

特別講演

海運業의 特徵과 韓國海運

孫 兌 鉉*

1. 序 言

本稿에서는 海運業의 特徵을 나타내는 一般論으로 W.Y. Oi 와 S.G. Sturme의 適船選擇論과 John Seland 의 資本優位論 및 資本多用型產業論의 세가지를 내세워 보았다.

이 三個論의 論旨을 통해서 韓國海運의 狀態를 概察해 보면 韓國海運은 資本不足으로 인한 高率의 資本費比率의 重要에 呻吟하고 있는 後進의 海運으로서의 樣相을 露呈하고 있다. 그러나 韓國海運은 그 重壓下에 閉息되지 않고 發展의 側面이 보여왔던 것도 事實이다. 發展의 側面이라 하는것도 어디까지나 後進國型 海運이라는 範疇內에서의 發展相에 지나지 않다고 할 수 있다. 本稿에서는 韓國海運의 發展의 側面을 全體的 觀點인 量的成長 即 船腹量의 增加라는 面에서 把握하고 또한 質的인 觀點에 立脚한 個別企業의 經營에 있어서의 成績이라는 角度에서 分析해 보았다. 序頭에 내세운 三個의 一般論에 따라, 이에 順應 乃至 이에 肯定的인 見解만에 立脚한다면 韓國과 같이 資本이 不足하고 相對的으로 資本費가 비싼 後進國에는 海運이 大端히 不利한 產業이 될 뿐 아니라 그 存立意義조차 찾아볼 수 없게 된다고 할 수 있는 것이다. 이에 對하여 海運이 韓國에 있어서 存在價値를 主張할 수 있는 論據를 具體的인 成果에 依하여 提示하고 具體的으로 或은 計量的으로 提示할 수 없는 것은——執筆에 있어서의 時間的 制約에 因한 것임——그 方式만을 引用 略述하였다.

이와같은 論述의 過程에서 韓國海運은 오늘날의 狀態에 까지 이끈어온 基本流, 或은 一貫한 基調는 무엇이며 그것이 今後에도 從前과 같은 作用을 할 것인가 하는 意識이 恒常 筆者의 머리를 占하고 있었다. 이 點의 把握이 韓國海運의 今後의 方向設定에 많은 示唆을 줄 것은 勿論이다.

本稿는 韓國海運 全般에 對한 所論이 아니고 上記의 三個의 一般論에 依據하여 그 論旨의 範圍內에 있어서의 論述이라는 極히 制限된 見解의 發表에 不過한 것이다.

2. 海運業의 特徵을 나타내는 一般論과 韓國海運

2.1 Oi 와 Sturme의 適船選擇論과 韓國海運

Oi 는 1952~55 年의 新造船을 比較하여 資本費가 높고 勞賃이 低廉한 나라는 英國이나 Europe 에 比較하여 比較的 低速·小型船을 많이 所有하고 있음을 實證하였다. 그와 같이 하는 것이 Oi 의 運航 cost 分析에 依해도 資源의 配分에 適合한 選擇이라는 것을 알 수 있고 또한 Sturme 도 같은 趣旨을 論하였다.

韓國船主協會의 保有船舶一覽表(1971年 7月 1日 現在)에 依하여 우리나라의 貨物船의 船齡別 噸數別의 構成比率를 算出하면 다음과 같다.

表 1. 船齡別 構成比率

船 齡	隻 數	噸 數
1年以上~5年以下	34%	47%
5年以上~31年以上	66%	53%

表 2. 船型別 構成比率

船 型(GT)	隻 數	噸 數
200 ton 以上~1,000 ton 以下	47%	8%
1,000 ton 以上~	53%	92%

이 表에 依하던 船齡이 1年 乃至 5年인 比較的 세 배라고 할 수 있는 船舶은 隻數에 있어서 34% 이며, 噸數에 있어서는 47%에 不過하다. 隻數에 있어서나 噸數에 있어서나 韓國籍 船舶의 大部分이 船齡 5年以上의 老朽船이라는 것을 알 수 있다.

韓國船을 船型(GT)에 依하여 그 構成比率를 보면 總噸數가 200 ton 以上 1,000 ton 未滿인 船舶이 그 隻數에 있어 實로 全體保有船舶의 半數에 가까운 47%를 차지하고 그 噸數는 8%에 不過하다. 이것은 群少添細 船主에 依한 小型船의 所有形態를 意味하는 것이다.

上記資料에 依하여 全船舶의 速力을 算術平均하면 11.2 kts 가 된다.

