KMI 현안연구

요 약

2019
제17호

발간년월 2020년 4월 **주 소** 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발 행 처 한국해양수산개발원 **발 행 인** 장영태 **홈 페 이 지** www.kmi.re.kr

한국형 글로벌 터미널 운영사(GTO) 설립방안에 관한 연구

심기섭 한국해양수산개발원 항만·물류연구본부 부연구위원
(kssim@kmi.re.kr/051-797-4663)
김영훈 한국해양수산개발원 항만·물류연구본부 연구원
(kyh@kmi.re.kr/051-797-4668)
김보경 한국해양수산개발원 항만·물류연구본부 연구원
(kimb@kmi.re.kr/051-797-4674)

최근 들어 해운·항만시장의 불확실성은 점차적으로 증대하고 있는 실정이다. 해운업계에서는 선사들간의 인수합병(M&A)이 활발하게 진행되고 있으며, 이러한 선사들에 대한 경쟁력 제고를 위하여 중국을 중심으로 항만간의 통합이 이루어지고 있는 상황이다. 이러한 세계적인 환경변화에 따라 정부주도형 또는 민간주도형 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 시장점유율이 급격하게 증가하고 있는 추세이다.

이에 우리나라도 이러한 해운항만산업의 한경변화에 적응하고 국제경쟁력을 제고하기 위해서는 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 육성을 위한 다양한 정책을 수립하여 왔다. 그럼에도 불구하고 현재 우리나라에는 대표적인 글로벌 터미널 운영사(GTO)가 없는 실정이다. 그나마 현대상선이 기간항로를 중심으로 현지 터미널을 소유·운영하고 있는 실정이다.

따라서 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 육성은 필수불가결한 요소이기 때문에 본 연구에서는 4개의 대안을 제시하여 설립방안을 모색하였다. 즉 하역전문회사, 항만공사, 해양진흥공사 및 선사 등을 대상으로 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 설립가능성 및 장단점을 분석하였다.

결론적으로 본 연구에서는 우선 항만공사법의 개정을 통하여 항만공사와 전문하역업체를 결합한 하역전문형 GTO, 즉 한국항만공사의 설립을 적극적으로 제안하는 바이다. 설문조사의 결과에서 보듯이 항만공사를 이용한 GTO 설립방안이 비용측면이나 운영노하우, 법제도 관련측면에서 유리할 뿐만 아니라 행정비용 및 설립기간의 단축을 통한 기회비용의 최소화를 달성할 수 있을 것으로 판단된다.

■ **최근 해운·항만산업은 4차 산업혁명, 동종업계의 통폐합 등 급격한 환경변화를 경험하고 있다. 특히 항만산업에 대한 투자는 매몰비용에 가깝기 때문에 투자비용을 회수하는데 장기간 소요된다는 단점이 있다.**

- 그럼에도 불구하고 세계 유수의 선사, 하역전문업체가 항만시설에 대한 투자를 지속적으로 증가시키고 있는 실정이다. 현재 드류리(Drewry)의 분석에 의하면, 21개 GTO가 운영 중이며, 이들 GTO가 전세계 항만물동량의 79.2%를 처리하고 있다.

표 1. 글로벌 GTO의 물동량 처리 실적

단위 : 백만 TEU, %

구분		2017년		2016년	
		물동량	점유율	물동량	점유율
1	China Cosco Shipping	91.3	12.2	85.5	12.2
2	Hutchison Ports	82.3	11.0	79.1	11.3
3	APM Terminals	76.3	10.2	71.4	10.2
4	PSA International	73.9	9.9	67.3	9.6
5	DP World	68.7	9.2	62.4	8.9
6	Terminal Investment Limited (TIL)	44.0	5.9	37.7	5.4
7	China Merchants Ports	31.0	4.2	28.5	4.1
8	CMA CGM	24.8	3.3	16.6	2.4
9	Eurogate	13.8	1.9	14.0	2.0
10	SSA Marine	11.3	1.5	10.6	1.5
11	NYK	11.0	1.5	9.6	1.4
12	Evergreen	10.3	1.4	9.4	1.3
13	ICTSI	9.2	1.2	8.7	1.2
14	OOCL	7.8	1.0	6.7	0.9
15	MOL	7.1	0.9	5.9	0.8
16	현대상선	6.1	0.8	2.5	0.4
17	Yildirim/Yilport	6.1	0.8	5.6	0.8
18	Bollore	4.7	0.6	4.3	0.6
19	Yang Ming	4.6	0.6	4.4	0.6
20	K Line	3.4	0.5	3.2	0.5
21	SAAM Puertos	3.0	0.4	-	-
합계	GTO 총계	590.7	79.2	533.3	75.9
전세계 총물동량		745.5	100	702.6	100

자료: Drewry, Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast, *ANNUAL REPORT 2018*, p. 13

- 이에 본 연구에서는 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 최근 투자동향과 한국형 GTO의 설립방안에 대해서 연구하고자 하였다.

