

내항화물운송 활성화를 위한 법제 개선방안

2002. 12

박용안

☐ 보고서 집필 내역

◆ 연구책임자

- 박 용 안 : 제1장~제9장

☐ 산·학·연·정 연구자문위원

◆ 문 한 영(한국해운조합 운영팀장)

◆ 남 광 루(해양수산부 연안해운과 사무관)

머 리 말

내항화물운송은 석유제품, 시멘트, 철재, 수출입 컨테이너, 바다모래, 석탄 등 주요 원부자재를 이동시키는 국가 간선망이다. 아울러 내항운송은 도로 교통량 억제, 이산화탄소 등의 환경오염원 저감과 경유 등 연료유 절감, 도로와 교량 파손 방지 등 막대한 사회적 비용을 절감시키고 있다. 일본은 이 같은 내항운송의 친환경성과 저비용에 주목하여, 내항화물운송을 21세기 운송수단으로 육성하기 위해 다양한 지원정책을 시행중이다.

우리나라는 내항화물운송의 사회적 편익과 미래형 운송수단으로서의 기능에도 불구하고 내항화물운송에 대한 지원이 미미한 실정이다. 즉 해운법에 의한 소액의 계획조선자금 외에는 지원이 전무하다. 그 동안 내항화물운송업계는 내항운송을 촉진하고 지원할 법 제정을 논의하였으나, 구체적인 지원과 촉진에 대한 정책대안을 제시하지 못하고 있다.

내항화물운송 수요부문의 변화도 새로운 법제정의 필요성을 요구하고 있다. 내항운송의 수요자는 정유회사, 시멘트회사, 제철회사, 대형 수출입업체, 레미콘업체들로 구성되어 있다. 이 수요자들은 기업활동의 세계화와 각국 경제의 개방화에 따라 생산물시장에서 치열한 경쟁을 치르고 있다. 수요자들은 경쟁력을 강화하기 위해 생산부문의 합리화는 물론이고, 운송 및 물류시설의 공동이용 등 물류부문에서도 비용절감을 강구하고 있다. 예를 들면 정유회사들은 석유제품의 교환에 의한 운송물량 감량, 저유소의 공동이용에 의한 비용절감, 대형선 투입에 의한 운송비 절감 등을 추구하고 있다.

특히 정유회사, 제철회사 등 내항운송시장에서 막강한 교섭력을 갖고 있는 수요자들은 내항화물운송업체들에게 구조조정을 요구하고 있으며, 석유제품 운송부문에서는 1990년대 후반부터 구조조정이 내항화물운송업체의 비용 부담으로 이루어져 왔다.

기존의 해운법으로는 수요자들의 선호 변화와 환경 변화에 적극 대응하여, 내항화물운송에 대한 다양한 정책들을 개발하기 어려운 실정이다. 이 보고서는 내항화물운송 환경변화를 살펴보고, 수요와 공급 특성, 수요 촉진과 공급에 대한 지원방안을 검토하여, 새로운 법의 제정방안과 기존 관련법의 개선방안을 제시하고자 한다.

이 보고서는 한국해양수산개발원 해운물류·항만연구센터의 박용안 박사가
집필하였다. 필자는 연구수행과정에서 많은 조언을 해주신 진형인 부원장, 김
학소 실장, 조계석 박사께 깊은 사의를 표하며, 해양수산부의 남광률 사무관과
한국해운조합의 문한영 팀장께도 감사를 드리고 있다. 아울러 이 보고서가 출
판되도록 행정 및 편집업무를 수행한 김미정 및 박혜연 연구원보의 역할도 매
우 컸다.

끝으로 이 보고서의 내용은 어디까지나 필자의 의견이며, 한국해양수산개발
원의 공식견해가 아님을 밝혀두는 바이다.

2002년 12월

韓國海洋水產開發院
院 長 李 廷 旭

목 차

| | |
|-------|---|
| 〈요 약〉 | i |
|-------|---|

| | |
|---------|---|
| 제1장 서 론 | 1 |
|---------|---|

| | |
|----------------|---|
| 1. 연구의 배경 및 목적 | 1 |
| 1) 연구의 배경 / 1 | |
| 2) 연구의 목적 / 2 | |
| 2. 선행연구 고찰 | 2 |
| 3. 연구의 방법과 범위 | 3 |

| | |
|---------------------|---|
| 제2장 내항화물운송 법제의 환경변화 | 5 |
|---------------------|---|

| | |
|---------------------------|----|
| 1. 관련법규의 규제완화와 개정 | 5 |
| 1) 해운법 / 5 | |
| 2) 항만법 / 7 | |
| 3) 화물유통촉진법 / 7 | |
| 4) 화물자동차운수사업법 / 9 | |
| 2. 내항운송 화물의 구성 변화 | 9 |
| 1) 국내화물에 대한 내항운송 분담률 / 9 | |
| 2) 내항운송의 품목별 구성 / 10 | |
| 3. 수요자들의 수요 변화 | 11 |
| 1) 종합물류서비스 수요 증대 / 11 | |
| 2) 물류공동화 확산 / 11 | |
| 3) 환경보호 의식 제고 / 12 | |
| 4. 도로운송의 사회적 비용 급증 | 13 |
| 1) 차량 지속적 증가 / 13 | |
| 2) 차량에 의한 사회적 비용 급증세 / 14 | |

| | |
|-----------------------|----|
| 1. 석유제품 | 16 |
| 1) 이용운송수단 / 16 | |
| 2) 운송수단별 특성 / 16 | |
| 3) 운송수단별 분담률 / 18 | |
| 4) 내항운송의 수요 구조 / 19 | |
| 5) 화주의 물류체계 개선 / 21 | |
| 6) 내항운송 촉진 방안 / 23 | |
| 2. 시멘트 | 23 |
| 1) 이용운송수단 / 23 | |
| 2) 운송수단별 특성 / 24 | |
| 3) 운송수단별 분담률 / 26 | |
| 4) 내항운송의 수요 구조 / 28 | |
| 5) 화주의 물류체계 개선 / 28 | |
| 6) 내항운송 촉진 방안 / 29 | |
| 3. 철강제품 | 29 |
| 1) 이용운송수단 및 분담률 / 29 | |
| 2) 내항운송의 수요 구조 / 32 | |
| 3) 화주의 물류체계 개선 / 32 | |
| 4) 내항운송 촉진 방안 / 33 | |
| 4. 수출입 컨테이너 | 33 |
| 1) 수출입 컨테이너 운송형태 / 33 | |
| 2) 내항운송 수요 분석 / 34 | |
| 3) 내항운송 촉진 방안 / 36 | |
| 5. 바다모래의 수요 구조 | 36 |

제4장 내항화물운송의 공급특성과 지원방안 ————— 37[illegible]

| | |
|-------------------------------|--------|
| 2) 내항운송 계약 / 38 | |
| 3) 전용부두 / 39 | |
| 4) 법제도적 지원방안 / 40 | |
| 2. 시멘트 | 41 |
| 1) 선박투입 / 41 | |
| 2) 내항운송 계약 / 41 | |
| 3) 전용부두 / 42 | |
| 4) 법제도적 지원방안 / 43 | |
| 3. 철강제품 | 44 |
| 1) 선박투입 / 44 | |
| 2) 내항운송 계약 / 44 | |
| 3) 전용부두 / 44 | |
| 4) 법제도적 지원방안 / 45 | |
| 4. 수출입 컨테이너 | 46 |
| 1) 선박투입 / 46 | |
| 2) 내항운송 계약 / 47 | |
| 3) 전용부두 / 47 | |
| 4) 법제도적 지원방안 / 47 | |
| 제5장 일본의 내항화물운송 촉진 및 지원 정책 | 49 |
| 1. 일본의 내항화물운송 관련 법체계 | 49 |
| 1) 관련 법체계 / 49 | |
| 2) 법체계의 특성 / 49 | |
| 3) 공정거래 관련법과의 관계 / 50 | |
| 4) 구조개선 정책의 변화 / 50 | |
| 2. 일본 내항해운업법의 내용과 시사점 | 52 |
| 1) 주요 내용 / 52 | |
| 2) 시사점 / 54 | |
| 3. 내항해운조합법의 내용과 시사점 | 54 |

- 1) 주요 내용 / 54
- 2) 시사점 / 56
- 4. 화물운송취급사업법의 내용과 시사점 57
 - 1) 관련 내용 / 57
 - 2) 시사점 / 59
- 5. 내항화물운송 지원제도 60
 - 1) 내항해운 잠정조치사업 / 60
 - 2) 선박공유건조 제도 / 63
 - 3) 세제지원 / 65
 - 4) 금융지원 / 65

제6장 내항화물운송 관련 법·제도 및 문제점 68

- 1. 해운법 68
 - 1) 진입 및 퇴출 제도 / 68
 - 2) 시장 개입 / 68
 - 3) 지원제도 / 69
 - 4) 사업자의 공동행위 / 69
 - 5) 장기발전계획 / 69
 - 6) 해운법의 한계 / 70
- 2. 한국해운조합법 70
 - 1) 주요 내용 / 70
 - 2) 문제점 / 71
- 3. 화물유통촉진법 71
 - 1) 주요 내용 / 71
 - 2) 문제점 / 72
- 4. 조세지원 현황 73
 - 1) 선박에 대한 감면 / 73
 - 2) 선원근로소득에 대한 감면 / 73
 - 3) 외항화물선에 대한 감면과 비교 / 73

- 4) 내항여객선에 대한 감면과 비교 / 74
- 5) 항만시설사용료 감면 / 74
5. 기타 지원제도 75
 - 1) 신조선 건조 지원 / 75
 - 2) 외국적선 용선 제도 / 76
 - 3) 구조조정 제도의 실시와 중단 / 76
 - 4) 경유사용에 대한 보조금 지급 / 78
 - 5) 중소기업자금 지원 제도 / 80
6. 관련 법제도의 문제점 80
 - 1) 촉진과 지원에 대한 법적 근거 부재 / 80
 - 2) 수요변화에 대한 대응 미비 / 81
 - 3) 물류표준화와 물류정보화 정책 부재 / 81
 - 4) 기술개발의 유인 정책 부재 / 81
 - 5) 저비용·친환경 운송에 대한 비전 부재 / 82
 - 6) 연계서비스에 대한 지원 미비 / 82

제7장 내항화물운송촉진법 제정 검토 83

1. 내항화물운송촉진법의 기본 방향 83
 - 1) 비전 / 83
 - 2) 목표 / 83
2. 제정 목표 83
 - 1) 내항화물운송의 촉진과 진흥 / 83
 - 2) 대량화물의 내항운송 전환 / 83
 - 3) 내항화물운송의 경쟁촉진과 효율성 제고 / 84
 - 4) 기간운송망의 기능 강화 / 84
3. 법안의 주요 내용 84
 - 1) 용어의 정의 / 84
 - 2) 내항화물운송의 발전 촉진 / 85
 - 3) 내항화물운송의 구조전환 / 87

표 목 차

| | |
|--|----|
| <표 2-1> 내항화물운송사업의 등록기준 | 5 |
| <표 2-2> 내항화물운송용 중고선 수입추이 | 6 |
| <표 2-3> 선박보유척수별 내항화물운송업체 분포(1998년 기준) | 6 |
| <표 2-4> 선박보유척수별 내항화물운송업체 분포(2000년말 기준) | 6 |
| <표 2-5> 국제복합운송업체 연도별 등록업체수(2001년 9월 기준) | 8 |
| <표 2-6> 국제복합운송업체의 자본금 규모(2001년 9월 기준) | 8 |
| <표 2-7> 국내화물의 운송분담률 | 9 |
| <표 2-8> 품목별 수송실적 추이(출항기준) | 10 |
| <표 2-9> 국내 에너지 소비구조 | 12 |
| <표 2-10> 연도별 골재채취 실적 비교 | 13 |
| <표 2-11> 연도별 자동차 등록현황 | 14 |
| <표 2-12> 트럭운송과 내항운송의 환경비용 추정 | 15 |
| <표 3-1> 정유회사의 철도 사유화차 보유량(2000년 6월) | 18 |
| <표 3-2> (주)SK사 석유제품의 운송수단별 분담률 추이 | 19 |
| <표 3-3> 한국송유관공사의 연간 송유물량 | 19 |
| <표 3-4> 기업의 집중도 지수 | 20 |
| <표 3-5> 국내 정유회사의 정제능력과 독과점지수 | 20 |
| <표 3-6> 경질유와 중질유의 내항운송 수요 독과점지수 | 21 |
| <표 3-7> 정유회사의 석유제품 교환 물량 추이 | 22 |
| <표 3-8> 시멘트 제조 본공장과 분공장의 저장능력 추이 | 24 |
| <표 3-9> 시멘트 생산업체의 트럭운송계약 업체 현황(2001년말 기준) | 25 |
| <표 3-10> 시멘트 제조업체의 철도화차와 선박 운영 현황(2001년말 기준) | 26 |
| <표 3-11> 시멘트화물의 연도별 운송수단별 물량 추이 | 27 |
| <표 3-12> 시멘트의 생산량 기준 내항운송 수요 독과점지수 | 28 |
| <표 3-13> POSCO사 내수 철강제품 운송수단별 물량 추이 | 30 |
| <표 3-14> 연안 로로선의 시스템 구성 | 31 |
| <표 3-15> 내항운송 철강제품 물동량의 출발지/도착지 분포(2001) | 31 |

| | |
|--|----|
| <표 3-16> 내항운송 수출 컨테이너의 화주 구성(1999년 기준) | 35 |
| <표 4-1> 유류화물 전용선의 구성(2001년 말기준) | 37 |
| <표 4-2> 유류화물 전용선에 대한 선박확보 방법(등록제 이후) | 38 |
| <표 4-3> 주요 유류전용부두 현황(2001년) | 39 |
| <표 4-4> 시멘트 전용선에 대한 선박확보 방법(등록제 이후) | 41 |
| <표 4-5> 시멘트 항해용선 요율 (2001년) | 42 |
| <표 4-6> 내항선박 시멘트 전용부두 현황(2001년) | 42 |
| <표 4-7> 철강제품 전용선에 대한 선박확보 방법(등록제 이전) | 44 |
| <표 4-8> 철강제품 전용부두 현황(2001년) | 45 |
| <표 4-9> 수출입 컨테이너 내항운송 전용부두 현황(2001년) | 47 |
| <표 5-1> 일본 이용운송사업자 현황(2002년 기준) | 58 |
| <표 5-2> 선종별 해체교부금 단가 | 62 |
| <표 5-3> 선종별 건조 납부금 단가 | 63 |
| <표 5-4> 운수시설정비사업단의 선종별 공유비율(2002년 4월 기준) | 64 |
| <표 5-5> 운수시설정비사업단의 화물선 선박건조실적 | 64 |
| <표 5-6> 중소기업금융공고의 내항화물운송업 이용가능 대부제도 | 66 |
| <표 6-1> 내항화물운송 화물량과 선박량 전망 | 69 |
| <표 6-2> 내항화물선에 대한 조세감면 제도 | 73 |
| <표 6-3> 내항선과 외항선 항만시설사용료 비교 | 74 |
| <표 6-4> 내항화물운송사업에 대한 계획조선 자금 지원 추이 | 75 |
| <표 6-5> 내항화물운송사업 구조조정 참여실적(1998년 9월) | 77 |
| <표 6-6> 내항화물운송사업 구조조정 선종별 참여실적(1999년 8월) | 77 |
| <표 6-7> 내항화물운송사업 구조조정에 대한 항만시설사용료 감면액 | 78 |
| <표 6-8> 경유가 변동에 따른 세액 인상폭 | 79 |
| <표 6-9> 중소기업 경영안정자금 운용 기준(2001년기준) | 80 |
| <표 8-1> 내항화물운송사업의 등록기준 개선방안 | 91 |
| <표 8-2> 국내복합운송과 관련 사업 및 관련 법규 | 92 |
| <표 8-3> 국내복합운송 관련사업의 등록 및 인가 기준 | 92 |
| <표 8-4> 해운법상 복합운송업의 신설방안 | 93 |

| | |
|-------------------------------------|-----|
| <표 8-5> 해운법상 해상화물운송주선업의 신설방안 | 94 |
| <표 8-6> 화물유통촉진법의 개선방안 | 95 |
| <표 8-7> 내항화물운송사업 경영분석 응답업체 자본금별 업체수 | 100 |
| <표 8-8> 운수업 통계조사의 내항화물운송업 주요 지표 | 101 |

그 립 목 차

| | |
|--|----|
| <그림 2-1> 선박보유척수별 내항화물운송업체 분포 변화 | 7 |
| <그림 2-2> 주요 내항화물운송 화물의 물량 증감 추이 | 13 |
| <그림 3-1> 석유제품의 국내 물류체계 | 17 |
| <그림 3-2> 시멘트 내항운송 특성별 물량분포(2001년) | 27 |
| <그림 3-3> 시멘트 내항운송 지역별 수요 분포(2001년) | 27 |
| <그림 3-4> 수출입 컨테이너 화물의 운송수단별 분담률 추이 | 34 |
| <그림 3-5> 인천/부산간 수출입 컨테이너의 내항운송물량 추이 | 35 |
| <그림 4-1> 중질유 내항운송의 항해용선 효율(2002년 기준) | 38 |
| <그림 4-2> 수원/부산항간 운송수단별 소요시간 비교 | 46 |
| <그림 5-1> 일본의 21세기 내항화물운송 비전 | 51 |
| <그림 5-2> 내항해운조합의 조정사업과 공동사업의 법체계 | 56 |
| <그림 5-3> 일본 제2종 이용운송사업의 개념도 | 57 |
| <그림 5-4> 제2종 이용운송사업의 국내복합운송 개념도 | 58 |
| <그림 5-5> 제주 컨테이너화물의 국내 복합운송 개념도 | 59 |
| <그림 5-6> 일본 내항화물운송 잠정조치사업의 개요 | 61 |
| <그림 6-1> 내항화물운송사업자 경유소비에 대한 보조금 지급 절차도 | 79 |
| <그림 8-1> 평균가변비용을 고려한 조업중단점 | 89 |
| <그림 8-2> 화물별 특화업체간 전략적 제휴방안 | 98 |
| <그림 8-3> 내항운송업과 타업종간 전략적 제휴방안 | 99 |

<요 약>

제 1 장 서론

1. 연구의 배경 및 목적

◦ 연구의 배경

- 내항화물운송(연안해운)은 국내화물(톤km 기준)의 60%를 운송하는 간
선망임
- 내항화물운송으로 도로교통량 감소와 환경비용 등 사회적 비용 절감 가능
- 내항화물운송에 대한 지원은 소액의 계획조선회차금 외에는 없음

◦ 연구의 목적

- 내항화물운송에 대한 장기적 비전 정립과 정책집행, 내항화물운송 부문
의 물류체계 선진화, 업체간 경쟁 유도, 내항화물운송 촉진을 규정할
새로운 법의 제정을 검토
- 기존 법률의 개선을 통해서 내항운송과 관련된 시장진입의 규제완화,
국내 복합운송업과 해상화물운송주선업 도입 등을 검토

2. 선행연구 고찰

◦ 내항화물운송의 법제도 개선에 대한 연구 사례

- 1990년대에는 규제완화 측면에서 관련 법제도 연구에 집중
- 최근 수요 감축과 구조적 환경변화에 따른 내항화물운송 부문의 대응
에 대한 연구 활발

3. 연구의 방법과 범위

◦ 연구방법

- 기존 연구보고서와 정부 및 협회 자료 수집·분석
- 내항화물운송업체 종사자, 업계전문가·정책담당자와 면담

◦ 연구내용

- 관련법의 규제완화와 개정, 내항운송 화물구성 변화, 수요자들의 선호 변화 등 환경변화
- 내항운송 화물별 수요특성과 수요 촉진방안 검토
- 투입선박, 운송계약 방식 등 공급특성과 공급자에 대한 법제도적 지원 방안
- 일본의 내항화물운송 진흥 및 지원정책 사례 분석
- 우리나라 내항운송 관련 법제도 현황 및 문제점
- 내항화물운송촉진법 제정 검토
- 관련 법제도의 개선방안 고찰

제2장 내항화물운송 법제의 환경변화

1. 관련법규의 규제완화와 개정

◦ 해운법

- 우리나라는 해운법에서 항만간 연안운송업을 내항화물운송사업으로 규정
- 내항화물운임 자유화, 중고화물선 수입 자유화, 사업인허가의 등록제 실시 등 규제완화

◦ 항만법

- 정부는 2001년 항만법에 항만배후단지 종합개발계획 등을 추가
- 보관, 조립·가공 등의 부가가치 물류서비스 등 종합물류기능 강화

- 화물유통촉진법
 - 1995년 해상화물운송주선업과 항공운송주선업을 복합운송주선업으로 통합
 - 복합운송주선업에 대한 사업진입제도의 등록제 실시
- 화물자동차운수사업법
 - 1997년 컨테이너운송사업 등에 대한 규제 완화
 - 6개 사업을 일반, 개별, 용달 화물자동차운송사업으로 단순화·규제완화

2. 내항운송 화물의 구성 변화

- 국내화물에 대한 내항운송 분담률
 - 1990년 이후 단기적인 변동에도 불구하고 톤 기준 20%, 톤·km기준 60%선을 유지
 - 2000년 국내화물 6억 7,400만톤 중 내항운송 1억 3,200만톤으로 19.6% 분담
- 내항운송의 품목별 구성
 - 유류화물, 시멘트, 철강제품, 모래, 기타광석, 화학공업생산물, 동식물 유지류 등 주요 품목
 - 이들 주요 품목이 전체 내항운송 물동량의 91% 점유

3. 수요자들의 수요 변화

- 종합물류서비스 수요 증대
 - 제조공장에서 주요 소비지까지 종합적 물류서비스 중시
- 물류공동화 확산
 - 운송·보관·정보화 등의 공동화
- 환경보호 의식 제고
 - 무연탄 국내 소비 급감, 바다모래 채취 허가량 축소 등

4. 도로운송의 사회적 비용 급증

- 차량 지속적 증가
 - 자동차 대수는 1981년 57만 2천대에서 2002년 1,302만대
 - 동기간중 화물자동차 대수는 24만대에서 274만대로 증가
- 차량에 의한 사회적 비용 급증
 - 차량에 의한 사고비용, 환경오염비용, 혼잡비용의 간접적 사회비용이 1997년 약 33조원으로 추정됨

제3장 내항화물운송 수요특성과 촉진방안

1. 석유제품

- 석유제품의 내항운송 분담률 36%
 - 1999년 내항운송 비율 36%, 철도운송 4%, 트럭운송 37%, 송유관운송 23%
 - 1993년과 1999년간 내항운송 점유비율은 43%에서 36%로 감소
- 수요 구조
 - 정유회사들의 정제능력 기준 2000년 기업집중도 CR3는 0.76으로 과점상태
- 수요자들의 물류개선
 - 물류공동화, 운송에서 효율화, 물류정보망 구축, 물류비용 관리시스템 구축 등 추진
- 내항운송 촉진 방안
 - 부두, 하역시설 그리고 저유시설의 조성지원과 물류정보화 지원 필요
 - 내항운송중심의 효율적 공급연쇄관리(SCM) 구축 지원

2. 시멘트

- 내항운송 분담률 37%
 - 2001년 내항운송 37%, 철도운송 31%, 트럭운송 32%,
 - 내항운송 점유율 1991년 27%에서 2001년 37%로 증가
- 수요 구조
 - 국내출하량 기준 기업집중도 CR3는 2000년 0.558로 과점상태
 - 7개 대형업체 중 3개업체만 내항운송을 이용하여 실제 과점도는 높음
- 수요자들의 물류개선
 - 물류공동화에 대해 논의중
- 내항운송 촉진 방안
 - 시멘트 사일로의 공동 건설과 운영 등 물류공동화 지원 필요

3. 철강제품

- 내항운송 분담률 54%
 - 2001년 내항운송 54%, 트럭운송 43%, 철도운송 3%
 - 내항운송 점유율 1990년 29%에서 증가세
- 수요 구조
 - 철강제품 중 RO/RO 화물 수요는 POSCO사에 의해 독점
 - 일반 전용선 운송수요는 POSCO사와 동부제강 등에 의해 과점
- 내항운송 촉진 방안
 - 중소형 철강회사에 대한 항만 내 물류시설의 공동 조성, 하역 및 이송 장비 등의 공동운영 등 지원필요

4. 수출입 컨테이너

- 내항운송 분담률 2.3%
 - 2001년 부산항이용 수출입 컨테이너의 분담률 트럭운송 87.0%, 내항운송 2.3%, 철송 10.7%
 - 내항운송 점유율 비슷한 수준 유지
- 수요 구조
 - 대화주 비율 약 62%, 보세운송업체와 포워더 등 34%, 기타는 4%
- 내항운송 촉진 방안
 - 물류수요에 대한 면밀한 조사, 운송수단별 경쟁력 비교, 국내 대형 물류업체들의 운송수단 선택에 대한 분석을 바탕으로 한 지원정책 필요

5. 바다모래의 수요 구조

- 바다 모래 전량 내항운송
- 바다모래의 주 수요자는 레미콘제조업체
 - 경인권 레미콘 업체들의 생산능력 기준 허핀달 지수는 0.012로 완전경쟁 상태

제4장 내항화물운송의 공급특성과 지원방안

1. 석유제품

- 내항화물운송업체 구성
 - 2001년 190개사가 340척, 58만G/T의 선박을 투입
- 운송계약
 - 정유회사들은 내항화물운송업체와 1년 단위 항해용선계약을 체결

- 전용부두
 - 울산항 3, 4부두 등은 국고, 인천항 남항과 북항돌핀부두, SK부두 등은 민자 건설
- 지원방안
 - 업체간 전략적 제휴를 촉진할 필요
 - 환경변화에 따른 내항화물운송업체들의 탄력적 대응 유도

2. 시멘트

- 내항화물운송업체 구성
 - 2001년 7개사가 28척, 14만G/T의 선박 투입
- 운송계약
 - 시멘트제조업체 계열사인 내항화물운송업체는 연간 단위로 항해용선계약 체결
- 전용부두
 - 시멘트 전용부두의 건설도 민자와 국고에 의함
- 지원방안
 - 시장의 진입과 퇴출이 용이하도록 용선시장 활성화 필요
 - 트럭운송 등 연계물류서비스 지원 필요

3. 철강제품

- 내항화물운송업체 구성
 - 2001년 7개사가 41척, 6만G/T의 선박 투입
- 운송계약
 - RO/RO선 운송계약은 화주인 POSCO사의 장기화물운송 보장에 의해, 원가를 반영하여 체결됨

- 전용부두
 - 울산항 6, 7부두를 제외하고는 민자로 건설
- 지원방안
 - 내항운송 중심의 물류기반 시설조성을 지원
 - 철강제품에 대한 물류표준화·물류정보화 등 제도적 지원

4. 수출입 컨테이너

- 내항화물운송업체 구성
 - (주)한진 1개사
 - 인천/부산항로 144TEU급 1척과 215TEU급 3척, 인천/광양과 광양/부산항로에 144TEU급 각 1척씩 투입
- 운송계약
 - (주)한진과 대형 수출업체간, (주)한진과 트럭운송업체 등의 계약체결
- 전용부두
 - 컨테이너 내항운송 전용부두는 국고로 조성됨
- 지원방안
 - 내항운송업체와 중소 수출업체간 물류정보망 구축, 항만 내 중소 수출입업체들의 물류센터 조성 등을 지원

제5장 일본의 내항화물운송 촉진 및 지원 정책

1. 일본의 내항화물운송 관련 법체계

- 내항화물운송 관련 법 현황
 - 해상운송법, 내항해운업법, 내항해운조합법으로 구성
 - 우리나라의 해운법·한국해운조합법 2법 체계와 대조적

- 일본정부의 내항화물운송 정책 비전
 - 자유로운 사업활동을 정비하는 시장환경의 조성
 - 효율적이고 안전하며 환경에 우수한 운송서비스 구축

2. 일본 내항해운업법의 내용과 시사점

- 주요 내용
 - 목적은 내항화물운송업의 건전한 발전 도모, 내항운송의 원활한 운영
 - 일본 내항화물운송사업 진입제도는 허가제
 - 선복량 과잉시 신규진입자 등에 대한 사업허가의 제한 등 규정
- 시사점
 - 시장진입제도가 허가제로 우리나라의 등록제와 상이
 - 신규진입자 등에 대한 사업허가의 제한, 표준운임과 표준요금 권고 등의 제도를 우리나라에 도입하기에는 무리

3. 내항해운조합법의 내용과 시사점

- 주요 내용
 - 업체의 경영악화시 내항해운조합에 의한 선복조정 등 구조조정 사업
 - 운임 혹은 요금의 조정, 운임 및 요금 외의 운송조건에 관한 조정 사업
 - 조정사업은 동 법과 독과점규제 관련법의 규정에 의해 독과점규제 예외 적용
- 시사점
 - 우리나라 내항화물운송의 화물별 수요는 대부분 과점화, 수요의 교섭력 강함
 - 우리나라에서도 한시적인 선복조정과 업체간 인수합병 등 구조조정 검토 필요

4. 화물운송취급사업법의 내용과 시사점

◦ 주요 내용

- 화물운송취급사업은 이용운송사업과 운송취급사업으로 구분
- 2002년 내항화물운송을 이용한 일본 내 복합운송이 가능하도록 법개정
- 이용운송사업에 의해 철도, 항공, 선박과 연계된 국내복합운송 가능

◦ 시사점

- 법 개정으로 일본 내 복합운송시장에 대형 포워더와 대형 트럭운송업체의 참여와 내항화물운송의 물량 증가 예상
- 우리나라의 경우 국내복합운송에 대한 규정은 불명확
- 우리나라 운송업체들은 개별법에 의해 부문별 면허를 취득후 국내(제주/육지간) 복합운송을 하고 있음
- 우리나라 국내복합운송 관련 법규 개선 필요

5. 내항화물운송 지원제도

◦ 다양한 지원 정책

- 선복조정에 대한 잠정조치사업
- 운수시설정비사업단의 선박공유 제도
- 투자촉진을 위한 세제지원
- 다양한 금융지원 제도

제6장 내항화물운송 관련 법·제도 및 문제점

1. 해운법의 주요 내용 및 문제점

◦ 내항화물운송 진입제도

- 등록제와 등록기준 규정

- 정부의 시장 개입
 - 사업개선 명령으로 내항화물운송시장에 개입 가능
 - 상황불안정 등 사유시 특정항로 또는 구역에 선박 투입 등 제한 가능
- 해운법의 한계
 - 내항화물운송사업 지원은 계획조선 자금에 국한
 - 내항화물운송사업에 대한 촉진과 지원 정책수단 미비

2. 화물유통촉진법

- 관련 규정
 - 물류의 표준화·정보화와 복합운송주선업·화물터미널사업 및 창고업 등에 관한 조항
- 화물유통촉진법의 한계
 - 트럭운송과 철도운송에 주로 적용됨
 - 복합운송주선업은 복합운송과 운송주선 기능이 혼합

3. 조세지원 현황

- 선박에 대한 지원
 - 취득세와 재산세는 지방세법에 의해 50% 감면
- 선원에 대한 지원
 - 생산수당 중 연 240만원 이내 금액 면제
- 항만시설 사용료 지원
 - 선박입항료 100% 감면 등

4. 관련 법제도의 문제점

- 내항화물운송 촉진과 지원에 대한 법적 근거 부재

- 내항화물운송 수요변화에 대한 대응 미비
- 물류표준화와 물류정보화 정책 부재
- 기술개발의 유인 정책 부재
- 저비용·친환경 운송에 대한 비전 부재

제7장 내항화물운송촉진법 제정 검토

- 비전
 - 21세기 친환경형이면서 고효율인 간선운송망 구축
 - 건전하고 자유로운 경쟁의 촉진
 - 장기적이고 근본적인 국가물류비 절감 전략
- 목표
 - 내항화물운송의 촉진과 지원
 - 대량화물의 내항운송으로 전환 유도
 - 내항화물운송의 경쟁 촉진과 효율성 제고
 - 내항화물운송을 기간운송망으로 육성
- 정책수단
 - 내항화물운송에 대한 발전계획 수립과 시행
 - 내항화물운송 물류표준화의 지원
 - 물류시설 확충에 대한 지원
 - 내항화물운송 물류정보화 추진
 - 내항화물운송발전기금의 조성
 - 내항화물운송사업 구조 전환지원
 - 내항화물운송 선원의 양성
- 법적 충돌과 중복 검토
 - 해운법의 “해운산업의 장기발전계획”은 내항화물운송에 대한 비전을 제시, 하지만 구체적 시행계획과 정책수단에 대한 내용은 없음
 - 화물유통촉진법의 물류표준화, 물류정보화 규정은 내항화물운송사업에

- 대한 구체적 내용 결여로 중복되지 않음
- 내항화물운송사업자간 공동행위시 「독과점 규제 및 공정거래에 관한 법률(이하 “공정거래법”이라 함)」과 상충됨
 - 공정거래법의 개선 혹은 제정될 (가칭)내항화물운송촉진법에서 공정거래법과의 관계 명시 필요

제8장 관련 법·제도 개선방안

1. 해운법의 개선 방안

- 경쟁촉진 방안
 - 내항운송시장 진입제도의 개선, 선박 용선시장의 활성화 등 지원 규정 신설 필요
- 내항운송 연계 복합운송 촉진
 - 해운법과 동 법 시행령 그리고 시행규칙에 복합운송업을 새로운 사업으로 규정
 - “복합운송업(가칭)”으로 내항운송 및 외항운송과 연계된 화물자동차운송사업을 겸업
 - 해상화물운송주선업 도입으로 운송주선 기능 강화

2. 화물유통촉진법의 개선 방안

- 해운법과 상충 해소
 - 복합운송주선업의 업무영역에 해운법에서 규정할 복합운송업과 해상화물운송주선업 제외

3. 공정거래법의 개선방안

- 내항화물운송사업자간 공동행위 관련 조항 개선방안

- 공정거래법에서 예외적으로 산업합리화, 불황의 극복, 산업구조의 조정, 중소기업의 경쟁력 향상 등 사유시 공동행위 인정
- 내항화물운송촉진법 혹은 공정거래법에 내항화물운송사업자들에게 적용될 수 있는 사업자간 공동행위의 조건을 명시

4. 전략적 제휴 지원

- 전략적 제휴 필요성
 - 내항운송업체간 혹은 타 업종의 사업자와 전략적 제휴를 통해 규모의 영세성과 서비스의 제약에서 탈피
 - 대 고객 신뢰성을 제고하고 규모와 범위의 경제효과 달성
- 전략적 제휴 방안
 - 특화업체간 전략적 제휴방안
 - 내항운송업체와 타업종 사업자간 전략적 제휴방안
 - 대형업체와 중소형업체간 전략적 제휴방안
- 전략적 제휴 지원방안
 - 업계 경영정보에 대한 조사와 공표
 - 선진 경영기법에 대한 교육·지원
 - 전략적 제휴가 가능한 환경 조성

5. 내항화물운송사업 경영성과 분석

- 경영성과 분석 조사
 - 한국해운조합에 의해 매년 실시하여 산술평균
 - 다수 소형업체들의 실태를 반영 못함
- 경영성과 분석 조사의 지원방안
 - 업체간 전략적 제휴와 대형화를 유도하기 위해서는 업체의 경영실적에 대한 객관적이고 체계적인 정보유통 필요
 - 내항운송업체에 적합한 회계시스템의 개발과 보급 등 경영정보화 지원

제9장 결론 및 정책건의

1. 결론

- 법체계의 정비 필요
 - 내항화물운송에 대한 지원은 계획조선 자금 외 전무
 - 해운법은 해상화물운송사업과 여객운송사업 등을 포함하여 사업 등록 기준 등에 치중
- 새로운 법 제정 필요
 - 해운법의 개정만으로 내항화물운송을 촉진하고 지원할 조항을 포괄하는 데 한계
 - 내항화물운송을 지원하고 활성화하기 위한 법 제정 필요

2. 정책건의

- 「(가칭)내항화물운송촉진법」의 제정 필요
 - 내항화물운송을 효율화하고 활성화할 필요
 - 종합적이고 계획적으로 내항화물운송을 촉진하고 관련업체들을 지원
- 「(가칭)내항화물운송촉진법」의 주요 내용
 - 내항화물운송에 대한 장기비전 수립과 이의 시행 방안
 - 내항화물운송 부문의 물류표준화와 물류정보화 보급과 촉진
 - 내항운송 물류현황 조사를 통한 기초 정책자료 축적
 - 화주들의 물류공동화에 대한 지원
 - 내항화물운송사업자간 공동행위의 조건
 - 내항화물운송업체간 전략적 제휴와 구조조정에 대한 지원
- 관련법의 개정
 - 해운법, 화물유통촉진법, 공정거래법 등의 개선
 - 내항운송을 이용한 복합운송과 운송주선업의 도입, 내항운송사업자간 전략적 제휴 촉진

제 1 장 서 론

1. 연구의 배경 및 목적

1) 연구의 배경

내항화물운송(연안해운)은 국내화물 531억톤km(1999년 기준)의 63%인 337억톤km를 운송하는 간선망이다. 아울러 내항운송은 도로 교통량 억제, 이산화탄소 등의 환경오염원 저감과 경유 등 연료유 절감, 도로와 교량 파손 방지 등 막대한 사회적 편익을 제공하고 있다. 컨테이너를 내항운송할 경우 선박 1척당 대형차량 150대의 절감효과가 있어, 인천/부산간 컨테이너 운송에서만 연간 약 9만대의 도로교통량을 감소시키고 있다. 이산화탄소 배출량도 선박은 화물차량에 비해 1/5에 불과할 정도로 친환경적이다.

