海運市場의 構造的 特質에 관한 硏究

李　　鍾　　仁*

A Study on the Structural Characteristics of Shipping Market

Lee,　Jong-In

<목　　차>

Ⅰ. 序　　論
Ⅱ. 海運市場의 基礎槪念
　1. 海運市場의 區分
　2. 海運市場의 諸特徵
Ⅲ. 定期船 海運市場의 構造
　1. 定期船 運航의 性格
　2. 定期船 海運市場의 構造와 海運同盟
　3. 定期船 市場에 대한 各種 協定의 影響
Ⅳ. 不定期船 海運市場의 構造
　1. 不定期船 運航의 性格
　2. 不定期船 海運市場의 諸特徵
　3. 自由競爭市場으로서의 不定期船市場
　4. 不定期船 市場의 不完全競爭的 性格
Ⅴ. 要約 및 結論
　參考文獻

Abstract

The shipping market can be devided into several submarkets by the kinds of shipping services. However, merchant shipping, considered brom the standpoint of the

*韓國海洋大學 敎授

types of service rendered, may be placed in two major categories : liner service and tramp shipping.

In this paper, the shipping markets of the above two sectors are analyzed in terms of the several structural characteristics which lead to a conclusion, that the shipping market in liner service is the model of oligopoly market, and that in tramp shipping is close to the model of a free competition market.

Ⅰ. 序　　論

우리나라의 海運은 지난 1980年의 一時的인 好況 이후 깊고 긴 不況의 터널에서 아직도 벗어날 기미를 보이고 있지 않다. 이렇듯 우리나라 海運이 瀕死之境에 이르러 國民經濟에 큰 부담을 주는 産業으로 인식되게 되기까지는, 여러가지의 이유가 있을 수 있겠지만, 그 中에서도 가장 큰 이유로는 世界海運의 큰 흐름을 파악하지 못한 점과 우리나라 海運歷史의 日淺함으로 인한 經驗不足 및 經營未熟의 탓이라 하겠다.

물론 海運의 不況이 비단 우리나라에만 해당되는 것이 아니고 全世界的인 현상이라는 것은 누구나 다 아는 事實이나, 이런 열악한 환경속에서도 세계의 유수한 船社들은 健在하며, 收益을 올리고 있는 걸 보면, 꼭 不況의 탓만으로 돌릴 수 없는 듯하다.

앞서 우리나라 海運不況을 설명하는 이유 가운데서도 前者의 경우는 매우 절실하다고 생각된다. 우리의 海運研究가 거의 不在의 상태에서 지난 60年代 이후 海運成長은 거듭되어 왔다. 다른 산업과는 달리 海運業은 汎世界的인 산업(global industry)이어서, 이의 흐름 또한 汎世界的으로 그리고 巨視的으로 파악되어야 한다. 그럼에도 과거 우리나라 船主들은 科學的이고 體系的인 經營技法에서가 아니라, 주먹구구식의 經營만으로도 好況에 힘입어 莫大한 收益을 올린 때도 있었다. 그리고 不況이 올 때는 어찌할 바를 모르고 갈팡지팡 하다가 급기야는 海運業을 포기해버리고 마는 船社들이 수 없이 명멸해 갔다.

이러한 시행착오를 거듭하면서, 우리나라의 海運은 量的으로 괄목할만한 成長을 하였고 經營經驗도 어느 정도 쌓게 되었다. 過去의 歷史를 큰 教訓으로 삼아 같은 잘못을 되풀이 하지 말아야 할 것이다. 最近 규모가 비교적 큰 船社들이 뒤늦게나마 이 점을 인식

하고 社內에 硏究資料室을 두어 도움을 받는 것은 퍽 다행한 일이다.

本稿는 이러한 事實들을 염두에 두고 不毛에 가까운 海運硏究에 一助가 되고자 試圖한 基礎硏究의 하나이다. 海運市場은 海運營業의 場이며, 이의 本質·性格 및 特質 등을 이해하는 일은 대단히 중요하다고 생각된다. 뿐만 아니라 海運市場은 이를 통해 價格이 결정되는 메캐니즘이며, 營業成果도 이로부터 導出되는 것이어서, 理論硏究의 出發點이 되기도 한다. 따라서 本稿에서 海運市場을 定期船市場과 不定期船市場으로 兩分하여 각기의 構造的 特質을 규명하고자 한다.

II. 海運市場의 基礎槪念

1. 海運市場의 區分

自己運送(private carrier)의 개념에 포괄되는 머천트·캐리어(merchant carrier) 및 인더스트리얼·캐리어(industrial carrier)[1]와 이들에 의해 운송되는 화물을 제외하고서, 이른바 海運業者(commen carrier, public carrier)에 의해 운송되는 海上貨物로써 형성되는 것이 海運市場(shipping market)이다.[2] 이 海運市場의 발달과정에서 海上運送需要의 물리적 및 경제적 특성과 이들에 따른 船舶의 運航形態로부터 현대적인 의미의 定期·不定期의 運航形態와[3] 定期船市場(liner market), 不定期船市場(tramp market)의 3가지 형태의 市場確立을 보게 된 것이다.

