

「韓國海運史」의 觀點에서 본 韓民族의 海洋活動

林 鍾 吉*

Maritime Activity of Korean People in view of History of Korean Shipping

Jong-Kil Lim

목 차

I. 머리말	IV. 示唆點
II. 韓民族과 바다와의 關係	V. 맺음말
III. 韓國海運史 時代區分別 韓民族의 海洋活動	後 記
	參考文獻

I. 머리말

해양은 식량을 비롯하여 에너지 등의 자원공급원으로서 중요할 뿐만 아니라 해외의존도가 높은 한국경제에 있어서 해상수송권의 확보는 우리 민족의 死活에 관한 중요한 문제이다. 해양이 지닌 중요성은 시대의 경과와 더불어 더욱 가중될 것이므로 우리 민족의 해양활동능력의 개발이 어느 때보다 더욱 요청되는 바이다.¹⁾ 海洋力(maritime power)은 주로 자국해운기업의 성과를 뜻하며, 自國籍船의 규모와 기술축적 정도, 그리고 국제해운카르텔에 있어 自國籍船이 미치는 영향력을 포함한다. 해운의 역사적 중요성은 자국무역의 창출자·보증자로서²⁾, 또한 군사적 보조기관³⁾으로서의 이중역할에 놓여 있다. 해운은 규모가 작은 산업이지만 국가들간의 관계에 미치는 영향은 그 이상으로 크며, 기술혁신과 국내 및 국제적 갈등간의 관계를 잘 설명해 주기도 한다.⁴⁾ 해운은 역사적으로 서유럽

* 韓國海洋大學校 教養課程部 講師

1) 孫兌鉉, 韓國海運史, 亞成出版社, 부산, 1982, 11면.

2) 해운의 성장·발전은 외국무역의 증가를 가져오나 그 반대로 강력한 해운력은 성장하는 외국무역의 방향을 이 동시키는 주된 요소가 될 수 있다. 해운과 무역은 상호간에 덕이 되는 순환(virtuous circle)의 형태로 대응한다는 것이 일반적 견해이나 양자가 상호간에 원인-결과의 관계가 된다는 것을 확신할 수는 없다. 그 예로서 영국의 런던이 세계무역의 중심지로서의 역할을 수행한 결과 영국해운이 삼국간운송에 진출하는 것이 어려웠다는 점을 들 수 있다.

3) 세계 각국은 전쟁을 통해 자국상선대의 필요성을 깊이 인식하였다.

4) Alan W. Cafruny, Ruling the Waves, University of California Press, Berkeley and Los Angeles, 1987, pp. 9-38. 그 예로서 영국해운이 범선과 목선에서 기선과 강선으로 轉化하듯 한 주된 요소는 영국의 막대한 석탄

의 전통해운국들에 의해 지배되어 왔는데, 오늘날 일부 아시아국가들의 괄목할 만한 경제성장·발전도 해운의 눈부신 그것을 그 토대로 하고 있다고 하겠다.⁵⁾ 특히 다국적기업들의 전반적인 전략에 있어서 운송(특히 해운)지배가 하나의 중요한 요소가 되고 있다.⁶⁾ 그리고 해운은 유럽경제 나아가 세계경제의 신경망⁷⁾ 이라고 한다. 일국의 국제수지의 상황이 악화될 경우에는 산업전략과 국제경쟁력의 수단으로서 달러에 대한 관심이 고조되어 국가경제에 있어 해운의 역할에 대한 인식이 증대되어 왔다.⁸⁾ 또한 近隣窮乏化政策(beggar-my-neighbor policy)에 의한 일국의 경제성장·발전은 해운업을 통해서 강하게 느낄 수 있다. 모든 해양국가는 강력한 경쟁력있는 자국해운기업의 육성, 自國商船隊의 유지를 위해 노력해 왔으며, 아울러 자국상선대를 위한 필수적인 항로를 유지하려고 노력해 왔다. 이 3가지는 언제나 모든 해양국가의 해운정책의 기본적인 대상이 되어 오고 있다.⁹⁾

이상에서 해양 또는 해운은 역사적으로 중요한 의미를 갖는다는 것을 알 수 있다. 그러나 우리나라는 3면이 바다로 둘러싸인 반도국가임에도 불구하고 대다수의 국민은 바다에 대하여 깊은 관심이 있었다고 할 수 없다. 그리하여 태고부터 오늘날까지 우리 민족이 바다와 어떠한 관계를 유지하면서 생활하여 왔는가 하는 점에 대해서도 잘 알려져 있지 않았다. 그러나 韓國海洋大學校 孫兌鉉教授의 「韓國海運史」¹⁰⁾ 가 출간되어 우리 민족의 해양활동을 韓國海運史¹¹⁾ 의 관점에서 파악할 수 있는 길이 열렸다. 그리고 최근 이 분야의 연구가 다소 활발히 이루어지고 있음을 볼 수 있다.¹²⁾

經濟史의 뛰어난 연구란 총괄적으로 말하면, 史料의 考證을 통하여 지금까지 무시되어 온 중요한 사실을 명확하게 밝히는 것이라 하겠다. 즉 선입관념을 그대로 믿어 사실을 판단하는 것이 아니라 실증적으로 사실을 고찰하는 것을 말한다. 그런데 ‘實證’의 의미는 무수히 많은 史料 가운데 어떤 史

매장량과 산업 및 기술상의 우위에 있었다는 점, 미국해운의 컨테이너화는 미국해운력의 증강이라는 정치적으로 요인에서 기인하였다는 점, 나폴레옹전쟁은 해운의 중요한 차원을 내포하고 있는데 나폴레옹은 영국상선대를 공격함으로써 영국의 상업에 손해를 가하고자 시도하였다는 점, 정치적으로 영국과 독일간의 경쟁은 해운에 있어서 규모의 경제를 확립(특히 독일)하는데 기여하였다는 점, 후진독일은 영국을 경제적으로 이기는 것을 상선대(해운력) 증강을 통해서라고 보았다는 점, 미국이 영일동맹을 묵인한 것은 상선대의 부족에 기인하였다는 점, 전쟁(1·2차대전)비화에 의하면 벤슨(Benson)은 영국해운과 미국해운간의 격렬하고도 최종적인 경쟁을 생각하고 있었다고 하는 점 등의 내용을 들 수 있다. 이상 Alan W. Cafruny의 앞의 책 참조. 崔鍾軾, 西洋經濟史論, 瑞文堂, 서울, 1978, 147-160면 참조.

- 5) 라틴 아메리카 국가들의 성장경험은 한국, 싱가포르, 대만과 같은 신흥개발도상국들을 위한 하나의 모델로서 작용했다. 즉 한국을 비롯한 이들 국가에 있어서는 해운력의 확장이 국가경제개발에 있어 중요한 역할을 수행해 왔다는 점이다.
- 6) 미국은 1·2차대전시 대량의 선박건조가 있었음에도 불구하고 전통적으로 매우 약한 해운력을 갖고 있다. 이러한 미국해운업의 만성적인 취약(주로 비교적 높은 노동비에 기인함)으로 미국은 해운보호주의정책을 취하게 되었다. 미국의 해운력이 낮음은 미국수출업자들의 경쟁력에 손해를 주었으며, 이는 미국기업들로 하여금 다국적기업화하도록 하는데 하나의 동인이 되었다.
- 7) Jeffrey J. Safford, Anglo-American Maritime Relations During the Two World Wars : A Comparative Analysis, American Neptune 41, October 1981, p. 276. Alan W. Cafruny, Ruling the Waves, p. 116.
- 8) 과거 한 때 일본해운은 일본의 외화수입원의 3위를 차지하였고, 한국해운 역시 많은 외화수입으로 한국경제의 성장·발전에 기여한 바가 크다고 하겠다.
- 9) Tsunehiko Yui and Keiichiro Nakagawa, eds., Business History of Shipping, University of Tokyo Press, 1985, p. 124.
- 10) 孫兌鉉, 韓國海運史, 亞成出版社, 부산, 1982. 同書의 增訂版, 曉星出版社, 부산, 1997.
- 11) ‘海運’이라는 어휘는 「생산수단인 선박으로 이익획득 목적을 달성하기 위하여 해상수송용역(=상품, 무형재화)을 생산·판매하는 사회현상」을 뜻하는 자본주의적 개념으로 사용된다. 그러나 이 개념만으로는 한국해운사의 전반을 구명하기에는 적지않은 어려움이 있다. 그리하여 「韓國海運史」에서는 ‘해운’을 「船舟에 의한 사람·物貨의 해상(일부 江運 포함)수송」이라 광의로 정의하였고, 자본주의 이전의 해상활동(전투 제외)에는 ‘海運’이라는 어구를 사용하지 않고 ‘海上往來’, ‘航運’, ‘漕運’ 등으로 표현하고 있다.
- 12) 예를 들면, 羅愛子, 韓國近代 海運業發展에 관한 研究(1876~1904), 이화여자대학교 대학원, 1994, 崔完基, 朝鮮後期船運業史研究, 一潮閣, 서울, 1989 등이 있다.

료를 선택하여, 어떤 문제를 考證하고, 어떤 사실을 명확히 해야 옳은가, 특히 증명된 사실이 어떤 역사적 의미를 갖는가 하는 매우 어려운 문제를 내포하고 있다. 그리고 경제학의 古典¹³⁾은 그것을 음미함으로써 현실의 경제문제를 역사적 시야에서 포착되도록 훈련한다는 의미에서 경제사의 古典이라고 해도 좋을 것이다. 이러한 점에서 「韓國海運史」는 우리 해운의 현실문제를 역사적 시야에서 바라볼 수 있도록 해준다는 뜻에서 해양 또는 해운분야의 古典이라고 볼 수도 있겠다.

따라서 현실의 해양 또는 해운문제를 해결하기 위해서는 「韓國海運史」를 현실의 문제의식을 가지고 고서 반복·정독하여, 우리 해양 또는 해운의 역사를 보는 눈을 가져야 할 것이다. 이것을 위해서는 해양 또는 해운관련 사료의 고증을 통해 증명된 사실이 어떤 역사적 의미를 갖는가를 명확히 해야 한다.

이와 같은 시각에서 본고는 한민족의 해양활동의 변천과정을 孫兌鉉教授의 「韓國海運史」의 관점에서 파악해 봄으로써, 고증된 사실의 역사적 의미를 논하고자 한다. 이를 통해 이 분야의 연구를 보다 활성화함은 물론 국민해양의식 고취에 기여하고자 한다. 이를 위하여 「韓國海運史」에 나타나 있는 한민족의 해양활동사 전반을 概略하고 그 역사적 의미(示唆點)를 음미하고자 한다.

Ⅱ. 韓民族과 바다와의 關係

한민족과 바다와의 관계는 한국해운사의 시대구분과 직결되는 중요한 문제이다. 「韓國海運史」에서는 다음과 같은 세가지의 기본관점을 설정하여 한민족과 바다와의 관계를 논하고 있다.

그 기본관점의 첫째는, 우리나라가 반도이므로 대륙성적 여건과 해양성적 여건이 공존하고 있으며, 외적 또는 내적 계기의 여하에 따라 때로는 전자가 강하게 지배하게 되고, 때로는 그와 반대로 후자가 우세하게 될 수 있다는 것이다. 둘째는, 외부세력이나 문화가 파급되든지 또는 영향을 끼치는 경로에는 육지와 바다와의 두 가지가 있으며, 그것이 육지를 경유하느냐 바다를 경유하느냐에 따라 그 질과 내용을 달리한다는 것이다. 셋째는, 우리의 역사가 漢民族을 위주로 하는 대륙세력(북방으로부터 파급되는 압력)에 대해서는 拮抗·투쟁하고, 그 영향에 대해서는 韓民族의 고유성을 바탕으로 하여 이를 수용·소화하거나 거부하는 과정에서 엮여져 왔다는 것이다. 여기에서 북방으로부터 파급되는 대륙세력의 압력이라 함은 군사적 위협 또는 침공 및 그 가능성을 뜻하는 것이고, 이 때에는 대륙성적 여건이 강하게 지배하게 된다. 또 그 영향이라 함은 해상거래, 문물전래 등의 경제·문화교류적인 성격이 강한 내용을 말하는 것으로서, 이 때에는 해양성적 여건이 우세하게 된다.

위와 같은 세가지의 기본관점을 토대로 하여 우리 민족의 해양활동을 개관한다면, 북방으로부터 대륙세력이 육지경유로 파급되어 압력적인 성격을 강하게 지닐 때에는 한민족은 바다로 진출할 계기를 상실하여 협소한 한반도 내에 閉息되며 그 해양활동은 衰微하여지고, 대륙세력이 바다를 경유하게 되면 그 압력적 성격이 없어지거나 경제·문화교류에 의한 영향적 성질을 지니게 되고, 이것이 한민족에게 해양진출의 계기를 부여하여 한민족의 해양활동이 왕성하여 졌다는 것이다. 다시 말하면, 북방의 대륙세력이 어디를 경유하느냐에 따라 한민족의 해양활동도 좌우되었다는 것이다. 그리하여 중국이 완전 통일국가를 이루하여 遼瀋방면에 塞外勢力이 존재하지 아니하였을 때에는 육지를

13) 經濟學史에서 아담 스미스(A. Smith)의 <國富論>, 프리드리히 리스트(F. List)의 <經濟學的 國民的 體系>, 칼 마르크스(K. Marx)의 <資本論> 등과 같이, 정말 古典이라 할 만한 가치있는 몇 권의 뛰어난 업적을 유산으로서 공유하고 있다. 이 책들이 고전으로서 계속 읽혀지고 있는 것은, 그것이 시대의 경제문제를 정면으로 직시하여 근본부터 경제학적 방법을 가지고 고찰하고 있기 때문이다. 또 한 가지는 그 시대의 경제문제를 넓은 역사적 시야에서 포착하였기 때문이다. 또한 모든 시대의 문제는 역사적으로 일어난 것이지만, 특히 그것이 사회구조의 깊은 곳과 관련된 근본문제라면 어느 정도 선행된 사항의 역사적 발전의 소산이며, 역사의 흐름에 따르는 해결만이 다음 시대의 발전을 여는 돌파구가 되기 때문이다.

통하여 교섭·왕래하였고, 그렇지 아니하였을 때에는 海路에 의하였다는 것이다.

상기와 같은 관점에서 우리 민족의 해양활동을 時區間별로 구분하면 다음과 같다.¹⁴⁾ 즉 서기 313년부터 372년까지 그리고 서기 1880년부터 1910년까지의 두 기간은 北壓(북방대륙세력으로부터의 압력) = 0인 시기로서¹⁵⁾, 이 두 기간을 기점으로 하여 그 이전은 先史海上往來時代로, 그 이후는 한국해운에 있어서의 자본주의 맹아가 시작되는 시대로 설정하고, 그 두 기간의 사이 즉 서기 372년부터 1880년까지의 약 1500년간을 하나의 時區間으로 하여 이를 다시 遣使航運時代와 漕運時代로 구분하고 있다.¹⁶⁾ 그리고 1910년부터 1945년까지의 일본에 의한 한국 통치기간은 北壓 = 0인 時區間이나 남방세력인 일본에 의해 완전지배를 받았던 관계로 하여 우리 민족의 해양활동은 말살되었다. 8·15해방이후 북한은 우리의 일종의 새외세력으로 작용하여 대륙과의 육상교류를 불가능하게 하여, 우리는 일본·미국 등을 중심으로 하는 南方해양경유세력과의 교류에 의존할 수밖에 없게 되어 우리 민족의 해양활동은 매우 활발하게 되었다.

Ⅲ. 韓國海運史 時代區分別 韓民族의 海洋活動

1. 先史海上往來時代의 海洋活動

「韓國海運史」에서는 신석기시대에서 原三國時代末 무렵까지의 時區間을 「先史海上往來時代」라命名하고 있다.¹⁷⁾ 이 시대의 한민족은 태고부터 연해주에서 동해안과 남해안 그리고 서해안을 거쳐 요동반도에 이르기까지 원시적 船舟로써 陸岸繞走的인 해상이동을 하였으며, 그 다음 단계에서는 대한해협을 건너 일본 서부지방에도 적지 않게 진출하였음을 알 수 있다. 즉, 이 시대에는 원초적 형태인 하천강변에서 漁貝채취 혹은 물물교환에 의한 원시적 船舟를 이용하는 것으로부터 시작하여 점차적으로 연안인구이동이라는 해상왕래 형태로 발전한 것으로 파악할 수 있다. 이 시대의 한반도와 대륙과의 왕래에는 육로가 주로 이용되었고, 해상왕래의 경우일지라도 그 항로는 육지의 연장이라고 할 수 있는 해안에 극히 근접한 연안수역의 범위를 벗어나지 못하였을 것이고, 그 船隻도 유치하고 그 왕래량도 미미하였던 것이었다고 하겠다. 그리하여 「韓國海運史」에서는 이 당시의 한중간의 해로는 한반도의 서해안을 따라 북상하여 鴨綠江口를 거쳐 요동반도 연안을 경유하여 老鐵山水道를 건너 산둥반도에 도달하는 陸岸繞走的인 연안항로이었음을 논하고, 이를 「老鐵山水道航路」라 명명하였다.

그리고 시간이 지남에 따라 한민족은 일본 서부지방으로 진출하게 되는 바, 「日本書紀」에 의하면

- 14) 한국해운사의 시대구분을 함에 있어서 「북방으로부터 파급되는 대륙세력의 압력 또는 영향」과 「한국해운의 盛衰」와의 因果關係에 基本視座를 설정하였다는 점, 그리고 각 시대의 해운에 관한 특징적인 성격을 논증하고, 이것을 부각시켜 시대명으로 하였기에, 각 시대의 해운의 이해·파악은 용이해진다. 이와 같은 의미에서 한국해운사의 시대구분은 성공적이었다고 할 수 있겠으나 여기에는 몇 가지 문제점이 내포되어 있다. 孫兌鉉, 韓國海運史(增訂版), 18-19면 참조.
- 15) 북방으로부터 파급되는 대륙세력의 압력 내지 영향과 한국해운의 盛衰와의 간에 因果關係가 있다고 하면, 이 압력과 영향이 全無가 된 시기는 한국해운사에 있어 특이하고도 중대한 의의를 지니게 된다.
- 16) 「韓國海運史」에서는 약 1500년간의 時區間에 대한 시대구분을 첫째, 북방에서 파급되는 대륙세력의 압력 또는 영향과 한국해운의 盛衰·변천과 因果關係가 있다는 기본관점에 입각하고, 둘째, 경제발전의 수준 내지 항해술·조선술의 발전정도의 구현이라고 할 수 있는 中原과의 來往航路의 종류, 셋째, 선박운항의 목적과 그 성격·내용 등의 특징적 사항과 같은 요인에 의거하였다.
- 17) 신석기시대에서 原三國時代말경까지의 한민족의 해상활동은 각지에서 발굴되는 유물, 유적 및 고기록에 의하여 그 윤곽을 파악할 수 있다. 「韓國海運史」에서는 原三國時代(紀元전후부터 西紀 3세기말경까지의 약 300년간)를 先史時代에서 歷史時代에로의 과도기(전환기)로 보고 고기록일지라도 原三國時代말경까지의 내용은 선사시대의 범주에 포함하고 있다.

天日주는 일본으로 건너가서 그곳에 높은 수준의 문화를 전달하였다고 하며, 「三國遺事」에 의하면 신라의 아달라왕시대에 東海濱의 延烏郎·細烏女 부부가 일본으로 건너가서 어떤 지방의 왕이 되었다고 하는 내용의 기사로서 그 대강을 파악할 수 있다. 그리고 「三國史記」에 의하면 신라 초대왕 朴赫居世의 재상 瓠公은 바다를 건너온 인물이라 하며, 4대왕 昔脫解도 역시 바다를 건너온 渡來人이라 한다. 「三國志 韓傳」에 한반도 남부의 주민은 文身을 하더라¹⁸⁾ 라는 뜻의 기사가 있는데, 文身을 한다는 것은 남방 해양민족의 특색이라는 것과 伽倻國의 許王后의 남방도래설 등으로 미루어 볼 때, 이 시대에는 상당수의 해양민족이 바다를 건너서 우리나라로 도래하여, 그 후손 중에는 왕, 왕후 또는 宰相이 된 인물도 있었음을 알 수 있다. 이것은 대륙세력과 해양세력과의 力學關係에 의한 타협이 있었음을 뜻하는 것이라 하겠고, 또한 한민족의 해양도래민족 수용능력을 의미하기도 한다.

「韓國海運史」에서는 유적, 유물 및 諸古記錄에 의하여, 이 시대의 한일간의 항로는 경상도에서 일본의 本州 서부연안을 거쳐 산음지방에 이르는 항로, 경상도 東端에서 對馬島, 壹岐島를 거쳐 北九州에 이르는 항로, 전라도의 다도해에서 九州의 北西端(松浦, 平戶방면)에 도달하는 항로가 있었던 것으로 파악하고 있다. 또한 「魏志 韓傳」에서는 南韓과 다도해를 중심으로 한 도서지방과 대륙 또는 일본지방과의 해상왕래와 교역이 활발하였음을 알 수 있다. 그리고 비록 그 소급연대를 구명할 명확한 사료는 없으나 原三國時代에 한중간에는 드물기는 하나 백령도 부근에서 황해를 횡단하여 산둥반도에 도달하는 항로도 발견되어 이용되고 있었던 것으로 해석하고 있으며, 「韓國海運史」에서는 이를 「黃海橫斷航路」라 명명하였다.

상기의 내용으로 볼 때 有史時代 이전부터 한민족은 신천지 개척이라는 雄志를 지니고서 해외로 활발하게 진출하였음을 알 수 있겠다.

따라서 한민족은 농경민족이 주류를 이루고 있기는 하지만 적지 않은 海洋渡來民族을 포섭하게 되었으며, 옛날의 한민족은 바다에 대하여 아무런 거리낌없이 대처하였고, 필요할 때에는 바다를 유효하게 이용하였을 뿐만 아니라 海上渡來民族에 대하여는 활달, 유연하게 타협하기도 하고 또 이들을 수용하였던 것이다.

2. 遣使航運時代의 海洋活動

삼국 또는 고려시대에 우리 朝廷이 中國朝廷에 海路를 이용하여 使臣을 파견한 시기로서 삼국정립시대(4세기 무렵)로부터 고려중엽(12세기 중기 무렵)까지의 기간을 「韓國海運史」에서는 「遣使航運時代」라 命名하였다. 이 약 8세기간의 한민족의 해양활동은 수많은 왕조의 흥망·교체가 있었는데도 使臣의 해상왕래를 중심으로 하여 활발하게 전개되었다는 것이 일관·불변하였다는 특징을 지니고 있다.

(1) 前期遣使航運時代

삼국정립시대로부터 신라가 한반도를 통일하는 시기(서기 670년대)까지의 약 3백년간은 중국의 魏, 晉, 五胡의 시대로부터 隋를 거쳐 당의 초기에 이르기까지의 시대로서, 「韓國海運史」에서는 이를 「前期遣使航運時代」라 명명하고 있다. 이 시기에는 고구려가 요동반도 지방을 점유하고 있었으므로, 백제와 신라의 처지로서는 고구려가 일종의 塞外勢力으로서 중국과의 육상왕래 또는 교역을 불가능하게 하였다. 따라서 백제와 신라는 海路를 통하여 중국과 교류를 할 수밖에 없었다. 그리고 정립상쟁하고 있었던 삼국이 朝貢이라는 명목으로 중국과 교섭을 가짐으로써 자국민에 대하여는 위신을 세우고, 국제적으로는 유리한 입장을 확보하고 외국세력을 이용하여 자국의 安泰와 번영을 기도

18) 한국의 남부 사람들이 옛적에 文身(tatto)을 하다가 한국적 기후로 인하여 의복으로 몸을 감게 되자 이 버릇이 없어진 흔적이 있다고 한다. 尹泰林, 韓國人, 玄岩社, 서울, 1970, 55면.

하고자 하였던 관계로 중국의 中華思想·王道思想과 삼국의 功利主義가 조화를 이루고 있었던 것이었다. 이리하여 삼국의 중국에로의 해상경유 왕래는 적극적이고 진취적이었다.

삼국이 부족연맹의 상태에서 벗어나 古代國家로 발전하였다는 것은 통일적 경제지역의 확대를 의미하는 것이며, 생산력의 발전을 기반으로 하여 조선술과 항해술이 현저하게 발달하였음을 엿볼 수 있다. 즉 그것은 종래의 중국왕래항로가 한국연안과 遼東半島沿邊을 거쳐 山東半島에 이르는 陸岸繞走的인 것이었는데 비하여, 이 시대에 와서는 甕津半島 부근에서 황해를 횡단하여 山東半島 東端까지 직행하는 황해횡단항로를 주로 이용하여 항해하였다.

이 시대에 있어 韓民族의 海洋活動의 특징을 요약하면 첫째로, 정치·외교적인 목적달성을 위한 사신의 渡海派遣을 중심으로 한 해양활동이었으며, 둘째로는, 거의 전적으로 남해, 서해 및 황해를 무대로 한 해양활동이었으며, 중국지향적인 색채가 농후하였으며, 셋째로는 황해횡단항로를 활발하게 이용하였다는 점이다. 이는 이 시대에 이르러 한민족은 신천지의 개척이나 강렬한 문화수용의 필요성에 직면하게 되었고, 이를 위하여 당시로서는 一大 모험인 황해횡단이라는 원양항해를 감행하게 된 것이다. 한민족의 바다에 대한 적극적이고 진취적인 태도가 躍如하며, 한민족에게는 필요하면 여하한 모험도 감행할 용기가 있고, 위기와 난국을 극복하기 위한 슬기로우미 있음을 알 수 있다.

前期遣使航運時代는 바다가 한민족에게 所與의 것이었을 때이며, 한민족의 해양진출은 왕성 始發期라고도 할 수 있는 때이었다. 그러나 이 시대의 航運(왕의)은 정치, 외교에 있어서의 목적달성을 위한 수단인 遣使에 종속한 것이었다.

(2) 後期遣使航運時代

신라의 통일성취기인 서기 670년대부터 후삼국 정립상쟁기를 거쳐 고려의 중엽인 서기 1150년대에 이르는 약 5백년간의 한민족의 해양활동은 당초에는 公貿易을 주축으로 하였으나 시간의 경과와 더불어 사무역이 성행하게 되는 바, 이 시대를 「韓國海運史」에서는 「後記遣使航運時代」라 명명하고 있다. 이 시대는 당의 초기로부터 南宋의 멸망에 이르기까지의 기간에 해당되며, 발해, 거란, 遼, 金 등의 새외세력이 강대하였고 중국에서는 정치혼란기가 있었다는 사정으로 인하여 북방으로부터의 파급되는 대륙세력의 압력량은 크지 못하였으며, 중국과의 왕래에는 거의 海路가 이용되어서 문화·경제교류의 면에서는 가장 밀도가 높은 영향을 받았던 시대이기도 하다.

古代國家를 형성하고 정립항쟁을 하게 된 고구려, 백제, 신라의 삼국에게는 대륙의 여러 왕조에의 遣使가 정치·문화·경제적으로 중요한 의의를 지니게 되었으며, 항쟁이 격화되자 상호 타국의 遣使를 방해하기에 이르렀고, 그 방해를 배제하면서까지 遣使를 수행하여야 할 필요성이 있게 되었다. 이 遣使의 필요성은 우리 민족의 해양진출의 계기가 되고 또 그 원동력이 되는 것이다.