總括的으로 말하면 韓國의 海運은 過多한 小資本主에

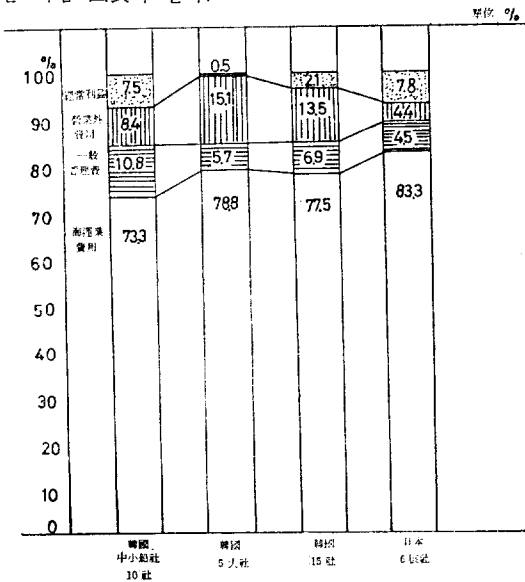
* 韓國 海洋大學 教授

依한 低速·老朽小型船의 所有라는 後進性を 띄우고 있다는 것이 明白하다.

2.2 John Seland의 資本優位論과 韓國海運

海運業에 있어서는 低賃金에 基盤을 둔 競爭力은 比較的 弱少한 것이며 이것을 相殺시키자면 經營 및 勞動의 能率을 조금만 올리면 充分하다. 萬一 能力이 同一하다고 하더라도 賃金の 節約은 金利水準의 差를 메꾸지는 못한다. 따라서 低開發國의 海運業은 陸上業과 同等할 程度의 利益을 얻을 수 있는 投資對象이 될 수는 없을 것이다. 이와같은 理由로서 賃金은 美國보다 低廉하면서도 美國과 같은 程度로 充分한 資金의 供給이 있고 또한 利子가 싼 歐洲는 海運에 있어서 斷然 優勢한 位置를 占할 수 있는 것이다.

韓國船主協會 資料(韓國 主要海運會社 經濟指標)에 依하여 韓國海運企業의 收益 對 費用의 構成比率를 보면 다음 圖表와 같다.



圖表 1. FY 70 收益對費用構成比率

1. 總收益金을 100%로 한 費用 構成比인.
2. 韓國船社 15 個社는 70年度 海運獎勵金 交付對象社인.
3. 5大社는 海公, 極東, 大韓船舶, 三洋航海, 汎洋專用船(10萬 DWT 以上社)
4. 中小船 10社는 朝陽, 高麗, 大進, 現代, 三益, 東西, 盛昌, 天敬, 大榮, 興亞(10萬 DWT 以下社)

이 圖表에서 營業外費用이라 하는 것은 主로 支拂利子이다. 外國借款에 依하여 船舶을 新造 或은 中古船을 導入하여 船腹을 所有하고 있는 五大社의 경우는 支拂利子の 比率이 實로 15%이며, 이와같은 資本費의 높은 比率의 重壓으로 經常利益率은 0.5%에 不遇한 結

果를 나타내고 있다.

2.3 資本多用型產業論과 韓國海運

勞動裝備率 및 資本集約度를 他產業과 比較해 보면 海運業의 數値는 매우 높다. 換言하면 海運業은 越等하게 資本多用型의 產業이며 그 傾向은 近者에 있어서의 船舶의 大型化, 高速化, 自動化 或은 container化에 따라 더욱 激甚해지고 있다.

海運業 全體의 數値를 把握할 時間的 餘猶가 없어서 便宜上, 定期船業: 海運公社, bulk carrier: 大韓船舶, 油槽船業: 三洋航海, 對日航路業: 朝陽商船의 四個企業을 選出하여 資本集約도와 勞動裝備率을 計算하였다. 이를 他產業의 數値와 比較하면 다음과 같다.

表 3.

產業別	資本集約度	勞動裝備率	備 考
海 運 業	23,100	15,700	① 單位 1,000
鐵 業	1,487	572	② 資本集約度 = 總資本 / 從業員數
製 造 業	2,947	1,109	有形固 定資產
電 氣 業	20,412	10,076	③ 勞動裝備率 = 從業員數
建 設 業	544	193	
都 小 賣 及 宿 泊 業	5,930	1,612	

(海運業以外的 產業은 韓國銀行, 기업경영분석, 1970에 依한 것인)

全海運業體에 對한 數値를 算出하지 못하고 各業種別의 代表企業 하나씩만을 選出하여 計算하였다는 것은 海運業의 正確한 數値를 나타내지 못한 缺點을 免할길은 없다. 그러나 表 3에서 보는 限에 있어서는 資本集約도에 있어서나 勞動裝備率에서나 海運業이 他產業의 追從을 不許하는 程度의 높은 率을 보이고 있다.

3. 韓國海運의 發展의 側面

韓國海運의 發展은 全體의인 것으로는 量的인 成長의 面에서, 個別的인 面으로서는 質的인 見解에 立脚한 經營內容의 分析으로서 把握해 보고자 한다.

3.1 量的成長

韓國海運의 量的成長은 借款에 依한 船腹의 擴充과 BBC에 依한 船舶導內的 二形態로 나뉘볼 수 있다.

