

海運産業合理化政策과 그 成果에 관한 研究*

吳 世 榮**

目 次

I. 海運産業合理化政策의 背景	1. 成果分析의 資料와 期間
1. 世界的인 海運不況과 船舶에 대한 過剩投資	2. 收益性分析
2. 海運業의 不實化	3. 安全性分析
II. 海運産業合理化措置의 經過	4. 成果分析에 대한 結論
1. 合理化計劃의 樹立經緯	IV. 앞으로의 課題
2. 合理化計劃의 主要內容	1. 海運企業의 自生力 培養
3. 合理化計劃의 推進	2. 船腹確保方案의 合理化
4. 合理化計劃의 補完	3. 財務構造의 改善
III. 海運産業合理化措置의 成果分析	4. 船隊管理의 效率化
	5. 海運情報管理의 活性化

I. 海運産業合理化政策의 背景

1. 世界的인 海運不況과 船舶에 대한 過剩投資

1970년대 후반 세계의 海運業界는 1973년 말의 石油波動으로 인한 需要增加가 둔화된 동시에 好況時에 大量發注하였던 大型油槽船의 지속적인 준공으로 유조선의 심각한 供給過剩現象이 나타나서 運賃率은 급격히 하락하였다.

* 이 논문은 “韓國における海運産業の合理化政策とその成果”라는 제목으로 일본 『海事産業研究所報』(1991. 11)에 발표하였던 것을 우리 말로 옮긴 것이다.

** 同德女子大學校 貿易學科 副教授, 經濟學博士.

동시에 갑자기 油槽船 建造需要의 단절로 업무량을 상실한 造船業界가 散物船建造에 깊은 관심을 보여, 선주에게 보다 유리한 조건을 제시하고 건조를 유인함으로써 예상되는 수요보다 많은 散物船이 건조되었을 뿐만 아니라 油價暴騰으로 인한 전반적인 경기침체로 散物船市場도 장기불황의 늪에서 헤어나지 못하게 되었다.

연도별 우리 나라 선박량 증가

연도	'76	'77	'78	'79	'80	'81	'82	'83
신조선 천총톤	293	76	54	244	162	214	213	205
구성비 중고선	56% 387	87% 529	94% 871	68% 517	84% 859	84% 1,120	80% 842	74% 573
계 천총톤	671	605	925	761	1,021	1,331	1,055	778

자료 : 한국선주협회.

그러던 散物船의 시황이 몇 가지 우발적인 사건들로 인하여 1979년에 들어서면서 회복의 기미를 보이기 시작하여 1980년에 들어서면서 好況局面으로 들어서게 되었다(裴炳泰, 1985). 1차 석유파동의 타격으로 1978년부터 新造船供給量이 감소하여 1979년과 1980년에 世界船腹增加量이 각각 1.7%에 머물게 되자 1979년부터 해운시황은 회복세로 전환하였다. 1980년에는 유럽의 寒波, 폴란드 自由勞組波動으로 인한 石炭生産量의 격감(이것은 유럽의 해외석탄의존을 초래하였다), 1979년의 2차 석유파동의 영향으로 각국이 油類로부터 石炭 에너지로의 전환, 濠洲의 長期炭鑛罷業, 蘇聯의 農業凶作, 선진국들의 原資材 사재기 사건 등이 겹쳐 海上運送需要가 돌연 급증하였다.

이렇게 船舶需給이 거의 균형을 이루다가 供給이 한때 부족하게 되자 세계해운은 일시에 호황국면을 맞게 된다.

이러한 海運景氣에 힘입어 우리 나라의 해운업계도 선박에 집중투자하게 되었고 이러한 능력의 범위를 벗어난 집중투자는 바로 1982년

에 닥쳐온 해운불황으로 인하여 海運企業 不實化의 근본원인으로 되었다(崔在洙, 1988).

이러한 世界海運의 不況要因에 더 추가하여 우리 해운업계는 1979년과 1980년에 정부의 船社大型化政策에 호응하여 中古船價가 최고로 폭등한 시점에 대량으로 중고선을 구입하게 됨으로써 경영파탄의 위기를 자초하게 된다.

한편 2차 석유과동의 대응책으로 우리 정부도 石油로부터 石炭으로 에너지 轉換政策을 채택하여 火力發電과 시멘트 업계와 같이 대량소비산업은 모두 석탄으로 그 연료를 대체하게 되었다.

海運當局은 國籍船隊의 확장정책을 밀고 나가고, 발전용 석탄의 화주인 韓國電力은 10만 DWT 이상의 대형선 소유 선사에 石炭運送權을 부여하기로 결정하자, 中古船買入의 러시가 시작된다. 즉, 이것이 선박의 과잉투자를 더욱 재촉시키는 동시에 더 나아가 國際中古船市場의 大型散物船의 船價까지 상승시키는 결과를 초래하였다. 이때가 1980년과 1981년의 일시적 해운호황의 때로서 韓國海運의 위기가 조성되었다.

그 뒤 世界經濟는 長期沈滯에 접어들고 국내 에너지 소비 예측은 전혀 빗나가고, 석탄수입 증가는 미미하고 海運市況은 침체하여 우리 해운은 경영위기를 맞게 된 것이다.

2. 海運業의 不實化

위에서 본 바와 같이 한국해운업에 경영위기를 갖고 온 근본원인은, 1980년의 호황과 위와 같은 요인 등에 의해 韓國의 해운업계가 高船價時期에 선박에 과잉투자한 데 있다는 점은 명확하다고 하겠다. 왜냐하면 이러한 高船價船舶의 인수 직후, 또는 신조선의 경우 미처 인수하기도 전인 1980년말 경부터 운임이 하향곡선을 그리기 시작하여 1982년에는 거의 바닥에 가까운 불황이 되었기 때문이다. 이 불황은 그 심도에 있어서 史上類例가 없는 것으로 평가되었다. 이러한 불황에 견디지 못하여 韓國海運業界는 집단도산의 위기에 직면하게 되었다.

그러나 이러한 위기에 빠지게 된 원인은 세계해운불황이라는 外的 要因 외에 무리한 船腹增強, 非合理的 經營 등의 內的要因을 들 수 있다. 특히 韓國海運業界의 經營이 1982년의 불황기에 外國船社에 비해 더욱 어렵게 된 원인은 다음과 같은 몇 가지 요인이 加重된 때문인 것으로 풀이된다(韓國船主協會, 1984).

