

經營學碩士 學位論文

沿岸貨物船業體의 經營分析에 의한
經營改善方案에 관한 研究

指導教授 安 奇 明

2002年 8月

韓國海洋大學校 海事産業大學院
海事經營學科
文 炯 均

本 論文을 文炯均의 經營學碩士學位 論文으로 認准함.

委員長 李 基 煥 印

委 員 南 奇 燦 印

委 員 安 奇 明 印

2002년 8월

韓國海洋大學校 海事産業大學院

海事經營學科

文 炯 均

< 목 차 >

Abstract

제1장 서론	1
제1절 연구필요성과 연구목적	1
제2절 자료수집과 연구방법	2
1. 자료수집	2
2. 분석방법	3
제2장 연안화물선업체의 성장배경과 현황분석	6
제1절 해방 후 연안화물선업체의 성장배경	6
제2절 연안화물선업의 현황분석	8
1. 선종별 및 선령별 선복량 현황	8
2. 연안화물선업의 소유구조	20
3. 연안화물선박 확보현황분석	21
제3절 연안화물선시장의 특성	26
1. 연안화물선시장의 구조적 특성	26
제4절 연안화물운송시장의 성장	32
1. 연안화물 수송물량의 성장추이	32
2. 연안화물의 구조변동	33
제3장 연안화물선업체의 경영분석과 경영진단	39
제1절 연안화물선업체의 재무제표구조분석	39
제2절 연안화물선업체의 재무비율분석	43
1. 재무구조비율분석	43
2. 수익성분석	50
3. 운항수지 분석과 진단	54
제3절 연안화물선업체의 경영분석결과와 진단	56
1. 대차대조표 구조분석결과와 진단	56
2. 손익계산서 구조분석결과와 진단	58

3. 연안화물선업체의 재무비율분석과 진단	58
4. 운항수지 분석결과와 진단	59
제4장 연안화물선업체의 경영문제점과 대응방안	62
제1절 연안화물운송의 주요현안과 경영문제점	62
1. 연안화물운송사업의 등록제 문제점과 보완	62
2. 연안화물운송사업의 수요 독점적 착취와 협업화 부진과 개선방안	66
3. 해운환경변화에 대응력강화를 위한 선박금융제도개선	70
4. Modal Shift의 추진	71
5. 선박안전관리체제의 법제화	72
제2절 연안화물선업체의 발전전략	74
1. 경영환경여건의 개선방안	74
2. 대화주 관계의 개선방안	75
3. Modal Shift 정책의 추진	76
4. 연안화물터미널의 종합물류기지화	77
5. 연안해운업의 집약화	78
6. 연안해운 수송시스템의 개선	78
7. 연안선박 안전관리체제 구축방안	79
8. 우량해운기업제도 도입	80
9. 면세유 공급방안	81
제3절 연안화물선사업의 발전을 위한 정책건의	82
1. 연안해운의 21세기 장기발전의 기본방향	82
2. 연안해운업계의 정책건의	86
제5장 결론과 시사점	101
제1절 분석결과의 요약 및 시사점	101
1. 경영성과분석과 진단결과	101
2. 연안화물선업의 활성화를 위한 경영개선방안	103
제2절 연구의 한계	105
[참고문헌]	106

〈 표 목차 〉

1. <표 1-1> 자료수집 대상업체	3
2. <표 2-1> 한국해운의 발전단계	7
3. <표 2-2> 연안화물선 선종별 현황	9
4. <표 2-3> 선박보유 척수별 현황	10
5. <표 2-4> 연안화물선 선종별 평균척수 및 평균톤수 현황	11
6. <표 2-5> 지역별 · 선종별 선박구성	12
7. <표 2-6> 선종별 업체수 추이	15
8. <표 2-7> 선령별 선박량 추이	16
9. <표 2-8> 선종별 노후화물선 현황	17
10. <표 2-9> 연도별 톤수별 선박량 추이	19
11. <표 2-10> 형태별 업체수 및 선박척수	20
12. <표 2-11> 자본금 보유 규모별 연안화물선 업체현황	21
13. <표 2-12> 선종별 선박확보방법 실태(등록제 이전)	22
14. <표 2-13> 선종별 선박확보방법 실태(등록제 이후)	25
15. <표 2-14> 주요 연안화물의 운송실적	32
16. <표 2-15> 국내에너지 소비구조	34
17. <표 2-16> 석유제품의 생산량 추이	36
18. <표 2-17> 2000년 철재류의 연안운송 물량	38
19. <표 3-1> 자본금보유현황별 대차대조표	57
20. <표 3-2> 선종별 재무비율분석(평균)	59
21. <표 4-1> 연안화물운송사업의 등록기준	64
22. <표 4-2> 연안해운사업자의 등록실태(2001년)	64
23. <표 4-3> 연안화물운송사업의 등록기준 개정방안	65
24. <표 4-4> 과거 낙찰가격 분석에 의한 낙찰확률의 추정	67
25. <표 4-5> Modal Shift 정책추진의 경제적효과	76
26. <표 4-6> 연안화물터미널의 종합물류기지화 방향	77
27. <표 4-7> 무역항의 항만시설 및 사용료에 관한 규정 중 개정방향	80
28. <표 4-8> 우량해운기업 평가기준	81

29. <표 4-9> 연안해운행정 개편방향	85
30. <표 4-10> 연안화물정보시스템의 구축단계	92
31. <표 4-11> 연안화물운송사업의 등록기준 개정방안	94
32. <표 4-12> 수도권 연안해송 컨테이너 물동량 및 투입선대 전망	95
33. <표 4-13> 최신 경제선의 대상화물 및 대상시장	96
34. <표 4-14> 한·일 연안해운업계의 선박금융제도 비교(1993.3)	97
35. <표 4-15> 연안해운업 경영규모의 확대방향	98
36. <표 5-1> 선종별 비율분석(평균)	102

< 그림 목차 >

<그림 3-1> 연도별 대차대조표구조분석	39
<그림 3-2> 연도별 자본금보유현황분석	40
<그림 3-3> 연도별 손익계산서 구조분석	41
<그림 3-4> 매출액규모별 순이익(손실) 구조분석	42
<그림 3-5> 선종별 경상손익분석	43
<그림 3-6> 재무구조비율분석	44
<그림 3-7> 선종별 자기자본비율분석	45
<그림 3-8> 선종별 유동비율분석	46
<그림 3-9> 선종별 고정비율분석	47
<그림 3-10> 선종별 고정장기적합률	48
<그림 3-11> 선종별 부채비율분석	49
<그림 3-12> 수익성비율분석	50
<그림 3-13> 선종별 매출액 총이익률	51
<그림 3-14> 선종별 매출액 영업이익률분석	52
<그림 3-15> 선종별 매출액경상이익률분석	53
<그림 3-16> 선종별 매출액 순이익비율분석	53
<그림 3-17> 운항원가(업체별) - 1999년(계:5,270,107)	54
<그림 3-18> 운항원가(업체별) - 2000년(계:6,188,516)	55

Abstract

Mon, Hyong Kun
Department of Shipping
Management Graduate School of
Korea Maritime University

The purpose of this study is to examine a scheme for growth, management rationalization and reform measure of domestic coastal shipping companies, and I hope that this will be of some help that coastal shipping companies get ready for a management improvement plan and decision-making

For this study, I investigated not only a financial condition and forms of management of coastal shipping companies but also operating earnings and expenses which several kinds of vessel as well as by regional groups in domestic

On the bases of this study I lay out the schemes how to develop domestic coastal shipping company and the fine parts are as follows;

The first, it is necessary to secure a steady seamen supply plan. In order to make it more rational, the company have to guarantee seamen's real income and the government have to lighten the individual income tax and support medical insurance fee and employment insurance fee, in addition to establish a joint company for seamen's supply

The second, the coastal shipping company has to make ready for measure devised to deal with an extension of electronic commercial transaction and high value added service.

At present, the coastal shipping companies must cope effectively with the change of economic circumstance that is to say, epoch-making development of information technology, the change of economic based on a knowledge-intensive. So that the companies have to introduce the system of electronic commercial transaction as well as

a exclusive berth for coastal shipping

The third, it is necessary to establish a control policy for reasonable space of coasting vessel. Private corporations need to organize what is called "the committee for self-control an excess of bottoms" in order to judge what is reasonable space or not

The fourth, this is the point to be specially considered that an old vessel is to be substitute for the latest economic vessel. I think this is an epoch-making device to improve coastal shipping system because nowadays the owner of goods wants high-level and various services. The first consideration is the government has to lend money to build a ship at low interest

The fifth, coastal shipping companies have to grow larger and construct mutual aid system in order to cut down the cost and rise competitiveness against another transportation mode.

The sixth, it is necessary that the government take measures to promote top-ranking coastal shipping company. If the government do it that way, management man will make every effort to make a top-ranking company, and so top-ranker will contribute greatly to develop coastal shipping and cut down transportation cost as well as safety voyage, the protection of environment, and so on.

제1장 서론

제1절 연구필요성과 연구목적

우리나라 기업의 경쟁력을 저하시키는 가장 큰 요인의 하나가 저효율 고비용의 물류체계인 바, 앞으로 이에 대한 획기적인 개선 없이는 국가경쟁력을 제고하기는 매우 어려울 것으로 논의되고 있다. 현재 고비용을 유발하고 있는 육로 중심의 물류체계의 개선을 위해서는 삼면이 바다로 둘러 쌓여있는 우리의 지형적인 특징을 잘 활용하는 것이 필요하다. 즉 연안해운을 잘 활용하면 현재 포화상태에 이른 육로 중심의 수송체계를 상당히 해소하면서 기업이 부담하는 물류비도 크게 줄일 수 있을 것이다.

그러나, 우리나라 내항해운의 수송구조는 철도수송에 비하여 경쟁력이 뒤지고 있어 내항해운의 활성화에 저해요인으로 작용되고 있다. 특히, 항만시설의 부족과 내항선박전용부두의 미비 및 양하작업시 기계화 미비 등과 같은 요인이 항만체류 시간을 증대시키고 있어 총수송시간이 길어지고 운송비용도 증대되어 트럭운송에 비해 운송비용 절감효과가 철도수송에 비해 그리 크게 나타나고 있지 않고 있어 내항해운의 경쟁력을 취약하게 하는 주된 요인으로 작용하고 있다.¹⁾ 사실 지난 30여년 간 공로위주의 투자로 물류의 한 부문을 담당하고 있는 연안해운은 영세성을 면치 못하고 있다. 이와 더불어 최근 들어 자금사정이 악화됨과 동시에 선박의 노후화, 선원노무비의 압박, 선원부족 등으로 연안 화물선업체의 경영성과는 최악의 상태에 직면하여 있는 실정이다. 특히 오늘날과 같은 치열한 시장 경쟁하에서 화물수송업체와 같은 서비스기업들도 고객의 다양한 요구에 부응하여 적시에 최상의 서비스를 제공하여야만 경쟁력을 유지하고 생존할 수가 있는 것이다²⁾.

1) 해운산업연구원, 「대량화물운송체제 종합개선방안연구」, 1993년 8월. pp. 15-32.

2) 과거의 해운시장에 비해서, e-비즈니스체제의 해운시장은 제조, 유통, 판매, 회수를 보다 효율적으로 통제하고 관리할 수 있는 공급연쇄(supply chain)의 경쟁력이 중요하다. 이러한 이유로 대부분의 기업들이 공급연쇄관리(SCM) 물류 경영의 진전을 위해서 자신의 핵심역량을 제외한 모든

고비용을 초래하고 있는 현행의 물류체계를 개선하기 위해서는 공로위주의 수송체계는 이미 과포화상태에 이르러 한계점을 노출하고 있는 바, 이러한 문제점을 해결하기 위해서는 연안해운의 역할이 증대되어야 할 필요가 있다. 그리고 연안해운의 발전과 육성은 21세기 동북아경제권에서 우리나라가 중심권역으로 부상하기 위해서도 필수적이다. 그러나 우리나라 연안화물업체는 대부분이 영세하며 재무구조가 극히 취약한데다 IMF 이후에는 더욱 더 경영여건이 어려워지고 재무구조가 부실해져 산업자체가 존폐위기에 처해있는 실정이다.

이러한 상황을 고려하여 본 연구에서는 우리나라 연안화물선업체의 현황 분석과 더불어 재무상태와 경영성과를 경영분석기법을 활용하여 진단함과 동시에 재무상태를 실증적으로 분석하였다. 연안화물선업체의 경영상태에 대한 분석은 업체의 재무상태와 경영성과를 비교·분석함으로써 연안해운업체의 경영개선방안을 마련하는 데 도움이 되고자 연구하였다.³⁾

따라서, 본 연구에서는 우리나라 연안화물선업체의 현황자료와 재무제표자료 및 운항수지자료를 활용하여 재무상태 구조진단 및 경영진단을 수행하여 연안화물선업체의 경영문제점을 파악함과 동시에 연안화물선업계를 육성하고 발전시킬 수 있는 전략과 방안을 제시하는 것에 연구목적은 두고 있다.

제2절 자료수집과 연구방법

1. 자료수집

가. 경영분석 자료수집 대상업체

업무를 아웃소싱하기 위해 추진 중이며, 연안해운업체들도 수송, 보관 등 물류관리서비스 이상으로 고객이 요구하는 다양한 부가가치 물류서비스를 제공하기 위한 전략을 도모하고 있다.

3) 안기명·이기환, “연안여객선업체의 재무상태와 경영성과 분석”, 「한국해운학회지」, 1999년 6월, pp.37-38.

현재 해운조합에 1,073개 업체가 가입이 되어있으나 자료 수집의 한계로 67개업체를 대상으로 재무제표자료를 집계·분석하였고, 자료수집 대상업체는 다음과 같다.

<표1-1> 자료수집 대상업체

구분	합계	유조선	일 반 화물선	모 래 운반선	철 강 제품선	폐기물 운반선
대상(사)	838	181	323	305	9	20
분석(사)	67	36	16	10	2	3
대비(%)	8.00	19.89	4.95	3.28	22.22	15

참고) 시멘트운반선(5개사), 컨테이너선(2개사) 및 예선(534척)은 제외하였다.

1999년 - 2000년도 연안화물선업체의 재무제표를 근거로 업체별 운항수지를 계수적으로 정리하여 연안화물선업체의 재무상태 구조분석과 경영성과 분석을 실시하였다.

2. 분석방법

본 논문에서 이루어지고 있는 연안화물선업체의 재무상태 및 경영성과의 분석은 각 업체별 재무상태 (자산, 부채, 자기자본)에 대한 구조적 변동에 대한 분석과 동시에 재무제표 자료를 이용한 재무구조와 수익성위주의 비율분석을 수행하여 연안화물선업체의 재무상태와 경영성과를 진단하여 연안화물선업체의 경영개선방안을 도출하고자 하였다.⁴⁾

통상 기업 경영자의 이해관계자들은 각자의 입장에 따라 기업에 대한 각종 의사결정을 합리적으로 내려야 하는 상황에 처하게 된다. 즉 경영자는 기업의

4) 안기명 · 이기환, 「상계서」, pp.37-38.

부족한 자금을 조달하는 문제에 직면하여 외부자금을 이용할 것인지 아니면 내부자금을 이용할 것인지를 비롯한 각종 재무 및 기타 기업경영관련 의사결정을 내려야 하는 환경에 직면하게 된다. 그리고 투자자와 종업원을 비롯한 각종 이해관계자도 관련 기업에 대한 투자결정과 성과배분 등과 관련한 의사결정에 직면하게 된다. 이러한 상황에서 경영자와 이해관계자들은 관련 기업에 대한 정보를 다각도로 수집하여 분석하게 되는 데 이때 가장 널리 이용되는 정보가 아마도 기업의 재무정보일 것이다. 또한 기업의 재무정보나 경영상태를 가장 잘 나타내 주는 것이 재무비율이며, 이는 기업의 대차대조표와 손익계산서를 이용하여 두 항목간의 경제적인 의미를 구한 지표이다⁵⁾. 이러한 지표는 경영자나 이해관계자가 기업의 미래 경영전략수립과 투자결정 등을 위해 유용하게 활용되고 있다.⁶⁾

이처럼 두 항목간의 비율을 구하여 분석하는 비율분석은 명확한 경제적 의미를 내포하고 있는 재무비율을 관찰하여 기업의 재무상태나 경영성과를 판단하는 경영분석방법으로 다양한 경영분석수단 가운데 가장 널리 활용되고 있는 분석방법이다. 재무비율을 경제적 의미에 따라 분류하는 것이 보다 의미가 있는 것으로 논의되고 있는 바 이는 이용자들의 필요성과 일치하기도 한다. 최근 널리 활용되는 비율인 유동성비율, 레버리지비율, 수익성비율, 활동성비율, 성장성 비율, 생산성 비율 등이 경제적 의미에 따른 대표적인 재무비율로 볼 수 있다. 그리고 최근에는 포트폴리오이론의 전개와 자본시장 이론의 발달로 기업의 재무의사 결정이 위험·수익의 상치관계(risk-return trade-off)에서 이루어져 왔는바 이는 재무비율을 위험을 나타내는 비율, 수익성을 나타내는 비율 그리고 위험과 수익을 동시에 고려하여 결정되는 주식가치와 관련되는 재무비율 등으로 분류가 체계화 되었다.

본 연구에서 연안화물선업체의 재무상태와 경영성과를 분석하기 위해 사용된 주요 재무비율은 다음과 같다.

5) 장영광, 「경영분석」, 무역경영사, 2002년 2월, pp.54-82.

6) 안기명·이기환, 「전계서」, 1999년 6월, pp.41-43.

첫째로, 연안화물선업체의 장·단기 재무적 안정성을 진단하기 위한 재무구조비율은 다음과 같다.

- 유동비율 = 유동자산/유동부채
- 고정비율 = 고정자산/자기자본
- 고정장기적합률 = (고정자산+투자외 기타자산)/(자기자본+고정부채)
- 자기자본비율 = 자기자본/총자본
- 부채비율 = 부채/자기자본×100

둘째로, 연안화물선업체의 경영성과를 진단하기 위한 주요 수익성비율은 다음과 같다.

- 총자산 경상이익률 = 경상이익/총자산×100
- 총자산 순이익률 = 당기순이익/총자산×100
- 자기자본 경상이익률 = 경상이익/자기자본×100
- 자기자본 순이익률 = 당기순이익/자기자본×100
- 자본금 경상이익률 = 경상이익/자본금×100
- 자본금 순이익률 = 당기순이익/자본금×100
- 매출액 경상이익률 = 경상이익/매출액×100
- 매출액 순이익률 = 당기순이익/매출액×100
- 매출액 영업이익률 = 영업이익/매출액×100
- 매출총이익률 = 매출총이익/매출액×100

제2장 연안화물선업체의 성장배경과 현황분석

제1절 해방 후 연안화물선업체의 성장배경

우리나라 연안에는 3,300여개의 크고 작은 섬들이 산재해 있으며 그 가운데 유인도서는 666개에 달하고 있다. 도서주민들에게 생활 근거지로서의 조건은 육지와 생활교통이 필수적이다. 그런 의미에서 여객운송은 도서주민들의 기본생활에 필수적인 중요성을 차지하고 있다. 연안해운은 도서와 육지를 연결하는 유일한 교통수단이며 생활필수품의 공급 운송수단이기도 하다.

1960년대부터 시작된 경제개발 정책, 특히 대외지향적, 수출주도형 경제개발정책에 힘입어 수출입 물동량의 증가와 동시에 연안화물도 크게 증가하였다. 특히, 수출입 상품의 원가경쟁력을 제고하기 위하여 내륙수송비 절감차원에서 대단위 공업단지가 임해지역에 개발됨에 따라 대단위 연안화물이 크게 증가되었다. 그 결과 연안해운의 초점이 단순한 여객운송서비스 제공차원에서 여객운송서비스 고도화와 화물운송의 효율화로 이동되었다고 할 수 있다.

즉 국민소득의 증대와 생활수준 향상으로 연안여객의 연안해운 서비스에 대한 의식이 근본적으로 달라진 것이다. 1960년대 이전 연안여객은 출발지에서 목적지에 무사하게 도착할 수 있는 수준의 해운서비스에 만족했다. 그러나 1970년대에 이르러서는 좀 더 편리하고 안전하면서도 속력이 빠른 해운서비스를 요구하기 시작하였다. 한편 연안화물운송도 단순한 도서민의 생활용품 공급 수준에서 국민생활과 경제 성장을 뒷받침하는 새로운 산업동맥으로서 새로운 역할의 중요성이 인식되기 시작하였다. 이러한 연안해운에 대한 인식 전환과 함께 연안여객운송과 화물운송에 관한 정책개발과 추진이 정부의 새로운 과제로 등장하였다. 우리나라 해운의 발전단계는 해방이후 경제개발계획이 시작되는 시기를 한국해운의 재건기로 본다, 그 이후 해운항만청이 설립되기 전까지를 성장기로 볼 수 있다.

<표 2-1> 한국해운의 발전단계

발전단계	기 간	주 요 사 항
재건기	1945-1961	<ul style="list-style-type: none"> - 진해 해양대학 창설 (1945. 11. 5) - 대한해운조합연합회 창립 (1949. 3. 29) - 대한해운공사 설립 (1950. 1. 1) - 해무청 창설 (1955. 2. 17)
성장기	1962-1975	<ul style="list-style-type: none"> - 해무청 폐지 (1962. 10. 2) - 정부보유 외화 내부에 의한 중고선 도입허용 (1962) - 한국해운조합 설립 (1962. 3. 28) - 민간자본에 의한 중고선 도입 허용 (1966) - 해운진흥법 공포 (1967. 2. 28) - 국적취득부 나용선 도입 허용 (1967) - 한국해운육성방안 발표 (1974. 9. 18) - 제1차 계획조선 발주 (1975)
도약기	1976-1985	<ul style="list-style-type: none"> - 해운항만청 창설 (1976. 3. 13) - 해운·조선 종합육성 방안 채택 (1976. 3) - 연안해운의 현대화 추진 - 획기적 항만개발과 항만운영제도 개선 - 국제 해운 항만 협력의 전개 - 선원 선박국 신설 (1979. 3. 23) - 해운산업 합리화 시책 (1984. 5. 12) - 해운산업육성법 (1984. 8. 7)
개방기	1986-현재	<ul style="list-style-type: none"> - 세계무역기구(WTO) 출범 (1995. 1. 1) - 해양수산부 창설 (1996. 8. 8) - 외환위기와 IMF 정책 개입 (1997. 12) - 연안화물선업 : 면허제에서 등록제로 변경 (1999. 4. 15) - 해운산업육성법 폐지 (1999. 4. 15)

자료 : 해양수산부, 「해운항만청사」, 1997. 8.

위의 <표 2-1>에서 보는 바와 같이, 연안해운업계는 해방이후 정부수립에 의거 1949년 3월 29일 대한해운조합연합회를 창립하여 연안해운업계의 발전기반을 조성하였다. 그렇지만 우리나라 해운정책의 주요관심사는 대외지향적 경제성장정책을 뒷받침하기 위하여 외항해운산업 위주의 해운정책을 추진하였다.

제2절 연안화물선업의 현황분석

1. 선종별 및 선령별 선복량 현황

일반적으로 연안선박의 종류는 연안선박에는 100톤 미만의 소형선박부터 10,000톤에 달하는 대형선까지 다양한 선형의 선박이 존재한다. 또한 선체의 재질에 따라 목선과 강선으로 분류할 수 있다⁷⁾.

우리나라 연안을 운항하는 연안선박은 크게 화물선, 유조선, 부선, 예선 및 기타의 선종으로 분류된다. 화물선은 다시 세부적으로 시멘트수송선, 모래운반선, 일반철강제품운반선, Ro-Ro선, 컨테이너선, 자동차운반선, 일반화물선, 차도선으로 분류되며, 유조선은 가스선, 석유/케미칼 겸용선, 케미칼수송선, 석유제품수송선, 아스팔트 전용선 등으로 분류된다. 그리고 부선은 그 용도에 따라 모래운반선, 철강제품운반선, 케미칼운반선, 석유제품운반선, 폐기물운반선, 일반화물운반선 등으로 분류되며, 예선에는 이들 부선의 운항을 위한 예인선 등으로 분류된다. 그리고 기타의 선종에는 폐기물운반선 등이 포함된다.

1) 선종별 선복량

해양수산부가 집계한 자료에 따르면 2001년 12월 31일 현재 우리나라 연안해운업체는 전국에 걸쳐 모두 846개의 업체가 있으며, 보유선박은 총 2,049척·151만톤(GT)에 달하고 있다. 이를 선종별로 살펴보면 먼저 업체수에 있어서는 유조선이

7) 한국해운조합, 「연안해운의 적정선복량 산출 연구」, 2002년, 5월, pp.59-107.

190개사, 일반화물선이 312개사, 모래운반선 304개사, 시멘트운반선 및 철강제품운반선이 각각 7개사, 컨테이너선이 3개사, 그리고 폐기물운반선이 23개사로 일반화물선의 업체수가 가장 많다.

선박척수 기준으로는 유조선이 340척, 일반화물선이 421척, 모래운반선 605척, 시멘트운반선 28척, 철강제품운반선 41척, 컨테이너선 10척 그리고 폐기물운반선이 43척으로 모래운반선의 선박척수가 가장 많은 것으로 나타났다.

선박톤수 기준으로는 유조선이 57만 9,000톤(GT)으로 가장 큰 비중을 차지하고 있으며, 그 다음으로 일반화물선 34만톤(GT), 모래운반선 27만 4,000톤, 시멘트운반선 13만 8,000톤, 철강제품운반선 6만 3,090톤, 폐기물운반선 5만톤, 예선 4만 1,000톤, 컨테이너선 2만 5,000톤의 순이다.

<표 2-2> 연안화물선 선종별 현황

(2001. 12. 31 현재 / 단위 : 사, 척, 천톤)

	계	유조선	일 반 화물선	모 래 운반선	시멘트운 반선	컨 테 이너선	철강제품 운반선	폐기물운 반선	예 선
업 체 수	846	190	312	304	7	3	7	23	-
선박척수	2,049	340	421	605	28	10	41	43	561
선박톤수 (천G/T)	1,510	579	340	274	138	25	63	50	41

주 : 부산 719척, 402천톤은 선종별로 재분류 포함 / 모래운반선에는 항내공사자재부선 170개사 433척(126천톤)이 포함, 자료 : 해양수산부 연안해운과

한편 업체당 평균보유척수 측면에서는 전체 연안화물선의 업체당 평균보유척수는 2.4척이며, 선종별로는 철강제품운반선 5.9척, 시멘트운반선 4.0척, 컨테이너선 3.3척, 모래운반선 2.0척, 폐기물운반선 1.9척, 유조선 1.8척, 일반화물선 1.3척이다. 즉 대량화물을 주 고객으로 해상운송사업을 수행하고 있는 철강제품운반선, 시멘트운반선, 그리고 규격화물을 수송하는 컨테이너선의 업체당 평균보유척수가 높게 나타나고 있음을 알 수 있다. 반면 연안해운의 주종을 이루고 있는 일반화물선과 유조선의 경우 업체당 평균보유

척수가 1~2척에 불과하여 연안 화물선·유조선업계의 영세성을 잘 보여주고 있다.

연안화물선 업계의 선박보유 척수별 현황을 보다 구체적으로 살펴보면 총 846 개 업체 중 1척을 보유하고 연안화물운송업에 종사하고 있는 업체수는 373개사로 전체의 44%를 차지하고 있으며, 그 다음으로 2척을 보유하고 있는 업체는 237개사(28%)이다. 이에 따라 현재 우리나라 연안화물선시장은 1~2척을 보유하고 있는 업체가 전체 72%를 차지 그 영세성을 면치 못하고 있음을 알 수 있다. 그 외 우리나라 연안화물선업계는 3척을 보유하고 있는 업체가 79개사(9%), 4척을 보유하고 있는 업체는 69개사(8%), 5척을 보유하고 있는 업체는 21개사(2%)이며, 6척 이상의 선박을 보유하고 있는 업체는 67개사로 전체업체수의 8%에 불과한 실정이다.

<표 2-3> 선박보유 척수별 현황

(단위: 사. %)

계	1척	2척	3척	4척	5척	6~10척
846	373	237	79	69	21	67
비중	44%	28%	9%	8%	2%	8%

자료 : 해양수산부 연안해운과

또한 선박 당 평균톤수를 살펴보면 연안해운 전체 평균톤수는 700톤(GT)에 불과하며, 선종별로는 시멘트운반선이 4,900톤(GT)으로 가장 선박의 대형화가 진전되어 있음을 알 수 있다. 그 다음으로 컨테이너선 2,500톤(GT), 유조선 1,700톤(GT), 철강제품운반선 1,500톤(GT), 폐기물운반선 1,200톤(GT)의 순이다. 이 밖에도 일반화물선과 모래운반선의 평균톤수는 각각 800톤(GT)과 500톤(GT)에 불과하여 이들 선종에 있어서 선박의 대형화가 미진함을 알 수 있다.

<표 2-4> 연안화물선 선종별 평균척수 및 평균톤수 현황

(2001. 12. 31 현재 / 단위 : 사, 척, 천톤)

	계	유조선	일 반 화물선	모 래 운반선	시멘트운 반선	컨 테 이너선	철강제품 운반선	폐기물운 반선	예 선
업체당 평균보유척수	2.4	1.8	1.3	2.0	4.0	3.3	5.9	1.9	-
평균 선박톤수	0.7	1.7	0.8	0.5	4.9	2.5	1.5	1.2	0.07

주 : 부산 719척, 402천톤은 선종별로 재분류 포함 / 모래운반선에는 항내공사자재부선 170개사 433척(126천톤)이 포함, 자료 : 해양수산부 연안해운과

2) 지역별·선종별 선박량 현황

우리나라 연안화물선업체의 지역별 등록현황을 살펴보면, 2000년 말 현재 전체 845개 업체 중 356개 업체가 부산지역에 등록하고 있으며 그 구성비는 척수기준으로 42%에 이르며, 다음으로 목포가 134개사(16%), 인천 102개사(12%), 여수 94개사(11%), 마산 75개사(9%) 등의 순이다.

