

KMI 동향분석

VOL.45
2017 SEPTEMBER

발간년월 2017년 9월(통권 제45호) 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.

한진해운 사태의 반성과 원양정기선 해운 재건 방안

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

황진희 해운산업연구실 실장
(hspark@kmi.re.kr/051-797-4627)

전형진 해운시장분석센터 센터장
(chun@kmi.re.kr /051-797-4631)

하태영 항만수요예측센터 센터장
(haty@kmi.re.kr/051-797-4691)

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

윤재웅 해운산업연구실 전문연구원
(jwoong01@kmi.re.kr/051-797-4633)

작년 9월 한진해운의 법정관리(금년 2월 파산 선고) 이후 1년이 지난 지금 우리나라는 해운 강국으로서의 지위를 잃고 정기선해운산업이 이대로 몰락하고 말 것인가, 아니면 재도약의 기틀을 마련할 수 있을 것인가 하는 중차대한 기로에 서 있다. 한진해운의 파산은 일차적으로 글로벌 금융위기 때부터 계속된 해운경기의 침체를 극복하지 못한 기업경영의 실패로 인한 것이지만, 그 과정에서 정부도 해운산업 구조조정을 통해 제대로 대처하지 못함으로써 국민경제 전반에 심각한 영향을 미치는 결과를 초래했다.

한진해운의 파산 이후 단기적으로 한국 해운이 벌어들이는 운임수입 약 3조원을 잃는 손실 외에, 국제물류 대란, 수출상품의 납기 지연, 실업자 발생 등 여러 가지 문제가 발생하였다. 특히 코리아 프리미엄 등으로 얼라이언스 재편 전까지 북미항로에서의 수출운임 인상이 발생되었고, 얼라이언스 재편 후에는 유럽항로에서 국적선대 미취항로로 운임 인상이 발생하였다. 그보다 더 큰 피해는 장기적으로 국적선사의 글로벌 물류네트워크 축소에 따른 수출상품의 경쟁력 약화, 한국해운의 핵심역량 유출과 신뢰도 추락에 따른 해운항만산업의 성장동력 약화를 초래하는 결과를 가져왔다는 점이다.

한진해운의 글로벌 물류네트워크를 상실하면서 2017년 2월까지 부산항의 환적물동량은 큰 폭으로

감소하였다(2016.9~12 기간 전년 동기대비 -3.9%). 그러나 다행히 4월 3대 얼라이언스의 출범을 전후하여 환적물동량은 증가세(2017.3~7 기간 전년 동기대비 +6.6%)로 전환되었고, 특히 중국, 일본, 미국의 환적물동량은 한진해운 파산 및 얼라이언스 재편에도 불구하고 여전히 증가세를 유지하고 있어 부산항이 지리적으로나 기상 여건은 물론 시설과 서비스 및 다양한 항로의 네트워크를 갖춘 환적허브항으로서의 경쟁력을 갖춘 항만임이 입증되었다.

그러나 우리나라 원양 정기선의 선복량은 2016년 8월 1,049천 TEU(세계점유율 5.1%)에서 2017년 8월 현재 353천 TEU(1.7%)로 크게 감소하였고, 세계 물동량 점유율도 2015년 11.9%에서 2017년 1~7월 기간 5.7%로 절반 이하로 떨어져 버렸다.

이제 우리나라는 전통적으로 해운강국이자 조선강국으로서 재조해양을 기치로 내걸고 해운산업 재도약을 위해 많은 시간과 비용을 수반하는 고통스런 과정을 준비하고 있다. 우리나라는 지금도 무역 대국이지만 2060년에는 수출이 GDP에서 차지하는 비율이 68%로 수출의존도가 전 세계에서 가장 높은 국가로 전망되고 있다. 해운이 필수 인프라인 이유이다.

이에 정부는 2016년 10월 31일, 해운산업 경쟁력 강화 방안을 발표하였고 세부적 실천방안을 수립해 왔으며, 2017년 8월 8일, 한국해운연합(KSP) 업무협약, 8월 24일 한국해양진흥공사 설립계획 발표 등 해운산업 재건을 추진 중에 있다. 우리나라 해운산업의 재건은 첫째, 해운산업 발전을 통해 수출입 화주에게 윈스톱-일괄 운송 서비스를 제공하고, 둘째, 해외 운송시장 진출을 통해 외화 획득, 소득과 일자리 창출에 기여하고, 셋째, 조선 산업의 수요 창출에 기여하는 방향으로 이루어지는 것이 바람직하다.

따라서 한국 해운을 재건하기 위해서는 여러 가지 정책을 추진하여야겠지만 무엇보다 글로벌 대형선사와의 경쟁력을 유지하기 위해 필요하다고 판단되는 최소한 100만 TEU의 원양 정기선 선복량 확보를 위한 시급한 조치가 요구된다. 특히 이 중 상당부분은 경쟁력이 있는 초대형 컨테이너선을 확보해야 하는 과제를 안고 있다. 이를 위해 우선, 한국해양진흥공사 설립 전이라도 한국선박해양(주)를 통한 초대형선 확보방안을 강구하여야 한다. 또한 KSP를 통한 항로 합리화와 경쟁력 확보, 선박 투자 주체 다양화, 선박건조기금 설립, 선·화주 상생펀드 등 선·화주 및 해운-조선 상생방안을 모색해 나가야 한다.

정부는 한국해운 재건 5개년 계획을 수립 시행하고 1년 단위로 실적을 검토 조정하여 급변하는 시장상황에 대응해야 할 것이며, 업계 또한 자율적인 경쟁력 제고에 노력해야 할 것이다. 여기에는 세계 해운경기예측 및 업계 모니터링을 위한 해운-조선 관측센터의 설립 운영이 도움이 될 것으로 판단된다. 아울러 한국해운 재건 프로그램의 강력한 추진을 위해서는 대통령 직속의 「해운산업발전위원회」 설립도 필요하다.

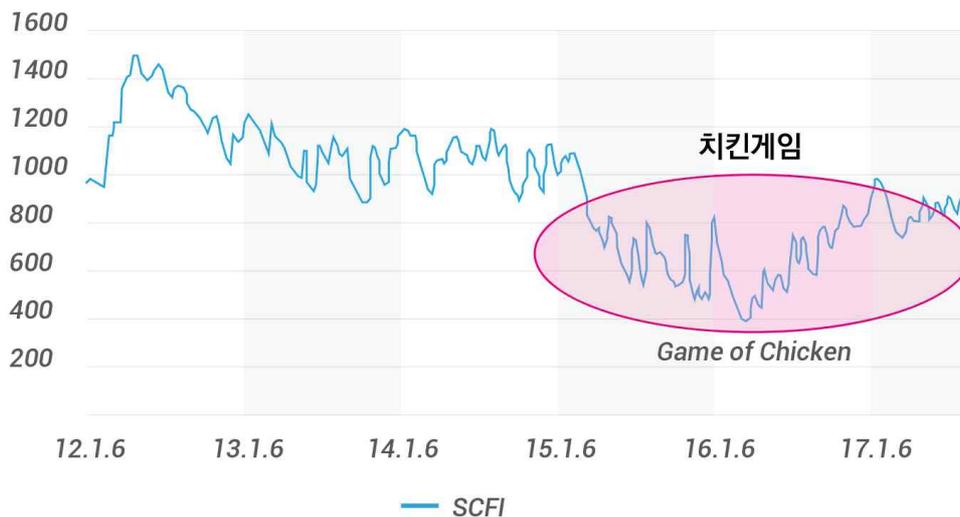
한진해운 법정관리 신청과 파산은 세계해운경기 침체의 지속과 이에 대한 대응 미흡이 원인

■ 한진해운 파산은 수년간 계속된 극심한 운임 “치킨 게임” 중 선사들의 수익성 악화와 대응 부족이 한 원인

- 특히 2016년 3월 상해 컨테이너 운임지수(SCFI)가 사상 최저인 400포인트까지 하락함

그림 1. 상해 컨테이너 운임지수(SCFI) 추이

단위 : 포인트



자료: 상해항운교역소

- 이 같이 선사들이 운임 인하 경쟁을 벌이는 것은 글로벌 컨테이너 해운시장이 과점 시장으로서 운임인하를 통한 경쟁 선사의 시장을 잠식할(market-stealing) 수 있기 때문임
- 따라서 물량 확보를 위한 운임 인하가 선사들의 균형 전략 집합이 됨. 이 같은 상황에서 시장 호전을 기대할 수 없었던 점이 채권단의 한진해운 지원의 걸림돌로 작용한 것으로 판단됨

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

- 정부는 현대상선 1조 432억 원, 한진해운 8,387억 원 등 총 1.9조 원 규모의 시장안정 유동화증권(P-CBO)를 통해 시장차입금 차환을 발행하고, 현대상선에 5,192억 원, 한진해운 2,857억 원 등 0.8조 원 규모의 운영자금 등을 지원한 바 있음
- 그러나 재무구조가 악화된 해운기업에 더 이상 시중 금융기관들의 지원은 어려웠고 자금투입 적기를 놓치면서 구조조정 실패, 법정관리를 거쳐 파산에 이르게 됨
- 또한 해운업의 경우 단기 유동성 중심으로 이루어진 지원은 채무 상환 부담으로 돌아왔으며, 재무구조 개선을 통해 유동성 4조 2,000억 원(신규 대출 3조 2000억원·유상증자 1조원), 자본확충 2조 원(기존 대출 출자전환 1조원·유상증자 1조 원) 지원이 이루어진 대우조선해양과 대조적임