■ 제1장에서는 연구배경 및 목적, 글로벌 터미널 운영사(GTO)와 관련한 국내외 문헌연구를 분석하였다. 물론 각 문헌마다 연구목적이나 연구방법이 상이하기 때문에 일률적인 결론을 도출할 수는 없었으나, 대부분의 기존 연구들이 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 역할이 중요하며 우리나라도 글로벌 터미널 운영사(GTO)를 설립하여 사업영역의 확장이 필요하다는 주장을 제기하고 있다.

- 현재 우리나라에는 현대상선이 세계 16위로, 물동량 처리점유율은 0.8%에 불과하지만 현대상선의 기존 노하우를 활용하여 하역전문형 GTO와 선사형 GTO 등 두 가지 방향으로 설립대안을 설정할 수 있다는 장점이 있다.

- 그러나 현대상선의 항만하역능력은 11.1백만TEU로 2016년 21위 에서 2017년에는 14위를 기록하고 있다.

그림 1. 현대상선의 하역능력 전망 및 지역별 점유율

자료: Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, p. 130

■ 제2장에서는 글로벌 터미널 운영사(GTO의 설립 필요성에 대해서 검토하였다. 세계 경제는 2009년 글로벌 금융 위기 이후 세계경기 침체의 장기화, 유가 하락 등 경제적 요인 등으로 인해 이른바 뉴 노멀(New Normal)로 불리는 저성장 기조를 유지하고 있다. 더욱이 2012년 이후부터 세계 교역규모의 증가세 둔화현상은 글로벌 경제 침체로 인해 과거와 같은 회복세를 보이지 못하고 있다.

- 이러한 경제상황의 변화에 의하여 국내외 컨테이너 선사 간 인수합병(M&A)은 1996년 이후부터 본격적으로 이루어 졌다. 대표적인 사례로 P&O와 Nedlloyd 간 인수합병을 들 수 있으며, CMA와 CGM(1996년), Maersk와 Sea-Land(1999년), Maersk와 P&O Nedlloyd(2005년), Hapag-Lloyd와 CSAV(2014년) 등 다수의 인수합병이 이루어져 왔다.

- 또한, 최근의 미·중간의 무역마찰로 인하여 컨테이너선, 부정기선 등 해운업계에 미칠 악영향은 불가피한 현실이다. 2018년 기준 미-중 간 총 교역량은 1.7억 톤에 달하며 이 중 99%는 해상을 통해 이루어져 미·중 무역전쟁이 장기화될 경우 북미항로를 중심으로 해상운송 수요는 지속적으로 감소할 것으로 예상된다.

- 미·중 간 무역전쟁으로 인한 컨테이너 수요 감소는 운임하락으로 이어져 선사들은 저속운항, 임시결항 등 경영수지 개선을 위하여 선박투입량의 축소 등 현재의 경제 상황을 타개하기 위하여 다양한 경영전략을 전개할 것으로 예상된다.

- 한편, 한·일간 무역규제로 인한 해운업계의 피해 규모를 당장 예측할 수는 없으나, 수출규제가 계속될 경우 물동량이 감소할 것이고, 수익성이 떨어지고 선사들의 비용 부담은 커지게 될 것으로 예상된다.

■ **또한, 글로벌 터미널 운영사는 과거부터 HPH, PSA, APM, DP World 등 4강 체계를 유지해 왔으나, 최근 중국 China Cosco Shipping의 약진으로 5강 시대에 접어들고 있다. 선박대형화와 더불어 초대형 얼라이언스의 등장, 터미널 자동화 등 전 세계적으로 해운항만 부문의 대내외 환경변화로 인하여 해운·항만업계의 시장 주도권 경쟁은 한층 치열해지고 있다.**

- 이러한 환경변화에 국내 해운·항만산업의 경쟁력 강화를 위해서는 국내 선사간의 M&A를 통한 대형화, 국내 선사(화주)의 수요를 반영한 해외항만개발계획 수립 및 신남방정책에 따른 신남방 지역의 환적물동량 유치 능력 강화를 위한 정부차원의 정책대안 수립이 필요하다.

■ **제3장에서는 전 세계적으로 운영 중인 GTO의 유형, 규모 등의 현황을 분석하고, 주요 GTO들의 성장배경 및 전략 분석을 통해 그 시사점을 도출하였다. 또한, 각 GTO가 소속된 국가의 GTO 육성전략도 함께 살펴보았다.**

- Drewry(2018)에 따르면 2017년 기준 전 세계 GTO는 21개로 파악되며, 그 활동 범위와 목적에 따라 하역전문형(Global/ International Stevedores' Terminal Operations), 혼합형(Global/International Hybrids), 선사형(Global Carriers' Terminal Operations) 등 3가지로 구분하는 것이 대표적이다.

