

제4회 부산 글로벌 금융포럼

# 한국해양진흥공사 설립과 조선해운산업 경쟁력 강화 방안

KMI 해운정책연구실

실장 **김태일** (경제학 박사)

2017.10.25.Wed 09:30~14:30

부산 웨스틴 조선호텔 그랜드볼룸(1층)



# Contents

## 제1장 한국경제의 미래와 해운조선업

가. 개인 일자리와 국가의 산업

나. 세계경제와 산업구조의 변화

다. 한국의 산업구조의 변화

## 제2장 한국해운 몰락의 의미

## 제3장 한국해양진흥공사의 역할과 방향

가. 정부의 한국해양진흥공사 설립(안)

나. 언론의 시각

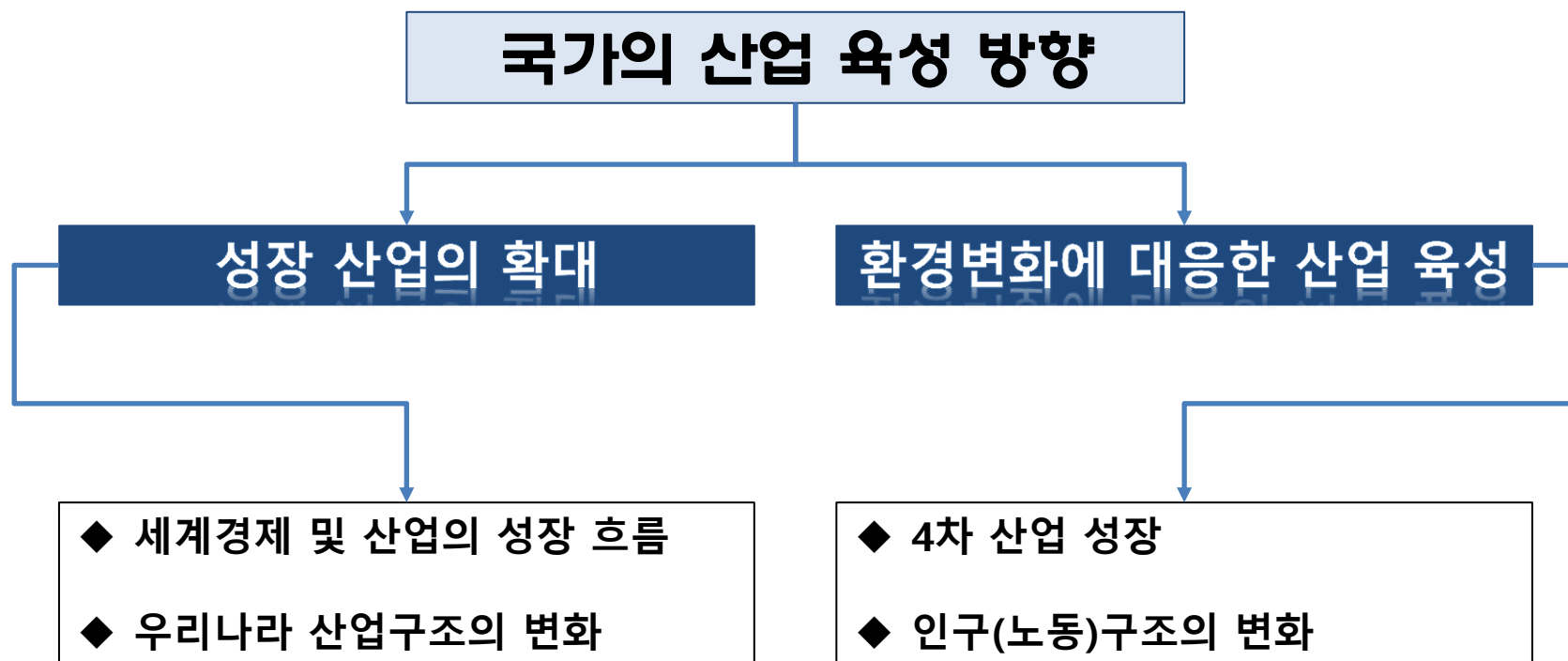
다. 한국해양진흥공사의 역할과 운영 방향

## 제4장 선박금융의 기반구축 방향

## 가. 개인 일자리와 국가의 산업

개인 일자리 : **생계**를 꾸려 나갈 수 있는 수단으로서의 **직업**

국 가 산 업 : **경제**를 꾸려 나갈 수 있는 수단으로서의 **산업**



나. 세계경제와 산업구조의 변화

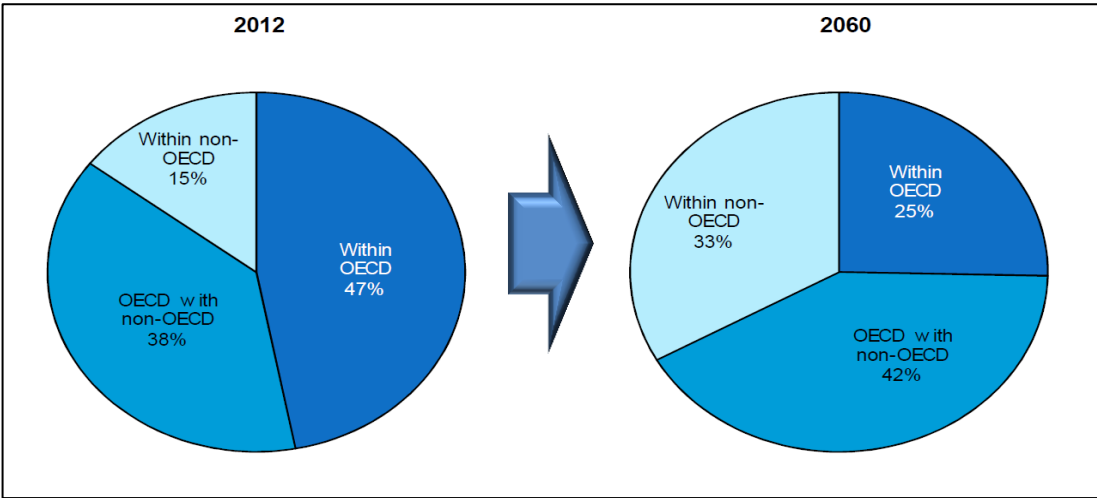
□ 세계경제와 산업의 변화 방향(OECD)