- ① 전술한 바와 같은 高價時에 中古船 및 新造船에 집중투자한 점,
- ② 호황시에 외국선박을 2~3년의 中長期定期傭船으로 대량으로 도입하였던 바, 시황이 악화되면서 시황과 정기용선료간의 差損으로 해운회사의 운영자금이 고갈된 점,
- ③ 원래 해운업은 他人資本依存率이 높은 산업으로서 대부분의 경우 선가의 90% 이상을 타인자본에 의존함에 따라, 초기부터 船價元利金の 상환부담이 클 뿐만 아니라, 대부분 해운기업의 역사도 짧았기 때문에 資本蓄積이 거의 안 되어 있었던 점,
- ④ 大企業들이 해운시장에 참여하면서 市場占有率을 서로 높이기 위하여 採算性을 무시한 업무량 확보경쟁을 전개한 점,
- ⑤ 불황이 탱커 部門, 定期船部門, 不定期船部門 등의 세 부문에서 동시에 닥쳤기 때문에 부문별 상호보완이 불가능하였던 점.

이러한 요인이 복합적으로 작용하면서 불황이 닥치자마자 바로 元利金償還에 어려움을 느끼고, 不況克服對策을 호소하게 된 우리 나라 해운업계는 이 불황이 1983년도에도 계속 이어지자 더욱 큰 위기감에 직면하게 되었다.

이렇게 해운업이 위기에 봉착하자 여러 船社가 법정관리를 신청하는 등 도산사태가 발생하였으며, 1983년 9월부터 관계당국은 해운불황의 심각성을 인식하여 海運産業合理化와 같은 대응책을 구상하게 되었다.

II. 海運産業合理政策의 經過

1. 合理化計劃의 樹立經緯

앞에서 살펴 본 바와 같이, 1981년 이후부터 견잡을 수 없게 떨어진 운임률은 國內船社들로 하여금 繫船點을 검토케 할 정도로까지 심각한 타격을 주어 해운업계로 하여금 自救對策의 마련에 부심케 했다.

이에 따라 外航船社들은 海運不況克服對策을 최우선으로 삼고 자구 대책을 마련하여 이를 자율적으로 추진하는 한편, 船價元利金償還資金의 징수유예, 計劃造船融資條件의 개선, 與信管理規制의 완화, 港灣施設使用料의 부담경감, 關稅支援制度의 개선, 船舶繫船에 따른 정책지원 등을 海運港灣廳을 비롯한 有關部處(經濟企劃院, 財務部, 內務部, 交通部, 韓國銀行 등)에 각각 요청하는 한편, 이의 실현을 위해 정책적인 해결방안을 계속 강구해 나갔다.

외항해운업계의 이같은 불황대책추진으로 1983년 2월 24일 개최된 金融通貨運營委員會에서는 “外貨貸出規程”을 개정, 元利金償還用 外貨貸出融資對象에 經常運航費支給資金이 추가되었으며, 內務部에서는 선박계선을 위한 별도규정이 없어 적용상 어려움을 겪고 있던 “公有水面使用料徵收條例”를 개정, 계선선박에 대해 총톤당 월간 10원으로 선박계선료를 신설했다(韓國船主協會, 1984).

그러나 외항해운업계는 1982년도의 결산에서 1,024억원의 손실을 보였고, 1983년도에도 그 이상의 손실발생이 예상되던 1983년 7월경 三普, 永進, 祐南 등 3개 해운회사가 도산하기에 이르러(裴炳泰, 1985), 債權銀行과 관계당국은 해운기업의 계속적인 도산이 우려되어 해운불황에 대한 대응책을 심각하게 논의하게 되었다.

1982년 이래 적자를 시현한 외항해운업계는 自救努力만으로 불황극복이 어렵게 되자 정부당국의 特別支援을 호소하였고, 이와 더불어 海運港灣廳에서는 해운불황대책의 추진목표를 보다 근원적인 곳에 두어

해운산업이 현재 안고 있는 구조적인 문제점을 분석하고 정책적인 차원에서 해결방안을 강구한다는 기본취지 아래 海運港灣廳의 海運局長을 반장으로 하는 實務對策班을 구성하고, 비상작업에 돌입하여 해운 불황타개를 위한 “海運産業育成對策(案)”을 마련하고, 1983년 10월 7일 經濟長官協議會에 이를 상정하여 결의를 보기에 이르렀다.

여기서 제시된 해운불황극복을 위한 해운산업육성대책안의 주요골자는 다음과 같다(海運港灣廳, 1983).

첫째, 해운산업의 합리화추진을 위해 해운업을 租稅減免規制法에 의한 合理化對象産業으로 지정한 후 稅制支援을 하고 공동운영체제의 발전을 유도하여 過當競爭을 배제시킨다.

둘째, 화물확보지원책으로 주요 수출입화물의 本船引渡條件(FOB)의 수송을 강화하여 糧穀 등 대량화물의 運賃入札制度를 개선하고 國籍船運賃優先權을 철저히 이행토록 한다.

셋째, 港灣運營行政上的 지원 및 지도를 강화하고 外國船社에 대한 화일링제도(filing system) 시행에 철저를 기한다.

넷째, 經濟船의 확보를 위해 計劃造船物量을 확대하는 한편 金融條件을 輸出船과 동일하게 개선하며 에너지절약 및 人力節約型일 경우 신조선도입을 허용한다.

다섯째, 金融支援施策으로 元利金償還用 外貨貸出의 이자분 상환을 지원하고, 計劃造船內資元利金償還을 시황회복시까지 유예조치하고 외항해운에 대한 與信管理規制를 완화토록 한다.

그러나 경제장관협의회에서 결정된 사항은 해운산업에 대한 일반적 금융지원조치에 앞서 海運産業合理化方案을 구체적으로 검토하고, 불황에 시달려 온 해운업계를 이 계제에 자율정비하여 업계의 경쟁력을 높이고 지원을 받을 수 있는 체질로 만들겠다는 것이었고, 이에 따라 1983년 10월 10일 정부의 관련부처 국장급과 금융기관 및 해운업계 대표들로 “海運不況對策班”을 구성하였다.

