

항만에선업시장의 공동배선제와 자유계약제에 대한 실증적 분석*

김광희**

Empirical Study on Cooperative Ship Operation and A Free Contract on the Towage Market

Kwang-Hee Kim

목 차

- | | |
|-----------------------|---------------------|
| I. 서론 | IV 계약형태별 예선업체의 재무분석 |
| II. 항만에선업현황과 예선업운영협의회 | V. 결론 |
| III. 공동배선제와 자유계약제 | |

Key Words: Tug business, Cooperative Ship Operation, Free Contract, Business Analysis

Abstract

A tugboat (tug) is a boat that maneuvers vessels by pushing or towing them. Tugs move vessels that should not move themselves alone, such as ships in a crowded harbor or a narrow canal, or those that cannot move themselves, such as barges, disabled ships, or oil platforms. Tugboats are powerful for their size and strongly built, some are ocean-going.

Historically tugboats were the first seagoing vessels to receive steam propulsion, freedom from the restraint of the wind, and capability of going in any direction. As such, they were employed in harbors to assist ships in docking and departure.

Towage is in essence a service by one vessel to another vessel for a fixed remuneration. The most common reason for requiring this service is the lack of its own motive power. Conventionally, towage is defined as "the employment of one vessel to expedite the voyage of another, when nothing more is required than the accelerating of her progress". Apart from accelerating vessels, acquiring towage service is a common practice for towing barges, platform of drilling oil, floating ship yards, etc.

▷ 논문접수: 2009.07.27 ▷ 심사완료: 2009.08.15 ▷ 게재확정: 2009.08.20

* 이 논문은 한국예선업협동조합의 지원에 의하여 연구되었음

** 동명대학교 경영대학 물류경영학과 전임강사, kobekkh@tu.ac.kr, 051)629-1866

I. 서론

예선(曳船, Tug Boat)이란 항만을 이용하는 선박이 부두 및 계류시설에 이·접안하거나 계류하고자 할 경우 항만시설 보호와 선박안전을 위해 선박을 끌거나 밀어주는 역할을 하는 선박을 말한다. 즉, 예선은 선박의 입출항과 이접안을 지원함으로써 인명, 선박 그리고 항만의 재산상 피해를 최소화하거나 제거하는 기능을 수행하며, 항만의 기능이 원활하게 이루어질 수 있도록 지원하는 역할을 수행하는 선박을 말한다.¹⁾

우리나라의 경우 예선서비스 제공은 공영 및 민영의 이원화 상태이며, 한국해양환경관리공단은 공영의 특색을 지니며 그 외에는 완전 민영화되어 있으며, 민영예선이 압도적인 비중을 점하고 있다. 또한 우리나라의 항만당국은 항만안전 및 항만운영의 효율화를 도모하기 위해 선사에게 예선사용기준과 예선사용의무를 규정하여 일정규모 이상 선박에게는 예선사용을 의무화하여 항만의 안전을 확보하고 있다.²⁾

한편, 항만예선업체 승선원의 노조결성 및 쟁의행위 증가로 항만예선의 안정적 지원이 불안한 상황이다. 민주노총 산하 여수 광양항 예선지회가 2007년 8월 29에 결성되어 10월 31일부터 12월 24일까지 파업을 실시한 사례가 있으며, 인천 및 평택항 일부 예선업체의 승선원도 2008년 5월 26일부터 파업을 개시하여 2008년 7월 17일까지 53일간 파업을 강행한 사례도 있다.³⁾

항만에 입·출항 하는 선박의 안정적인 이·접안을 지원하는 예선서비스는 그 중요성에도 불구하고 선행연구가 많이 진행되지 않은 것이 현실이다.

서강대학교 경영연구소 물류연구센터(2006)에서는 “예선시장의 문제점과 새로운 시장구조의 제안”을 통하여 예선업 발전을 위한 선결과제로서 조합차원의 공동계약체결 시스템의 구축과 예선서비스의 차별적 적용, 및 예선조합 직영의 사업영역확대를 주장하였으나 이는 국내예선업의 현황분석을 통한 문제점의 도출과 해결책의 제시라는 연구의 한계점을 지니고 있다.⁴⁾ 김형태(2006)는 예선서비스에 대한 설문조사를 통하여 공동배선제와 자유계약제를 비교 연구하였으며⁵⁾, 예선서비스의 개선과 예선사용시간의 개

1) 전준수, “한국예선업 현황과 발전에 관한 소고”, 『서강경영논총』, 제11-2집, 서강대학교, 2000년, p. 294.

2) 오용식, 강낙중, 구경모, “우리나라 항만하역업의 산업조직에 관한 탐색적 연구”, 『해양비즈니스』, 한국해양비즈니스학회, 제8호, 2006년, p. 145, 및 (사)한국예선협회, 『예선관련 법규집』, 2000년.

3) www.shipping21.com/arion/maritime_info/maritime_news_view.jsp?page=1&mno=1613
[2009. 07. 10 인용]

4) 서강대학교 경영연구소, 『예선시장의 문제점과 새로운 시장구조의 제안』, 서강대학교 물류연구센터, 2006년 5월, p. 59-64.

5) 김형태외 5인, 『예선사업 및 도선사운영제도 개선방안 연구』, 한국해양수산개발원, 2006년 11월, p. 210-216.

선 및 예선성능의 개선 등이 필요하다는 결론을 도출하였다. 그러나 김형태는 설문조사에서 사용자의 입장만을 고려하여 예선시장을 분석하였다는 한계점을 지니고 있다. 강상목과 박명선(2007)은 항만산업 전반에 대하여 성장회계이론모형을 통하여 경제성장의 기여요인을 분석하였고,⁶⁾ 강상목과 이주병(2008)은 항만물류산업의 총생산성을 분석하면서 예선서비스를 운수보조서비스항목에 포함하여 기술진보, 기술효율변화, 및 배분효율변화 등을 분석하였다.⁷⁾

한편, 예선서비스의 특성 중의 하나는 예선의 안정적인 공급을 통한 선박 입·출항 및 이·접안의 지원이다. 이를 위해서는 예선업체가 적정한 수익을 창출하여 신조예선의 투입, 선원의 복지정책 실시 등의 지속적인 사업(going Concern)을 영위하여야 한다. 본 연구에서는 공동배선제를 실시하는 항만과 자유계약제를 실시하는 항만에서 예선사업을 전개하고 있는 예선업체들의 재무분석을 실증적으로 실시하여 예선업체가 적정수익을 창출하고 있는지를 알아보고자 한다.

재무분석을 위하여 공동배선제와 자유계약제를 실시하는 2개 지역을 선택하여 연결대차대조표와 연결손익계산서를 도출하고 이를 근거로 하여 재무비율을 분석하고 상호 비교하며, 재무비율은 성장성 비율, 수익성 비율, 레버리지 비율, 활동성으로 구분하여 분석한다.

우리나라의 예선 서비스 형태는 공동배선제와 자유계약제를 항만마다 선택하여 실시하고 있으며 예외적으로 평택·당진지역에서만 공동배선제와 자유계약제를 동시에 실시하고 있다. 그러나 평택·당진지역에서도 한국가스공사관련 선박에 대해서만 자유계약제를 실시하며 나머지 선박에 대해서는 공동배선제를 실시함으로써 자유계약제와 공동배선제를 혼용해서 도입했다고 말할 수 없다. 또한 동해와 제주지역에서는 입출항하는 선박수가 적음으로 인해 민간 예선업체가 진출을 포기한 지역이기 때문에 선박의 원활한 입출항 지원차원에서 환경관리공단이 예선업 서비스를 수행하고 있다.

따라서 본 연구에서는 공동배선제를 실시하는 항만과 자유계약제를 실시하는 항만으로 구분하여 연구를 수행한다.

6) 강상목, 박명선, “한국의 항만물류산업의 성장회계분석”, 『한국항만경제학회지』, 제23권, 제4호, 한국항만경제학회, 2007년, p. 65.

7) 강상목, 이주병, “항만물류산업의 총요소생산성과 그 분해요인분석”, 『한국항만경제학회지』, 제24권, 제4호, 한국항만경제학회, 2008년, pp.62-64.

Ⅱ. 항만에선업현황과 예선업운영협의회

1. 항만에선업의 현황

2009년 1월말 기준으로 예선업체는 53개 업체에 203척이 항만별로 등록되어 있으며 전체 예선중에서 20척이 미가입 회원사가 보유한 예선으로 전체 예선 중 약 10%를 점하고 있으며, 예선업협동조합의 조합회원은 40개업체이며 비조합회원이 13개업체이다.⁸⁾

국내의 2개 항만이상에 등록한 5개사를 제외하면 순수예선업체⁹⁾는 48개 업체이며, 2개항만 이상에 등록한 업체로는 한국해양환경관리공단이 11개 항만에 35척을 투입하고 있으며, 선진종합이 2개 항만에 17척, 흥해가 3개 항만에 13척, 한창산업이 2개 항만에 5척, 대륙상운이 2개 항만에 5척의 예선을 투입하여 항만에선 서비스를 제공하고 있다.

