

한국형 글로벌 터미널 운영사 (GTO) 설립방안에 관한 연구

A Study on the Establishment of Global Terminal
Operator(GTO) in Korea

2020. 04.

심기섭 | 김영훈 | 김보경



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

연구진	심기섭 한국해양수산개발원 항만·물류연구본부 부연구위원 김영훈 한국해양수산개발원 항만·물류연구본부 연구원 김보경 한국해양수산개발원 항만·물류연구본부 연구원
------------	--

보고서 집필 내역	
연구책임자	심기섭 연구총괄, 제1장, 제4장 제1절, 제2절, 제5장, 제6장
연구진	김영훈 제2장, 제4장 제3절 김보경 제3장

산·학·연·정 연구자문위원	김영웅 한국항만협회 해외항만개발지원센터 팀장 안용복 동부부산 컨테이너터미널(DPCT) 부장 송흥섭 한국하치슨 컨테이너 터미널 주식회사(HPH) 구자림 부산항만공사 실장 최동업 부산항만공사 실장 오용식 한국해양대학교 교수 김율성 한국해양대학교 교수 윤기창 법무법인 해원 변호사 손원권 해양수산부 사무관
-----------------------	--

※ 순서는 산·학·연·정 순임

목차

❖ 요약 · i

제 1 장 서 론 · 1

제1절 연구 배경 및 필요성	1
제2절 연구목적	4
제3절 연구 내용 및 방법	10
1. 주요 연구 내용	10
2. 연구 방법	10
제4절 선행연구 검토	11

제 2 장 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 설립 필요성 · 15

제1절 국내외 해운 · 항만 · 물류환경변화의 분석	15
1. 국내 수출입 물동량 증가세의 둔화	15
2. 국내외 선사들의 M&A 확산	18
3. 미 · 중 무역마찰로 인한 컨테이너시장의 시장환경 변화	22
4. 한 · 일 무역규제로 인한 컨테이너 물동량의 변화가능성	24
5. 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 현황	26
제2절 국내 해운 · 항만 · 물류산업의 경쟁력 강화	28
1. 국내 선사간의 M&A를 통한 대형화	28
2. 국내 선사(화주)의 수요를 반영한 해외항만개발계획 수립	30
3. 신남방 지역의 환적물동량 유치 능력 강화	32

제 3 장 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 현황 · 35

제1절 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 현황 분석	35
1. 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 운영 현황	35
2. 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 변화과정	38
3. 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 신규 시장 개척 현황	43
제2절 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 성장배경 및 전략	50
1. China Cosco Shipping	50
2. Hutchison Ports	52
3. APM Terminals	54
4. PSA International	56
5. DP World	57
제3절 글로벌 터미널 운영사(GTO) 육성정책	60
1. 해외 GTO 육성 정책	60
2. 우리나라 GTO 육성 정책	62

제 4 장 글로벌 터미널 운영사(GTO) 설립대안의 실증분석 · 67

제1절 GTO 설립주체의 대안설정	67
1. 전문하역업체를 중심으로 한 GTO 설립방안	67
2. 항만공사를 통한 GTO 설립방안	72
4. 한국해양진흥공사를 통한 GTO 설립방안	80
5. 선사중심의 GTO 설립방안	86
제2절 각 대안별 장단점 분석	92
1. 하역전문형 GTO(Global Stevedores' Terminal Operator)	95
2. 항만공사(Port Authority)	96
3. 한국해양진흥공사(Korea Ocean Business Corporation)	97
4. 선사형 GTO(Global Carriers' Terminal Operator)	98
제3절 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 설립방안	100
1. 대안별 설문조사 분석결과	100
2. 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 설립대안	101

제 5 장

한국형 글로벌 터미널 운영사(GTO) 설립을 위한 법제도 개선방안 · 107

제1절 GTO 설립의 대안별 장단점 분석	107
1. 참여주체별 장단점 분석	107
2. 민간기업 및 공공기관의 비교 · 분석	108
제2절 정부의 역할	110
1. GTO 설립을 통한 항만산업의 발전전략 수립	110
2. GTO를 통한 융복합 해외 항만 · 물류산업기지 조성	111
3. GTO 설립을 통한 원양해운의 투자 확대	112
4. 실수요자를 위한 해외항만개발 추진	113
제3절 관련법 · 제도의 개선방안	114
1. 항만공사법	115
2. 한국해양진흥공사법	118
3. 공공기관의 운영에 관한 법률	119

제 6 장

결론 및 정책제언 · 121

제1절 결론	121
제2절 정책제언	127
1. 해외물류거점 확보를 위한 투자확대	127
2. 관련업체간의 통합을 통한 대형화 지원	128
3. 해외항만수요의 체계적 검토를 위한 기능 강화	129
4. 관련 법제도의 개선	131



참고문헌 · 133

표 목차

❖	
〈표 1-1〉 지역별 컨테이너 물동량 전망	5
〈표 2-1〉 세계 경제성장률 추이 및 전망	16
〈표 2-2〉 우리나라 경제성장률 추이 및 전망	16
〈표 2-3〉 세계 경제성장률과 교역량 증가율 비교	17
〈표 2-4〉 컨테이너 해운시장의 인수합병 추이(1996~2017년)	19
〈표 2-5〉 미-중 간 관세부과가 GDP에 미치는 영향(2019년 기준)	23
〈표 2-6〉 컨테이너 터미널 시설능력 (2017년~2022년, 전망 포함)	27
〈표 2-7〉 권역별 운영주체 컨테이너 처리실적 및 비중(2016~2017년)	27
〈표 2-8〉 주요 GTO의 경영지표(2016~2017)	28
〈표 2-9〉 통합 후 국내 컨테이너선사 선복량 순위(10,000TEU 이상)	29
〈표 2-10〉 세계 환적 컨테이너 점유비율 추세	32
〈표 2-11〉 중국항만의 국제환적 물동량 추이	33
〈표 3-1〉 GTO의 유형별 특성분석	36
〈표 3-2〉 글로벌 GTO의 물동량 처리능력 현황	41
〈표 3-3〉 글로벌 GTO의 물동량 처리 실적	42
〈표 3-4〉 GTO의 자국 모항에서의 처리물동량 현황	43
〈표 3-5〉 GTO 투자 실적(2017~2018년)	49
〈표 3-6〉 China Cosco Shipping 시설능력 및 지역별 현황	51
〈표 3-7〉 Hutchison Ports 시설능력 및 지역별 현황	53
〈표 3-8〉 APM Terminal 시설능력 및 지역별 현황	55
〈표 3-9〉 PSA International 시설능력 및 지역별 현황	57
〈표 3-10〉 DP World 시설능력 및 지역별 현황	58
〈표 3-11〉 GTO 자국 항만 지분율	60

〈표 4-1〉 일반하역업체 자본규모별 현황	68
〈표 4-2〉 연도별 · 소속별 하역 종사자 현황	69
〈표 4-3〉 연도별 지역별 하역수입	70
〈표 4-4〉 우리나라 항만물동량 추이와 하역수입	70
〈표 4-5〉 전세계 지역별 컨테이너 물동량	87
〈표 4-6〉 GTO 물동량 처리실적 및 점유율	88
〈표 4-7〉 현대상선의 터미널 보유현황(2017년 기준)	90
〈표 4-8〉 주요 GTO 운영주체별 구분	92
〈표 4-9〉 설립대안별 특성 분석	94
〈표 4-10〉 GTO 설립 대안별 우선순위 산정결과	103
〈표 5-1〉 운영사 및 선사형 GTO 설립의 장 · 단점	108
〈표 5-2〉 민간기업 및 공공기관 주도형 GTO 설립의 장 · 단점	109
〈표 5-3〉 항만공사법 개정(안)	117
〈표 5-4〉 한국해양진흥공사법의 개정(안)	119

그림 목차

❖	
〈그림 1-1〉 지역별 컨테이너 물동량 전망	6
〈그림 1-2〉 2017년 지역별 수익(revenues) 및 연평균 증가율	7
〈그림 1-3〉 전세계 GTO의 지역별 처리물동량 전망(2017~2022)	7
〈그림 2-1〉 세계 경제성장률과 교역량 증가율 추이	17
〈그림 2-2〉 상위 10위권 및 상위 20위권 선사의 시장 점유율	20
〈그림 2-3〉 미·중 무역전쟁 개요	22
〈그림 2-4〉 아시아-미서부 운임 추이	24
〈그림 2-5〉 선사별 순위(2018년 말 기준)	30
〈그림 2-6〉 GTO 설립을 위한 역할분담	31
〈그림 3-1〉 현재 GTO의 변화과정	39
〈그림 3-2〉 GTO의 유형별 물동량 처리실적	40
〈그림 3-3〉 GTO별 신규시장 진출 특성(시장유형에 따른 구분)	44
〈그림 3-4〉 GTO별 신규시장 진출 특성(시장규모에 따른 구분)	45
〈그림 3-5〉 GTO별 투자 특성에 따른 신규 시장 진출 현황	47
〈그림 3-6〉 GTO별 자산 확장 및 매각 전략별 유형	48
〈그림 3-7〉 China Cosco Shipping 운영 터미널 현황	51
〈그림 3-8〉 Hutchison Ports 운영 터미널 현황	53
〈그림 3-9〉 APM Terminal 운영 터미널 현황	55
〈그림 3-10〉 PSA International 운영 터미널 현황	57
〈그림 3-11〉 DP World 운영 터미널 현황	58
〈그림 3-12〉 아랍에미리트 정부의 DP World 에 대한 투자	61
〈그림 3-13〉 GTO 설립을 위한 관계기관의 역할	64
〈그림 4-1〉 우리나라 항만물동량 추이와 하역수입	71
〈그림 4-2〉 부산신항의 조감도	74

〈그림 4-3〉 인천항공사의 비전 및 전략체계	75
〈그림 4-4〉 인천공항 계획평면도	76
〈그림 4-5〉 여수 · 광양항만공사의 미션과 비전	77
〈그림 4-6〉 울산항만공사의 비전 및 전략	78
〈그림 4-7〉 울산항만공사의 경영목표	79
〈그림 4-8〉 선주사업의 사업모델	82
〈그림 4-9〉 투자지원사업의 사업모델	82
〈그림 4-10〉 신조선 투자사업의 사업모델	83
〈그림 4-11〉 선박금융 보증지원 구조도	84
〈그림 4-12〉 한국해양진흥공사의 조직도(현행)	85
〈그림 4-13〉 한국해양진흥공사의 조직도(변경안)	86
〈그림 4-14〉 현대상선의 서비스 네트워크	89
〈그림 4-15〉 현대상선의 하역능력 추이 전망	91
〈그림 4-16〉 현대상선의 하역능력 전망 및 지역별 점유율(%)	99
〈그림 4-17〉 GTO 설립관련 설문조사 결과 분석	101
〈그림 5-1〉 GTO 설립을 위한 정부의 역할	114
〈그림 6-1〉 GTO 설립방안의 추진절차	126

요약

한국형 글로벌 터미널 운영사(GTO) 설립방안에 관한 연구

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 환경변화에 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 드루리(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

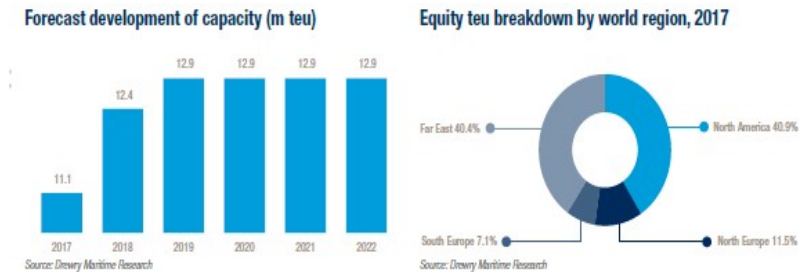
구분		2017년		2016년	
		물동량	점유율	물동량	점유율
11	NYK	11.0	1.5	9.6	1.4
12	Evergreen	10.3	1.4	9.4	1.3
13	ICTSI	9.2	1.2	8.7	1.2
14	OOCL	7.8	1.0	6.7	0.9
15	MOL	7.1	0.9	5.9	0.8
16	현대상선	6.1	0.8	2.5	0.4
17	Yildirim/Yilport	6.1	0.8	5.6	0.8
18	Bollere	4.7	0.6	4.3	0.6
19	Yang Ming	4.6	0.6	4.4	0.6
20	K Line	3.4	0.5	3.2	0.5
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 투자 동향과 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 21위에서 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(GTO)의 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 인수 합병(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.

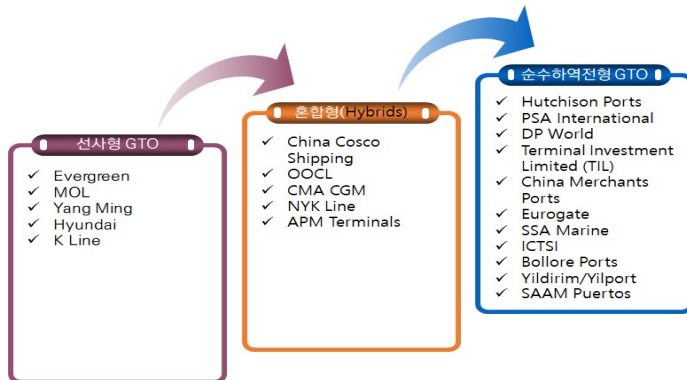
- Drewry(2018)에 따르면 2017년 기준 전 세계 GTO는 21개로 파악되며, 그 활동 범위와 목적에 따라 하역전문형(Global/International Stevedores' Terminal Operations), 혼합형(Global/International Hybrids), 선사형(Global Carriers' Terminal Operations) 등 3가지로 구분하는 것이 대표적이다.
- ① 하역전문형 GTO는 터미널 운영사업이 주요 활동영역으로 주요 수입원이기도 하다. 이들은 수익 극대화를 위해 다양한 지역에 걸쳐 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

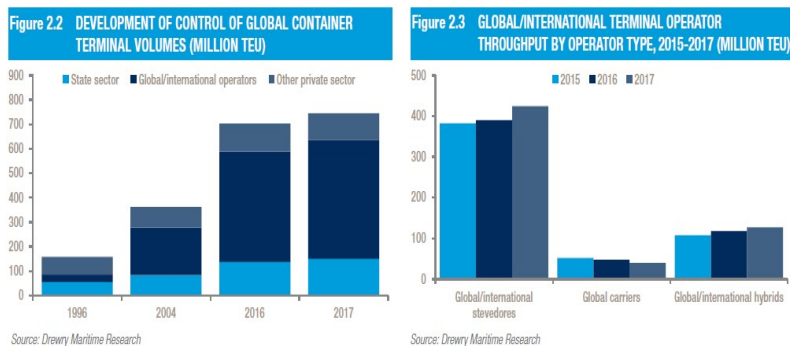
〈그림 2〉 현재 GTO의 변화과정



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 운송자 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, 선사형 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 세가지 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 물류 체제를 선호하고 있다. 결국 제2자 물류업체는 모회사의 물동량에 처리에 치중하고 있으며, 삼성SDS, 현대글로벌비스, 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 원양국적선사로서는 현대상선이 유일하며, 다음으로 SM상선으로 SM그룹 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. 그룹에도 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 하역전문화사가 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

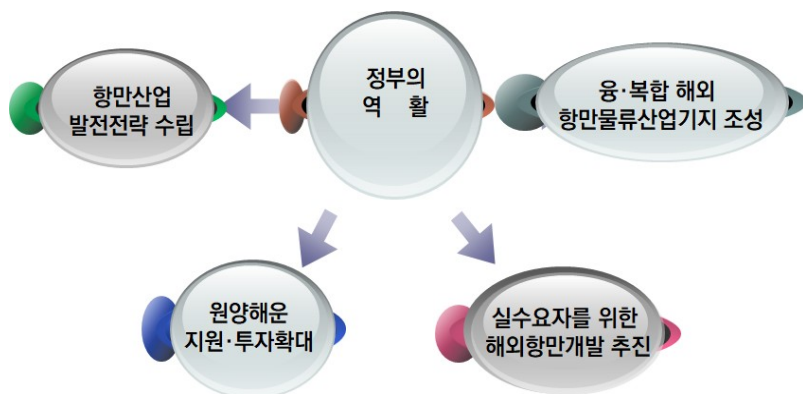
구 분	제1안	제2안	제3안	제4안
	하역전문형GTO	항만공사	한국해양진흥공사	선사형 GTO
주요 사업	- 컨테이너 터미널 운영 및 관리	-터미널운영관리 -해외터미널 개발·운영	-정기선 운항 -터미널 개발운영	-정기선 운항 -터미널 개발운영
운영 목적	-이윤창출	-이윤창출	- 비용절감 - 이윤창출	- 비용절감 - 이윤창출

구 분	제1안	제2안	제3안	제4안
	하역전문형GTO	항만공사	한국해양진흥공사	선사형 GTO
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 해상 운송 지원	-해상운송활동과 전략을 지원하기 위한 광범위한 네트워크 구축
대표적 기업	-HPH -DP World -China Merchants Ports -Eurogate -ICTSI -Yildirim/Yiport	-PSA -TIL -SSA Marine -Bollore Ports -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



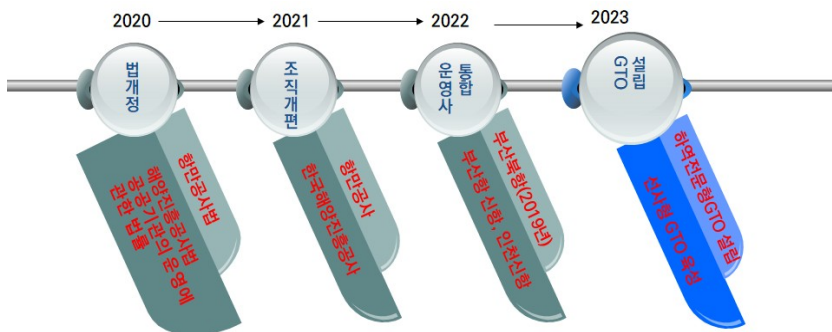
■ 마지막으로 관련법·제도의 개선방안과 관련해서 본 연구에서는 설립방안으로 ① 전문하역업체를 중심으로 한 GTO설립방안, ② 항만공사 조지개편을 통한 GTO설립방안, ③ 한국해양진흥공사의 투자를 통한 GTO 설립방안, ④ 선사형 GTO 방안을 제안하였다. 전문하역업체를 중심으로 한 GTO 설립방안 및 선사형 GTO 방안은 정부 내지 공공기관의 관여 없이 순수한 민간기업간의 상호 출자를 통한 SPC 등의 형태로 GTO 설립이 이루어질 수 있기에 별도의 법·제도 개선은 필요가 없다.

- 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 흥아해운 컨테이너 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 관련 업체간의 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 이루어져야 한다.
 - 제3단계로 부산북항의 통합법인 출범(2019.12)과 부산신항·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



제 1 장

서 론

제1절 연구 배경 및 필요성

2009년 글로벌 금융위기 이후 전 세계 항만 물동량이 증가세로 전환되고 안정적인 증가세를 이어가면서 해운·항만업계의 시장 주도권 경쟁은 한층 치열해 지고 있다. 특히 증가하는 컨테이너 물동량만큼 관련업계의 수익성도 높아짐에 따라 새로운 시장참가자들이 해운·항만시장에 속속 진입하고 있으며, 동종업계간의 M&A(인수합병)도 빠른 속도로 이루어지고 있다. 드류어리(Drewry)는 “금융 투자자들도 항만 터미널의 일반적인 EBITDA¹⁾ 마진율이 20-45%에 달하기 때문에 투자에 큰 관심을 갖고 있다”고 분석하고 있다.²⁾

1) 기업이 영업활동을 통해 벌어들인 현금창출 능력을 나타내는 수익성 지표로서 “법인세·이자·감가상각비 차감 전 영업이익”을 말한다. 즉, 이자비용(Interest), 세금(Tax), 감가상각비용(Depreciation & Amortization) 등을 빼기 전 순이익을 뜻한다. EBITDA는 기업의 실제가치를 평가하고 각 기업의 수익창출 능력을 비교하는 데 활용되고 있다.

2) Drewry, *Container Forecaster Quarter 4*, December 2018.

그러나 해운업계에서의 3대(2M, The Alliance, The World Alliance) 얼라이언스(Alliance) 체제하에서 국내 항만의 교섭력 약화, 중국 항만의 급성장 및 통합을 통한 경쟁력 강화, 국내 터미널간의 출혈경쟁에 따른 낮은 부가가치 창출 등의 요인으로 국내 터미널 운영사의 경영위기를 초래하고 있다.

그 동안 세계 컨테이너 시장은 허치슨(HPH), PSA, APM 터미널, DP 월드 등 4대 GTO가 유지해 온 글로벌 컨테이너터미널 시장에 중국 China Cosco Shipping의 등장으로 5강 시대에 접어드는 등 새로운 변화를 맞이하고 있다. 초대형 컨테이너선의 투입과 선사들 간의 얼라이언스(Alliance)의 확대, 터미널의 완전자동화 시스템 도입 등 새로운 시장 트렌드로 전환하는 과정에서 2009년 세계적인 금융위기 이후 항만 물동량의 증가세와 해운·항만산업의 안정적인 회복세를 이어가면서 컨테이너 해운·항만업계의 시장 주도권 경쟁은 한층 치열해지고 있다.

더욱이 글로벌 터미널 운영사(GTO)들은 선박 대형화와 얼라이언스(Alliance)라는 새로운 해운시장 환경에 대처하기 위하여 터미널의 운영 효율성과 하역능력을 증대하기 위한 항만관련 시설의 투자를 지속적으로 추진하고 있다. 또한, 신흥시장(Emerging Market)에서의 컨테이너 터미널 개발과 운영을 위한 경쟁에 대다수의 업체들이 사업을 추진하고 있는 상황이며, 최근에는 터미널 간 얼라이언스(Alliance) 구축의 필요성도 제기되고 있는 실정이다. 즉 항만간의 얼라이언스 또는 통합을 통해 선사 얼라이언스(Alliance)에 대응하고 출혈경쟁을 방지하면서도 경쟁력이 있는 항만관련 서비스를 제공할 수 있다는 것이 공통적인 견해이다.

2017년 말 기준으로 전 세계 항만 컨테이너 물동량은 746.8백만TEU이며, 전 세계 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 수는 21개사이다. 이들 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 컨테이너 처리 물동량 처리실적은 590.7백만TEU로 전 세계 컨테이너 물동량의 79.2%를 처리하고 있다.³⁾

이러한 세계적인 해운·항만의 환경에 대응하기 위하여 그 동안 우리나라 정부도 GTO 육성 정책을 추진하였으나, 현대상선을 제외하고는 공공부문에서의 GTO 설립과 관련된 가시적인 성과는 미흡한 실정이다. 이와 더불어 국내 항만하역산업의 영세성 등과 같은 문제점으로 인해 GTO 설립에 어려움을 겪고 있다.

2017년 기준 국내 항만하역업체수는 413개 업체로 난립하고 있으며, 85%가 자본금 100억 미만의 영세업체로 GTO 육성은 어려움에 봉착하고 있다.⁴⁾ 이러한 요인으로는 우리나라는 선진국 대비 뒤늦은 해외 항만개발 및 운영정책으로 운영 노하우의 축적이 미흡하고, 국내 컨테이너 하역시장의 신규부두 개장과 기존 운영사 간의 출혈경쟁으로 인한 하역요금의 하락, 운영사의 경영수지 악화 등으로 인하여 해외 항만진출을 고려할 수 있는 투자재원 측면에서 여유가 없는 실정이다.

더욱이 외국적 선사 및 대형 얼라이언스(Alliance)는 강력한 교섭력 및 부산항의 왜곡된 시장구조를 이용하여 전 세계적으로 전례 없는 하역요금 공개입찰 등 하역요금 인하 경쟁을 촉발하고 있다. 이러한 여건을 고려하여 현 정부(해양수산부)의 정책방향의 하나로 “국내 항만 인프라를 차질 없이 확충하는 한편, 밖으로는 해외 터미널 운영권 확보와 해외 항만개발을 통해 글로벌 물류네트워크를 구축”이라는 정책적인 의지를 표명하고 있다,

3) Drewry. “Global Container Terminal Operators Annual Review and and Forecast”, 2018, p. 18

4) 한국항만물류협회, 「항만하역요람」, 2018. p. 12

따라서 해외터미널의 확보를 통한 국적선사에 대한 안정적인 서비스 제공 및 신규 물동량을 창출(신남방·신북방 물류정책과 연계)할 수 있는 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 설립을 위한 법제도적 측면에서의 기반조성이 우선적으로 필요하다. 이와 더불어 해운·항만산업계의 “협조적 게임이론”이 필요하다. 즉 “죄수의 딜레마 게임”에서 벗어나 상호 협조관계 구축을 통해 안정적인 해외항만 서비스 네트워크 구축 및 해외 항만터미널 투자사업을 통한 안정적인 물동량 창출 및 수익성 확보가 요구된다고 할 수 있다. 특히 부산항의 경우 총 컨테이너 물동량 중 환적컨테이너 물동량의 비중이 2017년 기준으로 52%를 초과함으로써 수출입 물동량의 정체가 지속되는 가운데 환적 물동량을 유치함으로써 해운·항만산업의 새로운 성장 요인으로 작용할 것으로 예상된다.

제2절 연구목적

전 세계 컨테이너 터미널 시장은 향후에도 물동량 증가세가 지속될 것으로 전망하고 있다. 드류어리(Drewry)에 따르면, 2017년 글로벌 컨테이너 물동량은 전년대비 6.3% 증가한 7.5억TEU를 기록했으며 2018년 7.8억TEU, 2022년 9.3억TEU로 지속적으로 증가할 것으로 전망하고 있다.⁵⁾

한편, IHS Markit에 따르면, 글로벌 터미널 운영사(GTO) 시장은 매년 10% 이상 성장하여 2017년에는 24억 달러에 달했으며, 2022년에는 30억 달러를 초과할 것으로 전망하고 있다.⁶⁾ 2017년 유럽, 중동,

5) Drewry, *Container Forecaster Quarter 4*, December 2018

6) IHS Markit, *Global Operator Terminal Market to Exceed \$3 billion by 2022*. 2018.3.

아프리카(EMEA)는 계속 세계 매출의 약 35%를 차지했고, 아시아, 태평양과 아메리카가 그 뒤를 이었다. 항만산업에 대한 대규모 투자를 통해 아시아 태평양 시장은 15%가 넘는 가장 빠른 수익률 성장세를 기록하고 있다. 이러한 상승세는 2017년부터 2022년까지 모든 지역의 시장을 주도하며 지속될 것으로 전망되고 있다.

〈표 1-1〉 지역별 컨테이너 물동량 전망

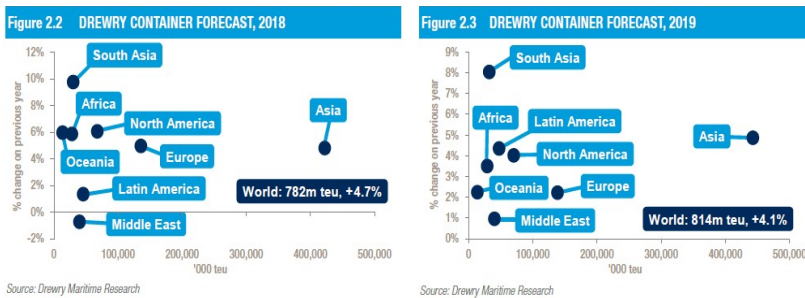
단위 : 천TEU, %, 연도

구분		2017	2018	2020	2021	2022
아시아	물동량	402,840	422,209	463,383	484,951	507,310
	증가율	6.2	4.8	4.6	4.7	4.6
	점유율	54.0	54.0	54.5	54.6	54.7
유럽	물동량	129,075	135,481	143,270	148,454	153,847
	증가율	5.7	5.0	3.4	3.6	3.6
	점유율	17.3	17.3	16.9	16.7	16.6
북미	물동량	63,686	67,551	72,853	75,411	77,970
	증가율	7.8	6.1	3.7	3.5	3.4
	점유율	8.5	8.6	8.6	8.5	8.4
남미	물동량	44,919	45,529	49,866	52,063	54,254
	증가율	6.3	1.4	5.0	4.4	4.2
	점유율	6.0	5.8	5.9	5.9	5.9
중동	물동량	40,041	39,755	41,507	43,002	44,634
	증가율	3.4	-0.7	3.4	3.6	3.8
	점유율	5.4	5.1	4.9	4.8	4.8
남아시아	물동량	27,218	29,874	34,842	37,538	40,391
	증가율	11.2	9.8	7.9	7.7	7.6
	점유율	3.6	3.8	4.1	4.2	4.4
아프리카	물동량	26,327	27,874	30,221	31,688	33,310
	증가율	6.8	5.9	4.7	4.9	5.1
	점유율	3.5	3.6	3.6	3.6	3.6
오세 아니아	물동량	12,581	13,332	14,058	14,533	15,023
	증가율	6.2	6.0	3.1	3.4	3.4
	점유율	1.7	1.7	1.7	1.6	1.6
총계	물동량	746,688	781,604	849,999	887,639	926,739
	증가율	6.3	4.7	4.4	4.4	4.4

자료: Drewry, *Container Forecaster Quarter 4*, December 2018, p. 8

한편, 2018년 말 현재 아시아 지역의 컨테이너 물동량이 전 세계 물동량의 약 54.0%를 차지하고 있으며 이어 유럽이 7.3%, 북미지역이 8.6%를 각각 차지하고 있다.⁷⁾

〈그림 1-1〉 지역별 컨테이너 물동량 전망



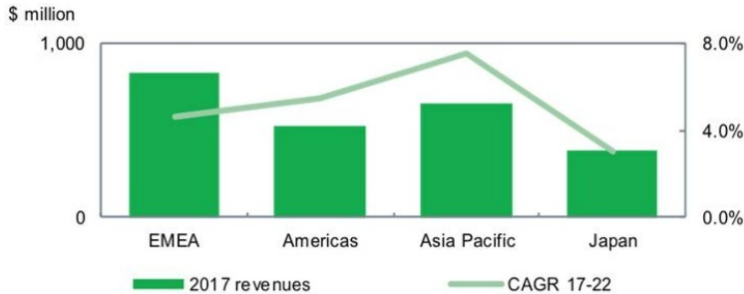
자료: Drewry, *Container Forecaster Quarter 4*, December 2018, p. 8

IHS Markit에 따르면, 2015년 글로벌 터미널 시장이 위축된 후 2016년 4분기부터 회복세를 보이기 시작해 2017년 사상 최대인 연간 10% 성장을 달성했다. 세계 경제의 상승, 가공 산업의 회복, 기계 생산 투자 증가가 사업시행자의 수요 증가의 주요 원인이었다. 텍스트 기반, 기본 그래픽, 고급 그래픽, 휴대용 내장형 PLC 하드웨어 및 웹 패널을 포함한 글로벌 운영사 터미널 시장은 매년 10% 이상 성장하여 2017년에는 24억 달러에 달했다.

한편, GTO 시장은 2022년까지 30억 달러를 초과할 것으로 예상된다. 2017년 유럽, 중동, 아프리카(EMEA)는 계속 세계 매출의 약 35%를 차지했고 아시아 태평양과 아메리카가 그 뒤를 이었다. 제2차 산업에 대한 대규모 투자를 통해 아시아 태평양 시장은 15%가 넘는 가장 빠른 수익 성장을 경험했다. 이 상승세는 2017년부터 2022년까지 모든 지역 시장을 주도하며 지속될 것으로 전망되고 있다.⁸⁾

7) Drewry, *Container Forecaster Quarter 4*, December 2018, p. 8

〈그림 1-2〉 2017년 지역별 수익(revenues) 및 연평균 증가율



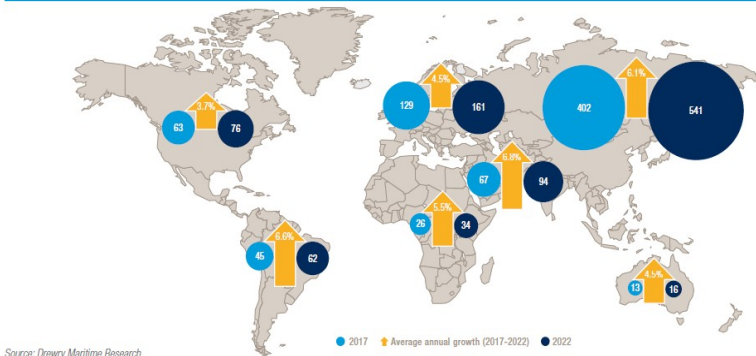
Data issued: August 2018
Issued by IHS Markit

© 2018 IHS Markit

자료: IHS Markit, Global Operator Terminal Market to Exceed \$3 billion by 2022. 2018.3.

〈그림 1-3〉 전세계 GTO의 지역별 처리물동량 전망(2017~2022)

PROJECTED REGIONAL CONTAINER HANDLING (mteu) AND AVERAGE ANNUAL GROWTH (%), 2017-2022



Source: Drewry Maritime Research

자료: Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, p. 4

이러한 해운·항만산업의 환경변화에 적극적으로 대응하기 위하여 우리나라에서도 GTO를 육성해야 한다는 주장이 2000년대 초반 이후 지속적으로 제기되어 왔다. 국내 GTO 설립을 통하여 급격하게 변화하는 세계 해운·항만산업에서의 국내 기업의 경쟁력 제고를 위해서도 국내 GTO를 육성할 필요가 있다. 중국의 GTO 들은 대부분 정부주도의

8) IHS Markit, Global Operator Terminal Market to Exceed \$3 billion by 2022. 2018.3.

기업인 반면에, 국내 터미널 운영사들은 정부주도 터미널과 민간주도형 터미널로 구분할 수 있으며, 장기적인 관점에서의 해외 항만인프라 사업을 추진할 경우 경영상 투자여력의 한계 및 기간항로 중심의 해외 터미널(현대상선 등)을 개발하다보니 터미널간의 연계성 부족 및 새로운 시장 개척이 어려운 상황이다. 따라서 이러한 문제점을 개선하기 위해서는 정부의 정책적 지원이 반드시 필요하다고 할 수 있다.

이에 본 연구에서는 우선 국내 하역시장의 실태를 분석하고, 세계적인 GTO의 형성배경, 조직역량과 추진전략을 조사·분석하여 우리나라 현실에 맞는 GTO 설립의 대안을 제시하고자 하였다. 즉 하역전문회사, 터미널 운영사, 항만공사, 한국해양진흥공사, 선사 등 기존 조직의 업무역량 및 운영노하우, 재정지원 및 민간운영사의 전문노하우 등을 기반으로 한 GTO 설립방안을 제시하고자 한다.

