

沿岸海送運賃制度改編方案(I)

李 正 浩

《目 次》

I. 序 論	1. 運貨決定過程의 檢討
1. 研究의 目的	2. 貨物船 運貨의 決定問題
2. 研究의 內容 및 接近方法	3. 定期旅客船 運貨의 決定問題
II. 沿岸海送運賃制度의 考察	IV. 政府告示運賃制度의 研究
1. 沿岸海送運貨의 決定過程	1. 告示運貨決定의 研究方法
2. 運貨規程의 檢討	2. 貨物船 政府告示運貨의 決定方案
3. 運貨規程遵守上의 問題點	3. 旅客船 政府告示運貨의 決定方案
III. 海送運賃決定에 대한 理論的 考察	V. 結 論

I. 序 論

1. 研究의 目的

우리나라는 半島國家로서의 地理的 特殊性으로 말미암아 海運의 중요성을 예로부터 크게 강조하여 왔다. 특히 오늘날에 와서는 經濟規模가 확대되고 物動量이 增大되면서 他輸送手段에 비하여 低廉한 價格으로 大量輸送이 可能한 海運에의 수송의존도는 한층 더 증대되고 있다. 뿐만 아니라 우리나라 沿岸海運은 島嶼住民의 陸地와의 교통 및 생활필수품 공급의 유일한 輸送手段임은 물론이고 오늘날에 와서는 一般大衆의 海上레저붐과 臨海工業團地開發에 힘입어 더욱 발전하고 있다. 이와같이 볼때 海運은 國民의 日常生活의 측면에 있어서나 國民經濟의 측면에서나 중요한 역할을 담당하고 있다고 하겠다.

이같이 重要한 役割을 담당하고 있는 海運도 그 本來의 機能을 성공적으로 수행하기 위해서는 海上輸送을 담당하고 있는 海運業者들에게 여러가지 經濟與件을 감안하여 邁正한 利潤을 保障하여 줄 수 있도록 되지 않으면 안된다. 이같은 취지에서 우리나라 政府는 1950年以來 오늘에 이르기까지 沿岸海運에 대하여 政府告示運賃을 채택하여 왔다. 그런데 그동안 책정된 政府告示運賃은 어떤 合理的 根據에 따라 算出된 資料에 입각하여 運賃이 決定

된 것이 아니라 政府의 物價政策과의 관련성을 가지고 前年度 運賃에 一定率을 引上시키는 형태로서의 調整이 이루어져 왔던 것이다.

또한 과거 30여년간, 國民生活性向과 國家經濟政策 및 產業構造등에 많은 變化가 있었으며, 沿岸海送과 직접 관련되는 것으로서 船舶의 양적·질적변화, 새로운 輸送手段의 등장 및 同業者間의 過當競爭 등 대폭적인 變革이 있었고 이에 따라 적절한 沿岸海送運賃制度改革의 必要성이 要望되고 있다.

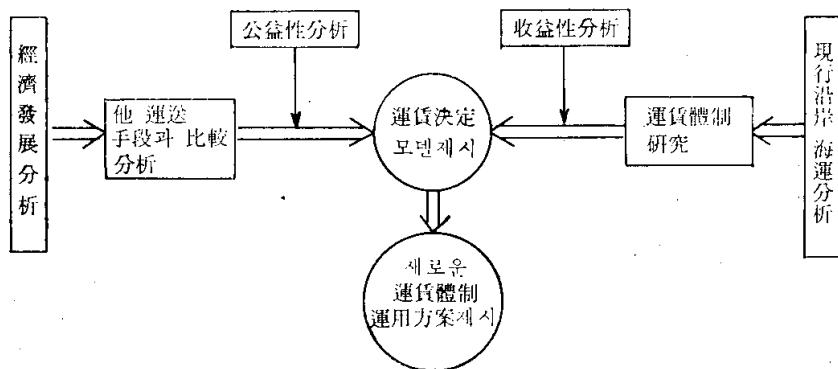
따라서, 本 研究에서는 內航海運의 收益性과 利用者에 대한 公益性을 충족할 수 있도록 현행 沿岸海送運賃制度를 改編하기 위한 基礎調查 및 앞으로의 方向을 提示하는데 그 目的이 있다.

2. 研究의 内容 및 接近方法

本 研究는 內航海運業(旅客船과 貨物船)을 대상으로 하여, 運賃制度를 旅客船運賃과 貨物船運賃으로 구분하여 다음과 같은 사항에 관하여 調査研究한다.

- ① 沿岸 海運業의 役割과 現況分析
- ② 現行 運賃制度와 內航大型·小型貨物船 運賃規程 및 內航定期旅客船 運賃規程에 관한 内容檢討
- ③ 他 運送手段과 比較分析
- ④ 海送運賃決定에 대한 理論的 考察
- ⑤ 위의 사항을 綜合하여 運賃의 決定體制方案과 그 方案의 運用方法을 提示

위와 같은 内容을 研究하기 위한 研究흐름도(flowchart)는 〈圖 1〉과 같다.



〈圖 1〉 연구흐름도

II. 沿岸海送運賃制度의 考察

현행 運賃制度와 관련된 問題點을 살펴보기 위하여 現行沿岸海送運賃制度를 다음 세 가지로 구분하여 分析하였다.

1. 運賃決定過程
2. 運賃規程
3. 運賃規程遵守

1. 沿岸海送運賃의 決定過程

(1) 運賃決定의 一般節次

우리 나라 内航海送運賃은 旅客船運賃과 貨物船運賃으로 구분하여 1950년 3월부터 旅客船運賃은 距離遞減累加制, 貨物船운賃은 區間指定運賃制의 형태로 政府告示運賃制度를 실시하다가 貨物船運賃을 小型貨物船運賃(500GT미만)과 大型貨物船運賃(500GT이상)으로 區分하여 小型貨物船運賃은 旅客船運賃과 마찬가지로 距離遞減累加制를, 大型貨物船運賃은 區間指定運賃制를 따르고 있다.

이 같은 과정에 内航海送運賃은 連航原價變動에 따라 調整되고 있으며 현행의 運賃은 政府告示料金이면서 認可制로서 1982년 12월 9일 海運港灣廳告示 第82-58, 第82-59, 第82-60 등에 의거한 内航定期旅客船運賃規程, 内航大型貨物船運賃規程, 内航小型貨物船運賃規程에 의하여 同 12월 15일부터 시행되고 있다.

内航海送運賃이 결정되기까지의 과정을 살펴보면 運航原價의 3大要素인 燃料費·人件費·修理費의 變動이 나타났을 때 船舶運送業者들의 運航原價上昇에 의한 運賃率引上 요청에 따라 政府에서 審議·調整하여 政府告示運賃率을 改正하는 過程을 밟고 있다.

즉, 内航船主들은 그들의 劍益을 保護하고 그들의 意見을 대변하는 海運組合을 통하여 運航原價上昇에 따른 運賃引上을 요구하게 된다. 이에 따라 海運組合에서는 旅客船을 分布率이 가장 높은 船型의 몇 가지로 구분하여, 각각에 대한 標準船舶을 선정하여 同船舶에 대한 運航原價를 계산하고 適正運賃率을 추정한 다음 최종적으로 小型과 大型의 平均引上率을 運賃引上案으로 작성한다. 또한 貨物船運賃引上案도 小型貨物船의 標準船舶을 200GT로 보고 大型貨物船의 標準船舶을 800GT로 보아, 이를 標準船舶에 대한 運賃引上率을 平均하여 内航貨物船에 대한 最終運賃引上案을 작성한다.

이와같이 작성된 運賃引上案은 海運港灣廳을 경유하여 交通部 및 經濟企劃院에 제출하게

된다. 交通部와 經濟企劃院에서는 국가전체의 經濟政策 및 經濟動向, 서어비스 이용자의 부담능력, 他運送手段의 運貨 등을 고려하여 港灣廳과 海運組合에서 作成한 運貨引上案을 審議·調整하여 政府告示를 하고 있다.

(2) 運貨決定節次上의 問題點

위에서 살펴본 內航海送運貨 決定過程上에서 나타나는 問題點은 다음과 같은 세 가지로 구분하여 고찰할 수 있다.

- 1) 運貨引上建議上의 問題點
- 2) 運貨審議調整上의 問題點
- 3) 政府告示運貨制度上의 問題點

1) 運貨引上建議上의 問題點

運貨을 決定할 경우에는 航路, 船種, 船型, 船齡, 屯數, 輸送方式, 積荷物 등을 고려하여 決定하여야 할 것이다. 그러나 海運組合에서 運貨引上을 建議할 때는 屯數別 差異를 약간 감안하여 標準船舶을 임의 선정하고 그에 대한 운임을 추정하는 외의 기타 다른 요소에 대해서는 거의 고려하지 못하고 있다. 따라서 標準船舶을 어떻게 選定하느냐에 따라 運貨은 달라지기 마련이며 이를 바탕으로하여 상이한 航路, 船型, 船齡, 屯數를 가진 모든 內航旅客·貨物船에 획일적으로 적용한다는 것은 정당치 못하다. 또한 현재 原價分析의 대상으로 삼고 있는 標準船舶이 무엇을 근거로 하였는지도 명확하지 않다.

運貨에 영향을 미치는 諸般事項에 관한 심의는 海運組合의 實務擔當者를 포함한 관계인의 의견을 종합할 수 있는 機關으로서 政策委員會, 運貨審議委員會, 備船料委員會, 船腹量·物動量調整委員會등과 같은 常設委員會를 설치하여 이들 專擔機構에서 보다 專門의이며 體系的인 分析을 통한 運貨引上을 建議하는 것이 보다合理的이라 생각한다.

