

不定期船 運賃率의 決定에 관한 理論的 考察

李 鍾 仁*

A Study on the Determination of Tramp Freight Rates

Jong-In Lee

< 目 次 >

< ABSTRACT >

I. 序 論

1. 不定期船의 不完全競爭의인 性格
2. 研究目的 및 範圍
3. 研究의 概要

II. 不定期船運賃의 性格

1. 不定期船運航의 特殊性
2. 不定期船運賃의 變動
3. 運送選擇指標로서의 不定期船運賃

III. 不定期船 海運市場의 構造

1. 自由 競爭 市場으로서의 不定期船市場
2. 不完全競爭의 性格

IV. 運送原費와 不定期船運賃의 最低限度

1. 運送原費와 運賃과의 關係
2. 運送原費의 構成
3. 不定期船運賃의 下落과 繫船點
4. 不定期船運賃 下落의 最低限度

V. 不定期船運賃率의 決定

1. 不定期船海運用役의 需要
 - (1) 需要量에 影響을 미치는 諸要因
 - (2) 短期에 있어서의 需要量
 - (3) 長期에 있어서의 需要量
2. 不定期船海運用役의 供給
 - (1) 供給量에 影響을 미치는 諸要因
 - (2) 短期에 있어서의 供給量
 - (3) 長期에 있어서의 供給量
3. 不定期船海運用役의 需要·供給 및 運賃率
 - (1) 海運에 있어서 需給均衡
 - (2) 短期에 있어서의 需給과 運賃率
 - (3) 長期에 있어서의 需給과 運賃率

VI. 結 論

參考文獻

ABSTRACT

The aim of this paper is to analyze the mechanics of price formation in the tramp shipping. For the purpose of this study, the main characteristics of tramp freight rates and the market is examined, and a brief examination of the nature of the costs of operation is given which are essential for the understanding of the functioning of shipping firms as well as for the understanding of developments in the tramp freight market. The demand and supply relationships in the market is also analysed in detail.

Tramp shipping is an industry that has a market which functions under conditions that

* 正會員, 韓國海洋大學

are not dissimilar to the theoretical model of perfect competition. However, it does not mean that tramp shipping market is a perfectly competitive market. It is apparent that this real-world competitive system has its imperfections, which means that the market for tramp shipping is near to being a perfectly competitive market on an international scale and its freight are therefore subject to the laws of supply and demand.

In theory, the minimum freight rate in the short term is that at which the lowest cost vessels will lay-up in preference to operating, and is equal to the variable costs minus lay-up costs; and this would imply that in all times except those of full employment for ships there is a tendency for newer low-cost, and, probably, faster vessels to be driving the older high-cost vessels in the breaker's yards. In this case, shipowners may be reluctant to lay-up their ships because of obligations to crews, or because they would lose credibility with shippers or financiers, or simply because of lost prestige. Mainly, however, the decision is made on strictly economic grounds. When, for example, the total operating costs minus the likely freight earnings are greater than the cost of taking the ship out of service, maintaining it, and recommissioning it, then a ship may be considered for laying-up; shipowners will, in other words, run the ships at freight earnings below operating costs by as much as the cost of laying them up.

As described above, the freight rates fixed on the tramp shipping market are subject to the laws of supply and demand. In other words, the basic properties of supply and demand are of significance so far as price or rate fluctuations in the tramp freight market are concerned. In connection with the same of the demand for tramp shipping services, the following points should be borne in mind:

(a) That the magnitude of demand for sea transport of dry cargoes in general and for tramp shipping services in particular is increasing in the long run.

(b) That owing to external factors, the demand for tramp shipping services is capable of varying sharply at a given going of time.

(c) The demand for the industry's services tends to be price inelastic in the short run. On the other hand the demand for the services offered by the individual shipping firm tends as a rule to be infinitely price elastic.

In the meantime, the properties of the supply of the tramp shipping facilities are that it cannot expand or contract in the short run. Also, that in the long run there is a time-lag between entrepreneurs' decision to expand their fleets and the actual time of delivery of the new vessels. Thus, supply is inelastic and not capable of responding to demand and price changes at a given period of time.

In conclusion, it can be safely stated that short-run changes in freight rates are a direct result of variations in the magnitude of demand for tramp shipping facilities, whilst the average level of freight rates is brought down to relatively low levels over prolonged periods of time.

I. 序 論

海上運賃은 船舶에 의한 運送行爲의 提供에 대하여 反對給付로서 支拂되는 報酬이며, 船舶利用者로부터 收受하는 代價이다.¹⁾ 이는 海運經濟學의 中心課題가 되고 있으며, 一般적으로 經濟가 價格을 中心으로 그 秩序가 유지되고 있는 것과 마찬가지로 海運에 있어서는 海上運賃을 中心으로 經濟秩序가 維持되고 있다. 海上運賃의 決定은 海上運送用役의 價格形成이다 할 수 있고 이 運賃에는 大體로 두가지의 區別이 있다. 즉 競爭運賃價格과 獨占運賃價格이 그것이다. 競爭運賃價格은 自由市場에 있어서 모든 市場要素가 競爭적으로 自由活動을 行하는 경우에 形成되는 價格이며, 獨占運賃價格은 獨占者가 獨占力을 行使하고 있는 경우 一方적으로 決定되는 價格이다.

運送業者가 例컨대 그가 提供하는 運送用役이 唯一한 것이어서, 다른 競爭者가 없다 하더라도 그들이 運賃決定을 하는 唯一한 힘을 가지는 것은 아니다. 왜냐하면 그는 항상 運送利用者의 支拂能力을 고려하지 않으면 안되기 때문이다. 따라서 만약 獨占的 運送業者가 利用者의 支拂能力보다도 높은 運賃을 決定할 때 運送은 이루어지 않는다.

運送利用者와 要求하는 運送用役의 全部 또는 大部分이 一人의 獨占者에 의해 提供된다든가 또는 多數의 運送業者의 團體에 의해서만 提供되는 경우, 運送業者는 利用者로 하여금 利用者가 支拂할 수 있는 最高限度의 運賃을 支拂케 할 수는 있다. 이 條件으로 定해지는 運賃이 純粹한 또는 單純한 獨占運賃價格이다. 이와 같이 運賃에는 競爭運賃價格과 獨占運賃價格이 있으나, 勿論 競爭運賃價格이 많다. 競爭運賃價格은 競爭을 前提로 하는데 海運業은 海運業者 各者間에 또는 異種의 運送業者 사이에서 競爭을 한다. 이 競爭에 있어서도 가장 重要한 것은 運賃이다. 安定性, 迅速性, 規則性, 正確性, 頻度性, 快適性 등이 利用者의 需要를 충족시키기 위하여 必要한 基礎條件이며, 尤도 運賃의 決定如何에 달려 있다. 競爭을 度外視하고서 運賃을 충족시키기는 困難하다. 人的運送에서도 物的運送에서도 運賃의 決定은 重要한 問題이다. 한편 競爭을 前提로 하지 않는 獨占의 경우에는 運賃의 決定은 自律的이다. 즉 同一運賃으로 하든 差別運賃으로 하든 自由로 결정할 수가 있다. 同一地點間的 運送에서 同一運送用役을 제공하는 경우에도 運賃에 差異를 둘 수 있으며, 바꾸어 말하면 同一運送用役에 대한 運賃은 均一하지가 않다. 이 差異를 發生케 하는 경우는 여러 가지가 있다. 즉, (1) 價値에 의한 差異——이는 運送費用과는 關係없이 運送되는 財貨의 價格에 따라 차이가 생기는 것이다. 高價品에는 高運賃,²⁾ 低價品에는 低運賃을 賦課하는 것이다. (2) 사람에 의한

1) Alan E. Branch, *The Element of Shipping*, 4th ed. (London: Billing & Sons, Ltd., 1977), p. 93; 松葉榮重, 海運論(東京: 中央經濟社, 1967), p. 108.

2) 高價品은 그의 保管方法, 積付場所 등에 관하여 특별한 注意와 措置를 필요로 할 뿐만 아니라 損害에 대한 賠償額도 高額이 되므로, 貨物의 容積·重量에不拘하고 그의 價格에 대한 一定率(從價率 ad valorem rates)의 운임이 賦課되고 있으며, 이러한 運賃을 從價運賃(ad valorem freight)이라 하고, 당연히 一般貨物運賃에 비해 상당히 高額이다. 一般적으로 高價品이라 함은 容積·重量에 비해 高價의 貨物을 말하며, 通常 船會社가 發行하는 B/L 條項에는 「金·銀·有價證券·貨幣·寶石細工·寶石·貴金屬·繪畫·刺繡·手藝品·其他 高價品」이라고 列舉하고 있다. 布藤豊路·米田謹次郎, 海運實務指針(東京: 海文堂, 1966), p. 115; Victor Dover, *The Shipping Industry* (New York: Edward W. Sweetman, 1952), p. 40.

差異——一個人에 대하여 또는 團體, 會社 등에 대하여 特利히 有利한 운임을 부과하는 것이며, 割引 運賃, 還拂運賃, 二重運賃 등이 그것이다.³⁾ 그 以外에도 여러가지 角度에서 運賃의 差異를 論할 수가 있다.

1. 不定期船의 不完全競爭의인 性格

定期船(liner)이라 함은 特定의 航路를 既定의 運航豫定表(schedule)에 따라 規則的으로 反復運航하는 船舶을 말하며 흔히 陸上의 鐵路를 달리는 汽車와 비유된다. 따라서 就航하는 航路에 대응하는 貨物을 蒐集하는 方法을 강구하지 않으면 안되며, 實로 集貨의 成績如何에 따라 定期船經營의 成敗가 左右된다고 하더라도 過言이 아니다. 이와는 달리 不定期船(tramp)은 規則的인 航路를 運航하지 않고 貨物에 따른 船腹의 需要에 應해서 그때 그때 航路를 移動하는 船舶이다.⁴⁾ 그러므로 收益이 期待되는 航路에는 어디든지 이 不定期船이 投入되며, 不定期船의 運航이야말로 어느 船舶運航보다도 어렵고 가장 복잡한 것이다. 이런 關係에서 어떠한 航路에 어떠한 船舶을 適切하게 配船할 것인가의 問題가 不定期船運航에 있어서는 重要한 問題가 된다.

이러한 國際不定期船 活動의 性格은 다음 몇가지 點으로 要約이 되며,⁵⁾ 定期船活動과 桴 對照的이다.

(1) 海上貨物의 운송에 있어서 原則的으로 國旗에 따른 差別을 하지 않으며, 自由로운 競爭에 의한 積取를 標榜한다.

(2) 不定期船의 運賃은 船腹의 需給關係에 따라 變動한다. 그리고 船腹의 需要者와 供給者와의 去來上의 便宜 바탕으로 市場을 形成한다.

(3) 不定期船은 다른 船舶會社로부터의 傭船에 의해 運航船腹의 擴大를 圖謀하며, 또 傭船契約時와 運航時와의 時間差를 利用하여 投機的差額을 생기게 할 可能性을 지닌다.

(4) 結局 不定期船은 보다 나은 採算을 追求하며, 自由로히 配船·集貨를 하며, 船型·構造도 積荷·航路에 適合하도록 準備된다.

(5) 따라서 不定期船의 採算性은 浮沈이 뚜렷하여 多分이 投機的要素를 지니고 있다. 또한 不定期船의 경우 本船의 國際競爭力이 그 活動의 基盤이다.

以上에서 볼 수 있는 바와 같이 不定期船市場은 經濟學의 競爭理論에 立脚한 古典的인 自由競爭形態를 展開하는 市場이며, 世界的인 領域을 競爭範圍로 한다. 故로 같은 時期의 運賃水準은 同一한 船種·船型인 限 同一한 採算性을 表示하게 되며, 就航航路의 港灣荷役率을 反映한 以上으로는 큰 較差를 보이지 않는다. 만일 較差가 있다면 그것은 短期間內에 是正이 된다. 물고 높은 곳에서 낮은 곳으로 흐르는 것과는 船舶은 反對로 船舶은 운임이 낮은 地域에서 높은 地域으로 向해 移動함으로써 地域的인 需給의 不均衡이 점차 平準化되고, 運賃의 地域的인 較差가 是正되는 方向으로

3) 具體的으로 海運同盟이 同盟으로서의 目的을 達成하기 爲해 對外的으로 盟外船(outsider)의 侵入 또는 그들과의 競爭의 對抗手段으로서 여러가지 運營方式을 取하게 된다. 海運同盟의 機能 및 運營方式에 關하여는 다음을 參照. 塚本撰一, 海運同盟入門(東京: 成山堂, 1972), pp. 23~5; 布藤豊路外, 前掲書, p. 110~2.

4) Steward R. Bross, *Ocean Shipping* (Cambridge: Cornell Maritime Press, 1956), p. 86.

5) 松研進, 海運(東京: 有斐閣, 1961), pp. 92~3.

나아간다. 이러한 意味에서 不定期船市場은 完全競爭에 가까운 市場이라고 할 수 있다.⁶⁾

그러나 不定期船市場이 完全競爭에 가까운 市場이라는 것은, 完全競爭市場이라는 意味와는 다르다.⁷⁾ 事實 우리들은 自由로운 市場競爭에 干涉하는 많은 要素를 볼 수가 있다. 어떤 國家가 市場機構를 無視하고 그의 貿易貨物의 一部 또는 全部를 一方的으로 또는 雙務的으로 自國船에 留保한다는 것은 市場의 地域的인 需要를 박탈하여 需給의 均衡에 影響을 미침과 동시에 合理的인 去來로부터 導出된 運賃과 다른 運賃을 생기게 한다. 이 밖에 秘密의 것이든 公公然한 것이든간에, 直接・間接으로 自國의 造船業 및 海運業에 대한 政府의 援助政策은 통상의 市場機構에 따라 行해진 企業家의 船舶建造決定에 影響을 주며, 또한 이는 供給船腹量에 影響을 미친다. 따라서 自由市場으로서의 不定期船市場의 內容은 價格이 非個人的인 市場諸力에 의해 自律的으로 決定된다고 하는 通常의 概念으로부터 벗어나 이른바 不完全競爭의 形態를 取하게 되는 것이다.⁸⁾ 이것은 不定期船市場에 있어서 需要와 供給이, 또 이들에 의해 決定되는 不定期船運賃이 單純한 市場諸力에 의해 導出되는 것이 아니고, 그 種類와 程度에 현저한 多樣性을 보이는 여러가지 干涉에 의해 影響을 받는다는 것을 意味한다. 不定期船運賃의 市況을 豫測하는 것이 매우 어려운 것도, 實은 이 市場歪曲의 경향, 정도 및 影響을 正確하게 把握할 수 없기 때문이다.⁹⁾

2. 研究의 目的 및 範圍

經濟學의 研究對象으로서의 海運에 있어서 그 核心이 되고 있는 것은 海上運賃이다. 이는 經濟學의 中心問題의 하나가 價値 또는 價格라는 것과 마찬가지로이다. 다시 말해서 海上運賃은 海運去來의 중요한 去來條件中에서도 가장 重要한 條件의 하나이며, 一般商品의 價格에 相當한다. 上述한 바와 같이 海上運賃은 海運用役에 대한 代價이며, 海運用役이 海運市場에서 공급될 때 需要者인 旅客 혹은 荷主가 이를 使用하고서 支拂하는 代價이다. 따라서 이는 一般代價에 관한 理論의 範圍를 벗어나 일어나지는 것은 아니다. 다만 海運用役은 一般運送用役 가운데서도 特殊한 것이므로 一般經濟財에서는 볼 수 없는 特殊性을 지니고 있다. 이 때문에 海運運賃論은 一般運賃論 가운데서도 特殊性을 가짐과 同時에 一般價格論에서도 가장 特色이 있는 分野에 屬한다.

이와 같은 特殊性을 지닌 海上運賃은 어떠한 것이며, 어떠한 種類가 있고, 그의 表現의 形式은 어떠한 것인가, 또한 海上運賃이 海運市場에 있어서 決定・變動하는 것은 어떠한 法則에 따르고 있는가 등의 모든 問題들은 海運運賃論의 根本問題임과 동시에 海運經濟學의 中心이 되고 있는 것이다. 이 가운데서도 完全競爭의 假定下에 있어서 國際的 不定期船市場에 있어서 運賃率은 어떻게 決

6) 織田政夫, 海運經濟論(東京: 成山堂, 1977), p. 168.

7) 完全競爭모델의 條件에 관하여는 다음을 參照.

金日坤, 經濟原論(서울: 貿易經營社, 1980), pp. 264~5. 朴洪立, 經濟學原論(서울: 博英社, 1978), pp. 186~7; 南惠祐, 價格論(서울: 博英社, 1979), pp. 42~5; 池田一新, 不完全競爭의 理論(東京: 白桃書房, 1965), pp. 1~3.

8) 織田政夫, 前掲書, p. 169.

9) 學者에 따라서는 不定期船市場을 完全競爭市場으로 보는 見解도 있으나 엄밀한 意味에 있어서 完全競爭市場은 現實的으로 存在하지 않는다. 이 點에 관한 論爭으로는, 東海林 滋, 海運論(東京: 成山堂, 1975), pp. 102~6 參照.

