

글로벌 터미널 운영사(GTO) 설립의 대안설정 및 관련 법 제도의 개선방안에 관한 연구

심기섭*

A Study on the Alternative Establishment of Global Terminal Operator(GTO) and Improvement of Legal System

Sim, ki-sup*

Abstract

The global container terminal market is predicted to see continued future volume growth. According to Drewry, global container shipments rose by 6.3% year-on-year to 750 billion twenty-foot equivalent units (TEUs) in 2017 and are forecast to experience continued growth to 9.3 billion TEUs in 2022. According to IHS Markit, the global terminal operator (GTO) market is forecast to grow more than 10% annually, up from \$2.4 billion in 2017, to exceed \$3 billion by 2022. However, Hyundai Merchant Marine is the only real GTO in Korea. In particular, the shipping and port markets are facing drastic changes, both at home and abroad, including a slowdown in the growth of domestic export and import shipments, environmental changes in the container market caused by the trade frictions between the US and China, and increased changes in container shipments caused by the trade frictions between Korea and Japan.

In this study, we propose ways for domestic companies to participate in the continuously growing GTO market. After analyzing the current status of the global GTO market, the government expressed a desire to explore ways to establish GTOs through the Port Authority and the Korea Ocean Business Corporation. Therefore, four types of establishment plans were proposed, along with a legal framework for the establishment of GTOs.

Key words: GTO, The global container terminal market, Port Authority

▷ 논문접수: 2020. 01. 21. ▷ 심사완료: 2020. 03. 20. ▷ 게재확정: 2020. 03. 25.

* 한국해양대학교 일반대학원 무역학과 박사과정 kssim@kmi.re.kr

* 한국해양수산개발원 부연구위원 kssim@kmi.re.kr

I. 서론

2009년 세계적인 경제 불황 이후 2010년 이후부터 글로벌 터미널 운영사(GTO)들은 세계경제 및 해운 경기의 회복으로 인한 물동량이 증가함에 따라 새로운 수익창출을 위해 다양한 경영전략을 추진하고 있다. 특히 중국의 터미널 운영사들은 동남아, 아프리카와 남미 등에 진출하는 등 글로벌 네트워크 구축 전략을 적극적으로 전개하고 있으며, 주요 GTO들 역시 얼라이언스 또는 합작투자를 통해 국제적인 네트워크를 확대하고 있는 실정이다. 특히 베트남, 필리핀 등 아세안 시장의 성장, 중남미, 아프리카 등 신흥시장(Emerging Market)의 성장은 동 지역에 대한 GTO의 관심을 집중시키고 있다.

2017년 기준으로 대표적인 5대 메이저 글로벌 터미널 운영사(GTO)인 APM Terminals, DP World, HPH, PSA, China COSCO Shipping 등은 세계 컨테이너 물동량의 52.5%, 연간 392.5백만TEU를 처리하고 있으며, 50여 개 국가에서 200여개의 컨테이너 터미널을 운영하고 있다. 이들 5대 메이저 GTO들은 각국에 구축되어 있는 자사의 항만터미널과 해외 항만간의 네트워크 구축을 통한 글로벌 경영전략, 사업다각화 등을 통한 이윤창출의 극대화 또는 비용최소화를 할 수 있는 새로운 경영전략을 적극적으로 추진 중에 있다.

특히 중국의 컨테이너 터미널 운영사는 중국내 터미널 사업의 이윤창출 및 시장장악을 바탕으로 강력한 해외 항만투자를 위한 글로벌 경영전략을 펼치고 있다. China Cosco Shipping, CMHI(China Merchant Holdings International), SPIG(Shanghai International Port Groups) 등 중국내 하역업체들의 강력한 투자(자본)능력과 자국 내 터미널 운영경험을 바탕으로 국제적인 GTO 시장에 도전하고 있

는 상황이다.

드류어리(Drewry) 보고서에 따르면, 2017년 기준으로 상위 글로벌 터미널 운영사(GTO) 21개사의 컨테이너 처리 물동량은 597.7백만TEU로 전 세계 컨테이너 물동량의 79.2%를 처리하고 있다. 5대 메이저 운영사의 점유율을 살펴보면, HPH(11.0%), PSA(9.9%), APM 터미널(10.2%), DP World(9.2%) 등 기존의 4강 체제에서 China Cosco Shipping(12.2%)의 등장으로 새로운 5강 체제를 구축하고 있는 상황이다.¹⁾

이러한 해운-항만산업의 변화 속에서 본 연구는 우리나라 GTO 설립의 대안설정과 관련 법제도의 개선 방안을 통하여 국내 기업의 해외터미널 개발 및 운영을 통한 새로운 부가가치 창출 및 신규 일자리 창출 방안을 모색하고자 한다.

따라서 본 연구에서는 GTO 설립과 관련한 선행 연구를 우선 검토하고, 다음으로 전 세계 GTO 시장의 현황을 조사·분석하여 우리나라에 적합한 GTO 설립의 대안설정 및 관련 법제도의 개선방안을 제시하고자 하였다.

1) 세계 터미널 업계는 글로벌 GTO 4강 구도를 유지해왔으나 최근 몇 년간 중국기업들의 약진으로 막을 내리고 5강의 시대로 접어들었다. 전 세계 5대 GTO는 싱가포르항 거점의 PSA, 홍콩 거점의 허치슨포트홀딩스(HPH), 머스크그룹의 자회사인 APM Terminals, 아랍에미리트의 DP월드, 중국 코스코그룹의 자회사 Cosco Pacific(이후 China Cosco Shipping으로 재편)이다. 이들이 처리하는 물동량은 세계 물동량의 50% 이상을 차지하고 있다. 5대 GTO들은 글로벌 금융위기 여파로 2009년에 마이너스 성장률을 기록한 후 다시 회복세를 보이고 있다. 드류어리에 따르면, 2007-2013년 탑 5 GTO의 연평균 증가율은 4.4%로 안정적인 성장세를 기록했다. 이들은 2014년에도 세계 무역의 완만한 성장세 등으로 전년대비 높은 물동량 처리 실적을 달성했으며 초대형 선박이 증가하면서 그만큼 터미널의 처리 물동량도 늘고 있다.(해양한국, 2015년 7월 28일자: 1면)

또한, 기존 조직(항만공사, 한국해양진흥공사)의 업무역량 및 운영노하우, 재정지원 및 민간운영사의 전문노하우 등을 기반으로 한 한국형 GTO 설립방안을 제시하고자 하였다.

II. 선행연구

GTO와 관련한 기존 문헌으로는 우선, 한철환(2004)은 홍콩의 허치슨(HPH)의 해외항만 진출전략 연구에서 허치슨포트홀딩스(HPH)사의 전 세계 진출전략 사례를 중심으로 1990년대 이후 급부상하고 있는 글로벌 터미널 운영업체들의 해외항만 진출 전략을 분석하였다.

