

미니·랜드·브리지의 運送体系와 그 役割

李 鍾 仁

The Transportation System and the Role of Mini Land Bridge

Lee Jong In

| | |
|-----------------|-----------------------------|
| 〈目 次〉 | |
| I. 序 論 | 3. 美國의 一貫運送規制 (FMC, ICC) |
| II. MLB의 基本概念 | V. 運送現況과 競爭力 |
| III. 運送組織과 責任体系 | 1. 運送現況 |
| 1. 運送組織 | 2. 競爭力 |
| 2. 責任体系 | VI. 結 論 |
| IV. 運送手段과 運賃体系 | 參考文獻 |
| 1. 運送手段 | |
| 2. 運賃体系 | |

Abstract

Integrated transportation envisages a direct and efficient flow of goods from the exporter to the importing customer, from the point of origin to the final point of sale, with a minimum of interruption and delay, whether on the part of shipper, agent, haulier, custom's official or any other source. The ideal is an unbroken door-to-door service.

Here, the unitisation, the activity by means of which a multitude of small packages is formed into one large pack, is indispensable, and it can be also defined as the assembly into a single load of quantities of one or many different items of supply, in such manner that it can be moved unbroken from source to a destination or use, as far forward as practicable.

In this paper, the author has attempted to analysis the transportation system of Mini Land Bridge, which is a good example of the integrated transportation system as a building block for door-to-door transportation through the interaction of land sea modes.

The basic concept of MLB is studied here as compared to Siberian Land Bridge(SLB), which is very similar to MLB in that the cargoes originated in Korea are carried aboard

container vessels to the transshipment port and thence to the destination via railways. Also studied are the liability system of MLB, its modes of transportation, rates system including rates-making theory, present carrying records and others relating to the theme. The author also suggest that the NVOCC as the transmodalist fills a unique area in the transport of cargo in that he moves it on the door-to-door basis by arranging through rates filed with FMC which regulates him, though he does not own means of its movement.

In conclusion, the author also suggests that the volume of trade using the system has been steadily increased in the past five years, especially in the Gulf area, which is mainly caused by the following factors:

- 1) The MLB service can give the merit of reducing the storage level to the minimum by shortening the delivery time for the user, thus favor him with saving of the storage expense, meantime, it renders a quick turn-round of the container vessel for the carrier.
- 2) The user has the wide option of the way ports, shipping companies, and schedules to have a good choice of services.
- 3) The shipping company can have the scale merit of container movement by making trades intensive and reducing way ports to the minimum.
- 4) MLB service has nothing to do with strikes by International Longshoremen Association(ILA) in the East coast and the Gulf Coast alike.
- 5) The direct-calling conventional ships to the Gulf coast has considerably reduced in number recently, and the MLB service supplements the transport of the volume by the direct calling service to the East coast to some extent.

Notwithstanding the above advantages MLB service has, it has also such limitations as relationships with existing freight conferences, problems with railroad companies in their rates and managements, which are participating in the MLB service, and problems concerning MLB rates with those of direct-calling container ships, etc. However, the author regards the MLB service as highly competitable if only the principal carrier(originator) develops some new system to shorten the transit time, such as unit train system.

1. 序 論

貨物은 原來 生産者로부터 消費者에게로 流通되게 마련이며, 이 物的 流通¹⁾의 効率을 높이기 위하여는 流通을 擔當하는 諸機關의 合理化 내지 近代化가 이루어져야 하고 同時에 「유니트·로드」方式 및 協同運送方式이 철저하게 추진되지 않으면 안된다. 「유니트·로드」(Unit Load)라는 말은, 不規則한 모양의 包裝을 多數의 單位中 어느 한가지로 취급할 수 있도록 整理·整頓하는 構想을 뜻

1) 物的流通(Physical Distribution)이라는 말이 사용되기 시작된 것은 그리 오래된 것이 아니다. 즉 物的流通을 構成하는 交通이나 保管등에 관한 研究는 꽤 오래 전부터 활발하였으나, 1955年頃부터 이를 總合하여 流通이라는 立場에서 본 問題가 脚光을 받아, 1960年代에 들어서서 점차 體系化되었다. 高橋秀雄, 「物流事業經營論」, 交通日本社, 1971, p.225. 또 에이롯트氏는 이 物的流通의 定義에 관하여 「企業의 政策에 따라 工場 또는 貯藏倉庫의 地點으로부터 消費者에게 이르는 貨物의 移動을 指合하는 判斷의 過程을 말한다」라고 하였다. D. John Aylott, *Physical Distribution*, Hutchinson of London, 1965, pp.134 et seq.

하며, 目標은 流通의 全過程을 통하여 適合한 荷役器具가 使用될 수 있도록 貨物外裝의 寸法을 規格化하는 것이다.²⁾ 이 「유니트·로드」方式은 流通코스트의 問題에서 發端된 것인바, 貨物「유니트·로드」의 實体化가 바로 「컨테이너」(Container)로 이는 他産業界에서 進行되고 있는 大量生産과 오오토메이션의 메카니즘을 運送의 分野에 採用한 것이다. 이로써 各 運送單位는 大型高速化되어 勞動集約的 성격에서 資本集約的으로 轉換되고 單位相互間에는 迅速하고 효율적인 換積이 可能해짐으로써 勞動生産性이 던지하게 向上되는 것이다. 이와 함께 資本生産性도 稼動率의 向上과 大規模生産의 利益으로 向上되고 결국 物品單位當 內容의 大幅的인 節約이 可能해지는 것이다. 이러한 「컨테이너라이제이션」(Containerization)은 현재 流通經濟의 發展을 리드하고 있으며, 運送主体 또는 運送形態의 變化를 초래하여, 海陸一貫運送 내지는 항공을 포함한 協同一貫運送(Integrated 또는 Intermodal Transportation)³⁾의 形成을 이루었다. 즉 一定規格의 컨테이너라는 用器의 使用를 前提로 陸上·海上·港灣의 各種 運送手段을 有機的으로 結合한 一貫된 운송시스템, 소위 「door to door service」를 말한다. 이와같은 一貫運送에 의해서 단 한 사람의 運送人과 한번의 運送契約으로 單一責任下에 運送이 이루어질 것이므로 荷主로서는 대단히 便利할 것이다. 여기서 말하는 運送人은 船舶會社만을 이야기하는 것은 아니고, 鐵道會社, 트럭會社, 航空會社, 貨物運送周旋業者(freight forwarder), 컨테이너 貸與(container lease)會社 등 이노것을 막론하고 확실한 運送責任을 질 수 있는 모든 運送人을 말하는 것이다. 따라서 運送人은 全運送區間에 걸친 全通船荷證券(Through B/L)을 누가 發行할 것인가에 歸結이 된다.

위에서 말한 協同一貫運送의 概念에서 海上/陸上/海上으로 이루어지는 運送區間中 中間區間인 陸路運送區間을 媒介로 하여 貨物の 移積없이 最終目的地까지 어떠한 運送主体에 의해 운송되는 것을 「랜드·브리지·서비스」(Land Bridge Service)라고 한다. 現在 이 서비스에는, 北美大陸을 媒介로 하는 極東/歐州間의 「유·에스·랜드·브리지」(U.S. Land Bridge), 中近東/歐州間의 「오버·랜드·브리지·트랜스포베이션」(Over Land Bridge Transportation) 및 시베리아 鐵道를 利用하는 極東歐州間의 「시베리안·랜드·브리지」(Siberian Land Bridge, SLB)가 있고, 한편 極東美西海岸은 海上, 美西海岸에서 美東海岸 및 걸프(Gulf)地域까지는 陸路를 이용하는 「미니·랜드·브리지」(Mini Land Bridge, MLB)등이 있으며, 이 루트를 利用한 各 荷主들은 제각기 신속하고도 安全한 서비스의 競爭을 本格化하고 있다.

一般的으로 랜드·브리지·서비스는 各 運送區間의 一貫된 運送서비스으로써 貨物을 最終目的地까지 총래의 運送區間을 複合延長한 一聯의 運送을 擔當하는 外에 다음의 附帶서비스를 荷主와 船主등을 代理하여 提供하고 있으며, 이의 利點은 同서비스의 主体 및 內陸運送을 擔當하고 있는 運送人을 貨物트럭便, 鐵道便 혹은 航空便으로 하느냐에 따라 多少의 差異는 있으나 大体로 다음과 같은 運送上의 利點을 들 수 있다. 즉 ① 關係荷主는 貨物의 單一回의 운송의 爲로써 最終目的地까지 자기 貨物의 引渡, ② 內陸消費者까지의 貨物의 直接引渡, ③ 貨物引渡期間의 短縮, ④ 荷役費와 保管費의 切減, ⑤ 揚陸港 혹은 운송연결지점에서의 貨物의 管理 및 荷役作業, ⑥ 貨物의 安全性 提高, ⑦ 諸般 書類手續의 代行, ⑧ 外의 貨物取扱費, 港灣稅, 부두세등의 節減, ⑨ 通關手續의 代行, ⑩ 特殊貨物에 대한 운송·하역·보관 서비스, ⑪ 貨物取扱 作業進行 시스템의 自動化 및 機械化, ⑫ Through B/L을 통한 中間代理店 選定의 생략, ⑬ 自體의 조직망에 의한 貨物運送의 諸條件 事前調整, ⑭ consolidation service를 통한 貨物의 分類 再積荷 集合 등을 통한 低率運送費의 適用, ⑮ through rate에 의한 through carriage를 통한 運賃率의 割引適用, ⑯ 其他의 手配(arrangement)서비스 등이다.

2) G. Van Den Burg, *Containerization-A Modern Transport System*, Hutchinson of London, 1969, p. 23.

3) 本來 協同一貫運送에는 海陸空 모두를 포함할 potential을 지니고 있지만, 海運에 있어서 近代의 인 컨테이너運送은 현재 아직 海陸에 限定되고 있다.

또 위에서 말한 海陸複合運送은 海上運送에 있어서의 運送人의 責任, 즉 「port to port」 혹은 「pier to pier」로부터 terminal to terminal 혹은 「door to door」로 擴大된 것이다. 이러한 海陸一貫運送에 있어서 海上運送에 못지 않게 큰 比重을 차지하고 있는 것이 陸上運送임은 더 말할 나위가 없는 것이다. 大陸橫斷의 랜드·브릿지·시스템에 있어서 陸上運送의 比重은 더욱 더 그러하다.

이에 主眼을 두고서 現在 對美貿易量 가운데 상당한 畵어를 占하고 있는 미니·랜드·브릿지 시스템의 基本概念, 運送組織과 責任體系, 運送手段과 運賃體系 및 運送現況 등을 살펴봄으로써, 이 運送시스템의 實狀을 파악하고, 關係者들의 이에 대한 認識을 提高하고자 함이 本稿의 目的이라 할 수 있다.

II. MLB의 基本概念

미니·랜드·브릿지(Mini Land Bridge, MLB)는 極東起點을 例로 들면 一次로 船船을 利用하는 海上運送에 依하고, 다음에는 內陸運送의 接點에서 陸路에 連結되어 目的地로 向한다는 點에서 그 運送패턴은, 시베리아大陸을 媒介로 하는 極東/유럽間의 시베리안·랜드·브릿지(Siberian Land Bridge, SLB)와 原則적으로 同一하다. 그러나 MLB와 SLB와는 本質적으로 差異點이 있다. 즉 運送主体, 海陸運送手段의 比重에 있어서 그렇고, 또한 內陸運送의 起點과 終點의 國籍差異, 혹은 社會主義 經濟體制下의 獨占路線과 資本主義 自由經濟體制下의 競爭航路라는 對照한 양상을 띠고 있음도 쉽게 指摘할 수 있다.

