한진해운 사태 및 한국해운 발전방안

한국선주협회

- 목 차 -

1. 국가별 해운위기 극복 비교
2. 세계적인 물류대란 초래배경
3. 한진해운 현황
4. 물류대란 수습대책
5. 법정관리 결정시 파급영향
6. 향후 예상 문제점
7. 대책
8. 한국해운 재건계획

한국선주협회

1. 국가별 해운위기 극복의 비교

- 한국, 개별기업 자체적인 자구노력을 했지만 위기 심화
- 외국, 정부의 지원으로 위기를 극복함은 물론 대형고효율 선박을 확보하여 치킨게임을 유도하는 등 경쟁력 강화

◀ 위기극복 비교 ▶

구분	한국	외국
자구노력	ㅇ 한진해운 : 약 2.7조원 ㅇ 현대상선 : 약 4.0조원	ㅇ 프랑스 CMA CGM - 용선 110척 반선, 자산 매각 5억$ - 기업공모 9.5억$, 채무재조정 10억$ ㅇ 독일 Hapaq-Lloyd - 항로 재조정, 운항비용 절감 - 용선료, 하역료 등 재계약 ㅇ 일본 - 해운,조선,철강 등 통합 계열화 추진 - 선화주 장기협력관계 구축 - 비경제선 매각 ㅇ 중국 - 원가절감, 선대합리화, 인력 및 조직 축소 등

◀ 위기극복 비교 ▶

구분	한국	외국
정부지원	ㅇ 별첨 참조	ㅇ 중국 - 중국은행, 중국수은 등에서 약 250억$ 지원 ㅇ 덴마크 - 수출신용기금 5.2억$금융지원과 6.2억$ 차입 ㅇ 독일 - 정부 18억$지급보증 - 함부르크시, 7.5억유로 지원 - 함부르크시, 지분 20.2% 보유 ㅇ 프랑스 - 채권은행 5억$ 자금지원 - 프랑스국부펀드 1.5억$ 지원 - 금융권 3년간 2.8억유로 금융지원

■ 정부지원 평가

- ‘09. 캠코 선박펀드 운영
- ‘13, 회사채시장 정상화 지원
- ‘13, 선박금융 및 해양플랜트 지원 확대

  ※ 해외 108억$ vs 국적 19억$
- ’14, 해양금융종합센터 설립 및 운영
- ‘15, 한국해양보증보험 설립
- ’15, 정부발표 “산업별 구조조정 추진현황과 향후계획” 발표

  ⇒ 부채비율 400% 이하인 선사에 대해 신조지원

2. 세계적인 물류대란 초래 배경

■ 한진해운과 채권단 구조조정 한계

- 자산매각 등 자구노력으로 총 2.7조원 마련
  - 한진해운 1.6조원, 모그룹 1.1조원
- '17년까지 예상 필요자금 : 1.5조원
  - 1조원 확보방안 마련, 5,000억원 부족한 상황

필요자금	확보방안	금액	비고
1.5조원	용선료협상 + 채무조정	5000억원	외국채권단과 협상 마무리
	모그룹 지원	5000억원	채권단 지원시기에 불만
	부족액	5000억원	채권단 지원 거부

■ 채권단, 부족자금 5천억원 지원불가 및 자체해결 요구

- 채권단 지원불가 사유
  - 한진해운 지원시 해외채권단의 자금회수(6,500억원) 우려
  - 대우조선사태에 따른 조사 및 국회청문회에 대한 부담
  - 대내외 변수에 따라 부족자금 규모 증가 가능성
  - 한진측 제시안 미흡 및 경영정상화 의지 부족
    - 자금규모 및 시기에 대한 채권단과 시각차 큼

- 채권단, 구조조정원칙에 따라 추가지원 없다고 했으나, 그동안 해운산업 위기극복을 위한 유동성 공급 없었음
  - 반면, 조선업계 10조원이 넘는 막대한 유동성 공급

    ※ 대우조선 4.2조, STX 4조, 성동조선 2.5조 등
- 해운 없는 조선 ??

