



제 424회 국회 (임시회)
제2차 농림축산식품해양수산위원회

한국해양진흥공사법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 공사 법정자본금 상향 〉

■ 윤준병의원 대표발의(의안번호 제2208763호)

2025. 4.

농림축산식품해양수산위원회

전문위원 최 선 영

목 차

I . 제안경 위	1
II . 제안이유 및 주요내용	1
III . 검토의견	2
1. 공사 법정자본금 상향	2

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 윤준병의원 등 14인
2. 제 안 일 : 2025. 3. 10.
3. 회 부 일 : 2025. 3. 11.

II. 제안이유 및 주요내용

한국해양진흥공사는 해운업계 지원을 위하여 설립되었으나, 현재 시급히 추진하여야 할 사업이 있음에도 불구하고 법정 자본금 규모가 크지 아니하여 사업 추진에 한계가 있는 실정임.

일반적으로 5년 내에 친환경 선박 이용을 강제하는 국제해사기구(IMO)의 지침을 준수하기 위해서는 현재 노후선 등 6,005척의 선박에 대하여 친환경 선박으로의 대체가 필요한데, 해당 선박을 모두 신조(新造) 선박으로 전환하는 데에는 49~55조원의 자금이 필요한 상황으로 현재의 법정 자본금 규모로는 감당하기 힘든 상태임.

이에 한국해양진흥공사의 법정 자본금을 5조원에서 10조원으로 상향함으로써 국제 규제에 대한 대응력을 강화하고 해운업계의 경쟁력을 강화하려는 것임(안 제5조).

Ⅲ. 검토의견

1. 공사 법정자본금 상향(5조원→10조원)

가. 개정안의 요지

- ☐ 개정안은 한국해양진흥공사의 법정자본금을 5조원에서 10조원으로 상향하려는 것임(안 제24조제7항).

현 행	개 정 안
제5조(자본금) 공사의 자본금은 <u>5조원</u> 으로 하되, 정부 등이 출자한다.	제5조(자본금) ----- <u>10조원</u> -----.

나. 검토의견

- ☐ 2008년 글로벌 금융위기로부터 시작된 해운산업의 장기불황으로 인하여 우리 해운산업이 충분한 경쟁력과 유동성을 확보하지 못하여 시장에서 위상과 규모가 많이 위축되었는데, 2018년 당시 정부는 위기에 빠진 해운산업을 조속히 재건하기 위해 금융투자 지원 등의 금융 부분과 산업기반 조성, 선사 경영지원 등 해운산업 정책 부분을 통합적으로 지원할 수 있는 전담 지원기관으로 한국해양진흥공사(이하 “공사”라 함)를 설립하였음.¹⁾

1) 「한국해양진흥공사법」 (2018. 1. 16. 제정, 2018. 7. 1. 시행)

제1조(목적) 이 법은 한국해양진흥공사를 설립하여 해운기업들의 안정적인 선박 도입과 유동성 확보를 지원하고, 해운산업의 성장에 필요한 서비스를 제공하는 등 우리나라의 해운 경쟁력을 강화함으로써 국가경제 발전에 이바지함을 목적으로 한다.

□ 현행법은 공사의 법정자본금을 5조원으로 하되, 정부 등이 출자할 수 있도록 하고 있는바,²⁾ 현재 정부 등으로부터 출자받을 수 있는 공사의 법정자본금의 상한이 5조원이며, 공사에 납입된 자본금은 3조 1,339억원인 상황임.

- 납입자본금 현황에 따르면, 정부는 '18년도 설립 시 14,800억원³⁾ 출자 후, 자본 확충을 위한 현금출자를 추진(기재부 현금출자 : '18년 1,300억원, '19년 +700, '21년 +300, '22년 +123)하고 있고, '25년 현재, ①정부 1조 5,923억원(50.8%), ②공공기관 1조 3,040억원(41.6%), ③민간 2,376억원(7.6%) 등으로 총 3조 1,339억원의 자본금이 납입되어 있고, 법정자본금 상한 기준으로 1조 8,661억원의 추가 납부가 가능함.