定·形成되고 있는가를 理論的으로 究明하는 것이 本論文의 目的이며, 實로 重要的 意義를 갖는다고 생각된다.

一般的으로 海上運賃을 形態에 의해 分類하면,¹⁰⁾ (1) 一般市場의 不定期船, 탱커 등의 運賃, (2) 定期航路의 運賃, (3) 長期契約의 運賃 등 세가지의 類型으로 나눌 수 있는 바, 本論文에서의 研究對象인 첫번째의 運賃은 一航海마다의 運賃契約을 主로 하는 것으로서, 原則的으로 競爭 市場의 自由去來에 의해 成約되는 것이며, 海上運賃의 가장 一般的인 類型일 뿐더러 定期航路에서도 大量貨物(lot cargo)은 여기에 屬한다. 탱커도 위의 類型別에 따르면 첫번째에 屬하며, 不定期航海를 基本運航樣式으로 하고, 탱커에 의해 構成되는 市場의 內容과 行動樣式은 一般 不定期船市場의 것 과 다를 바 없지만 石油를 主로하는 液體貨物(liquid cargo)을 運送對象으로 하는 專用船이라는 點에서 그 自體 市場固有의 事象을 지니므로, 그 運賃率의 決定은 一般 不定期船市場의 그것과는 相異한 點도 있다.¹¹⁾ 즉 탱커의 備船契約은 보통의 乾貨物(dry cargo)를 運送하는 一般 不定期船의 경우와 마찬가지로 當事者間의 合意에 따라 一般的 諸條件이 決定되는 것이지만, 運賃에 있어서는 國際的으로 使用되고 있는 基準運賃率에 의한 것이 慣行으로 되고 있다. 다시 말해서 탱커의 運賃은 船腹과 石油運送의 需給關係에 의해 變動하는 것이며, 一般貨物船과 달리 처음부터 特別한 基準에 의한 運賃이 算定되며, 現實의 運賃으로서의 契約時의 市況에 따라 그 基準運賃率의 몇% 增減額으로 契約이 되고 있다. 따라서 本論文에서는 탱커의 運賃率決定은 包含되지 아니하고, 一般 不定期船의 運賃率決定에 關한 研究의 範圍로 制限하기로 한다.

또한 國際的 不定期船運賃은 公開市場(또는 自由競爭) 運賃과 協議(또는 約定) 運賃으로 大別할 수 있는 바, 이는 備船契約의 締結方法에 의한 區分이며, 自由運賃에 依할 것인가 혹은 約定運賃에 의할 것인가의 決定要因은 주로 備船契約期間의 長短에 달려 있다. 1年 以下の 短期備船은 自由運賃이 보통이며, 3年 以上の 容선은 두 當事者間의 約定運賃에 따른다고 보는 것이 便利하다.¹²⁾ 따라서 1年 以上 3年未滿 사이의 容선은 두가지 運賃을 併用할 수 있을 것이다. 이상의 두가지 運賃 가운데 편익상 주로 自由運賃의 決定에 관하여 考察하기로 한다.

3. 研究의 概要

完全競爭의 假定下에서 國際的 不定期船市場에 있어서 運賃率이 어떻게 決定·形成되고 있는가를 理論的으로 究明하는 것이 本論文의 目的이라 함은 위에서 밝힌 바 있다.

이 目的을 위하여 序論에서는 海上運賃의 定義 및 運賃決定의 重要性을 살펴보고, 不定期船의 不完全競爭의 性格을 밝힌다. II章에서는 우선 不定期船運賃이 어떠한 意味에 있어서 不定期船企業의 運送選擇上의 指標가 되는 것인지를 分析하고, 景氣指標의 하나로서 不定期船運賃이 어떠한 原

10) 岡庭博, 前掲書, p. 171.

11) 탱커의 運賃으로는 스포트運賃(spot rate), 連續航海運賃(consecutive voyages rate), 長期運送契約運賃(long period contract affreightment rate)이 있다. 이 중 스포트운임과 長期運送契約運賃은 一般 不定期船의 運賃과 마찬가지로이지만, 連續航海運賃은 다르다. 市來清也, 海運實務의基礎(東京: 東洋經濟新報社, 1978), p. 228.

12) 閔星奎, 海運經濟學(釜山: 韓國海洋大學 海事圖書出版部, 1973), p. 488.

則에 따라 變動하는지를 檢討하며, 또 운항환경면에서의 不定期船運航은 어떠한 特殊性을 지니고 있는가를 살펴보고, 이러한 特殊性을 지닌 不定期船運賃率이 어떻게 變動하는가를 吟味해 봄으로써 運送選擇上 指標로서의 不定期船運賃의 本質을 究明한다.

Ⅲ章에서는 自由競爭市場으로서의 不定期船市場과 不完全競爭市場으로서의 그것과를 比較檢討함으로써, 不定期船市場價格이 形成되는 海運市場의 構造를 吟味한다. Ⅳ章에서는, 運送코스트로서 販賣價格을 規定하는 基本的要素인 運送原費는 運賃과 어떠한 關係가 있는가를 밝히며, 또 이는 어떠한 項目으로 構成이 되고 있는지를 究明한다. 또 여기서 貨物獲得을 위한 競爭關係는 海運不況時 해상운임을 어느 程度까지 引下시킬 것인가, 그리하여 그것은 운송원비와는 어떠한 關係를 가지고 있는가를 살펴 본다. 이 過程에서 不定期船運賃의 下落과 繫船點 그리고 不定期船運賃下落의 最低限度가 檢討된다.

Ⅴ章에서는 海上運賃 특히 不定期船運賃의 경우, 需要側의 運賃負擔率을 上限으로 하고 한편 供給側의 運送原價를 下限으로 하여 그 範圍안에서 現實的인 需要·供給의 均衡如何에 따라 定해지는가, 이와 같은 需要·供給의 特性은 어떠한 것인지, 또 이것은 不定期船運賃率에 어떠한 影響을 미치는 것인지를 分析하며, 또한 理論的으로 이 運賃率은 어떻게 形成되는 것인가를 檢討하고, 마지막 으로 위에서 分析·究明한 內容을 整理·要約하여 結論으로 삼는다.

Ⅱ. 不定期船運賃의 性格

1. 不定期船運航의 特殊性

不定期船은 運送需要 如何에 따라서 世界 各地로 配船된다. 그러므로 不定期船의 運賃은 船腹의 需給에 따라 變動을 하게 된다.¹³⁾ 따라서 不定期船運航은 船腹, 貨物 兩者의 需給을 豫測하고 有利하게 선박을 운항하여 收益을 올리기 위한 技術을 要할 뿐아니라, 치열한 競爭과 不穩定한 運航環境을 지니면서, 그 속에서 運航利益을 追求하지 않으면 안되는 特殊性을 지니고 있다. 이와 같은 特殊性을 몇가지 들면 다음과 같다.¹⁴⁾

① 市況에 대해서 敏感한 움직임이 要請된다: 즉 株式市場의 豫測과 마찬가지로 運賃市場의 豫測은 대단히 곤란하며, 市況의 變動期에 교묘하게 하지 않으면 안된다.

② 長期安定收益의 確保: 不定期船의 不穩定한 運航環境 속에서 最近 安定性을 찾으려는 경향이 나타나고 있다. 이것이 현저히 나타난 것은 탱커이며, 一般 不定期船의 分野에서도 長期引受貨物이라는 형태로 나타나고 있다. 즉 어떤 一定期間(보통 1年 程度) 船腹準備의 目標로 두고 一定率로써 貨物運送을 引受하여 市況變動과는 관계없이 安定收益을 겨냥하는 方法이다.

③ 船腹準備: 不定期運航上 이 部門은 마치 製造工業에 있어서 原材料에 相當하며, 매우 중요한 意義를 지니고 있다. 不定期船을 求하는 貨物의 大宗은 철광석, 석탄 등 工業原材料 및 穀物 등의

13) 海上運賃變動形態 및 그의 批判에 관하여는 다음을 참조.

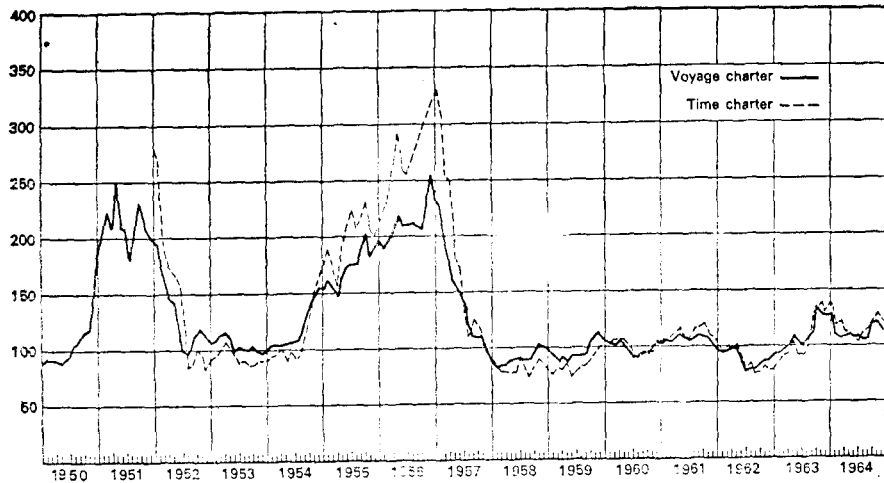
岡庭 博, 海運의經營(東京: 海文堂, 1968), pp. 173~5.

14) 宮本清四郎, 海運同盟制度論(東京: 海文堂, 1978), pp. 7~8.

農産物로서, 定期船과 같이 高速일 필요는 없으며, 諸設備를 갖춘 高價의 선박도 필요로 하지 않고, 運送 코스트가 낮은 船舶이 要求된다. 따라서 自社船의 경우는 船價를 낮추고 승조원의 수를 줄여 低코스트의 運航이 필요하다.

한편 不定期船運航에 있어서는 不況時의 運賃의 下落에 대비하여 運航船腹의 一定比率을, 内外船主로부터 定期備船을 하여 이를 充當하며, 船舶所有의 위험을 다른 船主와 分擔하는 방법을 택하는 것이 一般的이다. 이렇게 함으로써 不定期船運航의 操業度를 自由로이 조절할 수가 있는 것이다.

④ 不定期船運賃의 變動性: 不定期船運賃은 變動이 매우 격심하다. 例컨대 不定期船運賃의 代表的인 指標가 되고 있는 걸프~日本間의 穀物運賃을 보면 1970年 5月 \$15.25이던 것이 1971年 6月에는 \$3.75로 約 1/4로 下落했다.¹⁵⁾ [그림 1]은 1950年과 1965年 사이의 不定期船運賃의 變化를 나타내고 있다. 여기서 우리는 韓戰動亂과 스웨즈運河封鎖의 영향을 쉽게 볼 수 있으며, 1962年과 1965年 사이에는 꾸준히 上昇하고 있다. 그 理由는 첫째로 一部國家에 있어서 흉년과 둘째로 全的으로 氣候要素의 結果가 아닌 貿易量의 增加이다. 이 그림을 보면 1961년부터 1964년까지의 月別 航海備船運賃率을 알 수 있는 바, 장기추세를 除外하고 運賃이 가장 높았던 것은 每年 四·四分期였으며, 이는 이때 北美東岸과 호주에서 穀物出荷가 始作된 데 基因하는 것이다.¹⁶⁾



[그림 1] 不定期船運賃指數 1960=100

資料: O' Loughlin, *The Economics of Sea Transport*, p. 139.

이와 같이 運賃의 變動이 심한 것은 戰後의 特有한 현상은 아니고 海運의 特殊性으로 생각되며 이것은 運航面에 큰 영향을 미치게 된다. 그 原因은 여러가지가 있으며 다음과 같다.¹⁷⁾

① 海上運送力은 貯藏할 수 없다: 海上運送力은 無形財이어서 貯藏은 不可能하다. 一般의 有形材라면 大部分이 貯藏할 수가 있으며, 例컨대 生産過剩이 될 때도 一時的으로 창고에 貯藏을 하여 市

15) 前掲書, p. 8.

16) Carleen O'Loughlin, *The Economics of Sea Transport* (London: Pergamon Press Ltd., 1967), p. 138.

17) 岡庭博, *海運の概要*(東京: 成文堂, 1977), p. 67~71.

況의 變動을 기다릴 수가 있다. 그러나 過剩이 된 運送力으로써 貯藏운송을 한다는 것은 不可能한 일이다.

② 海上運送費用中에는 製造工業에 있어서 原料에 相當하는 것이 크다: 운임은 一般 제조공업에 있어서는 加工賃에 相當하는 것으로서, 比較的 額數는 적다. 따라서 運賃 그 自體의 變動은 一般 商品에 比하여 變動이 심한 것이다.

③ 不定期船市場은 카르텔이 아닌 自由市場의 性質이 強하다: 部分的으로는 不定期船의 카르텔이 結成되는 수도 있으며, 不況時에는 最低運賃制가 實施되는 例도 있다.¹⁸⁾ 그러나 原則적으로 不定期船市場은 카르텔이 아닌 完全한 自由 競爭市場에 가까운 性質을 가진다. 따라서 船腹의 需給均衡은 그대로 市場에 나타나는 것이다.

2. 不定期船運賃의 變動

海上運賃 特히 不定期船運賃은 이와 같이 變動하기 쉬운 것이며, 海運에 있어서 景氣指標의 하나가 된다. 따라서 景氣가 좋은 때에는 船賃이 높고, 不況時에는 운임이 下落하는 것이다. 그러나 一般景氣에 반드시 比例하는 것은 아니다.¹⁹⁾

海上運賃이 어떻게 變動하는가를 整理해 보면 다음과 같다.²⁰⁾

① 海運市況은 海上貨物과 船腹과의 需給均衡에 의해 定해진다: 이것은 지극히 당연한 原則이며 貨物과 船腹의 均衡은 不定期船運賃指數로 나타내어 진다.²¹⁾ 그러나 最近의 傾向으로서는 長期契約의 例도 있으며, 이 경우 貨物과 船腹의 需給은 반드시 比例하는 것은 아니다.

② 海上運賃은 上限과 下限과의 사이를 往復하며, 移動速力이 빠르다. 上限은 頂點(peak)이 되고 下限은 상당한 期間 繼續된다: 運賃은 上限과 下限의 制限下에서 貨物量과 船腹에 의해 決定이 된다. 즉 운임이 昂騰하면 운송貨物의 코스트는 자연히 增加하게 된다.

그러나 海上運賃은 船腹의 需給에 의해 無限히 昂騰하는 것은 아니고 대체로 上限이 있다. 또 船腹의 過剩에 의해 무한히 下落하는 것도 아니며 下限이 있다. 이 下限은 선박의 운송코스트로부터 생기는 것이며 대략 繫船點運賃에 가깝다. 이처럼 海上運賃은 上限과 下限 사이에서 往復하는 것이고 따라서 現實의 運賃은 이 往復의 過程에서 決定되는 것이다. 그리하여 下限運賃이 一般的으로 平탄한데 대해 上限運賃은 甚한 頂點으로 나타나는 것이다.

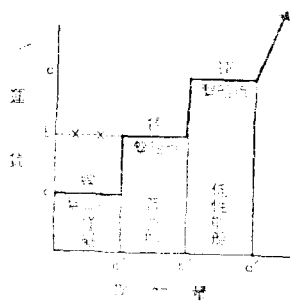
③ 下限의 限界運賃은 그 時期의 優秀船의 繫船點보다 위이지만 低性能船의 繫船點보다는 아래쪽이다: 대체로 下限의 운임은 平탄하지만, 반드시 水平은 아니고 적은 變動이 일어나고 있다. 이것은 역시 船腹需給의 變動에 따르는 것이지만, 이 때의 變動은 限界運賃의 幅 가운데에서의 변동이다. 이 限界運賃은 선박에 따라 반드시 一致하지는 않는다. 低性能性의 限界運賃은 높고 優秀經濟

18) 本稿 p. 57 脚註 32) 參照.

19) 그 理由는 다음과 같다. 즉 船腹量의 增減이 市場의 均衡에 영향을 주며, 一般經濟의 狀況만큼 海運市況을 判定할 수는 없고, 生産指數는 반드시 貿易指數와 一致하지 않고 貿易指數는 金額에 의한 것이므로 엄밀하게 海上貨物移動量과 比例하는 것은 아니다.

20) 岡庭博, 前掲書, p. 68.

21) 本稿 p. 52 그림(1) 參照.



[그림 2] 下限運賃과 貨物量

船의 限界運賃은 낮다. 따라서 原則的으로 低性能船은 보다 빨리 계선되며, 優秀船은 最後까지 계선되지 않는다. 이 關係를 그림으로 나타내면, [그림 2]와 같이 貨物量이 a' 일 때 운임은 a 까지 올라가지만 c' 까지 내려가면 c 까지 下落한다. 그리하여 貨物量이 a' 以上으로 되었을 때에는 均衡이 變化하여 上限을 향해 上昇하게 된다.