해운산업합리화방안에 대한 구체적인 논의는 이 대책반에서 위임한 실무작업반을 중심으로 검토·추진되었는데, 여기서 제시된 합리화 방

안은 첫째, 全海運業體를 3~6개 그룹으로 統·廢合하여 大型船隊 그룹을 형성시키는 방안과 둘째, 통폐합과정 없이 개별선사가 運營船社에 船舶運航權을 위탁하고 운영선사로부터 일정한 수익금을 분배받는 運營船社設立方案을 업계에 제시하였으며, 한편 海運産業合理化計劃推進과 연계하여, 첫째 船價元利金償還의 5년간 유예조치, 둘째 計劃造船支援條件의 개선, 셋째 中古船改造資金支援制度의 신설, 넷째 利子償還用 外貨貸出許容 등 금융지원을 시행한다는 것이었다.

그리하여 海運不況對策班은 업계의 의견수렴을 거쳐 “海運産業合理化計劃(案)”을 수립하여 1983년 12월 23일 제14차 經濟長官協議會에 상정시켜 合理化推進原則이 결정되었고, 이에 따라 海運港灣廳은 1983년 12월 29일 海運港灣廳公告 第209號로 “海運産業産業合理化計劃”을 공고하였다. 또한 제21차 産業政策審議會에서는 해운산업을 租稅減免規制法 第46조 및 第47조의 규정에 의한 合理化對象産業으로 지정하여 합리화된 선사에 대한 지원내용을 확정·의결하였다(韓國船主協會, 1984).

이로써 이루어지게 된 海運産業合理化計劃의 內容, 合理化作業의 推進實績 그리고 그러한 과정에서 노정된 問題點들에 대한 補完措置를 다음에서 살펴보기로 한다.

2. 合理化計劃의 主要內容

海運産業合理化計劃의 기본골격은 合理化推進의 目標, 合理化計劃의 基本方向, 合理化的 基準 및 參與船社에 대한 支援으로 요약된다.¹⁾

합리화계획의 추진목표는 자율적인 海運産業合理化에 의한 國籍船社間의 過當競爭防止 및 國際競爭力提高에 있다고 명시하고 있다.

다음으로 (1) 業界의 자율적인 합리화 참여를 유도하되 당사자간 합의가 여의치 아니할 경우, 별도 설치되는 “海運産業合理化審議會”의 조정을 거쳐 추진하고, (2) 해운산업합리화계획과 연계하여 金融 및

1) 海運産業合理化計劃에 대한 全文은 月刊『海洋韓國』, 1984년 1월호, pp. 2-56 참조.

稅制支援을 하며, (3) 금융기관이 船社의 自救努力을 유도하되, 회생가능이 없다고 판단되는 不實船社는 정비하고 擔保船舶은 제3자에게 매각하거나 運營船社에 委託運營 또는 現物出資토록 함으로써 선박은 계속 운항시키도록 한다는 것을 합리화의 기본방향으로 하였다.

합리화의 기준은 主力船社, 系列船社, 運營船社 및 委託船社라는 네 가지의 새로운 개념에 입각하여 설정되었다. 主力船社란 다른 선사를 흡수하거나, 선사간의 합병으로 일정기준을 갖춘 선사를 말하는 것이고, 系列船社란 독립된 법인으로 존속할 수 있는 선사를 말하는 것으로, 1983년도에 當期純利益이 있었던 선사에 한하여 그 자격을 부여하는 것으로 되어 있었다. 다만 이같은 계열선사 주식의 30%는 주력선사가 갖도록 하였다.

그리고 運營船社란 여러가지 사정으로 합병이 용이하지 않은 경우, 2년 이내의 기간으로 한정하여 위탁선사의 선박을 운항하는 선사를 말하는 것이고, 委託船社란 그러한 운영선사에게 선박의 운항을 위탁하는 선사를 말하는 것이었다. 이러한 위탁선사는 운항면허를 당국에 반납하고 오로지 船舶의 維持, 管理, 補修 등 船主業務만을 집행할 수 있고, 선박에 관한 債權과 債務는 그대로 부담하는 것으로 되어 있다.

이와 같은 주력선사나 운영선사의 규모에 대한 기준은 遠洋航路 및 近海航路로 구분·규정되었다. 또한 遠洋航路는 컨테이너 航路와 一般散物船航路로 구분하여, 컨테이너 항로는 (1) 100만 총톤 이상의 선복을 갖추거나, (2) 5개 이상의 선사가 참여하여 30만 총톤 이상의 선복을 갖추어야 되는 것으로 하였다. 그리고 一般散物船航路는 (1) 130만 총톤 이상의 선복을 갖추거나, (2) 8개 이상의 중소선사가 참여하되, 원양선복량이 50만 총톤 이상을 갖추어야 하는 것으로 하였다. 다음 近海航路의 경우에는 소형선과 소형선사가 많았기 때문에 보유톤수로 기준을 정하기 어려워서 항로별로 선사수를 제한하였다. 즉, (1) 韓日航路 컨테이너 船社는 1개 선사, (2) 韓日間在來 定期 및 不定期船社는 1 내지 2개 선사, (3) 東南亞 定期船社는 1개 선사, (4) 東南亞 不定期船社는 3 내지 4개 선사로 하는 것으로 하였다.

이와 같은 기준을 갖추어 産業政策審議會에서 합리화 대상으로 지정된 선사에 대하여는 租稅減免規制法에 의하여 登錄稅, 取得稅, 特別附加稅 등을 감면하며(제47조 제1항 및 동법 시행령 제40조 제1항), 또한 금융지원으로 시황이 호전될 때까지(최장 5년) 船舶導入과 관련된 元利金の 상환을 유예하여 주는 것으로 하였다. 즉, (1) 원화부문 원금상환은 거치기간연장 또는 운전자금대출로 대환하며, (2) 원화부문의 이자상환은 운전자금대출로 대환하고, (3) 외화부문의 원금과 이자의 상환은 특별외화자금대출로 대환하도록 하였다. 그리고 中古船改造資金支援制度를 신설하여 중고선의 경제화를 도모하도록 하여 1984년도에 300억원을 계획조선지원조건과 동일하게 지원하는 것으로 하였다. 한편 主去來銀行이 與信減縮基準의 탄력적 운용을 위하여 합리화계획에 따른 금융지원시에는 해운업에 대한 自己資本指導比率 및 자기자본에 대한 貸出比率 등을 조정할 수 있도록 하였다.

