

한국해운 성장동인으로서의 용선연구

이 광 희* · 이 태 우**

A Study on the Vessel Chartering as a Cause of the Korean Shipping Growth

Kwang-Hee Lee* · Tae-Woo Lee**

Abstract

The aims of this paper is to study the vessel chartering as a cause of the Korean shipping growth. To accomplish the purpose, firstly the growth and development of Korean shipping is considered from the view point of the vessel chartering, which is the first attempt in this field. Secondly, this paper takes the fact-finding method to analyze the main cause of the rapid growth of Korean shipping industry over the last thirty years through documentary, historical and empirical researches. Thirdly vessel chartering history in the period aforesaid is divided into three decades by their characteristics, government policies and market environments, they are:

Decade of sprout (1962-1973)

Decade of growing (1974-1983)

Decade of blooming (1984-1997)

The findings of this study are as follows:

1. Under the circumstances where the shipping policy was concentrated on the Korean-flagged vessels, vessel chartering has not been a complementary of but

* 한국해양대학교 대학원 해운경영학과 박사과정 해운경영전공

** 한국해양대학교 해운경영학부 교수

- a substitute element of the Korean-flagged vessel, which was not more competitive in the world shipping market.
2. Vessel chartering has been grow up as an independent area through participating into the international shipping market like a carriage of goods among overseas countries surpassing the limit of carrying self-sufficient export and import cargoes to and from Korea.
 3. Vessel chartering in Korea has been brought up with strong will of enterprise in spite of negative and non-supportive shipping policy of the government by reason of main support and upbringing to the Korean- flagged vessels. From the very beginning of vessel chartering history the government has been negative and not been supportive to the chartering activities through the licensing system and the filing system.
 4. Vessel chartering has been based on specialist or experts as well as educational system in the chartering field. The quantities of human resources are thought to be enough to back the growth of the vessel chartering although the quality of which on the market forecasting and market penetrating is still regarded doubtful and afraid as we found it in process of the Korea shipping industry rationalization.

The limit of this study is the shortage of the statistics on chartering activities and lack of the comparative analysis of the decision making by shipping enterprises due to their private and confidential attitude.

1. 서론

우리나라 해운은 1962년 제1차 경제개발 5개년계획 시행이후 급성장 하였다. 국해운의 성장동인에 대한 선행연구에 의하면 그 주요 동인으로서 수출입 물동량의 증대, 선원의 역할, 정부의 지원정책, 선진해운국과의 상호 보완관계 등을 들 수 있다. 다른 선행연구에서는 후진국산업발전의 상대적 가속화와 압축성장에 대한 거센크론의 성장모형 즉 후발성 이익모델을 한국해운성장에 대입한 결과 한국해운의 성장요인으로서 정부의 수출지향적 경제정책, 정부의 재정정책, 우수한 선원육성과 해운선진국과의 용이한 국제분업, 해운성장에 필요한 이데올로기의 존재를 도출하였다. 그러나 선행 연구들은 1970년대 초 이후 계속 증대되어 온 용선의 역할과 기여에 대해서는 특별한 언급이

없다.

본 연구의 목적은 국적선 증강위주의 선행 연구에 대한 보완 및 후속적 의미에서 용선이 최근 수 십년 간 한국해운성장에 큰 기여를 하여 한국해운 선진화의 또 다른 한 축을 이루었음을 입증키 위한 것이다.

연구를 위해서 대상기간 즉 용선의 도입기에서 국제통화기구의 관리체제로 전환하기 시작한 1997년도까지를 연구의 주제인 용선활동의 성장단계와 단계별 특성을 감안해 해운산업합리화조치 이전의 2기 이후의 1기 총 3기로 구분하여 분석했다.

연구의 성격상 문헌적 역사적 고찰과 나아가 경험적 고찰을 통한 사실발견방법을 연구방법으로 선택했으며 총 6장으로 구성하였다.

2. 해운서비스의 변화와 용선의 대두

용선이란 선주가 선박을 이용하여 용역을 창출하려는 자를 위하여 상호 합의한 일정한 대가를 받고 선박의 전부 또는 일부를 빌려주어 그를 이용할 수 있도록 하는 것을 말한다. 이러한 용선은 해운서비스의 생산과정에서 분업적 특성을 가장 잘 나타내는 제도이며 해운거래 관습이라 할 수 있다.

용선은 그 기능에 따라 통상 항해용선계약, 정기용선계약, 나용선의 세 가지로 나뉜다. 항해용선이란 일정항구에서 다른 항구로 화물 수송을 의뢰하고자 하는 용선주와 선주간의 해당선박의 선복 사용에 대해 체결되는 운송 계약이며 운송에 대한 보수 즉, 운임은 화물의 실제 적재량에 대하여 톤 당 일정액이 정해지는 일종의 운임임차 계약이다. 한편 정기용선이란 용선주가 그의 선박소요계획에 따라 운항기간과 운항구간을 정하여 선박의 전부 또는 일부를 일정기간동안 이용하고 그 대가로서 용선료를 지불하는 계약이다. 나용선은 정기용선의 일종으로 용선자가 선박 자체만을 용선하여 승무원의 배치, 선체 보험료, 항비, 항해비용, 수리비 등의 일체를 부담하는 용선이다. 이 나용선이 정기용선과 다른 점은 관리비와 직접선비를 용선자가 부담하는 점이 다르다.

2차 세계 대전 후 편의치적제도의 확산과 제2선적제도의 출현을 통하여 산업 내 국제분업과 경영의 국제화가 진행되었고 국제 분업에 의한 원가경쟁상의 제반 요소의 최적의 결합형태가 필요하게 되었고 따라서 해운기업이 자사보유선의 확대보다는 점차 탄력적인 지배선대의 구성에 중점을 두게 되어 용선의 역할이 증대되게 되었다.

