

2. 韓國海運의 國際競爭力와 船舶金融制度

해운경영학과 오 학 균
지도교수 이 태 우

1. 研究의 目的과 假說의 설정

본 연구의 목적은 첫째, 急激한 船舶量 增加를 위해 國內海運企業이 利用하였던 船舶金融의 源流과 그 利用 實態를 歴史的으로 把握하여 韓國海運의 競爭力를 分析하고, 둘째, 船舶金融과 關聯한 現行 國內規定 및 缺陥의 問題點과 船主와 金融提供者間에 金融契約 締結時의 問題點을 통하여 韓國海運의 國際競爭力를 提高하게 되는 要因을 探明하는데 있다.

3. 假說: 우리나라 海運企業의 船舶金融을 時代的으로 考察하고 船舶金融의 源流를 利用한 實態를 把握하여 資本費 競爭力를 分析하였으며, 우리나라 海運企業이 船舶確保를 위해 金融을 借入할 때 競爭力를 低下시키는 制度와 規定上의 問題點과 金融提供者와 金融契約를 締結할 때의 問題點을 把握하여 改善方案을 提議하고자 하였으며 관련 다음과 같은 假說을 設定하여 檢證하고자 한다.

1960년대부터 海運企業의 수요가 증가하여 1984년 海運産業合理化 前面에는 77個 海運企業이 經營되고 있었으나, 이러한 海運企業이 存續되지 못하였다. 그 理由는 個別 海運企業의 資本費 負擔에서 國際競爭力를 갖추지 못하였기 때문이며, 資本費競爭力는 船舶確保 資金借入의 條件과 國內 關聯制度에 따라 決定된다고 볼 수 있으므로 다음과 같은 假說을 設定할 수 있다.

假說 1. 船舶을 確保하기 위한 船舶金融의 充分한 條件과 國內 海運關聯 高度上의 不利한 여건으로 充分한 資金을 確保할 수 없었다.

우리나라 海運企業은 1984년 海運産業合理化 前面 充分한 資金確保를 지원하였다. 우리나라 海運企業의 負擔金(資本費) 이외의 原費들은 이미 充分한데로 1990년대 초까지 比較的 競爭力를 維持하고 있다고 볼 수 있다. 그 理由는 充分하고 充足經營에 支障이 없는 理由는 貨主로부터 借入金으로 補償되는 資本費보다 船舶確保를 위하여 借入한 資金을 償還할 시 現金과 貨主로 構成된 擔保에 의해 資本費가 減少하였다고 볼 수 있으므로 다음의 假說을 設定하였다.

假說 2. 海運 海運企業의 船舶을 確保하기 위한 船舶金融은 海運企業의 現金흐름을 充分시키지 못하였으며(Cash flow financing이 되지 못하여), 이로 인해 우리나라 海運企業 및 海運企業의 生産性を 阻害하였으며, 結果적으로 船舶確保 借入金金融의 補償을 抵押으로 하는 海運企業을 廢止할 必要가 있었어야만 하게 되었다.

船舶金融의 提供 및 貸付의 不利하였음에도 不海하고 繼續在, 右의, 原費 및 散在天然가스와 같은 國家 資源의 充分 輸送을 위한 國內 海運企業이 經營하고 있으며, 이러한 經營의 資金을 確保하는 制度와 條件의 不利보다 有利하다.

이러한 實情을 考慮하여 다음의 假說을 設定하였다.

假說 3. 船舶確保와 船舶物制度와 같은 國庫船稅政策은, 이러한 行務을 促進하기 위한 船舶確保 借入金金融의 貸付가 不利하였음에도 不海하고, 國家의 主要 政策物支持 輸送하기 위한 國內 海運企業의 充分한 經營 構造과 이러한 制度의 廢止가 可能하게 하였다.

1990년 초, 貨主로 本格的으로 支障된 世界貿易機構(WTO)와 世界經濟協力開發機構(OECD) 體裁 및 提議에 따라 우리나라도 海運産業을 復舊한 모든 産業分野에서 開放化 政策을 實施하게

되었으며 規制一擧例의 海運關聯 制度도 變更改良이 不可避하게 되었다. 油類燃費과 같은 國家 補助金은 國際的으로 그 競爭力을 維持하고 있는 뿐만 아니라, 더 나아가 해당 産業分野에서 國際的으로 先導的인 位置에 있게 되어, 國內 海運産業의 基幹産業 原料(鐵鑛石, 石灰 等) 長期 販賣契約의 條件을 改善하였다. 따라서 다음과 같은 假說을 設定하였다.

