

沿岸貨物船業體의 經營分析과 經營診斷에 관한 研究

文炯均* · 李在均** · 安寄明***

A Study on The Managerial Analysis and Diagnosis of Coastal Shipping Companies

Hyong-Kun Mon · Jae-Gyoon Lee · Ki-Myung An

< 목 차 >

Abstract	경영진단
I. 서론	IV. 연안화물선업체의 경영분석결과와 진단
II. 연안화물선업의 시장특성과 현황분석	V. 결론
III. 연안화물선업체의 경영분석과	참고문헌

Abstract

The purpose of this study is to examine a scheme for growth, management rationalization and reform measure of domestic coastal shipping companies.

For this purpose, this study investigated not only a financial condition and forms of management of coastal shipping companies but also operating earnings and expenses.

The result of this study will be of some help that coastal shipping companies get ready for a management improvement plan and decision-making.

I. 서론

우리나라 내항해운의 수송구조는 철도수송에 비하여 경쟁력이 뒤지고 있어 내항해운의 활성화에 저해요인으로 작용되고 있다. 특히, 항만시설의 부족과 내항선박전용부두의 미비 및 양하작업시 기계화 미비 등과 같은 요인이 항만체류 시간을 증대시키고 있어 총수송시간이 길어지고 운송비용도 증대되

* 한국해양대학교 대학원, 경영학 석사

** 해양수산부 공보관, 한국해양대학교 대학원 해운경영학과 박사과정

*** 한국해양대학교 국제대학 해운경영학부 교수

어 트럭운송에 비해 운송비용 절감효과가 철도수송에 비해 그리 크게 나타나고 있지 않고 있어 내항해운의 경쟁력을 취약하게 하는 주된 요인으로 작용하고 있다.¹⁾ 사실 지난 30여년 간 공로위주의 투자로 물류의 한 부분을 담당하고 있는 연안해운은 영세성을 면치 못하고 있다. 이와 더불어 최근 들어 자금사정이 악화됨과 동시에 선박의 노후화, 선원노무비의 압박, 선원부족 등으로 연안화물선업체의 경영성과는 최악의 상태에 직면하여 있는 실정이다. 특히 오늘날과 같은 치열한 시장 경쟁하에서 화물수송업체와 같은 서비스기업들도 고객의 다양한 요구에 부응하여 적시에 최상의 서비스를 제공하여야만 경쟁력을 유지하고 생존할 수가 있는 것이다²⁾.

고비용을 초래하고 있는 현행의 물류체계를 개선하기 위해서는 공로위주의 수송체계는 이미 과포화 상태에 이르러 한계점을 노출하고 있는 바, 이러한 문제점을 해결하기 위해서는 연안해운의 역할이 증대되어야 할 필요가 있다. 그리고 연안해운의 발전과 육성은 21세기 동북아경제권에서 우리나라가 중심권역으로 부상하기 위해서도 필수적이다. 그러나 우리나라 연안화물업체는 대부분이 영세하며 재무구조가 극히 취약한데다 IMF 이후에는 더욱 더 경영여건이 어려워지고 재무구조가 부실해져 산업자체가 존폐위기에 처해있는 실정이다.

이러한 상황을 고려하여 본 연구에서는 우리나라 연안화물선업체의 현황분석과 더불어 재무상태와 경영성과를 경영분석기법을 활용하여 진단함과 동시에 재무상태를 실증적으로 분석하고자 한다. 연안화물선업체의 현황자료와 재무제표자료 및 운항수지자료를 활용하여 재무상태 구조진단 및 경영진단을 수행하고자 한다. 연안화물선업체의 경영상태에 대한 분석은 업체의 재무상태와 경영성과를 비교·분석함으로써 연안해운업체의 경영개선방안을 마련하는 데 도움이 될 수 있을 것이다.³⁾

II. 연안화물선업의 시장특성과 현황분석

1. 연안화물선시장의 특성⁴⁾

연안해운시장은 산업구조, 시장구조, 사업영역상 경제적 성격이 일반 해운시장과 유사한 점이 많지만 현저하게 다른 면도 갖고 있다. 연안해운은 국가경제운영에 필수적인 기간운송망을 형성, 사회간접자본의 성격을 갖고 있는 만큼, 시장영역에 따라 시장기능이 제대로 작동하지 못할 경우, 정부는 공공성과 공정한 경쟁기반을 조성하기 위해서 시장에 개입하는 것이 당연하다. 정부가 연안화물운송사업을 면허제에서 등록제로 전환한 취지는 시장활성화의 주체가 관이 아니고 민이라는 것을 전제로 한 것이다. 그러나 공정한 경쟁시장으로 성숙하지 못한 산업여건에서 여러 가지 문제점이 발생한 것이 등록제 시행 후 연안해운의 현실이다. 연안해운의 시장기능 활성화를 촉진하기 위한 제도전환이 오히려 순기

1) 해운산업연구원, 「대량화물운송체계 종합개선방안연구」, 1993년 8월, pp. 15-32.

2) 과거의 해운시장에 비해서, e-비즈니스체제의 해운시장은 제조, 유통, 판매, 회수를 보다 효율적으로 통제하고 관리할 수 있는 공급연쇄(supply chain)의 경쟁력이 중요하다. 이러한 이유로 대부분의 기업들이 공급연쇄관리(SCM) 물류 경영의 진전을 위해서 자신의 핵심역량을 제외한 모든 업무를 아웃소싱하기 위해 추진 중이며, 연안해운업체들도 수송, 보관 등 물류관리서비스 이상으로 고객이 요구하는 다양한 부가가치 물류서비스를 제공하기 위한 전략을 도모하고 있다.

3) 안기명·이기환, “연안여객선업체의 재무상태와 경영성과 분석”, 『한국해운학회지』, 1999년 6월, pp. 37-38.

4) 한국해운조합, 「연안해운의 적정선복량 산출 연구」, 2002년 5월, pp.162-174.

능보다는 역기능으로 나타났다. 이는 제도 전환의 시기 선택에도 문제가 있기 때문이다. 특히 1997년 말 외환위기 발생과 IMF 구제금융 시행의 결과, 급속한 규제개혁과 시장개방으로 시간에 쫓기는 상황에서 충분한 검토없이 규제개혁이 추진된 데도 그 이유가 있다.

1) 산업구조상 특성

첫째, 연안해운산업에 있어서 해운서비스의 생산수단은 선박이다. 선박은 고가이므로 선박을 확보하는데 대규모 자본이 투입된다. 따라서 해운원가의 구성상 고정비의 비중이 매우 높다. 다른 산업에서는 직접경비에 해당하는 선원비까지 그 비용성격이 고정적이다. 따라서 변동비는 유틸비 등 일부 소모성 비용과 항만하역비에 한정된다. 이와 같이 해운원가에서 차지하는 변동비의 비중이 극히 낮다.

산업구조상 고정비의 비중이 매우 높기 때문에, 우리나라에서는 등록제로의 전환에 따라, 등록기준이 약화됨을 이용하여 일부 투기적 사업자들이 헐값의 외국 중고선을 수입하여 연안해운시장에 참가하고 있다. 이는 해운원가 중 고정비의 부담을 최소화하여, 운임경쟁에서 이기기 위한 시장진입전략이다. 그러나 감가상각기간이 끝난 외국 중고선을 도입함으로써 우리 연안해운업계는 운임덤핑으로 인한 시장질서 문란, 건전한 사업자의 시장기피 내지 시장퇴출 강요 등 엉뚱한 결과를 초래하고 있다.

둘째, 한번 투입된 선박은 선박의 수명(대개 20년)이 다하기까지 운항한다. 연안해운에 투입된 선박은 단기적으로 전환배치가 불가능하다. 또 수요가 감소되어, 기존 선박을 다른 연안해운 업종으로 전환 배치하거나, 수요가 증가될 경우, 선박을 건조하는데 시간이 걸리므로 신규 선박을 당장 투입하기가 어렵다. 수요에 대한 공급의 탄력성이 매우 낮다.

셋째, 해운서비스는 생산 즉시 소멸된다. 다른 상품과는 다르게 재고가 없다. 해운서비스의 저장성이 불가능함으로 선주는, 선복과잉시 운임경쟁이 발생하면, 미이용 선복이 소멸되기까지 운임경쟁을 지속, 운임수준은 변동비 수준까지 하락하게 된다.

산업구조상 연안해운산업은 이러한 경제적 특성 때문에 운임경쟁은 특히 선복과잉시, 변동비 수준으로 하락, 출혈경쟁(cut-throat competition)으로 진전된다. 출혈경쟁은 원가보상 수준이하에서 운임이 형성됨으로써 감가상각비 등 투자비 회수가 불가능하게 됨에 따라 재투자 기반이 훼손된다. 선복과잉이 장기화되면 연안해운 산업의 존립 기반 자체를 훼손하게 된다.

여기에 더하여 연안해운은 우리 국가경제 구성상 필수적인 대량화물(석유류, 시멘트, 철강제품, 농산물 등)을 운송한다. 즉 국가물류체계상 가장 경제적이고 효율적인 운송수단으로써 국가경제를 떠받치고 있는 국가 필수운송산업이다. 국가경제에서 연안해운의 역할과 기능상, 연안해운의 건전한 발전은 바로 국가경제의 건전한 성장과 경쟁력에 직결되어 있음을 알 수 있다. 즉, 연안해운은 우리나라 경제운영에 필수적인 사회간접 자본을 형성하고 있는 것이다. 연안해운이 국가기반 운송산업으로서의 기능과 역할을 담당하고 있는 만큼, 연안해운 선대의 적정규모 유지는 국가물류체계의 정상적인 운영과 합리화에 기여한다.⁵⁾

2) 시장구조상 특성

연안해운의 시장구조를 보면, 연안해운사업자와 화주간에 공정한 거래관계가 이루어지지 못하고 있다. 공급측면과 수요측면에서 시장 참가자들이 1대 1의 대응한 거래관계와 경쟁조건이 갖추어질 때,

5) 안기명, “한국내항화물운송실태와 경쟁력분석”, 『논문집』, 해운연구소, 1994년 12월, pp.59-90.

시장경제 원리가 작동한다. 즉, 다수의 공급자와 다수의 수요자가 참가하여 자신의 효용을 극대화하기 위하여 최선을 다하는 장소가 시장원리가 작동하는 시장이다. 그러나 자원배분을 시장이라는 의사결정 기구에 맡겼을 때, 특정한 환경에서는 시장참가자들 사이에 주고 받기가 제대로 이루어지지 않는 경우가 있다. 이 특수한 시장상황을 시장실패라고 하며, 이때 공정한 경쟁이 이루어질 수 있도록 정부가 시장에 개입하게 된다. 공공성의 확보와 공정한 경쟁의 틀을 만드는 것은 정부의 역할이다.

연안해운산업의 시장구조가 과연 시장경제원리가 적용될 수 있는 시장조건을 갖추고 있는가?

첫째, 공급측면을 보면, 연안해운사업자 구성은 주로 1~2척 보유 영세사업자들이 대부분이다. 이러한 소규모 생계형 사업자는 장기적 안목보다는 당장 생존을 위해 해운수요 감퇴로 인한 해운 불황기에 도 계산 등 합리적 대응전략을 선택할 수 없다. 더욱이 연안선대 관리를 어렵게 하는 현실은 선종별로 선주간 협력체제가 거의 형성되지 못하고 있는 점이다. 수요가 감퇴한 시점에서 생계형 사업자들이 생계를 유지하려면 우선 화물인수를 위해 과당경쟁을 피할 수 없다. 따라서 수요감퇴→집화경쟁→운임 하락→출혈과 적자운영의 악순환 과정을 겪게 된다.