신라는 통일을 완성한 후, 국민의 사치생활을 만족시키기 위하여 또 후삼국은 상호항쟁에 소요되는 군자금을 조달할 목적으로, 그리고 고려는 宋의 무역장려정책에 호응하여 각기 使臣派遣이라는 명목으로 중국과의 교역에 주력하였으며, 이에 의한 이익을 획득하고자 기도하였다. 그런데 「韓國海運史」에서는 이 시대의 한민족의 해상활동을 고찰함에 있어서 주의하여야 할 것으로 후삼국시대에 후백제, 태봉→고려, 신라의 분립상쟁이 계속되었던 것으로 미루어 해상활동이 없었거나 활발하지 못하였던 것으로 속단하여서는 아니된다는 점을 들고 있다. 삼국은 군자금 조달이라는 경제적 이유 외에도 타국을 견제하고 제패의 목적을 달성하기 위한 정치·외교의 필요성에 의해서도 그 해양활동은 의외로 활발하였다는 것이 「韓國海運史」의 學說중 하나이다.

그리하여 後期遣使航運時代의 한민족의 해양활동은 국가경제활동인 공무역을 주축으로 하여 전개되었으나, 이에 수반하여 발생한 私貿易도 점차 성행하게 되었다. 그리고 이 시대에는 前期遣使航運時代의 황해횡단항해에서 진일보하여, 예성강(개성)에서 흑산도를 경유하여 남중국의 明州에 이

르는 항로의 개척이 있었는데, 이를 「韓國海運史」에서는 「東支那海斜斷航路」라 명명하였다. 그리고 이 시대에는 계절풍의 효과적인 이용 등이 있었다. 이와 같은 점은 우리 민족의 항해술과 조선술의 획기적인 발달을 뜻하는 것이라 하겠다. 이 시대에는 바다가 한민족에게 충분히 주어진 것이 되었고, 중국과의 교섭은 全期間을 통하여 바다를 개재시킨 경제·문화교류의 면에 중점을 둔 것이었으며, 한민족이 해상활동능력을 유감없이 발휘하여 그 해상활동사상의 황금시대를 이룩하였다는 것이 「韓國海運史」의 學說 가운데 하나이다.

이 시대의 한민족의 화려했던 해상활동과 우리 민족의 우수성을 부각시킨 것은 미국 하버드대학교의 라이샤워(Edwin O. Reischauer)교수의 연구이다. 「韓國海運史」에서는 라이샤워교수의 연구 성과를 통하여 이 시대의 한민족의 해상활동이 우수하였음을 소개하고 있다. 즉 한국인의 唐에의 진출과 해상권장악, 韓日간의 해상활동 비교¹⁹⁾, 한국인의 해상활동역량, 한국인의 세계사에의 참여라는 점에서 한민족의 해상활동의 우수성을 논하고 있다. 그 각각에 대해 간단히 살펴보면 다음과 같다.

이 시기의 唐에는 산둥반도의 남해안 일대에서 淮河하류지역까지에는 한국인의 무역상인사회가 다수 존재하였으며, 楚州에도 대규모의 한국인 租界가 있었고 이 租界에는 한국인의 官이나 押衙가 있어 한국인 지역의 행정을 관장하였다. 이들 무역상인사회는 중국에 있어서의 은연한 일대세력을 형성하여 본국 해상세력과 제휴하여 동북아의 해상권을 거의 독점하고 있었다.

그리고 당시의 일본인은 계절풍에 관한 지식이 없었으나 한국인은 이것을 효과적으로 이용하고 있었다는 것으로서, 이 시대의 韓日간의 해상활동역량에는 현격한 차가 있었음을 알 수 있다. 이에 대해 라이샤워교수는 「그 당시 해상활동능력에 있어서 한국인은 일본인보다 훨씬 탁월하였다」는 의미의 말을 하고 있다.

이 시대의 한국인 해상활동능력에 대해서는 일본 朝貢使가 귀국시에 선박의 조달과 운항요원의 확보를 唐 한국인에게 의뢰하자 한국인들은 즉시 9척의 航洋船과 60명의 항해기술자를 마련하였다. 이는 이 당시(9세기)의 황해횡단항해는 오늘날의 원양항해에 해당하는 大航海였다는 점, 그 항해를 감당할 수 있는 선박의 조달은 물론 고급항해기술자를 단시일 내에 60명이나, 그것도 국외에서 동원할 수 있었음은 이 시대의 한국인의 해상활동역량이 탁월하였음을 단적으로 나타내는 것이라 하겠다. 또 한국(신라)선박의 기동력도 놀라울 정도이어서 일본선박이나 중국선박이 감당하지 못할 역·장풍이나 불량한 海象이라도 능히 극복하여 신속하게 항해할 수 있었다. 그리고 한국과 중국 및 일본간의 항로는 한국인(신라인)에 의하여 잘 완비되어 있었고 그 교통·통신도 매우 원활하게 이루어지고 있었으며, 한국인의 해상지배에 대해 중국인도 깊은 경의를 표하고 있었다.

라이샤워교수는 한국인의 우수성과 그 해상활동능력의 탁월성을 여러 가지로 입증하고난 후에 이 시대의 한국인은 이미 세계사에 참여하고 있었음을 결론적으로 다음과 같이 말하고 있다. 즉 「일본이 아직 중국의 문화수입에 급급할 때인 9세기중엽무렵에 한국인들은 벌써 새롭고, 그리고 더욱 극적인 세계사의 한 국면에 참여하고 있었다. 즉 한국인들은 우리가 현재 살고 있는 세계무역시대의 시초시기라는 뜻으로서 세계해상무역의 초기단계에 가담하고 있었던 것이다. 당시의 세계해상무역의 주류는 中近東 무역상인들에 의하여 楊州에까지 도달하고 있었는데, 여기를 거점으로 하여, 그 지점에서 그 무렵에 알려져 있는 한에 있어서의 동쪽 끝까지 한국인들은 무역의 발길을 뻗치고 있었다. 세계의 동쪽에 있는 비교적 위험한 수역에서, 그들은 서쪽 끝에 있는 평온한 지중해 연안의 상인들이 그 주변영역에 대하여 수행하고 있었던 것과 같은 역할을 하고 있었던 것이다. 이것은 충분히 고려되어야 할 역사적인 의의를 지니고 있는 동서의 대응사실이다. 그 시대에 관한 표준적 역사교과

19) 孫兌鉉, 韓國海運史(增訂版), 45-48면 참조.

서에도 또 이들 자료를 바탕으로 하는 현대의 서적에도, 이 점에 관하여 아무런 실질적인 주의를 기울이지 않고 있다.

이상과 같이 탁월한 해상활동능력이 있고 적극적으로 바다에 진출한 이 시대의 한민족은 중국인이나 일본인으로부터 존경을 받았다는 점을 「韓國海運史」에서는 몇 가지의 예를 들어 설명하고 있다. 즉 신라의 金春秋 父子가 唐을 방문하고 귀국할 때 당의 황제는 高官에게 명하여 이들을 극진한 예의로써 대접하였다는 점을 들어 이 당시 중국인이 한국인에게 깊은 경의를 지니고 있었다는 것의 대표적인 예라 하고 있다. 또한 엔닌(圓仁)의 일기인 「入唐求法巡禮行記」에 의하면, 日本朝貢使(大使)가 中國朝廷에 엔닌의 유학허가를 신청하였다가 中國官憲에 의해 거절되었으나, 중국거류 한국인들은 이 엔닌의 유학허가를 그다지 어렵지 않게 취득하고 또 圓仁의 중국내 여행허가도 얻어 주었다고 하는 바, 이것은 중국 내의 한국인의 세력이 강하였음과 더불어 중국인의 한국인에 대한 존경심의 증거에 대한 예가 될 수 있다. 또 하나의 예를 엔닌의 일기에서 들면, 중국의 종교정책에 변화가 생겨 불교탄압이 격화되어 불승은 還俗命, 외국유학승은 귀국명을 받게 되자 한국승려와 같이 행동하는 중국승려도 있었는데, 이 역시 중국인의 한국인에 대한 존경심의 증거라 하겠다.

다음으로 이 시대의 한국인의 進取之氣象이 왕성하였음을 나타내는 대표적인 예로써는 일본인은 高丘王子라는 일본왕실의 어느 불교신자 단 한 명만이 허다한 위험을 극복하고 당시 많은 위험이 수반되는 모험인 인도까지 순례여행한 바 있는데 대해, 이 至難의 여행에 성공한 한국인 佛敎求法 여행자는 9명이나 된다는 것을 라이샤워교수는 지적하고 있다.

이상에서 살펴본 바와 같이 이 시대에 한국인이 바다에 진출하고 바다를 이용하도록 한 직접적인 동기로써 「韓國海運史」에서는 해상활동에 의한 막대한 이윤획득의 가능성을 들고 있다. 즉 이 당시의 공무역은 朝貢·回賜라는 형식을 취하였는데, 韓國使臣이 朝貢品이라는 명목으로 중국황실에 증정하는 물품에 대해 중국측은 回賜라는 명목으로 일류의 귀중품이나 문화재로써 답례하였는데, 중국황실은 자국의 위세를 과시하기 위하여 과대한 지출을 하는 것이 常例이었다. 따라서 이와 같은 거래가 한국인에게는 큰 이익이 되었다는 것이다. 또한 일본정부도 「한국인이 무역하여 오는 물품에 현혹되어 家産을 탕진하지 않도록 조심하라」고 주의를 환기하는 포고문을 발표하기도 하였다. 이와 같은 예로 보아 공무역, 사무역을 막론하고 이 당시의 무역은 한국인에게 거대한 이익이 있었고, 이 이익추구를 위하여 이 시대의 한국인들은 적극적으로 바다로 진출하였던 것이다.

이 시대의 한민족의 해양활동의 특징을 「韓國海運史」에서는 다음과 같이 요약하고 있다.

첫째, 이 시대에 이르러서는 해상왕래 또는 교역은 경제·문화적인 것이 주목적이 되고 정치·외교적인 목적달성은 부차적인 것이 되어, 공무역과 더불어 사무역이 발달하였다.

둘째, 중국대륙과 일본과의 중간의 항해요충을 차지하는 유리한 지리적 위치를 활용하여 그 당시에 알려져 있는 한에 있어서 동북아의 全海域을 무대로 하여 해상활동을 전개하였다.

셋째, 황해횡단항로 이용의 범주에서 벗어나 東支那海斜斷航路를 이용하게 되었는데, 이는 당시로서는 高度의 항해기술이 요구되는 大遠洋航海이며 일대 모험이었다.

그리고 이 시대의 해상무역의 위대한 인물인 張保臯는 근대이전의 우리 航運史에 있어서 空前絶後的 황금시대를 이룩하였다. 張保臯의 한국·중국·일본에 있어서의 해상세력의 기반은 실로 놀라운 것이었으며, 이를 바탕으로 한 그의 對日·對唐 사무역은 극동해역에 있어서의 사무역의 독점의 의미하는 정도의 것이었다. 통일신라시대에 발달한 海上私貿易은 장보고에 結晶되고 수렴되었다.

그러나 장보고의 어이없는 사망으로 新羅朝廷은 청해진을 완전히 파괴하여 장보고의 세력을 一掃하고자 청해진의 인구를 벽골군(지금의 김제)에 강제이주시켰는데 이로써 淸海鎮은 붕괴되었다. 그토록 賑盛했던 청해진이 단 하나의 유적도 남기지 아니하고 지상에서 완전히 소멸된 것은 신라조정의 장보고 해상세력에 대한 불안과 공포심이 대단히 컸다는 것을 뜻하는 것이며, 그로 인한 파괴적

업 또한 철저했다는 것을 말해주는 것이다. 그러나 張保皋가 사망하고 청해진이 괴멸되었다고 해서 신라인의 해상활동의 기세가 꺾인 것은 결코 아니었다. 장보고의 사망과 청해진의 괴멸은 韓國海運史에 있어서 실로 하나의 大事件이었음이 틀림없으나 장구한 기간에 배양된 우리 민족의 해양활동의 소지는 하루 아침에 근절될 수는 없는 것이며, 신라시대에 성황을 이룬 해상교통과 사무역은 후삼국시대에 계승되고 고려중엽에까지 지속되는 것이다.

遣使航運時代는 현대 이전의 韓國海運史에 있어서의 壓卷이며, 그 어느 때 보다도 우리 민족이 눈부신 해양활동을 전개하였던 시기이다. 「韓國海運史」에서 그 내용을 요약하면 다음과 같다.

첫째, 遣使航運의 성격이 점차로 변화하였다. 초기인 삼국정립시대의 遣使航運은 정치·외교적인 목적으로 수행되었으나 시간의 경과와 더불어 문화·경제적인 것으로 변화한다. 使舶은 公貿易船의 성격을 띠게 되고 또 附帶貿易을 성행하게 하였으며 마침내는 사무역을 유발·발달시켰다. 둘째, 중기 이후에는 무역과 航運이 발달하였다. 중기인 통일신라시대무렵에는 무역이 성행되었고 商人資本의 蓄積도 이루어지고 있었다는 것을 볼 수 있다. 무역품인 船積貨物의 내용이 未加工品으로부터 정교한 가공품으로 변천한 것으로 봐서 수공업이 높은 수준으로 발달하였다는 것을 알 수 있다. 또 商人輸送의 단계에서 벗어나 다음 단계로 발전하고자 하는 징조가 엿보인다. 셋째, 항해술과 조선술이 현저하게 진보하였다. 古代에는 陸岸繞走的인 航路를 벗어나지 못하였는데, 이 시대의 초기에는 황해횡단항로를, 그리고 후기에는 東支那海斜斷航路를 이용하였다. 이는 항해술과 조선술에 있어 현저한 진보가 있었다는 것의 구현이며, 당시의 한국인은 계절풍을 이용한 항해술에 아주 능숙하였다. 넷째, 당시의 한국인은 존경받는 존재였다. 이 시대의 한국인은 눈부신 해상활동과 왕성한 進取之氣象 등으로 중국인과 일본인으로부터 깊은 존경을 받고 있었다. 다섯째, 이 시대의 중기에 한국인은 이미 세계사의 한 국면에 참여하고 있었다. 당시의 세계무역의 주류는 南支에서 중동을 거쳐 지중해에 이르는 노선이었는 데 한민족은 동북아의 海上權을 한 손에 장악함으로써 이미 통일신라시대에 극적인 세계사의 한 국면에 참여하고 있었다.

遣使航運時代 말기에 이르러 우리 민족의 해양활동이 쇠퇴하게 된 원인을 「韓國海運史」에서는 다음과 같이 제시하고 있다.

라이샤워교수는 「장보고의 사망과 이에 뒤따른 그의 해상무역왕국의 소멸은 중국, 한반도 및 일본 사이에 있는 公海에서 한국의 制海權의 절정기가 지나간 징후이며, 세계의 이 부분에서 大洋貿易의 지배권은 서서히 중국인의 손에 옮겨지기 시작하였고, 수세기 후에는 서부일본에서 오는 무역상이나 해적의 손에 들어가게 되는 것이다」라고 하여, 장보고 사망과 청해진 소멸을 기하여 극동해상권은 중국인의 손에 들어가게 된다고 하였는데, 「韓國海運史」에서는 청해진 멸망 후에도 신라인의 해상활동의 기세가 꺾인 징후를 찾아 보기 힘들며, 후삼국시대에도 통일신라시대의 여세를 유지하여 눈부신 해상진출을 했다는 것을 논증하고 있음은 전술한 바와 같다.

「高麗史」에 의하면 고려 太祖의 조상이 해상세력 및 해상무역과 밀접한 관계에 있었다는 것을 알 수 있다. 그런 탓인지 태조는 당시의 해상세력과 밀접한 관계를 유지하였고, 그가 후삼국을 통일할 수 있었던 중요한 원인의 하나가 해상세력을 포섭하여 그들의 지원을 받았다는 점이라 한다.

이와 같은 요인도 있거니와 통일신라시대의 융성한 해상활약의 여세도 있어서 고려초에는 왕성한 해상진출을 한 것이 확증된다. 그러나 해상무역의 주도권은 어느 사이에 宋商에게 넘어가고, 元이 대륙을 통일한 후에는 우리 海運史에 있어서의 漕運時代를 맞이하게 되어 우리 해운은 租穀의 연안수송이라는 초라한 모습으로 전락하여 그토록 성황을 이룬 통일신라시대의 해상발전의 片鱗조차 찾아보기 힘들게 된다.

그렇다면 遣使航運時代의 말기로 설정되는 고려중엽의 어느 시기에 해상활동의 기반을 상실하였으며, 그 원인은 어디에 있는가.

金庠基教授는 그 당시의 외국무역은 왕정을 중심으로 한 貴族群의 물적요구에 의하여 促致되었는데, 대륙물자에 대한 그들의 수요는 麗商의 적극적 활동을 기다리기 전에 宋商에 의하여 대개는 공급되었기에, 麗商의 활동은 소극적인 것이 되었다고 하고 있는데, 당시 宋商의 적극적 활약은 놀랄 만한 것이었다는 것은 사실이다. 또한 그들의 進獻物의 量이나 가치도 적지 아니하였다.

그러나 이와 같은 이유만으로 長年間に 걸쳐 扶植된 해상세력이 이 시기에 와서 급격히 소멸한다는 것을 설명하는데 충분하지 못하다 하여, 「韓國海運史」에서는 그 근본적인 원인으로써 다음과 같은 점을 제시하고 있다.

첫째, 통일신라시대의 航運이 현대 이전의 우리 海運史에 있어서의 황금시대를 이룩한 것은 신라가 해상무역의 薄利에 着目하여 이를 장려한 탓도 있고, 唐의 개방정책에 힘입은 바도 있으며, 또한 대륙세력의 압박을 받지 아니한 신라인의 진취적 氣象 등에 의한 것이었다. 여기에서 간과하지 못할 것은 중국에 뿌리박은 新羅人貿易商社會의 존재이다. 이 무역상사회는 산동반도 연안에서 淮下地方인 楊洲·楚州까지의 연안지방에 집중하고 있었는데 그 南限은 楚州이다. 따라서 신라시대의 麗·唐간의 해상교통과 무역의 중국에 있어서의 중심지는 산동반도의 登州였다. 이 중국에 있어서의 무역상사회가 신라 航運發展의 하나의 기반이 되었던 것이다. 그런데 11세기말엽 무렵에 契丹의 세력이 강대해져서 중국 북부지방을 위협하여 宋을 남측으로 압박하였다. 따라서 황해횡단항로로써 산동반도에 도착하여 新羅人貿易商社會를 따라 중국 북부 연안을 남하하던 종래의 신라의 독점적 항로는 사용불가능하게 되었다. 그리하여 문종 28년(1074년)에 이 항로를 포기하고 東支那海를 斜斷航海하여 중국에 있어서의 신라 航運基盤의 圈外인 明州에 도달하는 항로를 취하지 않을 수 없게 되는 것이다. 이와 같이 하여 중국에 있어서의 신라 이래의 韓國人貿易商社會, 즉 航運基盤을 완전히 상실하게 되는데, 이것이야말로 고려중엽에 있어서 우리의 해양활동이 부진하게 된 근본원인이다.

둘째, 신라시대에는 신라인이 중국에 거주하여 貿易商社會를 형성함으로써 新羅人貿易商發展의 기반을 조성하였는데, 신라때와는 역으로 이 시대에는 고려에 投化(歸化)하는 형식을 취하여 수도인 松都에 定住하는 宋商이 많았으며, 이들이 宋의 해상무역의 기반이 된 것은 명확하다.

셋째, 태조시대부터 역대 宋朝에서는 해외무역장려로써 국가수입의 증진을 꾀하였는데, 이 정책이 宋의 해상무역진흥에 적지 않은 영향을 미친 것으로 본다.

위와 같은 사유가 상승작용을 하여 11세기 말엽부터의 高麗航運을 쇠퇴의 길로 몰고 갔고, 반면에 宋商은 廣東·明州地方에 빈번히 來舶하는 아랍무역상에 자극되기도 하고, 그 영향도 받고 또한 당시의 세계 해상무역의 주류에 가담하고 있었던 유리한 조건 등으로 지속적으로 신라이래의 韓國人航運市場을 잠식하여 11세기무렵부터는 高麗航運을 압도하게 된 것으로 보인다.

12세기중엽에 이르러서는 契丹·女眞 등 北方塞外勢力의 압박으로 南宋의 국력은 극도로 쇠약해지고, 遠交近攻政策으로 親麗政策을 취하여 高麗와 제휴하여 측면으로 遼를 견제하고자 한 宋의 의도에 고려가 냉담한 반응을 보이자 양국간의 관계는 냉각되었다. 이에 따라 해상왕래도 무역도 감소하게 되었는데, 그 후 元이 중국을 통일하자 요동방면에 소위 해외세력이 대두 못하게 되었다. 고려의 航運力量도 이미 쇠약해져서 宋商에게 압도되고 있었던 형편이었거니와 元과 직접 국경을 접하게 되자 중국과의 해상왕래의 필요성이 없어졌으며 마침내는 두절하기에 이른다.

화려한 해상활동시대였던 遣使航運時代는 고려 毅宗때인 12세기중엽으로서 종말을 고하고, 근대 이전의 韓國海運史에 있어서의 一大轉機를 맞이하게 된다. 이 大轉換期는 漕運時代의 개막을 뜻하는 것으로, 漕運時代의 한민족의 해양활동은 沿岸租穀輸送이라는 미미한 상태에 머물게 된다.

3. 漕運時代의 海洋活動

고려중엽무렵에서 조선말엽(서기 1880년대)에 이르는 약 700년간을 「韓國海運史」에서는 「漕運

時代」라命名하고 있다. 이는 宋의 쇠망기로부터 元·明을 거쳐 淸末期에 이르는 기간에 해당한다. 元·明·淸의 三王朝는 공히 계속해서 中原을 통일한 정권을 수립하는데 성공하였으며 왕조의 교체기에도 해외세력의 대두는 극단기간을 제외하고는 없었기에, 삼왕조와 한국은 陸境으로서 접촉하였으며, 왕래에는 육로를 전용하다시피 하였다. 따라서 북방으로부터 파급되는 대륙세력으로서의 압력이 극대가 된 시기였다. 즉 한반도에 있어서는 대륙성적 여건이 해양성적 여건을 驅逐하고 절대적으로 우세한 위치를 차지하게 되었다. 따라서 해양은 한민족에게 被奪의 것이 되었고, 해양진출은 완전히 봉쇄되었으며, 한민족은 반도 내에 閉息되어 前時代와 같은 해상활약은 찾아 볼 수 없게 되고, 해양활동은 租稅穀의 연안수송인 「漕運」이라는 미미하고도 초라한 모습으로 겨우 그 명맥을 유지하고 있었던 위축의 극에 달한 시대이다.

漕運時代는 해상활동 발전단계의 진행이라는 견지에서 보면 역행적이며 韓國海上活動史上 후퇴 현상이 농후한 最衰退期이다. 동북아의 制海權을 장악하여 세계사의 한 국면에 참여하였던 왕년의 盛況은 찾아볼 길이 없게 되고, 한민족의 해양활동의 양상은 겨우 租稅穀을 연안수송하는 초라한 모습으로 전락하였다. 이 시대에 단기간 對中(明)海路遣使와 對日本通信使 派遣이 있었다. 그리고 琉球, 瓜奎등 동남아 몇 나라와의 교류도 있었으나 실로 미미한 것으로 이 시대적 범주에서 벗어난 것은 아니었다.

그런데 「韓國海運史」에서는 漕運時代에 한민족이 해양진출의 계기를 거의 상실하게 된 것은 북방의 대륙세력의 육지경유 파급으로 인한 당연한 귀결이라 하겠으나, 우리 민족으로 하여금 바다를 기피하게 하고 해양진출의 기상을 소멸시키는 데 있어서 儒敎의 역할도 결코 적지 아니하였음을 논하고 있다.²⁰⁾

즉 儒敎가 발생하여 한국에 전래된 것은 오래 되었지만, 이 시대에 이르러 중국대륙에서 유교가 가장 성행하여 바다를 경유한 문화적 영향이라는 정도를 넘어서, 육지경유의 강렬한 압력적 성격으로 한반도에 주입되었다는 것이 이 시대의 두드러진 특징의 하나이다.

유교는 농경사회의 질서유지를 위한 농경민의 윤리·도덕으로서, 유교도덕은 가정본위이며 가정에 봉사하는 것이 생활의 전체이고 가족의 인륜관계를 정하는 도덕이 그 전부이다. 유교에서는 가족의 인륜관계를 중시하므로 혈연관계가 가치의 기준이 된다. 농경민은 평지를 애호하고 토지에 대한 강한 애착심을 가지게 된다. 평지에서 혈연적인 연대감을 지니고 유교윤리를 바탕으로 하여 생활하게 된 한민족은 토지와 가정을 떠나 바다에 진출한다는 것은 인륜에 위배되는 행위라고 생각하게 마련이다. 따라서 유교는 한국인의 해양진출의 기상을 一掃하는데 중대요인이 되었고 한반도에 있어서의 해양성적 여건을 소멸시키는 데 큰 역할을 하였으며, 이 시대의 한민족은 해양진출의 가능성을 억압당하고 유교윤리를 바탕으로 한 농경생활에 몰두하게 되었다.

이와 같이 대륙성적 여건이 해양성적 여건을 압도하자 한민족은 농경생활에 전념하게 되는데, 농경민은 농경에 적합한 평지를 애호하며 여기에 농경문화가 생성하게 된다. 농경민이 농경문화와는 이질적인 생활양식을 지닌 해양생활자에 대하여 불친근감, 나아가서 멸시감을 갖게 되는 것은 불가피하다고 하겠다. 이 시대에는 농경민이 해양생활자를 압도하고 있었고, 농경문화의 중심지는 평야에 있었으므로 해양생활자는 그 문화권에서 멀리 떨어진 해안이나 도서에서 생활하였기에 문화수준도 높지 못하였다. 뿐만 아니라 자급자족의 農耕經濟時代에 있어서는 富의 원천이 토지이므로 해양생활자는 농경민에 비하여 생활수준도 낮아서 자연히 천시의 대상이 되고, 드디어는 학대까지 받게 되었던 것이다.²¹⁾

20) 여기에 대해서는 孫兌鉉, 韓國海運史(增訂版), 427-466면의 부록 1. 「韓國船員의 職業意識에 關한 考察」을 참조.

21) 그 예에 대해서는 孫兌鉉, 韓國海運史(增訂版), 9면, 461-464면 참조.

漕運時代에는 북방의 대륙세력이 육지경유로 파급된 압력적인 것이어서 한민족은 해상활동의 계기를 상실하고 농경생활에 전념하게 되었는데, 이로써 우리 민족은 여러 가지 면에서 잃어버린 것이 적지 않았을 것으로 「韓國海運史」에서는 보고 있다.²²⁾

그렇다면 이와 같은 가운데에서 엮어진 우리의 역사를 어떻게 평가하여야 할 것인가 하는 점에 대해 「韓國海運史」에서는 다음과 같이 논하고 있다.

東洋史에 있어서 중국은 그 강토의 면적의 광대함과 인구의 방대함과 경제력 및 군사력의 거대함에 있어서 그 인접국가나 민족들과는 비교가 되지 않을 정도로 막강한 존재였다. 그리하여 중국에 인접하고 있었던 몇몇 민족과 국가는 장구한 역사의 변천과정에서 흥망을 거듭하다가 漢族에게 정복되거나 흡수·동화되어 그 모습이 소멸되기도 하였다. 그 현저한 예가 만주족이며, 한 때 강대한 통일국가를 건설한 만주족은 약 250년간 漢族에 군림하여 중국을 통치하였으나 오늘날 만주족의 모습은 찾아 볼 수 없을 정도로 어느 사이에 한족에 흡수·동화되고 만 것이라고 할 수 있을 것이다. 이에 반하여 韓民族은 중국에 至近한 위치에서 국가를 건설하여 많은 침공과 압력 그리고 강렬한 영향력 아래에 있었으면서도 오늘날까지 존재하고 있다. 당연히 한족에게 말살되었을 뻔 하였던 韓民族이 이와 같이 그 고유성을 지니면서 존속하고 있다는 사실은 한민족이 강인한 생명력과 탁월한 지혜를 지닌 민족임을 입증하는 것이다.²³⁾ 라이샤워교수는 「인류역사상 그 민족의 강토와 고유의 문화를 가장 오래 지니고 현재까지 존재하는 국가 중에서 한국은 두 번째의 나라이다.」라고 하였는데 이는 실로 세계사에 있어서 특이한 예가 아닐 수 없다.

