

# 韓國海運의 實態와 政策方向에 關한 研究

李 且 煥

(海運港灣廳 企劃管理官)

## A Study on the Current Situation of Korean Shipping Industry and the Policy Prospects

Cha Whan Lee

Director general planning and management

Korea Maritime and Port Administration Republic of Korea

*Through the 1960s and 1970s, the Korean shipping industry has witnessed a continued expansion in support of the rapidly growing export industries. The world-wide depression in shipping industry since the early 1980s, however, has seriously deteriorated the financial positions of the Korean shipping industry. In an effort to rescue the financially distressed shipping industry, the Korean government has provided various kinds of public subsidies and relief loans. Compared to the magnitude of government support, the relief measures so far undertaken have produced so little impact on the resilience and competitiveness of the industry. This paper suggests that the shipping policy be designed in a way to encourage the industry's efforts to increase the efficiency and to ensure the industry's autonomy in making decisions on commercial issues. In the policy-making process, all concerned parties, including foreign interests seeking the opening-up of the domestic shipping market, have to be invited to participate. This paper presents a rather optimistic outlook for the industry.*

### 第1節 序 論

海上運送은 貿易과 不可分의 關係를 맺고 國際 貿易은 必然的으로 海上運送 活動을 隨伴하게 되어 海上運送 즉 海運을 排除한 貿易이란 不可能하다 해도 過言은 아니다.

특히, 우리나라의 境遇는 三面이 바다로 둘러싸인 半島國家로 北쪽은 休戰線이 가로막혀 實質的으로 島嶼國家와 다름없으며 더우기 賦存資源이 不足하여 主要產業의 原資材를 대부분 海外로

부터 輸入해야 되고 完製品을 海外市場에 팔아야 하는 對外指向의 經濟構造를 가지고 있으므로 海運은 우리 經濟 發展에 中樞의 役割을 擔當하고 있어 어떠한 境遇에도 拋棄할 수 없는 國家基幹 產業이다.

이러한 韓國의 海運은 지난 60年代 以後 經濟의 高度成長과 政府의 積極的인 育成政策에 힘입어 着實한 成長을 거듭하여 왔으나, 80年代 初부터 밀어닥친 長期的인 國際海運 不況에 直面하여 政府의 各種 支援 施策에도 不拘하고 自生能力을 回復치 못함으로써 國民들로부터 不實產業이라는

따가운 눈총을 받고 있으며, 海運政策自體도 不信을 받는 實情에 있다.

따라서 지금까지 推進하여온 海運政策方向을 再檢討하여야 한다는 要求도 漸增되고 있다.

이러한 시점에서 韓國經濟에서 海運이 차지하는 役割과 海運產業의 實態 및 海運政策을 分析, 把握하므로써 韓國海運政策을 再照明해보고 韓國海運이 當面한 問題點을 提起하는 한편 이를 바탕으로 轉換期에 處한 韓國海運의 發展方向을 摸索하고자 한다.

## 第 2 節 海運의 特性和 韓國海運의 重要性

### 1. 海運業의 特性

가. 資本集約的 產業

海運業은 輸送서비스의 生産設備인 船舶을 中心으로 한 固定資産의 比重이 크기 때문에 巨大한 設備投資를 要하는 裝置產業의 特徵을 가지며, 設備投資에 비해 從業員數가 적어 人件費가 적게 드는 利點이 있다.

또한 生産設備인 船舶을 所有하기 위해서는 甚大한 資本을 必要로 하는 반면 投資資本에 對한 懷妊期間은 他 產業과 比較하여 長期間이 所要된다.

나. 高度의 國際競爭產業

海運業 특히 外航海運業은 國際적으로 完全히 露出된 產業이므로 어느 產業部門보다 더 國際競爭이 熾熱한 產業이다.

즉 海上運送은 平常時의 境遇 自由航行 原則下에 自由로 이 利用할 수 있으며, 各國의 船舶은 어느 國家이든 國家差別待遇를 받지 않고 各國의 船舶과 自由競爭을 할 수 있다.

現在 國際海運市場에서는 年間 約 40億噸에 달하는 貨物이 國家間을 移動하고 있으며, 4億噸의 船舶이 1千億달러의 運賃市場을 두고 熾熱한 集荷競爭을 벌이고 있다.

다. 國際景氣 變動에 銳敏한 產業

海運產業은 外國의 海運政策이나 國際景氣 變動에 敏感한 反應을 보이며, 過去 中東戰爭이나 수에즈運河 閉鎖時, 그리고 現在의 이란-이라크 戰爭에서 보듯듯이 世界的 戰爭이나 國際的인 分

爭 또는 情勢變化에 크게 影響을 받음을 알 수 있다.

또한 好況과 不況間의 運賃 및 船價의 振幅이 極甚한 產業으로 投資危險度가 相對적으로 높은 產業이다.

라. 政策的인 國家保護產業

海運產業의 經濟的 및 安保의 重要性으로 인하여 先·後進國을 莫論하고 自國의 海運產業을 保護育成하고 있다.

