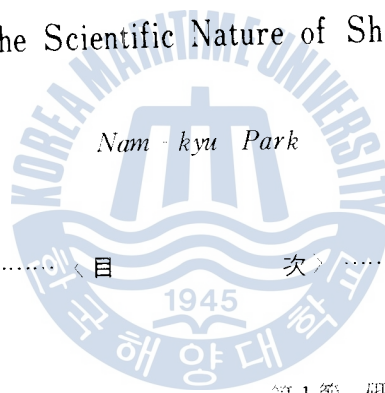


海運論의 獨立科學性에 관한 研究

— 海運經濟論 및 海運經營論을 中心으로 —

朴 南 奎

A Study on the Scientific Nature of Shipping Theories



Nam - kyu Park

目 次

Abstract	
第1章 序 論	第1節 研究方法에 관한 相異한 見解
第1節 研究의 動機 및 目的	第2節 科學的 方法과 그 節次
第2節 研究의 方法 및 構成	第3節 海運論의 研究方法에 관한 假說檢證
第2章 科學觀 및 海運科學의 成立條件	第5章 海運科學*의 研究對象에 관한 論議
第1節 科學觀에 관한 相異한 見解	第1節 經濟學의 研究對象規定
第2節 海運科學의 成立條件	第2節 經營學의 研究對象規定
第3章 海運科學의 構成要素에 관한 論議	第3節 海運經濟學 및 海運經營學의 研究對象規定
第1節 概念에 관한 論議	第4節 海運經濟學 및 海運經營學의 研究對象에 관한 [假說 4]의 設定 및 檢證
第2節 假說, 原則 및 理論에 관한 論議	第6章 結 論
第4章 海運論의 研究方法에 관한 論議	參考文獻

Abstract

A Study on the Scientific Nature of Shipping Theories

Although there have been many studies on shipping due to business recession in Korean shipping industry since 1980, it is true that the shipping studies are only reached to the level of accumulation science and that the methodology and the research method for explaining shipping phenomena systematically and the research object of them are also recognized differently among shipping researchers.

Therefore, the writer has thought that it is necessary to take basic research on shipping theories in terms of Economics and Business Management in order to confirm the level of them as shipping science, i.e. Shipping Economics and Shipping Business Management.

When the writer thinks of the intrinsic nature of shipping studies with the thought of the above matter, the three questions may be proposed as follows:

(1) do shipping studies as social science satisfy the component of science for attaining its general object which is one of the conditions to be shipping science ?

(2) are the approach methods of shipping studies which the shipping researchers have used supported by the scientific method ?

(3) what should be established as the research object of shipping science if the shipping studies are to be in the position of shipping science? And do the social scientific theories of shipping have the systematic knowledge in relation to the

research object of the shipping science?

The purpose of this thesis, therefore, is to consider whether the social scientific studies of shipping can be recognized as the shipping science by suggesting the possible answers of the above three questions, and is to present the direction of shipping economic studies and shipping business management studies to be the shipping science according to the conclusion of this thesis.

As the approach methods of this thesis, the shipping theories will be reviewed in terms of Economics and Business Management in order to grasp the economic function of ocean transportation, although they can be done in terms of the independent sciences, i.e. Sociology, Engineering, Law, Economics, Psychology and Business Management etc.

And also, as the scientific method of this thesis, the writer wants to use the deductive method that the four hypotheses are inferred from the general theories concerning the conditions to be the independent science and they are tested by the shipping studies.

This thesis is composed of six chapters as follows:

In the first chapter, the object, method and scope of this thesis will be considered.

In the second chapter, the different opinions in relation to the view of the science and the conditions to be the independent science will be discussed.

In the third chapter, whether the shipping studies as social science satisfy the component of science for attaining

its general object is one of the conditions to be shipping science will be discussed.

In the fourth chapter, whether the approach methods of shipping studies which the shipping researchers have used are supported by scientific method, will be considered.

In the fifth chapter, the establishment of the research object concerning shipping science will be considered, and whether the social scientific theories of shipping have the systematic knowledge in relation to the research object of shipping science will be considered.

In the sixth chapter, as the conclusion of this thesis, whether the social scientific studies of shipping can be recognized as the shipping science will be considered and according to the conclusion, the direction that shipping economic studies and shipping business management studies have to evolve will be presented as follows:

1. From the view of dynamic science, shipping economic and business management studies can be regarded as Shipping Economics and Shipping Business Management, but from the view of static science they can not be done.
2. Therefore if they are to be in the position of shipping science from the view of static science, shipping researchers have to study the research object of shipping science by scientific method in order to explain, understand, forecast and control them systematically.

第 1 章 序 論

第 1 節 研究의 動機 및 目的

1980年以後 韓國海運產業의 景氣沈滯로 인해서 國內에서는 海運에 관한 關心의 集中¹⁾ 및 研究가²⁾ 比較的 많이 이루어지고 있다.

그러나 이러한 關心의 增大와 研究가 이루어지고 있음에도 불구하고 海運에 관한 研究는 自足的 性格을 띠며 集積學問의 水準에 그치고 있을 뿐 아니라, 海運現象을 體系的으로 說明하기 위한 科學方法論 및 研究方法, 그리고 研究對象이 海運研究家 사이에 뚜렷하게 認識되고 있다.

따라서 海運에 관한 研究가 海運科學으로서의 地位를 차지 하기 위해서는 海運現象을 體系的·綜合的으로 認識하기 위한 基礎研究가 必要한 實情이다.

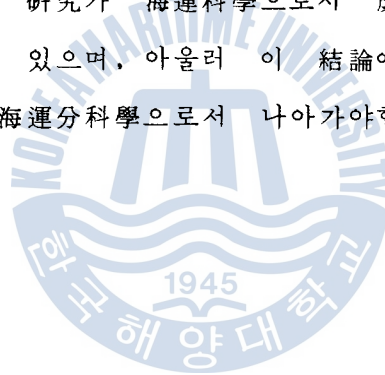
이러한 基礎研究의 必要性에 대한 問題意識을 가지고서 國內外에 있어서의 海運에 관한 社會科學的 研究를 檢討하여 보면, 그 研究

-
- 1) 1980年 3月 1日 韓國海洋大學에 海運經營學科, 海軍法學科, 船用機械工學科 增設.
 - 1982年 8月 27日 韓國海運學會 設立.
 - 1983年 3月 1日 海洋貿易學科 增設.
 - 1983年 10月 29日 韓國外國語大學 貿易大學院 海運經營學科 設立.
 - 1984年 2月 1日 韓國海運技術院 設立.
- 2) 물론 國內에서 1980年 이전에도 海運에 관한 研究가 이루어지고 있었다. 예를 들면 閔星奎 教授의 「海運經濟學」은 1973年에 初版이 發刊되었으며 1982年에 發行된 孫兌鉉 教授의 「韓國海運史」도 1970年 이후 發表한 論文을 集錄한 것이다.

第4章에서는 海運研究에서 使用되고 있는 接近方法들이 科學的 方法에 의해서 支持되고 있는가에 關하여 考察을 하고 있으며,

第5章에서는 海運經濟 및 海運科學에 關한 研究가 海運經濟學 및 海運經營學의 研究對象을 體系的으로 說明・理解・豫測 및 制御하여 주는가에 關한 考察과, 아울러 이러한 論議를 하기 위해서 先行되는 研究인 海運經濟學 및 海運經營學의 研究對象規定에 關하여 考察을 하고 있으며

第6章에서는 지금까지의 論議를 綜合的으로 考察하여 海運經濟 및 海運經營에 關한 研究가 海運科學으로서 成立될 수 있는가에 關하여 考察을 하고 있으며, 아울러 이 結論에 비추어 海運經濟研究와 海運經營研究가 海運分科學으로서 나아가야할 方向에 關하여 考察을 하고 있다.



第 2 章 科學觀 및 科學의 成立條件

第 1 節 科學觀에 관한 相異한 見解

海運에 관한 研究가 海運科學으로서 成立될 수 있는가의 關係를 考察하기 위하여 우선 一般的으로 認定되고 있지만 서로 立場을 달리하고 있는 科學의 概念에 대하여 考察하여 보자.

科學(science, wissenschaft)이란 말 그 自體는 科學의 學問을 뜻하나 원래 science 에는 이러한 뜻을 없었으며, 獨語의 Wissenschaft 처럼 知識의 뜻 밖에는 없었다.⁷⁾ 더구나 유럽에서의 이러한 知識은 19세기 전까지는 知識을 사랑하는 것으로서의 哲學의 로 불리어 질 수 있는 有機的인 一體化된 全體的인 知識體系이었던 것이다.

그런데 이러한 'Science'의 概念은 오늘날에도 그대로 이어서와 비록 科學觀에 따라서는 약간의 差異가 있지만 다만 共通적으로 이를 知識의 體系라 보고 있다. 그러나 이 概念은 科學의 靜態觀에 立脚한 것으로서, 이에 따르면 科學이란 서로 關聯 있는 原則, 理論 및 法則을 包含하는 體系化된 情報의 實體로 定義된다.

그러나 科學을 하나의 過程으로 보는 動態觀에 따르면 이는 前者와는 달리 비록 蓄積된 知識의 機能을 認定하기는 하나, 주로 보다 進歩된 理解를 達成하기 위한 手段으로 評價된다. 따라서 이들은 理論(科學說)이나 原則이 계속적으로 研究되지 않으면 안

7) 日本에서 19세기 후반에 西歐의 學問을 받아들일때 分科의 學問中心으로 導入되었기 때문에 分科의 學問, 즉 科學이라는 譯語가 만들어졌다.

的인 것으로 間主觀的 確認(intersubjective certification)¹²⁾의 생각을 바탕으로 하여 對象을 아는 方法이다.

따라서 海運에 관한 研究가 海運科學으로 成立되기 위해서는 이 세가지 科學의 成立條件을 充足시키지 않으면 안된다.

그런데 科學의 첫번째 成立條件에 대하여 考察하여 보면 科學은 明白한 研究對象과 一般的 目標를 가져야 한다는 것이다. 이러한 一般的 目標를 達成하기 위하여서는, 즉 現象에 대한 責任있는 支持할만한 說明을 하기 위해서는 法則 혹은 法則과 비슷한 一般化가 必要하게 된다.

따라서 海運에 관한 研究가 海運科學으로 認定되기 위해서는 科學의 一般的 目標를 達成하게 하여 주는 科學의 構成要素가 存在하여야 한다.



12) 間主觀的 確認이란 어떤 分野와 관련하여 修練(disciplining)을 쌓아 専門적인 識見을 가진 사람들의 主觀的 合意를 통해 그 知識體系의 타당성이 확인된다는 뜻이다.

第 3 章 海運科學의 構成要素에 관한 論議

第 1 節 概念에 관한 論議

海運에 관한 知識中 가장 基礎的인 것은 概念 (concept) 이다. 이 概念은 우리가 觀察한 事實, 즉 經驗的으로 檢證이 可能한 現象을 記述한 것으로서, 이는 表象에서 比較·抽象·綜合 및 命名의 過程을 거쳐 形成된다.¹³⁾

이러한 概念은 現實의 事物 내지 現象을 理解하고 分析하는데 쓰이는 道具이므로, 學問研究上으로는 適切한 概念形成 (conceptualization) 이 이루어지지 않으면 안된다.¹⁴⁾

또한 이러한 概念에는 概念의 意味, 즉 適用條件을 나타내는 內包 (intension) 와 그 意味가 適用되는 對象의 集合을 限定하는 機能을 수행하는 外延 (extension) 이 있다.