우선 SLB의 內容을 檢討해보기로 한다. 소련을 通한 SLB에 의한 운송은 비교적 오랜 歷史를 가진 것이라고 할 수 있다. 즉 2次大戰 以前부터 이 루트는 유럽 및 日本의 荷主들에게는 「트랜스·시베리안」(Trans Siberian)으로서 잘 알려져 있었다. 그러나 이 루트를 이용하는 運送方式은 戰後 中斷되어 있었는데, 소련貿易省의 下部機關으로 外國貿易에 관한 운송업무를 담당하는 全蘇對外運輸公團(V/O Soyuzvneshttrans, SVT)이 1967年 이를 再開한 것이다.⁴⁾ 그러나 이 때는 이미 太平洋에 컨테이너船이 投入되어 海上運送의 컨테이너라이제이션(Containerization)이 本格化되고 있던 때이어서, 既存航路에 대한 概念의 再檢討가 不可避하였다. 즉 컨테이너船의 登場으로 인하여 港口에서 港口까지의 在來船 運送方式과는 달리 그 次元을 달리하는 門前에서 門前까지(door to door)의 一貫運送을 可能하게 하는, 이른바 海陸複合의 랜드·브릿지 運送方式이 發想된 것이다. 그런데 소련의 SLB開發은 外貨獲得 및 海運을 통한 太平洋 및 印度洋에로의 進出에 根本動機가 있었던 탓으로 새로운 運送方式에의 適應에 적극 노력하여 그 目的達成에 쉽게 接近할수가 있었던 것이다. 즉 SVT는 1967年 컨테이너의 一貫試驗運送 이래 自體의 運送體制를 계속 強化하여, 나흐트카(Nakhodka)에서 소련 西部國境까지의 컨테이너 專用列車 및 極東, 北太平洋, 黑海에 컨테이너 專用船을 確保하고 유럽 諸國과의 鐵道 및 道路運送에 따르는 諸般手段을 강구하는 한 便⁵⁾ 유럽과 極東 兩側에서 集貨代理店 역할을 하는 이른바 「프레이트·포워드」(freight forwarder)⁶⁾를 設定하여 1971年 3月부터 本格的인 運送을 開始하였다. 이 시스템의 極東起點은 物動量의 面에서 역시 日本을 中心으로 이루어지고 있으며, 日本을 除外한 우리나라, 自由中國등의 貨物은 政治的인 狀況으로 直接連結이 곤란하여 프레이트·포워더의 集貨代理店을 통하여 「피이더」(feeder)船에 의해 日本

4) V. S. Jinkine, President V/O Soyuzvneshtans, 「Shipping and Trade News」 August 14, 1974.

5) 이의 有關 運送機關으로는, 영국, 아일랜드, 노웨이, 스웨덴, 덴마크, 화란, 벨기에, 룩셈부르크, 불란서, 스페인, 폴란드, 西獨, 東獨, 스위스, 오스트리아, 이탈리아, 헝가리, 유고슬라비아, 그리스 등 19 國의 西歐 및 東歐諸國의 國有鐵道가 結合하여, 國際間的 컨테이너運送을 發展시킬 目的으로, 設立한 組織인 인터컨테이너社(Intercontainer Co.)가 있다.

6) 이에 關하여는 拙稿, 「프레이트·포워더의 機能과 役割에 關하여」, 韓國海洋大學論文集(人文·社會科學篇)第13輯, 1978. 3. 이 詳細하다.

에서 換積되고 있다. 다만 홍콩의 경우는 日本과는 別途로 블라디보스톡(Vladivostok) 사이에 이 시스템을 爲하여 소련의 풀·컨테이너船이 定期的으로 運航하고 있다. 다만 이 시스템에는 처음부터 限界가 있는데 그 가운데 하나는 시베리아라고 하는 地域을 媒介로 하는데 따르는 物的인 制約이고 또 하나는 陸上施設에 따르는 量的인 制限인 것이다.

以上 叙述한 SLB에 比해서, 極東/歐州間의 海陸一貫運送을 표방한 유·에쓰·랜드·브릿지 시스템의 概念에서 大西洋橫斷을 除外시킨, 換言하면, 컨테이너를 極東으로부터 北美太平洋岸 諸港까지는 컨테이너船으로 운송하고, 거기서 陸上運送機關에 接續되어 大西洋岸 혹은 걸프灣岸까지의 一貫運送이 이른바 MLB이다. 이 MLB 서서비스가 本格化 된것은 그리 오래된 것은 아니다.

즉 1972年 1月 24日 美國의 씨트레인(Seatrain)社는 美聯邦海事委員會(Federal Maritime Commission, FMC)⁷⁾와 州際交通委員會(Interstate Commerce Commission, ICC)⁸⁾로부터 日本/北美 西海岸間에 東航通運賃表 703號⁹⁾를 承認받았다. 이 運賃表는 뉴욕港의 노스버겐(North Bergen) 및 위호켄(Weehawken)까지의 輸入貨物에 대한 品目別 運賃率을 記載한 것으로 當時 파나마運河經由의 極東/大西洋海運同盟이 採用하고 있던 運賃率과 全혀 同一한 것이었다.

씨트레인社는 다시 同年 2月 8日, 이 東航通運賃表를 補完하기 위하여 反對方向인 西航 海陸複合運送을 커버하는 北美大西洋·걸프沿岸/日本西航通運賃表 第705號¹⁰⁾를 FMC와 ICC에 各己 届出하여 同年 3月 10日 이틀로부터 承認을 받았다.

勿論 씨트레인社가 이 서서비스를 開始하기 以前에도 太平洋航路의 海上運送과 美國의 大陸橫斷 鐵道를 利用하여, 컨테이너에 의한 海陸一貫運送이 行해지지 않은것은 아니나, 그것은 荷主가 海運業者 및 美國鐵道會社와 別個의 契約으로 行해졌던 것으로 少量에 지나지 않았던 것이다. 다시 말해서 海上運送과 陸上運送에 各己 適用되는 運賃率의 合算額이 總運賃額이며, 船荷證券이나 鐵道運送證券은 個別的으로 發行되고, 運送責任도 各己 分割되어 適用되었던 것이었다.¹¹⁾ 그러나 씨트레인社는 通運賃表 703號, 705號에 의해 컨테이너運送 全區間의 運送主体者¹²⁾로서 한가지의 通運賃

7) 美國 聯邦政府의 運輸監督行政機關의 하나로 各種 船舶法—1916年의 Shipping Act, 1920年 및 1936年의 Merchant Marine Act등의 廣範한 規制條項을 管割하기 위해 1961년에 設置하였다. 大統領이 任命하는 5人의 委員(Commissioner)으로 構成된다. 外航船社, NVOCC 및 Independent Ocean Freight Forwarder가 이의 管割對象이다.

8) 1887年 2月 4日 州際商業에 관계되는 運送面에서 公共의 利益을 보호할 目的으로, 關聯業者인 運送人 즉 鐵道會社, 파이프라인業, 自動車會社, 貨物運送周旋業者 등의 業務를 規制하는 獨立行政機關이며, 州際商業關係를 規定하는 州際商事法(The Interstate Commerce Act, being the Act to Regulate Commerce as amended)을 施行하고, 實施하는 機關이다. 이 委員會는 11人의 委員으로 構成되며, 上述 FMC와 管割權이 重復되는 수가 많아 復合運送을 위하여는 統一的인 行政機構가 要望된다.

9) Eastbound Japan Atlantic Coast Freight Tariff No. 703 naming Joint Import Commodity Rates for Transportation of Commodities in Containers via Water-Rail from Ports in Japan to North Bergen and Weehawken, N. J.

10) Westbound Atlantic and Gulf Coast Japan Joint Container Freight Tariff No. 705 naming Joint Export Commodity Rates for Transportation of Commodities in Container via Rail-water from Houston, Texas, North Bergen/Weehawken, N. J. to ports in Japan.

11) 이와 類似한 서서비스로 OCP가 있다. 이는 TPFC/JK에서 OCP地域으로 向하는 貨物에 대해 指定內陸運送人에 의해 운송하는 條件으로 割引 海上運賃을 適用한다. MLB는 美州內陸에 위치할 이들 OCP地域은 서서비스가 不可能하다. 즉 MLB시스템은 北美東海岸 및 Gulf 地域으로 限定되어 있다.

12) 運送主体者(Originator)라는 말은 複合運送에서 처음으로 使用한 말로 「直接 集貨하여 最初로 運賃을 支拂하는 者와 運送契約을 締結하는 者」로 定義할 수 있으며, 收入을 目的으로 不特定多數의 荷主(또는 旅客)의 貨物(또는 人員)을 운송하는 Common Carrier, 荷主專屬運送業者인 Industrial Carrier, 收入을 目的이 아닌 自己貨物運送業者인 Private Carrier 등과 區別된다. 또한 運送主体者의 理念은 Common Carrier와는 달라, 元請運送業者, 下請運送業者 등의 말로써 區別되며, 運送業者間의 上下關係를 表示하는 것이다. 飯田秀雄, 「コンテナ輸送の理論と實際」, 成山堂, 東京, 1971, p. 189.

率을 適用하여 全通船荷證券(Through B/L)을 發行함으로써 海陸의 全運送區間에 對한 單一責任을 지는 MLB 시스템을 確立하여 開始하기에 이른 것이다.

그 後 1972年 後半부터 太平洋航路에 配船하는 各 船舶會社들도 各者 個別的인 tariff를 設定하여, 이를 FMC와 ICC에 申請하여 認可와 함께 MLB 서비스를 開始하였던 것이다. 그러나 各 船舶會社들이 個別的으로 MLB tariff를 關係當局에 申請한다는 것은 그 手續이 繁雜할 뿐더러, 無用의 競爭이 豫想되고 航路의 運賃水準에 混亂을 가져올 위험이 도사리고 있었다.¹³⁾ 이를 감안한 韓國·日本/美國西岸運賃同盟(TPFCJK)은, 1973年에 正式으로 MLB運送을 認定하여 씨트레인社도 同盟에 加入한 結果 MLB運送은 그 後 本格的으로 軌道에 오르게 되었다. 또 1974年에 TPFC는 tariff届出費用의 節減, 運賃改訂·發行日의 故意的인 操作의 防止를 위하여 tariff 統一化를 實現하는데 成功하였다. 그러나 이 경우에도 形式的으로 各 船舶會社와 各 鐵道會社間에 個別的인 協定의 形式이 되고 있다.

한 便 西航의 MLB運送에 있어서는 現在까지도 北美東岸·걸프/極東同盟(FEC)과 北太平洋岸/極東同盟(PWC)와의 間에 MLB運送의 管轄權의 所在를 포함한 問題가 解決되지 않고 있기 때문에 同盟베이스(base)의 MLB tariff는 存在치 않고, 各 船舶會社의 個別的인 tariff로써 MLB서비스를 行하고 있다. 현재 FEC 加盟船舶會社와 MLB運送業者間에 妥協이 이루어지고 있고, 이 協定(Talking Agreement 10102)에는, 大部分의 大陸運送業者가 署名하여 FMC에 申請中이다. 또 FEC, PWC(Pacific Westbound Conference)兩同盟 間의 一貫運送에 對한 交渉도 進행되고 있으며, 同盟에서 統一한 tariff를 發行하는 方向으로 作業이 이루어지고 있다.

Ⅲ. 運送組織과 責任體系

1. 運送組織

컨테이너運送 效果의 要因은 自動화된 大量生産方式과 協同一貫運送의 特性으로부터 生기는 것이다. 協同一貫運送에 있어서는 在來의 運送과 같이 各各 單獨으로 운송에 從事하는 것이 아니고 이들 各 運送機關이 有機的으로 結合될 때 運送의 實績이 向上되는 것이다. 따라서 이들 運送機關中에서 어느 것이 一貫運送을 主宰할 것인가가 問題가 된다. 이는 어느 運送機關이 相對的으로 強力하다든가 혹은 어느 運送機關이 全運送區間에 있어서 主要한 役割을 하고 있는가에 따라 다르다.

現在 MLB運送을 主宰하고 있는 一貫運送의 主体者로서는 船舶會社와 포워더가 있으며 이中 어느것을 選擇하여도 相關이 없지만, 輸入業者로 부터 利用主体者, 利用컨테이너, 船積形態, 船積루트등이 L/C에 指定될 때는 그에 따르게 된다.

