

第2次 經濟開發5 個年計劃

海運部門의 成果分析

尹 常 松

An Analytical Study on the Groth of Maritime Industry in the Second Five-year Economic Development Program.

Yun, Sang Song

目 次	
I. 序 論	IV. 外國船舶導入의 概要
II. 外航船增強計劃의 變遷	V. 外國導入船舶의 構成分析
(1) 交通部 第1次 計劃	VI. 喪失船舶과 外國船備船의 實績
(2) 「IBRD」勸告에 依한 計劃變更	VII. 韓國海運의 國際的 地位
(3) 交通部修正 計劃	VIII. 結 論
III. 國內造船에 依한 船腹擴充	參考文獻

Abstract

The result of growth of maritime industry in the Second Five-year Economic Development Program was evaluated mainly in the aspect of increase of the tonnage.

The tonnage increase project based on the draft of the Ministry of Transportation made in November, 1965, seemed to be difficult to be carried out due to the advice of I. B. R. D., restrictions on bringing in ships caused by tariff barrier, and alteration of shipbuilding project, but the project was fully performed by timely change of government policy.

The remarkable facts in the process of conducting the tonnage increase project are as follows:

1. The import program of ships with P. A. C. funds could not be conducted satisfactorily as planned.
2. The tariff policy on importing ships was often altered.
3. The shipbuilding project could not be worked out as planned, but now in the period of the Third Five-year Economic Development Program large-sized vessels are being built, therefore, it is possible to increase the tonnage for domestic use. (At the present time we have more emphasis on building ships for export, but in near future we can expect that our potentiality can be demonstrated in building ships for domestic use.)
4. Formerly we imported second-hand and new vessels from Japan, but recently we have brought them in from many countries in Europe. The size of vessels imported has become larger.
5. Many vessels were brought in by means of bare boatcharter on condition that these vessels would acquire the nationality of Korea and their number has been increasing.

Considering above-mentioned facts, the author can conclude that the tonnage increase project was conducted to our satisfaction during the period of the Second Five-year Economic Program and this achievement has laid a stepping stone for the Third program. Moreover, this achieve-

ment has shown the national significance of maritime industry by earning foreign currency, accelerating other industries and upgrading the national prestige of our country.

I, 序 論

모든 事前計劃은 그를 둘러싼 諸般與件을 아무리 緻密하게 參酌하여 樹立하더라도 그 結果에 는 相當한 蹉跌이 생기게 마련이다. 너무나 經濟成長을 急速히 成就하려 할 때는 無理하고 粗雜한 係數整理가 이루어지게 되는 수가 많으므로 더욱이 그러하다.

第2次經濟開發 5個年計劃의 海運部門에 對한 決算에 있어서도 그 例外가 될 수 없음은 오히려 當然之事라고 하겠으나 此後에 資하는 見地에서 이에 對한 分析과 檢討를 試圖하려는 것이다.

本稿에 있어서는 多岐多様な 計劃內容을 지닌 海運部門에서 船腹擴充計劃만을 注目하여 그 計劃과 結果를 對照하면서 進行過程에서 惹起된 몇가지의 問題點을 살펴 보기로 하는데, 그 焦點은 特히 外航船舶의 增強에 두기로 하였다.

그러기 爲하여 첫째로, 外航船 增強計劃의 變遷過程을 살펴 본 後

둘째로, 國內造船의 進陟狀況과 그 過程에서 惹起된 바 있는 問題點을 檢討하기로 하였으며 셋째로는 外國船導入에 對한 諸般節次 및 그와 關聯된 各部處의 行政處理事項에 關하여 檢討 分析하기로 하였다.

그리고 增強計劃과 開聯이 짙은 喪失船舶의 內容과 아울러 係數上의 增強에는 無關하나 實質的인 船腹擴充으로 看做되는 外國船傭船의 內容도 살펴 보고

끝으로 第次5個年計劃中에 增強된 船腹의 推移를 世界總船腹의 推移와 對比하여 韓國海運의 國際位置를 살펴 봄으로써 第3次 5個年計劃에 對한 「Vision」을 그려 보기로 한다.

II. 外航船 增強計劃의 變遷

(1) 交通部 第1次 計劃

外航船腹의 增強計劃은 1次的으로 1965年 11월에 交通部에 依하여 立案되었으며 1965年末 現在 保有外航船腹 15萬%을 年次的으로 增強하여 目標年度인 1971年末까지 73萬%으로 擴充시키려는 것이었는데 이 計劃은 1966年 5월에 提出된 IBRD勸告¹⁾에 依하여 32萬%으로 大幅 引下되었다. 그러던 것이 計劃의 始初年度인 1967년에 이르러서 5年の 開發期間이 3·5年으로 短縮됨에 따라 또다시 變更되어 目標年度인 1971年末 現在 保有外航船腹이 100萬%에 到達되도록 期間中에 90萬%을 增強하는 交通部修正案²⁾이 다시 樹立되었다.

第2次 經濟開發 5個年計劃에 있어서 外航海運用 船腹은 1966年을 始點으로 하여 587,500%을 增加시켜 目標年度인 1971年末에 747,500%을 保有하도록 計劃됨으로써 總投資 1億 4千5百萬弗

1) BCEOM/NEDECO, 韓國交國交通調查暫定投資計劃書(서울: BCEOM/NEDECO, 1966). p. 65.

2) 尹常松, 韓國海運行政에 關한 發展論의 研究, (서울: 中央大學校, 1968), p. 135.

을 策定한 바 있는데 그 內容은 <第1表>와 같다.

<第1表> 外航船舶增強計劃(交通部原案)

用途	1966		1967		1968		1969		1970		1971		計	
	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數
定期船	13	41,500	7	47,000	-	-	-	-	-	-	-	-	20	88,500
不定期船	-	-	-	-	-	-	1	4,000	2	14,000	2	14,000	5	32,000
原木專用船	4	16,000	2	8,000	2	8,000	2	8,000	2	8,000	2	8,000	14	56,000
鐵鑛石 "	-	-	-	-	-	-	3	57,000	-	-	-	-	3	57,000
石炭 "	-	-	-	-	-	-	5	95,000	-	-	-	-	5	95,000
原油 "	3	111,000	-	-	1	37,000	1	37,000	2	74,000	-	-	7	259,000
計	20	165,500	9	55,000	6	162,000	9	144,000	6	96,000	4	22,000	54	587,500
投資額	千弗 41,976		20,640		22,172		32,092		20,704		7,680		145,264	

이 計劃은 目標年度인 1971年度의 貿易規模를 輸出 5億 5千萬弗, 輸入 8億 8千 9百 50萬弗로 策定하고 그에 該當하는 物動量 1,081萬³⁾에 對한 國籍船 輸送比率을 아래와 같이 前提하여 立案⁴⁾한 것이다.

