

우리나라 정기선사의 국제경쟁력에 관한 연구

이재규

동해전문대학 무역과 조교수

.....

급변하는 세계 경제환경 하에서 생존과 발전을 지속하기 위해서는 우리 나라 정기선사도 신속한 변화와 대응이 필요하다. 즉 개방화 및 자율화의 큰 흐름으로 급변하는 세계적인 해운환경의 변화에 맞추어 우리 나라의 해운산업정책도 종전의 보호와 폐쇄위주의 정책에서 점진적으로 개방과 자율화로 그 기조가 변화되어 가고 있으며 국제해상운송을 담당하고 있는 정기선사들 역시 원가절감과 고객서비스의 제고라는 화주의 요구에 부응하기 위한 노력을 경주하고 있다. 즉, 한편에서는 규모의 경제를 통한 원가절감을 위해 대형컨테이너선의 투입을 늘리는 동시에 다른 한편에서는 선사들간 전략적 제휴를 통해 서비스항로의 범위와 서비스 빈도를 확대하고 지역별로 서비스를 특화하는 등 화주의 다양한 고객서비스 요구에도 부응하려는 경향이 있다.

따라서 본 연구는 우리나라 정기선사의 국제경쟁력을 파악하려는 데 그 목적이 있으며 정기선사에 의하여 이루어지는 정기선운송을 그 대상으로 하였다.

.....

I. 서론

세계경제의 환경변화는 기업경영의 세계화를 촉진시켜 주요 생산요소를 비롯하여 부품 및 제품의 교역을 활성화시킴과 동시에 세계시장에서의 치열한 경쟁을 촉발하고 있다. 이러한 가운데 기업이 세계적으로 경쟁력 우위를 확보하기 위해서는 원가절감으로 가격경쟁력을 견지해야함은 물론 고객서비스를 제고하지 않으면 안된다.

국제해상운송을 담당하고 있는 정기선사들 역시 원가절감과 고객서비스의 제고라는 화주의 요구에 부응하기 위한 노력을 경주하고 있다. 즉, 한편에서는 규모의 경제를 통한 원가절감을 위해 대형컨테이너선의 투입을 늘리는 동시에 다른 한편에서는 선사들간 전략적 제휴를 통해 서비스항로의 범위와 서비스 빈도를 확대하고 지역별로 서비스를 특화하는 등 화주의 다양한 고객서

비스 요구에도 부응하려는 경향이 있다.

따라서 본 연구는 우리나라 정기선사의 국제경쟁력을 파악하려는 데 그 목적을 두고 있으므로 정기선사에 의하여 이루어지는 정기선운송을 그 연구대상으로 하고자 한다. 또한 개개의 선사의 경영전략적 측면보다는 국민경제의 전체적인 관점에서 우리나라 정기선사의 국제경쟁력에 직·간접으로 영향을 미치는 요소를 대상으로 하고자 한다. 또한 연구대상년도는 일본해운통계의 수집상 1990년부터 1993년말까지의 자료를 기준으로 하고 부정기선사를 제외한 정기선사를 주 대상으로 연구하고자 한다.

II. 정기선사의 국제경쟁력

21 국제경쟁력의 본질

해운업의 국제경쟁력을 파악하는 방법은

논자의 시각에 따라 여러 가지 견해가 있는데, 직전공부(織田攻夫)교수는 해운업의 국제경쟁력은 유형·무형의 여러 가지 총체적 힘으로서 경쟁시장에서 나타나는 힘¹⁾이라고 주장하였으며, 강정박(岡庭博)교수는 수익을 얻을 수 있는 힘²⁾이라고 하였다. 또한 양시권교수는 운송원가를 최소로 줄여 낮은 운임을 제시할 수 있는 선박이 경쟁력이 있는 선박³⁾이라고 함으로써 운송원가의 우위를 경쟁력이라고 하였으며, 또 다른 논자는 일국의 해운산업의 국제경쟁력은 개개 해운기업의 경쟁력의 총합⁴⁾이라고 하였다.

일반적으로 경쟁력은 가격경쟁력과 비가격경쟁력으로 구분되는데, 전자는 운송이익이나 운송유형을 어느 정도 자의적으로 변화시킬수 있는 요인을 의미하고, 후자는 운송서비스의 질적 내용, 집화시스템, 운항사업자의 신뢰성과 거래관계 등을 의미한다. 따라서 부정기선 및 탱커시장에서는 운항코스트로 구성되는 가격경쟁을 주로 하고 있으며, 정기선운송시장에서는 서비스, 집화 및 거래관계 등 비가격경쟁을 주로 하고 있다. 그러나 정기선운송시장에서 낮은 운임을 주무기로 해서 등장하는 맹외선의 운항에서 보는 바와 같이 정기선운송시장에서도 낮은 비용을 중심으로 한 가격경쟁력은 비가격경쟁력보다 우선적으로 확보되어야 하는데, 이와 같은 해운업의 국제경쟁력은 곧 가격경쟁력을 의미하는 것이라고 할 수 있다.

일반적으로 해운업은 운항과 함께 국제경쟁이 노출되는 산업인 동시에 경쟁성이

크기 때문에 위험이 많은 투기적 산업으로 알려져 있다. 그러나 해운업의 경쟁은 경우에 따라서 그 유형을 달리한다. 즉 정기선과 부정기선의 경우 해운동맹의 결성여부 및 외부적 장애요인의 유무에 따라 경쟁의 성격은 달라진다. 따라서 먼저 해운에 있어서 경쟁을 심화시키는 요인을 살펴 본 다음에 여기서는 여러 가지의 경쟁형태를 정기선운송시장의 경쟁으로 살펴 보고자 한다.

2.1.1 경쟁을 심화시키는 요인

정기선사에 있어서 경쟁을 심화시키는 요인은 다음의 세가지 면에서 살펴볼 수 있다.

첫째, 수요의 변동에 대한 공급의 비탄력성이다. 해운업은 공업생산에 있어서와 같이 수급조절의 유효한 수단으로 제품의 저장 혹은 조업단축을 행하는 것이 곤란하다. 따라서 수급량이 급격히 줄어드는 불황기에는 선복의 초과공급 사태가 발생하는데, 이에 대한 적절한 대책이 없을 경우에 선사간의 집화경쟁은 더욱 격화되어 운임의 급격한 하락을 가져오게 된다. 정기선운송에서 저장 혹은 조업단축과 같은 경제적 기능을 수행할 수 있는 것은 계선(繫船)⁵⁾인데, 이는 해운기업의 신용과 명성을 떨어뜨리며 자본투입액이 크기 때문에 공장의 조업단축 혹은 불가동 이상의 설비유휴화를 발생시키게 된다.⁶⁾ 그러므로 선박의 계선에 의하여 집화경쟁을 완화 시킨다는 것은 매우 어려우며

1) 織田攻夫, 海運經濟論, 成山堂, 1982, p.362.

2) 岡庭博, 海運産業の國際競爭力について, 世界經濟評論, 1984, p.80.

3) 양시권, 선박운항상의 여건변동과 경제선에 관한 고찰, 해양한국, 한국해사문제연구소, 1984, p.25.

4) 서병기, 해운경영의 유형과 국제경쟁력에 관한 고찰, 해양한국, 한국해사문제연구소, 1982, p.25.

5) 계선이란 선박이 운항을 하지 않고 휴항상태에 있는 것을 말하는데, 이것은 해운불황시 운항계선으로 인한 계선비용(감가상각비, 이자계선보험료, 당직선원 비용 등)을 넘을 때 취해지는 조치임.

6) 加地照義, 海運たわける競争, 運賃と經濟, 1985, p.23.

집화경쟁은 심화될 수 밖에 없다.

둘째, 선박에 있어서 규모의 경제를 달성하기 위한 선박대형화의 추세이다. 정기선사는 거액의 자본을 요구함으로써 해운비용 가운데 고정비의 부담을 가중시킨다. 대형선박의 경우 선복을 만적시킨다는 것은 매우 어렵다. 더욱이 불황의 경우에는 미사용선복의 범위가 가중하게 되어 선박의 대형화에 따른 높은 고정비 부담을 하게 된다. 따라서 선박의 이용범위를 높이기 위한 경쟁은 격화되어 운임 또한 떨어지게 된다.