간선망으로서 역할과 막대한 사회적 편익 창출에도 불구하고 내항화물운송은 그 동안 소액의 계획조선 용자와 규제완화 외에 별다른 정책적 지원을 받지 못하였다. 그간 정부는 내항화물운송을 활성화하기 위해 운임의 자율화(1993년), 중고선 수입 자유화와 진입제도의 등록제 실시(1999년) 등 규제를 완화하여 왔다.

그러나 규제완화 정책만으로는 수요부문의 물류개선 요구, 경쟁운송수단인 트럭과 철도의 물류체계 개선에 대응하여 간선망으로서 역할을 확대하고 종합적 물류서비스를 제공하는 데는 역부족이다.

이에 반해 내항화물운송과 경합관계인 트럭, 철도, 송유관 운송에서는 물량을 확보하기 위해 다각도의 노력이 기울여지고 있다. 트럭운송에서는 진입장벽의 완화에 따라 경쟁이 확산되는 한편 물류표준화와 물류정보화가 급속도로 진행되고 있다. 철도운송에서는 수요정체에 직면하여 철도역을 물류거점으로 활용하고, 대량화물을 유치하기 위해 적극적으로 나서고 있다. 내항운송에서 고부가가치 화물인 유류제품 운송에서는 송유관의 전국망 구축과 민영화에 따라 내항화물운송업체들은 석유제품 물량의 감소에 직면하여 있다. 더욱이 정유회사들의 물류공동화로 수요가 위축되는 상황에서 내항화물운송업체들은 업계

자체 구조조정을 한 바 있으나 선복수급은 악화되고 있다.

내항화물운송이 간선망으로서 화주들의 물류수요 변화에 대응하기 위해서는 내항운송 부문의 물류 표준화와 정보화, 내항화물운송업체간 경쟁 촉진과 다양한 전략적 제휴, 인수와 합병을 통한 구조조정 등을 지원할 법제정과 기존법 개선을 검토할 필요가 있다.

2) 연구의 목적

이 연구에서는 내항운송에 대한 장기적 비전정립과 정책집행, 내항운송 부문의 물류체계 선진화, 업체간 경쟁유도, 내항화물운송 촉진을 규정할 새로운 법의 제정을 검토하고자 한다. 그리고 해운법과 화물유통촉진법 등 기존 법률의 개선을 통해서는 내항운송 관련된 시장진입의 규제완화, 국내 복합운송과 운송주선업 도입, 송유관 민영화에 따른 업계 구조조정 등에 대해 논의하고자 한다.

2. 선행연구 고찰

내항화물운송의 활성화를 위한 법제도 개선에 대한 연구는 1990년대에는 규제완화 측면에서 검토되었고, 최근 들어 수요 감축과 구조적 환경변화에 따른 내항화물운송 부문의 대응에 대한 연구가 진행되고 있다.

서울대학교 경영연구소는 1993년 「우리나라 화물운송산업에 대한 규제완화의 정책방향」에서 주로 외항화물운송사업에 대한 규제완화를 검토하였다. 구체적으로는 사업면허제도, 선박확보 및 선복관리제도, 해상운임 신고제도, 화물적취제한제도 등에 대한 개선방안을 검토하였다.

최성근(1995)은 「물류관계법 체계 분석과 개선방안」에서 내항화물운송업을 포함한 물류산업의 전반적 규제완화를 촉구하였다.

교통개발연구원(1997)은 「물류·운수분야 규제에 대한 구조적 개혁방안」에서 해운부문의 규제완화 방안으로서 외국인 선원 승선 규제완화, 계획조선자금 융자기간 연장 및 금리인하, 국적취득부 나용선 도입 규제완화 등을 주장하였다.

홍갑선(1999)은 「교통관련 사회환경비용의 내재화방안」 연구에서 교통부문의 사회적 비용을 차량운행비용, 교통시설비용, 교통사고비용, 환경오염비용, 혼잡비용으로 구분하였다. 1997년 기준 자동차 운행으로 인한 대기오염비용을 1조 7,000억원, 소음비용 1조 6,000억원, 교통사고비용 약 11조 1,000억원, 교통혼잡비용 18조 5,000억원의 약 33조원으로 추산하였다.

한국해양수산개발원(2000)은 한국해운조합이 발주한 「연안해운의 당면과제와 21세기 발전전략」 연구에서 내항화물운송사업 면허의 등록제 전환에 따른 발전전략을 제시하였다. 민간중심의 선복량 관리, 시장진입 기준의 강화, 내항화물운송 구조개선 기금 설치, 선박금융제도 개선, 화물터미널의 종합물류기지화, 내항화물운송업체들의 집약화 등이 제안되었다. 그러나 법제도적 측면에서 검토는 이루어지지 않았다.

한국해양수산개발원(2001)은 「연안해운의 적정 선복량 산출연구」에서 내항화물운송업 적정 선복량 추정과 선복량 관리정책을 고찰하였다. 선복량의 적정관리를 위해서는 한국해운조합 내 조직인 선복량관리기구를 해양수산부 소속 위원회로 법제화할 할 것을 주장하고 있다. 그러나 내항화물운송사업의 종합적 활성화와 추진을 위한 지원을 종합 검토하고 이를 실현할 법제도의 개선은 검토되지 않았다.

3. 연구의 방법과 범위

내항화물운송의 환경변화에 대해서는 기존 연구보고서와 정부 및 협회의 자료를 수집하여 분석하였다. 수요변화에 관해서는 관련 단체의 통계자료와 관련 기존 보고서를 참고하였으며, 내항화물운송업체 종사자와 인터뷰도 하였다. 내항운송의 공급특성과 관련 법제도는 한국해운조합과 해양수산부의 내부자료를 활용하였다. 현행 법제도의 문제점과 개선방안은 업계전문가·정책담당자 면담결과와 아울러 타 부문에서 정책개선 사례를 참고하여 고찰하였다.

이 연구는 다음의 내용으로 구성된다. 제2장에서는 내항화물운송에 관련된 법의 규제완화와 개정 내용, 내항운송 화물구성 변화, 수요자들의 선호변화를 살펴보았다. 제3장에서는 내항운송 화물별 수요특성과 수요 촉진방안을 검토하였다. 제4장에서는 투입선박, 운송계약 방식 등 공급특성과 공급자에 대한 법

제도적 지원방안을 고찰하였다. 제5장에서는 일본의 내항화물운송 진흥 및 지원정책 사례를 분석하였고, 제6장에서는 우리나라 내항운송 관련 법제도 현황 및 문제점을 살펴보았다. 제7장에서는 내항화물운송촉진법 제정을 검토하였고, 제8장에서는 관련 법제도의 개선방안을 고찰하였다.

제 2 장 내항화물운송 법제의 환경변화

1. 관련법규의 규제완화와 개정

1) 해운법

우리나라 항만간 연안운송 사업은 해운법에 의해 내항화물운송사업으로 규정되고 있다. 그 동안 정부는 내항화물운송 부문의 규제를 지속적으로 완화하여 왔다. 내항화물운송사업에 대한 규제 완화는 1993년의 다자간무역협상(Uruguay Round : UR)의 타결과 1996년 우리나라의 OECD가입에 따라 가속화되었다.

정부는 1993년 운송거리를 기준으로 한 「기본해상운임표(해운항만청 고시)」를 폐지하여 내항화물운임을 자유화하였다. 1999년 1월에는 중고화물선에 대한 별도공고가 폐지되면서¹⁾, 중고화물선의 수입은 자유화되었다. 중고화물선의 수입시 선량제한도 폐지되었다. 중고화물선은 일반적인 수입품으로서 통관이 되면, 국내 화물선으로 변경이 가능하게 되었다²⁾. 1999년 하반기에는 내항화물운송사업 인허가 제도가 허가제에서 등록제로 완화되었다(<표 2-1>참조). 일련의 규제완화로 외국 중고선의 자유로운 도입과 신규사업자의 진입이 활발하게 이루어지고 있다.

<표 2-1>

내항화물운송사업의 등록기준

| 구 분 사업종류 | 선박보유량 | 자본금 | 경영 형태 |
|-------------|---|-----|----------|
| 내항화물운송사업 | 5톤 이상 선박이 1척 이상 있을 것. 다만, 석유·화학류를 운송하는 사업인 경우에는 총톤수 합계가 100톤 이상일 것. | - | - |

중고화물선의 수입자유화로 내항화물운송용 중고선박 수입량은 1998년 15

1) 관세홍보사, 「수출입총람」, 1999.를 참고

2) 한국해양수산개발원, 「연안해운의 적정선박량 산출연구」, 한국해운조합, 2002, pp., 152~154.

척에서 1999년 30척, 2000년 47척으로 급증하였다(<표 2-2>참조). 도입된 선박의 선령도 10년 이하보다는 11년 이상의 선박이 갈수록 늘어나고 있다.

<표 2-2>

내항화물운송용 중고선 수입추이

단위 : 척

| 구 분 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|--------|------|------|------|------|
| 5년 미만 | 3 | 8 | 2 | 2 |
| 6~10년 | 1 | 1 | - | 6 |
| 11~15년 | 5 | 3 | 11 | 16 |
| 16~20년 | 2 | 2 | 9 | 11 |
| 20년 초과 | 1 | 1 | 8 | 12 |
| 합 계 | 12 | 15 | 30 | 47 |

자료 : 해양수산부

1998년 412개사이던 사업자수는 2000년 846개사로 늘어났다(<표 2-3>참조), <표 2-4>참조). 허가제이었던 1998년에는 1척 보유선사가 172개사로 42%, 2척 보유선사가 129개사로 31%, 3척 보유선사가 38개사로 9%, 4척 이상 보유업체는 73개사로 18%를 차지하였다.

등록제인 2000년 선박보유척수별 업체수를 보면 1척 미만이 373개사로 44%, 2척 보유업체수는 237개사로 28%, 3척 보유업체수는 79개사로 9%, 4척 이상 업체는 157개사로 18%를 점하고 있다. 72%의 업체가 2척 이하로 사업을 하고 있다

<표 2-3>

선박보유척수별 내항화물운송업체 분포(1998년 기준)

단위: 사. %

| 구분\척수 | 1척 | 2척 | 3척 | 4척 | 5척 | 6~10척 | 합 계 |
|-------|-----|-----|----|----|----|-------|------|
| 업체수 | 172 | 129 | 38 | 28 | 10 | 35 | 412 |
| 비중 | 42% | 31% | 9% | 7% | 2% | 9% | 100% |

자료 : 해양수산부 연안해운과

<표 2-4>

선박보유척수별 내항화물운송업체 분포(2000년말 기준)

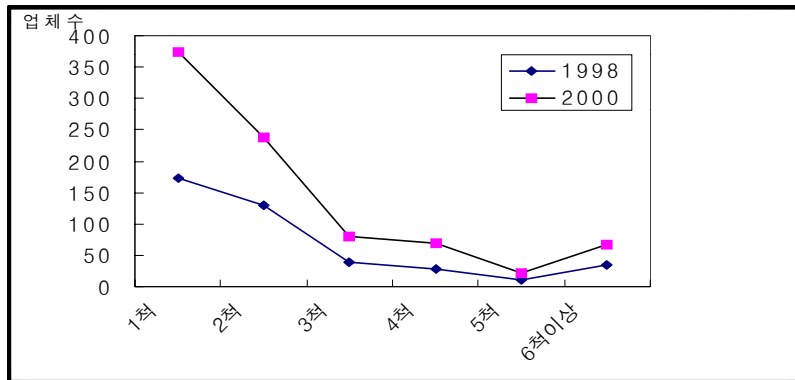
단위: 사. %

| 구분\척수 | 1척 | 2척 | 3척 | 4척 | 5척 | 6~10척 | 합 계 |
|-------|-----|-----|----|----|----|-------|------|
| 업체수 | 373 | 237 | 79 | 69 | 21 | 67 | 846 |
| 비중 | 44% | 28% | 9% | 8% | 2% | 8% | 100% |

자료 : 해양수산부 연안해운과

<그림 2-1>

선박보유척수별 내항화물운송업체 분포 변화



2) 항만법

항만이 단순한 하역서비스를 제공하는 시설에서 보관, 제조와 조립·가공 등의 부가가치 물류서비스를 제공하는 종합물류기지로 고도화되면서 항만법도 개정되었다. 정부는 2001년 항만법에 항만배후단지의 종합개발계획 등을 추가하여 항만의 종합물류기능을 강화하였다.

항만법상 "항만배후단지"라 함은 무역항의 항만구역 및 임항구역 안에서 지원시설과 항만친수시설을 집단적으로 설치·육성함으로써 항만의 부가가치 및 항만관련 산업활동을 증진하고 항만을 이용하는 자의 편익 향상에 이바지하기 위하여 항만법(제36조)의 규정에 의하여 지정·개발하는 지역을 말한다.

이러한 항만기능의 종합화는 제조기업들의 물류수요가 종합화됨에 따라 항만 내에 물류 기능을 적극 도입하려는 의도로 볼 수 있다.

3) 화물유통촉진법

1991년 제정된 화물유통촉진법은 국내의 물류표준화와 정보화 그리고 국제 복합운송주선에 대한 내용을 포괄하고 있다. 동 법의 제정으로 그간 부처별로 흩어졌던 물류에 대한 정책방향이 통합되는 계기가 되었다. 동 법에서는 물류 정보화와 물류표준화에 대한 정책을 제시하여 국가 물류체계를 선진화하는 데 일조를 한 것으로 평가할 수 있다.

한편 화물유통촉진법의 내항화물운송사업에 대한 적용은 부분적으로 이루어지고 있다. 물류정보화는 그간 수출입 컨테이너에 대한 철도운송과 트럭운송 그리고 보세장치장 운영정보에 초점을 두어, 내항화물운송 부문에서 정보화는 경시되고 있다. 물류표준화 역시 트럭운송과 철도운송 대상화물에 대한 팔레트화·컨테이너화 등을 이용한 일관운송체제 구축에 중점을 두고 있다. 따라서 내항운송과 관련된 물류 표준화는 여전히 과제로 남아있다.

화물유통촉진법에서는 “복합운송주선업”을 타인의 수요에 응하여 자기의 명 의와 계산으로 타인의 선박·항공기·철도차량 또는 자동차 등 2가지이상의 운송수단을 이용하여 화물의 운송을 주선하는 사업으로 규정하고 있다. 정부는 1995년 해상화물운송주선업과 항공운송주선업을 복합운송주선업으로 통합하면서 사업진입제도를 등록제로 하였다. 그러나 복합운송주선업이 규정처럼 단순한 주선업무만을 하는 사업인지와 국내외를 총괄하여 주선을 하는 사업인지에 대한 논란의 소지가 있다.

복합운송주선업 총 등록업체(2001년 기준)는 1,690개사로, 1995년 이전에 등록한 업체는 156개사에 불과하며, 1997년 이후부터 등록이 지속적으로 늘어났다(<표 2-5>참조). 자본금 규모별로는 10억원 이상인 업체가 66개사로 3.8%에 불과하며, 10억원 미만에서 5억원 이상인 업체가 174개사로 10.3%, 5억원 미만인 업체가 1,450개사로 85.8%를 점하고 있다(<표 2-6>참조).

<표 2-5> 국제복합운송업체 연도별 등록업체수(2001년 9월 기준)

| 구 분 | ~1995 | 1996년 | 1997년 | 1998년 | 1999년 | 2000년 | 2001년 | 총 등록업체수 |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|
| 업체수 | 156 | 138 | 441 | 172 | 300 | 277 | 207 | 1,690 |

자료 : 한국복합운송협회, 2001.

<표 2-6> 국제복합운송업의 자본금 규모(2001년 9월 기준)

| 구분 | 3억원 ~ 5억원 미만 | 5억원 ~ 10억원 미만 | 10억원 ~ 20억원 미만 | 20억원 ~ 50억원 미만 | 50억원 이상 | 합 계 |
|-----|-----------------|------------------|-------------------|-------------------|------------|-------|
| 업체수 | 1,450 | 174 | 31 | 12 | 23 | 1,690 |
| % | 85.8 | 10.3 | 1.8 | 0.7 | 1.3 | 100 |

자료 : 한국복합운송협회, 2001.

4) 화물자동차운수사업법

정부는 1997년 화물자동차운수사업법시행령과 시행규칙을 개정하였다. 주요 내용은 노선, 일반, 용달, 전국, 특수 화물자동차운송사업의 구분을 일반, 개별, 용달 화물자동차운송사업으로 단순화하였으며, 등록기준도 대폭 완화하였다. 일반화물자동차운송사업의 경우 자동차 5대 이상, 개별화물자동차운송사업은 자동차 1대, 용달 화물자동차운송사업은 소형 자동차를 보유할 경우 해당된다. 이에 따라 새로운 사업자의 시장 진입이 활발하게 이루어 졌으며, 컨테이너 화물 등 대량화물운송에 대한 운임이 인하되는 효과를 초래하였다³⁾.

2. 내항운송 화물의 구성 변화

1) 국내화물에 대한 내항운송 분담률

국내화물에 대한 내항운송 분담률은 1990년 이후 단기적인 변동에도 불구하고 20%선을 유지하고 있다. 1991년 국내화물 3억 8,200만톤 중 내항운송은 7,500만톤을 운송하여 20%를 점하였다(<표 2-7>참조). 2000년에는 국내화물 6억 7,400만톤중 내항운송이 1억 3,200만톤으로 20%를 분담하였다. 동 기간 중 철도의 분담률은 16%에서 6.7%로 급감하였고, 트럭운송은 64.3%에서 73.7%로 증가되었다.

<표 2-7>

국내화물의 운송분담률

단위 : 천톤, %

| 구분\연도 | 1991 | | 1996 | | 2000 | |
|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|
| | 물동량 | 점유율 | 물동량 | 점유율 | 물동량 | 점유율 |
| 내항운송 | 75,104 | 19.7 | 138,807 | 22.5 | 131,990 | 19.6 |
| 철도운송 | 61,215 | 16.0 | 53,527 | 8.6 | 45,240 | 6.7 |
| 트럭운송 | 245,126 | 64.3 | 426,414 | 68.9 | 496,174 | 73.7 |
| 항공운송 | 200 | | 351 | | 434 | |
| 합 계 | 381,645 | 100.0 | 619,099 | 100.0 | 673,838 | 100.0 |

자료 : 건설교통부.

3) 신동선, 민승기, 임재경, 「화물자동차 운송산업의 규제완화 효과분석」, 교통개발연구원, 2000. 12. p. 43.

2) 내항운송의 품목별 구성

내항운송 화물을 품목별로 살펴보면 유류화물(석유정제품, 석유가스류), 시멘트, 철강제품류, 모래, 기타광석, 화학공업생산물, 동식물유지류 등 주요 품목이 전체 내항운송 물동량의 대부분을 차지하고 있다. 2000년 이들 주요 품목은 내항운송화물 중 93.1%를 점하였다(<표 2-8>참조).

<표 2-8>

품목별 수송실적 추이(출항기준)

단위 : 천R/T, %

| 구 분 | 1991 | | 1996 | | 1999 | | 2000 | |
|-------------|--------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|
| | 톤 | 점유율 | 톤 | 점유율 | 톤 | 점유율 | 톤 | 점유율 |
| 유 류 | 25,460 | 33.9 | 57,089 | 41.1 | 42,029 | 34.6 | 45,171 | 34.2 |
| 모 래 | n.a. | | 38,186 | 27.5 | 31,366 | 25.8 | 37,399 | 28.3 |
| 시멘트 | 11,238 | 14.9 | 16,884 | 12.2 | 14,881 | 12.3 | 15,665 | 11.9 |
| 철재류 | 3,546 | 4.7 | 6,758 | 4.9 | 9,693 | 8.0 | 10,209 | 7.7 |
| 기타광석 | 1,746 | 2.3 | 8,270 | 6.0 | 9,738 | 8.0 | 10,078 | 7.6 |
| 화학공업 생산물 | n.a. | | 2,925 | 2.1 | 3,230 | 2.7 | 3,098 | 2.3 |
| 동식물유지류 | 23 | | 1,142 | 0.8 | 1,368 | 1.1 | 1,427 | 1.1 |
| 석탄 | 2,029 | 2.7 | 212 | 0.2 | 1,576 | 1.3 | 1,631 | 1.3 |
| 무연탄 | 1,240 | 1.7 | 206 | 0.1 | 97 | 0.1 | 70 | 0.1 |
| 유연탄 | 789 | 1.0 | 6 | 0.0 | 1,479 | 1.2 | 1,561 | 1.2 |
| 기계류 | 611 | 0.8 | 850 | 0.6 | 233 | 0.2 | 171 | 0.1 |
| 철광석 | 116 | 0.2 | 256 | 0.2 | 96 | 0.1 | 26 | 0.0 |
| 비 료 | 162 | 0.2 | 158 | 0.1 | 195 | 0.2 | 368 | 0.3 |
| 양 곡 | 82 | 0.1 | 75 | 0.1 | 61 | 0.0 | 24 | 0.0 |
| 목 재 | 52 | 0.1 | 126 | 0.1 | 43 | 0.0 | 169 | 0.1 |
| 기 타 | 30,039 | 40.0 | 8,800 | 6.4 | 10,145 | 8.4 | 9,647 | 7.3 |
| 합 계 | 75,104 | 100.0 | 138,807 | 100.0 | 121,425 | 100.0 | 131,990 | 100.0 |

자료: 해양수산부, 「해양수산통계연보」, 각 연호.

2000년 운송화물을 품목별로 살펴보면, 유류가 총연안화물량의 34.2%인 4,517만톤으로 최대비중을 차지하며, 모래 3,740만톤(28.3%), 시멘트 1,566만톤(11.9%)으로 이들 세 품목이 전체화물의 74.4%를 차지하였다. 다음은 철재 1,021만톤(7.7%), 기타광석 및 생산물 1,008만톤(7.6%), 동식물성유지류 143만톤

(1.1%) 이었다.

품목별 1991 ~ 2000년 추이를 보면 유류는 동 기간 중 점유율이 34%를 유지하며, 물량은 2,500만톤에서 4,500만톤으로 증가되었다. 시멘트는 동 기간 중 점유율이 15%에서 12%로 감소되었지만, 물량은 1,100만톤에서 1,600만톤으로 증가되었다. 철재류는 점유율이 4.7%에서 7.7%로 물량도 355만톤에서 1,020만톤으로 증가되었다. 그러나 석탄은 유연탄 물량의 증가세에도 불구하고 무연탄 소비의 급감으로 점유율은 2.7%에서 1.3%로 하락되었고, 물량은 203만톤에서 163만톤으로 줄어들었다.

3. 수요자들의 수요 변화

1) 종합물류서비스 수요 증대

유류화물, 시멘트, 철강제품 내항운송 수요자들은 생산지에서 국내 도착지간 종합적인 물류서비스의 개선을 추구하고 있다. 또한 생산지에서 국내 최종 수요처간 운송을 직접하기 보다는 물류거점을 조성하고, 생산지/물류거점간 운송은 대량운송수단인 철도운송과 내항운송을 이용하고 물류거점에서 화물의 최종 수요처간 운송은 트럭을 이용하고 있다.

내항운송 수요자의 이 같은 물류체계를 고려할 때 내항운송업체들도 해상운송구간만을 담당하는 것에서 벗어나 종합적인 물류서비스를 제공할 수 있도록 철도운송과 트럭운송과의 연계서비스를 강화할 필요가 있다.

2) 물류공동화 확산

제조업 부문에서 비용절감을 위해 진행되는 경영합리화는 생산부문과 아울러 물류부문으로도 확산된다. 제조업체들은 비용을 절감하기 위해 보관시설의 공동이용, 운송의 공동화, 물량교환, 공동발주 등을 하고 있다.

보관시설의 공동이용과 조성은 제조기업들의 투자비용과 시설운영비 등의 인하를 가능하게 하고 있다. 운송공동화는 적재효율성 등을 제고하여 비용을 절감시키는 한편 대기오염 완화와 도로교통량의 감축, 연료유 절감 등 사회적 편익도 유발하고 있다. 동질적인 제품에서 주로 이루어지는 물량교환은 이동되

는 화물량을 감소시켜 기업의 물류비용을 낮추고 있다. 시설 및 장비의 공동발주도 구입가격 하락 등으로 기업의 비용을 절감시키는 원인이 될 수 있다.

내항운송 수요자중 정유회사들은 이미 석유제품의 지역간 교환과 저유소의 공동이용 등으로 물류비를 절감하고 있다. 시멘트 부문에서도 저장 사일로의 공동 건설, 운송의 공동화 등이 새로운 경영합리화 방안으로 논의중이다.

3) 환경보호 의식 제고

주요 내항화물들의 수요는 철재 등 일부화물을 제외하고 장기 정체세 혹은 감소세를 보이고 있다.

대량화물인 무연탄의 국내수요는 가정용 연료로서 사용이 위축되면서 총사용량이 장기적으로 감소되고 있다. 무연탄의 국내소비량은 1991년 1,756만톤에서 2000년 620만톤으로 장기적으로 감소되어, 석탄의 내항운송 물량은 줄어들고 있다(<표 2-9> 참조).

또한 송유관의 전국망으로 확대와 민영화에 따라 기존 내항운송 유류물량이 감소하여, 내항 유조선업체의 선박량 과잉을 야기하고, 경영수지를 악화시키고 있다. 유류의 해송물량은 1997년 5,600만톤에서 2000년 4,517만톤으로 감소세를 보이고 있다(<그림 2-2> 참조).

<표 2-9>

국내 에너지 소비구조

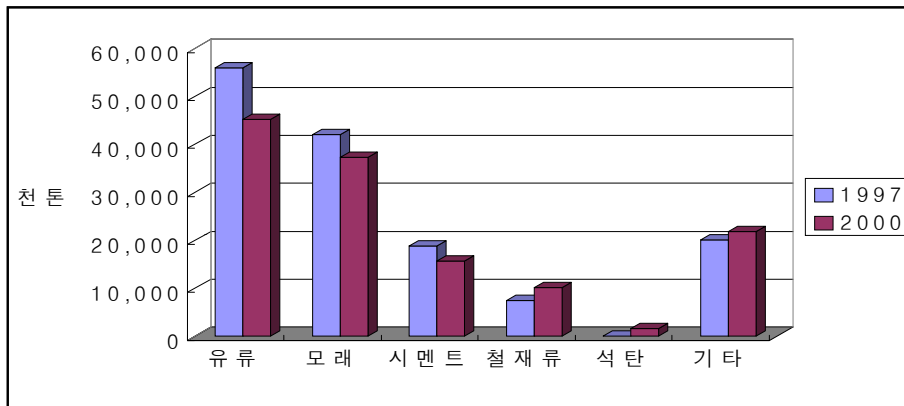
단위 : 천M/T, 천bbl, GWH

| 구 분 \ 연 도 | 1971 | 1981 | 1991 | 1997 | 2000 |
|-----------|--------|---------|---------|---------|---------|
| 무연탄 | 11,669 | 21,414 | 17,557 | 4,230 | 6,197 |
| 유연탄 | 56 | 7,434 | 24,835 | 49,712 | 60,329 |
| 석 유 | 71,012 | 180,053 | 424,667 | 793,899 | 742,553 |
| LNG | | | 2,694 | 11,379 | 14,557 |
| 수 력 | 1,320 | 2,709 | 5,051 | 5,404 | 5,609 |
| 원자력 | | 2,897 | 56,311 | 77,086 | 108,964 |
| 신탄 및 기타 | 14,668 | 8,900 | 2,205 | 1,344 | 2,130 |

자료 : 산업자원부

<그림 2-2>

주요 내항화물운송 화물의 물량 증감 추이



자료 : 해양수산부.

환경보호에 대한 주민들의 의식고조와 지방자치단체의 골재원보호 정책 등으로 바다와 하천에서 골재를 채취하는 양이 갈수록 줄어들고 있다. 1997년 골재채취허가는 2억 670만 m^3 이었으나 2000년에는 1억 3,970만 m^3 로 줄어들었으며(<표 2-10> 참조), 채취실적은 동 기간 중 1억 3,400만 m^3 에서 2000년에는 1억 1,237만 m^3 로 감소되었다. 모래의 해송물량은 1997년 4,204만톤에서 2000년 3,740만톤으로 감소되었다.

<표 2-10>

연도별 골재채취 실적 비교

단위 : 천 m^3

| 구 분 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|------|---------|---------|---------|---------|
| 허가실적 | 206,988 | 189,979 | 179,330 | 139,734 |
| 채취실적 | 133,922 | 108,454 | 119,133 | 112,365 |

자료 : 한국골재협회.

4. 도로운송의 사회적 비용 급증

1) 차량 지속적 증가

우리나라 자동차 대수는 1981년 불과 57만 2천대에서 2002년 1,302만대로 크

게 늘어났다(<표 2-11> 참조). 연안운송과 직접 경쟁이 되고 있는 화물자동차 대수는 1981년 24만대 1991년 108만대, 2002년 274만대로 10배 이상의 증가세를 보이고 있다.

이러한 화물자동차의 증가에 따라 차량운행비용, 교통시설비용, 교통사고비용, 환경오염비용, 혼잡비용 등 직간접적 사회적 비용이 급증하고 있다.

<표 2-11>

연도별 자동차 등록현황

단위 : 대

| 구 분 \ 연 도 | 1981 | 1991 | 2002.1 |
|-----------|---------|-----------|------------|
| 승 용 | 267,605 | 2,727,852 | 8,977,079 |
| 승 합 | 50,595 | 427,650 | 1,259,315 |
| 화 물 | 243,828 | 1,077,467 | 2,744,959 |
| 특 수 | 9,726 | 14,847 | 39,533 |
| 계 | 571,754 | 4,247,816 | 13,020,876 |

자료 : 건설교통부.

2) 차량에 의한 사회적 비용 급증세

홍갑선(1999)에 의하면⁴⁾ 차량으로 인한 교통사고비용, 환경오염비용, 혼잡비용의 간접적 사회비용은 1997년 기준 약 33조원으로 추정되었다. 구체적으로는 교통사고비용 11조 1천억원, 환경오염비용 1조 7천억원, 소음비용 1조 6천억원, 교통혼잡비용 18조 5천억원이다. 이밖에 교통시설 투자비를 포함할 경우 사회적 비용은 더욱 늘어난다.

한편 신승식·이호준(2001)은 트럭운송과 내항운송의 환경비용을 사망률, 질병율, 지구온난화, 소음, 산림피해, 농업피해, 수질오염, 가시거리피해 등으로 추정하였다⁵⁾. 이 연구에 따르면, 톤km당 환경비용이 트럭운송에서 264원, 내항운송에서는 30원에 불과하였다. 트럭운송 환경비용은 1991년 2조 8천억원에서 1996년 5조원까지 늘어난 후 물량 감소에 따라 1999년 2조 4천억원으로 감소

4) 홍갑선, 「교통 관련 사회환경비용의 내재화 방안」, 교통개발연구원, 1999.

5) 신승식·이호준, 「운송수단별 환경비용 추정과 시사점」, 한국해양수산개발원, 2001.

되었다(<표 2-12> 참조). 내항운송의 환경비용은 1991년 7,400억원에서 1996년 1조 4천억원으로 증가된 후 1999년에는 1조원으로 감소되었다.

<표 2-12>

트럭운송과 내항운송의 환경비용 추정

단위 : 백만톤킬로, 백만원

| 구 분 연 도 | | 1991 | 1996 | 1999 |
|---------|----|-----------|-----------|-----------|
| 트럭운송 | 물량 | 10,530 | 19,114 | 9,227 |
| | 비용 | 2,779,920 | 5,046,096 | 2,435,928 |
| 내항운송 | 물량 | 24,737 | 46,452 | 33,698 |
| | 비용 | 742,110 | 1,393,560 | 1,010,940 |
| 합계 | 물량 | 35,267 | 65,566 | 42,925 |
| | 비용 | 3,522,030 | 6,439,656 | 3,446,868 |

제 3 장 내항화물운송 수요특성과 촉진방안

1. 석유제품

1) 이용운송수단

석유제품에 대한 국내운송은 유조선에 의한 내항운송, 유조화차에 의한 철도 운송, 유조차에 의한 트럭운송, 송유관⁶⁾ 운송으로 구분된다(<그림 3-1>참조).

석유제품의 운송은 최종수요자까지 직접운송하는 경우와 저유소를 경유하는 경로로 구분될 수 있다. 직접운송 경로는 정유공장 주변의 수요처나 화력발전소 등의 대수요처에 대해 이루어진다. 저유소를 경유하는 운송은 정유공장의 제품저장탱크에서 저유소까지 1차 운송과 저유소에서 최종 소비지까지의 2차 운송으로 구분된다. 결국 2차 운송은 트럭운송으로 이루어진다. 정유회사는 유조선, 유조화차, 유조차, 송유관을 이용하여 1차운송 및 대수요처에 대해 직접운송을 하며, 대리점이나 운송용역업체는 대부분 유조차를 투입하여 2차 운송을 한다⁷⁾.

정유회사의 운송수단별 물량은 정유공장의 제품저장탱크에서 최종 소비지까지 물류체계에 대한 의사결정에 따라 변화된다. 석유제품 물류에서는 제품의 특성상 운송·저장과 정보유통활동이 중요하다. 따라서 운송수단별 물류효율화는 운송비의 절감, 재고감소, 정유공장에서 소비지간 효율적 공급연쇄관리의 구축 등에 의해 달성될 수 있다. 정유회사들은 운송선박의 대형화, 대용량의 저유소 조성 등으로 비용을 절감하려 하고 있다.

2) 운송수단별 특성

유조차 운송은 직접운송의 일부와 2차 운송 대부분을 담당하며, 톤당 운송단

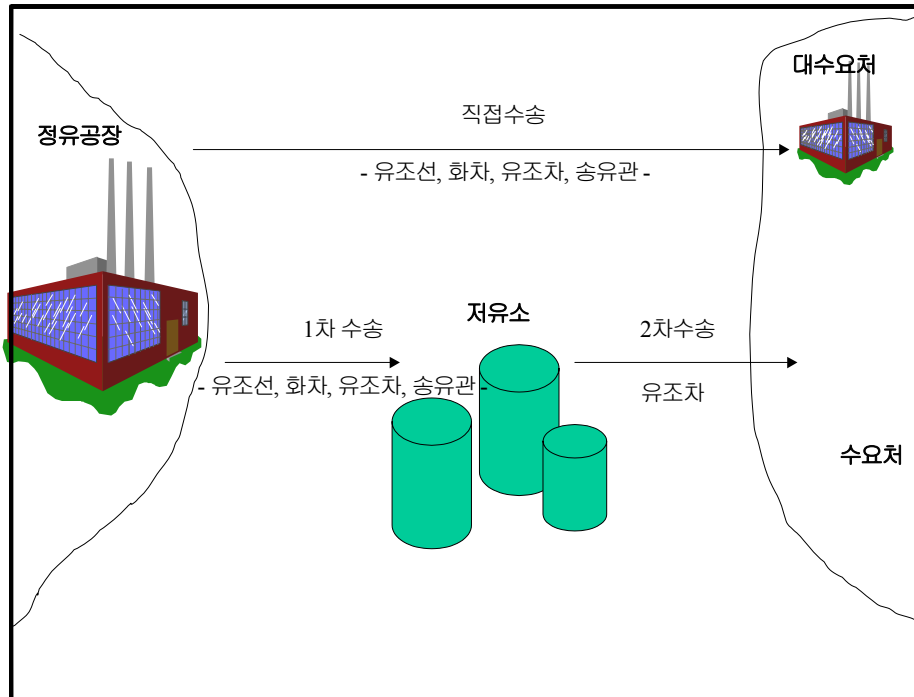
6) 일본의 경우 장거리 운송 송유관은 成田송유관(千葉항-成田공항간) 47km에 불과함(이달석, 1998).

