

● ● ● ●  
해운상식

해상화물(곡물)수송을 위한  
해상운임의 결정방법 ②



전우평  
오션 차터링 사장

(지난호의 계속)

\* 예상 수익/비용 내역 \*

항목	내역		비용	수익	비중
운임	57,750.00	MT X USD 138.00 = USD		<b>7,969,500.00</b>	
용선료		87,500.00 X 64.00	<b>5,600,000.00</b>	= USD	71.65%
유류비	IN PORT	IFO	39,375.00		
		MDO	5,850.00		
	AT SEA	IFO	1,177,312.50		
		MDO	17,745.00		
여유분		IFO	90,562.50		
		MDO	1,365.00		
항비	유류비 소계		<b>1,332,210.00</b>		17.05%
	선적항		150,000.00		
	하역항		50,000.00		
	PANAMA		135,000.00		
	항비 소계		<b>335,000.00</b>		4.29%
	조출,체선료		<b>100,000.00</b>		1.28%
	HOLD CLEANING		<b>5,000.00</b>		0.06%
	통신비		<b>3,000.00</b>		0.04%
	야간작업비 및 QDA MONEY		<b>30,000.00</b>		0.38%

항 목	내 역	비 용	수 익	비 중
	훈증시선주비용	3,000.00		0.04%
	용선보험료	6,000.00		0.08%
	수수료(운임에대한)	398,475.00		5.10%
	기타비용(WEATHER ROUTING 서비스 비용등)	3,000.00		0.04%
소계		7,815,685.00	7,969,500.00	100.00%
BAL		153,815.00		
대계		7,969,500.00	7,969,500.00	

\* 예상 운임에서 용선료를 제외한 모든 비용의 합계를 제하여, 예상 소요기간으로 나눈 것을 CHARTER BASE라 하여 수행선박을 용선하게 될 경우 그 용선하고자 하는 선박에 지불할 수 있는 용선료의 기준이 된다

참고로, USD7,969,500에서 용선료가 아닌 비용의 합계 USD2,215,685를 뺀 금액 USD5,753,815 을 예상 소요 기간인 64일로 나눈 USD89,903.36이 상기 운송의 CHARTER BASE가 됨과 동시에 임계 용선료가 되는 것이다. 만일 용선료가 고정되어 있다면 이를 기준으로 역산하여 적정운임을 산출하여 화주에게 제시한다.

상기에서 운임을 결정하는 많은 요소가운데, 비중의 대소에 따라 정리하면 아래와 같다.

용선료	71.65%
유류비	17.05%
수수료	5.10%
항비	4.29%

이는 서두에서 언급한 바와 같이, 운임 결정요소에서 용선료가 차지하는 비중이 절대적임을 보여주고 있다.

\*\* 화물의 운송 방법에 의한 운송계약 형태  
상기 화물 수송을 위하여 화주는 아래의 열거하는 수송방법중 하나를 택일 할수 있다.

#### A. 항차용선(VOYAGE CHARTER)

화물 운송을 위하여 해상운임 단가를 METRIC TON 을 운임산정 기본 단위로 하여 해상운임을 계약하는 방법이며, 이는 해상화물 운송에 있어 기본적인 운송계약방식이며 대부분의 일반

화주가 선호하는 화물수송 개념으로, 일단 운임율이 정해지면 화주는 화물 수송을 위하여 약정된 해상운임만 지불하는 계약 방식(단, 체선료 발생시 이는 계약에 근거한 지체보상금 차원의 다른 비용임)

#### B. 기간용선(TIME CHARTER)

화주가 선박을 소유한 선주로 부터 화물을 수송할 선박을 일정 기간동안 기간용선(TIME CHARTER)하여 화물을 수송하는 방법

기간용선 방식은 화주가 선박운항에 대한 기본적인 KNOW-HOW와 선적항 및 하역항에 대하여 충분한 사전 지식을 가졌을 때 가능하다. 기간용선은 화주(CHARTERERS)가 상기 화물을 운송하기 위하여 선주로부터 선박을 일정기간 용선하여 화물을 운송하는 방식이며 화주는 일일을 기준으로 하여 선주로 부터 본선의 인수(DELIVERY) 후부터 본선이 하역항 인천에서 화물 하역 완료후 인천항을 출항하여 선주

에게 본선을 반선(REDELIVERY) 할 때 까지 소요되는 일자를 계산하여 매번 15일간에 해당하는 선박 용선료를 선 지불하는 방법이다. 선박을 정기용선 시 선박운항을 위하여 발생하는 모든 운항경비(유류대/선적 하역항 항비/운하 통과비..기타 제반비용)는 화주(용선주)가 부담한다.