셋째, 해운의 한계생산비가 극히 적게 된다. 선박 1척 단위로 본 경우 운항경비는 적재능력의 한계까지는 적재화물량과는 무관하게 되어 거의 일정하다. 즉, 화물비⁷⁾는 적화량에 의해 다소 영향을 받지만 변동비 증가장 큰 비중을 차지하는 연료비는 적화량에 따라서 크게 변화하지 않게 되며, 적화량에 따라서 상당히 변화하는 것은 적화비⁸⁾에 불과하다. 또한 화물의 종류에 따라서는 적재화물의 증가에 의해서 생기는 비용의 증가를 무시할 수 있는 경우가 많다.⁹⁾ 따라서 적화량의 증가에 따른 비용의 증가보다는 그로 인한 한계비용의 하락효과가 더 크게 되므로 선복이용율을 높이기 위한 정기선사간의 집화경쟁은 격심하게 된다.

2.1.2 정기선운송시장에서의 경쟁

정기선운송시장은 비교적 기업규모가 큰 소수의 선사에 의해서 운송서비스가 제공되며, 독립된 공급과 독점시장 형태를 갖는 각 항로에 의해서 형성되어 있으며, 부정기선시장이나 탱커시장과는 달리 선복공급면에서 자동조절작용을 갖지 않는 비탄력적인 시장이다. 정기선 수요는 대체로 제품, 어류, 식품 등 고가상품이 되고 있으며, 화주는 저운임도 중요하나 그보다 서비스의 질을 선호하게 된다.

이러한 화주의 요구를 충족시키기 위해서는 비가격경쟁요인이 중요하게 되고, 운임경쟁요인이 상대적으로 약화되게 된다. 정기선운송시장은 항로마다 형성되는 것이 일반적인데, 수요자나 공급자의 수는 한정되어 있으므로 해운동맹의 형성이 용이하다.

운송경쟁을 억제하기 위한 운임동맹이 결성된 정기선운송시장에서는 필연적으로 가맹선사간의 경쟁은 비가격 요소를 수단으로 하는 집화경쟁으로 나타나게 된다. 따라서 정기선운송 경영에 있어서는 집화력이 가장 중요한 요인이 된다.

여기서 화물의 집화시스템은 단순히 물리적인 집화시스템으로서의 조직만을 의미하는 것이 아니고 보다 효율적으로 용이하게 집화를 하기 위한 무형의 촉진시스템인 정보시스템을 포함하게 된다.¹⁰⁾ 더욱이 가격인하라는 경쟁수단은 경쟁자에 의하여 모방되기 쉽고 또 스스로의 불이익을 수반하

7) 화물비는 항만지역에 있어 운송화물의 적화시 하역과 관련하여 생기는 비용중 운송계약에 의해 선주가 부담해야 할 비용과 기타 운송화물에 관련된 일체의 비용으로 화물취급비보다 광의의 개념임. 이러한 화물비에는 선내하역비, 연안하역비, 부선운임(lighterage), 창고료, 경비료, 검수료, 선내청소료, 집화수수료, 중개수수료, 수입세 등이 있음.

8) 적화비(stowage)는 선내적재비용으로 적화도를 작성하여 선내적재를 하는데 드는 비용임. 여기서 적화도는 어느 화물을 어느 항구에서 하역할 것인가를 빨리 식별할 수 있게 해주며 손해의 발생을 조속히 확인할 수 있음.

9) 加地照義, 전계서, P. 24.

10) 織田攻夫, 전계서, PP. 356-361.

는 것임에 비하여 비가격경쟁은 타기업에 의한 모방을 어렵게 하고 스스로의 불이익을 가져오지 않는다는 점에서 아주 효과적인 경쟁수단이라고 할 수 있다.

정기선사의 신뢰성이나 고정적인 거래관계에 있어서 정기선 운송서비스의 수요자인 화주는 신중한 화물취급과 화물관리를 요구하기 때문에 정기선사의 화물취급이나 운송중의 화물관리능력에 상당히 관심을 가지게 되고 더 나아가서는 화물손해사고가 발생한 경우에는 이러한 손해클레임에 대하여 정기선사의 신속하고도 합리적 대응에 관심을 가지게 된다.

이러한 관점에서 화주는 어떤 특정 정기선사를 신뢰하게 되면 고정적으로 그 선사를 이용하게 되고 이렇게 하여 확립된 신뢰성은 다른 경쟁요인에서의 다소 불리한점을 극복할 수 있었다. 그러나 해운동맹의 기능이 약하여 맹외선이 활약하는 시장에서는 운임경쟁은 불가피하며 적재율이 떨어지는 불황시에는 고가선일수록 더 큰 타격을 입게 되어 과당경쟁에 견디는 힘이 부족하게 되므로 원가경쟁 요인은 항상 현재(顯在)하거나 잠재하게 된다. 정기선운송시장은 시장집착성이 크기 때문에 경쟁이 집중적으로 행해지며 정기선운송시장의 경쟁은 경기와는 비교적 무관하게 전개된다.¹¹⁾ 따라서 일단 심한 운임인하경쟁이 시작되면 약소기업은 항로에서 탈락하거나 다른 기업에 흡수되어 시장에서 모습을 감추게 된다.¹²⁾

오늘날의 정기선운송에 있어서 운임은 과거 1세기 동안 정기선운송에 있어서 운임의 안정과 균등운임의 적용이라는 측면에서 중요한 역할을 해 온 해운동맹체제가 선복

의 과잉, 미국 신해운법의 발효, UNCTAD의 Liner Code 발효, 동맹선사간의 가격구조의 차이 등으로 인해 급격히 변화되어 그 존립의 위기를 맞고 있으므로 대외적인 경쟁에 있어서 가격요인의 비중이 점차 증대되고 있다.

22 정기선사의 국제경쟁력의 측정요인

2.2.1 가격경쟁력과 주요 항목별 측정요인

자본주의 경쟁하에서 기업은 투자에 대한 최대한의 이윤을 장기간에 걸쳐 안정적으로 얻고자 한다. 이윤극대화를 위해 기업은 가격인하 경쟁이나 기술혁신 경쟁 등을 하게 된다. 따라서 정기선사도 이와 같은 행동원리가 작용한다. 그러나 정기선사의 경쟁형태는 세계시장을 단일시장으로 하는 해운업의 국제성으로 인하여 일반산업의 경쟁형태와는 상이하다.

이와 같이 세계를 단일시장으로 하는 경우 서비스의 공급자와 서비스의 수요자는 무수히 존재하게 된다. 개별기업의 공급량 또는 수요량이 시장 전체에서 차지하는 비중은 대단히 적기 때문에 공급량이나 수요량을 조절함으로써 시장전체의 수급에 영향을 주는 독점적기업은 존재하지 않는다. 또한 기업마다 조건의 차이를 보이기 때문에 상호결탁해서 경쟁을 억제하는 동맹을 결성하는 것도 어렵게 된다. 따라서 이러한 시장에서는 필연적으로 자유경쟁이 전개되어 서비스 가격인 운임 및 용선료는 수요공급의 법칙에 의해 결정되며 그 가격수준은 시장의 수급의 변화에 따라 변동한다. 이러한 자

11) 加地照義, 건제서, PP.24-25

12) 織田攻夫, 海運業界, 教育社, 1995, PP. 21-58.

유경쟁시장에서 성립하는 가격은 정기선사에게 항상 이윤을 보장할 수 있는 것이 아니다. 따라서 정기선사는 현행가격을 정해진 가격이라고 보고, 그 수준에서 이윤확보를 도모하여 이것이 가능하면 생산과 판매를 계속하게 된다.

따라서 일단 공급과잉으로 선박의 수급 균형이 무너지게 되면 수요획득을 위한 가격경쟁이 야기되어 운임의 수준은 낮아지게 된다. 이러한 저임금상태에서는 상대적으로 높은 비용수준에 있는 선박은 수요획득을 위한 가격경쟁에서 비용이 낮은 경쟁선보다 먼저 가격인하의 한계에 접어들어 채산성이 있는 계약이 불가능하게 된다. 그러므로 비용이 많이 드는 선박을 소유하고 있는 정기선사는 운항손실을 견디지 못하고 시장으로부터 탈락하게 된다.