선박척수 기준으로는 전체 1,989척 중 882척이 부산지역에 등록하고 있으며 그 구성비가 44%에 이르고 있다. 그 다음으로는 인천 437척(22%), 목포 210척(11%), 여수 152척(8%), 마산 111척(6%) 등의 순이다. 선박량에 있어서도 총톤수(GT) 기준으로 전체 144만 3,778톤 중 62만 177톤이 부산지역을 근거지로 운항하고 있으며 그 구성비는 전체 연안화물선의 43%에 이른다. 그 다음으로 인천 27만 4,749톤(19%), 울산 18만 8,591톤(13%), 여수 13만 9,834톤(10%), 포항 9만 8,137톤(7%) 등의 순이다. 부산이 업체수, 선박척수, 선박톤수 모든 면에서 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 다음은 인천, 여수, 울산 등의 비중이 높은 것으로 나타났다. 그러나 지역별 선박의 평균톤수를 살펴보면 포항이 1,962톤(GT)으로 가장 선박의 대형화가 진전되어 있음을 알 수 있으며, 부산과 인천의 경우는 선박의 평균톤수가 각각 725톤과 628톤으로 전국 평균톤수인 725톤에도 미치지 못하고 있음을 알 수 있다.

한편 주요 지역별·선종별 선박등록 현황을 살펴보면, 부산의 경우 전체 62만

177톤의 선박량 중 유조선이 26만 4,148톤으로 43%의 비중을 차지하고 있으며, 그 다음으로 시멘트운반선 11만 7,676톤, 모래운반선 11만 4,436톤, 일반화물선 9만 3,345톤의 순으로 선대가 구성되어 있다. 인천항의 경우는 총 등록 선박량 27만 4,740톤 가운데 모래운반선이 전체의 36%인 10만 81톤을 차지하고 있으며, 그 다음으로 유조선 7만 919톤, 일반화물선 6만 9,861톤의 순으로 이루어져 있다. 여수항의 경우 총 13만 9,834톤의 선박 중 유조선이 7만 5,953톤으로 여수항 전체의 54%를 차지하고 있으며, 그 뒤를 이어 철강제품운반선 3만 74톤, 모래운반선 2만 3,974톤의 순서로 구성되어 있다.

<표 2-5> 지역별 · 선종별 선박구성

단위 : 사, 척, 톤(GT)

구분	계	유조선	일반화물선	모래운반선	시멘트운반선	컨테이너선	철강제품운반선	폐기물운반선	예선	
합계	업체수	845	181	323	305	5	2	9	20	0
	척	1,989	322	416	598	26	9	48	36	534
	톤	1,443,778	581,086	267,893	275,044	124,561	22,148	104,000	32,958	36,088
부산	업체수	356	119	60	166	4	1	2	4	0
	척	882	187	91	316	25	2	7	7	247
	톤	620,177	264,148	93,345	114,436	117,676	4,528	6,715	5,940	13,389
인천	업체수	102	12	24	60	1	1	0	4	0
	척	437	44	40	177	1	1	2	6	166
	톤	274,740	70,919	69,861	100,081	6,885	2,752	1,103	10,773	12,366
여수	업체수	94	35	39	18	0	0	1	1	0
	척	152	48	43	28	0	0	10	1	22
	톤	139,834	75,953	7,607	23,974	0	0	30,074	813	1,413

<표 계속>

구 분	계	유조선	일반 화물선	모래 운반선	시멘트 운반선	컨테이 너선	철강제품 운반선	폐기물 운반선	예선	
마 산	업체수	75	1	56	11	0	0	5	2	0
	척	111	1	58	12	0	0	18	2	20
	톤	47,989	226	3,490	5,774	0	0	34,191	2,090	2,218
울 산	업체수	15	7	3	1	0	0	0	4	0
	척	50	23	5	3	0	0	3	7	9
	톤	188,591	168,230	8,780	3,204	0	0	2,197	4,942	1,238
동 해	업체수	2	1	1	0	0	0	0	0	0
	척	2	1	1	0	0	0	0	0	0
	톤	1,747	153	1,594	0	0	0	0	0	0
군 산	업체수	17	1	9	6	0	0	0	1	0
	척	37	3	10	8	0	0	0	4	12
	톤	12,589	360	4,570	4,338	0	0	0	2,622	699
목 포	업체수	134	4	92	36	0	0	0	2	0
	척	210	13	107	43	0	0	0	4	43
	톤	30,725	859	12,110	13,585	0	0	0	1,994	2,177
포 항	업체수	11	1	7	0	0	0	1	2	0
	척	50	1	20	1	0	6	8	5	9
	톤	98,137	200	46,262	975	0	14,868	29,720	3,784	2,328
제 주	업체수	23	0	18	5	0	0	0	0	0
	척	36	0	27	8	0	0	0	0	1
	톤	27,221	0	19,730	7,468	0	0	0	0	23
대 산	업체수	16	0	14	2	0	0	0	0	0
	척	22	1	14	2	0	0	0	0	5
	톤	2,028	38	544	1,209	0	0	0	0	237

자료 : 해양수산부 연안해운과

울산항의 경우 등록업체수 및 선박척수에 있어서는 여수항에 미치지 못하나 선박톤수에 있어서는 지역경제의 특성상 대형선박위주로 구성되어 있어 전체 연안화물선대에 있어서 여수항 보다 높은 비중을 차지하고 있다. 즉 2000년 말 현재 울산항의 선박량은 총 18만 8,591톤으로 이 중 89%인 16만 8,230톤이 유조선으로

이루어져 있다.

3) 선종별 업체수 및 선복량 추이

1990년대 중반 이후 우리나라 연안화물선의 업체수는 1996년 437개사에서 1998년 IMF 경제위기에 따라 414개 업체로 감소하였다. 그러나 이후 증가세로 전환하여 1999년에는 598개 업체로 늘어났으며, 등록제가 실시된 1999년 10월 이후 업체수는 급격히 증가하여 2000년 845개사로 전년대비 41.3%(247개사)나 증가하였다. 그러나 2001년 연안화물선 업체수는 전년과 비슷한 수준인 846개사에 이르고 있다.

한편 선종별 업체수 추이를 살펴보면 먼저 유조선의 경우 1996년 158개사에서 1998년 146개사로 감소하였으나 등록제 실시 이후인 2000년에는 181개사로 전년대비 20.7%(31개사) 증가하였다. 일반화물선의 경우 1996년 76개사이던 것이 IMF 관리체제하에서도 업체수는 증가하여 1998년 122개사로 늘어났으며 이후에도 지속적으로 증가, 등록제 실시 이후인 2000년에는 323개사에 달했다. 그러나 등록제 시행 2년째인 2001년에는 11개사 줄어든 312개사에 이르고 있다. 모래운반선은 1996년 27개사 이던 것이 1998년을 기점으로 115개사로 급증한 후 등록제 실시 이후인 2000년에는 305개사로 전년대비 1.5배 이상(186개사) 늘어났다. 시멘트운반선의 경우는 1996년 4개사에서 등록제 이후인 2000년에도 1개사가 증가한 5개사에 불과하였으나 2001년에는 7개사로 늘어났다. 컨테이션은 1996년 3개사에서 소폭의 증감과정을 거쳐 2001년 현재 3개사로 변동이 없으며, 철강제품선은 1996년 6개사에서 2001년 현재 7개사에 이르고 있다. <표 2-6>에 나타나 있듯이 1990년대 중반 들어 연안화물선업계 업체수는 1999년 등록제 실시이후 크게 증가하였음을 알 수 있으나, 등록제 실시 2차년도인 2001에는 증가폭인 점차 안정화 추세를 보이고 있다. 선종별로는 모래운반선, 유조선, 일반화물선의 업체수 증가가 두드러짐을 알 수 있는 반면 컨테이너선, 철강제품선, 폐기물선을 운영하고 있는 업체수는 큰 변화를 보이지 않고 있다.

<표 2-6> 선종별 업체수 추이

(단위 : 업체수, 척/천GT)

선종별	' 96	' 97	' 98	' 99	2000	2001
합 계	(437개사) 1,090/1,140	(435개사) 1,097/1,214	(414개사) 1,019/1,157	(598개사) 1,247/1,164	(845개사) 1,989/1,444	(846개사) 2,049/1,510
유 조 선	(158개사) 292/456	(160개사) 305/502	(146개사) 281/460	(150개사) 286/452	(181개사) 322/581	(190개사) 340/579
일반화물선	(76개사) 227/284	(75개사) 234/284	(122개사) 214/293	(296개사) 401/298	(323개사) 416/268	(312개사) 421/340
모래운반선	(27개사) 190/141	(33개사) 179/144	(115개사) 163/147	(119개사) 178/151	(305개사) 598/275	(304개사) 605/274
시멘트운반선	(4개사) 27/129	(4개사) 30/142	(4개사) 28/129	(5개사) 29/136	(5개사) 26/125	(7개사) 28/138
컨테이너선	(3개사) 9/24	(3개사) 11/30	(2개사) 10/27	(4개사) 9/26	(2개사) 9/22	(3개사) 10/25
철강제품선	(6개사) 36/56	(4개사) 35/60	(7개사) 28/47	(6개사) 26/45	(9개사) 48/104	(7개사) 41/63
폐기물선	(16개사) 34/26	(15개사) 35/28	(18개사) 32/29	(18개사) 34/30	(20개사) 36/33	(23개사) 43/50
예 선	(147개사) 275/24	(141개사) 268/24	(-) 263/25	(-) 284/26	(-) 534/36	(-) 561/41

주 : 부산 719척(40만 2천톤)은 선종별로 재분류하여 포함시켰음.

4) 선령별 선복량

우리나라 연안화물선의 선령별 면허현황을 살펴보면, 2001년 말 현재 총톤수 (G/T) 기준으로 전체 151만톤 중 21만 3,000톤이 선령 5년 미만에 해당하여 그 구성비가 14%이다. 다음 5년 이상 10년 미만이 38만 2,000톤으로 25%, 10년 이상 15년 미만이 33만 3,000톤으로 22%, 15년 이상 20년 미만이 28만 1,000톤으로 19%, 20년 이상 25년 미만이 13만 2,000톤으로 약 9% 등의 순서이다. 그 이외에도 선령 25년 이상의 선박이 17만톤으로 11%에 이르고 있다. 통상적으로 노후선에 분류되는 선령 20년 이상의 선박이 전체의 20%에 달하고 있어 운항 선박의 노후화가 업계의 경쟁력을 크게 하락시키고 전체적인 경영악화의 원인이 되고 있음을 알 수 있다.

<표 2-7> 선령별 선복량 추이

(단위 : 척, 천톤(GT))

년도	계	5년미만	5~10년	10~15년	15~20년	20~25년	25년이상
1991	856 (678)	153 (162)	143 (120)	214 (116)	86 (86)	122 (113)	138 (81)
1992	902 (751)	185 (205)	133 (121)	206 (141)	113 (75)	98 (121)	167 (88)
1993	908 (803)	177 (203)	128 (161)	209 (138)	120 (70)	96 (108)	178 (123)
1994	934 (871)	193 (231)	136 (176)	193 (152)	134 (102)	88 (97)	185 (113)
1995	1,026 (1,023)	238 (300)	142 (173)	173 (184)	180 (162)	92 (61)	201 (143)
1996	1,090 (1,140)	278 (341)	170 (223)	170 (192)	180 (156)	86 (77)	206 (151)
1997	1,097 (1,214)	254 (317)	213 (287)	155 (197)	183 (164)	100 (103)	192 (146)
1998	1,019 (1,157)	209 (305)	210 (281)	138 (188)	170 (153)	108 (94)	184 (136)
1999	1,247 (1,164)	207 (290)	237 (258)	192 (185)	223 (185)	152 (117)	236 (129)
2000	1,989 (1,444)	262 (303)	447 (344)	335 (271)	267 (232)	270 (135)	408 (159)
2001	2,049 (1,510)	146 (213)	491 (382)	382 (332)	299 (281)	293 (132)	438 (170)

자료 : 해양수산부 연안해운과, 「내부자료」, 2002년.

선종별 노후 화물선 실태를 살펴보면 <표 2-8>에 나타나 있듯이 1999년 12월 말 선령 20년 이상 연안화물선 전체 선령평균(톤수기준 21%)을 초과하는 선종은 일반화물선(30%), 예선(50%), 폐기물운반선(53%)으로, 이들 선종의 선박들이 타 선종에 비해 노후화가 많이 진척되어 있음을 알 수 있다. 2001년 12월 말 현재 선령 20년 이상인 노후선의 선종별 현황은 유조선의 경우 93척·8만 8,000톤으로 전체 유조선 선대에 있어서 노후선 비중은 척수기준으로 27%, 톤수기준으로 15%에 달하고 있다. 그러나 1999년 12월말과 비교해 볼 때 유조선 선대의 근대화가 소폭이나마 개선되었음을 알 수 있다. 연안화물선대에서 가장 큰 비중을 차지하고 있는 일반화물선의 경우 2001년 12월 말 현재 20년 이상 노후선박은 140척·8만

7,000톤으로 전체 일반화물선 선대에서의 비중은 척수기준으로 33%, 톤수기준으로 26%를 차지하고 있다. 1999년과 비교해 볼 때 일반화물선의 노후화는 척수기준으로는 소폭 증가하였으나, 톤수기준으로는 선박의 노후화가 점차 개선되고 있음을 알 수 있으며, 특히 대형선을 중심으로 선령이 낮아지고 있음을 짐작할 수 있다. 모래운반선의 경우 2001년 말 현재 20년 이상 노후선박은 77척·3만 2,000톤으로 전체 모래운반선 선복량에 있어서 비중은 척수기준으로 13%, 톤수기준으로 12%를 차지하고 있다. 모래운반선은 연안화물선 전체 선복량의 노후화 정도와 비교할 때 컨테이너선과 철강제품운반선 다음으로 현대화가 많이 진전되어 있음을 알 수 있다. 시멘트운반선은 2001년 말 현재 20년 이상 노후선박은 7척·3만톤으로 전체 시멘트운반선 선대에서의 비중은 척수기준으로 25%, 톤수기준으로 22%를 차지하고 있다. 시멘트운반선의 경우 1999년과 비교해 볼 때 척수 및 톤수기준 모두 노후화가 더욱 진전되고 있음을 알 수 있다.

<표 2-8> 선종별 노후화물선 현황

(단위 : 척, 천톤(GT))

선종별		1999년 12월말 (A)			2001년 12월말 (B)		
		전체	선령20년이상	비중	전체	선령20년이상	비중
합계	천톤	1,164	244	21%	1,510	302	20%
	척	1,247	388	31%	2,049	731	36%
컨테이너선	천톤	26	2	8%	25	0	0
	척	9	1	11%	10	0	0
유조선	천톤	452	78	17%	579	88	15%
	척	286	82	29%	340	93	27%
시멘트운반선	천톤	136	26	19%	138	30	22%
	척	29	7	24%	28	7	25%
철강재운반선	천톤	45	1	2%	63	3	5%
	척	26	1	4%	41	3	7%
모래운반선	천톤	151	18	12%	274	32	12%
	척	178	26	15%	605	77	13%

<표 계속>

선 종 별		1999년 12월말 (A)			2001년 12월말 (B)		
		전 체	선령20년이상	비 중	전 체	선령20년이상	비 중
폐기물운반선	천톤	30	16	53%	50	36	72%
	척	34	20	59%	43	30	70%
일반화물선	천톤	298	90	30%	340	87	26%
	척	401	107	27%	421	140	33%
예 선	천톤	26	13	50%	41	26	63%
	척	284	144	51%	561	381	68%
부 선	천톤	226	9	4%	402	41	10%
	척	262	20	8%	719	81	11%

5) 선형별 선복량

1990년대 이후 우리나라 연안화물선의 톤급(GT) 즉 선형별 선복량 추이를 살펴보면, 1991년 전체 856척·67만 8,000톤에서 아시아 통화위기에 따른 IMF 관리체제 시기인 1998년을 제외하고는 선박척수와 선박량이 꾸준히 증가해 왔음을 알 수 있다. 특히 1999년 연안화물선업계에 등록제가 실시된 직후에는 등록기준의 완화로 선박척수와 선박톤수 모두 크게 증가한 것을 알 수 있는 바, 2000년 연안화물선 선박척수는 1,989척, 선박톤수는 144만 4,000톤에 달하고 있다. 그러나 등록제 시행 2차 연도인 2001년에는 증가폭이 점차 안정화 추세를 보이고 있다.

선형별로는 등록제 이후 500톤 미만의 소형선의 증가가 두드러져 100톤 미만의 선박은 1998년 194척(1만 2,000톤)에서 2000년에는 676척(2만 9,000톤)으로 척수기준으로 3배 이상 증가하였으며, 100톤 이상 300톤 미만 선박은 1998년 197척(3만 2,000톤)에서 2000년에는 500척(10만 1,000톤)으로 2.5배 증가했으며, 300톤 이상 500톤 미만 선박의 경우는 1998년 125척(5만 1,000톤)에서 2000년 256척(10만 2,000톤) 2배 가량 증가하였다. 그러나 500톤 이상의 중대형 선박의 경우 등록제 시행 전후에 있어서 두드러진 선복량 증가현상은 나타나지 않았다. 따라서 등록제 실시에 따라 연안해운업계에 있어서 주로 소형선을 중심으로 선복량 증가가 크게 이루어졌음을 알 수 있다.

한편 2001년 말 현재 전체의 2,049척 중 677척이 100톤 미만에 해당하여 그 구성비가 33%이며, 100톤 이상 300톤 미만이 513척으로 25%, 300톤 미만 선박이 전체의 58%를 차지하고 있다. 또한 300톤 이상 500톤 미만이 270척으로

13%, 500톤 이상 1,000톤 미만은 273척으로 13%이다. 1,000톤 이상 3,000톤 미만은 211척으로 10%, 3,000톤 이상 5,000톤 미만은 67척으로 3%, 5,000톤 이상이 38척으로 약 2% 순으로 구성되어 있다.

<표 2-9> 연도별 톤수별 선복량 추이

(단위 : 척, 천GT)

년도	계	100톤 미만	100~ 300톤	300~ 500톤	500~ 1,000톤	1,000~ 3,000톤	3,000~ 5,000톤	5,000톤 이 상
1991	856 (678)	227 (11)	180 (35)	139 (58)	176 (130)	81 (131)	39 (154)	14 (159)
1992	902 (751)	220 (11)	189 (37)	145 (60)	185 (138)	104 (172)	44 (177)	15 (156)
1993	908 (803)	215 (11)	185 (35)	139 (59)	196 (146)	112 (189)	44 (177)	17 (186)
1994	934 (871)	220 (11)	178 (34)	135 (57)	206 (157)	130 (220)	46 (184)	19 (208)
1995	1,026 (1,023)	221 (12)	198 (36)	135 (56)	237 (183)	150 (260)	62 (245)	23 (231)
1996	1,090 (1,140)	222 (13)	196 (35)	1365 (57)	260 (199)	184 (320)	65 (260)	27 (256)
1997	1,097 (1,214)	214 (12)	200 (37)	130 (54)	261 (201)	192 (339)	69 (273)	31 (298)
1998	1,019 (1,157)	194 (12)	197 (32)	125 (51)	230 (198)	180 (336)	65 (254)	28 (274)
1999	1,247 (1,164)	410 (20)	207 (37)	130 (54)	225 (174)	179 (310)	66 (264)	30 (305)
2000	1,989 (1,444)	676 (29)	500 (101)	256 (102)	262 (198)	197 (344)	61 (242)	37 (428)
2001	2,049 (1,510)	677 (29)	513 (103)	270 (107)	273 (205)	211 (368)	67 (269)	38 (429)

주 : 100톤미만중 일반화물선(190척), 예인선(458척) 그리고 100-300톤급 중에는 항내 공사용부선 270척 포함.

2. 연안화물선업의 소유구조

1) 사업형태별

우리나라 연안해운업체의 사업형태를 살펴보면 2001년 말 현재 전체 846개 업체 중 407개 업체가 주식회사 등 법인의 형태를 갖추고 있으며, 439개 업체는 개인기업의 형태를 띠고 있다. 특히 외형적으로 법인형태를 갖추고 있는 상당수의 업체들도 자금과 조직면에서 충분한 경영관리능력이 확보되지 못한 영세한 상태여서 실질적인 경영개선이 어려운 실정이다. 이를 선박척수 측면에서 살펴보면 전체 2,049척 중 법인이 소유하고 있는 선박은 전체의 54%인 1,099척이며 나머지 950척은 개인형태로 소유하고 있는 실정이다.

<표 2-10> 형태별 업체수 및 선박척수

(단위 : 사, 척)

	전체(A)	법 인(B)	개 인	비 중(B/A)
업 체 수	846	407	439	48%
선 박 척 수	2,049	1,099	950	54%

자료 : 해양수산부 연안해운과, 「내부자료」, 2002년.

2) 자본금규모

우리나라 연안화물선업계의 업체당 자본금규모를 살펴보면, 5천만원 미만이 250개 업체, 5천만원 이상 1억원 미만이 200개 업체, 1억원 이상 2억원 미만이 153개 업체 등 자본금 2억원 미만의 소형업체가 603개 업체로 전체의 71%에 달하고 있다. 그 외 2억원 이상 3억원 미만이 49개 업체, 3억원 이상 5억원 미만이 54개 업체, 5억원 이상 10억원 미만이 43개 업체로 2억원~10억원 미만 업체가 총 146개 업체로 전체 연안업계의 17%를 차지하고 있다. 그리고 자본금 10억원 이상의 중견규모업체는 97개로 전체의 11%에 불과한 실정이다. 특히 이들 중견규모업체들은 대형화주를 모기업으로 하는 산업운송업체(industrial carrier) 들이 주

종을 이루고 있다.

<표 2-11> 자본금 보유 규모별 연안화물선 업체현황

(단위 : 사, %)

계	5000만원	5000~1억원	1~2억원	2~3억원	3~5억원	5~10억원	10억원이상
846	250	200	153	49	54	43	97
비중	30%	24%	18%	6%	6%	5%	11%

자료 : 해양수산부 연안해운과, 「내부자료」, 2002년.

3. 연안화물선박 확보현황분석

연안화물선 업계가 선박을 확보하는 방법은 국내외 해운시황, 정부의 정책 그리고 선박금융제도의 변동에 따라 시간을 두고 달라져 왔다. 1976년 계획조선제도가 도입되기 이전에는 국내에서 건조하거나 중고선 도입, 또는 용선 등 여러 가지 방법으로 확보하여 왔다.

국적취득부 나용선(BBC/HP)는 도입초기에는 주로 중고선 도입에 이용되었다. 그러나 계획조선 자금의 용자조건이 열악해짐에 따라, 그리고 해외자금 공급사(주로 일본의 종합상사들과 국제금융기관)의 금융조건이 크게 개선 개선됨에 따라 BBC/HP는 내·외항을 막론하고 신조선 확보의 주요 수단으로 이용되고 있다.

선박확보의 금융조건은 높은 해운산업의 자본집약도를 감안할 때 해운기업의 중요한 재산성 결정요인이다. 그리고 선박대금의 외부금융 한도가 계획조선의 경우 80%이지만 BBC/HP는 100%까지 가능하므로 금융조건이 좋은 선박을 확보할 수 있는 경우, 선박 1척으로 해운시장에 참가하는 사례가 많아 연안화물선 업계의 영세성을 가중시키고 있는 것으로 풀이된다.

이하에서는 연안화물선 업계의 선박확보에 대하여 선종별 및 건조연도별로 검토하기로 한다.

1) 등록제 이전 선박확보현황

연안화물선 업계의 선박확보 방법은 계획조선, 국취부 나용선, 중고선 도입, 용선, 국내건조 등 다양하다.

다음 <표 2-12>에서 보는 바와 같이 등록제 시행 이전 선박확보는 척수기준으로 국내매입이 583척으로 전체의 57.0%를 차지하여 가장 높은 비중을 차지하고 있다. 그 다음이 개인건조와 용선으로 각각 101척과 85척이다.

계획조선과 BBC/HP 금융은 46척과 54척을 차지하고 중고선 도입에 의한 것은 64척이다. 계획조선에 의한 확보선박 척수가 46척에 불과한 것은 계획조선 대상 선박선정의 우선순위에서 화물선이 여객선보다 후순위에 있었기 때문에 계획조선 초기에는 자금을 배정받지 못한 결과이다.

<표 2-12> 선종별 선박확보방법 실태(등록제 이전)

(단위 : 척수)

구 분		용선	국내매입	개인건조	리스	국외신조	중고선도입	국취부나용선	계획조선	기타
화물선	시멘트수송선	10	9				1	9		
	모래운반선	2	21	2	4		3		3	
	철강제품운반선		5	1				5		
	Ro-Ro선		1					4		
	컨테이너선	2					2	6		
	자동차운반선		2						2	
	일반화물선	4	76	4	4		5	5	7	1
	계	18	114	7	8		11	29	12	1
유조선	가스선	2	7	1	1		3	10		1
	석유/케미칼겸용선	11	10	4	4		4	7	2	
	케미칼수송선	1	18	3	1			2		
	석유제품수송선	8	123	10	5		20	6	5	7
	아스팔트전용선						3			
	계	22	158	18	11		30	25	7	8

<표 계속>

구 분		용선	국내 매입	개인 건조	리스	국외 신조	중고선 도입	국취부 나용선	계획 조선	기타
부 선	모래운반선	7	75	20	25				1	
	철강제품운반선	1	4	5					5	
	케미칼운반선		1							
	석유제품운반선		2							
	폐기물운반선		1	1	1		1			
	일반화물운반선	3	49	18	18	1	2		9	
	계	11	132	44	44	1	3		15	
예 선	32	172	30	12	1	6		12	2	
기 타	2	7	2	1		14			1	
합 계	85	583	101	76	2	64	54	46	12	

자료 : 한국해양수산개발원, 「연안화물선·유조선 적정운임산정에 관한 연구」, 1999. 10.

주 : 1999년 등록제 시행 이전 전체등록선박의 선박확보실태를 나타낸 것임.

국취부 나용선은 해외금융을 이용하므로 이를 위해서는 대외신인도가 있어야 가능하다. 대화주(재벌) 계열회사로 설립된 해운기업은 모기업의 대외신인도 덕분에 BBC/HP 금융을 이용하여 선대를 확보한 것이다. 시멘트 수송선이나 Ro-Ro선을 포함한 철강제품 운반선, 컨테이너선 등은 모두 모기업의 대외신인도에 힘입어 확보된 것이다.

2) 등록제 이후 선박확보실태

1999년 10월 16일부터 시행된 등록제 이후 연안화물선업계의 선박확보 실태를 살펴보면 등록제 이전과 구분되는 몇 가지 특징을 발견할 수 있다. 먼저 선박확보 척수기준으로 볼 때 등록제 이후 연안화물선업계는 용선을 이용한 선박확보가 619척으로 전체의 45%를 차지하여 가장 높은 선박확보 수단으로 활용되었다. 그 다음으로 국내매입을 통한 선박확보가 606척으로 전체의 44%를 차지하여, 용선과 국내매입을 통한 선박확보가 전체의 대부분인 89%를 차지하고 있다. 등록제 시행 이전 선박확보 방법은 국내매입이 전체의 57%를 차지하여 가장 높았으며, 용선을 통한 선박확보는 전체의 8.3%에 불과한 85척이었던 것과 비교해 볼 때 큰 차이가

있음을 알 수 있다. 이처럼 등록제 이후 용선에 의한 선박확보방법이 널리 이용되고 있는 이유는 연안화물선업계의 위험회피 경영전략의 일환으로 신조선이나 중고선 매입과 같은 많은 자금이 드는 선박확보방법 보다는 용선을 선호하는 경향에 기인하는 점도 있으나, 무엇보다도 등록제 이후 항만공사용 공사자재 및 장비운반선(부선)이 새로운 등록대상에 포함되는데 가장 큰 이유가 있다. 다시말해 항만공사용 자재 및 장비운반선을 운영하는 부선업체들은 선박확보의 70%를 용선에 의존하고 있기 때문이다.

등록제 시행 이후 연안화물선 업계 선박확보 실태의 두 번째 특징은 개인건조를 통한 선박확보 방식은 대폭 줄어든 반면, 중고선 도입에 의한 선박확보가 증가하고 있다는 것이다. 등록제 시행 이전에는 101척에 달하는 선박을 개인건조를 통해 확보하였으나 등록제 이후에는 개인건조가 18척에 불과한 실정이다. 또한 중고선 도입의 경우 등록제 이전에는 64척에 불과하였으나 등록제 이후 총 85척의 중고선을 도입하였다. 이처럼 등록제 이후 중고선 도입이 대폭 늘어난 것은 선사의 등록기준 완화에 따른 선박수요의 증가요인도 있으나, 1999년 1월부터 시행된 중고선박 수입자유화 조치에 기인하는 바 크다.

등록제 시행 이후 계획조선과 국적취득조건부나용선 방식에 의한 선박확보 척수는 각각 2척과 10척으로 등록제 시행 이전에 비해 감소한 것으로 조사되었다.

한편 등록제 전환 이후 연안화물선 업계의 신조선 도입실적을 살펴보면, 먼저 해외건조에 의한 선박조달은 일반화물운반 부선 1척을 제외하고는 전무한 상태이다. 개인건조방식에 의한 신조선 확보는 유조선 7척, 부선 6척, 화물선 5척으로 조사되었다. 유조선의 경우 석유제품수송선이 6척으로 대부분을 차지하고 있으며, 화물선의 경우는 일반화물선 4척, 시멘트수송선 1척으로 집계되었다. 그리고 부선의 경우 일반화물운반 부선이 5척으로 대부분을 차지하고 있으며, 폐기물운반 부선도 1척을 개인건조 방식에 의해 선박을 확보한 것으로 조사되었다.

등록제 시행 이후 연안화물선 업계의 중고선 도입실적을 살펴보면 전체 85척 중 유조선부문이 47척으로 55%를 차지하고 있으며, 그 다음으로 화물선 19척(22.4%), 부선 13척(15.3%)의 순으로 나타났다. 유조선의 경우 석유제품수송의

중고선박 도입이 전체의 60%에 해당하는 28척으로 집계되었으며, 그 다음으로 석유/케미칼수송선 10척, 케미컬수송선 5척, 가스선 3척, 아스팔트전용선 1척의 순이다. 화물선의 경우 일반화물선의 중고선 도입실적이 9척으로 전체 화물선의 절반가량을 차지하고 있으며, 그 다음으로 철강제품운반선 5척, 모래운반선 4척, 자동차운반선 1척의 순으로 나타났다. 부선의 중고선 도입실적은 공사자재 및 장비운반선이 4척, 석유제품운반선 3척, 모래운반선과 일반화물운반선이 각각 2척, 철강제품운반선과 폐기물운반선이 각각 1척씩 이었다.