美國, 日本, 英國 등 先進國들은 運航差額補助, 船舶建造差額補助, 稅制惠澤 등으로 自國 海運을 育成하고 있으며, 開發途上國들은 貨物留保 및 國家差別政策 등을 採擇하여 自國海運을 保護하고 있다.

### 2. 韓國海運의 重要性

가. 國民經濟의 側面

(1) 經濟發展의 支柱役割

對外指向的 開放經濟인 우리 國民經濟에 있어서 海運產業은 韓國과 外國의 國際分業을 維持하고 促進시켜 주는 役割을 擔當하고 있다.

對外依存度가 70%가 넘는 우리 國民經濟의 構造의 體質을 볼 때 海運產業은 貿易活動과 不可分의 關係에 있다.

例를 들어 '86년의 境遇 對外去來 總貨物量 153.8百萬噸中 99.7%인 153.4百萬噸이 海上輸送되었기 때문에 海運은 우리 經濟發展에 支柱役割을 한다고 볼 수 있다.

(2) 國際收支 改善

海運產業 活動은 自國의 輸出入貨物을 運送하든지 第3國 貨物을 運送하든지 어느 境遇에나 外貨의 節約 乃至 獲得을 가져오고 있다.

우리나라의 境遇 海運收入이 每年 20億弗 이상

貿易外收支入 海運收入의 比較

(單位: 億弗)

	貿易外收入	海運收入	占有率 (%)
1976	16.4	4.3	26.4
1980	53.6	17.7	33.0
1986	83.9	20.0	30.0

資料: 經濟企劃院, 韓國統計月報(1987. 5), p. 144 및 海運港灣廳, 海運港灣現況(1987, 2), p. 21에 依據 作成,

으로 貿易外收入의 30% 以上을 차지함으로써 國際收支 改善에 積極의 寄與하고 있다.

### (3) 雇傭增大 및 關聯產業 發展

海運產業은 關聯된 造船工業, 港灣產業 등 前·後方 關聯產業에서 創出되는 雇傭을 생각할 때 雇傭增大에 미치는 效果는 적지 않다.

이와 더불어 優秀한 船員人力이 世界各國의 船團에 就業하여 外貨獲得에 크게 寄與하고 있다.

한편 造船, 鐵鋼, 海上保險 등 各種 產業이 海運產業과 前·後方 關聯關係를 맺고 國家 發展에 寄與하고 있다.

#### 나. 國家安保의 側面

日本이나 우리나라와 같은 地政學의 特性이 있는 境遇 海運產業은 곧 그 나라의 生命線으로 安保的 次元에서 絶對의 位置를 갖는다고 볼 수 있다.

海運의 正規의 戰爭 對處能力은 없을 것이나 戰時經濟의 維持, 物資의 圓滑한 海上 補給線의 確保, 非常人力 및 船隊의 保有등이 前提되어야 安保的 準備가 期待될 수 있기 때문이다.

美 商船法上의 政策宣言에서도 美商船隊 維持는 對內外 交易發展 및 國家安保上 必要하다고 規定하여 海運의 安保的 側面을 強調하고 있고, 第2次 大戰中 아이젠하워將軍은 海運을 陸軍, 海軍, 空軍과 더불어 第4軍이라 指稱한 事例 등에서 보면 海運의 國家安保的 役割의 重要性을 알 수 있다.

## 第3節 韓國海運의 實態

### 1. 韓國海運의 成長

#### 가. 發展過程

우리나라는 1960年代와 1970年代에 걸쳐 急速한 經濟成長을 達成하여 新興工業國으로 부상하였다.

따라서 輸出入物動量도 急速히 增加하여 1966年 8.5百萬屯이던 輸出入物動量이 現在는 18倍以上 增加된 153.8百萬屯에 이르고 있다.

이와 關聯하여 우리나라 外航船隊 規模도 1966年 29萬G/T 水準에서 1986년에는 730萬G/T로 大幅의 成長을 記錄하여 26倍 가량 增加하였다.

우리의 海運力이 物動量 增加에 비하여 相對的

〈表 1〉 韓國海運의 主要成長指標

區 分	1960年代 (1966)	1970年代 (1976)	1980年代 (1986)
船 腹 量 (千屯)	293	3,127	7,309
積 取 率 (%)	24.5	33.4	45.1
運 賃 收 入 (百 萬 弗)	20	420	2,004
港 灣 能 力 (百 萬 屯)	14.7	34.6	151

資料: 海運港灣廳, 第6次 經濟社會發展 5個年 計劃「海運港灣部門」(1987), p.5에 依據 作成.

으로 높은 成長率을 實現한 것은 우리 海運產業의 成長潛在力이 있음을 나타낸 것이다.

이와같이 海運產業의 成長潛在力이 實現되면서 輸出入貨物의 國籍船에 依한 積取水準도 增加하여 45%水準에 이르게 되었고, 運賃收入도 20億 弗을 取得하는 등 急速한 成長의 結果 現在 韓國海運은 船腹量基準 世界 13位의 水準에 있다.

