

海運産業에서 傭船의 經濟的 價値에 관한 考察

안기명* · 이상직** · 이광수***

The Economic Effects of Chartering on the Shipping Industry

Ki-Myung Ahn · Sang-Gik Lee · Kwang-Su Lee

< 목 차 >

Abstract

I. 海運産業에서 傭船의 意義와 重要性

II. 傭船의 概念과 類型

III. 海運經營活動에 있어서 傭船의

經濟的 價値에 관한 考察

IV. 海運經營에서 傭船의 經營的 價
値에 관한 考察

參 考 文 獻

Abstract

The purpose of this study is to emphasize the importance of chartering decision in the shipping firms. In fact, shipping industry does the business in a completely open market between shipping firms and cargo owners all over the world. This connection, the level of risk on the business management of shipping firm is relatively high compared with other industries. In particular, the decision on the ship purchase, ship building and ship chartering is very important element to decide the future of the company. Accordingly, this paper will study the essential elements which will effect to the decision of the ship chartering and the basic reasons why shipping firms make the decisions of ship chartering with the burden of high risk management.

According to the above results of the study, shipping firms make chartering decisions even though they are on the high level of risk in order to improve cash flow and profit of the company. Furthermore, the shipping firms operating ships efficiently and positively run into chartering market with high level of risk on chartering decision. It shows a shipping firm has no particular option except the decision of chartering in order to survive and grow up continuously under unlimited competition in the world-wide open market.

* 한국해양대학교 해운경영학부 교수

** 동보선박(주) 전무

*** 한국프리즈해운(주) 이사, 한국해양대학교 박사과정

I. 海運産業에서 備船의 意義와 重要性

海運市場은 크게 定期船市場과 不定期船市場(벌크市場)으로 구분될 수 있다.

備船意思決定은 주로 不定期船市場(벌크市場)에서 이루어지므로 不定期市場의 特性을 소개하면 다음과 같다¹⁾. 不定期市場의 화물은 대체로 원자재와 연료, 곡물 그리고 저액화물 등으로 구성된다. 이러한 종류의 화물수송수요는 시간적으로나 지역적으로 모두가 불규칙적이며 불안정하므로 船舶의 효율적인 運航을 위해서는 수요발생에 따라 수시로 항로를 변경하지 않을 수 없기 때문에 자연히 전세계가 活動범위가 된다. 이와 같이 전세계를 單一市場으로 보면 거기에는 무수한 거래가 이루지는 반면에 單一企業의 需要나 供給의 市場占有率은 그리 크다고 볼 수 없다. 따라서 어느 한 企業이 자기의 需給量 조정으로 市場全體를 좌우할 만큼의 獨占企業은 성립하기가 어렵다. 또 企業은 상호 生産條件의 차이가 있으므로 카르텔의 형성도 극히 어려워진다.

그러므로 이와 같은 世界 單一市場은 필연적으로 自由競爭이 전개되어 價格(運賃이나 備船料)은 타율적으로 결정되며 그 水準(運賃)은 수급의 밸런스 변화와 더불어 끊임없이 변동하게 된다. 즉, 不定期船市場은 경제학의 競爭理論과 같이 고전적인 自由競爭形態가 지금까지 지속하는 市場이다. 따라서 선복의 과잉으로 수급균형이 붕괴되면 運賃競爭이 야기되어 비교적 높은 운영비가 소요되는 船舶은 화물확보를 위하여 다른 라이벌 船舶보다 먼저 運賃引下 한계에 달하게 됨으로써 收益性있는 契約은 어렵게 된다.

그러나 호황시에는 비교적 높은 運航費가 소요되어도 高運賃의 호기득으로 이윤이 보장되므로 선주들의 선복확장과 새로운 船舶投入을 유발하게 되어 호황기간은 불황기간에 비하여 아주 짧아지게 되는 것이다.

그러므로 不定期船 운항선주들은 비교적 불황시기에도 채산성있는 船舶을 투입하기 위하여 신조선보다는 運航原價가 저렴한 중고선을 활용하게 되어 1950년대까지는 定期船으로 運航할 가치가 없어진, 감가상각이 끝난 비교적 노령선이 不定期船市場을 지배하였었다. 그러나, 1960년대이후 세계적인 해상물동량 증가와 함께 競爭의 형태가 運賃뿐만 아니라, 서비스면으로까지 확대되어 不定期船 전용의 대형화, 전용화시대로 전환되면서 화물에 따른 각종 전용선이 신조되어 不定期船市場을 지배하게 되었다.

이상과 같은 特性을 지닌 不定期船市場에서는, 運賃同盟에 의하여 항로에 따라서 차이는 있으나 獨占價格原理에 의거하여 결정되어 비교적 안정적임²⁾ 定期船市場에 비하여, 完全自由競爭原理가 적용되어 運賃도 선복의 需要와 供給量에 따라 변동되며 또한 선복의 공급자와 수요자의 편의를 위하여 市場이 형성되고 있다.

그리고 不定期船은 타선주로부터 船舶을 備船하여 운항선복을 증가시키기도 하며 備船契約時點과 運航時期的 時差에 따른 투기적 損益을 발생시키기도 한다³⁾. 즉, 不定期船은 채산성을 좇아 자유롭게 집하하고 배선하며 전용선을 제외하고는 불특정한 어떤 화물이나 항로에 적합하도록 한 선형이나 구조를 갖는 것이 보통이다. 따라서 不定期船의 運賃은 그 진폭이 심하게 나타나며 투기적인 요소도 갖는다. 결국 不定期船은 여러 항로와 화물에 따라 운항채산을 계산하여 가장 좋은 항로를 택하게 되는

1) 韓國海運港灣情報센터, 『海運實務講座』, 1985년. pp.369-370.

2) 韓國海運技術院, 『海運經營論(研修教材-024)』, 1986년.

3) 韓國海運港灣情報센터, 全揭書, 1985년. pp.393-394.

