

# 우리나라 해운부문의 자본축적에 관한 연구

김 현 덕<sup>1)</sup> · 이 태 우<sup>2)</sup>

## A Study on Capital Accumulation in the Korean Shipping Sector

Hyun-Duk Kim · Tae-Woo Lee

### Abstract

The aims of this paper is to study capital accumulation in the Korean shipping sector. To accomplish the purpose, firstly, the growth and development of Korean Shipping is considered from the view point of capital accumulation, which is the key factor of economy development theories. Secondly, this paper takes the macro approach method to analyse the capital accumulation of Korean ocean going shipping companies during the process of rationalization of Korean shipping industry through both quantitative method(assets, capital stock, sales value, tonnage) and qualitative method(structural feature-respectively age, steam, container and full container, ship's type, size). Thirdly, the capital accumulation of Korean ocean-going shipping companies is analysed through Lorenz curve to exam the degree of tonnage centralised by few largest shipping companies from micro viewpoint. And the capital accumulation of Korean-flag shipping companies, Hanjin Shipping Company and Hyundai Merchant Shipping Company is also analysed by case study.

The findings of this study are as follows:

1. The capital accumulation process of our country shows a passive

1) 한국해양대학교 대학원 해운경영학과 석사과정 해운경영전공.

2) 한국해양대학교 해운경영학부 부교수.

tendency in quantitative aspect, and a comparatively intensive tendency in qualitative aspect, and both the two tendencies have already appeared in other advanced shipping countries. It means that our country has merged into advanced shipping country.

2. According to the analysis on the tonnage which indicates the absolute scale of a shipping company by Gini's coefficient, the capital centralisation in the four largest shipping companies has shown an aspect of intensity.

3. Through the case study of the capital accumulation in case of Hanjin Shipping Company and Hyundai Merchant Shipping Company, the above two companies have achieved a large degree by the M&A in existing shipping companies in both the quantitative and qualitative aspect. Particularly, the operating of car-carriers in Hyundai Merchant Shipping Company and the operating of container liners in Hanjin Shipping Company have contributed greatly respectively to the capital accumulation of the two companies.

4. After the rationalization of Korean shipping industry, the capital accumulation of shipping companies of our country during the depression in shipping is reduced and proceeded during the prosperous condition.

The limitation of this study is the shortage of the quantitative measurement method, and the lack of the comparative analysis of the capital accumulation with other industry. Because the subject of this study is limited to the Korean ocean-going shipping sectors, it is necessary to study the process of capital accumulation in all fields of shipping such as liners, tanker, tramps and also it is required to study the process of capital accumulation of coastal shipping in the future.

## 1. 서론

경제발전이론에서 고전학과와 마르크스학파를 비롯한 거의 모든 발전이론은 자본축적을 경제발전의 핵심요소로 간주한다.

각국의 경제발전과정은 역사적 배경, 관습, 문화, 제도 및 경제발전의 초기조건 등에 따라 상이하다. 경제발전의 초기조건이 성숙되지 않은 상태하에서는 급속한

경제발전을 이룩하기 위해서는 필연적으로 정부가 경제전반에 대해 개입하고, 전략산업을 중심으로 자원을 배분하기 위한 정책을 수행한다.

한국해운의 경우도 위와 마찬가지로, 일제의 침략과 36년간의 식민통치, 6.25전쟁 등으로 인해 경제발전의 초기 조건이 미비하여 선진국과 같은 해운의 자본축적 과정을 기대하기 힘들었고, 이에 정부를 중심으로 한 정책에 의해 자본축적이 부분적으로 이루어졌다.

이 논문의 연구목적은 우리나라 해운의 자본축적을 고찰하는데 있다. 이와 같은 목적을 달성하기 위하여, 우리나라 해운의 성장과 발전을 경제발전이론의 핵심요소인 자본축적이라는 관점으로 보고, 해운산업합리화를 전후(1980-1996)로 한 우리나라 국적외항선사의 자본축적을 거시적인 측면에서 불상적 축적 수단(양적 수단) - 자산, 자본금, 매출액, 선복량 - 과 질적 축적 수단 - 선대구조(선종별, 선형별, 선령별, 기관별 구성, 컨테이너선 구성) - 을 통해 분석하고, 우리나라 국적선사의 자본축적을 미시적인 측면에서 선박량이 소수의 상위선사에 어느 정도 집중되었는지를 자원분배 상태의 불평등도를 나타내는 로렌츠곡선을 통해 분석하는데 있다.

또한, 2대 국적선사인 한진해운과 현대상선의 자본축적을 사례연구를 통해 분석하고자 한다.

이 논문에서 목적달성을 위해 사용된 연구조사방법은 주로 문헌조사와 시계열 통계자료의 비교분석방법이다. 문헌조사를 통하여 경제발전이론, 자본축적의 일반이론(자본의 집적과 집중) 및 자본축적의 수단, 해운자본의 집적과 집중구조, 우리나라 국적선사의 자산, 매출액, 자본금의 추이 및 선복량, 선형, 선령, 부가가치 등에 관한 자료를 비교·분석하였다.

## 2. 경제발전과 자본축적

고전학파의 스미드(A. Smith)와 마르크스학파는 자본축적을 경제발전의 핵심요소로서 간주하였다.

일반적으로 자본축적과정은 잉여가치의 생산증대 및 확대재생산을 통한 자본의 집적과정과 생산된 잉여가치의 재배분 및 타인자본의 지배를 통한 자본의 집중과정이라는 두 측면을 갖는다. 자본의 집적 및 집중과 자본주의 경제의 독점화에 관한 문제들은 식구경제학파나 마르크스 경제학파에서 심도있게 다루어졌다. 특히

대부분의 서구경제학자들은 자본과 생산의 집적 및 집중을 경제집중(economic concentration) 또는 경제력집중(concentration of economic power)으로 정의한다.

