

WEEKLY REPORT

KMI 동향분석

VOL.005
2016 DECEMBER발간년월 2016년 12월(통권 제5호) 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26 (동삼동) 발행인 양창호
발행처 한국해양수산개발원 자료문의 한국해양수산개발원 동향분석실 Tel 0517974343 홈페이지 www.kmi.re.kr해운업 구조조정 지원,
정책금융 왜 실효성 없었나?

김태일 해운정책연구실장

(ktizorro@kmi.re.kr / 051-797-4613)

박성화 연구원

(shpark83@kmi.re.kr / 051-797-4614)

글로벌 금융위기 이후 한진해운 사태에 이르기까지 해운업에 대한 지원은 단기 유동성 지원(P-CBO 등)에 그쳤으며, 해운업 구조조정을 위한 정책금융 지원은 이루어지지 않았다. 이에 비해 조선업에는 4조 2,000억원 규모의 유상증자, 출자전환 등 자본확충 형태로 재무구조 개선을 위한 정책금융 지원이 이루어져 큰 대조를 보이고 있다. 이는 조선기업에 비해 해운기업의 경영정상화를 위한 금융당국과 채권단의 정책금융 지원 의지가 미약했다고 평가된다.

금융당국과 채권단의 지원방식이 다르게 추진된 것은 현대상선과 한진해운이 순수 민간기업인데 비해 대우조선해양은 국책은행 소유기업이라는 지배구조의 차이에서 비롯된 것으로 판단된다. 2015년 10월 산업경쟁력 강화 방안 이후 양 선사의 구조조정 과정에서도 국책은행은 자신의 추가 부담 리스크를 더 중시한 것으로 보인다. 현대상선은 금융위가 제시한 자율협약 지원조건을 이행함으로써 국책은행이 경영정상화 지원에 따른 리스크 부담이 줄어들면, 한진해운은 동 조건을 이행하지 못해 국책은행이 추가 리스크를 떠안는 것이 부담으로 작용한 것으로 보인다.

국책은행의 이러한 의사결정은 해운기업에 대해 단기 유동성 지원에 참여했던 관련 금융기관의 손실을 간과한 측면도 있다. 국책은행이 리스크를 추가로 떠안지 않는 바람에 실제로 유동성 지원을 보증한 신용보증기금이 9,000억원 정도 손실을 입을 것으로 우려된다.

결국 국책은행이 해운업 구조조정에 대해서는 리스크 관리에 집중함으로써 정책금융 지원의 실효성을 나타내지 못한 것으로 판단된다. 이는 주요 해외 선사들이 정부의 적극적인 정책금융지원과 함께 자율적 구조조정 또는 정부주도형 M&A를 통해 국제 경쟁력을 확보해 나가고 있는 것과 비교되는 것이다.

해운업 단기 유동성 지원에 그쳐 실효성 의문

■ 글로벌 금융위기 이후 해운업 금융지원은 단기 유동성 지원에 그쳤으며, 구조조정 방침 결정¹⁾ 후 조선업에 비해 경영정상화를 위한 실효적 지원 미약

- 해운기업에 대한 정부(채권단)의 지원은 시장안정 유동화증권(P-CBO)²⁾을 통한 시장차입금 차환과 운영자금 기한연장 등 단기운영자금 성격임
- 정부는 현대상선 1조 432억원, 한진해운 8,387억원 등 총 1.9조원 규모의 시장안정 P-CBO를 통해 시장차입금 차환을 발행하고, 현대상선에 5,192억원, 한진해운 2,857억원 등 0.8조원 규모의 운영자금 등을 지원한 바 있음