④ 海上運賃은 時代的으로는 低上하는 傾向이 있다: 海上運賃이 上限과 下限 사이를 往復한다고 하지만 時計의 추와 같이 똑 같은 區間을 왕복하는 것은 아니다. 즉 海上運賃은 長期間에 있어서는 단계적으로 低下하는 傾向이 있다. 그 이유는 선박의 大型化, 船賃의 향상, 하역능용의 增進에 의해 운송코스트가 低下하기 때문이다.

3. 運送選擇指標로서의 不定期船運賃

不定期船運賃이 어떠한 意味에서 不定期船企業의 運送選擇의 指標가 되는가는 運賃의 計算方法을 가지고서 分明히 알 수가 있다. 大量의 去來를 확실하게 遂行하기 위하여 모든 거래기술을 不斷하게 合理化시켜야 하는 經濟社會에 있어서는, 價格의 計算方法도 去來遂行上 그 兩當事者에게 필요하고도 充分한 要素를 가지고 있어야 한다. 따라서 不定期船運賃이 不定期船企業의 運送選擇指標가 된다고 할 경우, 그 계산방법은 不定期船運送選擇에 필요한 따라서 運送의 有利性을 決定하는데 필요한 모든 要素를 가지고 있다고 생각할 수 있다. 不定期船運賃의 計算方法의 경우 運送地域, 운송 대상의 종류 및 운송대상단위당 운임의 絕對額의 3要素로써 構成이 된다.²²⁾ 다음에서 不定期船運賃에 포함되는 이 3要素가 各己 不定期船企業에 어떠한 意味를 갖는가를 살펴 보기로 한다.

不定期船運送에 있어서 기업이 같은 운임의 운송으로부터 같은 利潤을 얻는 것은 아니며, 이는 運賃이 비록 같다 하더라도 各己의 運送에 要하는 費用이 서로 다르므로이다. 그런데 不定期船運賃에 포함되는 3個의 要素가 各기 企業의 運送선택에 대하여 意味를 갖는 것은 결국 그들이 收益 혹은 運送費用中 어느 것이 決定에 關係하고 있으므로이다. 그 가운데서도 運送으로부터의 收益은 運賃의 絕對額을 가지고서 求할 수가 있다. 따라서 남은 2가지 要素는 運送費用에 關係한다고 할 수 있다.

運賃이라는 것은²³⁾ 운송대상의 單位量에 대하여 운송기업이 遂行하는 一定距離間의 운송, 말하자면 이와 같은 場所의 移動의 實現에 필요한 어떤 量의 運送用役²⁴⁾의 給付에 대하여 支拂되는 代價이다. 不定期船運賃도 마찬가지이다. 그리하여 不定期船運賃의 計算方法에 있어서 그 1개의 要素로서 운송지역의 具體的인 指定에 內包되고 있는 것 가운데 運送距離가 있으나 이는 하등 문제가 없다. 왜냐 하면 二地點間의 距離는 距離表(distance table)에 의해 求해지고 이를 기초로 運送用役의

22) 地田地平, 海運市場論(東京: 有斐閣, 1958), p. 162.

23) 本稿 p. 47 參照.

24) 그의 量은 운송대상량(이 경우 1톤)과 운송거리를 곱하여 얻어진다.

給付量이 計算되므로이다.

그러나 運送은 실제로 一定量의 運送用役을 給付하여 一定地域間의 운송대상의 場所의 移動을 實現시키는 것만으로 그치는 것은 아니다. 즉 운송대상의 場所의 移動의 實現前後에 積揚地에 있어서 荷役이 必然的이며, 그 費用負擔關係는 운송계약의 內容에 따라 一律的은 아니다. 그러나 그것이 不定期船企業의 負擔이 되지 않는 경우라 할지라도 적어도 船內에 裝置되어 있는 荷役機具와 이를 作動시키기 위한 動力으로 제공되는 데 필요한 費用은 不定期船企業이 負擔하지 않으면 안되며, 이들의 費用 내지는 희생은 運賃으로 回收되지 않으면 안된다. 또 運送地域의 지정은 단지 선박의 운항지역 즉 運送用役의 生産場所의 指定으로서의 의미를 不定期船企業이 가지는 것으로 그치는 것도 아니다. 그것은 運送費用에 영향을 미치는 한 가지 要因이다. 운송지역의 지정에 의하여 먼저 선박의 空船航海距離가 決定이 될 것이다. 이는 선박의 現在位置와 다음 積地와의 사이의 地理的關係에 따르므로이다. 이와 같이 선박의 현재 위치는 운송수행상 필요한 空船航海의 程度를 規定하는 것이며, 그 결과 선박이 어디에 위치하고 있는가에 따라 特定の 운송수행을 爲한 船舶의 總航海距離에 차이가 생기며 운송비용도 또한 달라지게 된다. 그러나 就航路에 따른 운송비용의 差異는 航海距離의 差異만으로 생기는 것은 아니고 항해거리가 같다 하더라도 航路가 다르면 運航經費 그 가운데서도 특히 燃料비에 차이가 생기므로이다. 航路에 따라 燃料비에 차이가 생기는 것은 船舶의 燃料消費능력에 限界가 있어 航海中에 隨時補給해야 하며 그 價格이 調達の 장소에 따라 달라지므로이다. 또한 荷役期間의 長短은 同一한 同量의 운송대상에 관하여도 항만에 따라 一律的은 아니다. 荷役은 陸上의 荷役勞動에 의존하며 그의 능률은 결국 그 항만이 소속하는 國民經濟의 經濟的·社會的條件에 따라 各항만의 荷役設備의 機械化의 程度와 노동조건의 차이때문에 一律的은 아니기 때문이다. 이 荷役期間의 長短은 以上의 諸費用에 차이가 생기도록 하며, 그것이 결국은 운송비용의 航路間의 差異를 초래하는 것이다.

이에서 第1의 空船航海의 정도차이로부터 생기는 運送費用의 차이는, 不定期船運送의 特質을 가장 잘 反映하는 것이며, 第2의 理由로부터 생기는 비용차이도 또한, 地域을 달리하는 몇가지의 運送可能性에 同時에 直面하는 不定期船企業으로서의 運送選擇上 중요한 의미를 지니고 있다. 不定期船企業이 運送選擇指標로서 운임의 絕對額에만 의존하지 않는 한 가지 理由는 이와 같은 事情이 있기 때문이다. 따라서 不定期船運賃 가운데 운송지역의 具體的인 指定이 不定期船企業의 運送選擇에 있어서 意味를 가지는 것은 운송지역에 따른 운송비용의 차이계산을 可能케 하는데 있다.

不定期船運賃에 포함되는 第3의 要素는 운송대상의 種類의 指定이다. 운송대상의 종류가 直接的으로 運送去來에 있어서 問題가 되는 것은 첫째로, 운송대상의 종류에 따라 需要되는 運送用役의 質이 다르며 따라서 特定の 質을 가진 운송용역을 생산하는 해운기업만이 特定種類的의 운송대상의 運送人이 된다는 點이며, 둘째로 운송량의 計算單位²⁵⁾가 운송대상의 종류에 따라 다르다는 點이다. 그러나 이를 不定期船企業의 立場에서 본 경우 그의 種類가 어떠한 것인가는 나아가 運送費用 혹은

25) 이론상 個數計算(number weight)은 結局 重量론 또는 容積론이며, 從價運賃(ad valorem rate)은 不定期船運賃이 아니다.

收益에 關係를 가지는 것이다. 運送費用이란 實務上 貨物費를 의미하는 것으로 그의 主要한 構成部分인 damage·ventilation·船艙掃除 및 荷役 등에 요하는 비용이 운송대상의 種類에 따라 달라지기 때문이다. 다음으로 선박이 적재하는 운송대상량이 運送對象의 種類에 따라서 一律的은 아니며, 따라서 그 種類가 어떠한 것인지에 따라 企業의 收益에 差異가 생기기 때문이다. 이와 같이 운송대상의 種類는 收益 내지는 費用에 영향을 미치며, 그 種類가 어떠한 것인가는 不定期船企業의 운송의 有利性을 判定함에 있어서 無視할 수가 없고, 運賃에 있어서 운송대상의 種類의 特定은 不定期船企業의 運送選擇에 대해 意味를 갖는다.

Ⅲ. 不定期船海運市場의 構造

不定期船 運送需要는 重量 또는 容積에 比較하여 單位當價格이 낮아 取得價格에 占하는 運賃의 比重이 크다. 그 때문에 運賃負擔力이 적으며, 求하는 運送用役에 대하여는 低運賃이 強하게 要求되며 運送用役의 規則性이나 迅速性은 그리 要求되지 않는 需要이다. 이런 種類의 運送需要貨物은 原料, 燃料, 食糧 등의 低額貨物로 構成 되기 때문에 個別需要의 單位가 크고 單一滿載貨物²⁶⁾의 大量 運送이 可能한 領域이다. 그러나 同時에 需要는 繼續的인 흐름을 나타내고 있으며, 그 本源需要²⁷⁾, 貿易需要가 最低 取得價格을 찾아 供給地를 變換시키고 變換시키는 것이며, 場所의·時間的으로 나타나는 方式이 不規則하고 不安定하다. 그러므로 이와 같은 需要를 대상으로 特定航路에서 反復航海를 유지한다는 것은 不可能한 일이 되며, 또 需要側으로 보아서도 그의 必要性이 일어나고 않는다. 그러나 世界的으로 多數航路를 總合하여 보면 場所와 時間을 달리하여 發生한 이들 需要는 相互 겹쳐져서 全體로서 比較的 安定的이고 繼續的인 需要로 나타난다. 따라서 場所와 時間을 달리해서 發生하는 이들 個別需要를 組合함으로써 一連의 繼續的인 運送需要를 確保하고 船艙의 效率的인 利用을 達成할 수가 있는 것이다. 이와 같은 需要를 대상으로 운송활동을 하는 船艙은 需要發生의 時間的順序에 따라서 수시로 航路를 變換하여 운항하는 이른바 不定期船²⁸⁾으로서, 이와

26) 全船腹을 滿載할 수 있는 화물을 滿載貨物(full cargo) 또는 單一滿載貨物이라고 한다. 航海備船契約의 貨物은 滿載貨物인 경우가 많다. 梁時權·金順甲, 最新船艙積貨(釜山: 韓國海洋大學海事圖書出版部, 1978), p. 102.

27) 이에 대해 運送需要는 派生需要(derived demand)이며, 그의 彈力性은 다음의 5가지 條件에 의해 判定된다.

- ① 他的 生産要素와의 代替性(적으면 적을수록 적다)
- ② 運賃이 商品의 原價에 占하는 比率(적으면 적을수록 적다)
- ③ 商品 그 自體에 대한 需要의 彈力性(적으면 적을수록 적다)
- ④ 運賃의 變動이 代替(또는 補完) 關係에 있는 生産要素의 價格(운임)에 미치는 影響度(크면 클수록 적다)
- ⑤ 製品市場의 獨占性(크면 클수록 적다)

不定期船의 對象貨物은 原材料이며, ②의 點에서는 多少 조건에 缺如(④에 關하여는 確實한 것은 아님)되지만, 他的點 특히 ①이 決定的이며, 需要의 彈力性은 極히 적어진다. 東海林滋, 前掲書, p. 216 脚註 參照. 또 더욱 詳細한 것은 神原伸夫, 交通の經濟理論(東京: 大明堂, 1973), pp. 31~32를 參照.

28) 定期船과 不定期船의 區別은 船艙의 運航樣式에 의거한 것이며, 特定の 선박에 固有한 屬性은 아니다. 따라서 同一한 船艙이 定期船으로서 使用되는 수도 있고, 不定期船으로 運航되는 수도 있다. 또 今日에는 船艙技術의 발달로 通常 定期船과 不定期船과의 技術的構造의 차이가 있게되자, 이와 같은 市場間的 移動은 적어졌다.

같은 不定期船의 用役이 供給되고 需要되는 市場이 不定期船市場이다.

1. 自由競爭市場으로서의 不定期船市場

上述한 바와 같이, 不定期船市場에 나타나는 需要는 場所的으로도 時間的으로도 不規則하고 繼續的으로 發生한다. 그러므로, 이 市場에 就航하는 船舶은 効率的인 運航을 維持하기 위하여 必然的으로 需要發生의 時間的順序에 따라 수시로 航路를 變更시켜 運航시켜야 한다. 이는 不定期船이 需要에 따라서만 運航이 되며 定期船과 같이 就航船路를 特定하여 固定시킬 수는 없고 世界的인 領域을 그의 活動範圍로 한다는 것을 뜻한다. 따라서 그의 運送活動이 適切하고 安全하다고 생각되면 어떤 港口間의 어떤 貨物의 운송에도 應하게 되는 것이다.²⁹⁾ 이 市場에 就航하는 선박이 tramp³⁰⁾ 또는 tramp ship 이라고 불리우는 것도 이 理由이다. 말하자면 外航不定期船은 本質的으로 自己에게 가장 有利한 需要를 찾아 不定期로 航海하는 것이다.

한편 이 市場에 나타나는 海運用役에 대한 最大의 要求는 低運賃運送이며, 이는 運動코스트가 낮아 저렴한 運賃을 提示할 수 있으며 低運賃運送에 견디어 낼 수만 있다면 容易하게 顧客을 確保할 수가 있어, 극단적으로 말하면 한隻의 船舶을 가지고서도 市場에 參入할 수가 있다는 것을 意味한다. 또 運送코스트가 낮으면 반드시 新造船을 필요로 하지는 않으며, 備船運航도 可能하다. 따라서 市場參入을 爲한 經濟的負擔이 比較的 적다.

要컨대 技術的으로도 經濟的으로도 또 制度的으로도 이 市場에의 參加는 容易하며 參入障壁은 낮다. 그런 故로 이 市場의 好況은 容易하게 既存企業의 設備擴張과 新規參入者를 誘引한다. 따라서 不定期船市場은 參加企業이 無數히 存在하는 競爭市場形態가 된다.³¹⁾ 이와 같은 市場에서는 海運用役의 供給者와 需要者가 無數히 存在하기 때문에 個別企業의 供給量 또는 需要量이 市場全體에 占하는 比率은 매우 적다. 따라서 自己의 供給 또는 需要의 調整에 의해 市場全體의 需給事情에 큰 影響을 줄 수 있는 獨占의 企業의 存在는, 처음부터 企業相互의 生産條件에 현저한 差異를 보이며, 價給競爭의 排除를 目的으로 한 카르텔을 結成하는 일은 어려운 狀況이다.³²⁾

한편 物的 내지는 技術的으로 보아서도, 不定期船市場에 있어서 商品 즉 用役의 質的相異는 그리 큰 것은 아니고, 無視할 수 있는 程度의 것이다. 勿論 선박의 速力이나 船員의 貨物취급상의 숙련도 혹은 航路選擇上의 問題 등은 供給側에서 보면 質的相異라고 볼 만한 것은 없다. 實際로 이러한 點은 需要者側(航海備船者)에서 無視하고 있는 바이기도 하다. 따라서 個個의 航路·貨物에 各各의 適船이 있더라도 荷主側에서 이에 대한 質的選好를 하지 않는 以上 船主側에서도 連續的인 운송수

29) Gripaios, H., *Tramp Shipping*, 1959, p.7.

30) Tramp 라는 말은 元來「일거리를 찾아 行脚하는 사람」「放浪者」라는 意味이다. 東海林 滋, 前掲書, p. 202.

31) 1935年 外航不定期船業者는 960 이상이였으며, 그 중 675業者는 4隻 以下の 배를 가졌었다. 最大의 不定期船會社라도 全不定期船腹의 2% 以上을 運적할 수는 없었다 한다. 前掲書, p.205., Gripaios, *op. cit.* p. 113.

32) 이의 唯一한 例外로서 戰前의 不定期船市場과 탱커市場에 各己 「最低運賃制」와 「共同繫船」에 관한 國際協定이 체결된 일은 있다. 織田政夫, 前掲書, p.167. P.M. Alderton, *Sea Transportation, Operation and Economics* (London: Thomas Reed Publications, Ltd. 1979), p. 87.

요를 확보할 必要 때문에 特殊船을 가지는 일은 없으며, 代替性이 큰 小型의 萬能型船을 가지게 된다고 할 수 있다.