동 연구에서는 허치슨포트홀딩스(HPH사)의 해외항만 진출 전략의 주요 특징으로 ① 현지밀착형 투자전략, ② 선사와의 전략적 파트너쉽 추구, ③ 장기적인 투자전략, ④ 규모의 경제 및 서비스 차별화를 위한 글로벌 항만네트워크 구축 등을 강조하고 있다. 이와 같은 글로벌 터미널 운영업체(GTO)들의 성장은 투자대상국의 고용증대, 외자유치, 항만운영의 효율성 제고 등 긍정적 효과에도 불구하고 항만운영의 독점화, 항만 간 교차보조에 따른 항만요율의 인상 가능성 등 부정적 영향들도 예상됨으로 향후 이에 대한 적절한 대응이 요구된다고 주장하고 있다.²⁾

해양수산부(2006)는 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 육성방안 연구에서 해외 터미널 사업 진출 및 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 육성을 위한 정책을 수립하는 방안을 제시하였다.³⁾

김형태 외(2008)는 글로벌 항만투자의 실효성 제고 방안연구에서 글로벌 항만투자의 효율성을 제고

하기 위한 방안으로 정보 수집 및 분석의 체계적인 시스템화, 경제적 타당성 분석 체제의 강화 및 자금 조달의 유동성 완화 등의 대응방안 등을 제시하고 있다. 그리고 해외항만 개발의 체계적인 수요분석 및 타당성 분석을 주요 업무로 하는 '해외항만투자 지원기구'의 설립과 저리의 자금 조달방안 등을 제안하고 있다.⁴⁾

이성우 외(2011)는 국가경쟁력 강화를 위한 글로벌 물류기업 육성방안 연구에서 국내 항만운영사의 해외 진출을 위해서는 항만 터미널의 수입공유제도, 임대요율제도의 도입, 컨테이너 하역시장의 안정화 정책, 대형터미널 운영사의 설립 등의 방안을 제시하고 있다.⁵⁾

여기태 외(2012)는 GTO의 신규터미널 후보지 선택에 관한 연구에서 중국 항만을 대상으로 신규 터미널 후보지를 평가해 보고자 하였다. 먼저 선행연구를 토대로 하여 항만의 발전 잠재력을 포함한 14개의 측정변수들을 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) 등의 순으로 파악되었다. 평가요소를 이용하여 중국 항만을 평가해 본 결과 상위 5위권 중국 항만 중 상하이항(0.307)이 가장 우수한 항만으로 분석되었다.⁶⁾

2) 한철환(2004), 허치슨포트홀딩스(HPH)사의 해외항만 진출전략 연구, 해운물류연구, No. 40, pp. 23-28

3) 해양수산부(2006), 글로벌 터미널 운영사 육성방안 연구, 10

4) 김형태 외(2008), 글로벌 항만투자의 실효성 제고 방안, 해양수산부, 12.

5) 이성우 외(2011), 국가경쟁력 강화를 위한 글로벌 물류기업 육성방안, 해양수산부, 12

6) 여기태 외(2012), GTO의 신규터미널 후보지 선택에 관한

해양수산부(2015)는 한국형 GTO 육성방안 마련을 위한 정책연구에서 하역시장 안정화와 글로벌 네트워크 구축을 위한 한국형 GTO 육성의 필요성을 강조하였다. GTO는 자국 시장을 기반으로 한 해외 항만의 진출의 추진, 국내 물류기업의 영세성, 정부정책 미흡 등으로 GTO 육성의 어려움 등의 문제점을 지적하고, 한국형 GTO 육성을 위해서는 정부 및 항만공사의 역할 중요성, 마지막으로 해외진출 유망지역에 대한 조사·분석 및 역량 강화 추진 등이 필요하다고 강조하고 있다.⁷⁾

이주호 외(2016)는 글로벌 컨테이너 터미널 운영사의 시장 및 경영 현황분석 연구에서 글로벌 컨테이너 운영사의 개념을 재정립하고, 글로벌 컨테이너 터미널 운영사의 전 세계 시장에 대한 집중도를 분석하였으며, 글로벌 컨테이너 터미널 운영사의 경영 현황에 대한 포지셔닝 맵을 제시하였다.⁸⁾

김율성 외(2017)는 GTO 운영측면에서의 특성별 국내 컨테이너 터미널 운영사의 효율성 및 생산성 변화 비교 연구에서 주요 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 운영전략을 살펴보고, 국내 주요 컨테이너터미널 하역업체들을 대상으로 운영 특성별(하역전문형, 선사형, 국내 하역업체)로 구분하여 자료포괄분석(DEA)과 생산성지수(Malmquist Index)를 활용한 효율성과 최근의 생산성 변화추이를 측정하였다.⁹⁾

이외에도 글로벌 컨테이너 터미널 운영사에 대한

외국 문헌으로 Notteboom(2002)은 유럽 컨테이너 하역산업에 대한 구조를 합병과 경쟁의 관점에서 연구를 수행하였으며¹⁰⁾, Parola & Veenstra(2008)은 글로벌 대형선사와 글로벌 컨테이너 터미널 운영사의 지리적인 사업영역의 범위에 대한 차이를 조사분석하였다.¹¹⁾ 또한, Notteboom & Rodrigue(2012)는 글로벌 컨테이너 터미널 운영사의 지정학적인 서비스 영역에 대해서 연구하였다.¹²⁾

이상에서 선행연구를 고찰한 결과, 연구자마다 GTO 개념이 조금은 상이하다는 것을 알 수 있다. 즉 연구자의 연구목적에 맞게 GTO 개념을 달리 해석하고 있음을 알 수 있다. 그러나 본 연구에서는 GTO의 정의를 드류어리(Drewry)에서 정의하고 있는 개념을 이용하여 연구를 추진하였다. 드류어리(Drewry)는 “최소 두 개 이상의 지역에서 터미널은 운영하고 국외에서 적어도 5% 이상의 물동량을 발생시키며, 연간 백만TEU 이상을 처리하는 터미널 운영사”를 GTO로 정의하고 있다.

III. GTO 시장의 현황 및 대안설정

1. GTO 시장의 현황

1) GTO의 유형

Drewry(2018)에 따르면, 2017년 기준 전 세계 GTO

연구-중국 컨테이너 항만을 중심으로-, 한국항만경제학회, Vol.28, No 1. pp. 159-178

- 7) 해양수산부(2015), 한국형 GTO 육성방안 마련을 위한 정책 연구, 10
- 8) 이주호 외(2016), 글로벌 컨테이너 터미널 운영사의 시장 및 경영 현황 분석, 한국항만경제학회, Vol. 32, No 3. pp. 44-57
- 9) 김율성 외(2017), GTO 운영적 특성별 국내 컨테이너 터미널 운영사의 효율성 및 생산성 변화 비교연구, 해운물류연구, 제33권, 제3호, pp. 565-575

10) Notteboom(2002), Consolidation and contestability in the Europe container handling industry, *Maritime Policy & Management*, vol. 29, No.3, pp 257-269

11) Parola, f and Veenstra, A. W,(2008), The spatial coverage of shipping lines and container terminal operators, *Journal of Transport Geography*, vol. 16, No . 4 pp. 292-299

12) Notteboom, T, and Rodrigue, J(2012), The corporate geography of global container terminal operators, *Maritime Policy & Management*, vol. 39, No.3, pp 249-279

는 21개로 파악되며, 그 활동 범위와 목적에 따라 현재 GTO 시장을 크게 3가지로 구분하고 있다. 즉 하역전문형 GTO(Global/International Stevedores' Terminal Operations), 혼합형(Global/International Hybrids), 마지막으로 순수 선사형 GTO(Global Carriers' Terminal Operations)으로 구분하고 있다.¹³⁾

둘째, 혼합형 GTO는 하역전문형 GTO와 선사형 GTO의 중간에 해당되는 유형으로, 컨테이너 해상운송을 주요 업무로 하되 수익창출을 위한 사업 다각화를 위해 터미널 운영사업을 수행하는 형태이다.