■ 반면 조선업에 대한 지원은 재무구조를 크게 개선할 수 있는 유상증자와 출자전환 등의 자본확충 형태로 추진

- 2015년 10월 대우조선해양에 대해서는 채권단인 산업은행과 수출입은행이 유동성 4조 2000억원(신규 대출 3조 2000억원 · 유상증자 1조원), 자본확충 2조원(기존 대출 출자전환 1조원 · 유상증자 1조원) 지원 방침을 수립함
- 구체적으로 총 4조 2000억원 중 산업은행은 유상증자 1조원, 신규대출 1.6조원 등 2.6조원을 지원하고 신규대출 중 일부는 추후 출자전환을 실시하며, 수출입은행은 1.6조원의 신규대출을 지원하기로 함³⁾
- 총 4조 2,000억원 규모의 지원을 통한 구조조정이 완료되면 대우조선해양에 대한 산업은행의 지분율은 49.7%에서 77.7%까지 증가하게 됨

표 1. 한진해운 및 현대상선에 대한 정부지원 금융지원 실적

구분	현대상선	한진해운	계
P-CBO	1조 432억원	8,387억원	1조 8,819억원
운영자금 기한연장 등	5,192억원	2,857억원	8,049억원
계	1조 624억원	1조 1,184억원	2조 6,868억원

자료 : 산업별 구조조정 추진현황과 향후계획, 금융위원회 보도자료, 2015.12.30

■ 한진해운의 이자보상비율은 2011년부터 2014년까지 4년 연속 마이너스를 기록, 단 순히 유동성 지원에만 주력하면서 오히려 구조조정을 지연⁴⁾

1) 2015년 10월에 열린 '제1차 산업 경쟁력 강화 및 구조조정 협의체 회의'에서 조선, 해운, 건설, 철강, 석유화학 분야를 5대 취약업종으로 규정함

2) 한경닷컴(<http://search.hankyung.com>) 검색, 시장안정 유동화 증권 : 유동성에 일시적으로 어려움을 겪는 기업의 회사채와 대출채권을 한데 묶은 뒤 신용보강을 통해 우량등급으로 만든 증권. 신용보증기금이 원리금 상환을 약속. 2013년 7월부터 지원

3) 김낙현, "대우조선해양 정상화방안 발표 및 향후 전망", 「지역경제보고서」, 한국은행, 2015.11

4) KDI "부실 대기업 구조조정에 국책은행이 미치는 영향", 「KDI 경제전망」, 2015년 하반기, KDI 분석에 따르면 최근 수년간 국책은행은 부실 대기업 구조조정을 효과적으로 진척시키지 못했으며, 부실기업의 워크아웃 개시시점을 지체시키고 지원을 확대하여 금융지원을 비효율적으로 배분하는 경향이 있는 것으로 나타남

- 결국 단기유동성 지원에 그친 해운업에 대한 경영 정상화 의지가 금융당국과 채권단에 있었는가가 문제됨

표 2. 한진해운 이자보상배수 추이

(단위 : 십억원)

영업이익	-30	630	-497	-144	-308	-21	21	-166
이자비용	19	290	302	366	390	354	333.5	78.6
이자보상배수	-1.60	2.18	-1.64	-0.39	-0.79	-0.06	0.06	-1.47

자료 : 금융감독원 전자공시시스템 자료를 토대로 KMI 작성

자구계획 이행하고도 대우조선에만 신규 지원

- 한진해운은 자구계획을 이행하고도 신규 지원을 하지 않고 법정관리에 들어갔으나 대우조선해양에는 신규 지원과 자구계획을 병행⁵⁾

- 한진해운은 2013년 제시한 자구계획 2조 4,683억원을 109% 이상 초과달성 했음에도 불구하고 결국 법정관리 절차에 들어감
- 현대상선은 총 2.9조원의 자구계획을 초과하여 4.3조원을 이행(이행률 152%)하였으며, 이를 통해 약 2.6조원 규모의 유동성을 조달함⁶⁾