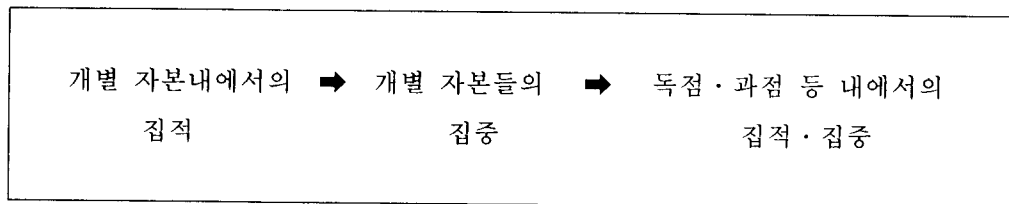
자본축적이 진행됨에 따라 자본은 수량적으로 증가할 뿐 아니라 구성상에도 변화를 가져온다. 물질적 측면에서의 자본은 생산수단과 노동력의 일정한 비례로 구성되는데 이는 생산의 기술수준에 의해 결정된다. 이런 생산의 기술수준으로부터 결정되는 노동수단과 노동력간의 비례관계를 마르크스는 자본의 기술구성이라고 불렀다. 자본을 가치측면에서 보면, 자본은 불변자본과 가변자본으로 구성되는데 이를 자본의 가치구성이라고 하였다.

자본의 기술구성과 가치구성간에는 밀접한 연계가 있는데, 자본의 기술구성은 가치구성을 결정하므로 전자가 변화되면 후자도 그에 맞추어 변한다. 마르크스는 자본의 가치변화는 일반적으로 자본의 기술변화를 반영하며, 자본의 기술적 구성은 자본의 가치제고를 결정한다고 하여 이를 자본의 유기적 구성이라고 불렀다.

자본의 유기적 구성의 고도화는 두가지를 고려하여야 하는데, 첫째, 가변자본에 대한 불변자본의 상대적 증대이고, 둘째, 불변자본 가운데 고정자본의 증대, 즉 원료, 가공재료 및 보조재료에 대한 건물이나 기계의 상대적인 증대이다. 그러므로 자본의 유기적 구성의 고도화는 자본주의 경제발전의 필연적인 추세이다.

자본의 유기적 구성의 고도화는 개별자본의 자본의 증가를 전제로 하는데, 자본의 증가는 자본의 집적과 집중의 두가지 형식으로 실현된다.

자본의 집적이란 개별자본가가 자기 자본의 축적, 잉여가치를 자본화하여 자본총액을 증가하는 것이며, 축적에 수반되는 것이 일반적이며, 축적이 자본의 집적을 반드시 수반하는 것은 아니다. 왜냐하면, 축적이 진행됨에도 불구하고 자본가의 자산이 상속자들 사이에서 계속 분할되는 경우에는 개별자본은 규모가 축소되기 때문이다. 이런 경향이 있음에도 불구하고, 축적이 집적을 수반하는 것이 일반적이다. 자본축적과, 자본집적과 자본집중의 관계를 도시하면 다음과 같다.



일반적으로 개별자본내에서의 집적이 행하여지면, 규모가 큰 자본이 작은 자본을 인수하거나 합병하는 자본의 집중이 행해지며, 이러한 자본의 집중으로 형성된 대규모 개별자본은 독점 또는 과점내에서 경쟁을 통하여 자본을 집적하며 나아가 한 산업에서 다른 산업의 대규모 자본을 인수, 합병하는 자본의 집중이 행해진다. 하지만 이러한 과정이 반드시 전후관계가 있는 것은 아니며, 동시적이며 동적이라는 것이다. 이러한 일련의 과정을 통해 자본은 축적된다.

### 3. 해운부문에서의 자본의 집적과 집중의 구조

해운에 있어서 자본의 집적과 집중이 항상 동일한 과정을 따르거나 동일한 형태를 취하는 것은 아니다. 해운에서 자본의 집적과 집중의 과정은 끊임없이 새로운 형태를 취하면서 범위와 정도에서 지속적으로 변한다. 대규모 기업이 소규모 기업을 인수 합병할 뿐만 아니라, 거대한 자본 결합이 행해진다. 해운기업들사이에서의 인수 합병은 단지 자본의 집적 및 집중의 한 형태일 뿐이다. 다시 말하면, 해운에서의 자본의 집적과 집중의 양적인 성장은 새로운 질적인 형태로의 성장을 취하도록 한다. 그러나, 자본의 집적과 집중의 양적인 성장과 질적인 특징에서의 변화나 새로운 형태로의 발달도 원칙적인 목적에 영향을 미치지 않는 못한다. 해상운송의 높은 자본집약도와 해운에 묶여있는 자본의 불이용성의 위험은 해상운송에 있어서 경쟁을 치열하게 한다. 또한 경쟁의 제한은 자본의 집적과 집중의 정도를 추진하는 강력한 자극제이다. 상당한 정도의 자본의 집적과 집중에도 불구하고 지속적으로 증가하는 경쟁은 해상운송의 특징이다. 그러한 경쟁의 존재는 자본의 집적과 집중이 세계 해상운송의 더 나은 발달을 수반할 것이라는 가정에 근거를 두고 있다.

외부적 측면내에서 해운자본의 집적과 집중에 관한 구조는 세가지의 형태 해운자본의 수평적 집적과 집중, 해운자본의 수직적 집적과 집중, 복합적인 집적과 집중이 있다. 이러한 형태는 다른 경제분야, 특히 제조업에서 뿐만 아니라, 해운산업에서도 고유한 특징이다.

자본의 집적과 집중의 외부적 구조와는 달리 자본의 집적과 집중의 내부적 구조는 해운기업내에서만 발생하는 자본 결합(amalgation)과 형태와 관련된다. 그러한 결합은 두가지 주요한 형태 즉 수평적 자본의 집적과 집중, 복합적 자본의 집적과 집중으로 대별된다.