7) 이달석, 「석유제품 물류의 효율화 방안」, 에너지경제연구원, 1998. pp., 15~16.

가가 높아 정유회사의 전체 물류비에 미치는 영향이 크다. 정유회사들은 계절적 파동성에 대처하고 물류비 절감을 위해 화물자동차운송업체와 운송계약을 체결하여 트럭운송을 위탁하고 있다.

<그림 3-1>

석유제품의 국내 물류체계



철도운송은 정유회사 혹은 철도청의 유조화차에 석유제품을 적입하여 이루어진다. 2000년 기준 정유회사 보유 사유화차는 총 807대로 일시저장용량이 194만B/D(30만 8,400kl)로 이중 경질유 유조화차는 75만B/D, 중질유 유조화차는 119만B/D이다(<표 3-1>참조). 철도청은 정유회사가 사유화차를 투입할 경우 제작연도 25년미만 화차에 대해서는 운송요금 25%할인, 25년 이상 화차에는 7%의 할인을 적용하고 있다. 또한 추가로 연간 3만톤 이상 물량을 약정시에는 계약에 따른 운임을 탄력적으로 적용하여 석유제품의 철로운송을 유인하고 있으나 정유회사들의 철도이용률은 점차 감소되고 있다.

<표 3-1>

정유회사의 철도 사유화차 보유량(2000년 6월)

| 구분 | 경질유 | | 중질유 | | 합계 | | 주요 출발역/도착역 |
|-------|-----|--------------|-----|--------------|-----|--------------|--|
| | 차량수 | 용량 (천B/D) | 차량수 | 용량 (천B/D) | 차량수 | 용량 (천B/D) | |
| (주)SK | 97 | 300 | 222 | 660 | 319 | 960 | 울산/대구, 김천, 원주, 대전, 영월 여수/진주 |
| LG | 162 | 304 | 209 | 486 | 361 | 790 | 여수/광주, 대전, 나주, 전주, 울산/대구, 제천, 김천 |
| S-Oil | 112 | 142 | 15 | 47 | 127 | 189 | 온산/영월, 문경, 시흥, 의왕, 광주, 목호/안인 |
| 합계 | 361 | 746 | 446 | 1,193 | 807 | 1,939 | |

자료 : 대한석유회 회 외, 「국내석유제품 유통시장 발전방안」, 2001. p. 183.에서 재인용.

석유제품의 내항운송은 정유회사와 용선계약을 체결하여 선박을 투입하는 선사와 용선계약을 하지 않고 정유회사로부터 석유제품을 매입하여 소비지까지 운송하는 급유업체로 구분된다⁸⁾. 2001년 석유제품 총 해상물량 3,288만톤 중 계약선사의 운송물량은 2,411만톤으로 73.3%, 급유업체의 물량은 877만톤으로 26.7%를 점하고 있다. 정유회사들의 물류공동화와 물류비 절감에 따른 용선 수요의 감소에 따라 계약선사의 물량은 감소되는 추세이다.

석유제품을 크게 경질제품과 중질제품으로 구분하여 운송경로를 살펴보면, 경질제품은 대체로 1차 및 2차 운송을 하지만 중질제품의 경우는 제품의 특성상 송유관에 의한 운송이 곤란하며 정유회사에서 대수요처로 직접 내항운송되는 물량이 많다⁹⁾.

3) 운송수단별 분담률

국내 정유회사 중 시장점유율 1위인 (주)SK의 경우 1999년 내항운송비율은 36.2%, 철도운송 2.8%, 트럭운송 37.9%, 송유관운송 23.1%이다(<표 3-2>참조).

8) 한국해양수산개발원, 「연안유조선의 구조조정 타당성 및 추진방안 연구(최종보고서안)」, 2002. p. 18.

9) 전계서. p.16.

1993년과 1999년간 내항운송 점유비율은 43.3%에서 36.2%, 철도운송은 8.5%에서 2.8%로 감소된 반면에 트럭운송은 36.9%에서 37.9%로, 송유관운송은 11.6%에서 23.1%로 증가되었다. 내항운송과 경쟁관계인 송유관 운송물량은 1995년 580만톤에서 2001년 1,620만톤으로 지속적으로 증가되고 있다(<표 3-3>참조).

<표 3-2> (주)SK사 석유제품의 운송수단별 분담률 추이(1차 운송 및 직접운송)

단위 : %

| 구 분 \ 연 도 | 1993 | 1995 | 1997 | 1999 |
|---------------|---------|---------|---------|---------|
| 내항운송 | 43.3 | 40.9 | 38.0 | 36.2 |
| 철도운송 | 8.5 | 6.3 | 4.1 | 2.8 |
| 트럭운송 | 36.9 | 39.3 | 38.9 | 37.9 |
| 송유관운송 | 11.6 | 13.5 | 19.0 | 23.1 |
| 일평균총운송물량, B/D | 223,372 | 279,303 | 262,116 | 222,557 |

주 : 대수요처에 대한 직접운송은 대부분(약 83%, 1996년 기준) 유조차량을 이용하여 운송되고 있음.

자료 : 대한석유협회 외, 「국내석유제품 유통시장 발전방안」, 2001. p. 181.에서 재인용.

<표 3-3> 한국송유관공사의 연간 송유물량

| 구 분 \ 연 도 | | 1995 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
|-----------|----------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|
| 운송물량 | 천배럴 | 38,840 | 79,888 | 90,588 | 108,388 | 129,780 | 117,314 |
| | (천kl 환산) | 6,175 | 12,701 | 14,402 | 17,232 | 18,692 | 18,651 |
| | (천중량톤환산) | 5,842 | 11,049 | 12,529 | 14,991 | 16,262 | 16,226 |

주 : 1리터=0.87kg으로 환산.

자료 : 대한송유관공사.

4) 내항운송의 수요 구조

수요의 독과점 여부에 따라 수요자의 교섭력(bargaining power)은 달라진다. 독과점도가 높을수록 수요자는 시장 가격과 공급량을 자신의 이익에 부합되도록 조정할 수 있게 된다. 독과점도를 나타낼 때 사용하는 지수로는 기업집중도(CRk), 허핀달 지수(Herfindahl Index), 엔트로피 지수, 홀타이드만 지수, 지니 계수가 있다¹⁰⁾. 여기에서는 기업집중도와 허핀달 지수를 중심으로 검토하였다.

기업집중도는 상위 k개 기업이 차지하는 시장점유율의 누계를 나타낸다(<표 3-4>참조). 기업집중도를 이용할 때는 경제전체의 규모를 감안하여 의미있는 k값을 적절히 선택해야 한다. 허핀달 지수는 모든 기업의 점유율을 가중치로 하여 평균을 구하는 값이다. 허핀달지수는 상위기업에 상대적으로 더욱 큰 비중을 둔다. 일반적으로 독점시장의 경우 허핀달 지수는 1이며, 0.1이하일 경우 경쟁적 시장으로 평가한다.

<표 3-4>

기업의 집중도 지수

| 시장구조 분류 | 기업집중도 지수 | 시장 집중률 | 비 고 |
|---------|-----------------|--------------------|-----|
| 독 점 | $CR1 \geq 80\%$ | $S1/ S2 \geq 10.0$ | 고집중 |
| 복 점 | $CR2 \geq 80\%$ | $S1/ S2 \leq 5.0$ | 고집중 |
| 과 점 | $CR3 \geq 60\%$ | | |
| 경 쟁 | $CR3 < 60\%$ | | |

자료 : 윤창호, 이규억, 「산업조직론」, 법문사, 1993. p. 177.

우리나라의 정유회사는 1990년대 초에는 3강(SK, LG-Caltex, S-Oil) 2약(인천정유, 현대)으로 구성되어 있다. 정유회사들의 정제능력을 기준으로 독과점도를 구하면, 기업집중도 CR3는 1991년 0.884로 내항운송수요는 과점 상태이다(<표 3-5>참조). 2000년 CR3는 0.76으로 낮아지지만 여전히 과점임을 나타내고 있다.

<표 3-5>

국내 정유회사의 정제능력과 독과점지수

| 구 분 \ 연 도 | | 1991 | 1995 | 1998 | 1999 | 2000 |
|---------------------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 정제 능력 (천BPSD) | LG | 380 | 380 | 600 | 600 | 600 |
| | SK | 375 | 610 | 810 | 810 | 810 |
| | S-Oil | 160 | 443 | 443 | 443 | 443 |
| | 현대(한화) | 60 | 110 | 310 | 310 | 310 |
| | 인천정유 | 60 | 275 | 275 | 275 | 275 |
| | 합 계 | 1,035 | 1,818 | 2,438 | 2,438 | 2,438 |
| 독과점 지수 | CR2 | 0.729 | 0.579 | 0.578 | 0.578 | 0.578 |
| | CR3 | 0.884 | 0.788 | 0.760 | 0.760 | 0.760 |
| | 허핀달 지수 | 0.297 | 0.242 | 0.233 | 0.233 | 0.2338 |

10) 윤창호 이규억, 「산업조직론」, 법문사, 1993. pp., 165~172.

경질유와 중질유 내항운송 물량을 기준으로 한 정유회사들의 독과점도에서도 CR3가 모두 80% 이상이 되어 과점현상을 나타내고 있다(<표 3-6>참조).

이 같은 석유제품 내항화물운송에서 수요의 과점은 시간의 경과에도 불구하고 해소되지 않고 있다.

<표 3-6> 경질유와 중질유의 내항운송 수요 독과점지수

| 구 분 | 연 도 | 1999 | 2000 | 2001 |
|---------------|--------|-------|-------|-------|
| 경질유 독과점 지수 | CR2 | 0.669 | 0.639 | 0.631 |
| | CR3 | 0.868 | 0.858 | 0.847 |
| | 허핀달 지수 | 0.281 | 0.276 | 0.270 |
| 중질유 독과점 지수 | CR2 | 0.661 | 0.620 | 0.567 |
| | CR3 | 0.932 | 0.974 | 0.819 |
| | 허핀달 지수 | 0.297 | 0.204 | 0.302 |

5) 화주의 물류체계 개선

1995년의 석유사업법 개정과 석유제품 가격 자율화는 정유회사간 경쟁을 촉발하고, 각 부문의 합리화와 효율화를 통한 원가절감을 추구하도록 하는 요인이 되었다. 정부는 1995년 석유사업법을 개정하여 석유정제업의 진입제도를 허가제에서 등록제로 완화하고, 석유정제 시설 신증설도 허가제에서 신고제로 개선하였다. 한편 일반수입업자도 석유를 수입할 수 있도록 하였다. 1997년부터는 정부의 가격 고시제를 철폐함으로써 정유회사와 석유 유통업체들이 자율적으로 가격을 결정하도록 하였다. 1998년에는 정제업에 대한 외국인 진입도 개방하였다¹¹⁾.

이러한 규제완화와 개방정책의 시행으로 정유회사간 가격경쟁이 심화되었다. 또한 석유수입 자유화로 타이거석유 등 신규수입자가 유통시장에 합세함으로써 업체간 경쟁은 확산되었다. 이러한 경쟁은 석유제품의 품질차별화가 뚜렷하지 않고, 제품의 품질개선에 한계가 있기 때문에 정유회사로 하여금 물류비용의 절감을 통해 기업의 경영을 개선하도록 유인하고 있다¹²⁾.

11) 대한석유협회 외, 「국내석유제품 유통시장 발전방안」, 2001. pp., 3~14.

12) 전계서, p. 204.

특히 생산공정관리 등 기업의 내부관리를 통한 생산비 절감은 상당수준 진전되어 원가절감의 한계에 직면하였으나, 물류비용은 물류활동의 합리화를 통해 절감 여지가 상대적으로 크다¹³⁾. 물류부문은 생산부문에 비해 낙후되어 있어, 물류체제의 개선을 통해 정유회사의 경쟁력을 향상시킬 수 있기 때문이다. 정유회사들이 추구하는 물류효율화 방안은 물류공동화, 운송에서 효율화, 물류정보망 구축, 물류비용 관리시스템 구축 등이다.

물류공동화의 내용은 석유제품 교환, 기존 저유시설 공동운영, 저유시설 공동 건설이다. 정유회사들의 생산공장은 상호 떨어져 입지하고 있으나, 수요처는 전국에 분포되어 있다. 이 경우 호남권에 입지한 정유회사와 영남권에 입지한 정유회사간 물량 교환을 할 경우 획기적으로 물류비용을 절감할 수 있다. 지역별 판매물량을 고려할 때 정유회사들의 교환가능 물량은 25% 수준인 것으로 추정되며, 실제 교환물량 비율은 12~15% 수준이었다¹⁴⁾. 교환물량은 1996년 27만배럴/일에서 1999년 21만배럴/일로 다소 감소되었다(<표 3-7>참조). 물량 교환에 따른 주유소와 이해관계가 상충되어 단기적으로 교환물량이 급증하기는 어렵지만, 장기적으로 물류비용 절감노력에 의해 교환이 확대될 것으로 판단된다. 이는 내항운송 물량의 감소를 초래할 것이다.

<표 3-7>

정유회사의 석유제품 교환 물량 추이

단위 : 배럴/일

| 구분 \ 연도 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 |
|---------|---------|---------|---------|---------|
| 교환물량 | 270,455 | 268,133 | 191,226 | 214,260 |

자료 : 대한석유협회 외, 「국내석유제품 유통시장 발전방안」, 2001. p. 199.

정유회사간 저유소의 공동이용도 운송수요를 감소시키는 요인이 된다. 즉 저유소가 없거나 저유소가 수요처와 떨어져 있는 경우, 운송 물량과 운송 빈도를 증가시켜야 한다. 그러나 저유소를 공동 이용하면, 대형선박에 의한 대량운송으로 운송비를 절감할 수 있다. 대형선박이 투입되면 소형선박에 의한 운송보다는 그 빈도가 감소된다.

13) 이달석, 「석유제품 물류의 효율화 방안」, 에너지경제연구원, 1998, p.12.

14) 대한석유협회 외, 「국내석유제품 유통시장 발전방안」, 2001, p.200.

물류정보망 구축 관련해서는 주유소에 대한 정보망 구축으로 생산과 판매, 운송, 보관에서 재고를 감축하여 물류비용을 절감하려 하고 있다. 또한 석유제품의 흐름과 정보의 흐름을 일치하도록 하여 물류관리 효율화를 추구하고 있다.

6) 내항운송 촉진 방안

S-Oil, LG정유, SK(주)의 정유회사들은 1990년대 하반기부터 용선계약된 내항화물운송업체들에게 자율적 구조조정 혹은 정유회사와 협의 후 구조조정을 유도하고 있다¹⁵⁾. 잉여선복의 감축과 선박대형화를 통하여 운송비를 절감하려는 것이다. 이는 저유소의 공동이용, 대형 저유소 건설 그리고 대형선에 의한 운송으로 효율성을 제고하려는 것이다. 특히 경질유 선박에 대해 정유회사들은 계약선사들의 선복을 감축하여 왔다.

이 같은 수요부문의 변화에 대응하여 석유제품의 내항운송을 촉진하기 위해서는 정유회사들에 대해 부두, 하역시설 그리고 저유시설의 조성지원과 물류정보화 지원을 고려할 필요가 있다. 또한 수요부문의 구조조정 요구와 합리화 요구에 대해서도 내항운송업체들이 이를 수용할 수 있는 제도적 기반을 정비할 필요가 있다.

2. 시멘트

1) 이용운송수단

시멘트의 형태에 따라 물류경로가 상이하다. 벌크 시멘트의 물류경로는 본공장→(분쇄공장)→시멘트 사일로→출하로 이루어진다. 본공장에서 분쇄공장까지는 철도운송과 내항운송이 이용되고 있다. 분쇄공장 또는 시멘트사일로에서 소비지까지는 트럭(생산회사 소유)에 의해 운송되고 있으며, 트럭운송비는 출하가격에 포함된다.

15) 한국해양수산개발원, 「연안유조선의 구조조정 타당성 및 추진방안 연구(최종보고서안)」, 2002. pp., 53~61 참조.

포대시멘트의 물류경로는 본공장→포장공장→부두(내항운송)·철도역 사일로(철도운송)·하치장(트럭운송)으로 이루어진다. 부두 등 중간거점으로부터 가까운 소비지까지는 화물자동차로 직송된다. 포장공장에서 부두·철도역 사일로·하치장까지 운송비는 생산회사의 부담이며, 부두·철도역 사일로·하치장부터 소비지까지 운송비는 실수요자의 부담이다.

2001년 본공장에는 사일로 120기(저장능력 96만톤), 분공장에는 사일로 177기(저장능력 117만톤)가 있다(<표 3-8>참조).

<표 3-8>

시멘트 제조 본공장과 분공장의 저장능력 추이

단위 : 톤, 기

| 연도 구분 | 1998 | | 1999 | | 2000 | | 2001 | |
|----------|-----------|-----|-----------|-----|-----------|-----|-----------|-----|
| | 저장능력 | 사일로 | 저장능력 | 사일로 | 저장능력 | 사일로 | 저장능력 | 사일로 |
| 본공장 | 956,000 | 120 | 956,000 | 120 | 956,000 | 120 | 956,000 | 120 |
| 분공장 | 1,129,700 | 176 | 1,136,700 | 174 | 1,156,700 | 176 | 1,166,700 | 177 |
| 계 | 2,085,700 | 296 | 2,092,700 | 294 | 2,112,700 | 296 | 2,122,700 | 297 |

자료 : 한국양회공업협회.

2) 운송수단별 특성

시멘트에 대한 운송은 본공장과 분쇄공장간(혹은 지역 유통기지) 운송, 분쇄공장에서 소비지로 출하 운송, 소비지 사일로에서 실수요자에게 운송이라는 형태로 구성된다. 시멘트의 운송은 공장에서 유통사일로 또는 소비지까지 운송하는 1차 운송(本送이라고도 함)과 유통사일로에서 소비지까지 운송하는 2차 운송으로 구분된다(유상희 최장호, 1992)¹⁶⁾. 대량으로 화물을 운송해야 하는 본공장/분쇄공장(혹은 지역 유통기지)과 분쇄공장/소비지간 운송에서는 철도운송과 내항화물운송간 경합이 발생되지만, 소비지 사일로에서 수요자까지 운송은 트럭운송을 이용할 수밖에 없다.

트럭운송시 시멘트 생산업체들은 지역별로 화물자동차운송업체들과 운송계약을 체결하고 있다. 시멘트 생산업체들과 계약된 화물자동차운송업체는 총 59

16) 유상희 최장호, 「시멘트산업의 수급전망 및 발전방향」, 산업연구원, 1992.

사로 운용되고 있는 트럭은 총 1,749대이다.

<표 3-9> 시멘트 생산업체의 트럭운송계약 업체 현황(2001년말 기준)

| 시멘트제조업체\구분 | 계약 화물자동차운송업체수 | 트럭대수(용차 포함) |
|------------|---------------|-------------|
| 동양 | 7 | 333 |
| 쌍용 | 17 | 504 |
| 라파즈한라 | 12 | 242 |
| 한일 | 6 | 234 |
| 현대 | 1 | 150 |
| 아세아 | 4 | 127 |
| 성신 | 12 | 159 |
| 합 계 | 59 | 1,749 |

자료 : 한국양회공업협회

철도운송에서는 자가 시멘트 전용화차와 철도청의 운송서비스를 이용하고 있다. 시멘트 생산업체들은 전용화차 2,984량을 보유하고 있으나, 철도청보유 시멘트 전용화차는 496량에 불과하다(<표 3-10>참조).

철도청은 시멘트 생산업체들이 화차를 투입할 경우 제작연도에 따라 22~25%의 운임할인을 적용하고 있으며, 연간 3만톤 이상 운송 약정시에는 계약에 따라 운임을 할인하는 등으로 화물을 유치하고 있다. 그 동안 철도청은 시멘트 화물을 철도로 유치하기 위해 1997년부터 시멘트 전용화차의 회송료 폐지와 계약운송을 확대하였다. 향후 철도청은 시멘트 사일로 기지의 조성확충으로 고정물량을 확대할 계획이다¹⁷⁾.

철도운송 요금은 상차비, 하차비, 소비지 내 운송료, 철도운송료 등으로 구성되는 데, 철도운송 요금이 철도청에 의해 고시되는 등 시장수급에 따라 탄력적으로 용이하게 변동될 수 없는 특성이 있다. 트럭운송과 내항운송은 협상을 통해 운임을 조정할 수 있는 장점이 있다.

17) 철도청, 「2002년 철도수송계획」, 2002. p. 70.

<표 3-10> 시멘트 제조업체의 철도화차와 선박 운영 현황(2001년말 기준)

| 시멘트제조업체\구분 | 철도화차 대수(52톤 차량) | 투입선박(용선 포함) | |
|------------|-----------------|--------------|------------------------|
| | | 척수 | gt |
| 동양 | 390 | 9 | 79,800 |
| 쌍용 | 540 | 11 (용선 6) | 107,600 (용선 21,200) |
| 라파즈한라 | 225 | 6 (용선 5) | 52,200 (용선 44,200) |
| 한일 | 490 | | |
| 현대 | 528 | | |
| 아세아 | 331 | | |
| 성신 | 480 | | |
| 합 계 | 2,984 | 26 | 239,600 |

자료 : 한국양회공업협회.

시멘트 생산업체중 쌍용양회공업, 동양메이저와 라파즈한라만 내항운송을 이용하고 있다. 시멘트의 내항운송은 자가운송의 성격이 강하다. 쌍용양회공업은 계열사에 내항화물운송업체가 있으며, 동양메이저와 라파즈한라는 자체 운송부서에서 운송을 총괄하고 있다. 2001년말 동양메이저에서 운용하는 시멘트 전용선은 9척 7만 9,800총톤이며, 쌍용양회에는 11척 10만 7,600총톤, 라파즈한라에는 6척 5만 2,200총톤이 있다. 시멘트 항만하역에는 전용 하역설비가 필요하다.

3) 운송수단별 분담률

2001년 우리나라 시멘트화물의 국내물동량은 5,220만톤 규모이며, 2001년 기준 운송수단별 물량을 보면 내항운송 1,700만톤 점유율 33%, 철도운송 1,735만톤으로 점유율 33%, 트럭운송 1,787만톤 점유율 34%이었다(<표 3-11>참조). 내항운송의 점유율은 1991년 28%, 1996년 29%, 2001년 33%로 점차적으로 증가추세에 있다.

<표 3-11>

시멘트화물의 연도별 운송수단별 물량 추이

단위 : 천톤, %

| 구 분 | 1991년 | | 1996년 | | 1999년 | | 2000년 | | 2001년 | |
|------|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-------|
| | 물량 | 점유율 | 물량 | 점유율 | 물량 | 점유율 | 물량 | 점유율 | 물량 | 점유율 |
| 내항운송 | 11,238 | 28 | 16,884 | 29 | 14,881 | 33 | 15,665 | 31 | 16,985 | 33 |
| 철도 | 15,137 | 38 | 18,002 | 31 | 15,636 | 34 | 16,518 | 34 | 17,354 | 33 |
| 트럭 | 13,700 | 34 | 22,373 | 40 | 15,233 | 33 | 17,067 | 35 | 17,874 | 34 |
| 합계 | 40,075 | 100 | 57,259 | 100 | 45,750 | 100 | 49,250 | 100 | 52,213 | 100.0 |

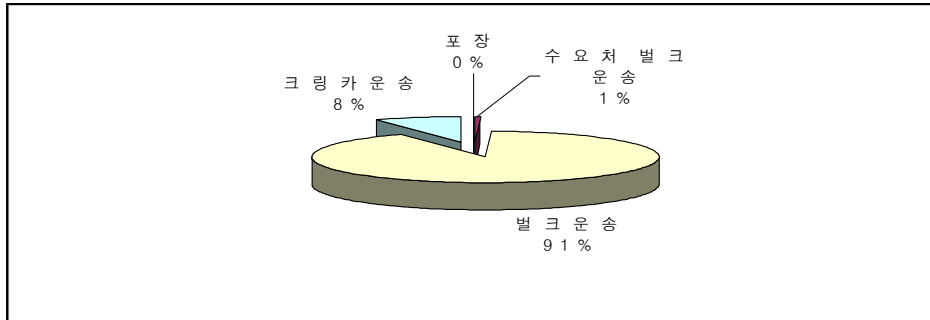
자료 : 한국양회공업협회.

해양수산부, 「해양수산통계연보」, 각 연도.

시멘트의 내항운송은 벌크 운송(본공장과 분쇄공장간) 91%, 크링카 운송(본공장과 분쇄공장간) 8%, 벌크상태로 수요처 운송이 1%이었다(<그림 3-2>참조). 내항운송의 지역별 수요는 경남 26%, 경기 20%, 전남 18%, 부산 11%, 경북 11% 등이었다(<그림 3-3>참조).

<그림 3-2>

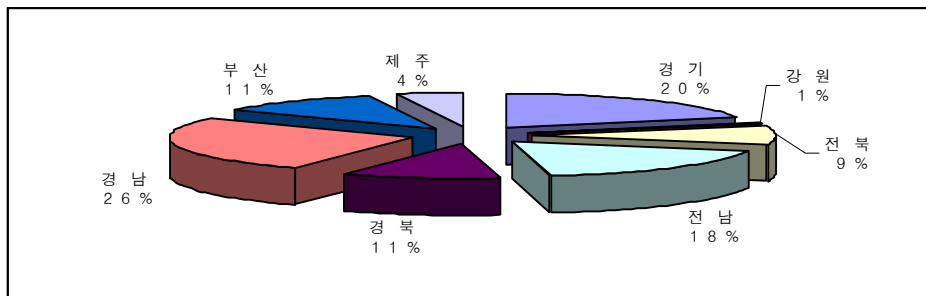
시멘트 내항운송 특성별 물량분포(2001년)



자료 : 한국양회공업협회.

<그림 3-3>

시멘트 내항운송 지역별 수요 분포(2001년)



자료 : 한국양회공업협회.

4) 내항운송의 수요 구조

우리나라 시멘트화물에 대한 수요 독과점도를 국내출하량 기준으로 산출하면, CR3는 1991년 0.623에서 1998년 0.522, 2000년 0.558로 과점도가 다소 개선되고 있다(<표 3-12>참조). 그러나 허핀달 지수는 1991~2000년간 모두 10%를 초과하여 경쟁상태보다는 불완전 경쟁상태임을 나타내고 있다.

더욱이 동양메이저, 쌍용양회공업, 한일시멘트, 현대시멘트, 아세아시멘트, 성신양회, 라파즈한라시멘트의 7대 생산업체들중 한일시멘트, 현대시멘트, 아세아시멘트, 성신양회는 내항해운을 이용하고 있지 않아 해운업체들이 직면하는 수요의 독과점도는 출하량 기준치보다 훨씬 높을 것으로 판단된다. 내항해운을 이용하지 않는 생산업체들의 생산공장은 내륙에 있어, 벌크시멘트 운송시 철도와 트럭을 이용할 수밖에 없어, 내항해운을 이용하는 업체에 비해 상대적으로 물류비용 비율이 더욱 높은 것으로 알려지고 있다¹⁸⁾.

<표 3-12> 시멘트의 생산량 기준 내항운송 수요 독과점지수

| 구 분 연 도 | | 1991 | 1995 | 1998 | 1999 | 2000 |
|---------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 독과점지수 | CR2 | 0.516 | 0.453 | 0.407 | 0.423 | 0.419 |
| | CR3 | 0.623 | 0.579 | 0.522 | 0.559 | 0.558 |
| | 허핀달 지수 | 0.184 | 0.160 | 0.145 | 0.146 | 0.147 |

5) 화주의 물류체계 개선

시멘트의 생산은 강원지역과 충북지역 등 석회석 산지에 집중되어 있으나, 소비는 수도권과 영남권에 집중되어 있다. 소비지가 생산지에서 원거리에 있는 특성을 나타내고 있어, 물류비용 절감이 생산자의 주관심사가 되고 있다. 시멘트업계는 물류비용의 절감과 시멘트 공급의 원활화, 운송효율화를 위해 시멘트 운송량이 많은 서해안과 내륙지역을 중심으로 유통기지를 건설하고 있다¹⁹⁾. 최근 물류비용을 절감하기 위한 방안으로 정보망 구축과 정보의 신속한 교환, 수주물량 교환 등이 논의되고 있다.

18) 유상희, 최장호, 「시멘트산업의 수급전망 및 발전방향」, 산업연구원, 1992.

19) 홍성욱, 「철도화물운송서비스의 효율화 방안」, 교통개발연구원, 1998, p. 55.

6) 내항운송 촉진 방안

시멘트의 내항운송 이용 촉진을 기존 이용업체와 이용하지 않은 업체로 분리하여 고려할 수 있다.

기존 이용업체들은 자사비용으로 전용부두를 조성하는 등 기반시설을 보유하고 있다. 이들 생산업체들은 계열기업에 의하거나 자가운송을 하고 있어, 내항운송 촉진은 생산업체들의 비용절감 차원에서 접근해야 한다. 이들 업체에 대해서는 항만시설 사용료의 감면, 선박확보에 대한 지원, 연료유의 면세 제도 도입 등으로 내항운송을 이용할 경우 물류비를 경감하는 방안을 적용해야 한다.

내항운송을 이용하지 않은 생산업체에 대해서는 내륙의 생산공장과 항만간 물류체계를 효율화하는 정책대안이 우선적으로 요구된다. 철도와 트럭을 이용한 단거리 이송망의 효율화, 항만 내 하역작업의 자동화와 일관화, 항만 하역요율의 조정 등 연계운송에 따른 비용을 절감시키는 방안을 고려해야 할 것이다.

한편 시멘트 생산업체들의 물류공동화와 물류정보화를 지원하는 방안도 검토되어야 한다. 수요자간 항만 내 시멘트 사일로의 공동 건설과 운영 등 물류공동화를 지원하여 내항운송을 이용할 경우 물류비용을 낮출 수 있도록 할 필요가 있다. 또한 화주와 내항운송업체, 트럭운송업체, 시멘트의 내륙 물류거점 간 물류정보화를 지원하여 화주의 공급연쇄관리(SCM)가 효율화되도록 한다.

3. 철강제품

1) 이용운송수단 및 분담률

철강제품은 대형 화물로서 물류체계상 대규모 창고, 항만시설, 야적장, 하역설비 등을 필요로 한다. 내수 철강제품은 주로 광양과 포항에서 출발하여 트럭과 선박 그리고 열차를 이용하여 운송된다.

철강제품의 운송수단별 물동량 점유율은 1990년만해도 트럭운송이 77%로 대부분을 점하고 있었으며, 내항운송은 20% 철도운송은 3%에 지나지 않았다.²⁰⁾

20) 해운산업연구원, 「대량화물유통체계 종합개선방안 연구」, 1993, p. 181.

그러나 제철회사의 물류합리화²¹⁾에 따라 트럭운송 비율은 점차 감소되고 내항운송 분담률이 높아지게 되었다. 1996년에는 트럭운송 68%, 내항운송 29%, 철도운송 3%에서 2001년에는 트럭 43%, 내항 54%, 철도 3%로 대량운송이 가능한 내항선박 운송 비율이 높아지고 있다(<표 3-13>참조). 내항운송의 지역별 유통기지는 인천, 평택, 마산, 포항, 광양으로 구분되며, 부산, 옥포, 울산 등은 포항에서 선박으로 직송되고 있다.

<표 3-13>

POSCO사 내수 철강제품 운송수단별 물량 추이

단위 : 천톤, %

| 구 분 | | 1990 | | 1996 | | 1999 | | 2000 | | 2001 | |
|-----|----|--------|-----|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|
| | | 물동량 | 비율 | 물동량 | 비율 | 물동량 | 비율 | 물동량 | 비율 | 물동량 | 비율 |
| 합계 | | 11,480 | 100 | 17,593 | 100 | 19,289 | 100 | 20,353 | 100 | 20,608 | 100 |
| 수단 | 트럭 | 8,790 | 77 | 12,039 | 68.4 | 10,800 | 56.0 | 11,535 | 56.7 | 11,153 | 54.1 |
| | 내항 | 2,300 | 20 | 5,120 | 29.1 | 7,982 | 41.4 | 8,310 | 40.8 | 8,890 | 43.1 |
| | 철도 | 380 | 3 | 434 | 2.5 | 507 | 2.6 | 508 | 2.5 | 565 | 2.7 |

자료 1) 광양선박(주), 「철강제품 전용선과 RO-RO선 개발」, 1999.

2) 포항종합제철(주), 내부자료.

우리나라에서 철강제품의 내항운송은 포항종합제철(주) 광양제철소의 가동에 따라 대량물동량이 발생된 이후 본격화되었다. 광양제철소가 완공되어 철강제품이 대량으로 생산·출하되면서 물량을 내항운송으로 전환해야 했다. 우리나라에서 자체 개발한 철강제품전용 Ro-Ro 내항운송시스템은 우리나라의 항만 조건에 맞도록 Ro-Ro선, 운송하역장비(Cassette, Translifter 및 Tractor) 및 부잔교(Link Span 및 Pontoon)의 3요소로 구성되어 있다. Ro-Ro선 시스템 3요소의 치수와 구조에 직접적으로 영향을 미치는 기본적인 장비는 철제코일을 운송하는데 이용되는 카세트이다(<표 3-14> 참조).

21) 광양선박(주), 「철강제품 전용선과 RO-RO선 개발」, 1999, pp. 60~64.

<표 3-14>

연안 로로선의 시스템 구성

| 구 분 | 소 요 장 비 | 특 징 |
|-------------|-----------------------|--|
| 선 박 | Ro-Ro 선박 | 선미램프(Ramp)형으로 운송하역 장비의 선내 진입 및 적치 가능 |
| 운 송 하역장비 | Cassette | 자동 덮개가 설치된 강재코일 운송 도구 |
| | Tractor & Translifter | Cassette의 구내 운반 및 Ro-Ro선 화물창에 선적 및 양하 차량 |
| 전용부두 | 연결교 및 Pontoon (부잔교) | 조수간만의 차이에 따라 상하로 움직이는 접안 설비 |

자료 : 광양선박.

대형화주인 POSCO사에 의해 주도된 철강제품의 물류합리화 추진에 따라 도입된 RO/RO선은 부두 하역시간의 단축, 부두 운영의 효율화, 철강제품 물류비의 절감, 선박운항 수입의 증대 등 긍정적 효과를 초래하였다²²⁾. 간접적으로는 경부, 호남, 남해 고속도로에서 중량트럭 통행량을 감소시키는 효과도 있었다.

내항운송 물량(2001년 기준) 889만톤 중 항만유통기지를 이용한 물량은 613만톤(69%), 직송 운송된 물량은 276만톤(31%)이었다. 유통기지 이용물량 613만톤 중 도착항별 분포는 인천 136만톤, 평택 212만톤, 마산 71만톤, 포항 193만톤, 광양이 1만톤이었다(<표 3-15>참조). 선박에 의해 직송되는 물량 276만톤의 주요 항별 분포는 부산 100만톤, 옥포 61만톤, 울산 116만톤이었다.

<표 3-15>

내항운송 철강제품 물동량의 출발지/도착지 분포(2001)

단위 : 천톤, %

| 출발/도착 | 유통기지 | | | | | | 직송 | | | | 합 계 |
|-------|-------|-------|-----|-------|----|----------------|-----|-----|-------|----------------|-------|
| | 인천 | 평택 | 마산 | 포항 | 광양 | 소계 | 부산 | 옥포 | 울산 | 소계 | |
| 포 항 | 274 | 510 | 248 | 8 | 12 | 1,052 (17%) | 233 | 605 | 806 | 1,644 (60%) | 2,696 |
| 광 양 | 1,084 | 1,607 | 464 | 1,926 | | 5,081 (83%) | 762 | | 351 | 1,113 (40%) | 6,194 |
| 소 계 | 1,358 | 2,117 | 712 | 1,934 | 12 | 6,133 (69%) | 995 | 605 | 1,157 | 2,757 (31%) | 8,890 |

자료 : 교통개발연구원, 「2001년 해상교통조사」, 2002. p.176. 참고.

