

이 研究는 1989年度 文敎部 學術研究助成費에 의하여 研究되었음.

# 우리나라 海運政策의 反省과 새로운 方向에 관한 연구

閔 星 奎\*

Toward a New Korean Shipping Policy in a Changing Environments

Min, Seong-Kyoo

目	次
I. 序 言	海運環境의 變化
II. 1960年代 이후의 經濟 및 海運의 開發與件과 開發戰略	IV. 2000年の 韓國海運과 새로운 海運 政策方向
III. 1980年代 後半의 經濟與件과	V. 結 語

## I. 序 言

경제개발계획이 본격적으로 시행된 1960년대초에 비하여 현재의 海運環境은 國內外的으로 판이하게 변화하였다. 새로운 海運環境의 변화에 따라서 우리나라 海運政策도 方向轉換이 요구되고 있다.

이 글의 目的은 1960年代初 이래로 지금까지의 韓國海運産業의 전개과정을 어떻게 評價할 것이며, 그 평가에 기초하여 앞으로는 어떠한 方向, 어떠한 方法으로 海運發展을 추진할 것인지를 연구하는데 있다. 거의 전적으로 海運에 의존하고 있는 國際貿易은 경제발전의 前提條件의 하나이므로 經濟開發과 海運發展사이에는 因果關係가 있다는 가정하에 필자는 지금까지의 한국 海運産業의 개발

과정을 경제개발 여건과 이에 대응한 개발전략이라는 측면에서 그 과정의 성격과 여건의 변화가 우리 海運産業으로 하여금 規制에서 自主化로 방향 전환을 요구하고 있음을 밝히고자 한다. 또 관 계당사자의 폭넓은 合議를 통한 海運政策의 수립이 한국해운의 새로운 발전에 필수적이라는 인식을 기초로 하여 앞으로의 海運政策 方向과 내용을 제시하고자 한다.

미래는 과거와 현재에 바탕을 두고 있기 때문에 지난 30년동안에 걸쳐 우리 海運産業이 걸어온 발자취와 海運政策의 性格을 면밀히 검토·分析할 필요가 있을 것이다.

이 글의 內容은 우선 1960年代 이후의 經濟開發 및 海運開發의 여건과 開發戰略을 논하고 둘째, 1980年代 이후의 海運政策 여건의 변화를 살펴보고 셋째, 海運政策의 새로운 基本方向을 제시한다.

\* 正會員, 韓國海洋大學

## II. 1960年代 이후의 經濟 및 海運의 開發與件과 開發戰略

### 1. 經濟開發 與件

1962年 경제개발 5개년계획을 수립하여 개발에 착수할 당시의 우리의 1인당 國民所得은 100달러, 輸出額은 4,300만달러였고, 外航海運勢力은 40척 10만 4,000총톤인데 반하여 海上貿易量은 輸出 96만3천톤, 輸入 245만톤이었다.<sup>1)</sup> 그로부터 27년이 지난 89년의 1인당 국민소득은 4,968달러, 수출액은 623억 7천 7백만 달러이고 保有船舶은 426척 827만 9천8백총톤, 海上貿易量은 수출 5천91만5천톤, 수입 1억5천298만4천톤으로 성장하여 한국은 세계 10위의 貿易國인 동시에 12위의 海運國이다.

지금까지 거의 1세대나 지속되고 있는 경제개발 과정과 海運發展과정에 있어서 制約이 되거나 고려해야 하였던 개발여건과 개발전략을 요약하면 다음과 같다.

#### (1) 풍부한 良質의 勞動力 活用

한국은 주요 부존자원이 아시아 諸國中에서 방글라데시 다음으로 가장 빈곤한 나라이지만 교육 수준이 높은 勞動力이 풍부한 편이고, 특히 농촌의 잉여노동력은 농업부문의 生産力 감소없이 공급될 수 있었다.<sup>2)</sup> 처음에는 낮은 賃金에 바탕을 둔 섬유 등의 勞動集約的 輕工業 발전을 추진하다가 70年代 중반 이후로는 造船, 電子, 自動車 등의 重化學工業으로 중점이 전환되었다.

특히 海運産業의 海上技術人力은 1945년에 설립된 海洋大學을 졸업한 고급인력의 공급과잉으로 國內船社는 물론이고 60年代 중반 이후로는 外國船社에 보통선원과 함께 한때는 4만 2,700명이나 공급하는 세계 최대의 船員供給國이었고 그들 임

금은 國際收支 개선에 크게 공헌하였다.<sup>3)</sup>

#### (2) 外資導入과 對外指向 開發戰略

1인당 국민소득과 저축율이 낮아서(61년의 국민 저축율 2.9%) 경제개발에 필요한 소요 資本의 국내조달을 기대할 수 없었으므로 정부는 개발초기부터 外資導入에 의한 경제개발을 추진하였다. 국제자본시장에 대한 信用이 없었으므로 外資導入에는 국내의 은행이나 政府의 지불보증기 필요하였다. 국제 金利는 국내은행자금에 대한 利子率보다 낮았을 뿐만 아니라 國內은행운자와 마찬가지로 당시의 높은 인플레이션 때문에 그 實質金利가 마이너스로 되는 경우 큰 특혜를 누리게 되었으므로 정부는 外資導入을 事前에 심의함으로써 철저한 통제를 행사하였다.<sup>4)</sup>

또 국민의 낮은 소득수준과 국민총생산의 43.5%를 점하는 농촌경제의 낮은 生産性 때문에 좁은 國內市場에서 工業化를 인도할 需要를 유인하기 위해서는 輸出指向的 開發戰略을 추진하였다. 輸出立國, 成長至上의 경제개발로 매진하는 가운데 輸出관련자금에 대해서는 거의 무제한의 行政支援助과 補助, 免稅 및 우대金利가 적용되었다.

#### (3) 政府의 干涉, 통제에 의한 政府主導 經濟開發

정부는 60年代初에 정비된 行政組織과 이를 운영할 行政人力을 어느정도 보유하고 있었기 때문에 1962年 이후 經濟開發 5개년계획이 정부에 의해 차례로 수립·시행되었다. 이 과정에서 정부는 경제의 總量計劃의 수립과 管理는 말할것도 없고 主要事業의 경우에는 개별사업의 종류와 규모, 담당기업의 선정, 소요자금의 조달에 이르기까지 구체적으로 간여함으로써 언제, 무엇을, 얼마나 생산할 것인지에 대한 최종결정을 내리는 것은 기업가

1) Lloyd's Register, Statistical Tables 1988, London, p.32 및 The Economist, March 4, 1989, p. 83

2) R.L. Meir, Studies on the Future of City in Asia, California Univ. Press, 1966, p. 13

3) 海運統計要覽 1990, 海運産業研究院, p. 110

4) Wontack Hong, "Export-Orient Growth and Trade Pattern of Korea", C.I. Bradford et al., Trade and Structural Change in Pacific Asia, Univ. of Chicago Press, 1989, pp. 284~285에 의하면 外資에 대한 加重平均實質利子率은 1967-71년에는 2.1%, 1972-76에는 -7.4%였고 유러달러 利子率은 1977-79에 11%였으나 實質利子率은 -2%를 넘지 못하였다고 한다.

또 1年定期預金の 實質利子率은 1954-64에 -10.7%, 1956-71의 高金利下에서는 10.0%, 1972-81에는 -3.4%였다.

의 기능이 아니라 정부의 몫이 되어왔다. 정부는 은행의 돈지갑을 장악하고 낮은金利로 大企業에 용자를 우선적으로 배정하는 가운데 특정財閥로 하여금 收益의 追求보다는 자본축적을 志向하도록 도왔다. 또 정부는 새 産業에 참여할 企業數를 2, 3개로 제한하여 사업허가를 발급하고 보조금과 정책금융을 베풀어 초대형 재벌기업이 생겨났다. 이처럼 금융부문을 포함한 民間經濟 전반에 걸쳐 政府는 완전히 가까운 개입과 통제를 행사했다.<sup>5)</sup>

## 2. 海運政策의 目的과 開發戰略

### A. 海運政策의 目的

대부분의 나라에서는 海運政策은 國民經濟의 관점에서 종합적 經濟政策의 部門계획으로서 수립된다. 해운정책에 의하여 各國이 달성하고자 하는 目的으로서 (1) 國際收支의 공헌, (2) 國民所得의 증대, (3) 고용의 擴大 등 國民經濟의 모든 部門에 적용되는 一般의 政策目的이 있고 또 海運에만 관련된 두가지 특정한 目的, 즉 一般目的을 달성하기 위한 手段이 되는 中間的 政策目的이 있는데 이는 (4) 自國貿易荷主의 利益의 보호와 (5) 自國商船隊의 振興이다.<sup>6)</sup>

外國貿易荷主의 利益을 옹호하기 위한 대표적 政策으로서 海運同盟의 定期船운임을 통제하기 위하여 美國이 연방海運委員會(FMC)를 두어 운임을 강제적으로 계출하도록 하고 또 海運同盟에 대한 競爭船社를 존속하게 만드는 것이다.

自國商船隊를 진흥하기 위한 政策으로서 (1) 海運政策의 대상이 되는 세가지 要素인 船舶, 船員, 貨物을 船社로 하여금 확보하도록 하는 조달 정책과 (2) 自國海運이 국제시장에서 경쟁상의 優位를 누리도록 하기 위한 政策이 있다.

