우리나라 해운산업의 경쟁력 실태분석

이 학 헌* · 민 성 규**

A Study on the Situation Analysis for Competitive Advantage Power of Korean Shipping Industry

*Hak-Hun Lee** · *Seong-Kyu Min***

<목 차>

Abstract
Ⅰ. 서 언
Ⅱ. 해운산업과 경영환경의 변화
Ⅲ. 외항상선대의 현황과 선박의 확보
Ⅳ. 해상물동량과 화물의 집화
Ⅴ. 선원인력의 수급과 정책
Ⅵ. 해운산업의 수익과 비용의 분석
Ⅶ. 결 언
참고문헌

Abstract

The development of Korean shipping industry is maybe defined into three development stages-industry fixing stage, industry coordinating stage,industry development stage-. The development of shipping industry has been depended on the geovernment/authority role such as shipping policy, system,law, rules and regulations.In 1983, Korean shipping industry reorganization and coordination by shipping authority have made our shipping industry on the stable condition together with each company's efforts. Today's world economic environment such WTO/UR negotiation results get this government role limited. According to the being reduced government role, each company's competitive advantage power becomes more important.

Besides, korean shipping industry is exposed into the entire and bitter world competition.In order to win and prevent the world shipping competiton, it is necessary to look out the competitive advantage power of Korean shipping industry. The first purpose of this study is the situation analysis for

* 한국해양대학교 대학원 해운경영학과 박사과정
** 한국해양대학교 사회과학대학 해운경영학과 교수

competitive advantage power of Korean shipping industry. The second is to compare with our shipping policies with foreign ones concerned with ship, cargo, crew, tax and others.

But in order to compare with foreign shipping, this study need their shipping statistics data, this study has some limit of the foreign data.This study has been carried on the basis of the following items. 1. Shipping environment, 2. Ships and ship acquirement(shipbuilding/purchasing), 3. Oceangoing cargo and ship's stowage rate, 4. Human factor in shipping-crew, 5. The incomes and costs in finacial statements. We have some conclusions as following through the this study. First, Korean shipping industry environment-competitive disadvantage situation- has changed rapidly due to the shipping market opening, free market entering of foreign shipping. Second, Korean shipping is disadvantageous due to the high tax rate and financing conditions in connection with ship acquirement.In order to improve the competitive advantage power, the shipping tax system and ship financing conditons should be reviewed to profitable for owners. Third, but both world and Korean oceangoing cargoes quantity have been increased annualy, Korean ship's cargo stowage rate is being decreased. This is serious situation but Korean shipping take well use of foreign vessel with hire. It is recommended to take use of owner's vessel and hired ones in the long range view, considering the world shipping market and freight rate and cargo quantity. Fourth, human factor is very important to operate shipping management. But the number of crew has been decreased by 2,000~3,000 annualy, it is desirable that the long sea-experienced crew have been increaed.Almost of owners usauly complain the crew cost is the main obstacles to competitive advantage power. Human factor is the most important firm's asset. All owners should pay attention to this thought, and invest the proper budget to training, education, welfare as much as possible. In the long run this effects could be feedback to owners. Fifth, We must improve the financial statements structure, that is, the first step is to increase income, the second is to decrease cost, the third is to increase income on the same cost, the fourth is to decrease cost on the same income. it is essential to find out what the urgent investment is and what unnecessary cost is. At last, in order to competite world shipping race, each shipping firm must try for himself to retain the power. The government/ authority is no longer dependable.

I believe that each firm's power will be the industry's power,the industry's power will be the nations's power.

I. 서 언

우리나라 해운산업은 1950년부터 1975년까지 해운산업 정착기, 1976년부터 1986년까지 해운산업 조정기를 거쳐 1987년부터 1995년까지 해운산업 성장기를 단계적으로 거치면서 성장을 계속하고 있다. 개발도상국의 산업정책이 그러하듯이 해운산업은 정부 주도적인 보호와 규제하에서 선박의 수급, 화물의 확보·유치 및 선원인력의 수급에까지 정책적으로 제도적으로 정부 당국에 의존하여 올 수밖에 없었다. 이러한 산업의 발전과정에서 중고선의 과대도입, 해운선사의 난립에 따른 자국선사간의 과당경쟁 및 세계적 해운불황까지 겹쳐 해운산업은 그 기초부터 부실화로 내닫게 되자 정부 당국은 늦게나마 해운산업 합리화조치라는 극단적인 조치를 취하게 되고 그 효과에 대한 논란과 우여곡절 끝에 오늘에 이르게 되었다. 그러나 이같은 정부 당국의 보호, 규제, 시정조치 등이 해운산업 전 분야에 걸쳐 연속될 수는 없고 이제는 국가의 경쟁력은 국가정책적인 보호와 규제보다는

산업의 경쟁력에 좌우될 것이고, 나아가서는 각 개별기업의 국제 경쟁력이 一國의 국제 경쟁력을 형성하는 시대를 맞이하고 있는 것이다. 새로운 국제경제질서의 태동과 산업환경의 경쟁적 변화에 대응할 수 있는 능력이 기업에게 요구되고 있다. 한 기업이 계속기업으로 성장, 유지, 발전하기 위해서는 개개의 해운기업이 스스로의 경쟁력을 배양하지 않으면 안될 경영환경의 위기를 깨달아야 한다.

해운시장 정보를 조기에 입수하고 이에 적절한 전략수립과 경쟁력 향상을 도모하는 경영활동이 어느 때 보다도 절실히 요구되고 있다. 오늘날 우리나라 외항 해운산업은 7년 연속의 흑자경영시대를 맞이하여 안정적인 경영수지 개선과 새로운 도약의 기틀을 마련하고 있다고 보아진다. 그러나 이러한 연속 흑자의 행진속에서 재무구조가 차츰 개선되고 있을 때 해운불황과 수지악화에 대비한 기업차원의 전략과 경영계획을 수립하고 있지 않으면 안된다. 만약 이러한 불황에 대한 대비가 없는 상태에서 일단 경영수지가 악화되어, 기업이 도산의 위기에 처한다면 그 탈출의 어려움이 실로 크다는 것을 우리는 해운산업 합리화조치 이전과 이후의 해운시장 상황을 통하여 교훈적으로 깨닫고 있다. 따라서 이 연구에서는 오늘날 우리나라 해운산업의 경영환경 변화를 바탕으로 해운산업의 중요요소인 선박과 화물 및 선원을 중심으로 경쟁력 실태를 파악하고자 한다. 이러한 연구목적으로 1989년부터 1994년까지 6개년에 걸쳐 해운산업의 경영환경 변화를 각 년도의 흐름에 따라 추적하였으며 우리나라 외항 상선대의 변화추이와 현황을 파악하며 선박 확보를 위한 방법을 살펴 아직도 개선의 여지가 어떠한 것이 있는지 찾아내어 선박확보의 제도적 개선방향을 모색하고자 한다. 특히 선박확보와 관련된 세제의 개선은 세계 각국의 세제와 비교함으로써 우리나라 해운세제가 해운산업의 경쟁력에 미치는 영향을 알고자 하며, 다음으로 해상물동량의 변화와 현황을 수출입 물동량과 삼국간 화물물동량을 중심으로 우리나라 외항 해운선사들의 자사선과 傭船 선박별로 수송 현황을 파악하고 국적선사의 적취율을 각 년도별로 비교함으로써 화물집화와 관련한 우리 선사들의 과제는 무엇인가를 찾아 보고자 한다. 또한 선원인력의 수급측면에서 선원의 자질과 선원비 및 선원비의 구성 항목을 면밀히 살펴봄으로써 선원비의 상승만이 과연 우리나라 외항 해운기업의 경쟁력 저해 요인인가를 살펴볼 것이다. 아울러 선원의 자질과 관련하여 해기사의 학력, 승선경력, 연령 등을 파악함으로써 최근 6년간 이들 요소들의 분포가 어떻게 변화되어 왔는가를 알 수 있을 것이다. 또한 선원수급 측면에서 정규 교육기관의 선원인력 배출 현황은 우리나라 선원 교육의 방향을 제시할 수 있을 것으로 본다. 끝으로 해운산업의 수익과 비용을 분석하고 해운비용을 각 항목별로 각 년도의 증감율을 중심으로 살펴서 이러한 수익과 비용에 근거한 우리나라 외항 해운기업의 재무구조 안정성을 일본과 비교함으로써 우리나라 외항 해운기업의 재무구조의 현황을 보다 잘 파악할 수 있을 것으로 본다.

이 연구의 범위는 우리나라 외항 해운기업에 한정하며 실태 분석에 이용된 기간은 1989년부터 1994년까지 6개년 간이다. 이 연구는 주로 문헌연구로서 기존의 각 협회. 단체가 발행하고 있는 통계적 자료를 활용하고 국내외 해운산업에 관한 단행본, 학회지, 연구보고서 등을 참고문헌으로 이용할 것이다. 따라서 이 연구는 우리나라 해운기업의 실태 분석을 경쟁력 제고 관점에서 시도함으로써 경쟁력 제고 방안을 마련하기 위한 단계적 연구로서 의의가 있다고 본다.

Ⅱ. 해운산업과 경영환경의 변화

1. 우리나라 외항해운기업의 현황

1982년 68개의 해운기업이 있었으나 1983년 12월 24일 해운산업합리화 계획에 의거 20개의 기업으로 통폐합하여 오늘날 우리나라 외항해운기업의 수는 1988년 34개 선사에서 1994년 12월 현재 32개 선사로 구성되어 있다.

이들 해운기업을 계열별로 나누어 보면 다음과 같다. 원양선사로서 범양상선, 대한해운, 두양상선, 조양상선, 한진해운, 현대상선 등 6개 선사이고, 동남아선사로서 거양해운, 대보해운, 동남아해운, 세

양선박, 흥아해운 등 5개 선사이며, 한일 재래선사로서는 고려해운, 금양상선, 남성해운, 동영해운, 동진상선, 범주해운, 우양상선, 장영해운, 창덕해운, 천경해운, 태영상선, 한라해운, 부관훼리 등 13개 선사가 있고, 특수선사로서 한국특수선이 있으며 또한 기타 선사로서 삼선해운, 선일상선, 유공해운, 중앙상선, 한림해운, 호유해운 등의 선사가 있다.

2. 해운산업의 경영 환경

1982년 이후 1987년까지 6년간 연속 적자에서 벗어나, 1988년부터 흑자경영으로 경영 수지가 안정될 수 있었던 것은 세계적인 해운시황의 회복과 해운산업 합리화 조치의 외형적 효과가 나타난 결과이다. 그러나 장기간의 누적된 적자는 경영수지가 개선의 여지가 많음을 의미한다[1].

1989년 미국선사의 국내지사 설치가 가능하게 되는 등 국내 해운시장 개방이 시작되고, 한·중 항로 개설을 통한 북방 해운정책의 기반이 마련되었던 것이다.

그러나 다시 1990년에는 전반적인 세계 경기와 국내 경기의 침체가 이어져 물동량의 증가가 낮아졌으며 1990년 8월 이라크의 전쟁으로 세계 油價가 급등하여[2] 해운업계도 그 영향을 받게 되었다. 이와 같은 대내외적 경영 환경은 세계 해운시장에서의 치열한 경쟁을 야기시키고 U.R협상에 의한 국내 해운시장의 개방을 한층 더 요구하게 되었다.

이러한 대외적 환경에 대응하기 위하여서는 해운업에 대한 면허를 등록제로 전환하고 해운시장 개방에 대한 우리나라 외항 선사의 경쟁력 제고가 시급하게 되었다. 해운업법상의 항로 및 사업 구역의 제한을 완화시켜 시장의 신규 참여를 도모하고 항로 및 구역의 범위를 원양, 근해, 특수화물 부문으로 단순화하여 1992년부터는 한일항로와 동남아항로를 근해항로로 통합하였다.

이렇게 기존 항로의 제한을 폐지하였으며 원양항로에 신규 선사의 참여(1993), 특수화물의 신규 면허 개방(1994), 원양 및 신규 선사에 대해 근해 신규 면허가 개방되었다(1995). 이와 같은 항로와 구역에 대한 기존의 제한이 완화 폐지됨으로써 우선 국내적으로 우리나라 외항선사간에 전 항로, 전 구역에서 경쟁이 불가피하다. 물론 선사에 따라서는 항로와 구역이 개방되어도 바로 참여할 수가 없는 경우도 있을 것이다. 아무튼 이러한 개방 대응조치가 자국 내 외항선사 간의 과당 경쟁을 자초해서는 안된다. 이것은 어디까지나 우리나라 외항상선대의 국제경쟁력을 배양시키고자 하는 것이며 외국 외항상선대의 국내시장 침입을 개방적이면서도 합리적으로 저항할 수 있는 저항력을 제고시키는 것이 그 근본적인 취지일 것이다.

이러한 국내 해운시장의 개방과 더불어 우리나라도 북방 해운정책을 펼치고 있다. 한·중 수교에 따른 해운 협상의 진전[3], 컨테이너 정기 선사들의 성장과 서비스향상, 선원인력 수급의 타결, 해운경영 합리화 등과 같이 해운업계의 자구적인 노력과 체질 개선을 도모하고 있다.

오늘날 세계 경제가 개방화를 추진하면서도 지역적 이기주의 내지는 배타주의를 추구하고 있는 것은 한 국가보다는 몇 개 이상의 국가가 연합하여 공동의 이익을 꾀하는데 도움이 되기 때문이다[4]. 따라서 항로와 구역이 개방되는 해운시장에서 우리나라 외항 선사들은(대형선사, 중소형선사) 동일

1) 1982년부터 1987년까지 전체 외항 해운 기업의 적자는 총 9,324억원이며 연평균 1,555억이다. 또 1988년부터 1994년까지 전체 외항 해운 기업의 흑자는 총 2,901억원이며 연평균 415억원이 다. 특히 1993년에는 흑자 규모가 520억원으로 전년 대비 411%가 증가하였고 1994년에는 흑자 규모가 1,070억원으로 전년 대비 106% 증가하였다.

