

프레이트 포워더의 實態와 發展方向

黃 正 奉 *

目 次

- | | |
|-----------------------|------------------------|
| I. 序 論 | 1. 韓國의 프레이트 포워더 實態 |
| II. 프레이트 포워더의 歷史的 背景 | 2. 日本의 프레이트 포워더 實態 |
| III. 프레이트 포워더의 機能과 役割 | 3. 美國의 프레이트 포워더 實態 |
| 1. 프레이트 포워더의 機能 | 4. 유럽의 프레이트 포워더 實態 |
| 2. 프레이트 포워더의 役割 | V. 프레이트 포워더의 問題點과 發展方向 |
| IV. 프레이트 포워더의 實態 | VI. 結 論 |

I. 序 論

先進諸國에서 企業의 兵站術(Business Logistics) 혹은 새로운 流通革命으로 통하는 物的流通管理(Physical Distribution Management)에 대한 인식을 우리나라에서도 새롭게 할 때다. 현재 우리나라는 物流코스트가 연간 약13조원을 넘어 GNP에 대한 비율이 20%에 달하고 있어 物流費를 10%만 절감해도 100大企業純利益의 약 40에 달하는 것으로 추산되고 있다. 이것은 국가예산과 맞먹는 수치이다.¹⁾

國際的으로 商品의 品質과 價格이 平準化되기가 쉬운 狀況에서는 他國의 企業보다 얼마나 能率的이고도 低廉한 物的流通서비스의 能力을 갖추고 있느냐가 輸出商品의 國際競爭力 및 交易機會에 直接的인 影響을 주는 매우 重要한 要素의 하나가 된다. 즉 國際貿易競爭에서 優位를 지키기 위해서는 輸送活動·荷役活動등의 物的流通面에서 얼마나 合理化가 이루어지는 가에 그 關鍵이 달려 있다고도 할 수 있다.

1) 韓國經濟新聞, 1985. 5. 8, 5面.

* 社會科學大學 助敎授

이제까지 一般企業들은 商品(product), 價格(price), 販賣經路(place), 販賣促進(promotion) 등의 이른바 마케팅 믹스(marketing mix)의 投入과 結合에는 열중하면서도 輸送面을 中心으로 한 物的流通面을 소홀히 하는 傾向이 없지 않았다. 그래서 모든 物的流通面이 이렇게 商의流通面에 비해서 등한시 내지 輕視되는 현상을 일컬어 드러커(P. F. Drucker)는 「經濟의 暗黑大陸」(The economy's dark continent)²⁾이라고 까지 하였다. 더욱이 國際貿易의 範圍가 擴充됨에 따라 輸送距離가 伸張되었으며, 各種 輸送手段이 複雜多樣해짐에 따라 商品의 生産 또는 販賣에만 전념해 왔든 一般企業은 自身の 商品價格策定에 重要な 比重을 차지하게 되는 物的流通의 手段이나 經路등에 대하여 충분한 知識을 갖추지 못한 경우가 許多하였다.

따라서 各國의 規制法規에 밝고, 가장 確實, 安全한 輸送經路, 時期 및 輸送手段을 擇하여 效率的으로 管理할 수 있는 能力을 갖추는 것이 무엇보다 重要하다고 할 수 있다. 여기에서 이러한 物的流通管理를 支援하여 주는 役割을 擔當할 수 있는 機關을 必要로 하게 되는 것이다. 이렇게 企業 즉 貨主의 必要에 의한 產物로 태어난 것이 바로 프레이트 포워드(Freight forwarder)라 할 수 있다.

一般的으로 프레이트 포워더는 貨主를 위하여 運送人(carrier)과의 運送契約締結을 周旋, 代理 또는 仲介할 뿐만 아니라, 船積書類의 作成, 調達, 貨物의 通關, 保管, 包裝, 引渡等 運送에 附隨된 各種業務를 處理하고, 나아가서 各種運送手段을 結合하여 自己의 名義로 「門前에서 門前까지」(Door to door)의 一貫運送을 直接 引受하여 스스로 運送人이 되기도 한다. 따라서 여기서 말하는 프레이트 포워더란 單純한 港灣運送事業者도 아니며 通關業者도 아니다. 또한 船舶會社의 代理人도 아니다. 말하자면 이러한 일들을 自己가 갖고 있는 業務組織에 效果的으로 連結시켜 貨主를 위해 가장 有利한 國際間的 運送 및 그에 附隨되는 業務一切를 一貫된 責任下에 周旋 또는 遂行하는 것이다.

港灣을 活動의 中心地로 하는 從來의 프레이트 포워더는 貨物取扱 및 書類의 作成 등 傳統的인 機能의 再評價는 물론, 變貌하고 있는 流通經濟社會에 對應한 특히 國際複合運送體制를 利用한 貨主를 위한 綜合的인 物的流通서비스의 主體者로서 再認識이 強要되고 있다.

本稿는 이러한 國際物流管理의 重要性에 비추어 프레이트 포워더의 歷史的 背景, 機能과 役割, 各國의 實態를 살펴보고 이것이 貿易 및 運送業에 미치는 效果에 대하여 考察함으로써 關係者들의 이에 대한 認識을 提高시키며, 나아가 우리나라 國際複合運送業 分野의 發展方向을 摸索하고자 한다.

Ⅱ. 프레이트 포워더의 歷史的 背景

海上運送周旋業의 始初는 海運業과 同一한 歷史를 지니며, 이는 各國間的 貿易의 歷史와도 병행한다.

2) P. F. Drucker, "The economy's Dark Continent", *Fortune* April, 1960.

13世紀頃 베니스(Venice)의 全盛期에 상당량의 貿易이 알프스(Alps)山脈을 넘어 독일 기타 유럽 제국과 이루어 졌으며 運送代理人이었던 Frachter라는 中間人의 서비스를 이용하였다.³⁾ 이때의 Frachter의 機能은 그의 馬車를 사용하여 商人들의 貨物을 運送하고 通行區域에 支拂해야 하는 地方稅를 支拂토록 周旋하였으며 國境間에 支拂해야 하는 道路通行稅 등을 支拂하고, 中間停車場에서 馬車가 바뀌는 것을 周旋했다. 이로부터 約 300년이 지난 1600年頃 이 Frachter는 좀더 組織的으로 발달하여 대단위의 馬車를 組織하고 必要의 경우에는 運送代理店 및 貨物保管業者 등을 설정하여 代理店契約을 맺어 大量的 貨物을 運送하여 運賃, 稅金 및 貨物의 값을 受荷主로부터 收金하는 일을 했는데 이때 벌써 이들 Frachter들은 貨物運送에 船荷證券을 發行하였다. 이때 이들 Frachter들의 고객은 주로 부유한 금융업자나 황제, 왕에게 物件을 供給하는 부유한 商人들이었는데 이들은 國家와 國家間의 貿易에 從事했으며 따라서, 이들 Frachter들은 오늘날의 國際海上運送周旋人의 元祖가 되었으며 專門人으로서의 확고한 立場을 이미 정립했던 것이다.

18世紀末에 이르러 宗教的 政治的 및 經濟的인 發展으로 인한 수 차례의 戰爭을 겪고난 후에야 비로소 아무런 危險없이 다닐 수 있는 交易路의 安全이 確保되었다. 이즈음 商人들은 交易中心地에 安住하였으며 自己들의 營業事務所를 두었다. 交易의 원활을 기하기 위하여는 運送專門家들을 서비스를 必要로 하였으며 이 專門家들은 商人들로 하여금 새로운 市場과 販賣商品을 찾아내는 데 助力함으로써 交易의 擴張에 크게 공헌하였다.

이들은 手數料를 받고서 이 業務를 職業的으로 담당하게 되었고 유럽 全域에 自己들의 代理店網을 가지고 있었다. 鐵道가 놓이게 됨과 더불어 이 專門家들의 經濟的 地位도 현저히 向上되었으나 鐵道交通과 交易의 國內制限으로 말미암아 鐵道料率과 船荷證券은 國內運送에 局限하여 發行되었다. 이들은 鐵道運送에 관계되는 여러 問題를 交易에 대한 경험과 해박과 지식을 토대로 장애를 모두 除去하였고 輸出入時 混載業務를 함으로써 海外貿易의 成長을 容易하게 하였다. 이들은 또한 國內 및 海外通商에 있어서 全通船荷證券 發行의 手配도 하였다. 이리하여 貿易會社에 있어서 專門家로서의 이들의 위치는 商業會議所, 鐵道委員會 및 政府의 關係委員會와 같은 機關에서 料率, 裁判 및 通商에 관한 顧問地位에 選任되므로써 認定을 받게 되었다.⁴⁾

이렇게 發展을 거듭해온 海上運送周旋業은 第一次 世界大戰이 끝난 1920年代에 이르러 大量生産에 따른 大量消費를 위한 國際交易의 增大에 따라 海上運送周旋人들은 원활한 業務遂行을 위하여 外國海上運送周旋人들과 提携 緊密한 協助體制를 이루었으며 1926년에는 오스트리아의 「비엔나」에서 16個國의 海上運送周旋業協會가 모여 FIATA(International Federation of Freight Forwarders Association)를 創設하게 되었다. 스위스 「쥬리히」에 本部를 둔 FIATA는 135個國의 35,000 멤버가 加入되어 있으며 2年마다 總會를 열어 현안문제를 討議하고 있다.

3) 金鍾秀, “포워딩의 機能과 서비스”, 季刊 「荷主」, 韓國貿易協會, 韓國荷主協議會, 1978, 겨울, p. 26.

4) 李鍾仁, “프레이트 포워더의 機能과 役割에 관하여”, 「論文集」, 第13輯, 韓國海洋大學, 1978, p. 185.