### B. 海運産業의 開發戰略

#### (1) 自國船舶에 대한 貨物優先政策

공업원료로 쓰이는 천연자원이 빈곤한 나라는 輸出指向 工業化를 추진하자면 필연적으로 방대한 양의 原料를 수입하고 이를 加工하여 제조상품의 형태로 수출하게 된다. 개발도상국의 낮고 성능이 떨어지는 船舶이 先進海運國의 선박과 경쟁하자면 貨物 확보에 어려움이 따른다. 그러므로 政府는 1956年 3月의 大統領의 特別指示와 1959年의 商工部長官의 「對外貿易去來에 있어 國籍船使用에 관한 통첩」에 의하여 우리나라 선박이 취항하는 지역의 輸出貨物은 國內船利用을 원칙으로 하고 輸入貨物도 가능한 限 fob조건으로 수입토록하는 행정조치가 강구되었다. 그러나 이 조치는 제대로 이행되지 않았기 때문에 1960年 6月20日 韓國船主協會가 발족된 이튿날 同協會는 國籍船不就航證明制度(waiver)의 실시를 商工部에 건의하고 이를 상공부에서 수용함으로써 自國貨自國船主義가 정착하게 된다.<sup>7)</sup>

이 制度는 貿易荷主에게는 不利한 것이므로 일부 荷主의 반발과 철폐요구가 계속되었다. 自國船에 대한 貨物優先政策(cargo preference)은 1967年의 海運振興法 제정당시에 이를 法制化하였고 1978년에는 이 정책을 강화하기 위하여 同法을 일부 개정하여 大統領令으로 정하는 主要 指定貨物과 定期船貨物만을 國內船으로 운송하도록 留保하여 그 대상을 축소하였다. 指定貨物로서는 製鐵原料, 原油, 양곡, 政府의 구입물자, 肥料原料, 石灰 등 6개 輸入貨物과 合板, 시멘트, 鐵鋼製品 등 3개 輸出品이 지정되었다. 1984年 8月에는 海運振興法을 全面 개정하여 海運産業育成法이 제정되었는데 이때 同法施行令에 液化가스類와 냉동·냉장貨物 등 2개 品目을 추가로 지정하는 한편 輸出貨物인 合板

5) A.H. Amsden, *Asia's Next Giant*, Oxford Univ. Press, New York, 1989, pp. 16~17.

6) K. Dabrowski, "Internal and external shipping Policy measures", *Maritime Policy and Management*, 1979, Vol. 6, No. 2, pp. 81~82.

7) 韓國船主協會 30年史, 한국선주협회, 서울, 1990, pp. 29~30. 그러나 韓國海運港灣史, 해운항만청, 서울 1980, p. 536에 의하면 自國船優先措置는 1959년부터 施行되었다고 기술하고 있다. 海運港灣廳 10年史, 해운항만청, 1986, pp. 93~94 에도 1959년부터 실질적인 自國貨自國船政策을 실시하였다는 것이다. 그러나 正確하게 말하면 自國船優先措置는 1956년부터이고 웨이버制度의 시행은 1960年이라고 해야 옳다.

을 지정화물에서 除外시켰다.

이처럼 指定貨物과 定期船貨物만을 웨이버制度의 적용대상으로 규정한 것은 형식상으로는 웨이버制度의 완화인데 종래의 제도는 貨物의 종류에 상관없이 輸出入 全品目を 망라하여 한국船舶에게 100%를 留保한 非現實的이고 국제적으로도 유례를 볼 수 없는 철저한 保護主義 立法이었기 때문에 主要貨物만을 지정하여 확실하게 國內船이 확보하도록 개정한 것이다. 종래의 웨이버制度는 貨物優先制度(cargo preference)에 해당하고 指定貨物에 대해서만 웨이버制度를 적용하는 것은 貨物留保政策(cargo reservation)에 해당한다.<sup>8)</sup>

## (2) 船舶의 確保政策

### 1) 借款에 의한 中古船도입

1962년부터(정확히 말하면 建國初期부터) 1982년까지 20년동안은 輸出入貨物의 적어도 50%를 우리 船舶으로 수송하기에 충분한 선박량을 확보함으로써 外貨운임을 節約하고 國際收支改善에 공헌하려는데 海運政策의 최우선 순위가 주어졌다.<sup>9)</sup>

1962년부터 1975년까지는 國內造船産業의 未發達로 政府保有外貨의 貸付, 外貨획득사업 시설자금을 비롯한 外國商業借款資金 또는 外國리이스會社資金을 이용한 中古船導入(또는 國籍取得條件 裸備船)에 의하여 선박을 확충하였다.<sup>10)</sup>

### 2) 計劃造船에 의한 船舶建造

1976년부터는 「海運·造船綜合育成方案」에 의한 計劃造船制度에 의하여 1983년까지 156만 4,

000총톤(23%)의 선박을 國內에서 新造하였고 나머지 518만 3,000총톤(77%)의 대부분은 中古船導入과 國籍取得條件 裸備船에 의해 충당하였다.

海運産業合理化措置가 취해진 1984년부터 지금까지는 中古船의 導入이 禁止되어 주로 計劃造船에 의한 國內建造와 國籍取得條件 裸備船에 의한 新造에만 의존하고 있다. 1989年末까지 14次の 계획조선이 이루어졌는데 外航船은 187척 436만7천 총톤이 발주되고 167척 382만7천총톤이 준공되었다.<sup>11)</sup>

계획조선에 의해 船舶을 건조하려면 自己資金 20%에 內資용자 80% 또는 外資용자 80%를 原則으로 하며 內資의 용자조건은 5년거치 8년상환(合理化업체는 13년 상환)으로 하며 金利는 外貨表示資金의 경우는 LIBOR+1.5~2%(금융기관이 保證할 때는 1.5%, 國民投資基金의 경우는 年 11%)이고 外資의 용자조건은 10년상환(貸出期間의 3분의 1 범위내 거치기간을 포함한다)에 金利는 LIBOR+1.25%이다.

計劃造船이란 제2차大戰중에 日本이 作戰上 필요한 수송선을 확보하기 위하여 마련한 제도로서 政府의 계획적인 資金支援下에 民間船社가 선박을 건조하되 政府에서 매년 船種별로 建造量, 資金계획을 결정하여 건조희망 船主중에서 적격자를 선정하여 資金을 용자하는 것이다.<sup>12)</sup> 海運企業이 스스로의 資力으로 선박을 확보할 수 없었기 때문에 國民經濟가 필요로 하는 商船隊를 확보하고 海運企業 및 造船業을 육성하는데 目的이 있었다. 그러나 船價가 國際造船價에 비하여 비쌀 경우는 海運기업의 희생하에 造船業만을 육성하는 꼴이 된

8) E.G. Frankel, "Changes in the Shipping Environments in Developing Countries toward the year 2000", Korea Maritime Institute, International Maritime Seminar, 25-26 July 1988, Seoul, pp. 185~187에 따르면 Cargo reservation은 指定貨物만에 대한 것이고 Cargo preference는 전체市場(또는 市場部門) 貨物을 自國船에 싣도록 하는 것이므로 後者가 더 效力에 있어서 강력하다는 것이다. 그러나 H.David Bess and M.T. Farris, U.S. Maritime Policy, Praeger Publishers, New York, 1981, p. 34에 의하면 Cargo preference는 cargo reservation을 포함하는 포괄적인 개념으로 쓰고 있고 美國의 그것은 政府관계의 指定貨物에만 적용하는 것이라고 한다. S.A. Lawrence, United States Merchant Shipping Policies and Politics, Brookings Institution, Washington, 1966, pp. 88~90도 마찬가지이다.

9) 海運港灣廳, 世界속의 韓國海運港灣, 1979, p. 136참조

10) 해운항만청, 韓國海運港灣史, pp. 529~537참조

11) 韓國造船工業協會, 造船資料集 1990年版, p. 43.

12) 日本船主協會, 日本船主協會 20年史, 東京 1968, pp. 92~93, p. 115.

다.<sup>13)</sup>

### 3) 船員의 확보

선박의 확충과 船員의 海外취업에 따라 船員 특히 海技士의 需給균형이 깨질 우려가 있어 정부는 海洋교육기관의 정원을 늘려 이에 대처하는 한편 短期양성과정을 마련하였다. 뿐만 아니라 外國船과 國內船의 임금격차로 자질이 우수한 海技士가 海外로 취업하게 되자 船員의 資質向上을 위하여 海技研修院을 설립하여 각종 實務교육을 실시하게 된다. 우리나라 船員政策은 船員의 福祉向上과 權益보호에는 매우 소홀하고 미온적인 것이었다.<sup>14)</sup>

### 4) 각종 海運補助制度

船舶 및 船用品 수입에 대한 關稅의 減免, 法人所得稅의 免除 및 船員에 대한 근로소득세의 減免은 모두가 海運企業의 經營기반을 강화하고 船舶의 확보를 위한 조치로 귀결된다.

그 밖에 外航海運장려금의 교부, 老令船代替建造資金의 지원, 定期航路缺損補助金の 지급, 命令航路補助金지급, 外航海運에 대한 外貨表示供給資金의 短期융자등은 모두 國際海運市場에서 우리나라 船舶의 競爭力을 유지하기 위한 것이었으나 결과적으로는 船社로 하여금 船舶을 확보하는데 도움을 주는 것이었다.<sup>15)</sup>

### (3) 新規企業의 參與規制와 船社의 大形化 誘導

交通部는 企業이 국제경쟁에서 자기 사업의 유지는 물론이고 外國의 大船社와의 競爭에서 이길 수 있고 主要 政策貨物의 운송을 담당하기 위하여는 船社의 企業規模가 大形化되어야 한다는 論議

에서 1975年 12月末日 海上運送事業法 施行令을 고쳐 外航海運事業의 免許基準을 船舶保有量 1만 총톤 이상, 資本金 또는 自己資金을 2억원 이상으로 上向 조정하였다. 다만 경과조치로서 종전의 規定에 의해 면허받은 船社는 76年末까지 새 免許基準을 충족토록하였다. 當時의 77개 船社중에서 새 基準에 未達하는 船社는 절반인 36개였다. 76年 봄에 새로 發足한 港灣廳은 76年 8月 아무런 支援策도 없이 「外航海運業體의 集約化方案」을 수립하고 免許基準에 미달하는 船社를 統合하도록 해당 업체에 지시하고 이의 추진을 地方廳에 示達하였는데 76年末까지 12船社가 자진 폐업함으로써 77개 外航船社는 65船社로 줄었다. 政府는 78年 3月 다시 海上運送事業法시행령을 개정하여 外航船社의 船舶保有量을 2만총톤 이상으로 하고 資本金도 5억원 이상으로 규정하였다. 이미 免許를 받은 기존 船社에 대해서는 경과조치로서 1980年末까지 새 免許基準에 맞도록 하였다. 당시의 外航船社중에서 새 基準에 미달하는 업체는 資本金面에서는 40업체이고 船舶量에서는 34업체에 달하였다.

