

2017  
제14호

발간년월 2017년 10월(통권 제14호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호  
감 수 하동우 인포그래픽 김태한 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 정책동향연구본부 동향분석실  
홈페이지 www.kmi.re.kr 이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

## [현안연구보고서]

### 산업정책적 관점에서의 주요국

### 해운정책 분석 및 정책방향 연구

고병욱 해운시장분석센터 전문연구원  
(valiance@kmi.re.kr/051-797-4632)

안영균 해운산업연구실 전문연구원  
(ahnnyg@kmi.re.kr/051-797-4643)

김주현 해운산업연구실 연구원  
(jhkim@kmi.re.kr/051-797-4636)

세계 주요 해운 경쟁국은 해운산업이 수출입 물류 기간산업이라는 인식 하에 산업정책을 시행하고 있으며, 특히 2008년 금융위기 이후 선진국 및 개도국 모두 금융지원을 포함한 적극적인 해운 산업정책을 추진하고 있다. 이에 본 연구보고서는 한진해운 사태이후 우리나라 화주에게 미친 영향을 살펴본 후, 주요국의 해운 산업정책을 비교·분석하여 우리나라 해운 산업정책에 대한 시사점을 도출하였다.

우선 한진해운 사태를 전후한 운임 자료를 바탕으로, 우리나라 해운산업이 수출입 화주의 운임추가 부담 여부를 분석하였다. 분석 결과에 따르면 한진해운 사태 이후(2016년 9월~2017년 3월) 우리 수출 화주가 일본 화주에 비해 추가로 부담해야 하는 소위 ‘한국 프리미엄’이 동서 기간 항로에서 FEU당 최소 500달러 이상 발생했으며, 이 같은 ‘한국 프리미엄’이 계속되었다면 막대한 물류비 부담을 질 수 있었다. 그러나 다행히 지난 4월 얼라이언스 개편과 SM 상선의 미서안 노선 신규 서비스 개설로 미주 노선은 ‘한국 프리미엄’이 사라진 것으로 나타났다.

본 연구보고서에서는 산업구조적 측면에서 주요 해운국가와 우리나라의 해운 산업정책을 비교하여 다음과 같은 시사점을 도출했다. 첫째, 해운산업을 국가 물류 인프라로서 인식하고, 해운산업의 존재 이유와 국민경제적 역할을 확립할 필요가 있다. 둘째, 해운금융 지원 방안을 마련해야 한다. 먼저 우리나라 무역 규모에 부합하는 선대를 확보하고 선사들의 원가 경쟁력을 강화할 수 있도록 대선전문기관의 설립이 필요하다. 또한 해운금융 기간의 장기화와 이자율 인하와 함께 호황기에는 원리금 상환을 많이 하고, 불황기에는 적게 하는 해운산업 맞춤형 금융 계약이 활성화되어야 한다.

---

셋째, 화물 집하력을 강화해야 한다. 이를 위해서는 화물 집하력 효과가 큰 국가필수선대를 활용한 자국선 우선제 도입, 국적 선사의 운송 안정성을 담보할 수 있는 하역보장기금의 설립, 해운-화주-조선 상생 펀드의 설립, (가칭) “해운 KOTRA” 설립 등이 필요하다. 넷째, 해운-조선 상생 발전 방안을 강구하고 시행해야 한다. 덴마크의 민관 협력체인 ‘Partnership for Cleaner Shipping’ 사례에서 보듯이, 공공-민간 협력체를 구축하고, 특히 선사의 운항 데이터를 조선소와 공유하는 등 수요가 견인하는 혁신 시스템(demand-driven innovation system)을 지향할 필요가 있다. 또한 유럽의 경우와 같이 별도의 자금을 조성하여 선사와 조선소의 R&D 등을 지원하는 방안을 검토할 필요가 있다. 다섯째, 선사 간 협력으로 선대 경쟁력을 제고하고 운항 합리화를 추구해야 한다. 이를 통해 투자비용을 절감하면서 동시에 서비스 질을 제고할 수 있을 것이다.

이처럼 민관 협력에 기초한 다각적인 해운 산업정책이 효과적으로 시행되기 위해서는 정책의 거버넌스(governance)를 개선해야 한다. 우선 해운 산업정책을 책임질 주체로서 “해운산업발전위원회”의 설치가 긴요하고, “해운산업발전위원회”가 민관의 협력체로서 역할하기 위해서는 정부 이외에 민간의 해운, 화주, 금융 등의 민간 전문가들이 참여할 수 있도록 해야 한다. 또한 급변하는 해운산업 여건을 감안하여 5년 마다 수립되는 해운산업 장기발전 계획을 매년 수립, 시행하도록 해야 할 것이다.