- OECD(2014)는 향후 50년 세계 경제의 변화 요인을 ①성장 주도국의 변화, ②제조업의 고부가가치화, ③무역 자유화 확산 ④글로벌 가치사슬의 확장 등을 지적

1. 성장 주도국의 변화

- 세계 경제성장률 대비 세계 무역성장률은 2010년 대비 2060년 약 60% 증가할 것으로 예상된다. 특히 비OECD 국가들의 세계 무역 비중은 2012년 약 53%에서 2060년 75%로 크게 증가할 것으로 예상

< 경제 및 무역 주도권의 변화(%) >

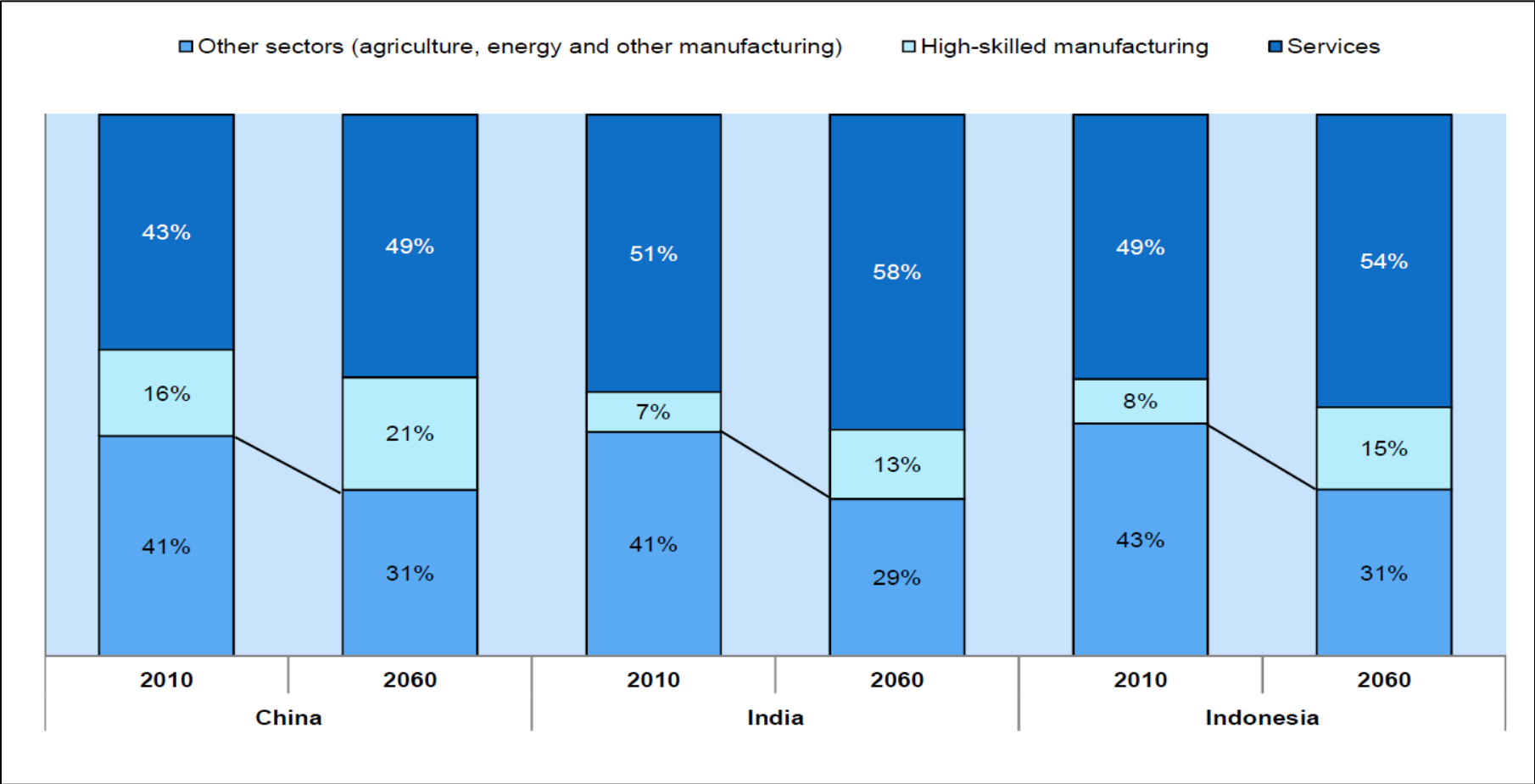


자료 : OECD, 『POLICY CHALLENGES FOR THE NEXT 50 YEARS』, 2014.

2. 제조업의 고부가가치화

- 신흥국은 OECD 국가들의 생산구조를 닮아가는 과정을 거칠 것으로 예상되며, 기존 제조업 강국은 고부가가치 제조업과 서비스업의 비중이 커질 것으로 예상

