

우리나라 海運業에 있어서 傭船의 意義 및 誘因에 관한 연구

이 광 희* · 이 태 우**

Motives for Vessel Chartering Business and Its Significance
in the Korean Shipping Industry

Kwang-Hee Lee · Tae-Woo Lee***

〈목 차〉	
I. 서 론	2. 용선의 역할
II. 해운업 성장동인으로서의 용선의 의의	IV. 용선활동의 문제점
III. 우리나라 해운기업에서의 용선 유인의 종류 및 역할	V. 결 론
1. 용선유인의 종류	참고문헌

Abstract

Vessels chartering has contributed to developing Korean shipping industry over the past three decades. Vessels chartered by shipping companies have been employed in cross trades as well as in the Korean foreign trade to achieve their business strategy. Meanwhile, some problems such as speculation, sales-oriented expansion with poor margin, poor forecasting capacity, over excessive competition in cross trades among Korean owners, and lack of speciality in decision-making, have played adverse roles in promoting chartering business in Korea. Therefore, this paper aims to discuss motives for vessel chartering business and its significance in the Korean shipping industry and to identify problems in the business.

* 정회원, 한국해양대학교 대학원 박사과정 수료

** 정회원, 한국해양대학교 해운경영학부 교수

I. 서 론

우리나라 해운업의 성장동인에 대해서는 몇몇 선행연구가 있었다. 많은 연구들 중, 손태현교수는 그의 저서 「한국해운사」¹⁾에서 역사적 고찰의 결과 성장동인으로서 수출입 물동량의 증대, 선원의 역할, 정부의 지원정책, 선진 해운국과의 상호 보완관계 등을 들었다. 그리고 이태우교수는 그의 *Shipping Developments in Far East Asia*²⁾에서 후진국 산업발전의 상대적 가속화에 대한 거셴크론(Gerschenkron)의 설명모형을 기초로 성장요인을 정부의 수출지향적 경제정책, 정부의 해운 금융시스템의 조성, 우수한 선원 육성과 주변 해운 선진국과의 용이한 국제분업 등을 꼽아 결과적으로 손교수의 결론과 동일한 이론적 논거를 가지게 되었다. 상기 두 연구 이후에는 해운업의 성장에 관한 특기할 만한 연구가 없었다.

그러나 1982년 이후 현재까지의 기간은 한국해운산업에 있어서 가장 격동적이고 역동적인 성장기이며 한국 현대해운사에서 산업의 규모나 변화의 양상에 있어서 매우 중요한 기간임은 부인할 수 없다. 더구나 이 중요 기간에 대한 평가와 분석이 없는 다가오는 21세기의 환경에 대비할 수 없다는 시대적 현실적 요구도 무시할 수 없다.

한국 해운산업에 있어 용선 의존도는 지난 수년 동안 끊임없이 증대해 오고 있고 이미 한국해운기업의 경영이 자사선 위주의 정기선을 제외하면 용선에 대부분의 수송을 의존하고 있음을 알 수 있다. 따라서 현대 한국해운산업의 성장요인을 논함에 있어서 70년대 초 제1차 석유파동이후 최초로 도입된 이래 지속적인 성장을 한 용선에 주목할 이유가 있다고 본다.

따라서 본 연구의 목적은 위의 두 연구 결과를 토대로 후속적인 의미와 동시에 보완적 의미를 가지고, 한국 현대 해운 산업의 성장에 있어 정책적,

제도적, 지리적 그리고 역사적 구조와 배경은 국적 선대의 증강을 가져와 해운의 발달에 기여하였으나 이에 못지 않게 종래 국적선대의 보완 정도의 기능으로만 이해되어 왔던 용선이 한국해운기업의 주요 영업 기능으로 성장해 왔으며 이는 오히려 반정책적, 반제도적인 성향으로 해운업의 성장 동인으로 작용하였다는 것을 논의한 후 용선활동에서의 여러 문제점을 도출하고자 한다.

본 연구의 성과는 WTO 체제 이후 해운 개방의 현실에서 국적 선대와 국적 선원의 최소유지책을 논하는 것 못지 않게 다양한 용선의 순기능과 역할을 이해하여 부가가치의 창출에 한계가 있는 선원국, 선박국에서 탈피하여 보다 부가가치 창출적인 선박운항국 및 해운중개국으로 변화되어야 할 이론적 근거를 제시하고, 더 나아가 새로운 패러다임이 요구되는 IMF 체제 이후 한국해운산업이 나아가야 할 방향을 모색하는데 밑거름이 되고자 한다.

II. 해운업 성장동인으로서의 용선의 의의

일반적으로 경제성장이란 생산량의 증가를 말하며 미국의 노벨 경제학자 쿠즈네트(S. Kuznet)는 그의 저서 "Economic Growth and Income Inequality"에서 근대 경제성장은 인구 1인 당 혹은 노동자 1인당 생산량의 지속적이며 급속한 성장을 의미한다고 했다³⁾. 마르크스는 경제적 발전단계별 기준으로 시대를 구분하였다. 그는 역사는 단계적으로 변화한다는 이론을 주장했는데 역사적 변화는 생산조건의 변화 때문에 생긴다고 믿었다. 독일의 역사학파(German historical school)의 피셔(Allan Fisher), 클라크(Colin Clark), 로스토우(W.W. Rostow) 등은 마르크스와 같은 단계적 성장론으로 경제발전을 검증하였다. 여러 가지의 단계적 성장론 중에서 로스토우(W.W. Rostow)의 5단계 성장단계론은 보편성을 가지고 있다고 보여

1) 손태현, 한국해운사 증정판 (부산: 효성출판사, 1997).

2) Tae-Woo Lee, *Shipping Developments in Far East Asia: The Korean experience* (London: Avebury, 1996).

3) 조 순, 경제원론 (서울: 법문사, 1993), p.685에서 재인용함.

진다.⁴⁾

선진국의 경제성장이 비교적 기존 사회구조의 테두리 속에서 이루어지는 반면에 후진국의 경제 성장은 사회구조 자체가 급속히 변형되는 과정에서 이루어진다는 점에서 큰 차이가 있다. 따라서 좁은 의미에서 경제 성장은 기존의 사회구조 내에서의 양적인 팽창을 말하고 경제 발전은 양적인 팽창과 더불어 사회구조의 질적인 변화까지 포괄하는 것으로 정의한다.