3. 한진해운 현황

- ’88년 대한선주 인수 후 30년에 걸쳐 세계적인 network 구축
  - 세계 7위, 국내 1위의 정기선사
  - 100여척의 컨테이너선, 11개의 터미널, 23개의 해외현지법인, 100여개의 영업지점 보유
  - 전세계 90여개 항만을 연결하는 74개의 서비스Route에 연간 400항차 이상의 정기선 해상운송서비스 공급
- 연간 컨테이너 수송현황 (2015년 기준)
  - 연간 미주 299천teu, 구주 141천teu 등 총 4,627천teu 수송
- 현재 컨테이너 운용현황 (2016.8.31 기준)
  - 현재 선상에 419천teu, 터미널에 520천teu 등 총 939천teu

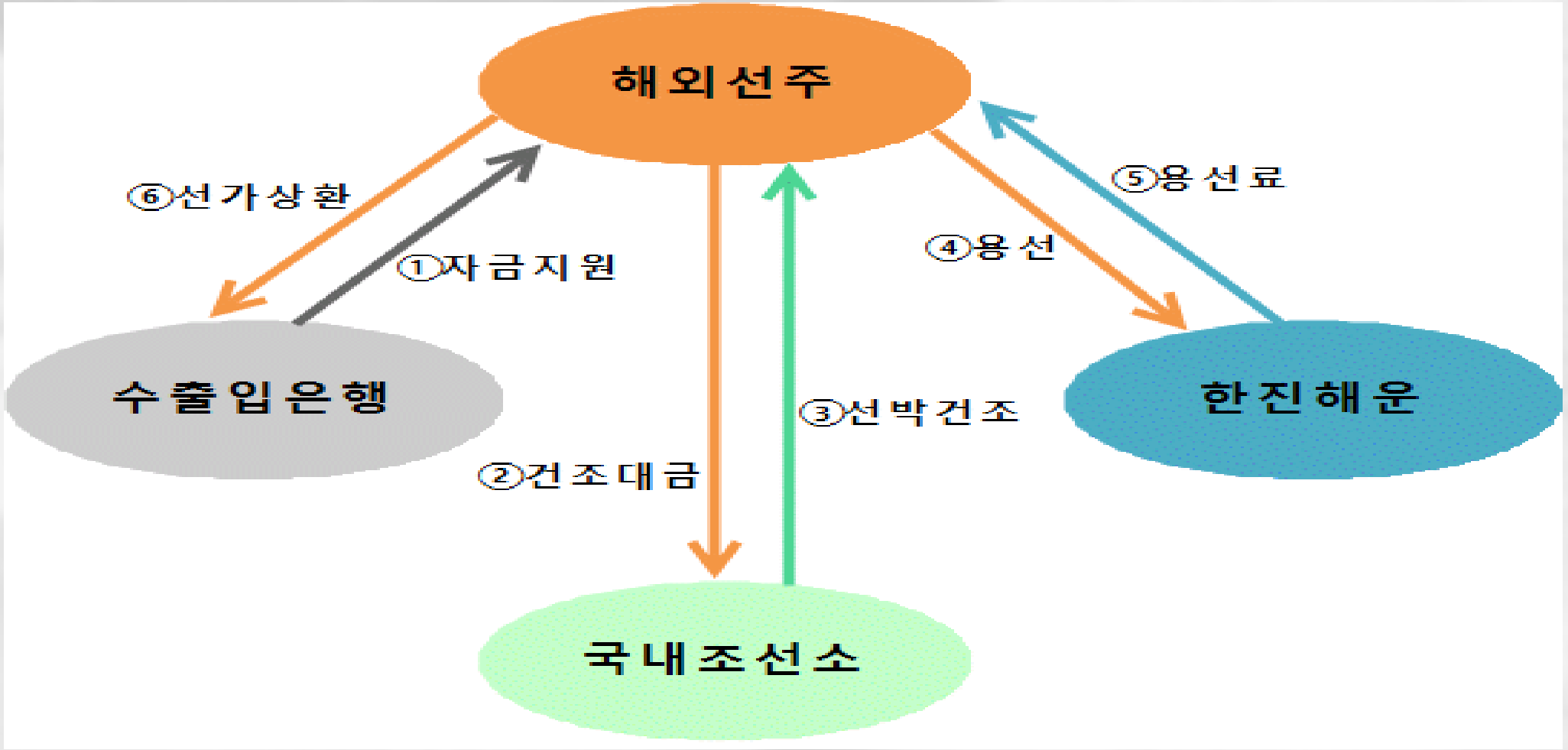
● 한진해운 운항선대 현황

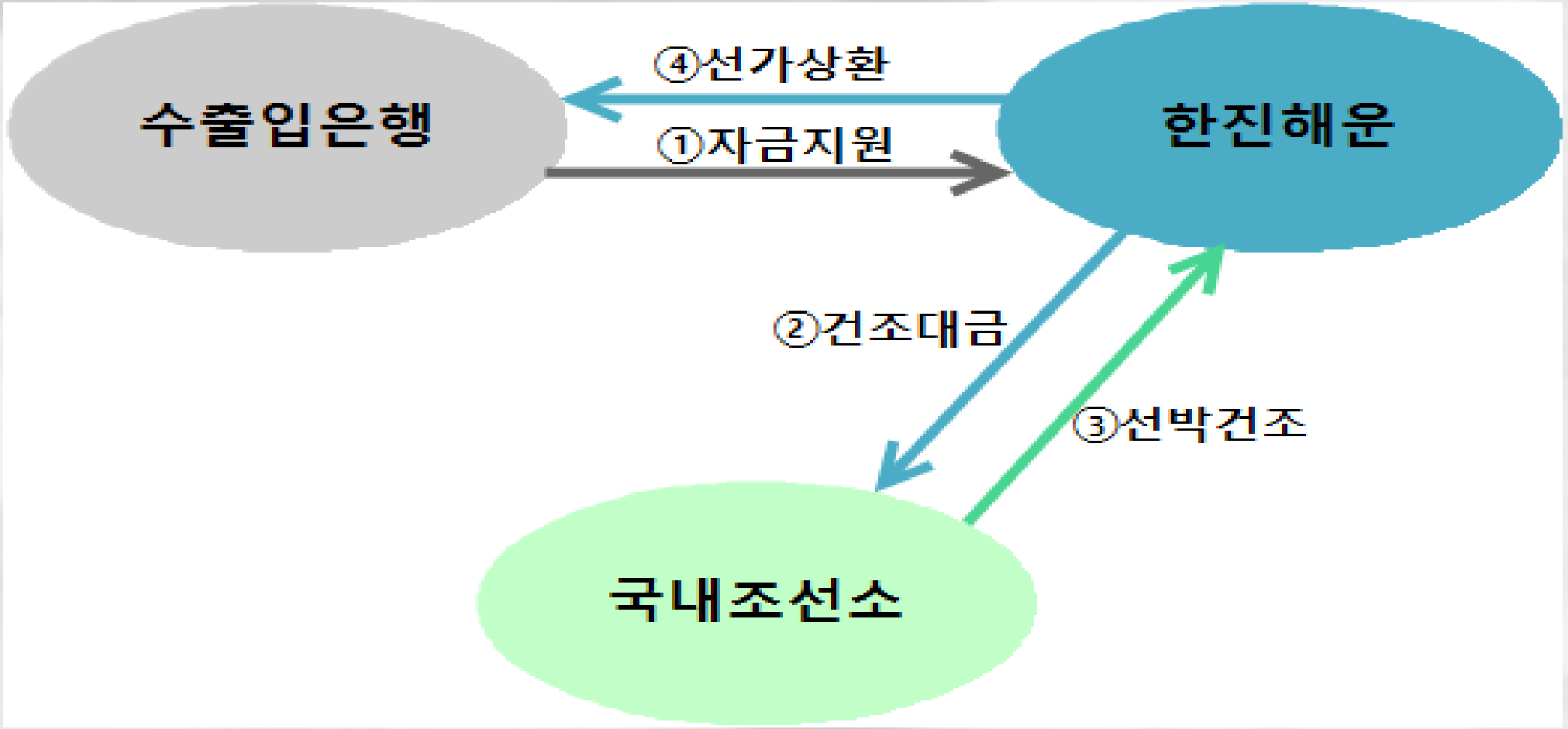
구 분	척 수(비중)		
	사선	용선	합계
컨테이너	34척	63척	97척