- a) 一般貨物 50%
- b) 原木, 鑛物, 石炭 100%
- c) 原油 100%

(2) 「IBRD」 報告에 依한 計劃變更

그러나 그 後 政府는 用役契約에 依하여 締結된 BCEOM/NEDECO 調查團의 調查報告書로 提出된 建議를 받아 들어 期間中の 增強船腹을 160,500%으로 再策定 目標年度의 外航船 保有量을 320,000%으로 確定시켰다.

이에 對한 計劃內容은 元貨 換算額이 總 1百 59億 5千萬원(內資 16億 2千萬원, 外資 5千 4百 萬弗)으로 되어 있으며 政府가 15億 2千萬원, 民間이 1百 44億 3千萬원을 各各 投資하고 그 主體는 民間이 되도록 되어 있었다.

그런데 BCEOM/NEDECO의 報告書에 따르면 그 建議는 大略 다음과 같은 세가지의 論據에 依해서 作成된 것으로 되어 있다. 즉,

- ① 交通部의 外航船 增強計劃은 第2次 5個年 輸送計劃 執行에 必要한 外貨의 約 5分の 2가

을 策定한 바 있는데 그 內容은 <第1表>와 같다.

<第1表> 外航船舶增強計劃(交通部原案)

年度	1966		1967		1968		1969		1970		1971		計	
	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數
定期船	13	41,500	7	47,000		—		—		—		—	20	88,500
不定期船		—		—		—	1	4,000	2	14,000	2	14,000	5	32,000
原木專用船	4	16,000	2	8,000	2	8,000	2	8,000	2	8,000	2	8,000	14	56,000
鐵鑛石 "		—		—		—	3	57,000		—		—	3	57,000
石炭 "		—		—		—	5	95,000		—		—	5	95,000
原油 "	3	111,000		—	1	37,000	1	37,000	2	74,000		—	7	259,000
計	20	165,500	9	55,000	6	162,000	9	144,000	6	96,000	4	22,000	54	587,500
投資額	千弗 41,976		20,640		22,172		32,092		20,704		7,680		145,264	

이 計劃은 目標年度인 1971年度의 貿易規模를 輸出 5億 5千萬弗, 輸入 8億 8千 9百 50萬弗로 策定하고 그에 該當하는 物動量 1,081萬噸³⁾에 對한 國籍船 輸送比率을 아래와 같이 前提하여 立案⁴⁾한 것이다.

- a) 一般貨物 50%
- b) 原木, 鑛物, 石炭 100%
- c) 原油 100%

(2) 「IBRD」 勸告에 依한 計劃變更

그러나 그 後 政府는 用役契約에 依하여 締結된 BCEOM/NEDECO 調査團의 調査報告書로 提出된 建議를 받아 들여 期間中の 增強船腹을 160,500%으로 再策定 目標年度의 外航船 保有量을 320,000%으로 確定시켰다.

이에 對한 計劃內容은 元貨 換算額이 總 1百 59億 5千萬圓(內資 16億 2千萬圓, 外資 5千 4百萬圓)으로 되어 있으며 政府가 15億 2千萬圓, 民間이 1百 44億 3千萬圓을 各各 投資하고 그 主體는 民間이 되도록 되어 있었다.

그런데 BCEOM/NEDECO의 報告書에 따르면 그 建議는 大略 다음과 같은 세가지의 論據에 依해서 作成된 것으로 되어 있다. 즉,

- ① 交通部的 外航船 增強計劃은 第2次 5個年 輸送計劃 執行에 必要한 外貨의 約 5分の 2가 所要되는 것으로서 外貨를 勘當해 나간다는 것은 期待하기 困難하고,
- ② 船舶會社는 이와 같은 增強量을 運營할 準備가 되어 있지 않다.

3) Ibid. pp. 110—112.

4) BCEOM/NEDECO, op, cit., p. 65.

③ 그러므로 目標量을 削減키 爲하여 原油輸送船을 除外한 適正船腹量을 半減할 것을 建議하고 『外貨의 獲得이나 節約을 爲해 無理를 해서 外航船舶을 增加할 必要性은 없으며, 오히려 船舶投資에 使用할 金額이 國內輸送部分에 더 有用하게 使用될 部門이 있음을 想起시킨다』로 結論지었다.

이와 같은 BCEOM/NEDCO 調査團의 建議는 當時 UNCTAD 海運委員會에서 論難된 바와 같이 開發途上國家群이 自國國際收支改善을 爲한 海運開發을 主張한데 對하여 先進國은 開發途上國이 資本集約도가 높은 國際海運進出보다 內航海運 및 港灣開發을 爲主로 하여 外航部分에 對하여는 이를 先進海運國에 開放하는 것이 그 投資效果가 높다고 한 理論과 一致⁵⁾된을 알 수 있어, 더우기 不滿을 禁할 바 없었던 것이다.

(3) 交通部 修正計劃

위의 計劃은 1967年 中半期에 이르러 또다시 變更되었는데 이는 同年 5·3大統領 選舉當時 民主共和黨의 公約 즉, 第2次 5個年計劃을 3年半으로 短縮시킨다는 發表에 起因한 것으로서 이에 따라 目標年度의 貿易額을 輸出 10億弗, 輸入 13億 7千 1百萬弗로 修正策定하게 되었고 그에 所要되는 目標年度의 國籍船 保有船腹을 100萬%이 되도록 外航船 增強計劃을 90萬%으로 再樹立하였다.

이와 같은 船腹增強計劃은 國內造船計劃과 外國船導入計劃에 依하여 實踐에 옮기게 되었는데 다음으로 그 內容과 樣相을 살펴 보기로 한다.

