

소聯海運의 動向에 관한 考察

—國際海運에 미치는 影響을 中心으로—

尹 常 松

目 次	
序 言	3) 3國間航路에의 進出
1. 소聯海運의 概況	4) 랜드부릿지 시스템의 強化
2. 소聯海運의 性格	4. 東西海運에 있어서의 爭點
1) 海運行政과 海運企業과의 關係	1) 西方海運諸國의 主張
2) 海運關係 特殊機關	2) 소聯의 反論
3. 소聯海運의 國際競爭力 強化策	3) 荷主國의 態度
1) 運貨政策	結 言
2) 海運同盟에 대한 態度	參考文獻

Abstract

The relationship between western countries and communist bloc, along with the relationship between developed and developing countries, is one of the very important issues in international shipping, and this is why the rapid progress of Soviet shipping has become a matter of great concern among the international shipping scene.

Therefore, with our shipping also grown up to become a capable member in world shipping, we cannot remain indifferent to recent big advancement of Soviet shipping.

Under these circumstances, this article is to offer some materials which are required in finding out the destination where Korean shipping is bound for together with reviewing the status quo of Soviet shipping and analyzing some contradictory argument between East and West.

In order to achieve this object, of course, a wide and diversified study is necessary. However, the various influences of Soviet shipping on the international shipping, criticism by Western countries towards Russian attitude and refutation to it by Soviet side are mainly introduced in this article to a limited extent. This is from our intention to avoid imprudence of making some decisive assertion when the political and economic situation of international level has been rapidly changing from time to time.

Therefore, this article deeply bears a characteristic of current events depending on various

shipping periodicals in large extent.

The following items are mainly reviewed in this article:-

1. The outline status of Soviet shipping
2. The characteristic of Soviet shipping
 - a. The relationship between administration and enterprises
 - b. The annexed shipping organization
3. The reinforcing measures of international competitiveness of Soviet shipping
 - a. Freight policy
 - b. Attitude towards shipping conference
 - c. Advances into cross-trade
 - d. Strengthening of land bridge system
4. Contradictory issues between East and West
 - a. The stand of western countries
 - b. The refutation by Soviet side
 - c. Shippers' attitude in various countries

序 言

國際海運에 있어서의 東西問題는, 南北問題와 더불어 現代海運에 있어서 가장 重要한 問題中의 하나이다. 소聯海運의 急進的 進出이 世界海運에 있어서 크나큰 關心事로 登場한 것은 바로 이 때문이라 할 것이다.

따라서 韓國海運도 이제 國際海運의 一員으로서 參與할 段階에 있는 만큼, 소聯海運의 進出 狀況에 대하여 無關心할 수가 없는 것이다.

本稿는 이러한 狀況 속에서 소聯海運의 現況과 實態를 把握하고 이에 대한 先進 海運諸國의 對應策을 둘러싼 兩側間의 相反되는 主張을 比較檢討하는 동시에 韓國海運의 指向할 바를 摸索하기 위한 약간의 參考資料를 提供하려는 것이다.

물론 이와 같은 目的을 위하여는 廣範하고도 多角的인 調查研究가 隨伴되어야 할 것이나 本稿에서는 國際海運에 미치는 소聯海運의 影響을 概觀함과 아울러 그에 對應하는 西方海運諸國의 批判, 그리고 이에 대한 소聯側의 抗辯內容을 重點的으로 紹介하는 데에 局限시키기로 한다. 이는 政治, 經濟를 위시한 全般的인 國際情勢가 時時刻刻으로 急變하는 現時點에서는, 或種의 斷定的 判斷을 내리는 無謀를 避하기 위한 것이기도 하다.

따라서 本稿는 주로 海運關係 定期刊行物의 記事에 依存한 지극히 時事的인 性格을 濃厚하게 띠게 되는 것이다.

I. 소聯海運의 概況

近代的 性格을 띤 소聯海運의 歷史는 1918年 1月 23日 소비에트 人民委員會의 布告에 따라

數隻의 船腹이 소브플롯트(全소外航船公團)에 讓渡되었을 때에 시작되었다고 볼 수 있는데, 第2次大戰 直後인 1945年 現在에서는 戰爭中에 使用하였던 美國船의 收集船腹과 敗戰獨逸로부터의 捕獲船腹을 합함으로써 마침내 世界 第23位의 船腹保有國으로 伸長한 바 있다.

소聯船腹에 의한 海上輸送量은, 第2次世界大戰前만해도 GNP의 1%에 不過한 外國貿易조차 거의가 鐵道와 트럭에 依存하였기 때문에, 그 船腹은 至極히 微微한 바 있었다.

그러던 것이 第2次大戰後 先進自由主義諸國 및 發展途上諸國과의 貿易이 이루어짐에 따라 그 세력이 漸次 向上함으로써 自國 外航 貨物輸送의 需要에도 應하지 못하게 되었는데, 그 例를 1958年에 들면, 海上輸送에 의한 外國貿易量이 2천6백만톤에 이르렀는데도 소聯船腹은 50隻인 1백40만톤에 不過하였다.¹⁾

즉 소聯海運은 貿易量의 急激한 增加에 따라 마침내 重要한 產業의 하나로 登場함으로써, 商船隊의 規模는 比較的 短時日內에 擴張되었다. 즉 第1表 및 第2表에서 보는 바와 같이 最近 10年 동안에 그 船腹은 2~3倍로 膨脹하여 世界 第6位의 商船隊를 갖게 되었다.

第 1 表 소聯商船 船腹推移 (Lloyd統計: 1975. 7. 1現在)

年次	隻數	總噸數	世界(千總噸)
1950	967	2,124,823	84,583
60	1,138	3,429,472	129,769
65	1,845	8,237,847	160,391
70	5,924	14,831,775	227,490
71	6,575	16,194,326	247,203
72	6,851	16,733,674	268,340
73	7,123	17,396,900	289,927
74	7,342	18,175,918	311,323
75	7,652	19,235,973	342,162

第 2 表 1975. 7. 1現在 世界 8大船腹保有國 比較 (Lloyd 統計)

國籍	隻數	千總噸	前年比
리베리아	2,520	65,820	(+) 10,498
日本	9,932	39,739	(+) 1,032
英國	3,622	33,157	(+) 1,591
노르웨이	2,706	26,154	(+) 1,301
그리스	2,743	22,527	(+) 768
소聯	7,652	19,236	(+) 1,060
美國	4,346	14,587	(+) 158
파나마	2,418	13,667	(+) 2,664

그러나 소聯船腹의 特徵은, 一般貨物船이 그 主流를 이르고 있다는 점으로서 그것은 실로 7백23만 총톤인 世界 第1位이다. 이 優位는 第3表의 新造發注量 狀況으로 미루어 볼 때 當分間 持續될 것임을 알 수 있다. 뿐만 아니라 소聯은 탱커, 兼用船, 벌크캐리어의 整備에도 力點을 두고 있는데, 더욱 注目할 것은 콘테이너船隊의 急速한 強化이다. 즉 現在는 11隻에 不過하나

1) 日本海事新聞社, 「日本海事新聞」(1976. 8. 18), p. 1.

第 3表

소聯船新造發注量 (Fairplay誌 : 1976. 1. 31 現在)

船 種	隻 數	重量톤	平均重量톤
貨物船	119	748,180	6,287
兼用船	4	453,000	111,250
탱커(15萬 D/W 以上)	5	970,000	194,000
“(15萬 D/W 以下)	42	1,732,150	41,241
벌크캐리어	25	373,965	14,958
컨테이너船	33	482,902	14,633

建造中の 33隻을 합하면 隻數로는 世界 第1位가 될 것이다. 이 事實은 소聯海運이, 소聯/社會主義 諸國間, 同/發展途上國 諸國間, 同/資本主義 諸國間의 各 貿易에 從事하던 패턴으로부터 이제는 資本主義 諸國間, 工業發展 諸國間을 連結하는 世界 主要定期航路에의 積極的 進出을 試圖하고 있음을 意味한다.