● 한진해운 용선선박 현황

- 신조용선 49척중 67%인 33척이 해외선주가 국내금융 지원을 받아 국내조선소에 건조 후 한진해운에 용선

구 분	신 조		중고	계
	국내건조	해외건조		
척수	33	16	14	63
건조선가	2,432m$			


해외선주
⑥선가상환
①자금지원
⑤용선료
④용선
수출입은행
한진해운
③선박건조
②건조대금
국내조선소


수출입은행
④선가상환
①자금지원
한진해운
②건조대금
③선박건조
국내조선소

4. 물류대란 수습대책

- 정부 대책

  - 기 선적화물에 대해 한진해운이 책임을 가지고 해결 원칙

    - 압류금지(Stay order) 발효된 주요거점항만(미국, 일본, 영국, 싱가폴)으로 선박을 이동하여 하역 후 최종 목적지까지 수송 및 양하
    - 화물 하역 등을 위한 자금은 한진그룹측이 제공

- 한진그룹 및 채권단 대책

구 분	물류대란 해소비용	조양호 회장	한진그룹	최은영 회장	채권단	소계	부족액
금액(억원)	2,700	400	600	100	500	1,600	1,100

● 한진해운 선박 및 화물량 현황 (10.7)

- 선박현황 : 총97척 중 60척 하역완료, 37척 대기중

하역 대기중				하역완료		합 계
가압류	공해상 대기	항해중	하역작업중	대기	반선	
8척	9척	17척	3척	37척	23척	97척

- 컨테이너 운용 현황 (9. 1 현재)

(단위:천teu, 천box)

구분		Laden		Empty		소계		합계
		한진	동맹	한진	동맹	한진	동맹	
선상		242	67	97	27	339	94	433
터미널		246	-	274	-	520	-	520
계	TEU	488	67	371	27	859	94	953
	BOX	305	42	232	17	537	59	596

5. 한진해운 법정관리 결정 시 파급영향

【제1차 피해】: 육해상 물류 전반에 엄청난 혼란 발생

- 97척의 컨테이너선이 선박입항 거부 또는 압류대기중 및 터미널 내의 컨테이너 반출입 불가

- **Laden 컨테이너 처리비용 약 11억$ 소요**

  - 선박입출항 및 양하비용 : 2억 5,000만$ (2,700억원)

  - 컨테이너 반출비용 최대 : 8억 5,400만$

    - 30.5만Box × 2,800$ = 8억 5,400만$

  ※ 대부분의 터미널에서는 한진 컨테이너 반출시 상당한 금액의 Deposit 요구

  - 함부르크 (3,000$/1teu), LA (270만$/15teu), 중국 (3,000$/1teu)

【제2차 피해】: Laden 컨테이너 약 488천teu 클레임 발생

- 인도시기 지연에 따른 화물손상과 상품가치 하락에 대한 클레임 발생

  - 화물가액 140억달러

  ※ 법원, 현재 미주지역에서 4조원(40억$)의 클레임 제기될 것으로 예상

- 공사현장 및 공장등에 소요되는 중요 부품조달 문제로 가동 중단 시 피해액 계산 불가

【제3차 피해】: 청산 시 관련 업계에 20조원대 손실 발생

- 한진해운 매출 소멸, 환적화물 감소, 운임폭등 및 채권 회수불가능 등으로 연간 20조원대 손실발생 및 부산지역 해운 항만업계 2,300여명의 일자리 감소

※ 한국해양수산개발원은 경남부산지역 12,000여명 일자리 감소 추정

한진해운 청산시 파급영향

구 분		피해금액		일자리 감소 (명)
		억달러	조원	
해운업계		84.0	9.24	1,193
부산 항만 업계 + 기타	선박관리, 수리, 보험	0.4	0.04	146
	터미널수입 감소	2.8	0.31	676
	BPA수입 감소	0.4	0.04	86
	예•도선	0.2	0.02	46
	환적화물	0.2	0.02	200
	소 계	4.0	0.43	1,154
무역업계		24.2~67.7	2.66 ~ 7.45	-
조선업계		4.0	0.44	-
합 계		116.2 ~ 159.7	12.77 ~ 17.56	2,347