[해진공에 대한 출자내역]

(단위: 억원)

자본	'18년도	'19년도	'20년도	'21년도	'22년도	'23년
자본금	28,348	29,193	29,193	29,493	29,941	31,339
1. 기획재정부	11,342(40.0%)	12,042(41.2%)	12,042(41.2%)	12,342(41.8%)	12,465(41.6%)	12,465(39.8%)
2. 해양수산부	3,458(12.2%)	3,458(11.8%)	3,458(11.8%)	3,458(11.7%)	3,458(11.5%)	3,458(11.0%)
3. 산업은행	6,520(23.0%)	6,520(22.3%)	6,520(22.3%)	6,520(22.1%)	6,520(21.8%)	6,520(20.8%)
4. 수출입은행	5,478(19.3%)	5,478(18.8%)	5,478(18.8%)	5,478(18.6%)	5,478(18.3%)	5,478(17.5%)
5. 자산관리공사	1,042(3.7%)	1,042(3.6%)	1,042(3.6%)	1,042(3.5%)	1,042(3.5%)	1,042(3.3%)
6. 해운산사등	508(1.8%)	653(2.2%)	653(2.2%)	653(2.2%)	978(3.3%)	2,376(7.6%)

※ '23년 이후 추가 출자 없음

※해양수산부

2) 「한국해양진흥공사법」

제5조(자본금) 공사의 자본금은 5조원으로 하되, 정부 등이 출자한다.

3) (기재부) 현물 10,042억원(4대 PA지분), 현금 1,300억원(해수부) 현물 3,458억원(IPA, YGPA 지분)

□ 그런데, 현행법에 따르면, 자본금과 적립금을 합한 금액의 4배까지 회사채 발행이 가능하므로,⁴⁾ 개정안에 따라 법정자본금이 5조에서 10조원으로 상향하게 되면 40조원 이상의 금융 여력이 확보될 것으로 기대됨.

□ 더욱이, 한국해운협회 추산에 따르면 국제해사기구(IMO)⁵⁾의 친환경규제 대응을 위한 국적선사의 선박금융 수요 규모가 내외항 상선·여객선 등을 포함한 8,405척에 해당하여 친환경 선박으로의 전환에 필요한 금융자본이 2030년까지 약 64조원(434억달러), 2050년까지 약 160조원(1,090달러)이 필요한 상황인데,

향후 공사는 이와 같은 대규모의 자본 소요에 대한 안정적인 자본금을 확보할 필요가 있다는 점과 최근 발표된 IMO의 국제해운 온실가스 감축 중기조치⁶⁾ 등의 대비를 위하여 친환경 선박에 대한 적극적인 금융투자 지원 정책을 추진할 필요가 있다는 점을 고려할 때, 공사의 법정 자본금 상향을 통하여 자본력을 추가적으로 확대하는 것은 의미가 있다고 보여짐.

4) 「한국해양진흥공사법」

제14조(사채의 발행 등) ② 사채의 발행액은 공사의 자본금과 적립금을 합한 금액의 4배를 초과하지 못한다.

5) 국제해사기구(IMO, International Maritime Organization)**는 국제 연합(UN) 산하 전문기구로, 국제 해운의 안전, 해양 환경 보호, 그리고 해상 운송의 효율성 제고를 목적으로 설립된 국제기구임.

6) <해양수산부 보도자료, 2025.4.11.(금)>

국제해사기구(IMO)가 제83차 해양환경보호위원회(MEPC, 이하 “위원회”)에서 승인한 선박 온실가스 감축을 위한 중기조치(Mid-Term Measure) 규제안에 따르면, 총톤수 5,000톤 이상의 국제항해를 하는 선박은 2027년 상반기부터 선박 연료유의 강화된 온실가스 집약도 기준을 만족해야 하며, 이를 달성하지 못하는 경우 운항을 위해 온실가스 배출량에 비례한 비용을 납부하게 됨.

- 참고로, 친환경 선박 전환 수요 관련 해양수산부 추산(「국제해운 탈탄소화 추진전략(23.2)」)에 따르면, IMO 대상이 되는 선박은 외항선에 한정하고 있으므로 1,162척의 외항선 중 전환대상인 5천톤 이상은 867척이고, 이 중 기존 노후 선박(선령 25년)을 친환경 선박으로 순차적으로 대체⁷⁾하기 위해서는 2050년까지 70조 5,557억 원이 소요될 것으로 추정된다는 설명임.

[전환대상 선박]

합계(척)	컨테이너선	일반화물선	유류/케미컬선	자동차선	원유운반선	광석운반선	LPG운반선	석탄철강선
867	174	299	176	61	72	46	29	10

※ IMO규제(CII)·EU배출권거래제가 미적용되는 5천톤 미만 선박 및 LNG 운반선 제외

※ 해양수산부

- 이처럼, 두 기관의 추산 수치에 차이가 발생한 사유는 한국해운협회는 전환대상 선박을 국제규제(IMO, EU) 비대상 선박(내항선, 5천톤 미만 외항선 등)도 포함하고 있고, 해양수산부는 국제규제 대상(5천톤 이상 외항선)만 포함하고 있기 때문인 것으로 보임.