이 가운데 定期·不定期의 運航樣式은 市場에 있어서 需要者의 數와 兩者의 결합방식이 다른 까닭이며, 이들에 의해 市場에 있어서 競爭形態·市場價格의 결정방법·기업의 행동양식 그리고 이들이 國民經濟에 미치는 영향 등은 서로 다를 수 밖에 없다. 따라서

1) 이들의 변천과정을 보면 처음에 自己運送이던 것이 운송형태의 변화과정에서 인더스트리얼·캐리어가 생기고, 專業海運業者(common carrier)가 생기게 되었다. 머천트·캐리어와 인더스트리얼·캐리어의 구분은, 荷主자신이 선박을 보유하고 自己의 화물을 운송하는 自己運送形態(private carrier)라는 점에서는 兩者가 다를바 없으나, 前者의 경우 荷主가 揚陸地의 市場에서 매매할 자기의 상품을 운송할 목적으로 선박을 보유운항하는 반면, 後者의 경우 揚陸地에서 소비하는 原材料나 燃料資源을 운반할 목적으로 선박을 보유운항하는 데서 찾을 수 있다.

2) 織田政夫, 海運要論(東京 : 海文堂, 1987), p. 3.

3) 海運을 제공된 서어비스의 관점에서 보면 定期船海運과 不定期船海運의 2가지로 구분할 수가 있다. Lane C. Kendall, The Business of Shipping, 2nd ed. (Cambridge:Cornell Maritime Press, 1978), p. 7.

이들 모두가 兩市場을 구분하는 중요한 요인이 되는 것이다.

이처럼 定期·不定期의 구분이 생긴 것은 海運서어비스에 대한 運送貨物側의 요구, 즉 海上運送需要의 특성에 유래하는 것이다. 원래 운송수요는 個別的인 것으로서 엄격하게 말하면 각기 다른 내용의 운송서어비스를 요구하고 있다. 그 중의 하나가 중량 또는 용적에 비하여 單位當 價格이 낮아 輸入價格에 차지하는 운임의 비율이 크고, 그 때문에 運賃負擔力이 적은 화물의 運送需要이다. 이러한 종류의 화물은 따라서 低運賃運送이 요청되며, 운송서어비스의 규칙성이나 신속성은 별로 문제되지 않는다. 또한 개별거래의 단위가 크고 한 종류의 화물만으로도 一般積(a shipload)이 가능하며, 운송수요의 흐름이 繼續的인 것이 특징이다.[4] 이러한 수요를 대상으로 운송활동을 하는 선박은 수시로 항로를 바꾸어 임기응변의 항해를 하게 되며, 이 運航方式을 보통 不定期運航이라 한다.

한편 上述의 不定期船이 대상으로 하는 화물과는 달리 單位當 가격이 높아 輸入價格에 차지하는 운임의 비율이 낮으며, 그 때문에 運賃負擔力이 큰 화물의 運送需要가 있다. 이러한 종류의 화물로는 제품·반제품·생선식료 기타 高額商品 또는 우편물 등이 있다. 이들 화물은 低運賃運送보다는 오히려 상대적으로 高運賃으로써 규칙적이고 안전하며 신속한 운송서어비스가 요구된다.

또한 이들 화물의 個別運送需要는 需要發生의 장소와 흐름이 일정하고 物動量이 비교적 安定的이고 지속적이다. 그리하여 이들 雜貨(general cargo)를 集貨함으로써 特定航路에서의 규칙적인 反復航海가 상업적으로 가능하게 된다. 이들 화물에 대하여는 運航豫定(Schedule)과 運賃準表(tariff)가 정해지며, 이에 따라 정기적으로 반복운항하는 선박의 運航樣式이 定期運航이며,[5] 여기에 종사하는 定期船이 운송하는 추상적인 場을 定期船市場이라 한다.[6]

---

4) 織田政夫, 前揭書, p. 4.

5) 보다 상세한 것은 拙著, 海運實務(釜山 : 韓國海洋大學出版部, 1985), 第2章 定期船運航 및 第6章 不定期船運航 참조.