政府는 78年 7月 또 다시 船社의 免許基準을 1981년부터는 保有船舶量 5만총톤 이상, 資本金 10억원 이상으로 上向조정한다는 제3의 大形化方針을 발표하였다. 아울러 船社의 大形化가 完了될때까지 船社의 新規免許를 中止하였다. 海運企業의 大形化를 통하여 政府가 노린 것은 小規模船社의 상호 合併을 유도함으로써 國內船社間의 過當競爭을 방지하고 또 綜合貿易商社등의 巨大企業이 海運業에 참여하려면 기존의 中小船社를 吸收合併하거나 資本참여의 형식을 취하도록 하려는 것이었다.<sup>16)</sup> 그러나 政府의 第3次 船社 大形化方針은 81년부터 海運界가 큰 不況을 맞아 시행할 수 없었

13) M. Lee and R. Pearson, "The expansion of the national fleet of the Republic of China on Taiwan 1960-1985: the policies adopted and conflicts created", MARIT. POL. MGMT., 1988, Vol. 15, No. 3, pp. 219~221에 따르면 自國造船所와 外國(日本, 韓國等)造船所에서의 船價差異는 5%를 넘지 않게 合議가 이루어졌었으나 Panamax形 발크船의 1980年度 國際船價는 2,350만달러인데 비하여 대만의 船價는 3,000만~3,200만달러로서 27% 내지 36%나 비싸서 이를 받주한 船主들이 引受를 거부하는 사태로 발전하여 政府는 융자금 상환期間을 2년간 지불유예조치함으로써 간신히 무마되었다는 것이다.

14) 政府는 海外就業船員의 규모와 國際收支 공헌도가 1960~1970年代에 매우 높은데도 불구하고 1962년에 제정된 船員保險法의 施行令을 제정하지 않고 1986年度까지 船員保險制度가 마련되지 않은 가운데 1987년에 國民福祉年金法에 船員을 포함시켰을 정도로 船員의 海外就業實績向上에만 關心을 기울였다.

15) 해운항만청, 韓國海運港灣史, pp. 538~547참조

16) 政府의 船社大形化 유도조치에 대해서는 해운항만청, 海運港灣廳 10年史, pp. 85~87에 설명되어 있다.

으나 海運市況에 대한 철저한 분석도 없이 船社가 1980年을 前後하여 무분별하게 外國으로부터 대대적인 中古船을 구입하도록 만든 契機가 되었다.

理論上 海運企業의 大形化에 따르는 規模의 經濟는 거의 없는 것으로 알려져 있거니와 일반 不定期船의 경우는 企業規模가 적은 것이 오히려 能率의 인 운항에 도움이 되나, 定期船기업의 경우는 規模의 확대에 의하여 市場에 있어서의 營業力을 강화하거나 經營의 安定化를 실현할 수 있다.<sup>17)</sup> 그럼에도 불구하고 정부가 定期船企業, 專用船企業 및 一般不定期船企業의 구분없이 一律적으로 동일한 基準을 적용하여 大形化를 추진한 것은 海運産業의 特質을 도외시한 처사였다. 또 時期的으로 보더라도 1970年代 後半은 韓國海運産業의 全盛期라고 볼 수 있으며 企業의 規模가 적어서 營業실적이 不振하였던 것이 아니었으므로 船社의 大形化는 이를 추진할 만한 現實의 必要性이나 理論的인 근거없이 단행된 그야말로 신중치 못한 行政조치였다고 하겠다.

### 3. 海運開發政策에 대한 評價

#### (1) 政府의 과도한 船舶擴充目標의 설정

한국의 海運政策은 經濟開發計劃과 밀접 不可分の 관계에 있으며 對外指向의 經濟發展에 따르는 國際貿易의 促進을 위한 海運의 增強에 目的이 있다. 영세한 農業經濟에서 아시아의 主要 工業國으로 성장한 1世代의 경제발전과정에서 우리의 海運産業은 급속도로 늘어나는 輸出入 貿易貨物量을 운송하기 위하여 그에 보조를 맞추어 선박을 擴充하지 않을 수 없었다. 政府는 우리가 保有할 船舶量의 基準을 對外貿易貨物의 50%를 韓國船이 운송할 수 있는 能力(積取比率)에 두었다. 이 對外貿易

量의 50%를 운송할 수 있는 商船隊를 保有한다는 것은 1910年代 후반에 美國船舶院(Shipping Board) 議長이었던 E. N. Hurley가 部下로부터 英國의 商船隊는 對外貿易量의 50% 정도를 운송한다는 말을 듣고 美國商船隊의 保有基準으로서 설정한 것으로 1920年의 美國商船法(Merchant Marine Act, 1920)에 반영되어 지금까지도 유지되고 있다.<sup>18)</sup> 그러나 現實적으로 貿易貨物의 50%를 운송하고 있는 나라는 거의 없으며 外航船은 自國貿易貨物뿐만 아니라 三國間貨物도 실게 되어 있다. 貿易貨物을 무역상대국 선박까지 50%씩 실으면 第3國의 선박은 참여할 여지가 完全히 봉쇄되고 만다.

한국선박의 積取率이 50%를 초과한 것은 1978年이었고 그 후로는 三國間 運送貨物까지 합하면 지금까지 50%의 目標을 달성하고 있다. 理論적으로는 世界貿易量 중에서 自國貿易量이 접하는 비율과 世界商船隊중에서 自國商船隊가 접하는 비율을 對比하여 兩者가 비슷하다면 대체로 自國海運의 國際競爭力에 걸맞는 商船隊를 保有하고 있다고 말할 수 있다. 또 政府는 海運의 長期發展計劃으로서 81年의 517만5천총톤인 外航商船隊를 91년까지 2,064만5천총톤으로 증강한다고 발표하였다. 그러나 政府는 海運産業이 과거와는 달리 船舶의 所有와 船舶의 管理 및 선박의 運航(運送)이란 3가지 業務가 同一人에 의하여 포괄적으로 수행되는 것이 아니라 지금은 便宜置籍船을 매개로 하여 完全히 國際적으로 分業化되어 있음을 인식하지 못하고 낡은 海運企業像에 집착하여 船舶의 取得만이 海運業의 增強으로 보았던 것이다.<sup>19)</sup> 오늘날 不定期船, 專用船은 말할 것도 없고 컨테이너 定期船까지도 船舶의 所有者로부터 이를 傭船하여 運航함으로써 巨大資本의 투자위험을 덜고 있는 실정이다.<sup>20)</sup>

17) 海運企業의 規模의 經濟에 관해서는 Walter Y. Oi, "The Optimal Size of Liner Firms", The Economic Value of the United States Merchant Marine, Evanston, Illinois, 1961, pp. 278~311 및 閔奎星, 「海運産業에 있어서의 資本集中에 관한 研究」, 韓國航海學會誌(제5권 제1호), 1984. 4.를 참조

18) E. S. Gregg, "Shipping Fallacies", Journal of Political Economy, Vol. 30, Chicago, 1922, p. 702, p. 705.

19) 徐丙機, 「新國際海運秩序をおもう」, 海運, 日本海運集會所, 1981. 12. 참조

20) Lloyd's Shipping Economist, Dec. 1986, pp. 19~20에 의하면 Sager's Senator Line(西獨)은 自社保有船이 한척도 없고 운항하는 컨테이너船은 모두 外部로부터 리이스하여 世界一周航路를 개설하였다. 또 Sealand社의 船隊의 1/2과 APL社의 船隊의 1/3은 自社에서 건조하였던 컨테이너船을 매각하고 매입자로부터 다시 Lease하여 運航하고 있다는 것이다. LSE, May, 1990, p. 8참조.

## (2) 海運發展의 原動力

1960年代 중반이후의 韓國海運의 急成長을 가져온 原動力은 對外指向的 經濟의 高度成長이라고 하겠다. 海運의 기반은 外國貿易이므로 對外貿易의 발전이야말로 商船隊 增強의 推進力이 된다. 外國貿易이 掠奪貿易 또는 仲繼貿易에서부터 차츰 近代的인 産業貿易으로 발전하게 되자 基幹産業에 대한 原料를 수입해서 製品을 수출하기 위한 수단으로서의 自國海運의 重要性이 크게 인식된다. 「貿易은 國旗에 따른다(Trade follows the Flag)」는 말은 바로 産業貿易과 海運의 긴밀한 관계를 통감한 近代國家의 政策理念이었다. 오늘의 韓國의 경우는 이와 반대로 「國旗는 貿易에 따른다(Flag follows Trade)」고 해야 옳다.<sup>21)</sup>

對外貿易이 발달하기만 하면 海運이 발전하는 것은 아니다. 美國은 세계 最大의 貿易國이지만 船員費가 비싸기 때문에 自國貿易에 걸맞은 海運勢力을 보유하고 있지 못하며 막대한 補助金에 의하여 세계6位の 선박을 유지하고 있다. 한국은 日本을 비롯한 後發海運國이 外國人 高級船員을 고용하여 海運發展을 이룩한 것과는 달리 낮은 賃金에 높은 教育·技術水準을 갖춘 풍부한 自國船員人力에 의하여 海運發展을 성취하였다.<sup>22)</sup> 海運은 資本集約的인 産業이므로 1960年代 이후의 20여년간 資本蓄積의 不足으로 政府가 介入하여 内外의 資本이 海運分野에 투입될 수 있도록 國家가 支援하지 아니하였더라면 세계 12位の 海運國으로 성장하지 못하였을 것이다. 그리고 풍부한 高級船員人力이 없었더라면 貿易이 발달하고 또 強力한 政府가 介入하여 海運에 대한 投資擴大方向으로 유도하기 위해 補助金 또는 금융상의 支援을 하였더라면 貿易의 발달에 보조를 맞추어 海運發展을 기할수 없었을 것이다.