(1) 借款에 依한 船腹 擴充

1960年度에 約 10萬 GT에 不遇했던 우리나라 商船隊는 現在 約 100萬 GT의 船腹量을 가지게 되었다. 船主協會의 資料에 依하면 우리나라의 船腹增加狀態는 다음과 같다.

表 4. 商 船 增 強 實 績

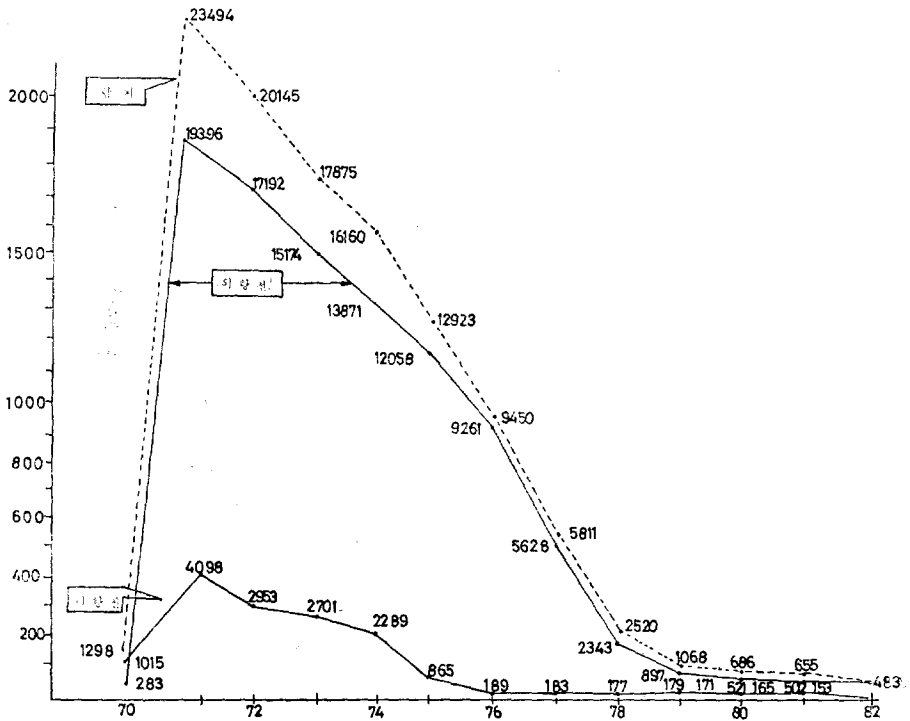
200 GT 以上 鋼 造 商 船

年度	區 分						合 計	喪 失 船 舶	總 增 加 船 舶						
	國 內 造 船			外 國 導 入											
	貨 物 船	油 槽 船	計	貨 物 船	油 槽 船	計									
隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數						
1962	4	1,514		4	1,514	1	416	5	1,930	1	2,651	4	-721		
1963	1	513	2	688	3	1,201	4	9,399	7	10,600	1	412	6	10,188	
1964	3	3,710	3	761	6	4,471	1	3,825	7	8,296			7	8,296	
1965	3	3,280		3	3,280	8	46,051	8	46,051	11	49,331		11	49,331	
1966	6	5,057	2	1,265	8	6,322	18	54,303	3	4,071	21	58,374	29	64,696	
62~66	17	14,074	7	2,714	24	16,788	32	113,994	3	4,071	35	118,065	59	134,853	
1967	8	2,773	2	730	10	3,503	32	74,578	19	164,388	51	238,966	61	242,469	
1968	10	5,076	2	527	12	5,603	16	110,668	5	75,780	21	186,446	33	192,051	
1969	8	11,354		8	11,354	12	130,395	4	79,131	16	209,526	24	220,880	7	22,284
1970	6	3,043		6	3,043	4	26,413	1	5,001	5	31,414	11	34,457	9	59,594
1971	2	7,309		2	7,309	14	56,792	3	155,791	17	212,583	19	219,892	7	92,303

이 表를 보면 船腹 增加의 主原因은 外國으로부터의 船舶의 導入量이 컸다는 點을 알 수 있으며, 年度別로 보면 1967 年에 peak 를 이루고 그 後는 導入量의 增加 率은 鈍化하고 있다. 그 理由로서는 擔保能力과 資金의 缺如, 政策의 變化等을 들 수 있다. 要는 借款에 依

한 外國船의 導入方法은 限界點에 到達한 것을 意味하는 것이다.

交通部의 資料에 依하면 借款에 依한 船舶導入에 對한 償還狀況은 다음과 같다.



