

韓國海運의 先進資本主義衝擊期에 關한 研究

[自 1945年 8月15日~至 大韓海運公社設立(1950年 1月1日)直前]

孫 兌 鉉

A study on the Korean shipping impacted by
the advanced capitalism

Sohn, Tae-Hyon

〈 目 次 〉	
序 言	3. 發生된 矛盾과 問題點
第1項 韓國의 近代의 海運의 礎石	第3項 韓國海運의 앞날에의 影響
1. 先進資本主義의 衝擊과 두 가지의 人間 類型·에 토스	1. 短期——새로운 段階에로의 轉機造成
2. 에 토스具顯의 二樣態	2. 長期——韓國海運의 特徵의 性格形成의 素地
第2項 實物資本의 取得과 運營	結 言
1. 實物資本의 取得	參考文獻
2. 運 營	

Abstract

This paper is a study on the Korean shipping history of the period between Aug. 15 1945 and Jan. 1 1950, the establishment date of the Korean Shipping Corporation.

The commencement of capitalism in the Korean shipping after the Japanese rule was not autogenous and its preparation was influenced by the outside impact which was inflicted by the United States of America, the advanced capitalistic country.

In this paper the author tries to investigate the contents and basic character of the Korean shipping of this period to make clear the foundations and source from which the capitalism of the modern Korean shipping originated and by which it was started and developed and the Korean shipping of nowadays has been formed.

The foundations and source of the Korean shipping of nowadays which were established and originated in this period contain very important connotations which the author tries to explain.

By making the above investigations the footsteps, the author tries to determine the time of commencement of capitalism in the Korean shipping for studying the stages of the development of capitalism in the Korean shipping.

序

舊韓末에 在來船에 代替된 汽船의 導入과 運航, 海運企業의 設立 및 運營등, 海運에 있어서의 近代化, 即 海運에 있어서 資本主義의 萌芽의 發生을 볼 수 있었다. 그러나 그 萌芽는 日本帝國主義에 依하여 無慘하게도 抹殺되어 36年間이라는 長 歲月동안 民族資本에 依한 近代의 海運이란 存在할 수 없었다.¹⁾

8·15解放을 맞이하여 勝戰國인 美國의 占領政策에 依하여 經濟外的 要因으로 韓國海運에 實物資本인 船舶이 賦與된다. 歸屬船舶과 美國援助船舶이 그것이다. 이로써 實物資本의 所有가 資本蓄積에 先行하는 畸型의 海運이 發足하게 되는 것이다. 이들 船舶은 近代의 或은 最新式船舶, 即 資本主義의 生産手段이다. 解放直後부터 이와같은 船舶이 韓國水域에서 韓國人에 依하여 運航되었던 것은 事實이다. 여기에 이 時期는 韓國海運에 있어서의 資本主義의 起點이 될 수 있는가 하는 問題를 비롯하여 여러가지 問題가 擡頭하게 된다. 그러나 이 時期는 比較的 最近에 屬하고 있기에 海運關係聯人에게는 漠然하지만 周知의 事實로 認識되어 있어서 格別한 關心을 끌지 못하여 尙今理論的 研究가 이루어지지 못하고 있다.²⁾

本稿에서는 「韓國海運에 있어서의 資本主義의 發展」이라는 視角에서 8·15解放直後부터 다음 轉換期(1950年 1月 1日, 大韓海運公社設立 直前)까지의 우리 海運의 內容과 基本性格 등을 考察하고, 또 오늘날의 韓國海運은 무엇을 바탕으로 하여 이루어졌으며, 그것은 어떠한 意義를 가지고 있는가 하는 點을 照明하고 韓國海運에 있어서의 資本主義의 起點, 나아가서는 그 發展段階를 究明하고자 한다.

朝鮮郵船株式會社所屬船舶을 歸屬船舶과 區別하여 別途의 것으로 取扱하는 경우도 있으나 本稿에서는 이 會社自體가 歸屬企業이고 그 船舶은 歸屬船舶의 範疇에 屬한다고 하겠다.

第1項 韓國의 近代의 海運의 礎石

1. 先進資本主義의 衝擊과 두 가지의 人間類型·에토스

先進資本主義國인 美國에 依한 韓半島로부터의 日本帝國主義의 擊退는 우리 民族에게는 一大衝擊이었으며, 이 衝擊은 우리 國民의 思考와 行動樣式에 甚大한 影響을 미치게 되어 두 가지의 人間類型을 發生하게 하였다.

그 첫째(第一人間類型)는, 日本帝國主義로부터의 解放은 곧 營利欲의 解放이라 하여 無限한 貪慾

1) 小型發動機船 등으로 近距離의 沿岸船運을 營爲한 韓國人이 없었던 것은 아니나 極少數이고 至極히 零細한 規模에 不遇하였으므로 到底히 「海運」이라는 範疇에 넣을 수 없는 것이라 하겠다.

2) 「海洋史」 또는 「海運史」로서 出刊된 書籍은 다음과 같다. 貴重한 資料이며 앞날의 研究에 큰 도움이 되는 記錄의 發掘·整理라는 見地에서 海運史學發展에 貢獻한 바 不少하다.

· 韓國海洋史, 1954년에 海軍史編纂室에서 出刊, 海戰史가 主로 되어 있다.

· 海運十年略史, 1956년에 交通部海運局에서 出刊, 管海官廳에 依한 海運行政記錄의 整理

· 韓國海運二十五年史, 1973년에 韓國海事補佐人會에서 出刊, 위와 類似한 內容, 더욱 새로운 內容包含

· 韓國海運港灣史, 1981년에 海運港灣廳에서 出刊, 海運港灣에 關한 資料의 葉大成

으로 手段과 方法을 가리지 않고 歸屬財産과 美國援助에 聯關되는 利權의 獲得에 狂奔하는 類型이며”,

둘째(第二人間類型)는 建國의 希望에 불타는 純粹한 마음으로 모든 것을 새로 誕生하는 祖國에 바치고자 私的營利를 超越하여 行動하는 類型이다.

日本帝國主義는 韓國人을 海運關聯分野에서 거의 完全히 驅逐하였으므로 8·15解放當時 新生祖國의 海運建設을 意圖한 人士라고는 少數의 海技士가 主軸이 되는 몇 사람에 不適하였다. 그 海技士들은 第二類型에 屬하는 사람들이었다. 이들 海技士의 에스트(Ethos)의 淵源으로 다음의 세 가지를 들 수 있다.“

첫째, 大部分의 海技士들은 危險한 第一線인 海上에서 二次大戰을 몸소 經驗하였고 이 戰爭經驗을 通하여 海運이야 말로 國家興亡의 運命을 左右하는 重要分野라는 것을 直接 目擊하고 體驗하였으며,

둘째, 乘船生活을 通하여 外國을 觀察할 機會를 가졌던 이들 海技士는 祖國의 歷史와 文化의 優秀性을 認識하게 되고 歷史的으로 韓國이 日本보다 先進國이었는데도 後進國이라 蔑視해온 日本의 植民地로 轉落했다는데 對한 自尊心의 損傷과 여기에서 發生하는 強力한 에너지로 日本全盛時代의 海運을 凌駕하겠다는 旺盛한 意慾에 넘치고 있었을뿐 아니라 船內에서 日本人船員과 같이 生活하는 가운데 韓國人은 海上生活의 適性에 있어서 越等하게 優秀하다는 自信感을 가지게 되었고,

세째, 海運에는 大資本이 所要되며 個人의 營利欲의 對象으로는 너무나 巨大한 存在였다는 點 등이다.

따라서 이들은 海運은 個人的 營利의 對象이 될 수 없는 것이며, 海運의 發展은 곧 國家의 繁榮이라는 것을 굳게 믿었으며 海運建設에 獻身하겠다는 使命感에 불타고 있었다.

