經營學碩士 學位論文

우리나라 複合運送周旋業의 經營合理化 方案에 관한 硏究

-釜山地域을 中心으로-

이 論文을 [illegible] 提出함

2004年 2月

釜慶大學校 經營大學院

國際貿易學科(國際通商 專攻)

秋 善 愛

秋善愛의 經營學碩士 學位論文을 認准함

2004年 12月

主 審 經濟學博士 尹 光 云 (印)

委 員 經營學博士 崔 淳 權 (印)

委 員 經濟學博士 河 明 信 (印)

目 次

第 1 章 序 論 1
第 1 節 硏究의 目的 1
第 2 節 硏究의 方法과 範圍 2
第 3 節 先行硏究 2

第 2 章 국제운송주선업과 국제복합운송에 대한 일반적 考察 4
第 1 節 국제운송주선업의 意義와 發展背景 4
1. 국제운송주선업의 意義 4
2. 國際複合運送 4
3. 국제복합운송에 관한 國際條約 및 規則 8
4. 국제복합운송의 發展 10
第 2 節 복합운송인과 각국의 국제운송주선업 12
1. 복합운송인의 意義 12
2. 복합운송인의 主要 機能 16
3. 各國의 프레이트 포워더(국제운송주선업) 制度 18
第 3 節 우리나라 복합운송주선업의 발달과 현황 28
1. 해상운송주선업 28
2. 항공운송주선업 30
3. 복합운송주선업 30
4. 우리나라 복합운송주선업의 현황 32
5. 부산지역 복합운송주선업체 현황 40

第 3 章 우리나라 복합운송주선업에 관한 實態分析 41

第 1 節 分析 方法論 41
1. 分析의 槪要 41
2. 標本의 構成 42
3. 標本크기 및 수집방법 42
4. 설문지의 構成 43
第 2 節 우리나라 복합운송주선업의 實態分析 結果 45
1. 企業經營 관련 實態分析 45
2. 營業活動 관련 實態分析 56
3. 外部事項 관련 實態分析 60

第 4 章 우리나라 복합운송주선업의 合理化 方案 69
第 1 節 企業經營 合理化 方案 69
1. 正道經營을 통한 獨立과 分社의 차단 方案 69
2. 特化서비스와 附加서비스의 差別化 70
3. 獨立的 經營維持의 네트워크형 提携關係 및 단계적 提携 70
第 2 節 營業活動 合理化 方案 71
1. 收入源의 確保와 서비스의 多變化 方案 71
2. 전문인력의 養性 및 전문적 물류기법 蓄積 76
3. 電算網에 의한 情報化 시스템 構築 77
4. 一貫運送 및 물류관리 機能의 强化 79
第 3 節 政策的·制度的 支援 方案 80
1. 관련 법체계 整備를 통한 업체의 擴散 방지 方案 80
2. 通關業 進出 許容 84
3. 集貨補償金 制度의 導入 85
4. 政府의 支援 方案 86

5. 한국복합운송협회의 복합운송주선인을 위한 方案 90

第 5 章 結 論 91
第 1 節 要約 및 結論 91
第 2 節 硏究의 限界와 向後 硏究課題 93

<參考文獻> 94

부록(설문지) 97

表 目次

<표 Ⅱ-1> 운송조약별 책임한도액 비교 10
<표 Ⅱ-2> 복합운송주선업의 개념에 대한 각국의 區分 19
<표 Ⅱ-3> 미국의 Freight Forwarder와 NVOCC와의 비교 27
<표 Ⅱ-4> NVOCC의 의무사항 28
<표 Ⅱ-5> 개정 복합운송주선업의 등록 기준 32
<표 Ⅱ-6> 운송수단별 수출 비중 추이 34
<표 Ⅱ-7> 2002년 항공화물 취급 실적 34
<표 Ⅱ-8> 항구/공항별 수출 순위 35
<표 Ⅱ-9> 부산항 7월 컨테이너 처리 실적 35
<표 Ⅱ-10> 수출입 컨테이너화물 국내 운송 현황 36
<표 Ⅱ-11> 2003년 상반기 업체별 수출입 해상화물 취급 실적 37
<표 Ⅱ-12> 연도별 일반 해상화물 취급 실적 38

<표 Ⅱ-13> 연도별 컨테이너 해상화물 취급 실적 39
<표 Ⅱ-14> 연도별 해상화물 수수료 수입 39
<표 Ⅱ-15> 복합운송주선업 지역별 등록 현황 40
<표 Ⅲ-1> 설문 회수 결과 42
<표 Ⅲ-2> 설문지 구성 44
<표 Ⅲ-3> 복합운송주선업의 설립 연도 및 협회 회원수 45
<표 Ⅲ-4> 복합운송주선업체의 資本金 規模 46
<표 Ⅲ-5> 평균 근무 경력 47
<표 Ⅲ-6> 복합운송업무 취급 경력 47
<표 Ⅲ-7> 물류관련 자격증 보유 현황 48
<표 Ⅲ-8> 지사 설립 현황 49
<표 Ⅲ-9> 현재 출자 또는 겸업중인 복합운송 종류 50
<표 Ⅲ-10> 장래 추진중인 복합운송 관련 업종 51
<표 Ⅲ-11> 해외지사 설립 豫定國 52
<표 Ⅲ-12> 국내포워딩 업체와의 연계 52
<표 Ⅲ-13> 전산화 비율 53
<표 Ⅲ-14> 지역별 해상 컨테이너화물 취급 실적 54
<표 Ⅲ-15> LCL:FCL 물동량 취급 비중 56
<표 Ⅲ-16> 년간 취급 물동량 57
<표 Ⅲ-17> 주요 수입원 57
<표 Ⅲ-18> 서비스의 범위 58
<표 Ⅲ-19> 외국 포워드와의 서비스 능력 비교 59
<표 Ⅲ-20> 타사 대비 경쟁력 부문 60
<표 Ⅲ-21> 화물자동차운송주선업 겸업 여부 63
<표 Ⅲ-22> 항만↔ODCY/ICD간의 운송 여부 63

<표 Ⅳ-1> 세계 컨테이너 물동량 전망 74
<표 Ⅳ-2> 연도별 복합운송주선업체 컨테이너 취급 점유율 75
<표 Ⅳ-3> 우리나라 복합운송과 관련된 규제 법규 80
<표 Ⅳ-4> 각국의 통관업 자격제도 85

그림 目次

<그림 Ⅱ-1> 오션 프레이트와 화주·운송인과의 關係 25
<그림 Ⅱ-2> NVOCC와 실화주 및 실제운송인과의 관계 26
<그림 Ⅱ-3> 복합운송주선업 연도별 등록 현황 33
<그림 Ⅲ-1> 직원규모 46
<그림 Ⅲ-2> 현 근무처 49
<그림 Ⅲ-3> 지역별 물동량 54
<그림 Ⅲ-4> 개별 업체의 문제점 55
<그림 Ⅲ-5> 통관업 허용 찬반 여부 61
<그림 Ⅲ-6> 장래 통관 업무 추진 지역 62
<그림 Ⅲ-7> 복합운송업계의 문제점 64
<그림 Ⅳ-1> 종합물류정보망 개념도 87

A Study on the Business Rationalization of Freight Forwarders in Korea

- focused on the Busan area -

Sun-Ae Choo

Major in International Commerce
Graduate School of Business Administration
Pukyong National University

Abstract

Combined Transport system appeared with the development of containerization. Today, structure of international trade system is being changed very rapidly not only by development of information technology but acceleration of global trade. It is very easy for our country's freight forwarding to open its own business because of no entry barrier, which means there are too many competitors. And freight forwarders are not able to provide total transport service because of their inside and outside problems. Such problems have caused a lot of obstacles to develope themselves.

Literature investigation, analysis of precedent research materials and questionnaire survey for international freight forwarders have been done for this study. This study is focused on Busan area which has been growing to be the hub port of Northeast Asia.

It is shown that Korean freight forwarders have such problems as their own problems, marketing problems, and problems related to government's policy and regulation.

Agendas to make freight forwarders rationalize themselves, which are based on the results above, are specified as follows : plans to rationalize business management, marketing activities and government's policy and systematic support.

Plans for Rationalization of Business Management

○ Optimization of competition degree by controlling excessive split of firms

○ Differentiation of added services

○ Networking and gradual association with preserving independent management

Plans for Rationalization to Strengthen Marketing activities

○ Hold of stable incomes and diversification of services

○ Hold of competitive professionals and accumulation of distribution technique

○ Construction of information system by computerization

○ Systematization of through transportation and distribution management function

Plans for Rationalization of politic and systematic support by government

○ Prevention of increasing number of freight forwarders by modifying law system

○ Permission of customs clearance

○ Introduction of brokerage system

○ Government support plan

○ Support plan for freight forwarders by the Korea International Freight Forwarder's Association

Freight Forwarders should cooperate each other with awareness of their responsibility. If they verify the services with continuous systematic support, rationalization of business management and providing solution for their own problems, it is assured that they are expected to have a competitive position as international freight forwarders.