- ① 하역전문형 GTO는 터미널 운영사업이 주요 활동영역으로 주요 수입원이기도 하다. 이들은 수익 극대화를 위해 다양한 지역에 걸쳐 대규모의 터미널로 그 운영범위를 확대하는 특징을 보인다. ② 혼합형 GTO는 하역전문형 GTO와 선사형 GTO의 중간에 해당되는 유형으로, 컨테이너 해상운송을 주요 업무로 하되 비용절감 및 수익창출을 위한 사업 다각화를 위해 터미널 운영사업을 수행하는 형태이다. 마지막으로 ③ 선사형 GTO는 컨테이너 해상운송을 지원하고 비용을 절감하기

위한 수단으로 터미널 운영사업을 수행하고 있으며, 해당 선사의 주요 노선이 존재하는 지역을 중심으로 터미널 운영 범위가 한정된다.

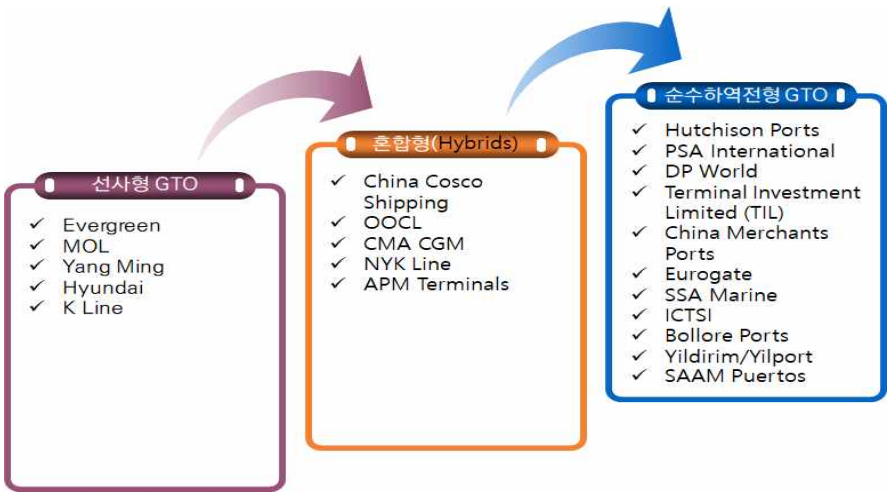
- 〈그림 3〉의 그림은 1996년부터 2017년까지의 세 가지 소유 유형 간 점유율의 시계열 자료를 제공한다. 2017년에는 공공부문의 처리량이 2016년에 비해 9% 이상 증가한 반면, GTO/ITO는 8% 가까이 증가했다. 다른 민간 부문 범주는 y 5% 감소했는데, 이는 2017년 SAAM Puertos가 GTO/ITO에 포함되었기 때문이다. 1996년에 주 부문이 활동의 35%를 차지했는데, 지금은 20%에 불과하다. 같은 기간 GTO/ITO는 18%에서 65%로 증가했다.

표 2. GTO의 유형별 특성분석

구분	하역전문형	혼합형	선사형
주요 활동	터미널 운영사업	컨테이너 해상운송 및 터미널 운영사업 (사업 다각화의 일부)	컨테이너 해상운송
재무적 목표	주요 수입원으로써 터미널 운영	수익 다각화 수단으로 터미널 운영	비용절감 수단으로 터미널 운영
효율성 목표	터미널 간 동일한 시스템으로 운영을 통한 효율성 극대화	터미널 간 동일한 시스템으로 운영을 통한 효율성 극대화	해상운송 네트워크 형성 수단으로 터미널 운영
터미널 네트워킹의 주요 목적	투자 위험 분산 및 수익성 극대화	해상운송 활동 지원 및 추가 사업 기회 제공	해상운송 활동 지원과 전략으로써 터미널 운영
주요 GTO	HPH, PSA, DP World, TIL, China Merchants Ports, Eurogate, SSA Marine, ICTSI, Bollore Ports, Yildirim/Yilport, SAAM Puertos	China Cosco Shipping OOCL, CMA CGM, NYK Line, APM Terminals	Evergreen, MOL, Yang Ming, Hyundai, K Line,
	11개	5개	5개

