

論 文

한국 연안여객선업체의 재무상태 분석과 경영개선 방안

노 창 균*

Analysis of Financial Ratios of the Korean Coastal
Passenger Shipping Company and Proposal for Improving their
Business Performances

*Noh, Chang-Kyun**

〈目 次〉

| | |
|-------------------|-------------------|
| Abstract | 3.2 손익계산서 분석 |
| 제1장 서론 | 제4장 비율분석을 통한 재무상태 |
| 제2장 자료수집과 분석방법 | 4.1 수익성 분석 |
| 2.1 자료수집 | 4.2 성장성 분석 |
| 2.2 분석방법 | 4.3 유동성 및 안정성 분석 |
| 제3장 연안여객선업체의 재무구조 | 4.4 활동성 분석 |
| 3.1 재무구조 분석 | 제5장 결 론 |

Abstract

This paper discusses the analysis of financial ratios of the Korean coastal passenger shipping company 1997 and 2000. Coastal passenger shipping company shows a very high ratio of the fixed-assets because these shipping company own relatively expensive ships. The current debts are composed of short-term borrowings and lease and the ratio of the current debts is rather high considering to the size of shipping company. The equity ratio of passenger shipping company has recently been decreased, but the debt ratio has been increased. Both the profitability and activity ratios have grown worse in recent years. In order to improve the performance of coastal passenger shipping company, they should develop the leisure facilities and good items to attract travellers.

* 목포해양대학교

제1장 서론

1997년 말 우리 나라는 외환부족으로 인해 외화부도 직전까지 가는 금융위기를 맞이하였다. 여기에는 외국금융기관들의 투자자금회수가 직접적인 원인이었지만 대마불사식 경영관행, 도덕적 해이에 기초한 경제행위, 환율정책의 실패 등도 적지 않은 역할을 하였다. IMF 사태 이후 기업규모에 관계없이 경기침체의 파급영향은 확산되었고 영세성을 면치 못하고 있는 연안여객선업체가 느끼는 체감경기는 더욱 심각한 상황이었다. 이와 더불어 최근 들어 자금사정이 악화됨과 동시에 선박의 노후화, 선원 노무비의 압박, 선원부족 등으로 연안여객선업체의 경영성과는 더욱 어려운 상황에 직면하여 있는 실정이다.

한국해양수산개발원(2001)은 2002년도 세계경제를 미국 테러사태로 촉발된 경기침체가 이어지면서 저성장 추세를 벗어나지 못할 전망이다고 하였다. 세계 주요 경제 예측기관에 따르면 2001년도 세계경제는 전년도의 4.7%에 훨씬 못 미치는 2%대의 낮은 성장이 예상되고 있다. 2002년도에도 미국경제와 IT 경기의 침체, 그리고 미국의 전쟁지속 속에 따른 불확실성 증대와 소비심리의 위축 등으로 세계경제는 여전히 낙관적이 아니다. 그러나 미국이 적극적인 경기부양 정책을 추진하고 전쟁을 조기에 종식함으로써 전후복구가 이루어진다면 2002년도 세계경제는 상당히 회복할 수 있을 것으로 기대할 수 있다고 하였다.

이제 연안여객선업체들도 '고객을 위한 가치의 극대화'에 초점을 맞추어 총체적 품질경영(TQM)을 하여야 한다. 고객을 최대한 만족시킴으로써 기업가치를 높일 수 있는 경영을 하기 위해서는 우선 재무구조의 건실화를 도모하지 않으면 안된다는 경영자의 의식이 필요하다. 해운업은 국제적이고 자본집약적인 특성을 지닌 산업이다. 이러한 특성을 지닌 해운업을 영위하는 해운기업이 치열한 국제해운시장에서 생존·발전하기 위해서는 경쟁력 있는 산업요소를 결합하는 것이 관건이다.

해운서비스는 생산수단인 선박과 노동력인 선원 노동의 결합에 의해서 생산된다. 따라서 선원비를

포함한 기타 비용조건이 동일한 상태에서 선박소유를 통하여 해운서비스가 생산된다고 가정할 때, 해운기업은 무엇보다도 유리한 금융조건을 가진 금융원천을 이용하여 선박을 취득할 때에 자본비 측면에서 경쟁력을 높일 수 있게 된다.

스터미(1962)의 해운비용 분류방법에 의하면, 해운비용은 선주의 국적에 따라 차이가 발생하는 국내비용과 그렇지 않은 국제비용으로 분류된다. 수리비, 항비, 선용품비, 보험료, 연료비 등은 국제비용이며, 자본비는 선원비와 보수유지비와 함께 국내비용으로 분류된다. 그러나 오늘날은 인건비가 저렴한 국가로부터 선원인력을 공급받고 있어 선원비는 위와 같은 비용분류와는 다르게 국제비용화되어 가는 추세이지만, 선박확보를 위해 선주가 부담하는 자본비는 각 국가의 금융제도, 세제 및 감가상각제도에 따라 여전히 차이가 발생하는 국내비용의 특성을 지니고 있다.

우리 나라 해운업계는 IMF 구제금융 이후 무리한 금융긴축과 획일적인 200% 부채비율 적용으로 선박금융은 거의 마비상태에 이르렀다. 자본집약적 해운산업의 경우 이자율은 경쟁력을 좌우하는 결정요인이다. 선주가 기업하기에 좋은 환경은 낮은 이자율이다. 특히 자금 동원력이 열악하여 주로 리스금융(년 13% 수준)에 의존하는 연안여객선업체의 어려움은 다른부문 해운업체들이 겪는 것보다 훨씬 더하다. 또한 연안여객선업체의 운영 효율성 증대를 위해 선박의 현대화가 계속 추진되어 적당 선박 건조비가 증가하고 있으나 계획조전자금 배정액은 계속 감소하여 어려움을 겪고 있는 게 현실이다. 또한 일본 등 외국의 선박지원금에 비하여 이자율과 상환 조건이 불합리하고 제조업체가 정책금융을 받는 경우에는 투자자금의 100%를 대출받고 있으나 자본집약적인 해운업은 80%의 지원에 그치고 있어 영세한 연안여객선업체에 부담을 가중시키고 있다.

이태우(1991)는 한국선주가 지난 50여년에 걸쳐 부담한 자본비는 차입금융의 금리수준과 관련 부대비용 이외에도 외환관리제도, 해운관련 세제, 관세제도, 선박의 감가상각제도 등 때문에 동일한 선박의 조건에서도 경쟁국의 선주에 비하여 불리한 입

장에 처해 있다고 하였다. 이 때문에 최근 한국선주는 국내의 각종 제도와 규제 때문에 상승하는 자본비를 낮추기 위하여 선박의 신조 또는 중고선 매입시 당해 선박을 편의치적국에 등록하는 경우가 발생하고 있으며 기존 한국 국적의 소유선박을 해외에 이적하는 경우도 발생하고 있다.

