

여섯째, 국적취득조건부나용선 등 국제선박등록선에 대한 태극기 게양이 가능하도록 하여 현행 국제선박등록제도의 충실화를 도모할 수 있도록 하여야 할 것이다

일곱째, 한국국제선박제도의 특징이자 장점인 필수선박제도를 활성화하기 위하여 국제선박등록법 상에서 규정한 국민경제 또는 국가안보에 중대한 영향을 미치는 화물인 군수물자, 양곡, 원유, 액화가스, 석탄, 제철원료를 안보화물로 지정하여 일정비율 이상의 화물을 필수선박으로 수송할 수 있는 제도 마련이 필요할 것이다.

여덟째, 필수선박 선원비 차액보전제도를 한국선원 고용 장려금 제도로 전환하고 한국선원의 고용창출과 국제경쟁력 유지를 위한 선원소득세 감감, 사회보장비 보전 등 조세지원 정책적 제도 개발이 수반되어야 할 것이다.

이 연구의 성과는 한국 정부가 이 연구에서 제시된 현행 한국 국제선박등록법의 개선방향과 국제선박등록제도의 실효성을 확충할 수 있는 대안을 검토하여 한국해운의 국제경쟁력을 제고 시켜야 할 당위성을 제시하였다는 점이라고 본다. 따라서 유럽의 전통 해운국가와 같이 조세제도를 통한 한국 해운산업 지원방법을 강구해야 할 것이며, 이때 자국선원과 세제를 묶어 종합적인 해운지원정책을 강구하고 있는 영국의 톤세제도는 좋은 대안이 될 수 있다는 점에 천착해야 할 것이다.

또한 우리 정부는 조세지원은 오랫동안 가장 광범위하게 사용되어온 정책수단이며 조세를 통한 해운산업 지원이 여타 해운지원제도 보다도 정당화하기가 용이한 간접 지원형태이며 또한 해운자유의 원칙에 직접 반하지 않는다는 점을 인식하여 한국해운의 국제경쟁력 향상을 위한 정책개발에 힘을 기울여야 할 것이다.

## 2. The Changes and Growth of COSCO in the Transition Period from Planning to Market Economy in China

Mingnan Shen, Doctoral Course, Department of Shipping Management  
Advisor : Prof. Tae-Woo Lee

The purpose of this study is to examine the development process of Chinese shipping and COSCO in the Chinese economic transition period 1979-1997, and to see how COSCO grew and responded for the period.

Having reviewed the process and characteristics of the above period, four hypotheses are built up as follows:

Hypothesis I : With the development of international cooperation in China, COSCO might have continuously promoted the establishment of joint ventures with overseas shipping firms.

Hypothesis II : With the significant growth of international and seaborne trade, COSCO might have kept expanding and restructuring its fleet to cope with the increasingly competitive global market.

Hypothesis III: As the functional decentralization from government to state-owned enterprises, COSCO might have been given the right to make decision and design its business strategies independently on such as shipping finance, tariff decision, canvassing cargo, and personnel management.

Hypothesis IV: COSCO might have been restructured into a modern shipping corporation during the transition period from 1979 to 1997, particularly after the introduction of market economic system in China in 1992.

The results of the above four hypotheses tests are as below:

- COSCO set up more than 50 joint ventures operating in the fields of shipping agency, facility supply, chartering, ship repair, bunker supply, Container Yard and fleet management. Its foreign partners ranged from former socialist countries to developed countries such as Holland, UK, Japan, and America. As a result, COSCO had the opportunity to learn advanced technology and management techniques and to acquire an overall understanding of global markets. Thus, Hypothesis I is found to be acceptable.

- Renewing and restructuring COSCO's fleet, particularly, modernising and expanding its containership fleet, had continued to be a fundamental element of COSCO's fleet development strategy. The organic composition of capital of COSCO was greatly improved from 1979 to 1997, which is, among others, an evidence why Hypothesis II can be accepted.

- Being separated from MOC, COSCO gradually obtained the decision-making power and was able to adjust its structure and strategy to cope with the fierce competition in the gradually emerging shipping market in China, which is a main evidence to accept Hypothesis III.

- COSCO had kept restructuring its organisation from an inefficient government subsidiary to an independent commercial entity running independently in the market since 1984. Particularly, after the establishment of the COSCO group in 1993, COSCO emerged as a shipping conglomerate, which diversifying its business into real estate and construction, road haulage, seaports, warehouse, forwarding, and trade. Thus, Hypothesis IV can be said to be acceptable.

### 3. 효율적인 海洋開發을 위한 海洋組織의 競争力強化要因에 관한 實證研究

해운경영학과 조성무  
지도교수 안기명

최근 많은 비영리조직과 공공기관은 물론 국가의 경쟁력을 제고하기 위한 방안으로 지식경영 이론이 대두되고 있다. 특히 우리나라와 같은 해양국가에서는 해양경쟁력 개발이 무엇보다도 중요하며 이를 위해서는 해양관련조직의 지식경쟁력을 갖추는 것이 필요하다. 본 연구는 우리나라