【제4차 피해】: 동맹선사에 적재된 한진 컨테이너박스 처리 문제

- 동맹선사에 적재된 한진 컨테이너박스가 터미널에서 거부됨에 따라 다른 컨테이너박스 양적하에 문제 발생

- 동맹선사들은 10여차례 이상 적양하를 하는 등 막대한 비용이 소요되어 향후 클레임 청구 우려

  - 약 3억불 (추정)

◀ **동맹선사 한진컨박스 적재현황** ▶

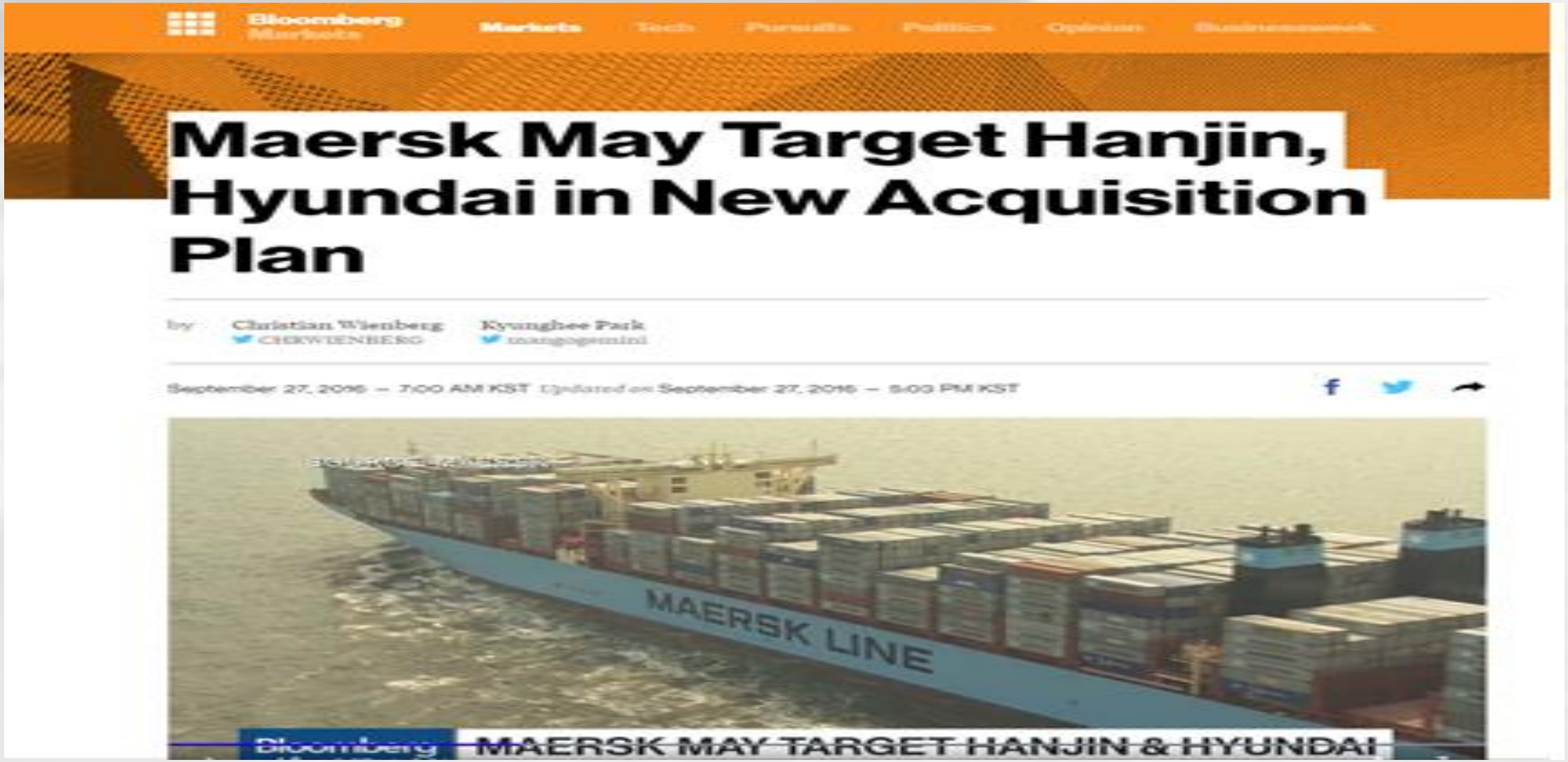
구 분	Laden	Empty	합 계
teu	67,200teu	27,200teu	94,400teu
비용	2억 6,900만$	2,700만$	2억 9,600만$