이 밖에 行政支援으로서는 (1) 1984년부터 人力 및 燃料節約型的의 外國新造船의 도입을 허용키로 하고, (2) 컨테이너선의 표준화를 유도하며, (3) 製鐵原料, 原油, 有煙炭, 無煙炭, 糧穀, 肥料原料 등 대량화물에 대한 운임을 적정화하기 위하여 필요시에는 海運港灣廳長이 당해 기관의 長과 운임 등에 관하여 사전 협의토록 제도화하고, (4) 計劃造船과 船舶導入의 운자비율을 90%와 100%에서 80%로 낮추어 기업의 체질을 강화토록 하고, (5) 國籍船利用을 권장하기로 하였다.

3. 合理化計劃의 推進

이와 같은 합리화 계획에 따라 海運港灣廳의 이 계획에 참여하고자 하는 선사에 대하여 1984년 1월 16일까지 債權, 債務, 資産 狀況을 신고토록 하였는데, 대상선사 66개사 중 東映海運, 韓進海運, 湖南탱커 등 3개 외국자본 합자회사를 제외한 63개사가 기간내에 신고를 마쳤다. 그에 따라 집계된 내용을 보면 債務의 총액은 2조 5,163억원, 그리고 債權 및 資産의 총액은 2조 7,972억원이었다(韓國船主協會, 1985).

이와 같은 신고내용에 기초하여 해운업체들은 1984년 3월 31일까지 63개 선사를 17개 그룹선사로 집약한다는 合理化計劃書를 海運港灣廳에 제출하였다. 그 내용을 보면 (1) 遠洋航路에 高麗海運, 大洋船舶, 大韓船洲, 大韓海運, 斗洋商船, 凡洋商船, 朝陽商船, 現代商船 등 8개 그룹, (2) 東南亞航路에 東南亞海運, 世洋船舶, 五星海運, 朝洋近海商船 등 4개 그룹, (3) 韓日航路에 南一商船, 東進海運, 新羅海運, 韓日海運 등 4개 그룹, (4) 特殊船그룹으로서 韓國特殊船 등으로 되어 있었다. 이 가운데 高麗海運, 大洋船舶, 大韓船洲, 大韓海運, 凡洋商船, 世洋船舶 등 6개 그룹이 합병선사이고, 나머지 11개 그룹은 운영선사 그룹이었다. 그리고 汎洲海運, 寶洋商船, 三元船舶, 瑞進海運, 鮮逸商船, 星運物産, 油公海運, 中央商船, 韓林海運 등 9개 선사는 계열선사로 참여하였다(海運港灣廳, 1986).

업체가 마련한 이와 같은 합리화 계획서의 적정성을 심의·평가하고 검토하기 위하여, 해운항만청은 海運産業合理化 審議委員會를 설치하고, 17개 그룹에 대한 합리화 계획서를 1984년 5월 7일 모두 심의 의결하였다. 이에 따라 해운항만청은 해운산업합리화 추진계획을 1984년 5월 12일 제13차 産業政策審議會에 상정하였는 바, 원안대로 의결 확정하였다.

이로써 外航海運産業은 합리화 대상기업으로 지정된 17개 그룹 선사와 3개 不參船社를 포함하여 20개 선사 그룹으로 대폭 정비되었으며, 合理化船社는 登錄稅, 取得稅, 特別附加稅 등 약 600억원의 조세감면 혜택과 연간 약 3,000억원 규모의 선가원리금상환의 貸換 또는 猶豫를 받게 되었다(海運港灣廳, 1986).

그러나 실질적인 합병 또는 운영선사의 설립과 그 운영에는 많은 문제점이 드러나 진통이 불가피하게 되었다. 즉, 代表理事의 選任, 任員構成, 資産評價, 營業方向 등 업무추진과정에서 업체간의 이해관계가 서로 엇갈려, 난항을 거듭했다. 이같은 과도기적 상황에서 당초 운영선사에 참여키도 했던 三美海運은 보유선박을 모두 凡洋商船에 매각하고 해운업에서 손을 떼었으며, 進興海運, 東湖船舶, 海永商運 등도

해운업을 정리하였다. 그런가 하면 합리화 작업과정에서 國際海運과 興亞海運은 법정관리를 받게 되었다. 뿐만 아니라 원양항로의 주력선사로 지정되었던 高麗海運은 컨테이너 운항권을 現代商船에 이양하였고, 大洋商船 역시 凡洋商船에 흡수 합병됨으로써 당초 8개사였던 주력선사는 6개사로 축소되었다.

그러나 끝까지 진통을 거듭했던 것은 韓日間 運營船社 내의 문제였는 바, 海運港灣廳은 1985년까지 기필코 해운기업의 통폐합작업을 매듭짓겠다는 기본방침 아래 1985년 12월 9일 韓日航路部門의 기준을 재조정하여 면허기준을 완화하였다. 이로써 한일간 운영선사는 당초 4개 그룹에서 천경해운, 삼정해운, 안진해운, 우양상선, 부산상선, 금양상선, 태영상선, 창덕해운, 동화한진해운 등 9개 그룹으로 확대됨으로써,²⁾ 2년간에 걸친 합리화 계획의 골격은 20개 그룹선사로 마무리되었다.

4. 合理化計劃의 補完

위에서 살펴 본 바와 같이 합리화의 골격이 마무리되기까지 상당한 진통과 우여곡절이 있었다. 그 이유의 대부분은 당초 예상하였던 시황의 호전이 혼미를 보였는데다가, 運營船社 내의 주도권 문제가 쉽게 해결될 수 없었던 데 있었다. 따라서 이같은 문제를 해결함으로써 합리화 작업을 촉진하고자, 1985년 7월 19일 産業政策審議會는 제1차 海運産業合理化補完對策을 의결하였는데 그 내용은 다음과 같았다(海運港灣廳, 1986).

첫째, 해운산업합리화의 조기 정착을 위하여 당초 1986년 5월까지로 되어 있는 運營船社의 合併計劃을 변경하여, 1985년 12월 말까지 완료토록 하고, 운영선사 내에서 株式持分이 가장 많은 선사를 주력선사로 지정하기로 하였다.