이제 소聯商船隊의 船質을 船令別로 보면 9年未滿의 若令船이 52.6%를 占하고 있는데 그 構成比는 다음과 같다.

0~4年	20.4%	5~9年	32.2%
10~14年	26.2%	15~19年	12.2%
20~24年	5.2%	25~29年	0.4%
30~以上	3.3%		

또 船型은 一般貨物船이 中心인 점으로 보아 1~3萬重量톤型이 가장 많은데 船令 4年以下의 優秀船에는 2~3萬重量톤型이 많다. 그런데 1萬~1萬5千重量톤型船 2萬67萬重量톤中 30年以上の 老令船이 1萬35萬重量톤, 10~14年船이 71萬重量톤으로서 道합 80%에 가까운 점으로 볼 때 이 船型의 代替가 問題點으로 남게 된다.

다음으로 言及하여야 할 것은 컨테이너船의 擴充이다. 소聯의 컨테이너船建造가 大規模로 進行하는 것은, 3國間 定期航路에 있어서의 激烈한 商戰에 이기기 위해서는 컨테이너化의 方向으로 進出하지 않으면 안된다는 實情때문이다. 다음 第4表는 소聯의 컨테이너船의 發注狀況이다.

第 4表

소聯의 發注濟容컨테이너船(Fairplay誌 : 1976. 1. 31 現在)

積載個數	速力	隻數	竣工豫定年度				
			1975	1976	1977	1978	1979
1,400	23	2	2				
1,000	22	1	1				
798	22	9	1	2	2	2	2
774	20	5	3	2			
700	22	3	3				
364	19	6		4	2		
324	17	3		3			
304	19	4	4				
計		33	14	11	4	2	2

그런데 世界 主要航路에 있어서의 波瀾에서는 恒常 소聯海運이 그 中心으로 浮刻되는데 1974年 1年間に 1萬5千餘隻의 소聯船이 寄港한 港口는, 1萬9千國의 1千1百54港에 달하며 그 就航回數

도 2만8천회 이상이나 되었다.

今次 5個年計劃 期間中の 소련船에 의한 外航貨物輸送量은 前回の 5個年計劃에 比하여 41% 以上の 大幅增加로 나타났고 1975年度의 外航輸送量은 計劃量의 100.9%를 達成한 바 있다.

이제 그 例로서 極東과의 關聯에 있어서 注目하여야 할 FESCO (Far Eastern Shipping Co.)는 1975年度에 있어서 刮目할만한 好成績을 올려 그 外航貨物 輸送量은 1970年度의 2倍以上으로 뛰여 올랐음을 볼 수 있다. 한편으로 極東關係의 設備投資도 過去 5年間に 63.2%나 增大하여 나호트카의 컨테이너 터미널이 그 完成을 보았고 보스토저누이港의 操業도 開始되었다. 컨테이너에 있어서도 新造船 6隻, 改造船 7隻, 在來船 5隻으로서 1974年中에는 5萬個를 輸送하였다. 또한 1976~80年의 第10次5個年計劃에 의하면 컨테이너輸送의 發展, 특히 大型컨테이너의 利用, 各種 專用船의 擴充, 港灣荷役作業의 綜合機械化의 高揚등이 그 重要施策으로 되어 있어, 今後5個年間に 大型컨테이너船, RORO船의 參加는 輸送量 增加에 크게 貢獻하게 될 것이다. 이와 같이 FESCO로 代表되는 소련해운은, 今次 5個年計劃에 있어서 컨테이너輸送을 外航貨物輸送의 主力으로 삼아 1975年 對比 2倍以上의 輸送을 遂行할 것을 計劃하고 있음은 注目할만한 일이다. 한편 소련의 海上輸送量은 1973年에 1억5천만톤으로서 1960年의 4천5백만톤에 比하면 3倍로 增大하였으며, 對象地域도 過去에는 그 相當部分이 社會主義國과의 사이의 것으로서 餘他 10數%가 西方側諸國이고 不過 數%만이 發展途上國이라는 比率이었으나, 現在에는 面方側 貿易이 全體의 3分の 1을 占하며 發展途上國과의 貿易도 15% 以上으로 擴大된 바 있다.

또한 貿易의 特徵으로서는 輸出量이 輸入量의 3倍나 되는 不均衡을 들 수 있다. 뿐만 아니라 소련船에 의한 外國貿易의 積取率은 1974년에는 75%의 高水準을 나타냄으로써, 折半을 外國船에 依存하고 있던 1960年과 比較하면 소련船隊가 얼마나 急進적으로 整備擴充되었는가를 알 수 있다. 소련의 外國貿易의 不均衡 즉 輸入의 減少에 의한 復航空船廻航을 避하기 위한 3國間輸送參與도 括目할만하다.

이처럼 船腹의 擴大와 貿易의 增大에 따라 1975년에는 24個國과의 사이에 海運諸問題를 둘러싼 廣範한 政府間協定이나 契約을 締結한바 있다. 또 外航活動의 活潑化에 따라 外國의 荷主, 부로우커, 其他 海運 및 荷主團體와의 接觸을 強化하고 있다. 그런데 소련해운이 눈부신 發展을 이룩한 條件으로서는 商船隊의 擴充 및 그 質의 構成의 改善과 아울러 強力한 競爭力을 들 수 있다.

現在 進行中인 新5個年計劃(1976~80)에 있어서는 소련船의 海上輸送量을 約 30% 增加할 目標로서 高性能優秀船의 擴充을 必須條件으로 하고 있다. 그리하여 新造船發注는 至極히 旺盛한데 특히 貨物船의 發注比率이 높다. 컨테이너船에 있어서는 1975年 保有量이 世界全體의 1%에 不過하였던 것이 現在發注量은 世界全體의 13%나 占하고 있다.

또한 RORO船의 建造比率이 높은 것으로 보아 今後 소련해운의 活動은 國際定期航路에의 進出, 貨物積取比率의 擴大라는 점에 集約될 것이라고 할 수 있다.

現在 소련이 進出하고 있는 國際航路를 各 船舶會社別로 보면 다음과 같다.²⁾

○ Azov Shipping Co.

- ① 소련(黑海)/터키, 그리스

2) 日本海運集會所, 「海運」(1976.6). p. 17.

- ② 同 /이탈리
- ③ 同 /中東
- ④ 同 /알제리아

○ Caspian S. Co.

- ① 이란(카스피海)/볼티/北海

○ Baltic S. Co

- ① 소聯(볼티)/英國東岸
- ② 同 /西歐/南美東岸
- ③ 同 /同 /美國東岸
- ④ 同 /同 /濠洲
- ⑤ 同 /同 /뉴우질랜드
- ⑥ 同 /同 /카리브海, US 갈프/南美西岸
- ⑦ 同 /핀란드/和蘭/벨지움
- ⑧ 同 /西獨/和蘭
- ⑨ 同 /벨지움
- ⑩ 同 /스웨덴/이탈리/UAR

○ Estonian S. Co.

- ① 소聯(볼티)/西獨
- ② 同 /西歐/西아프리카
- ③ 同 /同 /東地中海
- ④ 同 /스웨덴
- ⑤ 同 /노르웨이/덴마크

○ Murmansk Arctic S. Co.

- ① 소聯(볼티)/西歐/東部캐나다, 五大湖

○ Danube S. Co.

- ① 소聯(다뉴브)/中東
- ② 同 /터키
- ③ 同 /北아프리카
- ④ 同 /그리스

○ Latvian S. Co.

- ① 소聯(볼티)/英國西岸
- ② 同 /英國東岸
- ③ 同 /東獨
- ④ 同 /프랑스大西洋岸
- ⑤ 同 /和蘭
- ⑥ 同 /벨지움

○ Lithuanian S. Co.

- ① 소聯(볼티)/西獨

○ Black Sea S. Co.

- ① 소련(黑海)/불가리아
- ② 同 /에집트
- ③ 同 /인도/스리랑카
- ④ 同 /프랑스南部
- ⑤ 同 /페르시아灣
- ⑥ 同 /北베트남
- ⑦ 同 /쿠바
- ⑧ 東南아시아/西歐/소련(黑海)
- ⑨ 소련(黑海)/地中海/東部캐나다, 五大湖
- ⑩ 同 /東아프리카紅海

○ Far Eastern S. Co.