3. 해운성장 동인으로서의 용선

경제성장은 기존의 사회구조 내에서의 양적인 팽창을 말하고 경제 발전은 양적인

팽창과 더불어 사회구조의 질적인 변화까지 포괄하는 것으로 정의하는 것이 일반적이며 통상 한 산업의 성장을 말 할 때는 그 양적 성장에 주목하게 된다.

성장의 의미를 생산량의 증가라 할 때 완전경쟁 내지 경쟁가능 시장의 경제학적 특성을 보이는 국제해운 시장에서의 생산량이란 선박 공급량일 것이며 일국의 선박 공급량은 해당국 해운기업이 조달한 모든 선박 공급량의 총합이라 할 수 있다. 단순 나용선이나 정기용선선박은 해운서비스의 생산을 위하여 국제분업과 요소분배의 매카니즘하에서 부족한 선박금융재원을 충당하고, 높은 선원비 부담을 경감하기 위한 방안 내지는 시세차익을 위한 시도로서 이루어지는 것이 대부분이므로 결국 한국해운 기업의 용역제공을 구성하는 용선 선박량은 성장이라는 양적 변화에 포함되어야 한다.

본 연구에서는 1962년 제1차 경제개발5개년계획을 실시한 이후 급격한 선박량 증가와 그로 인한 해운 서비스생산량의 증가에 대한 통계를 근거로 하여 해운성장이 입증됨을 전제로 하였다. 이의 입증을 위하여 1962년부터 외환위기가 시작된 1997년 까지를 연구기간으로 삼고 우선 1984년의 해운산업합리화조치 전·후로 양분하고 그 이전을 다시 양분하여 아래의 3기로 구분하였다.

- 용선 도입기 (1962-1973)
- 용선 성장기 (1974-1983)
- 용선 성숙기 (1984-1997)

이상의 세 기간을 분석하는데 있어 한국해운의 성장동인을 기업적 요인은 물론 제도적, 정책적 배려에 의한 국적 선박량의 증가에만 두지 않고 90년대 중반에 이미 한국해운 서비스의 총 공급의 50%를 상회한 국적선사의 용선공급에 중점을 두고 국적선사의 용선활용의 유인요소와 전개과정, 국적선과의 균형, 정부정책과의 갈등 등을 년대적으로 고찰하면서 아래의 네 가지의 가설을 설정하고 입증하였다.

• 가설 I

한국해운기업의 선박량은 금융, 세제, 선원비 등의 원가요소의 국제경쟁력이 개선되지 않은 상태에서 국적선대의 보완이라기 보다는 대체 공급개념으로서 계속 증가하였다.

• 가설 II

한국해운기업의 용선은 한국수출입 물동량 운송은 물론 삼국간 운송에 능동적으로 참여함으로써 독자적 해운영역으로 성장하였다.

· 가설 III

한국정부는 초기에는 해운기업의 용선활동에 대해서 부정적 시각과 정책을 가지고 있었으나, 한국해운기업들은 기업의지로서 이를 극복하고 용선활동을 증대시켰다.

· 가설 IV

한국해운기업의 용선성장은 기업의 의지를 뒷받침할 충분한 인적자원과 교육 훈련으로 가능했다.

4. 한국해운기업에 있어서 용선의 경제·경영적 가치

해운업의 원가는 자본비, 운영비, 운항비로 분류한다. 용선은 경제적 측면 즉, 비용절감을 통한 국제경쟁력제고 측면에서 선주의 자사선 운항보다 유리하며 국제해운시장의 분업 메카니즘에 의하여 보유선주 중심의 해운보다 용선이 유리함을 알 수 있다.

경영적 관점에서는 개별 기업이 용선영업을 수행하게 되는 필요성과 유인에 대하여 아래와 같이 분석할 수 있다.

· 구조적 유인

화주의 단기적이고 급작스러운 선박의 수요가 발생하는 경우에 대처하기 위한 해운의 공급의 비탄력성에서 기인한 용선.

· 기술적 유인.

선박운항 및 조선기술의 진부화를 피하기 위해서 또는 선체의 구조에 대한 화주의 일시적인 요구에 대응하기 위한 용선

· 원가적 유인.

자사 소유선박을 투입하는 경우보다 용선을 투입하는 것이 원가상 유리하다고 판단되는 경우에 수행하는 용선.

· 전략적 유인.

자금조달 능력면, 운항효율성, 시장지배력확대 등의 규모의 경제의 이점을 향유하기

위한 용선

• 파생적 유인

선도거래의 관점에서 이미 확보된 계약의 위험을 회피하거나 분산 또는 경감시키기 위한 용선.

• 투기적 유인.

경기의 상승과 하락을 예측하여 단기적 시세 차익을 획득하기 위한 용선.

• 재무적 유인

해운기업의 매출액의 크기는 기업의 영업활동, 대 관청관계 및 대 금융관계에 매우 큰 영향이 있기 때문에 매출의 확대를 꾀하기 위한 용선.

특히 한국의 해운기업이 가지고 있는 재무적, 영업적 특수성에서 기인하여 용선이 한국해운기업에 가지는 영향은 국제해운시장에서의 점유율의 확보와 국제적 위상의 제고하고 해운기업에 기업운영의 유연성을 부여하고 수지의 건전성을 유도한다는 것으로 요약해 볼 수 있어 용선의 중요성과 불가피성을 잘 알 수 있다.