6) 經濟學的立場에서 市場을 정의하면 "市場이란 需要·供給이 계속적으로 나타나서 商品의 價格이 형성되고, 商品의 賣買가 규칙적으로 일어나는 抽象的인 機構이다." 그래서 보통 말하는 서울의 '東大門市場'이나 釜山의 '國際市場' 등과 같이 商品의 供給者와 需要者가 모여서 商品을 거래하는 일정한 場所는 狹義의 市場槪念에 지나지 않다. 다시 말하면 經濟學上의 市場槪念은 어떤 具體的인 場所에 관한 것이 아니고, 어떤 商品에 대한 需要와 供給에 관한 情報가 需要者와 供給者 사이에 교환되고 따라서 그 商品의 賣買가 이루어지는 추상적인 社會的機構인 것이다. 예를 들면, 韓國產 織物類가 유럽市場을 누비고 있다 할 때는 유럽地域에서 韓國產 織物類의 需要·供給에 관한 情報가 활발하게 교환되고 그 賣買가 이루어지고 있다는 것을 의미한다. 朴洪立, 經濟學原論(서울 : 博英社, 1983), p. 174.

2. 海運市場의 諸特徵

(1) 海運市場의 自由性

海運市場은 다른 運送市場과는 달리 극도로 自由性를 지닌다. 여기서 自由性이라 함은 각 企業의 자유로운 활동이 어느 國籍의 어느 선박에도 보장이 된다는 것을 의미하며, 능력에 따라 어떠한 生産도 할 수도 있고, 어떠한 航路도 택할 수 있음을 의미한다.

그러나 最近에 와서 이 海運市場의 自由性은 선박의 專門化와 大型化로 인해 점차 변모되고 있다. 今世紀初만하더라도 대부분의 선박들은 어느 貨物이든 어느 航路이든 상관없이 운항할 수 있는 多目的의 선박이었다. 그러던 것이 原油의 運送需要에 따른 탱커를 위시하여 철광석, 곡물, 목재 등 대량운송을 위한 專用船이 急增하게 되어 결과적으로 海運市場의 自由性이 점차 줄어지게 되었다.

(2) 海運競爭의 完全性

市場의 自由性(freedom of a market)은 純粹競爭市場이나 完全競爭市場의 기본적인 조건이다. 海運市場의 自由性이 점차 감소하고 있는 추세라는 말은 海運市場이 점차 전반적으로 보아 純粹競爭 또는 完全競爭市場으로 파악되기는 어렵다는 것을 뜻한다.

경제학적 의미에서의 完全競爭市場(perfectly competitive market)이란 ① 商品의 供給者와 需要者가 零細하고 多數이며, ② 同質的인 商品이 거래되고, ③ 生産要素의 이동이 자유롭고, ④ 市場價格은 需要·供給에 의해 결정되며, ⑤ 需要者나 供給者들이 市場情報에 관해서 완전한 지식을 가지고 있다는 조건이 충족될 때 성립되는 市場形態이다. 위의 ⑤를 제외한 ①~④의 조건을 구비한 市場形態를 純粹競爭市場(purely competitive market)이라고 한다.

이들 여러가지 조건을 가지고 海運市場이 完全 또는 純粹競爭市場인가를 판별해보면, 이들과는 약간 거리가 있다는 것을 알 수 있다.

즉 海運서어비스의 多樣性, 海運市場情報의 不充分, 市場의 分割 등 海運市場을 不完全하게 만드는 要因은 얼마든지 있을 수 있다.

(3) 海運市場의 카르텔化

海運市場의 自由性이 보장되면 될수록 그리고 完全競爭市場의 성립요건이 더욱 갖추어지면 질수록, 海運市場이 카르텔化될 가능성은 더욱 희박해지게 된다. 말하자면 모든 海

運서어비스의 質이 均等하고 代替可能하며, 서어비스의 공급자와 수요자가 多數이라면, 어떠한 協定에 의해서도 가격을 통제한다는 것은 쉬운 일이 아니다. 반대로 海運市場의 自由性이 점차 약화되게 되며, 海運카르텔化의 가능성은 점차 강화될 것이다. 運賃率이나 海運서어비스의 공급조건 등에 관한 協定을 하고 있는 定期船同盟은 이 海運카르텔化의 좋은 例가 된다.

그럼에도 불구하고 일반적으로 이들 여러가지 조건들을 충족시키기는 매우 어려운 일이다. 海運市場은 各國의 利害가 엇갈리는 場임과 동시에 그 市場의 國際性 때문에 어느 한 國家가 그 國家의 船主로 하여금 다른 나라들과는 전혀 별개의 政策을 따르도록 한다는 것도 無理이다. 또한 다른 國家의 船主들에게 어떠한 조건을 수락하도록 강요하는 것도 아마 거의 불가능할 것이다. 最近에 와서 장기적으로 지속되고 있는 海運不況에 대한 對策이 더욱더 어려워지고 있는 이유도 바로 이 까닭이다.

iii) 定期船 海運市場의 構造

1. 定期船運航의 性格

有利한 화물을 찾아 임기응변으로 항해하는 不定期船과는 달리, 미리 定해진 港口間을 미리 定해진 運航豫定表(schedule)에 따라 反復運航하는 것이 定期船(liner)이다.