1977년에는 美國 「로스엔젤레스」에서 열렸으며 이때 우리나라 KIFFA(Korea International Freight Forwarders Association)가 公式會員으로 加入되었으며 FIATA 事務局長에 依해 KIFFA가 紹介되고 會員으로 宣布되었다.

FIATA는 世界各國會員間의 親睦 및 相互協力과 技術開發增大를 目的으로 하고 있으며 海上運送周旋人의 機能提高를 위하여 關聯國際機構와 協力關係를 維持하고 있다.

우리나라에 海上運送周旋業이 導入되기는 國際運送分野에 一大革新을 가져 온 컨테이너輸送이 登場한 直後인 70年代初부터이다. 이때부터 西歐의 有數한 海上運送周旋業者들이 우리나라 市場을 開拓할 目的으로 進出, 營業活動을 開始함으로써 비롯됐다. 그러나 우리나라 海上運送周旋業이 본격적인 活動을 始作한 것은 1976年 10月 海運港灣廳이 26個業體에 免許를 發給하고서 부터이다.⁵⁾

西歐의 海上運送周旋業은 貨主의 必要에 의해 自然發生的인 背景을 안고, 오랜 세월 동안에 다듬어져 왔기 때문에 社會的인 公信력과 能動的인 서비스體制 및 使命感 등이 뿌리를 내리고 있으나 우리의 경우는 이와 다르기 때문에 免許制度에 의해 規制하고 있으며, 아직도 많은 貿易業者의 認識이 부족한 실정이며, 어느 段階까지는 政府의 支援과 育成이 뒤따라야 할 것이다.

Ⅲ. 프레임트 포워더의 機能과 役割

1. 프레임트 포워더의 機能

프레임트 포워더는 그 性格상 自己가 取扱하는 貨物의 運送을 위해 必要한 業務組織을 形成하지 않으면 안된다. 特히 包裝業者, 陸上運送業者, 通運業者, 通關業者, 檢量業者 등 各業者와 契約를 締結하고 나아가 外國의 프레임트 포워더와 業務提携契約을 맺고 이를 利用하여 貨主의 要望에 副應하게 된다. 따라서 프레임트 포워더는 相對國의 프레임트 포워더와 相互 代理店契約을 締結하는 等 提携組織網을 構築하고, 이들 提携組織網의 活動에 힘입어 自己의 顧客이 委託한 貨物을 提携兩社의 協同서비스에 의해 最終目的地까지 迅速·安全·確實하게 運送되도록 한다. 이와 같은 프레임트 포워더가 행하는 機能을 나누어 보면 대체로 다음과 같다.

가. 國際複合運送機能

國際複合運送⁶⁾은 通運送(Through transport)의 一種이다. 一般적으로 通運送이라 하면 特定貨物

5) 韓國海事問題研究所, 國際複合運送實務, 1981, p. 366.

6) United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods 1980, 國際複合運送을 다음과 같이 定義하고 있다.

“International multimodal transport” means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge of by the multimodal transport operator to a place

이 둘 이상의 獨立된 運送人에 의해 經營되는 둘 이상의 運送區間을 經由하여 最終目的地에 運送되는 것으로 그 形態도 多樣하다. 예컨대 ①海上運送만이 둘 또는 그 以上 連結되는 境遇, ②海上運送과 陸上運送이 連結된 경우, ③海上運送과 陸上運送이 連結되는 경우, ④海上運送을 끼고 그 前後에 陸上運送이 있는 경우, ⑤海上·陸上·航空의 各運送이 모두 連結되는 경우 等인데, 이 中 ①을 除外한 通運送을 一般의 複合運送이라 하며, 특히 1960年代 後半부터 大型 컨테이너를 主軸으로 하여 크게 發展을 보았다.

프레이트 포워더에 의한 國際複合運送에는 ④의 境遇, 즉 海上運送을 낀 前後에 陸上運送이 있는 경우가 主流를 이루고 있다. 이 境遇는 먼저 複合運送을 하려고 하는 發源地 및 目的地의 프레이트 포워더가 相互 提携하여 海上運送을 擔當할 船舶會社를 선정하고, 이 3者 사이에 複合運送을 행해야 할 契約을 締結하게 된다. 또한 3者가 自己의 運送部分인 責任區間에 대해 서로 運賃 및 諸費用을 미리 協定하고 兩端의 프레이트 포워더가 언제라도 自己의 顧客에 대해 協定된 目的地 까지의 運賃·諸費用을 提示할 수 있도록 準備하여야 한다. 물론 運賃受取에 있어서는 엄밀히 말하자면 輸出入業者 사이에 採擇되는 貿易契約條件에 따라 最終目的地까지의 費用을 함께 收受할 것인가 또는 部分的으로 收受할 것인가가 決定되어야 할 터이지만,⁷⁾ 全輸送區間을 커버하는 複合運送證書에는 이에 要하는 運賃·諸費用이 明記되어야 할 것이다. 그리고 國際複合運送證書에는 相對國의 프레이트 포워더의 이름이 明記되며, 이들이 揚荷港에서의 中繼業務 및 內陸運送業務를 周旋 또는 直接 對當하게 된다. 輸入業者는 最終目的地에서 輸出地의 프레이트 포워더가 發行한 國際複合運送證書에 記載되어 있는 輸入地의 프레이트 포워더 또는 그의 代理店에 그 證書를 提示하고 이와 相換으로 貨物을 引渡받게 된다. 프레이트 포워더는 이러한 國際複合運送을 행하는 境遇 스스로가 本人(principal)이 되어 全區間에 대해 運送을 引受하고 運送證書를 發行하게 되므로 運送人의 地位에 서게 된다. 이러한 複合運送의 特徵 또는 利點으로 첫째, 一貫된 責任輸送이 可能하며, 둘째, 全運送의 運賃·諸費用을 미리 알 수 있으며, 셋째, 代金の 迅速한 回收가 可能하다는 것이다.

나. 國際混載運送機能

少量貨物運送의 境遇 貨物을 受領한 프레이트 포워더는 個個의 輸出業者에게 貨物受領證⁸⁾

designated for delivery situated in a different country. 그리고 一般의 複合運送은 「combined transport」 또는 「multimodal transport」로 불리운다.

- 7) 國際商業會議所(ICC)에서는 1979年 複合運送에 適合한 新貿易條件으로 「Free Carrier...(named point)」(FRC; 運送人 引渡條件), 「Freight or Carriage paid to...(named point of destination)」(DCP; 輸送費支給引渡條件), 「Freight or Carriage and Insurance paid to...(named point of destination)」(CIP; 輸送費, 保險料支給引渡條件)을 採擇하여 1980년부터 施行하고 있다.
- 8) 프레이트 포워더가 荷主들로부터 受領한 貨物은 混載하고 各各의 荷主에게 發行하는 諸證書를 總稱하여 House bill of Lading 이라고도 한다. 그러나 이러한 證書들은 엄격한 法的 側面에서는 B/L이라고 할 수 없다. 왜냐하면 House B/L은 受荷人에게 運送人으로부터의 貨物引渡 請求權을 賦與하고 있는 權利證書가 아니기 때문이다. 프레이트 포워더가 House B/L을 발행하는 경우 그는 단순한 혼재업자일뿐 運送人의 位置에 서는 것은 아니다. Clive M. Schmitthoff, "Export Taded," Stevens & Sons Limited, London, 1980. p.357.

(forwarder's cargo receipt; FCR) 또는 國際複合運送證書를 發行하고 이것을 一括하여 한 船舶에 積載하여 한 件의 船荷證券을 發給받음으로써 最低運賃(minimum freight)을 따로 따로 船舶會社에 支給하는 대신 噸當 料率의 適用을 받아 運賃節減을 圖謀할 수 있다. 特히 컨테이너 貨物輸送에서 많이 이루어지는 데 1個의 컨테이너에 여러 貨主의 小量貨物(less than container load cargo; LCL cargo)을 채워 컨테이너 扱 貨物(full container load cargo; FCL cargo)로 만들어 運送하게 한다.

混載貨物은 컨테이너 運送의 大量運送을 完成시키기 위한 補助의 機能을 가져 海陸運送이 모두 混載業者(consolidator)로 하여금 混載貨物의 增加를 促進시키는 手段으로서 LCL貨物에 비하여 낮은 料率을 提供하는 수가 많다. 또한 어떤 航路에 있어서는 運賃同盟이 FCL貨物에 대하여 運賃控除額(allowance)을 認定하고 있다. LCL貨物에 대하여는 附加料金(LCL Service charge)을 賦課하고 있어 프레이트 포워더는 各各의 貨主로부터 小量貨物을 集貨하여 混載함으로써 FCL貨物로 船舶會社와 運送契約을 締結하면 運賃을 相當히 節約할 수 있다. 프레이트 포워더는 混載한 小量貨物의 量이 一定한 規模, 예컨대 50톤 또는 100톤에 달하면 運賃率이 海運同盟의 그것보다 싼 非同盟所屬의 船舶에 실리도록 하여 運賃의 節約을 가져올 수 있으며 한 걸음 나아가 船舶會社와 흥정을 벌여 所定の 料率보다 낮은 料率으로 一括해서 運送을 委託할 수 있는 餘地가 있다.

한편 貨主側에서 보면 小量貨物을 가지고 船舶會社와 交渉할 境遇에는 좋은 서비스를 期待하기 어려우나 프레이트 포워더를 利用할 때는 이것이 可能하다.⁹⁾

FCR을 利用하여 混載運送을 實施하기 위해서는 輸入業者는 信用狀에 記載하는 條件으로서 自己가 指定하는 輸出國內의 프레이트 포워더가 發行하는 FCR이 銀行에서 受理된다는 內容을 明示하도록 하여야 한다.¹⁰⁾ 이 境遇 發行되는 信用狀은 個個의 輸出業者 앞으로 開設되기 때문에 個個의 輸出業者는 信用狀의 受益者가 되어 各各으로 輸出代金 決濟가 可能하다.

