

# 海運產業에 있어서의 資本集中에 關한 研究

閔 星 奎\*

## A Study on the Concentration of Capital in Shipping

Min, Seong Kyoo

### < 목 차 >

- |                             |                            |
|-----------------------------|----------------------------|
| I. 序 言                      | 4. 海運經營擴大의 利益              |
| II. 海運企業의 集中추세              | VI. 海運企業集中의 理由             |
| 1. 企業集中의 類型과 目的             | 1. 競爭制限에 의한 市場의 支配         |
| 2. 海運企業集中의 測度와 集中度          | 2. 大量의 原料貨物에 대한 數量運送契<br>約 |
| III. 海運業의 企業集中과 規模의 經濟      | 3. 海運의 技術進步                |
| 1. 船舶의 크기와 規模의 經濟           | 4. 國家의 企業統合政策              |
| 2. 海運企業의 最適規模               | 5. 海上運送事業法의 訂正             |
| 3. 海運企業의 最適規模에 關한 實證的<br>分析 | V. 結 語                     |

### Abstract

This article is divided into five chapters: chapter I is the introduction on the subject under examination; chapter II is devoted to explaining the phenomenon of concentration of capital. The writer has attempted here to show the degree of capital concentration in Korean shipping in 1974 and 1979 and made a comparison with that of the selected leading maritime nations; chapter III has been devoted to the economies of scale and the optimum size of shipping firm, firstly introducing empirical studies of the British shipping firms, which had been conducted by American and British economists in the early 1960's, and secondly made a survey of Korean shipping activity during 1974—1979 in terms of economies of scale; chapter IV deals with the reasons of concentration of shipping in light of recent advances of ship technology; chapter V sets forth conclusion.

### I. 序 言

資本의 蓄積(accumulation)에 따르는 生産力의 增大와 資本의 高度化는 그 過程에 있어서 大規模 經營이 小規模經營을 壓迫함으로써 小資本은 大資本에 合併되는 資本의 集中(centralisation)을 야기

\* 正會員, 韓國海洋大學

하게 된다.<sup>1)</sup> 1960年代에는 巨大企業에 의한 合併運動이 加速化되고 美國에서는 특히 複合企業(conglomerate)에 의한 吸收가 急進展하였다.<sup>2)</sup>

海運產業의 경우에도 企業集中運動의 進展은 例外가 아니었다. 日本에서는 1964年에서 68年에 이르는 海運再建整備期間중에 大部分의 企業은 6大海運구름(group)으로 集約化되었으며, 거의 같은 期間에 英國에서는 콘테이너船의 運航을 위한 4大海運구름의 제휴에 의한 콘소오시엄(consortium)인 Overseas Containers Ltd. (OCL)을 비롯하여 유럽의 5個國의 손꼽히는 海運企業의 共同投資에 의한 Associated Container Transportation Ltd. (ACT) 등 콘테이너船分野에서 數 많은 콘소오시엄의 成立을 보았다. 또 발크·캐리어(Bulk carrier)分野에서도 영국의 5大企業의 共同投資로 설립된 Sea-bridge consortium을 筆頭로 P & O 社와 美國系 Naess 海運구름間의 제휴로 이루어진 Associated Bulk Carriers Ltd. (ABC), Hamburg에 本據를 두고 있는 Euro Mini Bulk Pool의 例를 찾아 볼 수 있다.<sup>3)</sup> 그 밖의 定期船分野에서 이루어진 海運企業의 合併의 例로서는 1970年에 있는 西獨最大의 Hamburg-Amerika Linie 와 Norddeutscher-Lloyd 社間의 合併으로 이루어진 Hapag-Lloyd, 프랑스의 2大國營船 社間의 合併으로 이루어진 Compagnie Generale Maritime 등을 들 수 있다. 한편 美國의 여러 主要 海運企業은 1960年代末에 外部의 Conglomerate에 의하여 合併되었다.<sup>4)</sup>

필자는 이 論文에서 海運產業의 경우에도 企業集中에 의하여 大規模經營에 따르는 規模의 經濟를 누릴 수 있는지의 여부와 海運企業集中의 目的에 대해서 論及하고 우리나라 海運의 集中運動을 企業의 最通規模와 관련시켜 考察해 봄으로써 中小海運企業의 近代化促進은 大規模企業化에 있다는 우리나라의 政策意識에 대하여 參考資料를 제공하고자 한다.

## Ⅱ. 海運企業의 集中추세

### 1. 企業集中의 類型과 目的

지나간 1世紀半 남짓한 동안에 產業發展의 두드러진 特徵의 하나는 大規模生産을 위한 企業單位 規模의 擴大를 들 수 있다.<sup>5)</sup> 經濟가 발전하여 市場規模가 확장되면 企業은 生産規模를 늘림으로써 單位當 平均費用이 減少하는 이른바 規模의 經濟(economies of scale)를 누리기 위하여 一面에 있어서 自己資本의 蓄積에 의한 企業規模의 巨大化를 추구하는 傾向이 있을 뿐만 아니라 他面에 있어서는 他企業과의 結合에 의한 經濟力의 擴張을 도모하게 된다. 이처럼 企業이 他企業과 結合하여 한 층 더 大規模의 經濟單位를 形成하는 것을 企業의 集中이라고 한다.

企業集中의 形態로서는 칼텔, 트라스트, 콘체론의 세 가지를 들 수 있고, 그 目的으로서는 對內的으로 ① 經費節約, ② 能率增進, ③ 事業의 安定을, 그리고 對外的으로는 ① 競爭의 排除, ② 市

1) 大內兵衛, 經濟學, 東京, 1952, pp. 251-252.

2) P. A. Samuelson, Economics, 8th ed., New York, 1970, p. 89.

3) Committee of Inquiry into Shipping, Report, London, 1970, Para. 361-371, 532-535(以下 Rochdale Report 라고 부른다).

4) Business Week, New York, April 16, 1979, pp. 80-81.

5) J. L. Hanson, A Textbook of Economics, 7th ed., London, 1978, p. 109.

場의 獨占을 들고 있다.<sup>6)</sup>

## 2. 海運企業集中의 測度와 集中度

### (1) 企業規模의 測度

企業規模의 大小를 평가하는 尺度로서는 ① 物的 固定設備의 量 또는 資産額, ② 고용하는 從業員數, ③ 販賣額, ④ 生産能力 등을 들 수 있다.<sup>7)</sup> 物的 固定設備은 物的 設備이 큰 企業에는 적합할지 모르나 物的 設備은 작더라도 去來額이 큰 活動分野, 예컨대 食料品類의 集荷에는 적합치 않다. 資産額은 異質的인 生産單位를 比較할 수는 있으나 相異한 價格水準에서 相異한 時期에 구입·設置한 物건의 市價를 決定하기가 어렵다. 흔히 從業員의 數로써 尺度로 삼고 있으나 生産物이 異質的인 경우에는 一方的이라는 비판을 받는다. 예컨대 200人의 종업員을 가진 經營相談會社는 大規模의 企業이지만 同數의 人員을 가진 保險會社 또는 自動車會社는 小規模에 속한다. 販賣額으로써 規模의 尺度로 삼는 경우에는 인플레이션에 의한 價格變動으로 販賣額이 크게 늘어난다는 問題가 있다. 이리하여 어떤 者는 企業規模란 生産能力과 同一한 것이라고 한다.

海上運送用役의 生産에서 固定資本이 占하는 比重은 다른 交通産業에 있어서 보다 크며 또 製造業의 경우에서 보는 바와 같이 生産形態가 多樣하지 아니하고 定期船運航, 不定期船運航, 特殊船運航(탱커運航으로 代表되고 있음)의 3가지 基本形態가 있을 뿐이므로 海運資本은 相對的으로 同質的이다. 그러므로 海運産業의 企業規模를 國內外的으로 比較하는 尺度로서는 企業이 保有運航하는 船舶의 數와 噸數를 기준으로 삼는 것이 타당할 것이다. 上述한 從業員의 數 또는 販賣額에 대해서는 國內外的인 데이터(data)를 얻을 수 없기 때문에 이를 測度로 삼을 수가 없다.

### (2) 海運企業의 集中度

經濟學文獻에 의하면 일반적으로 企業의 集中度를 測定할 때에는 最大規模의 4~8개 企業이 그 産業의 總生産高에서 차지하는 比重(市場占據率)으로써 계산한다.<sup>8)</sup>

表 1은 우리나라 海運企業의 集中度를 1974年末과 79年末로 區分해서 나타낸 것이다.<sup>9)</sup> 74年末에는 外航海運企業의 數가 45개에 불과했으나 79年末에는 그 數가 68개로 50%나 늘어났기 때문에 10大企業의 集中度가 67.7%에서 60%로 낮아졌을 뿐이다. 앞으로도 同一한 Tempo로 企業의 數가 增加하지 않는다면 10大企業의 集中度는 外國의 추세대로 오히려 늘어난다고 보아야 할 것이다.

表 1 韓國海運企業의 集中度

(1974年末과 79年末의 對比)

企業順位	(1974)		(1979)	
	100萬噸噸	% (累計)	100萬噸噸	% (累計)
5大企業	0.98	47.5	2.30	46.8
10 "	1.40	67.7	2.95	60.0
15 "	1.65	79.9	3.44	70.0
20 "	1.80	86.8	3.81	77.6
25 "	1.90	91.8	4.07	82.9
30 "	1.96	94.5	4.25	86.5
합 계	2.03	100.0	4.83	100.0

6) 金潤煥, 新經濟原論, 서울, 1971, pp. 186-187.

7) J. Dean, Managerial Economics, N.J. 1959, pp. 303-6.

8) 朴洪立, 經濟學原論, 서울, 1981, p. 226.

9) 韓國船主協會, 船主協會年報(1974) 및 事業報告書(1979)에 실려있는 船社別 外航船保有現況에 의하여 作成하였다.