(1) 運送主体者로서의 船舶會社

컨테이너 一貫運送에 있어서, 이를 主宰하는 運送主体者는 大部分이 船舶會社이다. 그 理由의 첫째는 遠洋航路의 貨物運送의 경우 海上運賃이 全運送費用 가운데 主된 構成要素가 되며, 또 海上運送區間의 資下資本量도 가장 크기 때문이다. 둘째로 主要 船舶會社는 數年에 걸쳐 貿易業務에 從事한 實績이 있어 輸出入業者와의 關係가 밀접하고, 그들과 직접 접촉하여 大型 컨테이너船에 貨物을 誘致시킬 수 있는 立場에 있음으로 이다. 많은 船舶會社들이 이 關係를 더욱 強化하여 內陸에 컨테이너 混載데포(depot)를 設置하여 포워더의 業務를 自營하고 있다. 船舶會社에 依한 포워더 業務로의 進出의 構想은 컨테이너 一貫運送責任을 荷主에 지는 것이 컨테이너 一貫運送의 基本이라는

13) 씨트레인社의 通運賃表가 當時 海運同盟에 어떠한 影響을 미쳤는가에 對하여는 다음의 研究가 詳細하다. 飯田秀雄, 「海陸復合複合輸送の研究」, 成山堂, 東京, 1973, pp. 194-225.

理想主義의 構想에서 出發하고 있든가 또는 낮은 運賃率로 서비스를 제공하여 競爭上 優位를 目標로 하는 것 中 어느 한가지다.¹⁴⁾

現在 우리나라에서 MLB 서비스를 提供하고 있는 船舶會社를 參考로 들면 아래와 같으며, 按 續港은 主로 美西海岸의 Seattle, Oakland, Los Angeles 등으로 하여, 東海岸의 경우 Baltimore, Boston, Charleston, Jacksonville, New York, Miami, Newark, Norfolk, Philadelphia, Savannah, Wilmington 등 또 Gulf 岸의 경우 Galveston, Houston, Mobile, New Orleans, Tampa, Corpus Christi, Brownsville 등 諸港이 最終目的地가 되고 있다.

APL(朝陽), East Asiatic Co.(永昌), Hapag-Lloyd(KMC), Japan Line(興亞), Kawasaki Kisen Kaisha(天友社), 高麗海運, Knutsen Line(Universal), Lykes Bros. Steamship(FEMT-CO), Mitsui O. S. K Lines(協成), NOL(亞信), Nippon Yusen Kaisha(KMTC), OOCL(三洋), Ro-Lo Pacific Line(New Korea), Sea-Land Service(韓進), Seatrain(漁友), Showa Line(信一), Yamashita-Shinnihon Steamship(Intership).

(2) 運送主体者로서의 프레이트·포워더

프레이트·포워더는 一般的으로 貨物運送周旋業者를 의미하는 것인데¹⁵⁾ 이 呼稱은 陸上, 海上, 航空 등 各 分野에 따라 조금씩 그 뜻을 달리 할 뿐만 아니라, 그 概念이나 法的地位도 各國의 法制에 따라 다르다.¹⁶⁾ 例컨대 美國의 州際交通法(Interstate Commerce Act)에서는 프레이트포워더를 陸上貨物運送周旋業者로 規定하고 있는데, 이것은 이른바 混載業者(consolidator)와 같은 뜻으로 解釋된다.¹⁷⁾ 그러나 歐美各國에서는 프레이트·포워더를 法的으로 規制하지 않고 있다. 한편 美國 FMC 規定에서는 FMC로부터 免許를 받아 貨物運送周旋業務를 행하는 者를 「인디펜넨트·오션·프레이트·포워더」(Independent Ocean Freight Forwarder)라고 하고, 그 中 一定한 條件을 갖춘 者에게 全通 B/L의 發行權을 부여하는 NVOCC(Non Vessel Operating Common Carrier by Water)¹⁸⁾ 制度가 있다. 이들은 「(1) 海事法에 規定하는 內航, 外航海運을 이용하여 物品運送을 행하기 위하여, 廣告, 勸誘, 기타의 方法으로 料率을 設定, 維持할 것을 告示하는 者, (2) 物品運送에 대한 責任을 引受하고 그 위에 法定責任을 引受하는 者, (3) 使用船舶의 所有 혹은 支配의 有無에 관계없이 水上運送人을 下請으로 이용하여 自己의 이름으로 該當 物品運送을 행하는 者」로 되어 있다.

이는 運送手段을 가지지 않는 것이 特徵이며, 따라서 實際 船舶을 運航하는 것은 아니고, 獨自的인 tariff를 設定하여, 實際運送人인 船舶會社를 下請으로 하여 運送責任을 지고서 door-to-door

14) 飯田秀雄, 「コンテナ輸送の原点」, 成山堂, 東京, 1973. p. 26.

15) 우리나라의 경우 1978年 12月 現在 34個의 海上貨物運送周旋業者가 海運港灣廳으로부터 免許를 받아 營業을 하고 있으며, 이들은 外國의 國際復合運送人과의 代理店契約 締結으로써 國際復合運送의 主体者로서 業務를 行하고 있다.

16) 美國의 경우, Murr는 포워더의 가장 보편적이고 정구적인 業務로서 다음 몇가지를 열거하고 있다. 즉 ①輸出業者에게 船積 및 市場狀態의 어드바이스(advice) ②外國通信文의 번역 ③商品供給源의 調査報告 ④外國의 賣主를 代理하여 買主와의 接촉 및 指定日字에 船積手配 ⑤送荷人을 대리하여 包裝, 荷印表示 등의 手配 ⑥가장 경제적인 內陸運送의 手配 ⑦필요한 경우 本船과 連絡을 위한 貨物의 트레이싱(tracing) ⑧本船에의 船積手配 ⑨貨物의 統合 ⑩通關手續 ⑪貨物保險 付保手配 ⑫領事送狀 作成 ⑬本船스페이스(Space)의 確保 ⑭銀行關係書類의 作成 등. Alfred Murr, *Export/Import Traffic Management and Forwarding*, 3rd ed., Cornell Maritime Press, Inc., Cambridge, 1974, pp. 20-21.

17) 內陸레포에서 LCL貨物을 混載하는 業者를 consolidator라고 한다. 原來 이 作業은 포워더에 의해 행해지나 下請契約에 의해 트럭業者 또는 專門混載業者에 의해 행해지는 수도 많다. ICC로부터 免許를 받은 포워더는 主業務인 混載業務 外에 公共運送人으로서 長距離運送의 경우 ICC管轄下에 있는 鐵道, 트럭 등을 이용해 一貫運送도 한다.

18) FMC General Order 46 C. F. R. 531 Sec. 510 22(C)

service의 運送을 引受하는 것이다. 즉 NVOCC는 全通船荷證券을 發行할 수 있는 權限이 부여되어 있다. 北大西洋運賃同盟의 規則에는 포워더·포워더가 全通船荷證券을 發行하는 경우 貨物에 대한 海上運送의 全責任은 NVOCC가 진다는 것을 규정하고 있다.¹⁹⁾

한편 國際物品複合運送에 관한 條約案(Projet de Convention Sur le Transport Internationale Combine de Marchandises), 이른바 TCM 條約案에서 규정하고 있는 運送人인 CTO(combined transport operator)에 NVOCC를 포함시킬 것인가의 문제는, 아직도 이에 대한 意見이 엇갈리고 있는 형편이고, 더구나 本條約案 自体가 현재 自紙化 되어있다.²⁰⁾

以上에서 MLB一貫運送의 主体者로서의 船舶會社와 포워더에 관하여 살펴본바, 이들이 一貫運送을 主宰할때는 美國이라는 特殊性에 비추어 반드시 갖추어야 할 節次가 있다. 즉 Through B/L의 發行과 鐵道會社의 手配가 그것이다.

① Through B/L의 發行

樞東/美西海岸은 海上, 美西海岸의 接續港에서 美東海岸 및 內陸地方, Gulf岸의 地域까지에는 陸上을 利用하는 MLB運送에서는 이를 主宰하는 船舶會社나 포워더는 반드시 Through B/L을 發行하여야 한다.

美國으로 商品을 輸出하는 경우, 目的地가 接續港으로부터 陸送되는 奧地 혹은 接續港과 다른 他港인 경우 接續港에서 通關手續을 생략하고 各已 目的地에서 通關을 할 수가 있다. 이 경우 接續港에서 貨物의 所有者는 그의 代理人인 通關業者, 鐵道會社 혹은 船舶會社가 Immediate Transportation Entry(IT Entry)에 이용되는 稅關書式 7512(Transportation Entry and Manifest of Goods Subject to Customs Inspection and Permit)에 필요사항을 記入하고서 假通關手續(Initial Custom Entry)을 거쳐 保稅運送을 할 수가 있다. 內陸이 넓은 美國에서는 內陸의 主要都市에 輸出入通關을 取扱하는 稅關이 設置되어 있으며, 稅關員이 稅關構內, 以外의 市内工場이나 營業倉庫에도 出張하여 通關業務를 함으로써 一貫運送의 便宜를 도모하고 있다. 實際의 手續으로서, 컨테이너 船으로 도착한 貨物은 船社로부터 積荷目錄(M/F)이 提出된 時点에서 10日이내에 「輸入」이나 「內陸間 保稅運送」을 申告토록 되어있다. 이 申告를 게을리하면 保稅倉庫로 옮겨져 이때의 運送料, 保稅倉庫料 등의 費用이 생기게 되고, 이를 避하기 위하여는 Through B/L의 Copy를 미리 鐵道會社에 送付하여 두고, 假通關手續을 알아두도록 한다. 즉 Through B/L의 發行으로 MLB운송을 主宰한 船社나 포워더는 通關節次上 까다로운 諸般節次와 費用의 낭비를 避하고 特別割引運賃으로 運送할 수가 있다. 그러므로 船社 主宰時는 船社가 또 포워더가 主宰時에 下請된 船社가 반드시 Through B/L을 發行토록 한다.

② 鐵道會社의 手配

太平洋岸의 接續港에 到着한 貨物이 內陸데포나 受荷主의 工場이나 營業창고까지 內陸運送됨에 있어서는 MLB의 경우 美東岸과 Gulf岸까지, 2,000~3,000마일 以上の 長距離運送이 되어 鐵道利用이 不可避하다.

美國鐵道는 우리나라와 달리 모두가 私有鐵道이고, 營業區間도 全國의이 아니고 特別區間에 限定된다. 따라서 船社나 포워더는 미리 鐵道會社를 手配하여, 各 營業區間마다, 機關車나 乘務員의 交替가 간단히 이루어지도록 해두어야 한다.

19) North Atlantic Continental Freight Conference, Tariff No. (27)FMC-2

20) 1971年 11月の 國際聯合經濟社會理事會(Economic Social Council; ECOSOC)의 決定에 따라서, 1972年 11월에 ECOSOC와 政府間海事協議機構(Intergovernmental Maritime Consultative Organization; IMCO)가 共同으로 主催한 國際컨테이너會議에서 採擇될 것으로 期待되었던 TCM條約案은, 이案의 作成이 先進國의 立場만을 고려했다는 點과 開發途上國에 미치는 社會的·經濟的인 影響의 檢討가 不充分하였다는 點 등의 理由로 開發途上國들의 強한 反撥에 부딪혀 마침내 廢案되기에 이르렀다.

2. 責任体系

컨테이너 一貫運送에 있어서 運送人의 責任은, 責任을 져야 할 者·責任의 範圍·責任의 原則(즉 누가 B/L을 發行할 것인가, 그는 複數의 運送人인가 또는 單數의 運送人인가, 또 B/L 發行者는 어디에서 荷主의 貨物을 受取하여 어디에서 荷主에게 引渡할 것인가, 그리고 B/L 發行者에게 適用되어야 할 責任原則은 어떠한 것인가 등)에 따라, 各運送區間 分割責任型和 全運送區間 單一責任型 2가지로 大別할 수 있고 또 後者는 다시 全運送區間單一責任 各區間異種責任原則型(network liability 또는 tie-up liability system)과 全運送區間單一責任 全區間同一責任原則型(uniform liability system)으로 나누어져 結局, 3가지의 形態로 分類된다.²¹⁾ 따라서 컨테이너 一貫運送의 主体者가 發行하는 B/L은 위의 3 가지 가운데 어느 한 가지에 屬한다.