것이나 계산상 유리하다고 해서 즉시 배선을 결정하기가 어렵다. 그 항해가 종료된 후 다음 항차의 條件을 충분히 고려하지 않으면 공선항해거리나 시간의 손실을 감당할 수 없게 된다.

李正世(1992)⁴⁾의 논문에 의하면, 海運業을 영위한다는 것은 大規模의 資本이 소요되는 船舶投資가 전제된다는 사실 이외에도 海運市場이 갖는 불확실성 및 불예측성 때문에 투기성을 배제할 수 없는 '危險을 수반하는 事業活動'이라고 보고 있다. 또한 그는 이러한 불확실하고 豫測하기 힘든 벌크市場에서 事業活動을 수행하는 벌크海運企業은 戰略的 經營計劃과 포오트폴리오 意思決定이 매우 중요하다고 시사하고 있다.

상기에서 살펴본 바와 같이 備船意思決定이 주로 이루어지고 있는 不定期船市場은 매우 불확실한 競爭市場이다. 이러한 불확실한 市場에서 備船意思決定을 한다는 것은 危險이 매우 높을 수 밖에 없다. 그럼에도 불구하고 備船意思決定은 海運企業에서 매우 중요한 意思決定이며 企業의 收益性에도 상당한 영향을 미치고 있다. 이러한 備船行爲는 海運業自體의 속성이기도 하지만, 海運產業이 직면하고 있는 經營環境的, 財務構造的 그리고 經營意思決定상의 特性이 반영되고 있다고 볼 수도 있다.

즉, 大規模의 資金投資를 필요로 하는 船舶價格 역시 景氣變動에 매우 민감하게 움직이고 있다. 특히, 備船市場에서 決定되는 備船料는 外換市場에서의 換率變動이상으로 豫測하기가 어려울 정도로 그 變動이 매우 심하다. 이러한 매우 불확실한 經營環境에 직면하고 있는 海運企業들의 意思決定은 長期的인 收益性보다는 당연히 短期的인 資金흐름이나 收益性を 중요시하는 방향으로 이루어지는 것이 일반적인 추세이다.

또한, 海運企業은 物流企業으로서 서비스產業이지만 주요 營業用 資產이 船舶으로서 막대한 資金投資를 필요로 한다. 이러한 막대한 資金을 自己資本으로 調達할 수가 없기 때문에, 대부분의 海運企業은 政府支援下에 장기저리로 船舶을 건조하는 計劃造船制度나 차관 및 리스에 의거하여 船舶을 취득하여 營業活動을 수행하고 있다. 이에 따라서, 自己資本에 비하여 負債比重이 製造業이나 그 어느 產業에 비해 비교가 안될 정도로 높다. 즉, 타 產業에 비하여 취약한 財務構造를 지니고 있어 財務危險이 높기 때문에 이에 대비한 財務意思決定이 이루어져야 한다. 따라서, 海運企業의 經營者들은 現金흐름과 關係가 없는 損益計算書상의 當期純利益보다는 당해 會計期間동안의 現金흐름을 더욱 더 중요시할 것이다.

그리고, 海運產業은 國家基幹産業일 뿐만 아니라, 유사시에는 國防政策에 중요한 產業으로써, 他 產業에 비하여 海軍수산부 등의 政府關聯機關으로부터 統制와 支援를 많이 받고 있는 실정이다. 또한, 우리나라 外航海運業體간에 競爭과 갈등이 심한 편이다. 따라서, 海運企業의 經營者들은 長期的인 收益性이나 財務構造의 健全성 확보보다는 企業外形의 增大와 短期的인 資金事情에 보다 신경을 많이 쓰고 있다. 이러한 要因들이 他 產業에 비하여 經營意思決定에서 비록 危險은 높지만 備船意思決定이 더욱 더 중요시되고 있는 점으로 사료된다.

4) 李正世, "벌크해운기업의 효율적 포오트폴리오의 선택", 『韓國海運學會誌 第14號』, 1992년 5월, pp.53-70.

II. 傭船의 概念과 類型

1. 傭船의 概念

傭船이란 船主가 船舶을 이용하여 用役을 創出하려는 자를 위하여 相互合議한 一定한 代價를 받고 船舶의 全部 또는 一部를 빌려주어 그를 利用할 수 있도록 하는 것을 말한다. 환언하면, 일반적으로 船主가 船舶을 儀裝하고 船長이나 기타 從業員을 고용하며 船用品을 준비하여 船舶이 그 본래의 목적에 부합하게 海上運送을 안전하게 수행할 수 있는 상태에서 그 船舶을 利用하도록 하는 것이 傭船이다.

대부분의 傭船은 不定期船 運航을 위하여 成約되고 不定期船은 傭船을 통하여 海上運送에 참여하게 되므로 不定期船 營業은 곧 傭船活動이다. 즉, 不定期船의 船舶確保 또는 개개의 運送契約을 傭船이라 한다.⁵⁾ 따라서 컨테이너 定期船分野에도 定期傭船이 간혹 成約되나 本研究의 대상기간에는 특히 미미하여 本研究에서는 傭船의 成長을 不定期船 海運 中心으로 분석해도 크게 흐름을 벗어나지 않을 것으로 판단된다.

傭船에서 契約當事者는 船主와 傭船者이다. 여기에서 船主는 船舶所有者이거나 비록 所有權은 없을 지라도 占有權이나 使用收益權을 保有하여 船腹을 임의로 供與한 者를 말한다. 따라서 船主란 船舶의 所有權을 가진 자 뿐 아니라 개개의 傭船契約에서 船舶을 제공하는 자, 즉 貸船者는 모두 그 계약의 船主가 되는 것이다. 마찬가지로 傭船者는 船主로부터 船舶을 빌려 貨物이나 旅客을 運送하는 자를 말하며 또 이 傭船者로부터 船腹을 빌리는 再傭船者(sub-charterer)도 當該契約에서는 傭船者가 되는 것이다. 이러한 傭船은 海運業 서비스 生産過程에서 分業의 特性을 가장 잘 나타내는 제도이며 海運 去來實習이라 할 수 있다.