2) 運貨審議調整上의 問題點

海運組合에서 作成된 運貨引上要求案에 대해 海運港灣廳 및 交通部와 經濟企劃院에서 審議·調整하여 運貨을 결정한다. 이 결정과정에서 政府는 國民大眾의 負擔能力과 低物價政策이라는 기본적인 입장을 감안하여 運貨引上抑制策을 써왔던 것이다. 이같은 점에서 海運組合에서 요청하는 運貨引上率과 政府決定引上率간에는 항상 차이가 있었다.

따라서 最終決定된 運貨은 現實과 遊離되는 경우가 있으며, 政府의 運貨率이 決定되면 곧바로 海運組合에서는 運貨引上의 改定作業에 재착수하게 된다.

政府에서도 몇몇 實務擔當者만이 運貨을 決定하는데 참여함으로써, 구체적으로 전담심의회와 공청회를 통한 합리적인 결정을 못하고 있다.

3) 政府告示運賃制度上の問題點

運賃決定方式에는 自由市場價格決定原理, 서어비스原價主義, 社會的原理主義, 政府告示方式 등이 있다. 우리나라에서는 海運組合에서 建議할 때 서어비스原價主義에 의하여, 政府에서 審議·調整할 때 서어비스이용자의 負擔能力 및 政府經濟施策 등을 고려한 社會的原理主義를 일부 採用하여 決定된 運賃을 告示하는 政府告示運賃制度를 채택하고 있다.

政府告示運賃制度는 서어비스 供給者와 서어비스 需要者들이 이를 준수할 때 그 制度의 實效를 거둘 수 있다. 一般的으로 內航定期旅客船의 경우에는 政府告示運賃制度가 제대로 遵守되고 있으나, 內航貨物船의 경우에는 政府告示運賃이 거의 준수되지 못함으로써 그 實效性을 거두지 못하고 있다.

물론 內航貨物船이 不定期船이기 때문에 行政指導상 어려움이 있으나 그 이전에 船種別, 船型別, 積荷物別 등의 特性을 제대로 고려하지 못하고 政府告示運賃을 建議·審議·決定하는 데에서 問題點을 찾을 수 있다.

또한 內航大型貨物船運賃規程 내부에 矛盾點이 있으며, 1950년에 內航船運賃規程이 政府告示運賃制度를 취하고 그 이후에는 運賃制度 自體에 대한 再檢討 없이 주로 基本運賃率만을 引上함으로써 현실과 괴리를 보이고 있다.

2. 運賃規程의 檢討

(1) 概要

1) 內航定期旅客船運賃規程

內航定期旅客船運賃은 最低運賃을 1人當 200원으로 하여 距離遞減區分別로 基本運賃을 책정하고 있다(〈表 1〉 참조).

旅客差等에 따른 割増規程에서 2等旅客運賃은 3等旅客運賃의 50%를, 1等旅客운賃은 2等旅客運賃의 50%를 割增加算하고 있으며, 旅客駁台料金은 各等旅客運賃의 50%에 該當하는 金額으로 하고, 特等室料(定員 2人)는 1等運賃(침대료포함)의 3배의 금액으로 하고 있다.

또한 速度別 割増規定을 두어 快速旅客船(시속 20노트 以上)에 대해서는 一般旅客船 各

〈表 1〉 旅客船 基本運賃率

距離遞減區分		1人當大人三等運賃	距離遞減區分		1人當大人三等運賃
1浬부터	20浬까지	41원 39전	201浬부터	250浬까지	27원 21전
21〃	50〃	39〃 27〃	251〃	300〃	26〃 12〃
51〃	100〃	32〃 75〃	301〃	400〃	23〃 97〃
101〃	150〃	30〃 61〃	401浬 以上		21〃 86〃
151〃	200〃	28〃 36〃			

等級運賃의 50%, 高速旅客船(시속 15노트 以上)에 대해서는 15%의 割增金을 加算하고 있다. 특히 카페리에 대해서는 快速旅客船과 동일하게 취급하고 있다.

그리고 간단차에 따른 航路上의 問題를 고려하여 特殊地域 割增의 規定을 두고 있다.

旅客船에 積載하는 貨物運賃은 內航小型貨物船運賃規程에 依하도록 하고 있으며 이외에 小兒運賃, 端數處理, 不法乘船課徵, 旅客傷害危險負擔, 各種 運賃割引, 學生 및 團體割引, 從船料 및 私設棧橋接岸料 規定을 두어 旅客運航業者가 該當航路區間別 適用運賃表를 작성하여 管轄地方海運港灣廳長의 確認을 받아 시행하도록 되어 있다.

2) 內航大型貨物船 運賃規程

內航大型貨物船 運賃規程은 總屯數 500GT 이상의 船舶을 대상으로 하여 航路區間別 運賃을 基本運賃으로 指定告示하고 있다(〈附表 1〉 참조).

貨物의 等級別 差異에 따른 割增規定을 따로 정하지 않고서 基本運賃에 等級差異에 따른 運賃을 포함하고 있는 점은 內航定期旅客船 運賃規程과 內航小型貨物船 運賃規程에서 差等 運賃을 規定화한 것과 상이한 점이다.

또한 이 基本運賃에 대해 貨物量과 船型의 차이에 대한 割增規定을 두 것은 內航定期旅客船 運賃規程이나 內航小型貨物船 運賃規程에서 찾아볼 수 없는 특이한 規定이다. 이를 規定 외에 危險品割增, 長尺物割增, 複數港揚積割增, 島嶼割增, 運航制限割增 등의 割增規定과 高價品運賃, 貴重品運賃, 空積運賃, 附帶料金, 積貨屯數計算 및 運賃計算의 端數處理, 滯船料, 碇泊許容期間 등의 規定을 두었고 이를 規定에 명시되지 않은 事項에 대하여는 一般海上運賃의 慣習에 따르도록 하고 있다.

3) 內航小型貨物船 運賃規程

內航小型貨物船 運賃規程에서는 總屯數 500GT 미만의 船舶을 대상으로 하여 貨物 1屯의 最低運賃은 480원으로, 油類의 港內運送運賃은 D/M當 320원으로 하고 있다.

一般貨物은 3等級으로 구분하여 3等級 1浬 1屯當 距離遞減區分別 金額을 累計한 금액을 基本運賃으로 하고(〈表 2〉 참조) 2等級 基本運賃은 3等級 運賃에 10%를, 1等級 基本運賃은 3等級運賃에 20%를 加算한 금액으로 하고 있다.

〈表 2〉 小型貨物船 基本運賃率

距離遞減區分	3級品 1浬 1屯當	距離遞減區分	3級品 1浬 1屯當
1浬부터 20浬까지	111원 32전	101浬부터 200浬까지	9원 66전
21浬부터 50浬까지	53원 51전	201浬부터 400浬까지	8원 83전
51浬부터 100浬까지	10원 83전	401浬 以上	6원 43전

이 기본운송에 대하여 危險品割增, 長尺物割增, 複數港揚積割增, 島嶼割增, 運航制限割增 등의 割增規程과 高級品運貨, 貴重品運貨, 空積運貨, 附帶料金, 積貨屯數級計算 및 運貨計算의 端數處理, 滯船料 등의 規定을 두어 대체적으로 內航大型貨物船運貨規程과 비슷하다.

(2) 問題點

1) 一般的인 問題

① 基本運貨遞減率

일반적으로 運航原價는 크게 固定費와 變動費로 구분할 수 있으며 그중 變動費는 距離當原價가 一定하며, 固定費는 距離가 증가할수록 距離當原價가 下落하여 距離當總原價는 距離에 反比例하게 된다. 다시 말해서 距離當 運航原價의 遞減率은 점점 낮게 된다. 그러나 현행 內航定期旅客船과 內航小型貨物船의 基本運貨에 대해서는 그러한 체계를 갖지 못하고 있다.

즉, 基本運貨에 대한 距離帶別 遞減率에 관해서 보면 內航定期旅客船運貨은 비교적 완만하게 체감하고 있으나 內航小型貨物船運貨은 37km(20哩)와 92km(50哩)에서 각각 52%, 80%의 遞減率을 보이고 있다(〈表 3〉 참조).

② 內航貨物船運貨規程의 二分性

內航貨物船運貨은 종전 300GT 基準에서 500GT 基準으로 바뀌 內航大型貨物船運貨은 區間運貨制度를, 內航小型貨物船運貨은 距離遞減別 運貨制度를 취하고 있다. 또한 島嶼割增規定中 무연탄에 대한 할증에서 大型貨物船은 20%를 할증하고 小型貨物船은 40%를 할증

〈表 3〉 基本運貨遞減率對比表

定期旅客船：成人 3等 1人기준
小型貨物船：3等品 1km 1屯當기준

船種 距 離(km)	旅 客 船		小 型 貨 物 船	
	基 本 運 貨	遞 減 率(%)	基 本 運 貨	遞 減 率(%)
~ 37	22.59		60.76	
37~ 92	21.44	5	29.21	52
92~183	17.88	17	5.91	80
183~275	16.71	7	5.27	11
275~366	15.48	7	5.27	
366~458	14.85	4	4.82	9
458~550	14.26	4	4.82	
550~733	13.08	8	4.82	
733~	11.93	9	3.51	27

하는 점과, 大型貨物船에 대해서는 空積運賃規定이 있으나 小型貨物船에는 이에 관한 규정이 없는 점 그리고 滞船料 算定 規定이 상이할 뿐 기타 모든 規定에 있어서는 다른 점이 없다.

