

포스코의 물류자회사 진출에 대한 해양업계 의견

2020. 5. 7

한 국 해 양 산 업 총 연 합 회

포스코의 물류자회사 진출에 대한 해양업계 의견

1. 최근 포스코의 물류자회사 진출 동향

- 포스코, 7월 중 그룹사내 분산되어 있는 원료수송 및 물류업무를 통합 관리할 신규물류법인 설립 추진
 - 포스코 본사, 포스코인터내셔널, 포스코터미날의 물류부문 통합
 - 매출규모 2조원 수준
 - 물류법인 통합을 위해 기존계약 선사들에게 계약변경을 요청
- 포스코는 별도의 T/F를 구성하여 물류자회사 설립 추진 중
- 포스코 이사회에서 물류자회사 설립 의결 예정 (5. 8)

2. 그간의 포스코 해운업 진출 경과

- 1983, 포항제철(포스코 전신) 해운업 진출을 위해 노력했으나 실현되지 않음
- 1990. 4.23, 포항제철 대주상선주식회사(대표 김명현) 설립
- 1990. 11. 1, 대주상선의 사명을 거양해운으로 개명
- 1990. 6, 대량화주 해상화물운송업 규제 법률안 개정
- 1995, 포스코, 한진해운에 거양해운 매각
 - 당초 기대와 달리 원가 절감을 할 수 없을뿐더러 대량화주에 대한 규제로 거양해운 매각 결정
- 2008, 한진해운이 거양해운을 흡수합병하면서 거양해운의 사명은 사라짐
- 2009, 포스코는 대우로지스틱스를 인수하여 해운업 진출을 시도했으나 해운업계 반대로 무산되었음

3. 재벌물류자회사 및 포스코 계열사 성장 추이

○ 우리나라 주요 재벌기업 물류자회사 성장 추이

- 재벌기업 물류주선자회사들은 계열사 물량과 3자물류시장의 물량을 대거 흡수하여 17년만에 28배 급성장하였음
- 2000년 1.3조 원 ⇒ 2018년 39.7조 원

(단위 : 억원)

재벌기업	설립연도	구 분	2000	2005	2010	2018	'00년 대비 '17년 성장세
LG	'77	판토스	1,000	12,010	22,250	39,676	39.0배
현대	'01	현대글로벌비스	-	15,400	72,330	168,655	-
삼성	'85	삼성SDS(물류부문)	-	-	-	45,856	-
	'98	삼성전자로지텍	1,090	8,260	14,670	9,670	7.8배
롯데	'96	롯데로지스틱스	40	40	8,700	33,672	840.8배
효성	'97	효성트랜스월드	400	935	2,249	1,918	3.8배
CJ	'30	CJ대한통운	10,025	11,716	25,546	92,196	8.2배
한화	'79	한익스프레스	777	1,024	2,037	5,658	6.3배
합 계			13,332	49,385	147,782	397,301	28.8배

(출처 : 금융감독원, 전자 공시시스템)

○ 반면, 해운업계의 매출은 2010년 이후 하락, 성장세도 18년간 1.8배 성장에 그치고 국내1위 한진해운은 파산

(단위 : 억원)

구 분	2000	2005	2010	2018	'00년 대비 '17년 성장세
해운업계(135사) 매출	168,080	247,660	440,540	295,379	1.8배

(출처 : 한국선주협회)

- 포스코 및 물류관련 주요 계열사는 그동안 안정적 성장했음에도 불구하고 물류자회사를 설립한다면 다른 대기업 물류자회사들이 급성장한 것과 같이 일감몰아주기로 인해 각종 문제를 일으키면서 급성장 할 것으로 예상

(단위 : 억원)

구 분		2000	2005	2010	2015	2018
포스코	매출액	137,762	263,017	606,378	581,923	649,777
포스코 인터내셔널	매출액(A)	-	56,478	161,118	175,269	251,739
	특수관계자 매출(B)	-	7,430	33,890	19,717	57,553
	비율(B/A)	-	13.1%	21.0%	11.2%	22.8%
포스코 터미널	매출액(A)	-	330	784	1,203	1,383
	특수관계자 매출(B)	-	-	188	116	289
	비율(B/A)	-	-	24.0%	9.6%	20.9%

(출처 : 금융감독원, 전자 공시시스템)