海運振興法(지금은 海運産業育成法)의 根幹을 이루고 있는 自國船에 대한 貨物優先制度(Waiver 制度)는 外國政府 및 船社의 민감한 反應과 마찰을 초래하고 있으며 國內貿易業界로부터 반발을 사고 있지만 이 制度가 과연 政府에서 생각하는 만큼 海運保護의 效果가 있었는지 연구검토가 있어야 할 줄 믿는다.

물론 우리나라 船舶의 競爭力이 미약하고 船社가 零細한 상태에 머물러 있던 1960年代에 韓日航路 등에서는 웨이버를 發給받아야만 外國船을 이용한 荷主가 은행에서 外貨로 운임을 바꿀수 있었으므로 國內船社에 대한 保護에 效果가 컸을 것이다.<sup>23)</sup> 그러나 輸出入貨物은 國內船을 利用하도록 규정된 同法의 조항을 지키지 않아도 지금은 그 위반에 대한 制裁가 따르지 않는 任意規定에 불과하다.

周知하는 바와 같이 輸出入 商品의 매매契約條件은 貿易商人 상호간에 결정하고 船社는 이에 介入할 수 없다. 貨物의 운임은 輸入國의 買受人이 부담하므로 buyer's market에서 買受人은 fob條件으로 수입할 것을 고집할 수 있다. 이것은 買受人인 수입업자가 自國船社에 船積을 지정할 수 있다는 말이므로 우리의 웨이버制度는 輸出貨物에 대하여 적용할 수 있는 여지가 거의 없다. 輸入貨物 중에서 fob條件으로 구입하는 상품에 대해서만 貨物優先制度가 적용될 따름이다. 따라서 荷主는 自國船社의 運賃이 비싸거나 서비스가 나쁘면 cif契約條件으로 輸入함으로써 웨이버制度의 적용에서 벗어나려 할 것이다.

貨物優先制度(cargo preference) 또는 貨物留保制度(cargo reservation)에 관련한 海運政策에서 고려해야 要素의 하나는 海運서비스의 利用者인 荷主와 그의 提供者인 船社간의 相對的인 勢力均衡이 역전되어 船社가 荷主의 壓力에 굴복하게 되었

21) Institut für Konjunkturforschung, Der Wettbewerb in der Seeschifffahrt, Jena, 1940, S. 12 및 Ademuni-Odeke, Shipping in International Trade Relations, Avebury, 1988, p. 200

22) 日本의 外國人海技士 고용에 관해서는 富永 祐治, 交通における資本主義の發展, 岩波書店, 東京, 1953, pp. 83~84 참조

23) A. H. Amsden, Ibid, p. 18에 의하면 後進國의 경우 強力한 中央政府의 權力은 경제발전의 充分條件은 아니지만 必要條件이며 이것 없이는 工業化를 거의 기대할 수 없다고 본다.

다는 점이다.<sup>24)</sup> 石油, 石炭, 鑛石을 운송하는 탱커 또는 鑛石船등의 專用船은 대개가 貨主의 industrial carriers이거나 그에 유사한 地位에 있는 industrial carriage에 종사하고 있다.

뿐만 아니라 公衆을 고객으로 하는 定期船에 있어서도 이러한 경향이 뚜렷하게 나타나고 있다. 한국이나 日本의 自動車會社가 美國이나 캐나다에서 現地生産을 늘리게되자 이를 위한 部品이나 KD(노크다운)의 운송이 급증하게 되고 JIT(just in time delivery)方式이 전개되어 종래의 販賣物流에 대신하여 生産物流가 定期船이용의 주축을 이룬다. 컨테이너船은 제철소의 鑛石船과 마찬가지로 「바다를 건너는 벨트·컨베이어 또는 파이프·라인」에 상당하게 되었다. 또 美國의 1984年 海運法에서 도입한 Service Contract(SA)는 定期船에 있어서의 長期數量運送契約(COA)에 다름이 없다.

### III. 1980年代 後半의 經濟與件과 海運環境의 變化

#### 1. 經濟與件的 變化

1980年代 이후에 나타나고 있는 經濟與件的 變化로서는 다음을 들 수 있다.

##### (1) 低賃金 勞動力 의존의 增進

勞働爭議가 이제 광범하고 보편적인 현상으로 나타나고 있다. 勞動力이 60年代와는 달리 잉여 生産要素가 아니기 때문에 低賃金 勞動力에 의한 經濟發展을 지속할 수 없게 되었다. 1987年 이래로 賃金은 평균 2배나 상승되었다.

船員의 경우도 예외는 아니어서 종전에는 國內 船舶에 근무할 때에 비하여 海外船舶에 취업하는 경우의 賃金水準이 높았으나 지금은 사정이 역전

되어 韓國船舶의 船員賃金이 外國船舶에 승무원 때에 비하여 높은 실정이다. 또 원貨의 절상과 陸上근로자의 賃金上昇으로 인하여 船員의 임금이 陸上 근로자 임금에 비하여 차이가 별로 나지않으므로 이제는 船員으로 취업하려는 젊은이가 점점 줄어들고 있고 이미 船員으로 승무하는 사람도 오래 근무하지 않고 陸上으로 轉職하는 수가 많다. 海洋系 各級學校의 지망자는 점점 줄고 있다. 海外就業船員은 1987년의 42,671명을 고비로 감소현상이 나타나 지금은 36,799명으로서 6천명가량이 나 줄었다.<sup>25)</sup>

##### (2) 輸出指向의 經濟開發에 대한 保護主義의 확산

韓國등 아시아 諸國의 一方的인 輸出指向의 經濟開發은 美國을 비롯한 유럽 先進國의 保護主義 장벽의 확산으로 이들 나라로부터 市場開放, 輸出 自制, 國際的 差等要素의 철폐등의 압력을 받게 되었다.

이제까지 開途國으로서 우대조치를 받아 오던 한국경제는 世界貿易에서 차지하는 비중이 2%에 달하는 10大交易國이란 위치에 신경을 써야 하게끔 政策여건이 변화한 것이다. 그러므로 한국은 이제 一方的인 수출지향적 경제정책에서 세계에 대하여 자신의 市場을 더욱 開放하지 않을 수 없게 되었다.

美國은 美國船社가 한국에 支店을 설치하여 營業活動을 할 수 있도록 강력히 요구함으로써 한국은 이에 同意한 바 있다.<sup>26)</sup> 또 컨테이너 터미널의 運營과 陸上運送(트럭運送)에도 참여할 수 있도록 요구하고 있어 光陽港 컨테이너 터미널 建設에는 美國등 外國의 資本참여를 허용하기로 方針을 굳힌 것으로 알려지고 있다.

##### (3) 國際收支의 黑字 누적

1986년부터 國際收支上의 經濟收支가 黑字를 기

24) Viscount Rochdale, Committee of Inquiry into Shipping Report, HMSO, London, 1970, Para. 599. 오늘날 世界的으로 순수한 船社가 保有하는 船舶은 30% 미만이고 自家貨物輸送船은 32% 정도이다. E.G.Frankel, The World Shipping Industry, Croom Helm, New York, 1987, p. 14

25) 海運産業研究院, 海運統計要覽, 1990, p. 110. A.H. Amsden, Ibid, p. 196 table 8.1에 보면 韓國의 전반적인 實質賃金 上昇率은 다른 모든 조사대상국을 능가하고 있다.

26) OECD, Maritime Transport 1988, Paris, 1989, p. 24에 의하면 1987年 5月の 韓美間 協商에서 合議되었다.



록하여 그것이 누적되고 있으며 外債도 85年の 467억달러에 달했으나 86년부터는 누적되는 경상수지의 黑字에 의하여 감소되기 시작하여 89年の 外債殘額은 294억달러에 머물고 있다.

한편으로는 아직도 많은 外債를 지고 있으면서 최근의 몇년동안의 貿易黑字로 인하여 對外的으로 무역흑자를 줄이라는 壓力을 받는 처지에 있다.<sup>27)</sup>

지금까지의 海運政策은 自國海運의 成長을 통하여 國際收支를 개선하고 國民所得의 증대를 도모한다는 것이 그의 一般的 目的이었으나 貿易收支의 黑字가 누적하고 船員費가 상승하며 선박에 승무하기를 기피하는 현상이 더 진전한다면 한국 船舶이 國民經濟에 대하여 수행하던 종전의 機能은 變化하지 않을 수 없다. 國際收支를 改善한다는 目的이 없다면 가령 備船料 收支가 惡化하더라도 運貨收支의 개선과 積取比率의 확보가 가능하다면 外國船의 備船은 한국의 海運産業이 채용할 수 있는 바람직한 企業政策手段이 될수 있는 것이다.<sup>28)</sup> 巨視的 國民經濟上의 一般的 目的의 추구로부터 海運部門에만 타당하는 微視的 海運政策 目的의 실현으로 政策의 轉換이 검토되어야 할 時點에 이른 것이다.

#### (4) 産業構造와 貿易構造의 變化

1980年代 經濟構造의 변화로서는 첫째 重厚長大形의 産業構造로부터 이른바 輕薄短小形 商品의 産業구조로 전환한 점이다. 둘째는 經濟의 高度化, 製造業의 海外生産으로의 移行에 수반된 貿易形態와 貿易構造의 變化이다. 이에 따라 物流機能이 製造業에서 중요한 位置를 점하게 되었다. 셋째는 高度情報化 社會로 移行함에 따른 經濟의 質的 轉換이다.