그러나 만약 이러한 抽象水準의 程度, 즉 概念이 意味하는 內容의 範圍인 內包는 지마다 다르므로 우리는 어떤 概念의 意味에 대하여 合意하지 않으면 안된다. 이러한 概念의 意味를 確定하려면 定義 (definition) 가 마련되어야만 한다.¹⁵⁾ 만약 이러한 定義가 제대로 明確히 내려지지 않는다면, 우리는 결코 現實을 知的으로 認識하고 正確스러운 假說을 세울 수는 없게 된다.

따라서 海運에 관한 經濟 및 經營의 現象을 知的으로 認識하기 위해서는 海運研究에 있어서 가장 基礎的인 知識인 概念의 意味에

13) 文貞復·李洋基, 「論理學」(서울:螢雪出版社, 1986), p.66.

14) 金元珠, 「經營學原論」(서울:經文社, 1985), pp.71-73.

15) 文貞復 外, 前掲書, p.86.

대해서 統一된 定義가 마련되어야 한다.

以下에서는 海運에 관한 先學의 研究成果에서 나타나고 있는 諸 概念의 定義에 대하여 [假說 1]을 設定하여, 이를 檢證하고자 한다.

1. [假說 1]의 設定

[假說 1] : 海運論의 基礎知識인 概念은 學者들 사이에 統一的으로 規定되어 있다.

2. [假說 1]의 檢證

海運에 관한 研究를 檢討하여 보면 그 研究에 나타나 있는 大部分의 用語(term)는¹⁶⁾ 經濟學, 經營學, 法學, 社會學, 哲學, 心理學, 船舶工學, 海運實務 및 保險學등에서 使用하고 있는 것을 그대로 援用하고 있다.

그런데 여기서 問題視될 수 있는 것은 海運에 관한 社會科學的 研究分野 가운데 [假說 1]을 檢證하기 위해서는 어떠한 研究分野를 選定하여야 標本資料의 代表性을 維持할 수 있겠는가 하는 것이다.

이러한 問題에 대해서 本研究에서는 社會科學에 있어서 가장 精密한 科學이라고 一般的으로 認定되고 있는 經濟學의 分野中 海上 輸送費用의 概念에 관하여 考察하고자 한다.

그런데 經濟學에 있어서의 生産費用은 分析의 目的에 따라 여러 가지로 分類할 수 있으나, 生産費分析에 있어서는 生産費函數가 重要한 概念이므로 生産量의 函數로서 費用을 考察하는 것이 合理的

16) 用語는 概念이 言語로써 表現되어 限定지워진 것이다.

이다.¹⁷⁾

따라서 檢證資料로서 海上輸送費用中 固定費用, 可變費用 및 限界費用으로 나누어 考察하고자 한다.

가. 固定費用의 概念에 관한 論議

經濟學에서 規定하고 있는 固定費의 概念은 生産量의 增減과는 關係없이 一定한 費用으로서 工場設備의 減價償却費, 地代, 事務員의 給料, 保險料 등이 包含된다.¹⁸⁾

海運經濟論에 있어서도 固定費概念의 內包는 學者에 따라서 一般的으로 同一하게 規定되어 있다.

예를 들면 Metaxas¹⁹⁾ 와 O'loughlin²⁰⁾ 등은 固定費를 短期에 있어서 生産量의 變化에 無關係 費用으로 定義하고 있으며, 閔星奎教授는²¹⁾ 輸送量의 增加에도 不拘하고 그 金額이 變動하지 않으며, 運送企業의 經營規模를 變更할 必要가 없는 동안에는 一定額으로 固定되어 있는 經費로 定義하고 있다.

그러나 이와 같이 固定費概念의 內包에 대해서 海運學者마다 同一하게 定義를 내리지 않음에도 불구하고 固定費의 범주에 包含되는 生産費用의 項目은 海運學者에 따라 다르게 規定하고 있다.

17) 金三根, 『經濟學原論』(서울: 春秋社, 1982), p.172.

18) 上掲書, p.173.

19) B.N. Metaxas, The Economics of Tramp Shipping(London: The Athlone Press, 1971), p.136.

20) C. O'loughlin, The Economics of Sea Transport(London: Pergamon Press Ltd., 1967), p.90.

21) 閔星奎, 『海運經濟學』(釜山: 韓國海洋大學 海運圖書出版部, 1973), p.393.

예를들면 閔星奎 教授는 固定費의 外延으로 借入資本의 利子, 減價償却費, 顧客關係의 開拓과 연고권(營業權, Goodwill)의 讓受에 必要한 經費가 包含된다고 規定하고 있다.²²⁾

織田 教授는 固定費의 外延으로 資本費(利子和 減價償却費를 包含)와 一般管理費를 包含시키고 있다.²³⁾

Metaxas 는 不定期船運航에 있어서 固定費用에 包含되는 費用으로 ④ 考慮中인 短期間 이전에 遂行한 商業的 去來의 結果로서 發生한 費用과 ⑤ 生産量이 없는 期間에 發生할 經費를 包含한다고 規定하고 前者에 屬하는 費用으로서 減價償却費와 利子が 包含되며, 後者에 屬하는 費用으로는 積設비용(lay-up expenses)으로서 港費, 一般管理費, 港灣保險料(port risk insurance), 當直手當(watchmen), 基礎維持費등을 包含시키고 있다.²⁴⁾

또한 Sturme이 는 定期船運航과 不定期船運航의 경우를 區別하여 定期船運航의 경우 固定費에 屬하는 項目으로서 自己資本費와 他人資本費를 合한 資本費, 代理店費와 事務室費 및 減價償却費를 列舉하고 있으며, 不定期船運航의 경우에는 前者의 固定費用項目에 保險料를 包含시키고 있다.²⁵⁾

따라서 지금까지 論議한 것을 要約하여 보면 海運經濟論의 生産理論에 있어서의 가장 基礎知識中 하나인 固定費 概念은 그 內包

22) 上掲書, pp.393-394.

23) 織田政夫, 「海運經濟論」(東京:成山堂, 1975), p.270.

24) B.N. Metaxas, *op.cit.*, p.136.

25) S.G. Sturme이, The British Shipping and World Competition(London: The Atholene Press, 1962), p.267.

에 관해서는 海運學者에 따라 一致된 見解²⁶⁾를 보이고 있으나 그 外延에 대해서는 海運學者마다 相異한 見解를 보이고 있다고 할 수 있을 것이다.

나. 可變費用의 概念에 관한 論議

經濟學에서 定義하고 있는 可變費用이란 生産量의 增減에 따라 變動하는 費用으로서, 이것은 生産量의 增減에 따라 比例的으로 變動하는 費用과 非比例的으로 變動하는 費用으로 나누어진다.²⁷⁾

海運經濟論에 있어서도 可變費概念은 海運學者에 따라 類似的에 規定되어 있다.

예를들면 関星奎 教授는 可變費를 企業의 事業活動 그 自體에 必要로 하는 것이라 規定했고, 이것에는 固定費와 各個의 貨物에 對하여 個別的, 變動的으로 必要한 것 이 있다고 說明하고 있다.²⁸⁾

또한 O'loughlin과 Metaxas는 可變費의 內包를 関星奎 教授의 그것과 同一하게 規定하고 있다.²⁹⁾ 그 外延에 對해서는 相異하게 規定하고 있다.

즉, Metaxas는 不定期船의 경우 運航準備費(running cost)와 船 舍費(voyage cost)에서 船舍費를 差減한 것을 可變費의 外延으로 規定하고 있는 반면, 関星奎 教授는 非比例的 可變費에는 人件費, 一般管理費, 船主雜費, 通信費, 船殼費와 投資費 등이 包含된다고 보

26) 여기서 見解란 一般的으로 經濟學에서 使用하고 있는 概念의 內包를 그대로 援用한다는 것을 意來함.

27) 金玉根, 前掲書, p.172.

28) 関星奎, 前掲書, pp.394-395 參照.

29) C.O'loughlin, op.cit., pp.90-91 參照.

30) B.N. Betaxas, op.cit., p.135.

그런데 經營學에서 規定하고 있는 概念에 대해서도 經營學者들에 의하여 論爭이 이루어지고 있다.

Koontz 등은 經營學에서 規定되어 있는 諸概念은 學者에 따라 그 意味가 다르기 때문에 經營學의 科學化를 위하여 概念의 統一을 위한 努力이 現在 경주되고 있다고 한다.³⁹⁾

이러한 論據에 따라 海運經營論에 있어서의 諸概念 역시 學者들에 의해 統一的인 意味로 使用되고 있다는 證據를 發見하기 어려울 것이다.

따라서 지금까지 論議한 諸概念에 관하여 綜合적으로 考察하여 보면, 海運論에 있어서 諸概念의 定義가 統一되어 있다는 [假說 1]을 受諾할 充分한 證據를 發見하기 어려울 것이다.

그러나 [假說 1]을 支持할 만한 證據를 發見할 수 없다고 하여 海運에 관한 研究가 獨立科學으로 認定받을 수 있는 條件의 하나인 概念에 관한 定義가 이루어 지지 않는 것은 아니다. 비록 同一한 現象에 대하여 海運學者마다 相異하게 그 外延을 規定한다하여도 이러한 概念規定을 위한 努力이 이루어지고 있다는 事實은 海運에 관한 研究가 動態的 科學觀을 따르게 될 때는 獨立科學으로 認定받을 수 있는 前提條件의 하나를 充足시키고 있다는 것을 支持한다고 主張할 수 있을 것이다.

39) Koontz, O'Donnel & Weihrich, Management, 7ed.(N.Y: McGraw-Hill, Inc., 1980).

第2節 假說, 原則 및 理論에 관한 論議

앞에서 考察한 概念으로서 우리는 海運現象을 記述·分類할 수는 있으나 이것만으로는 說明이나 豫測을 할 수는 없다. 따라서 海運現象을 說明 또는 豫測을 하기 위해서는 이러한 概念을 相互로 結合하여야 한다.

이러한 相互의 概念의 關係 또는 結合을 假說(hypothesis)이라 한다.⁴⁰⁾ 이 假說은 보통 “말약 a이면 b이다”의 形式으로도 表現될 수 있다.⁴¹⁾

그런데 이러한 假說은 經驗世界에서의 現象을 因果論理에 의해 說明하려고 하는 暫定的 說明(tentative explanation)이므로 臨時的 假定的인 說明인 것이다. 따라서 이는 經驗的 事實과 關聯하여 檢證(verification)되어야 하는데, 이는 主觀상의 現象世界의 像(像)과 現實의 經驗世界가 一致하느냐에 대한 調査하는 過程이며, 確定(certification, confirmation)에 의해 眞理로 밝혀진다. 또한 反證(falsification)에 의해 眞理로 밝혀질 수도 있는 形式으로 提示하는 假說은 獨斷論(dogma)의 眞可能性이 높다.⁴²⁾

이러한 假說이 檢證되고, 立證되어 支持를 받아 現實을 說明하게 反映되고 따라서 이 假說이 비슷한 狀況下에서 무엇이 일어날

40) 金塚東·李承勳·林鍾哲·車載浩·崔明, 「社會科學方法論」(서울: 韓國放送通信大學出版部, 1983), pp.41-45.

41) 金元鍊, 「經營學原論」(서울: 經文社, 1985), p.31.

42) シュミーレビチ, 鈴木英壽 外譯, 「經濟科學方法論」(東京: 成山堂, 1984), pp.123-127.

것인지 豫測하는데 價値가 있는 것으로 밝혀지면 이는 原則(principle)이 된다.⁴³⁾

다시 말하면 檢證된 假說을 原則이라고 하며 혹은 高度로 確認된 假說을 法則(laws)⁴⁴⁾이라고 하는데 이는 곧 어떤 時點에서 滿足스럽다고 생각되는 程度로 經驗적으로 確認된 假說을 뜻하는 것이다.

經濟學에 있어서는 法則이란 表現이 使用되고 있는 反面에 經營理論에서는 주로 原則이 使用되고 法則이란 表現은 使用되고 있지 않다.

