

經營學碩士 學位論文

韓國 沿岸海運의 競爭力 強化方案에 關한
研究

A Study on the Enhancing Measures for Competitiveness of
Korean Coastal Shipping

指導教授 辛 瀚 源

2006年 8月

韓國海洋大學校 海事産業大學院

海 事 經 營 學 科

曹 承 範

本 論 文 을 曹 承 範 의 經 營 學 碩 士 學 位 論 文 으 로 認 准 함 .

主 審 : 金 世 源 ㉠

副 審 : 李 鍾 仁 ㉠

副 審 : 辛 瀚 源 ㉠

2 0 0 6 年 6 月

韓 國 海 洋 大 學 校

海 事 產 業 大 學 院

<목차>

Abstract	i
제1장 서론	1
제1절 연구의 배경과 목적	1
제2절 연구의 방법과 구성	3
제2장 연안해운의 경쟁력과 기능	5
제1절 경쟁력과 경쟁우위	5
1. 경쟁력의 개념	5
2. 경쟁우위	6
3. 해운기업의 경쟁력	10
제2절 연안해운의 특성	15
1. 연안해운의 공급특성	15
2. 연안해운의 수요특성	16
3. 연안해운의 수급조절 경직성	17
제3절 연안해운의 기능	18
1. 국내물류체계의 개선기능	18
2. 친환경적 운송기능	20
3. 에너지절감기능	23
4. 비상물류간선망 확보기능	24

제3장 연안해운의 현황과 문제점	29
제1절 연안해운의 현황분석	29
1. 연안화물선의 수송현황	29
2. 연안화물선 현황	31
3. 연안해운업체의 경영수지 현황	34
제2절 연안해운의 문제점	43
1. 연안해운업체의 영세성에 의한 경쟁력 저하	43
2. 연안화물 운송업계의 경쟁력 향상을 위한 구조조정 필요	47
3. 연안해운에 대한 지원체제 미흡	49
4. 남북한 교역 현황	59
제4장 연안해운의 경쟁력 강화방안	68
제1절 선사의 대형화	68
1. 연안화물 운송업체 등록기준 강화	68
2. 연안화물 운송업체 구조조정	69
3. 연안해운 구조조정기금 설립	70
제2절 선박의 성능향상방안	72
1. 선대구조 개선자금 확충	72
2. 이차보전금제도의 신설	73
3. 노후중고선의 퇴출방안	74
제3절 연안해운의 외항해운 대비 불리한 여건 해소	76
1. 유류세 감면	76
2. 선원 관련 세제지원	80

3. 조세행정체계의 간소화	81
제4절 연안해운 운송체제 활성화방안	82
1. 연안컨테이너 운송확대 추진	82
2. RO/RO선 운항확대 추진	83
3. 초고속선의 확보	84
4. 연안화물 전용선석 확보	84
5. 연안화물 정보시스템 구축	85
제5절 남북해운 활성화방안	86
1. 남북해운합의서 체결관련 대응방안 강구	87
2. 남북해운, 항만 협의기구 설립	87
3. 북한모래 수입	87
4. 개성공단 건설자재 운송	88
5. 개성공단 수출입화물 운송	88
6. 남북한 합작선사 설립	89
7. 북한선원 고용	89
제6절 연안해운촉진법 제정을 통한 연안해운의 경쟁력 확보 ·	90
제5장 결론	91
제1절 연구결과	91
제2절 향후 연구과제	93

참고 문헌	94
<국내 문헌>	94
<외국 문헌>	97

<표 목차>

<표 1-1> 해운기업의 경쟁력 결정요인	14
<표 2-1> 국가물류비 연도별 증가 추이	18
<표 2-2> 국가물류비 기능별 구성	19
<표 2-3> 운송수단별 물류비 비교	19
<표 2-4> 운송수단별 국내화물 수송실적	20
<표 2-5> 수송수단별 오염물질 배출량 비교	21
<표 2-6> 운송수단별 운송단위 비교	22
<표 2-7> 컨테이너의 연안운송과 트럭운송의 유류소모 비교	24
<표 2-8> 12만TEU 운송시 연안운송과 트럭운송의 유류소모 비교 ...	24
<표 2-9> 유종별 경유함유 비율	24
<표 3-1> 연안화물선 수송실적 추이	30
<표 3-2> 국내화물의 수송분담율 추이	31
<표 3-3> 선종별 연안화물선 현황	32
<표 3-4> 연안화물선 등록업체 선박현황	33
<표 3-5> 분석대상업체수	34
<표 3-6> 분석대상업체 법인 구성비	34
<표 3-7> 대차대조표	36
<표 3-8> 차입금현황	37
<표 3-9> 손익계산서	38
<표 3-10> 안전성 비율	39
<표 3-11> 수익성 비율	40

<표 3-12> 활동성 비율	41
<표 3-13> 총운송원가명세서	42
<표 3-14> 총운송원가와 운송수입의 비교	42
<표 3-15> 연안해운업체별 선박 보유현황	44
<표 3-16> 연안해운업체 자본금 규모	44
<표 3-17> 선령 25년 이상의 연안화물선 추이	46
<표 3-18> 연안화물 운송사업의 등록기준	47
<표 3-19> 연안화물선과 외항선의 세제비교	52
<표 3-20> 경유 및 중유에 부과되는 조세	54
<표 3-21> 선대구조 개선자금 지원 추이	58
<표 3-22> 남북교역 추이	59
<표 3-23> 남북교역 상세내역	60
<표 3-24> 남북교역 참여업체 및 품목수 추이	60
<표 3-25> 남북 선박운항 추이	61
<표 3-26> 남북 해상물동량 추이	62
<표 3-27> 남북 해상 컨테이너물동량 추이	62
<표 3-28> KEDO경수로 원자력발전소 건설사업 개요	66
<표 3-29> KEDO경수로 원자력발전소 건설사업 재원분담 현황	66
<표 4-1> 연안화물운송업 등록기준 개정안	68
<표 4-2> 연안화물운송업의 구조조정방안	69
<표 4-3> 한·일 간의 연안해운 선대개선기금 비교	73
<표 4-4> 선가잔존율	75
<표 4-5> 연안화물선의 평균 신조단가	75
<표 4-6> 선령 25년 이상 노후중고선 매입금액	76

<표 4-7> 연안화물선 선종별 표준원가 구성	78
<표 4-8> 연안화물선 연료유의 세액 비율	79
<표 4-9> 면세유 공급시 연안화물선 선종별 운송원가 하락률	79
<표 4-10> 면세유 공급에 의한 총 효과 분석	80
<표 4-11> 연안운송 전용터미널의 설치대상 항만	83
<표 4-12> 연안화물정보시스템의 구축단계	86

<그림 목차>

<그림 1-1> 본연구의 흐름도	4
-------------------------	---

Abstract

A Study on the Enhancing Measures for Competitiveness of Korean Coastal Shipping

Seungbum Jo

*Department of Shipping Management
Graduate School of Maritime Industrial Studies
Korea Maritime University*

Coastal shipping is a very important device in the national transportation in Korea, which has the higher efficiency in energy consumption, cheaper cost, and environmental benefits compared to other transportation devices. So coastal shipping should be more vitalized to reduce the national logistic cost.

This study suggests how to strengthen the competitiveness of Korean coastal shipping as follows;

1. A coastal shipping company has to become bigger in size to maintain the economy of scale and to secure profitability. For this, registration requirements for a coastal shipping company should become more strict and restructuring the industry should be necessary. To achieve this goal, a kind of restructuring fund has to be established.

2. Ship performance should be improved to level up the operation efficiency and to secure safty operation. For this, fleet restructuring funds and secondary preservation funds should be raised by Government.
3. Governmental supporting policy toward coastal shipping should be prepared to promote balanced development of marine industries, such as positive application of tax free oil and tax reduction program for crew, and etc.
4. On long-term basis, containerization in domestic coastal shipping, introduction of Ro/Ro ships and super speed vessels, berth exclusively used for coastal shipping and cargo information system should be developed.
5. For the source of the new market creation, south-north Korea trading program has to be vitalized.

제1장 서론

제1절 연구의 배경과 목적

우리나라는 3면이 바다로 둘러싸여 있는 반도국가로서 연안해운의 성장과 발전에 천혜의 지리적 조건을 갖추고 있다. 국가물류통계를 보면 연안해운의 분담률이 중량기준으로는 약 20%에 그치고 있으나 물동량(톤-km) 기준으로는 30%를 차지하고 있다. 이는 연안해운이 우리나라 물류체계상 기간운송망을 형성하고 있음을 보여주는 지표이다. 이와 같이 연안해운은 국가 기간운송망을 구성하는 운송수단으로서 국가경제상 매우 중요하여 전략적인 역할을 맡고 있음에도 불구하고 국가물류정책에서 후순위를 면치 못하고 있는 것이 우리의 현실이다.

우리나라는 해운을 통하여 세계시장에 우리 상품을 수출하고 있는 통상국가로서 경제적 성공을 거두어 국민소득과 생활수준이 크게 호전되었다. 그러나, 글로벌 경쟁이 격화되면서 물류비용이 경쟁국가들보다 더 높아 우리 경제 발전에 발목을 잡고 있는 것이 또한 우리나라가 당면한 문제점이다. 이는 우리나라 물류체계가 에너지 다소비형 고비용 물류체계인 도로운송 위주로 운영되고 있기 때문이다.

도로운송은 연안운송에 비하여 운송원가가 훨씬 높으며, 도로운송의 주 운송수단인 트럭은 선박에 비해 운송규모가 상대적으로 매우 작다. 300TEU (twenty foot equivalent unit)급 컨테이너 선박 1척은 트럭 200대를 대체하며, 선박 1척을 운항하는 데 소요되는 선원은 10명 내외이나, 200대의 트럭을 운전하는 데 필요한 운전기사는 적어도 200명이다. 운송수단을 움직이는 데 드는 유류도 선박이 트럭에 비하여 훨씬 경제적이다. 석유가 한 방울도 나지 않는 우리나라 부존자원의 실정을 고려할 때, 에너지 절약은 우리나라 경제의

건설한 운영을 위한 절대적인 가치를 가진다. 트럭이 도로를 손상시킴으로써 발생하는 도로파손 복구비용도 어마어마하다. 또한, 트럭이 내뿜는 유독가스와 대기오염, 환경오염, 교통사고로 인한 사회적 비용도 매우 크다. 현행 도로운송 위주의 고비용 국가물류체계는 시급히 시정되어야 할 국가적 과제이다.

우리 경제가 지속적인 발전을 유지하려면 국가물류부문의 경쟁우위가 지속적으로 확보되어야 하며, 우리는 이러한 물류경쟁우위를 연안해운에서 찾을 수 있다. 연안운송은 대량화물을 한꺼번에 가장 저렴한 비용으로 운송함으로써 물류비용의 절감을 가져올 수 있는 가장 경제적인 운송수단이기 때문이다. 연안운송을 활성화함으로써 우리나라는 물류비 절감으로 우리 수출 상품의 가격경쟁력을 개선할 수 있으며, 또한, 보다 환경친화적인 운송수단으로 생활환경을 개선할 수 있다. 더 나아가 에너지 사용량의 절감으로 석유수입을 감소시켜 국제수지개선에도 한 몫을 하게 될 것이다.

연안해운은 우리나라의 기간운송망으로서 그 역할을 증대시킬수록 국가물류체계의 개선과 물류비에 대한 경쟁우위 창출에 도움이 된다. 국가 기간운송망은 국가물류정책상 최우선 순위를 부여하여 가장 효율적으로 운영되어야 하며, 이를 통하여 국가경제의 지속 가능한 발전에 기여할 수 있다. 연안해운이 국가정책적으로 중시되며 연안해운 경쟁력이 살아날 때, 우리나라 연안해운은 한·중·일 동북아경제권을 하나로 묶는 중요한 역할을 담당하게 될 것이다.

본 연구에서는 연안해운의 경쟁력 향상을 위하여 연안해운의 문제점을 체계적으로 분석 및 진단하고, 이를 개선시킬 수 있는 방안을 모색하여, 국내화물물류의 효율성을 향상시키며 친 환경적으로 우수한 연안해운을 활성화할 수 있는 실무적인 방안을 제시하고자 한다.

이러한 측면에서 본 연구의 개요와 목적은 다음과 같이 요약된다.

첫째, 우리나라 연안해운의 경영환경을 분석하고,

둘째, 우리나라 연안해운의 현황과 문제점을 분석을 통하여

셋째, 우리나라 연안해운의 경쟁력 강화방안을 제시하고, 연안해운을 타 운

송수단 대비 활성화시킴으로써 국가물류비 저감 및 국내화물 운송효율의 향상을 도모하고자 한다.

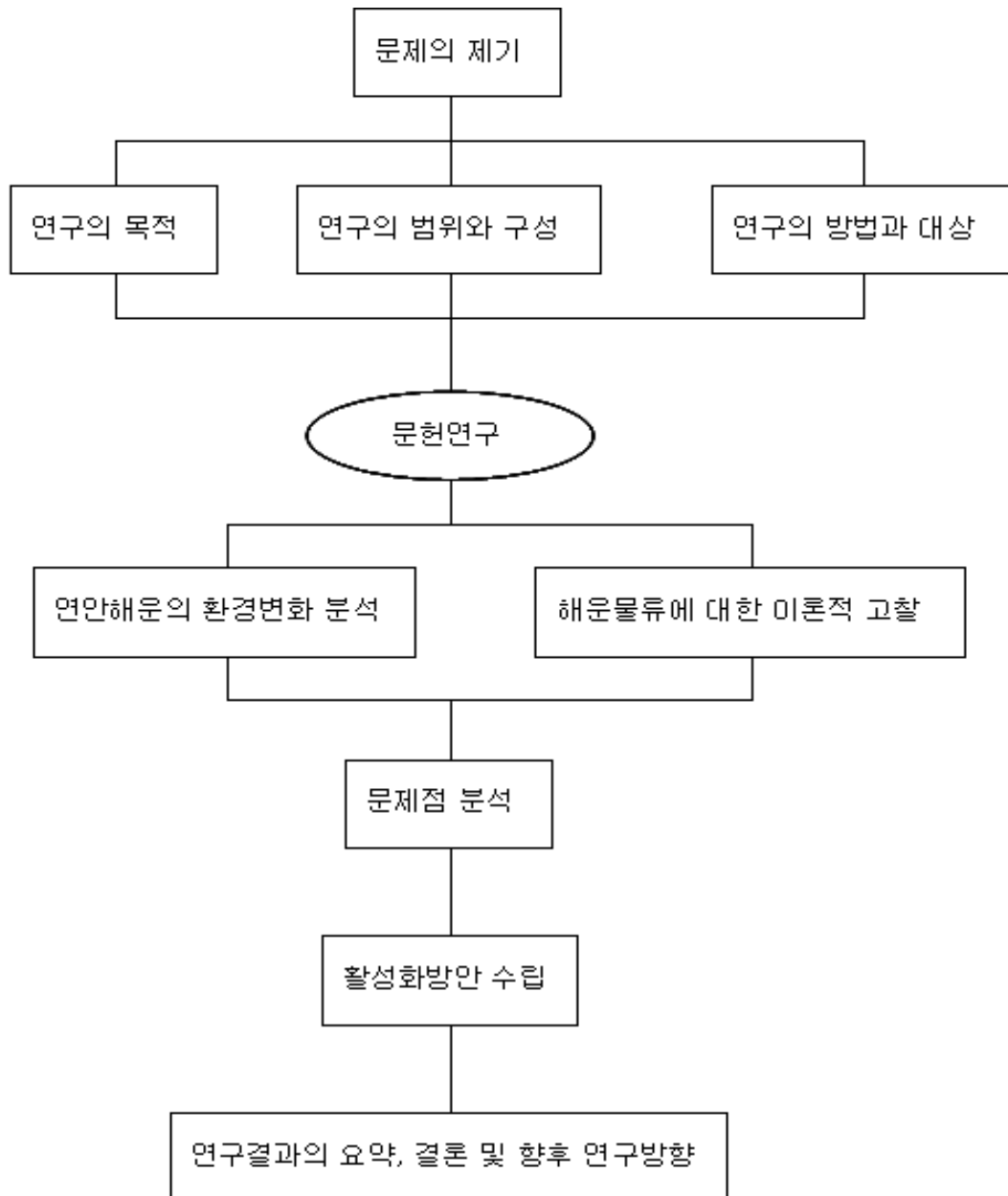
제2절 연구의 방법과 구성

이 연구목적을 달성하기 위한 연구방법으로는 주로 2차적인 자료인 문헌조사를 통하여 관련 자료를 수집하고 이를 2차적으로 가공하여 분석하는 방법을 사용하였다.

여기에는 관련기관(해운항만청, 한국해양수산연구원, 한국해운조합, 일본해사산업연구소 등)의 2차적인 자료에 의존하였다.

본 연구는 모두 5장으로 구성되어 있다. 제1장 서론에서는 연구의 배경과 목적, 연구의 방법과 구성에 대하여 기술하였고, 제2장에서는 연안해운의 경쟁력과 기능에 관하여 이론적으로 고찰하기 위하여 연안해운 경쟁력에 대한 일반이론과 연안해운의 기능에 대하여 기술하였으며, 제3장에서는 연안해운의 현황과 문제점에 대하여 우리나라의 자료와 외국자료를 비교하여 검토하였다. 그리고, 제4장에서는 제3장의 분석결과를 바탕으로 우리나라 연안해운의 경쟁력을 향상하기 위한 방안을 제시하였으며, 제5장에서는 연구결과를 요약하고, 연구의 결론 및 향후 연구방향을 제시하여 우리나라 연안해운의 지속적인 발전을 도모하였다.

<그림 1-1 > 본 연구의 흐름도



제2장 연안해운의 경쟁력과 기능

제1절 경쟁력과 경쟁우위

1. 경쟁력의 개념¹⁾

경영전략이란 기업이 목표를 달성하기 위하여 환경변화에 적응하면서 기업 소기의 목적을 달성하는 것이며, 이를 위하여는 동종기업과 경쟁하여 우월적 지위를 확보할 수 있는 경쟁우위를 확보하고 있어야 한다.

경쟁력이란 특정 기업이 제공하는 제품이나 서비스가 시장에서 우선적으로 선택될 수 있도록 하는 능력, 즉, 경쟁에서 승리할 수 있는 힘을 의미한다. 이러한 경쟁우위는 다음과 같은 특징을 지녀야 한다.

첫째, 경쟁력우위는 시장에서의 핵심적 성공요인을 포함해야 하며,

둘째, 경쟁우위는 사실상의 차이가 나타날 수 있도록 구별되어야 하고,

셋째, 환경변화나 경쟁자의 대응조치에도 불구하고 지속될 수 있어야 한다.

자사 제품 또는 서비스를 선택하는 고객의 수가 많을수록 매출이 증대되고, 이로부터 창출되는 이익의 많은 부분을 기업이 향유할수록 이윤이 증대되며, 기업의 성과인 수익성이 증대될 것이다. 따라서, 고객이 어떤 기업의 제품이나 서비스를 경쟁기업의 그것에 비해 더 가치가 있다고 평가하고 원가 이상의 가격으로 그 제품이나 서비스를 구매하려 할 때 비로소 그 기업은 경쟁우위를 확보하고 있다고 말할 수 있다.

1) 조동성, 「21세기를 위한 전략경영」, 서울, 서울경제경영출판사, 2006. pp.173~174.

2. 경쟁우위

1) 가치사슬

기업의 경쟁우위는 경쟁자보다 낮은 비용으로, 또는, 프리미엄 가격을 받을 수 있는 차별화된 방법으로 여러 활동들을 구성하고 수행할 수 있는 능력에서 창출되는 것이다. 이런 점에서 볼 때 경쟁우위의 기본 단위는 기업의 분리된 가치활동이다. 그리고, 이러한 분리된 활동들은 서로 연계되어 다른 활동에 영향을 미치며 동시에 스킬(skill), 조직 루틴(routine), 지식 등의 무형자산을 창출한다.

기업의 경쟁우위를 살피기 위해 기업의 모든 활동을 전략적 단위활동으로 구분해 놓은 것이 가치사슬이다. 이러한 가치사슬을 통해서 그 기업이 원가 또는 차별화의 우위를 형성할 수 있는 요소들을 체계적으로 파악하여 경쟁우위의 원천을 찾을 수 있다.

가치란 기업이 공급하는 제품에 대하여 구매자가 기꺼이 지불하려고 하는 금액을 말한다. 가치활동은 소비자에게 가치 있는 제품 및 서비스를 제공하기 위해 기업이 수행하는 모든 활동이며, 이윤은 총 가치에서 가치활동 수행시 필요한 원가를 뺀 차액이다. 따라서, 우리가 분석해야 하는 것은 가치를 창조하는 가치활동이며, 이 부분이 기업의 경쟁우위를 성립시키는 요소이다.

2) 구조적 결정요인

기업의 경쟁우위는 기업이 가치사슬상의 활동을 구성하고 수행하는 능력에서 나온다고 하였다. 가치활동에 있어서 경쟁우위를 결정짓는 중요한 변수로는 활동의 규모, 누적학습, 활동 간 연계성, 타 사업단위와의 활동공유능력, 생산시설의 가동률, 활동의 입지, 투자결정시기의 적절성, 수직적 통합의 정도

및 정부규제와 같은 제도적 요인, 가치활동 구성과 관련된 기업의 정책결정 등이 있다.

(1) 원가우위의 원천

① 기업활동 간의 관련성

특정 기업활동의 원가는 그 기업에서 수행하는 여러 다른 활동이 어떻게 수행되는가에 따라 영향을 받는다. 기계의 사용과 보수유지활동, 품질검사와 애프터서비스(A/S)활동, 부품구매활동과 생산활동 등에서 볼 수 있듯이, 의도적으로 한 활동에서 원가를 높임으로써 다른 활동에서의 원가를 낮출 수 있을 뿐 아니라 총원가도 절감할 수 있는 경우가 많다.

② 사업부 간의 상호 관련성

기업내 다른 사업단위와의 상호 관련성도 원가에 영향을 미친다. 특히, 어떤 활동이 기업내 다른 사업단위와 공동으로 수행되는 경우에 상당한 원가절감을 얻을 수 있다. 즉, 한 사업부가 다른 사업부와 함께 공동의 브랜드나 유통경로, 부품 등을 사용할 경우 큰 원가절감 효과를 거둘 수 있다.

③ 수직적 통합

기업활동에서의 수직적 통합의 정도도 원가에 영향을 미친다. 통합이 이루어진 경우에는 각 활동을 결합함으로써 경제적 이익을 향유할 수도 있다. 그러나, 통합은 유연성을 해치거나 철수장벽을 높임으로써 오히려 원가를 상승시킬 수도 있다.

④ 규모의 경제

규모의 경제는 많은 제품을 생산함으로써 기업활동들을 효과적으로 수행할 수 있는 능력, 또는, 광고 활동이나 R&D 활동 등에서 발생한 간접원가를 보다 많은 생산량에 분산시킬 수 있는 능력에서 비롯된다. 한편, 규모가 증가함에 따라 나타나는 복잡성 때문에 기업활동에서 규모의 비경제가 나타날 수도 있다.