(1) 各運送區間 分割責任型

運送人이 直接 運送한 區間에 대해서만 責任을 지는 形態로서, 책임범위는 종래와 같이 tackle to tackle이 아니고 sea terminal to sea terminal이다. Sea-Land, Container Marine Line(CML), Matson 등의 美船社는 이 形態를 採用하고 있다. 在來船 B/L도 이 型에 屬한다.

(2) 全運送區間單一責任 各區間異種責任原則型(network liability)

運送人이 全運送區間에 대해 責任을 지되, 各運送區間마다 既存의 責任原則을 適用하는 것으로, Cunard(英), Holland-America(和), Swedish-America, Swedish-Transatlantic(스웨덴), Wallenius(獨) 등으로 이루어진 컨테이너共同運航會社(Consortium)인 Atlantic Container Line(ACL)이 採用한 形態이다. 이러한 形態의 責任下에 海陸一貫運送을 引受한 運送人은 海上에 있어서는 해그規則(Hague Rules)²²⁾陸上運送區間에 있어서는 道路運送의 경우 國際道路物品運送條約(CMR)²³⁾ 또 鐵道運送의 경우 國際鐵道物品運送契約(CIM)²⁴⁾의 規定에 따르게 된다.

(3) 全運送區間單一責任 全區間同一責任原則型(uniform system of liability)

全運送區間을 통해서 同一한 內容의 責任을 運送人이 荷主에 대하여지는 形態로 不可抗力 以外の 若干의 免責事由밖에 認定되지 않는 無過失責任原則에 가까운 型이며 美國에서 규모가 제일 큰 domestic freight forwarder인 UC & D(Universal Carloading & Distributing Inc.)와 鐵道小荷物을 取扱하는 通運會社인 REA(Railway Express Agency, Inc.) 또 OCL(Overseas Containers

21) 谷川久·高田四郎·小林友次, 「コンテナB/L」, 勁草書房, 東京, 1969, p.15.

22) 이른바 船荷證券統一條約(International Convention for Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading)으로 1968年 2月 23日 Brussels에서 署名된 Hague Rules를 改正하는 議定書(Protocol)가 1977年 6月 23日 發効要件인 「100萬G/T 以上の 船腹을 保有한 國家에 의한 量小限 5個國의 寄託을 포함하여 10個國에 의한 批准書 또는 加入國의 寄託」을 얻어 發効하였다. 이 議定書는 運送人의 積荷에 대한 責任限度額의 引上 및 컨테이너에 관한 規定의 新設 등에 특징이 있지만 運送人의 責任이 加重되는 故로 多數의 先進海運國이 그의 批准을 주저하든 바, 開發途上國이나 荷主國의 이익을 옹호하는 觀點에서 Hague Rules에서 認定하고 있는 航海過失免責制度를 폐지하고 운송인의 責任을 大幅으로 加重시킨 「海上物品運送條約案」(UNICITRAL原案, 一名 Hamburg Rules)이 1978年 3月 Hamburg에서 UN이 主權한 海上物品運送會議에서 採擇되었다.

23) Convention relative au contrat de Transport Internationale de Marchandises par Route-1956年 5月 19日 제네바에서 署名되고, 英國을 爲始하여 7個國 加入으로 1961年 發効된, 道路에 있어서 國際物品運送에 관한 條約이다. 이 조약은 2國間의 自動車運送으로서 적어도 그 中 하나가 締約國인 경우에 만 적용된다.

24) Convention Internationale Concernatele Transport des Marchandises par Chemins de Fer-1952年 10月 25日 西歐 22個國에 의해 署名되어 1956年 發効된 것으로 2個國 이상의 締約國사이에 連結된, 鐵道路線을 이용한 運送에 있어서 全運送狀(Through Consignment Note)이 발행된 경우에 적용된다. CMR와 같이 嚴格責任(strict liability)을 적용한다는 취지를 規定하고 있다.

Ltd.) 및 ACT(Associated Container Transportaion, Ltd.)²⁵⁾ 등이 採用하였다.

이와같이 在來式의 傳統的인 包裝方法에 의한 貨物의 全通運送에서와 마찬가지로 運送區間을 明確히 하여, 該當 運送人에 對하여 貨物의 損傷·滅失을 責任지우는 것이 各運送區間分割責任型이다 그러나 海陸複合運送의 경우, 荷主에 의해 入箱된 컨테이너는 컨테이너 自体의 損傷으로 인한 內容物의 損傷가 明白한 경우를 제외하고, 最終引渡地點에서 解体되며, 그때야 비로소 內容物의 損傷가 처음으로 發見되는 것이다. 이와같은 concealed damage의 경우 어느 運送人에 賠償을 청구해야 되겠는가 하는 困難한 문제가 생긴다. 따라서 海陸複合運送에 있어서는 荷主가 損害賠償을 할 相對方을 明確히 하기 위하여 어느 한사람의 運送人에게 全運送區間을 통하여 損害賠償責任을 集中할 必要가 생기며 여기에 根據한 것이 全運送區間單一責任型(single through responsibility)이다. 이 가운데서 各 運送區間의 여러가지 責任原則을 現實的으로 妥協하여 各區間의 既存 責任原則을 調和共存시킨 것이 network liability system이며, 이 原則上 荷主로부터의 クレ임에 대하여 一貫運送元請人은 損害發生 箇所가 뚜렷할 때는 該當 區間의 책임원칙을 適用하고 또 concealed damage에 대하여는 別途로 定해진 책임원칙을 적용하면 된다. 그러나 荷主의 立場에서 볼때 이 책임원칙에는 損害의 內容이 같다 하여도 損害發生區間의 如何에 따라 그 손해가 concealed damage 인가 또는 아닌가에 따라 適用되는 原則이 다르며, 따라서 運送人의 免責條件이나 賠償額도 달라질 수 있는 不合理한 點도 있어, 나아가서 全運送區間을 통해서 同一責任原則으로 하는 uniform system of liability가 있지만, 너무도 理論的으로 徹底하여 一貫運送元請人에게 가혹한 型이다.

위의 세가지 責任原則 가운데, 實際의 海陸複合運送에 있어서는 一貫運送元請人이 어느 것을 擇하는 가 하는것이 問題일 뿐이나, 複合運送條約이 發効되지 않고 있는 現實에 비추어 原則的인 問題가 대두되어 있는 것이다. 즉 在來船의 運送體系上으로는 別個로 存在하던 運送人의 責任體系를 어떻게 調整할것인 가가 그것이다. 왜냐하면 지금까지 國際, 海上運送에 있어서 運送物에 대한 責任은 헤그-規則에 依據하고 있는 反面, 海陸複合運送人에 있어서 原運送人의 責任下에 運送되는 內陸에는 別個의 責任形態가 存在하고 있기 때문이다. 또한 全通船荷證券의 流通에도 問題가 있다.

즉 「貨換信用狀에 관한 統一規則 및 慣例 1962」는 거의 17條에서 프레이트·포워더가 발행하는 B/L을 拒絶하고 있을 뿐 아니라, 또 18條에서는 船積을 要件으로 하고 있어 「from door」라는 海陸一貫運送의 強點을 制約하고 있다. 이와같이 信用狀統一規則과 相值되는 複合運送關係의 法制上의 問題는 TCM 條約案이 廢案된 最近에도 계속 國際的인 協議를 통해 成案을 推進하고 있다.²⁶⁾ 따라서 原則上 本 시스템을 利用하려면 信用狀에 B/L을 貨換어음의 擔保로서 特認한다는 表明이 있어야 하나, 오늘날 포워더에 의한 運送이 보편화되고 있는 西歐諸國의 商社들은 特認이 없어도 運送遲延이나 瑕疵가 없는 限 支拂拒絶은 하지 않고 있는 實情이다.

우리나라의 경우는 歐美에 있어서와 컨테이너 一貫運送體系는 가지고 있지 못하고 따라서 荷主의 倉庫/터미널間의 內陸運送은 荷主의 責任과 費用負擔으로 이루어지고 있고, 또 운송인의 책임은 sea terminal/sea terminal이다. 단지 外國의 프레이트·포워더와 代理店契約을 체결하고 있는 프레이트·포워더가 一部 一貫運送을 行하고 있을 뿐이다. 이 경우 クレ임이 發生하면 당연히 全通船荷證券의 發行人인 포워더가 B/L約款에 따라 荷主에게 責任을 지는 한편, 포워더는 損害가 發生한 區間의 運送人에게 求償을 하게 된다.

25) OCL은 P&O, Alfred Holt, British & Common Wealth, Furness Withy등 또 ACT는 Cunard, Ellerman, Blue Star, Harrison, Ben Lines등 諸社가 各己 構成하는 Consortium이다.

26) TCM 條約案의 廢案後 U.N.에서는 이 問題를 國聯貿易開發會議(UNCTAD)에 넘겨 1973年 10月, 1974年 11月, 1976年 2月, 1977年 1月의 4次會議를 열어 새로운 條約案 즉 Preliminary Draft of a Convention on International Multimodal Transport의 起草作業을 서두르고 있다.

MLB 運送의 경우도 마찬가지로 運送人은 B/L 約款에 의하여 荷主에게 一貫責任을 지나, 美國의 內陸運送에 있어서는 國內法上 海上運送人이 直接 運送責任을 질 수 없으므로 內陸運送人을 確保하여 그 運送義務를 擔保하는 形態로서 間接的인 運送責任을 지게 된다. 즉 內陸運送區間의 運送中에 생긴 컨테임에 대해서는 運送主体者가 荷主에게 책임을 지는 것이다. 한편, 다시 內陸運送業者(트럭, 鐵道)에게 求償을 하게 된다. 따라서 이는 運送人이 全運送區間에 대해 荷主에게 責任을 지며, 各 運送區間마다 既存의 責任原則을 適用하고, 實際로 運送을 擔當한 下請運送人이 責任을 지는 前述의 network liability system을 取하고 있다고 볼 수 있다. 이 경우 concealed damage가 問題가 된다. 즉 이는 컨테이너의 사용에 의해 一貫運送에 있어서는 必然的으로 發生하는 損傷이며, 全運送區間 同一責任原則型에서는 各 區間別로 責任의 內容이 전혀 同一하므로 特히 問題가 되지는 않는다. 그러나 各區間의 責任의 內容이 다른 各運送區間 異種責任原則型의 경우는 어느 原則에 따라 처리할 것인가가 큰 問題가 된다. 大部分의 B/L에서는 이 concealed damage를 Hague Rules에 따라 處理한다고 規定하고 있다. 왜냐 하면 通常 海上運送區間은 全運送區間中 時間的으로 또 距離的으로 가장 길어서 Hague Rules을 適用하는 것이 合理的인 것이므로 이다.

Ⅳ. 運送手段과 運賃体系

1. 運送手段

前述한 바와 같이 컨테이너의 一貫運送은 海陸間의 各 運送機關을 有機的으로 結合(combination)함으로써 運送効率을 높이기 때문에 在來의 運送方式과는 다르게 된다. 우리나라에서 컨테이너船으로 西海岸의 接續港에 到着한 貨物은 內陸테포나 受荷主의 工場 또는 營業倉庫까지 內陸運送이 되어야 하는데, 이 內陸運送은 大別하여 鐵道를 이용하는 경우와 트럭을 이용하는 경우 2가지가 있다. 그러나 MLB運送의 경우 그 目的地가 東航時 美國東海岸과 Gulf 岸이어서 內陸運送距離는 2,000~3,000마일이나 된다. 따라서 스케일·메리트(scale merit)를 充分히 누릴 수 있는 鐵道를 利用하는 것이 大部分이다. 따라서 MLB運送을 主宰하는 船社나 포워더는 미리 鐵道會社와 契約을 해두게 된다. 勿論트럭 運送도 그 서비스의 彈性性和 高速性으로 因해 相當한 量 積取하고 있으나, 內陸運送에 있어서 大量화가 거의 不可能한 트럭 運送보다는 鐵道運送으로 轉換되어 가는 것이 바람직하다.