2) 국제 유가의 배럴당 가격은 다음과 같다.
1989 : 16.5$,1990 : 21.4$,1991 : 18.5$,1992 : 17.5$,1993 : 17.0$,1994 : 17.5$

3) 한·중간의 총 교역 규모는 1970년대 말 홍콩, 일본, 싱가포르 등을 경유하는 간접 무역 방식에서 1991년 4월에 한국 기업의 중국지사 설립이 허용되면서 점차 직접 교역으로 전환하여 1979년에는 1,900$에서 1991년에는 58억$에 이르고 있다.

4) EC, NAFTA(북미자유무역협정 : 미국, 캐나다, 멕시코)

항로에서 共同 運航을 도모할 필요가 있다고 본다. 이것은 운항 효율의 제고를 위한 상호협동과 자원의 효과적 활용 및 상호 이익을 증대할 수 있기 때문이다.

1991년에 들어오면서 조양상선의 세계일주항로 서비스,한진해운의 구주, 극동, 북미항로에 펜듈럼 서비스, 한·일항로, 한·중항로[5], 한·소항로[6] 및 북한항로까지도 선사들의 관심이 높아지고 있는 실정이다. 또한 국내 해운시장 개방과 관련하여 미국선사들에게 한국내 육상 화물운송도 단계적으로 허용하고 있으며, 그동안 국적 원양선사들에게 제한된 한·일항로에서 부산항을 이용하는 일본선사들의 自社 피더화물 수송이 허용되고 있어 이 피더(feeder)화물에 대한 집화 경쟁이 더욱 치열해 질 것이다.

중고선 도입허용, 선박 도입관세의 5년 분할 납부조치, 선박보험요율 제도의 개선, 선원노조연맹과의 노사합의로 국적선에 대한 외국선원 혼승제도 등이 마련되었다.

1993년에는 외국의 각종 규제 완화 압력과 한·중 정기항로의 취항, 웨이버제도의 폐지, 지정화물제도의 축소 등 우리나라 해운산업 역시 자율과 경쟁의 시대를 대비하고 있는 것이다. 그러나 해운산업의 국제경쟁력을 제고하기 위해서는 선박확보 방법의 다양화, 해운세제의 개선, 항만개발과 운영효율 증대 등을 도모해 가야 할 것이다.

1994년에는 U.R.협상에 따른 신 무역질서가 마련되고 세계경제의 블록화 현상이 심화되며 웨이버제도의 폐지[7], 지정화물제도의 축소[8] 등 해운환경 변화는 계속되고 있다.

또한 금융시장 개방에 따라 선박 확보시 외국금융의 이용을 자유화하고, 선박 확보방법을 다양화하는 등 기업의 자율적인 경영과 중소회사의 합병 등을 통한 기업의 영세성 탈피 및 체질 강화 등의 노력이 요구되고 있다.

기업의 이미지 개선과 리스금융(종합금융 등)을 이용한 선박확보와 국외 현지법인이 선박을 건조·발주한 후 국적선사가 다시 나용선하는 것도 하나의 방법일 수 있으며, 해운산업의 경쟁력 제고를 위하여 해운세제를 개선해 가야 한다.

선박 도입관세의 면제, 선박 매매차익에 대한 법인세를 5년간 유예하는 방안도 추진되어야 할 문제이다. 또한 선원비의 문제를 두고 이것이 해운산업의 경쟁력 약화 요인으로 보고 있으나 제2선적제도를 이용한 외국인 혼승은 세제의 유리한 적용 등의 차원에서 모색되어야 할 문제이며, 결코 기존 우리나라 선원들의 임금 인하를 의미해서는 안된다. 현행 외국인 혼승이 중국 한인에 대하여 허용되고 있지만 점차 인도네시아 등 동남아시아인으로 확대하고자 하는 경향이 있다[9].

U.R.협상 타결, WTO무역체제의 출발, OECD의 가입 등은 국내 해운시장의 개방과 완전 경쟁시대를 의미한다. 우리나라 외항 해운산업이 1982년 이후 1987년까지 적자경영에서 1988년부터 1994. 12 현재까지 7년 연속의 흑자를 시현하였다.

세계 경제회복과 흑자경영의 시대를 우리나라

5) 한·중간의 총 교역 규모는 1970년대 말 홍콩, 일본, 싱가포르 등을 경유하는 간접 무역 방식에서 1991년 4월에 한국 기업의 중국지사 설립이 허용되면서 점차 직접 교역으로 전환하여 1979년에는 1,900$에서 1991년에는 58억 $에 이르고 있다.

6) 한·소해운과 FESCO(Far Eastern Shipping Co.)의 컨테이너 정기적 항로가 개설되어 있다.

7) 정기선 웨이버제도의 개선으로 대한민국선박(용선포함)에 대하여 화물적취에 제한을 하지 않는 국가의 선박에 의해 화물을 운송하는 경우와 대한민국과 교역당사국 항로에서 당사국의 적취량 또는 선박규모에 관하여 합의한 내용에 따라 국적선이 아닌 선박으로도 정기선 화물 수송이 가능하다.

8) 지정화물 유보제도는 EC, 일본, 호주 등에서 그 폐지를 요구하고 있으며 해운마찰의 요인이 되고 있어 연차적 축소하향 예정임.

9) 93년 12월 13일 현재 1.2.3차의 중국 한인승선을 승인받은 기업은 범양상선을 비롯하여 22개 국적선사가 있다. 그 중 18개 기업이 현재 승선고용을 하고 있다. 이들의 총고용승인 인원은 689명이며 승선인원은 338명이다. (신규승선대기 : 34명, 연가대기 70명, 고용해지 234명, 도주 13명)

해운산업의 국제경쟁력 제고의 기틀로 삼아야 한다. 이러한 전반적인 해운 경기가 언제까지 연속될 수는 없으므로 이러한 호조의 해운 환경을 도약의 기회로 만들어야 한다. 그러나 선진 해운국들의 제2선적제도의 확대, 항만국 통제 강화, 환경오염 규제 강화 등은 해운시장 개방 능력외 또 다른 해운기업의 활동에서 제약 요인이 되고 있으며 상대적 임금 수준의 저하로 우수 해운인력의 확보가 어려운 것이나 정부의 규제 특히 세제 부담 등은 해운기업의 경영 환경을 어렵게 하는 것들이다. 비록 흑자의 경영시대를 맞이하고는 있으나 높은 자본비(지급이자율) 등에 의한 비용의 증대는 경영수지를 악화시킬 것이다. 따라서 이 연구에서는 우리나라 해운산업의 경영환경을 경쟁력 실태 분석 차원에서 선박과 화물 및 선원을 중심으로 살펴보고 외항 해운산업의 재무구조를 수익과 비용 측면에서 파악하며, 전반적으로 우리나라 해운 산업의 경쟁력을 제고할 수 있는 방안을 모색하고자 한다.

Ⅲ. 외항상선대의 현황과 선박의 확보

1. 우리나라 외항 상선대의 현황

1) 우리나라 외항 상선대의 선박량 변화 추이

최근 6년간 선박의 보유 척 수는 1990년을 제외하고는 매년 감소 추세에 있다. 1989에 비해 1994년은 전체 선박 척 수가 12.8%가 감소하였으나, 규모는 선박 한 척당 약 평균 26,327 G/T으로 크게 증가한 것은 우리나라 외항 해운기업의 선박이 대체로 대형화 추세에 있음을 알 수 있다. 또한 노후·비경제선의 해외 매각 처분량 보다도 국내건조, BBC 및 중고선 수입이 증가하였음을 짐작할 수 있다.

2) 선종별 척 수의 변화 추이

<표 3-2> 연도별 척수 단위 : 척

선종 \ 연도	'89	'90	'91	'92	'93	'94
일반화물선	102	81	63	52	48	47
원목선	33	35	33	61	57	51
살물선	109	110	104	63	49	56
풀컨테이너	37	39	70	80	80	81
세미컨테이너	53	77	52	47	46	38
자동차전용선	19	18	16	16	17	18
광탄선	35	40	38	39	41	43
유조선	15	15	15	13	12	12
케미칼탱커선	9	10	12	13	13	13
LNG선	-	-	-	-	-	2
기타선	11	11	10	10	10	8
계	423	436	413	394	373	369

자료 : 한국선주협회, 해운연보 각 연도, 외항선박 보유현황 각 연도

일반 화물선과 살물선의 척 수는 매년 감소되고 있으나 풀컨테이너선은 1989년보다 2배 이상 증가한 것은 컨테이너선의 수송 수요가 증가하고 있기 때문으로 생각되며 특히 1994년에 와서는 LNG선의 취항이 본격적으로 시작되고 있음을 알 수 있다.

<표 3-1> 연도별 선박 척 수 및 톤수 단위 : 톤, %

항목 \ 연도	1989	1990	1991	1992	1993	1994
척 수	423	436	413	394	373	369
G/T	8,286,513	9,089,399	8,865,072	8,982,527	8,874,682	9,714,884
D. W. T	13,434,484	14,879,281	14,432,671	14,422,872	14,180,770	15,137,857
전년대비척수증가율	-0.2	+3.07	-5.27	-4.60	-5.32	-1.07

자료 : 한국선주협회, 해운연보 각 연도, 외항선박보유현황 각 연도

3) 선종별 총톤수 비율 추이

<표 3-3>연도별 선종별 총톤수 단위 : %

선종 \ 연도	'89	'90	'91	'92	'93	'94
일반화물선	2.4	1.8	1.5	1.2	1.1	1.6
원목선	1.6	1.6	1.6	9.0	8.9	7.9
살물선	25.5	23.4	23.0	12.0	9.4	10.5
풀컨테이너선	12.1	12.6	15.8	20.2	21.1	21.5
세미컨테이너	2.4	2.8	1.4	1.2	1.0	0.8
자동차전용선	7.5	6.6	6.3	6.3	6.8	8.3
광탄선	33.3	37.3	37.8	37.8	40.5	38.2
유조선	13.5	12.4	11.2	10.9	9.8	8.9
케미칼탱커선	1.0	1.0	0.9	0.9	0.9	0.8
기타선	0.7	0.6	0.5	0.5	0.5	1.5
계	100%	100%	100%	100%	100%	100%

자료 : 한국선주협회, 해운연보 각 연도, 외항선박 보유현황 각 연도

우리나라 외항상선대의 선종별 총톤수 비율을 보면, 광탄선이 각 년도를 통하여 제일 높고 그 다음이 살물선이었으나 1992년부터는 풀컨테이너선이 두번째로 높다. 원목선은 1991년 이전까지는 전체 선박량의 1.6%에 불과 했으나 1992년 이후 8%-9%를 차지하고 있고 자동차 전용선의 비율도 꾸준히 증가되고 있슴을 알 수 있다.

4) 총톤수별 비율 추이

<표 3-4>연도별 총톤수 단위 : %

톤수 \ 연도	1989	1990	1991	1992	1993	1994
5,000톤미만	5.2	5.1	5.0	4.9	4.6	4.1
10,000톤미만	1.6	1.4	1.2	1.1	0.9	0.9
30,000톤미만	25.3	22.7	21.0	19.4	18.4	16.8
50,000톤미만	22.3	22.0	24.6	23.8	23.1	20.9
100,000톤미만	28.2	26.8	25.8	27.4	27.5	32.3
100,000톤미만	17.4	22.0	22.4	23.5	25.5	24.8
계	100%	100%	100%	100%	100%	100%

자료 : 한국선주협회, 해운연보 각 연도, 외항선박 보유현황 각 연도

앞서 살펴본 바와 같이 우리나라 외항 상선대의 단위 척 당 평균 총톤수가 증가하고 있슴은 상기에서 50,000(G/T)톤 미만의 선박은 매년 감소 추세에 있고 50,000톤 이상 100,000톤 미만의 선박과 100,000톤 이상의 선박이 계속 증가하고 있슴을 알 수 있다.따라서 우리나라 외항상선대가 대형화 추세에 있다.

5) 평균 선령의 변화 추이

<표3-5>연도별 평균선령 단위 : 년

선종 \ 연도	1991	1992	1993	1994
일반화물선	18.8	17.8	14.6	11.3
원목선	13.8	14.5	14.5	14.6
살물선	14.5	11.8	17.1	12.8
컨테이너선	8.6	8.4	9.4	9.3
세미컨테이너	8.8	8.8	11.2	10.8
자동차전용선	4.3	4.2	6.9	5.8
광탄선	7.6	8.7	15.2	7.0
유조선	10.7	11.2	9.9	13.9
케미칼탱커선	8.4	8.5	18.6	10.3
LNG선	-	-	-	1.0
기타	15.4	16.4	18.6	20.0
평균	11.1	11.1	12.2	10.6

자료 : 한국선주협회, 해운연보 각 연도, 외항선박 보유현황 각 연도

이와 같이 우리나라 외항 상선대의 평균 선령이 10.6년으로 세계 상선대의 평균 선령(18년)보다 선박의 선령이 낮아 경쟁력이 있슴을 알 수 있다. 특히 일반 화물선은 그 척 수, 총톤수면에서 감소되고 있으나 선령 또한 낮아지고 있어 선대의 체질이 개선되고 있으며, 풀컨테이너선, 자동차 전용선의 선박량은 증가하는데도 선령은 10년 이하로 유지되고 있다. 따라서 최근 연속되는 해운경영 수지가 혹자로 안정되고 있을 때 우리나라 해운기업의 체질은 물론 선대의 체질 개선과 강화를 해야 한다고 본다.

6) 우리나라 외항 상선대의 선령별 톤 수, 척 수 비율의 변화 추이

<표3-6>연령별 톤수 척수 단위 : %

선령 \ 연도		1989	1990	1991	1992	1993	1994
0-4년	척 수	20.7	24.7	25.2	27.4	20.9	24.7
	G/T	42.6	47.6	43.8	41.3	28.3	26.6
5-9년	척 수	16.9	13.6	14.5	16.8	22.2	25.5
	G/T	13.6	14.2	19.2	27.1	38.5	44.1
10-14년	척 수	24.6	24.4	21.6	15.2	15.0	15.5
	G/T	17.0	13.4	11.0	7.9	10.7	11.5
15-19년	척 수	25.1	24.9	25.7	27.7	20.4	18.2
	G/T	20.5	13.2	19.9	17.0	10.0	7.5
20년 이상	척 수	12.7	12.4	13.0	12.9	21.5	16.3
	G/T	6.3	6.5	6.1	6.7	12.5	10.3

자료 : 한국선주협회, 해운연보 각 연도, 외항선박 보유현황 각 연도

우리나라 외항 상선대의 선령을 총톤수 비율 면에서 살펴보면 선령 0~4년의 선박이 매년 감소되고 있으나 척 수 면에서는 거의 변화가 없다(1990년 24.7%와 1994년 24.7%) 그러나 선령 5년~9년의 선박은 총톤수, 척 수 면에서 모두 큰 폭으로 증가 하였다. 또한 선령 10년 이상의 선박은 모두 감소 추세에 있슴을 여기서 다시 확인할 수 있다. 따라서 우리나라 외항 상선대의 선대 체질은 개선되어지고 있다고 볼 수 있다.