4. 일감몰아주기 규제법률

- 대기업의 (물류)자회사 설립 및 일감몰아주기 방지를 위한 규제가 있으나 실효성 없음
- 상증세법, 공정거래법 및 상법에선 일감몰아주기를 제한하고 있으나 실효성 없으며 외려 시장을 황폐화시키고 있음
 - 특수관계에 있는 법인의 매출액 비중이 30% 이상인 경우 특수관계인에게 증여세 부과 (30% 초과분에 증여세 부과)
 - 특수관계인의 매출액 비중을 30%로 낮추기 위해, 3자매출 비중 확대에 의한 시장황폐화 가중

$$\frac{\text{관계사 매출}}{\text{전체매출(관계사 매출 + 3자 매출)}} \leq 30\%$$

※ 세부적인 법률안은 별첨자료 참조

5. 문제점

○ 포스코의 물류주선업 진출은 결국 해운업으로의 진출로 귀결될 것이며, 한국전력과 한국가스공사에 영향을 미쳐 국내 해운생태계 파괴 예상

- 포스코의 물류자회사 설립은 모기업의 물량에 대해 물류주선을 시작으로 철강제품 수송에서 점차 제철원료 수송까지 확대할 것으로 전망
- 다른 대량화주들인 한전과 가스공사 등도 포스코와 같이 물류주선자 회사를 설립하여 해운업으로 진출이 예상되어 우리나라에선 해운이나 물류업을 포기해야 하는 상황 직면

○ 대량화주가 해운업에 진출하여 성공한 사례가 없음

- 포스코가 거양해운을 설립하여 해운업에 진출하였으나 실패한 것과 같이 과거에도 많은 대기업들이 자기화물을 믿고 해운업에 진출하였으나 성공한 사례가 없음

《지난 과거 대량화주 해운업 진출 실패 사례》

화 주	자가수송 선사	화 주	자가수송 선사
한국정유	성운물산	삼익그룹	삼익상선
동양시멘트	동양상선	동양고속	동양해운
미원그룹	미원해상	대우그룹	대양선박
호남정유	호남탱커	국제상사	국제해운
성창기업	성창해운	동아건설	대한통운
포항제철	거양해운	현대양행	한라해운

○ 해외 대량화주들도 자가물류보다는 3자물류를 활용하여 수송

- 세계 3대 철광석 수출대기업인 브라질 발레사도 자사의 물량을 수송하기 위해 30여척의 초대형 벌크선을 발주하여 해운업에 진출했으나, 자가화물 수송이 득보다는 실이 크다는 판단에 해운업 철수의사 표명
- 일본의 신일본제철과 중국의 바오철강은 자국의 해운기업에 일감을 100% 제공하는 등 선화주 상생에 노력하고 있음

○ 정부의 제3자물류 육성정책과 전면 배치

- 물류정책기본법에서는, “국토교통부 장관은 해양수산부 장관 및 산업통상자원부 장관과 협의하여 화주기업과 물류기업의 제3자물류 촉진을 위한 시책을 수립·시행하고 지원하여야 한다” (제37조, 제32자물류의 촉진)고 규정되어 있어,
- 포스코의 물류자회사 설립은 국가의 제3자물류 육성정책과 전면 배치 되는 것임

○ 3자물류 성장 저지 및 물류시장 질서 혼란 야기

- 재벌기업 물류자회사들은 일감몰아주기 규제법망 회피를 목적으로 모기업 물량을 30%로 낮추기 위해 3자물량을 저가로 대거 흡수하면서 우리나라의 물류시장을 황폐화시켰으며 한진해운의 파산에도 상당부분 책임이 있음
- 포스코 계열 물류자회사도 이러한 전철을 밟을 것으로 전망이 되며, 우리 선사들에게 갑의 지위에서 저가의 운임을 강요할 것으로 우려

○ 국가 물류경쟁력 약화로 국민경제 악영향 초래

- 대기업 물류자회사들의 매출은 높지만 일자리 창출효과 없음
- 중소물류주선업계는 대기업 물류자회사들의 막강한 시장지배력으로 인해 1인당 매출이 워낙 낮아 고사위기에 직면함
- 포스코의 물류자회사 설립은 일자리를 창출하는 것이 아닌 중간에서 통행세만 받고, 물류 일자리를 빼앗는 등 우리 경제에 악영향 초래

(2017, 단위 : 억원)

구 분	8대 재벌기업 물류자회사	해운업	중소 물류주선업
회사수	8	157	5,000
종사자	8,147	28,907	62,000
매출액	363,217	295,379	35,823
1인당 매출액	44.6	10.2	0.6

(출처 : 한국선주협회, 한국조선해양플랜트협회, 국제물류협회 등)