■ 비체계성(non-systemicity)을 보인 구조조정 과정

- 한진해운 구조조정 당시 정부는 해운업이 어떠한 역할을 해왔고, 앞으로 어떠한 역할을 할 수 있는 산업인지를 고려하는 한국 경제 및 산업구조 관점의 구조조정을 간과한 측면이 있는 것으로 보임
- 우선 자율협약 당시(2016.5.4.~9.4) 해운업계는 한진해운 유동성 확보를 위한 부족액을 3,000억 원으로 산정하고 이를 추가 지원해 줄 것을 채권단 측에 요청했으나 채권단은 추가지원은 없다고 하였으며, 한진그룹은 더 지원하면 배임이라는 논리를 펴는 등, 이해관계가 충돌한 바 있음
- 둘째, 채권단이 간접적으로 사재 출연 등의 자구안 보완을 요구하는 분위기였으며, 이에 따라 대한항공의 조양호 회장이 300억원, 최은영 전 회장이 100억 원을 출연한 바 있는데, 이는 최근 주식회사의 유한책임을 채권단(실제로 금융당국)이 무한책임으로 확대했다는 비판도 일고 있음

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

- 셋째, 한진해운 법정관리 전후에 나타난 세계 물류대란과 수출입 물류의 병목 현상은 정부에서 충분히 공감하지 못한 것으로 평가되고 있으며, 당시 관할 법원이 컨테이너선 하역비 등을 지원하기 위해 채권단 및 관계기관에 청했으나 거절당하다가 예비용 성격의 지원을 받은 바 있음²⁾
- 이러한 일련의 구조조정 과정에서 나타난 불협화음은 한국 경제와 산업구조를 전체적으로 그려내지 못한 구조조정으로 평가될 수 있음

■ 정기선 해운기업 법정관리가 가져올 파급효과를 간과하였고 한진해운 회생을 위해 필요한 제도적 장치도 미비하였음

- 기업의 법정관리와 파산은 일차적으로 해당기업의 경영실패에 기인함
- 금융기관 중심의 컨트롤타워는 경영정상화 보다 재무건전성 회복을 구조조정의 핵심으로 이행하기 때문에 대상 기업의 자산이 소진되고 영업기회를 놓쳐 경쟁력 강화를 위한 기회와 역량을 잃어버리고 결국 파산에 이르게 된 것임
- 한진해운 법정관리는 기업 파산에 따른 경제 및 사회적 문제 축소를 위한 사전적 대책이 부족하였음. 한진해운 선박이 해외 항만에서 하역료를 지불하지 못해 하역이 중단되는 문제, 선박 유류비를 현금으로 지급하지 않아 연료를 공급받지 못하는 문제, 그간의 신용거래에 따른 미수금 확보를 위해 선박을 억류하는 문제 등은 이미 국내 다른 선사들이 겪었던 문제로 예상이 되었던 문제임
- 법정관리 이후 용선료 및 연료유, 항만 하역료 및 입항료 등 영업에 필수적인 자금을 우선 지원할 수 있도록 긴급자금 지원, DIP 제도가 미흡하였고 항만과 물류, 무역으로 파급효과를 막기 위한 자금 지원 정책도 부재하는 등 부정적 파급 방지를 위한 금융정책 미흡

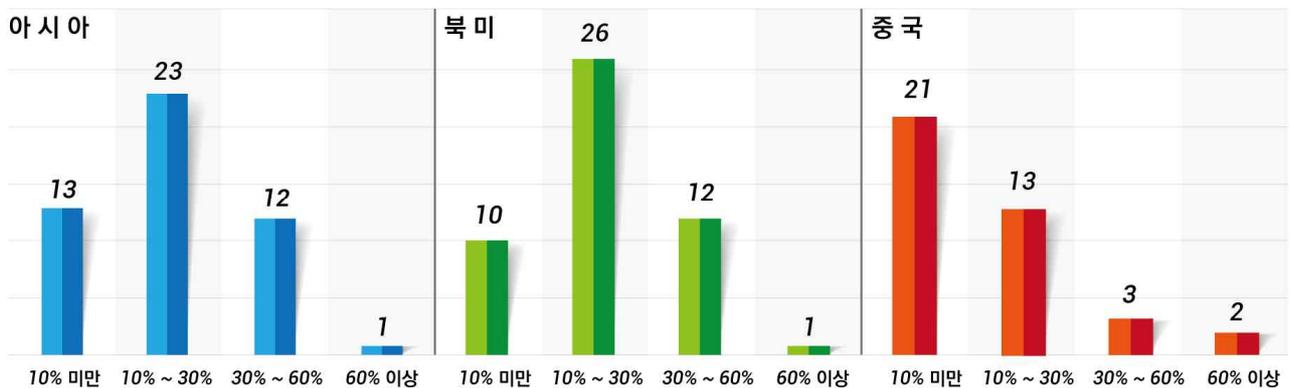
2) 결국 산업은행이 500억원(크레딧라인) 지원. 산업은행 고위 관계자는 “산은 지원은 예비용”이라며 “한진해운이 보유하고 있는 900억원의 자금과 대한항공이 지원키로 한 600억원을 물류대란 해소에 먼저 사용하고 그 후에도 해결이 되지 않으면 사용한다는 의미”라고 설명했다. 이데일리, “산업은행 “한진해운 하역자금 500억원 예비지원 결정”, 2016.09.22.

한진해운 사태는 한국해운산업 핵심역량 유출, 경쟁력 약화, 물류비 부담 증가 등 다양한 문제를 야기

■ 한진해운 법정관리는 운임수입 감소와 수출해상운임 상승 유발은 물론 한국 해운산업 핵심역량 유출, 경쟁력 약화, 성장역량 축소를 초래

- 한진해운의 법정관리에 이은 파산으로 한진해운 물동량 대부분을 외국선사들이 흡수하여 국내 운임수입 약 3조원이 증발됨과 동시에 수출 해상운임 상승을 초래한 바 있음

그림 2. 주요 수출지역의 해상운임 상승 폭



자료: 한국무역협회, 「한진해운 파산에 따른 수출 물류환경 변화」, 2017. 3.

- 한진해운 파산으로 우리나라 수출경제에 절대적으로 필요한 글로벌 물류 네트워크가 크게 축소되고, 특히 중소기업의 해외 물류 네트워크 역할을 하는 국적선사의 영업망이 사라짐에 따라 중소기업 수출상품의 경쟁력 약화
- 한진해운의 남은 자산들이 경쟁입찰 방식으로 매각되면서 롱비치 터미널, 해외 주재 인력, 초대형 컨테이너선 등 알짜배기 자산이 상당량 해외 선사들에게 매각
- 이에 앞서 지난 구조조정 기간 동안 현대상선 구조조정 과정에서도 전용선 사업부와 터미널 매각 등 경쟁력이 약화가 계속되었고, 한진해운 파산과 더불어 우리나라 해운산업의 발전 역량 후퇴 초래

■ 한국화주협의회 조사에 따르면 한진해운 사태이후 운임상승과 선복부족 문제를 겪음

- 2017.2 한국화주협의회가 화주 기업 332개사를 조사한 바에 따르면, 한진해운 사태 이후, “수출 운임이 상승했다”고 응답한 기업이 65.4%였고 “선복 부족에 따른 운송 차질 문제를 겪고 있다”고 응답한 기업이 57.5%에 달함
- 이외에도 외국적 선사들이 한국 화물 보다 중국이나 기타 국가의 화물을 우선적으로 챙기면서 우리 화주의 화물 선적이 연기되거나 화주 동의 없이 불필요한 환적을 하는 경우도 발생함. 이로 인해 화주들은 납기가 연기되는 등의 물류 경쟁력이 훼손된 것으로 평가함

■ 한편 한진해운 법정관리와 파산의 영향으로 우리나라 화주들은 동서 기간항로에서 추가운임을 부담해야 했음

- 한진해운 법정관리와 파산으로 국적선대 규모가 축소되면서 한동안 우리나라 화주들이 일본 화주에 비해 추가적으로 부담하는 해상운임(한국 프리미엄)은 동서 기간 항로에서 FEU당 최소 500달러 이상으로 나타났음
- 다만, 이 같은 물류비 추가 부담액은 지난 4월 얼라이언스 체제가 재편되고 SM 상선이 북미 서안 항로에 신규로 서비스를 개설하면서 추가로 부담하는 물류비가 최근에는 거의 사라졌음
- 그러나 유럽 항로는 4월 얼라이언스 재편으로 현대상선의 1만 TEU급 선박이 철수하면서 경쟁력이 저하되어 오히려 추가 물류비가 상승했음
- 따라서 우리 국적선이 부족할 경우 수출입 운임이 상승하여 수출경쟁력을 약화시킬 수 있음을 고려할 때 우리나라 컨테이너 해운산업은 수출화물의 물류비 안정과 서비스 질 확보에 절대적으로 필요한 것으로 판단됨

■ 한진해운 법정관리 신청 이후 우리나라 수출입 기업의 대외 무역활동이 위축되었으며, 관련 산업에의 연쇄적인 파급효과는 매우 컸고, 실업자는 전국적으로 1만 명에 달한 것으로 추정된 바 있음

■ 한진해운 사태로 인한 또 하나의 변화는 글로벌 선사들의 부산신항 이용부두의 변경으로 부산항 타부두 환적물동량 증가의 한 원인이 되었음

- 한진해운파산으로 한진해운이 모항으로 이용하던 부산신항 3부두 물량은 급감하였고 이로 인해 경영 여건이 크게 악화되는 상황에 직면하였음
- 이후 한진해운의 부재는 3대 얼라이언스 재편과 함께 얼라이언스 별 부산신항 이용부두가 변경되면서 부산신항의 타부두 환적이 이전에 비해 증가되는 한 원인이 되었음
- 부산신항의 경우 타부두 환적비중은 '15년(27.7%), '16년(24.4%) 수준을 보였으나 '17년 들어 선사 이용부두 변경으로 5월 까지 월평균 32.4% 로 나타나고 있어 신항의 혼잡과 비효율적 운영을 더하고 있음

