

한진해운 법정관리에 대한 평가와 후속 대안

정상희 연구위원

국내 1위, 세계 7위 해운사인 한진해운이 채권단과의 자율협약 실패로 법정관리에 들어감. 한진해운은 법정관리로 인해 용선료, 하역·운반비, 장비임차료 등을 지급하지 못함에 따라 세계 각국에서 선박이 억류되는 등 글로벌 물류대란이 급속하게 확산되고 있음

한진해운의 법정관리에 따른 여파로 물류대란이 현실화 되고 있는 상황에서 본 고에서는 한진해운 법정관리에 대한 평가와 함께 이와 관련한 대안을 모색하고자 함

한진해운의 법정관리는 충분한 자구노력이 없으면 구조조정에 대한 지원도 없다는 정부의 구조조정 원칙이 대기업도 예외가 될 수 없다는 것을 보여줌에 따라 긍정적으로 평가할 수 있음. 하지만 한진해운 법정관리로 인한 파급효과를 제대로 판단하지 못한 채 마련한 정부의 안이한 대응 방안은 이번 물류대란에서 정부 또한 책임에서 자유로울 수 없게 함. 따라서 한진해운 법정관리로 인한 물류대란의 책임은 한진해운과 정부 모두에게 있다고 할 수 있음

이번 물류대란에 따른 피해를 최소화하기 위해서는 우선적으로 현재 세계 각국에 억류되어 있는 선박이 조속하게 운항될 수 있도록 자금지원이 필요하며, 이후 후속대책에 대한 논의가 필요함. 후속대책과 관련하여 1) 한진해운을 청산시킨 이후 새로운 한진해운에 대한 투자개념으로 정부 지원 또는 M&A를 통해 한진해운의 기업가치를 이어갈 수 있도록 해야 하며, 2) 구조조정 컨트롤 타워인 관계 장관회의가 제 역할을 하지 못함에 따라 체계적이고 실효성 있는 구조조정을 위해 국회를 중심으로 한 구조조정 전문기구 설립을 검토할 필요가 있다는 대안을 제시함

I. 논의의 배경

□ 국내 1위, 세계 7위 해운사인 한진해운이 채권단과의 자율협약 실패로 기업회생절차(법정관리)에 들어가게 되었으며, 이에 따른 선박의 운항차질로 글로벌 물류대란이 급속하게 확산됨

- 한진해운은 채권단과의 자율협약 실패로 법원에 기업회생절차(법정관리)를 신청함
 - 자율협약 과정에서 채권단은 한진해운의 기업회생에 필요한 자금을 최대 1조 3,000억 원 정도로 추정하여 해당 금액에 맞는 자금마련 방안을 요청하였지만 한진해운은 4,000~5,000억원 정도의 자구안을 채권단에 제출함
 - 한진해운이 제시한 자구안은 채권단의 요구치에 미치지 못함에 따라 채권단은 자율협약 연장 불가를 통보하게 되었으며, 자율협약 실패로 한진해운은 법정관리를 신청함
- 한진해운의 법정관리 신청으로 선박의 운항차질이 빚어지게 되었으며 이에 따른 물류대

란이 급속하게 확산되고 있음

- 한진해운은 법정관리를 신청하면서 용선료, 하역·운반비, 장비임차료 등 6,500억원 가량의 금액을 지급하지 못하게 되었으며, 해당 금액을 미지급함에 따라 세계 각국에 있는 한진해운 선박이 억류되는 상황에 놓임
- 따라서 해당 비용문제를 해결하지 않는 한 물류대란은 쉽게 해결되지 않을 것으로 판단됨

□ 한진해운 법정관리로 인한 물류대란이 현실화 되고 있는 상황에서 본 고에서는 한진해운 법정관리에 대한 평가와 함께 이와 관련한 대안을 모색하고자 함