叙上한 에토스가 海技士를 主軸으로 하는 海運關聯人士(第二人間類型)에게 內的·心理的 起動力으로 作用하게 되는데 이 無形의 에토스는 두 가지의 樣態로 具顯되는바 그 하나는 朝鮮郵船株式會社의 接收·管理이고 다른 하나는 海運人材養成을 爲한 高等教育機關의 創立이다.

이 두 가지는 韓國의 近代의 海運建設의 礎石이며 韓國의 近代의 海運은 이것을 바탕으로 하여 展開되고 發展하는데 韓國海運의 特徵的 性格도 이에 依하여 形成되고 規定되는 것이다.

3) W. Sombart의 Menschentypus.

大塚久雄: 大塚久雄著作集 第八卷, 岩波書店, 東京, 1976, pp. 116~117, L. Brentano의 kapitalistischer Geist, Max Weber의 Paria-Kapitalismus가 이에 該當된다.

4) Ethos는 獨語, Max Weber는 思想的 雰圍氣, 思想態度, 倫理, 內的·心理的 起動力, 人間類型 등의 뜻으로 使用하고 있다. Ethos에 關해서는 다음을 參照.

Max Weber: Die protestantische Ethik und der Geist des Kapitalismus.

權世元·姜命圭共譯: 프로테스탄티즘의 倫理와 資本主義의 精神, 一潮閣, 서울, 1974.

崔文煥: 막스웨버研究, 三英社, 서울, 1978.

大塚久雄: 社會科學の方法, 岩波新書, 東京, 1971.

大塚久雄: 社會科學に於る人間, 岩波新書, 東京, 1979.

德永 恂: マックス・ウーバー, 有斐閣新書, 東京, 1979.

安藤英治: プロテスタンティズムの倫理と資本主義の精神, 有斐閣新書, 東京, 1977.

大塚久雄: 大塚久雄著作集 第八卷, 岩波書店, 東京, 1976.

2. 에토스具顯의 二樣態

(1) 朝鮮郵船株式會社의 接收·管理——礎石1

① 接收를 爲한 組織의 構成

日本帝國主義는 韓國人의 海運에의 關與를 極度로 抑壓·制限하였다. 그 結果 8·15解放當時 海運分野에 直接 關與하여 이에 關한 知識이나 經驗을 所持하는 人士라고는 少數의 海技士以外에는 거의 없었다고 할 수 있는 實情이었다는 것은 前述한 바 있다. 이들 海技士가 主軸이 되어 大型船舶 運航企業體이었던 朝鮮郵船株式會社를 接收하고 나아가서는 韓國海運의 建設과 發展에 이바지 하고자 하는 意圖로써 8·15直後에 海運建設聯盟과 朝鮮海員同盟이라는 2個組織이 結成되었다. 9월에 美國軍이 進駐하게 되는데 美軍政當局은 兩團體의 代表者와 出資能力이 있는 것으로 보이는 몇몇 人士를 朝鮮郵船株式會社의 管理委員으로 任命하였다.⁵⁾

② 釜山號의 修理와 無煙炭輸送

이들 管理委員들이 計劃된 出資金을 釀出하지 못하여 이 機構에 動搖와 變動이 있어 再編成되고, 一線從事者들의 不平 등이 없었던 것은 아니나 全國이 混亂의 渦中에 휘말려 全生産企業이 運休에 가까운 狀態에 빠져 있을 때 仁川港에 運航不可能狀態로 繫留되어 있었던 釜山號를, 巨額의 修理費를 調達하여, 稼動可能狀態로 復舊하고 1945年 10月 27日에는 釜山으로 向發시켜 三陟에서 仁川으로 無煙炭을 輸送하는데 成功하였다.”

③ 所屬船舶의 還收

管理人幹部, 船員 및 實務者는 合心·努力하여 激甚한 拒否反應을 보이는 日本으로부터 漸次的으로 거의 全所屬船舶을 返還받아 運航하는데 成功하였다.

④ 黑字經營에 成功

또 美軍輸送船인 Baltic型 8隻 등을 貸與받아 運航하기도 하여 1946年度末인 첫 會計年度를 除外한 每期에 純利益金을 올려 그 經營에 있어서도 成功하였다.

⑤ 意 義

8·15直後の 混亂期에는 大部分의 生産企業이 無秩序와 技術不足 및 利權爭奪戰 등으로 極度로 荒廢되고 萎縮된 狀態에 빠져 있었는데” 唯獨 朝鮮郵船株式會社만이 이와 같은 驚異의이라고 할만한 成果를 올리게 된 것은 海運關係人士들의 에토스, 即 純粹한 心理的 動機와 精神에 依한 것이며 이와 같은 樣態로서의 朝鮮郵船株式會社의 接收·管理의 成功은 當時로서는 實로 稀貴한 例로써 우리 海運建設의 하나의 礎石이 되는 것이다.

朝鮮郵船株式會社는 政府直營機構와 人員 및 所屬船舶을 吸收·併合하여 大韓海運公社로 發展的 變貌를 하게 된다. 韓國에 있어서의 海運企業의 創立者나 最高經營陣에 屬하는 重鎮으로서 海運公

5) 海運港灣誌：韓國海運港灣史，서울，1981，p. 1397와 p. 1404，同一한 內容이나 差異가 있다. 여기에서는 p. 1404의 것을 取하였다.

6) 韓國海運港灣史，pp. 1396~1415.

7) 邊尹衡·金潤煥：韓國經濟論，裕豐出版社，서울，1979，p. 211.

李滿基：新韓國經濟論，日新社，서울，1980，p. 80.

社에 勤務하였거나 어떠한 關聯을 가지지 아니한 人士는 없다고 할 수 있다. 海運에 關한 知識과 情報의 獲得, 經營經驗과 技術의 習得, 運航技術의 練磨 등은 거의 모두가 海運公社를 通하여 이루어진 것이라 하겠다. 이와 같은 意味에서 海運公社는 韓國海運의 母體이며, 그 海運公社는 海技士를 主軸으로 한 先驅者들의 에토스의 產物인 것이다.

(2) 海運人材養成 教育機關의 創立——礎石 2

① 創立과 廢合

8·15直後の 激甚한 混亂속에서도 海運人材의 教育·養成의 重要性을 認識하여 이를 實踐한 海技士出身 先驅者가 있었다. 이들에 의하여 創立된 教育·養成機關을 設立順으로 列記하면 다음과 같다.

● 鎮海海洋大學

1945年 11월에, 美軍政廳 運輸部責任者를 說得하여 처음부터 高等教育機關으로 創立되었다. 鎮海에 創立된 이 學校는 仁川·群山·釜山으로 그 所在地를 바꾸었으며, 그間 1946年 11월에는 統營商船學校를, 그리고 1947年 1月 30日에는 仁川海洋大學을 併合하였고, 管轄部處에도 變化가 있어 美軍政 運輸部, 統衛部, 交通部, 商工部를 거쳐 1956年 7월에 文敎部所管으로 落着하게 된다. 大學의 名稱도 國立鎮海海洋大學, 國立朝鮮海洋大學으로 改稱되었다가 現在에는 韓國海洋大學으로 呼稱되고 있다.

● 統營商船學校

1946年初에 中級海技士의 養成을 目的으로 運輸部所管下에 統營에 創立되었으나 運營難에 빠져 1947年 1월에 一部學生을 鎮海海洋大學에 編入시키고 廢校하였다.

● 仁川海洋大學

1946년에 高等教育機關으로서 仁川에 創立되었으나 教授·豫算確保 등에 隨伴되는 困難性에 逢着하여 1947年 1月 30日에 鎮海海洋大學과 併合하게 되는데 이것을 契機로 大學名稱도 朝鮮海洋大學으로 改稱되어 群山으로 移轉하게 된다.

