



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

물류학석사 학위논문

한진해운 사태 관련 언론의 역할 분석

**An Analysis of the Role of Media on Hanjin
Shipping Crisis**



지도교수 남기찬

2018 년 2월

한국해양대학교 해양금융·물류대학원

해운항만물류학과

배영진

本 論文을 배영진의 物流學碩士 學位論文으로 認准함.

위원장 곽 규 석 (인)

위 원 신 재 영 (인)

위 원 남 기 찬 (인)

2017 년 12 월 14 일

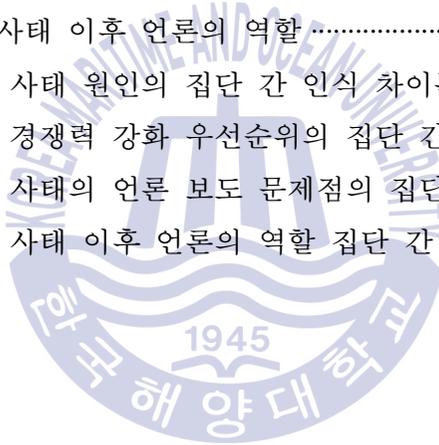
한 국 해 양 대 학 교 해 양 금 융 · 물 류 대 학 원

목 차

List of Tables	ii
List of Figures	iii
Abstract	iv
제 1 장 서론	1
1.1 연구의 배경 및 목적	1
1.2. 연구의 범위 및 방법	3
제 2 장 한진해운 사태의 전말	4
2.1 한진해운 개요	4
2.2 불황 및 구조조정	5
2.3. 한진해운 사태 결과 및 정부 대응	9
제 3 장 주요 언론보도 내용	21
3.1 원인	21
3.2 진단	23
3.3 대책	25
제 4 장 실증 분석	28
4.1 조사 개요	28
4.2 설문조사 분석	30
4.3 인식 차이 검증	34
4.4 시사점	39
제 5 장 결론	44
참고문헌	46

List of Tables

Table 1	한진해운 법정관리에 따른 피해액	10
Table 2	한진해운과 현대상선 구조조정 비교	16
Table 3	한진해운과 현대상선 구조조정 시나리오 분석	17
Table 4	주요 조사 내용	29
Table 5	응답자 특성 분석	30
Table 6	한진해운 사태 원인	31
Table 7	해운산업의 경쟁력 강화 우선 순위	32
Table 8	한진해운 사태의 언론 보도 문제점	32
Table 9	한진해운 사태 이후 언론의 역할	33
Table 10	한진해운 사태 원인의 집단 간 인식 차이분석	35
Table 11	해운산업 경쟁력 강화 우선순위의 집단 간 인식 차이분석	36
Table 12	한진해운 사태의 언론 보도 문제점의 집단 간 인식 차이분석	37
Table 13	한진해운 사태 이후 언론의 역할 집단 간 인식 차이분석	38



List of Figures

Fig. 1 한진해운 재무상태	6
Fig. 2 한진해운 부채구조 및 용선료	6
Fig. 3 한진해운 영업 실적	7
Fig. 4 아시아-북미항로 선사별 시장 점유율	13
Fig. 5 글로벌 정기선사 순위	14
Fig. 6 한진해운 사태 원인	31
Fig. 7 해운산업의경쟁력 강화 우선 순위	32
Fig. 8 한진해운 사태의 언론 보도 문제점	33
Fig. 9 한진해운 사태 이후 언론의 역할	33
Fig. 10 한진해운 사태 원인의 집단 간 인식 차이분석	35
Fig. 11 해운산업 경쟁력 강화 우선순위의 집단 간 인식 차이분석	37
Fig. 12 한진해운 사태 이후 언론의 역할 집단 간 인식 차이분석	39

An Analysis of the Role of Media on Hanjin Shipping Crisis

Bae, Y.J.

Department of Shipping and Port Logistics,
Graduate School of Marine Finance and Logistics,
Korea Maritime and Ocean University

Abstract

Hanjin Shipping Co., Ltd. was a South Korean integrated logistics and container transport company. Prior to its financial demise, it was South Korea's largest container line and one of the world's top ten container carriers in terms of capacity. Hanjin shipping formerly operated some 60 liner and tramp services around the globe transporting over 100 million tons of cargo annually. On February 17, 2017, Hanjin Shipping Co. was declared bankrupt by South Korean courts.

On this many criticism have raised accusing inadequate of the government decision domestically, and even internationally Alphaliner pointed South Korean government's policy decision to let Hanjin Shipping Co., go bankrupt as a political mistake.

From the beginning of Hanjin crisis domestic news media has produced reports day by day on the cause and measures but most of them seem to deliver the government's announcement and option with little in depth analysis.

Therefore, this study aims at analysing the role of news media in relation with Hanjin crisis. For this it reviews news papers' reports on Hanjin Crisis and conducts a questionnaire survey. Finally it derives some implication on the role of news media.

KEY WORDS : Hanjin Shipping Co., Ltd., bankruptcy, government's policy decision, the role of news media, questionnaire survey



제 1 장 서 론

1.1 연구의 배경 및 목적

한때 한국 1위, 세계 4위 규모였던 한진해운은 2017년 2월 17일에 파산하면서 역사의 뒤안길로 사라졌다. 한진해운의 몰락은 부산항을 중심으로 큰 충격이었다. 부산항에는 한진해운 선박들이 멈추면서 컨테이너들이 쌓이기 시작했다. 해외에서 발이 묶여 바다 위를 떠도는 한진해운 선박과 선원들의 모습은 현실을 그대로 보여줬다. 한국 해운업은 수십 년간 쌓아온 네트워크를 한 번에 잃어버린 것이다.

정부는 국적 선사의 기능을 간과했다. 전쟁 시 제4군의 역할을 하며, 삼면이 바다인 우리나라의 필요한 기본 자산인 것을 간과했다.

한진해운이 법정관리에 들어갔을 때 정부 당국 및 채권단은, 현대상선에 자금을 투입해 초대형 국적선사로 키워 국내 해운산업의 역량을 보존하겠다는 계획이었으나, 해외 화주들과 업계에는 한진 사태로 신용을 잃어버린 한국 해운을 보이콧하는 분위기가 만연해 있었다. 이에 산업은행은 글로벌 화주들에게 ‘현대상선을 이용해달라’는 내용을 골자로 한 편지를 보냈다. 세계 해운시장에서 현대상선을 이용하기 꺼리는 움직임이 확산되자 대주주인 산업은행이 불끄기에 나선 것이지만 무너진 신뢰를 회복하기에는 늦었다는 지적이 나온다.(서울경제, 2016)

한편 세계 최대 해운동맹인 2M에 가입하기로 되어 있었던, 현대상선은 정식 동맹 가입에 실패한다. 한진해운 사태로 큰 피해를 입은 해외 화주들의 반발이 심했기 때문인데 2M의 고위 임원은 한진해운의 몰락 이후

고객들이 또 다른 한국 선사인 현대상선이 동맹에 합류하는 것을 꺼렸다고 전했다.(연합뉴스¹, 2016)

해운 조사기관 알파라이너는 한진해운 대신 현대상선을 살린 한국정부의 판단을 “정치적 실수이자 고집이 경제적 상식을 압도한 사례”라고 지적했다. (비즈니스포스트, 2016)

한진해운 사태 이후 국내 해운업계는 합종연횡을 통한 협업체계 구축에 나서고 있지만 아직 갈 길이 멀다. 다단계 인수·합병을 통해 몸집을 불린 외국 선사들과의 경쟁에서 밀리지 않기 위해 현대상선·고려해운·SM상선·홍아해운 등 국내 원양선사 14곳이 모여 한국해운연합도 결성했다. 당장 외국 선사들과의 경쟁은 무리지만 동맹체를 결성해 제 살 깎아 먹기 식 경쟁은 자제하자는 취지다.

한진해운 몰락 뒤 해양수산부는 ‘제 3차 전국 항만 계획 수정 계획’을 발표했다. 2020년까지 15조 원을 투입해 부산항을 세계 2대 컨테이너 환적 허브로 육성한다는 계획이다. 한진해운 채권단의 7천억 원 요구에, 3천억 원이 모자랐던 한진해운은 법정관리에 들어갔다. 뒤늦게 15조 원을 투입하겠다는 정부의 태도는 앞뒤가 맞지 않는다. 한진해운과 동맹 선사는 부산항의 환적 화물의 15%를 차지했었다. 이제 이 자리를 중국, 싱가포르 등에 빼기게 될 것은 시간문제다. 한진해운의 자리를 외국 해운사가 차지한 마당에 부산항의 역할은 더 축소될 것으로 우려된다.

언론은 한진해운이 법정관리에 들어가 결국 파산하자 원인과 대책에 대한 기사를 쏟아냈다. 최순실에게 잘 못 보여 한진해운이 정부로부터 외면당했다는 기사까지 나왔다. 하지만 한진해운 사태를 제대로 진단하는 전문성 있는 기사는 눈에 띄지 않았다. 전문성이 없다 보니 정부의 발표를 받아쓰는 내용이 대부분이었다. 전문성 없는 기사는 정부와 한진해운의 입장만 전달할 뿐이다. 이 때문에 해양수산부가 있는 세종시와 부산항이 있는 부산을 중심으로 해운 항만 전문기자를 육성할 수 있는 시스템이 필요한 시점이다.

본 논문의 주제와 관련된 학술 연구는 홍미선(2016)이 유일하다. 홍미선은 한진해운 법정관리에 대한 뉴스 프레임을 유형별, 내용별, 시기별로 나누어 분석하였고 방송과 신문에서 어떠한 프레임 형태로 뉴스를 기록하고 차이점은 무엇인지 이해하는 데 목적이 있었다. 이를 위해 KBS1과 JTBC, 조선일보와 한겨레의 한진해운 법정관리에 대한 뉴스를 분석하였다. 또한, 한진해운 법정관리와 관련한 뉴스를 보도 단계에 따라 시기별로 나누어 각 언론사 간 뉴스 프레임 차이를 분석하였다.

이에 본 논문은 한진해운 사태와 관련하여 언론에 보도된 내용을 정리하고 설문조사 및 분석을 통하여 한진해운 사태의 원인 및 언론의 역할을 고찰하는 것을 주목적으로 한다.

1.2. 연구의 범위 및 방법

본 논문의 연구 범위는 그 대상을 한진해운 사태로 한정한다. 2016년 4월 22일 한진해운과 대한항공이 각각 이사회를 열어 자율협약 추진을 의결한 것을 시점으로 2017년 2월 17일 법원에서 파산이 확정된 시점까지를 시간적인 범위로 한다.

연구 방법은 두 가지이다. 먼저 언론에 보도된 내용을 발췌 인용하고 해당 내용을 본 논문의 체계에 맞게 재정리하는 문헌 검토이다. 둘째, 한진해운 사태의 원인 및 언론의 역할에 관한 설문조사를 실시하고 서술적으로 분석하는 정성적 분석방법을 사용하였다.

제 2 장 한진해운 사태의 전말

2.1 한진해운 개요¹⁾

한국 1위, 세계 4위 규모였던 한진해운은 최은영 회장 이하 경영진의 경영전략 실패, 모럴 해저드, 정부의 경직된 구조조정 정책 등으로 인하여 2017년 2월 17일에 파산하였다.

1977년 국내 최초의 컨테이너 전용 선사로 창립된 한진그룹은 베트남 전쟁 특수로 회사가 급격히 성장했으며 한진해운의 창립으로 육(한진), 해(한진해운), 공(대한항공)의 물류 및 교통 시스템을 갖춘 물류 전문 그룹으로 기업의 기반을 마련하였다. 1978년 중동 항로 개척, 1979년 북미 서안 항로 개설, 1983년에 북미서안항로 주간 서비스를 개시하며 한국 컨테이너 해운업계의 대표 기업으로 자리 잡았다.

1980년대 들어서는 1986년 북미 동안 항로(AWE) 개설 및 미국 시애틀 전용터미널 개장, 1987년 국내 최초의 미국 대륙횡단 2단계 열차(DST) 서비스 개시, 1988년 대한선주 합병 등을 통하여 한 단계 도약하는 계기를 만들기도 했다.

1990년대 들어서는 1992년 국내 최초의 4,000TEU급 컨테이너선 한진 오사카호 취항, 1995년 국내 최초의 미 동안-북유럽 간 대서양 항로 개설 및 거양해운 인수 등이 있었다.