<표 1> 예선조합 회원사 현황

구분	합계	부산	인천	여수	마산	울산	동해	군산	목포	포항	평택	대산	제주
2009. 1	53	7	9	13	3	4	2	1	0	2	6	5	1
2008. 1	68	7	9	13	6	4	5	3	3	2	6	9	1
2006. 12	63	7	9	13	4	5	4	2	2	2	7	7	1
증감	5	-	-	-	2	-1	1	1	1	-	-1	2	-

자료 : 한국예선업협동조합, 『예선현황』, 2009. 1.

총 53개 업체 중 예선 4척 이상을 보유한 업체는 17개사이며, 나머지 36개 업체는 1~3척을 보유한 상태에서 사업을 영위하고 있다. 즉, 우리나라의 예선업체들도 항만물류산업에 종사하는 기업들의 일반적인 특징인 대다수가 중소기업으로 구성되어 있으며, 자유계약제 항만의 경우 예선업체간에 경쟁이 심화되고 있고, 예선업 시장의 특성상 서비스가 동질성을 지닌다.¹⁰⁾

8) 한국예선업협동조합, 『예선현황』, 2009. 1.

9) 지분투자 등은 고려하지 않은 수치임.

10) 한광석, “항만물류산업 발전을위한 정책방향 - 중소항만물류기업을 중심으로”, 『월간해양수산』, 통권 제267호, 한국해양수산개발원, 2006년 12월, pp.27-28.

<표 2> 비조합원사 예선현황

항만명	업체명	보유척수	보유마력
대산항	삼우해운(주)	1척	2,000
	국양쉬핑(주) 보령항	1척	3,600
	씨제이엠(주)	2척	2,000 / 1,500
	(주)신성마린 보령항	1척	3,400
군산항	화양해운(주)	2척	2,300 3,400
	(주)국제해운	1척	3,200
목포항	국제물류(주)	1척	3,600
	(주)국제해운	2척	1,710 / 2,800
	(유)지성실업	1척	3,200
	정승해운(주)	1척	3,200
통영항	통영예선(주)	4척	각 4,200
	(유)명성해운	1척	3,400
옥계항	라파즈한라시멘트(주)	1척	2,400
삼척항	동양시멘트(주)	1척	1,800
합계	13개사	20척	

자료: 한국예선업협동조합 내부자료.

부산·마산·동해·군산·목포·평택 및 대산지방해양항만청에 등록된 업체는 예선 물량 확보를 위한 경쟁이 심화되고 있는 실정이며, 동해·군산·목포항은 입항선박이 감소하는 상황에서 예선을 추가로 등록하여 서비스를 제공하고 있다.¹¹⁾

<표 3> 항만별 예선등록 현황

(단위: 척)

구분	합계	부산	인천	여수	마산	울산	동해	군산	목포	포항	평택	대산	제주
2009년	183	32	34	31	13	28	4	2	0	8	18	12	1
2006년	196	30	38	33	14	28	6	6	3	8	16	13	1
증감	13	2	-3	-1	4	-	2	1	1	1	2	4	-

자료: 한국예선업협동조합, 『예선현황』, 2009. 1.

주: 비조합원사의 20척은 제외한 수치임.

자유계약제로 운영 중인 항만은 소형업체들을 중심으로 예선시장이 형성되어 있으며 1~2척의 예선을 보유하고 예선서비스를 제공하고 있다. 특히, 여수항¹²⁾과 평택항¹³⁾은 대량예선 업체가 존재하지 않는 상태에서 예선시장을 형성하고 있다. 여수항, 평택항 등의 자유계약제로 운영되는 항만에서는 2008년도에 예선사용료를 15.3% 인상하는데

11) 2007년 입항선박 증가율(2005년 대비): 전국항만 3.1%, 부산 1.5%, 마산 5.1%, 동해 -2.6%, 군산 -0.8%, 목포 -20.7%, 평택 7.9%, 대산 14.8%을 기록함.

12) 13개의 예선업체가 평균 2.5척의 예선을 투입하고 있음.

13) 6개의 예선업체가 업체당 평균 3척의 예선을 투입하고 있음, 한국예선업협동조합, 『2008년 연간예선운영실적』, 2009. 1.

합의함에도 불구하고, 가격할인·리베이트 등으로 예선료 인상 효과가 크지 않은 것으로 나타났다.¹⁴⁾

제주항의 경우에는 예선시장의 사업성 부족으로 인하여 민간 예선업체가 진출을 기피함에 따라 한국해양환경관리공단에서 예선 1척을 공급하여 예선서비스를 제공하고 있는 실정이다.¹⁵⁾

2. 예선업운영협의회

우리나라는 1994년 12월까지 예선업에 대하여 허가제를 실시하였고, 1995년 1월부터 등록제로 전환하여 현재까지 예선시장의 진입여부는 전적으로 민간의 자율에 위임하고 있으며, 정부의 감독기능은 없고 필요시 조정기능만 수행하고 있다. 또한 예선사용료에 대해서는 1994년도까지는 예선업자가 예선사용료를 결정하여 정부로부터 인가를 받았으나 1995년 1월에 규제완화를 실시하여 예선운영협의회에서 예선사용료를 결정하고 예선업자가 정부에 신고하는 제도로 변경되었다. 그 후 2001년 1월에 다시한번 규제완화를 실시하여 신고제를 폐지하고, 예선업자로 구성된 한국예선업협동조합과 예선이용자 단체 및 전문가가 협의를 통해 예선사용료를 결정하고 이를 각 항만별로 협의를 거쳐 실시하고 있다.¹⁶⁾

한편, 예선업운영협의회는 중앙예선업운영협의회, 지방예선업 운영협의회로 구성되며, 각각의 기능과 참여 인원은 <표 4>와 같다.

14) 2008년 7월 24일 중앙예선협의회에서 결정함.

15) 해양환경관리공단 <http://www.koem.or.kr/sub.asp?TM=5&SM=9&CM=0&T=0> [인용 2009. 07. 10] 및 한국예선업협동조합 내부자료 인용

16) 항만법 제76조 및 항만법 시행령 제58조.

<표 4> 예선업 운영협의회의 구성 및 기능

구분	중앙예선협의회	지방예선협의회
구성	<ul style="list-style-type: none"> ○ 예선사용자대표3인(선주단체2명, 화주단체 1명) ○ 예선업자 대표 3인 ○ 해운항만전문가 3인(도선단체1명) <ul style="list-style-type: none"> - 위원장 1명, 부위원장 1명을 포함하여 총 9명으로 구성 - 사용자 대표와 예선업체가 합의 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 위원장과 부위원장 각 1명을 포함한 9명 이내 <ul style="list-style-type: none"> - 해운항만전문가 3명(도선사 1명 포함) - 예선사용자대표·예선업자대표는 동수로 구성
기능	<ul style="list-style-type: none"> ○ 예선사용료의 기준의 결정 ○ 예선운영협의회의 운영규정 제정 ○ 지방협의회의 지도감독 및 지원 ○ 기타 예선운영에 관한 사항 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 예선의 사용방법 ○ 예선사용절차 및 배정방법 ○ 예선사용료 산정 및 결정에 관한 사항 ○ 기타 예선운영에 관한 사항

자료: '항만법 제76조' 예선운영협의회의 내용 및 '항만법시행령 제58조' 예선협의회의 구성을 요약 재정리함.

중앙예선업협의회와 지방예선업협의회는 각각 9인으로 구성되며, 중앙예선업협의회는 예선사용자 대표3인 예선업 대표 3인 항만전문가 3인으로 구성된다. 지방예선업 협의회는 예선사용자대표와 예선업자대표가 합의하여 추천하는 해운항만전문가 3명을 포함하며, 해운항만전문가 3명 중에는 해당 항만에 소속된 도선사 1명 포함된다. 또한 예선사용자대표와 예선업자대표가 같은 수가 되도록 구성되며, 협의회의 위원장과 부위원장은 위원 중에서 호선으로 선출하는 방식이 특징이다.

한편, 우리나라의 예선의 사용기준은 예선사용 대상선박과 선박규모별 사용예선의 척수 및 마력 기준으로 구분되며 지방해양수산청장이 지방예선운영협의회와 협의를 거쳐 결정하며, 지방해양수산청장은 예선사용기준을 예선운영세칙으로 공표한다.¹⁷⁾

우리나라의 예선사용 대상선박은 항만별로 이·접안 보조시설 규모가 상이하며, 항로 폭, 기후, 일기, 해상조건, 항만여건 등이 항만별로 상이하기 때문에 출입선박의 특징과 항만의 특징을 고려하여 상이하게 적용하고 있다. 부산항은 1,000톤 이상의 선박에 대하여 강제 예선을 규정하고 있으며, 각항만별 예선사용 대상선박은 <표 5>와 같다.