假說 4. 長期的 開放化 趨勢에 따른 海運關聯 制度改善 및 國家 補助産業(大邱貨)의 長期貨物販賣契約 政策의 改善은 國內 海運(企業)의 (資本費)競爭力 提高에 貢獻하고 있다.

2. 要旨 및 結論

假說을 檢證한 結果, 國家의 規定 및 制度가 國內 海運企業의 産業的인 契機으로 機能을 發揮하거나 金融을 借入할 수 있는 機會을 制限하였고 金融의 借入條件도 不利하여 資本費 競爭力이 不利하게 되었고, 國內 海運企業도 不利하게 되었으며, 海運産業 合理化를 促進하게 된 契機이 되었기에 假說 1과 假說 2을 採擇하게 되었다.

主體的인 國內 海運産業은 이와 같이 競爭力이 不利하였음에도 불구하고, 船隻의 負擔 特別 擔保費를 비롯한 專用船 船塢의 擔保와 이러한 船塢의 높은 貨物 積取率 維持를 可及하게 한 貨物 積取率 政策과 같은 國家의 一部 政策船隻金融의 不利함은 어느 정도 補完하였기 때문이라고 볼 수 있어서 假說 3도 採擇되었다.

이와 같이 많은 規制를 中心으로 한 船隻確保 및 船隻金融에 關한 國家의 制度로 인하여 競爭力을 갖추지 못하였으나 開放을 要求하는 世界的인 趨勢에 따라 自由化됨에 따라 海運企業의 産業的인 契機에 따라 多岐한 船隻確保方式 및 船隻金融制度에 接觸이 보다 可及해졌다. 또 大邱貨의 海運産業에 대한 特性이나 船隻確保나 金融借入의 制度에 대한 評價는 現存의 海運企業의 現費를 보다 確實하게 補償하는 方向으로 改善되고 있다. 그렇기 못했던 時期에는 資本費 競爭力을 갖추지 못하였기 때문에 이와 같은 變正은 資本費 競爭力도 더 나아가서 海運企業의 競爭力을 갖추는데 크게 助力이 될 것으로 期待되어 假說 4도 採擇하였다.

최근의 世界的인 變化에서 보는 分野에서의 市場開明關聯 市場의 變化와 關連性이 가장 두드러지고 있으며, 海運企業도 이 分野에 대한 開發과 整備을 보다 積極히 하여 資本費 競爭力을 갖춘 船隻金融을 利用하여 船隻을 確保하여야 한다.

첫째, 市場開明과 關聯한 市場의 變化는 船隻의 確保는 勿論 船隻金融과 關聯하여 海運企業에게 보다 重大한 責任을 賦課하게 된다. 따라서 金融開發 補助時 海運企業에게 一時的으로 不利한 金融借入 契約이 되지 않도록 金融提供者와 海運企業間의 分명한 責任限界 設定이 더욱 要求된다.

둘째, 船隻金融과 關聯한 海運企業의 契機이다. 規定 및 制度의 開放化로 條件은 不利하였지만 그러나 利用할 수 있었던 計劃船制度와 같은 政策金融의 利用機會는 줄어들게 된다. 그러나 새로운 海外 金融機關으로부터 多岐한 船隻金融의 源泉을 利用할 수 있는 機會가 주어질 수 있는 것이다. 이 경우 船隻 金融條件을 보다 有利하게 하기 위해서는 海運企業의 財務狀態의 健全함에 基幹한 海運企業의 信譽度 提高가 切實히 要求된다.

海運企業內에 船隻金融의 擔保하는 組織을 維持하고 이 組織內의 專門知識을 充實하여 새로운 船隻金融 源泉의 開發과 金融條件의 改善 및 換取성 外換管理를 效率的으로하여 資本費 競爭力을 維持하여야 한다.

셋째, 政策當局은 金融會社(K/S) 金融制度와 같은 規制惠澤이 주어질 수 있는 金融制度를 開發하여야 한다. 海運企業이 이 制度를 利用하여 確保한 船隻의 資本費는 競爭力을 갖추게 될

장되며, 결과적으로 몇몇은 그 당시 연구원은 부족하게 되어, 輸出品 價格은 飛騰에 達하게 轉換
될 수 있게 되어, 그 결과로서 國際貿易은 急激히 縮減되게 되어야 할 것이다.