2. 傭船의 類型

海運市場은 分類形態에 따라 다양하게 細分化될 수 있다. 海運市場은 運航形態에 따라 定期船, 不定期船 및 油槽船시장으로 구분될 수 있다. 그리고 海運市場이 生産段階에 따른 機能的 構造市場으로 구분될 때에는 短期運賃市場인 航海傭船市場 즉 스포트(spot)市場과 선박확보를 위한 中期市場인 定期傭船市場, 그리고 長期船舶確保市場인 船舶賣買市場으로 구분된다. 船舶賣買市場에는 裸傭船이 포함된다.

海運市場을 垂直的, 職能的 構造에 따라 분류하면 傭船은 통상 다음의 세가지로 구분된다.⁶⁾

- 航海傭船契約 (voyage charter)
- 定期傭船契約 (time charter)
- 裸傭船 (bareboat charter)

法的으로는 貸貸借에 의한 계약과 定期傭船契約은 廣義의 定期傭船契約으로서, 船主가 받는 報酬가 傭船者가 船舶을 사용하고 서비스를 받는 기간을 기초로 하여 算出된다는 점에서 동일하다. 그러나 定期傭船契約과 航海傭船契約은 船主가 船舶의 占有權(possession) 및 支配權(control over the ship)을

5) Ignacy Chrzanowski (1985), *An Introduction to Shipping Economics* (London : Fairplay Publication), p. 16.

6) Martin Stopford (1997), *Maritime Economics* (London: Routledge), pp.83-85.

保有하는 점에서 貨貸借과 다르다.⁷⁾ 영업에서는 傭船契約이 船舶貨貸借로서의 효과가 있는 경우가 있다. 이 경우 船員附船舶貨貸借契約과 裸傭船契約(barboat charter)이 있으나 최근에는 거의 裸傭船契約이 주류를 이룬다. 裸傭船契約에서 傭船者는 傭船期間 중 船舶의 所有權을 제외한 다른 모든 船主로서의 權利, 예컨대 占有權, 使用收益權 등과 義務의 主體가 되기 때문에 一時的 船主(owner pro hac vice)라고도 불린다.⁸⁾ 즉, 船長과 船員은 사실상 傭船者의 被雇傭人이 되어 이를 통하여 船舶의 占有는 傭船者에게 귀속된다.

航海傭船이란 일정 港口에서 다른 港口로 貨物輸送을 의뢰하고자 하는 傭船者와 船主간에 해당 船舶의 船腹 사용에 대해 체결되는 運送契約形態이다. 운송에 대한 報酬, 즉 運賃은 원칙적으로 貨物の 實際 積載量에 대하여 톤 당 일정액이 정해지는 일종의 運賃貸借 契約이다.

船主는 航海傭船契約에 의거하여 일반적으로 船積 및 荷役 費用을 제외한 거의 모든 運航經費, 燃料費, 手數料, 仲介料과 등을 지불한다. 계약 당사자들은 또한 貨物船積 및 荷役作業과 관련된 시간인 碇泊期間(lay-time)에 대해서도 합의하게 된다. 위에서 언급한 바와 같이, 傭船者는 貨物運送에 대한 대가로 運賃을 지불한다. 運賃은 대체로 톤당 또는 總額運賃의 형태로 航次當 지급된다. 또한 傭船者는 船積과 荷役作業의 遲延에 따른 비용을 지불하게 되는데, 이것은 滯船料라고 불린다. 반대로 계약된 시간보다 일찍 작업이 끝나게 되면 船主는 이로부터 발생한 金錢의 利益에 대하여 傭船主와 나누게 되는 데 이러한 것을 早出料라고 불린다. 早出料의 料率은 일반적으로 滯船料의 절반이다.

한편, 定期傭船이란 船舶의 全部 또는 一部를 一定期間 동안 이용하는 것이다. 傭船主가 그의 船舶所要計劃에 따라 運航區間과 傭船期間을 정하여 빌리는 형식이 보통이다. 이 경우 船主는 堪航狀態가 維持된 船舶을 일체의 屬具를 갖추고 船員을 配乘시켜 約定된 港口에서 傭船者에게 引渡한다. 傭船料는 日當 또는 톤당 月間 料率을 기준으로 한다. 傭船料는 15일 또는 1個月 단위로 先佛로 지급하는 것이 일반적이다. 定期傭船契約下에서 발생하는 비용에 대해 船主와 傭船者가 각각 負擔하는 항목은 < 표 1>과 같다.

定期傭船을 세분화하면 航次數와 관계없이 一定期間 船舶을 이용하는 長期定期傭船(period time charter)과 한 航次に 한하여 사용하는 一航海定期傭船(trip time charter)으로 구분할 수 있다. 後者는 한 航次 또는 往復一航次를 사용한다는 측면에서 航海傭船과 비교되며, 契約當事者들이 일정기간 동안 船舶의 사용과 관련된 日常의인 役割과 責任이 주어지는 定期傭船과는 구분된다고 할 수 있다. 그러나 船舶 使用의 目的과 意圖를 고려해 보면, 일반적인 定期傭船을 短期間 사용하는 것으로 볼 수 있다.

定期傭船은 船主와 傭船主의 利益과 目的에 따라 傭船期間등에 여러 가지 選擇權(option)하에서 운영된다.

끝으로 裸傭船은 期間傭船의 일종으로서 傭船者가 船舶自體만을 傭船하여 乘務員의 配置, 船體保險料, 航費, 航海費用, 修理費 등의 일체를 부담하는 傭船이다. 船主는 일정기간 傭船料를 지불 받고 傭船者에게 자유롭게 船舶을 사용하도록 허가하는 것이다. 통상 傭船料는 1개월 또는 매 3개월마다 先拂한다.

7) 韓國海事問題研究所 (1986), 『傭船契約과 海上物件 運送契約』, (서울: 韓國海事問題研究所), p. 11.