□ 이에 개정안은 친환경규제 대응을 위한 국적선사의 선박금융 수요 규모가 대규모로 증가할 수 있다는 점, 국제 규제에 대한 해운산업의 대응력과 경쟁력을 선제적으로 강화할 필요가 있다는 점을 고려할 때, 법정자본금을 상향하여 해운업계의 친환경 선박 전환에 따른 안정적인 자본금 기반을 확보하려는 취지로 보임.

7) (해양수산부) 기존선박 선령 25년 도달 시, 신조선을 발주하고 그로부터 3년 후 대체 가정(30년까지 118척, '40년까지 606척, '50년까지 867척)

또한 개정안에 따르면, 국적선사의 신조 및 중고선 도입을 지원하는 선박도입 투자 및 선박도입 보증을 지원하는 공사가 여유 있는 재원의 확보를 통해 국적 해운선사에 대한 적극적인 금융 투자 및 경영지원 정책이 가능하다는 점에서 그 입법의의의가 있을 것으로 보여짐.

□ 다만, 개정안과 관련하여 다음과 같은 사항을 검토할 필요가 있어 보임.

먼저, 공사의 법정자본금 상한이 5조원이나, 납입 자본금은 약 3조 1,339억원으로 현재도 1조 8,861억원의 추가 납입이 가능하고, 회사채 발행(자본금과 적립금을 합한 금액의 4배)은 최대 23조까지 가능하여 약 20조원 추가 발행이 가능한 상황이라는 점과 법정 자본금 상향만으로 자본금이 늘어나지 않으며, 재정 관련 정부부처의 실제 자본금 출자가 이루어져야 공사의 안정적 자본력 확대가 가능하다는 점에서 재정 관련 정부부처와의 추가적 협의가 필요하다는 점을 고려할 필요가 있어 보임.

[공사 회사채 발행규모]

구분	금 액('24년말 기준)		
	'24년말 기준	법정자본금 5조 충족시	법정자본금 10조 충족시
자본금	31,339억원	50,000억원	100,000억원
적립금	27,066억원	27,066억원	27,066억원
합계	58,405억원	77,066억원	127,066억원
사채 발행 한도	233,620억원	308,264억원	508,264억원
회사채 발행 규모	35,522억원	35,522억원	35,522억원
사채 발행 잔여한도	198,098억원	272,742억원	472,742억원

※ 회사채 발행규모와 무관하게 외부 금융기관으로부터 차입 가능

※ 해양수산부

- 또한, 현행법상 공사는 자본금과 적립금 합계액의 4배를 한도로 사채를 발행할 수 있어 법정자본금의 확대는 부채의 증가로 이루어질 수 있으며, 최근 다수 공공기관의 법정자본금 규모가 지속적으로 상향⁸⁾되고 있어 정부의 재정부담이 가중될 수 있다는 점도 고려할 필요가 있어 보임.

□ 개정안과 관련하여 관계기관의 의견을 살펴보면, **해양수산부**는 한국해양진흥공사의 법정 자본금 확대로 회사채 발행 규모가 확대된다면, 중소기업사를 대상으로 과감한 친환경 선박 신조 지원이 가능할 것으로 판단되고, 공사의 역량 강화에도 기여할 것이나, '23년 이후 중단된 정부 정부출자를 재개할 수 있도록 재정당국과 협의하여 법정자본금부터 충족한 후, 법정자본금 확대 논의가 필요하다는 의견임.

- 기획재정부는 회사채 발행한도가 약 19조원 남아 있는 상황에서 법정 자본금 확대 필요성이 낮으므로, 현 법정자본금(5조원)을 확충한 이후 관련 사항에 대해 논의가 필요하다는 의견임.
- 한국해양진흥공사는 해운산업 지원 규모 확대를 위한 공사의 자본금 확충(5조원 → 10조원)은 매우 중요하나, 현재의 납입자본금과 법정자본금의 차이를 감안하여, 우선 납입자본금을 법정자본금 수준으로 확보한 후 단계적으로 자본금 확충이 필요하다는 의견임.