<표 2-13> 선종별 선박확보방법 실태(등록제 이후)

(단위 : 척수)

구	분	용선	국내 매입	개인 건조	리스	국외 신조	중고선 도입	국취 부나 용선	계획 조선	기타
화물 선	시멘트수송선	2	5	1				1		
	모래운반선	5	14		1		4			
	철강제품운반선		1				5	2		
	Ro-Ro선		2							
	컨테이너선	3								
	자동차운반선		1				1			
	일반화물선	2	51	4	2		9			
계	12	74	5	3		19	3			
유조 선	가스선	1	1		1		3	2		
	석유/케미칼겸용선	11	7	1	5		10	2	1	
	케미칼수송선	1	2				5	2		
	석유제품수송선	26	50	6	3		28			2
	아스팔트전용선						1	1		
	계	39	60	7	9		47	7	1	2

<표 계속>

구 분		용선	국내 매입	개인 건조	리스	국외 신조	중고선 도입	국취부 나용선	계획 조선	기타
부 선	모래운반선	19	44		6		2			
	철강제품운반선	2	2				1			
	케미칼운반선									
	석유제품운반선		12				3		1	
	폐기물운반선	7	9	1	1		1			
	일반화물운반선	29	42	5	3	1	2			
	공사자재 및 장비운반선	347	133		9		4			
	계	404	242	6	19	1	13		1	
예 선	164	230		3		6				
합 계	619	606	18	34	1	85	10	2	2	

자료 : 해양수산부 연안해운과 내부 자료를 토대로 KMI 작성.

제3절 연안화물선시장의 특성⁸⁾

1. 연안화물선시장의 구조적 특성

연안해운시장은 산업구조, 시장구조, 사업영역상 경제적 성격이 일반 해운 시장과 유사한 점이 많지만 현저하게 다른 면도 갖고 있다. 연안해운은 국가 경제운영에 필수적인 기간운송망을 형성, 사회간접자본의 성격을 갖고 있는 만큼, 시장영역에 따라 시장기능이 제대로 작동하지 못할 경우, 정부는 공공 성과 공정한 경쟁기반을 조성하기 위해서 시장에 개입하는 것이 당연하다. 정부가 연안화물운송사업을 면허제에서 등록제로 전환한 취지는 시장활성화의 주체가 관이 아니고 민이라는 것을 전제로 한 것이다. 그러나 공정한 경쟁시장으로 성숙하지 못한 산업여건에서 여러 가지 문제점이 발생한 것이 등록제 시행 후 연안해운의 현실이다. 연안해운의 시장기능 활성화를 촉진하기 위한 제도전환이 오히려 순기능보다는 역기능으로 나타났다. 이는 제도

8) 한국해운조합, 「전계서」, 2002년 5월, pp.162-174.

전환의 시기 선택에도 문제가 있기 때문이다. 특히 1997년 말 외환위기 발생과 IMF 구제금융 시행의 결과, 급속한 규제개혁과 시장개방으로 시간에 쫓기는 상황에서 충분한 검토 없이 규제개혁이 추진된 데도 그 이유가 있다.

1) 산업구조상 특성

첫째, 연안해운산업에 있어서 해운서비스의 생산수단은 선박이다. 선박은 고가이므로 선박을 확보하는데 대규모 자본이 투입된다. 따라서 해운원가의 구성상 고정비의 비중이 매우 높다. 다른 산업에서는 직접경비에 해당하는 선원비까지 그 비용성격이 고정적이다. 따라서 변동비는 유류비 등 일부 소모성 비용과 항만하역비에 한정된다. 이와 같이 해운원가에서 차지하는 변동비의 비중이 극히 낮다.

산업구조상 고정비의 비중이 매우 높기 때문에, 우리나라에서는 등록제로 전환에 따라, 등록기준이 약화됨을 이용하여 일부 투기적 사업자들이 헐값의 외국 중고선을 수입하여 연안해운시장에 참가하고 있다. 이는 해운원가 중 고정비의 부담을 최소화하여, 운임경쟁에서 이기기 위한 시장진입전략이다. 그러나 감가상각기간이 끝난 외국 중고선을 도입함으로써 우리 연안해운업계는 운임덤핑으로 인한 시장질서 문란, 건전한 사업자의 시장기피 내지 시장퇴출 강요 등 엉뚱한 결과를 초래하고 있다.

둘째, 한번 투입된 선박은 선박의 수명(대개 20년)이 다하기까지 운항한다. 연안해운에 투입된 선박은 단기적으로 전환배치가 불가능하다. 또 수요가 감소되어, 기존 선박을 다른 연안해운 업종으로 전환 배치하거나, 수요가 증가될 경우, 선박을 건조하는데 시간이 걸리므로 신규 선박을 당장 투입하기가 어렵다. 수요에 대한 공급의 탄력성이 매우 낮다.

셋째, 해운서비스는 생산 즉시 소멸된다. 다른 상품과는 다르게 재고가 없다. 해운서비스의 저장이 불가능함으로 선주는, 선복과잉시 운임경쟁이 발생하면, 미 이용 선복이 소멸되기까지 운임경쟁을 지속, 운임수준은 변동비 수준까지 하락하게 된다.

산업구조상 연안해운산업은 이러한 경제적 특성 때문에 운임경쟁은 특히 선복과잉시, 변동비 수준으로 하락, 출혈경쟁(cut-throat competition)으로 진전된다. 출혈경쟁은 원가보상 수준이하에서 운임이 형성됨으로써 감가상각비 등 투자비 회수가 불가능하게 됨에 따라 재투자 기반이 훼손된다. 선복과잉이 장기화되면 연안해운 산업의 존립 기반 자체를 훼손하게 된다.

여기에 더하여 연안해운은 우리 국가경제 구성상 필수적인 대량화물(석유류, 시멘트, 철강제품, 농산물 등)을 운송한다. 즉 국가물류체계상 가장 경제적이고 효율적인 운송수단으로써 국가경제를 떠받들고 있는 국가 필수운송산업이다. 국가경제에서 연안해운의 역할과 기능상, 연안해운의 건전한 발전은 바로 국가경제의 건전한 성장과 경쟁력에 직결되어 있음을 알 수 있다. 즉, 연안해운은 우리나라 경제운영에 필수적인 사회간접 자본을 형성하고 있는 것이다. 연안해운이 국가기반 운송산업으로서의 기능과 역할을 담당하고 있는 만큼, 연안해운 선대의 적정규모 유지는 국가물류체계의 정상적인 운영과 합리화에 필요하다⁹⁾.

2) 시장구조상 특성

연안해운의 시장구조를 보면, 연안해운사업자와 화주간에 공정한 거래관계가 이루어지지 못하고 있다. 공급측면과 수요측면에서 시장 참가자들이 1대 1의 대응한 거래관계와 경쟁조건이 갖추어질 때, 시장경제 원리가 작동한다. 즉, 다수의 공급자와 다수의 수요자가 참가하여 자신의 효용을 극대화하기 위하여 최선을 다하는 장소가 시장원리가 작동하는 시장이다. 그러나 자원배분을 시장이라는 의사결정기구에 맡겼을 때, 특정한 환경에서는 시장참가자들 사이에 주고 받기가 제대로 이루어지지 않는 경우가 있다. 이 특수한 시장상황을 시장실패라고 하며, 이때 공정한 경쟁이 이루어질 수 있도록 정부가 시장에 개입하게 된다. 공공성의 확보와 공정한 경쟁의 틀을 만드는 것은 정부의 역할이다.

9) 안기명, “한국내항화물운송실태와 경쟁력분석”, 「논문집」, 해운연구소, 1994년 12월, pp.59-90.

연안해운산업의 시장구조가 과연 시장경제원리가 적용될 수 있는 시장조건을 갖추고 있는가?

첫째, 공급측면을 보면, 연안해운사업자 구성은 주로 1~2척 보유 영세사업자들이 대부분이다. 이러한 소규모 생계형 사업자는 장기적 안목보다는 당장 생존을 위해 해운수요 감퇴로 인한 해운 불황기에도 계선 등 합리적 대응전략을 선택할 수 없다. 더욱이 연안선대 관리를 어렵게 하는 현실은 선종별로 선주간 협력체제가 거의 형성되지 못하고 있는 점이다. 수요가 감퇴한 시점에서 생계형 사업자들이 생계를 유지하려면 우선 화물인수를 위해 과당경쟁을 피할 수 없다. 따라서 수요감퇴→집하경쟁→운임하락→출혈과 적자운영의 악순환 과정을 겪게 된다.

이러한 과당경쟁과 출혈경쟁은 연안선대의 규모를 화물수요에 대응하여 적정수준으로 관리하여 예방할 수 있다. 1~2척 소규모 연안해운 사업자들은 개별 업체 단위로 선복량 관리대책을 세울 수 없다. 이는 국가적으로 관제당국이 선종별로 적정선복량을 고시하고, 시장진입을 적정화함으로써 선복량의 수요와 공급의 균형달성이 가능하다.

둘째, 연안해운 수요측면은, 일부 일반화물을 제외하면, 대량화물이 주종을 이룬다. 이 대량화물은 소수의 화주로 구성된다. 즉 연안해운시장은 수요 과점시장이다.

이러한 수요과점 시장에서 화주는 시장에서 우월적 지위를 갖는다. 즉 화주가 우월적 위치에 있어 이 우위권을 남용할 경우, 운임(가격)설정에서 선주와 화주간 대등한 거래관계가 형성되지 못한다. 건전한 연안해운산업이 성립하려면, 화주는 연안해운사업자에게 연안해운 서비스에 대한 대가인 운임을 공정한 운임으로 지불해야 한다. 공정한 운임은 운항원가에 적정이윤이 포함된 운임이다. 공정한 운임이 형성되어야 연안해운사업자는 감가상각비 등 자본비를 회수하여 재투자가 가능해진다.

그러나 우리나라 연안해운시장에서 운임설정 관행을 보면, 자율운임제의 약점과 화주의 시장 우위권이 결합되어 있다. 즉, 대화주들이 운임계약시 최

저운임제를 적용, 운임경쟁을 유발하고 운임을 적정수준 이하로 하락시키고 있다. 또 선박의 내용연수가 20년 정도의 장기인데 비해, 운송계약은 3개월에서 최장 1년에 그치고 있다. 이러한 단기운송계약 위주 최저운임제의 적용은 선·화주 양측에 거래비용을 발생시킬 뿐만 아니라 운임이 적정수준 이하에서 형성되므로, 선주는 재투자 재원을 확보할 수 없다. 이러한 여건 하에서 연안해운사업자가 장기발전계획이나 서비스 향상전략을 선택할 수 없으므로 현행 연안해운 운임설정 관행은 연안해운의 건전한 발전을 저해하고 있는 요인이다.

선·화주간 긴밀한 협력을 통하여 화주의 운송수요 조건을 최대한 수용할 수 있는 복합물류서비스 공급체제로 전환될 때, 선·화주 양측이 상생(win-win)차원에서 건전한 성장과 발전을 공유하게 될 것이다.

셋째, 연안화물은 전반적으로 계절적 파동성이 크다. 유류는 하절기와 동절기 수요 패턴이 확연히 다르다. 농산물(제주 감귤, 채소류 등)도 그렇다. 대량화주는 이 수요의 파동성 때문에 경영합리화 차원에서 운송비를 최소화하기 위해 자가운송체계를 갖추지 않는다. 왜냐하면, 성수기에는 가장 경제적인 원가로 선대의 가동이 가능하지만, 비수기에는 해운원가의 고정비 비중이 높기 때문에 선대유지 비용이 많이 들기 때문이다.

그러나 연안화물은 국가경제운영과 국민생활에 필수적인 물자를 형성하고 있으므로, 정부는 연안해운의 계절적 파동성을 감안하여 적어도 피크(peak) 수요의 80%선에 해당하는 연안해운 선대의 적정규모를 유지해야 한다. 국가경제가 안정적으로 운영되기 위해 최소한 규모의 선대는 유지되어야 할 이유가 여기에 있다. 따라서 화주는 연안해운사업의 이러한 특성을 감안하여, 장기적 관점에서 장기운송계약 방식으로 적정운임을 설정하는데 주도해야 한다. 또한 운임수준이 적정수준을 유지하기 위해서 선대규모도 적정수준으로 관리되어야 한다.

선·화주간 장기협력체제를 바탕으로 연안해운사업자는 선대 현대화와 연안해운서비스 혁신을 추진할 수 있다. 화주들이 연안해운 사업자의 희생위에

자사 기업의 경영합리화 전략을 지속적으로 추구한다면, 연안해운은 재투자 재원을 확보할 수 없기 때문에 중국적으로 괴멸을 피할 수 없다. 선·화주간 건전하고도 긴밀한 협조체제 형성만이 선·화주가 다같이 사는 길이다.

3) 시장영역상 특성

첫째, 연안해운시장은 그 사업구간이 국내항만간 운송으로 제한된다. 또 선박의 종류에 따라 영업구역이 평수구역과 연해구역으로 구분된다. 그러나 선박운항의 안전확보상 평수구역 선박은 연해구역으로 항해할 수 없다.

연안해운시장에 투입된 선박은 대부분 소형선박으로 국제항로에 투입되는 데는 부적합하다. 일부 대형선박은 일시 사업변경 허가를 받아 국제항로 영업을 가능하다. 유조선의 경우, 대형선은 국내 수요가 부족할 경우, 국제항로에 투입함으로써 사업안정성을 추구하고 있다. 그리고 중장기적으로 선박의 해외매각 등이 가능하다.

그러나 경기위축에 따른 해운수요의 축소로 선복과잉이 발생하면, 연안해운 선박은 단기적으로 외국시장으로의 전환배치가 안된다. 잉여선대의 존재로 인해 운임은 치열한 집하경쟁의 결과로 적정운임 이하에서 형성, 연안해운사업의 수익기반을 악화시킨다.

둘째, 화물의 종류에 따라 선박의 종류가 결정된다. 그리고 선박의 운항효율을 높이기 위해 화물별로 전용선 개발이 적극화되고 있다. 따라서 일부 화물시장에서 선복과잉이 발생한다 해도, 그 선박은 해당 화물시장에 그대로 유지될 수밖에 없다. 다른 업종으로 전환배치가 안된다.

그런데 우리 연안해운업계의 문제점은 1~2척 보유 생계형 사업자가 주종을 이루므로 업계 스스로 과잉선복량에 대한 해소능력이 없다는데 있다. 즉 동종 선주간 협의체제를 중심으로 선박의 일시 개선과 같은 합리적인 대응방안을 추진할 능력이 없다. 이는 근본적으로 정부가 연안해운 선복량에 대한 선종별 시장진입에 대한 총량규제를 시행하여 선복량의 적정수준을 유지해야 한다는 것을 의미한다.

셋째, 연안해운은 도로운송 등 육상운송수단과 직접적 경쟁관계에 있다. 특히 도로운송은 정부의 과감한 도로투자에 힘입어 도로운송 기간시설은 소요 이상으로 충분하다. 그러나 연안운송은 연안선박이 이용할 수 있는 항만 시설이 미비하거나 부족하여 연안해운물류의 합리화에 근본적 애로요인이 되고 있다. 에너지 다소비형이고 공해유발도가 높은 도로운송을 연안운송으로 전환하기 위해서 정부는 연안화물선 전용터미널을 사회간접자본 투자 결정시 최우선 순위를 부여하여 주요 항만에 적극 건설하여야 할 것이다.

제4절 연안화물운송시장의 성장

1. 연안화물 수송물량의 성장추이

우리나라 연안화물은 양적으로는 물론 화물 종류에서 지난 40년간 큰 변화를 보여주고 있다. 우선 연안화물의 물동량은 1960년 187만톤에 불과하였다.

그러나 1960년대에 시작된 경제개발정책의 적극적인 추진으로 연안화물의 양적 규모도 크게 늘어났다. 1960~1975년 기간에는 6배로 늘어났다. 우리나라 경제가 급속하게 성장한 1975~1995년 사이 20년간 연안해운시장은 1,154만톤에서 1억 2,756만톤으로 11배로 확대되었다. 지난 40년간 우리나라 연안해운시장의 규모는 65배로 성장한 것이다.

<표 2-14> 주요 연안화물의 운송실적

구분 연도	합계	유류	시멘트	철재	비료	양곡	석탄	철광석	기타
1960	1,867 (100.00)	174 (9.32)	104 (5.57)	-	65 (3.48)	69 (3.69)	739 (39.58)	-	716 (38.36)
1965	4,553 (100.00)	1,107 (24.31)	78 (1.71)	-	99 (2.17)	106 (2.33)	2,256 (49.55)	-	807 (19.93)
1975	11,540 (100.00)	6,024 (52.20)	2,387 (20.68)	53 (0.46)	133 (1.15)	26 (0.23)	1,766 (15.30)	297 (2.57)	854 (7.41)

<표 계속>

구분 연도	합계	유류	시멘트	철재	비료	양곡	석탄	철광석	기타
1980	18,851 (100.00)	10,429 (55.32)	3,031 (16.08)	156 (0.83)	106 (0.56)	74 (0.39)	1,634 (8.67)	350 (1.86)	3,071 (16.29)
1985	33,736 (100.00)	13,517 (40.07)	5,122 (15.18)	2,391 (7.09)	107 (0.32)	98 (0.29)	2,302 (6.82)	322 (0.95)	9,877 (29.28)
1990	62,884 (100.00)	25,460 (40.49)	9,630 (15.31)	2,897 (4.61)	139 (0.22)	101 (0.16)	1,570 (2.50)	227 (0.36)	22,860 (36.35)
1995	127,558 (100.00)	54,226 (42.51)	15,537 (12.18)	7,677 (6.02)	153 (0.12)	90 (0.07)	402 (0.32)	133 (0.10)	49,340 (38.68)
1999	121,424 (100.00)	42,029 (34.61)	14,881 (12.26)	9,693 (7.98)	195 (0.16)	61 (0.05)	97 (0.08)	96 (0.08)	54,372 (44.78)

주: ()안의 수치는 구성비(%) 임.

1980년대에 들어오면서 연안화물량은 중화학공업화의 추진과 함께 눈부신 증가율을 보여 주었다. 1980년 1,885만톤에서 1990년에는 6,288만톤으로 10년 사이 3배 이상이 증가되었다. 1990년에서 1995년 사이 다시 2배로 증가하였다. 그러나 1997년 외화위기와 국내 경기의 침체로 경제활동이 저조함에 따라 연안화물량도 상당히 감소되었다. 그러나 1999년 경기 회복과 함께 연안화물량도 다시 증가세를 보이고 있다.

2. 연안화물의 구조변동

지난 40년간 국가 경제의 발전단계와 정책의 변동에 따라 연안화물의 구성도 현격하게 변동 되었다. 1960년대 주요 연안화물은 석탄, 유류, 시멘트, 양곡 비료의 순이었다. 그러나 경제발전단계와 정부의 경제정책의 내용에 따라 화물의 구성상 그 비중이 증가하는 화물과 감소하는 화물로 나누어지는 대조적인 추세를 보여주고 있다.

1) 석탄과 철광석화물의 감소추이

먼저 감소한 화물로 대표적인 것은 석탄과 철광석이다. 정부의 가정용 및 산업용 에너지 정책이 석탄 위주에서 석유 위주로 변동됨에 따라 가정용 무연탄이 크게 감소하면서 나타난 현상이 석탄 물동량의 대폭적인 축소이다.

철광석도 제철산업의 성장에 따라 국내 철광석으로 그 수요를 충족시킬 수 없게 되었다. 제철업체가 생산규모를 국제 경쟁에서 이길 수 있는 대규모로 대폭 확대함에 따라, 외국 철광석을 제철공장 부두에 직접 수입하게 되었다. 따라서 국내산 철광석이 해외 철광석으로 대체됨에 따라 연안 물동량이 거의 사라진 것이다. 즉, 국내 에너지소비구조의 변화는 석탄과 철광석의 연안물동량수요를 크게 위축시켜왔다. 국내 에너지소비는 무연탄과 석탄위주에서 유연탄, LNG, 수력과 원자력 등으로 다원화되고 있다.

<표 2-15> 국내에너지 소비구조

(단위 : 천M/T, 천bbl, GWH)

연도 \ 구분	1970	1971	1981	1991	2000
무연탄	11,500	11,669	21,414	17,557	5,940
유연탄	80	56	7,434	24,835	60,136
석유	62,702	71,012	180,053	424,667	743,992
LNG				2,694	14,580
수력	1,221	1,320	2,709	5,051	5,593
원자력			2,897	56,311	108,690
신탄 및 기타	15,554	14,668	8,900	2,205	1,917

자료 : 산업자원부

1970년 에너지 소비구조를 보면 무연탄 1,150만톤, 유연탄 8만톤, 석유 6,270만bbl, 수력 122만 GWH 등으로 구성되어 무연탄과 석유 위주이었다. 그러나 1981년에는 무연탄 2,141만톤, 유연탄 743만톤, 석유 1억 8,005만 bbl, 수력 271만 GWH, 원자력 290만 GWH 신탄 및 기타가 890만톤 등으로 유연탄의 소비가 증가되는 한편 수력과 원자력의 이용이 늘고 있다.

1991년에는 무연탄의 소비가 1981년에 비해 감소되는 대신에 유연탄의 소비가 급속히 증가되고 있으며, 석유와 원자력 소비는 꾸준히 증가되는 한편 LNG의 소비도 이루어 졌다. 2000년 에너지 소비구조를 보면 무연탄 594만톤, 유연탄 6,014만톤, 석유 7억 4,400만bbl, LNG 1,458만톤, 수력 560만 GWH, 원자력 1억 869만 GWH, 신탄 및 기타가 191만톤으로 구성되었다.

특히 무연탄 소비는 1970년 1,150만톤에서 2000년 594만톤으로 감소되었다. 그러나 유연탄의 소비량은 1970년 8만톤에서 2000년 6,014만톤으로 지속적으로 증가되고 있으며, 석유 소비량도 1970년 6,270만bbl에서 2000년 7억 4,400만bbl로 증가되고 있다. 무연탄의 소비감소는 연안화물량 감소요인이 되는 반면에, 유연탄은 전량 수입에 의존하고 있어 연안화물량 증가요인으로 작용하지 않고 있다.

2) 양곡과 비료화물의 비중격감

양곡과 비료는 지속적으로 감소세를 보이고 있으나 명맥을 유지하는 화물이다. 이는 농업이 아직도 경제의 한 부분을 구성하고 있는 우리 국가 경제 구조를 반영하고 있는 것이다. 비록 비료의 물동량은 6만5천톤에서 19만5천톤으로 3배가 증가되었으나 전체 물동량에서 차지하는 비중은 3.48%에서 0.16%로 오히려 크게 감소하였다.

양곡은 1960년대와 거의 비슷한 물동량을 보이고 있으나 그 비중은 3.69%에서 0.05%로 크게 낮아졌다. 이는 우리 국가경제 구조가 농업기반 경제에서 제조산업기반경제로 변모되었음을 나타내는 증거이다.

3) 유류와 시멘트화물의 지속적인 성장추이

유류와 시멘트는 경제성장과 함께 그리고 산업화와 국민소득 증가로 인한 주택 및 공장 건설 수요의 증가로 꾸준히 성장세를 보이고 있다. 1999년 유류 물동량은 1960년에 비하여 242배로 엄청나게 증가하였다. 그리고 1999

년 유류 물동량이 1995년에 비해 1,300만톤이나 감소한 것은 송유관 사업의 확대로 유류 운송시장에서 해운의 비중이 다소 감소되고 있기 때문이다.

유류와 시멘트는 주로 대화주 중심으로 독자적인 물류체계를 형성하고 있다. 따라서 선대의 구성도 대화주의 자회사 중심으로 이루어지고 있는 바, 이 연안해운시장 부문은 산업운송업체들(industrial carriers)이 주도적인 입장을 유지하고 있다.

유류화물의 연안운송수요는 전국 송유관의 가동으로 위축되는 한편 LG칼텍스정유, SK에너지판매, 현대정유 등 주요 정유회사들의 수요과점이 강화되고 있다. 석유제품의 생산량은 1991년 4억 821만바렐에서 1996년 7억 2,442만바렐 2000년에는 9억 2,690만바렐로 증가되고 있다. 주요 석유제품 중 휘발유는 1991년 2,854만바렐에서 2000년에는 7,620만바렐로 증가되었으며, 경유는 동기간중 1억 2,727만바렐에서 2억 2,800만바렐로 늘어났다.

<표 2-16> 석유제품의 생산량 추이

(단위 : 천bbl)

구분\연도	1991	1996	2000
휘발유	28,536	70,935	76,202
등유	13,596	51,302	87,797
경유	127,271	216,446	227,999
B-A유	2,883	5,495	4,243
B-B유	1,848	1,565	959
B-C유	143,452	207,845	225,262
제트유	17,563	38,819	59,568
나프타	53,044	103,128	167,012
프로판	3,604	5,381	10,600
부탄	9,143	10,660	24,316
용제	404	671	629
아스팔트	6,873	12,174	13,582
윤활유	-	-	6,739
정제가스	-	-	15,137
파라핀	-	-	75
석유코크	-	-	1,556
기타제품	-	-	5,223
계	408,215	724,421	926,897

시멘트 화물도 소수 대화주가 운송수요를 과점하고 있는 불완전경쟁시장이다. 시멘트 화물은 대단위 화물로서 운송비가 제품가격에 상당한 구성 비중을 차지하고 있다. 운송비 절감은 시멘트 가격경쟁력에 중요한 변수가 되고 있다. 시멘트 제조업체들은 경영합리화 차원에서, 해상운송부분의 자회사를 설립하여 운송원가를 흡수하여 기업의 경영목표를 달성하려는 경향이 있다. 연안운송을 시멘트 제조업체의 수직 자회사에 위임함으로써 독립된 운송 시장은 계절적으로 제조물량이 많은 시기에 국한되는 현상이 나타난다.

우리나라 시멘트업체들은 쌍용양회, 동양메이저, 성신양회, 라파즈한라, 현대시멘트, 한일시멘트, 아세아시멘트등이 공급을 과점하고 있다. 이외에 고려시멘트와 한국시멘트, 대한시멘트가 있으나 공급량은 미미하다.

4) 신규화물의 등장 : 철강제품과 컨테이너 화물

철강제품은 우리나라 제철산업과 자동차산업 그리고 기계 산업의 성장으로 급속한 증가세를 보이고 있다¹⁰⁾. 1960년대에는 별도의 화물구분도 되지 못한 품목이었으나 중화학 공업 기반의 강화로 대량화물로 성장한 것이다.

2000년 철강제품의 연안운송 물량은 1,021만톤이며, 이중 포항종합제철(주)의 물량은 94.1%인 961만톤이며, 기타회사가 60만톤에 불과하다. 이에 따라 철강제품 연안운송 수요의 허핀달지수를 2000년 물량 기준으로 구하면 0.889가 되어 독점도가 매우 높음을 알 수 있다.

10) 철강제품은 포항종합제철(주) 등 소수 제조업체가 수요를 독과점하고 있다. 철강회사의 경우 연안운송업체를 자회사로 운영하고 있지는 않지만, 경영합리화 차원에서 해상운송 비용을 관리하는 측면이 강하다. 1998년 1월 광양선박(주)에 의해 도입된 철강제품 전용 RO/RO선박은 철강제품에 획기적인 일관운송시스템을 정착시켰으며, 화주의 물류비를 대폭 절감시켰다. 또한 광양선박(주)은 화주인 포항종합제철(주)로부터 RO/RO선박건조 후 18년간 원가보상 운임의 적하보증을 받게 되었다.

<표 2-17> 2000년 철재류의 연안운송 물량

(단위 : 천톤)

구 분	포항제철	기타	합계
물 량	9,608	601	10,209
점유율 (si)	0.941	0.059	1
(si) ²	0.886	0.003	허핀달지수 0.889

철강제품의 1999년 물동량은 969만톤으로 전체 연안화물량의 8%에 달했다. 철강제품의 비중은 중량화물의 도로운송 규제의 강화로 인하여 육상운송의 연안운송 전환으로 더욱 커질 것이 확실시 된다.

한편 컨테이너 화물은 아직 연안해운 통계에 잡히지 않고 있다. 그러나, 수출입 컨테이너 화물은 과도한 육상(도로) 운송의존 물류체계가 고비용 구조와 공해물질 배출 등 여러 가지 역기능을 해소하기 위하여 우선적으로 경인권 컨테이너 화물의 연안운송 전환은 시급한 과제이다. 장기적으로 늘어나는 국내 컨테이너 화물을 고려할 때, 도로용량의 확대에도 한계가 있는 만큼, 도로운송에 지속적으로 의존할 수 없다. 가장 경제적인 운임으로 국내 컨테이너 화물을 처리하기 위해서 경인권 수출입 컨테이너 화물의 연안 운송량은 불가피하게 증가될 전망이다.

또한 국내화물의 컨테이너화가 진전됨에 따라 수출입 컨테이너 화물과 함께 컨테이너 화물의 증가는 불가피한 현상이다. 그러나 주요 항만에서 컨테이너 부두가 부족하거나 전혀 설치되어 있지 못한 실정이다. 우리나라 물류비 절감 차원에서 일반화물의 컨테이너 운송체제로의 전환은 필수적이다. 따라서 기존 일반화물선 업계는 컨테이너선을 투입, 컨테이너 운송체제로 전환이 요구된다.

그리고 컨테이너 운송은 화물의 발생지에서 도착지까지 일괄운송이 가능하므로, 연안 컨테이너 운송업계는 도로운송업계와 전략적 제휴관계를 형성하여 컨테이너 물류 혁신을 주도해 나가야 할 것이다.

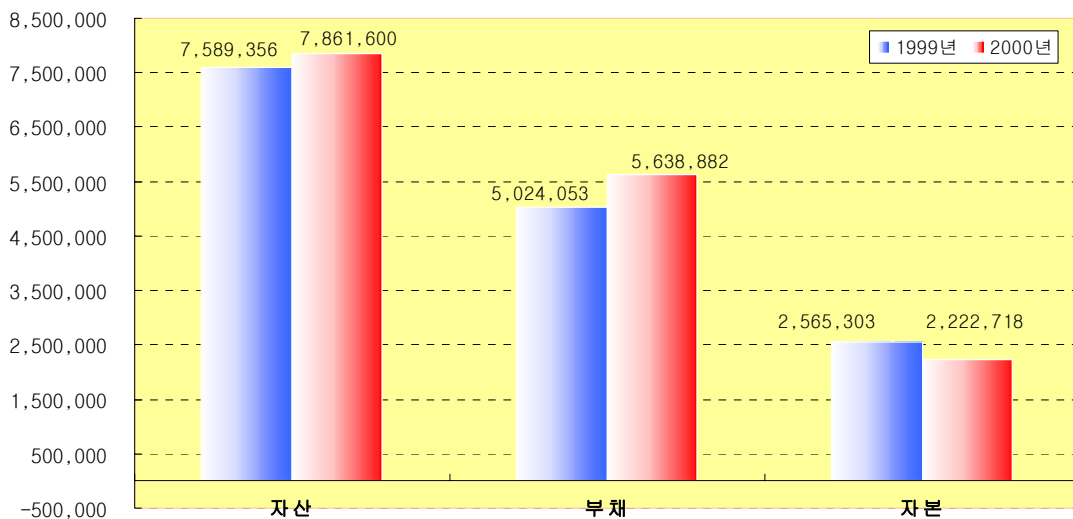
제3장 연안화물선업체의 경영분석과 경영진단

제1절 연안화물선업체의 재무제표구조분석

본 논문에서 조사대상인 67개 연안화물선업체의 총자산규모는 99년도의 75억 8천만에서 2000년도에는 78억 6천만으로 약 3억원정도 증대하였으며, 총 부채규모는 50억원에서 56억원으로 자산증대보다 더 많이 증대되었음을 알 수가 있다. 한편 총자본규모는 25억 6천만원에서 22억 2천만원으로 약 3억원정도 오히려 감소되어 재무구조가 다소 악화되고 있음을 알 수가 있다.