5. 한국해운의 성장과 용선활동

우리 나라 최초의 용선은 1885년(고종 21년) 조선정부가 조곡수송을 위해 독일상사인 세창양행을 통해 용선한 450D/W급 기선이었다. 이는 계약의 성격상 내항선용 연속항해용선계약으로 볼 수 있다. 그 후 자본주의 형성과정을 중심으로 근대 한국해운산업의 성장의 초석으로 국영 대한해운공사의 설립과 민간해운기업의 창립을 들 수 있다. 특히 대한해운공사는 첫째, 원조물자수송, 한국전쟁 중의 군수물자수송, 대일 정기항로, 동남아 정기항로 및 미주 정기항로의 개설, 둘째, 외항해운업체로서의 독점적 지위를 통하여 수많은 해운인재를 육성 배출하여 한국해운의 모체역할을 유감없이 수행한 점, 셋째, 중고선 도입방식으로 시작된 국취부나용선 방식에 의한 선대를 증강하였던 점 등으로 한국해운의 발아기에 성장의 초석이 되었다.

1962년은 제1차 경제개발5개년계획이 수립되어 수출위주의 경제운용이 시작되어 물동량이 증가하기 시작된 해로 용선의 도입기의 시점이 되며 또한 1963년 4월에 서울해

운에 의하여 국내 최초의 국취부나용선인 3,800톤급 유니온 스타호(MV. Union Star)가 도입되었으며 한편으로는 물동량의 증가에 대비하기 위하여 한국선주협회가 해운 산업육성방안을 마련하였고 정부는 외항해운산업에 대한 법령을 1963년 12월 5일에 제정하였다.

한국 최초의 용선은 포항제철이 정기용선하여 대한해운공사에 운항위탁하여 1973년 3월 2일 호주탄을 선적하고 포항에 입항한 아잔타호(MV. Ajanta)로 이는 한국해운사상 최초의 외항정기용선선박으로 기록되어야 할 것이다.

이 시기는 최초의 정기용선은 비록 화주인 포항제철에 의해서 이루어졌으나 국적선사들이 정기용선을 경험하여 용선 노우하우를 축적하고 운항위탁이라는 메카니즘을 통하여 정기용선의 실무를 체득했던 시기이다.

용선의 성장기에 해당하는 1974-1983년간은 한국해운사상 용선활동에 있어서 가장 역동적인 시기의 하나라고 할 수 있다. 정부는 1974년 대한해운공사와 범양전용선을 대단위회사로 선정하여 중점 육성하는 이른바 외항해운육성방안을 입안하여 국적선 선박증강에 못지 않게 선사들의 규모나 국제경쟁력확보에 관심을 갖기 시작하였다. 1975년에는 국민투자기금에 의한 계획조선사업이 처음 시행되어 중고선 도입위주의 선대증강에서 국내조선소와 연계한 신조선 중심의 선대 증강이라는 커다란 변화를 가져오던 시기이기도 하다.

1976년에는 해운항만청이 창설되어 해운항만발전에 획기적인 기회를 맞이하게 되었고 해운항만청은 국적선 수송권을 강화하여 수입대량화물은 국적선에 의한 장기운송 계약체제를 확립하게 되었다. 따라서 이시기에 정기용선은 정부의 조선과 연계한 신조선 건조의 의지와 강력한 국적선 보호주의정책으로 다소 위축되었다.

이시기에는 포항제철 원료수입을 위한 1항차 정기용선 등은 계속 되었으나 지배 또는 관리선단으로 볼 수 있는 6개월 또는 1년 이상의 정기용선은 1976년경 중동 시멘트 수출을 위해 울산산업이 7척의 정기용선을 시작해 진정한 의미의 정기용선이 시작된 기간이기도 하다. 그러나 화주들에 의한 정기용선은 1978년 해상운송법, 1979년 해운진흥법 등이 차례로 개정되어 지정 화물제와 해상운송사업 면허제가 강화되면서 중단되었다.

1976년을 기점으로 고금용비용 때문에 국적선사들도 신조국적선 위주의 선박증강에 어려움을 겪게 되자, 정기용선에 관심을 갖기 시작하였고 정부는 1978년 말 국적선 보호주의 기조하에서 해상운송사업법 개정을 통해 6개월 이상의 정기용(대)선을 허가제로 전환하였다. 이러한 사항들을 보면, 정부의 용선활동에 대한 부정적 시각과 정책이 존재했음을 알 수 있다.

정부는 1981년 제3차 해운운송법 개정시 6개월 미만의 용대선은 허가제를 신고제로 완화하였으나 6월 이상의 용대선은 여전히 해운항만청장의 허가를 받도록 하여 국적

선 보호주의 경향을 견지하였다.

포항제철은 1982년 종래의 국적선과 정기용선 선박을 대상으로 한 물량단위계약을 18년까지의 신조선박 내용연한을 계약기간으로 하고 연속만선운항의 보장, 도입선가와 운항원가를 보전하는 방식의 선박단위 전용선계약으로 신조선들을 대거 투입한 때까지 초기 10년간은 일부 국적선과 일본선사 COA 그리고 대한선주 등을 통한 정기용선 선박으로 원료를 수송하여 세계적인 제철소로 성장하는 초석을 마련한 점에서 한국해운사상 정기용선자의 최초 도입자라 할 수 있겠다.

이 용선성장기에 주목해야 할 특성의 하나로 삼국간 운항에 의한 운임수입 증대와 용선의 기여를 들 수 있겠다. 국적선의 삼국간 수송은 이미 1962년도 국적선이 외항해운을 확장하면서 소규모로 시작하였으나 중동 붐이 일어나 시멘트와 기자재수출이 호황을 보여 용선이 활성화되기 시작한 1976년 이후의 삼국간 수송 그 자체는 외항해운 기업 특히 부정기 벌크선사의 주요한 수입원이며 경영목표가 되었던 것이다.

