

탱커 운송비용 요인도 국내 정유회사의 탱커 선대 구성에 중요하게 영향을 미치는 요인이다, 이는 정유사가 탱커소유로 인한 탱커 유지비용, 탱커 운영조직 비용 및 탱커 운항에 소요되는 제반 비용의 지출을 줄여 로지스틱스의 목적인 비용절감을 통한 정유회사의 경영 수익을 향상시킬 수 있기 때문이다.

그러나 정유사의 이러한 탱커 선대운영방식이 1970년대 중반 VLCC시장의 불황 시 스팟용선에 의존해 운송하는 것이 비용 면에서 유리하다는 점을 고려하여 장기용선 방식을 소홀히 한 점이 있고, 탱커소유로 인한 장점을 간과한 점이 있다. 국내 정유회사 관계자와의 인터뷰 시 용선이 막연히 비용절감의 차원에서만 중시하고 있음을 보아도 알 수 있다.

결론으로 본 연구에서 국내 정유회사의 탱커 운송로지스틱스 의사결정 시 고려해야할 몇 가지 사항을 제시하고자한다.

첫째, 국내 정유회사들도 20-30%의 탱커 소유비율을 유지하고 있는 외국의 주요 메이저처럼 일정비율의 소유탱커를 유지하는 것이 필요하다. 이는 탱커운임이 높게 지속될 경우 스팟용선에 의존한 오일운송은 비용 면에서 불리하고 또한, 선박확보의 어려움을 겪을 수 있어 안정적인 오일 수송을 할 수 없기 때문이다.

둘째, 국외 주요 정유회사들은 풀제, 차터백, 그리고 조인트벤처에 의한 나용선의 방법을 통해 탱커선대를 다양하게 구성 운영하고 있는데 비해 국내 정유사들의 선대운영방법은 단지 소유선대의 위탁운항 내지는 스팟용선의 방법만 주로 이용하고 있어 다각화되지 못한 선대운영을 하고 있다. 따라서 국내 정유회사는 오일 운송을 위한 다양한 선대구성 방법을 통해 위험분산을 도모해야 할 것이다.

셋째, 정부는 국내 정유사의 국제경쟁력 확보를 위해 정유회사의 선박운항 규제를 완화해야 할 것이다.

넷째, 탱커 운송 로지스틱스 합리화를 위하여 해외 유전개발 및 산유국과의 밀접한 관계유지로 원유공급의 불확실성을 제거하고 오일의 장기/스팟 적정 구매비율 결정 및 구매시점을 정확하게 예측하고 장기계약 비중을 늘려야 할 것이다. 이는 안정적인 오일공급원이 확보되어야 정유사가 탱커선대 의사결정 시 융통성을 발휘할 수 있기 때문이다.

따라서 국내 정유사들은 탱커의 소유로 인한 장점이 간과되지 않은 차원에서 다양한 선대 구성을 하여야 할 것이며 탱커선대의 소유와 용선의 구성비를 단기간에 바꿀 수 없으므로 장기적 관점에서 탱커 운송 로지스틱스에 대한 전략을 수립해야 할 것이다.

7. 韓國海運企業의 經營特性이 危險에 미치는 影響에 관한 實證研究

해운경영학과 김 덕 일
지도교수 최 재 수

해운산업은 타 산업에 비하여 해운시장의 환경변화나 제도적 변화 및 경영여건의 변화 등 높은 위험에 노출되어 있다. 따라서, 해운위험과 관련된 영향요인을 탐색하고 진단하여 적절하

게 대처할 수 있는 방안을 강구하는 것은 해운산업의 발전에 큰 도움을 주리라고 예상된다.

따라서, 본 연구는 이러한 해운산업의 위험과 관련요인간의 연관성을 실증연구 함으로써 한국 해운산업에 있어서 위험의 원인을 규명함은 물론 위험에 대한 경영의사결정의 패턴이 어떠한지를 진단하고 안정적인 수익을 실현할 수 있는 방안을 모색하여 해운산업의 경쟁력 강화에 기여함은 물론, 한국 해운물류시스템을 개선하는 데에 목적을 두고 연구된 논문이다. 이러한 본 연구의 결과와 시사점은 다음과 같다.