- ① 東南아시아/캐나다, 美國西岸
- ② 소련(極東)/日本/캐나다, 美國西岸
- ③ 同 /日本/東南아시아/인도
- ④ 同 /香港
- ⑤ 同 /日本

以上の 航路中에서 12個航路는 3國間 輸送을 主力으로 하는 航路로서, 일찌기 先進海運國이 構築해 놓은 既定定期航路, 例컨대 極東/北美, 歐洲/南美, 歐洲/濠洲 등의 航路이다.

이에 관하여 西獨船主協會가 調査한 바에 의하면 코메콘(Communist Economic Conference)諸國이 關聯하고있는 34個航路中에서 運賃同盟에 加盟하고 있는 것은 다만 11個航路에 不過하고 나머지 23個航路에서는 盟外船으로 配船하고 있는 것으로 되어있다.³⁾ 여기서 問題가 되는것은 이 盟外船의 運賃水準인 바 例컨대 코메콘諸國의 盟外船은 平均 30%, 경우에 따라서는 50~60%의 덤핑레이트를 適用하고 있는 것이 問題點인 것이다.

Ⅱ. 소련해운의 性格

1) 海運行政과 海運企業과의 關係

소련해운은 自主獨立性型과 中央集權型을 混合한 組織을 採用하고 있다.⁴⁾ 海運組織의 頂點에 는 소련해運省이 있어 海運政策의 立案 및 遂行에 責任을 지고 있다. 그 밑에 船舶運航總局이 있어 그의 管轄下에 있는 船社間의 調整에 관하여 責任을 지고 있다.

달폴랏트(極東船舶局), 유즈폴랏트, (南方船舶局) 및 세브자폴랏트(西北方船舶局)가 그것으로 서 이 船舶局의 傘下에 19個의 船社가 있다.⁵⁾

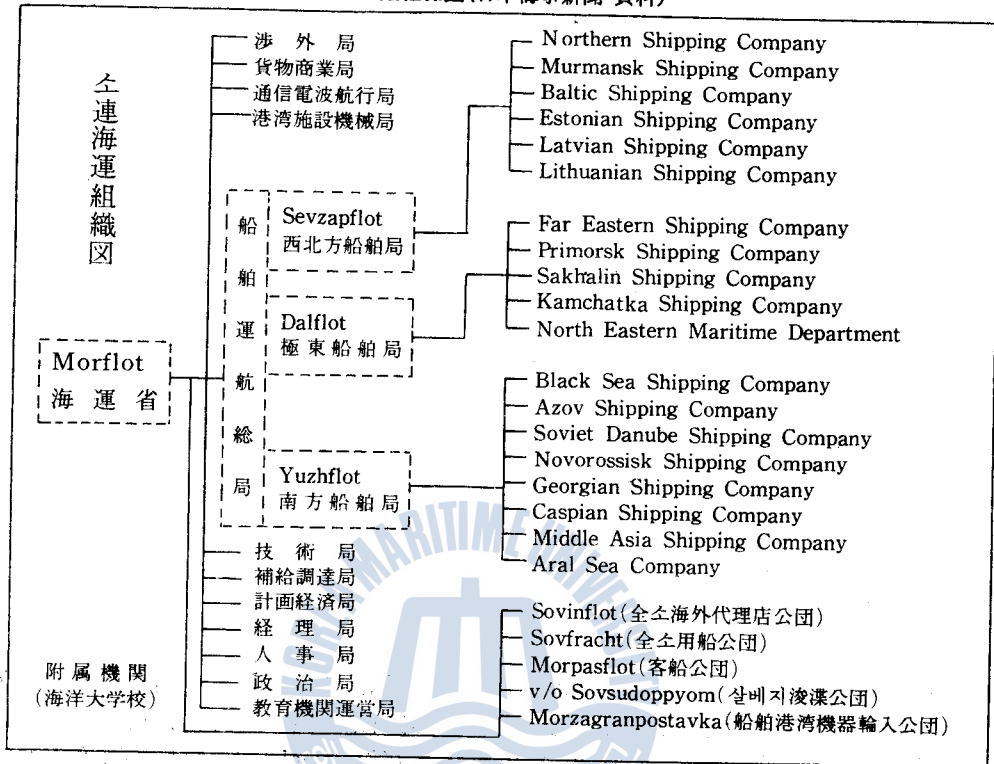
船舶會社와 船舶局과의 內部關係 및 船舶局과 海運省의 關係는 大端히 緊密하나 各 船舶會社

3) 大阪商船・三井船舶, 「海運調査月報」(1975.10), p. 3.

4) 第5表 參照.

5) 前掲「日本海事新聞」(1976. 8. 21), p. 1

第4表 全聯海運組織圖(日本海事新聞 資料)



는 各其 自律의 으로 獨立採算制를 取하고 獨自의 豫算을 樹立함으로써 損益計算을 내고 있다. 즉 船社는 海運省과 直接 折衝하지 않고 다만 各 船社의 計劃과 調整에 船舶局이 그 責任을 질 따름이다.

그리고 船舶會社는 港灣關係와 船舶修理工場에 대하여도 責任을 지는데 他船社의 修理施設을 利用할 때에 있어서는 그 調整만이 船舶局에 의해서 行하여진다. 이것은 修理工場의 目的이 收益面에 있는 것이 아니라 서어비스의 質의 向上을 圖謀하는데 있기 때문이다. 例컨데 유즈플로트 傘下의 8個船社는 24個의 修理工場을 管轄하고 있는데 이것이 全聯船의 耐用年數를 世界最長의 것으로 만드는 理由의 하나이다. 또 港灣作業도 船社의 管理下에 있음으로써 本船의 配船運航調整을 容易하게 하고 있는데, 荷役作業의 順位에 있어서는 全聯船보다도 外國船을 優先시키나, 船社間의 船舶의 인터체인지는 必要에 따라 船舶局에 의하여 行하여진다.

2) 海運關係 特殊機關

全聯에는 全全備船公團, 全全海外代理店公團 및 소비엣트 船主協會 등의 特殊機關이 있는데 그 內容은 大略 다음과 같다.

全全備船公團은 1929년에 設立되어 不定期船의 備船에 관하여 獨占權을 가지고 있다. 이러한 業務를 中央集權化하기로 決定한 것은 備船契約條件에 대해서 調整이 잘 이루어질 것으로 생각 되었기 때문이다.

全全備船公團에는 國際탱커備船과 乾貨備船部門이 있으며 地域別로도 나누어져 있다. 各部는

定期傭船의 管理, 市場調查, 法律問題 및 運賃支拂 등을 擔當하고 있다.

全소海外代理店公團(소핀폴루트)은 소련船의 總代理店으로서 1970년에 設立되었는데 海外의 소련船代理店, 荷役作業, 曳船, 其他의 港灣作業 및 燃料油契約에 關하여 責任을 진다. 또한 소련船의 海外에 있어서의 重要한 法律問題를 取扱하며 1973年以後에는 定期船 活動과 基本政策의 調整에도 責任을 지게 되어 있다. 또한 이 公團은 소련內에 있어서의 對 外國船의 燃料油販賣를 監督하는데 1975年의 實績은 約 40萬톤에 이룬 것으로 報告된 바 있다.

소비에트船主協會(ASSOS)는 여러가지 海運問題를 共同으로 解決하고, 商業的 航行의 發展에 協力함과 더불어 一般經濟的 및 內外航運營上의 技術, 法律 및 其他問題에 있어서 會員의 利益을 擁護하는 것을 目的으로 하여, 1972年에 海運省 傘下의 各船會社와 全소傭船公團을 會員으로하여 結成되었다.⁶⁾ 즉 加入會員의 協力は 同協會의 活動을 통하여 이루어지는데, 그 主要業務는 國際海運에 있어서의 會員의 利害關係事項, 소련船主를 海事に 關한 國際機關에 積極的으로 加入시키는 事項과 外國船主 團體와의 協力增進에 關한 事項 등으로 되어 있다.

