

2016 CEO 초청 세미나

발표 : KMI 전형진 해운시장분석센터장

# 해운산업 구조조정 평가와 우리나라 해운산업 발전방향



한국해양수산개발원  
KOREA MARITIME INSTITUTE

# 해운산업 구조조정 성과와 한계



1984년 해운산업합리화 조치



IMF 당시 재무 구조조정



2009년 이후 해운산업 구조조정



주요 시사점

### I 구조조정 개요



- 1980년대 영업환경 악화
  - '80~'86 MRI 53% 하락
- 과도한 신조선 발주
- 고가 중고선 매입
  - 184척(413만 G/T)
- 공급과잉으로 과당경쟁
  - ['76] 59사→['84] 83사

- 외항선사 통폐합
  - 합병, 계열화 등
- 노후비경제선 처분
- 선사 자구노력
- 정부지원
  - 금융지원 : 주로 부채상환
  - 세제지원
  - 계획조선 : 선대확보 지원

- 선대구조 개선
  - 신조선 위주 선대 확대
  - 전용선 비중 증대
- 선사 경영합리화
- 해운기업 집단도산 방지
  - 선사간 과당경쟁 해소

## I 구조조정 내용 및 주요 성과

### 구조조정 내용

외항선사 통폐합

선사 자구노력

노후선박 처분

정부 지원

- 통합(합병, 위탁, 매입) 및 계열화
- 참여선사 66개사
  - 통합 22개사, 계열화 9개사

- 자산매각 : 3,503억원
  - 계획(2,566억원) 대비 119%
- 인력 7,057명, 지점 1,087개 축소

- 193척 200만GT
- 전용선 및 저선령(10년) 비중 상승
  - 전용선 '83) 43% ⇨ '91) 75%

- 금융지원 : 2조 7,739억원
- 세제지원 : M&A 특례 142억원
- 계획조선 : 67척(255만GT) 6,676억원

### 주요 성과

선사 대형화,  
과당경쟁 억제

유동성 확보 3천억원  
경비절감 624억원

선박운항비 절감

집단도산 방지

### I 구조조정의 한계

#### 중장기 산업 발전대책 미비

- 선종 및 사업 다각화 등 사업구조 개선대책 미흡
- 선사-화주 협력강화를 통한 장기운송계약 촉진대책 미흡

#### 통폐합 효과 부진

- 해운업 전반적으로 고정부채와 원가비중 상승 등 재무구조 악화
- 통폐합 추진회사 중 7개사 도산

#### 금융 중심의 한시적 지원

- 은행부실화 방지에 초점을 맞추어 상환연기 등 미봉책 위주의 지원
- 해운산업 중장기 경쟁력 강화를 위한 지원 전무

#### 경직된 공급정책

- 1987년 호황전환에도 선박량 동결정책 고수
- 저선가 시기(84~88)에 중고선 도입 불허

### I 구조조정의 개요

#### 추진배경

- 시장개방 조치로 화물유보제도 및 면허구분 폐지, 공급규제 완화  
- 시장경쟁이 격화, 영업이익 감소가 유동성 악화로 연결
- IMF 체제에 따라 해운기업에도 부채비율 200% 이하 요구

#### 추진내용

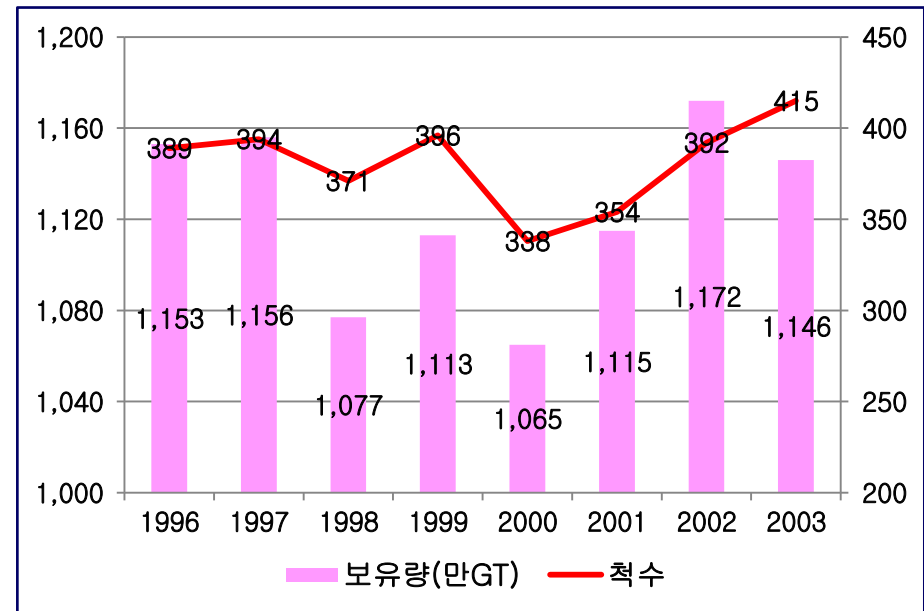
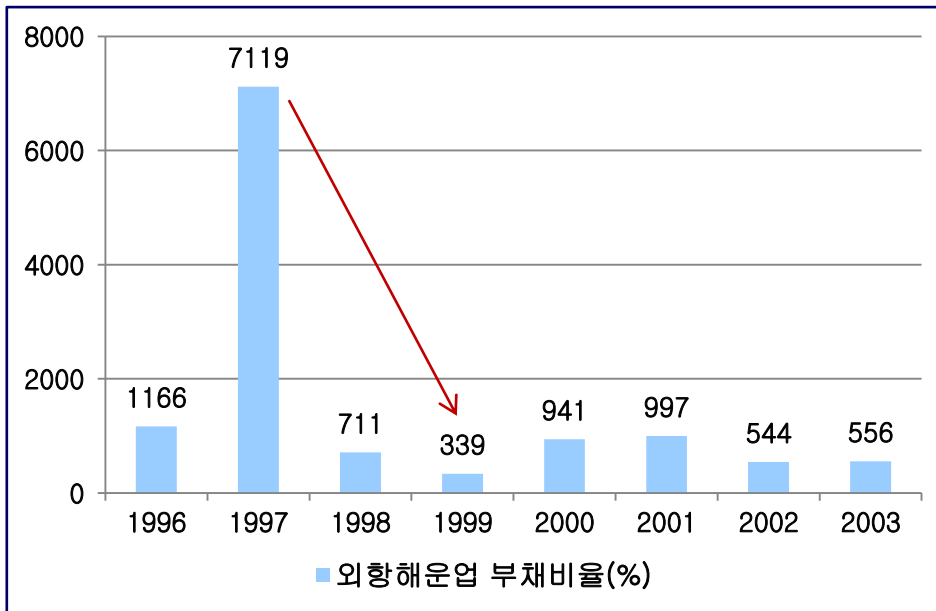
- [한진해운] 선박 29척(컨선 26척, 벌크 3척) 매각 4.6억달러 조달
- [현대상선] 자동차전용선사업부 매각(1.4조원)
- [조양상선] 자산매각 및 사재출연 7,069억원 조달
- [정부지원] 국제선박등록법 제정 및 제주선박등록특구제도 도입