< 주요 신흥국의 산업구조(%) >



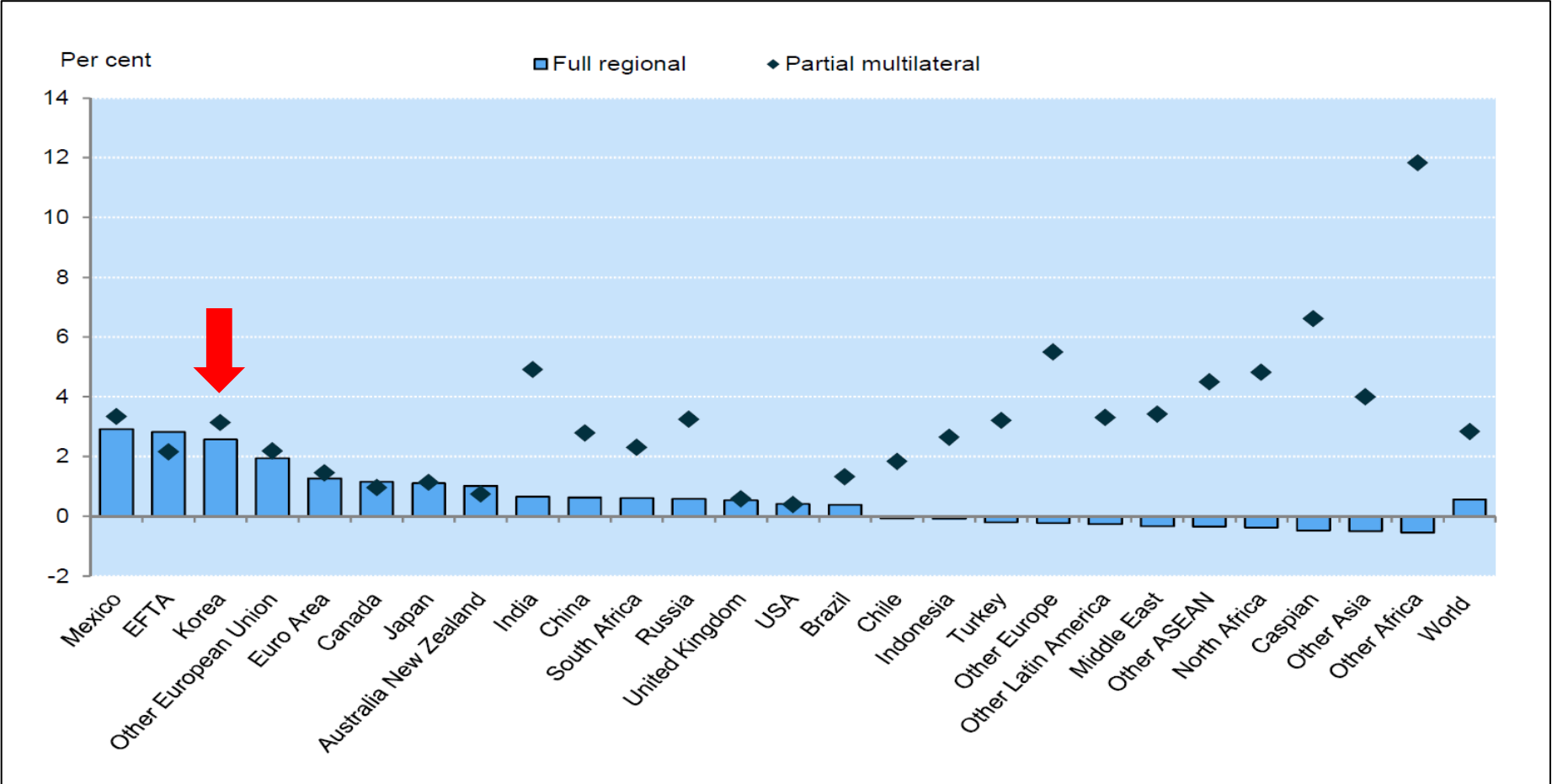
주 : 서비스는 상업, 운송, 도소매, 행정 및 기타 서비스이며, 고부가가치 제조업은 석유화학, 철강, 운송장비, 전자, 기타 부문은 농업, 광업, 식음료, 섬유, 종이, 목재, 금속, 석탄, 석유, 전기, 가스, 및 기타 제조. 금속. 광업이 포함됨

자료 : OECD, 『POLICY CHALLENGES FOR THE NEXT 50 YEARS』, 2014.

3. 무역자유화 확산 (수출의 GDP 중요도 증가)