表 2 1971年度 主要國의 海運産業集中度

	(噸數)		(10企業의 保有船舶) %
	100萬噸	100萬噸	
이탈리아	8.14	2.44	30.0
영국	27.54	9.20	33.6
노르웨이	21.72	7.33	33.8
일본	30.51	12.78	41.9
독일연방공화국	7.78	3.92	50.4
프랑스	7.01	3.92	55.9
네델란드	5.27	4.00	75.9

資料 : Peter Broers, Die Strukturwandlungen in der deutschen Seeschifffahrt, Berlin, 1974, p.190.

第2表는 獨逸의 資料에 의한 主要海運國의 企業集中度를 나타낸 것이다. 挪웨이, 英國, 이탈리아가 비슷한 一群을 이루고 있는바 그리스(Greece)도 이 그룹에 속하게 될 것이다. 가장 集中度가 심한 나라는 네델란드이며 벨지움도 이 部類에 속한다. 第1表와 第2表를 比較할 때 우리나라 海運企業의 集中度는 先進海運國中에서도 가장 높은 그룹에 못지 않음을 알 수 있다.

資本主義에 內在하는 企業擴大와 合併傾向은 海運産業에 있어서는 1870年代 以後에 분명하게 나타났다. 定期船企業 상호간의 치열한 競争과 技術進歩로 말미암아 海運企業은 漸次로 大規模

化하였다. 이리하여 1900年度만 하더라도 汽船運送業은 鐵道, 製鐵, 石油産業과 더불어 生産의 大規模化가 불가피하다고 생각되었던 少數의 産業중의 하나로서 法人企業의 형태를 취하고 있었다.<sup>10)</sup> 1913年度에 英國의 Royal Mail Steam Packet Co.는 世界最大의 海運그룹으로서 160萬噸의 船隊를 保有하고 있었는데 이는 當時의 世界船隊의 總噸數인 4,300萬噸의 3.7%에 달하는 規模이었다.<sup>11)</sup> 美國鐵道界를 支配하던 Pierpont Morgan의 國際海運트러스트인 International Mercantile Marine Co. (IMMC)는 當時에 100萬噸을 保有하고 있었으며 獨逸의 Hamburg-Amerika Linie 역시 135萬噸의 船隊를 保有하였다.<sup>12)</sup> 1976年度의 世界船隊의 規模는 3억7,200萬噸인 바 그의 3.7%인 1,376萬噸은 第8位의 海運國인 Panama의 全置籍船隊와 맞먹으며 日本의 6大海運그룹 또는 英國의 6大海運그룹의 保有船隊에 해당하는 規模이다. 1909年の 全産業을 망라한 25大企業 중에는 第4位, 20位, 25位를 占한 것이 海運企業이었으나 1929年度에는 100大企業중에 海運企業은 하나도 없었다. 大規模 經營의 主軸을 이루던 定期船企業의 船隊는 오늘날 全船隊의 總噸數로 볼 때 20% 미만을 占하고 있을 뿐이다. 그 동안에 不定期船隊와 탱커船隊가 急激하게 發展한 때문이라고 하겠다.

### Ⅲ. 海運業의 企業集中과 規模의 經濟

#### 1. 船舶의 크기와 規模의 經濟

海運會社의 經營은 원칙적으로 複數工場에 의한 운영이라고 할 수 있는바 大多數의 企業은 2隻 이상의 선박을 運航하고 있기 때문이다. 船舶은 技術的인 工場이며 生産單位(operational unit)이다. 規模의 經濟로 말하면 個別船舶에 대한 技術的인 規模의 經濟와 技術의 내지 勞動單位的인 工場(또

10) J.K. Galbraith, The New Industrial State, Pelican Books, London, 1974, p.21.

11) A. T. Svendsen, "Market Regulations of Tramp Shipping", Shipping and Harbors, Bremen, Feb. 1, 1977, p.168.

12) Institut für Konjunkturforschung, Der Wettbewerb in der Seeschifffahrt, Jena, 1940, p.205.

는 事務所 등)의 크기를 포섭하는 바의 企業에 대한 管理的 및 金融的인 規模의 經濟로 區分할 수 있다.

第2次大戰後로 탱커와 乾貨物航路에 있어서 船舶의 크기는 繼續的으로 擴大되어 오늘날 탱커의 船型은 50萬重量톤을 限界로 하고 있으며 Bulk carrier는 165,000중량톤級까지 登場하고 있다. 同期間중에 製造産業에 있어서는 工場의 技術的인 生産單位가 20倍씩이나 늘어난 事例를 찾아보기 어렵다. 선박의 크기(重量톤)가 늘어나면 重量톤當 運航經費(生産費用)는 줄어든다. 2萬톤級 선박이나 20萬톤級 船舶이나 乘務員數는 거의 同一하며 重量톤當 建造費用은 大形船일수록 낮아진다. 그러므로 운송貨物의 噸當 保險料, 減價償却費, 利子 등의 부담이 역시 떨어지며 엔진(機關)의 크기도 運送能力인 重量톤에 比例하여 커지는 것이 아니므로 貨物의 噸當 燃料소모량과 修理費등 運航費는 船舶이 大形化할수록 遞減한다.<sup>13)</sup> 이는 물론 船舶이 계속해서 操業運航하고 또 積載能力껏 滿船상태(Load factor가 full인 것)로 움직이는 것을 前提로 한다.<sup>14)</sup>

船舶의 크기를 制約하는 條件으로서는 다음과 같은 것이 있다.

① 航路事情——船舶이 入港·通過해야 할 港口, 運河 또는 海峽의 水深과 幅이 船舶의 크기를 制限한다.

② 造船技術과 整備施設——船舶의 크기는 造船技術의 發達상태와 또 大形船을 受容해서 修理할 수 있는 도크의 能力과 數에 의하여 制約을 받는다. 또 탱커의 경우에는 貨物탱크가 깊을수록 크리닝(cleaning)에 隘路가 있으며 가스에 의한 爆發의 危險性이 커진다.

③ 市場에서의 貨物의 蒐集可能性——大形船을 끊임없이 運航하려면 大量貨物이 언제나 蒐集될 수 있어야 한다.

一般的으로 船舶의 크기를 決定하는데 있어서 우리는 다음과 같은 特性을 發見할 수 있다.<sup>15)</sup>

① 航路가 長距離일수록 大形船이 有利하게 就航하고 있다.

② 港口의 碇泊時間이 짧을수록 大形船이 有利해진다. 港口의 荷役能率이 낮으면 小形船이 適合하다.

③ 市場에서의 競爭關係는 거기에서 運航하는 모든 船舶의 크기를 일정하게 만든다. 그러므로 船舶의 大形化에 있어서 就航하는 航路 등에 의한 制約을 가장 덜 받기 때문에 規模의 經濟에 의한 利益을 마음껏 누리고 있는 것은 첫째로 탱커이며 다음이 Bulk carriers이다.<sup>16)</sup>

船舶의 大形化는 가장 중요한 生産性向上의 方法이며 費用節減의 主要한 技術手段이었으므로 船舶의 大形化에 뒤진 企業은 심히 不利해진다. 海運企業이 市場에 남아 있으려면 他企業의 船舶에 比하여 小形船舶을 運航하는 것은 經濟的으로 허용되지 아니한다. 大規模企業이든 小規模企業이든 불문하고 동일한 市場에서 經營을 행하는 限 거의 동일한 크기의 船舶을 利用하지 않을 수 없다.<sup>17)</sup> 船

13) E. D. Naess, Autobiography of a Shipping Man, Colchester, 1977, p. 133.

14) Rochdale Report, Para. 553, p. 155에 의하면 20萬 dwt 以上の 탱커는 2萬 dwt 탱커에 比하여 ton mile 當 運送費가 3分の1 以下이며 그 建造費는 dwt 當 £ 30로서 3分の1 밖에 들지 않는다고 한다.

15) A. Svendsen, Seeverkehr und Schifffahrts-wirtschaft, Bremen, 1958, pp. 206—214.

16) 規模의 經濟에 대한 說明은 趙 淳, 經濟學原論, 서울, 1981, pp. 213—4를 參照할 것.

17) E. A. G. Robinson, The Structure of Competitive Industry, Cambridge, 1958, pp. 10—33을 參照할 것.

舶의 大形化는 탱커船과 Bulk carrier 에 있어서 가장 현저하게 나타나고 그 밖의 船舶에 있어서는 그렇지 못하였던 사실로 알 수 있듯이 船種別로 市場이 다르기 때문에 그 大形化의 程度에 차이가 생긴다.

이와 같이 船舶의 크기는 E. A. G. Robinson 의 最適技術單位(optimum technical unit)로서 海運企業의 最小規模(a minimum scale)을 규정하게 된다.

## 2. 海運企業의 最適規模

海運產業은 定期船企業, 不定期船企業, 特殊船企業(탱커企業)의 3分野로 나누어지고 있다. 그러나 第2次大戰後의 海運業의 構造的 變化로 말미암아 液體貨物以外的 모든 乾貨物(dry cargoes)을 실을 수 있는 小形의 一般不定期船은 크게 쇠퇴하고 大形의 Bulk carriers 가 급속한 發達을 이룩하였기 때문에 오늘날의 不定期船企業은 이를 Bulk carrier 企業과 小形不定期船企業으로 나누는 것이 合理的인 것이다. 이들 相異한 類型에 속하는 船舶은 相互間에 거의 競争을 행하지 아니하고 運航하는 關係로 企業類型別로 規模의 經濟가 相異할 것이다.

海運企業의 規模는 흔히 保有船舶의 척數와 噸數로 表示되고 있다. 그러나 엄밀하게 말하면 重量噸·노트로 表示해야 한다. 船舶의 生産能力에 대한 尺度로서는 이것이 가장 適合하기 때문이다. 그러나 重量噸·노트에 대한 데이터를 入手할 수가 없다는 難點이 있다. 또 海運企業의 從業員數는 운송能力에 比例하는 것이 아니고 船舶의 數에 比例한다. 따라서 船舶의 척數를 우리는 度外視할 수 없을 것이다. 이제까지의 分析方法에 의하면 海運企業의 規模의 測度로서 척數를 고려한 噸數를 써 온 것이다.