○ 포스코와 물류전문기업간 상생 협력관계 와해

- 해운물류전문기업은 그동안 포스코에게 저렴하고 우수한 품질의 수송 서비스를 제공했음
 - 포스코는 다른 국내 제조업 대기업 물류비중의 1/3에 불과함

구 분	포스코	국내 제조업 대기업
매출원가에서 물류비중	2.4%	6.6%

(통계청, "기업물류비 실태조사", '17.11)

- 포스코가 물류자회사 설립을 강행할 경우 신뢰관계가 와해되고 물류전문기업의 경쟁력은 물론 국가 물류경쟁력 약화 초래

○ 지난해 정부에서는 컨테이너를 취급하는 재벌기업 물류자회사들의 불공정 행위를 방지하고 선화주 상생을 위해 해운법과 조특법을 개정하여 국적선을 많이 이용하는 화주에게 법인세액 공제혜택을 주고 있음

- 하지만, 제철원료와 철강제품 수송분야에서 포스코가 물류자회사를 설립한다면, 대한민국의 물류는 재벌기업과 공기업의 물류자회사가 전담할 것이고 물류전문기업들은 시장에서 퇴출될 것임

6. 해양업계 의견

○ 포스코의 물류자회사 설립 철회

○ 포스코를 포함한 대량화주와 해운물류전문기업간 상생방안 마련 필요

- 선주협회는 지난 수년동안 정기선분야의 재벌기업물류자회사와 해운업계와의 상생을 추진한 결과 지난해 해운법과 조특법 개정안을 마련했듯이
- 부정기선분야의 대량화주와도 상생방안 마련 필요

[참조] 대량화주 해운업 진출관련 적용가능 규제

관련법	규제성격	규제대상	규제내용																		
해운법 제24조 사업의 등록	진입규제	해운업 신규 등록시 규제	대량화주 등록여부 정책자문위원회에서 결정																		
해운법 제17조 사업의 승계	진입규제	해운업 M&A시 규제	자가화물 운송비율 30% 조건부 승계 허용 (명문화된 규제내용 아님)																		
상법 제397조의2 회사의 기회 및 자산의 유용 금지	사후규제	이사는 회사의 이익이 될 수 있는 회사의 사업기회를 자기 또는 3자의 이익을 위하여 이용시	회사에 손해를 발생시킨 이사 및 이를 승인한 이사는 연대하여 손해를 배상해야함 (손해액 : 이사 또는 제3자가 얻은 이익)																		
상속 및 증여세 법 제45조의3 특수관계법인과 의 거래를 통한 이익의 증여 의제	사후규제	대량화주와 대량화주가 보유한 해운사간 매출액이 30%를 초과할 경우	해운사 영업이익 x [해운사 매출액 중 모기업(대량화주)이 차지하는 비율 - 15%] x [모기업(대량화주) 보유 주식비율 - 3%] 상기 결과액에 따라 아래기준으로 과세 <table><tr><td>과세 표준</td><td>1억 이하</td><td>5억 이하</td><td>10억 이하</td><td>30억 이하</td><td>30억 초과</td></tr><tr><td>세율</td><td>10%</td><td>20%</td><td>30%</td><td>40%</td><td>50%</td></tr><tr><td>누진 공제</td><td>0</td><td>1천 만원</td><td>6천 만원</td><td>1억6 천만 원</td><td>4억6 천만 원</td></tr></table>	과세 표준	1억 이하	5억 이하	10억 이하	30억 이하	30억 초과	세율	10%	20%	30%	40%	50%	누진 공제	0	1천 만원	6천 만원	1억6 천만 원	4억6 천만 원
과세 표준	1억 이하	5억 이하	10억 이하	30억 이하	30억 초과																
세율	10%	20%	30%	40%	50%																
누진 공제	0	1천 만원	6천 만원	1억6 천만 원	4억6 천만 원																
독점규제 및 공 정거래에 관한 법률 제23조 불공정거래행위 의 금지	사후규제	특수관계인과 상당히 유리한 조건으로 거래하는 행위 다른 사업자와 거래가 유리함에도 불구하고 거래상 실질적인 역할이 없는 다른 회사를 매개로 거래하는 행위	과징금 부과 매출액의 2%이하, 또는 5억원 이하																		
독점규제 및 공 정거래에 관한 법률 제23조의2 특수관계인에 대한 부당한 이 익제공 등 금지	사후규제	정상적인 거래에서 적용되거나 적용될 것으로 판단되는 조건보다 유리한 조건으로 거래하는 행위 회사가 직접 또는 자신이 지배하고 있는 회사를 통하여 수행할 경우 회사에 상당한 이익이 될 사업기회를 제공하는 행위																			