세계 선복량은 300톤 이상의 선박이 1991년에 비해 1994년에는 3,000만 G/T이상 증가하였다. 우리나라는 1994년 7월 1일 현재 선복량 면에서 세계 15위(세계선복량의 1.5%)의 해운국의 위치를 유지하고 있다. 편의치적국인 리베리아, 파나마, 그리스, 키프러스, 바하마, 말타 등의 국가는 매년 선박 보유량이 증대되고 있는 것은 선진 해운국의 편의치적이 증대하고 있슴을 의미하며 노르웨이는 1989년 3.8%이던 것이 5%이상의 선복량을 유지하고 있다. 이것은 제2선적 제도를 통한 자국 선대의 자국 유치에 힘쓰고 있기 때문이다. 영국, 일본, 미국, 러시아, 한국 등은 매년 세계 선박량에서 차지하는 비율이 낮아지고 있다.

2. 선박의 확보

우리나라의 해운산업은 1970년대 후반부터 경제성장과 더불어 무역량의 증대와 당국의 해운 육성정책으로 해운과 조선을 종합적으로 육성하게 되었다. 1976년 3월 항만청이 1977년 해운항만청으로 발족하면서 해운, 조선 종합 육성방안에 의거 선박의 확보는 주로 계획조선과 중고선 도입이었다.그러나 오늘날 선박의 확보가 저렴하고 신속하게 이루어져야 해운기업의 근본적인 경쟁력을 유지할 수 있기 때문에 이들 선박 확보방법이 여러 측면에서 충분히 활용되기가 어렵다. 선박 확보 방법의 다양화는 곧 보다 유리한 조건으로 선주에게 선박건조·발주를 할 수 있도록 하기 때문에 대부분의 선사가 이를 희망하고 있으며 선박건조·금융조건의 완화도 함께 요구하고 있는 것이다. 앞으로 2001년에는 우리나라 외항 선박량이 1,200만 G/T ('94. 12. 현재 9,714,884톤)으로 추정하고 소요자금도 128억불(약 10조원)에 이를 것으로 내다보고 있다[10]. 이처럼 해운기업의 생산설비인 선박의 건조는 거대자본이 필요하고 건조자금의 조달방법에 따라 막대한 자본비(지급이자)가 소요되게 된다. 국내 금리와 국제 금리의 차이가 크므로 외국 금융 이용시 유리한 조건에도 불구하고 외국금융 이용 한도액이 설정되어 있으므로 선주의 선박 조달은 어려움이 많다.여기서는 선박의 확보 방법을 국적 취득조건부 나용선, 중고선 도입, 계획조선 등을 차례로 살펴보면서 해운기업의 국제경쟁력을 제고할 수 있는 제도적 개선은 무엇인지를 고찰하고자 한다.

1) 국적 취득 조건부 나용선

이것은 국적 취득 조건부 나용선 운영 방침에 따라 BBC(Bare Boat Charter) 자금 한도를 책정하고 당국이 장기적,안정적 수익성이 보장된다고 인정하는 경우에 BBC 자금으로 선박의 신조 또는 중고선 도입을 허용하는 것이다.그 우선 순위를 보면 풀컨테이너선, 10년 이상 장기 운송 계약을 확보한 선박, 3년 이상 장기 운송 계약을 확보한 선박, 선령 15년 이상 노후선의 대체 선박을 건조 또

는 구입하는 경우에 이 조건을 활용할 수 있다. 선박을 신조할 경우 국내 조선소에서 건조하는 것을 원칙으로 하고 외국 금융을 이용할 수 있으며, 중고선을 도입할 경우는 외화 대출제도를 우선적으로 활용토록 유도하고 있다. 이 BBC 자금을 이용할 수 있는 기업은, 금융기관의 대출금 원리금의 상환과 자구계획을 성실히 수행하는 기업과 어선법상 제재 대상이 아닌 원양업체에 한하도록 규정되고 있다. 1994년도 BBC 자금 한도액을 10억불로 규정하고 있는데, 연간 계약 규모는 계약선가를 기준으로 한다.BBC에 의한 선박 확보가 계획조선보다도 선주들이 선호하는 이유는 금리가 4.7%~5%(계획조선금리 9.5%)로 싸고 대출비율이 선가의 100%까지이며, 대출기간이(원리금 균등상환) 12년(3년거치 8년상환의 계획조선은 10년) 등으로 유리하기 때문이다. 또 계획조선은 산업금융채권

7) 주요 국가별 선박 보유 비율 현황

<표 3-7>연도별 국가별 선박보유비율

단위 : 천G/T, %

국가 \ 연도	1989	1990	1991	1992	1993	1994
세계 선박량	410,500 (백톤이상)	423,600 (백톤이상)	436,000 (백톤이상) 399,405.7 (3백톤이상)	410,905.6 (3백톤이상)	417,398.6 (3백톤이상)	431,142.8 (3백톤이상)
리베리아	11.7	12.9	12.0	13.3	13.9	12.6
파나마	11.5	9.3	10.3	11.8	12.4	13.7
그리스	5.2	4.8	5.2	5.8	7.6	6.7
키프러스	4.4	4.3	4.7	4.9	5.4	5.2
일본	6.8	6.4	6.1	5.8	5.3	5.1
노르웨이	3.8	5.5	5.4	5.3	5.3	4.8
바하마	2.8	3.2	4.0	4.8	5.1	5.1
미국	5.0	5.0	4.7	3.6	3.3	2.7
말타	-	1.1	1.6	2.4	3.1	3.2
중국	3.3	3.3	3.2	3.2	3.0	3.4
러시아	6.3	6.3	6.1	2.5	2.4	2.5
싱가포르	1.8	1.9	1.9	2.2	2.1	2.6
필리핀	2.3	2.0	2.0	2.0	2.1	1.9
홍콩	1.5	-	-	1.6	1.8	1.7
한국	1.9	1.8	1.8	1.7	1.6	1.5
인도	1.5	-	-	1.5	1.5	1.4
이탈리아	1.9	1.9	1.8	1.7	1.4	1.5
대만	1.3	-	-	1.5	1.3	1.3
영국	1.9	1.6	1.5	-	-	-
기타	25.1	28.7	27.7	24.4	21.4	23.1
계	100%	100%	100%	100%	100%	100%

자료 : Institute of Shipping Economics and Logistics. Bremen 선주협회 해운연보 각 연도 1989년-1991년 (백톤(G/T)이상),1991년-1994년 (3백톤(G/T)이상)

(대출금의 40%)을 매입해야 하고 부대비용(등록세, 선가감정비) 등이 필요하고, 자기 담보에 위한 금융차입으로 불리하기 때문이다.

2) 중고선 도입

중고선 도입제도는 국적선사가 건조된 후 1년 이상 경과한 선박을 대한민국 선박을 소유할 수 없는 자로 부터 수입하는 것이다.1975년부터 시행된 본격적인 계획조선 제도가 도입되기 이전의 우리나라 선박 확보방안의 주종을 이루던 것으로, 延拂買收條件의 나용선에 의한 중고선의 도입이다. 1964년부터 이 제도에 의하여 일본으로부터 중고선을 매입하기 시작하여 1971년에는 선사의 수가 19개에서 55개사로 늘어나 한국 전체 선복량 중 BBC에 의한 중고선 도입량이 45%를 차지하였다. 해운산업 합리화 조치 이후 상공자원부의 중고선 도입 규제로 외항선의 중고선 도입이 사실상 규제되었다[11]. 현재는 중고선 도입에 관한 우선순위를 정하여 철강재 운반용 선박은 선령과 톤 수에 제한이 없어지고, 선령 20년 이상의 노후선의 대체 선박, 92년 이후 침몰한 선박의 대체 선박, 기타 선박 등으로 제시되고 있다. 또한 한중 항로에 투입되는 중고 카훼리, 중고 일반화물선 및 벌크선은 수입선 다변화 품목에서 제외시키고,원산지와 가까운 일본으로부터도 도입이 가능하도록 하고 있다. 중고 카훼리의 경우 선령도 10년에서 15년까지 완화해 주고 있으며 중고선 도입시 외화자금을 대출하기로 의결된 바 있다[12]. 특히 1994. 1. 21부터 국적 외항선사들의 중고선을 도입할 경우 한국은행 보유 외화를 90%까지 대출하기로 되었다. 이 대출조건은 상업차관과 비교하여 조건이 불리하지 않도록 운용하고 중소기업의 경우 90%, 대기업의 경우는 80%까지 융자가 가능하게 되었다. 따라서 중·소형선사들의 선박 확보에 있어서 주요한 금융수단으로써 유리한 조건이 생기게 된 것이다.

3) 계획조선

1980년대 이후 중고선 도입은 감소되었으며 선박 확보방안으로서 계획조선이 이루어졌다. 이러한 계획조선의 채택 배경은 비경제적인 노후선박을 폐선하고 대체 건조하는 방식으로(Scrap & Build) 운영하여 우리나라 해운산업의 국제경쟁력을 강화하기 위한 것이다[13]. 계획조선은 정부가 매년 선종별 건조량과 자금계획을 결정하고 건조희망 선사 중에서 적격자를 선정하여 소요자금의 상당부분을 재정자금으로 융자함으로써 선박을 건조하는 것이다.

외항선의 경우 1976년부터 1994년까지 총4,551,780 G/T을 계획조선으로 건조하였고 1983년 이후로 자동차전용선, LPG선, 광탄선 등의 비중이 높아지고 있으며 해운산업 합리화조치 이후(1984년) 중고선 도입이 금지되면서 1985년에 그 정점을 이루다가(796,900 G/T) 점차 감소 추세에 있다[14]. 1991년 이후에는 계획조선의 금리가 타 금리(외자이용시 4.7%~5%)보다 상대적으로 높아 계획조선에 의한 선박건조 희망 선주가 거의 없는 실정이다. 이자율, 대출범위 등의 면에서 자본비용이 높은 계획조선에 의한 선박건조는 경쟁력이 없다고 보여지기 때문이다. 따라서 이 계획조선의 제도적 개선이 요망된다고 하겠다. 연차별로 실시한 계획조선의 추진 실적을 보면 다음과 같다. 이 계획조선 역시 우선 순위를 두고 있는데 선령 15년 이상의 노후선의 대체선박, 92년 이후 침몰선박의 대체선박, COA장기화물 운송계약 적하 보증이 된 선박 등으로 규정하고 있다.1980년대까지만 해도 계획조선의 융자금리가 국제 금융조건에 비해 불리하였으나 수요자가 많았던 이유는 인플레이션 때문에 영(0) 또는 마이너스(-)의 실질금리를 적용받게 되고 장기적

11) 수출입 별도 공고상 선령 10년 이상의 선박은 도입이 금지되고 G/T 1,000톤이상 선령 10년 이하의 선박만 도입 가능하도록 규제되었다.

12) 제4차 신경제추진회의, 신경제국제화 세부 추진대책, 1994.

13) 한국박용기관학회, 선박의 경제적 운항 관리, 태화출판사, 1984, p. 10.

14) 민성규, 해운환경의 변화와 2,000년대 해운 정책, 한국해운학회지 제19호 1994. 12, p. 18.

으로는 불리한 조건을 보충하고도 남음이 있는 특혜로 인식되었기 때문이다[15].

4) 연도별 외항 선사의 계획조선 추진 현황

<표3-8>연도별 계획조선실적 단위 : 척, G/T

차수	연도	선정량	척수	발주량	척수
1	76	67,569	8	좌동	8
2	77	168,000	17	좌동	17
3	78	246,200	18	좌동	18
4	79	205,300	17	좌동	17
5	80	182,950	14	좌동	14
6	81	273,600	12	좌동	12
7	82	205,900	11	169,000	8
8	83	346,500	14	272,823	5
9	84	274,050	6	265,000	5
10	85	796,900	14	좌동	14
11	86	662,780	14	551,180	10
12	87	560,495	24	526,646	20
13	88	504,264	22	414,214	18
14	89	243,850	15	242,550	14
15	90	152,248	7	153,248	7
16	91	-		-	-
17	92	-		-	-
18	93	16,600	4	좌동	4
19	94	-		-	-
계		4,907,206	217	4,551,780	191

자료 : 한국선주협회, 해운연보 1993

5) 연도별 선박확보 실적의 변화 추이

상기에서 보는 바와 같이 1991년에 와서는 계획조선의 실적이 극히 미미하다.계획조선의 자금은 확보되어 있으나 금융조건 등 제반여건이 불리한 관계로[16] 선주들이 이 제도를 기피하고 있는 것은 앞서 지적한 바 있으나, 특히 1994년도에는 계획조선보다는 *표에서의 11척에 403,000톤(G/T)의 선박을 선가 491,000,000(4억9천1백만불)을 국내 종합금융을 이용하여 건조발주를 하였다[17]. 이외에도 자기자금으로 선박을 확보하는 방법도 있고, 원유선, 제철원료 수송선, 석탄수송선 LNG선, 컨테이너선 등을 국외 현지법인의 명의로 선박을 확보하는 방법과 국내건조를 원칙으로 한국수출입은행의 수출선 금융지원을 이용하여 다시 국내 선사가 단순 나용선하여 용선 운항하는 방법도 가능하다. 또한 95년 이후부터 한국은행 보유 외화를 이용하여 국적선사의 선박신조자금으로 지원될 수 있슴은 이미 언급한 바 있다.이렇게 다양화된 선박확보 방법은 기업의 재무능력과 신용 여하에 따라 선택되어질 수가 있으므로 기업은 스스로의 재무구조 개선과 체질 개선에 주력할 때 기업의 경쟁력은 白生할 수 있다고 본다. 우리나라 금융시장 개방과 더불어 선박자금 조달에 외국금융을 이용하고 기업의 이미지 제고와 자율적인 기업합병을 통한 영세성을 벗어나 기업공개와 주식시장에 상장함으로써 자금조달의 새로운 돌파구를 개척해야 할 것이다[18]

3. 선박과 해운 세제

우리나라 해운기업의 세제를 살펴보면 크게 국세와 지방세로 나누고 국세는 법인세, 소득세, 교육세,부가가치세 등이 있으며 지방세제는 등록세, 재산세, 취득세, 공동시설세, 주민세 등으로 구분할 수 있다.