표 5. 한진해운 2013년 자구계획 및 이행실적

자구내용	세부내용	자구계획(억원)			이행실적(억원)	
		매각금액	차입금 등	현금유입	매각금액	현금유입
자산매각	전용선 부문 분사 및 지분 매각	15,514	12,514	3,000	16,516	3,000
	터미널 지분매각 (스페인, 미국, 한국)	3,000		3,000	1,446	1,446
	KAMCOI S&LB 선박 환매 후 매각 (13척 중 10척 매각 완료)	1,282	1,282		1,079	-
	사옥 (아틀란타/런던/동경)	448		488		
	K-Line 지분 매각	185		185	185	185
자본확충	KT 서브마린 지분 매각	254		254	342	342
기타	유상증자(대한항공)	4,000		4,000	4,000	4,000
추가자구	선박 매각				358	358
	컨테이너박스 S&LB				1,049	1,049
	영구 EB 발행				2,000	2,000
소계		24,683	13,769	10,887	26,966	12,380

자료 : 금융감독원 2국실, “한진해운 상황보고”, 19대 국회 김기식 의원실 요청자료, 2015.8. ; 이수정, 한진해운 구조조정 진행 상황과 문제점, 경제개혁이슈, 2016. 재인용

5) 중앙시사매거진, “[청와대 서별관회의 대우조선 지원 결정 그 후 1년] 빚나간 전망… 밀 빠진 독에 물 붓기”, 2016.10.31

6) 관계부처 합동, “기업 구조조정 추진현황과 향후계획”, 2016.4.26

표 6. 현대상선 2013년 자구계획

구분	주요내용	총 3조 3,400억원 이상
금융 3사 매각	현대증권, 현대자산운용, 현대저축은행	7,000억원~1조원 이상
사업부분 매각	현대상선 항만터미널 사업, 벌크 전용선부문 일부 등 사업구조 조정	약 1조 5,000억원
자산매각	국내외 부동산, 유가증권, 선박 - 현대상선 부산 용당 Container Yard, 인천 항동 부지, 미국/중국/싱가포르 부동산 등 - 상장·비상장 유가증권(금융지주 등)	약 4,800억원
자기자본 확충	현대상선 외자유치 추진, 현대엘리베이터 유상증자, 현대로지스틱스 기업공개	3,200억원 이상
기타	현대상선 등 계열사 구조조정, 반얀트리 호텔 매각	3,400억원 이상

자료 : 현대상선 공시자료, “현대그룹, 3조3천억원 이상 규모의 선제적 자구안 마련”, 2013.12.23

■ 대우조선해양은 '16.10월말 현재 총 자구계획 5.3조원 중 약 1.5조원을 이행, '16년까지 당초 계획 대비 103%, 전체 자구계획 대비 28% 달성했다고 평가⁷⁾

- 정부는 대우조선해양에 대해 2015년 10월 유휴자산 매각, 인력감축 등 비용절감(총 1.85조원 규모) 등의 자구노력과 더불어 ‘16년까지 산은·수은이 총 4.2조원 유동성 지원 및 산은 책임 하에 2조원 이내 자본확충 계획을 병행 추진함⁸⁾
- 이 같은 결과 해운업은 단기유동성 자금 지원에 그치고, 자구계획과 지원계획이 병행된 조선업에 비해 경영정상화를 위한 금융당국과 채권단의 지원이 미약했다고 평가

표 7. 대우조선해양 자구계획 현황 (16.10월말)

(단위 : 억원)

구분	물적 자구 계획					경영합리화	합계
	도크 매각 등 Capa 축소	건물·토지 등 자산매각	자회사 정리	특수선 지분 매각	소계	인력감축/외주화 /경비 절감 등	
자구계획	9,456	7,498	3,417	3,000	23,371	29,563	52,934
이행실적	1,400	5,346	-	-	6,746	8,422	15,168