<그림 3-1> 연도별 대차대조표구조분석

(단위 : 천원)

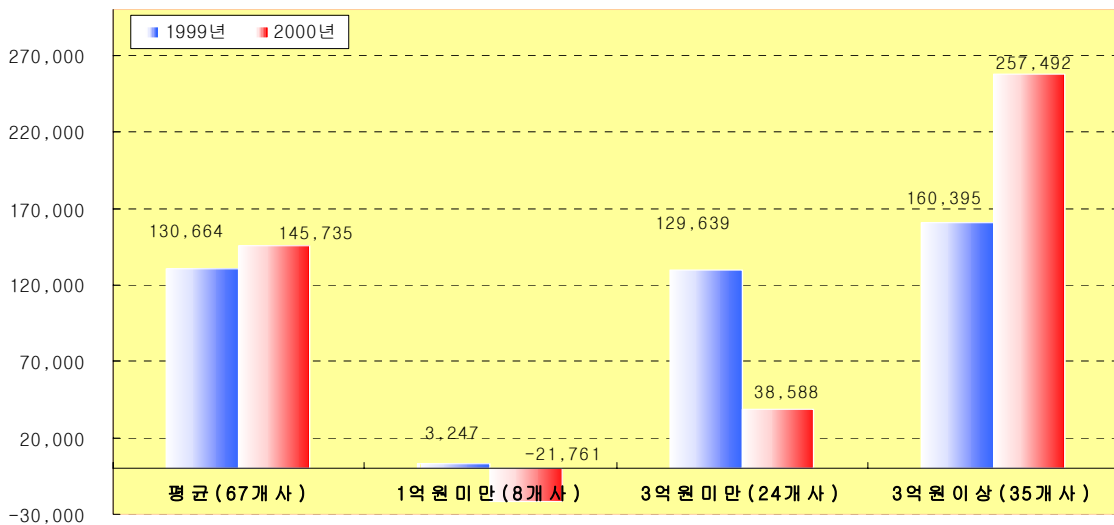


또한, 연안화물선업체의 평균자본금규모는 99년도에 1억 3천만원에서 2000년도에 1억 4천만원으로 약간 증대하였다. 이를 업체별로 살펴보면, 1억 원 미만 업체는 8개 업체로서 이들 업체의 평균자본금은 99년도에는 3백만

원수준이며 2000년도에는 결손으로 -2천백만원으로 나타내고 있다. 그리고, 1억원이상 3억원이상 중간규모의 업체도 24개 업체로서 99년도에는 1억 3천만원수준에서 2000년도에는 3천 8백만원수준으로 2000년도 결손으로 자본금이 크게 감소되었음을 알 수가 있다. 그리고 자본금이 3억원이상의 중견 연안해운업체(35개사)의 경우에는 99년도에 평균자본금이 1억 6천만원에서 2억 5천만으로 오히려 증대되어 어느 정도 규모를 갖춘 연안화물선 업체의 경우에는 2000년도에 결손이 만회되어 재무구조가 호전되고 있다는 것을 알 수가 있다

<그림 3-2> 년도별 자본금보유현황분석

(단위 : 천원)

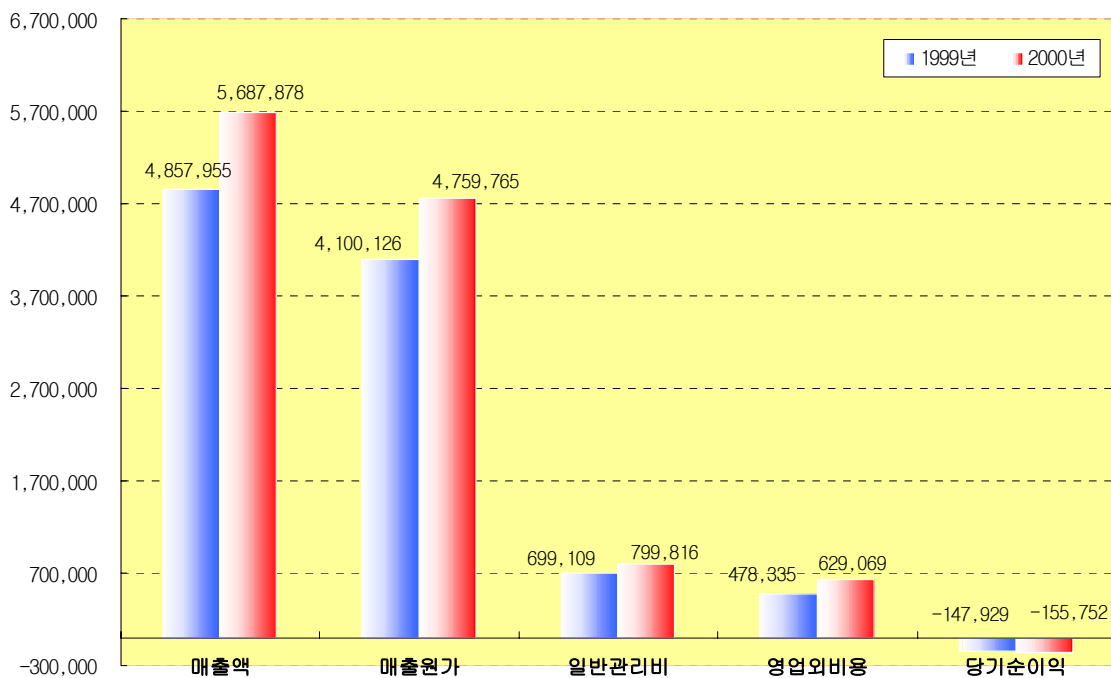


<그림 3-3>의 손익계산서 구조분석에 의하면, 매출액은 99년도에 48억 5천만원에서 2000년도에는 56억 7천만으로 약 17% 증대되었으며, 매출원가(운항원가)는 41억에서 47억으로 증대하여 약 15% 가량 증대되어 매출총이익은 99년도에 7억 5천원에서 2000년도에는 9억 7천만으로 약간 증대한 것으로 나타나고 있다. 일반관리비는 99년도에 7억원에서 8억원으로 약

1억원가량 증대되었지만, 지급이자, 외환환차손실 등의 영업외비용은 4억 8천만에서 6억 3천만으로 크게 증대되어 당기순손실이 99년도에는 1억 4천 8백만원에서 2000년도에는 1억 5천 5백만원으로 더 크게 나타나고 있어 연안화물선업체의 경영수지가 더욱 더 악화되고 있음을 알 수가 있다.

<그림 3-3> 연도별 손익계산서 구조분석

(단위 : 천원)

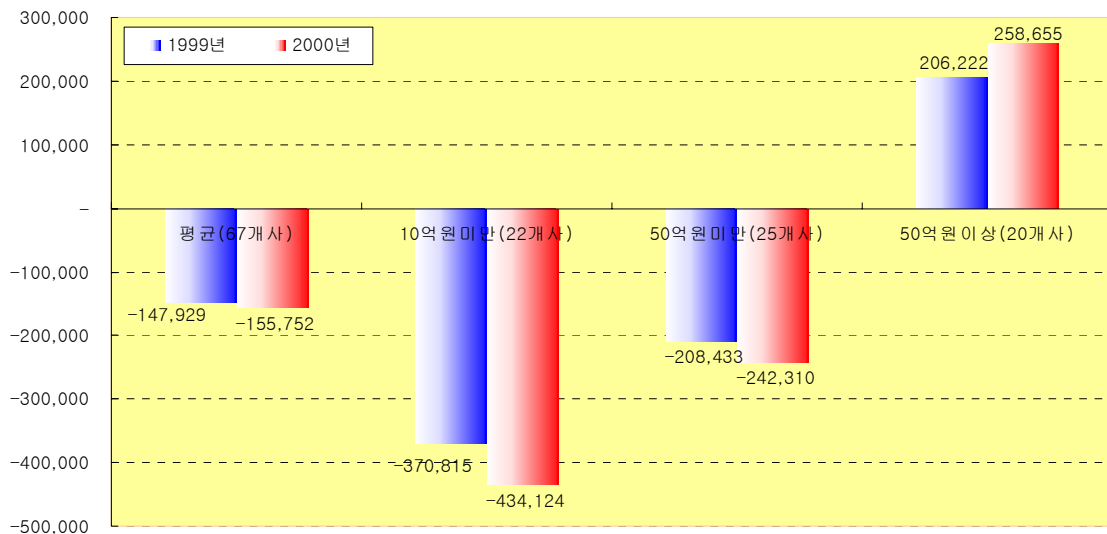


<그림 3-4>는 연안화물선업체의 매출액규모에 따른 순이익양상을 세부적으로 분석한 도표이다. 즉, 매출액이 10억원미만인 소규모 업체(22개)인 경우에는 평균 순손실은 99년도에 3억 7천만원이고 2000년도에는 4억 3천만으로 약 7천만원정도 적자가 증대되었으며, 매출액규모가 10억원이상 50억원미만인 중견업체(25개)는 평균 순손실이 2억원에서 2억 4천만원으로 적자규모가 소규모업체보다 적은 것으로 나타나고 있다. 그러나, 매출액규모가 50억원이상의 비교적 규모가 큰 업체(20개)는 오히려 99년도에 평균당기순

이익이 2억원에서 2억 6천만원으로 흑자경영을 나타내면서 경영수지도 개선되고 있는 것으로 나타나고 있다.

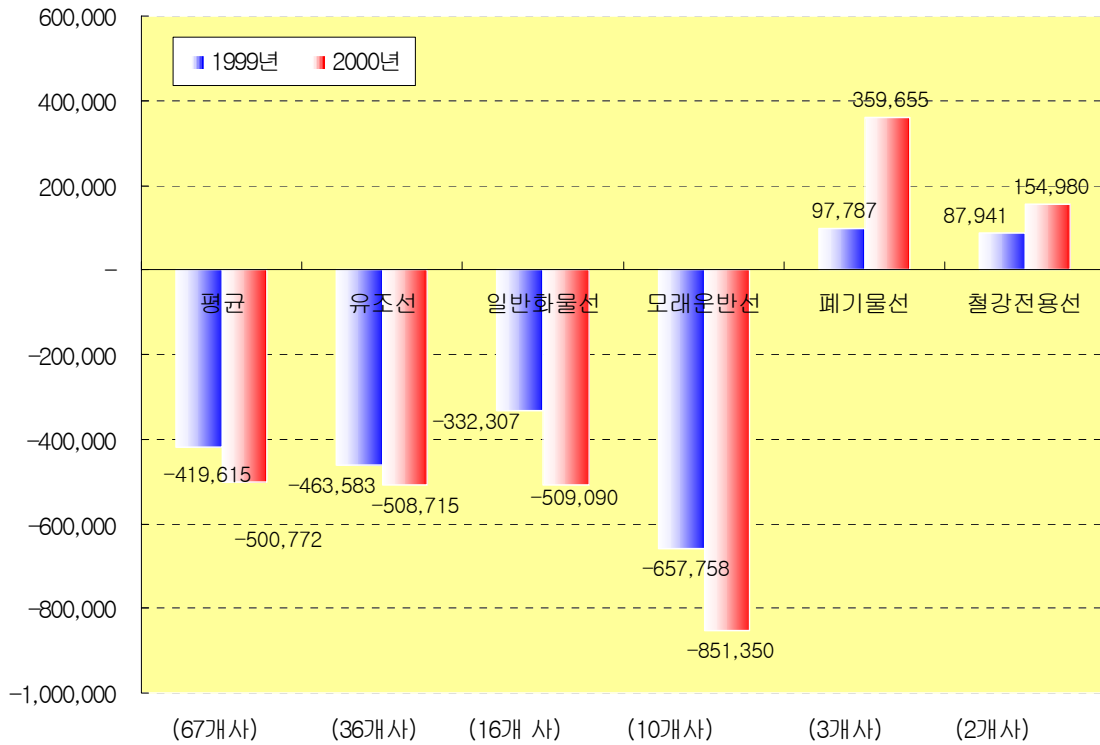
<그림 3-4> 매출액규모별 순이익(손실) 구조분석

(단위 : 천원)



<그림 3-5>는 선종별로 재무비용 등의 영업외손익을 감안한 경상손익을 나타낸 도표로서, 연안화물선업체 전체의 평균경상손익은 99년도와 2000년도에 각각 4억 2천만원과 5억의 손실로 나타나고 있어 재무비용을 감당치 못하는 적자경영을 하고 있음을 알 수가 있다. 선종별로 살펴보면, 모래운반선업체가 99년도와 2000년도에 각각 6억 5천 7백만원과 8억 5천 1백만원의 경상손실로 가장 크게 경상적자를 나타내 주고 있으며, 그 다음으로는 유조선업체가 4억 6천만원과 5억원의 경상손실을 보이고 있으며 일반화물선업체는 3억 3천만원과 5억원의 경상손실을 나타내고 있다. 그러나, 폐기물선업체는 99년도에 9천 7백만원에서 2000년도에는 3억 6천만원의 큰 경상이익을 실현하였으며, 철강선업체는 99년도의 8천 7백만원에서 2000년도에는 1억 5천 5백만원의 경상이익을 실현한 것으로 나타나고 있어 대조적인 양상을 보여주고 있다.

<그림 3-5> 선종별 경상손익분석



제2절 연안화물선업체의 재무비율분석

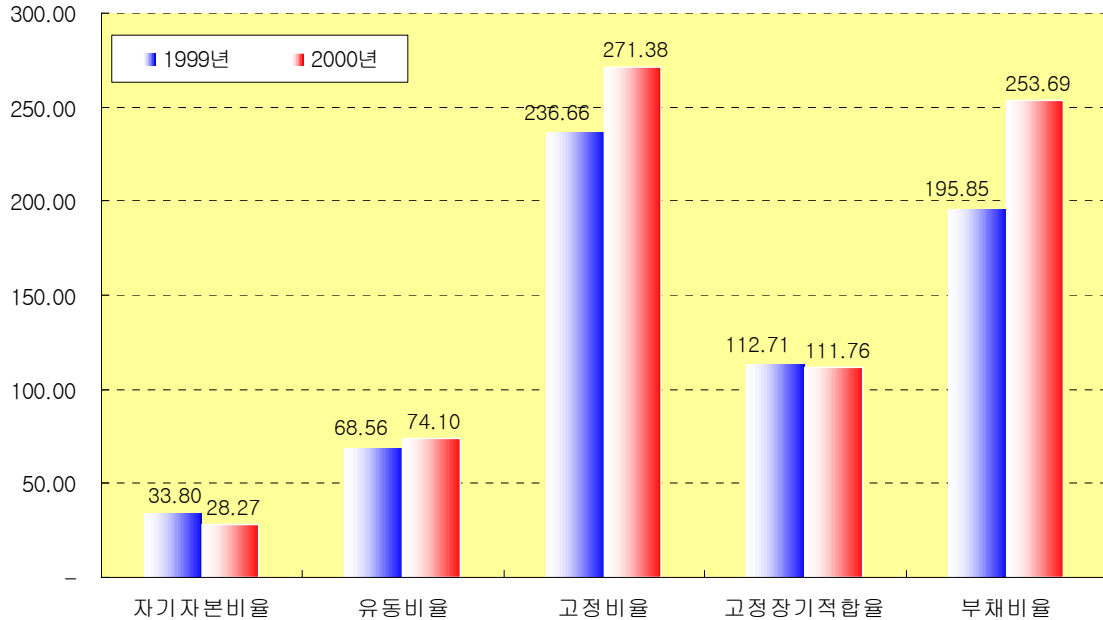
재무비율분석은 기업의 재무구조와 경영성과를 분석하는 대표적인 분석도구로서 본 논문에서는 연안화물선업체의 재무적 안정성여부를 측정하는 재무구조비율과 경영성과를 측정하는 수익성비율위주로 하여 분석하고자 하였다.

1. 재무구조비율분석

본 연구에서 측정한 재무구조비율은 자기자본비율, 유동비율, 고정비율, 고정장기적합률 그리고 부채비율이다. <그림 3-5>는 연안화물선업체 전체의 99년도와 2000년도의 이러한 비율을 도식화한 것이다.

<그림 3-6> 재무구조비율분석

(단위 : %)



총자본대비 자기자본비율은 99년도에 33.8%에서 2000년도에는 28.27%로서 재무건전성이 악화되고 있음을 보여주고 있다. 자기자본비율의 역관계를 나타내는 비율이 부채비율인데, 이 부채비율은 <그림 3-5>에 나타난 바와 같이 99년도에 195.85%에서 2000년도에는 253.69%로 무려 50%이상 상승하여 연안화물선업체의 재무건전성이 악화되고 있음을 나타내고 있다.

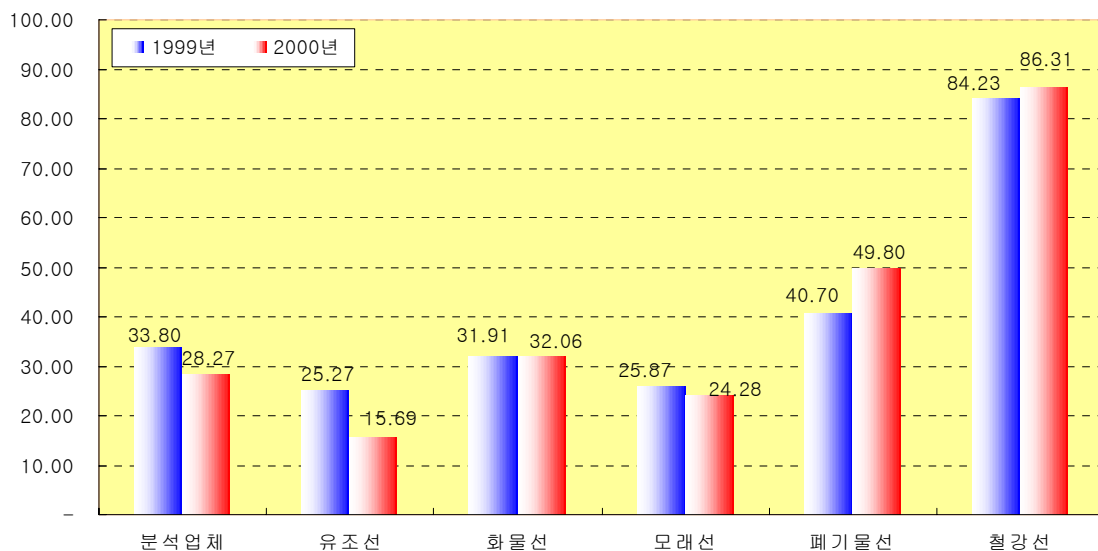
단기적인 자금흐름의 건전성을 측정하는 유동비율의 경우, 68.56%에서 74.1%로 다소 호전되었지만 기준비율인 100%를 훨씬 하회하고 있어 역시 단기적인 재무건전성이 좋지 않다는 것을 보여 주고 있다. 또한, 자금배분의 적정성여부를 측정하는 비율로는 고정비율과 고정장기적합률이 있다. 자기자본대비 고정자산의 비중을 나타내는 고정비율의 경우, 236.66%에서 271.38%로 증대되었고 이러한 비율수치는 자기자본규모에 비하여 고정자산(주로 선박)에 대한 투자규모가 지나치게 많다는 것을 의미한다. 자기자본과 장기부채에 의한 고정자산에 투자 여부를 나타내는 고정장기적합률의 경우,

99년도와 2000년도에 각각 112.71%와 111.76%로 비교적 기준비율인 100%에 근접하고 있어 자기자본과 장기부채에 의한 고정자산투자규모는 비교적 적정한 것으로 나타나고 있다. 이러한 비율수치의 의미는 부채에 대한 이자지급압박이 경영성과를 악화시키는 주요인인 점을 감안한다면, 부채를 조달하여 고정자산인 선박투자가 지나치게 많다는 것으로 평가될 수가 있다.

한편, 선종별로 상기의 재무구조비율을 측정하여 도식화한 도표가 <그림 3-7>, <그림 3-8>, <그림 3-9>이다. <그림 3-7>는 선종별 자기자본비율을 측정한 도표로서, 비교적 규모가 큰 철강선업체는 99년도와 2000년도에 각각 84.23%와 86.31%로서 대단히 양호하며 재무건전성도 더욱 더 양호해지는 것으로 나타나고 있다. 그 다음으로는 폐기물선업체로서 40.7%와 49.8%로 비교적 양호하며 재무건전성도 99년에 비해 2000년도에 약간 양호해진 것으로 보여주고 있다.

<그림 3-7> 선종별 자기자본비율분석

(단위 : %)

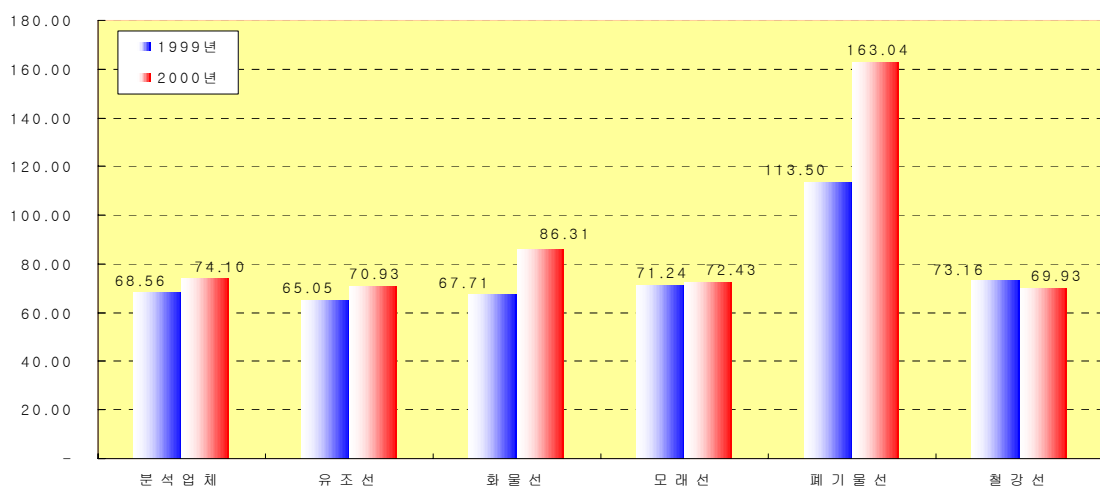


화물선업체는 31.91%와 32.06%로 99년도와 2000년도에 거의 비슷한 수준을 나타내고 있고 모래선업체와 유조선업체는 99년도에 비하여 2000년도에 자기자본비율이 악화된 것으로 나타나고 있다. 화물선업체와 모래선업체 그리고 유조선업체는 업체전체평균수준을 하회하고 있어 이들 세 선종업체의 재무건전성이 취약한 것으로 평가되고 있다.

<그림 3-8>은 선종별로 단기재무건전성을 측정한 유동비율분석도표이다. 그림에 나타난 바에 의하면, 폐기물선업체가 99년도에 113.5%에서 2000년도에는 163.04%로 가장 양호한 것으로 평가되고 있으며, 그 다음으로는 화물선업체가 67.71%에서 86.31%로 크게 호전되고 있으며, 나머지 업체들은 70%수준에서 맴돌고 있다. 즉, 폐기물업체만이 기준비율인 100%를 상회하고 있어 단기적인 자금유동성이 양호한 것으로 보여주고 있으며, 나머지 업체들은 100%미만으로서 단기적인 자금유동성이 비교적 좋지 않은 것으로 나타나고 있다. 다만 화물선업체만이 2000년에 단기적인 재무건전성이 크게 호조된 것으로 나타나고 있다.

<그림 3-8> 선종별 유동비율분석

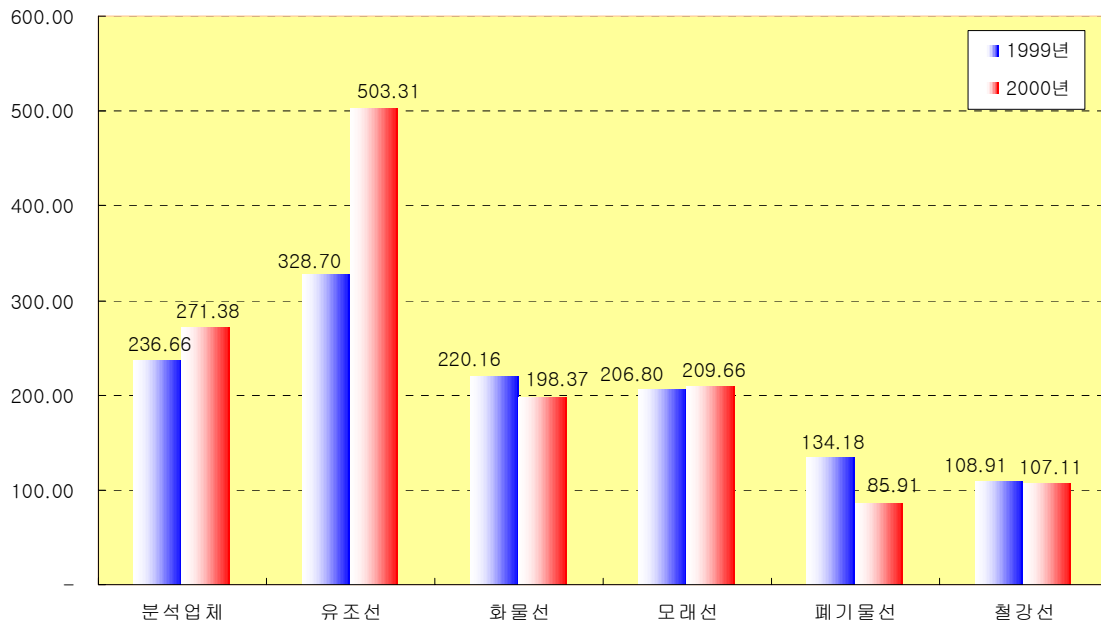
(단위 : %)



한편, 선종별로 자금의 고정화정도를 측정하는 고정비율을 분석한 것이 <그림 3-9>이다. 고정비율이 가장 높은 선종은 유조선업체로서 99년도에 328%에서 2000년도에는 503.31%로 급격하게 높아졌다. 이러한 비율수치는 2000년도에 유조선업체는 자기자본의 5배가량 유조선에 투자하였다는 것으로 부채에 의한 고정자산(선박)에 대한 투자비중이 지나치게 커서 장기적인 재무건전성이 악화우려가 큰 것으로 나타나고 있다. 그 다음으로 화물선업체와 모래선업체가 200%대를 유지하고 있어 자기자본의 두 배 가량 고정자산에 투자하고 있는 것으로 나타나고 있고 폐기물선업체와 철강선업체는 100%를 유지하고 있고 장기자금의 배분과 자금의 고정화정도가 비교적 적정한 것으로 사료된다. 특히 폐기물선업체의 경우에는 2000년도에 85.91%로 100% 미만으로 하회하고 있어 자금의 여유가 있는 것으로 보여진다.

<그림 3-9> 선종별 고정비율분석

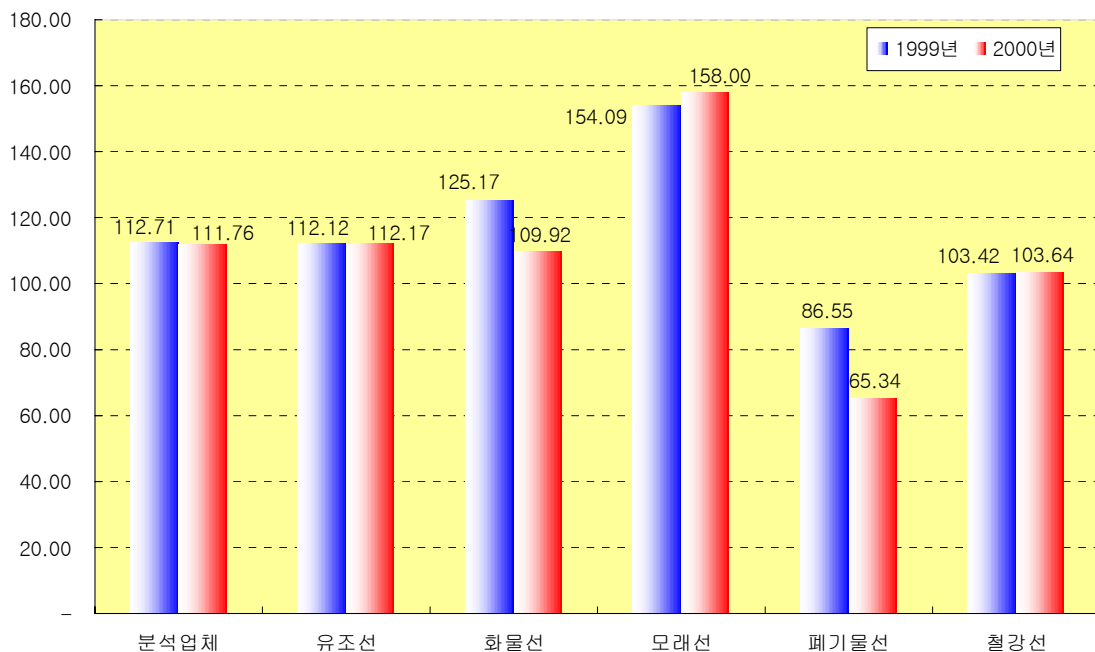
(단위 : %)



<그림 3-10>는 선종별로 측정한 고정비율을 확대한 고정장기적합률로서, 모래선업체가 99년도와 2000년도에 각각 154%와 158%로서 고정자금(자기자본과 장기부채)이상으로 고정자산에 투자하여 보다 공격적인 투자활동을 하고 있는 것으로 있다. 유조선업체와 화물선업체 그리고 철강선업체는 기준비율인 100%선대 유지하고 있어 비교적 고정자금의 고정자산의 배분정도가 적정한 것으로 나타나고 있으며, 폐기물선업체는 99년도에는 86.55%에서 2000년도에는 65.35%로 크게 하회하고 있어 고정비율분석에서와 마찬가지로 자금의 여유가 있는 것으로 사료되고 있다.