일반적으로 예선사용이 제외되는 선박은 1,000톤 미만의 선박이며, 1,000이상의 선박 이더라도 동일 선박에 승선하여 동일항만에 입항 또는 출항횟수가 선박입출항일 기준 1년 이내에 4회 이상 또는 3년 이내 9회 이상(위험물 또는 유류적재 선박은 1년 이내에 6회 이상 또는 3년 이내 15회 이상)인 선박에 대해서는 예선의 사용에서 제외된다.

그러나, LNG·LPG 등 위험물 적재선에 대해서는 일반 선박보다 높은 예선사용기준을 설정하고 있으며, 2만톤 이상의 LNG·LPG 선박 입출항시에는 설비를 갖춘 예선을

17) 이윤석, 윤귀호, 박영수, 김종성, 조익순, “예부선의 해상교량 안전통항을 위한 안전운항지원시스템 구축에 관한 연구”, 『해양환경안전학회지』, 제13권 제4호, 한국해양환경안전학회, 2007, p.77.

우선적으로 사용하도록 규정하고 있다.¹⁸⁾

<표 5> 항만별 예선사용 대상선박

지방청별	예선사용기준
부산	• 1,000톤 이상 선박
인천·평택·당진	• 모든 선박
대산·군산·여수·울산·제주	• 1,500톤 이상 선박 (위험물취급 선박은 1,000톤 이상)
마산·동해	• 2,000톤 이상 선박
포항	• 2,000톤 이상 선박(외항선·위험화물취급시 1,500톤 이상)

자료 : 항만별 『예선운영세칙』을 참조하여 작성.

항만별·선박규모별 구체적인 예선사용기준은 국토해양부의 ‘예선운영 및 업무처리 요령’에 의거하여 항만별로 결정하여 시행하고 있으며, 항만별 예선사용기준은 지방해양항만청장이 지방예선운영협의회의 협의를 거쳐 관할 항만의 특수성, 기상 및 해상상태, 이·접안선박의 구조, 톤수, 길이, 화물적재량 및 종류, 예선의 성능 등을 감안하여 결정하고 있다.

Ⅲ. 공동배선제와 자유계약제

현재 우리나라에서 시행되는 예선서비스의 신청 및 예선배정방식은 항만유형에 따라 상이하게 존재하고 있으며 크게 공동배선제와 자유계약제로 구분 할 수 있다.

공동배선제란 선사가 예선업체를 선택할 수 있는 권리가 없으며 입출항 순서와 선박의 크기에 맞게 각 항만별 예선조합지회에서 결정된 방법에 따라 예선서비스를 공급받는 방식을 말한다. 자유계약제란 선사가 예선의 선택권을 갖고 예선업체를 선택하고 필요한 마력의 예선을 선택하는 방식을 말한다. 공동배선제와 자유계약제에 의한 예선배정은 지방예선운영협의회의 예선업자단체와 이용자단체 및 전문가의 회의에 의해 결정되며 정부는 예선산업의 자율성을 존중하여 결정사항에 개입하지 않는다¹⁹⁾.

1. 공동배선제

1) 정의

윤번제(輪番制) 혹은 순번제(順番制)로 불리는 공동배선제의 경우 항만에 소속된 모

18) 울산지방해양수산청, 『예선운영세칙』, 2004.

19) 항만법시행령 제42조의 4, 지방해양수산청 예선운영규정

든 예선들이 공동으로 예선서비스를 제공하는 제도로서 항만별로 예선업체들이 항만에 입·출항하는 모든 선박에 대해 어떠한 차별 없이 동일한 예선서비스를 제공하는 방법이다.

이는 항만의 공공성과 안정성, 계속성을 지니는 예선업의 특성상 예선서비스의 불안정한 제공이 가져올 항만물류의 위축을 방지하기 위해 채택되어 왔다.

<표 6> 항만별 예선서비스 제공방식의 현황

항만	부두	제공방식	비고
인천항	선거내	공동배선	
	선거외	공동배선	
	남항일부	자유계약	인천정유터미널
	북항	자유계약	
	남항일부	전담제 (한국가스해운, 가스공사 등)	예선사는 회원사가 허용하므로 자유계약제 아니라고 평가하나 선사는 자유계약제로 평가
평택·당진	전체	자유계약제 + 공동배선	2005년 8월 기준으로 자유계약제와 (기존선사) 공동배선제(신규선사) 동시 시행
대산	대산	자유계약	4개사
	보령	공동배선	
군산	전체	자유계약	2000년 이후 신규 예선사 진입으로 계약제 실시
목포	전체	자유계약	3개사가 활동
여수·광양	전체	자유계약	
마산	전체	공동배선	
부산	전체	공동배선	
울산	전체	공동배선	2008년 5월11일부터 자유계약제에서 공동배선제로 변경
포항	전체	공동배선	
동해	전체	전담제	한국해양오염방제조합이 단독공급
제주	전체	전담제	한국해양오염방제조합이 단독공급

자료 : 한국예선업협동조합, 『예선현황』, 2009. 1.

즉, 예선업은 선박의 입·출항 및 부두 접·이안이 피크시간대를 중심으로 하여 대부분의 예선서비스가 제공되는 구조적인 특징을 가지고 있으며, 특정 항만에서 제공되는 예선서비스는 별도조치에 의해 이동하는 특수한 경우를 제외하고는 다른 항만으로의 전환이 어렵기 때문에 국지적 수요성을 가지는 특징을 지니고 있다. 따라서 이러한 수요의 파동성에 대해 공동배선제를 채택하고 있는 항만에서는 항만시설과 예선을 효율적으로 사용할 수 있도록 예선을 배치하거나 배정하여 선박의 입·출항을 지원하는 서비스를 제

공하고 있다.

2) 공동배선제의 장점

공동배선제가 가지는 대표적인 장점은 항만 내 입·출항 선박에 대한 안정성의 확보 및 예선의 적시공급으로 구분할 수 있다.²⁰⁾

첫째, 선박의 입·출항 및 접·이안 시간이 집중되어 나타나는 현실에서 항만내의 예선에 대한 안정적 배분과 적정 예선의 배치는 선박 및 화물의 안정성을 높이는 우선적 고려요인이다. 최근의 선박건조 추세는 대형화를 지향하고 있으며 선박의 대형화로 인한 본선의 입·출항 대기에는 막대한 비용이 발생하고 있다.²¹⁾ 선사나 화주의 경우 예선 서비스와 관련된 주요요인은 ‘예선업체의 선택문제’ 보다는 ‘안정적인 서비스의 공급’과 ‘효율적인 적시성을 가진 예선서비스의 공급’이 그 더욱 중요한 요인으로 작용하고 있다.

공동배선제의 경우 중앙예선운영협의회에서 확정된 요율에 따라 적정 마력을 가진 예선이 배치되고 예선서비스를 요구하는 모든 선사에게 차별 없이 동등한 서비스를 제공한다는 측면에서 선사나 화주가 요구하는 안정적인 서비스의 공급과 효율적인 적시성의 니즈에 부응할 수 있다는 장점을 지니고 있다. 안정적인 서비스의 공급은 예선업체에게 안정적인 수익을 보장하며 예선조합내의 조합원들의 수익성에도 일조하여 예선업체들은 이를 통하여 노후예선의 대체, 신조예선의 건조 및 투입 등의 예선에 대한 재투자를 실시하게 된다.

둘째, 모든 거래에 있어서 개별적인 선사나 대리점이 개별 예선업체와의 계약을 추진할 경우 발생하는 거래비용(Transaction Cost)²²⁾의 감소라는 측면에서도 장점을 가지고 있다.

3) 공동배선제의 단점

공동배선제가 가지는 단점은 공동배선제를 실시하는 항만에서는 예선업체간에 유치경쟁이 없으므로 기존예선업체들이 현재의 예선시장 구조를 유지하려는 경영정책을 실시하며, 새로운 서비스를 개발하거나 수요자인 선사와 대리점 등에 대한 고객 지향적 서비스를 실시하지 않는 단점이 있다.

공동배선제는 외부적 측면에서 특정항만에서 예선업체들이 순번대로 예선서비스를

20) 김형태외 5인, 『전계서』, p. 188-191.

21) 김정수, 신계선, 최학수 “국내외 물류환경변화에 따른 부산신항의 항만물류상 문제점과 활성화 방안”, 『한국항만경제학회지』, 제24권, 제3호, 한국항만경제학회, 2008년, pp.94-95.