(表 1)

#### 나. 成長背景

韓國海運이 이와같이 急速한 成長을 본 것은 우리나라 經濟의 高度成長에 따른 貿易貨物量의 增加를 대응할 수 있지만 各種 教育機關에서 優秀한 良質의 船員을 每年 教育 訓練시켜 輩出함으로써 船舶을 運營하는 人力需給에 차질을 빚지 않았고, 水準 높은 船員을 값싸게 活用하여 船員費用 側面에서 強點을 가질 수 있었으며, 稅制 金融支援 및 貨物留保政策 등 政府의 強力한 海運 振興政策이 繼續됨으로써 韓國海運의 成長을 뒷받침하였기 때문이라 할 수 있다.

### 2. 韓國海運의 問題點 및 海運政策

#### 가. 韓國海運의 問題點

##### (1) 國際競爭力의 弱化

海運產業의 國際競爭力은 價格面에서 海運서비스의 供給原價를 切下하여 運賃競爭力을 確保해주는 동시에 非價格 競爭 基盤을 堅固하게 함으로써 確保되는 것이다.

그러나 우리나라는 價格競爭力에서 優先 計劃 造船의 境遇나 中古船 導入의 境遇에서나 다같이 先進海運國에 비하여 不利한 立場에서 出發하고 있다.

즉, 얼마전까지 計劃造船 金融條件은 가까운

〈表 2〉 綜合運賃指數

1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987. 1
369. 9	321. 1	231. 8	216. 3	216. 6	207. 3	165. 9	168. 1

註：1972年=100

資料：Maritime Research Inc., Chartering Annual (1987), New York, p.8에 의거 作成.

日本에 비하여 金利面에서 부터 5% 가까이 不利하였다.

특히 中古船을 最高價 時期에 大量導入하여 燃料費가 많이 所要되는 船舶이 主宗을 이루고 있기 때문에 海運서비스의 供給原價面에서 先進海運國에 비하여 劣位에 處해 있을 뿐만 아니라, '86年末 現在 船齡 15年以上 老後船舶이 總船隊의 20%를 차지함으로써 韓國海運의 國際競爭力 弱化의 主要要因이 되고 있다.

(2) 國際海運市況 沈滯로 '82년부터 赤字累積

1980年 이래 世界海運은 物動量의 停滯와 船腹量의 過剩現象등이 持續된으로 因하여 不況局面을 벗어나지 못하고 있다.

즉 好況이 絶頂을 이루었던 1980年末 419까지 치솟았던 綜合運賃 指數가 1982년에 230, 그리고 1986에는 160線까지 急落했다.(표 2)

6年以上 持續된 海運不況은 世界海運을 瀕死地境으로 몰아넣었으며, 世界의 有數한 大形船社들이 倒産되는등 赤字運航時代가 繼續되었다.

우리나라 海運業界도 例外는 아니어서 '82년부터 赤字가 累積되어 '82년에 當期 純損失 1,024億원이 發生하였고, '84년에 1,714億원, '86년에 2,434億원으로 赤字 規模가 增大되고 있다.

(3) 營業外 費用 過多負擔

우리 海運業界가 負擔하고 있는 營業外 費用, 即 金融費用이 過多하여 赤字를 示現할 수 없는 가장 큰 要因으로 作用하고 있다.

即, 營業外 費用이 總原價對比 15.2%나 차지하여 日本의 4.9%, 우리나라 製造業 5.4%에 비할 수 없을 程度여서 國際競爭에서도 脆弱한 要素이기도 하다.

이러한 사실은 金融負債가 過重하다는 것을 意味하는데 지난해末 現在 負債가 資産을 超過하여 資本이 마이너스狀態에 까지 이르고 있다.

따라서 營業外費用을 節減할 수 있는 對策 마련이 韓國海運 育成의 懸案이 되고 있다.

(4) 海運市況 豫測能力 貧弱

海運會社 不實化 要因의 또 한가지로 體系的인 情報시스템의 不在와 專門的인 經營能力의 不足을 들 수 있다.

海運業은 本質的으로 國際的 事業으로서 情報에 土臺를 두고 있는 서비스販賣事業이라고 할 수 있다.

(5) 海運產業에 對한 認識不足

海運產業은 道路나 鐵道와 달리 一般國民이 直接 눈으로 確認할 수 있는 產業이 아니므로 一般國民의 海運產業에 對한 認識은 낮은 수준을 甘受할 수 밖에 없다.

특히, 큰 問題는 海運產業과 가장 密接한 關係에 있는 貿易部門에 있어서도 우리 海運의 重要性에 對한 認識이 낮다는 점이다.

즉, 우리나라의 貿易의 去來方式을 보면 輸出時에는 FOB 條件으로 그리고 輸入時에는 CIF 條件으로 貿易去來條件이 大部分 이루어지고 있는 實情이다.

이는 貿易業者가 海運서비스 選擇에서 스스로 權利를 相對國 貿易業者에게 넘겨주는 方式이다.