자료: Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, p. 6

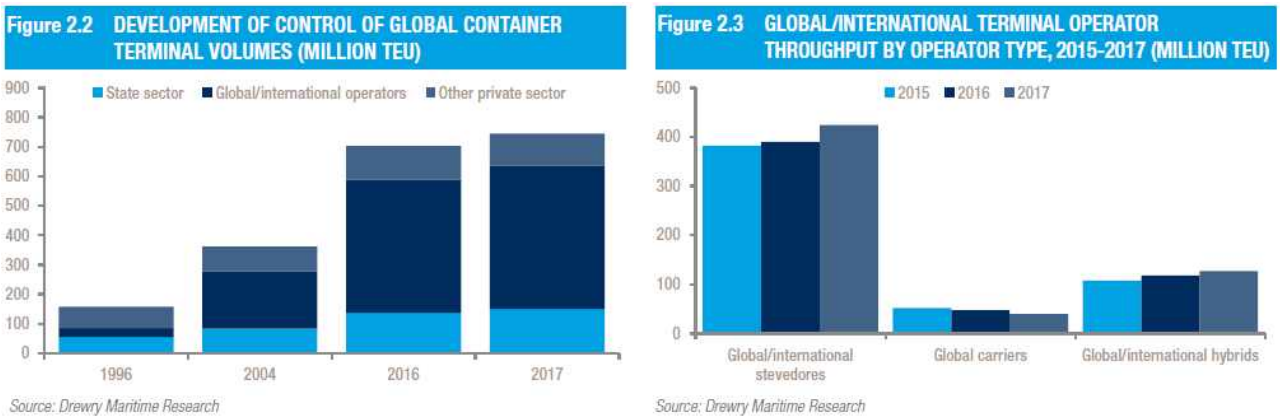
그림 2. 현재 GTO의 변화과정



자료: Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, p. 7

- 〈그림 3〉의 그림 2015-17년 GTO/ITO의 세 가지 유형으로 점유율을 글로벌/국제 운용자 주식에 대한 상세 분석을 제공하기 위해 더 깊이 분석했다. 하역전문형 GTO/ITO와 하이브리드 GTO/ITO가 취급하는 물량은 2016년에 비해 2017년에는 양호한 성장세를 보였지만, 선사형 GTO/ITO는 17% 감소했다. 하역전문형 GTO/ITO는 현재 전체 GTO/ITO 볼륨의 72%를 차지하며, 하이브리드는 약 21%, 선사형은 7% 미만이다. 불과 2년 전만 해도 거의 10%에 육박했다. 이것이 의미하는 바는 향후 전 세계 글로벌 터미널 운영사(GTO) 시장은 하역전문형과 혼합형간의 경쟁으로 발전할 것이며, 선서형 GTO는 거의 자취를 감출 것으로 예상된다.

그림 3. GTO 시장의 환경변화(2015~2017년)



자료: Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, p. 11

■ **2017년 기준으로 GTO의 전 세계 물동량 처리현황은 21개 GTO가 전 세계 컨테이너 물동량의 79.2%를 처리하고 있다. 그 중 상위 5개 GTO가 전체 물동량의 52.5%를 처리하는 등 점유율이 상당히 높음을 알 수 있다.**

■ **제4장에서는 앞에서 언급한 GTO의 세기지 유형을 중심으로 우리나라에 도입이 가능한 대안에 대해서 고찰하고자 한다. 우선 제2자 물류업체를 중심으로 한 GTO 설립방안을 검토하였다. 그러나 제2자 물류업체의 경우, 물류활동이 글로벌화 · 전문화되어 글로벌 기업들은 3PL 물류기업에게 자국 및 글로벌 물류활동을 위임하고 있다.**

- 그러나 우리나라의 대형 화주들은 물류기능의 통제가 가능한 자회사에 위임하여 관리하는 2PL 물류체제를 선호하고 있다. 결국 제2자 물류업체는 모회사의 물동량에 처리에 치중하고 있으며, 삼성SDS, 현대글로비스, CJ대한통운 및 범한판토스 등 대부분의 제2자 물류업체는 자가 물류업체의 성격이 강하여 본 연구에서는 이를 제외하였다.

■ **따라서 본 연구에서는 ① 국내 전문하역업체들을 중심으로 한 GTO 설립방안, ② 항만공사를 재편하여 항만공사에 GTO 기능을 부여하는 방안, ③ 한국해양진흥공사를 재편하여 해양진흥공사에 GTO 기능을 부여하는 방안, ④ 선사중심의 GTO 설립방안에 대해서 분석하였다.**

- ① 국내 전문하역업체를 기반으로 한 GTO를 설립하기 위해서는 하역업체들 간의 공동출자를 통한 특수목적회사(SPC)의 설립이 필요하다. 그러나 국내전문하역회사의 규모가 영세하고, 해외항만개발을 추진할 만한 재정 및 경영 노하우가 부족한 상황이다. 이러한 상황에서 GTO를 설립한다는 것은 경쟁력 부문에서 현재 세계 전문 GTO와의 경쟁에서 버틸 수가 없는 것이 현실이다. 더욱이 전 세계 5대 GTO의 경우, 대부분 정부의 직·간접적인 지원을 받고 있는 상황이다. 그러나, 국내의 경우 민간중심의 GTO를 설립하는 경우 정부의 지원을 받는 것이 어렵기 때문에 이에 대한 지원정책(세제혜택 등)도 동시에 고려해야 할 것이다.