설립가능주체로는 하역전문회사, 항만공사, 한국해양진흥공사 및 선사 등이 가능하며, 설립방안은 4가지 시나리오를 설정하여 장단점을 분석하고, 관리·운영측면과 법·제도적 측면에서의 실현가능성이 높은 방안을 제시하고자 하였다.

그러나 GTO 설립을 새로운 조직으로 설립하는 방안보다는 기존 조직(항만공사, 해양진흥공사, 현대상선)을 활용하여 그 기능을 확대하여 사업의 다각화를 추진하는 것이 보다 안정적인 설립기반을 조성할 수 있을 것으로 판단된다. 이러한 국내 글로벌 터미널 운영사(GTO) 설립을 통한 항만의 부가가치 창출을 확대하고, 국내 GTO를 활용한 해외 거점항만 개발 및 국내 선사(기업)의 진출 교두보 확보 및 신규 일자리 창출 등을 기대할 수 있을 것이다.

특히 미·중 무역마찰로 새롭게 급성장하는 동남아시아의 물동량 흡수 및 안정적인 해운시장의 기반여건을 조성하여 베트남, 인도네시아,

필리핀 등 동남아 국가의 수출입 물동량 흡수를 통한 부산항의 환적 물동량을 추가적으로 확대 유치할 수 있을 것으로 예상된다.

따라서 GTO를 통한 해외 터미널 개발 사업을 적극적으로 추진하여 국내 선사의 수요를 충족시키는 동시에 안정적인 물동량 창출을 위한 기반을 확보하는 것이 우선적으로 필요하다. 또한, GTO 기능에 선사의 요구사항을 반영한 해외항만개발조직을 신설하고, 터미널 개발이외에도 항만재개발사업 등과 같은 부대사업에 대한 공격적 투자와 사업다각화를 추진할 수 있는 다양한 기능을 부여할 필요가 있다.

또한, 컨테이너 터미널 하역시장은 선박의 초대형화와 3대 해운동맹으로 인해 더 많은 어려움에 직면하고 있으며, 국내외 컨테이너 터미널의 개발·운영에 있어 대규모 투자재원과 최첨단 기술과 노하우를 필요로 할 것이다. 글로벌 컨테이너 하역시장의 주축이 되는 GTO는 향후에도 높은 시장 지배력을 유지하고, 첨단기술력, 네트워크, 투자능력, 경영 노하우, 자산재구성 등 다양한 측면에서 지속적으로 경쟁력을 갖춘 경영전략을 적극적으로 추진할 것으로 예상된다.

이에 우리나라도 국내 수출입 물동량 증가둔화의 한계성을 극복하고 환적물동량을 적극적으로 유치할 수 대응방안이 필요하다. 2017년 기점으로 부산항의 환적물동량이 수출입 물동량을 초과하여 52%의 비중을 보이고 있다. 결국 수출입 물동량의 정체성 극복 및 환적물동량의 유치를 위해서는 빠른 시일 내에 기존의 GTO와 경쟁할 수 있는 한국형 GTO를 설립하여 신규 물동량을 창출할 수 있는 대책수립이 필요한 실정이다.

제3절 연구 내용 및 방법

1. 주요 연구 내용

본 연구는 한국형 글로벌 터미널 운영사(GTO) 설립을 위한 기초연구이기 때문에 제1장에서는 연구배경 및 목적, 선행연구를 고찰하였으며, 제2장에서는 우리나라의 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 설립 필요성에 대해서 분석하였다. 제3장에서는 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 현황에 대해서 조사·분석하였다. 즉 GTO의 설립배경, 추진전략, 정부와의 연계성 등에 대해서 조사·분석하였다.

그리고 제4장에서는 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 설립대안을 설정하고, 설립가능주체로서 전문하역업체, 항만공사, 한국해양진흥공사, 국내 선사 등 각 주체별 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 설립가능성 및 대안별 장·단점, 각 주체별 역할 분석, 전문가 및 관계기관의 설문조사를 통하여 최적의 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 설립대안을 설정하였다. 제5장에서는 한국형 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 설립방안에 대해 연구하였다. 제6장에서는 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 설립을 위한 결론 및 정책제언을 제시하였다.

2. 연구 방법

본 연구에서는 기본적으로 국내외 문헌 조사와 전문가 면담을 주요 연구 방법으로 활용하였다. 또한, 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 설립과 관련해서는 국내외 보고서 및 문헌, 전문가 면담 등을 참고하였다. 그리고 GTO 설립대안에 대해서는 관계기관 및 전문가를 대상으로 설문조사를 통하여 현실적인 대안을 제시하였다. 설문방법은 일대일 개별 인터넷

설문조사를 활용하였으며, 설문양식은 GTO 설립과 관련한 각 대안에 대해서 복수응답이 가능하도록 설문을 설계하여 분석하였다.

제4절 선행연구 검토

글로벌 터미널 운영사(GTO)에 대한 선행연구는 생각보다는 그리 많지 않았다. 우선, 한철환(2004)은 허치슨포트홀딩스(HPH)의 해외항만 진출전략 연구에서 세계 최대 항만운영회사인 홍콩의 허치슨포트홀딩스(HPH)사의 사례를 중심으로 1990년대 이후 급부상하고 있는 글로벌 터미널운영업체들의 해외항만 진출 전략을 분석하였다.

분석결과, 허치슨포트홀딩스(HPH)사의 해외항만 진출 전략의 주요 특징으로는 현지밀착형 투자전략, 선사와의 전략적 파트너쉽 추구, 장기적인 투자전략, 규모의 경제 및 서비스 차별화를 위한 글로벌 항만네트워크 구축 등으로 분석되었다. 이 같은 글로벌 터미널 운영업체들의 등장은 투자대상국의 고용증대, 외자유치, 항만운영의 효율성 제고 등 긍정적 효과에도 불구하고 항만운영의 독점화, 항만 간 교차보조에 따른 항만요금 인상 가능성 등 부정적 영향들도 예상되므로 향후 이에 대한 적절한 대응이 요구된다.⁹⁾

다음으로 해양수산부(2006)는 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 육성 방안 연구에서 해외 터미널 사업 진출 및 글로벌 터미널 운영사 육성을 위한 정책을 수립하는 방안을 제시하였다.¹⁰⁾

김형태 외(2008)는 글로벌 항만투자의 실효성 제고 방안연구에서 글로벌 항만투자정책의 실효성을 제고하기 위한 방안으로 정보 수집

9) 한철환, 「허치슨포트홀딩스(HPH)사의 해외항만 진출전략 연구」, 『해운물류연구』, 2004, No 40

10) 해양수산부, 『글로벌 터미널 운영사 육성방안 연구』, 2006. 10

및 분석의 시스템화, 타당성 분석 체제의 강화 및 유리한 자금조달 조건의 강구방안 등을 제시하고 있다. 그리고 체계적인 정보 발굴 및 타당성 분석을 주요 업무로 하는 ‘해외항만투자 지원기구’의 설립과 유리한 자금 조달방안의 정비 등을 제안하고 있다.¹¹⁾

이성우 외(2011)는 국가경쟁력 강화를 위한 글로벌 물류기업 육성 방안 연구에서 국내 항만운영사의 글로벌화를 위해서는 항만 터미널 수입공유 임대요율제도의 도입, 컨테이너 하역시장의 안정화 정책, 대형터미널 운영사의 설립 등의 방안을 제시하고 있다.¹²⁾

여기태 외(2012)는 GTO의 신규터미널 후보지 선택에 관한 연구에서 중국 항만을 대상으로 신규 터미널 후보지를 평가해 보고자 하였다. 먼저 선행연구를 토대로 항만의 발전 잠재력을 포함한 14개의 측정 변수들을 선정하였고, 요인분석(factor analysis) 방법을 통하여 운영 및 화물 창출 능력, 항만 보유 및 교역량, 대형선 기항 가능성 및 연계성, 기존 인프라 활용가능성 등 4가지의 속성을 추출하고, 이를 토대로 14개의 측정변수 중 항만의 발전 잠재력(0.107)이 가장 중요한 변수로 나타났으며, 다음으로 해당 항만의 환적화물 비중(0.104), 대형선박의 기항빈도(0.090), 다양한 항로의 보유(0.089), 항만의 교역량 정도(0.087) 순으로 파악되었다. 평가요소를 이용하여 중국 항만을 평가해 본 결과 상위 5위권 중국 항만 중 상하이항(0.307)이 가장 우수한 항만으로 분석되었다.¹³⁾

해양수산부(2015)는 한국형 GTO 육성방안 마련을 위한 정책연구에서 하역시장 안정화와 글로벌 네트워크 구축을 위한 한국형 GTO

11) 김형태 외, 『글로벌 항만투자의 실효성 제고 방안』, 한국해양수산개발원, 2008. 12.

12) 이성우 외, 『국가경쟁력 강화를 위한 글로벌 물류기업 육성방안』, 한국해양수산개발원, 2011. 12.

13) 여기태 외, 『GTO의 신규터미널 후보지 선택에 관한 연구-중국 컨테이너 항만을 중심으로-』, 한국항만경제학회, 2012, Vol.28, No 1.

육성의 필요성을 제시하였다. GTO는 자국 시장을 기반으로 한 해외 항만의 진출의 추진, 국내 물류기업의 영세성, 정부정책 미흡 등으로 GTO 육성의 어려움, 한국형 GTO 육성을 위해서는 정부 및 항만공사의 역할 중요성, 마지막으로 해외진출 유망지역에 대한 조사·분석 및 역량 강화 추진 등이 필요하다고 강조하고 있다.¹⁴⁾

이주호 외(2016)는 글로벌 컨테이너 터미널 운영사의 시장 및 경영 현황분석 연구에서 글로벌 컨테이너 운영사의 개념을 정립하고, 글로벌 컨테이너 터미널 운영사의 세계 시장에 대한 집중도를 분석하였으며, 글로벌 컨테이너 터미널 운영사의 경영현황에 대한 포지셔닝 맵을 제시하였다.¹⁵⁾

김울성 외(2017)는 GTO 운영적 특성별 국내 컨테이너 터미널운영사의 효율성 및 생산성 변화 비교 연구에서 주요 글로벌 터미널 운영사(Global Terminal Operator)의 운영전략을 살펴보고, 국내 주요 컨테이너터미널 하역업체들을 대상으로 운영 특성별(하역전문형, 선사형, 국내하역업체)로 구분하여 자료포괄분석(DEA)과 생산성지수(Malmquist Index)를 활용하여 효율성과 최근의 생산성 변화추이를 측정하였다.¹⁶⁾

이외에도 글로벌 컨테이너 터미널 운영사에 대한 외국 문헌으로는 Notteboom(2002)은 유럽 컨테이너 하역산업의 구조를 합병과 경쟁의 개념으로 한 연구를 수행하였으며¹⁷⁾, Parola & Veenstra(2008)는 글로벌 대형선사와 글로벌 컨테이너 터미널 운영사의 지리적인 사업

14) 해양수산부, 『한국형 GTO 육성방안 마련을 위한 정책 연구』, 2015. 10

15) 이주호 외, 「글로벌 컨테이너 터미널 운영사의 시장 및 경영 현황 분석」, 『한국항만경제학회』, Vol. 32, No.3.

16) 김울성 외, 「GTO 운영적 특성별 국내 컨테이너 터미널 운영사의 효율성 및 생산성 변화 비교연구」, 『해운물류연구』, 제33권, 제3호, 2017, pp. 565-575

17) Notteboom, "Consolidation and contestability in the Europe container handling industry", *Maritime Policy & Management*, vol. 29, No.3, pp. 257-269

영역의 범위에 대한 차이를 조사·분석하였다.¹⁸⁾ 또한, Notteboom & Rodrigue(2012)은 글로벌 컨테이너 터미널 운영사의 지리적인 비즈니스 범위에 대해서 연구하였다.¹⁹⁾

본 연구에서는 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 설립을 위한 방안을 핵심 주제로 다루고 있기 때문에 기존 연구의 한계점을 중심으로 연구를 수행하였다. 즉 구체적인 GTO에 설립방안에 대해서는 기존 연구에서는 거의 논의가 이루어지지 않은 상태이다. 이에 본 연구에서는 가장 기초적이라고 할 수 있는 설립방안의 근거(법률적 근거, 선사의 시장수요, 운영사 등) 등을 토대로 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 설립 필요성, 이를 위한 관련 법·제도의 개선방안에 초점을 두고 연구를 수행하고자 한다.

18) Parola, f and Veenstra, A. W, "The special coverage of shipping lines and container terminal operators", *Journal of Transport Geography*, vol. 16, No . 4 pp. 292~299

19) Notteboom, T, and Rodrigue, J, "The corporate geography of global container terminal operators", *Maritime Policy & Management*, vol. 39, No.3, pp. 249~279

제 2 장

글로벌 터미널 운영사(GTO)의 설립 필요성

제1절 국내외 해운 · 항만 · 물류환경변화의 분석

1. 국내 수출입 물동량 증가세의 둔화

1) 세계 경제성장 추이 및 전망

세계 경제는 2009년 글로벌 금융 위기 이후 장기적인 경기 침체, 원유가격의 하락 등 외부 요인으로 인해 뉴 노멀(New Normal)이라 불리는 저성장 경제체제를 유지하고 있다. 전 세계적인 경기침체에 의하여 국제통화기금(IMF)과 경제협력개발기구(OECD) 등 주요 경제 전망기관들은 3.4%대의 2019년 세계 경제성장률을 전망하였으며, 2020년까지 유사한 수준을 유지할 것으로 전망하였다. 2019년 기준 국제기구별로 발표한 경제성장률 전망치를 보면, IMF는 3.7%, OECD는 3.5%, IHS는 3.5%, World Bank는 3.0%로 발표하고 있으나 예측기관 별로 차이를 보이고 있다. 다만, 모든 예측기관들이 2019년 전망치를 예년보다 다소 낮은 수준으로 전망하고 있다는 점이다.

〈표 2-1〉 세계 경제성장률 추이 및 전망

구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년(f)	2020년(f)
IMF	3.5	3.3	3.7	3.7	3.7	3.7
OECD	3.3	3.1	3.6	3.7	3.5	3.5
World Bank	2.8	2.4	3.1	3.1	3.0	2.9
IHS	3.4	3.2	3.8	3.7	3.5	3.4
평균	3.2	3.0	3.6	3.6	3.4	3.4

자료: 1) IMF, *World Economic Outlook*, 2018.10
 2) OECD, *World Economic Outlook*, 2018.11
 3) WorldBank, *Global Economic Prospects*, 2018.6
 4) IHS, *IHS Markit Forecast*, 2018.12

한편, 2019년 우리나라의 경제성장률에 대해서는 IMF가 2.6%, OECD가 2.8%, IHS가 2.5% 등으로 전망함에 따라 예측기관별로 차이가 있다. 또한, 한국개발연구원(KDI), 한국은행 등은 국내 경제성장률 전망치를 각각 2.6%와 2.7% 대로 예상하며 국제기구와 비슷한 수준으로 전망하였다. 다만, 2020년 우리나라의 경제성장률은 2.8%로 증가하여 다소 회복세를 보일 것으로 예상하고 있다.

〈표 2-2〉 우리나라 경제성장률 추이 및 전망

구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년(f)	2020년(f)
IMF	2.8	2.9	3.1	2.8	2.6	2.8
OECD	2.8	2.9	3.1	2.7	2.8	2.9
IHS	2.8	2.9	3.1	2.6	2.5	2.6
KDI	-	-	3.1	2.7	2.6	-
한국은행	-	-	3.1	2.7	2.7	-
평균	2.8	2.9	3.1	2.7	2.6	2.8

자료: 1) IMF, *World Economic Outlook*, 2018.10
 2) OECD, *World Economic Outlook*, 2018.11
 3) IHS, *IHS Markit Forecast*, 2018.12
 4) KDI, 「KDI 경제전망」, 2018 하반기
 5) 한국은행, 「경제전망보고서」, 2018.10

2012년 말부터 경기침체로 인한 세계 교역규모의 추세는 2018년 글로벌 금융위기 등 전 세계적인 경기둔화로 인해 예전과 같은 증가 추이를 보이지 못하고 있다. 과거 전 세계 무역규모는 경제성장률 대비 약 2배 정도 성장해 왔으나, 2016년 기준으로 전 세계 무역규모의 증가율은 2.3%로, 전 세계 경제성장률은 3.1%를 나타냄으로써 무역량의 증가율이 경제성장률보다 낮은 '비동조화 현상'이 가속화되고 있다.²⁰⁾

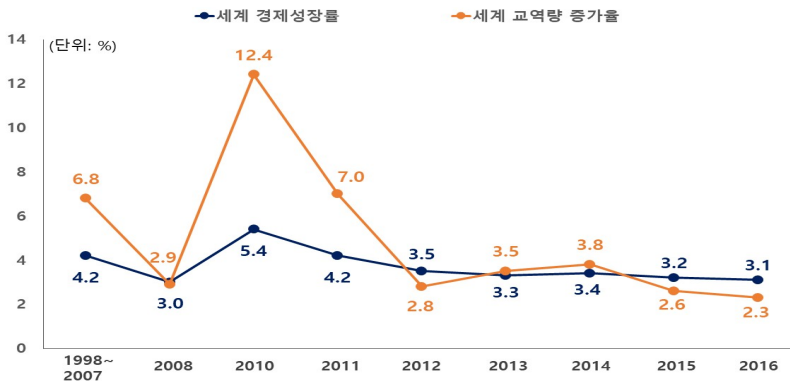
〈표 2-3〉 세계 경제성장률과 교역량 증가율 비교

단위 : %, 연도

구분	1998~2007	2008	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
세계 경제성장률	4.2	3.0	5.4	4.2	3.5	3.3	3.4	3.2	3.1
선진국	2.8	0.1	3.1	1.7	1.2	1.2	1.9	2.1	1.6
신흥국	5.8	5.8	7.5	6.3	5.3	5.0	4.6	4.0	4.2
세계 교역량 증가율	6.8	2.9	12.4	7.0	2.8	3.5	3.8	2.6	2.3

자료: IMF, *World Economic Outlook*, 2016.10, p.228., p.241.

〈그림 2-1〉 세계 경제성장률과 교역량 증가율 추이

자료: IMF, *World Economic Outlook*, 2016.10, p.228., p.241를 바탕으로 저자 재작성.

20) 김은수, 컨테이너 해운기업의 환적 패턴 분석과 항만의 대응방안, 컨테이너 해운기업의 환적 패턴 분석과 항만의 대응방안, 2017.12

2. 국내외 선사의 M&A 확산

국내외 컨테이너 선사 간 인수합병(M&A)은 1996년 이후부터 본격적으로 이루어졌다. 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 선사들 간의 다수의 인수합병이 이루어져 왔다.

2009년 세계 경기 침체 이후 컨테이너 선사들은 운항 거리 단축, 항만에서의 선박 재항시간의 단축, 정보통신 기술의 현대화 등 사실상 운영비용 절감을 위한 해결책을 마련하기 위해 노력하여 왔다. 그로 인한 대응방안의 하나로 선사 간 통합과 같은 인수합병을 경영전략의 일환으로 선택한 것으로 판단된다.

2014년 후반 Hapag-Lloyd는 칠레 선사인 CSAV를 인수하면서 해운 선사 간 인수합병(M&A)을 유발하는 하나의 시발점이 되었다. 한편, 2015년 주목할 만한 인수합병으로는 프랑스 선사인 CMA-CGM이 싱가포르 선사인 Neptune Orient Lines(NOL)와 NOL의 APL을 인수함으로써 태평양을 통과하는 해상물동량의 점유율을 상당 부분 높이는 효과를 발생하였다.

또한, 중국은 중국 최대의 국영선사인 China Shipping Container Lines(CSCL)와 COSCO를 통합하고, 이를 통하여 China COSCO Shipping사를 설립하였다. 이후 China COSCO Shipping은 홍콩계 선사인 OOCL을, Hapag-Lloyd는 중동계 선사인 UASC를 인수(2017.5)했고, 일본의 3대 선사인 MOL, NYK, K-Line은 컨테이너사업부문에서의 합병(2017.7)을 하였으며, 한편 독일계 선사인 Maersk는 Hamburg Sud사와의 인수합병을 추진하였다. 이러한 해운업계의 인수합병은

기존의 대형선사가 중소형 선사를 인수하던 기존 방식에서 탈피하여 대형 선사 간의 인수합병으로 이루어진다는 측면에서 해운시장에 미치는 영향은 매우 클 것으로 예상된다.

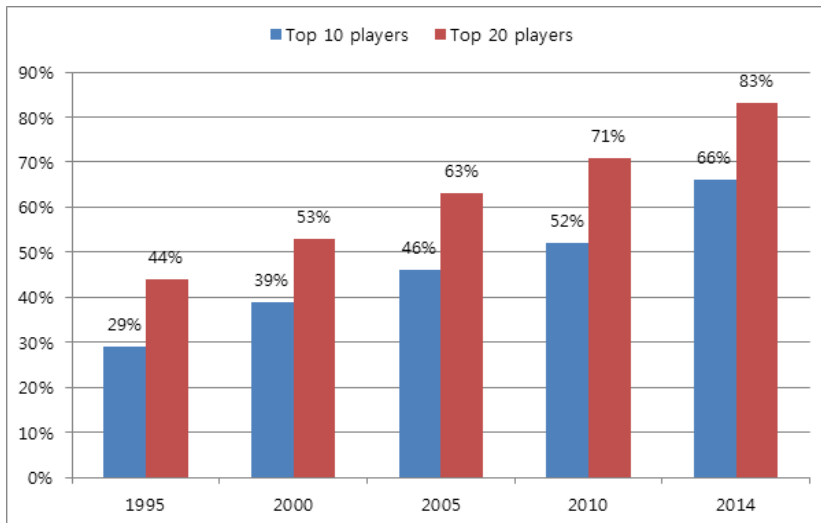
〈표 2-4〉 컨테이너 해운시장의 인수합병 추이(1996~2017년)

연도	인수 기업	인수대상기업
1996	P&O	Nedlloyd
1996	CMA	CGM
1997	Hanjin	DSR Senator
1997	NOL	APL
1998	Evergreen	Lloyd Triestino
1998	Hamburg Süd	Alianca
1999	Maersk	Safmarine
1999	Hamburg Süd	Transroll Nav.S.A.
1999	Maersk	Sea-Land
2000	CSAV	Norasia
2002	Hamburg Süd	Ellerman
2003	Hamburg Süd	Kien Hung Shipping Co.
2005	Maersk	Royal PONL
2005	CMA CGM	Bollere (Delmas)
2005	Hapag-Lloyd	CP Ships
2007	Hamburg Süd	Costa Container Lines
2014	Hapag-Lloyd	CSAV
2014	Hamburg Süd	CCNI
2015	CMA CGM	OPDR
2015	CMA CGM	NOL (APL)
2016	COSCO	CSCL(China Shipping Container Line)
2017	Hapag-Lloyd	UASC
2017	MOL, NYK, K-Line	
2017	COSCO	OOCL
2017	Maersk	Hamburg Sud

자료: Hapag-Lloyd, 「Navigating a Future for Container Shipping」(2015) 발표 자료를 참고하여
저자 재작성(검색일: 2019. 8. 4)

다만 2009년부터 2013년 기간 동안 선사간의 인수합병이 없었는데 이는 주로 소유권의 구조재편, 가치평가의 차이, 문화적 차이, 항만 통합 작업 때문이었던 것으로 판단된다. 동 기간 동안 컨테이너 해운 시장의 상위 20개 선사들의 시장 점유율은 1995년 44%에서 지속적으로 증가하여 2014년에는 83%에 달했다.

〈그림 2-2〉 상위 10위권 및 상위 20위권 선사의 시장 점유율



자료: Hapag-Lloyd, 「Navigating a Future for Container Shipping」(2015) 발표자료를 참고하여
저자 재작성(검색일: 2019. 9. 10)

우리나라에서도 장금상선과 흥아해운의 컨테이너사업부문의 합병이 성사되었다. 금융감독원 전자공시에 따르면 흥아해운은 컨테이너화물 해상운송 사업부문을 물적 분할해 ‘흥아해운컨테이너 주식회사’를 설립하기로 결정했다. 단순 물적 분할로 전후 최대주주 소유주식과 지분율에는 변동이 없다. 2019년 8월 27일 금융감독원 전자공시에 따르면, 흥아해운은 컨테이너화물 해상운송 사업부문을 물적 분할해 ‘흥아해운컨테이너 주식회사’를 설립하기로 의견을 조율 했다.²¹⁾

이러한 국내 중소 선사간의 통합은 흥아해운과 장금상선을 현재의 상태로 유지한다는 점에서 기존의 인수합병(M&A)과는 다르다. 장금상선과 흥아해운 간의 컨테이너 부문에 대한 통합이 완료되면 한·중·일·동남아 등 아시아 역내 항로만을 운영하는 해운시장은 통합법인과 고려해운, 다수 소형선사 체제로 재편되게 된다. 특히 통합법인은 선복량이 10만 2,000TEU(흥아 4만 7,000TEU·장금 5만 5,000TEU)까지 늘어나 국내 3위, 세계 19위 중형 컨테이너선사로 재편된다. 향후 통합 법인이 예정대로 출범할 경우 국적 원양선사인 현대상선과의 전략적 제휴를 강화할 경우 국내 최대 규모의 연근해 선사로 급부상할 것으로 예상된다.

한편, 흥아해운과 장금상선의 통합은 현대상선과의 협력을 통하여 우리나라의 해운 경쟁력을 제고하는 하나의 기반이 될 것이라며 “세계 최대 원양 선사인 머스크가 아시아항로를 담당하는 자회사 MCC를 통해 시너지를 극대화한 것과 같은 효과가 발생할 것으로 예상된다. 장금상선은 현재 정부의 ‘해운재건 5개년 계획’ 선봉에 서 있다. 국적 컨테이너선사의 미래가 장금상선의 행보에 달렸다고 해도 과언이 아니다. 지난해부터 인트라 아시아시장에서 활동하는 선사들을 대상으로 통합 논의가 진행됐고, 그 결과 장금상선을 중심으로 흥아해운 컨테이너부문에 대한 흡수·통합이 이뤄지고 있으며, 통합법인은 2020년 1월 정식으로 출범할 예정이다

21) 네이버 검색, (검색어: 흥아해운컨테이너 주식회사, 검색일: 2019. 8. 27)

10% 에서 25%로 상향 조정하였으며, 중국도 미국산 제품 600억 달러에 대해 5~25%의 보복관세를 부과하였다. 양 국가는 대화를 지속하고 있으나 미국의 국가비상사태 선포를 통한 중국 정보통신업체와의 거래 제한, 중국의 희토류 수출금지 검토 등 대치국면은 계속되고 있다.

미·중 무역마찰로 인해 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 무역전쟁이 장기화될 경우 해상운송 수요는 당분간 지속적으로 감소할 것으로 예상된다.

특히, 미국의 중국에 대한 관세가 최종소비재와 중간재에 집중되어 있어 컨테이너화물의 영향이 클 것으로 예상된다. 국제통화기금(IMF) 등 주요 기관의 분석에 따르면 미·중 무역전쟁이 지속될 경우 양 국가의 경제성장률이 0.1~0.6%, 세계 경제성장률은 0.1% 하락할 것으로 전망하는 등 양 국가의 경제성장률 둔화뿐만 아니라 전 세계적인 무역규모의 감소를 우려하고 있다.

〈표 2-5〉 미·중 간 관세부과가 GDP에 미치는 영향(2019년 기준)

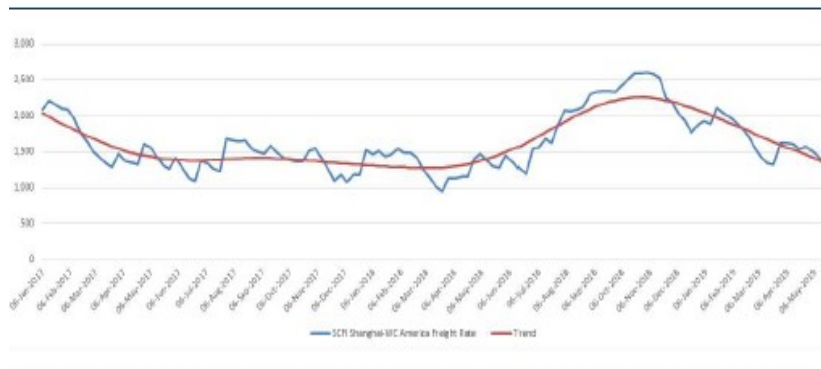
구분	세계	미국	중국
IMF('18.10월)	-0.1	-0.1	-0.6
OECD('19.5월)	-0.1	-0.2~-0.3	-0.2~-0.3
IHS('19.5월)	-	-	-0.3

자료: KMI, 『미·중 무역전쟁이 해운항만에 미치는 영향』, 2019.

미·중 간 무역전쟁으로 인한 컨테이너 수요 감소는 운임하락으로 이어져 선사들은 저속운항, 임시결항 등 선박투입의 축소를 위한 경영전략을 전개하고 있다. 실제로 미·중 간 컨테이너 운임은 2018년

10월 2,600달러까지 상승하였으나, 2019년 5월 1,294달러(미 서부 기준) 까지 하락하였다. 그로 인해 지난 5월 현대상선의 PSI 서비스의 임시결항이 실시된 바 있으며, 오션얼라이언스도 6월 3회(미 서부 2편, 동부 1편) 임시결항을 단행하였다.

〈그림 2-4〉 아시아-미서부 운임 추이



자료: KMI, 『미-중 무역전쟁이 해운항만에 미치는 영향』, 2019. 9.

4. 한·일 무역규제로 인한 컨테이너 물동량의 변화가능성

2018년 10월 30일, 우리나라 대법원 전원합의체에서는 일제 강제징용 피해자 배상판결이 이루어졌다. 한일협정으로 개인청구권이 소멸한 것이 아님을 밝히며 일본기업의 피해자 배상 의무를 밝힌 판결이었다.²³⁾

이러한 배경으로 2019년 7월을 기점으로 일본 정부는 반도체 및 디스플레이 생산을 위한 핵심 소재 3개 부문에 대해 수출규제를 시작한 데 이어, 각의 결정을 통해 우리나라를 백색국가(화이트리스트)에서 제외하기로 결정함에 따라 한·일 간 컨테이너 물동량의 감소가 예상된다.

23) 해운신문(검색어: 한일협정, 검색일: 2019. 9. 1)

우선, 첫 번째 한·일 무역전쟁으로 일본정부(일본 경제산업성)가 발표한 경제 보복 조치인 우리나라의 주요 핵심 수출 분야인 반도체, 유기발광다이오드(OLED) 패널을 생산할 때 꼭 필요한 필수 소재인 화학물질인 포토레지스트(PR), 불화수소(에칭가스), 플루오린폴리이미드(불화PI)에 대한 수출규제이다.²⁴⁾ 즉 반도체 생산에 필수적인 포토레지스트(PR) 및 불화수소(에칭가스), 유기발광다이오드(OLED)패널에 활용되는 플루오린폴리이미드(불화PI)는 일본 제품 의존도가 최대 90%일 정도로 세계 시장에서 일본의 점유율 (세계 생산량의 각각 90%, 70%를 차지)이 가장 높은 화학물질 중 하나이다.

한·일 무역전쟁이 국내 산업계에 미칠 경제적 파장 역시 상당할 것으로 예상된다. 반도체, OLED 디스플레이 업계에서는 일본의 규제가 어떤 수준까지 높아질 것인지에 따라 악영향을 최소화할 수도 있다고 전문가들은 예상한다. 간소화되어 빠르게 진행되던 수출이, 경제보복 조치로 인하여 허가 기간이 길어지고 관련 서류 구비 등의 기간이 더 길어진다면 초기에 해당 화학제품 수급 문제가 발생하겠지만, 장기적으로 재고 상황에 따라 대응은 가능하다고 전망하고 있다.

결국 한·일간의 무역전쟁은 돌이킬 수 없는 상황에 처했기 때문에 일본과의 경제적, 외교적 마찰이 이제 시작된 만큼 향후 대응이 중요하다. 우리나라의 경우, 대외 수출 의존도가 높은 경제적 구조를 형성하고 있기 때문에 핵심 소재가 제대로 수급되지 않는 상황이 지속되지 않기를 바라며, 또한, 일본 정부의 보다 성숙한 역사의식과 외교적 협상이 필요하다.

이에 정부는 관제 제품의 수입선 다변화 및 내수 시장의 시장규모를 확대하여 이에 대응하고자 하는 정책을 수립하여 추진하고 있다.

24) 네이버 검색, (검색어: 한일무역전쟁, 검색일: 2019. 9. 9)

따라서 현재 해운업계의 피해 규모를 당장 예측할 수는 없으나, 수출 규제가 계속돼 물동량이 줄어들면 수익성이 떨어지고 선사들이 추가적으로 부담하는 비용은 더욱 증가할 것으로 예상된다.

5. 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 현황

1) 글로벌 터미널 운영주체

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

2017년 기준, GTO는 전 세계 컨테이너 터미널 시설의 약 60% 이상을 확보하여 컨테이너시장을 주도하고 있으며, 민간기업 및 국가가 운영하는 컨테이너터미널 시설은 각각 18.5%와 19.5%를 점유하고 있다. 또한 2022년까지 GTO와 국영기업이 각각 연평균 2.2%와 2.9%의 증가율로 터미널 시설능력을 증가시킬 것으로 예상되는 반면, 민간기업의 경우 연평균 1.1% 증가에 불과할 전망이다.

2017년 전 세계 컨테이너 처리 실적을 운영주체별로 살펴보면, GTO가 전체 7억 4,546만 TEU의 약 65%를 처리하고, 나머지를 국영 및 민간기업이 각각 20%와 15%를 처리하였다. GTO가 처리한 컨테이너 물량을 권역별로 살펴보면, 유럽이 70.6%로 가장 많고, 중동/인도 아대륙(68.2%), 아시아(66.6%), 북미(60.2%) 순이다. 라틴 아메리카와 아프리카에서도 GTO가 약 55%의 컨테이너 물동량을 처리하였으며, 아프리카의 경우 국영기업이 전체의 38.6%를 처리하여 GTO 다음으로 처리비중이 높다.