우리나라 해운의 경우, 정부가 상당한 정도로, 발전을 주도하였다고 할 수 있다. 이러한 정부주도형의 해운정책은 결과적으로 양적으로나 질적으로 해운의 성장과 발전의 발판이 되었다. 본 논문에서는 연구의 편의상 해운항만청이 창설된 1976년부터 약 10년간을 개발년대의 해운-정부주도형의 해운, 해운산업합리화 이후의 해운을 개방년대의 해운-민간주도형의 해운(개방 및 자율화)이라 분류하고, 정부가 해운의 성장과 발전을 위해 행한 주요 정책을 개괄할 때, 계획조선제도, 외항해운기업의 대형화, 금융지원, 해운산업합리화정책, 외항선대 구조개선정책, 해운산업의 개방과 자율화 등이 있다.

#### 4. 우리나라 국적선사의 자본축적

본 장에서는 우리나라 해운기업의 절대적인 규모를 제시하는 국적선사의 선복량, 선대구조와 매출액, 자본금, 자산 등을 자본축적의 측정지표로 사용할 것이며 자산중에서는 유형고정자산의 60%이상을 차지하는 선박을, 매출액중에서는 매출액의 대부분을 차지하는 운임수입을 대리변수로 사용하여 축적과정을 분석하고, 소득분배의 불평등도를 나타내는 로렌즈곡선을 이용하여 어느 정도의 집중이 이루어졌는가를 분석해 보겠다.

첫째, 우리나라 국적외항선사의 자본축적을 거시적인 관점에서 양적인 측면과 질적인 측면을 통해 분석하고, 둘째, 우리나라 국적외항선사 중 상위 4사의 선복량을 소득불평등도를 나타내는 로렌즈곡선을 이용하여 어느 정도의 자본집중이 이루어졌는가를 미시적으로 살펴보겠다.

양적인 측면에서의 자본축적을 분석하기 위하여 우리나라의 총 선복량과 세계 선복량과의 비교, 국적외항선사의 매출액, 자산, 자본금의 추이를 개괄적으로 살펴 보겠다.

첫째, 우리나라의 총 선복량은 1980년 약 4백 3십만G/T에서 해운산업합리화가 마무리된 1989년 약 7백 8십만G/T로 꾸준한 증가 추세를 보이다, 1995년 약 6백 9십만G/T로 감소하였다.

이러한 현상은 한 국가의 해운력이 양적으로 팽창하여, 질적인 변화를 모색하고자 할 때 나타나는 추세로 영국이나 일본같은 선진해운국에서는 선복량의 절대적인 확대보다는 선대구조의 상대적인 질적 변화를 경험했다. 한 나라의 해운력을 평가할 때, 선복량의 절대적인 규모가 유일한 지표는 아니다. 선대구조의 구조적

인 특징, 즉 기관, 선령, 선형, 컨테이션 등의 구성을 고려하는 것 또한 해운력을 판단하는 기준이 된다.

선복량의 평균 증가율을 고려할 때, 1989년을 기점으로 우리나라 선복량은 감소 추세를 보이고 있으나, 세계선복량은 증가 추세를 보이고 있다. 세계의 연평균 증가율은 1.1%이나 우리나라의 연평균 증가율은 3.8%로 약 3.5배 높은 증가율을 보이고 있다. 1989년 이후 선복량의 감소현상은 우리나라의 선대구조가 지속적인 자본축적으로 인해 양적인 성장에서 질적인 측면의 성장으로 전환하였다고 볼 수 있다.

둘째, 자산은 총사용자본으로서 기업이 가지고 있는 현금, 상품, 비품, 건물 등과 같은 각종 자산과, 외상매출금, 대어금 등과 같은 채권 및 무형의 권리 등을 통틀어서 말한다. 이러한 자산은 시간이 지나는 동안 그 기업 생산활동의 깊이를 반영하는 기업활동의 축적된 결과이므로 유형고정자산, 총자산 등은 일반적인 경제력의 측정지표로 사용되고 있다.

한국선주협회 회원사인 외항해운선사들의 자산구성 추이를 볼 때, 총자산은 1980년 1조 4천억원에서 1995년 약 8조원으로 약 5.8배 증가하였고, 유형고정자산인 선박은 1980년 약 8천억원에서 1995년에는 약 4천 8백억원으로 약 5.9배 증가하였다. 1983년 이후 선박량은 꾸준한 증가 추세를 보이고 있으며, 이는 총자산중 유형고정자산이 자산증가의 직접적인 원인이 되고 있으며, 유형고정자산중에서는 선박이 유형고정자산의 증가의 원인임을 보여주는 것이다.

자산의 구성비에 있어서도 고정자산의 구성비는 유형고정자산인 선박이 당해연도의 평균 약 61%를 점하고 있다. 1989년 이후 자산 구성상에서 선박 구성비의 감소는 선박량의 감소에 기인하지만, 선박의 자산액은 꾸준한 증가를 보이고 있다. 이는 1989년 이후 선박의 대형화와 노후비경제선의 처분으로 선대구조가 크게 질적으로 개선되어 가고 있음을 보여준다.

셋째, 양적인 관점에서 기업의 규모를 나타내는 매출액은 일정기간에 걸친 기업활동의 성과를 나타내는 지표로서 측정이 용이하고, 결과적으로 기업의 총체적인 경제력을 나타낸다는 장점이 있으므로 경제력의 측정지표로 가장 널리 사용되고 있다. 매출액중 당해연도의 약 70%를 차지하는 운항수입은 1980년의 약 8천억원에서 1995년에는 약 5조원으로 약 3.9배 증가하였고, 총매출액은 1980년의 약 1조 2천억원에서 1995년에는 약 8조원으로 7배가량 증가하였다. 운항수입의 증가율에 있어서도 1983년에 32%, 1986년에 35.2%, 1992에 87.2%의 꾸준한 증가를 보임으



로서 운항수입이 매출액의 직접적인 증가를 반영하고 있다. 즉, 당해연도에서 운항수입이 차지하는 비율이 평균 약 70%로 국적선사의 총 매출액 증가의 직접적인 원인이 됨을 알 수 있다.