2001년에는 터미널운영 합작법인인 TTI(Total Terminal International)를 설립하고, 롱비치터미널(Pier-T)을 건설하였고 2002년 한진그룹의 창업주

1) 나무위키, 한진해운, 2017. 12. 2

조중훈 회장이 사망하면서 한진그룹은 형제들에 의해 분리되었다. 장남 조양호는 한진·대한항공을, 차남 조남호는 한진중공업, 3남 조수호는 한진해운을, 4남 조정호는 한진투자증권·한불종금·동양화재 등의 금융 계열사를 각자 분리 경영하였다. 2005년 포브스지 ‘아시아 50대 우량기업’에 선정되기도 하였으나 한진해운은 계열분리가 마무리되지 않은 상태에서 2006년 조수호 회장이 지병으로 세상을 떠나는 불운을 겪었다. 이어서 2007년 3월 고 조수호 회장의 부인인 최은영이 부회장으로 선임되고 2007년 12월 최은영 부회장이 회장에 취임하였다.

해운경기가 장기 불황기에 빠져들면서 2013년 한진해운은 3년 연속으로 적자를 기록하고 대한항공이 긴급 자금 지원에 나섰다. 2014년 4월에는 조양호 한진그룹 회장이 한진해운 회장에 취임하게 된다.

2.2 불황 및 구조조정

조수호 회장의 사망 후 그의 부인인 최은영이 대표이사로 취임하자 한진그룹의 조양호 회장은 한진해운 지분을 확대해 경영권을 위협한다. 최은영은 한진해운을 지주회사 한진해운홀딩스와 사업회사 한진해운, 기타 계열사 체제로 전환하고(2009년), 한진그룹으로부터의 독립을 지속적으로 추진한다.

그러나 경영권의 장악과 달리 기업경영에서는 능력을 발휘하지 못했다. 해운 경기가 호황일 때 대규모 선박 투자를 하였고 곧 불황기로 접어들게 되었다. 이에 선박과 자산을 팔아 유동성을 확보하였으나 다시 경기 호황기에 들어가면서 비싼 용선료를 내고 장기 계약으로 선박을 임대하여 운항했다.

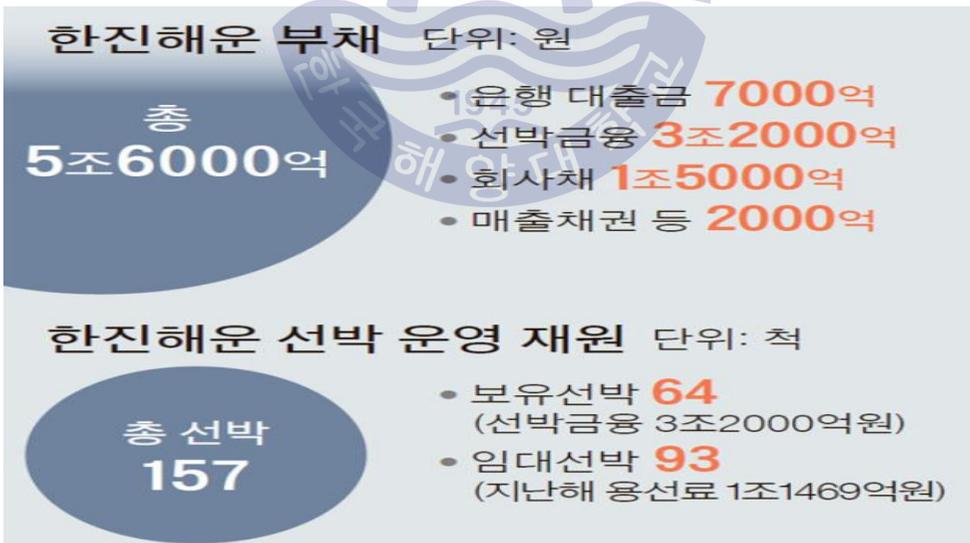
결국, 2014년 최은영 회장은 한진해운에서 손을 떼고 경영권을 넘겨받은 조양호 회장은 한진해운의 회생을 위해 2016년 5월 3일 평창동계올림픽 조직위원장을 자진해서 사퇴하였다. 대한항공에서 2조 원 가량의 유동성 자금을 공급했고, 한진해운 자체적으로도 재무개선을 위해 비용절감

및 적자노선 축소 등의 노력을 하여, 흑자전환을 하는 성과도 기록했다. 하지만 최악으로 치닫는 해운 시황 속에서, 누적 결손금이 수조 원대에 이르러 결국 2016년 1월 7일 한진그룹이 경영권을 포기하고 채권단 자율협약에 돌입했다.



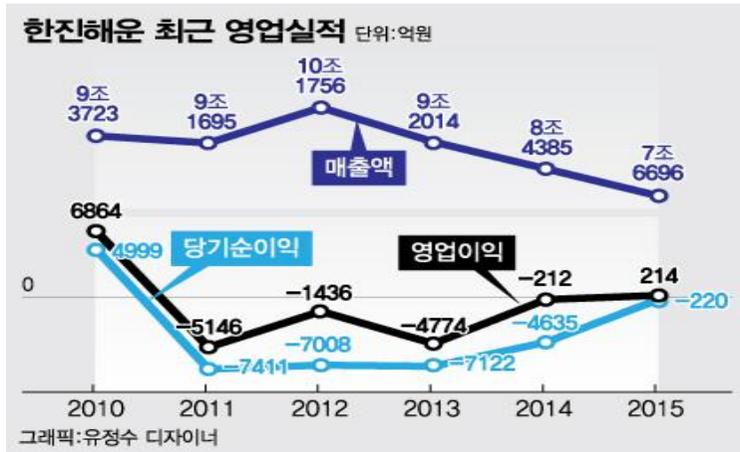
출처 : 머니투데이, [심층리포트] '10년 연속 배당기업'에서 채권단 관리로 간 한진해운, 2016.05.02.

Fig. 1 한진해운 재무상태



출처 : 중앙일보, 한진해운 자율협약 스타트 석달내 '용선료협상' 풀어야, 2016.05.05.

Fig. 2 한진해운 부채구조 및 용선료



출처 : 머니투데이, [심층리포트]'10년 연속 배당기업'에서 채권단 관리로 간 한진해운, 2016.05.02.

Fig. 3 한진해운 영업 실적

2016년 자율협약 추진에서 2017년 파산에 이르기까지의 주요 일정은 다음과 같다.

- 2016년 4월 22일 : 한진해운과 대한항공이 각각 이사회를 열어 자율협약 추진 의결
- 2016년 5월 4일 : 채권단이 자율협약 개시 결정
- 2016년 5월 13일 : 독일의 하팍로이드, 일본의 NYK, MOL, K-LINE, 대만의 양밍 등 5개 회사와 제3의 해운동맹 결성
- 2016년 6월 17일 : 사채권자 집회로 인해 1,900억 원 회사채 만기를 3개월 연장
- 2016년 7월 : 대규모 자금난에 봉착하자 국내외 금융사와 2017년까지 5,000억 원 가량의 선박금융 원금상환을 유예하기로 협상
- 2016년 8월 4일 : 채권단이 자율협약 1개월 연장 결정
- 2016년 8월 30일 : 한진해운 측이 채권단에 추가 자구안을 제출했으나 채권단이 신규 지원 불가 결정
- 2016년 8월 31일 : 기업 회생절차에 들어가게 되었으며 9월 1일 자로 법원 측이 한진해운에 법정관리를 개시

- 2016년 10월 : 한진해운 법정관리로 인해 글로벌 물류 대란이 확산되자 법원이 한진해운의 주요 자산을 매각
- 2016년 12월 13일 : 한진해운의 조사위원인 삼일회계법인이 계속 기업가치보다 청산가치가 크다는 보고서를 서울중앙지법에 제출
- 2017년 2월 2일 : 서울중앙지법이 한진해운 회생절차 폐지 결정을 공고
- 2017년 2월 17일 : 서울중앙지법이 한진해운에 대해 파산 선고 결정을 내림

2016년 8월 30일 채권단 회의에서 만장일치로 신규자금 지원 불가를 결정했다. 곧 한국거래소는 회생절차 개시 신청에 대한 사실여부를 요구하며 한진해운의 주식거래를 정지했다. 그리고 채권자들은 입항되는 한진해운 선박을 즉시 가압류하기 시작했다.(나무위키, 2017)

2016년 9월 1일 신청 하루 만에 회생절차 개시 결정이 내려졌다. 조양호 회장의 사재 400억 원과 최은영 전 회장의 100억 원 등 총 500억 원이 하역작업을 완료하기 위해 투입됐다. 그리고 부족한 자금을 대한항공이 지원하는 것으로 했으나, 대한항공 이사회에서 담보가 있어야 지원할 수 있다며 시간을 끌었다. 결국, 박근혜 대통령의 강한 질타에 600억 원을 내놓기로 했다. 기업이 법정관리까지 간 마당에 왜 조양호 회장과 대한항공이 추가로 책임을 져야 했는지는 당시에 논란이 있었다. 이에 대해 조 회장은 사재출연의 이유로 표류하고 있는 선원들에 대한 도의적 책임이라고 설명했다.(나무위키, 2017)

아무튼 한진해운은 선박 압류를 피하고자 미국 등 주요 기항지에 한국의 회생절차를 인정해달라는 임시보호명령을 신청했다.

법원의 선임에 의해 한진해운의 실사를 맡은 삼일회계법인은 2016년 12월 13일, 한진해운이 기업으로서 존속할 가망이 없다는 취지의 보고서를 제출했다. 그 뒤 2017년 2월 2일 한진해운은 결국 파산 절차에 들어갔으며 2월 17일 법원에서 파산이 확정되면서 1977년 설립 이후 40년의 역사를 마감했다. 미주 노선을 인수하여 원양 컨테이너 업에 진출한 SM그룹의 SM상선이 실질적인 한진해운의 후신이라고 볼 수 있다.

2.3. 한진해운 사태 결과 및 정부 대응

2.3.1 결과

1) 한진해운 선박 입항 거부

한진해운 선박에 대한 입항·하역 거부가 계속 확산되는 등 한진해운 법정관리 신청의 후폭풍이 정부 예상보다 훨씬 거셌다. 미국·일본·싱가포르·인도 등 주요국 항구에서 입·출항 불허 조치가 잇따르면서 국내 수출업체들이 해외 납기를 못 맞추는 사례가 속출하는 등 수출 전선에도 차질을 주었고, 외국에서는 한국 정부가 혼란을 야기했다는 비판이 나오 고 국가 신임도에도 악영향을 미쳤다는 평가다.

2) 환적화물 감소²⁾

환적화물 감소에 따른 부산항 피해도 컸다. 부산항만공사는 선박료와 하역 일감 감소 등에 따른 부산항 피해가 연간 695억 4,300만 원에 달할 것으로 추정했다.

3) 금전적인 피해

한진해운이 법정관리를 신청한 직후 금융위원회는 한진해운 법정관리로 은행권이 2,856억 원의 충당금을 추가로 쌓아야 하고 협력사는 573억 원 정도의 피해를 볼 것이라는 분석 자료를 냈다. 그러나 화물 운송 차질 등 물류대란은 3개월 이상 지속됐다.

한국선주협회는 장기적인 피해 규모가 20조 원에 달할 것이란 분석을 내놨다. 한진해운 청산으로 부산항만 및 해운·무역업계가 입을 손실 등을 모두 고려한 추정치다.

2) 나무위키, 한진해운, 2017. 12. 2

산업통상자원부와 한국무역협회에 따르면 한진해운 회생절차 신청 이후 접수된 피해신고 사례 건수(화주의 자발적 신고)는 2016년 11월 초까지 540건으로 집계됐으며, 피해추정액은 1억 9,000만 달러인 것으로 나타났다. 피해액은 화물 가치, 납기일을 맞추지 못한 데 따른 위약금(페널티), 계약파기 비용, 대체선사를 이용하는 데 따른 추가비용 등 직간접적 비용이 포함됐다.(쉽핑가젯, 2017)

Table 1 한진해운 법정관리에 따른 피해액

구분	피해액(억 원)	실직자(명)
한진해운 매출 소멸	92,400	1,193
선박 관리, 보험료 감소	400	146
터미널 입항 수입 감소	3,100	676
부산항만공사 수입 감소	400	86
예·도선 수입 감소	200	46
환적 화물 처리비 감소	200	200
운임 상승, 환적 비용 등	74,500	-
합계	171,200	2,347

출처 : 시사저널, ‘침몰’ 한진해운, 경제 후폭풍 우려, 2016.08.30.

