

화주·물류기업 간 유가변동 리스크 분담방안 유형

[1] 유형 1 : 유가변동폭에 따른 운임 변경 (국내 A社 등 사례)

□ 계약시 유가변동에 따른 부담을 상호분담하기로 합의하고, 정해진 금액 또는 범위이상으로 유가가 변동할 경우에 운송단가 조정

○ 계약당시 유가를 기준으로 상호 합의하여 정한 금액 또는 단계만큼 변동할 때마다, 미리 정해놓은 새로운 운임*을 적용

* 새로운 운임은 '기준단가×인상비율(%)' 또는 '기준단가+일정금액'으로 정함

< 변동 유가를 반영한 운송단가 적용 예시 >

(단위 : 원/톤)

운송 구간	1,800원 미만 (계약시 단가)	유가 변동에 따른 단가		
		1,800이상 1,900미만	1,900이상 2,000미만	2,000이상 2,100미만
A-부산	C원	C + 200	C + 400	C + 600
B-부산	D원	D + 300	D + 600	D + 900

(적용예시 3) A지역에서 부산까지 운송하는 경우, 계약시 유가 1,700원을 기준으로 운송단가를 톤당 2만원으로 책정하였는데, 유가가 1,790원으로 상승(5.3% 상승)하였다면, 운송단가를 2만원으로 유지

(적용예시 4) A지역에서 부산까지 운송하는 경우, 계약시 유가 1,790원을 기준으로 운송단가를 톤당 2만원으로 책정하였는데, 유가가 1,920원으로 상승(5.6%상승)하였다면, 운송단가를 20,400원으로 조정(2% 인상)

□ **(장점)** 계약시 미리 정해놓은 기준에 따라 적용하므로 상호 마찰의 소지가 적으며, 유가변동을 수시로 적용할 필요가 없음

- **(단점)** 정해진 금액·범위내의 유가인상은 운임에 반영되지 않으므로 물류기업의 손실이 일정부분 발생하나, 유류절약을 위한 동기부여 요인이 됨(단, 유형2의 경우보다는 영세업체에 미치는 영향이 큼)

[2] 유형2 : 주기적으로 유가변동분을 운임에 반영 국내 B社 등 사례

□ 계약당시 유가(석유공사 유가정보서비스)를 기준으로 계약을 체결한 후, 주기적(매월, 매분기 등)으로 유가변동분(상승·하락분)을 운임에 반영

- 계약시 화주·물류기업이 합의한 일정기간 동안 유가가 기준가 대비 증가한 만큼 추가운임 지불(유가 하락시는 반대로 운임 삭감)

* 계약시 정한 단위기간 중에도, 일정 폭 이상의 급격한 유가변동이 있을 경우에는 운임에 반영하도록 사전에 별도로 합의하는 응용모델도 가능

- 개별 건수에 대한 운송계약의 경우 거리기준 변동운임을 산출

◆ $\text{변동운임} = \text{주행거리(km)} \div \text{연비(km/L)} \times \text{유류가격 변동금액(원/L)}$

(적용예시 1) ① A 화주와 B 운송업자는 화물 C에 대한 운송계약을 함

② 계약시점에 경유가격은 리터당 1,600원이었고, B업자가 운행하는 트럭은 C화물의 중량을 운송할 경우 평균 5km/l로 명시되어 있음

③ B업자는 서울-부산(450km)를 월 15회 왕복해야 하는데 운송 시점부터 한 달간의 월 평균 유가가 리터당 1,800원으로 공시되었음

④ B의 운송 빈도는 월초에서 월말에 고르게 분포 되었고 유가 또한 급등락 없이 지속적 증가세를 따름. 이때 유류할증산식에 따라 할증액을 적용함

☞ $\text{변동(추가)운임} = \text{주행거리}(900 \times 15) / \text{연비}(5 \text{km/l}) \times (200 \text{원/l}) = 540,000 \text{원}$

* 연비는 에너지관리공단 등에 차종별·톤급별·모델별로 공시

- 지속적 계약관계에 의한 운송계약은 시간기준 변동운임을 산출

$$\text{변동운임} = \text{단위 시간당 평균 주행거리(km)} \div \text{연비(km/L)} \times \text{유류가격 변동금액(원/L)} \times \text{적용단위 시간수}$$

(적용예시 2) 특정 운송 노선이 없이, 한달 간 20일을 운행하고 하루 6시간 운행하며, 평균 시속 60km로 운행하였다고 가정할 경우

$$\text{변동(추가)운임} = \text{주행거리}(20 \times 6 \times 60) / \text{연비}(5 \text{km/l}) \times (200 \text{원/l}) = 288,000 \text{원}$$

- (장점) 유형3과 같이 변동된 유가를 실질 반영하므로, 물류기업의 피해가 발생하지 않아 물류서비스 제공에 집중할 수 있음

- (단점) 정기적으로 유가변동분을 정산해야 하므로 화주기업 입장에서 다소 번거로우며, 물류기업의 유류절약을 위한 동기부여 어려움

* 연비는 고효율 차량기준으로 적용하여, 연비 효율화를 위한 운송업체의 노력과 운송 노하우 향상을 유도할 필요

[3] 유형3 : 유류비 실비 정산 (국내 C社 등 사례)

- 유가를 포함하지 않은 운임으로 계약하고, 유류비는 주유소의 판매가격(영수증)을 기준으로 화주기업이 실비 정산

- 물류기업은 화주가 지정한 주유소에서 주유하고 해당 금액을 청구

- (장점) 유가상승으로 인한 물류기업의 부담이 발생하지 않으며, 인상된 유가를 실질 반영하므로, 유가로 인한 마찰 소지 없음

- (단점) 물류기업의 유류절약을 위한 동기부여가 없으며, 화주와 물류기업간에 신뢰와 철저한 시스템 관리가 구축되어야 가능