넷째, 선주협회 회원사를 기준으로 한 자본금은 1980년의 약 1천 2백억원에서 1995년에는 약 3천 2백억원으로 약 2.6배나 증가하여 자본금이 상당히 증가하였으며, 이는 자본축적의 단면을 보여주는 것이라 하겠다.

그러나, 1979년 석유파동과 국제고금리로 세계경제가 침체국면으로 접어들면서 해운에서도 불황이 닥쳐 선사들의 도산과 해운업의 포기로 인해 1983년 약 3500억에서 1986년 2,400억원으로 약 1,100억원의 자본잠식 현상을 보였다.

우리나라 총선복량은 1989년을 기점으로 양적으로는 감소하였는데, 이는 우리나라 국적선사의 선복량에 있어서 양적인 성장보다는 질적인 성장으로 전환하고 있음을 알 수 있다. 질적인 측면에서의 자본축적을 선대구조, 즉 국적외항선사의 선종별, 선령별, 선형별, 기관별구성과 그 증가율을 분석하여 질적으로 성장하였음을 구명하고자 한다.

첫째, 선대가 벌크선이나 재래선과 같은 노후선으로 구성되어 있는가 혹은 컨테이너선, 자동차선, LNG선과 같은 선박으로 구성되어 있는가 하는 것은 해운의 자본성장 내지 축적의 정도를 나타내는 지표이다. 일반적으로 선진국형 선대구조는 컨테이너선, 자동차선, LNG선 등과 같은 전용선이 증가하고, 반면에 살물선이나 재래화물선은 감소하는 추세에 있다. 또한 전용선은 비전용선에 비해 대형화 추세에 있다. 이는 선박의 대형화를 통해 규모의 경제의 효과에 의해 운항 비용을 절감할 수 있고, 서비스질의 개선뿐 아니라, 단위당 선가도 대형화 할수록 낮아지기 때문이다.

한국선주협회 회원사인 국전선사의 연도별 보유형태별 선박량을 볼 때, 비전용선인 일반화물선은 1984년 4십 2만G/T에서 1995년 현재 약 십 4만G/T로 감소하였다. 기타선의 경우에도 1984년 백 3십만G/T에서 1995년 현재 약 7만톤으로 무려 약 백 2십만G/T가 감소하였다. 반면에 자본집약적 전용선 선박인 컨테이너선의 경우, 1984년 약 6십만G/T에서 지속적인 성장을 하여 1995년 현재 약 2백 십만G/T로 약 3배의 증가를 하였다. 또한 1994년부터 십만G/T급의 LNG선이 운항하기 시작하여, 1995년 현재 약 3십만G/T에 이르고 있다.

연도별 보유형태별 선종별 선복량의 구성비를 볼 때, 일반화물선의 구성비는 1984년 5.8%, 1995년에 1.3%를 구성하여 총 선복량의 점유율이 감소하는 경향에



있고, 반면, 컨테이너선의 구성비는 1984년 8.3% 1995년에 20.3%를 구성하고 있다. 아울러 가장 자본집약적이며 고부가가치 선체인 엘엘지선(선전국형 선박)이 1994년부터 운항하기 시작해 당해 선대의 2.1%, 1995년 2.82%를 구성했다는 것은 특이한 점이다.

둘째, 선령이 닳다는 것은 보다 안전 운항이 가능하며, 화주의 요구에 신속히 대응할 수 있다는 장점이 있을 뿐 아니라, 노후선에 비해 성능이 탁월하며 경제성이 뛰어난 근대화된 최신품 선박으로 노후선에 비해 보다 자본집약적인 선박이라고 할 수 있다.

세계 총선복량중 선령이 10년미만인 선대는 1980년 59.4%에서 1995년 35.1%로 오히려 감소하였으나, 우리나라 국적외항선사의 선령별 구성은 1980년 56.1%에서 1995년 70.7%로 크게 신형화 되었는데, 이는 1985년 이후 광탄선 및 컨테이너선, 엘엘지선(LNG)의 건조투입에 기인한다.

선령 20년 이상의 노후선대의 비중은 세계 총선복량의 경우, 1980년 약 11%에서 1995년 25%로 증가하였고, 한국 국적선사의 경우 1980년 4.5%에서 1995년 10.3%로 오히려 증가하였으나, 세계총선복량의 선령별 구성보다는 훨씬 노후선대의 비중이 작음을 알 수 있다. 세계 총선대의 선령이 10년미만이 약 35%, 20년이상이 약 25%와 비교할 때 우리나라 선대의 선령별 구성은 매우 양호한 상태로 보다 더 신형화된 자본집약적 선박이라고 할 수 있다.

셋째, 평균선형별 추이를 보면, 세계 선복량의 경우 1980년 5.7천G/T에서 1989년 5.4천G/T로 감소하였고, 1989년을 기점으로 다시 증가하여 1995년 현재 평균 선형이 5.9천G/T이다. 반면, 우리나라 외항선 선복량의 경우, 선형별 추이가 1980년 9.8천G/T, 1986년 16.4천G/T, 1995년 28.3천G/T로 지속적으로 대형화되고 있음을 알 수 있다. 이는 1989년 이후, 컨테이너선의 대형화 추세와 1995년 엘엘지선의 투입에 기인한다.