둘째, 合理化參與船社에 대한 금융지원조건을 개선하여 상환기일이

2) 이 골격은 뒤에 다시 바뀌었다(해운항만청, 1986).

도래하는 金融借入金을 최장 3년 거치후 5년 상환조건으로 대환하 되, 이와 같은 금융지원은 合併完了業體, 自救努力誠實履行業體, 回生可能業體에 한정적으로 허용기로 하였다.

셋째, 國籍船의 이용증대와 運賃正常화를 위하여 穀物類, 鐵鋼製品, 原糖 등은 국적선사와 장기운송계약을 체결하여 운송토록 한다.

넷째, 海運港灣廳長은 합리화 추진계획을 효율적으로 추진하기 위하여 主去來銀行 및 關聯銀行과의 협의체를 설립하여 운영한다.

위와 같은 제1차 보완조치에 따라 합리화의 골격은 어느 정도 마무리되었으나 좀체로 호전의 기미를 보이지 않은 불황으로 선사, 특히 원양선사의 財務構造는 해를 거듭할 수록 악화되어 갔다. 이같은 상황이 1987년 초까지 이어지자, 정부는 앞으로 海運景氣가 다소 호전된다고 하더라도 추진중인 합리화조치만으로는 借入金의 정상적인 상황은 물론 競爭力을 확보하여 자생력을 갖기는 매우 어렵다고 판단하고, 1987년 4월 4일 제3차 産業政策審議會에서 제2차 海運産業合理化計劃 補完措置를 의결하였는데, 그 내용은 다음과 같다(韓國船主協會, 1988).

첫째, 1988년까지는 현 선복량 수준을 유지하며, 선복확보는 老朽非經濟船處分量의 범위 내에서 추진한다.

둘째, 운항할수록 經營損失이 생기는 노후비경제선의 처분을 촉진한다. 즉, 1987년에 62만 7,000 총톤, 1988년에 99만 총톤, 합계 162만 4,000 총톤을 처분하고 그에 소요되는 자금 587억원(1987년 266억원, 1988년 321억원)을 年利 5%의 産業構造調整資金과 財政資金으로 지원한다.

셋째, 合理化指定業體 중에서 원양선사(단 계열선사는 제외)에 대하여 특별금융지원을 한다. 즉, 합리화 조치 이후의 新規施設資金과 短資借入金を 제외한 1987년 4월 4일 현재의 원양선사의 은행차입금 중에서 (1) 既存負債와 引受外貨負債에 대하여는 상환기일 도래시 원금은 5년 거치 10년 상환조건으로 대환해 주지만, 이자는 원칙적으로 정상이자를 징수하되, 추가자구노력을 이행하고 이자부담능력을 상실한

업체에 대하여는 5년간 徵收猶豫하며, (2) 합리화조치로 인수한 外貨負債에 대하여는 償還期日到來時 원금은 10년 거치 10년 분할상환조건으로 대환해 주며, 이자는 10년간 징수유예한다.

넷째, 금융지원이 강화되는 원양선사에 대하여는 기업 및 企業主 所有의 부동산과 系列企業을 처분하여 총 940억원(특별금융지원대상인 은행차입금의 5% 수준)에 달하는 자구노력을 이행해야 한다.

다섯째, 大量貨物의 國籍船利用擴大를 위한 행정지도를 강화한다. 즉, 飼料用 穀物, 原木 등 대량화물은 장기운송계약을 체결토록 유도하며, 石炭, 옥수수 등의 運賃包含價格條件(C&F)의 수입은 本船引渡價格條件(FOB)의 수입으로 전환시킨다.

Ⅲ. 海運産業合理化措置의 成果分析

1. 成果分析의 資料와 期間

합리화 계획이 마무리된 1988년말 현재 6대 遠洋船社를 비롯하여, 東南亞 및 韓日間 船社, 그리고 系列船社와 合理化計劃 非參與船社를 포함하여 34개 외항선사가 존속하게 되었고, 1988년도에 이르러서는 시황의 호전으로 경영상의 흑자도 기록하게 되었다. 그렇다면 과연 이러한 합리화가 우리 해운산업에 긍정적인 결과를 가져다 주었는지 아니면 오히려 부정적으로 작용하였는가. 이에 대해서는 합리화 계획이 목표로 했던 (1) 국내 선사간의 과당경쟁의 지양과, (2) 국제경쟁력의 제고가 과연 목표대로 이루어졌는가를 분석하여 파악할 수 있을 것이며(李源哲, 1989), 한편 합리화 계획이 마무리된 시점에서의 해운산업의 經營成果를 합리화 이전의 그것과 비교하여 판단할 수도 있을 것이다. 여기서는 경영성과를 중심으로 분석하여 보고자 한다.

成果는 본래 일이 이루어진 결과를 의미하는 말이다. 따라서 기업의 경영성과란 기업활동에 의해 제품이나 서비스가 경제적으로 생성되고,

그것이 기업의 환경을 구성하는 시장에서 판매함으로써 형성된 결과이다(金元銖, 1975).

그런데 일반적으로 기업의 경영성과는 주로 財務諸表를 기초정보로 하여 얻어진 수치를 이용하여 파악하고 있다. 이러한 재무제표를 이용하면 경영성과를 나타내는 변수로서 여러가지의 지표를 구할 수가 있다.

여기서 성과분석에 여용한 자료는 韓國船主協會가 매년 각 선사로부터 받은 재무제표에 의하여 집계 발표하고 있는 “韓國外航海運業體經營分析”이며, 분석대상기간은 주로 합리화작업개시의 직전년도인 1983년에서 마무리가 이루어진 다음 해인 1988년까지이다.

2. 收益性分析

일정기간의 경영활동의 良否는 그 활동의 최종적인 성과, 즉 損益에 집약적으로 나타나게 된다. 따라서 기업의 재무구조를 건전하게 하고 성장을 지속적으로 추구하려면 수익성을 적정하게 유지시켜야 한다(吳世榮, 1988).