#### 주요특징

- 재무구조 개선에 한정된 구조조정  
- 부채비율 200% 이하 달성에 중점
- 선박, 부동산 등 자산매각, 신주발행을 통해 부채비율 축소

## I 구조조정의 성과

- 해운업계 부채비율 대폭 축소되어 구조조정의 목적 달성
- 반면 국적선사 선박량은 구조조정 후 몇 년 간 감소 추세
  - 해운업의 근본적 경쟁력인 국가선대 규모 축소



### I 구조조정의 한계

#### 국가선대 감소

- 부채비율 200% 이하 요구에 맞추기 위해 선박 86척 매각
- 구조조정 이후 2001년까지 국가선대 감소 초래

#### 국적선사 파산

- 자구노력을 통해 7,000억원 이상 부채상환으로 재무구조 개선
- 해운불황에 따른 매출감소와 유동성 위기로 법정관리 신청  
- 2001. 5월 법정관리 개시, 8월 파산 결정

#### 안전판 제거

- 유동성 위기 재발 시 이를 커버할 수 있는 수단 상실
- 수익자산(Cash Cow) 매각으로 유동성 위기 극복 곤란



## I 구조조정 개요

#### 추진 배경

- 세계 해운시장 수급여건 악화
- 운임급락으로 유동성 위기 고조 : 2008년 고점 대비 1/6 수준
- 과도한 용/대선 위주의 영업구조
- 다단계 용선체인 부실화로 연쇄적인 용선료 지급불능 발생

#### 추진 내용

- 당면 위기극복을 위한 정책대안 마련
  - 선박매입 및 채무조정 프로그램 등 4대 정책과제 추진
- 해운업 지속적인 성장기반 확충을 위한 정책대안 마련
  - 선박투자전문기관 설립, 세제 안정화 등 6대 정책과제 추진

#### 주요 특징

- 해운업 경쟁력 강화를 위한 정책대안 모색
  - **최초로 중장기적 관점**의 구조조정
- 국가선대의 외국 유출 방지장치 마련
- 불황기 저가매각, 호황기 고가매입의 Bad Circle 단절 시도

## I 배경 및 원인

운임/용선료 급락

- 극심한 불황에 따른 운임/용선료 등 급락으로 유동성 위기 직면
  - BDI(p) : [2008.5.20] 11,793 ⇨ [2008.12.5] 663

과도한 용/대선  
위주의 영업

2005년말  
83개사 471척 총매출 25조원

2008년말  
177개사 819척 총매출 25조원

운항 16.5조[74%]

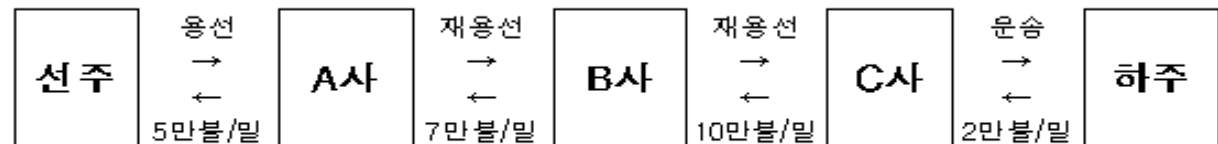
운항 30조원(60%)

용대선 6.5조[26%]

용대선 20조[40%]

용선체인 부실화에  
따른 연쇄 지급불능

\* 대형벌크선 1일 용선료 추이 : ('08.7) 10만불 → ('09.3) 2만불



- 일 8만불 손실이 발생하는 C사의 지급 불능 시, B 및 A사 등 부실 확산

## I 구조조정 내용 [1/2]

### 당면위기 극복을 위한 대책

추진 정책	추진 내용
해운업 특성을 고려한 구조조정	○ 채권금융기관 주도의 신용평가를 통한 상시 구조조정 추진
선박매입 및 재무조정 프로그램 도입	○ 선박편드를 조성하여 운항선박 매입 - 공공부문(1조원 내외), 민간투자 및 금융기관 재무조정 ○ 제작금융(2009 3.7조원), 선박금융(2009 1조원, 원화대출)
구조조정 선박투자 활성화	○ 매각선박에 투자하는 선박편드 설립요건 완화 ○ 선박투자회사 3년 이상 존속 및 2년 이상 대선 의무조항 완화 ○ 금융기관(은행, 보험사) 선박투자회사 지분 15% 이상 보유 허용
투기성 다단계 용대선 관행 근절	○ 무등록업체 실태파악 후 부실가능성 있는 용/대선 조기 정리 ○ 용대선 비중이 과도할 경우 톤세혜택 배제

## I 구조조정 내용 [2/2]

### 지속적인 성장기반 확충 대책

추진 정책	추진 내용
선박전문 투자기관 육성	○ 선박운용회사에 대한 지분출자제한(30%)을 폐지 - 해운·조선 대기업 또는 금융기관의 투자참여로 대형화 유도
해운세제 안정화	○ 톤세제, 국제선박등록제 일몰 연장 - 톤세 [2009.12 → 2014.12], 국제선박등록제 [2009.12 → 2012.12]
국적화물 안정적 운송기반 구축	○ 대량 화주와 선사간 선/화주 협의체를 활성화 - 안정적인 원자재 운송으로 에너지, 제조업 경쟁력 강화
해외시장 개척 지원	○ WTO DDA 서비스 협상 및 FTA 추진을 통해 해외시장 진출 기반 강화 ○ 국적선사의 해외 항만, 터미널 등 물류거점 확보 지원
외항화물운송업 등록기준 강화	○ 외항화물운송업에 대해 선박보유량, 자본금 등 등록요건 상향 조정
해운시황 분석능력 강화 및 전문인력 양성	○ KMI, 한국선주협회에 해운시황분석팀 설치 ○ 선박금융, 해운시황분석 등 전문인력 양성 [3년간 90명 수준]

주요 해운기업 구조조정 : 대한해운 / 팬오션

- 대한해운과 팬오션은 법정관리를 통해 재무구조를 개선하고 성공적으로 회생
- 법정관리의 한계
  - 자산매각으로 사업규모 대폭 축소

구분	대한해운		팬오션	
법정관리 기간	2011.1.25~2013.11.8		2013.6.7~2015.7.30	
	전[2010]	후[2014]	전[2013, 상]	후[2016, 상]
자산[억원]	27,744	13,006	73,978	41,992
부채[억원]	22,305	8,018	55,930	17,281
자본[억원]	5,438	4,988	18,047	24,701
부채비율[%]	410%	160%	309%	69%
매출액[억원]	21,989	5,803	21,018	8,955
당기순이익[억원]	-3,171	718	-908	993