이러한 環境의 변화는 海運業에 다음과 같은 變化를 초래하였다.

첫째, 産業構造의 변화로, 高度成長期에 가장 현

저한 成長을 보였던 不定期船 中の 專用船分野의 正體와 쇠퇴를 가져왔다. 가장 代表的인 例가 탱커船의 대폭적인 감축이다.

둘째, 美國, 日本 등의 製造業의 東南亞로의 移轉과 아시아 NICS의 成長은 太平洋을 중심으로 한 定期船市場의 수송구조에 變化를 초래하였다. 컨테이너 貨物量의 비중이 日本을 능가한 대만, 홍콩으로 이전하였다. 지금 經濟成長率이 가장 빠른 지역은 ASEAN 各國이며 아시아 地域內 상호간의 交易이 급격하게 증가하여 極東內의 컨테이너 貨物은 年間 300만TEU에 육박하고 있다. 지금의 年間 增加率 15%가 계속된다면 머지않아 아시아 域內海運市場은 極東·유럽間의 유럽船路를 제치고 太平洋航路에 다음가는 海運市場으로 부상하리란 것이다.<sup>29)</sup> 뿐만 아니라 太平洋橫斷航路上의 交易量은 1억톤에 이르는데 그 중에서 한국·日本으로부터 北美로 수출입되는 무역액은 기타 東南亞諸國의 그것과 비슷하다. 우리는 東南亞航路를 近海定期船市場으로서 副次的 重要性을 부여한데 불과하나 美國쪽에서는 北美·東南亞를 잇는 基幹航路上에서 日本, 韓國, 대만, 홍콩, 싱가포르 등은 寄港地에 불과하다고 보는 것이다. 太平洋航路를 韓國, 日本과 北美太平洋沿岸의 市場이라고 보는 것과는 視角의 差異가 판이하다. 종래와는 달리 美國船社를 비롯하여 東南亞諸港에 직접 컨테이너 母船을 寄港시키는 船社가 늘고 있으며 또 東南亞→韓·日→美國, 또는 韓·日→東南亞→美國의 경로로 太平洋航路에 配船하는 船社도 있다.

1960年代 高度成長期에 日本船隊는 船員費의 양등으로 競爭力을 상실하여 同航路에서 철수하고 便宜置籍船, 外國備船을 취항시켰었으나 최근에는 1,000TEU규모의 컨테이너船을 아시아域內航路에 잇달아 投入할 준비를 갖추고 활발히 營業網을 구축하고 있다.<sup>30)</sup>

셋째의 變化는 製造業 立地의 地球化(globalisa-

27) 1989年末 현재로 總外債는 294억달러이고 對外資産이 264억달러이므로 純外債는 30억달러로 줄었다. 87年末까지만 해도 純外債가 224억달러였다. 國際收支를 보면 86년에 46억 1,700만달러의 黑字를 보인 後 88년에는 141억 6천100만달러, 89년에는 다시 50억 5,500만달러로 그것이 줄었다. 經濟企劃院, 숫자로 본 우리경제, 1990. 7. pp. 74~75

28) 宮下 國生, 海運, 東京, 1988, pp. 26~27

29) "Intra-Asia Trade", Lloyd's Maritime Asia, Hong Kong, July, 1990, p. 29

30) Ibid., p. 31, 및 海運産業研究院, 海運産業情報, 1990. 8. 6.(제565호)

tion)에 의한 製品, 部品등의 國際運送때문에 物流機能이 한층 重要な 역할을 하게 되어 製造業體는 物流의 合理化에 적극적으로 대처하게 되었다.

네번째는 通信과 海外旅行의 自由化에 의한 高度情報化의 진전으로 海運서비스의 高度化와 시스템化가 가능해졌다. OECD諸國은 말할 것도 없고 東南亞의 NICS지역도 1인당 GNP가 1만달러線에 육박하여 可處分所得으로 7할정도의 소득이 남게 되면 강한 구매력에 바탕을 둔 消費生活은 西歐化되고 어디서나 均質化, 高級化된다.<sup>31)</sup>

#### (5) 東유럽의 自由化와 行政規制의 폐해

1989년의 東유럽 共產主義國家의 體制의 붕괴와 市場經濟導入, 그에 따르는 몰타(Malta) 美蘇頂上會談은 冷戰時代의 종언을 고하였다. 共產主義 國家에서의 사태의 變化는 經濟制度로서의 共產主義의 敗北를 나타내는 것으로 富를 창조하기 위한 資源의 配分에 있어서 市場메카니즘이 가장 效率的이라는 市場經濟의 優位를 선언한 것이다. 理性에 의한 命令經濟는 變化에 대한 對應能力의 결여로 방대한 關稅집단을 낳았고 이들의 裁量權으로 不正·부패가 발호하였음을 말해주고 있다. 中央計劃當局은 全知全能이 아니므로 經濟社會 가운데의 不確定要素를 빠짐없이 계산하여 計劃을 세울 수는 없다. 실령 國內經濟에 관한 不確定要因을 제거하였다 할지라도 外國貿易은 불확정 요인으로서 一國의 통제밖에 있다. 人間의 모든 활동은 數 많은 환경의 變化에 대한 對應이란 과제위에서 성립하고 있는데 이점을 배려하지 않고 社會를 에리트에 의하여 계획한다는 오만한 態度로써 人間社會를 디자인하려 한데에 根本的인 잘못이 있었다는 것이다.<sup>32)</sup>

韓國은 第3世界의 경제개발과정에 있어서 政府의 行政統制와 規制가 가장 심한 나라로 지적되고 있다. 開發初期에는 政府의 行政規制가 불가피한 면이 있었으나 經濟規模가 커지고 內容이 복잡하여 不確定要素가 많을 경우에는 政策決定이 어렵다. 그릇된 결정을 내릴 확률도 그만큼 높아지고

그에 따르는 非效率性和 社會的 費用이 엄청나게 커진다. 政府에 의한 特惠를 바탕으로 政經유착과 企業家精神의 타락을 초래하였다. 高度成長政策을 추진하는 과정에서 新規企業의 참여를 엄격히 規制함으로써 少數의 大企業中心의 산업정책을 폈다. 그 결과 이들로 하여금 거의 모든 產業部門에 進出한 財閥을 형성하게 만들어 經濟力의 集中에 의한 재벌경제가 韓國經濟의 主要 특징이 되었다.<sup>33)</sup> 10大재벌이 GNP의 3분의 2를 점하고 輸出額의 절반을 담당하며 4大재벌만의 매출액이 GNP의 절반과 맞먹는 실정이다.

海運產業에 있어서 政府主導의 行政規制가 초래한 政策失敗의 대표적인 사례는 바로 1984년의 海運產業合理化措置에 의한 海運企業統廢合으로 나타난다. 정부는 70年代 오일 쇼크로 인한 世界經濟의 不況으로 海上荷動量의 증가율이 종전에 비해 현저히 줄어 先進國의 海運界가 減量經營으로 中古船을 대대적으로 처분하는 환경속에서 아무런 海外情報도 없으면서 海運企業의 大形化를 유도하여 1980년부터 82년 사이에 280만총톤 가까운 中古船을 매우 비싼 價格으로 도입하도록 만들었다. 그 결과 84년에 이르러서는 全產業이 전면적인 倒産의 위기에 직면하게 되어 5年間 海運產業의 負債 2조 7,740억원의 상환유예(moratorium)를 취하고 外航海運船社 111개를 20구룹으로 統廢合하였다.

## 2. 海運環境의 變化

1984년의 海運產業合理化措置 이후에 발생한 海運環境의 變化로서 海運界에 큰 영향을 미치는 要因은 다음과 같다.

### (1) 1984年 美國海運法の 시행

미국의 新海運法은 우리나라 경제와 해운에 가장 이해관계가 깊은 韓·美間 太平洋定期航路에 큰 영향을 미치고 있다. 貨主保護를 위해, 海運同盟의 카르텔運賃에 독자행동권(IA, independent

31) Kenichi Ohmae, "Managing in a Borderless World", Harvard Business Review, May-June, 1989, pp. 153~154

32) いのき たけのり, 「裸にされる人間と國家」, 文藝春秋, 1990. 9, pp. 121~122

33) Economist, August 18, 1990, South Korea Survey pp. 7~8

action), 서비스계약(SC, service contract), 타임·볼륨률(TVR, time volume rate) 등을 도입하여 자유경쟁 운임이 되게 함으로써 해운동맹의 結束力 붕괴를 초래하였다.<sup>34)</sup> 또 海陸複合運送 운임의 채택을 허용하여 극동과 미국내륙지역간의 미니·랜드브리지 운송을 컨테이너船과 미국의 鐵道를 결합하여 시간과 경비를 절감시키는 복합운송을 촉진시켰다. 固定曜日(FDWS) 서비스와 二段積 열차의 등장으로 컨테이너선사는 이제 제때(just in time)의 在庫管理를 요구하는 美國進出 極東의 自動車會社 등의 요구에 부응하기 위하여, 해운 뿐만 아니라 육상운송, 항만터미널 운영, 창고업까지 취급하는 로지스틱스(종합물류)업자로 변신하고 있다.<sup>35)</sup>

### (2) 1986년의 船舶登錄條件에 관한 國際協約의 성립과 offshore(外地)登錄制度의 등장

1970년대의 오일쇼크 이래의 海運不況을 타개하기 위하여, 유럽의 先進國 海運은 船舶登錄을 편의적국(FOC)으로 移籍(flagging out)시키는 현상이 80년대에 들어와서 가속화되자, 안보상의 이유로 유럽제국은 이를 방지하고자 외지선박등록제도(제2 선박등록 또는 국제선박등록제라고도 부른다)를 마련하여, 편의적선박이 누리는 값싼 外國人 船員의 고용을 허용하는 등의 편의적적 선박과 거의 대등한 혜택을 베풀고 있다.