해운산업에만 적용되는 산업육성 정책은 아니나 타산업에도 공통적 산업육성책이 세제정책이다. 자국 해운에 대해 타국보다 불리한 세제를 적용하면 자국 선주가 타국 선주에 비해 불리한 국제경쟁을 하기 때문에 각국은 해운세제의 개선을 추진하게

15) 민성규, 해운 환경의 변화와 2,000년대 해운 정책, 한국해운학회지 제19호, 1994. 12, p. 19.

16) 우리나라 계획조선의 자금금리는 연 9.29%, 수출선 자금금리는 연 8.0%, 일본의 계획조선 자금금리는 연 5.65%, 국제금리는 LiBOR(6개월) 3.63%이다

17) 1994년에는 한불종합금융, 한국종합금융, 현대종합금융 등을 이용하여 선박을 건조한 척수가 11척에 이르고 있다.

18) 1994. 12. 현재 기업이 공개되고 주식시장에 상장되어 있는 상장 해운기업은 1992년 대한해운, 1977년 세양선박, 1956년 한진해운, 1976년 흥아해운 등이고 현대상선은 1995년 하반기부터 기업공개가 될 예정이다.

<표3-9>연도별 선박확보량 현황 단위 : 척, 천G/T, 천$, 억원

항목 \ 연도			1989	1990	1991	1992	1993	1994
BBC	척 수		11	9	23	8	22	18
	톤 수		914	411	760	309	39	624
	금 액		$424,369	$507,775	$1,003,307	$427,495	$43,435	$523,000
중고선	척 수		6	5	-	2	6	23
	톤 수		11	11	-	6.6	12.6	292
	금 액		$ 11,872	$ 17,557	-	$9,600	₩135	$183,000
계획조선	척 수		15	7	-	-	4	11*
	톤 수		244	152	-	-	16.6	403
	금 액		₩ 1,705	₩1,290	-	-	₩229	$491,000
계	척 수		32	21	23	10	32	52
	톤 수		1,169	574	760	315.6	68.2	1,392
	금액	$	$ 436,241	$ 525,332	$1,003,307	$437,095	$43,435	$1,197,000
		원	₩ 1,705	₩1,290	-	-	₩364	-

자료 : 한국선주협회, 해운연보 1994

된다. 우리나라 외항선사는, 1970년대 중반 이전까지는 외항선사의 법인세, 외항선원의 소득세가 면세되었으며 1977년 부가가치세 도입에 따른 세제개편에서 부가가치 영세율(0%)의 적용을 받게 되었다[19].또한 중고선 도입, 국적취득조건부 나용선 도입 등 선박 도입시 관세가 면세되었으나 1970년대 중반 이후부터 정부의 중공업시책 여파로 해운산업의 국제경쟁력 측면보다는 조선산업의 육성·보호를 내세워 관세가 다시 부과되기 시작하였다. 1981년의 세제개편에서 해운산업에 대한 세제지원도 직접지원에서 간접지원으로 전환되면서 지원범위가 축소되었다.1982년부터 면세되던 법인세가 과세되었고, 또한 재산세, 취득세가 부과되었다.다만 50%~85%의 세율 경감 조치가 적용되어 1992년 1월 1일부터는 50%로 축소되었으나 지방세 감면의 폐지 논란이 거듭되고 있다.현재는 1997. 12. 31까지 지방세 감면 규정의 폐지를 유보시켜 놓고 있는 실정이다[20]. 해운기업의 법인세는 일반제조(수출)기업과 동일하며, 일반제조(수출기업)에게 적용되는 세제우대 조치, 시장개척 준비금, 수출손실준비금, 특정설비 투자금액에 대한 세액공제 등이 해운기업에는 全無한 실정이다. 또한 일반제조(수출)기업의 수출용 원자재 수입에 대해 시행하는 관세 환급제도도 해운기업의 경우는 국내 생산이 불가능한 외항선박 제조용 원료의 수입시 수입관세의 90%를 감면하고 있을 뿐이다.

1) 법인세

해운산업에 있어서 선박의 매각 및 보험차익 등에 대한 법인세의 과세는 국적외항상선대의 경쟁

19) 외국 항행용역에 종사하는 외항 해운선사의 운임 부가가치세에 대해서는 0%(영세율)을 적용하고 있다.(부가가치세법 제 11조 제 1항 제 3호)

20) 지방세 감면이 폐지될 경우 미화 약 3,000만불의 신조선에 대해 지방세 부담액은 파나마선적의 같은 크기의 선박에 대한 조세 부담액에 대해 현재 약 10배에서 약 50배로 급격히 증가한다. 이태우, 우리 나라 해운 기업의 국제경쟁력을 제고하기 위한 해운 세제 개선에 관한 연구, 한국해운학회지, 제 12호 1991. 5, p. 129

력을 저하시키는 요인이 되고 있다. 법인세(매매차익에 대한)의 부과 유예 기간면에서 일본은 3년, 영국은 5년, 노르웨이는 9년을 유예하고 있으나 우리나라는 매매 즉시 부과하고 있다. 또한 이 법인세율은 우리나라가 20%~34%이나 일본은 37.5%, 영국은 35%, 서독은 50%, 노르웨이는 50.8%로 우리나라보다 다소 높은 비율이다. 그러나 외항상선대의 세제개선을 통한 경쟁력 강화를 위해서는 법인세 부과 유예기간을 기타 선진국과 같이 3년~9년으로 연장할 필요가 있다고 본다.

2) 관 세

관세는 관세법 제137조 및 동법시행령 제115조에 의거, 외국으로부터 도착된 물품 또는 수출면허를 받은 물품으로 우리나라에서 인취된 물품에 대해 부과하는 세금을 말한다. 관세가 부과되는 경우는 선박을(국내건조 국적취득 조건부 나용선 포함) 도입하거나 조선용 기자재 도입 시와 외지에서 선박을 수리하는 경우에 부과되고 있다. 선박도입 관세는 도입 가액의 2.5%를 부과하고 있고 분할 납부는 가능하도록 하고 있다[21]. 외지 수리선박의 경우 수리비의 2.5%를 부과하고 있는데 일본, 영국, 서독, 노르웨이 등에서는 無稅이다. 또한 선박 기자재의 수입에 대해서도 우리나라는 수입 가액의 최고 30%까지 관세를 적용하고 있어 선박의 도입, 외지수리, 기자재 수입에 대한 관세의 적용은 우리나라 외항상선대의 국제 경쟁력 약화요인이 되고 있는 것이다[22]. 국내 항공기의 도입관세는 無稅인 점을 감안할 때 외항선박의 관세 부과는 형평에도 맞지 않는 것이다.

3) 선박 등록세

지방세의 하나인 등록세는 1989년 12월 선박의 취득(신조, 수입) 당시 가액의 0.02%로(기존의 등록건당 5,000원에서) 상향 조정되어 소유권 보존 등기가 이루어지고 있다. 이것은 해운기업의 선박 확보에 있어 또 하나의 조세부담이 되고 있는 것이다. 그러나 국내 항공기의 등록세는 취득 가액의 0.01%로 선박등록세의 절반이다. 해운산업의 중요성과 선박에 의한 화물수송량, 국민경제에 대한 기여도 등을 고려할 때 역시 형평에 맞지 않는 것이다. 외국과 비교할 때 노르웨이는 건당 20$(US), 리베리아는 척당 2,500$(US), 파나마는 척당 500 - 6,500$(US)로 적용하고 있어 이 선박등록세 역시 국내외적으로 비교할 때 불리한 세제 요소임을 알 수 있다[23].

특히 국내에서 건조한 국적취득 조건부 나용선은 국적외항선사가 외국조선소나 외국선주로부터 선박을 수입하는것이 아니고 국내 보세 지역에서 선사에게 인도되는 것이나 수입으로 간주되어 관세로 부과되고 있다. 일본, 대만, EC(구주제국) 등의 국가에서는 선박도입 관세를 無稅 적용하고 있다. 개도국이나 해운선진국의 해운보조 정책이 운항보조, 선박건조보조, 세제지원, 지급보증, 이자지원 등 여러 방면에서 자국상선대의 경쟁력을 강화하고 있다. 그러나 우리나라 당국의 경우 운항보조, 선박건조 보조가 직접적으로 어려우면 간접적이나마 세제지원, 지급보증 등을 통하여 외항상선대의 경쟁력 향상을 하여야 할 것이다. 이 관세의 적용에 있어서 한국도 항공기의 경우 기자재를 포함하여 무관세를 적용하고 있으면서 선박에는 2.5%, 선박기자재는 9%의 관세를 부과하고 있다.

---

21) 해운항만청장 확인 및 승인사항이며 1억원 이하는 3년, 5억원 이하는 4년, 5억원 이상은 5년 으로 분할 납부 기간을 정하고 있다.

22) 세계 20대 해운국 및 조선국 중에서 선박 관세를 적용하고 있는 국가는 오직 우리 나라밖에 없다. 한국선주협회, 해운연보, 1994. p. 85.
Institute of shipping economics and logistics, Bremen shipping statistics schedule, OECD, WP 6(1991) Lloyd's statistics, 한국조선공업협회, 조선자료집, p. 85.

23) 우리나라 외항해운선사의 지방세 조세부담은 일본의 2·3배, 영국의 5,500배, 노르웨이의 43배 리베리아의 17배에 달하고 있다.
한국선주협회, 해운연보 1992, p. 157.

그러나 일본의 경우는 오히려 항공기에는 4%, 기자재에 4%씩 각각 관세를 부과하고 있고 대만의 경우는 선박과 항공기 모두 관세를 無稅로 하고 있다. EC국가들은 선박에 대해서는 무세를 적용하지만(외항상선에 한함) 일본과 마찬가지로 항공기에 대해서 최고 15%의 관세를 적용하고 있는 것은 각 국가가 세제를 통한 자국 해운의 경쟁력 제고에 얼마나 큰 관심을 가지고 있다는 것을 여실히 보여주는 것이다[24].

4) 취득세, 재산세

현행 선박의 취득과 관련하여 부과되는 취득세는 취득 당시 가액의 2%를 부과하고 있고 외항상선의 경우 50%를 감면하고 있다. 그러나 1993. 12. 31. 국내 항공기의 경우 취득세는 無稅로 전환하였으나 선박의 경우는 여전히 부과하고 있다. 재산세는 課稅 時價 표준액의 0.3%를 적용하고 있다. 노르웨이 및 영국 등은 선박 및 컨테이너에 대한 부동산세의 면세를 시행하고 있다. 해운경쟁 국가들이 대부분 지방세를 부과하지 않거나 오히려 자국내 제2치적을 유도하는 등 세제를 통한 無稅(또는 비율인하, 유예기간 연장 등), 세제정책을 통한 자국 해운의 경쟁력 향상을 도모하고 있는 것이다. 따라서 해운원가 구성 비용별로 운항비, 선비, 제세 공과금 등의 항목에서 보면 우리나라 국적선이 일본 국적선에 비해 불리하게 경쟁 열위에 있는 대표적인 불리한 요소는 금리 및 자본비용의 과다와 관세, 등록세, 취득세 등으로 분석되고 있다. 운항비 중 항비, 화물비, 연료비와 선비 중 선원비, 수리선 용품비, 감가상각비, 보험료 등은 동일 조건하에서 경쟁하고 있다[25].

Ⅳ. 해상물동량과 화물의 집화

1. 물동량

1) 세계 물동량의 변화 추이

1994년의 세계 해상물동량은 43억 5천 5백만톤에 이르고 우리나라 해상물동량은 3억7천5백만톤에 달하며 세계 해상물동량의 8.6%를 차지하고 있다. 1989년의 5%보다 1994년에는 3.6%가 증가하였고 물량면에서는 1억6천3백만톤이 증가한 것이다. 그러나 세계 해상물동량과 우리나라 해상물동량이 모두 증가 추세에 있으므로 우리나라 외항 해운선사들의 보다 적극적인 집화 경쟁과 항로의 개척 및 선박의 확보(신조선 내지는 중고선 또는 용선의 적기 공급)가 우리 외항 선사들의 적취율을 높여 해운수익을 증대 시킬 수 있다고 본다.

<표4-1>연도별 물동량 단위 : %,백만톤

항목 \ 연도	1989	1990	1991	1992	1993	1994
세계교역량증가율	7.2	3.9	2.4	4.6	3.0	5.0
선진국수입증가율	8	4.5	2.5	3.7	1.2	3.4
개도국수출증가율	7.3	4.9	9.7	10.5	9.3	9.1
세계 해상물동량	3,860	3,977	4,110	4,207	4,318	4,355
한국 해상물동량	212	220	273	301	340	375
한국/세계(%)	5%	5.5%	6.0%	7.2%	7.9%	8.6%

자료 : IMF, World Economic Outlook,일본해사산업연구소 한국선주협회, 해운연보 각 연도

2) 우리나라 수출입 물동량 변화 추이

<표4-1>에서 살펴본 바와같이 우리나라 해상물동량은 꾸준히 증가하고 있으며 국적선 수송량도 연평균 3.9%의 증가세를 보이고 있다. 그러나 국적선(자사선) 적취율이 89년도 37.5%에서 94년도에는 25%로 매년 감소 추세에 있다. 우리나라 외항 해운기업의 용선에 의한 수송량이 늘어나고 있슴을 알 수 있으나(1989년 34,344,000톤에서 1994년 92,152,000톤으로) 우리나라 외항 선사들의 자사선 및 용선에 의한 수송 적취율이 1989년 53.7%에서 1994년 50%로 매년 낮아지고 있슴은 결국 타국의 선사들에게 적취량을 빼기고 있다고 볼 수 있다. 따라서 화물의 집화 노력도 중요하지만 선박의 적기 공급이 요망된다고 하겠다.