넷째, 선박의 기관에 따라, 즉 증기선에 비해 발동기선이 보다 경제효율을 발휘할 수 있는 선박이므로 자본축적에 기여한다고 볼 수 있다. 그러므로 발동기선을 상대적으로 많이 보유하고 있다면 자본축적이 더욱 이루어졌음을 의미한다고 하

있고, 반면, 컨테이너선의 구성비는 1984년 8.3%, 1995년에 20.3%를 구성하고 있다. 아울러 가장 자본집약적이며 고부가가치 선대인 LNG선(선진국형 선박)이 1994년부터 운항하기 시작해 당해 선대의 2.1%, 1995년 2.82%를 구성했다는 것은 특이한 점이다.

물론, 선령이 닳다는 것은 보다 안전 운항이 가능하며, 화주의 요구에 신속히 대응할 수 있다는 장점이 있을 뿐 아니라, 노후선에 비해 성능이 탁월하며 경제성이 뛰어난 현대화된 최신식 선박으로 노후선에 비해 보다 자본집약적인 선박이라고 할 수 있다.

세계 총선복량중 선령이 10년미만의 선대는 1980년 59.4%에서 1995년 35.1%로 오히려 감소하였으나, 우리나라 국적외항선사의 선령별 구성은 1980년 56.1%에서 1995년 70.7%로 크게 신형화 되었는데, 이는 1985년이후 광탄선 및 컨테이너선, LNG선(LNG)의 선조투입에 기인한다.

선령 20년 이상의 노후선대의 비중은 세계 총선복량의 경우, 1980년 약 11%에서 1995년 25%로 증가하였고, 한국 국적선사의 경우 1980년 4.5%에서 1995년 10.3%로 오히려 증가하였으나, 세계총선복량의 선령별 구성보다는 훨씬 노후선대의 비중이 작음을 알 수 있다. 세계 총선대의 선령이 10년미만이약 35%, 20년이 상이 약 25%와 비교할 때 우리나라 선대의 선령별 구성은 매우 양호한 상태로 보다 더 신형화된 자본집약적 선박이라고 할 수 있다.

셋째, 평균선형별 추이를 보면, 세계 선복량의 경우 1980년 5.7천G/T에서 1989년 5.4천G/T로 감소하였고, 1989년을 기점으로 다시 증가하여 1995년 현재 평균 선형이 5.9천G/T이다. 반면, 우리나라 외항선 선복량의 경우, 선형별 추이가 1980년 9.8천G/T, 1986년 16.4천G/T, 1995년 28.3천G/T로 지속적으로 대형화되고 있음을 알 수 있다. 이는 1989년 이후, 컨테이너선의 대형화 추세와 1995년 LNG선사의 투입에 기인한다.

넷째, 선박의 기관에 따라, 주 증기선에 비해 발동기선이 보다 경제효율을 발휘할 수 있는 선박이므로 자본축적에 기여한다고 볼 수 있다. 그러므로 발동기선을 상대적으로 많이 보유하고 있다면 자본축적이 더욱 이루어졌음을 의미한다고 하겠다.

기관별 세계 선복량을 볼 때, 증기선(Steam Ship)은 1980년 약 27%, 1990년 약 6.4%를 구성하여 감소하는 추세에 있으며, 기선(Motor Ship)은 1980년 약 73%, 1990년 약 94%로 거의 대부분을 구성하고 있다.

반면, 우리나라의 기관별 선박량을 구성을 볼 때, 증기선은 1980년 약 27%, 1990년 약 6.4%를 구성하여 감소하는 추세에 있으며, 기선은 1980년 약 73%, 1990년 약 94%로 거의 대부분을 구성하고 있다.

우리나라 국적선사의 자본축적과정을 미시적인 관점에서, 선사의 절대적인 규모를 나타내는 선박량이 상위선사에 어느 정도 집중되었는가를 분석해 보고자 한다.

분석방법으로는 소득분배상태 불균등도를 나타내는 로렌쯔(Lorenz)곡선을 이용할 것이며, 로렌쯔곡선은 원래 소득분배의 측정에 이용되었지만, 시장내 기업규모간 불균등 상태를 나타내기 위하여 사용될 수 있다. 즉, 해운분야에 적용할 때, 해운기업의 절대적인 크기를 제시하는 선박량이 소수의 상위 선사에게 집중되는 정도를 측정할 수 있다. 한 시장내의 모든 기업, 즉  $n$ 기업 모두가 동등 규모를 가진 완전균등 분포일 경우에는 로렌쯔곡선이 대각선 OD가 되어 A의 면적이 0이 되므로 지수는 0이 된다. 이와는 정반대로 규모가 가장 큰 한 기업이 시장 전체규모의 거의 전부를 차지하는 완전불균등 분포의 경우에는 로렌쯔곡선이 OCD에 접근하여 지니지수는 1에 가까워진다. 따라서 지니지수는 0과 1사이의 값을 갖고 지수값이 클수록 기업규모가 더 불평등함을 의미하며 상위 소수 선사에 집중되었음을 나타낸다.

본 연구에서는 연구목적상 상위 4사의 집중도를 대상으로 하였으며, 선사의 선박량 규모의 분류에 있어서도 가장 일반적으로 사용되는 방법을 이용하였다.

아래표는 1996년 12월 31일 현재 선주협회 회원사인 우리나라 국적선사의 선박량 규모별 선사 및 총톤수 현황이다. 1996년 12월 31일 현재 총 선박량은 9,714,884G/T이며, 이 중 규모면에서 영세한 A그룹 선사의 수는 23사로 전체선사의 약 69%를 점하고 있으나 총톤수의 점유율에 있어서는 약 6%를 차지하고 있다. 반면 백만톤이상의 거대한 G그룹 선사는 4사로 전체선사의 12.5%을, 총톤수의 점유율에 있어서는 75%을 점하고 있어 극단적인 현상을 나타내고 있다. 대부분의 선사가 영세업체인데 반해, 총톤수의 점유율에 있어서는 상위 4사에 집중되어 있음을 알 수 있다.

