

성 외에도 연안여객터미널은 화물터미널에 비해 투자원가의 회수가 어렵고 생산성 향상을 통한 수익성제고가 용이하지 않기 때문이다. 이러한 한계로 일본등 주변국의 경우 연안여객터미널 관리운영에 따른 결손금 발생시 국가 또는 지방자치단체가 예산을 지원하고 있다.

여덟째, 별도의 가칭 「여객선 터미널 관리운영공사」설립 검토도 필요하다.

현재 연안여객터미널의 관리운영은 한국해운조합이 국제여객선 터미널의 관리운영은 지역에 따라 부산, 인천 등 부두관리공사가 그리고 간이국고 여객터미널은 선사 또는 지방자치단체나 지역주민이 맡아 관리운영을 하고 있다. 뿐만 아니라, 관리운영의 지도감독 기관도 각각 상이하여 터미널 관리 운영이 효율적이지 못하다. 따라서 국고 건립 여객 터미널을 전문적으로 관리운영 하는 가칭 「여객선 터미널 관리운영공사」설립을 검토 할 필요가 있다. 차제에 정부의 지방분권 정책에 맞추어 우리나라도 일본의 경우와 같이 연안여객터미널을 지방자치단체가 직접 관리 운영하는 방안도 검토해 볼만하다.

5. 우리나라 상장 외항선사의 현금흐름 특성에 관한 연구



해운경영학과 박 준 기
지도교수 안 기 명

해운기업은 그 산업의 특성으로 인해 영업측면, 투자측면, 재무측면 모두 타 업종과 비교해서 매우 상이하다. 특히 상대적으로 높은 재고자산비율과 부채비율, 경영환경변화에 따른 매출의 민감성, 재고자산취득에서의 리스형태로 인한 높은 이자부담, 환율변화에 따른 자금조달비용의 변동 등의 특성으로 인해 일반 제조업에 비해 현금흐름정보에 대한 관심과 중요성이 높음에도 불구하고 현재 우리나라 해운업계에 대한 현금흐름정보에 관한 연구가 거의 이루어지지 않고 있다. 우리나라 해운산업의 대외경쟁력강화를 위해 해운업계의 현금흐름의 특성에 관한 연구가 반드시 필요하다고 생각한다.

이에 본 연구에서는 먼저 우리나라 상장 외항선사의 현금흐름의 특성을 알아보고 다음으로 기업가치평가와 관련한 현금흐름의 정보유용성을 분석함으로써 궁극적으로 우리나라 상장 외항선사의 현금흐름의 효율적 관리방안을 제시하는데 구체적인 목적을 두고 있으며 이러한 연구목적달성을 위한 본 연구의 수행결과는 다음과 같다.

첫째, 우리나라 상장 외항선사의 현금흐름의 특성을 살펴본 결과 영업현금흐름은 제조업평균에 비해 월등하게 높은 반면 투자현금유출액은 낮고 재무현금유출액은 훨씬 크게 나타나

투자활동 및 재무활동에 소극적인 것으로 나타났다. 또한 현금흐름비율분석에서 수익성측면에서는 제조업평균에 비해 영업현금흐름창출능력은 높은 편이지만 제조업평균에 비해 변동이 심하고 변동폭이 커서 안정적이지 못한 것으로 나타났고 안정성측면에서 장기지급능력은 제조업평균보다 낮지만 단기지급능력 및 이자보상능력은 양호한 것으로 나타났다.

둘째, 전통적 재무비율과 현금흐름비율과의 정보유사성 검증에서 영업이익과 관련한 전통적 재무비율과 현금흐름비율 만이 높은 양(+)의 상관관계가 있는 것으로 나타났고 나머지 재무비율은 통계적으로 유의미한 상관관계가 없는 것으로 나타나 전통적 재무비율과 현금흐름비율은 높은 양(+)의 상관관계를 가질 것이라는 (가설1)은 기각되어 전통적 재무비율과 현금흐름비율은 서로 상이한 정보를 제공한다고 판단할 수 있다.

셋째, 전통적 재무비율과 현금흐름비율의 정보유용성 검증에서 EVA지표와의 관계에서는 전통적 재무비율이 통계적으로 유의한 상관관계를 가지는 재무비율이 더 많은 것으로 나타났지만 EV지표에 대해서는 전통적 재무비율과 현금흐름비율이 유사한 수준을 보였다. 분석결과 EVA 및 EV지표와의 관계에서 현금흐름비율이 전통적 재무비율보다 높은 상관관계를 가질 것이라는 (가설2)는 기각되어 현금흐름비율이 전통적 재무비율보다 더 우월한 정보를 제공하지 못하는 것으로 판단할 수 있다. 하지만 기업가치평가지표에 따라 상이한 결과가 발생하는 것으로 볼 때 발생주의재무정보와 현금흐름정보가 제시하는 정보는 상이하기 때문에 기업평가 시 발생주의재무정보 뿐만 아니라 영업현금흐름과 투자현금흐름, 재무현금흐름의 각 활동별 현금흐름을 포함한 현금흐름정보가 필요하다는 것을 알 수 있다.

6. KTX개통에 따른 복합운송시대의 한국물류산업 비전에 대한 실증연구

해운경영학과 이 영 품
지도교수 문 성 혁

복합운송은 최근 글로벌 물류산업계의 주류적인 현상이다. 지난 1990년 소비에트 체제의 붕괴 이후 글로벌 시장이 국제화 되면서 시장의 통합 현상은 가속화 되었고 이른바 EU, NAFTA, ASEAN 등과 같은 지역경제 블록화 현상은 심화되었다. 글로벌 시장이 통합되면서 전통적인 시장상품의 가격은 고정화(constant) 되는 경향을 보이고 있다. 따라서 상품가격의 대부분을 차지하는 상품원가를 절감하는 대안마련이 각 글로벌 기업별로 한창이다.

복합물류산업은 이런 배경 속에서 탄생하였다. 즉 기업들이 상품가격의 대부분을 차지하고