따라서 본 연구는 연안여객선업체의 경쟁우위 요소를 개발하여 장기적으로 경쟁우위를 누리려면 경영안정이 선행되어야 한다는 관점에서 출발한다. 연안여객선업체의 경영안정을 위해서는 자금난, 인력난, 여객 유치 등의 문제를 종합적으로 살펴보아야 한다. 그러나 경영안정을 위한 일차적인 과제는 만성적인 자금난을 해소하는데 있다고 본다. 이러한 상황을 고려하여 본 연구에서는 우리나라 연안여객선업체의 재무상태를 심층적으로 종합 분석하고 앞으로의 경영개선 방안을 모색하고자 한다.

제2장 자료수집과 분석방법

2.1 자료수집

본 연구의 조사대상 모집단은 우리 나라 연안여객선업체로 한국해운조합에 회원선사로 등록되어 있다. 이들 업체에 대한 재무상태 분석 자료는 한국해운조합을 통해 입수하였으며 미비한 자료에 대

해서는 직접 해당 업체를 방문하거나 우편조사를 이용하였다.

우리 나라 연안여객선업체는 2000년 12월말 현재 총 51개 업체이며 <표 1>과 같이 이들 업체가 보유하고 있는 선박은 총 148척이다. 이중 119척은 일반항로에 투입되고 있으며 29척은 보조항로에 투입되고 있다. 항로별로는 목포(59척), 인천(21척), 마산(17척) 등 순으로 이들 선박이 투입되고 있으며 선종별로는 차도선이 58척으로 가장 많고 이어서 일반선 31척, 초쾌속선 17척 등 순으로 운항되고 있었다.

선령별로는 <표 2>와 같이 10년이하가 95척이고 나머지 53척이 11년이상인데 이중 선령(21년이상)이 오래된 11척에 대해서는 선박안전성이 다소 우려됐다. 또한 <표 3>과 같이 톤수별로는 200톤이하가 94척, 201톤 이상이 54척을 차지하고 있었다.

연도별로 여객 수송실적을 살펴보면, 98년도를 제외하고 매년 5% 이상씩 꾸준히 여객 수송실적이 늘어나고 있음을 알 수 있겠다(<표 4>). 이는 여객선 이용객 유치를 위한 해운조합의 적극적인 사업 전개 성과로 비춰진다.

한편, 이들 51개 업체의 자본금 규모별 현황을 보면 2억원 미만이 21개 업체로 가장 많고 2억원 이상에서 3억원 미만이 8개 업체이며 5억원 이상은 12개 업체, 나머지는 3억원 이상에서 5억원 미만의 업체인 것으로 조사됐다.

<표 1> 항로별·선종별 여객선 현황

(단위 : 척수)

| 구분 | 합계 | 일반항로 | 보조항로 | 선종별현황 | | | | | | |
|----|-----|------|------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | | | 카훼리 | 초쾌속 | 쾌속선 | 고속선 | 차도선 | 일반선 | 크루즈 |
| 합계 | 148 | 119 | 29 | 14 | 17 | 10 | 15 | 58 | 31 | 3 |
| 인천 | 21 | 19 | 2 | 2 | 5 | - | 3 | 5 | 6 | - |
| 대산 | 8 | 4 | 4 | - | - | 1 | 1 | 2 | 4 | - |
| 군산 | 8 | 4 | 4 | - | - | - | 4 | 3 | 1 | - |
| 목포 | 59 | 45 | 14 | 3 | 5 | 1 | 1 | 40 | 9 | - |
| 여수 | 13 | 13 | - | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 4 | - |
| 마산 | 17 | 13 | 4 | 2 | - | 2 | 2 | 5 | 6 | - |
| 부산 | 12 | 12 | - | 3 | 3 | 2 | 3 | - | - | 1 |
| 포항 | 2 | 2 | - | - | 2 | - | - | - | - | - |
| 동해 | 4 | 4 | - | 1 | 1 | - | - | - | - | 2 |
| 제주 | 4 | 3 | 1 | 2 | - | 1 | - | - | 1 | - |

자료 : 한국해운조합 내부자료, 이하 동일.

〈표 2〉 선령별 현황

(단위 : 척수)

| 계 | 5년이하 | 6~10년 | 11~15년 | 16~20년 | 21년이상 |
|--------|------|-------|--------|--------|-------|
| 148(척) | 50 | 45 | 17 | 25 | 11 |

〈표 3〉 톤수별 현황

(단위 : 척수)

| 계 | 100톤 이하 | 100~200톤이하 | 200~500톤이하 | 500~1000톤이하 | 1000톤 이상 |
|--------|---------|------------|------------|-------------|----------|
| 148(척) | 49 | 45 | 35 | 5 | 14 |

〈표 4〉 연도별 여객 수송실적

(단위 : 천명, %)

| 구 분 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 계 | 9,413 | 9,899 | 8,277 | 9,052 | 9,702 |
| 증감 | 8.2 | 5.2 | -16.4 | 9.4 | 7.2 |
| 카 웨 리 | 1,332 | 968 | 669 | 831 | 943 |
| 증감 | 28.8 | -27.3 | -30.9 | 24.2 | 13.5 |
| 초쾌속선 | 2,237 | 2,773 | 2,160 | 2,227 | 2,457 |
| 증감 | 17.8 | 24.0 | -22.1 | 3.1 | 10.3 |
| 쾌 속 선 | 733 | 819 | 561 | 492 | 410 |
| 증감 | -10.8 | 11.7 | -31.5 | -12.3 | -16.7 |
| 일 반 선 | 5,111 | 5,339 | 4,887 | 5,508 | 5,892 |
| 증감 | 3.3 | 4.5 | -8.5 | 12.7 | 7.0 |

2.2 분석방법

본 연구는 연안여객선업체의 대차대조표와 손익 계산서 등을 통해 재무상태를 심층적으로 분석하고 있다. 특히 연안여객선업체의 재무제표 자료를 통한 수익성, 성장성, 유동성 및 안정성, 활동성 등에 대한 재무비율 분석이 이루어지고 있다. 일반적으로 기업 경영자와 이해관계자들의 입장에 따라 기업에 대한 여러 가지 의사결정을 합리적이고 신속하게 내려야 하는 상황에 처하게 된다. 다시 말해 경영자는 기업의 부족한 자금을 조달하는 문제에 직면하여 외부자금을 이용할 것인지 아니면 내부자금을 이용할 것인지를 비롯한 각종 재무 및 기타 경영관련 의사결정을 내려야 하는 환경에 직면하게 된다. 그리고 투자자와 종업원 등 각종 이해관계자도 관련 기업에 대한 투자결정과 성과배분 등과 관련한 의사결정에 직면하게 된다. 이때 가장 널리

이용되는 정보가 기업의 재무정보일 것이다.