한편 호황기에는 비용이 많이 드는 선박의 불리함은 높은 운임시황에 흡수되어 특별한 장애는 발생하지 않지만 높은 운임시

황은 높은 운항이윤을 의미하는 것이 되므로 이것이 기존 정기선사의 선복량 확충과 새로운 해운기업의 시장참여를 유발시키게 된다.¹³

이와 같이 가격경쟁을 본질로 하여 끊임 없이 운임의 변동요인이 작용하는 해운시장에서는 경쟁기업보다 저렴하거나 아니면 동등한 운임을 제공할 수 있는 운항능력을 갖추는 것이 주요한 경쟁력이 되며, 저렴한 운임제공의 가능성을 지배하고 있는 것이 선박운항원가가 된다. 그런데 각국이 가격경쟁요소인 선박운항원가를 구분하는 방식은 여러 가지가 있지만 여기서는 한국과 일본이 주로 사용하는 방식을 중심으로 살펴보고자 한다.

한국이나 일본이 채택하고 있는 선박운항원가는 ① 선박조달을 위한 자본비(Capital Costs) ② 선박을 완전가동가능상태로 만드는데 필요한 운항 준비비 ③ 선박을 가동하는데 필요한 운항비(Voyage

<표2-1> 한·일 선박운항 원가의 구성요소

한 국		일 본	
구 분	항 목	구 분	항 목
자본비	감가상각비 금리	자본비	감가상각비 금리
선 비	선원비 수리비 운할유비 보험료 기타	운항준비비	선원비 선박수리비 선박용품비 운할유비 선박보험료 기타
관리비	일반관리비	일반관리비	일반관리비
운항비	연료비 화물비 항비 기타	운항비	연료비 화물비 항비 기타

[자료] 한국선주협회; 국제해운동향과 한국해운의 진로, 1983, P.25.

13) Lane C. Kendall, The Business of Shipping, Cambridge, 1977, p.20.

14) Ernst G. Frankel, Management and Operations of American Shipping, 1982, pp. 153-156.

Costs) ④ 해운경영의 육상조직점포를 운영 유지하기 위한 일반관리비¹⁴⁾의 네가지로 대별하는 각종의 비용항목으로 구성된다.¹⁵⁾

그러나 일반관리비는 선비 속으로 포함시키는 것이 보통이다. 그리고 여기서 한·일 선박운항원가의 구성요소를 구체적으로 요약·정리하여 보면 <표 2-1>와 같다.

1) 자본비

선박의 대형화나 복잡한 구조로 인하여 발생하는 고가선박의 선호경향 때문에 선박 운항비 중에서 자본비가 차지하는 비중은 다른 비용과 비교하여 훨씬 높고 대형선일 수록 그 비중이 현저하게 크다. 그러나 이 자본비를 구성하는 감가상각비와 금리는 일단 선박이 취득되면 감가상각비는 감가상각을 끝낼 때까지, 금리는 차입금의 상환을 완료할 때까지 고정적으로 지급하게 되어 이 기간 중에는 해운경영합리화 등의 방법으로 절약하는데는 한계가 있다. 따라서 감가상각비는 선박취득가격에 또 금리부담은 취득선가와 자기자본비율 및 금리수준에 따라 각각 결정된다.

그러므로 가격경쟁력을 확보하기 위하여는 저선가에 의한 선박취득 자기자본비율의 향상과 저금리자본의 획득에 큰 노력을 기울여야 자본비를 절약하여야 한다.

2) 선비

선비는 선박취득 후 특정항로에 배선운항하기 전까지의 준비단계 및 운항 중에 생기는 선원비, 수리비, 운할유비, 보험료 및 선용품비 등의 비용으로 구성된다. 이러한 비용은 선박의 취항항로에 관계없이 변동하지 않은 비용이다.

선비는 선원비의 비중이 높은 중·소형

선에서는 자본비를 웃도는 최대의 비용으로 원가경쟁력에 큰 영향을 주는 요소인데, 일본에서는 이 선비를 운항준비비라고 한다.¹⁶⁾

그러나 이러한 비용들은 자본비처럼 선박취득시에 한번 정해지면 그 뒤에 장기간에 걸쳐 변하지 않은 성질의 것이 아니고 선주의 선박운항관리 노력에 따라 항상 통제할 수 있는 비용이다. 그러므로 선비는 선주가 원가절약 노력을 가장 집중하게 되는 분야이고 또 자본비와 함께 선주간에 원가경쟁력의 격차를 일으키는 주요 분야가 되고 있다.

3) 운항비

운항비는 특정 항로에 본선을 배선 운항함으로써 생기는 연료비, 화물비, 항비와 기타 비용으로 구성된다. 따라서 운항비는 취항항로와 적화량 및 특성을 직접적으로 광범위하게 반영시킴과 동시에 선주가 통제할 수 있는 여지가 거의 없는 외적 요건에 따라 결정되는 비용항목으로 구성되어 있는데, 운항비의 원가경쟁력에 대한 영향력은 정기항로인가 부정기항로인가에 따라, 또 대형선인가 아닌가에 따라 영향이 상이하게 미친다.

4) 일반관리비

일반관리비¹⁷⁾는 자본비, 선비, 운항비 기타 사업비용 이외의 일반관리에 관하여 발생하는 비용을 말한다. 따라서 일반관리비는 공통비의 성격을 갖고 있으며, 비용수준은 선주의 경영관리 능력과 배분방식에 따라 상이하다. 그러나 자본비, 선비, 운항비 등에 관하여 이 단위당 비용수준이 소유 또는 운항선복의 확대나 경영의 다각화 등으로 체감한다고 규모의 경제를 누릴 수 있는

15) 한국선주협회, 국제해운동향과 한국해운의 진로, 1983, P.25.

16) 織田攻夫, 전제서, P. 269.

17) 일반관리비를 일본에서는 일반적으로 점비라고 부르고 있음.

여지는 거의 없다.

한편 기타 사업비용에 관하여는 일반관리비가 특정의 선박운항과 직접적인 관계가 적기 때문에 이것을 각 선박에 합리적으로 배분하는 것은 매우 어렵다. 현실적으로는 각 선박의 가동 운항수에 의거 배분하는 가장 단순한 방법에 의해서 정기선, 부정기선, 탱커의 각 부문의 지난 소요경비에 관한 경험에서 얻은 수치에 기준하여 운항부문별 배분비율을 결정하고 각 선박에 배분하는 방법, 또는 운항관리비와 선주관리비로 분할하여 전자를 운항비의 일부로서, 또 후자를 선비의 일부로서 각각 배분하는 방법 등 다양한 배분방법이 채용되고 있다. 다시 말하면 일반관리비는 각 선사들이 어느 정도 독자적으로 배분정책을 실시할 수 있는 영역이다.

이것은 또 독자의 배분방법을 사용하여 운항비를 조정하는 수단으로서 일반관리비를 활용할 수 있다는 것을 의미한다. 따라서 단위당 일반관리비의 수준은 선주 및 국가에 따라 큰 차이가 있음을 알 수 있다.

그러나 운항비에서 점하는 일반관리비의 비중이 낮기 때문에 배분정책의 원가절감효과가 크다고는 말할 수 없다. 그렇지만 저운임 시에는 저원가선이 경쟁시장에서 우위에 있기 때문에 일반관리비도 경시할 수 없는 가격경쟁요인이 된다.

2.2.2 비가격경쟁력의 측정요인

정기선운송시장의 수요자는 대부분 제품, 반제품, 수산물, 식품, 냉동식품, 기타의 고가화물의 화주들로서 정기적이고 반복적인 운송서비스를 이용하게 된다. 따라서 정기선을 이용하는 화주들은 안전하고 신속하며 정확한 운송서비스를 중요한 선택기준으로

삼고 있다. 따라서 해운동맹에 의해서 구제되고 있는 정기선운송시장에서는 이러한 운항서비스의 질적 내용에 따라 화주를 유인하여 집화를 높일 수 있는 중요한 경쟁수단이 된다.

이렇게 볼 때 정기선운송시장에서는 운항서비스의 내용을 구성하는 운항빈도, 운항속력, 선창설비 및 기타의 서비스 등의 정기선사의 경쟁력을 결정한다고 볼 수 있다. 그러므로 정기선사는 운항서비스의 질적 개선을 하기 위한 제반 노력을 하여야 하는데, 오늘날 각 정기선항로에서 각 선사간에 펼쳐지는 신형의 대형선 투입경쟁은 선박운항에 따른 기술적 경제적 조건이 허락하는 범위 내에서 끊임없이 전개되고 있다.