前述한 바와 같이 同一한 市場, 同一한 航路에서 運航하는 企業은 큰 작은 間에 經濟上으로 거의 同一한 크기의 船舶을 就航시키지 않을 수 없다는 事由 때문에 海運企業의 經營規模의 크기는 실제로는 最適技術單位(海運의 경우는 가장 有利한 船舶의 크기)에 의하여 左右되는 대부분의 生産企業의 경우와는 달리 保有 또는 運航하는 船舶의 數에 의하여 결정된다. E. A. G. Robinson 에 의하면 일반적으로 企業의 最適規模는 生産, 販賣, 管理, 財務 등의 企業活動에 對應하는 各最適單位를 調和시켜 決定된다고 하므로 海運企業의 경우에는 最適管理單位의 크기와 市場需要의 크기가 規模를 결정하는데 있어서 決定的인 要素라는 것이다.<sup>18)</sup> 船舶의 運航管理의 主된 內容은 船舶을 때와 場所를 特定하여 運航하는 配船(즉 生産)이다. 이를 결정하는 것은 集貨活動(즉 販賣)에 있다. 集貨活動은 그 活動舞臺인 定期船市場, 不定期船市場, 탱커市場의 구조에 따라서 크게 다르다.<sup>19)</sup>

不定期船에 대한 運送需要는 量的으로나 場所의으로 不規則하게 발생하며 供給者인 不定期船企業은 數的으로 多數이므로 심한 競争을 행하고 있다. 이러한 상황에서 船舶을 運航하려면 每航海時마다 集貨活動에 있어서의 意思決定에 機動性和 迅速性を 要한다.<sup>20)</sup> 管理單位가 커지면 意思決定을 分業에 의하여야 하므로 非能率의으로 될 수 밖에 없다. 그러므로 乾貨物船(dry cargo vessel) 船主의

18) J. L. Hanson, op. cit. pp. 118—119.

19) 地田知平, “船舶의 技術進歩と企業集中,” 商學研究15, 東京, 1972, p. 67. Rochdale Report, Para. 533, p. 150.

20) M. R. Bonavia, The Economics of Transport, Cambridge, 1966, p. 70, p. 77.

40%는 1척의 船舶만을 保有하는 單船船主들이다.<sup>20b)</sup>

定期船의 경우에는 需要가 安定되어 있고 船舶의 運航은 일단 時間表가 정해지면 이에 따라서 自動적으로 이루어진다. 또 數務內容의 大部分이 意思決定에 機敏性을 要하지 아니하는 日常業務뿐이며 가장 重要한 集貨活動까지 포함하여 이들 業務를 分業에 의하여 能率的으로 처리할 수 있다.<sup>21)</sup> 뿐만 아니라 集貨의 向上을 위하여 여러隻의 船舶을 같은 航路에 동시에 投入하여 빈번한 運航서비스를 提供함으로써 貨主를 誘致하므로 定期船企業의 最小規模를 相對적으로 끌어올리게 된다.<sup>22)</sup> 定期船企業의 規模가 큰 理由는 여기에 있다.

이리하여 海運企業에 있어서는 特定한 市場과 航路에 가장 알맞는 船舶의 크기(즉 最適技術的 單位)가 企業의 最小規模를 결정하게 되고, 市場의 需要에 비추어 본 最適管理單位의 크기가 最適經營規模(optimum firm)를 규정하게 된다고 말할 수 있다.

이 밖에도 一國의 産業構造가 일반적으로 小規模企業으로 이루어진 경우, 特히 金融機關의 構造가 多數의 小規模 地方銀行으로 이루어진 곳에서는 海運企業의 規模가 小規模일 수 밖에 없다는 것이다. 그 實例로서 20世紀初 英國에서 일어났던 銀行의 大大的인 統合과 合併運動에 의하여 英國不定期船主의 數가 줄어들었던 事實을 들고 있다.<sup>23)</sup>

### 3. 海運企業의 最適規模에 關한 實證的 分析

#### (1) Norway 海運業의 企業規模別 分布

第2次大戰前의 Norway 海運業의 企業規模別 分布상황에 關한 資料(1934年~1937年度)에 의하면, 企業規模를 ① 第1群—5萬噸以上의 船舶噸數를 保有하는 것, ② 第2群—2萬噸내지 5萬噸의 保有企業, ③ 第3群—1萬噸以上 2萬噸未滿의 保有企業, ④ 第4群—1萬噸未滿의 保有會社로 區分하여 그 數와 總運賃收入, 總利益, 純利益을 噸當으로 比較한 것이 表3과 表4이다.<sup>24)</sup>

第1群에는 定期船會社들이 속하고 大形탱커船의 企業은 第2群에 속하고 있다.

이 調査에 의하면 減價償却後의 純利益은 企業規模에 比例하여 커지고 있는 것이 아니다. 第1群 내지 第3群의 企業은 대체로 同一한 水準을 유지하고 있으며 第4群에 속하는 小企業의 利益만 현저하게 낮게 나타나 있다. 이리하여 1934年—37年度에 있어서 總噸數 1萬噸以上을 保有하는 企業은 모두 同等한 營業成績을 올리고 있으므로 1萬噸程度의 規模가 企業의 能率的 最小規模라고

表 3 Norway 海運企業의 規模別 分布

規模別	1934	1935	1936	1937
1	6	7	7	7
2	9	10	14	15
3	17	16	13	16
4	68	65	70	74
合 計	100	98	104	112

20b) I. Chrzanowski, Concentration and Centralization of Capital in Shipping, Farnborough, 1975, p. 34.

21) S. G. Sturmey, Shipping Economics: Collected Papers, London, 1975, pp. 165—6.

22) Northwestern University, The Economic Value of the United States Merchant Marine, Evanston, 1961, pp. 282—3.

23) S. G. Sturmey, op. cit. pp. 173—4.

24) S. Johnsen, Economic Structure Survey of Norway: Coordinated accounts for Limited Shipping Companies, Oslo, 1942, p. 147.

하겠다.

表 4 Norway 海運企業의 規模別 運賃收入과 利益額 (단위: 克郎當 Krone)

企業規模	1 9 3 6			1 9 3 7		
	總運賃	總利益	純利益	總運賃	總利益	純利益
1	157.7	34.7	13.0	220.5	58.2	33.5
2	116.4	39.5	10.2	167.0	77.9	39.1
3	119.5	40.7	12.0	163.6	71.8	34.3
4	145.4	20.0	0.5	184.9	50.8	20.7
	140.5	34.5	9.9	190.3	64.7	33.0
	143.2	35.7	10.8	197.1	65.5	34.4

(2) 定期船企業의 最適規模에 관한 Oi의 分析

1961年度에 出刊된 The Economic Value of the United States Merchant Marine, Evanston Illinois, 1961의 pp.278—311에 실린 Walter Oi의 論文 “The Optimal Size of Liner Firms”은 定期船企業의 最適規模에 관한 體系的 研究로서 가장 重要한 資料를 提供해 주고 있다.

그의 論據인즉 定期船企業에서 規模의 經濟가 크다고 한다면 政府當局의 支援은 少數의 大海運企業에 集中되는 것이 마땅하다는 점에서 出發하고 있다.<sup>25)</sup> Oi는 ① 우선 單一市場(航路)에 있어서의 定期船運航의 豫想最適規模를 결정하려고 試圖하고 나서 ② 定期船企業의 能率의 規模를 설정하고 ③ 마지막으로 現存하는 規模別 定期船企業의 分布상황을 調査하였다.

i) 그는 첫째의 論議에 대해서 다음과 같이 要約하고 있다.

“理論적으로 考察한다면 規模의 經濟는 다음과 같이 3가지를 생각할 수 있다: ① 效率적으로 구성된 航路上에서의 最適規模의 工場(船舶)의 利用, ② 陸上施設의 效率的 利用, ③ 航海回數를 빈번하게 提供하는데서 생기는 運送能力의 效率的 利用(load factor의 向上). 이들 3가지 經濟로 말하면 企業規模가 커질수록 單位費用은 그에 比例해서 減少하는 것이 아니고 中間정도의 企業規模의 경우에 規模의 利益은 대체로 일정해진다.”<sup>26)</sup>

그의 데이터分析에서 알 수 있는 것은 單一市場(航路)안에서 하나의 海運企業은 2~4척으로부터 10~14척에 이르는 광범한 規模에 걸쳐 일정한 規模의 利益을 누린다고 한다. 어느 企業이 市場占有率을 크게 높이려고 하는 경우에는 運賃率을 引下해서 市場에 參加하려는 外部競爭者의 挑戰에 直面하게 된다.

ii) 複數航路에서 運航하는 定期船企業의 最小能率規模를 알아내기 위해서는 그러한 企業에 나타날 規模의 經濟로서 우리는 다음과 같은 4가지를 생각할 수 있다: ① 完全操業時에는 大形船일수록 經濟的이라는 船舶의 費用特性에 관련된 것, ② 經營 또는 管理機能의 不可分性에 의거하는 經

25) Northwestern University, op. cit., p. 278.

26) Ibid., p. 286.



濟, ③ 生産要素의 購入에 있어서의 金錢上의 經濟, ④ 航路의 多角化에서 오는 經濟<sup>27)</sup> 그러나 한隻의 大形船舶만을 保有하는 企業의 경우에도 船舶의 費用特性에 關連된 規模의 經濟를 누릴 수 있다. Oi는 管理機能의 不可分性에 의거한 經濟가 可能하다는 假說을 理論的으로나 經驗的으로나 立證할만한 근거가 없다고 主張한다. 船用品, 燃料油의 購入 또는 新造船의 구입에서 大企業의 경우에는 中小企業에 比하여 金錢上의 혜택이 있다는 것은 事實과 다르다고 한다.<sup>28)</sup> 大企業일수록 둘 이상의 航路에서 配船계획을 세우는데 있어서 彈力性이 있으나 이에 關連된 規模의 經濟가 어느 程度인가를 現實的으로 推計하는 方法이 없다는 것이다.