재무제표에 기재되어 있는 세부 항목을 살펴보면 회사가 특정 시점에 예금이나 유가증권 또는 부동산 등을 어느 정도 보유하고 있는지 여부에 대해서는 알 수 있으나, 그러한 금액이 과연 그 회사의 실정이나 다른 경쟁회사에 비해 좋은 상태인지 또는 나쁜 상태인지에 대해서는 알 수가 없다. 따라서 재무제표에 나오는 주요 세부항목간의 상호관계나 비율 등을 검토함으로써 회사의 전체적인 재무구조나 경영성과를 비교할 수 있다. 이때 주로 사용하는 방법이 재무비율 분석방법이다.

제3장 연안여객선업체의 재무구조

본 장에서는 연안여객선업체의 대차대조표, 손익계산서 등으로 재무구조를 심층적으로 분석하고 있다.

3.1 재무구조 분석

〈표 5〉에서 보는 바와 같이 2000년말 현재 연안여객선업체의 부채비율(부채/자기자본)은 1,204%로 1999년말 자본잠식에서 간신히 벗어났으나 수상운송업보다는 469.8% 높고 제조업보다는 무려 993.4%나 높은 것으로 조사됐다. 이는 우리 나라 연안여객선업체의 자금조달이 타인자본에 의존하고 있는 비중이 점차 높아지고 재무구조 상태가 악화되고 있음을 이 부채비율 추이에서 나타내 주고 있다.

자기자본비율도 1999년말 자본잠식에서 2000년말 8%로 상승하였다. 한편, 수상운송업은 1999년말 20.6%에서 12.0%로 8.6%나 감소하였으며 제조업은 약 32%로 큰 변화가 없었다. 전반적으로 연안여객선업체의 부채와 자기자본비율은 제조업과 비교하여 볼 때, 제조업은 부채와 자기자본비율이 각각 280%, 25% 수준인데 반해 연안여객선업체는 부채비율이 1000% 이상이며 자기자본비율도 1997년 이후 한자리수를 밀둘거나 2년에 걸쳐 자본잠식이 되는 등 자본구조가 최악의 상태임을 알 수 있겠다. 이는 산업특성이 여실히 반영된 것이라고 보여진다.

따라서 앞으로 우리 나라 기업의 경영에 있어 기업의 안전성을 제고하기 위해서는 기업의 자금조달을 자기자본에 의존하는 비율을 높일 필요가 있다고 판단된다.

〈표 5〉 업종별 부채 및 자기자본비율 추이

(단위 : %)

| 구 분 | | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|---------|----------------------|-------|---------|---------|-------|-------|-------|
| 연안여객선업체 | 부채비율 ¹⁾ | 435.2 | 800.0 | 2,377.2 | 자본잠식 | 자본잠식 | 1,204 |
| | 자기자본비율 ²⁾ | 184.6 | 115.1 | 4.0 | 자본잠식 | 자본잠식 | 8.0 |
| 수상운송업 | 부채비율 | 838.9 | 1,323.9 | 3,218.3 | 771.7 | 385.1 | 734.2 |
| | 자기자본비율 | 10.7 | 7.0 | 3.0 | 11.5 | 20.6 | 12.0 |
| 제조업 | 부채비율 | 286.7 | 317.1 | 396.2 | 303.0 | 214.7 | 210.6 |
| | 자기자본비율 | 25.9 | 24.0 | 20.2 | 24.8 | 31.8 | 32.2 |

주 : 1) 부채/자기자본 2) 자기자본/총자본

자료 : 한국해운조합 내부자료 및 한국은행 기업경영분석 자료, 이하 동일.

〈표 6〉은 연안 여객선업체의 대차대조표를 통해 자산구조와 부채 및 자본구조를 백분율로 분석한 결과이다. 1999년도 업체별 평균 자산규모는 7,915,919천원으로 1998년도 9,842,857천원 대비 19.6%가 감소하였고 부채규모는 9,563,445천원으로 1998년도 10,322,964천원 대비 7.4%가

감소한 것으로 나타났다. 또한 2000년도에는 업체별 평균 자산규모는 13,482,304천원으로 1999년 대비 70.3%가 증가하였고 부채규모는 12,448,881천원으로 1999년 대비 30.2%가 감소한 것으로 나타났다. 한편, 1999년도 업체별 평균 자본금 739,015천원 대비 67.6%에 달하는 499,823천원

의 당기순손실이 발생함으로써 연안여객선업체의 자본잠식은 심각한 실정인 반면에 2000년도에는 자본규모는 1,033천원으로 자본잠식에서 벗어났으며 업체별로는 평균 99,519천원의 당기순손실을 낸 것으로 조사됐다.

그리고 이들 부채에서는 단기차입금이 장기차입금으로 전환되고 있어 고정장기적합률이 크게 향상되고 유동비율이 개선됐으나 유동부채의 대부분이 선박취득과 관련하여 주로 단기차입금과 리스부채로 구성되어 있는 연안여객선업체의 실상을 감안하면 유동부채가 지나치게 높은 것으로 판단된다. 또한 자산중 고정자산(선박)의 비중이 절대적인 해운업의 특성에도 불구하고 유동자산비율의 증가로 안정성에 다소 우려된 것으로 조사됐다.

연안여객선업체는 자기자본 비율이 2000년말

7.7%로 매우 낮을 뿐 아니라 누적되는 결손에 대한 유동성 부족의 해소를 위하여 소요된 차입금과 선박확보시 소요된 차입금 등으로 재무구조 부실화가 더욱 심각한 것으로 나타났다.

〈표 7〉의 연안여객선업체 형태별 재무구조 관련 지표를 분석한 결과, 2000년말 연안여객선업체의 형태와 관계없이 자산과 자본의 증가, 당기순손실의 감소 등으로 자기자본비율이 1999년말 자본잠식에서 2000년말 8.0%로 재무구조가 전반적으로 호전되고 있었다. 또한 부채비율은 전반적으로 자본잠식에서 벗어났으나 순수업체는 자산이나 자본의 증가에 비하여 부채가 1999년 566.2%에서 2000년 816%로 상대적으로 과다하게 증가하여 유동성 부족이 우려되므로 부채중 고정부채비율을 높여서 안정성 확보가 요구됐다.