(1) 美國의 컨테이너鐵道運送

現在 美國에 있어서 컨테이너 鐵道運送에는 피기·백運送(piggy-back system)이 利用되는 바, 이는 트럭運送이 1920년부터 그 迅速성을 인정받아 普及된데 對해, 鐵道側이 그의 對抗手段으로서 트럭이 結여하는 經濟性和 트럭이 가지는 機動性을 加味한 運送方式으로 開發한 Trailer on Flat Car(TOFC)方式이다. 이 TOFC方式으로 시작한 運送方式은 近年 國際컨테이너運送의 發展과 맞추어 美國 主要都市間의 컨테이너 運送에도 利用되기에 이르렀으며, 또 Container on Flat Car(COFC)方式도 있다. 이 兩方式의 차이점은 TOFC의 경우 컨테이너에 샤시가 붙은 채로 鐵道台車에 실어져 運送되는데 對해 COFC方式은 鐵道台車上에 직접 컨테이너를 실어 運送한다는 점이다. TOFC方式은 鐵道터미널에서 trailer head를 연결하여 傾斜진 ramp way를 오르내리어 실을 수 있어 鐵道の 設備投資가 小額이기 때문에 COFC方式보다는 一般的이다. 그러나 COFC方式은 컨테이너의 荷役에 over head crane 혹은 slide loader(piggy packer)등의 機器를 要하여, 그 取扱이 主要都市에 限하고 있다. COFC方式은 또起點과 終點에 各기 샤시 혹은 flat bed trailer의 準備를 要하며, 西部鐵道에서는 鐵道側이 준비하지만, 東部나 南部鐵道에서는 荷主側이 준비해야 한다. 또 EIA에 의해 船社의 샤시를 利用할 수도 있다.

鐵道를 利用하여 MLB 運送을 하는데 있어서, 內陸運送에 要하는 期間(transit time)은 Los Angeles 港을 起點으로 할 때, 美東岸의 경우 Boston, Miami가 10日, New York이 9日, Philadelphia, Jacksonville이 8日, Baltimore, Norfolk, Savannah 등 諸港이 7日이며, Gulf 岸의 경우 Tampa, Brownsville 9日, Corpus Christi 8日, Baton Rouge, Mobile 7日, New Orleans, Galveston 6日 및 Houston 5日이다.

(2) 美國의 컨테이너트럭運送

高速道路가 非常히 발달된 美國에 있어서의 트럭이 內陸運送에 있어서 지니는 比重은 대단히 크다. 트럭運送은 鐵道運送에 比하여 高速性, 自己完結性, 彈性性 등에 있어 優位를 차지하고 있으며 특히 LCL貨物의 運送分野에 있어서 그의 우월함이 發揮되고 있다.

즉 LCL貨物은 鐵道터미널에서 鐵道の 貨車 혹은 트레일러에 실어지거나 目的地 터미널에서 荷役을 하고서 分類된 後 市内配達用 트럭에 실어 最終受荷人에게 配達되는데 比하여, 트럭運送의 경우는 터미널에서의 이들 作業을 필요로 하지 않고, 보다 원활하게 door-to-door 運送이 可能하다. 또 運送費面에서 보더라도, 터미널에서의 費用은 鐵道쪽이 낮지만, LCL貨物의 경우는 反對로 터미널의 費用이 鐵道쪽이 높은 경우가 많다.

2. 運賃體系

(1) 定期船運賃 設定의 基礎理論

運賃은 運送서비스의 給付에 대한 反對給付이며, 海上運賃은 海運서비스의 供給 또는 利用에 대하여 賦課 또는 支拂되는 價格이다.²⁷⁾ 이 價格은 需要와 供給의 函數로서 市場의 諸力에 의해 支配됨과 同時에 反對로 그의 變數인 需要와 供給에 影響을 미치며, 이 들을 量的으로 調節한다. 즉 價格은 한 편으로 市場에 나타난 需要者의 價格負擔力의 限界를, 또 한편으로 市場에 參加한 供給者의 生産原價의 限界를 各己 定하여, 이들을 통해서 需要量과 供給量을 規定한다. 따라서 海上運賃은 原則적으로 需要側의 運賃負擔力을 上限으로 하고, 한편으로는 供給側의 運送原價를 下限으로 하여 이 範圍內에서 現實적으로 需要와 供給의 均衡이 이루어져 決定되는 것이다.²⁸⁾ 이 경우 相對的인 船腹不足은 運賃을 下限으로 接近시킬 것이고, 反對로 船腹過剩은 運賃을 下限으로 接近시킬 것이다. 이와같이 基本的으로 海上運賃은 一般價格理論에 따라 變動을 하는 것이지만, 그의 具體的인 決定樣式이나 變動은 不定期船市場인가 또는 定期船市場인가의 運航樣式에 따라 현저한 差異가 나타난다. 즉 不定期船市場價格은 個別的인 去來에 있어서 契約當事者 間의 自由로운 妥協에 따라서 決定되는 契約價格(contract price)의 형태를 取하며, 그 水準은 契約時의 市場에 있어서 需給均衡의 事情이 어떠한가에 따라 현저하게 影響을 받는다.

이에 대하여 定期船市場價格은, 한가지 貨物로써 滿載運送을 하는 不定期船과는 달리, 每航次마다 個別契約에 의한 價格決定이 不可能할 정도로 多數의 荷主 및 品目を 契約對象으로 하며 또 就航路가 特定되어 있으므로 各寄港地의 發着日時등의 運航豫定表와 함께 처음부터 品目別 單位當의 運賃率이 公表되는 이른바 表定價格(tariff rates)方式을 取하게 된다. 따라서 各 船舶會社는 航路單位(대부분 往復航으로 分離하여)海運同盟을 結成하여, 이 表定運賃을 協定하기 때문에, 定期船運賃은 거의 獨占價格의 性格을 띠게되며 그 水準은 不定期船運賃과는 判異하게 다른 것이다.

27) 織田政夫, 「海運經濟論」, 成山堂, 東京, 1977, p. 290.

28) 運賃의 決定에 관한 定說로는, 運賃은, 荷主가 運送行爲에 관하여 認定하는 價值, 換言하면 貨物이 堪耐할 수 있는 負擔力에 의해 決定된다고 하는 運賃負擔力說, 該當運送에 要하는 適正利潤을 포함하여 一切의 費用에 의해 決定된다고 하는 運送費用說(또는 運送原價說) 및 兩說의 中間을 折衷한 折衷說 등 3가지가 있으며, 實際로 適用되는 運賃의 大部分이 折衷說에 의한 것이다.

즉 定期船運賃은 貨物의 運賃負擔力(ability to bear)에 依據하여 導出된 差別運賃의 形式이 되며,²⁹⁾ tariff에 表示된 總體的인 定期船運賃의 水準은 適正利潤을 포함한 總運送原價를 長期的으로 커버할 수 있는 水準을 下限으로 하고, 한편 盟外船(outsider)의 參入을 誘引하지 않을 것이라고 생각되는 水準(參入阻止價格)을 上限으로 하여, 그 範圍內에서 同盟의 어떤 航路에 있어서 獨占事情이 어떠한가를 反映하여 設定된다. 따라서 獨占力이 強한 閉鎖的의 同盟(closed conference)의 上限은 높으며, 運賃도 그에 가까운 水準에서 形成되지만, 한편 그 만큼 効果的인 盟外對策을 採用하고 있지 못하고 있어 獨占力이 弱한 開放的의 同盟(open conference)의 上限은 낮아서 運賃도 下限에 가까운 水準에서 形成되는 것이다.

具體的으로 決定되는 品目別 運賃水準은, 理論的으로는 問題의 貨物을 積取하지 않는 경우에 對比하여 積取된 貨物의 長期限界費用을 下限으로 하고 한편으로 該當貨物의 運賃負擔力을 上限으로 하여 그 範圍內에서 設定이 된다. 그리하여 全體的으로 보아서는 長期平均費用 水準을 上廻하는 負擔力을 가지는 貨物로부터의 高運賃利益이, 同費用 水準을 下廻하는 負擔力을 가지는 貨物로부터의 低運賃에 依한 缺損이 補充되도록 配慮된 運賃水準이 된다.

또 盟外船과의 競爭이 있는 경우는 높은 利潤을 내는 個別貨物運賃의 上限은 該當貨物의 運送에 대하여 가장 競爭力이 있는 運送手段이 提供하는 運賃水準까지 내려가게 된다. 이 경우 同盟運賃의 上限은 盟外船의 경쟁을 받아 需要曲線이 歪曲되며, 限界收入曲線(marginal revenue curve)이 不連續이 되도록 한다. 이 限界收入曲線이 同盟運賃의 上限內에 있게 되면 運賃設定에 미치는 影響은 적어지게 되고, 運賃의 安定을 持續하고 利潤增大를 爲해 上限方向으로 向하게 된다. 要是 盟外船 競爭이 크면 그만큼 同盟이 外部로부터의 競爭을 阻止하기 위해 지켜야 할 上限(參入阻止價格)이 낮아진다. 盟外船의 競爭이 同盟運賃의 引上에 대하여 抑制效果를 지니는 것도 이와같은 理論에 依據한 것이다. 이와같이 現實的인 定期船運賃은 本來 該當貨物의 運賃負擔力 또는 參入阻止價格 가운데 어느 것이라도 낮은 쪽을 上限으로 하며, 서어비스 供給側의 運送原價를 下限으로 하여 그 範圍內 決定이 된다. 즉 定期船運賃은 運賃負擔力이나 盟外船競爭에 의해 規定되는 需要의 彈力性이라고 하는 非原價要素에 의해 決定이 되는 것이다.

(2) 北美同盟물上의 컨테이너運送料金体系

컨테이너運送의 基礎가 되는 컨테이너·롤은 各인 航路의 特殊事情을 反映하여 同盟에 따라 여러 가지 差異點이 있다. 特히 外地側에서 內陸運送을 하는 경우 各인 國家에 따라 差異點을 볼 수 있다.

在來船에 의한 운송에서는 船舶會社의 責任運送區間은 船側에서 船側까지가 原則이지만, 컨테이너運送에 있어서 船舶會社의 責任區間은 陸上의 所定 受取地点에서 陸上의 所定 荷渡地点까지 擴大되어 그 間의 一貫運送에 대하여 責任을 지는 것이다. 이 責任範圍은 컨테이너運送의 궁극적인 目標인 door-to-door이다. 호주同盟이나 歐州同盟은 door-to-door 서어비스를 하고 있으나 北美同盟에서는 이 서어비스를 하고 있지 않다.

이와같은 責任區間의 擴大에 對應하여 運送料金体系도 在來船과는 달리하게 되며, 北美同盟 물上 運送料金은 다음과 같다.

29) 이는 當然하지만, 海運同盟에 의한 運賃率의 決定이 運賃負擔力에 依據한다는 것은 아니다. 例컨대 定期船의 運賃率은 다음 14個의 要素로써 決定된다. ①density or shipping weight per measurement ton ②value per pound/ton ③stowability ④quantity moved per shipment, per year, etc. ⑤liability to loss or damage ⑥value of carrier service ⑦trade conditions ⑧carrier competition ⑨product competition ⑩market competition ⑪ease or difficulty in loading or unloading ⑫excessive weight or length ⑬carrier cost ⑭rates on comparable tariff entries. 中尾朔郎·藪内 宏, 「國際コンテナ輸送實務指針」, 海文堂, 東京, 1977, p. 261.

① 韓國側の CFS 서어비스·차지(service charge)

CFS에서 貨物을 컨테이너에 넣고 또 取出하며, 또 CFS/CY間的 컨테이너運送 등에 대한 料金이며 北美同盟에서는, 1978年 現在 東西航 共히 相當 US \$ 2.70을 負課시키고 있다.