이 定期船을 이용하는 定期船海運은 雜貨 등 不特定多數의 일반화를 운송에 주로 이용되고 있어 運送需要가 소량의 개별적인 화물로 구성되며 一定航路에서의 需要發生이 계속적인 동시에 發生量이 장기적으로 또는 단기적으로 安定되어 있는 것이 특색이다. 이처럼 需要가 安定되어 있으니 供給 또한 일정규모의 船隊를 유지함으로써 船舶運航의 規則性을 유지하고 있다. 따라서 船社는 賣買機能보다는 서어비스라는 生產機能에 중점을 두어 海運經營을 하고 있다.

特히 不定期船과는 달리 定期船은 高速船이어야 하므로 船價가 높고, 방대한 陸上設備도 필요하며 運航費用이 높아 막대한 資本投下가 불가피해진다.

따라서 이러한 企業經營의 리스크를 피하기 위해 共同經營이나 海運同盟[1] 등이 존재하게 된다.

2. 定期船 海運市場의 構造와 海運同盟

前述한 바와 같이 定期航路의 經營은 巨額의 자본을 필요로 하므로, 定期船市場에 參入하는 企業의 數는 상대적으로 적어진다. 이러한 市場에 있어서 個別企業의 行動은 경쟁기업의 市場占有率과 市場全體의 需給均衡에 영향을 미치게 된다. 그리하여 各定期航路는 비교적 기업규모가 큰 小數의 기업에 의해 지배되는 독립된 供給寡占市場(oligopoly)의 형태가 된다.

이렇듯 少數獨占 또는 集團獨占(collective monopoly)의 상태인 供給寡占市場下의 定期船市場은 船腹供給에 있어 自動調節作用을 가지지 않아, 船腹過剩인 때는 필연코 他船主의 쉐어(share)를 침해함으로써 運賃引下가 나타나게 된다. 그렇게 되면 다시 상대방으로부터 심한 저항과 반격을 받게 되어 결과적으로 파격적인 運賃戰爭(rate war)을 되풀이 하게 된다. 따라서 定期船航路에서의 海運同盟의 결성은 필연적이며, 定期船市場의 構造는 이 海運同盟의 존재를 전제로 하여 규명되어 진다.

海運同盟이 비교적 소수의 定期船會社에 의해 운영이 되는 고로 定期船市場에 있어서 供給側의 市場集中度는 높다. 그러나 盟外船社의 存在도 있어 定期船市場의 어느 供給者가 단독으로 독립하여 행동한다는 것은 불가능한 일이며, 어느 供給者의 행동은 항상 다른 供給者의 對應的인 反作用行動을 받게 되는 것이다. 이에 대하여 定期船市場의 需要側에 있어서는 雜貨荷主의 조직(Shippers' Council)이 있다.[7,8]

또 海運同盟은 적어도 價格에 관하여는 共同行使를 하므로 海運同盟의 구성원 간의 경쟁은 船貨의 향상이나 集貨部門의 서어비스 强化 등 非價格競爭의 형태가 된다. 또 海運同盟이 價格 뿐아니라 貨物數量割當에 共同行爲를 하는 경우에도 非價格競爭은 있다. 서어비스의 差別化가 생기면 이론적으로는 運賃에도 差別化가 있어야 할 것이나, 需要側에서 보아 出航時間의 제한 등으로 代替不可能한 것이 된다.

以上의 市場集中度나 서어비스의 質的差異 이외에 參入障壁의 問題가 있다. 일반적으로 船主가 定期船市場에 參入하려면 정기적으로 海運서어비스를 공급하기 위하여 필요한 船隊를 확보하여야 하고, 公理店을 통해 雜貨網을 조직하여야 하는 등 많은 준비가 필요하다. 이러한 定期船市場에의 參入障壁은 기본적으로 한 척의 선박만으로도 영업활동을

7) 宮下國生, 海運市場論(東京 : 千倉書房, 1981), p. 15.

8) 이 組織은 ① 全世界에 걸쳐 형성되어 있는 것도 아니고, ② 특정의 海運同盟에 대항하기 위해 설립된 것도 아니며, ③ 內部에 있어 가끔 大小 株主의 利害가 엇갈리기도 하여 市場集中度가 낮다.

할 수 있는 不定期船과 비교가 되지 않을 정도로 높다. 이러한 사실이 定期船主의 數를 필연적으로 制限하여 海運同盟 형성의 원인이 된다.

이상에서 살펴 보았듯이 定期船市場은 供給側이 높은 市場集中度를 가지며, 기본적으로 供給寡占的인 市場構造의 성격을 가지지만, 이는 盟外競爭이나 參入形態에 따라 여러 가지 내용을 지닌다. 그러므로 傳統的理論에서는 海運同盟이 航路마다 성립하고 있는 점에 주목하여 各航路別 定期船市場 그 자체가 市場論에 있어서 독립된 考察의 대상이 되어 왔다.