【제5차 피해】: 현지인 고용단절에 따른 외교분쟁 발생 우려

- 23개의 해외현지법인 및 100여개의 영업지점, 11개의 터미널에 종사하는 **약 20여개 국가의 현지인 2,402명**에 대한 고용단절로 국가간 외교분쟁 발생과 국가 대외신인도 하락 우려

구 분	미주	구주	아주	동서남아	총 계
인 원(명)	496	448	682	776	2,402

6. 향후 예상 문제점


Bloomberg
Markets
Maersk May Target Hanjin, Hyundai in New Acquisition Plan
by Christian Wienberg Kyunghee Park
September 27, 2016 — 7:00 AM KST Updated on September 27, 2016 — 5:00 PM KST
MAERSK LINE
Bloomberg
MAERSK MAY TARGET HANJIN & HYUNDAI

- 한진해운 컨선, 터미널에 하역작업 후
  - 용선선박은 선주에 반선
  - 사선은 금융권에서 압류하면
  - 해외 네트워크 붕괴됨에 따라
  - 신속한 별도의 대책이 없는 한
  - 하역작업이 완료되면 재기의 기회 없이 청산될 것으로 전망
- 현대상선
  - 국내 경제규모에 비해 미흡
  - 2M내 입지 불분명 (현대상선 40만TEU)

    ※ 머스크, 한진해운 및 현대상선 인수시도 (블룸버그, 동아일보)
    - 확장방식 변경 : 대형선박 발주 ⇒ 인수합병

7. 대 책

■ **이미 대외신뢰도 하락하고 용선선박이 반선되는 상황에서 법정관리 이전 상태로의 복귀는 의미가 없음**

■ **전세계적인 물류대란의 조속처리 필요**

- 최소한의 국가신인도 유지차원

■ **조속한 시일내 회생방안 마련 필요**

※ 회생계획안 제출시한(12.23)이전 빠른시일내 제출 필요

- 과다부채 및 고용선료 선박 정리
- 클레임 방지대책 마련
- 현재의 영업조직 및 네트워크 유지방안
- 적정규모의 선대 및 자금필요

■ 회생 계획(안)

- 약 50여척 컨선으로 원양항로에 서비스하는 정기선사로 회생
  - 한진해운의 우량선박 및 용선선박으로 구성
  - 동남아 항로는 근해선사와 협업체제로 서비스
  - 4,000-5,000억원의 운영자금 소요

● 회생방안에 대한 치열한 토론 필요

구 분	장 점	단 점
(1안) **법정관리를 통해 한진해운으로 회생**	- 현재 한진해운 Name value 및 네트워크 활용 가능	- 회생계획안, 채권단 동의필요 ※ 약 7억$미불금 정리 필요 - 우발채무 발생 우려 - 화주로부터 클레임 제기우려
(2안) **새로운 국민기업으로 회생**	- 해운시장 불황을 견딜 수 있는 건전한 재무구조 운영 - 낮은 가격으로 선박매입 및 용선 가능	- 초기 물동량 확보 어려움 - 해운시장 불황으로 국내외 투자자 확보 불투명

● 회생방안에 대한 치열한 토론 필요

구 분	장 점	단 점
(3안) **현대상선이** **한진해운 흡수합병**	- 선복량 증가로 동맹 내 영향력 확대 가능 - 집중과 선택차원에서 채권단의 집중적인 지원 기대	- 현대상선의 재무구조가 취약하여 부실확대 우려 - 해외 영업네트워크 중복으로 시너지 효과 반감