이 FCR은 單純한 貨物受領證은 아니다. 顧客으로부터 「外觀上 良好한 狀態로」(in apparent good order and condition) 貨物을 受領하였다는 것을 나타내어야 하며, 나아가 海上運送을 兩端의 貨物의 發送, 中繼 및 受領을 取扱하는 業者名, 住所 및 海上運送을 擔當할 船舶名, 船舶會社名 등이 記載되어 이들 關係業者에 의해 貨物이 連帶하여 目的地까지 到着되도록 明記될 것이다. 또한 FCR은 目的地에서 이것과 相換으로 그 提示者에게 貨物을 引渡해야 할 것을 約定하고 있는 것이다.

이 FCR의 性格은 前述한 國際複合運送證書와 比較하여 說明하면 다음과 같다.

첫째, 特定한 船舶會社나 海運同盟을 限定할 必要가 없다. 즉 船舶會社와 複合運送에 관한 協約 같은 것을 締結할 必要가 없으며 貨主의 代行으로 FCR을 代行하는 프레이트 포워더가 船舶會社에 그때 그때 自己自身이 貨主가 되어 一括하여 噸수 또는 컨테이너 扱으로 運送契約을 맺으면 된다.

둘째, 複合運送이 아니기 때문에 相對國內의 諸費用을 記載할 必要는 없다. 물론 顧客의 要請

9) 韓國海事問題研究所, 「컨테이너貨物의 圓滑한 流通에 관한 研究」, 1979, pp. 249-250.

10) 信用狀統一規則, 第25, 26條參照.

에 따라서는 相對國內에서의 中繼諸費用 및 國內運賃이 必要하게 되는 境遇가 있기 때문에 프레이트 포워더는 提携 프레이트 포워더와 서로 그 諸費用에 대해서 協定해 둘 必要가 있다.

세째, FCR은 반드시 프레이트 포워더가 發行하는 것이다. 國際複合運送證書의 境遇는 그 發行者가 船舶會社, 陸運業者 또는 프레이트 포워더 등 누구라도 될 수 있지만 이 FCR은 반드시 프레이트 포워더가 發行하는 것이다.

다. 國際輸送에 관한 專門的인 助言者 또는 相談者의 機能

輸出業者 또는 送荷人의 要請에 따라서 海上運送, 鐵道運送 및 道路運送에 걸쳐서 所要時間, 所要費用, 信賴性 및 經濟性에 비추어 가장 適切한 運送루트(route)를 助言한다. 同時에 그 運送루트 및 運送手段의 選定에 바탕을 두고 貨物包裝의 形態 및 程度 그리고 目的地國의 各種 規則에 관해 助言한다. 또한 全輸送區間의 運賃·諸費用을 把握하여 輸入業者나 送受荷人이 運送루트를 決定할 때에 考慮하지 않으면 안되는 物的流通코스트를 提示한다. 뿐만 아니라 輸出業者가 特定貨物의 船積書類를 容易하게 作成할 수 있도록 一切의 必要한 助言을 한다.

라. 包裝 및 倉庫保管機能

대부분의 運送周旋人은 運送手段 또는 目的地에 適合한 包裝을 할 수 있는 獨者의 包裝會社를 가지는 수도 있으며, 貨物의 包裝方法에 관해서 運送手段이나 目的地에 가장 적절하고 효과적인 것을 貨物에게 助言다. 또한 運送周旋人은 主體者로서의 運送이나 LCL貨物의 統合 分配 혹은 混載業務를 행하는 當然한 結果로서 자기의 換積倉庫를 소유하여 一時的인 내지 短期的인 保管 서비스도 提供한다.

마. 貨物의 輸送監視者(Controllor) 및 配送者(Distributor)로서의 機能

運送周旋人은 이따금 輸入業者 또는 受貨人을 위한 貨物의 安全輸送監視者(Controllor) 및 貨物의 配送者(Distributor)로서 행동하고 있다. Controllor라 함은 送受荷主를 代行하여 특히 콘테이너 運送의 特徵인 door-to-door의 全運送過程에 걸쳐서 貨物의 安全과 나아가 원활한 흐름을 피하기 위해 荷主를 대신하여 監視監督하는 任務를 遂行하고 手數料를 받는 일이다. Distributor라 함은 大量으로 輸入된 同種의 貨物을 一括하여 通關시킨 후 多數의 實需要者들에게 配送·引渡하는 任務를 遂行하고 그 手數料를 받는 者를 말하는 것이라고 하겠다.

最近에는 貨物追跡컴퓨터시스템을 提供하는 프레이트 포워더도 있어 貨物의 全輸送過程을 빠짐없이 追跡하여 콘트롤하고 있다. 이러한 시스템으로 貨主들은 內陸貨物輸送이나 埠頭倉庫에서의 貨物受領 또는 船舶의 入出港, 購買注文準備, 再包裝節次 등을 即刻的으로 探知할 수 있다.

바. 船積關係書類의 作成

周旋業者가 관계하는 自體營業書類의 處理도 중요하지만 더욱 중요한 것은 對顧客을 위한 書類作成 및 取扱이라 할 수 있다. 즉 船荷證券, 通關書類, 原產地證明書, 外換書類, 保險證券,

船積노트(Boat Note or Shipping Receipt), S/R(Shipping Request)등이다. 이외에도 各國의 規制에 의하여 要請作成되는 書類들은 周旋業者가 送受荷主를 대신하여 作成하든가 또는 荷主하고 공동 협조하여 작성하면서 그의 助言者로 相談役割을 한다.

사. 運賃 및 其他費用의 立替

運送周旋人과 荷主間에 通常의 去來關係가 확립되어 있는 경우 運送周旋人은 고객을 代身하여 모든 費用을 立替하여 支拂한다. 輸出入業者는 通常 船舶會社, 航空會社, 其他 運送人 및 荷役業者, 컨테이너保管施設 등을 이용하는데 이러한 것들이 運送周旋人을 통하여 이루어지는 경우가 費用에 대한 輸出入業者의 支拂은 運送周旋人에게 一刮的으로 支拂함으로써 手續節次가 현저하게 簡素化된다. 이와 관련하여 海外의 去來關係를 통해서 COD(Cash on delivery)에 편의를 제공하는 수도 있으며, 또한 運送周旋人은 고객을 위해 信用狀(L/C)이나 外貨의 賣買등에 관하여 銀行을 手配하기로 한다.

아. 輸出貨物의 檢査

輸出業者는 自己가 輸入하는 物品이 契約대로 船積되었는지의 與否에 특히 關心을 갖게 되는데 프레이트 포워더는 自己의 顧客이 輸入하는 物品을 그의 要望에 따라 提携 프레이트 포워더로 하여금 船積前에 檢査하도록 할 수 있다. 品質에 관해서는 特定專門業者가 檢査를 하는 것이 通常이지만 個數의 檢査에 대해서는 프레이트 포워더가 스스로 檢査하여 그 檢査證明書を 輸入業者에게 보낼 수 있다. 물론 銀行을 통해 受領한 船積書類에 의해 物品이 無事히 船積되었다는 것을 알 수 있으나 利害當事者 以外の 프레이트 포워더가 自由로운 立場에서 檢査함으로써 輸入業者는 한층 安心할 수 있는 것이다.

자. 輸出入去來의 促進

프레이트 포워더는 自己의 顧客을 위하여 提携組織網을 利用하여 輸入希望相對國으로부터 見品이나 캐탈로그 등을 입수하여 顧客에게 傳達하여 주므로써 輸入契約을 促進시키거나 또는 反對로 輸出希望相對國의 提携프레이트 포워더를 動員하여 顧客의 見品이나 캐탈로그 등을 配布하는 등 가장 信用있는 輸入業者를 選定할 수 있도록 賣買當事者를 連結시켜 주는 活動을 한다.

물론 프레이트 포워더는 商品의 賣買에 관하여 關與하지 않기 때문에 價格 기타 條件에 대해서는 賣買當事者間에 直接 交渉시켜 成約이 이루어지도록 하며, 이 境遇의 國際輸送은 그 成約에 貢獻한 프레이트 포워더의 協同서비스에 맡기게 될 것이다. 또한 프레이트 포워더는 自己의 顧客이 新販路를 開拓하여 進出하려는 境遇 相對國에 대한 市場調査를 그의 提携 프레이트 포워더 또는 代理店에 依賴하거나 相對國의 輸出入 關係法規 등을 調査하여 그 結果를 顧客에게 提供하여 便宜를 주기도 한다.

이 以外에도 通關節次, 保險의 手配, 市場調査, 輸出代金決濟, 船腹豫約(booking) 등의 諸業務를 貨主에게 提供하고 있어 프레이트 포워더의 業務는 실로 多様하다고 할 수 있다.

2. 프레이트 포워더의 役割

海陸空複合 一貫運送에 있어서 運送周旋人을 이용하는 혜택은 輸出業者에 한하는 것이 아니라 運送人 稅關 및 其他 公共機關에도 적지 않게 영향을 미친다.