大型貨物船運賃이 小型貨物船運賃보다 낮기 때문에 그 차이를 좁히기 위하여 大型貨物船 運賃規程에 屯數別 割増을 적용함으로써 굳이 小型貨物船 運賃과 大型貨物船 運賃으로 구분하는 의의를 찾아볼 수 없다.

③ 其 他

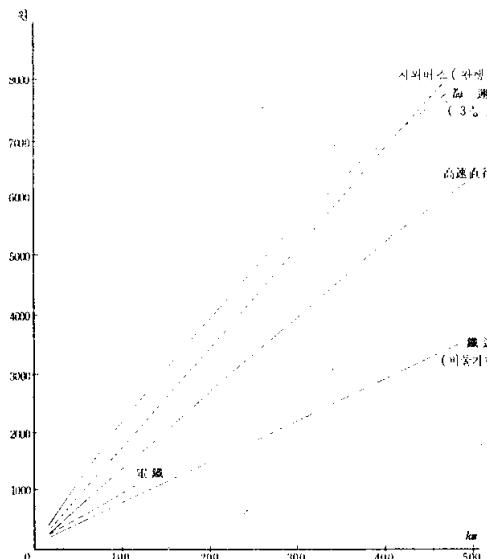
內航貨物船規程에는 特殊地域割増이 규정되어 있지 않은 점과 基本運賃 책정시 距離區分에 있어서 합리적인 설정방법 그리고 미터법의 채택 등의 문제에 관해서 연구할 필요가 있을 것으로 본다.

2) 運送手段別 基本運賃比較

旅客運賃을 運送手段別로 비교하여 보면 海送運賃이 비교적 높은 편이다(〈圖 2〉 참조).

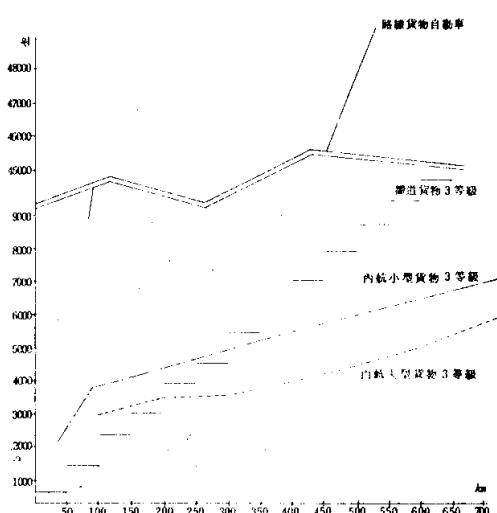
반면에 內航小型貨物船과 內航大型貨物船 그리고 다른 貨物運送手段인 鐵道貨物과 路線貨物自動車에 대한 運賃을 비교하여 보면 路線貨物自動車 運賃이 월등히 높은 편이다.

또한 鐵道貨物運賃은 約 200km까지는 內航大型貨物船 運賃보다 경쟁력이 높으며 約 300km까지는 內航小型貨物船 運賃보다 낮다(〈圖 3〉 참조).



〈圖 2〉 運送手段別 運賃比較：旅客

資料：交通運賃便覽, 1984. 1, 交通部



〈圖 3〉 運送手段別 運賃比較：貨物

資料：交通運賃便覽, 1984. 1, 交通部

〈表 4〉 貨物船 區間運賃 計算表(3等級 1屯當)

즉 近距離에 대해서는 鐵道運貨이 貨物船運貨보다 낮으나 長距離에 대해서는 鐵道運貨이 貨物船運貨보다 높다. 물론 端末費用을 제외하였기 때문에 직접적인 輸送手段別 比較의 어려움은 있다.

그러나 内航小型貨物船과 内航大型貨物船의 端末費用은 거의 같다고 볼 수 있으며, 基本運賃만을 볼때 大型船이 小型船보다 훨씬 낮다(表 4 참조). 가장 작은 차이를 나타내는 항로는 포항—삼척간으로서 小型貨物船運賃이 3等級 1屯當 4,243원이고 大型貨物船운賃은 3,713원으로 530원의 차이를 보이고 있으며, 가장 많은 차이를 나타내는 항로는 군산—목호간으로서 小型貨物船이 7,587원, 大型貨物船이 5,094원으로 2,493원의 차이를 보이고 있다. 일반적으로 同一航路에 대하여 小型貨物船이 大型貨物船보다 運航距離가 짧기 때문에 그 차이는 위의 계산결과보다 더 커질 것이다.

3) 内航大型貨物船 區間運賃의 問題點

현행의 内航大型貨物船에 대한 區間運賃은 長距離의 경우가 短距離의 경우보다도 당연히 높아야 한다.

그러나 大型貨物船의 區間運賃을 分析하여 볼때 同距離에 대하여 運賃이 상이한 곳이 많으며 또한 長distance보다는 短distance에 높은 運賃이 적용되고 있는 곳이 많아 運賃內部의 一貫性이 결여되어 있다.

대표적인 例로서 군산—부산항로(609km)에는 4,109원을, 목포—제주항로(602km)에는 5,094원으로 區間運賃이 設定되어 거의同一한 距離에 대해 約 1,000원의 差異를 보이고 있으며 목포—속초항로(802km)에는 5,233원을, 인천—울산항로(806km)에는 6,196원으로 여기서도 約 1,000원의 差異를 보이고 있다(表 4 참조).

또한 인천—목포항로(346km)에는 4,257원을, 부산—속초항로(402km)에는 4,078원을 基本運賃으로 하고 있으며 군산—포항항로(754km)에는 5,094원을, 군산—목포항로(880km)에도 5,094원을 받고 있어 長distance보다 短distance의 運航運賃이 더 높게 나타나고 있다.

4) 内航大型貨物船 貨物等級別 運賃의 問題點

大型貨物船에 대한 等級別 運賃은 貨物等級에 따른 割増率을 運賃規程에 明文化하지 않고서 基本運賃表에 等級別 差等을 두고 있다.

이는 内航定期旅客船 運賃과 内航小型貨物船 運賃에서 旅客·貨物等級에 따른 差等을 두는 規程과 一貫性을 지나지 못하고 있다. 물론 貨物等級에 따른 差等을 規定化하느냐 아니면 基本運賃表에 나타내느냐 하는 점은 큰 문제는 아니나 그 差等率은 一定해야 할 것이다. 대표적으로 모든 港口에서 속초까지의 航路에 대한 貨物等級別 割増率은 2等級이 3等級의 10%를, 1等級은 3等級의 21%(또는 2等級의 10%)로 일정하게 나타났다.

表 5는 内航大型貨物船에 대한 等級別 運賃을 比較한 것으로 1等對比 3等 割増率은 21%를 기준으로하여 20~24% 범위를 벗어난 航路을 정리한 것이며, 2等對比 3等 割増率은 10%를 기준으로하여 8~13%의 범위를 벗어난 航路을 정리한 것이다.

表에서 貨物等級別 割増率은 서로 상이하여 3等級을 基準으로 하였을 때 2等級運賃은 최저 2.9%에서 최고 26.9%까지, 1等級運賃은 최저 10%에서 최고 42.5%까지의 차이를 보고 있다.

특히 울산—포항航路에 대하여 3等級運賃을 基準으로 한 2等級運賃은 2.9%, 1等級運賃은 10%의 割増을 하고 있어 각각 最低割増率을 나타내고 있으며, 인천—군산航路의 경우에 3等級運賃을 基準으로한 2等級運賃은 26.9%, 1等級運賃은 42.5%를 각각 割増하여 最

〈表 5〉 大型貨物船 等級別運賃比較

航 路	等級別運賃 1等／3等(%)	2等／3等(%)	航 路	等級別運賃 1等／3等(%)	2等／3等(%)
포 항—목 호	115.8		군 산—목 포 —마 산	125.7	115
울 산—포 항 —삼 척	110	102.9 113.6	인 천—군 산 —목 포 —마 산 —포 항 —삼 척 —목 호	142.5 127.4 124.4 124.2 126.1	126.9 106.4 104.3
부 산—포 항 —삼 척	115.8	113.6			
마 산—포 항 —삼 척 —목 호	125.3 124.7 125.3				
여 수—부 산 —울 산 —포 항	126.3 135.4 133.9	124.8 123.8	제 주—군 산 (서귀포)—목 포 —부 산 —울 산	133.9 134.7 133.9 132.1	123.8 123 123.8 121.8
목 포—마 산 —울 산	125.3	114.4 105			

高割増率을 나타내고 있다.

5) 旅客船 運賃規程

運賃規程은 시행과정에서 해석상의 혼란이 없도록 명쾌하게 작성되어야 하고, 運賃과 관련된 요인들을公正하고도合理的으로 반영하여야 하며, 規程의 利用者가 편리하게 사용할 수 있도록 구성되어야 한다.

이러한 관점에서 볼때, 현재의 旅客船 運賃規程은 다음과 같은 問題點을 안고 있다.

첫째, 규정에 사용된 用語의 定義가 분명하지 않다. 몇 가지 예를 든다면, 規定 제 1 조에서 말하는 運賃과 料金의 概念이 분명하지 않아 혼동의 우려가 있다. 또, 3등운임의 계산에 대해서는 전혀 설명이 없으며, 附加價值稅의 부과대상이 되는 운임이 무엇인가도 명확하지 않다. 그리고 실제로 運賃의 할인은 最終運賃에 대하여 이루어지는 것이 일반적이고 타당하나, 規定에는 基本運賃에 대해서만 할인하도록 함으로써 논란의 여지를 남겨 두고 있다. 이러한 모든 점은 規定 자체가 用語에 대한 定義를 아예 내리지 않고 있기 때문에 나타나는 문제라고 볼 수 있다.