Ⅲ. 國內造船에 依한 船腹擴充

船腹增強의 大宗을 國內造船에 맡기려던 當初計劃은 始初부터 過當한 策定이었으며, 더우기 數多한 難關에 부딪힘으로써 目標年度까지 그 實을 올리지 못하였다.

即, 第2次 5個年計劃 造船事業으로서 國內造船能力 年間 64,000%(1965年 基準)을 目標年度인 1971年度까지 年間 190,000%으로 擴張하고 특히, 國內唯一의 大型船造 造所인 大韓造船公社의 建造能力 年間 27,000%을 1971年度까지 年間 66,000%으로 擴張케 하고 事業主體는 民間으로 하되, 政府 51億원, 民間 4百16億원, 總 9百26億원을 投資하여 最大船型 20,000%의 建造施設로 擴張키로 計劃하였다.

또한 1969年 政府의 化學工業開發計劃에 따라 造船工業育成方案의 第一段階로서 大韓造船公社의 施設을 1972年度까지 10萬%級으로 擴張하고, 第二段階로서 1973年度까지에 50萬%級船舶을 建造할 수 있는 大單位 造船所를 建設하여⁶⁾ 1976年度에는 年間 130萬%의 造船能力을 確保케 하여 1974年度부터 國內需要船舶을 自給自足함으로써 船舶의 對外導入을 禁止토록 하는 한편 造船業을 輸出特化産業으로 支援育成하여 1976年度에 2億弗 以上の 船舶輸出을 하기로 決定한

5) 이 問題는 UNCTAD 海運委員會에서 Bgroup와 Cgroup(77group)間에서 恒常論難된 바 있다.

6) 이 計劃은 1973年度까지는 實踐되지 않았으나 1974年 現在 玉浦에 100萬D/W 船舶建造船渠의 建設計劃이 進行되고 있으며, 現代造船 蔚山工場에서는 26萬D/W 油槽船이 이미 進水된 바 있다.

바 있다.

그러나 이같은 意慾의인 計劃도 第2次 5個年計劃 期間中에는 實踐되지 못하였으며 1970年度 造船能力 年 190,000%에 對한 總建造實績은 39,000%인 20%에 不遇하였으며 造船設施의 80%가 遊休化되었다. 그 原因으로서는 設施의 老朽, 技術水準의 低位, 開聯工業의 未開發 등이 指摘되고 있으나 根源的인 原因은 亦是 資金不足인 것이었다.

이와 같이 第2次 5個年計劃 期間中의 造船實績은 3萬餘%이라는 極히 微微한 量으로서 同期間中의 外國導入船實績에 比하면 겨우 3.4%에 不遇한 것으로 그 對比는 <第2表>와 같다.

<第2表> 第2次 經濟開發計劃期間中(67~71年) 商船建造 및 導入實績

區分 年度	國內建造船舶						外國導入船舶						計(B) 隻 總噸數	B/A (%)	
	計(A)		貸拂船		油槽船		計		貸拂船		油槽船				
	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數			
1967	10	3,503	8	2,773	2	730	51	238,966	32	74,578	19	164,388	61	242,469	1.4
1968	12	5,603	10	5,076	2	527	21	168,448	16	110,668	5	75,780	33	192,051	2.9
1969	8	11,354	8	11,354	—	—	16	209,526	12	130,395	4	79,131	24	220,880	5.1
1970	6	3,043	6	3,043	—	—	5	31,414	4	26,413	1	5,001	11	34,457	8.8
1971	2	7,309	2	7,309	—	—	14	207,612	11	51,821	3	155,791	16	214,921	3.4
計	38	30,812	34	29,555	4	1,257	107	813,966	75	393,875	32	480,091	145	904,778	3.4
62~66 實績	24	16,788	17	14,074	7	2,714	35	118,065	32	113,994	3	4,071	59	134,853	12.4

1. 200總噸數以上 鋼船商船에 限함(漁船 其他船 除外).
2. 國內建造는 竣工 年月基準으로 集計하고 外國導入商船은 引受年月 基準임

<第3表> 船型別 國內建造實績(62~71年) (200G/T 以上 鋼造商船)

區分 船型	旅客船		貨物船		油槽船		計		比率 (%)	
	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數
200~ 500	2	650	20	5,845	9	2,705	31	9,200	50.0	19.3
501~1,000	1	515	20	12,993	2	1,266	23	14,774	37.1	31.0
1,001~2,000	—	—	2	3,120	—	—	2	3,120	3.2	6.6
2,001~3,000	—	—	2	5,196	—	—	2	5,196	3.2	10.9
3,001~5,000	—	—	4	15,310	—	—	4	15,310	6.5	32.2
計	3	1,165	48	42,464	11	3,971	62	47,600	1.000	100.0

또한 國內建造實績이 隻數에 比하여 建造噸數 比重이 낮은 것은<第3表>와 같이 1962~1971年 期間中 總建造 62隻(47,600%)中 500% 未滿船舶이 50%, 1,000% 未滿 船舶이 37%를 占하고 3,000% 以上 船舶은 3隻(6.5%)으로서 主로 小型船舶을 建造한 것으로 分析되며 第1·2次 5個

年計劃期間中の 外航船 增強은 大體的으로 外國建造導入에 依存한 結果가 되었다.

Ⅳ. 外國船舶導入의 概要

앞에서 본 바와 같이 國內造船이 所期の 實績을 올리지 못함으로 因해서 船腹增強 特히 外航船舶은 全的으로 外國建造와 中古船導入에 依하여 增強됨을 免치 못하였다.