이리하여 Oi는 그의 分析資料로부터 다음과 같은 結論을 내리고 있다. 즉 多角配船의 經濟를 달성하기 위해서는 적어도 2 이상의 航路에 就航시킨다고 보아야 하므로 이는 8~12척의 船舶을 保有하는 것이 企業의 最適規模의 下限을 나타낸다. 그 밖에 50~60척의 船隊를 5~6개 航路에 配船하여 運航하더라도 費用의 節約을 가져오리라고 暗示하는 것은 없으므로 理論的으로는 12척의 船隊를 가진 企業이나 60척을 所有하는 企業이거나 間에 規模를 擴大하더라도 收益에는 變함이 없다고 한다.<sup>29)</sup>

iii) 마지막으로 Oi는 定期船企業의 規模別 分布를 考察함으로써 理論的 論議를 立證하고 있다.

表 5는 主要海運 9 國의 定期船企業規模이다. 度數分布에 있어서 가장 例數가 많은 船隊規模는 10척以下의 企業이다. Netherland와 Sweden의 경우에는 이 最頻値는 11~20척에 있고 Norway의 경

表 5 主要海運國의 定期船企業規模의 分布

國別	척수									船舶會社數
	0-10	11-20	21-30	31-40	41-50	51-60	61-70	71-이상		
미 국	8	7	6	1	—	2	—	—	24	
영 국	25	17	12	5	4	1	1	0	65	
프 랑 스	9	4	2	0	1	1	0	1	18	
독 일	12	8	1	3	1	0	0	0	25	
이탈리아	13	4	1	1	0	0	0	0	19	
일 본	6	4	5	0	0	0	0	0	15	
네델란드	2	4	1	3	1	2	0	0	13	
노르웨이	6	5	6	1	0	1	0	0	20	
스웨덴	5	6	1	3	0	1	0	0	16	
합 계	86	59	35	17	7	9	1	1	215	

資料 : The Economic Value of the United States Merchant Marine, Evanston, 1961, p. 294.

27) Ibid., p. 290.

28) Ibid., p. 291. 船舶建造에 관해서는 Marine Consultants(造船設計事務所)의 利用 또는 造船會社가 開發하는 標準船을 利用함으로써, 또 船舶管理에 관해서는 Ship Management Company(船舶管理會社)를 利用하면 小規模企業이라고 할지라도 大企業과 동일한 利點을 누릴 수 있다. Rochdale Report, Para. 712 以下 및 Para. 1197-99를 參照할 것.

29) Ibid., p. 293.

우에는 10척以下の 그룹과 21~30척의 그룹의 양쪽에 있다. 이처럼 小規模企業이 通例처럼 보인다. 1~2개企業이 産業 전체를 支配하는 경향은 보이지 않는다. 最大의 企業(프랑스企業)일지라도 船舶 總數의 2%를 支配하는데 불과하고, 11개의 大企業(총215개企業의 5%)이 支配하고 있는 船舶은 總數의 16%정도에 지나지 않는다.

定期船企業의 最適規模를 推定하는 또 다른 實際的 方法은 George J. Stigler 教授가 提唱한 이른바 “生存者原則”(survivor principle)이다. 한 産業의 企業規模別 分布를 2時點에서 살펴볼 수 있다. 이 2時點 사이에 일부 企業이 破産·消滅하거나 新企業이 登場한다. 그 期間에 生存하는 企業을 成長, 安定, 減縮의 3구rup으로 나눌 수 있다.

“어느 産業의 企業에 無制限한 規模의 經濟效果가 있다고 가정하자. 生存者原則에 의하면 存續企業은 이 經濟를 實現함으로써 存立企業의 平均規模를 上向調整시켰다고 볼 수 있다. 다른 편으로 大企業의 規模에 不經濟가 있다면 存續하는 大企業은 規模가 縮少하리라고 예상할 수 있다. 그러므로 定期船企業의 規模別分布의 時間的 變化를 살펴보면 海運業의 最適企業規模의 上下限을 判明할 수 있을 것이다.”<sup>30)</sup>

規模의 經濟以外에도 定期船企業의 規模別分布는 海運同盟이나 政府의 慣行이나 政策등 制度上的 制約 그리고 分析期間중의 經濟事情에 의하여 影響을 받는다.

表 6 英國定期船企業의 規模別 保有船의 척數

船舶척數	1-10	11-20	21-30	31-40	41-50	51-60	61-70	70이상		
<1957>										
大形船企業	2	2	4	1	0	0	0	0	9	19.6
中形船企業	11	7	5	3	3	1	1	0	31	20.9
小形船企業	8	6	2	1	1	0	0	0	18	13.7
합 계	21	15	11	5	4	1	1	0	58	18.5
기타企業 *	4	2	1	0	0	0	0	0	7	—
<1917>										
大形船企業	2	3	1	1	1	1	0	0	9	24.8
中形船企業	7	11	3	2	2	4	0	2	31	28.7
小形船企業	5	5	4	1	0	0	2	1	18	25.6
합 계	14	19	8	4	3	5	2	3	58	27.1
기타企業 *	4	0	0	0	0	1	0	0	5	—

\* 기타企業이란 40年期間의 一部分에 걸쳐서 운항한 海運會社이다.

資料: 表5와 同一함, pp. 304-5.

이어서 O<sub>i</sub>는 40年間에 걸친 英國의 定期船企業의 橫斷面의 分布를 제공하고 있다. 同企業의 規模

30) Ibid., p. 297.

는 各企業의 船舶의 척數와 噸數로써 表示하고 있다. 이 40年間 계속해서 運航하고 있는 것은 58企業이었다. 이들 58企業의 船隊規模와 平均船舶의 크기別 度數分布를 보면 表6과 같다.

이 資料에서 알 수 있는 것은 各企業이 規模에서는 中間的인 것으로 集中하는 傾向이다. 規模의 經濟가 있다면 大企業은 더욱 더 成長해야 할터인데 그러한 傾向은 보이지 않고 成長한 企業의 대부분은 小規模企業이었고 超大形企業이나 超小形企業의 쌍방이 原資料에 의하면 保有船隊 10척(6萬噸) 내지 40척(25萬噸)인 中位의 船隊規模로 向하여 變化하는 傾向이 나타나고 있다.<sup>31)</sup>

以上 Oi의 研究結果를 要約하면 다음과 같다. 理論的으로나 經驗的으로나 海運産業에 規模의 經濟가 크게 나타난다는 假設은 인정할 수 없다. 證明되는 것은 꽤 광범위한 企業規模에 걸쳐 收益이 대체로 일정하다는 것이었다. 積載噸當 費用은 10척 내지 40척까지의 어느 企業規模의 경우어나 대체로 同一하다. 또 3척 내지 12척程度를 保有하는 企業規模의 경우에는 單一市場에서의 취항費用은 대체로 一定하다.<sup>32)</sup>

### (3) Sturmey 와 Zannetos의 最適企業規模에 關한 分析

i) 1962년에 出版된 British Shipping and World competition에서 S.G. Sturmey는 能率的으로 經營할 수 있는 定期船企業의 最適規模에 關하여 대체로 Oi와 同一한 結論을 내리고 있다. 그는 英國定期船隊의 80%를 保有하는 8大定期船子들의 系列企業에 대한 支配상황을 分析하는 한편 탱커船隊의 75%는 Shell 石油와 BP 石油등 石油會社 자신이 保有하고 있는데 그 중에서 70%는 위의 兩社가 所有하고 있음을 지적하고 있다. 또 不定期船은 4萬噸以上을 保有하는 11개企業이 4분의 3을 保有하고 있으며 나머지 4분의 1을 50개의 小規模企業이 所有하고 있는데 그 不定期船企業과 탱커企業의 多數가 런던에 事務所를 두고 있는 希臘人(Greeks)의 所有라고 한다.<sup>33)</sup>

Sturmey의 最適企業規模에 關한 主張은 다음과 같다. 技術上으로나 財務上 또는 管理上으로 어느 程度가 海運企業의 最適規模인지 말하기란 不可能하다. 船舶의 運航은 經營陣의 계속적인 意思決定을 要求한다. 權限의 移讓은 可能할지라도 能率的으로 經營할 수 있는 企業의 最大規模는 아마도 대부분의 他産業에 比하여 海運業의 경우에는 더 小規模일 것이다. 실제로는 船主의 才能에 크게 依存하나 最高經營陣에 第1級의 職員을 두고 있는 海運會社의 最大經營規模는 第2級의 職員이 영도하는 경우에 比하여 훨씬 더 클 것이다. 最大海運子들을 어느 程度 分解할 수 있다면 海運業전체로서는 좋은 일일 것이다. 約 50萬噸의 船隊는 아마도 定期船會社로서는 經濟的인 最大規模일 것이다.<sup>34)</sup>

그는 脚註에서 Norway의 경우에 대하여 言及하기를 高度로 能率的이고 또한 擴充力이 강한 Norway 船隊에 있어서는 各船社가 獨立해서 존재하고 있는 바……75萬噸이 아마도 經營能率에 대한 限界일 것이다. 이 限界조차 역시 Norway의 經驗에서 알 수 있듯이 非能率的인 經營者가 運營하는 경우에는 지나치게 큰 規模일런지 모른다.<sup>35)</sup>

31) Ibid., p. 308.

32) Ibid., p. 311.

33) S.G. Sturmey, British Shipping and World Competition, London, 1962, pp. 359—363.

34) Ibid., pp. 381—382.

35) Ibid., p. 382 note 14.

ii) Zenon S. Zannetos 教授는 1966년에 出版한 The Theory of Oil Tankship Rates 에서 技術的인 規模의 經濟가 대단히 현저한 탱커 產業의 경우에는 가장 能率的인 生産單位의 規模는 전반적으로 커진다고 지적하고 있다. 또 탱커 經營을 實證的으로 分析하려는 者의 注目을 끄는 事實은 管理上 및 財務上으로는 명확하게 나타나는 規模의 經濟가 相對的으로 결여되어 있다고 한다.<sup>36)</sup> 그 結果 탱커 船主는 能率的으로 經營하기 위한 經營管理上의 上部構造를 필요로 하지 않는다. 船舶이 本據地를 벗어난 경우에 船主는 日常的인 運航管理業務를 船長에게 맡기고 일거리를 求할 必要가 있을 때에는 各處의 港口에 있는 탱커 仲介人을 利用하거나 船用品을 求할 때에는 그 地方의 供給業者를 利用함으로써 매우 能率的으로 業務를 수행할 수 있다.