---

## 해운 산업정책은 수평적 산업정책과 수직적 산업정책의 의미를 모두 내포

### ■ 산업정책이란 2013년에 스티글리츠와 린이 편집발간한 「산업정책 혁명」에 따르면 “경제적 구조에 영향을 미치고자 하는 정책”이라고 정의

- 산업정책의 목적은 산업 및 경제의 발전 뿐 아니라, 환경 친화적 지속가능 발전, 일자리 창출, 불평등 완화, R&D 강화, 농업 부문의 생산성 제고 등도 포괄하는 것으로 이해됨

### ■ 산업정책은 수평적 산업정책과 수직적 산업정책으로 구분

- 수평적 산업정책은 인적자원 개발, R&D 투자 활성화, 물리적·제도적 인프라 구축 등과 같이 경제 전반의 산업에 모두 영향을 미치는 산업정책을 의미함
- 반면에 수직적 산업정책은 특정 산업에만 영향을 미치는 산업정책을 의미함

### ■ 해운 산업정책은 수평적 산업정책과 수직적 산업정책 두 의미를 모두 내포

- 해운 산업정책은 경제 전반의 물류 및 교통에 영향을 미친다는 측면에서 수평적 산업정책의 의미를 지님
- 아울러 이러한 해운산업의 경쟁력을 제고하기 위해 해운산업에 특정된 정책을 시행한다는 의미에서 수직적 산업정책의 의미도 내포함

## 글로벌 금융위기 이후 산업정책이 새롭게 진행되면서 스마트 (Smart) 산업정책이 등장

### ■ 스마트 산업정책은 1세대 및 2세대 산업정책의 공(功)과 과(過)를 반영하여 하나의 통합적 산업정책 방향을 제시

- 1세대 산업정책은 시장실패를 전제로 수입 대체 산업화 등의 정부 역할을 강조하였고, 2세대 산업

정책은 오히려 정부실패를 우려하여 자유화, 민영화, 규제완화 등을 통해 시장기능에 기초한 경제 발전을 추구했음

- 스마트 산업정책은 민간과 공공 부문을 서로 배타적인 관계로 보지 않고, 산업정책을 민간과 공공 부문이 전략적으로 협력해 가는 상호적 과정으로 이해하고 있다는 점이 기존의 산업정책과 차별성이 있음

## ■ 민관 협력을 전제로 해운산업 본연의 국민경제적 역할을 수행할 수 있는 다양하고 통합적인 산업정책의 모색과 실천 필요

- 스마트 산업정책이 추진되는 이유는 공통적으로 시장 경제 시스템이 자체적인 불완전성을 지니고 있기 때문이며, 특히 외부성(externality)의 문제 해소를 위해 산업정책이 수행되어야 함
- 해운산업은 국가 단위의 금전적 외부성(pecuniary externality)을 가지고 있어 해운산업에 대한 지원 정책은 이해관계자의 지대 추구(rent-seeking)를 도와주는 것이 아닌 국민경제적 타당성을 가지고 있음
- 스마트 해운 산업정책은 민관 협력 방식으로 효율성을 담보할 수 있는 방식으로 설계가 필요하며, 따라서 민관 협력에 기초하여 해운 산업정책을 추진할 수 있는 거버넌스(governance)가 필요함

## 해운산업 국적효과(Nationality Effect)의 실증분석

### ■ 경제 운영 및 발전에 중요한 역할을 수행하는 해운산업에 있어 해운기업의 국적이 중요한가에 대한 다양한 논의가 제기

- 자국 해운기업이 없어도 된다고 주장하는 논자들은 시장기능이 효율적으로 작동하여 세계적 차원에서 결정되는 운임 수준에서 해운서비스를 이용할 수 있을 것이라고 주장함
- 자국 해운기업의 존재가 중요하다고 주장하는 논자들은 글로벌 시장에서 국적 효과(nationality effect)가 존재하기 때문에, 자국 해운기업이 사라지면 추가로 운임을 부담하고 서비스의 질도 저하된다고 우려를 제기함

