

# 競争可能性理論<sup>1)</sup>과 定期船海運市場

이 종 인\* · 나 호 수\*\*

## 〈目 次〉

I. 序 論	IV. 競争可能性이론과 定期船 海運市場
II. 定期船 海運市場의 特性	V. 政策的 含意
III. 競争可能性 理論	참고문헌

## I. 序 論

2차 세계대전이후로 세계경제는 自由貿易을 기조로 하는 세계무역의 흐름에 편승하여 전례없는 고도성장을 구가해 왔다. 이러한 각국의 성장으로 인한 세계 생산량의 증대는 세계무역의 증대를 가져왔을 뿐만 아니라 전보다 생산량에서 차지하는 국제무역의 비중도 더 커지게 되었다. 따라서 각 국가의 경제에서 국제무역이 차지하는 중요성도 점차적으로 증대되어 왔다. 또한 이 무역의 상품구성에 있어서도 그 중심이 단순한 원자재와 완성품의 교역에서 점차 복잡하고 다양한 차별화된 상품의 교역으로 변화되었고, 특히 최근에는 서비스의 교역량이 크게 증대되고 있는 실정이다. 이러한 세계교역량의 증가는 運送서비스市場의 중요성에 대한 인식을 제고시켰고 따라서 국제교역량의 대부분을 운송하는 해상운송시장의 중요성에 대한 인식도 점차 커져 왔다. 특히 우리나라의 경우에도 輸出促進을 통한 工業化戰略으로 고도성장을 이룩하게 되었다. 이러한 對外指向的 開發戰略은 우리경제의 외국과의 상호의존

\* 본 대학교 무역학과 교수 경제학박사(경제학)

\*\* 본 대학교 무역학과 부교수 경제학박사(국제경제학)

1) 영어로 'contestability theory'에 대한 번역이다. 다른 번역으로 競争性 理論(최정표:1990)이 있으나 이 용어가 기존기업과 잠재적 진입기업과의 잠재적 경쟁가능성을 의미하므로 본 논문에서는 競争可能性으로 번역함. 이와 같은 번역으로는 한국해운기술원(1986)이 있음.

성을 더욱 커지게 하였다. 이에 따라 우리나라의 무역량은 급격하게 늘어나게 되었고 이 무역량의 증대는 우리나라 해운산업육성의 필요성을 더욱 크게 하였다. 이에 따라 우리나라도 각종 해운보호정책을 이용하여 우리나라 해운산업의 경쟁력을 확보하기 위한 노력을 지속해 왔다. 그러나 우리나라의 해운산업의 경쟁력은 80년대 초에 급격히 떨어져 이 산업의 존립마저 위태로운 상황에 이르러 해운기업의 통폐합을 통한 경쟁력의 확보를 서두르게 되었다. 이러한 과정에서 1984년 미국의 新海運法の 제정은 세계해운시장에 큰 영향을 미치게 되었으며 이로 인하여 세계해운시장은 보다 경쟁적이고 동등한 입장에서 시장접근이 이루어지고 있다.

또한 최근 우루구아이라운드의 타결로 해운시장에서의 보다 공정한 운송서비스시장에 대한 국제적 행위의 기준이 마련되었고 그동안 보호의 틀 속에서 성장해온 우리나라의 해운산업도 공정한 경쟁의 상황에 보다 많이 노출되는 개방화의 물결을 수용해야만 할 상황에 직면하고 있다. 그러나 우리나라 해운산업의 취약한 경쟁력을 고려할 때 이러한 새로운 변화는 우리나라 해운산업이 새로운 도전을 의미하며 따라서 새로운 접근방법이 요구되고 있다고 할 수 있을 것이다.

이러한 변화에 따라 해운시장은 보다 경쟁적인 상황으로 나아가고 있으며 따라서 해운시장의 구조적 특징이 어떻게 변화되어 갈 것인가는 중요한 관심사이다. 특히 해운서비스시장은 제조업의 상품시장과는 다른 특징을 가지고 있고<sup>2)</sup> 특히 해운시장의 고유한 특성에 기인하는 시장의 특성을 나타낸다. 따라서 이러한 해운시장의 고유한 특성은 기존의 경제이론에서 어떻게 취급되는지를 살펴보는 것은 미래의 해운시장변화를 예측하고 우리나라 해운산업의 경쟁력을 확보하기 위한 적절한 정책수단을 강구하는데 유용한 시사점을 제공해 줄 것이다.