이러한 事實은 企業으로 하여금 最適規模가 작아 市場에 대한 參加를 매우 容易하게 만든다. 또 管理面으로 볼 때 船舶은 하나의 企業이다. 船舶은 대부분의 時間을 船長의 支配下에 있고 本社의 監督은 극히 重要한 사항에 대해서만 행해질 따름이다. 行動이 이루어지고 있는 地點과 전반적인 管理權의 所在地가 격려되어 있는 限 集中管理를 效果的으로 행할 수가 없기 때문이다.

#### (4) 우리나라 海運產業에 대한 經驗的 分析

위에서 살펴본 外國海運企業에 대한 分析結果가 韓國海運界에서도 妥當한가를 알아보기로 한다. 韓國海運產業에 대한 것은 1974~1979年 사이의 5年동안의 活動상황을 分析한 것인데 韓國船主協會의 資料에 의거하였다.<sup>37)</sup> 分析對象은 同協會에 加入하고 있는 外航船社이다. Oi 나 Sturme이 分析對象이 主로 英國을 비롯한 유럽의 主要海運企業, 그것도 오랜 傳統을 가진 定期船企業인데 反하여 우리의 경우는 그러한 傳統있는 定期船企業이 全無한 실정이다. 大形船을 運航하는 企業의 絕對多數가 不定期船企業이라 할 수 있고 定期船企業이라 부를 수 있는 것은 大形船運航의 경우 1개 會社를 들 수 있을 뿐이며 中小海運企業의 경우에는 6~7개 會社를 들 수 있을 것이다. 그러므로 韓國海運企業에 대한 것은 不定期船企業의 活動을 分析한 것이라고 하여도 과언이 아닐줄 믿는다.

外國의 경우라면 分析資料로 삼은 期間으로서 最少限 10年以上의 時差를 두는 것이 보통이겠으나 우리나라 海運產業은 短時日內에 刮目할만한 量的·質的인 成長을 초래하고 있으므로 이를 5年으로 短縮시키는 것이 오히려 合理的이라고 생각하였다.

이 實態分析은 Stigler의 Survivor principle 에 의거하였다.<sup>38)</sup> 同期間(1974年末~1979年末)중에 海運企業의 數는 45社에서 68社로 51%가 늘어났다. 保有船舶의 數는 288척에서 531척(84%의 증가)으로 늘어났고 船舶의 총噸數로 보면 203萬噸에서 491萬噸으로 2.4倍(141%)나 팽창하였다. 또 企業當 保有船舶의 數는 6.4척에서 7.8척으로 늘고 企業當 保有噸數는 74年末에 45,030총噸이던 것이 79年末에는 72,280총噸으로 60%가 증대하였다. 이처럼 船舶會社의 平均規模는 5年동안에 크게 늘어났다.

同期間中 74年度에 存在하였던 外航海運企業 45社중에서 24개社의 保有船舶은 척數로 78척이 늘었고 噸數로는 2倍以上이 增加하였다. 또 74년에는 없었던 37개社가 그 동안에 新設되어 213척의

36) Z. S. Zannetos, The Theory of Oil Tankship Rates, Cambridge, Mass., 1966, pp.182-3.

37) 前掲 註9)를 參照하라.

38) G. J. Stigler, "Economies of Scale," Journal of Law and Economics, Oct. 1958, p. 54.

表 7 韓國外航海運企業別 保有船舶의 消長추이

	기업 수	선박척수		선박총톤수		척당평균톤수	
		1974	1979	1974	1979	1974	1979
톤수증가	24	195	273	1,325,938	2,782,523	6,800	10,522
톤수불변	2	9	9	143,586	143,586	15,954	15,954
톤수감소	5	40	28	315,431	108,572	7,886	3,878
1974년 부존재	37	—	213	—	1,876,833	—	8,811
1979년 부존재	14	44	—	232,804	—	5,291	—

船舶을 保有하게 되었는데 그 保有톤數는 74年度의 外航船隊의 總톤數에 육박하는 188萬톤이나 된다. 한편 74年度에 존재하였던 企業중에서 2개社는 척數로나 噸數로 規模에 變함이 없었고 5개社의 경우에는 保有톤數가 3分の1로 줄었다. 또 外航船企業數의 3分の1에 달하는 14개會社는 同期間中에 消滅하였는데 그 保有톤數는 外航船隊 전체의 11%인 23萬여톤이었다. 이들 企業의 大部分이 2척以下의 小形船을 保有하는 31位以下의 小規模會社였다. 이 점은 海運企業이 複數工場을 效率的으로 運營하려면 生産單位의 適正規模가 前提로 된다는 것을 뒷받침하는 듯이 보일런지 모른다. 그러나 消滅한 企業중에는 小規模會社 뿐만 아니라 13萬7천總톤(2척)에 달하는 船舶을 保有하던 第4位의 企業이 들어 있다.

表 8 韓國海運産業의 企業規模別 分布의 變化 (단위 : 1,000總톤)

企業順位	1974				1979			
	上·下限 (1,000總톤)	척數	總톤數	%	척數	1,000總톤	%	上·下限 (1,000總톤)
5대기업	383-121	56	982	47.5	79	2,300	46.8	808-208
10대기업 累計	383-79	96	1,400	69.1	132	2,950	60.0	808-121
11~20位	72-23	85	396	19.6	81	863	17.5	120-65
21~30位	21-8	66	162	8.0	90	436	8.9	63-35
31~45位	7-2	41	68	3.3	107	383	7.8	34-20
46~68位		—	—	—	121	283	5.8	20-7
합 계		288	2,026	100.0	531	4,915	100.0	

또 表 8에서 보는 바와 같이 74년에 10大海運企業의 産業전체에 대한 保有톤數의 占有率은 69.1%였던 것이 79년에는 60%로 낮아졌다. 10대企業중에서 保有톤數가 增加한 것은 6개企業에 불과하고 噸數에 變함이 없는 企業이 1개社, 消滅한 企業이 1개社, 保有톤數가 減少한 企業이 2개社였는데 그 2개社중의 하나는 10分の1以下로 規模가 줄었으며 다른 하나는 3分の1로 축소되었다.

表 9에서 알 수 있는 것은 74년의 15大海運企業의 成長率은 135%로서 35%밖에 늘지 않았으나 나머지 30개企業의 그것은 212%로서 112%나 늘어났다. 表 10에 의하면 同期間中 成長率이 가장 높았

表 9 韓國海運產業의 保有噸數의 成長率

	1974年末 보유噸數(1,000총톤)	1979年末 보유噸數	成長率 (%)
74年末의 15大企業	1,655	2,245	135.7
나머지企業	371	788	212.2
합 계	2,026	3,033	149.7

表 10 韓國海運企業의 規模別 保有船의 成長率

1974年末의 大企業順位	1974年末 보유噸數(천톤)	1979年末 보유噸數	成長率 (%)
1-5	982	1,121	114.2
6-10	418	805	192.7
11-15	255	318	125.0
16-20	141	303	215.2
21-25	104	188	181.8
26-30	59	95	161.5
31-35	34	156	465.0
36-40	25	46	186.1
41-45	10	0	-

表 11 韓國海運產業의 大·中·小形船保有船社別 規模

척數 船型	1~5	6~10	11~15	16~20	21~25	26~30	합 계	平均척數
<1974年>								
大形船社	8	1	2	1	1	0	13	7.4
中形船社	4	5	1	1	1	0	12	8.8
小形船社	3	1	2	0	0	0	6	7.2
합 계	(15)	(7)	(5)	(2)	(2)	(0)	(31)	7.9
<1979年>								
大形船社	5	3	3	1	0	1	13	8.8
中形船社	1	5	3	2	1	-	12	11.3
小形船社	1	2	1	1	1	0	6	12.7
합 계	(7)	(10)	(7)	(4)	(2)	(1)	(31)	10.5

表11에 의하면 韓國海運業의 경우에는 30척을 넘는 船隊를 保有하는 企業이 없다. 企業의 船隊保有規模가 10척 내지 40척의 中間規模로 集中하는 傾向이 있다는 Oi의 分析結果는 우리나라 海運界에도 妥當하게 적용된다. 그러나 40척 내지 70척을 넘는 大規模企業의 경우에도 40척以下로 規模가 縮少되는 경향이 있다는 것은 알 수가 없다.

던 것은 31位 내지 35位였던 小規模企業들인데 4倍가까이 成長하였으며 그 다음이 16位~20位의 中間企業들로서 2倍以上. 붙어났다. 우리의 經驗으로는 大規模海運企業보다도 中小規模의 企業에 있어서 成長率이 높으므로 規模에 比例하여 成長率이 높아진다는 假說은 否定된다.

表에서 보는 바와 같이 79年의 5大企業 중에는 50萬총톤을 넘는 船隊를 保有하는 會社가 2개社인데 그중의 1개船社는 80萬총톤을 保有하고 있다. 그러므로 50萬톤 내지 70萬톤을 넘는 企業의 경우에는 大規模經營의 利益을 누릴 수 없다는 Sturme의 主張은 우리의 資料로써는 立證이 되지 아니한다. 다만 그가 當時의 在來定期船의 平均크기를 7,000톤 내지 8,000톤으로 보아 70척以上の 船隊를 保有하는 경우라면 經營規模擴大에 따른 利益이 없다는 것을 가리켰다고 해석할 때에는 우리의 資料에 의하더라도 모순은 생기지 아니한다.