## I 주요 해운기업 구조조정 : 현대상선

- 현대상선은 2016년 2월 2일 자율협약 신청 이후 용선료 조정, 선박금융 상환유예, 사채권자 채무조정, 얼라이언스 가입 등을 충족하여 경영정상화 달성

#### 구조조정 경과

- 2016.2.2 자율협약 신청
- 2016.2.3 현대증권 매각, 사채출연 등 발표
- 2016.3.29 채권단 조건부 자율협약 가결
- 2016.6 용선료 협상 타결, 8천억원 사채 출자 전환
- 2016.7 산업은행 자회사 편입, 채권단 출자전환 [부채비율 250%로 축소]
- 2016.7 산업은행 자회사 편입
- 2016.9 유창근 IPA 사장 CEO 임명

#### 주요 자구노력

- LNG 사업부 매각 : 9,613억원
- 벌크전용선 사업부 매각 : 4,204억원
- 현대로지스틱스 매각 : 6,000억원
- 현대증권 매각 : 1조 2,500억원
- 부산신항 터미널지분 매각 : 800억원
- 부산신항 터미널 투자자 교체 : 2,500억원
- 회장일가 사채출연 : 300억원
- 무보증 전환사채 발행 : 2,000억원

## I 주요 해운기업 구조조정 : 한진해운

- 한진해운은 2016년 2월 2일 자율협약 신청 이후 용선료 협상 및 사채권자 채무조정에 실패함으로써 법정관리 돌입
- 선대 규모, 조직 및 인력의 대규모 축소로 원양선사 지위상실 예상

### 구조조정 경과

- 2016.4.25 자율협약 신청 및 자구인 제출
- 2016.5.4 자율협약 개시
- 2016.5.13 The Alliance 결성
- 2016.8.22 채권단 지원대책 제출 요구
- 2016.8.29 채권단에 지원대책 제출
- ※ 4,000억원 제시(채권단 7,000억원 요구)
- 2016.8.30 채권단 한진그룹 제시안 거부
- 2016.8.31 법정관리 신청
- 2016.9.1 법정관리 개시
- 2016.9.2 물류대란 발생

### 주요 자구노력

- 벌크전용선 사업부 매각 : 1조 6,516억원
- H-Line 지분 매각 : 1,203억원
- 부산신항 지분 매각 : 1,354억원
- 스페인 터미널 지분 매각 : 1,301억원
- 평택한 터미널지분 매각 : 145억원
- 유상증자 : 4,000억원
- 회장일가 사재출연 : 400억원
- 영구채 발행 : 2,000억원
- 선박매각, 컨테이너박스 매각 : 1,408억원

## 주요 지원제도

#### KAMCO 펀드

- 구조조정기금 : 33개 펀드, 1조 600억원 매입 (2009.7~2014.12)
- 선박은행 : 13개 펀드 3,202억원 매입 (2015.5~2016.8)

#### 회사채 정상화

- 대형 선사 위주로 9,254억원 지원

#### 선박펀드 조성

- 2015년 12월 1.4조원 규모의 선박펀드 지원
- 지원대상을 **부채비율 400% 이하**로 한정

#### 톤세 요건 강화

- 과다 용선을 막기 위해 적용요건 강화
- 2010년 2월 조특법시행령 개정



## 주요 성과

#### 한계기업 퇴출

- 한계기업 108개사 퇴출
- 반면 신규 진입 167개사로 선사 수는 오히려 증가

#### 다단계 불법 용선체인 정리

- 한국선주협회를 중심으로 선사간 자율적으로 용선체인 정리
- 2009년 4월 불법 용대선 혐의로 15개사 검찰 고발

#### 양대 벌크선사 성공적 회생

- 팬오션, 대한해운은 법정관리를 통해 재무구조 개선
- 유동성 문제 해결 후 건화물선 시장에서 안정된 사업기반 확보

## I 구조조정의 한계

#### 금융 논리의 구조조정

- 재무구조 개선을 위한 부채비율 축소 요구
  - 금융기관의 채권회수가 실질적인 목적
- 자산매각으로 선대 규모 축소

#### 사업위험 확대

- 정기선, 벌크선 등 주력사업 유지를 위해 수익자산 매각
  - 사업포트폴리오 다양성 훼손으로 시장위험관리 곤란
- 주력사업의 손실을 커버할 수 있는 안전판 상실

#### 금융지원제도 실용성 부족

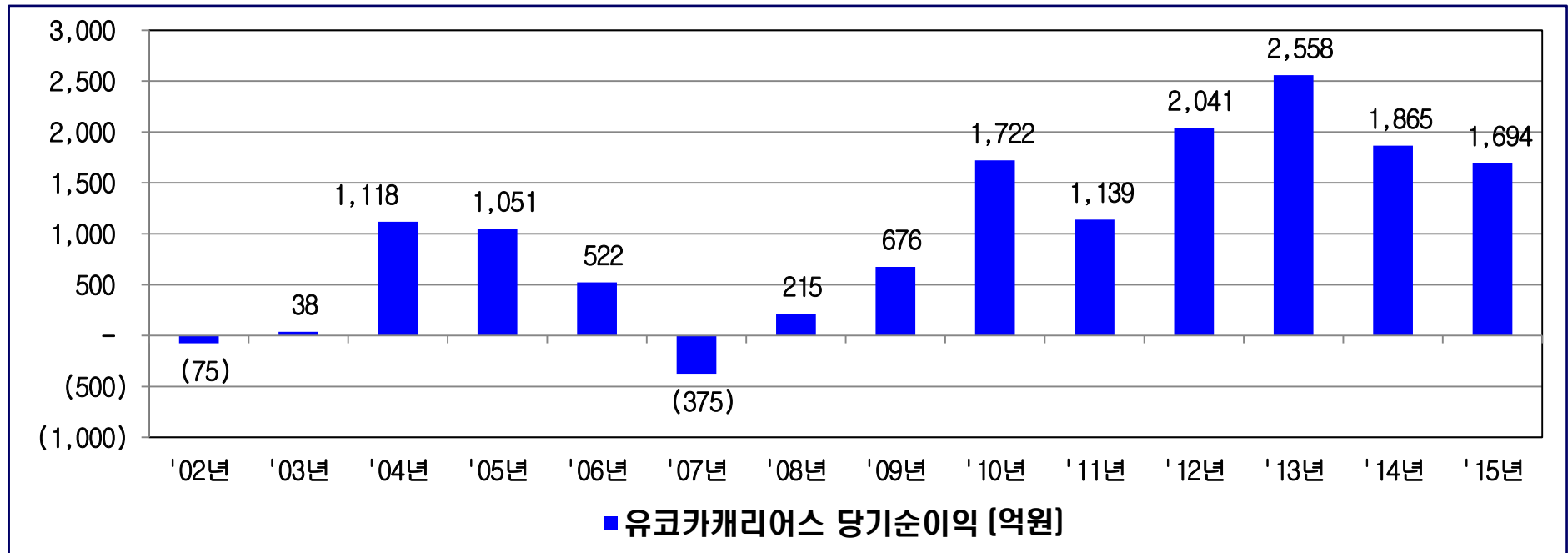
- [KAMCO 펀드] 선박임대시 적용금리가 최대 8.5%로 이용 부담\*  
\* 당시 POSCO 외화채 금리(8.95%)보다 낮았으나, 유동성 위기를 겪는 선사 입장에서는 부담이 됨
- [회사채 정상화] 만기 연장시 금리 2배 상승 (4~5% ⇨ 9%)
- [선박펀드] 부채비율 400% 이하만 지원하여 대부분 이용 곤란
- [해양보증보험] 지원규모 적고 지원기준이 까다로워 실효성 미흡

