

외항해운기업 국제수지 분석 및 인증방안

2005. 12.

최중희 · 김수엽 · 황진희 · 고병욱

□ 보고서 집필 내역

◆ 연구책임자

- 최 중 희 : 2장, 6장

◆ 연구진

- 김 수 엽 : 4장(1), 5장(4)

- 황 진 회 : 1장, 3장, 5장(1~3)

- 고 병 옥 : 4장(2)

□ 산·학·연·정 연구자문위원

◆ 이 충 배 (중앙대학교 교수)

◆ 이 시 원 (해양수산부 사무관)

◆ 안 서 환 (산업자원부 사무관)

◆ 김 영 무 (한국선주협회 상무)

◆ 이 인 규 (한국은행 차장)

목 차

SUMMARY	i
---------	---

요 약	i
-----	---

제1장 서 론	1
---------	---

1. 연구의 배경과 목적	1
2. 연구의 내용과 방법	5
1) 연구의 내용구성	5
2) 연구수행방법	5

제2장 해운산업의 의미와 현황	7
------------------	---

1. 해운산업의 의미	8
1) 국민경제적 의미	8
2) 해운산업의 육성 및 유지	12
2. 해운산업의 현황	15
1) 해운선대 현황	15
2) 주요 해운기업	22
3) 해운 및 항만 물동량	26
3. 해운서비스 교역 현황	33
1) 세계 서비스교역 현황	34
2) 세계 주요국 및 우리나라의 해운서비스 수출실적	35

제3장 국제수지 체계와 외항해운기업 수입구조 ————— 37

1. 국제수지의 의의와 분류체계 37
 - 1) 국제수지의 의의 37
 - 2) 국제수지의 작성원리와 분류체계 38
 - 3) 해운산업에 대한 IMF의 국제수지(운수수지) 분류체계 44
2. 외항해운기업의 수입구조와 국제수지 계상대상 47
 - 1) 외항해운기업의 수입구조 47
 - 2) 국제수지 운송서비스 수출의 기준과 대상 48

제4장 해운기업 운임수입 및 국제수지 기여도 분석 ————— 60

1. 해운기업 운임수입규모 실태분석 60
2. 해운산업 국제수지 기여도 분석 64
 - 1) 외항해운산업의 수입의존도와 수입유발계수 64
 - 2) 외항해운산업의 국제수지 기여도 67

제5장 해운기업 서비스 국제수지 인증방안 ————— 74

1. 해운기업의 국제수지 기여도 인증 필요성 74
2. 해운기업(선사)과 화주의 거래형태와 인증방안 검토 78
 - 1) 해운기업(선사)과 화주의 거래형태와 특징 78
 - 2) 해운기업의 국제수지 기여도 인증방안 79
3. 해운기업의 무역의 날 행사참가를 위한 방안 84
 - 1) 해운기업 무역의 날 시상을 위한 법 제도 개선사항 84
 - 2) 절차와 방안 85
4. 외항해운기업 국제수지 및 수출실적 관리 시스템 구축방안 87

제6장 결론 및 정책건의 91

1. 결 론	91
2. 향후 과제	93
1) 외항해운기업의 무역의 날 포상 세부계획 및 절차 수립	93
2) 서비스산업의 교역 및 국제수지 개념의 정립	94
3. 정책건의	95
1) 정책반영 현황	95
2) 향후 정책기여 방안 및 계획	96
3) 건의 및 제언	98

참 고 문 헌	100
부록 A : 외항해운기업 수출실적 인증 추진 매뉴얼	102
부록 B : 외대외무역법시행령 중 개정안	123
부록 C : 한국은행 조사 양식	135
부록 D : 해양수산물 승인통계 및 소재정보	137

표목차

<표 2-1> 세계 해운선대의 척수, 선복량 및 평균선형 추이(1970~2004)	16
<표 2-2> 세계 주요 20개국의 보유선대1) 현황(2004)	18
<표 2-3> 세계 상선대의 선종별 구성 및 선복량1) 현황(2004)	19
<표 2-4> 국적 외항선대의 척수, 선복량 및 평균선형 추이(1970~2004)	20
<표 2-5> 우리나라 국적선대의 선종별 구성 현황1)(2004)	22
<표 2-6> 세계 20대 컨테이너선사 현황(2005. 9.)	23
<표 2-7> 세계 10대 벌크선사 현황(2004)	25
<표 2-8> 세계 및 우리나라 해상물동량 추이	26
<표 2-9> 세계 주요 동서 기간항로 해상 컨테이너물동량	28
<표 2-10> 세계 주요 남북 기간항로 해상 컨테이너물동량	29
<표 2-11> 우리나라의 주요 지역별 수출입 컨테이너물동량(2004) ...	30
<표 2-12> 세계 주요 지역별 항만 컨테이너물동량 추이	32
<표 2-13> 우리나라의 항만 컨테이너물동량 추이	33
<표 2-14> 세계 상품 및 서비스교역 추이(2000~2004)	35
<표 2-15> 세계 주요국의 해운서비스 교역 추이(2003)	36
<표 3-1> 국제수지표의 회계원리	39
<표 3-2> 상품수지와 수출입 차이 비교	40
<표 3-3> 해운수입에 대한 IMF의 서비스 수출 및 국제수지 분류 ...	46
<표 3-4> 국적선사 운임수입에 대한 국제수지 분류	50
<표 3-5> 외국선사 운임수입에 대한 국제수지 분류	51
<표 3-6> 수출입화물 수송운임 분류 및 국제수지 서비스수지 대상 ...	52

<표 3-7>	국제수지(서비스)의 운수수지 대상	53
<표 3-8>	국적선사 수입 중 국제수지(서비스)의 수입 대상범위 (계약자의 국적기준)	55
<표 3-9>	수출입화물 운임 분류 및 국제수지의 서비스수지 대상 (계약자 국적기준)	55
<표 3-10>	해운기업의 수입종류별 서비스수지의 수입(收入) 계상여부 ...	59
<표 4-1>	우리나라 외항해운기업의 해상운임수입 추이	61
<표 4-2>	우리나라 외항해운기업의 해운수입 구성 내용	61
<표 4-3>	산업별 수입의존도 변화 추이	65
<표 4-4>	산업별 수입유발계수 변화 추이	66
<표 4-5>	산업별 외화가득률	68
<표 4-6>	외항해운서비스 수출의 국제수지 개선효과	70
<표 4-7>	국적선사가 없는 경우, 외항해운기업 국제수지 개선효과 ..	71
<표 4-8>	국적선사가 없는 경우, 외항해운기업 국제수지 개선효과 ..	72
<표 5-1>	대외무역법 및 동법 시행령의 “수출” 규정	76
<표 5-2>	주요 해운기업 매출액 현황(2004년)	82
<표 5-3>	개별선사의 선주협회 신고자료(예)	83
<표 5-4>	대외무역법 개정(안)	85
<표 5-5>	외항해운기업 국제수지 관리 방안	89

그림목차

<그림 2-1> 세계 해운선대의 척수 및 선복량(GT) 추이 (1970~2004)	16
<그림 2-2> 국적 외항선대의 척수 및 선복량 증가추이 (1970~2004)	20
<그림 2-3> 세계 및 우리나라 해상물동량 추이	27
<그림 3-1> 국제수지 분류체계	42
<그림 3-2> IMF의 운수수지 분류체계 : 해상운송을 중심으로	45
<그림 3-3> 외항해운기업 수입구조 및 거래대상	48
<그림 4-1> 4대 외화획득 산업	67
<그림 5-1> 해운기업(선사)과 화주의 거래형태	78
<그림 5-2> 외항해운기업 '수출' 실적 검증 및 신청 절차	87
<그림 5-3> 외항기업 수출실적 관리 시스템 개념도	88

SUMMARY

Main objectives of this study are to analyse how much the national ocean-going shipping companies contributed the balance of payment and to build the certification system to validate the result of actual export record of shipping lines. While the ocean-going shipping industry, as one of the five biggest industries for obtaining foreign currencies, has improved the balance of payment and national economy, most of the people don't recognize the importance of shipping industry as well as its contribution in terms of service export.

The transportation service provided by shipping companies is going to be more linked with other logistics services, for example, in-land transport, air transport, train, etc. The shipping industry makes big surplus in trade account, produces large consumer surplus, and promotes the developments of other related industries, for example, insurance, ship-building, bunkering, and so on. Thus the governments of the developed countries including Korea try to take the various policies which promote the development of shipping industry.

The account of shipping industry's international payment can be kept in the three ways. One method is to classify the transactions in terms of the nationality of the person who bear the freight. This is recommended by IMF. Second is to use the nationalities of the

persons who make a deal. The third is to record the income of shipping lines. While all the methods have advantages and disadvantages, Bank of Korea has accepted the recommendation of IMF and keeps the record of shipping industry's international payment. According to this method, three sub-accounts are kept, which are 1) passenger, 2) freight, and 3) other. The credit(receipts) entries should be made in a compiling country's accounts for all transportation services performed by residents of the compiling country in relation to exports of that country. Also entered as credits are services provided by residents in relation to transport of goods between other countries. The sea transport account keeps the economic activities such as rentals of transportation equipment with crew and supporting and auxiliary services, for example, cargo handling, storage, warehouse, and etc.

According to the 'Analysis Report of Earnings of Shipping Company' issued by Korea Shipowners' Association(KSA), the income produced by ocean-going shipping companies, which are the members of KSA, was US\$ 20.8 billion in 2004. These earnings consist of the four sources, which are the followings; own fleet operation(67.9%), chartered fleet operation(17.7%), ship chartering business(11.4%) and etc(2.9%). The income of 2004 increased 30% compared with US\$ 15.3 billion in 2003.

The Korean ocean-going shipping companies have contributed very much in making surplus in the current account. As the ocean-going shipping industry made \$18.2 billion in 2004, it ranked as the fourth after the semi-conduct(\$19.5 billion), car(\$19.1 billion), and IT(\$18.7 billion) industries. The net surplus of shipping

industry was \$4.1 billion in 2004, which could compensate about half the total deficit of the service account(\$8.8 billion). The import-substitution effect of shipping industry was \$9.4 billion in 2003. That is, if the national ocean-going shipping companies had not operate in 2003, the resulting deficit would have been \$9.4 billion.

The best realistic way to grasp the income of shipping companies is to use the reported data from shipping companies to KSA, because KSA is able to collect and aggregate real data for earnings of shipping companies through the file transfer system. In order to collect accurate data for earnings of shipping company, it is necessary to strengthen the duty that all the ocean-going shipping companies, including those which don't join KSA, should report their activities and related earnings.

In the future KSA will play the important role to collect the data and to manage the related statistics about the contribution of balance of payment and actual export record of shipping industry. In order to investigate the reported result from shipping companies, KSA should use the complementary records from banks, Financial Supervisory Service and National Tax Service. And KSA will also supply aggregated data to the shipping companies, MOMAF, Bank of Korea and etc. These organizations need the data & statistics. This system will confirm the contribution of shipping industry through not individual research but statistical system.

The study suggests that the contribution of shipping companies toward balance of payment should be recognized as an important part of service export. In order to collect data and to increase the

reliance of new system, KSA has to charge itself an important role, which reflects new needs to produce correct statistics and to supply the aggregated data to the public. And related organizations including MOMAF, MOCIE and shipping companies also have to establish an action plan, which reflect current issues and specific properties of each organization. This study emphasized the construction of cooperative relationship between shipping industry and central governments and the communication network among related bodies for the development of new investigation system. The most important thing is that one of the study suggestions was accepted by MOICE. The income of shipping company will be acknowledged as actual exports of service in the Enforcement Decree of the Foreign Trade Act and many shipping companies are able to receive prize for their activities.

제1장 서론

1. 연구필요성

- 물류 기간산업에 해당하는 해운산업의 중요성에도 불구하고 국가적 관심과 평가는 상대적으로 저조한 실정이며, 특히 해운서비스 수출산업으로서 외항해운산업에 대한 인정 및 지원도 크게 부족한 상황임
 - 우리나라에서 해운은 수출입 화물의 99.7%를 수송하고 있으며 이에 관련한 외화획득액도 2004년 182억 달러로 5대 외화가득산업에 포함되며, 국제수지 개선에도 크게 기여하고 있음
 - 국가 핵심전략의 하나인 동북아물류중심화 전략과 관련해서도 주요산업의 기본 및 본원적 수요로서 해운산업의 성장 및 육성이 필수적임
- 이에 따라 해운서비스를 수출하는 외항해운산업의 경우에도 상품부문과 같이 수출의 개념을 확립하고 이를 인증하는 체계가 요구되며, 이를 근거로 하여 수출산업으로서 체계적으로 지원하는 방안이 필요함
 - 다양한 형태의 해운기업 운임수입에 대한 실증적 통계 및 분류체계가 확립되어야 하며, 특히 국제수지 기여도와 관련하여 개별 해운기업의 해운서비스 수출 규모를 인증하는 방안이 요구됨

2. 연구목적

- 우리나라 외항해운산업의 운임수입 및 국제수지 기여도를 실증적으로 분석함으로써 이를 객관적으로 인증할 수 있는 체계를 모색하는데 있음
 - 특히 해운산업의 국제수지 기여도가 개별 연구자의 분석이나 보고서

에 의존하지 않고 통계시스템에 의해 주기적으로 매년 확인될 수 있는 방안을 제시함

- 이를 통하여 해운산업에 대한 국가적 이해를 증진시키고 해운기업에 대한 신인도를 제고시킴으로써 수출산업으로서 외항해운산업에 대한 지원을 원활화하고 경영환경 개선에도 기여할 것으로 기대됨

3. 연구방법

- 문헌분석 : 선행연구 등 문헌분석(literature review)을 통하여, 특히 해운산업의 국민경제적 기여도를 분석하고 국제수지 체계를 검토하였음
- 실증분석 : 산업연관분석 기법에 의하여 외항해운산업의 국민경제적 파급효과, 외화가득률 등을 분석했으며, 조사된 실증적 자료에 의하여 국제수지 규모를 독자적으로 산출했음
- 면담조사 : 해운기업, 금융기관, 정부기관 등의 방문 및 면담조사(interview)를 통하여 해운기업의 수입구조와 현금흐름을 구체적으로 파악했으며, 특히 이를 통해 민관이 공동으로 참여하는 협의체제를 구축함으로써 연구결과가 조기에 실질적으로 정책에 반영되도록 도모하였음

제2장 해운산업의 의의와 현황

1. 해운산업의 의의

- 해운산업의 개념 및 범위와 국민경제적 의의를 구체적으로 살펴보았음
 - 해운서비스의 개념이 해상운송은 물론 내륙수로, 도로, 철도, 항공운송 등과 항만 및 기타 물류서비스까지도 포괄하는 복합운송서비스로 확대되고 있음을 확인했음

- 또한 국제수지 개선효과가 높고 안정적인 공급구조가 요구되는 해운 산업은, 소비자잉여가 특히 클 뿐만 아니라, 국민소득 증대, 국제수지 개선, 고용증대, 고용촉진, 관련산업 발전 등의 효과가 있으며, 특히 주요 선진국과 우리나라가 이를 육성하고 적정 수준으로 유지하기 위한 다양한 정책을 개발하는 데 국가적 노력을 아끼지 않고 있음을 확인했음

2. 해운산업의 현황

- 선진국에 비해서도 국민경제적 기여도가 상대적으로 높은 것으로 추정되는 우리나라 해운산업의 현황과 관련해서 세계 운항선대 및 주요 해운기업, 해운 및 항만물동량 등을 통하여 국제적 위상을 확인했음
- 국적선 및 해외치적선을 포함하여 800척, 2,535만 톤(DWT)의 외항선대를 보유하고 있는(2004년 기준) 우리나라는 세계 8위의 해운국에 해당함
- 주요 국적선사로는 ‘한진해운’과 ‘현대상선’이 세계 9위 및 20위 컨테이너선사이며, ‘STX 범양’과 ‘대한해운’은 세계 10위권의 벌크선사에 해당함
- 우리나라의 수출·입 해상물동량은 6억 7,333만 톤(2003년)으로 세계 전체의 10.4%이며, 항만 컨테이너물동량은 1,444만 TEU(2004년)으로 세계 전체의 4.1%에 해당함

3. 해운서비스 교역 현황

- 세계무역기구(WTO)가 발표한 교역통계를 근거로 우리나라를 포함한 세계 주요국의 해운서비스 교역 및 국제수지를 비교 분석했음
- 우리나라가 독일과 함께 해운서비스 국제수지 흑자국에 해당하는 것으로 나타났음
- 특히 2003년 우리나라 외항해운산업의 국제수지는 수출 85억 달러 및 수입 77억 달러로 약 8억 달러의 흑자를 기록했음

제3장 국제수지 체계와 외항해운기업 수입구조

1. 국제수지의 분류체계

- 일반적인 국제수지의 의의 및 정의와 국제수지 작성원리 및 분류체계를 고찰했음
- 국제수지 흑자는 개별국가 경제정책의 전통적인 목표이지만, 국가경제의 건전성의 유지와 물가안정 및 무역마찰 해소를 위해 국제수지 균형이 바람직하며, 국민복지 및 생활수준 향상을 위해서는 제한적인 소폭의 흑자를 유지하는 것이 중요함
- 국제수지 작성방법은 복식부기 원리에 따른 IMF 기준에 의해 작성되며, 국제수지 통계는 거주자와 비거주자간 소유권변동과 관련한 국제금융거래가 중요한 근거가 되고 있음

〈표 요약-1〉 해운수입에 대한 IMF의 서비스 수출 및 국제수지 분류

구 분	세부내용	거래대상	서비스 수출여부	국제수지계정
화물운임수입	삼국간 화물운송 수입 (국적선사 수송)	외국인	○	운임수입 (receipts)
	수출화물 운송 수입 (국적선사 수송)	외국인 (국내수출업자 운임지불)	○	운임수입 (receipts)
	수입화물 운송 수입 (외국선사 수송)	외국인 (외국수출업자 운임지불)	× (서비스 수입)	운임지급 (payments)
기타수입	대선수입	외국인	○	운임수입 (receipts)
	기타 수입	외국인	○	운임수입 (receipts)

- 우리나라는 IMF의 국제수지 매뉴얼(제5판)에 근거한 한국은행 국제수지 통계체계가 구축되어 있으며, 특히 해운산업과 관련해서는 IMF의 국제수지분류체계에 근거하여 수입(收入)에 대한 서비스 수출 여부 및 국제수지계정을 결정하고 있음

2. 외항해운기업의 수입구조와 국제수지 계상대상

- 외항해운기업의 수입은 화물운송수입, 대선수입 및 부대수입으로 구분되고 있음
- 그러나 외항해운기업의 수입은,
 - 실제 운임 부담자의 국적, - 운송계약자의 국적, - 선사의 국적 등에 따라 국제수지 중 해운서비스 수입 및 지급 대상이 달라질 수 있음을 분석했음

〈표 요약-2〉 해운기업의 수입종류별 서비스수지 수입(收入) 계상 여부

구 분			실제 운임부담자의 국적으로 분류	운송계약자의 국적으로 분류	선사의 국적기준에 따른 분류
국적선사	수출화물	CIF	수입	-	수입
		FOB	수입	수입	수입
	수입화물	CIF	-	수입	수입
		FOB	-	-	수입
	삼국간화물	CIF	수입	수입	수입
		FOB	수입	수입	수입
	대선수입 (외국선주대상)		수입	수입	수입
	부대수입 (외국선사대상)		수입	수입	수입
외국선사	수출화물 (한국화주대상)	CIF	-	지급	지급
		FOB	-	-	지급
	수입화물 (한국화주대상)	CIF	지급	-	지급
		FOB	지급	지급	지급
	삼국간화물	CIF	-	-	-
		FOB	-	-	-
	대선수입 (한국선주대상)		지급	지급	지급
	부대수입 (한국선사대상)		지급	지급	지급

제4장 해운기업 운임수입 및 국제수지 기여도 분석

1. 해운기업 운임수입 실태분석

- 한국선주협회가 매년 정기적으로 발표하는 통계자료에 근거하여 우리나라 외항해운기업의 운임수입 규모 및 추이를 분석했음
 - 2004년 우리나라 외항해운산업의 해상운임수입은 208억 달러에 이르렀으며, 구성은 운항수입(67.9%), 용선운항수입(17.7%), 대선수입(11.4%) 및 기타 대리점수입 등을 포함한 부대사업수입(2.9%) 등으로 나타났음
 - 이는 2003년 153억 달러에 비해 30% 이상 증가한 것임
- 외항해운기업의 운임수입을 파악하는 가장 현실적인 방법은 개별기업이 선주협회에 제출하는 실적을 기반으로 산출하는 것임
 - 이는 대규모 전산투자나 조사인력의 투입 없이 현재의 체제를 적극 활용함으로써 개별 외항해운기업의 운임수입 규모를 파악할 수 있기 때문임
 - 한국선주협회에 가입하지 않은 외항해운기업의 경우에는 해양수산부에 보고하는 기존의 체계를 보완하거나 한국선주협회에도 이를 제출하도록 할 필요가 있음

2. 해운산업 국제수지 기여도 분석

- 한국은행이 발표한 산업연관표(2000년)를 이용하는 방법으로 우리나라 외항해운산업 전체의 수입의존도 및 수입유발계수를 산출했음
- 국제수지 기여도와 관련하여 외화획득 기여도, 외화가득액 및 외화가득률, 국제수지 개선효과 등을 분석했으며, 특히 국제수지 개선효과와 관련해서는 수입대체 효과를 함께 검토했음
 - 2000년 우리나라 외항해운산업의 수입의존도는 68.0%로 전 산업 평균치 12.3%보다 크게 높으며, 수입유발계수도 0.775로 전 산업 평균치 0.246에 비해 높음

- 우리나라 외항해운산업의 외화획득액은 반도체, 자동차, IT산업에 이어 4위(2004년)이며,
- 순수외화가득 규모는 2조 7,447억 원(2000년)으로 외화가득률은 22.4%로 나타났음
- 또한 2004년 한국은행 국제수지통계에 따르면 우리나라 외항해운산업에 의한 국제수지 개선효과는 약 41억 달러에 달했으며,
- 국적선사가 존재하지 않을 경우를 가정한 수입대체 효과는 약 95억 달러(2003년)에 이른 것으로 나타났으며, 특히 1999년 이후 지속적으로 증대되고 있음

제5장 해운기업 서비스 국제수지 인증방안

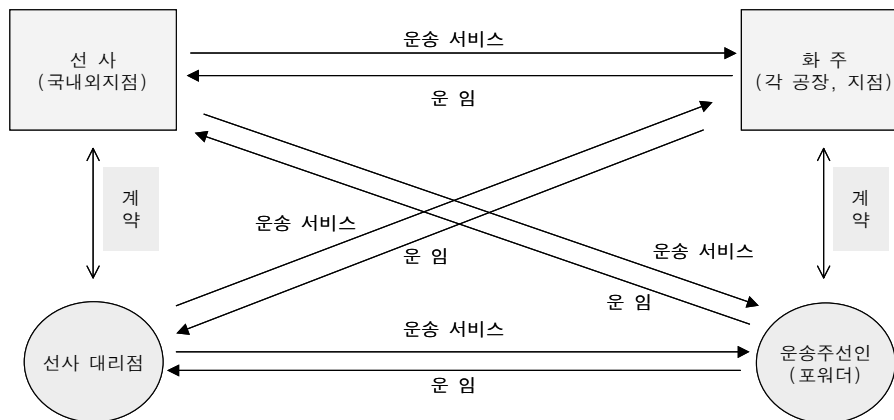
1. 해운기업의 국제수지 기여도 인증 필요성

- 해운기업의 해운서비스 수출실적 국가적 공인이 필요 : 외항해운산업은 외화획득 5위에 포함되는 효자산업이지만 서비스 수출을 인정받지 못해 정부에서 지원하는 수출기업 인센티브 대상에서 제외되는 등의 문제가 있음
- 외항해운산업의 국민경제적 기여를 국제수지 측면에서 통일된 기준으로 분석하기 위해서는 모든 거래규모를 특정시스템의 의하여 총체적으로 파악하기보다는 개별기업이 제출하는 자료에 의해 매출규모와 운송실적 등을 파악함으로써 국제수지 개선효과 및 국민경제적 기여도를 추정하였음
- 외항해운산업의 국제수지 기여도를 체계적으로 분석하여 제시함으로써 해운산업의 정책우선순위를 높이고, 외항해운기업이 획득하는 운임수입을 정확하게 파악하여 타 산업과 동등한 정책지원의 근거를 마련할 수 있을 것으로 기대함

2. 해운기업과 화주의 거래형태 및 인증방안

- 해운기업(선사)의 운임수입을 국제수지로 인증하기 위해서는 해운기업과 화주의 거래형태를 우선적으로 파악해야 가능

〈그림 요약-1〉 해운기업(선사)과 화주의 거래형태



- 외항해운기업 국제수지를 인증하기 위해 i) 금융기관 및 외환거래전산망 등 제3의 기관을 이용하는 방법, ii) 외항해운기업의 국세청 소득신고자료 및 금융감독원 제출 전산자료를 활용하는 방법, 그리고 iii) 외항해운기업의 해양수산부 및 한국선주협회 제출자료를 활용하는 방법 등을 검토했음
- 외항해운기업의 국제수지는 금융기관 등에 의해 총액은 확인이 가능하지만, 수출, 수입 및 3국간 화물운임 등으로의 구분하는 것은 용이하지 않으며, 이를 위해서는 해양수산부, 한국선주협회 등에 의한 별도의 확인이 필요함
- 단, 운송계약자의 국적에 따라 국제수지를 구분할 경우 제3의 기관에 의한 검증이 가능한 것으로 판단하였음

3. 해운기업의 무역의 날 행사참가를 위한 방안

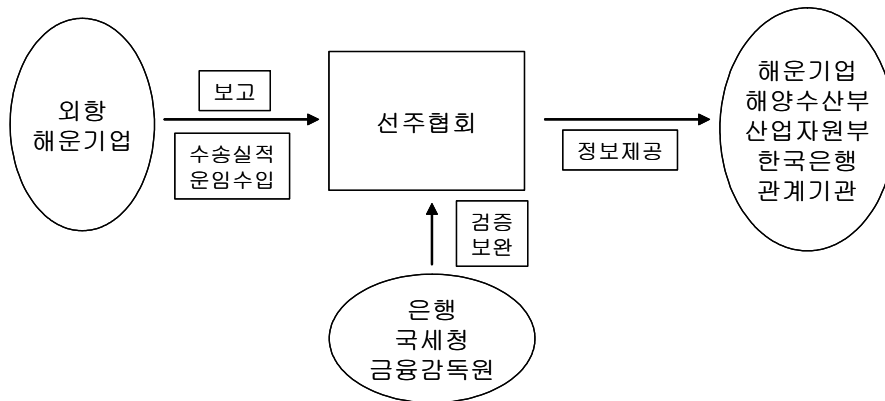
- 외항해운기업이 무역의 날 행사에 참가하기 위해서는 해운서비스를 수출하는 수출기업으로서 무역의 날 포상의 대상에 포함되어야 하는 것으로 판단되었음
- 또한 외항해운기업이 국가경제에 기여하는 수출기업으로서 정책적인 지원을 받을 수 있는 방안을 제시하였음
 - 대외무역법시행령 등을 개정함으로써 해운법에서 규정한 해운업이 서비스 수출을 인정하는 용역의 범위에 포함되어야 하며, 이를 인증하기 위한 절차도 마련되어야 하는 것으로 분석되었음
 - 즉, 해운기업은 거래금융기관을 통하여 비거주자(외국인)에 의해 입금된 운임수입을 확인 받음으로써 수출실적이 인정될 수 있으며,
 - 한국무역협회가 제조 및 무역업체의 수출을 인증하는 것과 마찬가지로 해양수산부 또는 한국선주협회를 인증기관으로 활용하는 방안이 가능한 것으로 판단하였음

4. 외항해운기업 국제수지 및 수출실적 관리 시스템 구축방안

- 새로운 제도의 도입으로 확보될 외항해운기업의 국제수지 기여규모 및 수출실적과 관련한 자료와 통계를 체계적으로 관리하고 활용할 필요가 있으며, 한국선주협회가 이와 관련한 중요한 역할을 수행할 수 있는 것으로 판단되었음
 - 외항해운기업이 새로운 제도에 의하여 실적을 보고하고, 한국선주협회가 이를 집계 및 관리하는 것이 가장 현실적인 대안임
 - 개별 외항해운기업은 국제수지 또는 해운서비스 수출실적과 관련한 정보를 정해진 양식에 따라 선주협회에 제출하고 선주협회는 이를 확인하고 관리하여야 함
- 외항해운기업들이 제출한 정보를 확인하고 검증하기 위해서는 거래금융기관, 국세청, 금융감독원 등의 관련자료를 상호 참조할 필요가 있음

- 검증 및 보완을 거쳐 집계된 최종자료 및 정보는 한국선주협회가 관리하며, 협회는 이를 해운기업, 해양수산부, 산업자원부 및 한국은행 등을 포함한 모든 수요자에게 제공하여 일관된 통계와 정보를 활용하도록 하여야 함

〈그림 요약-2〉 외항기업 수출실적 관리 시스템 개념도(p. 64)



제6장 결론 및 정책건의

1. 결 론

- 국제수지 개선효과 및 국민경제적 기여도가 큰 해운산업 특히 회항해운 기업에 대한 적절한 평가가 요구되며, 제조 및 무역업의 수출에 준하는 서비스업 수출의 개념을 확립하고 이에 대한 인증체계가 필요함
- 국제교역 및 국가경제에 있어서 서비스산업의 중요성이 점차 강조되고 있는 가운데, 특히 ‘동북아 물류중심국가 건설’을 국가전략으로 추진하는 우리나라로서는 수출입 물류의 핵심인프라인 세계 10위권의 외항

해운산업을 지원하고 육성할 필요가 있음

- 국제수지 산출은 복식부기 원리를 근거로 한 IMF 기준을 적용하는 것이 원칙이며, 외항해운기업의 경우에도 이에 준해야 함. 따라서 외항해운기업의 수출에는 삼국간 및 수출화물 운송으로 획득하는 운임과 외국인이 지불하는 기타수입이 해당함
- 2004년 우리나라 외항해운산업의 외화획득 및 해운수입은 약 208억 달러에 이르는 등 급증하는 추세에 있으며, 국제수지 개선 및 수입대체 효과는 41억 달러와 95억 달러인 것으로 분석되었음. 또한 우리나라에 있어서 외항해운산업의 국민경제적인 중요도가 매우 커지고 있는 것으로 판단되었음
- 이에 따라 외항해운기업의 수출실적을 국가적으로 인정하고 제조 및 무역업과 같은 정책지원에 의하여 적극적으로 지원하고 육성할 필요가 있음
 - 외항해운기업에 의한 해운서비스 국제수지의 산출 및 수출실적의 인증을 위해서는 법·제도의 개선에 의하여 이를 산출하고 인증하는 체제가 구축되어야 하며,
 - 통계적으로 중요한 가치가 있는 정보로서 이를 체계적인 관리가 필요함
 - 이에 따라 해운산업 등을 포함한 주요 서비스산업을 ‘무역의 날’ 포상의 대상으로 포함시킬 필요가 있으며,
 - 거래 금융기관에 의해 외국인이 입금한 외항해운기업의 운임수입을 수출실적으로 인증하고, 해양수산부 또는 한국선주협회가 이를 인정하는 방안이 적절함
 - 또한 이 같은 제도에 의하여 생성되고 통계적 가치가 충분한 정보를 체계적으로 관리하기 위한 방안도 조기에 강구되어야 하며, 해양수산부 또는 한국선주협회의 주도적인 참여가 필요함

2. 향후 과제

- 본 연구의 후속과제로서 필연적으로 수행되어야 할 과제는, 우선 본 연구의 결과를 체계적으로 현실화하는 정책 및 업무의 개발과 이를 시행하기 위하여 실행계획 및 세부시스템을 구축하기 위한 개발연구가 있음
- 또한 외항해운서비스에 국한된 본 연구의 결과를 세계무역기구(WTO) 차원에서 논의 및 협상의 대상이 되고 있거나 국제교역의 중요한 부분으로 인정되는 모든 상업서비스 분야로 확대시키기 위한 연구 및 정책 개발이 있음

3. 정책건의

1) 정책반영 현황

- 외항해운기업 수출실적 인증 추진 매뉴얼 작성
 - 연구진은 연구를 착수하는 과정에서 ‘외항해운기업 수출실적 인증 추진 매뉴얼’을 작성하여(<부록 1> 참조), 단계적으로 제도화 및 법규의 개정을 추진했음
 - 이에 따라 ‘대외무역법시행령’ 개정을 포함한 산업자원부의 법률개정계획에 맞추어 산업자원부 무역정책과, 해양수산부 해운정책과, 한국선주협회, 연구진이 참여하는 협의회를 수차례 걸쳐 실시했으며, 연구 결과를 가능한 즉시 국가정책에 반영할 수 있도록 도모하였음
- 대외무역법시행령 개정
 - 연구의 진행과정에서 작성된 ‘외항해운기업 수출실적 인증 추진 매뉴얼’에 의하여 대외무역법시행령 개정이 추진되었으며, 본 연구의 내용이 적극 반영되었음
 - 그 결과 2005년 10월 공시된 ‘대외무역법시행령 중 개정안’에는 외화획득 실적이 많거나 수출실적 확인이 가능한 운수(해운·항공 등)와 관광사업이 현행 대외무역법시행령이 정하는 ‘용역’ (서비스)의

범위에 추가되었으며, 한국선주협회는 외항해운기업의 수출입 실적을 확인하는 기관으로 선정되었음

- 이에 따라 2006년부터는 외항해운기업이 ‘무역의 날’ 포상은 물론 무역금융 지원 등의 혜택을 받을 수 있는 법적 기반이 마련되었음

2) 향후 정책기여 방안 및 계획

- 외항해운기업 수출인증 ‘action plan’ 수립 참여
 - 외항해운산업 및 개별기업이 ‘무역의 날’ 포상의 대상으로서 요건을 갖추기 위한 준비가 진행될 것이며, 적어도 2006년 1/4분기에는 새로운 제도에 의하여 역할과 기능이 부여되는 정부조직 및 관련기관의 적극적인 대응이 추진될 것임
 - 이 과정에서 중요한 의사결정과 실행계획 수립에 본 연구가 제시하는 방안 등이 중요한 근거로 활용될 전망임
 - 따라서 본 연구의 연구진 및 연구과정에 참여한 정부, 업계 및 금융기관 인력들이 외항해운기업 수출인증 ‘action plan’ 수립 과정에도 주도적으로 참여하는 방안이 강구될 것임
- 전체 서비스산업 국제수지 산출 및 인증체계 구축 주도
 - 정확한 시기는 예측할 수 없지만 모든 서비스산업을 포괄하는 국제수지 산출 및 수출실적 인증방안에 대한 체계적인 종합연구가 시행될 것으로 예상되며, 따라서 이에 따른 정책개발 및 제도개선이 추진될 경우 본 연구의 결과가 중요한 근거로 활용되고 실질적인 정책으로 반영될 전망임
 - 이에 따라 본 연구의 연구진은 이와 관련한 정부의 움직임을 지속적으로 점검하고, 필요한 경우 본 연구의 결과를 모든 서비스산업과 관련한 정부부처, 업계, 학계에 홍보하고 이와 관련한 정책개발 및 시행이 조기에 실현되도록 하는 노력이 필요함

3) 건의 및 제언

- 해양수산부에 대한 건의
 - 새로이 도입되는 제도의 실효성 있는 정착을 위해 산출되는 해운서비스 국제수지 현황 및 수출실적을 공식통계로 활용하도록 건의함
 - 이를 해운산업의 국민경제적 기여 및 성장발전을 나타내는 지표로 활용하는 한편, 국가차원에서의 해운산업정책을 관리하는 근거 또는 개별기업의 경영정책 수립을 위한 중요한 정보로 활용할 수 있도록 권고함
- 외항해운기업에 대한 제언
 - 개별 외항해운기업은 정확한 재무 및 회계관리 등을 통하여 자체적인 투명한 경영통계를 확보하고 생산할 수 있는 체계를 점검하고 개선할 필요가 있음
 - 또한 새로운 제도에 의한 본격적인 무역금융의 활용에 대비하여 새로운 자금운용 시스템과 정확한 수출실적 관리시스템의 구축이 필요할 것임
- 한국선주협회에 대한 제언
 - 한국선주협회는 새로운 제도의 정착 및 효율적인 운영을 위하여 자체의 시스템을 조기에 구축하는 한편, 외항해운기업이 제도를 활용할 수 있도록 홍보하고 필요한 경영관리시스템을 도입할 수 있도록 지도하는 기능을 수행하여야 할 것임
- 기타 제언
 - 본 연구의 결과 등에 의하여 우리나라 외항해운산업의 정확한 국제수지 산출 및 수출실적 인증체계가 확립되고 공식적으로 인정되더라도 국가물류의 중요한 축인 해운기업의 국민경제적 기여도를 충분히 반영하는 것은 아님
 - 특히 원자재 및 에너지자원의 수입물류를 안정적으로 유지한다는 측면에서도 국적 외항해운산업은 필수적이며, 동북아 물류중심국가 건

설을 지향하는 우리나라로서는 기간산업으로서 해운산업을 인정하고 지원하는 적극적인 자세가 필요함

- 따라서 단순한 해운서비스 수출실적에 대한 인정과 이를 근거로 하는 대외무역법상의 ‘무역의 날’ 포상 및 지원 이외에 우리나라 해양산업의 핵심으로서 국가경제 및 수출입 물류에 대한 기여를 포괄적으로 인정하는 방안이 요구됨
- 본 연구에서는 수출 및 수입은 물론 3국간 항로에서의 운임수입을 모두 포괄하는 전체 해운수입을 근거로 외항해운기업을 포상 및 지원하도록 제안하며, 이에 따라 ‘바다의 날’ 포상제도를 활용하는 방안도 하나의 대안이 될 수 있음

제1장

서론

1. 연구의 배경과 목적

해운과 해운산업에 대한 중요성이 다시 부각되고 있다. 최근 몇 년 사이에 해상운임이 급등 추세를 보이는 한편 원자재와 수출입 화물을 수송할 수 있는 선박의 부족현상이 심화되면서 해운에 대한 의미와 중요성이 다시 인식되는 계기가 되었다. 이와 관련해서 국적선사의 1년간 운임수입이 자동차 수출액과 큰 차이가 없다는 사실이 구체적 사례로 거론되면서 해운과 해운산업의 중요성이 강조되고 있다. 항만이 개발되기만 하면 화물은 당연히 집중되어 발생한다는 기존 견해들이 선사가 화물의 이동과 관련하여 매우 중요한 역할을 한다는 생각으로 전환되고 있다. 그리고 국가 핵심전략으로 추진되는 ‘동북아물류중심화 전략’의 성공적 추진을 위해서 우리나라 해운산업의 성장과 육성이 필수적이라는 인식이 빠른 속도로 확산되고 있고 있다.

그 동안 해운산업은 일반적으로 제조업 및 무역업의 보조산업이며, 다른 산업의 파생산업(derived demand)에 불과한 것으로 인식되어 왔다. 즉, 해운은 원자재 및 상품 등의 무역과 관련하여 수요가 발생하는 것이며, 그렇지 않을 경우 해운 및 해운산업은 존재할 필요가 없다는 단순한 논리에 따른 것이다. 그러나 이는 특정의 상품이나 용역을 단순히 재화 및 서비스의 공급과 수요의 관계를 고려하여 파생수요 또는 보조산업으로 분류하는 것은 개별산업의 다양한 역할은 무시하고 상호관계를 단순히 계약형태를 고려하여 ‘값과 을’로 양분하여 관계를 파악하는 지나치게 단순화된 논리인 것이다. 예를 들어 무역업은

제조업에 대하여는 파생수요이지만, 운송업에 대해서는 직접수요¹⁾에 해당하는 것이다. 이와 마찬가지로 해운업은 무역업에 대해서는 파생수요이지만, 항만산업이나 조선산업 등에 대해서는 직접수요이다.

이에 따라 해운 및 해운산업은 단순히 제조업 및 무역업의 파생수요 또는 보조산업에 불과한 것이 아니라 조선, 정유 및 급유, 선용품의 생산 및 공급 등 다양한 많은 제조업 또는 서비스업 등의 기본수요로서 본원적 수요에 해당하며, 국제물류에 있어서 없어서는 안 되는 국가 기간산업에 해당한다. 특히 해운은 우리나라 수출입 화물운송의 99.7%를 수송하고 있을 뿐만 아니라 이를 중심으로 한 국제선사의 운임수입이 208억불에 달하여 우리나라 5대 외화 소득산업에 포함되며, 이에 따라 국제수지 개선에 크게 기여하고 있다. 해운의 이와 같은 국민경제적 기여에도 불구하고, 일반적으로 해운은 여전히 국가적으로 중요한 필수산업으로 인식되지 못하는 등 적절한 평가를 받지 못하고 있다.