② 基本運賃(base rate)

오션·프레이트(ocean freight)라고도 하며, 前述한 바와같이 品目別差別運賃으로 積地 CY와 揚地 CY間的 海上運賃이다.³⁰⁾ 東航同盟(TPF/JKAG) 및 北美太平洋岸으로 부터의 西航同盟(PWC)에서는 이 base rate는 컨테이너 貨物과 在來貨物 모두 同一하다. 한편 美國東岸, 걸프로부터의 西航同盟(FEC)에서는 tariff의 rate section에 記載하는 base rate로는 컨테이너 貨物이나 在來貨物 모두 同一하지만, CY 受取의 컨테이너 貨物에 對하여는, 컨테이너化를 促進하기 위해 인센티브·차지(incentive charge)로서 相當 US \$ 3.00을 割引하고 있다. 또 TPF와 PWC에서는 現在 local rate와 OCP rate³¹⁾ 2가지 單位의 基本運賃을 가지고 있다.

③ 北美側の CY서어비스·차지

CY에서의 컨테이너 取扱에 대한 料金으로 컨테이너의 受取時 CY receiving charge로서 US \$ 3.55per R/T 또 荷渡時 CY delivery charge로서 US \$ 6.50per%를 負課한다. TPF/JKAG은 CY delivery charge를, 또 PWC는 CY receiving charge를 負課하고 있지만, FEC에는 CY receiving charge는 없고 上記와 같이 반대로 US \$ 3.00을 인센티브·차지로서 割引하는 制度가 있다.

④ 北美側の CFS서어비스·차지

이의 性格은 韓國側の CFS 서어비스·차지와 마찬가지로이며, 東航時 delivery charge로서 US \$ 8.05per R/T 또 西航時 receiving charge로서 US \$ 8.05per %가 負課된다.

⑤ Rail Freight Station의 서어비스·차지

上記 ①과 ④의 性格과 마찬가지로이다. MLB(TPF)에 의한 一貫運送料金은, 그의 總額에 있어서 JKAG와 同一하도록 設定되고 있다. 현재로 MLB에는 CY 서어비스·차지에 對應하는 것은 없으며, base rate에 들어가도록 하기 위해 Rail Freight Station Charge도 調整되고 있다. 즉 MLB의 base rate는 JKAG의 경우 base rate에 CY delivery charge를 合算한 것과 같으며, MLB CFS delivery charge는 JKAG의 경우 CFS delivery charge에서 CY delivery charge를 控除한 것과 같은 額이 된다. 換言하면, MLB서어비스에 있어서 CY(rail terminal)서어비스 차지는 이미 基本運賃에 포함되어 있으므로 負課되지 않으며 CFS(destination rail freight station, DRFS)가 利用될 때는, 東航時 TPFCJ/K가 DRFS차지로서 US \$ 4.50per R/T, 西航時 PWC가 컨테이너·서어비스·차지로서 US \$ 7.00 per %를 負課하고 있다.

30) MLB運送의 경우 base rate는 積地 CY로부터 揚地 rail terminal까지의 運賃이며 이른바 single factor joint rate이다. TPF의 MLB rate는 JAG rate와 同一하다. single factor through rate란, 어느 地點에서 어느 地點까지의 運送에 있어서 運賃을, 그 間의 運送手段(선박, 自動車, 鐵道, 비행기)의 如何를 不問하고, 例컨대 重量 100파운드當 US \$ 10.00이라고 하든가 또는 20피트 컨테이너 1個當 US \$ 1,000.00과 같이, 單一要素에 대한 運賃率에 의해 定해지는 것을 말한다. 이 rate는 一貫運送元請인과 荷主間的 것이며, 元請인이 各區間의 下請運送인에게 支拂하는 運賃은 該當區間의 本來의 tariff에 依한다.

31) OCP란 Overland Common Point(大陸內共通運賃負課地點)의 略字로서, 록키山脈의 東쪽遠隔地를 가 르키며, 그 地點으로 向하는 또는 그 地點으로부터 出荷되는 海上鐵道連絡貨物의 海上運賃은 大西洋岸 및 Gulf岸 經由貨物과의 競争을 고려하여 特別割引運賃(OCP rate)을 適用시키고 있다. 한편 록키山脈 西쪽은 local territory라고 한다. 즉 똑 같은 太平洋橫斷의 海上運送에서도 그 貨物이 OCP向의 경우는 local territory向의 貨物보다도 낮은 海上運賃이 適用된다. OCP B/L은 이 낮은 OCP rate의 適用을 받는 貨物에 대해서 發行되는 B/L이며, 이에는 揚陸港과 함께 OCP地區의 地名이 最終目的地欄에 記載되지만 이는 through B/L은 아니다. 따라서 揚陸港으로부터 內陸의 運送은 荷主側이 手配하게 된다. 또 OCP rate의 適用을 받기 위하여는 海運同盟이 承認한 內陸運送人을 使用해야 된다는 등 여러가지 制約이 있다.

⑥ 其他料金으로서 通貨割増料(currency surcharge)와 重量物·長尺物차지(heavy-lift charge/long-length charge)가 있다. 通貨割増料란 여러나라의 換率變動에 대한 調整額이며, 各 同盟마다 조금씩 달리한다. 東航(TPECJ/K, JKWC)의 경우 通貨割増料는 없으며, 西航(PWC)의 경우만 15%를 負課하는 規定이 있다. 重量物·長尺物차지란 重量物이나 長尺物에 대하여 徵收하는 요금으로, 各 同盟이 모두 다른 基準을 가지고 있으며 TPFCJ/K·JKWC는 超過重量으로서 19,001 kilos 또 초과길이로서 13.01 meters를, PWC는 초과중량으로는 40,000 lbs(18,144.2 kilos), 초과길이로서 40 feet(12,192 meters)를 각기 規定하고 있다.³²⁾

以上에서 叙述한 것은 貨物을 CFS/CY에서 受取하여 CFS/CY(MLB의 경우는 Rail Freight Station)에서 荷渡하는 경우의 北美同盟의 물에 나타나는 여러가지 費用이다. 따라서 MLB 運送을 利用하여 컨테이너의 一貫運送을 하는데는 上記의 費用外에 工場에서 受取地点까지의 運送費用(drayage)과 荷渡地点에서 最終目的地까지의 鐵道運賃(또는 트럭運賃)이 追加된다. 따라서 이들 모든 費用의 合算額이 一貫運送의 運賃이 되는 것이다.

(3) 美國의 內陸運送 運賃体系

前述한 바와 같이 美國에 있어서 內陸運送은 大別하여 鐵道를 利用하는 경우와 트럭을 利用하는 경우가 있다. 鐵道運送은 船舶會社의 컨테이너 運送과 마찬가지로 裝置産業의 一種으로, 路線의 敷設, 터미널의 整備, 通信網의 整備등에의 投資는 實로 莫大하다. 따라서 採算分岐점이 높으므로 相當한 규모의 運送量을 確保하지 못하면 運賃을 높이지 않는 限 巨額의 赤字를 내게 되며, 反對로 그 以上으로 大量이 되면 스케일·메리트(scale merit)를 누리게 되어 運送費用은 낮아지고 運賃을 내릴수가 있게 된다.

한편 트럭의 경우를 보면, 트럭業者의 投資規模는 鐵道에 比하여 아주 적으나, 트럭運送의 경우는 積도와 같이 100兩의 貨車積貨物을 한번에 運送한다는 것은 不可能하여 스케일·메리트를 누리는 것은 어려운 일이다. 따라서 回轉頻度로써 이 劣性を 카마할 수 있는 近距離運送에서는 그의 競争力을 유지할 수 있다해도 遠距離 運送에서는 鐵道에 크게 뒤떨어진다.³³⁾

1) 鐵道運賃体系

美國의 鐵道 tariff는 매우 複雜多岐하지만, 컨테이너運送의 경우 一般的으로 利用되는 鐵道運賃体系는 아래의 <表 1>와 같다. Plan II에서 Plan IV까지 모두 트레일러·서어비스·태리프(trailer service tariff)라고 하며, 一般的으로 피기·백·태리프(piggy back tariff)라고도 한다. Plan II와 Plan II 1/2의 경우는 모두 鐵道所有의 트레일러를 使用하는 것이 原則이지만, EIA³⁴⁾에 따라 荷主所有의 트레일러를 사용하고, 鐵道가 그 期間中の 使用料를 荷主에게 支拂할 수도 있다. 이 경우 荷主는 同盟물上의 機器使用延滯料(detention charge)를 免除받으며, 船舶會社는 鐵道로부터 EIA에 依據 使用料(per diem)을 徵收한다.

다음의 <表 1>에서 볼 수 있듯이 太平洋岸/中西部間에는 TC-73이 適用되며, 이의 ITEM 2335, 2337, 2345은 MLB로써 Gulf 沿岸諸航까지 船舶會社가 發行한 全通船荷證券에 의해서 運送된다. 또한 東部鐵道 tariff 가운데 컨테이너運送에 이용되고 있는 가장 一般的인 것은 東部鐵道各社의 Plan II 1/2 tariff이다. 料率은 모두 品目無差別運賃率(freight all kind rate, FAK rate)의 컨테이너當의 料率이다. 이 경우 3品目混載의 條件은 없다.³⁵⁾ 또 이 料率은 鐵道에 運送을 申請하는 컨테이

32) 1978年 9月 1日 現在

33) 트럭과 鐵道의 競争力의 分岐점은 一般的으로 350마일이라고 한다.

34) Equipment Interchange Agreement(機器交換契約)의 略字로서, 機器(컨테이너 및 chassis)를 所有管理하는 船會社가 機器를 利用하여 運送하는 內陸業者(鐵道, 트럭)와 체결하는 機器貸渡의 基本조건에 관한 協定書이다.

35) Plan II의 ITEM 2340에서는 單一貨物을 3品目이상 混載할 것을 條件으로 하고 있다.

<表 1>

鐵道서비스体系/EIA/컨테이너 留置料의 關係

| 서비스 Plan 呼稱 | 서비스의 範圍 | 트레일러의 所有者 | 빈컨테이너 返送 /positioning 費用負擔者 | EIA와 컨테이너 留置料負擔 | 主要利用地域 | 代表的 tariff |
|-------------|-------------------|-----------|-----------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|
| Plan II | 門前 / 門前 | 鐵 道 | 鐵道負擔으로, 荷主에 따라서는 free | EIA에 의해 同盟물에 규정된 컨테이너 留置料를 荷主는 免除받는다. | 太平洋岸과 턱키 山脈 동쪽 都市間 | TC-73A |
| Plan II 1/2 | 鐵道 ramp / 鐵道 ramp | 同 上 | 同 上 | 同 上 | ① 東部 ↔ 中西部 ② Gulf ↔ 미시시피江의 西側 | 東部鐵道各社의 Plan II 1/2 TO-FC/COFC tariff |
| Plan III | 鐵道 ramp / 鐵道 ramp | 荷 主 | 荷主 負擔 (實入 컨테이너 料金の 1/3 정도) | 단, MB는 適用되지 않는다. | ① 南部鐵道 ② MLB | 南部鐵道 tariff 및 一部 東部鐵道 tariff |
| Plan IV | 鐵道 ramp / 鐵道 ramd | 荷 主 | 荷主 負擔 | 荷主 負擔 (freight forwarder가 主로 이용한다.) | 太平洋岸과 턱키 山脈 동쪽의 諸都市間 | TCFB1-V의 一部 item TCF B 2K의 一部 item |

너의 數가 많아지면 그만큼 저렴해지는 것으로서 混載業者³⁶⁾가 介在할 餘地가 생기게 된다.

한편 南部鐵道는 1973年 5月 船會社와의 EIA를 一方的으로 破棄하여 빈컨테이너의 回送을 포함하여 Plan II 나 Plan II 1/2料率 tariff를 발행하지 않으며, 3品目 混載義務가 없는 FAK 運賃体系로서 Plan III이다. 이는 東部鐵道 tariff와 類似하다.

2) 트럭 運賃体系

美國의 트럭業者는, ICC로부터 運行許可證을 받아 Freight Bureau에서 發行한 tariff에 따라 모든 荷主에게 公平한 서비스를 提供하는 Common Carrier와 ICC의 規制를 받지 않는 Private Carrier, Contract Carrier, Exempt Carrier로 大別된다. 이 가운데 Private Carrier는 自社의 生産品을 自社所有의 트럭으로 운송하는 業者이며, Contract Carrier는 特定 荷主의 貨物만을 運送하는 業者이다. 따라서 컨테이너 運送과 관계가 있는 것은 Common Carrier와 Exempt Carrier 뿐이다.