집중지수 (Lorenz Curve)

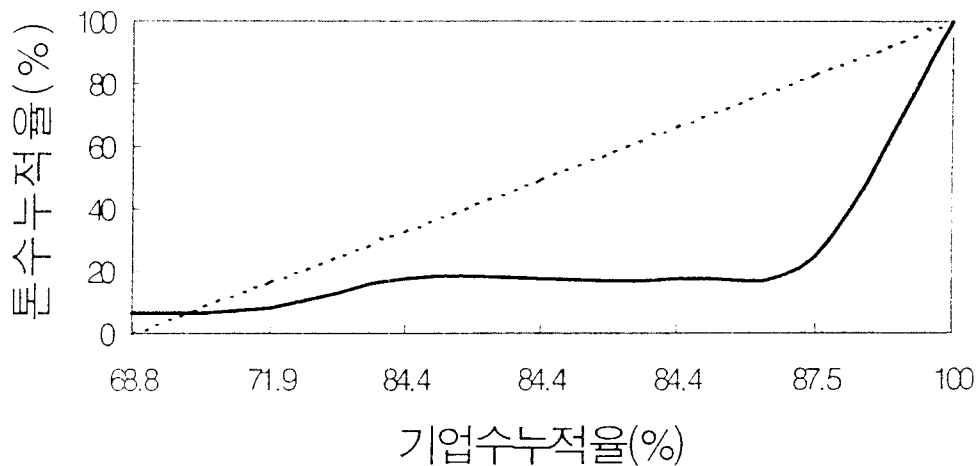
선대규모 (천 G/T)	회사의 수	회사수의 점유율	총톤수 (G/T)	총톤수의 점유율	누적율(%)	
					기업수 누적율	톤수 누적율
0-100(A)	22	68.8	741,982	6.4	68.8	6.4
101-200(B)	1	3.1	146,935	1.3	71.9	7.7
201-400(C)	4	12.5	1,180,009	10.2	84.4	17.9
401-600(D)	0	0	0	0	84.4	17.9
601-800(E)	0	0	0	0	84.4	17.9
801-1,000(F)	1	3.1	819,800	7.1	87.5	25.1
1001이상(G)	4	12.5	8,639,960	75.0	100.0	100.0
계	32	100.0		100.0		

아래그림은 위의 표를 로렌즈곡선을 이용하여 국적선사의 집중도를 나타낸 것이다. 황색은 기업수의 누적율을 총축적 톤수 누적율을 나타낸다. 그림에서 알 수 있듯이 상위 4사의 집중율이 대각선에 가까움을 보, 상위 4사에 선복량이 집중되어 있음을 알 수 있다.

상위 4사의 집중도



집중지수(Lorenz Curve)



## 5. 사례연구 :

### (주)한진해운과 현대상선(주)의 자본축적

(주)한진해운과 현대상선(주)는 1996년 12월 31일 현재 우리나라 총 선복량의 약 48%, 풀컨테이너 선복량의 약 82%를 차지하고 있는 우리나라 2대 국적선사로 거대자본이 해운에 진출하여 그 방계회사로 설립된 가장 대표적인 예이다.

현재 우리나라 최대의 컨테이너 정기선사인 (주)한진해운의 전신은 1950년에 설립되어 1988년까지 존속하였던 대한선주(주)이다. 대한선주(주)는 1986년말 현재 선박량 기준, 819,476G/T를 보유한 3대 국적선사중의 하나였다.

그러나, 1987년 3월 정부의 통합결정에 따라 한진그룹에 매각됨에 따라 1987년 10월에 대한상선(주), 1988년 3월 (주)한진해운으로 상호를 변경하여 오늘에 이르고 있다.

(주)한진해운은 1987년 대한선주(주)를 인수함에 따라 선복량에 있어서 획기적인 증가를 보인다. (주)한진해운은 1977년에 설립되어 선복량에 있어서 1978년 약 만 천G/T1, 대한선주(주) 합병전인 1986년 3십 2만G/T, 합병후인 1988년 1,120,490G/T로 약 3.4배 증가하였다. (주)한진해운에 합병되기 전에 대한선주(주)는 컨테이너선 7척, 벌크선 8척, 전용선 6척 등의 선박을 보유하고 있는 대표적인 국적선사였다.

이는 대한선주(주)을 인수, 합병함에 따라 명실상부한 국적선사의 기반을 다지는 계기가 되었으며, 대형선사로서의 양적, 질적 성장의 발판이 되었다.

자본금의 추이에 있어서 (주)한진해운은 합병전인 1988년 251억원에서 합병후인 1990년 391억원으로 증가하였다. 자산의 추이에 있어서도 합병전인 1986년 약 4300억원에서 1988년 대한선주(주)의 유형고정자산인 선박 22척을 인수함으로써 약 1조원으로 증가하였다. 또한, 매출액도 1986년 약 천 7백억원에서 1991년 약 8천 억으로 4배이상 증가하였다.

이는 대한선주(주)의 인수, 합병으로 인해 자산, 매출액, 자본금에서의 획기적인 양적 증가의 계기가 되었음을 의미한다.

(주)한진해운의 1996년 선종별 선형별 구성을 볼 때, 컨테이너선대의 비중이 매우 높음을 알 수 있다. 또한 5만G/T급 이상의 선박도 약 60%이상을 차지하여 선형별 구성에 있어서도 선진국형 선대구조의 양상을 보이고 있다. 이는 1994년 이

후 선복량의 증가에 있어서 소폭적으로 증가한 반면, 질적으로 성장하였음을 의미한다.

또한 1986년의 풀컨테이너선 보유량은 1984년에 비해 약 3배의 증가 추세를 보이고 있으며, 1986년 이후 증가 추세가 완화되었지만, 풀컨테이너선의 평균선형에 있어서는 대형화되고 있다. 이는 1986년 1월 31일 한진 뉴욕호 도입을 시작으로 1991년까지 총 18척의 2,700TEU급 신장제 대형선의 대량 도입에 기인한다.