〈표 6〉 연안여객선업체의 대차대조표

(단위 : 천원, %)

| 계 정 과 목 | 2000년(A) | | | 1999년(B) | | | 1998년(C) | | | 업체평균 증감율 | |
|-------------|-------------|------------|-------|--------------|------------|-------|-------------|------------|-------|----------|--------|
| | 합 계 | 업체평균 (46개) | 비율 | 합 계 | 업체평균 (47개) | 비율 | 합 계 | 업체평균 (47개) | 비율 | A/B | B/C |
| I. 자산총계 | 620,185,991 | 13,482,304 | 100.0 | 372,048,194 | 7,915,919 | 100.0 | 462,614,267 | 9,842,857 | 100.0 | 70.3 | -19.6 |
| 1. 유동자산 | 310,670,426 | 6,753,705 | 50.1 | 155,928,267 | 3,317,623 | 41.9 | 180,588,972 | 3,842,319 | 39.0 | 103.6 | -13.7 |
| 2. 투자·기타 | 56,914,541 | 1,237,273 | 9.2 | 47,606,358 | 1,012,901 | 12.8 | 40,413,949 | 859,871 | 8.7 | 22.2 | 17.8 |
| 3. 고정자산 | 246,193,411 | 5,352,030 | 39.7 | 166,141,461 | 3,534,925 | 44.7 | 222,651,397 | 4,737,264 | 48.2 | 51.4 | -25.4 |
| 4. 이연자산 | 6,407,613 | 139,296 | 1.0 | 2,372,108 | 50,470 | 0.6 | 18,959,949 | 403,403 | 4.1 | 176.0 | -87.5 |
| II. 부채·자본총계 | 620,185,991 | 13,482,304 | 100.0 | 372,048,194 | 7,915,919 | 100.0 | 462,614,267 | 9,842,857 | 100.0 | 70.3 | -19.6 |
| ○ 부 채 | 572,648,548 | 12,448,881 | 92.3 | 449,481,930 | 9,563,445 | 120.8 | 485,179,306 | 10,322,965 | 104.9 | 30.2 | -7.4 |
| 1. 유동부채 | 366,829,090 | 7,974,545 | 59.1 | 307,464,943 | 6,541,807 | 82.6 | 286,814,508 | 6,102,437 | 62.0 | 21.9 | 7.2 |
| 2. 고정부채 | 205,602,599 | 4,469,622 | 33.2 | 141,477,631 | 3,010,162 | 38.0 | 198,054,945 | 4,213,935 | 42.8 | 48.5 | -28.6 |
| 3. 이연부채 | 216,859 | 4,714 | 0.0 | 539,356 | 11,476 | 0.1 | 309,853 | 6,593 | 0.1 | -58.9 | 74.1 |
| ○ 자 본 | 47,537,443 | 1,033,423 | 7.7 | -77,433,736 | -1,647,526 | -20.8 | -22,565,039 | -480,108 | -4.9 | - | -243.2 |
| 1. 자본금 | 40,937,945 | 889,955 | 6.6 | 34,733,724 | 739,015 | 9.3 | 29,744,240 | 632,856 | 6.4 | 20.4 | 16.8 |
| 2. 자본잉여금 | 12,744,968 | 277,065 | 2.1 | 2,679,350 | 57,007 | 0.7 | 5,086,876 | 108,231 | 1.1 | 386.0 | -47.3 |
| 3. 이익잉여금 | -6,145,470 | -133,597 | -1.0 | -111,846,810 | -2,443,549 | -30.9 | -57,396,155 | -1,221,195 | -12.4 | 결손 감소 | 결손 증가 |
| · 전기이월잉여금 | -1,567,613 | -34,078 | -0.3 | -88,671,111 | -1,886,619 | -23.8 | -15,641,347 | -332,795 | -3.4 | 결손 감소 | 결손 증가 |
| · 당기순이익 | -4,577,857 | -99,519 | -0.7 | -23,474,642 | -499,460 | -6.3 | -41,754,808 | -888,400 | -9.2 | 결손 감소 | 결손 감소 |

비고) 자료 미제출 업체는 분석에서 제외함(각각 5개 업체)

〈표 7〉 연안여객선업체 형태별 재무구조 관련 지표

(단위 : %)

| 구 분 | 부 채 비 율 | | | 자기자본비율 | | |
|---------|---------|-------|-------|--------|------|------|
| | 1998 | 1999 | 2000 | 1998 | 1999 | 2000 |
| 연안여객선업체 | 자본잠식 | 자본잠식 | 1,204 | 자본잠식 | 자본잠식 | 8 |
| 혼합업체 | 자본잠식 | 자본잠식 | 1,452 | 자본잠식 | 자본잠식 | 6 |
| 순수업체 | 2,291.1 | 566.2 | 816 | 4.2 | 15 | 11 |

비고) 여기에서 순수업체는 순수여객선만 영위하는 업체이고 혼합업체는 여객선업 및 기타업을 영위하는 업체를 말함.

3.2 손익계산서 분석

〈표 8〉의 분석결과에서 보는 바와 같이 연안여객선업체의 2000년도 업체별 평균 매출액은 2,508,159천원으로 1999년도 대비 17.6% 증가하였는데, 여기에는 이용객의 증가와 운임인상 등에 기인한 것으로 분석됐다. 2000년말 유류비도 1999년초 대비 48% 급등하는 등 각종 원가인상에도 불구하고 계속된 자구노력으로 2000년도 업체별 평균 매출원가는 1,955,747천원으로 1999년 대비 12.7% 감소하여 매출총이익 및 영업이익을 실현하였다. 영업외비용은 금리인하에도 불구하고 환차손 발생, 선박확보자금의 부담 과다 및 적자로 인한 운영자금 차입 증가로 1999년 대비 73.7% 증가한 685,564천원으로 경상이익과 당기순이익을 실현하는데 가장 큰 장애요인이 됐다. 또한 매출액 총이익률이 22%이고 매출원가대 매출액비율이 78%에 이르러 재무구조가 호전되었으나 매출액경상이익과 당기순이익을 실현하지 못하였다. 이는 재무활동의 비효율성으로 영업활동으로 인한 수익이 부채비용을 감당하지 못하는 비정상적인 경우이므로 수지개선을 위한 노력이 필요하겠다.

한편, 연안여객선업체의 누적되는 적자를 근본적으로 해소하기 위하여는 새로운 고객 수요를 창출하고 매출원가를 절감하며 불필요한 자산을 과감히 정리하는 등 재무구조 개선을 위한 업계의 노력

과 선박확보자금 및 운영자금을 장기저리로 지원하는 등의 획기적인 정부의 지원 정책이 병행되어야 하겠다.