22) 강종희 외, 「21세기 글로벌 해운·물류」, 한국해양수산개발원, 2001, pp. 244~245.

2) 내항운송의 수요 구조

철강제품 중 RO/RO 화물 수요는 POSCO사에 의해 독점화되어 있으며, 일반 전용선 운송수요는 POSCO사와 동부제강 등 제철회사에 의해 과점화되어 있다.

3) 화주의 물류체계 개선

1990년 초까지만 철강제품의 내항운송은 하역작업 대기시간의 과다, 인건비의 상승, 야간작업의 곤란, 야간입출항의 어려움, 내항운송시 철강제품 재고의 증가로 트럭운송에 비해 경쟁력이 열악하였다. 이에 반해 트럭운송은 긴급운송이 가능하고 운송시간이 단기간이어서 재고를 줄일 수 있었다.

그러나 국내 출하물량의 증가에 따른 운송비의 증가와 도로정체에 따른 물류비용의 증가로 내항운송에서 물류효율화의 필요성이 높아졌다. POSCO사는 철강제품 전용선에 의한 물류체계 개선에 주목하였다. 동사는 내항운송시 철강제품 물류비의 80%를 점하는 하역에서 비용을 절감하기 위해 철강제품 전용선과 RO/RO선 투입을 적극 검토하기에 이르렀다.

1995년 POSCO사는 광양선박(주)을 RO/RO선 운영 주간사로 선정하였고, 1996년 광양선박(주)은 철강제품 운송 및 하역을 일관화할 수 있는 카세트를 특허출원하였다. 이러한 기술개발과 RO/RO선 시스템의 효율성에 힘입어 광양선박(주)은 RO/RO선 선박건조 후 18년간 원가를 보상받는 적하보증을 POSCO사로부터 받기에 이르렀다.

1997년 광양항에 신조 RO/RO선이 접안하자 항만운송노동조합에서는 1998년 1월까지 작업을 거부하는 한편 부두 출입을 봉쇄하였다. 하역회사와 POSCO사는 트럭운송 물량의 연안운송 전환과 노동조합의 기득권을 침해하지 않는 점을 강조하여 노동조합을 설득하였다. 이에 따라 하역회사와 노동조합은 광양항 출고창고에서 항만 내 야드까지 하역 작업은 하역회사에 상용화된 노동조합원 10명이 담당하며, 항만 내 야드에서 선박까지 카세트 운반차량에 의한 이송작업을 13명의 상용화된 노동조합원이 하도록 합의하였다.

하역회사와 항만운송노동조합이 하역 자동화와 기계화에 합의할 수 있었던 것은 광양제철소에서 냉연생산능력이 추가되었던 한편 로로선 투입에도 불구하고 항만운송노동조합 투입인원이 육상하역과 항만 내 하역으로 분산되어 이

전 인원에서 감축되지 않았던 점이 작용한 것으로 판단된다.

4) 내항운송 촉진 방안

철강제품의 내항운송은 화주인 철강회사들의 물류비를 낮추는 효과가 있어, 향후에도 내항운송의 분담률은 점차 증가될 것으로 판단된다. 그러나 내항운송의 이용이 저조한 중소 철강회사들의 이용을 촉진하기 위해서는 내항운송 중심의 물류체계를 개선하는 노력이 지속적으로 요구된다.

중소형 철강회사들에 대한 내항운송관련 물류표준화와 물류정보화에 대한 지원, 야적장 등 항만시설 이용시 사용료 감면 등 유인책을 적극 검토할 필요가 있다. 아울러 중소형 철강회사들이 내항운송 중심의 물류체계를 구축할 수 있도록 항만 내 물류시설의 공동 조성, 하역 및 이송 장비 등의 공동운영 등에 대해 법제도적 지원을 검토해야 할 것이다.

4. 수출입 컨테이너

1) 수출입 컨테이너 운송형태

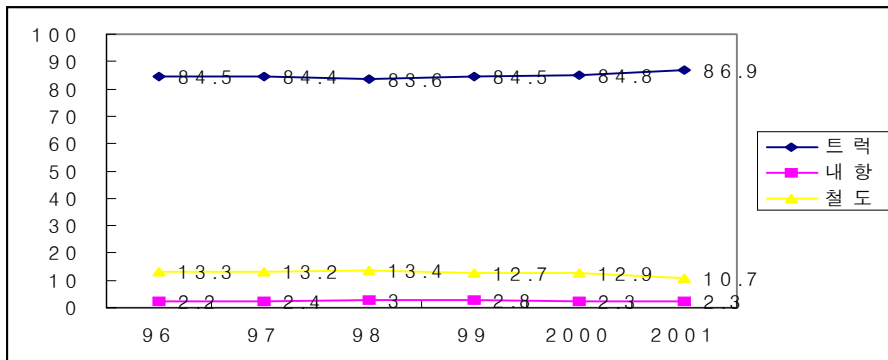
우리나라에서 발생하는 수출입 컨테이너는 트럭운송, 내항운송, 철도운송을 이용하여 국내 기종점/항만간 이동되고 있다. 2001년 부산항이용 수출입 컨테이너의 운송수단별 분담률을 보면 내항운송 2.3%, 트럭운송 87.0%, 철도운송 10.7%이다(<그림 3-4>참조).

2001년 운송수단별 분담률을 1996년과 비교하면 내항운송의 분담률은 1990년대 후반기에 상승된 후 원래의 수준으로 회귀하였으며, 트럭운송은 소폭 상승되었고, 철도운송은 소폭 감소되었다. 2001년 권역별 기종점 분포를 보면, 수도권 28.7%, 경남권 29.0%, 경북권 13.9%, 전남권 10.7%, 부산권 7.2%, 전북권 3.5%, 충남권 2.6%, 충북권 4.3%, 강원권 0.1%이었다²³⁾.

23) 신승식, “우리나라 수출입 컨테이너의 내륙기종점 분석 및 시사점”, 「해양수산 현안분석」, 한국해양수산개발원, 2002.

<그림 3-4>

수출입 컨테이너 화물의 운송수단별 분담률 추이



운송수단별 특성을 보면 내항화물운송은 장시간이 소요되며, 하역작업이 출항부두와 입항부두 그리고 최종 선적부두에서 반복되는 단점을 지니고 있다. 이에 반해 트럭운송은 공컨테이너의 조달에서, 컨테이너에 화물의 적입 그리고 항만까지 운송이 가장 단시간에 일괄적으로 완료될 수 있는 장점이 있다. 철도운송은 의왕ICD 등 철도거점을 중심으로 트럭운송과 결합하여 정시성과 대량운송의 장점을 갖는다.

우리나라 수출입 컨테이너 화주들은 운송수단을 선택할 때, 운송시간에 가장 중점을 두고 다음은 운송비용 그리고 서비스의 안정성과 서비스의 범위이다²⁴⁾. 이러한 화주들의 선호를 감안할 때 트럭운송이 국내 기종점과 항만간 운송수단으로 가장 많이 이용될 수밖에 없으며, 다음은 철도운송과 내항운송이다.

2) 내항운송 수요 분석

선박으로 운송되는 수출물량중 대형 제조업체의 비율은 약 62%를 점하였으며(<표 3-16>참조), 보세운송업체와 포워더 등 34%, 기타는 4%이었다. 대형 제조업체들이 내항운송을 적극 이용하는 이유는 계획생산에 의해 시간소요가 많은 내항운송의 이용이 용이하고, 대규모의 물량으로 내항운송업체와 연간계약으로 물류비를 절감할 수 있는 것으로 판단된다.

24) 조계석, 박용안, 전형진, 「컨테이너 화물의 연안운송 제약요인 분석」, 2000, p. 81.

<표 3-16>

내항운송 수출 컨테이너의 화주 구성(1999년 기준)

단위 : TEU, %

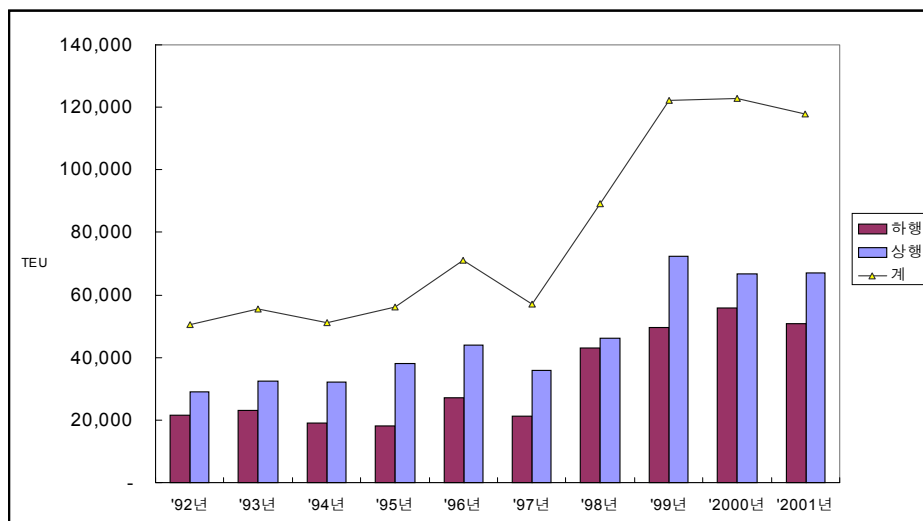
| 구분\연도 | 대화주 | 보세운송업체 등 | 기타 | 합 계 |
|-------|--------|----------|-------|--------|
| 물 량 | 31,019 | 17,076 | 2,053 | 50,148 |
| 비 율 | 61.9 | 34.0 | 4.1 | 100.0 |

자료 : (주)한진.

대표적 내항운송항로인 인천/부산간 물량은 전용선 투입 1차 년도인 1993년 5만 5천TEU에서 2000년 12만 3천TEU까지 증가된 후, 2001년에는 11만 8천 TEU로 감소되었다(<그림 3-5>참조). 최근의 정체세는 부산항을 이용하는 국내컨테이너 물량이 2000년 504만TEU에서 2001년 501만TEU로 소폭 감소된 점과 트럭운송업체들의 공격적 마케팅, 인천을 기점으로 한 외항항로의 증가 등에 그 원인이 있는 것으로 판단된다. 2002년 11월 정부는 해운법을 개정하여 외항화물 운송업체들도 내항운송에 참여할 수 있도록 하였다. 이에 따라 지금까지 1개사가 참여한 내항운송에 외항운송업체들의 참여가 확대될 것으로 전망된다.

<그림 3-5>

인천/부산간 수출입 컨테이너의 내항운송물량 추이



자료 : (주) 한진.

3) 내항운송 촉진 방안

정부는 컨테이너의 운송을 환경개선에 효과적이고 대량운송이 가능한 내항 운송으로 전환하도록 1998년 8월부터 화물료의 면제, 1999년 12월 선박 접안료와 정박료의 80% 면제를 실시하였다. 이러한 지원정책에도 불구하고 내항운송 물량이 정체세를 보이고 있는 것은 수출입 화주들의 물류수요에 대한 면밀한 조사, 운송수단별 경쟁력 비교, 국내 대형 물류업체들의 운송수단 선택에 대한 분석을 바탕으로 한 지원정책이 필요함을 시사한다.

5. 바다모래의 수요 구조

채취된 바다모래는 수요처인 경인권과 부산·경남권 등으로 골재채취업자에 의해 전량 선박으로 운송된다. 바다모래의 주 수요자는 레미콘제조업체로서 지역별로 중소규모의 업체들이 포진해 있다. 2001년의 경우 전국 레미콘업체들은 총 572개사로 경인권 업체들은 85개사이며, 부산·경남권 업체들은 72개사 등이다.

2001년 경인권 레미콘 업체들의 생산능력(m^3 /시간) 기준 허핀달 지수는 0.012로 완전경쟁에 가까웠다. 타 지역에서도 경쟁양상은 유사하다.

제 4 장 내항화물운송의 공급특성과 지원방안

1. 석유제품

1) 선박투입

유류화물의 운송선박은 대상화물에 따라 석유선, 가스선, 케미칼선, 석유-케미칼선, 아스팔트선으로 전용화되어 있다. 2001년 유류화물 운송에는 190개사가 340척, 58만G/T의 선박을 투입하고 있다(<표 4-1>참조). 이중 석유제품 내항 운송에는 148개사가 231척, 38만 4,000G/T의 선박을 투입하고 있다. 석유 내항 운송업체들은 평균 1.6척, 2,600G/T의 선박을 운영하는 영세성을 보이고 있다. 정유회사의 계열사인 내항운송업체 3사(호유해운, 쌍용해운, 경진해운)가 석유제품 선복량의 약 30%를 점하고 있는 점을 감안하면 일반 업체들의 영세성은 심각하다. 이러한 영세적 경영특성은 규제완화 전후에 동일하게 나타나고 있다²⁵⁾.

<표 4-1> 유류화물 전용선의 구성(2001년 말기준)

| 구 분 | 석유선 | 가스선 | 케미칼선 | 석유-케미칼선 | 아스팔트선 | 합 계 |
|----------|---------|--------|--------|---------|-------|---------|
| 업체수 | 148 | 9 | 6 | 25 | 2 | 190 |
| 척 수 | 231 | 22 | 26 | 59 | 2 | 340 |
| 총톤수(G/T) | 384,060 | 50,407 | 30,830 | 112,909 | 1,343 | 579,549 |

자료 : 해양수산부 연안화물과.

석유제품 전용선의 선박확보 방법은 국내매입, 용선, 중고선도입, 리스, 개인건조, 국취부나용선, 계획조선 등으로 나뉜다. 등록제 이후 많은 자본이 소요되는 국내매입, 중고선도입, 개인건조 등의 선박확보 방식보다 용선을 선호하는 경향이 증가하고 있지만²⁶⁾, 아직 용선의 비율은 낮은 실정이다(<표 4-2>참조).

25) 한국해양수산개발원, 「연안유조선의 구조조정 타당성 및 추진방안 연구(최종보고서안)」, 2002, p.12 참조.

26) 전계서, p. 20.

<표 4-2>

유류화물 전용선에 대한 선박확보 방법(등록제 이후)

| 구분 | 용선 | 국내매입 | 개인건조 | 리스 | 국외건조 | 중고선수입 | 국취부 나용선 | 계획 조선 | 기타 | 합계 |
|----|----|------|------|----|------|-------|------------|----------|----|-----|
| 척수 | 39 | 60 | 7 | 9 | - | 47 | 7 | 1 | 2 | 172 |

자료 : 해양수산부 연안화물과.

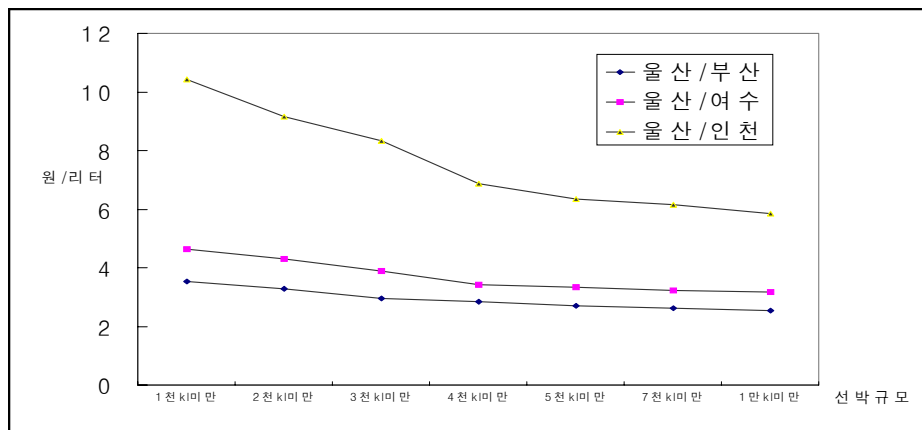
2) 내항운송 계약

정유회사들은 내항운송업체와 1년 단위의 항해용선계약을 체결하고 있다²⁷⁾. 용선계약의 주요 내용은 선박의 감항성, 안전성, 항만에서 적양하, 하역의 책임, 화물의 인수도 및 한계 등으로 구성된다. 용선선박의 규모는 지역별 수요와 각 저유소의 탱크용량에 따라 결정된다.

정유회사와 내항운송업체간 계약은 수의계약 혹은 거래실적에 의해 당사자간 직접 맺어지고 있다. 소수인 정유회사와 다수인 내항운송업체간 계약은 단기적으로는 당사자간 수요독점적 시장을 형성하여, 화주의 의사가 대부분 반영되는 특성을 나타낸다. 정유회사들은 수요가 피크일 때는 계약된 내항운송업체들의 선박량으로는 수요를 충족시키지 못하기 때문에, 물량에 따라 항차당 용선계약을 체결하고 있다.

<그림 4-1>

중질유 내항운송의 항해용선 요율(2002년 기준)



27) 한국해양연수원, 「우리나라 연안유조선의 안전운항과 대책」, 1998, p. 106.

항해용선 운임은 선박의 감가상각 연한을 15년으로 하고, 선사가 제출한 운항비, 관리비 등 자료를 적절히 반영하여 운임수준을 결정하고 있다²⁸⁾. 원가의 반영으로 인해 운임은 소형선박에게는 고율, 대형선박에는 저율의 운임이 적용된다.

2002년 리터당(중질유) 항해용선 요율은 울산-인천간 1,000kl미만 선박에는 10.42원, 1,000~2,000kl 미만에는 9.17원, 2,000~3,000kl 미만에는 8.32원, 3,000~4,000kl미만에는 6.86원 등이 적용되었다(<그림 4-1>참조).

3) 전용부두

내항선박들이 이용하는 유류 전용부두는 울산항 3, 4부두 등은 국고로 조성되었으며, 인천항 남항과 북항돌핀부두, SK부두 등은 민자로 건설되었다(<표 4-3>참조).

<표 4-3>

주요 유류전용부두 현황(2001년)

| 항만 | 부두 | 선석 | 시설규모 | 주 이용 기업 | 건설재원 |
|-----|--------------|----|------------------------------------|------------|------|
| 인천항 | 남항, 북항돌핀 | | 안벽 432 | LG, 한일탱크 | 민자 |
| 울산항 | 3부두 | 2 | 안벽 347m 1만톤×2 | 삼부해운, 우림해운 | 국고 |
| | 4부두 | 2 | 안벽 322m 2만톤×1 5천톤×1 | 삼부해운, 우림해운 | |
| | SK1부두, SK2부두 | 3 | 안벽 410m 5천톤×3 | 공동이용 | 민자 |
| | 용잠1,2,3부두 | 3 | 안벽 443m 2만톤×1 3천톤×2 | 삼부해운, 우림해운 | 민자 |
| | 가스부두 | 3 | 안벽 360m 1천톤×1 3천톤×1 5천톤×1 | SK해운 | 민자 |
| | 예전부두 | 2 | 안벽 480m 3만톤×2 | 공동이용 | 민자 |

28) 전계서, p. 50.

주요 유류전용부두 현황(2001년)(계속)

| 항만 | 부두 | 선석 | 시설규모 | 주 이용 기업 | 건설재원 |
|-----|--------------------------------------|----|------------------------------------|----------------------------|------|
| 울산항 | SK2부두 | 3 | 안벽 430m 3천톤×1 4천톤×1 6천톤×1 | 공동이용 | 민자 |
| 온산항 | 쌍용1부두 | 2 | 안벽 280m 2만톤×1 4만톤×1 | 공동이용 | 민자 |
| | 정일부두 | 1 | 안벽 178m 2만톤×1 | 공동이용 | |
| 대산항 | 현대정유물양장, 현대석유화학 물양장, 삼성종합화학물량장 | 3 | 안벽 707m 3천톤×2 4천톤×1 | 현대정유, 현대석유화학, 삼성종합화학 | 민자 |
| 부산항 | 유공돌핀 | 1 | 안벽150m(5천톤×1) | SK해운 | 민자 |
| | 감만부두 | 3 | 안벽571m(5천톤×2, 2만톤×1) | LG정유 | 민자 |
| | 한화돌핀 | 1 | 안벽130m(6천톤×1) | 한화에너지 | 민자 |
| | 현대동명부두 | 4 | 안벽557m(5천톤×4) | 현재정유 | 민자 |
| | 감천모던부두 | 2 | 안벽300m(5천톤×2) | 내외항공 등 | 민자 |

자료 : 해양수산부 연안해운과.

4) 법제도적 지원방안

석유제품 내항운송 수요는 과점화되어 있는 반면에 공급자는 정유회사 계열 업체를 제외하고는 다수의 영세업체로 구성된다. 이러한 영세성에도 불구하고 정유회사와 용선계약을 체결하기 위해서는 선박신조와 매입 등 고정자본에 대한 투자를 해야 한다.

이러한 공급특성을 고려할 때, 내항운송업체간 경쟁을 촉진하고 효율적 내항운송체계를 구축하기 위해서는 시장의 진입과 퇴출이 용이하도록 제도를 개선하는 한편 업체간 전략적 제휴를 촉진할 필요가 있다. 시장 진입제도에 대해서는 기존 선박보유량에 의한 등록요건과 아울러 용선(1년미만도 포함)에 의한 참여도 활발하도록 유도할 필요가 있다.

또한 송유관 운영의 민영화 등 환경변화에 따라 내항운송업체들이 탄력적으로 대응할 수 있도록 유도하는 법제도적 뒷받침도 필요하다. 특히 생계형 영세업체들의 시장 진출과 퇴출이 용이하도록 용선시장을 활성화하고 영세업체간 전략적 제휴에 대한 지원을 강화해야 할 것이다.

2. 시멘트

1) 선박투입

2001년 시멘트 내항운송에는 7개사가 28척, 14만G/T의 선박을 투입하여, 안정적 공급구조를 보이고 있다. 1996년에 비해 선사는 3개사, 선박량은 1만톤 증가되었다²⁹⁾. 시멘트 전용선의 선박확보 방법은 용선, 국내매입, 중고선도입, 국취부나용선으로 나뉘진다(<표 4-4>참조).

<표 4-4> 시멘트 전용선에 대한 선박확보 방법(등록제 이후)

| 구분 | 용선 | 국내매입 | 개인건조 | 리스 | 국외건조 | 중고선수입 | 국취부 나용선 | 계획 조선 | 기타 | 합계 |
|----|----|------|------|----|------|-------|------------|----------|----|----|
| 척수 | 10 | 9 | - | - | - | 1 | 9 | - | - | 29 |

자료 : 해양수산부 연안화물과

2) 내항운송 계약

시멘트 내항운송은 시멘트 제조업체 혹은 그 계열사들이 주도하고 있다. 계열사인 내항운송업체는 제조업체와 연간 단위로 항해용선계약을 체결하고 있다. 계절적 수요가 증가될 경우, 계열사인 내항운송업체들이 소형 내항운송업체들과 물량 단위로 항해용선계약을 맺고 있다.

항해용선 운임은 선박의 감가상각 연한을 15년으로 하고, 선사가 제출한 운항비, 관리비 등 자료를 적절히 반영하여 결정된다³⁰⁾. 운임은 선박크기와 무관하며, 운송거리대별로 차등 적용되고 있다. 2001년 톤당 운임은 동해항/부산항

29) 한국해양수산개발원, 「연안유조선의 구조조정 타당성 및 추진방안 연구(최종보고서안)」, 2002, p.12 참조.

30) 전계서, p. 50.

간 3,700원, 동해항/인천항간은 5,910원이다(<표 4-5>참조).

<표 4-5> 시멘트 항해운선 요금 (2001년)

| 도착항\구분 | 동해출항 | | 삼척출항 | |
|--------|----------|-------|----------|-------|
| | 왕복거리(마일) | 원/톤 | 왕복거리(마일) | 원/톤 |
| 포항 | 192 | 3,210 | 180 | 3,220 |
| 울산 | 278 | 3,510 | 266 | 3,540 |
| 부산 | 334 | 3,700 | 322 | 3,750 |
| 여수 | 484 | 4,200 | 472 | 4,260 |
| 목포 | 788 | 5,130 | 776 | 5,220 |
| 인천 | 1,100 | 5,910 | 1,088 | 6,090 |

자료 : 업체별 내부자료.

3) 전용부두

시멘트 전용부두로는 적하항으로 동해항, 묵호항, 삼척항, 옥계항이 있으며, 양하항으로는 인천항, 마산항, 목포항, 제주항, 울산항, 온산항, 포항항, 부산항이 있다. 시멘트 전용부두의 건설도 민자와 국고에 의해 이루어져 왔다(<표 4-6>참조).

<표 4-6> 내항선박 시멘트 전용부두 현황(2001년)

| 항만 | 부두 | 선석 | 시설규모 | 주 이용화주 | 건설재원 |
|-----|------------|----|---------------------------|----------|------|
| 동해항 | 남부두 | 3 | 안벽 810m, 5만톤×3 | 쌍용 | 국고 |
| | 북부두 | 2 | 안벽 540m, 5만톤×2 | 동양 | 국고 |
| 묵호항 | 31선석, 41선석 | 2 | 안벽 330m 1만톤×1 5천톤×1 | 동진해운, 쌍용 | 국고 |
| 삼척항 | 2부두 | 2 | 안벽 268m 5천톤×1 8천톤×1 | 동양 | 국고 |
| | 3부두 | 2 | 안벽 276m 5천톤×2 | 동양 | 국고 |

내항선박 시멘트 전용부두 현황(2001년)(계속)

| 항만 | 부두 | 선석 | 시설규모 | 주 이용화주 | 건설재원 |
|-----|---------------------|----|------------------------------------|------------------|------|
| 옥계항 | 12선석, 21선석 | 2 | 안벽 439m 1만톤×1 2만톤×1 | 라파즈한라 | 민자 |
| 인천항 | 남항돌핀 | | 안벽 562m | 쌍용, 동양, 라파즈한라 | 민자 |
| 마산항 | 쌍용돌핀, 한라부두 | 2 | 안벽 298m 5천톤×1 2만톤×1 | 쌍용, 라파즈한라 | 민자 |
| 목포항 | 쌍용부두, 동양돌핀, 한라부두 | 3 | 안벽 517m 1만톤×3 | 쌍용, 동양, 라파즈한라 | 민자 |
| 제주항 | 제5부두 | 1 | 안벽 140m 3천톤×1 | 동양 | 민자 |
| 울산항 | 2부두 | 3 | 안벽 602m 5천톤×1 2만톤×1 4만톤×1 | 쌍용, 동양 | 국고 |
| 온산항 | 4부두 | 1 | 안벽 210m 2만톤×1 | 라파즈한라 | 민자 |
| 포항항 | 송도2부두 | 1 | 안벽 130m 5천톤×1 | 쌍용, 동양 | 민자 |
| 부산항 | 4부두 48선석 | 1 | 안벽 200m 5천톤×1 | 쌍용 | 국고 |
| | 감천동양부두 | 1 | 안벽 672m 2만톤×2 | 동양 | 민자 |

자료 : 해양수산부 연안해운과.

4) 법제도적 지원방안

시멘트 내항운송업체들은 제조업체이거나 제조업체 계열회사인 7개사로 안정적 공급구조를 이루고 있다. 그러나 전용선박이 투입되고 있어 시장 수요변화시 탄력적 대응이 어렵다. 시장의 진입과 퇴출이 용이하도록 용선시장을 활성화하고 내항운송업체간 전략적 제휴를 촉진하도록 지원을 강화해야 할 것이다. 아울러 내항운송의 경쟁력을 개선하기 위해 항만하역, 트럭운송 및 철도운송과의 연계, 물류정보화 등에 대한 지원을 추진할 필요가 있다. 내항해운을 이용하지 않은 업체에 대한 항만운영과 연계운송의 효율화를 지원할 것을 적극 검토해야 한다.

3. 철강제품

1) 선박투입

2001년 철강제품 내항운송에는 7개사가 41척, 6만G/T의 선박을 투입하고 있다. 1996년에 비해 선사는 1개사, 선박량은 7천톤 증가되어, 안정적 공급구조를 보이고 있다. 선박은 RO/RO선과 철제전용선으로 나뉜다. 등록제 이전 철강제품 내항운송업체들은 대형화주인 POSCO사 등 제철회사로부터 적하보증(18년)에 의거하여 국취부나용선과 국내매입으로 선박을 확보하였다(<표 4-7>참조). 등록제가 시행된 이후 철강제품용 선박확보는 국내매입 1건이었다.

<표 4-7> 철강제품 전용선에 대한 선박확보 방법(등록제 이전)

| 구분 | 용선 | 국내매입 | 개인건조 | 리스 | 국외건조 | 중고선수입 | 국취부 나용선 | 계획 조선 | 기타 | 합계 |
|----|----|------|------|----|------|-------|------------|----------|----|----|
| 척수 | - | 5 | 1 | - | - | - | 5 | - | - | 11 |

자료 : 해양수산부 연안화물과.

2) 내항운송 계약

철강제품 내항운송은 광양선박, (주)한진, (주)동방, 대한통운(주)등 대형 내항운송업체들이 참여하고 있다. 광양선박(주), (주)한진, (주)동방은 RO/RO선 운항에 치중하고 있다.

운송 요금은 선박의 감가상각 연한을 12년으로 하고, 선사가 제출한 운항비, 관리비 등 원가자료를 반영하여 결정되고 있다. RO/RO선 운임 협상은 매년 진행되며, 독점 수요자인 POSCO사와 내항화물운송업체 3 사간 공동으로 이루어 진다.

3) 전용부두

철강제품 전용부두는 울산항 6, 7부두를 제외하고는 민자로 건설되었다(<표

4-8>참조). RO/RO선 전용부두는 평택항, 마산항, 광양항, 포항항에 소재하며, 이들 항만에는 POSCO사의 물류거점이 있다.

<표 4-8>

철강제품 전용부두 현황(2001년)

| 항 별 | 부두명 | 시설규모 (m, 톤×척수) | 주이용자 | 건설재원 |
|-------|-----------|--------------------------------|-----------------|------|
| 평 택 항 | 포철RO-RO부두 | 안벽 240 (2만×1) | POSCO | 민자 |
| 마 산 항 | 포철RO-RO부두 | 안벽 210 (2만×1) | " | " |
| | 삼성부두 | 안벽 80 (3천×1) | 동부건설 | " |
| 목 포 항 | 한라부두 | 안벽 210 (1만×1) | 삼호중공업 | " |
| 광 양 항 | RO-RO부두 | 안벽 240 (3만×1) 돌핀 140 (8천×1) | POSCO | " |
| 울 산 항 | 6부두 | 안벽 990 (3만×4) | 대한통운, 동방 | 국고 |
| | 7부두 | 안벽 210 (2만×1) | " | " |
| | 화암부두 | 안벽 816 (4천×6) | 현대해운 | 민자 |
| 미 포 항 | 미포부두 | 안벽 210 (2만×1) | 동방, 광양선박 | 민자 |
| 포 항 항 | 신항RO-RO | 안벽 193 (5천×1) | 광양선박, 동방, 한진 | 민자 |
| 소 계 | | 3,539m | | |

자료 : 해양수산부 연안해운과.

4) 법제도적 지원방안

철강제품의 내항운송 공급은 비교적 안정되어 있다. 내항운송에서 RO/RO선 투입과 이에 적합한 물류시설 및 장비가 개발되는 등 기술혁신도 활발하다. 그러나 장기적 수요 변동에 대비하여 내항운송 시장 진입과 퇴출을 용이하도록 하는 정책지원이 필요하다.

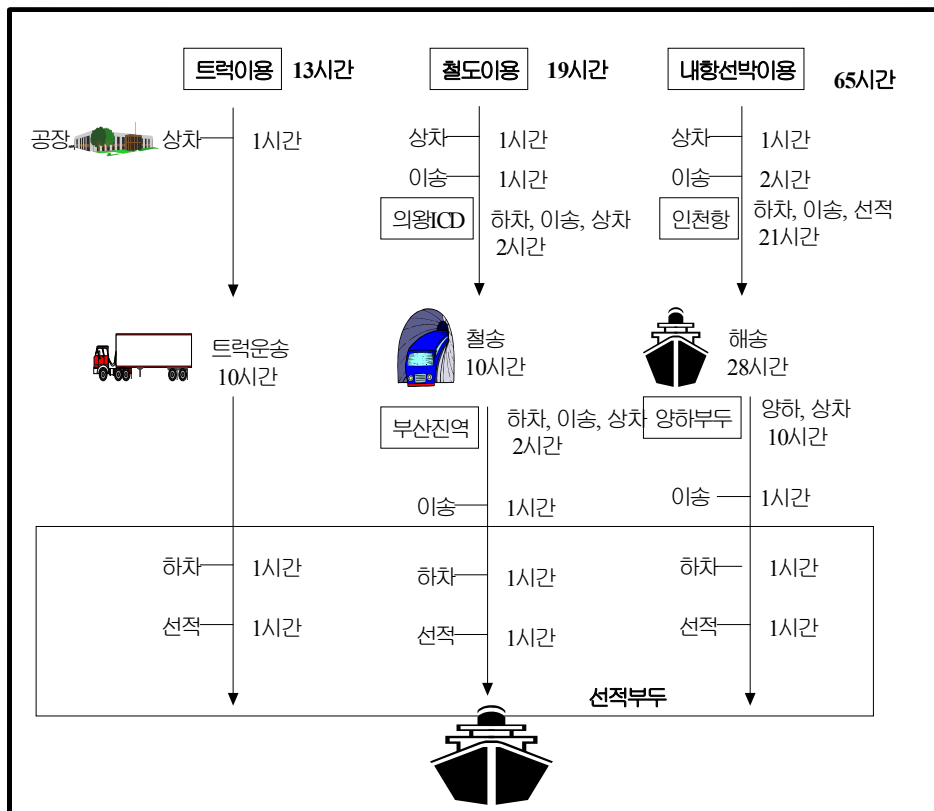
또한 내항운송업체들이 내항운송 중심의 물류기반 시설조성을 지원하여 중소형 제철회사들의 물량을 유치할 수 있는 계기를 제공할 필요가 있다. 한편 철강제품에 대한 물류표준화·물류정보화 등 제도적 지원을 적극 시행하여 내항운송 중심의 물류체계가 효율화되도록 유도해야 한다.

4. 수출입 컨테이너

1) 선박투입

2001년 컨테이너 내항운송에는 (주)한진 1개사가 인천/부산항로에 144TEU급 1척과 215TEU급 3척, 인천/광양과 광양/부산항로에 144TEU급 각 1척씩을 투입하고 있다. 내항운송은 수원/부산항간에 65시간 소요되어, 트럭운송 13시간, 철도운송 19시간에 비해 운송시간에서는 불리하다(<그림 4-2>참조).

<그림 4-2> 수원/부산항간 운송수단별 소요시간 비교



2) 내항운송 계약

수출입 컨테이너의 내항운송 계약은 (주)한진과 대형 수출업체간, (주)한진과 트럭운송업체 등간 체결되고 있다. 대형 수출업체들은 삼성전자와 LG전자 등이다. 이들 대형 제조업체들이 내항운송의 이용비율이 높은 것은 계획출하가 가능하여 내항운송의 이용이 용이하며, 교섭력이 커 내항운송업체는 물론이고 외항운송업체와 운임과 B/L 발행 시점 등의 교섭이 가능한 까닭으로 판단된다.

트럭운송업체들은 수출입업체와 국내운송계약을 체결하여, 컨테이너를 국내 운송하는 데 일차적으로 트럭운송에 물량을 배정하고 있어, 내항운송 이용 촉진에 어려운 실정이다.

3) 전용부두

컨테이너 내항운송 전용부두는 국고에 의해 조성된 부산항 35선석, 7부두 71~73선석과 광양항 2번선석, 인천항 41번선석이 있다. 인천항의 경우 갑문내 부두로서 갑문이 폐쇄될 경우 운항에 차질이 발생되고 있다(<표 4-9>참조).