예를들면 Koontz 外 등은 科學과 科學的 方法에서 假說과 原則, 原則과 因果關係를 다룬 다음⁴⁵⁾, 原則과 理論을 科學의 構造的인 테두리를 마련해 주는 것으로 보고 原則이란 둘 또는 그 이상의 變數사이의 關係를 說明해 주는 基礎的인 眞理이거나 혹은 一定한 時點에서 眞理로 믿어지고 있는 것으로 보고 서로 關聯이 있는

43) Koontz et al, op.cit., p.11.

44) 종래에는 法則이란 經驗적으로 普遍的인 眞實인 一般化로 보아 아주 엄격히 解析되었다. 그러나 그와같은 엄격한 解析에 合致하는 法則이란 어떠한 科學의 경우에도 있을 수 없으므로, 科學者들은 이러한 基準을 낮추어 實際적으로 應用할 수 있는 程度의 假說이면 이를 法則으로 보게 되었던 것이다. 그리하여 오늘날에는 完全히 立證되어 例外가 없는 萬古不易의 眞理로 보는 立場에서의 法則에 대해 다만 檢證된 假說로 약간의 예외는 있더라도 널리 수락되고 있는 것을 原則으로 보게 되었던 것이다. 이와같이 原則을 내세우는 立場은 動態的 科學觀을 反映하는 것이라 할 수 있다.

45) Ibid., p.11.

原則들을 體系化한 것을 理論이라고 하고 있다.⁴⁶⁾

Chmielewicz 氏의 定義에 據하면 理論이란 現象의 說明·豫測을 할 수 있게끔 하여주는 一組의 體系的으로 相互關聯된 概念, 定義 및 命題를 말한다.⁴⁷⁾

따라서 科學의 現象이 왜 생기는가를 明確化하여 주는 知識으로서 理論의 事實命題로 構成되어 있으며 그 眞理性을 確認하기 위한 檢證의 對象이 될 수 있는 것이다.

이상에서 理論은 檢證可能한 여러 時期의 集合이라고 할 때, 理論의 假說의 體系, 原則의 體系 또는 法則의 體系로 形成될 수 있다. 이와하면 科學의 構造上⁴⁸⁾ 概念과 概念과의 關係를 如何케한 連結을 假說할 수도 있고, 原則의 系統, 法則, 法則의 系統, 法則의 系統의 關係를

따라서 海運의 科學的 研究의 海運科學으로 認定되게 되어야 하는 科學의 經濟學, 經濟學, 經濟學의 經濟學의 說明·豫測·豫測하는 科學의 假說의 體系, 原則, 法則, 法則의 體系, 法則의 體系의 關係를 如何케한 連結을 海運研究에 있어서 科學의 構成要素가 具備되어 있는가에 관하여 假說의 體系, 假說의 體系의 眞實性을 檢證해보자 한다.

1. 假說의 體系의 設定

1) 假說의 體系의 海運學 科學의 假說의 體系의 科學의 目標의 達成과 科學의 科學의 構成要素의 假說, 原則, 法則, 理論의 眞實性

46) Ibid., p.13.

47) K. Chmielewicz, 鈴木英壽外譯, 前掲書, pp.185-205 參照.

48) 科學의 構造에 關해서는 金元在, 「經營學原論」(서울:經文社, 1975), pp.169-170 參照.

備되어 있다.

2. [假說 2]의 檢證

20세기 以後 先進海運國에서는 海運의 經濟的 現象을 說明, 理解 및 豫測하기 위하여 여러 分野에서 諸努力이 이루어지고 있다.

獨逸의 海運學者 Fisser 에 의하면 不定期船運航에 관한 研究는 Hübsch, Nübel, Sachs, Lohse, Theel, Ten Doesschate, Gripiaios, Isserlis, Kloster, Svendsen, Hyneks, McDowell 과 Gibbs 에 의하여 이루어졌다고 한다.⁴⁹⁾

이 以外에도 Metaxas⁵⁰⁾, Sturme⁵¹⁾⁵²⁾, Goss⁵³⁾, O'loughlin⁵⁴⁾ 등 英國의 海運學者들에 의해서 海運의 經濟的 現象을 說明, 理解, 豫測하기 위한 努力이 이루어졌다.

또한 日本에서는 東海林⁵⁴⁾, 岡庭⁵⁵⁾⁵⁶⁾, 國生⁵⁷⁾⁵⁸⁾, 地田⁵⁹⁾, 織田⁶⁰⁾

49) F.M. Fisser, Welt-Schiffart-Archiv (Bremen: Carl Schünemann Verlag, 1957), pp.2-3.

50) B.N. Metaxas, op.cit.

51) S.G. Sturme, op.cit.

52) _____, Economics of Shipping (London: The Macmillan Press, 1975).

53) R.O. Goss, Studies in Maritime Economics (London: Cambridge University, 1979).

54) 東海林滋, 「海運論」(東京:成山堂, 1971).

55) 岡庭博, 「海運の經營」(東京:海文堂, 1968).

56) _____, 「海運産業構造の研究」(東京:海文堂, 1964).

57) 宮下國生, 「海運市場論」(東京:千倉書房, 1978).

58) _____, 「海運業の設備投資行動」(東京:有斐閣, 1981).

59) 地田知平, 「海運産業論」(東京:千倉書房, 1977).

60) 織田政夫, 前掲書.

네 가지의 假說을 設定하고 있다.⁶⁹⁾

- ㉑ 韓國의 輸出入荷動量이 增大한다면, 韓國海運은 成長할 것이다.
- ㉒ 韓國船員의 資質이 優秀하고, 船員의 賃金이 低廉하며, 韓國船員의 供給이 豊富하다면, 韓國海運은 成長할 것이다.
- ㉓ 韓國政府의 助成策이 多大하다면, 韓國海運은 成長할 것이다.
- ㉔ 韓國海運이 先進國 海運과 相互補完關係에 있다면, 韓國海運은 成長할 것이다.⁷⁰⁾

孫教授는 이 네가지 假說가운데 ㉑에 대해서는 韓國銀行에서 發刊한 船腹量과 輸出入貨物量의 指數變化로써 檢證을 하였으며⁷¹⁾, ㉒에 대해서는 乘務定員數의 減少現象과 外國籍船에 就業增加, 船腹增加와 船員資質과의 相關關係 및 韓國船員의 低賃金에 관한 資料를 提示함에 의하여 檢證하였다.⁷²⁾ ㉓에 대해서는 韓國政府에 의한 海運助成政策을 列據함에 의하여 檢證하였으며⁷³⁾, ㉔에 대해서는 1965年 以後 日本과의 相互關係를 考察함으로써 韓國海運이 成長하였다는 것을 檢證하였다.⁷⁴⁾

따라서 孫兌鉉 教授에 의한 韓國海運의 成長動因에 관한 理論은 韓國海運의 成長에 관한 說明 및 理解를 하게끔 하여 준다. 뿐만

69) 이 假說은 E.H. Carr의 「What is history」에 나타나 있는 歷史哲學에 依據하여 再構成 하였음.

70) 上揭書, p.443.

71) 上揭書, pp.443-444 參照.

72) 上揭書, pp.445-453 參照.

73) 上揭書, pp.453-460 參照.

74) 上揭書, p.460 參照.

아니라 이 理論이 經驗世界로 부터 더욱 많은 支持를 받게 되어, 未來의 韓國海運을 豫測하는데 價値가 있게 되면, 이는 곧 韓國海運經濟論에 있어서 原則의 體系로 構成된 하나의 理論이 되는 것이다.

그런데 孫兌鉉 教授는 이 理論이 原則의 體系로서 構成되어 있더라도 그것을 더욱 支持하기 위하여, 1981年 以後 韓國海運에 있어서의 成長動因이 漸漸 弱해되어 가고 있는 것을 論述하고 未來의 韓國海運은 그 動因의 喪失에 到達할 것이라는 것을 豫測하고 있다(175)

따라서 이러한 豫測이 未來의 韓國海運에 의해 支持를 받게 되면 이 理論은 確固한 原則의 體系로서 그 基礎를 갖추게 될 것이므로 지금까지의 論說을 整理하여 韓國海運에 대한 研究의 한 階段的인 一般의 目標을 達成하기 위하여 科學의 常識으로서의 假說, 原則, 理論이 存在한다는 假說은 또한 韓國海運經濟論을 發見할 수 있는 一因이 될 것이다.

이, S.G. Sturmev 教授의 著作인 韓國海運의 落後動因에 관한 一因을 論議

Sturmev 教授는 1903年의 英國船隻量이 今世界船隻量의 45%에 불과하여 1960年까지 11배의 差를 보았으며 英國의 船隻量이 1960年의 英國船隻量의 1/2에 불과하여 Sturmev 教授의 著作은 英國의 船隻量을 成長하게 위하여 그 原因이 무엇이 될 수 있는지를 생각하여 지은 것으로

75) 上掲書, pp.460-463 參照.

76) S.G. Sturmev, op.cit., p.1.

같은 네 가지 假說을 設定하였다.⁷⁷⁾

- ㉠ 英國海運이 經濟的 要因의 變化에 의해 優位를 차지 하고 있는 競爭的 地位를 喪失한다면, 英國海運의 船腹量은 減少할 것이다.
- ㉡ 英國海運의 經濟的 利點에 대해서 他國家가 妨害한다면, 英國海運의 船腹量은 減少할 것이다.
- ㉢ 英國海運에 否定的으로 作用하는 任意的 要因이 있다면, 英國海運의 船腹量은 減少할 것이다.
- ㉣ 英國海運이 變化하는 環境에 대하여 適節하게 適應하지 못한다면, 英國海運의 船腹量은 減少할 것이다.⁷⁸⁾

Sturme y 教授는 이러한 네 가지 假說에 대하여 史的考察을 통하여 이 假說들이 經驗世界로 부터 어느 程度 支持를 받고 있는가를 檢證하였으며⁷⁹⁾, 또한 特別한 主題를 選定하여 이 假說들을 各各 檢證하였다.⁸⁰⁾

이 結果 Sturme y 教授는 英國海運의 船腹量이 減少한 原因은 네 번째 假說에 의해서 說明되어질 수 있음을 究明하였다.⁸¹⁾

따라서 이러한 命題가 時間과 空間을 超越하여⁸²⁾, 經驗世界로

77) 이 假說 역시 E.H. Carr의 歷史哲學에 의거하여 再構成한 것이다.

78) Ibid., pp.1-2 參照.

79) Ibid., ch.Ⅱ-ch.Ⅷ 參照.

80) Ibid., ch.Ⅸ-ch.ⅩⅣ 參照.

81) Ibid., p.401.

82) 大部分 社會科學理論은 時間的으로나 空間的으로 制約을 받는 理論이다.

: 高島善哉, 朴致宮譯, 「社會科學入門」(서울: 靑史, 1982), pp.1-5 參照.

부터 더욱 많은 支持를 얻게 되면 이 假說은 英國海運뿐만 아니라 他國家의 海運에 대해서도 適用하여 海運의 現象을 說明, 理解 및 豫測을 할 수 있을 정도로 價値가 있는 原則의 體系로 發展할 수 있을 것이다.

지금까지의 論議를 要約하여 보면 海運에 관한 科學의 成立 條件은 達成하기 위하여 科學의 構成要素인 假說, 原則 및 理論이 存在한다는 [假說 2]를 棄却할 充分한 證據를 發見할 수 없을 것이다.

하지만 海運에 관한 諸理論이 海運科學으로 認定되기 위해서는 보다 많은 海運學者들에 의해서 諸理論이 支持되어 海運現象을 說明·理解 및 豫測하였는데 價値가 있을 정도로 그 普遍性 및 客觀性을 갖추어야 할 것이다.