둘째, 基本運賃이나 割増運賃의 割増率 등이 운임과 관련된 여러 요인들을 얼마나 잘 반영하고 있는가는 문제가 있다.

세째, 현재 規程의 체계가 매우 혼란하다. 바람직한 규정체계라면 먼저 用語를 定義하고各種 運賃에 대한 기본적 설명이 있은 후 割増이나 割引規程이 提示되는 것이 순서일 것

이다. 그러나 현재 規程은 割增規程이 각 等級運貨을 설명하기 전에도 나타나고 또 각 等級運貨의 規程과 섞여 있기도 하며 그 뒤에도 보인다.

네째, 旅客船의 貨物은 크게 두가지로 分類할 수 있는 바, 즉 手荷物・小荷物과 一般貨物이다. 手荷物이나 小荷物은 대개 그 物量單位가一般的으로 小量으로 보통의 旅客船의 경우에 나타나며, 一般貨物은 貨物船의 경우에 나타나고 手荷物・小荷物 보다는 大量이다. 따라서, 手荷物・小荷物의 運貨과 一般貨物의 運貨은 다른 것이 常例이나 現在의 運貨規程은 이에 대하여 아무런 언급이 없다.

3. 運貨規程遵守上의 問題點

현행 内航定期旅客船 運貨規程과 内航大型・小型貨物船 運貨規程에 대한 遵守여부를 살펴보기 위하여 그 일부 대상업체를 현지답사하였다.

현재까지의 分析結果에 따르면, 内航定期旅客船 運貨規程은 定期航路라는 특징과 강력한 行政指導를 통하여 대체로 잘 遵守되고 있었다. 그러나 内航貨物船 運貨規程에 대해서는 政府制度中 基本運貨만을 참고하여 船主간의 協定運貨을 체결할 뿐, 기타 諸般割增制度, 空積運貨, 滯船料 規定에 대해서는 거의 지켜지지 못하고 있다.

官需物資의 경우에는 政府告示運貨을 대체로 지키고 있으나 그 외의 경우에는 政府告示運貨을 最高運貨처럼 여겨 告示運貨의 실효를 거두지 못하고 있다.

内航貨物船 運貨規程이 제대로 遵守되지 못하고 있는 것은 内航貨物船 運貨規程上의 問題點에서도 그 원인을 찾을 수 있으나 運貨과 관련된 海上輸送의 제반사항에 대한 制度의 問題點과 그 制度를 遵守하는 船主・貨主의 道德性 그리고 遵守여부를 감독하는 行政指導의 不在에서 근본적인 원인을 찾을 수 있다.

우리나라에 적합한 運貨制度를 정립하려면 다음과 같은 사항을 고려할 제도가 있어야 할 것이다.

① 우리나라 内航輸送에 적합한 船型의 決定 :

貨物別・航路別로 가장 적합하고 經濟速力を 확보할 수 있는 船型을 決定함으로써 運航原價를 계산하는데 標準이 된다.

② 物動量豫測과 이에 따른 船腹量調整 :

현재 船腹量 過剩에 의한 過當競爭으로 인하여 實際運貨이 政府告示運貨의 60~70% 정도밖에 되지 못하는 것은 物動量豫測과 이에 相應하는 船腹量調整이 되지 못하였기 때문이다.

③ 輸送體系의 確立 :

自家貨物船을 整備하고 貨物別·航路別로 適量의 船腹을 投入하여 同시에 復貨를 확보할 수 있는 配船體制를 수립하여야 한다.

④ 內航企業의 適正規模化 :

內航業體의 企業整備 또는 運營統合으로 運營體制를 強化하여야 한다.

III. 海送運賃決定에 대한 理論的 考察

1. 運賃決定過程의 檢討

(1) 海上運賃 決定의 研究目的

海上運賃은 海運서비스의 供給 또는 利用에 대해 부과 또는 지불되는 價格을 의미한다. 모든 경제활동에 있어서 價格은 가장 중요한 變數가 되며 이 價格을 매개로 하여 供給者와 需要者의 必要, 要求, 目的 등과 관계를 갖게 되는 것이다. 이와 같은 價格은 生產者의 生產原價, 고객에 제공되는 生產物의 量的·質的인 妥當性, 또는 差別 등의 문제와 직접 관련되므로 運賃決定도 輸送原價, 제공되는 輸送서비스의 妥當性, 또는 差別 등의 문제를 고려해서 이루어져야 할 것이다. 이외에도 뒤에서 설명되겠지만 運賃은 輸送서비스의 供給과도 관련되는 문제이므로 이와의 관련성을 조사할 필요가 있다.

위와 같은 海上運賃에 관한 연구는 運賃의 決定樣式, 構造 및 水準 등에 관한 原則들을 이론적이고 객관적인 측면에서 고찰하고 이들의 利害關係者에 대한 波及效果도 분석하는 것을 目的으로 해야 할 것이다. 이때의 運賃水準은 단기적으로는 船主와 荷主 양자의 經濟的利害가 대립되는 것처럼 보이나 장기적으로 보면 대립되는 입장만은 아니다. 즉 船主의 입장에서는 長期的으로 企業經營을合理的으로 유지해야 하기 때문에 고객의 신뢰를 얻을 수 있도록 輸送서비스의 質 및 價格을 개선시켜야 하고, 이에 따라 荷主側에서도 經濟的인 輸送서비스를 확보할 수 있어 利得이 된다.

價格으로서 顧客에 부과되는 海上運賃은, 그것이 同質的인 서비스를 제공하는 한 공평하게 부과되어야 하며, 運賃이 用役生產의 대가로서 부과되는 것인한 그 生產에 필요한 費用은 그 生產物을 이용한 고객에게 부담하는 것이 원칙이다. 구체적인 價格水準은 需要와 供給으로부터 도출되는 市場機能에 의해 결정이 되지만, 이 價格을 기본적으로 규정하는 것은 生產費이다. 그러므로 문제의 핵심은 이 生產費가 海運市場에서 運賃과 어떠한 관계를 갖는 가이므로 海上運賃에 관한 연구는 이러한 측면에서 출발하여 生產費(原價) 分析과 아울러 현실의 運賃의 決定樣式, 構造 및 水準등이 船主 및 荷主의 長期的인 利益에 공헌하

고 있는가 등을 밝히는 것이 그 주요한 과제가 될 것이다.

(2) 海上運賃決定의 分析視角

完全競爭市場의 가정을 전제로 하여 이루어진 經濟學의 一般價格決定 模型을 도입해 보면, 海上運賃은 需要와 供給의 합수로서 市場諸力에 지배를 받음과 동시에 역으로 海上運賃이 變數인 需要와 供給에 영향을 미쳐 이들을 量的으로 조절하는 기능을 한다. 바꾸어 말하면 價格은 한편으로는 시장에 나타난 需要者(荷主)의 價格負擔力의 限界를 上限으로, 또 한편으로는 市場에 참가하는 供給者(船主)의 生產原價의 限界를 下限으로 하는 범위내에서 현실적인 需要와 供給의 均衡 여하에 따라 그 구체적인 運賃水準이 결정되는 것이다. 이 경우 상대적인 船腹不足은 운임을 上限에 접근케 하고, 이와 반대로 船腹過剩은 운임을 下限에 접근케 한다.

이와 같이 기본적으로 海上運賃은 價格理論에 입각해서 그 움직임을 고찰해 볼 수 있다. 그러나 이러한 理論的인 分析만으로 현실을 완벽하게 설명할 수는 없으며 海運市場의 특성 때문에 설명이 되지 않는 부분도 있다. 또한 海運市場이 定期船市場이냐, 不定期船市場이냐에 의해서도 그 구체적인 決定方式과 變動幅이 현저하게 달라진다.

현재 우리나라에서는 貨物船의 경우 不定期船市場의 형태를 취하고 있으며, 旅客船의 경우 定期船市場의 형태를 취하고 있다. 이러한 점을 감안하여 다음 節부터 貨物船運賃과 旅客船運賃의 決定過程에 대하여 運賃定定樣式과 運賃水準의 決定問題를 중심으로 分析하고자 한다. 이외 구체적인 運賃構造, 다시 말해서 運賃規程과 관계되는 문제는 運賃의 決定樣式이나 水準과는 직접적인 관계가 없기 때문에 第4部에서 政府告示運賃制度를 설명하면서 자세히 언급하기로 한다.

2. 貨物船 運賃의 決定問題

(1) 貨物船運航의 特徵

우리나라 貨物船運航은 일반적으로 화물의 出荷나 船舶의 需要에 따라 荷主가 요구하는 時期와 航路에 船腹을 제공하여 화물을 운송하는 不定期船 運航形態를 취하고 있다. 이와 같은 不定期船의 화물은 그 성질상 一貨滿載의 경우가 많아 船型, 船種, 速力 등에서 많은 제약을 받지 않을 수가 없어서 그 구조상 bulk carrier나 專用船의 형태를 취하는 경우가 많으며, 運賃計算도 貨物과 航路에 따라 더욱 복잡하게 되는 경향이 있다.

보통 不定期船일 경우는 船舶運用에서도 ① 自社船運用 ② 他社船의 裸傭船 ③ 他社船의 定期傭船 ④ 他船主에게 위탁하는 방법등을 통해서 선박을 운용하게 되는데, 이와 같은 선박운용형태에 의해서 각각의 運賃率決定이 달라지게 된다.