8. 한국해운산업 재건계획 조속 수립

【1단계】: 한국해운산업 발전과정에 대한 성찰

【2단계】: 한국해운 재건을 위한 Restructuring Program 수립

- 선택과 집중
  - **원양 : One global mega container carriers : 100만teu 이상**
  - **인트라 : One-Two regional mega container carriers: 20만teu 이상**
- 단일판매회사 / 단일운영회사 체제 도입 검토
- 원양과 근해선사간 역할분담 및 협조 필요

Global Mega Carrier

순 번	선사명	국적	보유 척수	보유선복 (teu)	선복비율
1	APM-Maersk	덴마크	299	3,203,272	16.61%
2	Mediterranean Shg Co	이탈리아	141	2,786,131	14.45%
3	CMA CGM Group	프랑스	341	2,177,337	11.29%
4	COSCO Container Lines	중국	279	1,551,258	8.04%
5	Evergreen Line	대만	799	977,562	5.07%
6	Hapag-Lloyd	독일	165	932,239	4.83%
7	Hamburg Sud	독일	116	602,141	3.12%
8	OOCL	홍콩	98	576,270	2.99%
9	Yang Ming	대만	102	570,255	2.96%
10	UASC	쿠웨이트	57	544,680	2.82%
11	한진해운	한국	72	518,884	2.69%
14	현대상선	한국	60	438,177	2.27%

- Global Regional Carrier

순 번	선사명	국적	보유 척수	보유선복 (teu)	선복비율
15	PIL	싱가포르	140	363,823	1.89%
18	Wanhai	대만	86	220,452	1.14%
20	KMTC	한국	60	120,761	0.63%
33	SINOKOR	한국	41	43,653	0.23%
35	Heung-a	한국	36	41,692	0.22%
45	Namsung	한국	29	27,241	0.14%
58	Chun kyoung	한국	15	14,886	0.08%
95	Pan continental	한국	6	5,196	0.03%
	기타 6개 컨선사	한국	35	20,000	
	한국근해 12개사 합계		222	273,429	

- 3-5mega bulk carriers : 1,000만dwt 이상

순 번	선사명	국적	보유척수	보유선복(mdwt)	점유율
1	Nippon Yusen Kaisha	일본	99	11.56	1.47%
2	K-Line	일본	85	10.94	1.40%
3	Mitsui O.S.K. Lines	일본	82	10.58	1.35%
4	Berge Bulk Ltd.	버뮤다	37	8.62	1.10%
5	Anangel Shpg. Ent.	그리스	49	8.46	1.08%
6	COSCO	중국	80	8.31	1.06%
7	Shoei Kisen Kaisha	일본	79	7.86	1.00%
8	Panocean	한국	60	7.83	1.00%
9	Polaris	한국	28	7.48	0.95%
10	Star bulk carriers	그리스	70	7.30	0.93%