표 1. GTO의 유형별 특성

구분	하역전문형	혼합형	선사형
주요 활동	- 터미널 운영사업	- 컨테이너 해상운송 효율화 - 터미널 운영사업(사업 다각화의 일부)	- 컨테이너 해상운송
재무적 목표	- 수익극대화	- 터미널 운영을 통한 수익창출 - 비용절감	- 비용절감
효율성 목표	- 터미널 간 동일한 운영시스템 도입 - 수익창출 극대화	- 비용절감(자사선박) - 수익창출(사업다각화)	- 비용절감
터미널 네트워킹의 주요 목적	- 투자 위험 분산 - 수익성 극대화	- 해상운송 활동 지원 - 추가 사업 기회 제공(터미널 운영으로 인한 추가 수익 창출)	- 해상운송 활동 지원(비용절감) - 첨단 터미널 네트워크 구축
주요 GTO	HPH, PSA, DP World, TIL, China Merchants Ports, Eurogate, SSA Marine, ICTSI, Bolloré 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

먼저, 하역전문형 GTO는 터미널 운영사업이 주요 활동영역으로 주요 수입원이기도 하다. 하역전문형 GTO는 수익 극대화를 위해 다양한 지역에 걸쳐 대규모의 터미널로 그 운영범위를 확장하는 형태를 보이고 있다. 또한, 하역전문형 GTO는 터미널 운영을 기본으로 하여 이윤창출을 목적으로 하고 있으며, 생산성 향상을 위해 터미널 간 네트워크 전반에 걸쳐 공통 시스템을 구축하는 것을 목표로 하여 효율성 향상 및 첨단 터미널 간 네트워크 구축을 통하여 투자 위험을 분산시키는 경영전략을 전개하고 있다.

혼합형 GTO는 China Cosco Shipping, OOCL, CMA-CGM, APM Terminals 등이 대표적이다. 또한, 최근 일본의 3개 컨테이너 선사가 통합됨에 따라 출범한 ONE도 혼합형 GTO 유형에 속한다고 할 수 있다. 혼합형 GTO의 주요 목적은 해상운송이지만, 터미널 운영은 별도의 사업부를 구성하여 운영한다. 혼합형 GTO는 다소 차이가 있지만 비용절감보다는 수익창출을 목적으로 운영하고, 첨단 터미널 간의 네트워크 구축을 통하여 해상운송 활동을 지원하는 추가적인 비즈니스 정보를 제공하는 등 사업의 다각화를 추진하고 있다.

13) Drewry(2018), Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast, ANNUAL REPORT, p. 7

마지막으로 순수 선사형 GTO는 컨테이너 운송이 주요 목적이며, 터미널 운영에 따른 비용절감, 터미널을 보다 넓은 운송서비스망과 통합함으로써 더 큰 효율성을 얻는 것이 주요 목적이라고 할 수 있다. 즉 첨단 터미널 네트워크 구축으로 해상운송 활동 및 전략을 지원하기 위한 것이다.

그러나 <그림 1>에서 보듯이 선사형 GTO는 현재 5개 사에 불과하며, 향후 갈수록 선사형 GTO의 비중은 지속적으로 축소될 것으로 예상된다.



그림 1. 현재 GTO의 변화과정

2) GTO 시장의 변화과정

Drewry(2018)는 2015~2017년까지 GTO/ITO의 세 가지 유형으로 구분하여 글로벌/국제사업자 주식에 대한 세부적인 자료를 제공하고 있다. 전문하역형 GTO/ITO와 하이브리드 GTO/ITO가 처리하는 물동량은 2017년과 2016년에 비해 양호한 성장률을 보였지만, 선사형 GTO는 17% 감소했다. 전문하역형 GTO는 현재 전체 GTO 물동량의 72%를 차지하며, 혼합형은 약 21%, 선사형은 7%대를 기록하고 있다.

3) GTO의 하역능력 및 화물처리실적

<표 2>에서 보듯이 전 세계 GTO의 하역능력을 살펴보면, 2017년 기준 China Cosco Shipping과

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

GTO의 전 세계 항만 물동량 처리현황은 <표 3>에서 보는 바와 같이, 21개 GTO가 전 세계 컨테이너 물동량의 79.2%의 처리하고 있다. 그중 상위 5개 GTO가 전체 물동량의 52.5%를 처리하는 등 점유율이 상당히 높음을 알 수 있다. 상위 5개 GTO는 최근 10년 가까이 지속적으로 5위권에 속해 있는 기업으로, 오랜 기간 동안 터미널 개발 및 확장을 통해 그 세력을 유지하고 있다.¹⁴⁾

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

14) Drewry(2018), Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast, ANNUAL REPORT, p. 12

표 2. 글로벌 GTO의 하역능력 현황

(단위 : 백만TEU, %)

구분	2017	2016	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 HMM	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

글로벌 GTO중 제1위는 중국의 China Cosco Shipping로 2017년 913백만TEU를 처리하여 12.2%, 다음이 Hutchison Ports가 82.3백만TEU를 11.0%, Maersk 선사의 자회사인 APM Terminals가 76.3백만 TEU를 처리하여 10.2%의 점유율을 보이는 것으로 조사 되었다.

3) 주요 GTO의 경영지표

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

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

한편, 2017년 기준으로 EBITDA¹⁵⁾ 개념에서

15) Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization(EBITDA)는 기업이 영업활동으로 벌어들인 현금창출 능력을 나타내는 지표이다. 이론적으로는 이자비용 및 법인세 공제 전 이익에서 감가상각비와 무형자산상각비를 더해 구하지만 편의상 영업이익과 감가상각비의 합으로 계산한다. EBITDA는 이자비용을 이익에 포함하기 때문에 자기자본과 타인자본에 대한 기업의 실질이익창출을 포함하며, 현금지출이 없는 비용인 감가상각비를 비용에서 제외함으로 기업이 영업활동을 통해 벌어들이는 현금창출 능력을 보여주게 된다. 따라서 EBITDA는 수익성을 나타내는 지표로, 기업의 실가치를 평가하는 중요한 잣대로 쓰인다. 또한 EBITDA는 국가간 또는 기업 간 순이익이 상이하게 계산되는 요인(세제의 차이 등)을 제거한 후, 기업의 수익

표 3. 글로벌 GTO의 물동량 처리 실적

(단위 : 백만TEU, %)

구분	2017		2016		
	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	HMM	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
	전 세계 총물동량	745.5	100	702.6	100

자료 : Drewry, Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast, ANNUAL REPORT 2018, p. 13

주요 GTO 별로 연간 TEU당 순이익률을 살펴보면, DP World가 77.4%로 가장 높고, 다음으로 ICTSI가 60.4%, PSA가 22.3%의 수익률을 기록하는 것으로 나타났다.