漕運時代와 같은 해상활동의 쇠퇴기를 거쳐 식민지 시대가 되어 일제는 한민족의 해양진출을 완전히 말살할 것을 기도하였다. 이와 같은 역경하에 있어서도 우리 민족은 해양진출의 가능성과 해상활동의 소질을 완전히 상실한 것은 아니다. 「韓國海運史」에서는 한민족이 어떠한 역경하에 있어서도 놀라운 해양활동에의 적응성과 저력을 지니고 있었음을 李忠武公 휘하의 水軍의 신분과 해상전투능력과의 관계라는 예로써 설명하고 있다. 즉 16세기말인 임진왜란때의 일본군은 약 반세기간의 戰國時代를 경과하는 동안에 무기를 정비·개발하고 전투기술을 연마하였고, 풍부한 전쟁경험을 쌓은 당시로서는 세계 最精強의 군대의 하나이었다고 하겠다. 그런데 이와 같이 강한 일본군과의 전쟁에서 충무공 휘하의 우리 수군은 한 번도 패배하지 않고 백전백승의 전과를 올렸다. 그러면 우리 水軍은 일본군 이상의 精兵들로써 구성되어 있었던가. 충무공이 해전에서 전사한 장병들의 성명을 보고한 狀啓를 보면 관노비·사노비와 승려가 많았던 것이 눈에 띈다. 이것은 그 당시 국가가강이 문란하였으므로 우수한 壯丁으로 충원하지 못하여 窮餘之策으로 중(奴)과 또한 賤民과 같은 취급을 받았던 승려를 강제로 승선시켜서 전투에 참가시켰기 때문이다. 병기의 사용법도 알지 못하고 전투와는 전혀 관계없는 賤民이나 寺刹에서 종교생활을 하던 승려들이 그와 같은 놀라운 역량을 발휘할 수

22) 「韓國海運史」의 저자는 한국이나 중국이 近代化에 실패하여 植民地 내지 半植民地로 전락한 원인의 하나가 儒敎의 병폐에 있다는 견해를 제시하고 있으며, 중국과 한국의 유교는 일본이 '忠'을 앞세운 것과는 대조적으로 '孝'를 최우선시했다는 점을 들어 이에 관한 내용의 一端을 언급하고 있다. 중국과 한국 양국이 공히 금일에 이르기까지 孝를 최중시하는 유교를 지속해 왔는데에는 다음과 같은 공통점이 있다고 한다. 첫째, 유교담당자가 독서인계층이었다는 점, 둘째, 정치체제에 있어서 中央集權專制君主制를 취하였다는 점, 셋째, 양국민 다 같이 외적침략의 피해를 입었다는 점, 넷째, 한국 각 왕조는 중국에 비하면 장기간 지속되었으나 양국 모두 왕조교체가 있었다는 점, 다섯째, 통치자가 孝를 적극 권장하였다는 점. 여기에 대해서는 孫兌鉉, 韓國海運史(增訂版), 454-459면 참조.

23) 한국인은 강대국민에 비하여 적어도 손색이 없음은 확실하며, 체질적으로나 지능적으로 한국인은 우수하다는 주장이 있다. 한국인의 신장이 세계 인류신장 분포상 中等大에 속하며, 대체로 뇌의 중량은 문화가 진보하면 진보할수록 무거워지는데 예외는 있으나 우수한 사람(예를 들면, 大學者, 위인)의 뇌의 중량이 무거운 것이 사실인데, 한국인의 평균뇌중량은 유럽인보다 뛰어나다고 하며, 지능면에서 미·영·독·중·한·일·포르투갈·소련의 순이라는 연구결과가 이를 뒷받침해 준다고 하겠으나 확정지을 수는 없다. 尹泰林, 韓國人, 59-71면.

있었던 것은 우리 민족은 계기가 주어지고 동기만 유발되면 누구도 생각하지 못하였던 위대한 역량을 발휘할 수 있음을 증명하여 주는 것이라 하겠다. 이순신이라는 개인의 인물도 매우 훌륭하지만 그 당시 가장 천대받았고 병기의 사용법도 전혀 몰랐던 최하층민이 세계 최고의 精銳兵 가운데 하나인 일본군과의 전투에서 한번도 패배하지 않았다는 것은 우리 민족의 놀라운 역량을 단적으로 말해 주는 것이라 하겠다. 이와 같은 점이 近代에 이르러 우리 민족이 日本에 의한 亡國의 치욕을 겪지만 그 후 우리 해운이 경이적인 발전을 할 수 있었던 淵源이 된다고 하겠다.

漕運時代에 海路遣使가 전혀 없었던 것은 아니며, 對中(明)海路遣使와 對日本通信使의 파견이 있었다. 그러나 海路遣使에 의한 해상활동 역시 조운시대의 租穀 연안운송과 마찬가지로 극히 미미하였다.

對中國海路遣使의 경우 諸記錄을 통해 볼 때, 이 당시의 선박건조기술, 항해기술, 선원의 역량 등이 열악하였고, 당시의 사람들에게는 바다가 공포와 기피의 대상이었다. 前期遣使航運時代에 신라인들이 빈번하게 이용한 황해횡단항로를 취하지 못하고, 先史海上往來時代의 海路인 요동반도 연안을 경유한 老鐵山水道航路를 택하고 있는 것은 시대역행적 퇴보현상인 것이다. 그리고 평양까지는 陸行하였는데 이는 海路를 단축하고자 의도한 것으로써 바다에 대한 기피현상의 일면을 보여주는 것이라 하겠다. 항해기술면에 있어서 後期遣使航運時代의 신라인들은 산동반도 東端에서 황해횡단항로를 거쳐 일본 壹岐島까지의 약 427浬를 9일간으로 하등의 사고없이 完航하였는데, 仁祖 8년의 使行에서는 대동강 입구에서 산동반도 東端까지의 약 290浬를 항행하는데 32일간이나 소요되었다. 冬至使라는 계절적 제한에서 비롯되는 역풍항해를 감안하더라도 그 시대역행적 퇴보성은 歷然한 것이라 하겠다. 「鐵山嘴」이라는 특정해역에서 조난하게 되는 바, 항로를 外洋으로 변경하지 못하여 같은 곳에서 연속적으로 피해를 입게되는 것은 安興梁에서 연속 조난하였으나 陸岸繞走航路에서 벗어나지 못하였던 遭難船의 경우와 동일범주에 속한다.²⁴⁾ 사절단 구성원의 많은 사람이 封建社會의 하층민으로 강제적으로 동원되었다는 점, 또 중국에 가면 존경받거나 우대되는 경우가 적다는 점 등을 감안하더라도 해외파견에는 유형·무형의 수익이 있었을 것으로 생각되나 贈賂로서 冒免하고자 하는 사람이 많았던 것은 그 당시의 조난빈도와 그 참상의 정도를 뜻하는 것이다. 使舶에 승무하는 것을 「納賂圖免」한 것도 漕軍의 경우와 동일하다.

對日本通信使 파견²⁵⁾의 경우에도 對中(明)海路遣使의 그것과 마찬가지로 우리 민족의 해상활동능력은 시대역행적인 것이었다. 즉 使舶의 운항은 완전히 일본측이 장악하였고 사박에는 水路案內와 掌帆담당, 操舵補助의 일본선원이 승선하고 있었다. 海象의 예측·판단과 出帆時期의 결정도 전적으로 일본측이 하였다. 한국측은 格軍의 櫓漕라는 단순노동력만을 제공할 뿐이었다. 일본측의 철저한 運航장악하에 있었던 德川(江戶)時代의 200여년간 12회의 使行에는 단 한번의 重遭難事故가 없

24) 孫兌鉉, 韓國海運史(增訂版), 85-96면 및 101-102면 참조.

25) 「韓國海運史」의 저자는 조선시대에 對日本通信使 파견을 해운사적 입장에서 고찰하는 가운데 한국이 일본의 식민지로 전락하게 된 배경을 다음과 같은 새로운 입장에서 파악하고 있다.

(1) 우대받은 통신사 : 19세기중엽 燕京(北平)에 있어서의 조선사신은 한 서양인에 의해 다음과 같은 뜻으로 묘사되어 있다. 「Mandarin(중국관리)의 무관심 속에 속소로 항해 발걸음을 재촉하는 조선사신 일행의 초라한 모습을 봤다.」 이와는 대조적으로 대일본통신사는 최상급의 대우를 받았다. 그 사유는 필자(孫兌鉉)의 寡聞의 탓인지 周知之事라 하여 기술할 필요가 없어서 그러한지 설명되어 있는 바가 없다. 이해를 돕기 위해 다음과 같은 蛇足을 달겠다. 즉 일본의 통치자(幕府의 장군)의 입장에서, 당시 일본국민이 선진문화국으로 인식하고 있었던 조선국과 대등한 외교관계를 맺고 있다는 것을 과시하여 위세를 높일 필요가 있었다. 그리고 막부장군은 지배하에 있는 封建諸領主가 여분의 財力(병력)을 축적하지 못하도록 항상 세심한 정책적 배려를 해야 했다. 그 정책의 일환으로 조선통신사를 통과 沿道諸領主의 散財의 수단으로 이용한 것이다. 이에 대해 조선측은 일본과 우호관계를 유지함으로써, 첫째로는 북방대륙세력에 대응하기 위한 後顧之憂를 제거할 수 있었고, 둘째로는 일본국내사정을 염탐할 기회를 가졌던 것이었다. 「조선통신사」의 이면에는 이와 같은 양국의 정치적 배려가 있었고 통신사에 대한 지나칠 정도의 대우는 일본통치자의 이해득실 계산결과와 소산인 것이었다.

었는데 비해, 한국선박이 자력으로 渡海했던 德川(江戶)政權樹立 이전에는 심대한 해난피해로 使行을 중지해야 했던 일이 있었다. 이 시대의 선원(格軍)이 七般賤役身分이었다는 것은 주지의 사실이나 일본측에서도 우리 格軍을 屠牛匠(白丁)과 同位인 천민으로 대우하였다.

상기에서 알 수 있듯이 漕運時代의 對海路遣使에 있어서도 9세기 遣使航運時代의 우리 민족의 해양활동의 탁월성이나 우수한 역량의 片鱗조차 엿볼 수 없다. 우리 민족의 해양활동의 퇴보성이 너무나 명료하다.

漕運은 중앙집권적 봉건제의 기초를 확고히 뒷받침하는 제도로서 봉건지배력의 강약과 밀접하게 관계되는 것이다. 朝鮮朝 말기에 이르러서는 封建社會의 諸矛盾이 漕運에도 그대로 반영된다. 즉 封建官吏의 부패로 인한 끊임없는 각종 부정의 발생, 해난사고의 빈발, 漕卒의 도망 등이 그것이다. 이와 같은 상황으로서는 漕運制度가 존속의 한계점에 도달한 것이며, 封建制社會의 종말을 목전에 두게 된 것이라 하겠다. 따라서 漕運時代에 있어 우리 민족의 해양활동이 극히 미미한 실정도 끝나고 새로운 시대와 함께 해양성적 여건이 構築되면서 해양활동능력이 다시금 발휘될 국면에 놓이게 되는 것이다.

4. 韓國海運의 資本主義 萌芽期の 海洋活動

漕運時代에 私運이 없었던 것은 아니지만, 중앙집권적 봉건정부의 自己輸送類型에 속하는 官船에 의한 租穀海送, 즉 漕運이 구한말에 이르기까지의 지배적인 선박운항양태였다. 봉건사회 諸矛盾이 봉건체제하에서의 租穀海上輸送制度인 漕運에도 그대로 露呈되어 19세기 하반기에 이르러 漕運制度는 붕괴과정에 접어들게 되고, 資本主義海運 萌芽의 발생을 보게 된다.

朝鮮朝의 오랜 쇠국정책이 끝나고 開港되었을 무렵인 서기 1880년대로부터 일본제국주의가 朝鮮 郵船株式會社를 설립하여 민족자본에 의한 우리의 해운기업을 말살하고 근대적 한국해운의 발전기반을 완전히 파괴시킨 서기 1912년 무렵까지의 약 30년간을 「韓國海運史」에서는 「韓國海運에 있어서의 資本主義 萌芽期」라命名하고 있다. 開港을 전후하여 남쪽으로부터 파급되는 歐美諸國과 일본 등 복수의 海洋經由勢力의 압력과 영향으로 말미암아 종래 북쪽으로부터의 단수적인 대륙세력에만 당면하고 있었던 한국은 심대한 고통을 겪게 되었다. 한반도에 있어서의 신진 일본세력은 한국에 있어서의 기존의 청국세력과 相兇·相衝하면서 舊韓末의 한국의 정치·경제·사회 諸면에서 심각하고도 복잡한 양상을 빚어내게 하였다. 그러한 가운데 한반도에서 중국세력이 一掃되어 한국역사상에서 북방으로부터 파급되는 대륙세력의 압력과 영향이 全無가 되는 두번째의 시기를 맞이하게 된다. 이와 같은 의미에서 이 시기는 「韓國海運史」의 논지로서는 韓國海運史上 중대한 의미를 지니게 되는 것이다. 歐美의 資本主義의 물결이 도도히 밀어닥쳐 한국에도 汽船이 도입되고 資本主義의 汽船運輸를 하는 海運企業이 탄생하게 된다. 따라서 이 시기는 近代海運의 始發期이며 海運企業의 탄생기이기도 하다.

이 시기의 汽船海運은 그 투자된 자본의 주체별로 보면 한국 국내자본에 의한 해운과 외국자본에

(2) 대등외교의 상대 — 일본왕과 막부장군 : 일본왕은 정권과는 거리가 먼 위치에 있었다. 즉 막부장군이 所領 800만석, 직할병력 8만(旗本8萬騎)인 힘의 소유자인데 비해 일본왕은 불과 2만석의 재력밖에 없었고 실질 일본통치자는 막부장군인데, 일본왕은 제사 담당자의 위치에 있었다. 대등한 외교관계를 가져야 할 조선으로서 그 상대를 정하는데 어려움이 있었고 고민도 하였으나, 결국 실질통치자인 막부장군에게 통신사를 보내게 되었다. 이것이 먼 후일에 양국간에 중대문제를 야기시키는 불씨가 되는 것이다. 즉 19세기 중엽, 막부를 타도한 신흥세력은 소위 「明治維新」정부를 수립하여 왕을 추대하였다. 그리하여 왕의 신하인 막부장군과 대등관계에 있었던 조선왕은 당연히 일본왕보다 下位에 있어야 한다는 논리를 전개하였으며, 이것이 조선에 신정권수립을 알리는 日本國書에 나타나게 되었다. 조선측은 무례하다고 國書接手を 거절하였고, 이것이 일본 신흥세력을 자극하여 소위 「征韓論」의 대두에 이르게 되었으며, 나아가서는 파국적 불행으로 전개되는 것이다. 이상과 같은 「征韓論」에 대한 새로운 視角은 史學發展에 기여하는 측면이라 하겠다.

의한 해운으로 구분되고, 한국 국내자본에 의한 해운은 정부투자에 의한 해운과 민간자본에 의한 해운으로 분류되고, 외국자본에 의한 해운은 토착 외국인 자본에 의한 해운과 외국해운기업에 의한 한국항로경영²⁶⁾으로 나누어진다.

북방으로부터 파급되는 대륙세력의 압력이 약화되면 바다가 韓民族에게 所與의 것이 되어 한민족의 海洋進出은 왕성해진다는 論旨에 의하면, 이 시기는 한민족이 해운을 발전시킬 때가 되어야 한다. 韓民族은 漕運(鎖國)時代의 장기 雌伏後 海洋에의 진출을 기도하였다. 그러나 북방대륙의 단일 세력에의 대응에 전념해온 오랜 전통에 의한 舊殼을 타파하여 남방에서 파급되는 복수의 海洋經由 勢力에 적응하는 것은 용이한 일이 아니었다. 試行錯誤를 거듭하는 가운데 資本主義 萌芽期의 韓國 海運은 日本帝國主義에 의하여 완전 파괴되어 海運發展의 기반을 상실하게 된다.

「韓國海運史」에서는 資本主義海運의 요건²⁷⁾을 간단히 세가지로 삼고있는데, 첫째, 商品生産을 뜻하는 他人輸送類型²⁸⁾의 단계에 도달한 해운, 둘째, 선박의 발달단계의 관점에서 재래선을 가내수공업에, 서양형 범선을 매뉴팩처어(manufacture)에, 그리고 汽船을 공장제 기계공업(상품)생산에 比定하여 汽船運航을 하는 단계에 도달한 해운²⁹⁾, 셋째, 海運企業의 발생이 그것들이다. 이를 기준으로 하여 볼 때, 이 시기의 한국해운은 초기에는 비록 강운이나 沿近海航運이 추가 되는 영세·소규모이었기는 하나, 기선에 의한 他人輸送을 하게 되었고 해운기업의 발생도 있었으므로 資本主義段階에 도달하고 있었다고 보는 것이 「韓國海運史」의 重大學說의 하나이다. 그리하여 「韓國海運史」에서는 이 시기의 한국해운을 투자주체에 따라 국가자본에 의한 관영기선해운, 민간자본에 의한 민영해운, 일본거류민 자본에 의한 해운으로 구분하여 고찰하고 있다.

(1) 舊韓末의 官營汽船海運

구한말의 官營汽船海運에 대해서는 경영주체의 교체라는 측면에서 시간적 계열로 파악하고, 각 경영주체의 기선해운에 대한 정책 및 경영 등을 해명함으로써 그 내용을 구명하고 있다.

雇聘外國人 뮐렌도르프(Möllendorff; 穆麟德)에 의하여 1883년에 한국최초의 기선해운이 도입되어 관영되었고, 국제정세의 변천과 관련하여 관영기선해운의 경영주체가 교체되었는데, 이를 時系列的으로 보면 정부투자에 의한 기선해운(1883년-1901년)은 統理交涉通商事務衙門의 기선해운(1883년-1886년), 轉運局의 기선해운(1886년-1892년), 利運社의 기선해운(1893년-1895년), 외국회사에로의 위탁경영(1895년-1901년)으로 표시된다. 이 시기의 기선해운은 청국이 한국에 있어서의 일본세력 견제정책의 일익을 담당하기 위하여 천거·파견한 뮐렌도르프에 의하여 도입되었던 바,

26) 외국해운기업에 의한 한국항로경영에 관한 고찰에 대해서는 孫兌鉉, 韓國海運史(增訂版), 467-498면, 부록 2. 「舊韓末 極東에 있어서의 露國海運企業에 관한 考察」을 참조.

27) 자본주의해운의 요건은 자본주의의 개념을 토대로 하고 있는 바, 이에 관한 학자들의 견해를 종합해보면 자본주의는 「생산수단의 대부분이 개인에 의하여 사적으로 소유되고, 생산수단의 사적 소유자가 임금노동자를 고용하여, 최대이윤을 획득하기 위한 상품생산이 지배적으로 되어 있는 조직」이라고 말할 수 있다.

28) 일본의 佐波宣平教授는 해운을 수송담당주체와 수송대상물을 중심으로 고찰하여 自己輸送에서 他人輸送, 즉 Producer carrier→Producer merchant carrier→Merchant(Private) carrier→Public(Common) carrier로 변화·발전하였다고 이론전개를 하고 있다. 그리고 자본주의가 발전하여 독점자본주의 단계로 진행하면 타인수송에서 자기수송(industrial carrier를 말함)으로 역전하는 현상이 나타나기도 한다. 佐波宣平, 海運理論體系, 有斐閣, 東京, 1949, 27-34면. 자기수송의 단계는 무역과 해운이 분리된 운송시기로써 무역업자는 往航과 復航 모두를 자기소유선박으로써 자기취급화물을 적재·운송하였다. 따라서 자기운송은 왕복항해 모두를 주항해대상으로 한 것이 보통이었다. E. Fayle, A Short of History of the World's Shipping Industry, George Allen & Unwin Ltd., London, 1933, p. 69. 타인운송의 단계는 무역과 해운이 분리된 운송시기로써, 생산력의 발전에 따라 해운업(타인운송형태)이 무역업(자기운송형태)으로부터 분리·독립하게 된다. 즉 생산력의 발전에 따른 생산관계의 변화라 하겠다. 佐波宣平, 前掲書, 33면.

29) 이것은 일본의 加地照義教授의 이론이다. 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, 新戶, 1951.

그는 해운경영에 있어서도 淸國의 정책에 순응하였다. 그리고 관영기선해운의 경영주체는 統理交涉通商事務衙門, 轉運衙門(署·局) 및 利運社의 순으로 교체되고, 利運社는 대형선을 소유·운항한 한국최초의 해운기업이었으나 정치적 영향으로 인하여 日本郵船株式會社 인천지점에 경영권을 委讓(1895년)하지 않을 수 없게 되었다.

이와 같이 기선해운의 도입에 있어서도 그렇거니와 경영주체의 교체는 대개가 정치적 영향에 기인한 것이었고, 그 이면에는 淸·일본·露 삼국의 압투와 갈등이 맥동하고 있었던 것이며, 경영주체의 교체과정에서 기선해운은 몇 차례나 정치적 거래의 희생이 되었다.

한 때는 한국정부의 단일업종 借款으로서 轉運局의 기선해운을 위한 차관이 최대 규모의 것이었다. 이것을 객관적으로 해석하면 한국정부는 기선해운의 육성과 발전을 위하여 다대한 노력을 한 것으로 볼 수 있다.

歐美資本主義의 물결이 밀어닥칠 무렵, 일본은 재빨리 海運育成에 역점을 두고, 「海運民營·政府保護」의 기본방침을 세워 1885년에 이미 기선 51척에 6만2천여총톤 규모의 日本郵船株式會社와 같은 민영해운회사의 탄생을 볼 수 있는 정도가 되어 있었다. 한편 淸國도 1873년에 招商局을 설립하여 1887년에는 외국기선회사를 매수하여 총 2만4천여총톤의 大汽船會社로 육성하였고, 이 회사는 管督商辦에 의한 경영방식, 즉 해운경영실무는 유능한 斯界 출신의 민간인에게 일임하여 경영의 효율을 높이는 정책을 취하였다. 이와 같이 한국의 隣邦 양국은 그 차는 있으나 해운에 민간인을 참여시켰다.

利運社의 경영권을 반려받은 한국정부는 이 회사의 처리에 관한 결단을 내리지 못하고 인수받은 선박을 근 1년이나 인천항에 繫泊시켜 두었다. 이 때 민간회사의 육성에 대한 논의도 이루어졌던 것 같으나 끝내 이루지 못하였다. 기선도입에 그토록 열의를 보인 한국정부였으나, 인수한 利運社의 船隻 운항을 단념하고 매각처분 내지는 外商에게 위탁하였다. 그것은 1894년의 세계개혁으로 실물세 납부제도는 폐지되고 錢納하게 되어, 선박소유의 필요성이 없어졌음에 기인한 것이라고 해석되기도 한다. 그렇다면 한국정부는 해운을 단지 租穀運送의 수단으로 밖에 보지 않았으며, 해운에 대한 인식과 목적의식에 입각한 해운정책이 결여되었다는 것을 의미하는 것이다.

錢納稅制가 실시되자 농민의 세곡납부를 위한 미곡매출이 성행되었고, 그것은 미곡수출의 증대라는 효과를 초래하였다. 따라서 한국항로에 취항하는 일본선박에 활기를 주는 효과를 가져왔다. 현물세 납부시에 이를 활용하여 이익을 본 것도 일본선박이었고, 錢納稅制로 인한 수출증대로 이익을 본 것도 일본선박이었다. 실물세 납부제도의 존재 여부에 관계없이 연안해운은 물론 對日航路 혹은 한국과 일본의 大阪, 長崎 등지와 淸國의 上海를 잇는 삼각항로의 경영이 충분히 가능하였던 것이었다. 한국정부의 해운담당자가 漕轉이라는 전통적 관념에 사로잡혀 「漕轉=船舶=汽船」이라는 사고의 범주에서 벗어나지 못하여 실물납세제도 폐지에 관련시켜 기선해운의 육성을 단념하였음은 실로 유감한 일이라 하겠다.

구한말의 官營汽船海運에 관하여 「韓國海運史」에서는 경영주체의 교체, 기본성격 및 경영양상이라는 측면에서 그 내용을 다음과 같이 요약하고 있다.

가. 경영주체의 교체

● 統理交涉通商事務衙門에 의한 기선해운 : 해운을 淸國의 對韓政策의 일환으로 編制하고자 밀렌도르프는 해당 衙門의 기선해운경영에 있어서 英·美·獨·淸 등의 기선회사가 한국항로를 경영하도록 유치하여 일본해운의 진출을 견제하고자 의도하였다.

● 轉運局에 의한 기선해운 : 밀렌도르프가 상기와 같은 정책으로 汽船海運을 관할한 시기에는 기능을 발휘하지 못하였던 轉運局은 정치정세의 변화로 밀렌도르프가 罷雇·離韓하자 汽船海運經營

의 제일선에 나서게 되었으며, 統理交涉通商事務衙門과는 정반대의 입장을 취하여 日本海運과 접촉·제휴하게 되었다.

● 利運社에 의한 汽船海運: 한국에 있어서 일본세력이 강대하여지고 轉運局이 일본해운과 접근하게 된 것을 본 淸國은 高利의 船價를 유리한 借款으로 대체해 줌으로써 한국정부의 歡心을 사고자 하였던 바, 이는 淸國의 對韓 宗主權의 挽回政策에 연유한 것이었다.

● 日本郵船株式會社 仁川支店에의 利運社 經營委託: 일본세력이 한국으로부터 청국세력을 驅逐하게 되자 淸國의 對韓政策 수행과정에서 탄생한 利運社는 위탁경영이라는 형식으로 일본에 의하여 강탈 당하게 되었다.

● 獨商 世昌洋行으로의 運航委託: 露國의 등장으로 일본세력이 견제당하자 일본은 탈취한 利運社의 경영권을 반려하지 않을 수 없게 되었으며, 당시 극동에 있어서 이해가 露國과 일치되는 관계에 있었던 독일의 駐韓商事인 世昌洋行에게 官船의 운항이 위촉되었다.

일본세력의 한국진출을 견제하고자 하는 淸國의 정치적 의도에 따라 한국에 도입된 舊韓末의 汽船海運은 일본의 정치적 간계에 의하여 발전의 바탕은 파괴되었다.

나. 기본성격

官營汽船海運의 경영주체는 몇 차례나 교체되었지만 基底에 일관하는 끈덕지고도 뿌리깊은 전통적 漕運으로의 환원작용이라는 기본성격에는 변함이 없었다.

● 統理交涉通商事務衙門: 이 衙門의 기선해운은 뮐렌도르프의 전담사항이었다. 그는 淸國을 경유하여 한국경제와 서구경제를 연결시키는 효과를 노린 바 있었으나, 시간의 경과와 더불어 그의 기도는 점차적으로 변질하여 마침내는 租穀轉運을 위한 기선이라는 내용이 되어 버렸다.