그러나 지금까지의 海運研究가 이러한 限界點을 지니고 있음에도 불구하고 動態的 科學觀에 비추어 볼때 이 研究는 科學의 成立條件中의 하나인 科學의 構成要素를 具備하고 있다고 주장할 수 있을 것이다.

을 다르게 되면全體로서의經驗對象의綜合的·統一的인認識이 이루어질 수는 없고對象에 관한捨象이 이루어지지 않을 수 없게 된다.

따라서 이러한限界를 벗어나려면立場 내지觀點의相對性を超克하여야 한다. 왜냐하면科學的 研究란 이러한相對性を 벗어나서絕對性を追求하는 노력을 기울이는 것이기 때문이다.⁸⁸⁾

그러므로海運에 관한研究가海運科學으로成立되기 위해서는海運現象을綜合的으로說明, 理解 및豫測을 하여주는研究方法으로서科學的 方法이適用되어야 한다.

따라서以下에서는科學的 方法의概念 및 그節次에 관해서考察을 하고자 한다.

第2節 科學的 方法 및 그 節次

海運에 관한研究가海運科學으로成立되기 위해서는科學的 方法에 의해서研究가 이루어져 하는데, 그렇다면科學的 研究는 어떠한節次를 밟아遂行되어야만正當化가 가능한學問體系로서의知識體系를形成할 수 있는 것인가?

科學的 方法을 통해 지식을 얻는 것이科學的 研究(scientific research)인데 이에 의해 우리는研究對象에 대한科學的 認識(scientific recognition)을 할 수 있고 나아가科學的 知識을 얻을 수 있게 된다. 科學的 認識이란研究對象에 대해 알게 되는 것으로 一種의 學習活動이며, 그것은 바로 우리의 思考過程을

88) 上揭書, p.20.

反映하는 것이다. 우리가 어떤 研究對象을 알기 위하여 수행하는 知的 生産作業이 바로 研究(research)⁸⁹⁾이며, 이를 통해 알게 되는 것은 단순히 事實로서 상식적으로 알게 된 것, 즉 단순한 存在的인 것(Bekannt)이 아니라, 學問적으로 科學的 操作에 의해 인식된 本質적인 것(Erkannt)을 알게 되는 것을 말한다.⁹⁰⁾

思考(thinking)란 現實世界의 의미를 探問하는 것으로서, 이에 의하여 우리는 意味의 세계를 가지게 된다. 이는 곧 現實의 세계에 意味를 부여하는 것으로서, 이에 따라 現實世界에 秩序가 주어진다. 이 세계는 바로 우리들의 意識의 세계에서 만들어 지는 一種의 意味空間 내지 意味論的 이미지의 세계이며, 이에 관해 알게 된 事實이 바로 知識이다.

그런데 知識에는 經驗 내지 實感(知覺)에 의해 알게 된 것은 물론 常識과 같이 널리 認識되고는 있으나 깊이가 없는 것도 있다. 科學이란 이러한 實感的 知識이 더 광범위하게 妥當할 수 있음을 證明하고, 常識을 그것이 가지고 있는 暗默的인 前提가 存在하는 범위 내에서만 妥當하는 것임을 證明하여 주므로 科學的 思考는 마땅히 客觀的 認識과 主體的 意志를 內包하게 된다.⁹¹⁾ 科學的 認識을 한 結果 우리는 對象을 알게 되는데 이는 곧 그 對象의 意味를 알게 되는 것이다.

그렇다면 우리는 이러한 知識들을 어떠한 질차를 거쳐 얻을 수 있는 것일까?

89) 調査라고도 하는데, 이는 資料蒐集活動을 뜻함여 보통이다.

90) 山本安次郎, 「經營學研究方法論」(東京:丸善, 1975), p.33.

91) 水田洋, 「社會科學の考八方」(東京:講談社, 1975), pp.31-32.

그런데 科學的 研究에는 完全히 未知의 事象을 對象으로 하는 研究와, 反面 이미 어떤 對象에 대해 어느 程度의 理論化가 이루어져 있는 경우의 研究가 있다. 前者의 경우는 [그림 1]의 아래쪽에서부터 研究가 始作되는 경우이고, 後者の 경우는 위쪽에서부터 研究가 始作되는 경우이다.

前者의 경우, 즉 理論이 形成되기 이전의 完全히 未知의 상황을 전제로 하여 研究가 展開되는 경우에는 歸納的인 研究過程이 바로 이를 반영한다.

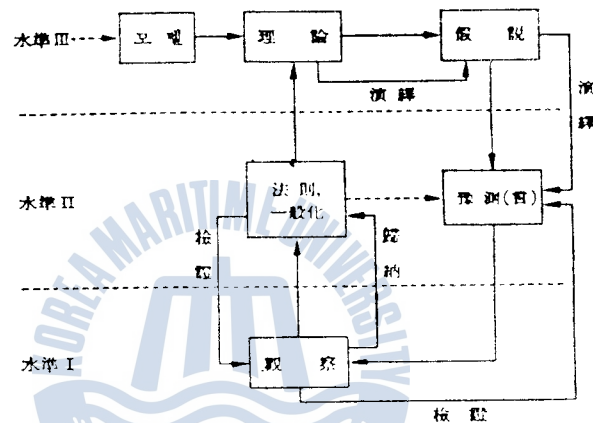
그러나 後者の 경우, 즉 理論에서 出發하면 研究者는 論理的인 演繹을 통해 假說을 유도해 내고 그 假說에 따르는 經驗世界의 觀察에 의해 資料를 수집한다. 그리고 그 結果로서 假說 檢證을 하게 된다. 이 檢證結果에 따라 假說과 觀察結果가 合致되면 假說은 受諾되고 理論은 보다 信賴性 높은 地位를 얻게 된다. 만약 假說이 棄却되면, 觀察結果에 따라 假說 또는 理論을 修正하여 새로운 假說의 檢證을 하게 된다.

그런데 [그림 1]을 세로로 半分하여 보면 右半部는 理論의 適用過程이고 左半部는 理論形成過程이다. 또한 이를 가로로 半分하여 보면 上半部는 理論의 世界이며 下半部는 事實의 世界, 즉 資料의 蒐集 및 處理와 關聯되는 過程이다. 다시 말하면 上半部는 理論的 研究方法이 支配하는 世界이며 下半部는 經驗的 研究方法이 支配하는 世界이다. 특히 假說檢證의 研究를 中心으로 하는 科學的 方法의 節次를 살펴보면 [그림 2]와 같다. 이때에는 먼저 理論에서 始作하여 假說을 만들고 이를 토대로 하여 어떤 상황에서의 觀察結果를 豫測(言) 하고 이 豫測(言)이 맞는가 안맞는가 檢討하기 위한 觀察을 한다. 그리고 이 觀察結果에 비추어

豫測(言) 속에 들어 있던 一般化를 받아들이거나 修正하게 된다. 이렇게 하여 수락된 一般化 또는 法則은 다시 理論에 반영된다. 豫測에서 관찰을 거쳐 經驗的 一般化에 이르는 過程이 좁은 意味에서의 假說檢證이다.⁹⁴⁾

[그림 2]

研究 循環(2)



資料：金景東外，前掲書，p.50, 1945

그런데 이러한 研究는 [그림 2]의 (I), (II) 및 (III)의 研究水準을 모두 包含하여 理論을 토대로 하여 研究를 하는 것이나, 이와는 다른 記述的 研究는 (I) 및 (II)의 研究水準만을 包含하여 觀察에서 出發하여 一般化에서 그장이 보통이다. 대다수의 應用研究는 記述的 性格을 가지며 아직 成熟度가 낮은 學問分野의 研究도 이러한 性格을 가진다.

그러므로 海運에 관한 研究方法가 海運現象을 綜合的·統一的으로

94) 金景東外，前掲書，p.48.

資料：金元珠，前掲書，p.331.

그런데 本研究에서는 海運의 研究에 많이 使用하는 接近方法인, 研究者의 相異한 認識目的에 따른 接近方法 및 研究對象의 集積水準과 對象內容의 差異에 따른 接近方法을 檢證資料로 抽出하여 檢證을 하고자 한다.

가. 研究者의 相異한 認識目的에 따른 接近方法과 假說檢證

① 實證的 接近方法과 規範論的 接近方法

研究者는 研究目的 내지 認識目的에 따른 接近方法에는 美國의 경우 實證的 接近方法과 規範的 接近方法이 있다. 이러한 구분은 分析의 焦點이 記述的이나 아니면 處方的이나에 따라 이루어지는 것으로서, 前者는 實際로 存在하는 것을 說明·理解·豫測하려는 觀點에 서는 것이다. 그러므로 이는 存在(What is)를 있는 그대로 다루는 것이다.

이에 대해 規範的 研究方法은 組織體나 個人이 어떠한 일을 하여야만 한다거나 혹은 社會는 어떠한 組織體를 가져야만 한다고 處方을 내리는 觀點에 서는 것인데, 이는 곧 當爲를 다루는 것이다.⁹⁵⁾

95) S.D. Hunt, "The Nature and Scope of Marketing", Journal of Marketing, Vol.40 (July 1976), p.52.

그런데 獨逸의 經營經濟學上으로는 이러한 認識目的과 관련하여 그들의 科學觀에 따라 接近方法은 經驗的·實在論的 方法과 規範論的方法으로 大別되며, 前者는 다시 理論的 研究方法과 技術的 研究方法으로 나누어지고 있다. 또한 理論的 方法은 그 目的에 따라 說明的 方法과 理解的 方法으로 다시 나뉘어진다.⁹⁶⁾

그런데 여기서 말하는 規範的 方法은 美國의 경우와는 달리 實在의 事實的 關聯은 물론 이를 超越하여 現實의 事態를 批判할 수 있을 정도의 相對적으로 要請되는 價值規範, 즉 當爲를 發見하고 이를 통해 存在와 當爲(=事實과 規範)의 合致與否를 最移的인 認識目標로 하는 것이다. 경우에 따라서는 存在를 當爲로 끌어올리기 위해 要請되는 價值를 實現할 수 있는 方案, 즉 手段이나 方法도 提示한다.

따라서 獨逸과 美國의 경우 規範的 方法에 대한 理解의 幅이 서로 다르며, 美國의 規範的 方法은 오히려 獨逸의 技術的 方法과 비슷한 含意를 가지고 있다. 왜냐하면 技術的 方法은 經驗적으로 주어지 있는 目的이 어떠한 方法과 手段을 통해 合理的으로 達成할 수 있는가 라는 目的合理性의 觀點에 行動主體가 使用하는 手段 또는 方策을 體系的으로 認識하려는 것이기 때문이다.

여기서 獨逸의 規範的 方法이 科學의 범주에 屬하는지에 관해서는 論難의 對象이 되고 있다.⁹⁷⁾ 즉, 막스 웨브에 의하면 存在의 認識은 客觀적이기 때문에 科學이 될 수 있으나, 當爲의 認識은 主觀的 價值判斷에 關係되는 問題이기 때문에 科學이 될 수 없다

96) 金元森, 「經營學原論」, 1975, pp.153-155 參照.

97) 李萬甲, 韓完相, 金景東, 「社會調查方法論」(서울: 韓國學習教材社, 1984), pp.22-35 參照.

는 것이다.⁹⁸⁾

② 實證的 接近方法에 관한 假說檢證

海運經營論의 研究方法中 實證的 研究方法을 使用한 것으로서 織田教授의 論文 「海運企業의 經營戰略」⁹⁹⁾ 과 藤嶋良雄・青木修次의 論文 「海運企業에 있어서 經營管理組織에 관한 研究」¹⁰⁰⁾ 를 [假說 3]의 檢證資料로 提示하고자 한다.