圖表 2. 借 款 船 舶 償 還 現 況 (利 子 包 含)

(圖表 2의 別表임)

71. 1. 1 現在

區分 內外航別	借 款 額			既 償 還 額		
	元 金	利 子	計	元 金	利 子	計
內 航	18,871,065 ⁹⁰	4,055,066 ⁵⁷	22,926,132 ⁴¹	6,415,772 ⁹⁰	1,387,321 ⁸⁴	7,803,094 ⁵⁴
外 航	106,152,234 ⁵⁰	27,032,628 ²⁹	133,184,862 ⁷⁹	25,346,032 ⁵⁷	10,226,047 ⁹¹	35,572,080 ⁶⁴
計	125,023,300 ⁴⁰	31,087,694 ⁸⁶	156,110,995 ²⁸	31,761,805 ⁴¹	11,613,369 ⁹¹	43,375,175 ⁹³
	償 還 殘 額			備 考		
	元 金	利 子	計			
外 航	12,455,293	7,668,673 ⁰⁹	15,113,966 ⁰⁹	928 ¹⁰ 연체이자		
內 航	80,806,201 ⁹³	16,806,580 ⁸²	97,612,782 ²⁵			
計	93,261,494 ⁹³	19,475,253 ⁴¹	112,736,748 ³⁴			

第三次 經濟五個年 計劃期間中の 船腹의 增加計劃量은 百萬 GT를 超過한다. 政府는 民間主導型的 經濟를 標榜하고 있다. 그러나 前掲表에 依하면 借款의 償還金額은 70~60年度에 集中的으로 加重되어 있다. 따라서 第三次五個年計劃期間中の 船腹增加計劃을 從前과 같은 借款에 依存하는 것은 매우 어려운 것으로 보인다.

(2) BBC에 依한 船舶導入

借款에 依한 船腹增大策이 그 限界에 到達하자 이의 克服策으로 近者 BBC에 依한 外國船의 導入方法이 盛行되는 傾向을 보이고 있다. 船主協會의 資料에 依하면 年度別 BBC에 依한 導入量은 다음과 같다.

表 4. 外國船裸備船實績

年 度	貨 物 船		油 槽 船		計	
	隻	GT	隻	GT	隻	GT
1962						
63	1	3,831			1	3,831
64	2	7,662			2	7,662
65	1	3,831			1	3,831
66	1	3,831			1	3,831
67	5	10,374			5	10,374
68	3	3,633			3	3,633
69	4	9,439	1	13,857	5	21,296
70	3	8,672	6	32,742	9	41,414
71	15	26,139	7	33,820	22	59,959
72					34	171,798

(9月 現在)

69年度부터 漸增하여 72年度 9月現在, 34隻 約 17萬 GT로 急增하였다. 以前에는 3,000 GT級 以下의 小型船이 備船되어 이것이 船腹過剩狀態인 對日航路에 往航空船으로 積荷地에 直航하는 方式으로 運航되어 海運

市場을 攪亂한 적도 있었으나 近來에 와 3,000 GT級 以上의 船舶이 BBC로 導入되는 傾向을 보이고 있다.

外國船이 BBC로 導入되는 경우 國籍取得條件으로 成約되는 例가 많으나 이것은 借款依存에 依한 船腹擴充策에 代替되는 새로운 導入方法이라 하겠고 앞으로 이 方法에 依한 導入이 主導的 役割을 할 것으로 보인다.

[參考] BBC/TC에 依한 海運經營

從來의 船員輸出에 來한 月間 每隻當 外貨收得額을 概算하면 다음과 같다.

賃金...\$8,000×90%=\$7,200(外地消費를 10%로 본다)

代理店手受料...\$400

따라서 月間 隻當의 外貨收得額은 \$8,000 內外라 봐서 大過 없을 것이다.

35,000 GT, 57,000DWT의 bulk carrier를 BBC/TC한 경우를 假想하여 그 外貨收得額을 推算하면 다음과 같다.