〈표 2-6〉 컨테이너 터미널 시설능력 (2017년~2022년, 전망 포함)

단위 : 백만 TEU

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	연평균 성장률 (17-22)
GTO	667.9	685.2	718.8	731.1	743.6	745.0	2.2%
	61.1%	60.7%	62.2%	61.7%	61.4%	61.1%	-
민간	201.8	209.4	200.3	205.6	210.6	213.0	1.1%
	18.5%	18.6%	17.3%	17.4%	17.4%	17.5%	-
국영	214.6	224.0	224.7	234.7	243.2	247.3	2.9%
	19.6%	19.8%	19.4%	19.8%	20.1%	20.3%	-
그외	9.1	10.1	11.6	12.7	13.3	13.8	8.7%
	0.8%	0.9%	1.0%	1.1%	1.1%	1.1%	-
합계	1,093.5	1,128.7	1,155.5	1,184.2	1,210.7	1,219.1	2.2%

자료: Drewry Shipping Consultants Ltd, *Global Container Terminal Operators 2018*, p. 10

〈표 2-7〉 권역별 운영주체 컨테이너 처리실적 및 비중(2016~2017년)

권역	2016년	처리비중(%)			2017년	처리비중(%)		
	처리실적	GTO	민간기업	국영기업	처리실적	GTO	민간기업	국영기업
북미	59,126	59.2	19.4	21.4	63,494	60.2	18.6	21.2
유럽	122,085	66.6	25.6	7.8	129,014	70.6	21.5	7.9
아시아	379,337	66.9	10.1	23.0	402,159	66.6	9.1	24.3
중동/인도 아대륙	63,139	65.3	15.3	19.5	67,177	68.2	12.9	18.8
라틴 아메리카	42,345	54.2	33.0	12.8	44,995	56.4	31.6	12.0
아프리카	24,695	53.6	6.7	39.6	26,051	54.5	7.0	38.6
오세 아니아	11,833	29.7	60.7	9.7	12,576	30.7	59.3	10.0
전세계	702,559	64.2	16.2	19.7	745,466	65.2	14.6	20.2

자료: Drewry Shipping Consultants Ltd, *Global Container Terminal Operators 2018*, p. 11

한편, 주요 GTO의 2016, 2017년 경영지표를 살펴보면, GTO 별로 평균 매출액의 차이가 큰 것을 알 수 있다. 이는 국가별, 지역별 컨테이너 처리비용의 차이 및 환적화물에 비해 수출입 화물이 TEU당 평균 관세가 50~100% 정도 높기 때문으로 판단된다. 그럼에도 불구하고 GTO의

수익율은 2017년 기준 최저 17.3%(AMPT) 에서 최고 52.4%(DPW)로 매우
고부가가치 산업임을 알 수 있다.

〈표 2-8〉 주요 GTO의 경영지표(2016-2017)

단위 : 백만 TEU, 백만 달러, %

GTO명	연도	물동량	매출액	순이익	순이익 형태	수익률	TEU당 매출액	TEU당 순이익
Eurogate	2017	14.4	749	180	EBITDA	24.1	52.0	12.5
	2016	14.6	681	163		24.0	46.6	11.2
HPH	2017	84.7	4370	1608	EBITDA	36.8	51.6	19.0
	2016	81.4	4150	1501		36.2	51.0	18.4
ICTSI	2017	9.2	1244	578	EBITDA	46.4	136.0	63.1
	2016	8.7	1128	525		46.5	129.9	60.4
PSA	2017	74.2	3632	1730	EBITDA	47.6	48.9	23.3
	2016	67.6	3079	1509		49.0	45.5	22.3
APMT	2017	80.8	4138	717	EBITDA	17.3	51.2	8.9
	2016	75.3	4176	764		18.3	55.5	10.1
COSCO	2017	23.5	635	248	EBITDA	39.1	27.0	10.6
	2016	15.7	556	232		41.7	35.4	14.7
DPW	2017	36.5	4715	2469	EBITDA	52.4	129.3	67.7
	2016	29.23	4163	2263		54.4	142.4	77.4

자료: Drewry Shipping Consultants Ltd, *Global Container Terminal Operators 2018*

제2절 국내 해운 · 항만 · 물류산업의 경쟁력 강화

1. 국내 선사간의 M&A를 통한 대형화

글로벌 선사의 지속적인 초대형선 투자 및 M&A(인수합병) 등으로 인해
2018년 기준 Maersk는 400만 TEU의 선복량을 보유하게 되었다. 단일
선사로서는 최초로 선복량 400만 TEU를 보유한 거대선사가 등장한 것
으로 규모의 경제에서 압도적인 경쟁력을 발휘할 것으로 전망된다.

우리나라 역시 선사 간 M&A를 통한 대형화를 실현하고 있으며 대표적으로 흥아해운과 장금상선의 통합을 들 수 있다. 양 사는 국내 인트라아시아 컨테이너시장의 2위, 3위 선사로서 2019년 4월 컨테이너사업을 통합하는 데 합의하였다. 현재 아시아 역내항로 공동운항, 관련 전산시스템 통합 등 실질적인 통합법인 운영을 위한 사전 준비작업이 진행 중에 있으며, 오는 2020년 1월 정식으로 통합법인으로 출범할 예정이다.

이로써 국내 아시아역내 컨테이너 시장은 2대 중형선사(고려해운, 통합법인)와 다수의 소형선사 체계로 개편되었다. 중앙정부는 흥아해운과 장금상선의 통합은 규모의 경제를 실현하고, 선사의 국제 경쟁력을 제고하는 등 국내 해운의 새로운 방향을 제시할 것으로 기대하고 있다. 새로운 통합법인을 통하여 항만과의 교섭력 강화, 동남아 지역의 로컬화물 및 환적화물유치 등의 부가가치 창출을 도모할 수 있는 새로운 성장동력원의 확보가 가능할 것으로 예상된다.

〈표 2-9〉 통합 후 국내 컨테이너선사 선복량 순위(10,000TEU 이상)

국내 순위	세계 순위	선사명	선복량	비고
1	9	현대상선	437,758TEU	원양선사
2	14	고려해운	152,231TEU	인트라아시아 선사
3	19	통합법인	88,260TEU	인트라아시아 선사
4	20	S M상선	76,852TEU	원양선사
5	44	남성해운	23,277TEU	인트라아시아 선사
6	57	천경해운	15,305TEU	인트라아시아 선사

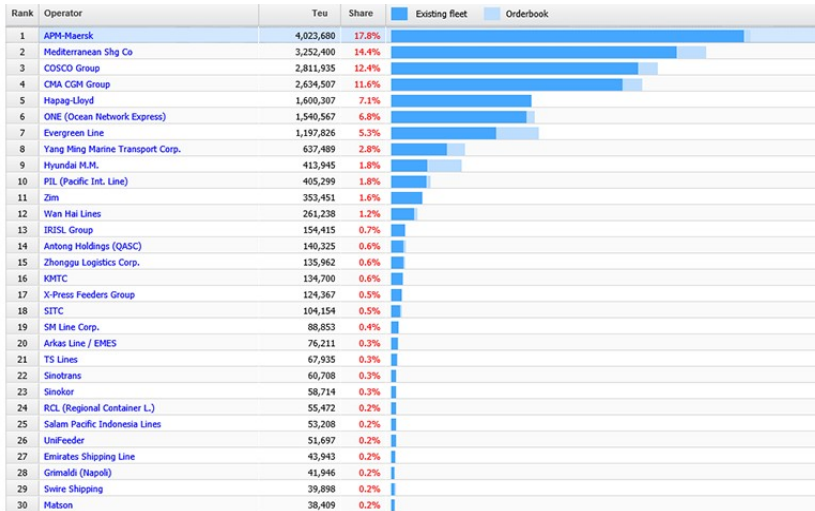
자료: 해양수산부 보도자료, “장금상선-흥아해운 컨테이너사업 통합방안 확정”, 2019.4.11. 보도

2. 국내 선사(화주)의 수요를 반영한 해외항만개발계획 수립

현재 우리나라의 원양선사는 현대상선 및 SM상선이 유일하다. 그나마 해외터미널을 운영하는 선사는 현대상선이 유일하다. 최근에 흥아해운과 장금상선이 컨테이너사업부문을 통합하였으며, 이후 2020년 12월까지 한·중·일 운항할로 등 장금상선의 모든 컨테이너 사업부문을 이관하여 통합할 예정이다.

통합법인의 선박량은 약 10만TEU로 현대상선, 고려해운다음으로 국내 3위, 세계 19위의 세계적인 중형 컨테이너 선사로 거듭나게 된다. 이에 대해 해운업계에서는 흥아해운과 장금상선의 합병을 기점으로 선사간의 출혈 경쟁으로 인한 공급 과잉을 겪는 아시아 역내시장에서 선사 간 구조조정이 본격화될 것이라는 전망이 나온다.²⁵⁾

〈그림 2-5〉 선사별 순위(2018년 말 기준)

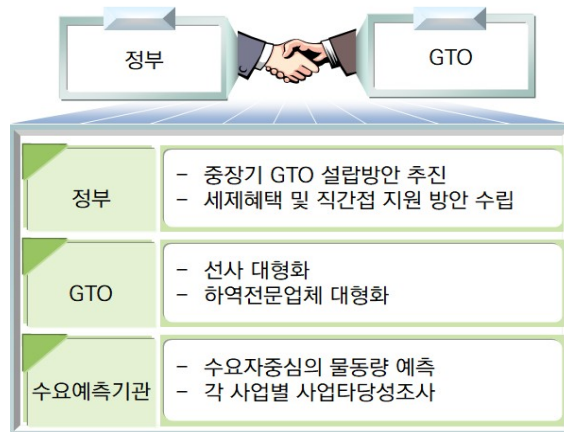


자료: Alpine

25) 해운분석기관 알파라이너에 따르면, 3월 기준으로 장금상선 선박량(적재용량)은 5만4260TEU (1TEU는 20피트 컨테이너 1개)로 세계 25위고, 흥아해운 선박량은 4만5686TEU로 세계 29위다. 두 회사가 컨테이너 부문을 합치면 9만9946TEU로 이란 선사 이라슬을 제치고 21위로 오르게 된다.

2020년 통합법인이 출범함에 따라 현대상선은 북미항로 및 유럽항로, 신설법인인 『홍아컨테이너터미널주식회사』는 동남아지역을 주요 거점으로 하는 시장분할(market division)이 가능하다. 즉 현대상선은 북유럽 및 북미항로에 집중하고, 홍아해운과 장금장선의 통합법인은 동남아지역의 물동량을 처리함과 동시에 부산항에 환적물동량을 유치함으로써 양 선사간의 상생전략(win-win strategy)이 가능할 것으로 판단된다.

〈그림 2-6〉 GTO 설립을 위한 역할분담



이에 기간항로에서의 신규 터미널 개발 및 운영은 기존 GTO의 선점에 의하여 경쟁력이 없을 것으로 판단되기 때문에 우선 동남아지역의 신규 터미널 개발 및 운영계획을 수립하는 것이 무엇보다 필요하다. 향후 동남아지역의 물동량 증가세는 소위 경제학에서 말하는 따라잡기 효과(catch-up effect)²⁶⁾에 의하여 지속적으로 증가할 것으로

26) 자본에 대한 수확체감의 법칙이 작용하면, 다른 조건이 불변일 때 상대적으로 가난한 상태에서 출발하는 국가가 빠른 속도로 성장하기 쉽다는 것이다. 초기 조건이 이후의 성장속도에 미치는 이러한 영향을 따라잡기 효과(catch-up effect)라고 한다. 가난한 국가의 근로자들은 기본적인 장비도 갖추지 못해 생산성이 낮다. 이러한 상황에서는 자본을 조금만 투자하더라도 근로자들의 생산성이

예상되기 때문에 선사 및 화주의 수요에 대응한 항만개발정책이 필요하다. 이를 위해서는 선사, 화주, 정부 및 수요예측기관과의 긴밀한 협조체계가 필요하다. 그리고 이를 바탕으로 아프리카, 중남미지역 등 신흥시장으로의 투자 확대가 필요하다.

3. 신남방 지역의 환적물동량 유치 능력 강화

최근 대만, 베트남, 인도네시아, 말레이시아, 태국, 인도 등 아시아의 주요 국가들은 자국항만의 대대적인 시설확충을 통해 대형선 직기항 유치에 적극적인 노력을 기울이고 있다. 이로써 우리나라의 환적화물 유치 환경은 점차 악화될 것으로 전망된다. 실제로 2010년대 이후 우리나라의 환적화물 유치 대상은 지속적으로 축소되고 있는 상황이다. 한편, 세계의 환적 점유비율은 <표 2-10>과 같이 2010년 28.2%로 최대치를 기록한 이후 2017년에는 26.0%로 감소추세를 보이고 있다.

<표 2-10> 세계 환적 컨테이너 점유비율 추세

연도	총 물동량(백만TEU)	환적물동량(백만TEU)	환적 점유비(%)
1980	38.7	4.2	10.7
1985	57.4	7.7	13.5
1990	88.2	15.5	17.6
1995	145.6	31.2	21.4
2000	235.4	57.9	24.6
2005	400.3	106.4	26.6
2010	550.5	155.4	28.2
2015	684.7	182	26.6
2017	746.5	194	26.0

자료: 해양수산부, '제2차 신흥만건설 기본계획(2019~2040)' 고시(검색일: 2019. 9. 11)

크게 향상될 수 있다. 반대로 부자인 국가의 근로자들은 자본재가 많아 생산성이 높다. 근로자 1인당 자본량이 많기 때문에 자존에 대한 추가 투자는 생산성을 크게 증가시키지 못한다.

특히, 우리나라 환적물량의 최대비율을 점유하고 있는 중국의 경우, “자국화물 자국항만 이용”을 위한 대형항만 건설, 초대형선 직기항 유치에 집중하고 있을 뿐만 아니라 환적화물 유치에도 심혈을 기울이고 있다. 또한, 글로벌 선사 및 GTO 설립을 통해 지속적인 항만개발 및 무인자동화 부두를 개발하고, 항만요율의 자율화 및 환적화물에 대한 저요율 정책 실시로 자국화물의 부산항 경유를 억제하고자 계획하고 있다.

〈표 2-11〉 중국항만의 국제환적 물동량 추이

단위: 천 TEU

연도	중국 전체	상하이항
2013	9,522	1,988
2014	10,619	2,400
2015	11,107	2,423
2016	11,034	2,582
2017	10,228	2,979
2018(추정치)	10,585	3,302

주: 1) 2018년 중국 교통운수부, 항만시설사용료 자율화방침 실시

2) 상하이항관리주체 SIPG의 조치 : ① 컨하역료 19.4%인하, ② SIPG, 예선·검수·대리점시장 개방, ③ 검수서비스 신고제에서 선택제로 완화

자료: 해양수산부, ‘제2차 신항만건설 기본계획(2019~2040)’ 고시(검색일: 2019. 9. 11)

또한, 국내 환적물량 발생국 2위인 일본도 자국 중소항만 수출입 화물의 자국 대형항만(동경, 요코하마, 고베, 오사카 등)으로의 집결을 통한 대형선 직기항 유치 기반 구축을 위해 대수심 항만 인프라 확충, 다양한 인센티브 제공에 전력을 집중하고 있다.

이에 대응하여 2017년 11월 우리나라 정부는 싱가포르, 태국, 베트남, 인도네시아, 필리핀 등 아세안 국가 및 인도와의 경제협력관계를 미국, 중국, 일본, 러시아 등과 유사한 수준으로 격상시켜 나갈 계획을 발표하였다. 현재 상품무역 중심인 아세안을 새로운 거대 소비시장으로 바라보고, 향후 교역과 투자확대 뿐만 아니라 교통과 에너지 및 인적교류 등 다방면에서 교류확대를 모색하는 신남방정책을 추진하는 등 적극적인 노력을 기울이고 있다.

제 3 장

글로벌 터미널 운영사(GTO)의 현황

제1절 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 현황 분석

본 절에서는 앞에서 전 세계적으로 운영 중인 GTO의 유형, 규모 등의 현황을 분석하고, 주요 GTO들의 성장배경 및 전략 분석을 통해 우리나라의 GTO 도입가능성을 살펴보았다. 또한, 각 GTO가 소속된 국가의 GTO 육성전략도 함께 살펴보았다.

1. 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 운영 현황

1) GTO 유형 분석

다양한 선행연구 및 분석기관에서는 GTO 유형을 크게 2~4가지로 구분하고 있다. 그 중 Drewry(2018)에 따르면, 2017년 기준 전 세계 GTO는 21개로 파악되며, 그 활동 범위와 목적에 따라 현재 GTO 시장은 크게 3가지로 분류할 수 있다. 즉 하역전문형 GTO(Global/International Stevedores' Terminal Operations), 혼합형(Global/International Hybrids),

마지막으로 순수 선사형 GTO(Global Carriers' Terminal Operations) 로 구분하고 있다.²⁷⁾

〈표 3-1〉 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

(1) 하역전문형 GTO

먼저, 하역전문형 GTO는 터미널운영사업이 주요 활동영역으로 주요 수입원이기도 하다. 이들은 수익 극대화를 위해 다양한 지역에 걸쳐 대규모의 터미널로 그 운영범위를 확장하는 특징을 보인다. 또한 노동력 공급, 크레인 등의 장비 운영 등 터미널운영의 모든 영역에서

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

하역서비스를 제공하고 있으며, 운영 노하우를 바탕으로 해외 항만 사업에 적극적으로 참여하고 있다. 대표적 기업으로는 허치슨포트홀딩스(HPH), PSA International, DP World 등이 있다.

또한, 하역전문형 GTO는 터미널 운영을 기본으로 하여 이윤창출을 목적으로 하고 있으며, 생산성 향상을 위해 터미널 네트워크 전반에서 공통 시스템을 구현하는 것을 목표로 하는 효율성 향상 및 첨단 터미널 네트워크로 투자 위험을 분산시키려고 한다.

(2) 혼합형 GTO

한편, 혼합형 GTO는 하역전문형 GTO와 선사형 GTO의 중간에 해당되는 유형으로, 컨테이너 해상운송을 주요 업무로 하되 수익창출을 위한 사업 다각화를 위해 터미널 운영사업을 수행하는 형태이다. 혼합형 GTO는 China Cosco Shipping OOCL, CMA-CGM, APM Terminals 등이 대표적이다. 또한, 최근 일본 3개 컨테이너 선사가 통합됨에 따라 출범한 ONE도 혼합형 GTO 유형에 속한다.

혼합형 GTO의 주요 목적은 해상운송이지만, 터미널은 별도의 사업부를 구성하여 운영한다. 터미널은 비록 정도가 다르지만 비용절감보다는 수익창출을 목적으로 운영되고, 첨단 터미널 네트워크는 해상운송 활동을 지원하지만 추가적인 비즈니스 정보를 제공하는 등 사업다각화를 추진하고 있다.

(3) 선사형 GTO

선사형 GTO는 컨테이너 해상운송을 지원하고 비용을 절감하기 위한 수단으로 터미널 운영사업을 수행하고 있으며, 해당 선사의 주요 노선이 존재하는 지역을 중심으로 터미널 운영 범위가 한정된다. 이는 해상운송 네트워크 확보 차원에서 터미널을 운영하고 있기 때문이다.

글로벌 컨테이너선사가 보다 대형화, 통합화됨에 따라 선사형 GTO 숫자는 점차 줄어드는 추세에 있다. 현대상선, Evergreen, Yang Ming 이 대표적인 기업이라 할 수 있다.

순수 선사형 GTO는 컨테이너 운송이 주요 목적이며, 터미널 운영에 따른 비용절감, 터미널을 보다 넓은 운송서비스망과 통합함으로써 더 큰 효율을 얻는 것이 주요 목적이라고 할 수 있다. 즉 첨단 터미널 네트워크로 해상운송 활동 및 전략을 지원하기 위한 것이다. 그러나 최근 MOL, K-Line 등이 2020년에는 혼합형 GTO로 이동할 것으로 예상됨에 따라 선사형 GTO는 3개사에 불과하다.

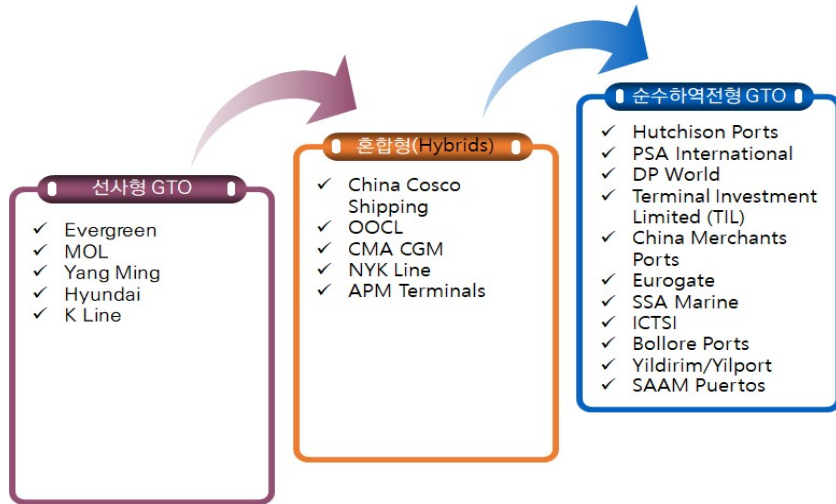
2. 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 변화과정

글로벌 터미널 운영사(GTO)의 변화과정을 살펴보면 <그림 3-1>과 같다. 1990년대에는 선사형 GTO가 활발하게 활동하였으나, 2000년대 들어서는 혼합형 GTO가, 2000년 후반에는 하역전문형 GTO로 점차적으로 이동하는 것을 알 수 있다.

GTO/ITO 점유율은 코스코(COSCO)가 빌바오와 발렌시아의 노아 텀 터미널에서 대주주 지분을 매입한 것과 트리에스테 아라베 터미널의 TIL이 추가한 것을 포함한다. 또한, 중동/인도대륙 지역에서는 소유권이 크게 변경되지 않은 것으로 나타났으며, 전체 2017년 GTO/ITO 터미널이 성장세를 보인 반면 민간 부문의 터미널은 감소하였다.

2017년 GTO가 가장 많은 비중을 차지한 지역은 유럽, 아시아, 중동/남아시아로 각 지역의 처리량이 67-71%에 달했다. GTO/ITO는 북아메리카, 중남미, 아프리카에서도 상당한 비중을 차지하여 각 지역의 처리량의 절반 이상을 처리했지만 아프리카에서는 국영부문이 여전히 큰 비중을 차지하고 있으며 전체의 약 39%를 차지하고 있다.

〈그림 3-1〉 현재 GTO의 변화과정



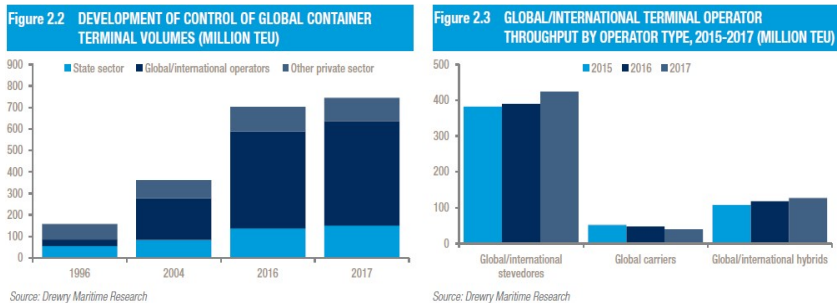
자료: Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, p. 7

〈그림 3-2〉에서 보듯이 1996년부터 2017년까지의 세 가지의 소유 유형에 대한 연도별 차이를 보여 주고 있다. 2017년에는 국영부문의 처리량이 2016년에 비해 9% 이상 증가했다. 한편, 민간부문은 5% 감소했는데, 이는 2017년 SAAM Puertos가 GTO/ITO로 편입되었기 때문이다. 1996년에 국영부문이 35%대의 점유율을 차지했는데, 2017년에는 20%에 불과하다. 같은 기간 GTO/ITO는 18%에서 65%로 증가했다.

〈그림 3-2〉는 2015~2017년까지 GTO/ITO의 세 가지 유형으로 나뉜 글로벌/국제사업자 주식에 대한 세부적인 자료를 제공하고 있다. 전문하역형 GTO/ITO와 하이브리드 GTO/ITO가 취급하는 물량은 2017년과 2016년에 비해 양호한 성장률을 보였지만, 선사형 GTO/ITO는 17% 감소했다. 전문하역형 GTO/ITO는 현재 전체 GTO/ITO 물동량의 72%를 차지하며, 혼합형은 약 21%, 선사형은 7%대를 기록하고 있다.²⁸⁾ 불과 2년 전만 해도 거의 10%에 육박했다. 이것이 의미

하는 바는 향후 전 세계 글로벌 터미널 운영사(GTO) 시장은 하역전문형과 혼합형간의 경쟁으로 발전할 것이며, 선사형 GTO는 거의 자취를 감출 것으로 예상된다.

〈그림 3-2〉 GTO의 유형별 물동량 처리실적



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

1) 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 시설능력 및 화물 처리실적

전 세계 GTO의 시설능력을 살펴보면, 2017년 기준 China Cosco Shipping과 Hutchison Ports가 각각 110백만 TEU 이상의 시설처리능력을 보유함에 따라 1위, 2위를 차지하고 있다. Hutchison Ports, PSA International 및 CMA CGM는 2016년 대비 5백만 TEU 이상의 시설능력이 증가하였으며, 이는 Hutchison Ports는 포트클랑(Port Klang)항의 카라치(Karachi) 터미널 개발, PSA International은 싱가포르항, 앤트워프(Antwerp)항 및 탄중프리옥(Tanjung Priok) 항만의 확장, CMA CGM는 APL 인수 등으로 인한 것으로 분석되었다. 그 밖에 현대상선은 한진해운터미널의 인수 등으로 인해 그 시설능력이 증가하였다.

28) 오세아니아는 주로 호주에서 패트릭 포트의 엄청난 시장점유율 때문에 GTO/ITO가 가장 낮았다. 유럽과 오세아니아는 두 경우 모두 처리량의 10%를 넘지 않고 국영부문이 가장 낮은 지역이었다.

〈표 3-2〉 글로벌 GTO의 물동량 처리능력 현황

단위 : 백만 TEU, %

구분		2017년	2016년	연간변화율	
				%	증감
1	China Cosco Shipping	110.4	107.6	2.6%	2.8
2	Hutchison Ports	110.3	104.8	5.2%	5.5
3	PSA International	104.3	99.3	5.1%	5.1
4	APM Terminals	101.7	98.2	3.6%	3.5
5	DP World	86.9	84.4	3.0%	2.5
6	Terminal Investment Limited (TIL)	57.4	54.6	5.1%	2.8
7	China Merchants Ports	40.8	40.1	1.6%	0.7
8	CMA CGM	37.8	32.7	15.7%	5.1
9	Eurogate	24.3	23.8	2.3%	0.6
10	SSA Marine	19.7	19.1	3.5%	0.7
11	NYK	17.7	16.6	6.5%	1.1
12	Evergreen	16.6	16.6	0.0%	0.0
13	ICTSI	15.7	14.8	6.5%	1.0
14	현대상선	11.1	7.4	51.0%	3.8
15	OOCL	10.3	10.0	3.5%	0.4
16	Yildirim/Yilport	10.2	9.1	11.5%	1.0
17	MOL	9.6	8.6	11.9%	1.0
18	Yang Ming	8.9	8.7	2.0%	0.2
19	Bollore	8.9	8.8	1.1%	0.1
20	SAAM Puertos	4.8	4.0	19.1%	0.8
21	K Line	4.0	4.0	0.0%	0.0

자료: Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, p. 25

GTO의 전 세계 물동량 처리현황은 〈표 3-3〉과 같이, 21개 GTO가 전 세계 79.2%의 물동량을 처리하고 있다. 그 중 상위 5개 GTO가 전체 물동량의 52.5%를 처리하는 등 점유율이 상당히 높음을 알 수 있다. 상위 5개 GTO는 최근 10년 가까이 계속적으로 5위권에 속해 있는 기업으로, 오랜 기간 동안 터미널 개발 및 확장을 통해 그 세력을 유지하고 있다.²⁹⁾

〈표 3-3〉 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

한편, 일부 GTO는 자국의 모항(Home Port)에서의 처리물동량이 비교적 높은 특징을 보이고 있으며, 대체적으로 〈표 3-1〉에서와 같이 하역 전문형 GTO가 이에 속한다. 대표적으로 2017년 기준 PSA International은 싱가포르항에서 처리하는 물동량이 전체 44.9%를 차지하고 있으며,

29) Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, p. 12 참조

유로게이트(Eurogate) 역시 독일 브레머하펜(Bremerhaven)항에서 38.4%를 처리하였다. 반면에 허치슨포트홀딩스(HPH)는 전체 처리물동량 2위를 차지하고 있는 GTO인 데 반해 자국 모항인 홍콩항에서 처리하는 물동량은 약 14% 수준에 그치고 있다.

〈표 3-4〉 GTO의 자국 모항에서의 처리물동량 현황

단위 : 천 TEU, %

'17년 순위	GTO	모항 (Home Port)	2015년		2017년	
			물동량	점유율	물동량	점유율
4	PSA International	Singapore	30,620	47.8%	33,350	44.9%
9	Eurogate	Bremerhaven	5,521	37.9%	5,537	38.4%
13	ICTSI	Manila	1,953	25.1%	2,281	24.9%
5	DP World	Dubai	15,593	25.3%	15,368	22.0%
2	Hutchison Ports	Hong Kong	12,100	14.9%	11,680	14.1%
10	SAAM Puertos	Seattle	672	6.3%	1,109	9.8%
17	Yildirim/Yilport	Yilport	375	9.0%	501	8.2%

자료: Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, p. 23

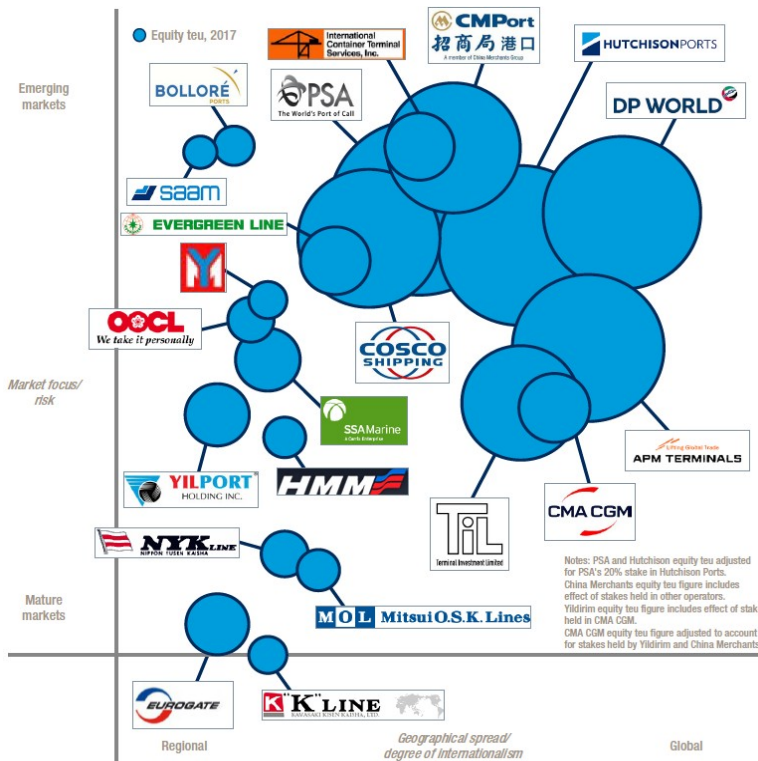
3. 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 신규 시장 개척 현황

1) 시장 진출 특성

GTO의 진출 시장 특성을 살펴보면, 대체적으로 많은 GTO들은 신흥시장(Emerging Market)으로 진출이 이루어져 왔음을 알 수 있다. 즉, 유럽과 북미, 극동아시아 등 기존 시장뿐만 아니라 아프리카, 중남미 등 신흥시장에서의 터미널에 지속적인 투자를 통해 시장 점유율을 확대하고 있다. 〈그림 3-3〉과 같이 2017년 기준 China Merchants Ports, ICTSI, Bolloré 등 하역전문형 GTO를 중심으로 신흥시장으로 진출이 두드러졌으며, 특히 그 중 대형 GTO인 Hutchison Ports 및 DP World는 글로벌 수준의 신흥시장으로 진출이 활발히 이루어졌다.

반면, Eurogate의 해외시장 진출은 유럽지역에 한정되며, 선사형 GTO는 기항항로를 중심으로 제한된 지역을 중심으로 특정시장을 중심으로 진출이 활발하였다.

〈그림 3-3〉 GTO별 신규시장 진출 특성(시장유형에 따른 구분)



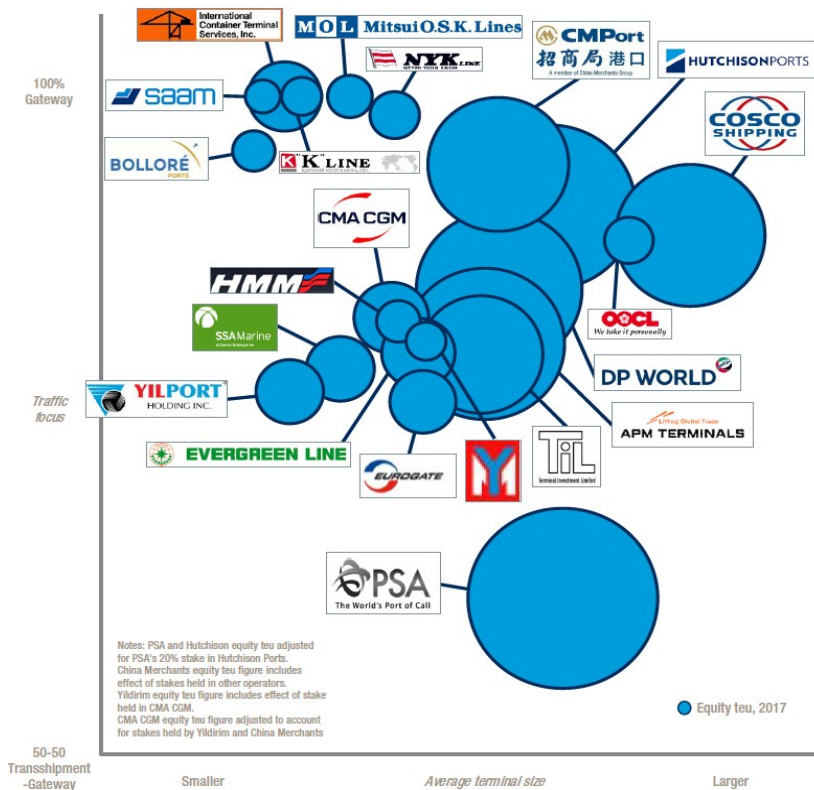
자료: Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, p. 21

한편 〈그림 3-2〉와 같이 진출 시장의 처리화물 특성에 따라서는 대체적으로 대형 GTO를 중심으로 수출입 중심항(Gateway Terminal) 위주로 해외시장 진출이 이루어졌다.³⁰⁾ 일본의 선사형 GTO는 자국 중심의

30) Drewry(2018)에 따르면, 전 세계 GTO 유형의 75%는 수출입 중심항, 25%는 환적중심항에 진출하고 있다(각 항만별 처리 물동량을 기준으로 구분).