신장제 대형선의 잇따른 도입으로 (주)한진해운의 컨테이너 선복량은 1986년의 약 2만 3,000TEU에서 1991년 약 6만TEU로 약 161% 증가하였으며, 국내 컨테이너 선복량의 60%에 가까운 컨테이너선을 보유하게 되었다.

선대 대형화의 추진으로 실적 선대를 갖추게 되어 한진해운은 컨테이너 선대의 평균 선령을 대폭 낮출 수 있었을 뿐만 아니라, 1992년 7월 현재 세계 컨테이너 선사 중 선복량에서 11위를 기록하는 한편, 선대 선대 중 2,500TEU급 이상 대형선의 비중이 가장 높은 선사의 지위를 획득하게 되었다(30척중 19척).

또한 (주)한진해운은 신장제 대형선 도입을 지속적인 추진과 함께, 1989년부터 1993년까지 총 10척의 노후 비경제선을 처분함으로써 선대운영의 효율의 향상과 자산운영의 원활화를 기하였다.

1987년 이후 해운 상황이 점차 호전되면서 세계의 선사들은 확대된 시장을 선점하고자 치열하게 경쟁하였다. 특히 정치성이 생명인 컨테이너선 부문에서 세계 선사들은 서비스 경쟁력을 높이고자 팬클럽 서비스, 세계일주 서비스 등 광역 서비스를 실시하였다.

광역서비스 체계하에서 규모의 경제를 실현하려면 선대 대형화가 필수적이었기 때문에 초고속 신형 선대에 대한 수요도 급증하였다. 이에 따라 한진해운은 1990년 한진 오사카호를 발주한 것을 시작으로 1996년 7월까지 총 13척의 4,000TEU급 컨테이너선을 한진중공업에 발주하였으며, 1990년대 초부터 한진해운의 수리 선대는 4,000TEU급으로 개편되기 시작하였다.

1990년대에 들어와 세계 주요 기항항로에 초대형 컨테이너선을 투입함으로써 운항원가를 낮추고 경쟁사보다 비교우위에 서기 위한 대형선 투입전략은 더욱 가열되었다. 이미 1980년대 중반부터 선대 대형화를 추진해 온 세계 유수의 컨테이너 선사들은 1990년대 들어 선대 대형화와 고속화를 통하여 항차수를 늘리고 글로벌 서비스 체계를 구축함으로써 서비스 제고와 규모의 경제를 통하여 원가절감을 기하기 위하여 지속적인 선대 대형화를 추진하였다.

이러한 세계 해운의 대형화 전략에 부응하기 위해 한진해운은 1992년 6월 한진중공업에서 건조한 4,000TEU급 한진오사카호를 인수하여 투입하기 시작하여 1996년말 현재 9척의 4,000TEU급 선박을 도입함으로써 주력선대를 4,000TEU급으로 개편하였다.

현대상선(주)은 1996년 12월 31일 현재 선복량이 약 3백만톤에 이르며, 우리나라 총 선복량의 약 26%를 차지하고 있는 우리나라 2대 국적선사중의 하나로 (주)한진해운과 함께 거대자본이 해운에 진출하여 그 방계회사로 설립된 가장 대표적인 예이다. 현대상선(주)의 경우, 한진해운(주)와 달리, 자동차선대의 운항이 자본축적에 기여한다. 따라서 현대상선(주)의 자본축적을 자동차선대의 수송과 고려해운(주)의 인수, 합병을 중심으로 살펴보겠다.

현대상선(주)은 1996년 현재 우리나라 최대의 자동차선대를 보유하고 있는 선사로, 1976년 2월 아세아상선(주)으로 설립되어 1983년 9월 지금의 현대상선(주)로 상호를 변경하였다.

현대상선(주)은 정부의 해운산업합리화계획에 따라 위탁운영선사(한보해운, 신한해운, 동해상선)의 통폐합작업이 마무리되어가던 1985년 8월 30일 고려해운과 합병기본협정을 체결하고 인수작업에 들어갔다. 현대상선(주)은 1988년 1월 고려해운(주)을 합병완료함으로써 해운산업합리화계획 이행을 최종 완결하였다. 고려해운(주)의 인수 당시 현대상선(주)은 벌크선사로서 범양상선과 쌍벽을 이루고 있었는데, 고려해운(주)을 인수함으로써 미주지역 폴컨테이너선 정기항로에 진출하게 됨에 따라 (주)한진해운, 대한선주(주)와 함께 3두마차 체제로 전환하게 되었다.

현대상선(주)의 선복량 추이를 볼 때, 1976년 3월 25일 '아세아상선(주)'이란 이름으로 창설되어 1978년 약 5십 7만G/T에서 1995년 약 2백, 2십 5만G/T로 약 4배의 증가를 하였다.

현대상선(주)은 1988년 고려해운(주)을 인수함으로써 선복량에서의 증가를 가져왔으나, 1990년과 1992년에 선복량에 있어서 감소하는 경향을 보이고 있다. 이는 노후선의 처분과 선박의 대형화 추세로 인한 현상에 기인한다.

1980년대 초반 국내 자동차업계는 극심한 불경기에 처해 있었다. 따라서 우리나라 자동차 수출도 극히 미미하였다. 우리나라 유일의 자동차선 4척을 보유하고 있던 현대상선(주)은 국내 자동차를 직접 수송하지 못하고 일본선사들을 상대로 주로 대선영업을 하고 있었다.