② 意 義

先進國의 경우에는 資本의 蓄積이 先行되고, 그 資本이 必要로 하는 海上技術勞動力의 養成所로서 船員 또는 海技士訓練機關이 設立되는 것이 正常的인 經路이다. 따라서 海技士는 資本에 對한 技術勞動力의 提供者의 範疇에서 벗어나지 못한다.⁸⁾ 韓國에서는 資本의 蓄積이 이루어지기 前에 海運人材養成을 目的으로 하는 高等教育機關이 創立되는 바, 이는 先進國의 經路를 逆行하는 것이라 하겠다. 따라서 이 高等教育機關은 技術勞動力의 訓練所以上の 意義를 지니게 되고 韓國海運의 發展에 있어서 他國에서는 찾아 볼 수 없는 判異한 役割을 할뿐 아니라 韓國海運에 特異한 性格을 賦與하게 된다. 資本蓄積에 先行한 高級人材의 輩出은, 이들이 海運에 있어서의 資本蓄積에 貢獻하게 되며, 海運에 있어서의 資本主義의 成立과 發展에 參與하게 되고 韓國의 近代의 海運(資本主義海運)의

8) 海技制度와 船舶技術勞動力의 養成에 關한 史的考察은, 孫兌鉉·金周年·朴容燮, 「先先進海運國 및 韓國의 海技制度에 關한 研究」, 韓國海洋大學論文集 第13輯, 1978參照.

成立過程에서 있어서 推進的役割을 擔當하게 된다는 것을 뜻하는 것이다.

이와 같은 見地에서 韓國의 近代의 海運建設의 礎石 乃至 母體를 朝鮮郵船株式會社의 接收·管理와 海運人材養成高等教育機關의 創立의 두 가지라고 하는 것이다.

第2項 實物資本의 取得과 運營

1. 實物資本의 取得

資本蓄積에 先行한 實物資本의 取得은 歸屬船舶과 美國援助船舶에 依하여 이루어진다.

(1) 歸屬船舶 및 歸屬企業

① 小型·雜種船

美軍政法令 第33號로 日本人財産 및 그 收入에 對한 所有權이 1945年 9月 25日附로 美軍政廳에 歸屬되고, 1948年 9月 11日의 韓美協定에 의하여 韓國政府에 移讓되었다. 敵產海運企業體와 그 所屬船舶도 이와 같은 措置의 一環으로 韓國政府에 歸屬하게 된다.

歸屬船舶에 關한 正確한 資料는 入手하기 困難하나 1946年 7月末現在의 登錄船統計로서 그 概況을 알 수 있다.

〈表 1〉 1946年 7月末現在 各地方港務廳 登錄船統計

船 種	隻 數	噸 數	隻當平均噸數	備 考
純 帆 船	1,606	28,643	18	
解 船	87	7,839	80	
倉 庫 船	41	3,264	80	
機 帆 船	2,233	63,700	28	
汽 船	313	17,170	55	朝鮮郵船株式會社의 大型船을 包含한지의 與否未詳
計	4,280	120,618	28	

[資料：海運十年略史, p. 120.]

8·15以前부터 韓國人의 所有인 船舶, 搬入船舶 등이 包含되어 있겠으나 少數에 不遇하다고 하겠다. 約 12萬噸의 船腹量이나 그 大部分이 帆船, 機帆船 및 雜種船이며, 汽船의 경우도 小型老朽船이 大多數이고⁹⁾ 外航適格船은 極少數에 지나지 않는다.

② 歸屬企業體와 船腹量

比較的 優良船舶을 所有하고 있었다고 할 수 있는 主要歸屬海運企業體와 그 所屬船舶의 1946年 4月 1日現在의 狀況은 〈表 2〉와 같다.

隻當平均噸數가 1,000噸以上인 會社는 朝鮮郵船株式會社 뿐이며, 京仁商船株式會社의 平均噸數가 250噸이고, 西日本汽船株式會社와 朝鮮船舶統制株式會社의 平均噸數는 겨우 100噸程度이고, 餘他의 海運企業體는 50噸内外의 小型船舶을 所有한 零細業體였다.

9) 交通部海運局：海運十年略史, 서울, 1956, p. 120, 平均船令은 18年.

<表 2>

主要歸屬海運企業과 그 所屬船腹量(1946年 4月1日 現在)

主要歸屬海運關係企業體	隻 數	噸 數	隻當平均噸數
朝鮮郵船株式會社	5	8,693	1,740
京仁商船株式會社	4	985	250
江華航運組合	6	350	60
三國石炭株式會社	23	683	30
朝鮮海陸運輸株式會社	25	1,368	55
釜山海港運輸株式會社	8	401	50
朝鮮米倉株式會社	10	192	20
福 島 組	9	310	35
全南汽船株式會社	6	253	40
西日本汽船株式會社	10	1,163	100
朝鮮船舶統制株式會社	35	3,457	100
朝鮮近海運輸株式會社	11	370	35
朝鮮海上救援株式會社	7	276	40
朝 日 組	4	150	40
計	163	18,751	—

[資料：海運十年略史, pp. 119~120.]

③ 朝鮮郵船株式會社의 船腹

歸屬船舶에 의한 資本形成에 있어서 重要な 意義를 지니는 大型遠洋適格船은 朝鮮郵船株式會社에 所屬되고 있었다. 이 會社의 所屬船舶中 釜山號는 8·15當時 修理次 仁川港에 繫留되고 있었기에 日本海域으로의 移動이 不可能하였으므로 그대로 우리에게 歸屬되었으며, 1945年 11月 28日에 金泉號

<表 3>

朝鮮郵船株式會社의 所有船舶(1949年末 現在까지)

船 名	G/T	D/W	機 關	燃 料	航海 速力	船型	備 考
釜 山	1,631	—	Compound Steam engine	石 炭	—	三島	1945年 8月 15日 引受, 1947年 坐礁廢船
金 泉	3,081	4,800	"	"	8	"	1945年 11月 28日 引受
天 光	2,222	4,037	"	"	6	改D	1946年 10月 引受
櫻 島	1,281	—	"	"	—	三島	1947年 引受, 1948年 北韓抑留
平 安	1,578	2,091	"	"	9	"	1950年 2月 引受
日 進	780	1,117	Diesel engine	重 油	9	繩纜	
漢 陽	2,219	4,037	Compound Steam engine	石 炭	6	改D	
安 城	883	1,604	Diesel engine	重 油	6	改E	
伊 香 保	875	1,623	"	"	6	改E	

[資料：海運十年略史, 韓國海運港灣史 및 海運公社資料 依據 筆者 作成]

가, 1946年 10월에 天光號가 引受되었다. 그 後 漸次的으로 還收되는데 朝鮮郵船株式會社의 1949年 末 現在까지의 所有船舶狀況은 <表 3>과 같다.

앞의 <表 3>에서 4隻은 改D型, 改E型이라 하는 粗製濫造의 戰標船이며, 船隊의 大部分이 石炭을 燃料로 하는 低速力船이다.¹⁰⁾ 그러나 그 當時의 典型的인 商船型인 三島型船이 4隻이나 되고, 坐礁廢船한 것, 北韓에 抑留된 것을 包含하면 1949年 末 現在까지 合計 9隻 14,550톤(G/T)이라는 船腹量을 所有하였던 바, 當時의 實情으로 決코 적지 않는 船腹이었다고 하겠다.

(2) 美國援助船舶

1948年에 韓國政府가 樹立될 때까지의 美國의 對韓無償援助額은 GARIOA(Government and Relief in Occupied Area) 資金 3億 7千 8百萬弗과 美國剩餘民需物資 2千 4百 50萬弗, 合計 4億 250萬弗인데 그 中の 約 2千 500萬弗은 다음과 같은 船舶導入에 割當된 것이다.