<표 4-9> 수출입 컨테이너 내항운송 전용부두 현황(2001년)

| 화 물 별 | 항 별 | 부두명 | 시설규모 (m, 톤×척수) | 주이용자 | 비 고 |
|-------|-------|-----------|------------------------------|--------|-----|
| 컨테이너 | 부 산 항 | 3부두 35 | 안벽 200 (2만×1) | (주)한 진 | 국고 |
| | | 7부두 71-73 | 안벽 470 (5천×2, 1천×1, 2만×1) | " | " |
| | 광 양 항 | 광양터미널2번선석 | 안벽 280 (5만×1) | " | " |
| | 인 천 항 | 41번선석 | 안벽 200 (2만×1) | " | " |
| 소 계 | | | 1,150m | | |

자료 : 해양수산부 연안해운과

4) 법제도적 지원방안

2002년 11월 해운법 개정으로 국적 외항화물운송업체도 컨테이너 내항운송에 참여할 수 있어, 향후 공급자간 경쟁은 격화될 전망이다. 그러나 내항운송

업체는 영업범위가 국내로 제한되어 국내외를 총괄하여 서비스를 제공하는 외항운송업체에 비해 경쟁력이 열악한 실정이다. 내항운송업체와 외항운송업체간 공정한 경쟁여건을 조성하려면, 외항운송업체에게 주워지는 연료유에 대한 면세와 국제가격에 의한 구입 등의 혜택을 내항운송업체에게도 제공하는 것을 적극 검토해야 한다.

한편 이용이 저조한 중소 수출업체들의 내항운송을 유인하는 방안으로 내항운송업체와 중소 수출업체간 물류정보망 구축, 항만내 중소 수출입업체들의 물류센터 조성 등을 적극 추진할 필요가 있다.

제 5 장 일본의 내항화물운송 촉진 및 지원 정책

1. 일본의 내항화물운송 관련 법체계

1) 관련 법체계

일본의 내항화물운송 관련 법률은 해상운송법, 내항해운업법, 내항해운조합법으로 구성되어 있어, 우리나라의 해운법·한국해운조합법 2법체계와 대조적이다.

일본의 해상운송법에서는 해상운송사업에 대한 정의 및 구분, 여객운송사업의 면허기준과 운항관리, 화물정기항로사업의 신고·운임율의 공시 등을 규정하고 있다.

내항해운업법에서는 내항화물운송사업에 대한 적정선복량의 제시, 내항화물운송사업의 허가 및 신고, 운임 및 요금에 대한 권고, 표준운임료 등을 제시하고 있다.

내항해운조합법에서는 내항화물운송사업자 단체인 내항해운조합의 사업, 조합원의 경제적 지위 개선을 위한 단체협약, 조정사업과 공동사업, 조정사업과 공정거래 관련법과의 관계 등을 규정하고 있다.

2) 법체계의 특성

일본의 내항해운업법은 1964년 제정되었는데, 당시 내항화물운송사업의 진입 제도는 신고제이었다. 그러나 1960년대 선복과잉 등으로 업계가 내항화물선의 공동계선과 선복량 조정을 시작하는 등 문제가 발생되자, 1969년 허가제로 규제를 강화하여 동 제도를 유지하고 있다. 동법의 주요내용은 내항선복량의 책정과 선복량 과잉시 신규진입자 등에 대한 사업허가의 제한, 표준운임 및 표준요금 제도, 표준대도료 제도 등이다.

일본의 내항해운조합법은 내항화물운송사업의 경영이 현저하게 불안정한 경우에 한해 내항화물운송에 사용되거나 보유한 선박의 선복조정, 연료유 및 물자의 구입수량과 구입가격의 조정 등을 규정함으로써 선복조정사업을 할 수

있는 근거를 제공하고 있다. 그간 일본의 내항화물운송업계는 공동계선, 공동해체 등 선복조정을 지속하여 왔다. 그러나 1986년 일본경제단체연합회가 선복조정의 탄력적 운영 등 규제완화를 주장하는 등 문제점도 제기되었다. 선복조정사업의 지속에 따라 내항화물운송업계의 폐쇄성, 시장의 불투명성, 내항화물운송사업자간 경쟁의 제한도 발생되었다³¹⁾.

1998년 선복조정사업은 잠정조치사업으로 전환되었다. 잠정조치사업에서는 선박을 해체하는 자가 정액의 교부금을 받는 한편, 선박의 건조와 갱신에 대해서는 담보비율의 제약없이 자유롭게 실시할 수 있게 되었다. 그러나 교부금 지출을 사업자 스스로 보상하기 위해 건조 납부금이 필요하다.

3) 공정거래 관련법과의 관계

일본의 ‘사적독점의 금지 및 공정거래의 확보에 관한 법률’ 제8조에서는 사업자 단체가 일정 거래분야에서 경쟁제한, 일정 사업분야에서 현재 또는 장래사업자수를 제한하는 것, 구성 사업자의 기능 또는 활동을 부당하게 제한하는 것 등을 금지하고 있다. 한편 동 법률 제22조에서는 특정사업에 관해 특정법률이 있고 사업자 또는 사업자단체가 그 법률 또는 그 법률에 기초한 정당한 행위에는 ‘사적독점의 금지 및 공정거래의 확보에 관한 법률’을 적용하지 않도록 하고 있다.

내항해운조합법 18조에서는 국토교통성 장관의 인가를 받은 내항해운조합의 단체협약, 조정규정에 관계된 내항해운조합 또는 조합원의 행위에는 「사적독점의 금지 및 공정거래의 확보에 관한 법률」의 규정이 적용되지 않도록 하고 있다. 또한 내항해운조합법 제10조에서는 내항화물운송에 사용되거나 보유한 선박의 선복조정, 연료유 및 물자의 구입수량과 구입가격의 조정 등 단체협약을 하고자 하는 경우는 국토교통성 장관의 허가를 받아야 그 효력이 발생된다고 규정하고 있다.

4) 구조개선 정책의 변화

일본정부는 1960년대 선복과잉 등의 문제가 야기되자 1971년 「내항해운 구

31) 한국해운조합, 「일본 연안해운의 비전」, 2001, 10. p. 23.

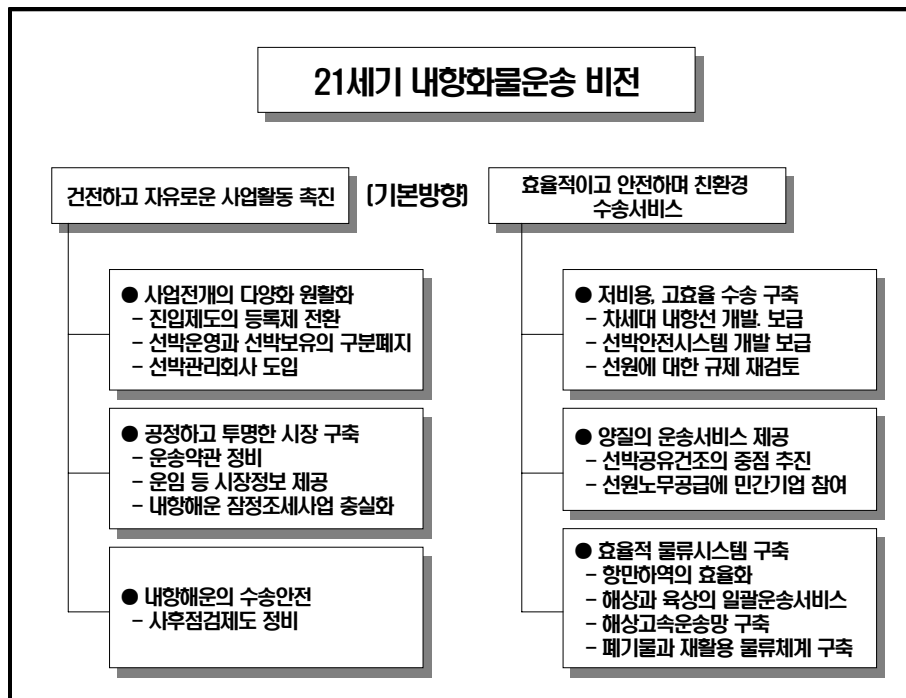
조개선 대책요강」에 의해 과잉선박 처리대책, 기업체질의 개선, 적정운임의 수수를 대책으로 수립하였다. 과잉선박 처리대책으로는 1973년 7월까지 화물선에 대한 건조모집정지, 1972년의 화물선 공동계선, 1973년의 화물선 제1차 공동해체가 실시되었다. 기업체질 강화로는 집약화에 의한 사업규모의 적정화를 추구하였다.

1974년 일본정부는 내항화물운송사업자의 전업과 폐업 그리고 집약화에 의한 사업규모의 적정화, 해운조합활동 강화를 촉진하였다. 이에 따라 내항해운조합총연합회에 의한 구조개선 조치로서 집약합병 급부금이 교부되었다. 그리고 선박정비공단에 의한 선박공유방식에 의한 신조선 건조가 이루어 졌다.

1980년대에도 내항화물운송사업자의 전업과 폐업 그리고 집약화에 의한 사업규모의 적정화가 지속적으로 추구되었으며, 내항화물운송의 물류효율화도 새로운 정책과제로 부상되었다.

<그림 5-1>

일본의 21세기 내항화물운송 비전



1990년대에는 협업화에 중점을 둔 내항화물운송업의 체질강화, 내항운송의 효율화, 대량화물의 해상운송 촉진(모델시프트), 해운조합에 의한 구조개선, 화주와 정기간담회 등이 추구되었다.

2002년 일본정부는 21세기형 비전으로 건전하고 자유로운 사업활동을 정비하는 시장환경의 조성, 효율적이고 안전하며 환경에 우수한 운송서비스 구축이라는 2가지 기본방향을 제시하였다(<그림 5-1>참조).

시장환경의 조성의 실천방안으로는 진입제도의 허가제에서 등록제의 전환, 선박운영과 선박보유의 사업구분 폐지, 선박관리회사의 도입이 제시되었다. 대형화주를 정점으로 하는 거래구조에서 우월적 지위 남용을 방지하고 공정하고 투명한 시장을 구축하기 위해, 운송약관 정비, 운임·용선료 수준 등 시장정보의 제공, 내항해운잠정조치사업의 원활하고 충실한 실시 등이 제시되었다.

우수한 운송서비스 구축을 위한 방안으로는 저비용이면서 고효율적 운송서비스 구축, 양질의 운송서비스를 제공하기 위한 환경정비, 효율적 물류시스템 구축이 제시되었다.

저비용이면서 고효율적 운송서비스 구축의 세부실천방안은 차세대 내항선의 개발·보급 추진, 선박안전관리 시스템의 개발과 보급, 선원에 대한 규제 재검토이다. 양질의 운송서비스를 제공하기 위한 환경정비의 세부실천방안으로서는 운수시설정비사업단의 선박공유건조의무의 중점 추진, 선원노무공급 사업에의 민간참여이다. 효율적 물류시스템 구축의 실천방안으로서는 항만하역의 효율화, 해상운송과 육상운송을 결합한 일관운송서비스의 충실화, 해상고속도로의 구축 등에 의한 해상운송촉진, 폐기물과 재활용 물류시스템 구축이다.

2. 일본 내항해운업법의 내용과 시사점

1) 주요 내용

동 법의 목적은 내항화물운송업의 건전한 발전을 도모하고 내항운송의 원활한 운영에 기여하는 것으로 명시하고 있다. “내항운송의 원활한 운영”을 목적으로 함으로써 정부의 시장개입을 시사하고 있다. 일본 내항화물운송사업 진입제도는 허가제이다. 다만 총톤수 100톤 미만의 내항화물운송사업에 대한

진입제도는 신고제이다.

동 법 제2조의2(내항선복량의 책정)에 의해 국토교통성 장관은 매년 교통정책심의회의 의견을 들어, 내항화물운송업에 사용되는 선박에 관해 당해연도 이후 5년간의 연도별 적정 선복량을 선종별로 정하고, 이를 고시해야 한다. 동 법 제2조의 3에 의해 국토교통성 장관은 내항운송업체에 소요되는 선복량이 현저하게 과잉될 것이 우려되는 때에는 교통정책심의회의 의견을 듣고 1년 이내 기간을 정하여 선종별로 선복량의 최고한도를 설정하여 고시할 수 있다.

현저히 선복량이 과잉될 경우 국토교통성 장관은 최고한도 선복량의 책정시 허가를 함에 따라 내항화물운송업에 사용되는 선종별 선복량이 최고한도를 초과할 경우는 허가를 하지 않음으로써 선복과잉을 해소하려 하고 있다(동 법 제6조의 2).

국토교통성 장관은 항로 및 화물을 지정하여 내항화물운송업에 관해 표준운임 혹은 표준요금을 설정하여 고시할 수 있다(동 법 제16조의 1). 표준운임 혹은 표준요금이란 해당품목의 운송특성을 반영하여 능률적인 경영하에서 적정한 원가를 보상하고 적정한 이윤을 포함하는 것이다(동 법 제16조의 2).

더욱 적극적인 운임 또는 요금에 대한 개입수단으로서 권고가 있다. 국토교통성 장관은 표준운임 혹은 표준요금을 설정된 항로 및 화물에 관한 운송에서, 표준운임 혹은 표준요금과 상이한 운임 혹은 요금으로 거래를 한 내항화물운송업자에 대해 당해거래가 내항화물운송업의 건전한 발달을 저해한다고 판단하는 경우에는 그 내항화물운송업자에게 당해 거래의 시정 기타 필요한 조치를 하도록 권고할 수 있다(동 법 제17조의 1).

국토교통성 장관의 권고가 있는 때에는 내항화물운송업자는 국토교통성 장관이 지정하는 기한내에 국토교통성 장관에게 당해권고의 응락여부를 회답해야 한다(동 법 제17조의 2). 내항화물운송업자가 당해권고의 응락여부에 대해 회답하지 않거나 응락하지 않은 경우 국토교통성 장관은 그 이유가 정당하지 않다고 인정하는 때에는 권고에 관련된 조치를 하는 것을 명령할 수 있다(동 법 제17조의 3). 이러한 표준운임과 표준요금에 대한 정부개입의 근거는 선박의 용선과 대선에 대해 동일하게 적용된다.

이밖의 국토교통성 장관의 개입수단으로서는 내항화물운송사업자에 대해 업무운영의 개선, 기타 당해사업의 합리화에 관해 권고(동 법 제25조) 등이 있다.

2) 시사점

일본의 내항화물운송업 사업은 허가제를 원칙으로 하며, 예외적으로 영세사업자에 대해 신고제를 병행하고 있다. 우리나라 내항화물운송시장 진입제도는 등록제로 일본과 상이하다.

일본의 내항화물운송업 진입제도가 아직 허가제를 중심으로 운영되는 측면을 고려할 때 시장 진입을 제한하는 「최고한도 선복량의 책정」은 합리적인 측면이 있다. 우리나라의 경우 시장진입제도가 사업자의 자율의사에 일임하는 등록제를 시행하고 있어, 일본과 같이 「최고한도 선복량의 책정」을 그대로 도입하기에는 어려울 것으로 판단된다.

일본의 경우 보고 및 검사 제도를 통하여 운임에 대한 정보를 국토교통성에서 확보할 수 있으나, 우리나라에서는 시장 운임에 대한 자료를 입수할 수 있는 법제도적 장치가 없다.

허가제를 유지하고 있고, 보고 및 검사제도를 통하여 내항화물운송업체에 대한 표준운임과 표준요금을 권고할 수 있는 일본의 내항해운법을 우리나라에서 수용하기에는 무리라고 판단된다. 우리나라의 경우 내항화물운송의 이용을 촉진하기 위해서는 화주에 대한 지원을 강화하고, 합리적 경영정보를 공시하도록 유도하고, 사업자들간의 전략적 제휴를 촉진하여 사업의 합리화를 추구하는 방안이 대안으로 판단된다. 또한 기존 해운법이 시장진입에 대한 기준을 규정하고 있어, 내항화물운송을 육성하고 촉진하는 법을 제정할 필요가 있다.

3. 내항해운조합법의 내용과 시사점

1) 주요 내용

일본의 내항해운조합법에서는 경영악화가 있는 경우, 내항해운조합이 구조조정을 할 수 있도록 규정하고 있다. 동 법 제8조에 따라 내항해운조합은 조합사들의 경영이 현저하게 불안정한 경우 국토교통성 장관의 인가를 받고 다음의 사업을 할 수 있다.

1. 내항화물운송에 관계된 운임 혹은 요금 또는 내항운송에 사용되는 선박의 용선·대선하는 것에 관련된 요금 수취 혹은 지불의 조정
2. 내항화물운송사업에 관계된 운송조건에서 운임 및 요금 이외의 조건에 관한 조정
3. 조합원이 행하는 내항운송에 관계된 화물의 인수수량 혹은 인수방법의 조정
4. 조합원이 배선하는 내항운송의 용도로 사용되는 선박의 선복조정
5. 조합원이 보유하는 내항운송의 용도로 제공되는 선박의 선복조정
6. 조합원이 내항운송의 용도로 제공하는 선박운항에 필요한 연료 등의 구입수량, 구입방법 또는 구입가격의 조정

다음사업은 조합원의 경영상황과 무관하게 할 수 있다.

7. 조합원의 내항화물운송사업에 관계된 공동사업
8. 조합원 내항화물운송사업 합리화 관련 지도 등
9. 조합원에 대해 내항화물운송사업에 관계된 사업자금의 알선
10. 조합원에 대해 내항화물운송사업에 사용될 선박의 건조를 위한 자금에 대한 채무보증 등

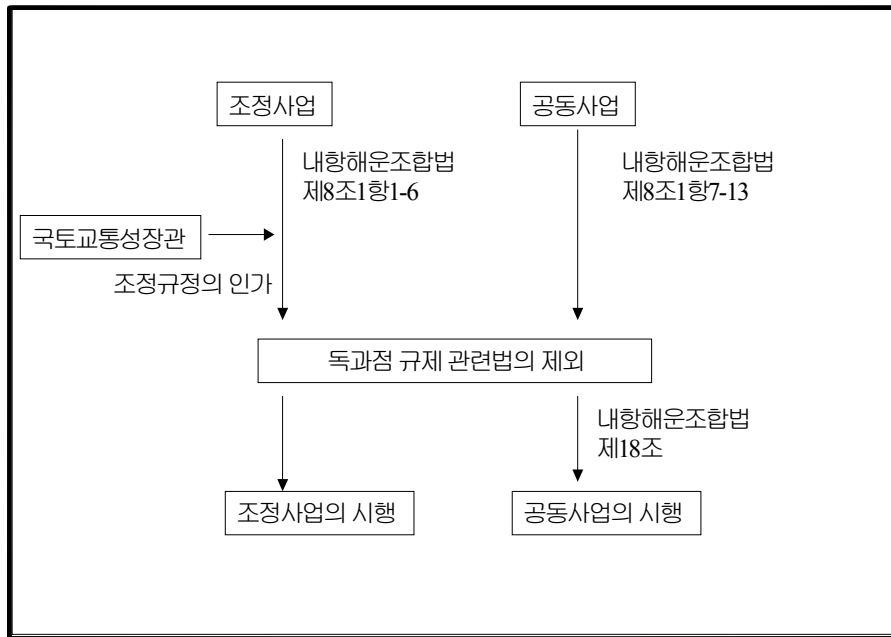
아울러 내항해운조합은 경제적 지위의 개선을 위해 단체협약을 체결할 수 있다. 조합원이 체결한 계약에서 단체협약의 기준에 위반된 경우는 그 부분에 한해 단체협약의 기준을 적용하도록 하고 있다.

동 법 18조에서는 국토교통성 장관의 인가를 받은 단체협약 또는 조정규정에 관계된 내항해운조합 또는 조합원의 행위에는 「사적독점의 금지 및 공정거래의 확보에 관한 법률(이하 ‘독과점규제법’이라 함)」의 규정이 적용되지 않도록 하고 있다(<그림 5-2>참조).

한편 조정사업에 따라 조정규정에 관계된 내항화물운송사업자의 대부분이 동일 내용으로 조정규정의 적용을 받고, 해당 내항해운조합 혹은 연합회가 신청하는 경우 국토교통성 장관은 해당조정 규정을 참작하여 국토교통성령으로 내항화물운송사업을 경영하는 자에 대해 그 사업활동을 제한하는 것을 명할 수 있다(동 법 제59조).

<그림 5-2>

내항해운조합의 조정사업과 공동사업의 법체계



2) 시사점

일본의 내항해운조합은 국토교통성 장관의 인가를 받아 운임 혹은 요금의 조정, 운임 및 요금 외에 운송조건에 관한 조정, 선복에 대해 조정을 할 수 있다. 이러한 조정은 관련법의 규정에 의해 독과점규제의 예외사항으로 인정받고 있다.

우리나라에서는 내항화물운송사업의 진입제도가 허가제에서 등록제로 전환될 때, 대형 화주와 중소형 내항화물운송사업자간 교섭력을 충분히 고려하지 못한 점이 있다고 사료된다. 우리나라 내항화물운송 서비스의 수요자가 과점화되어 있고, 업계의 자율적 경쟁에 의해서도 자원배분이 효율화되지 못한다면 특정화물의 내항운송에 한해 한시적인 선복조정을 유도하고 내항운송업체간 인수합병을 촉진하여 경쟁을 활성화함으로써 효율성을 제고하는 것을 적극 추진할 필요가 있다.

4. 화물운송취급사업법의 내용과 시사점

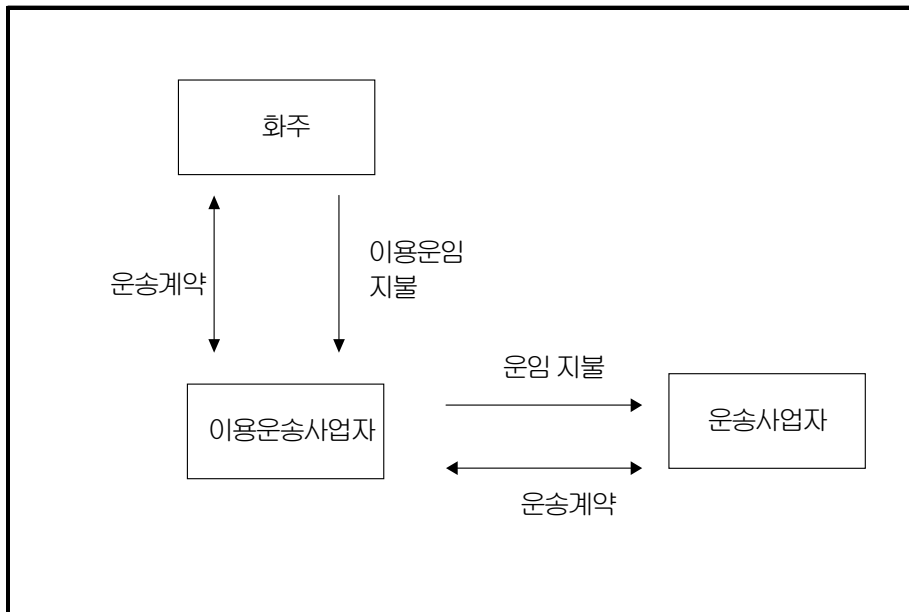
1) 관련 내용

일본의 화물운송취급사업은 이용운송사업과 운송취급사업으로 구분된다. 이용운송사업은 타 운송사업자의 운송서비스를 이용하여 운송을 하는 사업으로 운송책임을 부담하며, 화주와의 운송계약을 체결하고 타 사업자에게 운송을 청부하는 사업이다. 운송취급사업이란 운송책임을 부담하지 않으며 운송업체로부터 운송되는 화물을 취급하는 사업이다.

이용운송사업은 제1종 이용운송사업과 제2종 이용운송사업으로 세분된다. 제1종 이용운송사업이란 제2종 이용운송사업 외의 이용운송사업으로 철도, 항공, 해운, 자동차를 이용한다. 제2종 이용운송사업이 이용할 수 있는 운송수단은 철도, 항공, 선박이며 철도·항공·내항 거점과 내륙지간 트럭운송을 하는 사업이다(<그림 5-3>, <그림 5-4>참조).

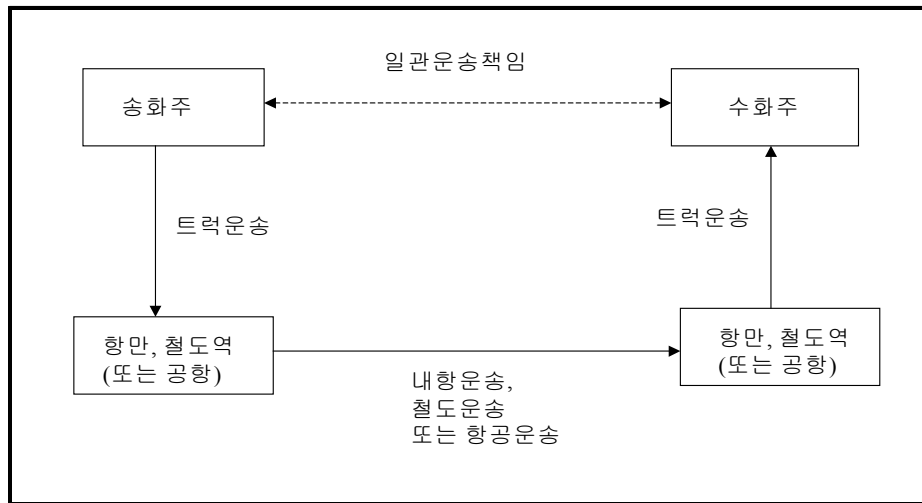
<그림 5-3>

일본 제2종 이용운송사업의 개념도



<그림 5-4>

제2종 이용운송사업의 국내복합운송 개념도



일본의 제1종 이용운송사업자는 해운부문 2,200개업체(내항운송 1,800개, 외항운송 400개), 트럭부문 5,000개업체, 철도부문 100개업체이다(<표 5-1>참조). 제2종 이용운송사업자는 철도부문 800개업체, 항공부문 100개업체이다. 2002년 9월 일본정부는 제2종 이용운송사업의 이용 운송수단에 내항 및 외항 해운을 추가하도록 화물운송취급사업법을 개정하였다.

<표 5-1>

일본 이용운송사업자 현황(2002년 기준)

| 구분 | 제1종 이용운송사업자 | 제2종 이용운송사업자 |
|----|-------------------------|-------------|
| 해운 | 2,200(내항 1,800, 외항 400) | - |
| 트럭 | 5,000 | - |
| 철도 | 100 | 800 |
| 항공 | - | 100 |
| 합계 | 7,300 | 900 |

자료 : (일)내항해운, 2002. 4. p. 6.

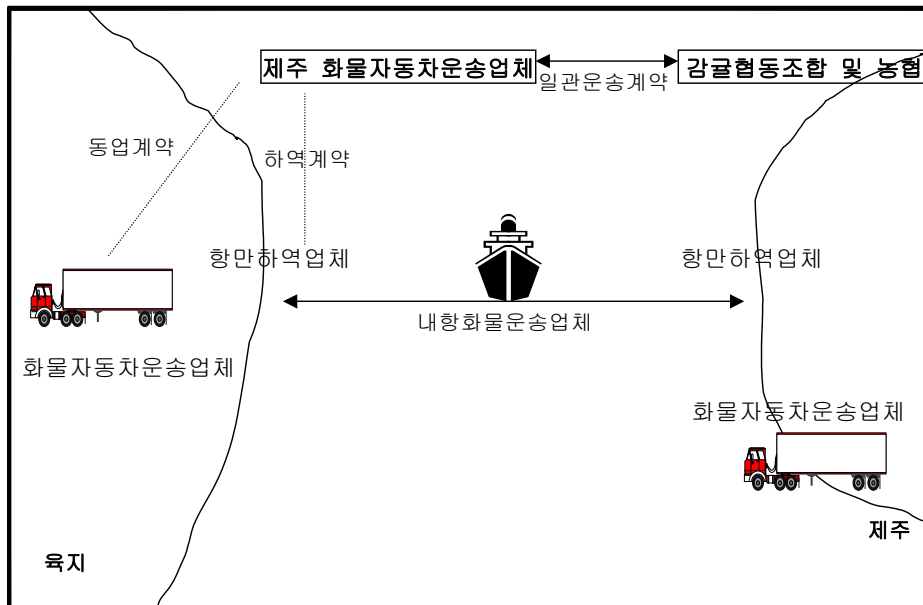
2) 시사점

2002년 9월의 법 개정 이전 일본내 내항화물운송을 이용하여 일관운송을 하기 위해서는 자사 혹은 계열사가 화물취급사업, 항만하역업, 창고업 등의 다양한 면허를 보유해야만 했다. 이에 따라 일본통운(주) 등 한정된 물류업자만이 종합서비스를 제공할 수 있었다. 그러나 법개정 이후 제2종 이용운송사업의 허가를 받은 경우 내항화물운송을 이용한 일본내 복합운송이 가능하게 되었다. 관련법 개정에 따라 일본내 복합운송시장에 대형 포워더와 대형 트럭운송업체의 참여와 내항화물운송의 운송물량 증가가 예상되고 있다³²⁾. 법 개정 후 따라 복합일관운송을 중심으로 물류체계도 크게 변화될 것으로 보인다. 내항화물운송업체들도 철도/트럭/해운, 트럭/해운을 결합한 복합운송서비스를 확대할 전망이다.

우리나라에서는 국내 복합운송에 대한 법규로서 화물유통촉진법이 있다. 동법에서 국내복합운송에 대한 규정은 명확하지 않다. 운송업체들은 개별법에 의해 부문별 면허를 취득하여 국내복합운송을 하고 있다.

<그림 5-5>

제주 컨테이너화물의 국내 복합운송 개념도



32) (일)내항해운, “제2종 이용운송사업의 규제완화로 활기”, 2002. 4. p. 6.

제주 컨테이너의 복합운송에서는 내항화물운송사업자가 화물자동차운송사업자(화물자동차운수사업법상) 혹은 화물자동차운송주선사업자와 제휴를 맺고 있다(<그림 5-5>참조). 수출입 컨테이너의 국내 복합운송은 내항화물운송사업, 화물자동차운송사업, 항만하역업 등의 면허를 소유한 (주)한진에 의해 이루어지고 있다.

우리나라에서도 내항화물운송사업을 활성화하는 방안으로 내항화물운송과 트럭운송·철도운송 등을 결합한 국내 복합운송을 새로운 사업영역으로 검토할 수 있다.

5. 내항화물운송 지원제도

일본정부는 내항화물운송에 대한 정책목표로 물류효율화와 트럭운송에서 해운으로 전환(모달시프트)을 두고 있다. 이러한 정책목표를 추진하는 지원제로는 선복조정에 대한 잠정조치사업, 운수시설정비사업단의 선박공유, 중소 내항화물운송사업자에 대한 투자촉진을 위한 세제지원이 있다. 일본정부는 내항화물운송에 대한 지원을 통해 대량운송이 가능한 내항화물운송 이용촉진, 근대화선의 건조촉진, 선박수요의 창출, 지역경제의 활성화와 안정화를 추구하고 있다.

1) 내항해운 잠정조치사업

(1) 선복조정에 대한 논란

내항해운조합이 주도한 선복과잉을 해소하는 방안인 선복조정사업은 1968년 시작되었다. 이는 진입의 허가제와 함께 내항화물시장의 진입규제로 작용하여 왔다. 내항화물시장은 기존 사업자에 의해 안정화될 수 있었다. 그러나 선박담보권리가 상승되는 등의 문제로 규제완화가 추진되기에 이르렀다³³⁾.

선복조정제도에 대한 논의는 1980년대 중반이후 본격화되었다³⁴⁾. 일본의 경

33) (일)내항해운, 2002. 6. p. 16.

34) (일)내항해운대책연구회편, 「내항해운핸드북」, 성산당, 동경, 1999. pp., 84~91.을 참조

제단체연합회는 1986년 선복조정제도의 탄력화를 제안하였다. 1988년 일본행정개혁위원회는 내항화물운송사업의 선복조정에 대해 선복수급을 감안하여 선종별 해체비율을 완화하고 이후 선복조정에서 공적의존에서 탈피하고 내항화물운송업의 구조개선을 추구할 것을 제안하였다. 1994년 일본 국무회의에서는 내항화물운송업의 선복조정제도에 관해 독과점규제법의 적용제외 등에 대해 검토하였다.

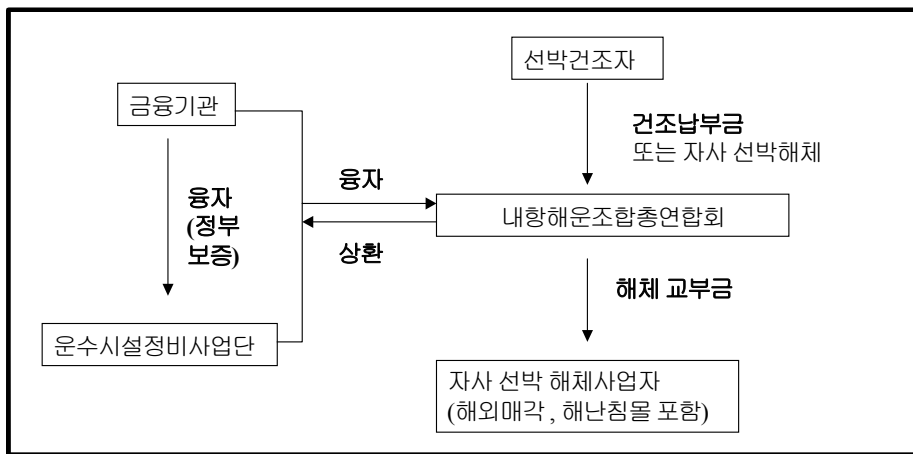
1995년에는 행정개혁추진본부가 개별법에 의한 독과점규제 적용제외 카르텔 등에 대해 원칙적으로 5년 이내 폐지할 것을 검토하는 것으로 결정하였다. 1998년 일본 국무회의는 이전의 선박조정사업을 폐지하고, 잠정조치사업을 도입하도록 결정하였다.

(2) 잠정조치사업

내항해운조합총연합회(이하 ‘내항총련’이라 함)는 1998년 5월 「내항해운잠정조치사업규정」을 제정하였다. 동 규정에 따르면 1998년 3월 이전에 건조승인되었거나 담보승인된 선박에 관해서는 기존 「보유선복 조정규정」이 적용되고, 4월 1일 이후 건조 등의 인정 또는 해체 등이 인정된 선박에 대해서는 잠정조치 사업규정이 적용된다³⁵⁾.

<그림 5-6>

일본 내항화물운송 잠정조치사업의 개요



자료 : (일)국토교통성해사국편, 「해사레포트」, 2002. p. 106.

35) (일)내항해운대책연구회편, 「내항해운핸드북」, 성산당, 동경, 1999. p. 135

「내항해운 잠정조치 사업규정」에는 잠정조치사업의 대상선박, 건조 등의 인정과 납부금, 납부금의 면제, 교부금의 교부 등에 대해 서술하고 있으며, 내항총련이 인정하지 않은 선박을 건조하는 등의 위반에 대한 벌칙도 규정하고 있다.

잠정조치사업은 내항화물운송용 소유선박을 해체하는 내항총련의 조합원에 대해 교부금을 교부하고, 조합원이 내항화물운송에 사용하기 위해 선박을 건조하는 경우는 납부금을 부과하고 있다(<그림 5-6>참조).

선박해체 교부금은 기존 선박을 해체하거나 해외에 매각하거나 선박이 해난으로 침몰되는 경우에 지급된다. 교부금은 선종별로 상이하다. 해체교부금은 시간경과에 따라 인하되고 있다. 해체교부금 기준이 되는 대상톤수는 화물선의 경우 재화중량톤, 유조선에서는 화물유조 전용적 m^3 , 예선에서는 주기관마력수를 기준으로 한다(<표 5-2>참조).

<표 5-2>

선종별 해체교부금 단가

단가 : 엔/대상톤

| 선종\연도 | | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|-----------|----------------------|---------|---------|---------|--------|--------|
| 일반화물선 | | 110,000 | 105,000 | 100,000 | 95,000 | 90,000 |
| 특수 화물선 | 동종 특수화물선의 담보로 승인된 선박 | 60,000 | 55,000 | 50,000 | 45,000 | 40,000 |
| | 톤당 10만엔 납부금의 선박 | 54,000 | 49,500 | 45,000 | 40,500 | 36,000 |
| | 톤당 10만엔 미만 납부금의 선박 | 48,000 | 44,000 | 36,000 | 36,000 | 32,000 |
| | 부 선 | 24,000 | 22,000 | 20,000 | 18,000 | 16,000 |
| 유 조 선 | | 60,000 | 55,000 | 50,000 | 45,000 | 40,000 |
| 예 선 | | 11,000 | 10,500 | 10,000 | 9,500 | 9,000 |

자료 : (일)내항총련, “내항해운잠정조치사업규정”, 1998. 10.