第 1 章　序 論

第 1 節 硏究의 目的

복합운송은 1960년대 컨테이너의 등장과 더불어 부각되기 시작하여 오늘날에는 국제간 화물운송체계에 있어 널리 普遍化되어 가고 있다. 복합운송의 궁극적인 목적은 規格化 및 標準化 컨테이너의 연계 또는 일관수송을 통해 문전에서 문전까지 목적물을 수송하는 것으로 물류관리상 경비절감 효과를 가져온다. 이러한 복합운송업무를 수행하는 이가 복합운송인이고 우리나라의 貨物流通促進法상의 복합운송주선인으로 화물 운송의 주선에 국한하지 않고 직접 운송을 행하는 운송인의 지위도 동시에 갖고 있다.

복합운송주선인은 운송을 위탁한 고객의 대리인으로서 송화인의 화물을 인수하여 수하인에게 인도할 때까지의 集貨, 入出庫, 船積, 運送, 保險, 保管, 配達 등 일체의 업무를 주선해 줄뿐만 아니라 복합운송체제하에서 스스로 운송계약의 주체자가 되어 복합운송인으로서 복합운송증권을 발행하여 전구간의 운송책임을 부담하는 자를 말한다.

그러나 각국은 복합운송인에 대한 법적 규제나 명확한 법적 정립이 안된 상태이고 우리나라 또한 운송주선업은 운송수단별로 각기 다른 법률에 규정되어 있다. 1996년 국내포워더 시장이 완전 개방되면서 막대한 자본력과 세계적인 네트워크, 효율적인 경영시스템을 앞세운 선진 외국 포워더의 進出로 인하여 국내 복합운송주선업체의 어려움이 가중되고 있다. 또한, 1999. 3. 1부터 복합운송주선인에 대한 관리가 市·道에 위임됨으로서 사실상의 진입규제가 없는 관계로 우리나라 복합운송주선업체의 수는 급팽창하고 있으며 이로 인한 과당경쟁과 악성미수금, 영세성 등 고질적인 문제의 악순환이 되풀이되고 있는 실정이다.

본 논문에서는 부산지역을 중심으로 우리나라 복합운송주선업체의 현황

과 문제점을 설문조사를 통하여 파악하고 업체수의 난립에 따른 제반 문제점과 이에 대한 해당 기업과 정부의 적절한 해결방안을 제시함으로서 글로벌시대의 우리나라 복합운송주선업의 경영 합리화 방안을 찾고자 한다.

第 2 節 硏究의 方法과 範圍

본 論文은 우리나라 복합운송주선업체의 現況을 把握하여 문제점과 그 개선방안을 제시하고자 하였다. 이를 위해 필요한 자료는 국내외 논문 및 각종 문헌을 參考하였으며, 한국복합운송협회를 비롯한 각 유관단체에서 발행한 관련 發刊物, 統計資料, 인터넷을 이용한 조사 및 설문조사 등을 실시하였다.

본 論文은 총 5장으로 구성되어 있다.

第 1章은 序論으로 논문의 目的, 硏究의 方法 및 範圍와 선행연구에 대해 說明하였다. 第 2章은 국제운송주선업과 국제복합운송에 대한 일반적 고찰로 국제운송주선업과 국제복합운송, 국제조약 및 규칙, 국제복제운송의 발전, 복합운송인, 각국의 국제운송주선업과 우리나라 복합운송주선업 제도 및 現況에 대하여 살펴보았다.

第 3章은 設問調査를 통해 부산에서 복합운송주선업 활동을 하고 있는 업체를 대상으로 우리나라 복합운송주선업체의 실태를 분석하였고 第 4章에서는 設問調査를 토대로 合理化 방안을 提示하였다.

第 5章은 結論으로서 본 논문의 주요 내용을 要約·定理하였다.

第 3 節 先行硏究

김현겸(1998년)은 업계의 기업 내·외부 및 정책적 문제점을 업무의 경

험 중심으로 설문을 실시 우리나라 복합운송주선업체의 실태 및 문제점을 도출, 해결을 위한 복합운송주선업의 구조 고도화 방안을 다방면으로 제시하였다.

송선욱(2000년)은 한국 복합운송주선업체의 영업이익에 영향을 미치는 요인 중 경제적 역할과 책임범위 및 연계운송 수단의 현황, 복합운송주선업의 거래관행 등을 제시하고 해상운송을 포함한 복합운송주선업으로 범위를 국한, 경쟁우위 요인 분석모형의 설정과 적용을 통한 한국 복합운송주선업의 문제점과 기업 내·외부 발전 방향을 다각적으로 제시하였다.

조칠성(2000년)은 한국 영세복합운송주선업체의 역할 제고 방안으로 현재 실무자나 대표이사를 대상으로 우편 및 방문을 통한 설문을 실시, 업체의 복합운송서비스 개발에 관한 실증분석을 통해 업체의 역할을 제고시키는 방안을 운송서비스 개발 측면을 중심으로 다각도로 밝혔다.

최재민(2001년)은 우리나라 복합운송주선업의 영업활동 및 제도적 문제점을 중심으로 현 실태와 문제점을 파악하고 우리나라와 각국 복합운송주선업의 비교·분석을 통한 한국복합운송주선업의 장애 요인을 도출한 후 한국 포워딩업체에 대한 다각적인 개선 방안을 제시하였다.

진형인(2002년)은 국제복합운송주선업의 환경변화에 따른 우리나라 국제복합운송주선업의 육성 방안으로 외국 전문물류업체의 경영전략을 토대로 한 대응 방안과 우리나라의 복합운송주선업에 대한 발달사 및 육성방안을 비전과 전략 중심으로 대·중·소형 업체별로 일관서비스 확보 방안과 육성 방안을 외국 사례와 비교하여 제시하고, 중국의 WTO 가입으로 인한 국제물류 급성장으로 중국 중심의 물류네트워크 구축 방안 및 업계의 종사자 교육확대 방안을 우리나라 협회와 他협회 및 외국 사례를 예시하고 복합운송업체 업무 교육 등의 육성 방안을 밝혔다.

第 2 章 국제운송주선업과 국제복합운송에 대한 일반적 考察

第 1 節 국제운송주선업의 意義와 發展背景

1. 국제운송주선업의 意義

국제운송주선업이란 운송을 위탁한 고객의 대리인으로서 송화인의 화물을 인수하여 수화인에게 인도할 때까지의 집화, 입출고, 선적, 운송, 보험, 보관, 배달 등 일체의 업무를 주선해 줄뿐만 아니라 복합운송체제하에서 스스로 운송계약의 주체자가 되어 복합운송인으로서 복합운송증권을 발행, 전구간의 운송책임을 부담하는 자 혹은 법인을 말한다.

우리나라 貨物流通促進法 제2조에 '복합운송주선인이라 함은 타인의 수요에 응하여 자기의 명의와 계산으로 타인의 선박, 항공기, 철도차량 또는 자동차 등 2가지이상의 운송수단을 이용하여 화물의 운송을 周旋하는 사업을 말한다.' 라고 규정하고 있다.

운송방식이 복합운송 등 특정지점에서 특정지점까지 일괄운송 수요가 많아지면서 운송주선인도 海上, 航空 등으로 구분하지 않고 국제운송주선인으로 통합되는 趨勢이다. 국제적으로는 국제운송주선업(freight forwarding busineess)이 우리나라에서는 복합운송주선업으로 通用되고 있다.[1]

2. 國際複合運送

가. 국제복합운송의 의의

---

1) 방희석, 「국제운송론」, 박영사, 2001, p.459.

국제복합운송이란 수출입화물을 단일 운송계약에 의거하여 최소한 2개 이상의 異種 운송수단에 의해 送荷人의 문전에서 受荷人의 문전까지 운송하는 것이라고 할 수 있다.