이와 같은 현상을 야기시키는 원인으로는 구체적으로 다음의 몇 가지를 들 수 있다. 우선, 해운산업에 대한 국민경제적 기여도나 국제수지 개선효과 등에 대한 분석 및 발표 또는 이에 대한 이해를 돕는 자료가 충분치 못하다는 것을 들 수 있다. 해운산업은 19세기부터 항해기술과 조선업 등이 발전하고 무역업이 팽창하면서 무역업에서 분리되었다는 주장이 있었다.²⁾ 이에 반해 해운은 파생수요가 아니며, 기본수요 또는 본원적 수요라는 주장³⁾과 해운산업에 대한 국민경제적 기여도를 분석하는 논문이나 보고서⁴⁾가 전혀 없는 것은 아니지만

1) 직접수요는 파생수요 또는 간접수요와 대비되는 개념으로 일본 경제학자들이 만들어 낸 용어로 우리나라에서도 사용되고 있다. 사와 센페이(佐波宣平)는 직접수요를 기본수요와 동일한 개념으로 간주하였다. 佐波宣平, 이종현 역, 「교통경제학」, 단국대학교 출판부, 1981. p. 75.

2) 黒田英雄, 「世界海運史」, 東京, 成山堂, 1972. pp. 74-76. ; 민성규, 「해운경제학」, 한국해양대학교 출판부, 1999. 173-174. 등

3) 강종희, 「현대해운물류이해」, 두남, 2002, p. 19.

4) 해운산업의 국민경제적 기여도를 분석한 보고서와 논문은 다음과 같은 것을 들 수 있다. 조계석 외, 「해운산업의 국민경제에 대한 기여도 연구」, 한국해운기술원, 1986. ; 이영혁·김세영, 「해운산업이 국민경제에 미치는 영향」, 해운산업연구원, 1993. ; 강종희·황진희, 「해운산업의 부가가치 분석 및 제고방안」, 한국해양수산개발원, 1998. ; 정봉민, “외항해운산업의 국제수지기여도 분석”, 「한국해운학회지」, 제26호, 한국해운학회, 1998.

간헐적으로 발표되고 있어서 일반적으로 구체적인 인식이 형성되기에는 부족했던 것으로 판단된다.

해운산업에 대한 인식부족은 해운기업의 운임수입 및 국제수지 기여도를 인증할 수 있는 실증적 통계자료가 없는 사실에도 크게 기인한다. 외항해운기업의 운임수입에 대한 공식적 통계가 없으며, 국적 외항선사 운임수입의 국제수지 기여도도 한국은행에서 발표하는 국제수지통계 상의 화물운임수지에 포함되어 발표되는 정도에 그치고 있다. 그리고 민간단체인 한국선주협회에서 발표하는 운임수입 및 화물운송실적 등의 통계도 공식적인 통계로 인정받지 못하고 있다.

이와 같은 상황은 상품 부문에서 수출실적 인증시스템이 체계적으로 운영되고 있는 경우와는 상반된 것이다. 상품 부문의 경우 관세청 전산자료에 의한 통관 및 수출실적의 확인 및 인증되며, 필요한 경우 주거래 외국환은행장 확인을 통하여 검증되고 있다. 또한 한국은행에서 발표하는 국제수지통계 자료수집 과정에서도 제조업을 포함한 상품 부문의 수출실적은 세부내용까지 정확히 파악되고 있다.

그러나 해운을 비롯한 수송운임은 일반적으로 개별 기업의 영업비밀로 간주되고 있어 이에 대한 객관적인 자료의 확보가 용이하지 않으며, 공식적인 통계의 작성이나 발표도 실시되지 않는 실정이다. 일부 해운기업의 경우 매출액을 공개하고 있지만 세부항목별 수입내역이 포함되지 않으며, 이에 대한 체계적인 분류체계도 구축되지 않았기 때문에 정확한 실태파악이 어렵다. 이에 따라 외항해운기업의 국제수지 기여도에 대한 평가 및 인증이 이루어지지 않고 있으며, 특히 경영실적에 해당하는 운임수입 및 매출액에 대한 객관성의 입증에 용이하지 않아 정부 및 금융기관을 포함하여 대외적으로 적절한 평가를 받지 못하는 경우가 빈번하게 발생하고 있다.⁵⁾

5) 현재 해운산업의 외화가득액이 182억불에 달하지만, 대외무역법 상 수출의 개념에 포함되지 않아 무역의 날 행사시 등 포상대상에서 배제되고 있다. 현행법에 규정한 수출은 “국내에서 외국으로의 물품이동과 경영상담, 법무 관련 서비스, 지식기반용역”으로 규정되어 서비스 분야의 극히 일부만 인정되고 있다(대외무역법 시행령 제2조). 또한 해운기업의 경우 금융기관으로부터의 자금차입도 선박확보에 따른 높은 부채비율 등으로 용이하지 않은 실정이다.

해운산업의 국민경제적 기여에 대한 홍보의 부족도 특히 외항해운산업에 대한 인식이 부족한 중요한 원인이다. 제조업이나 무역업은 대체적으로 국민들에게 친숙하고 다양한 방법으로 개별산업의 국민경제적 기여도가 홍보되고 있으며, 이에 따라 정부를 포함한 공공 부문의 이해 수준이 높을 뿐만 아니라 적극적인 정책적 지원이 실시되고 있다. 예를 들어 제조업과 무역업을 주요 대상으로 하는 무역의 날⁶⁾ 행사에서는 수출과 신시장 개척 등을 통해 국민경제 발전에 기여한 공로를 인정하여 개별기업과 단체에게 금탑·은탑·동탑 산업훈장 또는 산업포장, 대통령·국무총리·산업자원부장관·한국무역협회장 표창 등이 수여되고 있으며, 그 실적에 따라 수출탑도 수여된다. 그리고 포상 심사시 제출된 수출실적은 무역금융⁷⁾, 해외시장 개척기금⁸⁾, 수출보험⁹⁾ 등의 산정기준으로 활용된다.¹⁰⁾

이에 따라 본 연구의 목적은 우리나라 외항해운산업의 국제수지 기여도를 분석하고 이를 객관적으로 인증할 수 있는 방안을 모색하는 데 있다. 특히 외항해운산업 국제수지 통계가 개별 연구와 분석에 의존하지 않고 정확한 공식 체계에 의해 주기적으로 확인되는 방안을 제시하는 데 주요 목적이 있다. 이를 통해 외항해운산업을 중심으로 해운에 대한 전반적인 이해를 증진시키는 한편 정책적 위상을 제고하며, 외항해운산업 및 해운기업의 신인도도 제고되어 금융 지원 원활화와 경영여건 개선에도 기여할 것으로 기대된다.

6) 무역의 균형 발전과 무역입국의 의지를 다지기 위해 제정한 법정기념일이다. 우리나라가 처음으로 수출 1억 달러를 달성한 1964년 11월 30일을 기념해 이 날을 '수출의 날'로 지정해 매년 기념일 행사를 치러 오다가, 1987년부터 '각종 기념일등에 관한 규정'에 따라 무역의 날로 명칭을 변경해 오늘에 이른다. 기념일 행사는 산업자원부가 주관하며, 매년 11월 30일에 개최된다.

7) 수출이행에 소요되는 자금을 필요한 시점에서부터 지원받는 금융으로 외국환 은행의 심사를 통해 혜택 부여

8) 최근 매출액 1억원 이상인 30대 계열기업군을 제외한 대기업, 중소기업, 수출 유관기관 및 업체에게 연리 4%로 건당 6백만원에서 2억원을 한국무역협회에서 지원하는 제도

9) 수입자의 계약파기, 파산, 대금지급 지연 또는 거절 등으로 인해 수출자 등이 입게 되는 손실보상을 위한 비영리 정책보험

10) 2005년 3월 9일 해양수산부의 대통령 업무보고시, 노무현 대통령은 제조업 중심의 현행 수출통계 제도를 서비스산업까지 포함토록 개선하고 해운업 등 서비스 수출을 잘한 산업도 무역의 날 행사에 참여토록 하여 해당산업을 장기적으로 육성할 필요가 있음을 강조했음. 해양수산부 내부자료.

2. 연구의 내용과 방법

1) 연구의 내용구성

이상과 같은 연구필요성과 목적에 입각하여 이 연구는 총 6개의 장으로 구성되었으며, 각 장별 연구의 구성내용은 다음과 같다.

제1장 ‘서론’은 연구의 목적과 내용 및 연구의 수행방법 등을 내용으로 한다. 제2장 ‘해운산업의 의의와 현황’은 동북아물류중심화를 국가발전전략으로 채택하고 있는 현재의 상황에서 해운산업이 갖는 역할과 국민경제적 의의도 확인했으며, 우리나라 해운산업의 현황을 세계 주요 해운국과 비교하여 분석함으로써 그 위상을 확인하였다. 이어 제3장 ‘국제수지 체계와 외항해운기업 수입구조’는 국제수지 체계와 외항해운기업의 수입구조를 정리했으며, 국제수지 통계 작성원리를 분석하고 외항해운기업 수입구조를 비교함으로써 외항해운기업의 수입 중 서비스수지에 계상이 가능한 부분을 분석했다. 특히 해운산업의 국제수지 분류체계는 IMF 기준과 비교·검토함으로써 국제기준과의 적합성을 확인했다. 제4장 ‘해운기업의 운임수입 및 국제수지 기여도 분석’은 우리나라 외항해운기업의 운임수입 실태를 살펴보고 이에 따른 국제수지 기여도를 분석했다. 특히 국제수지 기여도는 전통적인 방법에 따라 산업연관표를 이용하여 분석했으며, 국제수지표의 분석을 통하여 우리나라 외항해운기업의 국제수지 기여도를 객관화하였다. 제5장 ‘해운기업 서비스 국제수지 인증방안’은 외항해운기업의 운임수입과 국제수지 기여도를 매년 체계적인 방법에 의해 인증하기 위한 기본적인 방안을 제시하였다. 마지막의 제6장 ‘결론 및 정책건의’는 본 연구의 결론이 수록되었으며, 향후 연구과제와 정책을 제언했다.

2) 연구수행방법

이 연구의 목적인 우리나라 외항해운기업의 운임수입 규모와 국제수지 기여

내용을 분석하고 이를 체계적으로 인증하는 방안을 모색하기 위해 다음과 같은 연구수행방법이 활용되었다.

첫째, 사회과학연구의 출발점으로서 선행연구 등 기존문헌의 분석(literature review)이 진행되었다. 특히 해운산업의 국민경제 기여도를 분석하고 국제수지 체계를 분석하는 데 선행연구 등을 최대한 활용하였다.

둘째, 구체적인 자료 및 통계 등을 활용한 실증분석이 실시되었다. 우리나라 외항 해운기업의 국민경제 기여도를 분석하기 위해 한국은행이 5년 단위로 발표하는 산업연관표를 이용한 ‘산업연관분석(Input-Out Analysis, Interindustry Analysis) 기법’을 활용했다. 이와 같이 산업연관표를 이용하는 분석방법은 산업연관분석 그 자체가 내포하고 있는 한계 및 문제점¹¹⁾에도 불구하고 산업간 연관효과와 국민경제적 파급 효과, 외화가득률 등을 분석하는 데 유용한 방법으로 인정되고 있다. 이에 따라 본 연구에서는 우선 산업연관분석 방법을 적용하는 한편, 확보된 우리나라 외항해운기업의 운임수입에 대한 자료를 활용하여 외항해운산업의 실질적인 국제수지 기여 규모도 독자적으로 분석했다.

셋째, 주요 해운기업 및 금융기관과 산업자원부 및 해양수산부를 포함한 정부부처의 방문과 면담조사(interview)도 본 연구의 핵심 연구방법으로 활용되었다. 특히 우리나라 외항해운기업의 운임수입 구조와 현금자산의 흐름을 파악하고 이를 객관적으로 인증하는 방안을 수립하는 데 주요 해운기업 및 금융기관 담당자와의 면담이 매우 유익했다. 특히 관련부처인 산업자원부 및 해양수산부와 한국선주협회 및 주요 해운기업 등 업계와의 4~5차에 걸친 협의회를 통하여 연구 결과가 조기에 정책에 반영되도록 하는 등 연구의 효과를 극대화하기 위한 방법이 강구되었다.

11) 산업연관분석은 산업연관표 작성시 발생하는 부문 및 품목분류, 가격평가, 수입의 취급, 부산물·잔폐물의 처리, 그리고 자가소비의 처리 및 가설부문의 설정 등의 문제로 인해 한계를 내포하게 된다. 강광하, 「산업연관분석론」, 진정판, 비봉출판사, 1994년 p. 35-53.

제2장

해운산업의 의의와 현황

우리나라의 해운 및 관련산업의 부가가치는 한국은행 산업연관표(2000년)를 기준으로 5조 2,164억원이며, 이는 전산업 부가가치생산액의 0.9%에 해당하는 것이다¹²⁾. 전통적인 선진해운국에 해당하는 일본의 해운 및 관련산업 부가가치생산액이 전산업의 0.5%임을 고려하면, 우리나라 해운 및 관련산업의 국민경제 기여도가 상대적으로 크다는 의미로 해석할 수 있다.

본 장에서는 우선 해운산업의 의의를 살펴보고 우리나라 및 세계 해운산업의 현황을 살펴본다. 해운산업의 의의와 관련해서는 해운산업의 개념 및 범위와 함께 국민경제적 의의를 구체적으로 살펴보며, 또한 주요 선진해운국에 비해서 국민경제에 대한 기여도가 상대적으로 높은 것으로 추정되는 우리나라 해운산업과 관련해서 세계 운항선대 및 주요 해운기업, 해운 및 항만물동량, 해운서비스 수출실적 등과 비교를 통하여 국제적 위상을 분석한다.

12) 정봉민 외, ‘해운·항만산업의 국가경제 기여도 분석’, 해양수산개발원, 2004. 12., pp.61-64.

1. 해운산업의 의의

1) 국민경제적 의의

(1) 해운의 개념 및 포괄범위

① 해운의 개념

해운이란 협의적으로 해석하면 해상에서 선박이나 기타의 운송수단을 사용하여 여객이나 화물을 운송함으로써 그 대가인 운임을 획득하는 상행위를 말하며, 원칙적으로는 바다에서 운항되는 상선에 의한 경우에 국한시키는 것이 일반적이다. 이에 따라 강이나 호수를 운송통로로 이용하는 경우 개념적으로는 해운과 분리하여야 하지만, 해운의 연장으로서 서비스에 포함되는 경우에는 이를 해운의 일부로 보는 것이 합리적이다¹³⁾.

그리고 현대적인 해운산업의 흐름을 고려할 때에도 해운서비스는 해상운송에 국한되는 것이 아니라 내륙수운송, 도로 및 철도의 육상운송, 항공운송 등 다른 운송수단을 포함하는 다양한 운송서비스는 물론 항만서비스와 기타의 물류서비스까지도 포괄하는 복합운송서비스의 개념으로까지 확대되고 있다.

② 해운산업의 포괄범위

산업이란 공급자의 입장에서 대체성이 높은 상품을 생산하는 기업집단을 의미하는 것으로서 각국의 표준산업분류(Standard Industrial Classification) 또는 국제기구에 의한 합의에 의하여 포괄범위를 규정되는 것이 일반적이다.

우리나라는 한국표준산업분류(Korea Standard Industrial Classification : 통계청 고시 1991-1호)에 따라 해운산업의 포괄범위를 내항여객 운송업, 내항화물 운송업, 외항여객 운송업, 외항화물 운송업, 기타 예인선운영업 및 유람선임대업 등으로 규정하고 있다.

13) 박현규의원철, 「해운론」, 한국해사문제연구소, 1991, pp.1-2 참조.

표준산업분류에 의한 이와 같은 해운산업의 포괄범위는 해운부대사업 등을 제외하여 해운산업을 협의적으로 해석한 것이다. 광의적인 의미에서 해운산업은 해운부대사업 및 항만운송사업을 포괄하는 것이며, 구체적으로는 「해운법」 및 「항만운송사업법」에서 규정하고 있다. 해운법(법률 제6774호, 2002. 12. 11)에 의한 해운산업의 포괄범위는 해상여객운송사업, 해상화물운송사업, 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업 및 선박관리업 등이 포함되며, 항만운송사업법(법률 제6890호, 2003. 5. 27)에 의한 항만운송사업 등도 여기에 해당한다.

그러나 본 연구의 대상인 외항해운산업 및 외항해운기업은, 한국표준산업분류에 의한 외항화물운송업 및 외항여객운송업 또는 해운법에 의한 해상여객운송사업 및 해상화물운송사업 중에서 외항부문으로 보는 것이 타당하다.

구체적으로는 ‘외항정기여객운송사업’(국내항과 외국항간 또는 외국항간에 일정한 항로 및 일정표에 의하여 운항하는 해상여객운송사업), ‘외항부정기여객운송사업’(국내항과 외국항 또는 외국항간에 일정한 항로 및 일정표에 의하여 운항하는 해상여객운송사업), ‘외항정기화물운송사업’(국내항과 외국항간 또는 외국항간에서 정해진 항로에 선박을 취항시켜 일정한 일정표에 의하여 운항하는 해상화물운송사업) 및 ‘외항부정기화물운송사업’ 등이 이에 해당한다.

(2) 해운산업의 국민경제적 의의

일반적으로 해운산업은 성장성이 산업평균에 비해 다소 낮을 뿐만 아니라 생산과급효과와 외화가득률도 타산업에 비해 비교적 낮은 것으로 분석되고 있다. 그러나 해운산업은 국제수지 개선효과가 높고 일반 제조산업과는 달리 일정한 서비스의 수준을 유지하기 위하여 안정적인 공급이 중요하기 때문에 소비자잉여가 상당히 큰 것이 특징이다¹⁴⁾.

14) 이영혁·김세영, 「해운산업이 국민경제에 미치는 영향」, 해운산업연구원, 1993, pp.31—46 및 한국해운기술원, 「해운산업의 국민경제에 대한 기여도 연구」, 1986, pp.66~90 참조.

① 국민소득 증대효과

국민소득이란 생산요소에 대한 대가로 지급되는 소득과 이윤의 합계이다. 해운산업에 있어서는 선원 및 육상인력에 지불되는 임금, 타인자본의 유입에 따르는 이자, 선박 및 항만 등 타인자산의 이용에 따른 임료, 선주 또는 주주에 지급되는 이윤 등이 이에 해당한다. 한편 해운산업의 총생산액은 선주가 제공하는 해운서비스의 대가로 취득하는 운임과 소유하고 있는 자산 즉 선박 등을 타인에 제공하고 취득하는 용선료 등의 합계이다.

이와 같은 해운산업의 국민소득 및 생산효과는 해운산업의 국제기업적 특성에 의하여 다양한 국가에 직·간접적으로 분산되지만 상당부분이 선주 또는 해운기업의 국적이나 선박의 선적국에 집중된다.

② 국제수지 개선효과

상품계정, 상품외(용역)계정 및 자본계정의 3가지로 분류되는 국제수지 중에서 해운산업은 상품외계정에 해당하며 상품외계정 내에서도 매우 큰 항목을 차지하고 있다.

해운산업과 관련된 국제수지는, 자국선박이 자국의 수출·입 화물 및 3국간 화물을 수송함으로써 유입되는 운임수입은 증가 즉 흑자요인에 해당하고 자국의 수출·입 화물의 운송을 외국선박이 담당하여 운임이 국외로 유출되는 경우에는 감소 즉 적자요인에 해당한다. 따라서 자국의 수출·입 화물에 대한 자국 선박 이용률이 높을수록, 그리고 3국간 화물에 대한 수송실적이 증대될수록 해운산업에 의한 국제수지의 개선효과는 증대되고, 이는 국가 해운산업의 성장에 크게 의존할 수밖에 없다.

③ 고용효과

해운산업의 근원적인 고용효과는 선원과 육상인력을 포함하여 자체적으로 고용하고 있는 인력에 의하여 존재하며 조선산업, 항만산업, 대리점업, 해상보험업 등 연관되는 산업부문에 대한 생산과급효과에 의하여 2차적인 노동수요

가 유발된다. 따라서 해운산업의 성장은 해운산업 자체는 물론 연관산업을 포함하여 상당한 고용증대로 이어진다.

④ 국제교역 촉진

해운산업은 국가 또는 지역간 광범위한 수송망을 구축함으로써 원재료와 반제품을 획득할 수 있는 기회와 제조된 상품에 대한 시장을 확대하는 효과를 나타내며, 결과적으로 국내산업이 지속적으로 성장하는 기반이 되는 것은 물론 대외교역을 촉진하는 효과가 수반된다.

세계 해운시장은 전반적으로 자유경쟁 상태를 유지하고 있어서 모든 선박은 국적에 관계없이 동일한 조건에 의하여 취항하고 있으며, 따라서 개별국가가 스스로 보유하고 있는 선대의 규모보다는 외국선대를 포함한 전체 취항선대의 규모가 국제교역에 직접적인 영향을 미친다. 따라서 개별국가가 자국의 해운산업을 보호하고 육성함으로써 이를 성취하는 것이 유효하기는 하지만 외국선대의 국내 취항을 적극 유도함으로써도 자국의 국제교역을 촉진하는 효과를 성취할 수 있다.

⑤ 관련산업의 성장발전

해운산업은 조선산업, 항만산업, 대리점업, 해상보험업 등 직·간접적으로 연관되는 산업부문의 발전에 직접적인 영향을 미쳐서 해당국가의 해운산업이 성장함에 따라 이들 산업에서 유발되는 매출 및 고용증대는 투자를 촉진하고 결과적으로 동반하여 성장하는 효과와 가능성이 매우 크다.

⑥ 기타 효과

이상 열거된 경제적 효과 이외에도 해운산업은 수송대상으로 여객을 포함시킴으로써 교통수단으로서의 사회문화적 기능을 수행하는 바 인간생활의 공간적인 범위를 확대시킨다. 그 결과 국민의 경제활동 범위를 광역화하는 효과에 의하여 경제 전반에 걸친 활성화와 규모증대에 기여한다. 또한 공간과 경제발

전단계에 따라 이질화된 사회간의 동질화를 촉진시키는 효과를 수반한다.

화물의 운송수단으로서 해운산업은 상품공급의 공간적인 범위를 확대시킴으로서 새로운 시장을 개발하고 이를 발달시키는 시장창출의 기능을 수행함으로써 경제성장의 중요한 기반이 된다.

2) 해운산업의 육성 및 유지¹⁵⁾

해운 및 관련산업 등은 물론 기타 산업의 경우에도 산업연관표를 근거로 한 국민경제 기여도나 국제수지통계에 의한 국제수지기여도의 분석을 통하여 이들 산업의 국민경제적 중요성을 입증하는 데는 한계가 있다. 그러나 주요 선진 해운국은 물론 우리나라의 경우 해운산업을 적극 육성하고 적정규모를 유지하기 위한 다양한 정책을 꾸준히 개발하고 시행하는 데 국가적 노력을 아끼지 않고 있다.

주요 선진해운국들은 산업 특성에 따라 국제경쟁에 노출되어 있는 자국의 해운산업을 육성하고 유지시키는 방안으로 필요한 금융 및 세제혜택을 제공하거나 조세감면 및 선원비절감효과를 목표로 한 제2선적제도 등을 시행하여 왔다. 또한 별도의 선박금융제도를 도입하거나 톤세제도를 시행하는 등 해운산업의 적극적인 육성 및 발전을 위한 새로운 제도적 지원방안을 끊임없이 개발하고 시행하고 있다.

우리나라의 경우에도 1983년 우리나라 외항해운산업의 국제경쟁력 회복을 목표로 한 ‘해운산업합리화’ 조치를 단행한 바 있으며, 적극적인 국적선대 확보를 지원하기 위해서는 ‘계획조선제도’를 시행해 왔다. 최근에는 ‘국제선박등록제도’ 등의 도입을 통해 선박등록제도를 개선한데 이어 ‘선박투자회사제도’를 도입함으로써 선진국 수준의 선박금융제도를 확립했으며, 톤세제도의 도입도 시행단계에 있다.

해운산업을 육성 및 발전시키기 위한 이와 같은 다각적인 노력은 향후에도 전세계적으로 지속될 것으로 예상되며, 특히 우리나라의 경우 이에 대한 타당

15) 이하 부분은 정봉민 외, 「해운·항만산업의 국가경제 기여도 분석」, 한국해양수산개발원, 2004. 12., pp.100-102.를 상당부분 참조 및 인용했음.

성을 경제적인 측면 및 군사적인 측면, 그리고 기술개발 촉진 등의 측면에서 살펴볼 수 있다.

(1) 경제적인 측면

첫째, 해상운송의 기능, 즉 해운서비스는 국가 및 국민의 경제활동에 필수적으로 수반되는 지원수단으로서 역할을 담당한다. 현대적인 경제활동은 고도로 분업화된 체제 및 구도에 의해 수행되고 있다. 특히 원료와 자재 조달, 생산 및 소비에 이르는 모든 단계에 걸쳐서 시간과 공간적인 격리를 해소하기 위한 물류활동이 중요한 부분이 되고 있으며, 이에 대한 수요가 지속적으로 팽창하고 있다. 해운산업은 국내는 물론, 특히 국제교역에 있어서 필수적인 운송수단을 효율적으로 제공함으로써 국가 및 국제경제의 발전에 기여한다. 특히 열악한 부존자원에 의하여 대외의존도가 높을 수밖에 없는 우리나라로서는 경제규모의 팽창에 맞추어 외항해운산업의 육성함으로써 대외교역의 성장을 지속시켜야 하는 입장이다.

둘째, 우리나라의 경우 해운산업의 육성 및 발전은 연관산업인 조선 및 철강산업 등이 기간산업으로써 국가경제발전의 원동력이 될 수 있도록 한 중요한 요인으로 작용했다는 일반적인 판단이다. 현재 세계 최고의 지위를 누리고 있는 조선산업의 경우, 국가정책인 계획조선제도 및 국적취득조건부나용선 금융제도의 시행을 통하여 적극적인 국적선대의 확보 및 해운산업의 육성이 추진됨으로써 성장발전의 기틀을 마련한 것으로 볼 수 있다. 또한 철강산업의 경우에는 철광석 및 무연탄 등 양질의 부존자원이 부족한 우리나라의 입장에서는 이들 원료화물을 안정적으로 수입하기 위한 운송체계의 확보가 필수적이며, 이에 따라 특히 우리나라 해운산업의 육성 및 발전이 필수적인 요소로 작용했다.

셋째, 해운 및 연관산업의 전후방 관련산업에 대한 생산증가, 부가가치확대, 고용증대, 국제수지 개선 등 다양한 산업연관효과를 들 수 있다. 이와 같은 산업연관효과들은 통계적으로는 정확하게 산출되지 않거나 극히 미미한 것으로

나타나는 경우가 대부분이다. 그러나 우리나라에서 대부분의 산업은 대외교역을 전제로 발전할 수밖에 없으며, 해운산업의 육성 및 발전에 의하여 이를 지원할 수 있었기 때문에 가능하다는 판단이다. 즉 그 직접효과는 통계적으로 크지 않은 것으로 나타나지만 필수적인 요소로서 개별산업의 존재 및 성장 자체를 근본적으로 좌우하고 있는 것이다.

이와 같은 다양한 해운산업의 경제적 측면에서의 연관산업 및 국가경제에 대한 필수적인 역할 및 간접적인 기여는 단순한 산업연관 및 국제수지 분석에 의해서는 명확하게 드러나지 않는 것이다. 이들 산업의 성장 및 발전을 위해서 없어서는 안 되는 필수적인 요소인 것이다.

(2) 안보적인 측면

해운산업의 기능으로서의 국가 및 국민경제와 관련한 필수적 기능 이외에도 군사적인 측면에서의 안보적 기능이 중요한 요소로 인식되고 있다.

첫째, 적정수준의 국적선대를 확보한다는 것은, 비상시 필요한 선박과 선원을 유지함으로써 유사시 이를 전력화할 수 있으며, 안보적 측면에서 효과적으로 이용할 수 있다는 것을 의미한다.

둘째, 전시 등 국가비상시에 산업 및 전략물자는 물론 생필품의 안정적인 수송수단을 확보할 수 있게 하는 중요한 기반이 될 수 있다.

셋째, 수출지향적 산업 및 경제구조에 의하여 국민경제의 대외의존도가 70%에 이르는 우리나라의 경우 해상운송수단이 경제안보적인 측면에서 특히 중요하다.

북한에 의하여 대륙으로부터 단절되어 있어서 해상운송수단이 특히 중요한 대외교역 및 교류를 유지하는 수단이 될 수밖에 없는 우리나라는 해운산업의 안보적인 중요성이 특히 강조될 수밖에 없다. 미국의 경우 1996년 해운안보계획(Maritime Security Plan)을 시행하여 국가비상시 미국적 선박에 대한 동원체제를 유지하고 있으며, 지정선박에 대해서는 운항비 차액을 지급하는 등 일

정한 규모의 해운보안선대(Maritime Security Fleet)를 운영하고 있다. 우리나라의 경우에도 국적선원의 승선을 의무화한 국가필수선박의 지정 및 운영을 위한 제도가 마련되어 있으며, 이에 따른 운항비 상승부분을 보전해주기 위한 제도적 기반도 확보하고 있다.

(3) 기타

외항해운산업은 경제 및 군사적인 측면에서의 기능 및 중요성 이외에도 해당국가의 기술수준을 나타내는 척도로 인정되는 것이 일반적이다. 외항해운산업은, 항공산업 등과 마찬가지로 해당국가의 경제적 능력 및 지위를 상징적으로 나타내는 요소로 인식되며, 어느 정도 반론의 여지는 있으나 보유선대의 규모가 국가적 지위를 나타낼 수 있는 상징으로 인정되는 경향이 분명히 존재하는 것이다.

2. 해운산업의 현황

1) 해운선대 현황

우리나라의 경우 해운산업에는 해운법 제2조(정의) 제1항에 의하여 해상여객운송사업, 해상화물운송사업, 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업 및 선박관리업으로 분류된다. 특히 본 연구의 대상인 외항해운산업은 화물운송과 관련하여 동법 제25조(사업의 종류) 제2항의 외항정기화물운송사업 및 제3항의 외항부정기화물운송사업을 포함하는 것이며, 광범위하게는 여객운송과 관련된 제3조(사업의 종류) 제3항의 외항정기여객운송사업 및 외항부정기여객운송사업 등을 포함시킬 수 있다.

(1) 세계 해운선대 현황

① 세계 해운선대 규모

세계 해운선대는 100톤(GT) 이상 선박을 기준으로 한 경우 1970년 5만 2,444척, 2억 2,749만 톤(GT)에서 2004년에는 8만 9,808척, 6억 1,958만 톤(GT)으로 척수는 71.2%, 톤수는 172.3%가 증가했다. 이에 따라 세계 해운선대는 지난 34년간 척수의 경우 연평균 1.6%씩, 그리고 선복량으로서 톤수는 연평균 3.0%씩 증가한 것으로 나타났다. 이 기간에 세계 해운선대의 선박대형화가 진전되었으며, 세계 해운선대 선박의 평균선형은 1970년 4,337.8톤(GT)에서 2004년에는 6,899.0톤(GT)으로 1.6배 대형화되었다(<표 2-1> 및 <그림 2-1> 참조).

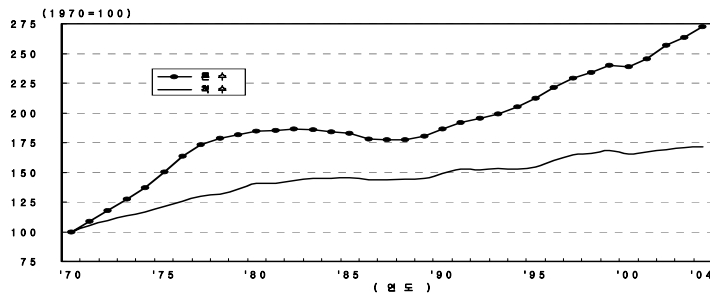
<표 2-1> 세계 해운선대의 척수, 선복량 및 평균선형 추이(1970~2004)

(단위 : 척, 천톤(GT), 톤(GT), %)

구 분	1970년	1980년	1990년	1995년	2000년	2003년	2004년	연평균 증가율
척 수	52,444	73,832	78,336	81,084	86,817	89,488	89,808	1.6
선 복 량	227,490	419,911	423,627	482,842	543,610	600,208	619,584	3.0
평균선형	4,337.8	5,687.4	5,407.8	5,954.8	6,261.6	6,707.1	6,899.0	1.4

자료 : ISL-Bremen, Shipping Statistics Yearbook 2004, Dec. 2004., p.13.

<그림 2-1> 세계 해운선대의 척수 및 선복량(GT) 추이(1970~2004)



자료 : 앞 표와 동일.

② 주요 국가별 보유선대¹⁶⁾

세계 20대 주요 해운국의 보유선대는 2만 500척, 6억 7,984만 톤(DWT)으로 세계 전체 선대의 각각 67.0% 및 81.7%에 해당한다. 개별국가로는 그리스가 3,089척, 1억 5,639만 톤(DWT)으로 최대의 선대를 보유하고 있으며, 이는 세계 전체의 10.1% 및 18.8%이다. 다음으로는 2,871척, 1억 954만 톤(DWT)으로 세계 전체의 9.4% 및 13.2%인 일본, 1,285척, 5,079만 톤(DWT)으로 세계 전체의 4.2% 및 6.1%인 노르웨이, 2,425척, 4,834만 톤(DWT)으로 세계 전체의 7.9% 및 5.8%인 독일 등의 순서이다(<표 2-2> 참조).

우리나라가 보유하고 있는 외항선대의 규모는 800척, 2,535만 톤(DWT)으로 세계 전체 선대의 2.6% 및 3.0%에 해당하며, 톤수를 기준으로 한 순위는 세계 8위이다. 즉 우리나라 보유선대의 규모는 세계 10위권 이내에 포함됨으로써 세계 해운산업 및 시장의 변화에 직·간접적인 영향력을 행사할 수 있는 해운력을 확보하고 있는 것으로 평가할 수 있다. 이미 우리나라 해운산업은 국제해사기구(IMO)를 포함한 주요 국제기구에서 비중이 있는 역할을 수행하고 있으며, 특히 WTO DDA 협상과 관련해서는 일본, EU, 노르웨이 등과 공식협의기구인 '해운서비스(MTS) Friends Group'의 핵심국가로 주요 결정사항에 대한 사전협의 및 국제적 공감대 형성을 주도하는 국가에 해당한다.

③ 선종별 세계선대 구성

2004년 세계 상선대의 선종별 구성은 척수 및 총톤(GT), 재화중량톤(DWT), 컨테이너적재능력(TEU) 등 선복량을 기준으로 한 선대의 규모에 의하여 산출할 수 있다. 이 같이 다양한 방법에 의하여 선대의 선종별 구성을 살펴볼 경우 서로 상이한 구성비가 산출될 수 있다. 예를 들어 척수를 기준으로 할 경우 일반화물선이 최대의 구성비를 나타내지만, 총톤 및 용적톤을 기준으로 할 경우에는 유조선이 최대이다. 특히 컨테이너적재능력을 기준으로 할 경우에는 당연히 컨테이너선이 최대의 구성비를 나타내고 있다.

16) 국가별 보유선대는 국적선과 실질적으로 지배력을 행사할 수 있는 해외치적선을 포함한 개념으로 해당국가의 해운력을 의미함

〈표 2-2〉 세계 주요 20개국의 보유선대¹⁾ 현황(2004)

(단위 : 척, 천톤(DWT), 천TEU)

구 분		국 적 선			해외치적선			합 계		
순위	국 명	척 수	총선복량	총선복량	척 수	총선복량	총선복량	척 수	총선복량	총선복량
1	그리스	746	48,979	177	2,343	107,406	501	3,089	156,385	677
2	일본	652	12,756	35	2,219	96,784	565	2,871	109,540	599
3	노르웨이	609	22,646	77	676	28,142	182	1,285	50,788	258
4	독일	288	6,851	481	2,137	41,484	1,783	2,425	48,335	2,264
5	중국	1,438	23,178	215	718	22,374	209	2,156	45,552	424
6	미국	424	11,999	260	613	33,349	49	1,037	45,347	309
7	홍콩	254	15,546	109	242	15,832	28	496	31,378	137
8	한국	428	8,443	39	372	16,910	126	800	25,354	165
9	싱가포르	412	11,426	188	293	11,617	53	705	23,043	241
10	대만	107	5,318	61	421	17,360	426	528	22,678	487
11	영국	272	8,711	176	329	9,925	165	601	18,637	3411
12	덴마크	263	8,398	314	298	7,975	157	561	16,373	472
13	러시아	1,345	6,947	67	367	8,311	29	1,712	15,258	95
14	인도	256	10,664	12	39	1,460	2	295	12,124	14
15	사우디	40	895	11	60	11,147	0	100	12,043	12
16	이탈리아	472	8,715	63	109	3,227	45	581	11,941	109
17	말레이시아	219	5,799	53	69	3,769	1	288	9,568	54
18	터키	408	6,556	56	163	2,159	24	571	8,715	80
19	이란	126	8,199	41	8	501	-	134	8,700	41
20	스위스	14	769	9	251	7,311	342	265	8,080	351
20개국 합계		8,773	232,795	2,444	11,727	447,043	4,687	20,500	679,839	7,130
기 타		-	-	-	-	-	-	10,103	152,389	1,417
세계 전체		-	-	-	-	-	-	30,603	832,228	8,547

주 : 1) 1,000톤(GT)급 이상 외항상선 기준임.

자료 : ISL-Bremen, Shipping Statistics Yearbook 2004, Dec. 2004., p.30.

일반적인 선복량 및 선대규모의 기준으로 사용되는 용적톤을 기준으로 할 경우에는, 7,565척, 3억 1,783만 톤인 유조선의 구성비가 37.8%로 최대이다. 다음으로는 5,977척, 2억 8,951만 톤인 벌크선의 구성비 34.5%, 3,036척, 9,021만 톤인 컨테이너선의 구성비 10.7%, 그리고 1만 2,895척, 7,018만 톤인 일반화물선의 구성비 8.4% 등의 순서이다. 즉, 이들 4개 선종의 선대가 실질적인 수송능력에 해당하는 용적톤을 기준으로 할 경우 세계 상선대의 91.4%를 구성하고 있으며, 척수, 총톤 및 컨테이너적재능력에 있어서도 각각 74.4%, 82.1% 및 94.8%를 차지하고 있다(<표 2-3> 참조).

〈표 2-3〉 세계 상선대의 선종별 구성 및 선복량1) 현황(2004)

구 분	척 수		선 복 량					
			총톤(GT)		용적톤(DWT)		컨테이너(TEU)	
	척	비중(%)	천GT	비중(%)	천DWT	비중(%)	천TEU	비중(%)
유조선	7,565	19.1	177,682	31.2	317,827	37.8	6	0.1
화학제품선	1,328	3.3	5,497	1.5	8,791	1.0	2	0.0
LNG/LPG선	1,139	2.9	22,678	4.0	20,835	2.5	-	-
벌크선	5,977	15.1	162,615	28.5	289,510	34.5	219	2.5
OBO선	173	0.4	6,972	1.2	12,107	1.4	7	0.1
컨테이너선	3,036	7.7	78,176	13.7	90,214	10.7	6,424	74.7
일반화물선(SD)	8,663	21.8	29,841	5.2	42,858	5.1	889	10.3
일반화물선(MD)	4,232	10.7	20,101	3.5	27,326	3.3	615	7.2
냉동/냉장선	1,173	3.0	6,283	1.1	6,758	0.8	57	0.7
특수선	1,239	3.1	20,926	3.7	10,075	1.2	38	0.4
RO-RO선	1,180	3.0	12,246	2.1	8,171	1.0	311	3.6
화객선	218	0.5	670	0.1	337	0.0	3	0.0
RO-RO/여객선	2,299	5.8	14,905	2.6	3,921	0.5	26	0.3
여객선	1,443	3.6	11,732	2.1	1,625	0.2	-	-
합 계	39,665	100.0	570,325	100.0	840,355	100.0	8,597	100.0

주 : 1) 300톤(GT)급 이상 외항상선 기준임.

자료 : ISL-Bremen, Shipping Statistics Yearbook 2004, Dec. 2004, pp.14~17.