이러한 과당경쟁과 출혈경쟁은 연안선대의 규모를 화물수요에 대응하여 적정수준으로 관리하여 예방할 수 있다. 1~2척 소규모 연안해운 사업자들은 개별 업체 단위로 선복량 관리대책을 세울 수 없다. 이는 국가적으로 관계당국이 선종별로 적정선복량을 고시하고, 시장진입을 적정화함으로써 선복량의 수요와 공급의 균형달성이 가능하다.

둘째, 연안해운 수요측면은, 일부 일반화물을 제외하면, 대량화물이 주종을 이룬다. 이 대량화물은 소수의 화주로 구성된다. 즉 연안해운시장은 수요 과점시장이다.

이러한 수요과점 시장에서 화주는 시장에서 우월적 지위를 갖는다. 즉 화주가 우월적 위치에 있어 이 우위권을 남용할 경우, 운임(가격)설정에서 선주와 화주간 대등한 거래관계가 형성되지 못한다. 건전한 연안해운산업이 성립하려면, 화주는 연안해운사업자에게 연안해운 서비스에 대한 대가인 운임을 공정한 운임으로 지불해야 한다. 공정한 운임은 운항원가에 적정이윤이 포함된 운임이다. 공정한 운임이 형성되어야 연안해운사업자는 감가상각비 등 자본비를 회수하여 재투자가 가능해진다.

그러나 우리나라 연안해운시장에서 운임설정 관행을 보면, 자율운임제의 약점과 화주의 시장 우위권이 결합되어 있다. 즉, 대화주들이 운임계약시 최저운임제를 적용, 운임경쟁을 유발하고 운임을 적정수준 이하로 하락시키고 있다. 또 선박의 내용연수가 20년 정도의 장기인데 비해, 운송계약은 3개월에서 최장 1년에 그치고 있다. 이러한 단기운송계약 위주 최저운임제의 적용은 선·화주 양측에 거래비용을 발생시킬 뿐만 아니라 운임이 적정수준 이하에서 형성되므로, 선주는 재투자 재원을 확보할 수 없다. 이러한 여건 하에서 연안해운사업자가 장기발전계획이나 서비스 향상전략을 선택할 수 없으므로 현행 연안해운 운임설정 관행은 연안해운의 건전한 발전을 저해하고 있는 요인이다.

선·화주간 긴밀한 협력을 통하여 화주의 운송수요 조건을 최대한 수용할 수 있는 복합물류서비스 공급체제로 전환될 때, 선·화주 양측이 상생(win-win)차원에서 건전한 성장과 발전을 공유하게 될 것이다.

셋째, 연안화물은 전반적으로 계절적 파동성이 크다. 유류는 하절기와 동절기 수요 패턴이 확연히 다르다. 농산물(제주 감귤, 채소류 등)도 그렇다. 대량화주는 이 수요의 파동성 때문에 경영합리화 차원에서 운송비를 최소화하기 위해 자가운송체제를 갖추지 않는다. 왜냐하면, 성수기에는 가장 경제적

인 원가로 선대의 가동이 가능하지만, 비수기에는 해운원가의 고정비 비중이 높기 때문에 선대유지 비용이 많이 들기 때문이다.

그러나 연안화물은 국가경제운영과 국민생활에 필수적인 물자를 형성하고 있으므로, 정부는 연안해운의 계절적 파동성을 감안하여 적어도 피크(peak) 수요의 80%선에 해당하는 연안해운 선대의 적정규모를 유지해야 한다. 국가경제가 안정적으로 운영되기 위해 최소한 규모의 선대는 유지되어야 할 이유가 여기에 있다. 따라서 화주는 연안해운사업의 이러한 특성을 감안하여, 장기적 관점에서 장기운송계약 방식으로 적정운임을 설정하는데 주도해야 한다. 또한 운임수준이 적정수준을 유지하기 위해서 선대규모도 적정수준으로 관리되어야 한다.

선·화주간 장기협력체제를 바탕으로 연안해운사업자는 선대 현대화와 연안해운서비스 혁신을 추진할 수 있다. 화주들이 연안해운 사업자의 희생위에 자사 기업의 경영합리화 전략을 지속적으로 추구한다면, 연안해운은 재투자 재원을 확보할 수 없기 때문에 중국적으로 괴멸을 피할 수 없다. 선·화주간 건전하고도 긴밀한 협조체제 형성만이 선·화주가 다같이 사는 길이다.

3) 시장영역상 특성

첫째, 연안해운시장은 그 사업구간이 국내항만간 운송으로 제한된다. 또 선박의 종류에 따라 영업구역이 평수구역과 연해구역으로 구분된다. 그러나 선박운항의 안전확보상 평수구역 선박은 연해구역으로 항해할 수 없다.

연안해운시장에 투입된 선박은 대부분 소형선박으로 국제항로에 투입되는 데는 부적합하다. 일부 대형선박은 일시 사업변경 허가를 받아 국제항로 영업이 가능하다. 유조선의 경우, 대형선은 국내 수요가 부족할 경우, 국제항로에 투입함으로써 사업안정성을 추구하고 있다. 그리고 중장기적으로 선박의 해외매각 등이 가능하다.

그러나 경기위축에 따른 해운수요의 축소로 선복과잉이 발생하면, 연안해운 선박은 단기적으로 외국시장으로의 전환배치가 안된다. 잉여선대의 존재로 인해 운임은 치열한 집하경쟁의 결과로 적정운임 이하에서 형성, 연안해운사업의 수익기반을 악화시킨다.

둘째, 화물의 종류에 따라 선박의 종류가 결정된다. 그리고 선박의 운항효율을 높이기 위해 화물별로 전용선 개발이 적극화되고 있다. 따라서 일부 화물시장에서 선복과잉이 발생한다 해도, 그 선박은 해당 화물시장에 그대로 유지될 수밖에 없다. 다른 업종으로 전환배치가 안된다.

그런데 우리 연안해운업계의 문제점은 1~2척 보유 생계형 사업자가 주종을 이루므로 업계 스스로 과잉선복량에 대한 해소능력이 없다는데 있다. 즉 동종 선주간 협의체제를 중심으로 선박의 일시 개선과 같은 합리적인 대응방안을 추진할 능력이 없다. 이는 근본적으로 정부가 연안해운 선복량에 대한 선종별 시장진입에 대한 총량규제를 시행하여 선복량의 적정수준을 유지해야 한다는 것을 의미한다.

셋째, 연안해운은 도로운송 등 육상운송수단과 직접적 경쟁관계에 있다. 특히 도로운송은 정부의 과감한 도로투자에 힘입어 도로운송 기간시설은 소요 이상으로 충분하다. 그러나 연안운송은 연안선박이 이용할 수 있는 항만시설이 미비하거나 부족하여 연안해운물류의 합리화에 근본적 애로요인이 되고 있다. 에너지 다소비형이고 공해유발도가 높은 도로운송을 연안운송으로 전환하기 위해서 정부는 연안화물선 전용터미널을 사회간접자본 투자 결정시 최우선 순위를 부여하여 주요 항만에 적극 건설하여야 할 것이다.

2. 연안화물선업의 현황분석

1) 선복량 현황

해양수산부가 집계한 자료에 따르면 2001년 12월 31일 현재 우리 나라 연안해운업체는 전국에 걸쳐 모두 846개의 업체가 있으며, 보유선박은 총 2,049척·151만톤(GT)에 달하고 있다. 이를 선종별로 살펴보면 먼저 업체수에 있어서는 유조선이 190개사, 일반화물선이 312개사, 모래운반선 304개사, 시멘트운반선 및 철강제품운반선이 각각 7개사, 컨테이너선이 3개사, 그리고 폐기물운반선이 23개사로 일반화물선의 업체수가 가장 많다.

선박척수 기준으로는 유조선이 340척, 일반화물선이 421척, 모래운반선 605척, 시멘트운반선 28척, 철강제품운반선 41척, 컨테이너선 10척 그리고 폐기물운반선이 43척으로 모래운반선의 선박척수가 가장 많은 것으로 나타났다.

선박톤수 기준으로는 유조선이 57만 9,000톤(GT)으로 가장 큰 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 일반화물선 34만톤(GT), 모래운반선 27만 4,000톤, 시멘트운반선 13만 8,000톤, 철강제품운반선 6만 3,090톤, 폐기물운반선 5만톤, 예선 4만 1,000톤, 컨테이너선 2만 5,000톤의 순이다.

<표 II-1> 연안화물선 선종별 현황 (2001. 12. 31 현재 / 단위 : 사, 척, 천톤)

	계	유조선	일반화물선	모래운반선	시멘트운반선	컨테이너선	철강제품운반선	폐기물운반선	예선
업체수	846	190	312	304	7	3	7	23	-
선박척수	2,049	340	421	605	28	10	41	43	561
선박톤수 (천GT)	1,510	579	340	274	138	25	63	50	41

주 : 부산 719척, 402천톤은 선종별로 재분류 포함 / 모래운반선에는 항내공사자재부선 170개사 433척 (126천톤)이 포함, 자료 : 해양수산부 연안해운과

한편 업체당 평균보유척수 측면에서는 전체 연안화물선의 업체당 평균보유척수는 2.4척이며, 선종별로는 철강제품운반선 5.9척, 시멘트운반선 4.0척, 컨테이너선 3.3척, 모래운반선 2.0척, 폐기물운반선 1.9척, 유조선 1.8척, 일반화물선 1.3척이다. 즉 대량화물을 주고객으로 해상운송사업을 수행하고 있는 철강제품운반선, 시멘트운반선, 그리고 규격화물을 수송하는 컨테이너선의 업체당 평균보유척수가 높게 나타나고 있음을 알 수 있다. 반면 연안해운의 주종을 이루고 있는 일반화물선과 유조선의 경우 업체당 평균보유척수가 1~2척에 불과하여 연안 화물선·유조선업계의 영세성을 잘 보여주고 있다.

연안화물선 업계의 선박보유 척수별 현황을 보다 구체적으로 살펴보면 총 846개 업체 중 1척을 보유하고 연안화물운송업에 종사하고 있는 업체수는 373개사로 전체의 44%를 차지하고 있으며, 그 다음으로 2척을 보유하고 있는 업체는 237개사(28%)이다. 이에 따라 현재 우리나라 연안화물선시장은 1-2척을 보유하고 있는 업체가 전체 72%를 차지 그 영세성을 면치 못하고 있음을 알 수 있다. 그 외 우리나라 연안화물선업계는 3척을 보유하고 있는 업체가 79개사(9%), 4척을 보유하고 있는 업체는 69개사(8%), 5척을 보유하고 있는 업체는 21개사(2%)이며, 6척 이상의 선박을 보유하고 있는 업체는 67개사로 전체업체수의 8%에 불과한 실정이다.

<표 11-2> 선박보유 척수별 현황 (단위: 사. %)

계	1척	2척	3척	4척	5척	6~10척
846	373	237	79	69	21	67
비중	44%	28%	9%	8%	2%	8%

자료 : 해양수산부 연안해운과

또한 선박당 평균톤수를 살펴보면 연안해운 전체 평균톤수는 700톤(GT)에 불과하며, 선종별로는 시멘트운반선이 4,900톤(GT)으로 가장 선박의 대형화가 진전되어 있음을 알 수 있다. 그 다음으로 컨테이너선 2,500톤(GT), 유조선 1,700톤(GT), 철강제품운반선 1,500톤(GT), 폐기물운반선 1,200톤(GT)의 순이다. 이 밖에도 일반화물선과 모래운반선의 평균톤수는 각각 800톤(GT)과 500톤(GT)에 불과하여 이들 선종에 있어서 선박의 대형화가 미진함을 알 수 있다.