영어로는 Multimodal 혹은 Combined Transport라고 불리며 컨테이너 운송의 보급에 따라 단일운송계약에서 복수의 운송수단을 이용하여 화물의 국제적인 운송을 출발지에서 목적지까지 일관하여 이행하는 국제복합운송은 급격하게 발전하고 있다. 국제간의 雜貨個品運送의 合理化를 위하여 컨테이너를 媒體로 하는 Unit Load Systems를 사용하고 있는 국제복합운송은 그 수취지에서 최종 인도지까지의 몇 개의 나라를 거치는 door to door에 의한 컨테이너 적입화물의 운송을 효율적이고도 최소의 危險負擔으로 하게 하는 운송방식이다.[2] 따라서 발송지에서 컨테이너 화물을 수취하는 최초의 운송인(육상, 해상, 항공의 각 운송인 또는 운송주선인)은 안전하게 최종 인도지까지의 운송을 인수할 수 있다.

복합운송이라는 용어가 최초로 사용된 것은 1929년의 「국제항공운송의 통일규칙에 관한 條約(Warsaw Convention 1929)」이지만 통운송(Through Transport)과 대립되는 개념으로서 실제 사용된 것은 「1949년 국제상업회의소(ICC)」의 국제화물복합운송증권의 招安에서 부터이다.[3]

(1) 국제복합운송의 세 가지 基本要件은 ①운송책임의 單一性(Through Liability), ②複合運送證券의 發行(Combined Transport B/L), ③一貫運賃(Through Rate)의 適用이다.

(2)복합운송의 주요 서비스 구간

① 세계 3대 定期船 航路

---

2) 전창원, 「표준표역운송실무」, 무역연구원, 1996, p.596.
3) 전창원, 전게서, p.596.

복합운송은 운송수단의 신속성 및 첨단화 시설 등의 발달과 함께 신항로의 개발 등에 힘입어 더욱 확장, 발전되어져 왔다.

세계 3대 정기선항로는 ①극동~북미간 항로, ②극동~유럽항로, ③대서양항로를 말한다. 이들 중에서는 특히 극동~북미간 항로와 극동~유럽간의 항로는 대서양과 태평양을 연결하여 마치 하나의 거대한 교량(bridge)역할을 하는 북미대륙을 중심으로 하여 세계적인 선사들이 치열하게 경쟁을 하고 있는 세계 최대의 항로이다.[4]

② ALB[5]항로

미 대륙과 아시아 및 유럽대륙간을 잇는 운송루트인 ALB(American Land Bridge)는 극동~미 서안~미 동안~유럽간에 이용되는 운송 서비스로 총면적은 936만㎢, 남북간의 길이는 3,000㎞ 그리고 동서간의 길이는 4,500㎞나 되어 동안(東岸)과 서안(西岸)에서의 시차가 무려 3시간이나 소요된다.

③ SLB항로

극동~러시아~유럽 및 극동~러시아~중동을 연결하는 SLB(Siberian Land Bridge)와 캐나다를 중심으로 하는 SLB의 개발로 유럽과 중동의 운송수단과의 연결을 통한 극동~유럽~중동간의 국제복합 일관운송 루트이다.

(3) 복합운송선하증권

복합운송은 2개국 이상의 운송으로 2가지 이상의 운송수단을 조합하여 일관된 운임하에 복합운송증권을 발행하여 일관책임운송을 수행하는 것이다.[6] 복합운송을 수행함에 있어 복합운송주선인은 고객을 위하여 화물운송

4) 전준수 · 김성호, 「글로벌 경쟁시대의 국제해상운송실무」,박영사, 2003, p.93-97.
5) 1972년 미국의 Sea Train사가 개설한 것으로 극동과 구주간의 화물운송에서 미국대륙을 컨테이너에 적재하여 대륙 횡단철도로 운송한 것에서 비롯되었다.

의 주선이나 운송행위를 하는 과정에서 선하증권을 발행하는데 대표적인 것인 국제상업회의소가 제정한 복합운송에 관한 통일규칙을 기초하여 작성, 운용되고 있는 국제운송주선인협회(FIATA : International Federation of Freight Forwarder Association)의 복합운송선하증권(FBL : FIATA Combined Transport Bill Of Lading)이다.

① FIATA 복합운송선하증권[7]

FIATA 정회원들은 복합운송을 수행함에 있어 복합운송선하증권을 발행하는데 발행 전에 반드시 FIATA로부터 FBL인쇄 및 발행에 대한 사전승인을 얻어야만 이를 사용할 수 있다. FIATA FBL은 일종의 복합운송서류로 ICC가 승인한 유일한 운송서류이며 전세계적으로 통일되어 있다.[8]

② FIFTA FB/L 발행시 복합운송주선인의 책임

복합운송주선인은 화물을 목적지에 인도할 책임이 있을 뿐 아니라 전체 운송구간에 대한 이행에 그가 계약을 맺은 하청운송인과 제3자에게도 책임을 져야 한다. 화물의 滅失이나 損傷이 어디에서 발생되었는지 立證이 될 때에는 복합운송주선인은 해당 운송단계에 따라 적절한 責任을 진다.[9]
그러나 이러한 손상 발생지가 입증이 되지 않을 경우에는 복합운송주선인은 화물의 감실이나 손상에 대한 보상 책임을 진다.
지연 및 그로 인한 보상에 있어 도착시기에 관해서는 복합운송주선인이 보장할 수 없으며 만일 도착지연시 발생되는 책임을 질 경우 해당 선하증권 운임의 2배로 보상한도를 제한하거나 화물의 가치로 제한하되, 그중 적은 금액으로 한다.[10]

---

6) JIFFA홍보위원회, 박희수 옮김, 「해상운송의 이론과 실무」, 경남대학교 출판부, 1997, p.161.
7) 우리나라의 복합운송협회(KIFFA)에서도 1997년 UNCTAD/ICC 규칙을 근간으로 한 KIFFA MT B/L을 제정하여 1997년 5월1일부터 KIFFA 회원은 사용하고 있다.
8) 「복합운송」, 한국국제복합운송협회, 1999, p.87.
9) FBL 이면약관 제6조 B항.
10) FIATA FBL 제9조.

③ 복합운송선하증권의 성격

복합운송증권은 선하증권과 마찬가지로 증권에 표기되어 있는 것에 대해서는 책임을 절대 져야 하는 文言性, 운송계약의 요인을 충족시킴으로서 발생하는 要因性, 증권의 제시에 대해 화물의 인도를 청구할 수 있는 讓渡性·流通性, 증권에 배서함으로써 증권을 제3자에게 양도할 수 있는 指示性, 발행된 전통수의 증권을 제출하여 운송품을 처분할 수 있는 處分性, 운송품 인도시 반드시 증권을 회수해야 하는 回收性, 증권상에 기재되어 있는 운송품의 내용대로 선적되었다는 推定的 證據(Prima Facie Evidence)등이다[11].

3. 국제복합운송에 관한 國際條約 및 規則

운송 수단별 국제조약으로서는 해상운송에서는 ①1924년의 선하증권 통일조약(Hague Rules), ②1968년의 개정선하증권조약(Hague-Visby Rules), ③1978년 UN해상물품운송조약(Hamburge Rules)등이 있다.

육상운송에서는 ①1970년의 철도에 의한 화물운송에 관한 국제조약(CIM), ②1956년의 도로에 의한 화물의 국제운송을 위한 계약에 관한 조약(CMR)등이 있다.

항공운송에서는 1929년의 국제항공운송에 있어서의 일부 규칙의 통일에 관한 조약(Warsaw Convention)과 1955년에 개정된 Hague Protocol(개정 바르샤바 조약)이 있다.

따라서 화물을 서로 다른 운송구간을 통해 운송하는 경우에는 각 운송구간마다 서로 다른 조약 또는 강행 국내법의 규제를 받는 운송증권을 발행하게 된다.[12]

---

11) JIFFA 홍보위원회, 전게서, p.163-164.
12) 「연수교재Ⅴ-복합운송실무」 한국복합운송협회, 2000.8. p.18.

(1) UN국제복합운송조약(1980)

1972년 TCM조약안이 국제컨테이너운송 회의에서 정식 복합운송조약으로 채택되지 못함으로써 UNICTAD에 정부간 준비그룹을 조직하여 새로운 조약안 작성을 요청하였으나 비준국의 수가 발효요건에 미달되어 시행되지 못하고 있으며, 복합운송에 관한 국제조약 적용을 위해서는 많은 국가의 비준이 있어야 한다. UN복합운송조약은 복합운송의 이상을 추구한 나머지 현실기반을 무시하고 소위 변형단일책임체계(Modified Uniform Liability System)를 채택하고 있기 때문이다.[13]

(2) ICC 복합운송증권통일규칙(1973, 1975)

1972년 12월 복합운송증권을 위한 통일규칙(Uniform Rules for a Combined Transport Document1973, 1975 Revision)[14]을 발표하였다. Network System 및 그 적용의 임의성에 입각한 것이며, 이미 발틱국제해운동맹(Baltic and International Maritime Conference : BIMCO)의 표준증권 양식 등으로 국제해운업계에서 컨테이너 운송증권의 기준으로 채용되어 온 TCM 조약안의 연장된 표준 약관이라고 볼 수 있다[15]. 동 규칙은 10개 항목에 19개 규칙으로 구성되어 있다.