기업형태별 분석결과에 의하면 2000년도 업체별 평균 매출액은 혼합업체가 2,412,134천원으로 1999년과 대비하여 18.9% 감소하였으며 순수업체는 2,559,373천원으로 1999년 대비 44.2% 증가하였다. 혼합업체는 매출액이 감소하고 영업외비용이 대폭 증가하였으나 매출원가의 감소로 당기순손실이 감소하였으므로 자본조달의 효율성을 높이고 비영업자산을 과감히 매각하는 등 기업 구조조정을 강도높게 추진해야 하겠다. 순수업체는 매출액이 증가하였고 매출원가, 일반관리비 및 영업외비용이 증가하여 당기순손실이 감소하였으므로, 당기순이익을 실현하기 위하여 총비용을 절감할 수 있는 기업합리화 정책을 추진하여야 하겠다.

매출액 규모별로는 5억원 미만 소형선사의 2000년도 업체별 평균 매출액은 266,681천원으로 1999년 대비 2.3% 감소하였으나, 매출원가가 34.9% 감소하여, 당기순손실은 64,294천원으로 1999년 대비 30.9% 감소하였다. 10억원 미만 중소형선사의 업체별 평균 매출원가는 1999년 대비 12.4% 감소하였고 영업외수익은 154% 증가하였으나, 매출액이 2.2% 감소하고 영업외비용이

576% 증가하여 당기 순손실은 591,199천원으로 1999년대비 49.5% 증가하였다. 30억원미만 중형 선사의 2000년도 업체별 평균 매출액이 1999년대비 2.0% 감소하고 영업외비용이 37.7% 증가하였으나, 매출원가가 13.9% 감소하여 18,452천원의 당기순이익을 실현하였다. 또한 30억원이상의 대형

선사는 전년도 대규모 결손을 기록한 세모해운(주)의 회사가 분석에서 제외됐고 매출액이 1999년대비 11.7% 증가하였으며 매출원가는 21.4% 감소하여, 당기순손실은 631,655천원으로 1999년대비 69.5% 감소하였다.

〈표 8〉 연안여객선업체 손익계산서

(단위 : 천원, %)

| 계 정 과 목 | 2000년 | | | 1999년 | | | 업체평균 증 감 율 |
|-----------|-------------|-----------|-------|-------------|-----------|-------|---------------|
| | 46개업체 | | 비 율 | 47개업체 | | 비 율 | |
| | 계 | 업체평균 | | 계 | 업체평균 | | |
| 매 출 액 | 115,375,325 | 2,508,159 | 100.0 | 100,245,823 | 2,132,890 | 100.0 | 17.6 |
| 매 출 원 가 | 89,964,346 | 1,955,747 | 78.0 | 105,291,292 | 2,240,240 | 105.0 | -12.7 |
| 매출총이익 | 25,410,979 | 552,413 | 22.0 | -5,045,469 | -107,350 | -5.0 | 이익실현 |
| 일반관리비 | 15,889,938 | 345,433 | 13.8 | 14,522,586 | 308,991 | 14.5 | 11.8 |
| 영업이익 | 9,521,041 | 206,979 | 8.3 | -19,568,055 | -416,342 | -19.5 | 이익실현 |
| 영업외수익 | 9,138,241 | 198,657 | 7.9 | 14,832,418 | 315,583 | 14.8 | -37.1 |
| 영업외비용 | 31,535,960 | 685,564 | 27.3 | 18,546,335 | 394,603 | 18.5 | 73.7 |
| 경상이익 | -12,876,678 | -279,928 | -11.2 | -23,281,972 | -495,361 | -23.2 | 결손감소 |
| 특별이익 | 1,741,196 | 37,852 | 1.5 | 195,151 | 4,152 | 0.2 | 811.7 |
| 특별손실 | 435,577 | 9,469 | 0.4 | 70,611 | 1,502 | 0.1 | 530.4 |
| 법인세차감전순이익 | -11,571,059 | -251,545 | -10.0 | -23,157,432 | -492,711 | -23.1 | 결손감소 |
| 법인세 | 964,739 | 20,973 | 0.8 | 334,226 | 7,111 | 0.3 | 194.9 |
| 당기순이익 | -12,535,798 | -272,517 | -10.9 | -23,491,658 | -499,822 | -23.4 | 결손감소 |

제4장 비율분석을 통한 재무상태

4.1 수익성 분석

회사가 벌어들이는 수익능력을 측정하는 지표로서 이들 수익성을 측정하는 항목을 살펴보면 주로 손익계산서에 나타나는 각 구간별 이익 기준과 관련된 항목인데, 예를 들면 총자산, 자기자본, 매출액 등과의 비율로 계산된다. 특히 수익성 비율은 대부분 모두 높을 수록 양호하다고 하겠다.

〈표 9〉와 같이 전반적으로 수익성에서 기업의 마진율을 측정하는 매출액총이익율이 22%로 크게 호

전되었으나, 매출액경상이익율은 -11%이며, 이는 차입금에 대한 의존도가 심화되고 환차손이 증가하여 금융비용의 부담이 과도하기 때문이므로 수치개선을 위하여는 자기자본을 추가적으로 조달하여 금융기관의 차입금 상황이 필요하는 것으로 조사됐다. 또한 매출액대매출원가 비율이 78%로 1999년도 대비 46.6% 결손폭이 감소하여 매출액영업이익율, 매출액경상이익율, 총자산 경상이익율 등 모든

수익성 지표가 전년보다는 다소 호전됐으나 당기순 손실 발생으로 여전히 불량한 상태인 것으로 나타났다.

매출액영업이익율(Operating income to sales)은 기업의 주된 영업활동에 대한 성과를 분석하기 위한 지표로서, 제조 및 판매활동과 직접관계가 없는 영업외손익을 제외한 순수한 영업이익만을 매출액과 대비한 것으로 영업효율성을 나타내는 지표이다. 분석결과 1999년도 -19.5%에 비해 2000년도에는 8%로 상당히 호전됐으나 매출액경상이익율(Ordinary income to sales)은 -11%로 차입금이 과다하여 금융비용의 비중이 높은 것으로 분석됐다.

따라서 수지개선을 위해 자기자본을 조달하여 금융기관 차입금을 상환할 필요가 있으며 매출원가 절감 노력을 계속하고 경비 절감과 고정비 감소를 위한 과감한 기업 개선을 실시해야 하겠다. 또한 금융비용의 절감과 안전성을 확보로 수익성을 확보

하지 못하면 지속적인 사업영위에 어려움이 예상된다.

이들을 기업형태별로 분석하면 수익성의 각종 지표는 순수업체가 혼합업체에 비하여 매출액영업이익율과 매출액총이익율을 제외한 모든 비율에서 양호한 것으로 나타나며 이는 혼합업체에 금융비용 부담이 순수업체보다 과다하기 때문이다.