그러나 기술적 경쟁요인은 경쟁자가 쉽게 모방하여 도입할 수 있기 때문에 일반적으로 운항서비스의 질적 내용면에서 정기선사간의 격차는 그다지 크게 발생하지 않는다고 볼 수 있다. 즉 각 정기선사의 개성이 충분히 발휘될 수 있는 영역이 아니기 때문이다. 정기선사의 경쟁력을 규정하는 것은 해상분야에서의 서비스의 내용 뿐만 아니고 육상에서의 집화시스템도 중요한 역할을 한다. 즉 화주를 유인할 수 있는 효율적이고 경제적인 일괄운송시스템의 편성, 컨테이너 또는 트레일러 등의 사용요금체계의 단순화, 화주에 대한 화물포장 내지 컨테이너 적출입 지도서비스, 집화운송과 관련한 유익한 정보제공 등이 포함된다.

이러한 서비스의 내용들은 각 선사가 독자적인 경영전략을 수립하여 경영능력을 발휘할 수 있는 영역인 만큼 집화시스템 중에서 물리적인 집화보다도 중요한 위치를 차지하게 된다. 따라서 집화시스템의 일환으로 체계화되어 있는 이러한 촉진시스템은 정기선사의 경쟁력을 규정하는 중요한 요소라고

할 수 있다. 이밖에 정보시스템도 집화능력을 향상시키기 위한 중요한 요소의 하나이다. 이 점에서 각지의 지점, 출장소, 대리점 등은 집화기능 뿐만 아니라 정보수집을 위한 네트워크도 갖추어 놓고 있다.

한편 전술한 것보다는 상대적으로 중요성이 낮다고 볼 수 있지만 각 선사의 신뢰성과 선주와 화주간의 계열관계 또한 경쟁력을 형성하는 하나의 요소가 되고 있다. 정기선운송의 수요자는 신중한 화물취급과 특별한 화물관리를 중요시하는 고가상품의 화주이기 때문에 각 선사의 화물취급 및 운송중의 화물관리능력에 적지 않은 불안감을 가지고 있다.

더욱이 화물손해사고가 발생한 경우 이러한 손해클레임에 대하여 각 선사가 적정하고 신속하게 대응할지의 여부가 중요한 영향을 미친다. 따라서 화주는 이러한 사항에 대해 선사를 한번 신뢰하게 되면 특정선사의 서비스를 지속적으로 이용하게 되고, 이렇게 확립된 선·화주간의 신뢰관계는 다른 경쟁요인상의 불리한 점을 보충하는 한편 신용을 확보하여 화주유인력을 갖게 된다.

결국 화물의 운송관리능력이나 손해발생시의 책임부담능력에서 화주의 신뢰를 확보하고 있는지의 여부가 각 선사의 집화력에 영향을 미치기 때문에 신뢰를 확보하는 것이 정기선사의 경쟁력을 형성하는 기초요인의 하나가 된다. 특히 컨테이너화에 의해 화물의 손해위험 단위가 커지고 발생영역이 확대됨에 따라 복합운송인으로서의 정기선사의 신뢰성이 점점 중요한 경쟁요인이 되고 있다.

끝으로 동일 자본계열이나 금융계열에 있는 선사와 화주는 본래 긴밀한 협력관계에 있기 때문에 계열 외의 타선사가 개입하

여 성공리에 집화활동을 전개하는 것이 대단히 곤란하다. 이 때문에 선사는 자기와 같은 계열에 있는 화주에 대해서는 계열 외의 선사보다도 경쟁상 유리한 입장에 있게 된다. 이 계열관계가 화주를 끌어들이는 힘이 강하기 때문에 이것도 또한 선사의 경쟁력을 형성하는 중요한 하나의 요인이 된다. 특히 효율적인 정기선운항을 유지하기 위해서는 일정 지역에 충분하고 정기적인 화물의 흐름을 확보하지 않으면 안 되기 때문에 집화를 용이하게 하는 계열관계의 존재는 경쟁력을 보장하는 중요한 요인이 된다.

다. 국제경쟁력과 보조정책의 측정요인

국제시장에 표출되는 각국 선주의 경쟁력은 위에서 설명한 것 이외에도 국가정책이나 외환시장의 변동 등의 요인에 의해서 영향을 받는다는 것을 간과해서는 안된다. 외국선사의 취항을 금지시키는 내항해운시장에서는 가격경쟁력 내지 비가격경쟁력 모두 선주 자신의 노력에 의해 형성되지만 국제해운시장을 대상으로 하는 외항해운에서의 가격 내지 비가격경쟁력은 선주 자신의 노력 이외에 관련 통화가치의 변동, 국가의 지원정책의 영향을 받아 형성된다. 즉 해운에서의 국제경쟁력은 대부분 기본적으로 각 기업의 경영능력에 따라 결정되지만, 여기에 외환시장의 변동이나 각종의 국가정책 등의 외적 요인이 의식적·무의식적으로 작용하여 변화된 소위 일국의 총력으로 나타난다고 볼 수 있다.

통화가치의 변동은 국제시장에서 관계국의 코스트 수준을 변동시켜 경쟁력에 커다란 영향을 미친다. 수입과 지출이 동일통화로 이루어지면 이러한 영향은 발생하지 않으나 동일통화로 이루어지지 않는 한 이러한 영향은 피할 수 없게 된다. 한편 해운정책의 일환으로 실시되고 있는 국가의 각종

해운조성책은 다양하지만 거의 대부분이 공통적으로 자국해운의 대외경쟁력을 강화하여 자국 상선대를 유지 또는 확대시킬 목적으로 실시되고 있다. 실제로 경쟁력을 거의 상실한 것처럼 보이는 소위 코스트가 높은 국가의 선사가 국가조성책에 힘입어 당당하게 경쟁시장에서 운항활동을 유지하고 있음을 종종 볼 수 있다.

반면에 조성 또는 그 밖의 지원조치를 원하는 해운업체나 이것을 지원하는 관련자들도 한결같이 경쟁력의 후퇴를 이유로 내세워 경쟁력을 되찾는 수단으로서 국가의 해운조성책이 중요하다고 주장하고 있다. 이렇게 보면 국가의 조성책은 일견 국내산업 내지 기업의 국제경쟁력을 제고하는 유력한 요인인 것처럼 보인다.

그러나 국가의 지원은 비교적 높은 국내산업 또는 기업의 코스트 일부를 지원조치에 의해 국가적으로(또는 관련산업의 희생의 대가로) 흡수하고 기업의 실질 부담코스트를 정책적으로 낮춤으로써 국제경쟁을 가능케 하는 것이다. 다시 말하면 자국산업의 경쟁력이 정책의 힘을 통해 일시적으로 보강되는 것에 불과하고, 기업 자체의 경쟁력이 그만큼 개선·강화되는 것은 아니다. 물론 국가의 보조 등을 통해 기업이 자신들의 경쟁력을 개선하는 사례가 없는 것은 아니나 국가지원책이 기업자신의 능력을 용이하게 배양하지 못한다는 것은 국내외에서 그 동안의 지원정책에 대한 나타난 결과에 의해서도 알 수 있다.

따라서 국제시장에 나타나는 각국 선주의 경쟁력을 각국 선주의 실력으로 보아서는 안 되지만, 보조금 지급, 금융지원, 세계우대 등이 자국해운의 대외경쟁력을 제고한다는 것은 중요한 사실이다. 즉 지원정책은 열세에 놓인 자국산업의 국제경쟁력을 즉시

효과적으로 보강하여 국제시장에서 경쟁적인 운항활동을 가능하게 하는 힘을 지니고 있다. 이러한 이유 때문에 오늘날 세계 도처에서는 각종수단을 동원하여 지원정책을 전개하고 있다.

이와 같이 정기선사의 국제경쟁력은 기업 본래의 경영능력뿐만 아니라 여기에 정책적 배려가 가산된 이른바 인위적인 요인이 포함되고 있지만 국경을 초월한 국제시장에서는 이러한 경쟁력이 엄연하게 존재하고 있다. 국제시장에서 선주들의 우열을 결정하는 것은 이와 같은 표면적인 경쟁력이 지 기업 자체의 실질적인 경쟁력을 의미하는 것이 아니다. 이러한 표면적인 경쟁력은 무엇보다도 선박운송비용을 감소시키는 한 부정기선 및 유조선시장에서 활동하는 선사들을 유리한 경쟁적 위치에 놓이게 할 수 있다. 마찬가지로 비가격경쟁 면에서 무엇보다도 적극적이고 대폭적으로 전개할 수 있는 경쟁력인 한, 그것이 어떻게 형성되어진 것이라 해도 정기선운송시장의 집화경쟁에서 유리한 위치를 점할 수 있다.