- 항만공사를 통한 GTO를 설립하는 방안이다. 즉 현재 국내 4대 항만공사의 화물처리 및 지정학적 위치가 서로 상이하기 때문에 현재의 항만공사체제는 그대로 유지하고, 다만 항만공사법의 개정을 통하여 한국항만공사(Korea Port Authority)를 설립하고 여기에 추가적으로 해외항만개발을 할 수 있는 본부를 추가적으로 설치함으로써 물동량 창출 및 신규 일자리 창출을 모색할 수 있을 것이다.

- 한국해양진흥공사를 통한 GTO를 설립하는 방안이다. 한국해양진흥공사는 해운기업들의 안정적인 선박 도입과 유동성 확보를 지원하고, 해운산업의 성장에 필요한 서비스를 제공하는 등 우리나라의 해운 경쟁력을 강화함으로써 국가경제 발전에 이바지함을 목적으로 설립되었다. 그러나 GTO 사업을 추진하기 위해서는 한국해양진흥공사의 기능재편이 필요하다. 물론 관련법제도의 개정이 필요하며, 이에 대한 개선방안은 제5장에서 제시하였다. 우선적으로 현재의 조직을 개편하여 새로운 조직체계를 갖출 필요가 있다.

- 선사중심의 GTO를 설립하는 방안이다. 현재 우리나라의 원양 국적선사로서는 현대상선이 유일하며, 다음으로 SM상선으로 SM 그룹 해운사업부문 주력 계열사의 하나로써 (구)한진해운의 유럽항로, 북미항로 노선 및 육상전문 인력의 양·수도를 통해 2016년 12월 설립한 컨테이너선 전문 선사라고 할 수 있다. 그러나 현대상선을 제외하고는 나머지 국적선사의 영세성으로 인하여 사실 선사형 GTO 설립은 그 가능성이 매우 낮은 실정이다. 그럼에도 불구하고 현재 21개 GTO중 16위를 차지하고 있는 현대상선을 중심으로 선사형 GTO의 설립가능성을 검토하였다.

■ **한편, 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 설립방안에 대한 대안별 설문조사 결과, 4가지 대안에 대한 설문조사를 시행하였다. 설문조사 방법은 인터넷 설문조사를 시행하였으며, 설문조사는 항만공사, 컨테이너 터미널 운영사, 항만건설사 및 설계업체, 연구소, 기타 관련**

전문가를 대상으로 수행하였다. 설문조사 내용은 4가지 대안 중 2개안을 선택하는 방식으로 수행하였다. 설문자의 총 응답자수는 64명이 설문에 응하였으며, 분석결과는 복수응답에 따라 총 85개의 응답을 얻었으며, 분석방법은 빈도분석방법으로 진행하였다.

- 설문조사 결과, 한국항만공사가 43.5%로 가장 높았고, 다음이 하역전문회사가 30.6%, 한국해양진흥공사가 16.5%, 선사형 GTO가 9.4%로 각각 조사되었다.
- GTO 설립과 관련해서는 크게 민간주도형 GTO와 정부(공기업)주도형 GTO로 구분할 수 있다. 현재 우리나라의 하역시장 여건을 고려할 경우 민간주도형 GTO보다는 정부주도형 GTO 설립이 필요한 것으로 나타났다, 설문조사의 결과에서 보듯이 기존의 항만공사를 활용한 GTO 설립이 가장 유리한 것으로 조사되었다.

■ **이에 본 연구에서는 설문조사 결과를 바탕으로 한국항만공사(Korea Port Authority)를 중심으로 GTO 설립방안을 적극적으로 검토하는 한편, 관련법안 개정방안을 통해 그 가능성을 검토하였다.**