2. GTO 설립방안의 대안설정

글로벌 터미널 운영사(GTO)의 설립과 관련해서는 앞에서 언급한 GTO의 세가지 유형을 중심으로 우리나라에 도입이 가능한 GTO 설립대안에 대해서 고찰하고자 한다.

창출 능력을 비교할 수 있는 지표로 널리 활용된다.

우선 전문하역업체들을 중심으로 한 GTO 설립방안, 둘째는 항만공사를 재편하여 항만공사에 GTO 기능을 부여하는 방안, 셋째는 한국해양진흥공사를 재편하여 한국해양진흥공사에 GTO 기능을 부여하는 방안, 마지막으로 선사중심의 GTO 설립방안에 대해서 분석하였다.

1) 하역전문형 GTO

하역전문형 GTO는 해외 항만의 터미널을 개발하고 관리운영함으로써 이윤창출을 주요 목적으로 한다고 할 수 있다. 주요 사업으로는 터미널을 개발·운영·관리하고, 터미널 네트워크 간 동일 운영시스템 도입을 통한 효율성 제고를 목표로 하고 있다.

표 4. 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, p. 40

2017년 12월 기준으로 국내 하역업체는 총 413개사에 이르고 있다. 이 중 일반 하역업체수는 282개사, 한정하역업체수¹⁶⁾는 131개사에 이르는 것으로 나타났다. 이 중에서도 부산항의 경우, 53개(일반하역 40개사, 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.¹⁷⁾

주요 일반하역업체로는 CJ대한통운, 동방, 동부익스프레스, 선광, 세방, 인터시스, KCTC, (주)한진 등을 들 수 있다.

한편, 일반하역업체의 자본금 현황을 조사한 결과는 다음과 같다. <표 5> 에서 보는 바와 같이 일반하역업체 중 자본금 100억원을 초과하는 업체수는 35개사로 전체 하역사업체수의 18.4%에 불과한 실정이다.

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.

16) 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 하역되는 화물은 제외), 관계법령에 정한 유자격자를 요하는 등 기존 하역업자에 의하여는 하역될 수 없는 화물로 한정하고 있음.

17) 한국항만물류협회, 「항만하역요람」, 2018. p. 12

표 5. 일반하역업체 자본규모별 현황

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

자료: 한국항만물류협회, 항만하역요람, 2018. p. 14

따라서 국내 전문하역업체를 기반으로 한 GTO를 설립하기 위해서는 하역업체들 간의 공동출자를 통한 특수목적회사(SPC)의 설립으로 가능한 실정이다. 즉 하역업체들 간의 공동출자를 통한 특수목적회사를 설립함으로써 하역 전문형 GTO(Global/International Stevedores' Terminal Operations) 회사의 설립이 필요하다.

2) 한국항만공사(Korea Port Authority)

정부가 직간접적으로 GTO를 육성하는 싱가포르를 비롯하여 아랍에미레이트, 중국 등 여러 국가들이 GTO에 대한 직간접 지원을 하고 있는 실정이다. 그러나 우리나라의 경우 전문하역업체의 영세성, 원양선사의 서비스 범위의 한계, 법제도적 측면에서의 제약 등 GTO를 육성하는 데에는 한계가 있다.

따라서 현재의 항만공사법을 개정하여 향후 블루오션(Blue Ocean) 시장인 해운-항만산업의 변화에 능동적으로 대응할 수 있는 방안을 수립하는 것이 필요하다. 이를 위해서는 현재의 항만공사를 국내 사업본부와 해외 사업본부로 조직체계를 전환할 필요가 있다. 즉 『Korea Port Authority』를 설립하여 글로벌 GTO 시장에 참여할 수 있는 방안을 강구해야 할 것이다.

3) 한국해양진흥공사

한국해양진흥공사법 제1조(목적)에서는 “이 법은 한국해양진흥공사를 설립하여 해운기업들의 안정적인 선

박 도입과 유동성 확보를 지원하고, 해운산업의 성장에 필요한 서비스를 제공하는 등 우리나라의 해운 경쟁력을 강화함으로써 국가경제 발전에 이바지함을 목적으로 한다” 고 규정하고 있다.



그림 2. 한국항만공사의 조직도(안)

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 해운항만물류시장, 특히 글로벌 터미널 운영사(GOT) 시장의 성장세를 감안하면 현재와 같이 선사 또는 하역업체 등 개별적으로는 사업을 추진하는 방식으로는 급격하게 변화하는 세계 해운-항만 환경 하에서 경쟁에서 뒤처질 수밖에 없다.

따라서 선사와 하역업체, 한국해양진흥공사 및 정부

등 관계기관의 『협조적 게임이론』을 적용하여 상생전략을 수립하여 대응할 수밖에 없을 것으로 판단된다.

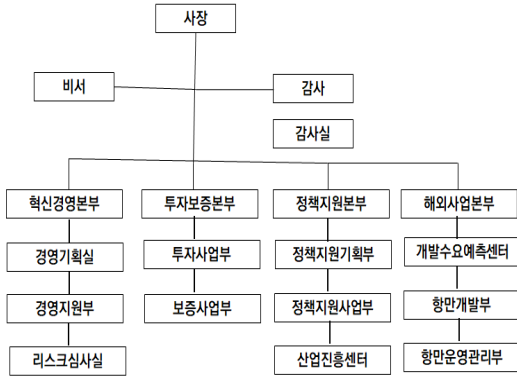


그림 3. 한국해양진흥공사의 조직도(변경안)

4) 선사형 GTO

선사형 GTO의 핵심 사업은 컨테이너 운송이며, 컨테이너 터미널 네트워크는 주로 정기선 항로 활동을 지원하기 위해 존재한다.

선사형 GTO의 경우, 장점으로는 터미널 운영자의 물동량에 대한 확실성 보장, 터미널 운영자에게 운항 계획 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 보찰할 수 있다는 장점이 있다.

표 6. 설립대안별 특성 분석

구 분	제1안	제2안	제3안	제4안
	하역전문형 GTO (Global Stevedores' Terminal Operator)	한국항만공사 (Korea Port Authority)	한국해양진흥공사 (Korea Ocean Business Corporation)	선사형 GTO (Global Carriers' Terminal Operator)
주요 사업	-컨테이너 터미널 운영 및 관리	-터미널운영관리 -해외터미널 개발·운영	-정기선 운항 -터미널 개발·운영	-정기선 운항 -터미널 개발·운영
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	-한국항만공사	-선사 + 하역업체	-선사
개발 주체	-SPC	-한국항만공사	-한국해양진흥공사	-선사
투자 주체	-하역전문회사	-한국항만공사	-한국해양진흥공사	-선사
네트워크 성격	-투자위험 분산 -광범위한 네트워크 구축	-투자위험 분산 -광범위한 네트워크 구축	-광범위한 터미널 네트워크 -해상운송 지원	-해상운송활동 -운송비용절감을 위한 네트워크 구축
대표적 기업 ¹⁸⁾	- 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

자료 : 해양수산부, 한국형 GTO 육성방안 마련을 위한 정책연구, 2015. 10를 기준으로 재작성.

18) Drewry, Global Container Terminal Operators Annual

Review and Forecast, ANNUAL REPORT 2018, p. 7

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.

