

금융위원회	보 도 참 고 자 료			• 미래창조 금융
	보도	배포 시부터 즉시	배포	2017.2.16(목)
책 임 자	금융위 구조조정지원팀장 김 선 문(02-2100-2930)	담 당 자	윤 준 구 사무관 (02-2100-2936)	
	기재부 지역경제정책과장 문 경 환(044-215-4570)		최 문 성 사무관 (044-215-4573)	
	해수부 해운정책과장 전 재 우(044-200-5710)		엄 익 환 사무관 (044-200-5716)	

제 목 : 한진해운 회생 절차 현황 및 후속조치 추진 관련

- 내일 법원이 한진해운 파산을 선고할 것으로 예상됩니다. 향후 정부는 해운산업 경쟁력 회복을 위한 대책을 이행하는데 만전을 기하겠습니다 -

1 한진해운 회생절차 진행 경과

□ 내일(2.17일) 법원이 한진해운에 대해 파산을 선고할 것으로 예상됨

① 회생절차 개시('16.9.1일) 후 조사위원(삼일)의 조사결과 “채무자의 청산가치는 1조 7,980억 원이고, 계속기업가치는 계속기업가정의 불확실성으로 인하여 추정할 수 없으므로, 청산가치가 계속기업가치보다 높은 경우에 해당”되는 것으로 나타남

② 이에 법원은, 청산가치가 계속기업가치보다 높아 「채무자 회생 및 파산에 관한 법률」상* 회생절차 폐지사유*에 해당한다고 판단하여 한진해운의 회생절차를 폐지하였음(2.2일)

* 286조 제2항: 채무자의 사업을 청산할 때의 가치가 채무자의 사업을 계속할 때의 가치보다 크다는 것이 명백하게 밝혀진 때에는 법원은 회생계획인가결정 전까지 관리인의 신청에 의하거나 직권으로 회생절차폐지의 결정을 할 수 있다.

③ 법원의 회생절차 폐지결정 직후 한진해운은 법원에 파산을 신청(23일)하였으며, 법원이 한진해운에 대해 파산을 선고할 것으로 예상됨

④ 향후 자산매각 및 채권자 배분 順으로 파산절차가 진행될 예정임

2 법정관리에 따른 혼란 최소화를 위한 조치 현황

◇ 한진해운의 법정관리에 따른 혼란을 최소화하기 위해, 정부는 합동T/F를 통해 해운·물류서비스를 조기에 안정화시키기 위해 최대한 노력하였음

□ (화물처리) 한진해운 선박 141척(컨 97척, 벌크 44척)에 대한 하역이 11.28일 완료되었으며, 화물 총 39.6만TEU 중 38.7만TEU(97.7%)를 화주에게 인도하는 등 처리가 대부분 마무리되었음

< 한진해운 컨테이너 선박(97척) 하역 현황 >

국내항만 (총 44척)	부산항	43척	광양항	1척
해외항만 (총 53척)	미국	12척	인도	2척
	중국	10척	방글라데시	2척
	싱가폴	7척	캐나다	2척
	스페인	6척	이탈리아	2척
	독일	4척	기타	6척

□ (선원관리) 한진해운이 관리해야하는 선박(61척)에 승선 중이던 선원 1,297명(韓534명, 外763명) 중 1,279명이 승하선 교대 및 반선으로 본국으로 복귀하였음(2.16일 기준)

○ 잔여 선박 1척에 승선 중인 18명은 최종 공매 조치 후 하선 예정임

□ (금융지원) 한진해운 관련 피해업체에 긴급 자금지원, 수출 보증 및 특례보증 등 총 964건 4,803억원의 금융지원을 실시하였음(2.6일 기준)

* [중소화주] 1,734억원(403건), [포워더] 1,314억원(265건), [협력업체] 1,754억원(296건)

- **(고용지원)** 한진해운 근로자가 타 선사에 신속히 고용될 수 있도록 노사정 TF 및 지방고용관서*를 중심으로 현장 고용상황을 모니터링 하고, 부산시와 함께 '고용안정특별지원센터'를 운영하였음