그 例로서 民間資本에 依한 船舶導入 經緯를 歷史的으로 살펴 보면 다음과 같이 迂餘曲折이 많았음을 알 수 있다. 즉, 當初 第1次 5個年計劃의 船舶導入은 그 第3次年度인 1964년부터 施行하기로 되어 있었다. 이에 對하여 海運業界는 이를 第2次年度인 1963년부터 施行할 것을 建議한 바 있었는데 當時는 外貨事情의 惡化로 因한 緊縮政策과 「Quota」制의 實施가 艱難으로 해서 船舶導入에 對한 外貨割當이 없었을 뿐만 아니라 貿易計劃面에서도 船齡 10年 以上 2,600% 未滿船舶이 輸入禁止되어 있어 船舶의 對外導入은 不可能한 實情에 있었다. 海運業界는 이와 같은 諸般問題의 解決을 爲하여 強力한 對政府建議를 한 바 있는데 그 結果로서 1965年 1月 大統領年頭敎書 經濟施策面에서 外航船導入 獎勵政策이 反映되었으며 또한 交通部 初度巡視時에 大統領은 再次 外航船의 確保를 指示한 바 있다. 交通部當局은 의와 같은 一連의 措置에 따라 1965年 3月 民間船舶導入 實需要者에 關한 選定 및 管理要領을 制定하고 商工部에 對하여는 船舶輸入 「Quota」의 割當과 船齡制限(10年 以上 禁止)을 緩和할 것을 要請하는 同時에 財務部에 對하여도 輸入船舶에 對한 關稅를 免除토록 要請하였다. 이와 같은 交通部의 要請에 따라 商工部當局은 1965年度 船舶輸入 「Quota」로서 110萬弗을 割當하게 되었으며 1965年 下半期 貿易計劃에서 船齡制限을 削除하였다. 이에 따라 1965年 8月 民間資金 및 借款에 依한 外航船導入 割當外貨를 着手金으로 하여 需要船舶을 延拂導入케 하고 運航收金으로 船價를 償還하는 交通部方案을 第59次 經濟長官會議에서 議決함으로써 民間延拂條件에 依한 對外導入의 길이 트이게 되었다.

또한 財務部當局은 1966年 2月 26日 財務部令 第396號로서 2,700% 以上 輸入船舶에 對한 關稅를 免除品目으로 指定公布함으로써 船舶輸入에 關한 問題點이 모두 解決되어 需要 船舶의 輸入이 可能하게 되었다.

이제 그 導入實績을 몇가지 基準에 依하여 살펴 보면 다음과 같다.

a) 年度別 導入實績

期間中の 導入實績을 船種別, 新造船 및 中古船別로 檢討하기 爲하여 <第4表>를 作成하였다.

이 表에서 보는 바와 같이 外國船舶導入은 1967년에 急增하였는데 이는 다음과 같은 事態變更에 따라서 일어난 結果로 理解된다. 即 急進的인 經濟開發은 鐵道爲主의 輸送體系만으로는 圓滑한 流通을 期할 수 없게 되어 臨海工場生産品의 鐵道輸送을 海上輸送으로 轉換시키게 되었다. 그리하여 1967年 5月과 7月의 經濟長官會議에서 『沿岸船舶緊急導入』方案이 議決되어 貿易計劃과 關稅面에서의 制限措置가 解除됨으로써 300~2,700%級의 貨物船 및 油槽船 合計 57,000%

〈第4表〉 新造船・中古船舶導入実績

區分 年度	新造船		中古船舶		計		貨物船		油槽船		計		貨物船		油槽船		計	
	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數
1962	—	—	—	—	1	416	—	—	—	—	1	416	1	419	—	—	1	416
1963	2	1,853	—	—	2	7,546	—	—	—	—	2	7,546	4	9,399	—	—	4	9,399
1964	—	—	—	—	1	3,825	—	—	—	—	1	3,825	1	3,825	—	—	1	3,825
1965	—	—	—	—	8	46,051	—	—	—	—	8	46,051	8	46,051	—	—	8	46,051
1966	—	—	—	—	18	54,303	3	4,071	—	—	21	58,374	18	54,303	3	4,071	21	58,374
1967	1	6,400	—	—	1	6,400	19	164,388	—	—	50	232,566	32	74,578	19	164,388	51	238,966
1968	7	69,244	4	71,702	11	140,946	1	4,078	—	—	10	45,502	16	110,668	5	75,780	21	186,448
1969	10	122,922	1	63,989	11	186,911	2	7,473	3	15,142	5	22,615	12	130,395	4	79,131	16	209,526
1970	4	26,413	—	—	4	26,413	—	—	1	5,001	1	5,001	4	26,413	1	5,001	5	31,414
1971	2	8,060	2	144,000	4	152,060	1	11,791	1	11,791	10	55,552	11	51,821	3	155,791	14	207,612
計	26	234,892	7	279,691	33	514,583	28	204,471	109	477,448	107	507,869	35	484,162	142	992,031		

〈第5表〉 用途別船舶導入実績

區分	67		68		69		70		71		67~71計(A)		62~66計(B)		A/B (%)
	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	
貨物船	32	74,578	16	110,668	12	130,395	4	26,413	11	51,821	75	393,875	32	113,994	345.6
油槽船	19	164,388	5	75,780	4	79,131	1	5,001	3	155,791	32	480,091	3	4,071	11,793.0
計	51	238,966	21	186,448	16	209,526	5	31,414	14	207,612	107	873,966	35	118,065	740.7

單位：%

이 緊急導入키로 되었다.

이리하여 1967년부터 69년까지는 每年 20萬% 內외의 船舶導入實績을 올린 바 있다. 그러나 70年度에 이르러서는 船舶導入이 激減되어 3萬%의 實績밖에 올리지 못하였는데 이는 다음과 같은 몇가지의 理由에 依한 것이다.

즉 ① 政府의 借款抑制策으로 因한 新規契約의 中斷 ② 中古船導入을 船舶輸出實績과 「링크」시킨 貿易計劃上的 制限措置 ③ 2,700% 以上 船舶에 對한 導入關稅賦課制⁷⁾의 復活(이는 船舶이 1966年 以降 關稅免除品으로 指定된 바 있었는데 1970年 2월에 다시 關稅免除品目에서 削除되었음)

翌年인 1971년에 가서는 다시 船舶導入이 活潑하게 되어 20萬% 以上の 實績을 올렸는데 이에 는 또한 다음과 같은 理由가 있었다. ① 1970년에 있는 英國新造 70,000%級 油槽船 2隻의 竣工引受 ② 輸出船舶實績에 對한 (1970年度 施行) 中古船導入 「링크」制의 廢止 ③ 導入船舶에 對한 關稅免除 및 緩和의 實施

이제 第1·2次의 兩 5個年計劃期間中の 船舶導入實績을 比較하여 보면 果然 그 差가 懸隔함을 알 수 있다.