현실의 국제정기선운송시장에서 전개되고 있는 운임경쟁이나 비가격경쟁은 거의 대부분 이러한 정책적 힘에 의해 그 수준이 향상된다. 즉 실제 이상의 과장된 경쟁력에 의해 전개되고 있다. 국가의 해운지원정책은 반드시 정기선사의 경쟁력을 개선한다고는 말할 수 없지만 대외적으로 자국정기선사의 경쟁력을 형성하는 주요한 하나의 요인이 되고 있다. 요컨대 정기선사는 각종의 해운 지원정책이 유력한 경쟁요인이 되지만 업계로 하여금 안이하게 지원책에 대한 기대감만 조성하는 한편, 정부도 이러한 조성책을 취하고자 하는 방향으로 유도하고 있다.

한편 전후 세계정기선사들은 편의치적선의 증대, 개발도상국의 증대, 개발도상국의

해운진출과 국기차별행동, 사회주의국가의 정기항로 진출과 극단적인 운임인하 경쟁 등으로 전통 해운국이 지지해 온 해운자유 원칙이 퇴색하고 다면적인 경쟁구조로 변모하고 있다. 따라서 정기선사들의 국제경쟁의 내용을 깊이있게 이해하기 위해서는 전후 세계정기선운송시장에서 전개되어 온 경쟁환경의 변화를 면밀히 분석해야 할 것이다.

III. 정기선사의 국제경쟁력 분석

3.1 한·일 정기선사의 국제경쟁력 분석

국제경쟁력의 평가에 관한 이론은 그 동안 많은 학자들에 다양하게 제시되었음에도 불구하고 국제경쟁력의 개념은 각종의 경쟁력 요인이 복합적이고도 통일적으로 작용하여 나타나는 자국상품의 해외시장 침투력을 지칭하는 것이므로 추상적인 속성을 면치 못하지만 그 크기는 시현된 규모나 시장점유율의 변동을 통하여 구체적으로 표현될 수 있다. 더욱이 기존의 이론적인 연구조차 대부분이 제조업을 중심으로 한 재화의 경쟁력 평가를 주로 하고 있기 때문에 해운산업과 같은 무형의 용역사업에 대한 실증적 분석은 일정한 한계를 갖기 마련이다.

본 연구에서는 한국과 일본의 정기선사의 국제경쟁력의 비교하는데 자료입수가 가능한 범위에서 ① 현시비교우위 분석 ② 가격경쟁력 분석을, 그리고 경영실태 분석 중에서 ① 기업경영력 분석 ② 기타 비가격경쟁력 분석 등 네가지 방법에 한정하여 살펴보고자 한다.

3.1.1 현시비교우위 분석

현시비교우위지수(Revealed Comparative Advantage Index: RCA)는 발랏사(B. Balassa)에 의하여 무역성과를 측정하기 위하여 처음 고안된 것으로 이 지수는 특정상품의 비교우위를 분석할 때 가격요인과 더불어 상품의 질, 선호도 및 서비스 등의 비가격요인이 각국의 수출에 반영된다고 보고 각국의 수출실적에 근거하여 상품의 국제경쟁력을 평가한다. 즉 이 지수는 가격만으로 수출상품의 비교우위를 평가할 때 발생할 수 있는 결점을 보완하기 위한 것으로서 다음과 같은 식으로 설명할 수 있다.

$$E_{ij} = \frac{X_{ij}}{X_{wj}} \bigg/ \frac{X_i}{X_w} \times 100 \quad \text{-- (1)}$$

X_{ij} = i국의 j상품수출

X_{wj} = 세계의 j상품수출

X_i = i국의 총수출

X_w = 전세계의 총수출

식 (1)에서 E_{ij} 가 100보다 크다는 것은 i국의 j상품의 시장점유율이 그 국가의 전상품의 세계시장점유율보다 크다는 것인데, 이는 i국의 j상품에 대한 경쟁이 세계전체의 평균비교우위 보다 높다는 것을 의미한다. 이 지수는 비가격 요인을 포함한다는 장점에도 불구하고 여러 가지 단점을 가진다. 가장 큰 단점으로서 수출이 몇 개의 산업에 집중된 경우 큰 값을 갖게 되어 비교우위가 과대평가된다는 점이다. 또한 수출가격이 묵시적으로 모든 수출대상국가의 시장에서 동일한 것으로 가정되고 있는 점도 지적된다.

한편 RCA지수를 서비스산업에 적용할 때 우선적으로 부딪치는 어려움은 상품과는 달리 자료확보가 어려운 점이다. 즉 서비스의 크기에 대한 계량화가 용이하지 않을 뿐만 아니라 국제간의 흐름에 대한 통계자료

<표 3-1> RCA 지수산정을 위한 한·일간 비교

(단위 : 천 G/T, 백만톤)

	선복량			세계 물동량	한국		일본	
	세계	한국	일본		총운송량	삼국간	총운송량	삼국간
1990	423,627	9,052	20,406	3,977	219.8	31.6	609.2	96.6
1991	436,027	8,885	19,815	4,110	263.0	42.7	646.9	109.3
1992	445,169	8,983	18,699	4,221	285.6	65.3	649.0	109.1
1993	457,915	8,875	18,420	4,339	316.9	78.9	666.8	121.7

[자료] 해운기술원, 해운통계요람, 각년도. 일본선주협회, 해운통계요람, 각년도.

가 빈약하여 실증분석을 하는데 어려움이 따른다. 이러한 점을 감안하여 여기에서는 한·일 정기선사에 관한 이용가능한 자료를 가지고 국제해상운송활동의 상대적 크기를 파악함으로써 비교우위를 평가해 보고자 한다. 즉 자료의 이용이 가능 하도록 다음과 같이 변수를 정의하였다.

i = 한국, 일본

X_{i1} = i국 선사들의 연간운송량

X_{i2} = i국 선사들의 삼국간 항로

X = 전세계의 해상물동량

f_i = i국의 선복보유량

F = 전세계의 선복보유량

이 경우 변형된 RCA지수 E_i 는 국제해운 시장활동의 성과를 나타내며, E_i 가 100보다 크다는 것은 i국의 해운 산업에 대한 국제경쟁력이 세계전체의 평균비교우위 보다 높다는 것을 의미한다. 또한 두나라를 비교시에는 E_i 값이 크면 클수록 상대적으로 비교우위에 있다고 말할 수 있다.

위의 식 (2)에 의거 <표 3-1>의 한일간 비교자료를 이용하여 E_i 산출한 결과를 정리하여 보면 <표 3-2>와 같다.

< 표 3-2>에 의하면 우리 나라 외항정기선사의 운송량은 1990년부터 1993년까지 평균 31.9%가 낮아서 국제경쟁력면에서 일본에 뒤지고 있음을 알 수 있다.

한편 삼국간의 운송활동을 보면 1990년도에는 38.0%로서 일본의 50.0%보다 20%가 낮았고, 1991년도에는 50.0%로 일본의

$$E_i = \frac{X_{ij}}{X} \div \frac{f_i}{F} \times 100 \quad \text{-- (2)}$$

<표 3-2> 한·일 정기선박운송업의 RCA 지수

(단위 : %)

구분 연도	$E_i = \frac{X_{i1}}{X} \div \frac{F_i}{F} \times 100$		$E_i = \frac{X_{i2}}{X} \div \frac{F_i}{F} \times 100$	
	한국	일본	한국	일본
1990	262.0	318.8	38.0	50.0
1991	320.0	348.9	50.0	60.0
1992	335.0	366.7	75.0	61.9
1993	368.4	385.0	94.7	70.0

[자료] <표 3-1>에 의거 작성한 것임.

60.0%보다 10.0%가 낮아서 우리나라 정기선사가 일본의 정기선사 보다 낮은 국제경쟁력을 나타내고 있으나, 1992년도부터는 우리나라 외항정기선박회사가 일본의 61.9% 보다 15%정도 높은 75.0%로서 정기항로에서 우위를 점하기 시작하여 1993년도에는 일본의 70.0%보다 25%가 높은 95.0%으로 나타났다.