輸出業者 및 送貨人의 경우에 있어서 그들은 자기네의 各種 取扱貨物 및 그 目的地로의 運送에 運送周旋人을 利用하게 됨에 따라 높은 費用으로 自己 企業內에 專門職員을 두지 않고도 最高의 助言을 利用할 수 있는 동시에 自身들의 수고를 대신하는 긴밀한 고섭을 活用할 수 있다. 즉 貨主는 運送周旋人을 통해 運送에 관한 最新의 情報를 이용할 수 있고 惡天候나 勞動罷業으로 인해 運送機關을 手配할 수 없는 경우는 運送經路의 변경을 신속히 수배할 수 있는 것이다. 또한 運送周旋業의 業務는 高度의 경쟁적 產業이므로 運送周旋人은 船舶이나 航空機의 자리를 大量 構入함으로써 얻는 利益을 利用者인 貨主에게 配分하고 있다.

그러나 輸出業者가 얻는 最大의 利占은 귀찮고 複雜한 國際貨物流通問題를 運送周旋人이 代身하여 떠맡는다는 일이다. 즉 輸出業者의 구내로부터 船積港까지의 內陸貨物運送 및 船積節次 등에 관한 귀찮은 日常業務로부터 해방되므로 必야호로 輸出業者는 貨物이 自己 구내를 떠난 時點부터 더 이상 運送貨物에 대하여 관심을 갖지 않아도 되므로 본래의 輸出業務에 전적으로 集中할 수 있다.

輸入業者나 受貨人은 貨物引受에 必要한 書類의 作成 및 節次에 관해서 運送周旋人의 助言을 쉽게 받을 수 있고 또한 자기네의 日常業務에만 전념하고 있으면 貨物의 도착을 통지해 줄 뿐만 아니라 貨物을 受貨主의 손에 配送해 준다. 즉 貨主는 關係書類와 예상되는 通關費用만 미리 運送周旋人에게 보내면 通關貨物을 自己의 구내에서 引受할 수 있게 된다. 그리고 뒷날 이른바 관련된 費用을 망라한 單一의 請求書를 받는다.

通關에 있어서도 稅關과 運送周旋人은 雙方的 問題에 관한 理解와 信賴에 기초를 둔 긴밀한 관계가 확립되어 있어서 稅關側은 자기네가 意圖하고 있는 通關節次 등의 변경에 관하여 運送周旋人에게 통고하므로 이에 따라 運送周旋人은 事前에 고객에게 편의를 제공할 수 있다. 또 稅關이 신뢰할 수 있는 運送周旋人으로부터 貨物을 제시받은 경우 通關時間이 대폭 감소되기 때문에 稅關職員의 절감도 된다.

그밖에 一般船積의 경우 船舶會社에 貨物을 引渡한 후에도 本船舶積時까지는 船荷證券을 인도받을 수 없으나 Through B/L을 發給받게 되므로 金融上에 있어서도 一般船社의 경우보다 平均 10~20日 정도의 資金回轉이 提高된다.

IV. 프레이트 포워드의 實態

1. 韓國의 프레이트 포워드 實態

國際間的 貿易去來 날로 運送地域이 多變化되어가고 輸送方式 또한 多樣化되어 가고 있어 過去 船舶에 의한 항구에서 항구까지의 輸送體制만으로는 貨主들의 輸送 欲求를 充足시킬 수 없는 상황에 도달하게 되었고 이에 따라 運送貨物의 物的流通(Physical Distribution)의 效率을 높이기 위하여 등장한 컨테이너화는 運送, 荷役, 保管, 通信 등 여러 流通機關의 效率의인 協力を 통하여 複合運送을 탄생시킨 것이다.

이와같은 運送形態가 全運送區間에 걸쳐 一貫輸送되는 國際複合運送形態로 전환됨에 따라 이를 擔當하고 있는 複合運送인의 役割은 매우 重要하다고 할 것이다.

國際複合運送의 主體로서 등장한 프레이트 포워드(Freight forwarder)가 우리나라에 최초로 進出한 것은 1970年代初 工業化의 물결이 일기 시작한 무렵 부터이다.

産業構造의 개편에 따라 輸出入物動量이 급격히 증가하게 되자 外國 特히 구라과의 우수한 포워드들이 진출하게 되었으며 國內에서는 이들과 제휴하여 一貫輸送서비스를 수행할 수 있는 運送專門人力이 없었고 體制가 갖추어지지 않은 상태였기 때문에 外國船舶의 代理店業者들이 이들과 部分的으로 제휴하여 營業을 개시하기 시작하였다. 그러나 外國船舶主의 代理業務를 수행하는 船舶代理店業者와 貨主業務를 代行하는 입장인 포워드와는 서로 이해가 상반되기 때문에 정착될 수 없었으며 이에 부응코져 전문 포워드가 하나 둘씩 나타나게 되었다.

1976年 交通部의 외청으로 새로 發足한 海運港灣廳에서는 輸出入物動量의 增加와 輸出地域多變化에 能動的으로 대처키 위하여 그해 10月初 最初로 26個 業體에 프레이트 포워딩 면허를 發給하였다.

이후 1979년까지 24個 業體에 면허를 발급하여 총 50個業體가 營業을 수행하여 왔으며 1984年 1月 정부 각종사업 開放施策에 따른 해운업법 개정으로 면허제에서 등록제로 전환되었으며 이에 따라 1985年 11月 現在 74個 業體가 法이 정하고 있는 要件을 갖추고 營業을 수행하고 있다.¹⁰⁾

우리나라에서 프레이트 포워드¹¹⁾를 규제하는 法律은 「海運業法」이다.

10) 韓國貿易協會, 韓國荷主協議會, 季刊 「荷主」 겨울號, 1985, p. 40.

11) freight forwarder 또는 forwarder는 一般의으로 forwarding agents, shipping and forwarding agents, shipping agents 등으로 알려져 있는 企業을 나타내는 總稱的인 概念이다. 그러나 이들 業者의 大部分이 오늘날 貨物의 集荷 및 配送, 컨테이너 貨物의 取扱, 國際複合運送等의 서비스 提供에 있어서 獨立된 主體者로서 活動하고 있는 點으로 보아 agent라는 말은 適切한 表現이라고는 할 수 없다. 이 點은 1944년에 設立된 英國의 「Institute of shipping and Forwarding Agents」가 1970년에 그 名稱을 Institute of Freight Forwarders Ltd.로 變更한 事實로 보아 알 수가 있다. (Alan E. Branch, *The Elements of Export practice*, Chapman and Hall, London, 1979, pp. 308-309.)

海運業法 第2條 第5號에 “海上貨物運送周旋業이라 함은 自己(契約된 外國인 周旋人을 포함한다)의 名義로 船舶에 의한 貨物の 運送을 周旋하는 事業을 말한다”라고 定義하고 있음.

이에 앞서 기본법인 商法 第114條에서는 自己의 名義를 物件運送의 周旋을 營業으로 하는 者를 運送周旋人이라 한다”라고 定義하고 있으며 第116條에서는 “運送周旋人은 다른 約定이 없으며 直接 運送할 수 있다.”

이 경우에는 “運送周旋人은 運送人과 同一한 權利義務가 있다”라고 규정하고 있으며 또한 “運送周旋人이 위탁자의 청구에 의하여 貨物相換證을 작성한 때에는 直接 運送하는 것으로 본다”라고 규정하고 있어 介入權발생시는 運送人과 同一視하고 있다.

한편 海運業法의 下位法令인 海運關聯業의 등록 및 事後管理要令 第2條에서는 “海上貨物運送周旋業이라 함은 海運業法 第2條의 第5號에 規정한 事業으로 송화주와 國際複合運送契約을 체결하거나 外國의 國際複合運送人과 國際複合運送業務取扱 契約을 체결하여 國際複合運送證券을 發行하는 등 自己責任下에 國際間的 一貫輸送을 周旋 또는 이행하는 事業을 말한다”라고 규정하고 있으며 또한 國際複合運送이라 함은 “國際複合運送人이 物件을 自己責任下에 인수하여 어느 한 국가에서 인도가 예정된 다른 국가의 인도 지점까지 국제복합운송계약에 의거 적어도 두가지 이상의 운송수단(선박, 철도, 트럭, 항공기등)에 대한 물건 운송을 말한다”라고 定義하고 있음.

이와같이 우리나라에서는 기본법인 商法과 特別법인 海運業法에서 프레이트 포워더를 定義하고 있으며 하위법령인 요령에서는 프레이트 포워더가 國際複合運送임을 定義하고 있다.

한편 프레이트 포워딩事業의 등록기준을 살펴보면(海運業法 第35條 및 同法施行規則 30條 내지35條)

○商法上的 株式會社로서 資本金 1億원 以上일 것.

○CY 3,300m²이상 직접보유 또는 임차사용.

○事務室 130m² 이상

○外國 3個地域 이상의 포워더와 업무취급계약체결.

○1億원 以上の 營業保證金を 예치.

○海務士 2人 이상 채용

○年間 US\$20萬弗以上の 實績이 있을 것 등으로 규정되어 있다.

우리나라에서 포워더가 營業을 開視한 초창기의 營業패턴은 外國 바이어나 계약된 포워더가 指定的 貨物을 화주로부터 인수하여 선적하여 주는 임무에 거의 한정되어 있었다.

그러나 점차 業務領域의 확장과 함께 獨自的인 principal로서의 위치를 굳혀 감에 따라 貨主의 인식도 점차 개선되어져서 매년 괄목할 성장을 기록, 營業개시 이듬해인 1977年度에 34,300TEU의 貨物을 取扱하였던 것이 1984년도에는 153,000TEU를 取扱하여 매년 25.4%의 높은 신장율을 기록하기에 이르렀다.

地域別 物量을 보면 初期에는 구라과 지역과 北美地域이 비슷한 현상을 보였으나 점차 구라과 地域의 物動量이 감소한 반면 北美地域 物動量 계속 증가하여 1984年의 경우 구라과 지역은 29,302TEU인데 반해 北美地域은 56,146TEU에 이르러 구라과 지역에 비해 약 3배의 物動量을 取扱하였음.