8) < 타 공공기관 법정자본금 상향 사례(해양수산부) >

구분	확대시기	기존 법정자본금	확대 당시 실제 자본금	확대된 법정자본금
한국토지주택공사(LH)	'24년	50조원	48.7조원	65조원
한국수자원공사	'21년	10조원	8.7조원	15조원

- 한국해운협회는 친환경 규제 대응을 위한 국적선사에 선박금융 수요가 점차 증가할 것으로 예상되는 가운데, 해양진흥공사 등 정책금융기관의 친환경 선박 건조 등에 대한 선박금융 확대가 필요한 상황이므로 개정안이 필요하다는 의견임.

□ 따라서 개정안과 관련해서는 IMO의 규제에 따라 선박의 친환경 의무전환에 따른 국적선사의 대규모 자금 수요 필요성에 따라 공사가 이를 위한 안정적인 자본금을 선제적으로 마련하여야 한다는 입법 취지와 현 법정자본금(5조원)을 충족한 후 법정자본금 확대 논의가 필요하다는 해양수산부 및 기획재정부의 의견 등을 함께 고려하여 논의되어야 할 것으로 보임.

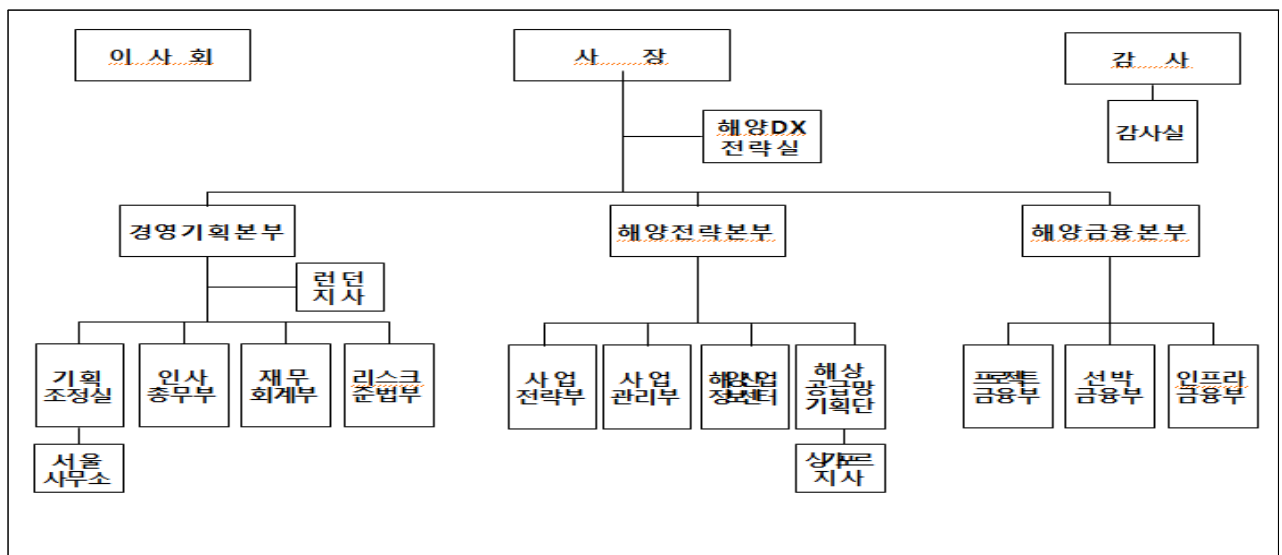
문 의 처
02)6788-5419

참고 1

한국해양진흥공사 개요

□ 기관 현황

- (재무현황) 공사의 자산은 총 13조 7,188억원이고, 자본은 8조 616억원, 부채는 5조 6,572억원('24년 말 기준, 부채비율 62.7%)
 - 자본금 3.1조원('24년 말 기준), '25년도 예산 3조 9,405억원
- (인원) 184명(임원 3명(사장, 상임감사, 상임이사), 직원 181명(1~6급))
 - (임원) 사장 안병길(前 국회의원, 임기 '24.10~'27.10), 상임감사 황성민(임기 '23.10~'25.10), 상임이사(경영기획본부장) 류재형(임기 '24.11~'26.11)
 - * 비상임임원 4명 (비상임이사, 박지우 · 신영란 · 이병희 · 김창수)



□ 자본금 및 주주현황('24.12월 기준)

(단위 : 억원)

구 분	정부			산은	수은	캠코	민간 선사 등	합계
	기재부	해수부	소계					
출자금액	12,465	3,458	15,923	6,520	5,478	1,042	2,376	31,339
지분율(%)	39.77	11.04	50.81	20.80	17.48	3.32	7.59	100.0

※해양수산부

참고 2

한국해양진흥공사 자본금

□ 납입자본금 현황(2024년 12월말 기준)