● 轉運局: 기선해운을 명실공히 오로지 租穀轉運만을 위한 것으로 한정하였다. 이 局은 汽船海運의 다양·다각적인 효과를 고려하지 않고 汽船運航에 의한 轉運의 용이성과 안전성이라는 효과만을 바랬다. 그리하여 租穀수집체계의 강화로써 전통적인 漕運에의 의존도를 높이는 결과를 초래하였다.

● 利運社: 기업형태를 갖추고 汽船으로 他人運送을 지향하였으나 기초적 여건이 결여되어 이 회사의 주요업무는 정부화물인 조곡의 운송에 불과하였다.

● 利運社의 經營權이 返戻된 후: 日本郵船株式會社로부터 利運社가 반려되었을 때는 미곡납세 제도가 폐지된 후였다. 단일 업종으로서의 최대 규모의 借款까지 하여 기선도입에 열의를 보인 한국 정부가 세계개혁 후에는 기선의 운항을 주저하다가 급기야는 단념해 버리게 되었다.

위에서 서술한 바에 의하여 官營海運의 기초는 전통적인 租糧轉運이라는 강대한 자석의引力과 이로부터 이탈하고자 하는 반발력(뮐렌도르프의 의도·利運社의 창립)과의 상극과정에서 찾아볼 수 있다. 결국은 이탈력(새 방향의 모색, 즉 해운기업 발생에로의 지향성, 사기업으로서의 해운업체 육성)의 약화로 그것은 전통적 자력에 흡입되어 소멸하게 된다. 이탈력의 약화는 너무나 강렬한 외국정치력의 압력을 받은 데에서 연유한 것이라 하겠다.

다. 경영양상

관리에 의한 경제활동이란 필연적으로 많은 결점을 내포하게 마련이다. 서구의 효율성과 합리성에 대한 이해도가 낮은 당시의 관료에 의하여 영위되었던 기선해운이 비효율적이었다 함은 말할 나위도 없다.

● 統理交涉通商事務衙門: 虧項填補條件으로 외국기선을 한국 水域에 配船하도록 권유하여 그 船便을 이용하고자 하는 정책에 일관하였다. 그러나 일본해운진출을 견제한다는 정치목적이 선행된

탓도 있었거니와 서구자본주의적 상거래나 계약에 익숙하지 못하였으므로 불리한 조건을 감수하여 비효율적인 운항에 시종하다가 마침내 기선해운을 선진자본주의국의 후진지역에 있어서의 이권장식의 수단으로 되게 한 결과를 초래하였고 또한 정치거래의 제물로 바친 첫 예를 남기게 하였다.

● 轉運局 : 외국차관으로 구입한 기선의 自家運航과 外國船 傭船을 병행시키는 정책에 일관하였으나 適船選擇이라는 문제를 시발점부터 내포하고 있었다. 기계화된 생산수단인 기선에 의한 단일 화물이었던 租穀運送, 즉 일종의 專用船 항로의 경영을 수행하면서도 타 정책과의 유기적인 관련하에 종합적인 정책을 세워 專用船運航으로서의 불경제성의 해소와 租穀이라는 화물의 계절성을 극복함으로써 효과적인 운항을 기하고자 한 노력의 片鱗도 찾아보기 어렵다.

● 利運社 : 기업형태나 생산수단은 근대화되었으나 생산방법은 구태의연한 관료에 의한 경영의 범주를 벗어나지 못하였다.

구한말의 官營汽船海運은 너무나 강렬하고도 빈번한 정치영향에 당면한 가운데 변천되었으므로 실패가 실패로서 비판되지 않았고 이에 舊來의 실물납부라는 세제가 擱纏(의전)하여 시종일관 官吏에 의한 漕轉이라는 범주에서 벗어나지 못하였다.

기초는 약하였다고 하지만 海運企業의 발생단계에까지 이르게 되어 발전의 가능성도 적지아니 하였다. 汽船海運이라는 새로운 분야에 종사하게 된 그 때의 당사자로서는 試行錯誤를 거듭하는 과정에서 비로소 새로운 방법과 방향을 모색할 수 있었을 것이며, 이로써 발전을 기할 수 있었던 것이라고 하겠으나 그 시간적 여유도 주어지지 않은 채 외세의 압력이 닥쳐왔으며 海運企業의 萌芽는 불과 2년 미만으로 夭逝하였다.

정치적 영향이 너무나 강대하였으므로 海運發展의 諸要因의 신장에 기회를 부여하지 못하였다는 점을 긍정한다 하더라도 海運擔當者가 시대적 요청의 파악에 입각한 새 목표에로의 지향성을 결여하고 있었다는 것은 숨길 수 없는 사실이다. 외세의 압력, 시대의 변천, 시간의 경과 등의 여러 조건에 의해서도 말살되지 않은 일국해운의 基根을 濫存시키는 방법은 海運從事者의 훈련과 교육이라 하겠다. 官營汽船 海運擔當者는 이 점에 대한 중요성을 관념적으로는 느끼면서도 이를 실천에 옮기지 못하였다. 따라서 거액의 국가자본 투입으로 영위된 官營汽船海運이 금일의 한국해운의 기초가 못되었을 뿐만 아니라 이에 대하여 기원적 역할을 하지 못하고 유형적으로나 무형적으로나 現代海運 形成에 기여한 바가 없다. 官營汽船海運과 現代海運과의 사이에 메울 수 없는 단층이 가로놓여 있게 된 이유도 여기에서 찾아 볼 수 있는 것이다.

(2) 舊韓末의 民營海運

개항된 후에도 수년간은 민간인에 의한 西洋式 汽船의 소유와 운항은 없었다. 따라서 商務로 연안을 왕래하는 한국 상인들은 외국선박에 편승하였다. 그러나 서양식 선박에 대한 민간인의 관심은 대단하였다. 당시의 불완전한 공구와 시설로서도 기관의 제작을 시도하여 외국인을 놀라게 한 바도 있었고 또한 京江舊船契後裔 등은 일찍이 新式 汽船을 구입하여 상업활동에 이용하겠다고 계획한 적도 있었다. 해운에 대한 민간인의 진취성에 비하면 정부당국은 뒤진 감이 없지 아니하였다.

舊韓末의 한국 민간인은 洋式 船舶에 대한 호기심과 연구심도 대단하였으며 해운에 대한 왕성한 진취성을 보이기도 하여, 해운발전의 가능성은 큰 것이었다.

민간인에게 洋式 船舶을 구입하는 것이 허가되자마자 京江舊船契後裔들이 輪船을 구입하고자 계획한 것이 舊韓末에 있어서의 근대적 민영해운의 첫 萌芽라 하겠다. 당국의 허가가 내리자 곧 輪船을 구입하고자 한 것으로 보아 상당한 자본의 축적도 있었고 해운업에 진출하고자 하는 의욕도 왕성한 것이었다고 하겠다. 그러나 이 첫 맹아는 일본인의 배신행위로 햇빛도 못 본 채 枯死하였다.

구한말 민영해운의 제2의 맹아는 大興商會이다. 짧은 기간이기는 하나 해운기업으로서 기선운항을 실천하였기에 구한말의 近代의 民營海運의 嚆矢라 하겠다. 그러나 왜국정책하의 봉건사회 생활 밖에 알지 못한 大興商會의 당사자에게는 서구자본주의의 풍파는 너무나도 가혹했다. 합법적인 詐欺手法에 당면하여 그들은 속수무책이었고 발전에의 雄圖는 무참하게 좌절되었다. 한국 최초의 民營汽船業은 창설된 지 불과 1년만에 비참한 종말을 告하였다.

그 후 계속 近代의 民營海運의 발생을 볼 수 있게 된다. 이들 민영해운은 전·현직 관리, 새로운 시대에 開明한 紳士, 상인, 客主 등에 의하여 先導되었다. 비록 주로 100톤급미만 소형선에 의한 강운 또는 연안항로를 경영하는 영세규모였기는 하지만, 독립된 해상수송업을 경영하는 他人輸送 유형에 속하는 것으로서 자본주의 해운의 시초단계에 도달하였다고 하겠다.³⁰⁾

그런데 정부는 민간인이 洋式 船舶을 구매운항하진금 보호·조성하기에 앞서 일본인의 선박을 賃備하는 것을 허용했다. 이것이 구한말의 민영해운 발전의 기반을 파괴시키는 첫 타격이며 또 그 성격과 규모를 제한하고 규정지우는 역할을 하였고 여러 가지 부작용을 야기시켰다. 일본인들은 한국인 명의를 빌려 연해나 하천 할 것 없이 마음대로 항행할 수 있었기에 발전해야 할 민영해운에 대대한 지장을 주었다.³¹⁾ 舊韓末의 민영해운에 대한 결정적 타격은 일본선박에 대한 한국연해와 하천을 자유로히 항행할 수 있는 약정의 체결이다. 나체의 신생아와도 같은 한국해운은 아무런 보호책없이 寒風凍海에 放棄된 것과도 같이 선진자본주의 국가의 大海運力과의 경쟁마당에 뛰어들게 되었으니 그 결과는 말할 필요도 없다. 舊韓國海運의 발전의 기회는 영원히 사라진 것이다.

해상수송업을 하는 회사나 개인의 배후에는 일본자본이 침투하게 되었고 일본은 군사·외교·경제 모든 수단과 방법을 총동원하여 한국해운의 消去에 주력하였다. 구한말 官營海運의 결정판이 利運社였고, 민영해운의 그것이 大韓協同郵船會社³²⁾였다. 利運社가 淸日戰爭의 결과 일본에 의해 말살된 것처럼 大韓協同郵船會社는 露日戰爭으로 말미암아 일본에 의해 발전의 소지를 파괴당했다. 大韓協同郵船會社는 정부로부터 당시로서는 대형선에 속하는 수척의 기선을 불하받아 近代의 海運으로 발전할 것을 企圖하였으나 연안항해를 하는 범주에서 벗어나지 못하였고 선복을 확장하지도 못한 채 韓日併合과 더불어 形骸도 남기지 않고 없어졌다.

(3) 日本居留民에 의한 海運

일본거류민에 의한 해운은 한국해운을 잠식·파괴하는 일본 침략정책의 일익을 담당하여 구한말

30) 특히 이 당시 崔鳳俊의 俊昌號 운항은 주목할 가치가 있다. 孫兌鉉, 韓國海運史(增訂版), 237-238면 참조.

31) 민간인에 의한 서양식 선박의 운항방법을 보면 외국인으로부터 서양식 선박을 구입하거나 賃雇(傭船)하여 이것을 강운 혹은 국내 불개항간에 취항시키는 것이 보통이었다. 그러나 표면상은 한국인의 명의로 되어 있으나 그 실에 있어서는 외국인(주로 일본인)의 소유이며, 한국인은 名義만 빌려주고 아무런 실권도 없고 명의 대역에 대한 다소의 보수를 받았을 뿐인 경우가 많았다. 외국인은 한국선박임을 위장하여 한국의 未開港간을 자유롭게 항행할 수 있었다. 이 내용을 숙지하고 있었던 당국은 이와 같은 폐단을 방지하고자 적발에 노력하였다. 그리하여 매 2개월마다 운항허가를 갱신하는 정책을 실시하였다. 그러나 말단 실무관리에까지 중앙의 의도가 충분히 透徹되지 못하고 관리의 惡風을 조장하여 한국인의 권익을 침해 당하는 일이 허다하였다. 이와 같이 외국인과 결탁하여 부정을 자행한 한국인중에는 사업상으로 성공한 당시의 名士級에 속하는 인물도 흔히 볼 수 있었다. 그들은 위장사실이 발각되거나 문제화되면 미사여구로써 명분을 내세워 외국인의 이익을 위하여 노력하였다. 孫兌鉉, 韓國海運史(增訂版), 240면의 각주 518 참조.

32) 贊政 李允用이 각처와 연해 각 牧府郡에 우편물을 遞送하고 船客 및 화물을 수송할 것을 목적으로 光武 4년(1900년) 6월에 通信院의 認可를 받아 丁致國 등이 경영하던 協同汽船會社를 접수하여 창립한 회사이다. 이 회사는 여러 가지 경영상의 장애와 곤경이 있었으나 이것을 극복하고 좋은 성적을 올려 淸國과 露國영역에까지 항로를 확장할 계획도 세우고 종래의 부정기운항의 방침을 바꾸어 定期配船을 하여 경영의 개선에도 노력하였다. 그러나 창설당시의 船隊 이상으로 船腹을 증가시키지 못하였다. 비효율적인 노후선 수척밖에 없는 기업인 데다가 아무런 보호책이 없는 상황으로서는 강력한 국가원조의 배경하에 대자본과 新銳船을 가지고 진출하는 일본해운을 대항할 수가 없었다. 孫兌鉉, 韓國海運史(增訂版), 242-245면 참조

해운의 폐허 위에 일본 독점해운기업인 朝鮮郵船株式會社를 설립하는 선봉이 되었다.

朝鮮朝 약 500년간의 쇠국정책으로 우리 국민의 해양진출의 기회는 거의 완전히 봉쇄당한 관계로 하여 개항 후 한국을 방문한 외국인은 한국해운의 미약함과 선박이 原始的임을 지적한 바 있다. 그러나 舊韓末 비록 정치적 영향에 의한 것이었지만 官營汽船海運이 도입되었고 민간에 의해서도 洋式船舶의 도입에 의한 해운경영이 이루어져 해운발전의 계기가 충분히 있었다. 그러나 일본제국주의의 구한말 해운에 대한 말살계획과 韓日併合에 의하여 한국해운의 자본주의의 맹아는 소멸하고 현대 한국해운의 기초가 되지 못하였다.

5. 韓國海運의 衰亡期の 海洋活動

「韓國海運史」에서는 한일병합부터 8·15해방까지를 「韓國海運의 衰亡期」라命名하고 있다. 이 시기에 한국인의 기존 해운업체는 말살되고, 한국인의 해운으로의 진출기회는 완전히 봉쇄되었다.³³⁾ 국가의 멸망은 해운의 根底로부터의 소멸을 의미한다는 것이 확연히 실증된 기간이었다. 그리하여 국가주권의 상실은 경제권의 피탈을 의미하는 것이나 일본제국주의에 의한 한국해운의 말살은 그 철저함에 있어서 특이하다고 「韓國海運史」에서는 역설하고 있다.³⁴⁾ 즉 이 기간동안에 일본은 한국인의 해운계 진출을 철저히 방해하는 정책을 고수하였는데, 한국인이 해운대리점업, 回漕業, 화물중개업 등에 침투하는 것도 억제하였다. 統監府가 부산의 일본 거류민의 유력자를 독려하여 釜山汽船會社를 설립, 구한말정부에 보조금을 신청하도록 하였는데, 이 때 일본인과 더불어 형식상 수명의 한국인 명의를 사용하였다. 朝鮮郵船株式會社 설립시에도 동일한 수법을 썼다. 즉 朝鮮郵船株式會社 발기인중에 李王家財産管理人을 비롯하여 韓某, 趙某 등의 퇴직 구한말 高官의 명단이 보이니 總督府에 의한 資本動員에 이용된 것에 불과하였으며, 창립에는 참여하지 못하였다.

한국인이 보통선원으로 취업하는 데에는 심한 제한을 가한 것으로 보이지 아니하나, 해기사 자격 취득에는 많은 통제를 하였다. 그러나 소위 「內鮮一體」를 부르짖는 명분상 극소수의 한국인이 해기사 가 될 수 있는 길을 열어 놓기는 하였다. 이들 소수의 韓國人 海技士는 주로 朝鮮郵船株式會社에 항해사·기관사로 취업하고 있다가 일본의 패전을 맞이 하였다. 따라서 8·15해방 후, 해운에 대한 유일한 지식소유자는 이들을 주로 하는 소수의 해기사 뿐이었고, 이들은 신생국가의 해운에 관한 모든 부문(해운정책, 해운행정, 해운경영, 선박운항, 海技教育, 심지어는 해군창설까지)의 업무를 담당

33) 이미 한국해운은 1906년부터의 통감부시대에 일본에 의해 말살되기 시작하였다. 그 개략은 다음과 같다. 러시 아와의 전쟁에서 승리한 일본은 한국에 통감부를 두게 되었는데, 이 무렵 개항지간의 幹線海運은 日本郵船株式會社와 大阪商船株式會社가 거의 독점하고 있었고, 육지에는 일본자본에 의한 京釜線과 京義線의 철도부설이 완료되어 있었다. 이와 같은 독점자본의 이익에 봉사할 支線 내지 末線에 해당하는 不開港地간의 수송을 담당하는 기관이 필요하게 되었고, 또 한국침략의 선행작업의 하나로서 도서벽지의 교통개발도 필요하게 되었다. 이와 같은 상황에서 통감부는 1906년부터 한국연안항로조사를 실시하였다. 그리하여 통감부는 부산거류민중의 유력자들을 강력히 중용하여 정부보조를 지급하는 조건으로 부산에 남해연안항운을 독점하는 釜山汽船株式會社를 설립하게 하고, 또 원산항 거류민인 吉田某와 목포항 거류민인 福田某에게 정부보조를 하여 일본인에 의한 한국연안항권의 완전독점을 성취시켰다. 그 당시 명맥을 유지하고 있었던 한국인 경영의 연안항운업자가 존재하였는데도 일본인에게만 보조(舊한국정부에 의한 한국재정자금에 의한 보조도 기이하거나)한 결과 유일한 한국인 해운업체인 大韓協同郵船會社에 치명적 타격을 가하게 되었다. 통감부에 의한 舊한국정부의 일본거류민에 대한 해운보조상황에 대해서는 孫兌鉉, 韓國海運史(增訂版), 254-257면 참조.

34) 일본제국주의의 구한말해운에 대한 말살계획은 그 시초부터 실로 치밀하였고, 그 실행은 대단히 신속·철저하였다. 그것은 露日戰爭후 韓日併合을 거쳐 朝鮮郵船株式會社 설립까지의 다음 年表로써 이해된다. 1905년 露國과의 전쟁에 승리, 1906년 統監府에 의한 한국연안항로조사, 1907년 부산거류일본인에게 통감부를 통한 舊韓國政府補助金下付條件으로 기선회사 설립할 것을 강력추진, 1908년 舊韓國政府下付로 부산일본거류민에 의한 釜山汽船株式會社 설립, 그리고 원산과 목포의 일본거류민항운업에 통감부를 통하여 舊한국정부의 보조금을 下付하게 하여 이들을 보호·육성함, 1910년 韓日併合, 1912년 상기 일본거류민항운업체 통합, 朝鮮郵船株式會社 설립.

하지 아니할 수 없게 되었고, 이것이 우리 해운의 성격을 규정하게 되는 것이다. 한국해운이 海技士 主動型이라는 특수한 성격을 지니게 되는 것은 여기에 기인하는 것이다. 해기사를 중축으로 한 해운 관련인사들은 일본의 패전 후 잔존한 수척의 老朽船으로써 우리 해운을 출발시키게 되는 것이다.

최근 학계에서는 「植民地 近代化論」이 다시금 대두하여 관련 학자들간에 열띤 논쟁이 있었다. 이를 「韓國海運史」의 관점에서 살펴보기로 하자. 韓日併合 이전에 統監府는 한국침략의 전초작업으로서 舊韓國政府로 하여금 원산, 목포, 부산의 일본거류민이 경영 내지 신설한 항운업체에 보조를 하겠금 하였다. 그리고 한국을 침략하여 이의 식민화에 착수한 일본이 가장 우려한 것은 민중의 무장 쫓기였다. 이에 대한 대책으로서 有事時에는 命숨에 따라 선박의 징발 및 매수에 즉각 응하도록 하여 근대 병기수송에 지장이 없도록 하기 위하여 일본거류민이 경영하던 航運을 통합할 필요가 있었다. 육상교통이 불편한 그 당시로서는 예상되는 한국민의 반일 쫓기를 진압하기 위하여 하천과 연안 수송을 통일적으로 장악하는 의의는 절대적인 것이었다. 朝鮮總督府는 보조금의 계속 지급을 조건으로 항운통합을 강력히 추진하였으나 각 업자의 이해조정엔 상당한 어려움이 있었다. 그러나 조선 총독부의 再三의 督勵의 결과 원산의 吉田船舶部, 목포의 木浦航運, 부산의 釜山汽船은 통합되어 1912년에 朝鮮郵船株式會社가 설립되었다. 육상교통수단의 미비로 강운에의 의존도가 컸으므로 대동강 및 금강에 하천항로를 개설하여 전자에는 鎭南浦汽船合資會社, 후자에는 江景주재 일본인 松永某에게 보조금지급을 조건으로 하천항운을 명령하였다. 이로써 한반도의 航運은 연안항운과 강운으로 구분되어 연안항로는 朝鮮郵船株式會社에 의해, 강운은 한국의 일본거류민에 의하여 완전 독점되는 체제가 되었다. 조선총독부는 이들에 대하여 보조금을 下附하여 명령항로를 유지하게 하였다. 연안항운과 강운을 통합하여 이들에게 보조금지급을 조건으로 명령항로를 경영하도록 한 朝鮮總督府의 의도는 군사적 목적에 의한 것이었다. 따라서 일제에 의한 한국연안항로와 강운지배는 한국해운의 근대화와는 무관한 것이었다고 하겠다.

위에서 살펴본 바와 같이 朝鮮總督府는 한국을 強占한 즉시 보조금 지급조건으로 航運을 통합하고, 이를 2대별하여 朝鮮郵船株式會社로 하여금 연안항로를 독점하여 이에 전념하도록 하고, 강운은 한국거류 일본인에 의하여 독점되도록 하였다. 그러나 시간의 경과와 더불어 소형 發動機船을 주로 한 소규모 自營航運의 발생이나 존재가 불가능한 것은 아니었다.³⁵⁾ 이와 같은 소형 발동기선을 주로 하는 소규모 항운을 발생시킨 결정적 계기는 朝鮮郵船株式會社의 경영방침의 전환과 1차대전으로 인한 海送需要의 증대였다. 따라서 소규모 항운업의 발생시기는 1차대전중 또는 그 후이며, 이 때는 朝鮮郵船株式會社가 연안항로를 포기하는 시기이기도 하였다. 朝鮮郵船株式會社가 연안항로를 포기하고 근해항로에 진출하기 이전의 시기에는 이 회사와 경쟁하면서 존속할 수 있는 소규모 항운업이란 있을 수 없었다. 소규모 自營航運業體의 대부분이 1차대전의 호황기에 50톤미만의 소형 발동기선으로써 근거리 연안항해를 개시한 개인영업이었다. 業績의 확대에 따라 조직변경을 하여 주식회사로 된 것도 있으나 소멸한 업체가 많다. 1차대전 후에 한국인으로서 소규모 항운업을 개시한 몇 사람이 있으며, 그 후에 겨우 명맥을 유지한 일부 영세업체 이외는 대부분이 탈락하여 금일의 우리 해운의 기반을 마련하는 역할을 하지 못하였다.

그리고 1905년부터 일본의 山陽鐵道株式會社가 일본철도와 京釜線과의 연락운수를 목적으로 신조선인 壹岐丸(1,680톤)으로써 부산과 下關간의 항해를 개시하였는데, 이것이 關釜連絡線의 시작이다. 關釜連絡線은 일본제국주의의 한국과 대륙에 대한 침략정도의 증대에 따라 발전하였다. 수송실적이 있어서도 그러하였고, 영업수지실적과 취항선복량 및 船質에 있어서도 그러하였다. 1942년 무렵이 關釜連絡線의 절정기이고, 일본제국주의 세력의 소멸과 더불어 이 항로도 종언기에 이르게

35) 孫兌鉉, 韓國海運史(增訂版), 312-322면 참조.

되었다. 그런데 關釜連絡線 취항 船名의 연도순 배열(화물선 제외)을 보면 일본제국주의의 한국과 중국대륙에 대한 침략순서와 침략성의 증폭도를 그대로 나타내고 있어 흥미롭다 하여 「韓國海運史」에서는 이를 다음과 같이 해설하고 있다.

가. 玄海灘에 있는 일본 島嶼名을 船名으로 한 시기

1905년에 신조된 최초의 관부연락선 : 壹岐丸, 對馬丸

露日戰爭에서 승리를 거둔 일본은 현해탄에 있는 壹岐島와 對馬島를 關釜連絡船名으로 함으로써 대한해협을 건너 한국침략을 하겠다는 의도를 보였다.

나. 한국에 관련된 어휘를 선명으로 한 시기

왕조명 : 新羅丸, 高麗丸(1911년 신조)

한일병합으로 한국침략의 제1단계 완료기

왕궁명 : 景福丸, 昌慶丸, 德壽丸(1922년 신조)

1919년의 3·1운동 진압으로 한국식민지화에 자신을 가지게 되었을 무렵

산악명 : 金剛山丸(1936년 신조)

한국을 병참기지로 삼아 대륙침략을 본격화할 무렵

다. 만주에 관련된 어휘를 선명으로 한 시기

산악명 : 興安丸(1937년 신조)

일본제국주의는 소위 만주사변(1931년), 만주국수립(1932년), 支那事變(1937년) 등의 일련의 사건을 발생시켜 만주에 대한 침략의 첫 단계를 성취한 무렵

라. 중국에 관련된 어휘를 선명으로 한 시기

산악명 : 天山丸, 崑崙丸(1942년 신조)

중국대륙에 대한 침략이 심화되고 태평양전쟁에 돌입한 무렵

6. 韓國海運의 資本主義 發展期의 海洋活動

구한말에 이르러 재래선에 대체된 기선의 도입과 운항, 해운기업의 설립과 운영 등 해운에 있어서의 근대화 초기적 상태, 즉 해운에 있어서의 資本主義의 萌芽를 볼 수 있었다. 그러나 그 맹아는 일본제국주의에 의하여 무참하게도 말살되어 36년간이라는 긴 세월동안 民族資本에 의한 近代의 海運이란 존재할 수 없었다.

일본제국주의가 제2차 세계대전에 있어서의 패배로 꺾멸되자 해운발전을 지향하는 한민족의 에너지는 폭발적으로 발휘된다. 8·15해방 이후의 한국해운은 선진자본주의의 충격(1945-1949년)을 단기간에 극복하고, 약 15년간이라는 자본주의의 형성기(1950-1965년)의 침체상태를 雌伏한 후, 1965년 무렵부터 자본주의적 成長街道·발전궤도를 驍進하게 된다.

앞서 언급한 바대로 8·15해방과 더불어 한국해운은 資本主義 發展期에 접어들게 되는데, 8·15해방 직후의 혼란기에 해기사를 주축으로 하는 해운관련인사들의 순수한 에토스(Ethos, 정신적 기동력)에서 발생한 선구자 정신은 한국해운발전의 2대초석(朝鮮郵船株式會社의 접수·관리, 海運人材養成을 위한 고등교육기관의 창립)을 확고히 하였다. 이 초석을 바탕으로 하여 한국해운은 선진자본주의의 충격을 단기간 내에 극복하고, 1950년 무렵에는 국가자본과 상업자본에 의한 자본주의의 형성기를 맞이하게 된다. 그러나 그것은 장기의 침체기였기도 하고 또한 飛躍을 위한 雌伏期이기도 하였다. 1965년 무렵부터는 경이적인 급성장을 하여 바야흐로 자본주의 성장기에 접어들게 된다. 商業

資本은 해운에 있어서의 산업자본으로 轉化· 정착하게 되고, 새로운 産業資本과 獨占資本이 해운에 진출하게 되며, 초기설립 해운기업은 독점자본적 양태를 보이게 되어 한국해운은 후진해운의 범주에서 벗어나게 되는 단계에 이르게 된다.

선진자본주의국인 미국에 의한 한반도로부터의 일본제국주의의 격퇴는 우리 민족에게는 일대 충격이었으며, 이 충격은 우리 국민의 사고와 행동양식에 심대한 영향을 미치게 되어 다음의 두 가지의 人間類型³⁶⁾을 발생하게 하였다.