22) 각종 거래에 수반되는 비용으로 거래 전에 필요한 협상, 정보의 수집과 처리는 물론 계약이 준수되는가를 감시하는 데에 드는 비용 등이 이에 해당된다. 처음 계약이 불완전해서 재계약할 때 드는 비용도 포함되며 시장이 발전할수록 경제활동에서 차지하는 비율이 증가하는데, 이를 줄이는 것이 각 기업의 중요한 목표가 되고 있다.

제공함에 따라 예선서비스 질의 개선, 노후예선 대체 및 신조예선의 발주에 소극적인 경향을 가진다. 이는 예선서비스의 수요자인 선사와 대리점의 입장에서 선사와 대리점이 능동적으로 예선서비스의 질과 신조예선의 도입을 주장하더라도 예선조합 및 예선업체들이 서비스 개선 및 적정마력을 갖춘 신조예선의 도입에 소극적인 경우에도 대응책이 없다. 즉, 선사와 대리점은 요구하는 예선서비스가 충족되지 못하는 경우가 발생하더라도 예선료를 지불해야 하며 예선업체와 예선율과 선택할 수 있는 권리 자체가 제한된다.

또한, 고객만족을 위한 새로운 서비스 개발 및 고객요구에 대한 경쟁이 없기 때문에 예선서비스의 신속하게 이루어지지 않는 단점이 있다.

2. 자유계약제

1) 정의

지명제(指名制) 혹은 지정제(指定制)로 불리는 자유계약제는 예선서비스를 제공받는 선사와 대리점이 항만의 입·출항시에 필요한 예선서비스를 각 항만에 소속되어 있는 예선업자들 중에서 원하는 예선업자를 지명하여 예선을 요청하는 형태로써 운영되는 제도를 말하며, 선사와 대리점이 예선업체에 대한 선택권한을 가지고 예선서비스가 수요자 중심으로 운영되는 제도를 말한다.

선사와 대리점은 동일한 예선요율에 따라 동일한 예선서비스를 제공받기를 원하며, 마력수가 낮은 예선과 노후예선 보다는 고마력의 신형예선을 통한 예선서비스를 제공받기를 원하고 있다. 항만에서 예선서비스를 공급하는 예선업체들은 예선의 건조시기와 장비의 사양, 선령 등에 따라 다양한 예선을 보유하고 있으나, 선사와 대리점이 예선서비스를 공급하는 예선업체를 선택하지 못하는 공동배선제 하에서는 선사와 대리점의 니즈에 정확히 부합하는 예선을 공급받는데 한계가 있으며, 이를 위해서는 자유계약제를 실시해야 한다.

2) 자유계약제의 장점

자유계약제는 예선시장에서 수요자 중심주의를 표방하는 제도이며, 우리나라에서는 1995년 1월의 항만법 개정을 통하여 예선업 등록이 허가제에서 등록제로 전환된 이후 정부는 예선사용료의 신고 제도를 폐지하고 예선사용자와 예선이용자간의 자율적인 협의를 통해 예선료를 결정하도록 함으로써 예선업을 완전 자유업의 형태로 전환시켰다.

1998년 5월에는 외국인 투자제한 업종에서 예선업을 제외함에 따라 예선업이 대외에 완전히 개방되었으며, OECD 다자간 투자협정에 따라 외국인 투자 및 외자도입에 관한 법률에 규정되어 있는 외국인 투자 제한업종에서도 예선업은 제외되어 이미 완전 경쟁

산업으로 구분할 수 있다.²³⁾

자유계약제는 시장경쟁체제 도입을 통한 경쟁의 활성화와 양질의 항만서비스 제공을 목표로 하고 있다. 따라서 자유계약제를 시행하고 있는 항만의 경우, 예선업체들은 수요자인 선사와 대리점이 중앙예선운영위원회에서 선주협회, 화주협의회 및 해운 항만전문가와 협의된 요율이외에 개별적 요율의 협상을 통해 유리한 요율로 예선서비스를 제공 받을 수 있는 장점을 가지고 있다.

또한, 선사와 대리점은 신용도가 높은 예선업체와 장기계약을 체결함으로써 항만 서비스의 안정성을 추구할 수 있으며 이는 예선서비스에 대한 수요자와 공급자간에 상호 Win-Win할 수 있는 장점이 있다.

3) 자유계약제의 단점

한편, 수요자 중심주의를 표방하고 있는 자유계약제는 항만의 공공성과 안정성을 기초로 하는 예선서비스의 본원적 특징에 배치되는 몇 가지 단점을 내포하고 있다.

첫째, 예선업체의 중복지정 및 대선(貸船)과 관련된 요인으로, 항만의 특성에 따라 차이는 있으나 선박의 입·출항 및 접·이안 시간이 특정시간대에 집중되어 있으며, 자유계약제를 시행하고 있는 항만에서 예선업체들이 특정시간대에 서비스를 제공이 가능한 예선이 없음에도 불구하고 물량 확보를 위해 예선서비스를 요청하는 선사나 대리점에 예선서비스를 제공하겠다는 계약을 체결하고 타예선업체에 대체예선을 요청하여 예선서비스를 공급하는 현상이 발생하고 있다. 대선을 요청받은 예선업체의 경우, 자사의 계약이 아니므로 예선서비스를 정시에 제공하지 않아 본선의 입·출항 지연되고 항만의 신용도 하락 및 추가비용의 발생을 유발하는 단점이 있다.²⁴⁾ 실제로 본선의 입·출항 지연에 따른 손실은 선박의 운영에 있어 막대한 손실을 초래하며 항만 내 선박의 원활한 입·출항을 도와주기 위한 예선본연의 역할에도 정면으로 배치되는 단점을 지니고 있다.

또한 예선업체의 중복계약에 따른 작업 지연으로 도선사의 대기시간이 장기화되고 도선사가 예선서비스의 적시대응에 대한 문제로 인해 예선사용을 기피하는 현상이 발생하고 있다.

둘째, 예선업체의 과당경쟁으로 인한 저가계약 및 중계수수료(리베이트) 관행이다. 자유계약제를 시행하는 항만에서는 예선업자가 항만내의 예선서비스의 공급을 확보하기 위해 경쟁적으로 타예선업체보다 저가로 계약을 체결함으로써 시장의 질서가 문란해지며, 적정수익의 확보가 불가능하여 선원에 대한 임금을 적시에 지급하지 못해 노사분규를 야기하는 요인으로 작용한다.

경쟁 예선업체보다 저가로 계약을 체결하는 예선업체는 선사와 대리점에 지속적으로

23) 이용수, 이영중, 안명옥, 곽준식, 『중합물류사업자 전환에 따른 성공요인 분석』, 정보통신정책연구원, 2008년 12월, pp. 68-70.

24) 서강대학교 경영연구소, 『전개서』, pp. 32-33.

예선서비스를 공급할 수 있으나 경쟁에 따른 저가계약은 예선업체에 지속적인 원가절감을 요구하며 이를 위해서는 노후예선의 도입 및 인력의 감소 등을 유발하여 항만예선서비스의 기본요소인 안정성을 저해하는 요인으로 작용한다.

환언하면, 적정한 요율에 따른 예선수입을 근거로 하여 신조예선의 발주 및 노후예선의 대체, 고마력 예선을 통한 안정적 예선서비스 제공, 예선요율 결정의 탄력적 대응, 새로운 서비스를 통한 고객만족도 증진 등의 경영정책을 추진해야함에도 불구하고 확정된 요율에 대한 저가계약이나 중계수수료 관행으로 예선업체는 경영상태가 악화되고 예선업체간에 불신이 증폭되며, 건전한 예선업의 발전을 저해하는 요인으로 대두되고 있다.

<표 7> 공동배선제와 자유계약제의 장·단점

구분	공동배선제	자유계약제
장 점	<ul style="list-style-type: none"> · 차별없는 동일한 예선서비스 제공 · 거래비용의 절감 · 예선서비스의 안정성 및 적시성 · 노후예선의 대체, 신조예선의 건조 및 투입의 신속성 	<ul style="list-style-type: none"> · 개별적 요율 조정 가능 · 시장경쟁체제 도입을 통한 경쟁의 활성화 · 수요자 중심의 선택권 보장
단 점	<ul style="list-style-type: none"> · 계약에 대한 기본권리 제한 · 고객지향적 서비스 마인드 부족 · 서비스 개선 및 요구사항 대응이 느림 · 고객만족을 위한 새로운 서비스 개발 및 고객요구에 대한 대응(Response)이 느림 	<ul style="list-style-type: none"> · 과당경쟁으로 시장질서 붕괴 우려 · 중복지정 및 대선(貸船) · 거래비용 증가(덤핑, 리베이트) · 노후예선 대체 지연 · 기본요율의 붕괴로 인한 국가적 혼란 가능성 증대

자료: 서강대학교 경영연구소, 『전개서』, p. 37.의 표에 근거하여 저자 재작성.