4) 국내외 터미널 매각

한진해운은 미국 서안의 허브 항만인 LA/LB 항만의 롱비치터미널을 매각하였다. 전 세계 주요 항만에서 자가 터미널을 확보하는 것은 정기선사 운영에 있어서 핵심적인 사안이며 주요 항만에서 터미널을 확보하는 것 자체가 쉬운 일이 아니다. 당초 현대상선과 SM그룹이 롱비치터미널 인수 의사를 밝혔으나 결국 롱비치터미널의 지분 80%는 세계 2위 스위스 선사인 MSC의 자회사로 넘어갔고, 20%는 현대상선이 확보하였다.

5) 선사 인수합병 촉발

독일 하파크로이트의 최고 경영자는 한진해운의 붕괴가 해운산업의 인수합병을 촉진할 것이라는 전망을 했다. 실제로 얼마 후 일본 대형 3사의 컨테이너 부문 합병 발표가 있었고, 머스크의 독일계 선사 합병 발표가

뒤를 이었으며, 프랑스의 CMA CGM도 인수대상자를 물색 중이라는 소식이 나왔다. 그리고 국내 중소형 선사를 모두 합쳐 글로벌 경쟁력을 갖춘 1개의 대형 근해선사 만들어야 한다는 주장도 나왔다.(나무위키, 2017)

2017년 현대상선·고려해운·SM상선·흥아해운 등 국내 원양선사 14곳이 모여 한국해운연합체를 결성했다. 글로벌 선사들은 합종연횡으로 규모의 경제와 경쟁력을 배가시키고 있다. 머스크는 독일 함부르크 취트를 40억 달러에 인수했고, 일본 3대 선사인 NYK(니폰유센), K라인(가와사키기센), MOL(미쓰이OSK)은 컨테이너 부문을 합쳤다. 프랑스 CMA-CGM은 싱가포르 선사 넵튠오리엔트 라인을 25억 달러에 인수했다. 중국 최대 국영해운사인 코스코는 홍콩 OOCL을 인수하면서 머스크, MSC에 이어 세계 3위 선사로 성장했다.

6) 화주신뢰도 추락³⁾

한진해운 사태에 대한 정부의 대응에 월마트는 유감이란 보도 자료를 냈다. 한 물류 기업 관계자는 당시 정부의 대응에 분노를 표했다. 정부가 한진해운의 간판을 하루아침에 내리게 할 거라곤 생각지도 못했다는 입장이다. 한 업계 관계자는 “물건을 맡긴 화주들이 왜 한진해운 사태를 간파하지 못했냐며 항의한 사례가 많았다. 국내 화주들의 불만도 상당한데 전 세계 수입화주들은 오죽했겠나”라며 “현대상선의 부채비율이 300%대로 크게 줄었지만 해외 화주들이 국적선사에 화물을 실으려는 물류 업체를 신뢰할 수 있을지 의문이다. 한 번 잃어버린 화주 신뢰는 쉽게 돌아오지 않는다”고 말했다.

덧붙여 그는 “한진해운 사태는 세계 해운물류 시장에서 정부의 실책이 전 세계 공급망을 무너뜨린 사건으로 회자될 것”이라며 “수십 년 간 구축한 무형의 인프라를 하루아침에 무너뜨리게 됐다”고 질타했다.

3) 쉽평가넷, 기획/ 한진해운 사태 1년 '후유증 계속된다', 2017.09.08.

7) 터미널 운영 한계 노출⁴⁾

법정관리 신청 이후 선박 가압류를 막는 압류금지 명령에도 한진해운 선박들은 전 세계 주요 항만에서 입항을 거부당했다. 모항인 부산항도 예외는 아니었다. 모항을 눈앞에 두고도 한진해운 선박은 컨테이너 고박(래싱)업체와 터미널에 지불할 비용조차 마련하지 못해 한동안 해상에서 떠돌 수밖에 없었다.

주요 터미널운영사 관계자들은 한진해운 컨테이너를 처리하는 과정에서 발생할 법적 문제점들이 하역 거부 의사를 보일 수밖에 없었다고 설명했다. 특히 법정관리 사태에서 한진해운 화물을 하역하게 되면 하역비 미지불, 장치장 부족, 컨테이너 회수의 어려운 점 등 문제점이 산적해 터미널에 미칠 장기적 피해 상황을 외면할 수 없었다고 지적했다.

또 한진해운 사태에도 선박들이 끊임없이 부산항을 오가는 만큼 여느 때처럼 약속된 시간에 선석을 제공해야 하는 터미널로선 한진해운에 편의를 봐주기 어려웠다는 입장이다.

중국 일본 등 역내 항로를 기항해야 할 선박마저 상당한 화물을 3부두 한진부산컨테이너터미널(HJNC)을 비롯한 각 터미널에 하역하면서 일대 터미널 작업은 마비됐다.

HJNC 관계자는 “통상 70%대의 장치율을 보이는 게 정상이지만 당시 장치율은 최대 95%에 육박해 장치 공간 부족으로 하역이 사실상 불가능했다”며 “이론상 장치율 100%에 육박하면 장치장 부족으로 레일형 자동화 크레인(ARMGC) 작업도 어렵다”고 말했다.

8) 터미널 협상력 저하

2017년 얼라이언스가 3개로 재편되면서 터미널별로 장기계약을 체결했지만 계약이 만료되면 곧 남측 2-4단계와 서측 2-5단계가 추가 확장된다.

4) 쉽평가넷, 기획/ 한진해운 사태 1년 '후유증 계속된다', 2017.09.08.

한진해운이 있었다라면 소속 얼라이언스 선사들이 높은 하역비용을 지불하고 부산항을 기항했겠지만 현실은 외국적 선사들의 터미널 옵션만 늘려주고 하역료 덤핑 경쟁만 유도하게 돼 제2의 북항으로 전략할 수도 있다.

9) 국적 선사 점유율 하락⁵⁾

한진해운이 파산한 이후 우리나라 해운업은 해상물류 강자의 지위를 반납하고 1년 넘게 변방에서 표류를 계속하고 있다. 1년 새 국적 선사의 점유율은 쪼그라들었다. 사라진 점유율은 외국 선사들이 나눠 가졌고, 국내 해운업의 경쟁력을 조속히 회복하겠다는 정부의 청사진은 빛이 바랜 지 오래다.

미 해운분석기관 피어스데이터 등에 따르면 올 상반기 현대상선은 한진해운의 북미 항로 물량 5분의 1가량을 확보했다. 현대상선만 놓고 보면 선전한 결과지만, 외국 선사들의 약진이 도드라졌다.

지난 6월 우리나라의 북미 노선 점유율은 5.7%(현대상선)로 지난해 6월 10.9%(한진해운 7.1%, 현대상선 3.8%)보다 5.1%포인트 급감했다. 한진해운이 가지고 있던 물량 일부를 흡수하면서 현대상선의 점유율은 높아졌지만, 줄어든 5.1%포인트는 중국의 코스코, 일본 선사 연합체인 오션네트워 크익스프레스 등 외국 경쟁 선사들이 모두 나눠 가졌다.

2016년 2분기			2017년 2분기		
순위	1	에버그린 10.5	1	에버그린 10.7	
	2	코스코 10.3	2	코스코 10.3	
	3	머스크라인 9.2	3	머스크라인 9.4	
	4	CMA-CGM 7.7	4	MSC 8.1	
	5	MSC 7.6	5	CMA-CGM 7.8	
	6	한진해운 7.1	6	APL 7.0	
	⋮		⋮		
	14	현대상선 3.8	9	현대상선 5.7	

출처 : 동아일보, ‘한진 공백’ 못 메우고... 표류 길어지는 해운 한국, 2017.08.11.

Fig. 4 아시아-북미항로 선사별 시장 점유율

5) 주간경향, 한진 사태 1년, 표류하는 해양강국, 2017. 9.12.

지난해 해운산업 구조조정을 총괄했던 금융위원회는 한진해운의 법정관리신청 직후 선박과 네트워크, 인력 등 핵심 자산을 현대상선 등에 넘겨주고 경쟁력을 최대한 보전하겠다고 밝혔다. 하지만 지금까지의 결과는 참담한 수준이다.

금융위의 장담과는 달리 당장 국내 선사들의 경쟁력은 아직 턱없이 낮다. 국내 1위 선사인 현대상선은 선복량이 34만 6,297TEU(1TEU는 6m짜리 컨테이너 1개)로 세계 15위(점유율 1.6%)에 그치고 있다. 국적 원양선사 선복량은 지난해 8월 105만TEU(한진해운, 현대상선)에서 1년 만인 올 8월 39만TEU(현대상선, SM상선)로 62%나 급감했다.

글로벌 선사 순위(점유율 순)

1위	머스크(덴마크)	16.7%
2위	MSC(스위스)	14.5%
3위	CMA-CGM(프랑스)	11.7%
4위	COSCO(중국)	8.6%
5위	하팍로이드(독일)	7.1%
	⋮	
15위	현대상선	1.6%
	⋮	
31위	SM상선	0.2%

출처 : 주간경향, 한진 사태 1년, 표류하는 해양강국, 2017. 9.12.

Fig. 5 글로벌 정기선사 순위

전문가들은 금융당국이 한진해운을 구조조정하면서 핵심 자산을 국내 경쟁 선사에 이식하겠다고 밝혔지만, 정작 핵심인 무형자산, 즉 네트워크를 외국 선사들에 다 빼앗긴 영향이 컸다고 입을 모은다. 해운업계의 한 관계자는 “해상 운송라인을 1개 신규로 만드는 데 선박과 네트워크 구축 비용만 1조 원이 넘게 들어갔던 네트워크를 제대로 지키지 못한 게 뼈아프다” 고 말했다.

한진해운은 법정관리 전까지 북미 20개를 비롯해 아시아 30개, 유럽 13개, 호주 4개, 남미 3개, 대서양 1개 등 총 71개의 노선을 운영했다. 이 가운데 미주·아시아 노선은 SM상선에 인수됐지만, 유럽 노선 등은 청산

됐다. 한진해운 국내의 전용 터미널의 경우도 현대상선과 SM상선이 10곳을 나눠 인수했지만, 알짜로 꼽히는 미국 롱비치터미널은 스위스의 MSC 손에 넘어갔다.

2.3.2 정부 대응

1) 해운산업 경쟁력 강화 방안

정부는 한진해운 사태 이후 해운업 경쟁력 강화방안을 내놨다. 해운산업 공백을 메우기 위해 6조 5,000억 원을 투입한다는 내용이다.(나무위키, 2017) 결과적으로 한진해운 법정관리로 7,000억 원의 직접적 피해, 6조 5000억 원의 신규 자금 등 총 7조 2,000억 원을 더 투입하는 상황을 맞았다.

2) 현대상선 지원

정부는 사태 해결을 위해 법정관리에 들어가게 된 한진해운의 우량자산을 현대상선이 인수하도록 하는 방안을 추진한다고 밝혔다. 한진해운이 보유한 선박·영업·네트워크·인력 등을 살려 한국 해운의 경쟁력을 보존한다는 것이다.

한진해운 국정감사장에 출석한 석태수 한진해운 사장은 정부로부터 화주 계약 정보를 요청받았다는 사실을 증언했다. 이걸 정부가 사전에 한진해운의 법정관리를 염두에 두고 현대상선에게 한진해운 물량을 흡수시키려는 의도로 해석될 수 있다. 물류대란을 막겠다며 영업기밀인 화주 계약 정보를 달라는 정부, 이와 관련해 현대상선은 한진해운이 법정관리 신청하기 전에 이미 한진해운의 화물 운송계약 인수에 관한 법률 자문을 의뢰했다는 사실이 드러났다. 한진해운 법정관리 신청 전부터 계약인수 시나리오를 짰던 현대상선 한진해운 법정관리 전에 화물 인수를 검토하였다.(나무위키, 2017)

한진해운이 법정관리에 들어갔을 때 정부 당국 및 채권단은, 현대상선

에 자금을 투입해 초대형 국적선사로 키워 국내 해운산업의 역량을 보존 하겠다는 계획이었으나, 한진 사태로 신용을 잃어버린 한국 해운을 보이 쿯하는 분위기가 해외 화주들과 업계에 만연해 있다. 이에 산업은행은 글로벌 화주들에게 ‘현대상선을 이용해달라’ 는 내용을 골자로 한 편지를 보냈다. 세계 해운시장에서 현대상선을 이용하기를 꺼리는 움직임이 확산 되자 대주주인 산업은행이 불끄기에 나선 것이지만 무너진 신뢰를 회복하 기에는 늦었다는 지적이 나온다.(서울경제, 2016)

Table 2 한진해운과 현대상선 구조조정 비교

구분	한진해운	현대상선
자율협약 기간	5월 4일~9월 4일	3월 29일~7월 29일
해외 상거래 채무	채권단 지원과 대한항공 대여로 해결 계획	현대증권 매각대금으로 자체 해결
자율협약 중 지배구조	조양호 회장 등 총수일가	산업은행 등 채권단
용선료 협상	27% 인하 성공 임박 발표	채권단공동 21% 인하
선박금융 원금상환유예	상당부분 진척 발표	해당사항 없음
대주주 고통분담	조 회장 내년 7월 개인유상증자	현정은 회장 300억 원 사재 출연

출처 : 조선비즈, 설상가상... 한진해운 용선료 1100억 연체, 2016.05.06

국책연구기관인 한국해양수산개발원(KMI)은 한진해운과 현대상선을 대상으로 한 구조조정 시나리오별로 화주의 연간 운송비 부담과 부산항에 미치는 영향을 분석한 바 있다. 국내 화주의 연간 운송비 부담 관점에서 한진해운이 현대상선을 흡수하는 안이 최선이며, 부산항에 미치는 영향 관점에서도 한진해운이 현대상선을 흡수하는 안이 최선인 것으로 나타났다.