따라서 貿易規模가 600億달러를 上廻하는 國民經濟를 保有한 우리나라로서는 이 貿易部門에 從事하는 이들의 海運產業에 對한 意識轉換이 時急함을 指摘하지 않을 수 없다.

나. 韓國의 海運政策 및 評價

普通 海運政策은 政府의 補助政策의 競爭이라 할 수 있고 韓國의 海運政策도 例外는 아니며, 海運育成을 目的으로 各種 施策을 推進하여 왔다.

즉, 1960年代 부터 外航船에 對한 財產稅 免除 援助, 借款등에 依한 導入物資의 50% 國籍船 利用 義務化, 導入船舶에 對한 關稅免除, 政府豫算에서의 海運獎勵金 支給등 海運產業에 對한 一聯의 政府支援 施策이 推進되었다.

1970年代 들어서면서 海運政策은 急激히 伸張하는 國際經濟의 規模 擴充과 輸出入 貨物의 海

上輸送 需要에 副應하여 海運產業에 對한 支援政策도 매우 刮目할 程度였다.

즉, 定期航에 對한 運航 損失金 補助, 外航 海運業에 對한 地方稅 免除, 計劃造船 推進, 定期船 航路開設 擴張, 國籍船 積取制度改善, 폴·콘테이너船에 運航獎勵金 支給 및 非同盟船의 積取를 規制하면서 運賃申告制度를 導入하고, UN定期船 同盟憲章의 基本原則을 收容함으로써 國際海運環境에 能動的으로 對應하기 始作하였다.

특히 이 期間中 海運政策의 實質的 強化 施行은 1976年 海運港灣廳이 設立되어 從來 交通部가 맡아오던 海運政策을 獨立된 專擔機構에서 施行하게 됨으로써 海運政策이 活性化되었다.

1980年代에 들어서 이 海運政策도 時代的 潮流, 즉 第5共和國의 全體的 政策패턴 乃至 自律化的 市場機能 尊重次元에서 政府의 財政的 補助 乃至 保護政策의 諸般支援은 새로운 變貌를 가져 오게 되었다.

諸稅 減免의 保護政策은 他 產業과의 衡平의 原則 維持問題로 漸次 廢止 되었고, 金融政策의 一環인 金利平準化의 施策으로 말미암아 計劃造船의 優待金利는 事實上 廢止되었다. 또한 唯一하게 財政에서 支援하던 海運振興基金 및 폴·콘테이너船 運航獎勵金 마저 財政事情과 豫算當局의 理解不足으로 廢止되어 後退를 가져오게 되었다.

따라서 海運不況으로 海運業界의 어려움은 加速되고 있는데 政府의 支援政策은 退步하는 現象을 보였다.

다만 1980年代의 國內外 새로운 環境에 對處하여 海運產業의 健全한 育成과 國家의 次元에서의 政策支援을 前提한 諸般施策은 새로운 形態로 變貌하여 直接的 財政支援보다 制度的 支援裝置를 講究하였다.

이와 같은 海運政策의 歷史的 背景을 前提로 現在 韓國 海運에 가장 큰 影響을 끼친 船腹量 增強政策, 貨物留保政策과, 海運產業 合理化政策을 中心으로 그 內容을 살펴보고 그 影響을 評價해 보겠다.

#### (1) 船腹量 增強政策

'70年代에는 經濟의 高度 成長에 따라 輸出入 貨物이 急增하였으며, 이러한 貨物을 圓滑히 輸

送하기 위하여 船腹量의 擴充이 不可避하였고, 政府는 國籍船 積取率을 50%線까지 提高시키기 위해 船腹量 增強政策을 '80年代 初까지 持續的으로 推進하였다.

이러한 '70年代의 船腹量 增加는 80% 以上을 中古船 導入에 의한 船增加에 依存하였고 結果的으로 國際競爭力의 弱화를 가져오게 된 原因이 되었다.

그러나 當時의 中古船 導入에 의한 船腹增強은 選擇의 餘地가 없었다고 判斷된다.

當時 우리 經濟力은 國內 金融으로 船舶을 確保할 能力이 없어 外國에서의 金融에 依存하지 않을 수 없었으며, 그 金融先이 大部分 日本이었고, 日本은 韓國海運의 船舶金融을 中古船에 限함으로써 新造船을 確保할 수 없도록 하는 牽制政策을 썼다.

또한 우리나라의 海運產業은 計劃造船制度가 施行된 1976年에야 비로소 新造船을 確保할 수 있는 制度的 裝置가 마련되었지만 同 制度는 財源確保難으로 因하여 新造船 建造 可能物量이 年間 20萬噸 水準에 不適當으로써 船舶의 需要에 比하여 매우 過少한 形便이었다.

따라서 우리나라 海運船社는 大部分의 船舶을 中古船에 依存하지 않을 수 없었고 이를 통하여 우리 輸出產業에 크게 寄與하여 왔다.