<표 11-3> 연안화물선 선종별 평균척수 및 톤수 현황 (2001. 12. 31 현재 / 단위 : 사, 척, 천톤)

	계	유조선	일 반 화물선	모 래 운반선	시멘트운 반선	컨 테 이너선	철강제품 운반선	폐기물운 반선	예 선
업체당 평균보유척수	2.4	1.8	1.3	2.0	4.0	3.3	5.9	1.9	-
평균 선박톤수	0.7	1.7	0.8	0.5	4.9	2.5	1.5	1.2	0.07

주 : 부산 719척, 402천톤은 선종별로 재분류 포함 / 모래운반선에는 항내공사자재부선 170개사 433척 (126천톤)이 포함, 자료 : 해양수산부 연안해운과

1990년대 중반 이후 우리나라 연안화물선의 업체수는 1996년 437개사에서 1998년 IMF 경제위기에 따라 414개 업체로 감소하였다. 그러나 이후 증가세로 전환하여 1999년에는 598개 업체로 늘어났으며, 등록제가 실시된 1999년 10월 이후 업체수는 급격히 증가하여 2000년 845개사로 전년대비 41.3%(247개사)나 증가하였다. 그러나 2001년 연안화물선 업체수는 전년과 비슷한 수준인 846개사에 이르고 있다.

그리고 우리나라 연안화물선의 선령별 면허현황을 살펴보면, 2001년 말 현재 총톤수(G/T) 기준으로 전체 151만톤 중 21만 3,000톤이 선령 5년 미만에 해당하여 그 구성비가 14%이다. 다음 5년 이상 10년 미만이 38만 2,000톤으로 25%, 10년 이상 15년 미만이 33만 3,000톤으로 22%, 15년 이상 20년 미만이 28만 1,000톤으로 19%, 20년 이상 25년 미만이 13만 2,000톤으로 약 9% 등의 순서이다. 그 이외에도 선령 25년 이상의 선박이 17만톤으로 11%에 이르고 있다. 통상적으로 노후선에 분류되는 선령 20년 이상의 선박이 전체의 20%에 달하고 있어 운항선박의 노후화가 업계의 경쟁력을 크게 하락시키고 전체적인 경영악화의 원인이 되고 있음을 알 수 있다.

<표 II-4> 선종별 업체수 추이

(단위 : 업체수, 척/천GT)

선종별	'96	'97	'98	'99	2000	2001
합계	(437개사) 1,090/1,140	(435개사) 1,097/1,214	(414개사) 1,019/1,157	(598개사) 1,247/1,164	(845개사) 1,989/1,444	(846개사) 2,049/1,510
유조선	(158개사) 292/456	(160개사) 305/502	(146개사) 281/460	(150개사) 286/452	(181개사) 322/581	(190개사) 340/579
일반화물선	(76개사) 227/284	(75개사) 234/284	(122개사) 214/293	(296개사) 401/298	(323개사) 416/268	(312개사) 421/340
모래운반선	(27개사) 190/141	(33개사) 179/144	(115개사) 163/147	(119개사) 178/151	(305개사) 598/275	(304개사) 605/274
시멘트운반선	(4개사) 27/129	(4개사) 30/142	(4개사) 28/129	(5개사) 29/136	(5개사) 26/125	(7개사) 28/138
컨테이너선	(3개사) 9/24	(3개사) 11/30	(2개사) 10/27	(4개사) 9/26	(2개사) 9/22	(3개사) 10/25
철강제품선	(6개사) 36/56	(4개사) 35/60	(7개사) 28/47	(6개사) 26/45	(9개사) 48/104	(7개사) 41/63
폐기물선	(16개사) 34/26	(15개사) 35/28	(18개사) 32/29	(18개사) 34/30	(20개사) 36/33	(23개사) 43/50
예선	(147개사) 275/24	(141개사) 268/24	(-) 263/25	(-) 284/26	(-) 534/36	(-) 561/41

주 : 부산 719척(40만 2천톤)은 선종별로 재분류하여 포함시켰음.

<표 II-5> 선령별 선복량 추이

(단위 : 척, 천톤(GT))

년도	계	5년미만	5~10년	10~15년	15~20년	20~25년	25년이상
1991	856 (678)	153 (162)	143 (120)	214 (116)	86 (86)	122 (113)	138 (81)
1992	902 (751)	185 (205)	133 (121)	206 (141)	113 (75)	98 (121)	167 (88)
1993	908 (803)	177 (203)	128 (161)	209 (138)	120 (70)	96 (108)	178 (123)
1994	934 (871)	193 (231)	136 (176)	193 (152)	134 (102)	88 (97)	185 (113)
1995	1,026 (1,023)	238 (300)	142 (173)	173 (184)	180 (162)	92 (61)	201 (143)
1996	1,090 (1,140)	278 (341)	170 (223)	170 (192)	180 (156)	86 (77)	206 (151)
1997	1,097 (1,214)	254 (317)	213 (287)	155 (197)	183 (164)	100 (103)	192 (146)
1998	1,019 (1,157)	209 (305)	210 (281)	138 (188)	170 (153)	108 (94)	184 (136)
1999	1,247 (1,164)	207 (290)	237 (258)	192 (185)	223 (185)	152 (117)	236 (129)
2000	1,989 (1,444)	262 (303)	447 (344)	335 (271)	267 (232)	270 (135)	408 (159)
2001	2,049 (1,510)	146 (213)	491 (382)	382 (332)	299 (281)	293 (132)	438 (170)

자료 : 해양수산부 연안해운과

2) 연안화물선업의 소유구조

우리나라 연안해운업체의 사업형태를 살펴보면 2001년 말 현재 전체 846개 업체 중 407개 업체가 주식회사 등 법인의 형태를 갖추고 있으며, 439개 업체는 개인기업의 형태를 띄고 있다. 특히 외형적으로 법인형태를 갖추고 있는 상당수의 업체들도 자금과 조직면에서 충분한 경영관리능력이 확보되지 못한 영세한 상태여서 실질적인 경영개선이 어려운 실정이다. 이를 선박척수 측면에서 살펴보면 전체 2,049척 중 법인이 소유하고 있는 선박은 전체의 54%인 1,099척이며 나머지 950척은 개인형태로 소유하고 있는 실정이다.

<표 II-6> 형태별 업체수 및 선박척수 (단위 : 사, 척)

	전체(A)	법 인(B)	개 인	비 중(B/A)
업 체 수	846	407	439	48%
선 박 척 수	2,049	1,099	950	54%

자료 : 해양수산부 연안해운과

우리나라 연안화물선업계의 업체당 자본금규모를 살펴보면, 5천만원 미만이 250개 업체, 5천만원 이상 1억원 미만이 200개 업체, 1억원 이상 2억원 미만이 153개 업체 등 자본금 2억원 미만의 소형업체가 603개 업체로 전체의 71%에 달하고 있다. 그 외 2억원 이상 3억원 미만이 49개 업체, 3억원 이상 5억원 미만이 54개 업체, 5억원 이상 10억원 미만이 43개 업체로 2억원~10억원 미만 업체가 총 146개 업체로 전체 연안업계의 17%를 차지하고 있다. 그리고 자본금 10억원 이상의 중견규모업체는 97개로 전체의 11%에 불과한 실정이다. 특히 이들 중견규모업체들은 대형화주를 모기업으로 하는 산업운송업체(industrial carrier) 들이 주종을 이루고 있다.

<표 II-7> 자본금 보유 규모별 연안화물선 업체현황 (단위 : 사, %)

계	5000만원	5000~1억원	1~2억원	2~3억원	3~5억원	5~10억원	10억원이상
846	250	200	153	49	54	43	97
비중	30%	24%	18%	6%	6%	5%	11%

자료 : 해양수산부 연안해운과

Ⅲ. 연안화물선업체의 경영분석과 경영진단

1. 자료수집 대상업체 및 분석방법

현재 해운조합에 1,073개 업체가 가입이 되어있으나 자료 수집의 한계로 67개업체를 대상으로 재무제표자료를 집계·분석하였고, 자료수집 대상업체는 다음과 같다.

<표 III-1> 자료수집 대상업체

구 분	합 계	유조선	일 반 화물선	모 래 운반선	철 강 제품선	폐기물 운반선
대상(사)	838	181	323	305	9	20
분석(사)	67	36	16	10	2	3
대비(%)	8.00	19.89	4.95	3.28	22.22	15

참고) 시멘트운반선(5개사), 컨테이너선(2개사) 및 예선(534척)은 제외하였다.

1999년 - 2000년도 연안화물선업체의 재무제표를 근거로 업체별 운항수지를 계수적으로 정리하여 연안화물선업체의 재무상태 구조분석과 경영성과분석을 실시하였다.

본 연구에서 연안화물선업체의 재무상태와 경영성과를 분석하기 위해 사용된 주요 재무비율은 다음과 같다.

1) 연안화물선업체의 장·단기 재무적 안정성을 진단하기 위한 재무구조비율

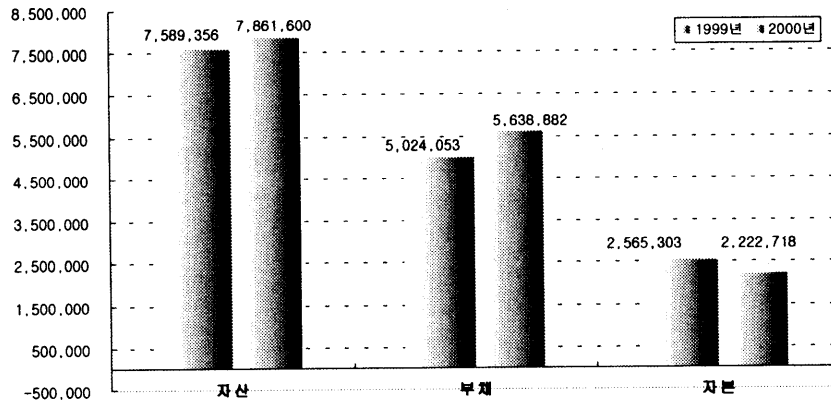
- 유동비율 = 유동자산/유동부채
- 고정비율 = 고정자산/자기자본
- 고정장기적합율 = (고정자산+투자외 기타자산)/(자기자본+고정부채)
- 자기자본비율 = 자기자본/총자본
- 부채비율 = 부채/자기자본×100

2) 연안화물선업체의 경영성과를 진단하기 위한 주요 수익성비율

- 총자산 경상이익률 = 경상이익/총자산×100
- 총자산 순이익률 = 당기순이익/총자산×100
- 자기자본 경상이익률 = 경상이익/자기자본×100
- 자기자본 순이익률 = 당기순이익/자기자본×100
- 자본금 경상이익률 = 경상이익/자본금×100
- 자본금 순이익률 = 당기순이익/자본금×100
- 매출액 경상이익률 = 경상이익/매출액×100
- 매출액 순이익률 = 당기순이익/매출액×100
- 매출액 영업이익률 = 영업이익/매출액×100
- 매출총이익률 = 매출총이익/매출액×100