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 동북아지역이 40.4%, 북미지역이 40.9%, 북유럽 11.5%, 남유럽 7.1%의 비중을 각기 보이고 있다. 하역능력은 2018년 12.4백만 TEU에서 2022년 12.9백만TEU로 증가할 것으로 전망된다.¹⁹⁾

3. 한국형 GTO 설립의 대안선정 결과

1) 분석방법

앞에서 제시한 국내 GTO의 설립과 관련하여 4가지 대안을 중심으로 이에 대한 관계기관 및 해운항만관련 전문가들의 설문조사를 통하여 실질적인 설립방안을 제시하고자 한다.

이에 앞에서 간략히 설명한 4가지 대안에 대한 설문조사를 시행하였다. 설문조사 방법은 인터넷 설문조사를 시행하였으며, 설문조사는 항만공사, 컨테이너 터미널 운영사, 항만건설사 및 설계업체, 연구소 등 관련 전문가 등을 대상으로 수행하였다. 설문조사 내용은 4가지 대안 중 2개안을 선택할 수 방식으로 수행하였다. 설문조사 기간은 2019년 8월 두 번째 주를 기준으로 1주일 동안 인터넷 설문방식으로 시행하였다.

설문자의 총 응답자수는 64명이 설문에 응하였으며, 분석결과는 복수응답에 따라 총 85개의 응답을 얻었으며, 통계프로그램 SPSS 26을 활용한 빈도분석방법으로 진행하였으며, 분석결과는 <표 7>과 같다.

표 7. 한국형 GTO 설립방안의 빈도분석결과

구분	빈도	비중 (%)	유효 (%)	누적 (%)
하역전문형	0	38	59.4	59.4
	1	26	40.6	100
	전체	64	100	
항만공사	0	27	42.2	42.2
	1	37	57.8	100
	전체	64	100	
한국해양진흥공사	0	50	78.1	78.1
	1	14	21.9	100
	전체	64	100	
선사형	0	56	87.5	87.5
	1	8	12.5	100
	전체	64	100	

한편, 이를 토대로 TRUF 분석결과는 <표 8>과 같다. 분석결과 한국항만공사가 43.5%, 하역전문형 GTO가 30.6%, 한국해양진흥공사가 16.5%, 마지막으로 선사형 GTO가 9.4%를 각각 점유하는 것으로 나타났다. 즉 해운항만관련 전문가들을 대상으로 한 설문조사 결과, 한국형 GTO 설립방안에 대해서 항만공사를 중심으로 한 한국항만공사가 가장 높았고, 다음으로 하역전문회사를 중심으로 한 GTO 설립, 한국해양진흥공사를 중심으로 한 GTO 설립, 마지막으로 선사형 GTO 순위로 각각 나타났다.

이는 GTO 시장의 세계적인 추세를 반영하는 것으로 혼합형이나 선사형보다는 하역전문형 GTO의 설립이 경쟁력을 갖출 수 있고, 최저임금제도의 도입에 따른 우리나라 하역시장의 유희인력을 활용할 수 있다는

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

장점이 있다.

표 8. TRUF 분석결과

변수	통계량			
	도달	%	빈도	%
한국항만공사	37	57.8	37	43.5
하역전문형GTO	26	40.6	26	30.6
한국해양진흥공사	14	21.9	14	16.5
선사형GTO	8	12.5	8	9.4

한편 각 대안별 상관관계를 분석한 결과는 다음과 같다. 분석결과, 하역전문형 GTO와 한국항만공사의 상관관계수가 -0.324로 1%내에서 유의함을 알 수 있다. 즉 점차적으로 하역전문형 GTO가 성장할 것으로 판단되며, 이에 따라 항만공사와 민간하역사 간의 통합을 통한 상생전략 수립이 필수적이라는 점을 의미한다.

표 9. 각 대안별 상관관계 분석결과

구분		하역 전문형	한국 항만공사	한국해양 진흥공사	선사형
하역전문형	Pearson 상관계수	1	-.324**	-.207	-.216
	유의확률		.009	.101	.086
	N	64	64	64	64
한국항만공사	Pearson 상관계수	-.324**	1	-.313*	-.251*
	유의확률	.009		.012	.045
	N	64	64	64	64
한국해양진흥공사	Pearson 상관계수	-.207	-.313*	1	-.086
	유의확률	.101	.012		.501
	N	64	64	64	64
선사형	Pearson 상관계수	-.216	-.251*	-.086	1
	유의확률	.086	.045	.501	
	N	64	64	64	64

** . 상관관계가 0.01 수준에서 유의(양측).

* . 상관관계가 0.05 수준에서 유의(양측).

이러한 설문 분석결과는 현재의 GTO 시장의 현황을 그대로 반영하고 있다고 할 수 있다. 초기에는 선사형 GTO에서 점차적으로 혼합형 GTO로 발전하고, 최근에는 하역전문형 GTO로 전환되는 오늘날의 추세를 반영하고 있다. 즉 하역전문형 회사와 항만공사의 합작투자가 가장 유리한 것으로 나타났으며, 다음으로

한국해양진흥공사(선사)와 하역전문형 회사 간의 합작투자가 그 다음으로 유리한 것으로 나타났다.

2) GTO 설립의 우선순위

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.

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 시장 점유율은 민간기업보다 국영기업을 중심으로 더욱 강화될 것이다.

5대 메이저 GTO의 경우, HPH를 제외한 4개 GTO는 정부 또는 공기업으로부터의 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 항만이 운영되고 있으며, 이들 항만이 전 세계 컨테이너항만 물동량의 약 65~70%를 처리하고 있는 실정이다.

따라서 본 연구에서는 다양한 문헌조사 및 설문조사 결과를 바탕으로 우리나라의 GTO 설립유형은 제1안이 나 제2안이 적절할 것으로 판단됨에 따라 이들 대안들에 대한 설립기반 방안에 대해서 집중적인 검토를 하였다. 또한 설문조사 결과를 바탕으로 제2안 즉 한국항만공사에 의한 GTO 설립을 우선적으로 검토하고, 나머지

대인들에 대해서도 GTO 설립방안에 대해 검토하는 것이 필요였다.

의 초기 자금지원, 세금감면 등의 정책적 판단이 필요하다고 할 수 있다.

표 10. GTO 설립 대안별 우선순위 산정결과

구 분	제1안	제2안	제3안	제4안
	하역전문형	한국항만공사	한국해양진흥공사	선사형
주요사업	-컨테이너 터미널 운영 및 관리	-터미널운영관리 -해외터미널 개발·운영	-정기선 운항 -터미널 개발·운영	-정기선 운항 -터미널 개발·운영
운영목적	- 이윤창출	-이윤창출	-비용절감 -이윤창출	-비용절감 -이윤창출
법제도	-	-항만공사법 개정	-한국해양진흥공사법 개정	-
투자주체	- 하역전문회사	-PA + 하역회사	-한국해양진흥공사	-선사
운영주체	- SPC	-한국항만공사	-선사 + 하역업체	-선사
개발주체	- SPC	-한국항만공사	-한국해양진흥공사	-선사
응답비율 (%)	30.6	43.5	16.5	9.4
순위	2	1	3	4

IV. 관련 법제도 개선방안

1. 정부의 역할

1) 항만산업의 장기발전전략 수립

현재 우리나라는 한진해운의 파산, 글로벌 선사의 적자로 인한 초대형선의 기항 항만 감소, 동북아시아의 중심항만의 경쟁 심화, 세계 제2위의 환적항만 유지에도 위협을 받고 있는 실정이다.