항만진출이 두드러지며, 그 외 현대상선, YANG MING, EVERGREEN 등의 선사형 GTO는 평균규모의 터미널로 주요 기간항로를 중심으로 한 터미널 진출이 이루어졌음을 알 수 있다.

〈그림 3-4〉 GTO별 신규시장 진출 특성(시장규모에 따른 구분)



자료: Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, p. 22

그 중 PSA International의 경우, 환적중심항의 진출이 두드러지는데 이는 싱가포르항이 환적중심항 역할을 하고 있으며, 싱가포르 모항의 화물 처리실적이 상대적으로 높기 때문인 것으로 분석된다. 또한 Eurogate 및 TIL 역시 환적중심항만으로서의 진출 비율이 높다.

한편, 터미널 규모에 따라서는 처리물동량 기준으로 상위권에 위치한 China Cosco Shipping, Hutchison Ports, PSA International 등의 GTO가 대형항만을 보유한 시장 위주로 진출이 이루어 졌음을 알 수 있다.

2) 시장 진출 방식

과거에는 일부 GTO들을 중심으로 사업 확장을 제한하고 기존의 터미널운영에 의한 물동량 유치에 집중하고 있는 경우도 있으나, 최근에는 대형 GTO를 중심으로는 그린필드 투자³¹⁾에 개발 방향을 맞추고 있는 추세에 있다. 또한 신규 시장에 진입하거나 성장 중인 중소형 GTO들은 신흥시장 개척 및 M&A 등의 적극적인 사업방식을 추진해 왔다.³²⁾

최근 GTO의 확장 및 투자 전략 역시 신흥시장(Emerging Market) 중심의 그린필드(Green Field) 투자형태가 우세하고, 또한 높은 수준의 통합(Consolidation) 또는 M&A가 두드러지고 있다.³³⁾

〈그림 3-5〉와 같이 2017년 기준 대부분의 GTO는 확장 및 해외진출 계획이 없거나(YANG MING, OOCL, EVERGREEN 등), 또는 신흥

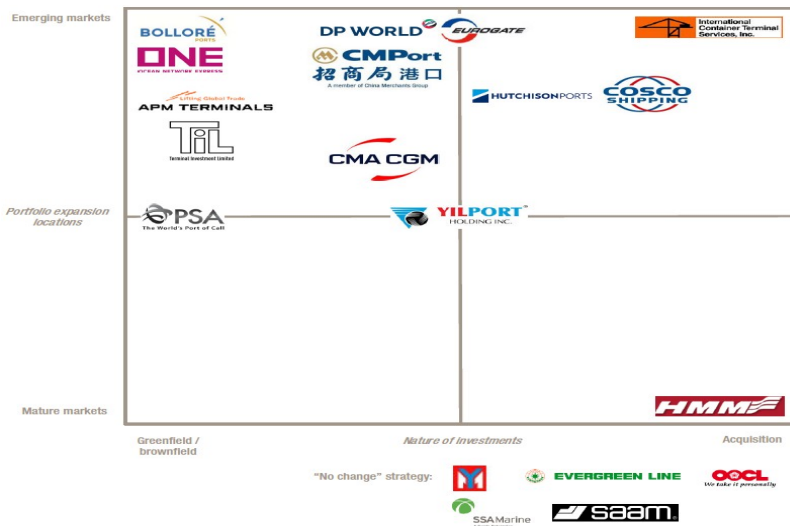
31) 그린필드 투자는 국외자본이 투자대상국의 용지를 직접 매입해 공장이나 사업장을 새로 짓는 방식의 투자를 말한다. 그린필드투자는 외국인직접투자(Foreign Direct Investment: FDI)의 한 방식으로, 비용이 많이 들고, 생산하기까지 시간이 오래 걸리지만, 투자를 받는 국가 입장에서는 기존 기업에 대한 인수·합병으로 이뤄지는 외국인직접 투자의 또 다른 방식인 브라운필드투자에 비해 고용창출 효과가 더 크다는 장점이 있다. 그린필드투자의 대표적인 사례에는 현대차의 체코 공장과 기아차의 미국 조지아 공장이 있다. 반면에 브라운필드투자는 초기 설립비용을 들이지 않고, 인력·생산라인 등의 확장을 피할 수 있을 뿐 아니라 투자 후 조기에 정상조업이 가능하다는 장점이 있는데, 포스코가 인도네시아 국영철강사와 합작으로 일관제철소를 설립한 것이 대표적인 사례로 꼽힌다.

32) 해양한국, 글로벌터미널운영사(GTO) 현황, 중소기업 약진으로 GTO 新 '5강 시대' 2015.7.28. (검색일: 2019. 9. 9)

33) 김윤성 외(2017)에 따르면, GTO의 해외 항만 투자에서 그린필드 투자(Green Field Investment)는 해외직접투자(FDI) 방식으로 개발도상국에 투자하는 것을 의미하며, 브라운필드 투자(Brown Field Investment)는 이미 설립되어 있는 회사를 사들이는 M&A를 의미한다.

시장을 목표로 그린필드 프로젝트 형태로 진출이 우세하였다(ONE, DP World, APM Terminal, CMA CGM, TIL 등). Cosco, Hutchison 및 ICTSI 등은 현재 신흥시장을 대상으로 인수합병 등의 방식에 보다 초점을 맞추고 있다. 현대상선의 경우 최근 신흥시장이 아닌 성숙 단계의 시장(mature markets)의 합병을 추진해 왔으며, 이는 한진해운의 파산에 따른 해당 터미널 인수를 위한 목적으로 해석할 수 있다.

〈그림 3-5〉 GTO별 투자 특성에 따른 신규 시장 진출 현황

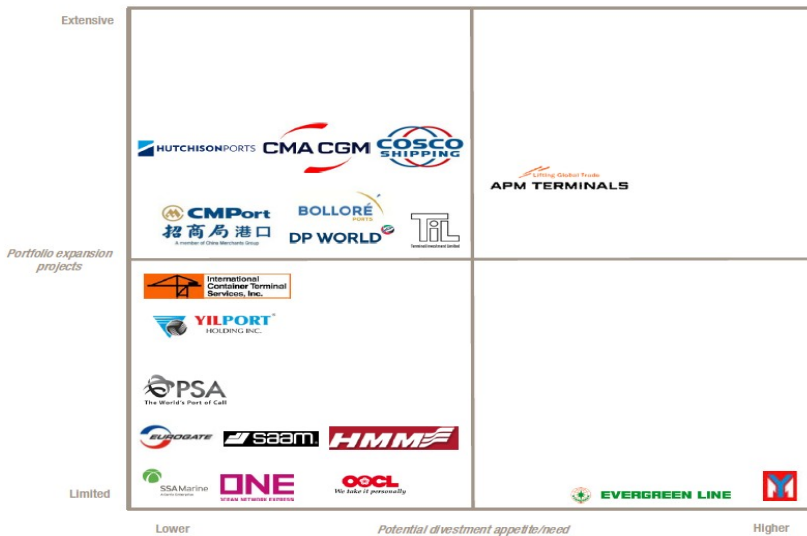


자료: Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, p. 28

한편 〈그림 3-6〉과 같이 Cosco, Hutchison, CMA CGM, BOLLORÉ 등의 GTO는 시장 진출 확장 전략은 광범위한 범위에서 추진하고 있으며 보유하고 있는 자산의 매각처분 가능성도 낮은 것으로 보인다. 반면에 왼쪽 아래에 위치한 ICTSI, YILPORT, PSA, 현대상선 등은 자산 매각 가능성은 낮으며 동시에 확장 프로젝트 계획도 없는 상황이다. 또한, YANG MING과 EVERGREEN의 경우 자산 매각 가능성이 높으며,

이는 선사의 재무적 상황의 악화에 따른 것으로 추정할 수 있다. 즉 선사형 GTO의 경우 회사의 경영사정에 따라 터미널을 매각할 확률이 높다고 할 수 있다. 예를 들면, 현대상선은 2014년도에 미국법인 HMMA가 소유한 컨테이너 터미널 2개의 지분까지 모두 매각했다.

〈그림 3-6〉 GTO별 자산 확장 및 매각 전략별 유형



자료: Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", ANNUAL REPORT 2018, p. 29

3) 항만개발 및 투자 실적 및 계획

최근 각 GTO별 추진 중인 투자 실적 및 계획은 〈표 3-7〉과 같이 Cosco, Hutchison, CMA-CGM 등을 중심으로 발생하고 있으며, 2017~2018년 간 15건의 신규투자가 추진되었다.³⁴⁾ 이는 지분인수, 운영임대 계약, 개발권 획득 등의 방식을 통해 터미널 운영권 확보가 이루어졌다.

34) 여기에 포함되지 않은 GTO는 최근 인수합병 계획이 없는 것을 의미한다.

〈표 3-5〉 GTO 투자 실적(2017~2018년)

GTO	대상 항만	상세 내용
China Cosco Shipping	Shanghai	SIPG 지분 15% 인수 합의(진행중)
China Cosco Shipping	대만, 미국, 중국 4개 터미널 지분 인수	OOCL 합병에 따라 OOCL 기 보유한 터미널 인수 (진행 중)
China Cosco Shipping	Nantong	Nantong Tonghai 터미널 보유한 51% 지분 인수
China Cosco Shipping	Wuhan	Wuhan 터미널이 보유한 70% 지분 인수
China Merchants Ports	Paranagua	TCP의 보유 지분 90% 인수
CMA CGM	Zeebrugge	Cosco와 CMA CGM 간 10% 지분 인수 협의
CMA CGM	Multi-Link Terminals	Container Finance Ltd가 보유한 3개 터미널 지분 일부 인수
DP World	Paita	Cosmos Agencia Maritima (CAM)가 보유한 지분 50% 인수
Hutchison Ports	Ras Al Khaimah	RAK 컨테이너 터미널 25년 운영권 확보
Hutchison Ports	Ahmed Bin Rashi Port	양허사업 권리 획득
현대상선	Tokyo	HMM Pacific Corp (HPC100% 지분 인수 추진 중
ICTSI	Manila	Manila North Harbour Port가 보유한 35% 지분 인수
ICTSI	Lae	25년 운영권 확보
ICTSI	Motukea	25년 운영권 확보
Yildirim	Puerto Bolivar	50+10 양허사업권 확보(2017년 1단계 착공)

자료: Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, p. 30

제2절 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 성장배경 및 전략

1. China Cosco Shipping

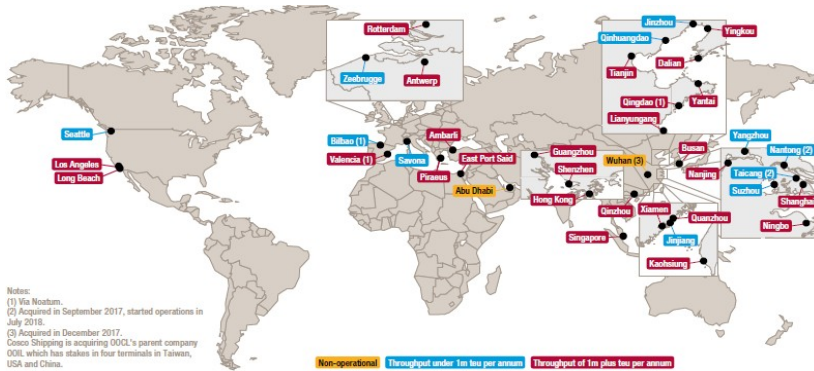
China Cosco Shpping은 전 세계 11개 국가, 47개의 터미널에 운영권을 소유하거나 지분을 보유하고 있다. 그 중 70% 이상이 자국인 중국과 홍콩 등 극동지역이며, 그 외 엔트워프, 로테르담, 시애틀 등의 유럽 및 북미지역도 일부 포함되어 있다. 2017년 기준 시설능력은 1억 1,040만 TEU 수준이며, 전체 9,130만 TEU(12.2%)의 물동량을 처리하여 모두 1위를 차지하고 있다. 향후 항만개발 및 통합 등을 통해 2022년에는 만 TEU의 시설능력을 확대할 것으로 예상된다.

China Cosco Shpping은 중국의 글로벌 선사인 COSCO와 CSCL이 2016년 합병됨에 따라 세계 4대 해운선사로 도약했다. 합병은 전체 해운서비스, 조선소, 항만 터미널 등 모든 영역에 걸쳐 진행됨에 따라 사업영역이 재편되면서 Cosco Shipping Ports Limited(이전 Cosco Pacific)이라는 자회사가 재조직되어 항만 및 터미널 운영을 전담하고 있다.

China Cosco Shpping의 경우 75% 이상이 극동 및 동남아시아에 분포되어 있는 등 신흥시장 진출을 통해 성장해 왔다. 즉, 주로 자국 항만의 터미널 운영권을 확보하는 형식으로 진행되었다. 핵심 성장 전략으로 일대일로 전략을 중심으로 자국 및 해외 항만의 신규 진출(확장 및 인수합병 등의 방식)을 모색하고 있다. 이는 중국 정부의 적극적 지원 아래 정부 간 항만 인수 및 통합 등의 방식이 적용되고 있으며, Cosco Shpping과 CMA CGM 간 얼라이언스에 따라 China Cosco Shpping 역시 CMA-CGM과 협력관계를 구축하여 터미널 개발 및 운영에 참여하고 있다. 2017년 COSCO 그룹이 홍콩선사 OOCL 인수가 확정되면서

OOCL이 보유한 중국, 대만 카오슝 및 미국 롱비치 등지에 4개 터미널 인수가 예상되며 현재 진행 중에 있다.³⁵⁾

〈그림 3-7〉 China Cosco Shipping 운영 터미널 현황



자료: Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, p. 86

〈표 3-6〉 China Cosco Shipping 시설능력 및 지역별 현황

단위 : 백만 TEU, %

연도	시설 능력	지역별 분포 현황(2017년 기준)
2017	110.4	
2018	116.6	
2019	128.4	
2020	130.5	
2021	131.6	
2022	131.6	

자료: Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, p. 87 참조하여 저자 작성

35) 미국 롱비치항의 OOCL 터미널은 매각하는 조건으로 COSCO 그룹에서 OOCL 인수가 승인되었다.

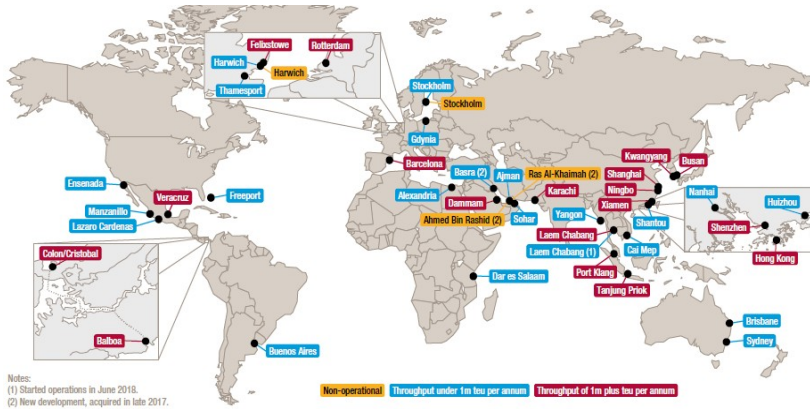
2. Hutchison Ports

Hutchison Ports는 전 세계 23개 국가, 54개의 터미널에 운영권을 소유하거나 지분을 보유하고 있다. 자국 모항인 홍콩항의 처리물동량 비중이 14%로 낮으나, 전 세계 물동량 처리량 및 시설능력은 2위를 차지하고 있어 상당히 글로벌화 된 GTO로 볼 수 있다. 2017년 기준 시설능력은 1억 1,030만TEU 수준이며, 전체 8,230만TEU(11.0%)의 물동량을 처리하여 China Cosco Shpping에 이어 2위를 차지하고 있다. 2017년 기준 6개의 신규 항만 진출이 이루어졌으며, 향후 2022년의 시설능력은 현재와 비슷한 수준인 1억 1,390만TEU로 예상된다.

Hutchison Ports 역시 중국을 포함한 극동아시아 지역의 신흥시장 진출을 통해 성장해 왔으나, 1991년 영국 펠릭스토크우(Felixstowe)항을 시작으로 유럽에 진출하여, 현재는 로테르담 ECT, 영국 하위치(Harwich)항과 테임즈포트(Tamesport) 등의 유럽지역과 베라크루즈(Vera Cruz)항, 발보아(Balboa)항 등 중미지역의 주요 항만에 비교적 진출 비율이 높으며, 이들 항만의 100% 지분확보를 통해 운영권을 확보하기도 했다. 최근에는 중동지역 진출을 위한 계약 체결이 이루어 졌다.

Hutchison Ports는 홍콩의 허치슨웜포아(HUTCHISON WHAMPOA)의 자회사로 1991년 영국의 펠릭스토크항을 인수함으로써 본격적인 글로벌 터미널 운영사업을 개시하였고, 1994년 본격적인 글로벌터미널 운영사업을 위해 허치슨포트홀딩스(HPH)사를 설립하였다. 허치슨은 자국 모항인 홍콩의 성장 한계로 수익창출이 어렵게 되자 새로운 성장 동력원으로 해외 터미널사업에 진출하게 된 계기가 된 것이다. 이들은 해외투자 결정을 위해 기업 내부적으로 치밀한 타당성 조사와 함께 이를 7개 지역별 전담팀을 구성하여 운영하고 있는 특징이 있다. 각 세부조직은 시장조사 및 모니터링을 통해 사업규모, 투자금액, 투자방식 등을 독립적으로 결정하고 시행하게 된다.³⁶⁾

〈그림 3-8〉 Hutchison Ports 운영 터미널 현황



자료: Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, p. 54

〈표 3-7〉 Hutchison Ports 시설능력 및 지역별 현황

단위: 백만 TEU, %

연도	시설 능력	지역별 분포 현황(2017년 기준)
2017	110.3	
2018	111.9	
2019	114.4	
2020	112.9	
2021	113.9	
2022	113.9	

자료: Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, p. 55 참조하여 저자 작성

36) 이성우 외, 『국가경쟁력 강화를 위한 글로벌 물류기업 육성방안 연구』, 한국해양수산개발원, 2011. p.37~38 참조

3. APM Terminals

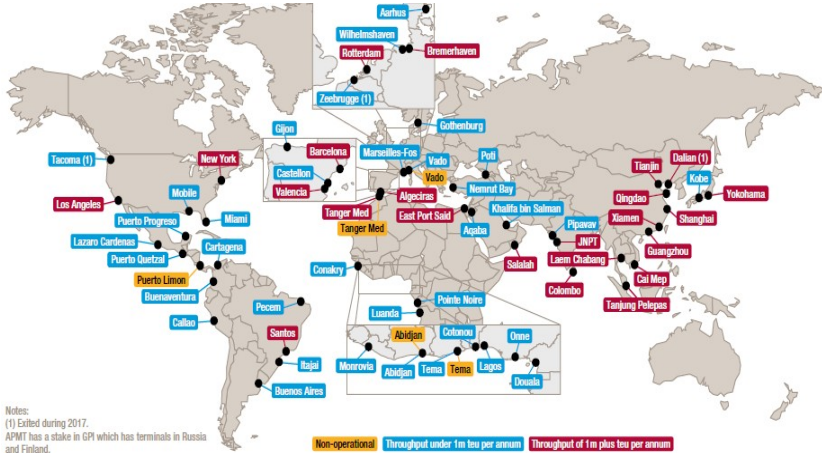
APM Terminals은 전 세계 38개 국가, 59개의 터미널에 운영권을 소유하거나 지분을 보유하고 있다. APM Terminals의 진출 터미널 특징을 살펴보면, 신흥시장 및 성숙시장의 비율이 거의 비슷한 균형을 이루고 있다고 할 수 있다. 즉, 40%의 자산(시설)이 북미 또는 유럽에 진출해 있으며, 그 외 나머지는 극동아시아, 동남아시아, 아프리카 등 신흥시장에 분포되어 있기 때문이다.

APM Terminals은 오세아니아 지역을 제외하고 전 세계 다양한 지역에 고루 진출해 있는 것을 알 수 있다. 최근까지 신흥시장인 서아프리카, 라틴아메리카 등의 항만인프라 투자 역시 활발히 진행해 왔다. 2017년 기준 시설능력은 1억 0,170만TEU 수준이며, 전체 7,630만TEU(10.2%)의 물동량을 처리하였다. 향후 항만개발 및 통합 등을 통해 2022년에는 1억 1,230만TEU로 그 시설능력이 증가될 것으로 예상하고 있다.

APM Terminals는 2001년 덴마크의 머스크(Maersk)그룹의 자회사로 설립되어 머스크라인(Maersk Line)과 사업적 연계가 깊었으나, 현재는 독립된 종합물류 서비스 제공이라는 사업영역으로 확대되고 있다. 머스크라인 역시 APM Terminals와의 연계성이 과거 75% 이상에서 현재 40%로 감소해 왔다. 특히, 최근 새로운 기업 전략마련에 따라 그린필드 투자 보다는 기존 터미널의 지분확보 등의 방식으로 시장을 확대하고 있으며, 일부 터미널의 소수 지분의 매각도 동시에 이루어지고 있다.

또한, 현재 내륙물류시설에 대한 투자를 확대하고 있으며, 이는 화주지향적인 물류서비스 즉, 보관, 유통, 컨테이너 집하 등의 서비스를 통해 부가가치를 향상시킬 것으로 전망된다.

〈그림 3-9〉 APM Terminal 운영 터미널 현황



자료: Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, p. 62

〈표 3-8〉 APM Terminal 시설능력 및 지역별 현황

단위 : 백만 TEU, %

연도	시설 능력	지역별 분포 현황(2017년 기준)
2017	101.7	지역별 분포 현황(2017년 기준) - Far East 19.1% - South Europe 15.2% - North Europe 15.3% - North America 10.0% - Eastern Europe 0.8% - Africa 13.0% - South Asia 5.9% - South America 5.0% - Central America/Caribbean 1.3% - Middle East 4.9% - Southeast Asia 9.5%
2018	103.7	
2019	105.8	
2020	110.7	
2021	111.8	
2022	112.3	

자료: Drewry, “Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast”, *ANNUAL REPORT 2018*, p. 63 참조하여 저자 작성

4. PSA International

PSA International은 전 세계 17개 국가, 45개의 터미널에 운영권을 소유하거나 지분을 보유하고 있다. 80% 이상이 신흥시장을 중심으로 진출해 있으며, 그 중 50% 이상이 동남아시아에 분포되어 있다. PSA International은 싱가포르를 모항으로 하며 해당 항만의 처리물동량이 전체 PSA 처리 물동량의 45%로 상당히 높으며 대체적으로 환적화물 처리비중이 높다. 또한, 해외 진출의 경우 수출입 항만을 목표로 진출하는 경우가 많으며, 현재 북미, 아프리카를 제외한 아시아, 중미, 유럽 시장에 진출해 있다.

2017년 기준 시설능력은 1억 430만TEU 수준이며, 전체 7,390만 TEU(9.9%)의 물동량을 처리하여 4위를 차지하였다. 향후 항만개발 및 통합 등을 통해 2022년에는 1억 1,480만TEU로 그 시설능력이 증가될 것으로 예상된다.

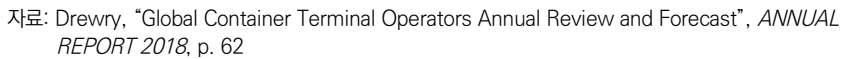
PSA International은 싱가포르 정부 즉, 항만당국이 모항인 싱가포르항을 독점운영(98% 이상 운영)한 경험을 토대로 성장 발판을 마련했다. 1997년 전까지는 항만을 관리하는 항만공사 형태로 운영되었으나, 민영화 이후 항만운영 및 개발사업에 집중하면서 GTO로 성장해왔다. PSA는 싱가포르의 국부펀드인 테마섹(Temasek)이 100% 지분을 가진 유럽, 인도, 중국 및 아시아 지역본부를 운영하고 있다.³⁷⁾

현재 PSA International은 싱가포르항을 중심으로 신규항만 개발³⁸⁾ 등을 통해 사업규모를 확장시키고 있으며, 인수합병 등의 방식보다는 그린필드 투자를 통해 해외진출을 시도하는 편이 높다. 최근 CMA-CGM 등 주요 글로벌 선사와의 합작투자(JV) 터미널 형태로 진출을

37) 해양한국, 글로벌터미널운영사(GTO) 현황, 2015.7.28.

38) 싱가포르 신흥인 투아스(Tuas)항은 6,500만 TEU 처리능력을 보유한 대형터미널로 2021년 개장 및 운영 될 예정이다.

〈그림 3-10〉 PSA International 운영 터미널 현황



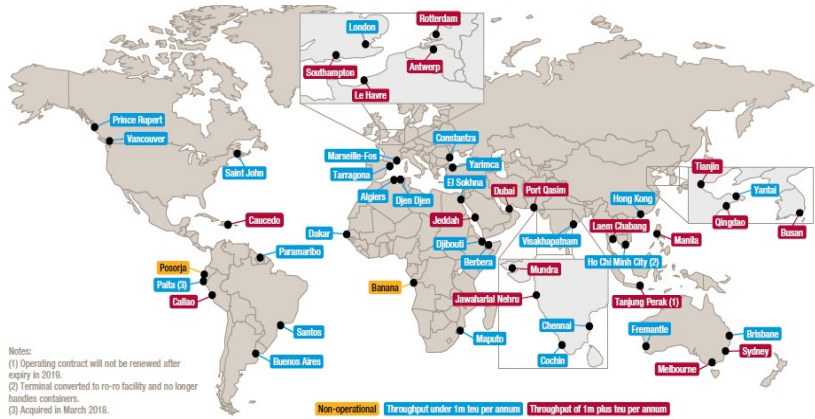
단위 : 백만 TEU, %

자료: Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, p. 63 참조하여 저자 작성

DP World는 전 세계 30개 국가, 50개의 터미널에 운영권을 소유하거나 지분을 보유하고 있다. 대체적으로 아시아, 중동, 아프리카 등 신흥 시장 진출 비중이 높으나 일부 유럽과 북미지역으로의 진출도 활발히

전개하고 있다. 자국 모항인 두바이에서의 전체 처리 물동량 비중이 22% 정도로 비교적 높은 수준이며 그에 따라 환적화물 처리량 역시 높다. DP World는 중동지역을 중심으로 전 세계 모든 지역 항만시장에 고르게 분포하고 있어 글로벌화 수준이 상당히 높다고 할 수 있다.

〈그림 3-11〉 DP World 운영 터미널 현황



자료: Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, p. 62

〈표 3-10〉 DP World 시설능력 및 지역별 현황

단위 : 백만 TEU, %

연도	시설 능력	지역별 분포 현황(2017년 기준)
2017	86.9	
2018	88.0	
2019	87.0	
2020	89.5	
2021	90.8	
2022	91.0	

자료: Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, p. 63 참조하여 저자 작성

2017년 기준 시설능력은 8,690만TEU 수준이며, 전체 6,870만TEU (9.2%)의 물동량을 처리하여 5위를 차지하였다. 향후 항만개발 및 통합 등을 통해 2022년에는 9,100만TEU로 그 시설능력이 확대될 것으로 예상된다.

DP World는 아랍에미레이트 정부의 국가 육성전략에 의해 탄생한 기업으로 1991년 설립되었다.³⁹⁾ 자국 및 해외 항만의 인수합병과 신항시장 투자를 통해 단시간에 성장한 기업으로, CSX World Terminal (2005년)과 P&O Maritime(2006년)을 인수하면서 그 외형이 대폭 확장되었다.⁴⁰⁾ 현재까지도 급격히 성장하는 신흥시장을 중심으로 그린 필드 투자를 통해 그 사업규모를 확장하는 데 집중하고 있다. 또한, 컨테이너터미널 뿐 만 아니라 콩고, 페루 등에는 다목적 부두(multi-purpose) 인수 및 개발도 추진했다.

DP World에서 한 가지 주목할 점은 글로벌 공급망 구축을 위한 거점 물류시설 투자도 활발히 진행하고 있다는 것이다. 대표적으로 수에즈운하 경제구역(Suez Canal Economic Zone) 개발 계획 발표, 인도 Continental Warehousing Corporation의 90% 지분 인수 등이 포함된다. 이는 운송, 컨테이너 보관, 집하 등 복합물류 서비스를 제공하기 위한 것으로, 기존 터미널에서의 하역서비스 뿐 아니라 다양한 물류서비스를 제공할 수 있는 상호보완적인 기업의 핵심 전략으로 해석된다. 그 밖에 자국 내에서는 Dubai Maritime City(DMC) 및 Drydock World 인수도 추진하는 등 다양한 영역에서 그 사업범위를 확장하고 있다.

39) 이성우 외, 『국가경쟁력 강화를 위한 글로벌 물류기업 육성방안 연구』, 한국해양수산개발원, 2011. pp.37~38 참조

40) 해양한국, 글로벌터미널운영사(GTO) 현황, 1015.7.28.(검색일: 2019. 9. 9)

제3절 글로벌 터미널 운영사(GTO) 육성정책

1. 해외 GTO 육성 정책

1) 국영기업 GTO의 자국 항만운영권 확보

DP World, China Cosco Shipping, PSA International 등 대부분의 GTO는 국영기업으로 운영되고 있으며, 대체적으로 자국항만 운영권을 보유하고 자국 항만의 운영에 있어서 독점적 지위를 갖추고 있는 등 정부의 직·간접적인 지원이 이루어졌다. 이는 자국의 모항을 기준으로 상당한 물동량을 처리함으로써 수익성 보장 및 자금 확보, 운영노하우 축적 등이 가능하게 되어 해외진출을 위한 기반을 어느 정도 갖추 수 있었다.

특히 중국은 항만당국이 자국 터미널 지분에 직접 투자하는 형태로 참여해 왔다. 이들 GTO는 자국 터미널의 지분을 100% 소유하거나 합작의 경우에도 50% 이상을 보유하고 있는 경우가 대부분이며, 이를 통해 운영권에 대한 우월적인 지위를 행사할 수 있다.

〈표 3-11〉 GTO 자국 항만 지분율

GTO	법인형태	터미널 수	지분율	비고
PSA International	단독	4	100%	PSA 단독 보유
	합작	4	50~51%	나머지는 JV된 외국계운영사
DP World	단독	3	100%	DP World 단독 보유

자료: Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, p. 23

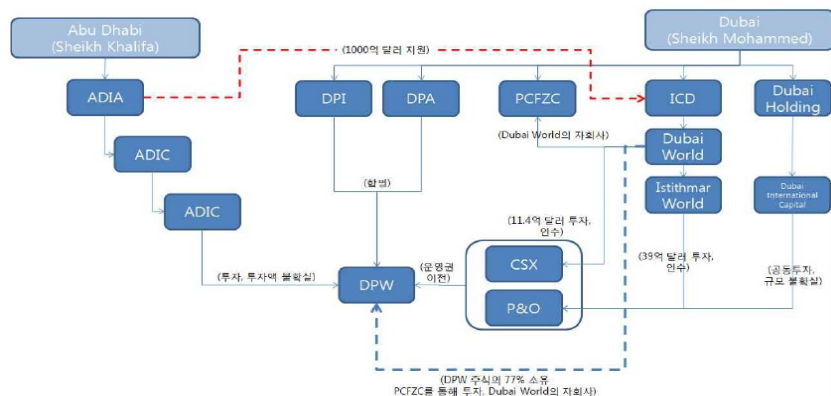
국영기업이 아닌 허치슨포트홀딩스(HPH)의 경우, 초기 항만당국이 소수업체에게 항만운영권을 부여함에 따라 운영 노하우 축적이 가능하게 되었으며, 이는 해외시장 진출에 밑거름이 되어 왔다.

또한, 독일 브레머하펜항을 모항으로 하는 Eurogate 역시 해당 항만에서 독점적으로 컨테이너 터미널 운영사업을 수행함에 따라 항만의 관리·운영에 축적하고, 이를 기반으로 해외항만 터미널 개발에 경쟁력을 확보할 수 있었다.

2) 자국 정부의 자금 지원⁴¹⁾

앞에서 살펴본 DP World는 국가 육성전략에 의해 탄생한 기업으로 아랍에미레이트 국부펀드인 Dubai Fund를 운용하는 ICD사(Investment Corporation of Dubai)가 지분 100%를 소유하고 있는 두바이월드(Dubai World)사가 설립하였다. 따라서 DP World의 해외 터미널 인수 당시 상당한 자금 지원이 이루어졌으며, 이후 DP World는 전 세계적인 대형 GTO 반열에 등장할 수 있게 되었다.

〈그림 3-12〉 아랍에미레이트 정부의 DP World 에 대한 투자



자료: 이성우 외, 『국가경쟁력 강화를 위한 글로벌 물류기업 육성방안 연구』, 한국해양수산개발원, 2011. p.40

41) 이성우 외, 『국가경쟁력 강화를 위한 글로벌 물류기업 육성방안 연구』, 한국해양수산개발원, 2011. pp.39~40 참조

PSA International은 싱가포르 정부의 투자기관인 테마섹(Temasek)이 100% 지분을 보유하고 있어 PSA의 해외항만 개발 및 진출을 결정하는데 테마섹의 영향력이 미치며 자금조달 역시 테마섹에서 담당하고 있다.

3) 자국 해외항만투자의 전략에 적극 참여

자국 국가의 해외항만투자 정책에 적극적으로 참여하여 자국 기업의 해외항만 진출이 용이하게 이루어지는 경우도 있다. 대표적으로 중국의 경우가 해당된다. 중국 정부의 일대일로 정책을 추진함에 따라 해외 물류거점을 중심으로 중국 터미널 운영사의 공격적인 투자가 확대되고 있기 때문이다.