## ■ 우리나라가 한진해운 사태 이후(2016년 9월~2017년 3월간) 추가로 부담해야 하는 운임 규모인 한국 프리미엄(Korea Premium)을 추정

- 동서 기간 항로에서 우리나라와 일본의 운임을 비교하면 FEU당 최소 500달러 이상의 한국 프리미엄이 발생함

표 1. 우리나라와 일본 운임 비교를 통한 한국 프리미엄

$$\text{회귀 방정식 : } \ln y_{k,t} = (\gamma_{j,c} + KP_j) \times \ln y_{j,t} + v_{kj,t}$$

| 구분                 | 미서안(달러/FEU) | 미동안(달러/FEU) | 북유럽(달러/TEU) | 지중해(달러/TEU) |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 우리나라와 일본<br>운임의 비교 | 539         | 596         | 402         | 461         |

자료 : KMI

- 한국 프리미엄에 기초해서 1년 간 우리나라 수출 화주가 추가로 부담해야 하는 운송비용을 일본 운임과 비교하여 계산하면 4개 기간 항로의 합계는 연간 1조 4,000억 원을 상회함

표 2. 한국 프리미엄에 따른 연간 추가 수출 운송비 부담

| 구분               | 합계     | 미서안   | 미동안   | 북유럽   | 지중해   |
|------------------|--------|-------|-------|-------|-------|
| 달러 기준<br>(백만 달러) | 1,224  | 430   | 193   | 345   | 256   |
| 원화 기준<br>(억 원)   | 14,076 | 4,945 | 2,220 | 3,968 | 2,944 |

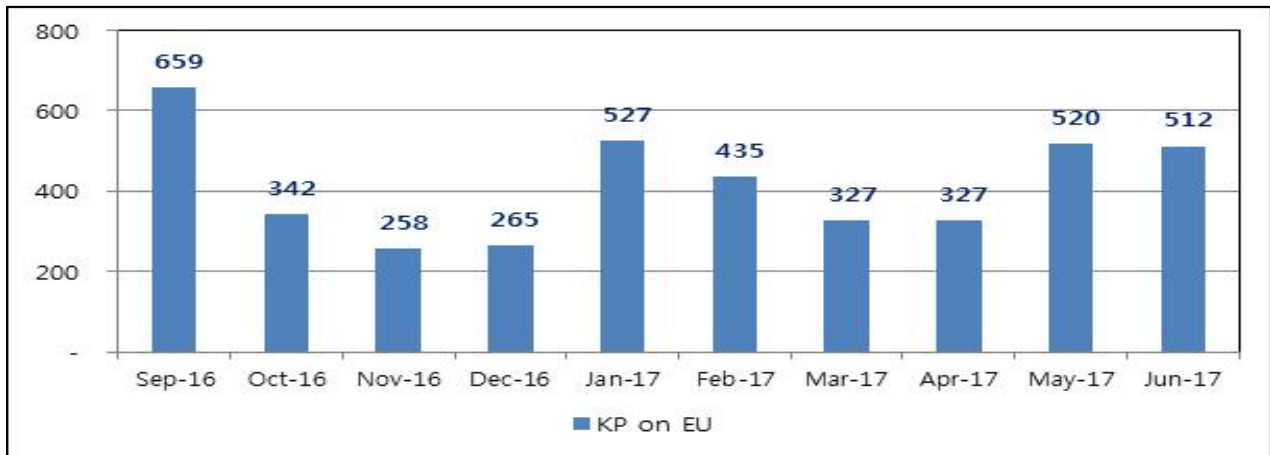
자료 : KMI

## ■ 얼라이언스 재편과 SM 상선의 미서안 서비스 개시로 인한 한국 프리미엄(Korea Premium) 추정

- 2017년 4월 글로벌 원양 항로에서 4대 얼라이언스 체제(2M, G6, Ocean3, CKYE)가 3대 얼라이언스 체제(2M+HMM, The Alliance, Ocean Alliance)로 재편되었음
- 얼라이언스 재편으로 현대상선은 북유럽, 지중해 서비스에 투입하던 10,000TEU 이상 선박을 2M에 대선하거나 중동항로로 전배하였으며, 이 같은 선박 철수로 공백이 된 서비스 능력은 2M으로부터 선복 구매를 통해 충당하였음
- 이는 현대상선의 아시아-유럽/지중해 서비스의 위축을 가져와 수요의 가격 탄력성이 줄어드는 것으로 분석됨