- 세계 주요국가들 중 멕시코를 제외하고 무역 자유화가 GDP에 미치는 영향이 가장 큰 국가로 한국 지적

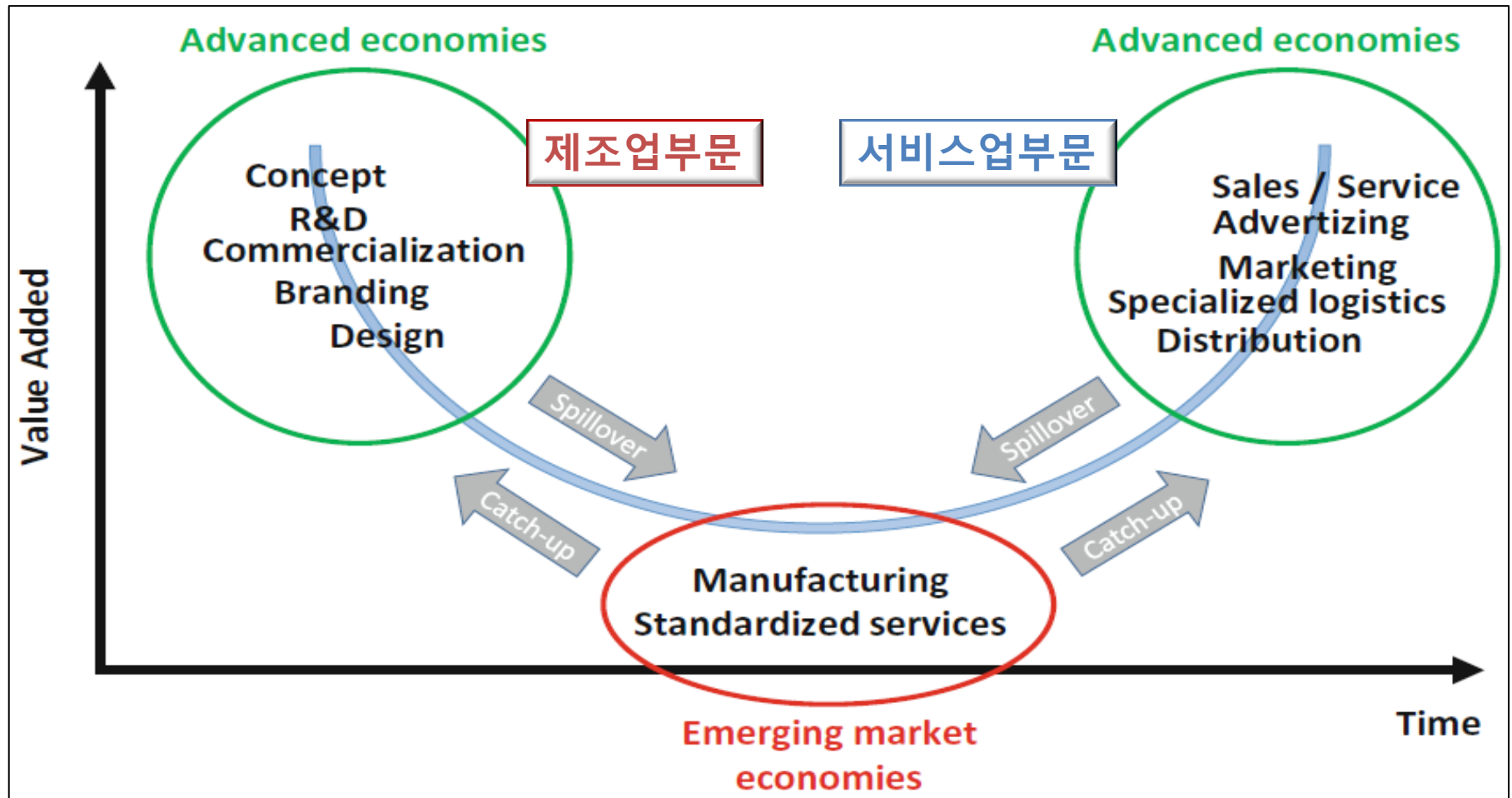
< 무역의 자유화가 GDP에 미치는 영향(%) >



자료 : OECD, 『POLICY CHALLENGES FOR THE NEXT 50 YEARS』, 2014.

## 4. 글로벌 가치사슬 확산

- 글로벌 가치 사슬을 '스마일 곡선'(smiling curve) 또는 '스마일 가치창조'(smile of value creation)로 표현

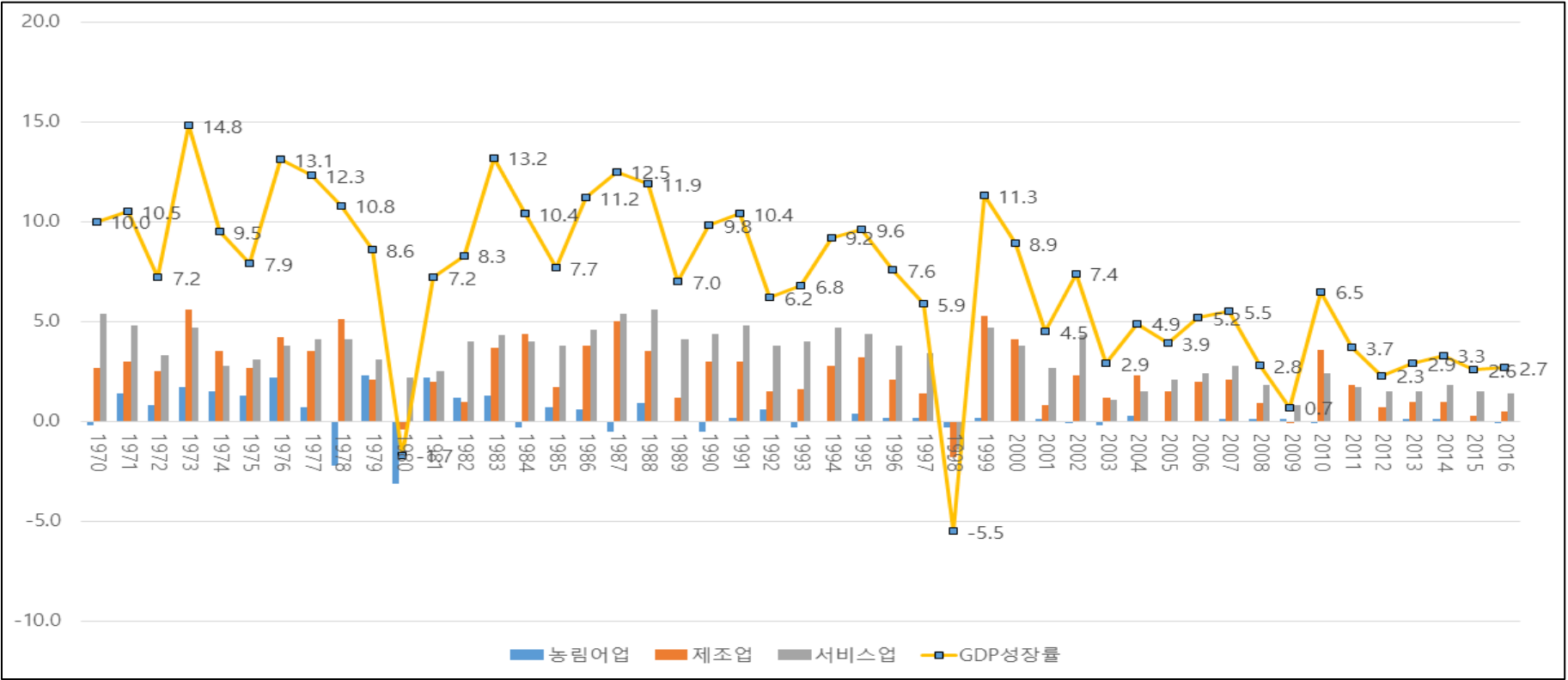


다. 한국의 경제와 산업구조의 변화

1. 경제성장률과 산업부문별 기여도

- 저성장, 서비스업의 GDP 비중 증가

< 경제성장률과 산업부문별 기여도(%) >



자료 : 한국은행 경제통계시스템(<http://ecos.bok.or.kr/>).