매출액 이익률의 연도별 추이

(단위: %)

	매출액 총이익률	매출액 영업이익률	매출액 경상이익률	매출액 순이익률
1981	14.9	9.9	0.1	1.4
1982	9.5	4.1	△ 8.7	△ 6.6
1983	10.0	5.3	△ 6.1	△ 6.5
1984	10.3	5.3	△11.6	△ 8.8
1985	12.0	7.2	△ 7.9	△10.2
1986	9.2	4.6	△10.3	△13.1
1987	11.8	7.4	△ 4.1	△ 5.4
1988	15.0	10.0	4.3	2.0

우리 나라 해운기업은 1981년까지는 호황을 누렸다. 이를 반증이라

도 하듯이 1981년에는 賣出額經常利益率(0.1%)은 물론 賣出額純利益率(1.4%)도 플러스 숫자를 보이고 있었다. 그러나 1982년부터는 수익성이 매우 악화되어 當期純利益은 물론 經常利益까지도 마이너스를 기록하기 시작한다. 즉, 賣出額純利益率은 1982년에 -6.6%을 기록하기 시작하여 1986년에는 사상최대의 적자율이라 할 수 있는 -13.1%를 보이다가 1987년도에 회복세로 돌아서더니 1988년에는 흑자를 보여주고 있다.

그런데 여기서 주목할 것은 海運産業合理化가 추진되면서 賣出額純利益率은 악화일로로 치달았다는 것이다. 다시 말해서 합리화가 해운산업의 순이익에 오히려 부정적으로 작용하였음을 보여 주고 있다. 물론 賣出額總利益率이나 賣出額營業利益率이 1982년부터 급격하게 하락하고, 합리화 기간 중에는 비교적 크게 회복되지 않았기 때문이라고 풀이할 수도 있다. 더욱이 1985년에는 전년에 비해 賣出額總利益率이나 賣出額營業利益率이 늘어났음에도 불구하고 賣出額經常利益率이나 賣出額純利益率은 오히려 더 큰 폭으로 하락하는 현상을 보이기까지 하였다.

영업의 손익률 연도별 추이

(단위: %)

1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
△9.8	△12.8	△11.5	△13.9	△15.1	△14.9	△11.5	△5.7

그렇다면 어째서 합리화 기간 중에 經常利益이나 純利益으로 파악한 收益性이 악화일로를 걸어 왔는가. 이는 한마디로 支給利子와 割引料를 중심으로 한 金融費用의 계속적인 증가에 기인하는 것이다. 이는 營業外純損失이 합리화 기간 중에 큰 폭으로 증대된 것을 보아 쉽게 이해할 수 있다. 그리고 營業外純損失의 변동추이와 賣出額經常利益率이나 賣出額純利益率의 변동추이는 비교적 비슷한 움직임을 볼 수 있다.

따라서 우리 나라 해운업이 그동안 상당한 진통을 겪은 원인을 전

적으로 해운환경의 악화에만 돌리는 것은 본질을 왜곡하는 것이며, 오히려 過度한 金融費用에 더욱 크게 기인하는 것으로 보아야 할 것이다. 1988년에 들어와서 賣出額에 대한 營業外純損失率이 전년의 -11.5%에 비해 -5.7%로 크게 떨어진 것은 우리 해운산업이 흑자를 이룩하게 한 가장 두드러진 요인인 것이다.³⁾

3. 安定性分析

安定性分析은 재무구조를 중심으로 분석된다. 財務構造는 한마디로 기업의 체질을 나타낸다. 재무구조는 기업이 내적으로 短期的 支給能力을 갖추고 있음은 물론 경기변동이나 시장여건변화 등의 외적인 경제여건의 변화에 대응할 수 있는 능력을 표시하고 있는 것이다(吳世榮, 1988).

재무구조 관련 비율의 연도별 추이

(단위: %)

	유동비율	자기자본비율	부채비율	고정비율	고정장기적합률
1981	83	17.6	468.8	421.1	98.6
1982	73.1	13.8	623.2	533.3	106.2
1983	70.0	13.2	658.7	535.2	110.9
1984	65.3	8.7	1,054.3	823.9	116.9
1985	81.9	4.6	2,046.1	1,522.9	101.9
1986	78.9	△1.3	-	-	104.6
1987	42.1	△3.9	-	-	124.3
1988	65.9	△2.5	-	-	107.2

먼저 自己資本比率을 보면, 1981년에 17.6%이었던 것이 점차로 낮아져 합리화 기간 중인 1986년부터 自己資本의 蠶食狀態에 들어가 마지막 해인 1987년에는 -3.9%의 自己資本比率을 나타내고 있다. 이는 합리화의 목적의 하나라 할 수 있는 財務構造의 改善과는 逆行的으로

3) 참고로 1986년의 日本海運業의 賣出額에 대한 營業外費用率을 보면, 0.5%(日本海事産業研究所, 『外航海運企業の概況及び經營實態調査報告書』, 1988)로 韓國海運業의 17.7%보다 매우 낮다.

오히려 負債가 더욱 더 증대되었기 때문이다. 즉, 總資本에서 負債가 차지하는 비율이 1983년에는 86.8%이었으나, 합리화기간 중 점점 증대되어 1987년에는 103.9%에 이르게 된 것이다. 재무구조의 건실화를 기치로 내걸었던 해운산업합리화가 오히려 재무구조를 악화시켰다는 사실은 매우 아이러니컬한 일이 아닐 수 없다.

流動負債에 대한 流動資産의 비율을 나타내는 流動比率은 단기채무에 충당할 수 있는 지급자산이 얼마나 되는가를 보는 비율로서 높을수록 좋은 것이라 하겠는데, 1983년의 70.0%에서 1984년에는 65.3%로 악화되었다가 1985년에는 81.9%로 크게 개선되는 듯 했으나 다시 악화되어 1987년에는 42.1%라는 지극히 나쁜 상태를 나타내었다. 이는 합리화에 의한 금융지원에 따라 상환기일이 연장된데 기인한 것으로 합리화 첫 해와 둘째 해에 유동비율의 개선으로 나타났다가 셋째 해에 들어서 상환기일이 도래하는데다가 경기회복에 대한 기대감으로 선박을 증강시키려 하여 유동비율은 급격하게 하락한 것으로 보인다. 따라서 정상적인 영업활동에 기인한 유동비율의 개선이 아닌 것으로 기업에 그다지 도움을 주지 못한채 단지 倒産의 위기를 모면케 해 준 것으로 생각된다.