이에 우리나라 항만은 국가 수출입 물동량의 99.7%를 처리하는 국제물류의 핵심적인 주축으로 4차 산업혁명과 연계한 성장방안을 강구할 필요가 있다.

따라서 항만공사를 중심으로 한 GTO 설립을 통하여 항만과 배후지/목적지 물류네트워크를 통합할 수 있는 4차 산업기술 기반 국제물류플랫폼 구축 사업을 추진할 필요가 있다. 또한, 외국의 다른 항만에 비하여 미흡한 GTO 설립을 위한 기반을 마련하기 위해서는 항만물류 스타트업 초기 진출을 위한 지원책의 마련, GTO 설립

2) 융복합 해외 항만·물류산업기지 조성

최근 4차 산업혁명 기술이 해운·항만물류분야에 도입됨에 따라 산업통합은 가속화될 것으로 전망되며, 실제로 최근 들어 IT산업 등과 해운항만산업을 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·항만물류 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.

이에 정부는 항만공사 또는 한국해양진흥공사를 통한 직·간접적 지원을 통하여 국내 하역사의 해외진출

방안을 적극적으로 모색하는 것이 필요하다.

3) GTO 설립을 통한 원양해운의 투자 확대

전 세계 물류거점을 확보하지는 정책기조는 중국이나 우리나라나 다를 바 없다. 다른 점은 중국은 국영회사가 적극적으로 나서 글로벌 물류거점을 확보하는 데 비해 우리나라는 선사의 영역으로만 방치하고 있다는 점에서 차이가 있다. 국가 물류정책 입장에서 보면, 글로벌 터미널 운영사(GTO) 육성은 글로벌 물류거점을 확보하여, 자국 화주 및 물류기업, 원양선사의 글로벌 물류를 지원하는 공공 인프라의 역할을 수행할 수 있는 것이기 때문에 미래 우리나라의 글로벌 경쟁력 강화와 관련된 문제로 인식해야 한다.

현재 우리나라의 유일한 선사형 GTO는 현대상선뿐이다. 국적 원양선사의 개건을 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 적취를 개선은 물론 안정적인 물동량 확보(장기운송 계약)에 따른 원활한 선박금융, 국내 조선업 상생으로 이어져 해운산업의 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 수행

하고 있다. 그러나 우리나라의 직접적인 투자를 전제로 하는 것이 아니고 단순히 특정국가특정항만의 F/S에 사업의 중점을 두고 있기 때문에 우리나라 하역업체나 선사의 진출과는 거의 상관관계가 없다. 따라서 이에 우리나라의 하역업체나 선사가 직접적으로 진출할 수 있는 사업계획의 수립이 필요하다.

우선 선사 및 화주가 필요로 하는 특정항만 또는 특정지역에 대한 수요조사가 이루어 져야 한다. 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 실현가능성에 대한 추가적인 사업성 분석을 수행할 필요가 있다.

2. 법제도 개선방안

GTO 설립과 관련한 법제도 개선은 ① 항만공사법, ② 한국해양진흥공사법, ③ 공공기관의 운영에 관한 법률 등이 연관되어 있다. 항만공사법의 개정방안은 외국항만의 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 필요한 상황이다. 한국해양진흥공사법은 제11조 제1항 1호를 보면 ‘공사는 선박, 항만터미널 등 해운항만업 관련 자산에 대한 투자업무’를 수행할 수 있음을 알 수 있는 바, 위 조항에 의하면 한국해양진흥공사가 해외 항만터미널 등 해운항만산업 관련 자산에 대한 투자가 가능한지 여부는 법률상 명확하지

표 11. 항만공사법 개정방안

조문	현행	개정안
법 제4조	<p>① 항만공사(이하 "공사"라 한다)는 법인으로 한다.</p> <p>② 공사는 해당 항만(「항만법」 제2조제2호에 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.</p> <p>③ 공사의 설립 절차 등에 필요한 사항은 해양수산부장관이 정하여 고시한다.</p> <p>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.</p>	<p>① 항만공사(이하 "공사"라 한다)는 법인으로 한다.</p> <p>② 공사는 본점과 지역본부로 구성하되, 지역본부는 해당 항만(「항만법」 제2조제2호에 따른 무역항을 말한다. 이하 같다)의 여건을 고려하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 항만별로 설립한다.</p> <p>③ 공사의 설립 절차 등에 필요한 사항은 해양수산부장관이 정하여 고시한다.</p> <p>④ 각 지역본부별 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.</p>
시행령 제1조의2	<p>① 「항만공사법」(이하 "법"이라 한다) 제4조제2항 본문에 따라 부산항·인천항 및 울산항에 항만공사(이하 "공사"라 한다)를 각각 설립한다.</p> <p>② 법 제4조제2항 단서에 따라 여수항과 광양항을 관할하는 공사를 설립한다.</p>	<p>① 「항만공사법」(이하 "법"이라 한다) 제4조제2항 본문에 따라 부산항·인천항 및 울산항에 공사의 지역본부를 각각 설립한다.</p> <p>② 법 제4조제2항 단서에 따라 여수항과 광양항을 관할하는 공사의 지역본부를 설립한다.</p>

표 12. 한국해양진흥공사법 개정방안

조문	현행	개정안
제11조	<p>① 공사는 다음 각 호의 업무를 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 선박, 항만터미널 등 해운·항만업 관련 자산에 대한 투자 2. 선박, 항만터미널 등 해운·항만업 관련 자산의 취득을 위하여 해운·항만사업자가 차입하는 자금에 대한 채무보증 3. 해운·항만업 관련 채권·주식의 매입 및 중개 	<p>① 공사는 다음 각 호의 업무를 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 선박, 국내외 항만터미널 등 해운·항만업 관련 자산에 대한 투자 2. 선박, 항만터미널 등 해운·항만업 관련 자산의 취득을 위하여 해운·항만사업자가 차입하는 자금에 대한 채무보증 3. 해운·항만업 관련 채권·주식의 매입 및 중개

않은 점이 있어 한국해양진흥공사가 주도가 되어 해외 항만터미널의 개발사업 등을 위한 GTO에 투자하기는 어려움이 있는 것이 현실이다.

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 관

리운영을 목적으로 하는 GTO에 대한 투자가 가능할 것으로 판단된다.

한편, 항만공사와 한국해양진흥공사는 공공기관의 운영에 관한 법률 제4조에 따른 공공기관에 해당한다. 따라서 해외 항만의 개발·관리·운영에 있어서는 법 제 51조의 2 제1항 단서 및 같은 법 시행령 제29조의 2에 따라 사전협의 대상에서 제외되는 경우로서 한국해양진흥공사법에 따라 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 경우에 원활한 투자가 가능할 것이다.

V. 결 론

전 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 현대상선(하역능력은 11.2백만TEU)이 처리한 물동량은 6.1백만TEU를 처리하여 GTO 처리물동량의 0.8%에 불과한 실정이다.