① Common Carrier의 運賃体系

Freight Bureau에 의한 統一運賃으로서, 컨테이너 運送에 適用되는 운임은 Rocky Mountain Motor Tariff이고 FAK(混載運賃率)와 Commodity Rate(品目別 運賃)가 中心을 이루고 있으며, 最近 ICC에 의해 輸出入 컨테이너 貨物 運送에만 適用된다. 이 料率은 美國의 太平洋岸, Gulf 沿岸 및 大西洋岸의 港灣都市와 이른바 美國內陸都市間의 운송을 포함하고 있으며, 利用者에게 매우 便利하다. 또 國內運送의 料率보다, 저렴하여 船舶會社에 의한 利用이 높다.

② Commercial Zone 內에서의 Exempt Carrier

36) 美國의 경우 混載業務를 行하는 者로서 船會社 以外에, ICC의 免許를 받아 ICC에 file한 tariff로써 全 運送區間의 運送責任을 지는 Domestic Freight Forwarder, Forwarder에 對한 規制는 받지 않지만, 荷主를 會員으로 하는 非營利因體로서 Forwarder의 서비스를 會員에게 提供하는 Shipper's Association, 또 이와 마찬가지로 Forwarder에 대한 規制는 받지 않고, 荷主에 대해 集荷를 하여 營利를 目的으로 하는 Shipper's Agent 등이 있다. 이의 業務는 Forwarder와는 달리 터미널 區域으로 限定된다.

이 경우의 運賃率은 荷主와 トラック業者間에 任意로 決定된다. 輸出入 컨테이너貨物의 경우에는 荷主와 船會社 間에 EIA 協定을 맺고 있는 業者를 選擇하여 同盟물上의 컨테이너延滯料의 免除를 받을수가 있다.³⁷⁾

3. 美國의 一貫運送規制(FMC, ICC)

海陸一貫運送을 하는 業者는 一貫運送 tariff를 FMC, ICC 双方에 届出하여야 하는데, 現在 TP-FCJK, 其他同盟, 船舶運航業者가 MLB 서어비스 기타의 一貫運送을 할 때 지켜야 할 規則은 다음과 같다.

(1) FMC의 一貫運送 Tariff 届出規則

1969年 10月 FMC는 船會社, 同盟으로부터의 一貫運送實施에의 希望을 배경으로 一貫運送 tariff의 届出에 관한 規則制定手續³⁷⁾을 시작하여 約半年에 걸친 審議後 1970年 4月 同規則을 새로이 發表하였으며³⁸⁾ 그 內容은 다음과 같다.

① Tariff의 届出義務

一貫運送을 行하고자 하는 船舶運航業者 또는 同盟은 FMC에 tariff를 届出하여야 한다. FMC의 규칙은 ICC의 規程과 달리 NVOCC도 届出義務의 對象이 된다.

② Tariff의 必要記載事項

- i) 該當一貫運送에 참가하는 全運送業者의 名稱
- ii) 全通運賃率(Through Rate)
- iii) 全運送業者 各己의 서어비스 明細
- iv) 全通運賃率과 海上運送部分에 관하여 海上運送業者가 受取하는 運賃部分

③ 其他 一貫運送에 관한 覺書가 있으면 이를 FMC에 届出하여야 하며, 이 覺書는 이른바 Section 15 Agreement는 아니고, 그 性格上 FMC에 對해 information으로서 届出하는 것이다.

(2) ICC의 一貫運送 Tariff 届出義務

1969年 7月 31日 ICC는 一貫運送 Tariff 届出規則의 制定手續 Ex-Parte 261⁴⁰⁾을 發表하였다. 이 届出規則案은 FMC의 것과 마찬가지로 一貫運送 Tariff의 ICC에의 届出, 陸上部分 運賃의 明記등을 規定하고 있지만, 海上部分의 管割權에 관한 FMC의 異議와 一貫運送의 主体로 인정받지 못한 Forwarder로부터의 反對에 부딪혀 現在까지 結말이 나지않고 있으며, 그間 運送業者는 ICC의 暫定措置(Informal Guideline)에 따랐다. 그 後 FMC와 ICC의 법정투쟁을 포함한 심한 管割權투쟁을 거쳐 1976年 2月 ICC의 發表된 새로운 措置에 따라 ICC의 讓步의 형태로 해결을 보았다. 이의 主要骨子は 다음과 같다. 즉

① ICC의 管割權은 全通運賃中 內陸部分에 限定된다.

② 一貫運送의 主体는 海運法에 따른 Ocean Carrier 또는 州際交通法에 따른 Domestic Carrier에 限한다. 따라서 Domestic Freight Forwarder 나 NVOCC는 一貫運送主体者로 인정되지 않는다.³⁹⁾

③ 其他 一貫運送 Tariff 届出, 發行에 관한 緩和.

37) ICC가 決定하고 있는 各 都市의 Commercial Zone은 다음과 같다.

① 市内全城(The Base Municipality, BM)

② BM에 인접하고 있는 都市全城

③ ②以外에도 그 市境界線으로부터 人口에 따라(2,500人 以下, 2,500~5,000人, 5,000~10,000人) 一定距離(各己 2,3,4마일)에 있는 인접도시全城.

38) FMC Docket 69-53(Filing of Through Rates and Through Routes)

39) General Order 13(Shipping Act에 의거 tariff届出에 관한 細則)으로 1970年 6月 20日 發効하였다.

V. 運送現況 및 競爭力

1. 運送現況

MLB서비스 体制의 進展에 수반하여 이를 利用하는 物動量도 꾸준히 伸張을 보이고 있다. 特別히 極東/걸프間 MLB運送의 伸張은 矚目할만한 것이며, 同航路 全体에 占하는 MLB 物動量은 東航으로서 58%에 達하며 이는 MLB運送이 이미 定着하였다는 것을 表示해 준다. 또 日本이나 韓國으로부터의 北美大西洋岸諸 港向 MLB運送도 1973年 以來 全物動量의 15~20%에 이르고 있으며, 安定된 物動量이 되고 있다. 西航에 關係서는 同盟全体로서의 MLB運送이 確立되어 있지않고 있는 現在, 正確한 物動量은 把握할 수 없지만, 東航과 마찬가지로 걸프로부터 韓國, 日本 혹은 臺灣으로 出荷되는 貨物의 約 50% 이상을 MLB運送이 담당하고 있으리라고 推測된다.

東航 MLB積地國別 「쉐어」를 分析해 보면 美國東岸向 또는 걸프向 어느것을 莫論하고 日本에서 船積하는 比率은 相對的으로 低下되는 傾向에 있으나, 이에 대하여 韓國, 臺灣, 香港 등 東南아시아 諸國으로부터의 對美輸出 貨物은 그의 「쉐어」가 擴大되고 있는 것이 注目된다. 또 1973년에 있어서 美國東岸向 貨物이 占하는 日本積貨物의 「쉐어」는 37%이던 것이 1975년에는 24%로 低下되었다. 한편 이 사이에 韓國의 對美東岸輸出 貨物이 占하는 「쉐어」는 1973년의 15%가 1975년에는 21%로 增加하였으며 臺灣도 29%에서 35%로 꾸준히 伸張을 거듭하였고, 또 香港의 경우 伸張率은 낮지만 19%에서 20%로 되었다.⁴¹⁾

한편 政府는 1976年 3月 우리나라 海運의 振興 및 港灣의 建設運營을 맡은 主管機關으로서 海運 港灣廳을 발족한 以來 同廳의 最大力點事業으로 國際定期航路의 開設을 추진해 왔으며, 이 가운데 基幹貿易航路인 北美洲 및 歐洲航路에 重點的으로 풀컨테이너船 投入을 試圖하여 北美洲航路에는 既히 海運公社를 위시하여 高麗海運 등이 4隻의 船舶을 就航시키고 있으며, 79년에는 韓進海運이 計劃造船에 의한 4隻의 풀컨테이너船을 새로이 投入할 豫定이어서 同航路에 있어서 國籍船의 積取率이 현저히 增加되리라 展望된다.

이와같은 政府의 意慾的인 支援과 該當船社의 꾸준한 勞力으로 美洲同盟內의 國籍船 運送占有率이 점차 增加되고 있다. 最近 TPECJK·JKAGFC·JKWCFC·JKECFC 등 美洲輸出 4個運賃同盟이 밝힌바에 의하면 同盟멤버들의 78年度 韓國輸出 貨物 運送實績은 <表 2>에 나타난바와 같이 總 2,314,617R/T로 前年度에 비해 3%가 늘어난 것으로 되어있다. 이 中 韓國船의 運送實績은 <表 3>에 서와 같이 132,042R/T로 77년의 89,405R/T에 비해 47.7%나 增加되어 北美輸出運賃同盟內의 國籍船運送實績 伸張率이 두드러지고 있다. 또한 78年度 美洲同盟의 韓國輸出 貨物 運送實績에서 國別積取率을 살펴보면 美國船이 36.5%, 日本船이 31.0%, 其他船이 26.7% 그리고 韓國船이 5.7%로 나타났다. 또 前年度 實績比 增減率은 韓國船이 47.7%의 增加를 기록, 가장 높은 伸張勢를 보였고 그 다음이 其他船 16.7% 增加 그리고 美國船이 2.8%의 增加를 기록한 反面 日本船은 10.8%나 減少하였다.

한편 78年度 韓國輸出 貨物 總運送實績 2,314,617R/T가운데 MLB運送의 構成比는 20%로 나타나 상당한 쉐어를 占하고 있음을 알 수 있다.

40) In the Matter of Tariffs Containing Joint Rates and Through Routes for the Transportation of Property between Points in the United States and Points in Foreign Countries.

41) 中尾朔郎·藪内宏, 前掲書, p. 107.

〈表 2〉 北美 4同盟 年度別 輸送實績

| 航路 | 年度 | | TPFCJK | | MLB | | JKWCFC | | JKAGFC | | JKECFC | | 合 計 | |
|------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|-----------|-------|-----|---|
| | R/T | % | R/T | % | R/T | % | R/T | % | R/T | % | R/T | % | R/T | % |
| 1974 | 398,386 | 100.0 | 168,010 | 100.0 | 113,007 | 100.0 | 340,192 | 100.0 | 58,374 | 100.0 | 1,074,966 | 100.0 | | |
| 1975 | 405,300 | 101.7 | 228,626 | 135.8 | 134,354 | 118.9 | 273,704 | 80.4 | 56,653 | 97.1 | 1,098,637 | 102.2 | | |
| 1976 | 689,883 | 173.2 | 468,320 | 278.7 | 242,324 | 214.4 | 442,632 | 130.1 | 109,341 | 187.3 | 1,952,500 | 181.6 | | |
| 1977 | 817,769 | 205.3 | 616,687 | 367.1 | 201,419 | 178.2 | 505,801 | 148.7 | 104,927 | 179.7 | 2,246,605 | 209.0 | | |
| 1978 | 763,154 | 191.6 | 463,612 | 275.9 | 167,473 | 148.2 | 920,378 | R/T | 150.9% | | 2,314,617 | 215.3 | | |

註: 1. 이 資料는 同盟側 統計이며 非同盟船 實績은 包含되지 않았음.
2. 增加率은 1974年을 100으로 본 數值임.