이러한 사실은 정부의 한진해운을 죽이고 현대상선을 살린 구조조정 정책은 이해할 수 없는 측면이 크다는 점을 뒷받침한다.

Table 3 한진해운과 현대상선 구조조정 시나리오 분석

(단위 : 억 원)

구분	연간 운송비 부담액	환적량 감소 규모(%)	부가가치 상실액
한진해운만 생존	2,961	14.4	1,106
현대상선만 생존	4,407	16.4	1,152
한진해운이 현대상선 흡수	1,830	6.4	453
현대상선이 한진해운 흡수	2,273	6.6	461

출처 : 동아일보, “한진해운 퇴출땐 운임 4407억 늘어”, 2016.08.25

3) 피해 지원

산업통상자원부 관계자는 “당시 큰 피해를 입었던 일부 화주들은 목적지에서 화물을 하역했는데 추가 수송을 안 해주고 있다는 문제부터 장비업체에서 화물 처리를 거부하는데 어떻게 처리해야 하는지 등을 문의하는 업체들이 많았다”면서 “정부 부처로서 큰 도움이 되고 싶었지만 뚜렷한 해결책을 주지 못해 아쉬웠다”고 말하는 등 당시의 상황을 설명했다. 산업통상자원부와 무역협회가 개설했던 수출물류애로신고센터 웹사이트는 지난해 11월부터 추가 피해사례가 접수되지 않자 연말께 폐쇄됐다.(쉽핑가젯, 2017)

그러나 정부가 한진해운 사태에 따른 피해를 줄여주겠다고 호언장담했던 피해지원 사례는 거의 무의미했던 것으로 알려졌다. 정부는 피해 기업들의 자금지원을 위해 중소기업청의 긴급·일반경영안정자금을 마련했고, 기업은행과 같은 정책금융기관에서 만기연장 및 경영안정을 위한 특별자금 지원 등을 시행했다.

2016년 11월 기획재정부와 해양수산부가 공동 발표한 자료에 따르면 당시 한진해운과 직간접적으로 연관된 협력업체·중소화주·국제물류주선업체(포워드) 등에게 만기연장 등 총 583건 3,455억 원이 지원됐다.

그러나 기업들이 체감하는 피해복구는 거의 이뤄지지 않은 것으로 알려

졌다. 특히 법적 대응이 부족하거나 규모가 작은 영세 물류 기업과 제조업체들은 지원신청조차 포기한 경우가 대부분이었다. 실화주의 물량을 주선했던 포워드와 한진해운 간 이뤄진 사적 계약이다 보니 피해를 보상받으려면 민사재판을 거쳐야 했기 때문이다. 국내 다수의 포워드와 소량화물(LCL)을 혼재하는 콘솔(consolidation)업체는 물류주선 실패에 대한 책임감과 향후 거래 관계를 생각해 사실상 책임을 떠안을 수밖에 없었다.

집행된 금융지원도 사실상 유명무실했던 것으로 알려졌다. 정부는 중소기업부의 긴급일반경영안정자금 등을 활용해 신청 기업에 긴급자금을 수혈한 것으로 보고했지만 사실상 용자, 추가대출, 대출기한 연장 등 기업의 부채만 키우는 금융지원에 국한돼 실제 기업의 숨통을 트여줄 유동성 실탄 지원은 미미했던 것으로 알려졌다.

4) 해운, 조선산업 구조조정⁶⁾

산업은행이 대우조선해양에 대한 추가 자본확충을 결정했다. 한진해운과 대우조선해양의 상이한 구조조정 방침을 두고 시장 일각에서 비판이 일고 있는 가운데 기업 구조조정의 핵심 실무 기관인 산업은행의 수장이 그 이유에 대해 입을 열었다. 정부가 '조선산업 경쟁력 강화 방안'을 발표한 다음날 대우조선해양 정상화 방안과 관련한 산업은행 기자 간담회에서다.

이동걸 산업은행 회장은 기자간담회에서 “(대우조선해양에 대해)이미 반영된 2조 원의 자본확충을 상회하는 규모의 자본확충을 실행함으로써 회사의 부채비율이나 재무상태를 획기적으로 개선하는 방안을 검토 중”이라며 “한진해운과 대우조선해양(의 상황)은 현저하게 차이가 있다”고 말했다.

산업은행은 이날 대우조선해양에 대한 자본확충 지원 규모를 늘릴 것이라는 계획을 재확인했다. 당초 산업은행과 수출입은행은 대우조선해양 정상화를 위해 총 4조 2,000억 원의 자금을 지원키로 했다. 4조 2,000억 원의 지원책 중 산업은행 분담분은 2조 6,000억 원이었다. 산업은행은 이

6) the bell, 한진해운 버리고 대우조선 살리는 까닭, 2016. 11. 2

중 2조 원을 유상증자와 출자전환 등을 통한 대우조선해양 자본확충에 활용하기로 했다.

한진해운을 법정관리에 보낸 산업은행이 대우조선해양에 대한 지원 규모를 늘리기로 한 것이 형평성에 어긋난다는 지적이 있다. 당시 산업은행은 한진해운의 추정 부족자금 약 1조 원 중 한진그룹이 최소 5,000억 원의 자구안을 내놔야 한다는 입장을 고수하다가 끝내 한진해운에 대한 추가 지원을 중단하기로 했다.

이날 기자회견에서 “결과적으로 한진해운과 대우조선에 대한 대응을 비교할 때 형평성 논란이 있는데 이에 대해 어떻게 생각하나”라는 질문에 이동걸 회장은 “(한진해운은) 6,500억 원의 외상채무에 대한 본질적 문제가 해결되지 않는 상황에서 채권단이 외상을 갚아줘야 하는 상황이었었는데 이는 논리적으로 성립되지 않았다”고 말했다.

이 회장은 이어 “대우조선해양뿐 아니라 삼성중공업이나 현대중공업 등 조선업계는 굉장히 오랜 세월을 걸친 노력 끝에 조선산업을 세계 1위 산업으로 만들었다”며 “산업 자체가 세계적으로 불황에 있는 가운데 1위 산업에 대해 어떻게 판단해야 하는 부분은 신중해야 한다”고 설명했다.

이 회장은 국가 경제에 미치는 파장이 크다는 점을 고려해 대우조선해양에 대한 지원액을 늘리기로 했다고 밝혔다. 이 회장에 따르면 대우조선해양이 정상화에 실패할 경우 국가 경제에 미치는 영향은 약 57조 원에서 60조 원 수준이다. 본사 직원을 포함해 관계된 근로자의 수가 약 4만 1,300여 명이고 협력업체 수는 370여 개, 자재 납품업체가 1,100개다. 은행권이 대우조선해양에 물린 RG(선수금환급보증) 규모도 12조 3,000억 원에 이른다.

이러한 결정은 한진해운에 대한 추가지원 불가 방침을 내리던 2016년 8월 30일 이 회장의 입장과 일치하지 않는다. 당시 이 회장은 “큰 틀에서 구조조정의 원칙은 ‘국민의 혈세를 투입하는 데 있어 신중해야 한다’는 것”이라며 “단 한 푼의 혈세도 들어가지 않은 현대상선의 경우를 볼 때

한진해운에도 국민의 혈세가 함부로 쓰이면 안 된다는 원칙을 지키려고 했다” 고 말한바 있다.

이 회장이 이날 보인 입장은 결국 한진해운과 대우조선해양을 똑같은 기준에서 놓고 보기 어렵다는 의미로 풀이된다. 한진해운이나 대우조선해양이나 자금지원에 국민의 혈세가 동원된다는 점은 똑같음에도 불구하고 대우조선해양이 국가 경제에 미치는 파장이 한진해운에 비해 더 크기 때문에 쉽게 결정하기 어렵다는 논리다.

한진해운과 대우조선해양의 구조조정을 다루는 산업은행에 대한 형평성 논란은 앞으로도 지속될 것으로 보인다. 산업구조조정이 금융위원회 및 정부 기관장들이 참석하는 서별관회의에서 주도적으로 입안되고 주로 결정되는 한 산업은행 입장에서 입장 번복, 원칙 묵과 등의 한계는 계속될 수밖에 없는 탓이다.



제 3 장 주요 언론보도 내용

3.1 원인

한국경제의 정규재 주필은 한진해운 사태에 대한 책임을 1) 경영실패의 책임, 2) 구조조정 실패의 책임, 3) 물류대란의 책임 등 3가지로 정리했다.(나무위키, 2017) 본 논문에서는 언론보도 내용을 중심으로 한진해운 사태의 원인을 정부 무능, 금융 논리 중심 구조조정 등으로 구분하여 정리한다.

3.1.1. 정부 무능

한진해운은 무슨 일이 있어도 살렸어야만 했다. 오너의 책임을 분명하게 묻고, 공적자금을 지원해서 살렸어야 했음에도 정부는 무능했고 정치권은 안목이 없었다. 몇몇 해외 선사와 선주들조차도 한진해운을 살리기 위해 계약금을 미뤄주고 용선료 인상을 하지 않는 등의 노력을 해줬으나 무능하고 안일한 정치권과 정부 관료들은 결국 한진해운을 살리기보단 청산하기로 한다. 이는 송영길 의원이 지적하듯 정부의 무능과 무책임을 보여주는 사례다.(나무위키, 2017)

심각한 사회적, 경제적인 문제가 발생하자 “정부나 채권단이 희생시켰어야 할 회사를 시장경제와 형평성에 의거한 근거나 대안 없이 성급하게 법정관리를 결정해 문제를 야기했다” 라는 여론이 비등해졌다.(나무위키, 2017)

해운조사기관 알파라이너는 한진해운 대신 현대상선을 살린 한국정부의 판단을 “정치적 실수이자 고집이 경제적 상식을 압도한 사례” 라고 지적

했다. 두 해운사 모두 어려움을 겪던 상황에서 한진해운이 더 좋은 실적을 내고 월등히 우월한 브랜드 가치와 자산을 보유하고 있었지만 한국정부가 한진해운을 법정관리로 몰아간 반면 현대상선에 회생의 기회를 준 것은 “전혀 이치에 맞지 않다”고 지적했다.(비즈니스포스트, 2016)

결론적으로 한진해운 사태는 박근혜 정부의 최대의 실패한 정책 중 하나가 될 가능성이 높다. 산업 구조조정이란 과도한 경쟁이 모두의 공멸을 가져온다고 판단될 때 능력 있는 업체 위주로 수를 줄여 대외 경쟁력을 키우는 것인데, 우리 대한민국 정부는 자국의 해운산업 자체를 통째로 구조조정을 해버렸다. 이제 한국 해운업은 세계 시장에서 일본, 중국, 대만에 모두 밀려나게 됐다.(경기일보, 2016)

3.1.2. 금융논리 중심 구조조정

한진해운에 대한 정부의 추가적인 재정지원을 거부하고 결국 법정관리에 들어가게 된 것은 해운산업에 대한 무지와 금융 중심의 산업구조조정이 원인이라는 점은 일반적으로 인정하는 관점이다.