한편 영업망의 지속적인 확충에 따라 각지역별 契約파트너의 數도 점차 증가하여 1985年 10月末 현재 北美地域 179, 유럽주 152, 아시아주 143, 중동 14, 오세아니아 15, 아프리카주 3등 총 506개의 外國파트너와 國際複合運送契約를 체결하여 一貫輸送業務를 수행하고 있다.

한편 우리나라 포워더가 수행하고 있는 업무형태는 대체로 다음과 같이 크게 5가지 정도로 區分할 수 있다.

1) 船積周旋(Shipping Arrangement) : 一般的으로 國內周旋業者들이 가장 重要하고 있는 營業形態로서 FCL이나 LCL貨物에 관계없이 貨主로부터 貨物을 引受받아 Forwarder B/L을 發行하고 船社에 供給해 주는 것이다. 特히 LCL貨物의 경우 여러 貨主들로부터 集貨하여 같은 지역으로 나가는 貨物을 컨테이너화하므로 小量貨物의 適期輸送에 크게 기여하고 있는 실정이다. 이러한 業務를 원활히 遂行하기 위하여 貨物의 引受渡 및 運送便의 手配, 包裝, 國內運送, 倉庫保管, 小量貨物의 混載, 船積書類作成, 필요시에는 通關, 그리고 貨物運送에 관한 相談등의 業務를 代行 혹은 서비스하여 주고 있다.

2) Buyer's Consolidation : 國內 運送周旋業者가 外國의 購買者(Buyer), 혹은 이를 代身하는 Consolidator와 輸送契約를 맺고, 信用狀上에 運送者로서 지명되므로써 國內의 여러 輸出業者들로부터 貨物을 引受받아 제반 필요조치를 취하며 購買者, 또는 Consolidator가 지정한 目的地까지 운송하는 업무를 지칭한다.

3) NVOCC(Non-vessel operating common carrier) : NVOCC는 海上運送周旋業者가 運船事業者와 契約에 의거 運送周旋人이라는 원래의 機能에서 벗어나 스스로 運送의 主體者로서 獨自의인 營業廣告와 함께 集荷하여 自己B/L을 發行하여 一貫輸送서비스를 제공하는 形態로서 國內에서는 대체로 다음 두가지를 이 범주에 포함시키고 있다.

① HKCL(Hong Kong Container Line) : 현재 우리나라에서 地中海 地域으로 서비스하고 있는 HKCL은 海上運送周旋業者와의 契約에 의하여 營業은 運送周旋業者가 전담하고 있는 船社는 運航만 하고 있다.

② TSCS(Trans-Siberian Container Service) : TSCS(혹은 SLB라고도 함)는 日本 및 유럽지역의 海上運送周旋業者와 全蘇聯對外運輸公團(V/O soyuzvneshtans; SVT)과 시베리아 鐵道便運送契約를 맺어 주로 日本을 비롯한 極東地域에서 유럽 및 中東地域에 시베리아 鐵道便으로 貨物을 運送하는 것을 말한다. 이는 1967年 英國에서 日本까지 소형 컨테이너를 사용하여 試驗運送한 것을 시발로 하여 1971年 3月 「카바레라」號가 일본과 소련의 나호트카間을 定期就航함으로써 本格化되기 시작하였다.

4) 프로젝트貨物處理(Project Cargo Handling) : 海上運送周旋業者는 國內外서 사용될 各種施設材 및 建設用 機資材 展示會開催를 위한 展示品の 운반을 포함한 여러가지 業務로 다루고 있다. 이 경우 特殊貨物의 包裝에서부터 一貫輸送過程을 통하여 지정된 目的地까지의 運搬責任은 물론 展示品の 경우 필요한 陳列과 管理까지도 맡아서 하고 있다.

5) Hanging Garment Service 등의 업무를 수행하고 있다.

2. 日本의 프레이트 포워더 實態

日本은 高度로 發展된 經濟, 莫大한 貿易量 및 大規模의 商船隊에도 不拘하고 프레이트 포워더들의 活動이 微弱한 편이었다. 이는 大規模生産業體와 商社들이 프레이트를 利用하는 代身, 自體에 運送擔當部署를 運營하고 있기 때문이다. 따라서 日本의 프레이트 포워더들은 自體에 運送部 등을 갖지 않은 貨主 또는 業體에 重點的으로 서비스하고 있다.

日本에는 海上運送周旋業務를 遂行하는 業種으로서 海上運送取扱人和 一般的으로 오쓰나카(乙仲)라고 불리우는 것이 있다. 海上運送取扱人は 「自己的 名義로 海上에 있어서의 船舶에 의한 物品運送을 周旋하는 事業을 하는 者」(日本海上運送法第2條 第7項)로서, 從來에는 內航運送의 境遇에 는 있었으나 國際運送에서는 거의 存在하지 않았다. 그러나 컨테이너化의 進展에 따라 小量貨物의 混載가 增大되어 國際複合에도 이러한 形態의 進出이 많아졌다. 오쓰나카는 現在 日本港滿運送事業法에서는 個品運送貨物을 取扱하는 個品限定一般港滿運送事業者로 規定되어 있는 데, 檢하여 海上運送取扱業을 經營하기도 하며 通關業者의 免許를 각고 通關業을 겸하기도 한다. 通常의 境遇 오쓰나카의 業務內容은 倉庫 또는 上屋에서의 貨物의 受領, 分類 및 保管, 檢數, 檢量의 立會, 通關, 船運送, 個品運送貨物의 船舶에 대한 引受渡 등을 一貫해서 行하며 또한 船積書類의 作成 등을 行한다. 이 오쓰나카를 海運貨物取扱業者라고도 한다.¹²⁾ 그리고 컨테이너의 登場 以後 複合運送의 概念이 比較的의 빨리 定着되어 이러한 프레이트 포워더들이 소련과 NVOCC契約을 맺어 「시베리아 랜드 브리지」運送(Siberian Land Bridge: SLB)에 의한 海陸複合運送을 하는 등 全世界에 國際複合運送業者로서 서비스를 하고 있다.

다음은 日本의 시베리아 경유 複合運送業者協會 TSIOAJ(Trans-Siberian Intermodal Operator's Association of Japan)가 최근 보고한 SLB의 블록트레인(block train) 運行과 運貨 動向에 관한 內容을 要約하여 본다.¹³⁾

1) 시베리아 경유 컨테이너 서비스 열차(TSCS: Trans-Siberian Container Service) 運行을 관장하는 기관은 소련의 SOTRA이며, 모든 TSIOAJ의 會員社들은 이들 열차 運行에 참여하려는 노력을 계속해 왔다.

2) 1985年 4月부터 SOTRA는 모든 TSIOAJ의 회원社중에서 Jeuro Container Transport Co.를 열차운행의 一般的인 조정자로서(General coordinator) 선정, 블록트레인 運行을 추진해 왔으며 다른 회원社들은 개별적으로 열차 運行에 참여해 왔다.

3) 따라서 TSIOAJ의 모든 會員社들은 Jeuro가 通報한 시베리아 경유 컨테이너 서비스 열차(TSCS) 스케줄에 따라 선적예약등 모든 업무를 수행해 왔다.

12) 市來清也, 「海運實務의 基礎」, 東洋經濟新報社, 東京, 1978, pp. 48~49.

13) 韓國貿易協會, 韓國荷主協議會, 「荷主」, 1985, 겨울號, p. 42.

第六次 東北亞 3國(韓國, 日本, 香港)荷主協議會 結果報告.

4) 현재 TSCS 열차는 레닌그라드, 탈린, 리가, 루자이카 지역은 3船積貨物(Shipload)을, 비소토리코브스크와 브레스트지역은 매달 2선적화물의 운송능력을 보유하고 있다.

5) 輸送期間은 레닌그라드, 탈린, 리가지역은 25日(公式적으로는 30~35日間), 루자이카 지역은 약 23日(27~28日), 비소토리코브스크와 브레스트는 약 25日(25~30日)이 소요되는데 이러한 소요 일수는 소련의 極東 환적항구인 보스토치니에서의 혼잡도에 따라 變化된다.

6) 1985년의 TSR을 통한 日本의 유럽수출은 前年과 同一한 水準을 유지할 것이며 대 이란수출은 이란, 이라크戰, 이란의 外換保有庫 事情의 악화 등으로 어렵기는 하지만 감소폭은 전년에 비해 절반수준으로 줄어들었다.

7) 對유럽 주요수출품목은 자동차부품, 트뷰전기기기 및 부품, 화학제품, 합성수지이며 반면 日本으로 輸入되는 Eastbound貨物은 식료품, 펄프, 종이, 알미늄, 알미늄괴 등이다.

8) 輸送事情은 현재 보스토치니에서의 船積, 揚荷가 정상적으로 이루어지므로 매우 안정적인 데 예를들면 서독의 내륙지까지는 40~45日, 출파를 경유 이란까지는 50日이 소요된다.

9) SLB운송에 있어서 큰 問題點은 Evergreen, Yang Ming, US Lines등의 非同盟船社들의 存在인데 이들은 船腹量增強, 運賃率의 引下등으로 가장 큰 競爭相對로 등장하고 있다.

10) SOTRA는 현재 内部의 극심한 경쟁을 엄격히 통제하면서 운임요율을 결정하고 조절하는 기능을 수행하고 있다.

11) SOTRA는 1985年 겨울부터 SLB서비스의 개선을 위해 화물추적정보시스템을 운영, 정확한 운송시간의 파을 위해 노력하고 있다.