(2) 우리나라 해운선대 현황

① 국적 외항선대 추이

우리나라의 국적 외항선대는 1970년 96척, 76만 톤(GT)에서 2004년에는 536척 1,377만 톤(GT)으로 척수는 5.6배, 톤수는 18.1배 증가했다. 이에 따라 우리나라 외항선대는 지난 34년간 척수의 경우 연평균 5.2%씩, 그리고 선복량으로서 톤수는 연평균 8.9%씩 증가한 것으로 나타났다. 이 과정에서 우리나라 선대의 선박대형화가 진전되었으며, 평균선형은 1970년 7,927.1톤(GT)에서 2004년에는 2만 5,694.0톤(GT)으로 약 3.2배가 대형화되었다. 이는 우리나라 국적 외항선대가 세계 선대의 성장 및 대형화 속도를 크게 능가한 약진적 성장 및 대형화를 이룩했음을 보여주는 것이다(<표 2-4> 및 <그림 2-2> 참조).

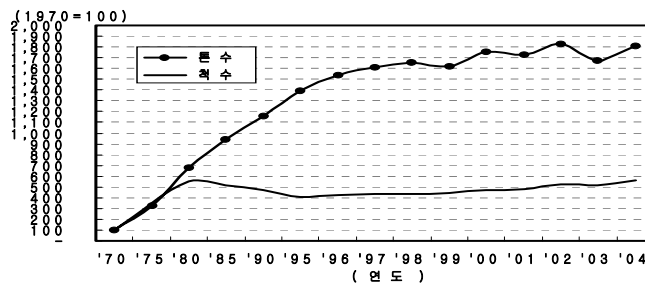
〈표 2-4〉 국적 외항선대의 척수, 선복량 및 평균선형 추이(1970~2004)

(단위 : 척, 천톤(GT), 톤(GT), %)

구 분	1970년	1980년	1990년	1995년	2000년	2003년	2004년	연평균 증가율
척 수	96	530	451	392	452	493	536	5.2
선복량	761	5,138	8,788	10,572	13,330	12,768	13,772	8.9
평균선형	7,927.1	9,694.3	19,485.6	26,969.4	29,491.1	25,899.6	25,694.0	2.5

자료 : 해양수산부 및 한국선원복지고용센터, 「한국선원통계연보」, 각연호.

〈그림 2-2〉 국적 외항선대의 척수 및 선복량 증가추이(1970~2004)



자료 : 앞 표와 동일.

② 국적선대의 선종별 구성

상선대의 선종별 구성은 척수 및 총톤(GT)을 기준으로 산출한다. 척수를 기준으로 할 경우 우리나라 국적선대 구성은, 290척인 일반화물선이 33.7%를 차지하고 있어서 최대의 비중을 차지하고 있다. 다음으로는 213척인 유조선이 24.8%, 125척인 벌크선이 14.5% 및 74척인 화학제품운반선 8.6% 등의 순서이다. 톤수를 기준으로 할 경우에는 586만 9,000톤으로 전체의 59.4%를 차지하고 있는 벌크선의 구성비가 최대이다. 다음으로는 174만 톤의 유조선 17.6%, 111만 7,000톤의 일반화물선 11.3%, 그리고 80만 톤의 컨테이너선 8.1% 등의 순서이다(<표 2-5> 참조).

우리나라 국적선대의 이와 같은 선종별 구성은, 총톤수를 기준으로 하는 경우에 세계 선대의 구성비가 유조선 31.2%, 벌크선 28.5%, 컨테이너선 13.7% 및 일반화물선 8.7% 등임을 고려할 때 다소 차이가 있는 것이다. 우리나라 국적선대는 벌크선 및 일반화물선의 비중이 상대적으로 큰 것이다. 이는 부존자원이 크게 부족하여 원료화물의 수입이 매우 큰 비중을 차지하는 우리나라의 경우 해운선대의 선종별 구성이 이를 반영하고 있음을 보여주는 것이다.

우리나라 경제는 근본적으로 해외의존도가 상당히 높으며, 대외교역이 매우 중요한 부분을 차지하고 있다. 또한 우리나라 경제는 에너지 부문의 해외의존도가 특히 높아서 이를 운송수단의 확보가 안보적인 측면에서도 매우 중요한 요소이다. 따라서 유조선 및 컨테이너선의 구성비가 상대적으로 낮은 우리나라 국적선대의 선종별 구성은 적절하지 못한 것으로 볼 수 있으며, 이에 대한 본격적인 검토 및 보완이 필요하다. 필요한 유조선 및 컨테이너선 선대의 규모를 선정하고 선대 확충 및 육성을 위한 노력이 필요하다.

〈표 2-5〉 우리나라 국적선대의 선종별 구성 현황1)(2004)

(단위 : 척, 천톤(GT), %)

구 분	척 수		선 복 량	
	척	비 중	천 톤	비 중
유 조 선	213	24.8	1,740	17.6
화학제품선	74	8.6	169	1.7
LNG/LPG선	34	4.0	119	1.2
벌 크 선	125	14.5	5,869	59.4
컨테이너선	53	6.2	800	8.1
일반화물선	290	33.7	1,117	11.3
여 객 선	71	8.3	59	0.6
합 계	860	100.0	9,873	100.0

주 : 1) 300톤(GT)급 이상의 국적선박 기준임

자료 : ISL-Bremen, Shipping Statistics Yearbook 2004, Dec. 2004., pp.26~27.

2) 주요 해운기업

(1) 정기선사

세계 주요 20대 정기선사가 보유하고 있는 전용 컨테이너선대 규모는 2,400척, 664만 1,003TEU로 이는 1,000톤(GT)급 이상 전용선박을 기준으로 한 세계 컨테이너선대의 운항선복량 777만 930TEU의 85.4%에 해당하는 것이다. 세계 최대 컨테이너선사는 399척 100만 5,554TEU를 보유한 머스크시랜드(Maersk-Sealand)사이며, 다음은 264척, 71만 3,807 TEU의 MSC사, 165척, 49만 435TEU의 P&ON사 및 150척, 45만 927TEU의 에버그린(Evergreen)사 등의 순서이다(<표 2-6> 참조).

〈표 2-6〉 세계 20대 컨테이너선사 현황(2005. 9.)

(단위 : 척, TEU)

구 분		보 유 선 대		신조발주량		합 계	
순위	선사명	척수	선복량	척수	선복량	척수	선복량
1	Maersk-Sealand	399	1,005,554	97	483,385	496	1,488,939
2	MSC	264	713,808	39	293,824	303	1,007,632
3	P&O Nedlloyd	165	490,435	31	182,907	196	673,342
4	Evergreen	150	450,927	29	175,593	179	626,520
5	CMA-CGM	192	426,994	66	356,364	258	783,358
6	APL	106	322,520	30	111,306	136	433,826
7	CSCCL	108	304,788	34	209,413	142	514,201
8	Cosco	116	299,961	27	228,374	143	528,335
9	한진해운	77	296,938	11	74,500	88	371,438
10	NYK	107	287,137	24	138,500	131	425,637
11	OOCL	68	236,018	21	123,374	89	359,392
12	CSAV	88	231,419	21	95,250	109	326,669
13	MOL	72	226,105	23	154,800	95	380,905
14	K-Line	74	219,560	17	92,712	91	312,272
15	Hapag-Lloyd	57	215,694	7	58,300	64	273,994
16	Zim	90	210,407	9	39,040	99	249,447
17	Hamburg-Sued	86	191,333	6	26,426	92	217,759
18	YML	68	189,939	25	100,600	93	290,539
19	CP Ships	76	179,209	9	38,277	85	217,486
20	현대상선	37	142,257	11	67,300	48	209,557
합 계		2,400	6,641,003	537	3,050,245	2,937	9,691,248

자료 : *Containerisation International*, Nov. 2005, pp.61—65.

특히 머스크시랜드사¹⁷⁾ 및 P&ON사의 M&A가 2005년 5월 이후 본격적으로 진행되고 있으며, 새로이 출범하는 머스크(Maersk)사는 564척, 149만 2,989TEU의 컨테이너선대를 보유한 초거대선사로 탈바꿈하고 있다. 기존 양선사의 컨테이너선 신조발주량을 고려할 경우에는 머스크사의 보유선대는 700척, 220만 TEU에 육박하는 규모까지도 가능하다. 즉 세계 전체 컨테이너선대 선복량의 약 20%를 차지하는 초거대 정기선사로서 세계 2위인 MSC사 운항선대의 2배를 넘어서는 엄청난 규모의 선대를 보유하게 되는 것이다. 한편 우리나라 선사로는 2004년 세계 7위에서 9위로 밀려난 한진해운과 세계 19위에서 20위로 하락한 현대상선이 세계 20대 선사에 포함되어 있다. 한진해운은 77척, 29만 6,938TEU의 선대를 보유하고 있으며, 신조발주량 규모는 11척 7만 4,500TEU이다. 현대상선은 37척, 14만 2,257TEU의 선대를 보유하고 있으며, 신조발주량은 11척 6만 7,300TEU이다.

(2) 벌크선사

세계 주요 벌크선사에는 보유선대 선복량이 1,000만 톤(DWT)이 넘는 4개 거대선사가 있으며, 기타 200—300만 톤 규모의 선사들이 다수 군집하는 구도를 유지하고 있다. 4개 거대 벌크선사에는 3개의 일본 선사가 포함되어 있으며, 우리나라의 선사로는 STX 범양 및 대한해운이 8위와 10위를 차지하고 있다(<표 2-7> 참조).

17) 머스크시랜드(Maersk-Sealand)사는 덴마크의 해운그룹 'AP Moeller'사의 정기선 부문 자회사로 1999년 기존의 머스크(Maersk)사가 미국의 시랜드(Sea-Land)사를 인수하여 탄생한 바 있음

〈표 2-7〉 세계 10대 벌크선사 현황(2004)

(단위 : 척, 천톤(DWT))

구 분		보유선대		비 고
순위	선사명	척수	선복량	
1	MOL	593	40,406	자동차, LNG, 유조선, 크루즈, 연안, 컨테이너
2	NYK	617	35,233	벌크선, 컨테이너, 유조선, 물류
3	K-Line	363	21,469	벌크, 자동차, LNG, 석탄, 유조선, 컨테이너
4	ZMA	106	12,122	벌크선 중심
5	KG Jebsen	90	3,626	벌크, 시멘트, OBO, CTCO, Pitch선, 설탕운반선
6	World-Wide	20	3,616	벌크선 중심
7	Marmaras	41	3,278	벌크선 중심
8	STX 범양	71	3,633	벌크선, 컨테이너, 케미컬, 유조선
9	Angelicoussis	30	2,881	벌크선 중심
10	대한해운	21	2,636	벌크, LNG, 컨테이너
합 계		1,952	128,900	

자료 : 해양수산부, 「해운항만정책 DB」(<http://sea.winis.net/>)

세계 주요 벌크선사들은 대부분 다양한 선종의 선대를 운영하는 복합선사의 형태를 유지하고 있으며, 상당수는 컨테이너 선대도 보유하고 있다. 세계 최대의 벌크선사는 일본 MOL사로 593척, 4,040만 6,000 톤의 선대를 운영하고 있으며, MOL사의 보유선대에는 자동차운반선, LNG선, 유조선, 크루즈선, 연안화물선 및 컨테이너선 등을 포함한 다양한 선종이 포함되어 있다. 다음은 617척, 3,523만 3,000 톤의 NYK사로 보유선대에는 벌크선, 컨테이너선 및 유조선이 포함되어 있으며, 역시 일본선사인 K-Line사도 363척, 2,146만 9,000 톤으로 벌크선, 자동차운반선, LNG선, 석탄운반선, 유조선, 컨테이너선 등 다양한 선종의 선대를 운영하고 있다.

벌크선만을 보유하여 벌크선 전용선사의 경영형태를 유지하고 있는 선사로는 106척, 1,212만 2,000 톤의 ZMA사가 최대선사이다. 다음은 20척, 361만 6,000

톤의 월드와이드(World-Wide)사, 41척, 327만 8,000 톤의 마마라스(Marmaras)사, 그리고 30척, 288만 1,000 톤의 안젤리코시스(Angelicoussis)사 등의 순서이다.

우리나라의 선사로는 세계 8위인 STX 범양 및 10위인 대한해운이 있다. STX 범양은 벌크선, 컨테이너선, 케미컬운반선 및 유조선을 포함한 71척, 363만 3,000 톤의 선대를, 그리고 대한해운은 벌크선, LNG선 및 컨테이너선을 포함한 21척, 263만 6,000 톤이다.

3) 해운 및 항만 물동량

(1) 해운물동량

① 총 해상물동량

세계 해운물동량은 1980년 36억 7,900만 톤에서 연평균 2.5%씩 증가하여 2003년에는 64억 6,000만 톤에 이른 것으로 추정되며, 우리나라의 수출입 해운물동량은 1980년 9,404만 톤에서 2003년에는 6억 7,333만 톤을 기록하는 등 연평균 8.9%씩 증가했다(<표 2-8 > 참조).

〈표 2-8〉 세계 및 우리나라 해상물동량 추이

(단위 : 천톤, %)

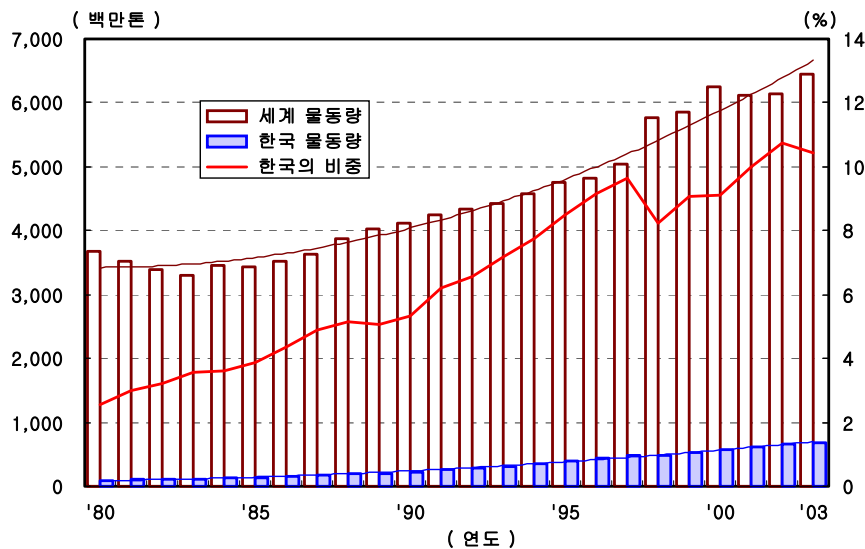
구 분	1980년	1990년	1995년	2000년	2001년	2002년	2003년	연평균 증가율
세계 물동량	3,679,000	4,126,000	4,748,000	6,242,000	6,121,000	6,137,000	6,460,000	2.5
우리나라 물동량	94,035	219,781	404,424	569,599	610,910	658,310	673,328	8.9
(세계 비중)	(2.56)	(5.33)	(8.52)	(9.13)	(9.98)	(10.73)	(10.42)	-

주 : 세계 물동량은 양하(unloaded) 기준이며, 우리나라 물동량은 수출입 합계임
자료 : 한국해양수산개발원, 「해운통계요람」 각호

그 결과 세계 해운물동량에서 우리나라 물동량이 차지하는 비중은 1980년

2.56%에서 2002년 10.73% 및 2003년 10.42%로 증대되는 등 전반적으로 상승 추세를 보이고 있다. 이를 연도별로 살펴보면 아시아 금융위기가 발생한 직후인 1998년에 우리나라의 비중이 크게 하락하면서 일시적으로 위축된 바 있다(<그림 2-3> 참조).

〈그림 2-3〉 세계 및 우리나라 해산물동량 추이



자료 및 주 : 앞 표와 동일.

② 해상 컨테이너물동량

< 주요 동서 기간항로 >

아시아/북미, 아시아/유럽 및 북미/유럽 등 세계 주요 동서 기간항로의 컨테이너 물동량은 2004년 3,441만 8,000TEU에 이르렀으며, 2005년에는 3,758만 TEU로 이에 비해 9.2% 증가할 것으로 예상된다. 항로별로는 북미항로가 1,850만 2,000TEU로 10.8%, 구주항로가 1,418만 4,000TEU로 9.6% 증가하는 가운데, 대서양항로는 489만 4,000TEU로 2.6%의 증가에 그칠 전망이다 (<표 2-9 > 참조).

세계 주요 동서 기간항로 컨테이너물동량의 이와 같은 증가 추세는 세계 총 해상물동량을 크게 앞지르는 것이며, 해상운송의 컨테이너화가 지속적으로 진전되고 있음을 의미한다. 그리고 이 같은 현상은 산업화가 확산되고 가공수출 및 복합운송이 보편화될 것으로 예상됨에 따라 향후에도 상당기간에 걸쳐 지속될 것으로 전망된다.

〈표 2-9〉 세계 주요 동서 기간항로 해상 컨테이너물동량

(단위 : 천TEU)

구 분		2003년	2004년	2005년	2006년	2007년
북미항로 (아시아/북미)	동향(E/B)	10,755	12,358	13,918	15,451	16,784
	서향(W/B)	4,082	4,348	4,584	4,807	5,015
	계	14,837	16,706	18,502	20,258	21,799
구주항로 (아시아/유럽)	동향(E/B)	4,403	4,649	4,915	5,173	5,411
	서향(W/B)	7,280	8,291	9,269	10,114	10,967
	계	11,683	12,940	14,184	15,287	16,378
대서양항로 (북미/유럽)	동향(E/B)	1,644	1,718	1,779	1,842	1,911
	서향(W/B)	2,965	3,054	3,115	3,169	3,233
	계	4,609	4,772	4,894	5,011	5,144
합계	동향(E/B)	16,802	18,725	20,612	22,466	24,106
	서향(W/B)	14,327	15,693	16,968	18,090	19,215
	계	31,129	34,418	37,580	40,556	43,321

자료 : Containerisation International, April 2005, pp.5-7.

< 주요 남북 기간항로 >

동북아/동남아, 북미/중남미, 유럽/중남미, 아시아/호주, 유럽/아프리카, 유럽/호주 항로 등 주요 6개 남북 기간항로의 2005년 컨테이너물동량은 1,699만 3,000TEU로 2004년에 비해 6.4%가 증가할 것으로 예상되는 등 증가율이 하락할 전망이다. 그리고 2006년 이후에도 증가세는 점차 둔화될 전망이다(<표 2-10 > 참조).

〈표 2-10〉 세계 주요 남·북 기간항로 해상 컨테이너물동량

(단위 : 천TEU)

구 분		2003년	2004년	2005년	2006년	2007년
동북아/동남아	남향(S/B)	2,633	3,088	3,424	3,754	4,043
	북향(N/B)	3,474	3,688	3,857	4,022	4,217
	계	6,107	6,776	7,281	7,776	8,260
아시아/호주	남향(S/B)	611	708	782	836	888
	북향(N/B)	729	762	817	877	934
	계	1,340	1,470	1,599	1,713	1,822
북미/중남미	남향(S/B)	1,361	1,432	1,519	1,587	1,635
	북향(N/B)	2,003	2,323	2,466	2,546	2,625
	계	3,364	3,755	3,985	4,133	4,260
유럽/중남미	남향(S/B)	689	741	789	814	837
	북향(N/B)	1,665	1,860	1,910	1,984	2,068
	계	2,354	2,601	2,699	2,798	2,905
유럽/아프리카	남향(S/B)	534	532	556	574	586
	북향(N/B)	278	281	286	293	300
	계	812	813	842	867	886
유럽/호주	남향(S/B)	290	318	341	354	363
	북향(N/B)	222	236	246	258	374
	계	512	554	587	612	737
합계	남향(S/B)	6,118	6,819	7,411	7,919	8,352
	북향(N/B)	8,371	9,150	9,582	9,980	10,518
	계	14,489	15,969	16,993	17,899	18,870

자료 : Containerisation International, June 2005, pp.5-7.

< 우리나라의 수출·입 컨테이너물동량 >

우리나라의 수출·입 해상 컨테이너물동량은 2004년 현재 총 902만

4,000TEU이다. 이 중에서 450만 6,000TEU는 수출 물동량이며, 451만 8,000TEU가 수입물동량이다. 이 같은 물동량을 지역별로 구분하면 전체적으로는 중국, 대만 및 러시아 등을 포함한 극동 지역이 345만 6,000TEU로 38.3%를 차지하여 최대이다. 다음으로는 북미 지역이 160만 1,000 TEU로 17.7%, 일본이 115만 TEU로 12.7% 및 동남아 지역이 96만 9,000TEU로 10.7%를 차지하였다. 한편 수출의 경우 극동, 동남아, 북미, 일본 및 유럽 등의 순서이며, 수입물동량은 극동, 북미, 일본, 동남아 및 유럽 등의 순서로 동남아 지역 수출 물동량이 강세를 보이고 있다(<표 2-11> 참조).

〈표 2-11〉 우리나라의 주요 지역별 수출입 컨테이너물동량(2004)

(단위 : 천TEU,%)

구 분	수 출		수 입		합 계	
	물동량	비중	물동량	비중	물동량	비중
일 본	455	10.1	695	15.4	1,150	12.7
극 동	1,901	42.2	1,556	34.4	3,456	38.3
동 남 아	572	12.7	397	8.8	969	10.7
서 남 아	65	1.4	51	1.1	116	1.3
중 동	238	5.3	92	2.0	330	3.7
유 럽	344	7.6	396	8.8	739	8.2
아프리카	56	1.2	42	0.9	99	1.1
북 미	570	12.6	1,030	22.8	1,601	17.7
중 미	108	2.4	59	1.3	167	1.9
남 미	83	1.8	45	1.0	127	1.4
대 양 주	114	2.5	156	3.5	270	3.0
합 계	4,506	100.0	4,518	100.0	9,024	100.0

자료 : 한국해양수산개발원, 「해운통계요람」 2005, pp224-225.

(2) 항만 컨테이너물동량¹⁸⁾

① 세계 항만 컨테이너물동량

항만별 컨테이너화물 취급실적을 기준으로 한 2004년 세계 항만 컨테이너물동량은 총 3억 5,561만 TEU로 1995년 이후 9년간 평균 10.5%씩 증가했다. 지역별로는 1억 8,101만 TEU를 기록한 아시아가 최다이며, 다음은 6,947만 TEU의 서유럽, 4,036만 TEU의 북미, 2,457만 TEU의 중남미 및 1,938만 TEU의 중동 등의 순서이다. 그러나 물동량 증가율의 경우 1995년 이후 연평균 13.7%를 기록한 동유럽이 가장 높은 것으로 나타났다. 다음은 12.5%의 중동, 12.0%의 아시아, 10.5%의 중남미 및 10.3%의 아프리카 등의 순서이다 (<표 2-12> 참조).

이에 따라 극동, 동남아 및 서남아를 포함한 아시아가 항만 컨테이너물동량의 규모에 있어서 부동의 1위를 차지하고 있는 가운데, 전통적인 선진공업국이 밀집되어 있는 서유럽 및 북미 등이 높은 수준을 유지하고 있다. 물동량 증가율은 새로운 경제활성화 지역에 해당하는 동유럽과 축적되는 석유자본에 의하여 적극적인 투자가 이루어지고 있는 중동 등이 가장 높은 수준을 유지하고 있는 가운데, 새로운 남북 교역의 대상으로 부상하고 있는 중남미 및 아프리카 등이 비교적 높은 증가세를 보이고 있다.

18) 세계 모든 항만에서 취급된 수출, 수입 및 환적을 포함한 컨테이너의 양을 의미함

〈표 2-12〉 세계 주요 지역별 항만 컨테이너물동량 추이

(단위 : 천TEU, %)

구 분	1995년	1998년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	증가율1)
북 미	22,160	26,401	30,824	31,212	34,212	37,469	40,357	6.9
중 남 미	10,015	15,112	17,802	18,793	19,212	21,313	24,569	10.5
중 미	5,319	8,206	9,925	10,371	10,464	11,493	12,472	9.9
남 미	4,697	6,907	7,877	8,422	8,749	9,820	12,097	11.1
서 유 럽	32,016	44,381	51,707	52,805	57,350	62,702	69,467	9.0
북유럽	21,562	27,331	31,661	31,991	34,403	37,337	41,301	7.5
남유럽	10,454	17,049	20,047	20,814	22,947	25,365	28,166	11.6
동 유 럽	797	978	1,080	1,438	1,726	2,076	2,523	13.7
아 시 아	65,384	84,873	110,897	117,862	135,232	155,879	181,012	12.0
극 동	41,178	52,192	71,096	75,126	87,541	103,285	121,254	12.7
동남아	20,975	28,020	34,320	36,906	41,105	45,436	52,112	10.6
서남아	3,231	4,661	5,481	5,830	6,586	7,158	7,646	10.0
중 동	6,703	8,849	11,092	12,328	13,642	16,125	19,378	12.5
호 주	3,397	4,155	5,019	5,312	6,023	6,483	7,037	8.4
아프리카	4,670	5,707	7,150	7,613	8,454	9,661	11,271	10.3
세계 합계	145,142	190,456	235,571	247,364	275,850	311,709	355,612	10.5

주 : 1) 1995년~2004년 기간의 연평균증가율임.

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd.

② 우리나라 항만 컨테이너물동량

한편 우리나라 항만 컨테이너물동량은, 2004년 1,443만 9,000 TEU를 기록하여 1995년 이후 연평균 13.9%씩 증가한 것으로 나타났으며, 부산항의 컨테이너화물 취급실적이 1,144만 2,000 TEU로 우리나라 전체 물동량의 79.2%를 차지하는 부동의 1위를 유지하고 있다. 다음으로는 광양항이 131만 5,000TEU로 9.1%, 인천항이 93만 5,000 TEU로 6.5%, 그리고 울산항이 27만 9,000

TEU로 1.9% 등을 차지하고 있다(<표 2-13> 참조).

이와 같은 우리나라 항만 컨테이너물동량의 세계 전체 항만 컨테이너물동량에 대한 비중은 4%를 상회하는 것이다. 1990년대 중반 3%대를 유지했음을 고려할 때 우리나라 컨테이너항만의 국제적인 위상이 지속적으로 제고되고 있음을 알 수 있다. 인천, 울산 및 기타 항만들의 물동량 증가율이 비교적 높은 것으로 나타나 중소 항만이 높은 물동량 증가 추세를 유지하고 있다. 이에 따라 우리나라의 국제교역과 관련하여 역할이 커지고 있음을 알 수 있다. 다만 2004년 들어 광양 및 울산항을 중심으로 주요 항만의 컨테이너물동량 증가율이 다소 하락하고 있어서 일부 우려되는 경향이 있다.

〈표 2-13〉 우리나라의 항만 컨테이너물동량 추이

(단위 : 천TEU, %)

구 분	1995년	1998년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	증가율1)
부 산	4,130	5,312	7,615	8,073	9,435	10,408	11,442	12.0
광 양	12	68	678	887	1,126	1,235	1,315	11.7
인 천	296	515	611	663	770	821	935	13.6
평 택	-	-	1	21	66	152	190	-
울 산	43	126	236	258	277	318	279	23.1
기 타	7	81	50	88	216	252	278	50.5
전 국	4,488	6,102	9,191	9,990	11,890	13,186	14,439	13.9
(세계비중)	(3.09)	(3.20)	(3.90)	(4.04)	(4.31)	(4.23)	(4.06)	-

주 : 1) 1995년~2004년 기간의 연평균증가율임. 단, 광양은 2000년~2004년 기준임
 자료 : 한국컨테이너부두공단(<http://www.kca.or.kr/>) 및 한국해양수산개발원, 「해운통계요람」 각호.

3. 해운서비스 교역 현황

서비스 상품의 수출(대변) 및 수입(차변)은 IMF 국제수지매뉴얼(Balance of

Payments Manual) 제4판(1977년) 및 제5판(1993년)의 개념, 정의 및 분류법에 의하여 작성된 국제수지통계에 포함되어 있는 국제적 서비스 거래와 관련한 통계를 근거로 작성되었다¹⁹⁾.

이에 따라 해운 및 항공 이외에 도로, 내륙수로, 파이프라인 등 기타의 서비스가 운송서비스에 포함되며, 이 때 정부 부문에 의해 제공되는 서비스는 서비스 교역의 대상에서 제외되는 것이 원칙이다. 그리고 운송서비스에는 여객의 운송, 화물의 이동 및 승무원을 포함한 운송설비의 임대 등과 이와 관련한 보조 및 부대서비스를 포함한다. 그리고 수입 및 수출의 구분은 운송서비스의 국제적 거래와 관련하여 한 국가 또는 경제의 거주자가 국제금융거래를 통하여 다른 국가 또는 경제권의 거주자인 사업자로부터 대가를 획득한 경우에는 수출로, 그리고 대가를 지급한 경우에는 수입으로 간주하고 있다.

본 연구에서 분석하는 해운서비스 교역 현황은 WTO의 기준에 의하여 작성된 통계를 근거로 하고 있다. 따라서 본 연구에서는 외항 및 연안해운서비스와 관련하여 본원적인 해운 및 용선(선원 포함)과 기타 해운보조 및 부대서비스와 관련하여 외환거래를 통하여 외화가 국내에 유입된 경우 해운서비스의 수출로, 그리고 국외로 지불된 경우 수입으로 볼 수 있다. WTO의 이와 같은 통계는 각국이 WTO에 제공한 통계를 근거로 작성되고 있는 것으로 추정된다.

1) 세계 서비스교역 현황

1990년대에는 연평균 9%의 증가율을 유지하던 세계 서비스교역은 2000년대 들어 8%대로 다소 하락했다. 이에 따라 전체 국제교역에 있어서 서비스교역의 비중은 2000년대 들어 다소 하락했음에도 불구하고 19~20%의 수준을 유지하여 서비스교역의 중요성을 반증하고 있다. 특히 서비스산업의 높은 부가가치 창출능력과 커지는 서비스산업 비중이 선진경제로의 전환을 나타내는 지표라는 점에서 크게 인식되고 있다(<표 2-14> 참조).

19) 세계무역기구(WTO) 공식홈페이지의 국제교역통계와 관련한 기술서(Technical notes : http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2005_e/its05_technotes_e.doc) 참조.

〈표 2-14〉 세계 상품 및 서비스교역 추이(2000~2004)

(단위 : 10억 달러, %)

구 분	2000년	2001년		2002년		2003년		2004년	
	금액	금액	증감률	금액	증감률	금액	증감률	금액	증감률
상 품	6,225	5,975	-4	6,275	5	7,340	17	8,880	21
(비중)	(80.6)	(80.0)	-	(79.7)	-	(80.2)	-	(80.9)	-
서비스	1,495	1,495	0	1,600	7	1,810	13	2,100	16
(비중)	(19.4)	(20.0)	-	(20.3)	-	(19.8)	-	(19.1)	-
합 계	7,720	7,470	-3	7,875	5	9,150	16	10,980	20
(비중)	(100.0)	(100.0)	-	(100.0)	-	(100.0)	-	(100.0)	-

자료 : WTO, World Trade Report 2005, p.5 참조

2) 세계 주요국 및 우리나라의 해운서비스 수출실적

주요 10개국의 서비스교역 현황을 살펴보면(<표 2-15> 참조), 서비스교역의 규모가 전반적으로 커지고 있는 가운데, 전체 서비스교역에 대한 운송서비스의 비중은 23%대를 유지하고 있다. 운송서비스 교역에 대한 해운서비스의 비중은 40%대를 나타내고 있다. 따라서 국제교역 전체에 대한 해운서비스의 비중은 대체적으로 2%의 수준에 있음을 알 수 있다.

세계무역기구(WTO)에 의하면, 우리나라의 2002년 서비스수출 규모는 271억 달러이며, 서비스수입은 351억 달러이다. 이는 세계 전체 서비스교역의 1.5% 및 1.9%에 해당하는 것이며, 주요 10개국 중에서는 9위이다. 해운서비스의 교역과 관련하여 우리나라의 수출 및 수입실적은 85억 달러 및 77억 달러로 약 8억 달러의 국제수지 흑자를 기록한 것으로 나타났으며, 이는 전체 운송서비스 수출 및 수입실적의 64.9% 및 72.0%에 해당한다. 이와 같은 우리나라의 해운서비스교역 규모는 수출은 주요 10개 서비스교역국 중에서 일본, 영국 및 독일에 이어 세계 4위이며, 수입의 경우에는 미국, 일본, 중국, 독일 및 영

국에 이어 세계 6위이다. 따라서 우리나라 외항해운산업이 우리나라의 상품 및 서비스교역에 기여하는 바가 크며, 세계 해운서비스 교역 및 해운시장에서 매우 높은 위상을 차지하고 있음을 보여주는 것이다.

〈표 2-15〉 세계 주요국의 해운서비스 교역 추이(2003)

(단위 : 10억 달러, %)

구 분	수 출					수 입				
	서비스 합계	운송서비스				서비스 합계	운송서비스			
		해운	항공	기타	계		해운	항공	기타	계
미국	287.7	5.3	21.8	20.5	47.6	228.5	25.0	25.1	15.6	65.7
캐나다	41.9	1.9	3.1	2.4	7.4	50.0	4.1	4.3	1.8	10.2
프랑스	98.9	5.5	9.8	6.8	22.1	83.7	6.1	9.0	6.6	21.7
독일	115.6	10.7	13.2	4.9	28.8	170.8	10.0	11.9	15.0	36.9
이탈리아	72.7	4.4	3.1	2.5	10.0	74.0	6.6	5.3	3.7	15.6
영국	143.2	8.9	10.7	1.6	21.2	118.3	9.3	16.0	2.8	28.1
일본	70.6	18.3	8.2	0.0	26.5	110.3	23.4	10.7	0.1	34.2
중국	46.4	2.6	1.8	3.5	7.9	54.9	12.4	3.3	2.5	18.2
대만	23.0	2.1	2.3	0.0	4.4	24.8	4.9	1.8	0.0	6.7
한국1)	27.1	8.5	4.6	0.0	13.1	35.1	7.7	3.0	0.0	10.7
합 계	927.1	68.2	78.6	42.2	189.0	950.4	109.5	90.4	48.1	248.0
(비중)	-	(36.1)	(41.6)	(22.3)	(100.0)	-	(44.2)	(36.4)	(19.4)	(100.0)

주 : 1) 2002년 기준임.

자료 : WTO, *International Trade Statistics* 2004, p.50, 65, 66, 93, 94.

제3장

국제수지 체계와 외항해운기업 수입구조

1. 국제수지의 의의와 분류체계

1) 국제수지의 의의

경제정책의 목표는 시대와 국가 사정에 따라서 상이하겠지만, 대체적으로 완전고용의 달성, 물가수준의 안정, 국제수지(balance of payment)의 균형, 지속적 경제성장, 소득과 부의 분배개선, 삶의 질 향상 등으로 대별된다고 할 수 있다.

이 중에서 국제수지는 중상주의 시대부터 매우 중요한 국가경제정책의 목표가 되었고 지금도 여전히 중요한 정책대상이다. 중상주의 시대 경제정책의 목표는 가능한 한 많은 부를 축적하는 것, 다시 말해서 국제수지의 흑자였다. 19세기와 20세기 초반에는 금본위제도(gold standard system)에 따른 국제결제관계 유지가 경제정책의 중요한 과제였다. 그리고 최근 미국에서는 막대한 재정적자와 무역수지적자가 가장 큰 문제로 등장하게 되었고, 따라서 경제정책도 대외균형에 중점을 두게 되었다.

국제수지의 균형은 완전고용이나 물가안정과 함께 경제정책의 중요한 목표이다. 그러나 국제수지의 균형이라는 목표는 완전고용이나 물가안정과 같은 목표와는 달리 국민의 일상생활에 직접적으로 관련되는 것이 아니라 경제 전체의 안정과 국민생활의 유지를 위해서 필요한 일반적 조건이라는 의미를 가진다. 국제수지에서 가장 큰 비율을 차지하며 중요한 의미를 갖는 것이 상품과

서비스의 수출입에서 발생하는 경상수지이다. 그리고 각국의 경제가 안정적인 발전을 도모한다면 자본수지도 중요한 의미를 갖는다.

일반적으로 국제수지는 균형을 이루는 것이 바람직하다.²⁰⁾ 국제수지의 적자가 지속되면 이것은 그 나라의 경제활동이 건전하지 못하다는 증거이다. 지급이 수입보다 많은 상태가 계속된다면 결국 그 나라의 보유외화가 고갈되고 급기야는 긴요한 재화마저 수입할 게 없게 됨으로써 경제가 파탄에 이르게 될 가능성이 있기 때문이다. 그리고 그 부족분을 메우기 위해서는 외환차입 등의 방법을 사용해야 한다는 문제도 있다.

한편 국제수지가 만성적인 흑자인 경우에도 외환의 유입으로 국내물가수준이 불안정해질 위험이 있고, 다른 나라와 무역마찰을 일으킬 위험이 있다. 또한 이것은 궁극적으로 자기 나라의 물건을 내다팔아서 돈으로 쌓아두는 것이므로 국민생활의 질과 수준이 상대적으로 낮은 수준에 머무르고 있다는 의미도 있어 역시 바람직한 것이 못된다. 따라서 국제수지는 약간의 흑자이거나 균형을 이루는 것이 가장 바람직하므로 이러한 상태로 조절하는 것이 중요한 정책목표가 되는 것이다.²¹⁾

2) 국제수지의 작성원리와 분류체계

(1) 국제수지의 작성원리

경제정책 목표로서의 국제수지는 구체적으로 국제수지표(balance of international payments table) 형식으로 작성된다. 즉 국제수지표는 일정한 기간 동안 한 나라의 국민경제와 그 밖의 여타 경제권 사이에 이루어진 모든 경

20) 국제수지표는 복식부기의 원리에 의하여 기재되므로 양변의 총합계는 항등적으로 일치한다. 따라서 국제수지의 균형이라고 할 때는 모든 계정이 아닌 몇몇 계정만을 볼 때 양변의 합계가 일치하였을 때를 “국제수지의 균형”(equilibrium of the balance of payments)이라 하고, 일치하지 않을 때를 “국제수지의 불균형”(disequilibrium of the balance of payments)라고 한다.

21) 김인준, 「국제경제론」(제3판), 다산출판사, 1998. pp. 36~37. ; 한승수, 「경제정책론」, 두산동아, 1996. pp. 73~74.

제적 거래를 체계적으로 분류·정리하여 기록한 명세표로 작성된다.²²⁾ 여기서 ‘일정한 기간 동안’이라 함은 국제수지통계가 어느 한 시점에서의 수지상황을 기록한 스톡(stock) 통계가 아니라 일정기간 중에 발생한 거래를 집계한 플로우(flow) 통계임을 의미한다.²³⁾ 그리고 ‘한 나라의 국민경제’와 ‘그 밖의 여타 경제권간’의 거래는 다른 말로 ‘거주자(residents)와 비거주자(nonresidents)’사이의 거래라고도 하며 거주자와 비거주자는 법률상의 국적이나 지리적 영역보다는 경제활동에 있어 이익의 중심(center of interest)이 어디에 있느냐 하는 기준에 따라 구분된다.²⁴⁾ 또 ‘모든 경제적 거래’라 함은 한 나라의 국민경제가 외국과의 거래에서 발생한 교환거래는 물론 아무런 대가없이 주고받는 이전거래를 모두 포함함을 의미한다. ‘체계적으로 분류·정리’하여 기록하였다는 것은 국제수지통계가 복식부기(double entry system)²⁵⁾의 원리에 의해 국제적으로 통일된 객관적 기준, 즉 IMF가 정한 기준에 의해 작성된다는 의미이다. 국제수지통계의 회계원리는 다음과 같다.

〈표 3-1〉 국제수지표의 회계원리

차변(debit, '-')	대변(credit, '+')
<ul style="list-style-type: none"> · 재화 수입 (실물자산 증가) · 서비스 수입 (제공받음) · 소득 및 이전 지급 	<ul style="list-style-type: none"> · 재화 수출 (실물자산 감소) · 서비스 수출 (제공해 줌) · 소득 및 이전 수취
<ul style="list-style-type: none"> · 자산 증가 · 부채 감소 	<ul style="list-style-type: none"> · 자산 감소 · 부채 증가

22) 한국은행, 「국제수지통계의 이해와 최근 동향」, 2005. 3.

23) 그러므로 일정시점에서의 일국의 대외자산 및 부채를 기록한 스톡개념의 “국제대차표”(balance of international indebtedness table)와는 구별된다. 김인준, 「국제경제론」(제3판), 다산출판사, 1998. p. 30.

24) 국제수지의 대상을 거주자와 비거주자간의 거래만으로 한정하는 것은 뒤에서 살펴보는 해운기업의 국제수지 기여도 분석에서 매우 중요한 개념임.