## 해운산업 구조조정 대응정책 비교

지원 내용		1984 해운산업합리화	IMF 당시 재무 구조조정	2009년 이후 구조조정
직접지원		<ul style="list-style-type: none"> <li>5,766억원 금융지원</li> <li>원리금 상환유예+ <math>\alpha</math></li> </ul>	없음	없음
간접지원	구조조정 기금투입	<ul style="list-style-type: none"> <li>중고선 개선자금 - 300억원</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>선박매입 프로그램                             <ul style="list-style-type: none"> <li>캠코 1.4조원</li> <li>2.8조원(금융기관, 해운 기업, 사모펀드)</li> </ul> </li> </ul>
	조세지원	합병시 등록세, 취득세, 특별부가세 면제	국제선박등록제	<ul style="list-style-type: none"> <li>톤세제 일몰 연장</li> <li>국제선박등록제 일몰연장</li> </ul>
	조세지원	<ul style="list-style-type: none"> <li>특별입법(합리화 조치)</li> <li>해운산업육성법 개정</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>국제선박등록제</li> <li>기업회계기준 개정</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>선박투자회사법 제정</li> <li>기능통화제도 도입</li> </ul>
	행정지원	<ul style="list-style-type: none"> <li>기금 적용기준 개정</li> <li>신조 외국선 도입허용</li> <li>수송협의회 구성</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>외국선원 승선 확대</li> <li>외항화물운송업 등록기준 상향 조정</li> </ul>
자구노력		<ul style="list-style-type: none"> <li>선박매각</li> <li>부동산, 기타자산 매각</li> <li>회사채 발행</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>선박매각</li> <li>부동산, 기타자산 매각</li> <li>신주 발행</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>선박매각</li> <li>부동산, 기타자산 매각</li> <li>회사채 발행</li> </ul>

## ■ 자산매각의 역설 : 유코카캐리어스 사례

- 현대상선, 자동차전용선 사업부 매각 ⇒ 유코카캐리어스 설립
  - 2002년 스웨덴 발레니우스 빌헬름센 컨소시움에 1.4조원(12.5억 달러)에 매각
- 유코카캐리어스 2002~2015년 순이익 누적액 **1조 4,189억원**
  - 동기간 현대상선의 순손실 누적액 **1조 4,019억원**



## ■ 금융 논리의 구조조정이 해운기업 위기의 핵심요소

금융 위주의 구조조정  
↳ 부채비율 축소 요구

- 선박, 터미널 등 자산매각으로 사업규모 축소
- 해운업의 경쟁력 원천인 선대 규모 축소

사업리스크 관리 곤란

- 과도한 자산매각으로 사업포트폴리오 단순화
- 주력사업의 손실을 커버할 수 있는 안전판 상실  
↳ 유동성 위기 반복

중장기 발전대책 미비

- 선종 및 사업다각화 등 사업구조 재편 미흡
- 선사-화주 장기협력 관계 미구축
- 해운-조선-금융간 호혜적 상생발전 구조 미성숙

금융지원제도  
실효성 미흡

- 금리부담 과중
- 이용조건이 까다롭고 지원대상 제한

# 외국 해운업 구조조정 사례



덴마크 머스크(Maersk)



프랑스 CMA-CGM



독일 Hapag-Lloyd



일본 해운산업 구조조정



중국 해운산업 구조조정



주요 시사점

### 기업 주도로 추진, 코스트 리더쉽, 서비스 경쟁우위 확보

#### 추진배경

- 영업이익 감소 : 2015년 4분기, 2016년 상반기 적자 전환
- 사업환경 악화
  - 수요 저성장, 공급과잉 지속 등에 따른 장기간 시황부진

#### 추진내용

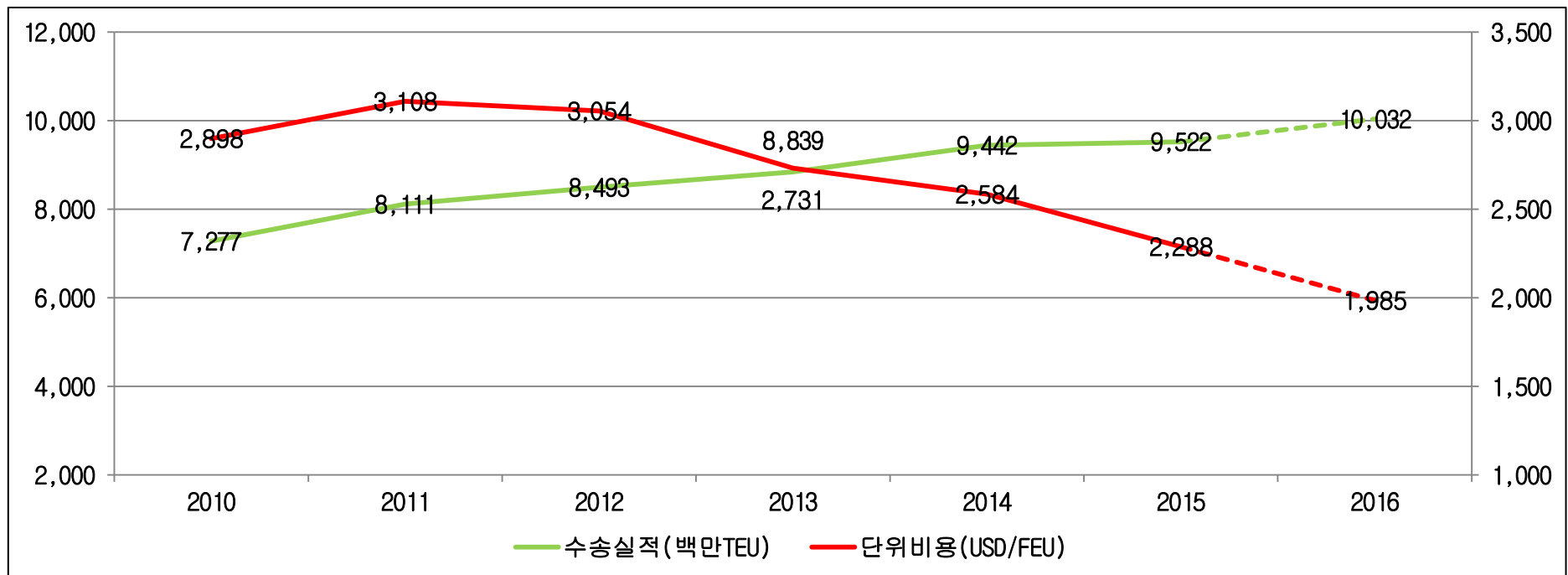
- [2008~2012] 서비스 품질 제고, 신속한 서비스, 원가절감 도모
  - 인력 3천명 감축, 지역조직 슬림화, 컨사업 집중, 물류부문 분리
- [2015. 11~ ] 운임경쟁에 대비한 코스트 리더쉽 유지
  - 인력 4천명 감축, 14K 11척 발주옵션 포기, 서비스루트 4개 축소