다만, 海運市況 分析能力과 情報蒐集能力의 不足으로 가장 船價가 비싼 時期에 船舶을 導入한 것이 아주 重要的 失策으로써 韓國 海運產業의 財務構造를 脆弱하게 하고 國際競爭力을 弱화시키는 決定的 要因이 되었다.

이러한 問題點을 認識한 政府는 '80年代 初부터 始作된 海運不況을 克服하기 위해 海運產業 合理化라는 船社 統·廢合을 推進하면서 中古船 導入을 禁止하고 있으나 硬直된 禁止政策은 또 다른 問題를 發生케 할 여지가 있으므로 船種別, 事案別로 船腹過剩이 되지 않는 範圍內에서 有利한 船價의 中古船을 導入하는 것이 바람직하다고 생각한다.

#### (2) 貨物 留保政策

1952년부터 存續되어 온 貨物留保政策의 實施目的은 첫째 貨物의 留保를 통해 國籍船을 保護하며, 둘째는 國際收支 改善에 寄與하고, 세째는

國民經濟에 重大한 影響을 주는 輸出入 貨物의 安全輸送이었다. 1960年代 까지의 國籍船 利用制度는 100% 自國船 留保政策으로 當時의 우리 的海運勢力이 極히 微微한 水準이었음으로 影響力은 별로 大수롭지 못하였다.

그러나 '70年代부터 物動量과 船腹量이 急增하자 國籍船 積取率을 1982년에 50.3%에 까지 達成하는등 同制度의 實質的 效果를 擧揚할 수 있었다.

그러나 現在 韓國의 輸出入 市場이 多邊化하고 韓國海運의 航路網이 汎世界的으로 變어나감으로써 同 制度의 運營에 限界가 나타나고 그 實效性이 해마다 弱화되는 한편, 많은 問題點이 提起되고 있다.

그 主要 問題點을 보면

첫째, 荷主들에게 아무런 인센티브도 주지않고 國籍船을 利用할 것을 慫慂하는 規制의인 制度이기 때문에 荷主들이 國籍船을 利用하겠다는 意識이 없으며 도리어 節次上的 煩雜때문에 輸送權을 拋棄하는 事例까지 있다는 點이다.

둘째, 同 制度가 規制의 性格을 띠고 있으면서도 違反荷主에 對한 罰則이 없다는 점에서 制度의 實效性이 없다는 點이다.

셋째, 여러가지 많은 例外條項과 國家間 海運協定 등으로 많은 航路에서 實效性을 거두지 못함에도 同 制度가 存續함으로써 外國에서 우리나라를 極端의인 保護主義 國家로 認識하여 對應措置를 誘發, 國籍船社의 外國貨物 積取에 制約要因으로 作用하고 있다는 點 等이다.

따라서 제13위의 海運國으로 成長한 우리나라로서는 同 制度의 實質的 效用性을 再檢하고, 間接的인 國籍船 積取努力을 기울이는 것이 合理的이라고 判斷된다.

### (3) 海運產業 合理化 政策

#### (가) 合理化 推進

우리 海運은 '82년부터 1千億원 以上の 赤字를 記錄하고 一部船社가 倒産하는등 危機를 맞이하였으며, 그 直接的인 波及效果는 勿論 國民經濟에 對한 큰 衝擊이 豫想되었다.

따라서 政府는 '83年末 海運產業合理化 計劃을 樹立하여 船社統廢合에 의한 우리나라 船社間 過當競爭을 防止하는 한편, 元利金 償還을 猶豫해

춤으로써 船社倒産을 防止하고 非業務用 不動産을 果敢히 處分하는등 經營合理化 施策을 積極推進하였다.

海運產業合理化 施策은 船社倒産을 防止하여 韓國海運의 維持와 輸出入物資의 圓滑한 輸送에 寄與하고 過當競爭을 解消하는 한편, 船社 經營合理化라는 當初 目標은 達成하였으나, 海運企業의 財務構造 改善에는 寄與하지 못했다. 즉 앞에서 指摘한 韓國海運의 問題點은 그대로 남아 있어, 韓國海運은 幾何級數의인 負債의 累積과 赤字狀態를 免치 못하고 있는 實情이다.

合理化의 成果가 이렇게 된 가장 큰 理由는 '85년부터 市況이 漸進的으로 回復되리라는 前提를 갖고 단지 3年間만 施設負債 元利金 償還을 猶豫하여 船社의 倒産을 막으려 했기 때문이다.

따라서 '87년에 이르러서도 海運市況은 好轉되지 않은채 金融猶豫期間이 到來하여 海運不實이 國民經濟에 큰 짐으로 나타나게 된것이다.

#### (나) 海運產業合理化 補完對策

現在 韓國海運이 當面하고 있는 問題點을 改善하기 위해 1987年 4월에 政府가 發表한 海運產業合理化 補完 對策의 主要內容은 다음과 같다.