따라서 본 연구에서는 GTO 설립을 위한 방안으로 문헌조사, 설문조사 및 GTO 산업계의 조사를 바탕으로 한 항만공사를 통한 GTO 설립을 적극적으로 제안하는 바이다. 즉 현재의 항만공사조직을 활용하여 한국항만공사(Korea Port Authority)를 설립하고, 국내사업본부와 해외사업본부로 그 기능을 재편하여 GTO를 설립하는 방안을 제안하는 바이다. 물론 이러한 기능재편은 기존 항만공사의 반발 가능성, 법률안 개정 등 여러 가지 어려움이 예상되지만, 정부· 및 항만공사, 운영사가 상호 협력하

여 관련법 개정을 통해 충분히 GTO 설립이 가능할 것으로 예상된다.

또한, 우리나라의 유일한 선사형 GTO인 현대상선에 대한 지속적인 지원방안을 수립하는 것이 필요하다. 현재 우리나라의 대형 원양선사는 현대상선 하나라고 해도 과언이 아니다. 만약 현대상선이 한진해운과 같이 유동성 의기를 맞아 파산할 경우 수출입 99.7%를 담당하는 해운·항만업계로서는 국제경쟁력이 급격히 저하될 것으로 예상된다. 우선, 외국 대형선사의 항만요율의 인하 요구, 수출입 물동량의 운송 지연 등 다양한 외생변수가 작용하여 국내 해운·항만업계의 시장왜곡을 초래할 가능성이 크다고 할 수 있다.

물론 현재 SM상선이 원양항로 서비스를 제공하고 있지만, 그 규모가 영세하고 서비스 영역도 매우 제한적이다. 한진해운 파산이후 국적선사의 경쟁력은 급격히 감소하였고, 대형 선사들에 밀려 3대 얼라이언스 자체도 가입하지 못하고 있는 실정이다. 따라서 우리나라 수출입 물동량의 안정적인 운송을 위해서는 현대상선이 경영위기에 직면하지 않고 안정적인 서비스 제공 및 해외터미널 운영을 위해서는 정부 또는 한국해양진흥공사의 직간접적인 지원이 필요하다고 할 수 있다.

한편, 현대상선은 채무조정을 위한 노력을 지속적으로 시행하고 있다. 현대상선은 2016년도에 다섯 차례에 걸쳐 2016년도와 2017년도에 만기가 돌아오는 총 8,042억 원 규모의 사채권자 채무재조정에 성공하였으며, 용선료 협상의 진전에 이어 사채권자 채무재조정도 무난하게 통과시키며 경영정상화 작업에 한층 더 속도를 낼 수 있게 됐다.

따라서 공공기관의 직간접 지원과 현대상선의 자체적인 자구노력을 통하여 국적선사의 경영 안정성을 통해 수출입 물동량의 원활한 운송체계 구축 및 블록체인 구축을 통한 부가가치 창출을 유발할 수 있다는 점

이다.

그리고 현대상선, SM상선 및 장금상선과 동아해운의 컨테이너사업부문의 통합법인 동아해운컨테이너 주식회사²⁰⁾ 등 3개 선사의 컨테이너 사업부문을 통합하여 가칭 “한국컨테이너공사(Korea Container Authority)”를 설립함으로써 GTO 시장의 후발주자로서의 약점을 극복하고, 세계적인 GTO로 성장할 수 있는 경쟁력을 충분히 발휘할 수 있을 것이다.

마지막으로 우리나라의 GTO 설립체계를 관련법제도의 개정에서부터 실질적인 GTO 설립까지의 추진절차를 정리하면 다음과 같다. 우선 관련법의 개정이 필요하다. 다음으로는 법제도의 개정을 통한 항만공사 또는 한국해양진흥공사의 조직개편이 이루어져야 한다.

다음으로 우리나라의 GTO 설립체계를 관련법제도의 개정에서부터 실질적인 GTO 설립까지의 추진절차를 정리하면 다음과 같다. 우선 항만법, 한국해양진흥공사법 등 관련법제도의 개정 및 정비가 필요하다. 다음으로는 법제도의 개정을 통한 항만공사 또는 한국해양진흥공사의 조직개편이 이루어져야 한다. 제3단계로 부산북항의 통합법인 출범과 부산신항·인천신항의 운영사 통합이 우선적으로 진행되어야 한다. 이는 터미널간 물동량 유치를 위한 출혈경쟁을 방지함으로써 국부손실의 유출을 사전에 차단할 수 있고, 국내 하역시장의 안정화를 모색할 수 있다는 점이다.

20) 동아해운과 장금상선의 통합은 현대상선과의 협력을 통하여 우리나라 해운 경쟁력을 회복하는 초석이 될 것이라며 “세계 최대 원양 선사인 머스크가 아시아항로를 맡는 자회사 MCC를 통해 시너지를 극대화한 것과 같은 효과가 날 것으로 전망하고 있다. 장금상선은 현재 정부의 '해운재건 5개년 계획' 선봉에 서 있다. 국적 컨테이너선사의 미래가 장금상선의 행보에 달려있다고 해도 과언이 아니다. 지난해부터 인트라아시아시장에서 활동하는 선사들을 대상으로 통합 논의가 진행됐고, 그 결과 장금상선을 중심으로 동아해운 컨테이너부문에 대한 흡수·통합이 이뤄지고 있으며, 통합법인은 2020년 1월 정식으로 출범하였다.

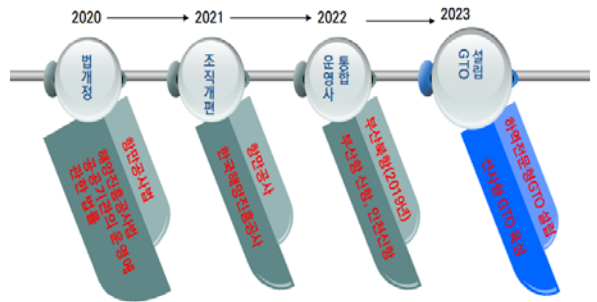


그림 4. GTO 설립방안의 추진절차

마지막으로 이러한 과정을 거쳐 하역전문형 GTO를 설립·육성함으로써 최저임금에 따른 실업자 및 신규 고용을 창출할 수 있고, 기존의 현대상선 등 국적선사에 대한 활성화 및 기존의 GTO 기능을 강화할 수 있는 직·간접적인 지원방안을 동시에 추진해야 할 것이다.

본 연구의 한계점으로는 항만공사, 운영사 및 일부 관련 업체만의 의견을 수렴하는 데 그쳐 다양한 계층의 의견을 청취하지 못한 것이다. 즉 선사, 화주, 포워딩 및 정부 등 기타 관련기관의 의견을 본 연구에 충분히 반영하지 못하였지만, 향후 충분한 시간적 여유를 가지고 다양한 분야 전문가들의 의견을 수렴하여 반영할 필요가 있다. 또한, 하역업체, 항만공사 및 한국해양진흥공사의 장기적인 발전전략을 고려한 GTO 설립가능성 및 부가가치 창출, 신규 고용창출 효과 등에 대한 상세한 분석이 필요할 것으로 판단된다.

또한, 항만공사와 해양진흥공사간의 역할분담이 필요하다. 항만공사는 현재의 항만관리운영의 노하우를 이용하여 하역전문형 GTO 설립을 적극적으로 추진하고, 한국해양진흥공사는 국적선사에 대한 지원을 통한 선사의 경쟁력을 강화함으로써 하역운영사의 SPC와 결합한 새로운 한국형 GTO의 설립이 가능할 것으로 판단한다.