24) 한국선주협회 해운연보 1994, 1993, 1992 각년도
25) 한국선주협회, 해운연보 1992, p. 165.

3) 삼국간 화물 수송량 변화 추이

삼국간 화물의 수송에 있어서도 국적선 수송량이 매년 증가추세에 있고 용선에 의하여 수송한 수송량도 연 평균 56%의 증가율을 보이고 있다. 자사선과 용선을 포함한 우리나라 외항 선사들의 삼국간 화물수송에서 1989년보다 1994년에는 무려 4배 이상 증가하였다. 이것은 그 동안 우리나라 외항 해운기업들의 삼국간 화물 수송에 용선을 적극적으로 투입하여 운항 실적을 높였기 때문이다. 또한 이러한 용선에 의한 선대의 투입과 해운시장의 상황에 따라 시장 철수가 용이한 용선을 적절히 활용한 결과이며 해운 재무구조의 개선에도 크게 기여하였다고 본다.

4) 우리나라 외항 해운기업의 수송 물동량 변화 추이

수출입 화물 및 삼국간 화물을 우리나라 외항 선사가 국적선으로 수송한 량은 연평균 7.1% 용선으로 수송한 양(量)은 연평균 30.40%가 증가하였다. 전체수송량도 연평균 18.8% 증가하였다.

2. 화물 정책

1) 해운영업 면허제도의 개선

현행 면허제도는 외항화물 운송사업에 대한 참

<표 4-2>연도별 수출입 물동량 단위 : 천톤, %

항목 \ 연도	1989	1990	1991	1992	1993	1994
수출입물동량	212,000	219,781	273,129	301,422	340,532	375,084
1. 국적선수송량	79,500	83,297	84,397	85,001	90,582	96,491
증가율	3.9	4.8	1.3	0.7	6.6	6.0
국적선적취율	37.5	37.9	30.0	27.3	26.6	25.0
2. 용선수송량	34,344	32,747	40,696	50,338	67,085	92,152
증가율	-6.4	-4.7	24.3	23.7	33.3	37.0
전체수송량(1+2)	113,844	116,044	125,093	135,339	157,667	188,643
전체 증가율	0.6	1.9	7.8	8.2	16.5	19.0
적취율(%)	53.7	47.2	54.2	55.1	53.7	50.0

자료 : 한국선주협회, 해운연보 각 연도

<표 4-3> 연도별 수송량 단위 : 천톤, %

항 목 \ 연도	1989	1990	1991	1992	1993	1994
1. 국적선수송량	19,230	19,136	23,496	30,107	33,608	43,516
증가율	-0.6	-0.5	22.8	28.2	11.6	29.5
2. 용선수송량	7,813	12,334	18,634	35,174	45,259	67,230
증가율	63.6	57.9	51.1	88.8	28.7	48.5
전체수송량(1+2)	27,043	31,470	42,130	65,281	78,867	110,746
전체수송량 증가율	12.1	16.4	33.9	55.0	20.8	40.4

자료 : 한국선주협회, 해운연보 각 연도

<표 4-4> 연도별 수송물동량 단위 : 천톤, %

항목 \ 연도	1989	1990	1991	1992	1993	1994
1. 국적선수송량	98,730	102,433	107,893	115,108	124,190	140,007
증가율		3.8	5.3	6.7	7.9	12.0
2. 용선수송량	42,157	45,081	59,330	85,512	112,344	159,382
증가율		6.9	31.6	44.1	31.4	38.0
전체수송량(1+2)	140,887	147,514	167,223	200,620	236,534	299,389
전체수송량증가율		4.7	13.4	31.9	17.9	26.0

자료 : 한국선주협회, 해운연보 각 연도

여를 제한하여 競爭性이 상실됨으로써 기업의 체질을 약화시키고, 신규 참여의 제한으로 위장 외국적선이 편법운항을 하는 등 항로질서의 문란, 항로 및 사업구역 제한으로 수송 수요변화에 선사의 능동적 대응에 한계가 있다. 따라서 당국은 해운영업의 면허제도의 개선을 추진하게 되었다. 93년 1월부터 원양 신규면허를 허용하고, 94년 1월부터 특수화물운송 면허구분하던 것이 일반면허로 통괄하였으며, 95년 1월 원양, 근해 사업구역 제한을 폐지하였으며, 근해 신규면허 허용, 근해항로 개방에 대비한 내부 경쟁기반을 조성하고, 동북아 운송 활성화를 위하여 한·중항로 한·러항로 참여 제한을 해제하였다. 또한 96년에는 면허제를 등록제(신고제)로 전환, 참여조건 완화, 해운에 대한 자유로운 참여와 투자를 용이하게 하고, 96 OECD가입에 대비하여 제도의 선진화가 지극히 요망되고 있는 실정이다.

2) 화물유보제도의 완화

해운정책의 하나인 화물유보 제도는 선진 해운국으로 볼 때 개방압력이 가중되고 있어 해운마찰의 요인이 되고 있다. 따라서 대외 개방정책상 화물유보 제도의 점차적 폐지 축소는 불가피하므로 정부당국은 94년 하반기부터 웨이버제도를 폐지하고 지정화물 품목 수의 연차적 축소를 계획하고 있다.

3) 국적선 지정화물 의무 비율

<표4-5> 국적선적취율 단위 : %

화물 \ 연도	적취율	93-96	97-2001	2001이후
원 유	10.8	50	50	50
제철원료	86.8	75	75	50
비료원료	14.2	50	50	-
곡 물 류	13.8	50	50	-
석 탄 류	30.9	75	50	-
액화가스		50	50	50
석유화학 공업원료		50	-	-
양 회	2.1	-	-	-
케 미 칼	0.8	80	-	-

자료 : 한국선주협회, 해운연보 각 연도

당국은 국내 해운시장 개방에 능동적인 대응과 해운 마찰의 요인을 제거하기 위하여 해운산업육성법 시행령 제12조에 규정되어 있는 지정화물 제도를 연차적으로 축소. 폐지하기로 하였다. 1994년도 각 지정화물별 국적선 적취율 제철 원료가 86.8%로 제일 높아서 장차 75%~ 50% 수준으로 낮추어야 할 품목이며 원유, 비료원료, 곡물, 석탄류 등의 화물은 국적선 적취율을 50%까지 계속 높여야 할 화물이다.

V. 선원인력의 수급과 정책

1. 선원의 자질과 선원비

1980년대 중반까지만 해도 우리나라는 질적으로 우수하면서도 임금이 싼 우리나라 선원을 확보할 수 있었으나 1987년 이후로 선원임금이 앙등하고 육상의 타 직종에 종사하는 노동임금이 상승하여 해상노동에 대한 기피 현상으로 하위직 선원과 초급해기사의 확보가 어렵게 되었다. 해외취업선에 승선하는 선원의 수가 국적선의 선원 수 보다 3배 이상 많았으나 해마다 그 수가 감소 추세에 있다. 우리나라 선원들의 이직율에도 그 원인이 있으나 외국선주들의 보다 저임금 선원을 원하고 있기 때문이다. 그러나 임금수준이 낮으면 선원비가 절감되는 것이 보통이나 선원비만으로 선원의 국제 경쟁력을 평가할 수는 없다. 선원비가 높더라도 선원의 기술 수준, 노동의욕, 노동윤리, 신뢰성 등 인간적인 요소가 고려되어야 한다. 이러한 선원의 비가격 경쟁적 요소는 정부 당국과 해운기업이 어떻게 선원정책을 시행하는 가에 달려 있다고 볼 수 있다. 비록 비싼 선원임금 내지는 선원비가 상승하더라도 그 선원 인력을 의욕적으로, 높은 기술 수준으로 근무할 수 있도록 하는 정부 당국과 각 기업의 선원정책적인 제 문제가 고려되어야 하는 것이다. 해운산업의 인적요소로서 선원은 대단히 중요하다.

오늘날 우리나라 해운산업의 성장은 선원들의 우수성, 근면성, 임금 저렴성에 기인한다고 볼 수 있다. 우리나라 해운기업들이 경쟁력 약화 요인을 주로 선원비에 두고 있지만[26] 1983년도 日本 海事프레스誌에 의하면 우리나라 선원비에 비하여 일본이 3.8배, 프랑스가 2.8배 홍콩이 0.99배, 말레이지아가 0.68배(우리나라 기준)에 해당하였다.선원비의 상승, 해운시장, 해운인력시장에서 개도국의 저임금 선원들의 고용 등은 우리나라 해운기업의 경영환경, 선원비 인하 등의 어려움이 있으나 아직도 국적선 선원 수 보다 많은 상당수의 해외취업 인력이 있고, 선원비외 선원의 수, 선원의 기술 등의 측면에서 경쟁력이 있다고 볼 수 있다[27].

1) 각국의 선원비 지수 비교

2) 각국의 선원비 비교

최근에 들어 선원비의 증가가 우리나라 외항상선대의 경쟁력을 약화시키고 선원비가 해운산업의 경쟁력의 주요한 요인으로 보는 견해가 많으나 이것은 어디까지나 선주의 시각에서 볼 때 그러하며 해운산업의 경쟁력을 향상시키기 위해서 각 기업이나 행정 당국이 해야 할 과제는 더욱 중요한 것이 많을 것이다.

선원비가 상승하더라도,선원교육 강화, 자질수준 향상과 해난의 감소, 복지수준 향상 등 재정적, 제도적 뒷받침이 따른다면 이러한 선원비 상승의 문제는 상쇄될 수 있다고 보기 때문이다.즉,선원비

<표 5-1> 1983년도 각국의 선원비 지수

단위 : 천 $

구분 \ 국별		한국	일본	영국	서독	프랑스	홍콩	말레이지아
톤당연간 선원비	금 액	384	1,336	763	1,067	1,095	380	260
	지 수	100	384	199	278	285	99	68
승조원1인당 연간 선원비	금 액	15	74	43	59	61	13	8
	지 수	100	493	287	393	407	87	53

26) 최재수, 민성규, 이태우, 해운의 국제경쟁력 약화와 그 대응책, 한국해양대학교 부설 해운연구소 논문집, 1994. 12
27) 구종순, 조성원, 해운업의 육성방안에 관한 연구, 한국해운학회지 제3호, p. 123. 1986.

<표 5-2> 1985년도 각국의 선원비 단위 : $

구분 \ 국별		한국	미국	영국	노르웨이	일본	스페인	이탈리아	그리스
1등항해사	금 액	1,700	8,900	3,300	4,100	3,900	2,300	2,200	1,300
	지 수	100	524	194	241	229	135	129	76
보통선원	금 액	800	3,200	1,300	2,500	2,700	1,000	1,500	900
	지 수	100	400	163	313	338	125	188	113

자료 : ISF, Changes in wages and other employment conditions, 1985

상승으로 인한 경쟁력 저하효과를 선원에 대한 제도적 재정적 투자로 인한 비용절감효과 및 수익증대효과를 가져올 수 있기 때문이다. 또한 선원 개인의 임금 수준의 인하가 아니라 개인의 임금 수준은 높여주더라도 선박의 기술 혁신을 통하여 자동화선박에 의한 승조원의 인원 절감 등은 장차 우리나라 해운산업이 지향해야 할 경쟁력 제고 방안일 것이다. 흔히 선원의 자질·수준을 이야기 하지만 선원에 대한 재정적, 제도적 투자는 미미하면서 선원의 자질만을 탓할 수는 없다. 우수하고 근로의욕이 높은 선원을 확보하는 유인책은 마련되지 않는 상황하에서, 제 2선박 국적제도와 임금이 낮은 외국선원의 혼승·고용제도가 소극적인 선원비 절감만을 위해서 추진된다면 우리나라 선원들의 경쟁력은 점차 낮아질 수 밖에 없으며 선원경쟁력의 제고는 어려울 것이다. 오늘날 산업 인력의 경쟁력은 과거와 같은 낮은 임금 수준에 의한 가격경쟁력 차원에서 측정되어질 수 없는 성질의 것이다. 그것은 곧 미래지향적인 우리나라 해운산업의 경쟁력 제고를 위한 궁극적인 방안이 될 수 없기 때문이다. 결국 선원인력에 대한 투자와 그 효과가 기업의 경쟁력 상승효과를 가져올 수 있다고 보기 때문이다.

3) 우리나라 외항선사의 구역별 척당 선원비 변화 추이

우리나라 외항해운기업의 선원비 항목은 월급여, 상여금, 주부식비, 복리후생비, 퇴직금 등으로 분류하고 있다. 월급여의 연평균 증가율은 원양구역이 11.01%, 동남아구역이 11.08%, 한일구역이 13.36%이고, 상여금의 연평균증가율은 원양구역이 15.93%,동남아구역이 20.45%, 한일구역이 37.19%이며, 복리 후생비는 원양구역이 21.46%, 동남아구역이 23.12%, 한일구역이 58.56% 등으로 나타나 있다.

따라서 월급여, 상여금, 복리후생비 등의 각 선원비 항목의 연평균 증가율은 한일구역이 제일 높고, 그다음이 동남아구역, 원양구역 순이다. 퇴직금의 연평균 증가율은 원양구역이 32.31%, 동남아구역이 41.07%, 한일구역이 37.0%로 한일구역을 제외하고 원양구역, 동남아구역에서 선원비 항목중 퇴직금이 가장 높은 증가율을 보이고 있다. 또한 전체 선원비에서 퇴직금이 차지하는 비율도 1994년에 와서는 10%이상의 높은 비율을 보이고 있다. 따라서 선원의 이직 및 퇴직 추세 현상을 잘 반영하는 것이라고 볼 수 있다.각 선사들은 선원의 임금인하에 주력할 것이 아니라 선원직업에 대한 유인책을 적극적으로 펼쳐 선원의 장기근속을 유도하고 이직율 및 퇴직율을 낮추어야 할 것이다.