⑤ 학습효과

기업활동은 시간의 경과에 따라 학습효과에 의해 효율이 증대되므로 각 활동의 원가는 감소한다. 학습효과는 학습의 원리가 다양하고 산업에 따라 상이하기 때문에 각 활동에 적합한 학습효과의 수준은 각각 다르게 나타난다.

⑥ 경험곡선 효과

어떤 기업이 다른 기업보다 낮은 원가를 가지게 되는 이유로서 경험곡선 효과를 지적할 수 있다.

학습곡선은 직접비 중에서도 임금에만 적용되며 따라서 그 적용에는 한계가 있지만, 이에 반해 경험곡선은 직접비와 간접비를 망라한 총 생산원가가 감소하는 패턴을 설명하므로 그 적용범위가 훨씬 크다. 경험곡선이라는 개념은 이론적으로 정립된 것이 아니라 여러 가지의 사례를 통해서 경험적으로 개발되었으며, 부품의 직접생산 또는 구매에 대한 판단도 이미 축적된 경험에 의하여 결정될 수 있다.

⑦ 조업도

특정 활동에서 발생하는 고정비가 클 경우 그 활동의 원가는 조업도에 큰 영향을 받는다. 고정비가 클 경우에 조업도가 낮으면 원가가 급상승하기 때문에 총원가에 대한 고정비의 비율(고정비/총원가)은 기업활동의 조업도에 대한 민감도를 나타낸다.

⑧ 입지

기업활동이 이루어지는 지리적 입지조건이 원가에 영향을 미치기도 한다. 입지선정이란 대체로 전략적 선택의 결과이지만, 기업의 성장배경이나 주요 투입요소의 소재지, 기후, 사회적 환경 등 기타 다른 요소의 영향을 받기도 한다.

(2) 차별화의 원천

기업은 어떤 활동을 수행하며, 그 활동을 어떻게 수행할지에 대한 전략적 의사결정을 하는데, 이러한 정책의 선택이 가장 일반적인 차별화의 원천이 될 수 있다.

차별화우위를 창출하기 위해 기업이 선택할 수 있는 전형적인 정책에는 제품의 외양, 성능이나 서비스 등과 같은 보편적인 것들뿐만 아니라, 투입물의 품질, 종업원들의 기술, 경험 및 교육·훈련수준, 기계장비의 정확성, 공장의 자동화 정도와 같은 것들이 포함될 수 있다.

수직적 통합기업, 활동 간의 관련성 조정, 입지 등은 차별화우위의 원천이 될 수 있으며, 기업은 그들의 사업영역 내에서 어떤 요인들이 차별화를 이루는가를 면밀히 살펴보아야 한다.

3. 해운기업의 경쟁력²⁾

1) 해운기업의 경쟁력 개념

해운기업의 경쟁력은 경쟁시장에서 나타나는 유형·무형의 여러 가지 총체적으로 힘으로서, 수익측면에서 해운기업이 경영활동을 통하여 수익을 얻을 수 있는 힘으로 규정하기도 하고, 가격경쟁력 측면에서 운항원가를 최소한으로 줄여 낮은 운임을 제시할 수 있는 선박을 경쟁력 있는 선박으로 주장하기도 하며, 일국의 해운산업의 국제경쟁력은 각각의 해운기업의 경쟁력의 결합으로 보기도 한다. 또한, 해운기업이 해운시장에서 나타나는 외국 선사와의 집화경쟁력과 국내 해운시장에 침투하는 외국선사에 대해 나타나는 저항력으로 정의할 수도 있다. 즉, 해운기업의 국제경쟁력은 삼국간 항로에 진출하는 자사 선대의 경쟁력과 국내 수출입항로에서 외국선에 대항하는 자사선대의 저항력으로 구분할 수 있으며, 해운기업의 국제경쟁력은 가격경쟁력을 의미하기도 한다.

그러나, 최근들어 선복과잉, 운송기술의 발달, 복합운송의 발달 등으로 인하여 해운산업의 환경이 급변함에 따라, 해운기업의 경쟁력에 대한 개념은 가격경쟁력에 국한되지 않고 비가격경쟁력을 포함하는 것으로 확대되었다.

2) 박성건, 신한원, 최영로, “국적선사의 경쟁력에 대한 화주의 인식실태에 관한 화주의 인식실태에 관한 연구”, 『인문사회과학논총』, 2005. 제13호, 부산, 한국해양대학교 국제대학, 2005.

2) 해운기업의 경쟁력 결정요인

(1) 요소조건

경쟁력의 결정요인은 요소부존 측면에서 노동력의 풍부 여부, 노동의 질, 숙련 노동력의 존재 여부, 자본, 원자재의 부존도, 기술의 존재 등 국가 특정적(country specific)인 제반 요소가 포함될 수 있다. 비교우위론에서는 생산에 투입되는 요소의 부존량이 비교우위를 결정한다고 주장하지만, 경쟁우위론에서는 이러한 요소변수를 정태적인 성격으로는 보지 않는다.

생산요소 측면에서는 인적, 물적, 지적자원과 자본 및 하부구조 등을 천부적인 국가 특정적, 요소부존적 성격으로 보지 않고, 개인적, 사회적 투자를 통하여 요소는 개발되고 발전될 수 있다고 보는 것이다. 즉, 경쟁력의 원천으로서 요소조건상의 변수를 동태적 관점에서 파악해야 한다. 아울러, 생산요소를 얼마나 효율적으로 사용하느냐, 또, 어떻게 전문화·고도화시킬 수 있느냐 하는 요소창출의 문제는 중요하다. 이러한 요소창출은 개인, 단체, 협회, 연구재단, 정부당국의 투자 등에 의해 가능할 수 있으며, 이와 같은 창출 메커니즘을 통하여 생산요소들은 전문화·고도화된 요소로 향상될 수 있다는 것이다.

이러한 요소창출의 메커니즘을 소유한 국가나 당해산업은 경쟁우위를 갖게 된다. 따라서, 요소부존량(factor endowment)과 질도 중요하지만 앞으로의 산업 경쟁사회에서는 요소창출(factor creation)이 기업 경쟁력에 더 큰 역할을 할 수 있을 것이다. 이 요소창출의 측면에서 요소부존이 열위에 있다든가, 요소 불리점(disadvantage)이 오히려 기업의 유효한 전략과 혁신을 추구하게 하여 경쟁우위를 창출·유지하게 할 수도 있는 것으로 재평가된다는 사실을 간과할 수 없다. 이와 같이, 요소조건은 요소우위와 불리라는 양측면에서 경쟁우위의 동기로 작용할 수도 있고, 경쟁우위를 저하시킬 수도 있는 것이다. 아무튼, 요소의 부존과 창출은 기업의 경쟁력에 영향을 미치는 요인이다.

해운기업의 요소조건은 크게 선박량, 선박의 종류, 선대의 체질개선, 선원, 선원교육, 선원복지, 육상 임직원, 회사의 지리적 입지 등으로 구성된다.

(2) 수요조건

Linder(1961)는 그의 상호수요이론에서 1인당 GNP가 비슷한 국가간에 무역량이 많을 것이라는 주장과 함께 자국수요(local demand)에 대하여 언급하면서, 당해 산업이 국제경쟁력을 가지기 위한 시험시장으로서 국내시장의 중요성을 주장하였다.

수요의 크기, 국내시장의 성숙시기, 소비자의 니즈 예측과 대응, 소비자의 까다로운 수요패턴 등이 수요조건으로 열거될 수 있으며, 특히, 자국수요의 절대적 크기는 규모의 경제를 실현하게 하여 경쟁력의 원천이 된다.

자국수요가 기업의 여러 가지 기술혁신을 유도할 경우 그 기업의 경쟁력은 증대할 수 있으며, 당해 산업이 규모의 경제를 실현하도록 하면 그 기업의 경쟁력은 향상될 수 있다. 이러한 국내수요의 양적 크기뿐만 아니라 수요의 성격, 수요의 성장패턴 등도 수요조건에서 이해되어야 할 부분이다.

소비자의 까다로운 욕구는 기업의 생산전략, 제품전략을 추구하게 하며, 서비스의 품질개선에 대한 노력을 필요로 하게 한다. 이와 같이, 수요조건상의 제요인이 당해기업의 경쟁력을 향상시킬 수 있는 요인이 되는 것이다. 해운기업의 경쟁력 결정요인에 대한 수요조건은 물동량, 화물, 항로, 산업성장 및 운항서비스의 개선 등의 항목으로 구분할 수 있다.

(3) 연관기업조건

한 기업의 경쟁력은 관련된 기업의 존재 여부와 관계 긴밀도 수준에 달려 있다. 즉, 한 기업과 관련된 지원기업, 보조기업의 역할이 크다고 할 수 있을

것이다. 해운기업에 있어서 대표적인 연관기업을 살펴보면, 조선·정비기업, 항만관계기업, 보험·금융기업, 제조·수출기업 등이 있다.

연관기업이 경쟁력을 가지는 요소를 보유하고 있을 경우, 이를 가장 효과적으로 조기에 이용할 수 있으며, 상호의 가치체인(value chain)을 향상시킨다면 개발과 혁신을 용이하게 할 수 있고, 연구개발 및 정보교환의 이점도 누릴 수 있는 것이다. 결국, 한 기업의 경쟁적 성공은 타 연관기업의 경쟁력에 영향을 미치는 것이다. 해운기업의 연관기업과의 관계 긴밀도는 비가격경쟁력 결정요인으로서 거래기간, 회수, 금액, 거래처의 수 등의 측면에서 측정될 수 있다.

(4) 기업활동조건

기업의 경영방식 및 경영전략이 경쟁우위를 위한 조건과 조화를 이룰 때, 그 기업은 경쟁력을 가질 수 있다. 또한, 자본주의 시장경제체제하에서 경쟁력이 있고 혁신적인 기업가 정신을 보유한 경쟁기업이 존재할 때, 기업의 경쟁력은 높아질 것이다.

기업활동변수로는 기업규모, 기업관행, 해외진출환경, 기업의 대(對)정부관계, 자부심, 경쟁적 도전심, 국가적 도전심 등이 있다. 예를 들면, 우리나라 반도체 산업은 재벌그룹간의 자부심과 경쟁적 도전심이 막대한 초기 투자를 유발시켜 우리나라를 세계적 반도체 생산국가로 성장시켰으며, 철강산업의 경우 포항, 광양 등의 기업의 지리적 위치는 원료와 완제품의 수송에 유리한 해상운송을 이용할 수 있다는 장점을 가지고 있다. 반면에, 미국의 철강기업들은 대부분 내륙에 위치하여 많은 수송비를 부담하고 있는 것이다. 해운기업의 경우, 해상활동의 특수성으로 노사분규가 없었던 것도 안정적 해운기업의 성장요인으로 간과할 수 없다.

해운기업활동조건을 구성항목을 살펴보면 기업규모, 기업수익, 기업비용,

기업능력, 관계개선, 경영전략, 기업 고유의 노하우(Know-How) 등이 있다.

<표 1-1>은 해운기업의 경쟁력 결정요인들을 종합하여 나타낸 것이다.

<표 1-1> 해운기업의 경쟁력 결정요인

조건 항목	비교우위 요인				경쟁우위 요인							경영 성과	
	비가격 경쟁요인				가격 경쟁 요인	비가격 경쟁요인							
	기업 특성요인				기업활동 특성요인								
	기업 규모	기업 체질	기업가 자질	관계 인밀도	기업 비용	기업 평가	인력 확보	사원 복지	서비스 전략	경영 능력	기업 경쟁력		
1	총 톤 수	자기 자본 비율	경영 의지	조선 기업	항비	기업 이미지	인력 확보 능력	육해상 순환근 무제도	복합운 송 체 제구축	화물 집화 능력	노동 생산성		
2	자 본 금	평균 선령	민주적 의사 결정	항만 관계 기업	화물비	기업 신용	인력자 질 수준	사원가 계 복지제 도	종합물 류체제 구축	정보 수집 능력	선박 생산성		
3			능력위 주인사 정책	육상항 공운수 기업	연료비	사회적 명성	인력 채용 기준	노사 협력 수준	EDI 체제 구축	자금 조달 능력	자기 자본 이익율		
4			독립경 영결정 권한	보험 기업	선비			임금 승진 체계			매출액 순이익 율		
5			개인 신용, 명성	제조 수출 기업	일반 관리비			선원 연가 제도					
6			경영 능력	금융 기업	지급 이자								
7			전문 지식		외환 차손								

자료 : 김홍섭, “국제 교통서비스의 경쟁력 결정요인에 관한 연구,” 박사학위논문, 성균관대학교, 1993.

제2절 연안해운의 특성

1. 연안해운의 공급특성

해운서비스의 생산수단은 선박이며, 선박을 확보하는 데에는 대규모 자본이 필요하다. 따라서, 해운업은 자본집약적이며, 원가의 구성상 고정비의 비중이 높을 수밖에 없다. 다른 산업에서는 변동비에 해당하는 선원비까지도 해운업에서는 고정비적인 성격이 강하다. 해운업의 변동비는 연료비, 항만하역비, 시설사용료 등에 한정되며, 총원가에서 변동비가 차지하는 비중이 대단히 낮다.

이처럼 원가구조상 고정비의 비중이 매우 높기 때문에 1999년 중고선 수입 자유화와 진입제도의 등록제 전환 이후 신조선보다 고정비가 훨씬 낮은 노후 중고선을 수입하여 시장에 진입하는 사례가 증가하고 있다. 노후중고선은 대부분 감가상각이 끝난 선박이기 때문에 운항원가가 매우 낮다. 중고선 수입증가와 수요정체 등 수급불안정으로 연안해운 시장은 극심한 운임덤핑이 일상화되고 있다.

이러한 시장여건으로 우량기업의 새로운 진출과 기존업체들의 기술개발은 어려운 실정이다.

또한, 선박의 운항기간은 대개 20년 이상으로 운송수요 변화에 즉각적으로 대응하기가 곤란하다. 대부분의 연안선이 화물별로 전용선화 되어있기 때문에 화물별로 수요 감소시 다른 화물 운송을 위한 전환배치가 불가능하며, 수요가 증가할 경우에는 선박건조에 장기간이 소요되어 신규 선박을 즉시 투입하기 어렵다. 따라서, 해운업은 수요변동에 대한 공급탄력성이 매우 낮다.

한편, 선박운항은 서비스의 생산을 의미하나 서비스 이용자가 없을 경우 이를 저장하는 것이 불가능하다. 이처럼 서비스의 저장이 불가능하여 선주는 공급과잉시 서비스의 판매를 위하여 공급과잉이 소멸되기까지 운임경쟁을 지

속하게 되며, 운임경쟁이 극단적으로 진행될 경우 운임수준은 변동비 수준까지 하락하게 된다.

2. 연안해운의 수요특성

수요·공급측면에서 수요자와 공급자 간의 대등한 거래관계와 경쟁조건이 확보될 경우에만 시장경제 원리가 작동한다. 그러나, 수요자 또는 공급자 한 쪽이 시장지배력을 갖게 되면 거래관계 및 경쟁조건에서 불균형이 발생하게 된다. 이러한 상황을 시장의 실패라고 하며, 이에 대해 정부는 자유경쟁조건이 확보될 수 있도록 시장에 개입하게 된다.

연안해운 선사는 1~2척의 선박을 보유한 영세업자들이 대부분인 반면, 수요자는 소수의 대규모 제조업체로 구성되는 전형적인 구매자시장이다. 소규모 생계형 선사는 수요자의 시장지배력에 적절히 대응하기 어려우며, 장기적 안목보다는 생존을 위해 사업을 영위할 수밖에 없다. 이러한 수요독과점적 시장에서 수요자는 시장에서 우월적 지위를 갖게 되며, 수요자가 우월적 지위를 남용할 경우에는 선사와 수요자 간 대등한 거래관계가 형성되지 못한다.

연안해운 시장의 운송계약 관행을 보면, 대형 제조업체들이 운송계약시 자율계약제 하에서 공개입찰을 통해 최저 운임제를 적용하여 운임을 크게 낮추고 있다. 또한, 선박의 내용연수가 20년 이상 장기인 반면 운송계약은 3개월에서 최장 1년에 그치고 있다.

그리고, 연안화물은 전반적으로 계절적 파동성이 크다. 유류는 하절기와 동절기 수요 패턴이 확연히 다르고, 시멘트의 경우에도 수송수요의 계절적 파동성이 크게 나타난다. 이러한 수요의 파동성 때문에 대량화물의 화주는 비용절감 차원에서 운송업무를 외부에 위탁하여 운송비를 감소시키려고 한다.

3. 연안해운의 수급조절 경직성

연안운송에서는 일반적으로 화물의 종류에 따라 선박의 종류가 결정된다. 이는 선박의 운항효율을 높이기 위해 화물별로 전용선을 운항하는 것이다. 따라서, 일부 화물운송시장에 공급과잉이 발생하는 경우에도 전용선화된 선박은 해당 화물시장에 남아 있을 수밖에 없으며, 다른 운송업종으로 전환배치하는 것도 곤란하다.

연안해운시장은 운송구간이 국내항만으로 제한되며, 연안화물선의 대부분은 소형선박이기 때문에 국제항로에 투입하기에는 부적합하다. 연안선박중 일부 대형선은 일시 사업변경허가를 받아 국제항로에서의 영업이 가능하며, 특히, 유조선의 경우에는 대형선은 국내 수송수요가 감소할 경우, 선박을 국제항로에 투입하여 사업안정성을 추구할 수 있고 중장기적으로는 선박의 해외매각 등이 가능하다.

그러나, 대부분의 연안화물선은 경기위축에 따른 운송수요의 감소로 공급과잉이 발생하는 경우에도 단기적으로 외국시장으로 전환배치가 불가하다. 공급과잉이 발생할 경우, 운임수준은 극심한 화물유치 경쟁에 따라 적정수준 이하에서 형성되어 수익성을 악화시키는 요인이 된다.

또한, 연안해운은 도로운송, 철도운송 등 육상운송수단과 직접적인 경쟁관계에 있다. 도로운송은 정부의 과감한 투자에 따라 이미 충분한 시설을 갖추고 있으나, 연안운송은 연안선박 전용 항만시설이 미비하거나 부족하여 연안해운 물류의 합리화에 근본적 애로요인이 되고 있다

제3절 연안해운의 기능

1. 국내물류체계의 개선기능

1) 국가물류비 절감

2003년 우리나라의 물류비는 90조 3,450억 원으로 GDP대비 12.5%이다. 이는 미국 및 일본의 8.3%에 비해 매우 높아³⁾ 국가경쟁력의 저해요인으로 작용하고 있다.

<표 2-1> 국가물류비 연도별 증가 추이(GDP대비)

구 분	2000	2001	2002	2003	단위: 10억원, % 연평균 증가율
국가물류비	77,119	80,792	87,032	90,345	5.4%
GDP대비 비율	13.3	13.0	12.7	12.5	

자료: 한국교통개발연구원, "2003 국가물류비 산정 및 추이분석"(국제물류비 제외), 2005.7.

국가물류비는 수송비, 재고유지관리비, 포장비, 하역비, 정보물류비, 일반관리비로 구분되며, 이중 수송비는 69조 4,700억 원으로 국가물류비의 76.9%를 점유하여 국가물류비의 대부분을 차지하고 있다.

3) 이재민, 서상범, "국가경쟁력 강화를 위한 국가물류비 감소대책(2단계)", 서울, 한국교통개발연구원 연구총서 2004-10, 2004.

<표 2-2> 국가물류비 기능별 구성 (2003년)

단위: 10억원, %

수송비	재고유지관리비	포장비	하역비	물류정보비	일반관리비	물류비합계
69,470	15,291	2,012	1,257	1,139	1,176	90,345
76.9	16.9	2.2	1.4	1.3	1.3	100.0

자료: 한국교통개발연구원, "2003 국가물류비 산정 및 추이분석". 2005.7.

수송비는 도로운송비, 철도운송비, 해상운송비, 항공운송비로 구성된다.

2003년 도로운송비는 66조 9,960억원으로 수송비의 96.4%를 점하여 물류비 증가의 주요 원인이 되고 있다. 철도운송비는 8,330억원으로 수송비의 1.2%를 차지하였으며, 연안운송비용은 6,920억원으로 수송비의 1.1%를 차지하였다.

<표 2-3> 운송수단별 물류비 비교 (2003년)

단위: 10억원, %

구 분	물 류 비	구 성 비
도로화물수송	66,996	96.4
철도화물수송	833	1.2
해상화물수송(국내)	692	1.0
항공화물수송	41	0.1
국내화물 운송대행료	908	1.3
계	69,470	100.0

자료: 한국교통개발연구원, "2003 국가물류비 산정 및 추이분석". 2005.7.

2003년 연안운송의 국내화물에 대한 점유비율이 톤기준으로는 19.2%, 톤-km기준으로는 29.9%인 점을 감안하면, 소요되는 비용에 대비하여 매우 경제적인 운송수단임을 알 수 있다. 트럭으로 운송되는 국내화물을 연안운송으로 대체할 경우 국가물류비를 대폭 절감시킬 수 있다.

<표 2-4> 운송수단별 국내화물 수송실적 (2003년)

구 분		도 로	해 운	철 도	항 공	계
톤기준	천톤	565,456	145,327	47,110	423	758,316
	점유비 %	74.6	19.2	6.2	0.1	100.0
톤-km 기준	백만톤-km	68,215	33,884	11,057	166	113,323
	점유비%	60.2	29.9	9.8	0.1	100.0

자료: 한국교통개발연구원, "2003 국가물류비 산정 및 추이분석". 2005.7.

2) 거점운송 체계 구축

연안운송시에는 항만과 항만인근 장치장을 물류거점으로 활용하게 된다. 연안운송은 국내 화물발생지와 도착지 간 소량단위의 화물흐름을 거점 간 대량운송으로 전환하는 효과가 있다. 부산항과 수도권 지역의 연안 컨테이너 운송은 부산항과 인천항 간의 거점물류체계를 형성하여, 수도권과 부산권의 복잡한 트럭운송 물류체계를 단거리화하고 단순화하는 긍정적 효과를 나타낸다.

아울러, 연안운송에 의한 거점체계는 항만장치장의 보관기능을 활성화하여 수출입업체들의 보관창고 수요를 감소시킨다. 반면에, 거점을 활용하지 않고 소량으로 컨테이너 화물을 공장에서 출하할 경우, 수출입업체들의 보관창고는 충분한 재고를 수용할 수 있도록 대형화해야 한다.

2. 친환경적 운송기능

1) 오염원 배출 저감

2000년 OECD의 발표에 따르면, 화물을 1톤·km 운송하는 데 배출하는 일산화탄소(CO)는 해상운송이 0.04g, 트럭운송이 0.5g, 철도운송이 0.2g이었다.

이산화탄소(CO₂)의 배출량도 해상운송은 15g, 트럭운송이 98g, 철도운송이 28g으로 해상운송이 가장 친환경적이다.