그림 3. 부산항 타부두 환적 비중 추이



자료: Port-MIS, KMI 분석

한진해운 사태 이후 부산항 환적물동량 급격히 감소, 다행히 최근 회복 국면에 접어들어

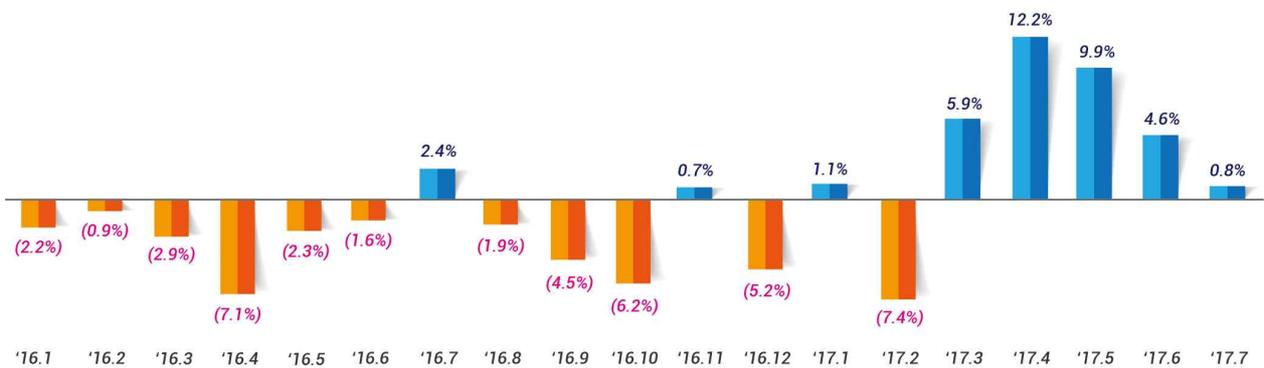
■ 지난해 8월말, 한진해운 법정관리 발표 이후 부산항 환적물동량은 9월을 시작으로 '17년 2월까지 큰 감소세를 보여왔음

- 한진해운 법정관리 이전인 '16년 1~8월간 부산항 총 환적물동량은 글로벌 경기부진으로 전년대비 2.1%의 감소세를 기록하고 있었음. 그러나 9~12월간 감소세는 더욱 확대되어 동기간 월평균 3.9% 감소하였고 결과적으로 '16년 부산항 총 환적물동량은 전년대비 2.7%의 감소세로 마감되었음

■ '17년 4월 3대 얼라이언스 재편시 선대교체 물동량 등의 영향으로 부산항 환적물동량은 그 간의 감소세에서 벗어나 증가세로 전환되었음

- 환적물동량 감소세는 '17년 들어서도 2월까지 지속되었으나, 3대 얼라이언스(2M+H, OA, TA)의 출범 전후로 선대교체용 환적물동량 증가와 중국 항만 기상여건 악화에 따른 회귀 물동량 등 상당수의 환적물동량이 부산항에 유입되면서 증가세로 전환되었음
- '17년 들어 부산항 환적물동량은 얼라이언스 재편 전후인 3~6월간 큰 폭의 증가세를 보이며 1~7월 현재까지 전년대비 3.8%, 3~7월까지는 6.6%의 높은 증가세를 나타내고 있음³⁾
- 그러나, 선대교체가 거의 완료된 7월부터 환적물동량 증가세는 얼라이언스 재편 직후보다 다소 둔화되는 현상을 나타내고 있음⁴⁾

그림 4. 부산항 컨테이너 환적물동량 전년대비 증가율 추이



자료 : 해운항만물류정보시스템(SP-IDC)

■ 부산항 환적물량의 절반이상을 차지하는 중국, 일본, 미국의 환적물량은 한진해운 파산 및 얼라이언스 재편에도 불구하고 여전히 증가세를 유지하고 있음

- '17년 부산항의 국가별 환적물량 비중은 각각 중국(30.9%), 일본(15.5%), 미국(15.0%)으로 주요 3개국의 환적비중이 61.4%로, 전년동기대비 증가율은 중국(2.9%), 일본(4.9%), 미국(4.1%)로 여전히 증가세를 유지하고 있음
- 그러나 부산항의 제1위 환적교역항만이었던 천진항과 한진해운 전용터미널이 운영되던 롱비치항 간 환적실적이 크게 감소하였고 그 추세는 지금까지도 이어지고 있음('17년 7월까지 각각 전년대비 13.6%, 35.9% 감소)

3) 7월 물량의 경우 머스크 선사 랜섬웨어(Ransomware)로 인한 물량 미반영(약 2만TEU). 이를 반영할 경우에도 증가율은 전년 동월대비 2%대 수준

4) 8월의 경우 예년수준 보다 다소 높을 것으로 보이나 이전과 같은 큰 폭의 증가는 없을 것으로 예상

- 반면, 그간 부진했던 부산항과 벵쿠버항(40.0%), 블라디보스토크항(48.5%)간의 환적교역실적은 크게 증가하여 결과적으로 부산항 총환적물동량 증가세 유지를 상당부분 견인하고 있는 것으로 분석됨

한진해운 환적물동량, 부산항 재환원은 다소 미흡한 것으로 분석

■ 한진해운은 연간 100만 TEU 이상의 환적물동량을 부산항에서 처리했으나 법정관리 이후 한진해운 이탈 환적물동량 중 부산항 재환원 수준은 60~70%로, 연간 30만 TEU 가량은 유출된 것으로 분석됨

- 얼라이언스 재편 이전 부산항의 17,000여개 환적노선에 대해 한진해운 법정관리 전후 6개월 간 환적물동량을 분석한 결과 상당수가 감소한 것으로 나타났으며 해당 노선의 대부분은 기존 한진해운의 환적물동량이 상당수 포함되어 있었던 노선인 것으로 분석됨
- 특히, 호치민항에서 부산항을 거쳐 LA/LB 항으로 운송되었던 환적물량의 경우 한진해운 법정관리 이전에 비해 물동량이 크게 감소하였고, 이어 3대 얼라이언스 재편 이후 현재까지 큰 회복세를 보이지 않고 있는 것으로 나타남

표 1. 한진해운 법정관리 전후 부산항 주요 환적노선별 실적 변화

단위 : TEU, %

구분	이전(6개월)			이후(6개월)	
	부산항	한진해운	한진비중	부산항	증감량
1 ho chi minh city→LA/LB	28,766	27,365	95.1	15,591	-13,176
2 jakarta java→LA/LB	23,013	18,723	81.4	12,160	-10,853
3 qingdao→jebel ali	9,128	6,488	71.1	670	-8,458
4 qingdao→알제시라스	6,248	6,104	97.7	0	-6,248
5 yantian→seattle	4,939	4,804	97.3	198	-4,741
6 천진(신항)→jebel ali	7,420	4,771	64.3	3,696	-3,724
7 wilmington→qingdao	6,336	4,458	70.4	1,270	-5,067

자료: Port-MIS, KMI 분석

한진해운 구조조정(파산)의 반성

■ 기업의 구조조정 과정에서 전산업경쟁력 강화를 위한 정부의 역할과 책임이 강화되어야 함

- 개별기업의 경영실패로 구조조정 필요성은 발생하지만, 기업 파산의 영향은 사회적 문제를 야기하고 국가재정이 투입되는 경우가 많기 때문에 정부의 적극적 개입과 조정이 필요
- 정부가 개입한 구조조정에서는 콘트롤 타워의 권한과 책임을 명확히 하고 객관적인 추진력이 나올 수 있도록 과정의 투명성 확보도 반드시 필요함
- 구조조정은 기업의 기존 사업구조나 조직구조를 보다 효과적으로 그 기능 또는 효율을 높이고자 실시하는 구조개혁 작업을 의미하므로 해외사례와 같이 산업경쟁력 강화를 위한 구조조정이 필요
- 구조조정 시 발생하는 실직자, 국내외 산업에 미치는 파급효과 등에 대하여 면밀한 검토와 대책 수립 후 구조조정 추진
- 구조조정 추진 시 공인회계사, 변호사, 업계 전문가 등 구조조정전문가가 해당 기업의 회생절차를 담당하여 채권자들과의 신뢰를 쌓고 의사소통을 하면서 일방적인 논리에 의한 구조조정은 지양

■ 해운기업 위기에 대비한 선제적 구조조정이 가능한 정책 요구

- 법정관리는 사후적 구조조정 성격이 강해 기업의 회생보다 청산할 가능성이 높고 국가 경제에 미치는 부정적 영향도 더욱 클 수 있음
- 워크아웃 제도는 사전적 성격이 강하여 해운기업에 활용가치가 높지만 주 채권자인 은행은 출자 전환을 할 수 없어 활용에 제한적임
- 따라서 은행법을 개정하여 구조조정 목적을 위한 일시적인 출자전환은 허용하는 것이 바람직함

■ 구조조정 과정에서도 긴급하게 필요한 자금을 지원할 수 있도록 정부 예산을 확보하고 민간금융기관에서도 대출을 허용할 수 있는 제도가 필요

- 해운업은 불황 발생 시 경영 및 자금조달에 애로사항이 발생함에 따라 금융 fast track을 통한 유동성 지원으로 다시 호황 기조가 올 때까지 기업이 최소한 존속할 수 있는 수준의 금융지원이 필요
- 해운기업 위기는 대외여건과 산업 특수성에 영향을 받으므로 긴급자금투입과 같은 국가의 직접 유동성 제공과 DIP와 같은 민간 자금을 활용한 유동성 공급이 동시에 이루어 질 수 있도록 제도를 마련할 필요가 있음