1982년 해운불황이 계속되자 용선활동이 위축되기 시작하였다. 그러나 이미 외항해운업체의 용선활동의 증가로 수입구조가 변화되어 1983년 기준 직영수입 53%, 용선수입 37%, 기타수입 10%의 수입구성을 보여 용선 활동은 이미 여러 가지 문제점에도 불구하고 한국외항사업 특히 부정기사업의 한 축을 공고히 한 결과가 되었다.

이시기에 한국선주협회는 사단법인 한국해운정보센터를 발족시켜 체계적인 해사관련 정보의 분석과 효율적인 활용방안을 강구하고 용선실무를 포함한 해운전문교육을 실시하여 해운교육 특히 용선교육에 많은 기여를 하였다. 또한 용선시장에서 한국의 비중이 점차 커짐에 따라 인적 교류가 활발하게 이루어지기 시작하여, 외국 유수의 중개인회사(shipping broker)에 한국의 중개인이 파견되기 시작하였고 국적선사들도 주요 용선중개시장에 용선담당주재원을 파견하였다. 이로 인하여 서울 지역시장이 형성되었다.

결국 용선성장기에는 정부의 강력한 국적선보호정책에도 불구하고 금융 등의 문제로 국적선확보가 여의치 않아 용선은 일정 수준의 성장을 보였고, 한국수출입화물이 국적선 위주로 강화되자 용선 전문선사들이 생겨 삼국간에 치중하게 되었다. 한편 정부의 국적선보호주의 정책은 용선활동에 부정적이었으나 일정한 성장세를 보였으며 이 시기에 실제적인 용선교육제도 등이 개설 정착되었다. 그러나 이 시기에 급격한 용선성장은 많은 문제점을 잉태 또는 유발하여 1984년 해운산업합리화라는 한국해운의 전환기를 가져오는 역사적 교훈을 얻을 수 있었다.

용선의 성숙기의 첫해인 1984년 해운경기가 사상 최악의 불황을 보이자 정부는 해운산업합리화정책에 따라 해운업계 재편작업을 실시하였다.

1985년 해운불황이 계속됨에 따라 1985년 7월 19일 해운산업합리화 보완대책이 마련되어 합리화선사에 대한 추가 금융지원과 함께 운영선사의 조기 합병을 유도하여

마부리 단계인 1986년 기준으로 원양 6개사, 동남아 4개사, 한일 9개사, 특수선 1개사의 20개사와 계열 9개사, 기타 7개사의 36개사로 개편되었다.

한국해운산업이 합리화를 겪게 되는 원인 중에서 고가시의 선박확보와 호황시의 외국적 선사의 증장기용선이 직접적인 원인인 것으로 판단된다. 그러나 “해운진흥법개정안”이 가시화되어 일정한 자격요건을 갖춘 선사에만 계획조선의 실수요자선정, 해운진흥기금의 사용, 국제정기선항로개설의 우선권이 부여되도록 법제화가 이루어지는 등 시장상황을 도외시한 정부의 일방적인 정책강행의 결과가 주요한 원인을 제공하였음을 주목하지 않을 수 없다. 한편으로는 해운기업들의 전문성이 부족하여 소수를 제외한 선주들은 해운업을 단순한 투기나 투자의 대상으로 생각하여 정기용선 들의 국제분업 메카니즘을 남용함으로써 해운업의 불신과 정부의 간섭과 규제를 자초한 면도 없지 않았다고 본다. 이 해운업의 합리화로 한국해운은 재편의 고통을 감수하면서 용선에 매우 신중하게 되는 성숙된 자세를 보이게 되었다.

1984년 해운산업합리화는 1985년 1986년 계속해서 보완되어 새로운 해운업계재편에 따른 질서가 잡혔고 한국외항해운업은 여러 가지 측면에서 변화를 가져왔다. 1987년 8월 7일 “해운산업육성법”을 개정하면서 대한민국 선박의 범위에 용선선박 즉 정기용선선박까지 포함하던 것을 국취부나용선까지로 제한하였는데 이때의 취지는 용선의 결과인 운임터핑으로 인한 문란한 항로전서를 바로 잡고 실질적인 국적선적취를 향상을 도모하기 위한 것이었다. 이러한 정책은 1990년 5월 7일 1990년 “해운산업육성기본계획”이 공고될 때까지 계속되었다.

1990년의 “해운산업육성기본계획”에서 정부는 정책방향을 자율개방화 확대, 국적선대구조개편 가속화 등에 따라 선대운용을 용선을 포함한 운항선대 중심으로 전환하였으며 1991년도 해운산업육성기본계획에 이를 공고히 하는 여러가지 제도적 개선책을 제시하여 용선을 활성화하는 한편 선박관리업을 육성할 것을 천명하였다. 1992년에는 용선선박의 면허기준 산입범위를 30%에서 50%로 확대하였다. 이러한 정부의 정책에 따라 낮은 운임하에서 해운서비스를 이용하는 화주들이 그 혜택을 얻게 되었다고 판단된다. 이렇게 정부가 90년대에 들어서 해운정책의 기초를 근본부터 바꾸려 했던 배경은 해운산업 여건변화를 적시하여 개방자율화의 방향으로 정책방향을 바꾼 데서 기인한 것으로 판단된다.

기술한 대로 1990년부터 용선에 관한 규제가 완화되면서 1991년부터 그 효과가 확실하게 나타남을 알 수 있는데 1995년에 드디어 국적선수송량보다 용선수송량이 상회한 이후 현재까지 용선에 의한 수송량이 국적선수송량을 훨씬 상회하여 국적선사 총 수송량의 60%에 접근하고 있다. 이에 따라 현실적으로 용선을 배제하고는 공급이 설명될 수 없는 근본적인 선대 구성의 변화를 가져오게 되고 이 시기의 한국해운의 외형적

인 성장은 그 동인이 대부분 용선에 있음을 알게 된다. 따라서 용선은 국적선대의 대체개념으로 성장해 왔음을 알 수 있고, 특히 삼국간 운송 참여 등으로 독자적 영역을 개척 성장하였음을 알 수 있다.