자료 : 금융위원회, “금융위원장, 관계기관과 조선·해운업 구조조정 현안점검”, 2016.11.14

7) 정상화 방안은 2015년 10월 29일 발표

8) 금융위원회, “「산업별 구조조정 추진현황과 향후계획」 논의-2015년 제24차 경제관계장관회의 개최”, 보도참고자료, 2015.12.30

해운 · 조선 지원방식 차이, 지배구조에서 비롯

■ 이와 같이 조선과 해운에 대해 지원방식이 다르게 추진된 것은 대우조선해양이 국책은행 소유의 기업이라는 지배구조의 차이에서 비롯

- 2015년 12월 말 기준 대우조선해양의 주식 소유현황을 보면, 산업은행이 49.7%를 보유한 최대주주이고 금융위원회가 8.5%의 지분을 소유하는 등 대우조선해양은 실질적으로 국영기업의 형태임
- 이에 따라 정상화 실패시 지분 손실 등 국책은행이 크게 손해를 보므로 구조적으로 국책은행은 대우조선해양의 정상화를 추진할 수밖에 없었던 것으로 판단됨

표 3. 대우조선해양의 주식 소유현황(2015년 12월 31일 기준)

구분	주주명	소유주식수	지분율
5% 이상 주주	한국산업은행	135,986,494	49.7%
	금융위원회	23,255,778	8.5%
우리사주조합		6,759,779	2.5%

자료 : 대우조선해양 사업보고서(2015.12.31), 금융감독원 전자공시시스템

■ 반면 한진해운은 33.23% 지분을 보유한 대한항공이 최대주주이며, 현대상선은 17.96% 지분을 보유한 현대엘리베이터가 최대주주로 순수 민간기업

- 이에 따라 국책은행은 해운업에 대한 경영정상화에 대한 관심이 조선업에 비해 덜할 수밖에 없는 구조임
- 정부는 해운에 대한 구조조정 원칙을 ‘개별회사의 유동성 문제는 원칙적으로 자체적인 노력으로 해소’하는 것으로 정하고 이를 요구함⁹⁾
- 결국 해운업과 조선업에 대한 구조조정 방향의 차이점은 지원수단을 갖고 있는 국책은행이 리스크 위험을 최소화한 결과로 볼 수 있음
- 이 같은 점에서 국책은행이 정책금융기관으로서 민간기업 지원이라는 본연의 기능을 충분히 했는가에 대한 비판이 있을 수 있음

표 4. 한진해운 및 현대상선의 주식 소유현황(2015년 12월 31일 기준)

구분		주주명	소유주식수(주)	지분율
한진해운	5% 이상 주주	(주) 대한항공	81,496,169	33.23%
		—	—	—
	우리사주조합	—	1,349,175	0.55%
현대상선		현대엘리베이터(주)	42,463,918	17.96%
	5% 이상 주주	현대중공업(주)	23,424,037	9.90%
		Market Vantage Limited	15,929,596	6.74%
	우리사주조합	—	6,759,779	2.5%

자료 : 한진해운 및 현대상선 사업보고서(2015.12.31), 금융감독원 전자공시시스템

9) 금융위원회, “「산업별 구조조정 추진현황과 향후계획」 논의-2015년 제24차 경제관계장관회의 개최”, 보도참고자료, 2015.12.30

현대 · 한진 경영정상화, 국책은행의 추가 부담 리스크 고려

■ 현대상선과 한진해운 경영정상화 과정에서 국책은행은 산업정책적 측면보다는 국책은행 자체의 추가 부담 리스크를 중시한 것이 아닌가 의문

- 현대상선은 금융위가 제시한 자율협약 지원조건을 이행하므로써 국책은행이 경영정상화 지원에 따른 리스크 부담이 줄어든 반면, 한진해운은 동 조건을 이행하지 못해 경영정상화에 따른 리스크 부담이 큰 상황이었던 것으로 판단됨

■ 현대상선은 2016년에 현대증권 매각(1.2조원), 전용선 매각(0.2조원)을 통해 1.5조원을 마련하여 부족자금을 모두 해결하는 등 자율협약 조건을 모두 이행함에 따라 채권단이 조건부 경영정상화 방안을 가결

- 이에 따라 채권단이 무담보 일반대출 60%, 회사채 신속인수제로 보유한 채권 50% 등 약 7,000억원 규모의 출자전환을 함¹⁰⁾
- 또한 현대상선은 출자전환의 전제조건인 대주주와 특수관계인 지분 감자를 통해 기존의 대주주 지분율이 0.5% 미만으로 감소하고 채권단이 40%의 지분을 보유하게 되었으며¹¹⁾, 이중 산업은행의 지분율은 20.54%로 최대주주가 됨¹²⁾

