

을 컨테이너항만부문에 적용한 품질경영의 원천과 활동 그리고 성과에 대한 탐색적 연구로서 향후 연구과제를 제안하였다는 것에 그 시사하는 바가 있다고 할 수 있다.

2. 國籍 LNG船 運賃構造에 관한 實證研究

(船舶金融 및 運賃分析 中心으로)

해운경영학과 이 승
지도교수 안 기 명

本 論文의 目的은 韓國가스公社와 海運船社가 相互協力하여 國際적이고 資本集約적인 海運 및 造船産業의 特性을 最大로 活用함으로써 치열한 國際市場에서 모두가 發展할 수 있도록 LNG船 海運運賃 構成要素들의 競爭力을 持續적으로 確保할 수 있는 分析方案을 提示는 데 있다.

이를 위하여 海運運賃 構成要素들과 關聯된 內外部要因을 分析하고, 특히 海運船社가 유리한 金融條件을 가진 金融源泉을 이용하여 LNG船을 確保하도록 하여 資本費 側面에서 國際競爭力을 높일 수 있도록 既存 國內外 船舶金融에 대한 資料의 史的 考察을 通하여 主要 船舶金融의 條件과 그와 關聯된 國內 規定 및 制度의 特性을 把握하고, 이를 通하여 船主와 金融提供者간 에 金融契約 締結때 注意해야 하는 사항을 導出 하고자 한다.

또한 國際적으로는 開放經濟 體制와 더불어, 각종 協約과 協定 遵守義務가 強化되고 있는 環境에서 韓國가스公社가 全般的이고 綜合적인 國籍 LNG船 事業에 대한 事例研究를 通하여 國籍 LNG船 海運서비스의 效率化 및 質的向上이 가능한 方法을 導出하고, 船舶確保 側面에서 適切하게 活用할 수 있는 對應方案을 미리 研究할 수 있는 契機를 마련하는데 있다.

본 논문 의 주요 구성과 내용을 살펴보면 다음과 같다. 第2章에서는 國籍 LNG船 事業의 理解를 돕기 위해 天然가스와 LNG船에 대한 歷史的 記錄과 全般的 現況을 살펴보았다. 第3章에서는 韓國가스公社와 海運 및 造船産業과의 關係에 대한 分析으로 韓國가스公社의 設立背景과 海運 및 造船 關聯業務를 韓國가스公社의 國籍 LNG船 事業 즉, 海運서비스 發注事例를 通하여 考察하였으며 海運運賃 構成要素 內容과 船舶仕樣 管理에 대한 說明도 並行하였다.

第4章에서는 船舶確保와 關聯하여 막대한 所要資金을 外部에서 調達하기 위하여 一般的으로 사용되는 船舶金融에 대하여 살펴보았으며, 특히 船舶金融과 關聯하여 船舶金融의 資金源泉, 國內 船舶金融의 發展段階와 內容, 國內制度, 關聯 國內外 協定 規定, 船舶金融 契約書 그리고 向後 研究되어야 할 部分에 대하여 學術的 考察을 並行함으로써 船舶金融에 대한 全般的인 理解가 可能하도록 하였다.

第5章에서는 海運運賃에 대한 全般的인 分析에 앞서 海運船社의 國際競爭力側面에서 海運運賃의 重要性, 學術的 側面에서 海運運賃 決定理論에 대하여 研究하였으며, 海運運賃 構成要素인 資本費, 船舶經費, 運航費 그리고 利潤에 대하여 國籍 LNG船을 事例를 考察하였다.

第6章에서는 國籍 LNG船의 海運運賃 構成要素를 計量的으로 分析하였으며, 各 要素別 比重 및 運賃要素 相互間에 미치는 影響에 대하여 假說을 設定하고 檢證하였다. 특히 海運 輸送事業 環境變化가 各 海運運賃 要素에 미치는 影響과 運賃 構成要素간의 相互關係를 보다 正確히 分

析할 수 있도록 主要 環境變化를 反映할 수 있는 '變數利用 國籍 LNG船 輸送運賃 研究模型'을 具體化 하였을 뿐만 아니라 計量的 分析道具인 '標準 輸送運賃 算出 시뮬레이터'를 自體的으로 設計, 完成한 뒤 活用함으로써 向後 關聯 業務 推進時 有用하게 活用할 수 있게 하였다. 아울러 海運運賃과 8個 主要 運賃 構成要素간의 關係를 多重 回歸分析을 通하여 一次 方程式으로 解釋함으로써 輸送運賃 原價管理의 計量化 및 學術的 研究가 보다 활발하게 進行될 수 있는 土臺構築 契機를 마련하였다.