II. 한진해운 법정관리에 대한 평가

□ 충분한 자구노력이 없으면 구조조정에 대한 지원도 없다는 정부의 구조조정 원칙을 이번 한진해운 법정관리로 확인할 수 있음

○ 한진해운 법정관리는 기업 오너가 기업부실에 따른 가장 큰 책임을 져야 한다는 정부의 구조조정 원칙을 재확인할 수 있는 계기로 나타남

- 한진해운의 법정관리로 향후 기업 구조조정을 함에 있어서 기업부실에 대한 기업오너의 책임있는 자세가 필요하다는 정부의 구조조정 원칙을 확인할 수 있음
- 즉, 정부의 구조조정 원칙은 기업 오너, 대주주, 채권단 등의 순으로 기업경영에 대한 권한의 크기에 따라 부실에 따른 책임을 지게 하는 것이라고 할 수 있음
- 해당 구조조정에 대한 원칙을 바탕으로 정부는 구조조정 지원에 있어서 최소한의 국민적 동의를 구할 수 있는 요건이 마련된 것으로 볼 수 있음

□ 한진해운 법정관리 이후 발생할 파급효과를 제대로 판단하지 못하고 마련된 정부의 안이한 대응방안이 물류대란으로 확산됨

○ 한진해운의 법정관리 가능성은 지난해부터 제기되어 왔지만 정부는 법정관리에 따른 제대로 된 후속대책을 마련하지 못함

- 정부가 해운업 구조조정을 논의한 기간이 10개월 정도 됨에 따라 법정관리는 정부의 구조조정 방안 가운데 한가지로 선택될 수 있음
- 따라서 한진해운 법정관리에 따른 대응방안을 충분히 마련할 수 있는 시간적 여유가 있다고 볼 수 있으며, 정부 또한 이에 대한 충분한 대안을 마련하였다고 강조함
- 하지만 실제 한진해운이 법정관리를 신청한 이후 정부는 이에 따른 피해상황 조차 제대로 파악하지 못하는 등 실효성 있는 대안을 마련하지 못하였으며, 그 결과 물류대란으로까지 번졌다고 할 수 있음

○ 한진해운 법정관리는 수출기업뿐만 아니라 연관산업에도 영향을 미치고 있음

- 채권단은 한진해운이 국내 물동량에서 차지하는 비중이 2%에 불과하고 전체 매출 중

한국 물류는 20% 정도임에 따라 한진해운이 법정관리에 가더라도 이에 따른 경제적 파장은 크지 않을 것으로 판단함

- 하지만 삼성전자 및 LG전자 등 수출 대기업들의 수출화물이 한진해운에 차지하는 비중이 상대적으로 크게 나타나 수출 선박을 찾는데 문제가 발생하고 있으며, 중소기업들도 수출납기일 지연에 따른 피해를 고스란히 받고 있는 상황임
- 이와 함께 컨테이너선 부족으로 인한 수출감소와 조선업의 수주감소 심화 등 연관된 산업에 미치는 파급효과 등도 제대로 계산하지 못함

○ 이번 물류대란은 정부의 구조조정 컨트롤 타워 역할을 수행하는 ‘산업경쟁력 강화 관계 장관회의’가 유명무실하다는 비판에 자유로울 수 없음

- 정부는 산업경쟁력 강화 관계 장관회의를 통하여 향후 구조조정에 따른 다양한 시나리오를 마련하여 관련된 피해를 최소화 하겠다고 함
- 하지만 이번 한진해운 법정관리로 인한 물류대란 사태는 해당 컨트롤 타워가 제대로 된 역할을 하지 못하고 있다는 점을 보여줌
- 즉, 정부의 구조조정 컨트롤 타워는 관계부처의 협업을 통하여 구조조정에 따른 피해를 최소화할 수 있도록 조정 및 중재하는 역할을 해야 하지만 관련 대안 마련보다는 책임 회피에만 매몰되어 있어 구조조정을 제대로 할 수 있는가에 대한 의구심을 제기함

III. 한진해운 법정관리 이후 후속 대안

○ 한진해운이 법정관리로 인해 세계 각국에 억류되어 있는 선박이 조속하게 운항할 수 있도록 신속한 자금지원이 필요하며, 이후 실효성 있는 후속대책이 마련되어야 함