<表 4> 美國援助船舶

船 種	G/T	隻 數	船員數	1日航海燃料消耗量	荷役裝置	導入年月	備 考
LST型	2,700	12	54~67	1,728A/G	無	1947年 6月	美軍上陸艇, Diesel Oil 使用
FS型	560	11	28~32	960A/G	有	1947年 6月~7月	美軍輸送船, Diesel Oil 使用
TY型	1,023	1				1948年 4月	油槽船
YMS型		2				"	木船, 美海軍掃海艇
其他船	LT型 2隻, OL型 3隻, BA型 7隻, APC型 2隻, 以上은 1948年 4月까지 導入됨, 美海軍特殊艇						
Baltic型	1,970	8	42~46	5,248A/G	有	1947年 8月~9月	貸與船, 美軍輸送船, Navy special fuel oil 使用

[資料: 韓國産業經濟十年史와 海運公社資料에 依據筆者作成]

위의 <表 4>에 의하면 合計 40隻, 約 4萬總噸이나 되는 船腹인데, Baltic型은 商船으로서의 機能을 發揮할 수 있는 船舶이라 할 수 있겠으나 貸與船이고, 主力인 LST型 12隻과 FS型 11隻을 爲始한 全部가 海軍特殊艇 또는 輸送船이다. 經濟性이라는 實의 問題를 度外視하면 量的으로는 적지 않는 船腹量이라 하겠다.

2. 運 營

(1) 歸屬船舶의 運營

歸屬船舶의 運航形態는 두 가지로 分類된다. 沿岸用小型船이나 雜種船은 零細業體나 個人이 拂下받아 運航하였고, 遠洋用大型船은 歸屬企業體인 朝鮮郵船株式會社가 運航하였다.

① 零細小型船의 運航

小型歸屬船舶은 軍政과 過渡政府에 의하여 緣故者에게 假拂下되었다가 政府樹立後에는 分納賣却處分되었다.¹¹⁾ <表 1>에 있어서 貨物이나 旅客의 輸送에 使用되는 船種은 純帆船, 機帆船 및 汽船

10) 海公沿革과 概要, 1960(海運公社資料)에 依하면 1949年 末 現在로 金泉號의 殘存船令 15年, 天光과 安城의 그것을 4年으로 推算하고 있다.

11) 海運十年略史, p.107.

인데 各各의 隻當平均噸數는 10톤, 28톤 및 55톤이며, <表 2>에 의하면 所屬船의 隻當平均噸數가 100톤以上이 되는 歸屬企業은 朝鮮郵船株式會社를 除外하면 겨우 3個企業 뿐이다. 이들 小型歸屬船舶의 大部分이 小型木造船이었고, 政府의 拂下措置로 이들 船舶을 取得한 業體도 아주 零細하였거나, 船舶을 直接 運航하는 船長인 경우가 많았다.

解放直後, 外國에서 歸還하는 人員이 많았고 또 抑壓으로부터의 解放感和 祖國光復의 歡喜로 一時에 많은 旅客이 全國을 누비는 現象이 일어나 한때 沿岸客船은 活氣를 띠게 되고, 統制物資가 流出되어 沿岸貨物輸送도 活潑하였으나 이와 같은 輸送需要는 一時的인 것에 不遜하다.

當時의 固定的 沿岸貨物에는 無煙炭, 米穀, 天日鹽, 薪炭, 水產物 등의 生活必須物 및 美國援助物資가 있었는데, 大宗品目은 無煙炭과 美國援助物資로서의 肥料와 糧穀 등이었다. 無煙炭은 墨湖를 中心으로 하여 沿岸各港에 輸送되었고, 美國援助物資는 美國船이, 仁川港은 敵性地에 가깝고 港灣施設이 未備하여 大型船入出港에 不便할뿐 아니라 保管設備의 不足등의 理由로, 釜山港에 揚貨하였기에, 釜山을 中心으로 沿岸各地에 輸送되었다. 그러나 이와 같은 輸送需要는 當時의 保有沿岸船腹量에 比하면 過少한 量이었다. 그 理由의 하나로 解放直後의 生産의 萎縮性이 激甚하였다는 것을 들 수 있다. 即 1948年度의 國內工業生産額은 1941年の -83%나 되었다.¹²⁾

小型歸屬船舶의 運航者의 大部分이 船舶과 海運에 關한 知識이나 經驗이 不足하기도 하나 荷動量의 不足은 이들 零細航運業者를 美國援助物資의 集積地인 釜山港에 蟻集케 하고 美國援助物資의 輸送權은 一種의 利權이 되어 既契約者로부터 契約量의 一部를 下請輸送함으로써 慢性的 遊休狀態에서 벗어나고자 하는 零細業者도 있었다.¹³⁾ 한편 燃料費와 人件費의 昂騰, 修繕資材의 不足, 修繕費의 過多 등은 零細船運의 經營을 甚하게 壓迫하였다.¹⁴⁾

② 朝鮮郵船株式會社에 의한 大型船運航

위의 <表 3>에서 본 바와 같이 朝鮮郵船株式會社가 還收하고, 管理·運航한 船舶은 合計 9隻이었으나 事故로 廢船 또는 喪失된 船舶이 있어 1950年 1月 1日 새로 創立된 大韓海運公社에 移籍한 것은 6隻이었다.¹⁵⁾ 船隊의 構成을 보면 日本戰標船 4隻, 800噸級靛樓型 1隻, 三島型 4隻으로 되어 있으나 三島型 4隻中 釜山號와 櫻島號는 事故로 喪失되었으므로 最後까지 運航된 三島型은 金泉號와 平安號의 2隻뿐이다. 그런데 平安號는 船齡이 23年이나 되는 老朽船이었다. 따라서 金泉號를 除外하면 餘他는 低性能船이라 하겠다.

이와 같은 船隊로써 管理人幹部와 船員은 協心努力하여 無煙炭, 糧穀, 肥料, 原鹽 등의 民生問題 解決을 爲한 生活必須物資와 美國援助物資를 主로 沿岸輸送하는데 從事하였다. 主要貨主는 朝鮮石炭會社, 外資總局, 食糧營團 등이며, 民間貨主는 極히 微微하였고, 産業資本에 의한 輸送需要는 거의 없었다.

低性能船이기는 하나 元來가 貨物輸送目的으로 建造된 商船隊이었고, 比較的 諸法規類의 制約을

12) 邊衡尹·金潤煥: 上揭書, p. 211.

13) 慶南海運組合十年小史, p. 35.

14) 海運十年略史, p. 255 및 慶南海運組合十年小史, p. 29 및 p. 61 등의 記事에 依하면 沿岸小型船은 여러가지 壓迫을 받았다는 것을 알 수 있다.

15) 海公沿革과 概要, 1960(海運公社資料).

받지 않는 經營이 可能하였으며, 또 當事者一同의 努力의 成果가 있어 아래와 같이 接收初期의 混亂期를 除外하고는 繼續 利益을 올리고 있었다.¹⁶⁾

(2) 美國援助船舶의 政府直營

美國援助船舶은 政府에 의하여 直營되었는데 輸送貨物, 貨主, 航路 등에 關하여 分析해 보기로 한다.

① 直營船舶의 貨物

政府直營船舶의 輸送貨物은 無煙炭, 糧穀, 肥料, 原鹽, 油類, 空缶 등의 生活必須品이 大部分을 占하고 있다. 1949年 4月 1日에서 同年 12月末까지의 主要輸送貨物은 <表 6>과 같다. 無煙炭, 肥料, 糧穀의 主要 3品만으로 全輸送量의 82%나 되고, 運賃으로는 全輸送收入의 60%이다. 또 無煙炭과 肥料의 2品만으로 全輸送量의 80%, 全輸送收入의 57%의 高率을 占하고 있다. 無煙炭과 美國援助物資인 肥料와 糧穀의 比重이 커다는 것이 1目瞭然하다.