이와 같은 市場에서는 必然적으로 自由競爭이 展開되며, 價格은 이른바 아담·스미스가 말하는 「보이지 않는 손」(invisible hand)에 의해 企業에 따라 他律적으로 決定이 되며, 그 價格水準의 需要와 供給의 均衡의 變動과 함께 變化를 한다. 즉 自由競爭에 立脚한 不定期船市場에서는 需給均衡의 變動에 따라 運賃水準이 심히 變動을 하지만, 同時に 선박의 自由로운 航路移動이나 運賃水準의 變化에 의한 船腹供給량의 自動的인 伸縮作用을 통해 需給이 平準化되고 따라서 運賃수준은 언제나 그 當時의 市場에 있어서 平均的인 船舶의 生産原價(船舶운항비용) 수준에 머무르도록 하는 傾向을 表示한다. 例컨대 어떤 航路에 船舶과잉경향이 있어 運賃이 下落하면, 船舶은 自己의 採算點을 大幅으로 내린 運賃을 받을 때까지 그 航路에 執着하지는 않을 것이며, 보다 유리한 成約을 찾아 積極적으로 다른 航路로 移動을 한다. 만약 市場이 世界的으로 심각한 절대적船舶과잉이 되며 그 때문에 長期에 걸쳐 繫船點³³⁾ 以下の 赤字運航이 계속되면, 造船發注의 抑制나 老朽不經濟船의 繫船 또는 解體가 誘發促進되어 공급船舶이 自動적으로 수축되고 運賃市況의 회복이 促進된다. 이와 같이 價格競爭이 行해지고 航路間의 移動이 自由로이 行해지며, 繫船 기타에 의한 供給량의 自動調節作用을 가진 市場에서는 生産코스트가 競爭의 主된 要因이 되며, 採算을 度外規한 運賃引下競爭은 展開되지 않는다.

要컨대 不定期船市場은 經濟學의 競爭理論에 立脚한 古典的인 自由競爭形態를 展開하는 完全競爭에 가까운 市場이다.

2. 不完全競爭의 性格

不定期船市場 특히 外航不定期船市場은 高度로 競爭的인 市場(highly competitive market)이다. 왜냐 하면 넓은 地域에 있어서 多數의 企業이 相互競爭을 하고 있다는 意味에서 그러하다. 그러나 不定期船市場이 完全競爭에 가까운 市場이라고는 하지만 完全競爭市場이라는 말은 아니다. 事實 우리들은 自由로운 市場競爭에 干涉하는 여러 要素들을 볼 수가 있다. 例컨대 開發途上國에서 取하고 있는 貨物留保政策이나, 先進國에서 볼 수 있는 造船業, 海運業에 대한 政府援助는 동상의 市場機構를 무시하고 需給의 均衡에 影響을 미치고 있다.^{34), 35)}

한편 不定期船市場에 있어서 備船의 側面을 살펴 보면, 運送需要량과 船腹量과의 間에 不均衡이 容易하게 發生하는 것은 需要側이나 供給側 어느 쪽에서도 볼 수 있는 바, 즉 需要側에 있어서 不定期船貨物의 移動量은 例컨대 小麥과 같이 계절적으로 變動하는 性質이 있으며, 이와 같이 需要의 變動에 대응하며, 供給側에 있어서는 運送用役의 即時財³⁶⁾로서의 特質上, 在庫量의 增減에 따라 供

33) 本稿 p. 63 參照.

34) 本稿 p. 77 參照.

35) 不定期船企業이 備船에 의해서 多數의 船腹을 自己의 支配下에 두고 大規模運航을 하여, 運賃을 어느 程度 自由로이 조작하는 경우의 植端的인 例도 있다.

36) 海運用役供給의 經濟學의 特性으로서의 即時財에 관하여는 다음을 參照.

織田政夫, 前掲書, pp. 79~82.

給量의 調節이 不可能하다. 따라서 不定期船市場에 있어서는 需要量과 供給量과의 不調和가 발생하며, 不定期船運賃이 變動的인 것은 이와 같은 不調和를 吸收하여 調和를 回復시키기 위한 作用이다. 그리하여 不定期船市場에 생기는 이와 같은 需給의 不均衡은 많은 적은 不定期船企業이 運航하는 船腹量과 各者 確保하는 運送 수요량과 間의 調和關係에 影響을 미치는 것이다. 그러나 不定期船企業間에 完全競爭이 支配하는 限 運送 수요는 各企業에 均等히 分散되고 결국 市場全體에 생긴 것과 같은 정도의 不調和를 各各의 不定期船企業에 발생시키는 傾向이 있으며, 企業에 따라 不均等한 需給의 不調和關係가 생기는 것은 거기에 到達하는 過程에 있어서, 一時的으로 생기는 것일 것이다. 그 결과 不定期船企業間에 完全競爭狀態의 存在를 前提하는 限, 備船關係의 成立 즉 生産 能力的 擴張 및 縮小에 關하여 相反된 行動을 하는 海運企業의 同時的 存在는 적어도 變動的인 불 수 없을 것이다.

따라서 頻繁한 備船關係의 發生은 不完全競爭市場에 있어서만 可能하며, 現實적으로 不定期船企業間에 항상 備船關係가 發生하는 것은 不定期船市場에 企業間의 完全競爭을 阻害하는 要因이 存在한다는 것을 示唆하는 것이며, 이와 같은 要因으로는 다음 몇가지 點을 들 수가 있다.³⁷⁾

첫째로, 不定期船의 運送需要가 均質的인 것이 아니라라는 점이다. 말하자면 生産規模의 大規模化와 함께 原料 혹은 生産物의 運送에 關하여, 大運送需要者가 생겨 그들이 特定의 不定期船企業과 間에 大量運送契約을 체결하는 傾向이 생기고 있다. 그 결과 運送需要가 모든 不定期船企業에 均等하게 分散되지 않고 少數의 企業에 集中되게 된다. 例컨대, 우리나라의 경우 鐵鑛石의 運送에 있어서 同항 諸社가 不定期船企業과 大量運送契約을 체결하는 것을 볼 수 있다.

둘째로, 特定의 不定期船企業이 運送上 지니는 特殊能力에 따라서, 運送需要者의 不定期船企業에 대한 選擇이 이루어지고 있다는 점이다. 不定期船企業이 運送上 가지는 特殊能力이라 함은 例컨대 北洋材의 運送에서와 같이 主로 運送上의 經驗으로부터 생기는 것이며, 그것이 運送需要者가 運送者를 選好하는 하나의 契機가 된다. 말하자면 이와 같은 特殊能力은 不定期船企業에 대하여 信用을 생기게 하는 것이다. 이와 마찬가지로의 事情은, 不定期船企業의 그 自體가 供給側에 있어서 均質性을 阻害하거나 不完全競爭의 要因이 되는 것과는 別途로 大量의 船舶을 運航하고 있기 때문에, 어떠한 運送도 곧 引受될 수 있는 狀態로 되어있는 경우에도 豫測할 수가 있다. 大量의 船舶의 運航은 이른바 선박의 回轉率을 좋게하기 때문이다.

셋째로, 不定期船企業과 運送需要者 사이에 긴밀한 유대關係가 있어서, 運送需要者의 一部가 特定의 不定期船企業에 매달리는 경우이다. 이 유대關係는 需要者의 企業에 대한 單純한 愛顧뿐만이 아니라 特殊關係 등 實質的인 內容을 가진 根據에 따라 생기는 수도 있다. 이것도 또한 一種의 信用임에는 틀림이 없지만, 前者의 경우와는 그 發生原因을 달리한다. 즉 그와 같은 유대關係가 企業系列의 一環으로 不定期船企業이 參與됨에 따라 생기는 경우에는 系列內의 다른 企業에 대하여 인더스트리얼·캐리어(industrial carrier) 또는 머천트·캐리어(merchant carrier)에 가까운 存在가 되는 수도 있다.

37) 池田知平, 前掲書, p. 53.

네째로, 不定期船企業 및 運送需要者의 各者가 不定期船市場에 관한 知識이 充分하지 않고, 또 各己 相對方의 事情에 充分히 精通하고 있지 않기 때문에 相互 契約이 용이하지 않고, 따라서 運送需要가 各 不定期船企業에 平均的으로 分散되지 않는다는 點이다. 이와 같은 不定期船企業 및 運送需要者 各者의 市場에 대한 知識의 缺如를 補完하고 兩者의 契約을 容易하게 하기 위한 것이 船舶仲介人(ship broker)³⁸⁾ 및 海運去來所(shipping exchange)의 制度이다. 따라서 이들 諸制度의 存在는, 不定期船市場의 不完全競爭要因을 除去하여 完全競爭市場에 接近시키기 위함이지만 船舶仲介人은 運送需要者와의 關係가 어떤가에 따라 그의 集貨能力에 差異가 있기 때문에 不定期船企業이 集貨能力이 큰 船舶仲介인과 제휴할 수 있는가의 與否에 따라서 確保할 수 있는 運送需要量에 差異가 생기게 된다. 따라서 不定期船企業이 有力한 船舶仲介인과 거래關係를 가진다면 直接 大運送需要者와 優待關係를 맺은 경우와 同一한 效果를 갖는다고 할 수 있을 것이다. 그 結果 船舶仲介人의 存在는 反對로 不定期船市場에 있어서 不完全競爭을 促進하는 要因으로 되는 것이다.

다섯째로, 不定期船市場에 特有한 事情으로서 不定期船運送需要發生의 特質上 그들에 對應하는 不定期船의 運航에는 단순히 船舶位置의 移動만을 目的으로 하는 空船航海의 경우도 있으며, 그의 大少는 運送의 有利性에 影響을 미치기 때문에 船舶의 위치와 운송수요의 發生場所와의 關係로부터 自然히 市場이 分割되게 된다.

즉 不定期船市場은 地域的으로 多數의 部分市場으로 細分되며, 特定の 場所에 위치하는 선박은 一定한 범위에서 發生하는 運送需要만을 대상으로 하게 된다. 그 結果 企業이 確保한 운송수요가 발생한 部分市場과 船舶이 위치하는 部分市場이 서로 다른 경우에는, 그 선박을 가지고서는 運送의 遂行이 採算上 不可能하게 되며 따라서 船舶의 相對的不足(또 同時에 過剩)이 不定期船企業에 생기게 된다. 그렇지만 不定期船運送需要는 그 發生場所를 不斷히 變更시키는 성질이 있으며, 또 선박도 航海의 遂行과 함께 끊임없이 그의 위치를 變更시키고 있기 때문에 不定期市場의 內部構造는 그들의 變更에 따라 같이 變化하는 不安定한 것이 되며, 船舶의 相對的인 過不足을 頻繁하게 發生케 하는 것이다. 이른바 「適船」의 不足이라 함은 이와 같은 事實을 두고 하는 말이다. 그러나 適船의 不足은 船舶의 위치와 운송수요 發生장소와의 關係로부터만 생기는 것은 아니다. 말하자면 船舶의 技術的構造가 運送需要에 대하여 適合性を 缺如하고 있어서도 適船의 不足은 생기는 것이다. 例컨대 船型의 航路에 대한 혹은 데릭크(derick)의 貨物重量에 대한 不適合 등이 그 例일 것이다.

여섯째로, 장래에 있어서 不定期船市場의 變動에 관한 豫想, 따라서 장래 確保할 運送需要量과 그들에 대한 船腹의 필요량에 관한 판단이 企業에 따라 差異가 있다는 點이다. 장래에 있어 船腹의 必要量에 관한 豫想의 差異는 各己 不定期船企業으로 하여금 船腹의 擴張 내지는 縮少에 관하여도 그 方向 및 程度에 있어서 가지각색의 行動을 하게 하는 것이다.

앞에서 指摘한 不定期船企業間의 完全競爭을 阻害하는 諸要因은, 不定期船市場에 發生하는 운송수요를 各不定期船企業이 均等하게 確保하는 것을 방해하며, 各企業이 確保 또는 確保를 期待하는

38) 船舶仲介人의 主要機能은 大貿易會社를 爲한 備船代理人, 備船의 成約, forwarding agents 등이다. J. Bes, *Chartering and Shipping Terms*, 7th ed. p. 163.

순수요량과 그것이 支配하는 船腹量과의 사이에 企業에 따라 다른 過不足關係를 자주 생기게 하므로 따라서 한편으로 船舶의 절대적 혹은 상대적과잉이 있는 企業과 또 한편으로 선박의 過不足의 方向과 程度는 무슨 要因이 얼마의 強度를 가지고 各企業에 作用하는가에 따라 決定되며, 作用하는 要因과 그 強度가 그때 그때 變化하기 때문에 앞에서 指摘한 同時의 存在의 發生을 促進하게 하는 것이다. 이와 같은 船舶의 過不足을 처리하는 手段으로는 備船이 唯一한 手段이다. 不定期船企業의 船舶의 過不足을 備船으로 처리할 決意가 되어 있는 경우에도 各企業이 바라는 바대로의 形式과 內容으로 된다고 할 수는 없다. 備船者 및 船主 어느 편도 그의 相對方과의 間에 條件이 一致하지 않으면 實際로 備船이 이루어지지 않기 때문이다.

Ⅳ. 運送原費와 不定期船運賃의 最低限度

運送原費라는 것은 「競爭의인 市場에서는 商品의 價格이 大部分 그 生産費에 의해 說明이 된다」고 하는 價格의 一般論에 立脚하게 된다.³⁹⁾ 이는 運賃코스트로서 販賣價格(運賃 또는 備船料)을 規定하는 基本的要素인 同時에 이를 構成하는 各費用의 算出은 海運企業에 있어서 매우 重要な 作業이 된다. 따라서 여기서는 이와 같은 運送原費가 海運不況時 貨物회득을 위한 경쟁관계로 인한 運賃의 引上和 어떠한 關係를 가지는 가를 살펴보고자 한다.

1. 運送原費와 運賃과의 關係

運送原費와 運賃과의 관계는 運送用役의 提供에 필요한 原費가 어떠한 경우에 있어서 運賃의 最低限度를 規定하는가의 問題이며, 運送事業의 종류 및 形態에 따라 달라진다. 海運에 있어서는 不定期船의 經營과 定期船經營과의 2가지 樣態가 存在하며⁴⁰⁾ 原費가 運賃率의 決定에 影響을 미치는 관계도 역시 2가지 경우에 있어 각기 다르다. 그러나 이 2가지 모두 運送原費가 一定한 경우에 있어서 운임의 最低限度를 規定하는 關係를 가진다는 點에서는 變함이 없다. 즉 不定期船事業에 있어서는 原費가 그 一部分으로서 使用船舶에 대하여 繫船點⁴¹⁾을 指示하는 경우에 있어 운임의 最低限度가 되는 關係에 있으며, 또 定期船事業에 있어서도 특정의 항로에 巨大한 자본을 固定시키는 關係로 경쟁을 制限하고 運賃을 協定하는 同盟을 결성하게 되지만, 이 同盟內의 指導의地位에 있거나 혹은 加盟者의 多數를 中心으로 생각해 보면 運送原費가 그들의 營業항로에 있어 繫船點을 지시하는 定期運賃의 最低限度를 決定하는 關係를 가지는 것이다.⁴²⁾

原送原費가 어떠한 경우에 있어서 운임의 最低限度를 이루는가는, 한 사람의 여객 혹은 한 貨物

39) 東海林 滋, 海運經濟論(東京: 成山堂, 1965), p. 109.

40) 海運企業의 활동에 관하여는 다음을 參照.

McDowell and Gibbs, *Ocean Transportation* (New York: McGraw Hill Book Co., 1954); Lane C Kendall, *The Business of Shipping* (Cambridge: Cornell Maritime Press, Inc., 1978); J. Bes, *Liner and Tramp Shipping* (N.V. Drwkkery Onkehout Hilversum, 1936); 閔星奎, 前掲書, p. 193이하; 岡庭博, 海運의 經營 (東京: 海文堂, 1963).

41) 本稿 p. 63 參照.

42) 小島昌太郎, 海運賃率論(東京: 有斐閣, 1928), p. 198.

을 운송하는 데 필요한 原費 그 自體가 어떠한 경우에 있어서 그 여객 혹은 화물 운임의 最低限度를 規定한다고 하는 意味는 아니다. 運送原費 가운데는 한 사람의 여객 혹은 한 화물에 대해 個別的·獨立的으로 생기는 것도 있고, 또 1 航海에 대해 個別的·獨立的으로 일어나는 것이라도 한편 不定期船事業에 있어서는 1 航海와 他航海 間에 定期船事業에 있어서는 한 貨物과 다른 貨物 間에, 혹은 한 사람의 여객과 다른 여객 間에, 또는 貨物全體와 여객 전체와 사이에 不可分·連帶的인 관계로서 생기는 것도 있다. 個別的·獨立的으로 생기는 原費는 이를 필요로 하는 여객·貨物 혹은 航海에 대해 낱낱히 계산을 할 수 있겠지만, 不可分·連帶的으로 생기는 原費는 어떠한 標準을 찾아 이에 關係를 갖는 여객 또는 화물에 相當할 道理밖에 없으며 낱낱의 여객 혹은 화물에 대해 정확히 계산할 수는 없다. 따라서 原費가 어떠한 경우에 있어서 운임의 最低限度를 規定하는 것이냐는 組織的活動을 하는 운송에 있어서는, 하나의 活動單位로 생각되는 범위에서 필요한 原費의 全體와 이들에 의해 운송되는 客體의 全體와의 關係에서 이를 理解하여야 한다.

個別的·獨立的인 운송원비와 不可分·連帶的인 운송원비는 前者는 낱낱의 운송체제에 대해 計算이 可能하지만, 後者는 이것이 不可能하므로 이를 운임으로 回收하는 方法도 달라지며, 따라서 이러한 意味에서 이 2가지가 운임에 미치는 영향도 역시 同一하지는 않다.