해운산업은 資本集約産業임에도 불구하고 선진국은 자국의 높은 船員賃金 때문에 경쟁력을 상실하고, 임금이 낮은 신흥공업국(NICs) 등 국가들의 海運發展이 두드러진 것은 경제의 세계화로 자본과 財貨는 국가간에 자유로이 이동할 수 있으나, 勞動은 移動이 자유롭지 않아서 나라마다 임금수준에 차이가 크다는데 기인한다. 또 편의적적을 이용하면 당장 선원비를 임의로 조정할 수 있고,

그밖의 연료비, 자본비 등을 모든 나라 선주가 동등하게 조달할 수 있기 때문이다.

외지선박등록을 허용하게 된 것은 1986년의 선박등록조건에 관한 국제협약이 편의적제도를 공인한 결과이다.<sup>36)</sup>

### (3) 北方外交와 海運

1989년의 東유럽 공산주의국가의 시장경제 도입과 自由化, 그에 따르는 몰타美蘇 頂上會談은 냉전시대의 종언을 고하였고, 우리의 北方政策으로 東유럽 여러 나라 및 소련과의 국교와 경제교류가 이루어졌다. 共產主義 국가의 自由化는 경제건설에 필요한 철강산업의 호황을 예고하고 있다. 또한 이들 나라의 과잉 선원인력은 아시아제국 船員人力의 해외취업과 경쟁하게 될 것이다.

韓蘇修交로 釜山과 소련 沿海州지역을 잇는 直航路가 개설되어 韓蘇양국의 定期船이 투입될 예정이다. 그 전제조치로 韓蘇海運會談이 진행중인데 소련은 釜山에서 貨物을 싣고 日本이나 東南亞地域으로 운송하기 위한 以遠權을 요구하고 있는 것으로 알려지고 있다.

그러나 소련과의 協商에서는 政治, 經濟 및 社會制度의 差異때문에 신중을 기해야 하며 兩國間 貨物의 公平積取의 相互主義에 기초하여 定期船貨物이든 不定期船이든 불문하고 噸數와 價額에 있어서 균형있게 싣는다는 규정이 있어야 하고 또 河川에 대한 入港權을 명시해서 보장받아야 한다는 것이다. 社會主義 國家의 船隊는 運航費가 현저하게 낮기 때문에 競爭運賃에 의한다면 公平한 운송이란 것은 기대할 수 없다는 것이다.<sup>37)</sup>

### (4) 荷主에 대한 船社의 地位의 약화

不定期船分野의 荷動量의 정체와 증가율의 低下는 海運企業의 상대적 交涉力을 약화시키며 선박

34) 1984年 美國海運法에 규정된 이 새 조지들은 定期船業의 規制완화를 통하여 칼텔로서의 海運同盟에 대해서도 會員 상호간에 競爭을 시키기 위한 것이다. 그 理論의 배경에 대해서는 W.J. Baumol, "Contestable Markets: An Uprising in the Theory of Industry Structure", The American Economic Review, Vol. 72, No. 1, 1982, pp. 1~15 참조.

35) Logistics란 消費者의 要求에 합치하기 위하여 原料, 처리과정의 在庫品, 完成品 및 관련情報를 發生地點으로부터 消費地點까지 效率의이고 費用節約의으로 流通(flow), 貯藏하게끔 기획, 실천, 통제하는 과정이라고 正義한다.(U.S. Council of Logistics Management, Membership Roster p.172)

36) Adenuni-Odeke, Ibid, pp. 123~125

37) Ibid, pp. 220~221

의 과잉공급상태는 價格交渉力을 低下시킨다. 定期船分野의 서비스·컨트랙트(Service contract, SC) 또는 타임·볼륨 레이트(time volume rate, TVR)는 荷主間의 格差를 초래하는 要因인 동시에 不定期船에 있어서의 長期契約(COA)과 마찬가지로 定期船企業의 安定된 收益性 확보와 荷主에 대한 交涉력의 低下를 의미한다.

(5) 海運産業合理化措置와 財閥구룹의 철수

1984년의 海運産業合理化措置로 111개 船社는 20개 구룹으로 統廢合되었다. 이 과정에서 三美, 三益, 東亞, 大宇, 雙龍, 漢陽, 味元, 大農, 進興등 이른바 財閥구룹이 海運企業을 정리하고 철수하였다.<sup>38)</sup> 그 결과로 범양海運, 韓進海運 및 現代商船 등의 保有船隊와 企業規模는 世界的인 船社로 膨창하였다. 海運政策當局이 70年代後半에 追求해 來지 않았으나 성취하지 못하였던 海運企業의 大形化는 海運産業의 全面 不實化로 손쉽게 달성하였다.

위에 든 9개구룹이 海運業에서 물러난 지금 우리나라 海運企業은 34船社가 남았는데 그중 7개 船社가 積數로 51%, 總噸數로 90%의 船舶을 保有하고 있다.<sup>39)</sup> 遠洋컨테이너船社 3社는 모두 재벌의 계열기업이다. 유조선(탱커)船社 역시 모두 재벌의 自家用 貨物을 운송하는 계열기업이다. 浦項製鐵은 自家用 鑛石을 운반하는 專用船企業에 大株主로 資本참여하고 있으며 최근에는 기존의 船社를 買收하여 海運業에 참여하고 있다.

海運産業合理化 조치는 88年末로 끝났으나 그 조치의 일환으로 오는 92년까지 海運業에 대한 모든 新規免許의 발급이 정지되고 있으며 기존 船社

에도 새로운 航路에 진출하기 위한 免許가 발급되지 않는다.<sup>40)</sup>

(6) EC의 共通海運政策

1986年 12月22日 EC閣僚會議는 EC諸國의 船隊가 世界船隊중에서 차지하는 比重이 감소한 理由를 内部壓力에 기인한 比較優位의 상실과 第3國의 保護主義 또는 不公正慣行의 증대에 돌리고 이를 제거하기 위한 4개의 規則을 채택하여 87年 6月부터 이를 發效시켰다.<sup>41)</sup> 그 내용은 다음과 같다

1) 規則 4055/86 (海運서비스 提供에 대한 自由原則의 적용) 다만 沿岸貿易禁止(cabotage)는 92年까지 폐지함.

2) 規則 4056/86 (定期船航路에 대한 競爭規則의 적용)

3) 規則 4057/86 (第3國 船社가 定期船貨物운송에서 행사하는 不公正價格결정 慣行)

이는 代表的 盟外船社가 特定航路, 特定貨物에 대해서 적어도 1年間 부과한 最低運賃보다 낮은 運賃을 받는 것을 不公正價格決定이라고 정의하고 위반한 船社에게 교정 關稅를 부과한다.

4) 規則 4058/86(EC 船社에 대한 貨物의 自由積取를 보장하기 위한 共同對處)

IV. 2000년의 韓國海運과 새로운 海運政策方向

1. 21世紀의 韓國海運

정부는 1996년의 1인당 국민소득을 1만달러로

38) 韓國船主協會 30年史, pp. 137~138

39) 한국해운산업의 集中度는 世界에서 가장 높다. I. Chrzanowski et. als., Shipping Economics and Policy A Socialist View, Fairplay Publications, London, 1979, pp. 81~96참조. 1964년에 海運集約化를 단행한 日本海運의 集中率도 우리보다 훨씬 낮아서 上位 35社가 所有船舶의 39%, 保有噸數의 54%를 점하고 있다. 海運, 1990. 8., 日本海運集會所, p. 101

40) 그러나 朝陽商船이 韓進海運과의 共同運航을 포기하고 독일의 Senator Line, DSR(東獨國營船社)와 지난봄 Consortium을 구성하여 1991年初부터 EC統合에 대비 世界一週컨테이너航路를 개설기로 하고 5월17일 海港廳에 定期船 운항사업계획 변경허가를 申請함에 따라 1991년부터 기존 船社에 대한 새 航路免許 발급이 재개될 전망이다. 海事新聞, 90. 5. 21, p. 1

41) Common EC Shipping Policy에 대해서는 B. Farthing, International Shipping, Lloyd's of London Press, 1987, pp. 153~161참조

예상하고 있다. 지난날의 실적이 지속된다면, 아마도 2000년의 그것은 지금의 영국수준인 1만5,000달러에 이르게 될 것이다. 그렇게 되면 한국의 경제는 地球化에 발맞추어 통합된 유럽까지 포함하여 동남아 각국, 미주지역으로 기업의 대대적인 이전과 海外投資가 이루어지고, 세계에 대하여 거의 모든 업종의 시장을 개방해야 할 것이다. 가트(GATT)의 우루과이라운드 多者間協定은 금년말까지 타결될 예정인데, 商品交易 뿐만 아니라 서비스交易이 포함되어 있어 우리 해운시장의 개방은 시간문제일 뿐이다.<sup>42)</sup>

工業에 필요한 原料資源이 없는 韓國은 21世紀에도 여전히 海外로부터 船舶을 통해 輸入해야 하고 그 貨物量은 나날이 늘어갈 것이다. 輸出도 늘어날 것이고 外國의 製品輸入 역시 마찬가지로 증가할 것이다.

이렇게 보아 올 때 韓國의 外航船隊는 2,000년에는 적어도 1,300만총톤을 넘을 것이다.