다음 他人資本과 自己資本의 관계를 나타내는 負債比率은 계속 증대되어 1984년에는 1,054.3%, 1985년에는 2,046.1%에 이르더니 드디어는 1986년부터 自己資本이 마이너스를 기록하게 됨으로써 그 비율조차 산정할 수 없게 되었다.

한편 自己資本이 구체적으로 어느 정도 固定資産에 투입되어 운용되고 있는가 하는 자본의 고정화 정도를 나타내는 固定比率 역시 自己資本의 漸減으로 계속 악화되어 왔는 바, 1986년부터는 負債比率의 경우와 마찬가지로 산정조차 할 수 없는 지경이다.

일반적으로 固定資産에 대한 투자는 自己資本의 범위 내에서 이루어지는 것이 바람직하다 하겠으나, 실제로 거액의 設備投資를 필요로 하는 업종, 특히 자본집약적 특성이 강한 해운업의 설비투자에 소요되는 모든 자금을 自己資本에만 의존한다는 것은 거의 불가능한 일이다.

그러나 부족한 자금을 他人資本으로 충당할 경우, 설비투자를 위한 他人資本만은 비교적 안정성이 높은 長期負債라야 할 것이다(吳世榮, 1988). 즉, 固定設備에 대한 투자는 長期資本(自己資本 + 固定負債) 이 내에서 이루어질 수 있어야 할 것인 바, 이의 지표가 되는 것이 固定長期適合比率이다. 이러한 고정장기적합비율은 100% 이내이어야 양호한 상태로 보는데, 1981년에 98.6%를 기록한 이후, 1982년부터 합리화 기간 중 내내 100% 이상의 수준을 보여 주고 있다. 특히 1987년의 경우에는 무려 124.3%라는 높은 비율을 나타내고 있는데, 이는 固定資産의 24.3%가 短期資本인 流動負債에 의하여 조달되고 있음을 보여 주고 있는 것이다. 따라서 이것은 기업경영상 運轉資本의 운용에 심각한 어려움은 안겨 주고 있다는 것을 뜻하며, 한편으로는 流動比率이 낮은 원인을 증명해 주고 있는 것이기도 하다.

4. 成果分析에 대한 結論

앞에서 분석해 본 바와 같이 海運産業合理化期間 중 우리 나라 해운업의 經營狀況은 改善되기는 커녕 오히려 惡化된 것으로 나타났다. 이는 해운경기의 회복이 조기에 이루어지지 않은데 크게 기인하기도 하지만, 이보다는 과도한 금융비용이 수익성을 마이너스로 이끄는 가장 두드러진 원인으로 드러났다.

이는 財務構造에서도 찾아 볼 수 있는데, 합리화 기간 중 재무구조는 오히려 전반적으로 악화되었다. 惡性負債를 안고 있는 기업 간의 합병이 이를 부채질하였으며 금융지원에 따른 새로운 대출이 한 몫 거들었다고 할 수 있다.

따라서 애초에 海運産業合理化에 따른 효과로서, 해운기업의 체질이 개선되어 1986년에는 자기자본비율이 21%로 제고된다(韓國船主協會, 1984)는 기대가 얼마나 虛構이었는지 알 수 있다.

IV. 앞으로의 課題

1. 海運企業의 自生力 培養

정부는 여러가지 海運政策에 의하여 民間部門의 海運경영에 막대한 영향력을 행사하고 있음이 사실이나, (1) 公務員들의 海運에 관한 전문지식이 부족하고, (2) 海運기업의 경영에는 高度의 專門的인 知識이 필요하다는 점을 감안하여 볼 때, 이제는 정부가 海運기업에 대한 과도한 간섭을 지양하고 자율성을 충분히 보장해 주어야 한다.

또한 海運기업은 國際舞臺를 상대로 하는 기업이므로 정부의 規制나 干涉은, 外國船社보다는 國籍船社에게 불리한 영향을 미치게 되며, 지나친 규제와 간섭으로 기업의 자주적인 자생력을 상실하여 오히려 國際競爭力을 잃게 되는 결과를 초래하게 된다.

따라서 海運기업의 자율성을 존중하고 市場競爭을 유도하여 자생력 배양에 노력하여야 한다.

2. 船腹確保方案의 合理化

海運業은 선박에 의하여 수송 서비스를 창출하는 사업이므로, 그 기업의 기본은 어떠한 형태로든지 선박을 보유하는데 있다. 그러므로 이 선박확보를 잘 하느냐 못 하느냐가 海運業의 성패를 좌우한다.

海運業의 경우 原價構成에서 資本費의 비중이 높다는 것은 주지의 사실이며, 앞에서 살펴 본 바와 같이 우리 나라 海運業이 과도한 금융비용으로 말미암아 수익성이 대단히 악화되었다는 사실을 두고 볼 때, 船舶確保 및 處分이 海運業經營의 매우 중요한 意思決定事項임을 알 수 있다.

海運産業合理化 이후 우리 나라 海運業자의 선박확보에 대한 선택권은 計劃造船制度로 한정되어 있다고 해도 과언이 아니다. 그런데 이 계획조선은 자본비면에서 가장 불리한 선박확보방법이라고 알려져 있

다. 계획조선은 자본비 면에서 우리 나라 造船所가 輸出入銀行의 자금에 의해 延支給條件으로 외국선주에게 수출하는 輸出船에 비해 약 10%나 높은 것으로 일컬어지고 있다.

따라서 이러한 계획조선제도는 목표로 한 정책의 實效性을 달성할 수 없을 뿐만 아니라, 海運業의 발전을 저해하는 결과가 되므로 가능한 모든 船舶確保方法을 전면적으로 개방하여야 할 것이다.

이러한 합리화되고 개방화된 선박확보방안에 의해 貨主가 원하는 서비스를 할 수 있는 선박을 확보하여야 한다. 즉, 그러한 선박은 일정한 기간에 運送能力이 큰 반면에 運航費用이 싸고, 기술적으로 진보한 新型船舶이어야 한다.

3. 財務構造의 改善

海運産業은 資本集約的 産業으로 1차적 투자가 선박을 중심으로 이루어지며, 선박에 대한 投資所要의 자본규모가 워낙 크기 때문에 필연적으로 他人資本을 조달하여 쓰지 않을 수 없다. 이에 따라 해운산업은 自己資本比率이 낮고 負債比率이 높을 수 밖에 없다고는 하나, 매우 취약한 財務構造를 가지고 있는 형편이다.