織田 教授는 그의 論文에서 研究의 目的을 變化하는 外部環境下에서 海運企業이 採擇하고 있는 經營戰略시스템에 관하여 說明하는 것으로 定하였다.¹⁰¹⁾

따라서 織田 教授는 이 論文의 目的을 達成하기 위한 接近方法으로 海運企業이 採擇하고 있는 經營戰略을 있는 그대로 記述하는 것을 認識目的으로 하는 實證的 接近方法을 使用하고 있다.¹⁰²⁾

그러나 이 論文을 綿密하게 檢討하여 보면, 이 論文에서 使用된 研究方法은 科學的 研究方法中 歸納的 研究方法임을 알 수 있다.

다시 말해서 織田 教授는 變化하는 海運環境에 대하여 海運企業이 採擇하여온 經營戰略을 史的 考察을 通하여 把握함으로써 거기에 內在하고 있는 一般的 經營戰略을 導出하고자 하였다.¹⁰³⁾

98) 崔文煥, 「답스웨브의 研究」(서울:三英社, 1979), pp.104-114.

99) 織田政夫, “海運企業의 經營戰略”, 「東京商船大學研究報告」, 人文科學 第33號, 東京, 1983.

100) 藤嶋良雄・青木修次, “海運企業における經營管理組織に関する研究”, 「東京商船大學研究報告」, 人文科學 第30號, 東京, 1980.

101) 織田政夫, 前掲論文, pp.35-36.

102) 上掲論文, p.35.

103) 上掲論文, pp.36-39 參照.

따라서 이 論文의 接近方法은 研究者의 認識目的에 따라 存在를 究明하는 實證的 接近方法에 의해서 이루어져 있으나, 實際의 研究方法은 科學的 方法中 發見的 文脈의 하나인 觀察→資料의 記錄→分料→一般化的 過程을 거치는 歸納的 研究方法에 의하고 있음을 알 수 있다. 이러한 科學的 方法에 의하여 研究가 이루어 질 때 따라 우리는 海運企業이 사용하고 있는 經營戰略에 관한 普遍的·客觀的인 認識을 할 수 있을 뿐 아니라 그 戰略의 變化的 過程에 關係, 海運에 對한 社會 變遷의 影響을 알 수 있게 된다.

또한 藤嶋 教授 등은 上掲의 論文에서 研究目的이 經濟的 條件에 影響을 받는 海運企業에 있어서 組織構造의 變化를 考察 對象으로 定하였다.¹⁰⁴⁾

따라서 藤嶋 教授 등은 이 研究目的을 達成하기 위하여 接近方法으로서 組織構造에 관한 資料까지의 研究結果를 綜合하고, 性格의 相違가 있는 海運會社의 組織構造를 比較的 方法을 使用하고 經營戰略, 經營方法을 海運企業의 組織構造, 海運企業의 經營環境에 對한 影響의 變化하고 變化的 過程을 研究하는 研究의 存在論的 基礎論에 立脚하여 13年 동안 實際 相異한 特徵을 가진 海運會社의 組織構造에 관한 特性을 比較하는 接近方法이다.

그러나 이 論文을 確實히 檢討하여 보면 이 論文에서 使用하고 있는 研究方法은 科學的 方法中의 하나인 歸納的 方法임을 알 수 있다. 즉, 藤嶋 教授 등은 資料까지 組織에 관한 研究를 檢討한 後, 다음과 같은 一般의 前提를 導出하였다.

104) 藤嶋良雄 外, 前掲論文, p. 1.

105) 上掲論文, p. 3.

“環境은 組織에 制約, 不確實性, 條件適合性을 課하는 要素이며 技術, 規模, 目標, 戰略이라는 경위를 통해 組織의 構造, 組織過程, 個人的 屬性에 影響을 주고, 組織의 成果 및 有効性을 決定한다.” 따라서 藤嶋 教授 등은 組織構造에 관한 이러한 一般的 前提가 海運企業의 組織構造에도 그대로 適用되는가 하는 것을 밝히기 위하여 위의 前提를 假說로 設定하여 이를 檢證하고 있다.

지금까지 論議한 바를 要約하여 보면 海運研究에 使用되고 있는 實證的 接近方法은 海運現象에 대해 研究者의 認識目的이 記述的인 것으로서 이 接近方法은 科學的 方法에 의해 支持되고 있다는 것이다.

따라서 海運에 관한 研究가 方法論的 多元論의 立場을 따르는 多様な 接近方法에 의해서만 이루어짐으로써 海運現象을 統一的으로 說明·理解·豫測 및 制御하지 못하여 海運科學의 成立條件을 充足시키지 못한다는 [假說 3]을 수락할 充分한 證據를 發見할 수 없을 것이다.

③ 規範論的 接近方法에 관한 假說檢證

海運經濟論의 研究方法中 規範論的 研究方法을 使用한 論文으로서 國領 教授 등의 「內航船員의 需要豫測方法과 計測」¹⁰⁶⁾을 [假說 3]의 檢證資料로서 提示하고자 한다.

國領 教授 등은 이 論文의 序言에서 研究의 目的을 日本內航船員의 需要豫測에 관한 方法을 提示하는 것과 未來에 必要로 하는 船員數를 豫測하는 것이라 하였다.¹⁰⁷⁾

106) 國領英雄·三木植彦, “內航船員의 需要豫測의 方法과 計測”, 「神戸商船大學紀要文科論集」第 28 號, 東京, 1980.

107) 上掲論文, p. 1.

따라서 國領 教授 外 등이 이 研究의 目的을 達成하기 위하여 使用한 接近方法은 이 目的을 合理的으로 達成하기 위한 方法을 提示하는 것으로서 美國의, 規範論的 接近方法 내지 獨逸의 技術論的 接近方法에 該當한다.

뿐만 아니라 이 研究方法은 船員需要의 豫測方法을 使用하여 未來에 必要한 船員需要를 推定하여, 이 結果, 尙 當爲 내지 規範에 의해서 船員의 人力需給計劃에 관한 政府의 政策을 批判하며, 또한 政策變更을 要求한다는 意味에서¹⁰⁸⁾ 獨逸의 現範論的 接近方法이라 볼 수 있다.

그러나 이 論文을 綿密하게 檢討하여 보면, 이 研究는 規範論的 내지 技術論的의 上位概念인 科學的 研究方法中 歸納的 研究方法에 의해서 研究가 이루어졌음을 알 수 있다.

國領 教授 등은 이 研究의 目的을 達成하기 위하여 既存文獻을 檢討한 結果, 「船員需給問題研究會」에 의해 研究된 滿正船腹量推定方法을 發見하였다.¹⁰⁹⁾ 그러나 「船員需給問題研究會」에 의한 滿正船腹量推定方法은 研究目的을 達成하기에는 充分하지 못하였기 때문에 이 方法을 補充하여 새로운 內航船員需要豫測方法을 考察하였다.

그런데 이 補充方法이라는 것은 目的達成에 影響을 미치는 主要獨立變數를 選定, 이 獨立變數와 從屬變數와의 關係 및 獨立變數 相互間의 關係를 一般論으로 부터 導出하여, 이를 經驗世界로 부터 檢證을 하여 確定하는 方法이다.¹¹⁰⁾

108) 上掲論文, pp.19-20 參照.

109) 上掲論文, pp.1-2 參照.

110) 上掲論文, pp.2-12 參照.

따라서 이러한 科學的 方法에 의한 內航船員需要豫測方法이 內航船員需要에 관한 現象을 說明・理解・豫測 및 制御할 수 있게 하여줌으로써 우리는 內航船員需要에 관한 統一的인 認識을 할 수 있게 될 것이다.

지금까지 論議한 것을 要約하여 보면 海運研究에 使用되고 있는 規範論的 接近方法은 海運現象에 대한 研究者의 認識目的이 處方的인 것으로서 이 方法은 科學的 方法에 의해 支持되고 있다는 것이다.

따라서 海運에 관한 研究가 方法論的 多元論의 立場을 따르는 多様な 接近方法에 의해서만 이루어짐으로써 海運現象을 統一的으로 說明・理解・豫測 및 制御하지 못하여 海運科學의 成立條件 中 하나를 充足시키지 못한다는 [假說 3]을 受諾할 充分한 證據를 發見할 수 없을 것이다.

나. 研究對象의 集積水準과 對象內容의 屬性에 따른 接近方法

① 微視的・巨視的 接近方法과 定性的・定量的 接近方法

研究對象의 集積水準에 따른 接近方法으로서 微視的 分析方法과 巨視的 分析方法이 있다.

微視的 分析方法是 經濟社會를 個個의 家計와 企業으로 分解하여, 이를 個別經濟全體의 行動을 支配하는 法則과 個個의 經濟量 相互間에 成立되는 法則을 究明하고자 하는 方法이다.

이에 대해 巨視分析이 追求하는 것은 社會經濟全體의 움직임을 支配하는 法則이며, 國民全體의 消費나 國民所得과 같은 巨視的인 經濟量 相互間에 成立되는 法則이다.

이와 같이 두 가지 分析方法이 다 함께 國民經濟의 全體現象을

把握・理解하려는 點에서는 差異가 없으나, 微視的 接近方法은 個別의 現象과 總體的 現象間의 質的 差異를 認定하지 않고, 總體現象의 構成單位인 個別現象만을 分析하면 結果的으로 總體現象을 說明할 수 있게 된다는 것이다. 이에 대해 巨視分析은 總體的 現象에는 個別現象에서 찾아볼 수 없는 獨自의인 性質이나 規則性이 있다고 한다.¹¹¹⁾

그리고 研究對象內容의 屬性 가운데 어떠한 面을 中心으로 研究하느냐에 따라 定性的 接近方法과 定量的 接近方法으로 區別할 수 있다.

定性的 接近方法이란 研究對象內容의 屬性中 質的인 面을 中心으로 研究하는 方法이고, 定量的 接近方法이란 研究對象內容의 屬性中 量的인 面을 中心으로 研究하는 方法으로서¹¹²⁾ 現象에 관한 資料 내지 情報을 數量化하고 이를 前提로 現象에 관한 數理的 模型을 만들어 이를 통해 數學的 論理를 適用하여 現實의 條件下에서 最適解를 導出하려는 方法이다.¹¹³⁾

② 微視的・巨視的・定性的 및 定量的 接近方法에 관한 假說檢證

海運經濟論의 接近方法中 研究對象의 集積水準에 따른 接近方法인 微視的・巨視的 方法과 研究對象內容의 屬性에 따른 接近方法인 定性的・定量的 接近方法을 使用한 檢證資料로서 孫兌鉉 教授의 「韓

111) 孫兌鉉編, 「初級教養經濟講義」(釜山: 光文出版社, 1986), pp. 60-61 參照.

112) 金瓊東外, 前揭書, pp.142-144 參照.

113) 金元珠, 「理論經營學」, 1983, pp.341-361 參照.

國海運史」의 第6章을 提示하고자 한다.

孫兌鉉 教授는 「韓國海運史」의 第6章 第3節에서 1965年頃 이 후부터 韓國海運이 資本主義 成長期에 進入하고 있다는 現象을 觀察하고, 이에 關係 다음과 같은 假說을 設定하여 이를 巨視的·微視的 및 定性的·定量的 接近方法에 의해서 檢證하고자 하였다.¹¹⁴⁾

즉, 孫兌鉉 教授가 1965年頃 以後의 韓國海運에 發現되고 있는 새로운 樣相을 說明하기 위하여 設定한 假說은 韓國海運產業에 船腹量 및 海運企業數가 急激히 增加하고¹¹⁵⁾ 船隊構造가 先進國型이 되면¹¹⁶⁾ 韓國海運은 資本主義成長期에 進入한다는 것이다.

따라서 孫兌鉉 教授는 1965年 以後 韓國海運產業이 船腹量 및 海運企業數가 急激히 增加하였는지를 把握하기 위한 接近方法으로서 1963年 부터 1981年 동안의 韓國의 船腹量變化와 船腹量의 對前年增加率¹¹⁷⁾ 및 年度別 海運企業의 發生狀況을¹¹⁸⁾ 定量的으로 提示하는 定量的 接近方法을 使用하고 있다.