* 서울남부고용지청(본사 관할)과 부산고용청(지사 관할)에 TF 설치·운영

- 한진해운 근로자를 대상으로 '찾아가는 고용지원설명회'를 6회 개최* 하였으며, 해운업체를 대상으로 채용계획을 조사('16.11월) 하고 채용행사도 8회 개최하였음

* [서울] 4회('16.10월) 221명 참여, [부산] 2회('16.10~11월) 97명 참여

- 이를 통해, 한진해운 직원 총 1,469명(육상 711명, 해상 758명) 중 타 선사 등에 782명이 채용(육상 427명, 해상 355명)* 되었음(2.15일 기준)

* 육상직 퇴직자(647명) 중 427명 재취업(SM상선 210명, 현대상선 56명, 기타 161명)

** 해상직 퇴직자(750명) 중 355명이 국적선사에 재취업(유수SM 118명, 현대상선 34명 등) 하였으며, 주요 선사에 150명 내외 추가 채용 추진 중

- **(자산인수)** 우리나라 해운경쟁력 유지를 위해 한진해운의 주요자산 (터미널 7곳 등)을 국내 선사가 인수할 수 있도록 최대한 지원하였음

- 한진해운 최대 영업망인 '미주·아시아 노선'의 영업망은 SM상선이 인수하여 3월중 영업을 개시할 계획임

- 매각된 한진해운 터미널 대부분도 현대상선과 SM상선 등 국내선사가 인수 완료하였거나 인수절차를 진행하고 있음

- 美서안의 주요 터미널인 TTI터미널(롱비치, 시애틀 터미널 보유)은 현대상선이 20%의 지분을 확보하였고, 국내의 경인·광양 터미널은 SM상선이 인수하였음

- 유럽의 요충지에 위치한 스페인 알헤시라스 터미널은 현대상선이 우선협상대상자에 선정되어 인수를 위한 협상중에 있음

- 일본 동경터미널과 대만 카오슝 터미널도 현대상선이 인수하기로 결정(2.15)하였으며 법원 승인 및 계약체결이 완료(2.16일)되었음

3 항만 물동량 처리 및 국적선사 수송 현황

- **(부산항 물동량)** 지난해 한진해운의 회생절차 이전기간인 '16.1월~8월까지 부산항이 처리하는 물동량은 전년대비 감소추세에 있었으나,

- 수출입 물동량 증가의 영향으로 '16.9월 이후 부산항이 처리하는 전체 물동량은 전년 대비 소폭 증가

* 전년동기대비: ['16.1~8월] △50,000TEU vs ['16.9~12월] +23,000TEU

< 부산항 물동량 추이 >

(단위: 1,000TEU)

구 분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	합계
2015년	1,620	1,535	1,694	1,669	1,647	1,602	1,609	1,643	1,611	1,643	1,540	1,655	19,468
2016년	1,596	1,567	1,646	1,585	1,632	1,603	1,701	1,631	1,582	1,645	1,624	1,621	19,433
증감 (증감률)	△24 (△1.5)	31 (2.1)	△49 (△2.9)	△84 (△5.1)	△15 (△0.9)	1 (0.0)	92 (5.7)	△12 (△0.7)	△29 (△1.8)	2 (0.1)	84 (5.5)	△34 (△2.1)	△36 (△0.2)

- 환적물동량은 한진해운 법정관리 영향으로 전년 대비 2.8% 감소한 9,824천TEU를 기록하였으나, 국적 중견선사, 현대상선, 2M 등을 중심으로 한진해운 물량을 지속적으로 흡수하고 있는 것으로 추정

* '16.1~8월 대비 '16.9~12월 주요 선사의 부산항 월평균 환적물동량 증가율 : 현대상선 11.4%↑, 고려해운·장금상선·흥아해운 13.7%↑, 2M 7.6%↑

< 부산항 환적물동량 추이 >

(단위: 1,000TEU)