8) 上揭書, p. 12.

<표 1> 船主와 備船者の 負擔 費用項目

船主의 費用	備船者の 비용
減價償却費	備船料
船體 保險料	燃料費
船體 檢查費	港費
間接費	運河通過料
船員給料 및 取食費	船積/荷役費
船舶運營經費	空船航海費
船舶클레임비	貨物클레임비
仲介料	船艙 掃除費

裸備船의 성격을 보면 船舶의 상태를 결정하기 위하여 引渡 및 返還時에 그 船舶을 檢査한다. 備船者는 船主의 承認을 얻어 船長과 機關長을 任命할 수 있으나 만일 正當한 이유에 의하여 船長의 任命을 불만족스럽게 생각할 때 船主는 備船者에게 船長 또는 機關長의 解任을 要求할 수 있다. 備船者는 本船을 마치 自己所有船舶과 같이 運航할 권리를 가지며 그 船舶의 使用 및 運航에 필요한 일체의 費用을 負擔한다.

備船者는 備船한 船舶을 良好한 狀態로서 管理運營하고 船主로부터 引受할 때와 실질적으로 같은 상태를 유지하고 정기적으로 檢査하고 필요하면 修理도 하여야 한다. 備船者는 船舶을 필요에 따라 自己負擔으로 入渠시키고 청소하고 塗裝을 할 수 있으나 적어도 船主와 備船者가 協정한 어느 일정한 기간에 1회씩 入渠해야 한다.

備船者는 引渡時 그 船舶에 남아 있는 모든 燃料과 貯藏品을, 船主는 返還時 本船이 가지고 있는 모든 燃料과 貯藏品을 각각 引渡 또는 返船을 받는 港의 時價에 의하여 買受하고 대금을 지불한다. 보통 船主는 自己費用으로 보통의 海上危險과 必要에 따라 戰爭危險에 대하여 船舶의 保險을 附保한다. 이 경우 保險料는 備船者의 負擔이다. 備船者는 備船期間이 종료되었을 때 通常의 損傷을 제외하고는 인도시와 같은 양호한 상태에서 船主에게 返船하여야 한다. 備船者는 船主의 承認 없이는 船舶에 어떤 構造上의 變경을 가할 수 없다.

裸備船이 定期備船과 다른 점은 管理費와 直接船費를 備船者가 부담하는 것이 다르며, 間接船費는 船主가 부담하며 運航費는 備船者가 부담하는 것과 같다.

裸備船을 이용한 船舶確保 방법으로는 國籍取得條件附裸備船(bare boat charter with hire purchase, BBC/HP)이 있다. 國籍取得條件附裸備船(이하 國取附裸備船)이란 화주로부터의 長期積荷保證을 擔保로 供與하여 해의 金融기관으로부터 자금을 조달하여 國內외의 造船소에서 船舶을 建造한 후 延拂方式(lease)으로 船價를 償還하고 일정기간이 경과되어야 韓國國籍을 取得할 수 있는 船舶確保方法이다.

Ⅲ. 海運經營에서 備船의 經濟的 價値에 관한 考察

定期備船料는 備船市場에서의 需要와 供給에 의해서 결정되므로 스팟(spot)市場의 運賃決定과 대체로 같다. 市場이 같고 定期備船契約과 스팟契約 즉, 航海備船契約의 선택은 매우 相互流動的이기 때문

에 같은 市場으로 파악된다.

定期備船料의 費用構成을 분석하여 定期備船契約의 船主와 備船者 즉 運航業者의 關係를 費用側面에서 파악하고 定期備船料의 海運市況의 指數的 性格, 限界利益과 機會費用의 關係 등을 관찰하면, 定期備船이 세계적으로 普遍化 되고 成長하는 이유를 알 수 있다.

海運業의 原價를 固定費와 變動費로 나누는 통상의 二分法이 아닌 三分法 즉, 資本費(capital cost), 運營費(operating cost 또는 running cost), 運航費(voyage cost)로 나눌 경우 資本費와 運營費의 합을 固定費(fixed cost)로 하여 海運에서 船費(vessel cost)라 부른다. 二分法보다 三分法이 많이 쓰이는 이유는 바로 이 三分法이 海運의 대표적인 세 가지 備船形態인 裸備船, 定期備船 그리고 航海備船契約의 備船料의 基準이 되기 때문이다.

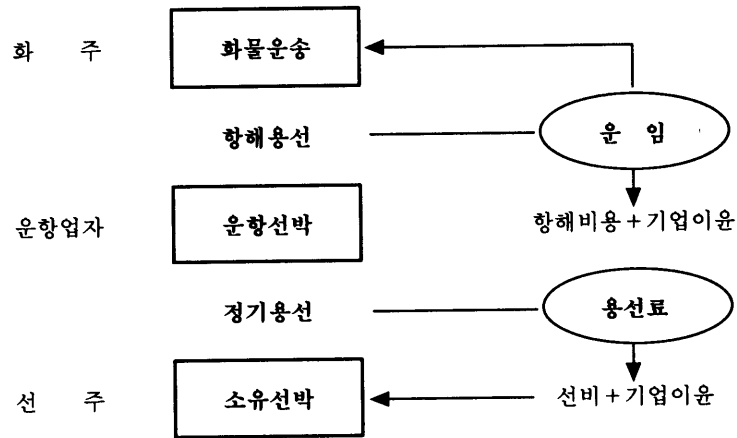
<표 2> 三分法에 의한 備船契約別 費用區分

비	용	용 선 형 태			
A. 자본비		나용선			
B. 운영비			정 기 용 선	항 해 용 선 (FIO기준)	항 해 용 선 (liner terms 기준)
1. 선원비					정 기 선
2. 선용품비					
3. 선박수리 유지비					
4. 선박보험료					
5. 운할유비					
6. 일반관리비					
C. 운항비					
1. 대리점비					
2. 항비					
3. 연료비					
4. 하역비					

자료: L. Gorton (1990), Shipbroking and Chartering Practice (London: LLP), p. 87을 근거로 하여 필자가 재구성한 것임.