국내 자동차업계는 1982년 하반기부터 경기가 회복되기 시작하면서 자동차 생



산대수가 1980-1981년의 12-13만대 수준에서 16여만여대로 늘어났고, 1983년에는 22만여대를 기록하였다. 이에 현대상선은 현대자동차를 비롯한 자동차 업체의 북미 수출량이 증가함에 따라 1984년 하반기부터 자동차 전용선을 대거 건조하기 시작하였다. 1980년대 중반부터 자동차 수출이 호조를 보인 것은 원화의 평가절하, 국제유가 하락, 유가 폭락 등 이른바 '3저 현상'에 기인한다. 자동차 수출의 증가로 현대상선의 수송물량도 대폭 늘어나, 1985년 현대자동차 수출물량이 10만대를 넘어선다. 일본선사들과의 관계를 정상화하고 본격적으로 독자적인 수송을 개시하였다.

자산의 추이에 있어서 합병전인 1984년 약 4,300억원에서 합병후인 1988년 약 1조 1천억원으로 약 2.6배나 증가하였고, 매출액과 자본금의 추이에 있어서도 2배 이상 증가하였다.

한편, 1989년부터 기업공개를 추진해 온 현대상선(주)은 계속된 증시침체와 1992년 대선과 관련한 정치적 영향으로 공개가 계속 지연되었다. 이에 현대상선은 공개분량 규모를 줄이기 위해서 자본금을 1,500억원에서 1,000억원으로 500억원을 감자하였으며, 감자차익 500억원은 자본잉여금으로 전입하였다. 이로 인해 1990년 자본금 1,500억원에서 1992년 1,000억원으로 500억원의 자본금이 감소하였다.

## 6. 결론

본 연구의 결과를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 우리나라는 양적인 측면에서 자본축적이 진행되다가 그것이 둔화되는 양상을 보이고 그대신 질적인 측면에서 상대적으로 더욱 자본축적이 심화되는 양상을 보이고 있다.

둘째, 자본의 집중이라는 측면에서 선사의 절대적 규모를 나타내는 선복량을 지니 계수를 이용하여 분석한 바, 상위 4사에 자본집중이 심화되어 있음을 알 수 있다.

셋째, 사례연구를 통해 현대상선(주)과 (주)한진해운의 자본축적을 고찰한 바, 두 해운기업 모두 기존의 해운기업의 인수, 합병을 계기로 놀라운 정도로 양적, 질적인 자본축적이 이루어져 왔다. 또한, 현대상선(주)의 경우 자동차선대의 운항이, (주)한진해운의 경우 컨테이너선대의 운항이 자본축적에 크게 기여하였음을 알 수 있다.

네째, 우리나라 해운기업이 자본축적의 체오사어하리하 이후 해운경기가 북돋기

이봉재, 한국의 자본축적과 금융의 특성에 관한 연구, 강남대학교 석사학위논문, 1991.

인 시기에는 자본축적은 고사하고 자본잠식현상을 보였으며, 호경기에는 자본축적이 진행되는 측면을 보인다.

본 연구의 한계는 자본축적을 측정하는 수단이 너무 현상적인 지수일 수 있다는 것이며, 타산업과의 비교, 분석에 대한 연구가 행하여지지 않았다는 것이다. 또한 연구대상을 외항해운부문에 한정하였지만, 앞으로는 정기선, 부정기선, 탱커 등 각 부문별로 자본축적을 분석하는 연구도 필요하며, 내항해운부문의 자본축적에 관한 분석도 수행되어야 할 것이다.

## 참 고 문 헌

### 1. 국내문헌

#### 1) 저서

- 강명헌, 경제력집중과 한국경제, 서울, 매일경제신문사, 1991.  
 김수행 역, 자본론 I(下), 서울, 비봉출판사, 199.  
 김춘송, 자본론의 이해, 서울, 민지사, 1995.  
 민성규, 해운경제학, 부산, 한국해양대학 해사도서출판부, 1978.  
 변형운, 한국경제연구, 서울, 유품출판사, 1986.  
 신석호 역, 자본주의 경제의 구조와 발전, 서울, 풀빛, 1984.  
 이규억·이재형, 기업집단과 경제력집중, 서울, 한국개발연구원, 1990.  
 이석윤, 경제발전론, 서울, 법문사, 1989.  
 이훈·이재연 역, 자본주의 발전이론, 서울, 화다출판사, 1986.  
 손태현, 시론 한국해운사, 부산, 효성출판사, 1982.

#### 2) 논문

- 박병영, 자본축적과 국가개입-제 5공화국의 경제정책을 중심으로, 연세대학교 석사학위논문, 1992.  
 유건식, 한국의 자본축적과정에 관한 연구, 1986.  
 안인숙, 광주지역의 자본축적에 관한 연구, 전남대학교 석사학위논문, 1993.

아봉재, 한국의 자본축적과 금융의 특성에 관한 연구, 경남대학교 석사학위논문, 1991.

### 3) 기타

코리아워킹가이드, 해사년감, 각년호.

한국선주협회, 한국선주협회 30년사, 1990.

한국선주협회, 한국외항해운업경영분석, 각년호.

한국선주협회, 해운년보, 각년호.

한국해사문제연구소, 한국항만운송협회 20년사, 1997.

한진해운주식회사, 한진해운 20년사.

해운항만청, 해운항만통계연보, 각년호.

해운항만청사 편찬위원회, 해운항만청사, 1997.

현대상선주식회사, 현대상선 20년사, 1996.

## 2. 영미문헌

Chrzanowski, Ignacy H., *Concentration and Centralisation of Capital in Shipping*, London: Saxon House Lexington Books, 1975.

———, *Shipping Economics*, An Introduction to Shipping Economics, London: Fairplay Publications.

Robinson Joan, *The Accumulation of Capital*, Second Edition, London: St Martin's Press, 1966.

Rostow, W. W., *The Stages of Economic Growth*, London: Cambridge University Press, 1960.

Lee, Tae Woo, *Shipping Developments in Far East Asia: The Korean Experience*, England: Avebury, 1996.