DWT當 BBC 單價.....\$1¹⁰

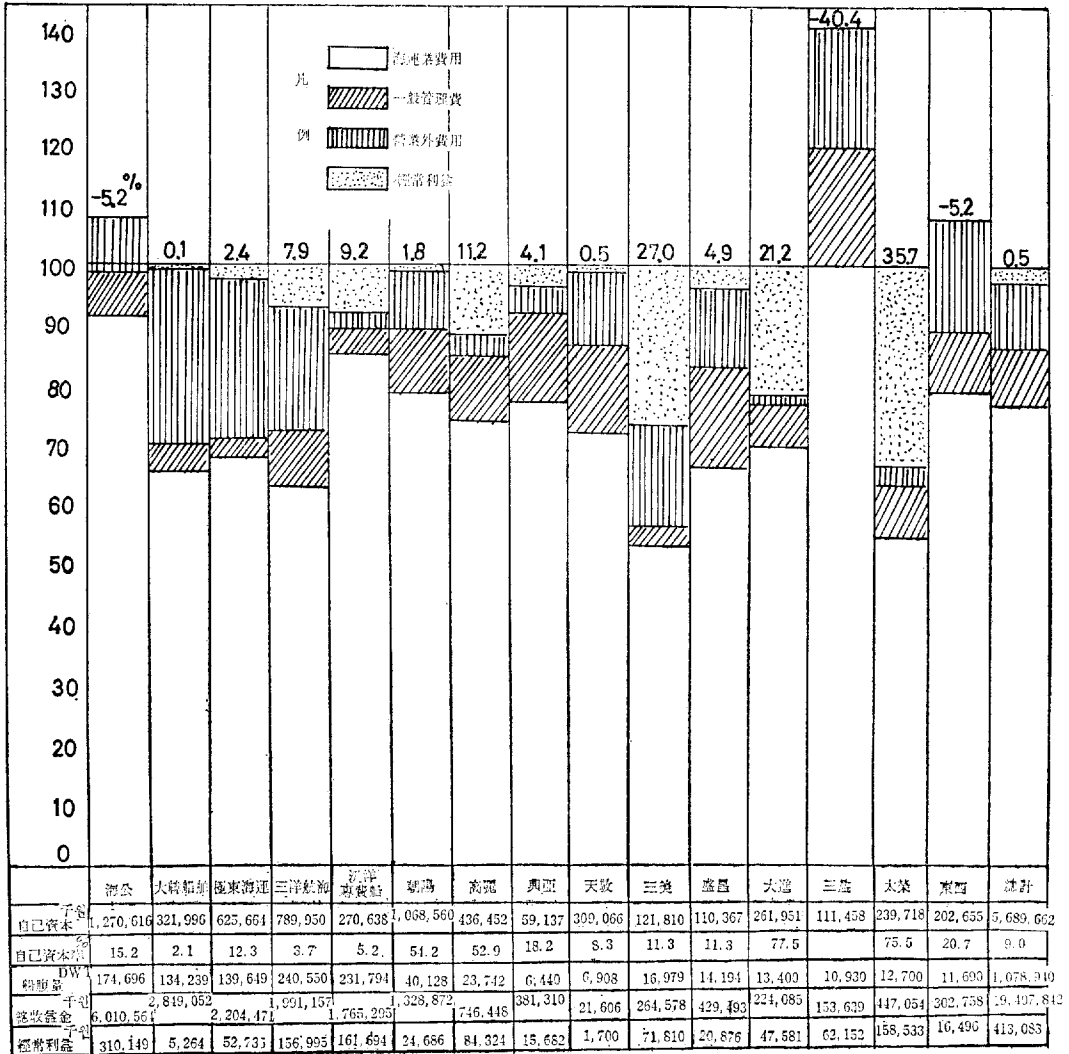
DWT當 BBC/TC 單價.....\$2³⁰

DWT當 差額.....\$1²⁰

備船料差額收得外貨...\$1²⁰×57,000DWT≈\$70,000弗

備船料收得額中에서 修理費, 保險料等を 支拂해야 하므로 7萬弗 金額이 收得되는 것은 아니다. 賃金水準이 낮은 韓國의 人力을 有效하게 使用하던 單純한 船員輸出에 依한 外貨收得策보다 有利할뿐 아니라 資本力이 弱한 韓國의 海運企業이 owner로서 船舶運航에 關한 商業企業的인 能力을 發揮하고, 韓國船員에게 生産效率의 向上에 그 優秀성을 나타내는 좋은 機會를 줄 수 있다고 하겠다.

國際石油資本으로부터 借款을 얻어 이 借款으로 國際石油資本의 所有船을 購入하여 韓國國籍船으로 하되 그 國際石油資本에 이 船舶을 back charter 하는 形態로서



圖表 3. FY70 社別 費用構成比率

海運業을 營爲하는 國內某 tanker 會社는 BBC/TC의 範疇에 넣을 수 있을 것이며 船員輸出의 一種의 變態의 形式의 經營이라 하겠다.

日本の 中核六大社는 船舶의 經濟性的의 理由와 船員費 高騰으로 1萬 DWT級 以下의 貨物船, 2萬 DWT級 以下의 bulk carrier 그리고 5萬 DWT級 以下의 油槽船은 採算이 困難한 處地에 놓이게 될 것으로 보인다. 韓

國船主는 主로 이와같은 種類에 屬하는 船舶을 導入하 기 쉬운 것이다. 그렇다고 해서 이와같은 種類의 船舶이 日本經濟에 一時에 全的으로 不必要하게 되는 것은 아니다. 따라서 韓國海運企業과의 提携로 BBC/TC의 方式으로 運航될 수도 있는 것이다.

3.2 個別企業의 經營成功的 例,

個別海運企業의 經營이라는 立場으로서는 後進性的

諸要因은 所與의 條件이며, 이것을 如何히 받아 들이서 利用하는가에 따라 有利한 因子로 轉化시킬 수도 있는 것이다. 이點은 韓國船主協會의 資料에 依해서도 認知할 수 있다.