한진해운 사태 전후 세계 주요 선사의 선복량, 점유율 변화 속에 국적선사의 점유율 급격히 하락

■ 국적선사의 선복량 점유율 급격히 하락

- 한진해운 법정관리 이전인 2016년 8월 기준 국적선사인 한진해운의 선복량은 61만 7천 TEU로 세계 선복량의 3.0%, 현대상선은 2016년 8월 43만 6천 TEU로 2.1%를 차지하였음
- 2017년 8월 현대상선의 선복량은 35만 3천 TEU로 세계 선복량의 1.7%를 차지하여 국적선사 점유율은 지난 1년간 3.4% 하락하였음. 반면 지난 1년간 상위 5대 선사 선복량 점유율은 2016년 8월 52%(1,079만 TEU)에서 2017년 8월 58.4%(1,231만 TEU)로 상승함
- 한편 선사간 M&A 및 통합이후 선복량 점유율 변화를 보면, 덴마크 머스크는 Hamburg Sud 인수 이후 선복량이 400만 TEU를 초과하여 점유율이 19.2%를 차지하게 되었음
- 중국의 COSCO는 OOCL을 인수하여 선복량이 245만 TEU로 급증하였고 CMA-CGM을 제치고 세계 3위 선사로 부상하게 되었음
- M&A 및 통합 완료 이후 상위 5대 선사 선복량 점유율은 2017년 8월 기준 58.4% (1,231만 TEU)에서 M&A 및 통합 이후 68.1%(1,351만 TEU)로 급상승하게 되며, 선복량 100만 TEU 이상 상위 7대 선사의 점유율은 75.6%를 차지할 것임

표 2. M&A 및 통합 완료 이후 선사별 선복량 및 점유율 변화

한진해운 법정관리 이전(2016.8)			M&A 및 통합 완료 이후(2017.8)		
선사명	선복량(천TEU)	점유율(%)	선사명	선복량(천TEU)	점유율(%)
Maersk	3,192	15.4	Maersk	4,042	19.2
MSC	2,781	13.4	MSC	3,057	14.5
CMA-CGM	2,306	11.1	COSCO	2,453	11.6
COSCO	1,557	7.5	CMA-CGM	2,441	11.6
Evergreen	956	4.6	Hapaq-Lloyd	1,520	7.2
Hapaq-Lloyd	915	4.4	ONE	1,403	6.6
Hanjin	617	3.0	Evergreen	1,040	4.9
Hamburg Sud	613	3.0	YangMing	584	2.8
OOCL	579	2.8	HMM	353	1.7
YangMing	570	2.7			
UASC	541	2.6			
MOL	521	2.5			
NYK	495	2.4			
HMM	436	2.1			
K-Line	369	1.8			

자료: Alphaliner

주: Maersk는 Hamburg Sud, Hapaq-Lloyd는 UASC를, COSCO는 OOCL을 M&A, 일본 3사(NYK, MOL, K-Line)는 통합법인(ONE) 설립

■ 국적선사의 물동량 점유율 절반 감소

- 한진해운은 2015년 아시아-북미항로의 물동량 중 7.4%를 차지했으나 2016년 법정관리 여파로 5.1%로 하락하였으며 현대상선은 2015년 4.5%를 차지했으나 한진해운 법정관리 이후 한진해운 물동량의 일부를 흡수하여 2017년 7월 누적기준 5.7% 차지하였음
- 2015년 국적선사인 한진해운과 현대상선의 물동량 점유율 합계는 11.9%였으나 한진해운 파산으로 2017년(1월~7월) 국적선사 시장점유율은 5.7%로 크게 하락하였음. 즉 현대상선은 한진해운의 물동량을 1% 흡수하는 데 그쳤으며, 나머지 6.4%는 외국선사들이 흡수하였음

표 3. 아시아-북미항로 선사별 물동량 점유율 변화

순위	선사명	2014	2015	2016	2017(1-7)
1	CMA-CGM	13.4	13.5	13.5	14.6
2	Evergreen	10.2	10.4	10.8	10.7
3	COSCO	11.0	11.2	10.1	10.1
4	Maersk	10.0	8.8	9.4	9.6
5	HANJIN	7.6	7.4	5.1	-
6	MSC	6.5	6.7	7.6	8.2
7	K-Line	5.8	5.8	5.9	5.9
8	OOCL	4.7	4.7	5.3	6.0
9	YangMing	5.0	5.2	5.2	5.2
10	NYK	4.6	4.6	4.7	5.2
11	HMM	5.2	4.5	4.7	5.7
12	MOL	4.6	4.5	4.6	5.1
13	Hapag-Lloyd	4.4	4.1	4.4	4.4

자료: 일본해사센터

주: CMA-CGM 시장점유율에는 APL 점유율을 포함, COSCO 시장점유율에는 CSCL의 점유율, Hapag-Lloyd 시장 점유율에는 UASC의 점유율을 포함

한진해운 파산은 한국해운의 파산에 준하는 의미

■ 한진해운 파산은 한국해운의 파산이라 할 만큼 엄청난 파장을 미침

- 한진해운 파산은 한국해운의 쇠퇴를 넘어 파산 수준의 의미로 표현될 수 있는데, 이는 원양 컨테이너선사가 한국해운을 대변하기 때문임
- 세계 7위의 정기선사가 파산하면서 세계 물류에 미치는 부정적 파급효과가 컸고 한국해운의 신용이 하루아침에 무너져 신뢰 회복이 시급한 실정임
- 2015년 기준 한진해운과 현대상선 등 양대 선사의 수상운송업(한국해운) 대비 매출 비중이 41%를 차지하고 있으며, 이는 12개 근해 원양 컨테이너선사를 포함하는 경우 매출 비중이 크게 증가함

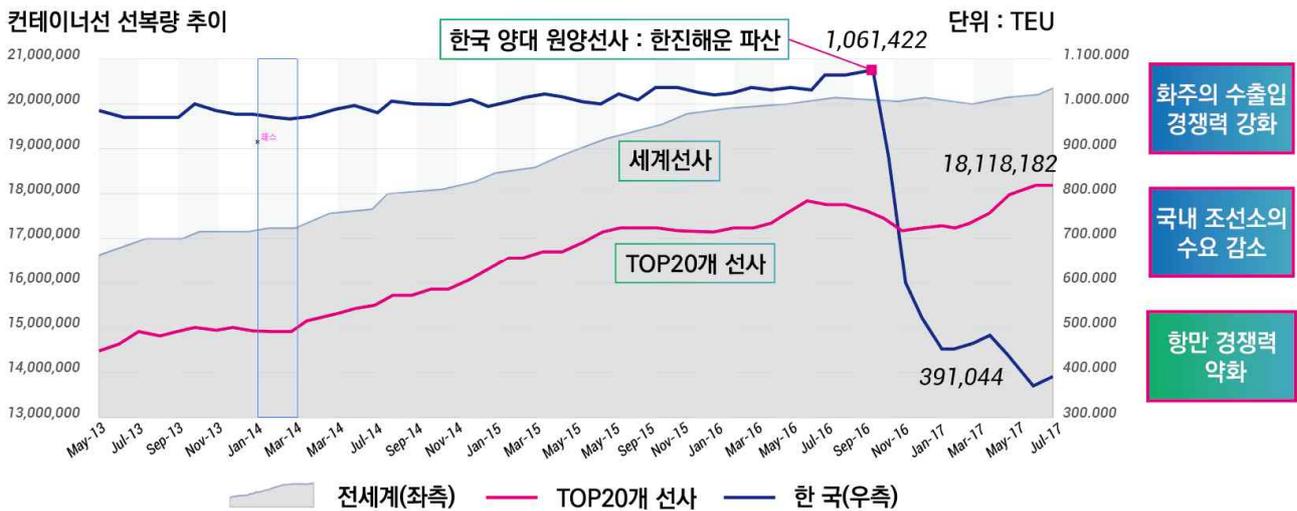
그림 5. 한국해운과 원양선사의 비중



자료: 통계청운수업조사, 금감원전자공시시스템

- 한진해운 파산은 세계 165개의 네트워크 상실을 초래하고, 우리나라 화주의 수출입 경쟁력 약화, 국내조선소 수주 수요 감소, 항만 경쟁력 약화로 이어지고 주요 글로벌 정기선해운 강국의 지위를 잃게 된 것임

그림 6. 한진해운 파산에 따른 선박량 변화



자료: 전 세계 컨테이너 선박량(Clarksons), Top20 컨테이너 선사 선박량 및 한국 원양 컨테이너 선박량(Alpiner)

한국 정기선해운산업은 무역한국의 필수 인프라

■ 한국의 경제성장을 위해서는 해운업 육성이 필수불가결

- 정부는 향후 한국경제의 성장이 어떠한 산업을 영위함으로써 가능한지에 관한 판단을 해야 하며, 이 같은 관점에서 해운업의 육성을 고민해야 함
- OECD(2014) 예측에 따르면, 한국은 2060년 수출이 GDP에서 차지하는 비중이 가장 큰 국가로 전망하고 있는데, 이는 우리나라의 수출 중심의 경제화가 더욱 진전될 것이란 뜻으로 해석되며, 수출과 관련된 산업의 육성이 요구됨
- 더욱이 한국은 GDP에서 서비스업의 비중이 높아지고, 생산가능인구는 2016년 기점으로 감소하고 있으며, 자본의 축적은 증가할 전망이다
- 이에 따라 해운업은 서비스업이자 자본집약적 산업으로서, 제조업 수출물류의 인프라로서, 미래에도 한국경제에서 육성이 요구되는 산업의 유형이라고 할 수 있음
- 이는 유럽 선진국인 독일, 덴마크, 노르웨이 등 주요 선진국들이 여전히 해운업을 중요 산업으로 육성한데서도 알 수 있음