■ 반면 한진해운은 자율협약조건을 이행하지 못함으로써 산업은행이 한진해운의 기존 채무관계를 정리해야 하는 리스크를 안는 부담으로 작용

- 정부는 한진해운 사태와 관련해서 보도해명자료를¹³⁾ 통해 한진해운이 용선료 조정, 사채권자 채무조정, 선박금융 유예, 채권은행 채무조정 등 정상화 조건에 실패했기 때문에 채권단이 한진해운에 대한 자금 지원을 하지 않았다고 밝힘
- 또한 대주주의 사재출현 부재와 영구채 출자전환 후 감자에 대한 불수용 등 경영권 포기 의지가 없었음을 들며 대주주의 정상화 의지도 미흡하였음을 지적함
- 실제로 2015년 말 기준 한진해운에 대한 산업은행의 대출은 일부 장기차입금에 한정되어 있어 사채권자 채무조정이나 영구채(약 2,000억 원 규모) 출자전환 후 감자 등이 이루어지지 않은 상태에서 현대상선과 같이 국유화하기에는 큰 부담이 있었던 것으로 판단됨
- 이에 따라 한진해운이 기업회생절차에 들어간 이유에 대해 여러 지적이 있으나 복잡한 채무구조의 문제로 인해 금융당국이 적극적인 지원에 나서지 못한 것도 주요 요인임
- 결국 산업의 경제적 기여도, 청산시 파급효과 등을 고려하기 보다는 국책은행이 한진해운 리스크를 감당할 능력이 있는가에 집중한 측면이 있다는 점이 지적되어야 함

10) 노컷뉴스, "현대상선 채권단, 7천억 규모 출자전환 의결", 2016.5.24

11) 연합뉴스, "현대상선 구조조정 완료...40년 만에 현대그룹 떠난다", 2016.7.14

12) KISVALUE, 2016.11.18.일 기준

13) 해양수산부, 기획재정부, 금융위원회, 산업은행, "靑의 '잘못된 버튼' ... 해운 구조조정 꼬였다", 「靑 조금만 결정에 정부 스텝 뒤틀려... '해운 방향타' 잘못 잡아」 (서울경제, '16.11.18) 제하 기사 관련", 보도해명자료, 2016.11.18

〈금융위의 지적 내용〉

금융위 구조조정지원과장은 “한진해운이 (채권)은행에서 빌린 돈이 30%가 채 안되는 등 빌린 돈이 적기 때문에 산업은행이 한진해운을 살리기 위한 유인이 없어 은행이 주도하는 워크아웃이나 자율협약이 어려웠다” 고 언급한 바 있음¹⁴⁾

– 서울파이낸스, 금융위 “한진해운이 현대상선보다 상황 나뉘었다”, 2016.11.08 ‘조선·해운업 동반 회생을 위한 정책제안 대토론회(2016.11.8.)’ 에서 언급 –

해운 단기유동성 지원에 참여한 금융기관 손실 초래

■ 국책은행이 자신이 부담해야 하는 리스크만을 우선적으로 고려했다는 점은 해운업 지원에 참여했던 신용보증기금의 손실이 우려된다는 지적에서도 방증¹⁵⁾

- 지난 2013년부터 지난해까지 신보가 현대상선과 한진해운의 회사채 차환에 지원한 금액은 각각 4,944억원과 4,456억원으로 지원 금액 대부분이 채무 재조정 과정에서 부실화될 가능성이 큰 상태임
- 즉 해운업 구조조정으로 최대 9,000억 원에 가까운 손실을 신보가 떠안을 수 있는 셈임
- 이에 따라 한진해운이 기업회생절차 이전 정상화를 위해 부족하다고 추정되었던 약 3,000억원¹⁶⁾을 지원하지 않으므로 잃게 되는 기회비용이 더 많은 결과가 초래됨
- 결국 단기유동성 자급에 집중된 지원을 한 결과 해운업에 대한 경영정상화도 이끌지도 못했을 뿐만 아니라 유동성 지원 관련 금융기관의 손실도 초래할 것으로 예상됨
- 이 같은 측면에서 국책은행이 해운업 지원에 따른 리스크를 국책은행 자신이 아닌 타기관과 산업적 측면을 고려했는지에 대해 의문임