중국의 CMHI(China Merchants Holdings International)는 2010년 이후 스리랑카 콜롬보(Colombo), 대만 카오슝(Kaohsiung), 나이지리아 라고스(Lagos), 지부티(Djibouti), 토고 로메(Lome) 및 터키 콤포트(Kumport) 등⁴²⁾의 해외항만에 투자가 이루어졌으며, SIPG(Shanghai International Port Group) 역시 2010년 벨기에 지브리계(Zeebrugge)항의 지분 25%를 확보하고 2015년에는 이스라엘 하이파(Haifa)항의 25년 운영권을 확보하여 2021년부터 운영을 시작할 예정이다.⁴³⁾

2. 우리나라 GTO 육성 정책

우리나라의 GTO 육성 필요성은 2000년 초부터 제기되었으며, 정부에서는 부산항 북항 통합운영사를 한국형 GTO로 육성하는 계획을 발표하였다. 여기에는 부산항만공사가 주주로 참여하는 통합운영사를

42) 네이버 검색, (검색어: CHMI, 검색일: 2019. 9. 5)

43) 해사정보신문, 중국 일대일로 중국 항만운영사 투자기회 확대, 2016.8.11.(검색일: 2019. 9. 9)

설립하여 한국형 GTO로 육성하고 중장기적으로 해외 터미널 사업에 진출한다는 계획을 담고 있다.⁴⁴⁾ 그러나 부산북항 터미널 운영사의 통합은 완전한 형태로 이루어지지 않았으며, 현재까지도 통합을 추진 중에 있는 등 통합에 어려움이 발생하고 있다. 현재 신선대 컨테이너부두와 우암 컨테이너 터미널의 합병이후 현재는 신선대 컨테이너부두와 신감만부두의 통합이 올해 안에 종결될 예정이다. 외국의 사례에서 보듯이 대부분의 글로벌 GTO는 자국 항만을 모항으로 출발하여 전 세계적으로 항만개발 및 운영을 시행하고 있다.

이에 우리나라도 부산북항의 통합운영사 출범 및 부산신항의 운영사를 단계별로 통합하여 하나의 터미널 운영사를 설립하는 것이 반드시 필요하다. 물론 2000년대 초 하나의 운영사에게 운영권을 주면 독점으로 인한 문제점이 발생한다고 하여 터미널별로 운영업체를 선정하여 터미널 운영권을 분산시켰으나, 지금은 오히려 부산항 전체를 관리·운영하는 통합 운영사를 설립하는 것이 필요하다.

현재 우리나라 기업 중 해외 항만에 진출해 운영권 및 지분을 보유한 사례는 한진해운 파산이후 현대상선이 유일하다. 이 역시 선사형태로 해상운송 효율성을 증대시키기 위한 거점을 중심으로 진출한 경우가 많다. 현재까지 하역전문기업 또는 공공기관의 해외터미널 진출 사례는 전무하다.

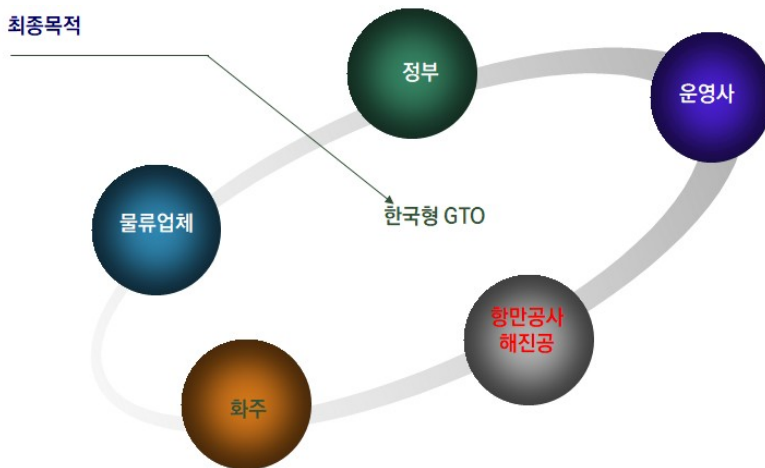
이에 정부에서는 『한국형 GTO 육성방안 마련을 위한 정책연구(2015)』 용역을 통하여 GTO의 현황, 해외진출 전략, 정부의 지원 정책 등의 분석을 통해 세계적 기업으로 성장하는 전략을 살펴보고 우리나라에 적용 가능한 시사점을 도출하고 한국형 GTO 육성을 위한 로드맵을 제시하였다. 결론에서는 ① 하역시장 안정화와 글로벌 네트

44) 해양수산부 보도자료, '부산항, 2020년까지 세계2대 환적거점항으로 육성', 2015. 7. 13

워크 구축을 위한 한국형 GTO 육성은 반드시 필요, ② GTO는 자국 시장의 기반으로 해외 진출 추진, ③ 국내 물류기업의 영세성, 정부 정책 미흡 등으로 GTO 육성 어려움 등에 관한 문제의식을 제기하고, 최종목표로 『한국형 GTO의 육성목표는 글로벌 네트워크를 구축한 세계 5위권의 STAR GTO』를 설정하였다.

그러나 해양수산부는 부산항만공사를 중심으로 한 “K-GTO”설립을 추진중이나 “공공기관 운영에 관한 법률” 등에 묶여 투자가 제한되어 있어 실질적인 투자가 어려운 실정이다. 따라서 정부, 화주, 항만공사 또는 한국해양진흥공사, 터미널 운영사 및 물류업체 등 관련 기관의 유기적인 협조체제가 필수적이라고 있다.

〈그림 3-13〉 GTO 설립을 위한 관계기관의 역할



따라서 관련 법률의 개정이 필요하며, 국내 운영사간의 상호출자를 통한 SPC 설립이 무엇보다 필요하다고 할 수 있다. 부산항의 경우, 수출입화물의 비중이 환적화물의 비중보다 낮으며, 국내외 경제활동의 변화를 고려할 경우 수출입화물의 대폭적인 증가세는 어려운 실정이다.

결국 환적화물을 유치하는 것만이 국내 항만의 경쟁력을 높이고 수익성을 확보할 수 있으며, 지역경제의 안정화와 새로운 고용창출을 유도할 수 있을 것으로 판단된다. 이를 위해서는 해외 거점형 항만개발이 반드시 필요한 실정이다.

제 4 장

글로벌 터미널 운영사(GTO)
설립대안의 실증분석

제1절 GTO 설립주체의 대안설정

본 절에서는 앞에서 언급한 GTO의 세 가지 유형을 중심으로 우리나라에 도입이 가능한 대안에 대해서 고찰하고자 한다. 우선 국내 전문하역업체들을 중심으로 한 GTO 설립방안, 둘째는 항만공사를 재편하여 항만공사에 GTO 기능을 부여하는 방안, 셋째는 한국해양진흥공사를 재편하여 해양진흥공사에 GTO 기능을 부여하는 방안, 마지막으로 선사중심의 GTO 설립방안에 대해서 고찰하였다.

1. 전문하역업체를 중심으로 한 GTO 설립방안

1) 국내 하역 전문업체의 현황

2017년 12월 기준으로 국내 하역업체는 총 413개사에 이르고 있다. 이 중 일반 하역업체수는 282개사, 한정하역업체수⁴⁵⁾는 131개사에 이르는 것으로 나타났다. 이 중에서도 부산항의 경우, 53개(일반하역 40

개사, 한정하역 10개사, 지점수 3개사)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 순사업자비율은 전국 평균 70.5%에 비해 부산항의 순사업자수 비율은 94.3%로 매우 높은 비중을 보이고 있다.⁴⁵⁾ 주요 일반하역업체로는 CJ대한통운, 동방, 동부익스프레스, 선광, 세방, 인터지스, KCTC, ㈜한진 등을 들 수 있다.

일반하역업체의 자본금 현황을 조사한 결과는 다음과 같다. <표 4-1>에서 보는 바와 같이 일반하역업체 중 자본금 100억원을 초과하는 업체수는 35개사로 전체 하역사업체수의 18.4%에 불과한 실정이다.

<표 4-1> 일반하역업체 자본규모별 현황

구분	합계	10억 미만	50억 미만	100억 미만	100억 이상
사업체수	190	104	40	11	35
비중(%)	100	54.7	21.0	5.8	18.4

자료: 한국항만물류협회, 「항만하역요람」, 2018. p. 14

2017년 말 기준으로 하역종사자 수는 18,161명으로 2005년에 비해 지속적으로 감소하는 추세를 보이고 있다. 그러나 일반하역업체의 종사자 수는 2005년에 13,213명에서 2017년 12,062명으로 거의 감소하지 않는 반면에, 항운노조원의 상용화로 인하여 2005년에 44.5%의 비중에서 2017년에는 33.6%로 감소하였다. 이것이 의미하는 것은 국내하역시장이 고용불안 등의 문제점을 해소함으로써 점진적으로 안정화를 이루고 있는 단계로 발전하며, 노동생산성 증가를 통한 항만경쟁력을 높일 수 있는 하나의 기회가 되고 있다는 것이다.

45) 한정하역사업의 이용자는 군 등 국가 특수기관 또는 국내 주둔 미군 등으로 취급화물은 송유관 등 특수하역시설에 의하여 하역되는 화물(고체 상태의 벌크화물 및 포장 용기에 적입되어 크레인 등 일반하역장비에 의하여 하역 되는 화물은 제외), 관계법령에 정한 유자격자를 요하는 등 기존 하역업자에 의하여서는 하역될 수 없는 화물로 한정하고 있음.

46) 한국항만물류협회, 「항만하역요람」, 2018. p. 12

〈표 4-2〉 연도별 · 소속별 하역 종사자 현황

연도	합계	하역업체		항운노조원	
		인원(명)	비중(%)	인원(명)	비중(%)
2005	23,824	13,213	55.5	10,611	44.5
2006	23,875	14,640	61.3	9,235	38.7
2007	22,014	14,978	68.0	7,036	32.0
2008	20,783	14,035	67.5	3,748	32.5
2009	19,310	13,028	67.5	6,282	32.5
2010	18,505	12,413	67.1	6,092	32.9
2011	18,682	14,571	67.3	6,111	32.7
2012	18,650	12,584	67.5	6,066	32.5
2013	17,834	11,724	65.7	6,110	34.3
2014	17,714	11,638	65.7	6,076	34.3
2015	17,921	11,819	66.0	6,102	34.0
2016	18,325	12,095	66.0	5,230	34.0
2017	18,161	12,062	66.4	6,099	33.6

자료: 한국항만물류협회, 「항만하역요람」, 2018. p. 16

2) 하역수입과 물동량 간의 상관관계 분석

하역전문업체를 통한 GTO의 설립을 위해서는 하나의 하역업체를 통해 추진하기에는 불가능하다. 이는 업체의 자본규모가 100억을 초과하는 업체가 불과 18.4%에 불과하며, 하역업체 종사자 수 또한 매년 감소하고 있으며, 항만하역수입 역시 2013년 이후 매년 감소세를 보이고 있는 실정이다. 즉 항만물동량은 증가하는 반면에 하역사의 수입은 분석기간 동안 -0.95%를 기록하고 있다. 이것이 시사하는 바는 대형 선사들의 교섭력 약화와 운영사들 간의 출혈경쟁을 통해 국내 터미널 운영사의 경쟁력 약화를 초래하고 있다는 것을 의미한다.

〈표 4-3〉 연도별 지역별 하역수입

단위 : 백만 원, 연도

구분	2013	2014	2015	2016	2017
합 계	1,224,496	1,204,689	1,197,929	1,219,506	1,178,555
부 산	105,558	102,941	98,885	116,187	114,060
인 천	255,329	241,797	236,717	227,629	186,420
평택 · 당진	256,644	254,223	252,194	262,866	268,636
울 산	110,396	98,644	95,986	85,114	83,209
마 산	51,959	51,669	57,065	54,190	47,568
군산 · 대산	67,899	66,416	72,397	74,788	76,819
목 포	28,857	36,344	39,561	37,604	39,982
여수 · 광양	137,697	138,576	142,377	146,144	135,815
포 향	139,003	136,765	119,171	117,858	118,802
동 해	30,423	34,764	35,008	37,860	42,320
제 주	40,731	42,550	48,568	59,266	64,924

주: 평택 · 당진항은 추정치임.

자료: 한국항만물류협회, 「항만하역요람」, 2018. p. 68

우리나라의 총 물동량과 컨테이너 물동량은 2013년 이후 지속적인 증가세를 보임에도 불구하고 하역산업의 하역수입은 감소세를 보이고 있다. 이러한 원인으로는 해운업계의 교섭력 강화, 즉 세계 3대 얼라이언스(Alliance)의 세계 해운시장의 점유율 확대를 통한 교섭력 강화 및 국내 항만업계의 물동량 유치를 위한 출혈경쟁에 의한 것으로 파악된다. 따라서 이러한 국내 항만의 국내 · 외 경쟁력을 확보할 수 있는 제도적인 정책이 필요한 실정이다.

〈표 4-4〉 우리나라 항만물동량 추이와 하역수입

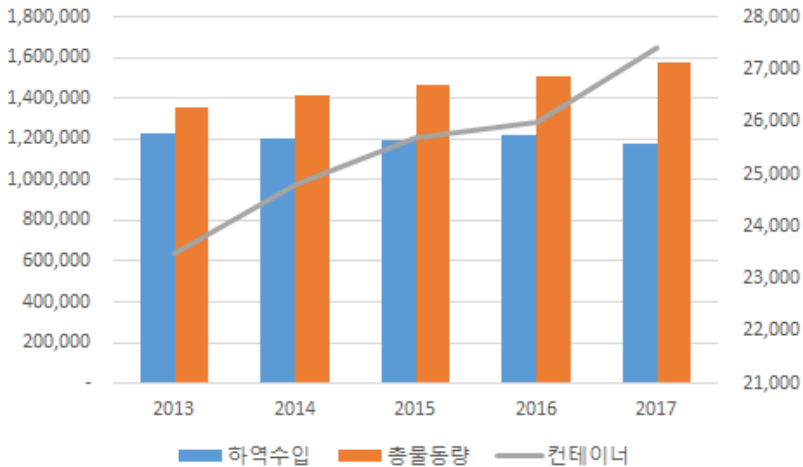
단위 : 백만 원, 천 톤, 천 TEU

연도	하역수입	총물동량	컨테이너
2013	1,224,496	1,358,925	23,469
2014	1,204,689	1,415,904	24,798
2015	1,197,929	1,463,054	25,681
2016	1,219,506	1,509,479	26,005
2017	1,178,555	1,579,906	27,421

자료: 1) 한국항만물류협회, 「항만하역요람」, 2018. p. 68

2) 한국해양수산개발원, 「항만통계연감」, 2018. pp. 16-18

〈그림 4-1〉 우리나라 항만물동량 추이와 하역수입



자료: 한국해양수산개발원, 「항만통계연감」, 2018, pp. 16-18

3) GTO 설립방안

국내 전문하역업체를 기반으로 한 GTO를 설립하기 위해서는 하역업체들 간의 공동출자를 통한 특수목적회사(SPC)의 설립으로 가능한 실정이다. 앞에서 살펴본 바와 같이 국내전문하역회사의 규모가 영세하고, 대부분의 전문하역업체는 해외항만개발을 추진할 만한 투자능력 및 운영노하우가 부족한 상황이다.

이러한 상황에서 GTO를 설립한다는 것은 현재 세계 전문 GTO와의 경쟁력에서 버틸 수가 없는 것이 현실이다. 따라서 국내하역업체 중 어느 정도 경영능력과 운영능력을 보유한 하역전문회사, 즉 CJ대한통운, 동방, 동부익스프레스, 선광, 세방, 인터지스, KCTC, (주)한진 등과 같은 대형업체간의 공동출자를 통한 『Global Stevedores' Terminal Operator』를 설립하여 세계 GTO 시장에 참여할 수 있는 발판을 마련해야 할 것이다.

또한, 전 세계 5대 GTO의 경우, 대부분 정부의 직·간접적으로 지원을 받고 있는 상황에서 국내의 경우 민간중심의 GTO를 설립하는 경우 법제도 측면에서 정부의 지원을 받는 것이 어렵기 때문에 이에 대한 지원정책도 동시에 고려해야 할 것이다. 국내 전문하역회사를 중심으로 GTO를 설립하는 경우 국내 하역시장의 안정화 및 통합화를 도모하는 동시에 해외시장을 개척함으로써 국부유출 방지(국내에서의 출혈경쟁 방지 등) 및 부가가치 창출, 신규 일자리 창출 등 다양한 경제적 효과를 창출할 수 있을 것으로 판단된다.

2. 항만공사를 통한 GTO 설립방안

1) 항만공사의 법률적 성격

현재 국내에는 부산항, 인천항, 여수·광양항 및 울산항 등에 4개 항만공사가 설립되어 항만을 관리·운영하고 있다. 항만공사법 제1조(목적)에서는 “항만공사를 설립하여 항만시설의 개발 및 관리·운영에 관한 업무의 전문성과 효율성을 높임으로써 항만을 경쟁력 있는 해운물류의 중심기지로 육성하여 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 한다.”고 규정하고 있다. 또한, 제3조(자율적 운영의 보장)에서는 “국가는 항만공사의 책임경영 체제를 확립하기 위하여 항만공사의 자율적 운영을 보장한다.”고 규정하고 있다.

또한, 제8조(사업) 제7항에서는 “그 밖에 외국 항만의 조성 및 관리·운영 등 공사의 설립목적을 달성하기 위하여 필요한 것으로서 대통령령으로 정하는 사업”으로 규정하여 ① 외국 항만의 건설, ② 외국 항만의 관리 및 운영, ③ 항만물류정보와 관련한 인프라의 구축 및 운영이 가능하도록 규정하고 있다. 이러한 법률조항을 고려할 경우

현재의 항만공사를 국내사업본부와 해외사업본부로 조직을 재편함으로써 GTO를 설립할 수 있는 가능성은 열려 있다고 할 수 있다.

2) 국내 항만공사의 현황분석

(1) 부산항만공사

가. 전략 및 비전

부산항만공사의 경영목표는 현재 우리나라의 최대 항만으로서 다양한 물류 네트워크를 확보하여 2025년 이전에 물동량 3천만TEU 달성이라는 양적성장과 더불어 해양항만산업 전반에서 미래성장동력 기반을 만들어 지속적인 부가가치가 창출되고 일자리가 넘치는 『메가 허브포트』로 도약하고자 하고 있다.

또한, 항만의 사회적 가치를 선도하는 리더십을 확립하여 부산항의 성장을 촉진하고 사업다각화, 조직일류화, 전문성을 강화한 세계 최고 수준의 경영 시스템을 구축하여 고객과 함께 세계로 뻗어가는 『글로벌 종합 항만 전문 기업』으로의 발전을 지향하고 있다.⁴⁷⁾

나. 항만개발사업

부산항만공사는 최첨단 항만으로 완성되는 부산신항을 동북아 물류중심항의 위상을 정립하고자 하고 있다. 부산항 신항은 2019년 기준으로 23개의 선석(컨테이너 21, 다목적 등 2)이 운영중에 있으며, 최첨단 미래형 항만으로 고부가가치를 창출하고자 하는 목표를 수립하여 추진하고 있다. 2020년 이후 45개 선석이 완전히 개장할 경우 연간 1,584만TEU의 처리능력을 확보하여 초대형 컨테이너항만으로 성장할 것으로 예상되며 동북아 글로벌 물류중심항만으로 성장하는 것을 목표로 설정하고 있다.

47) 부산항만공사(검색일: 2019. 9. 11)

〈그림 4-2〉 부산신항의 조감도



자료: 부산항만공사(검색일: 2019. 9. 11)

(2) 인천항만공사

가. 전략 및 비전

인천항만공사는 『항만시설의 개발 및 관리·운영에 관한 업무의 전문성과 효율성을 높임으로써 인천항을 경쟁력이 있는 해운물류의 중심(심)기지로 육성하여 국민경제의 발전에 이바지하고, 인천항을 단순히 환동해 물류거점항만으로서의 역할뿐만 아니라 환황해 해양 관광의 중심기지로 육성하여 국민경제발전에 이바지 한다』는 비전을 제시하고 있다.

〈그림 4-3〉 인천항공사의 비전 및 전략체계



〈그림 4-5〉 여수·광양항만공사의 미션과 비전



자료: 여수광양항만공사(검색일: 2019. 9. 11)

나. 항만개발사업

여수·광양항만공사는 국가경제성장을 견인하는 복합물류중심 허브 항만으로 집중육성하고, 일반부두(벌크화물)와 항만배후단지, 그리고 배후산업단지와 항만과 유기적으로 연계되는 항만 클러스터 구축을 통해 관련 산업 신규유치 및 고부가가치를 창출할 계획이다.⁴⁸⁾

(4) 울산항만공사

가. 전략 및 비전

울산항만공사는 유류중심항만으로서 동북아 지역에서의 경쟁력이 있는 해운·물류중심기지로 육성하여 국민경제 발전에 기여함과 동시에 사회적 가치를 추구하는 경쟁력이 있는 에코 스마트항만을 추구하고 있다.

〈그림 4-6〉 울산항만공사의 비전 및 전략



48) 여수광양항만공사, YGPA 중장기 경영전략 고도화 프로젝트 보고서, 2013.10

〈그림 4-7〉 울산항만공사의 경영목표



자료: 울산항만공사(검색일: 2019. 9. 11)

나. 항만개발사업

울산항은 동북아지역의 오일허브로 육성하는 한편, 관련산업의 성장을 주도하는 국내 경제 활성화 거점으로서 석유화학 및 조선, 자동차 등 국가기간산업 관련 화물의 원활한 처리를 지원하는 항만으로 개발할 계획이다.

또한, 울산항을 동북아 오일허브 및 액체화물 중심기지로 구축하여 일본, 중국, 러시아와 한반도를 연결하는 환동해권 국제 물류네트워크 중심기지로 개발할 계획이며, 온산국가 산업단지 등 배후 산업단지 및 산업도시인 울산항의 지원항만으로 개발할 예정이다.

3) 시사점

이상에서 우리나라 4대 항만공사의 전략 및 비전, 개발계획을 살펴보았다. 부산항의 경우에는 컨테이너중심항만으로 개발하고, 인천항의 경우에는 북중국지역의 항만 및 세계 제2위의 경제대국인 중국을 중심으로 한 환황해권 컨테이너 부두로 개발할 예정이다. 여수·광양항의 경우에는 컨테이너 및 액체화물을 집중적으로 처리하는 고부가가치 항만, 소위 “아시아의 로테르담항”으로 개발할 예정이다. 마지막으로 울산항은 오일허브 중심항만으로 개발하여 국내 경제 활성화 거점으로서 석유화학 및 조선, 자동차 등 국가기간산업 관련 화물의 원활한 처리를 지원하는 항만으로 개발할 예정이다.

이처럼 현재 국내 4대 항만공사의 화물처리 및 지정학적 위치가 서로 상이하기 때문에 현재의 항만공사체제는 그대로 유지하고, 다만 항만공사법의 개정을 통하여 추가적으로 해외항만개발을 할 수 있는 본부(조직)를 추가적으로 설치함으로써 물동량 창출 및 신규 일자리 창출을 모색할 수 있을 것이다.

4. 한국해양진흥공사를 통한 GTO 설립방안

1) 설립목적

정부는 한국해양진흥공사를 설립하여 『해운기업들의 안정적인 선박 도입과 유동성 확보를 지원하고, 해운산업의 성장에 필요한 서비

스를 제공하는 등 우리나라의 해운 경쟁력을 강화함으로써 국가경제 발전』에 일조를 하고자 정책을 추진하였다. 한국해양진흥공사는 해운기업들의 안정적인 선박 도입과 유동성 확보를 지원하고, 해운산업의 성장에 필요한 서비스를 제공하는 등 우리나라의 해운 경쟁력을 강화함으로써 국가경제 발전에 이바지함을 목적으로 설립되었다.⁴⁹⁾

그러나, 선사위주의 정책을 추진함으로써 해운·물류·항만산업 간의 성장동력원이 다소 미흡하다고 할 수 있다. 즉 선사위주의 투자 지원, 보증지원, 정책지원 및 경영지원 등에 투자범위를 한정하고 있어 우리나라 해운·항만물류산업의 발전에 큰 기대를 걸기에는 현실적으로 한계가 있다.

특히 항만터미널사업의 경우, 국내 항만 및 터미널 등의 물류시설에 한정하여 터미널 운영권을 포함하여 국내 항만터미널 등의 물류시설 등의 자산투자 참여를 통한 투자지원을 하고 있는 실정이다.⁵⁰⁾

2) 한국해양진흥공사의 업무 및 조직도

(1) 주요 업무

해양진흥공사는 혁신경영본부, 투자보증본부 및 정책지원본부로 편성되어 있다. 주요업무로는 투자지원, 보증지원, 정책지원 및 경영지원 등으로 구분할 수 있다.

가. 투자지원

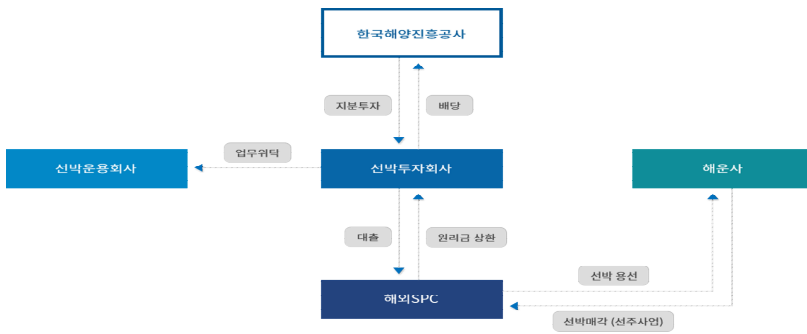
투자지원사업은 선주사업, 자본 확충, 신조선 투자사업 및 항만터미널 투자사업으로 구분할 수 있다. 우선 선주사업의 대상기업은 해운사

49) 한국해양진흥공사(검색일: 2019. 9. 11)

50) IHS Markit에 따르면, 글로벌 운영자 터미널 시장은 매년 10% 이상 성장하여 2017년에는 24억 달러에 이르렀다. 이 시장은 2022년까지 30억 달러를 넘어설 것으로 예상하고 있다

소유의 중고선박이며, 지원방법은 해운사가 보유하고 있는 중고선박을 대상으로 시장가액의 적정 공사 투자비율을 적용한 금액으로 선박을 매입 후 재용선하고 향후 적정한 가격으로 재매각하는 프로그램. 해운사의 기존 차입금 만기 연장효과와 인출시점을 포함한 투자기간 동안 해운사의 현금흐름개선에 기여하고자 한다.

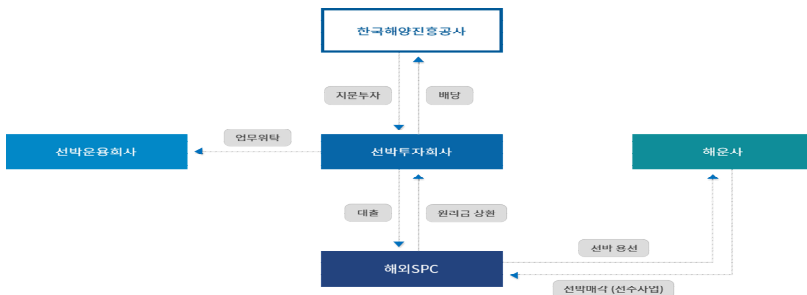
〈그림 4-8〉 선주사업의 사업모델



자료: 한국해양진흥공사(검색일: 2019. 9. 11)

둘째, 자본확충사업은 채무보증을 위하여 Sale & lease back 투자 지원 대상 해운사를 대상으로 선박 매입 후 재용선시 발생한 해운사의 처분손실에 대해 보통주 유상증자 혹은 영구전환사채 인수 등을 통해 자본확충 사업을 시행하고 있다.

〈그림 4-9〉 투자지원사업의 사업모델



자료: 한국해양진흥공사(검색일: 2019. 9. 11)

셋째, 신조선 투자사업으로 투자대상은 해운사에서 발주한 신조선이며, 지원방안은 해운사가 신조선 확보 시 후순위 등 형태로 참여하여 신조선의 확보를 지원하고 있다.

〈그림 4-10〉 신조선 투자사업의 사업모델



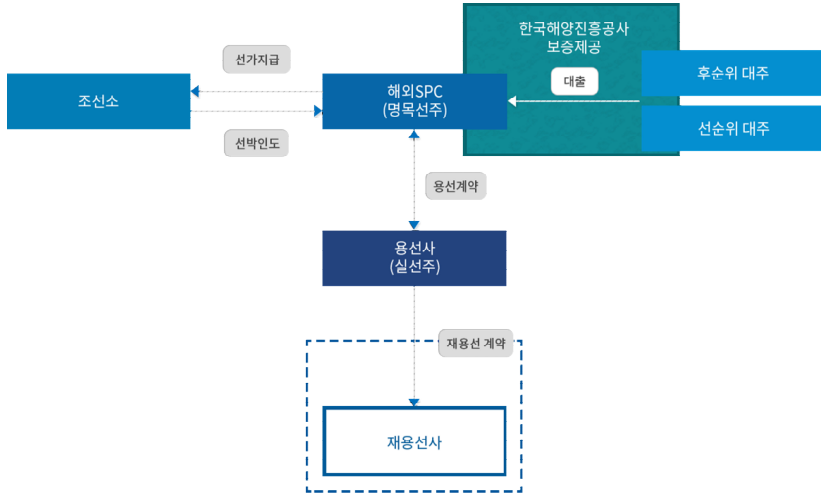
자료: 한국해양진흥공사(검색일: 2019. 9. 11)

마지막으로 항만터미널 투자사업의 경우 투자대상은 국내 항만, 터미널 등의 물류시설이며, 지원방법은 터미널 운영권을 포함하여 국내 항만터미널 및 물류시설 등의 자산투자 참여를 통한 투자를 지원하고 있다.

나. 채무보증

보증대상은 선박 등 해운·항만산업 관련 자산의 취득을 위하여 해운항만 사업자가 차입하는 자금이며, 보증비율은 공사가 정하는 비율, 보증기간은 주계약(보증대상 금융계약) 기간 이내이며, 보증요율은 공사 내부 신용등급별 기본요율(±)프로젝트별로 할인할증률을 적용한다.⁵¹⁾

〈그림 4-11〉 선박금융 보증지원 구조도



자료: 한국해양진흥공사(검색일: 2019. 9. 11)

다. 정책지원

환경규제 대응 및 국적선대 경쟁력 강화를 위해 노후선박 조기폐선 후 친환경형·고효율선박으로 신조·대체 시 보조금을 지급한다.⁵²⁾

라. 경영지원

국내 유일한 시장거래기반 정보제공으로 해운산업 경쟁력 강화에 기여하고자 하며, 국적선사 및 이들과 거래관계인 해외 해운업계를 대상으로 건화물, 컨테이너, 탱커 각 시장부문별 전문리포트 발간, 해운거래 데이터·정보 DB 구축 및 운영, 이용자 의사소통 강화를 위한 해운정보시스템 아키텍처 구축, 마지막으로 SSY Research, IHS 등 해외 리서치전문기관과의 MOU 체결 및 공동리서치 등 협력 강화를 통한 해운시장 시황분석의 정확성을 제고할 계획이다.

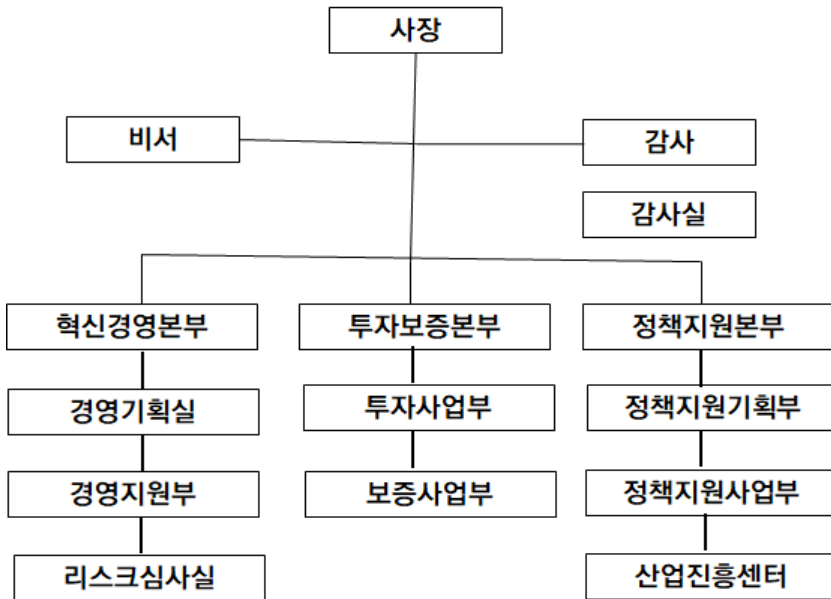
51) 한국해양진흥공사(검색일: 2019. 9. 11)

52) 한국해양진흥공사(검색일: 2019. 9. 11)

(2) 한국해양진흥공사의 조직도

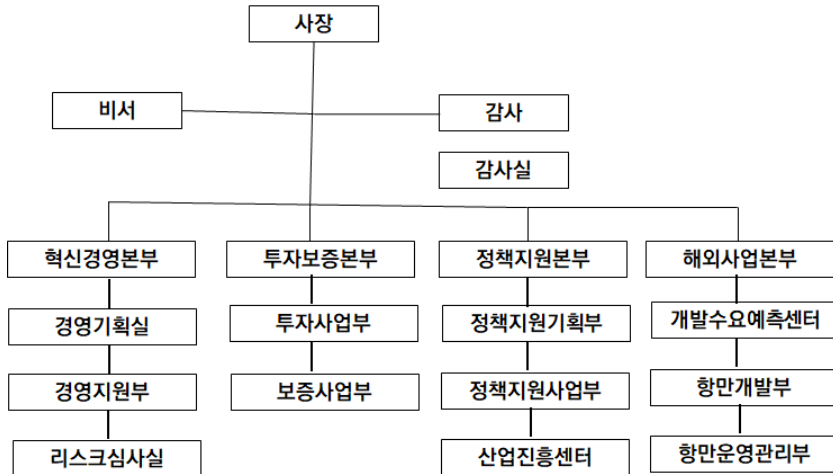
현재 한국해양진흥공사의 경우, 투자사업부를 중심으로 국내 항만·터미널 등의 물류시설 등을 대상으로 터미널 운영권을 포함하여 국내 항만터미널 등의 물류시설 등의 자산투자 참여를 통한 투자를 지원하고 있다.

〈그림 4-12〉 한국해양진흥공사의 조직도(현행)



그러나 GTO 사업을 추진하기 위해서는 한국해양진흥공사의 기능 재편이 필요하다. 물론 관련법제도의 개정이 필요하며, 이에 대한 개선방안은 다음 장에서 제시할 것이다. 우선 현재의 조직을 개편하여 새로운 조직체계를 갖출 필요가 있다.