주 : 1) 대상톤수는 화물선의 경우 재화중량톤, 유조선에서는 화물유조 전용적 m^3 , 예선에서는 주기관마력수를 말함

2) 해체교부금 단가는 2003년 4월 1일 이후부터는 잠정조치사업의 수지상황을 반영하여 선종별로 재고함

조합원이 내항화물운송용 선박을 건조, 개조 및 타 용도로 전용하는 경우 건조 납부금을 내항총련에 납부하여야 한다. 건조납부금 단가는 선종별 연도별로 상이하다(<표 5-3>참조). 납부금 기준이 되는 대상톤수는 화물선의 경우 재화중량톤, 유조선에서는 화물유조 전용적 m^3 , 예선에서는 주기관마력수를 기준으로 한다.

<표 5-3>

선종별 건조 납부금 단가

단위 : 엔/대상톤

| 선종 구분 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 일반화물선 | 125,000 | 120,000 | 115,000 | 110,000 | 105,000 |
| 특수화물선 | 75,000 | 70,000 | 65,000 | 60,000 | 55,000 |
| 무동력선 | 39,000 | 37,000 | 35,000 | 33,000 | 31,000 |
| 유 조 선 | 75,000 | 70,000 | 65,000 | 60,000 | 55,000 |
| 예 선 | 12,500 | 12,000 | 11,500 | 11,000 | 10,500 |

자료 : 국토교통성 해사국 국내화물과.

한국해양수산개발원, 「연안해운의 적정선복량 산출연구」, 한국해운조합, 2002.에서 재인용

2) 선박공유건조 제도

1997년 이전 일본에서는 선박정비공단에 의해 선박공유 건조가 이뤄져 왔다. 그러나 1997년 9월 선박정비공단은 운수시설정비사업단으로 개편되었다. 동 사업단의 선박에 관련된 주요 업무는 공유방식에 의한 선박건조와 용자업무와 채무보증업무이다.

선박공유제도는 정부의 재정용자자금을 이용하여 해상화물운송사업자 및 해상여객운송사업자와 공유로 선박을 건조하는 방식이다. 운수시설정비사업단은 화물선 건조비용의 60~80%를 부담하고 사업자가 나머지를 부담한다. 선박등기는 건조비 부담비율에 따라 공동으로 한다. 사업자는 공유기간중 선박을 사용·관리하고, 수익과 비용은 사업자에 귀속된다. 사업자는 운수시설정비사업단에게 선박사용료를 지불하고, 공유기간(10~15년)이 만료되면, 운수시설정비사업단은 지분(10%의 잔존가액)을 사업자에게 양도한다.

일본정부는 선박공유건조 방식에 의해 선박의 근대화를 추진하고, 모달시프트(modal shift)선 등에 의한 환경개선, 선박의 현대화 등에 의한 물류효율화를 추구하고 있다(<표 5-4>참조). 모달시프트선은 중·장거리페리선, RO/RO선, 컨테이너선, 자동차전용선으로 구성된다. 환경개선에 중점을 두는 e-ship은 항행에 의한 CO2 배출량이 운수시설정비사업단이 정한 양에 비해 10% 이상 감소되는 선박 또는 2중 선체구조를 갖는 유조선 및 특수화물선이다.

<표 5-4> 운수시설정비사업단의 선종별 공유비율(2002년 4월 기준)

| 선 종 | | 공유비율의 상한 |
|---------------------|------------------------------------|-------------|
| 환경개선에 기여한 선박 | e-ship | 건조비용의 80%이내 |
| | 모덜시프트 기여 선박 | 건조비용의 80%이내 |
| | RO/RO선, 컨테이너선, 자동차전용선 등 | 건조비용의 70%이내 |
| 물류 효율화·고도화 선박 | 적재능력이 피대체선박에 비해 10%이상 증가 선박 | 건조비용의 70%이내 |
| | 속도가 피대체선박에 비해 10%이상 증가 선박 | 건조비용의 70%이내 |
| | IT기술을 사용한 선박 | 건조비용의 70%이내 |
| | 하역·운항에 관해 고도항해기기 등을 도입한 선박 | 건조비용의 70%이내 |
| | 선원노동 및 환경개선에 기여한 구조를 갖는 선박 | 건조비용의 70%이내 |
| 해운 집약화·협업화 선박 | 합병 혹은 협업화하는 해운사업자가 건조한 선박 | 건조비용의 70%이내 |
| | 건조선박의 척수를 상회하는 척수의 선박을 피대체선으로하는 선박 | 건조비용의 70%이내 |

자료 : 일본해사광고협회, 「수자로 본 일본의 해운·조선」, 2002.

운수시설정비사업단에 의한 선박공유건조 실적은 1991년 92척 9만 6,713총톤 사업단 분담액 510억엔에서 2001년에는 26척 7만 9,789총톤 사업단 분담액 258억엔으로 감소되었다(<표 5-5>참조). 이에 따라 내항화물선 신조 선박량중 운수시설정비사업단의 공유선박이 점하는 비중은 총톤수 기준으로 1994년 53%이었으나, 1998년에는 42%로 점차 감소되고 있다³⁶⁾.

<표 5-5> 운수시설정비사업단의 화물선 선박건조실적

| 구분\연도 | 1991 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
|-----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 척 수 | 92 | 72 | 35 | 28 | 16 | 26 | 26 |
| 총톤수 | 96,713 | 78,606 | 51,628 | 76,587 | 53,730 | 79,151 | 79,789 |
| 사업단분담액 (백만엔) | 51,009 | 41,600 | 22,719 | 29,833 | 18,504 | 25,969 | 25,801 |

자료 : (일)국토교통성해사국편, 「해사레포트」, 2002.

36) (일)내항해운대책연구회편, 「내항해운핸드북」, 성산당, 동경, 1999. 부록 p. 72.

3) 세제지원

(1) 국세

내항화물운송사업자에 대해서는 적용되는 내항근대화선에 대한 특별상각, 선박 매매교환에 대한 압축기장, 선박동력 이용 발전장치에 대한 특별상각 또는 세액공제, 내항유조선의 하역자동화 장비의 취득에 대해 특별상각 또는 세액공제, 컨테이너용 냉동장치에 대한 특별상각, 중소기업자가 취득한 내항선박에 대해 특별상각 또는 세액공제 등의 혜택이 있다.

(2) 지방세

내항선박의 고정자산세에 대해 선박의 과세표준을 50%로 하고 있다. 컨테이너용 냉동장치에 대해서는 취득후 3년간 과세표준을 4/5로 한다. 사업소세에는 상시선박에 승무한 선원에 지불하는 급여는 포함하지 않는다.

4) 금융지원

(1) 신용보증협회의 보증

신용보증협회는 중소기업자가 사업자금을 금융기관에서 차입할 때 각 지방자치단체에 있는 신용보증협회를 통해 그 차입채무를 보증하는 것으로 담보력과 신용력이 부족한 중소기업자에 대해 사업자금의 융통을 원활히 하는 제도이다. 신용보증협회는 중소기업신용보험공고에 보험계약을 하고 있으며, 동 공고로부터 대부를 받는다. 정부는 중소기업신용보험공고에 출자하고 있다. 일본의 ‘중소기업신용보험법’에서 중소기업이란 운송업의 경우 자본금 1억엔 이하의 기업으로 한정된다.

내항화물운송사업자의 경우 수요의 현저한 감소로 ‘중소기업신용보험법’상의 특종업종으로 지정되어, 보통보험 2억엔, 무담보보험 5,000만엔, 특별소액보험 1,000만엔의 한도와 별도의 추가보험이 가능하다.

(2) 中小企業金融公庫의 대출제도

중소기업금융공고는 중소기업의 성장과 발전을 촉진하기 위해 일반 금융기관에서 융자를 받기 어려운 설비자금과 장기운전자금의 대부를 하는 금융기관

이다. 중소기업금융공고의 대부제도는 일반대부와 특별대부로서 물류근대화자금
금이 있다.

일반대부는 설비자금대부와 장기운전자금대부로 세분된다(<표 5-6>참조).
대부 대상은 자본금 1억엔 이하의 회사와 종업원 300인 이하의 회사와 개인이
다. 설비자금대부는 대부한도액이 4억 8천만엔, 대부기간 10년이내, 이자율은
2.2%선, 보증인과 담보를 필요로 한다. 장기운전자금대부는 대부한도액 2억 4
천만엔, 대부기간 5년 이내, 이율은 2.2%선이며 보증인과 담보를 필요로 한다.

물류근대화자금 대부는 대부한도액 7억 2천만엔, 대부기간 15년 이내, 이자
율은 2.1%선, 보증인과 담보를 필요로 한다. 물류근대화자금 대부의 대상은 창
고업, 자동차화물운송업, 수상운송업, 항만운송업 등이다. 대부용도로는 창고,
하역시설, 트럭터미널, 배송센터 등에서 유통가공시설, 정보처리시설 및 유통기
능고도화시설을 준비하기 위해 필요한 설비자금과 창고, 하역시설, 트럭터미널
등에서 국토교통성의 확인을 받은 물류효율화계획을 실시하기 위해 필요한 자
금이다.

<표 5-6> 중소기업금융공고의 내항화물운송업 이용가능 대부제도

| 구 분 | 일 반 대 부 | | 물류근대화자금 (설비자금) |
|-------|---------------------------------|---------------|-------------------|
| | 설비자금 | 장기운전자금 | |
| 융자한도액 | 직접대부 : 4억8천만엔 | 직접대부 : 2억4천만엔 | 직접대부 : 7억2천만엔 |
| 대부기간 | 원칙 10년이내 | 원칙 5년이내 | 15년이내 |
| 거치기간 | 원칙 1년이내 | 원칙 1년이내 | 2년이내 |
| 이자율 | 10년 이내 2.2% | 5년 이내 2.2% | 2.1% |
| 보증인 | 원칙적으로 필요 | | |
| 담보 | 원칙적으로 필요 | | |
| 대상 | 자본금 1억엔이하 회사, 종업원 300인이하 회사, 개인 | | |

(일)내항해운대책연구회편, 「내항해운핸드북」, 성산당, 동경, 1999.

(3) 國民金融公庫의 대출제도

국민금융공고는 독립하여 사업을 할 의지를 갖고 적절한 사업계획을 갖는
기업으로서 일반 금융기관으로부터 융자를 받기 어려운 개인과 소규모사업자

에 대해 소액기업자금을 대출을 하고 있다.

대부의 대상은 자본금 1,000만엔 이하의 회사, 종업원 50인 이하의 회사이다. 대부의 용도로서는 일반대부로서 설비자금 및 운전자금이 있고, 특별대부로서 물류근대화자금이 있다. 대부한도액은 설비자금 및 운전자금에 대해서는 4,800만엔, 물류근대화에 대해서는 7,200만엔이다. 이자율은 중소기업금융공고와 비슷한 수준이다. 보증인을 필요로 하며 담보를 제공하는 경우 보증인은 필요없다.

(4) 상공조합연합회의 대출제도

상공조합연합회는 중소기업협동조합 등 주로 중소기업자를 구성원으로 하는 단체에 대해 금융의 원활화를 도모하기 위해 정부와 소속자격이 있는 단체가 출자하여 설립한 금융기관이다.

대부의 대상은 상공조합연합회에 출자할 자격이 있는 단체내에 실제 출자한 단체(조합) 또는 구성원이다. 대부의 용도로서는 설비자금 및 운전자금이 있다. 대부한도액은 조합에 대해서는 200억엔, 조합원에 대해서는 20억엔이다. 대출기간은 설비자금에 대해 15년이내, 장기운전자금에 대해서는 10년 이내이다. 이자율은 조합에 대해서는 기간별로 2.2% ~ 2.9%, 조합원에 대해서는 2.4% ~ 3.2%이다, 보증인과 담보를 원칙적으로 필요로 한다.

제 6 장 내항화물운송 관련 법·제도 및 문제점

1. 해운법

1) 진입 및 퇴출 제도

내항화물운송을 규정하고 있는 법은 해운법이다. 해운법 제25조에서는 내항 화물운송사업을 국내항간의 해상화물운송사업으로 규정하고 있으며, 동법 제26조에서는 진입방법으로 등록제를 제시하고 있다. 동법 제27조에서는 등록기준으로 선박 보유량을 규정하고 있다. 해양수산부장관은 동법 제30조의 사업개선 명령으로 내항화물운송시장에 개입할 수 있다. 내항화물운송사업의 등록기준은 해운법 제26조 및 제27조와 동법 시행령 제19조에 의거 5톤 이상의 선박 1척 이상 보유하는 기준이 적용되지만, 석유·화학류를 운송하는 사업인 경우 총톤수 합계가 100톤이상인 조건이 적용되고 있다.

한편 업체의 휴업 및 폐지 등 퇴출에 대한 별도 규정은 없다.

2) 시장 개입

해양수산부장관은 국제경쟁력의 강화, 항로질서의 유지 또는 화물의 원활한 수송 등을 위하여 필요하다고 인정할 때에는 해상화물운송사업을 영위하는 자에 대하여 사업계획의 변경, 선원 또는 항로상의 어민 등 당해 선박의 운항과 관련이 있는 자의 보호를 위한 조치, 선박의 안전항해를 위하여 필요한 사항 등을 명할 수 있다(법 제30조).

한편 특정항로 또는 구역에 선박 투입 등을 제한할 수 있는 근거로는 동법 제54조가 있다. 해양수산부장관은 적정한 선복량의 유지·해상안전 및 항로질서를 위하여 필요하다고 인정할 때에는 대한민국선박을 소유할 수 없는 자와의 선박의 매매(국적취득조건부 나용선으로 매수하는 경우를 포함한다) 또는 용대선을 제한하거나 특정항로 또는 구역에의 선박투입을 제한할 수 있다(법 제54조).

3) 지원제도

해운법상 내항화물운송사업에 대한 지원방안으로는 동법 제45조에서 사업자에 대해 국내항간을 운항하는 선박의 수입, 선박시설의 개량 또는 대체, 선박의 보수, 계획조선에 의한 선박의 건조에 한해 자금의 일부를 보조하거나 융자를 앞선하는 제도가 있다.

4) 사업자의 공동행위

해운법 제29조에서는 외항화물운송사업자에 대해서는 운임·배선 및 적취 기타 운송조건에 관한 계약 또는 공동행위를 할 수 있도록 규정하고 있다. 그러나 내항운송사업자에 대해서는 규정이 없다.

5) 장기발전계획

해운법(제44조)에서는 정부가 해운산업의 장기발전계획을 수립하고 이를 공고하도록 규정하고 있다. 장기발전계획의 주요 내용은 선박의 수급, 선원의 수급과 복지, 해운의 국제협력, 해운산업의 건전한 발전에 관한 사항을 포함하고 있다.

2001년 해양수산부는 「해운산업 중·장기 발전계획」을 발표하였다. 이 발전계획에는 내항화물 물량은 2001년 3억톤에서 2010년 5억 4,000만톤, 2020년 7억 3,100만톤에 달하며, 선박량은 2001년 147만 총톤, 2010년 263만 총톤, 2020년 355만 총톤으로 증가할 것으로 전망하였다(<표 6-1>참조) .

<표 6-1> 내항화물운송 화물량과 선박량 전망

| 구 분 \ 연 도 | 2001 | 2010 | 2020 |
|-----------|---------|---------|---------|
| 화물량(천톤) | 306,378 | 539,566 | 730,728 |
| 선박량(천G/T) | 1,473 | 2,630 | 3,547 |

자료 : 해양수산부, 「해운산업 중·장기 발전계획」, 2001.

국내화물에 대한 내항운송의 분담률(톤기준)은 2000년 20%에서 2010년 26%

로 전망하였다. 내항화물운송의 경쟁력을 강화하기 위한 방안으로 구조개선과 “연안해운 육성법”을 제시하였다. 구조개선의 실천방안으로는 업체간 인수·합병 또는 협력체계 구축, 민간 자원의 선복량 조정이 논의되었다.

6) 해운법의 한계

해운법상 내항화물운송에 대한 지원은 선박확보에 대한 지원으로 한정된다. 따라서 「해운산업 중·장기 발전계획」에 제시된 내항운송의 분담률을 제고하기 위한 정책수단은 빈약한 실정이다. 화주들의 종합적 물류서비스에 대한 수요 증가에 대응하고 트럭운송과 철도운송에서 물류정보화와 물류표준화 진행 등의 변화를 수용할 수 있는 정책수단도 미비되어 있는 실정이다. 기 제안된 “연안해운 육성법”처럼 내항화물운송을 종합적으로 촉진하고 지원할 법규의 제정을 통해 내항화물운송을 발전시키고 화주들의 물류수요를 적극 수용하여 물류비용을 절감시키는 정책이 요구된다.

2. 한국해운조합법

1) 주요 내용

내항화물운송사업자와 내항여객사업자에 의한 협동조직으로서 한국해운조합이 있으며, 한국해운조합법에 의해 동 조합의 업무, 조직과 설립, 의결 등이 규정되고 있다.

조합의 주요 사업은 다음과 같다(동법 제 6조).

1. 조합원의 사업을 위한 공동이용시설의 설치 및 이용사업
2. 자재의 가격·구입가능물량 등에 관한 조사, 공동구입추천 및 공동구입한 자재의 배정
3. 사업자금의 대여와 금융기관으로부터의 융자추천
4. 재해에 대비한 공제사업
5. 경영지도·조사·연구·교육 및 정보제공

6. 조합원의 사업에 대한 정보처리 및 컴퓨터운용과 관련한 서비스사업 등이다.

한국해운조합의 운영은 조합원의 경비 및 부과금 분담으로 예산을 충당하고 있다. 해양수산부장관은 한국해운조합법(제36조)에 의해 조합의 사업에 대해 보조금을 지급할 수 있다. 조합에 대한 국고보조는 통신사 채용에 대한 보조와 여객선 안전관리를 담당하는 운항관리자에 대해 2000년 1억 2,200만원, 2002년 10억 1,500만원이 지원되었다.

2) 문제점

한국해운조합은 내항여객운송사업자와 내항화물운송사업자들의 자발적 조합으로서 소액의 국고보조를 제외하고는 자체적으로 경비를 충당하여 운영되고 있다. 한국해운조합법에는 내항화물운송을 촉진하고 활성화하는 직접적 정책수단은 없다. 일본의 내항해운조합법처럼 조합이 회원사들의 선복량을 조정하도록 하는 규정도 없다. 따라서 한국해운조합법을 내항화물운송사업을 촉진하고 지원하는 근거법으로 활용하는 데는 무리가 있다.

3. 화물유통촉진법

1) 주요 내용

화물유통촉진법은 물류의 표준화·정보화와 복합운송주선업·화물터미널사업 및 창고업 등에 관한 사항을 규정하고 있다. 동법의 목적은 물류체계를 합리화하고 화물의 유통과 관련된 사업의 건전한 발전을 도모함으로써 화물유통의 촉진과 물류비의 절감에 의하여 국민경제의 발전에 이바지하는 것이다.

동 법에서는 "물류사업"을 타인의 수요에 응하여 유상으로 화물의 운송·보관·하역 또는 포장과 이와 관련된 제반활동을 영위하는 업으로 정의하여 내항화물운송도 물류사업으로 포함하고 있다. 물류사업에 대한 지원은 물류표준화, 물류에 관한 정보통신망의 개발·보급 및 이용의 촉진이 있다. 또한 건설

교통부장관은 물류산업에 대한 지원·육성계획을 포함하는 20년 단위의 국가 물류기본계획을 수립하고 있다.

건설교통부장관은 물류현황의 파악 및 물류정책의 수행을 위한 자료를 수집하기 위하여 대통령령이 정하는 바에 따라 물동량의 발생과 이동경로·물류시설의 이용실태 등 물류현황조사를 하고 있다. 물류현황 조사자료는 물류정책의 수립과 교통기본계획의 수립 등에 매우 유익하게 활용되고 있다.

동 법에서는 화물터미널사업자에 대한 지원을 할 수 있도록 규정하고 있다. 화물터미널의 건설, 화물터미널 위치의 변경, 규모, 구조 및 설비의 확충 또는 개선에 지원을 할 수 있다. 동 법의 규정에 의거하여 양산ICD, 부곡 복합화물터미널 등의 조성에 국가가 재정지원을 한 사례가 있다.

한편 동법에 의해 건설교통부장관은 물류정보의 수집·분석·가공 및 유통 등을 촉진하기 위하여 필요한 때에는 물류사업자와 그 거래처 및 대통령령이 정하는 물류관련기관(이하 "물류관련기관"이라 한다)간을 연결하는 종합물류정보전산망(이하 "물류전산망"이라 한다)을 구축할 수 있다.

2) 문제점

화물유통촉진법의 내용중 물류표준화와 물류정보화는 내항화물운송분야에도 적용될 수 있다. 그러나 화물유통촉진법이 주로 트럭운송과 철도운송에 적용되고 있어, 내항화물운송에 대한 물류표준화와 물류정보화의 지원을 새로운 법규에 구체적으로 규정할 필요가 있다.

한편 동법에 의한 물류현황조사도 내륙운송에 초점을 두고 있어, 내항운송을 중심으로 한 물류현황을 파악하여 이를 정책자료로 활용하기 위해서는 새로운 법에 이를 규정해야 할 것이다. 아울러 동 법에서는 화물터미널의 건설 등에 대해 지원을 할 수 있도록 되어 있으나, 내항화물운송업체 혹은 내항운송 이용화주들이 항만내 물류시설을 조성할 경우 화물유통촉진법에 의해 지원을 받을 수 있는 조항은 없다. 따라서 내항화물운송 관련된 항만내 혹은 항만배후단지에 물류시설을 조성할 경우, 이를 지원할 근거 규정도 새로운 법에 의해 정의되어야 한다.

4. 조세지원 현황

1) 선박에 대한 감면

내항화물운송 선박에 대한 조세는 취득세(취득가액 2%)와 재산세(과세시가 0.3%)가 있다(<표 6-2>참조). 취득세와 재산세는 지방세법 제284조(사업용 항공기 등에 대한 감면)에 의해 50% 감면되고 있다. 이는 외항화물운송 선박에 대한 취득세와 재산세 감면율과 동일하다.

<표 6-2>

내항화물선에 대한 조세감면 제도

| 구분 | 부과기준 | 내항화물선과 외항화물선 | 여객선 | 감면근거 |
|--------|------------|-----------------|------|------------|
| 선박 취득세 | 취득가액 2% | 50% 감면 | 감면없음 | 지방세법 제284조 |
| 선박 재산세 | 과세시가의 0.3% | 50% 감면 | 감면없음 | 지방세법 제284조 |

자료 : 해양수산부.

2) 선원근로소득에 대한 감면

선원의 승선수당에 대해서는 실비변상적 급여로 소득세법 제13조와 소득세법시행령 제12조에 의해 선원법의 규정에 의한 선원으로서 월 정액급여가 100만원이하인 자에 대해 월 20만원이내의 승선수당을 면제받거나, 소득세법 12조 거목과 동법 시행령 제17조 제2항 제2목에 따라 근로자가 선원법에 의하여 받는 생산수당(비율급으로 받는 경우에는 월 고정급을 초과하는 비율급)중 연 240만원이내의 금액을 면제받는 것 중 택일하여 감면받을 수 있다.

3) 외항화물선에 대한 감면과 비교

외항화물선에 대해서는 재화 또는 용역의 공급에 대해 영세율이 적용되며, 유류교통세와 유류부가가치세에 대해 영세율이 적용되지만, 내항화물운송선에 대해서는 적용되지 않는다.

4) 내항여객선에 대한 감면과 비교

내항여객선에 대해서는 유류교통세와 유류부가가치세에 대해 감면되지만, 내항화물운송 선박에 대해서는 적용되지 않는다. 내항여객선에 대해서는 선박재산세와 선박취득세에 대한 감면 그리고 선원근로소득에 대한 감면이 적용되지 않는다.

5) 항만시설사용료 감면

내항화물선에 대해서는 선박입항료가 100% 감면된다. 화물입항료, 접안료, 정박료, 계선료에 대해서는 외항화물과 외항선박에 비해 저렴한 요율이 적용된다(<표 6-3>참조). 한편 내항운송 컨테이너선박과 내항 RO/RO 선박에 대해서는 접안료와 정박료가 80% 감면된다.

<표 6-3>

내항선과 외항선 항만시설사용료 비교

| 항목 \ 구분 | | 내항선 | | 외항선 | | 적용기준 |
|-----------|----------|---------------|------|----------|---------------------------|-------------------------|
| 선박입항료 | | 없음 | | 128원 | | 선박 1톤당. 입항 출항시 별도 징수 |
| 화물입항료 | 일반 화물 | 부산 | 85원 | 부산 | 323원 | 화물 1톤당. 입항 출항시 별도 징수 |
| | | 인천 | 85원 | 인천 | 306원 | |
| | | 기타항 | 51원 | 기타항 | 184원 | |
| | 기계 화물 | 부산, 인천.기타항 | 48원 | 부산,인천 | 192원 | 화물 1톤당. 입항 출항시 별도 징수 |
| | | | | 기타항 | 114원 | |
| 송유관 | | 71원 | | 114원 | 화물 10배럴당. 입항 출항시 별도 징수 | |
| 접안료 | | 기본료 114원 | | 기본료 340원 | | 150톤이상,10톤/12시간 기준 |
| 정박료 | | 기본료 58원 | | 기본료 178원 | | 10톤·12시간당 |
| 계선료 | | 9원 | | 27원 | | 150톤이상,10톤/12시간 기준 |
| 창고사용료 | | 부산,인천 | 929원 | 1,288원 | | 화물 원/1㎡, 1월 |
| | | 기타항 | 743원 | 1,029원 | | |
| 포장 야적장사용료 | | 부산, 인천 | 409원 | 571원 | | |
| | | 기타항 | 307원 | 420원 | | |

자료 : 해양수산부.

5. 기타 지원제도

1) 신조선 건조 지원

선박의 신조선에 대한 지원으로 계획조선자금은 1976년 ~ 1990년간에는 국민투자기금으로 1991년 이후는 정부예산인 재정융자 특별회계로 지원되고 있다. 그간 내항화물운송사업에 대한 계획조선 자금실적을 보면 1976년 이후 1990년까지 내항선 251척 20만톤에 대해 지원이 있었으며, 동기간중 지원자금은 1,621억원이었다(<표 6-4>참조). 이후 외항선에 대한 계획조선자금 지원은 선진국가의 마찰우려로 1995년 이후 중단되었으나, 내항선박에 대해서는 지원 규모가 점차 축소되었다. 2001년에는 1척 총 2천톤의 선박건조에 30억원의 용자가 발생되었다.

<표 6-4>

내항화물운송사업에 대한 계획조선 자금 지원 추이

단위 : 척, 천톤, 억원

| 구분 \ 연도 | 1976 ~ 1990 | 1991 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
|---------|----------------|------|------|------|------|------|------|------|
| 발주척수 | 251 | 4 | 4 | 5 | 7 | 3 | 2 | 1 |
| 발주선박량 | 200 | 2 | 6 | 9 | 3 | 2 | 3 | 2 |
| 소요자금 | 1,621 | 30 | 100 | 94 | 80 | 50 | 30 | 30 |

자료 : 해양수산부 연안해운과

계획조선자금지원은 정부에 의한 대출행위이다. 대출조건은 선박건조비의 80%이내에서 변동금리로 5년 거치 5년 상환, 분기별 변동금리로 2002년 초 6.75%이다.

계획조선자금 예산배정은 다음과 같다. 한국산업은행에서 해양수산부에 예산배정을 요청하면, 해양수산부는 재정경제부에 재요청한다. 재정경제부는 예산을 한국산업은행에 배정하고, 한국산업은행은 지점에서 사업자에게 대출을 한다. 대출시 한국산업은행은 사전에 100~150%의 담보물 확보, 제무제표상 흑자경영 확인 등 소정 절차를 취한다. 계획조선자금은 건조 진척도에 따라 조선소에 직접 자금을 분기별로 배분한다.

2) 외국적선 용선 제도

선박법 제6조에 따르면 한국선박이 아니면 불개항장에 기항하거나, 국내 각 항간에서 여객 또는 화물의 운송을 할 수 없도록 하고 있다. 그러나 동법 동조항의 단서에서는 법률 또는 조약에 다른 규정이 있거나, 해양사고 또는 포획을 피하려고 할 때 또는 해양수산부장관의 허가를 받은 때에는 그러하지 아니하다 라고 규정한다.

「내항해운의 면허 등관리요령(해양수산부 고시)」에 의해 외국적선 용선이 허용되는 예외적인 경우란 ① 운송하고자 하는 화물·여객의 특성상 내항 국적선(국적취득조건부나용선을 포함한다. 이하 같음)으로 운송하는 것이 부적합한 때, ② 운송하고자 하는 화물에 적합한 내항 국적선이 없는 때, ③ 선박의 수급불균형으로 적기수송이 곤란한 때, ④ 기타 부득이한 사유가 있는 때이다. 2002년 외국적 선박의 정기용선(1년 이상)은 12개 업체에서 총 21척 13만 4,000G/T(남북항로 컨테이너선 포함)가 투입되고 있다.

3) 구조조정 제도의 실시와 중단

내항화물운송에 대한 구조조정 정책은 1998년 「내항해운의 면허 등 관리요령(해양수산부 고시)」에 구조조정 조항을 신설함으로써 시작되었다.

동요령 제28조의 5의 제1항 제1조에서 구조조정을 “사업자간에 내항화물 운송사업 등록을 한 선박(이하 "등록선박"이라 한다)을 운영선사 설립운영 또는 선사의 인수·합병, 기타의 방법으로 경영개선에 참여하는 것”으로 정의하고 있다. 또한 동조항 제1항 제3조에서는 운영선사의 개념을 사용하여 선사간 선박운항에 대한 제휴를 규정하고 있다. 즉 “운영선사(Operating Company)란 주력선사가 제휴선사의 등록선박을 용선하여 자기소유 선박과 함께 운영하는 선사”를 말한다.

한편 구조조정 등록 내항화물운송업체에 대한 지원은 구조조정 참여선박에 대하여 항만시설사용료(이하 "사용료"라 한다) 감면, 외국인 선원(산업연수생) 우선지원, 선박 확보자금 우선 지원, 기타 해양수산부장관이 인정하는 사업의 우선 지원으로 규정되어 있다.

구조조정 참여업체에 대한 혜택을 살펴보면 항만시설사용료(화물입항료와 접

안료 등)의 80% 감면, 계획조선훈자금 등 정책자금 사용경합시 우선지원, 항만시설사용 경합시 구조조정 참여선박 우선사용, 한국해운조합 회비 50% 감면이었다. 이에 따라 1999년 9월 기준 구조조정에 운영선사 형태로 89개사 315척, 인수 및 합병 형태로 10개사 33척이 참여하였다(<표 6-5>참조).

<표 6-5> 내항화물운송사업 구조조정 참여실적(1998년 9월)

| 구분 | 운영선사 | 인수합병 | 합계 |
|---------|------|------|-----|
| 업체수(사) | 89 | 10 | 99 |
| 선박척수(척) | 315 | 33 | 348 |

자료 : 해양수산부 연안해운과.

구조조정 참여선사들의 선종별 내용을 보면 유조선의 경우 운영선사의 형태로 41사 96척, 인수합병 8사 23척이었다. 선종별로는 일반화물선에서는 운영선사 32사 121척, 인수합병 2사 10척, 모래운반선에서는 운영선사 형태로 8사 44척, 철강운반선에서는 운영선사로 4사 39척, 시멘트선에서는 운영선사 2사 11척, 폐기물운반선에서는 운영선사 2사 4척이 참여하였다(<표 6-6>참조).

인천정유의 합병에 따른 영향과 정유사에 의해 구조조정이 강력히 요구되어 왔던 유조선 부문을 제외하고는 인수·합병의 실질적 구조조정이 미미하였던 것으로 판단된다.

<표 6-6> 내항화물운송사업 구조조정 선종별 참여실적(1999년 8월)

| 구분 | 유조선 | | 일반화물선 | | 모래운반선 | | 철강운반선 | | 시멘트선 | | 폐기물운반선 | | 합계 | |
|------|-----|-----|-------|-----|-------|----|-------|----|------|----|--------|---|----|-----|
| | 사 | 척 | 사 | 척 | 사 | 척 | 사 | 척 | 사 | 척 | 사 | 척 | 사 | 척 |
| 운영선사 | 41 | 96 | 32 | 121 | 8 | 44 | 4 | 39 | 2 | 11 | 2 | 4 | 89 | 315 |
| 인수합병 | 8 | 23 | 2 | 10 | | | | | | | | | 10 | 33 |
| 합계 | 49 | 119 | 34 | 131 | 8 | 44 | 4 | 39 | 2 | 11 | 2 | 4 | 99 | 348 |

자료 : 해양수산부 연안해운과.

구조조정에 대한 항만시설사용료 감면액은 1997년 3억 6,100만원 1998년 45억 3,700만원 1999년 21억원이었다(<표 6-7>참조). 그러나 구조조정 형태별 감

면액을 보면, 공동운항 선사에 대한 감면이 3개년 총합 31억 3,300만원, 운영 선사에 대해 36억 3,200만원, 인수 합병에 대해 2억 3,700만원이었다.

<표 6-7>

내항화물운송사업 구조조정에 대한 항만시설사용료 감면액

단위 : 백만원

| 구분 \ 연도 | 1997 | 1998 | 1999 | 합계 |
|---------|------|-------|-------|-------|
| 공동운항 | 107 | 2,367 | 659 | 3,133 |
| 운영선사 | 239 | 2,051 | 1,342 | 3,632 |
| 인수·합병 | 15 | 119 | 103 | 237 |
| 합 계 | 361 | 4,537 | 2,104 | 7,002 |

자료 : 해양수산부 연안해운과.

해양수산부는 구조조정 정책을 통하여 공동운항, 운영선사, 인수합병의 형태로 선사 통폐합과 소형선사의 대형화를 유도하고자 하였다. 그러나 내항화물운송업체들은 선박운항효율이나 운송원가 절감, 대형화를 추구하기 보다 항만시설사용료 등을 감면받기 위해 형식적 참여가 다수로 판단되었다. 이에 따라 해양수산부는 구조조정 방안으로 인정되었던 공동운항을 1999년 7월부터 제외하기에 이르렀다. 또한 1999년 10월 등록제 시행후에 발생한 구조조정은 인정되지 않기에 이르렀다. 해양수산부는 구조조정 정책이 국가에서 선복을 관리하는 면허제하에서만 타당성을 갖는 제도로 판단하였다. 기존 구조조정 참여 업체들은 2000년 6월말까지만 한시적으로 항만시설사용료 등을 감면받게 되었다.

4) 경유사용에 대한 보조금 지급

2000년부터 시행되고 있는 운송용 경유가 인상에 따라, 2001년 7월부터 부과되는 세액인상에 따라 내항화물운송업체가 추가로 부담하게 되는 금액을 기준으로 정부보조금을 지급하도록 당정협의회에서 2000년 9월 결정한바 있다(<표 6-8>참조). 2001년 10월 정부는 보조금 지급방침을 2001년 7월~11월까지의 유류세 인상분 전액을 지급하고, 2001년 12~2006년 6월까지의 유류가격 인상분에 한해서만 지급하도록 결정하였다. 2002. 6월 정부는 지급방침을 2002년 7월 1일 이후 인상된 경유세 누계액의 50%를 보조하는 것으로 재변경하였다.