〈표 1〉 국적선사의 용선 수송 비율

연도	국적선 수송량 (A)	국적선사 용선 수송량(B)	용선수송비율 (B/A+B)
1984	17,940	12,770	42%
1985	14,170	6,640	32%
1986	13,340	11,200	46%
1987	15,990	4,300	21%
1988	16,127	3,979	20%
1989	16,025	6,511	29%
1990	15,947	10,278	39%
1991	19,579	15,528	44%
1992	30,107	35,174	54%
1993	33,608	45,259	57%
1994	43,515	67,229	61%
1995	45,034	70,465	61%
1996	56,339	110,665	66%
1997	73,745	148,686	67%

이 시기를 용선의 성숙기로 본 것은 해운산업합리화를 계기로 투기적 용선에 대한 반성과 상대적으로 국적선이 경쟁력을 갖지 못하면서 급속히 성장한 잠재력과 세계 벌크시장에서의 용선규모에 따른 위상제고, 무엇보다도 정부나 업계 등 관련 당사자들이 비로소 지배선단의 개념을 인지하고 경쟁력 없는 선주보다는 국제경쟁력만 있다면 운항업자(operator)로의 변신이 바람직하다는 의식의 변화를 가져 왔다는 것이다. 비록 1990년을 기점으로 국적선보호 및 증강의 한계를 인식하고 용선의 기능과 역할을 중시하기 시작했다 하나 이는 그간의 규제를 완화하는 차원이지 지원이나 육성으로 보기에는 미흡하고 또한 삼국간의 용선활동은 정부의 관여 밖이어서 이는 순전히 해운 기업들의 시장에 대한 마케팅 노력과 성장의 의지의 소산으로 볼 수 밖에 없다.

또한 1985년 정부의 해무사제도 도입에 따른 해무사양성 등의 해운업체전문교육을 계속 강화하였고 용선영역이 큰 비중을 차지하는 주요 선도적 부정기 벌크선사 및 종합상사들은 해외에 적지 않은 주재원들을 파견하여 정보수집과 실제 용선계약에 임했

다. 용선에 관한 전문인력의 확보와 교육 또한 용선 성장의 추세를 따라왔음을 인지할 수 있다.

한국의 용선활동은 한국해운성장과정 속에서 적지 않은 부정적인 측면도 노출되었다. 이러한 문제점은 용선에 대한 정체성과 전망의 부재, 용선시장에 능동적으로 대처하기 위한 유연성의 결여, 시장 예측 능력의 미비, 화물 물동량을 창출하기 위한 국내 산업 기반의 취약성, 외형의 성장을 위한 과도한 스포트(spot) 시장 참여, 시장정보 없는 무리한 투기성 정기용선, 태평양수역 중심의 영업활동, 과도한 국적 해운회사 간의 경쟁, 빈번한 재 항해용선에 의한 국제선용도의 하락, 빈약한 국내 중개시장 및 용선 의사결정의 비전문성 등으로 볼 수 있다.

6. 결 론

영국을 중심으로 한 중상주의와 더불어 발달하기 시작한 외항해운업은 끊임없는 발전을 통하여 지속적인 성장을 하고 있다. 해운은 조선업의 발달로 선복 과잉이 심하고 자본집약적이며 노동 분업적인 특성이 강하여 일찍부터 여러 가지 형태의 용선이 발달하였고, 특히 부정기선해운은 경제학적으로 완전경쟁시장에 가까워 기국의 의미는 많이 퇴색하고 있으며 이러한 경향은 세제, 선원임금 등의 원가를 절감하기 위하여 편익적제도 내지 제2차적제도가 출현하면서 심화되고 있다.

우리나라에서는 용선이 국적선의 보완기능 또는 국적선성장의 저해요인으로 인식되어 1970년대 말부터 허가과 신고의 대상이 되어 오다 해운산업합리화를 계기로 정책적으로는 더욱 부정적인 시각을 갖게 되었으나 1990년대 중반 WTO체제와 뒤이은 OECD가입 등으로 개방 및 자원정책이 불가피하게 취해지면서 급성장을 보이게 되었다.

이러한 용선의 성장이 한국해운 성장의 동인이 되었는가에 대한 4가지 가설과 그 검증의 결과는 아래와 같다.

첫째, 해운정책이 국적선 위주인 환경하에서 용선은 국제경쟁력이 취약한 국적선대의 보완기능이 아닌 대체기능으로 국적선대 및 성장의 양 축을 이루었음을 가설로 설정하였다. 검증한 결과 70년대에 도입된 용선을 빠른 양적 성장을 보여 해운산업합리화의 한 원인이 될 정도로 부각되었고 90년대에 이르러서는 국적선대를 능가하는 양적 성장으로 가설이 채택되었다.

둘째, 한국해운기업의 용선활동이 자급 자족적인 수출입물동량 운송에 국한되지 않고 삼국간 운송 등 국제시장에 진출하여 독자적인 영역으로 성장했음을 가설로 채택한 결과, 삼국간에서 국적선을 능가하는 활동을 보임은 물론 삼국간 만을 위한 용선이 이루어져 국제해운시장에서 일본과 대등한 활동과 성장을 보여 가설이 채택되었다.