Ⅲ. 소련해운의 國際競爭力 強化策

1) 運賃政策

소련船의 運賃은 政治·軍事的要請, 自國의 輸送需要의 充足 및 外貨獲得을 第一義로 하는 經濟的 要請에 의하여 決定되는 政策運賃이기 때문에 그 運賃率은 商業的인 觀點에서는 理解될 수가 없을만큼 低率이다.

이와 같은 소련의 低運賃政策을 可能케 하는 것은 소련海運會社의 支出이 西方側 海運會社의 支出보다 크게 下廻하고 있기 때문임은 물론인데 그 原因은 大略 다음과 같이 要約된다.

- ① 社會保障費가 國家에 의하여 負擔된다.
- ② 船舶의 耐用年限이 길다.
- ③ 船體保險이 없다.
- ④ 燃料의 大部分이 國內에서 低價格으로 供給된다.⁷⁾
- ⑤ 船員教育費가 國家負擔으로 되어있다.
- ⑥ 소련船員의 賃금이 低水準이다.
- ⑦ 商船隊 運航費의 相當部分이 海軍豫算에 吸收된다.⁸⁾

⑧ 船舶修理가 自國內 造船所에서 이루어진다. 以上과 같은 原因以外에도 소련에 있어서의 코스트概念이 自由經濟體制에 있어서와 달리 投資가 需給밸런스에 關係없이 中央政府로부터 直接 이루어지므로 資本費에는 金利가 包含되지 않기 때문에 減價償却의 基準이 西方側諸國과는 다르다.

따라서 소련해운의 運賃決定은 다음과 같은 節次에 의하여 이루어지는 것이다.

- ① 소련船이 積取하는 外國貿易貨物의 運賃決定은 國際海運市場의 水準을 基礎로 하여 政府

6) 前掲「海運」(1974.12), p. 52.

7) 西方側 價格의 4分の 1 程度이다.

8) 소련船 乘組員은 商船과 海軍의 相互間에서 定期的으로 交代된다.

計劃委員에 속하는 價格局에 의하여 이루어진다.

② 不定期船貨物은 소聯과 相對國과의 協定에 의하여, 双方的 船舶 및 商品에 따라 決定된다.

③ 定期航路에 就航하는 소聯船에는 同一航路의 外國船運賃보다 下廻하는 競爭運賃이 採擇된다.

④ 萬一 소聯船運賃策定에 國際市場水準을 反映시킬 必要가 있을 때에는, 海運省이 每年 年次計劃의 成立前에 價格面에 대하여 運賃의 改訂을 申請하기로 되어 있다.

⑤ 外國貿易의 運賃은 貨物의 種類에 따라 格差를 두고 있는데 드라이 카야코에 있어서는 木材를 除外하고 10種類의 運賃體系가 採擇되어 있다.

⑥ 소聯의 諸港을 向한 貨物運賃은 政府가 決定하되, 그 基準은 必要 코스트에 若干의 利益을 添加하는 것을 原則으로 한다.

즉 소聯船의 運賃은 政治的·軍事的 및 經濟的要請에 呼應하는 政策運賃인데다가 上記 6項目의 要素를 勘案하기 때문에 如何한 競爭의 低運賃의 提示도 可能한 것이다.

2) 海運同盟에 대한 態度

現今의 國際政治의 問題는 1950年代와 같은 東西의 이데올로기의 對立보다도, 오히려 經濟的으로 惠澤을 못받고 있는 低開發國의 內需날리증을 兩陣營의 先進國이 如何히 받아들이는가 하는 所謂南北問題에 重點이 두어져 있다.⁹⁾

그런데 소聯은 이미 世界 第6位의 巨大한 船腹量을 保有하여 北의 位置에 있으면서도, UNCTAD를 中心으로 論議되고 있는 定期船同盟憲章의 問題에 있어서는 南의 立場을 擁護하면서 二重의 態度를 取하는 등, 그들의 戰術은 恒常 國際情勢와 航路事情에 따라 變化하는 것이다¹⁰⁾ 즉 強力한 同盟이 效果的인 延戾制와 二重運賃制를 採擇하고 있는 경우 또는 政府가 立法으로 同盟을 保護하고 있을 경우에는 모든 手段을 다하여 同盟에 加入하려고 한다. 그러나 美國關係 同盟과 같은 오픈·콘퍼런스의 경우 또는 同盟이 盟外船의 攻勢에 弱할 경우에는 全力을 다하여 頻繁한 航海數와 運賃덤핑으로 그 航路에 侵入하면서도 高率貨物만 物色하고, 低運賃貨物에는 손을 대지도 않는다. 이 典型的인 例로는 FESCO가 北美太平洋岸/極東航路에 18隻의 콘테이너船과 在來船을 投入하여 自國港口에는 一切 寄港하지 않고 運航하고 있는 것을 들 수 있다. 한편 소聯은 同盟憲章이, 海上經濟關係를 調整할 뿐만 아니라 世界의 海上貨物輸送에 있어서의 諸般利益을 보다 公正하게 配分함으로써 船主와 荷主間의 關係改善에도 寄與하는 그러한 基本的 進歩性을 認識하기 때문에¹¹⁾ 同盟憲章에 署名하였다고, 主張하면서도 西方側의 高收益性航路에 盟外船으로서 進出하는데에는 何等의 制約을 받을 바가 없다는 態度를 取하고 있다. 따라서 소聯立場으로서의 同盟憲章의 意義는 다만 있을 수 있는 모든 利益을 얻을 수 있는 데에 있다. 즉 소聯의 同盟憲章支持가, 첫째로 發展途上國의 政治的好評을 얻고, 둘째로는 自國貨物의 自國船積取를 指定받을 수 있으며, 셋째로는 소聯船의 第3國間航路進出을 公式으로 認定한 것이라고 認識되는 것이다.¹²⁾

9) 東海林滋 海運論 (東京, 成山堂, 1971), p. 69.

10) 日本海事産業研究所 「外國海事情報」 (1976. 4. 5), p. 16.

11) 上掲誌 (1975. 7. 15), p. 11.

12) 前掲 「日本海事新聞」 (1976. 8. 9), p. 1.

3) 3國間航路에의 進出

소련의 3國間航路 進出努力에는 몇가지의 理由가 있다. 즉 그 첫째는 自國 輸出入貨物이 不均衡하기 때문에, 그에 따르는 剩餘스페이스의 消化를 위하여 3國間航路에 進出하지 않을 수 없는 것이고, 둘째는 많은 港口가 冬季에 結氷되어 閉鎖되기 때문에 季節에 따라 船舶을 다른 航路에 配船하지 않을 수 없기 때문이다.

그런데 3國間航路에 있어서의 現在와 같은 소련船의 進出은 短時日內에 이루어진 것이 아니고, 1962年~1967年間에 있어서 1백90만톤으로부터 1천5백70만톤으로 增加한 것이다.¹³⁾

그리고 소련船은 3國間航路에 進出함에 있어서는 始初에는 盟外船으로 出發하는데, 이는 魅力的인 競爭의 運賃을 武器로 하는 수 밖에 없는 것이기 때문이다. 이에 대하여 西方側의 既成同盟은 運賃延戻側(deferred rebate system) 또는 契約制 등의 方法으로 荷主를 묶고, 경우에 따라서는 競爭擊退船(fighting ship)을 動員하여 對抗할 것이나¹⁴⁾ 龍大한 國力과 國家政策을 背景으로 함으로써 商業的探算을 無視하는 소련船隊에 대해서는 別로 큰 效果를 얻을 수 없을 것이다.

4) 랜드브리지 시스템(Land Bridge System)의 強化

日本과 歐洲를 起點으로 한 시베리아經由 콘테이너一貫輸送이 試圖된 것은 1967年의 일이다. 當時 무르만스크號를 使用하여 試驗的으로 開始된 콘테이너一貫輸送에 있어서는 그 數量이 微微하여 3年이 經過한 1970年의 輸送量도 3백97個에 不過하였는데, 1971年3月부터 카바레라號가 日本/나호트카間에 就航함으로써 同 서어비스가 本格化되었다. 그런데 시베리아 랜드브리지의 秩序 整然한 一貫輸送狀況을 例示하던 다음과 같다.