(3) UNCTAD/ICC 복합운송증권규칙(1992)

복합운송에 관한 Hague Rules와 Hague-Visby Rules를 기초로 한 것으로 1992년 1월 1일부터 시행되고 있다. 이 규칙은 하나의 지침에 불과하며 복합운송계약에 적용할 수 있는 국제 조약이나 국내법의 강행규정은 이 규칙에 우선한다. 동 규칙은 범세계적으로 국제 무역거래에 채공될 수 있으

13) 전일수, 「국제복합운송시스템」, 21세기 한국연구재단, 1997, p.174.
14) ICC Publication No. 298
15) 옥선종, 「국제운송론」, 법문사, 1992, p.661.

며, ICC의 신용장통일규칙(UCP)의 최신 개정 내용과 일치하기 때문에 국제무역계 및 금융계에서 널리 받아들여지고 있다. 현재 복합운송업계에서 가장 널리 사용하고 있는 FIFTA MT B/L의 이면 약관에서 이 규칙을 채택하고 있다.

<표 Ⅱ-1> 운송조약별 책임한도액 비교

운송규칙	책임한도액	적용운송구간
Hague-Visby Rules	30 포앙카레 프랑(US$2.00)	해상운송
Hamburg Rules	2.5 SDR(US$3.75)	해상운송
CIM 1979	50 제미날 프랑(US$16.00)	철도운송
CMR	25 제미날 프랑(US$8.00)	도로운송
Warsaw 조약	250 포앙카레 프랑(US$16.00)	항공운송
UN복합운송조약	2.75 SDR(US$4.20)	복합운송
UNCTAD/ICC조약	2.0 SDR(US$3.00)	복합운송

4. 국제복합운송의 發展

국제복합운송은 1966년 미국의 Sea-land사의 주도로 북대서양 항로의 '컨테이너화'에 의해 발전되어 왔다.[16]

컨테이너라는 단순한 운송용기를 매체로 하여 이종 교통수단이 상호 유기적으로 결합할 수 있게 되어 효율적인 복합일관운송이 가능하게 되었다. 이에 따라 하주는 지금까지의 전통적인 각 물류단계의 전업자와 개별로 운송계약을 체결하는 복잡함을 회피하기 위해 '단일운송계약'에 근거하는 일관운송책임의 인수에 따른 국제복합운송을 요구하게 되었다. 복합운송은 ①運送手配의 便利性, ②문제처리의 편리성, ③운송시간 및 운임의 폭넓은

16) 박명섭, 「국제해운론」, 법문사, 1997, p.202.

選擇, ④운송화물의 追跡情報 서비스 등 하주에게 여러 이익을 제공하게 되었다. 획기적인 운송 개념에 근거하는 새로운 운송 형태의 出現으로 해·육·공에 걸쳐 보다 '신속·저렴·안전'하고 能率的·經濟的인 국제복합운송 시스템을 편성하여 이행 할 수 있는 관리 운영 능력을 가지게 되었다.

운송 화물의 손해 사고 등에 대해 책임을 질 수 있는 만큼의 재정 기반을 가지는 한 누구라도 복합운송인으로서 국제복합운송 시장에 참가할 수 있는 기회가 주어졌다. 더구나 컨테이너선을 所有·運航하지 않는 자라도 '이용운송인(Non Vessel Operating Common Carrier : NVOCC)'으로서 복합운송화물의 運送主體가 될 수 있는 길이 열리게 되었다.

국제복합운송의 발전 계기가 되었음에도 불구하고 컨테이너선의 해상운송을 담당하는 定期船 회사의 노력이 처음에는 오로지 컨테이너선 및 부두 터미널 등의 하드면의 정비에 집중했기 때문에 소프트면의 발전은 지연되었다. 그 결과 Port to Port가 중요한 경쟁영역이 되어 육지를 포함한 Door to Door의 복합운송영역에 걸치는 경쟁 지향은 결여되었다.

그 당시 컨테이너 선사에 의한 복합운송서비스는 同盟船社의 자사운항 선박의 화물확보를 주요한 목적으로 하여 이것에 직결되는 시스템을 편성했기 때문에 고객의 요구에 부응한 탄력적이고 효과적인 복합운송서비스를 제공할 수 있는 이상적인 체제는 아니었고 당시는 '만재(Full Container Load : FCL)' 화물 중심으로 '소량·소액 혼재(Less Than Container Load : LCL)' 화물의 직접 취급은 선사에서 환영을 받지 못했다. 한편 육상운송업, 항운업, 해상화물운송주선업 또는 창고업을 기반업무로 하는 일부의 대기업이 컨테이너화 후 비교적 일찍부터 이용운송인(NVOCC)으로서 국제복합운송 시장에 진출했다.

第 2 節 복합운송인과 각국의 국제운송주선업

Freight Forwarder는 화물운송 취급업무를 수행하는 주체이므로 운송업무를 수행하는 NVOCC와는 분명히 차이가 있다.[17] NVOCC는 Freight Forwarder에 한정되지 않아 누구라도 할 수 있기 때문에 Freight Forwarder와 NVOCC는 동의어가 아니다. 더구나 NVOCC 업무는 단일운송 수단에 따른 port to port의 운송으로도 수행할 수 있기 때문에 복합운송인과 NVOCC도 동의어가 아니다. NVOCC가 통운임과 일관운송책임으로 두 종류이상의 운송수단을 이용한 국제운송계약을 인수한 때 비로소 복합운송인이 되는 것이다.

1. 복합운송인의 意義

하주간에 복합운송계약을 체결하고 이행을 약속하는 당사자가 '복합운송인'(CTO;MTO)으로 정의를 내린다면 '복합운송인은 스스로 또는 자신을 대신한 타인을 통하여 복합운송계약을 체결하고 송하인이나 복합운송에 관여하는 운송인의 대리인 또는 그러한 사람으로서가 아닌 운송의 주체자로서 행위하고 계약의 이행에 관한 채무를 부담하는 운송인'이라고 할 수 있다.

그러나 복합운송인은 반드시 실제 운송인이어야 하는 것은 아니며 오히려 프레이트 포워더와 같이 화물 및 운송수단에 대한 수배자적인 성격을 지니고 있다. 또한, 정기선 회사 이외에 국제복합 일관운송을 주재하고 있는 NVOCC, Freight Forwarder, 그리고 혼재업자(Consolidator)로 불리며 우리나라에서는 일반적으로 포워더라 칭하며 화물유통촉진법상 '복합운송

17) 織田政夫. 김종수 · 박영배 · 한낙현옮김「국제복합운송실무」, 두남, 2001, p.59.

주선인'으로 정의되고 있으며, 별도의 NVOCC규정은 國內 법규상 없다. 국제복합운송인은 이종 또는 동종 운송수단을 조합하여 2국 이상을 수송하는 운송인을 말하는 것으로 TCM 조약 안에서는 CTO(Combined Transport Operator), UN조약 및 UNCTAD/ICC 규칙에서는 MTO(Multimodal Transport Operator)라고 규정하고 있으며, 미국에서는 ITO(Intermodal Transport Operator : 협동일관운송인)이라고 부른다.

가. 복합운송인에 대한 국제 定義

(1) TCM조약

복합운송증권을 발행, 화물의 수령에서부터 인도에 이르기까지 전구간에 걸쳐 자기의 이름으로 운송을 이행하고 그 운송에 대하여 조약에 규정된 책임을 부담, 복합운송증권에 기명된 자 또는 정당하게 背書된 증권의 소지인에게 화물의 인도를 확실히 하기 위해 필요한 조치를 다하는 자로 정의하고 있다.

(2) UN 국제복합운송조약

'자기 또는 자신의 대리인을 통하여 복합운송계약을 체결하고 송하인이나 복합운송에 관여하는 운송인의 대리인으로서가 아닌 주체(하수 또는 하청운송인이 아님)로서 행위하고, 그 계약의 이행에 관한 책무를 부담하는 자를 말한다'라고 정의하고 있다.