即 第1次 5個年計劃 期間中の 船舶導入實績은 35隻 118,065%(貨物船 32隻 113,994%, 油槽船 3隻 4,071%)인데 比하여 第2次 5個年計劃 期間中에는 總 107隻 873,966%(貨物船 75隻 393,875%, 油槽船 32隻 480,091%)을 導入함으로써 交通部 補完計劃導入目標인 903,004%에 對하여 96.8% 이라는 좋은 實績을 올리게 된 것이다.

b) 財源別 導入實績

第2次 5個年計劃期間中の 導入總船價는 1億 8千 1百 59萬弗(外航船舶 1億 5千 7百 15萬弗, 內航船舶 2千 4百 44萬弗)인데 이를 財源別로 보면 政府投資는 全無하고 第1次 5個年計劃期間中에는 大韓海運公社 對美定期航路就航 大型貨物船 4隻이 500萬弗의 船價로 西獨에서 導入된 바 있다⁸⁾. 外貨貸付 導入 2千 2百 86萬 3千弗, 自己資金導入 80萬 4千弗, 延拂導入 9百 25萬 8千弗, 借款導入 1億 4千 8百 83萬弗이다. 다음으로 第1·2次 5個年期間中の 財源別 導入船價의 構成比率를 算出하면 다음과 같다. 即 借款導入 75.4%, 外貨貸付導入 12.1%, 延拂導入 9.4%, 政府投資 2.5%, 自己資金導入 0.6%로서 借款 및 延拂導入 等 外國財源에 依存한 것이 84.4%인데 比하여 外貨貸付 및 自己資本 等 國內財源에 依한 것은 15.2%에 不遇한 實績으로 分析된다.

c) 對日請求權 및 商業借款에 依한 船舶導入

1965年, 韓日國交 正常化에 따른 請求權의 一括妥決 結果 對日船舶請求權을 包含한 個別的 財產 請求權이 拋棄되고 그 代身 對日商業借款 「3億弗 以上」中에서 3千萬弗이 船舶建造資金으로 使

7) 우리나라 造船工業育成을 위한 研究, (서울: 韓國經濟開發協會, 1970), p. 361, 韓國船主協會, 1971年度 事業計劃書, (서울: 韓國船主協會, 1971), pp. 359~360.

8) 500萬弗船舶購買綜合經緯, (서울: 大韓海運公社, 1965), p. 1.

用되도록 合議되었다. 이에 따라 1966年 6月의 第35回 國務會議은 『對日民間商業借款 船舶導入 資金 執行要綱』을 議決하였고. 이에 따라 交通部는 大韓海運公社를 爲始한 10個社를 16隻分인 141,700%에 對한 實需要者로 選定하였다.

그러나 本資金에 依한 船舶建造는 海運協定締結과 關聯시켜 遲延시키려는 日本側의 遲延策에 依하여 6年間의 時日(1966~1971)이 所要되는 中船價昂騰 等の 不利한 與件이 결드려 結局은 實需要者中 5社만이 겨우 9隻分 103,000%만을 建造하게 됨으로써 計劃量에 훨씬 未達한 結果가 되었다. 그 뿐만 아니라 對日請求權에 依한 有償資金도 船舶增強에는 아무 도움이 되지 못하였다. 即 政府는 當初有償資金의 長期使用方案으로서 3億弗中에서 海運開發을 優先的으로 施行하기 爲하여 2千萬弗의 船舶導入과 2千2百萬弗의 造船資材導入을 計劃한 바 있었는데 이 역시 日本側의 反對로 實現을 보지 못하였다. 또한 有償請求權資金에 依한 船舶建造도 請求權使用 第1次年度인 1966年度의 4隻에 對한 19,000%分(沿岸油槽船 2隻, 東南亞定期船 2隻) 船價 6百60萬弗과 6隻分(11,000%用) 建造資材 1百57萬弗만이 條件附로 그 使用이 同意되었을 뿐 第2次年度 以降分은 完全히 中斷되어 버렸다.

d) 西歐諸國으로부터의 商業借款에 依한 船舶導入

1966年 10月 東京에서 開催된 第1次 韓日民間海運會談의 結果로서 對日 3,000萬弗 協定借款에 依한 船舶建造의 不振을 豫測하게 되었고 一般 商業借款分에 있어서도 그 限界額의 設定으로 約 30萬%의 既契約分 6千萬弗 조차 그 使用이 不可能하게 되었음을 알게된 海運業界는 비로소 船舶建造 및 導入의 對日偏重政策을 止揚하고 汎世界的인 對象地域의 擴大를 政府에 建議하기 에 이르렀다. 이리하여 1967年初부터 對西歐 造船國交涉이 推進됨으로써 伊太利와의 撤物船 7隻 84,000%, 瑞典과의 油槽船 2隻 120,000%, 英國과의 油槽船 2척 140,000%의 借款建造契約이 成立되어 1968年初부터 順調로운 竣工 引受를 보게 되었다.

또한 이에 이어 많은 大型中古船이 同地域으로부터 導入되어 마침내 韓國商船隊의 中核의 役割을 擔當하게 된 것이다.

V. 外國導入船舶의 構成 分析

第2次 5 個年計劃 期間中の 年度別 導入實績은 <第5表>와 같은데 그 內容을 把握하기 爲하여 用途別, 船型別, 船齡別 및 建造國別로 그 構成을 分析하면 다음과 같다.

a) 用途別

期間中の 用途別 構成은 貨物船 75隻 393,875% 油槽船 32隻 480,091%으로 되어 있다.

b) 船型 및 船齡別

外國船導入의 年度別 實績에 依하면 第2次 5 個年計劃 期間中에 그 大部分이 導入되었으므로 그 船型과 船齡 分析을 爲하여 兩次 5 個年計劃期間中の 總實績에 依하여 <第6表>를 作成하였

〈第6表〉 船型別船齡別導入實績 (1962~1971年)