그림 1. 한국-북유럽 항로에서의 한국 프리미엄 추이

단위 : 달러/TEU

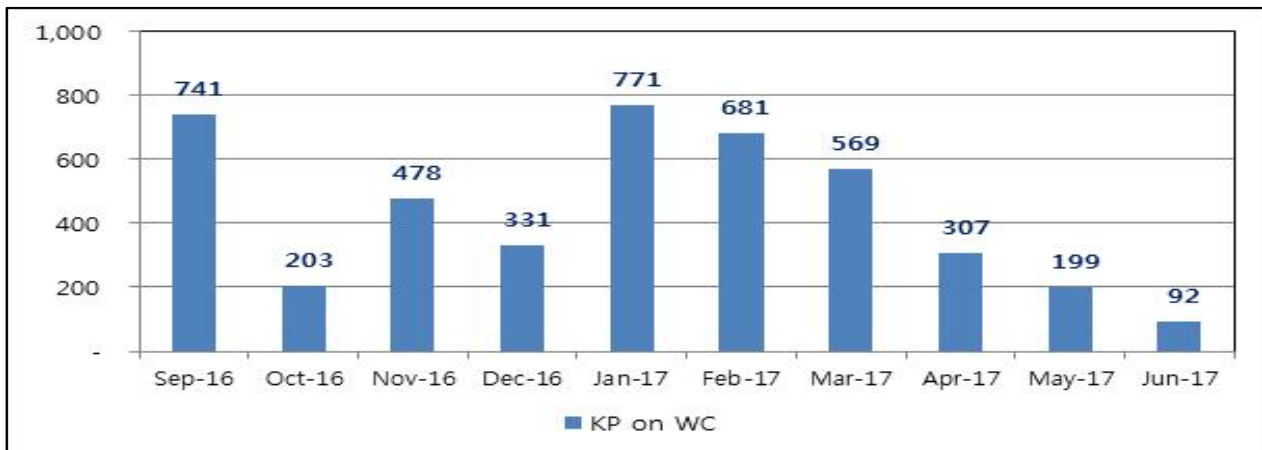


자료 : KMI

- 또한 북미 서안 서비스에는 SM 상선이 신규로 서비스를 개설하였음
- 북미 서안 항로는 SM 상선의 신규 진입으로 한국 화주의 수요의 가격 탄력성이 커진 것으로 분석됨

그림 2. 한국-미서안 항로에서의 한국 프리미엄 추이

단위 : 달러/FEU



자료 : KMI

## 우리나라와 주요국 해운정책 비교 분석 및 시사점

### ■ 국민경제에 기여하는 기간산업의 하나로 해운산업을 인식하고 해운 산업정책을 시행해야

- 유럽의 경우, 해운정책이 운송 정책, 해양 정책, 에너지 및 환경 정책 등의 보다 큰 정책적 범위를 가진 계획과 일관성을 유지하고 있음
- 중국도 5개년 경제 계획의 큰 틀 내에서 해양강국 수립 차원에서 해운정책을 수립하고 있으며, 일본도 경제 전반의 산업정책 차원에서 해운산업을 육성함
- 국민경제의 발전을 위해 수평적 산업정책 차원에서 해운산업이 경쟁력을 유지하고 발전하는 것은 필수불가결함

### ■ 공적 영역에서 별도의 초대형·고효율·친환경 컨테이너선을 발주하고 이를 국적 선사에게 대선하는 방식의 신조선 금융 강화 필요

- 우리나라는 한진해운 파산으로 원양 항로에 투입할 수 있는 대형 컨테이너선이 부족한 상황임
- 한진해운 파산으로 크게 위축된 원양 컨테이너 선대를 보강하고 조선소 일감 확보를 위한 적시적인 해운금융 대책을 마련할 필요가 있음
- 중국의 금융리스를 활용한 방안, 일본의 선박투자촉진회사, 대선전문회사 활성화 사례처럼 대선전문기관을 활용한 정책으로 해운산업의 경쟁력을 높여야 함

### ■ 국가필수선대제도를 활용한 자국선 우선제를 추진하는 등 우리나라 상황에 맞는 화물 집하력 강화 방안 마련 필요

- 중국은 정부 주도로 선사와 화주 국유기업 간의 협력 체계가 구축되고 있으며, 유럽은 신흥국의 운송시장 진출을 위해 무역협정 등을 통해 3국 해운시장 접근성을 확대하고 있음
- 일본은 암묵적이지만 「자국선우선제」를 시행하고 있으며, 대만도 이와 유사한 자국선 우선 적취제를 운영하고 있음
- 중국, 유럽, 일본, 대만 모두 자국의 특수성에 맞는 정책을 수행하고 있으며, 예를 들어 중국은 많은 화물에 비해 자국 운송 비율이 낮기 때문에 국화국운 정책을 펴고 있고, 유럽은 이미 자국 적취율은 높기 때문에 추가적으로 3국 시장 진출을 강조하고 있음