표 3. GTO 설립 대안별 우선순위 산정결과

구 분	제1안	제2안	제3안	제4안
	하역전문형GTO	항만공사	한국해양진흥공사	선사형 GTO
주요 사업	-컨테이너 터미널 운영 및 관리	-터미널운영관리 -해외터미널 개발 · 운영	-정기선 운항 -터미널 개발운영	-정 기선 운항 -터미널 개발운영
운영 목적	-이윤창출	-이윤창출	- 비용절감 - 이윤창출	- 비용절감 - 이윤창출
법제도	-	-항만공사법 개정	-한국해양진흥공사법 개정	-
설립주체	-하역전문회사	-PA + 하역회사	-한국해양진흥공사	-선사
운영주체	-SPC	-항만공사	-선사 + 하역업체	-선사
개발주체	-SPC	-항만공사	-한국해양진흥공사	-선사
효율성 제고 방법	-터미널 간 네트워크 통합 및 시스템 운영 구축을 통한 효율성 제고	-터미널 간 네트워크 통합 및 시스템 운영 구축을 통한 효율성 제고	-터미널 간 네트워크 통합 및 시스템 운영을 통한 효율성 제고	- 터미널 간 서비스 네트워크 통합을 해상운송서비스 제공
네트워크 성격	-투자위험 분산을 위한 광범위한 네트워크 구축	-투자위험 분산을 위한 광범위한 네트워크 구축	-광범위한 터미널 네트워크 및 해상운송 지원	-해상운송활동과 전략을 지원하기 위한 광범위한 네트워크 구축
대표적 기업	-HPH -PSA -DP World -TIL -China Merchants Ports -Eurogate -SSA Marine -ICTSI -Bollore Ports -Yildirim/Yiport -SAAM Puertos		-NYK Line -OOCL -CMA CGM -APM Terminals -China Cosco Shipping	-Evergreen -K Line -Yang Ming -Hyundai -MOL
응답비율 (%)	28.4	45.7	16.0	9.9
순위	2	1	3	4

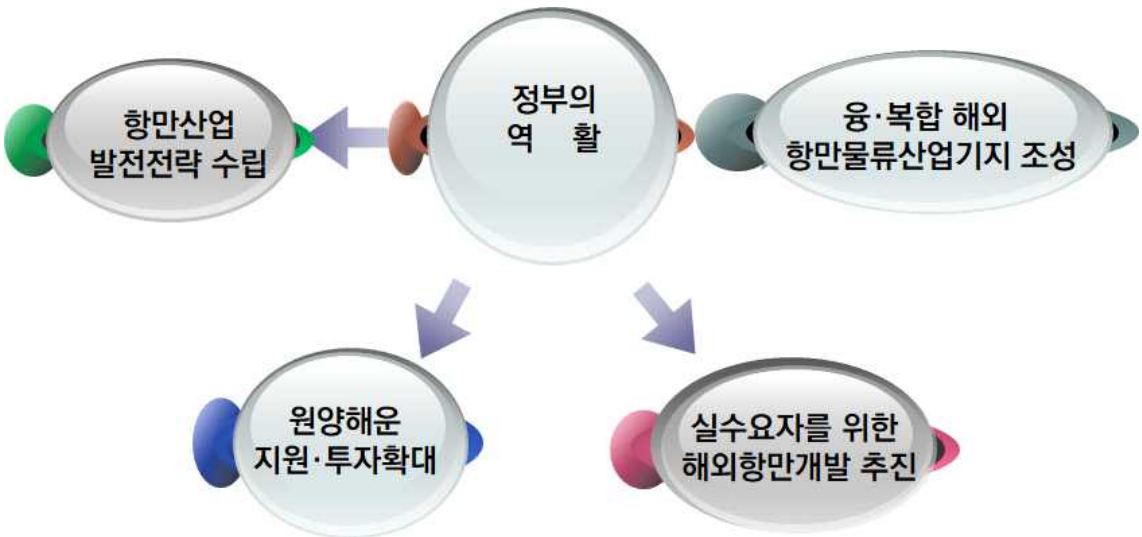
■ **제5장에서는 글로벌 터미널 운영사(GTO) 설립을 위한 기반조성 방안으로 대안별 장단점 분석 및 정부의 역할 관련법제도의 개선방안에 대해서 검토하였다. 우선, 항만하역업체를 중심으로 한 운영사중심의 GTO를 설립하는 경우에는 운영노하우 보유, 운영사의 해외진출 촉진, 국내 항만하역시장의 한계 타파 등 여러 가지 장점이 있다. 그러나 항만물동량 창출의 한계, 자본력 한계로 인한 지속적 확장성의 어려움, 해외투자를 위한 인적능력 양성에 장기간이 소요된다는 단점이 있다.**

- 반대로 선사 중심으로 GTO를 설립하는 경우, 항만물동량의 창출 가능, 해외 진출에 필요한 능력을 보유하고 있으나, 선대의 효율적 운영이 주요 목적이므로 확장성의 한계성, 경영악화 시 터미널은 우선적으로 매각할 가능성이 크다는 단점이 있다.

- 한편, GTO 설립을 위한 장기적 관점에서 보면, 항만시설에 대한 투자를 하고, 운영하며 민간업체의 과당경쟁을 방지하며 대규모 자금투자와 일정부문 위험을 분담할 수 있는 지속적인 네트워크 확장을 추진할 수 있는 주체가 필요한 실정이다. 해외사례를 분석한 결과, 대부분 민간주도형보다는 정부주도형 GTO가 주류를 이루고 있다. 따라서 우리나라도 민간주도형 GTO보다는 항만공사 또는 한국해양진흥공사 등을 통한 공공주도형 GTO 설립이 후발주자로서 그나마 경쟁력을 갖출 수 있을 것으로 판단된다.