2. 運送原費의 構成

運送原費 가운데는 上述한 바와 같이 運送의 客體에 대해 個別的·獨立的으로 생기는 것과, 不可分·連帶的으로 생기는 것이 있다.⁴³⁾ 個別的·獨立的으로 생기는 原費는 이른바 特別生産費(special costs)이며,⁴⁴⁾ 不可分·連帶的 關係에서 생기는 것은 이른바 結合生産費(joint costs)이다. 이 결합생산비 가운데에서도 그 結合關係가 운송사업의 活動方面에서 생기는 것과 이 사업의 經營基礎에 關係하여 생기는 것이다. 이는 또 다시 共通費(common costs, variable overheads, general expenses)와 固定費(fixed costs, constant costs)로 나누어진다.⁴⁵⁾ 不定期船事業은 前述한 바와 같이 일반적으로 한 港에서 한가지 종류의 貨物을 積込하여 이를 다른 한 港으로 운송하는 것이다. 그러므로 積込貨物을 본위로 말하면 그 하나 하나의 航海는 孤立的 運送行爲이다. 따라서 한 航海에 필요한 비용은 모두 그 積込貨物을 운송하기 위한 特別費이다. 이러한 意味에서 不定期船事業에 있어서는 燃料, 보일러用水, 팻트, 던니지 其他 積荷의 臨時設備費用, 積揚時의 人夫賃, 檢數員과 引込 船長의 費用, 船長·船員의 航海手當, 운송계약에 따른 諸税金, 諸手數料 및 代理店費, 出入港에 關係한 費用, 선박 적하에 關係한 여러가지 證明證 필요한 비용 등은 特別費이다.

43) 前掲書, p. 200.

44) Sturme이 運送原費를 固定費用과 可變費用 2가지로 分類하고 있다. S. G. Sturme, *British Shipping and World Competition* (London: The Atholne Press, 1962), p. 252.

45) 運送活動 自體에 所要되는 비용으로, 여객 또는 화물에 關係하여 직접적으로 들기 때문에 direct costs 라고도 하며, 이를 最初에 고려하는 關係로 prime costs라 하기도 하고, 또 out-of-pocket costs라고 하기도 한다. 이는 運送客體의 增減에 따라 正比例的으로 增減하며, 운송량이 없을 경우 혹은 운송을 一時的으로 中止하는 경우에는 전혀 必要치 않는 費用이다. 따라서 比例的 可變費(proportionally variable costs)라 하기도 한다. 閔星奎, 前掲書, p. 393.

46) 美國에 있어서 運送原費의 分類에 對하여는 다음을 참조.

McDowell & Gibbs, *op. cit.* Chapter 15 및 Grossman W.L., *Ocean Freight Rates*, 1956, p. 10.

한편, 不定期船事業에 있어서도 積荷의 운송항해에 관련하여 不可分・連帶的으로 要하는 經費가 있다. 즉 不定期船事業의 經營의 기초로서 要하는 것 즉 資本經費, 선비값가상자비, 保險料 등이 그것이다. 이들은 不定期船事業에 있어서 固定費이다. 또 事業活動 그 자체에 要하는 경비가 있으며 個個의 운송행위마다 不可分・連帶的關係로 필요로 하는 비용이다. 선실의 급료, 食料, 庶費, 諸雜費, 船用品費, 潤滑油費 등이며, 이들은 不定期船事業에 있어서 共通費이다.

3. 不定期船運賃의 下落과 繫船點

不定期船事業에 있어서는 運送業者가 荷主인 需要者의 要求에 適合한 특수한 形態의 운송운역을 提供하는 것이며, 한 港으로부터 다른 어느 港으로 一종의 貨物운송을 계속하는 경우가 많다. 따라서 事業의 성질상 獨占狀態가 成立할 수는 없고 항상 自由競争下에 營業이 行하여지는 것이다. 故로 이 운임은 主로 需要供給의 原則下에 運送業者와 顧客인 荷主와의 協議에 따라 定하여진다.⁴⁷⁾ 그 結果 船腹의 공급이 需要를 초과하고 運送業者 相互間에 경쟁이 격심하게 되면 운임은 下落하여 原送原費에 가까워지는 수가 있으며, 이는 不定期船事業이 自由競争下에 營業을 계속하는 限 點까지 下落的 되는 것이다.

그러나 不定期船業者는 市場의 不況 혹은 경쟁의 경쟁의 結果 운임이 下落하여 運送原費에 가까워진다고 해서 船腹의 提供을 停止하는 것은 아니다. 運賃이 下落하여 運送原費에 가까워지고 또 더욱 下落하여 運送原費 以下로 떨어진다 해도 不定期船業者는 한편으로 事業上의 金融 때문에 所有船을 계속 運航할 必要도 있을 것이고⁴⁸⁾ 또 한편으로는 事業을 中止하고 所有船을 처분한다 해도 그를 위한 若干의 費用——그 船舶에 관한 限 上述의 固定費 全額과 共通費의 一部分——을 要하므로 損失을 감수하면서도 下落된 市場運賃으로 運送需要에 應하게 되는 것이다. 勿論 不定期船業者도 그의 事業을 營利를 目的으로 行하는 以上 無限히 損失을 입고서 所有船의 운항을 계속할 수는 없다. 그들이 損失을 입고서도 운항을 계속하는 것은 장래에 있어서 運賃이 回復되리라는 期待, 따라서 그 경우 損失을 補償할 수 있으리라는 期待에서 일 것이다. 장래에 대한 期待는 전혀 알 수 없는 일이나 海運界에 있어서는 막심한 事業의 不振後에 好景氣時代를 맞거나, 혹은 戰爭 기타 事變에 의해 많은 利益을 얻은 過去의 事例도 있어, 不定期船業者는 目前의 손실을 견디며, 장래의 이익을 위해 事業을 계속하는 것이다.

不定期船業者가 目前의 損失을 견디면서 그의 事業을 계속하는 경우 그 損失을 少額에 그치지 하여야 한다는 것을 두말할 나위가 없다. 그러므로 不定期船業者는 그들이 극히 계산적으로 事業을 經營하는 以上, 運賃下落의 경우에 있어서는 運送航海에 있어서 損失과 繫船함으로써 생기는 損失 가운데서 어느 것이 더 큰 것인가를 고려하여 항상 市場運賃의 變動을 注視하는 것이다. 그리하여 運賃이 原費以下로 떨어진다 해도 이에 의한 損失이 所有船을 처분하는 경우의 損失보다도 가벼우면

47) 小島昌太郎, 前掲書, p. 208.

48) 金融上의 理由 以外에도 船員에 대한 義務, 荷主와의 信用, 會社의 體面 등을 들 수 있다. 그러나 繫船與否는 嚴密한 의미에서 經濟的인 理由에 따라 決定이 된다. A. D. Couper, *The Geography of Sea Transport* (London: Hutchinson & Co. Ltd., 1976), p. 85.

운항을 계속할 것이며, 反對로 계선의 損失 쪽이 운항의 손실보다도 가벼우면 繫船을 하게 될 것이다.⁴⁹⁾ 이와 같이 運賃이 運送原價의 線까지 下落하여 船舶이 운항을 계속함으로써 생기는 損失과 그 선박을 繫船하는데 필요한 비용이 均等해질 때 그 운임은 繫船點에 도달했다고 한다.⁵⁰⁾ 이를 式으로 表現하면 다음과 같다.⁵¹⁾

海運用役을 공급하기 위한 船舶의 原送原價 C_S 는, 間接船費 C_F , 直接船費 C_M , 運航費 C_N 의 合計로서⁵²⁾

$$C_S = C_F + C_M + C_N$$

運賃은 이를 原價 以外에도 正常利潤⁵³⁾을 포함한다. 선박을 계선하는 경우 이에 要하는 繫船費 用 C_L 은, 間接船費 C_F 와 繫船直接船費 C_{ML} 의 合計이다. 그리하여 繫船中에는 선원비, 선용품비, 修繕費, 보험료 등이 運航中의 그것보다 下廻하게 되어, 계선직접선비 C_{ML} 은 운항중의 直接船費 C_M 보다 低額이다. 또 間接船費는 同額이다.

$$C_L = C_F + C_{ML}$$

$$C_M > C_{ML}, C_F + C_M > C_F + C_{ML} = C_L$$

運賃收入額이 R_L 인 경우 운항계속에 의한 赤字와 계선비용이 均等해지면 R_L 은 繫船點이라 할 수가 있다.

$$C_S - R_L = C_L$$

$$R_L = (C_F + C_M + C_N) - (C_F + C_{ML})$$

$$R_L = (C_M - C_{ML}) + C_N$$

- 繫船點은, 운임 R_L 이 그 船舶의 계선에 의해 節減되는 직접선비의 額($C_M - C_{ML}$)과 운항비 C_N 과의 合計額이 均等해지는 경우이며, 운임이 그보다 上廻하는 限 운항은 계속된다.

4. 不定期船 運賃下落의 最低限度

不定期船事業의 경영에 있어서는 能率이 좋은 船舶을 이용하여 이를 巧妙하게 운항을 하는 것이 繫船點을 낮추는 것이며 따라서 競爭力을 높이는 것이 된다. 그러나 어떤 주어진 時期에 하나의 海運市場에 나타나는 不定期船은 各己 그 船舶의 構造와 機關에 따른 能率이 다르며, 따라서 계선점을 달리하게 된다. 그리하여 그들은 各己 船積貨物을 획득하기 위해 競争關係에 있게 된다. 이 競争은 海運不況時 運賃을 어느 정도까지 引下할 것인가 또 이들이 運送原費와는 어떠한 關係를 지니고 있는가를 살펴보기로 한다.

海運界의 不景氣라 함은 두말할 餘지가 없이 海運用役에 대한 世間的 需要가 감퇴하여 船腹의 공

49) 運航에 의한 損失이 繫船에 의한 損失보다 크더라도 運航을 계속하는 特殊한 경우도 있다.

50) 繫船點 理論의 詳細에 관하여는 다음을 참조. 東海林 滋, 海運論, pp. 206~210.

51) 市來清也, 前掲書, p. 227.

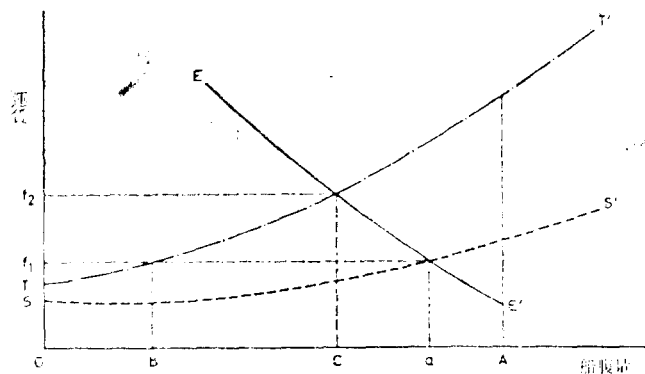
52) 運送原費中 大概 間接船費는 前述의 固定費에 직접선비는 공통비에, 또 運航費는 特別費에 해당한다. 本稿 IV~2 p. 62 참조.

53) 正常利潤(normal profit)은 資本家가 그 資本이 그 事業에 使用되어도 좋다고 생각할 정도로 資本家에 對해 支拂되는 最低額이며, 이는 새로운 企業이 參加하는 경향도 없고 企業이 離脫하는 경향도 없는 정도의 利潤이다. 정상이윤은 經費(outlay)는 아니지만, 費用에 포함된다. 東海林 滋, 海運經濟論, p. 112.

급이 이를 초과하는 경우이다.⁵⁴⁾ 船腹의 供給이 그 需要를 초과한다는 말은 어떤 一定한 運賃을 두고서 하는 말이다. 積荷爭奪의 경쟁은 運賃을 引下하게 할 것이며, 不景氣가 되게 함과 동시에 더욱더 運賃이 下落하면 마침내 어떤 선박에 따라서는 運送원비에 가까워지고 또 어떤 선박에 따라서는 繫船點 以下로 떨어지게 된다. 運賃의 下落이 계선점을 초과한 선박은 그 상태가 存續하는 限 계선을 할 것이며, 供給界로부터 離脫하게 되어 그 만큼 船腹의 供給이 減退하게 된다. 이리하여 船腹의 수요가 감퇴하여 供給이 이에 초과하는 경우에는 경쟁의 結果로서 市場運賃은 항상 下落의 경향을 띄며, 市場運賃이 계선점 以下에 있는 선박이 생기게 되고 繫船點이 점차 증가하여, 그만큼 供給界에 남는 船腹이 감소하여 이 경향이 存續하는 限 마침내 運賃의 下落은 過剩船腹을 계선점의 높이보다 順次的으로 供給계로부터 떨어뜨려 供給선복과 수요선복이 均衡을 이루도록 한다.

그리하여 이 경우 供給선복과 수요선복이 均衡을 유지하게 되는 것은, 한편으로 繫船點의 높이가 경쟁속에서 떨어지기 때문이며, 다른 한편으로는 수요자 가운데 比較的 낮은 運賃을 支拂하거나 혹은 申請運賃이 어떤 선박에 따라서는 점차 그의 계선점과 같아지므로 이를 供給界에 남아 있도록 하는 것이다. 그러므로 이 경우에 있어 決定되는 市場運賃은 供給界에 남아 있는 선박 가운데서 가장 높은 繫船點을 가진 선박의 繫船點이다. 간단히 말하면 이 경우 供給한계에 있는 선박의 繫船點에서 市場運賃은 決定이 되며, 이것이 不定期船事業에 있어서는 하나의 海運市場에 있어서 競爭으로 因해 引下된 運賃의 一般的인 極限이다.

이 關係를 더욱 明白히 하기 爲하여 圖表를 利用하여 說明을 하면 다음과 같다. [그림 3]은 船腹 過剩이 運賃率에 미치는 影響을 나타낸 것이며, 그림에서 OA는 주어진 市場에서의 船腹量을 나타내고, TT' 曲線은 OA 線上에 있어서 다른 여러 船腹들에 대한 D/W 當 運送費用을 나타낸다. SS' 曲線은 이들 선박들에 대한 D/W 當 繫船點上의 運賃率을 나타내며, 各海運企業의 平均可變費用 曲線(AVC)의 最下點, 즉 操業中斷點의 連結線이다. 그리고 EE' 曲線은 船腹에 대한 需要曲線이다. 그림에서 運賃率水準이 f_1 에 머무르게 되는 경우 船腹量 O_a 만이 使用이 되고 나머지 aA 는 繫船에



[그림 3] 運賃率과 繫船點

54) 小島昌太郎, 前掲書, p. 232.

된다. 또 O 와 A 間的 船腹中 O_2 로써 表示된 船腹들만이 利潤을 가지고 運航을 한다. 만약 市場에 있어서 利用可能한 船腹量이 O_2 라고 하면, 運賃은 f_2 에서 決定이 될 것이며, 大部分의 船腹들이 利潤을 내며 運航을 계속할 것이다.⁵⁵⁾

前述한 바와 같이 船腹에 대한 需要가 減退하여 그것이 回復되지 않고, 運賃이 海運用役의 生産費인 原費以下로 계속 下落하는 경우에는 供給의 자동적 감퇴로 운임은 결국 生産費 相當의 點까지 回復된다는 것은 두말할 餘地가 없다. 그러나 實際에 있어서 이의 回復은 그렇게 쉽게 또 빨리 오는 것은 아니고 運賃下落 때문에 海運市場이 甚히 파괴되고, 多數의 海運業者가 事業의 破滅을 맞게되며, 남은 業者도 그의 資力을 크게 耗하는 일도 많은 것이다. 그런 故로 海運業者는 선복의 過剩供給 상태하에 있어서 事業과 資本을 옹호할 必要上 自衛策으로서 相互競爭을 억제하여 人爲적으로 운임을 支配하려는 움직임이 있게 되며, 이러한 필요에 따라 不定期船業者間에 繫船同盟이 計劃된 바 있지만, 이것은 存續性을 지닌 것이 아니다.⁵⁶⁾ 그러나 定期船業者間에는 運賃의 人爲的인 支配를 目的으로 한 海運同盟이 成立되어 있다.

V. 不定期船運賃率의 決定

海運用役의 공급 또는 利用에 대해서 賦課 또는 支拂되는 價格인 海上運賃은 需要와 공급의 합해서 市場諸力에 의해 支配된다. 그러나 海上運賃은 반대로 수요와 공급에도 영향을 미치며, 이들을 量的으로는 調節하게 된다. 즉 價格은 한편으로 市場에 나타나는 需要者의 價格負擔力의 限界를, 다른 한편으로 市場에 참가하는 供給者의 生産原價의 限界를 각기 定하며 이들을 통해서 수요량과 공급량을 規定한다. 따라서 海上運賃은 原則上 수요측의 運賃負擔力을 上限으로 하고, 공급측의 運賃原價를 下限으로 하여 그 범위안에서 현실적인 需要와 供給의 均衡如何에 따라 定해지는 것이다.⁵⁷⁾ 이 경우 상대적인 船腹不足은 운임을 上限으로 가깝게 할 것이며, 반대로 船腹過剩은 운임을 下限으로 接近시키게 된다. 즉 一般價格理論에 따른 움직임을 展開하는 것으로, 具體적으로는 決定樣式이나 變動은 不定期船市場인가 또는 定期船市場인가의 운항양식에 따라 달라지게 된다. 즉 不定期船市場 價格은 個別的인 去來에 있어서 契約當事者의 自由로운 契約에 따라 결정되는 契約價格(contract price)이며, 그의 水準은 契約時의 市場에 있어서 需給均衡事情 如何에 따라 현저하게 規制된다.⁵⁸⁾ 여기서는 이와 같은 不定期船用役의 需給을 特徵지우는 特性과 이들이 不定期船運賃率의 變動에 어떠한 영향을 미치는가에 관하여 考察해 보기로 한다.

