

주요 3국의 포워딩 업계 특징과 국내 포워더의 경영전략



김석용 기자
월간카고뉴스

21세기 들어 세계 경제가 요동을 치고 있다. 글로벌화의 급진전과 다품종 소량생산의 증가, 인터넷 확대에 따른 정보기술(IT) 발달 등 피부로 느낄 수 있을만큼 엄청난 변화의 폭풍을 우리는 경험하고 있다. ‘물류의 꽃’ 포워더의 역할 역시 이러한 변화에 맞물려 점점 커지고 있는 추세다. 물자의 이동을 가시화(Visibility)하고 일관 운송하는 체제가 상품의 경쟁력을 키우는데 중요한 요소로 작용하고 있다.

하지만 우리나라 포워딩 업체를 돌이켜 보자. 외국계 포워더와 대기업형 몇몇 포워더를 제외하고 우리는 ‘밥먹고 살기’에 바빠 주위를 돌아보지 못하는 경향이 있는 것이 사실이다. 우리나라 포워딩 업계가 미래상을 제시하고 제도적, 문화적 환경을 변화시키기 위해서는 우선 우리의 현 주소를 알아야 한다. 이에 미국, 유럽, 일본 등 주요국의 포워딩 업계의 환경을 살펴보고 우리 포워더의 현실을 반추해 본다.

미국 - 물류 사업형태별로 독립...종합물류업도 추진 중

북미는 우리나라에 있어 최대의 국제물류시장이며 대형포워더가 일찍부터 현지법인을 설치하는 등 진출을 도모하고 있으며, 연방해사위원회(FMC)의 허가(포워더)를 취득하거나 NVOCC로서 운임표(tariff) 신고를 하여 한국계 기업 등에 서비스를 확대하고 있다.

NVOCC는 자신이 선박 등 운송수단을 보유하지 않고 해상운송인(실체운송인)의 서비스(선박운송 등)를 이용하여 화물을 운송하는 공공운송인(원청운송인)이다. 운송책임 및 운임표는 자신의 명의로 행하는 계약상의 당사자이다. NVOCC는 1984년 미국해운법(Shipping Act of 1984)에서 처음으로 정의되었으며 해상운송인(Ocean Common Carrier ; 선박회사)과의 관계에서는 화주의 입장에 서게 된다. 또한 1984년 미국해운법 이전의 NVOCC에는 ‘by Water’ 라는 조건이 첨가되어 영업범위를 해상부문에 한정하고 있었지만, 1984년 미국해운법에서는 ‘by Water’ 라는 한정이 생략되어 ‘미국내륙지점 또는 항만’ 과 ‘외국의 내륙지점 또는 항만’ 간의 복합운송업무를 인수하는 NVOCC는 해상운송 등 단일운송부문뿐만 아니라 복합운송도 제공하고 있다.

포워더가 NVOCC업무에 진입하는 일이 많게 되자 우리나라에서는 화물유통촉진법에 의한 ‘운송주선인’ 이 이것에 해당되며 대미운송에 종사하는 우리나라 포워더의 대부분은 NVOCC로서 FMC에 운임표를 신고하여 복합운송에 진출하고 있다. 또한 NVOCC는 당초 ‘비선박운항업자’로 번역되고 있었지만 최근에는 이 영어의 약칭인 NVOCC로 사용되고 있다.

포워더와 NVOCC의 관계는 이해하기 어려운 면이 있으므로 양자의 차이점을 정리해 보면 ① 미국의 경우 양자에 적용되는 법률이 다르다는 점, ② 후자는 미국(1984년 해운법) 만에 규정되어 있는

개념이지만 전자는 명확한 정의가 없지만 국제적으로 통용되는 개념, ③ 후자는 선박을 운항하지 않는 공공운송인으로써 선사와의 관계에서는 화주의 입장이 되는 자, ④ 후자는 복합운송을 하지만 포워더는 복합운송을 한다고 한정할 수 없음, ⑤ 양자는 이용운송을 행하는 점에서 공통점이 있지만 전자는 이용운송이외 포워더업무(운송에 부대하는 기능)도 광범위하게 행하는 등을 지적할 수 있다.