1인당 국민소득이 1만달러를 넘어서는 날 우리나라 海運產業이 직면하게 될 가장 중요한 문제는 바로 船員人力의 확보가 될 것이며, 읍쇼어 선박 등록 또는 그와 비슷한 제도의 도입을 싸고 韓國 海運의 개편에 대한 논의가 전개될 것이다. 즉 한국선원이 승무하지 않는 선박을 한국 선박이라고 볼 수 있느냐의 문제이며, 이는 安保上 문제와도 직결된다.<sup>43)</sup>

## 2. 앞으로의 海運政策方向

### (1) 市場經濟體制와 自律化

資本主義 市場經濟의 二大 원리는 기업의 利己心 발취와 自由競爭의 조화에 있다. 정부의 企業에 대한 介入과 行政規制는 경쟁의 不在 때문에 파행적인 형태의 市場經濟만이 존재하는 가운데, 자원과 富의 分配에 있어서의 왜곡과 기업윤리의 타락을 초래하고, 기업의 自主的인 외부환경 적응력과 경쟁력을 弱화시킨다. 일본기업의 국제경쟁력은 국내의 라이벌 기업에 의한 치열한 경쟁에 연유한다는 포터(Porter)의 지적을 음미할 필요가 있다.<sup>44)</sup>

船社 특히 不定期船企業에 있어서 가장 중요한 것은 傭船業務인데 무엇보다 신속한 意思決定이 요구된다. 정부는 外國에 선박을 傭선주거나 外國船을 傭선하는 경우 모두 승인하는 권한을 행사하고 있다. 해운 營業을 실제로 담당해 본 경험이 없는 公務員이 무엇을 어떻게 승인하는지 이해가 되지 않는다. 船舶을 外國에서 구입하거나 外國에 판매할 때도 마찬가지로 여서 관청의 승인을 받는 동안에 船價가 上昇하여 機會를 놓쳤다는 경험담을 심심치 않게 들어왔다.<sup>45)</sup> 海運業은 行政府의 승인을 받고 수행할만큼 시간의 여유가 있는 정제된 사업이 아니며 變化와 活力에 넘치는 모험사업이다.<sup>46)</sup>

外航海運企業에 대한 免許制度는 海運의 역사적

42) 서비스交易의 市場開放要求 分野중에서 海運은 銀行, 保險, 관광 등에 비하여 國際競爭力에 있어서 한국은 先進國보다 優位에 있는 것으로 평가되고 있다. 이미 美國등에 의하여 제기되고 있는 開放要求의 주된 내용은 Cargo preference(헤이버제도)의 완화, 外國船社의 국내支店設置 허용, 外國船社의 항만시설투자자와 항만운영참여허용, 複合運送體制確立을 위한 컨테이너 트럭 運送營業의 허용이다. 産業研究院, 國際通商協商的의 重要내용과 對策, 1990. p. 150참조

43) 産業의 國際移轉에 따라서 自國人所有의 企業이 自國企業이 아니라 自國勞動力이 일하고 自國人을 고용하는 企業이라야 自國企業이라는 論議에 대해서는 Robert B. Reich "Who is Us", Harvard Business Review, Jan-Feb, 1990, pp. 53~64참조. 海運業에 관한 論議는 시노하라 요이찌, 「便宜置籍船とその分析について」, 交通學研究, 1978年 研究年報, 東京, p. 167참조

44) Michael E. Porter, "The Competitive Advantage of Nations", Harvard Business Review, March-April 1990, pp. 73~93참조

45) "The KMPA asks for understanding", Containerisation, December 1981, p. 29.

46) 海運經營의 特性에 관해서는 拙稿, "技術革新에 따른 海運經營者의 性格變化", 韓國海洋大學 論文集 第11집(1976年 4月), pp. 277~292참조

발달과정과 특성에 대한 인식부족에서 나온 잘못된 산물이며, 1930년대의 일본의 準戰時 海運統制의 잔재가 아직도 남아있는 것이다.<sup>47)</sup>

海運行政機構는 간소화되어 작은 政府를 지향해야 한다. 조직이 커지면 쓸데없는 일도 만들기 마련이다. 英國의 해운행정기구에는 대외관계를 다루는 海運政策局과 技術安全관계만을 다루는 海事局이 있을 따름이다.

## (2) 對外海運政策 活動의 強化

美國도 50년동안 海運補助와 規制에 數10억 달러의 資金을 낭비하고 美國海運業을 거의 破局으로 몰아넣고 난 뒤에야 海運에 대한 各種規制와 保護야말로 이 산업의 非能率과 費用上昇을 초래한다는 敎訓을 얻고 1984年の 海運法에 의하여 海運産業에 대한 規制緩和를 단행함으로써 거의 制約條件이 없는 競爭促進策을 도입하였다.<sup>48)</sup>

政府는 巨大한 關稅조치과 이를 유지하기 위한 막대한 費用을 요하는 海運規制를 지양하고 自國海運企業이 外國政府의 不當한 差別대우로부터 不利한 처지에 놓이지 않도록 各國의 海運政策에 대한 면밀한 연구와 정확한 海運情報수집을 게을리 하지 말고 海運外交를 활발히 전개할 필요가 있다. 先進海運國이 소련 海運政策에 대한 올바른 理解 없이 貿易·海運協定을 체결하였다가 겪게된 失敗談은 우리에게 많은 敎훈을 주고 있다.<sup>49)</sup>

1988年 EC理事會는 海運에 있어서의 不公正 價格決定慣行에 관한 規則 5057/86에 의거한 첫 事件으로 제소된 現代商船을 政府가 공여하는 非商業上의 利點을 누리고 있고 이 利點때문에 正常運賃率보다 낮은 운임으로 運航함으로써 EC船主에

게 重大한 損害를 입혔으므로 컨테이너貨物(다만 벌크貨物제외)에 대해 고정 關稅를 부과한다고 判定하였다.<sup>50)</sup>

政府는 이 事件에 대하여 韓國海運의 權益을 보호하기 위하여 즉각 이에 介入하고 對外政策활동을 강구했어야 하였다.

## (3) 웨이버制度的의 폐지

중요한 指定貨物을 제외한 기타 貨物에 대한 貨物留保制度를 하루 바빠 폐지함으로써 수출입화주인 무역업자를 보호해야 한다. 세계 10대 무역국인 우리는 이미 제3세계의 구성원이 아니므로, 先進國의 행동규범과 행태에 따라서 처신하여야 할 것이다. 가난했던 시절처럼 각종 규제조치로써 우리가 행동하는 것을 누가 용납하겠는가. 불필요한 무역과 해운의 마찰을 피하도록 하는 것이 바람직하다.

## (4) 船員의 확보와 船員政策에 대한 중요성 인식

우수한 海上技術人力없이 해운산업의 지속적인 발전을 기대할 수 없다. 근로의욕에 넘치는 우수한 한국의 젊은이를 海運産業에 유지하고 보전하기 위해서는, 대만이나 서독 등의 선진국에서 시행하고 있는 海陸交代 근무제도를 도입해야 하며, 海上의 責任있는 자리에 많은 선원출신을 고용해야 한다.<sup>51)</sup> 또 다른 산업에서처럼 船員에게 社員持株制度를 마련하고, 국적선박에 근무하는 선원에게도 해외취업선원과 마찬가지로 아파트 분양당첨 등에 있어서 우대해야 할 것이다.

1986年の 船舶登錄條件에 관한 UN協約이 成立

47) 日本은 1936年の 國家總動員法에 의하여 戰時 海運의 統制를 위해 外國航路의 就航을 금지하고 모든 海運事業을 陸上運送과 마찬가지로 免許制로 하였다. 우리나라 交通行政도 海運을 陸上運輸行政과 마찬가지로 視角에서 規制하는 관행이 1950年代 이래로 확립되었다고 하겠다.

48) E.G. Frankel, "Changes in the Shipping Environment and Counter-Strategies in the North American Region toward the year 2000", KMI International Maritime Seminar, Seoul, 1988, pp. 86~87

49) Patrick Gautrat, "Eastern-Bloc Shipping Policies and the European Shipping Industries", G. N. Yannopoulos(ed.), Shipping Policies for an Open World economy, Routledge, London, 1989, pp. 160~165.

50) OECD, Maritime Transport, 1988, Paris, 1989, pp. 16~17.

51) Viscount Rochdale, Rochdale Report, Para, 1211. 및 HANSA, 1989, Nr. 19/20 S. 1228에 의하면 독일의 Hapag Lloyd社는 海技士(110명에 대해서 陸上職을 마련하였으며 대만의 Ever Green社처럼 45명의 船員에게 海上勤務와 陸上勤務의 交代制를 실시하고 있다.

한 직후부터 英國, 挪웨이, 덴마크, 독일, 스페인, 룩셈부르크, 벨기에 등의 西유럽 諸國에서는 自國 船舶이 便宜置籍國으로 移籍하는 것을 防止하고 自國 船舶의 國際競爭力을 높여주기 위한 方案으로서 Offshore Registry(外地登錄) 또는 第2船籍(second registry)이라고 불리는 새로운 船舶登錄制度를 마련하였다. 先進海運國은 이 制度에 의하여 船主가 FOC(편의치적국가)에서 누릴 수 있는 所得稅의 減免, 低賃金船員의 고용, 自國法에 의한 船員社會保障費의 면제 등의 혜택을 향유할 수 있게 만들었다.<sup>52)</sup> 오늘날 先進國 船主가 직면하고 있는 가장 큰 問題點은 自國 젊은이가 海上就業을 기피한다는 것이다. 賃金を 많이 주더라도 船内に 근무할 船員이 없는 것이다. 先進海運國 船社는 세계 最大의 船員供給國인 필리핀에 船員研修所를 건설하여 教育訓練에 힘쓰고 있으나 고용할 만한 船員의 供給에는 限界가 있다.

1989年의 東유럽의 自由化로 西유럽 船主들은 폴란드 등의 外國人 船員을 고용하고 있다.<sup>53)</sup>

韓國의 船主들도 머지않아 西유럽이나 日本 船主들이 當面하고 있는 外國人 船員의 고용문제에 봉착하게 될 것이다.

이와 관련하여 中國은 自國에 거주하고 있는 韓國 교포들을 船員으로 취업시키기 위한 教育訓練機關을 中國東北地方에 설립하였다는 말이 들리고 있다.

## V. 結 語

韓國經濟와 韓國海運産業은 지나간 1世代에 外國의 例에서 찾아보기 어려우리만큼 短期間 동안에 幼稚産業에서 自立하여 競爭할 수 있는 世界 第12位의 海運國으로 高度의 成長을 이룩하였다. 그러나 지금은 이러한 成長의 原動力으로 작용하였던 當時의 要因들이 크게 변화하였다.