해운기업의 재무구조를 개선, 강화하기 위해서는 기업자체의 재무구조를 무시한 過剩投資가 없도록 그 방안을 강구하여야 하며, 정부의 지원에 의존한 투자방식에서 탈피하여, 호황시 社內留保資金의 확충 및 有償增資, 不動產處分 등의 자구노력에 의해 自己資本比率을 제고하는 등 責任經營이 더욱 더 요청된다. 이와 더불어 資金調達經路를 정부만이 아닌 다른 분야, 즉 海外資本市場 또는 株式市場에서 찾을 수 있는 방안도 모색할 필요가 있다. 특히 國內金利와 國際金利가 차이가 나는 경우에는 외국으로부터의 직접적인 資金調達은 국제경쟁력을 갖추기 위한 하나의 유용한 방법이 될 것이다.

아울러 金融稅制上的 支援에 의해 財務構造改善에 조력하는 방안도 고려해 보아야 한다.

4. 船隊管理의 效率化

앞으로 船隊管理는 物量爲主의 船腹量管理에서 벗어나 船種別, 航路別로 경제선 위주의 적정규모의 선복을 보유토록 해야 할 것이다. 그리고 과학적인 방법에 의한 船舶投資에 의하여 적정선복량이 확보되어야 한다. 이제까지의 선박투자는 물동량증대에 따른 부족선박의 충족이라는 측면이 상대적으로 강조됨으로써 선박투자의 長期的 採算性이 간과된 경우가 적지 않았다.

適正船腹量을 책정할 경우, 船舶의 保有概念을 運航의 概念으로 전환해 볼 수도 있다. 海運不況時에는 이미 우리가 경험했듯이 선박보유 자체가 부담이 될 수 있다는 점을 고려하여야 한다. 해운불황시 과도한 선박의 보유(적정선복 이상)는 運賃調整에 非彈力的일 수 밖에 없으므로 國民負擔에 의존하여 延命하거나 그렇지 않으면 倒産할 수 밖에 없다.

그러므로 최소한도의 적정선복량을 책정하여 이를 보유토록 하고, 供給이 부족한 선박은 適時에 적절하게 裸備船 또는 定期備船을 활용하는 정책 및 사고방식의 전환이 필요할 것이다.

5. 海運情報管理의 活性化

海運産業은 국제적인 시장의 특성과 제약으로 外國의 海運政策이나 國際景氣變動 등 國際環境變化에 매우 민감한 반응을 보이기 때문에 이에 대한 신속하고도 정확한 情報가 매우 필요하게 된다.

國際마케팅 機能의 수행을 위한 해외에서의 船腹量, 物動量의 豫測 등 海運의 長短期展望을 분석함과 아울러 각국의 海商法, 保險法 등 國際海運의 關係法規와 그 變動狀況을 면밀히 분석하여, 이에 바탕을 둔 마케팅 促進政策을 효율적으로 수립할 수 있을 것이다. 또한 모든 海外市場調査情報가 本社에 피드백되어 기업활동을 위한 자료로 활용될 수 있다.

海運情報는 세계의 해운중심지에 船社의 事務所, 代理店 등을 두어

직접 수집하는 한편 선사 상호간에 情報交換을 할 필요가 있다. 特定 國籍船社가 海外支社를 설립하여 現地國과 第3國을 대상으로 하는 國際마케팅이 시작되면 運送管理機能과 國際마케팅 機能이 동시에 수행 되게 된다는 利點이 있다.

한편 1984년초에 설립된 海運産業研究院의 情報센터 機能을 보다 활성화하여 유용한 産業情報를 신속히 수집·배포하고 이를 선사의 經營戰略에 활용할 수 있도록 하여야 한다. 아울러 船社, 貨主, 研究機關 사이에 情報의 交流를 활성화할 수 있는 체제를 마련하여야 한다. 이를 위해서는 海運産業研究院 職員이 海外 海運中心地에 파견되어야 하며, 海運産業研究院과 貨主 또는 船社와 온라인에 의한 情報檢索體制가 마련되어야 한다.

과거에 海運情報의 미흡과 海運經營技術의 미숙 등으로 우리 해운업이 감수하였던 손실을 잊어서는 아니 될 것이다.

參考文獻

- 金元銖, 經營學原論, 經文社, 1975.
- 文哲漢, “韓國海運産業의 近代의 發展에 관한 研究”, 博士學位論文 成均館大學校 大學院, 1987.
- 閔星奎, “海運産業의 合理化에서 얻은 敎訓과 韓國海運의 進路”, 『韓國海運學會誌』 創刊號, 1984.
- 裴炳泰, “韓國海運의 現況과 海運合理化政策의 分析·評價”, 『三洲 尹常松博士古稀記念論文集』, 1985.
- 孫兌鉉·閔星奎, “海運産業合理化措置 이후의 海運과 海運政策”, 『韓國海運學會誌』 第3號, 1986.
- 송근배, “해운산업합리화계획에 대한 연구적 고찰: 유치산업이론을 중심으로”, 연세대학교 경영대학원 석사학위논문, 1984.

- 申 甲, 新經營分析, 貿易經營社, 1983.
- 梁時權, “韓國海運合理化에 대한 考察: 海運業의 構造的 特性을 中心으로”, 『李俊秀博士華甲記念論文集』, 韓國船員船舶問題研究所, 1986.
- 吳世榮, “韓國과 日本의 海運業經營分析比較”, 『韓國海運學會誌』 第7號, 1988.
- 李源哲, “海運産業合理化政策과 財務諸表推移에 관한 研究”, 『韓國海運學會誌』 第8號, 1989.
- 崔在洙, “韓國 海運産業合理化政策의 評價에 관한 研究: 日本의 海運再建整備計劃과의 比較分析을 中心으로”, 中央大學校 博士學位論文, 1988.
- 韓國船主協會, 『1983年度 海運年報』, 1984.
- 韓國船主協會, 『1984年度 海運年報』, 1985.
- 韓國船主協會, 『1987年度 海運年報』, 1988.
- 海運港灣廳, 『海運産業育成對策』, 1983.
- 海運港灣廳, 『海運港灣廳 10年史』, 1986.
- 日本海事産業研究所, 『外航海運企業の概況及び經營實態調査報告書』, 1988.