## ■ 변화하는 외부 여건 변화에 적시적인 대응을 할 필요가 있으며, 국적 선사 경쟁력 강화와 조선업 활성화 차원에서 해운-조선 상생 방안 추진 필요

- 글로벌 2, 3위의 조선 국가인 중국과 일본은 선사의 선대 경쟁력 강화와 국내 조선업 활성화를 위해 폐선 보조금 정책을 시행함
- EU는 환경·안전·보안 규제 강화를 자국 해운산업의 경쟁력 차별화의 계기로 삼고 있으며, 특히 녹색 해운 보증프로그램을 통해 친환경 선박의 건조 및 개조, 관련 기술 투자에 대한 지원정책을 시행함
- 일본은 벌크선 건조 경쟁력 강화를 위해 에너지 절감형 표준선형을 개발하여 운영하는 경우 보조금을 지급함
- 장기간 계속되는 시황불황을 탈피하고 해운-조선업 양 산업의 경쟁력 강화를 위해서는 해운-조선 상생 방안 마련이 필요함

## ■ 채권은행과 선사 간 긴밀한 협력을 바탕으로 M&A를 포함한 다양한 형태의 선사 간 협력 강화 필요

- 중국과 같이 정부가 개입하여 인위적인 M&A를 추진하기는 불가능한데, M&A는 기존의 주주, 채권단 등 이해관계자 동의가 필요하므로 시장경제 원리에 기반한 우리나라 경제 시스템에서 정부가 개입하여 주도하기는 어렵기 때문임
- 다만, 일본 3개 선사의 컨테이너 사업부 통합 사례와 같이 채권단과 선사들이 긴밀히 협력하여 M&A를 포함한 다양한 형태의 선사 간 협력을 강화할 필요가 있음



## 우리나라 해운 산업정책 방향

### ■ 우리나라 해운산업이 국민경제적 위상을 회복하고 수출입 물류 기간산업으로서 발전하기 위해서는 산업정책적 관점에서 적극적인 정책 방안을 마련하여 시행 필요

- 이를 위해서는 기본으로 돌아가 기초적인 사항부터 점검해야 하며, 궁극적으로 정책의 거버넌스(governance) 개선이 시급함

### ■ 현재 추진 중인 「해운산업발전위원회」에 중앙 부처 공무원 이외에도 해운, 화주, 금융 분야의 민간 전문가들이 위원으로 참여 필요

- 최근 새롭게 조명된 산업정책들은 민관이 협력하여 산업과 경제 발전을 추구할 것을 강력히 권고하고 있음
- 아울러 우리나라 해운산업의 어려움을 조속히 극복하기 위해서는 보다 강력한 권한과 책임을 지닌 주체가 필요하므로 대통령 직속으로 설치하는 방안도 검토할 필요가 있음