포워더가 NVOCC에 진입하는 것은 주로 컨테이너화에 따른 국제복합운송의 진전에 대응하기 위해서이다(특히, 대미무역의 경우). 포워더가 국제복합운송시장에 진출함에 따라 선사와의 경쟁 및 포워더 상호간의 경쟁을 자극함과 동시에 국제복합운송의 진전과 서비스의 고도화에 기여하고 있다. 포워더는 소량화물(LCL)의 컨테이너혼재화물의 촉진에 커다란 역할을 담당하고 있다. 특히 포워더로 인해 소량화물의 취급에 있어 화주는 번잡한 무역화물운송업무에서 해방되고 있으며 door-to-door운송일수의 단축으로 혼재에 따른 운송비삭감의 혜택도 받고 있다. 또한 선사로서도 포워더 집하력을 활용하는 것에 의해 자사의 집화체제를 보완함과 동시에 컨테이너 터미널의 효율적 운영에 공헌하게 되었다.

미국의 포워더 현상을 보면 다음 3가지 분야로 나눌 수 있다. 즉 ① 내국운송주선인(Domestic Freight Forwarder), ② 무역화물을 취급하는 해상운송주선인(Ocean Freight Forwarder), ③ 항공운송을 취급하는 항공운송주선인(Air Freight Forwarder) 이다.

이 중 ①의 Domestic Freight Forwarder(내륙 Freight Forwarder 라고도 불린다)는 실제운송인의 운송수단을 이용하여 미국내 2개주 이상의 화물운송(소량화물의 주간(州間)운송)을 하는 공공운송인이다. 그 업무내용은 소량화물의 집화, 혼재·구분업무이다. 또한 화주에 대해 운송책임을 지며 다른 운송인(철도, 트럭, 내항해운)을 이용하여 유상으로 화물수송을 하고 있다. 즉 동 포워더는 트럭 및 철도회사로부터 미리 대량운송운임을

취득하고 있으며 이것을 근거로 소매운임을 결정하여 화주에게 소액 판매한다. 더구나 운송도중 사고가 발생한 경우에는 일괄하여 화주로부터 클레임을 인수한다. 동 포워더는 주간통상위원회(ICC)로부터 면허를 취득해야 하지만, 1986년 잡화를 취급하는 포워더에 대한 면허규제가 철폐되었다. 그 후 미국에서 행정계획에 따라 1996년 ICC 자체가 폐지되어 운수성의 신설기구에 이관되고 있다.

②의 Ocean Freight Forwarder (International Freight Forwarder라고도 불린다)는 FMC의 관리하에 있으며 미국에서 수출화물을 수송수배, 수출수속(통관업무 등)을 전업으로 하며 소위 수출화물의 운송취급인(운송중개업)이다. 동 포워더는 미국해사법에서 ① 화주를 대신하여 공중운송인을 통해 미국에서 해외로 화물을 운송, ② 선박예약(booking) 등 화물선박의 수배, ③ 통관수속을 포함한 수출화물에 대한 서류수속을 행하는 자로 규정되어 있다. 운송중개에 수반하여 수출업자로부터 수수료와, 선사로부터 수수하는 집하수수료(compensation)가 수입원이다. 이 포워더는 서류작성과 수출화물의 수배만을 행하고 있기 때문에 트럭 및 창고를 보유하지 않는 중소기업이 대부분이다. 이 포워더는 국제화물을 취급한다는 점에서 NVOCC와 유사하지만 NVOCC와 다른 점은 공중운송인으로서 이용운송을 하지 않는 점에 있다.

또한 포워더사업과의 관련에서 통관업자(custom house broker)가 수입통관업자로서 존재하고 있다. 통관업무는 미국재무성·관세청의 면허를 취득한 후 소관세관의 관내에서 영업이 인정되고 있다. 사업내용은 수입자를 대신하여 통관수속을 대행하며 수입화물의 수·배송에 관련되는 포워딩 서비스를 제공하고 있다.

일반적으로 미국의 포워더는 한국, 일본, 유럽과 같이 국제물류의 모두를 취급하는 소위 종합물류업자와 같은 존재는 적고 물류의 각 사업형태별로 독립해 있는 경우가 많다. 이것은 미국특유의 독점금지규제에 따른 것이지만 최근에는 종합물류업의 추진도 증가하고 있다.

유럽 - 공동혼재 취급 활발...종합상사 기능까지도 담당

유럽은 EC를 통합하여 유럽연합(EU)으로 발전한 가운데 통화통합 및 EC역내에서의 통관철폐 등 borderless화 운수물류의 규제완화가 진행되고 있다. 그 의미에서 포워더의 물류환경은 경쟁이 치열해지고 있다.