그림 7. 한국산업 구조변화와 선진국의 사례

[세계 수출국 순위(2016)]

Rank	Country	Exports(million \$)
1	China	\$2,011,000
2	United States	\$1,471,000
3	Germany	\$1,283,000
4	Japan	\$641,400
5	South Korea	\$509,000

자료 : CIA, The World Factbook

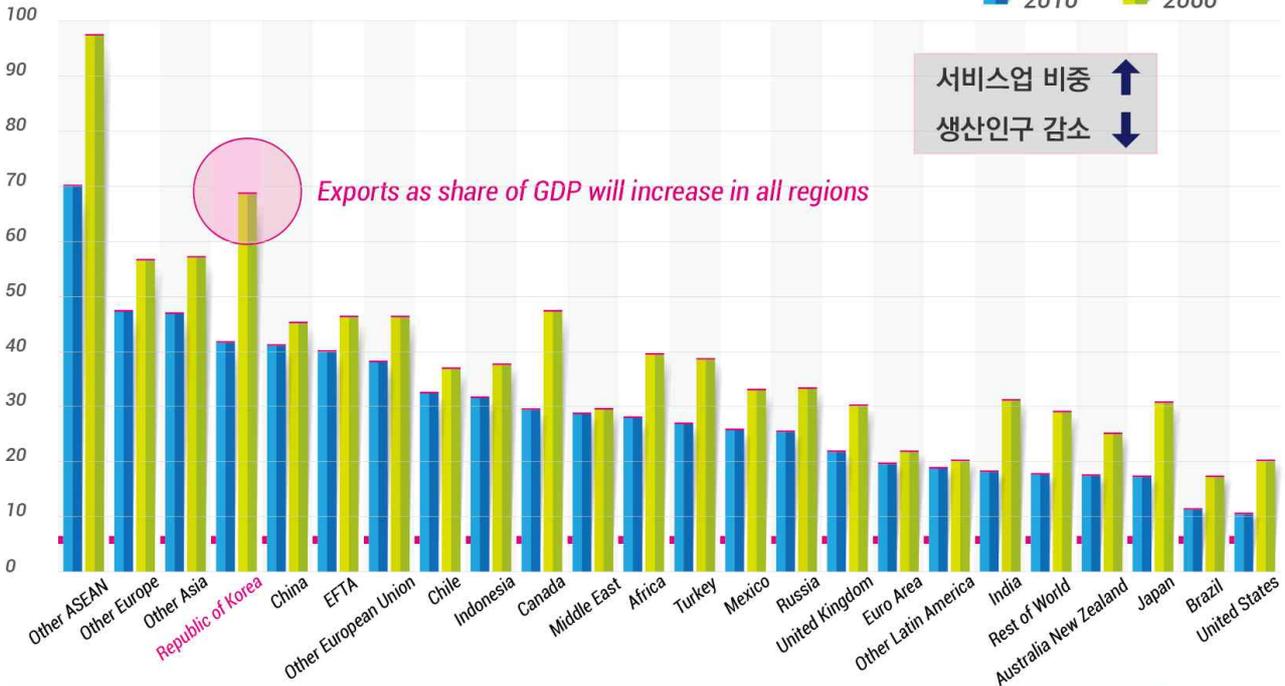
[세계 컨테이너선사 순위(2017)]

Rank	Operator	Teu	Share
1	APM-Maersk	3,508,522	16.7%
2	Mediterranean Shg Co	3,067,545	14.6%
3	CMA CGM Group	2,392,650	11.4%
4	COSCO Shipping Co Ltd	1,785,315	8.5%
5	Hapag-Lloyd	1,506,834	7.2%
6	Evergreen Line	1,046,766	5.0%
7	OOCL	661,884	3.1%
8	Yang Ming Marine Transport Corp.	584,523	2.8%
9	Hamburg Süd Group	555,943	2.6%
10	NYK Line	538,610	2.6%
11	MOL	526,194	2.5%
12	PIL (Pacific Int. Line)	373,344	1.8%
13	Zim	357,053	1.7%
14	K Line	347,354	1.7%
15	Hyundai M.M.	344,681	1.6%

자료: CIA, The World Factbook(좌), Alphaliner(우)

OECD 예측: 수출이 GDP에서 차지하는 영향

Exports as percent of GDP



세계 수출국의 특징 : 1~4위 세계 수출국 중 미국을 제외하고 모두 해운대국
 제조업 강국, 독일의 사례 : 세계 5위 Hapag-Lloyd와 세계 9위의 Hamburg Sud 컨테이너선사 보유

자료: OECD

원양정기선 해운 재건을 위한 정책 목표

■ 우리나라 해운산업의 정책 목적은 크게 3가지로 설정할 수 있음

- 첫째, 해운산업은 수출입 물류 기간산업으로서 화주에게 윈스톱-일괄 서비스를 제공함으로써 물류 경쟁력을 제고함
- 둘째, 해외 운송시장 진출을 통해 외화획득과 이를 통해 소득 및 일자리 창출에 기여함
- 셋째, 조선 및 기자재 산업에 대한 전방 산업으로서 선박 수요 창출을 통해 조선 산업 발전에 기여함

■ 한국 원양정기선 경쟁력 유지 위해 한진해운 상실 선대를 넘는 목표가 요구

- 한진해운 파산으로 상실된 60만 TEU 이상(원양 대형선사 전체 약 100만 TEU 이상)의 선복량을 넘어서는 목표를 설정해야 현재 글로벌 정기선업계에서 역할이 가능할 것으로 예상됨
- 이는 향후 선복량 확보가 단기간에 쉽지 않고, 경쟁선사들은 선대확충을 지속해왔기 때문임

- 2017년 8월 말 현재 현대상선 35만 3,000 TEU, SM Line 5만 1,500 TEU로 원양 선사 전체 40만 4,500 TEU에 불과하며, 100만 TEU 규모는 현재 세계 6위의 선사인 Evergreen 104만 7,000 TEU의 수준임
- 세계 7위 OOCL은 67만 8,000 TEU로 8만 6000 TEU를 발주한 상태로 총 선복량은 76만 4,000 TEU가 될 전망이다
- 이에 따라 2개 선사 체제의 우리나라 선사가 경쟁력을 확보하기 위해서는 단일 선사 규모로 77만 TEU 이상~100만 TEU 규모의 선대가 요구됨 (과거 한진해운 60만 TEU 규모로 세계 7위였음)
- 특히 이중 상당부분을 경쟁력 있는 초대형 컨테이너선으로 확보해야 하는 과제를 안고 있음
- 현대상선은 77만 TEU 대비 약 42만 TEU(1만 TEU급 40척), 100만 TEU 대비 약 65만 TEU(1만 TEU급 65척) 부족한 실정임
- 1만 TEU 선박 1척의 가격은 약 9,300만 달러로 40척은 37억 2000만 달러(약 4조 1,900억원), 65척은 60억 4,500만 달러(약 6조 8,000억 원)에 달함

원양정기선 해운 재건 방안

■ 정부는 2016.10.31. 해운산업 경쟁력 강화 방안을 발표하였고 세부적 실천방안을 수립해 왔으며, 2017.8.8. 한국해운연합(KSP) 업무협약, 8.24 한국해양진흥공사 설립 계획 발표 등 해운산업 재건을 추진 중임

- 한국 해운을 재건하기 위해서는 여러 가지 정책을 추진하여야겠지만 우선, 한국해양진흥공사 설립을 통한 초대형선 확보와, KSP를 통한 항로합리화 및 경쟁력 확보, 선박 투자 주체 다양화, 선·화주 상생방안과 해운-조선 상생방안을 모색해야 할 것임
- 또한 한국해운의 재건 프로그램의 강력한 추진을 위한 해운산업발전위원회 설립운영과 세계 해운 경기예측 및 업계 모니터링을 위한 해운-조선 관측센터를 설립운영하여야 할 것임
- 정부는 한국해운 재건 5개년 계획을 수립 시행하고 1년 단위로 실적을 검토 조정하여 한국해운 재건을 완수하여야 할 것임
- 업계 역시 자율적인 경쟁력 제고와 정부의 계획에 협력하여 해운강국 건설에 앞장서야 할 것임

한국해양진흥공사는 한국해운 재건의 기둥 역할을 해야

■ 해양수산부는 8월 24일 제4차 경제관계장관회의에서 기획재정부, 금융위원회 등 관련 부처와 합동으로 정한 해양진흥공사 설립방안을 발표. 법정자본금은 5조원 규모⁵⁾

- 주요 업무는 기존 해운금융프로그램을 통해 지원하던 ▶선박·터미널 등에 대한 투자·보증 ▶중고 선박 매입 후 재용선 사업 ▶해운거래 지원을 위한 시황정보 제공 ▶노후선박 대체 등 선사경영 안정을 위한 사업도 진행 ▶비상 시 화물운송을 돕기 위한 국가필수해운제도 등 업무도 수행 계획
- 해양수산부는 “선박 신조프로그램, 캠프펀드, 글로벌 해양펀드 등은 공사 설립과 별개로 유자·추진”키로 함