1. 不定期海運用役의 需要

運送의 다른 形態와 마찬가지로 不定期海運用役의 需要는 前述한 바와 같이 派生需要이며,⁵⁹⁾ 그

55) A. D. Couper, op. cit. pp. 85~6. 이의 상세한 說明은 前掲書, pp. 234~38. 참조.

56) 本稿 p. 53 參照.

57) 本稿 II-2. p. 53 參照.

58) 織田政夫, 前掲書, p. 292.

59) 本稿 p. 56 脚註(27) 參照.

의 本源은 實로 多樣하다. 오늘날 不定期船運業에 있어서는 선박을 賃借하면서 運航하는 경우도 있고 兩者가 分離되는 경우도 있으며, 선박의 운항은 주로 備船運航이다.⁶⁰⁾ 備船運航의 경우 船主는 한편으로 선박의 需要者가 되고 또 다른 한편으로 運送用役의 供給者가 되기도 한다. 船主所有者와 備船者 사이에서 所有者를 爲해 船主를 찾고, 船主를 爲해 適當한 선박을 찾는 者가 船主仲介人이다. 海運市場에 있어서 需要者 즉 船主로서 나타나는 것은 海運業者, 運送周旋業者(freight forwarder)⁶¹⁾ 및 大荷主이다.

(1) 需要量에 影響을 미치는 諸要因

不定期海運用役의 需要量은 주로 다음 諸要因에 의해 決定된다고 할 수 있다.⁶²⁾ 즉 ① 國際貿易量과 그의 構造, ② 原資材, 農產品 및 工產品의 生産·消費에 관한 地理的 分布狀態, ③ 原產地와 輸入國에 있어서 不定期船으로 운송되는 商品需要의 水準 등이다. 이 가운데 國際貿易量과 그의 構造는 항상 變化하며, 그 原因은 여러가지 物理的·社會的·政治的 또는 經濟的 情勢의 理由 때문이다. 例컨대, 日氣不順으로 인한 一國의 農작은 穀物輸入量을 급격히 增加시키고 따라서 不定期海運用役의 需要를 增加시킨다. 또 一國의 政權變更는 外交政策의 變化를 가져오는 수도 있어 그 結果 海外貿易이 再編成되고, 이는 또 不定期海運施設에 대한 需要의 增加 또는 減少를 가져오기도 한다. 換言하면 貿易量은 不定期船海運市場의 메커니즘 外部에 存在하는 諸要因, 즉 外部要因에 依存하는 것이다.⁶³⁾ 이들 外部要因의 影響은 어느 정도 季節的인 性質의 요인이며, 一般的으로 統計上 不定期海運用役의 需要水準은 國際海上貿易의 증가에 따라 증가하게 된다. 또한 이 需要量은 一般적으로 乾貨物의 海上運送 특히 不定期海運用役 수요의 경우 長期에 있어서 增加하고 있다. 다음으로 위와 같은 여러가지 要因의 影響을 받는 需要量의 彈力性에 관하여 알아보기로 한다.

不定期海運에 있어서 彈力性의 概念이 重要하다는 것은, 그것이 運賃率의 變動에 대해 海運業에 있어서 總收入과 運送量의 反應을 表示한다는 데 있다. 運送需要의 가장 두드러진 特徵中의 하나가 派生需要라는 點이다. 이제 이를 고려한 不定期海運用役의 需要는 運賃率의 變動에 따라 어떻게 變化하는가를 살펴보기로 하자.

이를 위하여는 다른 형태의 運送과 같이 다음 3가지 要因을 고려하여야 한다.⁶⁴⁾

- ① 輸入國에 있어서 散荷物(bulk commodity)이 利用되는 最終生産에 대한 消費者需要의 彈力性 (또는 輸入國에 있어서 完製品에 대한 需要의 彈力性)
- ② 最終生産物의 市價에 있어서 運賃率이 차지하는 量的 重要性
- ③ 代替 즉 運送의 代替手段의 可能性

첫째로 잠시 短期에 있어서 不定期船이 輸入國에서 각기 다른 財貨 및 用役의 生産을 爲해 利用

60) 備船의 形態 및 그의 基本特性에 관하여는 다음을 參照. B. N. Metaxas, *The Economics of Tramp Shipping* (London: The Athlone Press of the University of London, 1971), pp. 27-9.

61) 運送周旋業者에 관하여는 다음이 詳細하다. 李鍾仁, “프레이트·포워더의 機能과 役割에 關하여”, 韓國海運大學「論文集」(人文·社會科學篇) 第13輯, 1978.

62) Metaxas, *op. cit.*, p. 31.

63) *Ibid.*, p. 37.

64) *Ibid.*, p. 44.

되는 撒荷物⁶⁵⁾만을 운송한다고 假定하자. 이 경우, 不定期海運用役의 需要彈力性은 撒荷물이 필요한 最終財貨에 대한 消費者需要의 彈力性에 따라 變化한다. 즉 ① 運賃率의 上昇은 撒荷物價格의 上昇을 초래하고 結果적으로 最終生産物의 價格上昇을 초래한다. ② 最終財貨(또는 用役)의 價格上昇은 수요량의 감소를 초래하여, 이 減少量은 最終財貨에 대한 수요탄력성에 달려 있다. ③ 需要(또는 生産)의 減少는 撒荷物에 대한 需要의 減少를 초래하고 결과적으로 運送用役의 수요를 감소시킨다. 이와 같이 最終生産物에 대한 수요의 彈力性이 크면 클수록 撒荷物運送需要의 彈力性은 커진다.

둘째로, 最終財貨의 總費用의 一部로서 運送費用이 적으면 적을수록 最終財貨의 生産에 필요한 撒荷物運送需要는 더욱더 非彈力的이 될 것이다. 또한 不定期船으로 운송되는 最終財貨의 경우, 最終財貨의 一部로서 運送費가 적으면 적을수록 問題의 最終財貨의 운송수요는 더욱더 非彈力的이 될 것이다. 例컨대, 不定期船으로 運送되는 撒荷物 A와 B가 있다고 하자. 撒荷物A의 海上運送은 最終財貨X의 總生産費 가운데 50%를 차지한 反面 B는 最終財貨Y의 10%만 차지하고 있는 경우, A의 海上運送費를 10% 增加시키면 X의 生産費는 5% 引上될 것이며, B의 그것을 10% 증가시키면 Y의 生産費는 1% 引上된다. 따라서 一般的으로 X 또는 Y의 總生産費 가운데 海上運送費가 차지하는 比率이 적으면 적을수록 撒荷物A 및 B(또는 最終生産物 X 및 Y)에 관하여 海上運送用役에 대한 需要는 더욱 非彈力的이 된다.

세째로, 다른 형태의 운송에 의해 해운용역의 代替가 용이하면 할수록, 어느 特定形態의 운송에 의한 용역의 需要는 더욱 彈力的이 된다. 즉 어느 特定運送用役費가 上昇하는 경우, 그 운송용역은 다른 형태의 운송용역이 利用可能하다면 이들 用役에 比해서 훨씬 더 費用이 높을 것이다. 따라서 短期에 있어서 어떤 航路에 代替運送手段이 있을 수 있다는 事實은 그만큼 利用者에게 폭넓은 選擇權을 부여하는 결과가 된다.

(2) 短期에 있어서의 需要量

不定期海運에 있어서 短期⁶⁶⁾는 利用者인 輸出商이 賣買交涉을 하고 船積을 하게 되는 동안의 2, 3個月인데 反하여, 長期는 이보다 훨씬 더 길어 市場諸力이 均衡을 向해 再調整되도록 必要한 期間을 말한다고 할 수 있으며, 이 再調整過程이 完遂되려면 數年이 걸리는 수도 있다.⁶⁷⁾

短期에 있어서 輸出商이 그의 貨物의 船積과 관련하여 가지는 諸問題는 그가 船積을 遂行하여야 하는 期限과, 該當地域內에서의 船腹利用可能性의 2가지로부터 發生한다. 또 輸出商으로서의 다음 3가지의 短期代替가 可能하다. 즉 ① 貨物의 船積 ② 後日 船積을 하기 위해 商品의 저장 ③ 國內市場에서의 매매 등이다. 그러나 수출상은 輸入國에서의 商品價格을 첫째로 생각해야 하므로 運賃市場의 變動만을 고려해서는 안된다는 것은 明白하다. 換言하면 貨物의 운송계약을 船會社와 船

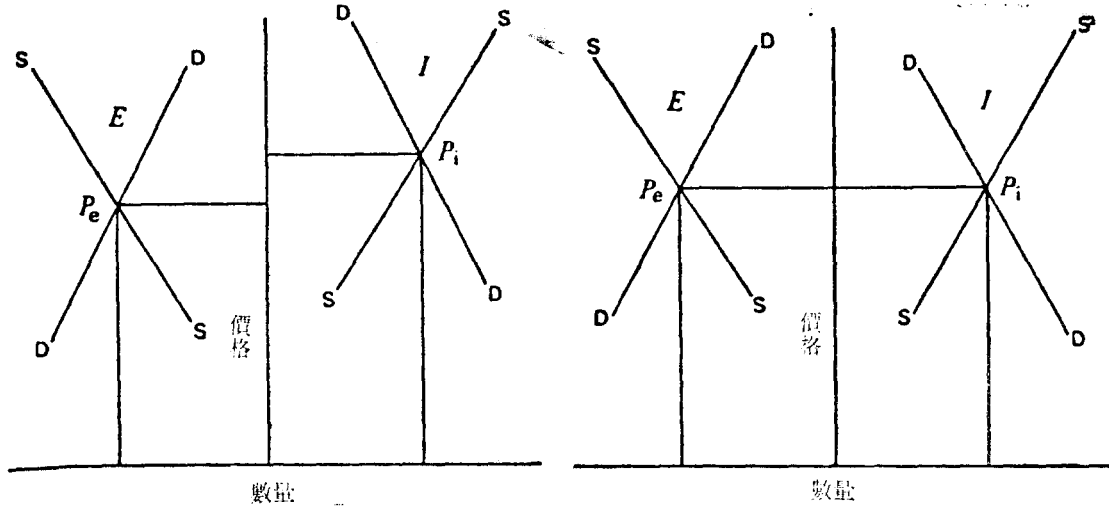
65) 穀物, 鐵鑛石 등 포장을 하지 않고 적재하는 貨物이며, 不定期船에 적재되는 貨物은 大部分이 이 撒荷물이 다.

66) 經濟學에서 區別되는 短期와 長期는 우리들이 보통 생각하는 時間에 의한 區別은 아니고, 觀念的인 區別이다. 통상 短期라 함은 어떤 費用이 固定的인 期間을 말하며, 長期는 固定費가 모두 可變費가 될 정도로 긴 期間을 말한다. 榊原胖夫, 前掲書, p. 46. 東海林 滋, 海運經濟論, p. 111.

67) Metaxas, *op. cit.* pp. 51-2.

결하기 前에 各送荷人은 필요한 時限以內에 去來地域에서의 運賃率水準 및 船腹利用可能性은 물론 수입국에서의 상품의 價格을 고려하지 않으면 안된다.⁶⁸⁾

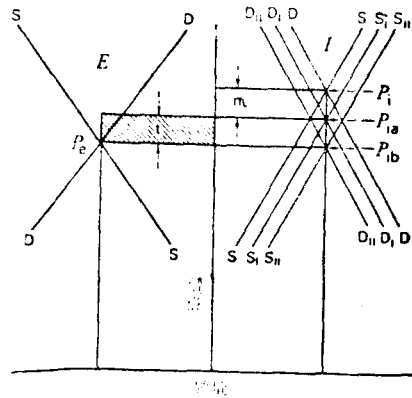
理論의 單純化를 위해 國際貿易에 關稅나 其他 장벽이 없다고 假定하자. 또한 잠시 운송비용도 無視하기로 하자.



[그림 4] 2國間 商品의 需給條件(短期)

[그림 4]의 왼편 그림은 2國間에 무역이 이루어지기 以前에 수출국 E와 수입국 I 2國에 있어서 撤荷, 즉 X에 대한 諸條件을 表示한다. 送荷人은 X를 P_e 價格으로 이미 購買를 하였다, I國은 一定한 量의 X를 生産하고 있지만 不足分을 채우기 위해 一定量을 수입해야 한다. I國에서의 X의 價格 P_i 는 P_e 보다 상당히 높다. 이 경우 兩國間에는 貿易이 있을 수 있는 좋은 條件이 되며 輸出商은 I國에 自己의 商品을 팔고 船積하고자 노력할 것이다.

또 運送費用이 없는 경우를 가정하자. 오른쪽 그림은 $P_e = P_i$ 의 경우이다. 이 때는 兩國間에 貿易이 있을 수 있는 條件이 아니며, 送荷人은 I國에 自己貨物을 팔지 않으려 노력할 것이며, 이의 處分을 위해서 다른 方途를 講求할 것이다. 輸入國에 있어서 X의 價格以外에, I國에 의 貨物運송을 위해 運送계약을 체결하기 전에 送荷人은 運送費用 즉 운임, 貨物보험료 雜費 등의 合算額을 고려하여야 할 것이다. [그림 5]에서 t 는 運送비용이다. 이 그림에서 $P_e + t$ 는 販賣收益인 m 만큼 더 적다. 따라서 이 경우는 貿易이 있을 與件이 된다. 運送費用을 고려한다면, 短期에 있어 送荷人에게 는 두가지의 다른 可能性이 있다. 즉 I에 있어 X에 대한 需給의 諸條件은 D_1, D_1, S_1, S_1 , $D_{11}, D_{11}, S_{11}, S_{11}$ 일



[그림 5] 2國間 商品의 需給條件과 운송비용

68) Ibid, p. 53.

수 있으므로 運送費用이 포함된 수출국에서의 商品의 價格은 輸入國에서의 價格과 同等하거나 또는 보다 높다. 즉 그림에서 $P_o + t \geq P_i$ 가 된다.

주어진 地域에서 利用可能한 船腹이 충분한 경우 또는 送荷人이 短期的인 必要量을 충족시키기에 충분한 선복이 있다고 豫想하는 경우 撤荷物의 輸出入價格과 運送價格과 차이 즉 $P_o + t$ 와 P_i 에 관해 見稍을 해보며, [그림 5]의 대상수익 [$P_i - (P_o + t) = m$]이 그의 利潤極大化의 見地에서 滿足스러운 때는, 수입업자와 c.i.f. 계약을 체결하고 계약기한 이내에 화물운송을 위해 備船을 하는 것이다.⁶⁹⁾

그렇지만 이 m 가 送荷人으로 하여금 成約을 하기에 充分하지 않은 수도 있으며, 더우기 前述한 바와 같이 수출국에서 X 價格(운송비용 포함)이 수입국의 價格과 같거나 더 높은 경우도 있다. 그와 같은 경우 送荷人은 통상 揚地荷主選擇의 조건으로(for orders) 備船을 하게 된다.⁷⁰⁾ 短期에 있어서 또 하나의 可能性은 m 의 幅이 多小 넓다는 것이다. 이 경우 送荷人은 海外販賣를 위해 X 의 追加量을 確保하고자 노력할 테지만, 통상 短期에 있어 不可能한 경우가 많으며, 특히 鑛山에서 나오는 것이란가 또는 수확을 하녀야 하는 경우 그러하다.

따라서 利用可能한 船腹이 있을 때, 貨物積送의 與否, 時期 및 方法에 관한 意思決定에 영향을 미치는 要因은, 수출시장에서의 撤荷價格이라는 것이 明白하다. 더우기 利用可能한 船腹의 與件下에서는 수출상은 最少의 運賃率을 求하기 위해 觀望하는(wait and see) 立場을 取할 수가 있으며, 一定한 水準 이상의 運賃率을 支拂하지 않으려고 할 것이다. 그러나 一般的으로 送荷人은 一定한 期限 以內에 貨物을 積送하녀야 하므로, 價格順應者(price taker)이기도 하다.

(3) 長期에 있어서의 需要量

어느 特定航路의 貿易을 위해 利用可能한 船腹量이 利用者가 필요로 하는 量보다 더 큰 경우, 運賃率은 運送原費의 水準까지 下落할 것이다.⁷¹⁾ 그렇게 되면 결과적으로 船腹이 점차로 脫退를 하여 繫船을 하거나,⁷²⁾ 더 採算이 맞은 다른 航海를 위해 備船이 될 것이다. 따라서 長期에 있어서는 同一航路에 運賃率이 다시 上昇하는 경향이 있을 것이다.