구 분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	합계
2015년	849	843	841	851	840	827	847	861	832	873	795	847	10,105
2016년	830	835	817	790	821	814	865	823	792	817	794	801	9,824
증감 (증감률)	△19 (△2.2)	△8 (△1.0)	△24 (△2.9)	△60 (△7.1)	△19 (△2.3)	△13 (△1.6)	18 (2.1)	△38 (△4.4)	△39 (△4.7)	△56 (△6.5)	△2 (△0.2)	△46 (△5.4)	△281 (△2.8)

- **(수출물량)** 한진해운 회생절차 후, 대체선박 투입 등에 따라 韓-미주노선의 우리나라 수출 물량은 현대상선이 상당부분 흡수

* 韓-미주 시장점유율(한진, 현대) : '15년(17.5%, 14.0%) → '16.4월(16.6%, 13.7%) → '16.8월(12.2%, 16.6%) → '16.10월(1.5%, 26.9%) → '16.11월(0%, 28.8%)

- 다만, 亞-미주 시장에서 현대상선 점유율은 아직까지 낮은 수준이나, 점차 상승하고 있는 상황

* 亞-미주 시장점유율(한진, 현대) : '15년(7.4%, 4.5%) → '16.4월(7.1%, 3.9%) → '16.8월(7.2%, 4.3%) → '16.10월(1.1%, 5.2%) → '16.11월(0.1%, 6.2%)

4 해운산업 경쟁력 강화 방안 적극 추진

□ 정부는 한국 해운산업이 글로벌 경쟁력을 갖추어 제도약할 수 있도록 지난 '16.10.31일 관계부처 합동으로 「해운산업 경쟁력 강화방안」을 마련하였음

- 주요내용은 원가절감과 재무개선이 시급한 국적 선사들에 대한 적시 지원을 위하여 총 6.5조 규모의 금융지원 방안을 추진하고,
- 선·화주 및 해운·조선 간 상생기반을 구축하고, 해운산업 인프라와 항만경쟁력을 강화하기 위한 세부방안으로 구성

□ 앞으로도 상당 기간 글로벌 해운산업 불황과 대형 선사 주도의 출혈 경쟁이 지속될 것으로 예상되는 가운데, 한국 해운산업이 경쟁력을 갖추기 위해서는 원가절감과 대외 신뢰성 회복이 시급함

- 이에 정부는 한국선박해양 설립(1조), 글로벌 해양펀드 개편(1조), 선박 신조 프로그램(2.6조) 운영 본격화 및 캠프 선박펀드 확대(1.9조) 등 금융지원 프로그램을 차질없이 추진중

- ① 한국선박해양*은 높은 자본비용을 유발하는 고가 사선을 시장가로 인수하여, 선사에 채용선(Sale & Lease Back)함으로써 선사들의 원가 경쟁력을 제고하고,

* 총 1조 규모로 설립 : 산업은행(50%), 수출입은행(40%), 캠프(10%)

- 시장가 매각에 따른 매각손실 보전과 재무구조 개선이 필요한 경우에는 유상증자 및 신종자본증권 등을 통한 자본확충을 실시하여 선사의 재무구조를 개선할 예정임
- 우선적으로 현대상선 보유 선박 10척에 대하여 S&LB를 실시할 예정이며, 선박거래에 따른 매각손실(약 7,200억원, 추정)에 대해서는 2월 중 유상증자 및 영구CB 인수 등을 통해 자본을 공급할 계획임
- S&LB 및 자본확충 따라 현대상선은 향후 5년간 2,000억원 이상의 손익이 개선되고, 5,000억원 이상의 추가 유동성을 확보할 수 있을 것으로 기대됨

- ② 선사 등이 자산매입(터미널, 항만 장비 등)을 하는 경우 공동 지분 투자 등을 통하여 안정적인 경영활동을 지원하고자 글로벌 해양펀드를 조성*하고 있음

* 사업수요 등을 고려하여 '17년 약 3,000억원, '20년 약 1조원 조성 목표

- 현재 펀드 운용사 선정 및 실사 등 (주)한진이 운영한 부산 신항만 터미널 인수사업을 우선 추진 중에 있음('17.上)