뿐만 아니라 韓國海運產業의 船隊構造가 先進海運國型이라는 事實을 證明하기 위하여 韓國, 印度, 유고슬라비아 및 日本의 船隊構造를 分析·比較함으로써¹¹⁹⁾ 研究對象內容의 質的인 面을 計量化하는 接近方法¹²⁰⁾을 使用하고 있다. 이러한 接近方法이외에도 假說檢證

114) 孫兌鉉, 「韓國海運史」(釜山:亞成出版社, 1982), pp.418-443 參照.

115) 上揭書, p.418.

116) 上揭書, p.423.

117) 上揭書, p.419.

118) 上揭書, p.422.

119) 上揭書, p.424.

120) 金煥東外, 前揭書, pp.144-145 參照.

을 確固히 하기 위해서 研究對象을 總體的으로 取扱하는 巨視的 接近方法을 使用하고 있다.¹²¹⁾

또한 孫兌鉉 教授는 韓國海運產業이 資本主義成長期에 進入하였다는 假說을 더욱 確固하게 支持하기 위하여 韓國海運企業의 資本蓄積의 速度와 程度를 微視的 接近方法에 의하여 分析하였으며¹²²⁾, 各海運企業에 對해 傍係會社의 所有, 資本金의 變遷 및 船腹의 增加狀況 등을 時系列的·動態的 接近方法에 의해서 分析하였다.¹²³⁾

그러나 이 論文의 研究方法에 關해서 綿密히 檢討하여 보면, 이 研究는 巨視的·微視的 및 定性的·定量的 接近方法의 上位概念인 科學的 方法中 演繹的 研究方法에 의해서 이루어져 있음을 알 수 있다.

즉 孫兌鉉 教授는 經濟史의 研究를 통하여 한 國家의 經濟發展이 資本主義成長期에 進入하였다고 規定자을 수 있는 諸條件을 把握하여 이러한 諸條件이 韓國海運產業에 있어서도 充足되고 있는지에 關하여, 假說을 設定하여 이를 經驗世界로 부터 檢證하였다.¹²⁴⁾

지금까지 論議한 바를 要約하여 보면 海運研究에 使用되고 있는 巨視的·微視的·定性的 및 定量的 接近方法은 海運現象에 對한 研究對象의 集積水準 및 對象內容의 屬性에 따른 接近方法으로서, 이러한 接近方法들은 이 방법들의 上位概念인 科學的 方法에 의해서 支持되고 있다고 할 수 있을 것이다.

121) 孫兌鉉, 前揭書, p.424.

122) 上揭書, pp.426-443 參照.

123) 上揭書, pp.427-430 參照.

124) 上揭書, pp.418-443 參照.

수밖에 없다고 보는 專統的인 認識論理로서 이렇게 하여 얻어진 對象의 一側面을 思考對象 내지 認識對象으로 보아 이를 研究對象으로 하는 主觀(主知)主義的인 認識論理이다.¹²⁶⁾

이러한 立場에서 볼 때 어떤 學問이 다룰 수 있는 범위 내지 材料를 經驗對象이라 하고 이러한 材料를 다루는 觀點 내지 보는 方法에 따라 對象을 把握할 때 이들 認識對象이라 한다. 따라서 어떤 學問이 그 材料가 되는 經驗對象을 어떻게 보느냐, 어떻게 다루느냐, 어느 程度 범위 내지 分量을 다루느냐에 따라 이러한 學問의 性質이 달라진다.¹²⁷⁾

이러한 認識論理를 다르게 될 때, 우리가 經驗하는 社會現象을 어떠한 觀點에 따라, 무엇을 選擇하여, 어느 程度의 범위로 다루느냐에 따라 社會科學은 政治學, 經濟學, 社會學, 經營學, 心理學 및 法學 등 여러가지 分科學이 成立될 수 있다.

따라서 海上連送(Sea Transportation)이라는 人間의 社會現象도 어떠한 觀點에 따라, 무엇을 選擇하며, 어느 程度의 범위로 다루느냐에 따라 海運政策學, 海運社會學, 海運經濟學, 海運經營學, 海運法學, 海運工學등과 같은 部門的인 知識體系, 즉 分科의 學問이 成立될 수 있는 것이다.

그런데 海上運送에 관한 여러가지 分科의 學問이 形成될 수 있음에도 不拘하고, 第5章에서는 海上運送의 社會的 現象을 經濟學 및 經營學的 觀點에서 認識하여,¹²⁸⁾ 海運經濟現象 및 海運經營現象에 관한 研究의 研究對象에 관하여 考察하고자 한다.

126) 金元銖, 「經營學原論」, 1985, p.6.

127) 上揭書, p.6.

128) 本 研究의 序論 參照.

우선 論議의 展開順序로 經濟學의 研究對象과 經營學의 研究對象에 관하여 先學者의 諸文獻을 檢討하여 考察하고, 海上運送의 概念에 관하여 海運學者들의 見解를 綜合적으로 考察한 後, 經濟學의 研究對象 및 經營學의 研究對象에서 海運經濟學의 研究對象 및 海運經營學의 研究對象을 推論하여 規定하고자 한다.

그리고 海運經濟에 관한 研究와 海運經營에 관한 研究가 海運經濟學 및 海運經營學으로 成立되기 위한 前提條件으로 海運經濟學의 研究對象 및 海運經營學의 研究對象을 說明·理解·豫測 및 制御할 수 있게 하여주는 知識의 體系를 具備하고 있는지에 관하여 檢證을 하고자 한다.

第1節 經濟學의 研究對象規定

一般的으로 經濟學者들은 經濟學의 定義를 ‘經濟學 研究對象으로 하는 學問’,¹²⁹⁾ 또는 ‘經濟問題를 解決하기 위하여 人間이 요구하는 財貨를 어떻게 획득하며 處分하고 있는가를 研究하는 學問’¹³⁰⁾ 또는 ‘經濟行爲의 原理, 經濟組織의 變遷, 經濟組織의 機能, 經濟組織의 機能에서 發生하는 여러 가지 經濟問題들을 對象으로 하는 學問’¹³¹⁾이라 規定하고 있다. 특히 經濟學의 始祖라고 불리우는 스미스(A. Smith)는 ‘政治家 또는 立法家의 學問의 一部라고 생각되는 經濟學은 두 가지 目的을 추구한다. 하나는 人民에 대해 豊富한 收入 또는 生活資料를 供給하는 것이고, 또 하나는 國家 또는 協同社會에 있어서 公共職務을 遂行할 수 있도록 充分한 收入을 供給하는 것이다.’¹³²⁾ 라고 하였다.

129) 金玉根, 前掲書, p.30.

130) 李滿基, 『經濟原論』(서울:日新社, 1976) p.1.

131) 朴洪立, 『經濟學原論』(서울:博英社, 1983) p.2.

132) A. Smith, An Inquiry into Nature and Causes of the Wealth of Nations (Modern Library edition), (N. Y.: Random House, 1937), p.397.

수 있다.¹³⁹⁾

그러나 이때 「經營」이라는 이름의 會社나 官廳 또는 家庭과 같은 갖가지 形態로 나타나는 個別經濟의 그 모두가 嚴密한 意味에서 바로 經營學의 研究對象인가 하는 점엔 오래 전부터 異說이 있게 되어 거기에는 그 어떤 統一된 定說이 없지만 一般的으로 認定된 通說로는 家計와 企業을 그 對象으로 한다는 것이다.¹⁴⁰⁾ 특히 그 가운데서 營利를 위하여 經濟活動을 벌이는 經營(個別經濟)을 각별히 企業(企業經營)이라 부른다. 오늘날 經營學의 主된 研究對象은 企業인데, 그 理由는 資本主義經濟體制 밑에서 營利的인 企業이 그 핵심적인 役割을 하고 있기 때문이다.

그러나 經營學의 研究對象이 일체의 經營이라는 個別經濟일지라도 어떤 側面을 認識의 對象으로 삼을 것이냐에 따라,¹⁴¹⁾ 거기에서 學問自體의 性格이 달라지기 때문에, 嚴密한 意味에서 經營學의 研究對象은 「經營」 그 自體에 있게 되는 것이 아니라, 經營의 어떠한 側面을 어떻게 把握하는가에 달려있게 된다고 하겠다.¹⁴²⁾

그런데 現代經營學은 經營의 여러 側面中 經營의 가장 核心的인 側面인 「經營의 經濟的 側面」, 즉 經營에 있어서 生産活動과 流通(販賣)活動, 나아가서 이를 뒷받침 하여주는 財務活動이나 人事·組織活動 등 온갖 個別經濟의 活動을 그 主된 認識對象

139) 韓義泳, 「經營學總論」(서울:茶山出版社, 1982), p. 18.

140) 上掲書, pp. 18 - 20 參照.

141) 社會科學의 分科學인 經濟學, 社會學, 心理學, 政治學, 法學, 工學 등에 의한 經營諸學이 形成되어 있다.

142) 金元銖, 前掲書, pp. 157 - 164 參照.

으로 하는 學問이라 할 수 있다.¹⁴³⁾

그러나 오늘날의 經營學 趨勢가 經營의 經濟的 側面을 認識對象으로 한다고 하여도 그것만으로는 研究對象이 確立되는 것이 아니다. 다시 말해서 經營의 어떠한 側面을 「어떻게 把握해야 하는가」가 分明해져야 진정한 意味에서 研究對象이 뚜렷해 진다고 할 수 있을 것이다. 이 경우 「어떻게 把握해야 하는가」는 바로 認識對象을 把握하는 立場 또는 觀點과 같은 것으로서 經營對象이라 한다.¹⁴⁴⁾

이 經驗對象에는 이미 오래전부터 여러가지 說이 있으나,¹⁴⁵⁾ 그 중 代表的인 것으로서 收益性 原則 (profit principles)과 經濟性 原則 (economic principles)이 있다.

여기서 收益性 原則이란 資本에 대한 利益의 關係를 말하며, 資本에 비해 利益이 크면 利수를 손대는 原則이며,¹⁴⁶⁾ 經濟性 原則이란 주어진 社會的으로 納得할 利益(收益)을 最小의 費用(犧牲)으로써 達成하는 것을 意味한다.¹⁴⁷⁾

그러나 現代의 經營學은 企業經營을 그 主된 研究對象으로 삼고 있는 이상, 收益性 原則의 選擇原理로서 採擇되는 것이 重要하다고 생각되어진다. 그렇게 되면 國民經濟라는 觀點에서 不平等

143) 韓義泳, 前掲書, p.21 參照.

144) 獨逸의 經營經濟學 및 美國의 經營管理學의 研究對象關係에 대한 論議는 金元錄 教授의 「理論經營學」, pp. 159 ~ 213 를 參照할 것.

145) 韓義泳, 前掲書, pp.22 ~ 25.

146) 上掲書, p.26.

147) 上掲書, p.27.

研究對象을 說明・理解・豫則 및 制御할 수 있게 하여 주는 知識의 體系를 具備하고 있다.

2. 海運經濟學의 研究對象에 관한 [假說 4]의 檢證

海運經濟에 관한 研究가 海運經濟學의 研究對象을 보다 體系의 으로 說明・理解・豫測 및 制御할 수 있게 하는가를 檢證하기 위한 檢證資料로서 一般的으로 海運經濟分野에 體系화된 著書라 認定되고 있는 織田 教授의 「海運經濟論」¹⁵⁴⁾, Metaxas의 「The Economics of Trampshipping」¹⁵⁵⁾ 및 O'loughlin의 「The Economics of Sea Transport」를¹⁵⁶⁾ 例示하고자 한다.