〈회사채안정화 방안(2013)〉

기업이 만기 회사채를 차환발행하면 산업은행이 80%를 인수하고, 이 중 60%는 신보가 보증한 P-CBO(프라이머리 유동화증권)에 편입된다. 신보가 보증한 회사채는 일반투자자에게 판매된다. 회사채 발행 기업이 경영난 등으로 만기 회사채를 갚지 못하면 신보가 대신 지급해야 한다.

14) 한진해운이 은행이외 채무관계를 조정하지 않고 채권은행이 그 부담을 떠안는 것에 대한 우려 표명으로 해석됨

15) 건설경제, “해운업 구조조정에 신용보증기금 9000억원대 손실 우려”, 2016.10.26

16) 서울파이낸스, “한진해운 노조, 법정관리 ‘최순실’ 의혹 제기”, 2016.11.03

주요 해운국, 자국 해운기업 지원을 통해 경쟁력 확보

■ 덴마크, 독일 및 프랑스 등 주요 해운국들은 자국 해운기업에 대해 금융위기 이후 구조조정 지원 추진

- 주요 해운국들이 자국 해운기업에 대해 구조조정 지원을 추진한 데 반해 우리나라의 경우 양대선사가 어려운 경영난에서 벗어나지 못하고, 한진해운은 법정관리 절차가 들어감
- 이 국가들이 무조건적인 지원을 했다고 보기는 어려우나 경영정상화를 유도한 것은 글로벌 시장을 대상으로 하는 해운기업에 대한 중요성을 인식한 것으로 보임

표 5. 주요 해운국 자국 해운기업 지원 및 구조조정 방향

구분		주요내용
덴마크	금융지원	• 수출신용기관인 EFK(Eksport Kredit Fonden)에서 2009년 머스크(세계 1위)에 선박 건조 관련 비용 523백만달러 대출(Lloyd's List, 2009.11.23 등)
	구조조정 방향	• '08 ~ '12년 1차 구조조정으로 영업이익률 호전 • '15년 11월 시작된 2차 구조조정을 통해 비용 경쟁력을 강화시킬 전망
독일	금융지원	• '08년 금융위기시 선사 금융지원으로 위기 극복 - 독일 정부가 Hapag-Lloyd(세계5위)에 2009년10월경 12억 유로(17억불) 보증(State Loan Guarantee) 제공(대출기관 HSH NordBank, DVB, KfW) - Hapag-Lloyd 지분(37%)을 보유하고 있는 함부르크 시정부는 다른 주주사와 함께 13.2억달러 지원(중앙정부 보증과 연계)
	구조조정 방향	• 정채된 영업이익률을 개선하고자 CSAV, UASC 등의 합병을 통한 시너지 효과 (네트워크 최적화 등)를 추구
프랑스	금융지원	• 채권단을 중심으로 정책자금(총 52.7억불)을 투입('09 ~ '13)하고, 선사는 고비용 용선반납 및 재계약, 자회사 매각, 외투유치에 총력 - 프랑스 국부펀드(FSI : Fonds Strategique d'Investissement)는 CMA-CGM(세계3위)에 2012년 1.5억불 지원(6% 지분 취득조건)
	구조조정 방향	• 글로벌 금융위기 이후 심각한 재무적 위기를 용선계약 재협상 등을 통해 극복하고, '12년, '13년에 금융지원 받으면서 일정 수준의 영업 이익률 기록, '15년 NOL(APL) 합병으로 시장 영향력이 확대될 전망
중국	금융지원	• '08 ~ '12년간 주요 국영은행들은 COSCO(세계5위) 33.2억불, CSCL(세계9위) 31.1억불을 장기 대출(만기 '1 ~ '13년)로 지원 - COSCO에 대한 공상은행의 108억불 신용대출(Credit Line) 및 5년 만기 14억불 채권발행, CSCL에 대한 인민은행 7억불 신용대출(전략적 협력협정) 등 확인 곤란한 언론보도 등은 제외
	구조조정 방향	• 국가 차원의 국영기업 개혁의 일환으로 수익성이 저조한 양대 국영 선사 COSCO와 CSCL을 합병