12) 空컨테이너의 需要供給은 日本과 유럽간의 수출입의 불균형 때문에 유럽지역은 공급부족이고, 日本은 공급과잉이다. 따라서 TSIOAJ는 스스로 이러한 수요공급의 불균형을 시정하려고 노력하고 있다.

13) TSIOAJ는 앞으로 그들의 서비스 개선과 運行時間 단축을 위해, TSCS의 블록트레인은 최대한 利用할 것이며 SOTRA와 UNIORIENT(united Orient Shipping Agency)와 같은 기구와 協力體制를 더욱 공고히 다져나갈 것이다.

以上과 같은 日本의 國際複合運送動向을 이해함으로써 프레이트 포워드업의 업무수행에 도움이 될 것이다.

3. 美國의 프레이트 포워드 實態

美國에서는 海上運送과 關聯된 프레이트 포워드로서 「Independent ocean freight forwarder」(IOFF)¹⁴⁾와 「Non-vessel operating Common Carrier」(NVOCC)가 있다. IOFF는 좁은 意味의 우리나라의 海上運送周旋業者와 類似한 것으로서 委託者에 대해 主로 代理人으로서의 性格을 갖는 것이다. 이 IOFF는 法的인 稱號로서 一般的으로는 「foreign freight forwarder」로 불리우고 있다.

14) 美國의 新海運法(Shipping Act of 1984)에서는 “independent”를 削除하고 “Ocean freight forwarder”라고 明示하고 있다.

IOFF는 「報酬을 받고 運送周旋을 業으로 行하는 者.(a person carrying on the business of forwarding)로서 外國向貨物의 送荷人, 受荷人, 販賣者 또는 購買者 또는 當該貨物의 受益者.(beneficial interest)가 아니며, 또한 이들은 直接 또는 間接으로 支配하지도 않고 이들의 支配도 받지 않는 者.」이다. (美聯邦海事委員會, General order 4.510. 2(a)) 여기에서 “運送周旋을 業으로 行한다”고 하는 것은 「他人을 爲하여 美國 및 그 屬領으로부터 外國間, 美國과 그 屬領間 또는 屬領相互間의 貨物을 海上運送業者(Oceangoing common carrier)에 의하여 發送하고 그에 附隨되는 諸業務를 處理하는 것」을 말한다. (General Order 4.510. 2(b)).

IOFF는 送荷人의 代理人의 地位에 있다. 그러나 送荷人は IOFF의 業務內容에 대해서 指示는 하지만 그 遂行方法에 관해서는 支配할 權利는 없고 IOFF는 어디까지나 獨立된 契約者로서 自己의 判斷으로 行動한다. 「獨立」(independent)이라고 불리우는 것은 이 때문이다.¹⁵⁾

IOFF는 美聯邦海事委員會(Federal Maritime Commission: FMC)에 의해 認可되고 特別한 規制를 받는다. 다음은 IOFF가 取扱하는 業務의 內容이다. 그러나 반드시 이것에 限定되지는 않는다 (General Order 4.510. 2(c)).

①送荷人으로부터의 指示 및 書類의 點檢, ②港口로의 貨物搬出, ③輸出申告書의 作成과 그 節次, ④船腹의 豫約, ⑤貨物引渡指示書 및 埠頭受領證의 作成 및 그 節次, ⑥트럭 및 駁船에 대한 指示書의 作成 및 그 手配, ⑦船荷證券의 調達, ⑧領事書類의 作成 및 그 查證의 手配, ⑨倉考保管의 手配 및 그 提供, ⑩保險의 付保, ⑪美國政府諸法令에 따른 貨物의 通關, ⑫諸船積 書類의 作成과 그 送付, ⑬前各號事項과 關聯하여 必要한 費用의 先支給, ⑭貨物이 生産地로부터 本船까지 移動하는 데 遂行되는 諸業務調整의 監督, ⑮特別取扱貨物 費用의 仙支給, ⑯貨物이 生産地로부터 本船까지 移動하는 데 遂行되는 諸業務調整의 監督, ⑰特別取扱貨物 또는 運送中 어려움이 발생한 境遇에 대해 特別서비스 提供, ⑱輸出業者에 대한 信用者, 諸許可, 檢査에 관한 專門的인 助言.

한편 NVOCC는 이른바 間接運送人(indirect Carvie)이다. Comon carrier로서 委託者에 대하여 運送人으로서의 責任을 지는 利用運送人이다. NVOCC란 文字 그대로 自身은 船舶을 所有 또는 運營하지 않으면서 運送을 自己의 名義로 引受하는 運送人이다. 즉, 그것은 他人의 船舶을 利用하여 物品을 運送하는 利用運送人으로 解釋되며, FMC의 認可를 必要로 하지는 않지만 FMC에 運賃率表(tariffs)를 届出하고 FMC規則과 美國의 海運法(Shipping Act)을 지키지 않으면 안된다. FMC의 規定에 의하면 NVOCC는 다음과 같이 定義된다.(General Order 4.510. 21(b)).

① 海運法에 規定된 內航 및 外航海運을 利用하여 物件輸送을 하기 위하여 廣告, 勸誘 기타의 方法에 의하여 運賃率表의 設定, 維持를 公示하는 者.

② 安全한 物品運送에 대한 責任을 맡거나 또는 法定責任을 지는 者.

③ 使用船舶의 所有 또는 支配의 有無를 不向하고 船舶運航業者를 下受業者로 利用하여 自己의 名義로 當該物品의 運送을 行하는 者.

15) Gerald H. Ullman, "The Ocean Freight Forwarder", *the Exporter and the Law*, Cambridge, Maryland, Cornell Maritime press, Inc., 1967, p.5.

한편 美新海運法에서는 NVOCC가 코먼캐리어라는 點을 明白히 하고 있다. 즉, NVOCC는 海上運送에 提供되는 船舶을 運航하지 않는 코먼 캐리어로 하고 있다. 다시 말해서 美新海運法은 NVOCC가 船舶運航業者(Vessel-operating common carrier by water, ocean common carrier)의 서비스를 利用하여 貨主에게 海上運送을 提供하는 코먼 캐리어임을 밝히고 同時에 船舶運航業者에 대하여는 貨主의 立場이라는 것을 明示하고 있다.¹⁶⁾

그런데 이들의 大部分은 美國州際交通委員會(Interstate Commerce Commission)에 의해서 認可된 內國 프레이트 포워드(domestic freight forwarder)들로서 이들은 大部分 컨테이너 貨物의 混載를 主任務로 하고 있다. 그들은 IOFF의 免許를 받을 수 있으나 個別貨物의 取扱에 있어서 이 運送周旋機能을 NVOCC의 코먼 캐리어로서의 機能과 같이 遂行할 수는 없다. 또한 下受運送人(underlying carrier)으로부터 集貨手數料(compensation)를 收受하는 일도 許用되지 않는다.¹⁷⁾

4. 유럽의 프레이트 포워드 實態

英國을 除外한 유럽의 大陸法系國家에 있어서는 商法에 우리나라 商法 第114條¹⁸⁾에서 말하는 運送周旋人(freight forwarder, spediteur)에 관한 規定이 대체로 設定되어 있다.

西獨商法에 의하면 運送周旋人이란 「自己의 名義로 他人(送荷人)을 위하여 陸上運送人 또는 海上運送人에 의한 物件運送의 周旋을 營業으로 하는 者」를 말한다.(西獨商法 第407號 第1項).

運送周旋業에는 運送周旋自體 外에 그에 關聯되어 運送周旋業者가 提供하는 運送, 倉庫保管, 通關 등의 業務가 包含되어 있다. 이 점에 있어서는 우리나라의 運送周旋業이나 日本의 運送取扱業이 같은 立場을 취하고 있다고 하겠다.

英國에는 大陸法系國家에서 말하는 運送周旋人에 正確하게 해당하는 概念은 없다. 英國에서는 원래 送荷人을 代身하여 船舶會社와 運送契約를 締結하는 일을 하는 者를 원래 「forwarding agent」라 하여 「shipping agent」와 거의 同義語로 使用하고 있었으며, 그들은 단지 代理人의 資格을 가질 뿐 運送人으로서의 責任은 없다. 이러한 意味에서의 프레이트 포워더는 주로 出航日과 場所의 確認, 船腹豫約, 船荷證券의 手配, 通關 등의 業務를 遂行하고 있다. 그러나 最近에는 包裝, 保管, 保險契約 등의 附隨業務와 더 나아가서 어떤 境遇에는 principal이 되어 運送人과 運送契約를 締結하거나 또는 運送人으로서 目的地까지 部分的 또는 全적으로 運送責任을 擔當하는 傾向이 있다.¹⁹⁾

어쨌든 오늘날 유럽 各國의 프레이트 포워드들은 自國의 法規上의 周旋 내지 代理行爲에 그치지 않고 運送物品의 受領에서부터 中繼, 引渡에 이르기까지의 一貫된 運送業務 및 그에 關聯된

16) Shipping Act of 1984, Sec. 3(17), "non-vessel operating common carrier" means a common carrier that does not operate the vessels by which the ocean transportation is provided, and is a shipper in its relationship with an ocean common carrier."

17) Ibid., p. 38.

18) 商法第114條, 自己의 名義로 物件運送의 周旋을 營業으로 하는 者를 運送周旋人이라 한다.

19) Scrutton, *Charterparties and Bills of Lading*, Sweet and Maxwell, London, 1974, p. 41.

많은 事業에까지 營業活動範圍를 넓히고 있다. 그들은 各國에 設置된 支店 또는 代理店에 의한 國際的인 組織網을 基盤으로 混載(Consolidation)를 基本으로 하고 그와 關聯한 附隨業務를 一括하여 遂行하는 周旋業務를 主業務로 展開하고 있다.