이 表에서 經營에 成功하고 特色있는 經營을 했다고 할 수 있는 몇個 會社에 對하여 論及하겠다.

(1) 太榮商船株式會社

이 會社의 所有船舶의 內譯은 다음과 같다.

表 5.

船名	船齡	G/T	速力
銀河	27	3,882	10
安東	27	3,825	10
銀洋	22	833	10
영덕	15	3,424	12.5

(韓國船主協會, 保有船舶一覽表, 1971年 7月 1日 現在에서 抄抄)

이 表로서 所有船舶의 舉皆가 老齡·低速의 中型船이라는 것을 알 수 있다. 이 船舶을 對日航路에 就航시킴에 있어서 有利한 荷物を 成約했다는 點도 있으나 資本費의 負擔이 적은 老齡船을 比較的 平穩한 近距離의 日本海域에 配船하였다는 것이 이 會社가 良好한 成績을 올릴 수 있었던 主原因이라 하겠다. 老朽船의 運航에 保險의 AP 條件이 有利하게 調整되었다는 點도 附言해 둔다.

(2) 亞進海運株式會社

元來 海運企業은 生産企業이라고 하기보다 商業企業의 性格이 强하다고 認識되어 왔는데 이 會社가 5人의 海技士에 依하여 創設되어 經營되고 있다는 點에서 特色이 있다. 1969年 10月 27日에 5百萬원의 資本金으로 船齡 27年인 釜山號(6,020DWT) 一隻을 引受하여 業務開始한 이 會社는 不過三年 未滿인 1972年 12月 1日 現在까지 急激한 成長을 이루었으며 現時點에 있어서의 運航船舶狀態는 다음과 같다.

(表 6)

運航開始年月日	船名	DWT	備考
69.10.21	釜山	6,020	海公에서 引受
71. 3	Victory march	5,110	BBC
"	Star march	6,281	BBC
72. 7	아진	16,036	IBRD借款에 依한買入
72. 9	용진	17,337	國籍取得條件 BBC
計	5	50,784	

三年間에 運航船舶의 隻數에 있어서 5倍, DWT에 있어서는 約 8倍餘의 높은 成長率을 보이고 있다. 이 會

社의 첫(1969, 10.28~1970, 9.30) 經營成果를 比率로서 表示하면 다음과 같다.

海運費	60%
一般管理費	8.5%
經營外費用	1.5%
經常利益	30%
自己資本率	78.6%

海運業費用은 運航費와 船費의 合計인바, 船齡 27年의 老朽船을 運航하였는데도 不拘하고 船費項目中的 修理費가 47萬원에 未達된다는 것은 特異하다.

(3) 三美海運株式會社

10,494 GT, 速力, 15 kts의 新造船 一隻으로 北美材 運搬을 專業으로 하는 이 會社는 獨立 海運業體라기보다 三美財團의 一環으로서의 海運部門이라는 色彩가 强하다. 따라서 北美材는 이 會社의 自家貨物이라고 할 수 있다. 이와같은 點 以外에 上記 二例의 會社가 老朽船을 運航하는 利點 即 資本費의 節約에 主眼點을 두었는데 反하여 이 會社는 借款에 依한 新造船을 所有하고 있는 가답에 自己資本率은 11.3%에 不過하며 營業外費用(支拂利子)의 負擔率이 比較的 크다. 一般管理費와 經常利益의 比率이 큰 것은 效果의인 運航(年間 8次航)을 했다는 點도 있겠으나, FOB 條件의 自己荷物を 輸送했다는 點과 本體인 三美財團과의 特殊關係에 있어서 그 原因의 一端을 찾아 볼 수 있지 않을까 推測되는 바이다.

4. 韓國海運의 存立論據

4.1 投資의 成果

韓國海運에의 投資額은 純投資額 2億弗, 이에 對한 利子를 約 1億弗, 合計 3億弗로 계산된다.

1961年以降 1971年까지의 運賃收入總額計는 約 3億 5千萬弗이 된다. 이 두 數值를 對比하면 11年 間에 投入한 元金과 利子를 이미 運賃으로서 收得하였고 거기다가 約百萬噸의 商船隊를 保有하게 된 것이다.

4.2 經營指標上的 成果

前掲한 (表 1)의 FY 70 收益對費用構成比較에 依하면 韓國海運企業의 海運業費用의 比率은 日本의 그것에 比하여 越等하게 低率인 좋은 成績을 보이고 있다. (韓國 77.5%, 日本 83.9%) 萬一 營業外費用, 即 支拂利子率을 日本과 同一하다고 보면 經常利益率은 韓國이 12.2%가 되어 日本의 7.8%에 比하여 大端히 좋은 結果가 된다. 이것은 韓國海運이 發展할 可能性을 지니고 있다는 것을 意味하고 있는 것이다.