- ③ 선박 신조 프로그램의 본격적인 운영을 통하여 선사들의 고효율 선박 확보를 지원하여 수익성을 개선하겠음

- 실효성 확보를 위하여 프로그램 규모(12억불 → 24억불) 및 대상(벌크·탱커까지 포함)을 확대하였으며, 수혜 대상을 확대하기 위하여 '부채비율 400% 이하' 조건을 완화*하였음('16.12.31일)

* 장기운송 계약이 체결된 전용선 등 안정적인 현금흐름이 확보된 경우에는 부채비율 400% 이상인 선사도 지원

- 신조 계획이 있는 선사들과 지속 협의하고 있으며, 상반기 중 현대상선이 프로그램을 활용하여 VLCC 5척 등을 발주할 예정임

- ④ 선사들의 재무구조 개선 및 유동성 지원을 강화하기 위하여 캠프 선박펀드(중고선박 S&LB) 규모를 확대(1조원 → 1.9조원)하였으며, 벌크 뿐 아니라 컨테이너 및 탱커도 지원대상에 포함하였음

* 캠프(50%)와 민간(50%)이 매년 2,000억원씩('15년 ~ '19년) 지원예정이던 펀드 규모를 '17년부터 매년 5,000억원으로 확대

- 선종별 투자 설명회 개최('17.3월, '17.下) 등을 통하여 선사들의 프로그램 이해도 제고 및 적극적인 펀드 활용을 유도해 나갈 계획임

□ 금융지원 방안과 더불어 해운산업의 지속적인 성장발판을 마련하기 위하여 관련 업계와의 상생기반 구축을 비롯한 인프라 확충과 항만 경쟁력 제고를 지속적으로 추진하겠음

- ① 선·화주와 협력을 강화하기 위해 선종별로 협의체를 운영하고, 선·화주 상생을 위한 공동연구 용역(선주협회-무역협회, '17.2)을 통해 제도개선 방안을 강구하겠음

- 또한 해운·조선 상생협의회 운영을 통해 선박 발주 애로사항을 해소하고, 발주 수요·조선소 수급 상황 관련 정보 등 정보공유 시스템('17~)을 마련하겠음

② 안정적인 경영을 지원하기 위하여 분기별로 선사 경영정보를 DB화하고, 해운거래 지원체계 구축을 위한 전문기관을 지정('17.上)하여 운임지수를 개발·제공('17.下)하겠음

- 또한 운임공표 내실화를 위해 부정운임 신고제도(고발제도)를 도입('17.上)하고, 기업 난립 방지를 위하여 등록기준 상향 및 용선관리 강화*를 내용으로 하는 법령 개정(6월)을 추진하겠음

* 용선선박 신고대상을 2년이상에서 1년이상으로 확대하고, 용선료까지 신고

- 선사들의 우수 인력확보를 지원하기 위하여 해운금융 전문인력 양성계획(2월)과 해사법률 전문가 양성 프로그램(6월)을 마련하고, 전문인력 양성을 위한 전문자격증 제도를 도입하겠음

③ 국내 항만의 환적물동량 유치를 위해 미국·일본·중국·동남아 등 주요국 물류기업 대상 항만 유치 마케팅을 실시하고, 환적화물 유치를 위한 인센티브 확대·개편 방안도 마련하겠음

- 인접터미널간 내부도로를 통한 환적화물 운송 등 항만서비스를 효율화하고, 국적 선사 및 터미널 운영사의 국내 터미널 운영권* 및 해외 물류거점 유지·확보를 지원하겠음

* 부산항만공사의 북항 통합 운영사 지분투자 및 부산신항 터미널 운영권 유지 지원 등

 공공누리 공공저작물 자유이용허락	 본 자료를 인용 보도할 경우 출처를 표기해 주십시오. http://www.fsc.go.kr	금융위원회 대변인 prfsc@korea.kr	 넓게 듣겠습니다  바르게 알리겠습니다
----------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------