(3) ICC 1975년 복합운송증권에 관한 통일규칙

복합운송증권을 발행하는 자, 즉 해상, 내수로, 항공, 철도 및 도로의 각각 다른 2가지 이상 운송수단에 의한 물품운송을 이행 또는 그 이행을 조

달하는 것을 약속한 계약을 증명하는 복합운송증권을 발행하는 당사자를 의미한다. 또한 '복합운송증권을 발행하는 자격을 취득하기 위해 그 자가 인·허가를 받아야 할 것을 국내법이 요구하는 경우에는 그 인·허가를 받은 자만이 복합운송인이라고 부를 수 있다'라고 보다 상세하게 규정하고 있다.

(4) UNCTAD/ICC규칙 제2조 3항[18]

복합운송증권규칙에서 운송인은 복합운송인과 동일인 여부에 상관없이 실제로 운송의 전부 또는 일부를 이행하거나 또는 이행을 인수하는 자라고 정의하여 복합운송인과 일치하지 않는 실제운송인(actual carrier)을 복합운송인과 구별하기 위하여 운송인(carrier)의 정의를 규정하고 있다.

나. 복합운송인의 類型

(1) 실제운송인(Actual Carrier)형 복합운송인

자신이 직접 운송수단(선박, 트럭, 항공기 등)을 보유하면서 복합운송인의 역할을 수행하는 운송인을 말한다. 실제운송인의 대표적인 회사로서 선박회사, 철도회사, 트럭회사, 항공회사 등을 들 수 있는데, 복합운송구간 중 해상구간이 차지하는 비중에 비추어 볼 때 선박회사가 가장 대표적인 실제운송인형 복합운송인이라 할 수 있다. 컨테이너선의 등장으로 선박회사의 운송책임은 종래의 Tackle to Tackle(선측에서 선측까지)에서 Terminal to Terminal로 확대되고, 다시 더 확대되어 해상운송에만 머무르지 않고 국제간의 Door to Door 운송을 일괄하여 인수하는 국제복합운송업자로 바뀌고 있다.

---

18) 1992년 2월부터 시행.

(2) 계약운송인(Contracting Carrier)형 복합운송인

실제운송인은 Carrier형 운송인인데 비해 계약운송인은 선박, 트럭, 항공기 등의 운송수단을 직접 보유하지 않으면서도 실제운송인처럼 운송 주체자로서의 기능과 책임을 다하는 운송인을 말한다. 즉, 계약운송인은 실제운송인에게는 화주의 입장에서, 화주에게는 운송인의 입장에서 책임과 의무 등을 수행한다. 이러한 유형의 복합운송인으로는 해상운송주선인(Ocean Freight Forwarder), 항공운송주선인(Air Freight Forwarder), 통관업자 등이 있는데 해상 및 항공운송주선인이 가장 대표적이라고 할 수 있으며, 현행 국내법상 복합운송주선인이 여기에 해당된다. 이에 따라 보통 계약운송인형 복합운송인을 프레이트 포워드형 복합운송인 즉, 포워딩이라고 한다.

(3) 無船運送人(NVOCC)형 복합운송인

NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier)는 1963년 미국 FMC 4<510、21(b)>에서 처음 프레이트 포워더형 복합운송인을 법적으로 실체화시킨 것으로 General Order는 1981년에 개정되어 NVOCC는 미국 해운법에서 말하는 'Common Carrier by Water' 에 상당하는 것으로 규정하였고, 1984년 신해운법에서는 NVOCC가 Common Carrier라는 점을 명확히 하고 있다. 1984년 미국 해운법에 의하면 NVOCC란 해상운송에 있어서 자기 스스로 선박을 직접 운항하지 않으면서 해상운송인(Ocean Common Carrier)에 대해서는 화주의 입장이 되는 것이라고 정의하고 있다. 여기에 Common Carrier란 보수를 받고 미국과 타국간에서 해상화물 운송업무를 수행할 것을 일반에게 공시하는 자를 뜻하는 것으로 이러한 Common Carrier 에는 NVOCC외에 VOCC(Vessel Operating Common Carrier)가 있는데 NVOCC는 VOCC에 대하여 화주의 입장이 되며 화주에게는 Common Carrier의 입장이 된다.

2. 복합운송인의 主要 機能

가. 프레이트 포워더의 기능

화주의 대리인으로서 적절한 운송수단을 선택하여 운송에 따르는 일체의 부대업무를 처리해 주는 전통적인 운송주선기능과 오늘날과 같은 복합운송 시스템하에서는 독자적인 영업광고와 함께 스스로 컨테이너 등의 운송설비를 갖추고 集貨, 分配, 혼재 업무를 수행하는 운송의 주체자로서의 기능을 지니고 있다.

주요 기능으로서는 ①전문적 조언자, ②항구로의 반출, ③운송계약의 체결 및 船腹의 예약, ④관계서류의 작성 및 적재업무, ⑤通關 및 分配·管理, ⑥운임 및 기타비용의 立替, ⑦包裝 및 倉庫保管, ⑧保險의 수배, ⑨화물의 集貨, ⑩市場調査, ⑪hanging container service등이 있다.[19]

나. 포워더의 주요업무

① 혼재서비스

프레이트 포워더의 본연의 업무로 LCL 화물의 선적을 용이하게 하고 LCL운임과 BOX운임의 차액에서 발생하는 운임의 절감, 화물의 單位化에 의한 취급상의 편리 등을 장점으로 들 수 있다.

② Co-loading 업무

포워더가 송하인으로부터 운송 의뢰 받은 LCL화물이 FCL화물로 혼재하기에 부족한 경우 동일 목적지의 LCL화물을 보유하고 있는 다른 포워더에게 연합 혼재를 의뢰하여 FCL화물로 만들어 운송하는 형태이다.

---

19) 한국복합운송협회, 「연수교재Ⅴ-복합운송실무」, 2002, p.25.

③ Project 및 Bulk Cargo 서비스

특정한 공사계약에 따라 발생되는 화물의 운송서비스 형태로 운송 및 운송비의 원가계산, 원자재 또는 상품을 포장에서부터 시작하여 지정된 인도지점까지 적기에 운송하는 방식.

④ 특수화물(해외이주, 미군, 전시화물) 운송서비스

해외이주화물, 미군화물 및 해외전시를 목적으로 반출입되는 화물의 포장부터 전시 후 재 반출입까지 모든 절차를 일괄 위임 받아 처리해 주는 서비스.

⑤ hanging garment service

컨테이너에 의한 의류 수송 서비스의 형태.

⑥ 운송관련 각종 서비스 대행

송하인의 문전에서 수하인의 문전까지 수송하는 과정에서 필요한 여러 가지의 서비스를 프레이트 포워더가 직접 수행하거나 대행함으로써 수출입 화주의 경제적 편의를 도모하고 있다.

⑦ 환적화물 취급서비스

환적화물은 수입화물과 동일하게 취급되므로 반입에서부터 移庫, 補修作業, 재포장, 再輸出 船積에 이르는 제반 작업과 이와 관련된 서류작성 및 관련부처 제출, 세관허가 등 수반되는 행정적 절차를 대행한다. 포워더가 T/S Operation을 통해 Profit을 창출할 수 있는 분야는 LCL과 Sea & Air Cargo의 환적 처리이다.

⑧ House Forwarding Service

수출의 경우 수출업자는 상품의 생산 및 판매에 전념하고, 수입의 경우 판매 및 사용에 전념하며, 상품의 수출입 운송과정의 제반 업무는 계약에 의하여 신용 있는 하나의 프레이트 포워드가 전담하여 일괄적으로 처리하는 형태이다.

⑨保稅倉庫度 거래(BWT)서비스 등이 있다.

그러나 이러한 대행서비스는 현재까지 공식적인 tariff가 제정되어 있지 않기 때문에 화주에게서 받는 rate와 실제의 이행주체에게 지급한 요금과의 차액이 운송주선의 수입이 된다.

다. 프레이트 포워드의 責任

운송주선업자는 송화인, 수하인, 운송인 사이에서 국제 거래가 이루어 질 수 있도록 중간 역할을 한다. 운송주선업자는 화주에게 B/L을 발행했을 시 운송인으로서 책임을 담당해야 한다. 또한 실제운송인에게는 송하인으로서 운임을 지불해야 할 책임이 있다. 대표적 서류인 국제상공회의소가 인정한 FIATA 복합운송 B/L을 Freight Forwarder가 발행했을 경우 약관에 따라 운송책임을 담당해야 한다.