한국해운업은 국민경제를 이루는 한 산업분야로서 국민경제의 한 축을 이루기 때문에 성장이나 발전이라는 용어선택은 위의 개념에서 정의되어야 할 것이나 현실적으로 사회구조의 질적변화를 산업분야에서 개별화시켜 도출한다는 것이 매우 힘들기 때문에 통상적으로 산업분야에서는 그 양적 성장에 초점을 맞추게 된다. 따라서 본 고에서는 1962년 제 1차 경제개발 계획 이후 급격한 선박량 증가로 해운서비스 생산량의 증가를 가져온 것이 통계적으로 입증되었다. 즉, 선박량 기준은 1998년 2월 현재 한국의 보유 선박량은 외항선 397척 1,767만 D/W, 내항선 1,240척 215만 D/W 등 모두 1,637척 1982만 D/W로 세계 8위 수준이며, 1997년 중 한국의 해상물동량은 4억8,500만 톤으로 세계 총 해상교역량 (96억8,000만 톤)의 4.6%를 차지하면서 세계 6위를 기록하고 1997년 중 국적 외항선사들의 총 운임수입 105억 달러는 우리나라 총 무역 외 수입 343억 달러의 30.5%에 달하는 등 양적인 성장이 해운산업에 관한 한 이미 선진국 수준에 도달했으므로 한국 해운산업이 크게 성장했음을 전제로 하였다.⁵⁾

경제성장론은 경기순환론과 더불어 동태경제론으로, 시간의 경과에 따른 경제의 변화과정에 분석의 초점을 맞추는 것으로 현재의 경제현상이 과거로부터 누적되어 온 역사적 사실과 무관할 수 없으며, 또 미래에 대한 기대로부터도 영향을 받는다.

즉, 시간의 차원에서 현재의 경제성장은 과거로부터 축적된 자본역량과 무관하지 않으며 투자자나 기업가들의 미래에 대한 기대나 의지와도 독립적으로 설명될 수 없다는 것이다.⁶⁾

경기순환이 경제활동의 주기적인 침체 또는 호황국면의 반복 변동이고, 경제성장은 생산력의 추세적 증가라는 변동의 차이가 있으나 경제성장은 순환이라는 리듬 속에서 이루어지고 경기순환은 성장이라는 추세 속에서 이루어진다고 할 때, 해운업은 대표적인 경기순환 산업으로서 간주된다. 만약 해운업 성장이 이루어졌다면 이는 결국 동태이론의 영역이고 그 성장의 요인은 동태적 요인 즉 동인이 주가 될 수밖에 없어 한국 해운산업성장의 동태적 요인에 관심을 갖는 그 이유가 여기에 있다고 하겠다. 성장은 결국 산출 증가의 문제인데 산출이 증가하기 위해서는 투입 소요량의 증가와 이러한 투입요소를 전보다 더 효율적으로 사용할 것이 요구된다. 따라서 투입요소의 양적 팽창과 효율성의 증대는 성장의 중요한 관건이다.

루이스(Arthur Lewis)는 경제성장의 요인으로 세 가지, 즉 경제하려는 의지(The will to economize), 지식의 증가(Increasing knowledge) 그리고 자본의 증가(Increasing capital)를 들었다. 그는 이 중에서 경제하려는 의지를 가장 중시하고, 이를 주어진 비용내에서 될 수 있는 대로 생산량을 극대화하려는 노력, 혹은 주어진 생산량을 만드는데 드는 비용을 가능한 한 최소화하려는 노력, 또는 경제적 기회를 최대한으로 활용하려는 노력으로 정의하고 있다.⁷⁾

해운학자들은 해운의 성장요인으로서 경제성장에 따르는 외국무역 화물의 증가, 정부의 해운육성 정책 및 경영자의 환경변화에 대한 적응능력 즉, 기회를 최대한으로 활용할 수 있는 산업의 활력을 들고 있다. 이 중에서 산업의 활력이란 새로운 환경조건의 변화에 적응하거나, 그 변화의 와중에서 기회 또는 유리한 조건을 활용하여 발전을 성취하

4) 김인철, 경제발전론 (서울: 박영사, 1998), pp.16-21.

5) 한국선주협회, 선주협회보, 제501호, 1998, pp.3-4.

6) 조 순, 전계서, p.689.

7) 민성규, "해운환경 변화와 2000년대의 해운정책", 한국해운학회지, 제19호, 1994, pp.12-14에서 재인용함.

는 능력을 말하며, 그것은 기업과 정부를 포함하는 해운에 직접 또는 간접적으로 관련된 여러 가지 활동에 종사하는 전문인력의 지적자원에 달려 있으므로, 이러한 자원이 서로 영향을 주고 받으며 교류하는 국내의 환경 기반이라 할 수 있다. 따라서 산업의 활력 또는 국내해운 환경기반은 앞에서 언급한 루이스의 경제하려는 의지와 같은 것이라고 설명했다.⁸⁾

서론에서 언급한 이교수의 연구⁹⁾는 후진해운국으로서의 한국이 급속한 성장을 이루기 위해서 필연적으로 요구되는 자본축적이 없었음에도 불구하고 1962~1981년 동안에 괄목할 선대 증가를 보인 한국 해운업의 성장을 거센크론 모델로써 설명하기 위한 시도로 다음 네 가지의 가설을 수립하였다.

첫째, 일정한 수준의 성장이 이루어지기 전까지는 은행들이 참여하지 않은 시기에 한국정부가 외형 성장과 수출위주의 재정정책을 통해 해운산업 성장의 주역을 담당하였다.

둘째, 한국해운산업이 1960년대와 1970년대에 정부의 선박금융이나 여타 자금 조달수단이 여의치 않을 때 선박취득을 위해 특별한 선박금융 시스템이 도출되었다.

셋째, 매우 후진적인 한국 해운산업을 일으킬 강력한 이데올로기가 필요했고 실제로는 해운산업 발전에 이 힘이 원동력이 되었다.

넷째, 해방 후 해운산업의 초기에 해기사 양성교육기관이 이미 설립되어 국제 노동분업 구조에서 비경제적인 일본 선박들에 저렴한 임금의 한국 선원들이 승선하여 결국 선박취득의 필수 조건인 자본축적을 대체하는 효과를 가져와 해운산업성장의 초석이 되었고, 해운 선진국인 일본의 해기적인 분야와 해운 경영기법의 학습이 비교적 용이하게 이루어 졌다.

정부의 1962년 이후 계속된 경제 개발계획 하에서의 계획조선제도와 대량 수입화물의 국적선 사용지정을 포함한 웨이버 제도로 괄목할 선대 증가를 가져왔다는 논거에 의해서 첫 번째 가설은 채택

되었다. 한일간 해운업분야에 있어서 수평적 분업에 의하여 국적취득조건부 나용선(BBC/ HP)이 생성되었으며 그러한 선박 금융메카니즘에 의해서 대량의 중고선박이 구입될 수 있었다는 증명에 의해서 두 번째 가설이 채택되었다. 셋째와 넷째 가설은 해방 이후 강한 국일과 6.25전쟁 이후 반공의 이데올로기 기반이 해기사 양성교육기관의 조기 정착과 일본으로부터 귀속된 해운기업의 성공적 경영으로 실현되어 결국 세 번째와 네 번째의 가설도 받아들여진다고 이교수는 결론지었다.