25) 복식부기는 모든 개별 거래에 대하여 같은 금액을 차변과 대변에 동시에 기록하며, 이에 따라 대차 양변의 합계는 항상 일치

그리고 국제수지통계의 수출 및 수입에는 거주자로부터 비거주자에게로(또는 비거주자로부터 거주자에게로) 소유권변동(change of ownership)이 발생한 모든 재화를 기록함과 아울러 수출과 수입을 동일한 가격기준(FOB)으로 평가하여 기록한다. 이에 따라 국제수지통계의 상품수지(수출-수입)는 관세청에서 작성, 발표하고 있는 통관기준 수출입 차이(수출-수입)와는 다음과 같은 다른 점이 있다.

〈표 3-2〉 상품수지와 수출입 차이 비교

구 분	상품수지(국제수지)	수출입 차이(통관통계)	비 고
1. 포괄범위	- 소유권변동이 발생한 든 실물거래	- 소유권변동이 발생하지 않 은(한) 실물거래도 일부 (미)포함	(예) 반품밑수출입
2. 가격평가	- 수출 : FOB - 수입 : FOB	- 수출 : FOB - 수입 : CIF	- 운임·보험료중 일부를 서비스 지급으로 기록 (국제수지통계)
3. 계상시점	- 소유권변동 시점	- 세관에서 수출입신고 리 시점	- 수출입신고시 소유권변동이 발생한 것으로 간주(일반적) · 예외: 선박 등

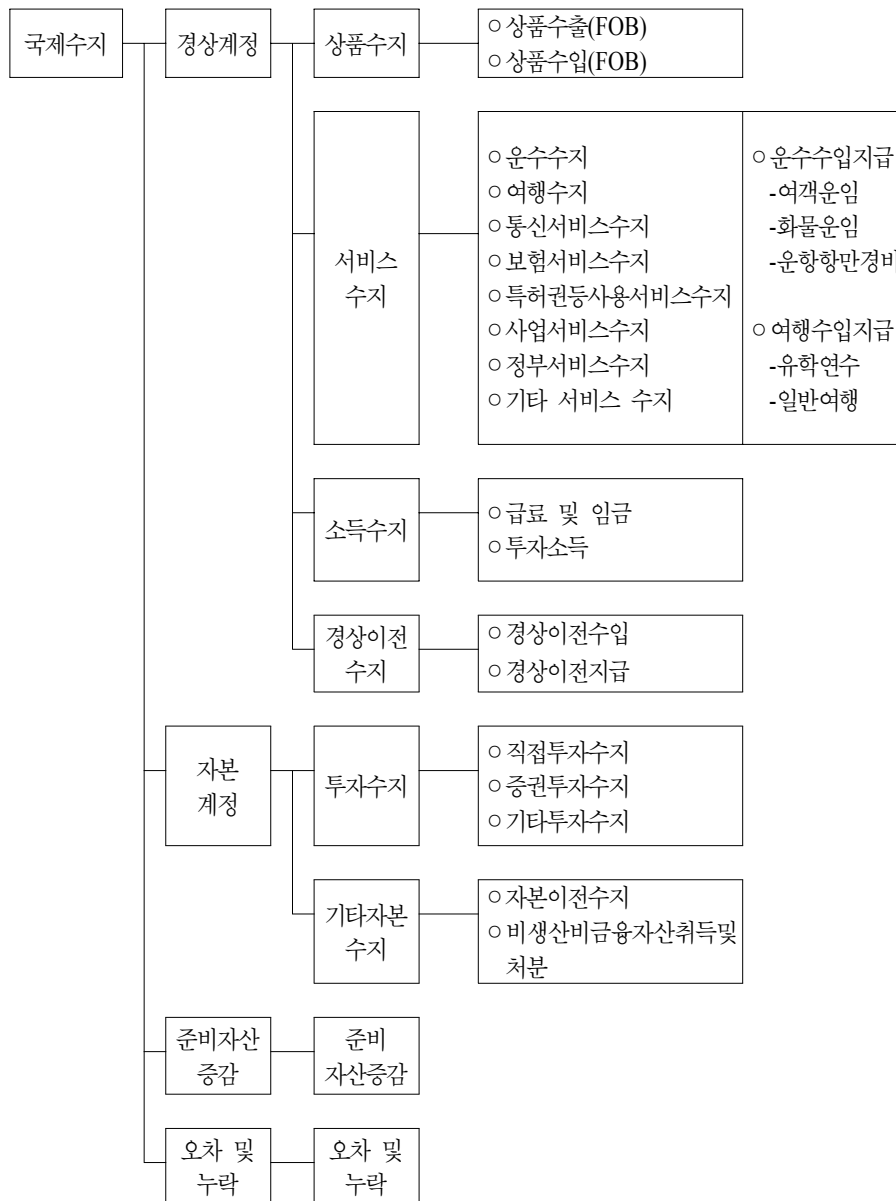
(2) 국제수지 분류체계²⁶⁾

국제수지는 크게 경상계정(current account), 자본계정(capital account), 준비자산증감(changes in reserve assets)로 구분된다. 그리고 경상계정은 다시 상품수지, 서비스수지, 소득수지, 경상이전수지 등으로 구분할 수 있다. 이 중 상품

26) 이 부분은 한국은행, 「국제수지매뉴얼」, 1996. ; 한국은행, 「국제수지통계의 이해와 최근 동향」, 2005. 3. ; 김인준, 「국제경제론」(제3판), 다산출판사, 1998. ; 김신행, 「국제경제론」(개정판), 법문사, 1990. 등을 참고하여 정리함.

수지는 거주자와 비거주자간의 상품거래 즉 수출입거래를 의미하며 상품특성에 따라 일반상품, 가공용재화, 운수조달재화, 재화수리, 비화폐용 금(金)으로 계상한다. 이 때 일반상품은 국가간에 거래가 발생하는 재화(movable goods)를 대상으로 하고, 가공용재화는 외국에서 가공하기 위해 수출한 원자재 및 가공 후 재수입하는 완성품, 그리고 국내에서 가공하기 위해 수입한 원자재 및 가공 후 재수출하는 완성품을 모두 포함한다. 운수조달재화는 선박, 항공기 등이 외국의 항구 및 공항에서 조달한 연료, 식량 및 보급품 등이 해당되고, 재화수리 항목에는 비거주자에게 제공하거나 또는 비거주자로부터 제공받은 선박, 항공기 등의 수리행위에 대한 수리비가 포함된다. 그리고 비화폐용 금은 통화당국이 대외준비자산으로 보유하는 금(화폐용 금) 이외 모든 금의 수출입을 기록한다. 이와 같은 내용으로 상품수지를 파악할 때, 수출이 수입보다 많은 경우를 “무역수지의 순조”(favorable balance of trade)라 부르며, 수입이 수출보다 많은 경우를 “무역수지의 역조”(unfavorable balance of trade)라고 한다.

〈그림 3-1〉 국제수지 분류체계



자료 : 한국은행.

서비스수지는 거주자와 비거주자간의 서비스(용역)거래를 기록하는 계정으로 서비스의 형태에 따라 운수, 여행, 기타서비스(통신서비스, 보험서비스, 특허권 등 사용료, 사업서비스, 정부 및 기타)로 구분한다. 여기서 운수는 여객의 수송, 재화의 수송, 승무원을 포함한 운송장비의 임대차 등이 해당되며 여객운임, 화물 운임, 운항 및 항만경비로 구분한다. 여행은 여행자인 개인이 직접 사용하거나 또는 타인에게 제공할 목적으로 해외체류기간 중 체류국에서 취득한 재화와 서비스가 해당되고, 유학·연수 및 일반여행으로 구분한다. 통신은 전화, 팩시밀리 등을 이용한 통신서비스와 우편 및 배달서비스가 포함되고, 보험은 수출입상품에 대한 보험, 재보험 등을 해당한다. 특허권 등 사용료는 상표권, 저작권, 특허권, 독점판매권 등 무형자산의 사용료가 해당되고, 사업서비스는 중개인·대리인 등이 상품 및 서비스거래와 관련하여 수취한 수수료, 승무원을 포함하지 않은 수송장비(선박 등)의 임대차, 경영컨설팅, 해외광고 등의 서비스거래가 대상이다. 정부서비스 부문은 우리나라 정부와 외국의 정부, 우리나라 정부와 비거주자, 또는 외국정부와 우리나라 거주자간에 발생한 서비스거래 중 여타항목에 포함되지 않은 서비스 거래를 대상으로 하고, 기타항목은 거주자와 비거주자간의 금융 서비스, 컴퓨터 및 정보서비스, 개인·문화 및 오락서비스 및 건설서비스를 기록한다.

소득수지는 거주자와 비거주자간에 일어나는 근로소득 및 투자소득 거래를 기록하는 항목이다. 급여 및 임금은 거주자인 해외근로자가 비거주자로부터 수취하는 급여 및 임금이 해당되고, 직접투자소득은 경영참여 등 영속적인 이해관계를 목적으로 한 대외투자의 과실을 기록하는데 주식취득에 따른 배당과 대부 투자에 따른 이자로 구분한다. 증권투자소득은 투자자본의 가치증가, 이윤획득 등을 목적으로 한 주식 및 채권투자에 대한 과실을 배당과 이자로 구분한다. 그리고 기타투자소득은 직접투자와 증권투자에 속하지 않는 대출/차입, 예치금, 무역 신용 등에 대한 이자의 수취 및 지급 등이 포함된다.

경상이전수지는 아무런 대가없이 제공되는 것으로서 수혜자의 소득 및 소비에 직접적으로 영향을 주는 대외송금, 구호를 위한 식량 의약품 등의 무상원조, 국제 기구 출연금 등을 계상한다.

자본계정은 자본의 성격에 따라 투자수지와 기타자본수지로 구분한다. 투자수지는 통화당국의 준비자산증감을 제외한 민간기업, 금융기관, 정부의 대외금융자산 또는 부채의 소유권 변동과 관련된 거래를 계상하며 직접투자, 포트폴리오투자, 기타투자로 세분한다. 그리고 기타자본수지는 자본이전과 특허권 등 기타자산의 매매를 계상한다.

준비자산증감은 국제준비자산(international reserve assets)의 증감을 계상한다. 국제준비자산에는 화폐용 금, SDR(Special Drawing Rights, 특별인출권), IMF 리저브포지션, 외화자산(현금, 예금, 증권) 등이 계상된다. 이러한 준비자산은 통화당국이 국제수지의 불균형을 간접적으로 조정하기 위해 사용할 수 있다.

한편 우리나라 국제수지표는 한국은행에서 발간하는 「국제수지」를 통해 발표하고 있다. 한국은행에서 작성하는 국제수지는 일정한 기간 동안 한 나라의 국민경제와 그 밖의 여타 경제권 사이에 이루어진 모든 경제적 거래를 체계적으로 분류·정리하여 기록한 명세표이다. 1998년 2월 한국은행은 IMF의 국제수지 매뉴얼 제5판에 의거하여 국제수지통계를 <그림 3-1>과 같은 체계로 분류하여 작성하고 있다.

3) 해운산업에 대한 IMF의 국제수지(운수수지) 분류체계²⁷⁾

외항해운기업의 수입은 수출화물 운임수입, 수입화물 운임수입, 삼국간 화물 운임수입, 국내선주 및 외국 선주를 대상으로 한 대선수입, 컨테이너 터미널 운영수입, 부동산 임대수입 등의 부대수입으로 구분하고 있다.

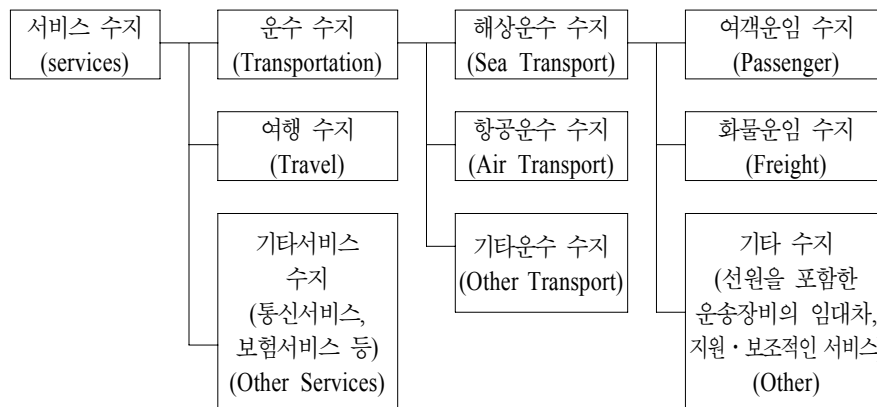
우리나라를 비롯한 세계 각국에서는 IMF의 기준에 따라 해운산업에 대한 국제수지를 분류하고 있다. 해운산업에 대한 IMF의 국제수지 분류를 살펴보면 다음과 같다. IMF의 「국제수지 매뉴얼」 제5판은 운수계정(transportation

27) 이 부분은 International Monetary Fund, Balance of Payments Manual, 1993. ; 이인규, “국제수지 매뉴얼 제5판(BPM5) 개정안의 주요내용”, 「계간 국민계정」, 한국은행, 2005. 4. 등을 참조했음.

account)에 해상, 항공 등을 통하는 수송활동으로 인한 서비스 거래를 기록하도록 하고 있다. 즉 거주자가 비거주자에게 또는 비거주자가 거주자에게 제공하는 것으로서, 여객의 수송, 화물의 운송, 기타 항목으로 선원을 포함한 운송 장비의 임대차 및 항만하역, 도선 등의 지원·보조적인 서비스가 포함되어야 한다고 규정하고 있다.

그리고 IMF의 국제수지 매뉴얼 제5판은 ‘삼국간 화물운송 서비스 수입’ 및 ‘외국인에 대한 대선 수입’은 화물의 운송에 따른 서비스 수출로서 거주자가 비거주자로부터 받는 운임 수입(receipts)으로 정의하고 있다. 또한 수출화물을 국적선사가 운송하면서 국내수출업자가 운임을 지불하는 경우는 서비스 수출로 간주하여 화물운임 수지에서 수입으로 정의하고, 역으로 수입화물을 외국적 선사가 운송하면서 외국수출업자가 운임을 지불하는 경우 서비스 수입으로 간주하고 화물운임 수지에서 지급(payments)으로 명시하고 있다.

〈그림 3-2〉 IMF의 운수수지 분류체계 : 해상운송을 중심으로



자료 : IMF, *Balance of Payments Manual*, fifth edition.

구체적으로 전세계 국제수지통계 작성의 기준이 되는 「IMF의 국제수지 매뉴얼 제5판」에서는 해운기업의 수입 중에서 ① 삼국간 운임수입, ② 수출화물

운송에 따른 국적선사의 운임수입을 “서비스수지> 운수수지> 운수수입> 해상 화물운임 수입”으로 산정하고, ③ 외국 선주를 대상으로 한 대선수입, ④ 부대 수입 중 외국적 선사를 대상으로 한 컨테이너 터미널 운영수입 등은 “서비스 수지> 운수수지> 운수수입> 기타수입”으로 산정하도록 권고하고 있다.²⁸⁾

IMF에서 이와 같은 국제수지 산정방법을 사용하는 이유는 다음과 같다. 첫째, 상품수지를 산정할 때 모든 상품의 가격 평가가 FOB 방식에 따라 이루어지고 있으며, 둘째, 운임비용은 실제로 수입국이 부담한다고 가정하고 있기 때문이다.

〈표 3-3〉 해운수입에 대한 IMF의 서비스 수출 및 국제수지 분류

해운기업 수입종류	세부내용	거래대상	서비스 수출여부	국제수지계정
화물운임수입	삼국간 화물운송 서비스 수입 (국적선사 수송)	외국인	○	운임수입 (receipts)
	수출화물 운송수입 (국적선사 수송)	내국인 (외국 수입업자 운임지불)	○	운임수입 (receipts)
	수입화물 운송수입 (외국선사 수송)	외국인 (국내 수입업자 운임지불)	× (서비스 수입)	운임지급 (payments)
기타수입	대선수입	외국인	○	운임수입 (receipts)
	기타 수입	외국인	○	운임수입 (receipts)

28) 엄격히 구분하면, ‘IMF의 국제수지 매뉴얼 제5판’은 외국 선주를 대상으로 한 대선수입 중에서 ‘선원을 포함하지 않은 대선의 경우’는 “서비스수지> 기타수지”에서 산정하도록 권고하고 있음.

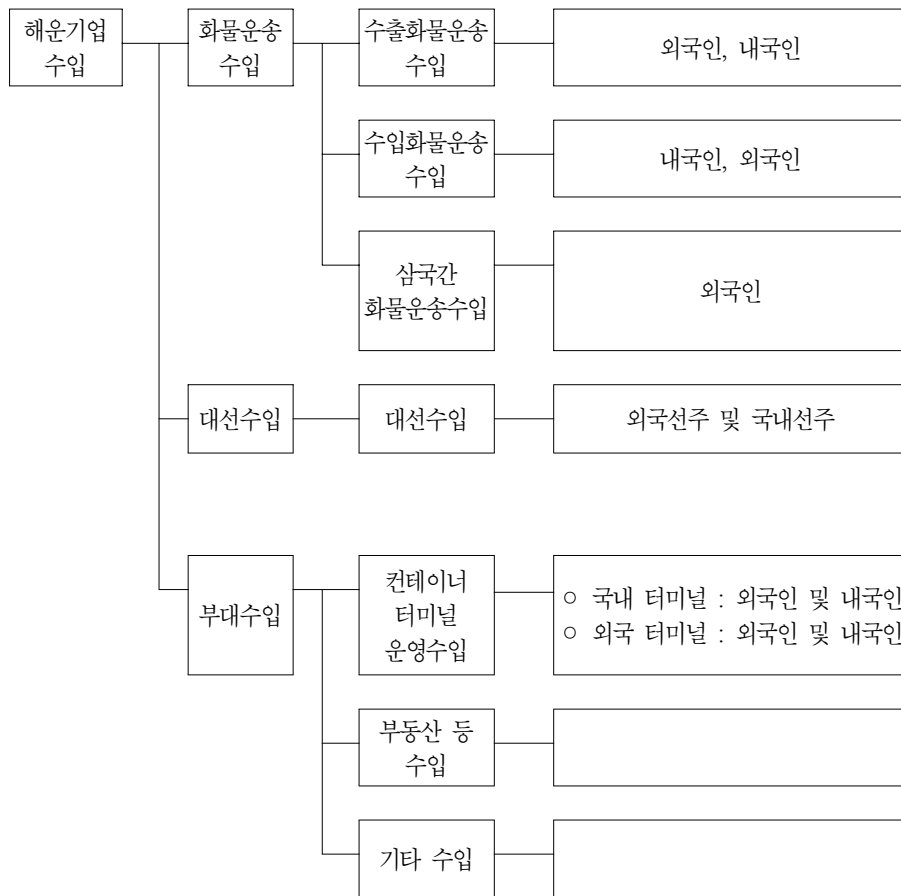
2. 외항해운기업의 수입구조와 국제수지 계상대상

1) 외항해운기업의 수입구조

외항해운기업의 수입은 화물 운송을 통한 운임수입, 대선수입, 그리고 컨테이너 터미널 운영 등을 통한 부대수입으로 구분할 수 있다. 운임수입은 다시 수출화물 운임수입, 수입화물 운임수입, 그리고 삼국간 화물운임수입 등으로 구분할 수 있다. 대선수입은 대상에 따라 국내선주 및 외국선주로 구분할 수 있다. 그리고 부대수입은 컨테이너 터미널 운영수입, 부동산 임대수입, 기타 수입 등으로 구분할 수 있다.

그러나 국제수지에서 서비스수지 항목의 수입은 비거주자를 대상으로 하는 경우만 해당하므로 해운기업의 수입 중 일부만 국제수지의 서비스수지 수입으로 인정될 수 있다. 컨테이너 터미널 운영수입 중 국내터미널은 외국적선사로 부터 받은 수입이 해당되고, 외국 항만에서의 컨테이너터미널 수입도 한국선사 법인매출로 산정되는 경우에만 포함할 수 있다.

〈그림 3-3〉 외항해운기업 수입구조 및 거래대상



2) 국제수지 운송서비스 수출의 기준과 대상

해운기업의 운임수입은 다음과 같이 관점에 따라 국제수지 통계에 반영될 수 있는 세부항목이 달리 나타난다. 첫째, 실제 운임지급인의 국적으로 구분하는 방식이다. 이 방식은 주로 한국은행에서 국제수지표를 작성할 때 사용하는 것으로, 해운기업의 수입을 실제 운임지급인 기준으로 구분하여 국제수지에

반영하는 방식이다. 둘째, 계약자의 국적에 따라 분류하는 방식이다. 이 방식은 외항해운기업이 받는 금액 중 외국인에 의해 외화로 입금되는 부분을 전부 국제수지 기여도로 인정하는 방식이다. 셋째, 외항선사의 국적기준으로 분류하는 방식이다. 이는 외항해운업의 특수성을 반영하여 국적선사의 운항으로 발생하는 운임수입을 국제수지의 서비스 수출로 간주하는 방식이다. 이하에서는 각각의 방식에 대한 구체적인 내용과 장단점 등을 분석한다.

(1) 실제 운임 부담자의 국적에 따른 분류

국적선사의 수입 중 실제 비거주자(외국인)가 부담하는 부분만 국제수지 서비스 수입에 해당하는 것으로 간주하여 국제수지에 계상하는 방식이다. 이는 주로 한국은행에서 IMF의 국제수지 메뉴얼에 의거하여 국제수지를 분류한 방식에 따라 해운기업의 운송서비스 수입과 지급을 분류하는 방식이다.

한국은행 등에서는 해운기업의 운임수입을 수출화물운임수입, 수입화물운임수입, 삼국간 운임수입으로 구분하고, 수출 및 수입 화물운임수입은 다시 CIF, FOB 등의 결제조건에 따라 구분한다. 국적선사와 외국 선사를 구분함은 물론이다. 그리고 대선수입 및 부대수입도 거래당사자의 국적에 따라 국제수지 계상여부가 달라진다.

우선 해운기업의 수입 중 국적선사에 의해 발생하는 수입만 국제수지 중 서비스 수지항목의 수입으로 간주되고, 외국선사에 의해 발생하는 수입은 지급으로 간주된다. 그리고 국적선사의 운임수입 중에서 삼국간 운임수입은 수입으로 간주하나, 수출입 화물에 대해서는 다음과 같은 구분에 따라 계상여부를 달리한다.

국적선사가 수송하는 수출화물은 결제조건이 FOB인가 CIF인가 관계없이 국제수지(서비스수지) 중 “수입”으로 인정된다. FOB인 경우는 외국 수입업자가 운임을 지불하기에 수입으로 간주된다. CIF는 국내수출업자가 운임을 지불하는 것으로 볼 수 있으나, 실제로는 상품가격 속에 운임이 포함된 것으로 볼

수 있다. 따라서 실제로는 외국인이 내국인에게 운임을 지불한 것으로 간주되어 국제수지의 수입으로 인정된다.

〈표 3-4〉 국적선사 운임수입에 대한 국제수지 분류

구 분		실질적 운임 부담자 국적	서비스 수출여부	국제수지 계정
수출화물	CIF	외국인	○	운임수입(receipts)
	FOB	외국인	○	운임수입(receipts)
수입화물	CIF	내국인	×	-
	FOB	내국인	×	-
삼국간화물	CIF	외국인	○	운임수입(receipts)
	FOB	외국인	○	운임수입(receipts)
대선수입(외국선주대상)		외국인	○	운임수입(receipts)
부대수입(외국선사대상)		외국인	○	운임수입(receipts)

그리고 국적선사가 수송하는 수입화물은 결제조건 관계없이 수입으로 인정되지 않는다. FOB 조건의 수입화물은 국내 수입업자가 국적선사에게 운임을 지불하는 경우이다. 즉 국내인이 내국인에게 운임을 지불하기 때문에 서비스수지에서 제외된다. CIF의 경우 외국수출업자 운임을 지불하는 것으로 보이지만, 실제로는 위에서 살펴본 바와 같이 상품가격 속에 운임이 포함된 것으로 볼 수 있다. 따라서 실제로는 내국인이 내국인에게 운임을 지불한 것으로 간주되어 서비스수지에는 제외된다. 따라서 국제수지(서비스수지) 중 “수입”으로 인정하지 않는다.

반면 외국선사가 수송한 화물 중에서 수입화물은 국제수지 중 ‘지급’으로 인정된다. 즉 외국선사가 수송하는 수입화물 중 FOB 조건인 경우 국내 수입업자 운임을 지불하기 때문에 내국인이 외국적 선사에 비용을 지불하는 것에 해당되고, CIF인 경우 외국 수출업자가 운임을 지불하지만 상품가격 속에 운임

이 포함된 것으로 볼 수 있다. 따라서 실제로는 내국인이 외국인에게 운임을 지불한 것으로 간주되고 국제수지(서비스수지) 중 “지급”으로 인정된다.

그리고 외국선사가 수송한 수출화물의 경우, FOB 조건은 외국 수입업자가 외국선사에게 운임을 지불한 경우이기 때문에 서비스 수출과 상관이 없다. CIF 경우는 표면적으로는 국내 수출업자가 운임을 지불한 것으로 볼 수도 있으나 실제로는 상품가격 속에 운임이 포함되어 있기 때문에 외국인이 외국인에게 운임을 지불한 것으로 역시 국제수지(서비스수지) 중 “지급”으로 인정하지 않는다.

〈표 3-5〉 외국선사 운임수입에 대한 국제수지 분류

구 분		실질적 운임부담자 국적	서비스 수지여부	국제수지 계정
수출화물	CIF	외국인	×	해당없음
	FOB	외국인	×	〃
수입화물	CIF	내국인	○	운임 지급(payments)
	FOB	내국인	○	〃
삼국간화물	CIF	외국인	○	선사 소속국가의 운임 수입
	FOB	외국인	○	〃
대선수입 (외국선주대상)		외국인	○	〃
부대수입 (외국선사대상)		외국인	○	〃

따라서 수출입 화물운송 수입 중 국제수지(서비스 수지)에서 ‘수입’으로 인정될 수 있는 부분은 국적선사가 수송한 수출화물만 대상이 된다. 즉 국적선사가 수송한 화물 중에서 운임을 비거주자(외국인)로부터 받는 수출화물만 서비스 수출로 볼 수 있다. 반면 외국적 선사가 수송한 수입화물은 국제수지(서비스 수지) 중 ‘지급’으로 간주된다. 이상의 내용을 정리하여 요약하면 다음 <표 3-6>과 같다.

〈표 3-6〉 수출입화물 수송운임 분류 및 국제수지 서비스수지 대상

구 분		분 류 2	
		수출 화물	수입 화물
분류 1	국 적 선 사	<ul style="list-style-type: none"> - FOB : (외국)수입업자 운임지불 - CIF : (국내)수출업자 운임지불 (그러나 상품가격 속에 운임이 포함된 것으로 볼 수 있음. 따라서 실제로는 외국인이 내국인에게 운임을 지불한 것으로 간주) <p>※ 국제수지(서비스수지) 중 “수입”으로 인정</p>	<ul style="list-style-type: none"> - FOB : (국내)수입업자 운임지불 (국내인이 국내인에게 운임 지불, 서비스 수지에서 제외) - CIF : (외국) 수출업자 운임지불 (그러나 상품가격 속에 운임이 포함된 것으로 볼 수 있음. 따라서 실제로는 내국인이 내국인에게 운임을 지불한 것으로 간주되어 서비스 수지에는 제외) <p>※ 국제수지(서비스수지) 중 “수입”으로 인정하지 않음</p>
	외 국 적 선 사	<ul style="list-style-type: none"> - FOB : (외국) 수입업자 운임지불 - CIF : (국내) 수출업자 운임지불 (그러나 상품가격 속에 운임이 포함된 것으로 볼 수 있음. 따라서 실제로는 외국인이 외국인에게 운임을 지불한 것임) <p>※ 국제수지(서비스수지) 중 “지급”으로 인정하지 않음</p>	<ul style="list-style-type: none"> - FOB : (국내) 수입업자 운임지불 (내국인이 외국적 선사에게 비용을 지불) - CIF : (외국) 수출업자 운임지불 (그러나 상품가격 속에 운임이 포함된 것으로 볼 수 있음. 따라서 실제로는 내국인이 외국인에게 운임을 지불한 것으로 간주함) <p>※ 국제수지(서비스수지) 중 “지급”으로 인정</p>

결론적으로 외항해운기업의 운임수입 중 IMF 및 한국은행 방식에 따라 국제수지 중 서비스 수지의 수입에 계상할 수 있는 부분은 ① 삼국간 운임수입, ② 수출화물 운송에 따른 국적선사의 운임수입, ③ 외국 선주를 대상으로 한 대선수입, ④ 부대수입 중 컨테이너 터미널 운영수입 등이 해당된다.

〈표 3-7〉 국제수지(서비스)의 운수수지 대상

서비스 수지 구분 (국제수지 계정)	주요 내용	비 고
서비스 수출 (운임 수입)	국적선사 삼국간화물수송운임(CIF+FOB)	외국 화주
	국적선사 수출화물(FOB+CIF)	외국 화주
	국적선사 대선수입	외국선주 대상
	국적선사 부대수입	외국선사 대상
서비스 지급 (운임 지급)	외국선사 수출화물(FOB+CIF)	국내 화주
	외국선사 대선수입	국적선주 대상

이와 같이 해운기업의 운임수입에 대해 실제 운임지불자를 구분하여 국제수지에 계상하는 IMF 및 한국은행 방식으로 해운기업의 국제수지를 산정하면 국가 전체적인 국제수지 통계와 일관성을 유지할 수 있고 국제적인 기준에도 부합할 수 있다는 장점이 있다. 그리고 국제수지 기여도에 대한 다른 산업간의 형평성도 함께 고려할 수 있다는 장점이 있다.

그러나 이와 같은 방식은 해운업의 특성이 제대로 반영되지 못한다는 지적도 많다. 즉 수출화물을 수송하는 선사는 국제수지에 기여하지만 수입화물을 주로 수송하는 선사는 국제수지 기여도가 매우 낮게 나타나는 등의 문제가 있다. 그리고 국적선사의 운임수입은 여러 가지 방법에 의해 검증할 수 있으나, 외국선사가 수송하는 수입화물에 대한 구체적 통계를 확보하기 쉽지 않아 해운분야의 국제수지 결과가 왜곡될 가능성이 있다.

이 밖에도 해운수입에 대한 실제 운임부담자를 구분하여 국제수지에 반영하는 방식은 은행 등의 금융기관에 의해 검증이 불가능하다는 단점이 있다. 즉 금융기관에서 파악하는 운임 입금자는 실질거래관계가 아닌 표면적 거래관계에 따라 나타나기 때문에 CIF, FOB 조건 등에 따른 운임의 실질적 부담자 파악이 어렵다는 것이다.

(2) 운송계약 당사자의 국적에 따른 분류

운송계약 당사자의 국적에 따라 운송서비스의 국제수지를 계상하는 방식은 운송계약관계에서 나타나는 계약당사자의 국적을 기준으로 국제수지 기여도, 특히 수출의 범위를 산정하는 것이다. 이는 외항해운기업의 운송 서비스 수출의 범위를 실질 운임 부담자의 국적에 따라 구분하는 한국은행의 방식과 수출입화물에 대한 운임수입의 계상대상이 다르다. 즉 해운기업의 수입 중 부대사업 등에 대해서는 한국은행과 같은 방식으로 계상하고, 수출입 운임에 대해서는 한국은행 방식과 차이가 있다.

운송계약 당사자의 국적에 따라 외화지급액을 기준으로 수출의 범위를 산정하여 수출입 화물의 운송에 따르는 외항해운기업의 운송 서비스를 분류하면 다음과 같다.

국적선사가 수송하는 수출화물의 경우, FOB는 비거주자인 외국 수입업자가 거주자인 국적선사에게 운임을 지불하기 때문에 서비스 수지 중 수입에 해당한다. 그러나 CIF는 거주자인 국내 수출업자가 거주자인 국적선사에게 운임을 지불하는 경우에 해당되기 때문에 서비스 수지 산정대상에서 제외된다.

그리고 국적선사가 수송하는 수입화물의 경우, FOB 조건은 거주자인 국내 수입업자가 거주자인 국적선사에게 운임을 지불하는 관계이기 때문에 서비스 수지 산정대상에서 제외된다. CIF 조건의 경우 비거주자인 외국 수출업자가 거주자인 국적선사에게 운임을 지불하기 때문에 서비스 수지 중 수입에 해당한다.

이와 같은 방식으로 외국선사의 수출운임 중 CIF 결제분은 서비스 수지 중 지불에 해당하고, 수입화물 중 FOB 결제분은 서비스 수지 중 지불에 해당한다.

이상의 논의를 정리하여 표 나타내면 다음과 같다.

〈표 3-8〉 국적선사 수입 중 국제수지(서비스)의 수입 대상범위(계약자의 국적기준)

구 분		운송계약 당사자의 국적	서비스 수출여부	국제수지 계정
삼국간 화물	CIF	외국인	○	운임수입(receipts)
	FOB	외국인	○	"
수출화물	CIF	국내인(수출업자)	×	-
	FOB	외국인(수입업자)	○	운임수입(receipts)
수입화물	CIF	외국인(수출업자)	○	"
	FOB	국내인(수입업자)	×	-
대선수입(외국선주대상)		외국인	○	운임수입(receipts)
부대수입(외국선사대상)		외국인	○	"

〈표 3-9〉 수출입화물 운임 분류 및 국제수지의 서비스수지 대상(계약자 국적기준)

구 분		분 류 2	
		수출 화물	수입 화물
분 류 1	국 적 선 사	<ul style="list-style-type: none"> - FOB : (외국) 수입업자 운임 지불 (비거주자인 외국 수입업자가 거주자인 국적선사에게 운임 지불, 서비스 수지 중 수입에 해당) - CIF : (국내) 수출업자 운임 지불 (거주자인 국내 수출업자가 거주자인 국적선사에게 운임 지불, 서비스 수지 산정대상에서 제외) 	<ul style="list-style-type: none"> - FOB : (국내) 수입업자 운임 지불 (거주자인 국내 수입업자가 거주자인 국적선사에게 운임 지불, 서비스 수지 산정대상에서 제외) - CIF : (외국) 수출업자 운임 지불 (비거주자인 외국 수출업자가 거주자인 국적선사에게 운임 지불, 서비스 수지 중 수입에 해당)
	외 국 적 선 사	<ul style="list-style-type: none"> - FOB : (외국) 수입업자 운임 지불 (비거주자인 외국 수입업자가 비거주자인 외국적 선사에게 운임 지불, 서비스 수지 산정대상에서 제외) - CIF : (국내) 수출업자 운임 지불 (거주자인 국내 수출업자가 비거주자인 외국적 선사에게 운임 지불, 서비스 수지 중 지불에 해당) 	<ul style="list-style-type: none"> - FOB : (국내) 수입업자 운임 지불 (거주자인 국내 수입업자가 비거주자인 외국적 선사에게 운임 지불, 서비스 수지 중 지불에 해당) - CIF : (외국) 수출업자 운임 지불 (비거주자인 외국 수출업자가 비거주자인 외국적 선사에게 운임 지불, 서비스 수지 산정대상에서 제외)

이 방식은 수출 및 수입화물 운송에 대해서는 한국은행과 차이가 있고, 해운기업의 부대수입에 대해서는 한국은행 집계방식과 동일하다. 계약자의 국적기준에 따른 국제수지 계상방법에 따르면, 비거주자가 거주자에게 지급하는 삼국간 화물 수송수입, 수출화물 중 FOB 조건화물, 수입화물 중 CIF 조건 화물, 외국 선주를 대상으로 한 대선수입, 외국적 선사를 대상으로 한 컨테이너 터미널 운영수입 등은 외항해운기업의 운송 서비스 수출 실적 및 기타수입 실적으로 산정할 수가 있다.

계약자 국적기준에 따른 해운기업의 국제수지 기여도를 분석할 경우 장단점은 다음과 같다. 먼저 장점은 국적선사의 수출입화물 운송수입에 대해 광범위하게 국제수지의 수출로 인정할 수 있다. 특히 실질운임지급인의 국적에 따라 분류할 경우 배제된 수입화물을 수송한 선사들이 수출에 기여한 것으로 인정받을 수 있다.

그리고 이 방법은 개별 외항해운기업의 국제수지 기여도를 금융기관 등을 통해 확인할 수 있다는 장점이 있다. 즉, 선사의 운임수입 통장에 나타난 입금자를 거주자와 비거주자를 구분할 수 있고 이에 따라 국제수지 기여도를 파악할 수 있다.

그러나 국제수지에 대한 국제기준인 IMF 메뉴얼 및 우리나라 국제수지를 집계하는 한국은행의 분류체계와 불일치하는 문제가 있다. 그리고 국적선사가 수송하는 수출입 화물 중 국내화주의 화물은 서비스수출대상에서 제외되고, 외국화주의 수출입화물만 포함되는 차별도 문제라고 할 수 있다. 즉 국내화주가 외국 선사를 통해 수출입화물을 수송할 경우 발생하는 외화유출 부분이 국제수지에 반영되지 못한다는 한계가 있다.

(3) 외항선사의 국적에 따른 분류

외항선사의 국적에 따라 운송서비스의 국제수지기여도를 계상하는 방식이다. 즉 국적선사의 운임수입은 모두 국제수지의 화물운임수입으로 계상하고,

외국선사가 우리나라 수출입화물을 수송하여 획득한 운임수입은 국제수지의 화물운임 지급으로 구분하는 방식이다.

해운기업의 국제수지 기여도를 선사의 국적에 따라 구분하여 계상하는 것은 다음과 같은 해운산업의 특성 때문이다.

첫째, 해운산업은 제조업 등의 일반산업과는 달리 상품(서비스)의 생산방식에서 근본적인 차이가 있다. 제조업의 경우 생산시설(공장)이 특정지역에 고정되어 있지만, 서비스업 중에서도 해운업의 경우 생산지역은 특정지역이 아닌 전 세계를 대상으로 한다. 이에 따라 제조업의 상품수출과 같이 관세선을 통과하지 않고도 서비스상품(용역)의 수출이 가능하고 이에 따라 수입이 발생한다. 따라서 해운업에 국제수지를 계상할 때는 제조업의 특성과 구분되는 해운업의 특성을 반영해야 한다.

즉 외항해운선사가 벌어들이는 수입화물 운임과 삼국간화물 운임의 경우 관세선 밖에서 벌어들이는 수입으로 당연히 서비스수출이고 화물운임 수입을 통한 외화획득이다. 그리고 국내에서 생산하고 외국에서 소비되는 수출화물 수송 운임 또한 실제 운임 부담자가 외국(비거주자)이기 때문에 당연히 화물운임 수입이다. 이에 따라 국적외항선사의 운임수입은 전액 국제수지의 서비스 수출 즉 화물운임수입으로 간주할 수 있다.

둘째, 해운산업이 일반경제 및 무역에 미치는 효과가 매우 크기 때문이다. 특정산업의 흥망성쇠는 대체로 전후방관계에 있는 관련산업에 국한되어 나타나지만, 해운산업의 성쇠는 일국의 무역과 경제발전을 좌우할 정도로 영향이 크다. 특히 “우리나라에서 해상운송은 국제무역을 수행하고, 더 나아가 경제활동을 영위하는데 필수불가결한 수단이 된다. 따라서 국적선이 확보되지 않았을 경우를 가정하면 그 만큼의 대외운임지급액이 증가하게 된다. 따라서 외항해운산업의 국제수지효과는 일반 재화의 수출입에 따른 수입·지출과는 다른 시각에서 평가되어야 할 것이다. 즉 국적선사 육성에 따른 국제수지 효과는 국적선사 없이 외국선사에만 전적으로 의존할 경우의 국제수지와 비교하여 상대적으로 평가하지 않으면 안 된다.”²⁹⁾

따라서 해운기업의 국제수지 기여도는 운임지급자의 국적이나 운임지급조건 등으로 구분하여 평가할 것이 아니라 선사의 국적에 따라 수입을 구분하고 반영해야 한다. 이와 같은 방식은 그 동안 국제수지에는 실제로 반영되지 않았지만 해운관련 교과서, 논문 등에서 흔히 볼 수 있는 입장이다. 즉 자국선박을 이용함에 따라 외화유출을 막고 운임을 획득할 수 있기 때문에 그 자체로서 국민경제에 크게 기여한다는 것이다.

... 해운산업 자체가 국민경제에 기여하는 직접적인 역할 또한 대단하다. 첫째, 무역을 촉진한다. 둘째, 국제수지에 기여한다. 만약 모든 수출입화물이 외국선박에 의해 운송된다면 막대한 운임을 외화로 지급하지 않으면 안 된다. 그러나 자국선박을 이용할 경우 외화지불이 필요 없음은 물론이고 오히려 외국화물을 수송함으로써 많은 외화수입을 기대할 수 있다.³⁰⁾

한편 외항해운기업이 부가가치세 영세율을 적용³¹⁾받는 사실도 이러한 논리를 뒷받침하고 있다. 현재 외항선사의 경우 지불화폐(원화, 달러 등)의 구분 없이 전체 ‘외국항행용역’에 대해 영의 세율을 적용받고 있다. 즉 외항해운기업의 경우 운임은 전부 외국항행서비스 제공으로 획득하고 있기 때문에 부가가치세를 면제한다는 것이다. 따라서 외항해운기업이 부가가치세 영세율을 적용받는 것과 같이 모든 운임수입에 대해 수출실적으로 인정하고 국제수지에 기여한 것으로 간주해야 한다는 입장이다.

