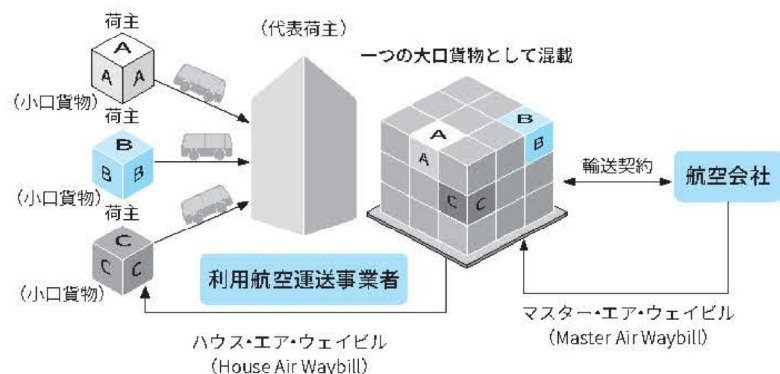


航空運賃は重量が大きくなるにしたがって運賃率が安くなる「重量逓減制」をとっているため、混載業者は小口貨物を大口貨物にまとめることでこの重量逓減制等を利用し、個々の小口貨物の荷主が直接航空会社に貨物を持ち込むよりも安い運賃を提供している。

したがって、混載業者は、小口の貨物を持ち込む個々の荷主に対して、仕向地までの独自のタリフ (Tariff: 運賃率) を持ち、そのタリフの運賃と航空会社のタリフの運賃との差額が、主として混載業者の収入となる。

図表 5-5 混載貨物輸送の仕組み



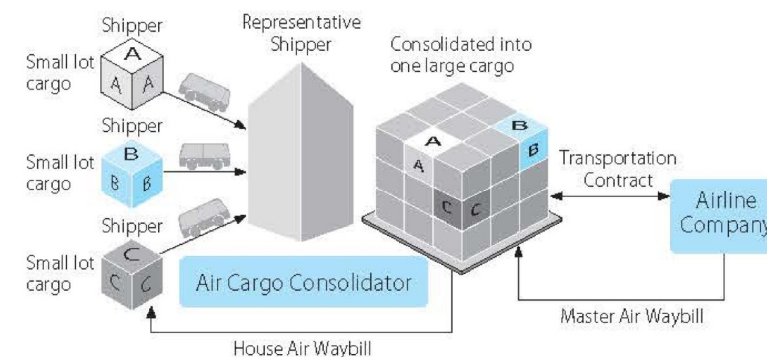
これらの混載業者は、運送契約についても独自の運送約款を持っており、その約款と運賃率などにもとづいて、荷主との間で運送契約が締結されることになる。

航空輸送契約の形態は、以上の直接貨物輸送契約と混載輸送契約のほか、チャーター(不定期)輸送契約もある。これは海上輸送における不定期船の傭船契約と同様、荷主と航空会社との間で、運送期間、日時を指定して、各航空会社が独自に設定した運賃で航空機の全スペースを借り切る契約をいう。

A freight rate for air cargo decreases as the weight of the cargo increases. The consolidator takes advantage of this system by putting small lot cargos into one large lot and receives lower freight rates from an airline company. This makes the consolidator possible to offer lower freight rates to small lot cargo shippers comparing the freight which they would be offered from the airline company if each of them contracted individually.

The consolidator receives payment for carriage from each small lot shipper under its own tariff. The consolidator's income is equal to the balance between their tariff and the tariff set by the airline company.

Fig.5-5 Structure of Consolidated Transportation



The consolidator has their own transport clause as well as their tariff. On the basis of their clause and tariff, they conclude a contract with a shipper.

In addition to the above transport contract with the airline and transport contract with the consolidator, there is also a contract for charter transportation in a very rare occasion. Same as in a charter party in ocean transport, a shipper charters the whole space of aircraft under the airline's own tariff.