이교수는 1962년에서 1982년까지의 한국해운의 2회의 급성장을 포함한 성장을 설명하면서 거센크론의 소위 선행조건의 결여(Missing Pre-requisites)를 대체할 대용여건 (Substitutions)의 등장을 지적했는데 기술한 BBC/HP, 한국정부의 경제 및 재정정책, 웨이버제도, 우수한 선원의 확보 등을 상기 대용여건의 예를 들고 있다. 그는 한국의 해운성장 사례는 여타 개발도상국의 해운역사에서는 찾기 힘든 특이한 사실로서 이것은 거센크론 모델의 관점에서 보면 정부, 독특한 선박금융 및 재정정책 그리고 이데올로기를 효과적으로 사용함으로써 후발성 이익(backward advantages)을 향유한 결과라고 볼 수 있다고 결론 지었다.

여기에 덧붙여 이교수는 한국해운의 급성장의 또 다른 요인으로서 초기에 정기선 해운부터 시작하는 여타 개도국과 달리 한국의 경우 부정기선 분야가 성장 초기를 주도했던 점과 1967년부터 급증한 3국간 수송참여를 지적하였다.

이상의 논의로써 한국해운의 성장과 성장요인에 대한 그간의 고찰과 이해를 정리했으나, 문제는 일국의 해운의 성장이 자국보유 선박량의 양적 확장만으로 평가될 수 있는가 하는 데 있다고 하겠다. 다시 말해서 한국해운의 성장을 입증하는 제반 통계는 국적선 및 국적선 대우를 받고 있는 국적취득 조건부 나용선의 선박량만을 표시하고 있는 바, 그렇다면 급증하는 선원비 부담으로 시꾸미센(仕租

8) 상계논문, pp.25-26

9) Tae-Woo Lee, *ibid.*

船)과 차타백선(charter back ship) 제도를 도입하여 소유선단 대신 지배선단 즉 제도적 정책적 정기용선을 택하여 소유 선단이 크게 줄어든 일본의 해운산업을 성장이 멈췄거나 마이너스 성장이라고 할 수 없고 대표적 편익치적국인 리베리아나 파나마를 성장하는 해운국으로 보는 사람은 더구나 없으며 세계유수의 선박 보유국인 그리스를 성장한 해운국으로 보는 사람도 많지 않다.

그렇다면 해운선진국 또는 성장하는 해운국의 일반적인 특성은 무엇인가 생각해 볼 필요가 있다. 예컨대 선진 해운국이라 회자되는 일본, 노르웨이, 네덜란드, 불란서, 영국등과 신흥 중국 그리고 한국 등의 해운산업을 특징은 대체로 일정한 규모 이상의 선박량을 보유하고 세계적으로 우수한 정기선, 부정기선 또는 크루즈선사를 대표선사로 하나 이상 육성했고, 국제해운시장에서 운송수요에 왕성하게 역동적으로 선박을 공급하는 국가들이 주를 이루고 있다고 볼 수 있다.

성장의 정의가 생산량의 증가라 할 때, 완전경쟁 내지 경쟁가능 시장의 경제학적 특성을 보이는 국제 해운시장에서의 생산량이란 결국 운송수요에 부응코자 제공되는 선박공급량일 것이며 일국의 선박 공급량은 당해국에 법적으로 소유권을 장치한 소위 자국선을 포함한 당해국 해운 기업이 조달한 모든 선박 공급량의 총화라 할 수 있겠다. 즉, 타국적이지만 단순 나용선(BBC)으로 점유권을 확보한 선박이나 정기 용선하여 사용수익권을 확보한 당해국 해운기업의 지배 또는 관리하의 선박은, 시장 기능상 운송수요의 대부분이 선박국적을 불문함을 감안할 때 그대로 국제해상운송의 직접공급이 되고 해운서비스라는 용역생산이라고 볼 수 있다.

상기 언급한 단순 나용선이나 정기 용선선박들은 마치 한국과 같은 부존자원이 부족한 국가가 원자재를 도입하고 일부 기술을 이전 받아 가공무역으로 부가가치를 생산하여 국부에 기여하는 것처럼, 해운서비스 창출을 위하여 국제분업과 요소배분의 메카니즘하에서, 부족한 선박금융재원을 충당하고,

높은 선원비 부담을 경감하기 위한 방편 내지는 시세차익을 위한 시도로서 이루어지는 것이 대부분이므로 결국 한국기업의 생산활동 즉 한국해운기업의 용역제공을 구성하는 용선 선박량은 성장이라는 양적변화에 당연히 포함되어야 한다고 본다.

그리스가 일본과 대등한 선박량을 실제로 보유하고 있으면서도 선진 해운국이나 성장하는 해운국의 이미지와 거리가 있는 것은 대부분의 선박이 편익치적된 것도 그 이유이겠으나 진정한 이유는 그들의 선박은 대체로 선박대선 즉 나용선이나 장기용선 혹은 선박매매기회 대기 등을 주 목적으로 운영되고 직접적인 해상운송수요에 임하거나 단기 선박수요에 임하는 경우가 거의 없는 운영을 하기 때문일 것이다.

Ⅲ. 우리나라 해운기업에서의 용선 유인의 종류 및 역할

1. 용선 유인의 종류

해운기업에 있어 용선의 필요성은 용역을 제공하는데 있어 직접적으로 필요하거나 또는 제공되는 용역의 품질을 높이기 위한 본원적으로 발생하는 용선의 필요성이 있고 해운 용역의 제공과는 무관하게 시장에서의 이익을 취하기 위한 목적으로 수행하는 투기적 용선수요가 있다¹⁰⁾. 이 본원적 용선의 필요성은 산업 구조적, 기술적, 원가적, 전략적, 파생적 유인 등으로 다시 분류 할 수 있다.

그러나 해운기업의 용선행위는 근본적으로 수익성에 의해서 유인되기 때문에 필자들이 아래에 도출한 요인에 의해 용선이 도출된다고 하더라도 시황의 영향하에 있게 된다. 즉 용선의 수요가 시황에 의해서 억제되거나 필요 이상으로 증폭되게 되어 시장의 교란과 왜곡이 존재하게 되는 것이다.

1) 구조적 유인

장기 운송 계약관계에 있는 대형 화주에게서 받

10) 박명섭, 국제해운론, (서울: 법문사, 1999), p.187.

생하는 단기적이고 급작스러운 선박의 수요에 선박 수급이 비탄력적인 해운 기업이 대처 할 수 있는 가장 손쉬운 방법은 용선이다. 특히 용선은 선박의 선형, 크기, 인수시점, 인수지, 인도시점, 인도지, 용선 기간 등에 있어서 선택의 폭이 크기 때문에 해운 기업의 선박 공급을 늘리는데 일차적 대안이 된다.