또한, 탄화수소(HC), 질소산화물(NOx) 그리고 이산화황산(SO₂) 배출량을 비교하더라도 해상운송은 오염물질의 배출이 대단히 낮은 수준이다.

갈수록 증가되는 자동차와 이에 따른 소음, 미세먼지, 이산화탄소 등 오염물질의 배출규모를 고려할 때, 국내화물을 친환경적인 연안운송으로 전환하는 것이 필요하다. 지속적으로 증가될 것으로 전망되는 국내화물을 지금과 같이 트럭에 중점을 두고 운송한다면, 환경오염은 더욱 악화될 전망이다.

<표 2-5> 수송수단별 오염물질 배출량 비교

단위: g/톤-km

오염물질	해 운	트 렉	철 도
CO	0.04	0.5	0.2
CO ₂	15	98	28
HC(탄화수소)	0.01	0.2	0.1
NOx	0.3	1	0.5
SOx	0.3	0.03	0.04

자료: OECD Maritime Transport Committee, Transport and Sustainable Development 2000.10.

조계석 박용안·전형진, 「컨테이너화물의 연안운송 제약요인 분석」, 2000. 에서 재인용.

2) 도로교통량 체증감소

수출입 컨테이너에 대한 수송수단별 화물의 국내운송은 트럭운송, 연안운송, 철도운송으로 분담된다. 트럭운송은 최초 출발지에서 최종 도착지까지 가장 단시간에 완결서비스를 제공하지만, 철도운송과 연안운송은 거점 간 운송을 통해 대량으로 화물을 운송한다. 컨테이너 운송시 차량당 평균 운송량은 1.4TEU⁴⁾이며, 연안선박의 1회 운송능력은 215TEU(적취울 미반영)을 적용하

였다(<표 2-6> 참조).

<표 2-6> 운송수단별 운송단위 비교

구 분	트럭 1회운송량	연안해운 1회운송량	트럭대비 비율
컨테이너	1.4TEU (22ton)	215TEU	154배
철강제품	26ton	3,900ton	150배
시멘트	26ton	9,200ton	354배

자료: 한국해양수산개발원 2000 조사자료를 참조.

연안선박은 트럭 154대의 물량을 1회에 운송할 수 있으며, 연안운송물량 12만TEU를 트럭으로 운송할 경우, 1년 350일 가동 기준으로 일일평균 245대 대형차량이 필요하여, 연안운송을 통해 연간 86,000대의 도로교통량을 감소시키고 있다.

우리나라의 자동차 수는 1991년 425만대에서 2004년 1,493만대로 연평균 19.3%씩 증가되었으며, 2010년경 2천만대까지 증가될 것으로 전망되어, 화물 운송의 효율성을 높이고, 도로의 교통체증을 완화하는 근본적 정책개선이 필요하다. 대량·중량화물인 철강제품, 벌크시멘트 등 중량화물을 도로로 운송할 경우 도로파손과 교량 등 구조물에 대한 과부하를 유발하게 되므로, 이러한 화물들에 대한 연안운송으로의 전환정책이 보다 적극적으로 추진되어야 한다.

4) 박용안, 「수출입 컨테이너 화물의 최적 물류경로에 관한 연구」, 경희대 박사학위 논문, 1996. p.74

3. 에너지 절감기능⁵⁾

컨테이너 화물의 연안운송은 연료소모면에서 트럭운송에 비해 매우 효율적이다. 연안운송은 트럭운송에 비해 화물을 대량으로 운송함으로써 연료소모를 최소화하고 있다. 화물별 트럭운송에 대비한 연안운송능력은 컨테이너 운송시 154배, 철강제품 운송시 150배, 시멘트의 경우는 354배이다. 또한, 연안운송의 연료인 혼합유는 경질유를 생산하면서 발생하는 부산물인 관계로 연안운송을 할수록 경유의 소비는 감소되는 효과가 있다.

컨테이너를 수도권에서 부산항으로 연안운송할 경우 1회 운항시 운송능력은 215TEU, 연료소모는 혼합유 10.5킬로리터와 디젤오일 1킬로리터가 소요되어 연안운송시 TEU당 연료소모는 혼합유는 48.8리터, 디젤오일은 4.7리터이다. 이에 반하여, 트럭운송시에는 1회 운항시 운송능력은 1.4TEU, 경유소모량은 206리터로서, 트럭운송시 TEU당 연료소모는 147리터이다. 연안운송의 경우에는, 석유제품의 정제과정에서 발생하는 혼합유 등을 소모함으로써 경유소모를 더욱 절감하는 효과가 있다.

경인권 컨테이너 화물 연안운송에는 215TEU(4,174톤)급 3척이 운항중이다. 부산/인천항로의 월간 운송능력은 왕복기준 9,675TEU이며, 연간 운송능력은 왕복기준 약 12만TEU이다. 12만TEU를 연안해운으로 운송할 경우 연료소모는 혼합유 7,560킬로리터와 디젤오일 720킬로리터이지만, 트럭운송에는 경유 17,657킬로리터가 소요된다. 연안운송선박의 혼합유(MF-180)에서 경유함유 비율이 약 10%인 점을 감안할 경우 연안운송선박의 이용에 따라 경유 사용이 큰 폭으로 절감되는 효과가 있다.

5) 재정경제부, 해양수산부, 「국가물류체계 개선을 위한 연안해운 육성방안 연구」, 2003.10.

<표 2-7> 컨테이너의 연안운송과 트럭운송의 유류소모 비교

구 분	연안해운	트럭
1회 운송능력	215TEU	1.4TEU
총 소요시간 (수도권-부산항)	65시간	13시간
총 연료소모량	혼합유 10.5킬로리터 디젤유 1.0킬로리터	경유 206.0리터
TEU당 연료소모량	혼합유 48.8리터 디젤유 4.7리터	경유 147.0리터

자료 : 한국해양수산개발원 2000. 조사자료를 각색.

<표 2-8> 12만TEU 운송시 연안운송과 트럭운송의 유류소모 비교 (2003년 기준)

구 분	연안선박	트럭
필요 운송능력(왕복)	215TEU x 3척	42,857대 x 2회(왕복)
총연료소모량	혼합유 7,560킬로리터 디젤오일 720킬로리터	경유 17,657킬로리터

<표 2-9> 유종별 경유함유 비율(%)

구 분	S K	L G	S-Oil
MF 180	10	9.2	12
MF -280	6	5.2	5

4. 비상 물류간선망 확보기능

1) 물류대란대비 비상물류망의 필요성

2002년 하반기부터 화물운송노동자들은 화물운송에 대한 제도개선과 운임

인상을 요구하였으며, 2003년 5월 포항지역에서 사업용자동차에 대한 경유 특소세 폐지, 도로통행료 인하, 다단계 알선금지, 지입제도 철폐 등 13개항을 요구하면서 파업을 실시하였고, 이에 따라 화물연대와 철강제품 운송회사 9사는 운송요율에 대해 15% 인상을 합의하였다. 그러나, 이후 운송요율 외에 제도개선과 아울러 벌크시멘트 운송에 대한 단체협상 결렬로 2003년 8월 재파업을 실시하였다.

화물연대의 파업은 화물자동차 대수의 증가 등 공급과잉으로 발생한 것으로 판단되지만, 화물연대의 파업중 철도 ICD, 항만, 화물터미널 등의 물류거점은 원활한 기능을 하지 못하였으며, 파업으로 인한 철도운송과 트럭운송부문에 있어서 운송지연과 수출입품목의 선적지연은 우리나라의 대외신인도를 저하시키고, 항만의 경쟁력을 저하시키는 점에서 그 악영향이 매우 크다고 할 수 있다.

육상운송의 대체수단인 연안운송은 대량으로 화물을 운송할 수 있고, 수출입 화물의 하역부두에 직접 입항할 수 있다는 점에서 대단히 유용하다. 화물연대에 의한 물류대란에서도 연안운송 물량은 부산항내 컨테이너 터미널 간 환적화물과 수출입화물을 운송하는 보완기능을 충분히 수행하였다. 그러므로, 연안운송을 육상운송 마비에 대비한 비상물류망으로서의 기능을 보존할 수 있도록 정책적 지원이 이뤄져야 할 것이다.

2) 유사시 비상물류망 기능

해상운송은 유사시 제4군(fourth army of defence)⁶⁾으로서 역할을 한다. 해상운송은 전시에 보조적인 군함으로서 직접 군사적 업무에 종사하거나 관수물자와 군 인력 수송에 이용된다. 자연재해시에도 해상운송은 대량으로 사람과 화물을 운송할 수 있는 장점을 보유한다. 육지를 통해 대륙과 연결되지 못하고 3면이 바다인 우리나라로서는 해상운송로의 확보가 국가의 안보에 지대한

6) 박대위, 「무역실무」, 법문사, 1998. p.147.

역할을 하게 된다. 연안운송에 대한 일상적인 지원으로 일정한 운송력을 확보하지 못하는 비상사태 하에서는 단기간에 선박을 확보하기 어려워 운송마비 현상이 발생할 수 있다. 필수적인 원부자재에 대하여 여유 재고량을 확보하듯이, 연안운송에서도 화물별 선박을 시장수요보다 일정한 비율 이상 여유 있게 확보해야 한다.

3) 외국의 해상운송능력 관리체계

해상운송능력의 확보는 국가의 국력신장과 직결되고 있다. 미국은 1996년 해운안보법(Maritime Security Act)을 제정하여 자국선대에 운항비를 보조하고 있으며, EU국가들은 신해운전략(A New Maritime Strategy in EU)을 추진, 회원국들에 대한 해운지원 확대를 도모하고 있다.⁷⁾

미국은 1차 세계대전을 통하여 국가의 해운력이 단기간에 구축될 수 없으며, 해상운송능력의 강화를 평상시에 구축해야 한다는 사실을 인식하였다. 미국정부는 해운정책의 정비를 위하여 1936년 상선법을 제정하여 국방과 국내외 통상의 발전에 필수적인 해운서비스를 보유하도록 하였다.⁸⁾ 미국의 해상운송능력 지원제도는 1997년부터 신운항보조제도(Maritime Security Program: MSP)로 통합되었으며,⁹⁾ 이 제도는 유사시 징용되는 조건으로 최고 47척의 미국적 선박에 대해 1997년부터 10년간 1척당 213만달러/년, 연간 총 1억달러씩 지급하는 것을 내용으로 하며, 2002년 기준으로 10개 선사의 47척 선박이 지원대상이다.

일본은 국가지원하에 민간기업과 공기업이 공동으로 선박을 건조하고, 공

7) 강종희, “한국의 해운산업”, 「해양수산」, 한국해양수산개발원 1999. 7.

8) 김시화, “국가안보를 위한 해운인력의 제4군화 정책”, 대한민국해양연맹, 2003.9. pp. 10~24.

9) 日本海事廣報協會, 「數字でみる日本海運・造船」, 2002. p.73.

동으로 소유하되, 민간기업이 평소에는 선박을 운영하고, 비상시에는 국가가 선박을 사용한다. 일본의 선박공유제도는 정부의 재정용자자금을 이용하여, 해상화물 운송사업자와 해상여객 운송사업자가 공유로 선박을 건조하는 방식이다. 1998년 이전 일본에서는 선박정비공단에 의해 선박공유건조가 이뤄져 왔다. 1997년 9월 선박정비공단은 운수시설 정비사업단으로 개편되었다. 동 사업단의 주요 업무는 공유방식에 의한 선박건조와 용자업무와 채무보증업무이다.

4) 국가필수 국제선박제도 운용¹⁰⁾

우리나라에서도 국가필수 국제선박제도를 도입하였으며, 이 제도는 전시, 사변 또는 이에 준하는 비상시에 국민경제에 긴요한 물자와 군수물자를 수송하기 위하여 특정 대상선박을 국제선박으로 지정하는 제도를 말한다. 국제선박등록법에서는 비상사태에 대비하여 국제선박과 선원의 효율적 활용을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에 한하여 해양수산부장관이 국가필수 국제선박을 지정할 수 있도록 하였다.

국가필수 국제선박의 지정목적은 국제선박등록법에 등록된 국제선박에 외국인 선원의 승선이 확대될 경우, 비상시에는 이들 외국인 선원의 한국선원으로의 대체가 대두될 것이며, 필요한 한국인 선원의 대체가 원활하지 못할 경우에는 선박의 운항이 불가능하게 되는 경우도 발생하게 되므로 이러한 사태에 대비하여 중요물자를 수송하는 최소한의 일부 선박에는 평시에도 외국선원의 승선을 6명 이하로 제한하고 한국선원의 고용을 의무화하는 제도를 말한다.

국가필수 국제선박의 지정기준은 국제총톤수 2만톤 이상의 선박으로, 선령 15년이하, 군수품, 양곡, 원유, 액화가스, 석탄, 제철원료 등 국민경제 또는 국가안보에 중대한 영향을 미치는 물자를 운송하는 선박을 대상으로 하며, 이러

10) 해양수산부, “2006년에는 해양수산 제도와 정책이 이렇게 달라집니다.” 2005.12.

한 선박중 한국국적을 가진 화주와 장기계약을 체결한 선박을 우선적으로 지정할 수 있도록 하였다.

국가필수 국제선박은 상대적으로 임금이 낮은 외국인 선원의 승선을 제한하므로, 당해선박의 소유자에게는 허용하는 외국선원 승선기준과 한국선원의 차이에 해당되는 선원의 평균임금만큼 손실보상금을 지급하도록 하고 있으며, 2006년의 이 제도와 관련한 예산은 10억 8천만원이 반영되어 있다.

한편, 국가필수 국제선박제도의 시행으로 우리나라 선원에 대한 장기적인 고용안정효과를 얻을 수 있으며, 필수선박 이외의 선박은 외국인 선원 고용이 확대되어 국적선사의 국제경쟁력 향상에 기여할 수 있게 되었다.

제3장 연안해운의 현황과 문제점

제1절 연안해운의 현황분석

1. 연안화물선의 수송현황

1) 연안화물 수송현황

우리나라 연안화물선 수송실적은 1995년 1억 2,911만톤에서 2004년 1억 1,564만톤으로 연평균 1.2%씩 감소하였다.

화물별로는, 유류가 1995년 5,423만톤에서 2004년 3,681만톤으로 연평균 3.6% 감소하였고, 모래는 1995년 3,236만톤에서 2004년 2,141만톤으로 연평균 3.8% 감소하였다. 시멘트는 1995년 1,554만톤에서 2004년 1,678만톤으로 연평균 0.9% 증가하였고, 철재는 1995년 794만톤에서 2004년 1,233만톤으로 연평균 6.1%, 증가하였으며, 광석은 1995년 927톤에서 2004년 1,128만톤으로 연평균 2.4% 증가하였고, 기타화물은 1995년 979만톤에서 2004년 1,703만톤으로 연평균 8.2% 증가하였다.

연안화물 전체화물의 감소는 유류 및 모래의 대폭적인 감소에 기인하였으며, 그 요인을 자세히 보면, 유류의 물량감소는 석유제품 수입증가, 송유관 가동률 증가 및 정유시설의 중국이전 등에 따른 영향이 크고, 철강제품의 급증세는 최대 화주인 POSCO의 연안운송 이용확대에서 비롯된 것으로 보인다.

<표 3-1> 연안화물선 수송실적 추이

단위: 천톤

구 분	유 류	모 래	시멘트	철 재	광 석	기 타	계
1995	54,226	32,359	15,537	7,935	9,271	9,785	129,112
1996	57,089	38,186	16,884	7,010	8,739	13,040	140,948
1997	56,010	42,042	18,852	7,802	9,673	12,667	147,046
1998	37,809	30,927	15,322	9,061	9,733	12,326	115,179
1999	42,029	31,367	14,881	10,037	11,409	13,970	123,693
2000	45,171	37,399	15,665	10,444	11,737	14,052	134,467
2001	41,031	43,772	16,985	11,872	12,658	14,226	140,544
2002	35,523	48,783	18,057	12,304	12,157	14,883	141,706
2003	37,722	47,647	18,961	13,415	10,962	16,620	145,327
2004	36,808	21,405	16,781	12,325	11,284	17,033	115,636

자료: 연안해운 통계연보 2005, 한국해운조합.

2) 연안화물선의 수송분담율 추이

연안화물선의 수송분담율 추이를 보면 1994년 22.4%에서 2004년 17.0%로 감소하였다. 다른 수송수단의 수송분담율 추이를 보면, 도로운송은 1994년 66.5%에서 2004년 76.4%로 크게 증가한 반면, 철도운송은 1994년 11.1%에서 2004년 6.6%로 급격히 감소하였다. 항공운송이 0.1% 내외를 유지한 것을 고려할 때, 연안해운 및 철도운송의 수송감소가 도로운송으로 전이된 것으로 볼 수 있다.

<표 3-2> 국내화물의 수송분담율 추이

단위: 천톤, %

구분	철도		도로		해운		항공		계	
	수송량	%	수송량	%	수송량	%	수송량	%	수송량	%
1994	57,866	11.1	345,831	66.5	116,313	22.4	306	0.1	520,316	100.0
1995	57,469	9.7	408,368	68.6	129,112	21.7	323	0.1	595,272	100.0
1996	53,527	8.6	426,414	68.6	140,948	22.7	351	0.1	621,240	100.0
1997	53,828	7.7	499,083	71.3	147,046	21.0	387	0.1	700,344	100.0
1998	43,345	7.6	408,136	72.0	115,179	20.3	364	0.1	567,023	100.0
1999	42,081	7.4	401,177	70.7	123,693	21.8	393	0.1	567,344	100.0
2000	45,240	6.7	496,174	73.4	134,467	19.9	434	0.1	676,315	100.0
2001	45,122	6.3	535,725	74.2	140,544	19.5	431	0.1	721,823	100.0
2002	45,733	5.9	584,573	75.7	141,706	18.3	433	0.1	772,444	100.0
2003	47,110	6.2	565,456	74.6	145,327	19.2	423	0.1	758,316	100.0
2004	44,512	6.6	518,856	76.4	115,636	17.0	409	0.1	679,413	100.0

자료: 건설교통부, 건설교통통계연보 2005.

2. 연안화물선 현황

1) 선박 보유현황

우리나라 연안화물선의 수는 2004년 12월말 기준으로 총 2,056척이며, 선복량은 150만 9천톤이다. 부선을 선종별로 재분류한 실적으로 보면, 척수기준으로는 일반화물선이 833척으로 가장 많았으며, 다음으로 유조선이 220척, 모래운반선이 120척, 예인선이 33척이었다. 선종별 보유톤수로는 일반화물선 48만톤, 유조선 44만톤, 시멘트운반선 13만톤, 모래운반선 23만톤, 철강제품운반선 10만톤의 순으로 집계되었다.

<표 3-3> 선종별 연안화물선 현황

구 분	업체수	척 수	총톤수	평균톤수
시멘트운반선	7	25	128,230	5,129
컨테이너선	2	6	16,860	2,810
철강제품운반선	12	46	98,649	2,145
유조선	220	300	442,245	1,474
폐기물운반선	29	48	64,572	1,345
모래운반선	120	173	225,696	1,305
일반화물선	493	833	481,365	578
예선	33	625	51,998	83
계	916	2,056	1,509,615	734

자료: 연안해운 통계연보 2005, 한국해운조합 (2004년 12월 말 기준).

* 부선을 선종별로 재분류하여 집계

한편, 선종별 평균톤수를 보면 시멘트운반선이 5,129톤, 컨테이너선이 2,810톤이며, 철강제품운반선이 2,145톤, 유조선이 1,474톤, 폐기물운반선이 1,345톤, 모래운반선이 1,305톤인 반면 선박척수와 선복량이 많은 일반화물선은 578톤에 지나지 않는다. 또한, 화물별 전용선인 시멘트운반선, 컨테이너선, 철강제품운반선 등 전용선의 규모가 큰 것으로 나타난 반면, 일반화물선은 평균톤수는 578톤으로 소형선이 대부분이다.

2) 선박소유별 현황

우리나라 연안화물운송업체의 사업형태를 보면, 총 916개사 중에서 법인형태가 470개사로 51%, 개인사업자가 446개사로 49%를 차지하여 대등한 비중을 보이고 있다. 그러나, 보유선박 척수에 있어서는 총 2,056척중에서 법인이 1,198척으로 58%, 개인이 859척으로 42%를 차지하여 법인의 선박 보유척수가 많은 것으로 나타났다. 한편, 업체별 평균 보유선박은 전체적으로 2.2척이며, 법인사업자가 2.5척, 개인사업자가 1.9척이다.

선박의 평균톤수는 734톤으로 규모가 작은 실정이며, 부선을 별도의 항목으로 분류한 기준으로 보면, 유조선이 1,513톤, 기타선박으로 분류된 폐기물운반선이 1,304톤, 화물선이 1225톤, 부선이 711톤, 예선이 83톤으로 나타나고 있다.

<표 3-4> 연안화물선 등록업체 선박현황

단위: 개, 척, 톤

구분		화물선	유조선	부선	예선	기타	계
업체수	법인	125	154	155	14	22	470
	개인	201	61	165	19	0	446
	계	326	215	320	33	22	916
척수	법인	184	229	391	350	44	1,198
	개인	174	59	351	275	0	859
	계	358	287	742	625	44	2,056
총톤수 (GT)		438,610	434,316	527,337	51,998	57,354	1,509,615
평균톤수 (GT)		1,225	1,513	711	83	1,304	734
DWT		531,282	546,564	1,018,642	3,854	77,993	2,178,337
크기별 GT	100톤 미만	177	25	5	465	1	673
	100~300톤 미만	18	74	226	146	1	465
	300~500톤 미만	25	48	208	11	3	295
	500~1000톤 미만	36	55	183	3	22	299
	1000~3000톤 미만	50	60	98	0	13	221
	3000~5000톤 미만	31	16	15	0	4	66
	5000톤 이상	21	9	7	0	0	37
선령별	5년 미만	25	13	66	2	1	107
	5~10년 미만	49	41	221	47	2	360
	10~15년 미만	46	71	195	71	1	384
	15~20년 미만	89	78	129	50	1	347
	20~25년 미만	67	46	73	70	19	275
	25년 이상	82	38	58	385	20	583

자료: 연안해운 통계연보 2005, 한국해운조합 (2004년 12월 말 기준).

* 부선을 별도의 항목으로 집계

3. 연안해운업체의 경영수지 현황¹¹⁾

1) 분석대상업체

연안화물운송을 주업으로 하는 72개 업체의 2002년 12월 31일 기준 재무상태를 분석하였다.

<표 3-5> 분석대상업체

구 분	유조선	일반화물선	모래운반선	폐기물운반선	계
분석업체수	36	22	10	4	72
등록업체수	211	524	131	24	890
비율(%)	17.1	4.2	7.6	16.7	8.1

<표 3-6> 분석대상업체 법인 및 개인의 구성비

구 분	법 인	개 인	계
업체수	64	8	72
비율(%)	89	11	100

2) 분석방법

분석방법은 연안화물 운송업체를 대상으로 하여 연안화물운송사업체 실태 조사표를 배부, 회수하여 조사하였으며, 분석업체를 선종별로 구분하여 Data를 구하고 각 선종별 평균값을 구한 다음, 선종별 업체수를 곱하여 선종별 업체의 합을 구하고, 이를 합하여 연안화물업체 전체의 합계를 추정하였다.