유럽 諸國은 韓國, 日本이나 美國과는 달리 프레이트 포워더에 대해 별다른 規制를 취하지 않고 比較的 自由롭게 事業을 經營하도록 하고 있다. 英國의 境遇를 본다면, 이와 같은 프레이트 포워더의 活動의 自由로 인해 新規로 參與한 프레이트 포워더가 貨主의 要求에 充分히 對處할 수 있는 서비스를 提供할 수 없기 때문에 業界全體의 評判이 떨어진다는 不利益도 없지 않으나, 一般的으로 業界의 能率을 刺戟하는 가장 좋은 手段은 競爭이라고 생각하므로 市場參與에의 自由는 이러한 競爭을 刺戟하고 進取性 및 革新을 促求하는 새로운 氣風을 振作하는 데 必要하다고 認定하고 있다. 어떤 면에서는 自由로운 參與을 制限하는 것이 業界의 서비스 水準을 높이는 데 도움이 되며, 또한 自由로운 參與으로 과당경쟁을 誘發할 念慮가 없는 것도 아니지만 그렇다고 하여 規制措置를 講究한다면 오히려 그 편이 더욱 危險하다고 생각하고 있다.

各國의 프레이트 포워더 協會가 會員社들에 대해 標準運送周旋契約(Standard Trading conditions: Conditions generales de Transitaires: Allgemeine Spediteurbedingungen)을 使用하도록 하고 있는 것 뿐인 데, 그것도 現實的으로 프레이트 포워더가 多樣化하여 使用하고 있다.²⁰⁾

V. 프레이트 포워드의 問題點과 發展方向

國際輸送環境變化로 1984年 6月 발효된 美國新海運法(Shipping Act of 1984)을 계기로 海上運賃 秩序에 大變革을 가져온 北美港路는 既存船社의 계속된 과열 경쟁속에서 포워더의 領域을 크게 壓迫하고 있으며, 특히 美國新海運法은 運航業者(Common Carrier: NVOCC포함)가 港口에서 港口까지(port to port)의 海上輸送에서 內陸에서 內陸까지(Inland to Inland)의 海陸複合運送을 委任받는 경우를 위해 특별한 條項을 設定하고 있다. 즉, 美國의 한地點 또는 港口와 外國의 한地點 또는 港口와의 通運送을 單一料金(Through Rate)으로 引受할 경우 Common Carrier는 그 運送의 모든 責任을 지며 一貫通運賃(Through Rate)을 算出, 美聯邦海事委員會(Federal Maritime Commission)에 Tariff를 申告하도록 하였다.

한편 美國新海運法에서는 中小荷主들이 船社나 同盟과의 運送契約을 체결하는 荷主團體(Shipper's Association)의 結成을 승인하고 있다. 따라서 小量貨物荷主들은 荷主團體를 結成하거나 混載機能의 포워더 즉 非船社所有運航業者(NVOCC)등을 利用하여 大量貨物集荷에 참여하는 方案을 취해야 한다. 그래서 日本의 경우는 벌써 부터 포워더들이 Co-Load System을 運用하고 있으며

20) 信用狀統一規則(1983年改正) 第25條(d)에 따르면, 프레이트 포워더가 發行한 運送書類라 하더라도 國際商業會議所가 認定하는 FIATA Combined Transport Bill of Lading은 銀行이 信用狀에 別途의 明示가 없어도 受理하게 되어있다. 따라서 이 規定이 어느정도 프레이트 포워더의 運送書類發行에 基準을 提示할 것으로 생각한다.

大荷主들도 자체적인 NVOCC를 設立하여 日本・北美內陸主要據點間의 小量混載貨物의 一貫輸送을 개시하고 있다. 한편 홍콩의 輸出業者들은 北美航路의 同盟시스템이 점차 비대해질 것으로 보고 이에 대항하기 위하여 1985년말까지 Shipper's Association을 設立할 움직임을 보이고 있다. 이러한 상황에서 우리나라 포워더는 海運業法에 의해 國際複合輸送을 주재하는 NVOCC로서 또한 Consolidator로서 小量貨物에 대한 集荷機能을 발휘하고 있으며 최근에는 뒤늦게나마 일부 프레이트 포워더들이 Co-Load System을 設立하여 中小荷主를 대상으로 한 小量貨物混載業務에 임하는 한편 앞으로의 運賃고집단체로 發展시키고 있다.

프레이트 포워더 發展에 있어서 問題點은 船社와 荷主들의 포워더에 대한 認識이 아직도 不足하며 業界의 利用率 제고가 문제이다. 日本만 해도 美國新海運法이 發效하자 船社인 MOL은 재빨리 포워더 結合體 Co-Load Express(Colex)와 제휴하고 또한 YS Line은 Japan Multimodal Transport, NYK는 Japan Intermodal Transport의 設立을 적극 지원하여 포워더 機能을 集荷窓口로 活用하고 있다. 반면 우리나라는 船社들이 여전히 프레이트 포워더를 集荷競爭 對象으로 경원시하고 있는 가하면 大荷主들은 自體運送部署를 設置하여 運送業務 一體를 擔當케 하고 있다. 그러나 포워더는 輸出地 또는 輸入地에서만 業務를 遂行하는 一般企業體의 運送部署와는 근본적인 性格부터가 다르다. 貨物의 集荷(Consolidation) 또는 分配(distribution) 擔當하며 필요에 따라 包裝通關 및 運賃 등 一貫輸送業體에 있어 複合運送人으로서의 機能을 保有하고 있는 것이다. 近來에는 포워딩의 조직과 기구의 규모가 커짐에 따라 그 業務領域을 特定地域輸送의 國內販賣 나아가서 마아케트 리서치(Market Research) 등 荷主와의 긴밀한 거래관계를 통합해서 관장하고 있다. 포워딩이란 당초 貿易管理시스템의 發展에 따른 必然的인 所産이라 하겠다.²¹⁾

포워딩產業은 專門的인 시스템을 가지고 貨物의 추적, 貨物의 動態를 수시파악, 他輸送手段에 移積 등의 變更措置가 可能的인 機能的인 특징을 갖고 있다. 포워더를 어떻게 정착시키가는 船社와 이를 利用하는 送受荷主의 認識이 높아져야 하며, 대부분의 船荷主가 아직까지도 船社와 荷主사이에 포워더가 왜 필요한가에 대해 이해를 갖지 못하고 있는 실정이다.

日本政府는 1984年 10月 運輸省內에 國際複合一貫輸送 對策팀을 設置하여 船社와 포워더 및 荷主業界를 망라한 조직으로서 美國新海運法에 대처하고 있다. 또 最近에는 外國의 國際複合輸送實態와 制度 등을 조사하기 위한 國際運輸實態調查委員會를 發足하고 기존 國際貨物輸送 情報調查委員會와 병행하여 작업에 나서고 있다. 지금 先進國은 貿易競爭에 대비한 輸送近代化에 全力을 경주하고 있다.

美國은 貿易과 運送에 관한 情報시스템(Cargo Data Interchange System)을 개발하고, 日本에서는 貿易關係데이터의 流通促進을 위해 海運會社를 비롯하여 通關・檢定 및 檢數機關등이 政府의 協助로 港灣貨物情報 네트워크(Net Work)의 施行에 착수하고 있다. SITNETS라고 불리는 이 시스템의 특징은 業種이 다른 企業을 連結하는 體制로 各社에 設置된 Computer에 의해 貨物輸出에 관한 關係書類의 作成과 各社間의 迅速을 꾀하고 있다.

21) 韓國貿易協會, 韓國荷主協議會, 「荷主」'85/가을號, p.8.

지금 우리나라는 高度의 經濟發展과 함께 貿易擴大에 따른 輸出入物量이 해마다 增加하고 있으며, 특히 賦存資源이 不足한 우리나라는 貿易立國으로 前進할 수 밖에 없다. 그러므로 輸出入貨物의 輸送過程에 있어 貿易增大에 阻害要因이 되는 번거로운 制限 절차를 과감히 除去하고 近代化 體制로 整備하는 것이 當面課題라 하겠다.

이에 便乘하여 輸送近代化의 主役인 프레이트 포워더는 荷主, 荷役, 倉庫, 通關, 保險, 檢數, 航空 및 船社 등 一貫輸送에 따른 關聯業界의 協調와 當局의 지원으로 複合運送人으로서의 機能을 分明히 確立해야 하겠다. 그리하여 荷主들이 포워드 利用하므로써 經費節減이 가능하다는 認識을 심어 經費가 二重으로 支拂되는게 아닌가 하는 荷主들의 오해를 배제한다면 머지않아 포워딩 產業의 정착이 가능하다고 確信한다.

우리나라는 아시아大陸의 半島에 위치하고 있으면서도 南北이 分斷되어 있어 大陸을 통한 輸送루트를 活用할 수 없는 형편이며 또한 內陸運送區間이 짧아 모든 輸出貨物輸送의 開始點이 거의 港口에 限定되어 있는 실정이고 또한 船舶會社와의 業務領域이 區分되어 있지 않아 集荷競爭關係로 兩立되어 있다. 따라서 포워딩이 全體物量의 約20%를 약간 上회하는 物量을 取扱하고 있는 실정이다. 이와같이 포워딩 取扱物량이 아직 저조한 이유로는 業體의 零細性으로 인한 公信力의 不足에도 기인하지만 荷主의 理解가 아직 不足한 점도 지적할 수 있다. 또한 制度的인 측면에서도 複合運送의 發展을 阻害하는 要因들을 찾아볼 수 있다. 貨物의 一貫輸送過程에서 필수적으로 거쳐야 할 段階인 通關業務를 直接 수행할 수 없는 점과 항공화물 취급을 할 수 없다는 점이다.