#### 4. 海運經營規模擴大의 利益

##### (1) 最適規模에 대한 2개의 概念

海運産業에 있어서 中小企業이 大企業과 함께 長期的으로 變함없이 存立하는 合理的 根據을 우리는 大企業과 對比한 中小企業의 높은 成長率과 利益率에서 찾아야 할 것이다. 最適規模에 대해서는 理論적으로 두 개의 概念이 명확하게 區分된다.<sup>39)</sup>

하나는 最大收益規模로서의 最適規模이고 다른 하나는 最大能率規模로서의 最適規模이다. 前者는 收益額이 가장 큰 企業規模를 의미한다. 完全競爭을 前提로 할 때 平均費用이 最小로 되는 規模는 收益額이 가장 큰 規模를 가리킨다. 不完全競爭市場에서는 限界收入과 限界費用의 一致點에서 利益額의 極大點을 찾아야 한다. 需要面인 市場條件을 고려하지 아니하는 技術的 最適規模의 경우에는 販賣費, 管理費를 除外한 技術的 生産費와 賣上高의 差額이 最大로 되는 規模가 되겠으나 市場에서의 販賣可能性을 고려하는 經濟的 最適規模의 경우에는 販賣費, 管理費를 포함하는 總原價가 最小로 되고 利益額이 가장 큰 經營規模를 의미하게 된다.

後者인 最大能率規模란 平均費用이든 賣上利益率, 總資本利益率, 附加價值率, 設備效率이든 能率을 나타내는 基準으로써 測定하여 그 率이 最大인 規模를 의미한다. 費用으로 보면 最小平均費用의 規模로 되고 利益으로 보면 最大利益率의 규모가 最適規模이다.

##### (2) 大規模經營의 利益

앞에서 본 內外國의 海運企業에 대한 最適規模分析은 결코 中小規模의 經營이 언제나 有利하다는 것은 아니다. 가령 能率을 희생하더라도 規模를 擴大할수록 “額”으로서의 利益이 커지는 것, 즉 最大收益規模로서의 最適規模의 利益이 있기 때문에 經營規模의 大小를 문제로 삼는 것이다.

前述한 바와 같이 海運企業의 경우에는 規模의 擴大에 따르는 費用節約의 餘地가 거의 없다고 한다면 費用以外的 점에서 본 經營規模擴大의 利益은 어떤 것이 있는지 검토하기로 한다.<sup>40)</sup>

##### ① 金融上の 利益

資本調達能力의 기초는 收益力이므로 收益力이 있는 限 調達能力은 企業規模에 正比例하지 않는다. 그러나 調達額의 크기와 利率의 高低를 문제로 할 때 企業規模가 클수록 有利한 바 銀行은 일반적으로 大企業일수록 安全한 融資對象으로 생각하고 利率을 낮게 부과하는 것이 現實이다. 특히 資本調達을 金融機關으로부터의 借入뿐만 아니라 株式資本이나 社債에 의한 調達能力에서 본다면 規模에 比例하여 커지는 것이 틀림없다.

탱커船 등의 船舶은 점점 大形化하고 있다. 또 海運은 高度로 資本集約的 産業인 바 15,000총톤의 貨物船은 鐵道에 比하여 10배나 資本·雇傭比率이 높은 것으로 지적되고 있다.<sup>41)</sup> Fairplay 誌의 25,

39) 末松玄六, 中小企業의 經營戰略(經營學全書10), 東京, 1972, pp. 106—113.

40) 上掲書, pp. 113—116 및 J.L. Hanson, op. cit., pp. 112—113.

41) I.H. Chrzanowski, Concentration and Centralization of Capital in Shipping, Farnborough, 1975, p. 31. 또 Rochdale Report, Para. 1322에 의하면 從業員 1人當 資本比率이 海運業보다 높은 産業은 電力·水道 사업 뿐이다. 西獨의 경우에는 海運의 그것이 全産業의 平均比率보다 9배나 높고 他交通業보다는 3배가 높다. L.M.S. Rajwar, et al., Shipping and Developing Countries, New York, 1971, p. 58 參照.

000 dwt 발크船의 建造費는 1967~76年사이에 3倍가량(296.2%)이 上昇하였고 25,000 dwt의 콘테이너船(1,200 TEU)의 경우에는 6倍以上(629.8%)이나 올라서 £2,530萬(366억원)에 달하므로 그 10%의 契約金만도 36억원이 넘는다.

② 販賣活動에 있어서의 利益

大規模企業은 각처의 販賣組織과 新聞廣告를 통하여 販賣努力을 集中할 수 있고 市場情報의 組織的 수집等 營業上의 技術情報(Knowhow)의 蓄積이 可能해지며 그것은 또 組織的인 集貨活動(marketing)과 함께 集貨能力을 強化하게 된다.

③ 勞務管理面에 있어서의 利益

大企業은 船員의 作業環境의 정비, 作業의 機械化와 自動化, 船員 및 陸上職員의 教育訓練과 福祉施設 등의 擴充에 있어서 有利해진다. 小規模企業으로서는 福祉施設 등의 마련에 所要되는 費用을 감당하기에 역차다고 할 수 있다.

### Ⅳ. 海運企業集中의 理由

#### 1. 競爭制限에 의한 市場의 支配

定期船市場은 航路마다 細分된 여러 部分市場으로써 이루어지고 있으며 1航路에는 往航(outward)과 復航(homeward)에 각기 海運同盟(conference)이라는 cartel이 形成되어 있어 世界的으로 그것이 360개나 존재한다.<sup>42)</sup> 1875年 以來로 定期船航路에서만 볼 수 있는 海運cartel은 競爭制限에 의한 市場의 獨占을 그 目的으로 한다.

製造業과는 달리 海運産業은 在庫과정이 있을 수 없는 商品을 생산하며 運送能力의 50%만 利用하든 100%를 利用하든 동일한 費用이 所要된다. 또 전체 費用중에서 不變費가 約 80%나 占하며 可變費는 荷役費와 仲介手數料 정도이다.<sup>43)</sup> 資本構成面에서도 固定資產의 比率이 韓國海運産業의 경우에는 79.3%나 된다.<sup>44)</sup> 뿐만 아니라 定期船海運에 對한 需要는 航空需要(특히 旅客需要)와는 달리 非彈力的이라고 한다. 例컨대 運賃率이 10%引下되면 運送貨物量은 10%以下로 늘어나 運賃收入額은 增加하기는 커녕 도리어 줄어든다는 것이다.<sup>45)</sup> 定期船은 技術的으로는 就航하는 航路의 特殊事情에 알맞게 建造되며 陸上施設 또는 營業權(good will) 등 有形·無形의 資產을 保有하는데 이는 他航路로 轉用하기에 적합치 않다.

위와 같은 事由로 定期船企業 상호간의 競爭은 徹底的 破滅的 競爭에 빠지기 쉽다. 同一航路에 취항하는 定期船은 技術的으로 性能이 비슷하고 企業間에 運送코스트面에서 큰 差異가 없으므로 다른 企業을 타도하기가 困難하다. 그러므로 定期船企業은 國際的인 海運同盟을 조직하여 競爭을 制限하기 위해서 協調를 취하지 않을 수 없다.

42) Croner's world directory of freight conferences. Croner Publications, London, 1965 參照.

43) R. A. Ellsworth, "Competition or Rationalization in the Liner Industry, Journ. of Maritime Law and Commerce, Vol. 10, No. 4, pp. 504-509.

44) 韓國船舶海洋研究所, 海運·造船綜合育成方案에 관한 調查研究(第 I 次報告書), 1977年 5月, p. 49 參照.

45) R. A. Ellsworth, op. cit., p. 509.



市場支配를 위한 獨占組織으로서는 칼텔以外에도 トラ스트가 있으나 海運市場의 獨占形式은 칼텔 뿐이며 獨占을 直接的인 目的으로 하여 設立된 海運トラ스트의 例로서는 19世紀末에 生겼던 J.P. Morgan의 International Mercantile Marine Company(IMMC)가 있을 뿐인데 이는 外國의 既存企業을 買收하려다 失敗하여 國際トラ스트形成이 좌절되었던 것이다.<sup>46)</sup> 市場의 獨占을 目的으로 하는 海運 トラ스트를 形成하려면 巨대한 資本調達이 쉽지 않고 外國의 他企業을 買收하는 것이 競争에 의하여 이를 쓰러뜨려 獨占을 성취하는데 比하여 손쉬운 方法이지만 이는 資本적으로 支配當하려는 企業의 政府로부터 抵抗을 받게 되므로 海運トラ스트에 의한 國際海運市場의 獨占形態를 찾아볼 수가 없다.

今世紀初에 形成된 英國定期船企業의 海運トラ스트인 6大海運구룹을 비롯하여 獨逸의 Hapag-Lloyd 또는 日本의 6大海運구룹 等の トラ스트는 모두가 産業再編成에 의한 經營의 合理化, 例컨대 不況 打開을 위한 合併, 多角航路 또는 定期船經營과 不定期船經營의 兼營에 의한 企業成長을 目的으로 한 것이었다.

## 2. 大量의 原料貨物에 대한 數量運送契約

第2次大戰以後로 鐵鋼産業은 日本과 西歐를 중심으로 놀라운 成長·發展을 보게 되었으나 近距離에 있는 鑛石과 石炭資源의 高갈로 因하여 大量의 이들 原料貨物에 대한 長距離의 運送需要를 저렴한 運送코스트로 充足시키기 위하여 大形의 발크船(bulk carriers)이 登場하게 되었다. 大規模화된 製鐵會社로서는 大量으로 늘어난 原料運送을 담당할 Bulk carriers를 運賃率의 起伏이 심한 自由運賃市場에서 調達하기가 때로는 不可能하거나 不適當하였고 또 運賃率의 심한 變動은 製品原價의 算出과 豫算策定에 困難을 주었다.<sup>47)</sup> 한편 10萬중량톤 以上の 大形발크船의 海運市場은 荷主인 製鐵所의 數와 就航할 수 있는 港口가 制限되므로 航路가 일정한 곳으로 좁아지게 된다. 이와 같이 大形발크船의 市場이 좁은 경우에 船主로서는 1航海를 단위로 해서 運送契約을 체결한다면 航海가 끝날 때마다 반복해서 荷主를 물색해야 하는데 狹小한 市場에서 荷主를 발견하기란 매우 힘든 관계로 船舶은 運送機會를 상실할 可能性에 끊임없이 直面하게 된다.

