1. 정기선 해운 운임결정요인과 안정화 방안에 관한 연구

해운경영학과 박 호 건
지도교수 안 기 명

1980년대 후반 이후 정기선 해운시장의 자유화추세와 선복의 공급과잉은 정기선사들간에 과당경쟁과 일부 대형 선사들의 운임동맹탈퇴를 유발하여 동맹의 시장지배력은 크게 약화되었다. 또한 동맹의 선복 조정기능 상실과 운임결정력 약화는 운임하락세의 지속을 초래했다. 더욱이 1999년 실시된 미국의 외항해운개혁법(OSRA)은 선사와 화주간의 개별 운송계약을 허용함으로써 동맹의 운임조정활동을 무기력화 했으며, 대화주협상력을 약화시켜 선사는 과거와 같은 운임결정권을 행사할 수 없게 되었다.

이러한 상황 하에서도 대형 정기선사들은 운항원가를 줄이고 경쟁력을 강화하기 위하여 계속적으로 컨테이너 선박을 대형화, 고속화함으로써 과잉선복을 더욱 증가시키고 있다. 그 결과, 무질서한 집화 영업 속에 만성적인 운임시장의 불안정이 계속되고 있으며 궁극적으로 선사경영과 국제상품교역 안정에 커다란 위해요소로 작용하고 있다. 이와 관련, 현대의 정기선 해운의 특성을 살펴본 후, 선사중심의 설문조사를 통해 실무에서의 운임결정요인을 분석해보았으며 그 결과, 정기선 운임변동에 영향을 미치는 가장 큰 요인은 1)수요공급요인, 2)선사경쟁요인 이며, 해운원가요인은 상대적으로 영향이 미미한 것으로 나타났다.

위의 연구결과를 토대로 세계 정기선 업계는 정기선 해운시장의 구조적 불안정을 해소하고 정기선 운임의 안정화를 위하여 공동으로 기존해운동맹 및 안정화 협정 등을 보완하여 보다 강력한 운임동맹(Super Conference)을 재결성 하는 한편, 국제적인 선복과 운임조정기능을 확보하고 범세계적인 조직을 강화할 것을 제시한다. 또한, 개별 정기선사는 기본적인 운임안정화 체제의 구축을 위하여 운임안정화에 협조적인 자세를 유지하고, 대형신조선 발주를 자제하며, 선복공급의 비탄력성에 대한 대응책을 공동으로 간구할 것을 제시하였다.

2. 상해신항만의 필요성과 경제적 효과에 관한 연구

무역학과 Feng Zhan Qing
지도교수 이 수 호

세계의 경제가 아시아로 집중됨과 동시에 중국의 빠른 경제성장은 세계적으로 주목받고 있으며, 특히 2001년도 중국의 WTO가입은 중국경제의 더 큰 발전을 전망하게 하고 있다. 이러한 경제성장은 중국의 대외무역량을 증가시켰고 이에 따라, 중국의 항만산업에 대한 수요도 증가하였다. 특히 상해항은 중국 최대의 항만으로서의 기능을 하고 있으나 이미 1999년부터 항만