셋째, 국적선 보호육성 위주로 용선에 부정적인 정부의 해운정책에도 불구하고 용선은 기업의지로 극복성장 했음을 가설로 설정했다. 용선의 도입기부터 면허제, 신고제 등으로 정부가 해운기업의 용선활동에 부정적이었으나 해운 기업들은 위축되지 않고 국제시장에서 스스로 위험을 감수하면서 이를 극복 성장하여 이 또한 채택되었다.

넷째, 이러한 국적활동은 용선의 전문성을 감안할 때 충분한 전문인력의 뒷받침 없이는 불가하여 인적준비를 가설로 설정하였다. 비록 시장 예측력이나 시장 침투력 등의 질적인 측면에서는 빠른 성장추이와 해운산업합리화 등을 야기한 사실을 감안할 때 의구심이 없지 않으나 양적인 인력자원은 용선성장을 지탱할 만큼 충분했다고 보아 가설이 채택되었다.

빠른 시간에 급성장하면서 용선은 한국 해운기업에 적지 않은 문제점을 야기시켰음을 해운기업들은 겸허하게 받아들여 비록 기업의지에 의한 용선일지라도 실패하면 한국해운업 나아가 국민경제적 부담이 되므로 보다 과학적인 정보를 바탕으로 시장을 철저히 분석, 예측하고 수익성위주의 보수적 경영을 함은 물론 삼국간에서 국적선사간의 무모한 경쟁은 지양해야 한다.

정부도 개방자유화를 정책기조로 하면서도 국가기간산업 수송용 국적선대에 대해서는 최대의 지원을 경주해야하며 해운기업들의 국적선 대체개념으로서의 지배선단 구성용 용선 즉, 정책적 용선과 순수한 시장 마케팅용 용선을 구분하여 현명하게 조화를 이루도록 조성해야 할 것이다.

본 연구는 주로 문헌 고찰방법과 현장검증에 의하여 이루어졌으나 용선분야에 대한 통계를 입수하기가 어려웠으며 특히 부정기선 특유의 비밀유지 정책 등으로 해운기업들의 용선의사결정에 대한 동기나 기업 내 용선활동의 의존도 및 기업간 용선활동 비교 등에 세밀한 분석과 검증이 본 연구에서 이루어지지 못하였다.

참 고 문 헌

1. 국내 문헌

1) 저서

1. 姜淙熙 (1992), 時系列 分析에 의한 海運景氣豫測研究, 해운산업연구원.
2. _____ (1992), 第2置籍制度 設置 妥當性檢討와 우리나라 船籍制度 發展方向研究, 해운산업연구원.
3. _____ (1993), 우리나라 外航海運産業의 構造改編方案 研究, 해운산업연구원.
4. _____ (1993), 國籍船隊 確保를 위한 財源造成 政策方案, 해운산업연구원.

5. 公相天 (1995), 專用船契約의 現況 및 發展方向, 서울: 포스코경영연구소.
6. 金 信 (1997), 國際經營學, 서울: 박영사.
7. 金仁哲 (1989), 經濟發展論, 서울: 박영사.
8. 東洋先物(株) (1994), 先物去來實務.
9. 閔星奎 (1973), 海運經濟學, 부산: 한국해양대학교, 해사도서출판부.
10. 朴明燮 (1997), 國際海運論, 서울: 법문사.
11. _____ (1989), 定期傭船契約法論, 부산: 한국선원선박문제연구소.
12. 房熙錫 (1989), 現代海運論, 서울: 박영사.
13. 孫兌鉉 (1997), 韓國海運史, 부산: 효성출판사
14. 梁昌虎 外 (1996), 海運景氣 決定要因 分析, 해운산업연구원.
15. 尹基善 (1973), 韓國海運 25年史, 서울: 한국해사보좌인협회.
16. 尹常松 (1985), 新海運論, 서울: 한국해사문제연구소.
17. 李炅淳, 李洙澈 (1994), 大量貨物의 效率的인 海送轉換 方案, 해운산업연구원.
18. 李碩崙, 李玄宰 (1997), 經濟發展論, 서울: 법문사.
19. 李義俊 (1990), 海運會計論, 서울: 법문사.
20. 李鍾仁 (1985), 海運實務, 부산: 한국해양대학교, 해사도서출판부.
21. _____ (1989), 海運經濟論, 서울: 해운산업연구원.
22. _____ (1998), 交通經濟學, 부산: 효성출판사.
23. 林錫珉 (1990), 國際運送論, 서울: 석정.
24. 全竣秀 (1991), 開放과 自律化에 따른 우리나라 長期運送契約의 活性化 方案, 해운산업연구원.
25. 鄭求鉉 (1998), 國際經營學, 서울: 법문사.
26. 趙淳, 鄭雲燦 (1993), 經濟學原論, 서울: 법문사.
27. 秦炯仁 外 (1993), 國際競爭力 提高를 위한 國籍船社의 船舶確保 方案, 해운산업연구원.
28. 河永奭 (1992), 國內海運市場의 開放壓力과 貨物留保制度의 改善 方案, 해운산업연구원.
29. 韓國船主協會 (1990), 韓國船主協會 30年史.
30. 韓國貿易協會 (1997), 日本 아웃소싱 産業 育成에 관한 調查報告書.
31. 韓國貿易協會 (1997), 日本 아웃소싱 産業 育成에 관한 調查報告서.

18. 全竣秀 (1992), "UR 海運서비스協商이 國內海運産業에 미치는 役割과 對應 方案", 서강경영논총, 제3집.
19. _____ (1994) "國際化, 開放化에 따른 船 荷主 協力 方案", 서강경영논총, 제5집, 서강대학교.
20. _____ (1995), "海運金融市場과 效果的인 金融調達에 關한 研究", 서강대학교, 서강경영연구소.
21. 曹季錫 (1987), "海運産業과 國民經濟", 해운항만, 여름호.
22. 崔在洙 (1984), "우리나라 海運力의 第4軍化를 爲한 研究", 한국해운학회지, 제12호.
23. _____, (1988), "韓國海運産業 合理化 政策의 評價에 關한 研究", 중앙대학교 대학원 석사학위논문.