- 정부의 역할로는 GTO 설립을 통한 항만산업의 재도약 기회, GTO를 통한 융복합 해외 항만·물류산업기지 조성 및 GTO 설립을 통한 원양해운산업의 재건, 마지막으로 실수요자를 위한 해외항만개발 추진이 필요하다.

그림 4. GTO 설립을 위한 정부의 역할



■ **마지막으로 관련법·제도의 개선방안과 관련해서 본 연구에서는 설립방안으로 ① 전문하역업체를 중심으로 한 GTO설립방안, ② 항만공사 조지개편을 통한 GTO설립방안, ③ 한국해양진흥공사의 투자를 통한 GTO 설립방안, ④ 선사형 GTO 방안을 제안하였다. 전문하역업체를 중심으로 한 GTO 설립방안 및 선사형 GTO 방안은 정부 내지 공공기관의 관여 없이 순수한 민간기업간의 상호 출자를 통한 SPC 등의 형태로 GTO 설립이 이루어질 수 있기에 별도의 법·제도 개선은 필요가 없다.**

- GTO 설립과 관련한 법제도 개선은 ① 항만공사법, ② 한국해양진흥공사법, ③ 공공기관의 운영에 관한 법률 등이 연관되어 있다. 우선, 항만공사법의 개정방안은 외국 항만의 개발, 관리 및 운영에 관한 사업을 보다 효율적이고 전문적으로 수행할 필요성에 입각하여 항만공사의 조직을 국내사업본부와 해외사업본부로 재편한 후 기존의 설립되어 있던 항만공사를 국내사업본부로, 해외사업본부 내에 항만개발사업본부와 개발수요분석본부로 둔다는 취지의 조직개편을 위해서는 현행 항만공사법의 개정이 필요하다.

- 한국해양진흥공사법은 제11조 제1항 1호를 보면 '공사는 선박, 항만터미널 등 해운·항만업 관련 자산에 대한 투자업무'를 수행할 수 있음을 알 수 있는 바, 위 법문에 의하면 한국해양진흥공사가 해외 항만터미널 등 해운·항만업 관련 자산에 대한 투자가 가능한지 여부는 법률상 명확하지 않은 점이 있어 한국해양진흥공사가 선뜻 해외 항만터미널 개발 등을 위한 GTO에 투자하기는 어려움이 있다. 이에 법 제11조 제1항 1호의 '항만터미널 등 해운·항만업'을 '국내외 항만터미널 등 해운·항만업'으로 개정하여 규정의 의미를 명확히 할 경우 한국해양진흥공사가 해외 항만 터미널 개발 및 관리운영을 목적으로 하는 GTO에 대한 투자가 가능할 것으로 판단된다.

- 한편, 항만공사법에 근거하여 설립된 항만공사와 한국해양진흥공사법에 근거하여 설립된 한국해양진흥공사는 공공기관의 운영에 관한 법률 제4조에 따른 공공기관에 해당한다. 따라서 해외 항만의 개발·관리·운영에 있어서는 법 제51조의 2(출연·출자기관의 서립 등 협의) 제1항 및 같은 법 시행령 제29조의 2(출연·출자에 대한 사전협의)에 따라 사전협의 대상에서 제외될 경우에 한국해양진흥공사법 제11조 제1항을 개정함으로써 해외 항만터미널 등 해운항만법 관련 자산에 투자를 할 경우와 항만공사법 제8조 제1항 7호에 따라 해외 항만의 개발 및 관리·운영 등 사업의 사업과 관련한 출자를 진행할 경우를 포함시키는 방향으로 법령을 개정할 경우 보다 해외 항만 개발 등의 사업에 원활한 투자가 이루어질 수 있을 것이다.

■ **제6장에서는 결론 및 정책제언을 제시하였다. 본 연구에서는 GTO 설립을 위한 방안으로 설문조사를 바탕으로 한 항만공사를 통한 GTO 설립을 적극적으로 제안하는 바이다. 즉 현재의 항만공사조직을 활용하여 항만공사(Port Authority)를 설립하고, 국내사업본부와 해외사업본부로 그 기능을 재편하여 GTO를 설립하는 방안을 제안하는 바이다.**