김종훈 의원은 국정감사에서 한진해운 사태를 산업주도가 아니라 금융 주도 구조조정이 빚은 참극이라고 밝혔다. 그는 선주협회 등 관련 업계는 한진해운 파산으로 물류대란 등 여러 심각한 문제가 발생할 수 있음을 경고했고 그럼에도 파산이 결정된 것은 채권단 중심의 구조조정 논리가 작용했기 때문이라고 주장했다. 정부와 정책금융기관은 한진해운 파산이 가져올 파급효과를 예상치 못한 채 금융 논리만 앞세운 근시안적 태도로 일관했다는 것이다.

이동걸 산업은행 회장은 산업은행 국정감사에서 한진해운 법정관리 결정에 대한 정부와 채권단의 결정이 너무 성급했던 것 아니냐는 국회의원들의 질문에 인정은 하지만 법정관리 결정을 후회하지 않는다고 답했다. (나무위키, 2017)

정부의 한진해운 법정관리 결정을 옹호하는 시선도 있다. 김상조 한성

대 무역학과 교수는 “지속 가능성이 없다는 것을 알면서도 ‘국민경제와 산업’이라는 명분 아래 기업을 끌고 왔던 기존 구조조정 방식을 탈피할 수 있는 전환점이 될 것이다” 고 호평했다.

3.2 진단

3.2.1. 편향된 구조조정 정책

머니투데이(2017)는 왜 대우조선은 되고 한진해운은 안됐을까를 질문하며 그 이유를 다음과 같이 3가지로 정리했다.

1) 책임질 주인이 달랐다

현재 국책은행인 KDB산업은행과 대우조선은 한 몸이다. 산업은행이 대우조선해양에 빌려준 돈 등 1조 8,000억 원 가량의 채권을 주식으로 전환해 지분율은 79.04%에 이른다. 상법상 대우조선은 산업은행의 자회사다. 경영관리와 부실에 대한 책임도 산업은행의 몫이다. 산업은행은 '저가수주'의 책임을 조선업계 전반으로 돌리면서까지 대우조선 살리기의 명분을 만들려 한다는 의혹도 받는다.

한진해운을 책임져야 할 주인은 오너사인 한진그룹이었다. 한진그룹은 2014년 4월~2016년 4월 2년간 약 2조 원을 한진해운에 지원했다. 5,000억 원대 자구안도 냈다. 더 이상의 자금지원은 대한항공 등 다른 계열사도 위협할 수 있는 상황이었다. 정부 차원의 지원은 없었다.

대우조선이 무너지면 산은과 수출입은행이 동반으로 부실을 떠안는다. 반면 한진해운은 33% 이상의 지분을 가진 대한항공 등이 부실을 안았다. 그 차이가 두 기업 간 생사를 갈랐다는 게 재계의 평가다.

2) ‘5만명 vs 1만명’ 표심

조선업계에서는 대우조선 직접고용 1만여 명을 비롯해 간접 고용 관계

에 있는 직원 수가 5만 명을 훨씬 넘는 것으로 추산한다. 대우조선 본사가 위치한 거제도 인구 26만 명 중 3분의 2가 조선업 관련 종사자와 가족들로 파악된다. 대선을 앞둔 정치권에서는 포기할 수 없는 유권자들이다. 현재 대선후보 대다수가 대우조선 관련 근로자 지원책을 강조하는 배경이다.

반면, 한진해운의 근로자는 1,300여 명에 불과하다. 연관 산업으로 확장해도 부산에서 3,000명, 전국적으로 1만 명이 한진해운 파산으로 직장을 잃었을 것으로 추정된다. 한진해운 관련, 정치권에서의 지원사격은 없었다. 직접 고용 규모로는 대우조선의 ‘표’가 10배 많고, 전후방 산업을 포함해도 5배 이상 대우조선이 많다. 표심에 기댄 지원이라는 의혹을 지울 수 없는 대목이다.

3) 갚아야 할 부실이 달랐다

대우조선해양이 거제대학교에 의뢰해 회사 파산 시 추정된 손실 규모는 58조 원이다. 58조 원이 실체에 가까운 규모인지 여부를 논외로 해도 당장 쉽게 추정 가능한 손실 규모는 여전히 막대하다.

2월 말 기준 대우조선해양의 수주 잔량은 108척으로 308억 달러(약 34조 8,000억 원) 규모다. 파산 시 해외 선사나 석유메이저들의 대규모 발주 취소가 이어지면 선수금에 대한 보증을 선 금융권이 돈을 대신 갚아줘야 한다. 수출입은행과 산업은행은 대우조선에 각각 약 7조 원, 2조 7,000억 원 규모의 보증을 선 것으로 알려졌다.

파산결정 당시 한진해운에 대한 채권 신고액은 31조 5,005억 원에 이르지만 한진해운이 시인한 금액은 총 3조 4,185억 원이었다. 이는 한진해운이 법정관리 후에 들어온 채권신고액으로 정상운영 됐다면 훨씬 낮은 금액이 부실규모로 잡혔을 것이다.

법정관리 시행 후 조사원은 한진해운의 청산가치를 1조 7,890억 원으로 평가했다. 산업은행 등 채권단은 용선료 협상과 채무 재조정이 이뤄졌을 때 2017년 말까지 한진그룹이 지원해야 할 금액이 7,000억 원이라고 주장

했고, 한진그룹은 이에 못 미치는 5,600억원 규모의 추가자구안을 내면서 결국 파산으로 이어졌다.

3.2.2. 불투명한 정부 정책결정⁷⁾

한진해운에 대한 정부의 대응이 너무 비정상이라 이런 해석도 나온다는 게 현재까지의 일반론이다. 청와대는 밤 10시께 한진해운을 법정관리로 보내라는 최종 결정을 내렸다. 다음날 정부 관계자는 “청와대의 사인이 밤늦게 내려왔다”고 말했다. 결국, 채권단은 한진해운에 대한 지원거부를 결정했고 이튿날 한진해운은 법정관리를 신청했다.

이러한 와중에 최순실 게이트와 관련해서 한진해운 사태가 최순실과 관련되었다는 보도가 나왔다. 임종룡 금융위원장은 이에 대해 한진해운 구조조정은 원칙에 따라 처리했다며 한진해운 처리가 여러 가지 프레임으로 해석되고 최순실 의혹이 제기될 때마다 굉장한 상처를 받는다고 말했다. (이데일리, 2016)

이러한 공방에도 불구하고 한진해운 관련 정부의 정책 대응에 대해서는 서별관회의, 최순실 관련 등 일련의 과정 및 의혹 속에서 불투명하게 이루어졌다는 것이 일반적인 시각이다.

3.3 대책

3.3.1. 한국해양진흥공사 설립

정부는 장기 표류 중인 해운업을 본궤도에 올려놓기 위해 한국해양진흥공사를 설립한다는 계획을 내놨다. 2017년 7월 출범하는 한국해양진흥공사는 납입자본금 3조 1,000억 원을 시작으로 필요하면 추가 출자해 자본금을 확충할 방침이다. 주요 업무는 금융지원과 정책지원 두 가지다. 금융지원은 선박 투자 보증과 항만터미널 물류시설 등 자산투자 참여, 중고

7) 나무위키, 한진해운, 2017. 12. 2

선박 인수 후 채용선 등이다. 해운거래 지원을 위해 시황 정보를 제공하고 노후선박 교체 등을 정책적으로 지원할 방침이다.

김영춘 해양수산부 장관은 “한국해양진흥공사 설립은 해운산업을 육성하겠다는 정부의 강력한 의지를 담은 것”이라며 “공사가 해운업 재건의 발판이자 글로벌 해양강국으로 도약하기 위한 계기가 될 것으로 기대한다”고 말했다.

3.3.2. 국가필수해운제도⁸⁾

해양수산부는 필수선대 및 선원을 확보하고, 위기 발생 시에는 비상항만을 운영할 수 있는 ‘국가필수해운제도’ 도입을 추진한다. 2017년 국가필수해운제도 근거법률안을 국회에 제출한 뒤 법이 통과되면, 2019년 항만운영협약 체결 및 국가안보 선대를 건조하겠다는 계획이다.

2016년 8월 31일, 한진해운이 법정관리를 신청하면서 물류 대란이 발생하였다. 부산항에는 한진해운 선박들의 발이 묶이면서 제때 선박에 실리지 못한 컨테이너들이 가득 쌓였다. 미국 등 해외에서는 한진해운 선박들이 화물 압류를 우려해 공해상에서 떠돌았다. 이에 해수부는 한진해운 사태를 교훈삼아 물류기능 마비 등의 국가위기 시 선박과 선원, 항만운영의 안정적 확보를 위한 국가필수해운제도를 도입하기로 했다.

국가필수해운제의 핵심은 국가안보 선대제도와 필수 항만운영협약제도의 도입이다. 해수부는 전시·비상사태에 대비해 필수 화물수송 소요를 산정하고, 국가안보 선대를 보유·운영할 예정이다.

현행 국가필수국제선박을 대체하는 수송선박을 건조해 민간에 낮은 가격에 대선(선박 임대) 하고, 국가안보 선대로 활용한다. 현행 국가필수국제선박은 국가안보선대의 보완 방안으로 참여희망 선사를 대상으로 유지하되, 항만시설 사용료 감면 등 혜택을 강화할 예정이다. 지원 선대(예선·급유선)도 항만기능 유지에 필요한 최소 수준으로 확보한다.

8) 뉴시스, 한진해운 사태 1년…내년 본격 추진되는 ‘국가필수해운제’ 살펴보니, 2017. 9. 1.

국가안보 선대는 시범사업으로 기획재정부 예비타당성조사를 거쳐 2019년부터 7척(수송선 5척, 급유선 2척)의 건조를 추진한다. 최종 목표 수송선은 49척, 급유선 10척이다.

해수부 고위 관계자는 “민간회사들은 (내년 6월 출범하는) 한국해양진흥공사에 배를 팔고, 그 선박을 다시 용선(선박을 빌리는 것)해서 쓰게 된다”며 “국가필수해운제도는 선박을 지정하고, 지정된 선박에 대해 지원도 해주면서 비상시에는 정부가 동원할 수 있게끔 해주는 것”이라고 말했다.

이어 “물류대란이 있거나 전쟁 등 비상시 필요한 배를 차출한다. 차출 비용은 정부가 보전해준다”며 “다만 외국인 선원을 태워선 안 된다. 외국인 선원 임금과 국내 선원 임금이 차이가 나는데 이것도 보전할 예정”이라고 덧붙였다.

항만운영협약제도는 과업 등에 대비해 항만별로 10% 수준의 항만서비스업종 관계사를 필수 항만운영사업체를 지정해 관리한다는 내용이 골자다. 비상시 비상대응 의무를 부과하는 대신, 업종별 특성에 맞도록 인센티브를 제공할 방침이다.

제 4 장 실증 분석

본 장에서는 2장과 3장에서 정리한 한진해운 사태 관련 내용을 바탕으로 한진해운 사태의 원인 및 언론의 역할을 중심으로 설문조사를 실시하고 이를 바탕으로 실증분석을 실시하였다. 한진해운 사태와 관련한 언론의 역할에 대한 설문분석을 통해 향후 해운·항만·물류 분야에서 언론의 역할을 제시하였다.

4.1 조사 개요

2장과 3장에서 살펴본 한진해운 사태와 관련한 언론 보도 내용을 바탕으로 언론의 역할, 한진해운 사태의 원인 및 언론 보도의 문제점 등을 도출하였으며, 해운·항만·물류 관련 종사자 및 학계를 대상으로 한진해운 사태의 원인 및 언론의 역할 등에 대해 설문조사를 실시하여 설문 분석 및 집단 간 의식 차이 분석을 실시하였다. 의식 차이 분석을 통해 도출된 결과를 바탕으로 향후 해운·항만·물류 분야에 언론의 역할을 제시하였다.

본 연구의 설문지는 응답자 특성, 한진해운 사태 원인, 언론의 역할, 언론보도의 문제점, 해운·항만·물류 분야 경쟁력 강화 우선순위로 5개 부문으로 구성하였다. 설문지는 해운, 항만, 물류, 언론 등 한진해운 사태와 관련된 분야의 종사자에게 실시하였다. 설문분석은 발송한 설문지 총 130부 중 회수된 74부의 설문지를 분석에 사용하였다.

본 연구에서 수집된 자료 가운데 집단 간 인식 차이 분석은 SPSS(Statistical Package for the Social Sciences)을 사용하여 분석하였으

며, 그 외의 모든 분석은 Excel을 사용하여 분석하였다.