이와 같은 방식은 다른 산업과의 형평상 외항해운기업의 매출 전체를 국제수지 기여도로 평가하기에는 무리가 있다는 지적도 있지만, 해운산업의 특성을 이해하여 국제수지에 가장 잘 반영할 수 있다는 장점이 있다. 그리고 해운기업

29) 정봉민, “외항해운산업의 국제수지 기여도 분석”, 『한국해운학회지』, 제26호, 한국해운학회, 1998, p. 43.

30) 임석민, 「국제운송론」, 제2판, p. 82, 삼영사, 2001년,

31) 부가가치세법 제11조

의 운임수입이 대부분 별도로 관리하는 운임계좌로 입금되기 때문에 은행 등의 제3의 기관에서 검증도 가능하다는 장점이 있다.

(4) 각 기준별 종합비교

이상에서 살펴본 바와 같이 해운기업의 수입에 대해 각 기준별로 국제수지 서비스 대상은 매우 상이하게 나타난다. 그 결과를 정리하면 다음과 같다.

〈표 3-10〉 해운기업의 수입종류별 서비스수지의 수입(收入) 계상여부

구 분			실제 운임부담자의 국적으로 분류	운송계약자의 국적으로 분류	선사의 국제기준에 따른 분류
국적선사	수출화물	CIF	수입	-	수입
		FOB	수입	수입	수입
	수입화물	CIF	-	수입	수입
		FOB	-	-	수입
	삼국간화물	CIF	수입	수입	수입
		FOB	수입	수입	수입
	대선수입 (외국선주대상)		수입	수입	수입
	부대수입 (외국선사대상)		수입	수입	수입
외국선사	수출화물 (한국화주대상)	CIF	-	지급	지급
		FOB	-	-	지급
	수입화물 (한국화주대상)	CIF	지급	-	지급
		FOB	지급	지급	지급
	삼국간화물	CIF	-	-	-
		FOB	-	-	-
	대선수입 (한국선주대상)		지급	지급	지급
	부대수입 (한국선사대상)		지급	지급	지급

제4장

해운기업 운임수입 및 국제수지 기여도 분석

1. 해운기업 운임수입규모 실태분석

국내 해운기업 특히 외항해운기업은 해운서비스를 제공하고 이를 통해 얻는 수입을 사업자단체(한국선주협회)를 경유하거나 직접 해양수산부에 보고하도록 되어 있다.

또한 앞서 살펴본 것처럼 한국은행의 국민계정 조사시에 외항 해운기업들은 외항해운 운수수입을 신고하도록 되어 있으나 자료협조가 원활하지 않기 때문에 외항해운기업의 운임수입 전체를 살펴볼 수 있는 현실적인 방안은 해양수산부 또는 선주협회에 보고되는 내용을 활용하는 것이다.

선주협회는 개별 회원 선사들이 전산으로 신고한 자료를 취합하여 “외항해운업결산총괄표”를 발표하며 이를 활용하는 경우 회원사들이 연간 경영상태 및 전체적인 해운수입 규모를 파악할 수 있다.

2004년 기준 선주협회 회원사는 52개사로 이들 회원사의 해상운임수입은 23조 8,036억 원으로 전년도의 18조 2,883억 원에 비해 30%이상 증가하였다. 특히 2004년의 경우에는 해운경기 활성화에 따른 해상운임의 상승이 전체 운임수입을 증가시키는데 크게 기여한 것으로 판단된다.

〈표 4-1〉 우리나라 외항해운기업의 해상운임수입 추이

(단위 : 억원, 억달러)

구 분	원화표시 해상운임수입	달러표시 해상운임수입
1981년	16,365	24.02
1986년	18,135	20.58
1991년	34,812	47.45
1996년	85,172	105.83
2001년	162,838	126.15
2002년	151,751	121.28
2003년	182,883	153.44
2004년	238,036	207.96

자료 : 한국선주협회, 「2004년 외항해운업 결산현황」, 2005.

선주협회에서 취합 정리하여 발표하는 해운수입은, ‘외항해운업 결산총괄표’에 따르면 다음 항목으로 구성되어 있다(<표 4-2> 참조).

〈표 4-2〉 우리나라 외항해운기업의 해운수입 구성 내용

(단위 : 백만원)

구 분	금 액(백만원)
I. 해운수입	24,531,169
1) 운항수입	16,662,739
2) 용선운항수입	4,342,229
3) 대선수입	2,798,632
4) 대리점수입	17,020
5) 기타부대사업수입	710,549

자료 : 앞 표와 동일.

이중 운항수입은 수출, 수입, 삼국간 항로 및 환적으로 세분화되며 용선운항

수입의 경우는 수출/수입/환적으로 구분이 가능하다. 즉 화물의 수송형태(수출, 수입, 삼국간, 환적)나 선박의 보유형태(국적선, 용선)에 관계없이 국내 외항업체가 화물을 수송하고 그 대가로 벌어들인 운임수입을 의미하는데 <표 4-1>의 해상운임수입은 전체 수입 구성 내용 중 운항수입, 용선운항수입, 대선수입 이 세 가지 항목을 합산한 것이다.

외항선사 운임수입은 반도체, 자동차, 무선통신기기 등에 이어 외화획득에 크게 기여하고 있으며 바로 이러한 기여 때문에 해운산업의 국민 경제적 기여에 대한 정확한 파악과 위상 제고를 위한 논의가 진행 중인 것이다.

그러나 선주협회를 통한 운임수입 실적의 취합과 동 자료의 활용은 선주협회 회원사로 등록된 선사가 전체 외항선사를 포함하지 못하고 있다는 문제점을 안고 있다. 즉 2004년말 기준으로 해양수산부에 등록한 외항해운업체는 84개사인 데 비해 2005년 11월 현재 선주협회에 가입한 선사는 65개사로 일부 선사가 회원가입을 하지 않은 상태이기 때문이다. 이는 선사들에 대한 선주협회 가입의무가 없기 때문이며 미가입선사의 대부분은 최근에 신설된 회사들이다. 선사의 설립이 자유로워지고 한 두 척의 배로도 사업을 시작할 수 있게 된 상황에서 해양수산부에 등록한 선사들의 수는 늘고 있지만 이 선사들 모두가 선주협회 회원사로 연결이 되고 있지는 않는 것이다. 비록 이들 미가입 선사들의 운임수입이 대형 가입선사들에 비해 비교하기 어려울 정도로 적은 것은 사실이고 전체에서 차지하는 비중도 얼마 되지 않을 것으로 추정되나 전체 외항선사들의 운임수입규모를 파악하기 어렵게 만든다는 점에서는 향후 대책이 필요하다고 하겠다.

이와 관련하여 해운기업의 국제수지 인증방법이 향후에 확정되고 이를 바탕으로 개별선사들의 외항운임수입 규모가 파악이 되면 이들 소형 선사들도 운임실적을 바탕으로 수출실적 포상 신청을 할 수 있는 길이 열리게 된다. 선주협회의 설립목적이 “회원사들의 권익증진은 물론, 회원 상호간의 친목도모와 우리나라 외항해운업의 경제적 사회적 지위의 향상 및 국제적 활동을 촉진, 그 의 건전한 발전을 도모함”에 있기 때문에 미 가입회원사들도 차제에 회원으로 가입을 하고 이를 바탕으로 상호 이해와 협력의 폭을 넓혀갈 필요가 있다고

본다. 이는 수출 포상이 최소 백만불대에서 억불대까지 다양하게 분포되어 있기 때문에 소형선사들의 경우에도 수상 가능성이 매우 높기 때문이다.

앞서 살펴본 것처럼 해운기업의 운임수입을 파악하는 방법은 한국은행 조사자료의 활용, 상장사의 경우 경영공시나 사업보고서 활용, 거래은행 전산자료 취합 등 여러 가지가 있다. 이들 방법의 하나가 현재 선주협회를 통하여 보고하는 체제를 보완하여 운임수입을 파악하고 이 시스템을 통하여 보고된 자료를 활용하는 것이다. 이 경우 수출실적 포상을 원하는 선사들은 보완된 현행 시스템을 활용하여 보고를 하고 이를 실적으로 인정받게 될 것이다. 선주협회가 가입선사중 포상을 원하거나 협력증진을 도모하는 경우 선주협회에 가입하게 되므로 선주협회 입장에서도 회원사를 추가로 확보할 수 있는 기회가 될 수 있다.

협회를 통하여 운임수입을 신고하는 현행체제에서 미회원사의 운임수입 관련 자료를 확보하는 방안은 해양수산부에 보고하는 자료를 활용하는 것이다. 비록 업체들이 성실하게 신고를 하지 않는 경우도 있어 모든 자료를 확보하는 것에는 어려움이 있지만 시스템적으로는 해양수산부를 통하면 모든 외항해운기업의 보고자료를 확보할 수 있기 때문에 이를 활용하는 것도 현실적인 방법의 하나라 하겠다. 이는 선사들의 경우 경영실적 보고를 하도록 되어 있기 때문에 이들 자료를 활용하는 경우 관련 자료를 확보할 수 있는 것이다. 선주협회 비회원사에 대한 운임수입 실적을 확보하는 다른 방법의 하나는 비회원사를 방문하여 조사를 하는 것이다. 그러나 조사주체, 조사인력의 확보 등에 관한 사항이 확정되지 않은 상황에서는 현실성이 없을뿐더러 조사대상 업체들의 협력이 관건이 되기 때문에 실제 수행은 어려운 방안이라 하겠다.

이상에서 보는 것처럼 해운기업의 운임수입을 파악하는 현실적인 방안은 선주협회에 신고된 내용을 중심으로 하되 미회원사의 운임수입 내용에 대해서는 선사들이 해양수산부에 정확하게 관련내용을 보고하도록 행정적 조치를 할 필요가 있다. 이는 해운법에도 명시된 사항이므로 정부가 적극적인 자세를 견지할 경우 운임 수입 관련 자료를 확보하는 것은 어렵지 않을 것으로 판단된다.

2. 해운산업 국제수지 기여도 분석

1) 외항해운산업의 수입의존도와 수입유발계수

(1) 수입의존도

외항해운기업이 해운서비스를 제공하기 위해서는 국내에서 공급되는 중간재 이외에 해외로부터 각종 원재료, 연료 등 중간재를 구매할 필요가 있다. 외항해운기업이 1단위의 서비스를 공급하는 데 해외로부터의 수입이 얼마만큼 소요되는 가를 측정하는 것이 수입의존도이다. 즉 외항해운산업이 1년간 해운 서비스를 제공하는데 있어 소요된 각종 수입 중간재를 외항해운산업의 총산출액(총투입액)으로 나눈 값이 수입의존도(수입투입계수)가 된다. 이는 산업연관표의 수입투입계수표에 나타나 있으며, 이에 따라 1990년, 1993년, 2000년 외항해운업의 수입의존도 변화 추이를 살펴보면 아래와 같다(<표 4-3> 참조).

외항해운산업의 수입의존도는 1990년 48.9%, 1993년 51.2%, 2000년 68.0%로 모든 산업 평균 수입의존도 1990년 10.8%, 1993년 10.0%, 2000년 12.3%에 비해 매우 높음을 알 수 있다. 전체 산업부문을 28개 부문으로 나눈 통합대분류상의 2000년 기준 자료에서 보더라도, 에너지 수입비중이 높은 석유 및 석탄제품 부문의 58.6%보다도 외항 해운산업의 수입의존도가 높은 것으로 나타난다.

(2) 수입유발계수

앞에서 살펴본 수입의존도는 외항해운 서비스를 제공하는 데 소요되는 직접적인 수입 중간재의 양을 나타내는 지표이다. 한편 외항해운 서비스가 제공되기 위해서는 국민경제 여타의 산업부문이 필요한 중간재를 공급해야 한다. 따

〈표 4-3〉 산업별 수입의존도 변화 추이

(단위 : %)

구 분	1990년	1993년	2000년
외항해운업 ¹⁾	48.9	51.2	68.0
전 산업 평균	10.8	10.0	12.3
농 립 어 업	2.0	1.8	2.5
광 업	0.7	0.5	0.8
제 조 업	18.0	16.9	18.9
경 공 업	13.7	13.5	15.1
음식료품	8.7	9.0	9.6
섬유·가죽	16.9	16.4	15.2
종이·나무제품	26.0	23.6	21.9
기타제조업품	6.7	7.9	13.6
중 화 학 공 업	20.2	18.3	20.7
화학제품	20.6	18.5	19.3
석유·석탄제품	64.3	52.4	58.6
요업토석제품	8.7	5.9	6.9
제1차금속	18.8	15.9	19.7
금속제품	9.9	7.9	8.9
일반기계	16.6	14.9	11.7
전기·전자기기	23.2	21.3	32.4
정밀기계	18.7	18.8	17.5
수송기계	10.4	10.8	10.8
전력·가스·수도 및 건설	4.7	4.6	12.9
서 비 스 업	3.8	3.5	5.6

주 : 1) 2000년 산업연관표에서는 404기본부문에서 외항운송으로 표기되고 있음.
 자료 : 한국은행, 「2000년 산업연관표」, 2003 등.

라서 이러한 중간재 생산활동에 소요되는 수입 중간재를 포함하는 외항해운산업의 수입유발효과를 살펴볼 필요가 있다. 즉, 외항해운 서비스의 생산에 필요한 직접적인 수입 중간재를 포함하여 국산 중간재의 생산에 소요되는 간접적

인 수입 중간재를 계산하여 직·간접적인 수입유발효과를 산출할 필요가 있다. 또한 수입유발효과를 나타내는 수입유발계수 행렬은 수입투입계수 행렬에 생산유발계수³²⁾ 행렬을 곱하여 산출된다.

이와 같은 방법에 의해서 산출된 외항해운산업의 2000년 수입유발계수는 0.775로 지난 1990년의 0.556 및 1993년의 0.590에 비해 높은 것으로 나타났다(<표 4-4> 참조).

〈표 4-4〉 산업별 수입유발계수 변화 추이

구 분	1990년	1993년	2000년
외항해운업 ¹⁾	0.556	0.590	0.775
전 산업 평균	0.245	0.223	0.246
농 립 어 업	0.089	0.087	0.108
광 업	0.073	0.062	0.101
제 조 업	0.312	0.290	0.346
음식료품	0.172	0.170	0.196
섬유·가죽	0.347	0.316	0.316
종이·나무제품	0.403	0.368	0.383
기타제조업품	0.359	0.326	0.380
화학제품	0.693	0.564	0.616
석유·석탄제품	0.199	0.163	0.220
요업토석제품	0.422	0.360	0.420
제1차금속	0.291	0.239	0.280
금속제품	0.322	0.295	0.296
일반기계	0.374	0.331	0.459
전기·전자기기	0.317	0.310	0.339
정밀기계	0.263	0.261	0.307
수송기계	0.228	0.214	0.291
전력·가스·수도 및 건설	0.162	0.153	0.245
서 비 스 업	0.094	0.085	0.130

주 및 자료 : 앞 표와 동일.

그리고 외항해운산업의 수입유발계수는 다른 산업의 평균 수입유발계수보다

32) 생산유발계수란 최종수요가 1단위 증가할 때 직·간접적으로 유발되는 생산량을 나타내는 계수임.

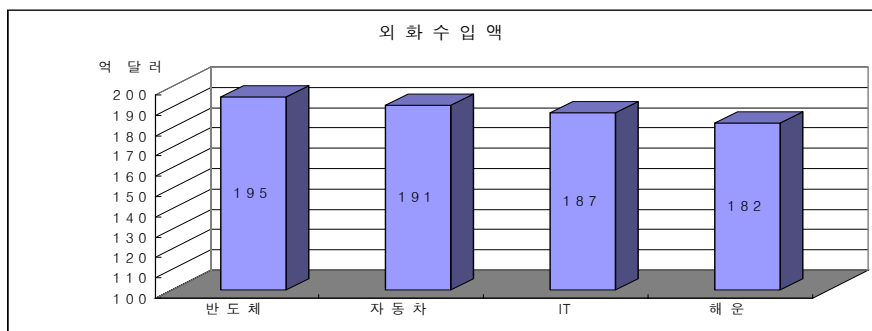
높은 수치를 보이고 있으며, 특히 석유 및 석탄제품의 0.616보다 높은 수치이다. 즉, 외항해운 서비스 생산에 직·간접적으로 필요한 수입 중간재의 규모가 다른 산업부문보다 크다는 것을 나타내고 있다. 특히 외항해운업은 세분류된 404개 기본부문에서도 나프타 0.938 등에 이어 7번째 높은 수입유발계수를 보이고 있다.

2) 외항해운산업의 국제수지 기여도

(1) 외화획득 기여도

한 산업의 국제수지 기여도를 판단하는 가장 간단한 방법은 당해 산업이 일정 기간 동안 획득한 외화액의 규모를 살펴보는 것이다. 이러한 외화획득 측면에서 우리나라의 외항해운산업은 2004년 현재 반도체(195억 달러), 자동차(191억 달러), IT(187억 달러)에 이어 4번째의 실적(182억 달러)을 올렸다(<그림 4-1> 참조).

〈그림 4-1〉 4대 외화획득 산업



자료: 해양수산부

(2) 외화가득액과 외화가득률

외화가득액은 수출액에서 수입액을 제외시킨 금액을 의미한다. 앞에서 살펴본 바와 같이 수입액을 어떻게 보느냐에 따라 외화가득액은 달라진다. 외항해운 서비스의 수출에 직접적으로 소요된 수입 중간재 금액을 제하는 것이 통상적인 방법이다. 순수한 외화가득액을 구하기 위해서는 외항해운 서비스의 수출로 야기된 작간접적인 수입유발액을 모두 차감해야 하는 것이다.

〈표 4-5〉 산업별 외화가득률

(단위 : %)

구 분	1990년	1993년	2000년
외항해운업 ¹⁾	44.4	41.0	22.4
전 산업	75.5	77.3	74.8
농 립 어 업	91.1	91.3	89.2
광 업	92.7	93.8	89.9
제 조 업	68.8	71.0	65.4
경 공 업	74.9	76.2	70.3
음식료품	82.8	83.0	80.4
섬유·가죽	65.3	68.4	68.4
종이·나무제품	59.7	63.2	61.7
기타제조업품	77.2	78.6	70.9
중 화 학 공 업	65.6	68.6	63.1
화학제품	64.1	67.4	62.0
석유·석탄제품	30.7	43.6	38.4
요업토석제품	80.1	83.7	78.0
제1차금속	57.8	64.0	58.0
금속제품	70.9	76.1	72.0
일반기계	67.8	70.9	70.4
전기·전자기기	62.6	66.9	54.1
정밀기계	68.3	69.0	66.1
수송기계	73.7	73.9	69.3
전력·가스·수도 및 건설	83.8	84.7	75.5
서 비 스 업	90.6	91.5	86.7

주 및 자료 : 앞 표와 동일.

따라서 이와 같은 방법을 적용함으로써 우선 우리나라 외항해운산업의 외화
가득액을 산출해보았다. 그 결과 우리나라 외항해운산업의 순수외화가득액은
2000년 기준으로 약 2조 7447억 원에 이르는 것으로 나타났으며, 이를 다시
외항해운산업의 수출액으로 나눈 외화가득률은 22.4%이다(<표 4-5> 참조). 이
는 다른 산업의 평균치인 74.8%에 비해 매우 낮은 것으로 외항해운 서비스 수
출에 따르는 수입유발효과가 매우 크다는 것을 보여주는 것이다.

(3) 외항해운산업의 국제수지 개선효과

한 산업의 국제수지 개선효과는 비교 관점에 따라 여러 가지 방법으로 측정
해 볼 수가 있다. 먼저 해당 산업이 국제수지표 상에서 벌어들인 수입(대변 항
목)에서 직·간접적인 수입액을 차감한 금액을 국제수지 개선효과로 간주할 수
있다(이하 ‘국제수지 개선효과’). 또는 해당 산업이 거주자에 의해 일절 운영되
지 않는 가상 상황에서의 국제수지와 실제의 국제수지를 비교하여 국제수지
개선효과를 산출할 수 있다(이하 ‘수입대체 효과’).

① 국제수지 개선효과

2004년 국제수지통계에 나타나 있는 우리나라 외항해운기업의 수출액은
182억 달러에 이른다. 이는 1997년의 78억 달러에 비해 2배 이상 증가한 것이
며, 외항해운기업이 우리나라의 외화획득에 대한 기여규모가 크게 증대되었음
을 어느 정도는 보여주는 것이다. 그러나 이러한 수출액만을 기준으로 외항해
운기업의 외화획득 능력을 평가하는 것에는 한계가 있다. 그 이유는, 앞에서
살펴본 바와 같이 수출에는 대부분 상당수준의 직·간접 수입유발효과가 수반되
기 때문이다.

1997년 외항해운기업의 해운서비스 수출에 따른 직접적인 수입유발 규모는
40억 달러, 국산 중간재 투입에 필요한 수입으로 인한 간접적인 수입유발 규모
는 6억 달러에 이르는 것으로 나타났다(<표 4-6> 참조). 즉, 1997년의 외항해운

기업의 순외화획득 효과(외화가득 규모)는 32억 달러에 이르렀다. 당시 우리나라의 서비스수지 적자규모가 29억 달러였다는 사실을 고려하면 외항해운산업에 의한 국제수지 개선효과가 매우 크다는 것을 보여주는 것이다. 이와 같은 국제수지 개선효과는 2004년에도 유사하게 나타난 것으로 분석된다. 즉, 2004년 외항해운기업의 해운서비스 수출액 총 182억 달러 중에서 직·간접적인 수입 유발액 140억 달러를 빼면 약 41억 달러의 외화획득효과가 있었으며, 이는 우리나라 전체 서비스수지 적자액 88억 달러의 절반에 이르는 규모이다.

〈표 4-6〉 외항해운서비스 수출의 국제수지 개선효과

(단위 : 백만달러)

구 분		1997년	2004년
해운서비스 수출	여 객	14.0	10.7
	화 물	7,842.6	15,321.4
	기 타	n. a	2,901.2
	계	7,856.6	18,233.3
수입유발액	직 접	4,006.9	12,393.7
	간 접	628.5	1,746.8
	계	4,635.4	14,140.5
외화가득액		3,221.2	4,092.8

자료: 한국은행 국제수지자료를 활용하여 작성.

② 수입대체 효과

수입대체 효과 측면에서 국제수지 개선효과를 산출하기 위해서는 거주자에 의해 외항해운 산업이 일절 운영되지 않는 상황에서의 국제수지표를 작성·산출해야 한다. 즉 우리나라 외항 국적선사가 없을 경우의 국제수지표를 가상으로 작성하여야 한다. 앞서 살펴 본 바와 같이, 한국은행을 비롯하여 공식적인 외항해운 산업의 서비스 수지 작성은 ‘실제운임지급인의 국적’에 따른 분류체계인 IMF 매뉴얼(제5판)에서 제시하는 방법에 따라 작성되고 있지만, 기준을

‘운송계약당사자의 국적’으로 바꾸어 국제수지를 작성하게 되면 국제수지표 상의 수입 및 지급 대상 항목은 변화하게 된다.

또한 이러한 분류기준의 차이에 따라 수입대체 효과도 달라진다. 아래 <표 4-7>은 이러한 국제수지표 작성 기준이 달라짐에 따라 가상의 국제수지표가 어떻게 달라지는 지를 요약하여 보여주고 있다.

<표 4-7> 국적선사가 없는 경우, 외항해운기업 국제수지 개선효과

	IMF 기준(한국은행 기준)		계약당사자 국적 기준	
	수입	지급	수입	지급
여객운임수지	→ 0	△ 거주자의 국적선 이용료	→ 0	△ 거주자의 국적선 이용료
화물운임수지	→ 0	△ 국적선사 수입화물 운임 수입	→ 0	△ 원화결제 수출·입 화물 운임 수입
기타수지 (운항항만경비)	△ (기존수입/기존 입출항 외국선 량) × (입출항 외국선 증가량)*	→ 0	△ (기존수입/기존 입출항 외국선 량) × (입출항 외국선 증가량)*	→ 0

* : 우리 항만 등에서 기타수지 수입으로서 계상되는 서비스 수지의 지급(지출) 주체인 입출항 외국선의 량을 파악하기는 쉽지가 않다. 따라서 기타수지의 변화량, “△ (기존수입/기존 입출항 외국선 량)× (입출항 외국선 증가량)”을 계산하기 위해서 다음과 같은 수식에 기초하여 국적선사 적취율(용선 포함) 자료를 활용한다(아래에서 국적선은 국적선사 운용 선박을 의미):

$$\begin{aligned}
 & (\text{기존수입} / \text{기존 입출항 외국선 량}) \times (\text{입출항 외국선 증가량}) \\
 &= (\text{기존수입}) \times (\text{입출항 외국선 증가량} / \text{기존 입출항 외국선 량}) \\
 &= (\text{기존수입}) \times \{(\text{증가된 입출항 외국선 량} - \text{기존 입출항 외국선 량}) / \text{기존 입출항 외국선 량}\} \\
 &= (\text{기존수입}) \times \{(\text{증가된 입출항 외국선 량} / \text{기존 입출항 외국선 량}) - 1\} \\
 &= (\text{기존수입}) \times \{(\text{기존 입출항 외국선 량} + \text{기존 입출항 국적선 량} / \text{기존 입출항 외국선 량}) - 1\} \\
 &= (\text{기존수입}) \times \{1 + \text{기존 입출항 국적선 량} / \text{기존 입출항 외국선 량} - 1\} \\
 &= (\text{기존수입}) \times (\text{기존 입출항 국적선 량} / \text{기존 입출항 외국선 량}) \\
 &= (\text{기존수입}) \times \{(\text{기존 입출항 국적선 량} / \text{기존 전체 입출항 선박 량}) / \\
 & \quad \{(\text{기존 입출항 외국선 량} / \text{기존 전체 입출항 선박 량})\}\} \\
 &= (\text{기존수입}) \times (k / \{1 - k\}), \text{ 단 } k \text{는 국적선사 적취율.}
 \end{aligned}$$

하지만 현재 발표되고 있는 통계로서는 국적선사의 원화결제 수출입 화물 운임수입에 대한 자료를 구할 수가 없어 ‘계약당사자 국적’을 기준으로 한 수입대체 효과는 산출·분석할 수가 없다. 따라서 본 절에서는 공식적인 국제수지 작성 방법에 기초한 수입대체 효과를 분석한다.

먼저 여객운임 수지 항목은 분석의 대상에서 제외한다. 왜냐하면 2004년도에 여객 수입이 외항해운 산업 전체 수입에서 차지하는 비중이 0.1% 이하로 미미했기 때문이다. 따라서 분석대상은 화물운임 수지 및 기타 수지가 된다. 화물운임 수지에서 수입항목은 국적 외항선사가 모두 없어지므로 0이 된다. 즉 기존의 해운 서비스 수출로 파악되던 것(수출화물 운임, 삼국간화물 운임, 대선료 - 외국인선주 대상)이 없어진다. 또한 기존에 국적선사가 운송하던 수입화물을 외국선사가 대신 운송하게 되므로 그 만큼의 지급항목이 증가하게 된다.

기타수지와 관련해서는 우리가 지급하던 운항항만경비는 국적선사가 없어지므로 사라지게 된다. 또한 우리 국적선사를 대신하는 외국선사의 선박이 우리 항만을 추가적으로 사용하게 되므로 운항항만경비 수입항목이 증가하게 된다.

이러한 변화를 반영하여 수입대체 효과를 계산하면 다음 <표 4-8>과 같다.

<표 4-8> 국적선사가 없는 경우, 외항해운기업 국제수지 개선효과

(단위 : 백만달러)

구 분	해운수지 수입항목 감소분	수입화물 대체에 따른 지급항목 증가분	운항항만경비 지급항목 감소분	운항항만경비 수입항목 증가분	수입대체 효과
1999년	7,730.0	2,482.0	253.5	2,432.6	7,526.0
2000년	8,523.4	2,745.0	563.5	2,575.9	8,128.9
2001년	8,382.0	2,510.0	612.9	3,059.7	7,219.4
2002년	7,534.7	2,231.0	509.4	1,864.2	7,392.1
2003년	9,356.3	2,455.0	611.1	1,706.9	9,493.2

자료: 1) 해양수산개발원, 『2005 해운통계요람』

2) 한국은행 국제수지 자료.

즉 2003년의 경우 국적선사 부재로 인해, 해운수지 수입이 약 93억 달러 감소하고 수입화물 운송을 외국적 선사가 대신하여 약 24억 달러의 새로운 지출이 발생한다. 합계하면 약 117억 달러의 적자가 추가로 발생한다. 반면에 기존에 지급하던 운항항만경비 약 6억 달러를 절감하고 또한 외국적 선사의 운송 증대에 따라 운항항만경비 수입이 약 17억 달러 증가하게 되어, 합계 약 23억 달러의 흑자가 발생한다. 종합하면 약 94억 달러의 적자가 발생하는 것이다. 즉 국적 외항선사가 없어지게 되면 추가로 약 94억 달러의 국제수지 적자가 발생하게 된다. 이러한 수입대체 효과는 1999년 이후 증가하는 추세를 보이고 있다.

제5장

해운기업 서비스 국제수지 인증방안

1. 해운기업의 국제수지 기여도 인증 필요성

해운기업의 국제수지 기여도를 인정받고자 하는 이유는 우선 대외무역법에서 배제된 해운산업의 수출실적을 국가적으로 공인받기 위함이고, 또 해운산업의 국민경제 기여도를 국제수지 측면에서 매년 공표하고 홍보하기 위함이다. 이를 통해 해운산업의 국민경제 기여도에 대한 인식을 제고하고 이해를 확대하는데 목적이 있다. 이하에서는 이에 대해 상술한다.

첫째, 해운기업의 서비스 수출실적 공인이 필요하다. 현재 대외무역법 및 동법 시행령의 ‘수출’에는 해운서비스 부문이 제외되어 있다. 이 법률에서 수출은 “국내에서 외국으로의 물품이동과 경영상담, 법무 관련 서비스, 지식기반용역 등”으로 규정³³⁾되어 서비스 분야의 극히 일부만 인정되고 있다(<표 5-1> 참조). 현재 해운기업은 외화획득기여도 5위에 포함되는 국민경제 효자산업이지만 서비스 수출을 인정받지 못해 정부에서 지원하는 수출기업 인센티브 대상에서 제외되는 등 정책 우선순위가 낮은 편이다.

이러한 점을 개선하기 위해 외항해운기업의 국제수지 기여도를 분석하고 공인받을 수 있는 방안이 필요하다. 그러나 거래 건수가 많고 해외거래가 많은 해운거래의 특징상 서비스 수출의 개념에 맞게 개별 거래유형을 분류하고 순수한 수출거래 실적을 산출해 내는 것은 쉽지 않은 일이다. 수출실적을 산출해 내기 위해서는 모든 거래 자료를 관리하고 정리해야 하는 한편 거래와 관련된 해

33) 대외무역법 제2조 및 동법 시행령 제2조, 제2조의 2.

당주체 즉, 은행, 선사 등에 추가적인 업무부담과 비용을 발생시키기 때문이다.

또한 해운산업 관련 국제수지 산정의 기준이 관련 기관, 즉 해양수산부, 선주협회, 한국은행 별로 조금씩 상이한 것도 개선이 필요한 부분이다. 따라서 통일된 기준에 의해 정확한 해운산업 관련 국제수지 자료를 생산할 필요가 있으며, 이를 위해서는 관련 주체들의 합의가 무엇보다도 중요하다.

해운산업 국제수지 당사자들이 서로 신뢰할 수 있는 자료를 생산하고 관리하기 위해서는 무엇보다도 자료의 정확성이 우선시 되어야 하며 이를 위해서는 보고 또는 신고 되는 수지 관련 자료의 인증체계가 구축되어야 하는 것이다. 이러한 자료의 인증은 또한 개별기업차원에서도 필요하다. 해운기업의 서비스를 수출로 인정하고 이를 바탕으로 수출의 날과 같은 기념일에 포상을 하기 위해서는, 개별기업별로 정확한 실적을 산출해내야 하며 이를 공신력 있게 활용하기 위해서도 인증이 필요하다.

둘째, 해운산업의 국민경제기여도를 국제수지 측면에서 통일된 기준에 의해 분석하기 위함이다. 지금까지 해운기업과 화주의 거래규모(금액)를 특정 시스템에 의해 총체적으로 파악한 경우는 없는 것으로 알려지고 있다. 단지 개별기업에서 신고하는 각종 자료에 의해 기업의 매출규모와 화물운송량 등이 파악되고 국제수지 개선효과 및 국민경제기여도가 추정될 뿐이다.

해운산업의 국민경제기여도에 대한 분석연구는 불특정 시기에 연구기관 및 개별 연구자에 의해 산업연관표를 이용하는 방법으로 이루어져 왔다. 외항해운기업에 의한 국제수지 개선효과를 분석하기 위한 기초자료는 한국선주협회의 발표자료와 한국은행에서 개별 선사로부터 받은 조사표에 의해 수집·집계되는 국민계정 조사표가 활용되고 있다.

국민계정 조사표는 정부승인 통계이지만 개별기업에서 작성하는 통계에 상당부분을 의존하고 있어 개선의 여지가 있다. 한국은행은 국민계정 조사시에 외항해운 운수수입도 신고 받고 있다. 통계법에 의한 법정조사이지만 조사주기가 명확하지 않거나 대상기업의 자발적인 협조를 전제로 하기 때문에 조사 자체가 원활하지 못할 개연성이 있다.

〈표 5-1〉 대외무역법 및 동법 시행령의 “수출” 규정

구 분	주요 내용
대외무역법	<p>제2조 (정의)</p> <p>1. “무역”이라 함은 물품과 대통령령이 정하는 용역 또는 전자적 형태의 무체물(이하 “물품 등”이라 한다)의 수출수입을 말한다.</p>
대외무역법 시행령	<p>제2조</p> <p>3. “수출”이라 함은 다음 각목의 1에 해당하는 것을 말한다.</p> <p>가. 매매·교환·임대차·사용대차·중여 등을 원인으로 국내에서 외국으로 물품을 이동하는 것(우리나라의 선박에 의하여 외국에서 채취 또는 포획한 광물 또는 수산물을 외국에 매도하는 것을 포함한다)과 유상으로 외국에서 외국으로 물품을 인도하는 것으로서 산업자원부장관이 정하여 고시하는 기준에 해당하는 것</p> <p>나. 외국환거래법 제3조제1항제12호의 규정에 의한 거주자(이하 “거주자”라 한다)의 동법 제3조제1항제13호의 규정에 의한 비거주자(이하 “비거주자”라 한다)에 대한 제2조의2의 규정에 의한 용역의 제공으로서 산자부장관이 정하여 고시하는 방법으로 제공하는 것</p> <p>다. 거주자의 비거주자에 대한 제2조의3의 규정에 의한 전자적 형태의 무체물을 정보통신망을 통한 전송 그 밖에 산업자원부장관이 정하여 고시하는 방법으로 인도하는 것</p> <p>11. “수출실적”이라 함은 산업자원부장관이 정하여 고시하는 기준에 해당하는 수출통관액·입금액, 가득액과 수출에 제공되는 외화획득용 원료·기재의 국내공급액을 말한다.</p> <p>제2조의2 (용역의 범위) 법 제2조제1호에서 “대통령령이 정하는 용역”이라 함은 다음 각호의 1에 해당하는 용역을 말한다.</p> <p>1. 다음 각목의 1에 해당하는 업종의 사업을 영위하는 자가 제공하는 용역</p> <p>가. 경영상담업</p> <p>나. 법무관련 서비스업</p> <p>다. 회계 및 세무관련 서비스업</p> <p>라. 엔지니어링 서비스업</p> <p>마. 디자인</p> <p>바. 컴퓨터시스템 설계 및 자문업</p> <p>사. 문화산업진흥기본법 제2조제1호의 규정에 의한 문화산업에 해당하는 업종</p> <p>아. 그 밖에 지식기반용역 등 수출유망산업으로서 산업자원부장관이 정하여 고시하는 업종</p> <p>2. 국내의 법령 또는 대한민국이 당사자인 조약에 의하여 보호되는 특허권·실용신안권·의장권·상표권·저작권·저작인접권·프로그램저작권·반도체집적회로·의배치설계권의 양도, 전용실시권의 설정 또는 통상실시권의 허락</p>

한국은행 국민계정 조사표상의 신고 항목은 한국선주협회 신고항목과 유사하고 분기별로 수출화물운임수입, 수입화물운임수입, 삼국간화물운임수입, 대선수입을 신고하도록 되어 있으며, 전년도 동기 실적을 함께 기재하도록 하여 변동추이를 파악할 수 있도록 하고 있다(<부록 3> 한국은행 조사 양식 참조). 한국은행의 경우 해운기업의 서비스 수지가 지속적이고 체계적인 신고가 이루어지면 국민소득 산정 및 국제수지 파악에 크게 기여할 것으로 기대하고 있다.

또한 산업연관표에 의한 국민경제기여도 분석은 산업연관표가 5년 주기로 작성, 배포된다(2~3년 단위로 보정)는 문제 이외에 이를 이용한 개별산업의 분석은 연구자의 주관이나 산업의 특성에 따라 달라질 수 있기 때문에 매년 동일한 통계의 도출에는 한계가 있다.³⁴⁾ 따라서 해운산업의 국민경제기여도나 국제수지를 통일된 기준에 의해 매년 파악하기 위해서는 수집된 1차 자료에 대한 정형화된 인증시스템이 필요하다.

셋째, 해운기업의 국제수지 기여도 분석을 통해 해운산업에 대한 정책적 우선순위를 높이기 위함이다. 외항해운기업의 운임수입은 2004년에 208억 달러로 우리나라 5대 외화획득산업에 포함되고 있으나 정책적 우선순위는 이에 미치지 못하고 있다는 판단이다. 이는 해운산업에 대한 관심과 이해의 부족에서 비롯된 것이기도 하지만, 한편으로는 해운기업의 외화획득규모를 제3의 기관에 의하여 객관적으로 검증하지 않아서 통계적 신뢰성을 확보하지 못하고 있기 때문이기도 하다.

넷째, 외항해운기업이 획득하는 운임수입 규모를 살펴보고 필요한 경우 다른 산업과 동등한 수준에서 지원하기 위해서이다. 현재 우리나라는 수출기업에 대해 다양한 인센티브 제도를 실시하고 있으나 해운기업의 경우 지금까지 수

34) 예를 들어 산업연관표를 이용하여 환경산업연관표를 작성하는 경우 일반적으로 금액기준으로 작성된 산업연관표(MIOT : Monetary Input-Output Table)를 이용하지만, 독일의 경우에는 물량기준으로 산업연관표를 작성하되 투입재료에 자연에서 직접 투입되는 기체, 액체 및 고체의 비생산자연자산(예, 공기, 하천수 등)을 포함했으며, 산출물에는 잔폐물이 포함된다. 그리고 캐나다의 산업연관표는 다른 나라에서 사용하는 상품×상품 또는 산업×산업 형태와는 달리 산업×상품 또는 장방형 투입산출 형태를 취하고 있다. 한국은행, 「산업연관분석해설」, 2004. pp. 202—203 참조.

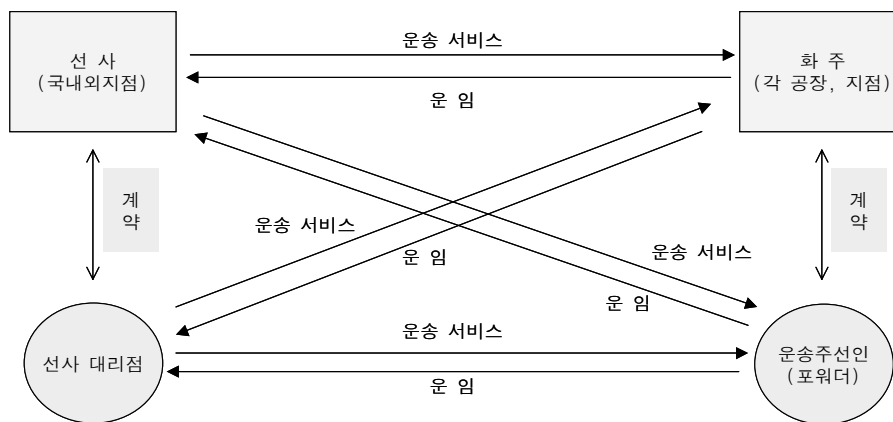
출실적 등이 인증되지 않아 이러한 인센티브에서 배제되었다. 따라서 해운기업이 제조업이나 무역업 등과 같이 수출실적 인증을 통해 정책적인 지원을 받기 위해서는 이에 대한 인증이 필요한 실정이다.