□ 일차적으로 수출기업의 피해를 최소화하기 위해 각국에 억류되어 있는 선박이 조속하게 운항될 수 있도록 관련된 자금지원 및 지급보증이 필요함

○ 각국에 억류된 한진해운의 선박이 조속히 운항될 수 있도록 자금지원이 이루어져야 함

- 한진해운 선박이 억류된 주된 이유는 용선료, 하역·운반비, 장비임차료 등을 지급하지 못함에 따라 나타난 결과로 빠른 시일 내에 관련된 비용을 지급할 수 있도록 해야 함
- 억류된 선박의 운항 재개를 위해 우선적으로 필요한 자금은 3,000억원 정도로, 이는 자유헌약 당시 한진이 제시한 자구안 금액(4,000~5,000억원)을 활용할 필요가 있음

○ 한진해운 법정관리 이후 후속대책을 제대로 수립하지 못한 정부 또한 일정부분 책임을 져야 함

- 법원은 산업은행에 수출화물 운송지연에 따른 피해를 최소화될 수 있도록 자금지원을 요청하였지만 이를 위해서는 담보제공이 필요하다는 입장을 견지하고 있으며, 정부 지원과 별도로 한진은 9월 6일 사재출연을 비롯하여 1천억원 정도를 긴급하게 지원하기로 함
- 하지만 한진의 자금지원은 현재까지 제대로 이루어지고 있지 않음에 따라 해당 금액에

대해서 우선적으로 정부가 지급보증 및 자금지원을 한 이후 지원자금 회수에 대한 논의가 이루어질 수 있도록 해야 함

- 특히, 수출화물 운송지연에 따른 책임은 일차적으로 한진해운이 지는 것이 맞지만 한진해운 법정관리 이후 제대로 된 후속대책을 마련하지 못한 정부 또한 해당 책임에서 자유롭지 못하기 때문에 신속한 자금지원에 일정부분 역할을 수행해야 함

○ 국내에서 수출할 예정인 화물의 수출지연에 따른 피해를 최소화하기 위해서는 일차적으로 현대상선을 비롯한 국내 중형 해운사를 최대한 활용하고, 이후 외국 선사를 최대한 활용할 수 있는 방안을 마련해야 함

- 수출화물 운송지연에 따른 신용악화는 향후 기업간 거래에 매우 큰 영향을 미칠 뿐만 아니라 신용을 회복하는데 있어서 매우 오랜 시간이 걸리기 때문에 신용악화에 따른 피해를 최소화해야 함
- 이와 함께 수출화물 운송지연에 따른 피해는 상대적으로 대기업보다 중소기업이 더 크게 나타남에 따라 중소기업 피해 최소화를 위해 수출지연 문제를 조속히 해결해야 함
- 따라서 일차적으로 현대상선뿐만 아니라 국내 중형 해운사까지 활용하여 수출 컨테이너 선을 확보해야 하며, 이후 수출물량을 빼앗기더라도 외국 선사를 최대한 활용할 수 있는 방안이 마련되어야 함

□ 한진해운은 청산 가능성이 높게 나타남에 따라 새로운 기업으로 재창업 또는 M&A를 통해 한진해운이 가지고 있는 기업가치를 이어가야 할 필요가 있음

○ 한진해운의 법정관리는 사실상 회생보다는 청산 가능성이 더 크게 나타남에 따라 한진해운을 청산시킨 후 재창업을 통하여 한진해운이 가지고 있는 유·무형의 자산을 효과적으로 활용할 필요가 있음

- 미국이 글로벌 금융위기 때 GM에 지원한 공적자금이 기존 GM을 청산시킨 후 새로운 GM에 투자의 개념으로 지원하여 성공하였듯이, 정부도 기존 한진해운을 청산시킨 이후 새로운 한진해운에 대해서 투자의 개념으로 공적자금을 지원할 필요가 있음
- 이를 위해서는 새로운 한진해운을 해수부 산하 공기업 또는 산업은행의 자회사로 편입시켜 정상화 시킬 수 있을 것임
- 특히, 해당 방안은 한진해운이 가지고 있는 해외 영업망, 선주 및 화주 네트워크 등 유·무형의 자산 피해를 최소화 할 수 있도록 빠른 시일 내에 이루어져야 하며, 고용승계 등을 통한 인적자원 확보는 필수적이라고 할 수 있음