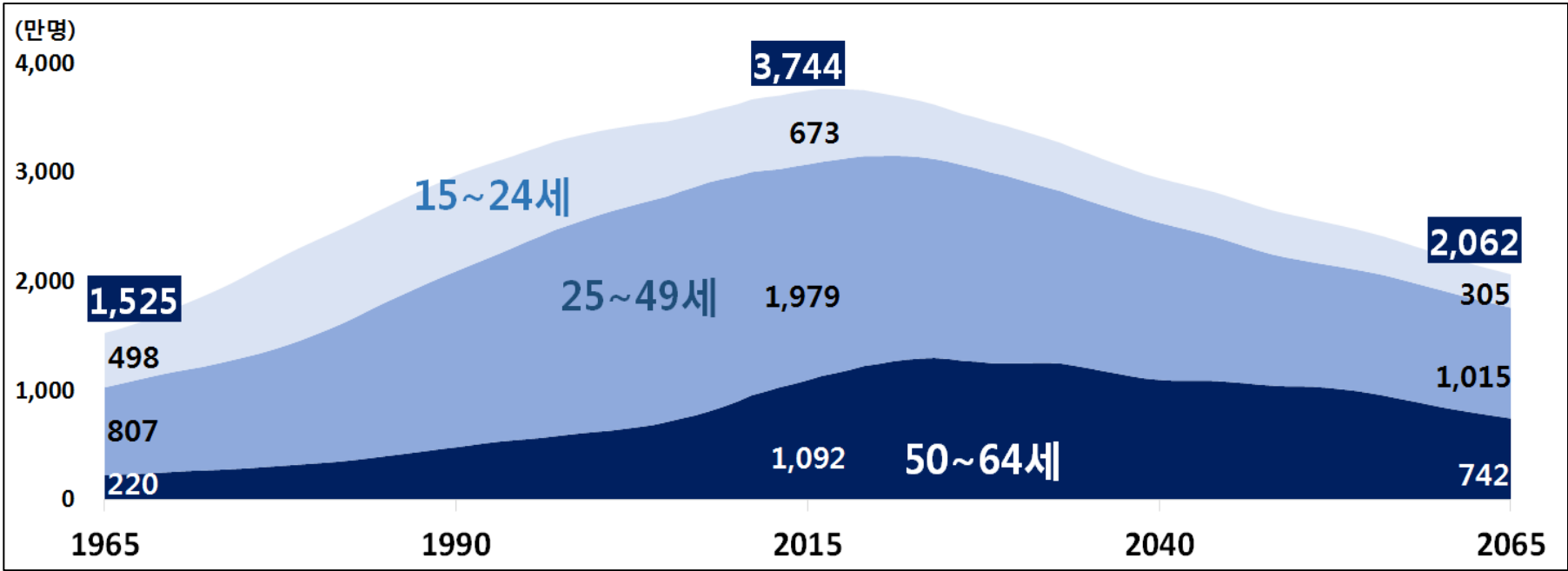


# 제1장. 한국경제의 미래와 해운조선업

## 2. 생산가능인구의 감소

- 생산가능인구 감소 (2016년 3,763만명 정점➔ 2065년 2,062만 명), 고령인구 증가

< 생산인구의 감소(만명) >



자료 : 통계청, "장래인구추계:2015~2065년", 2016.12.7.

**한국경제 특징 :** 저성장, 수출의 중요도 증가, 서비스업의 중요도 증가, 노동력 감소



노동집약산업보다는 고부가가치 서비스산업(해운, 금융 등)의 수출을 증가시켜야 성장  
➔ 비OECD 국가들과의 긴밀한 무역, 해운 및 금융 관계 형성 필요

3. 선진국의 사례

- 세계 수출국 상위국 가운데 미국을 제외한 모든 국가가 해운 선진국
- 유럽 주요국은 탈공업화 이후 서비스 산업 육성
- 독일의 사례 ➔ 유럽의 제조업 및 해운업 발달 국가

< 세계 수출국 상위국과 컨테이너선사 순위 >

[ 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

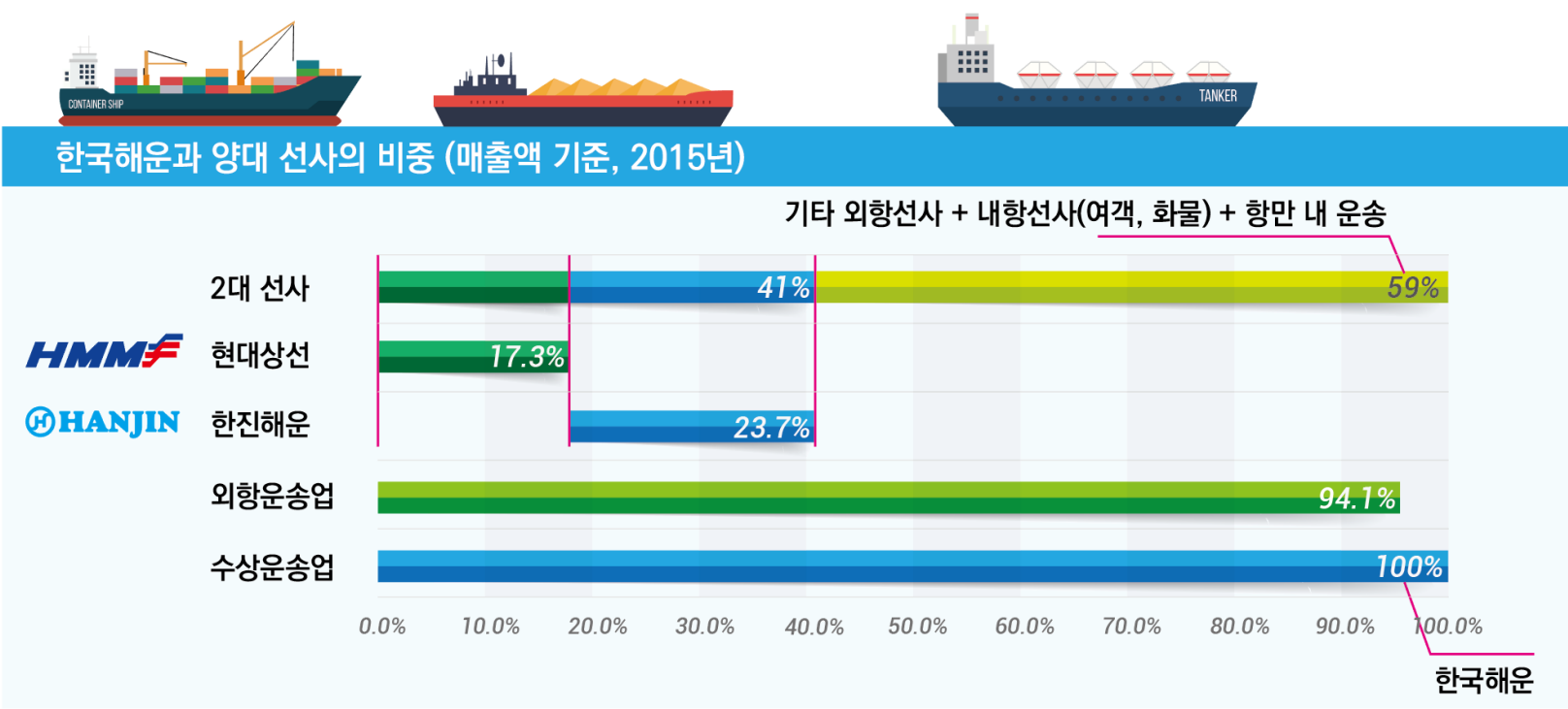
[ 세계 컨테이너선사 순위(2017)]