본 논문에서는 이러한 견지에서 특히 최근에 논란이 되고 있는 競爭可能性理論(contestability theory)이 정기선 해운시장에 적용가능한지에 대한 논의를 하고자 한다. 이 경쟁가능성이론은 과연 소수의 기업만이 존재하는 시장에서 시장의 효율성은 도달가능할 것인가에 대하여 관심을 갖는다. 즉 소수의 기업 심지어는 단 한개의 기업만이 존재하는 시장일지라도 일정한 조건들만 충족이 된다면 완전경쟁시장과 같은 시장의 성과에 도달될 수 있다는 것이다. 정기선 해운시장과 같은 동맹체제 내지는 일정한 방향으로 소수의 해운기업만이 존재하는 경우에 독점의 폐해가 나타날 것인가 아니면 이러한 시장에서도 어떤 시장의 효율성에 도달가능할 것인가가 중요한 논쟁점인 것이다. 즉 현존하는 정기선해운시장이 완전경쟁시장에서 획득가능한 시장성과를 얻을 수 있을 것인가가 논쟁의 쟁점이다. 따라서 이 논쟁의 핵심은 현재의 정기선시장의 조건들이 경쟁가능시장(contestable market)에서 제시하는 기본적

2) 정기선 해운산업과 일반 제조업의 차이점에 관하여는 Davies(1989)를 참조할 것

조건에 충족되는지의 여부가 되는 것이고 더욱 구체적으로는 경쟁가능성의 기본조건들을 몇 개나 충족되는가 그리고 각 조건은 어느 정도 충족되는가 하는 것이다. 그런데 현재 진행되고 있는 논의에 의하면 경쟁가능성이론의 정기선해운시장의 적용가능성에 대한 판정은 학자마다 각 조건들을 보는 시각과 각 조건에 대한 중요성의 차이에 따라 달라질 수 있다는 것을 보여주고 있다.

이 분야에 대한 연구는 많은 학자들에 의하여 논의 되고 있지는 못하며 본 논문에서는 대표적인 학자들의 논의를 정리하고 정책적 시사점을 얻는 것이 본 논문의 목적이다. 따라서 본 논문에서는 이 경쟁가능성이론에 대한 이론적인 검토와 이 이론의 정기선해운시장에의 적용가능성에 대한 논쟁을 연구하고자 한다. 이러한 논의를 위하여 2장에서 간략하게 정기선해운시장의 특성을 언급하고 3절에서는 경쟁가능성이론을 소개한다. 그리고 4절에서는 이 이론의 정기선해운시장에 적용가능성에 대한 논의를 제시하고 5절에서는 정책적 함의를 제시하고자 한다.

## II. 定期船 海運市場의 特性

국제 정기선 해운시장은 고정된 지역간 무역항로에 대해 운항일정에 따라 일정한 운반선에 의한 서비스를 제공하는 시장이다. 즉, 선박은 정해진 항로를 정해진 운항일정에 따라 규칙적으로 반복 운항한다. 이 경우에 선주는 자신의 화물을 취급하는 경우는 거의 없고 극소수 거대한 화물을 취급하는 화주의 수요에 부응할 경우도 거의 없으며, 정해진 항로에서 무역을 하는 수많은 소규모 화주의 일반화물을 운반하는데 전문화 되어 있다.

이러한 항로는 규칙성과 안정성이 중요하므로 유리한 다른항로가 나타나거나 선박과잉이 발생하더라도 지속적으로 운항을 해야한다. 이 산업에서 특히 선박의 과잉으로 인한 경쟁의 격화는 대단히 큰 문제로 등장했다. 선박과잉시에는 낮은 한계비용을 지닌 이 산업은 선박이 용융저하로 인한 운임인하경쟁이 매우 치열한 경향을 갖고 있다.<sup>3)</sup> 따라서 이에 대한 해결책으로 해운동맹(shipping conferences) 또는 해운카르텔(shipping cartels)이 형성되었다.<sup>4)</sup> 이는 기존의 항로에의 경쟁적 관계를 통제하고 안정적인 시장질서를 유지하기 위한 것이었다. 이러한 해운동맹은 그 역사가 1세기 이상이고 현존하는 카르텔 중 그 역사가 가장 오래된 것이다. 그러나 이러한 경쟁에 대한 통제만으로는 불충분하였다. 왜냐하면 새로운 기업의 진입에 대한 시장의 불안정성에 대해서도 대응해야만 했다. 격렬한 약탈적 운임설정

3) 영어로는 무자비한 경쟁(cutthroat competition)이라는 용어를 사용하고 있다.