<表 6> 政府直營船舶의 主要輸送貨物
(自 1949年 4月 1日~至 1949年 12月 31日)

品 目	輸送量	百分率	收入(千)	百分率
無 煙 炭	172,409	63%	255,078	40%
肥 料	41,901	16%	108,301	17%
糧 穀	7,003	3%	19,317	3%
...
合 計	270,617	100%	673,815	100%

[資料: 海運局業務課運航係, 各種業務記錄統計.]

團)이며 民間企業으로는 天友社, 三興, 大林 등의 極少數가 對日貿易을 할 경우 有煙炭, 세멘트의

<表 7> 1949年 4月의 貨主別 轉送量

貨 主	輸 送 量	運 賃	滯 船 料	備 船 料	輸送量의 百分率
外 資 總 局	13,752	29,183,550	1,857,569	—	24.1%
朝 鮮 石 炭	36,640	63,843,906	4,491,191	—	64.2
食 糧 營 團	4,329	12,209,295	1,816,332	—	7.6
國 防 部	792	—	—	2,800,000	1.4
朝 鮮 電 業	1,222	1,853,701	283,355	—	2.1
其 他	360	1,047,473	—	—	0.6
合 計	57,098	108,136,925	8,448,447	2,800,000	100%

收入總計(運賃+滯船料+備船料)=119,395,372

[資料: 海運局業務課運航係, 各種業務記錄統計.]

16) 上揭資料.

<表 5> 朝鮮郵船株式會社의 8·15解放後의 經營成果
(自 1945年 10月 1日~至 1949年 9月 30日)

決算期	期 間	利益(損失)金(千圓)
1	1945. 10. 1~1947. 3. 31	損失金 1,622千圓
2	1947. 4. 1~ " 9. 30	利益金 8,868 "
3	1947. 10. 1~1948. 3. 31	" 1,049 "
4	1948. 4. 1~ " 9. 30	" 1,200 "
5	1948. 10. 1~1949. 3. 31	" 2,093 "
6	1949. 4. 1~ " 9. 30	" 10,000 " 豫想

[資料: 海公沿革과 概要]

輸入, 空吹와 海苔의 輸出에 아주 드물게 利用하였을 뿐이고, 그 輸送量도 微少한 것이었다. 年度에 따라, 月에 따라 貨主의 構成이나 輸送量은 同一한 것은 아니나 가장 典型的인 樣態를 나타내고 있는 것으로 보이는 1949年 4月의 主要貨主의 政府直營船舶에 의한 輸送實績은 <表 7>과 같다.

③ 直營船舶의 航路

● 貨物船航路

直營船舶의 大宗貨物은 無煙炭과 外資總局이 取扱한 援助物資인 肥料와 糧穀인데, 援助物資는 美國船舶에 의하여 主로 釜山港에 揚陸되는 바, 政府直營船舶은 이들 貨物을 釜山港으로부터 國內各港에 分配輸送하는데 從事하였다. 그리고 無煙炭은 墨湖港에서 沿岸各港에 輸送되었다. 따라서 直營貨物船의 航路는 明確하게 2個로 나눌 수 있다. 即 釜山港을 中心으로 한 沿岸航路 및 墨湖港을 中心으로 한 沿岸航路가 그것이다. 韓日間航路

에 就航한 船舶이 없는 것은 아니나 아주 稀少한 例에 屬한다. 故로 直營船舶의 航路는 沿岸航路의 範圍를 벗어나지 못하였다고 하겠다.

● 旅客船航路

1948年 2月에 政府直營船舶인 FS型貨物船 6隻을 旅客船으로 改造하여 다음과 같은 定期旅客航路를 開設하였는데 이것이 所謂『무지개航路』이며, 月間 6次~10次 定期就航하였다.

<表 8> 무지개航路

航路名	航海區間	備 考
橙 色	釜山—群山	1949年 3月 廢止
黃 色	釜山—統營	"
褐 色	釜山—墨湖	1949年末以前에 廢止
紫 色	群山—甕津	"
綠 色	釜山—濟州	1950年 大韓海運公社 創立當時까지 存續
靑 色	釜山—鬱陵島	

[資料：海運十年略史, p. 238.]

3. 發生된 矛盾과 問題點

(1) 美國援助船舶의 不經濟성과 政府直營의 非效率性

美軍政廳과 過渡政府를 거쳐 大韓海運公社가 設立되어 이에 모든 船舶을 移讓할 때까지 政府가 直營한 船舶은 다음과 같다.¹⁷⁾

LST 9隻, FS 10隻, 油槽船(Y-7, 1,023G/T) 1隻

水槽船(90톤 1隻, 150톤 2隻) 3隻, 連絡用艇(LCM, PB 등) 5隻

曳船(第二朝鮮號 203톤) 1隻, 引揚修理船(서울號 3,039G/T) 1隻

日本戰標船(大治號 2,221G/G) 1隻

이 船隊構成을 보면 美軍上陸艇인 LST와 美軍輸送船 FS가 主力이 되어 있다. LST는 一般商船의 構造와는 判異한 特殊海軍補助艦艇이므로 2,700G/T인데도 積貨能力은 無煙炭의 경우 1,800톤內外에 不過한데 1日航海에 所要되는 燃料은 1,728A/G나 되며, 船員數는 54~67名, 더욱기 荷役機器나 裝置가 全無하여 지게와 삽으로 荷役을 할 수 밖에 없는 不經濟船이다. FS는 荷役機器를 裝備한 小型美軍輸送船으로 우리 實情에 適合한 것처럼 보이나 560G/T에 積貨能力은 肥料의 경우 360~400톤에 不過한데 1日航海에 所要되는 燃料은 960A/G, 船員數 28~32名이므로 亦是 不經濟船이

17) 「部營船舶移管協定調書」에 의함, (表 4)와 一致되지 아니한 理由는 引受後 韓國海軍에 移讓한 것도 있고, 沈沒한 船舶을 引揚修理하여 運航한 것도 있는 것 등의 變動에 因함.

다.¹⁸⁾

美援助 乃至 貸與船舶과 一般商船의 最低積載重量噸數를 比較하면 다음과 같다.

〈表 9〉 船型別 積載能力比較

船型·船名	船舶明細表記 載積載噸數	控除噸數(콘스탄트 其他除外)				積載能力	
		燃 料	缶 水	飲 水	計		
美國 貸與 援助 船	L S T	2,455	880	—	350	1,230	1,225
	F S	350	72	—	60	132	224
	Baltic	2,700	約 330	—	140	571	2,129
一般 商船 (歸屬 船)	金 泉	4,880	458	58	231	774	4,106
	天光·漢陽	4,037.10	346	111	230	687	3,350
	平 安	2,091.94	283	—	72	355	1,736
	日 進	1,117	40	—	80	120	397

[資料: 海運局業務課運航係 및 海運公社].

그 外는 港內特殊用船과 低性能·老朽化된 引揚船과 改D型 戰標이니 船隊는 不經濟船단으로 構成되어 있었다고 하겠다.