첫째로, 외항기업이 직면하고 있는 해운시장은 예측하기가 대단히 어려운 불확실하고 위험이 큰 시장이다. 특히 해운시장에서 운임의 기복이 커서 해운위험 수준이 높아질수록 우리나라 외항선사들의 경영자들은 이러한 위험에 적절히 대처하고자 비교적 합리적인 의사결정을 하는 것으로 나타나고 있다. 즉, 해운운임시장이 격동하여 위험이 커질수록 우리나라 외항선사의 경영자들은 해운기업에서 가장 중요한 재무적 및 투자자의사결정인 선대관리(선박증감 의사결정)에 대해서 보수적인 의사결정을 하는 것으로 실증되고 있어 대기업 경영자의 의사결정패턴을 유지한다고 볼 수가 있다. 또한 해운위험과 현금흐름의 변동이 부(-)의 관련성이 실증된 점 역시 우리나라 외항선사의 경영자들은 위험에 대비하여 비교적 합리적인 의사결정 패턴을 유지한다고 사료된다.

둘째로, 해운기업들은 타산업에 비하여 산업특성상 부채비율이 월등히 높아 재무위험이 한계에 봉착했다고 볼 수가 있다. 즉, 해운시장의 불황 등으로 기업이 어려워질 경우에는 부채를 조기 상환하거나 부채채환을 하여 재무위험을 감소시켜야 한다. 그러나, 자기자본에 비해 부채비율이 워낙 커서 해운시장이 악화될 경우에는 이러한 재무구조의 변경노력도 할 수 없는 한계에 직면하는 것으로 실증되고 있다. 따라서, 외항선사들이 위험에 적절히 대처할 수 있는 기업의 탄력성을 보유하기 위해서는 부채비율을 적정수준으로 줄이고 자기자본비율을 높이는 노력을 기울여야 할 것으로 사료된다.

셋째로, 해운기업의 주된 위험 의사결정인 용선 의사결정은 역시 해운시장변동에 상당히 의존적이고 위험이 대단히 큰 의사결정으로서 용선 규모가 상대적으로 큰 해운기업일수록 해운기업이 직면하는 위험은 상대적으로 크다는 사실이 본 연구에서도 나타나고 있어 해운위험을 관리하기 위해서는 용선 의사결정을 보다 합리적이고 보수적으로 할 필요가 있는 것으로 사료된다.

넷째로, 우리나라의 해운산업은 타 산업에 비해서 위험이 높은 것만큼 상대적으로 높은 수익을 실현한다고 볼 수가 없다는 것이 입증된 본 연구결과는 기존의 위험-수익관계에 대한 재무적 이론은 우리나라 해운산업에 항상 맞다고 볼 수가 없을 뿐만 아니라 외항선사는 내항선사와는 달리 대부분 기업규모가 크고 정상적인 의사결정을 하므로 투기적이며 공격적인 의사결정이 주요 경영의사결정 패턴이 아님을 시사해 주는 연구결과라고 보아야 할 것으로 사료된다.

다섯째로, 부채규모의 변동과는 달리 우리나라 외항기업의 위험과 지급이자의 변동은 정(+)의 관련성이 입증되고 있다. 이는 우리나라 외항선사들의 해운위험이 주로 용선 의사결정과 지급이자규모에서 발생된다고 볼 수가 있다는 점이다. 이러한 지급이자는 주로 선박취득과 관련하여 발생하기 때문에 선박취득시 자금조달(부채)계약(Debt Coverment)을 보다 합리적으로 할 필요가 있으며, 외화표시 부채조달시에는 환율변동을 적절히 하여 환위험으로부터 추가 재무위험을 방지할 수 있는 경영기법의 활용과 제도적 장치가 필요할 것으로 사료된다.