4) 현재 세계에는 350개 정도의 해운동맹이 존재한다고 한다.(Davies:1989)

(predatory pricing)과 계약상의 협약(contractual arrangements)(예를 들면 화주를 동맹의 선사에 구속시키는 운임환급제(deferred rebate system) 같은 것)으로 진입을 배제하였다.

경제학자들은 이러한 관습의 국민경제에 미치는 후생효과에 관심을 갖게 되었다. 이러한 조사의 효시는 1906년 영국의 '해운동맹에 대한 왕립위원회'(Royal Commission on Shipping Rings)에서 이 해운동맹 특히 운임환급제가 영국의 국제무역에 장애가 되는지를 조사한 것이었다. 이 위원회는 합의된 결론을 얻지는 못했으며 두가지의 보고서를 제출하였다.<sup>5)</sup> 다수의 의견에 기초한 보고서는 이 운임환급제는 동맹에 일정한 독점력을 부여하는 것이며 그것을 폐지할 수는 없어도 다른 대안으로 지속적인 불공정행위의 방지는 필요하다고 보고하였다. 이에 대해 소수의 보고서는 이 운임환급제는 아주 강하고 잠재적으로 오용의 가능성이 큰 독점력을 만들어 내는 인위적인 진입 장벽을 설정하므로 폐지되어야 한다고 주장하였다. 그 이후로 약탈적 가격설정행위는 법으로 금지되었고 운임환급제나 기타 구속들도 법적인 부과보다는 선택적인 것으로 남겨 두고 있다. 그리고 점차적으로 화주의 선택의 폭을 넓혀 주는 서비스가 증대되고 있다. 따라서 과거 보다도 독점적 폐해는 줄어들고 있는 실정이다. 그럼에도 불구하고 비록 확대되지는 못하고 있다 해도 동맹체제는 지속되고 있다. 역설적인 것은 이 해운동맹의 경우에는 보통의 상업적인 기준에 훨씬 미달하는 자본에 대한 이윤율을 기존의 회원들에게 확보해 주고 있다는 것이다. 이런 관점에서 이러한 해운동맹은 과연 독점적인가 아니면 경쟁적인 요소가 있는 것인가가 중요한 관심사였다. 그러나 이 산업에 대한 연구는 현실적인 면을 충분히 반영시키지 못하고 양극단의 주장을 펴게 되었다. 즉 어떤 학자는 이 정기선 해운시장이 잠재적 경쟁에 있다고 주장한다. 이들은 비록 동맹을 형성하고 있다해도 덜 독점적일 뿐만아니라 거의 완전경쟁에 가까운 가격을 설정하여 이 시장은 잠재적 경쟁시장이라고 주장한다. 이에 대해 구조적 독점이라고 주장하는 사람들은 자본 취득시의 자격조건으로 인한 진입장벽, 규모의 경제, 약탈적 가격설정과 구속적 운송계약 등의 동맹의 카르텔적인 특성은 독점에 가깝다고 주장한다. 이 주장은 물론 왜 이 동맹에서는 거대한 초과이윤을 얻지 못하는가에 대해서는 명확한 설명을 제시하지 못했고 단지 몇가지의 가설을 제시하였다. 이러한 가설로는 카르텔 비효율성, 상호보조금부여, 판매극대화목적, 피학적인(masochistic) 서비스경쟁등이 있다. 이러한 이유들로 구조적으로 획득될 수 있는 이윤이 격감된다는 것이다.

이러한 두가지의 양극단의 견해는 합의를 보지 못하고 있다. 독점주장론자들은 동맹의 독점력에 심각한 영향을 주는 진입이 되려면 엄청나게 많은 진입자가 필요하다고 주장하는 반면에 경쟁주장론자들은 기업이 하나만 있어도 잠재적인 진입의 위협이 존재하면 경쟁과 유

5) 이에 대한 설명은 Davies(1989)를 참조할 것.