<그림 3-10> 선종별 고정장기적합률

(단위 : %)

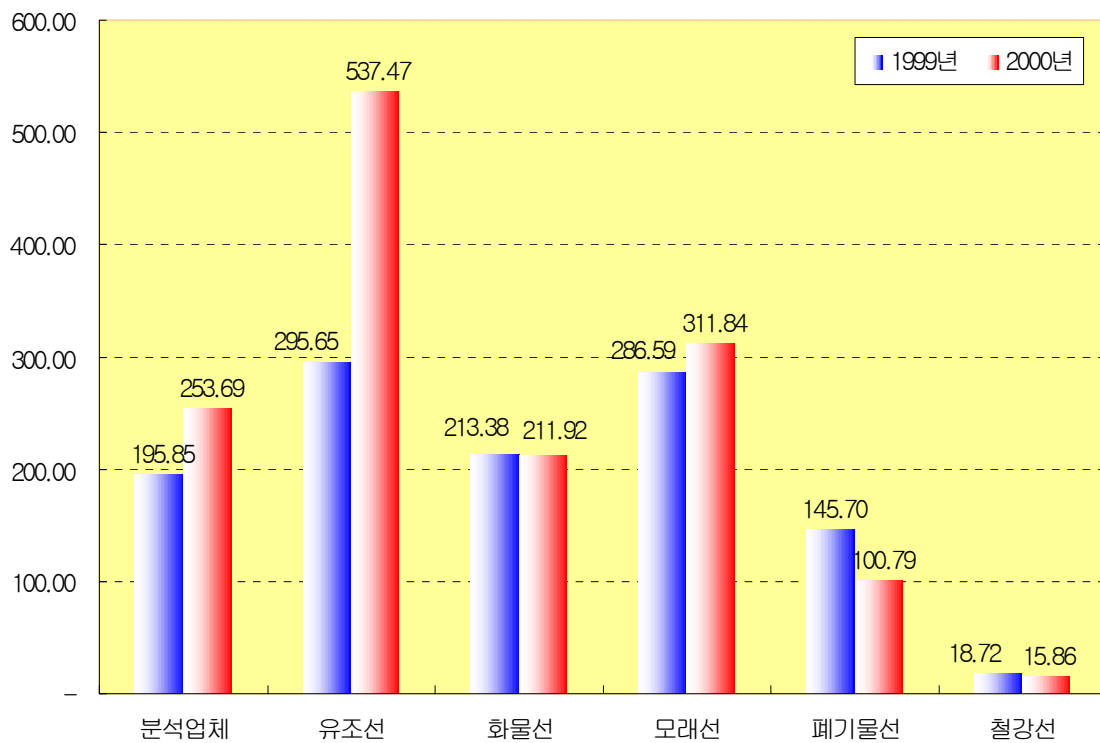


<그림 3-11>은 대표적인 재무안정성을 측정한 부채비율을 선종별로 분석한 지표로서, 유조선업체가 99년도에는 295.65%에서 2000년도에는

537.47%로 크게 증대하여 자기자본에 비하여 부채규모가 5배 이상되어 재무건전성이 가장 크게 악화된 것으로 나타나고 있다. 그 다음으로는 모래선 업체로서 99년도에 286.59%에서 2000년도에는 311.84%로 부채비율이 25.25% 증대되어 재무위험이 커지고 있음을 알 수가 있다. 화물선업체는 99년도와 2000년도에 각각 213.38%와 211.92%로 200%대를 유지하고 있어 비교적 양호한 것으로 보이며, 폐기물선업체는 145.7%에서 100.79%로 크게 감소하여 재무건전성이 크게 양호해진 것으로 평가된다. 그리고 기업규모가 큰 철강선업체의 부채비율은 10%대로 재무건전성이 대단히 양호한 것으로 사료된다.

<그림 3-11> 선종별 부채비율분석

(단위 : %)



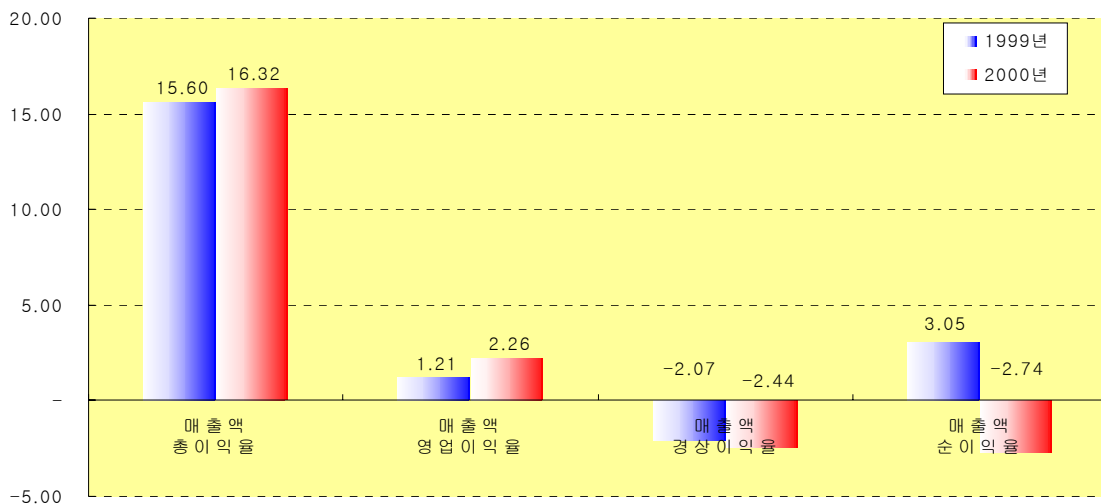
2. 수익성분석

본 연구에서 측정한 수익성비율은 크게 매출액총이익률, 매출액영업이익률, 매출액경상이익률, 그리고 매출액순이익률이다. <그림 3-12>는 연안화물선업체 전체의 99년도와 2000년도의 이러한 비율을 도식화한 것이다.

매출액대비 매출총이익률은 기업의 전체수익성을 측정하는 비율로서 99년도에 15.60%에서 2000년도에는 16.32%로서 다소 나아진 것으로 보여주고 있다. 영업수익성을 나타내는 매출액영업이익률은 1.21%에서 2.26로 이 수치도 다소 나아졌으나 비율이 너무 낮아 연안화물선업체의 영업수익성이 저조한 것으로 사료된다. 특히, 지급이자, 외환환산손실 등의 재무비용을 고려한 매출액경상이익률은 99년도와 2000년도에 각각 -2.07%와 -2.44%로 나타나고 있어 경영성과가 지극히 좋지 않음을 알 수가 있다. 최종경영성과 지표인 매출액순이익률도 99년도에는 양(+)의 수치인 3.05%이었으나, 2000년도에는 -2.74%를 나타나고 있어 적자경영성과를 보여주고 있다.

<그림 3-12> 수익성비율분석

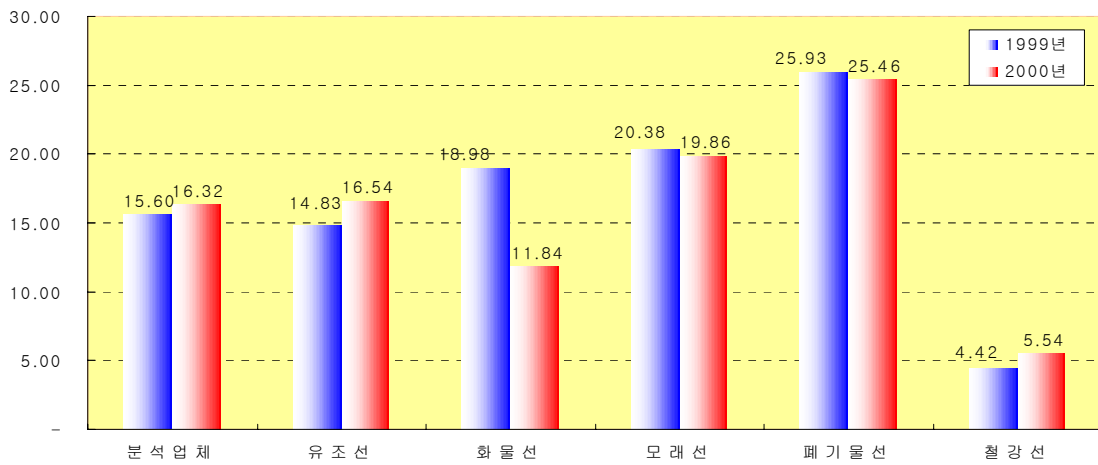
(단위 : %)



한편, <그림 3-13>, <그림 3-14> 그리고 <그림 3-15>는 선종별로 분석한 수익성비율도표들이다.

<그림 3-13> 선종별 매출액 총이익률

(단위 : %)



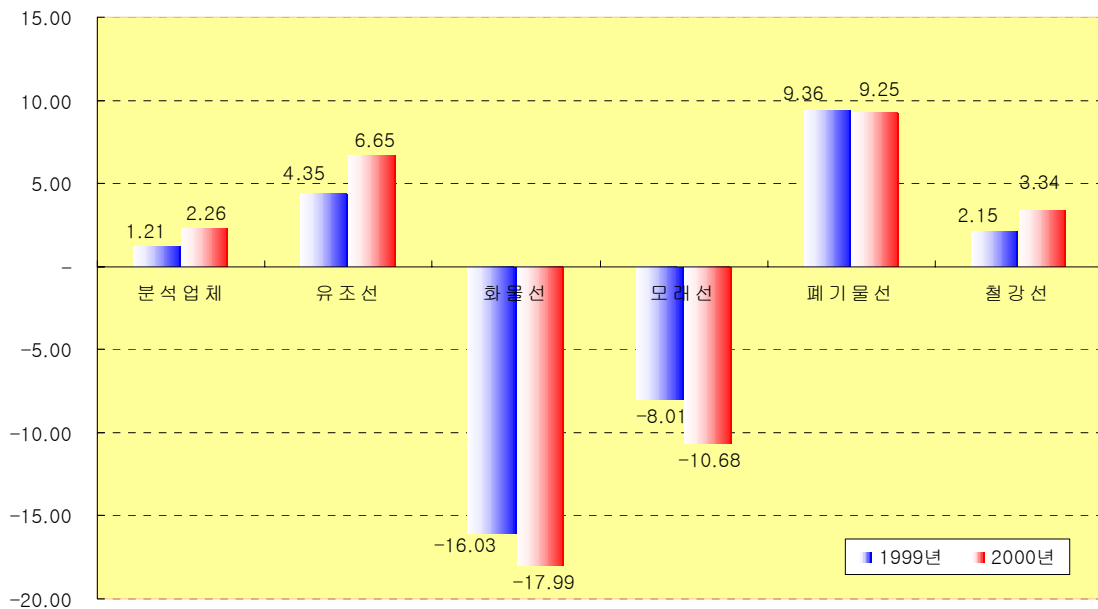
<그림 3-13>은 선종별 매출액 총이익률도표로서, 폐기물선업체가 99년도와 2000년도에 각각 25.93%와 25.46%로서 가장 양호한 것으로 나타나고 있으며, 그 다음으로는 모래선업체가 20.38%와 19.86%로 비교적 양호한 것으로 평가되고 있다. 화물선업체는 99년도에 18.98%에서 2000년도에는 11.84%로 크게 악화된 것으로 나타나고 있으며, 유조선업체는 99년도에 14.83%에서 2000년도에는 16.54%로 다소 나아졌으며, 철강선업체는 99년도와 2000년도에 각각 4.42%와 5.54%로 나타나 다소 낮아졌지만 비율이 크게 저조한 것으로 평가되고 있다.

<그림 3-14>은 선종별 매출액 영업이익률도표로서, 폐기물선업체가 99년도와 2000년도에 각각 9.36%와 9.25%로 가장 양호한 것으로 나타나고

있으며, 그 다음으로는 유조선업체가 4.35%와 6.65%으로 나타나고 철강선업체도 2.15%와 3.34%로서 양의 수치를 나타내고 있다. 하지만 화물선업체와 모래선업체는 부의 수치를 나타내고 있어 영업수익성이 적자임을 보여주고 있다. 특히, 화물선업체는 99년도와 2000년도의 매출액 영업이익률이 -16.03%와 -17.99%로 영업손실이 큰 것으로 평가되고 있다.

<그림 3-14> 선종별 매출액 영업이익률분석

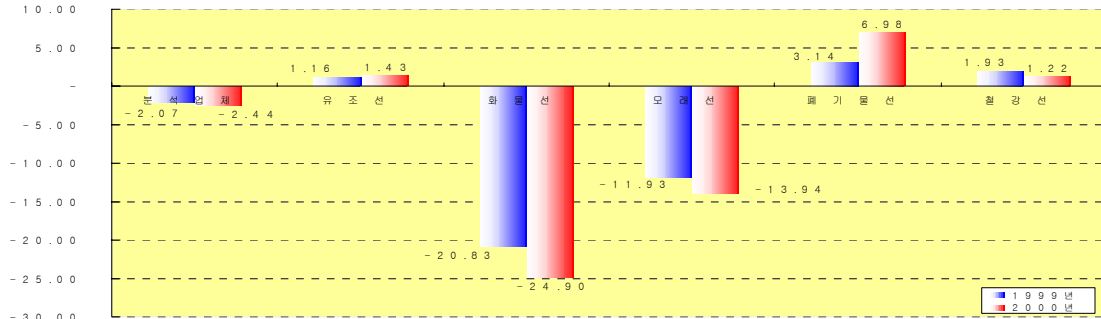
(단위 : %)



<그림 3-15>은 고정비용(지급이자 등)을 고려한 선종별 매출액경상이익률분석도표로서, 화물선업체가 99년도 2000년도에 각각 -20.83%와 -24.90%로서 제일 경상이익성이 악화된 것으로 나타나고 있으며, 그 다음으로는 모래선업체가 -11.93%와 -13.94%로 악화되어 있으며, 유조선업체는 1.16%와 1.43%, 철강선업체는 1.93%와 1.22% 그리고 폐기물선업체는 3.14%와 6.98%로 비교적 양호한 것으로 보여지며, 폐기물선업체의 경상이익성이 제일 높은 것으로 사료된다.

<그림 3-15> 선종별 매출액경상이익률분석

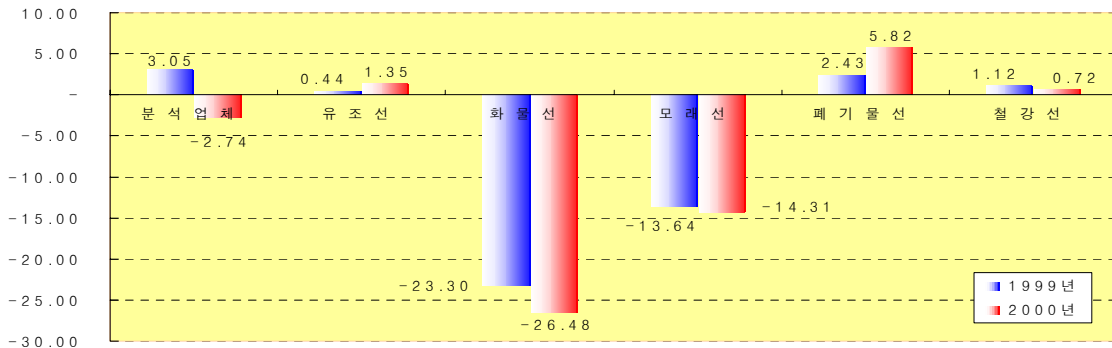
(단위 : %)



<그림 3-16>은 모든 비용을 고려한 영업수익성을 측정하는 선종별 매출액 순이익비율분석도표이다.

<그림 3-16> 선종별 매출액 순이익비율분석

(단위 : %)



<그림 3-16>에 의하면, 매출액 영업이익률과 매출액 경상이익률도표와 유사한 양상을 보여 주고 있지만 매출액 영업이익률과 경상이익률보다도 더욱 수치가 악화되고 있다. 즉, 화물선업체가 99년도 2000년도에 각각 -23.30%와 -26.48%로서 제일 수익성이 악화된 것으로 나타나고 있으며, 그 다음으로는 모래선업체가 -13.64%와 -14.31%로 악화되어 있으며, 유조선업체는 0.44%와

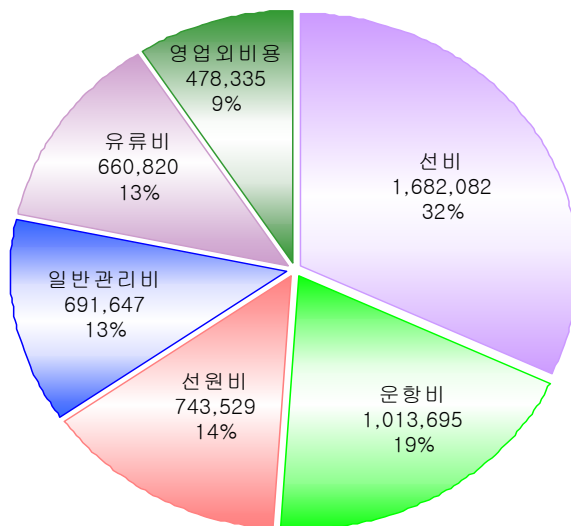
1.35%, 철강선업체는 1.12%와 0.72% 그리고 폐기물선업체는 2.43%와 5.82%로 비교적 양호한 것으로 보여지며, 폐기물선업체의 순이익 수익성이 제일 높은 것으로 사료된다.

3. 운항수지 분석과 진단

운항수지의 근간이 되는 운항원가를 년도별로 나타낸 도표는 <그림 3-17>과 <그림 2-18>이다. <그림 3-17>에서 99년도 운항원가는 총 52억 7천만이며, 이 중에서 주로 선박감가상각비 등의 직접선비로 구성된 선비가 32%로 제일 구성비가 높으며, 그 다음으로는 간접선비인 항비, 화물비 등의 운항비가 19%이고 인건비인 선원비가 14%, 일반관리비와 유류비가 각각 13% 그리고 각종 금융비용으로 구성된 영업외비용이 9%를 차지하고 있다.

<그림 3-17> 운항원가(업체별) - 1999년(계:5,270,107)

(단위 : 천원)

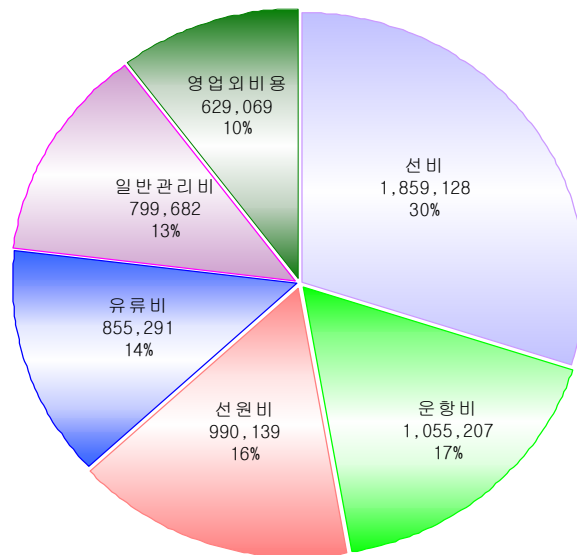


한편, <그림 3-18>의 2000년도 운항원가는 총 61억 9천만이며, 이중에 서 주로 선박감가상각비 등의 직접선비로 구성된 선비가 30%로 제일 구성 비가 높으며, 그 다음으로는 간접선비인 항비, 화물비 등의 운항비가 17%이 고 인건비인 선원비가 16%, 유류비가 14%, 일반관리비가 13% 그리고 각 중 금융비용으로 구성된 영업외비용이 10%를 차지하고 있다.

이처럼 99년도에 비하여 항목구성비를 보면, 직접선비와 운항비는 2%가량 감소하였고 인건비항목인 선원비는 오히려 2% 증대하였으며, 유류비와 영업 외비용도 1% 가량 증대하였다. 이러한 운항원가의 변화추이는 연안화물선업 체의 영업수익성이 인건비인 선원비 부담과 유류비 및 금융비용인 영업외비 용의 부담이 점차 가중되고 있음을 알 수가 있다.

<그림 3-18> 운항원가(업체별) - 2000년(계:6,188,516)

(단위 : 천원)



제3절 연안화물선업체의 경영분석결과와 진단

1. 대차대조표 구조분석결과와 진단

연안화물선업체의 '00년도 업체별 평균 자산규모는 7,861,600천원으로 '99년도 7,589,356천원 대비 3.59% 증가, 부채규모는 5,638,882천원으로 '99년도 5,024,053천원 대비 12.24% 증가, 자본규모는 2,222,718천원으로 '99년도 2,565,303천원 대비 13.35% 감소하였다.

업체별 평균 당기순이익을 살펴보면 '99년도 130,664천원에서 '00년도 145,735천원으로 11.53% 증가하여 분석업체의 재무상태가 일부 호전되었으나, 이는 대차대조표의 특성상 타 사업을 동시에 영위하고 있는 혼합 업체의 실적이 과다 반영된 것이다.

결국, 국내경기 회복과 활발한 영업활동으로 연안화물선업체의 매출액이 증가되었지만 운영자금의 차입 증가와 자본잉여금의 대폭 감소로 부채는 증가하고 자본은 감소하여 연안화물선업체의 재무구조는 악화되었다.

자본금 보유현황별로 분석하여 보면 총자산이 전년대비 3.59% 증가하였으나 수상운송업 전체 평균 총자산 증가율 9.86%에 비하여 여전히 미흡함을 나타내었고, 1억원 미만의 자본금을 보유한 소형업체는 자기자본·자산·부채가 모두 감소하였으며, 적자로 전환되어 자구 능력이 상실되고 있는 경향을 보이고 있다.

반면, 3억원 미만의 자본금을 보유한 중형업체는 자산이 소폭 증가하고 부채가 대폭 감소하였으며 자본이 대폭 증가하여 잠식상태에서 벗어나는 등 재무구조가 뚜렷이 개선되었으나 당기순이익이 대폭 감소하여 개선 노력이 지속되어야 할 것으로 보인다.

그러나 3억원 이상의 자본금을 보유하고 있는 대형업체는 당기순이익이 크게 증가하였으나 자산의 소폭 감소, 자본의 대폭 감소, 부채의 증가 등 재무구조가 상당히 악화되고 있다.

따라서 시중의 풍부한 유동성, 금리의 지속적인 하락과 국내 경기의 회복세에도 불구하고 연안화물선업계는 자본금에 따른 업체의 규모와 관계없이 전반적으로 경기회복이 지연되고 있는 실정이다.

<표 3-1> 자본금보유현황별 대차대조표

(단위 : 천원, %)

계정과목	2000년			1999년			증감율
	67개업체		업체평균	67개업체		업체평균	
	계	대 비		계	대 비		
I.자산총계	526,727,206	100.00	7,861,600	508,486,833	100.00	7,589,356	3.59
1. 1억원미만	9,334,843	1.77	1,166,855	8,902,612	1.75	1,271,802	△8.25
2. 3억원미만	76,604,101	14.54	3,191,838	90,548,437	17.80	3,122,360	2.23
3. 3억원이상	440,788,262	83.69	12,593,950	409,035,784	80.45	13,194,703	△ 4.55
II.부채자본총계	526,727,206	100.00	7,861,600	508,486,833	100.00	7,589,356	3.59
○ 부 채	377,805,127	71.73	5,638,882	336,611,520	66.20	5,024,053	12.24
1. 1억원미만	9,081,355	1.72	1,135,169	8,257,039	1.62	1,179,577	△3.76
2. 3억원미만	66,855,833	12.69	2,785,660	98,322,451	19.34	3,390,429	△17.84
3. 3억원이상	301,867,939	57.32	8,624,798	230,032,030	45.24	7,420,388	16.23
○ 자 본	148,922,079	28.27	2,222,718	171,875,313	33.80	2,565,303	△13.35
1. 1억원미만	253,497	0.05	31,687	645,573	0.13	92,225	△65.64
2. 3억원미만	9,748,268	1.85	406,178	△7,774,014	△1.53	△268,069	-
3. 3억원이상	138,920,314	26.37	3,969,152	179,003,754	35.20	5,774,315	△31.26
(당기순이익)	9,764,227	1.85	145,735	8,754,512	1.72	130,664	11.53
1. 1억원미만	△174,088	△0.03	△21,761	22,730	0.01	3,247	적자전환
2. 3억원미만	926,101	0.17	38,588	3,759,525	0.74	129,639	△70.23
3. 3억원이상	9,012,214	1.68	257,492	4,972,257	0.97	160,395	60.54

※1억원미만업체(2000, 1999 : 8개, 7개), 1억이상 3억원미만업체(2000, 1999 : 24개, 29개), 3억원이상업체(2000, 1999 : 35개, 31개)

2. 손익계산서 구조분석결과와 진단

연안화물선업체별 평균매출액은 전기보다 17.08% 증가한 5,687,878천원이고 매출원가도 16.09% 증가한 4,759,765천원이며, 당기순손실이 155,752천원으로 결손이 누적되고 있다. 이처럼 대부분의 업체들이 영업이익을 실현하고 '00년도 시중 금리가 지속적으로 하락하였음에도 불구하고 결손을 기록한 것은 차입금의 증가로 인한 금융비용 증가와 막대한 외화환산손실로 영업외비용이 대폭 증가한 것이 주요 요인으로 고려된다.

이처럼 대부분의 연안화물선업체들이 영업활동을 통하여 창출된 이익으로 차입금의 이자비용조차 감당하지 못할 정도로 재무구조가 악화되어, 결손으로 인한 운영자금 부족과 금융비용의 부담으로 인한 결손의 증가가 반복되고 있는 실정이다.

특히, 대형업체의 경영상태는 개선되었으나 중·소형업체의 경영상태가 악화되었고 자본금 3억원 이하의 중·소형업체가 내항화물운송사업등록업체의 77%인 점을 감안하면, 업계의 실제 경영상태는 동보고서의 결과보다 훨씬 불량한 상태로 판단된다.

3. 연안화물선업체의 재무비율분석과 진단

분석업체의 재무비율을 전기와 비교하여 분석하면 '00년도의 부채비율·자기자본비율·고정비율은 악화되었고 유동비율·고정장기적합률은 소폭 개선되어 연안해운업계는 전반적으로 재무비율이 악화되었다.

반면, 기업의 단기지급능력을 나타내는 '00년도 유동비율은 74.10%로 '99년의 68.56% 보다 8% 증가하여 업체의 단기자금 지급 능력이 회복되고 있는 추세이다.

<표 3-2> 선종별 재무비율분석(평균)

(단위 : %)

구분	1999년도		2000년도						
	해상운송업 전체	분석 업체	해상운송업 전체	분석 업체	유조선	화물선	모래선	폐기물선	철강선
자기자본 비율	20.61	33.80	11.99	28.27	15.69	32.06	24.28	49.80	86.31
유동 비율	85.14	68.56	64.51	74.10	70.93	86.31	72.43	163.04	69.93
고정 비율	377.88	236.66	654.97	271.38	503.31	198.37	209.66	85.91	107.11
고정장기 적합률	105.21	112.71	117.72	111.76	112.17	109.92	158.00	65.34	103.64
부채 비율	385.08	195.85	734.17	253.69	537.47	211.92	311.84	100.79	15.86

※ 동 비율분석은 조사표 제출 업체(67개업체)를 대상으로 하여 평균한 것으로써, 일반적으로 안정성 지표를 나타내는 비율분석임.

- 자기자본비율 : 30%이상 양호, 20%이하 불량
- 유동비율 : 150%이상 양호, 100%이하 불량
- 고정비율 : 100%이하 양호, 150%이상 불량
- 고정장기적합률 : 100%이하 양호, 150%이상 불량
- 부채비율 : 200%이하 양호, 400%이상 불량

선종별로 살펴보면 자기자본비율과 부채비율은 철강선이 가장 양호하며 유동비율·고정비율·고정장기적합률은 폐기물선이 가장 양호하여 폐기물선의 재무구조가 가장 뚜렷이 개선되었으나 표준지표에는 여전히 미흡하다.

또한 유조선이 자기자본비율·고정비율·부채비율에서 가장 불량하고 철강선은 유동비율, 모래선은 고정장기적합률에서 가장 불량한 것으로 나타나서 유조선의 재무구조 악화가 가장 심각한 상태이다.

4. 운항수지 분석결과와 진단

경영분석을 실시한 '00년도 선박별 평균 운항원가는 6,188,516천원으로 '99년도 평균 운항원가 5,270,107천원 대비 평균 17.43% 증가하였다.

운항원가 중 점유율이 가장 높은 항목은 선비이며 그 외 운항원가는 운항비, 선원비, 유류비, 일반관리비, 영업외 비용 순으로 점유율을 차지하고 있으며, 선비는 업체평균 1,859,128천원으로 전년대비 10.53% 증가하였으며 주요인은 감가상각비와 선박수리비 등의 증가에 있다.

이 중 선원비는 운항원가 중 가장 큰 폭인 33.17%가 증가하였고 일반관리비도 15.62% 증가하였으며 이는, 국내경기가 호황으로 전환되어 그 동안 유보되었던 임금 인상 요구가 일시에 반영되어 나타난 결과이다.

유류비의 경우에는 '99년말부터 국제유가가 급등하여 전년대비 29.43% 증가하였으며, 영업외 비용은 시중금리의 하락세에도 불구하고 차입금의 증가로 전년대비 31.51% 증가하였다.

따라서, 연안화물선업체의 평균수입은 5,687,878천원이고 운항원가는 6,188,516천원으로 업체당 500,638천원의 운항손실이 발생하였다. 그러므로 운항원가 중 가장 크게 증가한 선원비와 영업외비용을 감소시킬 수 있는 방안 마련이 시급하다.

이러한 운항원가를 선종별 분석을 해보면, 운항원가 중에서 가장 높은 점유율을 차지하는 항목은 화물선·유조선·철강선은 선비, 모래선은 선원비, 폐기물선은 운항비이며, 두번째로 높은 점유율을 보이는 항목은 화물선과 모래선이 일반관리비, 유조선과 철강선은 운항비, 폐기물선은 선비로 나타났다.

선종별 평균운항원가는 철강선 13,379,813천원, 유조선 7,582,708천원, 모래선 6,523,447천원, 폐기물선 5,142,397천원, 화물선 2,142,052천원 순으로 나타났으며 선종별 평균수입은 철강선 13,534,793천원, 유조선 7,582,708천원, 모래선 6,523,447천원, 폐기물선 5,142,397천원, 화물선 2,142,052천원 순으로 분석 업체 중 운항이익을 실현한 업체는 전체의 7%에 불과한 폐기물선과 철강선이며 나머지 93%의 업체가 운항손실을 기록하였다.

선종별 운항손실액은 모래선이 851,350천원으로 가장 크며 특히, 화물선의 운항손실액은 매출액의 31%에 달하는 509,090천원으로 경영상태 부실이 우려되므로 운항원가 절감이 시급하다.