주: 제주항은 사업성 부족으로 해양환경관리공단 독점 공급.

IV. 계약 형태별 예선업체의 재무분석

1. 총괄재무제표

전술한바와 같이 우리나라의 예선시장은 지역별로 공동배선제를 실시하는 지역과 자유계약제를 실시하는 지역으로 구분할 수 있으며, 공동배선제와 자유계약제는 각각의 장점과 단점을 가지고 있다. 예선서비스의 특성 중의 하나는 예선의 안정적인 공급을 통한 선박 입·출항 및 이·접안의 지원이다. 이를 위해서는 예선업체가 적정한 수익을 창출하여 신조예선의 투입, 선원의 복지정책 실시 등의 지속적인 사업(going Concern)을 영위하여야 한다. 본 연구에서는 공동배선제를 실시하는 항만과 자유계약제를 실시

하는 항만에서 예선사업을 전개하고 있는 예선업체들의 재무분석을 실증적으로 실시하여 예선업체가 적정수익을 창출하고 있는지를 알아보고자 한다.

재무분석을 위하여 공동배선제와 자유계약제를 실시하는 2개 지역을 선택하여 연결대차대조표와 연결손익계산서를 도출하고 이를 근거로 하여 재무비율을 분석하고 상호 비교하며, 재무비율은 성장성 비율, 수익성 비율, 레버리지 비율, 활동성으로 구분하여 분석한다.

<표 8>은 공동배선제를 실시하고 있는 항만에서 예선업체를 영위하는 기업의 2004년부터 2007년까지의 연결대차대조표이며, <표 9>는 연결손익계산서이다.

<표 8> 공동배선제하의 예선업체 연결대차대조표

(단위: 원)

구 분		2004년	2005년	2006년	2007년
자산	유동자산	13,233,662,311	12,857,340,045	15,600,967,861	20,911,810,068
	당좌자산	13,038,324,075	4,942,877,613	15,380,997,811	20,521,577,531
	고정자산	19,404,870,107	20,906,514,235	19,845,055,168	23,489,993,124
	투자자산	2,894,433,897	2,635,729,921	1,730,887,192	2,971,858,706
	유형자산	15,479,317,317	17,520,261,964	17,148,246,779	19,221,835,921
	선박	28,464,039,856	31,982,870,003	32,076,706,003	40,928,637,899
	감가상각누계액	-21,980,237,040	-23,851,923,096	-25,835,227,983	-9,147,150,902
	무형자산	27,824,614	25,215,000	22,693,500	48,600,800
자산총계		32,638,532,418	33,763,854,280	35,446,023,029	44,401,803,192
부채	유동부채	5,321,500,734	7,421,455,045	5,910,048,383	9,640,015,168
	고정부채	9,671,499,504	8,207,360,926	10,168,724,184	12,035,820,814
	장기차입금	1,415,180,000	2,650,000,000	2,000,000,000	4,561,168,000
부채총계		14,993,000,238	15,628,815,971	16,078,772,567	21,675,835,982
자본	자본금	2,130,000,000	2,130,000,000	2,130,000,000	2,130,000,000
	자본잉여금	137,980,243	137,980,243	137,980,243	137,980,243
	이익잉여금	15,377,551,937	15,867,058,066	17,099,270,219	20,457,986,967
	이익준비금	706,200,000	780,800,000	50,000,000	50,000,000
	기업합리화적립금	669,581,047	669,581,317	140,639,852	140,639,852
	임의적립금	2,000,000,000	2,000,000,000	2,000,000,000	2,000,000,000
	당기순이익	4,173,503,775	3,326,270,808	3,613,863,254	5,577,653,656
	자본조정	0	0	0	0
자본총계		17,645,532,180	18,135,038,309	19,367,250,462	22,725,967,210
부채 + 자본		32,638,532,418	33,763,854,280	35,446,023,029	44,401,803,192

자료: 저자 작성.

<표 9> 공동배선제 하의 예선업체 연결손익계산서

(단위: 원)

구분	2004년	2005년	2006년	2007년
매출액	22,782,166,365	24,163,783,436	26,546,702,701	32,063,324,585
선박운용수입	18,309,158,926	19,565,997,841	21,573,033,436	23,757,716,651
선박운용수입-외	4,473,007,439	4,597,785,595	4,973,669,265	5,888,500,534
매출원가	17,186,097,375	18,074,053,268	19,526,408,580	21,669,639,195
운송원가	17,186,097,375	18,074,053,268	19,526,408,580	21,669,639,195
매출총이익	5,596,068,990	6,089,730,168	7,020,294,121	10,393,685,390
판관비	3,226,284,424	3,421,970,021	3,716,696,467	4,130,352,988
임원급여	1,500,761,780	1,583,742,250	1,628,672,170	1,727,858,380
직원급여	151,738,810	167,406,470	196,007,490	210,540,090
상여금	65,725,000	99,937,290	117,356,600	139,385,800
복리후생비	204,009,548	132,020,875	182,602,405	198,964,327
영업이익	2,369,784,566	2,667,760,147	3,303,597,654	6,263,332,402
영업외수익	1,169,184,399	482,770,906	484,291,802	787,762,141
영업외비용	831,222,756	881,470,371	554,114,458	625,931,328
이자비용	733,990,688	520,290,317	486,680,545	487,437,366
경상이익	2,707,746,209	2,269,060,682	3,233,774,998	6,425,163,215
특별이익	0	6,426,310	0	0
특별손실	0	0	0	0
법인세차감전순이익	2,707,746,209	2,275,486,992	3,233,774,998	6,425,163,215
법인세등	665,277,915	379,980,863	795,562,845	1,660,446,467
당기순이익	2,042,468,294	1,895,506,129	2,438,212,153	4,764,716,748

자료: 저자 작성.

<표 10>은 자유계약제를 실시하고 있는 항만에서 예선업체를 영위하는 기업의 2004년부터 2007년까지의 연결대차대조표이며, <표 11>은 연결손익계산서이다.

<표 10> 자유계약제하의 예선업체 연결대차대조표

(단위: 원)

구 분		2004년	2005년	2006년	2007년
자산	유동자산	4,671,667,183	7,360,135,437	9,607,683,532	10,226,949,175
	당좌자산	4,455,148,134	7,211,395,887	9,458,826,208	10,047,405,533
	고정자산	11,091,637,494	12,962,172,075	10,901,424,559	12,551,487,285
	투자자산	1,086,033,946	1,487,006,058	498,601,000	3,908,601,000
	유형자산	10,005,603,548	11,475,166,017	9,676,198,463	7,916,261,189
	선박	16,956,671,395	14,610,899,801	14,684,903,121	14,684,903,121
	감가상각누계액	-7,168,106,417	-4,160,582,231	-6,075,859,126	-7,763,940,278
	무형자산				
자산총계		15,763,304,677	20,322,307,512	20,509,108,091	22,778,436,460
부채	유동부채	2,139,023,865	1,479,862,776	307,147,840	629,063,683
	고정부채	286,260,327	353,921,833	428,252,323	499,896,727
	장기차입금				
부채총계		2,425,284,192	1,833,784,609	735,400,163	1,128,960,410
자본	자본금	200,000,000	200,000,000	200,000,000	200,000,000
	자본잉여금				
	이익잉여금	13,138,020,485	18,288,522,903	19,572,707,928	21,449,476,050
	이익준비금	0	0	50,000,000	50,000,000
	기업합리화적립금	215,498,580	215,498,580	0	0
	당기순이익	3,668,523,310	6,150,502,418	1,285,185,025	1,875,768,122
자본총계		13,338,020,485	18,488,522,903	19,773,707,928	21,649,476,050
부채 + 자본		15,763,304,677	20,322,307,512	20,509,108,091	22,778,436,460

자료: 저자 작성.

<표 11> 자유계약제 하의 예선업체 연결손익계산서

(단위: 원)

구 분	2004년	2005년	2006년	2007년
매출액	10,275,236,508	9,451,518,246	8,513,599,025	8,983,441,726
선박운용수입	9,893,636,508	9,063,518,246	8,087,599,025	8,544,241,726
선박운용수입-외	381,600,000	388,000,000	426,000,000	439,200,000
매출원가	5,583,416,986	5,214,223,988	5,163,659,707	4,958,576,086
운송원가	5,583,416,986	5,214,223,988	5,163,659,707	4,958,576,086
매출총이익	4,691,819,522	4,237,294,258	3,349,939,318	4,024,865,640
판관비	1,588,936,245	2,029,647,316	1,670,235,930	2,087,596,076
급여	626,678,400	777,884,000	759,446,400	934,764,000
복리후생비	62,588,404	65,230,027	58,006,816	82,780,091
영업이익	3,102,883,277	2,207,646,942	1,679,703,388	1,937,269,564
영업외수익	1,955,892,427	4,824,347,263	476,244,695	626,785,974
영업외비용	475,880,493	268,425,733	528,298,002	189,598,927
이자비용	204,556,582	39,837,116	0	0
경상이익	4,582,895,211	6,763,568,472	1,627,650,081	2,374,456,611
법인세차감전순이익	4,582,895,211	6,763,568,472	1,627,650,081	2,374,456,611
법인세등	914,371,901	613,066,054	342,465,056	498,688,489
당기순이익	3,668,523,310	6,150,502,418	1,285,185,025	1,875,768,122

자료: 저자 작성.