### ■ 매년 정책 실적을 평가하고 다음 년도 계획을 수립하도록 해운법 개정 필요

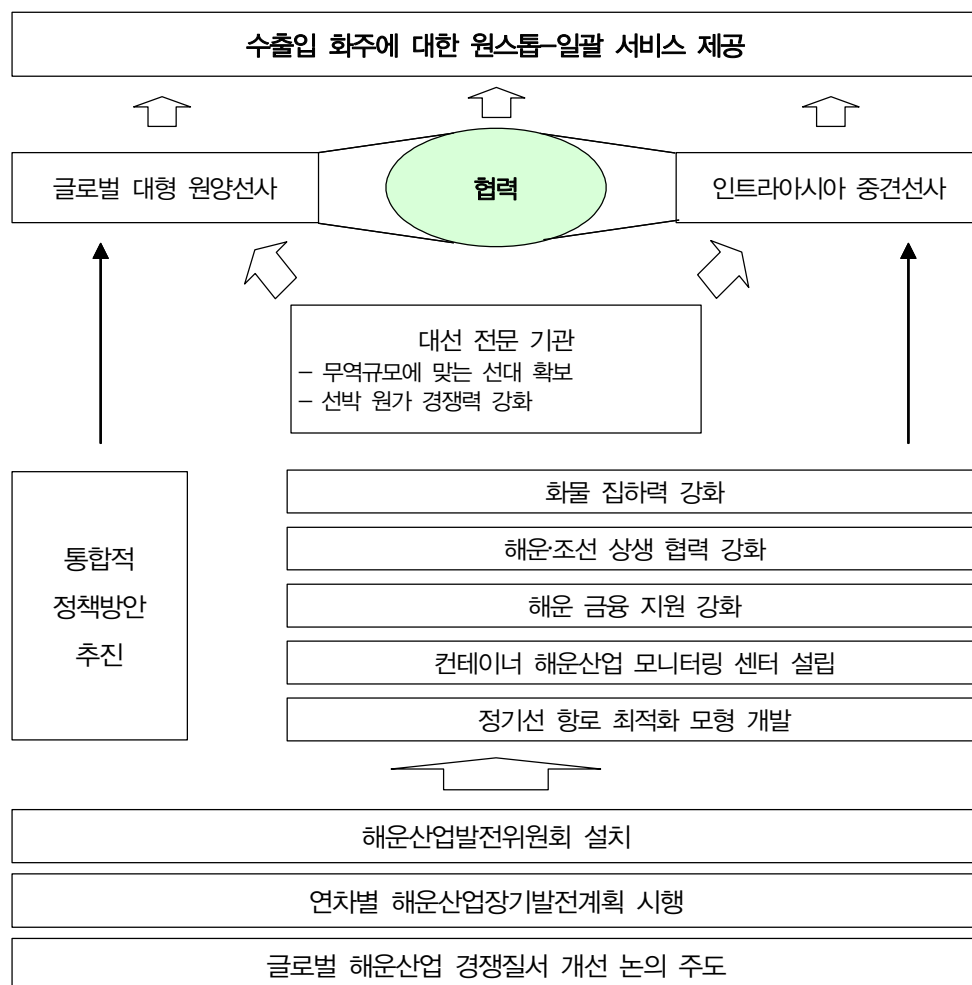
- 현재 우리나라의 대표적인 법정 국가 해운 정책은 해운법에 의거 5년 마다 수립되는 해운산업 장기발전계획에 의거 추진하고 있음
- 급변하는 해운산업 여건을 감안하면 5년은 지나치게 장기간이므로 해운 산업정책의 효과적인 시행을 위해 매년 정책 실적을 평가하고 다음 년도 계획을 수립하도록 해운법 개정이 필요함

## 우리나라 해운 산업정책의 추진 과제

### ■ 우리나라 해운산업의 시장 여건이 급변하는 가운데, 수출입 물류 기간산업으로서 지속 가능한 발전을 위해 종합적인 해운 산업정책 추진 필요

- 해운 산업정책의 목적은 국내외 수출입 화주에 대한 원스탑-일괄 서비스를 제공하는 것으로 설정할 필요가 있음
- 또한 다양하고 통합적인 추진 과제의 실천을 위한 전제 조건으로서 원양 선사는 글로벌 대형선사로, 근해 선사는 인트라 아시아 중견선사로서 역할을 명확히 분담하고 협력할 필요가 있음

그림 3. 우리나라 해운 산업정책의 추진 과제 종합



자료 : KMI

## ■ 해운금융 지원 방안으로 선박대선 전문기관 설립, 중장기 저리 해운금융 지원, 시황 연계 원리금 상환 등이 시급

- 초대형·고효율·친환경 컨테이너선의 신조 투자를 수행하고 이를 국내 선사에게 대선해 주는 기능을 맡는 선박 대선 전문기관의 설립이 필요하며, 현재 논의되고 있는 한국해양진흥공사의 산하 조직 또는 기존 국책 금융기관에서 별도의 조직으로 신설하는 방안 검토가 필요함
- 해운산업은 국가 물류 인프라로서 기능하는 바, 선사들의 신용도에서 설정되는 시장 금리를 정책 금리 수준까지 낮추어 주는 이차보전 지원 사업도 시행을 검토할 필요가 있음
- 시황의 변화에 따라 해운산업의 현금 수익 창출 능력은 변동하므로, 이렇게 변화하는 선사의 부채 상환 능력을 반영하는 해운금융 계약이 필요하며 시황 연계(cycle-linked) 원리금 상환 프로그램의 도입을 검토할 필요가 있음