3.1.2 가격경쟁력 분석

가격경쟁력을 평가할 때 두가지 접근방법을 고려해 볼 수 있다. 즉 비교대상의 가격결정에 영향을 미치는 여러 가지 요인들에 대한 크기를 측정함으로써 경쟁력의 우위를 판별하는 원가측면에서의 접근방법과

단순히 비교대상의 판매가격(정기선사의 경우 해상운임)을 비교하여 경쟁력을 평가하는 접근방법이 있는데, 여기에서는 비교대상국의 운임을 가지고 가격경쟁력을 분석하고자 한다.

동일 정기항로에서 두나라 선대가 경쟁을 한다면 낮은 운임으로 채산을 맞출 수 있는 선대가 가격경쟁력에서 우위를 점한다고 할 것이다. 다시 말하면 각각의 선대가 주어진 항로에서 제시할 수 있는 최적운임을 계산하면 두나라 선대의 가격경쟁력 우열은 정태적으로 판별된다. 그러나 이 방법에 의한 비교는 그와 같은 운임을 총체적으로 파악할 수 없기 때문에 사실상 분석이 어렵다. 이러한 이유 때문에 여기에서는 다

<표 3-3> 가격경쟁력 지수산출을 위한 한일간 비교

(단위 : 백만톤, 백달러, 억엔)

연도	운송량(백만톤)		운임수입	
	한국	일본	한국(미화백달러)	일본(억엔)
1990	219.8	609.2	3,498.8	20,372
1991	263.0	646.9	3,718.6	21,111
1992	285.6	649.0	4,054.0	19,799
1993	316.9	666.8	5,069.1	17,483

[자료] 운수성해상교통국, 일본해운의 현황, 1995. 한국선주협회, 한국의항해운 경영분석, 각년도. 해운산업연구원, 해운통계요람, 각년도.

<표3-4> 한·일 정기선사의 수출요인을 변동추이

(단위 : %)

연도	한국		일본	
	Di값 변화추이	매출액순이익률 ¹⁾	Di값 변화추이	매출액순이익률
1990	60.0	0.5	68.2	2.5
1991	53.0	0.4	66.6	1.8
1992	53.2	0.2	62.3	0.8
1993	60.0	1.0	53.5	0.3

주1) 당기순이익률/매출액×100

[자료] <표3-3>에 의거 작성한 것임.

음과 같은 수식에 의하여 두 선대간의 수취 운임을 동태적으로 비교함으로써 가격경쟁력의 우위를 판별하여 보고자 한다.

$$D_i = \frac{F_{it}}{X_{it}} \div \frac{f_{i0}}{X_{i0}} \times 100 \quad \text{--(3)}$$

F_{it} = 비교년도 i국 선대가 수취한 총운임

f_{i0} = 기준년도 i국 선대가 수취한 총운임

X_{it} = 비교년도 i국 선대가 운송한 총물량

X_{i0} = 기준년도 i국 선대가 운송한 총물량

이 평가방법은 기준시점으로부터 총체적인 수취운임률이 얼마나 변동하였는가를 파악하게 된다. 두 산업간의 비교에서 보다 낮은 D_i 값으로 상대적인 채산성을 확보하였다면 그 낮은 값을 갖는 산업이 비교우위를 갖게 된다.

한일간의 가격경쟁력 산출을 위한 한일간 비교를 전술한 수식에 의거 <표 3-3>의 자료를 가지고 D_i 값을 계산하여 보면 <표 3-4>와 같다.

위의 <표 3-4>에서 보는 바와 같이 한일 두 나라 사이에는 뚜렷한 대조를 보이는데, 일본의 경우 1990년 이후 지속적인 운임률의 하락을 시현한 반면, 한국은 해운 경기의 시황 변동에 따라 기복을 보이고 있다. 1990년부터 우리 나라는 일본에 비하여 운임률의 면에서 계속하여 낮게 나타나고 있다. 그러나 1993년도에는 60.0%로서 일본의 53.5%보다 6.5%가 높게 나타났다. 이와 같은 낮은 운임 수준이 국제경쟁력에 있어서 일본보다 우위라고 보기는 어려운데, 이는 일본정기선사들의 수익률이 한국에 비하여 보다 안정적임을 감안한다면 우리 나라 정기선사들의 국제경쟁력을 전반적으로 일본보다 뒤떨어진다고 할 수 있기 때문이다.

3.2 한·일 정기선사의 경영실태 분석

국제경쟁력과 관련하여 우리 나라 정기선사가 근본적으로 해결되어야 할 문제는 재무구조의 개선이다. 기업의 경영분석은 재무제표에 의한 재무분석을 위주로 하지만 조직이나 제품 및 판매전략 등에 관하여 안정성분석을 병행하기도 한다. 따라서 여기에서는 한·일 정기선사의 재무제표를 가지고 재무 및 경영상태 파악을 위한 각종 지표의 분석을 통하여 정기선사의 국제경쟁력을 비교·평가하고자 한다.

3.2.1 재무구조 및 경영실적의 비교

1) 경영실태 분석

한·일 정기선사의 1993년도 총괄 재무제표는 <표 3-5>와 같은데, 여기서 자본구성면에서 우리 나라는 일본에 비하여 타인 자본비중(한국 92.3%, 일본 75.0%)이 높아 안정성이 낮다.

자본의 구성면에서는 유동자산의 비중이 25.8%로서 일본의 28.2%와 거의 유사한데, 이는 자금의 환금성(換金性)이 비슷하다는 것을 의미한다. 또한 자산총액에서 부채를 공제한 금액의 대 총자본비율이 일본은 24.9%인 데 비하여 우리 나라는 7.7%에 불과하다.

한편 경영성과면에서 볼 때 매출액 이익률은 일본의 0.8%보다 훨씬 높은 11.7%에 이르고 있으며 당기순이익면에서도 1993년도에 일본은 55억엔의 적자를 시현하였지만 우리 나라는 519억원의 흑자를 시현하였다. 우리 나라 정기선사는 당기순이익이 흑자이지만 재무구조로 볼 때 일본에 비하여 타인 자본의존도가 너무 높고 과다한 영업외비용 등의 원인으로 인하여 국제해운시장에서 일본 정기선사에게 국제경쟁력이 떨어지는 것으로 판단된다.

<표 3-5> 한·일 정기선사의 재무실태 비교(1993년도)

(단위: %)

항 목	국 가	한국		일본	
		금액(억원)	구성비	금액(억엔)	구성비
재 산 상 태	유동자산	15,838	25.8	6,169	28.2
	고정자산	43,922	71.7	15,715	71.8
	자산총계	61,269	100.0	21,893	100.0
	유동부채	19,721	32.2	6,905	31.5
	고정부채	36,813	60.1	9,531	43.5
	부채총계	56,535	92.3	16,437	75.1
	자본금	3,056	5.0	2,657	12.1
	기타자본	2,537	2.7	2,799	12.8
경 영 성 과	자본합계	4,734	7.7	5,456	24.9
	매출액	52,810	100.0	18,374	100.0
	매출원가	46,627	88.3	18,227	99.2
	매출액이익	6,183	11.7	147	0.8
	당기순이익	519	-	-55	-

[자료] 日本海事研究院, 外航海運企業の概況及び經營實態調査報告書, 1995년도. 한국선주협회, 한국의 항해운업경영분석, 1995.

2) 활동성의 비교

활동성은 매출액에 대한 자산 및 자본의 운용회전배수로 파악되고 있다. <표 3-6>에서 보는 바와 같이 우리 나라 정기선사의 활동성 중 총자산회전율은 1990년부터 1992년까지 우리나라는 평균 64.5%인데 비하여 일본은 85.3%로 우리 나라보다 20.86%가 높아 우리 나라 정기선박회사의 자산 운용이 상대적으로 비효율적임을 알 수 있다. 그러나 1993년도에는 86.1%로 일본의 84.0%보다 2.1%가 높은 것으로 나타났다.

고정자산 회전율에서는 우리 나라 정기선박회사는 1990년부터 1992년까지는 일본이 123.9%인데 비하여 우리 나라는 82.6%로서 일본의 정기선박회사에 비하여 41.3% 정도 낮은 수준으로 나타났는데, 이는 선복자산의 과대평가에서 비롯된 것이라고 파악되고 있다. 그러나 1993년도에는 일본정기선박회사의 117.0%보다 3.2%가 높은 120.2% 수

준에 이르고 있는데, 이는 당기순이익의 증가에 의한 것으로 판단된다.