3. 各國의 프레이트 포워더(국제운송주선업) 制度

프레이트 포워드의 발상지라고 할 수 있는 유럽은 제도적 구현 형식에 있어서 대륙법계의 독일, 프랑스 등과 영미법계의 영국이 각각 다르게 나타나고 있다.[20] 복합운송면허의 경우 네덜란드·벨기에·독일에서는 내국인·외국인의 국적을 구분하지 않는 반면 프랑스의 경우 외국인에 대해서는 상대적인 권리가 자국에 주어 질 때에 한해 면허를 주고 있다. 면허기간은 10년이며 허가요건이 계속 충족되는 한 갱신이 가능하며 면허는 양도불능이기 때문에 업종이 변경될 경우에는 신규면허를 신청해야 한다. 미국의 경우에는 우리나라 복합운송주선업과 유사한 제도가 크게 세 가지 형태

20) 방희석, 전게서, p.464.

로 구분되어 법제화되어 있다. 일본은 프레이트 포워더의 정의가 법적으로 명확하게 정립되어 있지는 않다. 중국은 법령제정으로 NVOCC 업무를 포워더 업무와 완전히 분리시켜 포워더 면허와 NVOCC 면허를 취득해야만 업무수행이 가능하다.

<표 Ⅱ-2> 복합운송주선업의 개념에 대한 각국의 區分

구 분	순수 주선인 형태	운송의 주체로서의 포워드	기 타
영 국	Forwarding Agent		
독 일	Spediteur		
프 랑 스	Transitaire		
벨 기 에	Transitaire		
스 위 스	Transitaire		
미 국	Ocean Freight Forwarder	NVOCC	Domestic Freight Forwarder
중 국	Freight Forwarder (국제화운대리업자)	NVOCC	
일 본		해상운송주선업	
한 국		복합운송주선업	

자료 : 송선욱, 「한국복합운송주선업의 경쟁력 강화방안에 관한 실증적 연구」 2000.

가. 유럽

(1) 英國

불문법 국가인 영국에서는 Forwarding Agent가 하는 일은 선박, 철도 등의 운송인을 상대로 운송을 주선하고 필요한 경우 선박, 철도, 세관 등의 사이에서 여러 가지 주선을 하기 위하여 화주의 대리인으로서 행동하는 것이며 운송인이 아닌 것으로 인식되어 왔으나 오늘날에는 포워더가 화주의

단순한 대리인으로서가 아니라 운송인으로서 책임을 지는, 즉 운송계약의 주체자로서 행위하고 있어 그 역할에 대한 정의가 변천되어 가고 있다. 영국 운송주선인협회(Institute of Freight Forwarders Ltd : IFF)는 '화물주선업자는 일반적으로 이해되고 있는 주선업에 종사하는 자를 가리킨다'라고 정의했다.

(2) 獨逸

포워더(독어: Spediteur)를 '자기 명의로 타인(송하인)을 위하여 육상운송인 또는 해상운송인에 의한 물건 운송의 주선을 행하는 것을 영업으로 하는 자'로 상법전 제 407조(Handelsgestzbuch §407)에는 정의하고 있다. 그러나 이 규정은 19세기에 재정된 것으로 오늘날처럼 Freight Forwarding에 대한 기능과 책임에 관한 완벽한 법적 차이를 갖고 있지 못하기 때문에 법원판결에 의한 판례법으로 그에 대한 보완을 하고 있다.
포워딩 영업을 하는 데 있어서는 어떠한 형태의 법적 제한도 없이 다만 포워더로서 종사하고자 하면 일정한 등록 절차를 필해야 한다. 즉, 주무관청에 포워더임을 신고하여 하는 것이다. 또한 독일에는 공공기관에서 운영하는 Berufsschule라는 포워더를 양성하는 직업학교가 있다. 오랜 역사를 가진 세계적인 forwarding회사로 Schenker(1972년 설립), Birkart(1877년 설립), Kuehne & Nagel(1980년 설립) 등이 세계 각국에 다국적 기업을 형성하여 활동하고 있다.

(3)프랑스

상법전(商法典)(Code de Commerce)에는 포워더에 상대하는 개념으로 Commissionaire de transport 와 Transitaire이 있으나 그 기능에는 차이가 있다. 독일의 Spediteur와 마찬가지로 자기의 이름으로 포워더의 행위를 하

는 주체자로서 (as a Principal) comissionaire de transport는 운송의 법적 실행에 책임을 진다. Transitaire는 대리인(agent)으로서의 포워더로 운송인과 같은 법적 책임을 지지 않는다.

(4) 벨기에

Forwarder에 관한 상법상의 규정은 없으나 프랑스와 마찬가지로 실제운송인에 의한 운송을 이용하여 운송에 책임을 지는 commission de transport와 자기 명의로 위탁자의 계산하에 운송인과 운송계약을 체결하는 commissionair expediteur의 두 개념이 있다.

(5) 스위스

스위스에서의 복합운송주선업자란 '보수를 받고 송하인을 위하여 자기의 명의로 물품의 운송 또는 중계운송을 주선하는 것을 인수하는 자' 라고 규정하고 있으며, 책임면에서 운송인과 동일하게 취급하고 있다. 따라서 복합운송주선인은 송하인으로부터 물품을 수령하여 수하인에게 인도할 때까지 발생하는 멸실이나 훼손에 대해서 책임을 진다(채무법 제 439, 447조). 오늘날 스위스의 복합운송주선인들은 그 기능을 더욱 확대하여 통관, 운송, 창고업, NVOCC 역할 뿐 아니라 특수 장비의 임대, 항공·해상운송에서 선사의 대리점 역할까지 다양하게 넓혀 가고 있다.

이밖에 네덜란드도 다른 대륙법계의 운송주선인과 같이 정의 및 활동면에서 거의 비슷하며 오랜 역사를 통하여 확고한 지위를 점하고 있다.

나. 日本과 中國

(1) 일본[21]

① 해상운송주선업무를 수행하는 업종으로는 일본 해상운송법 제2조 7항에 '자기 명의로 해상에 있어서의 선박에 의한 물건운송을 취급하는 사업' 중의 해상분야의 운송취급인이라 할 수 있다. 관련업종인 항만운송업, 창고업, 해상운송업 등을 경영하는 자가 본업을 확대하여 겸업하는 형태를 취하고 있다. 또한 '복합운송' 및 '복합일관운송' 외에 '협동일관운송' 또는 '통운송' 등으로 불리고 있다. 이종운송수단을 단일운송 계약하에 국제적으로 결합시킨 소위 국제복합운송을 규정하는 국제복합운송의 형태와 이것을 주재하는 복합운송인을 대상으로 한 일본 국내법도 실시되지 않고 있고 실제의 국제복합운송 행위를 규제하는 일본 국내법은 현재 존재하지 않아 기존의 국내법과 국제조약의 규정하에 자유롭게 전개되고 있다.[22]

②일본의 NVOCC(廣義로 'International Freight Forwarder' 로 총칭)

항만운송업, 해상화물운송주선업, 창고업 또는 육상운송업 등을 기반 업종으로 하는 사업자가 대부분이며 국제복합운송의 '전업자' 즉, NVOCC는 대단히 적다. NVOCC는 하주와 비교적 긴밀한 관계에 있으며 운송뿐만 아니라 통관수속, 서류작성, 항만하역작업, 보관, 화물의 인수인도, 화물집배, 내륙운송 등 무역화물의 운송에 부대하여 하주를 위한 각종 물류서비스를 제공할 수 있는 입장에 있다. NVOCC는 실제운송인(Actual Carrier) 및 화주와의 자본관계, 경영진의 인적관계, 거래관계 등의 관련으로부터 독립계, 선사계, 상사계 등으로 분류 할 수 있다.

(2) 중국

지금까지 중국 대외경제무역합작부로부터 국제화운(貨運)대리업 면허를 취득해 포워더 업무를 수행하였으나 앞으로는 중국에서 복합운송 업무를

21) 2002년 3월말 기준으로 일본 포워딩 업체수는 총 424개사로 전년대비 24개사가 증가했으며 이 가운데 외국계 포워더는 61개사로 전년대비 10개 업체가 증가했다.
22) 織田正夫, 전게서, p.37-38.

수행하기 위해서는 2가지 면허 즉, 포워드면허와 NVOCC면허를 취득해야만 업무 수행이 가능하게 됐다. 중국 정부는 이 같은 법령제정으로 '스스로 선박을 갖지 않고 중국과 제3국간 국제해상 수송을 실시하는 업자를 NVOCC' 로 규정한 해운조례에 따라 NVOCC 업무를 포워더 업무와 완전히 분리시켰다. 또한, 선하증권(B/L)을 발행하는 NVOCC 업체에 대해서는 중국 교통부가 B/L등기[23]와 보증금으로 약 80위안(元)을 현금 예치하도록 하고 있다. 중국 대외경제무역경제합작부는 외국계 포워더의 外資제한 비율이 크게 緩和[24]되어 지금까지 50% 미만으로 되어 있던 중국 진출 외국계 포워더의 외자비율이 50~100% 미만으로 늘어나게 된다.