船齡 船型(%)	新造船			10年未滿			20年未滿			21年以上			合計			船型別 比率
	隻	總噸數	%	隻	總噸數	%	隻	總噸數	%	隻	總噸數	%	隻	總噸數	%	
300~3,000	3	2,567	3.8	36	36,725	56.1	14	18,267	27.9	4	7,982	12.2	57	65,541	100.0	6.6
3,001~5,000	8	29,687	19.5	13	45,807	30.0	17	69,288	45.4	2	7,712	5.0	40	152,494	100.0	15.4
5,001~10,000	13	112,747	46.0	9	71,325	29.1	4	30,567	12.5	4	30,552	12.4	30	245,191	100.0	24.7
10,001~20,000	3	40,619	7.5	—	—	—	1	11,790	22.5	—	—	—	4	52,409	100.0	5.3
20,001~30,000	2	56,986	6.8	1	27,040	22.2	—	—	—	—	—	—	3	84,026	100.0	8.5
30,001~50,000	—	—	—	—	—	—	4	120,393	100	—	—	—	4	120,393	100.0	12.1
50,000以上	4	271,977	100.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	271,977	100.0	27.4
計	33	514,583	51.9	59	180,897	18.3	40	250,305	25.2	10	46,246	4.6	145	992,031	100.0	100.0
隻數比率	23.4%			41.5%			28.1%			7.0%			100%			
總噸數比率	51.8%			19.2%			25.2%			4.8%			100%			

다.⁹⁾

表에 依하면 船型에 있어서는 300~10,000%級 船舶이 全體噸數의 40%를 占하고 50,000噸級 以上이 27.4%를 占하고 있음을 알 수 있는데 이는 對日航路就航貨物船과 遠洋就航 大型油槽船 이 그 大宗을 이루고 있음을 보여주는 것이다.

또 船齡에 있어서는 新造船 및 船齡 10年 未滿 船舶導入이 隻數에서 64.9%, 噸數面에서 71.0% 를 占하고 있는 바 이는 良質의 船舶이 導入되었음을 보여 준다. 더욱기 年次的으로 幼年船舶이 더 많이 導入된 傾向을 나타냈음은 海運業界 經營能力의 向上에 起因한 것으로 解釋된다.

c) 建造國別

〈第7表〉를 보면 第1次5個年計劃期間中 新造船은 日本에서 貨客船 2隻分 1,853%이 導入되었 으나 第2次 5個年計劃期間中에는 日本, 英國, 伊太利, 瑞典에서 總 31隻 512,750%이 導入되었 다. 第1·2次 5個年計劃期間을 通한 新造船 國別 建造實績은 日本의 22隻 163,093%(31.7%)을 爲始하여 英國 2隻 144,000%(28.0%), 瑞典 2隻 127,978%(24.9%), 伊太利 7隻 79,512%(15.4%) 으로 構成되었으며 그 中 英國과 瑞典에서는 油槽船이, 日本과 伊太利에서는 貨物船이 導入되었다. 또한 第1·2次 5個年計劃期間中에 導入된 中古船의 建造國은 日本 80隻 168,193%(35.2%), 美國 13隻 161,789%(33.9%), 諾威 6隻 63,394%(13.3%), 西獨 6隻 48,340%(10.1%), 希臘 2隻 18,256%(3.8%), 英國 2隻 17,476%(3.7%)으로 構成되고 있어, 이 亦是 新造船의 경우와 같이 日本建造船이 가장 많은 比重을 차지하고 있음을 보여준다. 新造船과 中古船을 合한 建造國別

9) 外航海運統計, (서울: 韓國船主協會, 1967~1971).

〈第7表〉 國別船舶導入實績(建造國基準, 1962~1971年)

區分	國別	日 本			美 國			西 獨 蘭			英 國					
		隻	總噸數	%	隻	總噸數	%	隻	總噸數	%	隻	總噸數	%			
新造船	貨物船	19	155,380	66.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
	油槽船	3	7,713	2.8	—	—	—	—	2	127,978	45.8	2	144,000	51.4		
	計	22	163,093	31.7	—	—	—	—	2	127,978	24.9	2	144,000	28.0		
中古船	貨物船	59	131,266	48.1	9	41,396	15.2	5	36,549	13.4	—	2	17,476	6.4		
	油槽船	21	36,927	18.1	4	120,393	58.9	1	11,791	5.8	—	—	—	—		
	計	80	168,193	35.2	13	161,789	33.9	6	48,340	10.1	—	2	17,476	3.7		
計	貨物船	78	286,646	56.4	9	41,396	8.1	5	36,549	7.2	—	2	17,476	3.4		
	油槽船	24	44,640	9.2	4	120,393	24.9	1	11,791	2.4	2	127,978	26.4	2	144,000	29.8
	計	102	331,286	33.4	13	161,789	16.3	6	48,340	4.9	2	127,978	12.9	4	161,476	16.3
		伊 太 利			諾 威			希 臘			計			噸數比率		
		隻	總噸數	%	隻	總噸數	%	隻	總噸數	%	隻	總噸數	%			
		7	79,512	33.8	—	—	—	—	—	—	—	26	234,892	100.0	45.6%	
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	279,691	100.0	54.4	
		7	79,512	15.4	—	—	—	—	—	—	—	33	514,583	100.0	100.0	
		—	—	—	4	28,034	10.2	2	18,256	6.7	—	81	272,977	100.0	57.2	
		—	—	—	2	35,360	17.2	—	—	—	—	28	204,471	100.0	42.8	
		—	—	—	6	63,394	13.3	2	18,256	10.9	—	109	477,448	100.0	100.0	
		7	79,512	15.7	4	28,034	5.5	2	18,256	3.7	—	107	507,869	100.0	51.2	
		—	—	—	2	35,360	7.3	—	—	—	—	35	484,162	100.0	48.8	
		7	79,512	8.0	6	63,394	6.4	2	18,256	1.8	—	142	992,031	100.0	100.0	

海外賣船 5隻 97,262%(46.2%), 廢船 15隻 77,544%(36.9%), 海難 13隻 21,786%(10.44%), 其他 4隻 13,883%(6.5%)으로 나타났다. 그 中에서 海外賣船이 가장 큰 比重을 차지한 것은 (6.4%), 西獨 6隻 48,340%(4.9%), 希臘 2隻 18,256%(1.8%)으로 構成되고 있어 日本建造 船舶의 噸數比重이 全體의 33.4% 밖에 占하지 못하면서도 그 隻數比率이 71.8%에 達하고 있음을 알 수 있는데, 이는 主로 小型船舶이 日本으로부터 導入된 反面 大型船舶은 歐美各國으로부터 導入된 것을 보여주고 있다.