즉 「日本の 名古屋港에서 콘테이너에 積載된 라디오나 텔레비전은 나호트카와 레닌그라드사이를 定期的으로 運行하는 콘테이너專用列車로 14晝夜사이에 運送된다. 英國의 商社앞으로 發送되는 日本의 製品은 오랜 時日이 걸리던 南方迂廻航路를 經由할 必要가 없이 레닌그라드港에 臨接한 아프토보驛에 到着한다. 이에 관해서는 볼틱船舶會社所屬의 콘테이너取扱店, 레닌그라드海港 콘테이너輸送班 및 全聯邦外國輸送公園 등에 이미 連絡되어 있어, 日本과 香港에서 到着한 콘테이너는 콘테이너專用船에 積載할 手配가 이미 되어져 있다. 그러는 동안에 貨車50輛에 콘테이너를 分載한 定期貨物列車가 特設플랫폼에 들어온다. 플랫폼에서 콘테이너를 整理하는 사이에 大型自動換積機가 다가온다. 作業은 迅速하고 整然하게 이루어진다. 그리고 라디오나 無線으로 交信後 20~30分後에는 이미 콘테이너 專用埠頭に 보내지며 그날로 船艙에 積載된다. 이로부터 5晝夜가 經過하면 콘테이너는 英國의 受荷主에게 配達된다」¹⁵⁾ 는 것이다.

그런데 소련은 始初부터 外貨獲得上의 有効手段으로서 시베리아 랜드브리지에 대해 積極적인 姿勢로써 臨하였다. 즉 港灣施設의 改善과 아울러, 船舶을 비롯한 鐵道, 트럭 등 輸送力의 增強을 위한 對策을 樹立한 結果 1975년에는 輸出이 4만7천3백14個로 그 輸送量은 約 百만톤으로 伸張하였으며, 1976年에도 歐洲向 콘테이너輸送量은 月 5천個를 突破한 바있다. 그러나 西航과

13) 上掲紙 (1976. 8. 19), p. 1.

14) 關野唯一, 國際海運經濟 (東京: 中央經濟社, 1957), p. 123.

15) 前掲「外國海事情報」(1975. 1. 15), p. 15.

東航의 언발란스 즉 輸出貨物의 增加에 따른 콘테이너의 廻轉率 惡化는 아직도 問題點으로 남아 있는데 특히 最近 西航增加에 대한 東航減少傾向으로 인한 언발란스가 一層 擴大되고 있기 때문에, 시베리아 랜드부릿지의 今後의 盛衰는 그 需要에 應할만한 콘테이너 提供의 可能性 與否에 달려있다고 하겠다. 뿐만 아니라 또 하나의 問題는 運賃에 있다. 즉 FAK (freight all kind) 레이트와 品目差別運賃率과의 競爭이 大規模로 發生할 潛在性이 內包되어 있기 때문에, 시베리아 랜드부릿지도 앞으로 FAK 레이트 혹은 이에 가까운 運賃制를 採擇할 可能性이 많아, 品目別運賃率의 運賃體系를 採用하고 있는 日本/歐洲間의 運賃同盟과 激突이 있을 것이 豫想되는 점이다. 그런데 시베리아 랜드부릿지가 當面目標로 하고 있는 輸送量은 日本/歐洲 相互間에 全體 荷動量의 20%라고 한다.

따라서 萬若 이러한 大量貨物이 運賃體系의 相違 때문에 서로 다른 輸送經路에 誘引된다면 輸送秩序가 混亂될 것이 豫想되기 때문에 兩者間의 運賃協定(interconference) 등의 方法으로 秩序維持를 必할 必要가 生길 것이다.¹⁶⁾

한편 소聯이 노리고있는 랜드부릿지 經由貨物을 보면 주로 高價物로서 例컨대 텔레비존, 트랜지스터, 라디오, 포켓트電算機와 같은 電氣機器 및 自動車部品, 유리製品, 醫藥品, 纖維, 酒類 등이다.

그런데 시베리아 랜드부릿지에는 다음과 같은 問題點이 있다. 즉 그 첫째는 多期의 寒冷氣候에 맞지 않는 例컨대 플라스틱類, 食品類 등이 그것이다.¹⁷⁾

氣候問題外的 缺陷으로서는 소聯側 荷役의 非能率, 荷物의 途中紛失과 破損 그리고 貨車의 形便에 따른 貨物의 到着遲延을 들 수 있다. 또한 이밖에 콘테이너 修理設備의 貧困, 소聯軍에 의한 鐵道優先使用, 나호트카港에 있어서의 書類節次의 遲延 등을 들 수 있다.

따라서 랜드부릿지로 인한 소聯의 利得을 過大評價하지 않는 專門家들의 見解가 妥當할지도 모른다. 그러나 소聯으로서의 시베리아大陸橫斷鐵道の 強化, 關聯産業으로서의 콘테이너港灣施設 및 商船隊의 增強은, 다같이 經濟面 以上으로 軍事的·政治的으로 큰 意義가 있는 것이라고 하는 것이 西歐 軍事專門家들의 衆論이다.

한편 스에즈運河 開通의 影響에 대하여는, 랜드부릿지 利用貨物의 殆半이 日本과 北歐間의 輸送이기 때문에 거의 關係가 없고 다만 東南아시아/歐洲間의 輸送에 있어서만 스에즈經由가 有利하다는 것이 是認되고 있다.¹⁸⁾

그러나 東西間의 緊張이 緩和되는 限에 있어서는 시베리아大陸橫斷鐵道の 存在가 自由主義貿易圈의 船舶會社에 대해서 強力한 競爭相對가 된다는 데에는 異論의 餘地가 없다.

Ⅳ. 東西海運에 있어서의 爭點

1) 西方海運諸國의 主張

西方側 海運諸國이 標榜하는 「海運自由의 原則」은 過去 7~8年間 소聯商船隊에 의하여 逆利

16) 飯田秀雄, 海陸複合輸送の研究 (東京: 成山堂, 1973), p. 75.

17) 이에 관하여는 소聯 및 日本의 技術陣이 이에 適合한 特殊콘테이너를 開發中에 있다.

18) 前掲 「海運調査月報」 (1976. 1), p. 6.

用되고 있는데, 그것은 一部航路에서 소련船隊가 運賃率을 大幅 引下하는 盟外活動이다. 이것은 西方側의 傳統的 海運諸國에 對한 威脅이 될 뿐더러 커다란 反感의 標的이 된다는 것이다. 그리하여 1975年末 開催된 CENSA(歐洲船主協會)에서는 소련을 中心으로 한 東歐諸國의 海上 運賃引下에 關하여 廣範圍한 意見交換이 있었다. 그러나 이에 對한 效果의인 對抗措置의 發見에는 相當한 時間이 所要될 것이 豫見되는바, 各國의 各界代表들의 意見과 그에 對한 反應을 概括하면 다음과 같다.¹⁹⁾

○ 西獨하파그로이드社長 H. J. 크루우제 :

東方側 諸國船隊 특히 소련船의 運賃레이트는 商業的이라고는 할 수 없는 政治的·戰略的인 意圖를 가진 것으로서, 이렇다 할 海上貿易量을 갖지 않은 소련이 이제 自由海運諸國의 定期航路에 侵入하여 漸次 그 貨物을 奪取함으로써 成長하고 있다. 그런데 소련船隊는 荷主에게 一時的인 利益을 提供할 것이나, 結局은 世界經濟를 危險속에 몰아넣음으로써 自由主義테두리 안에서 形成된 既存輸送形式을 破壞하려고 하고 있다. 또한 소련은 시베리아橫斷 랜드부릿지에 있어서도 低廉한 鐵道運賃의 採擇으로써 西歐運輸業界에 對하여 航洋部門뿐만 아니라 トラック界, 鐵道, 沿岸航行船 및 페리보오트에 이르기까지 큰 威脅을 느끼게 하고 있다.