3. 定期船市場에 대한 各種 協定의 影響

後述의 不定期船市場과는 달리 定期船市場은 그 구조상 獨占的 성격을 지니고 있다. 獨占的 海運市場의 몇가지 전형적인 特徵을 들면 다음과 같다.[9]

① 需要者와 供給者는 모두 하나 또는 極小數의 大會社이다.

② 이들 會社는 각기 그 규모나 市場의 占有率 때문에 價格水準에 큰 영향을 미친다.

③ 會社들 間의 경쟁은 전부 제거되거나 또는 價格協定(海運同盟의 운임률)이 대신한다.

④ 어느 특정 회사나 會社集團이 盟外船(outsider)에 대하여 공통의 정책을 실시한다.

定期海運은 海運카르텔에 의해 운항이 되며, 이들은 전체 定期船 船腹의 70~80%가 된다. 海運카르텔은 다음 몇가지의 형태를 취하게 된다.

① 海運同盟

② 同盟間協定

③ 푸울協定

④ 조인트·서어비스協定

⑤ 紳士協定

定期海運카르텔 이외에도 複合企業(conglomerate)[10]이나 特殊會社와 함께 수직적으로 통합된 組織도 있다. 市場의 견지에서 보면 이들의 競爭이나 價格에 대한 영향은 직접적일 수도 있고 또 간접적일 수도 있다.

---

9) Ignacy Chrzanowski, An Introduction to Shipping Econonics(London : Fairplay Publications, 1985), p. 56.

10) 拙著, 海運實務(釜山 : 韓國海洋大學, 海事圖書出版部, 1985), p. 277 參照.

이제 이들 協定들이 定期船海運市場에 어떠한 영향을 미치는지 살펴보자.

(1) 海運同盟

가장 일반적인 형태의 海運카르텔이 이 海運同盟이다.[11] 여러 나라의 船主들이 이 海運同盟에 가입하고 있어 그 國際的인 성격때문에 이들 協定은 內外的인 경쟁을 모두 제거함으로써 海運市場의 支配가 이론적으로 가능하다.

그러나 地理的 견지에서 보면 이 海運同盟도 활동범위가 제한되고 있다고 할 수 있다. 즉 대부분의 同盟들은 往航이든 復航이든 어느 한 방향으로 특정항로만을 카버하게 된다. 그럼에도 同盟制度 그 자체는 加入船社의 數나 同盟間의 기존 유대관계 때문에 매우 강력한 것이라 할 수 있다.

(2) 同盟間協定

이는 동일한 또는 이웃 航路上에서 결성되어 있는 同盟間의 協定이다. 이 協定의 目的이 同盟間의 경쟁을 제거함에 있다는 것은 의심할 여지가 없다.

同盟間協定은 보다 발전된 형태의 海運카르텔이며, 그 活動範圍는 매우 넓어 例컨대 北大西洋처럼 넓은 全地域을 카버할 수도 있다.

(3) 푸울協定

이 協定은 가장 엄밀한 형태의 海運카르텔로서 各 會員船社마다 동일한 운임률과 運送條件을 설정해 둔다. 貨物푸울에 있어서는 各船社가 船體數와 화물톤수를 配當받고, 財政푸울에 있어서는 運賃收入을 모두 정해진 비율에 따라 배분하게 된다.

이 푸울協定이 가장 엄밀한 형태의 海運카르텔이기는 하나, 會員船社의 數的 制限으로(보통 3~4社)인해, 市場支配力에 있어 약간의 제한이 있으며, 또한 市場에 대한 영향이 항로의 兩端에 있는 두 港口에만 국한된다. 푸울은 同盟內外的으로 존재할 수가 있다.

(4) 조인트·서어비스協定

이 協定은 특정 항로에 있어 配船을 늘릴 목적으로 결성되는 任意團體이다. 흔히 두 貿易當事國의 船主들로 구성하는 수가 많으며, 제한된 범위에도 불구하고, 이 協定은 特

11) 海運同盟의 詳細에 관하여는 拙著, 上揭書, 第4章을 參照.

定의 海運市場에 있어서 경쟁을 효율적으로 감소시켜 준다.

(5) 紳士協定

이는 船社들 間의 運賃率, 出港日字와 配船數 기타 조건에 관한 國頭協定이다. 조인트·서어비스協定이나 푸울協定과 마찬가지로 경쟁에 대한 영향력이 일반적으로 特定航路에 제한되어 있다.

(6) 其他

위의 몇가지 協定 이외에도 트러스트나 特殊會社들도 그들이 보유하는 船隊의 규모에 따라, 海運카르텔에 참여하여 어느 특정항로에 있어 경쟁의 수준이나 성격에 결정적인 영향을 미치기도 한다.