첫째, 現在의 船腹過剩 및 向後 海運景氣의 回復은 期待하기 困難한 實情이므로 '88년까지 現在의 船腹量을 維持하고, 이를 위해서 運航할 수 록 損失이 加重되는 老朽非經濟船 160萬噸을 '88년까지 處分하고, 그 範圍內에서 經濟船型을 確保한다는 것이다.

둘째, 合理化 計劃에 參與한 6個 遠洋船社에 對해 金融負擔을 緩和시켜주기 위하여 銀行借入金 中 施設 및 運營資金에 對하여 主去來銀行이 具體的인 支援 對象資金 規模를 決定하되 原則的으로 5年 据置 10年分割償還條件으로 現行金利를 正常 徵收하고, 다만 利子償還 負擔能力이 없고 誠實히 自救計劃을 履行하는 船社에 대해서는 利子도 据置期間동안 徵收 猶豫해 주기로 하였다.

셋째, 計劃造船金利를 11%에서 國際水準인 8%線으로 調整하였고, 企業主에게 支援金額의 5% 水準의 自救計劃을 履行토록 義務를 賦課하였다.

그리고 國籍船 利用 增大를 爲한 各種 施策의 推進과 그 補完對策에도 不拘하고 更生이 不可能

하다고 判斷되는 業體에 對해서는 主去來銀行이 判斷하여 整理하도록 하였다. 이러한 補充對策을 통해 海運產業의 正常化를 노력하였지만 앞으로 企業體質強化를 위한 政府의 施策이 요청된다.

## 第4節 앞으로의 海運政策 方向과 展望

### 1. 向後 政策方向

가. 海運政策上 自律과 規制의 調和

지금까지의 우리나라 海運政策은 稅制金融政策, 外航貨物留保政策, 海運產業合理化 對策 등 海運產業 保護政策과 함께 政府의 規制 政策으로 우리나라의 海運產業은 政府의 保護와 統制하여서 育成되어 왔다고 볼 수 있다.

예를 들어 政府가 外航貨物運航事業의 免許, 船舶導入 許可 등을 擔當함은 勿論 定期船社의 境遇 寄港地 投入船舶의 代替等 船隊管理에 이르기까지 嚴格히 統制하여 왔다.

따라서 商業베이스에 依據하여 船社가 自律의 으로 決定할 分野도 政府가 擔當함으로써 外國船社의 競爭에서 時宜適切하게 對處하지 못하여 結局 國際競爭에서 落後되는 現象을 보이고 있다. 또한 業界가 스스로 經營에 責任지기 보다는 政府에 지나치게 依存하는 性向을 갖게 됨으로써 企業體質 弱化的 한 要因이 되고 있다.

그런데 國籍船隊의 存在價値는 優先 自國貨物에 對해 外國船隊와 比較하여 더욱 낮은 價格으로 良質의 서비스를 提供하는데 있으므로, 이불이룩하지 못하는 國籍船隊는 도리어 國民經濟에 負擔만 줄지도 모른다.

따라서 앞으로 우리의 長期的인 政策方向을 國籍船隊에 對해 溫室속의 保護次元을 떠나 熾烈한 國際競爭속에서 適者生存할 수 있는 環境造成에 두어야 할 것이다.

그리하여 海運施策을 企業家精神이 喪失되지 않도록 市場經濟原理에 立脚한 經營의 自律性과 責任性을 認定하는 方向으로 轉換하고 政府는 다만 不公正, 不當行爲를 根絶하고, 國際海運 市場에서 韓國海運業界가 不利益을 받지 않도록 支援하는 次元에서 推進되어 나가야 한다.

나. 海運環境에 對한 能動的인 對處

韓國海運은 '80年代初부터 始作된 國際海運不況에 效率的으로 對處하지 못함으로써 오늘날과 같은 어려움을 겪고 있다. 따라서 國際海運環境變化에 對한 對應能力의 向上이 없이는 海運產業의 健全한 育成을 期待하기 어렵다고 본다.

즉, 隨時로 變化하는 競爭環境에 對해 끊임없는 調查研究가 必要하며, 未來에 展開될 海運構造에 對한 中·長期 對策이 政府, 業界, 研究機關 次元에서 마련되어야 한다.

그리고 海運環境 뿐만 아니고 國際經濟 및 貿易環境에 對해서도 適切하게 對處해 나가므로서 다시는 海運環境을 誤判하여 海運產業의 存立까지 脅威받는 일이 없도록 하여야 할 것이다.

다. 海運產業 開放 事前對備

지난해 9월 우루과이에서 열린 가트(GATT) 閣僚會議에서 뉴라운드의 協商開始를 宣言하여 1990년까지 交易上의 새로운 秩序를 構築할 것이 豫想된다.

뉴라운드 宣言의 背景에는 2次產業의 比較優位를 잃어가고 있는 美國等 先進國들이 서비스 分野의 優位로 들어나는 貿易赤字를 補充하려는 뜻이 담겨져 있다.

따라서 서비스產業의 一種인 海運分野의 開放問題도 現實化되어 海運에 關한 非關稅 障壁의 撤廢 問題가 論議되고 있다.