11) 재정경제부, 해양수산부, 전게서, 2003, pp.118~155.

3) 재무 현황 분석

(1) 재무 현황

유조선 업계, 일반화물선 업계, 모래운반선 업계, 폐기물운반선 업계의 추정 대차대조표를 집계하여 연안화물 운송업계 전체를 추정하면 자산총계는 1조 6천 991억원이고 자본금은 1,873억원이며, 이익잉여금은 697억원, 자본총계는 2,701억원이 된다.

이들 금액을 2002년말 기준 한국해운조합에 등록된 연안화물선 등록업체수인 890으로 나누어 기업체당 평균을 구한 결과, 업체당 자산총계는 19억 1천만원이었으며, 자본금은 2억 1천만원, 이익잉여금은 8천만원, 자본총계는 3억원이었다. 부채총계가 총자산의 84.1%에 이르고, 이익잉여금은 총자산의 4.1%에 이르고 있다.

그러나, 총 운송원가분석에서 검토한 바와 같이 10% 적정이윤을 포함하는 총운송원가와 운송수입을 비교하면, 연안화물운송업계 전체의 경우에도 업체당 연간 운송수입이 총운송원가보다 1억 9,800만원이 부족한 것으로 추정되어 적정이윤을 실현하지 못하고 있는 것으로 파악된다.

한편, 선종별 구분 없이 72개 분석업체를 집계하고 업체당 평균금액을 산정한 후, 이 값에 등록업체 수인 890을 곱해서 연안화물 운송업계의 합계를 추정하면 자산총계는 2조 206억원이 되며, 자본총계는 2,904억원이 된다.

<표 3-7> 대차대조표

단위: 원, %

계정과목	분석업체 합계	업 체 당	연안화물운송업계 전체 (추정액)	구성비
1. 유동자산	45,455,237,975	570,365,287	507,625,105,626	29.9
(1) 당좌자산	44,521,504,187	560,541,426	498,881,869,439	29.4
(2) 재고자산	933,733,788	9,823,861	8,743,236,187	0.5
II. 고정자산	118,006,947,786	1,338,761,683	1,191,497,898,329	70.1
(1) 투자자산	7,388,527,570	83,933,668	74,700,964,351	4.4
(2) 유형자산	109,846,992,396	1,249,254,791	1,111,836,764,429	65.4
(3) 무형자산	771,427,820	5,573,224	4,960,169,549	0.3
자산총계	163,462,185,761	1,909,126,970	1,699,123,003,955	100.0
1. 유동부채	74,732,527,181	945,299,899	841,316,909,786	49.5
II. 고정부채	65,237,682,501	660,288,149	587,656,452,638	34.6
부채총계	139,970,209,682	1,605,588,048	1,428,973,362,424	84.1
1. 자본금	18,339,031,353	210,482,269	187,329,219,093	11.0
II. 자본잉여금	2,245,405,712	14,787,160	13,160,572,391	0.8
111. 이익잉여금	2,912,803,614	78,304,538	69,691,039,935	4.1
IV. 자본조정	-5,264,600	-35,045	-31,189,888	0.0
자본총계	23,491,976,079	303,538,922	270,149,641,531	15.9
부채와자본총계	163,462,185,761	1,909,126,970	1,699,123,003,955	100.0

(2) 차입금 현황

유조선 업계, 일반화물선 업계, 모래운반선 업계, 그리고, 폐기물운반선 업계의 차입금 추정액을 합하여 연안화물 운송업계 전체의 차입금을 추정하면 1조 1,196억원이 되며, 동 금액을 2002년 12월 31일 기준의 연안화물선 등록업체 수인 890으로 나누어 업체당 차입금을 추정하면 12억 6천만원이 된다.

차입금을 총자산으로 나눈 차입금의존도는 65.9%가 된다. 이는 한국은행이 발표한 「2002년 기업경영분석」에 의한 운수업의 차입금의존도 47.1%와 제조업의 차입금의존도 31.7%보다 크게 높은 수준이다.

<표 3-8> 차입금현황

단위: 원, %

계정과목	분석업체 합계	업 체 당	연안화물운송업계 전체(추정액)	차입금의존도
금융차입금	92,765,503,872	979,862,387	872,077,524,514	65.9
주임종차입금등	20,252,672,362	278,077,648	247,489,106,622	
계	113,018,176,234	1,257,940,035	1,119,566,631,136	

4) 경영수지 분석

(1) 경영수지

추정된 유조선 업계, 일반화물선 업계, 모래운반선 업계와 폐기물운반선 업계의 추정 손익계산서를 합하여 연안화물 운송업계 전체의 손익계산서를 추정한 후, 2002년 12월 31일 기준 연안화물 운송업체로 등록된 업체수인 890으로 나누어 업체당 금액을 추정하였다.

업체당 영업이익은 3천 8백만원(매출액 대비 2.0%)이며, 업체당 당기순손실은 2천 9백만원에 달한다. 연안화물 운송업계 전체의 당기순손실은 253억 7천 만원으로 추정되어 경영수지 개선이 절대적으로 요구된다고 판단된다.

선종별 구분 없이 72개 분석업체를 집계하면 업체당 당기순손실은 6천 6백 만원으로 늘어나며, 등록업체 수인 890을 곱하여 연안화물 운송업계의 전체를 추정하면 당기순손실은 584억원으로 추정된다.

<표 3-9> 손익계산서

단위: 원, %

계정과목	분석업체 합계	업 체 당	연안화물운송업계 (추정액)	구성비
I.운송수입	149,691,162,160	1,893,678,487	1,685,373,853,488	100.0
II.운송원가	125,433,096,336	1,534,081,006	1,365,332,095,747	81.0
III.매출 총이익	24,258,065,824	359,597,481	320,041,757,741	19.0
IV.판매비와 관리비	24,067,610,428	322,000,444	286,580,394,938	17.0
V.영업이익	190,455,396	37,597,037	33,461,362,803	2.0
VI.영업외 수익	7,352,233,484	68,512,333	60,975,976,380	3.6
VII.영업외 비용	10,992,772,961	118,331,983	105,315,465,286	6.3
VIII.경상이익	-3,450,084,081	-12,222,613	-10,878,126,103	-0.6
IX.특별이익	144,606,330	2,739,385	2,438,052,213	0.1
X.특별손실	605,067,398	9,373,665	8,342,562,084	0.5
XI.세차감전 이익	-3,910,545,149	-18,856,893	-16,782,635,974	-1.0
XII.법인(소득)세 등	814,513,433	9,646,666	8,585,532,633	0.5
XIII.당기순이익	-4,725,058,582	-28,503,559	-25,368,168,607	-1.5

(2) 매출액의 변동

72개 분석업체 중에서 2002년도에 신설된 9개 업체를 제외한 63개 업체의 매출액을 전년도와 비교한 결과 30개 업체의 매출액이 전년도의 매출액보다 감소하였음을 확인할 수가 있었다.

이들 분석업체가 연안화물 운송업계 전체의 실적을 그대로 반영하는 것은 아닐지라도 한국은행이 발행한 「2002년 기업경영분석」에 의한 매출액 증가율이 운수업의 경우와 제조업의 경우 각각 2.9%와 8.3%인 것을 고려하면, 이 값은 연안화물 운송업계의 어려움을 보여주는 한 단면이라고 할 수 있다.

5) 재무비율 분석

(1) 안전성 비율

연안화물 운송업계 전체의 안전성 비율을 살펴보면, 자기자본비율은 15.9%이고 부채비율은 529.0%로서 운수업의 27.6%, 262.3%와 제조업의 42.5%, 135.4%에 비교하여 연안화물 운송업계의 재무구조가 매우 취약한 것을 알 수 있다.

유동비율은 60.3%로서 운수업의 78.2% 및 제조업의 106.1%와 비교하면 상대적으로 낮은 수준에 있다.

<표 3-10> 안전성 비율

단위: %

계정과목	계 산 식	연안화물	운수업*	제조업*
자기자본비율	(자기자본/총자산) × 100	15.9	27.6	42.5
부채비율	(부채/자기자본) × 100	529.0	262.2	135.4
유동부채비율	(유동부채/자기자본) × 100	311.4	94.8	85.2
유동비율	(유동자산/유동부채) × 100	60.3	78.2	106.1
당좌비율	(당좌자산/유동부채) × 100	59.3	73.0	78.7
고정자산구성율	(고정자산/총자산) × 100	70.1	79.5	61.6
순운전자본비율	(유동자산-유동부채)/총자산 × 100	-19.6	-5.7	2.2

*: 한국은행, 「2002년 기업경영분석」, 2002.

(2) 수익성 비율

연안화물 운송업계 전체의 수익성을 살펴보면, 영업이익은 실현되어 매출액 영업이익율은 2.0%이고 이자보상비율은 92.1%이나 경상손실과 당기순손실의 발생으로 인하여 다른 항목들은 음(-)의 비율을 보이고 있다.

총자본 경상이익율은 -0.6%로 운수업의 1.4%이나 제조업의 5.1%보다 상당

히 불량하다. 매출액 영업이익율은 2.0%로서 운수업의 2.6%이나 제조업의 6.7%과 비교하면 낮은 상태이며, 매출액순이익도 -1.5%를 보여주고 있어서 경영수지의 개선이 요망된다. 이자보상비율은 92.1%로서 운수업의 62.7%보다는 상대적으로 양호하지만 제조업의 260.3%보다는 불량하다.

<표 3-11> 수익성 비율

단위: %

계정과목	계 산 식	연안운송업	운수업*	제조업*
총자본경상이익율	(경상이익/총자본) × 100	-0.6	1.4	5.1
총자본순이익율	(당기순이익/총자본) × 100	-1.5	1.1	6.8
자기자본경상이익율	(경상이익/자기자본) × 100	-4.0	5.5	13.0
자기자본순이익율	(당기순이익/자기자본) × 100	-9.4	4.2	17.3
매출액영업이익율	(영업이익/매출액) × 100	2.0	2.6	6.7
매출액경상이익율	(경상이익/매출액) × 100	-0.6	1.8	4.7
매출액순이익율	(당기순이익/매출액) × 100	-1.5	1.4	6.3
이자보상비율	(영업이익/이자비용) × 100	92.1	62.7	260.3

* : 한국은행, 「2002년 기업경영분석」, 2002.

(3) 활동성 비율

총자본회전율은 0.99회로서 운수업의 0.70회보다는 다소 양호하고, 제조업의 1.03회와는 비슷한 수준이다. 고정자산회전율은 1.41회로서 운수업의 0.99회보다는 양호하지만, 제조업의 1.72회보다는 불량한 수준이다. 매출채권회전율은 8.26회로서 운수업의 10.83회보다는 불량하나, 제조업의 6.81회보다는 양호한 수준이다.

<표 3-12> 활동성 비율

단위: %

계정과목	계 산 식	연안운송업	운 수 업*	제 조 업*
총자본회전율	매출액/총자본	0.99	0.70	1.03
자기자본회전율	매출액/총자본	6.24	3.04	2.76
고정자산회전율	매출액/고정자산	1.41	0.99	1.72
재고자산회전율	매출액/재고자산	192.76	44.40	10.66
매출채권회전율	매출액/매출채권	8.26	10.83	6.81

* : 한국은행, 「2002년 기업경영분석」, 2002.

6) 총원가 분석

(1) 총원가의 산정

72개 분석대상 업체의 운송원가와 일반관리비를 집계하였으며, 이들 업체의 영업외 비용의 합계액에서 영업외 수익의 합계액을 차감하여 순영업외손익을 집계하였고, 적정이윤은 운송원가와 일반관리비의 집계액에 적정이윤율(5% 또는 10%)을 곱하여 산정하였으며, 총운송원가는 운송원가와 일반관리비 집계액에 순영업외손익과 적정이윤을 합하여 산정하였다.

유조선 업계와 일반화물선 업계, 모래운반선 업계 그리고, 폐기물운반선 업계의 운송원가와 일반관리비, 순영업외손익, 그리고, 적정이윤을 각각 집계하여 연안화물 운송업계 전체의 총운송원가를 추정하였으며, 이들 원가 요소별로 2002년 12월 31일 기준 연안화물운송 업체수인 890으로 나누어 업체당 금액을 추정하였다.

적정이윤을 포함한 업체당 총운송원가는 각각 20억원(적정이윤 5% 적용시), 20억 9천만원(적정이윤 10% 적용시)으로 추정되며, 연안화물운송업계 전체의 총운송원가는 각각 1조 7,778억원(적정이윤 5% 적용시), 1조 8,614억원(적정이윤 10% 적용시)으로 추정된다.

<표 3-13> 총운송원가 명세서

단위: 원

계정과목	분석업체 합계	업 체 당	연안화물운송업계 (추정액)
운송원가와 일반관리비	149,500,706,764	1,856,081,450	1,651,912,490,685
순영업외손익	3,640,539,477	49,819,650	44,339,488,906
적정이윤(5%)	7,475,035,338	1,998,705,173	82595,624,534
총운송원가(이윤5%포함)	160,616,281,579	1,998,705,173	1,778,847,604,125
적정이윤(10%)	14,950,070,676	185,608,145	165,191,249,069
총운송원가(이윤10%포함)	168,091,316,917	2,091,509,245	1,861,443,228,660

(2) 총운송원가와 운송수입의 비교

업체당 총운송원가는 20억원(적정이윤 5%) 또는 20억 9천만원(적정이윤 10%)으로서 운송수입 18억 9천만원과 비교하면 각각 1억 1천만원과 2억 원을 초과하며, 연안화물 운송업계 전체로는 총운송원가가 운송수입보다 적정이윤 5% 반영시 935억원, 적정이윤 10% 반영시 1,761억원을 초과하는 것으로 추정된다.

<표 3-14> 총운송원가와 운송수입의 비교

단위: 원

계정과목	분석업체합계	업 체 당	연안화물운송업계 (추정액)
운송수입	149,691,162,160	1,893,678,487	1,685,373,853,488
총운송원가(5%이윤포함)	160,616,281,579	1,998,705,173	1,778,847,604,125
총운송원가(10%이윤포함)	168,091,316,917	2,091,509,245	1,861,443,228,660
수입-원가	5%이윤	-10,925,119,419	-93,473,750,637
	10%이윤	-18,400,154,757	-176,069,375,172

7) 종합

연안화물운송업계 전체의 업체당 자산총계는 19억 1천만원, 자본금은 2억

1천만원으로, 이익잉여금은 8천만원, 자본총계는 3억원으로 추정되며, 업체당 차입금은 12억 6천만원으로 차입금 의존도는 65.9%로 추정된다. 업체당 영업 이익은 3,800만원, 업체당 당기순손실은 2,900만원으로 추정된다.

당기순이익을 실현하지 못하고 당기순손실이 계속 발생된다면 이익잉여금이 조만간에 결손금으로 전환될 것이며, 사업의 계속성에도 상당한 의문을 제기하게 될 것이다. 또한, 10%의 적정이윤을 포함하는 총운송원가와 운송수입을 비교하면, 업체당 운송수입이 총운송원가보다 1억 9,800만원이 부족하다.

이는 비록 총운송원가가 업계의 비능률을 완전히 제거한 원가는 아니라고 할지라도 10%의 적정이윤을 확보하기 위하여는 상당한 정도의 경영수지가 개선되어야 하는 업계의 현실을 보여주는 것이라 할 것이다.

제2절 연안해운의 문제점

1. 연안해운업체의 영세성에 의한 경쟁력 저하

1) 업체별 선박규모

선박 보유척수별 업체 현황을 보면 2004년 말 기준으로 1척 보유업체가 837개사로 59%, 2척 보유업체가 267개사로 19%이며, 3척 보유업체가 112개사로 8%, 4척 이상 보유업체가 196개사로 14%를 차지하였다. 이중에서 2척 이하의 선박을 보유하는 업체는 총 1,412개사 중 1,104개사로 전체의 78%를 차지하여 영세업체의 비중이 대단히 높은 것으로 나타났다.

선박규모면에서 볼 때 외항 화물선은 2004년 입항기준으로 평균 12,330톤인데 비하여 연안해운 화물선은 평균 734톤이며, 화물선이 1,225톤, 유조선 1,513톤, 부선 711톤, 예선 83톤, 기타선박이 1,304톤으로 외항선박에 비해 큰 차이

를 보이고 있으며, 이는 연안해운이 규모의 경제를 달성하기에는 선박톤수가 너무 작고 영세하여 연안해운 업체의 선박 보유실상이 열악한 것을 보여준다.

<표 3-15> 연안해운업체별 선박 보유현황

단위: 개, %

구 분	1척이하		2척		3척		4척 이상		계	
	업체	비율	업체	비율	업체	비율	업체	비율	업체	비율
화물선	77	54	27	19	10	7	29	20	143	100.0
유조선	162	61	52	20	20	7	31	12	265	100.0
기 타 (예부선포함)	598	60	188	19	82	8	136	13	1,004	100.0
계	837	59	267	19	112	8	196	14	1,412	100.0

자료: 연안해운 통계연보 2005, 한국해운조합등록업체 (2004년 12월기준).

2) 업체별 재무현황

한편 자본금 규모별 업체현황을 보면, 자본금 5천만원 미만이 282개사로 32%, 5천만원~1억원이 197개사로 22%이며, 1억원~2억원이 160개사로 18%, 2억원~3억원이 41개사로 5%, 3억원~4억원이 54개사로 6%, 5억원~10억원이 52개사로 6%, 10억원 이상이 109개사로 12%를 차지하고 있다.

특히 1억원 이하의 영세업체가 479개사로 전체의 54%를 차지하였다.

<표 3-16> 연안해운업체 자본금 규모

단위: 개, %

구 분	5천만 미만	5천~1억	1~2억	2~3억	3~4억	5~10억	10억 초과	계
업체수	282	197	160	41	54	52	109	895
비율	31	22	18	5	6	6	12	100

자료: 해양수산부 연안해운과 (2002년12월기준).

3) 노후선박의 증가

2004년말 연안화물선의 선박척수 기준으로는 총 2,056척중 선령 25년 이상 노후선은 583척으로 전체의 28.4%이며, 선복량 기준으로는 연안화물선 총선복량 150만 6천톤중 25년 이상 노후선은 20만 4천톤으로 13.5%를 차지하고 있다. 특히, 등록제 이전인 1998년 말 대비 등록제 후인 2004년 말 기준의 전체 선박척수는 102%, 전체 선복량은 31% 증가한 반면, 25년 이상 노후중고선은 척수기준으로 217%, 선복량기준으로 50% 증가하여 등록제 이후 1천톤이하의 소형선을 중심으로 노후중고선이 급증하였음을 알 수 있다. 즉, 소형 노후중고선의 증가는 연안해운이 육상운송보다 투자가 소홀히 되어왔으며 경쟁력이 취약하게 된 주요인으로 지적되고 있다.

노후중고선의 비중이 증가시 예상되는 문제점을 보면, 우선, 해난사고 발생 가능성이 높아지고 안전관리를 위한 비용이 증가한다는 점이다. 다음으로, 감가상각비가 낮은 노후중고선의 도입으로 극단적인 가격경쟁이 촉발되어 연안화물선 시장이 과당경쟁에서 벗어나기 어렵다는 점이다. 또한, 신조선박을 도입할 경우 노후선박에 비해 운항원가가 현저히 높아지므로, 영세사업자는 신조선보다는 노후중고선을 선호하게되어 “악화가 양화를 구축하는 현상”이 발생하게 된다.

또한, 노후중고선은 선가잔존가치에 비해 사고발생 가능성이 높아 보험료, P&I 비용 등에서 불리한 요율을 적용받게 되므로 오히려 운항비용을 증가시키는 결과를 가져 올 수 있다.

<표 3-17> 선령 25년 이상의 연안화물선 추이

구 분	화물선 전체			선령25년 이상 화물선			25년/전체 %
	선박수, 척	선복량, 천GT	평균톤수, GT	선박수, 척	선복량, 천GT	평균톤수, GT	
1998	1,019	1,157	1,136	184	136	739	16.8
1999	1,247	1,164	933	236	129	546	18.9
2000	1,989	1,444	726	408	159	390	20.5
2001	2,094	1,473	704	438	170	388	21.4
2002	2,128	1,484	697	509	172	332	23.8
2003	2,132	1,530	718	556	185	333	26.1
2004	2,056	1,510	734	583	204	350	28.4

자료: 연안해운통계연보, 한국해운조합.

4) 연안화물 운송사업 등록기준

현행 해운법 시행규칙에 따르면 연안화물 운송사업에 대한 시장진입은 등록제로 되어 있으며, 등록기준은 <표 3-18>과 같다.

현행 등록기준에 따르면, 선령에 관계없이 선박이 1척 이상이면 자본금이 전혀 없는 경우에도 시장에 진입할 수 있다. 정부는 1999년 10월부터 연안화물운송시장의 진입제도를 등록제도로 개정하였고, 등록기준을 화물선 1척 이상 (다만, 유조선은 총톤수 100톤 이상)으로 완화하였다. 등록제 전환이후 노후중고선을 확보하여 시장에 진입하는 업체가 꾸준히 증가하여 25년 이상 노후선 비중이 1998년 말 16.8%에서 2002년말 28.4%로 증가하였다.

이처럼 연안화물선 등록기준이 너무 느슨하여 여러 가지 문제가 발생하고 있다. 우선 시장진입이 너무 용이하여 업체 간의 과당경쟁을 촉발하여 시장붕괴를 초래할 우려가 있을 뿐만 아니라, 노후중고선의 비중이 높아지고 있기 때문에 안전측면에서도 해양사고 발생 가능성이 높아진다. 현행 해운법 시행규칙상 등록기준으로는 시장의 수급조절은 물론 해상교통안전을 확보할 수 있는 근거가 없다.

이처럼 등록기준이 너무 느슨하기 때문에 경영 및 투자, 안전관리의 측면에서 무능한 기업이 시장에 진출하는 것을 막을 수 없다. 이에 따라 안정적인 수송체계 확보와 경쟁력 강화를 위해 연안화물 운송업계의 구조조정의 필요성이 높아지고 있다.

정부는 2003년 10월부터 2년간 유조선분야에 대하여는 신규투입을 제한하는 조치를 취한 바 있으며, 선박 등록기준 강화를 통한 선사 대형화로 경쟁력 강화를 도모하고 있다.

<표 3-18> 연안화물 운송사업의 등록기준

구 분	선 박 보 유 량	자본금	경영형태
연안화물 운송사업	5톤 이상 선박 1척 이상 보유, 단, 석유, 화학류 운송업체는 총톤수 100톤 이상 보유.	-	-

2. 연안화물 운송업계의 경쟁력 향상을 위한 구조조정 필요

1) 연안화물선 구조조정의 필요성

우리나라 연안화물 운송시장은 전형적인 구매자시장으로 소수의 대화주와 다수의 운송업자로 구성되어 있다. 따라서 강력한 협상력을 가진 대화주의 무리한 요구에 대해 운송업체는 이를 수용할 수밖에 없다. 이러한 시장구조는 적정 운임의 수수를 불가능하게 함으로써 연안화물선 업체들의 수익성을 악화시키고 있다.