要컨대 定期船海運市場은 그의 높은 獨占度로 특징지워진다고 할 수 있다. 上述한 바와 같이 여러가지 형태의 海運카르텔 그 中에서도 특히 海運同盟은 이 市場에 있어서 대부분의 화물을 운송할 뿐아니라, 경쟁의 여지는 거의 없어지게 된다.

IV. 不定期船 海運市場의 構造

1. 不定期船運航의 性格

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 前述의 定期船(liner)과는 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.[12] 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,[13] 定期船活動과 퍽 對照的이다.

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

13) 松研進, 海運(東京 : 有斐閣, 1961), pp. 92—3.

(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 投機積差額을 생기게 할 可能性을 지닌다.

(4) 結局 不定期船은 보다 나은 採算을 追求하여, 自由로이 配船·集貨를 하며, 船型·構造와 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.

2. 不定期船 海運市場의 諸特徵

一般的으로 不定期船 海運市場이 完全競爭市場의 모델(model of a free competition market)에 가까운 市場形態라는 것은 上述한 바와 같다. 이제 이 市場의 諸特徵을 요약하면 다음과 같다.

① 多數의 荷主의 貨物에 대해 多數의 船主들이 競爭을 한다.

② 船主나 荷主 어느 편도 市場統制를 할 만큼 규모가 크지 않다.

③ 市場參入이 비교적 용이하다.

④ 경쟁을 제한하는 制度的 장벽이 定期船市場 또는 탱커市場보다 적거나 용이하다.[14]

(1) 運送人과 荷主의 數

이들 모두가 多數이며, 규모가 그리 크지 않다. 不定期船主는 통상 多數의 선박을 보유하지 않으며, 때로 한 척만을 보유하는 수도 많다. 그리하여 運賃率의 수준이 만족할 만한 것이라면 전혀 독립적으로 영업활동을 하게 된다.

한편 需要側에서 보면, 여러가지 형태의 많은 要因들에 존재하게 된다. 즉 일시적으로 海上出荷하는 비교적 규모가 적은 産業會社나 무역회사들로부터, 지속적으로 많은 量의 화물을 出荷하는 대규모의 産業會社에 이르기까지 각양각색이다. 물론 後者의 경우에는

14) Ignacy Chrzanowski, op. cit., pp. 58-60.

獨占이나 寡占形態의 市場構造가 되어 運賃率의 수준에 결정적인 영향을 미치기도 한다. 그러나 이러한 경우에는 供給側이나 需要側이 함께 여러가지 요인들이 작용하여 不定期船 海運市場을 비교적 完全競爭市場으로 만드는 것이다.

(2) 價格統制

어느 特定의 不定期船이 市場全體에 대하여 가지는 占有率은 무시할만한 것이 어서 전체적인 경쟁에 영향을 미친다든가 價格統制를 한다는 것은 불가능한 일이다. 이렇듯 市場을 통제하는 것이 불가능한 것은 不定期船社의 零細性과 船社들 간의 영업적인 측면에서의 제휴제한 때문이다.

물론 不定期船市場에서도 과거 定期船市場과 마찬가지로 카르텔化하려는 시도가 없었던 것은 아닌, 그때마다 失敗에 그쳤던 것이다. 따라서 1905年 발족된 볼틱國際海運同盟(Baltic and International Maritime Conference, BIMCO)도 그의 성격을 탈바꿈하여 자문적인 海運機構로 된 것이다.

(3) 市場參入

定期船海運에서 볼 수 있는 잘 발달 된 制度的 不定期船海運市場에 參入하는 일은 비교적 용이하다. 그리하여 그 市場에 參入하고자 할 때의 基本條件은 필요한 新·中古船을 취득하여 人員을 배승시키고 의장만 갖추면 되는 것이다. 또한 船舶을 傭船하여 운항함으로써도 參入이 가능한 것이다. 이렇듯 不定期海運의 경우 市場參入이 용이하므로 多數의 船社들이 화물유치를 위해 치열하게 경쟁하게 된다.

그러므로 때로 건실한 재정적 능력이 없거나 船隊를 경영할 능력이 없는 船社들도 있어, 오래 지속하지를 못하고 실패를 하는 경우가 허다하다.

(4) 制度的 諸措置

이들 여러 措置들이 과거 不定期海運에 있었지만, 그 중요성은 전통적으로 定期海運쪽보다는 덜하였던 것이 사실이다. 不定期海運에 있어서는 낮은 운임률을 제시하는 船主가 항시 화물유치에 유리하게 된다. 왜냐하면 기본적인 原資材의 價格에 운임이 차지하는 비율이 비교적 크므로 운임을 낮추게 되면 荷主에게 매우 큰 誘因을 주기 때문이다.