■ 해양진흥공사의 역할에 있어 지금까지 발표된 업무에 추가 기능이 요구됨

- 공사에 의한 지원은 기업의 성장 유형 중 자체성장(organic growth) 전략으로 시간이 소요될 것으로 예상됨
- 세계 원양 컨테이너선시장은 얼라이언스 체제 중심으로 각 선사가 선박을 확대해왔고, 향후 선박 확대를 조율하며 추진 중으로 한국 원양선사와는 격차가 더욱 벌어질 것으로 예상됨
- 얼라이언스 체제 내 선사 수준의 선박 확보에는 상당한 시간이 소요되고, 얼라이언스에 포함되지 않은 SM 라인은 선박발주에 의한 메리트가 크지 않은 상황이며, 현대상선도 2M 내에서 향후 2년간은 선박 증대가 어려운 실정으로 알려짐
- 이 같은 측면에서 단기간에 원양 정기선사를 육성해야하는 해양진흥공사의 역할에 한계가 있을 것으로 판단됨

■ 강력한 선박은행(Tonnage bank) 기능 수행 필요

- 한국해양진흥공사의 주요 기능 중 선박은행 기능이 포함되도록 하고, 확보한 예산을 토대로 선박 건조를 발주하고, 신조 선박은 국내 선사에서 용선(선박소유는 선박은행)
- 일본 ‘선박투자촉진회사’는 2011년 설립되어, 일본 조선소를 통해 건조된 선박을 일본 해운사들이 운영하도록 하여 양 산업의 동반성장을 제고하고 있음

5) 중앙일보, 해운업 회생 지원하는 '한국해양진흥공사' 내년 출범, 2017.08.24.

■ 해외 터미널 확보, 선박투자 및 보증업무가 예상되므로 이에 더하여 기업 간 M&A 지원도 검토

- 해외 터미널 투자는 결국 지분인수 등으로 이어질 것으로 예상되며, 선사 간 인수합병 및 지분 투자 지원도 검토할 필요가 있음
- 과거 한진해운이 운영했던 국내외 전용 터미널 가운데 전략적 자산이었던 미국 롱비치터미널 경영권은 스위스 선사 MSC로 넘어간 바 있음(지분 20% 현대상선 인수)
- 2022년을 목표로 하는 한국해운 재건은 향후 5년으로 장기이며, 향후 컨테이너선 시장의 변화에 대응을 위해서는 2년 내의 단기 전략이 요구됨

초대형선 확보 및 해운기업 대형화 추진

■ 국적 원양해운 재건에 필요한 초대형선 확보를 위해 공공부문에서 우선적으로 신조선 건조 추진

- 원양 정기선 해운이 경쟁력을 갖기 위해 13,000 TEU급 초대형 컨테이너선 최소 6척 확보 필요(미주항로 주간 서비스 제공, 수송원가 경쟁력 확보, 얼라이언스 가입 등에 필요)
- 한국선박해양의 신조 선박금융 2조 4,000억 원 활용, 또는 해양진흥공사에서 1만 3,000 TEU 이상 초대형 컨테이너선을 건조하여 시황 개선시 국적 원양 컨 선사에 대선하여 원양해운 재건을 지원
- 해운경기 사이클 상 2~3년 내 해상운임의 상승이 예상되고, 현재의 선가가 낮은 수준이기 때문에 선박 발주 최적기로 판단
- 초대형 컨테이너선 신조 발주 대신, 현재 국내 조선소에 건조중인 미인도 초대형 컨테이너선의 인수도 검토

■ 해운기업 M&A, 전략적 연합 등을 통해 해운사의 대형화를 촉진하고 경쟁력을 제고함

- 국적 컨테이너선사간 기존 HMM+K2, KSP 프로그램 활성화 등으로 얼라이언스를 결성, 운영 효율을 높이는 동시에 네트워크를 신규 개설하여 우리 수출입 상대국 확대에 기여
- 국적 정기선선사의 국내외 선사 M&A 추진, 선대 확장 및 시장 점유율 확대
- 해운사의 대형화 및 국제 경쟁력 제고로 투자자 신뢰를 회복하고 투자 프로젝트를 개척하는 선순환 성장 기틀 마련

■ 초대형선 확보를 위한 기금 조성

- 우리나라 해운기업은 높은 부채비율로 금융을 이용한 선박대체 및 확보가 사실상 어려운 실정
- 선박대체나 확보가 시급한 선사에 대한 자본투자를 담당할 「한국해운발전기금」의 조성이 필요
- 현재 우리나라에는 농지관리기금, 무역보험기금 등 특수 목적을 위한 기금제도가 있음

선박투자 주체를 선사, 화주사, 금융사, 일반국민에게까지 확대하여 선대확충 기반 마련

■ 한국 원양 정기선사의 조기 육성을 위해 선박투자 재원의 다양성이 요구

- 해운의 경우 선박투자의 환경이 자유로워야 그 재원 마련이 용이하므로 기존의 선박투자회사제도에서 사라진 투자자의 세제 혜택을 강화함으로써 개인들의 투자를 유인할 필요가 있음
- 기본적으로 한국해양진흥공사의 재원에만 의지하여 한국의 선박투자가 모두 이루어질 수 없음
- 그 동안 자본축적을 이룬 선사, 수출입 물류비의 절감 혜택을 받아 온 대형화주, 금융기관 등이 참여하는 한국형 선박투자펀드를 설립하는 등 다양한 주체로부터 선박투자가 용이하도록 수단(vehicle)을 마련할 필요가 있을 것임
- 여신 중심의 금융에서 벗어나 금융기관이 직접 선박에 투자하여 조선·해운기업과 이익 및 리스크를 공유하는 적극적인 정책 시행 필요
- 자본시장의 자금이 선박투자로 흘러 들어갈 수 있도록 해양진흥공사의 역할이 자본시장의 마중물 내지는 창구 역할을 할 필요가 있음

소유와 경영의 분리 추진과 운항 전문선사 육성

■ 리스크 분산, 경영 전문화를 위해 해운기업 지배구조를 개선하여 소유와 경영 분리 및 운항 전문선사 육성방안 마련

- 한국 해운선사는 선박 소유와 운항을 동시에 수행하면서 리스크가 많고, 전문성은 약화되는 악순환을 겪고 있음
- 반면 일본과 유럽 선사는 선박 확보와 투자를 담당하는 선주회사와 선박운항과 관리를 전담하는 운항회사로 구분되어 전문성을 제고하고 리스크도 분산하면서 경쟁력을 제고하고 있음
- 우리나라도 전근대적인 소유-운항 일체형 선사 구조를 벗어나 소유와 운항을 분리한 전문선사 육성이 필요함

한국해운의 재건과 함께 경쟁력 확보를 위해서는 선·화주 협력, KSP 활성화, 해운·조선 상생방안 등을 추진하여야

선·화주 협력을 통해 국적선 적취율 제고

- 선·화주의 윈윈전략 추진

■ 한진해운 파산 이전에도 국내 원양 컨테이너 수출입 물동량의 31%만이 국내 선사로 운송

- 국내 원양 수출입 컨테이너 화물의 자국선사 이용은 2015년 31.5%(현대상선 12.4%, 한진해운 19.0%)로 71.5%는 외국 선사를 이용하였음
- 2016년 한진해운 사태 시 현대상선의 자국화물 적취율 증가가 미미했던 이유는 한진해운을 이용하던 국내화주의 대부분이 선복부족 등의 이유로 외국선사로 이동하였기 때문으로 판단됨

표 4. 국내 원양정기선사의 자국화물 적취율

단위 : %

구분	수출					수입					총계				
	'12	'13	'14	'15	'16	'12	'13	'14	'15	'16	'12	'13	'14	'15	'16
현대	14.1	17.0	16.0	12.8	14.9	13.6	14.7	13.6	11.9	12.7	13.9	16.1	15.0	12.4	14.0
한진	17.0	19.3	19.5	20.3	-	19.1	20.0	17.3	17.3	-	17.8	19.6	18.6	19.0	-
원양 전체	31.1	36.3	35.5	33.1	14.9	32.6	34.7	30.9	29.1	12.7	31.7	35.6	33.6	31.5	14.0

자료: KMI

■ 컨테이너 화물 적취율 향상을 위한 선·화주 상생 방안 추진

- 화주의 비용이자 선사 수익인 해상운임의 극심한 변동성으로 인해 해운 시황에 따라 상호 배타적이었던 선·화주의 관계를 개선하여 자국화물의 자국선사 적취를 향상시킬 수 있는 정책 방향을 모색할 필요가 있음
- 한진해운 법정관리를 계기로 국내선사의 자국화물 적취율 개선을 통한 선·화주 상생방안이 해운산업 경쟁력 강화방안의 일환으로 추진되었으며 한국선주협회와 한국무역협회를 통해 총 4가지 주제의 14가지 단기 및 중장기 방안이 제안되었음

표 5. 선·화주 상생을 위한 정책과제

주체	선·화주 상생 방향	세부 방안
정부	1. 선·화주 협력을 위한 인센티브 방안	① 국가필수선대제도 확대 ② 국적선사 이용 화주의 부대비용 지원 ③ 한국선박해양의 투자 대상 확대 ④ 자국화물 적취율 통계 마련 (중장기) ⑤ 화주의 선박(선사) 투자활성화를 위한 세제 혜택 마련 ⑥ 우수 선·화주 인증제도 마련
	2. 운송 안정화와 서비스 지속을 위한 협력 방안	① 신규 노선 확대 및 적자 노선 유지 방안 (중장기) ② 국적 선사의 안정적인 선석 확보 대책 마련 ③ 해운관련 기금, 보험, 추심 서비스 마련
	3. 협력을 위한 규범적 방안	① 정부의 해운산업발전위원회를 통한 실효적 상생방안 지속 ② 선·화주 상생을 위한 운임 가이드라인 마련
선·화주	4. 국적선사 이용을 향상을 위한 선·화주 협력 방안	① 화주의 선사 또는 선박 지분 참여 확대 ② 컨테이너 화물 장기 운송계약 모델 마련 ③ 국내 화주 중심의 서비스 품질 강화