또한, 연안화물운송에 대한 진입이 면허제에서 등록제로 전환되어 정부가 수요에 맞추어 선박량을 조절하는 것이 어렵게 되었다. 그리고, 신규진입 기업도 건전한 재무능력을 갖춘 기업이 별로 없으며, 대부분 외국(주로 일본)에서 중고선을 도입하여 시장에 참여하고 있기 때문에 과당경쟁은 더욱 심화되고

있다.

강력한 대화주에 맞서 연안화물선 운송업체가 살아남기 위해서는 통합체제를 구축하는 방법이 가장 좋은 것으로 판단된다. 화주들의 우월적 지위남용에 대응하여 정당한 이익을 지키기 위해서는 연안해운업체들 스스로 대등한 교섭력을 갖추어야 한다. 연안해운업체 스스로 인수·합병을 통한 규모의 대형화를 통해 운송원가를 절감해 나가면서 교섭력을 키워나가야 한다.

즉, 통합을 통한 대형화에 의하여 원가절감과 경영합리화를 추구하면서 대화주들과 대등한 관계형성을 이루어 나가는 것이 연안해운업체가 생존할 수 있는 방안이다.

2) 연안화물선 구조조정 추진현황

연안화물운송에 대한 구조조정 정책은 1998년 “연안해운의 면허등 관리요령”(해양수산부 고시)에 구조조정 조항을 신설함으로써 시작되었다. 또한, 구조조정등록을 통한 연안화물 운송업체에 대한 구체적인 지원은 구조조정 참여선박에 대한 항만시설 사용료의 감면, 외국인 선원(산업연수생) 우선지원, 선박 확보자금 우선지원, 기타 해양수산부장관이 인정하는 사업의 우선지원 등으로 ‘연안해운의 면허등 관리요령’(해양수산부 고시)에 규정되어 있다.

이전의 혜택을 살펴보면 구조조정 참여선박에 대하여 화물입항료와 접안료 등 사용료의 80% 감면, 계획조선자금 등 정책자금 사용경합시 우선지원, 항만시설사용 경합시 우선사용, 한국해운조합 회비 50% 감면 등이었다. 이에 따라 1999년 9월 기준 구조조정에 운영선사 형태로 89개사 315척, 인수 및 합병형태로 10개사 33척이 참여하였다.

또한, 2003년 정부는 연안유조선에 한정하여 과잉 선복량의 해소와 구조조정의 일환으로 신규선박의 투입을 금지하는 조치를 취하였다. 이는 연안화물 운송시장이 면허제에서 등록제로 전환된 이후 진입규제를 오히려 강화한 것이

다. 정부는 2003년 10월부터 연안유조선에 대한 신규선박 투입을 제한하였으며, 구체적인 내용은 다음과 같다.

(1) 선박투입 제한내용

- 대상선박: 총톤수 100톤 이상의 유조선
- 항로 및 구역: 11개 항만 간의 운송항로로 인천, 평택, 목포, 여수, 광양, 마산, 울산, 포항, 부산항 간의 항로
- 제한기간: 2003년 10월 1일부터 2년간

(2) 적용대상

- 기존사업자: 연안화물운송사업의 등록자가 추가로 선박을 투입할 경우
- 신규사업자: 신규로 연안화물운송사업 등록을 하고 선박을 투입하는 경우

(3) 적용특례

- 기존 등록선박의 대체에 한해 기존 등록선박의 적재톤수의 범위내에서 신조선 또는 선령 15년 미만의 선박에 대해서만 대체를 허용

3. 연안해운에 대한 지원체제 미흡

1) 선박관련 조세현황

(1) 취득관련 조세

선박 취득관련 조세는 취득세, 등록세, 농어촌특별세, 지방교육세 등이 있으며, 취득세의 경우 연안여객선은 감면이 없으나 연안화물선은 50% 감면을 받고 있다.

한편, 외항선의 경우에는 연료유에 대한 영세율 적용, 취득세, 재산세, 공동시설세, 농어촌특별세의 면제, 부가가치세의 영세율 적용을 받고 있으나, 연안

화물선은 취득세와 재산세의 50% 감면만 적용된다.

① 취득세

일반적으로 선박을 취득한 경우에는 선박가액의 2%를 취득세로 부과하고 있다. 연안화물선의 경우에는 취득가액의 2%를 취득세로 부과하며 지방세법 제284조에 의해 취득세의 50%를 감면해 주고 있다.

한편, 여객선의 경우에는 취득세 감면이 없으며, 국제선박 등록법 제4조 및 제주국제자유도시특별법 제47조에 의해 등록된 국제선박 및 외항선의 경우 취득세가 면제되고 있다.

② 등록세

등록세는 선박을 취득하여 소유권 등록을 할 때에 부과되며, 선박취득가액의 0.02%를 등록세로 납부하여야 한다.

③ 농어촌특별세

농어촌특별세는 취득세를 과세표준으로 하여 부과되는데, 연안운송업 선박 취득시 또는 국적취득조건부 나용선의 연부금융 상환시 취득세 감면액의 20%를 농어촌특별세로 납부하여야 한다.

취득세의 경우와 같이, 국제선박등록법 및 제주국제자유도시특별법에 의해 등록된 국제선박 및 외항선의 경우에는 농어촌특별세가 전액 감면되고 있다.

④ 지방교육세

연안해운기업은 선박을 취득하여 등록할 때와 매년 재산세를 납부할 때 지방교육세를 납부해야 한다. 지방교육세의 과세표준은 등록세와 재산세이며, 세율은 등록세액의 20% 및 재산세액의 20%이다. 즉, 선박등록시에는 등록세액의 20%, 그리고, 재산세 납부시에는 재산세납부액의 20%를 각각 지방교육세로 납부하여야 한다.

(2) 보유관련 조세

선박 보유관련 조세는 재산세, 공동시설세, 면허세, 양도관련 조세 등이 있다. 연안화물선의 경우 재산세의 50%를 감면 받고 있다.

① 재산세

지방세법에 준거하여 연안운송선박에 대한 재산세는 매년 6월 1일 부과된다. 재산세의 과세표준은 선박이고 선박시가표준액의 0.3%의 세율로 부과되고 있으며, 연안화물선의 경우 재산세의 50%를 감면받고 있다.

외국항로에만 취항하기 위하여 취득한 선박에 대해서는 재산세가 50% 감면되고 있으며, 국제선박등록법 및 제주국제자유도시특별법에 의해 등록된 국제선박 및 외항선의 경우에는 재산세가 전액 면제되고 있다.

② 공동시설세

지방세법에 준거하여 연안해운기업은 해당 건물과 선박에 대해 각각의 공동시설세를 납부해야 한다. 연안운송업의 경우에는 선박가액이 5천만원을 초

과하면 0.16%의 세율이 적용되고 있다.

③ 면허세

면허세는 지방세법에 의거하여 연 1회 부과한다. 도시의 인구별 선박톤수별에 따라 6,000원~45,000원을 납부한다.

<표 3-19> 연안화물선과 외항선의 세제비교

세 목	과세표준	연안화물선	국제선박	제주등록특구*
취득세	선박취득가액	2% x 50%	면제	면제
등록세	선박취득가액	1%	좌동	신규0.02%, 매매1%
농어촌특별세	취득세감면액	20%	면제	면제
지방교육세	등록세액	20%	좌동	
	재산세액	20%	좌동	면제
재산세	선박시가표준액	0.3% x 50%	좌동	면제
공동시설세	선박가액	5천만원초과시 0.16%	면제	면제
면허세	도시인구별, 선박톤수별	6,000~45,000원	좌동	

*: <http://www.jejusi.go.kr>

(3) 양도관련 조세 (선박양도차익에 대한 과세이연제도)

국제선박 등록법에 의한 국제선박을 양도하고 양도차익이 발생하였을 경우, 그 양도대금으로 당해선박의 양도일이 속하는 사업연도의 종료일까지 새로운 선박을 취득하는 경우에는 조세특례제한법에 의해 동 양도차익의 80%에 상당하는 금액은 당해 사업연도의 소득금액 계산에 있어서 이를 손금에 산입하여 과세를 이연받을 수 있다.

또한, 선박을 양도한 후 그 양도일이 속하는 사업연도에 새로운 선박을 취

득하지 아니한 법인이 다음 사업연도의 개시일부터 2년 이내에 새로운 선박을 취득하고자 하는 경우에도 동 양도차익의 80%에 상당하는 금액을 손금에 산입하여 과세를 이연받을 수 있다.

그러나, 똑같은 선박이라도 연안화물선은 새로운 선박을 취득하는 경우 선박양도차익에 대한 과세이연제도가 적용되지 않고 있다.

2) 선원 관련 조세현황

선원관련 조세를 살펴보면 소득세법과 동법 시행령에 의하여, 선원법의 규정에 의한 선원(선장은 제외)으로서 재정경제부령이 정하는 자(월정액급여가 100만원 이하인 자에 한하며, 제16조 및 제17조의 규정을 적용받는 자를 제외)가 받는 월 20만원 이내의 승선수당에 대해서는 비과세되고 있다.

선원의 승선수당은 실비변상적 급여로서 직급이나 보수에 관계없이 면세하는 것이 입법례이며, 소득세법 시행령 동일조항 내에서 경찰공무원(합정근무수당), 교원, 기자 등은 직급과 급여수준에 제한 없이 비과세 하도록 하고 있으나, 선원의 경우에만 직급 및 임금에 제한을 두고 있다.

또한, 동일직종이라 할 수 있는 외항선원의 경우 선원급여에 대한 비과세 한도액은 150만원으로서 연안화물선원과 차별을 두고 있다.

3) 은행관련 조세현황 : 유류세

2003년 기준 경유에 부과되고 있는 조세는 교통세(2003년 10월 기준 리터당 261원), 교육세(교통세의 15%), 주행세(교통세의 14.95%)가 있으며, 세후 공급가격의 10%가 일반소비세인 부가가치세로 부과되고 있다. 교통세는 교통세법 제2조에 의거하여 도로, 철도, 공항 및 항만의 원활한 확충과 효율적인 관리·운영을 위해 교통시설특별회계에 편입되는 목적세로서, 도로(65.5%), 철

도(18.2%), 향만(8.2%), 공항(6.0%), 광역교통(2.1%)의 순으로 교통세가 배분되고 있다.

또한, 교육세는 교육세법 제5조에 의거하여 지방교육양여금 특별회계에 편입되어 교육관련 사업에 지출되고 있는 목적세이며, 지방주행세 역시 지방세법에 의거하여 지방재정의 안정적인 확충을 위하여 부과되는 목적세로서, 경유에는 다양한 형태의 목적세가 부과되고 있다.

한편, 병커-C유를 비롯한 중유에 부과되고 있는 조세는 부가가치세 이외에 2001년 7월부터 에너지 소비절약 및 환경오염방지를 위한 에너지세제 개편에 따라, 특별소비세 (2003년 10월 기준 리터당 9원)와 교육세(특별소비세의 15%)가 부과되고 있다.

<표 3-20> 경유 및 중유에 부과되는 조세

경유	중유	비고
교통세	특별소비세	- 중유에 대한 특소세는 2001. 7. 1. 신설 - 2005년 7월기준 교통세는 리터당 323원 - 2005년 7월기준 중유에 대한 특소세는 리터당 17원
교육세	교육세	- 중유에 대한 교육세는 2001. 7. 1 신설 - 교육세는 교통세(특소세)의 15%
주행세	-	- 주행세는 교통세의 14.95%
부가가치세	부가가치세	- 유류 관련 부가가치세는 공급가액의 10%

정부는 에너지 소비절약과 환경오염 축소를 위하여 2001년 7월부터 2006년 7월까지 한시적으로 경유를 비롯한 에너지가격을 단계별로 상향조정하는 방향으로 에너지세를 개편하였다.

에너지세 인상이 운송업계의 경영수지에 미치는 과급효과를 완화하기 위해 2001년 7월부터 연안화물운송업계가 부담하게 되는 세액인상의 금액을 정부가 보조금으로 지급하기로 하였다. 이에 따라 정부는 2001년 7월~11월까지는 유류세 인상분 전액을 지급하고 2001년 12월~2006년 6월까지는 유류가격 인상

분에 한해서만 지급하도록 결정하였다. 그러나 2002년 6월 정부는 2002년 7월 1일 이후 인상된 경유세 누적분의 50%를 보조하기로 변경하였는데, 2003년 7월 1일부터 화물자동차와 택시 및 버스 업계, 그리고 연안화물선에 한해서 유류세 인상액을 1년간 100%를 보조해 주기로 결정하였다.

4) 운송수입 관련 조세현황

외항화물선의 경우 부가가치세법 및 동법 시행령에 의거하여 수출재화의 운송수입에 대하여 부가가치세 영세율을 적용하고 있다. 부가가치세법상 수출재화 등에 대하여 부가가치세 영세율을 적용하고 있는 취지는 국가 간에 간접세의 이중과세문제를 조정하는 차원에서 소비지국에서 과세한다는 국제원칙을 따른 것이며, 운송수입에 대한 부가가치세 영세율 적용도 동일한 취지라 할 수 있다.

한편, 연안화물선의 경우에는 국내화물의 운송수단이라는 점에서 부가가치세가 과세되고 있으나, 연안화물선이 외항화물운송으로 일시 전환시에는 외항화물운송 구간에 대해 외항화물선과 동일하게 부가가치세 영세율을 적용받을 수 있다.

또한, 연안여객선에 대해서는 도서지방 주민의 교통수단이라는 점에서 운임에 대한 부가가치세가 감면되고 있으며, 국제선박등록법 및 제주국제자유도시특별법에 의해 등록된 국제선박은 부가가치세가 면제되고 있다.

5) 주요 국가별 해운관련 조세체계

해외 주요국의 해운관련 조세체계는 법인세, 등록세, 재산세 등으로 구성되어 있는데 주요 국가별 해운업에 대한 세제지원 현황을 살펴보면 다음과 같다.

영국은 해운산업 지원을 위해 2000년 8월 이후 해운관련 각종 세제를 통합한 톤세제도를 도입, 자국 해운업체들의 조세부담을 대폭 경감해 주고 있다. 이외에도 노르웨이, 호주, 인도, 멕시코 등의 국가들도 톤세제도 도입, 관세면제 등의 조치로 해운산업을 직·간접적으로 지원하고 있다.

미국은 선박 건조자금 조성기금(CCF) 제도를 통해 선박의 운항, 매각 등으로 발생한 수입의 적립금에 대해 정부보증 및 연방소득세 과세를 유예해 주고 있다. 또한, 선박 건조예비기금(CRF) 제도를 통해 연안항에 취항하는 선박의 매각 등 처분으로 발생한 적립금에 대해서는 과세를 유예하여 선사의 선박 확보를 지원하고 있다.

캐나다는 국제해상운송수입에 대해서는 소득세를 면제해 주고 있다. 해운업체는 7년간 결손을 이월시킬 수 있으며, 과거 3년간의 결손을 세액공제 받을 수 있도록 하고 있다.

일본은 노후선박 매각으로 얻은 수익은 향후 대체선박에 대한 감가상각에서 공제 해주고 있다. 또한, 운항손실에 대한 공제, 해외에서 획득한 수입 및 해외에서 지불한 조세에 대해서는 특별처리 제도를 시행하고 있다. 그리고, 국제선박 등록제도에 의한 선박에 대해서는 등록면허세와 고정자산세의 경감 조치를 시행하고 있다. 연안해운에 있어서 일본의 경우는 운수시설 정비단을 설치하고 연안선박의 72%에 대해서 건조를 지원함으로써 연안해운을 미래운송 수단으로 지원육성하고 있다. 일본은 지방세법을 개정하여 2002년부터 선박용 연료유에 대해서 경유거래세¹²⁾를 감면해 주고 있으며, 경유 외 선박용 연료유에는 간접세가 없는 것이 특징이다. 여기서 주목할 만한 사항은 경유에 부과되고 있는 경유 거래세는 도로건설의 재원을 확충하기 위한 목적세로서 도로 건설과 직접적으로 연관이 없는 선박, 철도, 농업, 임업 등에 사용되는 경유에

12) 일본의 경유 거래세는 1956년에 처음 창설하였으며 세율은 2003년 현재 킬로리터 당 15,000엔으로 주로 도로에 관한 특별회계를 위해 부과되고 있는데, 2000년 기준 경유거래세의 세수는 11,851억엔에 달한다.

는 경유거래세가 면제된다는 사실이다.

중국의 경우 해운산업에 대한 특별한 세제지원제도는 없으나, 국영해운기업에 큰 손실이 발생할 경우 이자와 세금을 경감하는 형태로 보조를 행하고 있다.

대만은 신조선을 자국에 등록한 선주는 이 선박에 대해 5년간 소득세를 면제해주고 있다. 또, 선박의 건조와 의장을 위해 수입한 원자재에 대해서는 관세를 면제하고 있다.

일본 이외에 외국의 선박연료유에 대한 세액감면사례를 보면, 호주는 해상운송 선박연료유에 대해서 각종 세금을 사후에 환급해 주고 있으며, 인도네시아는 연안운송용 선박연료유의 경우 시장가격의 75%를 적용하고 있다. 미국은 홀수 12피트 이상의 연안항 운항선박에 대해 연료세를 감면하고 있다.

6) 선대구조 개선자금 현황 및 문제점

우리나라 연안해운업계는 선대구조 개선자금 또는 리스방식에 의해 선박을 확보하고 있다. 선대구조 개선자금의 지원규모는 2006년 기준 70억원으로 매우 적다. 선대구조 개선자금은 1976년~1990년간에는 국민투자기금, 1991년 이후 재정용자 특별회계로 지원되고 있다. 선대구조 개선자금은 해운법에 의거, 선박 신조자금의 80%까지 융자할 수 있고, 지원조건은 5년거치 5년 분할상환, 금리 4.95%(변동금리, 2006.2/4분기)를 적용하도록 되어 있다.

그동안 연안화물운송에 대한 선대구조 개선자금 지원실적을 보면 1976~1990년까지 연안화물선 251척, 20만톤에 대해 지원이 있었으며, 동기간 중 소요자금은 1,621억원이었다. 그러나, 1990년 이후 외항선에 대한 선대구조 개선자금 지원은 선진국과의 마찰우려로 1995년 이후 중단하였으며, 연안화물선에 대해서도 지원규모가 점차 축소되었다.

연안해운에 대한 선대구조 개선자금은 1977년부터 매년 3~5척에 30~50억

원 지원을 해오고 있으나 1977년부터 2006년까지 315척, 2,767억원을 지원하여 지원액이 절대 부족한 실정이다. 또한 2004년 말 기준 교체대상 선박인 25년 이상 노후선이 583척으로 전체의 28%에 이르고 있어 현행 지원자금 70억 원으로는 지원효과가 매우 낮고, 그나마 선대구조 개선자금 신청선박 건조비용의 10~20% 밖에 지원하지 못하는 실정이다.

<표 3-21> 선대구조 개선자금 지원 추이

구분	'90이전	'91	'96	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06
발주척수	251	4	4	3	2	1	2	4	1	3	2
발주선박량 천톤	200	2.00	6.00	2.00	3.00	2.00	5.00	5.54	0.315	0.88	10.05
소요자금, 억원	1,621	30	100	50	30	30	30	50	22	70	70

7) 이차보전금

연안화물선에 대한 신조선 지원자금 확보에 어려움이 많고, 지원방식의 다양화로 선박금융 수요자에 대한 편의를 제공할 수 있다는 차원에서 이차보전자금의 예산확보가 필요하다. 이처럼 이차보전금의 실효성이 크고, 법적 근거도 마련되어 있는 상태에서 이차보전 실적이 없는 것은 정부부처 간 협력이 중요함을 나타내는 것이다.

현행 선대구조개선자금의 지원액이 70억 원에 불과하다는 것을 고려할 때 이차보전금의 지원은 연안해운 선대개선에 많은 도움이 될 것이다. 또한, 선대구조 개선자금과 국내 금융기관 조달자금의 이자율 차이가 2% 정도인 점을 고려할 때, 소요예산 4억 원을 지원할 경우 신조선자금 200억 원을 지원하는 효과가 있으며, 적은 금액으로 많은 수혜자에게 지원을 할 수 있다.

이차보전사업은 신조선 활성화를 위해 선박확보 실수요에 크게 부족한 선대구조 개선자금 지원방식의 하나로서 도입된 정책이다. 정부는 현행 선대구

조 개선자금 이자율과 선박건조를 위해, 국내 금융기관에서 조달한 자금과의 금리차이를 보전하여 연안선의 신조선을 촉진하기 위해 2003년 3월 19일 해운법시행령을 개정하여 지원근거를 마련하였으나, 이차보전 실적은 전무한 형편이다.

이차보전에 대해 예산당국은 정부예산의 지원방식을 일원화한다는 취지에서 용자지원 또는 이차보전방식 지원 중 한 가지 방법으로 통일하여야 한다는 입장을 보이고 있으며, 이에 따라 2004년 소요예산 4억원을 전액 삭감하였다.

4. 남북한 교역 현황

1) 남북교역 추이

남북 간 경제교류는 1988년 발효된 「남북물자교류에 관한 기본지침」을 근거로 공식화되었으며, 교역규모는 1989년 1,872만 달러에서 2005년 10억 5,600만 달러로 크게 증가하였다. 남북 간 교역규모는 1998년 이후 연평균 25%를 상회하는 증가세를 보였으며, 북한에서 대한민국은 중국에 이어 제2의 교역상대국 지위를 차지하고 있다.

그리고 이와 같이 높은 남북 간 교역액 증가추세는 상당기간 지속될 것으로 전망되며, 특히 남북관계가 다시 정상화될 경우 그 규모는 크게 증가할 것으로 예상된다.

<표 3-22> 남북 교역 추이

단위: 백만\$, %

구분	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
교역액	287	252	308	222	333	425	403	641	724	697	1,056
증가율	47	-12	22	-28	50	28	-5	59	13	-3.7	51

자료 : 통일부(<http://www.unikorea.go.kr/>).

2005년 남북교역액은 10억 5,600만달러로 2004년 대비 51.5%가 증가하였다. 이는 국내 내수회복 등에 따라 일반교역과 위탁가공교역이 2004년 대비 각각 22.4%, 19.2% 증가하였고, 개성공단의 본격건설 및 금강산 시설확충에 따른 반출입 확대에 따라 2004년 대비 각각 324%, 108% 증가한 데 기인한다. 또한, 정부 및 민간차원의 대북지원도 2004년 대비 1억달러 이상 증가하였다¹³⁾.

<표 3-23> 남북교역 상세내역 (2005년)

단위: 만\$

상업적 거래						비상업적 거래				계
일반 교역	위탁 가공	개성 공단	금강산 관광	기타	소계	대북 지원	사회문 화협력	KEDO 사업	소계	
20,978	20,973	17,674	8,707	623	68,955	36,504	78	39	36,621	105,576
19.9%	19.9%	16.7%	8.2%	0.6%	65.3%	34.6%	0.1%	0.04%	34.7%	100.0%

자료 : 통일부(<http://www.unikorea.go.kr/>).