이와 같은 不經濟船을 海運經營에 經驗이 없는 政府官吏가 아무런 準備없이 行政法規와 豫算의 規制下에서 運航하였으니 巨額의 赤字運營이 될 수 밖에 없었다. 例컨데 「무지개航路」라는 沿岸定期旅客船經營에 있어서만 1948年度에 約 4億圓이라는 莫大한 缺損을 보게 되었으며¹⁹⁾, 政府直營에 의한 年間缺損總額은 30億圓이나 되었다.²⁰⁾

(2) 美國援助船舶과 船腹過剩 및 零細航運壓迫

① 美國援助船舶과 船腹過剩

1942年度の 韓國沿岸貨物輸送量(南北韓合算)은 年間 總 160餘萬噸으로 月平均 約 13.3萬噸이며²¹⁾, 1945年 8月 15日 敗戰後 撤去하는 日本人海事行政擔當者가 美軍政廳에 提出한 「海事行政事務引繼書」에서는 南韓에 있어서의 生活必需品 沿岸輸送量을 月平均 11.6萬噸으로 推算하고 있다.²²⁾ 그런데 解放後 1946年度の 主要港口月間平均出港貨物量은 約 3萬噸, 1947年度の 그것은 5萬噸未達²³⁾, 1948年度는 約 10萬噸이다.²⁴⁾ 이와 같은 物動量에 對하여 海上輸送의 供給側을 보면 歸屬大型船舶이나 在來의 小型船을 姑捨하더라도 1947年 9月에는 美國援助船舶인 LST型 合計 32,400噸(2,700噸×12隻), FS型 合計 6,160噸(560噸×11隻) 및 Baltic型 貸與船腹 合計 14,960噸(1,870噸×8隻), 總計 53,520噸의 導入이 完了되었다. 이들 美國援助 乃至 貸與船舶은 海上輸送需要의 增加에 따라

18) 海運局業務課運航係資料 및 海運公社資料에 依함.

19) 海運十年略史, p. 238.

20) 韓國海運港灣史, p. 1399.

21) 海運十年略史, p. 251.

22) 上揭書, p. 38.

23) 上揭書, p. 251.

24) 上揭書, p. 235.

漸次的으로 導入된 것이 아니라 戰後의 剩餘軍需物資處理政策의 一環 또는 軍政實施의 必要上으로 1947年 6月~9月間이라는 短期間에 集中的으로 供與 또는 貸與되었다. 經濟性이라는 見地에서는 問題點이 있으나 當時로서는 最新式인 美國建造船舶의 急增은 一時에 船腹過剩狀態를 齊來하게 하였다.

② 零細沿岸航運의 成長不振

前述한 바와 같이 大部分의 零細沿岸航運業者는 船舶이나 海運에 關한 知識이나 經驗이 있는 것이 아니고 敗戰으로 撤收하는 日本人沿岸航運業者와 어떠한 緣故가 있었던 것이 契機가 되어 沿岸航運에 着手하게 되었으며 解放直後의 非正常的인 沿岸旅客의 急增과 統制物資의 流出에 依한 一時的好況에 便乘하기도 하고, 歸屬船舶을 有利한 條件으로 拂下하는 政策에 따라 比較的 쉽게 船舶을 所有할 수 있게 되었다. 그러나 美國援助船舶의 一時的增加에 依한 船腹過剩狀態下에 甚大한 打撃을 받기도 하고 또 「무지개航路」의 경우와 같이 未久에 廢止할 航路의 無計劃인 政府直營에 依한 經營壓迫 등으로 困境에 빠지게 되어 政府直營船舶의 內航就業을 反對할뿐 아니라 國營制度를 排擊하기에 이르렀다.²⁵⁾

海運公社設立後에는 特別法에 依해 設立된 國策會社에 對한 政府의 厚한 助成策에 比하면 相對的으로 惠澤이 적었고, 또 陸上交通과의 競爭에 直面하여야 하는 등의 不利한 與件으로 大部分의 沿岸航運業者는 오래 동안 資本蓄積의 機會를 捕捉하지 못하여 外航海運業으로 成長하지 못하여 商業資本에 뒤지게 되었다. 韓國沿岸航運者中에서 極少數만이 外航海運業으로 進出·成長하는데 成功할 수 있었던 原因은 이와 같은 點에 있는 것이다.

第3項 韓國海運의 앞날에의 影響

先進資本主義의 衝擊期의 韓國海運의 앞날에 對한 影響은 短期의 影響과 長期的 影響의 두 가지가 있다.

1. 短期——새로운 段階에로의 轉機造成

韓國海運은 5年未滿의 짧은 期間에 先進資本主義의 衝擊을 吸收·克服하고 새로운 段階에의 發展準備를 完了하게 된다. 여기에서 말하는 새로운 段階란 韓國海運에 있어서의 「資本主義의 成立期」(自 1950年 1月 1日~至 1965年頃)의 始發이 되는 國家資本으로써의 獨占的 海運企業의 設立과 海技士를 主軸으로 하는 海運聯關人에 依한 이 會社의 運營, 即 1950年 1月 1日의 大韓海運公社의 設立 및 經營을 뜻하는 것이다.

이 새로운 段階에로의 發展에 있어서는 두가지 要因이 推進役割을 하였다.

첫째는, 政府直營과 朝鮮郵船株式會社의 管理·運營의 結果를 比較함으로써 얻은 政府直營에 對한 反省과²⁶⁾ 政府財産을 斯界의 民間專門家가 運營하면 成功할 수 있다는 自信感이며,

25) 海運十年略史, p. 235, 慶南海運組合十年小史, p. 29.

26) 富永祐治: 交通における資本主義の發展, 岩波書店, 東京, 1967, p. 354 및 孫兌鉉, 「舊韓末의 官營汽船 海運에 關한 研究」, 東亞論叢, 東亞大學校, 釜山, 1970.

둘째는, 第二人間類型에 屬하는 海技士를 中心으로 한 海運關聯人士들의 에토스이다. 이들은 海運立國의 高邁한 理想과 海運을 通하여 新生祖國建設에 이마지 하겠다는 純粹한 意欲에 불타고 있어 管理企業의 緣故者에게 賦與되는 拂下를 받을 수 있는 權利를 그들 스스로가 拋棄하고²⁷⁾ 朝鮮郵船株式會社와 政府直營部門(釜山 港灣廳 業務課)를 併合하여 大韓海運公社의 創立을 推進하게 된다. 大韓海運의 設立은 韓國海運에 있어서의 새로운 時代(資本主義成立期)의 到來를 뜻하는 것이며 이에 關해서는 後述하겠다.

2. 長期——韓國海運의 特徵的 性格形成의 素地

韓國海運의 特徵的 性格으로는 첫째로 政府依存性이 強하다는 것, 둘째로 海技士主動의 色彩가 濃厚하는 點을 들 수 있는데 그 起源은 8·15直後의 先進資本主義의 衝擊期에 거슬러 올라가 찾아볼 수 있다.

(1) 政府依存의 性格의 胚胎

海技士를 主軸으로 한 海運關聯人士들의 에토스는 그들에게 賦與된 利權을 스스로 拋棄하겠금 하였고, 그들은 歸屬船舶이나 美國援助船舶을 國家所有로 確定하고, 이것을 國家資本으로 出資한 特殊海運企業을 設立하되 이의 經營은 民間海運經驗者가 擔當하는 것이 가장 理想的인 方法이라 생각하였다. 政府로서는 朝鮮郵船株式會社의 實績으로 봐서 앞날에 加重한 追加負擔이 없을 것이 確實하므로 樂觀的 立場에서 이 企業의 設立에 臨할 수 있었고, 海運關聯人士들은 이와 같은 性格의 特殊海運企業을 通해 韓國海運의 發展이 順調롭게 이루어질 것을 믿었다. 그들의 에토스로서는 當然한 歸結이라 하겠다. 그러나 여기에는 政府依存의 性格이 內包되어 있는 것이며 時間의 흐름과 더불어 그 傾向은 漸次的으로 強化되어 韓國海運의 基本的 性格의 하나가 된다. 이로써 韓國海運의 段階的인 未發展을 克服하고자 하는 發展促進劑로서의 政府의 海運助成策은 構造的인 問題로 轉化된다.²⁸⁾ 政府의 投資와 助成策은 政府의 干涉을 誘發할 뿐 아니라, 海運關聯人士가 理想으로 한 特殊海運企業은 政治의 墮落으로 執權者에 依한 側近追從者에 對한 特惠分與品으로 轉落하게 되어 그들의 希望과 理想은 霧散한다. 더구나 純粹하였기에 그들의 에토스는 이 點을 豫見하지 못하였던 것이다.