4) 우리나라 외항상선선원의 현황

우리나라 상선선원의 현황을 살펴보면 선원 수는 1989년의 40,666명에서 1994년에는 그 절반 이하로 감소하였다. 해기사는 6,234명이 줄어 39%가 감소하였고 부원은 13,858명이 줄어 115% 감소하였다. 국적선과 해외 취업선을 비교하여 보면 국적선의 경우 89년도 9,400명에서 94년도에는 7,919명으로 15.8% 감소하였으나 해외취업선은 89년도 30,666명에서 94년도 12,055명으로 18,611명이 감소하여 164.8%의 감소를 가져왔다. 이것은 그 동안 우리나라의 경제성장과 육상소득 수준의 향상, 3D 현상의 여파 등 국내외적 요인이 있으나 해상노동의 특수성에 비하여 육상임금과의 상대적 격차로

<표 5-3>연도별 구역별 척당 선원비 단위 : 천원, %

원양구역	1989	1990	1991	1992	1993	1994	연평균증가율
월급여	225,324	237,920	299,530	337,748	332,516	363,356	-
증가율(%)	-	5.59	25.89	12.75	1.54	9.27	11.01
상여금	60,415	59,037	80,338	90,000	94,245	117,418	-
증가율(%)	-	2.28	36.08	12.02	4.71	24.58	15.93
주 부식비	32,046	35,295	37,985	45,802	44,215	48,388	-
증가율(%)	-	10.13	7.62	20.57	3.46	9.43	10.24
복리후생비	16,618	21,408	19,005	24,865	30,506	34,699	-
증가율(%)	-	28.82	11.22	30.83	22.68	13.74	21.46
퇴직금	33,837	61,514	41,021	48,799	52,643	62,699	-
증가율(%)	-	81.79	33.31	18.96	7.87	19.10	32.31
기 타	14,424	17,398	23,368	18,502	5,719	6,304	-
계	382,664	432,572	501,247	565,716	559,839	632,851	-
증가율(%)	-	13.04	15.87	12.86	1.03	13.04	11.17
동남아구역	1989	1990	1991	1992	1993	1994	연평균증가율
월급여	147,032	179,804	208,955	214,943	220,851	245,809	-
증가율(%)	-	22.28	16.21	2.86	2.74	11.30	11.08
상여금	32,508	43,231	51,697	61,128	55,907	68,707	-
증가율(%)	-	32.98	19.58	18.24	8.54	22.89	20.45
주 부식비	29,186	32,499	33,326	37,313	36,197	39,228	-
증가율(%)	-	11.35	2.54	11.96	2.99	8.37	7.44
복리후생비	7,198	7,580	9,199	15,507	17,251	18,826	-
증가율(%)	-	5.30	21.35	68.57	11.24	9.12	23.12
퇴직금	16,864	18,641	29,119	46,033	39,338	65,303	-
증가율(%)	-	10.53	56.20	58.08	14.54	66	41.07
기 타	4,647	12,839	25,990	20,543	5,735	6,394	-
계	237,435	294,594	358,286	395,467	375,279	444,267	-
증가율(%)	-	24.07	21.62	10.37	5.10	18.38	15.91
한·일 구역	1989	1990	1991	1992	1993	1994	연평균증가율
월급여	103,883	117,429	118,785	150,430	135,082	157,869	-
증가율(%)	-	13.03	1.15	25.54	10.20	16.86	13.36
상여금	19,865	25,603	27,144	42,807	26,584	34,890	-
증가율(%)	-	28.88	6.01	57.70	62.10	31.24	37.19
주 부식비	20,141	21,650	21,767	25,643	24,538	26,485	-
증가율(%)	-	7.49	0.54	17.80	4.30	7.93	7.61
복리후생비	6,077	13,687	7,574	13,602	17,216	20,102	-
증가율(%)	-	125.22	44.66	79.58	26.56	16.76	58.56
퇴직금	18,771	15,996	32,363	23,760	24,606	33,898	-
증가율(%)	-	14.78	102.31	26.58	3.56	37.76	37.00
기 타	10,631	11,303	11,131	39,871	2,746	3,003	-
계	179,368	205,668	218,764	296,113	230,772	276,242	-
증가율(%)	-	14.66	6.36	35.35	22.06	19.70	19.63

자료 : 한국선주협회, 해운연보 각 연도, 외항해운업경영분석 각 연도.

해석할 수 있다[28]. 그러나 선주의 입장에서는 여전히 선원비 절감과 선원비를 경쟁력 악화요인으로 보고 있기 때문에 현실적으로 선원 임금의 대폭적 인상은 어려운 것이다. <표 5-5>에서와 같이 우리나라 외항 상선의 척당 평균 선원 수도 원양. 동남아. 한·일구역 모두 15명-21명에서 13명-18명 선으로 감소되었다.

<표 5-4> 연도별 상선선원의 현황 단위 : 명, %

항목 \ 연도		1989	1990	1991	1992	1993	1994
선원수	총선원수	40,066	36,584	31,309	26,335	21,996	19,974
	해 기 사	15,998	14,846	13,094	11,926	10,422	9,764
	부 원	24,068	21,738	18,215	14,429	11,574	1,0210
	국 적 선	9,400	9,555	8,965	8,845	7,874	7,919
	해외취업선	30,666	27,029	22,344	17,510	14,122	12,055
해기사 학력분포	대 졸	22.3	22.4	26.0	25.8	26.8	26.8
	전문대졸	31.3	31.2	33.4	31.5	31.9	32.1
	고 졸	42.2	42.1	39.6	41.7	40.4	39.0
	중.국 졸	4.2	4.3	1.0	1.0	0.9	2.1
부원 학력분포	전문대졸	0.7	0.7	1.6	1.5	1.4	1.5
	고 졸	51.2	51.3	64.6	60.6	60.3	57.4
	중 졸	38.6	38.6	31.3	35.8	36.2	37.0
	국 졸	9.5	9.4	2.5	2.1	2.1	4.1
해기사 승선경력 분포	5년 미만	37.7	33.2	34.3	31.5	31.0	29.9
	5-10년미만	34.7	33.6	32.1	31.1	30.3	29.6
	10-15 "	19.2	22.2	22.3	24.5	26.3	27.5
	15년 이상	8.4	11.0	11.3	12.9	12.4	13.0
해기사 연령분포	25세 미만	15.2	13.1	12.3	13.4	12.3	11.4
	30세 "	25.8	24.6	23.2	20.2	19.5	18.4
	40세 "	31.5	32.7	31.8	30.6	31.4	31.8
	50세 "	19.1	20.3	22.1	24.2	24.4	25.4
	50세 이상	8.4	9.3	10.4	11.6	12.4	13.0
상선 해기사 출신분포	해 양 계	58.0	58.4	58.9	56.7	56.1	57.1
	수 산 계	14.8	14.4	15.0	14.7	13.9	13.7
	일 반 계	27.2	27.2	26.1	28.6	30.0	29.2

자료 : 한국선원인력 관리소, 한국선원선박통계연보 각 연도

28) 이원철, 해운 정책 전환을 위한 기본 과제, 한국해운학회지 제7호, 1988. 11. p. 55

5) 우리나라 외항상선선원의 척당선원수

<표 5-5> 척당 평균선원수 단위 : 명

구역 / 연도	원 양	동남아	한 일
1989	21.2	20.5	15.1
1990	21	21	16
1991	21	21	16
1992	20.3	19.8	14.2
1993	18.6	18.8	18.2
1994	18.4	18.2	13.4

자료 : 한국선주협회, 해운연보 각 연도

2. 선원의 수급 현황

우리나라의 선원은 매년 2,000명~5,000명씩 감소 추세에 있다. 그러나 매년 안정적으로 공급될 수 있는 해기사의 수는 500명(대학) 선이고 부원으로 승선 가능한 인원은 800명(고등학교) 선이다. 현재 해기사 및 선원 교육기관으로서 한국해양대학교, 목포해양대학 및 부산해사고등학교, 인천 해사고등학교가 있다. 그동안 900명 정도의 선원인력을 배출하던 부산해양고등학교는 95년 2월부로 폐교되어 일반 공업계 고등학교로 전환됨에 따라 더 이상 선원인력을 배출할 수 없게 되었다. 따라서 현재의 대학과 고등학교가 연간 배출할 수 있는 인원은 해기사 및 부원을 포함하여 1,300여명이므로 매년 감소 추세에 있는 선원인력을 충당하기가 어려우며 현재 실시중인 중국 한인교포 혼승과 해기연수원에서 4급해기사 통신 교육과정을 년 3회 실시하는 등, 선원인력의 확보 수단으로 활용되고 있다. 부족한 선원인력은 우리나라 선원 출신별 분포에서와 같이 전체 선원의 30%가 일반계 출신이므로 일반 출신의 선원을 흡수 활용하든가, 해상직업의 매력화 방안을 강구하여 해양·수산계 출신의 전문인력의 수급에 노력해야 할 것이다.

<표 5-6> 교육기관의 각 년도 해기사 및 부원 배출 현황 단위 : 명

연도 / 학교	1989	1990	1991	1992	1993	1994
한국해양대	304	270	225	232	182	249
목포해양대	106	113	117	56	179	257
부산해사고	195	176	176	164	118	256
인천해사고	154	150	146	145	149	124
부산해양고	893	881	882	761	507	137
계	1,652	1,590	1,546	1,358	1,135	1,023

또한 현재 추진 중인 중국 한인교포의 혼승 범위를 넓히는 방법과 기타 개도국 선원들을 혼승·고용하는 방법도 있을 수 있다. 그러나 근본적인 것은 우리나라 외항 해운산업의 경쟁력 제고 방안이 선원비의 절감에 있지 않다는 것이다. 궁극적인 해운산업의 경쟁력 제고를 위하여 해운인력의 전문화, 정예화하는 것이 선원 경쟁력의 근본이라고 본다[29]. 교육적 투자, 정책적 제도 및 복지정책이 선원들에게 가시화 될 때 해상 인력의 누수를 막을 수 있다고 본다. 우선 낮은 임금의 개도국 선원만을 선호한다면 결국 우리나라 선원들의 경쟁력은 쇠퇴할 수 밖에 없다. 정부의 선원에 대한 정책적인 노력, 재정적 투자 및 재도적 지원과 기업의 선원 복지정책이 없이 선원의 자질, 해상직업의 기피(3D현상)를 비난할 수는 없는 것이다. 이러한 비난에 앞서 기업과 행정 당국의 自省이 있어야 할 것이다.

VI. 해운산업의 수익과 비용의 분석

1. 해운수입의 변화 추이

1) 우리나라 외항 해운기업의 수출입화물 운임 수입 변화 추이

29) 민성규, 해운산업합리화조치이후의 해운과 해운정책, 한국해운학회지, 제 3호, 1986, pp. 32~33

우리나라 외항 해운기업이 수출입 화물을 수송하여 수입된 운임은 연평균 18.4% 증가하였다. 용선 운항수입은 1989년, 1990년, 1992년의 경우는 전년대비 -9.7%, -13.4%, -5.6%로 감소하는 등 운임수입의 기복이 심하게 나타나고 있다. 총 운임수입(貸船수입, 대리점수입, 기타 부대사업수입은 제외)에 대한 수출입화물 운임수입의 비율은 연평균 90.9%를 나타내고 있어 우리나라 외항해운기업의 운임수입은 수출입화물에 있슴을 알 수 있다. 따라서 삼국간 물동량의 수송 증가와 더불어 우리나라 외항 해운기업의 운임수입 다변화를 모색해야 할 것으로 본다.

2) 우리나라 외항 해운기업의 삼국간 화물 운임 수입 변화 추이

우리나라 외항 해운기업이 삼국간 화물수송에 있어서 용선의 운항 비중이 높아지고 있는 것과 같이 최근에는 운항수입에서도 역시 용선에 의한 운임수입의 비중이 해마다 국적선(자사선)보다 높아지고 있다. 그러나 삼국간 화물 수송에 있어서 1992년부터 용선 운항수입이 큰 폭으로 증가하였다. 따라서 우리나라 외항 해운기업은, 자사선 중

<표 6-1> 연도별 수출입운임수입

단위 : 백만원, %

항목 \ 연도	1989 (34사)	1990 (33사)	1991 (33사)	1992 (33사)	1993 (32사)	1994 (31사)
1. 국적선수입	1,682,656	1,964,078	2,334,960	3,112,133	4,108,932	4,522,010
증가율	+9.8	+16.7	+18.9	+33.3	+32.0	+10.0
2. 용선수입	426,164	396,196	470,123	443,706	507,272	912,984
증가율	-9.7	-13.4	+ 27.3	-5.6	+14.3	+79.9
전체수입(1+2)	2,108,820	2,360,274	2,805,083	3,555,839	4,616,204	5,434,994
증가율	+5.2	+11.9	+18.8	+26.7	+29.8	+17.7
수출입운임 / 총운임수입	97.3	88.6	82.8	90.1	93.1	93.5
총운임수입	2,167,317	2,660,990	3,384,248	3,943,711	4,954,250	5,808,456

자료 : 한국외항해운업경영분석 각 연도, 한국선주협회

<표 6-2> 연도별 삼국간화물 운임수입

단위 : 백만원, %

항목 \ 연도	1989	1990	1991	1992	1993	1994
1. 국적선수입	24,366	218,080	491,788	82,620	88,156	80,060
증가율	-31.9	+79.5	+122.5	- 83.2	+6.7	-9.2
2. 용선수입	34,131	82,636	87,377	305,252	249,890	293,402
증가율	+103.8	+142.1	+5.7	+249.3	-18.1	+17.4
전체수입(1+2)	58,497	300,716	579,165	387,872	338,046	373,462
증가율	+11.4	+414	+92.5	-33.0	-12.8	+10.4
삼국운임/총운임	2.7	11.4	17.2	9.9	6.9	6.4
총운임수입	2,167,317	2,660,990	3,384,248	3,943,711	4,954,250	5,808,456

자료 : 한국선주협회, 한국외항해운업경영분석 각 연도

심의 국내 수출입화물의 적취율을 높이고 삼국간 운송에 있어서 해운시황과 화물의 수요 공급에 따라 배선과 시장 철수를 용이하게 운영할 수 있는 용선의 적극적인 활용을 도모하여야 한다. 또한 전체 운임수입에 있어서 삼국간 화물수송에서 수입된 운임은 연평균 9%에 지나지 않으므로 항로의 제한이 폐지되고 사업 영역이 넓어지므로 자연 원양선사들도 근해 및 동남아 한.일항로에 선박을 투입하여 국내 선사간에 집화 경쟁을 초래할 우려가 있다. 원양, 대행선사들은 기존의 집화망. 지점 및 대리점 조직을 이용하여 삼국간 화물수송에서 적취율을 제고시킴으로써 우리나라 전체 외항 해운산업의 장기적 발전과 공동 운항을 통한 자원의 효율성을 제고하여야 한다. 이것이 시장 개방과 지역경제 블록화 현상에 대비한 우리나라 외항 해운산업의 경쟁력 제고 방안이 되리라 본다.