不定期船의 運航形態는 貨物에 따라 달라진다. 石油, 液體가스, 化學原料등의 液體貨物(wet cargo)은 완전히 專用化하는 동시에 一貨滿載運航이 되는 경우가 많으며, 여기에 비해 乾貨物(dry cargo)은 대개 bulk carrier가 많기 때문에 一貨滿載가 되지 않는 경우가 많아서 油類와 兼用으로 輸送할 수 있는 兼用船의 形태로 발전하는 추세를 보이고 있다.

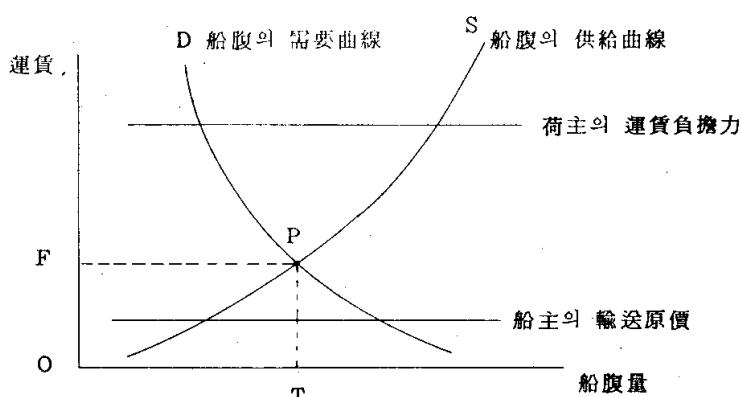
다음에서는 不定期船市場에서의 運賃水準의 決定問題에 대해서 고찰하기로 한다.

(2) 基本的 接近法

일반적으로 不定期船市場에서의 運賃決定樣式과 運賃水準은 당사자간의 自由契約에 의해 결정되는 경우가 많으나 우리나라 沿岸海運의 경우에는 政府가 運賃을 告示하는 制度를 취하고 있다. 그러나 양자간에는 運賃이 決定되는 過程上의 차이가 있으나 그 基本的인 接近法은 동일하다. 즉, 앞에서 살펴본 바와 같이 貨物船의 運賃水準決定은 荷主의 運賃負擔力을 上限으로 하고, 船主의 輸送原價를 下限으로 하는 범위내의 어느 水準에서 결정되며, 이를 그림으로 나타낸 것이 〈圖 4〉이다.

이때 구체적으로 運賃이 어느 水準에서 어떻게 결정이 되느냐 하는 問題가 곧 運賃의 決定樣式 및 運賃水準의 決定問題라고 할 수 있다. 〈圖 4〉에서 市場의 機能에 맡겨 당사자간에 自由契約에 의해 P점에서 결정되도록 하는 방법이 바로 契約에 의한 運賃決定이라 할 수 있으며, 이와 반대로 政府에서 또는 어떤 團體에서 統制를 함으로써 P점을 결정하는 방법이 바로 우리나라에서 취하고 있는 政府告示運賃制度라 할 수 있다. 그러므로 運賃水準을 결정하는 方法論上의 차이라고 할 수 있다.

아래에서는 市場機能에 맡겨 自由契約에 의해 運賃이 결정되는 경우와 政府에서 告示를 하여 運賃을 결정하는 두가지 방안에 대해 理論的인 검토를 하였다.



〈圖 4〉 運賃水準의 決定模型

(3) 市場機能에 의한 運賃의 決定

1) 理論的인 側面

不定期運航形式을 취하는 不定期船 및 탱커(tanker) 市場은 일반적으로 自由競爭이 전개되어 運賃 및 傭船料등의 거래가격이 市場을 구성하고 있는 需要와 供給의 균형여하에 따라 자동적으로 변동된다. 이 變動要因인 船腹의 需要와 供給은 총체적으로 탄력적이라고는 말할 수 있지만 이를 長・短期로 구분하면 다음과 같다.

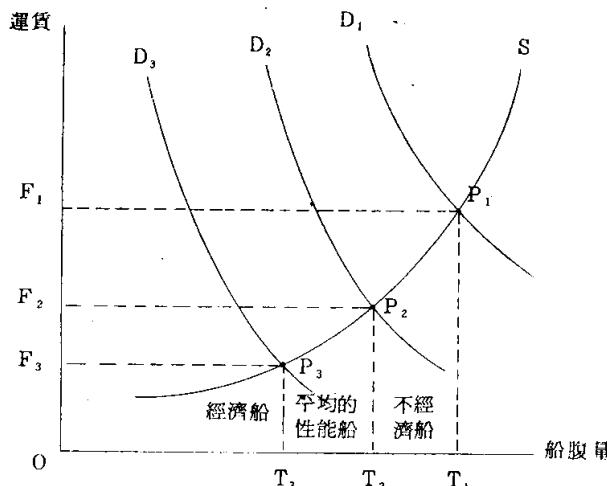
船腹需要는 장기적으로는 海送運賃에 대해 彈力性(flexibility)이 없고 오히려 무역 및 경제활동으로부터 더 큰 직접적인 영향을 받지만 단기적으로는 비교적 彈力的인 움직임을 전개한다고 말할 수 있다. 이에 대해 船腹供給量은 장기적으로는 운임이 상승했을 때 造船發注를 통해서 비교적 눈에 띄는 反應을 나타내지만 단기적으로는 非彈力의이다. 이와 같이 不定期船 市場은 단기적으로는 현저한 需給不均衡을 나타내는 경우가 많으며 이로 인해 市況은 크게 변동되며, 장기적으로는 供給過剩狀態를 초래하는 경우가 많아 慢性的인 불황에 빠지기 쉬운 特徵을 지니고 있다.

이와 같은 需給不均衡現象은 船主間에 積荷회득경쟁을, 또한 荷主間에는 船腹회득경쟁을 야기시키기 때문에 실제 이상으로 과장된 去來價格를 반영하는 경우가 많다. 이 결과 運賃 또는 傭船料水準은 需給不均衡事情의 변동에 따라 크게 변동한다. 우리나라의 경우 기본적으로는 政府告示運賃制度에 의해 運賃水準이 결정되고 있으며, 船腹의 需給事情을 거의 고려하지 않는 方式에서 運賃水準이 결정되어온 까닭에 위와 같은 현상이 자주 발생되어 왔으며, 또한 최근에도 船腹의 亂競供給 현상을 보여주고 있는 것 같다.

기본적으로 海上運賃은 運賃負擔力を 上限으로, 運送原價(損益分岐點)를 下限으로 하는 범위내에서 정해진다고는 하지만, 극단적인 船腹過剩에 의해서 어떤 선박의 경우에는 運送原價水準을 하회하여 계속 운항함으로써 입게 되는 缺損이, 운항을 정치하더라도 역시 발생하는 소위 繫船費用과 같아지는 수준(繫船點)까지 밀려내려가는 경우도 있다. 이와 반대로 명백히 運賃負擔力의 한계를 넘어서는 높은 運賃水準에서 예외적으로 수송계약이 이루어지는 경우도 있다.

이와 같이 해서 不定期船市場價格은 短期的으로는 需要曲線과 供給曲線이 교차하는 점에서 결정이 되는 均衡價格을 나타나게 된다(〈圖 5〉 참조).

또 한가지 不定期船市場의 特徵은 需要와 供給의 균형사정 여하에 의해 도출되는 이러한 短期均衡價格이 역으로 그의 變數인 需要量과 供給量을 규정한다는 점을 들 수 있다. 이러한 特徵은 특히 先物手當(去來)의 형태로 나타나게 되며, 이러한 概念이 도입되면 心理的



〈圖 5〉 不定期船 運賃의 形成

인 要因이 곧 市況에 영향을 미치게 되어 短期的運貨市況의 推移에 결정적으로 커다란 영향을 미치는 것이다.

그러나 長期的인 不定期船市場價格은 市場에서 지배적인 위치를 점하고 있는 經濟船의 運送原價(適正利潤을 포함한)에 의해 규정된다. 價格競爭이 이루어지는 自由市場에서는 生產原價가 주된 競爭要因이 되기 때문에 繫船點이 높은 선박으로부터 순서대로 繫船 또는 廢船된다.

〈圖 5〉에서 보는 바와 같이 船腹의 需給事情이 均衡(P_1) 또는 供給不足의 상태에 있을 때는 모든 선박(OT_1)이 收益性이 있는 운임(OF_1)을 확보하겠지만, 일단 供給過剩 상태(P_2)에 이르게 되면 短期均衡價格은 平均的인 船舶의 運送原價에 가까이 끌어내려지고, 그 운임 수준(OF_2)은 모든 선박의 採算을 보증할 수 없다. 만약 OF_2 가 不經濟船의 繫船點을 하회하게 된다면, 剩餘船腹(T_2T_1)은 繫船點이 높은 선박부터 차례로 繫船 또는 廉船등의 희생을 강요당하게 된다. 그래도 船腹過剩狀態가 解消되지 않으면(P_3), 短期均衡價格은 더욱 더 하강하여 그 수준(OF_3)은 平均的性能船의 採算도 보증할 수 없게 되며, 이윽고 이러한 선박(T_3T_2)도 경쟁력의 서열에 따라 순서대로 繫船點에 이르게 된다.

이와 같이 船腹過剩壓力이 있는 不定期船市場運貨은 平均的性能船 및 經濟船의 運送原價 수준에 까지 내려오게 되는 것이다. 이렇게 보면 好況에 비해 不況이 장기화 될 경우 不定期市場의 價格水準은 장기적으로는 支配的인 위치에 있는 最適經濟船의 原價水準 부근에서 결정되는 경향을 보인다고 말할 수 있다. 결국 不定期船市場의 運貨은 市場의 價格自動調節機能에 의해 價格上昇—過剩建造—船腹過剩—價格下落—繫船—價格上昇과 같은 악순

환을 유발한다고 할 수 있다.