2. 재무분석결과

1) 성장성 분석

성장성 분석은 기업의 경영규모 및 활동성과가 전년도에 비하여 얼마나 증가하였는가를 나타내는 지표이며, 각종의 자산과 자본 그리고 매출액의 성장률을 측정하여 기업의 경쟁력이나 미래의 수익창출능력을 진단하는데 사용되는 지표이다.

<표 12> 성장성 분석

구 분	공동배선제				자유계약제			
	2005년	2006년	2007년	평균	2005년	2006년	2007년	평균
총자산증가율	3.45%	4.98%	25.27%	11.23%	28.92%	0.92%	11.06%	13.64%
유형자산증가율	13.18%	-2.12%	12.09%	7.72%	14.69%	-15.68%	-18.19%	-6.39%
유동자산증가율	-2.84%	21.34%	34.04%	17.51%	57.55%	30.54%	6.45%	31.51%
자기자본증가율	2.77%	6.79%	17.34%	8.97%	38.62%	6.95%	9.49%	18.35%
매출액증가율	6.06%	9.86%	20.78%	12.24%	-8.02%	-9.92%	5.52%	-4.14%

자료: 저자 작성.

총자산증가율은 금년 총자산을 전년 총자산으로 나누고 1을 차감하여 산출한다. 평균 총자산증가율은 공동배선제하의 예선업체가 11.23%이며, 자유계약제를 실시하는 항만의 예선업체는 13.64%로 분석되어 자유계약제를 실시하는 지역의 예선업체가 총자산증가율이 더 높은 것으로 나타났다.

총자산증가율의 변화추이를 살펴보면 공동배선제 실시지역 예선업체의 증가 추세가 지속적으로 증가한 것에 반해 자유계약제 실시지역 예선업체의 증가 추세는 28.92%→0.92%→11.06%으로 편차가 심하게 나타나서, 공동배선제를 실시하는 항만의 예선업체 총자산증가율 추세가 자유계약제 실시지역의 예선업체에 비해 안정적인 것으로 분석되었다.

자기자본증가율은 금년 자기자본을 전년 자기자본으로 나누고 1을 차감하여 산출하며, 평균 자기자본증가율은 공동배선제 실시지역의 예선업체가 8.97%, 자유계약제 실시지역의 예선업체가 18.35%로 나타나 자유계약제 실시지역의 예선업체의 자기자본증가율이 높은 것으로 나타났다.

평균 자기자본증가율의 변화추이를 살펴보면 공동배선제 실시지역 예선업체의 자기자본 증가 추세가 지속적으로 성장한 것에 반해 자유계약제 실시지역의 예선업체의 증가추세는 편차가 심하게 나타났다. 총자산증가율의 변화추이와 유사하게 공동배선제 실시지역 예선업체의 자기자본증가율 추세가 자유계약제 실시지역의 예선업체에 비해 안정적인 것으로 분석되었다.

유형자산증가율은 금년 유형자산을 전년 유형자산으로 나누고 1을 차감하여 산출하며, 평균 유형자산증가율은 공동배선제 실시지역의 예선업체가 7.72%이며, 자유계약제 실시지역의 예선업체가 -6.39%로 나타나 공동배선제 실시지역의 예선업체의 유형자산증가율이 더 높은 것으로 분석되었다.

유형자산증가율 추세를 살펴보면 자유계약제 실시지역의 예선업체는 지속적인 감소 추세를 나타내고 있으나, 공동배선제 실시지역의 예선업체는 증가와 감소를 반복하여

기록하고 있다. 즉, 공동배선제 실시지역 예선업체의 유형자산증가율 추세가 자유계약제 실시지역의 예선업체에 비해 안정적인 것으로 분석되었다.

매출액증가율은 금년 매출액을 전년 매출액으로 나누고 1을 차감하여 산출하며, 평균 매출액증가율은 공동배선제 실시지역의 예선업체 12.24%, 자유계약제 실시지역의 예선업체 -4.14%로 나타나 공동배선제 실시지역의 예선업체의 매출액증가율이 더 높은 것으로 분석되었다.

총자산증가율, 유형자산증가율, 유동자산증가율, 자기자본증가율 및 매출액증가율을 통하여 분석한 성장성 측면에서 공동배선제와 자유계약제 모두 양호한 것으로 분석되었지만 공동배선제 실시지역 예선업체의 경우 실질적인 시설투자와 영업을 통해 총자산을 증가시킨 반면 자유계약제 실시지역 예선업체의 경우 시설투자의 축소를 통해 총자산을 증가시킨 것으로 분석되어 성장성은 공동배선제 실시지역의 예선업체가 자유계약제 실시지역의 예선업체 보다 우수한 것으로 분석되었다.

2) 수익성 분석

수익성 분석에 사용되는 수익성비율은 일정기간 동안 기업의 경영성과를 측정하는 비율이며, 자산이용의 효율성과 이익창출능력에 대한 평가에 이용되며, 영업성과를 요인별로 분석하기 위한 지표로 이용된다.

<표 13> 수익성 분석

구 분	공동배선제				자유계약제			
	2005년	2006년	2007년	평균	2005년	2006년	2007년	평균
총자산경상이익률	6.83%	9.34%	16.09%	10.76%	37.49%	7.97%	10.97%	18.81%
총자산순이익률	5.71%	7.05%	11.93%	8.23%	34.09%	6.30%	8.67%	16.35%
자기자본순이익률	10.60%	13.00%	22.64%	15.41%	38.65%	6.72%	9.06%	18.14%
매출액영업이익률	11.04%	12.44%	19.53%	14.34%	23.36%	19.73%	21.56%	21.55%
매출액경상이익률	9.39%	12.18%	20.04%	13.87%	71.56%	19.12%	26.43%	39.04%
매출액순이익률	7.84%	9.18%	14.86%	10.63%	65.07%	15.10%	20.88%	33.68%
EBIT 대 매출액비율	11.54%	14.01%	21.56%	15.71%	71.98%	19.12%	26.43%	39.18%

자료: 저자 작성.

먼저, 총자산경상이익율은 경상이익을 평균총자산으로 나누어 산출하며, 평균 총자산 경상이익율은 공동배선제를 실시하는 항만의 예선업체가 10.76%이며, 자유계약제를 실시하는 항만의 예선업체가 18.81%로 나타나 자유계약제 실시지역의 예선업체의 총자산 경상이익율이 더 높은 것으로 분석되었다.

총자산경상이익률 추세를 살펴보면 공동배선제 실시지역의 예선업체는 지속적으로 증가를 나타낸 반면 자유계약제 실시지역의 예선업체는 증가와 감소가 반복하여 나타나 공동배선제 실시지역의 예선업체가 안정적인 것으로 분석되었다.

총자산순이익율은 순이익을 평균총자산으로 나누어 산출하며, 평균 총자산순이익율은 공동배선제 실시지역의 예선업체 8.23%, 자유계약제 실시지역의 예선업체 16.35%로 나타나 자유계약제 실시지역 예선업체의 총자산순이익률이 더 높은 것으로 나타났다.

자기자본순이익률은 순이익을 평균자기자본으로 나누어 산출하며, 평균 자기자본순이익률은 공동배선제 실시지역의 예선업체 15.41%, 자유계약제 실시지역의 예선업체 18.14%로 나타나 자유계약제 실시지역의 예선업체의 자기자본순이익률이 더 높은 것으로 나타났다.

그러나, 자기자본순이익률 추세를 살펴보면 공동배선제 실시지역의 예선업체는 10.60%→13.00%→22.64%로 지속적인 증가 추세를 나타낸 반면 자유계약제 실시지역의 예선업체는 2005년의 38.65%에서 2006년 6.72%를 기록하였고, 2007년에는 9.06%를 기록하여 공동배선제 실시지역 예선업체의 자기자본순이익률이 안정적인 것으로 분석되었다.

매출액영업이익률은 영업이익을 매출액으로 나누어 산출하며, 평균 매출액영업이익률은 공동배선제 실시지역의 예선업체 14.34%, 자유계약제 실시지역의 예선업체 21.55%로 나타나 자유계약제 실시지역의 예선업체의 매출액영업이익률이 더 높은 것으로 나타났다.