사한 상황이 될 수 있다고 주장한다.<sup>6)</sup>

이러한 논쟁에서 지금까지 정기선해운시장의 시장형태의 고유한 특성으로 말미암아 이 시장의 경쟁정도에 대한 일치된 견해는 아직도 나타나고 있지 못하고 계속 논쟁거리로 남아 있다.

이와 관련하여 1980년대에 이론적 측면에서 경쟁주장론자의 의견에 동조하는 경쟁가능성 이론(contestability theory)이 나타났으며 이 이론에 기초하여 여러가지의 실증연구가 이루어지고 있고 이러한 실증연구의 해석에 대한 논쟁도 지속되고 있다.

### Ⅲ. 競争可能性 理論

이 이론은 1970년대 후반 Baumol, Baily, Panzer(1982) 등의 産業組織論分野에서 전개된 이론이다. 산업조직론에서는 기업간의 경쟁을 두가지로 분류한다. 하나는 기존 기업들간의 實質的인 競争(actual competition)이고 다른 하나는 기존기업과 잠재적인 진입기업간의 潛在的인 競争(potential competition)이다. 전자는 시장내부의 조건이고 후자는 외부적인 시장조건이라 할 수 있다. 경쟁가능시장은 이 외부적인 시장조건에 관심을 둔다. 즉 경우에 따라서는 기존기업과 잠재적인 진입기업간에 잠재적인 경쟁이 실제적인 경쟁보다 더 효과적일 수 있다는 것이다. 이 이론에서는 진입(entry)과 퇴출(exit)장벽이 완전히 없어진다면 이 잠재적인 경쟁이 실제적인 경쟁과 똑같은 역할을 한다고 본다. 따라서 Baumol 등(1982)이 정의한 경쟁가능시장은 다음의 세가지 조건이 충족되는 것으로 해석할 수 있다.<sup>7)</sup>

첫째, 생산측면에서 진입자와 기존기업은 동등한 입장에 있다는 것이다. 따라서, 동일한 규제, 동일한 기술, 유사한 품질의 서비스를 만든다고 인식된다는 것이다.

둘째, 퇴출도 완전히 자유롭고 비용을 수반하지 않고 이루어질 수 있다는 것이다. 즉 매몰비용(sunk cost)이 없다는 것이다. 이 매몰비용은 어떤기업이 어떤산업에 진입했다가 퇴출할때 회수가 불가능한 비용이다. 이 비용은 고정비용과는 다른 개념으로 이 매몰비용은 기업의 자유로운 퇴출을 제한한다.<sup>8)</sup> 따라서 퇴출시 매몰비용을 감수해야 한다는 점을 고려하면 초과이윤의 여지가 있더라도 진입의 여부를 결정하는데 주저하게 된다. 그러나 경쟁가능시장에서는 이 매몰비용이 전혀 없기때문에 퇴출이 자유롭다는 것이다.

6) 정기선 해운시장의 경쟁의 성격에 대하여는 Heaven(1993)을 참조할 것.

7) 이 부분에 대한 자세한 설명은 최정표(1990)과 Tirole(1988)을 참조할 것.

8) Tirole(1988)에 의하면 고정비용과 매몰비용은 정도의 차이로써 구분한다. 즉 고정비용(fixed cost)은 한 기간만 사용되는 자본의 비용으로, 매몰비용(sunk cost)은 아주 긴 기간동안 사용하는 자본에 대한 비용으로 구분하고 있다.

셋째, 진입은 기존기업이 보복적인 조치를 하기전에 진입에 성공할 수 있어야 한다는 점이다. 진입을 원할때는 기존기업의 대응이 있기전에 신속하게 진입할 수 있다는 것이다. 이를 치고 달리기식 진입(hit and run entry)이라고 부른다. 이는 소비자가 기존기업보다 신속하게 가격차이에 반응한다면 가능할 것이다.