앞에서 論議한 바와 같이 海運經濟學의 研究對象은 人間이 生活을 向上・維持시키기 위하여 形成된 一定한 連續的・反復的으로 이루어지는 海運서비스의 生産・分配・交換 및 消費등의 經濟行爲의 總體이다.

그런데 이러한 人間の 經濟行爲의 總體는 研究對象의 集積水準에 따라¹⁵⁷⁾ 微視的 接近方法과 巨視的 接近方法에 의하여 그 固有한 知識의 體系가 存在하고 있다.

다시 말해서 微視的 分析方法은 個別經濟主體의 行動을 支配하는 原理와 이들의 行動에 의해서 決定되는 個個의 經濟諸量 사

154) 織田政夫, 「海運經濟論」(東京:成山堂, 1975).

155) B.N. Metaxas, The Economics of Tramp Shipping (London: The Atholene Press, 1971).

156) C. O'loughlin, The Economics of Sea Transport (London: Pergamon Press Ltd., 1967).

157) 本 研究의 第4章 第3節「研究對象의 集積水準과 研究對象의 屬性에 따른 接近方法」參照.

이에 成立되는 法則을 究明하는 것이고, 巨視的 分析方法은 經濟의 總計的 諸量을 對象으로 하여 이들 사이에 適用되는 原理을 解明하는 方法이다.¹⁵⁸⁾

그런데 檢證資料를 檢討하여 보면, 海運經濟學의 一部分에 관한 知識의 實體가 具備되어 있음을 알 수 있다. 다시 말해서 微視的 分析方法에 의한 理論은 資本主義經濟體制에서 海運선어비스에 대한 個別經濟主體의 行動을 支配하는 原理의 一部分 및 이들 個別經濟主體의 行動에 의하여 決定되는 個個의 價格, 需要 및 供給의 經濟諸量 사이에 成立되는 法則의 一部分에 대해서 考察하고 있으며, 巨視的 分析方法에 의한 理論은 國際經濟의 總計的 諸量에 관하여 이들 사이에 適用되는 原理의 一部分만을 그 研究對象으로 考察하고 있다.

예를 들면 織田 教授는 「海運經濟論」의 第3章에서 「海運市場의 發達과 그 構造」에 관하여 考察하고 있으며¹⁵⁹⁾ 第6章에서는 「不定期船 市場」¹⁶⁰⁾, 第7章에서는 「定期船 市場」에¹⁶¹⁾ 관하여 各各 考察하고 있다. (市場論)

Metaxas 著 「The Economics of TrampShipping」의 第1章 第3節에서 「不定期船 運貨市場」에 관하여 考察하고 있으며,¹⁶²⁾ 第7章에서 「不定期船 運貨市場의 變動」¹⁶³⁾에 관하여 考察하고 있다.

158) 金玉根, 前掲書, pp. 37 - 39 參照.

159) 織田政夫, 前掲書, pp. 26 - 61 參照.

160) 上掲書, pp. 164 - 267 參照.

161) 上掲書, pp. 225 - 267 參照.

162) B. N. Metaxas, op. cit., pp. 18 - 19 參照.

163) Ibid., pp. 182 - 190 參照.

또한 織田 教授는 「海運經濟論」의 第9章에서 「海上 運賃」¹⁶⁴⁾에 관하여 考察하고 있으며, Metaxas는 「The Economics of Tramp Shipping」의 第8章에서 「長·短期의 需要, 供給 및 運賃」¹⁶⁵⁾에 관하여 考察하고 있다. 뿐만 아니라 O'loughlin는 「The Economics of Sea Transport」의 第3部에서 「海運서어비스의 價格」에¹⁶⁶⁾ 관하여 考察하고 있다. (價格論)

그리고 織田 教授는 「海運經濟論」의 第4章에서 「海運서어비스의 需要와 供給」¹⁶⁷⁾에 관하여 考察하고 있으며, Metaxas는 「The Economics of Tramp Shipping」의 第3章과 第4章에서 「不定期船서어비스의 需要와 供給」에¹⁶⁸⁾ 관하여 考察하고 있다. 또한 O'loughlin도 역시 「The Economics of Sea Transport」의 第1部 및 第2部에서 「海運서어비스의 需要와 供給」에¹⁶⁹⁾ 관하여 考察하고 있다. (需要와 供給論)

그런데 「海運經濟論」, 「The Economics of Tramp Shipping」 및 「The Economics of Sea Transport」에서 考察되고 있는 海運價格論, 海運市場論 및 海運需要와 供給論 등은 經濟主體의 交換行爲에 있어서 나타나는 諸現象을 進步的으로 說明·理論·豫測 및 制御하여 주는 知識의 實體라 할 수 있다.

다시 말해서 生産과 消費가 分離된 現代經濟에서는 各者는 他

164) 織田政夫, 前掲書, pp.290 - 318 參照.

165) B. N. Metaxas, op. cit., pp.191 - 199 參照.

166) C. O'loughlin, op. cit., pp.129 - 166 參照.

167) 織田政夫, 前掲書, pp.62 - 107 參照.

168) B. N. Metaxas, op. cit., pp.66 - 118 參照.

169) C. O'loughlin, op. cit., pp.3 - 128 參照.

의 第7章에서 「不定期船 海運市場의 變動」에¹⁷⁶⁾ 관하여 考察하고 있으며, 第9章에서 「變動의 主要特性과 結果」에¹⁷⁷⁾ 관하여 考察하고 있는데, 이 理論들은 研究對象을 巨視的 觀點에서 分析한 것으로서 國際經濟의 總體的 諸量을 對象으로 하여 이들 사이에 成立되는 法則가운데 그 一部分에 해당되는 것이다.

따라서 지금까지 論議한 바를 要約하여 보면, 海運經濟에 관한 制御하여 주는 知識의 實體를 具備하고 있다는 [假說4]를 受諾할 充分한 證據를 發見하기 어려울 것이다.

그러나 檢證結果, 海運經濟에 관한 研究가 海運經濟學의 研究對象을 體系的으로 說明·理解·豫測 및 制御할 수 없다고 하여도 動態的 科學觀의 立場을 따를 때 海運經濟現象을 보다 進步的으로 理解하게끔 하는 手段이 存在한다는 것은 海運科學의 成立條件 가운데 그 하나를 充足시키고 있다고 主張할 수 있을 것이다.

다만 靜態的 科學觀의 立場을 따르는 경우에, 海運經濟에 관한 研究가 海運科學으로 成立되기 위한 前提條件中 그 하나를 滿足시키기 위해서는 海運經濟學의 研究對象에 관한 研究가 海運經濟學者들 사이에 體系的으로 遂行되어야 할 것이다.

3. 海運經營學의 研究對象에 관한 [假說4]의 檢證

海運經營에 관한 研究가 海運經營學의 研究對象을, 體系的으로 說明·理解·豫測 및 制御할 수 있게 하여주는 知識의 實體를 具

176) B. N. Metaxas, op. cit., pp. 183 - 190 參照.

177) Ibid., pp. 200 - 228 參照.

을¹⁸³⁾ 例示하고자 한다.¹⁸⁴⁾

岡庭 教授는 「海運經營論」의 第2編 第1章에서 「海運企業의 規模와 形態」에¹⁸⁵⁾ 關하여 考察을 하고 있다.

그런데 이 內容은 日本海運產業에 있어서 各 海運企業의 保有 屯數와 企業數와의 相關關係에 關한 것이며, 또한 海運企業의 類型을 여러 側面에서 分類한 것이다.

따라서 岡庭 博士에 의한 「海運企業의 規模와 形態」에 關한 研究는 海運經營學의 研究對象으로서 海運企業의 創設時 活動을¹⁸⁶⁾ 體系的으로 說明·理解 및 豫測하여 주지 못한다고 할 수 있을 것이다.

또한 岡庭 博士는 「海運經營論」의 第2編 第2章에서 「海運의 獨點企業과 海運 trust」¹⁸⁷⁾에 關하여 考察하고 있는데, 이 內容은 海運經營學의 研究對象으로서 海運企業創設時的 活動인 海運企業 形態에 關한 것이 라기⁴⁵⁾보다, 오히려 產業經濟論上의 企業集中現象에¹⁸⁸⁾ 關한 것이라 볼 수 있다.

183) E. G. Frankel, Management and Operation of American Shipping (Boston : Auburn House p. c., 1982).

184) 이러한 著書를 檢證資料로 選擇한 理由는 海運(企業)經營에 關한 研究中 海運經營學의 研究對象을 가장 體系的으로 說明하여 주는 著述書로 一般的으로 認定되기 때문이다.

185) 岡庭博, 「海運의 經營」, 1968, pp.17 ~ 23 參照.

186) 企業의 創設時 活動이란 企業이 「어디에(Wo)」 設立되어야 하는가, 「어떤 모양(welch)」으로 始作되어야 하는가, 그리고 「얼마만 큼(wie)의 크기」로 創設되어야 하는가를 意味한다.(韓義洙, 前揭書, p.182參照)

187) 岡庭 博, 前揭書, pp.24 - 45參照.

188) 金玉根, 前揭書, pp.139 - 148 參照.

뿐만 아니라 Frankel 의 「Management and Operation of American Shipping」 및 岡庭 博士의 「海運의 概要」에서도 역시 海運經營學의 研究對象으로서 海運企業의 創設時 活動에 관한 考察이 이루어지고 있지 않다.

海運經營學 研究對象의 두번째로서, 海運企業이 維持 및 成長을 하기 위해서는 合理的인 企業運營(經營管理)活動이 必要한데, 이것은 곧 美國經營學의 本質인 「經營管理」의 問題로서 어떻게 合理的으로 計劃·組織 및 統制하는가 하는 問題로 볼 수 있을 것이다.¹⁸⁹⁾

그런데 Koontz 등은 經營管理論의 研究對象으로서의¹⁹⁰⁾ 經營者 機能(function of management), 즉 管理機能(management function)을 部分管理論(業務管理論)의 研究對象인 生産管理(production management), 販賣管理(marketing management), 人事管理(personel management), 財務管理(financial management)等 區別하여야 한다고 主張하였다.¹⁹¹⁾

그런데 海運經營에 關한 檢證資料는 海運經營學의 研究對象으로서의 經營者機能을 體系的으로 說明·理解하여 研究 助成하고 있다.

여름 3호의 Frankel 은 「Management and Operation of American Shipping」에서 海運企業의 目標을 達成하기 爲한 組織管理(organization management)의 一部分에¹⁹²⁾ 關하여 考察한다.

189) 韓義孫, 前掲書, pp.224 - 226 參照.

190) 管理過程學派(management process school)에 의한 經營管理論의 學理的 認識目標는 經營者의 機能을 分析하여 거기로부터 部分別한 經營實踐에 適用되리라고 믿어지는 基本的인 原則을 抽出하는 것이다. 참 수 있다. (Koontz et al, op. cit., p.1)

191) Koontz, O'Donnel, Weihrich., op. cit., p.2.

192) E. G. Frankel, op. cit., pp.103 - 108.

있을 뿐이다.

海運經營에 관한 研究가 海運經營學의 研究對象으로서의 管理機能을 어느 過度 體系化시키고 있는가를 把握하기 위하여 檢證資料 以外の 資料를 檢討하여본 결과, 經營者機能中 計劃 및 統制에 관한 部分的 考察이¹⁹³⁾ 이루어지고 있음이 밝혀졌다.

이와는 對照的으로 海運經營學의 研究對象으로서의 部分(業務) 管理論에 관하여서는 海運學者에 의해 體系的으로 研究가 遂行되어 오고 있다.

예를 들면 岡庭 博士는 「海運의 經營」의 第5編 第1章에서 「海運資金의 調達」에¹⁹⁴⁾ 관하여 考察하고 있으며, 「海運의 概要」의 第2章에서 「海運業務」에¹⁹⁵⁾ 관하여 考察하고 있다.