Table 4 주요 조사 내용

분류	주요 조사 내용
응답자 특성	<ul style="list-style-type: none"> - 연령 - 종사 분야 - 학력 - 재직경력
한진해운 사태 원인	<ul style="list-style-type: none"> - 글로벌 경기 침체 - 경영진 경영실패 - 정부의 해운 정책 실패 - 해운금융지원체계 미흡 - 해운산업 전문성 부족 - 해양수산부의 낮은 위상 - 정부의 기업 구조조정 방침
해운산업의 경쟁력 강화 우선 순위	<ul style="list-style-type: none"> - 해수부 위상 강화 - 해운산업발전위원회 설립 - 해운금융기능 강화 - 조선산업 부문의 해양수산부 이관 - 국가필수해운 제도 - 한국해양진흥공사 설립 및 운영
언론 보도의 문제점	<ul style="list-style-type: none"> - 전문성 부족 - 심층취재 미흡 - 매체별 다른 의견 제시 - 대안 제시 미흡 - 시의 적절성 미흡
언론의 역할	<ul style="list-style-type: none"> - 뚜렷하고 분명한 기사 내용 - 사실에 입각한 객관적·일관적 내용 - 보도된 내용의 대안 제시 - 해운·항만·물류 분야 문제에 적극적 참여 - 보도를 통한 문제 해결 및 정부정책 반영 - 해운·항만·물류 분야 전문성 확보

4.2 설문조사 분석

본 연구에서는 해운·항만·물류 분야 종사자 및 언론 관계자를 대상으로 실시한 설문지 결과 값을 이용하여 설문조사를 분석하였다. 설문지 회수 부수는 74부이며, 각각의 변수들은 최소 1점에서 최대 5점으로 구성된 리커드 5점 척도를 활용하여 측정하였다.

설문에 응답한 주요 응답자의 특성을 조사한 결과 연령은 40대가 28개의 빈도수를 보여 가장 높은 비율(37.8%)을 차지하고 있으며, 종사분야 해운·항만·물류 종사자 49개(66.2%), 재직경력은 11년 이상 15년 미만 44개(59.5%)로 나타나 가장 높은 비율을 보였다.

Table 5 응답자 특성 분석

구분		빈도	비율
연령	20대	10	13.5%
	30대	26	35.1%
	40대	28	37.8%
	50대	9	12.2%
	60대	1	1.4%
	소계	74	100.0%
종사분야	해운·항만·물류 종사자	49	66.2%
	언론	25	33.8%
	소계	74	100.0%
재직경력	5년 이하	2	2.7%
	5-10년	0	0.0%
	11-15년	44	59.5%
	16-20년	28	37.8%
	20년 이상	0	0.0%
	소계	74	100.0%

한진해운 사태의 원인에 관한 응답으로는 경영진의 경영실패가 4.4점으로 가장 높게 나타났으며, 정부 해운 정책 실패 4.2점, 글로벌 경기 침체 및 해운 경기 불황 4.1점, 해운 금융지원체계 미흡 3.9점, 해운산업에 대한 전문성 부족 3.8점 등의 순으로 나타났다.

Table 6 한진해운 사태 원인

구분	평균
경영진 경영실패	4.4
정부 해운 정책 실패	4.2
글로벌 경기침체/ 해운경기 불황	4.1
해운금융지원체계 미흡	3.9
해운산업에 대한 전문성 부족	3.8
정부 기업 구조조정 방침	3.8
해양수산부의 낮은 위상	3.4
언론의 역할 부족	3.3

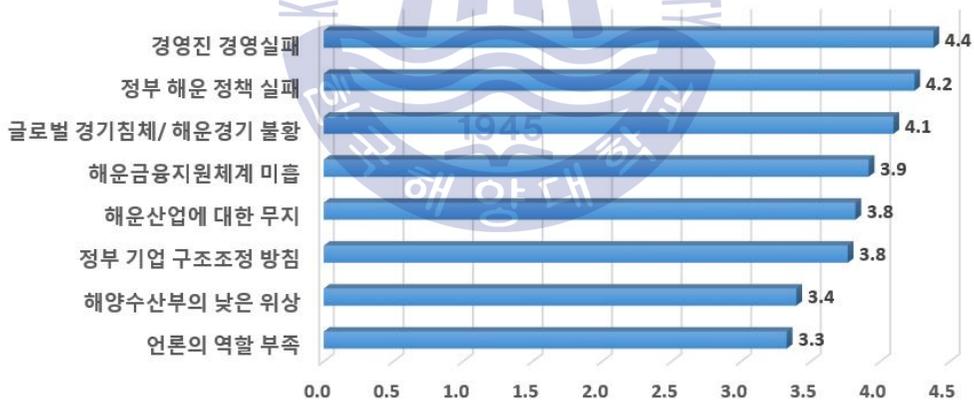


Fig. 6 한진해운 사태 원인

해운산업 복원에 대한 경쟁력 강화 우선순위에 관한 응답으로는 한국해양진흥공사 설립 및 운영이 3.9점으로 가장 높게 나타났으며, 해운 금융기능 강화 3.3점, 국가 필수해운 제도 3.3점, 해운산업발전위원회 설립 3.0점 등의 순으로 나타났다.

Table 7 해운산업의 경쟁력 강화 우선 순위

구분	평균
한국해양진흥공사 설립 및 운영	3.9
해운금융기능 강화	3.3
국가필수해운 제도	3.3
해운산업발전위원회 설립	3.0
해수부 위상 강화	2.9
조선산업 부문의 해양수산부 이관	2.5

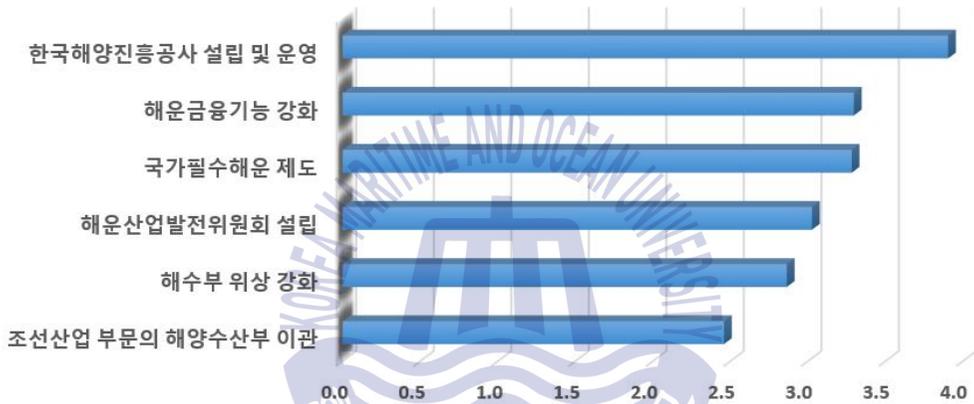


Fig. 7 해운산업의 경쟁력 강화 우선 순위

한진해운 사태의 언론 보도 문제점에 관한 응답으로는 전문성 부족이 4.5점으로 가장 높게 나타났으며, 심층취재 미흡 3.6점, 대안 제시 미흡 2.9점, 매체별 다른 의견 2.1점, 시의 적절성 미흡 1.9점으로 나타났다.

Table 8 한진해운 사태의 언론 보도 문제점

구분	평균
전문성 부족	4.5
심층취재 미흡	3.6
대안 제시 미흡	2.9
매체별 다른 의견	2.1
시의 적절성 미흡	1.9

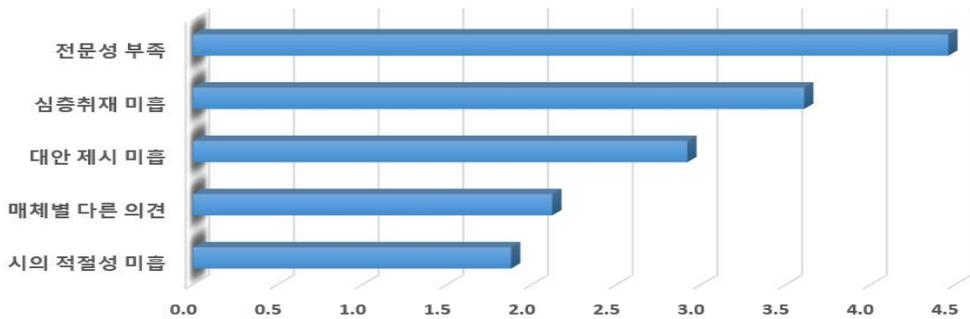


Fig. 8 한진해운 사태의 언론 보도 문제점

한진해운 사태 이후 해운·항만·물류 분야에서 언론의 역할에 관한 응답으로는 해운·항만·물류 분야 전문성 확보가 4.4점으로 가장 높게 나타났다으며, 해운·항만·물류 분야 문제에 적극적 참여 3.5점, 뚜렷하고 분명한 기사 내용 3.4점, 보도를 통한 문제 해결 및 정부 정책 반영 3.3점 등의 순으로 나타났다.

Table 9 한진해운 사태 이후 언론의 역할

구분	평균
해양항만·물류 분야 전문성 확보	4.4
해양항만·물류 분야 문제에 적극적 참여	3.5
뚜렷하고 분명한 기사 내용	3.4
보도를 통한 문제 해결 및 정부정책 반영	3.3
사실에 입각한 객관적·일관적 내용	3.0
보도된 내용의 대안 제시	2.5

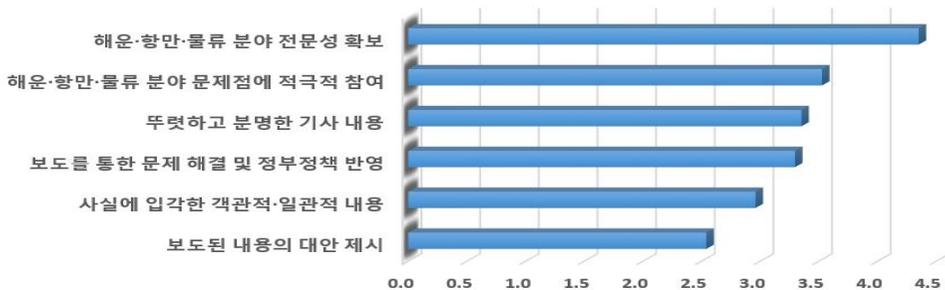


Fig. 9 한진해운 사태 이후 언론의 역할

4.3 인식 차이 검증

설문 조사 대상인 해운·항만·물류 종사자와 언론 종사자는 한진해운 사태 및 향후 언론의 역할에 대한 인식 차이를 분석하기 위해 독립표본 T-검정(T-TEST)을 실시하였다. 독립표본 T-검정은 두 집단 간의 평균 차이를 분석하고자 하는 경우에 사용되는 기법이며, 두 집단의 평균치 차이가 표본오차에 의한 것인지 두 집단의 속성에 의한 것인지를 밝히는 통계적인 가설검정 기법이다.

본 연구에서는 해운·항만·물류 종사자와 언론 종사자의 한진해운 사태 원인, 해운산업의 경쟁력 강화 우선순위, 한진해운 사태의 언론 보도의 문제점, 한진해운 사태 이후 언론의 역할 인식 차이 검증을 실시하였다. 두 집단 간 분산의 동질성 여부는 F값(Levene의 등분산검정)을 이용하였으며, $P>0.05$ ‘등분산이 가정됨’, $P<0.05$ ‘등분산이’ 가정되지 않음을 이용하였다.

한진해운 사태 원인의 해운·항만·물류 종사자와 언론 종사자의 인식 차이분석 결과 정부의 해운 정책 실패, 해운 금융지원체계 미흡, 해운산업 전문성 부족, 언론의 역할 부족, 해양수산부의 낮은 위상, 정부의 기업 구조조정 방침에서 집단 간 평균 차이를 보이는 것으로 나타났다.