이러한 船舶遊休의 危險을 제거하기 위해서 運送할 船舶을 指定하지 아니하는 長期의 數量運送契約(contract of affreightment)을 市場運賃率이 아니라 運送코스트를 기초로 해서 체결하게 된다. 製鐵企業은 運賃率의 심한 變動을 겪지 않게 되고 海運企業은 運送貨物의 安定된 확보를 가져오게 되므로 長期契約은 雙方에게 다 같이 有利하다. 長期의 數量運送契約의 이행에는 少數의 船舶을 가진 小規模企業보다 多數의 船舶을 保有하는 大規模企業이 彈力的으로 대처할 수 있어 有利하다. 또 空船航海(運送能力의 不利用)를 最小限으로 줄여 船舶의 運航能率을 最大로 기하려면 多數의 船隊를 利用할 수 있어야 한다. 또 長期運送契約에 의하여 大形발크·캐리어의 運航企業은 經營의 安定度가 높아져 外部資本의 調達이 용이해졌고 심지어 船舶建造前의 長期運送契約을 大荷主로부터 확보하여 이를 擔保로 하는 借款形式이 널리 행해지고 있다. 이리하여 1960年代에 一部の 大形 Bulk

46) 地田知平, 前掲論文, pp. 46—50.

47) ESCAP, Seminar-Cum-Training Course on Technical and Operational Aspects of Shipping, U. N., New York, 1975, p. 17.

Carriers 部門에서는 船舶의 稼働率과 運送能力의 利用度를 높이고 市場의 情報수집을 포함하는 集貨活動을 合理化시키고 아울러 大企業 상호간의 競爭을 除去하기 위하여 競爭企業間的 콘소서시엄(Consortium)의 結成이라는 형태로 企業集中이 進행되었다.<sup>48)</sup> 대표적인 例가 바로 英國의 Seabridge<sup>e</sup> 및 Associated Bulk Carriers Ltd. 等이다.

### 3. 海運의 技術進步

1960年代 後半에 이르러 定期船의 大洋航路에 本格的으로 登場하게 된 콘테이너船은 船舶의 專門化(specialization)와 大形化의 연장선 위에 있는 革新的 技術進步라고 할 수 있다. 그것은 탱커나 발크·캐리어 分野에 있어서의 專門船처럼 船舶의 構造를 特定貨物의 설정에 맞추는 것이 아니라 反對로 雜多한 모양의 貨物을 콘테이너라는 상자속에 收容함으로써 貨物자체를 規格化하여 여기에 船舶의 구조를 適合시키려는 것이다. 그러나 이는 콘테이너의 運送에 特殊화된 선박인만큼 大形化의 利點을 아울러 살리려는 점에서 專門船(specialized carriers)의 일종이라고 하겠다.

콘테이너船의 登場으로 定期船企業分野에도 Consortium이 形成되었으나 그 動機, 內容, 그리고 規模에 있어서 大形발크·캐리어企業分野의 그것과는 懸殊하게 다르다.

콘테이너船에 대한 投資形態는, 在來의 定期船分野의 그것이 대부분 개개의 船舶을 單位로 하여 이루어지고 複數의 船舶이 共同으로 利用하는 港灣터미널等 規模의 經濟와 관련이 깊은 固定設備에 대한 投資를 찾아볼 수 없는 것과는 달리, 여러 隻의 船舶에 共通되는 콘테이너 터미널, 콘테이너, 內陸運送手段(Container chassis, switching tractor 등), 荷役크레인, 大形컴퓨터(computer), 內陸테포의 콘테이너保管施設 등에 대한 固定投資가 큰 比重을 차지한다. 美國~極東間에 週1회의 就航 스케줄의 유지를 위해서는 1,250개의 40 foot container를 積載할 수 있는 5隻의 콘테이너船이 필요한 바 그 建造船價가 2억2,500萬弗에 달하는데 콘테이너·터미널과 保管施設의 建設費를 除外한 콘테이너, 콘테이너샤시, 트랙터와 콘테이너 crane의 費用만도 1억5,000萬弗이 든다고 한다.<sup>49)</sup>

콘테이너船經營은 이처럼 여러 船舶에 共通되는 荷役·정박施設 등에 대한 固定投資의 比重이 큰 관계로 大規模經營에 의한 規模의 經濟를 누릴 수 있게 된 것이다. 이제까지의 海運經營에서는 볼 수 없었던 현상이다.<sup>50)</sup>

콘테이너船經營에 필요로 하는 投資單位의 巨大化에 따르는 巨額의 資本調達을 위해서 콘테이너船企業의 規模擴大가 不可避해진다. 뿐만 아니라 大形의 高速콘테이너船을 여러隻 保有하게 되면 個別企業의 運送能力은 비약적으로 向上되므로 이에 對應하여 海運企業은 強力한 集貨機構를 조직하지 않을 수 없다. 콘테이너運送은 陸上運送機關과의 密接한 關係를 가져야 본래의 效果를 발휘할 수 있는 技術的 性質이 있기 때문에 그 集貨 역시 陸上運送企業과의 關係성을 갖거나 이를 兼營하는 것이 有利하다.

콘테이너運送에 있어서는 資本調達力으로나 集貨能力에서, 그리고 巨額의 資本을 새 技術分野에

48) Rochdale Report, p. 150.

49) R. A. Ellsworth, op. cit., p. 505.

50) S. A. Lawrence, International Sea Transport: The Years Ahead, Lexington, 1972, p. 178.

投入하는데 따르는 企業危險의 부담으로 보아 海運企業이 個別的으로 感當하기에는 너무나 힘겨운 事業이라고 할 수 있다. 그러므로 美國의 Sealand社를 除外한 世界의 모든 콘테이너船企業은 한결 같이 同一國內의 競爭관계에 있었던 巨大企業끼리 또는 나라가 다른 競爭企業間에 Consortium을 結成하여 協調體制를 구축하고 있는 것이다.<sup>51)</sup>

#### 4. 國家의 企業統合政策

國家權力の 海運企業統合政策에 의하여 企業集中이 이루어진 代表的인 例는 Italy와 日本에서 찾아볼 수 있다.

##### (1) Italy의 경우

Italy의 海運産業에 대한 直接的인 國家干涉은 第1次大戰後의 世界經濟恐慌의 進展과 함께 1932년에 政府가 多數의 船主를 4개社로 集中統合하는 一大合同運動에서 비롯하였다. 1935년에 이르러 Ethiopia에 대한 侵略戰爭에서 外國船舶을 備船하여 가까스로 船舶需要를 充足할 수 있었던 Italy는 새삼 戰爭에 있어서의 海運의 重要性을 痛感하고 1936年 5月 Mussolini는 Italy의 모든 定期船을 國家的으로 統合하겠다고 발표하고 同年 12월에 海運産業의 再編成에 의하여 이를 實現하였는데 Italy의 定期船企業은 4大會社에 統合되었고 이들 4大企業이 포섭하는 約120萬총톤(Italy 保有船舶噸數의 37%)의 船舶은 모조리 管轄관청에 직속된 FINMARE의 運營下에 들어갔다.<sup>52)</sup>

##### (2) 日本海運企業의 集約化

第2次大戰으로 말미암아 1940년에 798척 460萬총톤을 保有하던 日本은 1945년에는 17척 10萬총톤의 船隊로 줄어들었다. 이리하여 日本은 1947년부터 政府財政資金에 의한 計劃造船으로써 海運再建을 도모하게 되었고 船舶의 復興擴充은 예정대로 進行되었으나 海運企業의 財政狀態는 해마다 惡化하여 海運業은 石炭産業과 더불어 二大斜陽産業의 모습을 띄우게 되었고 1962년에 와서는 海運市況의 世界的인 惡化로 大規模海運會社가 破産하는 일이 생겨났다.

이에 政府는 學者의 構想에 따라서 海運企業의 集約化(集中統合에 의한 トラ스트形成)를 斷行하게 되었다. 構想者의 見解로서는 航路別 또는 商品別로 船主間에 競爭을 制限하는 協定을 맺는 cartel組織으로써는 經營合理化를 기할 수 없다고 보고 競爭하는 海運企業의 數를 企業合同에 의하여 줄임으로써 競爭을 制限하고 資本集中의 利益을 초래하게 되리라는 것이었다. 이리하여 50萬톤 以上을 保有하는 中核船社를 中心으로 해서 中小船主가 系列別로 이에 統合되어 各海運구룹의 保有噸數가 100萬톤 以上이 되는 企業에 대해서는 向後 5年間에 걸쳐 財政資金에 의한 計劃造船에 대한 元利金의 상환을 유예하는 모라토리움(moratorium), 新造船에 대한 政府의 利子補助, 計劃造船에 의한 新造船의 確保 등에 있어서 政府의 支援을 條件으로 내건 것이었다. 日本의 主要定期船企業으로 하여금 將來性있는 탱커, 발크·캐리어部門의 多角經營을 유도함으로써 産業再編成에 의한 合理化를 目的으로 하는 海運트라스트의 形成이 英國의 6大海運구룹을 비롯한 유럽의 그것과 다른 점은 “海運業의 再建整備에 關한 臨時措置法” 등의 立法措置에 의하여 政府가 이에 介入한데 있다.<sup>53)</sup>

51) Rochdale Report, Para. 388, p.113.

52) Institut für Konjunkturforschung, op. cit., p. 222.

53) 日本海運集會所, “海運企業集約化의 構想”, 海運(1963年 4月), 東京, pp.11-16.

1962年6月末 현재로 日本海運業은 870척 10,270,000중량톤으로 구성되어 있었고 그 중 470척 6,647,000 dwt 은 船主자신이 運航하는 船隊이고 나머지 380척 356萬중량톤은 船主가 他人인 運航專門業者에게 委託하는 船舶이었다. 當時 日本外航船隊의 70%는 11大海運企業이 運航하고 있었는데 上記한 再建整備法이 發效한 1963年7月1日 以後에 97개 海運企業이 6大海運구룹으로 合同이 이루어졌다. 64年7月에는 同6大구룹이 日本船隊의 56.1%에 달하는 540萬중량톤(940萬중량톤)을 運航하게 되었다.<sup>54)</sup>

日本海運企業의 集約化가 所期의 成果를 거둔 것은, 그 構想자체가 理論的인 根據가 있었다기 보다는 自由企業에 대한 最後의 方策으로서 달리 方途가 없었기에 시험해 본데 불과하고 60年代後半부터 70年代初에 걸친 前代未聞의 海運好況期를 맞았다는 데서 그 理由를 찾아야 할 것이다.