## ■ 화물 집하력 강화 방안으로는 국가필수선대제도를 활용한 자국선 우선제 시행, 하역보장기금 설립, 해운-화주-조선 상생 펀드 설립, 가칭 해운 KOTRA 설립 등이 시급

- 일본에서 아직 자국선 우선제가 암묵적으로 시행되고 있는 점을 감안할 때 우리나라도 화물 집하력 제고 효과가 높은 수정된 형태로 도입할 필요가 있으며, 국가필수선대 운영선사에게 정부 물자, 에너지 전략 물자, 대량화물 등 우선 적취권을 부여하는 방안의 검토가 필요함
- 국적 선사의 서비스 안정성을 담보할 수 있는 실질적 대안으로서 하역비 지금을 보장하는 기금, 즉 하역보장기금의 설립이 필요하며 이를 통해 국적 선사의 화주 신뢰도 제고가 가능함
- 세제지원 등의 조치가 병행된 해운-조선-화주 상생 펀드를 설립하여 자국의 조선소가 건조한 선박에 자국 화주의 화물을 싣고 자국 선사를 통해 운반하는 선순환 생태계 구축이 필요함
- 해외 시장에 진출한 선사의 화물 집하력 제고와 해외 진출 국적 포워드 기업의 경쟁력 강화를 위해 (가칭)“해운 KOTRA”의 설립을 추진할 필요가 있음

## ■ 해운-조선 산업의 상생 협력을 활성화하여 국적 선대의 경쟁력을 강화하고 조선소의 수주물량 확보 시급

- 우선 환경기술 경쟁력을 강화할 수 있도록 공공-민간 협력 체제를 정부가 주도하여 구축할 필요가 있음
- 또한 선사의 운항 데이터를 조선소와 공유하는 등의 방식으로 수요가 견인하는 혁신 시스템(demand-driven innovation system)을 지향해야 할 것임
- 이 같은 해운-조선 상생을 위해 중국, 일본과 같이 폐선 보조금 정책을 조속히 도입할 필요가 있음
- 아울러 일본의 에너지 절감형 표준 선형 개발과 같이 선박 설계 등의 R&D 투자를 강화하고 이를 지원하는 정책 마련이 필요함
- 이 같은 해운-조선 상생을 위해 유럽의 녹색해운 보증프로그램과 같이 별도의 자금을 조성하여 지원하는 방안을 검토할 필요가 있음

## ■ 선사 간 협력으로 선대 경쟁력 제고 및 운항 합리화 추구 필요

- 지난 8월 8일, 국적 컨테이너 선사가 모두 참여하는 선사들 간의 협력체인 한국해운연합(KSP, Korea Shipping Alliance)의 업무협약 체결식이 개최되었음
- 이와 같은 선사 간 협력에 대해 항로 합리화, 선박 대형화, 신규 노선 개설 등에 보조금을 지급하는 지원책을 추진할 필요가 있으며, 선사 간 협력을 통해 선대 경쟁력을 제고하고 운항 합리화를 추진할 필요가 있음
- 일본 컨테이너 사업 통합 사례와 같이 이자율 인하, 상환기간 연장 등의 지원책도 검토가 필요함

## 〈부 록〉

표 부록-1. 주요국 해운정책 비교 분석 및 시사점

| 구분                | 우리나라  | EU   | 중국  | 일본  | 시사점                                    |
|-------------------|---|--|---|---|--|
| 해운산업<br>중요성<br>인식 | ○ 국가 기간산업이자 서비스 수출<br>산업으로 인식   | ○ EU 위원회 차원의 해운산업<br>중요성 인식<br>- 관련 정책들과 유기적 연계 확보   | ○ 중앙 정부 차원의 해운산업<br>중요성 인식<br>- 해양강국 건설이라는 상위 정책과<br>연계   | ○ 2012년 아베 총리 집권 후 적극적<br>산업정책 시행<br>- 해운산업도 산업정책 대상에 포함  | ○ 국가 산업정책이라는<br>큰 틀에서 해운산업<br>위상 제고 필요 |
| 해운금융              | ○ 2.6 조 원의 선박 신조 지원<br>프로그램 지원 계획<br>○ 한국선박해양(주)를 통한 선사<br>원가 경쟁력 확보 지원<br>○ 캄코(KAMCO) 선박 펀드를<br>통한 중고선박 매입후 재용선<br>프로그램 확대 | ○ 덴마크<br>- Danish Ship Finance를 통한<br>지원<br>- 수출신용기관(EKF)을 통한 지원<br>○ 독일<br>- 중앙 정부 1.47조 원, 지방 정부<br>1.35조 원 지원<br>○ 프랑스<br>- 정부 금융지원<br>- 국부펀드(FSI) 지원<br>○ EU 차원의 녹색해운<br>보증프로그램 시행 | ○ COSCO Shipping에 대한 금융<br>지원<br>- 수출입 은행 20조 원<br>- 국가개발은행 30조 원<br>○ 금융리스기업 등 비전통적<br>해운금융 확대 | ○ DIP(Debtor-in-Possession<br>Finance) 정책<br>- 중앙은행이 구조조정 기업의 채무<br>보증<br>○ 공적 채권 전환 정책<br>○ 크라우드 펀드 조성<br>- 화주의 적극적 참여<br>○ 이자율 인하, 상환기간 연장 등 추진 | ○ 해운금융 지원 정책의<br>적시성과 다양성 제고<br>필요     |