위의 <표 2>에서 보는 바와 같이 裸備船料의 기초는 船舶의 資本費이다. 따라서 裸備船의 船主는 資本費에 企業利潤을 더한 備船料를 기대할 것이다. 마찬가지로 定期備船의 船主는 자신의 所有船일 경우에는 資本費와 運營費를 합한 原價에, 裸備船한 船舶일 경우에는 裸備船料와 運營費를 합한 原價에 각각 企業利潤을 추가한 定期備船料를 기대하게 될 것이다. 定期備船의 備船者 즉, 運航業者는 定期備船料에 豫想運航費를 더한 값 이상의 航海 備船料 즉 運賃을 기대하게 될 것이며, 自社船을 所有하여 스스로 運航을 하는 所有運航業者는 自社船의 資本費, 運營費 즉, 固定費와 運航費를 合算한 금액 이상의 運賃을 받기를 기대할 것이다.

<표 2>에서 航海備船의 경우가 2가지인 것은 荷役費를 貨主가 부담할 경우와 선주가 부담할 경우의 차이인데 이 차이만큼이 運賃에 반영되는 것이 通例이므로 근본적인 採算의 차이는 없다고 본다. <표 2>을 운항업자 즉, 定期備船者 중심으로 다시 정리하면 (그림 1) 과 같다.



[그림 1] 용선관계표

運航業者는 자신의 책임하에 스팟市場(Spot Market)에서 航海備船을 계속하여 定期備船期間 동안에 總支拂할 備船料와 航海備船시 投入된 運航費의 합계에 자기의 企業利潤을 算定한 運賃을 취득해야만 企業이 유지되므로 運賃을 가능한 한 올리고 定期備船料를 내리기 위하여 노력할 것이다. 그러나 運賃은 競爭市場에서 결정되어 價格順應者(price-taker)의 입장이 되며 定期備船料 역시 備船市場에서 결정되어 같은 입장이 되므로 결국 他人船舶과 他人貨物의 中間子 立場에서 兩市場의 正統한 정보 缺이는 失敗하기가 쉽다. 반면에, 運航業者들은 上記 스팟市場과 定期備船市場을 관찰한 結果 利益示現이 어려우면 附加價值的 中間生産을 포기할 수 있는 장점이 있으나, 船舶所有者 또는 定期備船의 船主는 船舶의 耐用年數까지 탈퇴가 용이하지 않은 불리한 점을 가지고 있다. 여기에서 船主中心의 海運經營의 硬直性和 어려움이 있으며 備船의 融通性和 利用價値가 있는 것이다. 航海備船과 定期備船의 反對給付인 運賃과 備船料 역시 市場價値이므로 需要와 供給의 均衡에 의해서 결정된다. 특히 經濟學的으로 競爭市場에서의 價格은 運賃이나 定期備船料는 限界利益과 限界費用이 만나는 선에서 결정된다. 즉 社會의 稀少한 資源이 가장 效率的으로 配分되므로 備船은 效用의 增加라는 順機性을 가지고 있다.

會計的으로는 直接原價인 賣出原價에 固定費 性格의 費用이 들어 있지 않으면 賣出額에서 賣出原價 즉, 變動費를 差減한 總利益이 그대로 限界利益이 된다. 不定期 海運의 경우 特定航路의 特定貨物의 運賃은 變動費가 다르므로 他 貨物의 運賃과 同質性을 갖기가 어려우나 運賃收入에서 變動費인 運航費를 差減한 殘額을 일당의 收益으로 환산하면, 同型船舶의 市場에서의 收益力 水準은, 大別된 地域의 短期偏重, 예컨대 대서양, 태평양지역 등의 短期的인 市況差異를 다소 보이기는 하나 長期的·全世界的으로 같은 수준이다.

역으로 말하면 運航業者들은 箇箇의 航海備船契約이나 定期船 集荷를 하면서 根本的으로 日當 總利益 즉, 限界利益을 成約 當時의 定期備船料 수준에 맞추고 이를 上廻하기 위해 노력하지 자신의 실제 定期備船料는 크게 의식하지 않는다. 이는 定期備船料가 그날의 全世界市況의 압축된 指數가 되며 전세계에 보고가 되므로 船主나 運航業者나 貨物別, 航路別, 船型別로 다양한 스팟市場의 運賃으로는 市

況判斷이 어려워 대신 定期備船料를 택함으로써 즉, 賣出單價 대신에 總利益單價 내지 限界利益을 파악함으로써 意思決定을 한다.

運航業者들이 意思決定을 한다함은 定期備船船舶으로써 長期間으로 어떠한 航海備船을 택하여 短期的으로 時間的 地域적으로 차이를 보이는 同型船舶의 限界利益水準 중에서 다소라도 높은 것을 택하는 결정이며 따라서 일종의 機會費用 개념인 것이다. 機會費用은 대개 限界費用 속에 포함되거나 그 자체가 限界費用인 경우가 많다. 移動性和 自由競爭性을 특징으로 하는 船舶은 항상 機會費用이 限界費用이다.

海運業의 경우 船舶은 육상의 固定生産施設과 달리 收益力이 큰 航路로 이동이 쉬우며 高額의 固定費가 支拂되므로 費用構造上 船舶의 經濟的 使用이 모든 經濟的 評價의 基本要素이다. 따라서 轉換과 選擇의 가능성이 큰 海運業에서는, 일정한 자본을 特定用途에 돌리기 위한 費用은, 그 자본을 다른 용도에 돌릴 수 있음에도 불구하고 그러한 선택을 포기함으로써 잃게 되는 效用과 같다는 機會費用의 法則이 더욱 중요한 의미를 갖는다.⁹⁾

예컨대 어떤 船舶이 예정 航次日數에서 1일이 지연되었다면, 이때의 機會費用은 다음과 같다.