2. 연안화물선업체의 재무제표구조분석

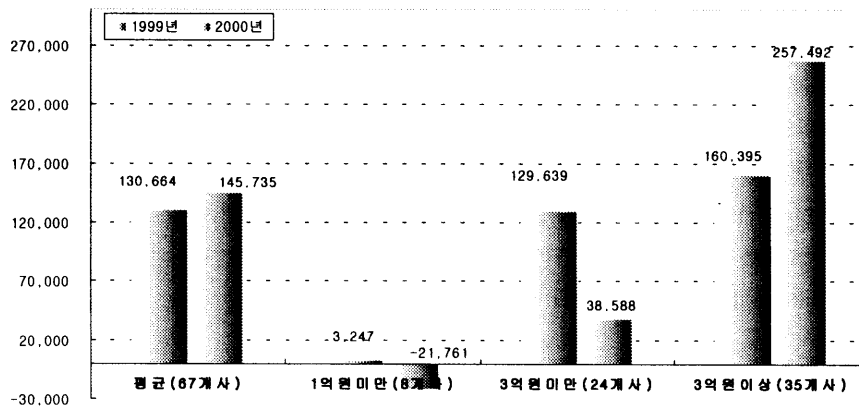
본 논문에서 조사대상인 67개 연안화물선 업체의 총자산규모는 99년도의 75억 8천만에서 2000년도에는 78억 6천만으로 약 3억원 정도 증대하였으며, 총부채규모는 50억원에서 56억원으로 자산증대보다 더 많이 증대되었음을 알 수가 있다. 한편 총자본규모는 25억 6천만원에서 22억 2천만으로 약 3억원정도 오히려 감소되어 재무구조가 다소 악화되고 있음을 알 수가 있다.



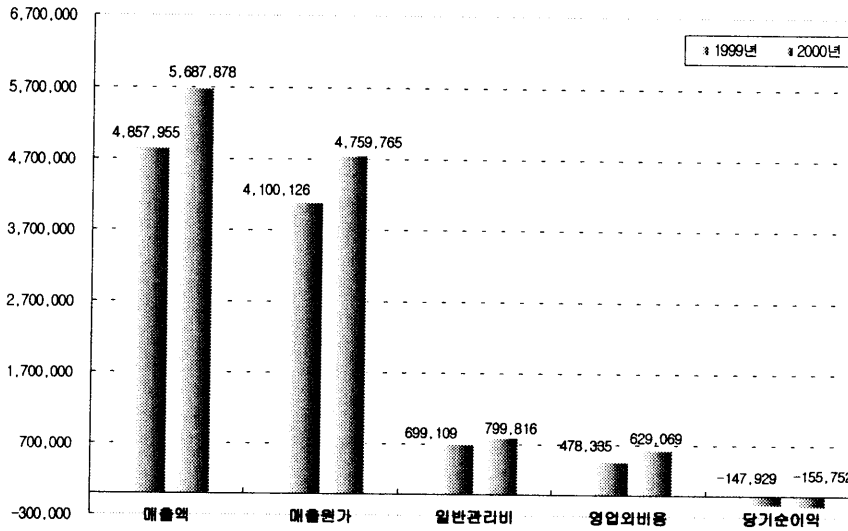
<그림 III-1> 연도별 대차대조표구조분석(단위 : 천원)

또한, 연안화물선업체의 평균자본금규모는 99년도에 1억 3천만원에서 2000년도에 1억 4천만원으로 약간 증대하였다. 이를 업체별로 살펴보면, 1억원 미만 업체는 8개 업체로서 이 업체의 평균자본금은 99년도에는 3백만원수준이며 2000년도에는 결손으로 -2천백만원으로 나타내고 있다. 그리고, 1억원 이상 3억원이상 중간규모의 업체도 24개 업체로서 99년도에는 1억 3천만원수준에서 2000년도에는 3천8백원수준으로 2000년도 결손으로 자본금이 크게 감소되었음을 알 수가 있다. 그리고 자본금이 3억원 이상의 중견 연안해운업체(35개사)의 경우에는 99년도에 평균자본금이 1억 6천만원에서 2억 5천만원으로 오히려 증대되어 어느 정도 규모를 갖춘 연안화물선업체의 경우에는 2000년도에 결손이 만회되어 재무구조가 호전되고 있다는 것을 알 수가 있다.

<그림 III-3>의 손익계산서 구조분석에 의하면, 매출액은 99년도에 48억 5천만원에서 2000년도에는 56억 7천만원으로 약 17% 증대되었으며, 매출원가(운항원가)는 41억에서 47억으로 증대하여 약 15% 가량 증대되어 매출총이익은 99년도에 7억 5천원에서 2000년도에는 9억 7천만원으로 약간 증대된 것으로 나타나고 있다. 일반관리비는 99년도에 7억원에서 8억원으로 약 1억원가량 증대되었지만, 지급이



<그림 III-2> 연도별 자본금보유현황분석(단위 : 천원)

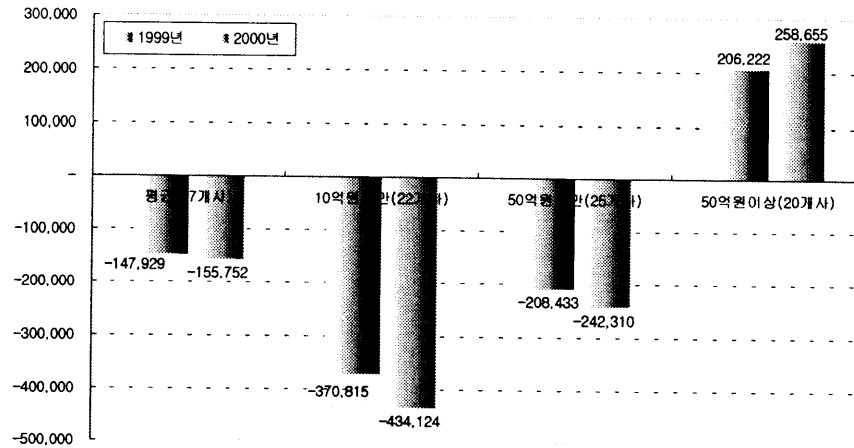


<그림 III-3> 연도별 손익계산서 구조분석(단위 : 천원)

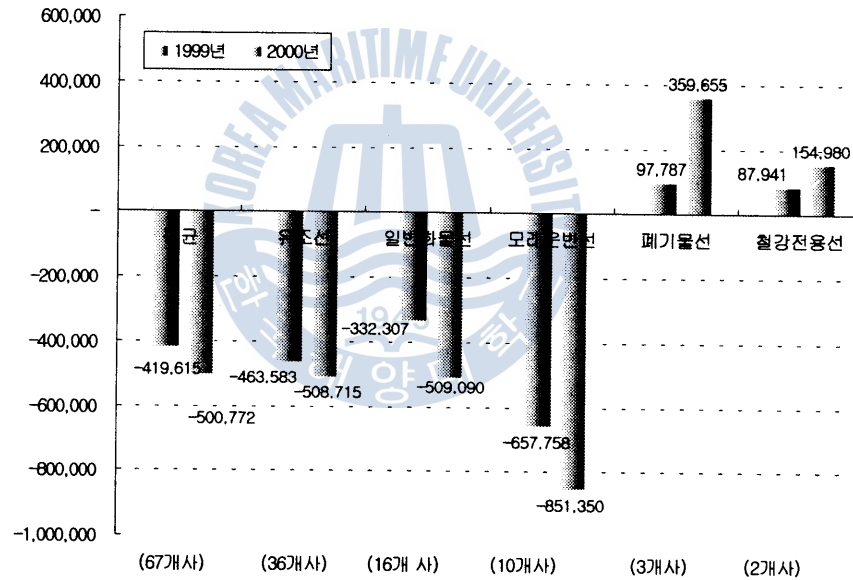
자, 외환환차손실 등의 영업외비용은 4억 8천만에서 6억 3천만으로 크게 증대되어 당기순손실이 99년도에는 1억 4천 8백만만원에서 2000년도에는 1억 5천 5백만원으로 더 크게 나타나고 있어 연안화물선업체의 경영수지가 더욱 더 악화되고 있음을 알 수가 있다.

<그림 III-4>는 연안화물선업체의 매출액규모에 따른 순이익양상을 세부적으로 분석한 도표이다. 즉, 매출액이 10억원미만인 소규모 업체(22개)인 경우에는 평균순손실은 99년도에 3억 7천만원이고 2000년도에는 4억 3천만으로 약 7천만원정도 적자가 증대되었으며, 매출액규모가 10억원이상 50억원미만인 중견업체(25개)는 평균순손실이 2억원에서 2억 4천만원으로 적자규모가 소규모업체보다 적은 것으로 나타나고 있다. 그러나 매출액규모가 50억원이상의 비교적 규모가 큰 업체(20개)는 오히려 99년도 평균당기순이익이 2억원에서 2억 6천만원으로 흑자경영을 나타내면서 경영수지도 개선되고 있는 것으로 나타나고 있다.

<그림 III-5>는 선종별로 재무비용 등의 영업외손익을 감안한 경상손익을 나타낸 도표로서, 연안화물선업체 전체의 평균경상손익은 99년도와 2000년도에 각각 4억 2천만원과 5억의 손실로 나타나고 있어 재무비용을 감당치 못하는 적자경영을 하고 있음을 알 수가 있다. 선종별로 살펴보면, 모래운반선업체가 99년도와 2000년도에 각각 6억5천 7백만원과 8억 5천 1백만원의 경상손실로 가장 크게 경상적자를 나타내 주고 있으며, 그 다음으로는 유조선업체가 4억 6천만원과 5억원의 경상손실을 보이고 있으며 일반화물선업체는 3억 3천만원과 5억원의 경상손실을 나타내고 있다. 그러나, 폐기물선업체는 99년도에 9천 7백만원에서 2000년도에는 3억 6천만원의 큰 경상이익을 실현하였으며, 철강선업체는 99년도의 8천 7백만원에서 2000년도에는 1억 5천 5백만원의 경상이익을 실현한 것으로 나타나고 있어 대조적인 양상을 보여주고 있다.



<그림 III-4> 매출액규모별 순이익(손실) 구조분석(단위 : 천원)



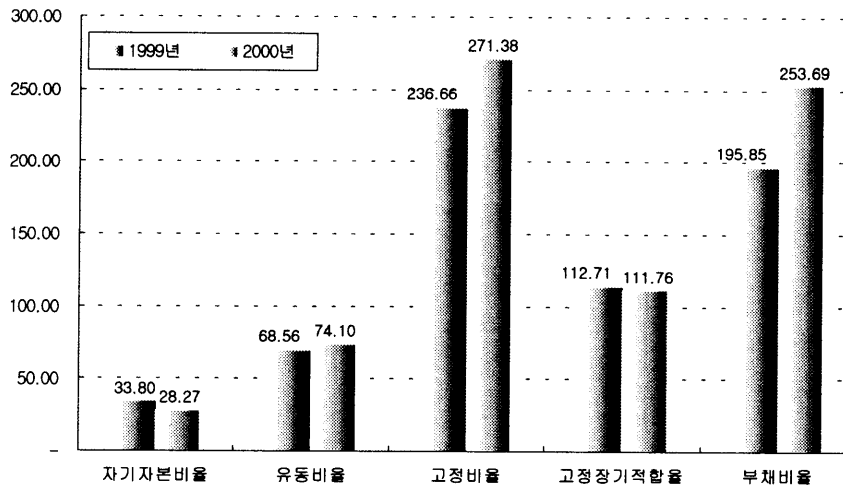
<그림 III-5> 선종별 경상손익분석

3. 연안화물선업체의 재무비율분석

재무비율분석은 기업의 재무구조와 경영성과를 분석하는 대표적인 분석도구로서 본 논문에서는 연안화물선업체의 재무적 안정성여부를 측정하는 재무구조비율과 경영성과를 측정하는 수익성비율위주로 하여 분석하고자 하였다.