이러한 세가지 조건이 충족되면 기존의 기업들은 항상 잠재적인 경쟁자들을 고려한다. 즉 항상 기존기업들은 잠재적인 진입자들에 의한 진입의 위협하에 있게 된다. 기존기업들이 약간의 초과이윤만이라도 벌고 있다면 잠재적인 경쟁자는 아무런 장애 없이 진입하여 초과이윤을 잠식한다. 따라서 기존기업들은 이 신규진입을 막기위하여 정상이윤만을 확보하는 수준의 가격과 생산량을 결정하게 된다. 따라서 이 완전한 경쟁가능시장에서는 기업의 초과이윤을 허용하지 않으며 시장은 완전경쟁시장과 같은 효율적인 자원배분과 사회후생의 극대화를 가져올 수 있다는 것이다.

이러한 이론은 다음의 장점을 가지는 것으로 평가되고 있다.<sup>9)</sup>

첫째, 이 경쟁가능시장에서는 기업의 수와 무관하게 정의될 수 있다는 것이다.

둘째, 이 시장에서는 기업 수가 작은 경우에도 기업상호간의 반응함수를 고려할 필요가 없다는 점이다.

셋째, 이 시장에서는 기업수의 증대가 사회후생을 개선시키는 것이 아닐수도 있다는 것을 보여준다.

넷째, 이 이론에서는 다생산물의 기술하에서도 분석이 가능하다는 것이다.

그러나 이러한 장점에도 불구하고 이 이론은 다음과 같은 한계점이 지적되고 있다.

첫째, 이 이론은 완전정태균형모형이라는 것이다. 즉 기업간의 동태적인 반응을 고려하지 않고 있다는 것이다.

둘째, 잠재기업은 완전진입이 가능하나 기존기업의 비반응을 가정하는 것은 무리한 가정이라는 것이다.

셋째, 매우 짧은 시간내에 퇴출하면서도 퇴출시 매물비용이 없다는 것은 일관성이 결여된다는 것이다.

넷째, 외부시장조건이 내부시장조건을 압도한다고 보는 것은 비현실적이라는 것이다.

다섯째, 기존기업과 잠재적 기업간에 진입시 아무런 차이가 없다는 가정을 하면서도 기존기업이 진입에 무반응한다는 가정은 모순적이라는 것이다.

여섯째, 이 이론은 매우 극단적인 가정을 너무 많이 도입하여 일반성이 결여되어 있다는

9) 이부분에 대한 자세한 설명은 최정표(1990)을 참조할 것.

것이다.

일곱째, 이 이론의 경험적인 검증에는 한계가 있다는 것이다. 즉 중요개념의 측정이 불가능하거나 매우 어렵다는 것이다.

#### IV. 競争可能性理論과 定期船 海運市場

우리는 이 절에서 과연 정기선 해운시장은 앞서 언급한 이상적인 완전 경쟁가능시장의 조건에 어느정도 적합한지를 살펴보고자 한다.

우선 진입자나 기존기업이나 동일한 기술에 접근가능하다. 즉 新造船市場이나 中古船市場에 모든기업이 동등하게 접근가능할 것이다. 그러나 차이가 발생할 수 있다. 화물유보(cargo reservation), 국기차별(flag discrimination), 보조금지급의 차별, 국가지원선대의 존재 등이 있다.

그러나 Davies(1989)에 의하면 최근 선진국간 정기선 화물의 경우에 차별화는 관습화되지는 않고 있다고 한다. 즉 각 국가가 국내법으로 이러한 차별적 조치가 중립화되도록 시도하고 있다는 것이다. 특히 OECD국가의 경우는 보편적은 아니라 하더라도 상업적인 경쟁이 규칙으로 작용하고 있다고 주장한다.

다음으로 생산기술상으로 요구되는 자본의 특성은 어떠한가? 자본의 요구량은 매우 크고 총비용에서 차지하는 비율은 상당히 크다. 그러나 이 비용은 큰 매물비용을 야기하지는 않는다. 왜냐하면 선박의 본질적인 이동가능성때문에 무역간에 항상 이동가능하고 중고선시장에서 항상 처분이 가능하기때문이다. 그러나 특정한 배가 특정한 항로에 적합할 수가 있기때문에 배의 이동이나 재판매가 제한을 받을 수도 있다. 그러나 컨테이너 혁명으로 인한 시설의 표준화는 이러한 제약을 거의 없앴다고 할 수 있다. 즉 컨테이너는 실제적으로 어느항로에도 이동될 수 있다. 또한 선박, 컨테이너 그리고 기타 시설도 임대가능하고 점차 정기선시장에서 이런 임대가 늘어나고 있다. 따라서 정기선 시장에서의 매물비용은 매우 적다고 할 수 있을 것이다.