또한 Downward는 生産管理로서 「Managing Ships」에¹⁹⁶⁾ 관하여 考察하고 있으며, Moreby는 人事管理로서 「Personnel Management in Merchant Ships」¹⁹⁶⁾에 관하여 考察하고 있다. Cheng은 財務管理로서 「Financial Management in the Shipping Industry」에¹⁹⁷⁾ 관해서 考察하고 있다.

그리고 마지막으로 海運經營學의 研究對象으로서 企業解體時 海

193) P. Lorange & V. D. Norman, "Portfolio planning in Bulk Shipping companies", Shipping Management, Institute for Shipping Research, 1972.

194) 岡庭博, 「海運의 經營」, 1968, pp. 187 - 200 參照.

195) J. M. Downward, Managing Ships (London: Fairplay Pub., 1984).

196) Moreby, Personnel Mangement in Merchant Ships (Oxford: Pergamon Press Ltd., 1968).

197) P. C., Cheng, Financial Management in the Shipping Industry (Margland: Cornell Maritime Press Inc., 1980).

運企業活動에 企業의 合併(部分的 解體)과 企業의 破産(全體的 解體)에 관하여서는 어떠한 考察도, 檢證資料에서는 이루어지지 않고 있다.

따라서 지금까지 論議한 바를 要約하여 보면, 海運經營에 관한 研究가 海運經營學의 研究對象을 體系的으로 說明·理解·豫測 및 制御하여 주는 知識의 實體를 具備하고 있다는 [假說 4]를 妥當할 充分한 證據를 發見하기 어려울 것이다.

그러나 [假說 4]의 檢證結果 海運經營에 관한 研究가 海運經營學의 研究對象을 體系的으로 說明·理解·豫測 및 制御할 수 없다고 하여도, 動態的 科學觀의 立場을 따를때 海運企業의 現象을 보다 進步的으로 理解하게끔 하는 手段이 存在한다는 것은 海運科學의 成立條件 가운데 그 하나를 充足시키고 있다고 할 수 있을 것이다.

다만 靜態的 科學觀의 立場을 따르는 경우에 海運經營에 관한 研究가 海運科學으로 成立되기 위한 前提條件中 그 하나를 滿足시키기 위해서는 海運經營學의 研究對象에 관한 研究가 海運經營學者들 사이에 體系的으로 遂行되어야 할 것이다.

혀졌다.

그러나 海運에 관한 研究가 科學的 方法에 의해서 支持되고 있지만, 靜態的 科學觀의 立場을 따르는 海運科學으로 成立되기 위해서는 海運에 관한 研究는 보다 많은 海運學者들에 의해서 그 客觀性이 檢證되어야 할 뿐 아니라, 보다 幅넓은 經驗世界로 부터 支持를 받아 그 普遍性이 檢證되어야 할 것이다.

네번째 假說은 海運科學의 成立條件中の 하나인 研究對象에 관한 것으로 海運經濟에 관한 研究와 海運經營에 관한 研究는 海運經濟學 및 海運經營學의 研究對象을 說明·理解·豫測 및 制御할 수 있게 하는 體系화된 知識을 具備하고 있다는 것이다.

그런데 이러한 [假說 4]를 檢證하기 위해서는 우선 海運經濟學의 研究對象 및 海運經營學의 研究對象을 規定하지 않으면 안 되었다.

따라서 本 研究에서 規定한 海運經濟學의 研究對象은 特定한 經濟構造위에 形成된 一定한 秩序아래 연속적·반복적으로 이루어 지는, 經濟主體에 의한 海上運送서비스의 生産·分配·交換 및 消費의 經濟行爲의 總體이다.

海運經營學의 研究對象은 個別經濟中 海上運送서비스를 生産하는 海運(企業)經營의 經濟的 側面을 經濟性的 原則에 立脚하여 把握하는 것이라 規定하였다.

이와 같이 海運經濟學의 研究對象 및 海運經營學의 研究對象을 規定한 以後, [假說 4]를 檢證하였다. 그 結果 海運經濟 및 海運經營에 관한 研究가 海運經濟學 및 海運經營學의 研究對象을 體系的으로 說明·理解·豫測 및 制御하여 주는 體系화된 知識을 具備하고 있다는 [假說 4]를 受諾할 수 없다는 것이 밝혀졌다.

그러나 檢證結果 [假說 4]를 受諾할 充分한 證據를 發見할 수 없다하여도, 動態的 科學觀의 立場을 따를 경우 海運經濟現象 및 海運經營現象을 보다 進步的 理解하게끔 하는 手段이 存在한다는 것은 海運科學의 成立條件中 그 하나를 充足시키고 있다고 할 수 있을 것이다.

이와 같이 動態的 科學觀의 立場을 따르는 경우 海運經濟 및 海運經營에 관한 研究가 海運科學成立條件의 하나를 充足시킨다 하여도, 靜態的 科學觀의 立場을 따르는 경우에는 海運經濟學 및 海運經營學의 研究對象에 관한 研究가 海運學者 사이에 體系的으로 이루어져야 할 것이다.

따라서 海運經濟研究와 海運經營研究에 관한 네 가지 假說檢證의 結果를 綜合적으로 考察하여 보면, 다음과 같은 結論을 導出할 수 있을 것이다.

즉, 動態的 科學觀의 立場을 따르는 경우, 海運經濟에 관한 研究는 經濟學의 分科學으로서 成立될 수 있으며, 海運(企業)經營에 관한 研究는 經營學의 分科學으로서 成立될 수 있다. 그리고 이들은 각각 海運經濟學 및 海運經營學으로 命名될 수 있을 것이다.

그러나 靜態的 科學觀의 立場을 따르는 경우, 海運經濟 및 海運經營에 관한 研究는 아직 分科學으로서 成立되지 않으며, 따라서 海運經濟學 및 海運經營學의 成立을 위해서는 海運經濟學者 및 海運經營學者들은 우선 海運科學의 構成要素인, 概念의 統一에 관한 研究, 間主觀的 確認方法에 의한 海運理論의 客觀性 및 普偏性的 維持를 위해서 努力을 하여야 할 뿐 아니라, 海運科學의

研究對象을 體系的으로 說明・理解・豫測 및 制御할 수 있도록
科學的 研究方法에 의해서 海運現象을 體系的으로 研究하여야 할
것이다.



參 考 文 獻

(東洋文獻)

- 金瑒東, 李承勳, 林鍾哲, 車載浩, 崔明, 「社會科學方法論」, 서울 : 서울大學校出版部, 1983.
- 金玉根, 「經濟學原論」, 서울 : 春秋社, 1982.
- 金元森, 「經營學原論」, 서울 : 經文社, 1983.
- _____, 「理論經營學」, 서울 : 經文社, 1985.
- _____, 「經營學原論」, 서울 : 經文社, 1985.
- 文貞復, 李洋基, 「論理學」, 서울 : 螢雪出版社, 1986.
- 閔星奎, 「海運經濟學」, 釜山 : 韓國海洋大學 海事圖書出版部, 1973.
- 朴洪立, 「經濟學原論」, 서울 : 博英社, 1983.
- 張兌鉉, 「韓國海運史」, 釜山 : 亞成出版社, 1982.
- _____, 編, 「初級教養經濟講義」, 釜山 : 光文出版社, 1986.
- 尹常松, 「新海運論」, 서울 : 韓國海事問題研究所, 1982.
- 李萬甲, 韓完相, 金景東, 「社會調查方法論」, 서울 : 韓國學習教材社, 1984.
- 李滿基, 「經濟原論」, 서울 : 日新社, 1976.
- 崔文煥, 「밋스웨브의 研究」, 서울 : 三英社, 1979.
- 韓義休, 「經營學總論」, 서울 : 茶山出版社, 1982.
- 李太雨, “우리나라 導入船舶의 收益性에 關한 研究”, 延世大學校 大學院 碩士學位請求論文, 1981.
- 高島善哉, 朴致官譯, 「社會科學入門」, 서울 : 靑史, 1982.
- Carr E. H. 「歷史란 무엇인가」, 서울 : 조은문화사, 1981.
- 趙鎮行, “韓國海運企業의 收益性 및 成長性 要因分析” 延世大學校

- 大學院 碩士學位 請求論文, 1984.
- 岡庭博, 「海運産業構造の研究」, 東京:海文堂, 1964.
- _____, 「海運の經營」, 東京:海文堂, 1968.
- _____, 「海運の概要」, 東京:海文堂, 1980.
- 宮下國生, 「海運市場論」, 東京:千倉書房, 1978.
- _____, 「海運業の設備投資行動」, 東京:有斐閣, 1981.
- 東海林滋, 「海運論」, 東京:成山堂, 1971.
- 山本安次郎, 「經營學 研究方法論」, 東京:丸善, 1975.
- 水田洋, 「社會科學の考八方」, 東京:講談社, 1975.
- 佐波宣平, 「海運理論體系」, 東京:有斐閣, 1981.
- _____, 「海運動學入門」, 東京:海文堂, 1961.
- シュニーレビッチ, 鈴木英壽, 坂野友昭 譯, 「經濟科學方法論」,
東京:成山堂, 1984.
- 地田和平, 「海運産業論」, 東京:千倉書房, 1977.
- 織田政夫, 「海運經濟論」, 東京:成山堂, 1975.
- _____, 「海運政策論」, 東京:成山堂, 1979.
- 村上陽一郎, 「近代科學を超えて」, 東京:日本經濟實聞社, 1974.
- 國領英雄, 三本植彦, “內船舶員の需要豫測方法と計劃”, 神戸商船大學
紀要 文科論集, 第28號, 東京:1975.
- 藤島良雄, 青木修次, “海運企業における 經營管理組織に 關わる研究”
東京商船大學 研究報告, 人文科學 第30號, 東京:1980.
- 織田政夫, “海運企業の 經營戰略”, 東京商船大學, 研究報告, 人文科
學 第33號, 東京, 1983.

〈 西洋文獻 〉

- Cheng, P.C., *Financial Management in the Shipping Industry*, Maryland : Cornell Maritime Press Inc., 1980.
- Conant, J. B., *Science and Common Sense*, N.Y. : Watts Franklin Inc., 1951.
- Doward, J.M., *Managing Ships*, London : Fairplay Pub., 1984.
- Emory, C. W., *Business Research Methods*, Columbus: Grid Pub., 1976.
- Fisser, F. M., *Welt Schifffahrt-Archiv*, Bremen: Carl Schüneman Verlag, 1957.
- Frankel, E.G., *Management and Operation of American Shipping*, Boston : Auburn House, 1972.
- Goss, R.O., *Studies in Maritime Economics*, London : Cambridge University, 1979.
- Lorange, P. and Norman, V. D., *Shipping Management*, Bergen: Institute for Shipping Research, 1972.
- Koontz, O'Donnell and Weihrich, *Management 7ed.* N.Y.: McGraw-Hill Inc., 1984.
- Metaxas, B.N., *The Economics of Tramp Shipping*, London : The Atholene Press, 1971.
- Moreby , *Personnel Management in Merchant Ships*, Oxford: Pergamon Press Ltd., 1968.
- O'longhlin, C., *The Economics of Sea Transport* , London : Pergamon Press Ltd., 1967.

- Smith A., *An Inquiry into Nature and Causes of the Wealth of Nation (Modern Library ed.)*, N.Y.: Randon House Inc., 1937.
- Sturmev S,G., *The British Shipping and World Competition*, London : The Atholene Press, 1962.
- Hunt S.D., *Marketing Theory*, Columbus : Grid Pub., 1976.
- , "The Nature and Scope of Marketing", *Journal of Marketing*, Vol. 40, 1976.
- Lorange, P. and Norman V.D., "Portfolio Planning in Bult Shipping Companies", *Shipping Management*, Institute for Shipping Research, 1972.