첫째(제1 인간유형)는 일본제국주의로부터의 해방은 곧 영리욕의 해방이라하여 무한한 탐욕으로 수단과 방법을 가리지 않고, 귀속재산과 미국원조에 연관되는 이권의 획득에 광분하는 유형³⁷⁾이며, 둘째(제2 인간유형)는 건국의 희망에 불타는 순수한 마음으로 모든 것을 새로 탄생하는 조국에 바치고자 하는 사적 이해를 초월하는 유형³⁸⁾이다.

일본제국주의는 한국인을 해운관련분야에서 거의 완전히 驅逐하고 있었으므로 8·15해방 당시 신생조국의 해운건설을 의도한 人士라고는 소수의 해기사가 주축이 되는 몇 사람에게 불과하였다. 그 해기사들은 제2 인간유형에 속하는 사람들이었다. 이들 해기사의 에토스의 연원으로 「韓國海運史」에서는 다음의 세 가지를 들고 있다.

첫째, 대부분의 해기사들은 제1선의 위험한 해상에서 제2차 세계대전을 몸소 경험하였고, 이 전쟁경험을 통하여 해운이야말로 국가흥망의 운명을 좌우하는 중요분야라는 것을 직접 목격하고 체험하였으며³⁹⁾, 둘째, 승선생활을 통하여 외국을 관찰할 기회를 가졌던 이들 해기사는 조국의 역사와 문화의 우수성을 인식하게 되고, 역사적으로 한국은 일본보다 선진국이었는데도 후진국이라 멸시해온 일본의 식민지로 전락했다는 데 대한 자존심의 손상과 여기에서 발생하는 강력한 에너지로 일본 全盛時代의 해운을 능가하겠다는 왕성한 의욕에 넘치고 있었을 뿐만 아니라, 선내에서 일본인 선원과 같이 생활하는 가운데 한국인은 해상생활의 적성에 있어서 월등하게 우수하다는 자신감을 가지게 되었고, 셋째, 해운에는 대자본이 소요되며, 개인의 영리욕의 대상으로는 너무나 거대한 존재였다는 점이다.

따라서 이들은 해운이란 개인적 영리의 대상이 될 수 없는 것이며, 해운의 발전은 곧 국가의 번영을 뜻하는 것이라는 것을 굳게 믿었으며 해운건설에 헌신하겠다는 사명감에 불타고 있었다.

위와 같은 에토스가 해기사를 주축으로 하는 해운관련인사(제2 인간유형)에게 내적·심리적 기동력으로 작용하게 되는데, 이 무형의 에토스는 두 가지의 양태로 구현되는 바, 그 하나는 朝鮮郵船株式會社의 접수·관리이고 다른 하나는 해운인재양성을 위한 고등교육기관의 창립이다.

상기의 두 가지는 한국의 근대적 해운건설의 초석이며, 한국의 근대적 해운은 이것을 바탕으로 하여 전개되고 발전하는데, 한국해운의 특징적 성격도 이에 의하여 형성되고 규정되는 것이다.

해기사를 중심으로 한 해운관련인들이 朝鮮郵船株式會社를 접수·관리하여 그 경영에 놀라운 성과를 달성하는 바 그 의의는 다음과 같다. 8·15해방 직후의 혼란기에는 대부분의 생산체가 무질서와 기술부족 및 이권쟁탈전 등 속에서 극도로 황폐되고, 위축된 상태에 빠져 있었는데, 유독 朝鮮

36) 大塚久雄, 社會科學に於る人間, 岩波書店, 東京, 1979.

37) 이는 루노 브렌타노(L. Brentano)의 資本家精神, 막스 웨버(M. Weber)의 賤民資本主義 등의 개념에 해당한다. 막스 웨버에 의하면, 천민자본주의는 상업자본적인 자본주의를 말하며 근대적인 자본주의와는 엄밀히 구별된다. 천민자본주의에 있어서 상업자본은 새로운 진전적인 생산방법을 촉진시키지 못하고, 오히려 낡은 사회관계를 유지 또는 정체시키는 계기가 된다. 그러나 지리상의 諸發見과 같이 일어난 상인자본의 발달을 급격히 발전시킨 상업상의 諸革命은 오히려 생산의 封建的 制限을 破碎시키는데 공헌하는 역할을 수행한다(칼 마르크스).

38) 이는 막스 웨버의 資本主義의 精神과 유사한 개념으로 볼 수 있으며 브렌타노의 資本家精神 또는 資本主義精神 그리고 웨버의 천민자본주의와는 구별된다고 하겠다.

39) 2차대전까지 일본은 "Maritime Japan"이라는 슬로건을 내세웠는데, 이것이 당시 한국 해기사의 에토스와 海運立國의 의지를 형성하는데 영향을 끼쳤다고 사료된다.

郵船株式會社만이 이와 같은 경이적이라고 할만한 성과를 올리게 된 것은 해운관련인사들의 에토스, 즉 순수한 심리적 기동력과 정신에 의한 것이며, 이와 같은 양태로서의 朝鮮郵船株式會社의 접수·관리의 성공은 당시로서는 실로 희귀한 예로서 우리나라 해운건설의 하나의 초석이 되는 것이다.

그리고 이 당시 해기사를 주축으로 한 해운관련인사들의 에토스를 가장 잘 示顯해주는 하나는 釜山號의 수리와 무연탄수송이라 하겠다. 즉, 朝鮮郵船株式會社의 관리위원들은 계획된 출자금을 각 출하지 못하는 실정하에서 그리고 전국이 혼란의 와중에 휘말려 전생산체가 運休에 가까운 상태에 빠져 있을 때 인천항에 운항불가능 상태로 계류되어 있었던 釜山號를 거액의 수리비를 조달하여 가동가능 상태로 복구하고 1945년 10월 27일에 부산으로 向發시켜 삼척에서 인천으로 무연탄을 수송하는데 성공하였다.

朝鮮郵船株式會社は 1949년말에 정부직영기구와 인원 및 소속선박을 흡수·병합하여 大韓海運公社로 발전적 변모를 하게 된다. 한국에 있어서의 해운기업의 창립자나 최고경영진에 속하는 중진으로서 대한해운공사에 근무하였거나 어떠한 관련을 가지지 아니한 인사는 없다고 할 수 있다. 해운에 관한 지식과 정보의 획득, 경영경험과 기량의 습득, 운항기술의 연마 등은 거의 모두가 大韓海運公社를 통하여 이루어진 것이라 하겠다. 이와 같은 의미에서 대한해운공사는 한국해운의 모체이며 해기사를 주축으로 한 선구자들의 에토스의 산물인 것이다.

또 다른 근대한국해운의 초석이 되는 것으로서 8·15해방 직후의 격심한 혼란 속에서도 해운인재의 교육·양성의 중요성을 인식하여 이를 실천한 해기사 출신의 선구자가 있었다. 이들에 의한 海運人材養成教育機關의 창립의 의의는 다음과 같다.

선진국의 경우에는 자본의 축적이 선행되고, 그 자본이 필요로 하는 해상기술노동력의 양성소로서 선원 또는 해기사 훈련기관이 설립되는 것이 정상적인 경로이다. 따라서 해기사는 자본에 대한 기술노동력의 제공자의 범주에서 벗어나지 못한다. 한국에서는 자본의 축적이 이루어지기 전에 海運人材養成을 목적으로 하는 고등교육기관이 창립되는 바, 이는 선진국의 경로를 역행하는 것이라 하겠다. 따라서 이 고등교육기관은 해상기술노동력의 훈련소 이상의 의의를 지니게 되고, 한국해운의 발전에 있어서 타국에서는 찾아 볼 수 없는 판이한 역할을 할 뿐만 아니라 한국해운에 특이한 성격을 부여하게 된다. 資本蓄積에 선행한 고등교육기관 졸업생의 배출은 이들 졸업생이 해운에 있어서의 자본축적에 공헌하게 되며, 해운에 있어서의 자본주의의 성립과 발전에 참여하게 되고, 한국의 近代의 海運(資本主義 海運)의 성립과정에 있어서 추진적 역할을 담당하게 된다는 것을 뜻하는 것이다.

위에서 고찰한 바에 의하여 한국의 근대적 해운건설의 초석 내지 모체를 朝鮮郵船株式會社의 접수·관리와 海運人材養成 高等教育機關의 창립의 두 가지라 보는 것이다.

한국해운은 5년미만의 짧은 기간에 선진자본주의의 충격을 흡수·극복하고 새로운 단계에로의 발전준비를 완료하게 된다. 이 새로운 단계란 한국해운에 있어서의 자본주의의 형성기(1950년 1월 1일 - 1965년 무렵)의 시발이 되는, 주로 국가자본에 의한 독점적 해운기업의 설립과 해기사를 주축으로 하는 해운관련인사에 의한 이 회사의 운영, 즉 1950년 1월 1일의 大韓海運公社의 설립 및 경영을 뜻한다.

이 새로운 단계에로의 발전에 있어서는 다음의 두 가지 요인이 추진역할을 하였다.

첫째는, 정부직영과 朝鮮郵船株式會社의 관리·운영의 결과를 비교함으로써 얻은 정부직영에 대한 반성과, 정부재산을 斯界의 민간전문가가 운영하면 성공할 수 있다는 자신감이며, 둘째는, 제2인간유형에 속하는 해기사를 중심으로 한 海運關聯人士들의 에토스이다. 이들은 海運立國의 高邁한 理想과 해운을 통하여 신생조국건설에 이바지하겠다는 순수한 의욕에 불타고 있었으므로, 국유귀속 관리기업의 연고자에게 부여되는 불하를 받을 수 있는 권리를 그들 스스로가 포기하고, 朝鮮郵船株式會社와 정부직영부문(부산 海事局 運航課)을 병합하여 大韓海運公社의 창립을 추진하게 된다. 大

韓海運公社의 설립은 한국해운에 있어서의 새로운 시대(資本主義 形成期)의 도래를 뜻하는 것이며, 해운의 중요성을 국가가 입증한 것이라 하겠다.

韓國海運의 특징적 성격으로는 첫째로, 정부의존성이 강하다는 것, 둘째로, 海技士主動의 색채가 농후하다는 점을 들 수 있는데, 그 기원은 8·15해방 직후의 先進資本主義의 衝擊期에 거슬러 올라가 찾아 볼 수 있다.

한국해운의 정부의존적 성격의 胚胎에 대한 내용은 다음과 같다.

海技士를 주축으로 한 海運關聯人士들의 에토스는 그들에게 부여된 利權을 스스로 포기하겠금 하였고, 그들은 歸屬船舶이나 美國援助船舶을 국가소유로 확정하고, 이들 선박을 국가가 출자설립한 특수해운기업이 소유하되, 이의 경영을 민간 해운경험자가 담당하는 것이 가장 이상적인 방법이라 생각하였다. 정부로서는 朝鮮郵船株式會社의 실적으로 봐서 앞날에 加重한 추가부담이 없을 것이 확실하므로 낙관적 입장에서 이 기업의 설립에 임할 수 있었고, 海運關聯人士들은 이와 같은 성격의 特殊海運企業을 통해 한국해운의 발전이 순조롭게 이루어질 것을 믿었다. 그들의 에토스로서는 당연한 귀결이라 하겠다. 그러나 여기에는 정부의존적 성격이 내포되어 있는 것이며, 시간의 흐름과 더불어 그 경향은 점차적으로 강화되어 한국해운의 기본적 성격의 하나가 된다. 이로써 한국해운의 단계적 미발전을 극복하고자 하는 발전촉진제로서의 정부의 해운조성책은 구조적인 문제로 轉化된다. 정부의 투자와 조성책은 정부의 간섭을 유발할 뿐만 아니라, 海運關聯人士가 이상으로한 特殊海運企業은 정치의 타락으로 집권자에 의한 측근추종자에 대한 특혜분여품으로 전락하게 되어 해운관련인사들의 희망과 이상은 무산된다. 너무나 순수하였기에 그들의 에토스로서는 이 점을 예견하지 못하였던 것이다.

다음으로 한국해운은 외국의 그것과 비교해서 海技士主動의 性格이 농후하다고 하는 바, 그 연유를 「韓國海運史」에서 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 8·15해방 직후의 민간해운자본의 축적이 이루어지기 전의 한국해운은, 영세업체나 개인의 소형선 내지 雜種船의 운항을 제외하면, 귀속기업체인 朝鮮郵船株式會社의 소속선의 관리·운항과 미국원조선박의 정부직영이라는 상태로 영위되었다. 귀속선박이나 미국원조선박은 국가재산이며 이를 운항한 것은 해기사였기에 한국의 근대적 해운의 기원을 국가재산과 해기사와의 결합이라는 상태에서 찾아 볼 수 있다. 이와 같은 기원으로 인하여 한국해운은 海技士主動의 성격을 띠게 되었다.

둘째, 자본축적에 선행한 海運人材養成을 목적으로 한 高等敎育기관의 설립을 들 수 있다.⁴⁰⁾ 즉 자본에 대해 고급인재의 과잉상태를 초래하게 되어 해기사들은 노동수요에 응하여 노동력을 제공하는 것이 아니라 해운에 있어서의 수요의 창출을 하게 되고, 성취목표를 해운에 있어서의 주동적 역할의 수행에 두게 되었던 것이다.

한국해운의 특징적 성격 가운데 하나가 海技士主動이라는 것은 해운기업에 있어서의 해기사의 위치와 국적취득조건부 裸傭船에 의한 자본형성 촉진, 해운으로의 자본유인, 해운기업 창립의 매개 등의 관점에서 管見할 수 있다.

우리나라에 소재하는 해운기업에 있어서 회장, 대표이사, 사장 등의 기업의 소유 내지 최고경영직에 있는 해기사의 수는 諸外國과 비교하면 매우 높은 율이라 할 수 있다. 그리고 國籍取得條件附 裸傭船에 의한 자본형성의 촉진과 이것으로 한국해운이 성장하고 선복증강을 달성한 의의는 실로 절대적인 것이라 할 수 있다. 이 방법에 따른 자본형성은 해기사에 의한 수요창출의 구현양태의 하나이며 海技士主動型이 아닌 해운에 있어서는 이와 같이 성행될 수 없는 것이라 하겠다. 해기사에 의한 수요창출의 다른 양태로는 商業資本을 위시한 각종 자본을 해운업에 유도·투자하겠금 하고, 해

40) 이에 관한 日本과의 比較에 대해서는 孫兌鉉, 韓國海運史(增訂版), 342면 참조.

운기업창립의 매개역할, 기타 해운관련 각종 보조업이나 기관의 창립에의 참여 또는 이의 촉진 등을 들 수 있다.

위에서 고찰한 선진자본주의의 충격기에 있어서는 정부가 그 필요성을 충족시키기 위하여 정부소유선인 정부직영선박과 朝鮮郵船株式會社 귀속선박으로써 민생문제해결을 위한 생활필수품 또는 미군원조물자를 수송한 것이 그 당시의 우리 해운의 전모였다고 할 수 있다. 이와 같은 해상수송은 自己輸送類型에 속하며 또 영리가 도외시되어 있었기에, 상품생산인 他人輸送段階에 도달하지 못하였으므로 자본주의 해운의 범주에 들어 갈 수 없다고 하겠다.

따라서 「韓國海運史」에서는 한국해운의 자본주의 해운의 초기를 1950년에서 1965년무렵까지 약 15년간으로 보고, 이 기간을 「韓國海運의 資本主義 形成期」라 명명하고 있다. 한국해운이 선진자본주의의 충격기 단계에서 탈각하여 자본주의 형성기에 접어들게 되는 시기를 1950년무렵으로 보는 이유로서는, 첫째, 1950년 1월 1일에 大韓海運公社가 설립되는데 비록 국책회사이기는 하나 영리추구가 그 목적 가운데 하나로 되어 있고⁴¹⁾, 둘째, 1950년무렵부터 民間海運企業이 발생하게 되는 것의 두 가지를 들 수 있다. 이러한 새로운 사태의 발생은 우리나라 해운이 자본주의 단계에 접어들게 된 것을 강하게 말해주는 것이라 하겠다.

우리나라의 해운은 한국경제를 바탕으로 하여 전개되는 바, 비록 자본주의 초기단계에 들어 섰다고는 하지만 한국경제의 정체로 해운 또한 오랜 정체상태에 머물러 있지 않을 수 없었다.⁴²⁾ 자본주의 형성기의 한국해운은 강력한 국가자본을 배경으로 하여 독점적 위치를 누리는 大韓海運公社와 주로 상업자본에 의하여 창립되고 운영되는 民間海運企業이 병존하게 되는 바, 이와 같은 2양태가 병존하는 것 역시 자본주의 초기단계의 해운의 특징을 나타내고 있는 것이라 하겠다.

大韓海運公社는 다음과 같은 해운관련인사들의 인식이 밑바탕이 되어 창립되었다. 즉 첫째, 해운이 국가적 견지에서 중요한 산업이라는 강한 인식, 둘째, 정부직영에 대한 반성과 정부재산을 해운에 관한 지식과 경험이 있는 민간인이 경영한 朝鮮郵船株式會社의 좋은 성과에 대한 평가와 인식, 셋째, 해운에 관한 전문적 지식과 경험이 있는 인사의 능력에 대한 평가와 인식 등이 그것이었다. 이와 같은 인식으로서 정부수립 후의 최초의 국책회사로서 대한해운공사가 설립되는데, 여기에 8·15 해방 직후의 해운관련인사들의 에토스가 지속되어 있다는 것을 알 수 있다. 大韓海運公社의 설립은 그 자체가 해운의 국가적 중요성을 정부가 입증한 처사였을 뿐만 아니라 민족자본이 넉넉하지 못하였던 정부수립 직후의 초창기 해운에 대한 투자를 집약할 수 있었던 일원화된 창구로서, 한국해운의 공신력을 높이고 국제경쟁력을 강화하는데 기여하였다. 즉 창립당시의 원조물자의 수송, 6·25동란 중의 군수물자수송, 대일정기항로, 동남아정기항로 및 미주정기항로의 개척 등은 대한해운공사의 공헌이라 할 수 있다. 그러나 무엇보다도 큰 업적은 외항해운업체로서의 독점적 위치를 통하여 수많은 해운인재를 양성·배출하였다는 점이다. 대한해운공사는 실로 한국해운의 모체의 역할을 유감없이 수행한 것이었다고 하겠다. 이와 같이 대한해운공사는 한국해운발전에 지대한 공적을 남겼는데, 그 가운데 특히 1950년도의 목호 무연탄수송과 1952년도의 비료긴급수송⁴³⁾을 보면 우리 민족의 해상운송능력의 일면을 파악할 수 있다. 이 때까지만 하더라도 8·15직후의 해기사를 주축으로 하는 해운관련인사들의 에토스에 의하여 배양된 건국초기의 순수한 선구자 정신의 명맥이 약동하고 있었다. 위와 같은 성과는 선박과 해운에 관한 전문적 지식과 경험없이 불가능한 일이라 하겠다.

41) 비록 특별법에 의한 국책회사인 公社라고는 하나 영리를 목적으로 하는 해운기업의 탄생의 의미하는 것으로 한국해운사에 있어서 하나의 획기적인 사건이라 할 수 있다.

42) 한국해운은 전적으로 무역에 의존하는 형편에 놓여 있었고, 한국상선의 소요선복량을 무역량에 의거 산출하였는데, 이 입장은 변함없이 금일에 이르기까지 한국해운정책의 기초가 되어 있다.

43) 孫兌鉉, 韓國海運史(增訂版), 355-356면 참조.

그러나 大韓海運公社는 국영기업으로서의 결합도 적지 않았다. 정치영향과 정부간섭을 유발하는 소지가 많았고 정치변동의 시련을 겪었으며, 기구운용상의 오류, 陸員의 과다, 일반관리비의 과다, 영세항운업의 압박 등 각종 모순의 고질화가 있었고⁴⁴⁾ 그리고 저임금 정책의 강행⁴⁵⁾ 이 있었다. 대한해운공사는 정치세력의 변동과 행정의 편의에 의하여 운영되고 저임금 상태에서 벗어날 길은 없고, 당시의 노동조합은 御用化되어 있어 종업원들의 의사를 반영시킬 기능을 상실하고 있었던 상황에서는 陸員, 선원 할 것 없이 돌파구를 모색하게 되는데 이로 인하여 발생한 사태로써 선원들의 밀수가 성행되었고 선원의 외국적선박에의 취업이 성황을 이루게 되었고 또한 大韓海運公社에서 퇴사한 해운관련인사들이 商業資本과 결부하여 民間海運企業의 발생을 보게 되었다.⁴⁶⁾

대한해운공사의 초기자본주의 기업적 성격을 자본주의의 발달단계라는 견지에서 볼 때, 긍정적인 면과 부정적인 면이 공존하였으며 이는 대한해운공사가 자본주의 단계에 들어서는 하였지만 그 초기단계의 양상을 그대로 나타내었다. 즉, 첫째, 大韓海運公社는 많은 발전을 하고 공적도 많았으나 국영기업체로서의 불합리성, 모순 내지 취약점을 그대로 지니고 있었으며, 이의 해소 또는 극복책을 마련하지 못하고 있었다. 둘째, 船腹增強과 船質改善은 하였으나 그 결과는 선대를 노후화된 잔존가동년수가 거의 消盡된 美國戰標船 일색으로 편성한 것에 지나지 아니하였다. 商船으로의 개편은 1964년에 이르러서 비로소 개시하게 된다. 셋째, 거의 매기에 이익을 올렸으나 거기에는 많은 문제점을 내포하였으며 뿐만 아니라 그 이익금도 정부의 여러 가지의 특혜에 의한 결과에 지나지 아니하는 것이었다. 넷째, 항로의 확장이 현저하다고 하나 시간적으로나 공간적으로 한국경제의 발전과 무역신장에 추종하는 것에 불과하다. 즉 그것은 내생적 요인에 의한 것이 아니고 외생적 요인에 의한 발전에 지나지 않는 것이었다.

상기와 같은 大韓海運公社의 부정적인 면은 발전적 개편이 요구되었고 급기야는 민간불하가 불가피하게 되었다. 해운의 단계적 미발달을 단기에 극복하고자 대한해운공사에 여러 가지 보호와 조성책을 실시한 결과 자본주의적 발전을 촉구한 성과도 있었으나 그 반면에 장기의 보호·조성은 국영기업으로서의 모순의 고질화 및 그것이 한국해운의 구조적 문제로 轉化할 우려가 이의 타개책이 필요하게 된 것이다. 이리하여 大韓海運公社는 1968년에 민간에게 불하된다. 이것은 國有國營的 海運에서 民有民營海運에 대하여 강력한 국가보호를 하게 되는 轉機가 되는 것이다. 그리고 이 시기에 한국해운은 자본주의 형성기를 끝내고 새로운 단계에로의 진입, 즉 성장기에 들어서게 된다.

8·15해방후 1965년 무렵에 이르는 기간(한국해운에 있어서의 자본주의 형성기)에 외국항로경영 민간해운기업이 창립되었는데, 이들 가운데 극소수를 제외하고 대다수가 순수 내지 광의의 상업자본에 의하여 설립⁴⁷⁾ 되었다는 것이 일목요연하다. 資本主義의 成長이 외측으로부터의 충격에 의하여

44) 대한해운공사와 같은 특수성을 지니고 또한 중요한 기업이 정치적 영향을 정면으로 받는다는 것은 후진국의 속성을 그대로 드러내는 것이라 하겠다. 이로 인하여 정치세력의 변동이나 정부의 편의상 필요할 때마다 중역진을 교체하고 이에 수반되는 大인사이동이 단행되어 새로 임명된 중역진의 측근자가 대거 입사하게 되어, 측근자와 측외자의 암암리의 대립, 최고경영자에 대한 불신감, 인사유동율의 증대, 전문가의 근절 등으로 귀속심과 충성심은 일소되고 기업의 생명인 기동성은 완전 상실된다는 것은 불가피한 일이라 하겠다. 이로 인한 대한해운공사의 경영상의 오류와 비효율적 측면에 대해서는 孫兌鉉, 韓國海運史(增訂版), 358-359면 참조.

45) 국영기업이 여러 가지 모순 속에서 불합리한 상태로 운영될 때, 그 업무분야에 관한 식견이나 경험이 없는 정부 임명의 경영진이 의존하기 쉬운 것은 저임금정책인 것이다. 대한해운공사 추구성원의 약 80%를 점하는 선원의 평균임금이 陸員의 그것보다 적었다는 것만으로도 설명될 것이다. 孫兌鉉, 韓國海運史(增訂版), 359-360면 참조.

46) 孫兌鉉, 韓國海運史(增訂版), 360면 참조.

47) 이는 라코스트(Y. Lacoste)의 「상업의 冑확장적 팽창」(공업의 기초가 없는 상업의 발달을 의미)에 의한 자본형성을 말한다. 후진국에 있어서의 상업부문의 비대화와 저소득 소비자의 희생을 강요한 상업자본의 축적은 국내산업의 육성을 위한 산업자본으로 轉化하지 못하고 외국자본가의 이윤을 증대시키는 경향(이것이 지나칠 때 買辦資本이라고 부름)이 있다.

촉진되어 타율적으로 추진되는 경우에는 商人이나 地主의 산업기업가로의 轉成이 특징적으로 많은데, 선진자본주의의 충격으로 始發하게 되는 한국해운의 경우 상업자본에 의하여 초기의 해운기업이 발생하게 되는 것은 당연한 귀결이었다. 그리고 이들 초기의 민간해운기업은 무역상품수송의 방편으로 선박을 소유한 경우가 많으며 이는 商人輸送(自己輸送)의 性格이 농후하다는 것을 말하는 것으로 他人輸送의 단계에 도달하지 못하고 있었다는 것을 의미하는 것이다. 이러한 상인수송적 성격에서 탈각한다는 것은 설립자본인 상업자본이 海運資本으로 轉化 내지 정착한다는 것으로 상인수송적 색채의 완전탈색에 의한 명실공히 타인수송화 한다는 것을 뜻하며 이에 어느 정도의 시간의 경과가 있어야 하였다. 또한 상업자본의 해운으로부터의 철퇴 내지 적응능력부족으로 인한 초기설립 해운기업의 폐쇄·소멸이라는 과정도 겪어야만 하였다. 商業資本의 海運資本으로의 轉化 내지 정착이 용이하지 아니하다는 것은 1955년 이전에 선박을 취득한 초기설립 해운기업으로서 오늘날까지 존속하고 있는 것이 하나도 없다는 것으로 설명된다.

초기설립 민간해운기업⁴⁸⁾의 발생과 소멸은 1953년-1955년간 그리고 1965년-1967년간의 두 차례에 걸쳐 현저하게 나타났으며, 영세 연안항운 자본이 대형선에 의한 외항해운으로 성장·발전한 예가 극히 드물다는 것이 한국해운의 특징의 하나이다.⁴⁹⁾ 그리고 정부의 조성책이 영세연안항운으로 하여금 외항해운으로 발전하게 하는데 큰 역할을 하였다. 정부의 경제개발5개년계획의 일환인 조선공업육성계획에 의한 국내 최초의 新造船事業이 이루어져 제1차 실수요자로서 高麗海運, 天敬海運, 南星海運의 3개 회사가 선정되었는데, 이들 모두 영세 소규모기업이었으나 정부의 획기적인 조성책에 의하여 기업기반을 확고히 하였으며 때 마침 韓日國交正常化로 인한 海上荷動의 격증으로 大好況을 맞이하게 되어 자본축적을 이룩하는데 성공하였다. 초기의 해운기업중 많은 회사가 도산·소멸하였는데, 이 계획의 혜택을 받은 회사는 하나도 도산한 예가 없을 뿐만 아니라 그 후 성공을 거듭하여 한국해운 굴지의 대기업으로 발전하였다. 이를 계기로 하여 정부의 계획조선사업이 실시되고 나아가 민간해운에 대한 정부의 본격적인 각종 지원책이 실시되었다. 이는 한국해운의 성장·발전에 크게 기여하게 되었다.