다음으로 기존기업의 반응이 느리다는 점을 살펴보자. 우선 동맹회원사들의 가격변화는 회원사간의 합의로 가능하다. 그러나 통일된 운임율을 신속하게 결정하기 어렵기 때문에 반응이 느리다고 할 수 있다.

이러한 점들을 고려할 때, 정기선시장은 상당히 완전한 경쟁가능시장에 근접한다고 할 수 있을 것이다.

그러나 이에 대한 반론 또한 많이 지적되고 있다.

우선 Jankowski(1989)에 의하면 경쟁가능성이론을 검토하려면 두가지경우를 고려해야 한다고 주장한다. 즉 선박이 초과공급이 없는 경우와 선박의 초과공급이 있는 경우를 따로 관찰할 필요가 있다는 것이다. 선박의 초과공급이 없을때는 새로 진입하기 위하여는 기존의 선박을 구입해야 하고 항로에 따라서는 상선대를 구성해야 한다. 따라서 기존기업이 지불한 비용보다 더 비싸게 지불하게 될 것이다. 따라서 진입기업과 기존기업의 비용의 차이가 존재한다고 주장한다.

그리고 선박의 초과공급이 있는 경우에는 선박의 구입은 쉬우나 처분하는 것은 어렵다는 점을 지적한다. 따라서 이 경우에는 치고 달리기식 퇴출은 어렵다고 주장한다.

또한 진입자가 초과이윤을 얻고 신속하여 퇴출할 수 있다면, 기존기업은 먼저 초과이윤을 얻고 새 기업이 진입하면 기존기업은 퇴출하는 경우 기존기업은 초과이윤이 없는 경우보다 유리하게 되고 기존기업이 퇴출하면 신 기업이 또 초과이윤을 누리게 되고 이어서 또 전의 기존기업이 진입하는 과정을 반복하므로 독점가격이 지속된다고 주장한다. 따라서 이 경쟁가능성이론은 직관에 배치되며 명백히 잘못된 예측을 하고 있다고 주장한다.

그리고 해운동맹의 가격조정이 느리다는 주장도 설득력이 없다고 주장한다. 회원국이 가격에 대응하는 수많은 방법이 존재하고 실제적으로 이 동맹체제아래서도 가격전쟁이 빈발하는것은 민감한 반응의 증거라고 주장한다.

또한 새로운 진입자가 낮은 가격을 부른다해도 쉽게 화주가 그 선사로 몰리지는 못할 것이라고 주장한다. 왜냐하면 이 기업이 진입에 실패할수도 있고 이 기업이 퇴출시 기존선사에게 불이익을 당할지도 모른다는 두려움때문에 화주와 기존선사간의 충실계약(loyal contracts)이 존재할 수 있다는 것이다. 그러므로 이 이론이 주장하는 치고 달리기식의 진입은 일어나기가 어렵다고 주장한다. 이런 점에서 진입과 퇴출이 자유로운 경우는 선박의 초과공급이 존재하고 필요한 모든 선박이 임차될 때라고 주장한다. 이러한 점들을 고려할 때 정기선 해운시장은 경쟁가능시장의 조건에 적합하다는 주장은 성급한 것이라고 주장한다.

## V. 政策的 含意

우리는 지금까지 정기선 해운시장이 경쟁가능한 시장으로 해석될 수있는가에 대한 논쟁에 관하여 살펴 보았다. 두가지의 주장 모두 일부분의 설득력을 갖고 있음을 알 수 있다. 이러한 주장에서 보듯이 현실은 완벽한 경쟁가능한 시장의 조건을 갖춘 시장은 존재하지 않는다. 단지 어느정도 이 시장에 접근하고 있는지를 평가할 수 있을 뿐이다. 따라서 우리가 직면하는 정기선해운시장이 과연 어느정도 이론에서 제시한 조건에 충족되는지를 살펴보아야 한



다. 그리고 이 경쟁가능시장이론의 기본가정이 매우 극단적이어서 현실의 정기선해운시장을 전혀 설명할 수 없다고 해석하기 보다는 이 이론이 제시하는 가정 중 어느 것이 어느정도 충족이 안되는 지를 파악하고 이 이론이 제시하는 결론의 한계점을 인식하는 것이 필요하다고 생각된다.