第7章에서는 本 研究의 主要 內容을 要約하고 結論을 導出하였으며, 本 研究의 限界 및 向後 研究課題를 제시하였다.

즉, 本 研究의 結論은 다음과 같다. 現在 우리 나라의 國籍 LNG船 關聯 當事者들은 그 동안 國內에서 별다른 어려움 없이 事業을 遂行했으나 國籍船 優待政策이었던 國籍船 保有獎勵制度나 指定貨物制度가 1999년 1월 1일부터 廢止되는 등으로 特徵되는 새로운 時代의 變化를 要求 받고 있다.

더욱이 1997년 11월에 發生한 國內 外換危機 以後는 그 동안 享有하였던 事業環境 마저도 維持할 수 없게 되었으며, 韓國가스公社 역시 現在 進行중인 가스産業 構造改編 및 韓國가스公社의 民營化 計劃은 貨主로서의 韓國가스公社의 位置와 地位를 全般的으로 變化시키는 要因이므로 이와 관련한 檢討가 要請되고 있다.

따라서 本 研究를 通하여 韓國가스公社와 海運船社가 相互協力하여 國際的이고 資本集約的인 海運 및 造船産業의 特性을 最大로 活用하면서 切열한 國際市場에서 모두가 發展하도록 LNG船 海運運賃 構成要素들의 競爭力을 繼續的으로 確保할 수 있는 進路研究와, 全般的이고 綜合的인 國籍 LNG船 事業에 대한 事例研究를 通하여 國籍 LNG船 海運서비스의 效率的이고 經濟的인 管理方案의 可視化 및 質的 向上이 가능한 方案을 導出하였다.

方案의 方向 및 內容에서는, 優先的으로 韓國가스公社를 包含한 LNG 輸送事業 關聯 當事者의 天然가스, 海運 및 造船으로 代表되는 既存 固有事業 推進內容 및 그 동안 蓄積된 關聯 經驗과 知識을 體系的으로 共有할 수 있는 相互理解 土臺를 持續的으로 維持하여야 하면서, 國內 國籍 LNG船 事業施行者 및 參與者로서의 力量點檢을 始作으로 하고 LNG船 輸送運賃 水準 決定에 있어서 比重이 큰 船舶金融과 關聯하여 船舶金融의 源泉, 利用實態 考察, 船舶金融時 考慮되어야할 諸般條件과 國內制度和 規定, 그리고 船舶金融 契約書에 대한 考察過程을 거쳐, 本格的인 輸送運賃 分析技法 및 道具活用 方法 決定에 이르는 國籍 LNG船 輸送運賃 分析을 위한 接近方向을 提示하였다.

아울러 輸送運賃과 관련한 많은 理論에 대한 研究를 通하여 輸送運賃의 分析이 보다 客觀的이고 明確하게 遂行될 수 있는 論理體系를 마련하였다.

輸送運賃 分析과 關聯하여 既存 國籍 LNG船의 固有값을 單純分析 하기보다는 수년간의 主要 變動內容을 反映할 수 있도록 標準 研究模型과 分析 시뮬레이터를 自體的으로 製作하는 등 分析內容이 單純한 學術的인 實態分析에서 벗어나 實務現場에서도 分析內容이 積極的으로 活用되고 向後에도 계속해서 活用될 수 있도록 하였다.

多變量 回歸分析 技法으로 分析한 結果를 보면, 輸送 運賃率에 대하여 契約船價가 相關關係가 가장 크며, 그 다음 償還 利率, 建造中 利率 그리고 燃料費 價格 順序였다. 한편 自己資本 投資率과 換率は 逆 相關關係를 갖으며 나머지 變數의 相關關係는 미미한 水準으로 分析된다. 이를 回歸方程式을 導出하였으며 向後 輸送運賃 分析 및 豫測에 많이 活用될 것이다.