따라서 운항원가 절감을 통한 경영 개선을 위하여 선박의 절감을 위한 선박 확보 방법의 개선과 운항비 절감을 위하여 항만 이용 시 연안해운 우대책 시행 및 유류비 절감을 위한 연안화물선용 석유류 세액 면제 등 정부의 지원과 협업화·공동화 등 일반관리비 절감을 위한 자구 노력이 계속 되어야 한다.

제4장 연안화물선업체의 경영문제점과 대응방안

제1절 연안화물운송의 주요현안과 경영문제점

1. 연안화물운송사업의 등록제 문제점과 보완

1) 등록제의 문제점과 보완필요성¹¹⁾

시장진입이 자유로와 국가가 선복량을 관리하는 것이 사실상 곤란하다. 왜냐하면, 등록제 전환이후 선령이 높은 중고선의 등록이 크게 증가하였으며, 이에 따라, 업체들의 무분별한 시장진입으로 과당경쟁체제를 초래, 소수의 대화주가 화물시장을 지배하는 기존 시장구조를 고착화시켜 대화주에 대한 협상력이 크게 저하되었다.

즉, 연안해운의 수요가 독과점화되어 있고, 입찰제에 의한 운송계약이 일반화되어 있는 우리나라 연안운송시장의 구조를 고려할 경우, 현행 등록제의 보완이 불가피하다. 공급자간 경쟁이 끊임없는 경영혁신, 신상품 개발, 서비스의 질적 개선을 촉진하지 못하고, 파괴적인 가격경쟁만을 유발하고 있어, 현행 등록제도의 개선을 통한 자원배분을 효율화할 필요가 있다.

그러나 현행 등록제하에서는 사전적으로나 사후적으로 정부에서 개입할 수 있는 장치와 시장실패에 대한 시정수단이 없는 실정이다. 또한 외국의 중고선 도입과 중고선의 용선을 제한할 수 있는 장치가 해운법에는 명시되어 있지 않아, 기존 선박법 제6조에 의한 외국적 용선에 의한 국내항간의 화물 운송 금지를 연안화물 운송사업의 등록 시 적용하기가 어려운 실정이다.

이러한 등록제의 문제점을 고려할 경우, 등록제를 보완하여 연안운송시장에 대한 시장실패를 개선하는 정책적 노력이 요구된다.

2) 등록제의 개선방안

11) 한국해운조합, 「전게서」, 2002년 5월, pp.142-161.

현행 등록제가 면허제에서 완화되었던 점을 고려할 때 등록제에 대한 개선은 면허제의 재 시행, 등록제의 유지를 전제로 한 제도 개선, 공급자와 아울러 수요자에 대한 제도개선 등 다양한 차원에서 개선을 고려할 수 있다. 이 연구에서는 해양수산부와 공급자측에서 시행할 수 있는 개선대안을 우선적으로 고려하고자 한다.

수요자측면에 대한 제도개선은 「독점규제및공정거래에관한법률(법률 제 6371호)」의 규정에 의한 독과점적 시장구조의 개선(제 3조)¹²⁾, 시장지배적 지위의 남용금지(제3조의 2)¹³⁾ 등을 활용하는 등으로 수요자에 의한 시장 실패 요인을 개선하는 방안이다.

3) 등록제의 강화방안

해운법시행규칙상 연안화물선업 등록기준을 보면 선박보유량에 대해서는 “선박이 1척 이상 있을 것. 다만, 석유·화학류를 운송하는 사업인 경우에는 총톤수합계가 100톤 이상일 것” 으로 되어 있으나 자본금 및 경영형태에 대해서는 아무런 규정이 없다.

따라서 현행 등록제도로는 선령에 관계없이 선박이 1척이상이면 자본금이

12) 제3조(독과점적 시장구조의 개선 등)에서는 ① 공정거래위원회는 독과점적 시장구조가 장기간 유지되고 있는 상품이나 용역의 공급 또는 수요시장에 대하여 경쟁을 촉진하기 위한 시책을 수립·시행하여야 한다. ② 공정거래위원회는 제1항의 규정에 의한 시책을 추진하기 위하여 필요한 경우에는 관계행정기관의 장에게 경쟁의 도입 기타 시장구조의 개선 등에 관하여 필요한 의견을 제시할 수 있다. ③공정거래위원회는 제1항의 규정에 의한 시책을 수립·추진하기 위하여 시장구조를 조사하여公表한다. ④공정거래위원회는 사업자에 대하여 제3항에 의한 시장구조의 조사·공표를 위하여 필요한 자료의 제출을 요청할 수 있다.⑤공정거래위원회는 제3항 및 제4항의 사무를 대통령령이 정하는 바에 의하여 다른 기관에 위탁할 수 있다 라고 규정하고 있음

13) 제3조의2(시장지배적지위의 남용금지)에서는 ①시장지배적지위자는 다음 각호의 1에 해당하는 행위(이하 "남용행위"라 한다)를 하여서는 아니된다 라고 규정하고 있음
 1. 상품의 가격이나 용역의 대가(이하 "가격"이라 한다)를 부당하게 결정·유지 또는 변경하는 행위
 2. 상품의 판매 또는 용역의 제공을 부당하게 조절하는 행위
 3. 다른 사업자의 사업활동을 부당하게 방해하는 행위
 4. 새로운 경쟁사업자의 참가를 부당하게 방해하는 행위
 5. 부당하게 경쟁사업자를 배제하기 위하여 거래하거나 소비자의 이익을 현저히 저해할 우려가 있는 행위
 ②남용행위의 유형 또는 기준은 대통령령으로 정할 수 있다 라고 규정함.

전혀 없는 경우에도 시장에 진입할 수 있다. 즉 현행 해운법시행규칙상 등록 기준으로는 시장의 수급조절은 물론 해상교통 안전을 확보할 수 있는 근거가 없다. 등록기준에 의해서는 해양수산부가 경영 및 투자, 안전관리의 측면에서 무능한 기업의 진출을 막을 수 없다¹⁴⁾. 이 <표 4-1>에서 보는 바와 같이, 500톤 이하의 선박량을 보유하고 연안해운사업을 수행하는 업체가 307개사에 이르고 있다.

<표 4-1> 연안화물운송사업의 등록기준

사업종류	구 분	선박보유량	자본금	경영 형태
내항화물운송사업		선박이 1척 이상 있을 것. 다만, 석유·화학류를 운송하는 사업인 경우에는 총톤수합계가 100톤 이상일 것		

<표 4-2> 연안해운사업자의 등록실태(2001년)

등록 톤 수	해당사업자 수
100톤 이하	190
101~200톤 이하	72
201~500톤 이하	145
합 계	307

연안화물운송 인허가제도의 등록제 전환은 업체간 과당경쟁을 촉발하여 시장자체의 붕괴를 초래할 우려가 있을 뿐만 아니라 외국 노후선박의 도입에 의한 시장진입이 자유화되어 선박의 안전측면에서도 해난사고 발생가능성이 매우 높아지고 있다. 연안화물시장의 적정 선박량을 유지하여 운임의 적정수준 설정과 시장의 안정성 확보, 그리고 선박안전능력을 향상시키기 위해서는 현행 등록기준을 강화할 필요가 있다.

따라서 등록기준상 등록대상 선박을 현행 5톤이상에서 100톤이상 선박으

14) 한국해운조합, 「연안해운의 당면과제와 21세기 발전방안」, 2000년, p. 198.

로 변경하고, 현행 선박보유량 1척에 선박사용량 3척이상의 기준을 추가하여 운항선대의 대형화와 선박의 현대화를 유도하여 연안선박운송의 경제성과 안전성을 기하도록 한다. 선박보유량 보다는 1,000톤 이상의 선박사용량 개념을 사용하면, 영세사업자들의 무분별한 진입을 억제하는 효과도 달성된다. 또한 1~2척의 보유의 영세사업자들은 선박을 중견 사업자에 용선하여 연안해운의 구조개선을 유도할 수 있다. 그리고 연안해운 사업자의 수도 축소하여, 경영규모의 중견규모화를 달성할 수 있다.

자본금도 현재 연안화물선 업체들의 평균자본금이 1억원이상이라는 점을 고려할 때 최저 1억원이상으로 하는 것이 바람직하다. 그리고 자기 소유선의 취득과 선박 개조 자금계획 등 경영능력의 적합성이 적절할 것을 등록기준으로 추가하면, 연안해운의 경영기반을 강화할 수 있다.

<표 4-3> 연안화물운송사업의 등록기준 개정방안

구분 사업종류	선박량	사업 안전성	자본금	경영능력
내항화물 운송사업	1. 보유선박 : 1척이상 2. 사용 선박 : 3척이상, 3. 총톤수 합계가 1,000 톤이상일 것. 다만 석유·화학류 운 송사업은 총톤수합계 가 300톤 이상일 것	신규사업자는 화주 의 「장기적하보증서 」를 첨부함. 「장기적하보증서」는 선박운송량의 50% 이상일 것	1억원 이상	자기 소유선의 취득과 선박 개조자금계획 등 경영기반의 안정성이 적절할 것

연안선박은 연안업체에게는 15년 이상 사용이 가능한 고정자산이다. 특히 유조선, 철강제품전용선, 시멘트운반선 등은 전용선이어서 화물에 대한 운송 수요가 격감하더라도 타 화물로 전배가 불가하다. 또한 화물시장이 국내화물 시장에 한정되어 있어, 소규모 선박의 추가적 진입마저도 시장가격 형성에 영향이 매우 크게 나타나고 있다. 따라서 선박 내용연수 기간에 신규사업자를 보호하고 기존 시장의 안정성을 유지하기 위해서는 화주로부터 해당 투입선박에 대한 「장기적하보증서」를 확보하는 등 사업의 안정성을 고려한 시장진입을 유도할 필요가 있다.

4) 등록제하에서 사후관리

현행 등록제하에서는 정부가 등록업체의 경영실적에 대한 실적을 파악할 근거가 없다. 또한 등록 후 영업을 하지 않거나 실적이 미달되고 있는 업체에 대해서도 정부가 시장에서 퇴출을 명할 수 있는 근거가 없다. 영업을 일정기간 하지 않거나 실적 미달업체에 대해서는 정부가 퇴출을 명할 수 있는 장치가 필요하다.

해운법 시행령에 실적미달업체에 대한 사업정지 등을 신설하여, 내항화물 운송사업을 하는 업체들은 익년 3월까지 항로별 화물별 화물운송실적과 주요 경영지표들을 해양수산부에 제출하도록 하고, 일정기간 연간 사업실적이 없거나 실적이 미달되는 업체에 대해서는 사업정지와 등록말소를 취할 수 있도록 한다.

2. 연안화물운송사업의 수요 독점적 착취와 협업화 부진과 개선방안

1) 연안화물운송사업의 특성

연안운송시장에서 사업참여제도가 면허제에서 등록제로 전환된 것은 정부의 규제완화 정책의 일환으로 시행되었다. 이는 연안해운시장의 수급조절과 가격메커니즘에 의해 자원배분이 최적화되는 것을 전제로 한다.

경쟁시장에서 수요 혹은 공급측의 변동 요인에 의해 기업의 비용이상의 초과이익이 발생할 경우는 새로운 공급자의 시장 진입과 기존 공급자에 의한 생산증가를 통해 공급량이 늘어남으로써 장기적으로 공급자의 한계비용과 평균비용이 일치하는 점에서 균형을 달성하게 된다. 이때 시장 수요자는 가격을 시장에서 결정되는 가격 수용자(price-taker)의 입장이다¹⁵⁾.

그러나 연안해운시장에서는 화물별로 운송시장이 특성화 혹은 분리되어 있는 한편 소수의 수요자(혹은 독점 수요자)가 과점하는 시장에서 수요자는 가격을 시장에서 결정되는 것이 아닌 수요자의 이익을 최대화하는 선에서 가격을 결정하려 한다. 수요자의 수요 결정 요인에 의해 시장가격이 형성되

15) 이준구, 「미시경제학」, 법문사, 1998년, pp. 335-343.

면 시장가격은 공급자의 장기평균비용이 최소화되는 조건인 최적 배분을 보장하지 못하게 된다. 재화나 서비스를 생산할 때 필요 요소에 대한 수요가 독점되면 수요독점적 착취(monopsonistic exploitation)가 발생하는데 이러한 현상이 연안해운 시장에서도 일어나고 있다.

연안화물운송계약 입찰제하에서 발생하는 자원왜곡현상을 예를 들면 다음과 같다. 제주 농협 및 감협, 포항종합제철(주) 등 연안운송 대화주들이 선호하는 입찰방식에 의한 연안운송계약도 시장실패를 조장하고 있다. 입찰제하에서는 다른 조건들이 비슷하다면 가장 낮은 입찰가격을 제시한 연안운송업체가 화물을 확보하게 된다. 입찰제하에서 입찰가격이 추정원가보다 낮을수록 낙찰 확률은 높아지게 된다. 특히 입찰가격의 하한선이 정해지지 않고, 연안해운 처럼 선박이 특정화물만을 운송하는 전용선 방식을 적용할 경우, 입찰가격은 최소한의 선박운항비만 보전되는 선에서 결정된다. 이런 경우 선주는 선박을 개선하기보다 입찰에 참여하여 이전 상대방이 제시한 출혈가격보다도 더 낮은 가격을 제시하게 된다.

<표 4-4> 과거 낙찰가격 분석에 의한 낙찰확률의 추정

입찰가격/추정원가(%) B	경쟁사들의 과거낙찰가격이 B보다 높을 빈도	경쟁사들의 과거낙찰가격이 B보다 높을 경우의 비율	비고
80	100	100/100=1.00	
95	98	98/100=0.98	
100	95	95/100=0.95	
105	88	88/100=0.88	
110	75	75/100=0.75	
115	50	50/100=0.50	
120	30	30/100=0.30	
125	16	16/100=0.16	
130	5	5/100=0.05	
135	2	2/100=0.02	
140	0	0	

자료 ; 유필화, 「가격정책론」, 박영사, 1997, p. 372.

이는 입찰제하에서 입찰가격이 낮을수록 낙찰될 확률이 높아지는 것을 공급자들이 알고 있기 때문이다. 만약 추정원가 대비 입찰가격의 비율이 80% 일 때 낙찰확률이 100%라면, 이번 입찰에 낙찰받지 못할 경우 전용선을 계선행야만 하는 연안운송업체 입장에서는 추정원가 대비 입찰가격의 비율 80% 수준을 제시하게 된다. 이러한 최저가격제에 의한 입찰제가 반복되면, 연안운송의 서비스 개선은 이루어지지 않고 가격조정 메커니즘에 의한 자원 배분의 효율성도 달성될 수 없게 된다.

이러한 수요독점적 착취현상은 소수의 대화주가 수요를 장악하고 있는 한편 영세한 다수 공급업체가 존재하는 연안운송시장에서 운송원가를 고려한 운임수준의 결정은 자율적으로는 어려운 실정이다. 시멘트, 석탄, 감귤, 당근 등 대량화물의 경우 화주들의 운임부담능력이 낮아 연안운송 계약시 적정한 원가를 보전하지 못하는 경우가 대부분이다. 교섭력이 약한 영세한 선주들은 대형 화주들의 원가절감이라는 경영목적에 순응하여 원가보다 낮은 저운임을 제시하고 있는 실정이다.

또한, 소규모 영세 업체들이 연안해운 서비스를 공급하고 있는 불완전 경쟁시장 구조에서 업체간 집화경쟁은 서비스의 질적 향상을 통한 경쟁보다는 가격경쟁을 촉발하고 있다. 운임은 장기적으로 원가와 적정 이윤을 보장하는 수준 이하로 하락되어 형성되고 있다.

상기와 같은 시장환경하에서 연안화물운송업이 생존하기 위한 방안 업체간 전략적 제휴와 협업화방안이다. 다수의 영세한 연안운송업체간 경쟁은 업체간 협의체가 활성화되지 못한 상황에서 전략적 제휴를 통한 대화주교섭력 개선은 어렵다. 특히 연안운송업체들은 물동량이 정체되는 불황기에 접어들면, 과잉선대의 계선 등 대응전략이 없는 여건하에서 선박운항을 일시적으로 중단해야 하는 선박운항비 수준까지 운임이 하락하는 실정이다.

선박 운항원가 이하의 출혈경쟁의 배경으로는 선대의 노후화에 따른 비경제성과 생계형 경영, 화주와의 불평등한 거래관계, 개선기간을 견딜만한 운영자금의 미비 등을 들고 있다. 운항원가 이하의 운임은 선박 대체자금도 확보하지 못하게 하는 부실한 경영성과를 초래한다. 소규모 연안운송 업체에게는 이들 선박의 운항중단이 생계형 사업의 종말을 의미한다. 따라서 영세한 연안운송 업체로서는 적정수준이하의 운임에서도 생계유지 차원에서 선박을 운항하게 된다.

2) 연안화물운송사업의 수요 독점적 착취 방지를 위한 정부지원방안

업체의 자율적인 참여를 원칙으로 공동운항, 운영선사, 인수·합병의 단계로 추진하였으나, 정부지원을 목적으로 형식적으로 참여하는 업체들이 많아 1999년 12월에 협업화 사업이 중단되었다. 이러한 협업화 사업의 중단으로 대화주에 대한 소규모 선사들의 협상력이 약화되었으며, 정부지원의 중단으로 선사들의 경영수지는 더욱 악화되었다.

연안운송 시장의 특성에 따라 등록제하에서 시장실패가 발생한다고 해서 정부개입의 당위성이 보장되는 것은 아니다. 시장실패를 시정한다는 명분으로 시장에 개입함으로써 더욱 큰 시장실패를 초래할 수 있기 때문이다. 정부개입에 의한 민간부문의 자유로운 의사결정이 교란되어 효율성이 상실되는 초과부담(excess burden)이 발생할 수 있다. 또한 정부 조직의 특성으로 인해 정책의도와는 다른 방향으로 정책이 시행되어 효율성을 저하시킬 수 있다¹⁶⁾. 이러한 정부의 실패(government failure)가 발생되지 않을 때에만 정부의 개입은 정당하다 할 것이다.

그러나 연안해운시장 수요측은 과점시장의 성격이 강하고 공급측은 소규모 영세사업자들이 무차별 경쟁을 벌이고 있는 시장이다. 즉 시장성격이 불완전 경쟁시장의 전형으로서 수요자의 시장 우월적 지위에 따라 최저입찰제를 적용, 운임(가격)이 적정수준(운항원가와 적정이윤을 보장하는 수준)을

16) 이준구, 「미시경제학」, 법문사, 1998 p. 607

크게 밀도는 수준에서 설정되는 것이 일반적이다. 특히 선복량 과잉이 발생하는 경우, 운임의 하락은 운항 직접원가 수준에서 결정됨에 따라, 연안해운의 재투자 재원을 확보할 수 없게 된다. 이러한 시장성격과 경쟁환경 하에서 정부는 선복량의 적정규모 유지가 바로 연안해운의 건전한 발전에 기초가 됨을 인식하고 연안해운 선복량의 적정수준 유지를 위한 제도개선이 요구된다.

3. 해운환경변화에 대응력강화를 위한 선박금융제도개선

1) 선박금융제도 개선의 당위성

복잡한 운송체계 및 절차로 적기 수송이 어려워 컨테이너 해송 활성화가 지연되었다. 특히, 연안화물선을 위한 항만시설이 부족하여 화물처리에 많은 시간과 경비가 소요되고 있는 실정이다.

최근에는 포항제철의 해송물동량 증대계획과 기업들의 물류비 및 해송원가 절감차원에서 RO-RO선을 이용한 연안해송은 더욱 증가할 전망이다. 그러나 연안해운업계의 자본력 및 경영수지를 고려해 볼 때, 연안해운업계 스스로 RO-RO선을 확보하는 것은 불가능하므로 선박금융제도, 연안해운구조개선 기금 설치등 획기적인 대책이 필요하다. 연안해운업체들은 원화의 상대적 고평가 및 여객선 우선정책에 따라 화물선의 경우 계획조선제도의 이용도가 미미한 실정이다. BBC/HP의 경우에는 연안해운업체들의 낮은 국제신인도 및 고환율로 인해 이용률이 저조하다. 이처럼 계획조선 및 BBC/HP를 이용하기 곤란한 연안해운업체들은 중고선을 많이 도입하고 있는 실정이다.

따라서, 현행 계획조선자금은 연안해운 구조개선에 실효성이 없다. 연간 30억원 배정되며, 연 6.18% 변동금리, 5년 거치 5년 상환의 용자조건도 매우 불리하나 금융신인도가 매우 낮은 연안운송업체들은 이 불리한 계획조선자금도 서로 경쟁적으로 이용하고 있다. 그러나 현행 연안해운 선박의 노후화와 비경제선의 구조 등을 근본적으로 개혁하기 위해서는 계획조선자금의 운영으로는 한계가 뚜렷하다. 따라서 연안해운 구조를 개선할 기금의 설

립을 검토할 필요가 있다.

연안해운구조개선기금 설립의 당위성은 다음과 같다.

첫째 수요의 독과점적 특성과 연안운송계약시 입찰제의 적용, 영세 생계유지 사업자가 다수인 공급특성을 고려할 때 노후선과 비경제선의 운항은 구조적인 문제이다.

둘째, 현재 노후중고선의 비중이 높아, 노후중고선의 대량퇴출은 수급상 애로요인으로 작용한다.

셋째 현행 외국중고선 조성방안 도입규제가 없어 우리 중소 조선업계의 조선능력의 위축이 우려된다.

넷째 선대의 구조적인 개선은 업계의 자발적 의지만으로는 불가능하다.

2) 구조개선기금 조성방안

기금의 설립근거는 기금의 수입구조와 지출구조에 결정적인 역할을 한다. 법률에 의해 설립되고 국가가 설치하는 기금이라면 법에 의해 부과할 수 있다. 법률에 의하지 않고, 민간에 의해 설립되는 기금은 자발적으로 확보해야 한다.

연안해운구조개선기금은 연안해운의 구조적 문제점과 업체의 영세성과 과잉 경쟁이라는 특성을 고려할 때, 법률에 의해 설립되는 것이 바람직하다.

기금의 수입원으로는 정부출연금, 정부주식 매각 및 국공채 발행 자금, 한국해운조합원 출연금, 조선업체의 출연금, 연안화물운송 신규 진입 사업자의 출연금 등이다.

4. Modal Shift의 추진

생산, 소비 행태의 고도화에 의한 상품의 차별화 경향, 다품종 소량물품의 빈번한 운송, JIT(Just In Time)서비스에서 보는 정시성의 확보 등 물류에 대한 요구의 다양성과 질적인 고도화가 요구된다. 그 결과 이러한 요구에

탄력적으로 대응하기가 용이한 트럭운송에 대한 의존도가 심화되고 있다. 그러나 트럭운송에 대한 과도한 의존은 노동력의 심각한 부족과 근래에 와서 특히 심해진 도로교통의 말할 수 없는 정체와 혼잡으로 어려움을 겪고 있다. 트럭운송량의 증가는 심각한 대기오염을 유발하여 환경문제에 있어서도 심각한 영향을 주고 있다.¹⁷⁾

이러한 현실에서 Modal Shift는 물류비 절감 및 물류서비스의 질적 향상을 통해 물류체계의 효율성을 향상시킨다. Modal Shift 정책에 대비한 연안해운업체의 역할은 운송, 하역, 보관 등 제반 물류활동을 종합적으로 수행하는 전문물류업체로서의 기능 수행과 하역효율 향상 및 도로, 철도와의 연계운송을 위해 관련 물류업체와 제휴를 통한 전문물류업체로서의 성장전략을 추진할 수 있게 해준다.

5. 선박안전관리체제의 법제화

연안선박의 해난사고율은 전체 해난사고의 70% 정도를 차지하고 있다. 이러한 해난사고는 해양환경을 심각히 훼손하여 수산양식업 및 관광업 등 관련 해양산업에 막대한 피해를 준다. 이에 따라 정부는 해상교통안전법에 연안선박의 안전관리체제 구축을 의무화하고 있다.

ISM 코드는 국제항행 선박을 대상으로 제정된 국제법규로서 원칙적으로 연안선박을 대상으로 하는 것은 아니다. 외항선의 경우 ISM Code 인증서가 없으면 외국 항만에의 입항이 허락되지 않기 때문에 업체 스스로도 ISM Code 인증을 받아야 한다. 그러나 우리나라는 선박의 안전확보 차원에서 연안선박도 ISM Code를 적용하고 있다.

일본에서는 「내항해운조합총연합」을 중심으로 연안선박에 대해 안전관리의 목표와 방침, 안전관리의 책임소재 및 한계, 안전관리인력의 확보, 안전

17) 최재수안기명·민성규, 「내항화물운송업의 문제점 진단과 개선방안연구」, 한국해운조합, 1994년 11월, pp.36-37.

관리에 대한 교육·훈련, 선박운항기록 및 관리, 선박정비 및 검사, 비상사태에 대한 대책 등을 내용으로 하는 안전관리기준을 마련하여 업체 스스로 이를 준수하도록 하고 있다. 또한 국내적으로 제정한 안전관리인증에 대한 업무도 내항해운조합총연합을 중심으로 인증기관, 인증시기, 인증절차 등 기준을 마련하여 시행하고 있다. 그리고 연안선박에 대해서도 임의적으로 ISM Code를 인증하고 있다.

우리나라에서는 연안선박에 대한 안전관리체제를 점진적으로 시행하는 것을 계획하고 있다. 연안선박 종류별로 안전관리체제 구축 의무화시점은 다음과 같다. 국제항해에 종사하지 아니하는 선박 중 500톤 이상의 위험물운반선(유조선, 가스운반선, 화학제품운반선)은 2002년 7월 1일, 국내항행 여객선은 2003년 01월 1일, 국내항행 총톤수 500톤이상 일반화물선은 2003년 7월 1일, 국내항행 총톤수 150톤이상 500톤미만 선박은 2004년 7월 1일 까지로 되어 있다¹⁸⁾.

이 같은 안전관리체제의 시행을 고려할 때, 외국적 중고선 도입시 외국의 선박매각 당사자로 하여금 대상선박의 ISM코드 인증서 제출을 의무화해야 한다. 수입 중고선 선박의 안전에 이상이 없는 경우만 수입되도록 하는 조치가 요구된다. 특히 선박가국적 증서 신청시 매매계약서와 함께 대상선박의

18) 제5조(선박의 검사) ①선박소유자는 제2조의 규정에 의한 선박의 시설에 관하여 해양수산부령이 정하는 바에 의하여 다음 각호의 구분에 따라 해양수산부장관의 검사를 받아야 한다.

1. 정기검사 : 최초로 항행에 사용할 때 또는 제10조의 규정에 의한 유효기간이 만료된 때 행하는 정밀한 검사
2. 중간검사 : 정기검사와 정기검사의 중간에 해양수산부령이 정하는 시기에 행하는 간이한 검사
3. 임시검사 : 제2조의 규정에 의한 선박의 시설 또는 제4조의 규정에 의한 선박의 무선설비에 대하여 해양수산부령이 정하는 개조 또는 수리를 행할 때, 제9조제1항의 규정에 의한 선박검사증서에 기재된 내용을 변경하고자 할 때 기타 해양수산부령이 정하는 경우에 행하는 검사
4. 임시항행검사 : 선박검사증서를 받기 전에 선박을 임시로 항행에 사용할 때 행하는 검사
5. 특별검사 : 해양수산부령이 정하는 선박에 대하여 제1호 내지 제4호의 규정에 의한 검사외에 제2조 각호에 규정에 의한 시설에 관하여 해양수산부령이 정하는 경우에 행하는 검사

②제1항의 규정은 제3조의 규정에 의한 만재흡수선의 검사와 제4조의 규정에 의한 무선설비의 검사에 관하여 이를 준용한다.

③선박소유자는 제1항 및 제2항의 규정에 의한 검사에 합격하지 아니한 선박을 항행에 사용하지 못한다. 다만, 해양수산부령이 정하는 경우에는 그러하지 아니하다. [全文改正 1997.12.17]

ISM Code 인증서를 제출토록 조치하여 외국에서 고철상태의 노후중고선박 수입을 철저히 막아야 할 것이다.

제2절 연안화물선업체의 발전전략

1. 경영환경여건의 개선방안

연안화물선업체의 경영환경개선 방안은 크게 5가지로 나누어서 생각해 볼 수 있다.

첫째, 등록제로 전환에 따른 과잉선박현상과 연안화물선시장의 수요 독점적 현상을 자율적으로 규제할 수 있는 경영환경의 여건조성이 시급하다. 이를 위해서는 이미 상기에서 언급한 바와 같이 선박량 조정기구로써 ‘선박량 조정위원회’를 구성하여 운영, 동 기구는 주요 화물선 대표, 화주, 정부 전문가로 구성하여 자율적으로 적정운임을 보상하기 위한 적정선박량 판단의 객관적 합리성을 확보하는데 도움을 준다.

둘째, 시장진입제도의 강화가 필요하다. 이는 등록제가 허가제로 역행하는 시대 오류적 사고발생을 억제하기 위해서도 필요하다. 이를 위해서는 난립하는 중고선 도입을 규제하여야 한다. 노후 중고선의 도입을 억제하기 위해 선령기준(가령, 유조선 10년, 일반화물선 12년 이내)의 강화가 필수적이다.

셋째, 연안해운구조개선기금 설립·운영이 절대적 필요하다.

정부가 일부의 지분을 참여하여 연안해운 관련업계 및 단체들의 참여를 유도한다. 이 기금은 해운조합 소속 조합원 출연금, 정부주식 매각 및 국공채 발행, 조선업계의 출연금, 금융기관 협조융자(이자차액은 정부보조), 관련업계의 출연금등에 의해서 조성되며, 최신 경제선 투입자금 용자, 선박자동화 등 시설개선자금 용자, 선박개조사업 용자, 해운업체 운전자금 용자, 계선자금 용자, 보증업무 등에 쓰이게 된다.

넷째, 선박금융제도의 개선이 절대로 필요하다.

정부의 계획조선 이자율을 대폭 인하해야한다. 용자비율은 제조업체의 정책 금융 용자비율 100%와 동일하게 적용해야하며, 자금의 상환기간은 선종별로 업체의 자본력을 고려하여 10-15년까지 연장해야한다.

다섯째, 국내송유관 사업에 대한 유조선업계 보상방안이 강구되어야 한다.

송유관은 유류운송시장을 소멸시키는 것이 아닌 유조선의 대체서비스로서 새로운 경쟁관계를 형성하는 것으로 보상은 곤란하다. 그러나 송유관 사업의 민영화에 따른 대책이 필요하다.