○ 歐洲共同市場船主協會會長 K. H. 자가 :

코메콘船隊의 擴張 특히 소련商船隊의 現在活動과 長期計劃은 西方側諸國海運에 重大한 打擊을 주고 있다. 즉 西方諸國의 港口는 開放되어 있기 때문에, 東歐불록船隊에 對하여 有利한 途中港이 됨으로써 그들의 船隊는 低廉한 運賃으로 充分한 貨物을 얻을 뿐만아니라 그들을 支持하는 荷主를 發見하기가 容易하게 된다.

○ 인도. 파키스탄同盟議長 L. Y. 하드슨 :

英國船主들은 東歐 및 소련商船隊의 運賃引下에 對抗하기 위한 콤파살 베이스競爭을 拋棄하고 있다. 왜냐 하면 萬一 콤파살 베이스로서 이 運賃引下와 競爭하려면 同盟側도 그 30~40% 程度 그運賃을 引下하여야 하는데, 그런 경우에는 相對方이 또다시 引下하기 때문에 空然한 徒勞에 그칠 뿐일 것이다.

즉 소련은 外貨獲得을 第一次의 目的으로 하고 있기 때문에 各航海의 採算問題에는 關心이 없는 것이다. 따라서 競爭市場에서 소련과의 協調希望을 버린 諸同盟은 別途의 統一的 行動을 檢討하고 있는 바, 이것은 政府介入이라는 棘刺한 問題가 될 것이다. 왜냐 하면 現在와 같은 國際貿易의 時代에 있어서는 一國단으로 이러한 措置를 講究할 수가 없기 때문에 國際的 措置 例컨대 EEC에 의한 規制같은 것으로서 貿易業者들의 소련船利用을 禁止시키는 등의 學論이 있어야 할 것이다.

○ 前스웨덴船主協會會長 C. 시도우 :

소련商船隊의 攻勢에 對抗하기 위하여는 西方側 各國이 그 海運政策과 貿易政策을 調整할 必要가 있을 것이다. 물론 西歐, 美國 및 日本 등에 있어서는 그들의 海運政策을 調整한다는 것은 容易한 일이 아닐 것이나, 西方側의 海運産業을 防禦하기 위하여는 政府의 介入만이 有效할 것이다.

○ 前 CENSA 會長 W. R. 랫셀 :

東方側諸國의 海運政策 및 實際行動은 商業베이스에 의한 世界定期船海運과 世界貿易에 對하

19) 前掲「外國海事情報」(1976. 4. 5), p. 16

어 威脅을 주고 있다. 그리하여 西方側 自由主義諸國의 海運企業은 소聯政府의 政策的武器로서의 非商業的 競爭에 漸次 말려들어가고 있는 現實에 놓여 있다.

○ 和蘭船主協會 :

코메콘諸國船隊는 1974年 和蘭各港에 있어서 月間平均 百萬톤의 荷役을 행하였는데 그 船隊는 北歐/地中海航路에 있어서 全體貨物의 35%를 吸收하였다. 이러한 코메콘商船隊의 顯著한 成長은 西方側 自由主義諸國의 海運에 深刻한 混亂을 일으키게 하고 있다.

○ 英國海運評議會 :

英國海運은 東歐諸國海運 특히 소聯海運의 極烈한 運賃切下와 非商業的慣行에 의하여 威脅을 받고 있는데 그것은 소聯船員賃金이 低廉한 것과, 그 商船隊 運營코스트의 많은 部分이 海運豫算으로 이루어지고 있는데에 基因한다. 그런데 萬一 이러한 傾向이 今後 5年間만 放置된다면 소聯을 비롯한 東歐諸國海運은 世界貿易속에서 壓倒的인 地位를 占하게 될 것이다.

○ 美國 National Maritime Union會長 S. 홀 :

소聯은 美國과의 通商貨物의 大部分을 積取하기 위하여 美國과의 政治的 和解를 노리고 있다. 그러면서도 그 反面 餘他諸國에 대하여는 그들의 船隊活動을 弱화시키기 위하여 自國船隊의 增強에 全力을 傾注하고 있다. 그러므로 西方諸國은 소聯의 強靱한 進出과 諸般의 恣意的 慣行에 대하여 單純한 論難뿐만 아니라 이를 規制할 수 있는 適切한 對抗措置의 講究에 努力하여야 할 것이다.

以上과 같은 各國 各界代表들의 意見이 續出하는 가운데서 美聯邦海事委員會와 歐洲船主協議會는 소聯船에 대한 對應措置에 관하여 相互間에 銳意 檢討中에 있다.

그런데 美聯邦海事委員會는 美國通商에 有害한 運賃에 관하여, 그 取消權을 쥐고 있는 「海上運送法」(1916年 制定)이 嚴格히 實施되더라도 소聯船에게는 別 效果가 없을 것으로 보고 있다. 왜냐 하면 過去の 經緯로 볼 때 外國船主에 대하여 運賃率에 관한 코스트 데이터의 提出을 要求하면 當該國政府에 의하여 直刻的인 反對가 舉論되었기 때문이다. 따라서 美聯邦海事委員會는 이노우에 (井上)法案을 支持하고 있다. 美國의 다니엘·이노우에 上院議員에 의하여 提唱된 이 法案은, 第3國船에 대하여, 그 提示運賃이 적어도 코스트를 커버하는 것이라는 證明書의 提出을 義務化시키려는 것이다.²⁰⁾

그러나 萬一 이노우에法案이 荷主, 美海事局, 國務省 및 法務省의 反對를 누를 수 있다고 하더라도 소聯船의 運賃을 컨트롤한다는 것은 無理한 일이다. 왜냐 하면 이노우에 法案이 制定된다 하더라도 美聯邦海事委員會가 果然 國營獨占企業의 關係코스트를 正確히 掌握할 수 있을 것인가 疑問視되기 때문이다.

한편 歐洲船主協議會는 各船主구룹에 대하여, 國營企業과의 去來에 있어서는 選擇의 餘地는 적다 하더라도 商業上의 너프로취는 하여야 한다고 主張하고 있다. 즉 소聯, 東歐圈을 除外한 同盟멤버가 相互間에 緊密한 協調를 圖謀함으로써 例컨대, 暫定的인 解決方法으로서 共產圈船을 傭船한다든가 또는 同盟멤버인 共產圈船社에 影響力을 行使하는 方案 등이다. 또한 歐洲船主協議會, 歐洲共同市場船主協會, 美國船主協會, 東歐圈船主協會間의 對話도 提案되고 있다.

그런데 船主나 同盟은 政府의 援助없이 는 國旗差別政策이나 自國貨物留保政策에 對抗할 수 없기 때문에 歐洲船主協議會의 멤버들은 既存의 「海運自由의 原則」을 버리고 政府의 直接的인

20) 前掲「日本海事新聞」(1976. 8. 13), p. 1.

介入과 援助를 바라는 意向을 가지게 되었다.

2) 소련의 反論

위에서 보아온 바와 같은 소련해운에 대한 西方側의 攻駁에 대하여 소當局者는 하나하나 綿密한 反駁을 하고 있다.