2) 現實的인 경우

앞에서 살펴본 貨物船市場의 價格決定過程은 完全競爭市場을 가정한 경우라 할 수 있다. 그러나 현실에 있어 完全競爭市場이 완벽하게 성립하는 경우는 찾아보기 힘들며, 外部의 간섭으로 인해 대부분 不完全競爭市場의 형태를 취하게 된다.

이 중에서도 特徵的인 현상으로는 船種・船型의 多樣化 및 長期契約, 定期傭船契約의 발달 등에 기인한 市場構造의 變化등을 들 수 있다.

a) 船種・船型의 多樣化에 따른 市場構造의 變化現象

오늘날의 貨物船市場은 점차 다양한 船型分布를 보이는 각종 專用船 및 그의 형태의 선박들이 航海傭船契約, 定期傭船契約 등에 의해 운항되는 경향이 많아지고 있다. 말하자면 市場機構 자체가 고도화되어 가고 있는 것이다. 船舶의 運航原價는 建造時期, 資金調達方法, 船員, 船齡, 運航形態 등에 의해 차이가 나기는 하지만 대체로 專門化의 정도를 높이고, 또는 船型을 大型化 시킴으로써 生產性이 높아져 單位當 運送原價는 떨어지게 되고, 앞으로 점차 大型化와 專門化의 추진에 의해 低原價水準의 확보가 가능하게 될 것이다. 이에 따라 당연히 大型 맹거나 專用船 등이 취항하는 船路는 그러한 선박에 의해 지배되고 상대적으로 生產性이 낮은 경쟁력이 없는 선박들은 船腹需要가 대형선을 흡수하고 남는 경우에만 그 航路에 진출할 수 있게 되는 限界供給者의 입장에 서게 된다.

그러나 不定期船市場 전체가 大型化, 專門化의 경향을 추진하게 되는 것은 아니다. 우리나라와 같이 航路 및 港口의 수심, 항만의 하역설비능력 등의 제약이 많은 경우에는 大型船이 진출할 수 없는 航路의 輸送需要가 적지 않아 小型船舶에 의해 지배되는 항로가 다수 남게 된다. 이러한 항로에서는 당연히 小型船의 收益性이 보장되는 水準에서 運賃이 결정된다.

이와 같이해서 大型船이 취항하는 항로와 小型船이 취항하는 항로에 따라 同一品目일지라도 運貨水準에 차이를 보이게 되며 船主의 입장으로서는 보유하고 있는 船舶의 능력을 完全히 발휘할 수 있는 最適航路를 선택함으로써 다른 船種 및 船型보다도 경쟁상 우위를 점할 수 있게 된다. 이처럼 각각의 선종 및 선형영역에 있는 船舶은 비교적 獨占的인 활동 영역 즉 市場을 갖게 되며, 현실적으로는 이와 같은 部分市場이 여러개 구성되어 각 市場마다 다른 부분시장과는 차이가 있는 運貨水準을 구성하게 된다. 다시 말해서 각 航路別, 品目別 標準船型의 設定이 運貨水準의 조절이라는 市場機能에 의해 自動的으로 조정되는 것이다.

b) 價船契約의 發達에 따른 變化

船主가 運貨을 받고 貨物을 수송하여 주거나 또는 貨物運送을 위하여 船腹을 제공하여 주어야 하는 취지를 合意할 때 이 합의를 運送契約이라 한다. 이 경우 契約의 목적이 滿船 貨物의 운송인가, 또는 貨物運送을 위한 船腹提供인가에 따라 당사자간의 계약이 이루어지는 것을 價船契約이라 한다. 이러한 價船契約에는 航海價船契約(voyage charter), 期間價船契約(time charter), 裸價船契約(demise or bareboat charter) 등으로 나누어지는데, 航海價船契約은 一定航海를 계약의 내용으로 한 것이고, 定期價船과 裸價船은 기간을 약속하는 價船이다. 현재 세계의 不定期船市場에서는 石油類의 경우 약 50%가 長期契約 또는 長期定期價船契約이고, 약 15%가 航海價船契約과 短期價船契約으로 수송되고 있으며, dry cargo의 경우 약 50%가 長期契約이나 長期價船契約, 25%가 航海價船 및 短期定期價船契約으로 이루어지고 있다. 이처럼 長期契約市場이 확대되면 一般運貨市況에 영향을 미치게 되는 결과를 초래한다.

이처럼 不定期市場의 形態를 취하고 있는 貨物船市場은 需要와 供給을 둘러싼 일반적인 經濟的 요소외에 지금까지 설명해 왔던 외부 간섭에 의한 市場의 왜곡, 정치·경제적 요인에 의한 輸送需要의 변화, 心理的 要因에 의한 船腹需要의 변화, 長期契約에 의한 영향등을 끊임없이 받고 있다. 이로 인해 不定期船市場의 예측이 매우 어렵게 되며, 運貨下落一繫船一市況回復一運貨上昇一過剩建造一運貨下落과 같은 惡循還에서 벗어나기가 힘들어 진다.

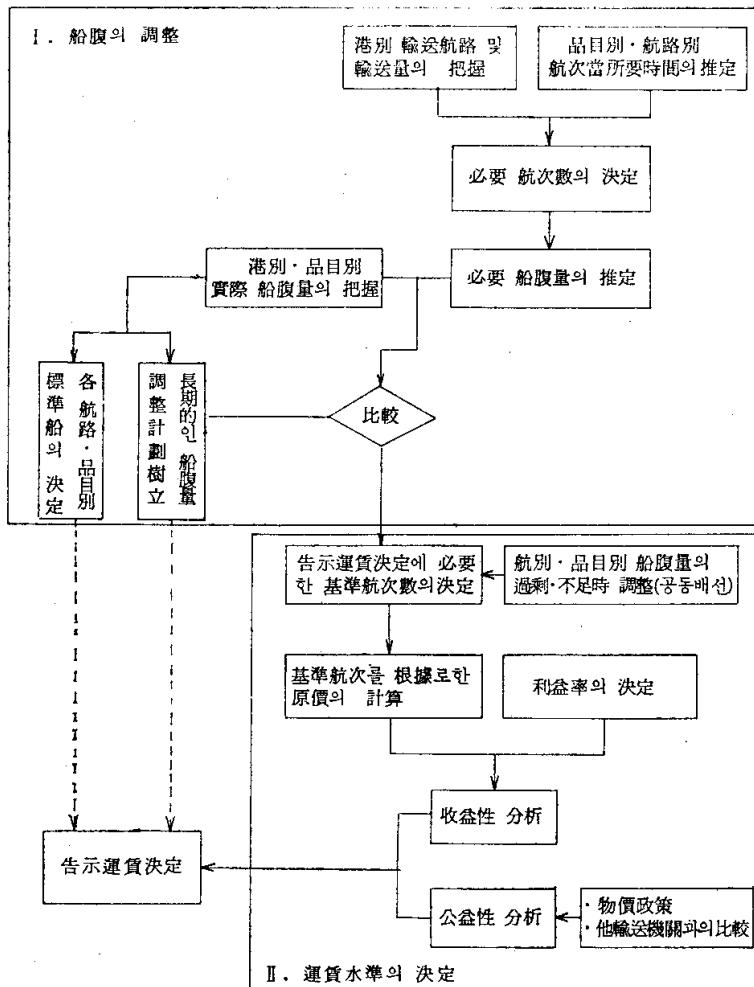
(4) 政府告示에 의한 運貨의 決定

앞에서 살펴본 自由契約에 의한 運貨決定方式과 대조되는 概念으로 政府告示運貨制度가 있다. 그러나 이의 基本的인 흐름은 동일하며, 다만 船腹量과 物動量과의 관계를 고려해서 適正運貨水準을 결정하는 절차를 市場機構에 맡기지 않고 정부가 떠맡았다는 점에서 가장 큰 차이를 볼 수 있다.

이처럼 政府가 船腹量과 物動量과의 관계를 고려하여 모든 船舶에 대해 合理的인 적정운임수준을 제시한다는 것은 사실 어려운 과제이다. 또한 이것이 合理的으로 결정되지 않을 경우에는 영세해운업자의 보호라는 政府告示運貨制度의 근본목적이 이루어지지 못할 뿐만 아니라 오히려 海運業界를 혼란에 빠뜨릴 우려까지 있는 것이다.

이와 같이 볼 때 政府告示運貨制度는 政策的인 차원에서 海運業의 育成이라는 側面을 충분히 고려함으로써 그 당위성은 인정받을 수 있으며, 따라서 本研究에서 분석한 政府告示運貨에 대한 合理化 方案도 이와 같은 관점에서 살펴 볼 필요가 있을 것 같다.

本研究에 의하면 이미 살펴본 基本的인 接近法에 따라 適正運貨水準을 合理的으로 결정



〈圖 6〉合理的인 政府告示運貨의 決定過程

하기 위해서는 〈圖 6〉과 같은 흐름에 의하는 것이 보다 效率의이라고 생각된다.

여기에서 가장 핵심적인 문제는 수많은 다양한 형태의 선박과 취급화물, 항로들 중에서 가장 합당한 基準船을 선정하는 문제와 그 船舶의 年間 基準航次數를 결정하는 일이라 할 수 있다. 첫째, 基準船이라는 것은 그 時點에서의 船腹量과 貨物量과의 관계에서 고려되어야 한다. 왜냐하면 海運市場의 기능에 맡긴다고 할 경우 船腹量이 不足할 때에는 原價가 많이 들어가는 非經濟的인 船舶일지라도 그 原價를 보상할 수 있는 높은 運貨水準을享有할 수 있는 반면 船腹量이 過剩일 경우에는 平均的 性能船, 심할 경우에는 아주 經濟船(輸送原價면에서)의 原價만을 겨우 보상할 수 있는 낮은 水準에서 運貨이 결정되기 때문이다.