〈그림 4-13〉 한국해양진흥공사의 조직도(변경안)



5. 선사중심의 GTO 설립방안

현재 우리나라의 원양 국적선사로서는 현대상선이 유일하며, 다음으로 SM상선으로 SM그룹의 해운사업부문은 주력 계열사의 하나로서 (구)한진해운의 아주, 미주 노선 및 육상전문 인력의 양·수도를 통해 2016년 12월 설립한 컨테이너선 전문선사라고 할 수 있다. (구)한진해운의 컨테이너선 및 외국적 선사의 중/대형 선박 인수를 통해 선대 규모를 확대하고 있으며, 선진 선박관리시스템의 도입으로 효율적이고 안전한 선박운항을 지향하여 미래 대한민국 제1의 컨테이너라인 선사로 발돋움 시도하고 있다.

이처럼 국적선사의 영세성으로 인하여 사실 선사형 GTO 설립은 그 가능성이 매우 낮은 실정이다. 그럼에도 불구하고 현재 21개 GTO 중 18위를 차지하고 있는 현대상선을 중심으로 선사형 GTO의 설립가능성을 검토하였다.

1) 선사들의 터미널 운영현황

현재 21개 GTO 중 순수 선사형 GTO는 Evergreen, MOL, Yang Ming, K-Line, 현대상선 등 5개사에 불과하다. 이들 선사들은 주로 비용절감을 위해서 해외 터미널을 운영중이다. 그러나 최종적인 목적은 컨테이너 물동량의 확보이며, 자가 터미널을 운영함으로써 비용절감을 위해 터미널 운영을 한다. 또한, 다른 운항 서비스 네트워크와 통합함으로써 더 큰 효율성을 얻을 수 있다.

2017년 전 세계 총 물동량은 745.5백만TEU로 2016년 702.6백만 TEU보다 약 5.8%대의 증가세를 보였다.⁵³⁾ GTO/ITO는 2016년 대비 비 GTO/ITO 민간 사업자의 비용으로 2017년 점유율을 높였다. 주 부문 점유율은 대체로 변동이 없었다. 현재 하역전문회사 GTO/ITO는 전체 GTO/ITO 물동량의 72%를 차지하며, 혼합형은 약 21%를 차지하며, 순수 선사형 GTO의 점유율은 7% 미만이다.

〈표 4-5〉 전세계 지역별 컨테이너 물동량

단위: 천 TEU, %

구분	2016년				2017년			
	물동량	GTO	민간	정부	물동량	GTO	민간	정부
북미	59,126	59.2	19.4	21.4	63,494	60.2	18.6	21.2
유럽	122,085	66.6	25.6	7.8	129,014	70.9	21.5	7.9
아시아	379,337	66.9	10.1	23.0	402,159	66.6	9.1	24.3
중동	63,139	65.3	15.3	19.5	67,177	68.2	12.9	18.8
남미	42,345	54.2	33.0	12.8	44,995	56.4	31.6	12.0
아프리카	24,695	53.6	6.7	39.6	25,051	54.5	7.0	38.6
오세아니아	11,833	29.7	60.7	9.7	12,576	30.7	59.3	10.0
합계	702,559	64.2	16.2	19.7	745,466	65.2	14.6	20.2

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

53) Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, pp. 10-11

특히 2017년 선사형 GTO의 물동량 처리량은 Evergreen이 10.3백만 TEU로 1.4%, MOL이 7.1백만TEU로 0.9%, Yang Ming이 4.6백만TEU로 0.5%, K-Line이 3.4백만TEU로 0.5%, 그리고 현대상선이 6.1백만TEU를 처리하여 0.8%의 비중을 각기 보이고 있다.⁵⁴⁾

〈표 4-6〉 GTO 물동량 처리실적 및 점유율

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

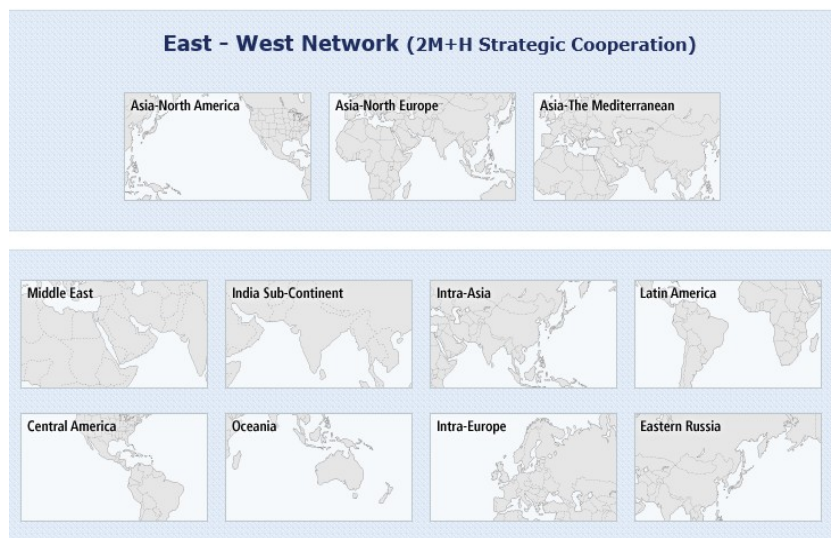
54) Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, p. 13

2) 현대상선의 터미널 운영현황

(1) 터미널 운영현황

현대상선은 롱비치, 시애틀, 카오슝, 알제이시라스를 포함한 다수의 터미널에서 지분을 인수할 수 있다는 점에서 한진해운 파산의 주요 수혜자라고 할 수 있다. 2017년 한 해 동안 현대상선은 9개의 터미널에서 지분을 보유했지만, 이는 로스앤젤레스항의 터미널을 매각할 때 8개로 줄어들었다. 그러나 현대상선은 HMM퍼시픽(HPC) 도쿄터미널 지분 100%를 인수하는 과정에 있어 조만간 최대 9개 터미널까지 다시 보유할 예정이다. 현재 현대상선의 서브, 네트워크는 다음과 같다.

〈그림 4-14〉 현대상선의 서비스 네트워크



자료: 현대상선(검색일: 2019. 9. 11)

현대상선의 2017년 총 처리량은 610만TEU(10% 미만의 터미널을 제외)로 지분 10% 이하 보유는 2016년 수치보다 2배 이상 증가한 반면 전체 주식은 38% 증가한 300만TEU를 기록하였다.

2018년 현대상선은 부산항의 HPNT 터미널 지분을 50%로 늘렸기 때문에 2018년 다시 지분과 총액이 늘어났다. 포트폴리오에 포함된 개별 터미널을 살펴보면, 실적이 매우 엇갈렸다. 당연히 신규 추가물동량들은 2016년에 처리하지 않았으나 2017년에 추가 물동량이 증가했다. 로스앤젤레스 터미널의 매각으로 인하여 이곳의 급격한 물동량이 감소하고, 타코마(하락 32%)와 부산(하락 11%)에서도 물량이 급격히 감소했다.

〈표 4-7〉 현대상선의 터미널 보유현황(2017년 기준)

단위 : 천 TEU, %

지역	항만	터미널	하역능력	물동량	이용율	지분율
아시아	카오슝	Terminal 4	800	651	81.3	100
		HPC	667	359	53.8	100
	부산항	HPNT	2,500	2,141	85.6	10
북미	엘에이(LA)	California United Terminals (CUT)	420	276	65.7	100
	타코마	Washington United Terminal (WUT)	900	480	53.3	100
	롱비치	Total Terminals International (TTI)	2,646	2,083	78.7	20
	시애틀	Total Terminals International (TTI)	517	331	64.1	20
유럽	로테르담	Rotterdam World Gateway Terminal (Maasvlakte II)	2,350	1,748	74.4	20
	알제시라스	TTIA (Algeciras)	310	216	69.7	100
합계			11,110	8,284	74.6	-

자료: Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, pp. 128-129

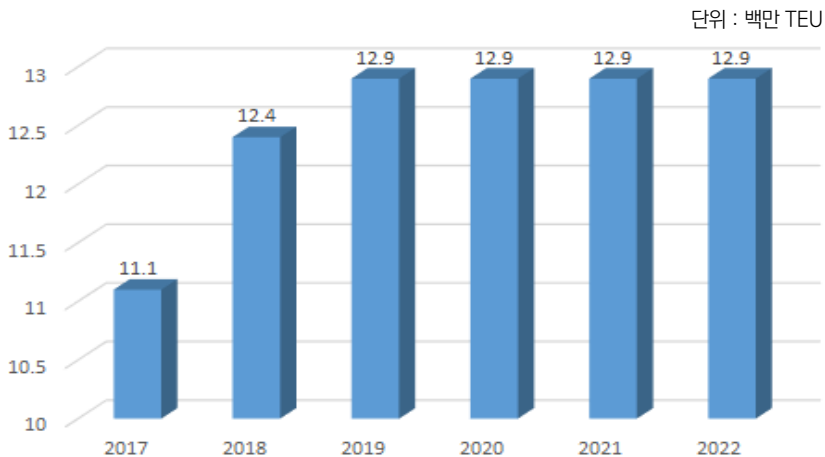
그럼에도 불구하고 긍정적인 측면에서는 카오슝 4터미널이 15%의 물동량 증가를 보였으며, 로테르담 월드 게이트웨이의 물동량 증가

율은 135%대를 기록했다. 현대상선은 한진 터미널을 인수하는 것 외에 다른 신규 사업이나 글로벌 컨테이너 터미널의 확대계획은 현재로서는 없다.

(2) 하역능력

현대상선 GTO의 하역능력은 2017년 말 기준으로 11.1백만TEU에서 2022년에는 12.9백만TEU로 확대될 것으로 예상된다. 2017년에 11.1백만TEU, 2018년에는 12.4백만TEU, 2019년에는 12.9백만TEU로 확대할 계획이다.⁵⁵⁾ 2019년 이후 추가적인 터미널 확장계획은 없다. 다만 현대상선은 기존 터미널을 유지하고 기존 한진해운 터미널의 지분을 인수할 계획이다.

〈그림 4-15〉 현대상선의 하역능력 추이 전망



자료: "Drewry, Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, pp. 128-129

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

제2절 각 대안별 장단점 분석

GTO는 운영주체에 따라 정부 및 공기업과 민간운영 형태로 구분이 가능하며, 대부분의 GTO는 정부의 공기업 형태로 운영하고 있다. 특히, 중국, 싱가포르, 아랍에미레이트 등은 정부가 직·간접적으로 지원을 하고 있는 실정이다.

〈표 4-8〉 주요 GTO 운영주체별 구분

구분	GTO	유형	구분	GTO	유형
정부	PSA	하역	민간	HPH	하역
공기업	Cosco	혼합		APMT	하역
	DP World	하역		TIL	하역
	CMHI	하역		Eurogate	하역
	CSTD	혼합		CMA CGM	혼합
	SIPG	하역		HHLA	하역

자료: 해양수산부, 『한국형 GTO 육성방안 마련을 위한 정책연구』, 2015.10, p. 30

GTO 시장은 오랫동안 HPH, PSA, APM 터미널, DP월드 4강 체제를 유지해 온 글로벌 컨테이너터미널 시장에 중국 China Cosco Shipping의 등장으로 5강 시대에 접어드는 등 변화의 바람이 불고 있다. 초대형 컨테이너선의 투입과 선사들의 얼라이언스(Alliance) 확대, 터미널 자동화 등이 새로운 항만하역시장의 새로운 경향으로 등장함에 따라 2018년 글로벌 금융위기 이후 전 세계 교역량이 증가하면서 항만 물동량이 회복세로 접어들고 지속적인 증가추세를 유지하면서 GTO 업계의 시장 주도권 경쟁은 한층 치열해지고 있는 실정이다.

글로벌 터미널 운영사(GTO)들은 선박 대형화와 얼라이언스(Alliance)라는 새로운 시장환경 변화에 대응하여 터미널 운영의 효율성 향상과 물동량 처리능력의 제고를 위한 항만시설에 대한 투자를 지속적으로 확대하고 있다.

또한, 최근 들어 신흥시장(Emerging Market)에서의 컨테이너 터미널 개발과 운영을 위한 경쟁에 하역전문업체, 선사 또는 재정투자자 등이 투자를 추진하고 있는 상황이며, 최근에는 터미널 간 얼라이언스(Alliance) 구축의 필요성도 제기되고 있는 실정이다. 이를 통해서 GTO는 초대형 선사의 얼라이언스(Alliance)에 대응하고 과열경쟁을 방지하며 최고의 서비스를 제공할 수 있다는 것이 공통적인 견해라고 할 수 있다.

이에 본 연구에서도 GTO 설립과 관련하여 4가지 시나리오를 설정하고, 각각의 시나리오에 대한 다양한 측면에서 민간의 창의성과 정부의 직·간접적인 지원방안을 강구하는 것이 필요하다. 이에 본 연구에서는 <표 4-9>에 국내의 설립이 가능한 GTO의 4가지 방안을 제시하고 있다.⁵⁶⁾ 하역전문형 GTO와 항만공사(Port Authority)에 의한 하역전문형 GTO 설립, 한국해양진흥공사는 혼합형, 현대상선은 순수 선사형 GTO로 분류할 수 있다. 우선 제1안과 제2안은 하역전문형에 가깝고, 제3안은 혼합형, 제4안은 순수 선사형으로 분류할 수 있다.

56) IHS Markit에 따르면, 글로벌 운영자 터미널 시장은 매년 10% 이상 성장하여 2017년에는 24억 달러에 이르렀다. 이 시장은 2022년까지 30억 달러를 넘어설 것으로 예상된다. 유럽, 중동, 아프리카(EMEA)는 2017년에도 세계 매출의 약 35%를 차지하며 최대 규모의 터미널 시장으로 이어졌고, 아시아 태평양과 아메리카가 그 뒤를 이었다. 아·태시장은 항만산업에 대한 대규모 투자와 함께 15%가 넘는 가장 빠른 수익성 성장을 경험했다. 2017년부터 2022년까지 전 지역 시장 성장을 주도하면서 이러한 상승세는 지속될 것으로 전망되고 있다.

〈표 4-9〉 설립대안별 특성 분석

구 분	제1안 하역전문형 GTO (Global Stevedores' Terminal Operator)	제2안 항만공사 (Port Authority)	제3안 한국해양진흥공사 (Korea Ocean Business Corporation)	제4안 선사형 GTO (Global Carriers' Terminal Operator)
주요 사업	- 컨테이너 터미널 운영 및 관리	-터미널운영관리 -해외터미널 개발·운영	-정기선 운항 -터미널 개발운영	-정기선 운항 -터미널 개발운영
운영 목적	-이윤창출	-이윤창출	-비용절감 -이윤창출	-비용절감 -이윤창출
운영 방식	-민간주도형	-정부주도형	-정부주도형	-민간주도형
법제도	-	-항만공사법 개정	-한국해양진흥공사법 개정	-
설립 주체	-하역전문회사	-PA + 하역회사	-한국해양진흥공사	-선사
운영 주체	-SPC	-항만공사	-선사 + 하역업체	-선사
개발 주체	-SPC	-항만공사	-한국해양진흥공사	-선사
투자 주체	-하역전문회사	-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 통한 효율성 제고
네트워크 성격	-투자위험 분산을 위한 광범위한 네트워크 구축	-투자위험 분산을 위한 광범위한 네트워크 구축	-광범위한 터미널 네트워크 및 해상 운송 지원	-해상운송활동과 전략을 지원하기 위한 광범위한 네트워크 구축
대표적 기업 ⁵⁷⁾	-HPH -DP World -China Merchants Ports -Eurogate -ICTSI -Yildirim/Yiport	-PSA -TIL -SSA Marine -Bolloré Ports -SAAM Puertos	-NYK Line -OOCL -CMA CGM -APM Terminals -China Cosco Shipping	-Evergreen -K Line -Yang Ming -Hyundai -MOL

자료: 해양수산부, 『한국형 GTO 육성방안 마련을 위한 정책연구』, 2015. 10를 기준으로 저자 작성.

1. 하역전문형 GTO(Global Stevedores' Terminal Operator)

하역전문형 GTO는 해외 항만의 터미널을 개발하고 관리·운영함으로써 이윤창출을 주요 목적으로 하고 있다. 주요 사업으로는 터미널을 운영·관리하고, 터미널 네트워크 간 동일 운영시스템 도입을 통한 효율성 제고를 목표로 하고 있다.

대표적인 하역전문형 GTO로서는 HPH, PSA, DP World, TIL, China Merchants Ports 등을 들 수 있다. 이들 GTO들은 투자위험 분산을 위하여 광범위한 네트워크를 구축하고 있는 것이 특징이다. 또한, HPH를 제외하고 나머지 GTO들은 국영기업으로 정부로부터의 직·간접적인 지원을 받고 있는 실정이다.

그러나 우리나라의 경우 항만전문 하역업체가 매우 영세할 뿐만 아니라 하역업체 간의 통합, 정부로부터의 지원 미흡 등 많은 문제점을 내포하고 있다. 따라서 민간하역업체의 해외투자는 거의 불가능하고, 국내 항만투자도 겨우 생색만을 유지할 수준이다.

그럼에도 불구하고 CJ대한통운, 동방, 동부익스프레스, 선광, 세방, KCTC, 인터지스, (주)한진 등은 다소의 규모의 경제성을 갖춘 기업이라고 할 수 있다. 따라서 이들 기업을 중심으로 공동출자를 통한 SPC, 즉 『Global Stevedores' Terminal Operator』를 설립하여 해외항만개발에 대한 공격적인 투자와 사업의 다각화를 도모하는 것이 필요하다.

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

2. 항만공사(Port Authority)

현재 국내에는 인천항, 광양항, 부산항 및 울산항 등 4개 항만공사가 존재한다. 항만공사는 항만공사법에 의해 설립되었으며, 항만의 관리·운영을 담당하고 있다. 한편, 『공공기관의 운영에 관한 법률』 제51조의2(출연·출자기관의 설립 등 협의)에 의하여 국내투자 및 해외 투자사업에 대한 제약을 받고 있다. 관련 법률 제3조(자율적 운영의 보장)에서는 『정부는 공공기관의 책임경영체제를 확립하기 위하여 공공기관의 자율적 운영을 보장하여야 한다』고 규정하고 있다.

그러나 동 법률 『제51조의2(출연·출자기관의 설립 등 협의) ① 공기업·준정부기관은 출연·출자기관을 설립하거나 다른 법인에 출연·출자하고자 하는 경우 주무기관의 장 및 기획재정부장관과 사전에 협의를 하여야 한다. 다만, 사전협의를 준하는 절차를 이미 수행하였거나 금융을 다루는 공공기관이 출자하는 경우로서 대통령령으로 구체적으로 정한 경우에는 사전협의 대상에서 제외한다』고 규정함으로써 항만공사의 투자 자율성을 보장하고 있다.

그러나 외국의 경우, 오히려 정부가 주도적으로 GTO를 설립·지원하고 있다. 싱가포르 PSA의 경우, 항만당국이 직접 운영하는 GTO로서 모항인 싱가포르항에 대한 운영경험을 기반으로 국제적인 GTO로 성장하였다. 싱가포르의 국부펀드인 테마섹(Temasek)이 100% 지분을 가진 PSA는 유럽, 인도, 중국, 동아시아 등 지역본부체제로 운영되고 있다. 우리나라에서도 인천컨테이너터미널과 부산신항국제터미널을 운영하고 있다. 현재 인도에서 최대 480만TEU를 처리할 수 있는 신규 터미널을 개발 중이며 1단계는 2018년에 준공하였다. PSA는 2017년 전 세계에서 전년대비 73.9백만TEU를 처리하여 9.9%의 점유율을 차지

하는 등 PSA는 현재 싱가포르 컨테이너 물동량의 약 98%를 처리하고 있다.

이처럼 정부가 직·간접적으로 GTO를 육성하는 국가는 싱가포르를 비롯하여 아랍에미레이트, 중국 등 여러 국가들이 GTO에 대한 직·간접 지원을 하고 있는 실정이다. 따라서 우리나라의 경우에는 전문하역업체의 영세성, 원양선사의 한계, 법제도적 측면에서의 제약 등 GTO를 육성하는 데에는 한계가 있다. 따라서 현재의 항만공사법을 개정하여 향후 블루오션(Blue Ocean) 시장인 해운·항만산업의 변화에 적극적으로 대응할 수 있는 방안을 수립하는 것이 필요하다. 이를 위해서는 현재의 항만공사를 국내지역본부와 해외항만사업부로 조직체계를 전환할 필요가 있다. 즉 항만공사의 기능을 재편하여 글로벌 GTO 시장에 참여할 수 있는 방안을 모색해야 할 것이다.

3. 한국해양진흥공사(Korea Ocean Business Corporation)

한국해양진흥공사법 제1조(목적)에서는 “이 법은 한국해양진흥공사를 설립하여 해운기업들의 안정적인 선박 도입과 유동성 확보를 지원하고, 해운산업의 성장에 필요한 서비스를 제공하는 등 우리나라의 해운 경쟁력을 강화함으로써 국가경제 발전에 이바지함을 목적으로 한다”고 규정하고 있다.

그리고 제11조(업무)에서는 ① 선박, 항만터미널 등 해운·항만관련 자산에 대한 투자⁵⁸⁾, ② 선박, 항만터미널 등 해운·항만산업 관련 자산의 취득을 위하여 해운항만사업자가 차입하는 자금에 대한 채무보증, ③ 해운·항만업 관련 채권·주식의 매입 및 중개, ④ 해운

58) 한국해양진흥공사는 국내항만 및 터미널 등의 물류시설 등에 투자에 한정되어 있으며, 지원방법은 터미널 운영권을 포함하여, 국내 항만터미널 등의 물류시설 등의 자산투자 참여를 통한 투자지원이 가능한 실정임(한국해양진흥공사법, 제11조)

· 항만사업자의 해외 물류시장 투자 등에 대한 컨설팅 등에 대해서 규정하고 있다.

그러나 실질적으로 이러한 조항들은 국내에서만 적용이 가능하고 해외항만투자에 대해서는 불가능하다. 따라서 「한국해양진흥공사법」의 일부 개정을 통하여 글로벌 터미널 운영사(GTO)를 설립할 수 있는 법률안의 개정이 필요하다. 즉 제1조 및 제11조의 조항을 개정하면 GTO의 설립에는 전혀 문제가 없을 것으로 판단된다.

향후 해운·항만·물류시장, 특히 글로벌 터미널 운영사(GOT) 시장의 성장세를 감안하면 현재와 같이 선사 또는 하역업체 등 개별적인 사업을 추진하는 방식으로는 변화하는 환경에서 경쟁에 밀릴 수밖에 없다. 따라서 선사와 하역업체, 한국해양진흥공사 및 정부 등 관계기관의 『협조적인 게임이론』을 적용할 수밖에 없을 것으로 판단된다.

4. 선사형 GTO(Global Carriers' Terminal Operator)

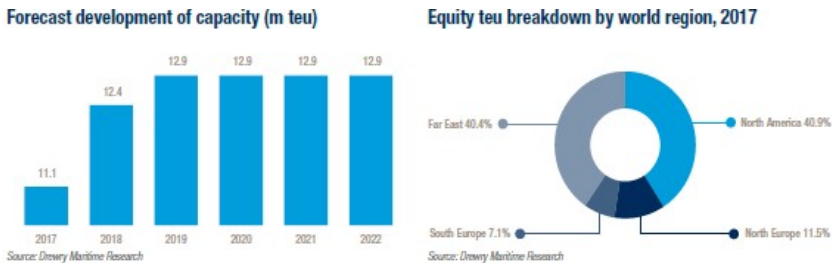
선사형 GTO의 핵심 사업은 컨테이너 운송이며, 컨테이너 터미널 네트워크는 주로 정기선 항로 활동을 지원하기 위해 존재한다. 흔히 비용절감을 위하여 운영되는 터미널은 글로벌 운송 서비스 네트워크와 통합되며, 일반적으로 초기에는 개별 선사와의 얼라이언스(Alliance)가 필요하다.

그 중에서 에버그린(Evergreen), 양밍(Yang Ming), 현대상선은 이러한 유형의 GTO라고 할 수 있다. OOCL은 역사적으로도 이 범주에 속했지만, 코스코(Coscco)에 인수된 이후 OOCL 터미널은 코스코(Coscco) 터미널, 즉 하이브리드 범주 사업과 같은 방식으로 취급될 것으로 예상된다. 일본의 2개 선사(K-Line, MOL)도 하이브리드 GTO형으로 이동하면서 ONE의 NYK도 합류할 것으로 예상된다. 따라서 글로벌

선사형 GTO의 선사 수는 향후 더욱 감소할 것으로 예상된다.

우리나라의 선사형 GTO는 국내에서 유일하게 현대상선을 들 수 있다. 현대상선은 북유럽과 북미, 중동지역에 모두 8개 항만에서 총 9개의 터미널을 운영 중에 있다. 지역별 처리실적을 보면 동북아 지역이 40.4%, 북미지역이 40.9%, 북유럽 11.5%, 남유럽 7.1%의 비중을 각기 보이고 있다. 하역능력은 2018년 12.4백만TEU에서 2022년 12.9백만TEU로 증가할 것으로 전망된다.

〈그림 4-16〉 현대상선의 하역능력 전망 및 지역별 점유율(%)



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

현재 선사형 GTO는 에버그린(Evergreen), 양밍(Yang Ming), 현대상선, MOL, K-Line 등 5개사에 불과하다. 앞에서 언급한 것처럼 K-Line, MOL 등이 혼합형 GTO로 전환될 가능성이 매우 높기 때문에 향후에는 순수 선사형 GTO는 3개사에 불과할 것으로 예상되며, 선사형 GTO의 입지 또한 제한될 수밖에 없다.

선사형 GTO의 경우, 장점으로는 터미널 운영자의 물동량에 대한 확실성 보장, 터미널 운영자에게 운항계획 및 의도에 대한 장래계획 제공(예: 선박대형화), 선사가 터미널 개발 방식에 긍정적인 영향을 미칠 수 있으며, 터미널이 전적으로 선사전용인 경우, 선사에 대한 유연성을 제공하고 하역능력에 대한 물동량을 보장할 수 있다는 점이다.

단점으로는 우선 비용절감으로 인한 터미널 운영사의 경영수익성 악화, 전용터미널은 다중 사용자 터미널에 비해 집중적인 하역자원을 투입하지 않을 수 있다. 그리고 터미널 지분을 보유하지 않은 선사들은 터미널 운영사의 물동량을 많이 확보하는 선사에 비해 서비스가 더 좋지 않을 것으로 우려할 수 있다는 점이다.

제3절 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 설립방안

1. 대안별 설문조사 분석결과

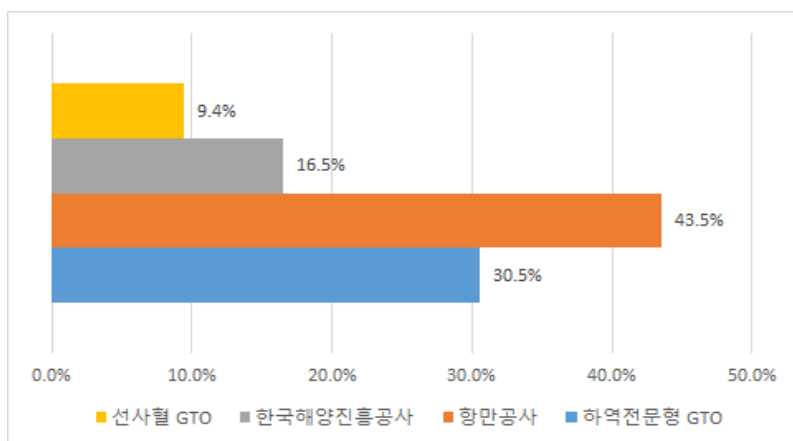
앞에서 국내외 GTO의 현황과 개발사례, 유형별 GTO의 특성 등에 대해서 분석하였다. 본 절에서는 앞에서 제시한 국내 GTO의 설립과 관련하여 4가지 대안을 제시하였으며, 이에 대한 관계기관 및 관련 전문가들의 설문조사를 통하여 실질적인 설립방안을 제시하고자 한다.⁵⁹⁾

따라서 앞에서 간략히 설명한 4가지 대안에 대한 설문조사를 시행하였다. 설문조사 방법은 인터넷 설문조사를 시행하였으며, 설문조사는 항만공사, 컨테이너 터미널 운영사, 항만건설사 및 설계업체, 연구소, 기타 관련 전문가 등을 대상으로 수행하였다. 설문조사 내용은 4가지 대안 중 2개안을 선택할 수 있는 방식으로 수행하였다. 설문자의 총 응답자수는 64명이 설문에 응하였고, 분석결과는 복수응답에 따라 총 85개의 응답을 얻었으며, 분석방법은 빈도분석방법으로 진행하였다. 분석결과는 다음과 같다.

59) 우리나라 물류산업의 큰 문제점은 기업 규모가 영세할 뿐 아니라, 운송부문에서 단순위탁서비스를, 그리고 보관 및 재고관리 부문에서 단순 임대서비스를 제공하고 있는 점이다. 화주기업은 최근 물류 네트워크의 효율적 관리를 위해 수배송 관리시스템, 창고 관리시스템, 글로벌 공급사슬관리 시스템 등 최신 물류 기술을 개발하고, 도입하고 있으나, 대다수의 국내 물류업체들은 인력 및 자본과 기술 수준에서 화주기업의 기대에 미치지 못하고 있는 실정이다.

설문조사 결과, 한국형 GTO 설립방안에 대해서 항만공사를 중심으로 한 GTO 설립이 43.5%로 가장 높았고, 다음으로 하역전문회사를 GTO를 설립하는 대안이 30.6%, 한국해양진흥공사를 중심으로 GTO를 설립하는 대안이 16.5%, 선사형 GTO가 9.4%로 각기 조사되었다.

〈그림 4-17〉 GTO 설립관련 설문조사 결과 분석



이러한 설문 분석결과는 현재의 GTO 시장의 현황을 그대로 반영하고 있다고 할 수 있다. 초기에는 선사형 GTO에서 점차적으로 혼합형 GTO로 발전하고, 최근에는 하역전문형 GTO로 이전하는 추세를 반영하고 있다.

2. 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 설립대안

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.

한편, 응답자들의 기타의견으로는 항만공사 또는 해양진흥공사가 주체가 되고, 선사·하역회사가 투자하는 형태가 바람직할 것으로 생각 되나, 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 의한 공사의 투자제한 때문에 이 조항을 해제하지 않는 이상 공론에 불과할 것이라는 의견도 있다.

마지막으로 중국 Cosco의 해외항만 투자 벤치마킹을 통한 항만공사나 진흥공사 또는 두 공사의 합작 자회사를 설립하여 GTO로 키울 수도 있을 것으로 판단된다. 따라서, GTO 설립을 위해서는 하역전문형 GTO + 항만공사(PA)의 적극적인 지원이 필요할 것으로 판단하고 있다.

이에 본 연구에서는 설문조사 결과를 바탕으로 항만공사(Port Authority)를 중심으로 한 GTO 설립방안을 적극적으로 검토하는 한편, 관련법안 개정방안을 통해 그 가능성을 검토하였다. 또한, 국내 유일한 GTO인 현대상선 등 민간주도형 GTO의 지원방안을 동시에 검토하였다. 즉 제1순위로 항만공사를 통한 GTO 설립방안, 두 번째로 CJ대한통운, 동방, 동부익스프레스, 선광, 세방, KCTC, 인터지스, (주)한진 등 하역전문업체의 SPC 설립방안, 제3순위로 한국해양진흥공사를 통한 GTO 설립방안, 마지막으로 선사형 GTO 설립방안 순으로 나타났다.

오늘날 세계 5대 메이저 GTO의 경우, 하역전문형으로는 HPH, PSA, DP World, APM Terminals 등이 있으며, 혼합형으로는 China Cosco Shipping이 유일하다. 향후 전 세계 컨테이너 시장에서의 GTO의 점유율은 더욱 강화될 것으로 예상된다. 특히 GTO의 시장점유율은 민간기업보다 국영기업을 중심으로 더욱 강화될 것이다. 5대 메이저 GTO의 경우, HPH를 제외한 4개 GTO는 정부 또는 공기업으로 정부로부터의 직·간접적인 지원을 받고 있다.

따라서 우리나라의 글로벌 터미널 운영사(GTO)도 공기업을 중심으로 설립되어야만 기존의 GTO들과의 경쟁에서 살아남을 수 있을 것이다. 예를 들면, 전 세계 항만의 85-90%가 지주형 항만(Landlord Port) 형태로 운영되고, 전 세계 컨테이너항만 물동량의 약 65~70%를 처리하고 있다.

〈표 4-10〉 GTO 설립 대안별 우선순위 산정결과

구분	제1안	제2안	제3안	제4안
	하역전문형 GTO	항만공사	한국해양진흥공사	선사형 GTO
주요 사업	-컨테이너 터미널 운영 및 관리	-터미널운영관리 -해외터미널 개발·운영	-정기선 운항 -터미널 개발운영	-정기선 운항 -터미널 개발운영
운영 목적	-이윤창출	-이윤창출	-비용절감 -이윤창출	-비용절감 -이윤창출
법제도	-	-항만공사법 개정	-한국해양진흥공사법 개정	-
투자 주체	-하역전문회사	-PA + 하역회사	-한국해양진흥공사	-선사
운영 주체	-SPC	-항만공사	-선사 + 하역업체	-선사
개발 주체	-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	-해상운송활동과 전략을 지원하기 위한 광범위한 네트워크 구축
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 -DP World -China Merchants Ports	-PSA -TIL	-NYK Line -OOCL -CMA CGM(	-Evergreen -K Line -Yang Ming

구분	제1안	제2안	제3안	제4안
	하역전문형 GTO	항만공사	한국해양진흥공사	선사형 GTO
대표적 기업	-Eurogate -ICTSI -Yildirim/Yiport	-SSA Marine -Bollere Ports -SAAM Puertos	-APM Terminals -China Cosco Shipping	-Hyundai -MOL
응답비율 (%)	30.5	43.5	16.5	9.4
순위	2	1	3	4

그러나 최근에는 ‘국가소유’ 항만의 존재는 중국, 아랍에미레이트 등 일부 국가를 제외하고는 급속히 사라지고 있는 실정이다. 오늘날 글로벌 컨테이너 항만산업의 대표적인 유형은 『지주항만』으로 알려진 『항만국가소유-민간터미널 운영자』모델이다. 정부 또는 공공기관은 항만 토지와 기반시설을 소유 및 관리하고, 민간부문은 상부구조와 하역장비에 투자하여 물동량을 처리하는 항만관리운영형태가 일반적이다.⁶⁰⁾

한편, 드류리(Drewry)는 공공항만 터미널과 민간 터미널 운영자 모델이 가장 보편적인 반면, 전세계 물동량의 약 25-30%가 국가 및 주 정부 항만과 터미널에서 처리된다고 추정하고 있다. 안벽 및 야드 운영은 물론 항만 구역, 기반 시설 및 상부 시설 역시 주 또는 공공 기관이 관리한다.