보유 선박의 갑작스러운 고장이나 입거, 기타의 예측하지 못한 사태로 인하여 선박의 가동과 장기적인 운항 계획에 차질이 발생하여 긴급하게 선박을 확보하여야 하는 경우에는 용선을 통하여 대체선을 투입할 수 있게 된다. 역으로 운영하고 있는 선박이 운항 노선에서의 철수와 같은 이유로 선박이 영여가 되었을 때에도 대신에 의한 선박의 처리가 필요하다.

2) 기술적 유인

단기적으로는 특정 화물 또는 특정 항로의 운항의 경우는 본선의 선창을 오손 시키거나 본선 선창 개폐구의 변형이 요구되기도 한다. 이러한 항로, 화물예의 투입이 일시적이거나 본선이 신조 선박이라면 선주는 본선의 보호차원에서 용선 선박을 대체 투입하게 된다.

장기적으로는 조선기술의 발달과 항만설비의 발전에 따라 선박의 형태나 운항, 운영방식에도 변화가 진행되고 있다. 조선기술의 발달에 따라 좀더 수익성을 확보 할 수 있도록 선박이 전용선화, 대형화, 고속화, 연료 및 인력 절감형으로 전환되었기 때문에 선박의 경제적 수명이 짧아져 가는 경향이 나타나고 있다. 유조선 부문의 이중벽선이나 여객선이나 컨테이너선 부문의 초고속선 등의 출현과 같은 조선 기술상의 진보 뿐만 아니라 새로운 하역장비의 개발이나 창고 및 보관시설의 개선, 더 나아가 전자, 통신 기술의 발달도 선박을 진부화시키는 요인이 된다. 이런 선박조선 및 운영기술의 진부화는 원가 경쟁력을 확보하고자 하는 선주에게 새로운 선박이나 운항, 운영 시스템을 요구하며 이는 선주에게는 큰 경제적 부담으로 작용하게 된다. 선주는 대량 자본을 수명이 20년이나 되는 선박에 짧은 경제 수명을 가진 새로운 시스템을 장착

하여 고정 투자하는 것보다는 장기 용선을 선택하기도 한다.

3) 원가적 유인

신조선의 취득에는 막대한 직접적 조선비용이 소요될 뿐만 아니라 매우 복잡한 자금운용능력이 요구된다. 대부분의 해운기업은 한 두 척의 선박 건조능력만을 보유하고 있어서 영업의 일시적인 확충 등의 요인으로 인하여 선박을 신조해야 하는 경우에 적극적으로 대처하기가 어렵다. 해운기업은 용선을 통하여 거대 자금의 투자를 회피하면서도 선박의 운영권을 쉽게 확보할 수 있게 된다.

단일 항차의 경우를 보더라도 자사선을 투입하는 경우보다 용선 선박을 투입하는 것이 원가에 있어서 유리하다고 판단이 되면 해운기업은 용선을 선택하게 된다. 자사선의 운항에서 발생할 수 있는 높은 원가부담, 선원과의 마찰이나 자사선에 요구되는 수준 높은 운항품질을 유지하기 위하여 수행되어야 하는 선원에 대한 각종 복리혜택, 정비 등에 수반되는 비용을 기피할 수 있기 때문에 자사선보다는 용선을 투입하는 경우가 많다.

용선영업을 수행하게 되면 이런 비용구조에서 단순하게 용선료와 운항비 만을 부담하게 되기 때문에 해운기업의 입장에서는 자사선을 대체하는 용이한 선택이 된다.

기업운용의 측면에 있어서도 해운기업이 자사선으로만 이루어진 선대를 유지하기 위해서는 매우 다양하고 광범위한 운영조직이 수반된다. 기획이나 영업은 물론 인사, 노무, 해무, 운항, 정비, 법무, 보험 등의 방대한 조직이 구축되어야 하며 이러한 조직을 유지하고 상호 유기적으로 운영하기 위해서는 막대한 비용이 추가 된다. 그러나 용선 선박으로만 이루어진 선대를 운용하기 위해서는 상대적으로 경량화된 조직으로도 운영이 가능하다. 또한 자사선 영업과 용선 영업을 병행한다고 하더라도 기존의 조직에 새로운 인력 등을 추가로 투하지 않고도 소수의 영업인력을 전환 배치 함으로서 용선영업을 수행하는 것이 가능하다.

해운 기업에 있어서 조직을 슬림(slim)화 한다는 것은 주력 업무 또는 인력 집약적인 업무에 인력

및 경영자원을 집중하고 기업의 핵심 역량을 강화 하는데 유리한 조직을 운용할 수 있다는 것을 의미 한다.

4) 전략적 유인

해운 영업의 특성중의 하나는 국제성이 높다는 것이다. 물론 이 국제성이 높다는 것은 기항하는 항구가 다양하다는 것과 국제 해운시장에서 외국 상선과 공통의 시장에서 경쟁하고 있다는 것을 포괄적으로 의미한다. 국제간의 거래에서는 중국의 양안 간의 교류문제나 중동제국의 해운 거래의 경우에서 볼 수 있듯이 필연적으로 관습과 문화의 차이, 법률의 상이 등을 이유로 정치적 종교적 또는 문화 관습적 분쟁이 발생하게 된다. 용선은 해운기업이 이런 분쟁을 회피하는 수단이 되기도 한다.

또한 해상안전이나 환경에 대한 범 세계적인 관심과 국가간 이해가 첨예해져 가고 있는 가운데 점차 강화되고 있는 SOLAS, OPA90, MARPOL, IMO 등의 국제적 규제와 기준 미달선에 대한 항만국 통제(PSC)에서 발생하는 비용의 회피를 위해서도 용선은 대안이 된다.

해운경영의 또 다른 특성은 국제 협업적이고 규모의 경제를 잘 보여 준다는 것이다. 그러한 특징은 용선에서 제일 잘 나타나고 있다. 선단 규모가 커지면 자금조달능력이 커지고 신용이 높아지며 선원고용에 유리해지는 장점이 있다. 용선의 운항면에 있어서 규모가 크면 클수록 공선운항이 적어지고, 선박과 화물 수배의 정보망이 확대되고 해운중개업자들과 긴밀한 협업 관계 형성에 유리한 면이 있으며 이러한 장점들은 해운기업의 운임경쟁력을 높여 영업력을 강화할 수 있게 하고 시장 지배력의 확장은 영업력의 강화에 직결된다고 볼 수 있다.

해운 기업이 기업의 매출을 확대하기 위하여는 영업영역을 확대하여야 한다. 그러나 자본 집약적인 해운영업에 있어서 매출을 확대하기 위하여 선박을 신조 발주하고 또는 중고선을 대량 구입하여 시장의 참여를 늘리는 것은 한계가 있기 때문에 고

정비의 투자를 줄이면서 영업력을 확대 할 수 있고 시장에서의 진입과 퇴출이 용이한 용선영업을 통하여 매출과 시장지배력을 확대하게 된다.