(2) 海技士主動의 性格

① 그 緣由

韓國海運은 外國의 그것과 比較해서 海技士主動의 性格이 濃厚하다고 하는 바 그 緣由는 다음과 같다.

첫째, 8·15解放直後의 民間海運資本의 蓄積이 이루어지기 前의 韓國海運은, 零細業體나 個人의 小型船 乃至 雜種船舶運航을 除外하면, 歸屬企業인 朝鮮郵船株式會社의 所屬船의 管理·運航과 美國援助船舶의 政府直營이라는 狀態로 營爲되었다. 歸屬船舶이나 美國援助船舶은 國家財産이며 이를 運航한 것은 海技士였기에 韓國의 近代의 海運의 起源을 國家財産과 海技士와의 結合이라는 狀態에 窺

27) 韓國海運港灣史, p. 1402.

28) S. G. Sturmev; British Shipping and World Competition, The Athlon Press, London, 1962 에서는 政府依存은 海運發展의 阻害要因이 될 수 있다는 點을 論하고 있다.

아 볼 수 있다. 이와 같은 起源으로 因하여 韓國海運은 海技士主動的 性格을 띠게 되었다.

둘째, 資本蓄積에 先行한 海運人材養成을 目的으로 한 高等教育機關의 設立을 들 수 있으나, 이에 對해서는 前述한 바 있다. 이에 關하여 日本과 比較해 보기로 하겠다.

日本에 最初로 近代의 汽船會社가 創立된 것(資本의 蓄積)은 1870年이고, 5年後인 1875年에 海技士養成所가 汽船會社에 依하여 私立으로 設立되었다. 日本의 경우에는 資本의 蓄積이 先行되었기에 外國技術勞動力(西歐의 海技士)에 依存하지 아니할 수 없었다. 即 初期에는 거의 全적으로 外國海技士에 依存하였다. 船長의 경우만을 보더라도 1887年度에 日本人船長 74名에 對하여 外國人船長은 189名이나 되었다. 外國人海技士에서 依存은 繼續되어 海技士養成所가 設立된 約 40年後인 1914年에 이르러서도 日本人船長 1,401名에 對하여 外國人船長이 178名이나 있었다.²⁹⁾ 이와 같은 狀況이었으므로 日本商船學校教育의 成就目標은 外國海技士依存으로 부터의 脫脚이었다. 韓國에 있어서는 反對의 現象이 일어났다. 資本에 對해 高級人材의 過剩狀態를 齊來하게 되어, 이들은 勞動需要에 應하여 勞動力을 提供하는 것이 아니라 海運에 있어서의 需要의 創出을 하게 되고, 成就目標을 海運에 있어서의 主動的 役割의 遂行에 두게 되었던 것이다.

② 海技士主動管見

가. 海運企業에 있어서의 海技士의 地位

韓國海技士協會의 資料에 依하면 우리 나라에 所在하는 海運企業의 總數는 131個인데, 이들 會社에 있어서 會長, 代表理事, 社長, 副社長, 專務理事, 常務理事, 理事, 監事의 職名을 가진 海技士數는 180名이며, 中 會長, 代表理事, 社長 등의 企業의 所有 乃至 最高經營職에 있는 海技士數는 45名이나 된다.³⁰⁾ 1970年代의 中葉에 比하면 退潮의 兆候는 있으나 諸外國에 比較하면 매우 높은 率이라 하겠다.

나. 國籍取得條件付裸備船에 依한 資本形成促進

船腹增強에 BBC/TC Hire purchase 方式을 取하는 것은 從前에 比하여 많이 減少하였다고는 하나³¹⁾ 最初取得方法의 約 30.3%, 現保有形態의 約 26.3%가 이에 依存한 것임을 알 수 있다.³²⁾ 또 1976年度의 韓國船主協會會員社(55個社)의 保有船腹中 國籍船은 219隻, 1,928,917G/T 인데 國籍取得條件付裸備船은 128隻, 992,376G/T 이므로 國籍船과 國籍取得條件付裸備船의 比率은 隻數에 있어서 60%, 噸數로는 52%나 되었다. 全적으로 國籍取得條件付裸備船方式에 依하여 船腹을 取得하고 船隊를 增強하고 있는 海運會社도 있다.³³⁾ 韓國海運發展에 있어서 이 方法에 依한 船腹增強의 意義는 實로 絶대한 것이라 하겠다. 이 方法에 따른 資本形成은 海技士에 依한 需要創出의 具顯樣態의 하나이며 우리 나라와 같이 海技士主動型이 아닌 海運에 있어서는 이와 같이 盛行될 수 없는 것이라 하겠다.

29) 加地照義:「日本資本主義の成立と海運」, 海運 第288號, 日本海運集會所, 神戶, 1951.

30) 韓國海技士協會: 海運會社住所 陸上勤務海技士 1981에서 算出함, 會社規模의 大小 船舶所有의 與否를 가리지 아니한 計出임.

31) 韓國船主協會: 1980年 船協海運年報, 서울, 1981, p. 115.

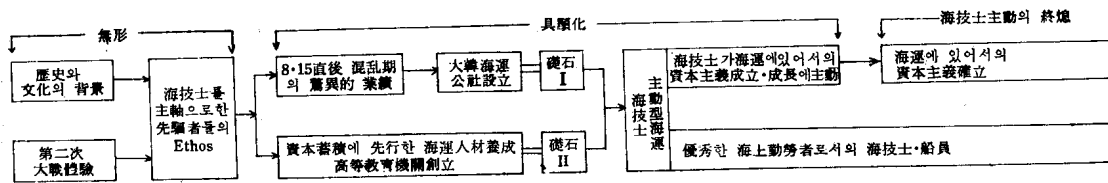
32) 韓國船主協會資料: 81年 6月現在 船舶保有現況分析, 서울, 1981.

33) 海運港灣史, pp. 666~668(表 4-19).

다. 海運에의 資本誘引·海運企業創立의 媒介, 其他

海技士에 依한 需要創出의 다른 樣態로는 商業資本을 爲始한 各種 資本을 海運業에 誘導投資하겠
금 하고, 海運企業創立의 媒介役割, 其他 海運聯關 各種 補助業이나 機關의 創立에의 參與 또는 이
의 促進 등을 들 수 있다. 이에 關한 例證은 省略하겠다.

叙上한 바와 앞날의 展望을 圖式化하면 아래의 <圖 1>과 같다.



<圖 1>

結 言

叙上으로 8·15解放直後의 韓國海運의 內容과, 韓國海運의 礎石은 海技士를 主軸으로 하는 先驅者
들의 에토스에 依하여 놓여졌으며, 이것을 바탕으로 하여 韓國海運이 展開되고 發展할 뿐 아니라,
그것은 韓國海運의 特徵的 性格을 規定하기도 하였다는 點을 考察하였다.

마지막으로, 海運에 있어서의 資本主義의 發展이라는 視角에서, 이 時期의 海運은 어떻게 把握되
는가 하는 問題, 即 發展段階의 어디에 位置지워야 하는가 하는 點을 檢討해 보기로 하겠다.