VI. 喪失船舶과 外國船 備船의 實績

船腹增強을 爲한 國內造船과 外國船舶導入狀況은 上述한 바와 같거니와 目標年度의 保有船腹 達成을 爲하여는 期期中의 喪失船腹을 勘案하여야 한다. 그러므로 여기서는 原因別로 그 喪失

<第8表>

喪失船舶實績

區分 年度	廢 船		海 難		海 外 賣 船		其 他		計	
	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數
1962	1	2651	—	—	—	—	—	—	1	2,651
1963	—	—	1	412	—	—	—	—	1	412
1964	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1965	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1966	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1967	—	—	1	224	—	—	—	—	1	224
1968	5	18,677	4	6,484	—	—	2	7,846	11	33,003
1969	4	13,466	2	5,117	—	—	1	3,701	7	22,284
1970	3	33,489	2	843	4	25,262	—	—	9	59,594
1971	2	9,261	3	8,706	1	72,000	1	2,336	7	92,307
計	15	77,544	13	21,786	5	97,262	4	13,883	37	210,475
噸數比率		36.6%		10.4%		46.2%		6.5%		100%

實態를 알아 보기로 한다.

그리고 各項에서 論及된 바와 같이 外國船舶導入이 諸般與件에 依하여 順調롭게 이루어지지 않을 경우 그 打開策의 必然的 所産으로서 外國船備船이 盛行하게 됨은 不可避할 歸結이라 하겠으므로 이에 對한 內容도 아울러 살펴보기로 한다.

a) 喪失船舶의 實績

第1·2次 5 個年計劃 期間中の 國內造船 및 外國導入實績은 前述한 바와 같거니와 同期間中の 喪失船舶에 對한 年度別 原因別, 分析은 <第8表>와 같다. 즉 總 37隻 210,475%의 原因別 分析은 1971年度에 英國建造 72,000%級 油槽船 1隻이 引受直後 賣船된 때문이다.

b) 外國船 備船의 實績

外國船의 裸備船은 1963年 中國籍船舶 Union Star號(3,831%)를 효시로 하여 年間 45隻 程度로 記錄되었으나 1970년에 들어서는 中古船導入 抑制政策(5,000%未滿 船舶에 對한 免稅規定廢止로서 50%의 高率關稅賦課)으로 因하여 그 正常輸入이 不可能하게 됨에 따라 外國裸備船이

<第9表> 外國船 裸備船 實績(年末現在)

區分 年 度	貨 物 船		油 槽 船		計	
	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數
1962		—		—		—
1963	1	3,831		—	1	3,831
1964	2	7,662		—	2	7,662
1965	1	3,831		—	1	3,831
1966	1	3,831		—	1	3,831
1967	5	10,374		—	5	10,374
1968	3	3,933		—		
1969	4	7,439	1	13,857	5	21,296
1970	3	8,672	6	32,742	9	41,414
1971	18	31,110	7	33,820	25	64,930

<第10表> 外國船裸備船現況 (1971年 12月 現在)

區分 船 型	貨 物 船		油 槽 船		計		噸數比率
	隻	總噸數	隻	總噸數	隻	總噸數	
500% 以下		—	1	300	1	300	0.5
501~ 1,000	6	4,781		—	6	4,781	7.4
1,001~ 2,000	8	14,284	4	6,416	12	20,700	31.9
2,001~ 3,000	3	8,239		—	3	8,239	12.6
3,001~ 5,000	1	3,806		—	1	3,806	5.9
5,001~10,000		—		—		—	
10,001~20,000		—	2	27,104	2	27,104	41.7
계	18	1	7	33,820	25	64,930	100.0

實績은 日本 102隻 331,286%(33.4%), 美國 13隻 161,789%(16.3%), 英國 4隻 161,476%(16.3%), 瑞典 2隻 127,978%(12.9%), 伊太利 7隻 79,512%(8.0%), 諾威 6隻 63,394%盛行되었다. 特히 小型船의 경우 韓日航路의 正常化를 爲한 海運業界의 努力에도 不拘하고 많은 外國船이 3年 乃至 5年 以內에 國籍取得을 한다는 前提下에 許可되었다.¹⁰⁾ 年度別 備船實績은 <第9表>와 같고 1971年末 現在 合計는 總 25隻 65,000%이다. 貨物船과 油槽船의 構成比率은 隻數에 있어서는 貨物船이 油槽船의 2倍 以上이 되나 그 合計 噸數에 있어서는 거의 흡사하다.

또한 이에 對한 船型別 構成은 <第10表>와 같은데 合計噸數別로 보면 1,001~2,000%이 가장 많아 全體의 70% 以上을 차지하고 隻數로는 前者가 12隻으로서 가장 많은 數字를 나타내고 있다.

VII. 韓國海運의 國際的 地位

1970年 7月 1日 現在 Uloyd統計에 依하면 100%級 鋼造船의 世界 總保有船腹 52,444隻 277,864%에 對하여 韓國은 中共의 489,864% 다음인 第31位에 位置하고 있으며 世界的 比重에 있어서는 그 隻數에서 0.63, 噸數에서는 0.37%를 占하였다.

이 比重은 第1次 5個年計劃 最終年度 1966年の 0.11%로부터 해를 거듭하면서 0.17%, 0.24% 0.36%로 年次的인 上昇을 보여준 뒤에 이루어진 것이다. 特히 油槽船 部門에 있어서는 1970, 7月 1日 現在 世界油槽船腹 86,139,853%(6,103隻)中에서 그의 0.33%인 275,977%를 保有함으로써 22位에 位置하고 있다.

이와 같은 韓國海運의 地位向上은 世界保有船腹의 增加率에 있어서는 特히 뚜렷한 바가 있어 1966~1970年 期間中の 世界船腹 增加率이 年平均 7.2%이었는데 比하여 韓國船腹은 年平均 47.5%라는 世界 第1位の 增加率을 보여 주고 있다.