1) 재무구조비율분석

본 연구에서 측정한 재무구조비율은 자기자본비율, 유동비율, 고정비율, 고정장기적합을 그리고 부채비율이다. <그림 III-6>은 연안화물선업체 전체의 99년도와 2000년도의 이러한 비율을 도식화한 것이다.



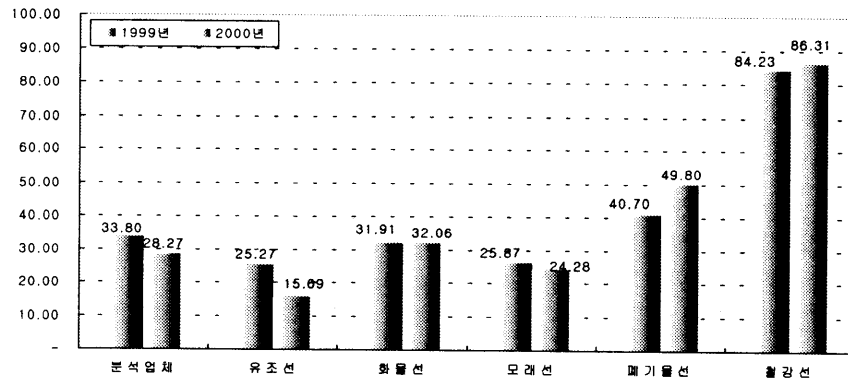
<그림 3-6> 재무구조비율분석(단위 : %)

총자본대비 자기자본비율은 99년도에 33.8%에서 2000년도에는 28.27%로서 재무건전성이 악화되고 있음을 보여주고 있다. 자기자본비율의 역관계를 나타내는 비율이 부채비율인데, 이 부채비율은 <그림 Ⅲ-6>에 나타난 바와 같이 99년도에 195.85%에서 2000년도에는 253.69%로 무려 50%이상 상승하여 연안화물선업체의 재무건전성이 악화되고 있음을 나타내고 있다.

단기적인 자금흐름의 건전성을 측정하는 유동비율의 경우, 68.56%에서 74.1%로 다소 호전되었지만 기준비율인 100%를 훨씬 하회하고 있어 역시 단기적인 재무건전성이 좋지 않다는 것을 보여 주고 있다. 또한, 자금배분의 적정성여부를 측정하는 비율로는 고정비율과 고정장기적합율이 있다. 자기자본 대비 고정자산의 비중을 나타내는 고정비율의 경우, 236.66%에서 271.38%로 증대되었고 이러한 비율 수치는 자기자본규모에 비하여 고정자산(주로 선박)에 대한 투자규모가 지나치게 많다는 것을 의미한다. 자기자본과 장기부채에 의한 고정자산에 투자 여부를 나타내는 고정장기적합율의 경우, 99년도와 2000년도에 각각 112.71%와 111.76%로 비교적 기준비율인 100%에 근접하고 있어 자기자본과 장기부채에 의한 고정자산투자규모는 비교적 적정한 것으로 나타나고 있다. 이러한 비율수치의 의미는 부채에 대한 이자지급압박이 경영성과를 악화시키는 주요인인 점을 감안한다면, 부채를 조달하여 고정자산인 선박투자가 지나치게 많다는 것으로 평가될 수가 있다.

한편, 선종별로 상기의 재무구조비율을 측정하여 도식화한 도표가 <그림 Ⅲ-7>, <그림 Ⅲ-8>, <그림 Ⅲ-9>이다. <그림 Ⅲ-7>은 선종별 자기자본비율을 측정한 도표로서, 비교적 규모가 큰 철강선업체는 99년도와 2000년도에 각각 84.23%와 86.31%로서 대단히 양호하며 재무건전성도 더욱 더 양호해지는 것으로 나타나고 있다. 그 다음으로는 폐기물선업체로서 40.7%와 49.8%로 비교적 양호하며 재무건전성도 99년에 비해 2000년도에 약간 양호해진 것으로 보여주고 있다.

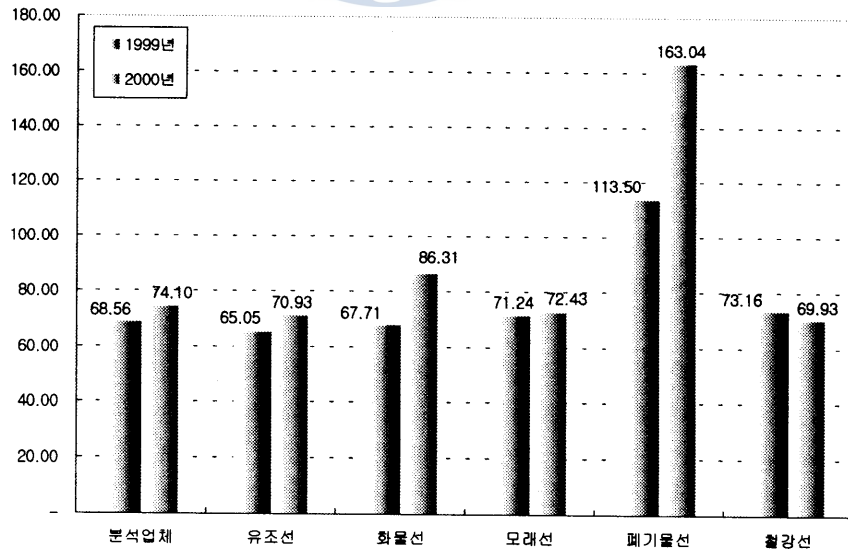
화물선업체는 31.91%와 32.06%로 99년도와 2000년도가 거의 비슷한 수준을 나타내고 있고 모래선업체와 유조선업체는 99년도에 비하여 2000년도에 자기자본비율이 악화된 것으로 나타나고 있다. 화물선선업체와 모래선업체 그리고 유조선업체는 업체전체평균수준을 하회하고 있어 이들 세 선종업체의 재무건전성이 취약한 것으로 평가되고 있다.



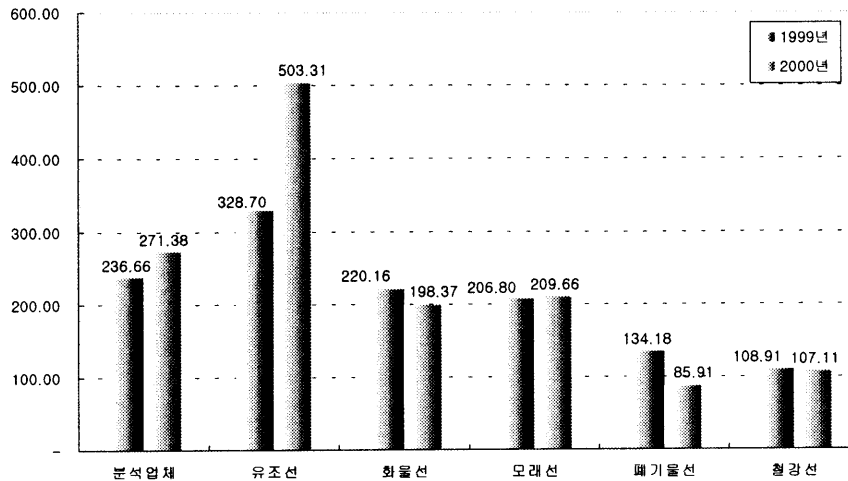
<그림 III-7> 선종별 자기자본비율분석(단위 : %)

<그림 III-8>은 선종별로 단기재무건전성을 측정한 유동비율분석도표이다. 그림에 나타난 바에 의하면, 폐기물선업체가 99년도에 113.5%에서 2000년도에는 163.04%로 가장 양호한 것으로 평가되고 있으며, 그 다음으로는 화물선업체가 67.71%에서 86.31%로 크게 호전되고 있으며, 나머지 업체들은 70%수준에서 맴돌고 있다. 즉, 폐기물업체만이 기준비율인 100%를 상회하고 있어 단기적인 자금유동성이 양호한 것으로 보여주고 있으며, 나머지 업체들은 100%미만으로서 단기적인 자금유동성이 비교적 좋지 않은 것으로 나타나고 있다. 다만 화물선업체만이 2000년에 단기적인 재무건전성이 크게 호조된 것으로 나타나고 있다.

한편, 선종별로 자금의 고정화정도를 측정하는 고정비율을 분석한 것이 <그림 III-9>이다. 고정비율이 가장 높은 선종은 유조선업체로서 99년도에 328%에서 2000년도에는 503.31%로 급격하게 높아졌



<그림 III-8> 선종별 유동비율분석(단위 : %)

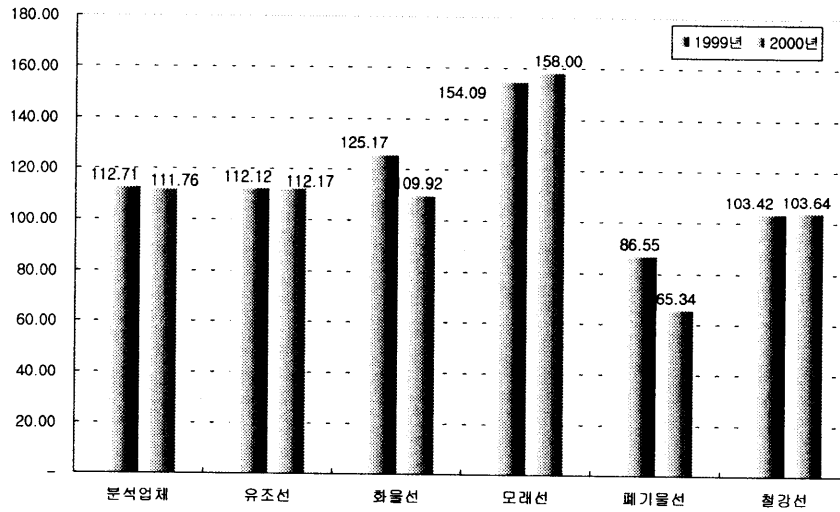


<그림 III-9> 선종별 고정비율분석(단위 : %)

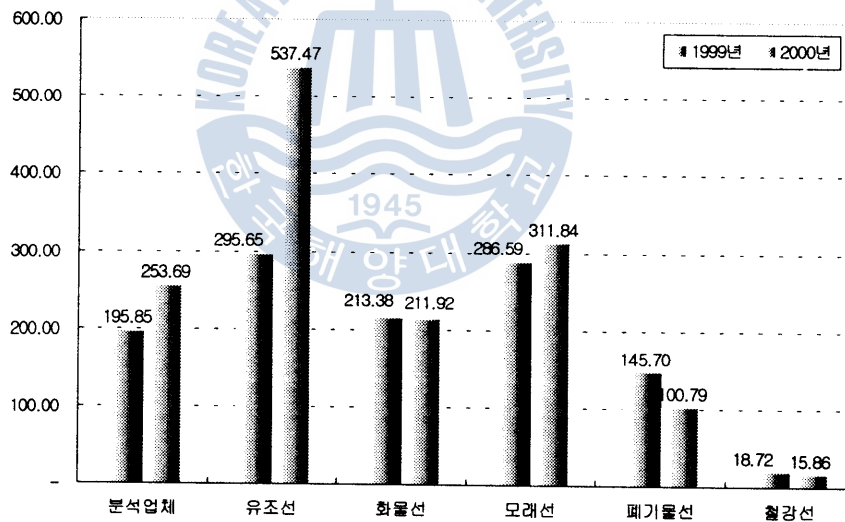
다. 이러한 비율수치는 2000년도에 유조선업체는 자기자본의 5배가량 유조선에 투자하였다는 것으로 부채에 의한 고정자산(선박)에 대한 투자비중이 지나치게 커서 장기적인 재무건전성이 악화우려가 큰 것으로 나타나고 있다. 그 다음으로 화물선업체와 모래선업체가 200%대를 유지하고 있어 자기자본의 두배가량 고정자산에 투자하고 있는 것으로 나타나고 있고 폐기물선업체와 철강선업체는 100%를 유지하고 있고 장기자금의 배분과 자금의 고정화정도가 비교적 적정한 것으로 사료된다. 특히 폐기물선업체의 경우에는 2000년도에 85.91%로 100% 미만으로 하회하고 있어 자금의 여유가 있는 것으로 보여진다.