Table 10 한진해운 사태 원인의 집단 간 인식 차이분석

구분			N	평균	표준 편차	T-값	유의 확률	차이 유무
한진 해운 사태 원인	글로벌 경기 침체	해운·항만·물류	49	4.061	0.876	0.125	0.609	
		언론	24	4.167	0.702			
	경영진 경영실패	해운·항만·물류	49	4.347	0.855	0.122	0.568	
		언론	24	4.458	0.588			
	정부의 해운 정책 실패	해운·항만·물류	49	4.469	0.544	0.078	0.000	●
		언론	24	3.792	0.658			
	해운금융 지원체계 미흡	해운·항만·물류	49	4.143	0.677	0.097	0.000	●
		언론	24	3.458	0.721			
	해운산업 전문성 부족	해운·항만·물류	49	4.102	0.963	0.138	0.001	●
		언론	24	3.250	1.113	0.227		
	언론의 역할 부족	해운·항만·물류	49	3.551	0.891	0.127	0.000	●
		언론	24	2.875	0.612	0.125		
해양수산부의 낮은 위상	해운·항만·물류	49	3.694	0.796	0.114	0.000	●	
	언론	24	2.792	0.779	0.159			
정부의 기업 구조조정 방침	해운·항만·물류	49	3.918	0.997	0.142	0.035	●	
	언론	24	3.458	0.779	0.159			

한진해운 사태 원인의 집단 간 인식 차이가 있는 변수들의 평균 차이를 비교한 결과 전체적으로 해운·항만·물류 종사자는 언론 종사자보다 더 높은 점수를 준 것으로 나타났으며, 평균차이는 해양수산부의 낮은 위상(0.90점), 해운산업 전문성 부족(0.85점), 해운 금융지원체계 미흡(0.69점) 등의 순으로 나타났다.

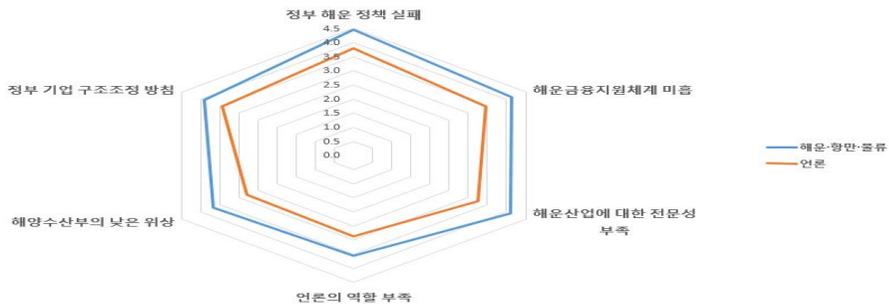


Fig. 10 한진해운 사태 원인의 집단 간 인식 차이분석

해운산업의 경쟁력 강화를 위한 우선순위에 대한 해운·항만·물류 종사자와 언론 종사자의 인식 차이 분석 결과 해운산업발전위원회 설립, 조선산업 부문의 해양수산부 이관, 국가 필수해운 제도, 한국해양진흥공사 설립 및 운영에서 집단 간 평균 차이를 보이는 것으로 나타났다.

Table 11 해운산업 경쟁력 강화 우선순위의 집단 간 인식 차이분석

구분			N	평균	표준 편차	T-값	유의 확률	차이 유무
해운산업의	해수부 위상 강화	해운·항만·물류	49	3.000	1.307	0.187	0.237	
		언론	25	2.600	1.384			
발전위원회의	해운산업 발전위원회 설립	해운·항만·물류	49	3.265	1.455	0.208	0.047	●
		언론	25	2.560	1.387			
경쟁력의	해운금융 기능 강화	해운·항만·물류	49	3.408	1.257	0.180	0.301	
		언론	25	3.080	1.288			
강화의	조선산업 부문의 해양수산부 이관	해운·항만·물류	49	2.204	1.020	0.146	0.009	●
		언론	25	2.960	1.369			
우선순위의	국가필수 해운 제도	해운·항만·물류	49	2.980	1.652	0.236	0.020	●
		언론	25	3.880	1.301	0.260		
우선순위의	한국해양 진흥공사 설립 및 운영	해운·항만·물류	49	4.061	0.827	0.118	0.004	●
		언론	25	3.600	0.500	0.100		

해운산업 경쟁력 강화 우선순위의 집단 간 인식 차이가 있는 변수들의 평균 차이를 비교한 결과 해운산업발전위원회 설립(0.71점), 한국해양진흥공사 설립 및 운영(0.46점)은 해운·항만·물류 종사자에서 상대적으로 더 중요하다고 응답하였다. 또한, 조선산업 부문의 해양수산부 이관(0.9점), 국가 필수해운제도(0.76점)은 언론 종사자에서 상대적으로 더 중요하다고 응답하였다.

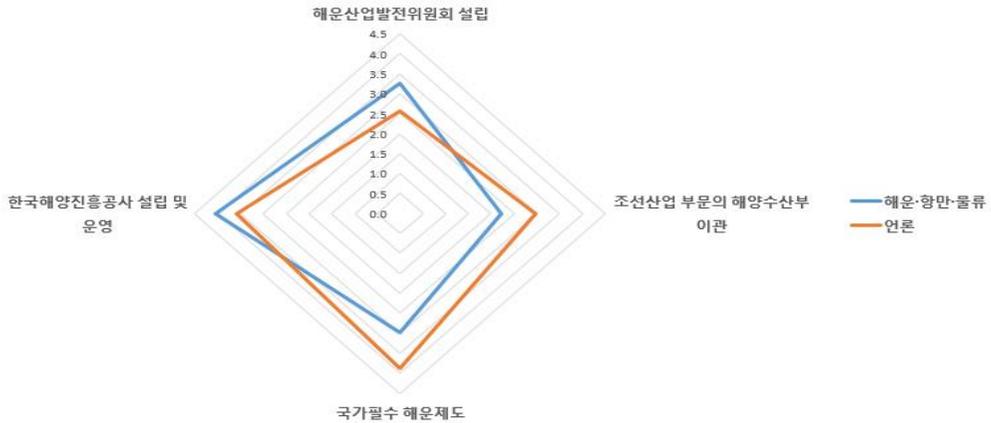


Fig. 11 해운산업 경쟁력 강화 우선순위의 집단 간 인식 차이분석

한진해운 사태의 언론 보도 문제점에 대한 해운·항만·물류 종사자와 언론 종사자의 인식 차이 분석 결과 모든 변수에서 유의확률 값이 0.05보다 크게 나타나 집단 간 평균 차이는 없는 것으로 나타났다.

Table 12 한진해운 사태의 언론 보도 문제점의 집단 간 인식 차이분석

구분			N	평균	표준 편차	T-값	유의 확률	차이 유무
한진해운 사태의 언론 보도 문제점	전문성 부족	해운·항만·물류	49	4.408	1.079	0.154	0.527	
		언론	25	4.560	0.712			
	심층취재 미흡	해운·항만·물류	49	3.674	0.851	0.122	0.379	
		언론	25	3.480	0.963			
	대안 제시 미흡	해운·항만·물류	49	2.184	1.112	0.159	0.484	
		언론	25	2.000	0.957			
매체별 다른 의견	해운·항만·물류	49	2.898	1.085	0.155	0.823		
	언론	25	2.960	1.207				
시의 적절성 미흡	해운·항만·물류	49	1.816	1.112	0.159	0.514		
	언론	25	2.000	1.190	0.238			

한진해운 사태 이후 언론의 역할에 대한 해운·항만·물류 종사자와 언론 종사자의 인식 차이 분석 결과 해양·항만·물류 분야 문제에 적극적 참여(0.49점), 해운·항만·물류 분야 전문성 확보(0.47점)은 해운·항만·물류 종사자에서 상대적으로 더 중요하다고 응답하였다. 또한, 사실에 입각한 객관적·일관적 내용(0.67점), 뚜렷하고 분명한 기사 내용(0.62점), 보도를 통한 문제 해결 및 정부 정책 반영(0.4점)은 언론 종사자에서 상대적으로 더 중요하다고 응답하였다.

Table 13 한진해운 사태 이후 언론의 역할 집단 간 인식 차이분석

구분		N	평균	표준편차	T-값	유의확률	차이유무	
한진해운 사태 이후 언론의 역할	뚜렷하고 분명한 기사 내용	해운·항만·물류	49	3.143	0.979	0.140	0.009	●
		언론	25	3.760	0.831			
	사실에 입각한 객관적·일관적 내용	해운·항만·물류	49	2.735	0.930	0.133	0.003	●
		언론	25	3.400	0.817			
	보도된 내용의 대안 제시	해운·항만·물류	49	2.449	0.765	0.109	0.149	
		언론	25	2.720	0.737			
	해양·항만·물류 분야 문제에 적극적 참여	해운·항만·물류	49	3.694	0.962	0.137	0.040	●
		언론	25	3.200	0.957			
	보도를 통한 문제 해결 및 정부정책 반영	해운·항만·물류	49	3.163	0.874	0.125	0.041	●
		언론	25	3.560	0.712	0.142		
	해운·항만·물류 분야 전문성 확보	해운·항만·물류	49	4.510	0.582	0.083	0.004	●
		언론	25	4.040	0.735	0.147		

한진해운 사태 이후 언론 역할의 집단 간 인식 차이가 있는 변수들의 평균 차이를 비교한 결과 해운·항만·물류 분야 문제에 적극적인 참여, 전문성 확보가 해운·항만·물류 종사자에서 상대적으로 더 중요하다고 응답하였다. 언론 종사자의 경우 뚜렷하고 분명한 기사 내용, 사실에 입각한 객관적·일관적 내용, 보도를 통한 문제해결 및 정부 정책 반영에 상대적으로 더 중요하다고 응답하였다.

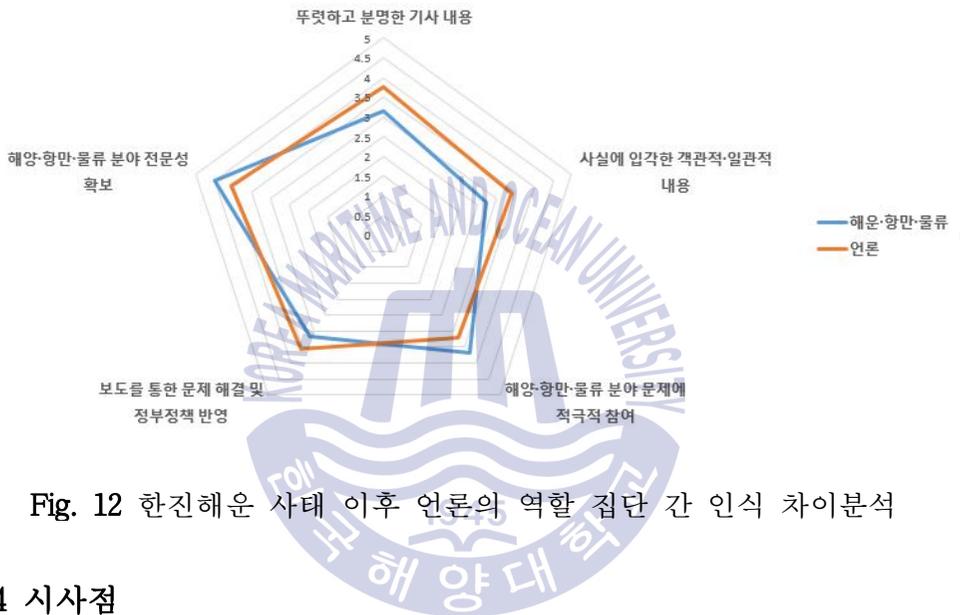


Fig. 12 한진해운 사태 이후 언론의 역할 집단 간 인식 차이분석

4.4 시사점

4.4.1. 해외 동향

1) 중국⁹⁾

중국은 2015년 하반기부터 정부 주도하에 해운 구조조정을 진행해왔다. 중국 정부는 2015년, 중국 1위의 중국원양운송(COSCO)과 2위인 중국해운(CSCL)의 인수합병을 추진하여 세계 4위 규모의 ‘차이나 COSCO’를 출범시켰다. 이는 글로벌 해운 경기가 장기 불황으로 이어지면서 덩치를 키

9) 뉴시스, 中 1위 해운사 ‘중국원양해운’ 해외진출 투자는 ‘확판’, 2016. 9. 30.

우는 방식이 아니면 경쟁이 어렵다는 중국 정부의 결단이 반영된 것이다. 또한 중국은 자유무역구를 활용한 해운 금융을 육성하는 방안을 앞세워 해운업을 적극적으로 지원해왔다. 상하이, 텐진, 샤먼 등 주요 항만 도시들은 지역 내 자유무역구를 해운, 물류, 금융의 중심으로 육성하기 위해 정책 지원을 강화했다. 한진해운이 무너질 때 중국은 구조조정으로 경쟁력 키웠다. 한진해운 사태로 인한 반사이익이 가장 큰 수혜자다.

2) 일본¹⁰⁾

일본의 3대 해운사인 日本郵船(NYK, 니폰유센), 川崎汽船(K라인, 카와사키키센), 商船三井(상선 미즈이, MOL)가 컨테이너 부문을 합병한다. 한진해운 법정관리 사태를 반면교사 삼아 재판 짜기에 나선 것이다. NYK와 K라인, MOL은 내년 합작법인을 세워 2018년부터 컨테이너 서비스를 시작한다고 밝혔다. 합작회사는 글로벌 점유율 7%를 차지하는 세계 6대 컨테이너 선사로 도약할 전망이다. 보유 선박은 256척, 합계 매출은 2조 엔에 달할 전망이다.