남북교역이 이와 같이 급속도로 활성화됨에 따라, 참여하는 업체의 수는 물론 품목도 역시 급증하는 추세를 보여 왔다. 이에 따라 1990년 16개에 불과했던 참여업체수는 2005년에 523개에 이르는 수준으로 증가했으며, 품목수도 같은 기간 중 26개에서 774개로 확대되었다.

<표 3-24> 남북교역 참여업체 및 품목수 추이

단위: 개

구분	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
업체수	136	236	319	356	419	516	536	506	432	481	462	523
품목수	158	244	258	365	449	488	578	549	572	588	634	774

자료 : 통일부(<http://www.unikorea.go.kr/>).

13) “2005년 남북교류 추진실적(종합)”, 월간남북교류협력동향, 서울, 통일부, 2005.12.

2) 해운교류 현황

(1) 남북 선박운항 실적

남북 간 선박운항 실적은 1995년의 99회에서 2000년에는 2,073회로 급증했으며, 특히, 2005년에는 북향 2,228회 및 남향 2,269회로 총 4,497회를 나타내었다. 현재 남북 간 선박운항은 남한 16개 항구와 북한 12개 항구 간 운항이 이루어지고 있으며, 이중 인천/해주 간 운항이 전체의 59%를 점유하고 있다. 인천/해주 간 운항은 2004년 540회에서 2005년 2,654회로 391% 증가하였는데, 이는 주로 모래반입 확대(2,439회)와 북한산 수산물 수송의 증가에 기인한다.

정기항로로는 컨테이너선이 취항중인 동룡해운의 Chu Xing호가 부산/나진항로를, 국양해운의 Trade Fortune호가 인천/남포항로를 운항하고 있으며, 대아고속해운이 속초/양화 항로에 경수로 인력, 물자수송을 위해 여객선 한겨레호를 취항시켰으나 경수로사업의 중단으로 2006년 1월 이후 운항이 중단되었다.

<표 3-25> 남북 선박운항 추이

(단위: 회)

구분	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
남한→북한	99	101	113	260	731	916	766	798	877	946	2,228
북한→남한	208	221	244	342	983	1,157	920	1,029	1,145	1,178	2,269
계	307	322	357	602	1,714	2,073	1,686	1,827	2,022	2,124	4,497

자료 : 통일부(<http://www.unikorea.go.kr/>).

(2) 남북 해상물동량

남북 간 해상물동량도 1990년대 하반기 이후 급증하여 2002년에는 105만 6

천톤으로, 2005년에는 679만 5천톤으로 크게 증가하였다. 2005년의 남한→북한 수송물량은 94만 7천톤으로 전년대비 51% 증가하였으며, 주요한 수송내역은 식량차관 30만톤과 대북비료지원 32만톤이다. 또한, 북한→남한 수송물량은 584만 8천톤으로 전년대비 1,111% 증가하였으며, 이중 94%인 557만 8천톤이 해주산 모래이다.

<표 3-26> 남북 해상물동량 추이

단위: 천톤

구분	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
남한→북한	281	148	361	396	781	547	402	899	841	625	947
북한→남한	346	188	250	162	203	156	239	157	207	483	5,848
계	627	336	611	558	984	703	641	1,056	1,048	1,108	6,795

자료 : 통일부(<http://www.unikorea.go.kr/>).

한편 남북 간 해상 컨테이너물동량은 1995년에 114TEU를 시작으로 2003년에는 1만 656TEU까지 증가했으며, 이와 같은 추세는 남북관계가 지속적으로 개선되고 경제교류도 다양하게 확대됨에 따라 지속적으로 증가될 것으로 전망된다.

<표 3-27> 남북 해상 컨테이너물동량 추이

단위: TEU

구분	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
부산/나진	114	2,475	3,019	5,720	5,225	4,859	3,827	4,064	4,726	4,292
인천/남포	-	-	-	4,112	4,608	6,313	4,700	5,171	5,930	6,187
계	114	2,475	3,019	9,832	9,833	1,172	8,527	9,235	10,656	10,479

자료 : 통일부(<http://www.unikorea.go.kr/>).

2005년 8월 남북 해운합의서가 발효됨에 따라, 후속 해운협력이 구체화될 경우에는 남북항만 간 해운항로 개설이 공식화되고 운항형태도 다양하게 발전

할 것이며, 경제교류의 활성화에 따라 남북 간 선박운항 및 해상물동량이 지속적으로 증가하는 가운데 철도 및 도로연결로 남북 물류시대가 본격화될 것으로 예상된다. 또한, 남북 해운협력 및 교류가 확대되면서 남측 자본 및 선박과 북측 선원을 결합한 동반성장으로 남북 단일해운시장의 형성도 가능할 전망이다.

3) 남북 협력사업

(1) 개성공업지구

개성공업지구 즉, 개성공단 사업은 경의선, 동해선 철도 및 도로의 연결사업과 함께 진행되는 사업이며, 2000년 8월 남측의 현대아산 및 북측의 조선아태평화위원회의 합의에 근거하여 추진되고 있다.

한국토지공사와 현대아산이 필요한 공장구역을 공동건설하고 이를 50년간 임차하여 국내외 기업에 분양하는 방식으로 추진되고 있으며, 이에 따라 개성직할시 일대에는 2,000만평의 공단과 배후단지가 단계적으로 조성되어 국내기업의 유치를 본격적으로 추진하고 있다.¹⁴⁾

2002년 11월 '개성공업지구법'의 공포에 이어 2003년 6월에는 시범단지 2만 8,000평을 포함한 100만평의 1단계 공업단지가 착공되었으며, 2004년 10월 개성공단 개발사무소의 준공과 입주업체의 시제품 생산 및 출하가 실현되면서 시범단지가 본격적으로 가동되었다.

2005년 말 기준으로 시범단지에는 11개 기업이 입주하여 생산단계에 있으며, 2006년까지 24개 기업이 입주하게 된다. 그리고, 2005년 10월 남북경제협력협회사무소(남북경협협회사무소)가 개소되어 남북 간의 직교역의 기반이 확

14) 한국해운조합, 「연안해운 혁신을 위한 비전과 발전전략 수립」, 서울, 한국해운조합, 2005.5.

립되었다.

개성공업지구 건설사업은 1차로 2007년까지 2,000만평이 단계적으로 건설되며, 중장기적으로는 2차 및 3차에 걸쳐 3,000만평 및 4,000만평이 추가로 건설되는 대단위의 공업단지 건설계획이며, 1차, 2차 3차 공업단지의 특징은 다음과 같다.

- 1차: 노동집약적이며 비용절감 및 경제효과가 큰 경공업을 중심으로 유치
 - 2차: 총면적 3,000만평으로 노동집약적인 경공업 이외에 금속, 기계, 장비의 조립과 의료정밀 및 컴퓨터 등 도시형 업종을 유치
 - 3차: 총면적 4,000만평에 중화학공업을 중심으로 유치하며, 남북 산업구조의 고도화와 지식기반 산업의 강화를 위한 첨단산업단지로 육성
- 특히 1차 건설사업에는 공업단지 중심의 제1구역과 생활 및 관광단지 중심의 제2구역으로 구분되어 2007년까지 단계적으로 건설될 계획이다.

(2) 금강산 개발

금강산 개발 사업은 1992년 4월 단체관광객 남북관광 허용방침을 남측 정부가 발표하면서 법적토대가 마련되었으며, 1998년 6월 22일 남측 현대그룹과 북측 조선아세아태평양평화위원회의 금강산관광사업 계약체결로 구체화되었다. 이어서, 우리 정부가 8월 현대그룹을 대북협력사업자로 승인하고 9월 금강산관광사업을 '남북협력사업'으로 최종 승인하였으며, 1998년 11월 금강호의 취향과 함께 본격화되었다.

금강산 개발사업의 목적은 천혜의 관광자원인 금강산을 지속적으로 개발함으로써 남·북 및 해외동포가 안전하게 방문할 수 있도록 하고, 국제적으로 개방하고 민족의 화해와 협력을 고취시켜 남·북의 공동이익을 창출하는 데 있다.

현재 금강산 관광사업은 육로관광이 안정적으로 시행되고 있으며, 2박 3일 간의 기존 해상관광상품 이외에 당일, 1박 2일 등 다양한 육로관광 상품이 개발되어 판매되고 있다. 2003년 9월 금강산 육로관광이 시작된 이후 본격화되기 시작한 금강산 단체관광은 2004년 7월 이후에는 월평균 3만명의 관광객이 금강산을 방문하고 있으며, 1998년 11월 이후 금강산을 방문한 관광객의 누적치는 2005년 6월 100만명을 돌파하였다.

남측 금강산 관광개발 사업자인 현대아산(주)은 2003년 7월 이후 세계관광기구(WTO) 등과 금강산관광특구의 개발을 추진하고 있으며, 이 계획이 실현될 경우 금강산 관광개발사업은 더욱 활성화될 전망이다.

또한, 3단계 금강산관광 개발사업이 본격화되는 2009년경에는 국내의 관광객이 크게 증가할 것으로 보이며, 동북아의 주요 관광거점으로 급부상할 전망이다.

(3) KEDO 원자력발전소 건설

KEDO사업은 1995년 3월 '한반도에너지개발기구'(KEDO; Korean Peninsula Energy Development Organization)의 설립으로 본격화되어 2009년 1호기 및 2호기 완공을 목표로 추진되었으나, 2003년 12월 이후 사업이 일시중단 상태에 있다.

2002년 10월 북한의 농축우라늄을 이용한 핵무기개발 프로그램문제로 북핵문제가 제기되었고, 북핵문제와 연계되어 진행되던 대북경수로 원자력발전소 사업에 대하여 KEDO 집행이사회는 2003년 12월 1일부터 사업을 일시 중단하기로 하였으며, 2005년 11월 KEDO 집행이사국의 합의에 의해 KEDO 사업을 종료한다는 데에 원칙적으로 합의하였고, 공식적인 사업종료를 위해 법적문제, 청산비용 등 재정적 문제를 조속히 처리하기로 하였다. 이에 따라 2006년 1월 북한에 체류하고 있는 남한측 공사요원의 철수를 완료하였다.

<표 3-28> KEDO경수로 원자력발전소 건설사업 개요

구 분	내 용
위치	함경남도 금호지구
형식, 용량	가압경수로 1,000MW급 2기
사업방식	Turn-key 계약방식 (일괄도급 방식)
계약금액	40.8억 달러 (물가변동 보상조건)
소요기간	KEDO와 북한 간의 별도 의정서에 따라 확정
기본방침	한국표준형 원전건설 및 한국이 중심적 역할수행

KEDO사업의 재원은 당초 한국, 미국, 일본, EU가 분담하는 것으로 결정되었으며, 1998년 11월 재원분담 결의안이 채택되어 총 사업비 46억불의 한국 전력 및 KEDO 간 대북 경수로사업 주계약이 1999년 12월 체결되었다.

2003년 11월 KEDO 사업이 중단되기까지 공사진척도 34%, 사업비는 집행 이사국 간 재원분담결의에 따라 분담하여 2005년 12월까지 15억 6천만달러가 투입되었다¹⁵⁾.

<표 3-29> KEDO경수로 원자력발전소 건설사업 재원분담 현황

구 분	내 용
한 국	3조 5,420억원 (사업비의 70%) 부담
일 본	10억불에 해당하는 1,165억 엔을 엔화로 부담
미 국	경수로 원전 완공시까지의 대북 중유제공 비용과 부족한 사업비 3억 8,000만 달러의 조달을 주도함
E U	1996년부터 5년간 7,500만 EURO (약 8,500만 달러) 부담

(4) 남북 철도 및 도로연결

경의선과 동해선에 의하여 남북 간의 철도 및 도로를 연결하는 사업은

15) “2006년 통일백서”, 서울, 통일부, 2006.

6.15. 남북공동선언의 후속조치로 추진되는 남북당국 간 최초의 협력사업이며, 2000년 9월 기공식과 함께 본격적으로 추진되었다. 이 사업은 남북 간 교류협력의 활성화와 군사적 긴장완화 및 신뢰구축을 실현하는 한편, 이를 한반도, 중국, 러시아 및 유럽을 연결하는 대륙횡단철도와 연결함으로써 동북아 물류중심지 건설을 위한 기반을 확보하는 중요한 사업이다.

동해선 철도 및 도로를 연결하는 사업의 경우에는 2002년 4월 동해선 연결을 위한 남북 간의 합의에 따라 본격화되었다. 남북은 2002년 8월 개최된 제7차 남북장관급회담에서 남북철도 및 도로의 연결을 위한 군사적 보장조치의 발효에 합의했으며, 이후, 제2차 남북경제협력추진위원회에서 경의선과 동해선 철도 및 도로의 병행연결이 결정되어 2002년 9월 동시에 착공되었다.

도로는 2005년 10월 경의선, 11월 동해선이 개통되어 사람과 물자가 이송되고 있으며, 철도의 경우에도 동해선과 경의선 모두 궤도부설과 운영설비 설치공사는 완료되었으나, 북한이 열차, 차량운행에 대한 군사적 보장합의가 체결되지 않았다는 이유로 열차 시범운행에 대한 소극적 입장을 보임에 따라 열차 시범운행이 2006년도로 넘겨진 상태이다.

중, 장기적으로 동해선 및 경의선을 통하여 대륙횡단철도와 연결이 가능해짐에 따라 한반도가 동북아 물류중심기지로 도약하는 중요한 계기가 될 것으로 평가되고 있으며, 경의선 및 동해선 철도의 복원과 TSR 및 TCR과의 연결은 관련 모든 당사국에 호혜적인 관계의 설정에 의하여 동북아 기술, 경제, 문화 공동체 형성이 가능하다는 거시적인 관점에서 접근할 필요가 있다.

또한, 남북철도 및 도로는 물론 동북아 교통망의 통합운영을 위한 기술, 제도 및 법적인 대비와 함께 이에 대한 해당 당사국 간의 이해증진이 필요하며, 이를 위한 관련국가 간 공동노력이 요구된다.

제4장 연안해운의 경쟁력 강화방안

제1절 선사들의 대형화

1. 연안화물 운송업체 등록기준 강화

연안화물 운송시장의 적정 선박량을 유지하여 시장의 안정성을 확보하고 선박의 안전관리능력을 향상시키기 위해서는 현행 연안화물 운송업체의 등록기준을 강화할 필요가 있다. 특히, 선박의 선령은 선박의 안전과 직결되는 사항으로 노후중고선의 시장진입을 억제할 수 있도록 등록기준을 강화해야 할 것이다.

일본의 경우 일반화물선은 12년, 유조선은 10년을 내용년수로 규정하고 있음을 고려하여, 우리나라의 선령에 대한 기준은 일반화물선 12년 이내, 유조선 10년 이내로 결정하는 것이 바람직하다. 또한, 선박 보유량은 영세사업자들의 무분별한 진입을 억제한다는 취지에서 1척에서 2척으로 상향조정하는 것이 필요하며, 자본금의 경우 현재 연안화물 운송업체의 평균 자본금이 1억원 이상이라는 점을 고려할 때, 최저 1억원 이상으로 하는 것이 바람직하다.

<표 4-1> 연안화물 운송업체 등록기준 개정안(예시)

구분	선박보유량	선령	자본금	경영형태
현행	5톤 이상 선박 1척 이상 보유 단, 석유·화학제품류 운송사업은 총톤수 100톤 이상 보유	-	-	-
개선안	2척 이상 단 석유·화학제품류 운송사업은 총톤수 300톤 이상 보유	일반화물선: 12년 유조선 및 화학제품류 운반선: 10년	1억원 이상	-

2. 연안화물 운송업체 구조조정

연안화물 운송업체의 구조조정에 있어 핵심적인 목표는 사업자수를 줄임으로써 업체별로 선대구조를 확대시켜 나가는 것이다. 현재, 연안화물선업의 업체수는 2004년 기준으로 916개사, 선박척수는 2,056척으로 시장 참여자가 시장 규모에 비해 너무 많을 뿐만 아니라, 업체당 평균 선박보유량은 2.2척으로 선대규모가 매우 작은 실정이다.

예전에 정부가 추진한 구조조정사업의 경우, 구조조정 형태별 기준을 보면 공동운항은 2개업체 이상, 선박 5척 이상, 총톤수 3,000G/T 이상으로 하였고, 운영선사제는 2개업체 이상, 선박 3척 이상, 총톤수 3,000G/T 이상으로 되어 있었다. 그러나, 이러한 기준은 지속적인 경제발전에 따라 화주들의 연간 화물량이 급증하고 있음을 고려할 때 더욱 강화되어야 할 것이다.

구조조정 형태는 인수 또는 합병으로 하되, 기준규모는 선박 10척 이상, 총톤수 10,000G/T로 설정하는 것이 적절할 것으로 판단된다. 이를 통하여 연안화물 운송사업자를 대폭 줄이는 동시에 규모를 대형화하고, 또한, 구조조정 이후 존속하는 연안해운업체 간의 제휴나 합작 등의 협력관계를 유도하여 경쟁력을 강화시켜야 할 것이다.

<표 4-2> 연안화물운송업의 구조조정 방안

집약화형태	인수 · 합병 (통합)
기준규모	선박 10척 이상, 총톤수 10,000G/T
대상업체	기준규모를 초과하는 업체를 제외한 모든 업체
운영형태	한 선사가 다른 회사의 선박을 인수하거나 다른 회사를 합병하는 방식
지원방안	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 선대구조 개선기금 우선배정 ◦ 항만시설 사용료 감면 ◦ 선박 및 기업인수 자금 조달지원(보증부여) ◦ 선박 및 기업인수에 손실에 대한 손비처리 인정

연안화물운송업의 구조조정은 국가물류체계의 효율성을 제고하여 국가물류비를 절감하는 데에 기여하기 때문에 정부차원에서 이를 주도하는 것이 타당하다. 그리고, 구조조정에 참여하는 업체에 대한 재정적 지원도 정부차원에서만 가능하다는 점을 고려할 때 정부가 구조조정을 주도해야 한다.

구조조정 참여업체에 대한 지원은 ① 선대구조 개선기금의 우선배정, ② 항만시설 사용료의 감면, ③ 선박 및 기업 인수자금 조달시 정부보증, ④ 선박 및 기업인수에 따른 손실의 손비처리 인정 등과 실질적인 지원방안이 필요하다.

3. 연안해운 구조개선기금 설립

1) 구조개선기금 설립의 필요성

해운산업이 정부주도로 발전할 경우 해운에 관련된 전문금융기관도 정부주도로 설립하는 것이 바람직하다. 그러나, 정부규제 완화, 시장개방 및 경제자유화의 시대에 연안해운업계 스스로 자구책을 강구할 필요가 있다. 특히, 구조조정을 통해 노후 비경제선을 신조 현대선으로 대체 투입하여 연안해운의 효율성을 극대화하는 것은 시급한 국가적 사안이다. 따라서, 정부는 민간주도의 기금설립이 성공할 수 있도록 정부가 일부의 지분을 참여하여, 연안해운과 관련된 업계 및 단체들이 기금설립에 참여하도록 유도해야 할 것이다.

한편, 연안해운업계가 자체적으로 기금을 조성하는 데에는 많은 시간이 소요될 것이나, 정부보증으로 차입하여 기금을 조성할 경우에는, 정책금리와 시장금리의 차이를 정부예산으로 보전한다면 재정지원 규모는 많지 않을 것으로 보인다.

2) 구조개선기금의 조성방안

구조개선기금의 설치는 연안해운업계 특히, 선대구조개선이 시급한 연안화물선 업계에는 매우 중요한 과제이다.

연안해운업계가 공동으로 선대구조개선을 주도할 때, ① 선복량의 적정규모 유지, ② 운임수준의 적정화, ③ 경영규모의 대규모화가 가능할 것이다. 이는 시장환경변화와 우월적 지위를 가진 대화주와의 관계에 있어서 연안해운업체 상호 간의 긴밀한 협력체제와 합리적 대응방안의 공동실천으로 실현될 수 있다.

한편, 구조개선기금의 조성은 ① 해운조합 소속조합원 업체의 출연금, ② 정부주식 매각 및 국공채 발행으로 조성된 자금, ③조선업계의 출연금, ④ 다른 금융기관의 협조융자(이자차액은 정부 보조), ⑤ 기타 관련업계의 출연금 등으로 해야 할 것이다.

3) 구조개선기금의 활용방안 검토

현재 정부는 해운전문 금융기관의 설립을 추진하고 있다. 해운전문 금융기관의 이용자들은 내·외항 구분 없이 해운업에 종사하는 모든 사업자들이 해당된다. 그러나, 연안해운 구조개선기금은 연안해운업계를 대상으로 하여 노후중고선의 대체투입에 우선적으로 배정한다. 그리고, 국민경제의 전반적 퇴조에 따라 해운물동량이 일시적으로 급격히 축소될 경우, 연안선의 일시적 휴항에 대비하여 구조개선기금에서 계선자금을 융자하여 합리적인 선복량 조절이 가능하도록 지원한다.

또한, 계선자금의 회수는 계선대상 화물선업계가 유희선박의 계선에 따라 적정운임이 유지되므로, 관련 화물선협의체에서 계선 소요자금을 산정하여 그 이익의 일부를 각출하여 공동으로 부담하도록 한다. 또한, 구조개선기금은 기

존선박의 성능향상을 위한 자동화설비투자 및 선박개조사업 자금으로 활용할 수 있다. 기타 선박운영자금 및 보증업무에도 이 기금의 활용이 가능하다.

구조개선기금의 용도는 ① 선대현대화자금으로 활용하여 연안해운업체를 대상으로 하여 노후중고선의 대체 투입에 우선 배정하고, ② 선박자동화 등 시설개선자금 용자, ③ 선박개조사업 용자, ④ 해운업체 운전자금 용자, ⑤ 계선자금 용자, ⑥ 보증업무 등 관련사업에 활용되어야 한다.

제2절 선박의 성능향상 방안

1. 선대구조 개선자금 확충

우리나라 선대구조 개선자금과 일본 “운수시설 정비사업단”의 금융조건을 비교하면 다음과 같다.

이자율을 보면 우리나라는 4%대인데 비해 일본은 2.85~2.90% 정도로, 일본선주들에 비해 우리나라 선주들의 부담이 가중한 실정이다. 용자비율은 우리나라가 80%, 일본은 선종에 따라 60~80%까지 차등비율을 적용하고 있다.

상환기간에 있어, 우리나라는 5년 거치기간, 5년 상환기간으로 일률적으로 10년을 적용하고 있으나, 일본은 선종, 선박의 규모에 따라 상환기간에 차이가 있다. 예를 들면 유조선은 대개 13년이며, 일반화물선을 비롯한 연안화물선들은 15년이다. 우리나라는 거치기간이 5년으로 사업초기 자금부담을 완화시켜 주고 있으나, 상환기간이 5년으로 원리금 부담이 과중하여 경영상 자금압박을 받을 소지가 있다.