매출액순이익률(Net income to sales)은 최종적인 경영성과인 당기순이익을 매출액으로 나누어 계산한 것으로 즉, 제품이나 상품의 최종적인 수익력을 측정하는 지표이다. 재무활동면에서의 효율성을 측정하는 방법으로 이들을 분석해 보면, 연안여객선업체의 매출액영업이익율이 8%이나 매출액순이익율은 -11%이므로 수상운송업체의 매출액순이익율이 4.7%임을 감안하면 연안여객선업체의 판매·영업·관리활동은 비교적 호전되었으나 재무활동에는 문제가 있었다.<표 10>

<표 10> 수익성 지표 추이

(단위 : %)

| 구 분 | | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|--------------|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 연안여객선 업 체 | 매출액경상이익율 ¹⁾ | - | -27.4 | -28.4 | -47.5 | -24.1 | -11.0 |
| | 매출액순이익율 ²⁾ | -23.0 | -26.6 | -28.5 | -46.7 | -23.4 | -11.0 |
| 수상운송업 | 매출액경상이익율 | 2.0 | -0.3 | -5.6 | 0.0 | 3.5 | -4.4 |
| | 매출액순이익율 | 1.8 | 0.0 | -4.1 | 0.7 | 4.7 | -3.7 |
| 제 조 업 | 매출액경상이익율 | 3.6 | 1.0 | -0.3 | -1.8 | 1.7 | 1.3 |
| | 매출액순이익율 | 2.8 | 0.5 | -1.0 | -4.4 | 0.0 | -2.0 |

주 : 1) 경상이익/매출액 2) 당기순이익/매출액

<표 11>과 같이 전반적으로 2000년도 운항원가는 1999년도와 큰 변동이 없는 것으로 조사됐다. 이들을 항목별로 살펴보면, 선사의 계속된 자구노력으로 2000년 선박별 평균선비가 1999년 대비 37.4% 절감하였으나 유류비 상승으로 운항비가 22.8% 증가하였으며 영업외비용도 71.2%나 증가하였다. 세부원가별로는 1999년도에 이어 2000년에도 선비가 전체의 26.9%로 가장 높은 점유율을 차지하였고 운항비, 영업외비용, 선원비, 일반관리

비 순으로 점유율 분포를 나타내고 있었다. 특히 영업외비용이 71.2%로 대폭 증가하였다.

선원비는 외환위기 이후 억제되었던 인건비의 상승과 선원보험료의 증가로 1999년도와 비교하여 소폭 증가(3.9%)한 116,318천원이며, 전체 운항원가의 12.4%를 점유하였다. 운항비는 여객보험료 등 기타비용은 감소하였으나, 가장 높은 비중을 차지하고 있는 유류비가 48% 급등하여 2000년 운항비는 전년 대비 22.8% 증가한 239,045천원으로

전체 운항원가의 25.5%를 점유하고 있었다. 일반 관리비는 인건비의 5.3% 상승과 일반경비의 13.8% 상승으로 1999년 대비 10.2% 증가한 110,347천원으로 전체 운항원가의 11.8%를 점유하였다. 영업외비용은 결손액 누적으로 인한 유동성 부족으로 차입금이 증가하여 1999년 대비

71.2% 증가한 219,000천원 소요됨으로써 전체 운항원가의 23.4%를 점유하고 있었다.

따라서 각 업체들은 운항원가 구성 항목중 선비, 선원비, 일반관리비는 절감에 한계가 있고 운항비는 외부의 요인에 의하여 결정되므로 영업외비용의 절감에 집중적으로 추진함이 바람직하겠다.

〈표 11〉 연안여객선업체 원가구성비 추이

(단위 : %)

| 구 분 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|-------|------|------|------|------|
| 선 비 | 30.1 | 43.7 | 42.9 | 26.9 |
| 선 원 비 | 15.1 | 11.3 | 11.9 | 12.4 |
| 운 항 비 | 30.8 | 23.0 | 20.8 | 25.5 |
| 일반관리비 | 12.7 | 10.0 | 10.7 | 11.8 |
| 영업외비용 | 11.3 | 12.0 | 13.7 | 23.4 |

4.2 성장성 분석

회사의 규모나 경영성과가 전년에 비해 어느 정도 증가하였는가를 측정하는 지표로서 미래에 기업의 경쟁력이나 수익창출능력의 예측이 가능하다. 예를 들어 회사가 생산하고 있는 제품이 시장에서 수요에 비해 공급능력이 부족하다고 판단되면 일단 설비를 늘리기 위해 공장을 신설하거나 생산설비를 증설하게 되고 이에 따라 대차대조표에 있는 유형자산이 증가하게 되고 생산설비의 신설이나 증설이 성공적으로 마무리됨에 따라 공장이 가동되면 제품생산량이 증가하고 이에 따라 적극적인 영업활동에 의해 손익계산서상 매출액이 증가하게 된다.

〈표 12〉와 같이 전반적으로 2000년도 연안여객선업체 총 매출액이 1999년대비 15.1% 증가하였고 총자산이 1999년대비 66.7% 증가하였으며 고정자산과 유동자산이 각각 48.2%, 99.2% 증가하였다. 총자산증가율(Growth rate of total assets)은 기업활동을 위해 회사가 보유하고 있는 자산의 총액이 전년도에 비해 어느 정도 증가하였는가를 나타내는 비율로서 기업의 전체적인 성장규모를 측정하는 지표이다. 분석결과 1999년도

-19.6%에 비해 2000년도는 67%를 나타내고 있어 괄목한 성장을 보이고 있으며 특히 수상운송업 평균 성장률 9.2%에 비해 상당히 높은 수준을 나타내고 있다. 이는 1999년도에 상대적으로 성장이 저조함과 2000년도 매출액에 비해 자산에 대한 과대 투자가 이뤄지고 있음을 보여주고 있다.

한편, 매출액이란 회사가 일년 동안 영업활동에 의해 판매한 제품이나 상품의 총액을 의미하는 데, 매출액증가율(Growth rate of sales)은 회사의 영업활동이 전년에 비해 어느 정도 활발하게 이루어졌는가를 알려준다. 분석결과 1999년도 9%, 2000년도 15%로 매출성장률은 매년 증가를 나타내고 있다. 특히 수상운송업체 평균 -2.5%에 비해 상당히 높은 성장률을 보이고 있었다. 그러나 총자산증가율, 고정자산증가율, 유동자산증가율에 비해 매출액증가율은 상대적으로 저조하고 매출액 증가율보다도 총자산 증가율이 높은 것으로 분석됐다. 이는 자산에 대한 과대투자가 이뤄지고 있음을 의미하므로 적절한 자산의 투하와 투하된 자산의 효율성 증대 방안을 강구함이 바람직하리라 본다.