그러나 이러한 제약에도 불구하고 한국의 複合運送은 날로 發展되고 있다. 원활한 一貫輸送을 위하여 20여개 業體가 미주, 구라과 등지에 40여개 지점망을 갖추고 적극적인 營業活動을 전개하고 있으며 荷主의 인식 또한 높아지고 있으며 政府의 開放政策에 힘입어 머지 않은 장래에 항공화물 취급과 通關業務로 直接 遂行하게 될 수 있을 것으로 판단된다.

프레이트 포워더를 活用함으로써 最適輸送手段 및 루트에 관한 最新情報을 利用할 수가 있으며, 惡天候 및 罷業 등에 의한 輸送機關의 手配가 어려운 境遇에도 迅速히 對處하여 輸送루트의 變更 등에 따른 被害를 最小로 줄일 수 있을 것이다. 그러므로 輸出入業體는 프레이트 포워더를 ①最良의 輸送시스템의 選擇者로서, ②物的流通코스트에 基礎를 둔 最適의 販賣條件에 대한 專門家로서, ③一貫輸送시스템의 監視者로 活用할 수 있을 것이다. 이렇게 함으로써 輸出入業者는 內陸貨物運送, 船積節次 등 繁雜한 日常業務로부터 解放되어 輸出入 本然의 業務에 集中努力할 수가 있다.

이렇게 볼 때 우리나라의 프레이트 포워더는 단순한 運送周旋이나 國際複合運送에만 局限되지 않고 그 동안의 經驗을 바탕으로 世界市場을 相對로 活動하는 企業體들의 國際貨物流通의 必要를 만족시켜 줄 수 있는 國際綜合物的流通서비스(Total international physical distribution Service)를 提供할 수 있는 能力과 態勢를 갖추어야 한다.

VI. 結 論

先進諸國에서는 貿易貨物輸送을 荷主責任輸送形態에서 專門運送人(Freight forwarder)에게 委託하는 一貫責任輸送을 택하고 있다. 貿易시스템의 發展에 따른 必然的인 所産인 포워딩産業은 專門인 시스템을 가지고 輸出入貨物의 運送手續을 代行하고 各種의 運送機關에 의한 運送活動과 荷役活動의 有機的인 結合, LCL貨物의 統合, 貨物의 集荷(Consolidation), 分配(Distribution)를 擔當하며 必要에 따라 包裝, 通關, 運貨支拂, 貨物動態把握 등 一貫輸送體制에 있어 國際複合運送人으로서의 機能的인 特徵을 가지고 있다.

한편으로 프레이트 포워더의 發展에 隨半되는 몇가지 問題點들이 해결되어야 한다.

첫째, 船社와 荷主들의 포워더에 대한 認識이 아직도 不足하여 大部分의 船主나 荷主가 프레이트 포워더의 機能과 役割 또는 必要性에 대하여 이해가 不足한 실정이다.

둘째, 關聯業種間的 機能分散化의 問題로서 船舶會社나 船舶代理店, 一般荷役業體 등과 業務領域이 區分되지 않아 프레이트 포워더와 集荷競爭關係로 經費와 人力의 낭비가 심화되고 있다. 포워더의 機能을 集荷窓口로 活用하고 포워더를 集荷競爭對象으로 船社는 境遠視하지 않아야 한다.

셋째, 프레이트 포워더 取扱物量이 아직 低調하여 業體의 零細性, 公信力の 不足 서비스體制의 未備, 專門人力의 不足 등을 지적할 수 있다. 프레이트 포워더는 全世界의 約 8百萬의 人口가 從事하고 있으며 이들은 全世界流通物量의 約 75%를 다루고 있으나, 우리나라는 포워딩이 全體物量의 約 20%정도를 取扱하고 있는 실정이다.

넷째, 制度的인 側面인 複合運送의 發展과 포워딩産業의 發展에 阻害되는 要因으로서 貨物의 一貫輸送過程에서 필수적으로 거쳐야 할 단계인 通關業務를 직접 수행할 수 없는 점과 航空貨物 取扱을 할 수 없다는 점이다.

그러나 이러한 制約要因이 있는데도 불구하고 複合運送은 發展 거듭하고 있으며, 우리나라의 포레이트 포워더가 運送體制를 確立하고 定着하기 위한 發展方向을 提示해 본다.

첫째, Co-Load System을 設立하여 一貫輸送體制로 運用하여야 한다. 小量貨物荷主들은 荷主團體를 結成하거나 混載機能의 포워더 즉, 非船舶所有運航業者(NVOCC) 등을 利用하여 大量貨物集荷에 참여해야 한다.

둘째, 포워더는 荷主, 荷役, 倉庫, 通關, 保險, 檢數, 航空 및 船社 등 一貫輸送에 따른 關聯業界의 協調와 當局의 支援으로 複合運送人으로서의 機能을 分明히 確立해야 한다. 그리하여 荷主들이 포워더를 利用하므로써 經費節減이 可能하다는 認識을 해야하며, 經費二重支拂의 荷主들의 오해를 배제해야 포워딩산업의 정착이 可能하다.

셋째, 貿易과 運送에 관한 情報시스템(Cargo data Interchange System)을 개발하고 貿易運送關係 데이터의 流通促進을 위해 船社를 비롯하여 通關, 檢定 및 荷役機關등이 政府의 協助로 港灣貨

物情報네트워크(Net Work)의 施行에 착수해야 한다.

넷째, 포워더의 專門性, 資金能力, 組織과 機具 등 業務領域의 擴大로 마아케트리서치(Market Research)등 荷主와 긴밀한 去來關係를 統合해서 관장되어야 한다.

다섯째, 포워더의 積極적인 營業活動과 荷主의 認識上昇, 政府의 國際運送政策의 提高로 머지않아 航空貨物取扱과 通關業務도 직접 수행할 수 있게 關聯機關과 開放政策次元에서 協議되어야 한다.

이와같이 프레이트 포워더를 活用함으로써 最適輸送手段 및 루트에 관한 最新情報을 利用할 수 있으며, 輸出入業體는 포워더를 最良의 輸送시스템의 選擇者로서 物的流通코스트에 基礎한 最適의 販賣條件에 대한 專門運送人으로서, 一貫輸送시스템의 監視者로 活用해야 한다. 즉 輸出入業者는 內陸貨物運送, 船積節次등 繁雜한 日常業務에서 벗어나 輸出入本然의 業務에 集中努力할 수 있다.

우리나라의 포레이트 포워더는 단순한 運送週旋이나 國際複合運送 뿐만 아니라 世界市場을 相對로 活動하는 企業體들의 國際物的流通의 主體者로서 國際綜合物的流通서비스(Total international physical distribution Service)를 提供할 수 있는 能力과 態勢로 發展方向을 模索해야 한다.

Zusammenfassung

Über 'Freight Forwarder'

Hwang, Chöng-bong

In der vorliegenden Arbeit habe ich versucht, 'Freight Forwarder' (Frachtspediteur) vorzustellen, der in den meisten europäischen Ländern 'through transport' (Gesamtbeförderung) zur Beförderung der Handelsgüter übernimmt, und einige Vorschläge zu machen, damit die 'Forwarding industry' (Speditionsindustrie) sich als ein Beförderungssystem in Korea niederlassen kann.

Die Speditionsindustrie, die sich aus der Entwicklung des Handelssystem ergibt, hat folgende Aufgaben: Transport von Gütern, systematische Verbindung von den Transportmitteln, Konsolidation von den LCL-Gütern, Verteilung, gegebenenfalls, Verpackung, Verzollung, Zahlung der Transportkosten, Überprüfung der Pracht usw.

Nun will ich einige Vorschläge nennen, damit der Frachtspediteur als ein Fachtransporter in Korea festgelegt wird.

1. 'Co-load system' soll aufgestellt werden, so daß sich 'through transport system' durchgesetzt wird.

Der Kleinfrachter soll eine Gruppe bilden oder in der Verbindung mit dem Spediteur(einschl. NVOCC) an der Konsolidation der Güter teilnehmen.

2. Der Spediteur soll an seinen Aufgaben festhalten, und zwar an Ladung, Transport, Lagerung, Zollabfertigung, Versicherung usw., wodurch der Frachter Ausgaben einschränken kann.

Wenn das Mißverständnis beseitigt wird, daß der Frachter doppelt ausgibt, läßt sich erst die Speditionsindustrie niederlassen.

3. 'Cargo data interchange system' über Handel und Transport soll sich noch weiter entwickeln. Das Nachrichtennetz über die Fracht im Hafen soll installiert werden, um Daten über handel und Transport austauschen zu können.
4. Die Spezialität, das Kapital, die Organisation und die Marktforschung vom Spediteur sollen eng mit dem Frachter zusammenhängen.
5. Der Spediteur soll noch ein aktiveres Geschäft treiben und eine bessere Anerkennung bei den Frachtern finden.

Die Regierung soll die Politik der internationalen Beförderung verbessern, damit der Spediteur die Flugfracht transportieren und die Zollabfertigung übernehmen kann.

Dann kann der Spediteur im Handel eine wichtige Rolle spielen als ein Informant, der dem Im- und Exporteur Bescheid über optimale Transportmittel und Route sagt, als ein Fachmann, der Verkaufsbedingungen auf der Basis von Verteilungskosten stellen kann, und der sich für das günstige Beförderungssystem entscheidet, und als ein Aufseher, der die Gesamtbeförderung kontrolliert.

Die Im- und Exporteur können sich dann auch ausschließlich mit ihren eigentlichen Aufgaben d. h. Ein- und Ausfuhr beschäftigen.