매출액경상이익률은 경상이익을 매출액으로 나누어 산출하며, 평균 매출액경상이익률은 공동배선제 실시지역의 예선업체 13.87%, 자유계약제 실시지역의 예선업체 39.04%로 나타나 자유계약제 실시지역의 예선업체의 매출액경상이익률이 더 높은 것으로 나타났다. 매출액경상이익률 추세를 살펴보면 공동배선제 실시지역의 예선업체는 지속적인 증가 추세를 나타낸 반면 자유계약제 실시지역의 예선업체는 증가와 감소를 반복하여 나타나서, 공동배선제 실시지역 예선업체의 매출액경상이익률이 자유계약제 실시지역 예선업체에 비해 안정적인 것으로 분석되었다.

매출액순이익률은 순이익을 매출액으로 나누어 산출하며, 평균 매출액순이익률은 공동배선제 실시지역의 예선업체 10.63%, 자유계약제 실시지역의 예선업체 33.68%로 나타나 자유계약제 실시지역의 예선업체의 매출액순이익률이 더 높은 것으로 나타났다.

EBIT 대 매출액비율은 경상이익과 이자비용을 합한 값을 매출액으로 나누어 산출하며, 평균 EBIT 대 매출액비율은 공동배선제 실시지역의 예선업체 15.71%, 자유계약제 실시지역의 예선업체 39.18%로 나타나 자유계약제 실시지역의 예선업체의 EBIT 대 매출액비율이 더 높은 것으로 나타났다. 평균 EBIT 대 매출액비율 추세를 살펴보면 공동배선제 실시지역의 예선업체는 지속적인 증가 추세를 나타낸 반면 자유계약제 실시지역의 예선업체는 증가와 감소를 반복하여 나타나서, 공동배선제 실시지역 예선업체의

평균 EBIT 대 매출액비율이 자유계약제 실시지역 예선업체에 비해 안정적인 것으로 분석되었다

수익성부분에서는 양사 모두 양호한 것으로 분석되며, 모든 항목에 자유계약제 실시 지역의 예선업체가 높은 수치를 나타내고 있으나 추세분석을 고려할 경우 공동배선제 실시지역의 예선업체가 자유계약제 실시지역의 예선업체 보다 안정적인 수익성을 가지는 것으로 판단된다.

3) 레버리지(leverage)

레버리지는 고정비용 때문에 손익이 확대되는 효과를 의미하고 자본구조의 건전성과 자산의 고정화 정도를 측정하는 지표이다. 레버리지비율이 나타내는 경제적 의미는 타인자본의존도, 단기지불능력, 자산고정성으로 분류할 수 있다.

부채비율은 부채를 자기자본으로 나누어 산출하며 평균 부채비율은 공동배선제 실시 지역의 예선업체 88.19%, 자유계약제 실시지역의 예선업체 6.28%로 나타나 타인자본은 공동배선제 실시지역의 예선업체가 더 높은 것으로 나타났으며, 부채비율 추세를 살펴보면 두 지역 모두 증가와 감소를 반복하여 기록하였으며, 자유계약제 실시지역 예선업체의 부채비율이 공동배선제 실시지역 예선업체에 비해 양호한 것으로 분석되었다.

<표 14> 레버리지 분석

구 분	공동배선제				자유계약제			
	2005년	2006년	2007년	평균	2005년	2006년	2007년	평균
세부항목								
부채비율	86.18%	83.02%	95.38%	88.19%	9.92%	3.72%	5.21%	6.28%
자기자본비율	53.71%	54.64%	51.18%	53.18%	90.98%	96.41%	95.04%	94.14%
유동비율	173.25%	263.97%	216.93%	218.05%	497.35%	3128.03%	1625.74%	1750.38%
당좌비율	66.60%	260.25%	212.88%	179.91%	487.30%	3079.57%	1597.20%	1721.36%
순운전자본대 총자본비율	29.97%	50.04%	49.60%	43.20%	31.80%	47.03%	44.33%	41.06%
고정비율	115.28%	102.47%	103.36%	107.04%	70.11%	55.13%	57.98%	61.07%
고정장기 적합률	79.36%	67.19%	67.57%	71.38%	68.79%	53.96%	56.67%	59.81%

자료: 저자 작성.

자기자본비율은 자기자본을 총자본으로 나누어 산출하며, 평균 자기자본비율은 공동 배선제 실시지역의 예선업체 53.18%, 자유계약제 실시지역의 예선업체 94.14%로 나타나 자기자본은 자유계약제 실시지역의 예선업체가 더 높은 것으로 분석되어, 자유계약제 실시지역 예선업체의 자기자본비율이 공동배선제 실시지역 예선업체에 비해 양호한

것으로 분석되었다.

유동비율은 유동자산을 유동부채로 나누어 산출하며, 평균 유동비율은 공동배선제 실시지역의 예선업체 218.05%, 자유계약제 실시지역의 예선업체 1,750.38% 나타나 유동성은 자유계약제 실시지역의 예선업체가 더 높은 것으로 나타났으며, 유동비율 추세는 두 지역 모두 증가와 감소를 반복하였으나 자유계약제 실시지역 예선업체의 유동비율이 공동배선제 실시지역의 예선업체에 비해 양호한 것으로 분석되었다.

평균 레버리지비율에서는 양사 모두 양호한 것으로 분석되며, 모든 항목에서 자유계약제 실시지역의 예선업체가 높은 수치를 나타내 공동배선제 실시지역의 예선업체보다 유동성이 좋은 것으로 분석되었다.

4) 활동성

활동성은 매출액을 실현시키는데 자산과 자본이 얼마나 활발하게 사용되었는가를 나타내는 지표이다.

<표 15> 활동성분석

구 분	공동배선제				자유계약제			
	2005년	2006년	2007년	평균	2005년	2006년	2007년	평균
총자산회전율	72.78%	76.71%	80.31%	76.60%	52.38%	41.70%	41.51%	45.20%
유형자산회전율	146.45%	153.15%	176.32%	158.64%	88.00%	80.50%	102.13%	90.21%
자기자본회전율	135.07%	141.57%	152.34%	142.99%	59.39%	44.50%	43.37%	49.09%

자료: 저자 작성.

먼저, 총자산회전율은 매출액을 평균총자산으로 나누어 산출하며, 평균 총자산회전율은 공동배선제 실시지역의 예선업체 76.60%, 자유계약제 실시지역의 예선업체 45.20% 나타나 공동배선제 실시지역의 예선업체의 총자산회전율이 더 높은 것으로 나타났다. 총자산회전율 추세를 살펴보면 공동배선제 실시지역의 예선업체는 72.78%→76.71%→80.31%를 기록하여 지속적인 성장을 나타낸 반면 자유계약제 실시지역의 예선업체는 2005년에 52.38%에서 2007년 41.51%로 감소하는 추세를 나타내고 있으며, 공동배선제 실시지역 예선업체의 총자산회전율이 자유계약제 실시지역의 예선업체에 비해 양호한 것으로 분석되었다.

유형자산회전율은 매출액을 평균유형자산으로 나누어 산출하며, 평균 유형자산회전율은 공동배선제 실시지역의 예선업체 158.64%, 자유계약제 실시지역의 예선업체 90.21%로 나타나 공동배선제 실시지역의 예선업체의 유형자산회전율이 더 높은 것으로 나타났다.

자기자본회전율은 매출액을 평균자기자본으로 나누어 산출하며, 평균 자기자본회전율은 공동배선제 실시지역의 예선업체 142.99%, 자유계약제 실시지역의 예선업체 49.09%로 나타나 공동배선제 실시지역의 예선업체의 자기자본회전율이 약 3배 더 높은 것으로 나타났으며, 자기자본회전율 추세를 살펴보면 공동배선제 실시지역의 예선업체는 지속적인 성장 추세를 나타낸 반면 자유계약제 실시지역의 예선업체는 지속적인 감소 추세를 나타내어, 공동배선제 실시지역 예선업체의 자기자본회전율이 양호한 것으로 분석되었다.

총자산회전율, 유형자산회전율 및 자기자본회전율을 통하여 살펴본 활동성측면에서는 공동배선제 실시지역의 예선업체가 자유계약제 실시지역의 예선업체보다 모든 항목에서 높은 수치를 나타내 공동배선제 실시지역의 예선업체의 활동성 더 높은 것으로 분석되고, 영업활동으로 인한 효율성 역시 공동배선제 실시지역의 예선업체가 더 높은 것으로 분석되었다.

V. 결 론

현재 우리나라에서 시행되는 예선서비스의 신청 및 예선배정방식은 항만유형에 따라 상이하게 존재하고 있으며 크게 공동배선제와 자유계약제로 구분 할 수 있다.