海上輸送手段의 發達을 生産方法의 發達과 對應하여 考察하면 在來型帆船은 家內手工業에, 西洋
型帆船은 매뉴팩처어(manufacture)에, 汽船은 資本制機械生産에 對比할 수 있을 것이다.³⁴⁾ 在來型
帆船은 그 建造에 있어서도 大資本이 必要한 것이 아니고 그 運航에 있어서 協業은 있으나 技能的
分業은 單純하고 自己輸送時代의 海上輸送手段이었으므로 家內手工業에 比定할 수 있는 것이며, 西
洋型帆船은 그 建造에 있어서 個人的 單獨資力으로는 勘當하기 어려운 比較的 大資本이 所要되며 그
運航에 있어서 技能的 分業이 確立되고 商品生産, 即 他人輸送時代의 海上輸送手段이나 機械動力의
利用以前의 生産樣式이므로 매뉴팩처어의 範疇에 屬한다고 하겠다. 汽船은 그 建造에 大資本이 所
要될 뿐 아니라 時代的으로도 資本主義의 確立期인 産業革命期以後에 産業革命의 結果로써의 機械
動力을 導入한 生産手段이므로 資本制機械生産에 該當하는 것이다.

그렇다면 8·15解放直後에 汽船인 歸屬船舶과 美國援助船舶을 所有하고 이를 運航한 것을 指稱하
여 資本主義海運이라고 할 수 있겠는가 하는 問題가 擡頭하게 된다.

資本主義에 對한 統一된 定義는 없다. 이에 關한 學者들의 見解를 綜合해 보면 資本主義는

• 生産手段의 大部分이 個人에 依하여 私的으로 所有되고

生産手段의 私的所有者가 賃金勞動者를 雇傭하여

34) 加地照義; 上掲論文,

· 最大利潤을 獲得하기 爲한 商品生産이 支配的으로 되어 있는 組織이라고 할 수 있다.

8·15解放直後에는 生産手段인 大型歸屬船舶과 美國援助船舶은 國家의 所有이며 個人的 私的所有은 없었다. 또 이들 船舶을 政府는 直營 또는 管理運營으로 民生問題解決을 爲한 生活必須品の 輸送에 全的으로 使用하였기에, 利潤問題는 全然 度外視되었고, 輸送用役의 生産은 政府의 必要性(民生問題解決)을 充足시키기 爲한 것이였기에 商品生産은 아니다. 따라서 8·15解放直後의 汽船運輸은 資本主義海運이 아니었음이 明白하다.

그러면 8·15解放直後의 汽船運輸은 資本主義發展이라는 見地에서 그 性格을 어떻게 規定해야 하겠는가…….

前述한 바와 같이 日本帝國主義는 韓國海運을 完全히 抹殺하였는데 8·15解放을 契機로 歸屬船舶과 美國援助船舶 合計 約 16萬噸이, 自主的 選擇의 餘地없이 一時에 우리에게 賦與되겠금 된다. 資本蓄積에 앞선 巨大한 實物資本의 賦與로 말미암아 우리 海運은 一大衝擊에 當面하게 되었다. 이로 因하여 한편으로는 混亂이 發生하고 다른 한편으로는 韓國의 近代의 海運의 礎石이 設定된다.

近代의 韓國海運은 自生的 發展過程을 거쳐 資本主義의 確立段階에 到達하는 것이 아니라, 그 始發은 先進資本主義의 衝擊에 依한 것이다.³⁵⁾ 8·15直後의 우리 海運을 資本主義海運準備를 爲한 先進資本主義의 衝擊期라 規定하는 理由가 여기에 있는 것이다.

그러면 그 期間은 언제까지로 하여야 하는가……. 그것은 이 衝擊期에 뒤따르는 劃期를 發見하므로써 解決된다.

1950年 1月1日에 大型歸屬船舶과 美國援助船舶을 合하여 大韓海運公社³⁶⁾가 設立되는 바, 비록 特別法에 依한 國策會社인 公社라고는 하나, 營利를 目的으로 하는 海運企業의 誕生을 意味하는 것으로 韓國海運史에 있어서 劃期的인 事件이라 하겠다.

大韓海運公社의 創立을 前後하여 商業資本에 依한 몇 個의 海運企業이 發生하는 바 이때부터 韓國海運은 「資本主義成立期」에 접어들게 된다. 따라서 先進資本主義衝擊期는 8·15解放直後(1945年 8月15日)로부터 大韓海運公社創立(1950年 1月1日) 直前까지의 期間이 되는 것이다.

(後記: 大部分의 關聯人士가 生存中에 있으므로 人名은 一切 밝히지 아니하였음)

35) 大塚久雄: 大塚久雄著作集 第九卷, 岩波書店, 東京, 1976, p. 486 參照.

36) 大韓海運公社에 關하여는 다음 節에서 考察된다. 1949年 12月 20日 大韓海運公社法에 依하여 設立. 1950年 1月1日 業務開始, 1957年 商法에 依한 株式會社가 되었다가 1968年에 民間에 拂下, 現在의 大韓船洲株式會社임.

參 考 文 獻

資 料

- 海運港灣廳：韓國海運港灣史，서울，1980.
- 交通部海運局：海運十年略史，서울，1956.
- 大韓海運公社：海公沿革과 概要，1960.
- 慶尙南道海運組合：十年小史，釜山，1959.
- 交通部海運局業務課運航係：各種業務記錄統計.
- 部營船舶移管協定調書.
- 韓國海技士協會：海運會社住所 陸上勤務海技士 1981，釜山，1981.
- 韓國船主協會：1981年 6月現在 船舶保有現況分析，서울，1881.
- 韓國船主協會：1980年 船協海運年報，서울，1981.
- 韓國海事問題研究所：海運便覽 1979，서울，1980.
- 韓國海事問題研究所：海運便覽 1980，서울，1981.
- 海運情報센터：海運統計要覽 1981，서울，1981.
- 海運港灣廳：해운항만통계연보 1980，서울，1980.
- 大韓海運公社：船舶一覽表

著 書

- 崔文煥：막스웨바研究，三英社，서울，1978.
- 權世元·姜命圭共譯：프로테스탄티즘의 倫理와 資本主義의 精神，一潮閣，서울，1974.
- 邊尹衡·金潤煥：韓國經濟論，裕豐出版社，서울，1979.
- 李滿基：韓國經濟論，日新社，서울，1980.
- 尹基善：韓國海運二十五年史，韓國海事補佐人協會，서울，1973.
- 富永祐治：交通における資本主義の發展，岩波書店，東京，1967.
- 河野健二·飯沼二郎編：世界資本主義の形成，岩波書店，東京，1970.
- 大塚久雄：社會科學の方法，岩波書店，東京，1971.
- 大塚久雄：社會科學に於る人間，岩波書店，東京，1977.
- 大塚久雄：大塚久雄著作集 第九卷，岩波書店，東京，1976.
- 大塚久雄：大塚久雄著作集 第八卷，岩波書店，東京，1976.
- 大塚久雄：大塚久雄著作集 第三卷，岩波書店，東京，1980.
- 德永 恂：マックス・ウェーバー，有斐閣新書，東京，1979.
- 安藤英治：プロテスタンティズムの倫理と資本主義の精神，有斐閣新書，東京，1977.
- S. G. Sturmev : British Shipping and World Competition, The Athlon Press, London, 1962.

論 文

- 愼泰範：「海運企業의 株式公開必要性」，海洋韓國 1976年 3月號，韓國海事問題研究所，서울，1976.
- 加地照義：「日本資本主義の成立と海運」，海運 第273號~283號，日本海運集會所，神戸，1951.
- 孫兌鉉·金周年·朴容燮：「先後進國 및 韓國의 海技制度에 關한 研究」，韓國海洋大學論文集 第13輯，釜山，1978.
- 孫兌鉉：「舊韓末의 官營汽船海運에 關한 研究」，東亞論叢，東亞大學校，釜山，1970.