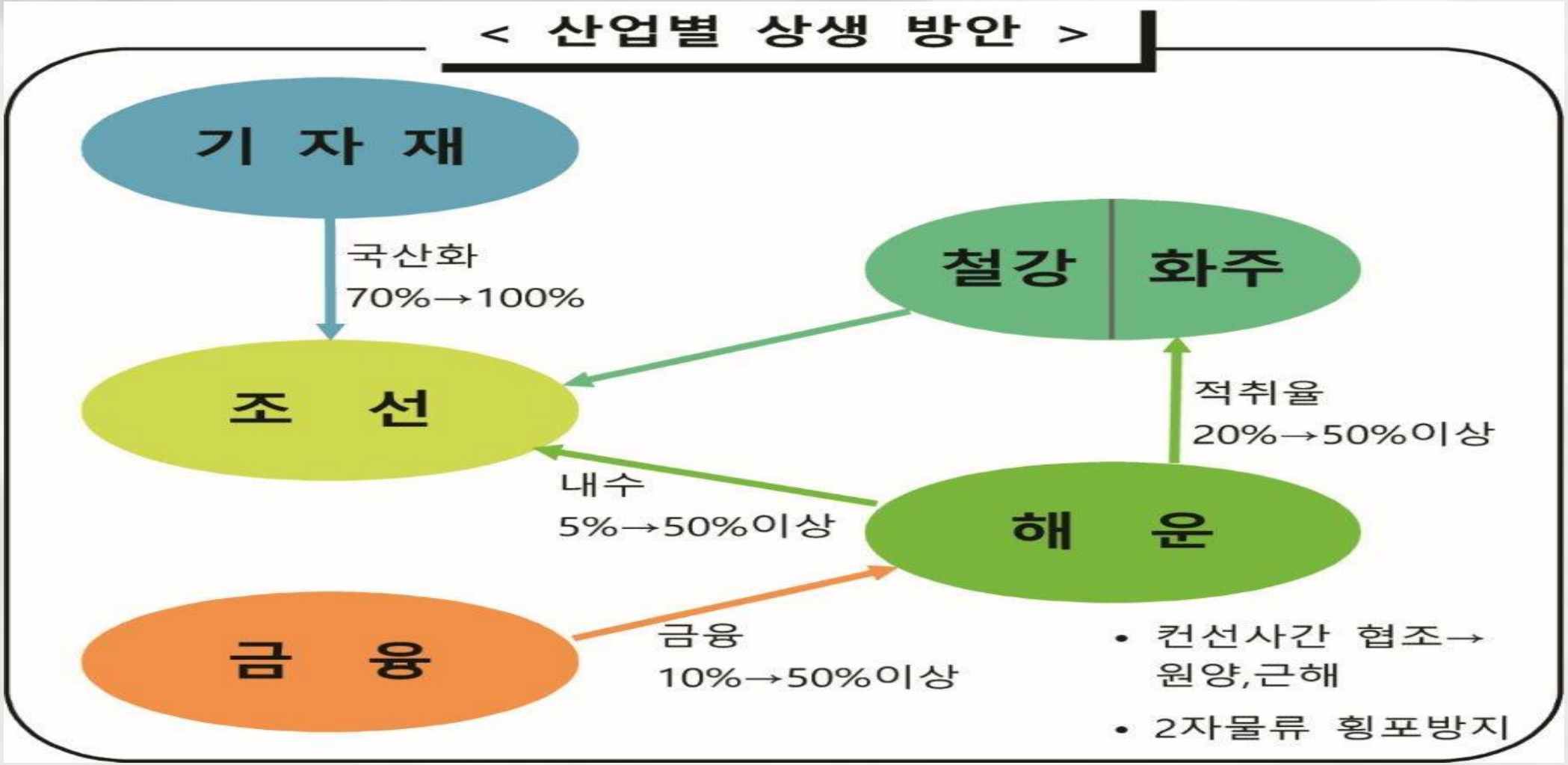
【3단계】: 해운산업 경쟁력 강화 방안

- 세제 분야
  - 제주선박등록특구 및 톤세제도 영구화
- 금융 분야
  - 신규 선박건조 자금 지원 : 연간 55억$ 지원 필요
    - 연간 신규 선박발주 물량 약 400만톤(대체 200만+신규200만) 추정

      ※ 톤당 평균 건조가격 : 1,380$
  - 선박금융시 원금의 일부와 이자지급 정부 보증
  - 선박금융 이자 ① 정책금융기관 조달금리+Management fee 또는 ② 시중금리의 절반수준의 금리
  - 선박금융시 설정한 초기 LTV 조건 변경금지

- 국적선 적취율 개선
  - 컨테이너 적취율 20% ⇒ 50% 이상
  - 대량화물 75% ⇒ 90% 이상
- 3자물류 활성화
  - 물류자회사의 국제물류 주선업무 금지 또는
  - 계열사 물량만 취급토록 제한
- 항만 분야
  - 인트라아시아 정기선사 전용부두 확보
  - 인트라아시아 정기선사에 대한 인센티브 확대
- 선원 분야
  - 승선근무 예비역제도 유지 확대 또는 N-ROTC제도 도입

【4단계】: 연관산업간 상생방안 수립 Win-win collaboration project



THANK YOU
감사합니다!
한국선주협회