유럽의 포워더는 그 지리적 특징에서 모든 내륙 운송수배를 하고 있다. 포워더는 운송루트의 선택 폭이 넓고 역내무역이나 역외무역에서 내륙운송이 중요한 역할을 담당하고 있다. 더구나 국제운송을 결합하여 행하는 포워더도 활약하고 있다.

포워더는 이 같은 전통적인 운송수배자 이외에 최근에는 자신이 운송계약을 하는 NVOCC의 기능도 담당하고 있다. 특히 컨테이너화에 따라 포워더가 NVOCC로서 해륙복합운송부문에 진출하고 있어 선사가 행하는 운송서비스와 결합하는 상황에 있다. 특히 해상운송부문은 유럽운임동맹에 따른 화주구속과 운임규제 하에서 포워더의 동맹선 이용이 계약을 받게 되어 대부분이 맹외선의 이용에 한정되고 있다.

포워더가 그 특징을 발휘할 수 있는 서비스는 소량화물의 혼재운송이며 선사의 서비스가 만재화물(FCL)에 한정되어 있기 때문에 내륙까지의 소량화물운송은 포워더서비스에 있어 중요한 위치를 차지하고 있다. 원래 유럽은 다수 국가가 산재하는 시장이므로 그 모든 지역에 정시·정형의 혼재운송서비스를 제공하는 데는 혼란이 따른다. 이 때문에 일부 대형포워더를 제외하고 각 포워더가 상호간에 집하하는 공동혼재 취급이 이루어지고 있다. 또한 한국·유럽간 무역에서는 화물인도조건인 대부분이 근접항인도이며(미국과 같은 내륙인도가 적다) 내륙인도화물은 근접항의 CFS(Container Freight Station)까지 집약수송하고 거기서 적출(devanning)하여 최종지역까지 트럭으로 보세운송하는 것이 일반적이다.

포워더의 업무내용을 열거하면 다음과 같다.

① 국제운송의 계획, 운항, 관리, ② 운송조건

설정, 통지, ③ 운송계약체결, ④ 보관, 포장, 검량 등의 수배, ⑤ 운송종류의 작성, 인수인도, ⑥ 화물의 통관, 사증 등 관청수속, ⑦ 화물의 인수·인도와 그 전후의 운송취급, ⑧ 운임·요금 등의 지급, 청구 및 운송비용관리, ⑨ 보험수배, ⑩ 운송정보의 제공, 조사 등이다.

유럽의 포워더는 우리나라의 포워더에 비해 업무내용이 광범하며 또한 그 규모도 크다. 유럽에는 우리나라와 같은 종합상사가 없다. 우리나라의 경우라면 상사의 운수부문 및 제조업자의 선적부문이 행하는 업무는 대개 포워더가 담당하고 있다. 유럽의 포워더 기능은 여행대리점에 가까우며 실제로 포워더는 '물류의 교통공사' 라고도 불린다.

일본 - JIT 실현위해 겸업적 성격 강해

화물운송취급사업법은 화물자동차운송사업법과 함께 물류 2법으로 1989년 12월에 제정되어 1990년 12월에 시행된 법률이다. 물류 2법은 소위 규제완화의 흐름 속에 1988년 10월 운수정책심의 회물류부회의 의견서 및 동년 12월 임시행정개혁추진심의회답신 등을 근거로 운수성이 물류관련 법규의 근본적인 재고를 한 것이다.

이 중 화물운송취급사업법은 운송취급인(동법에서는 '화물운송취급사업'이라 한다)에 관한 법률이며, 종래의 해상운송법, 항공운송법, 도로운송법, 통운사업법, 내항해운법법 중에 개별로 규제해 왔던 운송취급기능의 부분을 집약한 것이다.

운송취급인은 자신이 운송을 행하지 않지만 실제운송인이 행하는 운송을 이용하거나 실제운송인에게 운송중개를 통하여 이용자(화주)의 물류요구에 부응한 운송서비스를 제공하고 있다. 이용운송인(이용운송법)과 운송중개인(운송중개법)으로 구분되고 있으며 각각 허가제, 등록제로 되어 있으며 운임요금은 모두 신고제로 되어 있다.