<그림 III-10>은 선종별로 측정된 고정비율을 확대한 고정장기적합율로서, 모래선업체가 99년도와 2000년도에 각각 154%와 158%로서 고정자금(자기자본과 장기부채)이상으로 고정자산에 투자하여 보다 공격적인 투자활동을 하고 있는 것으로 있다. 유조선업체와 화물선업체 그리고 철강선업체는 기준 비율인 100%선대 유지하고 있어 비교적 고정자금의 고정자산의 배분정도가 적정한 것으로 나타나고 있으며, 폐기물선업체는 99년도에는 86.55%에서 2000년도에는 65.35%로 크게 하회하고 있어 고정비율분석에서와 마찬가지로 자금의 여유가 있는 것으로 사료되고 있다.

<그림 III-11>은 대표적인 재무안정성을 측정된 부채비율을 선종별로 분석한 도표로서, 유조선업체가 99년도에는 295.65%에서 2000년도에는 537.47%로 크게 증대하여 자기자본에 비하여 부채규모가 5배이상되어 재무건전성이 가장 크게 악화된 것으로 나타나고 있다. 그 다음으로는 모래선업체로서 99년도에 286.59%에서 2000년도에는 311.84%로 부채비율이 25.25% 증대되어 재무위험이 커지고 있음을 알 수가 있다. 화물선업체는 99년도와 2000년도가 각각 213.38%와 211.92%로 200%대를 유지하고 있어 비교적 양호한 것으로 보이며, 폐기물선업체는 145.7%에서 100.79%로 크게 감소하여 재무건전성이 크게 양호해진 것으로 평가된다. 그리고 기업규모가 큰 철강선업체의 부채비율은 10%대로 재무건전성이 대단히 양호한 것으로 사료된다.



<그림 III-10> 선종별 고정장기적합율(단위 : %)



<그림 III-11> 선종별 부채비율분석(단위 : %)

2) 수익성분석

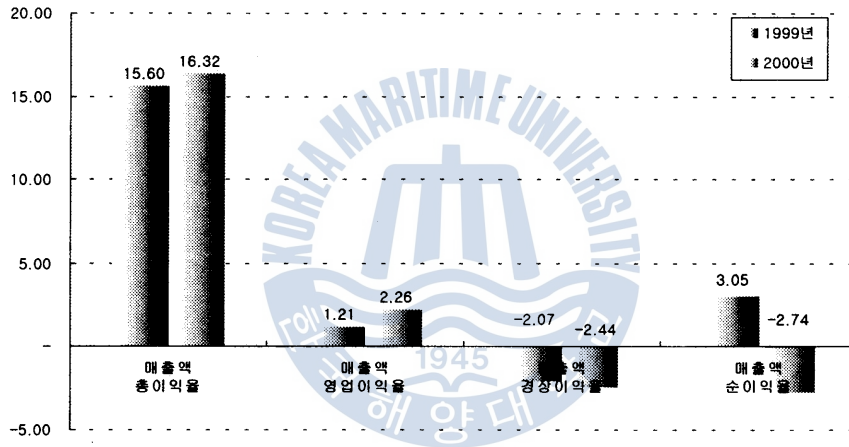
본 연구에서 측정된 수익성비율은 크게 매출액총이익율, 매출액영업이익율, 매출액경상이익율, 그리고 매출액순이익율이다. <그림 III-12>는 연안화물선업체 전체의 99년도와 2000년도의 이러한 비율을 도식화한 것이다.

매출액대비 매출총이익율은 기업의 전체수익성을 측정하는 비율로서 99년도에 15.60%에서 2000년도에는 16.32%로서 다소 나아진 것으로 보여주고 있다. 영업수익성을 나타내는 매출액영업이익율은

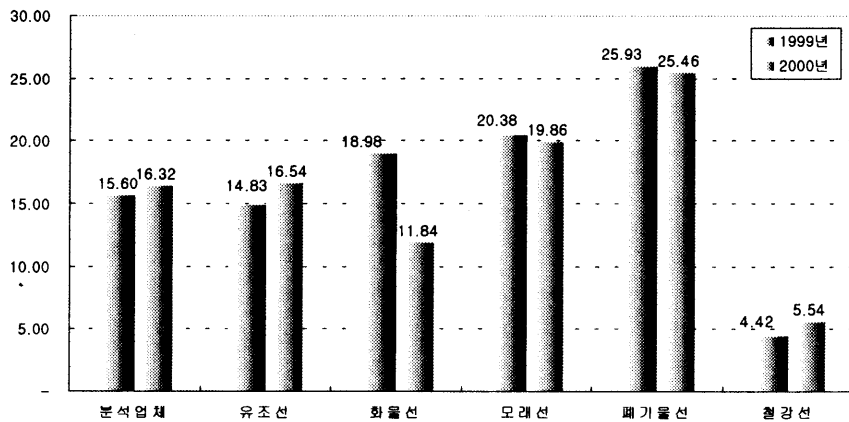
1.21%에서 2.26로 이 수치도 다소 나아졌으나 비율이 너무 낮아 연안화물선업체의 영업수익성이 저조한 것으로 사료된다. 특히, 지급이자, 외환환산손실 등의 재무비용을 고려한 매출액경상이익율은 99년도와 2000년도에 각각 -2.07%와 -2.44%로 나타나고 있어 경영성과가 지극히 좋지 않음을 알 수가 있다. 최종경영성과지표인 매출액순이익율도 99년도에는 양(+)의 수치인 3.05%이었으나, 2000년도에는 -2.74%를 나타나고 있어 적자경영성과를 보여주고 있다.

한편, <그림 III-13>, <그림 III-14> 그리고 <그림 III-15>는 선종별로 분석한 수익성비율도표들이다.

<그림 III-13>은 선종별 매출액 총이익률도표로서, 폐기물선업체가 99년도와 2000년도에 각각 25.93%와 25.46%로서 가장 양호한 것으로 나타나고 있으며, 그 다음으로는 모래선업체가 20.38%와 19.86%로 비교적 양호한 것으로 평가되고 있다. 화물선업체는 99년도에 18.98%에서 2000년도에는 11.84%로 크게 악화된 것으로 나타나고 있으며, 유조선업체는 99년도에 14.83%에서 2000년도에는



<그림 III-12> 수익성비율분석(단위 : %)



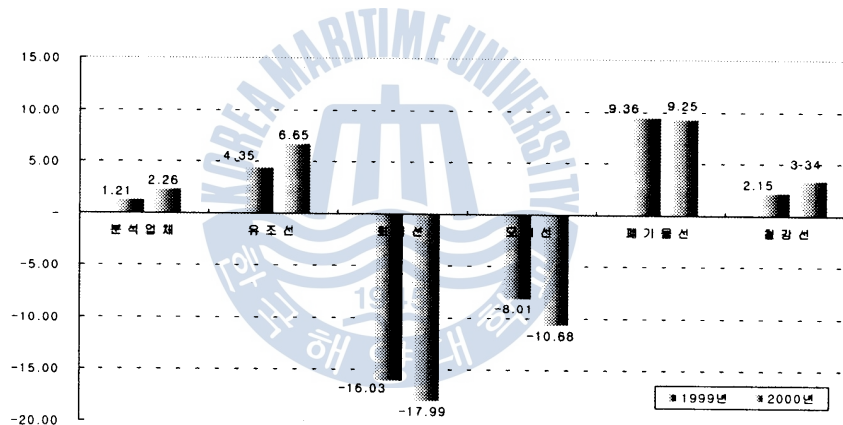
<그림 III-13> 선종별 매출액 총이익률(단위 : %)

16.54%로 다소 나아졌으며, 철강선업체는 99년도와 2000년도에 각각 4.42%와 5.54%로 나타나 다소 낮아졌지만 비율이 크게 저조한 것으로 평가되고 있다.

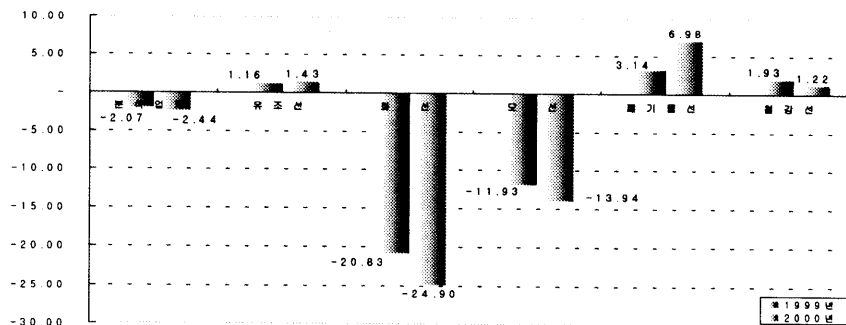
<그림 III-14>는 선종별 매출액 영업이익률도표로서, 폐기물선업체가 99년도와 2000년도에 각각 9.36%와 9.25%로 가장 양호한 것으로 나타나고 있으며, 그 다음으로는 유조선업체가 4.35%와 6.65%로 나타나고 철강선업체도 2.15%와 3.34%로서 양의 수치를 나타내고 있다. 하지만 화물선업체와 모래선업체는 부의 수치를 나타내고 있어 영업수익성이 적자임을 보여주고 있다. 특히, 화물선업체는 99년도와 2000년도의 매출액 영업이익률이 -16.03%와 -17.99%로 영업손실이 큰 것으로 평가되고 있다.

<그림 III-15>는 고정비용(지급이자 등)을 고려한 선종별 매출액경상이익율분석 도표로서, 화물선업체가 99년도 2000년도에 각각 -20.83%와 -24.90%로서 제일 경상이익성이 악화된 것으로 나타나고 있으며, 그 다음으로는 모래선업체가 -11.93%와 -13.94%로 악화되어 있으며, 유조선업체는 1.16%와 1.43%, 청강선업체는 1.93%와 1.22% 그리고 폐기물선업체는 3.14%와 6.98%로 비교적 양호한 것으로 보여지며, 폐기물선업체의 경상이익성이 제일 높은 것으로 사료된다.