R = 該當 航次의 運賃收入

C = 日當 固定費(船費)

F = 該當航次 燃料費

D = 該當航次 港費

$$\text{日當利益} = \frac{R - CN - F - D}{N}$$

N = 總航次日數

항구에서 1일을 지연하였다면,

$$\text{日當利益} = \frac{R - C(N+1) - F - D}{N+1}$$

따라서 機會費用 (O_c)는,

$$\begin{aligned} O_c &= (N+1) \left\{ \frac{R - CN - F - D}{N} - \frac{R - C(N+1) - F - D}{N} \right\} \\ &= (N+1) \left\{ \frac{RN + R - RN}{N(N+1)} - \frac{F + D}{N(N+1)} \right\} \\ &= \frac{R}{N} - \frac{F + D}{N} = \frac{R - (F + D)}{N} \\ &= \frac{R}{N} - \frac{F + D}{N} = \frac{R - (F + D)}{N} \end{aligned}$$

9) S. G. Sturmev (1962), *British Shipping and World Competition* (London: Athlone), pp. 250-261; James McConville (1999), *Economics of Maritime Transport* (London Witherby), pp. 227-243.

$$\begin{aligned}
 &= (N+1) \left\{ \frac{R}{N} - \frac{R}{N+1} - \frac{F+D}{N} + \frac{F+D}{N+1} \right\} \\
 &= \frac{R}{N} - \frac{F+D}{N} = \frac{R-(F+D)}{N}
 \end{aligned}$$

本船의 時間(ship's time) 즉, 본선의 特定航次의 機會費用은 그 船舶이 航海中이나 碇泊中에 遲延되었을 때 喪失된 利益이다.¹⁰⁾ 이 때의 利益은 동 船舶의 限界利益이므로, 결국 機會費用, 限界費用, 限界利益이 동일하며 중요한 것은 이것이 同船舶이 定期備船 水準이라는 것이다. 따라서 定期備船契約의 備船料는 船主立場에서는 固定費 水準이며, 運航業者 입장에서는 固定費의 代替費用인 定期備船料를 差減해야될 限界利益이며 동시에 限界費用인 것이다.

IV. 海運經營에서 備船의 經營的 價値에 관한 考察

앞에서는 備船의 經濟的 價値를 考察하여 보았다. 經濟的 意味에서는 海運企業이 新造나 中古船買入에 비하여 備船活動을 통하여 船腹의 需要와 供給에 있어서 彈力的으로 대처할 수 있으며, 機會費用을 最小化할 수 있는 방안이라는 것을 살펴보았다.

本 內容에서는 그 備船活動으로 인하여 海運企業의 經營活動에 있어서 經營的 價値를 가지고 있는 지를 이론적으로 考察한 후 그러한 經營的 價値가 具體的으로 어떻게 具顯되는지를 살펴보고자 한다. 즉, 筆者가 수년간 備船活動業務에 종사함으로써 인식되고 파악된 企業經營의 觀點에서 본 備船行爲의 誘因 類型과 그 經營的 價値를 설명하면 다음과 같다.

海運企業에 있어 備船의 必要性으로는 첫째, 用役을 제공하는데 있어 直接的으로 필요하거나, 둘째, 제공되는 用役의 品質을 높이기 위한 本源的으로 발생하는 備船의 必要性이 있고, 셋째, 海運用役의 제공과는 무관하게 市場에서의 利益을 취하기 위한 목적으로 수행하는 投機的 備船需要라는 세 가지가 있다. 그 중 備船의 本源的 必要性은 產業構造的, 技術的, 原價的, 戰略的, 派生的, 財務的 誘因 등으로 다시 分類할 수 있다. 그러나 海運企業의 備船行爲는 根本的으로 收益性에 의해서 誘引되기 때문에 아래에 언급된 요인에 의해 備船活動이 이루어 진다고 하더라도 여전히 市況의 影響下에 있게 된다.

1. 構造的 誘因

長期運送契約關係에 있는 大型貨主에게서 발생하는 短期的이고 급작스러운 船舶의 需要가 發生했을 때 船舶 供給이 非彈力的인 海運企業이 그에 迅速하게 대처 할 수 있는 가장 손쉬운 방법은 備船이다. 특히 용선은 선박의 船型, 크기, 引受時點, 引受地, 引渡時點, 引渡地, 備船期間 등에 있어서 선택의 폭이 크기 때문에 海運企業의 船腹공급을 늘리는데 일차적 대안이 된다.

保有船舶의 갑작스러운 故障이나 入渠, 기타의 예측하지 못한 사태로 인하여 船舶의 可動과 長期的

10) 李鍾仁 (1985), 『海運實務』, (釜山: 韓國海洋大學校, 海事圖書出版部), pp. 151-154; J. J. Evans and P. B. Marlow (1985), *Quantitative Methods in Maritime Economics* (London: Fairplay Publication), pp. 58-59.

인 運航計劃에 차질이 발생하여 긴급하게 船舶을 확보하여야 하는 경우에는 備船을 통하여 代替船을 투입할 수 있게 된다. 즉 供給의 迅速性を 보장한다. 逆으로 운영하고 있는 船舶이 運營路線에서의 撤收과 같은 이유로 船腹剩餘가 되었을 때에도 貨船에 의한 船舶의 처리가 필요하다.

2. 技術的 誘因

短期的으로는 特定貨物을 輸送하거나 特定航路에 船舶을 運航할 경우 船舶의 船倉을 汚損 시키거나 船倉開口의 變形을 요구하기도 한다. 이러한 航路에 船舶의 投入과 貨物輸送이 一時的인 요구사항에 의하여 發生한다면, 해당 船舶이 新造船船일 경우 船主는 그 船舶의 保護次元에서 備船船船을 代替投入하게 된다.