또한 영업외비용의 부담으로 운영형태에 관계없이 당기순손실을 기록하는 등 누적된 적자를 해소하지 못하고 있으므로, 모든 업체가 지속적인 재무 개선을 통하여 경영악화의 구조적인 문제점을 해결하여야 하겠다.

<표 12> 연안여객선업체 성장성 지표 추이

(단위 : %)

| 구 분 | | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|---------|----------------------|------|------|------|------|-------|------|
| 연안여객선업체 | 매출액증가율 ¹⁾ | - | 24.3 | 9.3 | -0.6 | 9.0 | 15.0 |
| | 총자산증가율 ²⁾ | - | 20.5 | 40.1 | -5.1 | -19.6 | 67.0 |
| 수상운송업 | 매출액증가율 | 23.3 | 12.9 | 34.7 | 36.9 | -2.5 | 10.7 |
| | 총자산증가율 | 15.0 | 14.1 | 63.1 | 9.0 | 9.2 | 9.9 |
| 제조업 | 매출액증가율 | 20.4 | 10.3 | 11.0 | 0.7 | 8.0 | 15.2 |
| | 총자산증가율 | 19.3 | 15.0 | 22.4 | 3.5 | 2.8 | -0.8 |

주 : 1) 당기말매출액/전기말 매출액 2) 당기말 총자산/전기말 총자산

4.3 유동성 및 안정성 분석

회사가 어느 정도 안정되어 있는가를 측정하는 방법으로서 <표 13>과 같이 우리 나라 연안여객선업체의 단기채무 지급능력을 나타내는 주요 지표인 유동비율의 최근 추이를 보면, 1999년 50.7%에 비해 2000년말 85%로 대폭 증가하였으나 여전히 단기적인 지급불능 상태에 빠질 가능성이 높으므로 안정성이 나쁘다고 할 수 있겠다. 홍성수 등(2001)은 본 비율이 150% 이상 되어야 양호하고 100% 이하 되면 불량하다고 하였다.

한편 회사의 고정성 자산을 취득하기 위해 고정성 자금을 어느 정도 운용하고 있는가를 나타내는 지표로 고정장기적합률이 있는데 이는 안정성을 측정함에 있어 고정비율의 보조지표로 사용된다. 이 비율은 100% 이하를 양호하다고 하고 150% 이상을 불량하고 하는데, 2000년말 기준 연안여객선업 고조체는 97%로 양호한 것으로 나타나고 있지만

수상 운송업과 제조업은 각각 117.7%, 112.8%로 불량한 것으로 조사됐다. 이는 연안여객선업체에 단기차입금이 장기차입금으로 전환되고 있음이 크게 기인한 것으로 보인다.

따라서 연안여객선업체는 유동부채를 장기부채로 전환하고 비효율적인 고정자산을 처분하며 당기순이익을 실현하는 등 재무구조 혁신을 위한 적극적인 노력이 필요하겠으며 선박구입등에 소요되는 자금은 장기적인 차입금으로 조달하고 선박건조가를 절감하며, 해외 중고선시장에서 최적의 시기에 중고선을 구매하며 컨소시엄을 구성하여 투자자본 부담을 최소화하는 등 금융비용 절감을 위한 다각적인 방안을 강구해야 하겠다.

〈표 13〉 연안여객선업체 유동성 및 안정성 지표 추이

(단위 : %)

| 구 분 | | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|-------------|---------|-------|--------|---------|-------|-------|-------|
| 연안여객선 업체 | 고정장기적합율 | 84.4 | 85.3 | 81.5 | 126.7 | 259.4 | 97.0 |
| | 유동비율 | 83.8 | 86.6 | 78.9 | 63.0 | 50.7 | 85.0 |
| | 부채비율 | 435.2 | 952.3 | 2,377.2 | 자본잠식 | 자본잠식 | 1,204 |
| | 자기자본비율 | 184.6 | 9.5 | 4.0 | 자본잠식 | 자본잠식 | 8 |
| 수상운송업 | 고정장기적합율 | 109.0 | 112.5 | 73.0 | 98.7 | 105.2 | 117.7 |
| | 유동비율 | 79.4 | 74.8 | 81.4 | 76.4 | 85.2 | 64.5 |
| | 부채비율 | 838.9 | 1323.9 | 3218.3 | 771.7 | 385.1 | 734.2 |
| | 자기자본비율 | 10.7 | 7.0 | 3.0 | 11.5 | 20.6 | 12.0 |
| 제조업 | 고정장기적합율 | 102.4 | 105.1 | 99.2 | 104.0 | 105.1 | 112.8 |
| | 유동비율 | 95.4 | 91.9 | 91.8 | 89.8 | 92.0 | 83.2 |
| | 부채비율 | 286.7 | 317.1 | 396.2 | 303.0 | 214.7 | 210.6 |
| | 자기자본비율 | 25.9 | 24.0 | 20.2 | 24.8 | 31.8 | 32.2 |

4.4 활동성 분석

기업의 영업활동이 어느 정도 활발하게 이뤄지고 있는가를 측정하는 지표로 일반적으로 '회전율'이라고 한다. 기업은 매출 증대를 목적으로 투입된 자본을 끊임없이 회전시키는 데, 이에 따른 최종적인 성과는 매출액으로 나타난다.

총자산회전율(Total assets turnover)은 매출액을 총자산으로 나누어 계산하며, 총자산이 1년 동안 몇 번 회전하였는가를 나타내는 비율로, 총자산과 총자본은 합계액이 같으므로 총자본회전율이라고도 하는데, 이는 기업의 영업활동을 위해 투입한 총자산의 운용효율을 총괄적으로 나타내는 지표이다.

분석결과 〈표 14〉와 같이 1999년도 12.0%에서 2000년도 23%로 일부 개선되었으나 여전히 불량

한 상태로 선박 확보시 투하된 대규모 자금을 비하여 매출액이 상당히 미흡한 결과로 이용객 수요 창출과 매출액 증대를 위한 다각적인 방안이 지속적으로 추진되어야 하겠다.

또한 매출액에 대한 자기자본의 비율로서, 자기자본에 대한 이용의 효율성을 측정하는 지표로 자기자본회전율(Stockholder's equity turnover)과 자본금회전율 등 활동성에 관련된 일부 지표가 양호하게 나타난 것은 연안여객선업체의 자기자본비율이 극히 낮기 때문이므로 활동성은 높으나 안정성이 떨어져서 전체적으로는 나쁜 상태를 나타내고 있다.