시장에 참여하고자 하는 모든 당사자에게 용선 시장이 개방되어 있는 것은 아니지만, 일정 정도의 신뢰도를 가진 참여자는 용선시장에서 자기가 가진 묵시적인 신용만큼의 거래는 가능하다. 또한 운용하고 있는 용선선박을 계약 내용에 따라 합법적으로 반선하고 쌍방간의 잔여 채권, 채무금액만 정산하면 쉽게 시장에서의 탈퇴도 가능하다. 물론 이런 시장의 개방성 때문에 불량 채권이 발생하고 용선료의 지급불이행에 따른 위험이 상존하고 있기도 하다.

5) 파생적 유인

용선은 미래의 일정 시점으로부터 기산하여 일정 기간 동안 원가를 고정시킬 수 있다는 점에서 리스크 회피를 위한 좋은 수단이다. 이미 보유하고 있는 선박의 원가 압력이 큰 경우나 이미 확보하고 있는 화물의 운임율을 고려하여 이득을 확정 시켜 확보된 이익이 미래시장의 위험에 노출되는 것을 피하고자 할 때, 또는 손실의 경우는 손실을 확정 시켜 예상되는 불리한 시장 환경에서 추가의 손실을 방어할 때 등이 용선을 선택하는 경우일 수 있다. 이때문에 용선은 선도거래(Forwards transaction)의 일종으로 볼 수 있는데 일반적으로 선물, 선도거래가 되기 위해서는 다음의 요건을 충족해야 하는데 용선은 이를 대부분 충족시키고 있다.¹¹⁾

- 거래조건의 표준화가 되어 있어 객관적 시장 가치가 존재해야 한다.
- 시장 유동성이 확보되어야 하다.
- 시장가격이 자유 경쟁적으로 결정되며, 역사적으로 가격 변동성이 높아 장래 가격변동의 위험이 존재해야 한다.
- 시장에서의 정보를 큰 경제적 지출이 없이 자유롭게 공개적으로 얻을 수 있어야 한다.

11) 동양선물(주), 선물거래실무, 1994, pp.10-12.

용선이 가지고 있는 선도거래의 성격 때문에 용선은 선물, 선도거래와 같은 파생금융상품의 특징 중의 하나인 리스크 회피수단으로서의 역할을 용선에서 기대할 수 있는 것이다.

6) 투기적 유인

경기의 상승세가 예측되면 해운기업은 선박을 기간용선으로 확보하고자 노력한다. 시장의 상승이 예상되는 국면에서 선박을 기간용선으로 확보하여 용선원가를 고정시켜 놓고 시장의 상승기에 저 원가선으로 운영하거나, 용선료의 차익만을 향유하고 선박을 또 다른 선박수요자에게 대신하기도 한다. 이러한 투기 목적의 용선 행위는 화물운송용역을 제공하는 해운기업의 본원적 영업행위와는 거리가 있지만 이윤을 추구하는 사기업의 속성상 피할 수 없다.

용선 시장 참여자는 오랜 경험을 통하여 시장의 변화의 추이와 변동폭에 대한 나름대로의 식견을 가지고 있으면서 헤징(hedging) 목적의 시장 참여자들이 전가하는 가격 위험을 수용함으로써 이익을 기대한다. 이러한 활발한 투기적 용선거래는 용선시장의 유동성을 증대시켜 시장 참여자가 이윤 획득을 추구하건 또는 본원적 필요성에 의해서 용선 영업을 하건 용선영업이 활발하게 이루어지게 하는 순기능을 한다.

2. 용선의 역할

한국해운기업이 가지고 있는 재정적, 구조적 특수성에서 기인하여 용선이 한국의 해운기업에 미치는 영향은 대략 아래의 몇 가지로 간추려 볼 수 있다.

1) 국제 해운 시장에서의 점유율 확보와 국제적 위상의 제고

한국해운기업은 국제 용선시장에서 커다란 기여를 하고 있다. 그러나 한국해운기업의 용선활동이 전세계의 전체 용선시장 규모에 얼마 정도의 영향을 미치는가를 파악해 보는 것은 불가능하다. 그

이유는 용선영업의 일반적인 영업행태에서 찾아 볼 수 있다.

해운기업은 확보된 화물을 정기 용선에 의해서만 운송하는 것이 아니고 재항해 용선을 통해서도 영업행위를 완료하기도 한다. 이러한 경우에는 수급적 차원에서 시장에 노출되는 정기용선에 비하여 성약 여부를 확인하기 어렵다. 또한 용선영업의 성격상 계약 요율의 노출은 다음 계약에 현저하게 영향을 미치기 때문에 소위 사적이면서 비밀을 보장하는 (Private and Confidential) 조건으로 계약을 하여 용선계약 내용이 시장에 노출되지 않는 거래가 다수인 이유도 있다. 반면에 그러한 시장에 미치는 영향을 기대하고 사실이 아닌 계약 정보를 공개하여 거래 당사자와 시장을 자신이 원하는 방향으로 유도하려고 시도하기도 한다. 상당한 경우 시장 다수 참여자가 다양한 경로를 통하여 그러한 사실이 확인되기도 하나 일부는 진위의 확인이 불가능하여 시장에 왜곡된 채로 보고되기도 한다.

또한 선박의 소유주로부터 최종적으로 화물운송을 실행하는 운항자 사이에는 매우 많은 당사자들이 개입되어 있고 대부분의 경우는 그 중간단계의 당사자는 최종 운송단계에서도 공개되지 않기 때문에 특정 해운기업의 시장에서의 참여 정도를 확인하기는 불가능하다. 그럼에도 불구하고 시장점유율이 커짐으로써 한국의 해운기업은 시장에서의 운임경쟁력을 가지게 되어 운송용역의 수요자에게 값싼 용역을 제공할 수 있게 된다.

2) 기업 운용에 유연성 제고

용선영업이라는 매개체를 통하여 단순한 생산소소의 투입을 늘려 기업이 성장하는 방식에서 해운기업이 벗어나게 된다. 과거의 사선대를 투입하여 사전에 운송 계약한 화물을 운송하는 방법에서 진보하여 다양한 용선의 기법이 발달하게 되었다. 또한 여기에서 좀더 진보하여 용선이 가지는 위험을 통제하기 위하여 파생 금융상품의 개념을 이용한 BIFFEX¹²⁾거래, FFA¹³⁾거래 등이 개발되어 점차

12) BIFFEX는 Baltic International Freight Futures Exchange의 약어로서 Baltic 거래소가 1985년 1월부터 도입하여 실시해 오고 있는 선물거래로서 건화물을 상대로 선물 운임 지수인 BIFFEX Index를 고안하여 outcry를 통

그 효용을 넓히고 있다.