한편 輸送運賃 構成要素중 資本費의 경우 높은 比重에 맞는 새로운 運賃管理 金融技法의 신속한 導入 必要性이 새롭게 提起 되었다. 이를 위해서 多樣한 研究와 最新技法 開發에 關聯 當

事者の 長期間에 걸친 力量集中이 必要한데, 이는 開發能力 不足보다는 類似 先例가 전혀 없기 때문이다.

3. 獨島 領有權問題의 國際法的 考察

해사법학과 윤 병 두
지도교수 김 영 구

최근에 들어 유엔해양법협약이 1994년 10월 26일 發效됨으로써 세계의 연안국들이 앞다투어 배타적경제수역을 宣布하며 해양의 管轄權을 확대해 감으로써 인접국가간 島嶼 領有權을 두고 紛爭이 深化되어 가고 있다. 동북아의 경우 북방4도를 두고 러시아와 일본간, 조어도/센가꾸를 두고 중국과 일본간, 독도를 두고 한국과 일본간의 도서영유권 논쟁이 그 대표적 사례이다.

한일간 영유권 논쟁이 일고 있는 독도는 울릉도의 附屬島嶼로서 于山國이 新羅에 復屬된 以來 高麗, 朝鮮을 거쳐 現在에 이르기까지 역사적으로나 국제법적으로 분명한 우리의 영토임에도 불구하고 일본은 1952년 1. 18 한국의 平和線 宣布以後부터 자국의 영토라고 억지를 부리고 있다. 더욱이 1996년 이후부터는 종래의 현상유지 정책에서 탈피하여 '直線基線의 宣布' '韓國漁船拿捕' '200해리 배타적경제수역제도의 도입에 즈음하여 독도로부터 관할범위를 기산하겠다는 의도를 공표하는 등 독도문제를 한일간의 영유권 분쟁문제로 대두시켜 한국의 영역주권을 정면으로 집요하고 공격적인 태도를 견지하고 있다. 그러나 한국정부는 현상유지적, 회피적 자세로 미온적 정책을 펼치고 있어 급기야는 1998년 9월 24일 韓日漁業協定이 최종 타결시 독도를 기점으로 배타적경제수역을 획정치 못하고 독도를 중간수역에 포함시켜 자원보전을 위한 공동적 잠정조치를 실시키로 합의함에 따라 일본국의 獨島 爭取를 위한 段階的 戰略에 휘말려 가고 있으며 독도의 영유권이 훼손되어가고 있는 바 이에 '99년 韓日漁業協定'의 유효기간 만료를 앞두고 영유권에 관한 既存의 독도관련 문헌을 객관적이고 종합적인 시각에서 재정리하여 독도영유권 논쟁의 평화적 해결방안을 제시하였다.

독도가 한국의 영토라는 역사적 근거로서 일본 백기주태수가 독도를 조선의 땅이라고 인정한 안용복사건과, 독도와 울릉도는 고려의 영토라고 밝힌 1667년 일본 덕천막부에서 판찬한 '隱州 視聽合紀', 독도를 조선에 속한 것으로 취급한 일본해군성수료부의 '일본수리지' 제6권(1911년), 제10권(1920년), '조선연안수리지' 제1권(1933년), 역사지리(제55권, 제6호)에 취급된 오계바따 셋고의 논문 '일본해에 있는 죽도의 일한관계에 대하여'(1930년), 시마 가즈모리의 '신편일본역사지도'(1933년), 샤꾸모 순나이의 '조선과 만주안내'(1935년), 일본육군참모본부 육지측량부의 '지도구역일람도'(1936)등을 들 수 있으며 국제법적 근거로서는 1905년 일본 도근현의 독도편입의 부당성, 한국의 해방과 독립을 약속한 카이로선언과, 전후 일본의 연합국에 대한 항복조건을 규정한 포츠담선언, 일본의 제소도의 귀속문제에 대한 연합국 최고사령관총사령부의 일연의 조치, SCAPIN 제677호, 대일강화조약의 체결과정, 내용등을 들 수 있다.

이와같이 독도는 한국의 고유의 영토임에 틀림이 없다. 뿐만아니라 일본의 어떤 조사에 의하면 일본인들 80%가 독도, 즉 일본명으로 죽도라는 섬이 어디에 있는지조차 모르며 중국과의 조어도 문제와 러시아와의 북방4도 문제와는 달리 일부 서해안의 어민이나 극우주의자외에는