<표 14> 활동성 재무비율

(단위 : %)

| 구 분 | 전 체 | | 혼합업체 | | 순수업체 | |
|---------|-------|--------|-------|--------|-------|-------|
| | 2000년 | 1999년 | 2000년 | 1999년 | 2000년 | 1999년 |
| 총자산회전율 | 23 | 12.0 | 11 | 7.1 | 53 | 26.7 |
| 자기자본회전율 | 243 | (자본잠식) | 133 | (자본잠식) | 414 | 309.2 |
| 자본금회전율 | 282 | 288.6 | 255 | 489.6 | 298 | 217.4 |
| 고정자산회전율 | 47 | 60.3 | 33 | 53.1 | 59 | 67.8 |

제5장 결 론

본 연구에서는 연안여객선업체의 대차대조표와 손익계산서 등을 통해 재무상태를 심층적으로 살펴 보았다. 특히 연안여객선업체의 재무제표 자료를 통한 수익성, 성장성, 유동성 및 안정성, 활동성 등에 대한 재무비율분석이 이루어졌다.

먼저 재무구조 측면에서, 전반적으로 연안여객선업체의 부채와 자기자본비율은 제조업과 비교하여 볼 때, 제조업은 부채와 자기자본비율이 각각 280%, 25% 수준인데 반해 연안여객선업체는 부채비율이 1000% 이상이며 자기자본비율도 1997년 이후 한자리수를 밀들거나 2년에 걸쳐 자본잠식이 되는 등 자본구조가 최악의 상태임을 알 수 있었다.

따라서 앞으로 우리나라 기업의 경영에 있어 기업의 안전성을 제고하기 위해서는 기업의 자금조달을 자기자본에 의존하는 비율을 높일 필요가 있다고 판단된다.

둘째, 손익계산서 측면에서, 연안여객선업체의 2000년도 업체별 평균 매출액은 2,508,159천원으로 1999년도 대비 17.6% 증가하였는데, 여기에는 이용객의 증가와 운임인상 등에 기인한 것으로 분석됐다.

또한 연안여객선업체의 누적되는 적자를 근본적으로 해소하기 위하여는 새로운 여객 수요를 창출하고 매출원가를 절감하며 불필요한 자산을 과감히 정리하는 등 재무구조 개선을 위한 업계의 노력과,

선박확보자금 및 운영자금을 장기저리로 지원하는 등의 획기적인 정부의 지원 정책이 병행되어야 하겠다.

마지막으로 재무비율 분석결과를 정리하면 다음과 같다.

- ① 수지개선을 위해 자기자본을 조달하여 금융기관 차입금을 상환할 필요가 있으며 매출원가 절감 노력을 계속하고 경비 절감과 고정비 감소를 위한 과감한 기업 개선을 실시해야 하겠다. 또한 금융비용의 절감과 안전성을 확보로 수익성을 확보하지 못하면 지속적인 사업영위에 어려움이 예상된다.
- ② 총자산증가율, 고정자산증가율, 유동자산증가율에 비해 매출액증가율은 상대적으로 저조하고 매출액 증가율보다도 총자산 증가율이 높은 것으로 분석됐다. 이는 자산에 대한 과대투자가 이뤄지고 있음을 의미하므로 적절한 자산의 투하와 투하된 자산의 효율성 증대 방안을 강구함이 바람직하리라 본다. 또한 영업외비용의 부담으로 운영형태에 관계없이 당기순손실을 기록하는 등 누적된 적자를 해소하지 못하고 있으므로, 모든 업체가 지속적인 재무구조 개선을 통하여 경영악화의 구조적인 문제점을 해결하여야 하겠다.
- ③ 연안여객선업체는 유동부채를 장기부채로 전환하고 비효율적인 고정자산을 처분하며 당기순이익을 실현하는 등 재무구조 혁신을 위한 적극적인 노력이 필요하겠으며 선박구입 등에 소요되는 자금은 장기적인 차입금으로 조

달하고 선박건조가를 절감하며, 해외 중고선시장에서 최적의 시기에 중고선을 구매하며 컨소시엄을 구성하여 투자자본 부담을 최소화하는 등 금융비용 절감을 위한 다각적인 방안을 강구해야 하겠다. ④ 선박 확보시 투하된 대규모 자급에 비하여 매출액이 상당히 미흡한 결과로 나타나므로 이용객 수요 창출과 매출액 증대를 위한 다각적인 방안이 지속적으로 추진되어야 하겠다.

본 연구는 연안여객선업체의 재무상태에 대한 실증적 분석을 통해 경영개선 방안 제시에 다소 기여를 한 것은 사실이나 연구 수행상 표본조사가 국내 연안여객선업체로 한정되었다. 따라서 이와 같은 표본의 특성이 연구결과에 영향을 미쳤을 가능성이 있으므로 향후 이 분야의 연구가 다양하게 진행되어 활발한 논의가 있었으면 한다.

보인다», 도서출판 새로운 제안, 개정3판, 2001. 8월, pp.29-31.

- [11] Horrigan, J.O.(1968), "A Short History of Fiancial Analysis", Accounting Review, April, pp.284-294.
- [12] Sturme, S. G.(1962), British Shipping and World Competition(London: The Athlone Press)
- [13] <http://www.kmi.re.kr/korea/kmibook/kmifore2002.htm> (한국해양수산개발원, 2002 KMI 세계해운전망), 2001.12.25, pp.1-3.
- [14] <http://www.bok.or.kr>(한국은행 기업경영 분석 자료), 2001.12.25

참 고 문 헌

- [1] 민성규·최재수·이태우(1994), "해운의 국제 경쟁력 약화와 그 대응책", 한국해양대학교 부설 해운연구소 논문집, 제7집, p.134.
- [2] 산업연구원(1999.6), 「KIET 통계월보 6월호」, p.36.
- [0] 이태우(1991), "우리나라 해운기업의 국제경쟁력을 제고하기 위한 해운세제 개선에 관한 연구", 한국해운학회지, 제12호, pp.119-132.
- [4] 오학균(1999), "한국해운의 국제경쟁력과 선박금융제도", 한국해양대학교 대학원 박사학위논문
- [5] 한국해운조합(1998), 「'97 여객선업체 경영분석」
- [6] (1999), 「'98 연안여객선업체 경영분석」
- [7] (2000.7), 「'99 연안여객선업체 경영분석」
- [8] (2001.8), 「2000 연안여객선업체 경영분석」
- [9] 한국해양대학교 부설 해운산업연구원(1998), 「연안여객선업체 경영평가기준 제시와 경영효율화 유도 방안」
- [10] 홍성수·김성민, 「재무제표를 읽으면 기업이