다. 미국의 프레이트 포워더와 NVOCC

미국의 프레이트 포워더는 크게 4가지 형태로 구분되어 법제화되어 있으며, 법률에 따라 각각 다른 위원회의 규제를 받고 있다.

(1) Domestic Freight Forwarder

Interstate Commerce Act(ICA) 제4편 <Set,402(a)2>에 의하면 Domestic Freight Forwarder란 철도, 자동차 및 수상운송인이 아닌 일반운송인(Common Carrier)으로서 보수를 받고 주간 화물을 운송하는 것 또는 운송의 준비를 하는 것을 공표하는 자이다. 통상적인 업무내용으로는 ①화물의 집화, 혼재, 분배, 배송업무를 수행하거나 또는 준비를 하고, ②수령지부터

23) NVOCC 업무와 B/L 발급 범위에 대해서 항만간 뿐만 아니라 문전 서비스까지도 커버한다.

24) 대외무역경제합작부는 포워더 서비스의 외자 제한에 대해서 중국이 WTO에 가입함에 따라 단계적으로 자유화를 약속했기 때문에 이미 내부적으로 필요한 절차 준비를 완료했으므로 이에 따라 현재 중국에서 외국 기업이 투자비율을 50%이상으로 하는 것 또한 가능한 것으로 판명됐다.

인도지까지 화물운송에 대한 책임을 지고, ③화물운송을 위하여 철도, 자동차, 운송수단을 이용하는 것 등을 들 수 있다. 즉, Domestic Freight Forwarder란 실제운송인이 아니라 이용운송인이라고 할 수 있으며, 화주에게는 원천운송인으로서 운송책임을 지고 운송증권도 발행하기 때문에 NVOCC의 性格과 비슷하다.

(2) Ocean Freight Forwarder[25]

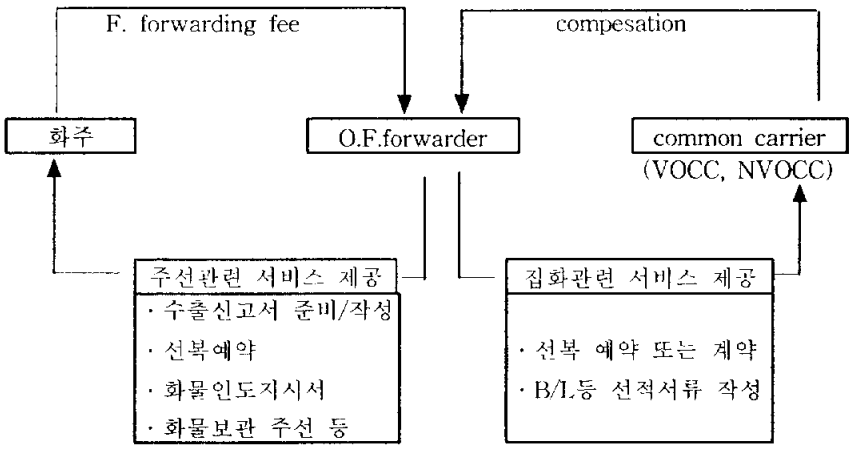
1984년 신해운법 제3조 19항에 의하면 Ocean Freight Forwarder란 ① 화주의 대리인으로서 해상운송을 통해 미국으로부터 수출품의 선적 또는 선적을 위한 선복예약 및 기타의 방법을 취하며, ②서류작성과 선적에 수반하는 작업을 행하는 자라고 규정하고 있다. 프레이트 포워더의 서비스에 대한 대가로는 화주(shipper, consignee, seller)로부터 운임을 받을 수 있도록 규정하고 있다. 또한 해운법 제17조에 의하면 Ocean Freight Forwarder로서 행위(act as an OFF)하기 위해서는 FMC면허를 취득하여야 하고, 면허를 받으려면 포워딩 서비스의 수행자격을 보유할 것과 재무장관이 인정하는 보증서를 제출하도록 규정하고 있다. 그리고 이 규정에 근거하여 제정된 CFR Subreport B(§510.11~§510.19)에는 프레이트 포워드의 면허 발급 요건에 관하여 구체적으로 규정[26]하고 있다.

---

25) 프레이트 포워더가 미국법에 최초로 규정된 것은 1942년 Bland Freight Forwarding Act이며, 1961년 미국 공법 87-254호에 의하여 Independent Ocean Freight Forwarder의 면허제가 도입되었다.

26) ①미국내에서는 3년이상 포워딩 업무에 종사한 자일 것, ②미화 50,000달러의 재정책임(financial responsibility) 보증에 가입할 것, ③Forwarder업무를 수행할 수 있는 적합한 자질을 갖출 것 등이다. 이 중 포워딩 업무를 수행할 수 있는 자질 보유 여부를 판단하기 위한 자료로서 FMC에서는 추천서를 요구하고 있다. 추천서로서는 선박회사의 추천서, 다른 포워딩 회사의 근무확인서, CPA의 소견서, 거래은행의 평가서 등이 이용되고 있다.

<그림 Ⅱ-1> 오션 프레이트와 화주·운송인과의 關係



자료 : 1984년 미 해운법 제19조(a)에 의거 작성

(3) NVOCC(Non-Vessel Operation Common Carrier)[27]

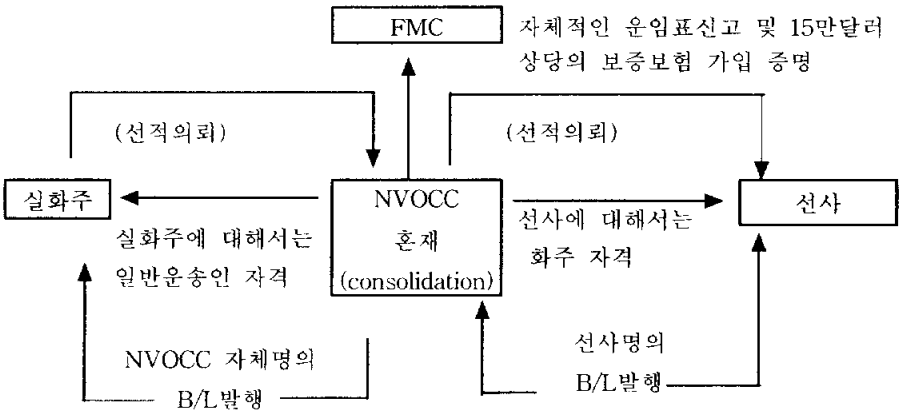
1984년 신해운법 제3조 17항에 의하면 NVOCC란 해상운송에 있어서 자기 스스로 선박을 직접 운항하지 않으면서 해상운송인 (Ocean Common Carrier)에 대해서는 화주(shipper)의 입장이 되는 것이라고 정의하고 있다. 여기에서 Common Carrier란 보수를 받고 미국과 타국가 간의 해상화물 운송업무를 ①선적항 또는 화물 인수지점에서부터 양하항 또는 화물인도지점까지의 운송에 관한 책임을 지며, ②운송행위의 전부 또는 일부를 위해서 미국과 타국가간을 운항하는 선박을 이용한다는 내용으로 수행할 것을

27) NVOCC가 처음 법제화된 것은 1963년의 FMC General Order 4<§510.21((b)>이다. 이 규정에 의하면 NVOCC란 ①광고, 권유, 기타의 방법에 의하여 운임율을 설정 및 고시하고 해운법에 규정된 주간 또는 외국항로 사이에서 해상운송을 이용하여 화물운송업무를 제공할 것을 표명한 자, ②화물의 안전수송에 대한 의무를 다하고 법률에 따라 책임을 지는 자, ③이용 선박의 소유 또는 지배 여부를 불문하고 하청운송인인 해상운송인과 자기명의로 당해 화물의 계약을 체결하는 자라고 명시하고 있다. 이 General Order 는 1981년에 개정되어 NVOCC는 해운법에서 말하는 'Common Carrier by Water' 에 상당하는 것으로 규정하였다.

일반(general public)에게 공시하는 자를 뜻한다. 이러한 보통운송인(common carrier)에는 NVOCC외에 VOCC가 있으며, NVOCC는 VOCC에 대해 화주의 입장이 된다는 점에서 서로 구분된다. 1999년 5월 1일 발효된 미국 해운개혁법(The Ocean Shipping Reform Act of 1998)의 규정에 따라 종전의 Tariff File제에서 면허제로 변경되었다.

새로 제정된 NVOCC의 면허요건은 ①관련업에 최소한 3년 이상의 유경험자로서 NVOCC로서의 서비스를 제공하기에 필요한 소양을 갖춘 자, ②재정책임 보증가입[28], ③Tariff공개(신고), ④법정대리인(legal agent) 지명 등이다.