자료 : KMI 조사자료

산업의 국가적 역할을 ‘중시’ 하는 정책금융 운용 필요

■ 해운업 구조조정에서 나타난 가장 큰 문제는 국책은행이 산업정책적 관점에서 정책금융기관으로서의 제 기능을 하지 못함으로써 해운업이 위기에 봉착한 것

- 한진해운과 연계되어 있는 수출입 화주, 중소물류업체 등의 추가 피해가 예상되고 있는 상황에서 단기 유동성 지원에 그친 해운업 지원은 근시안적 금융정책으로 평가될 수 있음
- 선박확보 지원 등을 포함한 해운업 경쟁력 강화 방안¹⁷⁾이 수립된 만큼 구체적인 지원 계획이 조속히 마련되어 해운기업에 대한 지원이 실효성을 확보할 수 있도록 준비해야 함

■ 위기의 해운업에 대한 경쟁력 강화 방안은 글로벌 해운산업의 추세를 반영하여 추가적인 지원 방안을 지속적으로 검토

- 한진해운과 현대상선 사태로 우리나라 해운업 중 가장 악화된 부문은 원양컨테이너선 산업이므로 이를 육성할 미래 비전이 요구됨
- 글로벌 해운기업 중 MSC를 제외하고는 대부분의 선사들이 그 동안 자체성장(organic growth)보다는 인수합병(M&A)에 의한 성장을 한 바 인수합병에 적극적인 참여가 가능하도록 지원을 검토할 필요가 있음
- 특히 세계 1위 기업인 Maersk Line도 최근 추가 발주를 자제하고, 구조조정을 추진하고 있는 상황에서 해운업 경쟁력 강화방안에 주로 강화된 선박확보지원 프로그램이 실효성을 거둘 수 있을지 지속적인 검토가 요구됨

17) 관계부처 합동, “해운산업 경쟁력 강화방안”, 제6차 산업경쟁력 강화 관계장관회의, 2016.10.31

[부록] 주요 지표

표 1. 한진해운 자산매각 현황

연도	매각자산	자산 형태	처분 형태
2016	상표권	한진해운 보유 상표권	매각((주)한진칼)
	HANJIN INTERNATIONAL JAPAN CO., LTD. 보유지분	보유지분	매각((주)진에어)
	부산북항 공용관리(주) 주식	보유지분	매각
	에이치라인해운(주) 보유지분	보유지분	매각(한앤컴퍼니)
	유형자산	선박 (153,087백만원)	매각(에이치라인해운, ACE EXIM PTE. LTD)
		일본사옥	매각((주)대한항공)
		런던사옥	매각(현지업체)
2015	한진해운신항만(주)	자회사	지분 매각
	평택컨테이너터미널(주)	자회사	지분 매각
	TOTAL TERMINAL INTERNATIONAL ALGECIRAS S.A.U	자회사	지분 매각
2014	전용선 사업 부분	사업부문	양도(에이치라인해운)
	HANJIN LOGISTICS(SINGAPORE) PTE., LTD.	자회사	지분 매각
	HANJIN LOGISTICS EUROPE B.V.	자회사	지분 매각
	HANJIN LOGISTICS (SPAIN) S.A.	자회사	지분 매각
	HANJIN LOGISTICS(SHANGHAI) CO., LTD.	자회사	지분 매각
	HANJIN LOGISTICS INC.	자회사	지분 매각
	(주)에이치제이엘케이	자회사	지분 매각
	(주)유수에스엠(구, (주)한진에스엠)	자회사	지분 매각
	HANJIN AIRBRIDGE LOGISTICS LLC.	자회사	지분 매각
	HANJIN LOGISTICS INDIA PRIVATE LIMITED	자회사	지분 매각
	HANJIN LOGISTICS VIETNAM COMPANY LIMITED	자회사	지분 매각