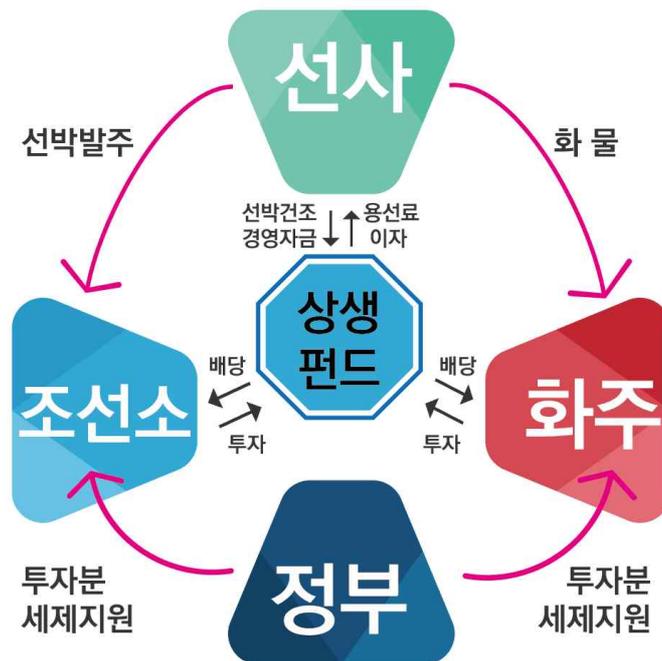
자료: 한국선주협회, 한국무역회, 선·화주 상생을 위한 정책과제 발굴 연구, 2017

■ 정부 차원에서는 각각의 세부과제를 검토하여 단계적으로 추진하되 상생 효과가 큰 과제부터 우선 추진

- 국가필수선대제도 개편, 해운산업발전위원회 설립, 해양진흥공사를 통한 선박투자 확대 등은 정부가 진행 중에 있는 지원정책으로 그 내용을 충실히 할 수 있도록 하는 한편 선·화주 간의 협동을 촉진시키기 위한 지원책도 마련할 필요가 있음
- 또한 선·화주 협력 효과가 클 것으로 예상되는 화주 참여 펀드에 대한 인센티브 방안과 더불어 국내 선사를 이용하는 화주를 위한 부대비용 지원, 우수 선·화주 인증제도 마련, 선사 파산에 대비한 보험 상품 개발 등을 우선 검토
- 선·화주 상생펀드는 불황기에 화주의 투자금으로 경쟁력 있는 선박을 발주하고 투자된 선박의 운임 수익을 배당함으로써 선·화주가 이익을 공유하여 실질 운임변동성 감소, 화물 적취율 제고 효과를 도모하고자 하는 펀드로 정부는 조성 및 지원 방향을 모색할 필요가 있음
- 선사 파산에 대한 보험 상품은 한진해운 사태 결과 한국 해운의 신뢰회복 및 선사 파산으로부터 화주 보호를 위한 금융 상품(하역 기금/보증보험, 정시성 보장 보험)의 필요성이 요구됨에 따라 무역 보험수준의 해운서비스 보험도 개발 필요

그림 8. 선·화주-조선 상생(3SW⁶⁾) 펀드 및 해운서비스 보험 상품 개요

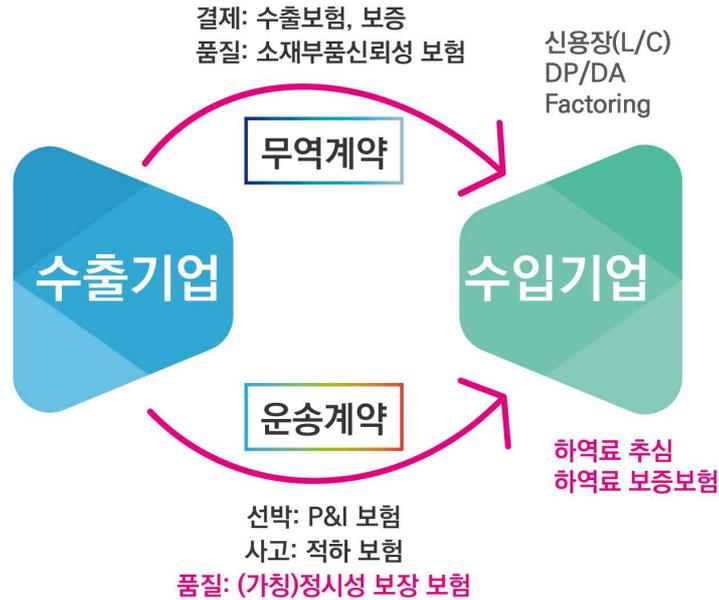
그림 8-1. 선·화주-조선 상생(3SW) 펀드



자료: 해양수산부

6) 3SW : Shipowner-Shipper-Shipbuilder Win-Win을 의미함

그림 8-2. 해운서비스 보험 상품 개요



자료: KMI

■ 정부관련 화물에 대한 국내선사의 중장기 운송 계약권 보장

- 화물유보제도, 화물우선적취권 등의 지원정책 실시로 농산물, 석탄, 원유 등 일부 정부계열 화물에 대해 국적선사가 일정 수준 이상을 운송하도록 하는 의무화 실시
- 정부기관이 소유하거나 정부기관의 재정이 지원된 화물은 일정 수준 이상을 반드시 우리나라 상선에 의해 운송되어야 하는 법·제도 마련
- 정부조달물자, 공공기관 화물의 국적선사 수송을 위해 공공기관 평가항목에 화물의 안정적 수송을 추가
- 미국의 경우 군용화물 100%, 정부기관이 소유하거나 정부기관의 재정이 지원된 화물 및 농산물의 50% 이상을 반드시 미국 상선에 의해 운송하도록 법으로 명문화하고 있음(Cargo Preference Act)

KSP 활성화, HMM+K2를 통한 근해항로의 건전한 발전 유도

■ 지난 8월 8일, 우리나라 컨테이너 정기선사들이 모두 참여하는 한국해운연합(KSP) 업무협약이 체결되었음

- 1990년대 중반부터 컨테이너 선사들은 기존의 해운동맹(conference) 형태의 협력 방식에서 선박 공유 등을 포함하는 얼라이언스 형태의 협력 방식으로 전환하기 시작했음
- 이 같은 선사들간의 전략적 제휴(얼라이언스)는 컨테이너 선사들의 투자비 절감과 동시에 서비스 범위 확대 효과를 지닌 것임
- 따라서 국적 선사들이 이 같은 협력을 강화해 나갈 수 있도록 정책적 지원이 필요함
- 특히 항로 합리화, 선박 대형화, 신규 항로 개설 등에 보조금 지급, 금융상의 혜택(이자율 인하 등) 등을 시행하여 선사들의 자발적 협력 강화를 유도할 필요가 있음

근해선사 전용부두 확보, 타부두 환적 해결 방안 모색 필요

■ 부산신항 타부두 환적물동량의 증가로 인한 비효율을 제거하기 위한 비얼라이언스 선사와 중소형 선사를 위한 전용부두 확보로 환적경쟁력 확보

- 과거 부산항 환적물동량이 글로벌 얼라이언스 선사 중심으로 창출되었다고 할 수 있으나 금번 한진해운파산, 3대 얼라이언스 재편을 거치면서 비얼라이언스 선사간의 환적물동량 창출 비중이 부산항 총 환적비중의 23%를 상회하는 수준으로 증가하고 있는 추세
- 즉, 향후에는 글로벌 얼라이언스 vs 비얼라이언스의 양대 축으로 부산항 환적실적이 창출되는 구조가 형성될 것으로 보여 그간 소외되었던 비얼라이언스 선사용 전용부두를 부산 신항에 적극 확보하여 환적경쟁력과 중소선사 경쟁력을 동시에 확보

해운·조선 상생방안 추진은 해운 재건은 물론 조선강국의 위상을 유지할 원·원 정책

■ 정부는 해운산업의 경쟁력도 키우고 조선업의 물량도 확보하는 해운-조선-금융을 연계 시키는 정책을 개발해야 함

- 영국과 일본 모두 자국 해운산업이 성장을 멈추었을 때 조선산업도 그 경쟁력을 잃어버린 경험을 기억해야 함
- 해운과 조선업은 상호 순망치한의 입장인 점을 이해하고 협력을 모색해야할 것임
- 해운-조선-금융의 연계를 위해 가장 중요한 역할은 금융이 담당
- 조선산업이 수출선 위주의 선박건조에 집중하고, 정부 정책도 조선산업의 수출 물량 증대에 맞추어져 있어, 조선소에 제공하는 국내은행의 선박금융이 외국 선사에게만 돌아가는 상황을 개선해야 함
- 우리 선사의 경쟁력을 강화하는 선박발주에도 국내은행들의 선박금융이 지원되는 정책 수정이 필요함
- 조선소 수주절벽시에 우리 해운사 발주물량 확보 가능, 해운사는 선박금융을 통한 저선가의 선박 발주를 할 수 있어 향후 시황 개선시 경쟁력을 확보할 수 있는 선대를 확보하게 됨