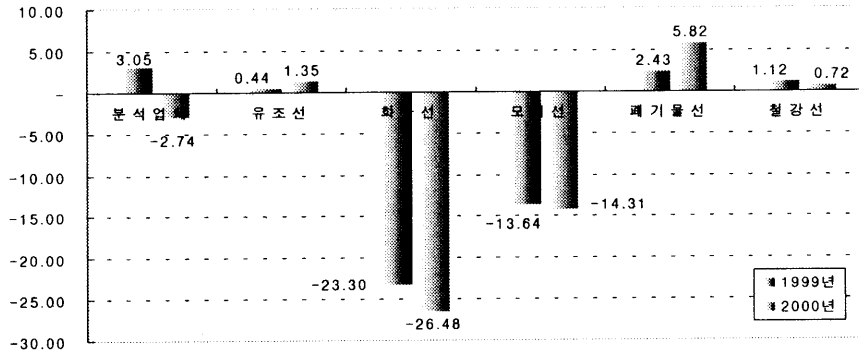
<그림 III-16>은 모든 비용을 고려한 영업수익성을 측정하는 선종별 매출액 순이익비율분석도표이다.



<그림 III-14> 선종별 매출액 영업이익률분석(단위 : %)



<그림 III-15> 선종별 매출액경상이익율분석(단위 : %)

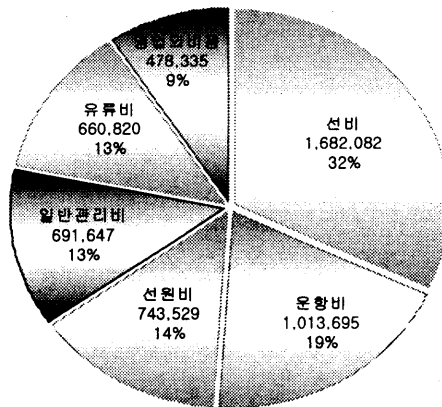


<그림 III-16> 선종별 매출액 순이익비율분석(단위 : %)

<그림 III-16>에 의하면, 매출액 영업이익율과 매출액 경상이익율도표와 유사한 양상을 보여 주고 있지만 매출액 영업이익율과 경상이익율보다도 더욱 수치가 악화되고 있다. 즉, 화물선업체가 99년도 2000년도에 각각 -23.30%와 -26.48%로서 제일 수익성이 악화된 것으로 나타나고 있으며, 그 다음으로는 모래선업체가 -13.64%와 -14.31%로 악화되어 있으며, 유조선업체는 0.44%와 1.35%, 철강선업체는 1.12%와 0.72% 그리고 폐기물선업체는 2.43%와 5.82%로 비교적 양호한 것으로 보여지며, 폐기물선업체의 순이익 수익성이 제일 높은 것으로 사료된다.

3) 운항수지 분석과 진단

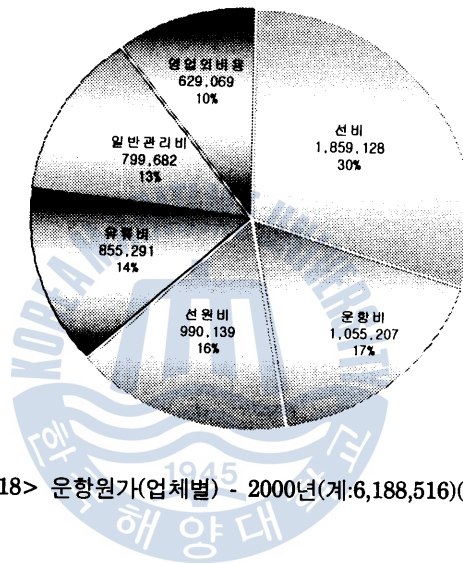
운항수지의 근간이 되는 운항원가를 년도별로 나타낸 도표는 <그림 III-17>과 <그림 III-18>이다. <그림 III-17>에서 99년도 운항원가는 총 52억 7천만이며, 이 중에서 주로 선박감가상각비 등의 직접 선비로 구성된 선비가 32%로 제일 구성비가 높으며, 그 다음으로는 간접선비인 항비, 화물비 등의 운항비가 19%이고 인건비인 선원비가 14%, 일반관리비와 유류비가 각각 13% 그리고 각종 금융비용으로 구성된 영업외비용이 9%를 차지하고 있다.



<그림 III-17> 운항원가(업체별) - 1999년(계:5,270,107)(단위 : 천원)

한편, <그림 Ⅲ-18>의 2000년도 운항원가는 총 61억 9천만이며, 이중에서 주로 선박감가상각비 등의 직접선비로 구성된 선비가 30%로 제일 구성비가 높으며, 그 다음으로는 간접선비인 항비, 화물비 등의 운항비가 17%이고 인건비인 선원비가 16%, 유류비가 14%, 일반관리비가 13% 그리고 각종 금융비용으로 구성된 영업외비용이 10%를 차지하고 있다.

이처럼 99년도에 비하여 항목구성비를 보면, 직접선비와 운항비는 2%가량 감소하였고 인건비항목인 선원비는 오히려 2% 증대하였으며, 유류비와 영업외비용도 1% 가량 증대하였다. 이러한 운항원가의 변화추이는 연안화물선업체의 영여업수익성이 인건비인 선원비부담과 유류비 및 금융비용인 영업외비용의 부담이 점차 가중되고 있음을 알 수가 있다.



<그림 Ⅲ-18> 운항원가(업체별) - 2000년(계:6,188,516)(단위 : 천원)

IV. 연안화물선업체의 경영분석결과와 진단

1. 대차대조표 구조분석결과와 진단

연안화물선업체의 '00년도 업체별 평균 자산규모는 7,861,600천원으로 '99년도 7,589,356천원 대비 3.59% 증가, 부채규모는 5,638,882천원으로 '99년도 5,024,053천원 대비 12.24% 증가, 자본규모는 2,222,718천원으로 '99년도 2,565,303천원 대비 13.35% 감소하였다.

업체별 평균 당기순이익을 살펴보면 '99년도 130,664천원에서 '00년도 145,735천원으로 11.53% 증가하여 분석업체의 재무상태가 일부 호전되었으나, 이는 대차대조표의 특성상 타 사업을 동시에 영위하고 있는 혼합 업체의 실적이 과다 반영된 것이다.

결국, 국내경기 회복과 활발한 영업활동으로 연안화물선업체의 매출액이 증가되었지만 운영자금의 차입 증가와 자본잉여금의 대폭 감소로 부채는 증가하고 자본은 감소하여 연안화물선업체의 재무구조는 악화되었다.

자본금 보유현황별로 분석하여 보면 총자산이 전년대비 3.59% 증가하였으나 수상운송업 전체 평균

총자산 증가율 9.86%에 비하여 여전히 미흡함을 나타내었고, 1억원 미만의 자본금을 보유한 소형업체는 자기자본·자산·부채가 모두 감소하였으며, 적자로 전환되어 자구 능력이 상실되고 있는 경향을 보이고 있다.

반면, 3억원 미만의 자본금을 보유한 중형업체는 자산이 소폭 증가하고 부채가 대폭 감소하였으며 자본이 대폭 증가하여 잠식상태에서 벗어나는 등 재무구조가 뚜렷이 개선되었으나 당기순이익이 대폭 감소하여 개선 노력이 지속되어야 할 것으로 보인다.

그러나 3억원 이상의 자본금을 보유하고 있는 대형업체는 당기순이익이 크게 증가하였으나 자산의 소폭 감소, 자본의 대폭 감소, 부채의 증가 등 재무구조가 상당히 악화되고 있다.

따라서 시중의 풍부한 유동성, 금리의 지속적인 하락과 국내 경기의 회복세에도 불구하고 연안화물선업체는 자본금에 따른 업체의 규모와 관계없이 전반적으로 경기회복이 지연되고 있는 실정이다.

<표 III-2> 자본금보유현황별 대차대조표

(단위 : 천원, %)

계정과목	2000년			1999년			증감율
	67개업체		업체평균	67개업체		업체평균	
	계	대비		계	대비		
I. 자산총계	526,727,206	100.00	7,861,600	508,486,833	100.00	7,589,356	3.59
1. 1억원미만	9,334,843	1.77	1,166,855	8,902,612	1.75	1,271,802	△8.25
2. 3억원미만	76,604,101	14.54	3,191,838	90,548,437	17.80	3,122,360	2.23
3. 3억원이상	440,788,262	83.69	12,593,950	409,035,784	80.45	13,194,703	△ 4.55
II. 부채·자본총계	526,727,206	100.00	7,861,600	508,486,833	100.00	7,589,356	3.59
○ 부채	377,805,127	71.73	5,638,882	336,611,520	66.20	5,024,053	12.24
1. 1억원미만	9,081,355	1.72	1,135,169	8,257,039	1.62	1,179,577	△3.76
2. 3억원미만	66,855,833	12.69	2,785,660	98,322,451	19.34	3,390,429	△17.84
3. 3억원이상	301,867,939	57.32	8,624,798	230,032,030	45.24	7,420,388	16.23
○ 자본	148,922,079	28.27	2,222,718	171,875,313	33.80	2,565,303	△13.35
1. 1억원미만	253,497	0.05	31,687	645,573	0.13	92,225	△65.64
2. 3억원미만	9,748,268	1.85	406,178	△7,774,014	△1.53	△268,069	-
3. 3억원이상	138,920,314	26.37	3,969,152	179,003,754	35.20	5,774,315	△31.26
(당기순이익)	9,764,227	1.85	145,735	8,754,512	1.72	130,664	11.53
1. 1억원미만	△174,088	△0.03	△21,761	22,730	0.01	3,247	적자전환
2. 3억원미만	926,101	0.17	38,588	3,759,525	0.74	129,639	△70.23
3. 3억원이상	9,012,214	1.68	257,492	4,972,257	0.97	160,395	60.54

※1억원미만업체(2000, 1999 : 8개, 7개), 1억이상 3억원미만업체(2000, 1999 : 24개, 29개), 3억원이상업체(2000, 1999 : 35개, 31개)

2. 손익계산서 구조분석결과와 진단

연안화물선업체별 평균매출액은 전기보다 17.08% 증가한 5,687,878천원이고 매출원가도 16.09% 증가한 4,759,765천원이며, 당기순손실이 155,752천원으로 결손이 누적되고 있다. 이처럼 대부분의 업체들이 영업이익을 실현하고 '00년도 시중 금리가 지속적으로 하락하였음에도 불구하고 결손을 기록한 것은 차입금의 증가로 인한 금융비용 증가와 막대한 외화환산손실로 영업외비용이 대폭 증가한 것이 주요 요인으로 고려된다.

이처럼 대부분의 연안화물선업체들이 영업활동을 통하여 창출된 이익으로 차입금의 이자비용조차 감당하지 못할 정도로 재무구조가 악화되어, 결손으로 인한 운영자금 부족과 금융비용의 부담으로 인한 결손의 증가가 반복되고 있는 실정이다.

특히, 대형업체의 경영상태는 개선되었으나 중·소형업체의 경영상태가 악화 되었고 자본금 3억원 이하의 중·소형업체가 내항화물운송사업등록업체의 77%인 점을 감안하면, 업계의 실제 경영상태는 동보고서의 결과보다 훨씬 불량한 상태로 판단된다.

3. 연안화물선업체의 재무비율분석과 진단

분석업체의 재무비율을 전기와 비교하여 분석하면 '00년도의 부채비율·자기자본비율·고정비율은 악화되었고 유동비율·고정장기적합율은 소폭 개선되어 연안해운업계는 전반적으로 재무비율이 악화되었다.