우리나라도 國籍船 保護나 安保次元을 考慮한 海運分野의 保護政策이 있으므로 海運產業 開放問題는 海運政策의 問題로 부각되고 있다.

따라서 海運市場 開放問題는 피할 수 없을 것으로 判斷되므로 보다 積極的인 姿勢로 이 問題를 檢討, 分析하고 對備策을 세워 나가야만 우리의 實益을 確保하고 對外進출에도 能動的으로 臨할 수 있을 것이다.

라. 海運과 關聯產業의 連繫育成

지금까지 우리나라 造船產業은 輸出振興政策의 一環으로 取扱되어 船舶의 海外輸出이 國內發注의 경우보다 有利한 條件으로 이루어져 왔고, 더우기 우리나라 造船所에서 建造된 輸出船이 第3國 航路에서 國籍船과 競爭을 벌이고, 또한 우리나라의 貿易商品 및 主要資源 輸送까지 過多하게 占有하여 韓國海運의 어려움을 加重시켜 왔다.

多幸히 '87. 4月の 海運産業合理化 補完對策에 事 計劃造船 條件을 輸出船과 同等히 改善하였지만 지금까지 海運과 造船이 緊密하게 連繫 育成되지 않았기 때문에 두 産業이 함께 어려움을 겪어 왔다는 사실을 看過할 수 없다.

따라서 앞으로 海運船社는 國內造船所에서 船舶을 建造하여 造船所의 受注物量을 確保해 주고 造船所는 國內船社가 外國에서 보다 有利한 條件으로 船舶을 建造할 수 있도록 政策代案을 講究해 나가야 할 것이다.

한편 貿易部門에도 海運이 健全하게 育成되지 않고서는 輸出入 商品의 適期 安定的 輸送을 保障할 수 없으므로 船·貨主 相互 緊密한 紐帶關係의 維持가 絶對的으로 要望된다.

#### 마. 海運專門人力의 確保

現在까지 우리나라 海運의 最高 強點이었던 船員의 메리트가 아직도 있지만 앞으로는 크게 期待하기 어려운 것으로 생각된다. 특히 2000年代에 이르면 우리나라도 低廉한 外國船員을 雇傭해야 할 時點에 到來할 것으로 展望된다.

船員問題와 關聯한 國際的인 變化的인 推移는 主로 船員의 質的向上을 前提하고 있다.

따라서 向後 船員의 需給管理는 量的인 面보다 質的인 面에서 크게 左右될 것으로 豫想되므로 船員의 質的·技術的 向上 趨勢에 積極的으로 對應할 수 있는 政策的인 次元에서의 對策樹立과 함께 船員供給의 永續性 維持를 爲한 法的·制度的 裝置가 마련되어야 할 것이다.

이와 아울러 陸上人力도 專門化시켜 各種 輸送 關聯情報, 法規, 制度, 語學實力等的 能力을 갖춘 海運專門人力에 國際市場에서 外國船社와의 熾烈한 競爭을 뚫고 營業活動을 展開해 나가도록 하여야 할 것이다.

#### 바. 海運産業에 對한 認識轉換

海外依存도가 70%가 넘는 國民經濟의 安定基盤 確保에 海運이 크게 貢獻하고 있으면서도 國民經濟에 負擔을 주는 産業으로 誤認되고 있다.

이는 海運産業을 國民經濟의 安全保障이라는 巨視的인 次元에서 把握하지 않고 産業自體의 經濟性에 基礎를 두고 判斷하기 때문이다.

특히 우리나라는 南北分斷으로 因한 섬나라 아닌 섬나라로서 또 休戰下에서 海運서비스의 安全

供給은 國民生活과 國民經濟 存立自體에 直結되는 死活的인 價値가 있다.

따라서 海運産業을 國民經濟와 國家安保에 直結되는 戰略産業으로 새롭게 認識하는 일이 무엇보다 重要하므로 지금이라도 우리 海運에 對한 健全한 認識을 提高할 수 있도록 이에 相應하는 政策이 樹立되어야 할 것이다.

## 2. 韓國海運의 發展展望

한나라의 海運産業이 꾸준히 成長해 나가기 위해서는 무엇보다도 國際産業으로서의 對外 競爭力을 갖추지 않으면 안된다. 一般的으로 對外競爭力을 뒷받침하는 것으로는 價格要因으로는 船員, 船舶, 貨物等 세가지 要素를 들 수 있으며, 非價格 要因은 海運서비스의 質과 國際信用 특히 海運專門人力을 들 수 있다.

다행히 우리나라는 몇가지點을 除外하면 以上과 같은 對外競爭力 要素를 골고루 갖추고 있다.

예컨대 船員의 경우 우리나라는 1986年末 基準 39,441名을 海外 就業시키고 있는데 이는 韓國船員이 優秀性을 端的으로 立證하는 것으로 우리나라 船員이 그만큼 對外競爭力을 갖추고 있음을 뜻한다.