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: Alphaliner.

3. 선진국의 사례

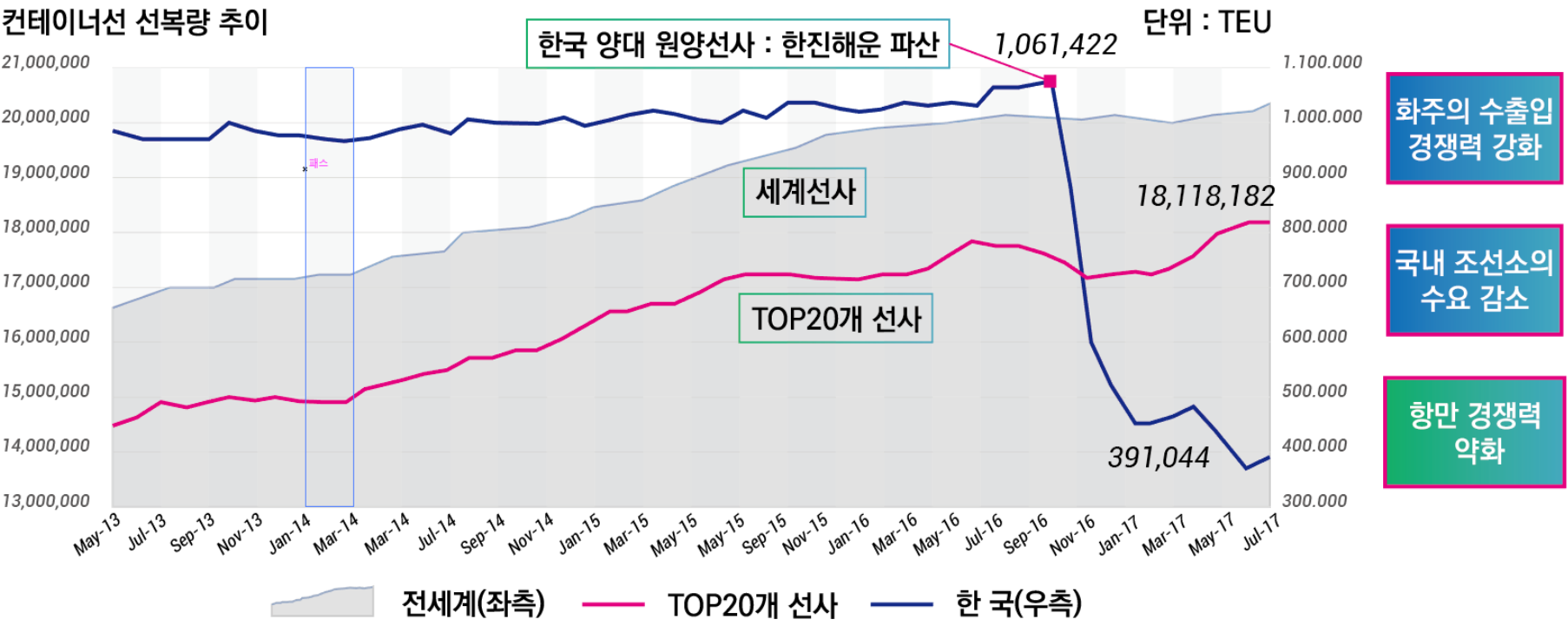
- 한진해운 파산은 한국해운의 쇠퇴를 넘어 파산 수준의 의미로 표현될 수 있는데, 이는 원양 컨테이너선사가 한국해운을 대변하기 때문



자료: KMI 동향분석, "한진해운 사태의 반성과 원양정기선 해운 재건 방안", 2017.9 (제45호).

3. 선진국의 사례

- 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 것



자료: KMI 동향분석, "한진해운 사태의 반성과 원양정기선 해운 재건 방안", 2017.9 (제45호).