80年代 後半에 접어들어 韓國海運은 더이상 低賃金の 良質의 勞動力에 의존할 수 없게 되었다. 게다가 근로의욕도 종전처럼 왕성하지 못하고 勞

使분규가 보편적으로 빈발하고 있다.

政府의 強力한 리더쉽 역시 政黨間의 파벌싸움과 政局不安때문에 발휘하기가 어렵게 되었다. 밖으로는 地域主義에 의한 保護主義의 대두와 貿易相對國으로부터의 強力한 市場開放壓力을 받고 있다. 몇年前부터 國際收支上的 黑字國이 되었고 누적된 經常收支의 黑字와 船員費의 上昇은 自國海運의 成長을 통하여 國際收支를 개선하고 國民所得의 증대를 도모한다는 海運政策의 一般目的의 달성과 整合性을 갖지 않게 되었고 自國船이 우리 경제에서 수행해 오던 機能이 변화하였다.

EC共通海運政策에 의해서 實施되고 있는 4개의 EC規則은 不公正運賃決定慣行에 대한 첫 提訴對象으로 韓國船社를 선정하여 교정關稅를 부과한 결과 同船舶은 유럽·호주船路에서 철수하고 말았다.

세계에서 海運에 대한 補助와 規制가 가장 심하였던 美國은 1984年의 新海運法에 의하여 海運의 規制緩和(deregulation)을 단행하여 競爭促進策을 쓰고 있다. 日本, 英國도 곧 美國에 따라서 규제완화를 실천하고 있다. 貿易과 海運에 대한 우리 市場의 開放은 필연적으로 規制緩和를 수반하기 마련이다.

海運에 대한 철저한 行政 規制가 빚어낸 政府失敗의 實例를 우리는 1984年의 海運企業統廢合에서 목격하였다. 政府가 強力한 리더쉽과 각종의 두터운 支援策을 써서 育成하였던 海運産業의 國民經濟上的 공헌은 그 조치를 契機로 國民 전체에 크나큰 부담을 안겨 주었다. 東유럽과 소련의 體制붕괴는 政府規制에 바탕을 둔 命令經濟의 환경變化에 대한 適應能力의 결여를 분명하게 보여주고 있다.

이러한 轉換期를 맞이하여 우리나라 海運政策의 새로운 方向은 30年前的의 낡은 思考에서 벗어나 다음과 같이 전개되어야 할 것이다.

1. 政府의 規制를 완화하고 市場介入을 지양해야 한다. 船社의 自律性을 보장함으로써 競爭力을 길러야 한다.

2. 海運은 歷史的인 발전과정에서 航空이나 陸

52) 山岸 寬, 「海運의 構造轉換과 플라즈마아웃對策, 海事交通研究, 東京, 1989, 第34集, pp. 80~129

53) "East/West Cooperation", Lloyd's Shipping Economist, August 1990, p. 8

運과는 달리 海洋自由의 原則에 의하여 市場참여에 開發途上國을 除外하고 어느나라 政府에서나 事業免許를 요하지 않는 産業으로 生成하였다. 따라서 免許制度는 폐지하는 方向으로 검토되어야 할 것이다.

3. 實効성이 의문시되는 웨이버(waiver)制度는 指定貨物에 대한 貨物留保만을 남기고 폐기해야 할 것이다. 이렇게 함으로써 對外的인 무역마찰을 방지하고 荷主의 利益을 보호해야 한다.

4. 對外 海運外交活動을 強化하고 우리나라 船社의 利益이 外國으로부터 不當하게 침해되지 않도록 해야 한다.

5. 海運企業이 財閥의 계열기업인 경우와 그렇지 않을 때는 海運政策도 달리 적용해야 할 것이다. 재벌기업은 금융기관을 장악하고 있으며 對外信用도 충분하므로 더 이상 이들 기업에 支援을 계속할 필요가 없을 것이다.

6. 有能한 船員人力을 계속 유인하기 위한 인센티브를 船社가 스스로 마련해야 한다. 海運企業의 營業실적을 좌우하는 가장 重要한 要素의 하나가 船員이기 때문이다.

7. 컨테이너 定期船社를 綜合物流(Logistics)사업으로 전환할 수 있도록 유도할 필요가 있다. 지금은 荷主가 total cost로서의 物流費用을 절약하는데 큰 관심을 기울이기 때문이다.<sup>54)</sup>

8. 船舶의 增強은 政府主導로 할 것이 아니라 船社가 새로운 投資機會를 스스로 찾아내어 자신의 危險으로 수행하도록 하여야 한다.

9. 不定期船과 近海航路에 취항하는 船社는 大規模企業일 필요가 없으므로 大形化를 유도하여서는 아니될 것이다.

10. 海運企業은 政府의 介入에 의하여 國內荷主들이 自國船舶을 利用하도록 강제할 것이 아니라 荷主와 밀접한 協助關係를 유지하고 그들이 要求하는 것이 무엇인지를 찾아내는 積極的인 마케팅 活動을 전개해야 할 것이다. 日本에는 自國船舶을 利用해야 한다는 法令이 없지만 荷主들이 철저히 自國船舶을 이용하고 있다.<sup>54)</sup>

## 參考文獻

1. 經濟企劃院, 숫자로 본 우리경제, 1990. 7.
2. 産業研究院, 國際通商協商的 重要내용과 對策, 1990.
3. 徐丙機, 「新國際海運秩序をおもう」, 海運, 日本海運集會所, 1981. 12. 참조
4. 海運統計要覽 海運産業研究院, 1990.
5. 韓國船主協會 30年史, 서울, 한국선주협회, 1990
6. 海運港灣廳, 世界속의 韓國海運港灣, 1979
7. 韓國海運港灣史, 서울, 해운항만청, 1980
8. 韓國造船工業協會, 造船資料集 1990年版
9. 宮下 國生, 海運, 東京, 1988
10. 富永 祐治, 交通における資本主義の發展, 東京, 岩波書店, 1953
11. 山岸 寬, 「海運の構造轉換とフラツギングアウト對策」, 東京, 海事交通研究, 1989, 第34集, pp. 80~129
12. 시노하라 요이찌「便宜置籍船と その分析について」, 交通學研究, 1978年 研究年報, 東京
13. 日本船主協會, 日本船主協會 20年史, 東京, 1968
14. Ademuni-Odeke, Shipping in International Trade Relations, Avebury, 1988, p. 200
15. Amsden, A.H, Asia's Next Giant, New York, Oxford Univ. Press, 1989, pp. 16~17.
16. Baumol, W.J, "Contestable Markets : An Uprising in the Theory of Industry Structure", The American Economic Review, Vol. 72, No. 1, 1982, pp. 1~15
17. Bess, H. David and arris M.T. U.S. Maritime Policy, New York, Praeger Publishers, 1981
18. Brand, Herbert "Marine Transportation : Moving the World's Trade", The Yankee Mariner and Sea Power, Univ. of Southern California Press, 1982
19. Chrzanowski I. et. als., Shipping Economics

54) Herbert Brand, "Marine Transportation : Moving the World's Trade", The Yankee Mariner and Sea Power, Univ. of Southern California Press, 1982, pp. 173~174.



- and Policy, A Socialist View, London, Fairplay Publications, 1979, pp. 81~96
20. Dabrowski, K. "Internal and external shipping Policy measures", Maritime Policy and Management, 1979, Vol. 6, No. 2, pp. 81~92.
  21. Farthing, B. International Shipping, Lloyd's of London Press, 1987, pp. 153~161
  22. Frankel, E.G. "Changes in the Shipping Environments in Developing Countries toward the year 2000", Korea Maritime Institute, International Maritime Seminar, 25-26 July 1988, Seoul
  23. Frankel, E.G. "Changes in the Shipping Environment and Counter-Strategies in the North American Region toward the year 2000", KMI International Maritime Seminar, Seoul, 1988
  24. Frankel, E.G. The World Shipping Industry, New York, Croom Helm, 1987, p. 14
  25. Gautrat Patrick, "Eastern-Bloc Shipping Policies and the European Shipping Industries", G. N. Yannopoulos(ed.), Shipping Policies for an Open World economy, London, Routledge, 1989, pp. 160~165.
  26. Gregg, E.S. "Shipping Fallacies", Chicago, Journal of Political Economy, Vol. 30, 1922, pp. 702~715
  27. Hong Wontack, "Export-Orient Growth and Trade Pattern of Korea", C.I. Bradford et al., Trade and Structural Change in Pacific Asia, Univ. of Chicago Press, 1989, pp. 284~285
  28. Institut fur Konjunkturforschung, Der Wettbewerb in der Seeschiffart, Jena, 1940
  29. Lawrence, S.A. United States Merchant Shipping Policies and Politics, Washington, Brookings Institution, 1966
  30. Lee M and Pearson R, "The expansion of the national fleet of the Republic of China on Taiwan 1960-1985: the policies adopted and conflicts created", MARIT. POL. MGMT., 1988, Vol. 15, No. 3, pp. 219~231
  31. Lloyd's Register, Statistical Tables 1988, London.
  32. Meir R.L., Studies on the Future of City in Asia, California Univ. Press, 1966
  33. OECD, Maritime Transport, 1988, Paris, 1989
  34. Ohmae Kenichi, "Managing in a Borderless World", Harvard Business Review, May-June, 1989, pp. 153~154
  35. Oi Walter Y, "The Optimal Size of Liner Firms", The Economic Value of the United States Merchant Marine", Illinois, Evanston, 1961, pp. 278~311
  36. Porter Michael E, "The Competitive Advantage of Nations", Harvard Business Review, March-April 1990, pp. 73~93
  37. Reich Robert B, "Who is Us", Harvard Business Review, Jan-Feb, 1990, pp. 53~64
  38. Viscount Rochdale, Committee of Inquiry into Shipping Report, London, HMSO, 1970