船舶에 있어서는 우리나라가 世界 第2의 造船國인 만큼 船舶確保가 다른 나라에 比하여 相對的으로 有利할 수 밖에 없다. 貨物 역시 아시아·태평양 地域의 높은 經濟成長이 우리에게 매우 有利한 것으로 判斷되며, 특히 우리나라 船舶의 安定的인 輸送需要를 뒷받침할 수 있는 國內輸出入物量이 2000年代에 이르면 現在의 2.5배까지 增大될 것으로 豫想되고 있어 매우 樂觀的이라 할 수 있다.

더우기 先進國에서는 海運産業의 競爭力이 떨어지고 있으며, 後進國으로서의 資本面에서나 技術 그리고 營業側面에서 선뜻 손을 댈 수 없는 分野가 바로 海運産業인데, 우리나라의 경우는 그동안의 海運經營을 통해 資本調達 能力 및 經營技術도 相當水準에서 蓄積되어 있다.

따라서 우리나라 海運은 以上の 成長 潜在力과 海運을 育成할 수 밖에 없는 地理的 與件을 勘案하면 앞으로의 成長可能性은 밝다고 判斷된다.



## 第5節 結 論

우리나라는 3면이 바다이고 북쪽이 休戰線으로 막혀있는 事實上 島嶼國家인 데다가 賦存資源이 不足하여 對外指向的인 經濟成長 政策을 繼續 推進해 왔다.

이에 따라 海上物動量은 增大되어 왔고 輸出入 貨物의 99.7%가 海上輸送에 依存함으로써 國際 經濟上 海運業은 매우 重要한 役割을 擔當하여 왔다. 이러한 海運의 重要性을 勘案하여 우리나라는 그동안 各種의 海運育成 施策과 莫大한 投資를 통해 持續的으로 海運産業을 育成하여 現在 船腹量 基準 世界 第13位의 海運國으로 成長하였고, 外貨運賃輸入 20億弗, 國籍船 積取率 45%를 擧揚하고 있다.

그러나 이러한 外的인 膨脹에도 不拘하고 우리 海運은 지난 '82年 이래 持續되고 있는 國際海運 景氣의 沈滯속에서 많은 問題點을 內包하고 있는 實情이다.

즉 老朽船의 比重이 過多하여 國際競爭力이 弱화되어 있을 뿐만 아니라, '82년부터 經營收支 赤字가 累積되고 營業外 費用이 過多하여 財務構造가 극히 脆弱한 狀態에 있다.

또한 海運市況 豫測能力이 貧弱하여 市況惡化에 對備하지 못했으며, 國民들은 海運産業의 重要性을 認識하지 못하고 不實産業으로만 보고 있는 것 등이다.

따라서 政府는 이러한 韓國海運의 脆弱點을 治癒하기 위해 海運産業合理化 施策을 推進하는 등 努力을 傾注하고 있으나 아직까지 海運産業의 回生 可能性은 不透明한 상황으로 우리에게 解決해야 할 많은 課題와 이에 對한 새로운 政策 提示를 要求하고 있다.

먼저 海運政策을 規制爲主에서 海運船社의 自律을 最大한 尊重하는 側面으로 轉換하여 市場經濟의 原理에 立脚한 施策 推進으로 企業體質을 強化시켜 熾烈한 國際競爭에서 이겨나갈 수 있도록 하여야 한다.

둘째 國際海運環境 變化에 對한 對應能力을 向上할 수 있도록 政府, 業界, 研究機關이 共同으로 未來에 展開될 海運構造에 對한 中·長期 對策을 마련함으로써 다시는 海運環境을 誤判하여 海運産業의 存立까지 危脅받는 일이 없도록 하여야 할 것이다.

셋째, 先進諸國의 끊임없는 海運産業 開放要求에 적극적인 姿勢로 臨하여 對備策을 세움으로써 우리의 實益을 確保하고, 對外進出에 能動的으로 對處하여야 할 것이다.

네째, 造船, 貿易 등 海運關聯 産業과 連繫育成하여 각 關聯産業들이 緊密한 關係를 維持함으로써 어느 한 産業의 繼性없이 모든 關聯産業을 健全하게 育成하여야 할 것이다.

다섯째, 船員 및 陸上人力 등 優秀한 人的 資源을 確保하여야만 外國船社와의 熾烈한 競爭에서 勝利할 수 있으므로 質的으로 優秀한 海運專門 人力을 繼續 養成해 나가야 할 것이다.

끝으로 海運産業이 國民生活과 國民經濟의 存立自體에 直結되는 重要한 産業임을 國民들에게 새롭게 認識시킴으로써 國民들을 海運産業에 對한 支援勢力으로 轉換시켜야 할 것이다.

이러한 우리 海運의 課題를 效率的으로 實踐해 나간다면 우리 海運의 發展展望은 樂觀的이라고 볼 수 있고 앞으로 民官이 強力한 意志로 國際競爭力을 強化시켜 나간다면 우리 海運은 國民經濟를 先導하는 國家基幹産業으로 달바꿈할 수 있을 것이다.