#### 주요특징

- **기업 주도의 구조조정**
  - 코스트 리더쉽 확보, 서비스의 수익성 및 경쟁적 우위 확보
- 정부 지원, **덴마크 수출신용기금(EKF) 4.6억달러 융자 제공**

### 지속적인 비용절감으로 코스트 리더쉽 유지

- 글로벌 리딩선사로서 최대 수송실적 달성 **[2016년 1천만TEU 초과 예상]**
- 지속적인 비용우위 유지
  - 단위비용(USD/FEU) : **[2011] 3,018 ⇨ [2016] 1,985**



자료 : 머스크 IR 자료([www.maersk.com](http://www.maersk.com))



### 유동성 위기극복에 초점을 맞춘 구조조정

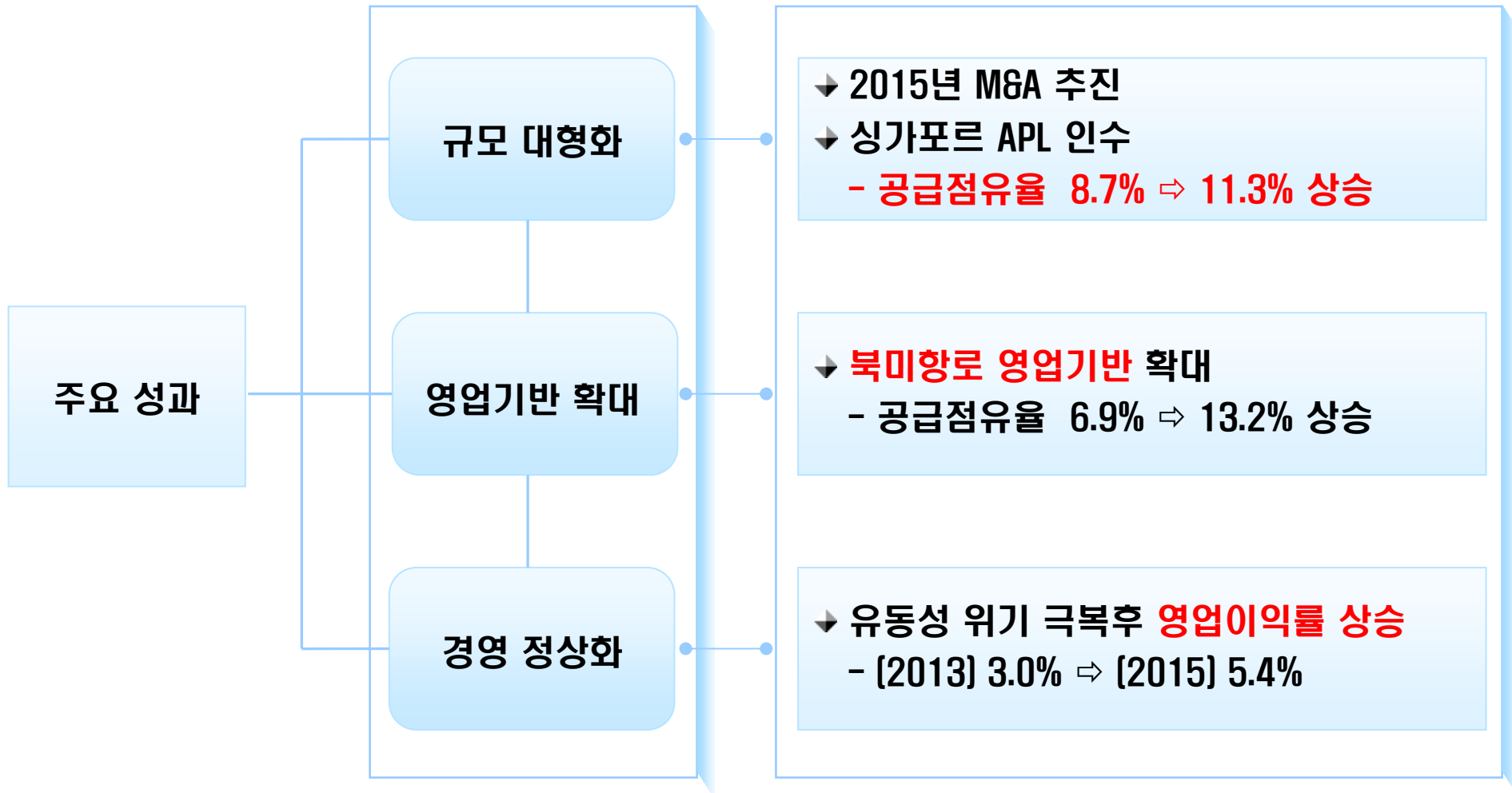


- 수익구조 악화  
- 운임하락, 고유가
- 과도한 신조선 발주
- 2차례 유동성 위기
- 신용등급 하락

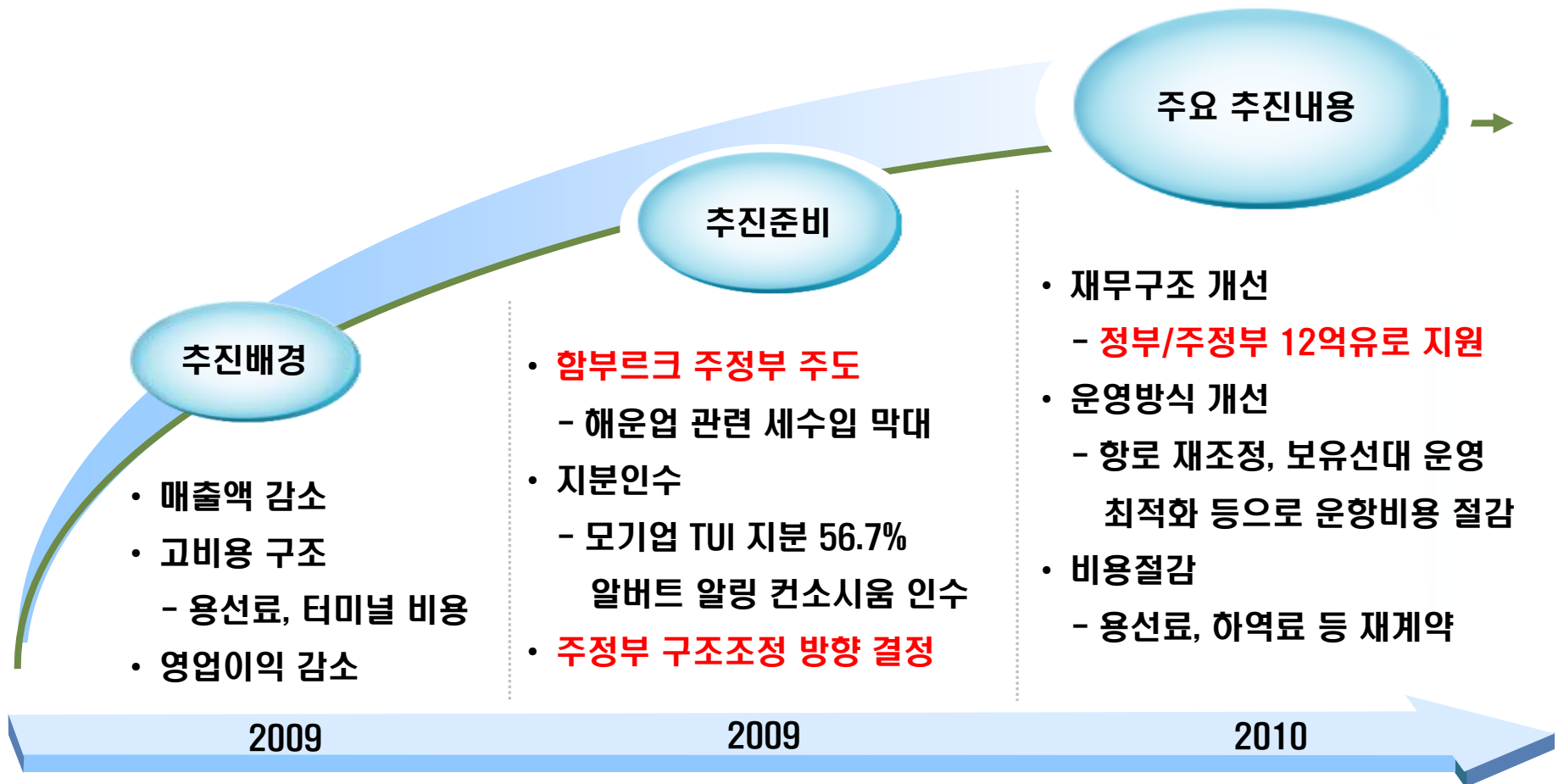
- 용선 110여척 반선
- 자산 매각 : 5억달러  
- 페리선사, 터미널 등
- 지분매각 (터키 Yildirim)  
- 5억달러
- 기업공모 : 9.5억달러
- 유동성 확보 : 10억달러  
- 지분매각, 채무 재조정

- 국가투자기금(FIS) 지원  
- 지분 6%(1.5억달러)
- 외국 투자회사 투자 유치  
- 터키 Yildirim (6억달러)
- 자산매각  
- 페리선사, 터미널

### 구조조정 이후 M&A를 통해 규모 대형화, 영업기반 확대



## I 정부/주정부 주도로 구조조정 추진



# M&A를 통해 규모 대형화와 영업기반 확대

## 규모 대형화

- ▶ 2012년 경영정상화 이후 M&A 추진
- ▶ **글로벌 5위 선사로 부상** (2014년 CSAV, 2016년 UASC 인수)