반면, 기업의 단기지급능력을 나타내는 '00년도 유동비율은 74.10%로 '99년의 68.56% 보다 8% 증가하여 업체의 단기자금 지급 능력이 회복되고 있는 추세이다.

<표 III-3> 선종별 재무비율분석(평균) (단위 : %)

구분	1999년도		2000년도						
	해상운송업체	분석업체	해상운송업체	분석업체	유조선	화물선	모래선	폐기물선	철강선
자기자본비율	20.61	33.80	11.99	28.27	15.69	32.06	24.28	49.80	86.31
유동비율	85.14	68.56	64.51	74.10	70.93	86.31	72.43	163.04	69.93
고정비율	377.88	236.66	654.97	271.38	503.31	198.37	209.66	85.91	107.11
고정장기적합율	105.21	112.71	117.72	111.76	112.17	109.92	158.00	65.34	103.64
부채비율	385.08	195.85	734.17	253.69	537.47	211.92	311.84	100.79	15.86

※ 동 비율분석은 조사표 제출 업체(67개업체)를 대상으로 하여 평균한 것으로서, 일반적으로 안정성 지표를 나타내는 비율분석임.

- 자기자본비율 : 30%이상 양호, 20%이하 불량
- 유 동 비 율 : 150%이상 양호, 100%이하 불량
- 고 정 비 율 : 100%이하 양호, 150%이상 불량
- 고정장기적합율 : 100%이하 양호, 150%이상 불량
- 부 채 비 율 : 200%이하 양호, 400%이상 불량

선종별로 살펴보면 자기자본비율과 부채비율은 철강선이 가장 양호하며 유동비율·고정비율·고정장기적합율은 폐기물선이 가장 양호하여 폐기물선의 재무구조가 가장 뚜렷이 개선되었으나 표준지표에는 여전히 미흡하다.

또한 유조선이 자기자본비율·고정비율·부채비율에서 가장 불량하고 철강선은 유동비율, 모래선은 고정장기적합율에서 가장 불량한 것으로 나타나서 유조선의 재무구조 악화가 가장 심각한 상태이다.

4. 운항수지 분석결과와 진단

경영분석을 실시한 '00년도 선박별 평균 운항원가는 6,188,516천원으로 '99년도 평균 운항원가 5,270,107천원 대비 평균 17.43% 증가하였다.

운항원가 중 점유율이 가장 높은 항목은 선비이며 그 외 운항원가는 운항비, 선원비, 유류비, 일반관리비, 영업외 비용 순으로 점유율을 차지하고 있으며, 선비는 업체평균 1,859,128천원으로 전년대비 10.53% 증가하였으며 주 요인은 감가상각비와 선박수리비 등의 증가에 있다.

이 중 선원비는 운항원가 중 가장 큰 폭인 33.17%가 증가하였고 일반관리비도 15.62% 증가하였으며 이는, 국내경기가 호황으로 전환되어 그 동안 유보되었던 임금 인상 요구가 일시에 반영되어 나타난 결과이다.

유류비의 경우에는 '99년말부터 국제유가가 급등하여 전년대비 29.43% 증가하였으며, 영업외 비용은 시중금리의 하락세에도 불구하고 차입금의 증가로 전년대비 31.51% 증가하였다.

따라서, 연안화물선업체의 평균수입은 5,687,878천원이고, 운항원가는 6,188,516천원으로 업체당 500,638천원의 운항손실이 발생하였다. 그러므로 운항원가 중 가장 크게 증가한 선원비와 영업외비용을 감소시킬 수 있는 방안 마련이 시급하다.

이러한 운항원가를 선종별 분석을 해보면, 운항원가 중에서 가장 높은 점유율을 차지하는 항목은 화물선·유조선·철강선은 선비, 모래선은 선원비, 폐기물선은 운항비이며, 두번째로 높은 점유율을 보이는 항목은 화물선과 모래선이 일반관리비, 유조선과 철강선은 운항비, 폐기물선은 선비로 나타났다.

선종별 평균운항원가는 철강선 13,379,813천원, 유조선 7,582,708천원, 모래선 6,523,447천원, 폐기물선 5,142,397천원, 화물선 2,142,052천원 순으로 나타났으며 선종별 평균수입은 철강선 13,534,793천원, 유조선 7,582,708천원, 모래선 6,523,447천원, 폐기물선 5,142,397천원, 화물선 2,142,052천원 순으로 분석 업체 중 운항이익을 실현한 업체는 전체의 7%에 불과한 폐기물선과 철강선이며 나머지 93%의 업체가 운항손실을 기록하였다.

선종별 운항손실액은 모래선이 851,350천원으로 가장 크며 특히, 화물선의 운항손실액은 매출액의 31%에 달하는 509,090천원으로 경영상태 부실이 우려되므로 운항원가 절감이 시급하다.

따라서 운항원가 절감을 통한 경영 개선을 위하여 선비의 절감을 위한 선박 확보 방법의 개선과 운항비 절감을 위하여 항만 이용 시 연안해운 우대책 시행 및 유류비 절감을 위한 연안화물선용 석유류 세액 면제 등 정부의 지원과 협업화·공동화 등 일반관리비 절감을 위한 자구 노력이 계속 되어야 한다.

V. 결 론

본 연구는 연안화물선업계의 지역별·선종별 재무상태와 운항수지등 경영과 재무 효율성을 파악하여 경영계획과 경영의사 결정에 도움을 주고자 경영분석과 진단을 실시하였다.

2000년 연안화물선업체의 평균매출액은 5,687,878천원, 매출원가는 4,759,765천원, 매출이익은 928,113천원으로 일반관리비 799,816천원을 감안하더라도 128,297천원의 영업이익 발생하였고, 영업이익율이 '99년도 대비 118% 증가하는 등 영업활동이 대폭 호전되었으나 영업이익이 금융비용에 못 미치는 악순환이 반복되고 있는 실정이다.

이처럼 연안화물선업체들은 시중의 풍부한 유동성과 금리의 지속적인 하락에도 불구하고 외화환산 손실과 차입금 과다로 영업외비용이 증가하여 경정손실액은 138,585천원을 기록하였고, 평균 당기순손실은 '99년 147,929천원, '00년 155,752천원으로 적자가 누적되고 있으며, 이는 전체매출액 대비 11.06%에 이르는 영업외비용의 부담이 주 요인으로 작용하였다.

따라서 연안화물선업체의 경영개선을 위한 당기순이익 달성을 위하여 자본금 확충과 장기저리의 자금 확보 등 금융비용을 대폭 절감할 수 있는 지원책 마련이 시급한 실정이다.

이러한 경영성과를 선종별로 분석하여 보면 전년대비 매출액의 17.08% 증가와 매출원가 16.09% 증가로 매출총이익이 전년대비 22.47% 증가함으로써 매출액 총이익율은 일부 개선되었으며, 특히 폐기물선의 매출총이익율은 25.46%로 타 선종에 비하여 상대적으로 높게 나타났다.

매출액영업이익율은 분석업체 평균이 2.26%에 불과하여 모든 선종이 불량한 상태이며 특히, 화물선과 모래선은 불량 정도가 심하고 이는 매출액에 비하여 일반관리비의 비중이 높기 때문이므로 일반관리비의 강도 높은 절감책 시행이 필요하다.

또한, 차입금 과다로 인한 금융비용 부담이 개선되지 않아 매출액경상이익율이 소폭 악화되었으며 특히, 화물선과 모래선은 불량 정도가 심하여 자기자본 조달을 통한 부채상환으로 금융비용을 절감하는 노력이 절실히 필요하다.

매출액순이익율은 폐기물선을 제외한 전 선종이 불량한 상태이며, 특히 화물선과 모래선은 불량 정도가 심하여 수익성 개선을 위한 재무구조 합리화가 요구되고 있으며, 연안화물선업계의 활성화를 위하여 정부의 종합적인 지원이 절실하게 요구된다.

연안해운업체들은 외항해운기업과는 달리 대부분 영세하고 주요 영업용 고정자산인 선박이 노후화되어 있고 전문경영을 할 수 있을 정도로 경영조직이나 인력을 갖추고 있지 못하다. 이러한 연유로 경영분석을 하기 위한 기초자료인 재무제표 관련자료를 입수하는데 어려움이 있을 뿐만 아니라, 현황을 파악하기 위한 자료를 입수하는 데에도 많은 어려움이 존재하였다. 따라서 본 연구를 위해 추출된 연안업체의 자료는 업체의 규모별 및 선종별로 균등하게 추출하지 못하였기 때문에, 이로 인한 표본추출편의(selection bias) 문제가 노출되는 것을 통제하지 못한 점이 본 연구의 한계이다.

<표 V-1> 선종별 비율분석(평균)

(단위 : %)

구 분	1999년 도		2000년 도						
	해상운송업 전 체	분석 업체	해상운송업 전 체	분석 업체	유조선	화물선	모래선	폐기물선	철강선
매 출 액 총 이 익 율	9.58	15.60	11.17	16.32	16.54	11.84	19.86	25.46	5.54
매 출 액 영업이익율	5.87	1.21	7.52	2.26	6.65	△17.99	△10.68	9.25	3.34
매 출 액 경상이익율	3.47	△2.07	△4.35	△2.44	1.43	△24.90	△13.94	6.98	1.22
매 출 액 순 이 익 율	4.71	3.05	△3.73	△2.74	1.35	△26.48	△14.31	5.82	0.72

또한 자료상의 제약으로 인하여 경영분석에 있어서 다양한 분석도구를 활용하지 못한 점도 연구의 한계점이다. 즉, 재무제표구조분석시 분해분석(decomposition analysis)방법을 사용하지 못하였고, 등 록제 시행전후로 하여 기간별 연안업체의 재무구조와 경영성과의 변화를 측정하는 시계열분석을 하지 못한 것도 본 논문의 한계점이다. 이러한 한계점은 차후 보완하여야 할 미래연구과제가 될 것이다.

참 고 문 헌

- 안기명, “한국내항해운의 원가실증분석에 관한 연구”, 「한국동남경영학회지」, 동남경영학회, 1994년 12월.
- 안기명, “한국내항화물운송실태와 경쟁력분석”, 「해운연구소논문집」, 해운연구소, 1994년 12월.
- 안기명, “한국내항해운의 생산성에 영향을 미치는 요인에 관한연구”, 「해운연구」, 해운연구소, 1999년 12월.
- 안기명·이기환, “연안여객선업체의 재무상태와 경영성과 분석”, 「한국해운학회지」, 한국해운학회, 1999년 6월.
- 유필화, 「가격정책론」, 박영사, 1997년.
- 이준구, 「미시경제학」, 법문사, 1998년.
- 장영광, 「경영분석」, 무역경영사, 2002년.
- 최재수·안기명·민성규, 「내항화물운송업의 문제점 진단과 개선방안연구」, 한국해운조합, 1994년 11월.
- 한국해양수산개발원, 「연안화물선·유조선 적정운임산정에 관한 연구」, 199년 10월.
- 한국해운조합, 「연안해운의 적정선복량 산출 연구」, 2002년 5월.
- 한국해운조합, 「연안해운의 당면과제와 21세기 발전방안」, 2000년.
- 해양수산부, 「해운항만청사」, 1997년 8월.
- 해양수산부 연안해운과, 「내부자료」, 2002년.
- 해운산업연구원, 「대량화물운송체계 종합개선방안연구」, 1993년. 8월.