기간용선의 장점은 화주가 선박을 직접 운항함으로써 선박 운항에 필요한 제반비용을 절감하여 해상운임의 단가를 절감할수 있는 요인이 있으나 일기 및 기타 선적항/하역항에서 예기치 못한 사태(선석 혼잡/일기 불순)가 발생

할 경우 VOYAGE CHARTER(항차용선)로 화물운송 계약을 체결하였을 때 보다 화주는 더욱 큰 운송비용을 감수하여야 한다.

#### 4. 향후 해운시장의 전망 및 대처 방안

아래에서 보면, 2004년 대비 2005년의 5대 건화물의 이송량(수요)의 증가율이 9%->7%로 급격한 하락을 보였으며, 이와 더불어, 건화물선(공급)의 증가율은 2004년 대비 2005년 4%->7%로 급격한 상승을 보였다. 이로 인해 2005년은 2003년 해운시장의 본격적인

5대 건화물의 해상운송현황

(단위: 백만톤)

화물	2004	2005	2006	2007	2008	예상
철광석	587	661	723	785	850	850
석탄	662	692	733	786	813	813
곡물	275	272	292	299	306	306
보크사이트/알루미나	68	78	79	84	86	86
인광석	31	31	30	32	33	33
소계	1,623	1,734	1,857	1,986	2,088	2,088
증가율	9%	7%	7%	7%	5%	5%

자료출처 : CLARKSON RESEARCH SERVICES LIMITED

건화물선 현황

(단위: 백만 DWT)

SIZE별 종류	m DWT	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010+
CAPE SIZE	100,000+	102.3	111	121.1	131.4	141.1	170	
PANAMAX	60-100,000	86.4	93.7	101.8	108.3	116	127.2	
HANDYMAX	40-60,000	61.3	66.8	71.7	76.9	85.2	100.1	
HANDYSIZE	10-40,000	72.6	73.7	74.1	76	79.6	86.8	
소계		322.6	345.2	368.7	392.6	421.9	484.1	
증가율		4%	7%	7%	6%	7%	15%	

호황기가 시작된 이래 모든 시장참여자들을 당혹스럽게 하는 폭락의 장을 연출하였다.

이후 꾸준한 상승을 이루던 해운시장의 주요는 금융시장의 경색과 미국 달러화의 하락, 그리고 유가의 급격한 상승등 다양한 악재로 인해 침체된 글로벌 경기와 2008년 베이징올림픽을 경계로 세계 자원의 블랙홀 역할을 해오던 중국시장의 경기급랭가능성 등으로 해상운송수요가 침체기에 빠져드는 양상을 보이기 시작했다

이에 5대 건화물의 이송량(수요)의 증가율은 2007년대비 2008년 7%→5~6%대로 하락할 것이라 예상되며, 이와는 반대로 건화물선(공급)의 증가율은 그 동안 폭주한 신조선 건조가 현실화 되기 시작하여 6%→7%대로 증가하는 모습을 보이기 시작했으며, 내년 2009년에는 현재 수주되어 인도예정인 선박으로 15%가량 폭증 할 수 있는 상황에 처해있다. 하지만, 현실적으로 그리고 물리

적으로 이 많은 선박의 인도가 한꺼번에 이루어지기는 어려우리라 사료된다 (선박을 건조하는데 필요한 인프라의 부족 즉, SHIP YARD의 부족, 기부속의 공급부족, 엔지니어의 공급부족등)

하지만, 분명한 것은 향후 상당량의 공급이 이루어질 예정인데 이에 반해 수요적인 측면이 얼마나 잘 받쳐줄지 의구심을 떨칠 수 없다. 그러므로 해운시장은 내년까지는 상승의 탄력을 어느 정도 유지한다 하더라도 그 이후의 장은 그리 밝지만은 않지만, 또 그렇다고 지난 몇 년 전으로 회귀한다고는 보기 힘들 것이다.

여하튼, 해운시장은 더 이상 해운 그 자체 하나만을 보고 시황예측이 더 이상은 불가하다 판단되며, 글로벌 경기의 흐름과 금융시장의 상황을 예의 주시하면서 접근해야 함이 절실해진다고 판단된다(끝). 