따라서 政府는 告示運貨을 合理的으로 책정하기 위해서는 위와 같은 관계를 策定時點에서 分析해서 그 時點에서의 適正運貨水準을 講究하고, 장기적으로는 海運業者에게 적정수준의 利潤을 보장해 줄 수 있는 船腹量의 조정문제, 각 항로나 품목별로의 標準船의 개발문제 등을 해결해 나아가야 할 필요가 있다.

둘째는 基準航次의 事前的 決定問題이다. 이는 輸送原價 중에서 固定費를 1航次當 배분을 해야만 航次當 運貨水準을 결정할 수 있게 되기 때문에 필요하다. 이 경우에도 많은 어려움이 따르는데, 이를 결정하기 위해서는 품목별 또는 항로별로 현재의 貨物量에 비추어 필요한 船腹量을 결정하고 이를 實際의 船腹量과 비교를 해서 船腹量의 過剩・不足 狀態, 다시 말해서 適正配船이 이루어져 있다고 가정할 때의 船舶들의 平均的인 穢動率을 결정해서 이 穢動率水準으로 營業을 했을 때에 採算이 맞도록 運貨水準을 결정하여야 한다.

이러한 要件을 충분히 고려해서 告示運貨이 결정되어야 合理的인 運貨體系가 설정될 것이고, 이에 따라 運貨規程이 준수될 수 있다. 현재 우리나라의 告示運貨體系는 이러한 要因들을 고려하지 않았으며 과거의 규정을 답습하는 형식으로 이루어져 왔기 때문에 실제로는 준수되지도 못할 뿐만 아니라 준수를 강요할 수도 없는 형편에 놓여 있다고 할 수 있다.

다음에서 政府告示運貨制度가 실시되기 위해서 고려되어야 할 前提條件들을 좀더 자세히 살펴보기로 한다.

A. 基準船의 決定問題

① 基準船의 意義

여기에서 基準船이라함은 告示運貨을 책정함에 있어서 그 原價分析의 대상이 되는 船舶을 지칭하는 것이다. 貨物船의 경우, 그 船型이나 船種이 각각 다른데다가 취급하는 貨物도 매우 다양하기 때문에 代表的인 각 船型이나 船種에 따라 각각의 運貨을 결정할 필요가 생긴다. 이때의 代表的인 船舶을 基準船이라 하는 것이다. 船舶의 경우 각각의 선박마다 船價 등에 차이가 많기 때문에 基準船을 달리 정할 경우 原價差異가 매우 크게 날 우려가 있어 基準船決定에 합당한 기준을 엄밀하게 설정해야 한다.

② 代案의 提示

이와 같이 基準船의 설정은 매우 어려운 일이므로 본 연구에서는 基準船 설정의 代案으로서 우리나라 全體船舶을 船種이나 船型別로 묶어서 數學的인 모델을 만들어 原價를 추정하는 방식을 취하였다. 이는 最小自乘法(least square method)을 이용하여 각 선종이나

선형별 原價行態(cost behavior)를 가장 적절하게 설명해 줄 수 있는 1次式을 도출한 뒤, 이 1次式을 근거로 原價를 추정하고자 하는 概念으로 이의 理論的 根據는 다음과 같다.

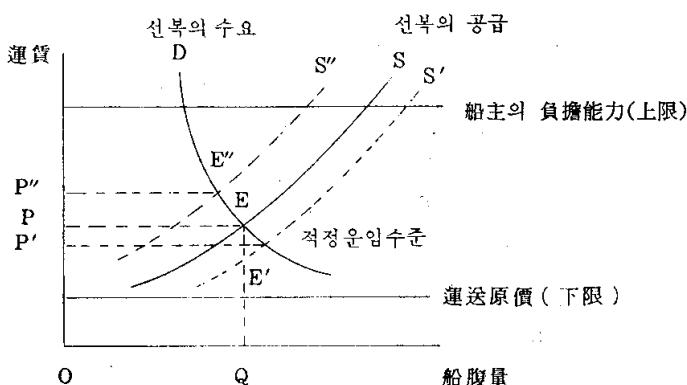
현재의 運貨規程에서는 運貨水準을 크게 볼 때 GT와 航路距離로 나누어 분류하고 있다. 이와 같은 方式은 적절하다고 할 수 있겠으나, 문제는 GT와 航路距離를 구분하는 分類기준의 타당성에 있는 것이다. GT를 例로 들어 만약 100GT, 200GT, … 등의 기준을 정한 다음 거기에 해당하는 선박의 平均原價로 GT別 原價를 추정하는 방식을 취한다고 하자. 그러나 이 보다는 좀더 세분화 하여 50GT, 100GT, 150GT, 200GT; … 등과 같이 50단위로 측정을 하면 보다 정확한 原價行態를 파악할 수 있을 것이다.

B. 基準航次數의 決定問題

基準航次數의 결정문제는 貨物船의 運航原價中 固定費의 配分과 직접적인 관계를 갖는다. 우리가 原價를 계산할 경우 變動費는 航次當 變動費를 직접 계산할 수 있으나 固定費는 보통 月間 또는 年間固定費로 계산되기 때문에 이러한 期間原價를 1航次當 原價로 配分할 필요가 발생하게 되고, 이것 때문에 선박의 基準航次數를 사전에 결정해야 할 필요가 생기게 된다. 그러나 航次數는 船舶의 크기나 貨物의 種類, 運航하는 航路와 항만의 사정 등에 따라 제각각 달라지기 때문에 일률적인 基準航次數를 결정하기가 매우 어렵다.

또한 航次數의 결정문제는 船腹量, 物動量과 밀접한 관계를 갖고 있다. 이의 관계를 좀 더 자세히 살펴보기로 하자.

앞에서 본바와 같이 運貨水準은 上限과 下限을 정한 다음 船腹量의 供給과 需要에 의해 결정이 된다. 政府告示運貨制度에 의한 경우 <圖 7>의 E點, 즉 적정운임수준이 政府에 의해서 결정이 되어 告示가 되는데, 이때 만약 船腹量이 過剩이라면 運貨水準은 P' 로 하락하게 되고 船腹量이 不足하다면 運貨水準은 P'' 로 상승하게 된다.



<圖 7> 適正運貨의 決定過程

이때 船腹量의 過剩 (또는 不足)은 船主에게는 運航航次數의 감소 (또는 증가)라는 측면으로 나타나게 되는데, 이와 같이 船腹量, 物動量의 관계가 변하게 되면 運航航次數의 변화를 초래하게 되고, 결국은 운임수준에도 변화를 가져오게 되는 것이다.

따라서 政府가 告示運貨制度를 合理的으로 운영하기 위해서는 船腹量과 物動量과의 관계를 적절히 파악하여 基準航次數의 결정에 이를 반영해야 한다는 결론이 나온다.

動態的인 側面에서의 船腹量의 추정은 다음과 같은 式에 의해 추정이 가능하다.

$$S = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^{m_i} \left[\frac{1+u_{ij}}{2} \right] x_{ij} y_{ij} v_{ij} \dots \dots \quad (\text{단위 : } t \cdot \text{km}) \quad ①$$

란 : S : 선박의 수송가능 총 $t \cdot \text{km}$

x_{ij} : 각 선박의 항해일수($=365 - l_{ij} - e_{ij}$)

l_{ij} : 정박일(하역·적재·대기시간)

e_{ij} : 통제불능요인으로 인한 정박일(日氣관계 등)

y_{ij} : 각 선박의 적재가능톤수

v_{ij} : 각 선박의 평균운항속도

u_{ij} : 復荷率($0 \leq u_{ij} \leq 1$)

i: 품 목

j: 선 박

만약 專用船制度가 확립되어 있다면 위의 식은 專用船別 船腹量의 추정에도 이용이 가능하다. 예를 들어 油類輸送船의 船腹量을 추정하려고 할 경우에는

즉 ① 式의 i 에 유류를 代入하면 되는 것이다.

이와 같은 式에서 볼 때 우리는 船腹量이라는 것은 각 선박의 航海日數(x_{ij})과 각 선박의 積載可能屯數(y_{ij}), 각 선박의 평균운항속도(v_{ij}), 復荷率(u_{ij})의 함수임을 알 수 있다.

위의 式을 이용해서 추정한 船腹의 供給量과 物動量($t \cdot km$ 로 表示되어 있는)을 비교하게 되면 그 時點에서의 船腹量의 過剩 또는 不足의 정도를 파악할 수 있고, 이에 따른 長期의 인 調整政策의 수립도 가능하다. 長期的으로 볼 때 가장 바람직하고 經濟的인 방법은 위 식의 x_{ij} 와 u_{ij} 를 개선시키는 方案이라고 할 수 있다. 다시 말해서 선박의 積・荷役時間과 待期時間은 줄임으로서 (l_{ij} 의 감소) 선박의 항해일수를 증가시키게 되면 船腹量의 부족이 해결될 수 있으며, 또한 合理的인 配船政策을 수립함으로써 復荷率, 즉 u_{ij} 를 증가시키게 되면 理論적으로 다른 모든 조건이同一하다고 할 때 船腹量의 증가를 초래할 수 있다.