<표 4-3> 한국·일본 연안해운 선대개선자금 비교

구 분	한국 선대구조개선자금	일본 운수시설정비사업단
상환기간(년)	10 (5)	10~15 (2~3)
융자비율(%)	80	60~80
이자율(%)	4%대 (변동금리)	2.85~2.90

따라서, 선대구조 개선자금에 대해 다음과 같은 개선방안을 찾을 수 있다.

- ① 현행 선대구조 개선자금 금리를 2~3%대로 낮추어 연안화물선의 선박 금융에 대해 대폭적인 금융비용 경감이 필요하다.
- ② 융자비율의 경우에도 제조업체가 정책금융을 받는 경우 투자자금의 100%를 대출받고 있다는 점을 고려할 때 제조업과 같이 100%를 적용하는 것이 필요하다.
- ③ 자금상환기간은 선박금융의 규모와 회수기간을 고려할 때 10년 이상으로 연장하되 선종별로 업체의 자본력을 고려하여 15년까지 연장할 필요가 있다.
- ④ 선대구조 개선자금 지원규모를 현재 70억원에서 수백억원 수준까지 확대하여 신규선박의 건조를 촉진하여야 한다.

2. 이차보전금제도의 신설

선대구조 개선자금의 금리인하나 지원규모의 확대가 어려울 경우, 저금리의 신조선자금을 확보하기 위한 방안으로 이차보전사업을 시행하여야 할 것이다. 앞에서 설명한 바와 같이, 연간 4억원의 이차보전자금의 지원시 계획조선자금을 200억원 수준으로 확대하고 이자율을 2% 낮추는 효과가 있다.

우리나라의 선령 25년 이상의 노후중고선 비율이 28%에 이르는 것을 고려할 때 노후선의 신조선 대체는 연안해운 발전을 위해 불가피한 조치이며, 연

안해운의 선대개선을 위해 선대구조 개선자금과 병행하여 이차보전금제도를 적극적으로 도입해야 한다.

3. 노후중고선의 퇴출방안

노후중고선을 매입하여 폐선하는 대책을 정부차원에서 마련할 필요가 있다. 정부는 연안해운 구조개선기금(가칭)을 조성하여 선형별 신조선가에 감가상각액을 제외한 잔존금액을 선사에 보상하고 노후선박을 매입하여, 국가소유 예비선대로 보유하거나 폐선함으로써 노후중고선을 줄여나가야 할 것이다.

또한, 연안해운 구조개선기금을 마련하기 위해서는 해운법을 개정하여 연안해운 구조개선 근거를 마련하거나 '연안해운구조개선기금법'을 특별법으로 제정하여 시행하는 방안을 검토해야 할 것이다.

한편, 노후중고선의 보상금액을 추정해 보면, 먼저 선령에 따른 선가 잔존율을 결정해야 한다. 선가 잔존율은 한국감정원의 유형고정자산 내구년수 및 잔존율을 참고로 하였다. 선박의 운항가능년수를 최대 30년, 최종 잔존율을 10%로 하고, 선령 20년부터 잔존율을 보면, 20년 선박은 잔존년수 10년에 잔존율 25.1%, 29년 선박은 잔존년수 1년에 잔존율 11%, 30년 선박은 잔존년수가 없고, 잔존율은 10%로써 완전히 가치를 상실하는 것으로 보고 있다.

<표 4-4> 선가 잔존율

선령 (년)	잔존년수 (년)	잔존율 (%)
20	10	25.1
21	9	22.9
22	8	20.9
23	7	19.1
24	6	17.4
25	5	15.8
26	4	14.5
27	3	13.2
28	2	12.0
29	1	11.0
30	0	10.0

자료: 한국감정원

다음으로 연안화물선의 신조선단가의 범위는 한국조선공업협동조합에서 산정한 금액을 적용하였다.

<표 4-5> 연안화물선의 평균 신조선단가

단위: 천원

선형 (GT기준)	단가 (GT당)	평균단가 (GT당)	기관, 의장품 가액 감안 단가 (GT당)
500톤 미만	1,850~2,100	1,975	2,568
500~999톤	1,700~1,900	1,800	2,340
1,000~2,999톤	1,450~1,750	1,600	2,080
3,000~9,999톤	1,250~1,650	1,425	1,852

자료: 한국조선공업협동조합.

주: 1) 위 신조선 가액은 한국조선공업 협동조합의 개략적인 금액이며, 선종, 설계조건에 따라 달라질 수 있음.

2) 기관, 의장 포함가액은 신조선가의 130%로 간주.

이러한 신조선가액은 선종, 선박설계, 선박구조 등의 차이에 따라 달라질

수 있는 금액이며, 평균단가는 신조선단가의 단순 평균값을 적용하였고, 기관 및 의장품이 포함된 가액은 신조선가의 130%로 가정하였다.

선령 25년 이상 노후중고선의 연도별 매입금액의 규모를 보면, 향후 5년간 2,609억원의 자금이 소요될 것으로 산정되었으며, 연간 522억원의 자금이 필요할 것으로 예상된다. 이를 연도별로 보면 2003년에 616억으로 가장 많고, 유조선의 신규투입이 제한되는 2004~2005년에 460억원 내외, 2006년부터는 500억원이 조금 초과할 것으로 예상된다.

<표 4-6> 선령 25년 이상 노후중고선 매입금액 (보상액)

구분	선박척수	평균톤수 GT	평균신조액 (천원)	잔존율 (%)	매입금액 (억원)
2003	556	333	2,568	13.2	628
2004	583	350	2,568	13.2	692
2005	618	244	2,568	13.2	511
2006	644	237	2,568	13.2	517
2007	694	232	2,568	13.2	546
계	3,000	258	-	-	2,894

주: 1) 매입금액= 선박척수 × 평균톤수 × 평균신조가액 × 잔존율.

2) 선박의 잔존율은 선령 27년의 13.2% 적용

제3절 연안해운의 외항해운 대비 불리한 여건 해소

1. 유류세 감면¹⁶⁾

연안화물선에 대한 면세유 공급은 연안화물운송관련 정부부처와 업계, 관련 단체가 오랫동안 추진해 온 사항으로, 면세유 공급이 연안화물업계에 미치는

16) 재정경제부, 해양수산부, 전게서, 2003. pp.182~190.

영향이 그만큼 크다는 것을 의미한다.

우리나라 산업경쟁력의 가장 큰 장애요인으로 국가물류비를 꼽을 수 있기 때문에 이를 획기적으로 절감시키기 위해서는, 수송비가 저렴한 연안화물선의 수익성을 개선시킴으로써 연안해운의 수송분담율을 제고시키는 것이 급선무이다. 따라서, 연안화물선 연료유의 세액감면을 통해 해상운송 활성화를 유도하여 연안해운업의 경영을 개선함과 동시에, 국가물류 경쟁력의 증가 및 국가차원에서의 물류비 절감효과도 기대할 수 있다.

1) 연안화물선 선종별 표준원가 구성

우리나라 연안화물선의 선종별 표준원가에 대한 연구결과를 보면, 총원가에서 운항비가 차지하는 비율이 선종에 따라 14.5%(가스선)에서 43.4%(일반화물선)에 달한다. 운항비중에서 가장 많은 부분을 차지하는 연료비의 경우 역시 선종에 따라 7.7%(가스선)에서 28.6%(일반화물선)에 달해 총원가에서 차지하는 비율이 다른 비용들에 비해 상당히 높다는 사실을 알 수 있다.

2) 연료유 종류별 세액비율

연안화물선에 사용되고 있는 연료유는 선형에 따라 다양한 종류가 사용되고 있다.

500톤급 이하의 소형선박은 경유가 사용되며, 500톤에서 1,500톤급 사이의 중형선박에서는 벙커A, 벙커C, MF-30, MF-60가, 1500톤급 이상의 대형선박에서는 MF-180 등이 사용되고 있다. 또한, 이와 같은 연료유들은 경유의 함유비율에 있어서 차이를 보이고 있기 때문에 면세유의 공급으로 인한 세액의 감소도 이러한 연료유의 차이를 고려하여 계산되어야 한다.

하지만, 연료유 사용에 대한 정확한 통계 데이터가 없는 관계로 본 연구에

서는 선복량에서 가장 많은 비중을 차지하고 있는 중형선박에서 주로 사용하고 있는 병커A(H), 병커A(L), 병커C, MF-30, MF-60 등 다섯 종류의 연료유를 대표로 선정해서 각각의 연료유에서 세액이 차지하는 비율을 구하여 이를 산술평균하는 방식으로 연안화물선 연료유의 세액비율을 계산하였다.

이렇게 해서 계산한 연안화물선 연료유의 평균 세액비율은 약 22.8%인 것으로 추론되었다.

면세유의 공급으로 인해 유발되는 운송원가의 하락률은 <표 4-7>에서 제시한 연안화물선 선종별 표준원가 구성에서, 연료비를 운송원가로 나눈 비율에 연안화물선 연료유의 평균 세액비율인 22.8%를 곱하여 각 선종별로 계산한 것을 산술평균하여 계산된다.

면세유 공급에 의한 연안화물선의 평균 운송원가 하락률은 4.06%인 것으로 계산되었다.

<표 4-7> 연안화물선 선종별 표준원가 구성

단위: 원/톤-마일, %

구분	유조선		가스선		일반화물선		모래운반선		계	
	원가	구성비	원가	구성비	원가	구성비	원가	구성비	원가	구성비
선비	8.20	33.86	21.78	49.18	2.66	16.28	9.73	31.961	8.08	33.31
선원비	4.12	17.4	7.32	16.53	3.22	19.68	3.2	10.52	4.12	16.99
운항비	5.96	25.14	6.43	14.51	7.10	43.41	11.43	37.541	6.69	27.56
(연료비)	(3.05)	(12.88)	(3.42)	(7.73)	(4.67)	(28.55)	(9.55)	(31.35)	(3.96)	(16.34)
보험료	1.23	5.2	0.59	1.33	0.36	2.18	0.47	1.53	0.90	3.73
일반관리비	2.40	10.14	4.51	10.19	1.67	10.19	3.10	10.19	2.46	10.16
운송원가	21.73	91.74	40.63	91.74	15.01	91.74	27.94	91.74	22.25	91.74
적정이윤	1.96	8.26	3.66	8.26	1.35	8.26	2.51	8.26	2.00	8.26
총원가	23.68	100	44.29	100	16.36	100	30.46	100	24.26	100

자료: 해양수산부, 「연안화물선·유조선 적정운임 산정에 관한 연구」, 1999. 10. p. 223

주: 전체 평균표준원가의 산출은 선종별 면허선복량(DWT)을 기준으로 한 가중평균방식 이용.

<표 4-8> 연안화물선 연료유의 세액 비율 (2003년 10월 기준)

단위: 원/리터, %

구 분	기본가격	세목				소계	유류 가격
		교통세	주행세	교육세	부가세		
B-A(H)	273.2	9		1.35	28.35	38.70(12.41)	311.9
B-A(L)	296.2	9		1.35	30.65	41.00(12.16)	337.2
B-C	226	9		1.35	23.63	33.98(13.07)	259.98
MF-30	248.9	105.51	14.94	15.82	38.51	174.78(41.25)	423.68
MF-60	241.73	75.27	10.26	11.29	33.85	130.67(35.09)	372.4

자료 : 한국해운조합.

주 : ()는 유류가격에서 세액이 차지하는 비율.

<표 4-9> 면세유 공급시 연안화물선 선종별 운송원가 하락률

단위: %

구 분	유조선	가스선	일반화물선	모래운반선	전체 평균
운항원가 하락률	3.20	1.92	7.09	7.79	4.06

주: 운송원가 하락율 = (연료비/운항원가) × 연안화물선 연료유의 평균 세액비율 (22.8%).

3) 면세유 공급의 총효과

면세유 공급에 의한 효과들을 모두 종합해 보면 <표 4-10>과 같다.

면세유 공급에 의한 세감면액은 약 670억원이며, 운임하락에 의한 연안운송 수송분담율의 상승은 평균 1.46%(0.73%~2.20%), 사회적 비용과 국가물류비를 더한 비용절감액은 평균 1조 2,190억원(6,095억원~1조 8,286억원)인 것으로 추정되었다.

면세유의 공급은 연안화물수송에 있어서 운임의 하락요인으로 작용하여 육상의 트럭수송에 비해 상대적으로 운임이 저렴해진 연안해운의 물동량이 증가하게 된다.

이러한 연안해운 물동량의 증가는 연안운송의 친환경적인 점과 톤-km 단

위당 수송비용이 낮은 특성으로 인하여 사회적 비용 측면에서 5,257억원, 국가 물류비 측면에서 6,933억원 등 총 1조 2,190억원의 비용절감효과가 있는 것으로 계산되었다. 따라서, 육상의 트럭수송에 화물이 집중됨으로써 발생하는 여러 가지 비용상의 비효율성을 제거하고 사회적 비용을 감소시키는 수단으로 연안화물운송의 육성은 최선의 정책적 대안이라고 할 수 있다.

<표 4-10> 면세유 공급에 의한 총 효과 분석

구 분		최소	평균	최대
세감면액		670억 원		
연안운송 수송분담률 상승		0.73%	1.46%	2.20%
효과	사회적 비용의 감소	2,629억원	5,257억원	7,886억원
	국가물류비 절감액	3,467억원	6,933억원	1조 400억원
	계	6,095억원	1조 2,190억원	1조 8,286억원
총효과의 세액감소대비 비율		909%	1,819%	2,728%

주 세감면액 = 1,651,912,490,685원(일반관리비 포함 운송원가 업계합계(경영실태분석 자료))× 4.06% (운송원가 평균 하락율).

2. 선원 관련 세제지원

선원에 관련된 세제지원방안은 소득측면에서 근로소득세 비과세범위 확대 방안을 들 수 있다. 선원 근로소득세 비과세 확대방안은 해운·수산업의 주요한 역할을 담당하고 있는 선원들에 대한 임금수준이 육상직에 비해 상대적으로 열악한 수준임을 감안할 때 개선되어야 할 사항이라고 할 수 있다.

실비변상 급여인 승선수당은 직급이나 보수에 관계없이 면세하는 것이 입법례이나 선원의 경우에만 제한을 두고 있으며, 단지 연안해운 선원 및 연근해어선 선원의 경우 선박직원을 제외한 하급선원(부원) 일부에게만 비과세 혜택을 주고 있다.

소득세법 시행령에 의해 연안해운선원의 경우에는 월급여액 100만원 이하의 선원(선장 제외)으로서 월 20만원까지 승선수당을 비과세하고 있는데 반해, 소득세법 동일 조항 내에서 외양어선원과 외항상선원은 월급여 중 150만원까지 비과세 혜택을 부여하고 있는데¹⁷⁾, 연안해운선과 외항선의 선원들은 동일한 직무를 수행하고 있는데도 불구하고 비과세한도를 차별하고 있다.

근본적으로는 비과세 및 감면의 축소와 폐지를 통해 조세의 형평성을 제고하는 것이 중장기적 세제개편 방향의 원칙이다. 따라서, 연안해운 화물운송업의 경우 선원확보의 유인책을 제공하기 위해 선원의 승선수당에 대한 비과세 범위를 확대하는 것을 검토할 필요가 있다.

3. 조세행정체계의 간소화

연안화물선이 연안항에서 외항으로, 또는, 외항에서 연안항으로 자격을 변경하는 경우 세관선박 전환변경 승인절차 및 이에 따른 수입신고 및 잔존유류에 대한 환급절차가 복잡하여 연안해운업계의 부담으로 작용하고 있다.

예를 들어, 과세유를 수급한 후 연안항에서 외항으로 자격을 변경하는 경우 적재확인서 발급에 따른 환급시 예상할 수 있는 문제점들을 살펴보면 다음과 같다. 연안해운면허를 소지한 선박회사의 선박이 연안운송 중 외항운송으로의 전환시 국내에서 수급된 과세유에 대한 적재확인서 발급 및 과세환급을 국세청(해당 세무서) 주관하에 시행하고 있다. 이와 같이 연안해운선과 외항선은 연료유에 대한 과세를 차별화함으로써 과세 및 환급 등 조세행정체계를 복잡하게 하고 있다.

17) 국외 또는 북한지역에서 근로를 제공하고 받는 급여는 월 150만원까지 비과세한다. 이는 국외 등의 근무는 국내근무보다 근무여건이 열악하고 가족과 별거하여야 하는 등 어려움이 있는 점을 감안한 것이다. 이 경우 국외 등이란 국외 또는 북한지역을 말하나, 원양어선·외항선박이나 외국항공기에서 근로를 제공하는 것도 국외근로로 본다.

실제로, 연료유에 대한 관세 및 환급을 받기 위해서는 관세는 관세청(세관)에서, 교통세는 국세청(해당 세무서)에서, 주행세는 지방자치단체에서 주관하므로 이와 같이 복잡한 절차 때문에 조세당국 및 납세자 모두 혼란을 겪고 결국 조세행정비용을 증가시키는 결과를 초래한다.

이 밖에도 연료유 관세환급 및 과세와 관련하여 관세청의 연안해운 과세유 공급 후 외항전환 및 환급절차에 따른 양식 및 첨부서류도 선박전환 승인(신청서), 세관 승인된 원상태 적재확인서, 과세 연료유 공급 세금계산서, 과세 연료유 인수증 등 복잡하다.

따라서, 이와 같이 복잡한 조세행정체계를 간소화하여 조세행정비용을 줄여주어야 할 필요가 있다.

제4절 연안해운 운송체제 활성화방안

1. 연안컨테이너 운송확대 추진

연안컨테이너 운송 활성화는 ① 컨테이너 연안운송의 가장 기본적인 요소인 컨테이너 터미널의 시설확보와 운영방법의 혁신, ② 컨테이너의 국내운송에 참가하는 운송사업자들의 효율정책을 비롯한 운영 및 경영전략, ③ 컨테이너 화물의 무역운송에 관련된 상거래 관행의 개선을 촉진해야 할 것이다.

또한, 정부는 부산항 및 인천항의 연안컨테이너 양항체제의 활성화, 연안컨테이너 전용시설 확보 및 건립, 연안컨테이너 전용하역장비의 추가적인 설치·운영, 연안컨테이너의 하역효율 인하, 연안컨테이너 선적시 B/L발급 및 연안 컨테이너 해송의 이점에 대한 홍보 등 대대적인 연안컨테이너 해송활성화 대책을 강구해야 할 것이다.

<표 4-11> 연안운송 전용터미널의 설치대상 항만

구 분	대상항만	현행시설	확보방안
컨테이너 터미널	부산, 인천, 광양, 울산, 군산 등	부산, 인천 재래부두 에서 연안화물 취급	- 신항만 완공 후 기존 항만시설 의 일부를 배치 - 기능재배치를 통해 확보
전용선 터미널	포항, 광양, 인천, 군산, 평택 등	TOC부두나 공용부두 에서 외항화물 처리후 연안화물 처리	- 신항만 완공 후 기존 항만시설 의 일부를 배치 - 기능재배치를 통해 확보

2. Ro/Ro선 운항확대 추진

Ro/Ro선은 연안해송의 효율화는 물론이며 육상의 도로교통 혼잡을 완화함으로써, 기업들의 물류비 절감 및 나아가 해당산업의 국제경쟁력을 강화하는 수단이 되고 있다. 또한, Ro/Ro선은 컨테이너선박과 유사한 형태의 카세트에 의한 화물적재운송으로, 항만운영의 활성화도 도모할 수 있는 장점을 가지고 있다.

Ro/Ro선은 POSCO와 (주)광양선박이 장기운송계약을 체결하고 선박을 건조하여 광양항 및 포항항에서 국내항만 간 철강제품을 운송하는 것이 대표적인 사례이다. Ro/Ro선은 선박에 이·접안에 필요한 보조장치가 설치되어 있어 예선사용이 불필요하므로 선박운항에 따른 예선료를 절감할 수 있다.

향후, 철강제품, 시멘트 등 연안해송 대량화물을 대상으로 Ro/Ro선을 투입하여 물류비 절감을 도모하기 위해서는 선박투자에 대한 정부의 적극적인 지원이 필요하다. 왜냐하면, Ro/Ro선은 특정화물의 운송을 위해 건조되는 고가의 선박으로, 자본력이 약한 연안해운업체들이 자체능력만으로 이러한 선박을 확보할 수 없기 때문이다.

3. 초고속선의 확보방안

신속화 및 고속화되는 수송환경의 변화에 대응하여 특정화물에 대한 수요가의 요구를 만족시키기 위한 시속 35노트 이상의 초고속선박의 연안화물 수송에 대한 검토가 필요하다.

1998년 한국기계연구원 선박해양공학센터에서 수행한 "차세대 항만하역 시스템 구축방안"에서 제시된 초고속선에 대한 수요전망은 2001년 6척, 2006년 13척, 2011년 19척으로 예상된다. 이를 항로별로 보면, 2011년 한일항로 3척, 한중항로 4척, 동남아항로 12척으로 예상된다.

또한, 한편 초고속선의 건조비용은 300TEU 35노트 선박을 기준으로 모노헬형이 3,752만달러, 카타마란형이 3,876만달러이다. 따라서, 연안해운업체들이 독자적으로 초고속선을 확보한다는 것은 사실상 불가능한 것으로 판단되며, 결국, 정부의 지원이 불가피할 것으로 판단된다. 이러한 초고속선의 확보에 있어 영세한 연안해운업체 자체 해결하기에는 너무 부담이 과중하므로 위에서 제시한 연안해운구조개선기금의 설립·활용이 필요하다.

4. 연안화물 전용선석 확보

현재 우리나라는 연안화물선의 전용선석이 거의 없어 연안화물 활성화에 장애요인이 되고 있다. 그러나, 부산신항, 광양항 2단계·3단계, 인천 북항부두 및 남항개발이 완료될 경우, 부산 북항, 광양항 기존부두, 인천항 선거내에는 여유용량이 발생하여 기존 항만시설중 일부를 연안선 전용선석으로 기능을 전환할 수 있을 것이다. 또한, 평택, 군산, 포항, 울산항 등의 경우에도 신항만 완공 후 기존부두의 여유용량을 연안선전용부두로 활용하는 방안을 검토해야 할 것이다.

한편, 부산신항 및 광양항 2단계·3단계, 인천 남항부두의 경우 외항선과

연안선이 연계될 수 있도록 운영체제를 갖추어야 한다. 왜냐하면, 외항선과 연안선이 연계되지 못할 경우 연안운송이 이루어지기 곤란하기 때문이다.

따라서, 신항만에서는 선박접안 및 하역에 있어 외항선과 연안선을 차별하지 않고 동등하게 취급해야 할 것이다. 다만, 현재의 항만시설로는 갈수록 증가하는 수출입화물을 처리하기에도 힘든 상태이므로 연안선 전용선석을 마련하기 어려울 것으로 예상되나, 기존 외항부두의 기능 재배치를 통해 연안선 전용선석의 확보에 대한 가능성을 적극적으로 검토하여야 한다.