한편 어느 特定航路에 있어 船腹의 供給에 送荷人에게 充分하지 못하다면 運賃率은 上昇할 것이다. 그리하여 運賃率의 上昇은 나아가서 同一航路에 있어 다른 船腹의 參入을 초래할 것이다. 地域內의 生産單位增加는 다시 運賃率이 下落하도록 할 것이다. 따라서 어느 航路를 別途로 생각한다면 長期的으로 船腹均衡의 경향, 즉 수요에 맞는 공급이 되도록 하려는 경향이 있다고 할 수 있다.

그러나 이 均衡은 주어진 與件下에서 주어진 地域 및 期間에 可能할지 모르나, 實로 이러한 均衡이 오랫동안 持續되는 일은 海運界에서는 거의 없다. 주어진 航路에 長期에 있어서 不定期海運需要가 어떻게 變動하는가를 살펴보기 위해 不定期船運賃率이 어느 주어진 期間內에서 一定하다고 하자. 나아가서 또 考慮中인 航路에서의 進展의 결과,⁷³⁾ 수입국에서 撤荷物 X 의 据置需要(deferred

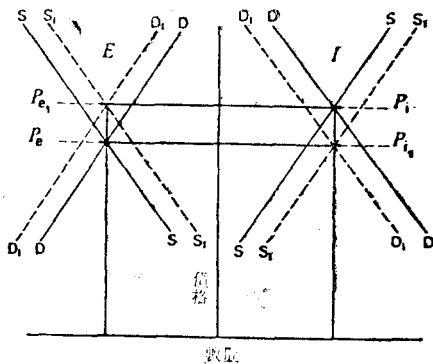
69) Ibid, pp. 55-6.

70) 2港 以上の 可能한 揚荷港을 念頭에 두고 계약하는 경우이며, 船長은 揚荷港到着 이전에 備船者로부터 揚荷港指定指示를 받는다. 布藤豊路外, 前掲書, p. 80 參照.

71) 本稿 IV-3. p. 63 參照.

72) 全世界的으로 低運賃의 경우 많은 船腹이 繫船을 하여야 할 것이다.

73) 例컨대 흉작, 오래 持續되는 鑛夫들의 罷業, 또는 局地戰爭 등의 경우이다.



[그림 6] 2國間 商品需給條件(長期)

당한 販賣利益으로 因해 運賃은 上昇할 것이다. 當時 많은 不定期船腹이 이용이 되고 世界不定期海運市場의 水準이 높다면, 그 항로의 運賃率은 급작히 그리고 민감하게 上昇할 것이다. 한편 상당량 의 선복이 當時에 남아 들고 不定期船運賃市場의 平均水準이 比較的 낮다면, 그 항로의 운임율은 均衡點에 가까워지는 수준으로 서서히 下落할 것이다.

③ 商品 X에 대한 海外需要의 增加의 結果로 輸入國 E에서 의 需給條件은 變化하며(DDSS가 D_1D_1 , S_1S_1 으로 되는 傾向이 있음), 따라서 X의 價格은 P_e 에서 P_{e1} 으로 上昇하려는 傾向이 있을 것이다

④ 輸入國 I에서 의 据置需要가 充足이 되고 商品 X의 國內生産(또는 海外로부터 의 定期的인 공급)이 증가하면, 需給條件은 또한 變化(DDSS에서 $D_1D_1S_1S_1$ 으로 되려는 경향이 있음)하게 되고, 따라서 X의 價格은 P_i 에서 P_{i1} 으로 減少하려는 경향이 있을 것이다.

지금까지 不定期船運賃市場에 있어서 價格 또는 運賃率變動에 관한 限 대단히 중요한 不定期船海運 用役需要의 基本的인 特性을 살펴보았는 바, 이를 整理하면 다음과 같다.⁷⁴⁾ 주

- ① 一般的으로 乾貨物 특히 不定期海運用役의 需要量은 長期에 있어서 增加하고 있다.
- ② 外部要因으로 因해서 어느 주어진 時期에 있어서 不定期海運用役의 需要는 급격하게 變動을 한다.
- ③ 海運企業用役의 需要는 短期에 있어서 價格非彈力的이지만, 反面에 各己 船會社가 제공하는 用役의 需要는 一般的으로 一定하지 않게 價格彈力的이다.

2. 不定期船海運用役의 供給

不定期海運用役供給의 主要한 根源은 比較的 小規模이고 獨立된 船會社이며, 不定期船腹을 所有 하거나 혹은 運航하는 數 많은 船會社들이 있지만,⁷⁵⁾ 그 中 어느 것도 世界의 不定期船市場의 메카

74) Metaxas, *op. cit.* p.62.

75) *Ibid.*, p.65.

76) 오늘날 一般的으로 不定期船事業은 3가지의 形態가 있다. 즉 自己所有의 선박으로 운항하는 경우, 他人 에게 운항을 맡기는 경우 및 他人의 선박으로 운항하는 경우 등이 그것이다. 小島昌太郎, 前掲書, p.95.; Alan E. Branch, *op. cit.* p.170 以下.

니즘에 영향을 미칠 정도로 큰 규모의 것은 없다. 또 하나의 다른 供給源은 소련과 中共을 위시한 東歐圈의 위성국가들이 保有하고 있는 船團들이다.⁷⁷⁾

(1) 供給量에 영향을 미치는 諸要因

長期에 있어서 供給量은 不定期海運用役의 需要水準, 장차의 收益性에 대한 船主의 期待, 선박의 建造 및 운항을 위한 技術進步, 港灣開發, 世界造船業界의 生産能力 및 利用水準 등 몇가지 要因에 의해 결정이 된다. 이들 要因 以外에도 不定期船의 生産能力에 영향을 미치는 전혀 豫測할 수 없는 要因들이 몇가지 있으며, 이들을 整理해 보면 다음과 같다. 즉, ① 어떤 航路 또는 年中 어느 時期에 있어서 不順한 天氣狀態, ② 荒天時 損傷을 피하기 위해 船長이나 船員이 適切한 조치나 注意를 하겠지만, 程度의 차이는 있을 망정 損害를 전혀 排除할 수는 없다. ③ 좌초, 충돌, 부두와 접촉, 화재발생, 豫測하지 않은 機關部品の 고장 등과 같은 事故도 선박의 減速을 초래하고 수리를 위한 港內의 지체를 일으키는 要因이다. ④ 積揚荷港에서의 勞動紛爭 및 罷業, 惡天候로 인한 荷役作業의 지연, 內陸運送의 지연 등은 선박으로 하여금 며칠씩 지연케 한다. ⑤ 船底의 汚損은 선박의 저항을 증가시켜 減速을 초래한다. ⑥ 선원의 심한 疾病이나 負傷으로 因해 離路(deviation)를 하는 수도 있으며 航海日數를 더 길게 한다.

技術進步의 결과 오늘날은 船舶들이 高速化·大型化되었으며, 보다 安全運航이 可能해졌고, 따라서 톤-마일當 보다 낮은 코스트로써 同一한 用役을 生産할 수 있게 되었다. 그리하여 長期에 있어서 平均運賃率은 낮은 水準으로 유지할 수가 있게 되었다.

(2) 短期에 있어서의 供給量

어느 정도의 期間이 短期라고 확실히 말할 수는 없으나, 2,3個月 혹은 不定期船이 最長의 往復航海를 마치는 데 필요한 期間보다 若干 긴 기간을 短期라 할 수 있다.⁷⁸⁾ 分析의 便宜上 短期에 관해 다음과 같이 假定하기로 한다.

① 建造 또는 改造中의 선박이나 長期間 修繕中인 선박은 總供給의 一部로서 간주하지 않는다.

② 船齡上 곧 解體될 豫定인 선박은 總供給의 一部로 간주한다.

그렇다면 短期에 있어서는 船腹의 확장이나 축소는 있을 수 없다. 그러나 이 말은 短期에 있어 實情의 供給量이 不變이라는 뜻은 아니다. 運賃率이 均衡點 이상에 있고, 그것이 上昇 추세라고 船主가 豫測한다면, 다음 몇가지의 결과로서 實際의 공급은 增加할 것이다.

① (i) 定期檢査 및 수리의 全體的인 또는 部分的인 延期

(ii) 航海中 最大의 速力

(iii) 主로 時間과 作業에 의한 積揚荷作業의 신속

② 繫船中인 不定期船腹의 再就役

③ 인접기업⁷⁹⁾들의 각己 市場에 있어서 收益性이 별로 없다면, 이들 生産單位들의 不定期船運賃

77) 이들 社會主義經濟體制下의 海運은 모두 國營이며, 高度의 運임 dumping 으로써 既存의 海運秩序를 어지럽히는 것이 오늘날 海運의 國際環境의 一面이다.

78) Metaxas, *op. cit.* p. 93.

79) 不定期船企業의 인접기업이라 함은 定期船, 탱커 등을 일컬음.

市場에서 參入.

만약 大部分의 航路에 運賃率이 均衡點에 있거나 그 以下에 있으며, 市況의 早期回復이 없을 것이라고 船主가 豫測한다면 實際의 공급은 다음 몇가지로서 減少가 될 것이다.

- ① (i) 航海中 선박의 平均速力의 減少
- (ii) 最大의 운송능력보다 적은 貨物量의 成約
- (iii) 運賃率이 보다 높은 곳에서의 成約을 위해 空船으로 보다 長期의 航海
- (iv) 積揚荷作業의 完만
- ② 不定期船腹의 定期船市場에로의 參入
- ③ 航海終了와 함께 繫船

이와 같이 운임율의 수준과 그에 관한 豫測에 따라 船會社들은 短期에 있어 利潤을 極大化하고 損失을 極少化하려고 船腹을 調節한다. 따라서 短期에 있어서 實際의 供給變化는 있을지언정, 어느 주어진 時期에 있어 總供給은 축소 또는 확장이 있을 수 없다. 換言하면 短期에 있어서 供給은 非彈力的이다.

(3) 長期에 있어서의 供給量

長期라 함은 不定期船의 平均經濟 수명보다도 약간 더 長期라고 생각해야 한다.⁸⁰⁾ 그 期間동안 —約 25年이라고 하자— 船腹의 供給은, 企業이 다음中 어느 것을 擇할 것이므로, 實質的으로 擴張될 수 있다.⁸¹⁾

- ① 新造船의 發注
- ② 탱커, 定期船 및 旅客船의 不定期船으로의 改造
- ③ 不使用船舶의 長期修繕

또한 長期에 있어서 다음 2가지도 企業에 따라 自由이므로 船腹의 供給은 實質的으로 축소될 수도 있다.

- ① 船舶의 解體
- ② 不定期船의 定期船, 탱커 등으로의 改造

長期에 있어서 供給量에 영향을 미치는 여러가지의 要因에 관하여는 前述한 바 와같거니와,⁸²⁾ 企業이 船團을 확장하려는 決心과 新造船의 引渡日間에는 時間差(time-lag)가 있으며,⁸³⁾ 이는 造船能力과 世界造船所의 利用水準에 基因하는 것으로 船腹擴張 期間中의 가장 두드러진 特徵中의 하나이다. 한편 船腹의 축소를 阻害하는 要因으로는 船主들이 市況의 回復을 期待하여 老朽船의 解體를 꺼려한다는 點과 造船所側의 營業 方針이다.

[그림 7]은 需要期間中의 供給과 價格變動과의 關係를 나타낸 것이다.

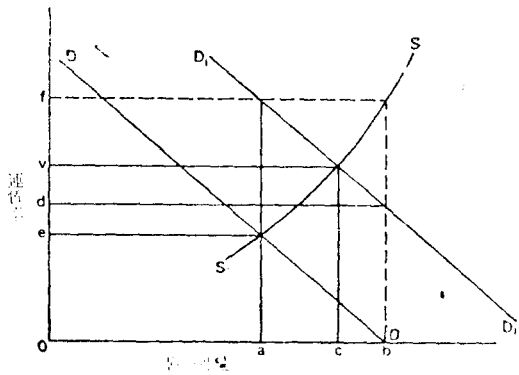
80) Ibid., p. 95.

81) Loc. cit.

82) 本稿 V—2. p. 72 參照.

83) 보통 造船業者와 船主間에 正式契約(forward commitments)이 常例이지만, 造船能力 밖의 發注를 받아 超過契約(builder's over-commitments)을 체결하는 수도 있으며, 이 경우 引渡日에 관하여 契約違反이 된다.

不定期海運用役に 대한 需要의 上昇은 均衡運賃率을 O_0 로부터 O_1 로, 均衡運送量을 O_0 에서 O_1 로 上昇시킨다. 또 前述한 時間差로 因해 供給은 數個月이 經過한 後라야 운임율의 증가에 反應하게 된다. 原來의 需要增加가 있게 되던, 新조선의 건조가 끝날 때까지는 實質的으로 大量의 不定期海運用役의 供給은 不可能하다. 따라서 中間期間에 있어서 需要의 增加는 운임율을 上昇시킨다. 또 만약 需要가 DD 에서 D_1D_1 으로 증가하는 데도 供給이 O_0 水準에 머무른다면 平均運賃率은 O_1 로 上昇할 것이며, 이는 새로운 수요를 不變의 供給에 一致시키는 平均運賃率이다. 運賃은 同상 민감하게 反應하며, 수요가 증가한지 2,3週 이내에 O_1 로 上昇하여 新조선의 건조가 完了될 때까지 2,3個月 머물러 있을 것이다. 그리하여 새로운 船腹의 市場에 參入하면, 用役의 生産은 O_0 로 擴張되고, 운임율은 급작이 O_0 수준으로 떨어지게 된다.

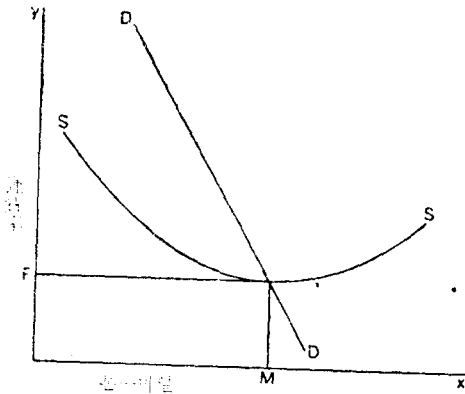


[그림 7] 需要期間中の 供給과 價格變動

3. 不定期海運用役의 需要 · 供給 및 運賃率

(1) 海運에 있어서 需給均衡

價格變動과 市場에서의 價格形成機構를 理解하려면 均衡의 概念을 응용하는 것이 대단히 중요하다. 만약에 企業의 新規參入도 없고 既存企業의 脫退도 없을 정도로 運賃率이 유지되고 있다면, 世界의 不定期船業界는 安定된 長期均衡에 있다고 할 수 있다.



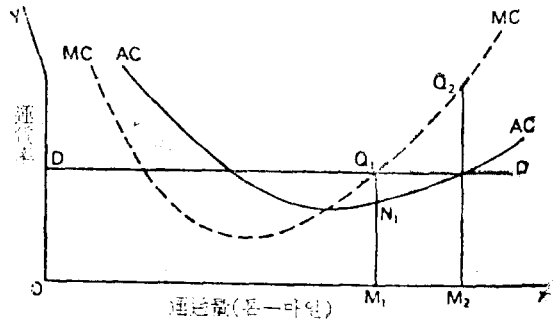
[그림 8] 不定期海運業의 均衡

이때 필요한 不定期海運用役に 대한 平均運賃率은 이들 用役을 生産하는 데 든 平均費用⁸⁴⁾과 一致하게 된다, 既存 不定期海運業者들은 各己 追加航海로부터 얻어지는 收入이(正常利潤을 포함하여) 追加用役의 生産에 필요한 비용을 지불하는 데 充分한 運賃率로 成約을 할 것이다. 換言하면 追加航海當費用 즉 限界費用은 限界收入과 一致하는 것이다. [그림 8]은 企業의 均衡狀態의 長期的인 추이를 나타내고 있다. 만약 企業이 均衡狀態에 있다면, 100萬톤-마일로 表示한 產出量은 수요곡선 DD 가 企業의 長期供給曲線인 SS 의 最下點과 交叉하는 點에서 결정이 될 것이다. 그리고 그 때의 總產出量은 OM 이고 平均運賃率은 OF 가 될 것이다. 두말할 餘地가 없이 長期의 永久的인 均衡상태는 이루어진 적도 없고 앞으로 이루어질 것 같지도 않다. 前述한 바와 같이 經濟的 · 政治的 · 社會的 · 物理的 또는 技術的인 성질의 要因들이 끊임없이 作用하여, 결과적으로 均衡

84) 平均費用(average cost)은 總費用을 產出量으로 나눈 값이다.