■ 현재의 어려운 경제상황에서는 노후 비경제선의 대체와 경쟁력 있는 ECO선박 및 미래 선인 LNG 추진선 건조

- 국적선사가 소유하고 있는 900여척의 선박 중 약 250척이 노후 비경제선 혹은 환경 취약선박으로 IMO 환경 규제로 인하여 시급히 대체건조가 필요함
- 중소형 컨테이너선 37척, 대형벌크선 44척, 소형벌크선 63척, 석유제품수송선 46척 등이며, 대략 6조 원 규모의 선박건조 규모
- 국회에 계류 중인 「친환경선박법」을 조속히 제정해 노후선박 등 비경제선박을 폐선시키고, LNG선 등 친환경선박의 신규 건조지원을 위한 친환경선박건조기금을 조성해야 함
- 2020년 이후 본격화되는 연료유의 황 함유량 규제에 맞춰 LNG 추진선 대체 건조 불가피
- 이미 18,000 TEU 이상 초대형 컨테이너선을 다량 확보하고 있는 세계 우수선사에 비해 우리선사들은 초대형컨테이너선을 아직 확보하지 못했기 때문에 LNG추진 초대형선의 신조에 상대적으로 유리한 입장에 있음

- 부처간 칸막이 업무의 한계를 극복하고 정책금융 지원효과가 조선산업과 해운산업에 모두 나타날 수 있도록 정책적 연계를 위해 「해운·조선·금융산업협력위원회」(가칭) 설치를 제안함

해운·조선산업 관측사업으로 세계 해운·조선업계의 환경변화에 신속한 대응체계 구축

■ 해운-조선산업의 차세대 발전전략 개발 필요

- 제4차 산업혁명은 해운-조선산업에도 많은 변화를 예고하고 있으나, 그간 위기대책 위주의 정책 수립으로 미래 지향적인 정책개발은 미흡. 국내 경제에서 중요성이 높은 해운-조선산업의 미래 성장 정책 개발이 필요함
- 해운과 조선산업은 상호 연관성이 높음에도 불구하고, 국내에서는 각자 도생의 길을 추구하여 위기를 함께 맞이함. 일본과 같은 해운-조선 상생 발전 협력 모델을 개발하여 지속성장 전략을 추진해야 함
- 해운-조선산업이 협업의 시너지 효과를 확대할 수 있는 비즈니스 모델을 개발하여 지속적 성장을 지원
- 4차 산업혁명 등 해운-조선산업의 변화에 대응하는 신기술개발 위한 R&D 사업 개발 등 지원

■ 해외 해운-조선산업 시장동향 및 기술변화에 대응하는 체계적인 모니터링 체계구축

- 세계 해운-조선산업은 일본 중국 유럽 일부국가가 시장 여건, 신기술, 국제협약을 주도하고 있어 이에 대한 철저한 시장조사를 통한 대응전략 개발이 필요함

■ 해운-조선산업 지역별 생산통계 및 고용규모 실태 파악 필요

- 우리나라 남동해 연안지역(울산, 부산, 경남, 여수 등)은 해운-조선 산업, 관련 지원산업이 클러스터를 형성하고 있으나, 지역 생산통계 및 고용규모 파악이 미흡하여 지자체의 산업 및 고용정책 개발에 활용되지 못하고 중앙정부와의 협력체계도 부족
- 정책개발을 위한 관련산업의 기초통계 마련이 시급함

■ 세계 해운-조선시장 신동향지수 개발 및 투자관리시스템 구축

- 아시아 해운시장의 급성장과 항로 개편, 선박의 대형화 추세를 고려한 해운-조선시장의 새로운 동향지수 개발을 통해 국내기업의 시장대응력 제고
- 해운-조선산업에 대한 정부 지원 성과 및 경쟁력 평가, 정책방향을 모색할 수 있는 투자관리시스템 구축

해운산업발전위원회를 설치하여 한국해운 재건을 위한 강력한 정책 추진

■ 민관이 모두 참여하는 명실상부한 해운산업 컨트롤 타워로서 해운산업 발전 위원회의 조속한 설치가 필요함

- 현재 국회에는 해양수산부 장관이 위원장을 맡고, 기획재정부, 금융위원회 등의 차관급 공무원이 위원으로 참여하는 해운산업 발전 위원회 설치를 내용으로 하는 해운법 개정안이 발의된 상태임
- 이에 덧붙여 해운, 화주, 금융 등의 민간 전문가도 위원으로 참여할 수 있도록 일부 규정안을 조정하여 조속히 해운산업 발전 위원회를 설치하는 것이 바람직함
- 또한 해운법에 의거 매 5년 마다 시행하는 해운산업 장기 발전계획을 급변하는 시장 여건에 대응하기 위해 매년 실적을 검토하고 조정·시행하는 것으로 개선하고, 이 정책의 책임 기관은 해운산업 발전 위원회가 맡는 것이 바람직함

KMI 동향분석

구분	제목	발행일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만TEU 이상 줄어듦	2016.11.02
제2호	지진예측을 위해 해저활성단층 조사가 시급하다	2016.11.09
제3호	미 대선 결과에 따른 해운·항만·수산 부문 영향과 대응	2016.11.16
제4호	우리나라 선박의 28%, 고효율·친환경 선박으로 교체가 시급하다	2016.11.23
제5호	해운업 구조조정 지원, 정책금융 왜 실효성 없었나?	2016.12.01
제6호	해운의 산업적 특성을 고려한 새로운 해운금융 시스템 구축해야	2016.12.08
제7호	수산양식산업, 식량부문의 4차 산업혁명 예고	2016.12.15
제8호	해운 얼라이언스 재편으로 부산항 환적물동량 추가 감소 우려	2016.12.26
제9호	해양수산정책, 국민경제 발전에 기여-해양수산의 성과와 과제	2017.01.04
제10호	해양수산과 국민경제 -'2017 KMI 해양수산 전망대회'지상 중계 -	2017.01.11
제11호	중·일 해양경비력 강화에 따른 전략적인 대응 필요	2017.01.19
제12호	2016 유엔총회 결의, 한국 KMI의 역할 높이 평가	2017.01.26
제13호	연근해어업 생산량 92만 톤으로 추락, 특단의 자원회복 대책 필요	2017.02.01
제14호	빅데이터로 본 2016 해양수산	2017.02.08
제15호	對EU 수산물 수출, 환경인증제도 개발에 대비 필요	2017.02.15
제16호	남해 EEZ 모래채취 갈등을 수습할 공동연구와 대책이 시급	2017.02.22
제17호	아베 정권, 독도 침탈 노골화 - 초·중 '학습지도요령 개정안'에 독도는 '일본 고유 영토' 명기	2017.02.23
제18호	'전국 해양수산 가치 공유로 지역 상생발전시대 막 열어' 2017 전국 해양수산 대토론회 성황리에 개최	2017.03.02
제19호	동북아 허브경쟁력 강화 위해 부산항 LNG 방카링 터미널 구축 서둘러야	2017.03.15
제20호	2017년 중국 '양회', '해양강국' 건설 천명	2017.03.24
제21호	3대 얼라이언스의 체제 변화로 부산항 운영 비효율성 개선 시급	2017.03.31
제22호	우리 해운산업도 민관 협력 산업정책(Smart 산업정책) 적용해야	2017.04.07
제23호	국민 78.7% 해양수산에 '보통 이상의 관심', 국민 인식과 정책 수립 함께 가야 : KMI, '전국 규모의 '해양수산 국민인식조사' 첫 실시	2017.04.14
제24호	러시아 명채 비즈니스 모델 우리 수산업의 새로운 활력 기대	2017.04.19
제25호	어린 물고기를 싹쓸이 채취하는 소규모 국민이 수산자원관리를 주도해야	2017.04.21
제26호	블록체인 기술 적용으로 컨테이너 화주의 비용 20% 절감 가능	2017.04.28
제27호	국내 크루즈시장 체질개선 시급	2017.05.04
제28호	항만도시 미세먼지 대책 수립 시급	2017.05.18
제29호	中 알리바바, 글로벌 SCM 구축을 통한 중국식 세계화 전략 본격화	2017.05.25
제30호	새정부의 해양수산 일자리 창출 방안	2017.06.01

구분	제목	발행일
제31호	4차산업혁명의 침범!,로봇·스마트 항만이 현실로... - 한국, 완전무인자동화 항만 세계 흐름을 따라가야 -	2017.06.07
제32호	60돌 맞은 원양산업, 원양어업 재건을 위한 특단 대책 필요	2017.06.14
제33호	‘여객 안전’과 ‘일자리 창출’ 위해 연안여객 운송의 대중교통체계 편입 필요	2017.06.21
제34호	소매 수산시장 해수공급시설 교체시급, 국민들은 가격표시제 요구	2017.06.28
제35호	항만도시의 미세먼지 저감 위해 AMP 설치 서둘러야	2017.07.05
제36호	G20 해양쓰레기 실행계획 채택,국내 관리 및 대응 강화 필요	2017.07.12
제37호	해운-조선, 상생(相生) 통해 불황극복과 재도약 모색해야	2017.07.19
제38호	국내 해수욕장 관리, 패러다임 변화 모색 필요	2017.07.26
제39호	최근 해양 국제기구의 거버넌스변화와 우리나라의 역할 증대	2017.07.26
제40호	재조해양(再造海洋)으로 해양의 ‘판’을 키워야 : ‘2017 해양수산 국정과제 이행 전략 세미나’ 지상중계	2017.08.02
제41호	신재생에너지, 해양에서 답을 찾자	2017.08.09
제42호	수산산업에 대한 UN 대북제재 결의 2371호의 영향	2017.08.16
제43호	신정부, 선박교통관제(VTS) 관리체계 개선 필요	2017.08.23
제44호	바다의 불청객 광생이모자반,다각적인 대응 방안 수립 시급	2017.08.31

URL : <http://www.kmi.re.kr/>