2. 해운기업(선사)과 화주의 거래형태와 인증방안 검토

1) 해운기업(선사)과 화주의 거래형태와 특징

해운기업의 운임수입을 국제수지로 인증할 수 있는 방안을 살펴보기 위해서는 우선 해운기업과 화주의 거래형태를 파악해야 한다. 선사와 화주간에는 해운서비스를 제공하고 운임을 받는 거래관계를 맺고 있다. 이 경우 선사와 화주는 직접 거래관계를 형성할 수도 있고, 각각의 대리인인 대리점, 포워더 등을 통하여 거래를 하는 경우도 있을 수 있다.

〈그림 5-1〉 해운기업(선사)과 화주의 거래형태



한편 해운기업과 화주의 거래관계는 다음과 같은 특성들이 있어 전체 규모와 내역을 파악하는데 상당히 애로가 있다.

첫째, 엄청난 거래량과 경로의 복잡성으로 인해 전체 규모 파악이 쉽지 않다. 현재 대형선사에서 취급하는 계약건수는 연간 몇 백만 건에 달하는 것으로 추정³⁵⁾되어 내역 파악이 어렵다. 그리고 선주(대리점)가 화주로부터 받는 운임은 बैं킹, 현금, 어음 등 다양한 형태로 지급되고, 운임전달 통로인 은행도 전세계 각지의 화물을 운송하는 특성으로 인해 매우 다양하다.

둘째, CIF 조건 및 삼국간 운임규모 파악이 어렵다. 해운기업의 운임은 기본적으로 무역거래조건에 따라 선불운임조건(freight prepaid, 주로 CIF) 또는 후불운임조건(freight to collect, 주로 FOB)이 있다. CIF(국내 수출업자 운임지불)의 경우 외국환 거래가 아닌 국내은행간 거래이기 때문에 외국환 은행을 경유하지 않아 파악이 쉽지 않고, 삼국간운송 및 수입화물(CIF, 외국수출업자 운임지불)을 운송하고 벌어들이는 운임은 외국환 은행을 경유하더라도 세부내역의 구분 없이 전체 금액만 표시되고 있다는 한계가 있다. 또 수출신고서상에도 운임은 표시되나 대형선사의 경우 건수가 연간 300만건 이상에 이르며, 실제 선사가 표시되지 않기 때문에 개별선사별로 취합하기 위해서는 별도의 수작업과 인력이 필요한 실정이다. 그리고 이런 작업 후에도 금융기관이나 정부기관에서 직접 작업을 수행하지 않을 경우 인증의 문제는 여전히 별도로 해결해야 하는 문제이다.³⁶⁾

2) 해운기업의 국제수지 기여도 인증방안

개별 기업의 국제수지 기여도를 분석하기 위해서는 개별기업의 수입내역을 국제수지표와 같이 구분하여 파악할 수 있어야 한다. 해운기업의 경우에는 운임수입을 수출화물운임, 수입화물운임, 삼국간화물운임, 기타 수입 등으로 나

35) H사의 경우 연간 컨테이너 수송량이 200만 TEU에 달해 BL은 이와 같거나 많은 량이 될 것으로 추정됨.

36) 대형화주 등은 Service Contract 등으로 할인하고 있음.

누고 이를 검증할 수 있어야 한다. 따라서 해운기업의 국제수지 기여도를 분석하고 검증하기 위해서는 다음과 같은 방법을 고려할 수 있다.

(1) 제3의 기관 활용방안

해운기업의 국제수지 기여도를 분석하기 위해서는 우선 운임규모를 파악해야 하고 또 이를 제3의 기관이 검증할 수 있어야 한다. 제3의 기관은 은행 등 금융기관이나 한국은행의 외환거래 전산망 등을 들 수 있다.

첫째, 은행 등의 금융기관을 활용하는 방법은 해운기업의 국제수지 기여도를 파악하는데 객관성과 공신력 확보를 위해 가장 바람직한 방법이다. 즉 선사의 운임수입구좌를 통해 입금되는 금액(뱅크 금액)을 은행의 확인을 통해 전체 규모를 파악할 수 있다. 그러나 은행에서 확인할 수 있는 것은 입금자와 입금금액만 가능하고, 수출, 수입 등의 세부내역은 구분이 불가능하다.

만약 입금된 금액을 운임 유형별로 구분하기 위해서는 개별 BL과 송금내역을 대조해야 하는 작업이 필요하다. 그러나 외항해운기업의 수입(revenue)을 증명할 거래 건수가 연간 300만 건에 이상으로 알려지고 있어 거래 건수별 송금내역을 확인하기란 사실상 불가능한 일이다. 단, 선사에서는 운항수입을 수출, 수입, 삼국간 수입으로 구분하고 있으나, 은행에서는 입금자와 금액만 확인이 가능하고 다른 내역은 확인이 불가능하다.

한편 해운기업의 운송서비스 제공에 따른 운임수입을 수출로 인정받기 위해서는 이를 증명해야 하는데 일반적인 제조업이나 무역업과 같이 세관 등의 확인과 같은 방법(개념)으로 '수출'금액을 은행에서 확인하는 것은 용이하지 않다. 그 대신 운송서비스에 대한 대가로 획득하는 운임을 은행에서 확인하는 방식으로 검증할 수 있다.

둘째, 외환거래 전산망을 활용하는 방안이다. 선사가 삼국간 운송 등으로 획득한 운임을 외국지점에서 본사(국내)로 송금하는 경우의 운임규모를 파악하는데 필요하다. 이 때 현지수입액 중 일부가 유보 및 현지 사용되어 외국환 거래에서 제외될 수 있는 점을 유의해야 한다. 즉 선사 해외지점에서 획득한 운임은 전액을

본사로 송금하는 경우도 있지만, 대부분 현지에서 필요한 인건비, 기타 경비 등을 제외하고 송금하기 때문에 실제 운임수입과 송금액은 다를 수 있다. 단, 현지 사용분에 대해서는 별도의 증빙자료를 결산기에 은행에 제출하고 때문에 이를 별도로 확인해야 한다.

결론적으로 외항해운기업의 국제수지 기여도는 국내은행과 외환전산망을 통해 전체 운임수입 규모와 입금자의 국적을 파악할 수 있기 때문에 입증 가능성이 있다고 판단된다. 그러나 외국환 은행을 경유하는 외항해운기업의 수입이 앞서 분류한 서비스 수출 실적에 따른 것인지를 직접적으로 확인하기는 곤란하다. 수출탑 시상 조건에 부합하는지를 증빙하기 위해서는 추가적인 증명작업이 필요하나 이는 상당한 인력과 시간이 요구되기 때문이다. 따라서 제3의 기관을 활용하는 방안은 국제수지 운송 서비스 수출을 계약당사자 국적에 따른 분류 방법을 적용하여 분석하는 경우에만 가능하다는 한계가 있다.

(2) 선사자료 활용방안

한국은행 방식에 따라 해운기업의 국제수지 기여도를 검증하는 방안으로 선사에서 발표(또는 신고)하는 자료를 활용하는 방안을 검토할 수 있다. 선사에서 발표(또는 신고)하는 자료는 국세청 소득신고 자료와 금융감독원 자료, 해양수산부 및 한국선주협회 제출자료 등을 들 수 있다.

첫째, 국세청 신고 자료 활용방안이다. 법인세법에 따라 기업들은 법인세 납부를 위한 근거 서류로서 대차대조표, 손익계산서 및 이익 잉여금처분계산서를 국세청에 제출하고 있다.³⁷⁾ 이 때 제출하는 손익계산서에는 외항해운기업의 수입(매출액)에 대한 정보가 있으나, 외항해운기업의 수입내역에 대한 구체적인 내용이 없고 외부기관의 확인이 없다는 한계가 있다.

둘째, 금융감독원 신고 자료를 활용하는 방안이다. 증권거래법에 따라 주권 상장법인 등의 기업은 회사의 목적, 사업내용 등이 포함된 사업보고서, 반기보

37) 법인세법 제60조 및 동법 시행령 제97조.

고서 등을 금융감독위원회와 거래소에 제출해야 한다.³⁸⁾ 사업보고서에는 외항해운기업의 서비스 수출을 보여줄 수 있는 분류기준이 적용된 외항해운기업의 수입 내역이 상세히 기록되어 있을 뿐만 아니라 공인회계사 감사를 거친 것으로 자료의 신뢰성이 확보되어 인증근거 서류로서 활용될 수 있다. 그러나 그 적용을 받는 대상이 주권상장법인 등에 국한되어 있어 상장법인 아닌 외항해운기업은 별도의 확인 작업이 필요하다. 현재 외항해운기업 중 상장법인은 다음 표와 같다.

〈표 5-2〉 주요 해운기업 매출액 현황(2004년)

선 사 명	매출액(백만원)	비 고
거양해운	316,662	
고려해운	491,640	
대양상선	946,117	
대한해운	1,150,131	상장법인
동남아해운	429,805	
삼선로지스	696,328	
세양선박	236,375	상장법인
세븐마운틴	324,488	
SK해운	1,672,594	
STX Pan Ocean	2,586,253	
유코 카캐리어	1,483,729	
장금상선	347,091	
티피씨코리아	109,856	
한진해운	6,202,120	상장법인
현대상선	5,118,612	상장법인
홍아해운	529,242	LK상장법인

주 : 매출 1,000억원 이상 기업 기준.
 자료 : 한국선주협회

38) 증권거래법 제186조의2 및 제186조의 3.

셋째, 해양수산부 및 한국선주협회에 제출하는 자료를 활용하는 방안이다. 모든 외항해운기업 사업자는 연간 수송실적 및 운임수입 현황을 사업자 단체(한국선주협회)를 경유하거나 직접 해양수산부장관에 보고해야 한다.³⁹⁾ 이에 따라 해운기업은 현재 해양수산부와 한국선주협회에 운임수입을 신고하고 있다. 한국선주협회에는 수송량과 운임을 신고하고 있는데, 특히 운임수입을 수출화물, 삼국간, 외국대선운임 등으로 분류하고 있어 세부내역을 확인하는데 용이하다. 그리고 한국선주협회는 개별 선사들이 전산으로 신고한 자료를 취합하여 “외항해운업 결산총괄표”를 생산하여 발표하고 있다.

〈표 5-3〉 개별선사의 선주협회 신고자료(예)

구 분		전 월 누 계	
		수 송 량(R/T)	운 임(\$)
총 합 계		23,983,367	779,466,831
계	국 적 선	7,012,366	164,384,148
	T/S 화 물	385,320	28,091,078
	용 선	16,585,681	586,991,605
수입화물	국 적 선	4,265,036	55,528,564
	T/S 화 물	98,380	5,066,443
	용 선	5,231,598	87,924,576
수출화물	국 적 선	402,614	21,005,946
	T/S 화 물	286,940	23,024,635
	용 선	970,275	53,948,006
삼국간	계	11,578,764	444,763,675
	국 적 선	2,116,716	57,344,236
	용 선	9,462,048	387,419,439
외국대선운임	계	1,149,760	88,204,986
	국 적 선	228,000	30,505,402
	용 선	921,760	57,699,584

39) 해운법 제56조 및 “외항운송사업 면허 및 등록사무 처리요령”

해양수산부 보고 자료에는 외항해운기업의 서비스 수출 세부내역을 나타내고 있다. 하지만 보고 내용의 신뢰성을 확보할 수 있는 공인회계사의 감사 활동과 같은 검증 절차가 없는 자료이기 때문에 외항해운기업의 서비스 수출 인증서류로서 한계를 지닌다.

3. 해운기업의 무역의 날 행사참가를 위한 방안

1) 해운기업 무역의 날 시상을 위한 법 제도 개선사항

국적 해운기업은 우리나라에서 생산한 제품을 직접수송 함으로써 수출에 직접 기여할 뿐 아니라 무역수지 개선에 크게 기여하고 있다. 따라서 해운기업의 운송서비스는 무역의 날 유공자 포상요령에서 정하고 있는 기본방향과 일치하고 있다고 할 수 있다. 그러나 현재 대외무역법에서 해운업을 배제하고 있기 때문에 해운기업이 제조업 및 무역업을 대상으로 하는 무역의 날 행사에 참가하기 위해서는 다음과 같이 관련법의 정비가 필요하다. 즉 해운기업의 운임수입 중 서비스 수지의 수입이 무역의 날에 수출로 인정받기 위해서는 ‘대외무역법 시행령’ 제2조의 2’(용역의 범위) 부문에 ‘해운법에서 규정한 해운업’을 추가해야 한다. 이에 따라 해운기업의 서비스가 수출로 인정되면 해운기업은 수출의 탑 포상대상이 되며, 종사자들은 수출물류지원유공자로서 정부포상 대상이 될 수 있다.

〈표 5-4〉 대외무역법 개정(안)

제2조의2 (용역의 범위) 법 제2조제1호에서 "대통령령이 정하는 용역"이라 함은 다음 각호의 1에 해당하는 용역을 말한다.

1. 다음 각목의 1에 해당하는 업종의 사업을 영위하는 자가 제공하는 용역
가. 경영상담업
나. 법무관련 서비스업
다. 회계 및 세무관련 서비스업
라. 엔지니어링 서비스업
마. 디자인
바. 컴퓨터시스템 설계 및 자문업
사. 문화산업진흥기본법 제2조제1호의 규정에 의한 문화산업에 해당하는 업종
아. 해운법 제2조에서 정한 해운업(추가)
자. 그 밖에 지식기반용역 등 수출유망산업으로서 산업자원부장관이 정하여 고시하는 업종

2) 절차와 방안

현재 무역의 날 행사에 참가하는 기업의 수출입실적 인정대상 및 범위, 인정 금액, 인정시점은 ‘대외무역법 시행령’ 제34조, 제35조 및 ‘대외무역관리규정’ 등에 의하여 규정하고 있다. 일반 수출은 한국무역협회 전산자료에 의하여 확인·증명이 되고 있으며 기타 수출은 주거래 외국환은행장의 확인실적을 인정하고 있다.

제조업이나 무역업의 경우 상품 수출 등은 관세청의 수출신고필증이나 외국 환거래 실적 등 공신력이 있는 자료를 이용하여 인정받고 있다. 따라서 해운기업도 이와 유사한 제3의 공인기관에서 수출실적을 인증 받아야 하는 바 해운기업의 경우 수출실적은 금융기관을 통해 받을 수 있다. 즉 해운기업 서비스 제공의 특수성과 업무 연관성을 고려하여 해운기업의 전체 운임수입을 은행을 통해 확인할 수 있다. 그리고 은행에서는 전체 운임수입 중에서 비거주자(외국인)에 의해 입금된 부분만을 구분하여 확인서를 발급하면 된다.

그리고 향후에는 해양수산부(또는 한국선주협회)에 신고 되는 항목 중 수출

에 해당하는 항목을 업체별로 집계할 수 있도록 현재 이용되는 전산시스템을 일부 수정해야 한다. 이는 무역협회의 전산자료 확인 인정과 동일한 과정이며, 동 신고자료는 한국은행에도 제공될 수 있도록 해야 한다.

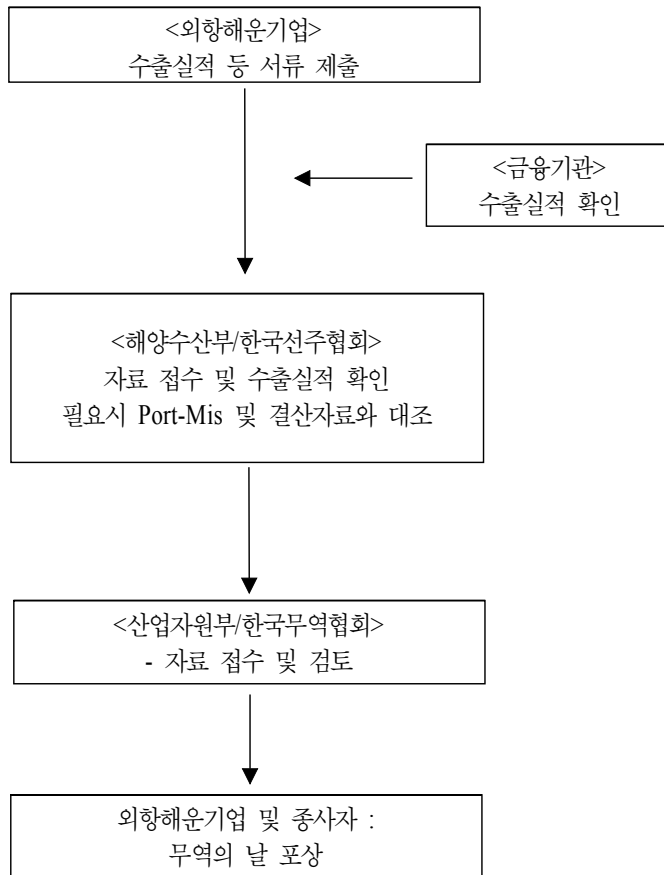
해운기업의 수출실적 인증을 위해 제출할 자료는 다음과 같다.

- 운임수입확인서(은행장 확인)
- 결산서 (수출실적으로 인정하는 시기가 다른 문제가 있으나 사후 검증자료로 활용가능. 일부 기업의 경우 기업결산을 분기별로 실시하기 때문에 큰 문제는 없음.)
- 감사보고서(상장사의 경우 금융감독원에 분기별로 제출하는 보고서)
- 대선실적(대선주, 대선선박명, 대선기간, 대선수입)

그리고 각 주체별 역할은 다음과 같다. 금융기관은 개별 해운기업의 운임수입액(전체)을 확인해준다. 현재 대부분의 해운기업에서는 ‘운임수입’을 입금하는 계좌를 별도로 관리하고 있어 기업의 요청에 의해 은행의 확인이 가능하다. 특히 무역의 날 포상대상에 해당하는 정도의 운임수입이 있는 해운기업에서는 효율적 관리를 위해 운임수입 계좌를 별도로 관리하고 있다. 해외 각 지점의 전체실적도 선사에서 은행확인 등의 적절한 방법을 통해 제출할 수 있다.

해양수산부 (또는 한국선주협회)는 개별 기업에서 제출한 운임수입에 대한 적정성을 검토하고 산업자원부(또는 한국무역협회)에 제출한다. 이상의 절차를 정리하여 나타내면 다음과 같다.

〈그림 5-2〉 외항해운기업 '수출' 실적 검증 및 신청 절차



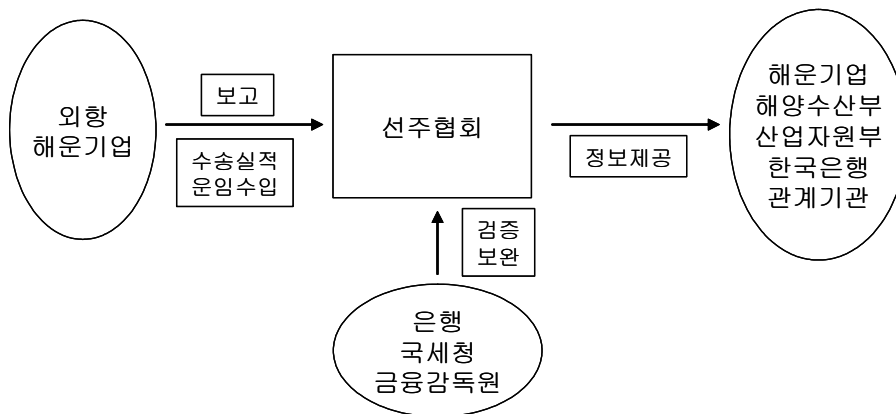
4. 외항해운기업 국제수지 및 수출실적 관리 시스템 구축방안

해운기업의 서비스를 수출로 인정하고 이에 대한 포상을 통해 해운기업의 위상을 제고하는 한편 법·제도상에 규정된 지원책을 제공하는 것은 매우 의미 있는 일이다. 특히 해운기업의 서비스 제공과 관련된 각종 자료를 체계적으로 관리하고 이를 활용하여 필요한 자료를 생산하고 제공하는 것은 반드시 이루

어려야 할 과제이다. 해운기업 서비스 수출의 기준과 대상이 정해지고 이에 대한 검증방법이 확정되는 경우 동 자료를 활용하는 주체들은 해양수산부, 선주협회, 한국은행, 산업자원부 등 다양하다.

이들 주체들이 활용하는 목적은 조금씩 다르더라도 사용하는 자료는 동일해야 하기 때문에 해운기업의 수출실적 연관 자료의 관리가 필요하다. 자료 관리는 수출실적 인증방안과 연계되는데 은행이나 외환거래 전산망을 이용하는 경우는 항목별 구별이 어렵다거나 추가적인 비용 발생 등으로 문제로 장기적으로 검토할 필요성이 있다. 때문에 선사들이 해양수산부 및 선주협회에 보고하는 방식을 개선하는 것이 현실적인 것으로 판단된다. 현재 선주협회 회원사들은 정해진 양식에 의거 선주협회에 수출실적 및 운임수입관련사항을 신고하고 있다. 따라서 최종적으로 수출에 포함되는 대상이 확정되면 동 신고시스템을 수정하여 모든 항목이 포함되도록 하고 업체들이 신고하는 자료를 선주협회에서 관리 하는 방안이 추가적인 업무부담이나 비용부담을 최소화 하면서 시행 가능 한 방안이라고 판단된다.

〈그림 5-3〉 외항기업 수출실적 관리 시스템 개념도



선주협회는 신고자료를 개별회사별로, 연도별로 관리하고 이를 필요로 하는 기관이나 수요자에게 제공한다. 선주협회가 취합하여 관리하고 있는 정보에는

해운수입 외에 해운원가, 해운총이익, 영업이익, 경상이익 등 다양한 항목들이 포함되어 있다. 은행권을 통해 입수되는 개별회사별 총 수입실적이나 상장사의 경우 금융감독원에 보고되는 자료를 선주협회가 같이 관리하는 경우 개별선사가 신고하는 자료의 추가검증이 가능하므로 장기적으로는 은행권으로부터 필요한 자료를 받아 활용하는 시스템을 구축할 필요가 있다. 해양수산부나 산업자원부는 자료관리시스템 구축에 필요한 지원방안을 검토할 수 있으며 필요시 예산지원 등을 통해 시스템이 조기에 구축될 수 있도록 하여야 할 것이다. 수출실적 자료를 회사별 운항선대현황 등과 연계하는 경우 해운경기전망, 경영실적 평가 등 다양한 분석결과를 생산할 수 있을 것으로 기대된다. 특히 해운기업의 운임 수입 등이 국제수지에 미치는 영향을 연도별로 분석하여 해운기업 발전전략 또는 수입 중대 계획 등에 활용할 수 있을 것으로 판단된다.

이를 요약 정리하면 다음과 같다.

〈표 5-5〉 외항해운기업 국제수지 관리 방안

구 분	보고주체	검증주체	관리주체
단기	외항선사	선주협회	선주협회
장기	외항선사	선주협회, 은행 등	선주협회

외항 해운기업의 실적보고에 대해 검증이 필요하다고 주장하는 이면에는 이들의 부실한 신고를 할 가능성이 있다는 측면 때문인 것으로 판단된다. 그러나 글로벌 스탠더드를 따라야 하고 투명경영이 필수적인 대형선사들의 경우 부실 신고 또는 거짓 신고로 스스로를 위험에 빠뜨리는 일은 거의 없을 것으로 판단된다. 극히 일부 수출실적 인정에 따르는 경제적, 사회적인 편익을 위해 위험을 감수하려는 기업들도 있을 수 있으나 이러한 경우는 그리 많지 않을 것으로 판단된다. 검증이 필요하다고 판단되는 경우 당국은 해당기업의 영업실적을 기준으로 운임수입을 추정할 수 있다. 해당 자료를 생산하기 위한 번거로움

은 있지만 수출입신고서상의 운임을 추출해내고 은행의 전산자료를 확인하면 관련 애로는 해소 될 수 있을 것으로 판단된다. 따라서 단기에는 현행 시스템을 보완하는 수준에서 선주협회 신고 시스템을 활용하고 장기 역시 선주협회 시스템을 활용하되 필요시 검증이 가능하도록 은행권과의 협조체제를 구축하여야 한다. 금융권 및 외환거래 전산망 활용을 위한 상시 시스템 구축에는 많은 비용과 시간이 소요되므로 사안별로 해당기업의 실적에 대해 조회, 요청할 수 있도록 하면 실적 파악은 가능하다.

그러나 시스템적인 보완보다 더 적극적인 방안은 해당기업이 자신의 실적에 대해 정당하게 보고하고 평가 받는 마인드를 정착시키는 것이며 이것이 국제경쟁에 직면해 있는 우리 기업들의 투명성과 신뢰를 제고하는 첩경이 될 것이다.

제6장

결론 및 정책건의

1. 결 론

일반적으로 무역의 보조산업이면서 제조산업의 파생산업에 불과한 것으로 인식되던 해운산업은, 외항해운산업의 운임수입이 자동차산업의 수출과 비슷한 규모에 도달하고 ‘동북아 물류중심국가 건설’이 중요한 국가전략으로 추진되면서 중요성이 다시 부각되고 있다. 또한 전세계 및 선진국 경제에 있어서 서비스산업의 비중이 지속적으로 증대되고 있는 가운데, 국제교역에서 서비스산업의 중요성이 더해지고 있으며, 주요 선진국에서는 높은 부가가치를 인정하여 국부를 창출하는 중요한 수출산업으로 인식되고 있다.

그 결과 경제 및 산업구조의 차원에서 서비스산업의 중요도가 일반적으로 인정되는 방향으로 적극 발전하고 있으며, 특히 국제교역에 대한 의존도가 높은 우리나라로서는 수출입 물류의 핵심인프라로서 외항해운산업에 대한 관심이 점차 증대되고 있다. 특히 동북아 물류중심국가 건설을 국가 핵심전략의 하나로 추진하는 현 정부에서도 외항해운산업의 국제수지 기여도를 인정하고 이를 반영하여 수출산업의 하나로 지원하는 방안을 모색하기 시작했다.

이에 따라 본 연구에서는 외항해운산업이 우리나라 수출입 물류의 핵심적인 인프라로서 국민경제에 기여하고 있음을 구체적으로 확인하고 수출산업으로서 국제수지 개선에 기여하는 규모가 공식 인정되는 방안이 구체적으로 강구되었다. 연구의 진행과정에서는 산업자원부, 해양수산부 등 정부 관련부처는 물론 외항해운업계 및 핵심 금융기관과의 적극적인 협의체제 구축 등 정책반영을 위한

공동노력을 통하여 연구의 실질적인 성과를 이끌어내는 방법으로 활용되었다.

이와 같은 연구과정에서 도출된 결론은 다음과 같다.

첫째, 국제수지 개선효과 및 국민경제적 기여도가 큰 해운산업 특히 외항해운기업에 대한 적절한 평가가 요구되며, 이에 따라 제조 및 무역업의 수출에 준하는 서비스수출의 개념을 확립하고 이를 인증하는 체계가 필요하다. 이와 함께 외항해운산업의 국제수지 개선 및 수출실적을 체계적으로 관리하기 위한 제도적 방안이 조속히 확립되어야 한다.

둘째, 국제교역 및 국가경제에 있어서 서비스산업의 중요성이 전반적으로 강조되고 있는 가운데, 특히 ‘동북아 물류중심국가 건설’을 국가 핵심전략의 하나로 추진하고 있는 우리나라로서는 우리나라 수출입 물류의 핵심인프라로서 세계 10위권의 지위를 확보한 외항해운산업을 적극 지원하고 육성할 필요가 있다.

셋째, 국제수지의 산출은 복식부기의 원리를 근거로 통일된 IMF의 기준에 의한 것이 원칙이며, 해운기업의 서비스수출 및 국제수지 분류체계도 이에 준하는 것이 타당하다. 이에 따라 해운기업의 서비스수출에는 삼국간 및 수출화물의 운송에 의해 획득하는 운임 및 외국인으로부터 유입되는 기타수입이 해당한다. 그러나 이 밖에도 비거주자(외국인)가 궁극적으로 운임 및 서비스의 대가를 지불하는 경우와 운송계약 당사자인 경우, 그리고 서비스를 공급하는 외항해운기업이 국적선사인 경우 해운서비스 수출에 해당하는 것으로 판단할 수 있음을 고려할 수 있다.

넷째, 2004년 우리나라 외항해운기업의 외화획득 및 해운수입 규모는 약 208억 달러에 이르는 등 급증하는 추세에 있으며, 국제수지 개선 및 수입대체 효과는 각각 41억 달러와 95억 달러인 것으로 분석되었다. 또한 이와 같은 우리나라 외항해운산업의 국민경제적 기여는 1999년 이후 지속적으로 팽창하고 있는 것으로 나타났다. 이에 따라 우리나라에 있어서 외항해운산업은 수출입 물류의 중요한 핵심인프라로서 국민경제적인 중요도가 매우 커지고 있는 것으로 판단된다.

다섯째, 이에 따라 외항해운기업의 해운서비스 수출실적을 국가적으로 인정하고 제조 및 무역업의 경우와 같은 정책지원에 의하여 적극적으로 지원하고 육성할 필요가 있다. 외항해운기업에 의한 외항해운서비스 국제수지의 산출 및 수출실적의 인증을 위해서는 법·제도의 개선에 의하여 이를 산출하고 인증하는 체제가 구축되어야 하며, 통계적으로 중요한 가치가 있는 정보로서 이를 체계적인 관리가 필요하다. 이에 따라 해운산업 등을 포함한 주요 서비스산업을 ‘무역의 날’ 포상의 대상에 포함시켜야 할 것이며, 특히 거래 금융기관이 외국인에 의하여 입금된 외항해운기업의 운임수입을 수출실적으로 인증하고, 해양수산부 또는 한국선주협회가 이를 인정하는 방안이 적절하다. 또한 이 같은 제도에 의하여 생성되는 통계적 가치가 충분한 정보를 체계적으로 관리하기 위한 방안도 조기에 강구해야 하며, 해양수산부의 역할 또는 한국선주협회의 주도적인 참여가 필요하다.

2. 향후 과제

본 연구의 후속연구로서 필연적으로 수행되어야 할 과제로는 우선 본 연구의 결과를 체계적으로 현실화하는 정책 및 업무의 개발과 시행을 위한 실행계획 및 세부시스템의 구축을 위한 계획으로서 개발연구가 있으며, 외항해운서비스에 국한된 본 연구의 결과를 세계무역기구(WTO)의 차원에서 국제교역의 대상으로 논의되는 모든 상업서비스 분야로 확대시키는 것이다.

1) 외항해운기업의 무역의 날 포상 세부계획 및 절차 수립

해운서비스 수출실적에 근거하여 외항해운기업을 무역의 날에 수출기업으로 포상하는 것이 구체적으로 확정될 경우 새로운 제도 시행에 필요한 세부계획

및 절차를 수립하는 개발연구가 필연적으로 수행되어야 할 것이다. 이 개발연구에는 새로운 제도를 시행하는 주체 및 대상의 정확한 역할과 기능을 확립하고 구체적인 업무의 세부적이고 구체적인 내용, 절차 및 방법 등도 포함되어야 한다. 새로운 제도의 시행주체 및 대상이 될 것으로 예상되는 해양수산부, 산업자원부, 금융기관, 외항해운기업 및 한국선주협회 등의 역할, 기능 및 업무 등이 명확하게 구분되어 제시될 필요가 있다. 또한 참여주체별로는 필요에 따라 시행부서, 조직구성, 행정서식, 예산확보 및 비용처리방안 등이 확립됨으로써 시행과정에서 차질이 발생하지 않도록 사전에 행정체계를 갖추는 구체적인 시행방안 또는 ‘action plan’도 포함되어야 한다.

이를 위해서는 직접적인 핵심 시행주체가 될 해양수산부 및 한국선주협회를 중심으로 한국해양수산개발원과 주요 금융기관 등이 동참하는 ‘실무작업그룹(Working Group)’을 구성하는 방안이 유효할 것으로 예상된다.

2) 서비스산업의 교역 및 국제수지 개념의 정립

본 연구의 결과를 활용하여 WTO 차원에서 인정되는 모든 상업서비스 분야로 수출입 및 국제수지 기여실적을 인정하고 가능한 경우 수출산업으로 무역의 날 포상 대상에 포함시키는 방안이 필요하다. 이 경우 우선 범국가적 차원에서 서비스산업 전반에 대한 구체적인 개념정리와 국제교역과 관련한 논리적 분석에 대한 광범위한 논의 또는 연구가 전제되어야 한다. 특히 논의 및 연구의 대상인 모든 서비스산업과 관련된 정부 해당부처, 업계 및 연구 또는 학계가 망라된 네트워크가 형성되어 논의에 참여할 수 있어야 한다. 이를 통하여 상품 분야에서와 마찬가지로 서비스분야의 실정 및 개념에 적합한 통일된 기준에 의한 국제수지 산정 및 수출실적 인증이 실현되어야 한다.

특히 ‘GATS(서비스교역에 관한 일반협정)’에 근거하여 현재 WTO에서 다자간협상의 대상으로 포함되어 있을 뿐만 아니라 국제교역의 중요한 대상에 해당하는 서비스산업은 사업, 통신, 건설, 유통, 교육, 환경, 금융, 의료·사회보

장, 관광, 문화·오락·스포츠 및 운송 등이다. 또한 이와 같은 서비스산업의 국제 교역과 관련해서는 국제거래와 관련한 4개의 유형이 제시되어 있다. 국경간공급(cross-border supply), 해외소비(consumption abroad), 상업적 주재(commercial presence), 자연인의 주재(presence of natural person) 등이다. 국경간공급은 서비스의 해외공급으로 상품의 수출 및 국외반출에 해당하며, 해외 소비는 내국인(거주자)이 국외에서 서비스상품을 소비하는 것을 의미한다. 서비스상품이 생산과 동시에 소비되는 즉시재로서의 특성에 따라 일반적인 상품의 수출입 또는 무역행위와는 정확하게 일치하지 않으며, 이에 대한 정확한 개념정리가 필요한 것이다.

즉, WTO 차원에서 국제교역의 중요한 축으로서 논의 및 협상의 대상으로 인정되는 서비스산업에 대한 포괄적인 국제수지 산출방안 및 수출 및 수입실적 인증방안과 관련한 체계적인 종합연구가 필요하다. 이를 통해 제조 및 무역업과는 엄연히 차이가 존재하는 서비스산업을 국민경제적 차원에서 개념을 정리하여 국가경제 또는 수출산업의 중요한 축으로서 인정하고 육성하기 위한 체계적인 접근이 가능하게 되어야 한다.

3. 정책건의

1) 정책반영 현황

(1) ‘외항해운기업 수출실적 인증 추진 매뉴얼’ 작성

본 연구가 진행되는 과정에서는 정부, 금융기관, 업계 및 연구진이 참여하는 협의 및 논의가 동시에 추진되었다. 연구진은 연구의 초기부터 관련기관과의 협의내용 및 연구의 결과를 기초로 한 ‘외항해운기업 수출실적 인증 추진 매뉴

일'을 작성하여(<부록 1> 참조) 단계적으로 제도화 및 법규 개정을 추진하였다. 이에 따라 '대외무역법시행령'의 개정을 포함한 산업자원부의 법률개정계획에 맞추어 산업자원부 무역정책과, 해양수산부 해운정책과, 한국선주협회, 연구진이 참여하는 협의회를 수차례 걸쳐 실시했으며, 연구 결과를 가능한 즉시 국가정책에 반영할 수 있도록 도모하였다.

(2) 대외무역법시행령 개정 추진(2005년 10월)

연구의 진행과정에서 작성된 '외항해운기업 수출실적 인증 추진 매뉴얼'을 근거로 본 연구 내용이 반영되었으며, 그 결과 2005년 10월 공시된 '대외무역법시행령 중 개정안'에 외화획득 실적이 많거나 수출실적 확인이 가능한 운수(해운·항공 등)와 관광사업이 현행 대외무역법시행령이 정하는 '용역'(서비스)의 범위에 추가되었다⁴⁰⁾. 또한 한국선주협회는 외항해운기업의 수출입 실적을 확인하는 기관으로 선정되었다⁴¹⁾.

그 결과 2006년부터는 외항해운기업이 '무역의 날' 포상은 물론 무역금융 지원 등의 혜택을 받을 수 있는 법적 기반이 마련되었다(<부록 2> 참조).

2) 향후 정책기여 방안 및 계획

(1) 외항해운기업 수출인증 'action plan' 수립 참여

'대외무역법시행령' 개정에 의하여 '외항해운산업'이 국가에 의하여 국민경제적 기여가 제도적으로 인정되는 서비스산업에 포함되고 수출산업으로서 '무역금융 지원' 및 '무역의 날 포상' 등의 혜택을 받을 수 있는 법적 기반 마련됨

40) 대외무역법시행령 제2조의2 (용역의 범위) 제1호 '아. 운수업 및 관광진흥법 제3조의 규정에 의한 관광사업'

41) 상기 법 제116조 (권한의 위임·위탁) 제4호2 '제31조의2의 규정에 의한 해운업의 수출입확인'

에 따라 오는 2006년에는 우리나라 외항해운기업이 ‘무역의 날’ 포상에 정식으로 대상이 될 것으로 예상된다.

이에 따라 ‘무역의 날’ 포상의 대상으로서 요건을 갖추기 위한 준비가 진행될 것이며, 특히 새로이 도입될 제도를 시행하는 주체 및 대상의 세부적인 역할과 기능이 확립되고 구체적인 업무의 내용과 방법 등이 구체적으로 강구될 전망이다. 적어도 2006년 1/4분기에는 새로운 제도에 의하여 역할과 기능이 부여되는 정부조직 및 관련기관의 적극적인 대응이 추진될 것이며, 이 과정에서 중요한 의사결정과 실행계획 수립에 본 연구가 제시하는 방안 등이 근거로 반영될 전망이다. 또한 연구진이 구체적인 아이디어를 공동으로 도출하고 세부 계획 및 단계적 시행을 위한 ‘action plan’을 수립하는 데 직·간접적으로 참여할 가능성이 높으며, 본 연구의 내용이 중요한 근거로 활용될 것으로 예상된다.

따라서 본 연구의 연구진 및 연구과정에 주도적으로 참여한 정부, 업계 및 금융기관 인력들은 이 과정에서도 연구의 경험 및 연구의 과정에서 획득한 전문지식을 활용하고 역시 주도적으로 참여하는 방안이 강구될 것이다.

(2) 전체 서비스산업 국제수지 산출 및 인증체계 구축

또한 정확한 시기는 예측할 수 없지만 모든 서비스산업을 포괄할 수 있는 국제수지 산출 및 수출실적 인증방안에 대한 체계적인 종합연구가 시행되고 이에 따른 정책개발 및 제도개선이 추진될 경우 본 연구의 결과가 중요한 근거의 하나로 활용되고 실질적인 정책으로 반영될 전망이다. 따라서 연구진은 이와 관련한 정부의 움직임을 지속적으로 점검하고, 필요한 경우 본 연구의 결과를 모든 서비스산업과 관련한 정부부처, 업계 및 학계에 홍보하는 한편 이와 관련한 정책개발 및 시행이 조기에 실현되도록 하여야 한다.

3) 건의 및 제언

(1) 해양수산부에 대한 건의

우선 해양수산부에 새로이 도입되는 제도의 실효성 있는 정착을 위한 필요한 조치를 건의한다. 산출되는 해운서비스 국제수지 현황 및 수출실적의 통계적 의미를 정확하게 인식하고 이를 공식통계로 활용하는 방안을 강구할 필요가 있다. 이를 해운산업의 국민경제적 기여 및 성장발전을 나타내는 지표의 일부로 활용하고 국가차원에서의 해운산업정책을 관리하는 근거 또는 개별기업의 경영정책 수립을 위한 중요한 정보로 활용할 수 있도록 하여 그 활용도를 제고하여야 한다.

(2) 외항해운기업에 대한 제안

해운기업은 우선 정확한 재무 및 회계관리 등을 통하여 자체적인 투명한 경영통계를 확보하고 생산할 수 있는 체계를 점검하고 개선할 필요가 있다. 또한 새로운 제도의 활용가능성을 검토하고 이와 관련하여 내부적 관리시스템을 개선하거나 보완하는 적극적인 자세가 요구된다. 또한 본격적인 무역금융의 활용이 가능해질 경우를 대비하여 새로운 자금운용 시스템구축이나 정확한 수출실적 관리시스템의 구축이 필요할 것이다.