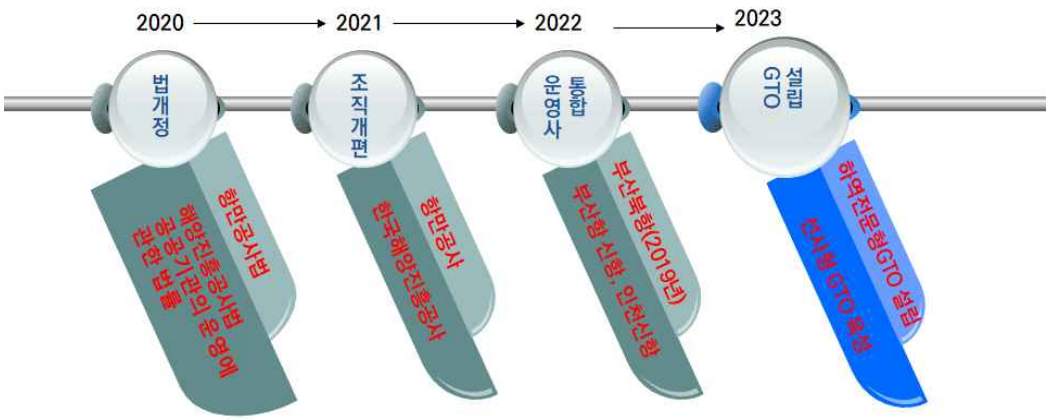
- 일본의 ONE 사례에서 보듯이 현대상선, SM상선 및 흥아해운컨테이너 주식회사 등 3개 선사의 컨테이너 사업부문을 통합한 전문적인 혼합형 GTO를 설립하여 후발주자로서의 약점을 극복하고 세계적인 GTO로 성장하여 국제경쟁력을 충분히 발휘할 수 있을 것이다.
- 이를 위해서는 ① 해외물류거점 확보를 위한 투자확대, ② 관련업체간의 합병을 통한 대형화 지원, ③ 해외항만수요의 체계적 검토를 위한 기능 강화, ④ 항만공사법, 한국해양진흥공사법 등 관련 법제도의 개정이 필요하다.

■ **결론적으로 본 연구에서는 우선 항만공사법의 개정을 통하여 항만공사와 전문하역업체를 결합한 하역전문형 GTO의 설립을 적극적으로 제안하는 바이다. 설문조사의 결과에서 보듯이 항만공사를 이용한 GTO 설립방안이 비용측면이나 운영노하우, 법제도 관련측면에서 유리할 뿐만 아니라 행정비용 및 설립기간의 단축을 통한 기회비용의 최소화를 달성할 수 있을 것으로 판단된다.**

■ **우리나라의 GTO 설립체계를 관련법 개정에서부터 실질적인 GTO 설립까지의 추진절차를 정리하면 다음과 같다.**

- 우선 관련법의 개정이 필요하다. 다음으로는 법제도의 개정을 통한 항만공사 또는 한국해양진흥공사의 조지개편이 이루어 져야 한다.
- 제3단계로 부산북항의 통합법인 출범(2019.12)과 부선신항·인천신항의 운영사 통합이 진행되어야 한다.
- 마지막으로 이러한 과정을 거쳐 하역전문형 GTO를 설립·육성하고, 기존의 현대상선에 대한 정책적 지원 방안을 수립함으로써 중국과 같이 하역전문형 GTO와 혼합형 GTO를 육성할 필요가 있다.

그림 5. GTO 설립방안의 추진절차



KMI 현안연구 요약보고서

구분	제목	발행일
제1호	해양관광 경쟁력 지수 개발 연구	2019.09.04.
제2호	고등어류 수급통계 개선방안	2019.09.05.
제3호	해수욕장의 사회약자 포용성 증진 방안	2019.09.10.
제4호	수산물품질관리사 제도 활성화 방안	2019.09.11.
제5호	항만 대기질 특별법 이행에 공공 데이터 연계·활용 필요	2019.09.17.
제6호	한국산 수산물의 글로벌 브랜드화, '차별화된 브랜드 정체성 정립' 요구	2019.09.20.
제7호	해양플라스틱 문제 해결 산업계와의 협력이 관건	2019.09.23.
제8호	수산분야 블록체인기술 도입에 관한 연구	2019.11.05.
제9호	USMCA 수산분야 협정문 분석 및 시사점	2019.11.06.
제10호	해운 조세제도 개선 방안 연구	2019.11.08.
제11호	어촌뉴딜 300사업 성과평가 체계 구축	2019.11.15.
제12호	극동러 진출 우리 화주·물류 기업의 물류 애로사항 분석 및 개선방안	2019.11.16.
제13호	지역 해양수산 산업역량 지표 개발을 위한 기초 연구	2019.11.17.
제14호	수산물 원산지 거래 증빙자료의 비치 · 보관의무 도입방안 연구	2019.11.30.
제15호	차세대 수산물 수출 전략 품목 발굴 연구	2020.03.19.
제16호	부산항 타부두 환적화물 수송 효율성 제고방안 연구	2020.03.20.

URL: https://www.kmi.re.kr/