소련해운省의 아베린局長은 다음과 같이 말한 바 있다.²¹⁾

즉 「소련해운에 대한 攻擊에 대해서는 別로 神經을 쓰지 않고 있다. 왜냐 하면 그것은 各航路에서 不況으로 競争이 激化하였을 때, 그들이 當該航路에서 獨占을 繼續할 수 있는 政治的 風士를 確立하려고 할 경우에 행하여지는 것이기 때문이다. 그러나 소련의 政策은 이러한 不況期에 있어서도 恒常 協調를 指向하고 있는 것이다. 소련船을 攻擊하고 있는 西獨船主와 其他 定期船社는 소련의 民間 및 政府代表者에 의하여 接觸이 試圖되고 있음에도 不拘하고, 소련船과의 接觸을 하기 싫다고 말하고 있다. 그 戰術의 背後에 있는 動機는 西方側이 發展途上國과의 關係強化를 圖謀하기 위한 캠프라주이다. 西方側에서는 소련해운이 單一한 組織下에 있는 巨大한 船社인 것같이 想定하고 있으나 이것은 잘못이다. 소련해운은 外國航路에 16個船社가 參與하고 있는데 그들은 獨自的으로 運營되고 있으며 소련해운의 주된 任務는 소련의 沿岸 및 外國 貿易輸送에 있을 따름이다. FESCO가 太平洋航路에 進出한 緣由는 1968~69年 캐나다가 아직 船舶을 自國에서 提供하지 못했기 때문에, 소련船을 日本/英領콜롬비아間 航路에 使用한데 있다. 當時 FESCO는 太平洋運賃同盟에 加盟할 意向을 表明하였으나 同盟멤버에 의해서 拒絶되었다. 그러나 FESCO는 1970年 初期에 美國西岸으로부터 貨物의 輸送要請을 받았는데 同盟社船들의 反對와는 달리 荷主와 政府當局의 協力을 얻음으로써 그 要請을 受諾 就航한 것이 FESCO가 同航路에서 成功을 이룩한 理由일 따름이다.

同盟의 시스템은 소련에서도 받아들여지고 있다. 소련船은 現在 14個의 同盟에 加入하고 있는데 1967年에 불틱船舶會社가 濠洲航路에 加入한 것이 그 最初로서 이는 2年間の 鬭爭끝에 이루어진 것이다.

또한 소련船社가 코스트를 無視하고 있다는 批判은 잘못이며, 다만 政府의 補助가 없기 때문에 利益없는 運營할 수 없을 따름이다. 물론 소련해운이 他國海運에 比하여 全然 利點을 가지고 있지 않는 것은 아니다. 즉 運航費用이 他國船에 比하여 低廉하기 때문에 低運賃設定이 可能하여질 따름이다.」 그런데 코메콘諸國船主協會의 事務總長 A. N. 가브리로프는 소련을 위시한 社會主義 諸國海運의 運賃덤핑에 대한 非難에 대해서, 아래와 같은 反論을 提起한 바 있다.²²⁾

「즉 西方側諸國의 船主協會 會員들은 發言이나 팜프렛속에서, 社會主義諸國의 船主들이 定期航路同盟테리프를 最高 60%까지도 割引하고 있는 듯이 宣傳하고 있으나, 例外的인 경우를 除外하고는 이러한 多額의 割引은 있을 수 없는 일이다.

오히려 同盟테리프가 10~20%의 割引을 하고 있는 것은 正常的인 經濟觀念에서 볼 때 容納할 수 없는 일로서 이는 社會主義諸國船主가 생각해낸 것이 아닌 것임을 想起하여야 한다.

同盟加入의 是非는 同盟의 性格, 同盟과 加入船主所屬國과의 關係, 同盟의 內部事情 등에 의하여 決定될 것으로서 어느 同盟에 加入할 것인가 아닌가 하는 問題는, 어느 船主에게나 複雜

21) 上掲紙 (1976. 8. 16), p. 1.

22) 前掲「外國海事情報」(1976. 6. 15), p. 6.

하고도 綜合的 判斷을 要하는 問題인데 더구나 社會主義諸國船主에 있어서는 더욱 그러하다. 그러나 社會主義諸國의 船主들은 언제나 信賴할 수 있는 파트너로서 全世界에 定評이 있는만큼, 一旦 어느 同盟이든 加入하면 그 同盟의 約定條項을 嚴格히 지킬 것이다. 따라서 社會主義諸國의 船主들은 同盟加入의 條件이 整備되었을 경우에 있어서도 萬一 同盟멤버內部에서 基本的인 條項의 約定違反(例컨대 秘密割引)이 盛行하고 있을 경우에는 加入을 保留할 것이며, 이러한 慣習에는 原則的으로 追從하지 않을 것이다. 즉 이러한 경우에는 同盟밖에서 一定의 割引을 明示하고 營業하는 것이 훨씬 誠實한 態度이기 때문이다.

즉 會社가 適切한 利益을 얻으면서 同盟테리프보다 安價인 運賃을 提示할 수 있는 것은 덤핑 政策의 結果가 아니라, 오퍼레이팅 코스트의 低廉때문인 것이다.

減價償却費의 處理方法도 檢討할 만 하다. 즉 西方諸國에 있어서는 利益에 대한 稅額을 減少시키기 위하여 短期償却制를 採用하고 있는데 이러한 시스템이 運賃率에 反映될 것은 當然한 結果이다.

또한 英國海運會議所發行的 팜프렛에는 社會主義諸國海運이 國際海運에 미치는 惡影響을 過大批評한 것이 있는데 그 概要는 다음과 같다.

즉『出荷主들은 소聯의 運賃割引利用의 魅力을 慎重히 再考하여야 하는데 그 割引은 短期的性質의 것으로서 將來를 생각할 때에는 오히려 不利를 招來할 것이라』고 하였다. 그러나 이같은 脅迫은 적어도 10~15年前 社會主義諸國海運이 3國間定期航路에 처음 進出하였을 때의 若干의 失手를 誇張한 것에 不過하다.

즉 現在는 全世界의 荷主들은 소聯船主들이 維持하고 있는 航路의 確實性을 믿고 있을 뿐더러 社會主義諸國의 船主들까지도 그 將來에 걸쳐 互惠協力者로서 共存할 것을 期約하고 있는 것이다.

結論的으로 西方側船主의 最大의 期待는 定期航路 특히 컨테이너輸送에 있어서의 特權的地位를 保持하기 위하여 自己政府를 參加시키려는 底意의 發露라고 斷定할 수 있는 것으로서, 이를 위하여 社會主義諸國의 海運을 利用할 따름이다. 그러나 萬一 어떤 特定船主그룹이 그들의 特權保持를 위하여 政府가 立法措置를 취하는 등의 介入을 敢行한다면 漸次 複雜하게 되어 가는 國際海運環境을 더욱 混迷하게 만들 뿐일 것이다」

끝으로 소聯海運省의 구첸코海運相의 反論을 보면 다음과 같다.²³⁾

즉「過去 15年間의 소聯海運의 成長速度는 外航貨物量의 增大에 따른 것으로서 輸出貨物의 折半以上은 自國船, 그리고 나머지는 外國船에 依存하였다.

定期航路에 의한 雜貨輸送은 世界海運에서 가장 獨占化가 進行되고 있는 것으로서 이 輸送의 大部分은 主要한 西歐諸國, 美國, 日本의 手中에 集中되고 있다. 그들의 船腹量은 世界의 雜貨輸送船의 71%, 컨테이너專用船의 98%, LASH船의 100%를 占하고 있다. 이에 대해서 코메콘諸國의 船腹은 雜貨에서 12%, 컨테이너에 있어서는 0.8%에 不過하다.

西方側諸國에서는 社會主義諸國의 商船隊가 國營이라 하여, 商業的採算이라는 當然한 생각을 갖지 않고 船舶을 運航하고 있는 듯이 말하고 있으나 國際的인 商業經濟關係가 發展하고 있는 오늘날에 있어서는 國營企業과 民間企業은 서로 正常的인 商業的 基盤에서 運營할 수 있는 것이다. 그리고 소聯의 諸船舶會社는 公平하고 名譽로운 競爭規則을 遵守하고 있으며, 公式

23) 前掲「海運」(1976.6), p.25.

로 徵收한 運賃의 一部를 裏面에서 荷主에게 돌려줌으로써 公式테리프를 秘密裡에 割引하는 등의 禁止된 競争은 하지 않는다.

西方側諸國은 소련船員의 低賃金を 指摘하고 있으나 社會主義國과 資本主義國의 賃金體系는 根本적으로 다르다는 것은 周知의 事實이다. 소련의 船員은 他分野의 勤勞者와 마찬가지로, 純粹한 賃金外에 國家의 社會保障을 비롯하여 獎勵資金, 住宅建設의 基金 등에서 많은 物質的 惠澤을 받고 있다. 따라서 소련船員의 賃金은 主要 資本主義諸國의 船員의 給料에 比해서 조금도 遜色이 없는 것이다.