37. _____ (1995), KMI 運賃指數 및 傭船成約檢索시스템 開發에 關한 研究.
 38. _____ (1996), 海運港灣産業 政策構想.

2) 논문

1. 金吉洙 (1992), “韓國 海運과 經濟와의 關係”, 한국해운학회지, 제14호.
2. 馬文植 (1995), 金融市場의 開放과 船舶 金融制度 改善方案, 해운산업연구원.
3. 閔星奎 (1984), “海運産業 合理化와 앞으로의 課題”, 해운항만, 여름호.
4. _____ (1986), “海運産業合理化 以後의 韓國海運의 進路”, 해양한국, 제148호
5. _____ (1986), “海運産業合理化 措置 以後의 海運과 海運政策”, 한국해운학회지, 제3호.
6. _____ (1994), “海運環境 變化와 2000年代의 海運政策, 韓國의 海運經濟 研究”, 한국해운학회지, 제19호.
7. 安奇明 (1996), “韓國海運産業의 傭船意思決定에 影響을 미치는 要因에 關한 實證 研究”, 한국해운학회지, 제22호.
8. 李洸熙 (1988), “定期傭船市場과 海運政策”, 연세대학교 경영대학원, 석사학위 논문.
9. _____ (1989), “傭船市場의 機能과 利用”, 해운항만, 가을호.
10. _____, 李太雨 (1999), “우리나라 海運業에 있어서 傭船의 意義 및 誘因에 關한 研究”, 한국항해학회지, 제23권, 제1호.
11. 李鍾仁, (1990), “우리나라 海運産業의 生産性에 關한 研究”, 부산대학교, 박사학위 논문.
12. 李太雨, 李光熙, 金廣熙 (1997), “컨테이너 定期船 海運企業의 戰略的 提携 原因에 關한 分析”, 한국항해학회지, 제21권, 제3호.
13. 李太雨 (1985), “航海條例(A.D. 1660)가 英國海運에 미친 影響에 關한 研究”, 船員船舶, 한국선원선박문제연구소, 제3권, 가을호.
14. _____ (1990b) “The Gerschenkron Model and Its Applicability to the Shipping Industry: The Case of Korea”, 한국해운학회지, 제10호.
15. _____ (1991a), “노르웨이 國際船舶制度의 導入에 關한 考察”, 海洋韓國, 제209호, 한국해사문제연구소.
16. _____ (1991b), “便宜置籍船制度와 國際船舶登錄制度와의 比較研究”, 한국항해학회지, 제15권, 제1호.
17. 林錫珉 (1987), “不定期船 市況豫測 模型에 關한 研究”, 고려대학교 대학원, 박사학위 논문.

_____ (1997), *Ship Costs, The Economics of Acquisition and Operation*.

13. Drewry Shipping Consultant (1997), *Ship Costs, The Economics of Acquisition and Operation*.
14. Evans, J. J. and Marlow, P. B. (1985), *Quantitative Methods in Maritime Economics*, London: Fairplay.
15. Goldrein, Iain S. (1985), *Ship Sale and Purchase*, London: Lloyd's of London Press.

5. 公相天 (1995), 專用船契約의 現況 및 發展方向, 서울: 포스코경영연구소.
6. 金 信 (1997), 國際經營學, 서울: 박영사.
7. 金仁哲 (1989), 經濟發展論, 서울: 박영사.
8. 東洋先物(株) (1994), 先物去來實務.
9. 閔星奎 (1973), 海運經濟學, 부산: 한국해양대학교, 해사도서출판부.
10. 朴明燮 (1997), 國際海運論, 서울: 법문사.
11. _____ (1989), 定期傭船契約法論, 부산: 한국선원선박문제연구소.
12. 房熙錫 (1989), 現代海運論, 서울: 박영사.
13. 孫兌鉉 (1997), 韓國海運史, 부산: 효성출판사.
14. 梁昌虎 外 (1996), 海運景氣 決定要因 分析, 해운산업연구원.
15. 尹基善 (1973), 韓國海運 25年史, 서울: 한국해사보좌인협회.
16. 尹常松 (1985), 新海運論, 서울: 한국해사문제연구소.
17. 李旻淳, 李洙澈 (1994), 大量貨物의 效率的인 海送轉換方案, 해운산업연구원.
18. 李碩崙, 李玄宰 (1997), 經濟發展論, 서울: 법문사.
19. 李義俊 (1990), 海運會計論, 서울: 법문사.
20. 李鍾仁 (1985), 海運實務, 부산: 한국해양대학교, 해사도서출판부.
21. _____ (1989), 海運經濟論, 서울: 해운산업연구원.
22. _____ (1998), 交通經濟學, 부산: 효성출판사.
23. 林錫珉 (1990), 國際運送論, 서울: 석정.
24. 全垞秀 (1991), 開放과 自律化에 따른 우리나라 長期運送契約의 活性化 方案, 해운산업연구원.
25. 鄭求鉉 (1998), 國際經營學, 서울: 법문사.
26. 趙淳, 鄭雲燦 (1993), 經濟學原論, 서울: 법문사.
27. 秦炯仁 外 (1993), 國際競爭力 提高를 위한 國籍船社의 船舶確保方案, 해운산업연구원.
28. 河永奭 (1992), 國內海運市場의 開放壓力과 貨物留保制度의 改善方案, 해운산업연구원.
29. 韓國船主協會 (1990), 韓國船主協會 30年史.
30. 韓國貿易協會 (1997), 日本 아웃소싱 産業 育成에 관한 調査報告書.
31. 韓國船員船舶問題研究所 (1991), 國際船舶登錄制度의 導入에 관한 研究.
32. _____ (1994), 韓國型 最適船舶置籍制度에 관한 研究.
33. 韓國海事財團 (1997), 國家安保와 國民經濟安定을 위한 韓國商船隊의 維持 確保 對策에 관한 研究.
34. 韓國海事問題研究所 (1989), 現代韓國海運發展40年史.
35. 海運產業研究院 (1995), 海運經營論 I, II.