## 영업기반 확대

- ▶ **동서 기간항로 영업기반 확대**
- ▶ 유럽항로 및 북미항로 공급점유율 **2배 이상** 상승

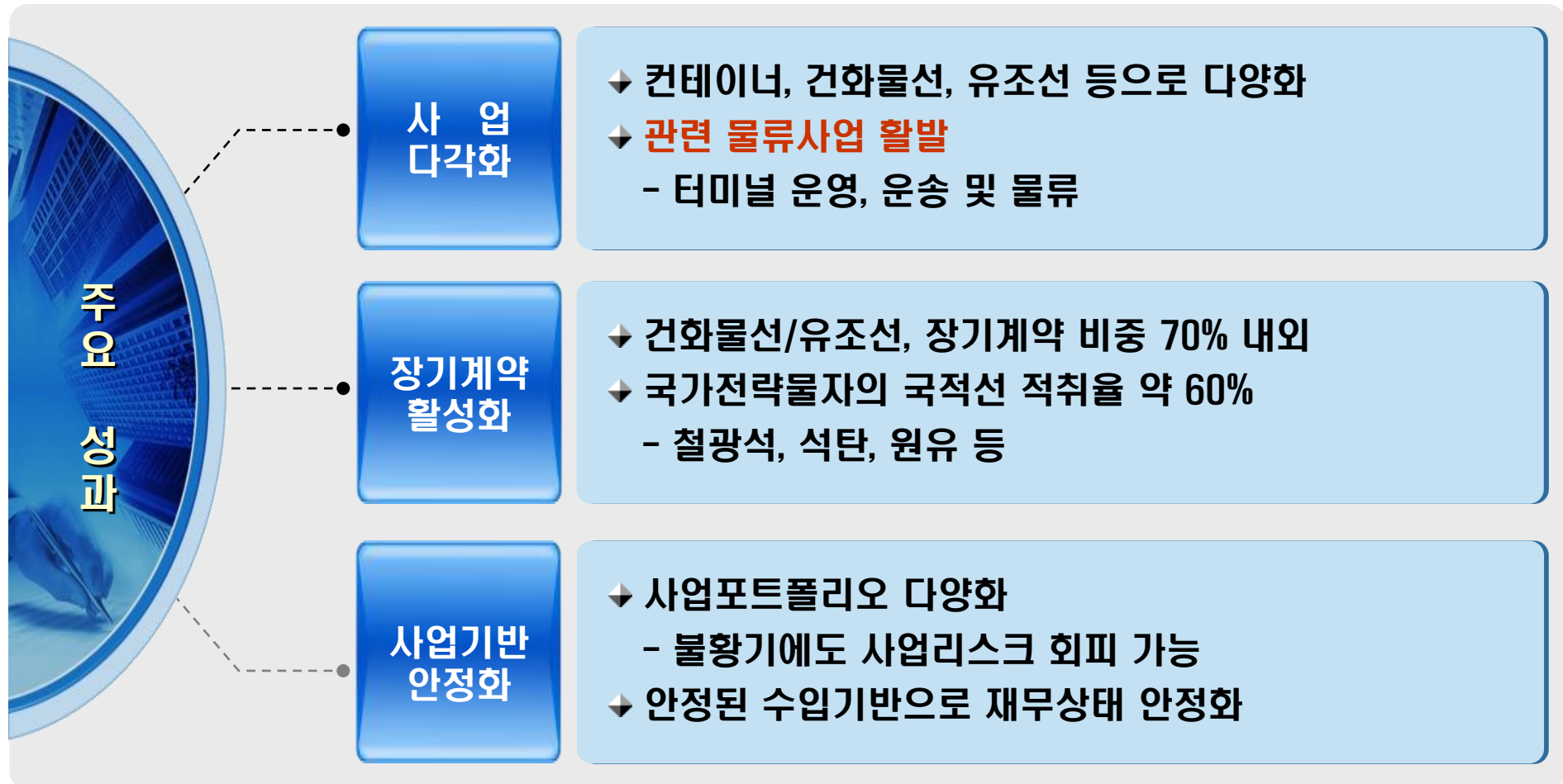
## 비용 절감

- ▶ 선대운영 합리화, 용선료, 하역료, 터미널비용 등 3년간 **30억달러** 절감

### 해운 및 연관산업 통합적 구조조정 추진



### 해운/연관산업, 선/화주 장기협력으로 사업구조 안정화



## 국가 주도로 COSCO와 CSCI 합병 추진

### 추진 배경

- 장기 시황부진, 공급과잉 지속에 따른 장기불황에 대응
- 원가절감을 통한 비용경쟁력 강화 도모
  - 공급점유율 상승, 선대합리화, 인력 및 조직 축소 등

### 추진 내용

- 2015. 12 국무원 국유자산감독관리위원회 합병 승인
- 합병을 통해 COSCO는 글로벌 4위 선사로 부상
  - 2017. 3까지 양사 체제의 얼라이언스 및 서비스 유지

### 주요 특징

- 정부 차원에서 합병 주도
- 중국 정부의 금융지원
  - 중국 수출입은행 향후 5년간 95억달러 지원

## 외국 해운산업 구조조정의 주요 특징

### 국가 주도 국가 지원

- 중앙정부 또는 지방정부가 해운업 구조조정 주도 (**중국, 일본, 독일**)
- 정책금융기관을 통한 대규모 금융지원

### 해운/연관산업 통합적 구조조정

- 해운, 조선, 철강, 금융, 종합상사, 화주를 통합/계열화 (**일본**)
- 선사-화주간 장기협력관계 구축

### M&A를 통한 규모 대형화

- M&A를 통해 영업기반 확대 및 원가절감 추구 (CMA-CGM, COSCO, H-L)