해운기업도 과거의 선주로서의 역할만 하는 것이 아니고 매우 정교하게 조직된 다양한 경영주체로서 역할을 하기도 하고 서로 법적, 경영 지위가 다른 경영 주체들과 관계를 갖기도 하여 다양한 경영의 목표를 달성하게 된다. 이러한 새로운 영업영역의 창출은 소위 솔로우의 잔여분(Solows residuals)으로 불리는 전통적인 생산요소의 증가로 설명될 수 없는 지적 발견이 내포하고 있는 새로운 시장과 새로운 가능성의 증가로 이어지며 해운 기업의 경영에 다양한 유연성과 다면성을 부여하게 된다.

3) 수지의 건전성 유도

해운 영업환경은 국제 해운 시장에 지나치게 노출되어 있어 시황변동에 따라 경영성과가 크게 좌우된다. 또한 시장의 등락 폭이 매우 크기 때문에 해운 기업의 수지가 이에 영향을 받아 수지에 대한 예측성을 가지지 못한다. 즉 한 해에는 극단적인 이익을 실현하다가도 다음 해에는 극단적인 손실을 입을 가능성이 있다는 것이다. 따라서 건실하게 내실을 다져 가며 성장해야 할 기업이 영업수지를 전혀 예측하지 못한다는 것은 결코 바람직하다고 할 수 없다. 특히 우리나라 해운기업의 재무구조는 취약하기 때문에 수지의 확보와 건실한 성장은 매우 중요하다.

우리 해운기업은 특징상 자기자본 비율이 지나치게 낮고 부채비율이 높은 경향이 있다. 자본 코스트란 선박의 감가상각비와 차입금에 대한 이자를 말한다. 선박자산에 대한 장부가액이 클수록 감가상각비는 많아지고 결과적으로 손익계산서상 비용이 증가함으로써 이익이 감소하게 된다. 그러나 다른 한편으로는 장부가액이 높으면 대차대조표상 자산이 늘어나 재무상태가 개선되므로 금융의 편의를 도모하게 되는 이점이 있다. 우리나라 외항선대의 자산가액이 높은 데에는 이와 같은 금융 편의

를 도모하기 위해 자산을 재평가하여 그 가액을 부풀린 데에도 원인이 있다. 우리나라 외항 선사들은 선박획득을 위한 차입금이 많기 때문에 그에 부과되는 이자율이 높다. 따라서 우리나라의 외항선주는 자본코스트 측면에서 국제 경쟁력을 가지지 못하고 있다.

한국 해운기업이 부채 비율이 높은 이유는 경영 철학이나 개별기업의 특수한 문제가 있을 수 있으나 주로 다음의 요인과 그 결과를 이유로 볼 수 있다.

- 국내자본 축적미비 → 차관도입 등의 대외부채 성장위주 해운정책 → 선복량 경쟁
- 만성적인 물가상승 → 선가의 상승기대
- 해운에 대한 저금리 정책 → 과도한 정부자금 확보 경쟁
- 이자비용의 부채인정 → 부채증가
- 자산재평가 → 담보능력 과대 평가

우리와 산업의 특성이 비슷한 일본과 비교해 보아도 1995년도 자기자본비율은 일본의 경우 27%인 반면에 우리나라는 10%에 불과하다. 우리나라의 부채비율은 1995년에 899%로서 일본의 270%에 비하여 3배 이상 높다.

우리나라의 해운기업이 이렇듯 높은 부채비율을 보여 주고 있는 데에는 축적된 자본능력에 따라 선박을 확보하는 것이 아니라 선점효과에 집착하여 공격적으로 부채자본을 이용하여 자사선대를 확보 하였던 결과로 볼 수 있다. 물론 성장위주의 해운 정책에 대한 기대심리, 정부의 해운정책, 담보위주 대출 등의 금융정책 등도 이유가 될 수 있으나 본질적으로는 해운기업의 무분별한 선박확보가 그 이유라 할 수 있다. 그런 관점에서 볼 때 용선의 운용은 해운기업의 재무구조를 일정 부분 안정화 시키는데 일조 하였다고 할 수 있다.

여 실시해 오고 있는 선물거래로서 건화물을 상대로 선물 운임 지수인 BIFFEX Index를 고안하여 outcry를 통하여 거래한다. 이 지수는 매일 10여 개의 단위지수를 가중하여 산정한다. 1985년 1월 4일이 지수 1,000.

13) FFA. Forward Freight Agreement의 약어로서 11개의 Baltic Freight Index(BFI)에 기초하여 선물거래에서의 위험을 회피하기 위하여 Buyer와 Seller간에 체결되는 운임 선도거래.

IV. 용선활동의 문제점

외항해운산업의 용선 의사결정을 종속변수로 하고 해운기업의 현금흐름, 기업규모, 해운기업의 성장성, 해운기업의 수익성, 해운기업의 성장성을 독립변수로 하여 영향분석을 실시한 연구에서 비교적 선박을 효율적으로 운용하는 적극적인 기업일 수록 위험 추구적인 의사결정 형태를 띠어 위험이 높은 용선시장에 뛰어드는 경우가 많은 것으로 나타나고 있으며 이러한 결과는 열악한 경영환경 조건하에서 해운기업이 기업존속과 성장을 위한 자구책의 일환의 산물이라는 것을 반영한다고 볼 수 있다라는 분석결과가 있다.¹⁴⁾

위와 같은 의사결정 뿐만 아니라 다음과 같은 사안을 현재 한국 용선경영의 문제점으로 지적할 수 있겠다.

● 용선에 대한 정체성과 전망의 부재

국내 해운 기업은 용선영업을 수행하는 적극적인 필요성이나 시장에서의 자기 정체성에 대한 기업 스스로의 인식이 부족하여, 매출액 증대의 수단과 기업의 고성장을 제외하고는 용선의 필요성을 절감하지 못하고 있다. 해운기업은 자기소유의 선박으로 운송용역을 제공하는 선주로서의 역할을 할 것인지, 타인의 선박을 위탁받거나 임차하여 자기 명의로 운항하며 운송용역을 제공하는 선박 관리운영자로서의 역할을 할 것인지, 또는 고품질의 운송용역을 제공하기보다는 시장에서의 단기적인 이익을 추구하는 투기자로서의 역할을 할 것인지에 대한 자리 매김이 부족하여 전략적 접근을 하지 못하는 문제가 있다.

● 유연성의 결여

해운기업이 용선영업을 하는 중요한 이유 중의 하나는 해운이 가지고 있는 공급의 속성인 비탄력성 때문에 용역수요에 유연하게 대처하는데 장애가 되기 때문이다. 이러한 장애를 극복하는 유용한

도구인 용선업이 실무에 있어서는 한국 해운기업의 스텝 조직의 시장수요에 대한 둔감함이나 기업내의 관련 탄력조직의 유기적 상호작용의 부재 등으로 인하여 탄력적이지 않는 경우가 있다. 이로 인하여 용선업자는 화주의 요청에 적극적으로 고품질의 용역을 제공하지 못하여 장기적인 영업 경쟁력과 가격 경쟁력을 약화시키고 때로는 시장의 변화에 능동적으로 대처하지 못하여 수지를 악화시키는 문제점도 있다.