### 5. 우리나라 海上運送事業法の 규정

海上運送事業法 제 4 조(免許基準), 同法施行令 제 5 조 및 [별표] 선박운항사업의 면허기준(78.3.4. 대통령령 第8877호)에 의하면 貨物定期 또는 貨物不定期航路事業의 免許를 받으려면 船舶保有量이 총톤數로 2萬톤이고 資本金 또는 自己資金이 5억 원 이상이라야 된다. 表 12에서 보는 바와 같이 68개 外航海運중에서 38%에 해당하는 26개社가 79年末 현재로 이 基準에 저촉되는 2萬중량톤이하의 船舶을 保有하고 있다. 이는 가까운 時日內에 모든 海運企業으로 하여금 保有噸數를 2萬중량톤以上으로 擴大시키려는 政策當局의 意志의 表現이라고 보아야 할 것이다. 日本이나 英國에서 보는 寡占體制로서의 海運트라스트 또는 구룹化를 目的으로 하지 않는 것만은 分明하다. 海運産業은 定期船企業, 탱커企業, 大形발크·캐리어企業, 一般不定期船企業, 콘테이너船企業 등으로 區分되는데 同法の 規定에 의하면 이들 部門別로 保有噸數를 區分하지 아니하고 一律의로 規制하고 있다. 또 遠距離航路, 短距離航路別로 船舶의 最適規模가 달라야 하는데 이러한 것을 度外視하고 있다.

外國海運企業規模의 分布狀況과 對比하더라도 그러한 制約規定을 두고 있는 나라의 例를 찾아볼 수가 없다. 外航船隊의 保有噸數가 1,000萬중량톤內外인 프랑스, 西獨의 경우에도 압도적으로 많은 海運企業이 2萬噸미만의 船舶을 保有하고 있다.<sup>55)</sup>

表 12 우리나라 海運企業의 保有船, 척數 및 噸數別 規模

선박척수	회사수	%	총톤수	%
1	3	4.4	131,787	2.7
2~5	27	39.7	1,196,990	24.4
6~10	20	29.4	787,581	16.1
11이상	18	26.5	2,794,074	56.9
	68	100.0	4,910,432	100.0

  

보유톤수 (1,000중량톤)	회사수	%	총톤수	%
5.0미만	1	1.5	297	—
5.1~20.0	25	36.8	337,967	6.9
20.1~50.0	19	27.9	583,140	11.9
50.1~100.0	17	16.2	816,186	16.6
100.1이상	12	17.6	3,172,842	64.6
	68	100.0	4,910,432	100.0

54) I. H. Chrzanowski, op. cit., p. 54.

55) 1975年1月1日 現在로 프랑스海運企業은 213개가 있는데 그중에서 合計 1萬중량톤 미만의 船舶을 保有

가장 進取的이고 代表的 海運國家인 Norway, Greece, 英國에 있어서의 海運企業成長史에 의하면 많은 船主가 誠實한 船長出身임을 알 수 있다. 船長이 그의 信用을 밑천으로 海運仲介人, 海上保險業者등 海運에 關連된 業務에 종사하는 者로부터 資金을 借入하여 1척의 小形不定期船을 구입해서 不定期船運航에서 成功하면 定期船運送 또는 발크·캐리어 혹은 탱커部門에 손을 대어 成長해가는 과정을 밟고 있다.<sup>56)</sup> 오늘날 世界最大의 海運企業을 거느리고 있는 香港의 Y.K.Pao(包玉剛)도 1955년에 8,700 dwt級 中古 不定期貨物船 1척의 運航에서 시작하였다.<sup>57)</sup>

## V. 結 語

海運産業에 있어서도 他製造産業에 있어서와 마찬가지로 企業規模가 크면 클수록 大規模經營에 따르는 費用節約의 效果가 작용하여 有利할 것이라는 생각이 아직도 支配的이다. 그러나 우리는 이 글에서 外國의 學者들의 研究에 나타난 理論的인 論議와 實態分析을 通하여 海運企業에 있어서는 企業規模의 擴大에 의한 經濟效果가 나타날 餘地가 거의 없다는 것을 알았다. 또 大企業이라고 해서 成長率이 높은 것이 아니며, 小規模海運企業이 오히려 大規模企業에 比하여 成長템포가 빠른 事實이 우리나라 海運産業의 實態分析結果에서 드러났다. 國內外的으로 大規模海運企業과 더불어 中間企業 또는 小規模企業이 消滅하지 않고 存續하고 있음은 能率面에서 못하지 않기 때문이라고 풀이해야 할 것이다.

그렇다고 해서 大規模經營의 利益이 전혀 없다는 것은 아니다. 最近에 있어서의 船舶의 大形化和 船價上昇에 따르는 巨額의 船舶建造資金을 調達하기 위한 金融上의 利點과 組織的인 集貨活動面에서의 商業上의 利益은 技術進歩가 현저하였던 大形발크·캐리어 또는 콘테이너船運航部門에서는 크게 有利하게 作用하는 要素이다. 그러나 世界的인 競争市場에서 貨物을 찾아 迅速한 決定을 내려야 하는 小形발크·캐리어 또는 多目的 不定期船企業의 경우에는 大規模企業이 오히려 不利하거나 不適合한 수가 많다.

콘테이너船運航은 船舶뿐만 아니라 콘테이너 터미널, 크레인, 콘테이너, 콘테이너야시, 內陸콘테이너·데포(Inland container depot) 등 여러 콘테이너船이 共同으로 利用할 固定設備에 投下資本의 畧이 投入되어야 하는 革新的인 技術進歩이므로 大規模經營에 의한 費用節約이 奏될 수 있으며 또 巨大한 資本調達과 集貨活動의 強化를 위하여 企業集中을 통한 企業의 大規模化가 不可缺하다.

우리나라 海運産業은 콘테이너船企業이나 大形발크·캐리어企業이 아닌 一般不定期船企業이 主軸을 이루고 있는데도 外國의 海運産業과 對比할 때 10大企業의 集中度가 오히려 높고 總噸數 2萬噸

하는 기업은 78%인 116개나 된다. 또 1975年末 현재로 西獨海運業은 199개企業으로 구성되어 있는데 船舶保有噸數가 2萬噸에 未達하는 企業은 42.2%인 46개企業에 이른다. I. Chrzanowski, et. al., Shipping Economics and Policy, London, 1979, pp. 261—2 參照.

56) 英國의 그것에 대해서는 P. Mathias, et. al., Shipping, A Survey of Historical Records, London, 1971을, Greece의 그것에 관하여는 A. Lemos, The Greeks and the Sea, London, 1976, Part II, Chapt. 4와 Doris Lilly, Those Fabulous Greeks, London, 1971, chapt. 25를 參照할 것.

57) Newsweek, March. 9, 1976, p. 43. 또 最近에 와서 世界海運業界에 靑睞이 나타나 注目を 끌고 있는 自由中國의 Evergreen Lines의 張社長은 船長出身이다.

以下の 小規模企業이 少數를 占하고 있다.

企業集中이 必然的으로 要求되는 콘테이너船企業規模에 대하여는 방치하고 企業의 大規模化가 오히려 不利하거나 不適合한 一般不定期船의 最小企業規模를 끌어올리고 있는 當局의 立法規定은 理論的인 根據가 박약하므로 이를 是正함으로써 非能率的인 企業의 既得權을 保護하거나 誠實한 船員 그 밖의 사람이 海運企業을 새로이 設立하는 것을 制限하지 않도록 해야 할 것이다.

### 參 考 文 獻

1. Bonavia, M. R., The Economics of Transport, Cambridge, 1966.
2. Chrzanowski, I. H., Concentration and Centralization of Capital in Shipping, Farnborough, 1975.
3. Committee of Inquiry into Shipping, Report, London, 1970.
4. Ellsworth, R. A., "Competition or Rationalization in Liner Industry," Journ. of Maritime Law and Commerce, July, 1979.
5. Galbraith, J. K., The New Industrial state, Pelican Books, London, 1974.
6. Hanson, J. L., A Textbook of Economics, 7th ed., London, 1978.
7. Institut für Konjunkturforschung, Der Wettbewerb in der Seeschifffahrt, Jena, 1940.
8. Lemos, A. G., The Greeks and the Sea, London, 1976.
9. Lawrence, S. A., International Sea Transport: the years Ahead, Lexington, 1972.
10. Naess. E. D., Autobiography of a Shipping Man, Colchester, 1977.
11. Northwestern University, The Economic Value of the United States Merchant Marine, Evanston, III., 1961.
12. Robinson, E. A. G., The Structure of Competitive Industry, Cambridge, 1958.
13. Samuelson, P. A., Economics, 8th ed., New York, 1970.
14. Sturme, S. G., British Shipping and World Competition, London, 1962.
15. Sturme, S. G., Shipping Economics; Collected Papers, London, 1975.
16. Zannetos, Z. S., The Theory of Oil Tankship Rates, Cambridge, Mass., 1966.
17. 金潤煥, 新經濟原論, 서울, 1971.
18. 朴洪立, 經濟學原論, 서울, 1971.
19. 趙 淳, 經濟學原論, 서울, 1971.
20. 韓國船主協會, 船主協會年報(1974), 서울, 1975.  
———, 事業報告書(1979), 서울, 1980.
21. 地田 知平, "船舶의 技術進歩와 企業集中," 商學研究15, 東京, 1972.
22. 末松 玄六, 中小企業의 經營戰略(經營學全書10), 東京, 1972.
23. 日本海運集會所, "海運企業集約化의 構想," 海運, 東京, 1963年 4月.

\*이 論文은 1980年度 文敎部 學術研究助成費에 依하여 研究되었음.