〈表 3〉 北美 4同盟 年度別·國籍別 輸送實績 推移

| 區 分 | 1975 | | 1976 | | 1977 | | 1978 | | 77/78 增減率 (%) |
|------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|---------------------|
| | 輸送量 (R/T) | 構成比 (%) | 輸送量 (R/T) | 構成比 (%) | 輸送量 (R/T) | 構成比 (%) | 輸送量 (R/T) | 構成比 (%) | |
| 韓國 船 | — | — | 2,485 | 0.1 | 89,405 | 4.0 | 132,042 | 5.7 | 47.7 |
| 美國 船 | 423,221 | 38.5 | 712,740 | 36.5 | 822,458 | 36.6 | 845,842 | 36.5 | 2.8 |
| 日本 船 | 491,838 | 44.8 | 804,834 | 41.2 | 805,252 | 35.8 | 718,640 | 31.0 | -10.8 |
| 其他 船 | 183,578 | 16.7 | 432,441 | 22.2 | 529,488 | 23.6 | 618,093 | 26.7 | 16.7 |
| 計 | 1,098,637 | 100.0 | 1,952,500 | 100.0 | 2,246,603 | 100.0 | 2,314,617 | 100.0 | 3.0 |

註: 資料는 同盟側 統計이며 非同盟은 除外된 것임.

〈表 4〉 1978 北美 4同盟 國籍別 輸送實績

| 航路 | 韓國 船 | | 美國 船 | | 日本 船 | | 其他 船 | | 合 計 | |
|-------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|
| | 輸送量 (R/T) | 構成比 (%) | 輸送量 (R/T) | 構成比 (%) | 輸送量 (R/T) | 構成比 (%) | 輸送量 (R/T) | 構成比 (%) | 輸送量 (R/T) | 構成比 (%) |
| PNW | 2,364 | 1.8 | 156,960 | 18.6 | 93,621 | 13.6 | 50,538 | 8.2 | 303,483 | 13.1 |
| WC | 923 | 0.7 | 73,649 | 8.7 | 56,078 | 7.8 | 36,823 | 5.9 | 167,479 | 7.2 |
| PSW | 17,383 | 13.2 | 224,700 | 26.6 | 138,848 | 19.3 | 78,740 | 12.7 | 459,671 | 19.9 |
| MLB | 6,462 | 4.9 | 240,154 | 28.4 | 107,915 | 15.0 | 109,081 | 17.6 | 463,611 | 20.0 |
| AF·EC | 104,910 | 79.5 | 150,379 | 17.8 | 322,178 | 44.8 | 342,911 | 55.3 | 920,378 | 39.8 |
| 計 | 132,042 | 100.0 | 845,842 | 100.0 | 718,640 | 100.0 | 618,593 | 100.0 | 2,314,617 | 100.0 |

註: 資料는 北美 4同盟 統計이며 非同盟船은 除外된 것임.

2. MLB運送의 競爭力

最近 1,800個積 高速컨테이너船이 出現한 以來 極東/北美大西洋岸 間의 運送에 있어서는 費用 및 時間의 어느것에 있어서도 MLB의 경쟁력은 低下되고 있지만, 極東/갈브間의 運送에 있어서는 運送距離와의 關係로부터 MLB의 경쟁력은 充分히 남아 있다고 볼 수 있다. 즉 韓國/뉴욕間을 海上

루트로서 運送하는 경우의 所要日數는 23~25日인데 反하여⁴²⁾ MLB의 경우는 韓國/北美太平洋岸間이 11日, 接續日數에 2日, 大陸橫斷에 7~10日, 合計 20~23日을 要하며 運送日數로서는 큰 差異가 없다. 勿論 信賴性의 點에 있어서는 컨테이너의 換積이나 接續을 수반하지 않는 海上運送에는, MLB 運送時 일어날 수 있는 可能從이 없는 利點이 있다. 한편 韓國/걸프間의 MLB 運送의 경우 釜山/휴스턴間을 MLB로써 운송하는 경우의 所要日數 17~18日에 對하여, 컨테이너船의 경우는 21~22日을 초과할 것이므로 이의 優劣은 攄 나타나고 있다.

다음으로 運賃의 面에서 보면, 東航 TPF⁴³⁾ MLB의 경우의 運賃은 日本·韓國/大西洋同盟 (Japan Korea/Atlantic & Gulf Freight Conference, JKAG)의 海上運賃과 同一한 水準이다. 즉 韓國·日本으로부터 뉴욕까지의 間을, 太平洋岸으로 부터의 MLB 運送 혹은 直航컨테이너船에 의한 海上루트 中 어느것을 利用하여도 運賃은 同一하다. 이는 韓國·日本/휴스턴 間의 경우도 마찬가지이다. 또 西航의 경우 現在로 同盟베이스(base)로서의 統一된 tariff는 設定되어 있지 않지만 一應 FEC⁴⁴⁾의 運賃水準으로 設定되고 있다.

結論적으로 美東岸의 풀·컨테이너船과는 競爭力이 弱하나, Gulf 岸과는 相當한 優劣이 나타나 Gulf 岸의 輸出入貨物은 거의 大部分이 MLB 運送을 利用하는 實情이다. 그러나 美東岸의 경우도 某船社는 78年末부터 Unit Train 서비스 體制를 導入하여, 專用鐵道를 利用하여 Oakland에서 New York까지 115時間으로 transit time을 短縮시키고 있다 한다, 그렇게 되면 또 종래와는 다른 새로운 樣相이 나타날 것이다.

Ⅲ. 結 論

앞에서 考察한 바와 같이 MLB 서비스 體制의 進展과 함께, 이를 利用하는 物動量도 꾸준히 伸張을 보이고 있으며, 特히 極東/Gulf 間 MLB 運送의 伸張은 대단히 攄할만한 程度이다. 이와같이 MLB 運送의 進展되어 定着하고 있는 要因으로는 다음을 들 수가 있다.

① 地域에 따라서 運送日數를 短縮해 줄 수 있어 利用者에게는 在庫水準을 最低水準으로 낮출 수 있으며, 따라서 在庫費用의 節約이 可能하고 船社에게는 컨테이너船의 回轉率을 높여준다.

② 經由港, 船社, schedule의 選擇範圍가 넓어서 荷主의 國際間 去來에 있어서 서비스의 多樣性을 누릴 수가 있다.

③ 船社의 立場에서 航路의 集約化, 寄港地數의 極小化에 依해서 海上컨테이너 運送의 스케일·메리트(scale merit)를 누릴 수가 있다.

④ 美東岸 및 Gulf 岸의 ILA(International Longshoremen Association)에 依한 스트라이크를 避할 수 있다.

⑤ 在來船에 의한 對 Gulf 直航配船이 大幅 減少하였으며, 對東岸 直航서비스의 補充役割을 한다. 이와같이 MLB 運送을 포함한 SLB, USLB 등의 새로운 運送루트의 發展은 既存 海運同盟에 크나 큰 影響을 미치고 있으며 이들 새로운 루트를 經由하는 一貫運送에 對하여 海運同盟은 當該同盟의 管割下에 두어 規制를 할 수 있다고 主張하고 있지만, 現在까지도 既存同盟이 새로운 루트를 支配

42) 컨테이너船의 速力을 17~19kts로 計算한 경우임.

43) Trans-Pacific Freight Conference of Japan/Korea의 略字로, 積出港은 韓國과 日本의 諸港, 揚荷港은 美太平洋岸 諸港이다.

44) Far East Conference of U. S. A.의 略字로 美國의 大西洋岸 및 걸프의 諸港을 積出港으로 하여, Japan, Okinawa, Korea, Taiwan, Siberia, Manchuria, China, Hongkong, Philippines, Cambodia, Laos의 諸港을 揚荷港으로 하고 있으며, 外部規制로서 二重運賃制를 實施하고 있다.

하는데 成功한 例는 없다.⁴⁵⁾이 새로운 一貫運送루트의 發展은 二重運賃制 및 運賃政策에 關하여 海運同盟에 對하여 심각한 影響을 미치고 있다.

컨테이너運送은 大量生産方式을 運送部門에 應用한 것으로 그 原理는 「大規模生産의 原理」(economy of scale)를 運送面에서 實現하는 것을 目的으로 하고 있다. 따라서 他의 船社에 對하여 競爭上 優位에 서기 爲하여는 船社는 自己가 保有하는 컨테이너船隊의 大型化, 高速化를 推進하지 않으면 안된다. 現在 政府에서 長期計劃을 樹立하여, 外航海運業體의 大型化 推進을 통해서, 國際競爭力을 強化하고, 船舶의 大型化추세에 따른 對外公信力을 높이며, 海運大國 建設을 위한 運送船隊의 編成등을 實現함으로써 能力있는 海運業體를 育成하고 國際競爭의 單位化를 戒하고자 하는것은 이 原理를 念頭에 둔 劃期的인 措置임에 틀림이 없다.

잘 알려진 바와 같이 美國은 지금까지 傳統적으로 우리나라와 交易關係가 相當히 活潑할 뿐만 아니라, 지금까지 近距離運送에만 一貫해오던 國籍船들이 차츰 關心을 나타내기 始作하였고, 其中 一部 船社는 同航路에 이미 컨테이너船을 投入하고 있으며, 또 進出을 強力히 推進하고 있는 船社도 있어 다른 航路에 比하여 關心度가 比較的 높은 곳 中の 하나이다. 勿論 現在까지 對美 輸出入物動量이 增加해 온 것은 事實이나, 앞으로도 같은 水準으로 增加할 件지에 對해서는 不透明한 面을 排除할수는 없다. 이것은 美國이 現在 自國의 經濟不況을 타개하기 爲해 輸入쿼터制를 強力히 施行할 조짐을 보이고 있으며, 對內的으로 同地域에 對한 우리나라 經濟發展을 過大露呈시킴으로서 우리나라가 先進諸國들의 經濟競爭相對國으로 認識되어 가고 있기 때문인 것으로 풀이할 수 있다. 특히 美國의 경우 輸入規制品目이 增加一路에 있고 더구나 最近에 來서는 우리나라 政府에 對하여 輸入 開放政策을 強力히 要求하고 있어 이와같은 諸般 環境變化는 앞으로 對美 物動量變化에 크나큰 影響을 미칠것이 分明하다. 따라서 各 船社間의 集化를 위한 切열한 競爭(cut-throat competition)이 豫想된다.

어제든 5年餘에 걸쳐 發展을 거듭해온 結果 MLB서비스가 現在 定着하고 있다 하더라도, 既存 同盟과의 關係, 直航船과의 運賃水準, MLB 서비스에 參加하고 있는 美國鐵道에 關한 鐵道運賃 및 運營上의 諸問題가 있어 나름대로 限界를 지니고 있는 것이다.

45) 단지 既存同盟이 이 새로운 루트를 管轄하고 있는 例는 있다. 例컨대 MLB의 경우 東航時는 韓國·日本으로부터 美國西海岸의 航路를 커버하는 Trans-Pacific Freight Conference of Japan/Korea (TPFC/JK)의 管轄下에 있다.

參 考 文 獻

- Alfred Murr, Export/Import Traffic Management and Forwarding, Cornell Maritime Press, Cambridge, 1974
- Herman D. Tabak, Cargo Containers, 1970
- G. Van Der Burg, Containerization, —A Modern Transport System, Hutchinson of London, 1969.
- D. John Aylott, Physical Distribution, Hutchinson of London, 1965
- 中尾朔・郎藪内 宏, 「國際コンテナ輸送實務指針」, 海文堂, 東京, 1977
- 織田政夫, 「海運經濟論」, 成山堂, 東京, 1977
- 古川哲次郎, 「海運實務の基礎理論」, 海文堂, 東京, 1975
- 飯田秀雄, 「海陸複合輸送の 研究」, 成山堂, 東京, 1973
- 飯田秀雄, コンテナ輸送の 原点, 成山堂, 東京, 1973
- 塚本揆一, 「海運同盟入門」, 成山堂, 京東, 1972
- 中尾朔郎・三浦節, 「海上コンテナ輸送實務指針」, 海文堂, 東京, 1970
- 谷川久・高田四郎・小林友次, 「コンテナ B/L」, 勁草書房, 東京, 1969
- 内山順一, 「海運運賃同盟」, 成山堂, 東京 1969
- 高村忠也, 「國際海上コンテナ輸送をめぐる12章」, 成山堂, 東京, 1968
- 松本好雄, 「コンテナの 輸送實務」, 成山堂, 東京, 1968
- 日本海運集會所, 海運(月刊)
- 韓國海事問題研究所, 海洋韓國(月刊)
- Korea Shipping Gazette(週刊)