5. 연안화물 정보시스템 구축¹⁸⁾

오늘날 물류산업의 성패는 물류정보시스템의 적절한 활용가능성에 달려있다. 연안해운업계의 물류정보화 사업을 보면, 연안여객선에서는 해운조합을 중심으로 상당히 진전되어 있으며, 이용자의 반응도 매우 호의적이다.

그러나, 화물선부문은 아직도 물류정보시스템의 활용이 부진하다. 수출입 컨테이너화물을 운송하는 운송업체도 외항정기선 해운업체와 접촉이 원활하지 못한 상태이다. 연안으로 운송되는 컨테이너에 대한 물류정보망의 구축은 연안운송 효율화에 기여할 것으로 예상된다. 연안컨테이너 서비스가 정확하게 외항정기선에 바로 연결되어 컨테이너화물이 적기에 선적될 수 있다면, 컨테이너 연안운송은 크게 늘어날 수 있다. 화주, 선사, 항만당국 등 연안운송 당사자들의 물류정보 공유시스템이 확립되어 있지 못하다는 점도 연안컨테이너 피더항로가 부진한 이유 중의 하나로 지적할 수 있다.

연안화물정보시스템은 정부 주도로 구축하는 것이 바람직하다. 연안화물시장을 중심으로 정보네트워크를 구축하여 화주와 연안선사 간에 물류정보를 실시간으로 교환할 수 있어야 한다. 이를 통해 연안선사는 화주가 원하는 시기에 맞추어 선박운항스케줄을 조정할 수 있다.

18) 재정경제부, 해양수산부, 전게서, 2003.10., pp.210~211.

정보시스템의 구축은 <표 4-12>와 같이 제1단계(연안컨테이너 운송서비스 물류정보 구축), 제2단계(연안화물 전체 물류정보 구축), 제3단계(남북항로 물류정보구축), 제4단계(동북아 해운물류정보 구축)으로 진행할 수 있다.

<표 4-12> 연안화물정보시스템의 구축단계

구 분	주 요 내 용	비 고
제1단계	연안컨테이너 운송서비스	외항정기선사, 연안선사, 복합운송업체, 화주들과 연계
제2단계	연안화물선 운송시장 전반	운송관련업체(해운, 내륙) 전체
제3단계	남북항로, 남북해운 통합 체제 목표	운송관련업체 전체와 남북한 항만당국
제4단계	동북아 해운물류 공동시장	운송관련업체 전체와 남북한 및 외국 항만당국

제5절 남북해운 활성화방안¹⁹⁾

남북해운 협력사업에 대한 연안해운 선사의 참여가 활발해지려면 '남북해운합의서'에 근거하여 '남북해운항만협의기구'를 설립하여 제도적으로 남북 간 해상 및 연계운송, 관련 물류서비스 등에 대한 현안들을 해결해 나가는 것이 필요하다.

또한, 남북 간 해상운송의 활성화를 위해서는 북한의 주요 항만의 시설확충이 전제되어야 한다. 특히, 해주항의 경우, 개성공단의 원료화물 및 수출입 화물의 연안운송 및 외항연계운송을 위해 최우선적으로 개발되어야 할 것이다.

19) 한국해운조합, 전게서, 2005.5, pp.209~232.

1. 남북해운합의서 체결관련 대응방안 강구

남북 간 해운·항만분야의 협력이 본격화되기 위해서는 우선 남북 해운당국자의 긴밀한 상호신뢰 및 이해가 절실히 요구된다. 이를 위한 단기과제(～2008년)로는 북한항만에 대한 현지조사를 통한 구체적 개발계획을 수립하며, 북한 관계자의 남한방문에 의한 상호 협력방안을 협의하는 것이 필요하며,

중기과제(～2012년)로는 정부 및 해운조합을 통한 북한항만의 하역장비현대화 및 배후수송 네트워크를 구축하고, 정부와 민간이 협력하여, 남북정기항로를 구성하고, 연안 및 피더항로를 개설하는 것과,

장기과제(2013년이후)로는 정부와 민간업체가 협력하여 북한에 컨테이너항만을 개발하고 복합물류체계를 구축하며, 원양 정기선항로를 개설하는 것이 필요하다.

2. 남북 해운·항만협의기구 설립

남북 해운·항만 협의기구의 운영은 2004년 5월 「남북해운합의서」 및 부속 합의서의 체결로 확정되었으며, 이를 위함 단기과제(～2008년)로는 정부가 주도하여 남북한 당국 간 협의기구를 설치하고

중기과제(～2012년)로는 현안해결 및 사업개발을 위한 민간협의기구를 설치하며, 이에 대한 활성화를 지속적으로 추진하는 것이다.

3. 북한모래 수입

북한모래반입은 현재 개별 사업자들이 북한당국과 개별적으로 접촉하여 이루어지고 있으나, 협의의 효율성을 위해서는 모래반입과 관련한 모든 절차를

수행하는 단체를 지정하여 관련 제반문제를 해결해 나가는 것이 필요하다. 이를 위하여 단기과제로는 정부는 운송사업자의 요건에 대한 규정을 마련하고, 모래반입 협의기구를 일원화하는 것이며,

중기과제(~2012년)로는 정부 또는 민간기구에 의해 모래수요량에 따른 운송선박의 공급조절방안을 마련하고, 민간업체에 의해 모래운반선 대형화를 실현하는 것이다.

4. 개성공단 건설자재 운송

현재 개성공단 개발에 필요한 자재들은 주로 육상운송에 의존하고 있으나, 향후 개발사업이 본격화되는 중기이후에는(2009~2012년) 대형구조물 및 중장비 운송을 위하여 연안해운을 활용해야 하며, 이를 위하여 정부에서는 바지선 및 예선 운항지침을 마련하고, 민간업체는 바지선, 예선 확보 및 숙련선원의 확보를 추진하는 것이다.

5. 개성공단 수출입화물 운송

개성공단 2단계 개발사업이 완료되기 전까지는 원료 및 수출제품화물은 육로로 남한의 항만으로 운송될 것으로 예상되며, 2단계, 3단계 개발사업의 완료에 따라 증가되는 연안화물 운송량에 대비하여 중기과제(2009~2012년)로는 정부에 의한 운송선대의 적정선복량 공표 및 연안해운선사 우대제도를 마련하고, 민간선사에 의해 컨테이너선, Ro/Ro선, 대형벌크선 등의 확보가 이루어지도록 한다.

6. 남북한 합작선사 설립

남북한 합작선사는 남한의 선사, 화주, 해운조합, 선주, 화주협회 및 북한의 무역, 해운, 항만당국 및 기업이 참여주체가 되어 합작회사를 설립함으로써 남북한의 교역에서의 관행상 차이와 규제를 극복할 수 있다.

그러나, 남북한은 경제체제가 확연히 다르기 때문에 자본투자절차, 소유권 및 경영권 확보, 투자자본의 회수가능성, 북한선원의 임금문제 등에 대하여 북한의 권위기관과 철저한 합의를 거쳐서 확정시키는 것이 필요하며, 이를 위한 남측의 준비사항으로는 정부에 의한 자본투자, 소유권, 선박확보 및 운항 등 관련법령의 정비 및 민간선사에 의한 컨테이너선, 대형벌크선 등의 확보가 있다.

7. 북한선원 고용

북한선원의 고용을 위해서는 남측에서는 한국정부 또는 정부 대리자격을 가진 단체에서 추진해야 하며, 이를 위해서는 북한당국의 허가가 필수적이기 때문에, 남북해운합의기구의 정식 의제로 제안하여 추진하는 것이 필요하다. 이를 위하여 정부는 '남북 간 해운협의기구'에서 북한당국과 협의를 통해 근거규정을 마련하고 세부 고용절차를 만드는 것이 필요하다.

향후과제로는, 이에 따른 후속조치로서 북한선원 선발, 교육, 보상관리, 이직관리 등 관리시스템을 마련하는 것이며, 장기적인 차원에서는 북한에 해운, 항만 인력센터를 설치하여 체계적으로 인력을 양성, 관리하는 것이 안정적이고 효율적인 선원수급방안이라 할 수 있다.

제6절 연안해운 촉진법 제정을 통한 연안해운의 경쟁력 확보

정부의 해운정책은 지금까지 외항해운 위주로 추진되어 왔기 때문에, 연안해운은 정부의 해운정책 추진상 후순위를 면치 못하여 선대구조나 경영규모가 낙후되어 있다. 연안해운이 외항해운과 균형을 이루기 위해서는 해운정책의 초점을 연안해운으로 전환하여 추진할 필요가 있다. 이를 위하여 연안해운촉진법(가칭)을 제정하여 연안해운 촉진을 위한 각종 정책수단을 확보함으로써 연안해운의 생산성과 경쟁력을 업그레이드해야 할 것이다. 이는 국가가 추진하는 동북아물류 중심정책의 실현에도 필수적이다.

현행 해운법은 연안해운과 외항해운을 한 테두리 안에서 규정하고 있어 외항해운과 연안해운을 적절하게 규율하지 못하는 한계점을 안고 있다. 특히, 해운사업의 성격이나 규모 면에서, 그리고 시장(글로벌 시장 대 국내시장)측면에서도 외항해운과 연안해운은 판연히 다르다. 정부는 연안해운의 활성화와 경쟁력 강화 차원에서 연안해운 촉진법을 별도로 입법하는 것이 필요하다.

연안해운 촉진법에는 연안해운사업의 실정에 적합한 등록기준을 비롯하여, 선복량 조정기구, 연안해운 사업자의 경쟁정책, 도로운송에서 연안해운으로의 전환촉진과, 노후 비경제선의 대체투입을 통한 연안해운선대 구조개혁을 위한 구조개선기금의 설치·운영과 같은 연안해운 활성화를 위한 지원근거 등을 담아야 할 것이다. 새로운 연안해운 활성화 조치는 연안해운의 기본가치와 지속가능한 물류경쟁 우위를 최대한 살리고 나아가 경쟁력을 강화하는 계기가 될 것이다. 우리나라가 동북아 물류중심으로 성장하는 데 연안해운의 경쟁력 강화는 필수적이다. 연안해운의 활성화 없이 동북아 물류중심국가 건설은 허상에 불과하다고 말할 수 있다.

제5장 결론

제1절 연구 결과

삼면이 바다인 우리나라는 외국에서 수입하는 필수 원·부자재인 원유, 석탄, 각종광석, 기계류 등과 완성 수출제품 대부분을 해상으로 운송하고 있다. 국내 경제활동에서도 연안해운은 석유제품, 무연탄, 철강제품, 석회석, 시멘트 등 주요 화물의 국내항만 간 운송과 수출입 컨테이너 화물을 연결 수송하는 대동맥으로 기능하고 있으며, 제조업체들은 중량·대량의 물품수송에 연안해운을 이용하여 많은 비용을 절감하고 있다.

우리나라의 국가물류비는 GDP의 12.5%를 점유하고 있으며, 국가물류비중에서 수송비에 대한 해상화물 운송비는 1.0%를 점유하여 비용에 대한 점유비는 대단히 적지만, 연안운송화물이 국내화물의 중량톤수기준으로는 점유율이 19.2%에 달하는 점을 감안하면 연안해운이 매우 경제적인 운송수단임을 알 수 있다.

그러나, 연안해운이 국가 기간운송망을 구성하는 운송수단으로서 국가경제상 매우 중요하고, 또한, 전략적인 역할을 맡고 있음에도 불구하고 국가물류정책에서 후순위를 면치 못하고 있는 것이 우리의 현실이다.

연안해운은 운송수단중 가장 환경친화적인 운송수단으로 선진국가들은 연안운송의 장점인 에너지 고효율, 저비용, 친환경성에 주목하여 정책지원을 아끼지 않고 있다. 우리나라에서도 연안해운에 대하여 정책적인 지원을 강화하여 국가물류효율을 하루 빨리 향상시켜야 할 것이다.

이 연구를 통하여 제시된 우리나라 연안해운의 경쟁력 강화방안을 요약해 보면 다음과 같다.

첫째, 선사의 대형화 측면에서는 연안화물운송업체의 등록기준을 강화하고, 연안화물 운송업체의 구조조정을 실시하여 업체의 규모의 경제 실현 및 수익성을 확보해야 할 것이며, 이를 위하여 구조개선기금을 운영하여 효율적인 추진이 가능하도록 해야 한다.

둘째, 선박의 성능향상방안으로는 선대구조 개선자금을 확충하고, 이차보전금을 신설하여, 노후선박의 교체를 통한 선박 운항효율 증대 및 해난사고의 방지를 도모해야 한다.

셋째, 외항선박 위주로 되어 있는 정책적 지원을 연안해운 위주로 전환하여 해운산업의 균형발전을 도모하기 위해서는, 연안해운에도 면세유의 적극적 적용, 선원에 대한 세제지원, 관련 조세지원의 활성화를 추진해야 하며,

넷째, 장기적인 연안해운 활성화를 위해서는, 연안화물에 대한 컨테이너화를 적극 추진하고, 화물전용선인 Ro/Ro선 도입, 초고속선의 도입, 연안화물 전용선석의 확보, 연안화물 정보시스템의 적용 등 인프라와 함께 체계적인 정책지원이 병행되어야 한다.

다섯째, 새로운 연안해운 화물의 개발측면에서, 남북해운의 활성화에 연안해운업체들이 주도적으로 참여하여 화물의 개발, 시설의 확충, 선대의 편성 등 체제를 구축하고 적극적으로 투자하여, 정치적, 경제적으로 막대한 성과를 올릴 수 있는 블루오션의 개발에 매진하여야 한다.

이러한 경쟁력 강화방안은 우선 정책적으로 마스터플랜을 구축하여 체계적이고 효율적인 접근이 이루어질 수 있도록 정부 및 관련기관에서 정책을 수립해야 하지만, 이에 못지않게 중요한 것은 민간업체의 실행의지와 추진력이다.

정부부처와 해운조합 등 민간기관이 목표를 정하고, 추진방안에 대한 구체적인 실행안을 수립하여 이를 체계적으로 추진할 때, 연안해운도 외항해운에 뒤지지 않는 경쟁력을 가질 수 있다는 것을 확신하며, 이를 통하여 국가경제

발전에도 크게 기여할 것으로 판단된다.

제2절 향후 연구과제

연안해운 화물의 선적 및 양하의 편의성을 위해서는 컨테이너화가 향후 대세이다. 이의 실현을 위해서는 이들을 복합운송으로 집약하는 시스템이 구축되어야 한다. 그리하여 수화주는 어떤 한 운송업체와 계약을 체결하고 화물을 인도해 주면, 화주는 화물의 목적지에서 단순히 화물을 인수하게 되며, 중간 모든 경로는 운송업자가 서로 연결하여 운송하는 체제인 문전서비스(door to door) 체제의 구축이 요구된다.

또한, 연안해운이 활성화되고 그 효율성을 높이기 위해서는, 현재 바다에 접해있는 항구에서 항구로의 연결에 한정되어있는 연안해운의 범위를 큰 강의 가항수로까지 연장하는 방안에 대한 연구가 필요할 것으로 사료된다. 예를 들면, 낙동강의 삼랑진, 밀양까지, 그리고, 섬진강의 구례까지, 영산강의 나주까지, 금강의 강경까지, 또한, 한강의 하남 또는 가평, 여주까지 평수구역을 운항이 가능한 부선 등 특수선박으로 연결하여 해운과 수운이 조합된 운송체계의 구축에 대한 심도있는 연구가 필요할 것으로 사료된다.

참고 문헌

<국내 문헌>

- 김현덕, “연안해운 수송분담율 제고방안에 대한 고찰”, 「내항해운」, 서울, 2005. 9.10.
- 박규상, 「해운기업의 국제경쟁력강화요인에 관한 연구」, 서울, 연세대 경영학 석사 학위논문, 1993.
- 박성건, 신한원, 최영로, “국적선사의 경쟁력에 대한 화주의 인식실태에 관한 화주의 인식실태에 관한 연구”, 「인문사회과학논총」, 2005.제13호, 부산, 한국해양대학교 국제대학, 2005.
- 박용안, 「내항화물 운송을 위한 법제 개선방안」, 서울, 한국해양수산개발원, 2002.
- 백종실, “유럽 물류환경 변화와 물류업체의 물류전략”, 「월간해양수산」 제 202호, 서울, 2001.
- 백종실, “일본 물류업체의 전략적 제휴”, 「월간해양수산」 제214호, 서울, 2002.
- 백택선, “우리나라 연안해운의 활성화방안”, 「무역학회지」 vol.26 No.1, 서울, 2001
- 서상범,한상용, “2003 국가물류비 산정 및 추이분석”, 서울, 한국교통연구원, 2005.7.
- 신승식, “도로수송과 연안해운의 환경비용 추정 및 비교”, 「한국해운학회지」 제36호, 서울, 2002.
- 이덕우, 「기업의 국제경쟁력 강화를 위한 연안해운의 물류기능 제고에 관한 연구」, 원광대학교 대학원 박사학위논문, 2000.

- 이덕우, “우리나라 연안해운의 활성화를 위한 내륙수운의 도입”, 『경영교육 논총』 제23집, 서울, 2001.
- 이산윤, “유럽연합의 공동수송정책과 그 시사점”, 『월간해양수산』 제214호, 서울, 2002
- 이재민, 서상범, “국가경쟁력 강화를 위한 국가물류비 감소대책(2단계)”, 서울, 한국교통개발연구원 연구개발총서 2004-10, 2004.
- 이정수, 『연안해운의 물류기능 제고를 위한 전략적 전개』, 부산, 한국해양 대학교 대학원 석사논문, 1995.
- 장만, 『한국 내항해운의 생산성에 영향을 미치는 요인에 관한 연구』, 부산, 한국해양대학교 대학원 석사논문, 1996.
- 재정경제부, 해양수산부, 『국가물류체계 개선을 위한 연안해운 육성방안 연구』, 서울, 재정경제부, 해양수산부, 2003.10.
- 전용욱, 『국제경영』, 서울, 박영사, 2003.
- 전형진, “국제유가상승이 연안해운에 미치는 영향”, 『해양수산동향』 Vol.1187, 서울, 2005.
- 전형진, “주요국의 연안해운 정책 비교 분석”, 『월간해양수산』 제213호, 서울, 2002.
- 정영석, “유럽연합의 공통해운정책에 대한 고찰 1, 2”, 서울, 『월간해양한국』 Vol.279, 서울, 1996.
- 조계석, 『연안해운 21세기 비전』, 서울, 두남, 2003.
- 조계석, “연안해운 경쟁력은 우리나라 물류비진의 기초”, 『월간해양수산』 제228호, 서울, 2003.
- 조계석, “연안해운 구조개혁, 더 이상 미룰 수 없다.”, 『월간해양수산』 제202호, 서울, 2001.
- 조계석, “연안해운의 기본가치”, 『월간해양수산』 제214호, 서울, 2002.
- 조계석, “연안화물 운송사업의 등록제 개선방안”, 『월간해양수산』 제217호,

- 서울, 2002.
- 조계석, “일본 연안해운의 규제완화 동향과 시사점”, 『해양수산동향』 제111호, 서울, 2003.
- 조계석, 박용안, 전형진, “연안해운 경쟁력 강화방안 추진을 위한 Working Group”, 서울, 한국해양수산개발원, 2004.
- 조계석, 『연안해운의 당면과제와 21세기 발전전략』, 서울, 한국해운조합, 2000.
- 조동성, 『21세기를 위한 전략경영』, 서울, 서울경제경영출판사, 2006
- 통일부, “2005년 남북교류 추진실적(종합)”, 『월간남북교류협력동향』 2005.12., 서울, 통일부, 2005.12.
- 통일부, “2006년 통일백서”, 서울, 통일부, 2006.
- 하영석, “외항선사의 수출입 container 내항해운 허용에 따른 문제점과 내항해운의 육성방안”, 『무역통상연구』 제19권, 서울, 2003.
- 하영석, 정근준, “우리나라 내항과 외항해운의 구조적 변화분석”, 『해양물류연구』 제38호, 서울, 2003.
- 한국해운조합, 『연안해운통계연보』 2003, 2004, 서울, 한국해운조합, 2003, 2004
- 한국해운조합, 『연안해운 혁신을 위한 비전과 발전전략 수립』, 서울, 한국해운조합, 2005.5.
- 해양수산부, “2006년에는 해양수산제도와 정책이 이렇게 달라집니다”, 서울, 해양수산부, 2005.12., p13, 14
- 해양수산부, 『연안화물선의 적정 선복량 공표방안 연구』, 서울, 해양수산부, 2005.
- 황진희, “일본 내항해운 실태와 정책동향”, 『월간해양수산』 제246호, 서울, 2005.
- 해양수산부, 『해양수산통계연보』, 서울, 2005.

<외국 문헌>

David Krapf, “Viability of U.S. coastal shipping hinges on ports” ,
Business & Company Resouce Center Workboat, May 2001
Vol.58, No.5 p24

Peter T. Leach, “Selling short-sea” , *The Journal of Commerce*, Oct. 25
2004

福山秀夫, “平成14年 JICA 集團研修 内航海運セミナー 報告”, 「海事産業研究
所報」 No.435, 東京, 2002.9.

谷野龍一, “内航海運 ビジョンについて”, 「海事産業研究所報」 No.423, 東京,
2001.9.

濱田哲, “國內 海上貨物輸送等の 現状 及び 動向”, 「海事産業研究所報」
No.423, 東京, 2001.

감사의 글

끊임없는 관심과 보살핌으로 부족한 저에게 큰 배움을 주시고 이 논문을 완성시키는데 있어서 지도와 격려를 아끼지 않으신 신한원 지도교수님의 관심과 배려에 머리 숙여 감사를 드립니다.

바쁘신 일정에도 불구하고 논문의 심사를 맡아주시고 세밀한 검토와 아낌없는 조언으로 논문의 깊이와 가치를 더해주시는 항해시스템공학부 김세원 교수님, 국제무역경제학부 이종인 교수님께도 진심으로 감사드립니다.

논문이 완성되기까지 많은 지원과 조언을 해주신 최영로 박사님에게 감사드리며, 연구실의 풍여명 조교님과 황석준씨의 도움에도 감사를 드립니다. 그리고 연구실 여러 선후배님의 성원과 격려에도 감사를 드립니다. 특히, 대학원 입학동기로서 5학기 동안 같이 공부하며 동고동락했던 한국선박(주) 서양수 상무님, (주)신독의 김영호 이사님, 해군 광준혁 소령님, 이현덕 소령님의 앞날에 큰 발전이 있기를 기원합니다.

또한, 저의 논문작성에 필요한 자료수집뿐만 아니라 항상 격려를 아끼지 않으신 (주)동원해운 임직원 여러분께도 깊은 감사를 드립니다.

마지막으로 아버님, 어머님을 비롯한 가족 여러분의 격려와 도움에 감사드리며, 때늦은 학업을 잘 마무리할 수 있도록 내조를 아끼지 않은 아내 김미영, 대견스럽게 잘 자라주고 있는 딸 민정, 아들 용성에게 고마운 마음으로 이 작은 결실을 전합니다.