오늘날 GTO 설립은 필요충분조건이 아니라 필수조건이라고 할 수 있다. 국내 수출입 물동량 창출의 한

계, 동북아 항만시장의 거대화 등 국내의 해외항만의 급격한 변화 속에서 우리나라 해운항만산업이 생존하기 위해서는 반드시 GTO 설립이 필요하다. 현재 우리나라의 하역시장은 매우 영세하기 때문에 운영사의 독자적인 해외투자를 할 수 있는 여건이 안 된다. 따라서 공기업과 민간기업이 서로 협력하여 상생전략(win-win Strategy)을 전개하는 것이 필수적이다. 이에 대한 대안으로 항만공사 또는 한국해양진흥공사를 적극적으로 활용할 필요가 있다.

결론적으로 우리나라 수출입 물동량 증가세는 점차 둔화세로 전환되고 있으며, 중국 및 일본의 견제 속에서 환적화물의 유치에도 한계가 있을 수 밖에 없다. 부산항이 세계6위의 컨테이너 처리항만임에도 불구하고 경쟁력을 갖춘 GTO를 보유하지 못한 것에 대한 반성이 있어야 할 것이고 이를 계기로 세계 5대 GTO와 나란히 경쟁할 수 있는 GTO의 설립·육성이 무엇보다 필요하다고 하겠다.

참고문헌

해양수산부(2000), 항만사업의 해외진출 기반구축 방안 연구, 한국해양수산개발원, 12

한철환(2004), 허치슨포트홀딩스(HPH)사의 해외항만 진출 전략 연구, 해운물류연구, 제40호, pp. 23-38

류동근(2005), 국내 컨테이너전용터미널의 효율성 비교: DEA 접근, 해운물류연구, 제47호, pp. 21-38

문영규(2008), 항만운영의 Global化와 우리나라의 GTO 육성 전략, 해양비즈니스, 제11호, pp.139-160.

국토해양부(2008). 우리나라 항만물류기업의 경쟁력 제고 방안-컨테이너 터미널 운영기업을 중심으로-, 한국해양수산개발원, 12

김형태 외(2008), 글로벌 항만투자의 실효성 제고 방안, 해양수산부, 12

모수원, 박홍균, 이민희(2010), 컨테이너터미널의 터미널의

생산성과 효율성 변화의 결정요소, 해운물류연구, 제26권 제3호, pp.583-600

이성우 외(2011), 국가경쟁력 강화를 위한 글로벌 물류기업 육성방안, 해양수산부, 12

김승섭(2011), 공격적 투자+사업다각화 GTO 전략 키워드, 해양한국, 1월 21일자: 1면

구종순·이정산·전동화(2011), 한·중·일 항만효율성 비교연구, 해운물류연구, 제27권 제3호, pp.457-474

여기태 외(2012), GTO의 신규터미널 후보지 선택에 관한 연구-중국 컨테이너항만을 중심으로, 한국항만경제학회지, 제28집 제1호, pp.159-178

송계외(2014), 글로벌 항만컨테이너터미널 경쟁력 제고 방안, 한국항만경제학회지, 제30집 제1호, pp.1-21

김미주(2015), 글로벌 터미널 운영사(GTO) 현황, 해양한국, 7월 28일자: 1면

이정희(2015), 해양진흥공사 “글로벌 TOP5 해운강국 코리아, 적극 지원 할 것, 해양한국, 5월 2일자: 1면

해양수산부(2015). 한국형 GTO 육성방안 마련을 위한 정책연구용역, 한국해양수산개발원, 12

이주호 외(2016), 글로벌 컨테이너 터미널 운영사의 시장 및 경영 현황 분석, 한국항만경제학회지, Vol. 32, No 3. pp. 47-66

김율성 외(2017), GTO 운영적 특성별 국내 컨테이너 터미널 운영사의 효율성 및 생산성 변화 비교연구, 해운물류학회 제33권 제3호, pp 555-575

김미주(2018), 부산항 발전 위한 BPA 기능 확대 필요, 해양한국, 1월 18일자: 1면

한국항만물류협회(2018), 항만하역요람, 2018

RD Banker, A Charmes & WW Cooper(1984), Some Models for Estimating Technical and Scale Inefficiencies in Data Envelopment Analysis, *Management Science*, Vol.30, pp,1078-1092.

Roll Y. & Hayuth Y.(1993), Port Performance Comparison Applying Data Envelopment Analysis, *Maritime Policy and Management*, Vol.20, No.2, pp,153-161.

Fare Rolf, Grosskopf Shawana, Norris Mary & Zhang Zhongyang(1994), Productivity Growth, *Maritime Policy & Management*, vol. 28, No.3, pp 157-169

Notteboom(2002), Consolidation and contestability in

- the Europe container handling industry, *Maritime Policy & Management*, vol. 29, No.3, pp 257-269
- Parola, f and Veenstra, A. W,(2008), The spatial coverage of shipping lines and container terminal operators, *Journal of Transport Geography*, vol. 16, No . 4 pp. 292-299
- Notteboom, T, and Rodrigue, J,(2012), The corporate geography of global container terminal operators, *Maritime Policy & Management*, vol. 39, No.3, pp 249-279
- Drewry(2015), Global Container Terminal Operators Annual Report 2015, pp.11-40.
- Drewry(2018), Container Forecaster Quarter 4December, p. 8
- IHS(2018), IHS Market Forecast, December
- Drewry Shipping Consultants Ltd., Annual Review of Global Container Terminal Operators, 각 년호

글로벌 터미널 운영사(GTO) 설립의 대안설정 및 관련 법제도의 개선방안

심기섭

국문요약

전 세계 컨테이너 터미널 시장은 향후에도 물동량 증가세가 지속될 것으로 전망하고 있다. 드류리(Drewry)에 따르면, 2017년 글로벌 컨테이너 물동량은 전년대비 6.3% 증가한 7.5억TEU를 기록했으며, 2022년 9.3억TEU으로 지속적으로 증가할 것으로 전망하고 있다. 한편, IHS Markit에 따르면, 글로벌 터미널 운영사(GTO) 시장은 매년 10% 이상 성장하여 2017년에는 24억 달러에서 2022년에는 30억 달러를 초과할 것으로 전망하고 있다. 그러나 우리나라의 경우, GTO는 현대상선이 유일한 실정이다. 특히 국내 수출입물동량의 증가세 둔화, 미·중 무역마찰로 인한 컨테이너 시장의 환경변화, 한·일 무역마찰로 인한 컨테이너 물동량의 변화가증성 등 대내외적으로 해운·항만시장은 급격한 변화를 맞이하고 있다.

이에 본 연구에서는 지속적으로 성장하는 GTO 시장에 국내 기업이 참여할 수 있는 방안을 제시하고자 한다. 우선 전세계 GTO 시장의 현황을 분석한 후에, 항만공사 및 한국해양진흥공사를 통한 GTO 설립방안을 모색하고자 하였다. 이에 4가지 유형의 설립방안을 제시하고, GTO 설립을 위한 관련 법제도의 개선방안을 제시하였다.

주제어: GTO, The global container terminal market , Port Authority