이용운송인은 타인(화주)의 수요에 부응해 유상으로 이용운송을 하는 사업이며 자신은 운송수단을 사용·운행하지 않지만 화주로부터 운임을 받고 화주에 대해 운송책임을 지는 사업이다. 또한

계약에 있어 이용운송인은 원청운송인으로서 화주와 운송계약을 체결하고(화주에 대해서는 운송 책임을 진다) 그 운송계약을 이행하기 위해 자기의 명의로 계산으로 실제운송인과 운송계약을 체결하고 실제의 운송을 위임하는 것이다

이용운송인이 전술한 바와 같이 제1종과 제2종으로 구분되는 데 후자의 '제2종 이용운송사업'은 항공운송 또는 철도운송의 이용운송과 그 전후의 트럭에 의한 집배송(화물의 집배와 배송)을 일관하여 행하는 door-to-door 운송서비스 제공의 경우이다. 전자의 '제1종 이용운송사업'은 해상운송의 이용운송, 트럭의 이용운송 및 집배를 수반하지 않는 항공, 철도의 이용운송이다.

한편 해운에 제2종 이용운송사업이 없는 것은 ① 본선에 적재·양하에 관한 독립의 항만하역이 개재되며, ② 선적을 위해 집배되는 화물은 항만지구(창고 또는 장치장)에 보관되는 것이 일반적이므로 집배와 본선운송을 통일적으로 행하지 않기 때문이다.

이처럼 종래까지 운송취급 등의 사업은 개개 사업법에서 운송수단(운송형태)별로 규정되어 있었지만 물류 2법 제정 후 최근 다양화된 물류요구에 부응할 수 있도록 통일적·횡단적인 제도로 되어 사업규제를 완화하고 사업의 원활한 운영에 기여하고 있다. 따라서 실제운송업과 이용운송업의 관계가 명확하게 되어 이용운송업자에 의한 실제운송업자의 업무내용구분 및 조합, 실제운송업자의 이용운송사업에 진출 등이 원활히 이루어지게 되었다. 그리고 횡단적·통합적인 제도로써 사업규제가 간소화·합리화됨에 따라 운송취급사업의 활성화가 도모되고, 특히 이용운송사업의 적정한 운영으로 이중운송수단에 관계되는 국제복합운송 및 국제택배 등 물류시스템의 효율화·근대화가 촉진되게 되었다.

일본의 포워더는 선사에 비해 소규모이며 역사도 짧고 집하력도 충분하지 않지만, 특히 국제복합운송서비스에서는 당초 선사가 해상운송서비스의 양끝을 연장하는 형태로 발전해 왔다. 1980년대 후반부터 점차로 자신이 운송수단을 보유하지 않

는 운송취급업자, 특히 NVOCC 등 이용운송업자가 다수 등장하여 국제복합운송서비스를 행하게 되었다. 당초 선사가 복합운송의 대상으로 하지 않는 분야, 또는 SLB(Siberian Land Bridge)와 같이 해상운송부분이 적은 루트에 그치고 있었지만 포워더가 점차로 운송서비스망의 충실, 소량화물(LCL)의 집화 등에 활동분야를 확대하고 있다. 이 같은 국제복합운송서비스에 대응하기 위해 1989년 화물운송취급사업법의 재고에서 다른 운송관계사업과 함께 포워더도 정부의 지도·감독 하에 놓여지게 되었다.

일본 포워더의 출신모체는 항운계·창고계가 많고 기타 육운계, 선사계, 상사계, 제조업체 등 다양하다. 이들 중 항운계·창고계가 많은 이유는 물류 2법 제정이전부터 국제복합운송 등 포워더업무에 관계하고 있었기 때문이다. 또한 화주계의 경우는 상사 및 제조업체가 물류자회사를 만들어 포워더 시장에 진입하고 있지만, 특히 제조업체가 해외생산에 진전함에 따라 종합상사가 더욱더 직접무역에 가담하는 것에 대한 대항조치의 성격을 지니고 있다.

또한 포워더는 대부분의 경우 화주대형, 혼재업자, 복합운송인 등의 성격을 구비하고 있지만, 특히 항운업·창고업의 경우 항만과 같은 운송의 결절점에서는 무역 및 운송에 부대하는 다양한 업무가 발생하고 있으므로 이들 업무에 화주의 대형으로서 종사하고 있는 것이 현실이다. 그 의미에서 포워더가 일관된 다양한 업무를 JIT(Just In Time)로 수행하기 위해서도 겸업적 성격이 강하며 사실상 단독사업에서는 원활한 사업전개가 불가능하다. 따라서 이 같은 겸업관계가 일본 포워더의 특징이다.

일본의 국제포워더는 화물운송취급사업법과의 관련에서 보면 항공포워더(이용항공운송사업)와 해상포워더(외항해운이용운송사업)로 구분된다. 전자는 동 취급사업법에 따라 항공화물운송에 종사하는 혼재업과 대리점을 중심으로 한 업무영역을 가지고 있다.