그러나 최근 들어 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 등장에 의하여 시장여건이 변화하고 있다. 즉 국가소유 항만이라는 개념이 점차적으로 퇴색하고 있다. 그럼에도 불구하고 중국의 주요 항만 대부분은 상하이 국제항만그룹, 텐진항 등을 국가 기관이 소유하고 운영하고 있다.

60) Drewry, "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast", *ANNUAL REPORT 2018*, p. 8

두바이의 Jebel Ali 항구는 DP World가 100% 소유하고 운영하고 있다. DP World는 궁극적으로 국가가 대형 투자자이다. 마찬가지로 싱가포르 항만의 PSA도 정부 소유라고 할 수 있다. 즉, 별도의 해운·항만청(MPA)이 있지만, PSA와 MPA는 모두 국영기업이라고 할 수 있다.

오늘날 글로벌 컨테이너 항만산업의 대표적인 유형은 흔히 『지주형 항만제도(Landlode Port)』로 알려진 『정부소유-민간 터미널 운영자』 모델이다. 정부 또는 공공기관은 항만 토지와 기반시설을 소유 및 관리하고, 민간사업자는 상부시설과 하역장비에 투자하여 화물 처리를 수행하는 장기 거래에 의한 임차인의 지주 역할을 한다.

따라서 본 연구에서는 다음 장에서 여러 가지 문헌조사 및 설문조사 결과를 바탕으로 우리나라의 GTO 설립유형은 제1안이나 제2안이 적절할 것으로 판단됨에 따라 이들 대안들에 대한 설립기반 방안에 대해서 집중적인 검토를 할 예정이다. 또한 설문조사 결과를 바탕으로 제2안 즉 항만공사에 의한 GTO 설립을 우선적으로 검토하고, 나머지 대안들에 대한 설립방안에 대해서도 추가적으로 검토하고자 한다.

제 5 장

한국형 글로벌 터미널 운영사(GTO) 설립을 위한 법제도 개선방안

제1절 GTO 설립의 대안별 장단점 분석

1. 참여주체별 장단점 분석

우선, 항만하역업체를 중심으로 한 운영사중심의 GTO를 설립하는 경우에는 운영노하우 보유, 운영사의 해외진출 촉진, 국내 항만하역 시장의 한계 타파 등 여러 가지 장점이 있다. 그러나 항만물동량 창출의 한계, 자본력 한계로 인한 지속적인 확장성의 어려움, 해외투자를 위한 인적능력 양성에 장기간이 소요된다는 단점이 있다.

반대로 선사를 중심으로 한 GTO를 설립하는 경우, 항만물동량의 창출 가능(TS), 해외 진출에 필요한 인적능력을 보유하고 있으나, 선대의 효율적 운영이 주요 목적이므로 확장의 한계성(기항항로 중심의 항만개발), 경영악화 시 터미널은 우선적으로 매각할 가능성이 크다는 단점이 있다.

〈표 5-1〉 운영사 및 선사형 GTO 설립의 장·단점

구분	운영사형 GTO	선사형 GTO
장점	-운영 노하우 보유 -항만 하역시장규모 확대 가능 -운영사의 해외 진출 촉진 및 매출액 증대 -해외 시장 개척 시 포화상태인 국내 항만시장 한계 타계가능	-항만 물동량 창출가능(TS) -대형선사의 해외항만진출 촉진 -정보력 및 타당성 분석 노하우에 따른 진출사업에 대한 의사결정신속 -해외 진출에 필요한 능력 보유
단점	-항만 물동량 창출 한계 -자본력 한계로 지속적 확장 어려움 -선사 기반 보다 이익률 낮음 -대형 선사를 활용할 수 있는 기회상실로 해외 진출 사업의 실효성 감소 -해외 네트워크 부족으로 인한 의사결정 지연 가능성 높음 -자금력, 인력, 정보력 한계로 해외 진출에 필요한 능력 양성에 시간 소요	-항만 운영보다는 자사 선대의 효율적 운영을 위해 필수 터미널만 보유(확장한계) -모기업(선사)의 경영상황에 따라 터미널은 우선적 매각 대상 -터미널 운영사의 해외 진출이 지장 받을 우려 -국내 터미널 운영사의 사업 규모 확대 곤란

2. 민간기업 및 공공기관의 비교·분석

민간기업을 중심으로 한 GTO를 설립하는 경우, 항만물동량 창출 및 운영노하우를 보유하고 있는 반면에, 자금력 부족, GTO 발전 의지 미약, 자사 이익에 따라 터미널 매각, 사업철수 등의 돌발변수가 발생할 가능성이 높다는 단점이 있다.

정부(공공)를 중심으로 한 GTO를 설립하는 경우에는 국내 하역시장 안정화를 추진하는 조정 역할이 가능하고, GTO 설립을 위한 지속적 해외투자 및 네트워크 확장이 가능하다. 그러나, 항만터미널의 운영노하우의 미 보유, 해외 항만투자 경험의 미비, 투자시 컨소시엄의 구성이 필요하다는 단점이 있다.

따라서, GTO 설립을 위한 장기적 관점에서 보면, 해외 항만에 대한 투자를 하고, 운영하며 민간업체의 과당경쟁을 방지하며 대규모 재원투자와 일정부분 위험을 분담할 수 있는 지속적인 네트워크 확장을 추진할 수 있는 주체가 필요한 실정이다.

〈표 5-2〉 민간기업 및 공공기관 주도형 GTO 설립의 장·단점

구분	민간주도형 GTO	공공주도형 GTO
장점	-항만 물동량 창출 능력 및 운영 노하우 보유 -해외 시장 진출에 필요한 능력 보유	-민간 업체 간 과당 경쟁 지양을 통해 하역 시장 안정화를 추진하는 항만 운영조율자 역할 가능 -GTO육성을 위한 지속적 투자 및 네트워크 확장 가능 -대규모 자금이 필요하며 사업수행에 따른 리스크가 높음(민간업체 투자 의사 장애요인) -항만 운영권 부여에 따른 특혜 시비저감 -단계 별 항만 개발에 따른 항만 운영 참여 가능성 높음
단점	-자금력 부족으로 해외 시장 진출 가능성 낮음 -리스크 부담으로 해외 시장 진출 의사결정 어려움 -경영실적, 자사이익에 따라 투자의사결정(터미널매각, 사업철수 등) -터미널 확장 및 네트워크 구축에 적극성 결여	-항만 운영 노하우 미 보유 및 물동량 창출 능력 미비 -해외 투자 경험 미비 -항만 투자 시 컨소시엄 구성 필요

해외사례를 분석한 결과, 대부분 민간주도형보다는 정부주도형 GTO가 주류를 이루고 있다. 따라서 우리나라도 민간주도형 GTO보다는 항만공사 또는 한국해양진흥공사 등을 통한 공공주도형 GTO 설립이 필요할 것으로 판단된다. 우리나라는 전 세계 GTO 시장의 후발주자로서 정부 또는 공공기관의 주도하에 GTO 설립을 하는 것이 국제경쟁력을 갖출 수 있을 것으로 판단된다.

제2절 정부의 역할

1. GTO 설립을 통한 항만산업의 발전전략 수립

현재 우리나라는 한진해운의 파산, 글로벌 선사의 적자로 초대형 선의 기항 항만 감소, 동북아지역의 중심항 경쟁 심화, 세계 제2위의 환적항만 유지에 위협을 받고 있는 실정이다. 우리나라 항만은 국가 수출입 물동량의 99.7%를 처리하는 국제물류의 중심으로 4차 산업혁명과 연계한 성장방안을 강구할 필요가 있다.

2016년 세계경제포럼(다보스포럼, World Economic Forum)에서 ‘4차 산업혁명(Forth Industrial Revolution)’에 대한 발표 및 관심이 증대되고 있다. 미국, 독일, 중국, 일본 등을 중심으로 4차 산업혁명의 주도권을 잡으려는 경쟁이 치열하게 전개되고 있다. 또한, 4차 산업혁명에 따른 디지털 신기술(IoT, 빅데이터, AI 등)을 기반으로 하는 항만의 스마트화, 무인화를 추구하는 항만이 향후 급속히 확산될 것으로 예상된다.

또한, 항만 중심의 GSCM(Global Supply Chain Management)을 통한 통합화가 진행 중에 있어 4차 산업기술을 활용한 물류컨트롤 타워를 구축하고 있다. 로테르담항은 항만을 중심으로 육상물류 컨트롤타워를 설치하여 운영 중에 있다. 주요 기술 중의 하나인 블록체인(block chain)은 화주, 육상물류, 항만, 해운물류, 포워드, 금융권을 하나로 통합하여 안정적으로 거래/행정 비용을 최소화시키는 기술(기 행정비용의 전체 운영비용의 50% 수준)로 Maersk와 IBM이 기술 개발 중에 있다.

따라서 경제위기 및 무한경쟁 속에 4차 산업혁명을 우리나라 산업, 특히 항만산업의 발전을 위한 성장 동력원 확충의 기회로 적극 활용할 수 있는 방안이 필요한 실정이다. 따라서 정부는 공공주도형 GTO 설립을 통하여 신규 물동량 유치 및 항만산업의 사업영역을 해외로 확대할 수 있는 방안을 수립할 필요가 있다.

그 대안으로 항만공사를 중심으로 한 GTO 설립을 통하여 항만과 배후지/목적지 물류네트워크를 통합할 수 있는 4차 산업기술 기반 국제물류플랫폼 구축 사업을 추진할 필요하다. 또한, 외국의 다른 항만에 비하여 미흡한 GTO 설립을 위한 기반을 마련하기 위해서는 항만물류 스타트업 초기 진출을 위한 지원책 마련, GTO 설립의 초기 자금지원, 세금감면 등의 정책적 판단이 필요하다고 할 수 있다.

2. GTO를 통한 융복합 해외 항만·물류산업기지 조성

우리나라 수출입의 99.7%가 해상으로 수송되는 등 제조업과 수출입 무역을 근간으로 하는 우리나라에서 해운·항만산업의 지속적인 성장은 필수적이라고 할 수 있다. 그동안 IT 산업 중심으로 이루어졌던 산업융합이 글로벌 해운·항만산업으로 확대·발전됨에 따라 그 영향력이 확대되면서 해운업계 단일산업만의 전략으로는 해운·항만산업의 지속적 성장이 불가능하다.

최근 4차 산업혁명 기술이 해운·항만·물류분야에 도입됨에 따라 산업통합은 가속화될 것으로 전망되며, 실제로 최근 들어 IT산업 등과 해운·항만산업을 융합하는 사례도 등장하기 시작하였다. 즉 IoT 기술과 빅데이터 기술을 활용하는 Smart-ship 개발이 수행되고 있으며, 블록체인 기술을 활용하는 화물추적시스템 등이 급속히 확산되고 있는 추세이다.

글로벌 해운·항만산업계는 산업 융·복합이라는 격동의 환경을 맞이하고 있다. 따라서 우리나라도 가칭 『융복합 미래형 해운·항만 물류 발전위원회 설립』을 통하여 해외 항만의 개발 및 운영을 통한 미래형 빅데이터 센터 건립 등 첨단과학기술 생산기지 조성 정책과 연계하여 해운·항만 분야의 첨단과학기술 서비스 기지의 조성을 추진하는 것이 필요하다.

3. GTO 설립을 통한 원양해운의 투자 확대

전 세계적으로 물류거점을 확보하자는 정책은 일본, 중국 등 동북아 정부정책의 핵심적인 과제이기도 하다. 다만, 다른 점은 중국은 국영 기업을 중심으로, 일본은 3대 원양선사를 중심으로 적극적으로 나서 글로벌 물류거점을 확보하는 데 비해 아직 우리나라는 민간기업을 영역으로만 방치하고 있다는 점에서 차이가 있다. 따라서 정부 또는 공공기관을 중심으로 GTO 설립을 통한 환적화물 유치 또는 고용창출 등을 모색하는 것이 필요하다.

또한, 비즈니스 입장에서 보더라도 항만투자는 수익성이 좋은 해외 투자사업이라고 할 수 있다. 해외항만투자의 새로운 경향은 골드만삭스 등과 같은 투자은행이나 호주의 맥쿼리사 뿐만 아니라 온타리오 교원연금(OTPF) 같은 곳도 자산투자의 하나의 수입원으로 항만에 대한 투자를 확대하고 있다.

우리나라도 학계나 연구소에서 금융기관이나 연기금이 수익성 좋은 해외 항만투자에 나설 수 있는 정보를 분석하고, 정부도 이러한 미래 글로벌 국가 경쟁력 강화를 위한⁶¹⁾ 해외항만 인프라 투자에 세제혜택 등 인센티브 정책을 추진할 필요가 있다.

61) 한국해운신문, 2015년 4월 3일

현재 우리나라의 유일한 선사형 GTO는 현대상선뿐이다. 국적 원양선사의 재건을 위해서는 대형 컨테이너 선박을 비롯한 선대 확충이 필요하나, 현재의 국적선사 여건 상 경영위기 극복과 시황 변동에 대비한 선박 확보는 사실상 불가능하여 정부 차원의 대책이 필요하다. 국적 원양선사 중 현대상선은 산업은행 관리 하에서 대규모 신조선 건조가 용이하지 않고, 신설회사인 SM상선도 대규모 선박을 확보할 수 있는 투자재원이 부족한 실정이다.

결국, 현재 선사형 GTO를 육성하기 위해서는 현대상선에 대한 국적선사 적취율 개선은 물론 안정적인 물동량 확보(장기운송 계약)에 따른 원활한 선박금융, 국내 조선업 상생으로 이어져 해운산업 선순환 구조를 위해서 반드시 필요하기 때문에 구체적인 정책 지원방안 마련이 필요한 실정이다. 즉 중남미, 아프리카 등 신흥개도국과의 무역 원활화를 위해 국적선사의 신규항로 개척을 통한 GTO 설립관련 지원정책의 수립이 필요하다.

4. 실수요자를 위한 해외항만개발 추진

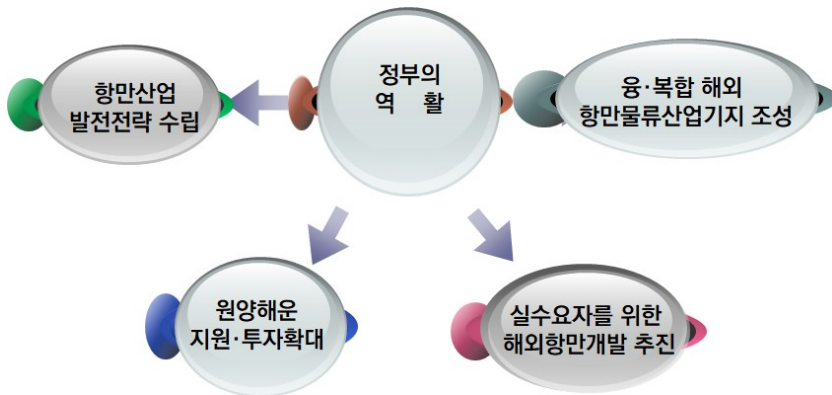
현재 우리나라는 해양수산부 항만투자협력과에서 해외항만개발사업에 대한 사업타당성조사(F/S)를 수행하고 있다. 그러나 우리나라의 직접적인 투자를 전제로 하는 것이 아니고 단순히 특정항만의 F/S에 사업의 중점을 두고 있기 때문에 우리나라 하역업체나 선사의 진출과는 거의 상관관계가 없다. 따라서 이에 대한 보완대책이 필요하다.

우선 선사 및 화주에 대한 수요조사가 필요하다. 즉 실수요자가 원하는 지역에 대한 해외항만개발에 대한 F/S를 일차적으로 수행하는 것이 필요하다. 이렇게 함으로써 불필요한 행정비용 및 조사비용의 낭비를 방지할 수 있다. 즉 기존 조직의 확장보다는 현재의 조직을

활용하여 체계적인 대상지역 선정 및 대상지역의 F/S가 필요하다. 이러한 기초 연구결과를 통하여 GTO는 심도 있는 연구와 사업의 실현 가능성에 대한 추가적인 사업성분석을 수행할 필요가 있다.

이를 정리한 결과는 다음과 같다.

〈그림 5-1〉 GTO 설립을 위한 정부의 역할



제3절 관련법 · 제도의 개선방안

글로벌 터미널 운영사(GTO)의 설립을 위한 기반조성 연구를 통해 국내 해운 · 항만 · 물류 산업의 경쟁력 강화 방안으로 한국형 GTO를 설립하는 방안을 제안하는 바이다. 그 설립방안으로 ① 전문하역업체를 중심으로 한 GTO 설립방안, ② 항만공사 조직개편을 통한 GTO 설립방안, ③ 한국해양진흥공사의 투자를 통한 GTO 설립방안, ④ 선사형 GTO 설립방안을 제안하면서 각 설립방안별 법제도 개선이 필요한지 여부에 대하여 검토하였다.

이와 관련하여 전문하역업체 및 선사를 중심으로 한 GTO 설립방안은 정부 내지 공공기관의 관여 없이 순수한 민간기업간의 상호 출자를 통한 SPC 등의 형태로 GTO 설립이 이루어질 수 있기에 별도의 법·제도 개선은 필요가 없다. 따라서 이하에서는 항만공사 및 한국해양진흥공사의 조직 재편을 통한 GTO 설립방안과 관련한 법제도 개선사항을 중점으로 검토하였다.

1. 항만공사법

1) 현행

항만공사법은 “제1조(목적) 이 법은 항만공사를 설립하여 항만시설의 개발 및 관리·운영에 관한 업무의 전문성과 효율성을 높임으로써 항만을 경쟁력 있는 해운물류의 중심기지로 육성하여 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 한다.”고 규정하고 있다.

현행 항만공사법 제4조에서는 항만공사는 법인의 형태로 설립되며, 해당 항만의 여건을 고려하여 항만별로 설립하되, 항만시설의 개발 및 관리·운영의 효율성 등을 위하여 필요한 경우에는 2개 이상의 인접한 항만을 관할하는 공사를 설립할 수 있도록 규정하고 있다. 이에 따라 현재 부산항과 인천항, 울산항에 항만공사가 각기 설립되어 있고, 법 제4조제2항 단서에 따라 여수항과 광양항을 관할하는 여수광양항만공사가 설립되어 있다.

한편, 현행 항만공사법에 의하더라도 각 항만공사는 외국 항만의 조성 및 관리·운영 등 공사의 설립목적을 달성하기 위하여 필요한 것으로서 대통령령으로 정하는 사업, 즉 ① 외국 항만의 건설, ② 외국 항만의 관리 및 운영, ③ 항만물류정보와 관련한 인프라의 구축 및 운영에 관한 사업을 자체적으로 수행할 수 있다.

이상에서 살펴본 바와 같이 현행 항만공사법에 따라서 항만공사는 외국 항만의 건설, 관리 및 운영 등에 관한 사업을 직접 또는 간접적으로 수행할 수 있다. 그러나 공공기관의 운영에 관한 법률 제51조의 2항에 의하여 해당 공공기관은 주무기관의 장 및 기획재정부장관과 사전 협의를 하여야 하고, 다만 사전 협의에 준하는 절차를 이미 수행하였거나 금융을 다루는 공공기관이 출자하는 경우로서 대통령령이 정하는 일정한 경우 사전 협의 대상에서 제외하고 있다.

2) 개정(안)

다만 본 연구검토를 통해 외국 항만의 개발, 관리 및 운영에 관한 사업을 보다 효율적이고 전문적으로 수행할 필요성에 입각하여 항만공사의 조직을 국내사업본부와 해외사업본부로 재편한 후 해외항만 개발을 위한 별도의 개발수요분석조직을 둔다는 취지의 조직개편을 위해서는 현행 항만공사법은 개정할 필요가 있다.

따라서 기존의 항만공사 조직을 그대로 유지하면서 해외항만개발 사업을 주도적으로 추진할 수 있는 법제도의 개선방안이 필요하다. 이를 위해서는 현재 4대 항만공사체제를 유지하면서 각 항만공사별로 특성에 부합하는 GTO를 설립하여 운영할 수 있다.

〈표 5-3〉 항만공사법 개정(안)

조문	현행	개정안
법 제4조	① 항만공사(이하 "공사"라 한다)는 법인으로 한다. ② 공사는 해당 항만(「항만법」 제2조 제2호에 따른 무역항을 말한다. 이하 같다)의 여건을 고려하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 항만별로 설립한다. 다만, 항만시설의 개발 및 관리·운영의 효율성 등을 위하여 필요한 경우에는 2개 이상의 인접한 항만을 관할하는 공사를 설립할 수 있다. ③ 공사의 설립 절차 등에 필요한 사항은 해양수산부장관이 정하여 고시한다. ④ 공사의 관할 구역은 대통령령으로 정하는 항만의 항만구역(「항만법」 제2조제4호에 따른 항만구역을 말한다. 이하 같다)으로 한다. 다만, 공사의 원활한 사업수행을 위하여 필요한 경우에는 대통령령으로 정하는 항만구역 외의 항만시설 등에 대하여도 그 관할권을 행사할 수 있다.	① 항만공사(이하 "공사"라 한다)는 법인으로 한다. ② 공사는 국내사업본부와 해외사업본부로 구성할 수 있으며, 각 항만 공사는 해당 항만(「항만법」 제2조 제2호에 따른 무역항을 말한다. 이하 같다)의 여건을 고려하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 항만별로 설립한다. ③ 공사의 설립 절차 등에 필요한 사항은 해양수산부장관이 정하여 고시한다. ④ 항만공사의 관할구역은 대통령령으로 정하는 항만의 항만구역(「항만법」 제2조제4호에 따른 항만구역을 말한다. 이하 같다)으로 한다. 다만, 공사의 원활한 사업수행을 위하여 필요한 경우에는 대통령령으로 정하는 항만구역 외의 항만시설 등에 대하여도 그 관할권을 행사할 수 있다. ⑤ 항만공사는 해외항만개발을 추진할 수 있는 별도의 조직을 신설할 수 있다.
시행령 제1조의2	① 「항만공사법」(이하 "법"이라 한다) 제4조제2항 본문에 따라 부산항·인천항 및 울산항에 항만공사(이하 "공사"라 한다)를 각각 설립한다. ② 법 제4조제2항 단서에 따라 여수항과 광양항을 관할하는 공사를 설립한다.	① 「항만공사법」(이하 "법"이라 한다) 제4조제2항 본문에 따라 부산항·인천항 및 울산항에 항만공사(이하 "공사"라 한다)를 각각 설립한다. ② 법 제4조제2항 단서에 따라 여수항과 광양항을 관할하는 공사의 지역본부를 설립한다. ③ 항만공사는 법 제4조제5항에 따라 해외항만개발을 추진할 수 있는 GTO를 설립할 수 있다.

이상에서 살펴보는 바와 같이 항만공사의 조직 개편을 통한 한국형 GTO 설립방안은 이미 설립된 항만공사를 중심으로 해외항만개발을 전문적으로 수행하는 조직을 신설할 수 있다. 한편 현행 항만공사법에 의하더라도 항만공사는 외국 항만 개발 및 관리 운영에 관한 사업을 수행할 수 있는 점을 고려해야 할 것이다. 그러나 현행 법제도 및 조직으로는 해외항만 개발사업을 효율적으로 추진할 수 없는 제도상의 맹점이 있기 때문에 새로운 조직의 설립이 불가피한 실정이다.

2. 한국해양진흥공사법

한국해양진흥공사법에서는 해운기업들의 안정적인 선박 도입과 유동성 확보를 지원하고, 해운산업의 성장에 필요한 서비스를 제공하는 등 우리나라의 해운 경쟁력을 강화함으로써 국가경제 발전⁶²⁾에 이바지할 목적으로, 한국해양보증보험주식회사와 한국선박해양주식회사의 재산과 권리·의무 및 「해운법」 제40조의2제1항에 따라 지정된 해운산업 지원 전문기관의 재산과 권리·의무를 포괄 승계한 한국해양진흥공사를 설립하도록 하면서, 법 제11조에서는 한국해양진흥공사가 수행할 업무범위를 규정하고 있다.

한국해양진흥공사법 제11조 제1항 1호를 보면 ‘공사는 선박, 항만 터미널 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 투자하기에는 어려움이 있다.

62) 아시아투데이(검색일: 2019. 9. 24)

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 GTO 설립이 가능할 것으로 판단된다.

〈표 5-4〉 한국해양진흥공사법의 개정(안)

조문	현행	개정안
제11조	① 공사는 다음 각 호의 업무를 한다. 1. 선박, 항만터미널 등 해운·항만업 관련 자산에 대한 투자 2. 선박, 항만터미널 등 해운항만업 관련 자산의 취득을 위하여 해운항만사업자가 차입하는 자금에 대한 채무보증 3. 해운·항만업 관련 채권·주식의 매입 및 중개	① 공사는 다음 각 호의 업무를 한다. 1. 선박, 국내외 항만터미널 등 해운·항만업 관련 자산에 대한 투자 2. 선박, 항만터미널 등 해운항만업 관련 자산의 취득을 위하여 해운항만사업자가 차입하는 자금에 대한 채무보증 3. 해운·항만업 관련 채권·주식의 매입 및 중개

3. 공공기관의 운영에 관한 법률

항만공사법에 근거하여 설립된 항만공사와 한국해양진흥공사법에 근거하여 설립된 한국해양진흥공사는 공공기관의 운영에 관한 법률 제4조에 따른 공공기관에 해당한다. 따라서 항만공사 또는 한국해양진흥공사가 해외 항만의 개발, 관리, 운영을 위한 사업을 위해 다른 법인 등에 출자를 하고자 하는 경우, 해당 공공기관은 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 근거하여 원칙적으로는 주무기관의 장 및 기획재정부장관과 사전 협의를 하여야 하고(공공기관의 운영에 관한 법률 제51조의2), 다만 사전 협의에 준하는 절차를 이미 수행하였거나 금융을 다루는 공공기관이 출자하는 경우로서 대통령령이 정하는 일정한 경우 사전 협의 대상에서 제외하고 있다.

그러나 공공기관의 운영에 관한 법률의 내용에 비추어 볼 때 법 제 51조의 2 사전협의 조항이 공공기관의 자율성을 침해할 정도로 권리 제한적인 성격을 가지는 조항으로 판단되지는 않기에 별도의 법령 개정은 필요 없을 것으로 판단된다.

다만, 공공기관이 다른 법인 등에 출자를 할 경우 법문의 규정에도 불구하고 사실상 주무기관의 장 및 기획재정부장관의 사전 승인에 해당하는 정도의 협의절차를 진행하는 것으로 운영되고 있기에 막상 공공기관 등이 다른 법인에 대한 출자를 하는 것을 꺼려하고 있는 것이 현실이다.

이러한 점을 고려하여 해외 항만의 개발·관리·운영에 있어서는 법제 51조의 2 제1항 단서 및 같은법 시행령 제29조의 2에 의하여 사전협의 대상에서 제외되는 경우로서 한국해양진흥공사법에 의하여 해외 항만터미널 등 해운항만법 관련 자산에 투자를 할 경우와 항만공사법 제8조 제1항 7호에 의하여 외국 항만의 조성 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.

제 6 장

결론 및 정책제언

제1절 결론

세계의 GTO 시장은 하루가 다르게 성장하고 있으며, 2022년에는 30억 달러를 초과할 것으로 전망하고 있다. 2017년 전 세계 항만물동량 중 GOT가 처리한 비중은 79.2%이나, 우리나라의 경우 현대상선이 처리한 물동량은 6.1백만TEU를 처리하여 0.8%에 불과한 실정이다.

반면에, 허치슨포트홀딩스(HPH)는 홍콩컨테이너터미널 4개사를 통합하여 경쟁력 강화를 위해 새 조직을 설립하였다. 2019년 1월 컨테이너 홍콩인터내셔널터미널(HIT), 아시아컨테이너터미널(ACT), COSCO-HIT(CHO), 모던 터미널(MTL)은 홍콩 시포트 얼라이언스(Sea Port Alliance) 설립에 합의했다. HIT는 홍콩 콩그로마리트, 허치슨그룹의 허치슨포트 홀딩스 트러스트(HPHT)의 100% 자회사. COSCO-HIT(CHO)는 중국COSCO 시핑포츠(CSP)와 HIT의 합작. ACT는 CSP가 60%, HPHT가

출자. MTL은 구룡창집단, 초상국집단 등이 출자한 터미널 운영업체이다. PHT와 CSP는 이번 제휴에 앞서 2016년 12월 양 그룹이 운영하는 CT16 선석의 공동 관리를 합의한 바 있다.⁶³⁾⁶⁴⁾

한편, CMA-CGM은 부채 부담을 줄이기 위해 터미널 부문인 CMA 터미널(CMAT)을 매각할 계획이며, China Merchants가 우선순위로 거론되고 있다. CMA-CGM은 32개 터미널의 지분을 소유하고 있는 CMAT를 매각하기 위해 노력하고 있으며, 2018년에 CMAT는 8.5백만TEU의 물동량을 처리했다. CMAT 포트폴리오의 전략자산은 CMA -CGM-싱가포르 PSA 라이온 터미널의 49% 지분, 로테르담 월드 게이트웨이 터미널의 30% 지분, 킹스턴 프리포트 터미널의 100% 지분이다.

그리고 China Merchants가 CMA-CGM과 정기선사로부터 터미널 자산을 매입하기 위해 협의 중이며, China Merchants는 이미 CMA-CGM의 다른 항만 운영 회사 터미널의 49%를 소유하고 있다. CMA-CGM의 부채 부담은 지난 12개월 동안 확대되어 Ceva Logistics와 핀란드 지역 라인 컨테이너선을 만드는 데 1.7억 달러의 손실을 보였으며, CMA CGM의 부채는 2019년 3월 말에 19.9십억 달러에 이르는 것으로 파악된다.

또한, PSA는 최근에 Macquarie Infrastructure Partners로부터 미국 델라웨어강에 위치한 펜 터미널(Penn Terminals) 인수를 완료함으로써 미국 시장에 첫 진출했다. 펜 터미널은 컨테이너, 벌크 화물, 프로젝트 화물, 강철, 파이프, 삼립 제품 및 기타 브레이크 벌크 화물

63) 항만-로지스틱스 산업은 홍콩의 GDP(국내총생산)의 3·2%를 차지해 17만 4,000명 이상이 종사하는 중요 산업으로 항만의 경쟁력 강화는 홍콩 경제발전에 불가결한 요소가 되고 있다. 이번의 순위 변동에 위기감을 느낀 4개의 컨테이너 터미널이 허브항으로서의 지위 향상을 위해 제휴를 결정했다.

64) 해사정보, 홍콩 컨테이너터미널 4개사, 경쟁력강화 위해 새 조직설립, 2019년 1월 16일(검색일: 2019. 9. 6)

을 취급하고 있다. 2018년 말 기준으로 포스트 파나마스급 크레인을 추가하여 총 4기의 크레인(QC)을 보유하고 있다. 약 80,400m³의 온도크 리퍼창고를 보유하고 있는 펜 터미널은 델라웨어강 유역의 벌크화물 처리를 위한 핵심 인프라이다. 미국 과일 수입량의 약 40%가 델라웨어강을 통해 반입되고 있으며, 매년 약 400만 톤에 달한다. PSA는 또한 북미에서 브리티시 컬럼비아 최대 내륙 항만시설인 Ashcroft Terminal과 대형 컨테이너선을 지원할 수 있는 캐나다 동부 유일의 Halterm Container Terminal을 운영하고 있다.

이처럼 최근 해운·항만환경의 변화가 GTO에 미치는 영향으로는 하역전문형 GTO 및 혼합형 GTO의 세력 강화, 선사형 GTO의 세력 약화를 들 수 있다. 향후 선사형 GTO는 현재 5개사에서 3개사로 감소할 것이라는 전망이 지배적이다. 즉 MOL, K-Line 등이 선사형 GTO에서 탈피하여 혼합형 GTO로 전환한다는 전망이 지배적이다.

이러한 GTO 시장의 환경변화를 고려할 경우, 우리나라도 다양한 대안을 모색하여 GTO를 설립해야 할 것이다. 우선 하역전문형 GTO를 설립하는 방안으로는 하역전문업체간의 합작투자를 통한 하역전문형 GTO(Global Stevedores' Terminal Operator) 또는 현재의 항만공사를 중심으로 한 GTO 설립 방안, 한국해양진흥공사(Korea Ocean Business Corporation)를 재편하여 혼합형 GTO를 설립하는 방안, 마지막으로 선사형 GTO(Global Carriers' Terminal Operator)를 육성하는 방안을 앞에서 제시하였다.

우선 하역전문 업체들 간의 합작투자를 통한 GTO 설립은 현실적으로 어려운 실정이다. 대부분의 하역업체들의 영세성과 국내 터미널에서의 치열한 경쟁 등 내부적인 여건에 의하여 합작투자에 대한 GTO 설립가능성이 매우 낮다고 할 수 있다.

두 번째 대안인 항만공사를 통한 GTO 설립방안이 가장 현실적 일 수 있다. 물론 항만공사법 개정을 통한 GTO를 설립하기 위해서는 관련 법률 개정이 우선적으로 이루어 져야 하며, 또한 국내 컨테이너 터미널 운영사의 통합이 선행되어야 할 것이다. 현재 항만공사법 제8조(사업) 제1항 제7호에서 “그 밖에 외국 항만의 조성 및 관리·운영 등 공사의 설립목적을 달성하기 위하여 필요한 것으로서 대통령령으로 정하는 사업”으로 규정하고, 동법 시행령 제4조(사업) 제2항에서는 『법 제8조제1항 제7호에서 “대통령령으로 정하는 사업”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 말한다. ① 외국 항만의 건설, ② 외국 항만의 관리 및 운영』이 가능하도록 규정하고 있다.

그러나 보다 효율적인 해외항만개발을 통한 국부창출 및 신규 일자리 창출을 위해서는 GTO 설립에 관한 조항을 항만공사법에 명시하는 것이 필요하다.