특히 지금까지 존재해왔던 정기선해운동맹의 운임율이 정상적인 자본 투자의 수익율보다 더 낮다고 하는 사실은 이 경쟁가능성이론의 적용가능성을 보여주는 것이라고 생각된다. 즉 잠재적인 경쟁자를 고려하기 때문에 이 진입을 막기 위하여 낮은 임금을 책정하고 있다는 것은 설득력을 가진다고 보여지는 것이다.

특히 선진국으로부터 해운서비스시장의 개방을 강하게 요구받고 있는 개도국의 입장에서는 이러한 정기선시장의 경쟁이 보다 치열해지고 있음을 느끼고 있으며 특히 최근 몇년동안 전개되었던 선박과잉현상의 존재는 이 경쟁가능성이론의 적용가능성을 보다 높여 주는 것으로 해석할 수 있을 것이다.

또한 이 이론은 기득권을 지닌 선진국의 해운선사들이 몇몇기업만이 존재하는 정기선해운 시장에서도 효율적인 자원배분이 가능하다는 즉 선진국들이 자기의 기득권을 보호하고 후진국의 진입을 막으려는 주장일 수도 있음을 인식해야 할 것으로 생각된다. 개도국의 입장에서는 이 이론의 한계점을 파악하여 기존의 해운기업에 대항하여 진입할 때 살아남을 수 있는 가능성에 대한 정확한 평가를 내릴 수 있어야 할 것이다. 특히 한국과 같은 신흥공업국의 입장은 선진국으로 부터의 개방에 대한 압력이 가장 강하게 작용하고 있고 또한 이 해운산업의 보호도 쉽지 않은 만큼 이러한 해운시장의 변화를 빨리 읽고 점차 가시화되고 있는 해운시장개방에 대응하는 논리를 이 경쟁가능성이론으로부터 찾는 것도 하나의 방안이 될 수 있을 것으로 생각된다.

## 참 고 문 헌

- 김광수, 『정기선 해운시장의 구조변화에 관한 분석』, 동국대학교 대학원, 1991.
- 윤창호, 이규역, 『산업조직론』, 법문사, 1988.
- 정병휴(역), 『산업조직론』, 박영사, 1986.
- 정표, 『산업조직경제학』, 형설출판사, 1990.
- 한국해운기술원, 『정기선 해운의 운임결정론』, 한국해운기술원, 1986.
- Baumol, W.J.(1982): "Contestable Markets: An Uprising in the Theory of Industry Structure", *American Economic Review*, vol 72, no.1, 178-183.
- Baumol, W.J., J.C.Panzer and R.D.Willig(1982): Contestable Markets and the Theory of

Industry Structure, Harcourt Brace Jovanovich, New York.

- Davies, J.E.(1986):"Competition, Contestability and the Liner Shipping Industry", *Journal of Transport Economics and Policy*, vol.20, no.2, 79-97.
- Davies, J.E.(1988):"on the Nature and Sources of Controversy in the economic analysis of the Liner Shipping Industry", vol.14, no.3, 249-261.
- T. D. Heaven, (1993) "Workable Competition, politics, and Competition Policy in Liner Shipping", In *Current Issues in Maritime Economics*, edited by K.M.Gwilliam, Kluwer Academic Publishers.
- Jankowski, W.B.(1989):"Competition, Contestability, and The Liner Shipping Industry: Comment", *Journal of Transport Economics and Policy* vol.23, no.2, 199-208.
- Shephard, W.G.(1984):"Competition v. Contestability" *American Economic Review*, vol.74, no.4, 572-587.
- Tirole, J.(1988): *The Theory of Industrial Organization*, MIT Press.
- Zerby, J.A.(1988):"Clarifying Some Issues Relating to Contestability in Liner Shipping", *Maritime Policy and Management*, vol.15, no.1, 5-14.