3. 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 效率的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.[15] 이 市場에 就航하는 선박이 tramp[16] 또는 tramp ship이라고 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雙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, 傭船運航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에으 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.[17] 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 영향을 줄 수 있는 獨占的企業의 存在는, 처음부터 企業相互의 生産條件에 현저한 差異를 보이며, 價格競爭의 排除를 目的으로 한 카르텔을 結城하는 일은 어려운 狀況이다.[18]

---

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

16) Tramp라는 말은 原來「일거리를 찾아 行脚하는 사람」「放浪者」라는 意味이다. 東海林, 滋, 前揭書, p. 202.

17) 1935年 外航不定期船業者는 960 이상이었으며, 그 中 675業者는 4隻 以下의 배를 가졌었다. 最大의 不定期船會社라도 全不定期船腹의 2% 以上을 움직일 수는 없었다 한다. 前揭書, p. 205, Grapaios, *op. cit.*, p. 113.

18) 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, 前揭書, p. 167. P. M. Alderton. *Sea Transportation.*

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 화물취급상의 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(航海傭船者)에서 無視하고 있는 바이기도 하다. 따라서 個個의 航路·貨物에 各各의 適船이 있드라도 荷主側에서 이에 대한 質的選好를 하지 않는 以上 船主側에서도 連續的인 운송수요를 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 必然的으로 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 他律的으로 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 변동을 하지만, 同時에 선박의 自由로운 航路移動이나 運賃水準의 變化에 의한 船腹供給量의 自動的인 伸縮作用을 통해 需給이 平準化되고 따라서 운임수준은 언제나 그 當時의 시장에 있어서 平均的인 선박의 生產原價(선박운항비용) 수준에 머무르도록 하는 傾向을 表示한다. 例컨대 어떤 航路에 선복과잉경향이 있어 운임이 下落하며, 선박은 自己의 採算點을 大幅으로 내린 운임을 받을 때까지 그 航路에 執着하지는 않을 것이며, 보다 유리한 成約을 찾아 적극적으로 다른 航路로 移動을 한다. 만약 市場이 世界的으로 심각한 절대적 선복과잉이 되며 그 때문에 長期에 걸쳐 繫船點 以下의 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 공급선복이 自動的으로 수축되고 運賃市況의 회복이 促進된다. 이와 같이 價格競爭이 行해지고 線路間의 移動이 自由로이 行해지며, 繫船 기타에 의한 供給量의 自動調節作用을 가진 市場에서는 生產코스트가 競爭의 主된 要因이 되며, 採用을 度外視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.

4. 不定期船市場의 不完全競爭的 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 통상의 市場機構를 무시하고 需給의 均衡에 영향을 미치고 있다.[19]

한편 不定期船市場에 있어서 傭船의 側面을 살펴 보면, 運送需要量과 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 卽時財로서의 特質上, 在庫量의 增減에 따라 供給量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 번번히 變動하는 것은 이와 같은 不調和를 吸收하여 調和를 회복시키기 위한 作用이다. 그리하여 不定期船市場에 생기는 이와 같은 需給의 不均衡은 많든 적든 不定期船企業이 운항하는 船腹量과 各者 確保하는 운송수요량과 間의 調和關係에 영향을 미치는 것이다. 그러나 不定期船企業間에 완전경쟁이 支配하는 限 운송수요는 各企業에 균등히 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 경향이 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, 傭船關係의 成立 즉 생산능력의 擴張 및 縮少에 관하여 相反된 行動을 하는 海運企業의 同時的存在는 적어도 번번히는 볼 수 없을 것이다.

따라서 頻繁한 傭船關係의 發生은 不完全競爭市場에 있어서만 可能하며, 現實的으로 不定期船企業間에 항상 傭船關係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.[20]

첫째로, 不定期船의 運送需要가 均質的이 아니라는 점이다. 말하자면 生產規模의 大規模化와 함께 原料 혹은 生產物의 運送에 관하여, 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 結果 運送需要가

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

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

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 포항제철이 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 따라, 運送需要者의 不定期船企業에 대한 選擇이 이루어지고 있다는 點이다. 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 마찬가지의 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.

세째로, 不定期船企業과 運送需要者 사이에 긴밀한 유대관계가 있어서, 運送需要者의 一部가 特定의 不定期船企業에 매달리는 경우이다. 이 유대관계는 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 유대관계가 企業系列의 一環으로 不定期船企業이 參與됨에 따라 생기는 겨우에는 系列內의 다른 企業에 대하여 인디스트리얼·캐리어(industrial carrier) 또는 머천트·캐리어(merchant carrier)에 가까운 存在가 되는 수도 있다.