한편 유동자산회전율은 일본보다 높은 수준인데, 1990년부터 1992년까지는 우리나라는 평균 350.3%로서 일본의 275.0%보다 75%가 높은 수준으로 나타났고, 1993년도에는 일본의 297.8%보다 35.6%가 높은 333.4%로 나타났다. 이와 같이 1990년부터 1993년까지 계속적으로 우리 나라가 일본보다 우위로 나타나고 있는데, 이점은 수익 창출능력이 없는 자산을 상대적으로 적게 보유했다는 점에서 바람직한 현상이라고 할 수 있다. 그러나 설비의 과잉으로 높은 유동자산회전율이 반드시 경쟁력의 우위를 확보해 주는 것이라고는 할 수 없다.

3) 유동성 및 안정성의 비교

유동성분석은 기업의 단기채무에 대한 지급능력을 평가하고, 안정성분석은 기업의

<표 3-6> 한·일 정기선사의 활동성 비교

(단위 : %)

년도	총자산회전율		고정자산회전율		유동자산회전율	
	한국	일본	한국	일본	한국	일본
1990	55.2	82.7	67.2	123.6	348.9	249.9
1991	68.1	86.0	87.3	125.8	368.9	271.7
1992	70.4	87.2	93.5	122.5	333.2	303.6
1993	86.1	84.0	120.2	117.0	333.4	297.8

[자료] 日本海事研究院, 外航海運企業の概況及び經營實態調査報告書, 各년도. 한국선주협회, 한국외항 해운업경영분석, 각년도

<표 3-7> 한·일 정기선사의 유동성 및 안정성 비교

(단위 : %)

구분	유동비율		자기자본비율		고정비율		부채비율		고정장기적합율	
	한국	일본	한국	일본	한국	일본	한국	일본	한국	일본
1990	66.8	94.0	3.5	22.7	2,325.9	294.3	2,735.4	340.1	107.5	103.2
1991	68.8	98.3	4.4	24.3	1,787.7	281.2	2,190.3	311.6	106.7	100.8
1992	69.4	89.4	3.5	24.7	2,125.4	288.2	2,719.4	304.4	108.4	105.0
1993	80.3	89.3	7.7	24.9	927.8	288.0	1,194.2	301.3	105.7	104.9

[자료] 日本海事研究院, 外航海運企業の概況及び經營實態調査報告書, 各년도. 한국선주협회, 한국외항 해운업경영분석, 각년도.

단기채무와 기업외적 변화에 대응할 수 있는 능력을 평가하는 것이다. 유동성 지표로는 유동비율, 자기자본비율 등이 있고 부채비율, 고정비율, 장기적합률 등은 안전성 지표로도 사용된다.

먼저 유동비율을 보면 우리 나라 외항정기선박회사들은 일본에 비하여 열위를 면치 못하고 있다. 즉 일본의 유동비율은 평균적으로 매년 90%수준을 넘고 있으나 우리 나라는 70% 수준에 그치고 있다. 우리 나라 유동비율은 1990년도에는 일본보다 27.2%, 1991년에는 29.7%, 1992년에는 30% 정도 낮은 수준에 이르렀고, 1993년도에는 일본과이 격차가 줄어들어 80.3%로 나타났는데, 이는

일본의 89.3% 보다 9.0% 정도 낮게 나타난 것이다.

또한 자기자본비율 면에서도 일본에 비하여 매년 20%의 차이를 보이고 있다. 1990년에는 우리 나라 자기자본비율이 3.5%인데 비하여 일본은 22.7%로서 19.2%의 차이를 나타냈는데, 1993년도에는 우리 나라는 7.7%로서 일본의 24.9%에 비하여 17.2%가 낮은 수준으로 나타났다. 부채비율면에서도 우리 나라는 타인자본의 의존도가 일본보다 높기 때문에 일본에 비하여 상대가 안될 정도로 높은 부채비율을 보이고 있는데, 1990년의 2,735.4% 이후 매년 부채비율은 감소추세를 보이고 있다.

<표3-8> 한·일 정기선사의 수익성 비교

(단위 : %)

연도	경상이익율		자기자본이익율		매출이익율		매출원가율		총자본이익율	
	한국	일본	한국	일본	한국	일본	한국	일본	한국	일본
1990	2.0	1.5	8.2	12.5	0.5	2.5	84.4	97.3	0.3	2.0
1991	1.7	1.4	6.9	12.5	0.4	1.8	87.0	97.0	0.3	1.5
1992	1.5	1.2	4.8	2.8	0.2	0.8	88.1	98.1	0.2	0.7
1993	1.9	0.2	10.9	-1.0	1.0	0.3	88.3	99.2	0.8	-0.3

[자료] 양국의 대차대조표와 손익계산서 참조.

이와 같이 낮은 유동비율과 부실한 자기 자본비율을 감안할 때 우리 나라 정기선사의 재무상태가 한계상황에 이르고 있음을 알 수 있다. 다음으로 안정성 지표 역시 우리 나라 정기선사가 일본 정기선사보다 높은 재무적 위기에 노출되어 있음을 보여주고 있다. <표 3-7>에서 보는 것과 같이 우리 나라 정기선사의 높은 고정비율은 자기 자본이 취약한 결과로서 선복의 취득이 주로 타인자본에 의존하고 있음을 반영하고 있다. 과도한 타인자본은 영업외비용의 부담을 높여 수익성을 저해할 뿐만 아니라 원금 상환을 위한 자금압박을 피할 수 없게 된다.

4) 수익성의 비교

한·일 정기선사의 수익률을 살펴볼 때, <표 3-8>에서 보는 바와 같이 1990년부터 1992년까지 두 나라 모두 흑자를 시현하였는데, 우리 나라의 경상이익율이 일본 보다 높게 나타나고 있다. 즉 경상이익율은 1993년도에 우리 나라가 1.9%인데 비하여 일본은 0.2%로 나타났다. 자기자본이익율은 자기 자본이 일본에 비하여 적은 우리 나라는 1993년까지 계속하여 낮은 편이나 1993년도에도 일본의 -1.0% 보다 11.9% 높은 10.9%를 시현하였다.

매출원가율에서 우리 나라는 일본 보다 10% 정도 낮게 나타나고 있으며, 매출 이익률이나 총자본 이익률에서도 1992년까지 우리 나라가 낮게 나타났으나 1993년에는 매출이익율에서는 일본의 0.3% 보다 0.7%가 높은 1.0%로 나타났고, 총자본이익율은 일본은 $\Delta 0.3\%$ 로 나타났는데 비하여 우리 나라는 0.85로 나타났다. 이처럼 우리 나라 정기선사들의 경상 및 당기순이익이 1993년도를 제외하고서는 거의 열위에 있는 것은 저금리와 할인료가 대부분인 영업외비용이 일본보다 상대적으로 과다함을 의미한다. 즉 우리나라 정기선사는 타인자본의존도와 차입단위비용이 상대적으로 일본보다 높아 과도한 영업외비용을 부담하였고 결과적으로 수익률의 저하를 가져오지 않을 수 없기 때문이다.

가격경쟁력에 한정해서 한·일간 정기선사의 상대적 국제경쟁력을 위와 같이 평가하였지만 우리 나라 정기선사는 일본 정기선사에 비하여 재무구조가 취약하여 가격경쟁면에서 열위를 면치 못하고 있다. 재무구조가 갖는 가장 큰 문제점은 과도한 타인자본이 큰 요인으로 작용한다.

또한 우리 나라는 일본에 비하여 원가요소 면에서도 상대적으로 열위를 면치 못하

고 있는 설정이다. 우선 선원비 면에서 일본은 개도국선원의 혼승 등을 통하여 선원비 절감을 도모하고 있으며, 영업비 중 감가상각비가 가장 큰 비중을 차지하고 있는데, 우리 나라는 일본에 비하여 높은 자본비를 부담하고 있다. 그리고 앞서도 말한 것과 같이 영업비손실부문에서도 우리 나라는 일본에 비하여 높은 영업외비용(금융비용)을 부담함으로써 일본에 비하여 상대적으로 경쟁력이 열위에 있다고 볼 수 있다.

3.2.2 비가격경쟁력의 비교

비가격경쟁은 기업정보의 입수나 국가의 정책 등에 의존하게 되는데, 비가격경쟁면에서 우리 나라 정기선사는 정부의 강력한 보호주의 정책에도 불구하고 일본에 비하여 다음과 같은 점에서 열위에 있다고 할 수 있다.