○ 법정자본금 : 5,000,000,000,000원(한국해양진흥공사법 제5조)

○ 납입자본금 : 3,133,875,295,000원

○ 주요주주 현황

(2024.12월말 기준, 단위: 주수, 원, %)

주 주 현 황			수량	지분금액	지분율
정부	배당주식	기재부(일반회계)	249,297,013	1,246,485,065,000	39.77
	배당주식	해수부(일반회계)	69,164,626	345,823,130,000	11.04
		소 계	318,461,639	1,592,308,195,000	50.81
정부외	배당주식	한국산업은행	130,392,669	651,963,345,000	20.80
	배당주식	한국수출입은행	109,557,908	547,789,540,000	17.48
	배당주식	한국자산관리공사	20,834,757	104,173,785,000	3.32
	배당주식	기타(해운사 등)	47,528,086	237,640,430,000	7.59
		소 계	308,313,420	1,541,567,100,000	49.19
합 계			626,775,059	3,133,875,295,000	100.00

※해양수산부

참고 3

한국해양진흥공사 주요 업무

구분	사업명		주요 내용	지원실적(~24)
금융지원 (투자, 보증, 보조 등)	고효율 신규 선박 확보	선박도입 투자*	국적선사의 신조 및 중고선 신규 도입 지원	25개사 (27,670억원)
		선박도입 보증*	국적선사의 신조 및 중고선박 도입을 위해 차입하는 자금에 대한 채무보증	15개사 (26,249억원)
		국가필수 선대제도	국가필수선박의 외국인 선원 승선 제한에 따른 한국인 선원의 임금 증가분 보상 (* 정부위탁)	16개사 (300억원)
	안정적 화물 확보	항만터미널 ·물류시설	선사 및 항만사업자 등의 국내외 터미널, 물류시설 등 항만물류 인프라 취득에 필요한 자금 지원	11개사 (7,759억원)
	경영 안정 지원	보유선박 투자	국내선사가 보유한 선박을 공사가 매입한 후 선사에 임대 (Sale&Lease Back)	37개사 (21,237억원)
		보유선박 보증	국내선사가 보유한 선박을 담보로 자금을 차입하거나 재금융 시 공사가 채무보증	2개사 (1,105억원)
		P-CBO	신용보증기금의 P-CBO 프로그램에 해운항만기업 편입 시 일정 비율의 후순위 채권 인수	13개사 (4,400억원)
		회사채 인수	경영 위기를 겪는 국적선사에 유동성 공급 등을 위해 선사가 발행하는 회사채 인수	18개사 (18,801억원)
		컨박스 사업	컨테이너 박스 확보 시 선사와의 협의를 통해 공사가 발주해 합리적인 요율로 리스	6개사 (6,682억원)
		대출이자 지원	공사와 협약을 체결한 금융기관(7개)에서 대출 시 대출이자 일부 감면	63개사 (3,360억원)
		신용보증 지원	국내 연안여객 운송사업자의 운전자금 조달을 위한 신용보증 제공	7개사 (84억원)
	친환경 전환 가속화	친환경 설비 개량	해수부의 친환경 설비개량 이차보전사업과 연계하여 특별보증을 제공하여 소요자금 지원	49개사 (5,717억원)
		글로벌 저탄소 대응 지원	친환경 선박 도입 시 보조금(선가의 최대 10%) 지원 (* 정부위탁, 舊 친환경 선박 전환 지원)	21개사 (1,218억원)
		위기대응펀드	구조조정 성과(배당금 등)를 활용하여 해운산업 구조조정 및 ESG 투자를 지원하는 펀드 조성(23.6~)	3개사 (1,000억원)
금융 외 지원	해운정보 서비스 제공		해운시장 리서치를 통한 시황보고서 발간, 해운정보망 운영, 해상운임지수 개발·운영 등	2,174건
	선박가치평가 사업		선박가치평가서 발급 및 선가관리시스템 운영으로 선박가치평가 국내화를 통해 선사 비용부담 완화	73개사 (683건)
	해운산업진단 및 컨설팅		국적선사 선박금융, 영업실적, 금융조건 등을 수집하여 DB를 구축하고 선사에 종합 컨설팅 제공	92건
	해양 금융 전문인력 양성		해운·금융기관 종사자 대상 해양금융 전문인력 양성을 위한 오프라인·온라인 교육 실시	221명 (수료생 기준)
	수출입물류 플랫폼 운영		공공과 민간의 수출입 물류 데이터 공유하는 플랫폼을 운영하여 물류 효율성 증대 도모 (* 정부위탁)	13개사