- 시장의 **공급증가 없는 성장모델**로 M&A 부상

### 과점화 진전

- 글로벌 5대 선사, 초대형선박 확보와 M&A를 통해 시장점유율 확대
- 5대 선사 점유율(%) : [2014.9] 46% ⇒ **[2015.9] 47%** ⇒ **[2016.9] 54%**



## 구조조정은 경쟁력 강화를 중심으로 이루어져야

- 최악의 장기 시황부진과 한진해운 등 한계기업의 시장퇴출로 위기감 고조
- 비용절감 및 서비스 혁신을 위한 글로벌 선사들의 구조조정 가속화
  - 글로벌 선사간 M&A 발생 가능

재무환경 개선 보다 사업구조 재편에 중점

해운, 조선, 금융, 화주간 호혜적 관계 구축

사업다각화를 통한 사업포트폴리오 다양화

해운, 조선, 철강을 연계하는 통합적 구조조정

해운업 경쟁력

강화에 초점을

맞추는 구조조정

# 우리나라 해운산업 발전방향



해운산업 발전방향



해운기업 영업기반 강화



국적선사 글로벌 경쟁력 강화

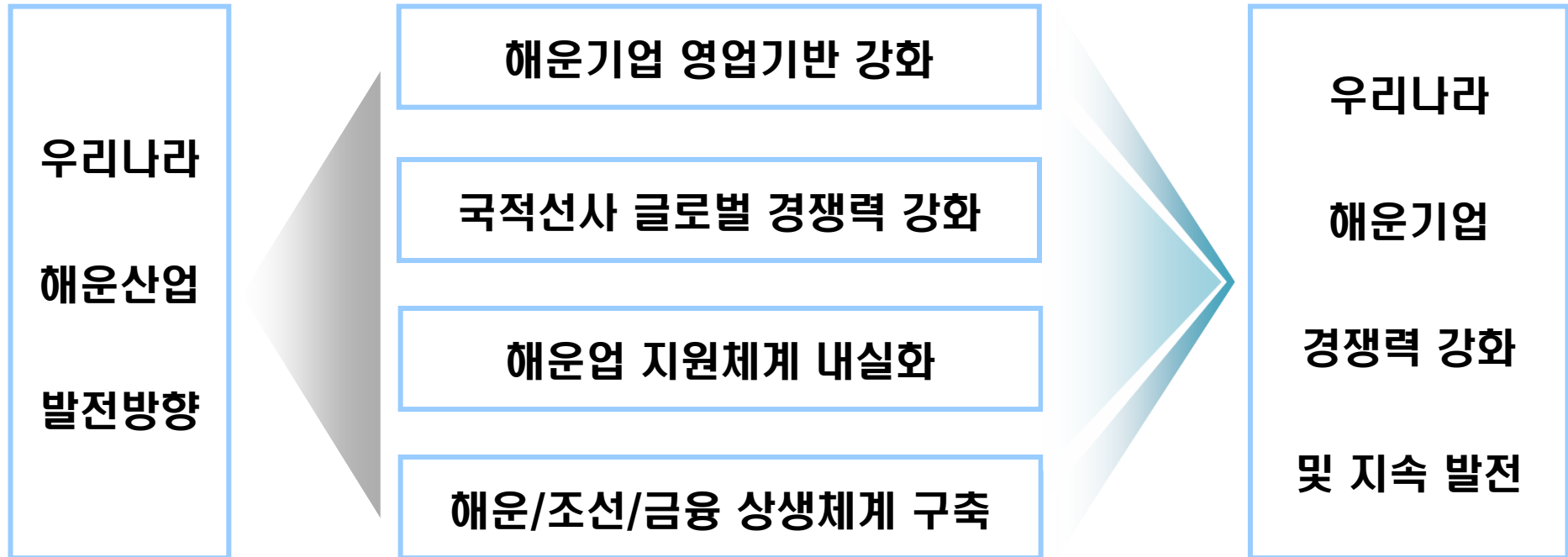


해운업 지원체계 내실화



해운/조선/금융 상생체계 구축

## 4대 전략과 11개 핵심 대안 제시



### 선대 합리화, 사업다각화, 선/화주 협력 강화로 영업기반 강화

#### 국적선대 운영 합리화

- 국적선사간 얼라이언스 구성, 공동운항을 통한 비용경쟁력 확보
- 자발적 M&A를 통한 선대 대형화를 도모, 기활법으로 추진

#### 대선전문 선주 육성

- 대선전문 선주회사 설립, 국적선사의 국내 선주 이용 확대
- 정책금융기관 출자, 민간투자를 통해 선박 임대전문 선사 육성  
- 국제금융시장 금리 수준 적용