3) 우리나라 외항 해운기업의 총 운임수입 변화 추이

우리나라 외항 해운기업의 수출입 화물 및 삼국간 화물 수송에서 수입원 총 운임은 연평균 7억2천8백만원 증가하였고 1989년에 비해 1994년에는 2.68배나 증가하였다. 특히 용선에 의한 운임수입의 증가는 89년에 비해 94년에는 2.62배 증가하였는데 이 용선 운항은 항로배선에 있어서 선박의 조기투입과 시장 철수를 용이하게 함으로써 고정비와 자본비를 줄여 주고 재무구조의 개선과 수익을 증대시켜주는 것으로 바람직한 것으로 볼 수 있다.

4) 우리나라 외항 해운기업의 기타 해운수입의 변화 추이

우리나라 외항 해운기업의 貸船수입은 연평균

<표 6-3> 연도별 총운입 수입

단위 : 백만원, %

항목 \ 연도	1989	1990	1991	1992	1993	1994
1. 국적선수입	1,707,022	2,182,158	2,826,748	3,194,753	4,197,088	4,602,070
증가율	+8.9	+27.8	+29.5	+13.0	+31.3	+9.6
국적선운임 / 총운임	78.7	82.0	83.5	81.0	84.7	79.2
2. 용선수입	460,295	478,832	557,550	748,958	757,162	1,206,386
증가율	-5.8	+4.0	+16.4	+34.3	+1.1	+59.3
용선운임 / 총운임	21.3	18.0	16.5	18.9	15.2	20.7
총운임수입 (1+2)	2,167,317	2,660,990	3,384,248	3,943,711	4,954,250	5,808,456

자료 : 한국선주협회, 한국외항해운업경영분석 각 연도

<표 6-4> 연도별 기타 해운수입

단위 : 백만원, %

항목 \ 연도	1989	1990	1991	1992	1993	1994
貸船수입	139.302	86,323	96,980	107,287	194,077	204,218
증가율	+18.0	-38.0	+12.3	+10.6	+80.9	+5.2
대리점수입	4,633	6,245	4,916	6,419	6,091	4,295
증가율	-8.4	+34.8	-21.3	+30.6	-5.1	-29.4
부대사업수입	60,318	83,019	118,767	126,320	126,620	264,482
증가율	-24.0	+37.6	+43.1	+6.3	+0.2	+107.3

자료 : 한국선주협회, 한국외항해운업경영분석 각 연도

2.83%이나 각년도 고르지 못하다. 대리점 수입은 1990년, 1992년을 제외하고는 매년 감소하고 있어 해운기업의 대리점수입에 의한 수익 증대는 기대하기가 어렵게 되었다. 그러나 해운기업의 부대사업 수입은 1989년을 제외하고는 매년 증가하고 있고 특히 1994년에는 전년 대비 107.3%의 증가율을 나타내고 있어 해운산업의 전반적 안전과 함께 해운기업들이 비교적 경영다각화[30]를 어느 정도 모색하고 있는 것으로 판단된다.
1994년의 경우 부대사업 수입규모도 貸船수입보다 오히려 600억 이상 초과하고 있는 것이다.

2. 해운비용의 변화 추이

1) 운항비(변동비)의 증가율 추이

우리나라 외항 해운기업의 운항비는 전체 매출액에 대한 비율면에서 1989년에 비해 1994년에는 3.3% 낮아졌다. 운항비 중 가장 큰 비율을 차지하는 것은 화물비이며 그 다음이 항비, 연료비의 순이다. 1991년과 1994년에는 항비가 연료비보다 높았던 경우이며, 전체 매출액에서 35%-40%를 차지하는 운항비의 절감은 중요한 문제이다. 또 운항비 중 평균 65%정도를 차지하는 화물비의 절감은 전체 운항비 절감에 큰 도움이 될 것이다. 이 화물비는 선박화물의 하역, 보관, 관리, 집화 등의 제 과정에서 수반되는 비용이므로 선주는 화물의 종류, 하역비부담조건, 용선형태 등 선박의 운항과 밀접하므로 화물비 및 하역비 비용을 절감하는 노력이 요구된다.

2) 선비(고정비)의 증가율 추이

선비 역시 매출액에서 차지하는 비율이 1989년도 20.6%, 1994년에는 13.3%로 낮아지고 있으며 이것은 각 선사가 선비 절감을 위한 노력을 계속하

<표 6-5> 연도별 운항비 증가율 현황 단위 : 백만원, %

항목 \ 연도	1989	1990	1991	1992	1993	1994
항비	151,259	171,823	272,956	248,170	326,799	381,104
증가율	-8.1	13.6	58.9	9.1	31.7	16.6
화물비	635,235	604,079	797,752	951,177	1,257,718	1,597,902
증가율	6.6	4.5	32.1	19.2	32.2	27.0
연료비	176,083	214,947	265,493	272,784	341,777	362,674
증가율	-6.2	22.1	23.5	2.8	25.3	6.1
운항비	962,577	990,849	1,336,201	1,471,131	1,926,294	2,341,680
증가율	1.5	2.9	34.9	10.1	30.9	21.5
운항비/매출액	40.5	43.8	37.0	35.1	36.4	37.2
매출액	2,371,570	2,809,577	3,604,911	4,183,737	5,281,038	6,279,451

자료 : 한국선주협회, 한국외항해운업경영분석 각 연도

30) 우리 나라 해운 기업의 다각화는 주로 수직형 전략을 채택하고 있고 정기선 주력 기업은 종합물류 사업이 대표적이다.
오세영, 해운 기업의 다각화 전략과 경영 성과, 한국해운학회지 제10호, 1990. 1. pp. 13-60.
일본 해운 기업 중 日本郵船은 1985년 이후 종합 물류업에 진출, 거점으로서 부동산업, 관광 서비스업, 항운창고업 등에 경영 다각화 의지를 보이고 있음.

고 있다고 보아진다. 선비 가운데 해운기업이 선원비의 증가가 경영 애로요인으로 분석하고 있으나 실제로 선비의 각 항목별 연평균 증가율을 보면 선원비의 연평균 증가율은 10.7%, 보험료 7.3%, 수리선용품비 10.2%. 상각비 5.8%, 기타비용이 81.6%임을 알 수 있고 또한 전체 해운원가 중 선원비의 비율은 89년 5.3%, 90년 5.82%, 91년 5.17%, 92년 4.95%, 93년 4.10%, 94년 3.82%로 점차 낮아지고 있다. 또 해운원가 중 변동비와 고정비의 합계 금액에 대한 선원비가 차지하는 비율도 89년 8.2%, 90년 8.7%, 91년 8.1%, 92년 7.6%, 93년도 7.1%, 94년도에는 6.8%로 낮아지고 있다. 따라서 이같은 감소 추세에 있는 선원비를 경영수지 악화요인으로 단정할 수는 없다.

3) 영업외 비용의 변화 증가율 추이

영업외 비용 역시 전체 매출액에서 차지하는 비율이 1989년 12.9%에서 1994년 6.8%로 감소하였다. 그러나 지급이자 할인료는 연평균 5.2%씩 증가하였다. 이것은 우리나라 외항 해운선사들이 여전히 높은 자본비를 부담하고 있는 것을 보여 주는 것이다. 영업외 비용 중 외항 해운기업은 선박 건조 초기에 거대 자본이 필요하고 따라서 외부로부터 금융을 받고 있기 때문에 이와 같은 높은 지급이자가 발생하며 선박 건조대금의 결재나 운임의 결재 과정에서 환율변동에 의한 외환차손과 할인료 등의 발생은 기업의 영업외 비용을 증대시키는 요인이 되고 있음으로 각 기업의 외환결재 및 외환거래에 대한 세심한 주의를 기울여 외환차손의 손해를 최소한으로 줄여가야 할 것이다.

4) 일반 관리비의 증가율 추이

일반 관리비는 각년도 큰 증감의 변화는 없으나 1989년 보다 1994년에는 1% 정도 낮아졌다. 그러나 광고선전비는 연평균 17.7%씩 상승하였는데 각 기업이 기업홍보, 화물집화를 위한 선전에 지속적인 투자가 이루어지고 있슴을 말한다. 해외시장 개척비의 경우 1989년-1991년까지는 매년 감소하다

<표 6-6> 연도별 선비 증가율 현황

단위 : 백만원, %

항목 \ 연도	1989	1990	1991	1992	1993	1994
선원비	118,984	137,928	162,013	182,431	191,021	216,330
증가율	0.3	15.9	17.5	12.6	4.7	13.2
보험료	40,169	42,645	55,735	71,812	81,471	84,636
증가율	-12.0	6.2	30.7	28.8	13.5	3.8
수리선용품비	90,989	93,936	107,587	128,400	1,217,729	139,505
증가율	14.9	3.2	14.5	19.3	-0.5	9.2
상각비	215,275	229,672	255,767	259,360	282,442	299,753
증가율	0.2	6.7	11.4	1.4	8.9	6.1
기타비용	23,166	96,194	70,662	292,518	170,302	97,179
증가율	-16.7	315.2	-26.5	313.9	-53.2	-42.9
선비	488,583	600,375	651,764	934,521	781,745	837,403
증가율	0.5	22.9	8.6	43.4	-16.3	7.1
선비/매출액	20.6	21.3	18.0	22.3	14.8	13.3
매출액	2,371,570	2,809,577	3,604,911	4,183,737	5,281,038	6,279,451

자료 : 한국선주협회, 한국외항해운업경영분석 각 연도

가 1992년 1994년에는 무려 1,000%-2,000%까지 대폭적인 증가는 기업이 특정 년도에 따라 해외시장 개척을 집중하거나 당국의 정책 및 해운시장의 환경변화에 따라 신축적으로 투자하고 있기 때문으로 사료되나 이것 역시 장기적인 안목에서 해외시장 개척 전략을 세우고 체계적인 계획에 따라 투자되어야 할 것으로 본다.

<표 6-7> 연도별 영업외비용 증가율 현황 단위 : 백만원, %

항목 \ 연도	1989	1990	1991	1992	1993	1994
지급이자할인료	236,661	231,207	225,901	234,892	242,364	279,111
증가율	13.5	-2.3	-2.3	4.0	3.1	15.1
외환차손	16,234	27,195	22,435	52,096	55,331	69,317
증가율	-11.3	67.5	-17.5	132.2	6.2	25.2
영업외비용	305,845	367,116	385,675	391,195	444,519	427,961
증가율	4.3	20.0	5.9	1.4	13.6	-3.7
영업외비용/매출액	12.9	13.1	10.7	9.3	8.4	6.8
매출액	2,371,570	2,809,577	3,604,911	4,183,737	5,281,038	6,279,451

자료 : 한국선주협회, 한국외항해운업경영분석 각 연도

<표 6-8> 연도별 일반관리비 증가 현황 단위 : 백만원, %

항목 \ 연도	1989	1990	1991	1992	1993	1994
광고선전비	2,945	3,494	4,395	5,489	6,123	6,632
증가율	17.4	18.6	25.7	24.8	11.5	8.3
해외시장개척비	1,026	321	308	3,288	310	6,948
증가율	-18.3	-68.7	-4.0	967.5	-90.5	2,141.2
대손상각비	521	801	1,916	2,278	1,441	1,895
증가율	-52.5	53.7	139.2	18.8	-36.7	31.5
일반관리비	126,169	152,503	175,837	207,917	218,366	267,079
증가율	12.4	20.9	15.3	18.2	5.0	22.3
일반관리비/매출액	5.3	5.4	4.9	5.0	4.1	4.2
매출액	2,371,570	2,809,577	3,604,911	4,183,737	5,281,038	6,279,451

자료 : 한국선주협회, 한국외항해운업경영분석 각 연도

5) 외항 해운기업의 재무구조의 안정성 변화 추이

(1) 우리나라 외항 해운기업의 재무구조 안정성[31]

<표 6-9> 연도별 우리나라 외항 해운기업의 재무구조 안정성 단위 : %

항목 \ 연도	1989	1990	1991	1992	1993	1994
고정비율	3,762.7	2,325.9	1,787.6	2,125.4	927.7	913.7
고정장기적합율	106.2	107.5	106.6	108.4	105.7	108.4
자기자본비율	2.2	3.5	4.4	3.5	7.7	8.0
유동비율	74.3	66.8	68.8	69.4	80.3	78.5
부채비율	4,438.1	2,735.4	2,190.3	2,719.4	1,194.2	1,140.2

자료 : 한국선주협회, 한국외항해운업경영분석 각 연도

(2)일본 외항 해운기업의 재무구조 안정성

<표 6-10> 연도별 일본 외항 해운기업의 재무구조 안정성 단위 : %

항목 \ 연도	1989	1990	1991	1992	1993	1994
고정비율	374.3	299.9	288.2	275.1	282.2	282.8
고정장기적합율	101.2	104.2	102.2	100.6	105.0	105.6
자기자본비율	17.4	21.8	22.6	24.4	24.9	25.1
유동비율	97.7	92.7	96.0	98.6	89.9	88.3
부채비율	472.6	357.9	341.5	309.5	302.2	297.7

자료 : 한국선주협회, 한국외항해운업경영분석 각 연도

우리나라 외항 해운기업의 고정비율이 높아 자연히 부채비율이 높을 수 밖에 없고 고정 장기적합율은 대체로 기준 100이하에 있으므로 선박투자가 자기자본과 고정부채의 범위내에서 이루어지고 있어 이 적합율은 적정하다고 볼 수 있다. 우리나라 외항 해운기업의 전체 자기자본 비율이 1989년에는 2.2% 이었으나 1994년에는 8.0%로 증가하고 있고 또한 자금조달에 있어서도 자기자본과 단기적인 압박이 적은 고정부채에 상대적으로 많이 의존함으로써 바람직하지만 더욱 자기자본비율을 증가

31) 재무구조 안정성 지수
1. 고정비율=고정자산/자기자본
2. 고정장기적합율=고정자산/(고정부채+자기자본)
3. 자기자본비율=자기자본/총자본
4. 유동비율=유동자산/유동부채
5. 부채비율=부채/자기자본

시킴으로써 근본적인 기업재무구조의 개선이 추진되어야 할 것으로 본다.유동비율은 기준이 200이상이므로 우리나라 외항 해운기업의 단위 대외 지급능력은 미약하며 이것은 자금조달과 관련한 대외적 신용도로 평가되기 때문에 유동자산의(현금 등) 社內 留保가 필요할 것이다. 이 유동비율에 따른 流動性은,단기적으로 보면 기업의 존속과 성장을 위하여 수익성보다도 중요한데, 그 이유는, 기업의 현금흐름이 원활하지 못할 때, 기업은 생존의 위협을 받게 되며, 장기적으로도 유동성이 불량한 경우에는 수익성을 높일 수 있는 투자기회가 왔을 때, 이를 적절히 활용할 수가 없어 향후 성장을 제한한다고 볼 수 있다[32].