○ 정부는 한진해운 청산과는 별개로 현대상선을 통해 한진해운의 우량자산을 인수하는 방안을 검토함

- 정부는 한진해운이 자체보유하고 있는 선박 37척과, 국외 항만 터미널, 해외인력과 화주 정보 등 영업네트워크 등을 산업은행이 자금지원을 하여 현대상선이 인수하는 방안을 마련하고 있음

- 현대상선을 통한 부분적인 M&A가 이루어지더라도 지역경제에 미치는 파급효과 및 실업문제 최소화를 위하여 고용승계가 제대로 이루어지도록 해야 함

□ 한진해운 법정관리는 정부의 구조조정에 대한 무능을 제대로 보여줌에 따라 국회를 중심으로 한 구조조정 전문기구 설립을 검토할 필요가 있음

- 정부의 구조조정 컨트롤 타워인 관계 장관회의는 제대로 된 역할을 하지 못함에 따라 국회를 중심으로 한 구조조정 전문기구 설립방안을 검토할 필요가 있음
 - 정부의 구조조정 컨트롤 타워인 관계 장관회의는 한진해운을 비롯한 해운업 구조조정에 따른 파급효과를 최소화할 수 있는 정책방안을 마련해야 하지만 제대로 된 대책이 없는 상황임
 - 특히, 한진해운 법정관리로 따른 후속대책을 해수부를 중심으로 한 TF에서 마련하고 있다는 점은 관계 장관회의의 실효성이 상대적으로 떨어지고 있다는 것을 보여줌
 - 따라서 구조조정의 실효성 확보를 위해 국회를 중심으로 한 구조조정 전문기구(구조조정 특별 위원회)를 설립할 필요가 있으며, 해당 구조조정 전문기구에 산업별 분과를 두어 관련된 상임위와 협업을 통해 체계적인 구조조정이 이루어 질 수 있도록 해야 함
 - 특히, 해당 분과에서 제시하는 구조조정 방안에 따라 정부의 공적자금 투입이 이루어질 경우, 이번 조선업 구조조정처럼 정부가 자금 마련을 위한 편법을 사용하지 않더라도 상대적으로 신속한 구조조정을 진행할 수 있을 것임
- 구조조정 전문기구는 단순히 구조조정이라는 문제 해결뿐만 구조조정을 통해 산업구조 개선과 함께 미래의 경쟁력을 확보할 수 있도록 정책의 초점이 맞춰져야 함
 - 국내에서 진행된 구조조정은 상대적으로 단순히 재무조정과 인력감축에 집중되는 경향이 있는데, 구조조정 전문기구는 산업구조 개선과 함께 미래의 경쟁력을 확보할 수 있는 방향으로 구조조정 이루어지도록 정책의 초점을 맞춰야 함
 - 특히, 일본의 조선업 구조조정 실패사례를 답습하지 않고 구조조정 이후 경쟁력을 확보하기 위한 방안으로 인적자원 관리는 필수적임
 - 80년대 초 일본 조선업은 도크의 절반을 닫아버리는 조선합리화 정책을 단행하는 과정에서 수많은 상선분야 핵심 설계 인력들이 한국 조선업으로 대거 이동함에 따라 우리나라의 조선업 경쟁력 강화에 큰 기여를 한 반면, 일본은 해당 핵심인력의 부족현상으로 선박의 다양한 진화를 따라가지 못하는 상황에 처함¹⁾

♣ 이 글의 내용은 집필자의 의견이며, 민주정책연구원의 공식 견해가 아님을 밝힙니다.

1) 박무현(2016), “일본의 구조조정은 처참한 실패였다”, 경제정의실천연합 긴급 토론회 자료집