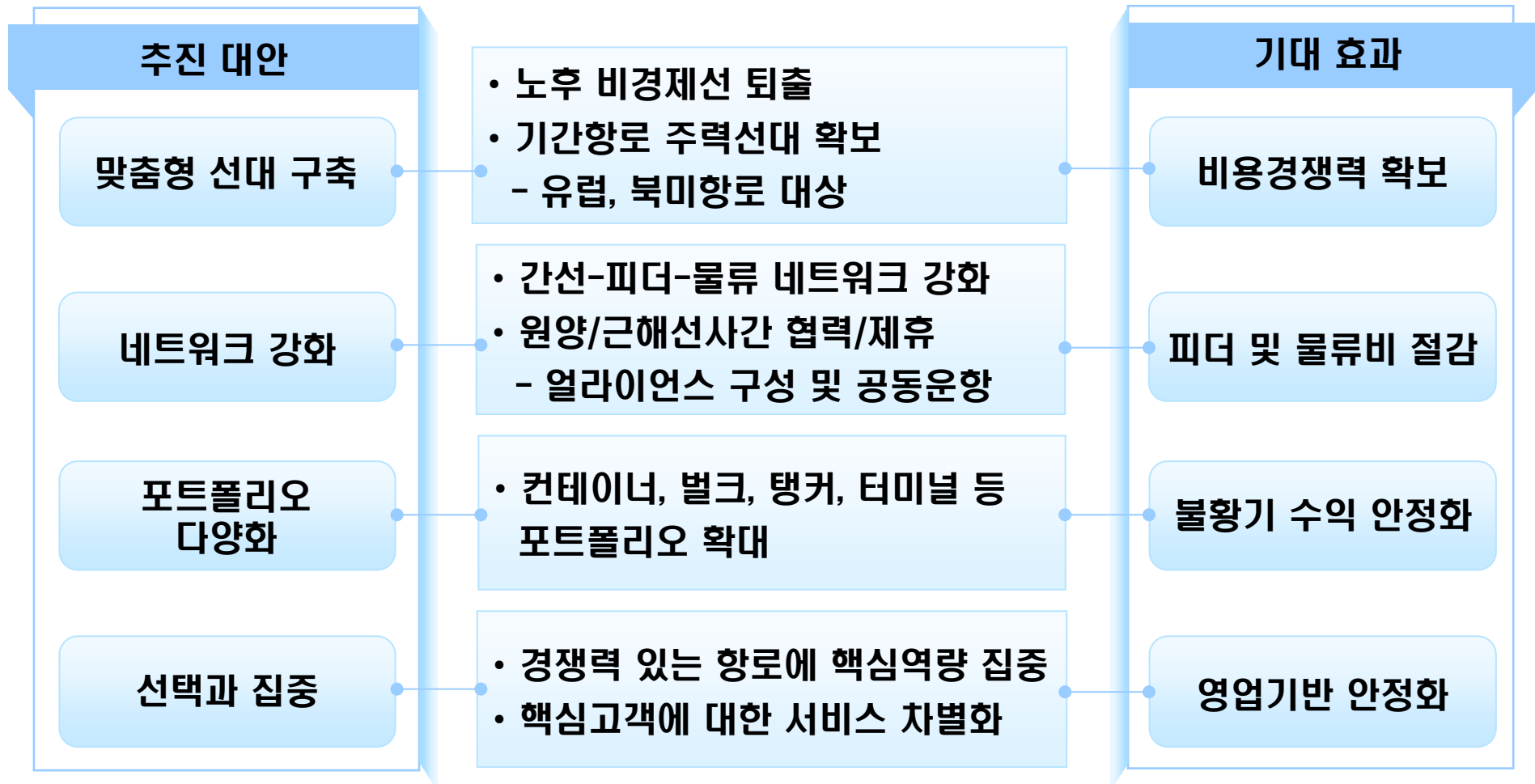
#### 사업포트폴리오 다양화

- 단일 선종 위주에서 컨테이너, 벌크, 유조선 등 사업다각화 추진
- 터미널, 관련 물류사업 강화하여 안정적인 수익기반 확보

#### 선사/화주 협력 강화

- 장기운송계약 비중 확대, 국적선 적취율 제고 등 추진
- 선사/화주 합작선사(JV) 설립 지원
- 국적선사 이용화주 인센티브 제공 (법인세, 항비 감면 등)

## ■ 선대 대형화, 네트워크 강화, 선택과 집중으로 시장경쟁력 확보



## ■ 해운금융, 세제지원, 전문인력 등 지원제도 실용성 제고

### 해운금융 지원 확대

- 초대형선박 펀드 규모 확대와 지원대상 확대
- 정책금융 강화
  - 국제 수준 금리 적용, LTV 적용 완화, 해운 Exposure 축소

### 선박발주 지원 내실화

- 해운보증기구 기능 강화
  - 보증요율 인하, 보증제공 대상 확대, 중소선사 RG 발급 제공
- 선박투자회사 설립요건 완화

### 세제지원 강화

- 국제선박등록제도, 제주등록특구제도 지방세 감면 일몰 연장
- 톤세제 영구화 추진
- 선박투자회사 배당소득 면세 부활, 등록면허세 50% 일괄 감면

### 전문인력 양성

- 안정적 선원공급 기반 구축
  - 해사계 교육기관 정원 확대, 승선예비역 인원 확대
- 선박거래/ 중개, 해운금융, 컨설팅 등 전문가 양성

## ■ 해운-조선-금융의 호혜적 상생체계 구축

정보공유  
활성화를 통한  
상생체계 구축

- 해운/조선/금융 상생협의체 구성 및 운영
  - 발주, 건조, 금융지원 정보공유를 통해 수요-공급의 정보비대칭 해소
- 선박 수급에 대한 정보를 통합적으로 공유할 수 있는 시스템 구축

친환경선박  
건조 활성화

- 저효율 선박을 고효율 친환경선박으로 대체시 친환경보조금 지급
  - 저효율 비경제선 해체 촉진
- 친환경선박 R&D 확대로 선박에너지 효율화 기술 개발

발주 촉진을 위한  
인센티브 확대

- 선박건조 자금융자 이차보전 [리보금리와 대출이자의 50%]
- 선박건조자금 일부와 이차지급에 대한 정부보증 제공
- 연안해운선박 및 어선 등 현대화사업 추진으로 대체수요 창출