4.3 外貨稼得率

船主協會資料에 依하여 1969年度 및 1970年度의 收

入運賃과 外地經費로서 外貨稼得率을 算出하면 다음과 같다.

(表 7)

年度別	1969年度	1970年度
收入運賃 (A)	\$48,613,001	\$66,944,519
外地經費 (B)	\$18,720,900	\$21,871,788
外貨稼得率 $\frac{A-B}{A}$	60%	67%

商工部推計에 依한 海運業 以外の 企業別, 品目別 外貨稼得率은 다음과 같다. (서울經濟新聞, 9月 12日 宇)

(表 8) 72年度 上半期 企業別 外貨稼得率

企 業 名	外貨稼得率	主要輸出品
東 明 木 材	20.0%	合板
聯 合 物 產	20.4%	鐵材
大 韓 農 產	24.9%	食料品
雙 龍 洋 灰	96.0%	洋灰
大 宇 實 業	50.0%	세탁衣類
韓 一 合 織	70.0%	세탁類, 나이롱

(表 9) 年間 1,000萬弗 以上 輸出된 商品의 品目別 外貨稼得率

男子用紳士服	35%
綿織物	20
T/L셔츠	20.2
블라우스	36.7
小兒用바지	21
와이셔츠	22.6
毛체타	46.7
합板	24
나이롱絲	42.5
再生纖維	45.0

海運業全體의 比率을 他産業의 特定企業 乃至는 品目別의 比率과 比較한다는 것은 矛盾이 있다. 그러나 海運業의 外貨稼得率이 大端히 높다는 것을 認知할 수 있다.

4.4 實證되어야 할 論據

(1) 國際收支改善效率

韓國은 輸出第一主義를 앞세우고 있으나 慢性的인 輸入超過에 因한 外貨不足으로 國際收支는 年年 惡化하고 있다. 따라서 國際收支改善效率이 큰 産業은 優先的으로 獎勵·助成되어야 한다. 本稿의 序頭에 引用한 一般論에 따르면 韓國과 같은 資本이 不足하고 資本

費가 相對的으로 비싼 後進國에서의 海運은 存立根據를 喪失하게 되는 것같이 解釋될 수도 있다. 이에 對하여 海運은 國際收支改善效率이 어느 産業보다 높다는 것을 計量的으로 確認하여 海運이 韓國經濟의 發展에 絕對不可缺하다는 것을 主張한 뿐 아니라 어떠한 産業보다 優位에 놓여야 한다는 點을 實證해야 한다. 그러나 이에 關한 資料의 入手가 不可能하였으므로 日本의 것을 引用하는 것으로 그치겠다.

(表 10) 投資1,000億圓의 國際收支改善效果(日本)

	海 運	全製造 工 業	織 維	鐵 鋼
投資額 (1)	1,000億	1,000億	1,000億	1,000億
粗產出係數(2)	0.19	0.54	0.45	0.32
粗付加價値額 (3)=(1)×(2)	190	540	450	320
粗付加價値率(4)	0.50	0.25	0.23	0.31
賣上高 (5)=(3)÷(4)	380	2,160	1,957	1,032
輸出比率(6)	1.00	0.09	0.20	0.01
輸出額 (7)=(5)×(6)	380	194	391	103
外貨手取率(8)	0.68(0.80)	0.84	0.73	0.68
外貨手取額 (9)=(7)×(8)	258(322)	163	285	70
國際收支改善效率 (10)=(9)÷ (1)×100	25.8(32.2)	16.3	28.5	7.0

日本의 「海運白書」 p. 54, 第7表(昭和 39年)
()內의 數字는 專用船·油送船의 경우

(2) 海運業의 産業適性

海運이 重要한 産業이라는 것을 主張할 수 있는 論據로서 海運에 對한 將來의 多大한 需要를 말할 수 있다. 海運에 對한 需要의 所得彈力性은 他産業보다 크다. 그러나 外航海運에 對한 需要는 國際的으로 公開된 市場에 놓여 있다. 따라서 海運業에 對한 比較優性이 確認되어야 한다. 市場에 있어서의 價格機構가 正常的으로 作用하지 못하는 現實條件下에서 比較生産費를 計量한다는 것은 靜態的으로도 困難한데 動態的으로 豫見한다는 것은 不可能하다. 그러나 現在의 世界海運의 動向과 國內 他産業과의 比較로서 多少의 推論을 내리는 것은 全然 不可能한 것은 아니다. 即 다음과 같이 比較生産費를 計算해 볼 수 있다. 그러나 여기에서는 이와같은 計算으로 海運의 比較優位性을 計量的으로 實證할 수 있다는 것으로 그치고 具體的인 數値의 算出은 하지 않겠다.