공동배선제란 선사가 예선업체를 선택할 수 있는 권리가 없으며 입찰순서와 선박의 크기에 맞게 각 항만별 예선조합지회에서 결정된 방법에 따라 예선서비스를 공급받는 방식을 말한다. 자유계약제란 선사가 예선의 선택권을 갖고 예선업체를 선택하고 필요한 마력의 예선을 선택하는 방식을 말한다.

공동배선제는 차별없는 동일한 예선서비스 제공, 거래비용의 절감, 예선서비스의 안정성 및 적시성, 노후예선의 대체 및 신조예선의 건조 및 투입의 신속성이라는 장점을 가지고 있으나, 계약에 대한 기본권리 제한, 고객지향적 서비스 마인드 부족, 서비스 개선 및 요구사항 대응이 느리며, 고객만족을 위한 새로운 서비스 개발 및 고객요구에 대한 대응이 느린 단점을 가지고 있다.

이에 비해 자유계약제는 개별적 효율 조정 가능, 시장경쟁체제 도입을 통한 경쟁의 활성화, 수요자 중심의 선택권 보장 등의 장점을 가지고 있으나, 과당경쟁으로 시장질서 붕괴 우려, 중복지정 및 대선, 거래비용 증가, 노후예선 대체 지연 및 기본효율의 붕괴로 인한 국가적 혼란 가능성 증대 등의 단점을 가지고 있다.

한편, 예선서비스의 특성 중의 하나는 예선의 안정적인 공급을 통한 선박 입·출항 및 이·접안의 지원이다. 이를 위해서는 예선업체가 적정한 수익을 창출하여 신조예선의 투입, 선원의 복지정책 실시 등의 지속적인 사업을 영위하여야 한다. 본 연구에서는 공동배선제를 실시하는 항만과 자유계약제를 실시하는 항만에서 예선사업을 전개하고

있는 예선업체들의 재무분석을 실증적으로 실시하여 예선업체가 적정수익을 창출하고 있는지를 분석하였다.

재무분석을 위하여 공동배선제와 자유계약제를 실시하는 2개 지역을 선택하여 연결 대차대조표와 연결손익계산서를 도출하고 이를 근거로 하여 재무비율을 분석하고 상호 비교하며, 재무비율은 성장성 비율, 수익성 비율, 레버리지 비율, 활동성으로 구분하여 분석을 실시하였다.

총자산증가율, 유형자산증가율, 유동자산증가율, 자기자본증가율 및 매출액증가율을 통하여 분석한 성장성 측면에서 공동배선제와 자유계약제 모두 양호한 것으로 분석되었지만 공동배선제 실시지역 예선업체의 경우 실질적인 시설투자와 영업을 통해 총자산을 증가시킨 반면 자유계약제 실시지역 예선업체의 경우 시설투자의 축소를 통해 총자산을 증가시킨 것으로 분석되어 성장성은 공동배선제 실시지역의 예선업체가 자유계약제 실시지역의 예선업체 보다 우수한 것으로 분석되었다.

수익성부분에서는 양사 모두 양호한 것으로 분석되며, 모든 항목에 자유계약제 실시지역의 예선업체가 높은 수치를 나타내고 있으나 추세분석을 고려할 경우 공동배선제 실시지역의 예선업체가 자유계약제 실시지역의 예선업체 보다 안정적인 수익성을 가지는 것으로 판단된다.

평균 레버리지비율에서는 양사 모두 양호한 것으로 분석되며, 모든 항목에서 자유계약제 실시지역의 예선업체가 높은 수치를 나타내 공동배선제 실시지역의 예선업체보다 유동성이 좋은 것으로 분석되었다.

총자산회전율, 유형자산회전율및 자기자본회전율을 통하여 살펴본 활동성측면에서는 공동배선제 실시지역의 예선업체가 자유계약제 실시지역의 예선업체보다 모든 항목에서 높은 수치를 나타내 공동배선제 실시지역의 예선업체의 활동성 더 높은 것으로 분석되고, 영업활동으로 인한 효율성 역시 공동배선제 실시지역의 예선업체가 더 높은 것으로 분석되었다.

이상에서 살펴본 바와 같이 공동배선제를 실시하는 항만이 성장성 측면, 수익성 측면, 활동성 측면에서 자유계약제를 실시하는 항만보다 우수한 것으로 분석되었으며, 자유계약제하의 항만은 레버리지비율 측면에서만 우수한 것으로 분석되어 항만에서 예선서비스의 안정적 공급을 고려할 때, 공동배선제를 더욱 확대 실시하여야 한다.

참 고 문 헌

1. 강상목, 박명선, “한국의 항만물류산업의 성장회계분석”, 『한국항만경제학회지』, 제23권, 제4호, 한국항만경제학회, 2007년, pp. 49-69.
2. 강상목, 이주병, “항만물류산업의 중요소생산성과 그 분해요인분석”, 『한국항만경제학회지』, 제24권, 제4호, 한국항만경제학회, 2008년, pp. 47-70.
3. 김정수, 신계선, 최학수 “국내외 물류환경변화에 따른 부산신항의 항만물류상 문제점과 활성화방안”, 『한국항만경제학회지』, 제24권, 제3호, 한국항만경제학회, 2008년, pp. 79-99.
4. 김형태외 5인, 『예선사업 및 도선사운영제도 개선방안 연구』, 한국해양수산개발원, 2006년 11월.
5. 서강대학교 경영연구소, 『예선시장의 문제점과 새로운 시장구조의 제안』, 서강대학교 물류연구센터, 2006년 5월.
6. 오용식, 강낙중, 구경모, “우리나라 항만하역업의 산업조직에 관한 탐색적 연구”, 『해양비즈니스』, 한국해양비즈니스학회, 제8호, 2006년, pp. 141-159.
7. 이윤석, 윤귀호, 박영수, 김종성, 조익순, “예부선의 해상교량 안전통항을 위한 안전운항지원 시스템 구축에 관한 연구”, 『해양환경안전학회지』, 제13권 제4호, 한국해양환경안전학회, 2007, pp. 77-78.
8. 이용수, 이영중, 안명옥, 곽준식, 『종합물류사업자 전환에 따른 성공요인 분석』, 정보통신정책연구원, 2008년 12월.
9. 전준수, “한국예선업 현황과 발전에 관한 소고”, 『서강경영논총』, 제11-2집, 서강대학교, 2000년, pp. 293-313.
10. 한광석, “항만물류산업 발전을위한 정책방향 - 중소항만물류기업을 중심으로”, 『월간해양수산』, 통권제267호, 한국해양수산개발원, 2006년 12월, pp. 21~45.
11. 각지방해양항만청 『예선운영세칙』, 각년도.
12. (사)한국예선협회, 『예선관련 법규집』, 2000년.
13. 한국예선업협동조합, 『연간예선운영실적』, 연도별.
14. 한국예선업협동조합, 『예선현황』, 연도별.
15. 해양환경관리공단 <http://www.koem.or.kr/sub.asp?TM=5&SM=9&CM=0&T=0&>(2009.07.10인용)
16. www.shipping21.com/arion/maritime_info/maritime_news_view.jsp?page=1&mno=1613(2009.07.10인용)

< 요약 >

항만예선업시장의 공동배선제와 자유계약제에 대한 실증적 분석

김광희

현재 우리나라에서 시행되는 예선서비스의 신청 및 예선배정방식은 항만유형에 따라 상이하게 존재하고 있으며 크게 공동배선제와 자유계약제로 구분 할 수 있다.

공동배선제란 선사가 예선업체를 선택할 수 있는 권리가 없으며 입출항 순서와 선박의 크기에 맞게 각 항만별 예선조합지회에서 결정된 방법에 따라 예선서비스를 공급받는 방식을 말한다. 자유계약제란 선사가 예선의 선택권을 갖고 예선업체를 선택하고 필요한 마력의 예선을 선택하는 방식을 말한다.

예선서비스의 특성 중의 하나는 예선의 안정적인 공급을 통한 선박 입·출항 및 이·접안의 지원이다. 이를 위해서는 예선업체가 적정한 수익을 창출하여 신조예선의 투입, 선원의 복지정책 실시 등의 지속적인 사업을 영위하여야 한다. 본 연구에서는 공동배선제를 실시하는 항만과 자유계약제를 실시하는 항만에서 예선사업을 전개하고 있는 예선업체들의 재무분석을 실증적으로 실시하여 예선업체가 적정수익을 창출하고 있는지를 분석하였다.

공동배선제를 실시하는 항만이 성장성 측면, 수익성 측면, 활동성 측면에서 자유계약제를 실시하는 항만보다 우수한 것으로 분석되었으며, 자유계약제하의 항만은 레버리지 비율 측면에서만 우수한 것으로 분석되어 항만에서 예선서비스의 안정적 공급을 고려할 때, 공동배선제를 더욱 확대 실시하여야 한다.

□ 주제어: 항만예선업, 공동배선제, 자유계약제, 총괄재무분석