자료 : 각년도 공시자료

표 2. 현대상선 자산매각 현황

연도	매각자산	자산 형태	처분 형태
2016	현대종합연수원	자회사	지분매각
	벌크 전용선 사업부문	사업부문	영업양도(에이치라인해운)
	현대증권(주)	자회사	지분매각
	현대아산(주)	자회사	지분매각
	현대부산신항만	공동기업	지분매각
	현대엘앤알(주)	자회사	지분매각
2015	현대아산(주)	자회사	지분 매각
	(주)현대경제연구원	자회사	지분매각
	현대엘앤알	자회사	지분매각
	에이블현대호텔앤리조트	자회사	지분 매각
	Royal Tanker Shipping	자회사	지분매각
2014	현대로지스틱스(주)	자회사	지분 매각
	LNG 사업부문	사업부문	영업양도(현대LNG해운)

자료 : 각년도 공시자료

표 3. 해운산업과 조선산업의 경쟁력 비교 (2015년 기준)

구분	매출액	외화가득액	고용	국제경쟁력
해운산업	39조원 (GDP2.5%)	266억불 (7위 수출산업)	2만7,000명 (전후방산업) 12만 1,000명 (해운 및 부대사업 포함시)	세계 5위
조선산업	64조원 (GDP4.3%)	401억불 (3위 수출산업)	20만명	세계 2위

자료 : 관계부처 합동, “조선산업 경쟁력 강화방안” 및 “해운산업 경쟁력 강화방안”, 제6차 산업경쟁력 강화 관계 장관회의, 2016.10.31

표 4. 대우조선해양 자구계획 및 이행현황 (2016.10월말 기준)

(단위 : 억원)

구분	물적 자구 계획					경영합리화	합계
	도크 매각 등 Capa 축소	건물·토지 등 자산매각	자회사 정리	특수선 지분 매각	소계	인력감축/외주화 /경비 절감 등	
자구계획	9,456	7,498	3,417	3,000	23,371	29,563	52,934
조선산업	1,400	5,346	-	-	6,746	8,422	15,168

자료 : 금융위원회 보도자료, “금융위원장, 관계기관과 조선·해운업 구조조정 현안점검”, 2016.11.14

표 5. COSCO, CSCL 주요 은행대출 추이 (2008~2012년 각 기업 연차보고서 기준)

COSCO		CSCL	
2008. 04	중국은행 29.1억 위안(3년)	2008. 01	교통은행 21.0억 위안(2~10년)
2009. 01	농업은행 20.5억 위안(1년)	2009. 11	교통은행 17.0억 위안(3년)
2010. 03	중국은행 39.4억 위안(13년)	2009. 06	상해푸동발전은행 13.9억 위안(2년)
2011. 06	국가개발은행 34.0억 위안(3년)	2009. 09	중국은행 13.7억 위안
2011. 06	국가개발은행 25.2억 위안(3년)	2009. 11	교통은행 21.2억 위안(3년)
2011. 11	농업은행 15.6억 위안(3년)	2010. 02	교통은행 18.6억 위안(10년)
2011. 12	주국은행 15.1억 위안(10년)	2011. 01	교통은행 35.8억 위안(10~13년)
2012. 09	국가개발은행 25.1억 위안(3년)	2011. 12	국가개발은행 18.9억 위안(3년)
		2012. 06	국가개발은행 31.4억 위안(3년)
합계 : 204억 위안(33.2억불)		합계 : 191.5억 위안(31.1억불)	

자료 : KMI 조사자료