單位生産費 C

1人當 賃金 $\left(\frac{\text{賃金總額}}{\text{從業員數}} \right)$ W

生産性的 逆數($\frac{\text{從業員數}}{\text{產 出 量}}$) P

總費用과 勞務費의 比率($\frac{\text{總 費 用}}{\text{勞 務 費}}$)의 逆數($\frac{\text{資 金 總 額}}{\text{勞 務 費}}$) Q

韓國을 大文字로 表示하고 外國은 小文字로 表示한다. 海運以外的 産業은 符號를 부친다. 韓國海運이 比較優位가 되기 爲한 條件은 다음과 같은 式으로 表示된다.

$$\frac{C}{C} < \frac{c}{c} \dots\dots\dots(1)$$

$$\therefore \frac{WPQ}{W'P'Q} < \frac{wpq}{w'p'q'} \dots\dots\dots(2)$$

WP는($\frac{\text{資 金 總 額}}{\text{從 業 員 數}} \times \frac{\text{從 業 員 數}}{\text{產 出 量}}$)이므로 製品一單位의 賃金 cost 或은 能率賃金과 같다. 이것을 E로 表示하면 (2)式은 다음과 같이 된다.

$$\frac{EQ}{E'Q'} < \frac{eq}{e'q'} \dots\dots\dots(3)$$

(3)式이 成立하기 爲해서는

$$\frac{E}{E'} < \frac{e}{e'} \dots\dots\dots(a)$$

或은

$$\frac{Q}{Q'} < \frac{q}{q'} \dots\dots\dots(b)$$

가 成立해야 한다. (a), (b) 中の 어느 하나가 成立하고 어느 하나의 不等號의 方向이 反對되더라도 그것을 바르고도 餘力이 있을만큼 充分한 差가 있으면 된다.

5. 結 言

以上的 論述의 過程에서는 序言에 提示한 問題意識을 充分히 具顯시킬 수가 없었다. 그러나 韓國海運이 그 政策에 있어서와 經營에 있어서나 資本節約 勞動多用의 一貫한 基調위에 이루어져왔다는 것은 否認할 수 없는 事實이다.

個別 海運企業의 經營指標에서 韓國海運은 매우 低率의 海運業費比率을 보이고 있는바 이것은 優秀하고도 低廉한 勞動에 依한 成果이며 또한 海運의 全體의인 高率의 量的 成長이 借款에 依하여 이루어졌다는 點에서 그리고 借款에 依한 船舶導入이 그 限界點에 到着하지 이를 克服하는 方法으로 BBC 條件에 依한 船舶導入策에 轉換하게 되는바, 이것 亦是 資本節約 勞動多用 및 그 效率化라는 基本範疇에 屬한다는 點에는 何等의 變

化가 없다.

個別 海運企業이 資本節約 勞動多用과 그 效率化의 基調로서 經營에 成功하였다 하더라도 그것이 後進海運의 範疇內에서 그 後進性的 merit를 經營에 있어서 有利하게 展開하였다는 것에 不遇한 以上, 또 全體의 船腹의 增大가 外國 借款 乃知는 BBC 方式에 依存할 수 밖에 없다는 狀態로서는 그 經營에 있어서나 船腹增大策에 있어서나 限界가 있는 것은 말할 것도 없고 自己의 損失을 甘受하고 他國海運의 利益에 奉仕하고 나아가서는 他國海運의 從屬의 存在에 轉落한 危險性도 있는 것이다.

韓國海運이 언제까지나 資本節約 勞動多用의 基調에 惰性的으로 依存할 수는 없다는 點을 다음에 簡單히 論及하겠다.

船舶의 使用年數는 10年以上의 長期的인 것이고 우리 의 經濟도 年年 發展하고 있고 賃金의 水準도 漸次 上昇하는 傾向을 보이고 있다. 1972年 9月 30日 日本海 事新聞이 一年間의 隻當船員費를 比較한 것을 보면 다음과 같다.

韓國船員	\$300,000
香港, 臺灣船員	\$166,700
日本船員(32人)	\$326,700
(30人)	\$303,300
" (28人)	\$286,700
" (20人)	\$266,700
" (24人)	\$250,000
" (22人)	\$233,300

韓國船員費라 하는 것은 輸出船員의 賃金を 말하는 것으로 輸出船員과 國內船員과의 賃金 比率은 概略 100 : 20 程度로 보아서 大過 없을 것이다. 이것으로서 韓國船員의 賃金基準이 短期間에 매우 上昇하였다는 것을 알 수 있다.

船員費가 先進海運國과 같은 程度로 高騰한다면 韓國海運이 가진 merit는 아무것도 없게 되는 것을 말할 必要도 없다.

韓國의 經濟가 發達하여 그 貿易構造에도 變化가 생겨 大量的의 原材料를 長距離 輸送하게 된다면 船舶의 大型化 高速化, 即 資本多用方式에 依한 單位當 生産 cost의 節減이라는 것은 必然的인 要請이 될 것이다.