長期的으로는 造船技術의 발달과 港灣設備의 발전에 따라 船舶의 형태나 運航, 運營方式에도 변화가 진행되고 있다. 造船技術의 발달에 따라 좀더 收益性を 확보할 수 있도록 船舶이 專用船化, 大型化, 高速化, 燃料 및 人力 節減型으로 전환되었기 때문에 船舶의 經濟的 壽命이 짧아져 가는 경향이 나타나고 있다. 油槽船 部문의 二重壁船이나 旅客船이나 컨테이너선 部문의 超高速船 등의 출현과 같은 造船 기술상의 진보 뿐 만이 아니라 새로운 荷役裝備의 開發이나 倉庫 및 保管施設의 改善, 더 나아가 電子, 通信技術의 發達도 船舶을 단기간에 걸쳐 陳腐化시키는 요인이 된다. 이런 船舶造船 및 運營技術의 陣化는 原價競争力を 확보하고자 하는 船主에게 새로운 船舶이나 運航, 運營 시스템을 필요로 하며 이는 船主에게는 큰 經濟的 負擔으로 작용하게 된다. 따라서 船主는 大規模의 資本을 經濟的 壽命이 20년이나 되는 船舶에 陣腐化의 速度가 매우 빠른 새로운 시스템을 裝着하는 固定投資案보다는 長期備船을 선택하게 되는 것이다.

3. 原價的 誘因

新造船 取得에는 막대한 直接的 船舶費用이 所要될 뿐만이 아니라 매우 복잡한 資金運用能力이 수반된다. 대부분의 海運企業은 한 두 척의 船舶 建造能力만을 보유하고 있어 營業의 一時的인 擴充 등의 요인으로 인하여 船舶을 新造해야 하는 경우에 적극적으로 대처하기 어렵다. 海運企業은 備船을 통하여 巨大資金의 投下를 回避하면서도 船舶의 運營權을 쉽게 확보할 수 있게 된다.

單一航次의 경우를 보더라도 自社船을 투입하는 경우보다 備船을 투입하는 것이 原價에 있어서 유리하다고 판단이 되면 海運企業은 備船을 선택하게 된다. 自社船의 운항에서 발생할 수 있는 높은 原價負擔, 船員과의 摩擦이나 自社船에 요구되는 수준 높은 運航品質을 유지하기 위하여 수행되어야 하는 船員에 대한 각종 福利惠澤, 整備등에 수반되는 비용을 기피할 수 있기 때문에 自社船보다는 備船을 투입하는 경우가 많다.

備船營業을 수행하게 되면 備船主는 船主가 부담하는 다양한 비용구조와는 달리 단순히 備船料와 運航費만을 부담하게 되기 때문에 費用切感의 效果를 누릴 수 있다. 海運企業은 備船을 통하여 높은 運航費用을 발생시키는 自社船을 손쉽게 대체할 수 있는 선택권을 가지게 된다. 企業運用의 측면에 있어서도 海運企業이 自社船으로만 이루어진 船을 유지하기 위해서는 매우 다양하고 광범위한 運營組織이 수반된다. 企劃이나 營業은 물론 人事, 海務, 運航, 整備, 法務, 保險 등의 방대한 組織이 구축되

어야 하며 組織을 유지하고 相互有機的으로 운영하기 위해서는 막대한 費用이 추가된다. 그러나 備船 船舶으로만 이루어진 船 를 運用하기 위해서는 상대적으로 輕量化된 組織으로도 運營이 가능하다. 또한 自社船營業과 備船營業을 併行한다고 하더라도 기존의 組織에 새로운 人力 등을 추가로 投下하지 않고도 小數의 營業人力을 轉換配置 함으로써 備船營業을 수행하는 것이 가능하다.

4. 戰略的 誘因

海運營業의 특성중의 하나는 國際性이 높다는 것이다. 물론 이 國際性이 높다는 것은 寄港하는 港口가 다양하다는 것과 國際 海運市場에서 外國商船과 公同의 市場에서 경쟁하고 있다는 것을 包括的으로 의미한다. 國際間의 去來에서는, 中國과 臺灣간 및 이스라엘과 中東國家들의 예에서 보듯이 실제로 相互間의 交易과 海上運送이 備船에 의해 이루어지면서도 公式的으로는 相對國籍船을 相互拒否하는 政治的, 宗教的 葛藤이 있게 마련이다. 備船은 海運企業이 이런 분쟁을 回避하는 수단이 되기도 한다.

또한 海上安全이나 環境에 대한 汎世界的인 관심과 국가간 이해가 침해해져 가지고 있는 가운데 점차 強化되고 있는 SOLAS, OPA90, MARPOL 등의 國際的 規制와 基準未達船에 대한 港灣局統制(PSC)에서 발생하는 비용의 회피를 위해서도 備船은 하나의 좋은 代案이 된다. 즉 融通性도 誘因의 하나가 된다.

海運營業의 또 다른 특성은 規模의 經濟를 잘 보여 준다는 것이다. 그러한 특징은 備船에서 제일 잘 나타나고 있다. 船團規模가 커지면 資金調達能力이 커지고 信用이 높아지면 船員雇傭에 유리해지는 장점이 있다. 또한 備船의 運航面에 있어서 규모가 크면 클수록 空船運航이 적어지고, 船舶과 貨物手配의 정보망이 확대되고 海運仲介業者들과 긴밀한 協業關係 형성에 유리한 면이 있다. 이러한 장점들은 海運企業의 運賃競爭力을 높여 營業力을 강화할 수 있게 하고 市場支配力의 擴張은 營業力의 強化에 직결된다고 볼 수 있다.

海運企業이 賣出을 增大하기 위하여서는 營業領域을 擴大하여야 한다. 그러나 資本集約的인 海運營業에 있어서 賣出을 증대하기 위하여 船舶을 新造發注하고 中古船을 大量購入하여 市場의 참여를 늘리는 것은 한계가 있기 때문에 固定費의 投下를 줄이면서 營業力을 확대 할 수 있고 市場에의 進入과 退出이 용이한 備船營業을 통하여 賣出과 市場支配力을 擴大하게 된다.