● 시장 예측 능력의 미비

용선에 있어서 시장을 예측한다는 것은 곧바로 영업에 있어서 이익을 가져오느냐 역으로 손실을 가져 오느냐의 문제로 직결된다. 해운시장의 순환은 일반적으로 20년의 확장기, 10년의 조정기, 20년의 침체기를 가진 장기적 사이클인 콘트라티에프 주기(Kondratiev cycle)와 10년 주기의 투자 싸이클인 쥬글라 주기(Juglar cycle), 3~4년 주기의 상업 싸이클이라 불리는 키친 주기(Kitchin cycle)의 세 가지로 대별한다. 1~2년의 기간이 주요 영업의 대상이 되는 용선영업에서는 3~4년 주기의 경기변동 예측이 가장 필요하다고 하겠다. 그러나 주기가 짧은 1년 또는 1달, 극단적으로는 하루 이들의 싸이클도 예측하려고 하는 부단한 노력을 기울여야 한다.

세계 유수의 해운기업은 전문적으로 세계경기의 동향과 해운 영업환경에 대한 분석가 그룹을 가지고 있어 각자가 개발한 다양한 시뮬레이션 프로그램을 이용하여 경기를 예측하여 용선 전략 수립에 반영하고 있다. 그러나 한국 해운은 정부 산하 기관인 한국해양수산개발원을 제외하고는 해운시장의 분석기능이 있는 연구소 등이 전무하며, 개별 해운기업도 조직 내에서 다양하게 시장 예측에 대한 모델 등을 개발하여 장·단기 예측에 노력하고 있으나 자격있는 인적자원이나 축적된 경험, 자료의 부족으로 그 성과를 기대하기는 힘들다고 본다.

또한 작성되거나 입수된 시장예측 관련 자료가

14) 안기명, "한국해운산업의 용선 의사결정에 영향을 미치는 요인에 관한 실증 연구", 한국해운학회지 제22호, 1996, p.85.

영업의 리스크를 줄이기 위하여 실제 용선영업에 반영되는 경우가 극히 예외적일 수밖에 없는 것도 한국 해운기업의 조직구조와 관련하여 문제점으로 지적할 수 있다.

● 국내 산업 기반의 취약성

원료 공급 수단으로서의 해운의 역할은 지대하다. 원유, 철광석, 석탄, 곡물 등의 벌크화물을 대량으로 수송할 수 있는 해운기술의 발달로 세계경제는 원료 공급원을 획기적으로 확대할 수 있었으며 자국선에 대한 보호주의는 해운기업의 성장에 중요한 발판이 되어 왔다. 해운기업이 속한 국가가 창출해 내는 해상 물동량에 따라 그 해운기업의 성장이 영향을 받는 것은 당연하다. 그러나 우리나라의 경우는 화물의 물동량이 한국기업의 용선을 포함한 선박 공급 역량에 비하여 작아 해운기업의 성장에 크게 기여한 바는 작다고 생각된다. 그러나 이런 선박 공급 역량의 잉여는 곧바로 한국의 해운기업이 삼국간의 거래와 같은 해외 영업에 더욱 더 적극적으로 진입하게 하는 계기가 되었다.

● 외형의 성장을 위한 과도한 스포트(Spot) 참여

한국기업의 보편적 가치였던 매출액의 확충을 위해서 한국의 해운기업은 손쉬운 용선을 선택하게 된다. 매출의 확대만을 위해 선택된 용선은 상대적으로 더 장기적이고 전략적인 본원적 필요성에 의한 용선보다도 투기적 성향이 강하였기 때문에 주로 스포트에서의 영업에 치중하게 되고 또한 단위 운임률이 높고 정형화되어 있는 곡물 영업에 주력하게 된다. 이러한 스포트영업에서 성공하기 위해서는 화물운임과 선박 용선료 사이의 편차를 효율적이고 완벽한 운항을 통해 줄이고 운항이익을 실현해야 했다. 그러나 해운영업이 특징적으로 가지고 있는 문제점인 운항 신뢰성 부족으로 인하여 많은 손실을 감수해야 하는 경우가 있어 왔다.

● 시장정보 없는 무리한 투기성 정기용선

정기용선으로 선박확보를 결정하는 데에는 해당기업이 소유한 선박의 수요와 향후 시장에 분석이 선행되어야 한다. 수요 분석의 결과로 선박의 인수 시점, 선형 등이 결정될 수 있을 것이고 향후 시장

에 대한 분석을 통해서 용선 기간이나 용선요율이 결정되어야 한다. 그러나 장기적인 전략이 없는 상태에서의 선박 확보 경쟁은 해운시장이 침체기로 들어설 때 수지에 지대한 영향을 미치게 된다.

● 태평양 수역 중심의 경영

국내해운기업은 공간적 위치, 시차문제 등의 영업 편의성에 의해 태평양 수역 위주의 용선 영업을 전개 해 왔다. 대서양 지역에서의 영업의 한계로 선박의 효율적인 운영에 차질이 있을 수 있으며 수익력 있는 스케줄 관리에도 침해를 받게되어 수지의 개선에 장애가 되고 있다. 선박을 효율적으로 운영하기 위해서는 항차의 기간, 운임률, 다음 항차의 선적일과 선적항 등을 고려한 연계성, 공선항해 기간에 대한 비용 평가, 시장예측 등이 필수적이라고 할 수 있다. 이런 분석이 미비하거나 연계 화물 확보에 장애가 있다면 단위 항차의 채산 악화는 물론 년간 또는 선박의 경제적 수명 전기간을 누적적으로 고려해 볼 때, 또 보통 수 십 척의 선박을 운용하는 해운기업의 입장에서 볼 때에는 중대한 문제가 아닐 수 없다.

● 과도한 국적 해운 회사간의 경쟁

한국해운기업이 용선 시장에서 활발하게 활동하게 되면서 국내 해운 기업간의 과당 경쟁은 운임하락을 유발하게 되었다. 특히 군소해운기업이 사세확장을 위하여 영업역량을 넘어서는 용선영업에 열중하여 시장 기능을 위협에 빠트리고 결국 해당해운기업도 도산하는 불행한 경우도 있었다.