해운자본의 축적이 이루어지지 못하고 産業資本과 巨大資本이 참입하기 전의 한국해운에 있어서의 자본주의 형성기에는 국가자본에 의한 독점적 해운기업체인 대한해운공사와 상업자본으로 설립

48) 「韓國海運史」에서는 근대 한국해운기업의 설립년도와 방계회사 또는 관련회사와의 관계로서 해운기업을 초기 또는 전기(1947-1968년경)설립해운기업군, 중기(1969년-1973년경)설립해운기업군, 후기(1973년-1978년)설립해운기업군으로 3대분하고 있다. 각 期별 해운기업군의 특징을 들면, 초기설립해운기업군은 영세상업자본으로 출발한 해운기업이 자본축적을 이룩하자 해운자본으로 전환·정착하기에 이르렀고 급기야는 방계회사를 거느리는 독점적 양상을 나타내기까지 성숙하게 되었고, 중기설립해운기업군은 자본집약적 산업인 해운업을 국적취득조건부 裸傭船방법에 의하여 노동집약적 산업으로 轉化시킴으로써 자본축적에 성공하였으나 방계회사의 보유단계까지는 도달하지 못하고 있으며, 후기설립해운기업군은 해운에 진출·참입한 산업자본과 거대자본의 방계회사로 탄생하였다는 점이다. 孫兌鉉, 韓國海運史(增訂版), 375-394면 참조.

49) 영세 연안항운의 성장이 부진하다는 것이 한국해운의 특징의 하나이다. 대부분의 영세 연안항운업자는 선박이나 해운에 관한 지식이나 경험이 있는 것이 아니고 패전으로 철수하는 일본인 연안항운업자와 어떠한 연고가 있었던 것이 계기가 되어 연안항운에 착수하게 된 것이며, 해방 직후의 비정상적인 연안 여객의 급증과 통제물자의 유통에 따른 일시적 호황에 편승하기도 하고, 귀속선박을 유리한 조건으로 불하하는 정책에 따라 비교적 쉽게 선박을 소유할 수 있게 되었다. 그러나 이들은 미국원조선박의 일시적 증가에 의한 선복과잉상태하에서 심대한 타격을 받기도 하고 또 「무지개항로」의 경우와 같이 未久에 폐지할 항로의 무계획적인 정부직영에 의한 경영압박 등으로 곤경에 빠지게 되어 정부직영선박의 내항취업을 반대할 뿐만 아니라 국영제도를 배격하기에 이르렀다. 대한해운공사 설립후에는 특별법에 의해 설립된 국책회사(대한해운공사)에 대한 정부의 후한 조성책에 비하면 이들에 대한 혜택은 상대적으로 적었고, 또한 육상교통과의 경쟁에 직면하여야 하는 등의 불리한 여건으로 대부분의 연안항운업자는 오랫동안 자본축적의 기회를 포착하지 못하고 외항해운업으로 성장하지 못하여 상업자본에 뒤지게 되었다. 한국 연안항운업자중에 극소수만이 외항해운업으로 진출·성장하는데 성공할 수 있었던 원인의 일부는 이와 같은 점에 있는 것이다. 무지개항로에 대해서는 孫兌鉉, 韓國海運史(增訂版), 337-338면 참조.

된 영세 민간해운기업에 의하여 한국해운이 구성·영위되었는데, 국영기업체로서의 모순과 비경제성, 상업자본의 성격, 제2 유형⁵⁰⁾에 속하는 한국해운의 한계 등으로 장기의 침체기를 거쳐야만 했다.

그러나 1965년경부터 선복량이 급증할 뿐만 아니라 신설 해운기업의 수도 급증하게 되는 바, 이는 한국해운에 있어서의 급격한 양적 성장을 의미하는 것이다. 이는 한국해운의 자본주의 형성기의 침체상태와는 거대한 단층을 이루는 단절적인 것으로서 명확한 劃期를 나타내어 한국해운은 새로운 단계인 자본주의 성장기에 진입하게 되었음을 말해주는 것이다.

한국해운의 단절적인 급격한 변화를 선복량의 급증이라는 측면에서 보면, 한국의 성장지수는 전세계 및 여타국의 그것과 비교하여 현격하게 높다는 것에 놀라지 않을 수 없다. 그리고 해운기업의 수도 1966년이후 급격하게 증가하였다. 해운자본의 성장이라는 측면에서 보면, 船隊構造에 있어 한국해운은 선진해운국인 일본 등의 일부 국가에 비해서는 상대적으로 낙후되어 있으나 한국해운은 어느 정도의 자본축적을 성취하여 질적으로도 선진자본주의 해운국의 일원으로 성장하였다. 그리고 한국해운기업의 자본축적이 급속도로 이루어졌고 산업자본과 거대자본의 참입으로 그들의 방계회사의 하나로서 설립하는 단계에 이르러 한국해운이 獨占資本主義 段階에 까지 진입하였다.

그렇다면 한국해운은 전체적으로나 개별기업으로나 단기간에 경이적이라고 할 만큼의 급성장을 이룩하였는데 그 동인은 무엇이었는가. 그것은 무엇보다도 8·15해방 직후의 해기사를 주축으로 한 선구자들에 의하여 놓여진 초석을 바탕으로 전개되었음은 이미 언급한 바와 같다. 그리고 輸出入荷動量의 증대, 우수·저임금의 풍부한 해상인력(선원)의 역할, 정부의 조성책, 일본해운과의 상호보완관계를 들 수 있다.⁵¹⁾ 여기서는 한국해운의 성장·발전에 기여한 선원의 역할에 대해서만 간단히 언급하기로 하겠다.

한국해운의 발전에 해기사를 비롯한 선원의 역할이 지대하였다는 것은 주지의 사실이다. 해기사를 주축으로 하는 해운관련인사들의 8·15해방 직후의 에토스에서 배양된 선구자 정신은 자본축적에 선행하여 海運人材養成高等教育機關의 설립으로서 구현되는데, 이것이 한국해운발전의 초석이 되었고, 이를 바탕으로 하여 우리 해운이 전개되고 발전하게 되는 것이며, 선구자들의 정신은 한국해운의 각 부문에 그 명맥이 전승되어 한국해운에 海技士主動의 성격을 부여하게 되었다는 것은 이미 살펴본 바와 같다. 이 명맥의 흐름의 하나가 해기사를 비롯한 한국선원의 우수한 자질로서 示顯된 것이라 하겠다.

과거 후진해운국으로 지목된 한국선원의 자질이 우수하였다는 것은 1960년대초에 벵갈(Bengal) 열대해역에서 1년 이상 운항된 인천호나 장항호의 선원이 筆舌難盡의 고난을 극복하여 한 명의 낙오자도 없이 훌륭하게 그 所任을 완수한 것과 같은 예로써 알 수 있다. 그리고 어떠한 최신식 선박에 있어서도 선진해운국 선원과 동일정원 혹은 그 이하의 船員數로써 운항을 담당하여도 하등의 지장이 없는 것은 한국선원의 자질수준이 높다는 것을 단적으로 말해주는 것이라 하겠다. 후진국선원이 外國籍船舶에 취업·진출할 경우 저임금으로 주로 소형·노후선박에 고용되는 것이 상례이나 한국선원은 비교적 고임으로 대형·자본집약적 최신식 선박에 취업하는 경우가 많다는 것은 한국선원의 자질에 대한 국제적 평가가 높다는 것을 뜻한다. 즉 종래에는 후진국이라 지목되는 나라의 해외취업 선원은 곧 단순노동자(하급선원)를 뜻하는 것이 세계해운계에 있어서의 고정관념이었는데, 한국해

50) 일본의 佐波宜平教授는 선박운항의 공간 넓이에 視座를 두어 제1형해운(자국내 해상수송), 제2형해운(자국과 외국간 해상수송), 제3형해운(삼국간 해상수송)으로 분류한 바 있는데, 우리나라의 해운도 이와 같은 순서에 따라 제2형해운의 단계에 도달하여 금일에는 제3형해운으로 발전하였다고 하겠다. 佐波宜平, 海運理論體系, 153-182면.

51) 여기에 대해서는 Tae-Woo Lee, Shipping Developments in Far East Asia : The Korean Experience, Avebury, Aldershot, 1996, pp. 1-106, Section One (The causes of Korean shipping growth 1962-81)을 참조.

기사가 이를 타파하였다는 것이다. 따라서 해외취업선원중에서 선진국의 고급선원과 동등 혹은 그와 유사한 보수로서 대우받는 것은 오로지 한국해기사 뿐이다. 그리고 이들 외국적선에 취업하고 있는 한국선원에 의한 외화가득액은 국민경제에 그 기여하는 바가 매우 높다고 하겠다. 그리고 후진해운국이 선복을 취득하거나 증강할 경우, 차관으로 선진해운국의 불경제화된 老朽船을 도입한 방법에 의존하는 것이 常例인데, 이 때에 문제가 되는 것은 타국에서 不經濟化된 중고선을 무엇에 의거하여 경제적으로 운항할 수 있겠는가 하는 것이다. 이 문제의 해결방법은 첫째, 노후로 인한 선박의 성능저하를 선원들의 高生産性 발휘능력에 의존하여 극복하는 것, 둘째, 중고선에 불가피한 수리비를 비롯한 諸運航費의 증대를 선원의 저임금으로 해소하는 것이다. 즉 자질이 우수하고 저임금인 선원의 존재가 전제되어야만 중고선수입이나 국적취득조건부 裸備船에 의한 선복증강이 가능한 것이다. 대부분의 후진해운국은 주로 이 요건의 결핍으로 해운발전에 지장을 초래시키고 있는 것이다. 한국해운이 선박도입에 따른 거액의 外債負擔을 극복할 수 있었던 힘의 원천은 주로 저임금·우수자질의 선원이 존재한 것에 있다고 하겠다.

그런데 상기에서와 같은 한국해운의 성장동인은 시간이 지남에 따라 약화되어 더 이상 성장동인으로서의 역할을 하지 못하게 되었다. 즉 초기 해기사의 선구적인 에토스에 의한 해기사주동적인 해운발전의 종식, 선복량과 수출입물동량의 괴리, 선원자질의 저하와 선원임금의 상승경향, 정부의 조성의지 약화, 일본해운과의 상호경쟁관계 등으로 한국해운은 성장이 둔화 내지 약화일로에 있다.

「韓國海運史」에서는 한국해운의 현(1981년 시점) 단계를 다음과 같이 진단하고 있다.

한국해운의 도약단계는 1965년 무렵에 개시되었으므로 성숙단계는 이로부터 60년후인 2025년 무렵이 된다는 견해가 그 첫째이다.⁵²⁾ 한국해운은 외형상으로는 성장을 이룩하였으나 그것은 외국차관과 정부조성책에 의한 것이며, 自己資本率이 매우 낮고 정부의존도가 높으며 국제경쟁력이 약하며 자국무역에 추종할 뿐이며 독자적인 시장개척을 통한 자립능력의 부족 등으로⁵³⁾ 한국해운은 아직 성숙단계에 도달하지 못하고 있다는 주장이다.

다음으로 1981년 현재 한국해운은 양적으로 세계 제13위, 질적으로는 세계 제10위⁵⁴⁾ 이므로 이를 도약단계로 규정하는 것은 모순이라는 견해이다. 즉 한국해운은 방계회사의 지배, 자본금의 규모, 선복량 등으로 볼 때, 해운자본은 기히 성숙화하여 독점자본의 양태를 보이고 있는데, 이와 같은 현상은 성숙단계에서만 있을 수 있는 것이다. 따라서 한국해운은 도약단계를 넘어서 성숙단계에 도달한 것이라고 주장할 수도 있다는 것이다.

그런데 1981년 현재의 한국해운은 위의 두 가지 견해의 요소 모두를 내포하고 있으며, 따라서 상이한 복수요소의 혼재상태라 할 수 있는데, 이는 일률적으로 단정하기 어려운 현대경제의 복잡한 양상을 나타내는 것이라 하겠다.

한국해운은 지금까지 그 유례가 없는 급성장을 하였으나 자생적인 것이 아니라는 점에서 다대한 취약점을 내포하게 되었으며 따라서 성장동인도 약화일로에 있는 것이라 하겠다.

「韓國海運史」에서는 1980년대 초에 시작된 해운시장의 동향을 이미 예견하고 있다. 즉 해운시장의 동향은 매우 불안하며, 심각한 불황의 來襲을 예고하는 소리도 있다는 것이다. 한국해운이 불황에 직면할 경우 다음과 같은 의문이 제시될 수 있다고 한다. 즉 방계회사가 모기업인 해운기업에 대한 방과제역할을 할 수 있겠는가?, 모기업은 방계회사로 설립된 해운기업에 대해 어떠한 역할을 할

52) 이는 로스토우(W. W. Rostow)의 경제성장단계설에 입각한 것이다. 로스토우는 마르크스와 마찬가지로 과거의 경제적 현상에 대한 역사적 검토에 중점을 두어 자본주의경제의 發展史觀(一般的 發展史觀)을 수립하였다. W. W. Rostow, The Stages of Economic Growth, Cambridge University Press, London, 1962.

53) 1997년 현재의 시점과는 다른 측면도 있다.

54) 선대구조의 자본집약도와 ICAS(국제선급협회)에 있어서의 서열 등을 감안한 것이다.

것인가?, 정부의 보호조정책은 어떠한 효과를 나타내겠는가?, 8·15해방 직후의 해기사를 주축으로 하는 해운관련인사들에 의하여 놓여진 초석은 그 생명력을 지속하고 있는가?

IV. 示唆點

이상에서 우리 민족의 海洋活動史를 孫兌鉉教授의 「韓國海運史」의 관점에서 時區間별로 그 대강을 살펴보았다. 여기서는 지금까지의 고찰내용으로 토대로 하여 그 시사하는 바를 음미하고, 이 분야의 학문연구와 국민해양의식 고취 및 해양활동의 발전에 도움이 되는 측면을 부각시키기로 한다.

한민족이 바다와는 어떠한 관계에 있었는가 하는 관점은 북방대륙세력으로부터의 압력 또는 세력의 정도에 달려 있다는 것이 「韓國海運史」의 주된 학설이다. 그리고 이것은 「韓國海運史」의 시대구분을 결정하는 視座가 된다. 즉 「韓國海運史」에서는 우리 해운의 역사를 시대구분함에 있어서 「북방으로부터 파급되는 대륙세력의 압력 또는 영향」과 「한국해운의 盛衰」와의 因果關係에 基本視座를 설정하였다. 이는 역사에 있어서 인과관계를 밝히는 相對主義說⁵⁵⁾에 해당한다고 하겠다.

이와 같은 視角에서 보면 우리 민족의 해양활동은 두 차례에 걸쳐 북방 대륙세력으로부터의 압력이 0이 되는 시기를 기점으로 하여 3개의 時區間으로 확연히 구분된다.

첫 번째의 原三國時代末까지의 기간은 先史海上往來時代로서 인구의 해상이동이 주가 되며 선박도 매우 유치한 단계에 해당한다.

두 번째의 삼국정립시대로부터 조선말엽까지의 약 1500년간은 한국의 자본주의 해운이 시작되기 이전의 기간으로서 해상무역이 주가 되고, 해운은 무역과 미분리상태에 놓여 있는 관계로 하여 自己輸送의 단계에 해당한다. 이 기간에는 陸岸繞走的인 항해에 해당하는 老鐵山水道航路에서 벗어나 黃海橫斷航路를 주로 이용하고, 나아가 東支那海斜斷航路의 이용으로 항해기술에 있어서의 점차적인 발전이 이루어지고 조선술에 있어서도 점차적인 발전이 있게 된다. 그러나 같은 기간일지라도 航運의 성격에 따라 삼국정립시대로부터 고려중엽무렵까지는 遣使航運時代 그리고 고려중엽무렵부터 조선말엽까지는 沿岸租穀運送이라는 漕運時代로 구분되며 전자는 해양활동의 성격, 규모, 능력 등에 있어서 후자와 명확히 구분된다. 전자는 중국에 海路를 이용하여 사신파견(遣使)을 하게 되고 그와 더불어 公貿易, 나아가서는 私貿易을 하는 단계로 발전하여 해양활동이 활발히 이루어지고, 특히 後期遣使航運時代인 통일신라시대는 우리 航運史에 있어서 가장 왕성한 해양활동을 하게 되고 세계해상무역의 중심적인 위치에 있게 되는 그야말로 우리 민족의 해상활동역량이 크게 주목을 받게 되는 시기였다. 이와 같은 遣使航運時代의 우리 민족의 해양활동의 위대함과는 매우 대조적으로 漕運時代는 연안을 이용해 조곡운송을 주로하는 우리 航運史에 있어서 해양활동이 극히 미미한 역행적인 시기이다. 이 시기는 「韓國海運史」에 따르면 북방 대륙세력으로부터의 압력량이 우리 역사상 가장 많은 시기으로써 우리 민족은 해양을 이용할 수 있는 기회를 갖지 못한 기간에 해당한다. 그리하여 陸岸繞走的인 연안항로를 이용하여 조곡을 운송하는 것이 해상운송의 전부가 되고, 북방 대륙세력으로부터의 압력량이 적은 단기간에 일시적으로나마 對中國(明)海路遣使와 對日本通信使 派遣이 있었으나 이 또한 조곡운송과 마찬가지로 航運力量이 극히 미미하였다.

세 번째의 구한말 이후는 우리나라 해운에 있어서의 資本主義의 萌芽가 시작되는 시기이다. 그러나 구한말의 자본주의 해운의 맹아는 韓日併呑으로 소멸하고, 8·15해방을 기점으로 하여 선진자본

55) 역사에 있어서 因果關係를 밝히는 학설에 대해서는 W. H. Dray, 黃文秀譯, 歷史哲學, 文藝文庫, 1977, 88-120면 및 E. H. Carr, What is history?, Penguin Books, 2nd ed., 1987, pp. 87-108을 참조.

주의의 충격기를 거쳐 1950년부터 資本主義 形成期가 시작되고 1965년무렵부터 資本主義 成長期에 들어가게 된다. 8·15해방 직후부터 1950년무렵까지는 비록 자본주의적 해운의 범주에 속하지만 自己輸送의 類型에 해당하므로 자본주의 해운이라고 보기는 어렵고 1950년무렵부터 他人輸送, 즉 해운에 있어서의 商品生産이 이루어지므로 이 시기 이후를 우리 해운에 있어서의 자본주의의 형성기로 본다. 구한말에 우리 해운의 자본주의가 시작되었으나 맵아로써 그치고 한일병합으로 말미암아 우리 해운이 말살됨으로 인하여 자본주의를 형성하지는 못하고 말았다.

아래에서 위의 각 시기별 우리 민족의 해양활동을 본문에서 고찰한 순서에 따라 그 시사하는 바를 대략적으로 검토해 보기로 하겠다.

先史海上往來時代에 우리 민족은 해양경유 한반도에로의 渡來民族을 포섭하고 또한 적극적으로 해외로의 해양진출을 시도하였다. 한강이남의 남부지방사람들은 해양경유 渡來民族이므로 海洋性的 기질이 강하고, 이에 반해 한강이북의 북부지방 사람들은 大陸性的 기질이 강하므로, 우리 민족은 해양성적 기질과 대륙성적 기질을 동시에 갖고 있는 민족이라고 하겠다.⁵⁶⁾ 그리고 삼면이 바다로 둘러싸인 반도국가이며 해양경유 渡來民族을 수용하였다는 사실로써 우리 민족은 해양성적 기질이 농후하다는 것을 알 수 있겠다. 이러한 것이 다음의 遣使航運時代에 연결되고 나아가 오늘날의 한국 해운이 있게 한 근본적인 바탕이 된다고 하겠다.

한민족의 의식이란 歷史家가 문헌기록 등으로서 考證하려는 시대이전, 즉 先史時代의 문화적 기반에 그 뿌리를 두고 있는 것으로, 그것이 오늘날까지 민족의 마음과 행동에 방향을 주는 것이다. 사람의 개인의식이란 집단적 무의식을 떠날 수 없으며, 무의식이란 의식하지 못하는 세계이다. 따라서 우리 조상의 경험은 유전되어 조상들이 태고 때에 가졌던 사유나 의식구조는 그대로 우리에게 전해져 왔다고 볼 수 있다. 우리 민족의 해양성적 기질은 금일에도 여전히 남아 있다고 하겠다. 이와 같은 관점에서 보면 우리 민족은 마음만 먹으면 더욱 왕성한 해양활동을 할 수 있는 민족이라고 하겠다.

遣使航運時代는 근대 한국해운의 이전에 있어서 한민족의 해양활동이 왕성했던 시기이며, 특히 통일신라시대인 9세기무렵의 우리 민족의 해양활동은 황금기를 이루는 절정기에 달하였다. 라이샤워교수가 지적하고 있듯이, 이 당시의 우리 민족(신라인)은 세계의 동쪽에 있는 비교적 위험한 水域에서 서쪽 끝에 있는 평온한 지중해 연안의 상인들이 그 주변영역에 대하여 수행하고 있었던 것과 같은 역할을 수행하고 있었다고 하여 世界史的인 의의를 지니는 東西의 대용사실임을 밝히고 있다.

이 시기는 遣使의 필요성이 우리 민족의 해양진출의 계기가 되었고 또 그 원동력이 되었다. 이는 우리 민족은 계기만 주어지면 활발한 해양활동을 할 수 있는 민족임을 의미한다고 하겠다. 이 시기에 이르러 예성강(개성)에서 흑산도를 경유하여 남중국의 明州에 이르는 東支那海斜斷航路를 개척하였고 또한 계절풍의 효과적인 이용이 있었는데, 이는 우리 민족의 항해술과 조선술의 획기적인 발달이 이루어졌음을 뜻하는 것이다. 이 당시 중국 산둥반도의 남해안 일대에서 淮河하류지역까지는 한국인의 貿易商社會가 다수 존재하였는데, 이들 무역상사회는 중국에 있어서의 은연한 일대세력을 형성하여 본국 해상세력과 제휴하여 동북아의 해상권을 거의 독점하고 있었다. 특히 이 시대의 해상무역의 위대한 인물인 張保皋는 근대이전의 우리 航運史에 있어서 空前絶後的 황금시대를 이룩하였다. 그리고 통일신라시대에 발달한 海上私貿易은 장보고에 結晶되고 수렴되었다. 遣使航運時代는 현대 이전의 韓國海運史에 있어서의 壓卷이며 그 어느 때 보다는도 우리 민족이 눈부신 해양활동을 전개하였던 시기이다. 그 결과 이 시대의 한국인은 중국인과 일본인으로부터 깊은 존경을 받았

56) 尹泰林, 韓國人, 1970, 54-55면.

고, 이미 세계사의 한 국면에 참여하고 있었던 것이다. 이상과 같은 사실로 미루어 보아 우리 민족은 해양활동역량이 다대한 민족임을 알 수 있다.

그런데 「韓國海運史」에서는 장보고의 사망과 淸海鎮의 괴멸은 韓國海運史에 있어서 실로 일대 사건이었음이 틀림없다고 보고 있다. 新羅朝廷이 앞장서서 貿易王인 장보고를 살해하고 동북아 무역의 중심지인 청해진을 완전히 소멸시킨 것은 우리 海運史에서 볼 때 참으로 불행한 역사적 사건이라 하지 아니 할 수 없다. 이는 우리 국민의 해양의식과 해양진출에 매우 부정적인 영향을 끼쳤다고 하겠다. 또한 무역을 통한 상업발전이 있어야 商業資本이 축적되고 나아가 도시가 형성·발전하고, 급기야는 封建社會가 무너지고 近代化에로의 길을 열 수가 있는 것인데도, 이를 국가가 정치적인 이유로 하여 뿌리채 근절하고자 하였던 것이다.⁵⁷⁾ 그리고 장보고라는 한 위인에 의해 우리 역사에 있어서도 서양에서와 같은 지리상의 발견이라는 大航海의 時代와 유사한 상황이 전개될 수 있었음에도 그러한 기회를 놓쳤다고 하겠다.

遣使航運時代에 우리 민족이 그와 같은 놀라운 해상활동을 전개한 것은 이 당시의 무역을 통한 거대한 이익을 획득할 목적에 있었다는 것이 「韓國海運史」의 논지이다. 이와 같은 점을 고려해 볼 때, 의식구조 형성에 있어서 풍토적인 것이나 문화적인 것보다 더욱 중요하게 영향을 끼치는 것은 경제적인 요소라고 하겠다.⁵⁸⁾ 장보고로부터 우리 국민의 의식구조에 경제적 측면이 부각되어질 수 있는 시기였으나 그러한 역사적 기회를 갖지 못한 것은 경제사적으로나 해운사적으로 보아 우리에게 불행한 일이라 하겠다.

漕運時代는 중국이 통일국가를 이룩함으로써 북방세력의 압력이 그 어느 때보다도 높았던 시기이다. 따라서 북방과의 交流가 주가 되고 그것도 육상교류가 지배적으로 되어 우리 민족의 해양활동은 차단된 시기였다. 특히 이 시기에 중국대륙의 유교가 육지경유의 강렬한 압력적 성격으로 한반도에 주입되어 우리 민족은 해양진출의 가능성을 억압당하고 儒敎倫理를 바탕으로 한 농경생활에 몰두하게 되었다. 遣使航運時代는 유교가 불교세력에 밀려 뒤져 있었으므로 우리 국민의 해양진출에 부정적으로 작용하지 않았다. 그런데 漕運時代에 들어와서는 북방의 대륙성적 여건이 해양성적 여건을 압도하자 한민족은 농경생활에 전념하게 되었고, 농경민은 농경문화와는 이질적인 생활양식을 지닌 해양생활자에 대해 불친근감, 나아가서는 멸시감을 갖게 되었다. 해양생활자는 농경민에 비해 생활수준이 매우 낮을 뿐만 아니라 천시의 대상이 되고 드디어는 학대까지 받게 되었다. 유교가 가정본위의 '生命論인 孝'⁵⁹⁾를 바탕으로 한다는 관점에서 본다면 위험한 해상생활은 孝를 부정하고 나아가 조상→부모→자손이라는 생명의 연결이 단절되는 결과가 되고 만다. 그리하여 이 시기의 우리 민족의 해양활동은 陸岸繞走的인 租穀 沿岸運送 이외에는 어떤 것도 찾아 볼 수 없게 된다. 다만 이 시기에도 對日本通信使 派遣이나 對中國(明)海路遣使가 단기간에 걸쳐 일부 이루어졌으나 이것 역시 陸岸繞走的인 조곡 연안수송과 다를 바 없는 극히 초라한 해양활동에 지나지 않는 것이었다.

漕運時代에 우리 민족의 해양활동이 거의 전무하였다고 하여 해양성적 기질이 사라진 것은 아니었다. 그 예로서 이충무공 휘하의 水軍의 신분과 해상전투능력과의 관계를 들 수 있다. 이충무공이 백전백승의 名將으로 世界海戰史上 빛나는 업적을 이룬 것으로 잘 알려져 있다. 이충무공 개인도 매

57) 우리 역사상 6·25동란 후까지도 한국인가운데 이렇다 하고 내놓을 만한 부자는 없었다고 한다. 그렇기 때문에 한국 근대화를 위한 산업사회의 건설은 축적된 자본이 없는 한국에서는 至難한 일이었다라는 견해가 있다. 우리 역사상 신라시대의 장보고가 유일한 巨富이었으나 어처구니 없게도 순식간에 사라짐으로써 상업자본의 축적을 바탕으로 한 근대화의 길을 전혀 걸을 수 없었다는 견해가 있다. 鄭漢澤, 韓國人, 博英社, 서울, 1982, 121면.