(3) 한국선주협회에 대한 제안

한국선주협회는 새로운 제도의 정착 및 효율적인 운영을 위하여 자체의 관리시스템을 조기에 구축하는 한편 대상이 될 외항해운기업이 역시 조기에 제도를 활용할 수 있도록 이를 홍보하고 필요한 경영관리시스템을 전환하거나 도입할 수 있도록 지도하는 기능을 수행하여야 할 것이다.

(4) 기타 제언

한편 본 연구의 결과 등에 의하여 우리나라 외항해운산업의 정확한 국제수지 산출 및 수출실적 인증체계가 확립되고 이에 대한 통계체계가 가동되어 해운서비스 수출실적이 공식적으로 인정되더라도 국가물류의 중요한 축으로서 해운기업의 국민경제적 기여도를 충분히 반영하는 것은 아니다. 즉, 수출이 중요한 성장동력에 해당하는 우리나라의 경우 원자재 및 에너지의 수입은 피할 수 없는 중요한 사안이다. 특히 원자재 및 에너지자원의 수입물류를 안정적으로 유지한다는 측면에서도 외항해운산업 특히 국적 외항해운기업의 국민경제적 기여는 매우 필수적인 것이다. 또한 해양국가로서 ‘동북아 물류중심국가’를 지향하는 우리나라로서는 해양 및 물류부문 기간산업으로서 해운산업과 외항해운기업의 국가적 기여를 인정하고 지원하는 적극적인 자세가 필요하다.

이에 따라 단순한 해운서비스 수출실적에 대한 인정과 이를 근거로 한 지원을 목표로 하는 대외무역법상의 ‘무역의 날’ 포상 및 지원 이외에 우리나라 해양산업의 핵심으로서 국가경제 및 수출입 물류에 대한 기여를 포괄적으로 인정하는 방안이 요구된다. 따라서 본 연구에서는 수출 및 수입은 물론 3국간 항로에서의 운임수입 등을 포괄하는 외항해운기업의 전체 해운수입을 근거로 한 별도의 포상 및 지원을 제안한다. 따라서 ‘바다의 날’ 포상제도를 활용하는 방안도 하나의 대안이 될 수 있다.

참고문헌

〈국내문헌〉

- 강광하, 「산업연관분석론」, 전정관, 비봉출판사, 1994.
- 강종희, 「현대해운물류이해」, 두남, 2002.
- 강종희 · 황진희, 「해운산업의 부가가치 분석 및 제고방안」, 한국해양수산개발원, 1998.
- 곽승준 외, ‘산업연관분석을 이용한 해양산업의 국민경제적 파급효과 분석’, 「해양정책연구」, 한국해양수산개발원, 2002. 6.
- 김신행, 「국제경제론」(개정판), 법문사, 1990.
- 김인준, 「국제경제론」(제3판), 다산출판사, 1998.
- 민성규, 「해운경제학」, 한국해양대학교 출판부, 1999
- 박현규 · 이원철, 「해운론」, 한국해사문제연구소, 1991.
- 이영혁 · 김세영, 「해운산업이 국민경제에 미치는 영향」, 해운산업연구원, 1993.
- 임석민, 「국제운송론」, 제2판, 삼영사, 2001.
- 정봉민 외, ‘해운 · 항만산업의 국가경제 기여도 분석’, 해양수산개발원, 2004. 12.
- 정봉민, “외항해운산업의 국제수지기여도 분석”, 「한국해운학회지」, 제26호, 한국해운학회, 1998.
- 佐波宣平, 이종현 역, 「교통경제학」, 단국대학교 출판부, 1981.
- 한국은행, 「2000년 산업연관표」, 2003.
- 한국은행, 「국제수지통계의 이해와 최근 동향」, 2005. 3.
- 한국해양수산개발원, 「해운통계요람」 각호.
- 한국해운기술원, 「해운산업의 국민경제에 대한 기여도 연구」, 1986

한승수, 「경제정책론」, 두산동아, 1996.

해양수산부, 「해운항만정책 DB」(<http://sea.winis.net/>)

黒田英雄, 「世界海運史」, 東京, 成山堂, 1972.

Containerisation International Yearbook 2005.

Containerisation International, April 2005.

Containerisation International, June 2005.

ISL-Bremen, Shipping Statistics Yearbook 2004.

The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2004/2005.
Sept. 2004.

WTO, *International Trade Statistics* 2004.

WTO, *World Trade Report* 2005.

한국컨테이너부두공단(<http://www.kca.or.kr/>)

통계청(<http://www.nso.go.kr/>)

부록 A

외항해운기업 수출실적 인증 추진 매뉴얼

- 해운산업의 특성을 고려한 해운기업 수출서비스 대상과 범위 -

1. 해운기업 수입(매출) 종류와 거래특성

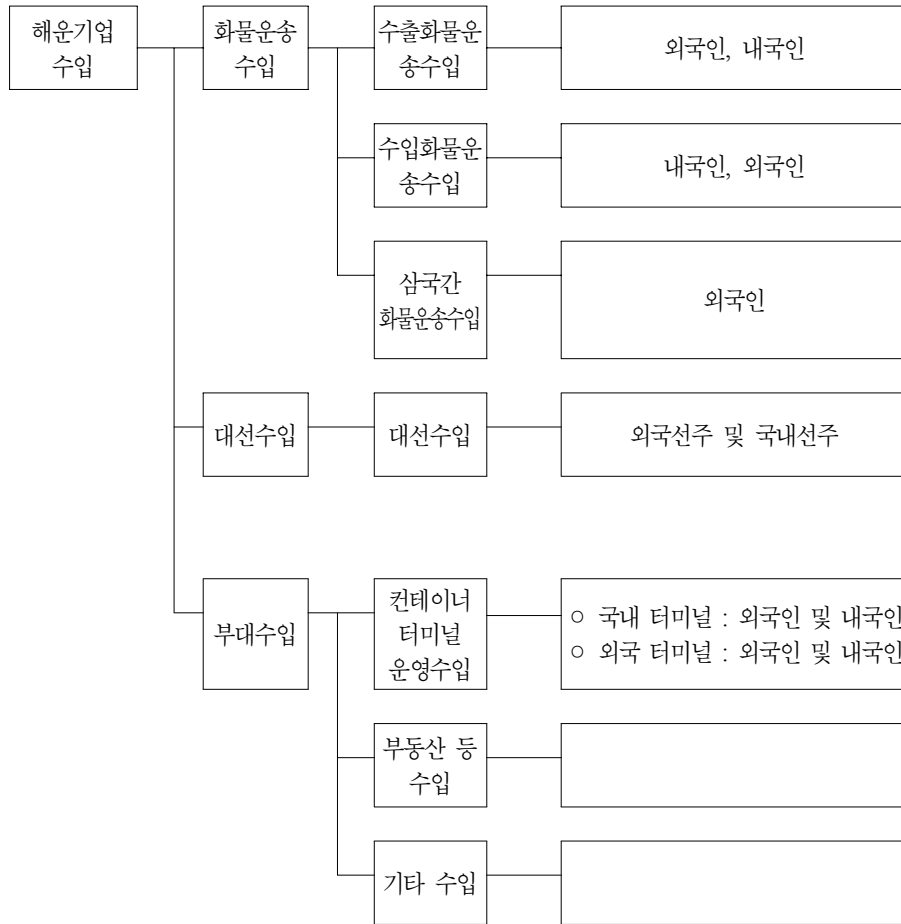
○ 외항해운기업의 수입종류

- 외항해운기업의 수입은 화물 운송을 통한 운임수입, 대선수입, 그리고 컨테이너 터미널 운영 등을 통한 부대수입으로 구분할 수 있음
- 운임수입은 다시 수출화물 운임수입, 수입화물 운임수입, 그리고 삼국간 화물운임수입 등으로 구분할 수 있음.
- 대선수입은 대상에 따라 국내선주 및 외국선주로 구분할 수 있고 부대수입은 컨테이너 터미널 운영수입, 부동산 임대수입, 기타 수입 등으로 구분할 수 있음.

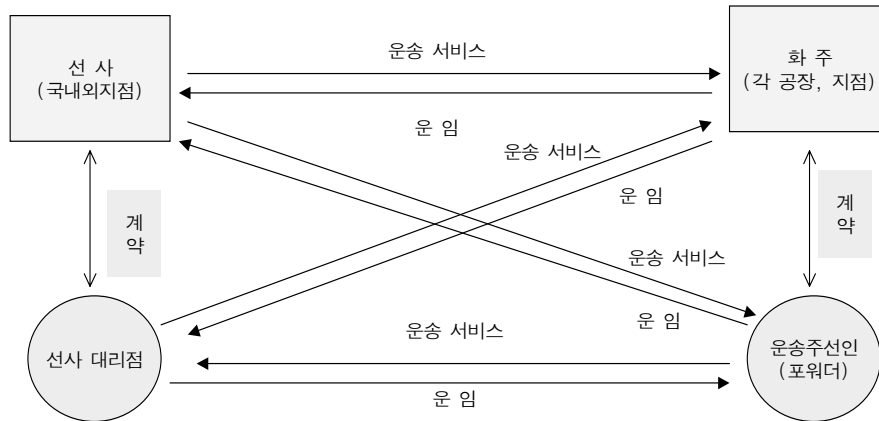
○ 해운기업 거래형태

- 선사와 화주간에는 해운서비스를 제공하고 운임을 받는 거래관계를 맺고 있음.
- 선사와 화주는 각각의 대리인인 대리점, 포워더 등을 통하여 거래를 하는 경우도 상당하고, 선사(대리점)가 화주로부터 받는 운임은 बैं킹, 현금, 어음 등 다양한 형태로 지급되고 있음.
- 또한 운임전달 통로인 은행도 매우 다양할 뿐만 아니라, 개별선사에서 취급하는 계약건수도 연간 300만건에 달함(예를 들면 H사의 경우 연간 컨테이너 수송량이 200만 TEU에 달함)

〈그림-1〉 외항해운기업 수입구조 및 거래대상



〈그림-2〉 해운기업(선사)과 화주의 거래형태



○ 해운기업과 화주의 거래적 특징

- 해운기업의 운임은 기본적으로 무역거래조건에 따라 선불운임조건 (freight prepaid, 주로 CIF) 또는 후불운임조건(freight to collect, 주로 FOB)이 있음
- CIF(수출업자 운임지불)의 경우에는 외국환 은행을 경유 하지 않음(외국환 거래가 아닌 국내은행간 거래 발생)
- 삼국간운송 및 수입화물을 운송하고 벌어들이는 운임은 외국환 은행을 경유하더라도 세부내역의 구분없이 전체 금액만 표시되고 있음.
- 수출신고서상에도 운임은 표시되나 대형선사의 경우 건수가 연간 300만 건 이상에 이르며, 실제 선사가 표시되지 않기 때문에 개별선사별로 취합하기 위해서는 별도의 수작업과 인력이 필요함. 그리고 이런 작업 후에도 금융기관이나 정부기관에서 직접 작업을 수행하지 않을 경우 인증의 문제는 여전히 별도로 해결해야 하는 문제임(대형화주 등은 Service Contract 등으로 할인)

2. 해운기업의 운임규모와 국제수지 기여도

○ 외항해운기업의 운임규모

- 2004년 국적선사들의 운임수입이 210억 달러를 달성했음.
- 국적선사들의 운임수입은 지난 1972년 최초로 1억달러를 넘어선 이후 꾸준히 증가하여 1997년 사상 처음으로 100억 달러를 돌파했고, 2004년에는 200억 달러를 달성함.
- 한편 국적선사가 벌어들이는 수입은 해운업의 특성인 수입대체효과를 가지고 있어 운임수입 전액을 외화획득액으로 간주할 수 있기에 국제수지에 기여하는 효과도 매우 높음.

〈표-1〉 국적선사 운임수입 추이

(단위 : 백만불)

구분	1970	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004
운임수입	76	1,885	2,064	3,842	9,887	14,245	12,615	12,128	15,344	21,000

자료 : 한국선주협회, 「해운연보」, 2004.

○ 외항해운기업의 국제수지 기여도

- 2004년 국제수지통계에 나타나 있는 우리나라 외항해운기업의 수출액은 182억 달러에 달함.
- 이는 1997년의 78억 달러에 비해 2배 이상 증가한 것이며, 외항해운기업이 우리나라의 외화획득에 대한 기여규모가 크게 증대되었음을 어느 정도는 보여주는 있음.
- 특히 우리나라의 서비스 수지규모를 볼 때 외항해운기업의 국제수지 기여도는 매우 높다는 것을 알 수 있음.
 - 1997년 외항해운기업의 해운서비스 수출에 따른 외화가득 규모(순외화획득 효과)는 32억 달러에 달하는데, 당시 우리나라의 서비스수지

적자규모가 29억 달러였다는 사실을 고려하면 외항해운산업에 의한 국제수지 개선효과가 매우 높음.

- 2004년 외항해운기업의 해운서비스 수출액 총 182억 달러 중에서 직접적인 수입유발액 140억 달러를 빼면 약 41억 달러의 외화획득효과가 있으며, 이는 우리나라 전체 서비스수지 적자액 88억 달러의 절반에 이르는 규모임.

〈표-2〉 외항해운서비스 수출의 국제수지 개선효과

(단위 : 백만달러)

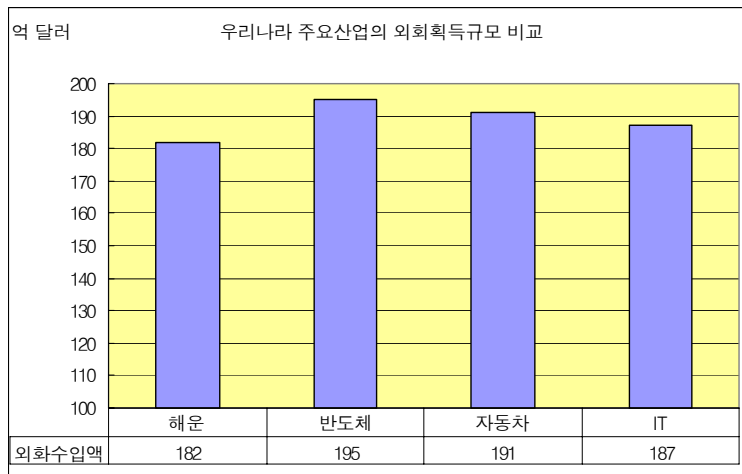
구 분		1997년	2004년
해운서비스 수출	여객	14.0	10.7
	화물	7,842.6	15,321.4
	기타	n. a	2901.2
	계	7,856.6	18,233.3
수입유발액	직접	4,006.9	12,393.7
	간접	628.5	1,746.8
	계	4,635.4	14,140.5
외화가득액		3,221.2	4,092.8

자료 : 한국은행, 국제수지통계, 2005.

○ 우리나라 주요산업의 외화획득규모 비교

- 외항해운기업의 외화획득액은 우리나라 주요산업의 외화획득규모와 비슷한 수준임.

〈그림-3〉 우리나라 주요산업의 외화획득규모 비교(2004년)



3. 국제수지 운송서비스 수출의 기준과 대상

○ 개요

- 해운기업의 운임수입은 다음과 같이 관점에 따라 국제수지 통계에 반영될 수 있는 세부항목이 달리 나타남.
- 첫째, 실제 운임부담인의 국적으로 구분하는 방식. 이 방식은 주로 한국 은행에서 국제수지표를 작성할 때 사용하는 것으로, 해운기업의 수입을 실제 운임부담인 기준으로 구분하여 국제수지에 반영하는 방식
- 둘째, 계약자의 국적에 따라 분류하는 방식. 이 방식은 외항해운기업이 받는 금액 중 외국인에 의해 외화로 입금되는 부분을 전부 국제수지 중 수입(receipt)으로 인정하는 방식
- 셋째, 외항선사의 국적기준으로 분류하는 방식. 이는 외항해운업의 특수성을 반영하여 국적선사의 운항으로 발생하는 운임수입을 국제수지의 서비스 수출로 간주하는 방식

(1) 실제 운임부담자의 국적에 따른 분류

○ 기본개념

- 국적선사의 수입 중 실제 비거주자(외국인)가 부담하는 부분만 국제수지 서비스 수입에 해당하는 것으로 간주하여 국제수지에 계상하는 방식
- 이는 주로 한국은행에서 IMF의 국제수지 매뉴얼에 의거하여 국제수지를 분류한 방식에 따라 해운기업의 운송서비스 수입과 지급을 분류하는 방식
- 한국은행 등에서는 해운기업의 운임수입을 수출화물운임수입, 수입화물운임수입, 삼국간운임수입으로 구분
- 국적선사와 외국선사를 구분함은 물론이고 대선수입 및 부대수입도 거래당사자의 국적에 따라 국제수지 계상여부가 달라짐.

○ 서비스 수출대상

- 해운기업의 수입 중 국적선사에 의해 발생하는 수입만 국제수지 중 서비스 수지항목의 수입으로 간주되고, 외국선사에 의해 발생하는 수입은 지급으로 간주.
- 국적선사의 운임수입 중에서 삼국간 운임수입은 수입으로 간주하나, 수출입 화물에 대해서는 다음과 같은 구분에 따라 계상여부를 달리함.
- 국적선사가 수송하는 수출화물은 결제조건이 FOB인가 CIF인가 관계없이 국제수지(서비스수지) 중 “수입”으로 인정
- 수입화물 중에서 외국선사가 수송한 화물은 국제수지 중 ‘지급’으로 인정

〈표-3〉 국적선사 운임수입에 대한 국제수지 분류(실제 운임지급자 기준)

구 분		실질 거래관계 (국적선사 vs.)	서비스 수출여부	국제수지 계정
수출화물	CIF	외국인	○	운임수입(receipts)
	FOB	외국인	○	운임수입(receipts)
수입화물	CIF	내국인	×	-
	FOB	내국인	×	-
삼국간화물	CIF	외국인	○	운임수입(receipts)
	FOB	외국인	○	운임수입(receipts)
대선수입 (외국선주대상)		외국인	○	운임수입(receipts)
부대수입 (외국선사대상)		외국인	○	운임수입(receipts)

주 : 국적선사와 외국인의 거래는 전부 서비스 수출에 포함, 내국인 거래는 제외.

〈표-4〉 외국선사 운임수입에 대한 국제수지 분류(실제 운임지급자 기준)

구 분		실질 거래관계 (외국선사 vs.)	서비스 수지여부	국제수지 계정
수출화물	CIF	외국인	×	해당없음
	FOB	외국인	×	"
수입화물	CIF	내국인	○	운임 지급(payments)
	FOB	내국인	○	"
삼국간화물	CIF	외국인	○	선사 소속국가의 운임 수입
	FOB	외국인	○	"
대선수입 (외국선주대상)		외국인	○	"
부대수입 (외국선사대상)		외국인	○	"

주 : 외국선사의 거래는 우리나라 국제수지 대상에서 제외. 단, 내국인이 외국선박에 지급한 운임만 서비스 지급에 반영.

○ 소결론

- 외항해운기업의 운임수입 중 IMF 및 한국은행 방식에 따라 국제수지 중 서비스 수지의 수입에 계상할 수 있는 부분은 ① 삼국간 운임수입, ② 수출화물 운송에 따른 국적선사의 운임수입, ③ 외국선주를 대상으로 한 대선수입, ④ 부대수입 중 컨테이너 터미널 운영수입 등이 해당됨.

〈표-5〉 국적 해운기업의 수입 중 국제수지(서비스)의 운임수입 대상범위
(실제 운임부담자 기준)

구 분		실질 거래관계 (국적선사 vs.)	서비스 수출여부	국제수지 계정
삼국간 화물	CIF	외국인	○	운임수입(receipts)
	FOB	외국인	○	"
수출화물	CIF	외국인	○	"
	FOB	외국인	○	"
대선수입 (외국선주대상)		외국인	○	"
부대수입 (외국선사대상)		외국인	○	"

○ 장단점

(장점)

- 해운기업의 운임수입에 대해 실제 운임 부담자를 구분하여 국제수지에 계상하는 IMF 및 한국은행 방식으로 해운기업의 국제수지를 산정하면 국가 전체적인 국제수지 통계와 일관성을 유지할 수 있고 국제적인 기준에도 부합할 수 있다는 장점이 있음.⁴²⁾

42) 그러나 무역의 날의 포상하는 수출기업의 수출실적은 한국은행에서 집계하는 국제수지상의 수출실적과 꼭 일치하는 것은 아님. 따라서 무역의 날 행사에 필요한 수출실적을 한국은행의 수출실적과 일치시킬 필요는 없다고 할 수 있음.

(단점)

- 이와 같은 방식은 해운업의 특성이 제대로 반영되지 못한다는 지적도 많음. 즉 수출화물을 수송하는 선사는 국제수지에 기여하지만 수입화물을 주로 수송하는 선사는 국제수지 기여도가 매우 낮게 나타나는 등의 문제가 있음.
- 국적선사의 운임수입은 여러가지 방법에 의해 검증할 수 있으나, 외국선사가 수송하는 수입화물에 대한 구체적 통계를 확보하기 쉽지 않아 해운분야의 국제수지 결과가 왜곡될 가능성이 있음.
- 이 밖에도 해운수입에 대한 실제 운임 부담자를 구분하여 국제수지에 반영하는 방식은 은행 등의 금융기관에 의해 검증이 불가능하다는 단점이 있음. 즉 금융기관에서 파악하는 운임 입금자는 실질거래관계가 아닌 표면적 거래관계에 따라 나타나기 때문에 CIF, FOB 조건 등에 따른 운임의 실질적 부담자 파악이 사실상 불가능함.

(2) 운송계약당사자의 국적에 따른 분류

○ 기본 개념

- 운송계약당사자의 국적에 따라 운송서비스의 국제수지를 계상하는 방식은 운송계약관계에서 나타나는 계약당사자의 국적을 기준으로 국제수지 기여도, 특히 수출의 범위를 산정하는 방식
- 이는 외항해운기업의 운송 서비스 수출의 범위를 실질 운임 부담자의 국적에 따라 구분하는 한국은행의 방식과 수출입화물에 대한 운임수입의 계상대상이 다름.
- 즉 해운기업의 수입 중 부대사업 등에 대해서는 한국은행과 같은 방식으로 계상하고, 수출입 운임에 대해서는 한국은행 방식과 차이가 있음.

○ 서비스 수출대상

- 국적선사가 수송하는 수출화물의 경우, FOB는 비거주자인 외국 수입업자가 거주자인 국적선사에게 운임을 지불하기 때문에 서비스 수치 중 수입에 해당. 그러나 CIF는 거주자인 국내 수출업자가 거주자인 국적선사에게 운임을 지불하는 경우에 해당되기 때문에 서비스 수치 산정대상에서 제외
- 국적선사가 수송하는 수입화물의 경우, FOB 조건은 거주자인 국내 수입업자가 거주자인 국적선사에게 운임을 지불하는 관계이기 때문에 서비스 수치 산정대상에서 제외. CIF 조건의 경우 비거주자인 외국 수출업자가 거주자인 국적선사에게 운임을 지불하기 때문에 서비스 수치 중 수입에 해당

〈표-6〉 국적선사 수입 중 국제수지(서비스)의 수입 대상범위(계약자의 국적기준)

구 분		거래대상 (국적선사 vs.)	서비스 수출여부	국제수지 계정
삼국간 화물	CIF	외국인	○	운임수입 (receipts)
	FOB	외국인	○	"
수출화물	CIF	국내 수출업자	×	-
	FOB	외국 수입업자	○	운임수입 (receipts)
수입화물	CIF	외국 수출업자	○	"
	FOB	국내 수입업자	×	-
대선수입 (외국선주대상)		외국인	○	운임수입 (receipts)
부대수입 (외국선사대상)		외국인	○	"

○ 장단점

(장점)

- 국적선사의 수출입화물 운송수입에 대해 광범위하게 국제수지의 수출로 인정할 수 있음. 특히 실질운임부담자의 국적에 따라 분류할 경우 배제된 수입화물을 수송한 국내선사들이 수출에 기여한 것으로 인정받을 수 있음.
- 이 방법은 개별 외항해운기업의 국제수지 기여도를 금융기관 등을 통해 확인할 수 있음. 즉, 선사의 운임수입 통장에 나타난 입금자를 거주자와 비거주자를 구분할 수 있고 이에 따라 국제수지 기여도를 파악할 수 있음.

(단점)

- 국제수지에 대한 국제기준인 IMF 매뉴얼 및 우리나라 국제수지를 집계하는 한국은행의 분류체계와 불일치하는 문제가 있음.
- 그러나 무역의 날 행사시에는 한국은행 방식의 수출실적과 분류방법 외에 산업자원부에서 인정하는 수출도 포상대상으로 있어 규정과 배치되는 것은 아니라고 할 수 있음
- 한편 일반의 기대와는 달리 국적선사가 수송하는 모든 수출입화물을 국제수지의 수입으로 인정할 수 없고, CIF, FOB 등의 조건에 따라 '수출 실적'을 재분류해야 하기에 모든 선사의 달러운임이 포함되지 못한다는 단점이 있음.

(3) 선사의 국적과 수송내용에 따른 분류

○ 기본개념

- 외항선사의 국적에 따라 운송서비스의 국제수지기여도를 계상하는 방식. 즉 국적선사의 운항수입은 모두 국제수지의 화물운임수입으로 계상하고, 외국선사가 국내화물을 수송하여 획득한 운임수입은 국제수지의 화물운임 지급으로 구분하는 방식

- 단, 필요한 경우 내국인이 지급한 운임은 수출실적에서 제외할 수 있음.
- 선사의 국적과 수송내용에 따른 서비스 수출인정 필요성
 - i) 해운기업의 서비스는 관세선과 같은 국경의 통과없이 제공
 - 해운산업은 제조업 등의 일반산업과 상품의 생산방식이 근본적으로 차이가 있기 때문에 해운기업의 국제수지를 계상할 때는 제조업의 특성과 구분되는 해운업의 특성을 반영해야 함.
 - 제조업은 생산시설(공장)이 특정지역에 고정되어 있지만, 서비스업 중에서도 해운업의 경우 생산지역은 특정지역이 아닌 전 세계를 대상으로 함.
 - 이에 따라 제조업의 상품수출과 같이 관세선을 통과하지 않고도 서비스상품(운역)의 수출이 가능하고 이에 따라 수입이 발생
 - 외항해운선사가 벌어들이는 수입화물과 삼국간화물수송운임의 경우 관세선 밖에서 벌어들이는 수입으로 당연히 외화획득이고 화물운임 수입임. 그리고 국내에서 발생하는 수출화물도 소비자가 외국(비거주자)이기 때문에 당연히 화물운임 수입에 해당함.
 - 따라서 국적외항선사의 운임수입은 전액 국제수지의 서비스 수출 즉 화물운임수입으로 간주해야 함.
 - ii) 외항해운기업은 부가가치세 영세율 대상
 - 부가가치세법에 근거하여 외항해운기업은 현재 부가가치세 영세율을 적용받고 있음⁴³⁾.
 - 외항선사의 경우 지불화폐(원화, 달러 등)의 구분없이 전체 ‘외국항행 용역’에 대해 영의 세율을 적용받고 있음. 즉 외항해운기업의 경우 운임은 전부 외국항행서비스 제공으로 획득하고 있기 때문에 부가가치세를 면제하는 것임.

43) 부가가치세법 제11조

- 따라서 외항해운기업이 부가가치세 영세율을 적용받는 것과 같이 모든 운임수입에 대해 수출실적으로 인정하고 국제수지에 기여한 것으로 간주해야 함.

iii) 외항해운기업의 수입대체 효과

- 우리나라에서 해상운송은 국제무역을 수행하고, 더 나아가 경제활동을 영위하는데 필수불가결한 수단이 되고 있음. 국적선이 확보되지 않았을 경우를 가정하면 그 만큼의 대외운임지급액이 증가하게 됨.
- 따라서 외항해운산업의 국제수지효과는 일반 재화의 수출입에 따른 수입·지출과는 다른 시각에서 평가되어야 함. 즉 국적선사 육성에 따른 국제수지 효과는 국적선사 없이 외국선사에만 전적으로 의존할 경우의 국제수지와 비교하여 상대적으로 평가해야 적절한 방법임
- 그러므로 해운기업의 국제수지 기여도는 운임지급자의 국적이나 운임 지급조건 등으로 구분하여 평가할 것이 아니라 선사의 국적에 따라 수입을 구분하고 반영해야 함.
- 또한 이 방식은 해운관련 교과서⁴⁴⁾, 논문⁴⁵⁾ 등에서 흔히 볼 수 있음. 즉 자국선박을 이용함에 따라 외화유출을 막고 운임을 획득할 수 있기 때문에 그 자체로서 국민경제에 크게 기여하고 있음.

44) 임석민, 「국제운송론」, 제2판, p. 82, 삼영사, 2001년.

45) 정봉민, “외항해운산업의 국제수지 기여도 분석”, 「한국해운학회지」, 제26호, 한국해운학회. 1998.

〈표-7〉 국적선사 육성에 따른 國際收支 개선효과

(단위 : 백만달러)

부분별	구 분	1996			1997		
		실 적	국적선 없을 경우	수지개선 효과	실 적	국적선 없을 경우	수지개선 효과
여객수송	受入 여객운임 受入	13.0	0	-	14.0	0	-
	受出 여객수송 受入誘發	29.9	0	-	32.2	0	-
	受出 여객운임지출	7.1	44.8	-	10.6	51.2	-
	收支	-24.0	-44.8	+20.8	-28.8	-51.2	+22.4
화물운송	受入 화물운임 受入	6,963.0	0	-	7,842.6	0	-
	受出 화물수송 受入誘發	5,474.0	0	-	6,165.5	0	-
	受出 화물운임지출	3,393.5	5,708.5	-	2,684.4	5,291.8	-
	收支	-1,904.5	-5,708.5	+3,804.0	-1,007.3	-5,291.8	+4,284.5
항만 서비스	受入 항만경비 受入	580.0	1,459.3	-	538	1,353.7	-
	受出 항만서비스 受入誘發	131.3	131.3	-	121.8	121.8	-
	受出 항만경비지출	697.1	0	-	698.0	0	-
	收支	-248.4	+1,328.0	-1,576.4	-281.8	+1,231.9	-1,513.7
보험	受入 보험 受入	62.6	62.6	-	54.7	54.7	-
	受出 보험 受入誘發	7.5	7.5	-	6.6	6.6	-
	受出 보험지출	133.9	133.9	-	59.8	59.8	-
	收支	-78.8	-78.8	0	-11.7	-11.7	0
총계	受入 외항해운-관련 受入	7,618.6	1,521.9	-	8,449.3	1,408.4	-
	受出 외항해운-관련 受入誘發	5,642.7	138.8	-	6,326.1	128.4	-
	受出 외항해운-관련지출	4,231.6	5,887.2	-	3,452.8	5,402.8	-
	收支	-2,255.7	-4,504.1	+2,248.4	-1,329.6	-4,122.8	+2,793.2

주 1) 한국은행 「국제수지」, 1998. 1에 의함. 단, 항공부문은 제외하였으며 1991년 실적치는 1997.3/4 수지에 의거 추정

2) 국적선사 없이 외국선사에만 의존할 경우를 가정한 것으로서, 부분별 지출액은 내국인에 대한 국내업체매출액(원화결제 매출액)과 대외지출액을 합계한 수치임.

3) 총매출액(외화수입+원화수입)에 대하여 수입유발계수 0.59적용(한국은행 「1993 산업연관표」, 1996

4) 용선수지포함

5) 총매출액에 대하여 수입유발계수 0.09 적용(한국은행, 「1993 산업연관표」, 1996).

6) 운항 및 항만경비 지출액 중 이중계산분(여객 및 화물수송 수입투입액) 제외

7) 보험외화수입액에 대한 수입유발계수 0.12 적용(한국은행 「1993 산업연관표」 1996).

자료 : 정봉민, “외항해운산업의 국제수지 기여도 분석”, 「한국해운학회지」, 제26호, 한국해운학회. 1998. p. 43.

○ 장단점

(장점)

- 해운산업의 중요성과 특성을 가장 이해하여 국제수지 반영하는 방안. 해운업은 기본적으로 수출기업의 경쟁력을 강화하는 역할을 수행하고 있어 우리나라 수출 및 무역발달에 기여하고 있음.
- 해운기업의 운임수입이 대부분 별도로 관리하는 운임계좌로 입금되기 때문에 은행 등의 제3의 기관에서 검증도 가능함.

(단점)

- 이와 같은 방식은 다른 산업과의 형평상 외항해운기업의 매출 전체를 국제수지 기여도로 평가하기에는 무리가 있다는 지적도 있음.

(4) 각 기준별 종합비교 및 결론

○ 각 기준 종합 비교

〈표-8〉 해운기업의 수입종류별 서비스수지의 수입(收入) 계상여부

구 분			실제 운임지급자의 국적으로 분류	운송계약자의 국적으로 분류	선사의 국적기준에 따른 분류
국적선사	수출화물	CIF	수입	-	수입
		FOB	수입	수입	수입
	수입화물	CIF	-	수입	수입
		FOB	-	-	수입
	삼국간화물	CIF	수입	수입	수입
		FOB	수입	수입	수입
	대선수입 (외국선주대상)		수입	수입	수입
외국선사	부대수입 (외국선사대상)		수입	수입	수입
	수출화물 (한국화주대상)	CIF	-	지급	지급
		FOB	-	-	지급
	수입화물 (한국화주대상)	CIF	지급	-	지급
		FOB	지급	지급	지급
	삼국간화물	CIF	-	-	-
		FOB	-	-	-
	대선수입 (한국선주대상)		지급	-	지급
	부대수입 (한국선사대상)		지급	-	지급

주 : (3)안에서 국내거주인이 지급하는 수입화물에 대한 운임(음영부분)을 제외하면 (1)안과 동일한 서비스수지의 收入대상이 됨.

○ 결론

- 무역의 날 행사와 관련하여 외항해운기업의 서비스 수출범위는 해운산업의 특성과 금융기관에서의 운임수입 확인 가능성 등을 고려하여,

- 국적선사가 수송하여 벌어들이는 전체 운임 중 국내거주자(국내화주)로부터 받는 운임을 제외한 나머지 수입을 서비스 수출로 인정하는 방안이 가장 합리적이라고 판단함.

4. 해운기업의 무역의 날 행사참가를 위한 방안

(1) 해운기업 무역의 날 시장을 위한 법 제도 개선방안

- 국적 해운기업은 우리나라에서 생산한 제품을 직접수송 함으로써 수출에 직접 기여할 뿐 아니라 무역수지 개선에 크게 기여하고 있음
- 따라서 해운기업의 운송서비스는 무역의 날 유공자 포상요령에서 정하고 있는 기본방향과 일치하고 있다고 할 수 있음.
- 그러나 현재 대외무역법에서 해운업을 배제하고 있기 때문에 해운기업이 제조업 및 무역업을 대상으로 하는 무역의 날 행사에 참가하기 위해서는 다음과 같이 관련법의 정비가 필요함
- 즉 해운기업의 운임수입 중 서비스 수지의 수입이 무역의 날에 수출로 인정받기 위해서는 ‘대외무역법 시행령’ 제2조의 2’(용역의 범위) 부문에 ‘해운법에서 정한 해운업’을 추가해야 함.
- 이에 따라 해운기업의 서비스가 수출로 인정되면 해운기업은 수출의 탑 포상대상이 되며, 종사자들은 수출물류지원유공자로서 정부포상 대상이 될 수 있음.

〈표-9〉 대외무역법 개정(안)

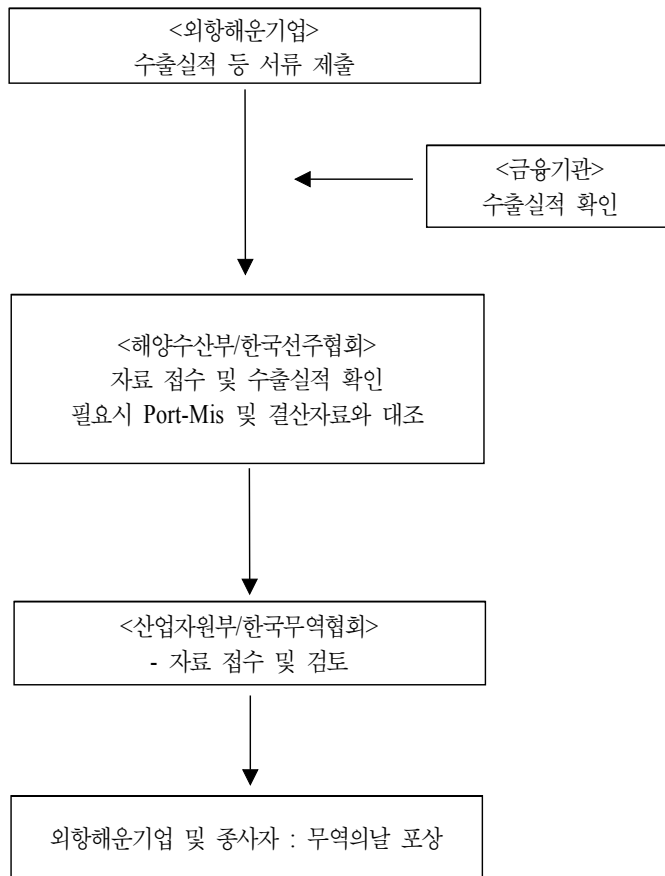
<p>제2조의2 (용역의 범위) 법 제2조제1호에서 "대통령령이 정하는 용역"이라 함은 다음 각호의 1에 해당하는 용역을 말한다.</p> <p>1. 다음 각목의 1에 해당하는 업종의 사업을 영위하는 자가 제공하는 용역</p> <p>가. 경영 상담업</p> <p>나. 법무관련 서비스업</p> <p>다. 회계 및 세무관련 서비스업</p> <p>라. 엔지니어링 서비스업</p> <p>마. 디자인</p> <p>바. 컴퓨터시스템 설계 및 자문업</p> <p>사. <u>문화산업진흥기본법 제2조제1호의</u> 규정에 의한 문화산업에 해당하는 업종</p> <p>아. <u>해운법 제2조에서 정한</u> 해운업(추가)</p> <p>자. 그 밖에 지식기반용역 등 수출유망산업으로서 산업자원부장관이 정하여 고시하는 업종</p>
--

(2) 절차와 방안

- 현재 무역의 날 행사에 참가하는 기업의 수출입실적 인정대상 및 범위, 인정금액, 인정시점은 ‘대외무역법 시행령’ 제34조, 제35조 및 ‘대외무역관리 규정’ 등에 의하여 규정하고 있음. 일반 수출은 한국무역협회 전산자료에 의하여 확인·증명이 되고 있으며 기타 수출은 주거래 외국환은행장의 확인 실적을 인정하고 있음.
- 제조업이나 무역업의 경우 상품 수출 등은 관세청의 수출신고필증이나 외국환거래 실적 등 공신력이 있는 자료를 이용하여 인증받고 있음.
- 따라서 해운기업도 이에 유사한 제3의 공인기관에서 수출실적을 인증받아야 하는 바 해운기업의 경우 수출실적은 금융기관을 통해 받을 수 있음. 즉 해운기업 서비스 제공의 특수성과 업무 연관성을 고려하여 해운기업의 전체 운임수입을 은행을 통해 확인할 수 있음
- 그리고 은행에서는 전체 운임수입 중에서 비거주자(외국인)에 의해 입금된 부분만을 구분하여 확인서를 발급하면 됨

- 향후에는 해양수산부(또는 한국선주협회)에 신고 되는 항목 중 수출에 해당하는 항목을 업체별로 집계할 수 있도록 현재 이용되는 전산시스템을 일부 수정해야 한다. 이는 무역협회의 전산자료 확인 인정과 동일한 과정이며, 동 신고자료는 한국은행에도 제공될 수 있도록 해야 함.
- 해운기업의 수출실적 인증을 위해 제출할 자료는 다음과 같다.
 - 운임수입확인서(은행장 확인)
 - 결산서 (수출실적으로 인정하는 시기가 다른 문제가 있으나 사후 검증자료로 활용가능. 일부 기업의 경우 기업결산을 분기별로 실시하기 때문에 큰 문제는 없음.)
 - 감사보고서(상장사의 경우 금융감독원에 분기별로 제출하는 보고서)
 - 대선실적(대선주, 대선선박명, 대선기간, 대선수입)
- 각 주체별 역할은 다음과 같다. 금융기관은 개별 해운기업의 운임수입액(전체)을 확인. 현재 대부분의 해운기업에서는 ‘운임수입’을 입금하는 계좌를 별도로 관리하고 있어 기업의 요청에 의해 은행의 확인이 가능함.
- 특히 무역의 날 포상대상에 해당하는 정도의 운임수입이 있는 해운기업에서는 효율적 관리를 위해 운임수입 계좌를 별도로 관리하고 있음. 해외 각 지점의 전체실적도 선사에서 은행확인 등의 적절한 방법을 통해 제출할 수 있음.
- 해양수산부 (또는 한국선주협회)는 개별 기업에서 제출한 운임수입에 대한 적정성을 검토하고 산업자원부(또는 한국무역협회)에 제출한다. 이상의 절차를 정리하여 나타내면 다음과 같음

〈그림-3〉 외항해운기업 '수출' 실적 검증 및 신청 절차



부록 B

외대외무역법시행령 중 개정안

1. 개정이유

외화획득 실적이 많거나 수출실적의 확인이 가능한 운수(해운·항공 등)와 관광사업을 현행 대외무역법시행령에 정하는 ‘용역’(서비스)의 범위에 추가함으로써 무역금융 지원 및 무역의 날 포상 등의 혜택을 받을 수 있는 법적 기반을 마련하고,

외화획득용 용역 또는 전자적 형태의 무체물에 대해서도 수출실적으로 인정 받도록 현행 대외무역법시행령을 개정함으로써 서비스수출의 활성화를 기하고자 함

2. 주요내용

가. 운수 및 관광사업을 ‘용역’의 범위에 추가(안 제2조의2 제1호)

- ‘용역’의 범위에 외화획득 실적이 현저하거나 수출실적의 확인이 가능한 운수(해운·항공 등)와 관광사업을 추가

나. 서비스수출 활성화를 위한 외화획득용 용역 및 전자적 형태의 무체물에 대한 지원제도 마련(안 제2조 제7호·제8호·제10의2호·제10의3호)

- “외화획득용 원료·기재”의 범위에 현행 규정은 유체물(외화획득용 원료·시설·기재·제품)로 한정되어 있으나, “용역 또는 전자적 형태의 무체

물”을 외화획득용 원료·기재의 범위에 추가하여 수출실적으로 인정받도록 규정 신설

다. 서비스수출 실적확인을 위한 발급기관의 확대 지정(안 제116조)

- 해운·관광사업의 수출실적확인을 위해 현행 한국무역협회 및 한국소프트웨어산업협회 이외에 한국선주협회(해운)와 한국관광협회중앙회(관광)를 수출입확인서 발급기관으로 지정

대 외 무 역 법 시 행 령 중 개 정 안

대외무역법시행령중 다음과 같이 개정한다.