37. _____ (1995), KMI 運賃指數 및 傭船成約檢索시스템 開發에 關한 研究.
 38. _____ (1996), 海運港灣産業 政策構想.

2) 논문

1. 金吉洙 (1992), “韓國 海運과 經濟와의 關係”, 한국해운학회지, 제14호.
2. 馬文植 (1995), 金融市場의 開放과 船舶 金融制度 改善方案, 해운산업연구원.
3. 閔星奎 (1984), “海運産業 合理化와 앞으로의 課題”, 해운항만, 여름호.
4. _____ (1986), “海運産業合理化 以後의 韓國海運의 進路”, 해양한국, 제148호
5. _____ (1986), “海運産業合理化 措置 以後의 海運과 海運政策”, 한국해운학회지, 제3호.
6. _____ (1994), “海運環境 變化와 2000年代의 海運政策, 韓國의 海運經濟 研究”, 한국해운학회지, 제19호.
7. 安奇明 (1996), “韓國海運産業의 傭船意思決定에 影響을 미치는 要因에 關한 實證 研究”, 한국해운학회지, 제22호.
8. 李洸熙 (1988), “定期傭船市場과 海運政策”, 연세대학교 경영대학원, 석사학위 논문.
9. _____ (1989), “傭船市場의 機能과 利用”, 해운항만, 가을호.
10. _____, 李太雨 (1999), “우리나라 海運業에 있어서 傭船의 意義 및 誘因에 關한 研究”, 한국항해학회지, 제23권, 제1호.
11. 李鍾仁, (1990), “우리나라 海運産業의 生産性에 關한 研究”, 부산대학교, 박사학위 논문.
12. 李太雨, 李光熙, 金廣熙 (1997), “컨테이너 定期船 海運企業의 戰略的 提携 原因에 關한 分析”, 한국항해학회지, 제21권, 제3호.
13. 李太雨 (1985), “航海條例(A.D. 1660)가 英國海運에 미친 影響에 關한 研究”, 船員 船舶, 한국선원선박문제연구소, 제3권, 가을호.
14. _____ (1990b) “The Gerschenkron Model and Its Applicability to the Shipping Industry: The Case of Korea”, 한국해운학회지, 제10호.
15. _____ (1991a), “노르웨이 國際船舶制度의 導入에 關한 考察”, 海洋韓國, 제209호, 한국해사문제연구소.
16. _____ (1991b), “便宜置籍船制度와 國際船舶登錄制度와의 比較研究”, 한국항해학회지, 제15권, 제1호.
17. 林錫珉 (1987), “不定期船 市況豫測 模型에 關한 研究”, 고려대학교 대학원, 박사학위 논문.

MacMillan.

32. Slogett, J. E. (1984), *Shipping Finance*, London: Fairplay.
33. Spruyt, John (1990), *Ship Management*, London: Lloyd's of London Press.
34. Stopford, Martin (1997), *Maritime Economics*, London: Routledge.
35. Sturmev, S. G. (1962), *British Shipping and World Competition*, London: The Athlone Press.
37. _____ (1979), *Shipping Economics*, London: The MacMillan Press.
38. Summerskill, Michael B. (1979), *Laytime*, London: Steven & Sons.
39. Weale, John (1972), *Tramp Shipping Arithmetic*, London: Fairplay.
40. Wilford, P., Coghlin, Terence and Kimball, John D. (1989), *Time Charterers*, London: Lloyd's of London Press.
41. Wilson, John F. (1991), *Carriage of Goods by Sea*, London: Pitman.

2) 논문

1. Destler, I. M. and Odell, John S. (1987), "Anti protection", *Institute for International Economics*, Vol. 21, September, Washington D.C.
2. Lee, Jung Ook (1989), "An Appraisal of Criteria for Evaluating the Worth of Shipping Investment from the National Standpoint", M.Sc Thesis, University of Wales College of Cardiff.
3. Lee, Tae-Woo (1990a), "Korean Shipping Policy: The Role of Government", *Marine Policy*, Vol. 14, No. 5.
4. _____ (1993), "Some Reflections on the Causes of Growth of Korean Shipping", in K. M. Gwilliam (ed), *Current Issues in Maritime Economics*, London: Kluwer Academic Publishers.
5. _____ (1996b), "Flagging options: The turning point for the Korean shipping policy?", *Maritime Policy and Management*, Vol. 23, No. 2.
6. OECD (1973), "Study on Flag of Convenience", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 4, No. 2.
7. Park, Joung Ou (1997), "Comparative Analysis of The Dry Bulk Ship Owners Risk Management Method for Freight Fluctuation", M.Sc Thesis, UWIST.
8. Solow, R. (1957), "Technical Change and Aggregate Production Function", *Review of Economic and Statistics*, Vol. 39.

3) 자료

1. 日本船主協會, 海運統計要覽, 各號.
2. Fearnleys, *Review*.
3. *Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables*.
4. Lloyd's of London Press, *The Shipbrokers Manual*, Vol. 1.
5. U.N. (1979), *Charter Parties*, NewYork.