| 구분                    | 우리나라   | EU   | 중국  | 일본   | 시사점  |
|-----------------------|--|--|---|--|--|
| <b>화물<br/>집하력</b>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 화주와 선사와의 자율적 협력 지원 계획</li> <li>○ 해운-조선-화주 상생 펀드를 통한 적취율 제고</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 제3국 해운시장 접근성 보장을 위한 노력</li> </ul>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 정부가 주도하는 COSCO Shipping의 화주 국유기업 간의 협력</li> <li>- 우광발전, 바오우 그룹 등 국유기업 다수</li> <li>○ 국화국운 정책</li> <li>○ 대형화주의 해운산업 투자 제한</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 자국선 우선제</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 효과성 높은 정책 검토와 우리나라 상황에 맞는 정책 도입 필요</li> </ul> |
| <b>해운-조선<br/>상생발전</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 해운-조선 협력 네트워크 설치 계획</li> <li>○ 폐선 보조금 정책 계획</li> </ul>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Quality Shipping 전략으로 환경·보안 규제 강화를 경쟁력 차별화와 연계</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 폐선 보조금 정책</li> <li>- 국내 조선업 활성화</li> <li>- 선사의 선대 경쟁력 강화</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 폐선 보조금 정책</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 정책의 적시성과 전략적 검토 필요</li> </ul>                 |
| <b>선사 간<br/>협력</b>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 한국해운연합(KSP)에 대한 항로 합리화, 선박 대형화, 신규 노선 개설 등에 대한 보조금 지원 계획</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 기업 자체적 M&amp;A 활성화</li> </ul>                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ M&amp;A 등 정부의 인위적인 구조조정 시행</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ NYK, MOL, K-Line 컨테이너선 사업부 통합 지원</li> </ul>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 선사 간 협력에 대한 정책 지원 필요</li> </ul>               |
| <b>기타</b>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 세제 지원 제도</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 선사들의 상시적이고 지속적인 구조조정</li> </ul>                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 세제 지원 제도</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 항로 보조금 정책</li> <li>- 재산성 부족 항로 지원</li> <li>○ 각종 세제 지원 제도</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 글로벌 추세에 부합하는 정책 대응</li> </ul>                 |

## KMI 연구보고서

| 구분   | 제목  | 발행일        |
|------|---|------------|
| 제1호  | 국내 해운금융의 한계 및 발전 방향                             | 2017.09.07 |
| 제2호  | 한·투발루 협력증진을 위한<br>참다랑어 외해양식 투자의 타당성 분석          | 2017.09.08 |
| 제3호  | 물류전문인력, 일자리 창출 및<br>국가경쟁력 확보에 기여                | 2017.09.11 |
| 제4호  | 수산시장의 소비자 신뢰 제고를 위한<br>정책 지원방안 연구               | 2017.09.12 |
| 제5호  | AMP 설치 수요조사 및 추진과제 연구                           | 2017.09.13 |
| 제6호  | 부산 영도구 한진중공업,<br>중구 자갈치 시장 재개발을 통해 아름다운 해양도시 건설 | 2017.09.14 |
| 제7호  | 러·일 간 남쿠릴 열도 분쟁의 최근 동향                          | 2017.09.18 |
| 제8호  | 항만 내 어항구 개발과 관리제도 개선방안                          | 2017.09.19 |
| 제9호  | 선박교통관제(VTS) 운영효율화 방안 연구                         | 2017.09.28 |
| 제10호 | 갯벌복원사업, 원칙과 기준, 절차 등 제도정비를 통한<br>체계적 수행 필요      | 2017.09.29 |
| 제11호 | 페루 수산시장 현황 및 진출방안                               | 2017.10.10 |
| 제12호 | 전자상거래 상업항 개발전략                                  | 2017.10.11 |
| 제13호 | 연안형 도시재생 기본구상 -부산 영도연안을 사례지역으로-                 | 2017.10.12 |