市場에 참여하고자 하는 모든 당사자에게 備船市場이 개방되어 있는 것은 아니지만, 일정 정도의 신신도를 가진 參與者는 備船市場에서 자기가 가진 默示的인 信用만큼의 거래는 가능하다. 또한 운용하고 있는 備船船舶을 계약 내용에 따라 合法的으로 返船하고 쌍방간의 殘餘債權, 債務金額만 정산하면 쉽게 市場에서의 脫退도 가능하다. 물론 이런 市場의 開放性 때문에 不良債權이 發生하고 備船料의 支給不履行에 따른 위험이 常存하고 있다.

5. 派生的 誘因

備船은 미래의 일정 시점으로부터 起算하여 일정기간 동안 原價를 固定시킬 수 있다는 점에서 리스크 回避를 위한 좋은 수단이다. 이미 보유하고 있는 船舶의 原價위력이 큰 경우나 이미 확보하고 있는 貨物의 運賃率을 고려하여 이들을 確定시켜 확보된 利益이 去來市場의 위험에 露出되는 것을 피하고

자 할 때, 또는 손실의 경우는 損失을 확정 시켜 예상되는 불리한 市場 環境에서 추가의 損失을 防禦 할 때 등이 備船을 선택하는 경우일 수 있다. 이 때문에 備船은 선도거래(forwards transaction)의 일종으로 볼 수 있는데 일반적으로 先物, 先渡去來가 되기 위해서는 다음의 요건을 充足해야 하는데 備船은 이를 대부분 充足시키고 있다.¹¹⁾

- 去來條件의 標準化가 되어 있어 客觀的 市場價値가 존재해야 한다.
- 市場長流動性이 확보되어야 한다.
- 市場價格이 自由競爭的으로 결정되며, 歷史的으로 價格變動性이 높아 將來價格變動의 危險이 존재해야 한다.
- 市長에서의 情報를 큰 經濟的 支出이 없이 자유롭고 公開的으로 얻을 수 있어야 한다.

備船이 가지고 있는 이러한 성격 때문에 先物, 先渡去來와 같은 派生去來의 특성인 리스크 回避手段으로서의 역할을 備船에서 기대 할 수 있는 것이다.

6. 投機的 誘因

景氣의 上昇勢가 예측되면 海運企業은 船舶을 期間備船으로 확보하고자 노력한다. 市場의 上昇이 예상되는 국면에서 船舶을 期間備船으로 확보하여 備船原價를 고정시켜 놓고 市場의 上昇期에 低原價船으로 운영하거나, 備船料의 差益만을 享有하고 船舶을 또 다른 船舶需要者 貸船하기도 한다. 이러한 投機目的의 備船行爲는 貨物運送用役을 제공하는 海運企業의 本源的 營業行爲와는 거리가 있지만 이윤을 추구하는 私企業의 속성상 피할 수 없다.

備船市場 參與者는 오랜 경험을 통하여 市場의 變化의 推와 變動幅에 대한 나름대로의 識見을 가지고 있으면서 헷징(hedging) 목적의 市場參與者들이 轉嫁하는 價格危險을 受容함으로써 이익을 기대한다. 이러한 활발한 投機的 備船去來는 備船市場의 流動性을 增大시켜 市場參與者가 利潤獲得을 추구하는 또는 本源的 必要性에 의해서 備船營業을 하건 備船營業이 활발하게 이루어지게 하는 順機能을 한다.

7. 財務的 誘因

海運企業의 賣出額의 크기는 該當企業의 市場占有率의 확대에 따른 對外營業活動에 큰 영향을 미칠 뿐만 아니라 對 官廳 및 對 金融圈關係에도 중요한 考慮要素가 된다. 기업의 賣出이 크면 政府의 海運業에 관련한 財政政策에 競爭社에 비하여 相對的으로 優位의 영향을 미칠 수도 있고 金利面에 있어서도 優待金利를 적용 받게 된다. 海運業은 資本集約的인 産業이기 때문에 이 金利의 차이는 海運企業의 原價競爭力에 큰 영향이 있게 된다. 企業의 賣出을 확장하는 손쉬운 방법은 備船이다. 더구나 企業運用資金의 원활한 需給과 흐름을 위해서는 海運企業의 資金運用者에게는 備船이 가지는 運賃과 備船料 및 運航費의 크기의 차이와 入金, 支拂時點의 차이는 매우 魅力的으로 인식될 수 있다. 따라서 單位航次에 一定額의 손실을 예상하면서도 備船營業을 수행하는 경우도 있는 것이다.

11) 동양선물(주) (1994), 『선물거래실무』, (서울: 동양선물(주)), pp. 10-12.

參 考 文 獻

- 동양선물(주) (1994), 『선물거래실무』, (서울: 동양선물(주)), pp. 10-12.
- 李正世(1992,5), “벌크해운기업의 효율적 포트폴리오의 선택”, 『韓國海運學會誌 第14號』, pp.53-70.
- 李鍾仁(1985), 『海運實務』, (釜山: 韓國海洋大學校, 海事圖書出版部), pp. 151-154.
- 韓國海事問題研究所 (1986), 『備船契約과 海上物件 運送契約』, (서울: 韓國海事問題研究所).
- 韓國海運技術院(1986), 『海運經營論(研修教材-024)』, 1986년.
- 韓國海運港灣情報센터(1985), 『海運實務講座』.
- Chrzanowski Ignacy(1985), *An Introduction to Shipping Economics* (London : Fairplay Publication), p. 16.
- Evans, J. J. and Marlow, P. B.(1985), *Quantitative Methods in Maritime Economics* (London: Fairplay Publication), pp. 58-59.
- Gorton L.(1990), *Shipbroking and Chartering Practice* (London: LLP), p. 87
- McConville James(1999), *Economics of Maritime Transport* (London Witherby), pp. 227-243.
- Stopford Martin(1997), *Maritime Economics* (London: Routledge), pp.83-85.
- Sturmey, S. G.(1962), *British Shipping and World Competition* (London: Athlone), pp. 250-261.