<표 6-8>

경유가 변동에 따른 세액 인상폭

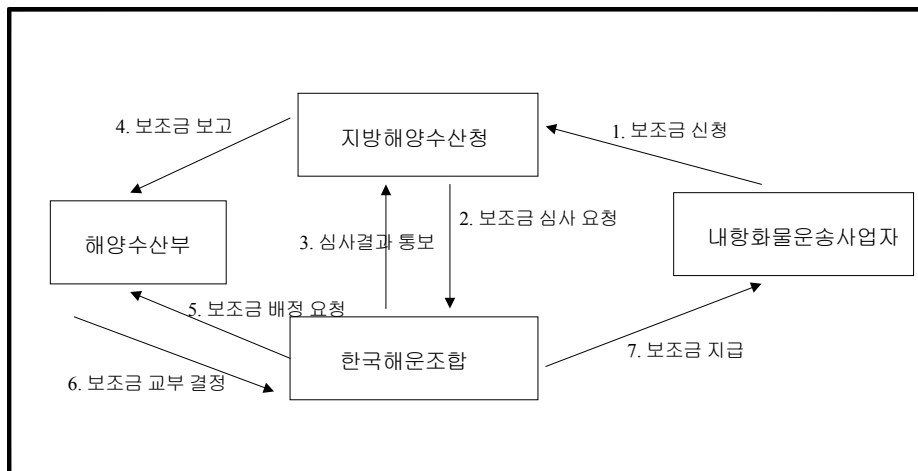
| 구분 \ 연도 | 2000 | 2001.7 ~ 12 | | 2002.1 ~ 6 | | 2002.7 ~ 2003. 6 | |
|---------|--------|-------------|---------|------------|---------|------------------|---------|
| | 세액 | 세액 | 2000년대비 | 세액 | 2000년대비 | 세액 | 2000년대비 |
| 교통세 | 155.0 | 185 | +30 | 191 | +36 | 232 | +77 |
| 교육세 | 23.25 | 27.75 | +4.5 | 28.65 | +5.4 | 34.8 | +11.55 |
| 주행세 | 4.96 | 21.28 | +16.32 | 21.97 | +17.01 | 27.84 | +22.88 |
| 합 계 | 183.21 | 234.03 | +50.82 | 241.62 | +58.41 | 294.64 | +111.43 |

자료 : 산업자원부.

보조금 지급 절차는 다음과 같다. 내항화물운송사업자는 매분기 익월 10일까지 등록된 지방해양수산청에 보조금을 신청한다(<그림 6-1>참조). 보조금 신청서의 적정성 심사 및 지급은 지방해양수산청과 한국해운조합이 분담하여 실시한다. 지방청에서는 관할청 등록대상여부, 각종 신청서류 등 확인하고, 해운조합은 세금계산서, 유류인수증 확인을 통한 보조금 심사를 하여 지급을 확정하고 해당지방청에 통보한다. 한국해운조합에서는 해양수산부(총무과)에 보조금 배정을 요청(교부결정통보시)하고, 해양수산부는 보조금 지급규모 확정 및 교부를 결정하여 한국해운조합에 이를 통보한다. 한국해운조합은 보조금을 회원사에 교부한다.

<그림 6-1>

내항화물운송사업자 경유소비에 대한 보조금 지급 절차도



5) 중소기업자금 지원 제도

중소기업진흥공단에서 운영하는 중소기업 경영안정자금도 내항운송업체들의 이용이 활발하다. 대출기간은 1년 거치 포함 3년이내이며, 업체당 연간 5억원이다. 이자율은 변동금리로 2001년말 6.75%이다. 내항운송업체들에 대한 지원 조건은 2001년 기준 부채비율 706%까지, 선박담보비율은 50%, 수혜업체간 지급보증은 인정되지 않는다(<표 6-9>참조).

<표 6-9> 중소기업 경영안정자금 운용 기준(2001년기준)

| 구분 | 2001년 | 2000년 기준 |
|------------|-------|----------|
| 업체부채비율 | 706% | 1,010% |
| 선박담보비율 | 50%인정 | 50%인정 |
| 수혜업체간 지급보증 | 불인정 | 불인정 |

자료 : 해양수산부 연안해운과

2001년 동 자금을 이용한 업체수는 7개 업체로 경영안정자금 16억 5,000만원, 선박구입자금 61억 1,600만원이었다.

6. 관련 법제도의 문제점

1) 촉진과 지원에 대한 법적 근거 부재

해운법은 내항화물운송사업의 등록과 선박확보에 대한 지원 법규로 적용되고 있다, 그러나 해운법의 지원사항인 계획조선에 의한 선박확보자금이 연간 30억원에 불과할 정도로 내항화물운송에 대한 지원은 미약하다. 화물유통촉진법에 의한 물류표준화와 물류정보화의 지원도 내항화물운송사업 부문에 대해서는 활성화되어 있지 않다.

내항화물운송이 국내 간선망인 점과 대량운송이 용이하여 도로교통량을 획기적으로 감소시킬 수 있는 운송수단인 점을 고려할 때, 내항화물운송을 촉진하고 지원하는 종합적 정책개발이 필요하다.

2) 수요변화에 대한 대응 미비

국내 화주들은 내항운송 뿐만 아니라 철도운송, 트럭운송 등 타운송수단과 연계, 보관, 유통 등 종합물류서비스를 필요로 하고 있다. 화주들은 화물의 발생지에서 도착지까지의 물류체계를 종합적으로 고려하여 비용을 절감하려 하고 있다. 따라서 내항화물운송을 촉진하고 지원하려면, 해상과 연계되는 보관, 트럭운송, 철도운송, 물류표준화와 물류정보망 등에 대한 종합적 접근이 필요하다. 기존의 해운법과 한국해운조합법 등 관련법으로는 내항화물운송 부문이 이러한 화주들의 수요 변화에 대응하기 어려운 실정이다.

3) 물류표준화와 물류정보화 정책 부재

해운법은 내항화물운송 관련 물류표준화와 물류정보화에 대한 규정이 없다. 또한 해운법에 의해 매5년마다 작성되는 「해운산업 중·장기 발전계획」의 주요 내용도 선박의 수급, 선원의 수급과 복지, 해운의 국제협력, 해운산업의 건전한 발전에 관한 사항으로 한정되고 있다. 따라서 「해운산업 중·장기 발전계획」을 근거로 타 운송부문에서 급속히 진행되고 있는 물류표준화와 물류정보화를 내항화물운송에 적용하기 어렵다.

4) 기술개발의 유인 정책 부재

철강제품에 대한 새로운 운송기법과 새로운 선박을 도입 한 광양선박의 RO/RO 선 운항시스템은 성공적 사례이다. 화주의 물류비 절감과 화물의 운송 방식에 대한 획기적 방안으로 화주와 내항화물운송 업체 모두 이익이 되는 전략을 취한 것이다.

제주/육지간 화물운송을 중심으로 국내 컨테이너 화물의 성장과 로로선 투입 등을 통한 새로운 물류시스템 구축도 주목해야 한다. 내항운송의 경쟁력을 제고하기 위해서는 내항운송업체와 화주들에게 공동으로 이익이 되는 운송·보관·하역·정보화 기술 등의 기술개발이 요구된다. 내항화물운송에 대한 기술개발을 활성화하려면, 기술개발을 적극 지원할 법규가 필요하다.

5) 저비용·친환경 운송에 대한 비전 부재

정부는 경유가를 지속적으로 인상할 계획이다. 내항운송은 경유 함유비율이 10%대인 벙커유를 연료로 사용하고 있어, 경유가 인상이 지속될 경우 운송비용 측면에서도 트럭운송에 비해 경쟁력을 갖게 된다. 또한 내항운송에서 톤·km당 이산화탄소 발생량은 트럭운송에 비해 1/5에 불과한 실정이다. 갈수록 환경오염에 대한 규제가 강화되고 있어, 내항화물운송은 친환경 운송수단으로 역할이 제고될 전망이다. 그러나 친환경적인 내항화물운송에 대한 장기비전과 이를 실행할 구체적 정책수단에 대한 정부의 계획은 없는 실정이다.

6) 연계서비스에 대한 지원 미비

내항화물운송 부가가치를 높이고 종합물류서비스를 제공하기 위해서는 내항운송과 연계된 항만하역, 보관, 정보처리, 유통, 트럭운송과 철도운송 등 연계서비스를 강화할 필요가 있다. (주)한진, 대한통운(주) 등 대형업체들은 다양한 사업면허를 보유하고 있어, 운송의 부가가치를 제고시키고 있다.

그러나 영세한 업체들이 연계된 부문의 사업면허를 획득하는 데는 자본력과 전문인력 등의 측면에서 한계에 직면하게 된다. 따라서 내항운송의 연계성을 강화하려면, 일차적으로 연계되는 항만내 하역시설 및 장비확보, 보관시설 및 유통시설 조성·이용 등에 대해 지원을 할 필요가 있다. 아울러 영세한 업체간 관련된 시설 및 장비의 공동구입, 공동이용 등을 촉진해야 한다.

제 7 장 내항화물운송촉진법 제정 검토

1. 내항화물운송촉진법의 기본 방향

1) 비전

- 21세기 친환경적이면서 고효율인 간선운송망 구축
- 건전하고 자유로운 경쟁의 촉진
- 장기적이고 근본적인 국가물류비 절감 전략

2) 목표

- 내항화물운송의 촉진과 지원
- 대량화물의 내항운송으로 전환 유도
- 내항화물운송의 경쟁 촉진과 효율성 제고
- 내항화물운송을 기간운송망으로 육성

2. 제정 목표

1) 내항화물운송의 촉진과 진흥

이용자인 주요 제조기업의 입장에서 내항화물운송의 문제점과 한계를 인식하여, 이용률을 제고하기 위해 필요한 내항화물운송 진흥·지원 정책을 수립하여 시행한다.

2) 대량화물의 내항운송 전환

석유제품, 시멘트, 철강제품, 컨테이너 등 대량화물의 내항운송을 촉진하여

제조업체의 운송비용과 국가물류비를 절감한다. 또한 도로에 집중되는 교통량을 내항운송으로 분산하여 환경오염의 저감, 교통혼잡 완화, 도로파손 방지 등을 통해 사회적 편익을 증가시킨다.

3) 내항화물운송의 경쟁촉진과 효율성 제고

내항화물운송업체간 경쟁을 촉진하고, 수요자와 공급자간 공정한 거래질서를 유도한다. 한편 내항화물운송업체간 경쟁을 통해 기술혁신을 유도하며, 해상운송과 항만하역 등에서 종합적으로 효율성을 향상시키도록 한다.

4) 기간운송망의 기능 강화

한중일 물류시장 통합과 남북통일 그리고 국가 비상시를 대비하여 내항화물운송을 기간운송망으로 육성하여 미래의 국내외 환경변화에 대응한다.

3. 법안의 주요 내용

1) 용어의 정의

(1) 주요 내용

내항화물운송과 내항화물운송사업의 정의는 해운법 내용을 그대로 수용한다. 물류표준화는 내항화물운송에서 시설, 장비, 선박 그리고 포장의 형상·치수 및 구조를 통일하고 단순화하는 것을 말한다. 물류정보화란 내항화물운송에 관한 정보의 수집·분석 등을 촉진하기 위한 활동으로 정의한다. 항만구역의 정의는 항만법의 내용을 수용한다.

(2) 타 법률과의 충돌 및 중복 검토

내항화물운송과 내항화물운송사업에 대한 정의는 해운법 제2조와 제25조(사업의 종류)를 수용하여 해운법과의 충돌이 발생되지 않도록 하며, 등록기준과 등록절차 등에 대해서는 별도로 규정하지 않아 기존 해운법의 규정이 그대로 적용되도록 한다.

내항화물운송의 물류 표준화는 「산업표준화법」에 의한 산업표준화에 포함된다. 화물유통촉진법에서도 물류장비 및 기기 등의 형상·치수·구조 등의 표준화를 독자적으로 시행하기 보다, 산업표준화법의 규정에 의한 산업표준기준을 화물유통촉진법에서 수용하고 있다. 따라서 내항화물운송에서의 물류표준화도 「산업표준화법」 기준을 그대로 수용하고, (가칭)내항화물운송촉진법에서는 물류표준화의 보급과 지원에 초점을 두어야 할 것이다.

물류정보화의 개념도 기존의 화물유통촉진법과 정보화촉진기본법의 규정을 수용하여 개념간 상충이 발생되지 않도록 한다. 화물유통촉진법 제48조의 2에서는 물류정보화를 물류정보의 수집·분석·가공 및 유통 등을 촉진하는 것으로 간접적으로 규정하고 있으며, 정보화촉진기본법 제2조에서 정보화란 정보를 생산·유통 또는 활용하여 사회 각 분야의 활동을 가능하게 하거나 효율화를 도모하는 것으로 규정하고 있다.

항만구역에 대한 정의는 항만법 제2조 제4항 내용을 그대로 수용하도록 한다.

2) 내항화물운송의 발전 촉진

(1) 주요 내용

내항화물운송의 발전을 촉진하기 위해 해양수산부장관이 “내항화물운송 발전계획”을 수립하고 이를 시행하도록 한다. “내항화물운송 발전계획”에는 수요예측, 물류정보망 구축방안, 정보화기술의 개발, 내항화물운송 촉진계획, 내항화물운송 선진화 방안 등을 포함하도록 한다. 지방해양수산청별로도 내항화물운송 발전 기본계획을 수립하도록 하여, 지역 특성에 맞는 발전방안을 모색하도록 한다.

한편 내항화물운송정책위원회를 설치하여 내항화물운송 발전계획 등 주요 정책을 심의하도록 한다. 내항화물운송에 대한 기초자료가 부족한 점을 감안하여 물류현황조사를 매년 실시하여 이를 통계화한다. 아울러 물류표준화와 물류정보화를 보급·촉진하고 지원하여 내항화물운송의 효율성을 제고시키도록 한다. 물류표준화 지원방안으로는 표준화된 장비와 운송수단 사용자에 대해 항만 시설사용료 등 우대조치와 물류표준화 소요자금의 용자·보조·출연 등에 대해 재정지원을 들 수 있다. 내항화물운송업체 혹은 내항운송 이용자가 내항운송 관련 항만시설을 확충하고 개선하는 경우에도 소요자금의 일부를 용자하거

나 부지 확보를 위해 지원을 할 수 있도록 규정한다.

물류정보화 지원방안으로는 필요할 경우 해양수산부 장관이 내항운송의 정보망을 구축할 수 있도록 하며, 정보망 전담사업자를 지정할 수 있도록 한다.

내항화물운송사업의 구조 개선, 노후선과 비경제선의 대체를 통한 선박의 선진화·자동화·대형화 유도, 내항화물운송 이용 촉진을 위하여 내항화물운송발전기금을 설치한다.

(2) 타 법률과의 충돌 및 중복 검토

“내항화물운송 발전계획”과 관련된 해운법(제44조)에서는 “해운산업의 장기발전계획”에 내항화물운송에 대한 비전을 제시하고 있다. 그러나 “해운산업의 장기발전계획”에서는 내항화물운송사업의 비전만 제시되고 있을 뿐 구체적인 시행계획에 대한 내용은 규정되고 있지 않다. 따라서 “해운산업의 장기발전계획”에서는 내항화물운송사업의 비전을 제시하고, “내항화물운송 발전계획”에서 이의 실행계획을 제시할 경우 법간의 충돌과 중복은 없게 된다. 내항화물운송정책위원회의 자문 기능과 심의 기능은 타법과 중복되지 않고 있다.

내항화물운송 중심의 “물류현황조사”는 화물유통촉진법 제4조의3(물류의 현황조사 등)의 규정과 유사하다. 그러나 화물유통촉진법에 의해서는 건설교통부장관이 물류현황의 파악 및 물류정책의 수행을 위한 자료를 수집하기 위하여 대통령령이 정하는 바에 따라 물동량의 발생과 이동경로·물류시설의 이용실태 등을 조사할 수 있으며, 관계행정기관 또는 물류사업자에게 이에 필요한 자료의 제출을 요청할 수 있도록 하고 있다.

화물유통촉진법에 의할 경우 물류현황에 대한 자료의 수집과 가공 등 자료처리를 관계행정기관이 집행할 경우, 건설교통부장관은 관계행정기관에게 자료의 제출을 요구할 수 있다. 따라서 (가칭)내항화물운송촉진법의 규정에 의해 해양수산부장관이 내항화물운송 혹은 외항화물운송에 대한 물류조사를 하여, 이를 자료로 수집·가공하고 화물유통촉진법에 따라 건설교통부장관이 이 자료를 요청하면 해양수산부장관이 제공할 수 있도록 해야 할 것이다. 해상화물운송에 대한 전문 행정경험이 있는 해양수산부에서 내항화물운송과 관련된 물류현황을 조사한 것이 조사의 신뢰성을 높이는 방안으로 판단된다.

내항화물운송에 관련된 물류표준화와 물류정보화의 보급·촉진·지원도 그간 도외시되었던 내항화물운송에 대한 구체적 지원방안으로서 타 법과 충돌이

발생되지 않는다.

내항화물운송발전기금 설치도 타법과 충돌이 발생되지 않는다. 그러나 기금 관리기본법에서 기금의 설치는 법률에 의하여야 하며, 동법 별표의 관련 법률에 의하지 않고는 기금을 설치할 수 없다고 규정하고 있어 내항화물운송발전기금을 설치할 경우 기금관리법의 개정이 요구된다.

3) 내항화물운송의 구조전환

(1) 주요 내용

내항화물운송시장에서 공급자간 경쟁 환경 조성, 수요자와 공급자간 공정한 거래질서를 확립할 수 있도록 시장 퇴출의 촉진을 위한 구조전환 지원, 내항화물운송사업자간 운임협약 등을 규정한다. 대내외적 환경악화에 따른 업체의 누적손실이 지속될 경우 2006년말까지 한시적 구조조정사업을 실시하고 구조조정시 조세, 금융, 재정지원을 한다.

(2) 타 법률과의 충돌 및 중복 검토

해운법에는 내항화물운송에 대한 구조전환 지원은 포함되지 않았다. 한편 내항화물운송사업자간 운임협약은 「독과점 규제 및 공정거래에 관한 법률(이하 ‘공정거래법’이라 함)」 제19조(부당한 공동행위의 금지)와 상충된다. 따라서 공정거래법을 개선하거나 제정될 (가칭)내항화물운송촉진법에서 공정거래법과의 관계를 명시해야 할 것이다.

4) 기타 지원

(1) 주요 내용

도로운송과 철도운송의 마비와 지연 등 사태를 대비하여 컨테이너 등 주요 화물의 운송에 한하여, 운항에 따른 손실을 보상할 수 있도록 한다. 내항화물운송에 승선하는 선원의 교육·훈련·연수를 국가에서 지원하고 외국선원의 고용을 승선 선원 1/4이하 한도에서 허용하도록 한다.

(2) 타 법률과의 충돌 및 중복 검토

해운법에는 선원의 교육·훈련·연수 등의 지원과 외국선원의 고용에 대해 규정하고 있지 않다. 선원법에서 선원의 역할과 업무분담, 선원의 직업안정 등에 관한 사항을 규정하고 있다. 그러나 내항운송 선박에 외국선원을 승선시킬 경우 선원노동조합 등 관련 조합과 긴밀한 협의가 요구된다.

제 8 장 관련 법·제도 개선방안

1. 해운법의 개선 방안

1) 경쟁촉진 방안

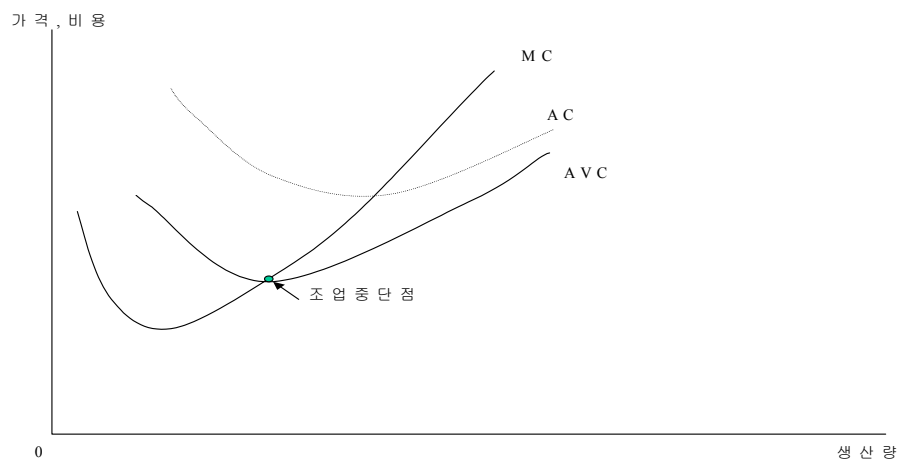
(1) 내항화물운송 공급 특성

구조적 요인에 의해 수요가 감축될 경우 단기에서는 비효율적 기업의 조업 중지 및 장기에서는 시장 탈퇴를 통해 가격메커니즘이 작동하여 자원배분의 최적화를 달성할 수 있다.

단기에서 기업은 생산물의 가격이 평균가변비용(average variable cost : AVC) 이하이면 조업을 중단한다고 알려져 왔다³⁷⁾. 기업의 수입이 평균가변비용도 충당하지 못하면, 조업을 중단함으로써 가변비용에 해당하는 손실을 줄일 수 있기 때문이다(<그림 8-1>참조). 장기에서는 생산물 가격이 평균비용을 충당하지 못할 경우 시장에서 퇴출하거나 생산규모를 축소하는 것이 일반적이다.

<그림 8-1>

평균가변비용을 고려한 조업중단점



37) 조순, 「경제학원론」, 법문사, 1988. pp., 186~189.

그러나 대규모 장치산업과 해상운송업체들은 수입으로 비용을 모두 충당하지 못하더라도 단기 생산활동을 중단하지 않거나, 장기에서도 퇴출과 생산규모 축소를 하지 않는 경우가 있다.

예로 정유회사들이 물류공동화와 경영합리화의 일환으로 지역간 공급물량을 상호 교환함으로써 수요가 감소하여 가격이 하락한 경우, 선박을 투입한 내항운송업체는 단기에 생산을 중단하기 보다 낮은 가격에도 불구하고 시장에 참여할 경우 향후에도 용선계약이 보장되는 등의 이익이 되면 지속적으로 운송시장에 참여할 것이다.

가격이 평균비용 이하로 하락하더라도 내항운송업체들이 퇴출을 하지 않거나, 선박투입을 감소하지 않는 이유를 더 찾아볼 수 있다. 석유제품, 시멘트, 철강제품, 컨테이너 등을 운송하는 선박들은 특정화물만을 운송해야 하는 전용선이다. 수요가 감소되더라도 타 화물시장으로 이동할 수 없다. 아울러 내항운송업체들이 선박을 신조선 건조와 매입으로 확보하였다면, 장기간에 투입자본을 회수해야 하기 때문에 손실을 보더라도 운송에 계속 참여하여 호황기를 기다리게 된다.

(2) 공급의 탄력성 확대 방안

수요의 구조적 감소에도 불구하고 내항운송업체들의 운항중단과 시장퇴출이 어려운 것은 투자된 자본의 회수와 관련된다. 이러한 사용연한이 장기인 고정요소로 인한 퇴출장벽(barriers to exit)은 자원의 비효율적 이용 및 과잉시설의 존속과 생존을 위한 파멸적 경쟁으로 경제효율성이 저하되는 문제를 야기한다³⁸⁾.

특히 석유제품 내항운송에서는 시장퇴출이 어려워 생계형 사업자 등에 의한 격렬한 가격경쟁이 벌어지면서도 공급과잉이 지속되고, 대형화와 선대 구조개편에 의한 비용절감 노력은 이루어지지 않는 문제가 발생된다. 내항운송시장의 퇴거장벽을 낮추는 방안으로는 내항운송시장 진입제도의 개선, 선박 용선시장의 활성화, 해외매각 유도를 들 수 있다.

38) 윤창호, 이규익, 「산업조직론」, 법문사, 1993. p. 190.

(3) 해운법 개선 방안

진입장벽은 동시에 퇴출장벽을 구성하게 된다³⁹⁾. 내항운송사업 등록기준으로 제시된 선박보유량 1척이상의 기준은 업체로 하여금 선박보유를 유도하여 선박에 대한 과다 투자를 유발할 수 있다. 또한 석유·화학류와 같이 100톤이상 선박을 보유해야 하는 경우, 실제 시장에서 경쟁을 감안할 경우 100톤보다 훨씬 큰 대형선을 보유해야만 시장에 참여할 수 있다. 이러한 진입장벽은 퇴출시장벽으로 작용하여 자원배분의 왜곡을 초래하게 된다.

진입장벽을 낮추는 방안으로 선박사용량의 기준을 추가하여 용선(1년 미만포함)에 의해서도 내항화물운송사업에 참여할 수 있도록 한다. 선박사용량을 기준으로 추가할 경우, 선박보유척수 2척 미만인 업체가 내항운송업체의 70%를 점하는 점을 고려하여 2척 이상으로 한다. 또한 석유·화학류·시멘트·철재·컨테이너의 전용화물을 운송해야 하는 경우에는 사용선박의 총톤수가 5,000톤 이상의 기준으로 하여 선박운영의 대형화를 유도한다(<표 8-1>참조).

<표 8-1>

내항화물운송사업의 등록기준 개선방안

| 해운법시행 규칙의 관련 규정 | 현 행 | 개선 방안 |
|-----------------------|---|---|
| | 선박보유량 | 선박보유량 혹은 선박사용량 |
| 별표2 | 5톤이상 선박이 1척 이상 있을 것. 다만, 석유·화학류를 운송하는 사업인 경우에는 총톤수합계가 100톤 이상일 것 | 다음 기준중 1개기준 이상을 충족해야 함 1. 좌동 2. 선박사용량(1년 미만 용선 포함) 2척이상. 다만 석유·화학류·시멘트·철재·컨테 이너를 운송하는 사업인 경우에는 사용선 박 총톤수합계가 5,000톤 이상일 것 |

(3) 해운법 개선 효과

용선 등에 의해 내항운송사업을 할 경우, 신규업체에 대한 진입장벽이 낮아져 퇴출도 용이하며 기존선박의 활용도 활발해지는 효과도 있다. 신규진입시 선박을 보유해야 할 경우, 내항운송서비스는 일정가격 이하에서 하방경직성을 보일 수 있다. 그러나 용선선박만으로도 신규진입이 가능하다면 내항운송서비스는 더욱 가격탄력적이어서 시장의 효율성이 제고될 수 있다.

39) 전계서, p. 192.

2) 내항운송 연계 복합운송 촉진

(1) 국내복합운송에 관한 기존 법체계

화물유통촉진법에 복합운송주선업 등록에 대한 규정이 있지만 사업영역과 역할에 대한 명확한 정의가 규정되어 있지 않다. 내항운송과 트럭운송 혹은 철도운송을 결합하여 복합운송을 할 경우 해운법에 의한 내항운송사업 등록과 화물자동차운수사업법에 의한 화물자동차운송사업 그리고 철도소운송업법에 의한 철도소운송업 등록을 하여야 한다(<표 8-2> 및 <표 8-3>참조).

<표 8-2> **국내복합운송과 관련 사업 및 관련 법규**

| 업종구분 | 규제법 | 인허가요건 | 관련 정부부처 |
|-------------|-----------------|-------|---------|
| 내항화물운송사업 | 해운법 제26조 제2호 | 등록 | 해양수산부 |
| 화물자동차운송사업 | 화물자동차운수사업법 제3조 | 등록 | 건설교통부 |
| 화물자동차운송주선사업 | 화물자동차운수사업법 제21조 | 등록 | 건설교통부 |
| 철도소운송업 | 철도소운송업법 제3조 | 등록 | 철도청 |
| 복합운송주선업 | 화물유통촉진법 제8조 | 등록 | 건설교통부 |

<표 8-3> **국내복합운송 관련사업의 등록 및 인가 기준**

| 업종구분 | 등록 및 인가 기준 | 관련 법규정 |
|-------------|--|---------------|
| 내항화물운송사업 | - 선박이 1척 이상 - 다만, 석유·화학화물을 운송하는 사업인 경우에는 총톤수합계가 100톤 이상일 것 | 해운법시행규칙 |
| 화물자동차운송사업 | ○ 일반화물 자동차운송사업 - 화물자동차 5대 이상 - 자본금 1억 이상 ○ 개별화물 자동차운송사업 - 화물자동차 1대 이상 | 화물자동차운수사업시행규칙 |
| 화물자동차운송주선사업 | - 주사무실 20㎡, 영업소 10㎡ - 자본금 1억원이상 - 500만원의 이행보증금 | 화물자동차운수사업시행규칙 |
| 철도소운송업 | - 자본금 2,500만원이상 - 시설 : 야적장 250㎡이상 - 장비 : 화물자동차 1대이상 - 인력 : 상시고용직원 2인이상 | 철도소운송업법 시행령 |
| 복합운송주선업 | - 자본금 규모 · 법인 3억원 · 개인의 경우 자산평가 6억원이상 - 보증보험 가입 · 1억원이상의 보증보험 - 소유하거나 사용계약을 체결한 컨테이너장 치장 확보 | 화물유통촉진법시행령 |

복합운송 관련 사업 등록기준을 충족하기 위해서는 대자본이 필요하다. 지금까지 내항운송과 연결된 국내복합운송은 (주)한진, 세방기업(주), 대한통운(주), (주)동방 등의 대기업에 한하여 이루어져 왔다. 그러나 내항운송과 연계된 국내복합운송을 통해 물류체계를 효율화하고 화물의 공급연쇄관리(SCM) 기법 등을 도입하여 물류비용을 절감하기 위해서는 국내복합운송에 대한 진입장벽을 낮춰야 한다.

(3) 국내복합운송의 관련 법규 개선방안

해운법과 동법시행령 그리고 시행규칙에 해륙복합운송업을 새로운 사업으로 규정하는 안을 검토할 수 있다. 해운법에 “복합운송업(가칭)”을 내항운송 및 외항운송과 연계된 화물자동차운송사업을 겸업하는 사업으로 정의하는 것이다(<표 8-4> 참조).

복합운송업이 새로운 사업영역으로 정의되면, 항만과 항만간은 내항 및 외항 운송서비스를 하고 항만에서 최종 도착지까지는 트럭으로 일관운송을 하는 장점이 있다. 그러나 이 사업정의에 의하면 기존 화물자동차운송사업 영역과 중복되는 문제가 발생된다. 해운법에서 해상운송과 이질적인 화물자동차운송사업을 정의해야 하는 어려움도 있다. 그러나 화주들의 일괄서비스에 대한 선호가 갈수록 높아지고 있어, 복합운송을 법적 개념으로 정의할 필요가 있다.

<표 8-4>

해운법상 복합운송업의 신설방안

| 해운법 | 현 행 | 비고 |
|-----|---|----------------------|
| | 사업 정의 | 등록기준 |
| 신설 | 복합운송업이란 내항화물운송사업 혹은 외항화물운송과 연계된 화물자동차운송사업을 함께 이용하여 화물을 복합운송하는 사업이다. | 1. 화물자동차 5대 이상 보유할 것 |

아울러 1995년 화물유통촉진법에 의해 복합운송주선업으로 통합되었던, 해상 화물운송주선업을 새로이 정의하는 것을 검토할 수 있다. (구)해운법에서는 해상화물운송주선업을 자기(계약된 외국 운송주선인 포함)의 명의로 선박에 의한 화물의 운송을 주선하는 사업으로 정의하였다. (구)해운법 시행규칙에서는 해상화물운송주선업을 “송화주와 국제복합운송계약을 체결하거나 외국 국

제복합운송인과 업무계약을 체결하여 국제복합운송증권을 발행하는 등 자기 책임하에 국제 일관수송을 주선 또는 이행하는 사업”으로 정의하였다.

해운법에 해상화물운송주선업을 내항과 외항으로 구분하여 정의할 수 있다(<표 8-5> 참조). 사업내용은 새로이 정의되는 복합운송업 그리고 화물유통촉진법상 국제복합운송주선업과 중복되지 않도록 한다. 내항화물운송주선업을 “국내간 화물운송에서 화주의 주문에 따라 내항화물운송을 주선하는 사업”으로 정의한다. 화물에 대한 책임은 부담하지 않으며, 내항화물운송사업자와 운송계약은 화주가 한다.

<표 8-5>

해운법상 해상화물운송주선업의 신설방안

| 해운법 | 추 가 | 추 가 |
|---------------------|--|---|
| | 사업 정의 | 등록기준 |
| 제2조 (정의) 에 추가 | 1. 해상화물운송주선업은 외항화물운송주선업과 내항화물운송주선업을 말한다. 1) “외항화물운송주선업”이란 국제간 화물운송에서 화주의 주문에 따라 외항화물운송을 주선하는 사업이다. 2) “내항화물운송주선업”이란 국내간 화물운송에서 화주의 주문에 따라 내항화물운송을 주선하는 사업이다. | 1. 외항화물운송주선업 자본금 3억원이상 , 보증보험 가입 2. 내항화물운송주선업 자본금 1억원이상, 보증보험 가입 |

2. 화물유통촉진법의 개선 방안

1) 복합운송주선업의 문제점

우리나라의 복합운송주선업 제도는 1995년 해상운송주선업과 항공운송주선업을 통합하여 시행되었다. 화물유통촉진법에서 규정하고 있는 복합운송주선업은 “타인의 수요에 응하여 자기의 명의로 타인의 선박·항공기·철도차량 또는 자동차 등 2가지 이상의 운송수단을 이용하여 화물의 운송을 주선하는 사업을 말한다.”라고 정의되고 있다.

이러한 정의에 의하면 복합운송주선업은 자신의 책임하에 2가지 운송수단을 결합하여 운송하는 복합운송 기능과 주선 기능이 혼합 정의되고 있다. 또한 국

내외를 총괄하여 복합운송주선업의 영역이 가능한가에 대한 규정은 없는 실정이다.

따라서 해운법에서 새로이 복합운송업과 해상화물운송주선업을 규정한다면, 이러한 규정을 화물유통촉진법에서는 제외하여야 할 것이다.

2) 화물유통촉진법의 개선

해운법에서 복합운송업과 해상화물운송주선업을 새로이 정의하면, 화물유통촉진법상의 복합운송주선업과 사업영역이 중복되지 않도록 해야 할 것이다. 그러나 현 화물유통촉진법에는 복합운송주선업의 업무가 복합운송업(NVOCC) 기능과 운송주선업의 기능이 혼합되어 있다.

우선 해운법에서 규정할 복합운송업과 해상화물운송주선업을 제외하는 안을 고려할 수 있으며, 다음은 화물유통촉진법이 규정한 복합운송주선업을 운송주선업으로 한정하는 안을 검토할 수 있다(<표 8-6>참조).

해운법을 관장하는 정부부처가 해양수산부이고 화물유통촉진법은 건설교통부에서 관장되는 점을 고려할 때, 해운법에 새로이 규정할 복합운송업과 해상화물운송주선업을 제외하는 안이 최선으로 판단된다. 해운법에서는 기존의 복합운송주선업과 업무영역이 중복되지 않도록 하는 한편 복합운송주선업의 새로운 정의는 건설교통부에서 추진하는 것이 적절한 대안으로 판단된다.

<표 8-6>

화물유통촉진법의 개선방안

| 화물유통 촉진법 | 기 준 | 개 선 방 안 |
|-------------|--|--|
| 제2조 (정의) | 6. “ 복합운송주선업”이라 함은 타인의 수요에 응하여 자기의 명의로 계산으로 타인의 선박·항공기·철도차량 또는 자동차 등 2가지이상의 운송수단을 이용하여 화물의 운송을 주선하는 사업을 말한다. | 1안 6. “ 복합운송주선업”이라 함은 타인의 수요에 응하여 자기의 명의로 계산으로 타인의 선박·항공기·철도차량 또는 자동차 등 2가지이상의 운송수단을 이용하여 화물의 운송을 주선하는 사업을 말한다. 단 해운법에 의한 복합운송업과 해상화물운송주선업을 제외한다. |
| | | 2안 6. “ 복합운송주선업”이라 함은 타인의 수요에 응하여 타인의 선박·항공기·철도차량 또는 자동차 등 2가지이상의 운송수단을 이용하여 화물의 운송을 주선하는 사업을 말한다. |

3. 공정거래법의 개선방안

1) 관련 조항 및 문제점

「독과점 규제 및 공정거래에 관한 법률(이하 ‘공정거래법’이라 함)」은 사업자의 시장지배적 지위의 남용과 과도한 경제력의 집중을 방지하고, 부당한 공동행위 및 불공정거래행위를 규제하여 공정하고 자유로운 경쟁을 촉진하는 등을 목적으로 하고 있다.