제2조 제7호 및 제8호를 다음과 같이 한다.

7. “외화획득용 원료·기재”라 함은 외화획득용 원료·외화획득용 시설기재·외화획득용 제품·외화획득용 용역 및 외화획득용 전자적 형태의 무체물을 말한다.
8. “외화획득용 원료”라 함은 외화획득에 제공되는 물품들을 생산(제조·가공·조립·수리·재생·개조 또는 제공하는 것을 말한다. 이하 같다)하는데 필요한 원자재·부자재·부품 및 구성품을 말한다.

제2조 제10조의2 및 제10조의3을 다음과 같이 신설한다

- 10의2. “외화획득용 용역”이라 함은 외화획득에 제공되는 물품들을 생산하는데 사용되는 제2조의2의 규정에 의한 용역을 말한다.
- 10의3. “외화획득용 전자적 형태의 무체물”이라 함은 외화획득에 제공되는 물품들을 생산하는데 사용되는 제2조의3의 규정에 의한 전자적 형태의 무체물을 말한다.

제2조의2를 다음과 같이 한다.

제2조의2 (용역의 범위) 법 제2조제1호에서 “대통령령이 정하는 용역”이라 함은 다음 각호의 1에 해당하는 것을 말한다.

1. 다음 각목의 1에 해당하는 업종의 사업을 영위하는 자가 제공하는 용역

- 가. 경영 상담업
- 나. 법무관련 서비스업
- 다. 회계 및 세무관련 서비스업
- 라. 엔지니어링 서비스업
- 마. 디자인
- 바. 컴퓨터시스템 설계 및 자문업
- 사. 문화산업진흥기본법 제2조제1호의 규정에 의한 문화산업에 해당하는 업종
- 아. 운수업 및 관광진흥법 제3조의 규정에 의한 관광사업
- 자. 그 밖에 지식기반응역 등 수출유망산업으로서 산업자원부장관이 정하여 고시하는 업종

제34조를 다음과 같이 한다.

제34조 (외화획득의 범위) ①법 제19조제4항의 규정에 의한 외화획득의 범위는 다음 각호의 1에 해당하는 방법에 따라 외화를 획득하는 것을 말한다.

1. 제2조제3호의 규정에 의한 수출
 2. 군납에관한법률에 의한 주한 국제연합군 기타 외국군 기관에 대한 물품 등의 인도
 - 3.~4. <삭제>
 5. 국내에서 물품등을 매도하는 것으로서 산업자원부장관이 정하여 고시하는 범위에 해당하는 것
- ②무역거래자가 외국의 수입자로부터 수수료를 받고 행한 수출알선은 제1항의 규정에 의한 외화획득행위로 본다.

제35조제1항을 다음과 같이 한다.

제35조 (외화획득 이행기간) ①법 제19조제4항의 규정에 의한 외화획득의 이행기간은 다음 각호의 구분에 따른 기간의 범위안에서 산업자원부장관이 정하여 고시하는 기간으로 한다.

1. 외화획득용 원료·기재를 수입한 자가 직접 외화획득의 이행을 하는 경우 : 수입통관일 또는 용역 및 전자적 형태의 무체물의 공급일부터 2년
2. 다른 사람으로부터 외화획득용 원료·기재 또는 그 원료·기재로 생산된 물품등을 양수한 자가 외화획득의 이행을 하는 경우 : 양수일부터 1년

제36조제1항을 다음과 같이 한다.

제36조 (외화획득용 원료·기재의 사후관리) ①산업자원부장관은 제32조의 규정에 의하여 승인을 얻어 수입한 외화획득용 원료·기재 및 그 원료·기재로 생산된 물품등에 대하여는 외화획득 이행의무자의 외화획득의 이행여부에 대한 사후관리를 하여야 한다.

제38조제1항 및 제4항을 다음과 같이 한다.

제38조 (외화획득용 원료·기재의 사용목적변경승인등) ①법 제20조제1항 본문의 규정에 의하여 외화획득용 원료·기재 또는 그 원료·기재로 생산된 물품등의 사용목적변경승인을 얻고자 하는 자는 신청서에 산업자원부장관이 정하는 서류를 첨부하여 산업자원부장관에게 제출하여야 한다.

④법 제20조제2항의 규정에 의하여 외화획득용 원료·기재 또는 그 원료·기재로 생산된 물품등의 양도·양수 승인을 얻고자 하는 자는 신청서에 산업자원부장관이 정하는 서류를 첨부하여 산업자원부장관에게 제출하여야 한다.

제38조의2 제1항을 다음과 같이 한다.

제38조의2 (구매확인서의 신청·발급등) ①법 제20조의2제1항의 규정에 의한 구매확인서를 발급받고자 하는 자는 구매확인신청서에 다음 각호의 서류를 첨부하여 산업자원부장관에게 제출하여야 한다.

1. 구매자·공급자 및 외화획득용 원료·기재의 가격·수량 등에 관한 서류
2. 법 제19조제1항의 규정에 의한 외화획득용 원료·기재임을 입증하는 서류로서 산업자원부장관이 정하여 고시하는 서류

제116조제6항을 다음과 같이 한다.

제116조 (권한의 위임·위탁) ⑥산업자원부장관은 법 제53조제1항의 규정에 의하여 다음 각호의 업무를 한국무역협회 또는 소프트웨어산업진흥법 제26조의 규정에 의한 한국소프트웨어산업협회(제3호의 업무에 한한다)·한국선주협회(제4호2의 업무에 한한다)·한국관광협회중앙회(제4의3호의 업무에 한한다)에 위탁한다.

1. 제30조제1항의 규정에 의한 무역업무고유번호의 부여 및 관리 등 수출입통계데이터베이스의 구축을 위한 전산관리체제의 개발·운영
2. 제31조제2항의 규정에 의한 수출입거래에 관한 정보의 수집·분석
3. 제31조의2의 규정에 의한 용역의 수출입확인
4. 제31조의2의 규정에 의한 전자적 형태의 무체물의 수출입확인
- 4의2. 제31조의2의 규정에 의한 용역중 해운업의 수출입확인
- 4의3. 제31조의2의 규정에 의한 용역중 관광사업의 수출입확인
5. 제40조의2의 규정에 의한 전략물자의 사전판정

제119조를 다음과 같이 한다.

제119조 (공무원 의제) 법 제59조에서 “대통령령이 정하는 법인 또는 단체”

라 함은 한국무역협회, 한국소프트웨어산업협회, 한국선주협회, 한국관광협회중앙회, 제116조제10항의 규정에 의하여 지정된 단체, 한국기계산업진흥회, 대한상사중재원, 대한상공회의소 및 제116조제13항의 규정에 의하여 지정된 법인을 말한다.

부 칙

①(시행일) 이 영은 공포한 날부터 시행한다.

신 · 구 조 문 대 비 표

현 행	개 정 안
제2조 (정의) 이 영에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다. 1.~6. (생 략) 7. "외화획득용 원료·기재"라 함은 외화획득용 원료·외화획득용 시설기재 및 <u>외화획득용 제품</u> 을 말한다. 8. "외화획득용 원료"라 함은 외화획득에 제공되는 <u>물품과 제2조의2의 규정에 의한 용역 및 제2조의3의 규정에 의한 전자적 형태의 무체물(이하 "물품등"이라 한다)</u> 을 생산(제조·가공·조립·수리·재생·개조 또는 개조하는 것을 말한다. 이하 같다)하는데 필요한 원자재·부자재·부품 및 구성품을 말한다. 9.~10. (생 략) <u>10의2. <신 설></u> <u>10의3. <신 설></u>	제2조 (정의) 이 영에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다. 1.~6. <현행과 같음> 7. "외화획득용 원료·기재"라 함은 외화획득용 원료·외화획득용 시설기재 및 <u>외화획득용 제품·외화획득용 용역 및 외화획득용 전자적 형태의 무체물</u> 을 말한다. 8. "외화획득용 원료"라 함은 외화획득에 제공되는 <u>물품등을 생산(제조·가공·조립·수리·재생·개조 또는 제공</u> 하는 것을 말한다. 이하 같다)하는데 필요한 원자재·부자재·부품 및 구성품을 말한다. 9.~10. <현행과 같음> <u>10의2. "외화획득용 용역"이라 함은 외화획득에 제공되는 물품등을 생산하는데 사용되는 제2조의2의 규정에 의한 용역을 말한다.</u> <u>10의3. "외화획득용 전자적 형태의 무체물"이라 함은 외화획득에 제공되는 물품등을 생산하는데 사용되는 제2조의3의 규정에 의한 전자적 형태의 무체물</u> 을 말한다.
제2조의2 (용역의 범위) 법 제2조제1호에서 "대통령령이 정하는 용역"이라 함은 다음 각 호의 1에 해당하는 <u>용역</u> 을 말한다.	제2조의2 (용역의 범위) 법 제2조제1호에서 "대통령령이 정하는 용역"이라 함은 다음 각 호의 1에 해당하는 <u>것</u> 을 말한다.

현행	개정안
<p>1. 다음 각목의 1에 해당하는 업종의 사업을 영위하는 자가 제공하는 용역</p> <p>가. 경영 상담업</p> <p>나. 법무관련 서비스업</p> <p>다. 회계 및 세무관련 서비스업</p> <p>라. 엔지니어링 서비스업</p> <p>마. 디자인</p> <p>바. 컴퓨터시스템 설계 및 자문</p> <p>사. 문화산업진흥기본법 제2조제1호의 규정에 의한 문화산업에 해당하는 업종</p> <p><u><신 설></u></p> <p>아. 그 밖에 지식기반용역 등 수출유망산업으로서 산업자원부장관이 정하여 고시하는 업종</p> <p>2. (생략)</p> <p>제34조 (외화획득의 범위) ①법 제19조제4항의 규정에 의한 외화획득의 범위는 다음 각호의 1에 해당하는 방법에 따라 외화를 획득하는 것으로 한다</p> <p>1. 수출</p> <p>2. 군납에관한법률에 의한 주한 국제연합군 기타 외국군 기관에 대한 물품등의 매도</p> <p>3. 관광</p> <p>4. 용역 및 건설의 해외진출</p> <p>5. 국내에서 물품등을 매도하는 것으로서 산업자원부장관이 정하여 고시하는 <u>기준</u>에 해당하는 것</p> <p>② (생략)</p>	<p>1. <현행과 같음></p> <p>가.~사. <현행과 같음></p> <p>아. <u>운수업 및 관광진흥법 제3조의 규정에 의한 관광사업</u></p> <p>자. <현행과 같음></p> <p>2. <현행과 같음></p> <p>제34조 (외화획득의 범위) ① <현행과 같음></p> <p>1. <u>제2조제3호의 규정에 의한 수출</u></p> <p>2. <현행과 같음></p> <p>3. <삭 제></p> <p>4. <삭 제></p> <p>5. 국내에서 물품등을 매도하는 것으로서 산업자원부장관이 정하여 고시하는 <u>범위</u>에 해당하는 것</p> <p>② <현행과 같음></p>

현행	개정안
<p>제35조 (외화획득 이행기간) ①법 제19조제4항의 규정에 의한 외화획득의 이행기간은 다음 각호의 구분에 따른 기간의 범위안에서 산업자원부장관이 정하여 고시하는 기간으로 한다.</p> <p>1. 외화획득용 원료·기재를 수입한 자가 직접 외화획득의 이행을 하는 경우 : <u>수입통관일</u>부터 2년</p> <p>2. 다른 사람으로부터 외화획득용 원료·기재 또는 그 원료·기재로 <u>제조된</u> 물품등을 양수한 자가 외화획득의 이행을 하는 경우 : 양수일부터 1년</p> <p>3. (생략)</p> <p>②~③ (생략)</p>	<p>제35조 (외화획득 이행기간) ① <현행과 같음></p> <p>1. 외화획득용 원료·기재를 수입한 자가 직접 외화획득의 이행을 하는 경우 : <u>수입통관일 또는 용역 및 전자적 형태의 무체물의 공급일</u>부터 2년</p> <p>2. 다른 사람으로부터 외화획득용 원료·기재 또는 그 원료·기재로 <u>생산된</u> 물품등을 양수한 자가 외화획득의 이행을 하는 경우 : 양수일부터 1년</p> <p>3. <현행과 같음></p> <p>②~③ <현행과 같음></p>
<p>제36조 (외화획득용 원료·기재의 사후관리) ① 산업자원부장관은 제32조의 규정에 의하여 승인을 얻어 수입한 외화획득용 원료·기재 및 그 원료·기재로 <u>제조된</u> 물품등에 대하여는 외화획득이행의무자의 외화획득의 이행여부에 대한 사후관리를 하여야 한다.</p> <p>②~③ (생략)</p>	<p>제36조 (외화획득용 원료·기재의 사후관리) ① 산업자원부장관은 제32조의 규정에 의하여 승인을 얻어 수입한 외화획득용 원료·기재 및 그 원료·기재로 <u>생산된</u> 물품등에 대하여는 외화획득이행의무자의 외화획득의 이행여부에 대한 사후관리를 하여야 한다.</p> <p>②~③ <현행과 같음></p>
<p>제38조 (외화획득용 원료·기재의 사용목적변경 승인등) ①법 제20조제1항 본문의 규정에 의하여 외화획득용 원료·기재 또는 그 원료·기재로 <u>제조된</u> 물품등의 사용목적변경승인을 얻고자 하는 자는 신청서에 산업자원부장관이 정하는 서류를 첨부하여 산업자원부장관에게 제출하여야 한다.</p>	<p>제38조 (외화획득용 원료·기재의 사용목적변경 승인등) ①법 제20조제1항 본문의 규정에 의하여 외화획득용 원료·기재 또는 그 원료·기재로 <u>생산된</u> 물품등의 사용목적변경승인을 얻고자 하는 자는 신청서에 산업자원부장관이 정하는 서류를 첨부하여 산업자원부장관에게 제출하여야 한다.</p>

현행	개정안
<p>②~③ (생략)</p> <p>④법 제20조제2항의 규정에 의하여 외화획득용 원료·기재 또는 그 원료·기재로 제조된 물품등의 양도·양수 승인을 얻고자 하는 자는 신청서에 산업자원부장관이 정하는 서류를 첨부하여 산업자원부장관에게 제출하여야 한다.</p> <p>⑤ (생략)</p> <p>제38조의2 (구매확인서의 신청·발급등) ①법 제20조의2제1항의 규정에 의한 구매확인서를 발급받고자 하는 자는 구매확인신청서에 다음 각호의 서류를 첨부하여 산업자원부장관에게 제출하여야 한다.</p> <p>1. (생략)</p> <p>2. 법 제19조제1항의 규정에 의한 외화획득용 원료·기재임을 입증하는 서류로서 산업자원부장관이 정하여 <u>공고</u>하는 서류</p> <p>②~③ (생략)</p> <p>제116조 (권한의 위임·위탁)</p> <p>①~⑤ (생략)</p> <p>⑥산업자원부장관은 법 제53조제1항의 규정에 의하여 다음 각호의 업무를 한국무역협회 또는 소프트웨어산업진흥규정에 의한 <u>한국소프트웨어산업협회(제3호의 업무에 한한다)</u>에 위탁한다.</p>	<p>②~③ <현행과 같음></p> <p>④법 제20조제2항의 규정에 의하여 외화획득용 원료·기재 또는 그 원료·기재로 생산된 물품등의 양도·양수 승인을 얻고자 하는 자는 신청서에 산업자원부장관이 정하는 서류를 첨부하여 산업자원부장관에게 제출하여야 한다.</p> <p>⑤ <현행과 같음></p> <p>제38조의2 (구매확인서의 신청·발급등) ①법 제20조의2제1항의 규정에 의한 구매확인서를 발급받고자 하는 자는 구매확인신청서에 다음 각호의 서류를 첨부하여 산업자원부장관에게 제출하여야 한다.</p> <p>1. <현행과 같음></p> <p>2. 법 제19조제1항의 규정에 의한 외화획득용 원료·기재임을 입증하는 서류로서 산업자원부장관이 정하여 <u>고시</u>하는 서류</p> <p>②~③ <현행과 같음></p> <p>제116조 (권한의 위임·위탁)</p> <p>①~⑤ <현행과 같음></p> <p>⑥산업자원부장관은 법 제53조제1항의 규정에 의하여 다음 각호의 업무를 한국무역협회 또는 소프트웨어산업진흥규정에 의한 <u>한국소프트웨어산업협회(제3호의 업무에 한한다)·한국선주협회(제4호의 업무에 한한다)·한국관광협회중앙회(제4의2호의 업무에 한한다)</u>에 위탁한다.</p>

현행	개정안
1.~4. (생략) 4의2. <신설> 4의3. <신설> 5. (생략) ⑦~⑭ (생략)	1.~4. <현행과 같음> 4의2. 제31조의2의 규정에 의한 용역중 해운 업의 수출입확인 4의3. 제31조의2의 규정에 의한 용역중 관광 사업의 수출입확인 5. <현행과 같음> · ⑦~⑭ <현행과 같음>
제119조 (공무원 의제) 법 제59조에서 "대 통령령이 정하는 법인 또는 단체"라 함 은 한국무역협회, 한국소프트웨어산업협 회, 제116조제10항의 규정에 의하여 지 정된 단체, 한국기계산업진흥회, 대한상 사중재원, 대한상공회의소 및 제116조제 13항의 규정에 의하여 지정된 법인을 말 한다.	제119조 (공무원 의제) 법 제59조에서 "대 통령령이 정하는 법인 또는 단체"라 함 은 한국무역협회, 한국소프트웨어산업협 회, 한국선주협회, 한국관광협회중앙회, 제116조제10항의 규정에 의하여 지정된 단체, 한국기계산업진흥회, 대한상사중재 원, 대한상공회의소 및 제116조제13항의 규정에 의하여 지정된 법인을 말한다.

〈의안 소관 부서명〉

산업자원부 무역정책과	
연락처	<p>전화 : (02) 2110-5316</p> <p>팩스 : (02) 502-1754</p> <p>메일 : ash61528@mocie.go.kr</p>

부록 C

한국은행 조사 양식

2005년 1/4분기(속보) 국민계정 조사표(1)

본 조사표는 통계법 제 13조 및 제 14조에 의거 비밀이 보장되며 통계작성 목적이외에는 사용되지 않습니다.

조사기관: 한국은행

정부통계승인번호: 제 호

1. 업체(기관)개요

사업자등록번호		작성자	성명	
업체 (기관)명			소속부서	
주소			연락처	

2. 외항 해운 운수 수입

		2004년 1/4 분기				
		1월	2월	3월	1/4	비고
운수수입 (천 US \$)	수출					
	수입					
	삼국간					
	대선수입					
		2005년 1/4 분기				
		1월	2월	3월	1/4	비고
운수수입 (천 US \$)	수출					
	수입					
	삼국간					
	대선수입					

주 1) 본 조사표는 통계법 제 13조 및 제 14조에 의거 비밀이 보장되며 통계작성 목적이외에는 사용되지 않습니다.

2) 작성자의 성명, 전화번호, 소속부서를 정확히 기입하여 주십시오.

3) 조사표를 기입하여 전자메일, 팩스, 우편 등으로 전송하여 주십시오.



(FAX)

/ (전자메일)

/ (전화)

(주소)

/(담당자)

부록 D

해양수산부 승인통계 및 소재정보

1. 해양수산부의 승인통계

우리나라 통계법(법률 제5691호, 1999. 1. 29 개정)에 따르면, ‘통계’는 통계작성기관이 정책수립 및 평가 등에 활용할 목적으로 직접 또는 다른 기관에 위임 및 위탁함으로써 이를 작성하는 ‘지정통계’와 ‘일반통계’로서 대통령령으로 정한다. ‘지정통계’는 통계작성기관이 작성하는 통계들 중에서 통계청장이 지정하여 고시하는 통계이다. ‘일반통계’는 지정통계 이외에 통계작성기관이 작성하는 통계를 의미한다. 또한 통계작성기관은 중앙행정기관·지방자치단체 또는 법에 의하여 지정되어 이들 통계를 작성하는 기관이다.

이 때 지정통계에 대한 조사를 실시할 경우에는 다음의 사항 등에 대하여 통계청장의 승인을 얻어야 하며, 이를 통상적으로 승인통계로 포괄하여 부른다. 이러한 지정통계의 승인내역에는, ① 조사목적·범위·기일·방법, ② 집계사항·집계방법, ③ 조사 결과의 공표방법·기일, ④ 조사관계 서류의 보존기간·책임자, ⑤ 조사경비의 개략적 액수, ⑥ 기타 통계청장이 필요하다고 인정하는 사항 등이 포함된다. 이와 같이 지정통계를 승인 및 규정하는 이유는, 관청통계의 진실성을 확보하고 통계조사 중복을 피하여 통계체제를 정비하고 통계제도 전체의 합리적인 발전 및 유지를 실현하는 것이며, 우리나라의 주요 관청통계는 대부분 지정통계로 승인된 것이다.

공식통계 관련 국내 법규에는, 1962년 1월 15일 ‘법률 제980호’로 공포된 「통계법」이 있으며, 1962년 3월 10일 각령 제512호로 공포된 「통계법 시행령」

(대통령령 제16305호, 1999. 5. 12 개정)과 1993년 11월 1일 총리령 제436호로 공포된 「통계법 시행규칙」(재정경제부령 제85호, 1999. 5. 25 개정)등이 있다.

2005년 8월 1일 현재 통계법 제8조(또는 제9조)에 의거 승인 받은 통계는 총 490종이 있으며, 지정통계 90종 및 일반통계 400종 등이다. 작성방법을 기준으로는 조사통계는 251종, 보고통계는 181종 및 가공통계는 58종이다. 작성기관을 정부기관과 지정기관으로 구분하여 볼 때 정부기관에 의하여 작성되는 통계는 통계청에 의해서 작성되는 53종을 포함하여 총 347종이며, 기타 연구기관, 금융기관, 협화조합, 공사·공단 등 지정기관에 의해서 작성되는 통계는 143종이다.

현재 해양수산부의 승인통계는 총 15종이 있다(<표 2-16> 참조). 이중에서 13종이 일반통계이며, 2종은 지정통계이다. 본 연구의 대상인 외항해운산업과 직접 또는 간접적으로 관련된 승인통계는 등록선박통계, 운항선박통계, 입항선박톤급별통계, 화물수송실적 및 외항여객선수송실적 등 5종이며, 특히 화물수송실적 및 외항여객선수송실적의 2종이 직접 관련이 있는 것으로 볼 수 있다.

해양수산부와 관련된 지정통계와 일반통계를 포함한 승인통계들은 주로 해양수산부가 매년 발행하는 ‘해양수산통계연보’에 수록되고 있다. 이외에도 한국선원복지고용센터가 발행하고 있는 ‘한국선원통계연보’, ‘업체별 선원선박현황’ 및 ‘해양계학교 졸업생현황’이 있으며, 한국해운조합은 ‘연안해운통계연보’ 및 ‘연안여객선 및 업체현황’을 정기적으로 발행하고 있다. 한국해양수산개발원의 경우에는 국내·외 주요 해운·항만 관련 통계를 수록한 ‘해운통계요람’을 발행하고 있다.

〈표 2-16〉 해양수산부의 승인통계 현황

종류	명 칭	조사범위	조사 주기	조 사 방 법			도입시기
				형태	대상	수집	
일반	항만시설 및 능력현황	전국(연안, 무역항)	1년	보고	전수	기타	1976년
	등록선박통계	전국(지방청별)	월	보고	전수	기타	1975년
	운항선박통계	전국	1년	보고	전수	기타	1981년
	입항선박톤급별통계	전국(지방청-무역항)	1년	보고	전수	기타	1975년
	화물수송실적	전국(지방청-무역항)	월	보고	전수	기타	1975년
	외항여객선수송실적	전국	월	보고	전수	기타	1976년
	내항여객선수송실적	전국	월	보고	전수	기타	1975년
	해난사고현황	전국	월	보고	전수	기타	1963년
	해양오염사고통계	전국(지방해양경찰서)	1년	보고	기타	기타	2002년
	등록어선통계	전국	1년	보고	전수	기타	1978년
	천해양식어업통계	구시군	1년	보고	전수	집합	1994년
	양식생산시설조사	전국	1년	조사	전수	면접	2005년
	해수수질실태보고	기타	분기	보고	전수	측정	1980년
지정	어업생산통계조사	전국	월	조사	기타	집합	1948년
	수산물가공업생산고조사	전국	반기	조사	전수	우편	1952년

자료 : 통계청(<http://www.nso.go.kr/>)

이들 통계 특히 해양수산부 승인통계로서 공식통계들은 물량 위주의 수치가 중심으로 작성되는 것이 대부분이다. 따라서 개별산업으로서 해운 및 항만산업의 경영실적 및 국민경제에 대한 기여도를 산출하기 위한 근거자료로 이용하거나 직접 활용이 가능한 산업경기 및 실적지표로서의 통계가 포함되어 있지 못한 것이 사실이다.

서비스산업의 부가가치 창출능력 및 국민경제적 기여의 중요성이 특히 강조되고 있는 상황에서 현행 해운관련 통계의 운영과 관련된 문제점들이 구체적으로 나타나고 있다. 한국은행이 발표하는 수출입 통계의 경우 제조업을 중심으로 작성되고 있으며, 해운 및 운수업을 포함한 서비스산업의 하위 코드가 충분히 세분화되어 있지 못하다. 수출실적 인증시스템이 비교적 체계화된 형태로 운영되는 상품분야와는 달리 외항해운을 포함한 해운 및 항만 분야 실적통계시스템이 체계화되어 있지 못한 실정이다. 또한 대외무역법 시행령상 수출에

해운서비스 부문이 제외되어 있어서 해운산업이 ‘무역의 날’ 포상대상에 근본적으로 배제되고 있다. 외항해운업체의 경영실적을 정확하게 분석하여 정책수립을 위한 근거자료로 활용할 필요가 있으나, 이와 관련하여 공식통계로 사용할 수 있는 분석자료도 미비하다. 이에 따라 한국은행의 서비스 부문 하위코드 분류 및 외항해운산업의 국제수지 및 서비스수출 실적의 객관적인 산출 및 인증을 위한 근거를 마련하고 제도화하기 위한 방안이 요구된다.

2. 해양수산부 승인통계의 소재정보

1) 항만시설 및 능력현황

승인번호	12316
통계명칭	항만시설 및 능력현황
최초실시연도	1976년
작성기관	해양수산부 항만국 항만정책과
전화번호	02-3674-6711-5
통계분야	교통
통계종류	일반통계－보고통계
조사범위	전국(무역항, 연안항)
조사단위	기타
조사방법	전수－기타
조사주기	1 년
작성체계	지방해양항만청→해양수산부
조사목적	항만시설현황 및 하역능력을 파악하여 시설확보율을 산정하고, 시설소요를 판단하여 항만개발계획 등을 위한 기초자료로 활용.
조사내용	항만시설 및 하역능력, 항로표지 현황, 준설현황, 해상관측현황, 안벽잔교, 접안능력, 일반창고, 야적장 등 조사

2) 등록선박통계

승인번호	12311
통계명칭	등록선박통계
최초실시연도	1975년
작성기관	해양수산부 안전관리관실 안전정책담당관실
전화번호	02-3674-6311-6
통계분야	교통
통계종류	일반통계－보고통계
조사범위	전국(지방청별)
조사단위	기타
조사방법	전수－기타
조사주기	월
작성체계	지방해양수산청→해양수산부
조사목적	각 지방청별 등록된 선박의 제반 사항을 파악하여 선박수급계획과 해운행정의 기초자료로 활용.
조사내용	<ul style="list-style-type: none"> - 등록선박통계 - 여객선, 화물선, 유조선, 예선, 기타선 - 등록선박통계(톤급별) - 5톤 미만, 5-20톤 미만, 20-30톤 미만, 30-50톤 미만, 50-100톤 미만, 100-200톤 미만, 200-300톤 미만, 300-500톤 미만, 500-1000톤 미만, 1,000-2,000톤 미만, 2,000-5,000톤 미만, 5,000-10,000톤 미만, 10,000-20,000톤 미만, 20,000-50,000톤 미만, 50,000톤 이상 - 등록선박통계(선령별) - 5년 미만, 10년 미만, 15년 미만, 20년 미만, 30년 미만, 35년 미만, 35년 이상 선령

3) 운항선박통계

승인번호	12318
통계명칭	운항선박통계
최초실시연도	1981년
작성기관	해양수산부 기획관리실 정보화담당관실
전화번호	02-3674-6441-6
통계분야	교통
통계종류	일반통계－보고통계
조사범위	전국
조사단위	사업체
조사방법	전수－기타
조사주기	1년
작성체계	지방해양수산청→해양수산부
조사목적	내·외항 운항선박현황을 파악하여 수송능력 판단 및 각종 해운정책 수립을 위한 기초자료 제공.
조사내용	면허선박의 선종별 톤수별 국적등록선 및 국적취득조건, 사업자별 선령별 현황

4) 입항선박통급별통계

승인번호	12310
통계명칭	입항선박통급별통계
최초실시연도	1975년
작성기관	해양수산부 기획관리실 정보화담당관실
전화번호	02-3674-6441-6
통계분야	교통
통계종류	일반통계－보고통계
조사범위	전국(지방청:28개 무역항 중심)
조사단위	기타
조사방법	전수－기타
조사주기	1년
작성체계	지방해양수산청→해양수산부
조사목적	선박의 입항추이를 분석하여 항만시설 증설정책 수립의 기초자료로 활용.
조사내용	톤수별(외항선, 연안선) 입항선박

5) 화물수송실적

승인번호	12309
통계명칭	화물수송실적
최초실시연도	1975년
작성기관	해양수산부 기획관리실 정보화담당관실
전화번호	02-3674-6441-6
통계분야	교통
통계종류	일반통계－보고통계
조사범위	전국(지방청/28개 무역항 중심)
조사단위	기타
조사방법	전수－기타(전산입력자료 집계)
조사주기	월
작성체계	무역항→지방해양수산청→해양수산부
조사목적	화물수송 추이를 분석하여 항만시설 증설정책 수립을 위한 기초자료로 활용.
조사내용	<ul style="list-style-type: none"> - 지역별 선박입출항 현황, 지역별 화물입출항 현황, 연안선박 및 화물입출항 현황 - 각국에서 입항된 아국화물선 수와 톤급, 각국으로 출항된 아국화물선 수와 톤급 및 연안화물선 수와 톤급.

6) 외항여객선수송실적

승인번호	12315
통계명칭	외항여객선수송실적
최초실시연도	1976년
작성기관	해양수산부 해운물류국 해운정책과
전화번호	02-3674-6611-4
통계분야	교통
통계종류	일반통계－보고통계
조사범위	전국
조사단위	기타
조사방법	전수－기타
조사주기	월
작성체계	지방해양수산청→해양수산부
조사목적	국제여객 수송실적을 파악하여 각종 해운정책 수립을 위한 기초자료 제공.
조사내용	여객, 차량, 화물, 컨테이너 수송실적

7) 내항여객선수송실적

승인번호	12308
통계명칭	내항여객선수송실적
최초실시연도	1975년
작성기관	해양수산부 해운물류국 연안해운과
전화번호	02-3674-6621-3
통계분야	교통
통계종류	일반통계－보고통계
조사범위	전국
조사단위	사업체
조사방법	전수－기타
조사주기	월
작성체계	한국해운조합 각지부→한국해운조합→해양수산부
조사목적	내항 여객선에 의한 수송추이 분석 및 내항 여객선 관련 정책수립의 기초자료로 활용
조사내용	운항선박(척수, 톤수, 선명, 정원), 취항계획(일수, 횟수), 결항(일수, 횟수), 여객수송실적(수송능력, 수송실적, 입출항실적 인Km), 화물수송실적(톤, 톤Km), 운임수입.

8) 해난사고현황

승인번호	12320
통계명칭	해난사고현황
최초실시연도	1963년
작성기관	해양수산부 중앙해양안전심판원 조사관
전화번호	02-3674-6237
통계분야	교통
통계종류	일반통계－보고통계
조사범위	전국
조사단위	기타
조사방법	전수－기타
조사주기	월
작성체계	지방해양안전심판원→중앙해양안전심판원→해양수산부
조사목적	지방해양안전심판원별로 접수 또는 재결되는 해양사고를 분석하여 사고유형별, 선박용도별, 사고원인별, 해기사별, 총톤수별, 및 징계별 현황을 파악, 해양안전정책 수립의 기초자료로 활용.
조사내용	해난사고에 대한 종류, 인명피해, 선박종류, 선박톤수별 사고원인, 해난심판처리상황, 징계별현황, 선박톤급별현황.

9) 해양오염사고통계

승인번호	15501
통계명칭	해양오염사고통계
최초실시연도	2002년
작성기관	해양경찰청 해양오염관리국 방제과
전화번호	032-883-1846
통계분야	환경
통계종류	일반통계－보고통계
조사범위	전국(각 지방해양경찰서 관할 해양)
조사단위	기타(각 지방해양경찰서)
조사방법	기타－기타
조사주기	1 년
작성체계	지방해양경찰서→해양경찰청
조사목적	해양오염사고의 유형별 발생현황을 파악, 분석하여 사고예방 및 방제대책 등의 정책수립에 기초자료로 활용
조사내용	사고발생일시, 장소, 경도위도, 사고원인, 적발경위, 오염원, 사고개요, 오염물질, 방제사항, 피해사항, 피해액, 조치사항, 진행사항

10) 등록어선통계

승인번호	12313
통계명칭	등록어선통계
최초실시연도	1978년
작성기관	해양수산부 안전관리관실 안전정책담당관실
전화번호	02-3674-6311-6
통계분야	수산
통계종류	일반통계－보고통계
조사범위	전국
조사단위	기타
조사방법	전수－기타(신고, 허가 등록 등 자료집계)
조사주기	1 년
작성체계	구·시·군→시·도→해양수산부
조사목적	
조사내용	어선소유자, 선질, 톤급, 마력 등 어선내역 및 변경사항

11) 천해양식어업권통계

승인번호	12321
통계명칭	천해양식어업권통계
최초실시연도	1994년
작성기관	해양수산부 어업자원국 양식개발과
전화번호	02-3674-6963
통계분야	수산
통계종류	일반통계－보고통계
조사범위	구시군
조사단위	기타(어업권 소유)
조사방법	전수－집합조사
조사주기	1 년
작성체계	구·시·군→시·도→해양수산부
조사목적	어장이용개발계획 수립 및 어업면허 등 양식어업정책수립
조사내용	어류/패류/해조류/기타수산물별 어업권 건수 및 면적

12) 양식생산시설조사

승인번호	12323
통계명칭	양식생산시설조사
최초실시연도	2005년
작성기관	해양수산부 수산정책국 수산경영과
전화번호	02-3674-6865
통계분야	수산
통계종류	일반통계－조사통계
조사범위	전국
조사단위	가구
조사방법	전수－면접조사
조사주기	1 년
작성체계	지방해양수산청→해양수산부
조사목적	수산정책 수립, 효율적인 어가경영을 위한 합리적인 의사결정 및 WTO, FTA 등의 협상을 위한 공신력 있는 기초자료근거 제공
조사내용	양식시설면적, 입식량, 출하량, 현사육량, 사료 투입량 등

13) 해수수질실태보고

승인번호	12319
통계명칭	해수수질실태보고
최초실시연도	1980년
작성기관	해양수산부 해양정책국 해양환경과
전화번호	02-3674-6542
통계분야	환경
통계종류	일반통계－보고통계
조사범위	기타
조사단위	기타
조사방법	전수－기타(측정조사)
조사주기	분기
작성체계	국립수산과학원→해양수산부
조사목적	연근해의 해양환경실태를 정기적으로 조사함으로써 해양환경관리 및 보전정책수립의 기초자료로 활용하기 위함
조사내용	해수 : 일반항목 15종, 특정유해화학물질-미량금속 8종, 기타 11종

14) 어업생산통계조사

승인번호	12322
통계명칭	어업생산통계조사
최초실시연도	1948년
작성기관	해양수산부 수산정책국 어업기술인력과
전화번호	02-3674-6865
통계분야	수산
통계종류	지정통계－조사통계
조사범위	전국
조사단위	기타(개인, 가구, 사업체/ 전국의 어가 및 어업사업체)
조사방법	기타－집합조사(전수, 확률표본조사-집합조사)
조사주기	월
작성체계	조사원→지방사무소→해양수산부 원양어업협회→해양수산부
조사목적	수산물생산, 어업경영, 유통구조개선 등 수산정책과 각 종 수산업에 관한 연구의 기초자료제공
조사내용	1.수산물 매매기록장 : 어종, 수량, 단가, 금액, 공제액 2.수산물 비계통(표본)생산조사 : 어업명, 어종명, 어획량, 금액 3.원양어업 : 회사명, 선명, 어선번호, 톤급, 마력, 선원수, 조업해역, 조업기지, 어종명, 생산량, 판매, 단가 4.수산물비계통(전수)조사표: 어업명, 어종명, 치어입식시기, 입식량, 월간출하량, 월간판매액, 판매단가 5.내수면어로어업조사표: 어종명, 어획량, 판매액, 1일최고어획량, 1일평균어획량, 1일최저어획량 6.내수면양식어업조사표: 어종명, 월간출하량, 월간판매액, 치어입식시기, 입식량

15) 수산물가공업생산고조사

승인번호	12304
통계명칭	수산물가공업생산고조사
최초실시연도	1952년
작성기관	해양수산부 수산정책국 품질위생팀
전화번호	02-3674-6924
통계분야	수산
통계종류	지정통계-조사통계
조사범위	전국
조사단위	사업체
조사방법	전수-우편(모사전송)
조사주기	반기
작성체계	연근해제품: 시·군→시·도→해양수산부 원양제품: 한국원양어업협회→해양수산부
조사목적	수산물가공제품 생산실태를 파악하여 수산정책수립의 기초자료로 활용
조사내용	수산가공품(102종)의 생산량 및 금액, kg당가격, 원료량 등 소건품, 염건품, 염신품, 통조림, 자건품, 염장품, 냉동품, 해조제품, 한천, 연제품, 조미가공품, 어유분 등

외항해운기업 국제수지 분석 및 인증방안

2005年 12月 28日 印刷)

2005年 12月 30日 發行

編輯兼
發行人 李 正 煥

發行處 韓 國 海 洋 水 產 開 發 院
서울특별시 서초구 방배3동 1027-4
수암빌딩

전 화 2105-2700 FAX : 2105-2800

등 록 1984년 8월 6일 제16-80호

組版・印刷 / 정양사(☎ 2263-0066) 정가 15,000원

판매 및 보급 : 정부간행물관매센터

Tel : 394-0337, 734-6818