狀態를 變化시키고 있는 것이다.⁸⁵⁾

[그림 9]는 企業이 全般的으로 不均衡狀態에 있을 때 어느 한 不定期船企業이 어떻게 利潤을 極大化하는가를 表示하고 있다. 만약 不定期船企業이 OM_1 톤-마일 생산하고 있다면, 그 點에서 限界費用과 限界收入이 一致하므로 $[MC=MR]$ 均衡狀態에 있게 될 것이고 利潤은 極大化된다. 그러나 그 產出量에서 企業의 平均收入 M_1Q_1 은 平均費用 M_1N_1 을 초과하고 있으므로 正常利潤보다 더 많은 利潤을 내고 있다. 그렇게 되면 超過利潤에 의해 新規企業의 參入이 있게 되고, 그 企業은 不均衡狀態에 있게 된다. 新規企業의 參入으로 長期에 있어 總供給은 늘어나고 運賃率は 下落하여 個人企業의 수요곡선은 그의 最下點에서 平均費用曲線과 接할 때까지 떨어지게 되고, 利潤은 正常으로 還元된다. 그러나 不定期船企業이 OM_2 를 생산한다면 平均費用과 平均收入이 같아져 그 企業은 均衡狀態에 있게 된다. 그렇지만 利潤을 極大化하고 있는 것은 아니다. 톤-마일로 表示한 產出량 OM_1 에서 生産의 限界費用 M_2Q_1 은 限界收入 M_1N_2 를 초과하고 있으며, 企業은 OM_1 이후 생산한 每追加單位마다 總利潤을 減少시키는 結果가 될 것이다. 어떠한 경우를 假定하든 企業은 不均衡狀態에 있게 되고 平均運賃率は 不斷히 變動을 한다. 運賃率が 限界 및 最少平均費用과 一致할 때만이 個別企業이나 不定期海運業界가 全般的으로 完全한 均衡狀態에 있게 되는 것이다.



[그림 9] 不均衡狀態下의 不定期企業의 利潤極大化

安定된 均衡狀態가 없다고 해서 不定期船市場의 메커니즘의 機能이 長期均衡을 이루려는 傾向으로 特徵지워지지 않는 것은 아니며, 供給者의 市況에 대한 船腹調節로 外部要因에는 關係없이 均衡狀態를 이루려는 傾向이 있다.

(2) 短期에 있어서의 需給과 運賃率

前述한 바와 같이 短期에 있어서는 船腹이 實質적으로 擴張 또는 縮少되지 않으며, 不變의 傾向이 있다. 또 船舶의 注文과 引渡 사이에는 통상 12~18個月이 걸리더, 造船所에 受注量이 많으면 3~4년이 걸리는 수도 있다.

不定期海運用役에 대한 需要量의 增加는 運賃率의 急上昇을 초래하는 反面, 이의 減少는 운임률을 낮은 水準으로 下落하게 한다. 즉 結論적으로 운임률의 短期變動은 부정기해운용역에 대한 需要量의 直接的인 結果라고 말할 수 있다.

(3) 長期에 있어서의 需給과 運賃率

長期에 있어서 船腹의 擴張 또는 縮少에 영향을 미치는 諸要因의 性質에 관하여는 前述한 바와 같지만 2가지를 더 添言하면 다음과 같다.

85) Ibid., p. 192.

① 船隊를 擴張하려는 船主의 決心과 新造船의 引渡日間에는 적어도 12~18個月의 時差가 있으며, 造船所의 受注가 많을 때는 3~4年이 걸리는 수도 있다.

② 一般的으로 운임률이 높을 때는 船主의 期待는 높으며, 反面 운임률이 낮은 水準일 때는 展望이 悲觀的이다. 運賃率이 높은 比較的 短期間 이내에 大部分의 注文을 조선소에 하는 反面 市場의 운임률이 낮은 水準을 유지하고 있는 보다 長期의 期間中에는 新造船의 發注는 아주 적다.

이제 外部要因이 어떻게 市場價格을 급격히 變動시키는지를 살펴보기로 하자. 外部要因의 영향으로 부정기해운용역의 수요가 커지면, 운임률도 多少 급격히 上昇하게 된다. 그와 같은 需要 및 價格이 증가하는 量과 期間은—다른 條件이 一定하다면—원칙적으로 그 要因의 影響에 달려있는 것이다. 그와 같은 수요와 價格의 變動은 市場의 供給側에 심한 反應을 나타낸다. 運賃率이 높을 때는 企業의 期待가 높아지고 따라서 船主는 船隊를 擴張하려는 決心을 하게 되고, 이때 新規企業의 參入도 있을 수 있다. 好況時에는 企業은 過剩投資를 하려고 할 것이며, 이 결과 結局에는 船腹의 過剩이 되어 長期에 있어서 平均運賃率의 水準은 比較的 낮아지게 되는 것이다. 換言하면 運賃率의 급격한 變動은 不定期海運運用에 대한 需給을 調和시키기가 어려운 데 있는 것이다. 또한 市場의 變動에 대해서도 전혀 豫測할 수가 없다.⁸⁶⁾ 또 어느 時點에 있어서 供給은 非彈力的인 反面 需要는 아주 彈力하게 變할 수도 있다.

4. 不定期船運賃率의 決定

앞에서 均衡의 概念과 長短期에 있어서 需給과 運賃率變動과의 關係를 살펴 보았다.

前述한 바와 같이 短期的으로 市場에 나타나는 船腹需要는 상당히 彈力的인 움직임을 展開한다.

이에 대해 供給船腹量은 長期的으로는 운임의 上昇에 대해 造船發注를 통해 豫見한 反應을 表示한지만, 운임저하에 대하여는 短期的으로는 非彈力的이다.⁸⁷⁾ 따라서 不定期船市場은 短期的으로 彈力한 需給不均衡을 생기게 하며 그 때문에 市況은 격심하게 變動하고, 長期的으로는 供給過剩이 供給不足보다도 長期化하여 慣性的인 不況에 빠지기 쉽다고 하는 本源的인 性格을 지니게 되는 것이다.

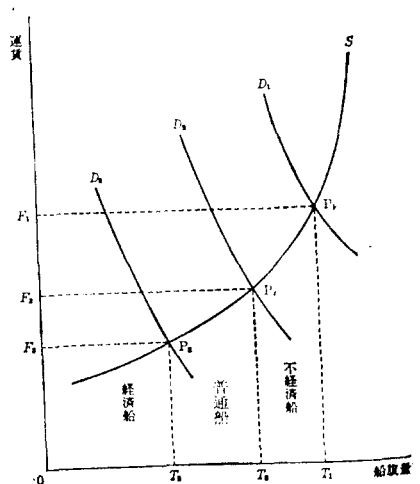
이와 같이 하여 생기는 需給不均衡은 船主間에 積荷獲得競争을 또 荷主間에 선복획득경쟁을 야기시키므로 實際 以上으로 과장되어 去來價格으로 反映이 된다. 그 결과 운임 또는 船料의 水準은 需給均衡事情의 變化에 따라 심하게 變動을 한다. 基本的으로 海上運賃은 運賃負擔力을 上限으로 하고 運送原價(損益分岐點)를 下限으로 하여 그 범위 안에서 決定이 된다. 不定期船市場價格은 短期的으로는 需要曲線과 供給曲線이 交叉하는 點에서 均衡價格이 形成된다. 그러나 長期的인 不定期船市場價格은 市場에서 支配的인 地位를 占하는 經濟船의 운송원가(適正利潤을 포함)에 의해 규정된다.⁸⁸⁾ 價格競争이 行해지는 自由 競争市場에서는 生産코스트가 主된 競争要因이 되며, 繫船點이 높은 것부터 차례로 경쟁의 序列을 이룬다. [그림 10]에서 선복의 需給事情이 均衡(P_1) 때지는 供給不足狀態에 있을 때는 모든 선박(OT_1)이 收益성이 있는 운임(OF_1)을 確保한다 해도 일단 供給

86) C. F. H. Cuffley, *Ocean Freight and Chartering* (London: Staples Press, 1972), pp. 402-10.

87) 本稿 p. 73 參照.

88) 織田政夫, 前掲書, p. 295

過剩事態가 되면 短期均衡價格은 平均的인 운송원가의 水準까지 떨어지고 그 운임수준(OF_2)은 모든 船舶에 대해 採算을 보증하는 것은 아니어서 그들이 不經濟船의 계선점을 下廻하게 되면 剩餘船腹(T_2T_1)은 계선점이 높은 선박의 順으로 계선 혹은 解體가 不可避해진다. 그래도 선복과잉사태가 해소되지 않으면 短期均衡價은 더욱 더 떨어져 그 수준(OF_1)은 普通船의 채산도 보증할 수 없게 된다. 그러하여 普通船 및 經濟船의 운송원가 수준까지 떨어진다. 그렇다면 好況에 比해 不況期間이 긴 不定期船市場의 價格은 長期的으로는 支配的인 地位에 있는 最適經濟船의 運送 코스트水準에 의해 指導되는 경향을 表示한다고 할 수가 있다.



[그림 10] 不定期船運賃의 決定

Ⅵ. 結 論

不定期船은 世界를 單一市場으로 하는 廣域市場에서 有利한 需要를 찾아 不定期로 航海를 한다. 따라서 不定期船市場에의 參入은 技術的·制度的으로 容易하며, 특히 參入障壁은 없다. 그러므로 이 市場은 參加企業이 無數히 存在하는 競爭市場形態를 이루고 있다. 따라서 單一企業의 需給調整에 의해서 市場全體의 需給事情에 영향을 미친다는 것은 不可能한 일이다. 또한 企業相互間에 存在하는 生産條件의 差異에 依해 카르텔을 結成하는 것도 困難하다. 故로 不定期船市場은 完全競爭에 가까운 市場構造를 이루고 있다. 勿論 完全競爭에 가까운 市場이라는 말은 完全競爭市場이라는 뜻은 아니다. 즉 不定期船運送需要의 不均質的인 성격, 不定期船企業이 가지는 特殊能力, 不定期船企業과 運送需要者間의 긴밀한 유대관계, 運送需要者의 不定期船市場에 대한 知識의 不充分, 不定期船市場의 分割性 등 完全競爭을 阻害하는 몇가지 要因 以外에도 開發途上國에서 볼 수 있는 貨物留保政策이나, 先進國에서의 造船業·海運業에 대한 政府援助는 통상의 市場機構를 歪曲시키며 需給의 均衡에 영향을 미치고 있다. 따라서 不定期船市場에 있어서 需要供給 또 이들에 의해 決定이 되는 運賃도 市場諸力에 의해 決定되지 않고, 여러가지 干涉에 의해 歪曲되는 傾向이 있다는 것을 否認할 수 없다.

그러나 本稿에서는, 物的 내지는 技術的으로 보아 不定期船市場에 있어서 商品 즉 用役의 質的差異는 無視할 정도이며, 市場의 知識에 있어서도 船舶仲介人의 機能遂行으로 因해 不完全성은 거의 없다는 見解를 받아들여 不定期船海運市場을 古典的인 完全競爭市場으로 看做하여 理論을 展開하였다.

이와 같은 完全競爭市場에서 形成되는 價格은 長期的으로는 代表的企業의 最適操業度에 있어서 平均費用에 의해 說明이 되지만, 短期的으로는 各企業의 供給函數를 가지고서 集計的으로 構成되

는 市場의 供給曲線과, 需要曲線과의 交點에 의해 決定이 되는 것이다. 그리하여 이 경우의 이론바 短期均衡價格이 現實의 市場價格에 있어서 理論的으로 說明할 수 있는 것 가운데 가장 가까운 價格이라고 할 수 있다. 不定期船의 경우 各己 企業의 供給函數는 어떻게 형성되는 가인가를 分明히 하는 것이 이론바 繫船點의 理論이며, 이는 一般產業에 있어서 價格이 下落하는 경우 操業을 계속하는 最低의 價格, 말하자면 價格이 그 以下로 低下하면 操業을 中斷하는 操業中斷點에 該當한다.

前述한 바와 같이 不定期船市場은 運送需要의 性格上 需要者와 供給者가 無數히 存在하는 世界를 單一市場으로 하고 있어, 市況을 變動시킬 정도의 獨占的企業이 存在할 수는 없고, 또 價格競爭의 排除를 目的으로 한 카르텔의 結成도 어려운 環境이다. 따라서 필연적으로 自由競爭이 展開되고, 운임 및 傭船料 등의 去來價格은 市場을 構成하는 需要와 供給의 均衡如何에 따라 自動的으로 變動을 한다. 이와 같은 需要와 供給의 基本的인 特性은 不定期市場에 있어서 運賃率의 變動에 關한 限 대단히 重要한 意義를 가지며, 먼저 不定期船用役에 대한 需要의 特性을 보면 다음과 같다.

① 一般的으로 乾貨物의 海上運送, 특히 不定期船用役에 대한 需要量은 長期에 있어서는 增加하고 있다.

② 外部要因으로 因해서 不定期船用役의 需要는 어느 주어진 時點에 있어서는 민감하게 變動할 수 있다.

③ 海運業用役의 需要는 全體的으로 보아 短期에 있어 價格에 대해 非彈力的이지만, 個別企業의 경우에는 一般的으로 價格에 대한 彈力性이 無限大이다.

한편 供給의 特性은, 短期에 있어서 供給의 擴張 또는 縮少가 있을 수 없고, 또 長期에 있어서는 船團擴張의 決心과 新造船의 實際 引渡日間에 時差(time-lag)가 있으며, 一般的으로 船主는 그들의 老朽船이나 不經濟的인 船腹을 處分하려 들지 않는다는 點이다. 따라서 供給은 어느 주어진 時期에 있어서 非彈力的이고, 需要와 價格變化에 相應할 수가 없다.

結論的으로 運賃率의 短期變化는 不定期海運用役에 대한 需要量變化의 直接的인 結果라고 말할 수 있다. 한편 長期에 있어서는 外部要因이 擴張 또는 縮少의 船腹供給에 影響을 주는 바, 이 外部要因의 影響으로 不定期船用役의 需要가 높아지면 運賃率도 多少 급격하게 上昇할 것이다. 또 높은 運賃率이 유지되는 期間에는 企業들의 期待가 커져, 船主들은 船腹의 擴張을 결심할 것이다. 이 期間에 다른 新規企業의 參入도 있을 것이다. 또 長期에 있어서는 平均運賃率이 比較的 낮은 水準까지 低下를 하게 된다.

參 考 文 獻

- 金日坤, 經濟學原論(서울: 貿易經營社, 1980)
 金孝謙, 海運經濟論(서울: 章旺社, 1954)
 南惠祐, 價格論(서울: 博英社, 1979)
 閔星奎, 海運經濟學(釜山: 韓國海洋大學 海事圖書出版部, 1973)
 朴洪立, 經濟學原論(서울: 博英社, 1978)

- 梁時道・劉頌甲, 最新海運法規(益山: 南山海洋大學 海運刊行部, 1978)
- 池田知平, 海運市場論(東京: 有斐閣, 1958)
- 松研 進, 海運(東京: 有斐閣, 1961)
- 神原静夫, 交通の経済理論(東京: 大明堂, 1973)
- 小島昌太郎, 海運賃率論(東京: 有斐閣, 1928)
- 市來清也, 海運實務の基礎(東京: 東洋經濟新報社, 1978)
- 塚本撰一, 海運同盟入門(東京: 成山堂, 1972)
- 宮本清四郎, 海運同盟制度論(東京: 海文堂, 1978)
- 岡庭博, 海運の概要(東京: 成山堂, 1977)
- 岡庭博, 海運の經營(東京: 海文堂, 1968)
- 松葉榮重, 海運論(東京: 中央經濟社, 1967)
- 布藤豊路外, 海運實務指針(東京: 海文堂, 1966)
- 織田政夫, 海運經濟論(東京: 成山堂, 1977)
- 東海林 滋, 海運論(東京: 成山堂, 1975)
- 東海林 滋, 海運經濟論(東京: 成山堂, 1965)
- 池田一新, 不完全競争の理論(東京: 白桃書房, 1965)
- A. D. Couper, The Geography of Sea Transport, London, Hutchinson University Library, 1976.
- Alan E. Branch, The Element of Shipping, London, Billing & Sons, Ltd., 1977.
- B. N. Metaxas, The Economics of Tramp Shipping, London, The Athlone Press of the University of London, 1971.
- Carleen O'Loughlin, The Economics of Sea Transport, London, Pergamon Press, 1967.
- C. F. Cufley, Ocean Freights & Chartering, London, Staples Press, 1972.
- D. Philip Looklin, Economics of Transportation, Homewood, Richard D. Irwin, Inc., 1954.
- Donald Dewey, The Theory of Imperfect Competition, London, Columbia University Press, 1969.
- H. Grapios, Tramp Shipping, 1959.
- J. Bes, Chartering & Shipping Terms, 7th Ed.
- Lane C. Kendall, The Business of Shipping, 2nd Ed. Cambridge, Cornell Maritime Press, Inc., 1976.
- McDowell & Gibbs, Ocean Transportation, New York, McGraw Hill Book Co., 1954.
- P. M. Alderton, Sea Transport, Operation & Economics, London, Thomas Reed Publications Ltd.
- Steward R. Bross, Ocean Shipping, Cambridge, Cornell Maritime Press, 1956.
- S. C. Sturmy, British Shipping and World Competition, The Athlone Press, 1962.
- Victor Dover, The Shipping Industry, New York, Edward W. Sweetman, 1952.
- William L. Grossman, Ocean Freight Rates, Cambridge, Cornell Maritime Press, 1956.