이와 같은 趨勢를 勘案할 때 第3次 5個年計劃 期間中에 있어서 成功的인 船腹增加案이 成就됨으로써 200萬% 以上の 船腹을 確保하게 된다면 韓國海運은 마침내는 海運中進國의 面貌를 가 추게 될 뿐만 아니라 뚜렷한 國際的 地位를 構築하게 될 것이다.

VIII. 結 論

第2次 5個年計劃 期間中の 船腹增強이 當初의 計劃과 方案대로만 이루어진 것은 아니나 그래도 保有船腹目標인 100萬%을 近似하게 達成한 것은 決算上 滿足스러운 일이라 하겠다. 勿論, 그것이 主로 外國船舶導入에 依하여 이루어짐으로써 導入資金에 對한 元利金償還 等を 考慮할 때 그 功過에 對하여는 相當한 異論이 있겠으나 그래도 獨立國家로서 最小限度의 船腹을 保有하려는 努力에 對한 導入效果를 無視할 수는 없는 것이다. 왜냐하면 第1·2次 5個年計劃 期間中

10) 月刊海洋韓國, 海事統計(서울: 韓國海事問題研究所, 1974). p. 88.

의 推計導入價格 2億弗에 對하여 期間中에 取得한 外貨獲得(外貨節約 包含)이 約 3·5萬弗이 되므로 이더 1·5億弗의 外貨效果를 얻은 것이 되며 더우기 平均殘存船齡을 10年(現在 平均船齡 9年)으로 본다면 約 9億弗의 殘餘 外貨效果를 期待할 수 있기 때문이다. 뿐만 아니라 對外通商, 關聯產業, 國防, 雇 傭國威宜揚 等の 機能까지 겸친 高次的 次元에서 본 添加效果는 더욱 큰 바가 있다고 하겠다.

그러므로 이 時點에서는 첫째로, 海業企業의 不振要因으로 指摘되는 短期償還과 高金리로 인한 壓迫을 除去하기 爲하여 償還期間의 延長措置와 海運金融制度의 設立을 提案하지 않을 수 없게 된다.

둘째로는, 船腹增強政策에 있어서의 一貫性 問題이다. 例컨대 國內 供給源인 造船計劃의 차질을 보더라도 當初 計劃의 推進과 그를 뒷받침하는 資金支援問題 等に 있어서 恒常 그 一貫性的 缺如가 그 原因이 되었음을 볼 수 있다. 또한 船舶導入計劃의 차질이 主로 國內 造船育成에 對한 偏重的 保護策으로 인한 輸入制限措置 또는 關稅行政上의 調節에 있어서의 一貫性 缺如에 起因했다는 事實을 지적하지 않을 수 없기 때문이다.

세째로, 海運이 國家的 政策産業임을 考慮할 때 船腹增強計劃에 있어서는 特別히 國家的 自主性을 堅持해야 한다는 것이다.

例컨대 外航船舶增強計劃에 있어서 IBRD의 勸告가 政府計劃을 變質시킨 것은 窮極의인 國家利益을 高次的인 觀點에서 檢討함이 없이 받아 들인 好例로서 남게 된다.

즉, 『韓國의 海運』은 어디까지나 『韓國의 立場』에서 構想되어야 한다는 것은 UNCTAD의 論爭¹¹⁾을 引用하지 않아도 쉽사리 理解할 수 있는 것이다. 이런 論理는 또한 對日請求權의 處理方案에 있어서도 마찬가지로 成立되는 것이다.

넷째로, 海運을 單純한 交通機能으로서 볼 것이 아니라 高次的인 國家政策産業으로 規定지음으로써 海運政策의 優先順位를 높일 것을 主張한다.¹²⁾

이와같은 主張은 船腹增強計劃의 遂行過程에서 본 바와 같이 政府의 財政的 支援缺如, 造船爲 主의 偏重的 差別政策, 導入船舶에 對한 關稅制度의 一貫性 缺如, 對日請求權處理 等に 있어서의 海運輕視風潮에서 노정된 結果를 檢討한 끝에 얻어지는 結論이기도 하다.

다섯째는 船腹增強政策에 있어서도 政府에 規制策이 強化되어야 하겠다는 주장이다.

이것은 船種의 選擇, 航路調整, 企業集約 等に 對한 效果的인 行政措置가 均衡있고 能率的인 船隊形成을 爲하여 크게 貢獻할 수 있다는 것을 意味하는 것이기 때문이다.

11) UNCTAD 海運委員會議 參加報告書, (서울: 外務部, 1970), pp. 10—12.

12) 尹常松, op. cit., p. 240.

參 考 文 獻

- 1) 岡庭 博, 海運の經營, (東京: 海文堂, 1965).
- 2) BCEOM/NEDECO, 韓國交通調查暫定投資計劃書, (서울: BCEOM/NEDECO, 1966).
- 3) 500萬弗 船舶購買綜合經緯, (서울: 大韓海運公社, 1965).
- 4) 外航海運의 現況과 對策, (서울: 交通部, 1969).
- 5) 外航海運統計, (서울: 韓國船主協會, 1967—1971).
- 6) 우리나라 造船工業育成을 위한 研究, (서울: 韓國經濟開發協會, 1970).
- 7) UNCTAD 海運委員會議 參加報告書, (서울: 外務部, 1970).
- 8) 尹常松, 韓國海運行政에 관한 發展論的 研究, (서울: 中央大學校, 1968).
- 9) 月刊 海洋韓國 '海事統計', <1974. 1>(서울: 韓國海事問題研究所, 1974).
- 10) 造船工業 育成方案에 관한 研究, (서울: 韓國科學技術研究所, 1972).
- 11) 韓國經濟의 長期展望, (서울: 民主共和黨, 1969).
- 12) 韓國船主協會, 1971年度事業計劃書, (서울: 韓國船主協會, 1971).
- 13) 海運, 造船 綜合振興方案, (서울: 交通部, 1970).
- 14) 海運, 造船振興綜合計劃, (서울: 海事行政特審委, 1969).
- 15) 海運開發을 爲한 綜合對策研究, (서울: 韓國生產性本部, 1970).