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) 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 船舶仲介人과 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 船舶仲介人과 거래관계를 가진다면

直接 大運送需要者와 유대관계를 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 영향을 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의 場所에 위치하는 선박은 一定한 범위에서 발생하는 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 발생장소와의 關係로부터만 생기는 것은 아니다. 말하자면 船舶의 技術適構造가 運送要素에 대하여 適合性을 缺如하고 있어도 適船의 不足은 생기는 것이다. 例컨대 船型의 航路에 대한 혹은 데릭크(derrick)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 자기각색의 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 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 번번히 變動하는 것은 이와 같은 不調和를 吸收하여 調和를 회복시키기 위한 作用이다. 그리하여 不定期船市場에 생기는 이

와 같은 需給의 不均衡은 많든 적든 不定期船企業이 운항하는 船腹量과 各者 確保하는 운송수요량과 間의 調和關係에 영향을 미치는 것이다. 그러나 不定期船企業間에 완전경쟁이 支配하는 限 운송수요는 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 경향이 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, 傭船關係의 成立 즉 생산능력의 擴張 및 縮少에 관하여 相反된 行動을 하는 海運企業의 同時的存在는 적어도 번번히는 볼 수 없을 것이다.

따라서 頻繁한 傭船關係의 發生은 不完全競爭市場에 있어서만 可能하며, 現實的으로 不定期船企業間에 항상 傭船關係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.[21]

첫째로, 不定期船의 運送需要가 均質的이 아니라는 점이다. 말하자면 生產規模의 大規模化와 함께 原料 혹은 生產物의 運送에 관하여, 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 結果 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 포항제철이 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 點이다. 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 信用을 생기게 하는 것이다. 이와 마찬가지의 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 되어 있는 경우에도 豫測할 수가 있다. 大量의 船舶의 運航은 이른바 선박의 回轉率을 좋게하기 때문이다.

세째로, 不定期船企業과 運送需要者 사이에 긴밀한 유대관계가 있어서, 運送需要者의 一部가 特定의 不定期船企業에 매달리는 경우이다. 이 유대관계는 需要者의 企業에 대한

21) 池田知平, 海運市場論(東京 : 有斐閣, 1958), p. 53.

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 유대관계가 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.

운송수용량과 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 마찬가지의 不足이 있는 企業이 同時에 存在하게 된다. 그리하여 各企業에 發生하는 선박의 過不足의 方向과 程度는 무슨 要因이 얼마의 强度를 가지고 各企業에 作用하는가에 따라 決定되며, 作用하는 要因과 그 强度가 그때 그때 變化하기 때문에 앞에서 指摘한 同時的存在의 發生을 促進하게 하는 것이다. 이와 같은 船舶의 過不足을 처리하는 手段으로는 傭船이 唯一한 手段이다. 不定期船企業의 선박의 過不足을 傭船으로 처리할 決意가 되어 있는 경우에도 各企業이 바라는 바대로의 形式과 內容으로 된다고 할 수는 없다. 傭船者 및 船主 어느 편도 그의 相對方과의 間에 條件이 一致하지 않으면 實際로 傭船이 이루어지지 않기 때문이다.

V. 要約 및 結論

一般的으로 海運市場을 분류하면 定期船市場, 不定期船市場 그리고 탱커市場 등 3가지이다. 그러나 탱커의 運航樣式은 흡사 不定期船과 같아 탱커市場은 不定期船市場에 포함을 시키었다.

定期船은 화물이 있건 없건 정해진 海運豫定表에 따라 定해진 港口間을 反復運航한다. 그리고 定期船運航을 하려면 高性能의 우수한 船隊를 확보하여야 할 뿐 아니라 陸上의 施設도 갖추어야 한다. 따라서 많은 投資가 필요하며, 企業數는 少數로 제한되어 定期船市場은 供給寡占市場의 형태가 된다. 또 定期船市場은 供給側이 높은 市場集中度를 가지며 同盟이 결성되어 있드라도 非價格競爭이 존재하고, 參入障壁이 비상히 높다.

한편, 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 이루

고 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 生產條件의 差異에 의해 카르텔을 結成하는 것도 困難하다. 그러므로 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 不定期船運造需要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 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.

參 考 文 獻

朴洪立, 經濟學原論(서울 : 博英社, 1985).

梁時權·金順甲, 最新船舶積貨(釜山 : 韓國海洋大學 海事圖書出版部, 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).

神原胖夫, 交通の經濟理論(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).

塚本撥一, 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).

罔庭博, 海運の概要(東京 : 成山堂, 1977).

罔庭博, 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).

布藤豐路外, 海運實務指針(東京 : 海文堂, 1966).

織田政夫, 海運要論(東京 : 海文堂, 1987).

東海林 滋, 海運論(東京 : 成山堂, 1975).

東海林 滋, 海運經濟論(成山堂, 1965).

池田一新, 不完全競爭の理論(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. Grapaios, Tramp Shipping, 1959.

Igacy Chrzanowski, An Introduction to Shipping Economics(London : Fairplay Publications, 1985).

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).