셋째, 한국해양진흥공사를 통한 GTO 설립이 가능하다. 즉 현재의 조직과 하역전문업체 간의 합작투자를 통한 혼합형 GTO 설립이 가능할 것으로 판단된다. 그러나 GTO를 설립하기 위해서는 법률 개정이 필요하며, 하역업체+선사를 통한 GTO 설립이 가능하다. 다만 한국해양진흥공사의 경우 설립목적이 “해운기업들의 안정적인 선박 도입과 유동성 확보를 지원하고, 해운산업의 성장에 필요한 서비스를 제공하는 등 우리나라의 해운 경쟁력을 강화함으로써 국가경제 발전에 이바지함을 목적으로 한다.”고 규정하고, 법 제11조(업무)에서 제8호 해운항만사업자의 해외 물류시장 투자 등에 대한 컨설팅 업무만을 담당하도록 규정하고 있다.

마지막으로 선사형 GTO 설립은 이미 현대상선이 8개 항만에서 9개 터미널을 운영 중에 있다. 그러나 현대상선의 경우, 2014년도에 그룹

내 경영상의 이유로 미국법인 HMMA가 소유한 컨테이너 터미널 2개의 지분까지 모두 매각하는 등 해운경기시황에 따른 경영상의 유동성이 매우 강하다. 특히 현대상선은 미국 LA에 위치한 컨테이너 터미널 CUT (California United Terminals)와 타코마에 위치한 컨테이너 터미널 WUT(Washington United Terminals)의 지분을 유동화하기로 한 경험이 있다.

따라서 본 연구에서는 GTO 설립을 위한 방안으로 문헌조사, 설문 조사 및 GTO 산업계의 조사를 바탕으로 한 항만공사를 통한 GTO 설립을 적극적으로 제안하는 바이다. 즉 현재의 항만공사조직을 활용하여 항만공사(Korea Port Authority)를 설립하고, 국내사업본부와 해외사업본부로 그 기능을 재편하여 GTO를 설립하는 방안을 제안하는 바이다. 물론 이러한 기능재편은 기존 항만공사의 반발 가능성 등 여러 가지 난제가 예상되지만, 정부·항만공사·운영사가 상호 협력하여 관련법 개정을 통해 충분히 GTO 설립이 가능할 것으로 예상된다.

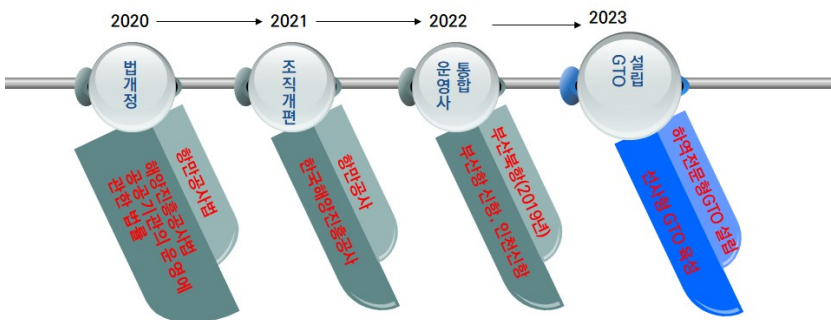
또한, 우리나라의 유일한 선사형 GTO인 현대상선에 대한 지속적인 지원방안을 수립하는 것이 필요하다. 물론 현재 SM상선이 원양항로 서비스를 제공하고 있지만, 그 규모가 영세하고 서비스 영역도 매우 제한적이다. 이에 현대상선이 경영위기에 직면하지 않고 안정적인 서비스 제공 및 해외터미널 운영을 위해서는 정부 또는 한국해양진흥공사의 직·간접적인 지원이 필요하다고 할 수 있다.

그리고 일본의 사례에서 보듯이 현대상선, SM상선 및 흥아해운컨테이너 주식회사 등 3개 선사의 컨테이너 사업부문을 통합한 항만공사(Korea Port Authority)를 설립하여 후발주자로서의 약점을 극복하고 세계적인 GTO로 경쟁력을 충분히 발휘할 수 있을 것이다.

본 연구의 한계점으로는 연구기간 및 연구예산의 제약으로 인하여 보다 더 심층적인 연구를 수행하지 못한 점이 아쉬움으로 남는다. 향후 충분한 연구기간 및 예산 확보로 각계각층의 의견을 수렴하고 하역업체, 항만공사 및 한국해양진흥공사의 장기적인 발전전략을 고려한 GTO 설립가능성 및 부가가치 창출, 신규 고용창출 효과 등에 대한 상세한 분석이 필요할 것으로 판단된다. 오늘날 해운항만산업의 급격한 변화를 고려할 경우, GTO 설립은 필요·충분조건이 아니라 필수조건이라고 할 수 있다.

우리나라의 GTO 설립체계를 관련법 개정에서부터 실질적인 GTO 설립까지의 추진절차를 정리하면 다음과 같다. 우선 관련법의 개정이 필요하다. 다음으로는 법제도의 개정을 통한 항만공사 또는 한국해양진흥공사의 조직개편이 이루어 져야 한다. 제3단계로 부산북항의 통합법인 출범과 부산신항·인천신항의 운영사 통합이 진행되어야 한다. 마지막으로 이러한 과정을 거쳐 하역전문형 GTO를 설립·육성하고, 기존의 현대상선에 대한 활성화 방안을 동시에 수립해야 할 것이다.

〈그림 6-1〉 GTO 설립방안의 추진절차



제2절 정책제언

1. 해외물류거점 확보를 위한 투자확대

한국해양진흥공사는 해외 항만물류시설의 확보를 위한 항만물류 거점확보 사업과 관련하여 국적선사의 원가경쟁력 제고와 국적선사의 서비스 향상을 위해서 항만물류거점을 확보하고 안정적인 서비스 제공 기반을 마련하기 위한 신남방정책의 일환으로 K-GTO 육성 및 해외 주요 항만의 컨테이너 터미널 확보를 목표로 설정하였다.

주요 진출 추진 검토지역은 베트남, 태국, 방글라데시, 인도네시아, 필리핀 등 동·서남아시아 지역이 우선적으로 추진되며, 국적선사들의 물동량 증가 및 필요성을 전제로 중·장기적 관점에서 투자 검토를 추진할 예정이다.

사실 현재로서는 항만공사와 한국해양진흥공사 간의 협력이 가장 필요한 시점이다. 항만공사는 항만의 관리·운영을, 한국해양진흥공사는 선사의 관리·보증·재원지원 등의 사업을 담당하고 있다. 그러나 두 기관의 역할과 관련해서는 비슷한 점이 많다. 따라서 항만공사가 설립된 이후 두 기관간의 협조는 필수적이라고 할 수 있다.

따라서 두 기관의 공통적인 목표는 해외 항만 개발사업이라고 할 수 있다. 즉 국적선사의 해외물류 거점 확보를 위한 투자라고 할 수 있다. 다만 항만공사는 직접적인 항만의 관리·운영을, 한국해양진흥공사는 투자사업과 보증사업이라는 측면에서 차이가 있을 뿐이다. 만약 항만공사가 주체가 되어 해외 항만 개발사업을 추진할 경우 한국해양진흥공사에서는 재정적인 지원을 할 수가 있다.

2. 관련업체간의 통합을 통한 대형화 지원

2019년 8월 흥아해운과 장금상선이 컨테이너 사업부문에서 통합하기로 협약을 체결했다. 금융감독원 전자공시에 따르면, 흥아해운은 컨테이너화물 해상운송 사업부문을 물적 분할해 '흥아해운컨테이너 주식회사'를 설립하기로 결정했다. 단순 물적 분할로, 전후 최대주주 소유주식과 지분율에는 변동이 없다.

이번 통합은 기존의 흥아해운과 장금상선을 그대로 유지한다는 점에서 일반 인수합병(M&A)과는 다르다. 향후 장금상선이 컨테이너부문을 물적 분할해 신설 법인 간 통합에 나설 것이란 관측이 나온다. 통합이 완료되면 한·중·일·동남아 등 아시아 역내 항로만을 운영하는 국내 인트라아시아 시장은 통합법인과 고려해운, 다수 소형선사 체제로 재편될 것으로 예상된다.⁶⁵⁾

통합이 완료되면 한·중·일·동남아 등 아시아 역내 항로만을 운영하는 국내 인트라아시아 시장은 통합법인과 고려해운, 다수 소형선사 체제로 재편될 것으로 예상된다. 특히 통합법인은 선박량이 10만 2,000TEU(흥아 4만 7,000TEU·장금 5만 5,000TEU)까지 늘어나 국내 3위, 세계 19위 중형 컨테이너선사로 거듭난다. 특히 통합법인이 예정대로 국적 원양선사인 현대상선과 전략적 파트너 십을 강화할 경우 국내 최대 규모 근해 선사로 급부상할 것으로 예상된다.

한편, 해운업계 관계자는 “양사 통합과 현대상선 간의 협력은 우리나라 해운 경쟁력을 높이는 초석이 될 것”이라며 “세계 최대 원양선사인 머스크가 아시아항로를 맡는 자회사 MCC를 통해 시너지를 극대화한 것과 같은 효과가 날 것”이라고 예상하고 있다.

65) 네이버 검색, (검색어: 흥아해운, 검색일: 2019. 9. 6)

따라서 정부차원에서 일본의 ONE(NYK, MOL, K-Line)이 정부지원을 받는 정도의 정부투자가 필요하다. 해운업계에서는 인트라아시아 항로에 특화된 통합법인과 원양항로 중심 현대상선의 전략적 파트너 십을 통해 컨테이너 정기선 부문에서의 시너지효과를 높일 수 있을 것으로 기대하고 있다. 더욱이 아시아 연근해항로에서의 시너지창출에 의하여 국내 최대 규모 근해선사로 급부상할 것으로 전망하고 있다.

특히 “장금상선·흥아해운의 통합은 한국 해운산업이 저비용 고효율 구조로 재편돼 경쟁력을 회복해 나가는 초석이 될 것”이라며 “정부 정책 차원에서도 해운사간 구조조정을 독려해 지원을 결정한 만큼 통합을 추진 중인 두 선사가 첫 수혜자가 되는 것”이라고 예상하고 있다.

따라서 현재 국적선사인 현대상선, SM상선 및 흥아해운컨테이너 주식회사의 컨테이너 사업부문 통합을 통한 사업다각화 및 해외 항만 터미널 개발에 대한 정부의 정책적인 지원이 필요하다. 예를 들면, 세제감면이나 자금조달의 유동성 확보, 해양수산부 항만투자협력과의 정보공유를 통한 실질적인 해외 항만 터미널 개발사업을 추진할 수 있는 체계를 구축하는 것이다.

3. 해외항만수요의 체계적 검토를 위한 기능 강화

현재 물동량 창출이 가장 많은 북미나 북유럽의 경우 이미 기존 GTO가 시장을 점유하고 있다. 따라서 후발주자인 우리나라 GTO가 기존 GTO와의 경쟁에서 불리할 수밖에 없다. 따라서 현대상선은 기존의 해외 항만네트워크를 유지하고, SM상선과 흥아해운컨테이너 주식회사를 중심으로 시장세분화 전략을 전개해야 할 것이다. 물론

이러한 전략은 현대상선과 SM상선, 흥아해운컨테이너 주식회사의 컨테이너 사업부문의 통합을 전제로 하는 것이다.

현대상선은 원양선사로서의 위치를 고수하고, SM상선과 흥아해운 컨테이너 주식회사는 연근해 항만을 중심으로 항만개발사업을 추진 하는 것이 필요하다. 또한, 시장세분화를 통해 동남아지역의 화물을 북미항로와 구주항로로 구분하여 북미항로의 물동량을 부산항에서 환적하는 방안을 적극적으로 강구해야 할 것이다.

경제학의 이론 중에 자본에 대한 수확체감의 법칙이 작용하면, 다른 조건이 불변일 때 상대적으로 가난한 상태에서 출발하는 국가가 빠른 속도로 성장하기 쉽다는 것이다. 초기 조건이 이후의 성장속도에 미치는 이러한 영향을 따라잡기 효과(catch-up effect)라고 한다. 가난한 국가의 근로자들은 기본적인 장비도 갖추지 못해 생산성이 낮다. 이러한 상황에서는 자본을 조금만 투자하더라도 근로자들의 생산성이 크게 향상될 수 있다. 반대로 부자인 국가의 근로자들은 자본재가 많아 생산성이 높다. 근로자 1인당 자본량이 많기 때문에 자본에 대한 추가 투자는 생산성을 크게 증가시키지 못한다.

이러한 경제학적 이론을 바탕으로 분석하면, 향후 동남아 지역의 컨테이너물동량 증가추세는 과거 중국이 10%이상 증가율을 기록하였듯이 향후 동남아지역의 컨테이너 물동량은 급속하게 증가하는 추세를 보일 것으로 전망된다, 물론 이러한 요인 중의 하나로 미·중간의 무역마찰로 인한 물동량 증가도 무시할 수는 없을 것이다.

따라서 기존의 항만공사 또는 한국해양진흥공사에서 이러한 상황을 고려한 지역별 항만물동량을 예측하겠지만, 선사 및 화주 등의 요구에 대응할 수 있는 정부차원에서의 항만수요 예측을 할 수 있는 체계적인 조직개편이 필요하다고 할 수 있다.

4. 관련 법제도의 개선

앞에서 제시한 GTO 설립과 운영에 대해서는 많은 쟁점이 있다. 현재 선사형 GTO로서 현대상선이 운영중이며, 하역전문회사 또는 항만공사에 의해 운영중인 해외 터미널 사업은 전무하다. 특히 해양수산부 항만투자협력과에서 매년 시행중인 해외항만 개발의 사업타당성분석(F/S)은 그 실효성에 대한 의문을 제기할 수밖에 없다.

더욱이 향후 컨테이너 터미널 하역시장은 선박 대형화와 거대 해운동맹으로 인해 더 많은 어려움에 직면할 것이고, 터미널 개발과 운영에 있어 더 많은 자금력과 선진적인 기술과 노하우가 필요할 것이다. 글로벌 컨테이너 하역시장을 주도하고 있는 GTO는 앞으로도 높은 시장점유율을 유지하고, 기술력, 네트워크, 자금력, 운영 노하우, 포트폴리오 등 많은 면에서 지속적으로 경쟁력을 가질 것으로 전망된다.⁶⁶⁾

따라서 우선적으로 앞에서 제시한 것처럼 항만공사법, 한국해양진흥공사법 및 공공기관의 운영에 관한 법률에 대한 개정이 필요하다. 특히 항만공사법의 개정을 통하여 GTO 설립 가능성을 법률에 명시함으로써 효율적인 해외항만투자가 가능할 것으로 판단된다. 설문조사 결과를 보면 항만공사에 의한 GTO 설립이 가장 높은 우선순위를 보였다. 물론 설립주체는 민간주도형 SPC 설립, 항만공사에 의한 GTO 설립, 한국해양진흥공사에 GTO 기능을 부여하는 방안 및 선사주도형 GTO 육성 등의 대안들이 있다. 김울성 외(2017)의 연구에서는 “하역전문형 GTO가 다른 유형의 운영사보다 상대적으로 효율성과 생산성이 높은 것으로 분석되었다”고 연구결과를 발표하였다. 이에 본 연구에서는 우선 항만공사법의 개정을 통하여 항만공사+전문하역업체를 결합한『하역전문형 GTO』설립을 적극적으로 제안하는 바이다.

66) 김울성 외(2017), 「GTO 운영적 특성별 국내 컨테이너 터미널 운영사의 효율성 및 생산성 변화 비교연구」, 『해운물류연구』, 제33권 제3호(통권 96호) 2017. 9. pp. 555~575

참고문헌

〈국내 문헌〉

- 구종순, 이정선, 전동화(2011), 「한·중·일 항만효율성 비교연구」, 『해운물류연구』, 제27권 제3호, 한국해운물류학회, pp.457-474
- 김은수, 컨테이너 해운기업의 환적 패턴 분석과 항만의 대응방안, 컨테이너 해운기업의 환적 패턴 분석과 항만의 대응방안, 2017.12
- 류동근(2005), 「국내 컨테이너전용터미널의 효율성 비교: DEA 접근」, 『해운물류연구』, 제47호, 한국해운물류학회, pp.21-38
- 모수원, 박홍균, 이민희(2010), 「컨테이너터미널의 터미널의 생산성과 효율성 변화의 결정요소」, 『해운물류연구』, 제26권 제3호, 한국해운물류학회, pp.583-600
- 문영규(2008), 「항만운영의 Global化와 우리나라의 GTO 육성 전략」, 『해양비즈니스』, 제11호, 한국해양비즈니스학회, pp.139-160.
- 송계의(2014), 「글로벌 항만컨테이너터미널 경쟁력 제고 방안」, 『한국항만경제학회지』, 제30집 제1호, 한국항만경제학회, pp.1-21
- 국토해양부, 『우리나라 항만물류기업의 경쟁력 제고방안-컨테이너 터미널 운영기업을 중심으로-』, 2008
- 김미주, 「부산항 발전 위한 BPA 기능 확대 필요」, 『해양한국』, 2018. 1. 18
- 김승섭, 「공격적 투자+사업다각화 2011년 GTO 전략 키워드」, 『해양한국』, 2011. 2.
- 김율성 외, 「GTO 운영적 특성별 국내 컨테이너 터미널 운영사의 효율성 및 생산성 변화 비교연구」, 『해운물류연구』, 제33권 제3호(통권 96호), 2017. 9, pp. 555-575
- 김형태 외, 『글로벌 항만투자의 실효성 제고 방안』(2008)
- 여기태 외, 『GTO의 신규터미널 후보지 선택에 관한 연구-중국 컨테이너 항만을 중심으로』, 2012
- 이성우 외, 『국가경쟁력 강화를 위한 글로벌 물류기업 육성방안』(2011)
- 이주호 외, 「글로벌 컨테이너 터미널 운영사의 시장 및 경영 현황 분석」, 『한국항만경제학회지』, Vol. 32, No 3., 한국항만경제학회

- 한철환, 『허치슨포트홀딩스(HPH)사의 해외항만 진출전략 연구』, 2004
- 한국항만물류협회, 「항만하역요람」, 2018
- 한국해양수산개발원, 「2019 해양수산 전망대회 보고서」, 2019
- _____, 「미-중 무역전쟁이 해운항만에 미치는 영향」, 2019
- 해사정보신문, 중국 일대일로 중국 항만운행사 투자기회 확대, 2016.8.11.(검색일: 2019. 9. 9)
- 해양수산부, 『항만사업의 해외진출 기반구축 방안 연구』, 2000
- _____, 『한국형 GTO 육성방안 마련을 위한 정책연구용역』, 2015
- 월간해양한국, 「글로벌 터미널 운영사(GTO) 현황」, 2015. 7. 28
- _____, 「해진공 “글로벌 TOP5 해운강국 코리아, 적극 지원할 것!”」, 2019. 5. 2

〈국외 문헌〉

- Drewry Shipping Consultants Ltd., *Annual Review of Global Container Terminal Operators*, 각 년호
- Drewry, *Container Forecaster Quarter 4* · December 2018, p. 8
- Drewry, “Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast”, *ANNUAL REPORT 2018*, pp. 1-130
- IHS, *IHS Markit Forecast*, 2018.12
- IMF, *World Economic Outlook*, 2016.10, p.228, p.241.4
- Notteboom, Consolidation and contestability in the Europe container handling industry, *Maritime Policy & Management*, vol. 29, No.3, pp 257-269
- Notteboom, T, and Rodrigue, J, The corporate geography of global container terminal operators, *Maritime Policy & Management*, vol. 39, No.3, pp 249-279
- IMF, *World Economic Outlook*, 2018.10

OECD, *World Economic Outlook*, 2018.11

Parola, f and Veenstra, A. W, "The spatial coverage of shipping lines and container terminal operators, *Journal of Transport Geography*, vol. 16, No. 4 pp. 292-299

World Bank, *Global Economic Prospects*, 2018.6

〈인터넷 자료〉

네이버 검색, [https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=\(검색어: 흥아해운컨테이너 주식회사, 검색일: 2019. 8. 27\)](https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=(검색어: 흥아해운컨테이너 주식회사, 검색일: 2019. 8. 27))

네이버 검색, [http://www.koreatimes.co.kr/www/news/nation/2015/12/116\(검색일\(검색어: 한일무역전쟁, 검색일: 2019. 9. 9\)](http://www.koreatimes.co.kr/www/news/nation/2015/12/116(검색일(검색어: 한일무역전쟁, 검색일: 2019. 9. 9))

네이버 검색, [https://blog.naver.com/world0045/220816116328\(검색어: CHMI, 검색일: 2019. 9. 5.\)](https://blog.naver.com/world0045/220816116328(검색어: CHMI, 검색일: 2019. 9. 5.))

네이버 검색, [https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1\(검색어: 흥아해운, 검색일: 2019. 9. 6\)](https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1(검색어: 흥아해운, 검색일: 2019. 9. 6))

현대상선, [http://www.hmm21.com/cms/company/korn/index.jsp\(검색일: 2019. 8. 7\)](http://www.hmm21.com/cms/company/korn/index.jsp(검색일: 2019. 8. 7))

여수광양항만공사, [http://www.ygpa.or.kr/kr/\(검색일 : 2019. 9. 11\)](http://www.ygpa.or.kr/kr/(검색일 : 2019. 9. 11))

부산항만공사, [http://www.busanpa.com/kor/Main.do\(검색일 : 2019. 9. 11\)](http://www.busanpa.com/kor/Main.do(검색일 : 2019. 9. 11))

법제처, [http://www.moleg.go.kr/main.html\(검색일: 2019. 9. 24\)](http://www.moleg.go.kr/main.html(검색일: 2019. 9. 24))

아시아투데이, [http://www.monthlymaritimekorea.com/news/articleView.html?idxno\(검색일: 2019. 9. 24\)](http://www.monthlymaritimekorea.com/news/articleView.html?idxno(검색일: 2019. 9. 24))

울산항만공사, [https://www.upa.or.kr/main.do\(검색일 : 2019. 9. 11\)](https://www.upa.or.kr/main.do(검색일 : 2019. 9. 11))

인천항만공사, [https://www.icpa.or.kr/index.do\(검색일 : 2109. 9. 11\)](https://www.icpa.or.kr/index.do(검색일 : 2109. 9. 11))

한겨레신문, [http://www.hani.co.kr\(검색일 : 2018. 8. 23\), KMI 재구성](http://www.hani.co.kr(검색일 : 2018. 8. 23), KMI 재구성).

한국해양진흥공사, <https://www.kobc.or.kr/kor/Main.do>(검색일: 2019. 9. 25)

한국해양진흥공사, <https://www.kobc.or.kr/kor/CMS/Contents/Contents.do?mCode>
(검색일: 2019. 9. 11)

해운신문, <http://www.koreatimes.co.kr/www/news/nation/2015/12/116>(검색일:
2019. 9. 1)

한우리경제, <http://www.hanuribiz.com>(검색일: 2019. 8. 24)

기본연구보고서 발간목록

2019년

01	한반도 평화 체제 수립 대비 해양 관련 법제도 정비 방안	최지현
02	수산부문 전망모형「KMI-FOSIM」구축 연구(2차년도)	이현동
03	4차 산업혁명 시대의 스마트 어촌 구축방안 연구	박상우
04	해양수산분야 예견적 위험분석 기반구축 연구	최석우
05	연안토지의 공공적 관리 강화를 통한 연안관리 효과 제고방안	윤성순
06	선박 배출저감기술의 국내 보급·활용 촉진을 위한 제도개선 방안 연구	안용성
07	해양레저관광서비스 산업 육성방안 연구	최일선
08	주요국의 해양유전자원 관리체계 강화에 대응한 정책방안 연구	박수진
09	하천·해양 수질의 연계·통합 관리 체계 연구	장원근
10	총허용어획량(TAC) 기반 수산자원관리 강화 방안 연구	이정삼
11	우리나라 수산업·어촌의 공익적 가치 평가 및 보존에 관한 연구	류정곤
12	우리나라 원양산업의 사회적책임 실천 강화를 위한 정책연구	정명화
13	수산업 노동시장 구조 분석과 노동정책 영향분석 연구	한광석
14	우리나라 정기선 해운정책 개선 방안 연구	김태일
15	국내외 해운금융 비교를 통한 국내 해운금융 역량강화 방안 연구	전형진
16	해상 사이버 보안 대책방안 연구	박한선
17	해운산업 재건을 위한 해운기업 역량강화방안 연구	윤희성
18	국내 항만산업이 지역경제에 미치는 영향 분석: 부산항 및 주요항만을 중심으로	하태영
19	동북아 공동배출규제해역 지정 필요성 및 추진방안 연구	이기열
20	수출기업의 글로벌 공급사슬협력 수준 분석과 물류정책 개선방안 연구	김은수
21	온도조절 컨테이너의 국제물류 분석과 대응방안 연구	신수용
22	IMO 규제기반 해산산업의 글로벌 지속발전방안 연구(3/3)	박한선
23	환동해권 경제개발 및 협력방안 연구(3/5)	최나영환

2018년

01	해양환경영향평가제도의 실효성 확보를 위한 개선 연구	박수진
02	공유수면매립 정책의 개선과 전환에 관한 연구	윤성순
03	도서지역 해양관광 발전전략 연구 : 관광행태 분석을 통한 수요 대응을 중심으로	홍장원
04	양식장 해양쓰레기 자원순환 방안 연구	김경신
05	수산부문 전망모형 「KMI-FOSiM」 구축 연구(1/2) - 양식산업 전망모형 구축을 중심으로 -	이현동
06	수산업 주요 연관산업의 글로벌 경쟁력에 관한 연구	임경희
07	인구소멸 시대의 어촌사회 정책 연구	박상우
08	양식어장 환경개선 방안에 관한 연구	마창모
09	어업여건 변화에 대응한 연근해어업의 허가제도 개선 방안	엄선희
10	과학적해양사고조사체계도입 및 구축기반 연구	박한선
11	컨테이너 해상물동량 예측 모형 연구 - 베이지안 방법론을 중심으로	고병욱
12	해운기업 지배구조 및 비즈니스 유형과 경영성과 관계 분석	황진희
13	건설용 모래 공급사슬관리(SCM) 방안 - 바다모래 가치 재산정을 중심으로	이연경
14	항만산업 종합통계 연구	하태영
15	항만 위험물 컨테이너 공급사슬 관리방안 연구	최나영환
16	국내 컨테이너항만의 비용합수 추정과 효율성 연구	최석우
17	환동해권 국내기업 진출사례 분석 및 개발 추진전략- 극동 러시아 지역 사례 중심으로-	이기열
18	IMO 규제기반 해사산업의 지속발전방안 연구 - 신규 해사산업 진흥을 위한 법제도 개선방안(2차년도) -	박한선

수시연구보고서 발간목록

2019년

01	일본의 수산물 수입 구조 분석과 對일본 수출 전략 연구	임경희
02	수산물 위생안전을 위한 저온유통체계 구축방안 연구	장홍석
03	사업체 총조사 MD를 활용한 2016,2017 어촌지역 고용통계	한광석
04	외래 해양부착생물에 대한 선제적 대응을 위한 정책방향 연구	박수진

2018년

01	선화주조선 상생발전을 위한 해운산업투자 확대방안 연구	윤재웅
02	낙시관리 실행력 제고 방안 연구	이정삼
03	국내 항만의 대기오염물질 관리정책 및 제도 개선방안	안용성
04	농·축산물 등의 관세행정 제도 개선을 통한 항만형 자유무역지역(FTZ) 활성화 방안	조지성
05	최저임금 상승이 항만연관산업에 미치는 영향 및 대응방안	이기열
06	수산업·어촌분야 사회적 경제 활성화 방안	류정곤
07	새로운 어선등록제 도입을 위한 제도 개선연구 방안	엄선희
08	유엔 BBNJ 신 공해질서에 대응한 정책방안 연구	박수진

현안연구보고서 발간목록

2019년

01	해양관광 경쟁력 지수 개발 연구	최일선
02	고등어류 수급통계 개선방안	이남수
03	해수욕장의 사회악자 포용성 증진 방안	정지호
04	수산물품질관리사 제도 활성화 방안	황규환
05	항만지역 대기질 개선을 위한 데이터의 연계·활용방안 연구	안용성
06	한국산 수산물 글로벌 브랜드 가치 제고 방안 연구	한기욱
07	해양 플라스틱 대응을 위한 산업계 협력 방안 구상	이윤정
08	USMCA 수산분야 협정문 분석 및 시사점	안지은
09	해운 조세제도 개선 방안 연구	안영균
10	어촌뉴딜 300사업 성과평가 체계 구축	박상우
11	지역 해양수산 역량지표 개발을 위한 기초 연구	황재희
12	국동려 진출 우리 화주·물류 기업의 물류 애로사항 분석 및 개선 방안	박성준
13	수산물 원산지 거래증빙자료의 비차보관 의무 도입방안 연구	임병호
14	차세대 수산물 수출 전략 품목 발굴 연구	이상건
15	부산항 타부두 환적화물 수송 효율성 제고방안 연구	박주동

2018년

01	미얀마 국립수산대학 설립 추진 방안	정명화
02	연안여객 해상교통의 대중교통체계 구축 방안 연구	김태일
03	해조류 국제양식규범확산에 따른국내 김산업 수용태세 분석- ASC 인증을 중심으로-	이상철
04	청년일자리 창출을 위한 해양수산 인력양성 방안 연구- 국제물류 청년인력을 중심으로 -	박광서
05	컨테이너 화물 해상운송 계약 개선방안 연구	윤재웅
06	청년 물류인력 해외진출 정부 지원사업 구상 연구	김은수
07	자율운항선박 도입 관련 대응정책 방향 연구	박혜리
08	연안토지매입 동향과 도입 가능성 검토	윤성순
09	강릉선 KTX 개통에 따른 해양관광 수용태세 개선방안 연구	최일선
10	선박관리산업 육성을 통한 청년 일자리 창출 방안 연구	최영석
11	시민 참여형 연안·해양정보 생산·활용방안	정지호
12	부산항 배후지 부가가치활동 확대를 통한 일자리 창출 연구	하태영
13	해양바이오 산업화를 위한 국가연구개발사업 추진 방향 연구	한기원
14	근로시간 단축제도 시행에 따른 해양수산업 고용영향 분석	장정인
15	어린물고기 남획실태 및 보호정책 연구	이정삼
16	남북관계 개선에 따른 항만물류 부문의 협력사업 발굴	이기열
17	한국 제조기업의 SCM 역량 강화 방안에 관한 연구	신수용
18	제3자 물류산업 발전방향 연구 - 대기업 물류자회사의 역할을 중심으로	고병욱
19	신남방정책 이행 위한 우리나라-베트남 수산분야 개발협력 방안 연구	정명화
20	신 해양도시 조성 필요성 연구	최지연
21	지역 해양수산 혁신사업 발굴과 추진방향	최지연
22	학교급식의 수산물 이용 활성화 방안	문석란
23	주민주도의 에너지 자립형 어촌마을 모델 연구	박상우
24	페루 수산업 실태 및 수산 협력 방향	엄선희
25	경제 총 조사 마이크로 데이터를이용한 어촌지역 고용지표 통계생산	한광석
26	서해평화수역 조성을 위한 정책방향 연구	남정호
27	해양치유산업 육성을 통한 해양휴양·복지서비스 도입방안	홍장원
28	어촌지역재생을 통한 청년일자리 창출방안 연구	박상우

29	해상풍력클러스터 조성을 위한 항만 및 배후단지 활용방안 연구	이종필
30	IMO 배출가스 규제 강화에 대비한 국내 해운산업 대응 전략	이호춘
31	외래병해충에 대한 항만분야 방제체계 개선방안	최나영환
32	수산물 생산·유통분야 블록체인 기술의 도입가능성과 도입방안	고동훈

일반연구보고서 발간목록

2019년

01	양식수산물의 경영비 조사체계 구축에 관한 연구	백은영
02	딥러닝 기반의 건축물선 사항예측 연구	윤희성
03	해운-조선산업 관계분석 연구 - 컨테이너 신조발주량 예측 -	최건우
04	디지털 공급사슬 물류정보통합 구축전략 연구(Ⅰ) -디지털 공급사슬 생태계 정보통합지도 구축 중심-	최상희
05	시민 건강증진을 위한 해안관리 방향	정지호
06	우리나라 주요 국제여객항 운영체계 개선방안 연구 : 운영, 시설, 제도를 중심으로	이경한
07	북한 서해 해양관광 활성화 방안	윤인주
08	EU의 수산물 소비 특성 및 수출 전략(프랑스, 스페인을 중심으로)	김지연
09	해양수산 위성계정 기초연구(Ⅰ)	장정인
10	우리나라 해운·물류기업의 중국 자유무역시범구 활용방안 연구	김형근
11	지역 해양수산 혁신성장체계 구축 연구	최지연
12	도미니카공화국 뱀장어 양식사업 타당성 조사	마창모
13	강원도 어촌 신활력 제고방안(2차년도) - 어촌 활성화 거버넌스 구축과 신활력 사업구상 -	박상우

2018년

01	전라남도 작은 SOC사업 활성화 방안	김근섭
02	2019 국내 물류기술 수요조사 및 분석	최상희
03	러시아 Arctic LNG-2 사업 참여 방안 연구	김민수
04	물류기술 R&D 추진성과 분석 연구	강무홍

05	우리나라 기업의 일대일로 물류분야 협력방안 연구	김형근
06	북한 동해 해양관광 활성화 방안	윤인주
07	해양수산 분야 북극권 4차 산업기술 수요조사 및 분석 연구	김민수
08	경상북도 논 생태양식 육성 방안	이상철
09	남북관계 변화에 따른 해운협력 기반 구축 방안	황진희
10	영토 권원 이론의 현대적 발전과 한계	김원희
11	동해표기 문제 연구	현대송
12	우리나라 기업의 창장물류 활용방안 연구	김형근
13	태국의 수산물 소비트렌드 분석 및 수출 전략연구	임경희
14	제주 해상풍력발전지구 제도 개선 연구	육근형
15	해양수산 분야 9브릿지 구축방안 연구	박성준
16	강원도 어촌 신활력 제고방안	박상우

한국형 글로벌 터미널 운영사(GTO) 설립방안에 관한 연구

인 쇄 | 2020년 4월 28일 인쇄

발 행 | 2019년 4월 30일 발행

발 행 인 | 장 영 태

발 행 처 | 한국해양수산개발원

49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

연 락 처 | 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)

등 록 | 1984년 8월 6일 제313-1984-1호

조판 · 인쇄 | 공감(070-4407-6252)

판매 및 보급: 정부간행물판매센터 Tel : 394-0337
정가 6,000원