가. 정부의 한국해양진흥공사 설립(안)

- 해양수산부(장관 김영춘)는 24일 열린 '제4차 경제관계장관회의'에서 관계부처 합동으로 마련한 '한국해양진흥공사 설립방안'을 발표

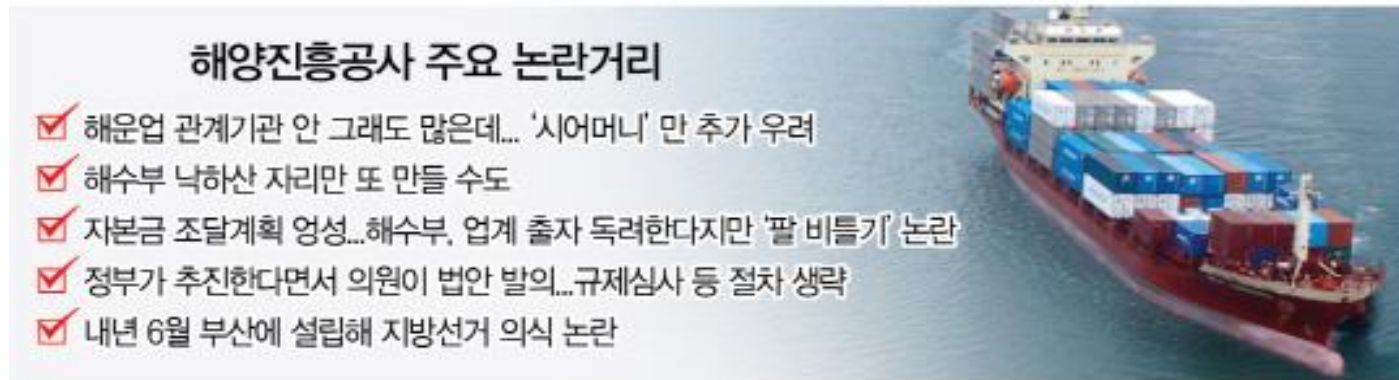
◆ **풀어져있던 해운산업 금융·정책 지원을 한곳에서**  
한국해양진흥공사는 법정자본금 5조원 규모의 해운산업 전담지원기관이다. 금융지원 뿐만 아니라 해운산업 재건에 필요한 다양한 정책지원 업무를 수행  
공사는 기존의 해운금융프로그램을 통해 지원하던 ▲선박·터미널 등에 대한 투자·보증 및 ▲중고선박 매입 후 재용선 사업 뿐 아니라, ▲해운거래 지원을 위한 시황정보 제공 ▲노후선박 대체 등 선사경영안정을 위한 사업도 추진한다.

법정자본금은 5조원으로 하되, 납입자본금은 3조1000억원으로 발족한다. 추후 필요시 추가출자를 통해 자본금을 확충할 계획이다.  
초기 납입자본금 3조1000억원은 공사에 통합되는 (주)한국선박해양 자본금(1조원), (주)한국해양보증보험 자본금(5500억원)과 정부 항만공사 지분 및 해양수산부 예산으로 구성된 정부 추가출자(1조5500억원)로 마련할 계획이다.  
공사 주무부처는 해양수산부가 맡는다. 다만 금융위원회에 공사의 금융건전성을 감독할 수 있는 권한을 부여한다.

<한국해양진흥공사 주요 업무>	
해운금융지원	해운정책지원
▶ 선박투자 보증(선박 매입 등 보증)	▶ 해운거래 지원(운임지수, 시황예측, 운임공표 관리)
▶ 자산투자 참여(항만터미널 물류시설 투자)	▶ 선사경영 지원(노후선박 대체, 경영상황 모니터링)
▶ 선박 인수·용선(중고선박 인수 후 재용선)	▶ <u>국가필수해운제도</u> (비상시 화물운송, 필수업체 지원)
	▶ <u>산업간 협력</u> (화물적취율 제고, 선박수요 공유)

## 나. 언론의 시각

“자금조달 관련 현재 해양보증보험의 자본금은 2,700억원에 불과하다. 세부적으로 업계에서 2,800억원을 내기로 했는데 업황이 좋지 않아 478억원만 낸 상태다”