새로이 제정될 (가칭)내항화물운송촉진법에 “내항화물운송사업체간 운임협약과 공정경쟁 규약”에 대한 조항을 규정할 경우, 공정거래법 제19조(부당한 공동행위의 금지)의 규정이 있어 상호 상충이 되지 않도록 법 개정이 요구된다. 공정거래법 제19조(부당한 공동행위의 금지)에서는 원칙적으로 사업자간 계약·협정·결의 등에 의한 부당한 공동행위를 금지하고 있다. 그러나 동법 제19조 제2항에서는 산업합리화, 연구·기술개발, 불황의 극복, 산업구조의 조정, 거래조건의 합리화, 중소기업의 경쟁력 향상 등의 사유에 한해 공정거래위원회의 인가를 받은 경우 공동행위를 할 수 있도록 하고 있다.

2) 개선방안

공정거래법에서는 사업자간 공동행위를 할 경우 공정거래위원회의 인가를 받도록 하고 있다. 개별법에서 사업자간 공동행위를 할 수 있는 규정을 포함할 경우 공정거래법과 충돌이 발생된다. 따라서 일본의 「사적독점의 금지 및 공정거래의 확보에 관한 법률」 제22조에서처럼 “특정사업에 관해 특정법률이 있고 사업자 또는 사업자단체가 그 법률 또는 그 법률에 기초한 정당한 행위”에는 공정거래법의 적용을 받지 않도록 할 필요가 있다.

다른 대안으로는 공정거래법이 예외적으로 인정하는 사업자간 공동행위의 조건을 제정될 내항화물운송촉진법에 명시적으로 포함하여 법간의 충돌이 발생되지 않도록 한다.

4. 전략적 제휴 지원

1) 전략적 제휴의 필요성

등록제하에서 시장 진입의 자유화는 다수 영세한 업체들의 진입을 초래하였다. 특히 1선주 1선박 보유 생계형 사업자의 난립은 운임덤핑, 화주의 신뢰도 저하 등의 문제를 야기하고 있다. 소수의 정유회사와 다수의 내항운송사업자가 시장을 형성하고 있는 석유제품 운송에서 과당경쟁은 자원배분의 왜곡을 초래하는 경향도 있다.

또한 대형 내항운송업체들이 트럭운송, 철도운송, 항만하역 등 다양한 물류 서비스를 제공할 수 있는 사업여건을 구비하고 있는 데 반해, 영세한 업체들은 내항운송에만 업무영역을 한정하고 있다.

내항운송업체들은 내항운송업체간 혹은 타 업종의 사업자와 전략적 제휴를 통해 규모의 영세성에서 탈피하고, 대고객 신뢰성을 제고하고 규모와 범위의 경제효과를 얻을 수 있다.

2) 내항운송업체간 전략적 제휴방안

(1) 특화업체간 전략적 제휴방안

운송화물별 특화업체들간 사무실의 공동이용 등 초기단계의 제휴에서 외부적으로 단일회사를 설립하는 등의 본격적 제휴를 추진할 수 있다(<그림 8-2> 참조).

사무실의 공동이용을 통해 내항운송업체들은 사무실임대료, 통신요금, 집기 및 부품에 대한 비용 등을 절감하고 정보화기술 등 운영기법을 공동으로 활용할 수 있다. 초기적 형태로서 상호 사업영역이 별개일 때 성공할 가능성이 크다.

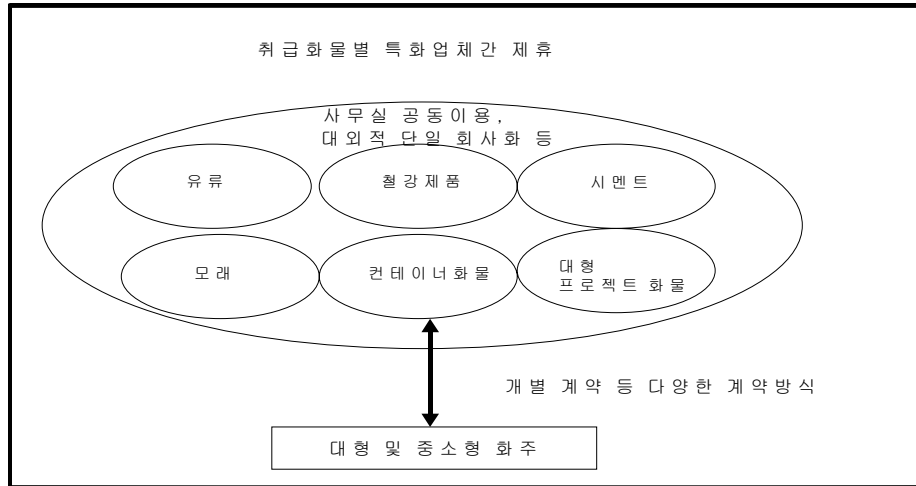
내항운송업체간 단일회사를 설립하는 방안으로는 석유제품 특화업체와 일반화물 특화업체간, 석유제품 특화업체와 철강제품 특화업체간 대외적으로 단일회사로 하고 내적으로는 별개의 독립채산제 부서로 운영하는 방안 등이 있다.

우리나라 복합운송주선업에서 사례를 보면 국제복합운송업과 부정기선 그리고 해운대리점을 통합한 E해운의 경우 1999년 8월 내부적으로 독립된 3개 회

사를 외부적으로 단일 회사화하였다⁴⁰⁾. 사무실 운영비용은 매출액과 이윤을 복합적으로 고려하여 분담하고 있다.

<그림 8-2>

화물별 특화업체간 전략적 제휴방안



(2) 내항운송업체와 타업종 사업자간 전략적 제휴방안

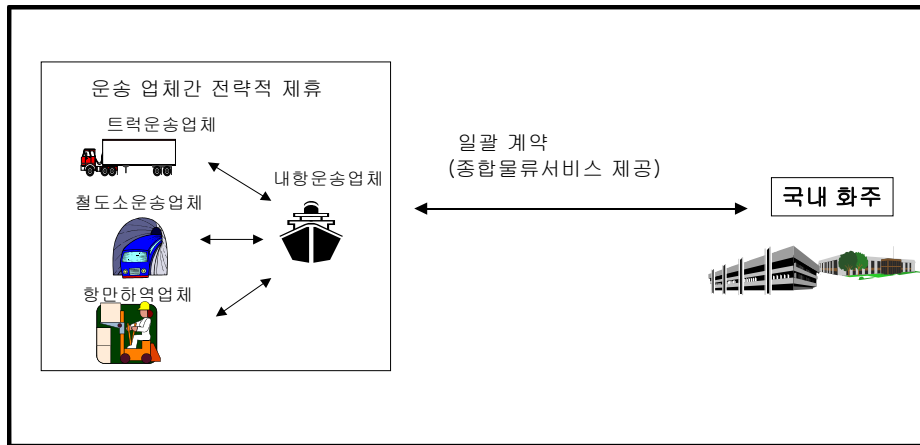
중소형 내항운송업체들의 사업영역이 해상운송구간으로 한정될 경우, 화주들에게 종합 서비스를 제공하기 어렵다. 내항운송업체와 트럭운송업체, 항만하역업체, 철도소운송업체간의 전략적 제휴로 서비스의 영역을 확대하여 화주들의 물류수요를 충족할 수 있다(<그림 8-3> 참조).

제주와 육지간 컨테이너 운송에서와 같이 트럭운송업체/내항화물운송업체·항만하역업체간 동업계약에 기초한 종합물류서비스를 제공하는 사례처럼 다양한 전략적 제휴가 가능할 것이다.

40) 한국해양수산개발원, 「국제복합운송업의 육성방안 연구」, 2001. p. 80.

<그림 8-3>

내항운송업과 타업종간 전략적 제휴방안



(3) 대형업체와 중소형업체간 전략적 제휴방안

대형업체들이 중소형업체와 협정을 통한 업무제휴, 대형업체가 중소형업체를 동일회사내 독립채산본부로 통합하는 등의 제휴 방안이 있다. 대형업체가 축적하고 있는 경영기법을 공동으로 활용하고 인적 교류를 함으로써 물류서비스 영역의 확대, 경영합리화를 달성할 수 있다.

3) 정부의 전략적 제휴 지원방안

규제완화 추세와 정부의 시장개입시의 비효율성을 고려할 때 정부가 업체의 전략적 제휴에 직접적으로 개입하는 것은 바람직하지 않다. 다만 정부는 정기적으로 업계 경영정보에 대한 조사와 공표, 전략적 제휴와 구조조정의 방안에 대한 연구·조사, 내항 물류정보망 구축, 선진 경영기법에 대한 교육·지원 등을 수행하여 전략적 제휴가 가능하도록 환경을 조성해야 할 것이다.

아울러 한국해운조합은 영세한 내항운송사업체에 대해 공동사무실의 제공, 경영기법에 대한 교육 및 연수, 사업 운영에 필요한 정보화기술을 제공하고 경영정보의 객관성과 투명성을 촉진하여 조합 회원사간 전략적 제휴가 활발하도록 유도할 필요가 있다.

5. 내항화물운송사업 경영성과 조사의 개선방안

1) 한국해운조합 조사의 방법과 문제점

매년 한국해운조합에서는 내항화물운송업체에 대한 대차대조표와 손익계산서 양식을 발송하여 각 업체들이 자율적으로 경영지표들을 기재하도록 하여 이를 취합하여 내부자료로 활용하고 있다. 발송업체는 전 등록업체를 대상으로 하지만, 2000년 등록업체 846개사중 67개사가 응답하여 응답률은 8%로 낮은 실정이다. 취합된 자료는 재무제표상의 항목별로 단순 산술평균하여 업체 평균 실적으로 통계화되고 있다.

2000년 자본금 규모별 응답업체들의 분포를 보면, 1억원 미만은 8개사로 12%, 1억~3억 미만 업체는 24개업체로 36%, 3억원 이상 업체는 35개업체로 52%이었다. 이 같은 응답업체들의 분포는 등록기준 분포와 큰 차이가 있다. 2000년 등록업체수는 1억원 미만은 450개사로 54%, 1억~3억 미만 202개업체로 24%, 3억원이상 업체는 194개업체로 22%이었다.

한국해운조합에서와 같이 응답업체들의 산술평균만으로는 1개 선박, 1인 선주, 1인 경영체제를 이루고 있는 다수의 소형업체들의 실태를 반영하지 못하는 한편, 3억원 이상 대형업체 혹은 종합물류체제를 갖추고 있는 업체들의 실적이 과다 반영되는 표본의 편의(bias)가 발생된다.

<표 8-7> 내항화물운송사업 경영분석 응답업체 자본금별 업체수

| 연도 자본금 | 경영분석 응답업체 | | | | | | 2000년등록기준 | |
|-----------|-----------|------|------|------|------|------|-----------|------|
| | 1998 | | 1999 | | 2000 | | | |
| | 업체수 | 비율 | 업체수 | 비율 | 업체수 | 비율 | 업체수 | 비율 |
| 1억원미만 | 12 | 18% | 7 | 10% | 8 | 12% | 450 | 54% |
| 1억-3억원미만 | 32 | 48% | 29 | 43% | 24 | 36% | 202 | 24% |
| 3억원이상 | 23 | 34% | 31 | 46% | 35 | 52% | 194 | 22% |
| 합 계 | 67 | 100% | 67 | 100% | 67 | 100% | 846 | 100% |

자료 : 한국해운조합, 해양수산부

2) 통계청 운수업통계 조사의 한계점

통계청은 매년 운수업에 관한 구조와 분포, 영업활동실태 등을 조사하여 통계화하고 있다. 조사항목은 사업체개황, 조직형태, 운송장비 보유 현황, 종사자수와 연간급여액, 수익과 비용, 유형고정자산 등이다.

내항화물운송업은 운수업의 세분류에 포함되어 있으며, 2002년에는 202개사가 조사되었다. 내항운송업체 202개의 종사자수는 5,022명, 운수수입은 7,083억원, 운수비용은 6,517억원, 부가가치는 3,757억원이었다(<표 8-9>참조).

<표 8-8> 운수업 통계조사의 내항화물운송업 주요 지표

| 사업체수 | 종사자수 | 운수수입 | 운수비용 | 부가가치 |
|-------|--------|------------|------------|------------|
| 202개사 | 5,022명 | 708,312백만원 | 651,754백만원 | 375,684백만원 |

자료 : 통계청, 「2000 운수업 통계조사 보고서」, 2001.

통계청의 운수업 통계조사는 내항화물운송을 분류하여 조사하는 점에서 활용할 수 있는 자료이다. 그러나 조사되는 항목이 운수수입, 운수비용, 부가가치 등으로 한정되어, 내항화물운송의 경영현황에 대한 구체적 정보를 제공하지 못하는 문제점이 있다.

3) 한국은행 경영분석 조사와 한계점

한국은행은 매년 법인 기업의 경영성과와 재무상태를 조사하고 있다. 한국은행의 조사는 매출액 700억원 이상의 주요 기업에 대해서는 전수조사를 하고 전수조사대상 외의 업체에 대해서는 증화표본 추출을 하여 조사하고 있다. 한국은행의 경영분석 조사는 외항운송업, 내항운송업 등을 총괄하여 수상운송업으로 분류하고 있어, 내항화물운송업에 대한 자료로 사용할 수 없는 실정이다.

4) 내항화물운송업 경영분석 조사의 개선방안

내항화물운송업에 대한 경영 조사는 한국해운조합, 통계청, 한국은행에서 부분적으로 실시되지만, 모두 정책자료로서 활용하는 데는 문제점이 있다. 특히

조사항목과 조사대상이 고정되어 있는 통계청과 한국은행의 조사를 내항화물 운송에 적합하도록 개선하기는 어려운 실정이다. 따라서 한국해운조합 경영분석 조사를 더욱 객관적이고 정밀하도록 개선하는 방안이 요구된다.

한국해운조합 경영분석자료의 偏倚를 줄이기 위해서는 내항화물운송업체의 특성을 잘 반영할 수 있는 표본추출을 하여야 한다. 한국은행은 우리나라 기업 경영분석시 층화임의추출(stratified random sampling)을 하고 있다⁴¹⁾. 층화임의추출은 전수조사가 되는 업체 선정과 전수조사 대상업체를 제외한 副母集團에서 구한 표본추출로 구성된다. 전수대상업체는 매출액(1998년 기준) 700억원 이상 업체 등으로 구성된다. 표본설계를 위한 대표변수는 매출액을 이용한다. 부모집단에서 표본추출은 업종별로 1차 층화를 하고 매출액 규모에 의해 2차 층화를 한다.

내항운송업체 층화표본추출을 하기 위해서는 부모집단의 대표적 변수인 매출액에 대한 정보가 있어야 한다. 등록제 이후 내항운송업체의 매출액에 대한 정보는 해양수산부와 한국해운조합 어느 곳에서도 관리되지 않고 있다. 그러나 자본금에 대한 자료는 해양수산부에 의해 통계화되어 있다.

따라서 내항운송업체의 경영분석을 1) 매출규모 100억원 이상 업체에 대해서는 전수조사, 2) 자본금 규모별로 3계층(1억원 미만, 1억원~3억원 미만, 3억원 이상)으로 층화하여 표본추출을 하고 이를 부모집단의 추계치로 활용하여 산출할 수 있다.

내항화물운송업체 경영분석 자료의 모집단 추계치는 한국은행에서 제시한 방법을 이용할 수 있다.

모집단 추계치 = 전수조사치 + 표본에 의한 부모집단 추계치

$$X = A + B = \sum_i^m \sum_j^n \{ X_{ij} (N_i/n_i) \} + B$$

여기에서

X : 내항화물운송업체의 추계치

A : 내항화물운송업체 부모집단 추계치

B : 내항화물운송업체 전수대상업체의 전수조사치

41) 한국은행, 「기업경영분석」, 2002, p. 28.

X_{ij} : 내항화물운송업체 i 층 j 번째 표본치

N_i : 내항화물운송업체 i 층의 부모집단수

n_i : 내항화물운송업체 i 층의 표본수

5) 경영정보화에 대한 지원방안

영세한 내항화물운송업체들은 대치대조표와 손익계산서 등 경영제표를 작성하기 어려운 실정이다. 이들 영세한 업체들의 전략적 제휴와 대형화를 유도하기 위해서는 업체의 경영실적에 대한 객관적이고 체계적인 정보 유통이 필요하다. 따라서 정부에서는 업체들이 경영제표를 용이하게 작성할 수 있도록 내항화물운송업체에 적합한 회계시스템의 개발과 보급 등 경영정보화를 지원할 필요가 있다.

제9장 결론 및 정책건의

1. 결론

내항화물운송은 석유제품, 시멘트, 철재, 수출입 컨테이너, 바다모래, 석탄 등 국내화물을 이동시키는 국가 간선망이며, 차량운행비용, 교통시설비용, 교통사고비용, 환경오염비용, 혼잡비용 등 차량운행으로 인한 막대한 사회적 비용을 절감시키고 있다. 이같이 중요한 내항화물운송사업에 대한 정부의 지원은 계획조선 자금 외에는 전무하다.

그러나 수요부문의 급속한 변화와 트럭·철도·파이프라인 운송 등 경쟁운송수단의 급속한 발전추이를 고려할 때 내항화물운송부문에 대한 정책적 지원은 시급한 과제가 아닐 수 없다.

내항화물운송의 주요 수요자들은 정유회사, 시멘트회사, 제철회사, 대형 수출업체, 레미콘업체들이다. 이들 수요자들은 경쟁력을 강화하기 위해 생산부문의 합리화는 물론이고, 운송 및 물류시설의 공동이용 등 물류부문에서 비용절감을 강구하고 있다. 특히 정유회사들은 석유제품의 교환에 의한 운송물량 감량, 저유소의 공동이용에 의한 비용절감을 추구하는 한편, 내항화물운송업체들의 구조조정과 투입선박의 대형화 등 공급면에서 개선을 요구하여 왔다.

일본에서는 급속한 환경변화에 직면하여 그간 꾸준히 구조조정 정책을 추진하여 왔다. 최근 일본정부는 21세기 친환경적 운송수단으로서 내항화물운송의 가능성에 주목하고 있다. 내항화물운송에 특화된 내항해운업법과 내항해운조합법을 활용하여 다양한 지원과 구조조정을 촉진하고 있다.

우리나라에서 내항운송에 대한 지원체계는 계획조선 자금외에는 해운법에 명시되어 있지 않아 법체계의 정비가 필요하다. 그러나 기존 해운법은 해상화물운송사업과 여객운송사업 등을 포괄하고 있어 해운법의 개정만으로 내항화물운송을 촉진하고 지원할 조항을 포괄하기에는 한계가 있다. 따라서 내항화물운송을 변화시키고 활성화하기 위한 법의 제정을 추진할 필요가 있다.

2. 정책건의

환경변화에 직면한 내항화물운송을 변화시키고 활성화하기 위해서는 종합적이고 계획적으로 내항화물운송을 촉진하고 관련업체들을 지원하는 「(가칭)내항화물운송촉진법」의 제정을 추진할 필요가 있다.

(가칭)내항화물운송촉진법에는 내항화물운송에 대한 장기 비전과 시행, 내항운송 부문의 물류표준화와 물류정보화의 보급과 확대, 내항운송 물류현황 조사를 통한 기초 정책자료 축적, 화주들의 물류공동화에 대한 지원, 내항화물운송의 발전기금 설치, 내항화물운송사업자간 공동행위, 전략적 제휴와 구조조정에 대한 지원, 선원고용에 대한 지원을 포함하도록 한다.

아울러 관련법인 해운법, 화물유통촉진법, 독과점 규제 및 공정거래에 관한 법률 등의 개선을 통하여 내항운송을 이용한 복합운송과 운송주선업의 발달, 내항운송사업자간 전략적 제휴를 촉진해야 할 것이다.

해운법에서는 내항운송과 연계된 복합운송과 내항화물운송주선업 제도 도입을 적극 검토해야 할 것이다.

화물유통촉진법에서는 복합운송과 내항화물운송주선업 도입과 관련된 복합운송주선업 제도를 정비해야 할 것이다.

독과점 규제 및 공정거래에 관한 법률에서는 사업자간 공동행위에 대한 조항을 개선하여 내항화물운송사업자간 공동행위가 동법률이 예외적으로 허용하는 조건을 충족하는 경우에 가능하도록 개선되어야 할 것이다.

참 고 문 헌

〈국내문헌〉

- 강종희 외, 「21세기 글로벌 해운·물류」, 한국해양수산개발원, 2001.
- 관세홍보사, 「수출입총람」, 1999.
- 광양선박(주), 「철강제품 전용선과 RO-RO선 개발」, 1999.
- 교통개발연구원 「물류·운수분야 규제에 대한 구조적 개혁방안」, 1997.
- 대한석유협회외, 「국내석유제품 유통시장 발전방안」, 2001.
- 서울대학교 경영연구소, 「우리나라 화물운송산업에 대한 규제완화의 정책방향」, 1993.
- 신승식, “우리나라 수출입 컨테이너의 내륙기종점 분석 및 시사점”, 「해양수산 현안분석」, 한국해양수산개발원, 2002.
- 신승식·이호준, 「운송수단별 환경비용 추정과 시사점」, 한국해양수산개발원, 2001.
- 윤창호, 이규억, 「산업조직론」, 법문사, 1993.
- 유상희 최장호, 「시멘트산업의 수급전망 및 발전방향」, 산업연구원, 1992.
- 이달석, 「석유제품 물류의 효율화 방안」, 에너지경제연구원, 1998.
- 이덕환, 이현상 「재무제표 분석」, 박영사, 1998.
- 임영태, “공동물류지원을 위한 법제도 개선방안”, 「2002년 산업단지 공동물류 정책토론회」, 한국물류협회, 2002.
- 조계석, 박용안, 전형진, 「컨테이너 화물의 연안운송 제약요인 분석」, 2000.
- 조 순, 「경제학원론」, 법문사, 1988.
- 철도청, 「2002년 철도수송계획」, 2002.
- 최성근, 「물류관계법 체계 분석과 개선방안」, 교통개발연구원, 1995.
- 최정표, 「산업조직 경제학」, 형설출판사, 1997.
- 한국은행, 「기업경영분석」, 2002.
- 한국복합운송협회, 「글로벌 경제시대에 대비한 국제복합운송사업의 육성방안 연구」, 2001.
- 한국해양수산개발원, 「연안해운의 당면과제와 21세기 발전전략」, 한국해운조합,

2000.

- _____, 「연안해운의 적정 선박량 산출연구」, 한국해운조합, 2001.
- _____, 「연안유조선의 구조조정 타당성 및 추진방안 연구」, 2002.
- 한국해양연수원, 「우리나라 연안유조선의 안전운항과 대책」, 1998.
- 한국해운조합, 「일본 연안해운의 비전」, 2001.
- 홍성욱, 「철도화물운송서비스의 효율화 방안」, 교통개발연구원, 1998.
- 해운산업연구원, 「대량화물유통체제 종합개선방안 연구」, 1993.
- 해양수산부, 「해운산업 중·장기 발전계획」, 2001.
- 홍갑선, 「교통관련 사회환경비용의 내재화방안」, 교통개발연구원, 1999.

〈외국문헌〉

- (일)국토교통성해사국편, 「해사레포트」, 2002.
- (일)내항총련, “내항해운잠정조치사업규정”, 1998. 10.
- (일)내항해운, “제2종 이용운송사업의 규제완화로 활기”, 「월간 내항해운」,
2002. 4.
- 일본해사광고협회, 「수자로 본 일본의 해운·조선」, 2002.
- (일)내항해운대책연구회편, 「내항해운핸드북」, 성산당, 동경, 1999.

부 록 : 내항화물운송촉진법(안)

1장. 총칙

1 조(목적)

이 법은 내항화물운송과 내항화물운송사업을 진흥·촉진하며, 대량화물 운송을 친환경적이고 저비용인 내항화물운송으로 전환함으로써 내항화물운송의 부가가치를 제고하고, 내항화물운송을 기간운송망으로 육성·강화하는 것을 목적으로 한다.

2 조(용어의 정의)

이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. “내항화물운송”이란 국내항간의 해상화물운송사업을 말한다.
2. “내항화물운송사업”이란 해운법 제25조에서 규정한 내항화물운송사업을 말한다.
3. “내항화물운송 물류표준화”란 내항화물운송에서 화물의 원활한 이동과 보관을 위하여 다음 각목의 사항을 통일하고 단순화하는 것을 말한다.
가. 시설 및 장비 그리고 선박의 종류·형상·치수 및 구조
나. 포장의 종류·형상·치수·구조 및 방법
4. “내항화물운송 물류정보화”란 내항화물운송에서 물류정보의 수집·분석·가공 및 유통 등을 촉진하거나 효율화하기 위한 활동을 말한다.
5. “항만구역”이란 항만법 제2조 제4항의 항만구역을 말한다.

2장. 내항화물운송의 발전 촉진

3 조(내항화물운송의 발전계획)

1. 해양수산부장관은 매 5년마다 내항화물운송의 발전계획을 수립하여 고시한다.
2. 해양수산부장관은 내항화물운송의 발전계획 수립후 관계부처에 통보한다.

3. 해양수산부장관은 필요할 경우 내항화물운송의 발전계획에 대해 관계부처와 관련 지방자치단체에게 협조를 요청한다.

4 조(내항화물운송 발전계획의 내용)

내항화물운송 발전계획에 포함하여야 할 내용은 다음과 같다.

1. 내항화물운송의 환경변화와 전망
2. 내항화물운송 수요예측
3. 내항화물운송의 물류정보망 구축방안
4. 내항화물운송의 정보화 기술의 개발·보급 및 이용의 촉진
5. 내항화물운송 촉진계획
6. 내항화물운송사업의 선진화 방안
7. 내항화물운송 선박량 수급 적정화 방안
8. 내항화물운송사업의 장기발전 방안
9. 내항화물운송 선원 수급 적정화 방안
10. 내항화물운송 중심의 물류체계 구축 및 개선방안

5 조(지역 내항화물운송 발전기본계획 수립)

1. 지방 해양수산청장은 해당 지역의 내항화물운송의 발전에 대해 기본계획을 매 5년마다 수립한다.
2. 지방 해양수산청장이 수립하는 해당 지역의 내항화물운송의 발전에 대한 기본계획에는 다음 사항을 포함하여야 한다.
 - 가. 내항화물운송 촉진계획
 - 나. 내항화물운송의 관련 항만시설 확보 방안
 - 다. 내항화물운송 중심의 물류체계 구축 및 개선방안

6 조(내항화물운송 발전 시행계획)

해양수산부장관은 매년 내항화물운송 발전계획의 시행을 위한 계획을 수립한다.

7 조(내항화물운송정책위원회)

1. 내항화물운송의 진흥과 촉진을 위한 중요 정책을 심의하기 위하여 해양

수산부장관 소속하에 내항화물운송정책위원회(이하 "위원회"라 한다)를 둔다.

2. 위원회는 다음 각호의 사항을 심의한다.

- 가. 내항화물운송 발전계획 수립 및 변경
- 나. 내항화물운송 정보화 기술의 개발·보급 및 이용 촉진
- 다. 내항화물운송사업에 대한 지원·육성
- 라. 내항화물운송 관련된 제도개선
- 마. 내항화물운송 적정 선박량 수준과 적정 선박량 유지 방안
- 바. 내항화물운송 물류표준화

3. 위원회의 구성·운영 등에 관한 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다

8 조(물류현황 조사)

- 1. 해양수산부장관은 매년 내항화물운송의 물류 조사를 하여 이를 공개한다.
- 2. 해양수산부장관은 매년 내항화물운송의 물류 조사를 할 때 관계부처와 관련 지방자치단체에게 협조를 요청할 수 있다.

9 조(내항화물운송 물류표준화)

- 1. 해양수산부장관은 내항화물운송에 관한 물류표준화의 기준을 설정하여 이를 공표한다.
- 2. 해양수산부장관은 내항화물운송 물류표준화를 보급하고 촉진한다.

10 조(물류표준화 장비 및 운송수단 사용자에 대한 우대조치)

- 1. 해양수산부장관은 내항화물운송에 관한 물류표준화 장비·운송수단의 사용자에게 대해 항만시설사용료 등에 우대조치를 할 수 있다.
- 2. 해양수산부장관은 내항화물운송에 관한 물류표준화 소요자금의 융자·보조·출연 등 재정지원을 할 수 있다.

11 조(내항화물운송 관련 물류시설의 확충 지원)

- 1. 정부는 내항화물운송업체 혹은 내항화물운송 이용자가 다음 시설을 건설·위치변경·구조 및 설비의 확충 또는 개선하는 경우 소요자금의 일부를 융자하거나 부지의 확보를 위한 지원을 할 수 있다.

- 가. 항만법상의 항만시설중 내항운송 이용 화물을 위한 도로·교량·철도·궤도·운하 등 임항교통시설
 - 나. 항만법상의 항만시설중 안벽·물양장·잔교·돌판·선착장·램프 등 계류시설
 - 다. 항만법상의 항만시설중 항만구역내 고정식 또는 이동식 하역장비·화물이송시설·배관시설 등 하역시설
 - 라. 항만법상의 항만시설중 항만구역내 창고·야적장·컨테이너장치장 및 컨테이너조작장·싸이로·저유시설·화물터미널 등 화물의 유통·판매시설
 - 마. 항만법상의 항만시설중 보관창고·집배송장·복합화물터미널·정비고 등 배후유통시설
 - 바. 항만법상의 항만시설중 화물의 조립·가공·포장 등을 위한 시설
2. 해양수산부장관은 위의 각호의 사업을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 특별시장·광역시장 또는 도지사에게 부지의 확보 및 도시계획시설의 설치 등에 관한 협조를 요청한다.

12 조(내항화물운송 물류정보화)

1. 해양수산부장관은 내항화물운송과 관련된 물류정보의 수집·분석·가공 및 유통 등을 촉진하기 위하여 필요한 때에는 내항화물운송업체와 그 거래처 및 대통령령이 정하는 관련기관간을 연결하는 종합정보망을 구축할 수 있다.
2. 해양수산부장관은 전기통신사업법에 의한 전기통신사업자중에서 종합정보망 전담사업자를 지정할 수 있다. .
3. 정부는 종합정보망의 구축과 효율적인 운영을 위하여 전담사업자에 대하여 필요한 지원을 할 수 있다.
4. 종합정보망의 구축·운영과 전담사업자의 지정 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다

13 조(전자문서의 이용과 개발 촉진)

1. 내항화물운송업체와 관련기관이 종합정보전산망을 이용하여 물류에 관한 업무를 행하고자 하는 경우에는 해양수산부령이 정하는 전자문서를 이용

하여야 한다.

2. 해양수산부장관은 표준전자문서 및 데이터베이스 등의 개발·보급계획을 수립하여야 한다.

14 조(내항화물운송발전기금)

1. 정부는 내항화물운송사업의 구조 개선, 노후선과 비경제선의 대체를 통한 선박의 선진화·자동화·대형화 유도, 내항화물운송 이용 촉진을 위하여 내항화물운송발전기금을 설치한다.
2. 내항화물운송발전기금의 재원은 다음으로 한다.
 - 가. 정부출연금
 - 나. 정부주식 매각 및 국공채 발행 자금
 - 다. 한국해운조합원 출연금
 - 라. 조선업체의 출연금
 - 마. 내항화물운송 신규 진입 사업자의 출연금
 - 바. 경륜·경정법에 의한 경주사업자의 수익금 등
3. 내항화물운송발전기금은 내항화물운송에 대한 다음 각호의 자금으로 운용한다.
 - 가. 최신 경제선의 건조자금 용자
 - 나. 선박자동화 등 시설개선자금 용자
 - 다. 선박개조사업 용자
 - 라. 내항화물운송업체 운전자금 용자
 - 마. 계선자금 용자 및 국고보조
 - 바. 노후선의 해체시 국고보조
 - 사. 내항화물운송업체에 대한 보증업무
 - 아. 내항화물운송 이용자에 대한 지원업무 등 관련사업

3장. 내항화물운송의 구조전환

15 조(내항화물운송사업 구조전환 지원)

해양수산부장관은 대한송유관공사의 송유량 증가 등에 따른 내항화물운송 수요가 격감하거나, 정부의 정책시행에 따른 내항화물운송업체의 수입이 현

저히 감소되었거나 될 것으로 예상되어, 내항화물운송업체가 사업의 축소·폐지를 하고자 하는 경우 관계부처 및 특별시장·광역시장·도지사와 협의하여 보상대책을 수립하여 시행할 수 있다.

16 조(내항화물운송업체의 운임협약 등)

1. 내항화물운송사업의 등록을 한 자는 독점규제및공정거래에관한법률 제19조 제2항에서 규정한 요건을 충족하고 해양수산부장관의 인가를 받은 경우, 다른 내항화물운송업체와의 운임·배선 및 적취 기타 운송조건에 관한 계약 또는 공동행위를 할 수 있다.
2. 내항화물운송사업의 등록을 한 자는 1항의 협약에 참가하거나 탈퇴하는 것을 부당하게 제한하는 것을 내용으로 하는 협약을 하여서는 아니된다.

17 조(내항화물운송업체간 공정경쟁규약)

내항화물운송업체 혹은 한국해운조합은 부당한 고객유인을 방지하기 위하여 자율적으로 규약(이하 "공정경쟁규약"이라 한다)을 정할 수 있다.

18조(국가비상운송망 지정과 지원)

1. 해양수산부장관은 도로, 철도 등의 마비와 지연 등의 사태를 대비하여 컨테이너, 석유제품, 시멘트, 석탄, 제주/육지간 화물, 철강제품 등의 주요화물을 운송하는 내항화물운송업체에게 항로 혹은 운송망을 유지하도록 지정하여(이하 “국가비상운송망 지정”이라 함) 화물선의 취항·항로의 유지·연장·변경이나 예비선박의 확보를 명할 수 있다.
2. 해양수산부장관은 국가비상운송망 지정의 명령을 받은 내항화물운송업체에게 그 손실을 대통령령에 따라 보상할 수 있다.
3. 국가비상운송망 지정에 따른 손실 산정과 보상은 대통령령으로 정한다.

19 조(내항화물운송 구조조정사업에 대한 지원)

1. 해양수산부장관은 대내외적 환경악화에 따른 내항화물운송업체의 누적적 손실이 예상되어 내항화물운송업체간 합병이 추진될 경우, 내항화물운송업체간 합병에 따른 지원을 할 수 있다.
2. 해양수산부장관은 2006년말 까지 매년 석유제품을 주로 운송하는 내항화

물운송업체들간 합병·시멘트를 주로 운송하는 내항화물운송업체들간 합병·제주/육지간 정기 및 부정기 화물을 주로 운송하는 내항화물운송업체들간 합병 등의 구조조정사업(이하 “내항화물운송 구조조정사업 ” 이라 함)에 대해 조세, 금융, 재정 지원을 할 수 있다.

3. 위의 1. 2.항에 대한 재정지원은 다음과 같다.

- 가. 과잉선박의 해체·폐기·계선에 대한 재정용자 및 국고보조
- 나. 손실금의 재정용자·국고보조
- 다. 퇴직 종업원에 대한 퇴직금의 재정용자·국고보조
- 라. 합병기업 및 피합병기업 운전자금의 재정용자·국고보조
- 마. 선박현대화 및 자동화에 대한 재정용자 및 국고보조

20 조(내항화물운송 선원의 양성 및 지원)

해양수산부장관은 내항화물운송 선원의 교육·훈련·연수를 관련 연구기관, 대학교, 관계기관에 위탁할 수 있고, 위탁시 국고보조를 할 수 있다.

21 조(내항화물운송 외국인 선원의 고용 및 훈련)

1. 해양수산부장관은 내항화물운송 선원 부족과 결원이 누적되어 주요 대량 화물운송에 차질이 있거나, 차질의 우려가 있을 경우 기간을 정하여 내항화물운송 선박에 외국선원의 고용을 인가할 수 있다.
2. 외국인 선원의 고용은 해당 선박의 의무승선 선원 혹은 승선 선원의 1/4 이하 범위내에서 할 수 있다.

내항화물운송 활성화를 위한 법제 개선방안

2002年 12月 26日 印刷

2002年 12月 31日 發行

編輯兼
發行人 李 廷 旭

發行處 韓 國 海 洋 水 產 開 發 院
서울특별시 송파구 신천동 11-6

전 화 2105-2700 FAX : 2105-2800

등 록 1984년 8월 6일 제16-80호

組版・印刷/正陽社 2263-0066 정가 15,000원

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터
Tel : 394-0337, 734-6818