58) 尹泰林, 韓國人, 28면.

59) 加地伸行著, 金泰俊譯, 유교란 무엇인가, 知永社, 서울, 1996.

우 뛰어난 인물이지만 그 휘하의 水軍 또한 무서운 역량을 갖고 있었던 것이다. 즉 이들 水軍의 대부분은 공·사노비(중)와 승려들로서 병기의 사용법도 알지 못하고 전투와는 전혀 관계가 없는 천민이나 종교생활자들인데 비해 일본군은 당시로서는 세계 最精強의 군대의 하나였다. 그런데도 우리 水軍이 단 한 번도 패배하지 않고 백전백승의 전과를 올렸다는 것은 우리 水軍의 해양활동 능력이 대단했음을 의미하는 것이며 우리 민족의 해양성적 기질을 유감없이 발휘한 것이라 하겠다. 따라서 우리 민족은 계기가 주어지고 동기만 유발되면 누구도 생각하지 못하는 위대한 역량을 발휘할 수 있다고 말할 수 있겠다.⁶⁰⁾ 이와 같이 「韓國海運史」에서는 우리 민족의 탁월함과 우수함을 이층무공 휘하의 水軍의 신분과 해상전투능력이라는 구체적인 실례를 들어서 논증하고 있다. 이는 우리 국민의 자긍심과 국민해양의식 고취에도 크게 기여하는 것이라 하겠다.

이상에서 알 수 있듯이, 해양활동이 거의 전무하였던 漕運時代이지만 우리 민족의 海洋性的 기질은 사라지지 않고 잠재되어 있었으며, 구한말에 이르러 開港과 함께 다시금 우리 민족의 해양성적 기질은 발휘되었던 것이다.

오늘날 가정본위의 孝를 바탕으로 하는 儒敎의 禮敎性은 희박해졌으며 그 종교성⁶¹⁾ 만이 남아 있다고 해도 과언이 아닐 정도로 우리 생활에 있어 유교의 중요성은 사라졌다고 볼 수 있다. 그러나 우리의 생활과 의식 가운데 많은 부분은 유교의 영향을 깊이 받고 있다고 보아야 할 것이다.⁶²⁾ 그리고 이것이 금일의 한국의 선원문제와도 직결되어 있는 것이라 하겠다.

漕運時代에 극히 단기간에 걸쳐 海路遣使가 있었으나 그 퇴보성은 논할조차 없는 극히 미미한 것이었다. 그런데 對中國(明)海路使臣은 중국으로부터 너무나 푸대접을 받았고 또한 빈번한 조난을 당하였으므로 뇌물을 제공해서라도 사신 또는 그 일행으로 파견되기를 피하고자 하였다. 이는 중국의 國運이 쇠멸하여 외국 사신을 제대로 접대할 겨를조차 없었던 시대적 상황에서 나온 것인 바, 당시 사신이나 우리 朝廷은 이러한 것을 파악하지 못하였다. 반면에 對日本通信使는 사신으로써 최고의 대우를 받았다. 그러나 이 또한 우리 사신이나 朝廷은 일본의 의도를 파악하지 못하고 훗날 征韓論이 대두되어 일본의 식민지로 전락하는 불운을 맞이하게 되었다.

상기 漕運時代의 두 방향으로의 海路使臣派遣을 통해서 볼 때, 우리 국민은 미래를 바라보고 현실을 直視하는데 실패하였음을 알 수 있다. 미래의 방향을 파악하고 시대의 흐름을 올바르게 파악하려면 歷史의 敎訓을 찾아내고자 노력해야 함에도 불구하고 그러한 것이 없었던 것이다.

구한말에 이르러 한국해운의 資本主義 發達의 가능성을 보여준 萌芽가 있었다.⁶³⁾ 즉 비록 정치적 영향에 의한 것이었지만 官營汽船海運이 도입되었고 민간에 의해서도 洋式 船舶의 도입에 의한 해운경영이 이루어져 해운발전의 계기가 충분히 있었다. 그러나 일본제국주의의 구한말 우리해운에 대한 말살계획과 한일병합에 의하여 한국해운의 자본주의의 맹아는 소멸하고 현대한국해운의 기초가 되지 못하였다. 경제가 정치거래의 희생물이 될 수 있음을 확실히 보여준 시기라 하겠다.

60) 흔히들 우리는 '悠久한 반만년의 역사' 라는 말로써 우리의 역사가 오래 되었음을 자랑한다. 그러나 우리의 역사가 오래되었다는 그 자체만으로는 가치있는 것이 못된다고 할 수 있다. 오랜 역사를 강조하는 자체가 내용이 전무한 자랑한다는 증거라는 비판을 받을 수도 있다고 하겠다.

61) 儒敎는 宗教가 아니라는 인식이 강하게 인식되어 왔으나 최근에 일본의 加地伸行教授는 유교를 종교라는 시각에서 논증하고 있다. 加地伸行著, 金泰俊譯, 유교란 무엇인가.

62) 동양적인 생활관습에는 유교의 영향으로 직업에 대한 貴賤視觀이 형성되어 있으며, 이는 설사 서구의 종교를 신앙하는 사람들(기독교인)이 있더라도 그들은 자신의 신앙을 생활화하지 못하고 신앙과 생활이 유리된 2원적인 생활태도를 가질 수밖에 없다.

63) 우리나라 해운의 자본주의가 구한말의 利運社로부터 시작되었다는 것은 경제적 고찰인 「韓國海運史」 전체에 있어 매우 중대한 학설이라고 하겠다. 한국자본주의의 맹아에 대한 제문제에 대해서는 趙機濬, 韓國資本主義成立史論(全訂版), 大旺社, 서울, 1977, 34-41면 참조.

정치적 영향이 너무나 강대하였다는 점도 있지만 海運擔當者가 시대적 요청의 파악에 입각한 새 목표에로의 지향성을 결여하고 있었다는 것은 숨길 수 없는 사실이다. 그리하여 「韓國海運史」에서는 외세의 압력, 시대의 변천, 시간의 경과 등의 여러 조건에 의해서도 말살되지 않은 일국해운의 基根을 溫存시키는 방법은 海運從事者의 훈련과 교육이라 하고 있다.⁶⁴⁾ 구한말 官營汽船 海運擔當者는 이 점에 대한 중요성을 觀念的으로는 느끼면서도 이를 실천에 옮기지 못하였다. 따라서 거액의 국가 자본투입으로 영위된 官營汽船海運이 금일의 韓國海運의 기초가 못되었을 뿐만 아니라 이에 대하여 기원적 역할을 하지 못하고 現代海運形成에 기여한 바가 전혀 없다. 官營汽船海運과 現代海運과의 사이에 메울 수 없는 단층이 가로놓여 있게 된 이유도 여기에서 찾을 수 있다. 즉 구한말 해운종사자의 훈련과 교육이 이루어졌더라면 우리 해운의 뿌리는 無形的으로나마 말살되지 않고 현대 한국해운의 토대가 될 수 있었을 것이다. 이러한 점에서 教育과 訓練의 重要性은 아무리 강조되더라도 지나치지 않을 것이다.⁶⁵⁾ 교육과 훈련을 통해 인간의 이성활용능력은 증대할 수 있으며 그것이 역사발전 또는 진보의 바탕이 되는 것이다.⁶⁶⁾

구한말 官營汽船海運의 경영주체는 여러 차례에 걸쳐 교체되었지만 近代의 海運으로 발전하지 못하고 언제나 傳統的 漕運으로 환원하였다. 이는 朝鮮社會가 오랜 기간에 걸친 쇄국정책을 취한데다가 봉건사회의 생활에 깊숙이 젖어 있었다는 데에 기인한다. 비록 뮐렌도르프의 의도나 利運社의 창립과 같은 새로운 방향으로의 모색, 즉 해운기업 발생에로의 지향성, 사기업으로서의 해운업체 육성이라는 傳統的인 漕運으로부터의 이탈노력이 있었으나 그것은 傳統的 租糧轉運이라는 강대한 자력에 흡입되어 소멸해 버렸다. 近代化라는 새로운 방향의 모색, 즉 이탈력이 약했던 것은 너무나도 강렬한 외국정치력의 압력을 받은 데에서 연유한 것이다. 그리고 官營汽船海運의 경영양상을 보면, 우리 해운이 非效率的으로 운영될 수밖에 없었음을 알 수 있다. 즉 官吏에 의한 경제활동이란 필연적으로 많은 결점을 내포하게 마련인데, 서구의 효율성과 합리성에 대한 이해가 지극히 낮은 당시의 관료에 의해 기선해운이 영위되었다는 것은 우리 해운의 발전에 커다란 장애가 되었던 것이며, 결국은 近代 韓國海運과 아무런 관련도 없는 것이 되고 말았다.⁶⁷⁾ 근대화를 위해서는 생산방법이 근대화되어야 하는 바, 한국해운사에 있어 최초의 해운기업인 利運社는 기업형태나 생산수단은 근대화되었으나 생산방법은 구태의연한 관료에 의한 경영의 범주에서 탈피하지 못하여 근대 한국해운의 토대가 되지 못하고 말았다.⁶⁸⁾ 이와 같은 구한말 官營汽船海運의 경영양상은 한국해운의 자본주의의

64) 선진공업국에서 발달된 노동수단, 특히 기계(해운의 경우, 기선) 자체는 후진국이라 하더라도 수입과 모방에 의해 입수될 수 있었다. 그런데도 영국의 최신 공업기술이 유럽대륙에서 용이하게 정착할 수 없었던 원인은, 대량생산에 적합한 시장이 없었다는 사실도 있지만, 공장경영에 필요한 숙련노동과 기술자의 결여, 연관산업의 결여와 후진성에 있었다는 견해가 있다. 石坂昭雄의 3人共著, 裴注漢·洪性喜譯, 西洋經濟史(新版), 三英社, 서울, 1997, 210면.

65) 林鍾吉, E. H. Carr의 歷史觀에 관한 一考察, 韓國海洋大學校 教養論叢 第5輯, 1997, 215면 참조.

66) 일본역사에 新紀元을 가져다준 것이 1890년의 이른바 '教育勅語'였다. 그리하여 明治革命 직후의 신분제도가 철폐되었을 때에 인간의 대해방이 있었다고는 하지만, 교육이 널리 보급되어 있지 않았던 당시로서는 개혁의 의의를 제대로 평가할 수 있었던 사람은 얼마되지 않았던 것이다. 이와 같이 일본은 戰前부터 세계에서도 교육기관과 제도가 잘 정비되어 있는 나라에 끼어 왔다. Michio Morishima, Why has Japan 'succeeded'?, Cambridge University Press, Cambridge, 1982.

67) 이 점에 있어서 일본이나 청이 관주도의 해운경영에 민간인을 참여시켰던 것과는 다르다고 하겠다. 일본의 경우 1875년 8월에 국가에 의한 해운관리라는 관념을 버리고 재정투자에 의해 민영해운을 보호·촉진한 것은 구한말 우리 해운의 실정과는 판이하게 다른 것이라 하겠다. Tsunehiko Yui and Keiichiro Nakagawa, Business History of Shipping, University of Tokyo Press, 1985, p. xv.

68) 이와 같은 현상은 경제의 生理에 대해 무관심한 데에서 나온 소치라 하겠다. 경제학자 피구(A. C. Pigou)의 「누구나 경제의 병리학에는 주의를 집중하지만, 병리학이란 어디까지나 생리학에 기초를 두고 이루어지지 않으면 안된다.」는 一句는, 경제이든 해운이든 그것의 생리를 모르고서는 의도한 바를 달성할 수 없음을 뜻한다고 하겠다. 李滿基, 韓國經濟論(改訂版), 日新社, 1965, 13-14면.

형성기에 있어서의 大韓海運公社에서도 볼 수 있다.

구한말 민간인에 의한 자본주의 해운의 시도(맹아)가 이루어졌다. 즉 구한말 불완전한 공구와 시설로서도 기관의 제작을 시도하여 외국인을 놀라게 한 바가 있었고, 또한 京江舊船契後裔 등이 일찍이 新式汽船을 구입하여 상업활동에 이용하겠다고 계획한 바가 있는 것으로 보아 해운에 대한 당시 민간인의 진취성은 왕성하여 해운발전의 가능성이 충분히 있었다.

그러나 정부는 민간인이 洋式船舶을 구매운항하겠음 보호·조성하기에 앞서 일본인의 선박을 賃備하는 것을 허용했다. 이것이 구한말의 민영해운발전의 기반을 파괴시키는 첫 타격이며 또 그 성격과 규모를 제한하고 규정지우는 역할을 하였고 여러 가지 부작용을 야기시켰다. 일본인들은 한국인 명의를 빌려 연해나 하천 할 것 없이 마음대로 항행할 수 있었기에 발전해야 할 우리 민영해운에 대대적인 지장을 주었다. 구한말의 민營海運에 대한 결정적 타격은 일본선박에 대한 한국연해와 하천을 자유로이 항행할 수 있는 약정의 체결이다. 이로써 舊韓國海運의 발전의 기회는 영원히 사라진 것이다.

근대적 민영해운의 효시인 大興商會는 서구자본주의의 합법적인 사기수법에 당하여 불과 1년만에 비참한 종말을 고하였고, 구한말 민영해운의 결정판이라 할 수 있는 大韓協同郵船會社는 露日戰爭으로 말미암아 일본에 의해 발전의 소지를 파괴당했다. 이는 구한말 官營汽船海運의 결정판이었던 利運社가 淸日戰爭의 결과 일본에 의해 말살된 것과 마찬가지로 하겠다.

자본흡수력⁶⁹⁾과 자본원조 규모의 정도는 자본을 생산적으로 이용하기 위한 필요한 최소한의 조건을 전제로 한다. 즉 수송시설의 미비, 행정이나 조직상의 애로, 기업가 정신의 결핍, 보완적인 천연자원의 부족, 숙련된 노동자의 희박, 지방시장의 협소 등의 경우에는 자본흡수력이 떨어지며, 금융제도의 발전과 국가에 의한 보호주의의 정도가 또한 일국의 대외투자의 규모와 방향을 결정한다.⁷⁰⁾ 그런데 이러한 모든 것이 구한말 우리 해운이 근대화의 길을 견도록 하는 것과는 遙遠한 것이었다. 그리고 정치적 요인이 대외투자를 좌우하는 경우가 있는데, 구한말 일본의 자본이 한국에 많이 유입된 것도 그들의 한국지배라는 목적을 달성하고자 하는 의도에서 이루어진 것이라 하겠다.

朝鮮朝의 쇄국정책으로 우리 국민은 해양성적 기질이 농후함에도 불구하고 해양진출의 기회를 박탈당하였다. 이는 무역을 통한 商業資本의 형성을 불가능하게 하였고 나아가 封建社會로부터 이탈하여 近代社會로의 방향전환을 불가능하게 하여, 구한말 서구자본주의 물결에 의해 개방은 되었지만 근대화의 길을 걷기에는 너무나 역부족이었다.⁷¹⁾ 더구나 일본제국주의의 구한말해운에 대한 말살계획과 한일병합으로 해운발전의 가능성이 있었던 한국해운의 자본주의의 맹아는 소멸하고 말았다.

국가의 소멸은 곧 해운의 소멸을 의미하는 바, 일본제국주의는 우리 해운의 모든 것을 말살하는 정책을 취하였다. 이는 일본이 해양국가로서 해운의 국가적 중요성을 이미 인식하고 있었으므로, 한국해운을 철저히 없애고자 하였던 데에서 나온 것이라 하겠다. 육상교통이 불편했던 당시로서 일본은 한국지배에 있어 예상되는 우리 국민의 反日騷起를 진압하기 위하여 하천과 연안수송을 장악하고자 조선총독부를 통해 朝鮮郵船株式會社를 설립하였다. 沿岸航運과 강운을 통합하여 이에 보조

69) 一國이 자본을 효율적으로 이용할 수 있는 기술.

70) A. G. Kenwood and A. L. Lougheed, *The Growth of the International Economy 1820- 1990*, 3rd ed., Routledge, London, 1992, pp. 34-35.

71) 후진국이란 국제경제관계에 있어서 외부경제의 충격에 의하여 형성된 새로운 환경에 적응하지 못하고 대외경쟁에서 몰락하는 국가인 바, 구한말이 여기에 해당한다고 하겠다. 새로운 환경에 실패하는 요인에는 여러 가지가 있으나, 그 첫 번째는 후진국가의 국민들에게 자발적이고 능동적인 생활태도가 결여되어 있기 때문이라는 것은 주목할 가치가 있다. H. Myint, *An Interpretation of Economic Backwardness*, Oxford Economic Papers, June 1954, p. 144 and R. Emerson, *Progress in Asia : A Pessimic View*, Far Eastern Survey, August 1952, pp. 129-134. 李滿基, 韓國經濟論(改訂版), 60-61면.

금을 지급하여 명령항로를 경영하도록 한 조선총독부의 의도는 군사적 목적에 의한 것이었다. 교통·통신기관은 한일병합을 전후로하여 그 대부분이 일본인의 손에 의하여 건설되었는데, 항로개설도 이와 마찬가지로인 것이다. 이는 한국자본주의의 육성을 위한 것이 아니고 일본자본주의가 식민지수탈을 적극적으로 수행하고자 취한 하나의 基礎工作이었는데⁷²⁾, 유사시에 반일궤기를 진압할 의도로써 명령항로를 개설한 것이었다. 이러한 점을 볼 때 국가해운의 지배가 식민통치에 절대적으로 중요한 것임을 알 수 있다.

구한말 당시 명맥을 유지하고 있었던 한국인 경영의 연안항운업자가 존재하였음에도 불구하고 일본인에게만 보조한 결과(특히 구한국정부에 의한 한국재정자금에 의한 보조는 기이한 것이었음), 유일한 한국인 해운업체인 大韓協同郵船會社에 치명적 타격을 가한 것은 구한말정부의 결정적인 실수였다. 즉 구한말정부는 경제보다 정치논리에 지배되어 효율적인 자원배분에 실패하여 자국해운의 성장·발전에 전혀 기여하지 못한 결과가 되고 말았다.

근대 한국해운의 초석은 「海技士主動」이라는 것이 「韓國海運史」의 重大學說의 하나이다. 그런데 封建社會에서 近代社會로 넘어가기 위해서는 제도적 개혁과 민중의식의 변화(새로운 人間類型의 창출)가 요구되는 바⁷³⁾, 역사적으로나 문화적으로나 일본에 대해 우월감을 갖고 일본국민을 멸시해왔던 우리 국민은 일본의 식민지로 전락했다는 데 대해 크나 큰 마음의 상처를 받았다. 그리하여 8·15 해방이후 우리 국민들가운데에는 새로운 인간유형이 나타나게 되었다.⁷⁴⁾ 그것이 바로 제2 인간유형으로서 건국의 희망에 불타는 순수한 마음으로 모든 것을 새로 탄생하는 조국에 바치고자 하는 사적 이해를 초월하는 유형이다.⁷⁵⁾ 과도기에는 두 개의 인간유형이 서로 대립하는 것이 일반적인 현상인 바⁷⁶⁾, 8·15해방 직후의 혼란기⁷⁷⁾에 우리 국민들가운데 제2 인간유형은 극소수이었고, 일본제국주의로부터의 해방은 곧 영리욕의 해방이라하여 무한한 탐욕으로 수단과 방법을 가리지 않고 귀속재산과 미군원조에 연관되는 이권의 획득에 광분하는 제1 인간유형이 지배적이었다.

한국해운의 경우에는 새로운 인간유형인 제2 인간유형의 출현이 있었고, 이들의 에토스가 朝鮮郵船株式會社의 접수·관리의 성공과 海運人材養成 高等教育機關의 창립이라는 두 가지 형태로써 구현되어 오늘의 발판이 되었던 것이다. 이들의 인간유형은 기독교와 같은 종교적인 바탕은 아니지만 직업윤리를 철저히 수행함으로써, 마치 막스 웨버가 프로테스탄티즘의 윤리(에토스)가 서구의 근대화를 위한 資本主義의 精神을 낳았다는 주장⁷⁸⁾과 유사한 결과를 낳았다.⁷⁹⁾ 자본주의가 탄생하기 위

72) 일본의 한국침략은 토지조사사업의 실시, 화폐·금융 및 세계제도 등의 근대화와 교통·통신기관의 근대화를 기하면서 본격화되었다는 것은 주목할 가치가 있다.

73) 石坂昭雄 外 3人著, 裴注漢·洪性喜譯, 西洋經濟史(新版), 三英社, 서울, 1997, 42면.

74) 여건으로 윤리가 주어지면, 그 윤리와 양립될 수 없는 기풍을 주민들로부터 갖게끔 하는 형의 경제는 발전하지 못하고, 오히려 그러한 윤리와 양립할 수 있는 경제의 출현이 불가피하다는 견해가 있는 바, 8·15해방 후 우리 해운에는 새로운 인간유형에 맞는 새로운 양상이 출현한 것임을 뜻한다고 하겠다. M. Morishima著, 李基俊譯, 왜 日本은 '成功' 하였는가?, 1면.

75) 후진국에서는 공업화의 자생의 전개 자체가 은행, 국가, 외국정부 등 어느 정도 제도적 요인에 의한 지원이 필요하며, 합리적인 기업가정신보다는 강력한 공업화=내셔널리즘의 이데올로기에 의해 고무될 필요가 있다는 견해(A. Gerschenkron)가 있다.

76) 大塚久雄, 社會科學に於る人間, 岩波書店, 東京, 1979.

77) 혼란스러움은 위기를 의미하나 또한 제사전에 대해 진정한 이해를 하는 사람들에게는 새로운 기회를 뜻하기도 한다. 이들은 올바른 방향으로 자신들을 적용시키고 기회를 포착할 수 있다. T. Rinman and R. Brodefors, The Commercial History of Shipping, Rinman & Lindén AB, Göteborg, 1983, p. 156.

78) Max Weber著, 權世元·姜命圭共譯, 프로테스탄티즘의 倫理와 資本主義의 精神, 一潮閣, 1974. 林鍾吉, E. H. Carr의 歷史觀에 관한 一考察, 韓國海洋大學校 教養論叢 第5輯, 1997, 190면 참조.

79) 자본주의의 형성, 즉 봉건제를 붕괴시면서 성장한 산업자본을 가능케 한 필연적인 역사적 조건이 무엇인가(다시

해서는 자본가 뿐만 아니라 노동자 쪽에서도 합리적인 자본주의의 정신이 요청되는 것인데⁸⁰⁾, 한국 해운의 경우가 여기에 해당한다고 하겠다.

8·15해방 직후 전국이 극도로 혼란스러운가운데 유독 소수의 해기사들이 접수·관리한 朝鮮郵船株式會社만이 놀라운 경영성과를 달성한 것은 물론이거니와 단순히 해기사(기술자)양성고등교육기관이 아닌 해운인재양성을 위한 고등교육기관을 창립한 것은 당시 해기사들의 순수한 에토스의 발로였던 것이며, 이것이 한국해운의 자본축적(capital accumulation) 또는 자본동원(capital mobilization)에 기여하게 된다. 이는 우리 近代史에 있어 빼놓을 수 없는 실로 중대한 사실이라 하겠다.⁸¹⁾ 즉 해상기술자인 해기사가 극히 혼란스러운 속에서도 朝鮮郵船株式會社를 접수·관리하여 유독 훌륭한 성과를 이룩했다는 것, 더구나 선진해운국을 비롯한 대부분의 해운국들이 기술자양성을 위한 상선학교를 설립한데 반해, 이들 해기사들은 단순 해상기술자가 아닌 海運人材를 양성할 목적의 고등교육기관을 설립하였다는 점은 세계적으로 그 유례를 찾아보기 힘든 놀라운 정신의 발로라 하겠다. 이와 같은 해기사의 에토스는 다른 분야의 그것에 비해 강렬한 것이었다고 할 수 있는데, 이는 商船의 特殊性에서 찾을 수 있을 것이다. 즉 상선은 전시에 전쟁을 직접 경험하게 되는 바, 해군의 경우에는 방어력이나 전투력을 保持하고 있으나 상선은 그러한 것을 갖고 있지 않으므로 상선은 전시에 해군보다도 더욱 위험한 제일선에 노출되어 있다고 하겠다. 전쟁경험을 통하여 해운이 국가 흥망의 운명을 좌우하는 중요분야임을 직접 목격하고 체험할 수 있었다는 것이 해기사로 하여금 海運立國이라는 거대한 생각을 갖게 하였고 近代 韓國海運의 초석을 마련할 수 있도록 하였던 것이다. 이러한 해기사를 중심으로 한 海運關聯人士들의 에토스는 곧 우리 민족의 놀라운 역량을 나타내는 것이라 하겠다. 「韓國海運史」에서는 한국해기사의 자질이 우수함을 여러 가지 측면에서 논증하고 있다. 특히 종래에 후진국이라 지목되는 해외취업선원은 단순노동자(하급선원)를 뜻하는 것이 세계해운계의 고정관념이었는데, 한국해기사가 이를 타파하였다는 것은 그 시사하는 바가 크다고 하겠다.

해기사들의 에토스의 구현으로써 이들의 놀라운 역량을 단적으로 나타내 주는 예로서는 釜山號의 수리와 삼척에서 인천까지의 무연탄수송에의 성공이라 하겠다. 전국이 극히 혼란스러운 와중에서도 해기사들이 운항불가능한 상태로 인천에 방치되어 있던 노후선박을 거액의 수리비를 차금하여 운항 가능한 상태로 하여 당시의 한국해운의 실정으로서의 상상하기 어려운 인천→부산→삼척→인천으로의 무연탄수송에 성공한 것은 우리 近代海運史에 하나의 빛나는 발자취를 남긴 일대사건이라 하겠다.

그리고 近代 韓國海運이 국적취득조건부 裸備船이라는 경영혁신을 통해 성장·발전할 수 있었다는 것은 날로 경쟁이 치열해져가고 있는 오늘날 해운기업의 경영혁신 또는 경영합리화의 중요성을 일깨워 준다고 하겠다.⁸²⁾ 한국 해운이 지속적인 경영혁신⁸³⁾ 이나 기술혁신에 뒤지게 되면 저임금 해

말해, 근대 자본주의 성립의 역사적 원동력이 무엇인가)에 관한 대표적인 두 가지 이론적 입장이 있는 바, 그 첫째는 막스 베버와 루노 브렌타노의 자본주의의 '정신' 논쟁(화폐경제 또는 상업자본의 발달설)이며, 그 둘째는 모리스 도브(M. Dobb)과 폴 스위지(P. Sweezy)의 봉건제에서 자본제에로의 '移行' 논쟁(중산적 생산자층의 양극분해설)이다. 일본의 大塚久雄教授는 局地的 시장권론을 내세워 상업 또는 상업자본의 발달에 의해 자본주의가 성립하였다는 통설을 비판하고 독립 소상공생산자층의 양극분해설을 주장하여 처음부터 산업자본에 의해 자본주의가 성립하였다는 학설을 정립하였다.

80) 大塚久雄, 社會科學に於る人間, 岩波書店, 東京, 1979.

81) 이와 같은 해기사의 에토스가 한국경제발전에 기여한 점은 우리나라 企業家史의 중요한 주제가 될 가치가 있다고 본다.

82) 일본해운의 선박운항업자(Operators)와 선박소유자(Owners)간의 관계에 의한 성장·발전은 한국의 국적취득조건부 나용선에 의한 선복증강이라는 경영혁신과 유사한 예라 하겠다.

83) 독일의 대형선사가 패전 후에도 살아남을 수 있었던 것은 전쟁전부터 시작했던 다각화경영에 있었다고 한다. Tsunehiko Yui and Keiichiro Nakagawa, Business History of Shipping, University of Tokyo Press, 1985, p. 206.