2. 대화주 관계의 개선방안

연안화물선 업체의 대화주 관계 개선을 위해서는 연안화물선 업체간 협의체 운영하여 화물의 공동인수, 선박의 공동배선, 항만시설 및 배후운송시설의 공동운영 정기항로 개발하는 노력이 필요하다. 뿐만 아니라, 경영규모의 증견규모화로 화물별 공동마케팅 실현(인원 및 경비절감, 서비스의 질적 향상) 및 항로경영의 내실화(공동운항으로 항로질서의 확립과 과당 경쟁을 방지)를 실현해야 한다.

위와 같은 연안해운업체의 공동행위에 대한 적법성에 대하여 살펴보면, 화주들의 시장지배적 지위남용에 대한 업체들의 공동행위 필요와 현행 공정거래법상 산업합리화, 불황의 극복, 산업구조 조정, 거래조건 합리화를 목적으로 하는 공동행위는 가능하다.¹⁹⁾

이러한 연안해운업체의 공동행위 외에 선·화주간 협력체제 구축으로 선사 는 화주의 요구조건에 맞는 적정 선형 투입, 서비스의 질적 향상이 가능하기 때문에 화물을 안정적으로 확보하여 안정된 수익을 확보 할 수 있다. 또한 화주는 내부의 물류활동을 연안해운업체에 위임함으로써 핵심 업무에 전념하여 경쟁력 향상을 꾀할 수 있다.

19) 최재수·안기명·민성규, 「전게서」, 1994년 11월, pp.139.

3. Modal Shift 정책의 추진

Modal Shift를 추진하기 위해서는 연안해운업체에 대한 면세유를 공급하여 선박운항비 절감 및 기업들의 물류비용 절감을 도모해야하며, 연안화물 전용 터미널의 건설 및 효율적인 운영, 선박의 고속화, 집화와 배송의 효율화, 육상운송기관과의 원활한 수송체계 구축이 필요하다.

이러한 체계를 확립하기 위하여 정부는 부산 및 광양항 컨테이너터미널에 외항-연안선이 연계한 하역작업이 가능하도록 조치해야하며, 연안컨테이너선, Ro-Ro선 등 최신 경제선 투입에 장기저리의 정책자금을 제공해주어야 한다. 또한 연안해운업체들은 컨소시엄을 형성, 자발적으로 구조혁신을 추진하되 해운조합을 중심으로 구체적인 사업계획을 수립하여 정부와 긴밀한 협조체제를 유지하는 것이 필수적이다.

이러한 Modal Shift 정책의 경제적 효과를 살펴보면 다음과 같다.

<표 4-5> Modal Shift 정책추진의 경제적효과

(단위 : 억원)

항 목	2001	2006	2011
수송비 절감	361	751	1,465
ODCY셔틀비 절감	161	335	654
컨테이너세 절감	111	231	451
연료비 절감	371	772	1,505
합 계	1,004	2,080	4,075

- 수송비 절감효과 : 361억원, - 항만 -ODCY 셔틀비 절감 : 161억원
- 컨테이너세 절감 : 2만원 X 555천 TEU = 111억원
- 연료비 절감 : 555만 TEU를 연안 운송시 트럭운송에 비해 371억원 절감효과

4. 연안화물터미널의 종합물류기지화

연안화물터미널의 종합물류기지화를 위해 연안화물 및 터미널의 공간을 재배치하여 종합화물터미널 기능을 완비해야하며, 터미널 외부의 항만지역에 물류단지를 확충하여 화물의 집화, 분류, 가공, 보관, 포장, 배송 등의 기능을 수행 할 수 있도록 해야 한다.

<표 4-6> 연안화물터미널의 종합물류기지화 방향

구 분	현재기능	필요한 물류기능	비 고
항만기능	하역,보관,이송	집화,분류,배송,정보	시설규모가 작고 부지가 협소→항만 배후지 확충
물류기능	거의 없음	가공,유통,포장,라벨링,배송,정보	항만배후지에 배치
지원기능	거의 없음	공공서비스, 금융서비스,국제무역거래,편의시설	항만배후지에 배치

그리고 기존 및 신규 연안항로에 대해 국가경제에 전략적인 연안컨테이너선과 Ro-Ro 선 등 전용선 투입을 투입·운항하여 연계수송망을 구축해야 한다.

그 밖에 시멘트 및 석유제품 운송시장은 화주기업 중심으로 다수의 연안 해운업체들을 집약화, 계열화하여 운송의 완결성과 서비스를 개선하고, 권역별 주요항만에 피더선부두를 확보 및 주요항만에 연안컨테이너 전용하역장비 설치·운영을 해야 한다.

5. 연안해운업의 집약화

연안해운업의 집약화를 위해서는 우선적으로 연안해운업체 스스로 인수·합병을 통한 규모의 대형화 또는 협력체계 구축을 통해 운송원가를 절감해 나가면서도 교섭력을 키워 나가야 한다.

정부는 연안해운업체들의 통합 및 협업화를 통해 연안해운업의 합리화를 적극적으로 추진해야하며, 이를 위해서는 연안해운업체간의 통합 및 협력을 주도하는 기업에 대해 장기저리의 인수 및 합병자금, 협업화자금을 지원해야 한다.

기존 정부가 추진한 구조조정사업기준은 지속적인 경제발전예 따라 화주의 연간 화물량이 급증하고 있음을 고려할 때 더욱 강화되어야 할 것으로 판단된다.

6. 연안해운 수송시스템의 개선

현재 내항해운의 수송구조는 다단계로 되어 있어 일관운송체계가 어려워 운송비용이나 운송시간면에서 공로나 철도운송에 비해 아주 불리할 뿐만 아니라, 운송서비스질이 떨어지고 있어 화주들의 연안운송을 기피하는 주요인이 되고 있다.²⁰⁾

이러한 현실에서 연안해운 수송시스템의 개선을 위해 가장 우선되는 것은 연안컨테이너 운송의 확대이다. 이러한 연안컨테이너 운송이 확대되기 위해서는 부산항 및 인천항의 연안컨테이너 양항체제가 활성화 되어야 하며, 이러한 연안 컨테이너에 전용시설 확보 및 전용하역장비의 추가적인 설치·운영이 필요하다. 그와 더불어, 연안컨테이너 선적시 B/L 발급 및 연안 컨테이너 해송의 이점에 대한 홍보가 필요하다.

20) 안기명, “한국내항해운의 생산성에 영향을 미치는 요인에 관한연구”, 「해운연구」, 해운연구소, 1999년 12월, pp.184.

한편 연안해운업체들은 다품종소량의 운송방식에서 벗어나 화주들의 변화하는 요구 조건에 보다 신속하고 정확하게 대처해야 할 것이다. 연안컨테이너 운송의 확대와 더불어 Ro-Ro선 및 초고속선의 확보가 연안해운 수송시스템 개선에 중요한 요소이다. 그러나 최신 경제선 확보는 영세한 연안해운업체 스스로 해결하기에는 너무 부담이 과중하므로 국가에서 선박건조자금을 조달을 지원해주어야 하며, 사업자가 운항하면서 선박의 사용기간 동안 건조비용을 갚아나갈 수 있는 새로운 선박금융제도, 즉 연안해운구조개선기금의 설립·활용이 절대적으로 필요하다. 일본의 경우, 연안선의 선대개선을 위하여 초고속선(Techno Supe Liner)에 대해서는 정부의 장기 저리선박금융 자금을 우선적으로 제공해주고 있다.

7. 연안선박 안전관리체제 구축방안

국가의 지원 없이 연안해운업체 스스로 선박안전관리체제를 구축할 경우 운항원가의 상승으로 적자폭이 현재보다 2,046~4,899만원 정도로 확대된다. 따라서 연안해운업체의 자체 능력으로 선박안전관리체제를 구축하는 것은 사실상 곤란하다. 그러므로 정부는 연안해운업체의 선박안전관리체제 구축을 유도하기 위해 선박안전관리 우수업체에 대한 지원제도를 마련하여 시행해야 한다.

정부의 선박안전관리 우수업체에 대한 지원제도에는, 첫째, 국가안전관리 기준(ISM Code)의 기인증업체는 항만시설사용료 감면 등 현행 지원대책을 그대로 유지하여 적용해야 한다.

둘째, 미 인증업체 중 영세규모의 생계형 업체에 대해서는 현행 지원대책을 폐지하는 대신에 안전관리체제 구축에 소요되는 비용의 70%까지 지원해주어야 한다.

셋째, 미인증업체 중 신규로 인증을 받은 선박안전관리 우수업체에 대해서는 기인증업체와 동일한 수준의 지원조치를 적용해주어야 한다.

넷째, 현행 지원조치를 그대로 유지하기 위해서는 무역항의 항만시설 및 사용료에 관한 규정을 다음과 같이 개정할 필요가 있다.

<표 4-7> 무역항의 항만시설 및 사용료에 관한 규정 중 개정방향

구 분	현 행 규 정	개 정 방 향
내 용	“해양수산부에서 추진하는 연안해운업 구조조정에 참여한 선박소유자의 내항선박(300톤미만 내항화물선 및 연안컨테이너 전용선 제외)이 2000년 6월30일까지 운송하는 화물”	“선박안전관리기준 인증대상 선박이 인증을 받은 후부터 2005년12월30일까지 운송하는 화물”

8. 우량해운기업제도 도입

정부가 우량해운기업을 지정하는 이유는 연안선박의 안전관리체제를 정착하고, 전 세계적으로 강화되고 있는 해양환경 보호체제를 강화하며, 선박운항효율을 증대시켜서 연안해운기업의 경쟁력을 강화시키기 위함이다.

우량해운기업의 지정요건은 선박안전관리체제를 구축한 업체, 해양환경보호 모범선박(Greenship)을 운영하는 업체, 경영효율성이 향상된 업체, 그리고 규모가 소규모인 업체가 그 요건에 해당된다.

우량해운기업의 평가기준은 선박안전관리, 해양환경보호, 경영효율성 등 3대 평가항목을 각각 100점으로 하여 신청자의 점수를 산정한 후, 3개 항목별로 평가하여 신청자들을 A, B, C, D의 4등급으로 분류하되 동일 등급 내에서는 규모가 영세할수록 상위로 간주한다.

<표 4-8> 우량해운기업 평가기준

주요 평가항목	
선박안전관리	안전관리 목표 및 방침, 책임과 권한, 안전관리인력의 확보, 안전 관리에 대한 교육·훈련, 선원의 안전관리능력, 선원관리, 선박운항관리, 선박의 정비 및 검사, 문서 및 기록관리, 내부검사
해양환경보호	해양오염방지장비 보유, 기름기록부 관리, 기름의 발생량 조사, 기름이송절차, 해양오염방지대책, 교육·훈련, 선박의 선령, 폐기물관리, 오염방제장비의 비치현황, 해양오염방지를 위한 업체의 투자 및 관심, 법적 구비서류의 비치현황, 유해액체 물질의 저장 및 처리
경영효율성	최고경영자, 선박운항실적, 자금조달 및 운영, 인사관리, 경영실적, 원가절감, 노사관계, 후생복지, 운임인하, 구조조정 실적, 선대개선 투자

이러한 우량해운기업제도의 구체적인 지원방안은 다음과 같다.

첫째, 개별평가 우량해운기업 및 종합평가 우량해운기업에 대한 차등적 지원
둘째, 지정소요비용조달 지원(영세규모의 생계형 업체)

셋째, 자금조달 지원 : 정부는 연안해운업체가 안전관리, 해양환경 보호, 선대개선 등을 목적으로 자금을 조달할 경우 보증혜택을 부여.

9. 면세유 공급방안

면세유에 있어서, 유류세의 과세와 면세의 정당성 여부를 떠나서 현행세법 하에서 외항선과 어선, 그리고 여객선이 나름대로의 이유로 면세혜택을 받고 있다. 주요항만을 이용하는 선박 중 면세유류를 이용하지 않는 선박은 결론적으로는 내항화물선 뿐이다.²¹⁾

이처럼 외항화물선 및 연안여객선이 면세유를 공급받고 있는 것과 비교해보아도 연안화물선은 상대적으로 차별적 대우를 받고 있다.

21) 최재수·안기명·민성규, 「내항화물 운송업의 문제점 진단과 개선방안연구」, 한국해운조합, 1994년 11월, pp.129.

특히 해송원가에서 비중이 가장 높은 연료비에 대해서 연안화물선 및 유조선은 면세유를 공급받지 못하므로 원가경쟁력에서 열위를 면치 못하고 있다.

이러한 차별적 현실에서 연안화물선에 대한 면세유 공급의 당위성을 살펴보면 아래와 같다.

첫째, 연안화물선업계에도 면세유류를 공급함으로써 선종간 조세부담의 형평성을 회복하여, 투자 및 구조개선을 유도할 수 있다.²²⁾

둘째, 연안화물선의 원가부담을 경감시켜 다른 운송 수단보다 운임경쟁력을 개선, 기존의 육상운송 화물을 연안해송으로 전환할 수 있다.

지금과 같은 현실에서 연안화물선에 면세유를 공급한다면, 연안화물선업계의 연간 연료비 절감액 890억원 중 60%만 신규선박에 투입하여도, 2000톤급 화물선 57척(114천톤)이 투입되어 연안해송분담률의 증가가 예상되며, 수송비 절감액도 2조원이상으로 추정, 동시에 유류소모도 감소시키고 대기오염도 상당히 줄어든 것으로 예상된다.

제3절 연안화물선사업의 발전을 위한 정책건의

1. 연안해운의 21세기 장기발전의 기본방향

연안해운에도 미래가 있는가? 이런 질문이 제기되는 것은 연안해운 특히 연안화물선업계의 경영환경이 정상적인 기업활동을 유지하기 어렵다는 현 실정을 단적으로 대표하는 말이다. 우리나라가 동북아 물류중심기지로, 일류 해운국가로 발돋움하는 과정에서 연안 해운의 발전은 이러한 우리나라 해운정책 비전의 달성을 위한 선결조건이다.

22) 안기명, “한국내항해운의 생산성에 영향을 미치는 요인에 관한 연구”, 「해운연구」, 해운연구소, 1999년 12월, pp.184.

1) 21세기 연안해운 장기발전 목표

이 연구에서 정책개발의 최종목표인 21세기 연안해운 장기발전 목표는 연안해운의 일반적인 경제적 특성을 최대한 살리면서

- ① 국가의 장기 목표인 동북아 물류중심기지로의 성장에 필수적인 역할 수행.
- ② 연안여객 운송부문은 새로운 고부가가치 창출영역으로 발전,
- ③ 연안해운기업의 수익성을 향상시켜 모든 종사자가 자랑스러운 업종으로 자긍심을 갖고 종사하도록 한다는 3가지 전략적 목표를 달성한다는 시각에서 제안하였다.

2) 목표달성을 위한 기본전제

위에서 제시한 3가지 21세기 장기발전 목표를 연안해운업계가 효과적으로 달성하기 위한 기본 전제는 다음과 같다.

- ① 연안해운이 21세기 국민생활과 국가 경제발전에 전략적인 가치가 있다는 점,
- ② 연안여객운송은 도서지역의 해양레저 및 문화 관광자원과 연계하여 발전시킬 경우 고부가가치 창출영역으로 새로운 해운시장으로 등장할 수 있다는 점,
- ③ 연안해운과 외항해운은 상호 보완적인 관계에 있으므로 두 해운분야간 균형발전이 이루어져야 한다는 점,
- ④ 연안해운의 성장과 발전은 어디까지나 연안해운업계가 민간주도로 자율적으로 추진하여야 한다는 점,
- ⑤ 끝으로 그러나 가장 중요한 전제로서 연안해운의 발전과정에서 정부는 국가적차원에서 해운산업의 균형발전의 실현을 위하여 해운정책의 초점을 외항해운에서 연안해운으로 전환해야 한다는 점 등이다.

3) 연안해송은 가장 경제적인 운송수단 인식

연안해송의 일반적 특성은 장거리 대량운송에 적합한 수송방식으로 다른 운송수단에 비해 단위당 운송원가가 저렴하다. 우리나라 연안운송은 국민생활과

경제활동에 필수적인 대량물자를 경제적인 운임으로 적기에 운송함으로써 지금까지 국가 경제가 성장하는 과정에서 전략적인 역할을 잘 담당하여 왔다.

연안해운을 위한 시설투자는 항만시설에 한정되어 도로나 철도운송 방식보다 투자비가 적게 소요된다. 더 나아가 대단위 운송수단으로 에너지 효율과 노동력 소요가 적고, 대기오염 등 공해발생도 거의 없는 친환경적 운송수단이다.

그러나 도로·철도 등 사회간접자본의 투자부족으로 인한 시설용량의 한계초과로 막대한 인적·물적 정체가 발생하고 있다. 이로 인하여 저효율 물류체계가 고착됨으로써 고비용 구조가 불가피한 실정이다. 우리나라 수출입 화물의 약 40%를 차지하는 수도권 컨테이너 화물과 철강재 등 주요 대량화물도 현재의 과도한 도로운송 위주에서 뱃길이 무한히 열려 있는 연안운송으로 전환한다면, 국내 물류체계를 획기적으로 개선할 수 있고 운송원가의 절감도 가능해진다. 이러한 물류비 절감이 달성되기 위해서는 연안해운서비스가 독립적으로 화주가 요구하는 운송 및 물류 조건을 완결할 수 없으므로 연안해운과 육상운송부문간의 긴밀한 협조체제의 형성이 필요하다.

4) 해운정책의 초점을 연안해운으로 전환필요성

연안해운이 국민 생활과 국민 경제에 전략적인 중요성이 있음에도 불구하고 우리나라 연안해운업계는 오늘날과 같이 그 성장이 담보상태에 머물러 있게 되었는가?

첫째, 그 주된 이유는 연안해운업을 경영하고 있는 업계 자체의 미래를 향한 비전과 지도력의 부족에 있다고 하겠다. 그러나 정부 정책 당국의 연안해운에 대한 진정한 인식부족과 이에 따른 정책 추진상의 후순위 부여에 더 큰 책임이 있다고 하였다.

둘째, 경제적이고 친환경적인 연안해운의 이점을 충분히 살릴 수 있는 합리적인 물류구조를 정부가 범정부적으로 외면한 데 있다. 이제 정부는 국내 물류 개선정책이 미흡했던 점을 반성하고 연안해운을 활성화함으로써 고효율

저원가 물류체제로 이행하여, 새로운 연안해운 발전 전기를 마련해야 할 시점에 있다. 오늘날과 같이 석유류 가격이 고공행진을 하고 있는 이 때, 모든 운송수단 가운데 가장 에너지 절약형인 연안해운을 활성화하는 정책은 국가 물류체계 혁신, 물류비 절감, 에너지 절약이라는 3가지 목적을 동시에 달성할 수 있다.

셋째, 21세기는 전자상거래, 공급연쇄관리(SCM) 물류체제의 도입으로 지난 세기와는 전혀 다른 경영 환경이 다가오고 있다. 그리고 남북화해와 교류협력의 강화 등 동북아 정치·경제 환경도 급격하게 재편되고 있다. 이러한 대내외 환경 변화를 헤쳐 나가면서 우리나라는 동북아시아 물류중심국가로 발돋움하고 있다.

넷째, 현재 도로운송 위주 국내물류 체계로는 증가하는 국내화물, 특히 수출입 컨테이너 화물을 적기에 경제적 운임으로 운송하는 것은 이미 한계에 이르렀다. 2011년이 되면 컨테이너 화물은 1999년의 3배에 달하게 된다. 이렇게 급격하게 증가하는 수출입 컨테이너 화물의 국내 운송이 도로운송 위주에서 연안운송으로의 전환은 가장 시급한 정책과제이다. 이 수송수단 전환 정책은 연안운송업계의 새로운 성장의 전기가 될 수 있다.

다섯째, 연안해운의 영세성과 기술적 낙후성을 극복하면서 동북아 물류중심기지로 성장하는 과정에서 해결해야 할 과제들이 크게 늘고 있다. 이러한 증가하는 행정수요와 연안해운 활성화를 달성하기 위해서 연안해운 관련 행정조직을 다음과 같은 방향으로 개편하는 것이 타당하다.

<표 4-9> 연안해운행정 개편방향

현 행	개 편 방 향
해운물류국 - 연안해운과	해운물류국 - 연안해운심의관(신설) - 연안여객과 - 연안화물과 - 물류혁신과 - 남북해운과

위의 <표 4-9>와 같이 증가하는 행정수요와 연안해운 활성화를 달성하기 위해서는 기존의 연안해운과 업무영역의 확대에 대응하여 확대 개편하는 것이다. 해운물류국안에 연안해운심의관 제도를 신설하고 연안해운에 관련된 정책개발과 집행을 총괄하도록 한다.

그리고, 연안해운심의기관 산하에 다음과 같은 4개과를 설치·운영한다.

ㄱ. 연안여객과 : 연안정기여객선 면허, 낙도보도항로 업무, 유도선 업무 (부정기선여객선 업무 신설), 터미널 개발 및 운영

ㄴ. 연안화물과 : 연안화물운송과 관련된 등록사업, 연안화물선업계의 집약화, 협업화등 경영환경개선, 연안화물터미널 개발 및 운영

ㄷ. 물류혁신과 : 주요 대량화물을 도로운송에서 연안운송으로 전환 (Modal- Shift)하는 물류구조 개선, 최신 경제선(컨테이너선과 Ro-Ro선), 초고속화물선 투입, 「연안해운구조개선 기금」의 운영

ㄹ. 남북해운과 : 남북해운과 관련된 해운협정업무, 남북해운협력사업의 추진, 조정, 감독

2. 연안해운업계의 정책건의

1) 선원의 안정적 확보방안 추구

지금까지 우리나라 연안해운업계를 보면, 선주가 선원을 채용하고, 교육훈련, 노무관리 등 선원과 관련된 모든 면에서 책임을 지고 수행하고 있다. 그 결과 선박과 선원의 안전과 안정수송을 확보하여 연안해운업을 발전시켜 온 것이 사실이다.

그러나 연안해운에 있어서 선원 임금의 하락과 연안한 근로조건으로 인하여 젊은 층의 신규 선원 참가가 거의 없어짐에 따라 선원 부족문제가 연안해운업의 지속적인 발전에 현실적인 장애요인으로 대두되었다. 선박운항에 필요한 선원수의 확보가 곤란해지고 운항업무의 합리화, 운임율의 하락에 따른 선원비의 삭감 압력 등 선주가 당면한 과제는 늘어나고 있다. 구조적인 선원부족에

대응할 수 있는 대책 마련이 연안해운의 건전한 발전과 양질의 선원을 안정적으로 확보한다는 관점에서 절실히 요구된다.²³⁾

이러한 연안선의 문제를 근본적으로 해결할 수 있는 길은 무엇보다도 연안해운업의 수익성 자체가 호전되어야 할 것이다. 적정한 운임을 바탕으로 연안선원에 대한 임금수준도 높일 수 있다. 따라서 연안화물선 운임이 적정 수준으로 결정된다면, 연안선원의 저임금 구조를 근본적으로 개선할 수 있다. 그러나 이 운임수준은 화주와 선주와의 협상에 의존하는 바, 화주업계의 적극적인 협조가 없다면, 연안해운업계가 독자적으로 해결할 수 없다.

현재 우리나라 연안해운업계에서 연안선원의 안정적 확보는 2가지 측면에서 접근이 가능하다.

그 해결방안은 다음과 같다.

첫째, 선원직 자체의 매력화 방안이다.

우리나라가 경제활동을 유지 활성화하는데 연안해운은 전략적 운송산업부문이다. 연안해운의 육성은 국가경제의 안보차원에서 필수적이다. 그러나 연안선원의 실질소득 수준이 다른 직종을 훨씬 밑도는 상황 하에서 연안선원의 구인난은 더욱 심화되고 있으며 연안해운의 존립 기반 자체를 흔들고 있다.

해외취업선원에게 세계상의 혜택을 부여하는 것은 외국에서 발생한 수입으로 보기 때문이다. 외항선원의 경우 외국에서는 아니지만 해외취업선원과 거의 같은 조건에서 외화획득사업에 종사한다는 이유로 역시 세계상의 혜택이 부여되고 있다. 그러나 내항선의 경우 외화획득이나 절약과 직접관계가 없고 근로가 이루어지는 지역도 국내이므로 세계상의 특혜를 부여할만한 명분도 적은 것이 사실이다. 그러므로 내항선원들을 세계상의 차등대우를 하는 것이 반드시 부당하다고 할 수는 없다. 그러나 내항선원과 외항선원, 그리고 해외취업선원의 근로환경이나 조건 등을 비교 할 경우, 세 분야의 노동의 내용이나 난이도 등이 같다. 그러므로 같은 노동을 하면서 세계상 차등대우를 받는다는 결론이 된다. 이는 공평한 과세행정이라 할 수 없다. 특

23) 안기명, “한국내항해운의 원가실태분석에 관한 연구”, 「동남경영」, 1994년 12월, pp.21.

히 보수나 노동환경측면에서 보면 현재 위 3자 중 가장 열악한 조건하에서 노동에 종사하고 있는 노동자가 내항선원이라고 할 수 있다.²⁴⁾ 이와 같은 현실에서 선원공급 부족문제를 해결하기 위해서는 우선적으로 연안선원의 실질소득을 적정수준으로 보장해야 한다. 연안선원의 실질소득을 보장하는 것은 무엇보다도 임금수준이 올라가야 한다. 그러나 선복량 과잉과 적정수준 이하의 저운임 현상을 보이고 있는 현실에서 이는 연안해운업체가 실현하기 어려운 대안이다. 따라서 국가에서 이들의 실질 임금을 다소 높일 수 있는 방안은 소득세 경감, 의료보험료, 고용보험료의 지원 등이다.

- ① 연안선원의 소득공제를 현행 월 30만원에서 외항선원 수준인 월100만원으로 상향 조정한다.
- ② 의료보험료와 고용보험료는 국가에서 지원한다.
- ③ 시행 시기는 빠르면 빠를수록 효과적이다.

이와 더불어 연안선원에 대한 선박운항 기술과 최신 기술개발동향에 대한 교육 훈련의 기회 부여, 선박 내 및 항만에서의 개선, 정기적인 휴가제도의 시행으로 가정생활의 가치 증진 등 근로조건을 개선함으로써 선원의 능력향상과 긍지를 살릴 수 있어야 할 것이다.

둘째, 선원공급체제의 합리화방안이다.

연안해운업체는 선박 운항에 필요한 선원을 채용하고 훈련과 노무관리를 자체적으로 전담해 왔다. 경영규모가 중견규모인 업체의 경우, 이러한 연안선원 공급방식은 별 문제가 없다. 연안선원의 예비율이 2%대인 것을 보면, 연안선원의 공급이 수요에 미치지 못하고 있음을 보여준다.

이러한 공급부족 상황하에서 영세 소규모 해운기업들이 자체적으로 선원을 전원 고용하고 관리하는 것은 어렵다. 따라서 선박의 소유권은 유지하되, 선원의 공급과 관리는 지역별(항만별), 업종별로 선원 공급업체를 공동으로 설립하여 운영하는 방안이다. 즉, 연안해운 업체들이 선원공급 회사에서 각 업체가 보유한 선박의 운항스케줄에 따라 그 때마다 선원을 공급받는 것이

24) 최재수·안기명·민성규, 「전개서」, 1994년 11월, pp.128-129.

다. 이 경우 항만별 또는 업종별로 선원관리가 집중되므로 선원 예비율이 개선된다. 그러므로 현재 연안해운 업체들이 종종 겪고 있는 선원부족으로 인한 결항이나 선원기준 미달 선박으로 운항하는 비정상적인 운항사태 발생을 방지할 수 있다.

또한 선원들도 선원공급업체 중심으로 보다 체계적으로 교육훈련을 받을 수 있어, 선원의 질적 향상과 근로조건 개선을 기대할 수 있다.

그 밖에, 선원문제에 있어서 또 하나 유의 할 사항은 선박의 정원을 가능한 감축하여 인력소요를 최소화하여야 한다. 앞으로 인건비의 상승이 필연적인 것으로서 피할 수 없다면 이를 수용하면서도 전체 선원비를 상승시키지 않는 방법은 정원을 감축하여 노동생산성을 높이는 방법밖에 없다. 다행히 최근에는 선박이 자동화되어 정원을 감축할 수 있는 소지가 많아지고 있다.²⁵⁾

2) 부가서비스와 전자상거래 확산에 대한 대응전략

최근 우리는 정보통신기술의 획기적인 발전과 더불어 정보화, 전자상거래, 지식기반 경제로 변화하고 있음을 실감한다. 화물운송시장에서는 화주의 요구조건을 최대로 반영하는 부가서비스(value-added service)와 전자상거래가 급속도로 확산되고 있다 이러한 세계적 추세와 관련하여 연안해운업계는 전자상거래 체제의 도입을 비롯하여 연안해운 서비스의 고도화, 연안화물선 전용 항만의 부족문제 등 주요 과제에 당면하고 있다.

특히, 복합운송시스템의 발전과 부가서비스공급은 화주의 여러 가지 요구조건을 충족시키는데 필수적인 요인이 되고 있다. 연안해운업계는 지금까지 부가서비스 공급체제를 전혀 갖추지 못하고 있는 실정이다.

그러나 우리 연안해운업계가 동북아 해운시장이 개방되는 개방화에 대비하는 길은 해운서비스의 품질을 고도화하는 것이다. 그리고 연안해운업계는 주요

25) 최재수안기명·민성규, 「전계서」, 1994년 11월. pp.131.

문제의 해결대안을 화주와의 전략적 제휴차원에서 해결해야 할 것이다.

또한, 선·화주간의 전략적 제휴와 긴밀한 협력은 장기적으로 우리 해운업계의 경쟁우위 개발과 유지에 필수적이다. 특히 남북한 해운협력이 활성화되고 더 나아가 동북아 해운·물류시장이 하나로 통합 운영되는 미래에 대비하여야 한다.

이와 같은 상황에서 부가서비스와 전자상거래 확산에 대한 연안해운업계의 대응전략은 다음과 같다.

첫째, 연안해운업계의 전자상거래 체제의 도입방안이다.

인터넷에 기초한 전자상거래체제는 고객의 요구조건을 파악하여 그들에게 적합한 부가서비스를 화주가 원하는 때에 제공함으로써 주요 고객을 효과적으로 확보하는데 필수적이다. 화주(고객)는 연안해운기업의 인터넷을 통하여 수많은 관련 물류정보를 입수할 수 있기 때문에 선택의 폭이 다양해진다.