첫째, 정보수집과 집화력이 부족하다. 실례로서 일본의 정기선사는 종합상사들과 긴밀한 협조체제를 맺고 있으며, 종합상사들의 세계적인 조직망을 이용하여 집화를 하고 있다. 이에 비하여 우리 나라 정기선사는 세계적인 집화망을 차지하고서도 국내 종합상사들과 유대관계가 연결되지 않아서 국내 수출입화물에 대한 집화 조차 모두 하지 못하고 있다.

둘째, 정부의 일부 규제정책으로 해운시장 여건변화에 대한 적기대응이 어렵다. 정부의 선복관리정책은 해운산업합리화 이후 항로여건이나 물동량의 변화에 탄력적으로 대응하기 위해 과거 총량관리정책에서 (예컨대, 항로별, 선종별) 부문별 관리정책으로 전환되고 있으나 매우 보수적인 기조는 유지하여 오고 있다. 오히려 해운산업합리화조치 이후 선복의 도입과 용선활동이 크게 규제

를 받아왔으며, 결과적으로 선대의 구조개편을 지연시켰고 기업의 자율과 창의성을 저해함으로써 경영효과의 저하를 가져왔다. 또한 정기항로의 면허제로 인하여 정기선사의 정기항로에의 참여가 제한되어 자율경쟁이 제한되고 있을 뿐만 아니라 환경변화에 적극적으로 대응하지 못하여 신규 정기항로개설에 애로가 있었던 것으로 지적된다.

끝으로 정기선박회사들이 변화하는 화물유통체계에 신속하게 대처하지 못하여 서비스 질의 상대적 저하와 이로 말미암아 집화력에 있어서 열위를 면치 못하고 있다. 외항해운 그 중에서도 특히 정기선박운송업은 세계적인 조직망을 갖추어야 하는 국제사업이다. 정기선의 운항에 있어서 선사는 오래전부터 항망당국과 터미널 운영업자에 지급하는 선적 및 하역비용을 해상운임에 계상하고 있으며, 오늘날에는 육상운송까지 포함하는 단일선하증권을 발급하고 있다.

이처럼 해상운송임에 의한 화물유통서비스의 총괄은 과거와는 달리 정기선사로 하여금 국제간 화물운송에서 해상운임이 차지하는 비율은 30%에 불과하다. 정기선사가 수익을 극대화하기 위해서는 트럭, 창고업, 하역 등에 투자를 증대하여 화물유통비용을 절감할 때 가능하게 된다. 오늘날 대화주들이 그들의 원자재 확보를 신뢰성 있는 정기선사에게 의존하려는 추세도 정기선사의 화물유통에 대한 투자를 가중시키고 있다.

IV. 결 론

급변하는 세계환경하에서 생존과 발전을 지속하기 위해서는 우리 나라 정기선사도 신속한 변화와 대응이 필요하다. 즉 개방화 및 자율화의 큰 흐름으로 급변하는 세계적

인 해운환경의 변화에 맞추어 우리 나라의 해운산업정책도 종전의 보호와 폐쇄위주의 정책에서 점진적으로 개방과 자율화로 그 기조가 변화되어 가고 있다.

이러한 해운 정책의 연장선에서 1992년에 한일항로와 동남아항로가 근해항로로 통합되었으며, 항로의 면허와 외국기업의 투자 등에서도 괄목할만한 개방조치가 취해졌다. 따라서 기존의 북미항로 등 원양항로의 경쟁의 심화는 물론이고 근해항로에서의 경쟁도 더욱 치열하게 되었으며, 우리나라 국적선들의 효율적인 항로운영과 여타 외국적선박에 대한 경쟁력의 강화, 그리고 우리나라의 선박 및 항만시설 등 우리나라의 자원 및 설비의 효율적 운영이 강조되게 되었다.

가격경쟁력 면에서의 한·일간 정기선사의 상대적 국제경쟁력은 우리 나라 정기선사는 일본 정기선사에 비하여 재무구조가 취약하고, 원가요소면에서도 상대적으로 열위를 면치 못하고 있다.

이와같이 우리나라 정기선사는 일본에 비하여 국제경쟁력이 저위에 있는 것으로 나타나고 있는데, 이는 선박도입 등에 대한 정부의 지나친 규제와 높은 과세 그리고 금융부담 등의 원가요인이 지적되고 있다.

따라서 우리 나라 정기선사는 지속적인 수출입 물동량의 증가, 세계 제2위의 조선능력 등 충분한 해운업의 발전여건을 갖추고 있는 반면 해운에 대한 폐쇄적, 규제적 행정제도와 영세한 기업규모 등 극복해야 할 많은 과제를 안고 있으며 정기선사의 국제경쟁력을 강화하기 위해서는 여러 가지 면에서 복합적이고 다양한 정책적인 지원이 있어야 하고 정기선사자체의 경영합리화 방안이 수립·시행되어야 할 것이다.

참고 문헌

- 권녕대, 해운산업의 재무구조 개선방안, 해양한국, 1984, 3월호.
- 박진원, 우리 나라 원양 정기선사들 화주성향에 부응하는 마케팅전략 개발, 해운산업정보, 제656호, 해운산업연구원, 1992, 12.
- 서병기, 해운경영의 유형과 국제경쟁력에 관한 고찰, 해양한국, 1982.
- 양시권, 선박운항상의 여건변동과 경제선에 관한 고찰, 해양한국, 1984.
- 이경순, 강종희, 2000년대를 향한 한국외항 해운산업의 장기발전전략, 해운산업연구원, 1990.
- 이경순, 이철수, 아시아항로에서의 국적선사의 경쟁력 제고방안, 해운산업연구원, 1994, 12.
- 장희진, 우리 나라 해운산업의 국제화 전략, 대외경제정책연구원, 1992, 6.
- 코리아쉬핑가젯트, 해운년감, 각년도.
- 해운산업연구원, 해운통계요람, 각년도.
- _____, KMI 세계해운전망, 각년도.
- _____, 일본해운산업의 현황과 전망, 1993.
- _____, 정기선해운, 1994.
- 한국선주협회, 해운년감, 각년도.
- _____, 해운년보, 각년도.
- _____, 한국외항해운업경영분석, 각년도.
- 加地照義, 海運競争たわける, 運賃と經濟, 1985.
- 岡庭博, 海運産業の國際競争力について, 世界經濟論, 1984.
- 織田攻夫, 海運業界, 教育社, 1995.
- _____, 海運經濟論, 成山堂, 1983.
- 日本海事研究所, 世界の主要地域間定期船荷動き量調査報告 1993 : 日本 極東/北美

- 定期航路の船社 グループ別・ 國別荷動き量, 1993.
- 國領英雄, 日本海運業と國際競爭力, 日本海運經濟學會, 1993, 7.
- 吉田茂, 日本海運業の國際競爭力と要素生産性, 日本海運經濟學會, 1993.
- 山岸寬, 國際海運における競爭力の展開, 日本海運經濟學會, 1993, 8.
- 運輸省海上交通局, 日本海運の現況, 1995, 7.
- 日本船主協會, 海運統計要覽, 各年度.
- 日本海事産業研究所, 外航企業の概況及び經營實態報告書, 各年度.
- Containerisation International Yearbook, 1996.
- DRI/TBS, World Sea Service Review, 1991.
- Frankel, E. G., Management and Operations of American Shipping, 1982.
- , The World Shipping Industry, Croom Helm Publishers Ltd(New York), 1987.
- Kendall, L.C., The Business of Shipping, Cambridge, 1977.
- Lloyd's Shipping and Economist, Statistical Table, 1990-1995.
- Ocean Shipping Consultants, Ltd., Asian Containerisation to 2005, 1994.

A Study on the International Competitiveness of the Korea Liner Shipping Company

Jae-kyu Lee*

Abstract

Under the rapid change of the world shipping industry, the liner shipping company in Korea should initiate the adaptation power, counterplot for survival, and continuous development. The world shipping industry is in the middle of the wave for the liberalization and openness of it. According to this change in world shipping industry, it is the fact that government policy for shipping industry should start turning its direction from the protectionism to the liberalism.

Under this kinds of situations, this study firstly treated the liner shipping company and its governmental policy of Korea and Japan. Based on those studies, analysis of the liner shipping company operation and management reality was executed. Through the execution of studies, the problems which should be solved for development occurred. Furthermore, this thesis takes two way of researches of literature and actual proof for reinforcement plan of international competitiveness.

This standard time period of study is set in 1993 except the irregular liner shipping company.

* Asistant professor, Department of International Trade, Tonghae Collage