3) 대만¹¹⁾

대만 정부가 한국의 한진해운 사태dhk 같은 일이 일어나지 않도록 해운 회사 살리기에 600억 대만달러(약 2조 2천억 원)를 지원하는 계획을 승인했다. 월스트리트저널에 따르면 대만 정부 당국은 “한진해운 사태가 해운업의 피해가 통제할 수 없게 되기 전에 정부가 지원해야 한다는 것을 보여줬다”고 설명했다.

4) 2M

덴마크의 머스크와 스위스의 MSC가 세계 최대 규모 해운 얼라이언스인 2M을 결성했다. 경제이론에서 해운산업은 규모의 경제가 크게 작용하는

10) American Shipper, “K” Line the next liner takeover target?, 2016. 9. 6.

11) 연합뉴스², 대만, 양대 해운사에 2조2천억원 지원, 2016, 11. 17.

산업으로, 그냥 내버려 두면 일부 대형 선사들만 살아남아 과점으로 장기 균형을 이루는 상태로 귀결된다고 설명한다. 따라서 시장에만 맡기면 결국 이론적으로는 초거대 해운사 하나만 남게 되는 것이다. 2M은 최종 진화버전의 과도기적 형태라고 보면 된다. 따라서 현재도 점점 커지는 중이다.(파이낸셜뉴스, 2016)

한진해운 사태 직후 2M은 한진해운이 보유한 미주항로 4개 중 3개를 빠르게 접수했다.(ENB, 2016). 또한 머스크 그룹 이사회 의장은 “이미 시장에 배가 너무 많은데 새 배를 주문한다는 것은 말이 안 된다” 며 신규 선박수주를 중단하고 기존 해운사들을 인수하는 데만 집중하겠다고 선언했다. 따라서 한국 해운산업뿐 아니라 조선산업도 큰 타격을 받게 됐다. (연합뉴스³, 2016)

4.4.2 시사점

한진해운의 몰락은 부산항을 중심으로 큰 충격이었다. 부산항에는 한진해운 선박들이 멈추면서 컨테이너들이 쌓이기 시작했다. 해외에서 말이 묶여 바다 위를 떠도는 한진해운 선박과 선원들의 모습은 현실을 그대로 보여줬다. 한국 해운업은 수십 년간 쌓아온 네트워크를 한 번에 잃어버린 것이다.

이번 사태를 바라보는 정부의 이중 잣대는 아쉬움이 남는다. 비슷한 시기 대우조선해양에 보여줬던 정부의 대응은 달랐다. 대우조선은 직간접 고용 수가 6만 명에 육박한다면, 한진해운은 1만 명 수준이었다. 해운 전문가 1명 없는 정치권의 지원사격은 미비했다. 정치권에서는 유권자 표수만 따져 대우조선이 많으니 관심이 집중될 수밖에 없다는 씩씩한 말도 나왔다. 당시 대선후보들도 대우조선 근로자를 의식한 지원책은 쏟아 냈지만, 한진해운을 살리겠다는 목소리는 크지 않았다.

정부는 국적 선사의 기능을 간과했다. 전쟁 시 군의 역할을 하며, 삼면이 바다인 우리나라의 필요한 자산인 것을 잊었다. 수십 년에 걸쳐 쌓아

은 한진해운의 미주 노선이 사라지자 중국이 가장 큰 수혜자가 됐다. 중국은 이미 2015년 하반기부터 해운산업 체질을 개선했다. 2015년 중국은 1, 2위 해운 기업인 중국원양운수(COCSCO)와 중국해운(CSCL)을 인수합병하여 세계 4위 규모의 ‘차이나 COSCO’를 출범시키면서 해운 경기 불황에 대비했다. 해운산업을 각자도생이 아닌 덩치를 키워 글로벌 선사와 경쟁해야 한다는 중국의 전략이다. 한국이 한진해운 사태를 정치적으로 해석하는 경향이 강했다면 그사이 중국은 국가 주도적으로 경쟁력을 강화했다.

한진해운 몰락 뒤 해양수산부는 ‘제3차 전국 항만 계획 수정 계획’을 발표했다. 2020년까지 15조 원을 투입해 부산항을 세계 2대 컨테이너 환적 허브로 육성한다는 계획이다. 한진해운 채권단의 7천억 원 요구에, 3천억 원이 모자란 한진해운은 법정관리에 들어갔다. 뒤늦게 15조 원을 투입하겠다는 정부의 태도는 앞뒤가 맞지 않는다. 한진해운과 동맹 선사는 부산항 환적 화물의 15%를 차지했다. 이제 이 자리를 중국, 싱가포르 등에 뺏기게 될 것은 시간문제다. 한진해운의 자리는 외국 해운사가 차지한 마당에 부산항의 역할은 더 축소될 것으로 우려된다.

전술한 중국, 일본, 대만 및 2M 사례에서 보듯이 최근 추세는 규모의 경제 효과를 극대화하기 위한 인수 합병이다. 자국의 다수 정기선사를 합병하거나 타국의 정기선사를 인수하는 방식으로 규모를 키우고 있다. 신조 발주를 통한 규모 확대는 한계가 있을 수밖에 없음을 이해할 수 있다.

언론은 한진해운이 법정관리에 들어가 결국 파산하자 원인과 대책에 대한 기사를 쏟아냈다. 최순실에게 잘 못 보여 한진해운이 정부로부터 외면당했다는 기사까지 나왔다. 하지만 한진해운 사태를 제대로 진단하는 전문성 있는 기사는 눈에 띄지 않았다. 전문성이 없다 보니 정부의 발표를 받아쓰는 내용이 대부분이었다. 언론사들이 생각하는 사태 원인도 다른 시각으로 보도됐다. 어떤 뉴스는 사태의 원인 정부에 혹은 한진해운에 뒀다. 최순실까지 개입됐다는 보도에, 한진해운을 두고 진보 보수 언론의

뉴스 형태도 달랐다. 일부 언론은 대우조선은 살려야 한다고 보도했지만, 한진해운은 법대로 해야 한다는 다른 잣대를 대기도 했다. 결국, 경제 뉴스에 정치권 뉴스가 합쳐 지면서, 한진해운 사태를 제대로 진단한 뉴스는 많지 않았다. 설문지를 통해 항만 물류 업계 종사자일수록 해운 항만 전문기자의 필요성을 강조했다. 그것은 뉴스가 이들의 얘기를 제대로 다뤄주지 못한다는 반증일 수 있다. 전문성 없는 기자는 정부와 한진해운의 입장만 전달할 뿐이다. 이 때문에 해양수산부가 있는 세종시와 부산항이 있는 부산을 중심으로 해운 항만 전문기자를 키울 수 있는 시스템이 필요한 시점이다.



제 5 장 결론

한진해운 파산의 그림자는 해운업뿐만 아니라 산업계 곳곳에 지금까지 영향을 미치고 있다. 당장 국내 화주들은 한진해운의 파산으로 국적 선사를 이용할 기회가 줄어들면서 울며 겨자 먹기로 더 비싼 운임을 주고 해외 선사를 이용해야 하는 상황에 놓였다. 2017년 6월 기준 부산항에서 국적 해운사의 물동량 점유율은 1년 전 38.1%에서 34.2%로 줄어든 반면, 외국 선사 점유율은 61.9%에서 65.8%로 늘어났다.

이번 사태는 한국 해운의 병폐와 취약점을 여실히 드러냈다. 전문성이 없는 오너 경영체제로 인한 시황 예측 실패와 그로 인한 재무구조 부실, 해운항만산업의 중요성을 간과하고 무모하게 메스를 집어 든 정부의 무능과 실책, 공식적인 채널보다 비공식 채널에 의존하는 밀실 형 정책 의사결정 구조 등이다. 이로 인해 오롯이 국가 신뢰도와 기업인들이 쌓아 올린 민간외교를 단 한 번의 실책으로 무너뜨린 결과가 되었다.

언론의 역할도 문제가 있기는 마찬가지이다. 한진해운 사태가 터진 이후 뉴스 홍수라 할 정도로 많은 양의 다양한 기사들이 쏟아졌다. 4장 4절에서 소개한 바와 같이 외국 주요 선사들이 규모의 경제 효과를 얻기 위하여 인수합병에 나선 것은 전략적인 측면에서도 중요한 내용이다. 그러나 타이밍에 문제가 있었다. 한진해운 사태가 터지기 전에 이러한 보도들이 집중적으로 나왔다면 한진해운과 현대상선을 합병하는 형식의 구조조정이 가능했을 수도 있다. 국책연구기관에서 한진해운 사태 초기에 인수합병을 최선의 대안으로 제시하기도 하였으나 언론의 관심을 크게 끌지 못했다. 결국, 공론화의 기회를 놓친 것이다.

이것은 언론의 해운 부문 전문성 부족 문제로 귀결된다. 해운·항만·물류 부문의 전문기자가 없는 상황에서 심층 보도나 사전 평가 및 진단 보도가 불가능하다.

이러한 사실은 설문 조사 분석을 통해서도 확인되었다. 해운 항만 물류 업계 종사자일수록 해운·항만·물류 부문 전문기자의 필요성을 강조했다. 그것은 뉴스가 이들의 얘기를 제대로 다뤄주지 못한다는 반증일 수 있다. 전문성 없는 기자는 정부와 한진해운의 입장만 전달할 뿐이다. 이 때문에 해양수산부가 있는 세종시와 부산항이 있는 부산을 중심으로 해운 항만 전문기자를 키울 수 있는 시스템이 필요함을 강조하였다.



참고문헌

- 경기일보, 해운업 구조조정, 國富 팔아넘긴 꼴 됐다", 2016. 12. 2.
- 나무위키, 한진해운, 2017. 12. 2
- 뉴시스, 中 1위 해운사 '중국원양해운' 해외진출 투자는 '확박', 2016. 9. 30.
- 뉴시스, 한진해운 사태 1년...내년 본격 추진되는 '국가필수해운제' 살펴보니, 2017. 9. 1.
- 동아일보, '한진 공백' 못 메우고... 표류 길어지는 해운 한국, 2017.08.11.
- 동아일보, "한진해운 퇴출땐 운임 4407억 늘어", 2016.08.25.
- the bell, 한진해운 버리고 대우조선 살리는 까닭, 2016. 11. 2
- 머니투데이, 대우조선은 되고 한진해운은 안된 3가지 이유, 2017.3.23.
- 머니투데이, [심층리포트]'10년 연속 배당기업'에서 채권단관리로 간 한진해운, 2016.05.02.
- 비즈니스포스트, 외신 "한진해운 대신 현대상선 선택은 정치적 실수", 2016. 12. 25.
- 시사저널, '침몰' 한진해운, 경제 후폭풍 우려, 2016.08.30.
- 서울경제, "현대상선 이용해달라" 해외 화주에 편지...산은, 소 잃고 외양간 고치나", 2016. 9. 23.
- 쉽핑가젯, 기획/ 한진해운 사태 1년 '후유증 계속된다', 2017.9.8.
- 연합뉴스¹, 세계최대 해운동맹 2M, "화주들 꺼려 현대상선 가입 불가", 2016. 12. 1.
- 연합뉴스², 대만, 양대 해운사에 2조2천억원 지원, 2016, 11. 17.
- 연합뉴스³, 해운공룡 머스크 "신규선박 주문 그만", 2016. 9. 23.
- 이데일리, 임종룡 "한진해운 의혹 제기에 상처", 2016. 12. 3.

ENB, 글로벌 선사, 알짜노선 '잠식', 2016. 9. 13.

주간경향, 한진 사태 1년, 표류하는 해양강국, 2017. 9.12.

조선비즈, 설상가상... 한진해운 용선료 1100억 연체, 2016.05.06.

중앙일보, 한진해운 자율협약 스타트 석달내 '용선료협상' 풀어야, 2016.05.05.

파이낸셜뉴스, 세계1위 머스크라인, 獨해운사 인수..컨선 점유율 18.6%까지 확대, 2016. 12. 2.

홍미선, '한진해운 법정관리' 뉴스 프레임 분석 - KBS·JTBC와 조선일보·한겨레를 중심으로, 성균관대학교 언론정보대학원, 석사학위논문, 2016.

American Shipper, "K" Line the next liner takeover target?, 2016. 9. 6.