또한, 인터넷에 기초한 전자상거래는 신시장의 개척과 신기술변화에 대처로 경쟁우위의 확보가 가능하다. 전자상거래를 통하여 정보화시대의 주요 요소인 고객 수요에 대한 유연성과 통찰력을 확보하고 이를 바탕으로 업무 과정 및 서비스혁신을 적극 추진할 수 있다. 이러한 일련의 활동을 통해서 새로운 가치창조가 가능하고, 공급연쇄의 확장과 새로운 유통경로의 확대를 통하여 고객 맞춤형 가치창조가 가능하고 공급연쇄의 확장과 새로운 유통경로의 확대를 통하여 고객 맞춤형 서비스 제공이 가능진다.

그 밖에 전자상거래는 시장수요에 즉시 대응하여 새롭고 다양한 상품이나 서비스를 지속적으로 창출할 수 있다. 오늘날 기업경영의 핵심요소인 비용절감, 신속한 시장대응, 고객서비스 향상은 전자상거래를 통해 가능하다.

시장변화에 탄력적으로 대응하여 신속한 물류서비스의 제공, 비용절감, 통합된 고객과 공급자간 관계의 구축, 거래비용·관리비의 절감, 고객서비스 향상을 가능하게 해준다.

아울러 정부와 산업계는 디지털화에 대응한 법적·제도적 환경정비와 기반시설을 구축함으로써 정기선 해운기업을 비롯한 연안해운업체가 전자상거

래 체제를 조속히 구축할 수 있도록 지원해야 한다.

둘째, 연안해운 물류센터를 설치 및 운영하여야 한다.

이제 우리나라 연안해운기업들도 전자상거래 체제 구축을 추진하는 한편, 화주와 합작으로 물류센터(Distripark)의 건설·운영을 시작해야 할 시기이다. 이는 연안해운업체도 전문물류업체 본연의 서비스기반을 강화하고 미래의 생존방안인 부가서비스 공급체제를 확보하는데 필수적인 사항이다. 전자상거래 체제는 인터넷을 통한 서비스의 주문·예약·취소·최적 서비스편성·실시간 화물이동추적·서류처리업무 등 주로 실시간(on-line)서비스에 초점을 맞추고 있다. 연안해운 기업들도 화주들에게 종합적인 물류서비스를 제공하는 전문 물류업체로 거듭 나야 21세기 글로벌 경쟁시대에 생존할 수 있다.

사실, 물류업체 본연의 업무는 실제 화물의 원활화와 고객과 시장의 물류 부가가치 창출에 있다. 따라서 우리나라 연안해운 업체들도 인터넷 전문업체와의 전략적 제휴를 통해 on-line서비스체제를 구축해 나가는 한편, 주요 대량화물의 화주와 합작으로 물류센터를 건설·운영하는 방안을 강구해야 할 것이다.

셋째, 연안해운 정보네트워크의 구축이 필요불가결하다.

인터넷 경제에서 물류산업의 성공은 물류정보의 적시 이용 정도에 달려있다. 우리나라 연안해운업계의 물류정보화 사업은 연안여객선 부문에서는 해운조합을 중심으로 상당히 진전되어 이용자의 반응도 매우 좋게 나타나고 있다. 그러나 화물선 부문은 아직 제대로 시작도 못하고 있는 실정이다.

또한, 수출입 컨테이너화물을 운송하는 연안 컨테이너 피더항로도 외항 정기선해운업체와 접속이 원활하지 못한 상태이다. 연안 컨테이너 서비스가 정확하게 외항 정기선에 바로 연결되어 컨테이너 화물이 적기에 선적된다는 보장이 있으면, 화주들의 연안 컨테이너 이용은 획기적으로 늘어날 것이다.

<표 4-10> 연안화물정보시스템의 구축단계

단 계	주요내용	비 고
제1단계	연안 컨테이너 운송서비스	외항정기선업체들,복합운송업체, 화주들과연계운영
제2단계	연안 화물선업계 전반	화주,도로운송업체와 연계운영
제3단계	남북항로 남북해운 통합체제 목표	남북항로 정상운영시기에 사전대비 필요
제4단계	동북아 해운,물류 공동시장	일본,중국 물류시장과 연계운영

① 개발단계 : 연안화물 물류정보시스템의 구축사업은 다음과 같이 단계별로 추진할 수 있다

② 개발시기 : 여기서 단계별이란 의미는 개발 시기보다는 정보취급 업무 영역의 확대국면에 더 초점이 주어져 있다. 정보 통신기술의 급속한 발전으로 세계화가 하루가 다르게 추진되고 있는 만큼 지금까지의 시간이 디지털 시간으로 달라지고 있기 때문이다. 따라서 여기에 재세된 4단계의 개발단계는 정보의 취급 영역이 이렇게 확대된다는 점을 가리키고 있다. 단계적으로는 제시된 모든 영역이 하루 속히 개발되는 것이 가장 확실한 대안이다. 우리나라가 물류정보 부문에서 동북아를 구성하는 다른 나라들보다 동북아 물류 시장 전체를 커버하는 물류정보산업 부문에서 선점에서 오는 전략적 우위를 확보할 수 있다. 정보화와 인터넷을 기반으로 경쟁우위가 결정되는 지식기반 경제에서 물류정보시장의 선점은 물류시장 자체의 선점(先占)만큼 가치가 있다.

③ 개발주체 : 연안화물정보시스템의 구축사업은 정부주도로 시행하는 것이 바람직하다. 선복량 과잉과 저 운임으로 부진한 경영상태를 겪고 있는 연안 화물선 업계가 자체적으로 이 물류정보화 사업을 담당하기에는 과중한 부담이다. 연안화물선 업계가 다른 운송수단 특히 직접 경쟁관계에 있는 도로운송업체에 대하여 경쟁력을 국내 물류시스템의 최적화를 위하여, 정부는 연안

화물 물류정보시스템을 조속히 설치 운영하는 것이 요구된다.

④ 개발효과 : 국내 주요연안화물사장을 중심으로 정보네트워크 구축하여 화주와 연안해운기업이 실시간으로 관련 물류정보를 활용하게 되면, 선주와 화주 쌍방이 얻는 효과는 크게 개선된다. 연안해운업체는 화주가 원하는 적기(right time)에 맞추기 위하여 부정기적인 운항에서 정기항로로 개편이 가능하며 선박의 공선운항도 줄일 수 있으며, 화주는 적정 수량의 화물을 적기에 정하는 장소에 확보할 수 있다. 이는 화주기업의 재고 관리를 연안해운기업이 책임을 지고 정시(just in time) 운송체제를 갖추므로써 화주기업의 재고비용을 최소화하여 전체 물류비용을 줄일 수 있다.

3) 연안화물선의 적정 선복량 관리정책

연안화물선의 적정 선복량 관리를 위해서는 아래와 같은 관리정책이 필요하다.

첫째, 연안화물선 적정선복량 조정기구의 설치가 필요하다.

연안화물선시장은 폐쇄된 좁은 시장이고, 부정기선시장이기 때문에 계약자유 원칙에 입각한 자유경쟁시장이다. 그 결과 과당경쟁이 일어나서 운임이 폭락하고 선복과잉현상을 불러올 염려가 있는 시장이다. 만일, 시장에서 한번 선복과잉현상이 일어나면 이것이 쉽게 자동적으로 조정되지 않는다. 이를 능률적으로 조정하여 조기에 수요의 균형을 회복하고, 운임수준을 정상화시키기 위해서는 인위적 조정기구가 필요하다.²⁶⁾

현재, 연안화물운송사업에 대한 면허제 폐지로 정부주도의 선복량 관리가 어려운 상황이므로 선복량 관리는 민간부문에서 자율적으로 수행하는 것이 바람직하다. 민간이 자율적으로 선복량 관리를 수행하려면 적정선복량 판단을 위한 합리적 조정기구로서 가칭 ‘연안화물선 선복량 조정위원회’를 구성하여 운영할 필요가 있다.

이 조정기구는 업계의 주요 화물선대표, 정부, 화주대표, 전문가로 구성하

26) 최재수안기명·민성규, 「전게서」, 1994년 11월, pp.140.

여 적정선복량 판단의 객관적 합리성을 확보하여야 한다. 또한 이 조정위원회는 연안해운시장에 신규로 진입하려는 업체가 등록신청을 내면, 신규 등록에 대한 심의 검토의견을 제시하여 정부의 신규 시장진입의 판단근거로 제시한다.

둘째, 노후비경제선의 퇴출이 필요불가결하다.

연안화물선업계의 효율성을 높이기 위해 최신 경제선을 투입하는 것이 시급하나 최신 경제선을 연안해운시장에 투입할 경우 1~2척의 낙후된 소형선박을 보유한 생계형 업체들은 경제선과 경쟁할 수 없기 때문에 시장에서의 퇴출이 불가피하다. 그러므로 이러한 노후 비경제선의 시장퇴출에 따른 대책이 필요하다. 이에 대해 가장 바람직한 방안은 노후비경제선의 선주들이 책임운영선사를 선정하고 공동으로 경제선으로 확보하여 투입하는 것이다.

셋째, 등록준의 강화

연안화물운성사업의 등록기준을 보면 “선박이 1척이상 있을 것. 다만, 석유·화학류를 운송하는 사업인 경우에는 총톤수합계가 100톤 이상일 것”으로 규정되어 있다. 따라서 선령에 관계없이 선박이 1척이상이면 자본금이 전혀 없는 경우에도 시장에 진입할 수 있다. 즉 현행 해운법시행규칙상 등록기준으로는 시장의 수급조절은 물론 해상교통 안전 확보의 측면에서 무능한 기업이 시장에 진출하는 것을 막을 수 없다.²⁷⁾

<표 4-11> 연안화물운송사업의 등록기준 개정방안

구 분	선박보유량	선 령	자본금	경영형태
내항화물 운송사업	2척이상, 다만 석유,화학류 운송사업은 총톤수 합계가 300톤 이상일것	일반화물선:12년, 유조 선 및 화학류 운반선 : 10년이하	1억원이상	

27) 안기명, “한국내항해운의 원가실태분석에 관한 연구”, 「동남경영」, 1994년 12월, pp.154.

4) 최신 경제선대의 확충

오늘날 화주들의 운송수요가 갈수록 고급화, 다양화되는 한편 수송기술의 혁신이 가속화되고 있다. 이러한 측면에서 연안컨테이너선, Ro-Ro선, 초고속선 등은 우리나라 연안운송체제를 획기적으로 개선할 수 있는 선박들이다. 따라서 연안해운의 발전을 위해 이러한 최신 경제선을 확보하는 것이 시급하다.

이러한 상황에서 최신 경제선의 수요전망을 살펴보겠다.

최신 경제선에 대한 수요는 국내물류체제가 합리화됨에 따라 향후 10년 이내 대폭 증가할 것으로 예상된다. 먼저 연안컨테이너선의 경우 경인권 컨테이너물동량을 대상으로 연안해송 물동량의 비중이 2001년 20%, 2006년 30%, 2011년 50%로 확대될 경우, 연안컨테이너선의 총수요는 2001년 12척, 2006년 25척, 2011년 60척 신규수요는 2001년 6척, 2006년 13척, 2011년 35척으로 예상된다.

<표 4-12> 수도권 연안해송 컨테이너 물동량 및 투입선대 전망

구 분		2001	2006	2011
수도권 컨테이너물동량		2,776	3,853	5,634
연안해송 분담율(%)		20	30	50
연안해송 물동량		555	1,156	2,817
선박수요(척)	총수요	12	25	60
	신규수요	6	13	35

한편 팔레트화물, 신속성을 필요로 하는 화물 등을 대상으로 하는 초고속선과 철재품등 대량화물을 전용 수송하는 Ro-Ro선 등과 같은 경제선에 대한 수요도 크게 증가할 전망이다. 초고속선은 동북아 역내시장의 확장, 운송수요의

고급화 등을 고려할 때 동북아 역내시장을 재상으로 하여 2002년 이후 운항을 개시할 것으로 예상된다. Ro-Ro선은 철강제품의 해상전환 확대추세를 고려할 때 현재보다 크게 늘어날 것으로 예상된다.

<표 4-13> 최신 경제선의 대상화물 및 대상시장

선박종류	대상화물	대상시장
초고속선	팔레트화물, 컨테이너화물, 농수산물	연안시장(극히 일부), 동북아역내
Ro-Ro선	철강제품, 일반잡화	연안시장, 동북아 역내

또한 자금동원 능력이 부족한 연안해운업체가 최신 경제선을 확충하기 위해서는 선박금융제의 개선이 필수적이다.

우리나라 연안해운업체는 계획조선자금과 BBC 자금 또는 리스 방식에 의하여 선박을 확보하고 있다. 그러나 선박금융의 이자율이 높고, 용자비율도 제조업에 비해 낮아 자금조달규모에 한계가 있으며, 상환기간도 짧아 이자 및 원금상환에 부담이 많다. 따라서 자금동원 능력이 약한 연안해운업체가 선박금융을 이용하는 것도 쉽지 않다. 따라서 선박금융제도 다음과 같이 개선할 필요가 있다.

첫째, 이자율의 경우 계획조선 이자율을 5%선으로 대폭 낮추어야 할 것이다. 연안해운의 활성화 차원에서 연안해운 선박금융에 대해서는 대폭적인 경감이 필요하다.

둘째, 용자비율의 경우에도 제조업체가 정책금융을 받는 경우 투자자금의 100%를 대출받고 있다는 점을 고려할 때 제조업과 같이 100%를 적용하는 것이 필요하다.

셋째, 자금의 상환기간은 선박금융의 규모와 회수기간을 고려할 때 10년 이상으로 연장된 선종별로 업체의 자금력을 고려하여 15년까지 연장할 필요가 있다.

<표 4-14> 한·일 연안해운업계의 선박금융제도 비교(1993.3)

구 분	한국(계획조선자금)	일본(운수시설 정비사업단)
상환기간(년)	10(5)	10 ~ 15 (2 ~ 3)
용자비율(%)	80	60 ~ 80
이자율(%)	7	2.85 ~ 2.90
선박의 소유권	선주	상환기간에는 사업단과 선주가 공유 상환완료시 선주에게로 이전됨

5) 연안해운업 경영의 중견규모화 유도

자유운임제하에서는 운임은 계약당사자의 협의에 의하여 결정하게 된다. 내항화물운송의 경우, 화주는 대부분이 정유회사, 제철회사, 시멘트회사등 小數大企業인데 반하여, 선사는 대부분이 다수의 영세한 中小企業이므로 수요자인 화주가 주도권을 갖는 바이어스 마켓이다.²⁸⁾ 그러므로 시장지배적 지위를 가진 대화주의 지위남용에 대해 연안화물선 운송업체는 대응할 방법이 거의 없다. 따라서 화주들의 지위남용에 맞서 연안화물선업계가 생존하기 위해서는 통합이나 협력 체제를 구축하는 것이다.

즉 연안해운업체 스스로 인수·합병을 통한 규모의 대형화 또는 협력체제 구축을 통해 운송원가를 절감해 나가면서 교섭력을 키워 나가야 한다.

다시 말해서 ‘인수·합병을 통한 중견규모화 → 원가절감을 통한 경영합리화 → 대등한 관계형성’ 이 연안해운업계가 생존할 수 있는 방안이다.

경영규모의 확대에 있어 핵심적인 목표는 사업자수를 줄임으로써 업체별로 선대 구조를 확대시켜 나가는 것이다. 따라서 업체들의 협력체제 구축 및 실질적인 통합을 통해 규모의 경제를 발휘할 수 있으면서도 대화주에 대한 협상력을 높일 수 있도록 적정 규모로 연안해운업의 규모가 확대되어야 할 것이다. 또한 지속적인 경제발전에 따라 화주들의 연간 화물량이 급증하고

28) 최재수, 「내항화물 운송업의 문제점 진단과 개선방안연구」, 1994년 11월, pp.124.

있음을 고려할 때, 경영규모는 더욱 확대되어야 할 것으로 판단된다.

이러한 연안해운업 경영규모의 확대방안은 책임운영해운기업제, 인수·합병의 2가지로 하되 기준규모는 3개업체 이상, 선박 5척이상, 총톤수 5,00G/T로 하여 연안화물선업의 사업자를 100개 이하로 집약화하고, 연안해운업의 경쟁력 강화를 위해 집약화사업 이후 존속하는 컨소시움 및 합병업체간의 제휴나 합작 등의 협력관계를 유도하는 것이 바람직하다. 집약화사업에 참여하는 업체에 대한 지원은 다음과 같이 제시할 수 있다.

첫째, 책임운영해운기업제에 참여하는 업체에 대해서는 선대구조개선기금의 우선배정, 항만시설사용료의 감면 등을 인센티브로 제공한다.

둘째, 인수·합병에 참여하는 업체에 대해서는 선대구조개선기금의 우선배정, 항만시설사용료의 감면, 선박 및 기업인수자금 조달시 정부의 보증, 선박 및 기업인수에 따른 손실의 손비처리 인정 등과 실질적인 혜택을 부여한다.

<표 4-15> 연안해운업 경영규모의 확대방향

	책임운영해운기업제	인수·합병(통합)
기준규모	3개업체이상, 선박5척이상, 총톤수 5,000G/T	3개업체이상, 선박5척이상, 총톤수 5,000G/T
대상업체	기준규모를 초과하는 업체를 제외한 모든 업체	기준 규모를 초과하는 업체를 제외한 모든 업체
운영형태	책임해운기업을 지정, 다른 회사의 선박을 용선하여 운항	한 선사간 다른 회사의 선박을 인수하거나 다른 회사를 합병하는 방식
지원방안	<ul style="list-style-type: none"> - 선대구조개선기금 우선배정 - 항만시설사용료 감면 	<ul style="list-style-type: none"> - 선대구조개선기금 우선배정 - 항만시설사용료 감면 - 선박 및 기업인수자금 조달지원 (보증부여) - 선박 및 기업인수에 손실에 대한 손비처리 인정

위와 같은 연안해운업 경영의 중건규모화를 통해 다음과 같은 효과를 기대할 수 있다. 우선 중건규모화를 통해 선원의 공동승선 및 관리, 공동마케팅, 대화주 공동협상이 가능해진다. 즉 화물의 공동인수, 공동배선, 운임의 공동계약을 통해 선·화주가 공동으로 개발·운영한다면 화주에 대한 서비스의 질적 향상이 가능하다.

또한 선사간 협력을 통해 화물의 안정적 확보, 수송효율성 증가, 채산성이 없는 선박의 일시개선, 선용품의 공동구매에 따른 원가절감, 금융기관에 대한 신용향상 등 많은 이점이 있다. 또한 영세업체간의 협력사업은 공정거래법에 의한 경쟁제한 금지행위의 적용에서 배제되어 공동행위가 가능하다.

6) 우량연안해운기업제도 도입

우량연안해운기업은 경영현대화를 통해 경영효율을 향상시키고 선박안전관리 및 해양 환경보호관리체제를 구축함으로써 화주기업의 물류비 절감, 선박의 안전운항 및 운항효율 증진, 해양환경보호에 기여한 업체로 정의할 수 있다. 따라서 우량연안해운기업에 지정될 수 있는 업체는 국제안전관리기준(ISM코드) 인증업체, 경영현대화(운항효율 증진 및 원가절감)를 달성한 업체, 해양환경보호 모범선박(Green ship)을 보유한 업체가 포함된다.

한편 우량연안해운기업을 지정하는 목적은 ① 연안선박의 안전관리체제를 정착 ② 전 세계적으로 강화되고 해양환경 보호추세에 대비 ③ 선사들의 규모를 중건규모화하여 선박운항 효율증진 및 운항원가 절감 도모 등이다.

이러한 우량연안해운기업 지원제도가 필요한 이유는, 동제도의 시행에 있어 정부의 지원 없이 연안해운업체 스스로 우량해운기업의 지정요건을 갖추는 것은 연안해운업체들의 다음과 같은 요인으로 인해 매우 곤란하기 때문이다.

첫째, 연안해운업체들은 규모의 영세성 및 수익성 악화로 인해 상당한 투자비가 소요되는 선박안전관리체제 구축 등을 위한 투자를 기피한다.

둘째, 연안해운업체의 경우 안전관리 및 환경보호관리에 대한 전문 인력인력의 없어 연안해운업체 자체적으로 우량해운기업의 요건을 충족시키기는

것이 곤란하다.

셋째, 운항원가 절감으로 육상운송에 대한 경쟁력을 강화하여 신규 수요를 창출할 수 있다.

우량연안해운기업에 대한 지원방안은 아래와 같다.

첫째, 선박안전관리, 해양환경보호, 경영효율성 등의 지정요건을 충족한 선박 및 업체는 우량선박 및 기업으로 지정하여 기존 연안해운업에 대한 지원조치를 그대로 적용한다.

둘째, 미지정업체가 우수선사 지정요건을 충족시키기 위한 계획을 수립하고, 계획서를 해양수산부에 제출하면 정부보증 방식으로 소요비용 조달의 편의를 제고시킨다.

셋째, 미지정업체가 지정요건을 충족하여 지정업체가 되면 기지정업체와 동일한 수준의 지원조치를 적용시킨다.

제5장 결론과 시사점

제1절 분석결과의 요약 및 시사점

본 논문에서는 연안화물선업계의 지역별·선종별 재무상태와 운항수지등 경영과 재무 효율성을 파악하여 경영계획과 경영의사 결정에 도움을 주고, 연안화물선업계의 육성 발전 방안을 제시하였다.

1. 경영성과분석과 진단결과

2000년 연안화물선업체의 평균매출액은 5,687,878천원, 매출원가는 4,759,765천원, 매출이익은 928,113천원으로 일반관리비 799,816천원을 감안하더라도 128,297천원의 영업이익 발생하였고, 영업이익률이 1999년도 대비 118% 증가하는 등 영업활동이 대폭 호전되었으나 영업이익이 금융비용에 못 미치는 악순환이 반복되고 있는 실정이다.

이처럼 연안화물선업체들은 시중의 풍부한 유동성과 금리의 지속적인 하락에도 불구하고 외화환산손실과 차입금 과다로 영업외비용이 증가하여 경상손실액은 138,585천원을 기록하였고, 평균 당기순손실은 1999년 147,929천원, 2000년 155,752천원으로 적자가 누적되고 있으며, 이는 전체매출액 대비 11.06%에 이르는 영업외비용의 부담이 주 요인으로 작용하였다.

따라서 연안화물선업체의 경영개선을 위한 당기순이익 달성을 위하여 자본금 확충과 장기저리의 자금 확보 등 금융비용을 대폭 절감할 수 있는 지원책 마련이 시급한 실정이다.

<표 5-1> 선종별 비율분석(평균)

(단위 : %)

구 분	1999년 도		2000년 도						
	해상운송업 전 체	분석업체	해상운송업	분석업체	유조선	화물선	모래선	폐기물선	철강선
매 출 액 총이익률	9.58	15.60	11.17	16.32	16.54	11.84	19.86	25.46	5.54
매 출 액 영업이익률	5.87	1.21	7.52	2.26	6.65	△17.99	△10.68	9.25	3.34
매 출 액 경상이익률	3.47	△2.07	△4.35	△2.44	1.43	△24.90	△13.94	6.98	1.22
매 출 액 순이익률	4.71	3.05	△3.73	△2.74	1.35	△26.48	△14.31	5.82	0.72

이러한 경영성과를 선종별로 분석하여 보면 전년대비 매출액의 17.08% 증가와 매출원가 16.09% 증가로 매출총이익이 전년대비 22.47% 증가함으로써 매출액 총이익률은 일부 개선되었으며, 특히 폐기물선의 매출총이익률은 25.46%로 타 선종에 비하여 상대적으로 높게 나타났다.

매출액영업이익률은 분석업체 평균이 2.26%에 불과하여 모든 선종이 불량한 상태이며 특히, 화물선과 모래선은 불량 정도가 심하고 이는 매출액에 비하여 일반관리비의 비중이 높기 때문이므로 일반관리비의 강도 높은 절감책 시행이 필요하다.

또한, 차입금 과다로 인한 금융비용 부담이 개선되지 않아 매출액경상이익률이 소폭 악화되었으며 특히, 화물선과 모래선은 불량 정도가 심하여 자기자본 조달을 통한 부채상환으로 금융비용을 절감하는 노력이 절실히 필요하다.

매출액순이익률은 폐기물선을 제외한 전 선종이 불량한 상태이며, 특히 화물선과 모래선은 불량 정도가 심하여 수익성 개선을 위한 재무구조 합리화가 요구되고 있으며, 연안화물선업계의 활성화를 위하여 정부의 종합적인 지원

이 절실하게 요구된다.

2. 연안화물선업의 활성화를 위한 경영개선방안

우리나라 연안화물선 시장은 80년대 이 후 빠르게 성장하고 있으며, 화물의 구조 또한 현격하게 변화하고 있다. 이와 함께 정부는 증가하는 연안화물에 대비하여 연안해운능력을 강화하기 시작하였고, 이러한 정부의 지원정책으로 연안선대의 확보는 상당한 진척을 보였다. 그러나 군소업체의 정비·집약화가 이루어지지 못한 채 계획조선사업도 노후선의 대체 형식으로 추진되지 못하였다. 그 결과 연안화물선 업계는 선대의 기술적 노후화와 선복과잉에 의한 경영수지 악화와 경영규모의 영세성을 면치 못하고 있다.

이러한 현실에서 연안화물선해운업의 활성화를 위한 업계의 개선방안과 정부의 대한 정책건의방안은 아래와 같다.

첫째, 선원의 안정적 확보방안 추구해야 한다.

선원공급체계의 합리화를 위해서는 우선적으로 연안선원의 실질소득을 보장해주어야 한다. 그러기 위해서 정부는 소득세 경감과 의료보험료, 그리고 고용보험료의 지원을 해주어야 한다. 업체는 연안선원 공급을 안정적으로 하기위해서 선원공급업체의 공동설립이 필요하다.

둘째, 부가서비스와 전자상거래 확산에 대한 대응전략을 마련해야 한다.

현재 연안화물선업체들은 정보통신기술의 획기적인 발전과 더불어 정보화와 전자상거래, 지식기반 경제로의 변화에 대응해야하나 전자상거래 체제의 도입을 비롯하여, 서비스의 고도화, 연안화물선 전용항만의 부족문제 등 주요 과제에 직면하고 있다. 이러한 변화에 대응하기 위하여 연안화물선 업체들은 연안해운 물류센터를 설치·운영해야 하며, 연안해운 정보네트워크를 구축해야한다.

셋째, 연안화물선의 적정 선복량 관리정책을 수립해야 한다.

연안화물선의 적정 선복량 관리를 위해 민간이 자율적으로 선복량관리를 수행하려면 적정선복량 판단을 위한 합리적 조정기구로써 가칭 ‘연안화물선 선복량 조정 위원회’를 구성하여 운영할 필요가 있다. 또한 최신 경제선을 투입하는 것도 시급하나 노후비경제선의 퇴출 또한 중요하다. 그 밖에 등록기준의 강화로 영세업체의 시장 난입을 제한해야 한다.

넷째, 최신 경제선대의 시급한 확충과 이를 위한 구조개선자금과 선박금융제도의 개선이 필요하다.

오늘날 화주들의 운송수요가 고급화, 다양화되는 상황에서 최신 경제선대의 확충은 연안운송체제를 획기적으로 개선할 수 있는 방법이다. 그러나 영세한 연안화물선업체의 상황을 고려할 때 정부에서 정책적으로 선박금융을 지원해주어야 한다.

다섯째, 연안해운환경변화에 대한 대응력유지에 필요한 연안화물선업체 경영의 중견규모화 유도가 필요하다.

대화주 중심의 연안해운시장에서 연안화물선업체가 생존하기 위해서는 인수·합병을 통한 규모의 대형화 또는 협력체계 구축을 통해 원가절감과 교섭력을 향상시켜야한다.

여섯째, 우량연안해운기업제도의 도입이 필요하다.

연안화물선업체에 우량연안해운기업제도를 도입함으로써, 업체들은 경영현대화를 통해 경영효율을 향상시키고 선박안전관리, 및 해양 환경보호관리체제를 구축함으로써 화주기업의 물류비절감, 선박의 안전운항 및 운항효율 증진, 해양환경보호에 기여할 수 있다.

제2절 연구의 한계

연안해운업체들은 외항해운기업과는 달리 대부분 영세하고 주요 영업용 고정자산인 선박이 노후화되어 있고 전문경영을 할 수 있을 정도로 경영조직이나 인력을 갖추고 있지 못하다. 이러한 연유로 경영분석을 하기 위한 기초자료인 재무제표 관련자료를 입수하는데 어려움이 있을 뿐만 아니라, 현황을 파악하기 위한 자료를 입수하는 데에도 많은 어려움이 존재하였다. 따라서, 본 연구를 위해 추출된 연안업체의 자료는 업체의 규모별 및 선종별로 균등하게 추출하지 못하였기 때문에, 이로 인한 표본추출편이(selection bias)문제가 노출되는 것을 통제하지 못한 점이 본 연구의 한계이다.

또한 자료상의 제약으로 인하여 경영분석을 다양한 분석도구를 활용하지 못한 점도 연구의 한계점이다. 즉, 재무제표구조분석시 분해분석(decomposition analysis)방법을 사용하지 못하였고, 등록제 시행전후로 하여 기간별 연안업체의 재무구조와 경영성과의 변화를 측정하는 시계열분석을 하지 못한 것도 본 논문의 한계점이다. 이러한 한계점은 차후 보완하여야 할 미래연구과제가 될 것이다.

[참고문헌]

- 1) 안기명, “한국내항해운의 원가실태분석에 관한 연구”, 「동남경영」, 1994년 12월.
- 2) 안기명, “한국내항화물운송실태와 경쟁력분석”, 「논문집」, 해운연구소, 1994년 12월.
- 3) 안기명, “한국내항해운의 생산성에 영향을 미치는 요인에 관한 연구”, 「해운연구」, 해운연구소, 1999년 12월.
- 4) 안기명 · 이기환, “연안여객선업체의 재무상태와 경영성과 분석”, 「한국해운학회지」, 1999년 6월.
- 5) 유필화, 「가격정책론」, 박영사, 1997년.
- 6) 이준구, 「미시경제학」, 법문사, 1998년
- 7) 장영광, 「경영분석」, 무역경영사, 2002년 2월, pp.54-82.
- 8) 최재수 · 안기명 · 민성규, 「내항화물운송업의 문제점 진단과 개선방안연구」, 한국해운조합, 1994년 11월
- 9) 한국해양수산개발원, 「연안화물선·유조선 적정운임산정에 관한 연구」, 1999년 10월
- 10) 한국해운조합, 「연안해운의 적정선복량 산출 연구」, 2002년 5월
- 11) 한국해운조합, 「연안해운의 당면과제와 21세기 발전방안」, 2000년
- 12) 해양수산부, 「해운항만청사」, 1997년 8월
- 13) 해양수산부 연안해운과, 「내부자료」, 2002년.
- 14) 해운산업연구원, 「대량화물운송체제 종합개선방안연구」, 1993년 8월