운국과의 경쟁에서 뒤지게 된다고 하겠다.⁸⁴⁾

한국해운은 8·15해방이후 1965년무렵까지는 商業資本을 주축으로 한 先進資本主義의 衝擊 또는 形成기에 해당하나, 1965년무렵부터는 産業資本이 주도적 역할을 수행하게 되는 資本主義의 成長期에 들어서게 되는데⁸⁵⁾, 그 성장동인으로서는 8·15해방 직후 해기사를 주축으로 한 선구자들의 에토스에 의하여 놓여진 초석, 수출입물동량의 증가, 우수·저임금의 풍부한 해상인력(선원)의 역할, 정부의 조성책, 일본해운과의 상호보완관계⁸⁶⁾ 를 들 수 있다. 그러나 이들 성장동인은 약화되는 일로에 놓여져 있다.⁸⁷⁾ 급기야 한국해운은 1980년대 초의 해운불황으로 사상초유의 해운산업합리화⁸⁸⁾ 를 겪었고, 이를 계기로 한국해운은 獨占資本主義의 段階에 접어들게 되었다. 현재 한국은 양적으로나 질적으로 세계 제9위의 해운국으로 성장·발전하여, 한국해운은 국내의 여러 가지 산업가운데 세계적으로 가장 경쟁력있는 산업가운데 하나가 되어 있다. 이는 한국해운이 경영혁신으로 제2유형의 해운(자국과 외국간 해상수송)에서 제3유형의 해운(삼국간 해상수송)⁸⁹⁾ 으로 성장·발전하여 선진해운국으로 진입하는데 성공하였음을 의미한다.⁹⁰⁾

그러나 「韓國海運史」에서는 한국해운의 급속한 성장·발전에는 많은 문제점을 내포하고 있다는 점이 결코 간과되어서는 안될 것임을 시사하고 있다.

- 84) 컨테이너의 기원은 1950년대 미국의 트럭운송에서 시작되었는 바, 미국해운이 높은 노동비용을 극복하고자 노력한 결과의 산물로서 등장한 것이 컨테이너선박인 것이다. 이는 자본집약적 선박으로서 本船 및 부두노동자의 수를 절감함으로써 便宜置籍船(FOC)과 동일한 비용절감효과를 가져온 것이다. 해운에 있어서의 컨테이너화는 미국과 같이 광활한 대륙에서는 매우 효과적이라 하겠다. 이러한 해운의 컨테이너혁명은 해운자본의 집약을 통한 독점자본주의의 경향을 더욱 가속화시켜 경쟁의 치열을 낳았다. 그러나 이는 불황도래시 불황의 정도를 더욱 크게 하는 것이 된다.
- 85) 일본을 제외하고, 서구 이외의 해운업은 1960년대 중반이전에는 비교적 중요하지 않았다는 사실은 한국해운의 자본주의 성장기의 시작점과 일치하고 있음을 알 수 있다.
- 86) 1965년의 韓日國交정상화를 기점으로 하여 한국해운의 급성장이 이루어졌다는 것은 경제발전을 위해서는 국민의 감정보다는 냉철한 이성으로서 경제논리를 보다 앞세워야 함을 의미한다고 하겠다. 후진국의 근대화과정은 선진국과의 상호의존적인 관계를 무시할 수 없다. 아시아지역 전체가 서구자본주의 국가들의 東漸에 의해 근대화가 시작되었다는 것이 史家들의 공통된 견해이다.
- 87) 大先進國이었던 영국자본주의가 정체하게된 요인들 가운데, 19세기말 산업혁명의 주인공들의 3대째 즈음에는 사회적 유동성이 약화되어 하청인과 지배인에게 경영을 위임한 채 상류사회의 지주적 생활양식으로 빈둥거리는 일종의 不在企業 소유자로 변했다는 점, 그리고 전문적 경영자의 등장이 없이 가족경영을 지속했다는 점, 과학·기술교육을 등한시 하여 기술자 양성기관 졸업생들이 고용과 현장의 편견으로 당연히 받아야 할 처우와 권한을 부여받지 못했다는 점 등이라는 것은 시사하는 바 크다고 하겠다. 裴注漢·洪性喜譯, 西洋經濟史(新版), 275면. 성장력이 둔화된다는 것은 성장의 기초 또는 전제조건이 충족되지 못했음을 의미하기도 한다. 성장의 기초조건으로서의 자본축적, 기업가정신, 기술혁신, 사회간접자본의 조성, 주도적 산업부문의 형성 등을 들 수 있다. 李滿基, 韓國經濟論(改訂版), 410면.
- 88) 불황이 심할 경우에 자력갱생책으로써 자본가계급에 의한 산업합리화운동이 전개되는 것이나 1980년대초의 한국의 해운산업합리화는 官主導에 의해 이루어졌다. 산업합리화는 생산과정을 기술적으로 합리화함으로써 생산비를 인하시키고자 하는 것이다. 이러한 기술적 합리화과정과 병행하여 이윤율을 저하시키는 경쟁을 배제하고 기업독점체의 결성에 의하여 이윤을 증대하고자 조직적 합리화 또는 독점적 합리화를 감행하게 된다. 이와 같이 기술적 합리화에 따라 생산비를 인하시키면서 조직적 합리화에 의하여 상품의 독점가격을 유지·존속 시키므로 구매력이 여기에 따르지 못하여 필경에는 생산(공급)과잉에 의한 불황이나 공황이 다시금 초래된다.
- 89) 해운에 있어서 제3형해운이 인정된다는 것은 重商主義(Mercantilism)를 배격한다는 점에서 그 의의가 크다. 그러나 일국해운의 삼국간운송에의 참여가 큰 경우, 그 상선대의 규모는 크지만 경쟁의 치열로 인해 수입은 상대적으로 적을 수도 있다.
- 90) 이는 일본해운이 성공하게 된 하나의 중대요소가 해운산업구조의 혁신으로 삼국간운송에의 참여에 성공하였다는 것과 유사하다.

V. 맺음말

본고에서는 孫兌鉉教授의 「韓國海運史」의 觀點에서 韓民族의 海洋活動을 살펴보았다.

「韓國海運史」에서 韓民族과 바다와의 關係를 논하는 基本觀點, 그리고 그 觀點에 따른 우리 민족의 海洋活動의 흐름에 대한 논지는 실로 훌륭한 學說이라 하지 않을 수 없다.

韓民族은 先史時代부터 海洋性的인 기질이 농후한 민족으로서 시대에 따라 차이는 있지만 그 기질은 오늘날까지 이어지고 있다고 하겠다. 이는 우리 민족은 마음만 먹으면 얼마든지 海洋活動을 적극적으로 행할 수 있는 민족임을 뜻한다고 하겠다.

遣使航運時代는 遣使라는 필요성이 우리 민족으로 하여금 海洋 진출을 활발하게 하였다. 건사항운 시대에는 遣使에 따른 부대무역이나 공무역, 나중에는 사무역을 통한 적지않은 이익획득의 가능성으로 말미암아 海商 진출이 많이 이루어졌다. 특히 통일신라시대는 근대 이전의 우리 海運사에 있어서 海商 진출이 가장 활발하였던 시기였으며, 이 시기의 우리 海商活動은 張保臯에 수렴되고 結晶되었다. 이 시기의 우리 민족(신라인)의 海商活動능력은 이미 세계사의 한 무대를 장식하고 있었고 중국인이나 일본인들로부터 깊은 존경심을 받았다는 것이 특징이라 하겠다.

그러나 漕運時代는 북방 대륙세력으로부터의 압력이 너무나도 강렬하였고, 그러하기에 海商活動을 근본적으로 부정하는 儒敎가 중국으로부터 강압적으로 우리나라에 유입되어 遣使航運時代와는 매우 대조적으로 沿岸租穀輸送이라는 극히 미미한 海商活動에 머물고 말았다. 특히 유교는 자신의 職業을 天職으로 알고 그것에 전심전력을 다하도록 하는 윤리를 전혀 강조하지 않은 반면에, 서구의 기독교는 그와 반대라는 점에서 職業의식에 있어 너무나도 크게 차이가 난다. 이와 같은 점도 우리 민족의 海商 진출에 부정적으로 작용하였다고 하겠다. 海商活動에 있어 이와 같은 시대적 역행이 있었기에, 구한말에 이르러 개항이 되고 海運발전의 가능성이 없지 않았으나 결국 日帝에 의해 소멸하고 마는 결과가 되고 말았다.

구한말 한국은 세계역사의 흐름의 본류에서 소외되어 新文明이 우리나라에 직접 전달되지 않고 日本 혹은 淸을 통하여 전해졌다. 이것이 한국의 근대화가 낙후된 주요인이라 하겠다. 한국보다 불과 수년 앞에 개항한 일본의 선박을 도입하고 전적으로 일본인의 기술, 상술 등에 의존하게 되는 바, 금일의 한국도 그 당시와 크게 다를 바 없다고도 볼 수 있을 것이다.

구한말 한국해운의 자본주의의 맹아가 있었으나 현대 한국해운의 기초가 되지 못하였음은 무엇보다 해운종사자의 교육과 훈련이 중요함을 일깨워 준다고 하겠다.

일제시대에 우리 해운은 말살되었으나 우리 민족의 海洋성적 기질은 소멸되지 않았으며, 8·15해방 직후 해기사를 주축으로 한 해운관련인사들의 에토스(정신적 기동력)가 근대 한국해운의 초석을 확고히 하였다. 전국이 극도로 혼란한 와중에서도 朝鮮郵船株式會社를 접수하여 경영에 성공하였고, 이것이 대한해운공사의 설립, 나아가서는 민간해운기업의 창립에 참여하게 되고, 다른 한편으로는 단순 海商 기술자가 아닌 해운인재양성을 목적으로 하는 고등교육기관을 설립하였다. 이는 제2인간유형의 에토스가 아니고서는 도저히 생각할 수 없는 것이며 한국해운사에 커다란 공적을 남겼다고 하겠다. 이는 어떤 산업분야이든 성장·발전을 위해서는 담당주체의 에토스 또는 인간유형이 대단히 중요함을 의미한다고 하겠다. 해기사를 중심으로 한 해운관련인사들의 에토스 또는 인간유형이 한국해운의 성장·발전에 결정적인 역할을 했고, 이것이 한국경제가 성장·발전하는데 견인차적인 역할을 수행했다고 볼 수도 있을 것이다. 이와 같은 점은 우리 近代史에 있어 하나의 중요한 역사적 사실이라고 보아도 大過 없을 것이다.

근대이전의 우리 해운사에 있어서는 장보고의 위인과 통일신라항운의 역량이, 자본주의해운의 맹아기에 있어서는 민간인들의 양식 선박에 대한 관심이, 근대이후에 있어서는 해기사를 중심으로 한

해운관련인사들의 에토스 및 부산호의 수리와 무연탄수송 등이 국민해양의식을 고취시키는 데 크게 기여할 것으로 판단된다.

「韓國海運史」의 基調가운데 하나가 역사에서 교훈을 발견하고자 노력하지 않고, 역사의 교훈을 살리지 못하는 국민보다 어리석은 존재는 없다라는 것이다. 「韓國海運史」에서 역사의 교훈을 발견하고자 노력하지 않고, 역사의 교훈을 살리지 못하는 어리석은 존재가 되지 않아야 할 것이다. 대체로 당대의 곤혹스러움에 대한 답안을 찾으려고 생각하고, 장래의 발전에 대한 방향을 찾으려고 한다면, 역사에서 먼저 영감을 받지 않으면 안된다. 역사에 어두워서는 어둡고 슬픈 상태에 빠지게 되는 것이다. 즉 과거에 대하여 눈을 감아 버림으로써 현재에 대하여 장님이 되어서는 안되는 것이다. 「韓國海運史」는 우리에게 정신적인 경지를 제공하고 나아가 思想의 계발과 지혜의 증가를 가져다 준다고 하겠다. 인류의 진화와 문명의 축은 역사에 의해서 조종된다는 말이 있다. 세계에서 가장 진화되고 문명화된 민족은 왕왕 역사를 가장 중히 여긴 민족이었다고 한다. 역사를 통해 앞의 사람이 필생의 정력을 다하여 발견한 하나의 진리라도 하루 아침에 얻을 수 있고, 앞의 사람이 만났던 아픈 교훈은 이를 피하고 다시는 범하지 않을 수도 있는 것이다.

인간은 역사를 되돌아보면서 사물을 지나치게 근접해서 생각하지 않고 적당한 거리를 두고 대국적으로 판단하는 힘을 얻을 수 있다. 「韓國海運史」가 우리 조상의 해양활동의 체험이 총화해 놓은 것이라면, 거기에는 우리들에게 가르쳐 주는 것도 많이 있을 것이다. 그리고 역사는 결코 과거의 일이 아니고 현재의 일인 것이며, 현재문제를 깊이 통찰 할 수 있는 역사가일수록 객관적인 훌륭한 역사를 쓸 수 있다고 하는 카아(E. H. Carr)의 주장과 같이 「韓國海運史」 또한 현재 문제를 누구보다도 가장 깊이 통찰한 학자에 의해 창조된 것이다. 따라서 「韓國海運史」는 결코 과거의 일이 아니고 지나간 일이지만 현재에 이어지고 있는 것이다. 역사는 미래의 스승이라는 말이 있다. 「韓國海運史」는 우리들에게 가르침(敎訓)을 주는 훌륭한 古典이 될 것이 분명하다. 그리고 역사는 현재와 과거와의 끊임없는 대화이며 진행하는 행렬이라는 말이 있다. 역사는 언제나 현재의 관점에서 과거를 바라보아야 하며 미래로 진행해 나아감에 따라 역사 또한 변화되기 마련이라는 것이다. 여기에 우리가 자녀야 할 역사의식의 문제가 있는 것이다. 「韓國海運史」에 대한 역사의식이 확고할 때만이 「韓國海運史」는 우리에게 확고한 길을 열어 줄 것이다. 우리는 조상의 해양활동경험을 전부 다 마시고 난 연후에 「시대의 높이」에 걸맞는 해양의식 또는 해양문화를 창조해야 할 것이다.

해운은 세계에서 가장 수익이 낮은 사업⁹¹⁾이라는 측면이 있음에도 불구하고 선진해운국이 해운업을 중시하여 온 배경에는 해운이 국민경제에 끼치는 영향이 至大하고 또한 국방상의 중대한 의의를 지닌다는 등의 다른 측면을 깊이 고려했다는 점이 있다. 일본은 해운의 이러한 측면을 특히 강하게 인식하였다고 하겠다. 우리나라도 8·15해방이후 이러한 측면을 강하게 인식하여 금일과 같은 양적으로나 질적으로 세계 제9위라는 선진해운국의 대열에 놓여 있는 것이라 하겠다.

한국이 세계경쟁에서 살아 남기 위해서는 일본을 비롯한 서구제국과 유효적절하게 경쟁할 수 있는 전략산업을 중점적으로 강화해야 할 필요성이 절실히 요구되고 있다. 그렇게 하기 위해서는 될 수 있는한 우수한 인재를 당해산업에 집중시켜가야 않으면 안되고, 그와 같은 사람을 발견하기 위해서는 자녀들을 격심한 경쟁 마당에 몰아붙이지 않으면 안된다. 그리고 이러한 우수한 인재가 일단 배치되면 그들은 정부의 강력하고 전적인 후원을 배경으로 산업을 육성·강화하지 않으면 안된다. 한국해운의 세계적인 위치를 고려할 때, 한국의 해운산업은 세계적으로 성장·발전할 수 있는 전략산업가운데 하나임에 틀림없으며, 우수한 인재확보와 정부의 강력하고도 전적인 후원이 요청된다고

91) "Shipping is one of the poorest paying businesses in the world." H. C. Calvin and E. G. Stuart, The Merchant Shipping Industry, New York, 1925, p. 216 and p. 221. Tsunehiko Yui and Keiichiro Nakagawa, eds., Business History of Shipping, pp. 121-122.

하겠다.

아울러 일국해운의 쇠퇴원인과 그 결과에 대해서도 깊은 인식이 있어야 하겠는데, 여기에 대해서는 영국해운의 쇠퇴와 그 결과⁹²⁾를 그 대표적인 역사의 교훈으로 삼을 수 있을 것이다.

한국해운이 성장·발전할 수 있었던 데에는 그 나름대로의 독특한 要因이 작용하였다. 따라서 일반적으로 후진국이 선진국의 경제논리를 모델로 하여 성공할 수 없듯이 해운분야도 선진해운국의 성장모델들을 그대로 따라서는 안될 것은 당연하며⁹³⁾, 우리 나름대로의 독특한 성장모델을 구축해 나아가야 할 것이다.

「韓國海運史」의 교훈을 찾아내고 그것을 살림으로써 한국해운을 지금보다 더욱 성장·발전시키도록 해야 할 것이다. 뒤에 올 발전과정을 압박하는 과거를 무시하는 동안 나라는 진보될 수 없다. 역사적 고찰은 사회과학에 있어서도 똑같이 중요하다. 역사를 무시한 사회과학적 사고는 현실에로의 제1차적 접근으로서도 유효한 경우도 없지 아니하나, 때로는 매우 위험할 수도 있다. 그와 같이 해운사적 배려를 결여한 해운정책도 극히 위험천만한 것이다. 한국에서 성공을 입증한 정책이 타국에서는 잘 작용될 수 없을 지도 모른다. 또한 그 반대도 같다. 왜냐하면 그들이 저마다의 과거로부터 이어 받은 정신에 있어서, 사람들의 행동양식에 있어서, 그리고 다른 모든 문화적 특성에 있어서 많은 차이가 있기 때문이다.

문화의 발달이란 옛날의 제도에 대한 동경만으로는 이루어지는 것이 아니다. 해양문화나 해양의식도 이와 마찬가지로 하겠다. 새로운 사색과 문화에 대한 동경, 현실에 대한 불만, 미래에 대한 새로운 착상 등이 없이는 해양의식이나 해양문화의 발달은 이루어지기 어렵다고 하겠다. 인간의 자유스러운 사색을 속박하고 시간의 대부분을 과거회상에만 소비하는 곳에 새로운 발전이란 있을 수 없을 것이다. 「韓國海運史」가 그 목표를 미래에 두고서 현재에 대한 깊은 통찰에서 과거를 살펴보았음을 이해해야 할 것이다. 즉 연구의 방향은 미래에 두고 현재를 이해하는 열쇠로서 과거를 살펴보아야 하며, 나아가 역사의 교훈을 찾아내고 또한 그것을 살려내야 할 것이다.

자연에 도전하고 모험과 용기에 찬 국민은 살고, 자연에 대해 움츠리고 겁을 집어먹는 국민은 죽는다. 이것은 너무나도 분명한 역사적 사실이다. 세계 각국이 해양을 정복하려는 의욕에 얼마나 가득차 있는지 그리고 그것을 실현하려고 얼마나 노력해 왔는지를 우리 모두는 잘 알고 있다. 해양에 대한 가치의식의 형성이야말로 해양에 대한 합리적인 생활의식을 낳고 그것이 내면화된 사회적 에토스로의 동기가 되는 것이다.

後 記

孫兌鉉教授의 「韓國海運史」는 이 분야의 최초의 체계적인 연구성과인 관계로 하나의 창작물이며, 따라서 많은 새로운 學說들로 구성되어 있다. 이와 같은 연구성과를 내는 데에는 많은 어려움이 있게 마련이며 저자 또한 도중에서 하차하려고 마음먹은 때가 한두번이 아니었다고 「韓國海運史」의

92) S. G. Sturmev, *British Shipping and World Competition*, The Athlone Press, London, 1962, pp. 383-403. Michael Davies, *Belief in the Sea*, Lloyd's of London Press Ltd., London, 1992, pp. 267-288을 참조.

93) 이런 뜻에서, 추상적인 해운경제모델을 구성하여 그 모델의 논리를 어떤 나라의 현실에 적용할 수 있다고 무조건 전제하는 것은 잘못된 것이며, 한국해운의 성장모델을 다른 후진해운국이 따를 가능한 모델이라고 단순하게 생각하라는 것은 문제가 있다고 하겠다.

後記에서 述懐하고 있는 것으로 보아, 연구를 완성하는데 고통스러움을 느끼면서 쓰라린 학문을 닦았으리라 가히 짐작된다. 이는 후학의 龜鑑이 된다고 하겠다. 그렇다고 후학인 필자가 先學의 연구 성과를 높이 우리러보고 자랑삼아 내세우는 데에만 만족하고자 하는 것은 결코 아니며, 선학의 연구 성과의 부족한 점을 메우고 선학과는 다른 시각에서 더욱 깊이 연구하여 새로운 학설을 내놓거나 선학의 학설을 보다 검증하는데 전력투구를 다하고자 한다.

海運史가 경제학의 한 분과이고 「韓國海運史」가 經濟學徒의 입장에서 집필된 관계로 하여, 필자와 같이 경제학도가 아닌 입장에서 「韓國海運史」를 이해한다는 것은 대단히 어려운 작업일 수도 있다. 필자가 「韓國海運史」의 연구내용을 잘못 이해하고 서술한 부분이 없지 않을 수도 있음을 밝혀둔다.

「韓國海運史」의 저자는 후기(구판, 1982년)에서 「韓國海運史」전반을 통일원리에 의하여 설명하지 못하였다는 점과 시대구분의 繼起性에 관한 고찰을 못하였다는 점 등을 연구의 가장 부족한 점으로 지적하고 있다. 그리하여 한국해운의 역사를 세계사적인 발전법칙에 의해 체계화하거나 사회발전단계를 기준으로 하여 시대구분을 하는 문제가 집필 전기간동안 저자의 머리 속에서 떠나지 아니하였다고 하고 있다. 아울러 저자는 近世 자본주의단계 이전의 한국해운사의 시대구분을 선사해상왕래시대를 원시사회에, 건사항운시대를 고대사회에, 그리고 조운시대를 봉건사회에 比定하여 보고 있다. 또한 저자는 또 다른 후기(增訂版, 1997년)에서 우리나라의 이 분야의 현재의 학문수준으로서 快刀亂麻로 이론정리하는 것은 불가능한 일이 아닐까 思料하고 있다. 이상의 점들은 이 분야의 후학들이 해결해 나아가야 할 내용이라고 하겠다. 실증은 이론을 바탕으로 이루어지지만 이론은 실증을 토대로 改進되어야 할 것이다. 「韓國海運史」 또한 大學者들의 이론을 바탕으로 고증을 하고 있는데, 이러한 작업은 이론을 보다 발전시켜 준다고 하겠다.

「韓國海運史」는 한국해운의 학문수준을 한 차원 높은 단계로 올려 놓은 계기가 되었으며, 이제 우리도 해운분야에 있어 하나의 이론적 조류나 학풍을 형성할 수도 있을 것으로 생각된다. 한국해운은 그동안 극히 독특한 성격을 가짐에도 불구하고 선진국의 해운이론을 수입하는 데에만 전념해 왔으므로 한국해운의 독자적인 성격을 토대로 한 해운이론체계를 확립하는데 미흡한 점이 있었다고 보여지며, 한국해운이 미래에도 성장·발전하기 위해서는 학계에서 한국해운을 토대로 한 해운이론을 확립할 필요가 있다고 본다. 이를 위해서는 후학들이 「韓國海運史」를 바탕으로 더욱 학문발전에 정진해야 할 것이다.

본고를 통해서 알 수 있듯이, 「韓國海運史」는 학문적으로 후학을 啓發하는 바 다대하며, 또 한편으로는 국민교육(특히 해양의식 고취)적인 측면에서 기여하는 바가 크다고 하겠다.

參 考 文 獻

- 權世元·姜命圭共譯, 프로테스탄티즘의 倫理와 資本主義의 精神, 一潮閣, 서울, 1953.
 金庠基, 東方文化交流史論攷, 乙酉文化社, 서울, 1948.
 金泰俊譯, 유교란 무엇인가, 知永社, 서울, 1996.
 羅愛子, 韓國近代 海運業發展에 관한 研究(1876~1904), 이화여자대학교 대학원, 1994.
 杜維運著, 權重達譯, 歷史學研究方法論, 一潮閣, 서울, 1994.
 裴注漢·洪性喜譯, 西洋經濟史(新版), 三英社, 서울, 1997.
 孫兌鉉, 韓國海運史, 亞成出版社, 부산, 1982.
 孫兌鉉, 韓國海運史(增訂版), 曉星出版社, 부산, 1997.
 尹明喆, 高句麗 海洋交流史 研究, 成均館大學校 大學院, 1993.
 尹泰林, 韓國人, 玄岩社, 서울, 1970.
 李基俊譯, 왜 日本은 '成功' 하였는가, 一潮閣, 서울, 1982.

「韓國海運史」의 觀點에서 본 韓民族의 海洋活動

- 李滿基, 韓國經濟論(改訂版), 日新社, 서울, 1965.
- 林鍾吉, E. H. Carr의 歷史觀에 관한 一考察, 韓國海洋大學校 教養論叢 第5輯, 1997.
- 張學根, 韓國 海洋活動史, 海軍士官學校, 1994.
- 鄭漢澤, 韓國人, 博英社, 서울, 1982.
- 趙璣潑, 韓國資本主義成立史論(全訂版), 大旺社, 서울, 1977.
- 조영록편, 한중문화교류와 남방해로, 국학자료원, 1997.
- 趙容範편역, 社會科學의 方法과 人間論, 풀빛, 서울, 1982.
- 崔南善, 바다와 朝鮮民族, 海洋韓國, 韓國海事問題研究所, 서울, 1993년 3월호.
- 崔文煥, 近世社會思想史, 三英社, 서울, 1982.
- 崔完基, 朝鮮後期船運業史研究, 一潮閣, 서울, 1989.
- 최재수, 해양과 인류문화의 발전, 海洋韓國, 韓國海事問題研究所, 서울, 1996-1997년 각호.
- 崔鍾弼, 西洋經濟史論, 瑞文堂, 서울, 1978.
- 崔虎鎮, 近代韓國經濟史, 瑞文堂, 서울, 1973.
- 黃文秀譯, 歷史哲學, 文藝文庫, 서울, 1977.
- 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, 新戶, 1951.
- 大塚久雄, 社會科學に於る人間, 岩波書店, 東京, 1979.
- 佐波宣平, 海運理論體系, 有斐閣, 東京, 1949.
- A. G. Kenwood and A. L. Lougheed, *The Growth of the International Economy 1820-1990*, 3rd ed., Routledge, London, 1992.
- Alan W. Cafruny, *Ruling the Waves*, University of California Press, Berkeley and Los Angeles, 1987.
- E. H. Carr, *What is history?*, Penguin Books, 2nd ed., 1987.
- E. Fayle, *A Short History of the World's Shipping Industry*, George Allen & Unwin Ltd., London, 1933.
- H. C. Calvin and E. G. Stuart, *The Merchant Shipping Industry*, New York, 1925.
- Michael Davies, *Belief in the Sea*, Lloyd's of London Press Ltd., London, 1992.
- Michio Morishima, *Why has Japan 'Succeeded'?*, Cambridge University Press, Cambridge, 1982.
- S. G. Sturmey, *British Shipping and World Competition*, The Athlone Press, London, 1962.
- T. Rinman and R. Brodefors, *The Commercial History of Shipping*, Rinman & Lindé AB, Göteborg, 1983.
- Tae-Woo Lee, *Shipping Developments in Far East Asia : The Korean Experience*, Avebury, Aldershot, 1996, Section One The causes of Korean shipping growth 1962-81.
- Tsunehiko Yui and Keiichiro Nakagawa, eds., *Business History of Shipping*, University of Tokyo Press, 1985.
- W. W. Rostow, *The Stages of Economic Growth*, Cambridge University Press, London, 1960.