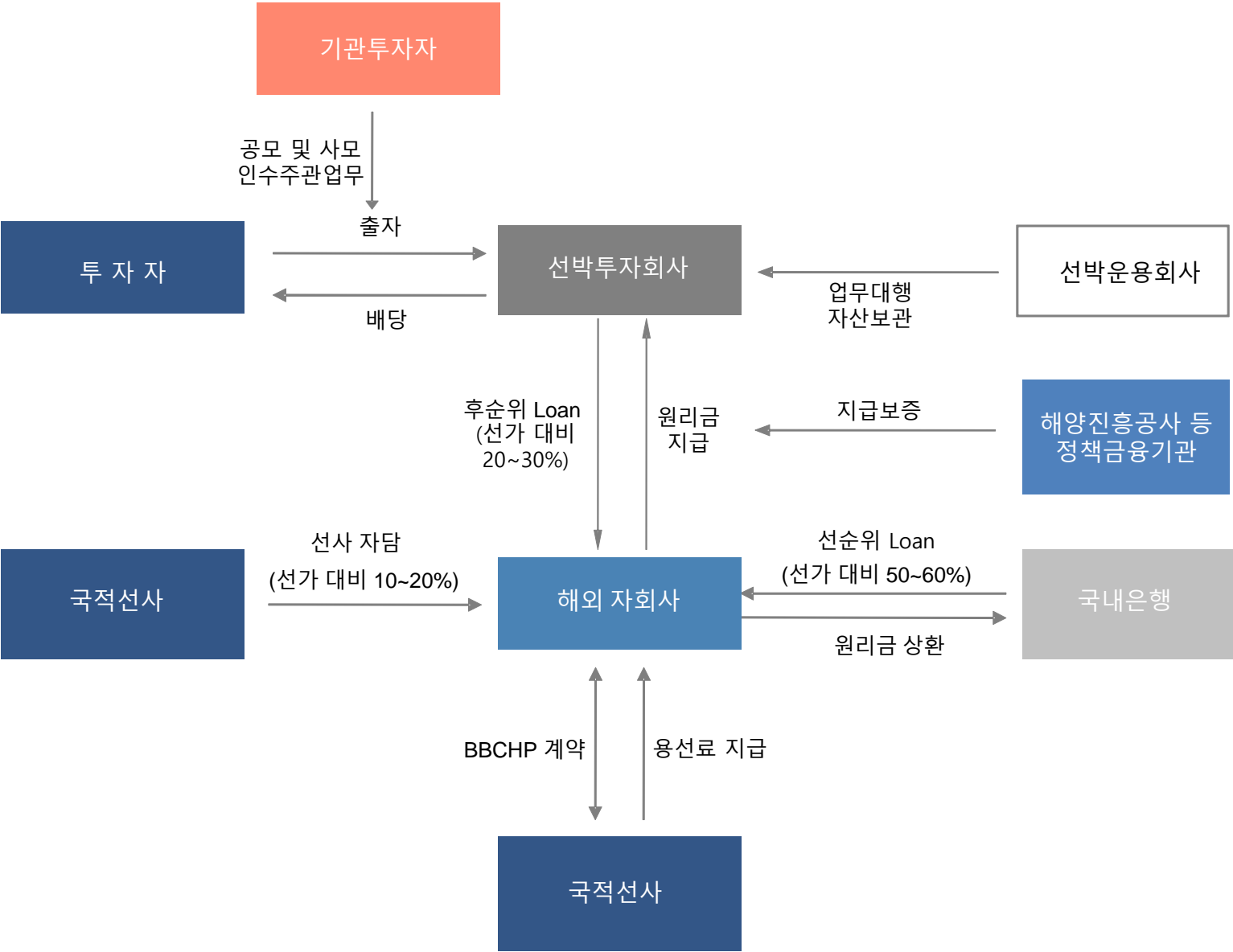


서울경제, "[3대 논란 휩싸인 해양진흥공사] ① 엉성한 자금조달...업계 478억만 납입", 2017.09.06.

## 다. 한국해양진흥공사의 역할과 운영 방향

- 정부의 계획(안) 외에
- 자본시장 유인책 확대 (보증기능 강화)
- 인수합병 펀드 조성

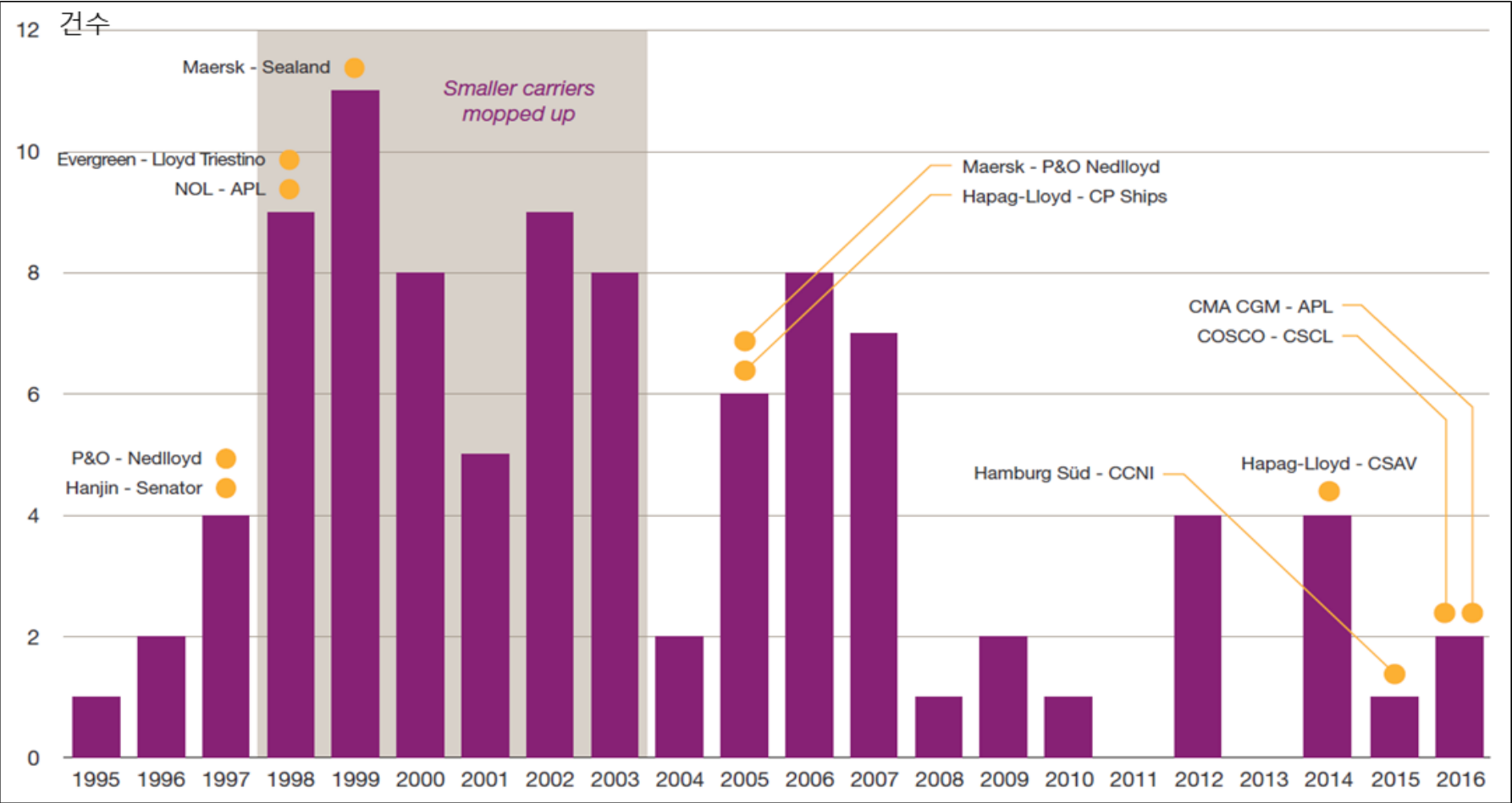
<자본시장 유인책 확대 (보증기능 강화)>



# 제3장. 한국해양진흥공사의 역할과 방향

## <인수합병편드의 필요성>

- 주요 글로벌 컨테이너선 해운기업들은 주로 인수합병을 통해 성장
- 2005년 한국투자공사(Korea Investment Coporate; KIC)가 출범



자료 : Drewry, "Consolidation in the liner industry", 20016.3.



# 제4장. 선박금융의 기반 구축 방향



**Thank you**

경청해 주셔서 감사합니다