그러므로 政府에서는 合理的인 기준에 입각하여 船腹量과 物動量의 長期的인 調整政策을 수립함으로써 長期的인 해운업의 육성을 기할 수 있으며, 동시에 가장合理的인 基準航次

數를 결정함으로 해서 適正告示運賃의 결정도 도모할 수 있다.

위와 같이合理的인 政府告示運賃制度를 결정하기 위해서는 먼저 原價計算의 基準이 되는 基準船의 決定이라는 問題와 固定費를 적정배분하기 위한 基準航次數의 決定이라는 2가지 문제가 먼저 해결이 되어야 한다. 이 2가지만 해결이 되면 다음은 原價計算의 절차에 따라 合當한 運貨水準이 결정되게 되는 것이다. 이 2가지 問題 중에서도 특히 후자인 基準航次數의 決定 문제는 정부의 船腹量調整政策, 나아가서는 海運業의 育成政策과 밀접한 관계를 갖게 되며, 따라서 政策的인 次元에서 決定되어야 할 문제라 할 수 있다.

本 研究에서는 이러한 점을 감안하여 政府告示運賃制度를 決定할 수 있는 基準船의 決定 問題를 주로 다루었으며, 基準航次數의 決定 문제는 몇개의 代案을 제시하여 行政當局으로 하여금 선택을 할 수 있는 여지를 제공하고자 한다.

3. 定期旅客船 運賃의 決定問題

(1) 基本的 接近法

앞에서도 살펴본 바와 같이 運貨의 水準은 그 上限을 運貨負擔力으로 하고 下限을 運送人이 輸送에 필요한 費用을 보상하는 범위내에서 決定이 된다는 原則의in 면은 定期旅客船의 경우에도 다를 바가 없다.

그러나 貨物船運賃과 旅客船運賃의 차이는 不定期貨物船의 경우 船腹의 需給均衡을 보다 민감하게 반영하여 運貨의 變動하는 반면, 定期旅客船의 경우는 公共性을 요구하게 되므로 運貨도 비교적 硬直性을 갖는다는 점과 승객에 대한 서어비스라는 概念이 추가된다는 점을 들 수가 있겠다.

전자의 差異는 旅客船運賃에 대한 統制性을 의미하는 것으로서, 自由競爭原則에 의한 運貨決定이라 하기 보다는 政府告示에 의한 方法이나 認可制에 의한 方法등에 의해 運貨水準이 決定된다는 측면을 나타내고 있다. 후자의 경우는 船舶間 서어비스의 차이가 심하며 그 결과로 運貨水準을 일률적으로 決定되기가 어렵다는 特徵을 갖는다는 것이다.

이러한 두가지 점을 제외한다면 旅客船運賃制度도 貨物船運賃制度와 근본적인 차이점은 없다고 할 수 있으며, 여기서는 주로 貨物船運賃制度와 중복되지 않는 범위에서 旅客船運賃制度에 대해 살펴보기로 한다.

(2) 政府告示運賃에 의한 運貨의 決定

1) 概 要

같은 政府告示運賃制度라 해도 旅客船의 경우와 貨物船의 경우는 약간의 차이가 있다. 앞에서 살펴본 貨物船의 경우는 不定期市場의 형태를 취하고 있기 때문에 船腹에 따라 運

貨水準에 차이가 발생하게 되지만, 旅客船의 경우는 사전에 航次가 결정되어 있기 때문에 航次는 運賃水準 決定變數라고는 볼 수 없다. 반면 不定期貨物船의 경우 一貨滿載를 가정하고 있으나 旅客船의 경우에는 乘船率을 반드시 100%라 볼 수가 없고 航路에 따라 각기 다르다는 점에서 貨物船의 航次決定에 있어서와 비슷한 問題點을 갖는다. 또 한가지 여객선의 경우에는 乘客에 대한 서비스가 同質의이 아니라는 점 때문에 運賃水準을 決定하기가 복잡하여 진다. 이러한 問題는 결국 政府告示運賃制度를 취한다고 가정할 때 다음 두 가지로 귀착되어 질 수 있다.

① 基準船의 決定問題：貨物船의 경우와 마찬가지로 政府告示運賃制度를 실시하기 위해서는 그 原價計算의 基準이 되는 基準船을 먼저 결정해야 한다. 旅客船의 경우는 基準船 결정에 서비스의 정도문제를 고려해야 하기 때문에 나름대로의 복잡한 문제가 발생한다.

② 乘船率의 問題：貨物船의 경우와는 달리 旅客船의 경우 航次數는 사전에 결정이 되어 있기 때문에 運賃水準決定에 주요변수가 되는 것은 乘船率이 된다. 乘船率問題는 한 航路에 여러 척의 선박이 競爭的으로 취항하고 있을 경우에는 船腹의 需給問題와 결부가 되겠으나, 一航路에 一隻의 배가 취항하고 있을 경우에 乘船率이 損益分岐乘船率보다 낮다고 하더라도 公共性의 문제가 있기 때문에 運航을 취소할 수가 없다. 이 경우에는 落島補助航路로 지정을 해서 政府가 보조를 해준다든가 하는 政策的인 고려가 加미되어야 할 문제가 된다.

本研究에서는 이러한 복잡한 여러가지 문제를 동시에 고려하기에는 어려움이 있어 乘船率은 一定하다는 가정하에 政府告示運賃制度下에서의 運賃水準의 결정문제에 대해 고찰해 보기로 한다. 결국 貨物船의 경우와 마찬가지로 運賃水準의 下限인 運送人の 運送費用을 어떤 船舶을 기준으로 하여 어떻게 결정하느냐 하는 문제가 되는 것이다.

2) 基準船의 決定問題

앞에서도 살펴보았지만 基準船이라는 概念은 運航原價計算의 기준이 되는 船舶을 말하는 것이다. 이러한 基準船은 여러가지 측면에서 살펴 볼 수 있다. 예를 들어 船種에 의해 나눈다면 재래선, 공기부양선, 수중익선, 카페리船 등으로 나눌 수가 있다. 물론 이러한 각종 선박은 각기 그 輸送原價가 다르게 된다. 따라서 어떤 선박을 基準船으로 취하느냐에 따라 運賃水準도 다르게 된다. 그러나 本研究에서는 여러가지 기준들 중에서 乘客에게 제공되는 서비스라는 관점에서 基準船을 정하고자 한다. 왜냐하면 運賃이란 乘客에게 제공되는 서비스의 대가로 받는 것이기 때문이다.

서비스를 정의하기는 매우 어렵다. 왜냐하면 이용하는 乘客들이 느끼는 效用과 관계가

되기 때문이다. 그래서 本 研究에서는 서어비스의 道로로서 그 船舶의 運航速力과 利用面積의 두 가지를 선택하였다. 즉 速力은 船舶間의 運貨差異를 판정하는 기준이 되는 것이고 면적은 同一船舶 내에서 等級간의 運貨差異를 결정하는 문제가 되는 것이다.

우리나라 現行 告示運貨體系는 運航速力を 기준으로 해서 一般船, 高速船, 快速船으로 구분을 하고, 카페리船의 경우는 貨物을 실을 수가 있고 서어비스施設이 他船舶보다 잘 되어 있다는 점을 감안하여 快速船과 같은 수준의 運貨를 받도록 규정하고 있으며, 또한 等級間割增 规定을 가지고 있다. 그러나 現行政府告示運貨制度下에서 취하고 있는 速力別分類는 너무 단순하게 되어 있으며, 구분하는 基準의 設定에 慎意性이 많다는 문제점이 있다. 이러한 점은 앞으로 점차 보완이 되어야 할 것으로 보이며, 나아가서는 서어비스의 분류 기준도 다양화함으로써 所得水準의 高度化에 따른 乘客欲求의 多樣化 趨勢에 부응해야 할 필요가 있다.

이와 같은 1次的인 基準이 설정되면 運送原價를 계산하는 과정은 貨物船의 경우와 동일하다.

〈附表 1〉

大 型 貨 物 船 運 貨 表										單位: 원
										等級別
										東 軍
										1
										2
										3
										3,725.89
										1
										3,387.17
										2
										3,079.25
										3
										4,546.07
										1
										3,672.60
										2
										2,963.86
										2
										2,694.40
										3
										3,725.89
										1
										3,387.17
										2
										3,079.25
										3
										4,546.07
										1
										3,672.60
										2
										2,977.63
										2
										3,713.28
										3
										3,170.90
										3
										3,525.12
										3
										3,391.24
										1
										4,919.42
										2
										4,271.93
										1
										4,529.69
										1
										4,000.11
										2
										4,117.89
										2
										3,079.25
										3
										4,000.11
										1
										3,564.87
										2
										3,743.53
										3
										3,151.51
										1
										3,672.60
										2
										4,919.42
										2
										4,371.93
										1
										4,529.69
										1
										4,000.11
										2
										3,997.87
										2
										4,485.42
										2
										4,077.67
										3
										4,728.20
										1
										4,324.61
										2
										3,852.10
										3
										4,653.83
										1
										4,933.84
										2
										4,539.86
										3
										5,965.59
										1
										2
										5,427.15
										1
										5,425.21
										2
										4,932.02
										3
										6,351.69
										1
										5,750.16
										2
										6,351.69
										1
										5,772.08
										3
										6,484.24
										1
										6,349.28
										2
										6,772.08
										3
										6,448.36
										1
										7,680.27
										2
										6,944.38
										3
										6,982.07
										3
										7,052.53
										1
										6,441.38
										2
										5,828.53
										3
										6,525.67
										1
										7,278.80
										2
										6,417.19
										2
										5,961.16
										3
										5,283.06
										6,015.56

* 위표에 明示하지 아니한 区間運費에 對하여 運航距離에 依하여 別途協議에 依한다.