● 빈번한 재항해용선에 의한 국제신용도의 하락

용선에서 획득하고자 하는 매출기대에 비하여 국내 해운기업의 사선대 보유량이나 인적, 기술적 문제를 포함한 총체적인 영업 및 운항역량이 부족하기 때문에 의욕적으로 확보한 화물들을 부족한 사선대만으로 전량 수행하기는 어렵다. 용선 선박을 기간 용선하여 투입한다고 하더라도 운항과 관리를 위해서는 많은 시간과 인력이 소요되기 때문에 해운기업은 자신의 운송권을 일정한 운임차액만을 남기고 제 3의 선주에게 항해 용선계약형태를 통하여 양도하게 된다. 이런 재항해용선은 화주

의 관점에서 보면 양질의 운송용역을 제공해야 하는 자신과 계약한 해운기업이 그 의무를 회피하거나 방기하고 있다는 의도로 보이기도 한다. 해당 해운기업의 명성과 영업 또는 운항역량을 높게 평가하여 화물을 계약하였고 그런 기준하에서 운임율이 결정되었다는 항변도 있을 수가 있는 것이다. 더구나 이런 재항해용선은 또 다른 재항해용선으로 이어질 때 많은 이해 당사자가 각각의 이익으로 개입되어 화주에게 편의성있는 운항이나 신속한 정산 등의 양질의 용역이 제공되기 어렵다. 또한 수많은 당사자들이 개입되어 있는 바 이해당사자의 어느 중간단계에서의 도산 등에 따른 예측불허의 분쟁위험도 있을 수 있다.

● 빈약한 국내 중개시장

한국 해운계의 해운 중개회사의 수는 100여개사에 이르고 있으나 일부 대형 중개회사를 제외하고는 그 영업력이나 숙련도, 신뢰성의 면에 있어서 의문의 여지가 있다. 물론 주요 해운시장이 런던, 오슬로, 뉴욕, 동경 등이기 때문에 어느 정도의 주요 시장에 종속적인 면은 있을 수 있다고 하겠으나 자본력, 정보 분석력이나 영업의 숙련도, 시장 장악력 등에 있어 해외의 중개회사에 비해 열등하기 때문에 국내 용선시장의 일부를 그들에게 허용하고 있고 국내 해운기업에게 성공적인 영업환경을 제공하지 못하고 있는 측면이 있다.

● 용선 의사결정의 비전문성

대부분의 기업의 의사결정은 영업 실무자의 의사결정에 주로 의존하고 있다. 영업 담당자는 의사결정을 위한 정보를 다양한 정보원을 통하여 획득하는데 국내외 해운 중개업자를 통하여 획득하는 정보가 주종이라고 볼 수 있다. 해운관련 기관이나 업체에서 발간하는 해운 동향 보고서나 배포자료 등도 영업 담당자의 의사결정에 큰 영향을 미친다. 그러나 전문적인 정보 가공능력의 부족, 다양한 예측 모델의 운용능력 부족, 세계경제 동향에 대한 시각 부재 등에 의하여 영업 담당자의 의사결정은 개인적 직관에 의한 결정의 틀을 벗어나기 힘들다. 이런 직관에 의한 영업은 영업을 통제받지 않는 상태로 유도할 가능성이 크고 이런 통제 받지 않는

영업은 해운 영업의 운임규모로 볼 때 해운기업에 매우 위험한 일이 될 수 있다.

V. 결 론

우리나라 해운기업은 용선을 통하여 선박 수급에서 발생하는 시장구조적인 문제를 극복하였고, 조선, 항만의 기술변화에 능동적으로 대처하였다. 또한 선박매입에 필요한 자본을 조달하기가 어려운 경우에 용선은 그 중요한 대체수단이 됨과 동시에 원가를 절감하는 해운경영기법법의 한 수단이 되었다. 국제성과 높은 경쟁성을 가진 해운시장에서 우리나라 해운기업은 해운경영의 전략적인 수단으로서 용선을 활용하였으며, 선도거래와 같은 파생요인과 투기적인 유인에 의하여 이익을 추구하기도 하였다. 이처럼 우리나라의 용선업은 한국해운의 성장동인을 규명하는데 있어서 중요한 분야이다.

그러나 우리나라의 용선업은 제2장의 1절과 2절에서 살펴본 바와 같이 한국 해운기업의 성장에 지대한 공헌을 하였음에도 불구하고 적지 않은 몇가지 문제점을 야기시켰다. 용선 경영자는 비록 기업 의지에 의한 용선일지라도 실패하면 결국 한국해운업 나아가 국민경제적 부담이 되므로 보다 과학적인 정보를 바탕으로 시장을 철저히 분석, 예측하고 수익성 위주의 보수적 경영을 함은 물론 삼국간에서 국제선사 간의 무모한 경쟁은 이제 지양해야 할 것이다.

국제 분업적인 성격을 가지고 있는 외항해운은 자국적선의 의미, 즉 기국의 의미는 갈수록 퇴색하고 금융, 세제, 선원비 그리고 화물확보 등에서 경쟁력이 없으면 국제해운시장에서의 생존은 점차 불가능해지고 있다. 따라서 만약 우리나라의 외항국적선이 그러한 국제경쟁력을 유지할 수 없다면 우리의 향후 차선의 선택은 가장 저렴한 해운서비스 생산요소를 결합할 수 있는 방법인 용선에 대해 깊은 관심을 기울여야 할 것이다.

본 연구는 주로 문헌고찰 방법과 현장경험에 의하여 이루어졌다. 용선 분야에 대한 통계를 입수하기 어려웠으며, 특히 부정기선 특유의 비밀유지정

책 등으로 해운기업의 용선 의사결정에 대한 동기나 기업내 용선 활동의 의존도 및 기업간 용선활동 비교 등에 대한 세밀한 분석과 검증이 본 연구에서 이루어지지 못하였다. 향후 이러한 점이 보완되어야 할 것이다.

참고문헌

- 1) 김인철, 경제발전론, 서울: 박영사, 1998.
- 2) 동양선물(주), 선물거래실무, 1994.
- 3) 민성규, “해운환경 변화와 2000년대의 해운정책”, 한국해운학회지 제19호, 1994.
- 4) 박명섭, 국제해운론, 서울: 법문사, 1999.
- 5) 손태현, 한국해운사, 중정판 (부산: 효성출판사, 1997).
- 6) 안기명, “한국해운산업의 용선의사결정에 영향을 미치는 요인에 관한 실증 연구”, 한국해운학회지 제22호, 1996.
- 7) 조순, 경제원론, 서울: 법문사, 1993.
- 8) 한국선주협회, 해운연보 각호(1976-1997).
- 9) 한국선주협회, 선주협회보, 1998.
- 10) 한국선주협회, 한국선주협회30년사, 1985.
- 11) Chrzanowski, I., *An Introduction to Shipping Economics*, London: Fairplay Publication, 1985.
- 12) Gwilliam, K.M., *Current Issues in Maritime Economics*, Dordrecht, Netherlands: Kluwer Academic Publishers, 1993.
- 13) Iheduru, O.C., *The Political Economy of International Shipping in Developing Countries*, London: Associated University Presses, 1996.
- 14) Lee, Tae-Woo, *Shipping Developments in Far East Asia: The Korean Experience*, London: Avebury, 1996.
- 15) Lee, Tae-Woo, “Flagging options for the future: A turning point in Korean shipping policy”, *Maritime Policy and Management*, Vol.23, No.2, April-June 1996.
- 16) Stopford, Martin, *Maritime Economics*, London: Ponting-Green Publishing Services, 1997.