소련의 船舶會社가 資本主義國 海運企業에 대해서 或種의 優位性을 가지고 있는 것은 事實이 證明하고 있다. 그러나 이러한 優位性은 非經濟的 事業方法에 의해서 얻어지는 것이 아니고 소련의 經濟體制와 社會關係의 社會主義的 特性에서 나오는 것이다.

소련을 비롯한 社會主義諸國의 國際海運에의 參加는 世界海運의 現體制를 조금도 侵害하지 않을 뿐만 아니라 오히려 運賃市場의 安定에 도움이 되고 있다. 最後로 소련의 海運諸機關의 基本方針을 提示하면, 國際舞臺에서 일어나는 海運關係의 如何한 問題라도 그 解決에 있어서는 關係者間의 協力과 相互理解만이 時代의 精神과 要望에 合致되는 唯一한 方法이 된다는 것이다.]

1) 荷主國의 態度

위에서 보아온 바와 같이 西方側諸國은 一齊히 소련船 및 東歐船의 威脅에 대한 對應策을 強調하고 있으나 低運賃을 달갑게 享受하고 있는 荷主側은 同盟의 여러가지 規制策에 대하여 冷淡한 態度를 보이고 있는 實情이다. 그 例로서 英國의 大化學會社인 ICI, 코오톨드와 같은 荷主가 시베리아·랜드브릿지로 호르고 있음을 들 수 있다.

또한 英國荷主協會의 聲明은, 荷主의 立場으로서는 最低運賃을 要望할 수 밖에 없을 것이라고 하면서, 英國海運의 繁榮이 英國荷主에게도 利益을 가져온다는 데에는 異議가 없으나, 그렇다고 해서 船舶의 選擇, 輸送루우트의 選定은 各荷主의 自由이므로 이에 介入할 수 없다고 하면서 그 理由를 다음과 같이 들고 있다.

즉 「英國荷主만이 同盟의 高運賃을 받아들인다면 海外市場에서 敗北하고 말 것이다. 즉 소련海運의 威脅을 公平하고도 客觀적으로 評價할 수 있는 立場에 있는 것은 政府뿐인데, 萬若 英國政府가 그 事實을 明白히 立證함으로써 西方側 諸國政府가 對抗手段을 共同으로 講究하고 그에 대하여 各國荷主가 同一步調를 取한다면 英國荷主도 이에 順應할 것이다.」 그런데 美國에는 소련船의 덤핑攻勢에 대한 對抗策인 「3國船運賃規制法案」(通稱다니엘·이노우에 法案)이 있기는 하나 美國輸入協會 및 國家產業輸送리이그 所屬의 荷主 1천8백社가 反對함으로써 同法案은 一旦 廢棄된 바있다. 그런데 이 法案은 1975년에 FMC, 海運業界 및 一部荷主의 支援을 받아 再次 議會에 上程되었으나 또다시 司法省의 反對와 많은 荷主, 港灣局, 스테베業界들의 反對로써 그 行方은 前途多難하다 하겠다.²⁴⁾

또한 소련經由로 歐洲 및 中近東과 日本을 잇는 시베리아·랜드부릿지의 最大顧客인 日本의 各荷主도 英國荷主와 마찬가지로 低運賃을 享受하고 있다. 즉 日本의 消費財 및 電氣製品의 大

24) 前掲「日本海事新開」(1976.8.11), p 1.

부분을 비롯한 大荷主들의 高運賃率貨物은 랜드부릿지를 經由하고, 다만 低運賃率貨物만을 同盟船으로 運送한다는 政策을 取하고 있는 것이다. 뿐만 아니라 아세아 荷主들도 歐洲極東同盟의 運賃引上을 非難하면서 盟外船 또는 傭船에 의한 輸送을 하겠다고 威脅하면서 同盟의 反省을 促求하고 있는 形便이다.

濠洲에 있어서도 濠洲食肉廳과 濠洲/東部美洲同盟間의 抗爭으로 同盟內에 龜裂을 나타내고 있는 實情이다.

結 言

소聯海運의 急進의 進出과 그 結果로 일어나는 國際海運市場의 混亂 등 西方海運國에 미치는 影響에 대하여 살펴본 結果 나타난 問題點은 大略 다음과 같이 要約된다.

첫째, 西方側의 非難에 대한 소聯의 反應은 恒常 否定的이다. 즉 同盟制度나 기타 모든 國際間의 協力에 대하여는 恒常前進의 姿勢로서 協助할 用意가 있다는 曖昧한 態度表明에 대하여 과연 이것을 額面 그대로 받아들일 수 있을 것인가의 疑問이다.

둘째는, 荷主國의 動向에 대한 對策이다. 즉 荷主立場은 恒常 低運賃에 魅力을 가지는 것으로서 海外市場競爭에 있어서의 西方側 高運賃同盟體制는 소聯의 低運賃體制 아래에서 敗北할 公算이 濃厚하다는 것이다. 따라서 소聯海運에 對抗하는 唯一한 方途는 各西方海運國政府의 直接的介入과 共同戰線의 構築 뿐이라는 것이다.

셋째로는, 이러한 觀點에서 볼 때의 韓國海運이 取할 바 立場이다. 즉 韓國海運도 西方海運에 屬한다는 점에서는 西方先進海運國과의 共同立場을 堅持하여야 할 것이나, 太平洋海運同盟이나, 歐洲海運同盟關係에 있어서는 소聯海運과 共通點이 있다는 現在立場에 대한 調節問題인 것이다.

끝으로 韓國의 輸出貿易振興을 위한 소聯海運의 影響이다. 즉 Land Bridge와 같은 輸送經路에 대하여는 반드시 否定的인 立場만을 取할 수 없지 않겠는가 하는 問題이다.

以上과 같은 諸問題點을 考察할 때 소聯海運의 今後動向에 대하여는 좀더 眞摯한 研究와 情勢判斷을 게을리하지 않아야 할 것이다.

參 考 文 獻

- Bross, Steward R., *Ocean Shipping* (Cambridge, Massachusetts: Cornell Maritime Press, 1956)
- Fair, Marvin L. and Reese, Howard C. ed., *Merchant Marine Policy*. (Cambridge, Massachusetts: Cornell Maritime Press, Inc., 1963)
- Marx, Daniel Jr., *International Shipping Cartels* (Princeton, N. J. :Princeton University Press, 1952)
- McDowell, Carl E. and Gibbs, Helen M., *Ocean Transportation* (New York: Toronto: London: McGraw-Hill Book Company, Inc., 1954)
- Mostert, Noel, "Russia Bids For Ocean Supremacy", *The Reporter* (Feb., 1966)
- Sturmey, S. G., *British Shipping and World Competition* (London: The Athlone Press, 1962)
- Zotoz, Dmitry, "Soviet Merchant Marine", *Indian Shipping* (Dec., 1965)
- Fairplay International Shipping Weekly (London: The Financial Times Ltd.)
- 岡庭博, 海運業の國際競爭力 (大阪: 海運經濟研究會, 1965)
- 關野唯一, 國際海運經濟 (東京, 中央經濟社, 1957)
- 東海林滋, 海運經濟論 (東京, 成山堂, 1962), p. 69.
- 海運論, (東京: 成山堂, 1971), p. 69.
- 尹常松 (監譯), 海上컨테이너 輸送指針 (서울: 韓國海事問題研究所, 1974)
- 海運論 (서울: 韓國海事問題研究所, 1975)
- 李均成, 國際海上運送法研究 (서울: 韓國海事問題研究所, 1976)
- 飯田秀雄, 海運複合輸送研究 (東京: 成山堂, 1973)
- 大阪商船三井船舶, 海運調査月報 (月刊)
- 日本海事産業研究所, 外國海事情報 (旬刊)
- 日本海事新聞社, 日本海事新聞 (日刊)
- 日本海運集會所, 海運 (月刊)
- 韓國海事問題研究所, 海洋韓國 (月刊)