부채비율은 1994년은 1993년보다 54%가 낮아졌으나 여전히 높은 비율이다.

자기자본 비율은 1989년보다는 크게 개선되어 가고 있다.우리나라 외항 해운기업의 재무구조 안정성을 일본의 그것과 비교하여 보면 낮을수록 유리한 고정장기적합율과 높을수록 유리한 유동비율은 큰 차이가 없으나 일본은 높을수록 유리한 자기자본 비율 면에서 우리나라의 3배, 낮을수록 유리한 부채비율면에서 우리나라의 0.26배에 해당하며, 여전히 우리나라 외항 선사들의 재무구조는 취약함을 보여 주고 있다. 그러나 1989년에 비하여 1994년에 와서는 그 재무구조가 크게 개선되고 있는 것을 우리나라 외항 해운산업의 전망을 밝게 해주고 있다.

6) 우리 나라 외항 해운 기업의 수익 활동성[33] 변화 추이

<표 6-11> 우리 나라 외항 해운 기업의 수익 활동성 단위 : %

항 목 \ 연 도	1989	1990	1991	1992	1993	1994
총자본회전율	54.6	55.1	68.1	70.5	86.2	90.5
총자본이익율	1.0	0.3	0.3	0.2	0.8	1.5
자기자본이익율	45.9	8.2	6.9	4.8	11.0	19.1
자본금이익율	14.2	4.3	4.6	3.2	17.0	33.6
해운업이익율	15.6	15.6	13.0	11.9	11.7	9.9
영업이익율	10.2	10.2	8.1	6.9	7.5	5.6
매출액이익율	1.8	0.5	0.4	0.2	1.0	1.7

자료 : 한국선주협회, 한국외항해운업경영분석 각 연도

우리나라 외항 해운기업의 수익활동성을 살펴보면 총자본회전율, 총자본이익율,자본금이익율, 자기자본이익율, 매출액이익율 등은 높아지고 있으나 해운업이익율, 영업이익율 등은 낮아지고 있다.이것은 해운업수익이 증대하기 때문이며, 그 수익에는 해운비용의 증가가 높기 때문에 자연히 해운업이익율, 영업이익율이 떨어지고 있다. 따라서 우리나라 외항 해운기업들은 비용절감을 통한 이익율 증대를 도모해야 할 것이며 같은 금액의 비용이 소요된다면 최대의 수익을 올려야 할 기업 본연의 사명을 안고 있는 것이다.

총자본이익율이 1984년에는 -4.12%에서 1994년에는 1.5%로 높아졌는데,이것은 최근 10년 동안, 각 해운기업들이, 자산에 대한 판매능력을 고려하여 적정 규모의 투자, 적극적인 마켓팅의 실현, 효율적인 구매활동 및 경제적인 환경 등의 제 요소를 원만히 경영관리하였기 때문으로 볼 수 있다.

32) 한국해운기술원, 한국외항해운산업의 국제경쟁력 제고방안연구, 연구보고서 SB-026, 1987. 6, p. 14.

33) 기업의 수익활동성 지수
1. 총자본회전율=연간매출액/기말총자본
2. 총자본이익율=순이익/기말총자본
3. 자기자본이익율=순이익/자기자본
4. 자본금이익율=순이익/자본금
5. 해운업이익율=해운업이익/해운업수익
6. 영업이익율=영업이익/해운업수익
7. 매출액이익율=영업이익/해운업수익

한편 매출액 순이익율이 최근 6년동안 큰 증가세를 나타내지 못하고 있는 것은 우리나라 외항 해운기업들의 영업외비용이 과다함을 의미한다. 물론 매출액에 대한 영업외비용의 비율이 1985년도 보다는 많이 낮아졌다. 이 영업외비용의 주요항목이 지급이자, 할인료, 외환차손 등이다.

따라서 우리나라 해운기업들은 타인자본의 과다조달로 인한 지급이자의 부담이 기업의 경영수지를 결정적으로 악화시킨다고 볼 수 있으며, 특히 자기자본비율이 낮고 타인자본비율이 높음에도 불구하고 타인자본에 대한 이자율이 85년도 기준으로 8.71%, 일본은 6.05%,미국은 7.64%로서 우리나라 해운기업들은 높은 타인자본비율과 높은 이자율로 인하여 경쟁우위를 근본적으로 상실하고 있다고 본다. 그러므로 우리나라 해운기업의 국제 경쟁력을 높이기 위해서는 정부당국의 금융정책적인 제도의 개선이 있어야 할 것이며, 해운기업들은 이러한 어려운 기업환경에서 스스로의 경쟁력배양에 최선의 노력을 기울여야 할 것이다.

Ⅶ. 결 언

정부의 보호와 규제 정책하에서 발전해 온 우리나라 외항해운산업은 기업 스스로의 경쟁력을 갖추지 않으면 안 될 세계적 경쟁환경에 직면하고 있다. 해운산업합리화 조치이후 우리나라 해운산업의 경쟁력은 어느 정도 배양되었다고는 할 수 있으나 1983년부터 1987년까지는 적자경영을 면치 못하였으나 1988년 이후 1994년까지 연속 7년간 흑자를 이룩하면서 선대의 체질이 개선되고 재무구조가 다소 나아지는 현상을 보이고 있다.

이 시점에서 우리나라 외항 해운산업의 실태분석을 경쟁력 제고 관점에서 고찰하였다. 우선 전반적인 해운산업의 경영환경을 연도별로 살펴본 바, 국내외적으로 해운산업의 경쟁환경은 급변하고 있으나 이에 대한 정부당국의 사후적 정책제시가 우리나라 외항상선대의 경쟁력을 저하시키고 있다고 판단되며,선대의 체질개선이 선령면에서 낮아지고, 단위 척당 규모(총톤수)도 커지고 있어 부분적으로는 경쟁력이 있다고 생각된다.

그러나 화물 적취율면에서 우리나라 외항 해운선사가 용선에 의한 수송량과 삼국간화물 수송에서 큰 폭으로 증가하고 있으나, 국적선사의 자사선에 의한 화물 적취율은 낮아지고 있다. 이것은 해운시황, 화물의 수송수요 등에 따라 해운시장의 참여나 철수가 용이하고, 자본비용 등의 절감에 유리한 용선의 활용도를 높이고 있다는 점에서 바람직하지만, 선박의 경제적 확보의 곤란, 선박 관련 해운세제의 불리, 건조자금 융자조건의 상대적 불리가 외항선사들의 신규 선박의 건조, 중고선의 도입을 어렵게 하는 것이다.

이제 세계는 어느 산업 분야를 막론하고 완전시장경쟁 체제에 돌입하고 있고, 지역 경제권의 분할 양상을 전개하고 있으며 또한 자국 연안의 환경보호를 이유로 선박의 자유로운 운항을 어렵게 하고 있다. 이러한 경영환경하에서 정부당국은 제도적 개선을 통한 간접 보조정책을 적극적으로 추진해야할 것이다.

신규 해운사업의 신고제와 항로의 제한 폐지와 관련하여 간과해서는 안될 사실은, 이러한 제도의 개선이 외국 외항 상선대에 대한 우리나라 상선대의 대항력을 높여 우리 해운산업의 경쟁력을 제고를 위한 것이어야 하며, 이것이 우리나라 대형 선사와 중·소형선사간에 항로 경쟁, 화물 집화 경쟁, 운임 경쟁을 초래하게 해서는 안된다는 것이다.

또한 선원의 문제는 오늘날 우리나라 해운 산업의 중요한 문제이며 선주들은 선원비 절감을 내세워 선원의 감축, 혼승 제도의 확대, 제 2선적 제도의 도입 등을 모색하고 있으나, 기업의 경쟁력이 선원비 절감에 의한 가격경쟁력에만 있는 것이 아니며, 가격경쟁력은 기업비용절감을 통하여 운임을 저렴하게 제시할 수 있는 기업의 능력이다. 이 기업비용에는 여러가지가 있으며, 선원비가 기업비용중에서 차지하는 비율이 타 비용보다 그리 높지 않다는 것이다. 그럼에도 불구하고 각 선사들은 우선 손쉬운 비용부터 선원비를 절감하려고 한다. 오늘날 선원의 경쟁력이 더욱 절실히 요구되고 있는 시점에서, 근본적인 선원의 국제 경쟁력은 이제 각

기업의 교육적 투자와 제도적 훈련 및 정책적인 복지 수준의 향상에 달려 있다. 근무 의욕이 강하고 기술 수준이 향상된 자질 수준이 높은 선원을 확보하기 위해서는 학교 교육기관에 모든 것을 의존할 것이 아니라 장기적인 안목에서 선원의 敎育·訓練 및 福祉에 보다 현실적인 투자가 요망된다고 하겠다.

한편 우리나라 외항 해운기업의 재무구조는 앞에서 언급한 바와 같이 최근 7년간 다소 개선되고 있으나 가까운 해운 경쟁국인 일본과 비교하면 여전히 자기자본비율이 매우 낮고 오히려 부채비율은 높아, 자본비용으로 인한 기업의 전반적인 경영수지를 맞추기는 어렵다.따라서 각 해운기업은 기업비용중에서 운항비, 선비, 영업외비용, 일반관리비 등의 세부 비용 항목을 면밀히 살펴, 해운 투자의 우선 순위를 결정하고, 비용을 최소화 할수 있는 항목을 집중 공략하여 같은 비용하의 최대수익과 같은 수익하의 최소비용을 추구함으로서 전반적인 기업 재무구조의 개선을 통한 건전한 기업체질을 확립해야 할 것이다.

끝으로 이 연구의 한계점은, 선진 외국 외항 해운 산업의 자료 구득이 용이하지 못함으로써 경쟁력의 비교·고찰의 어려움이다. 이미 간행된 통계적 자료를 활용하여 구체적인 실태 분석을 시도하였으나, 이러한 분석으로는 우리나라 외항 해운기업의 구체적인 경쟁력 결정요인의 도출과 경쟁력 제고를 위한 실질적인 방안을 제시하지 못했다. 향후 연구의 과제로서 경쟁력을 측정할 수 있는, 도구화된 검증기법에 의하여 경쟁력 결정요인은 실증될 수 있을 것이며, 이에 따라 경쟁력 제고방안도 마련될 수 있을 것으로 기대한다.

참 고 문 헌

1. 민성규, 해운산업 합리화에서 얻은 교훈과 한국해운의 진로, 한국해운학회지 제1호, 1984. 10.
2. 손태현, 민성규, 해운산업 합리화조치 이후의 해운과 해운정책, 한국해운학회지 제3호, 1986. 10.
3. 민성규, 해운환경의 변화와 2,000년대 해운정책, 한국해운학회, 한국의 해운경제연구 1994. 12.
4. 高村忠也, 해운불황의 장기화와 일본 선사 경영 다각화 동향, 한국해운학회지 제6호, 1988. 5.
5. 이원철, 해운정책 전환을 위한 기본 과제, 한국해운학회지 제7호, 1988. 11.
6. 이원철, 해운 산업의 국제적 성격 변화와 정책과제, 한국해운학회지 제15호, 1992. 11.
7. 이태우, 우리나라 해운 기업의 국제 경쟁력을 제고하기 위한 해운 세제 개선에 관한 연구, 한국해운학회지 제 12호, 1991. 5.
8. 박진수, 국제화 시대를 맞이한 한국 산업의 경쟁력 분석, 산업연구원, 1994. 6.
9. 최재수, 민성규, 이태우, 해운의 국제 경쟁력 약화와 그 대응책, 한국해양대학교 부설 해운연구소논문집, 1994. 12.
10. 이장호, 전략적 선택과 기업의 국제 경쟁력, 서울 : 집문당, 1994. 6.
11. 강종희, 국제 경쟁력 제고를 위한 외항 해운기업의 환경분석, 해운산업연구원, 1994. 11.
12. 세계경제연구원, Allen Sinai, 특별강연, 미국경제와 세계 경제 : 현황과 전망, 1994. 9. p. 25.
13. 손용업, 정진필, 세계화의 경제적 의미와 기업의 경쟁력, 지역개발 연구, 전남대학교 지역개발연구소, p. 339, 1994.
14. 해운항만청, '93 해운 산업 육성 기본 계획, 1993. 2.
15. 오세영, 해운기업의 다각화전략과 경영 성과, 한국해운학회지 제10호, 1990. 5.
16. 김성호, 우리나라 해운산업의 성장과정에 관한 연구, 고려대학교 대학원(박사), 1992. 6.
17. 김형섭, 국제교통서비스의 경쟁력 결정요인에 관한 연구, 성균관대학교 대학원(박사), 1993. 12.
18. 오세영, 해운기업의 경영 다각화에 관한 연구, 성균관대학교 대학원(박사), 1989. 9.

19. 김용정, 한국해운업의 국제경쟁력 강화에 관한 연구, 홍익대학교 대학원(박사), 1987. 6.
20. 한국선주협회, 해운연보 각년도 (1988-1994).
21. 한국선주협회, 한국 외항 해운업 경영 분석 각년도 (1988-1994).
22. 한국선주협회,외항 선박 보유 현황 각년도 (1988-1994)
23. 한국선원인력관리소, 한국선원선박통계연보 각년도(1988-1994).
24. 한국선원인력관리소, 업체별 관리선박 및 선원현황 각년도 (1988-1994) .