<그림 Ⅱ-2> NVOCC와 실화주 및 실제운송인과의 관계



28) 미국내 업체(미국 국적을 가진 법인)로서 본사의 경우 미화 7.5만달러, 각 지사는 1만달러이며, NVOCC와 OFF를 겸업하는 경우 미화 10만달러이고, 외국적 업체(미국국적이외의 업체)는 연간 15만달러이다.

(4) OTI(Ocean Transportation Intermediary)

1999년 5월 1일 발효된 1998 미국 외항해운개혁법에서는 해상운송주선인(Ocean Freight Forwarder)과 무선박보통운송인(NVOCC)의 역할과 기능을 구분하고 있으나 해상운송중개인(Ocean Transportation Intermediary)의 개념을 새로이 도입해 해상운송주선인(OFF)과 NVOCC를 포함시키고 있다.[29]

해상운송중개인(OTI: OFF or NVOCC)은 FMC로부터 사전에 면허를 취득해야 하며, 재정책임보증 가입, 외국업체인 경우 법정대리인을 지명하도록 규정하고 있다.

<표 II-3> 미국의 Freight Forwarder와 NVOCC와의 비교

구 분	Domestic Freight Forwarder	Ocean Freight Forwarder	NVOCC
근거법률	Interstate Commerce Act	Shipping Act	Shipping Act
관장기관	STB(구ICC)	FMC	FMC
제도의 형태	자유제 (1986년 이전 ICC의 면허제)	FMC의 면허제	FMC의 면허제
운송구간	미국내 주와 주 사이	미국과 다른 국가간	미국과 다른 국가간
B/L발행	자기명의 B/L발행	자기 B/L발행 불가	자기명의 B/L발행
운송책임	있음	없음	있음
Tariff	자체 운임표 있음	자체 운임표 없음	자체 운임표 있음
Carrier	Common Carrier	운송인이 아님	Common Carrier가능
주요업무	소량화물 혼재	선복예약, 서류작성	LCL혼재 · 선적

29) "Ocean transportation intermediary(OTI)" means an ocean freight forwarder (OFF) or a non-vessel-operating common & carrier(NVOCC) Sec. 3.

<표 Ⅱ-4> NVOCC의 의무사항

구 분	주 요 내 용
FMC 면허취득	· 면허신청자격 : 관련업에 최소한 3년 이상의 유경험자로서 NVOCC로서의 서비스를 제공하기에 필요한 소양을 갖춘 자
재정 책임 보증	· 미국내업체 : NVOCC 본사 : US$75,000, 지사 : US$10,000 NVOCC & OFF 겸업시 : US$100,000 · 미국외 업체(미국 국적 이외의 업체) : US$150,000
Tariff 공개 (신고)	· 공개방법 : Internet web site · 공개내용 : 운임, 요금, 품목분류, 규칙, 관행 (예외품목 : 벌크화물, 임산물, 고철, 신규조립자동차, 폐지 등) · 운임발효 : 신규·인상운임-공개 30일 후 경과 인하운임-Tariff공개 즉시 · 자료보관 : 태리프에 공개되었던 내용은 대체 또는 취소일로부터 5년간 보관 · 각서(Certification)제출 : Tariff의 발효에 앞서 대표이사는 태리프 내용이 틀림없음을 확인하는 각서를 서면으로 작성하여 FMC에 제출하여야 함
법정 대리인 지정	· 외국 NVOCC는 미국에서 자사를 대신하여 법원 관련업무를 수행 할 법정대리인(legal agent)를 지명해야 하며, 대리인 유고시에는 FMC직원이 대리인의 역할을 수행하도록 함

第 3 節 우리나라 복합운송주선업의 발달과 현황

1. 해상운송주선업

우리나라에 프레이트 포워딩이 처음[30]진출한 것은 1960년대말 또는 1970

년대초로 보는 것이 일반적인 견해이다. 그 당시 수출입국의 국가시책에 따라 수출입 물동량이 크게 늘어나면서 유럽지역의 유수한 포워더들이 개별적으로 우리나라에 진출하여 서비스를 제공하면서부터 시작된 것이다. 그러나 당시 우리나라 운송업자들의 프레이트 포워딩 서비스에 대한 인식 부족으로 이를 수용하지 못함에 따라 유럽의 포워더들은 외국선박회사의 대리점업체에 대리 역할을 담당하도록 화물을 지정(nomination)하여 줌으로써 포워더와 유사한 서비스를 개시하게 되었다. 그렇지만 선박대리점은 외국 선주의 업무를 대행하는 입장이기 때문에 화주의 운송업무 대행을 주업무로 하는 프레이트 포워더와는 이해가 상충될 수 밖에 없었고, 이로 인하여 1973년경부터 새로운 업종으로 독자적인 프레이트 포워딩 업체가 출현하게 되었다.

정부는 1976년에 '해운항만청'이라는 정부기관을 발족, 그 이후 수출입화물의 적기수송이라는 당면과제와 운송업계의 영업질서 확립을 위한 프레이트 포워딩업의 필요성을 인정하여 「해사운송사업법」(해운법의 전신)에 의거하여 동년 10월 26개업체에 대해 최초로 면허를 발급함으로써 프레이트 포워딩(해상화물운송주선업)이 정식으로 도입되었고 1984년부터는 등록제로 전환하였다. 1987년 「우루과이라운드 協定」에 대비해 정부가 등록요건을 더욱 자유화하면서 동년 7월 1일부터는 법에 의한 등록기준만 갖추면 누구나 프레이트 포워딩을 영위할 수 있게 되어 많은 업체들이 생겨나게

30) 오늘날과 같은 Freight Forwarder의 서비스는 아니더라도 이와 비슷한 서비스가 우리나라에 처음 시작된 때는 대략 1950년대말 또는 1960년대초로 알려져 있다. 당시 우리나라의 주요 교역 대상 국들인 일본 및 동남아 국가들을 상대한 견본품(Sample)과 같은 소량화물을 동일 목적지별로 모아서 상자(box)에 넣어 수송하고, 또한 수입화물의 경우 부산항에서 국내 각 지역별로 화물을 재분류하여 수송하는 형태로 주로 하역, 육상운송 및 창고업무를 하는 업체들이 제공하였는데, 이들 업체는 필요에 따라 부수적으로 프레이트 포워더와 유사한 서비스를 제공하였다.

되었다. 서비스산업에 의한 자유화 진행에 따라 1989년 해운업법이 개정되면서 외국인의 해상운송주선업에 대한 진입이 합작투자의 형태로 허용되었다. 1990년대에는 해운과 항공 운송주선업이 통합되는 한편 등록업무도 지방 자치단체로 이관되었으며, 1993년에는 해운법 개정에 따라 해상운송주선업, 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업 등에서 외국인에 대한 투자제한이 완전히 撤廢되었다.

2. 항공운송주선업

1969년 5월에 항공법에 의해 정식 도입되었으며, 1991년 12월에 화물유통촉진법이 제정되었으며, 1993년 12월 항공법에서 삭제되는 등 많은 변천과정을 거쳐 오늘날의 복합운송주선업에 이르고 있다. 1996년 1일 국내 포워더 시장이 완전 개방되면서 외국계 포워더들은 국내에 대거 진출해 막대한 자본력과 월드 와이드한 네트워크, 효율적인 경영시스템을 앞세워 국내 시장 점유율을 급속히 확대하였다.

또한 포워딩 사업이 허가제에서 등록제로 변경되면서 이처럼 낮은 진입장벽은 항공포워딩 업계에 신규 사업자를 계속 낳고 있으며 이는 가격 경쟁력으로 이어져 업체들의 수익성하락과 서비스수준 하락 등 비효율성을 증가시키는 요인이 되고 있다.

3. 복합운송주선업

복합운송의 주체로서 복합운송인의 정의나 자격에 관한 직접적인 규정은 없지만 해상화물운송주선업은 자기 책임하에 국제간의 일관운송을 이행하는 사업으로 규정하고 있으므로 현실적으로 해상화물운송주선업체는 복합

운송업체로 불리워졌다. 이러한 복합운송주선업은 운송수단별로 각기 다른 법률에 규정되어 있는 운송주체(운송주선인)를 하나로 통합하여 한 사람의 운송인이 자기 책임하에 2종류 이상의 운송수단을 결합하여 일관운송 하는 체제를 도입하기 위한 취지로 생겨난 업종이다. 즉, 복합운송인이 陸·海·空 일관 수송 및 이에 부수되는 포장, 보관 등의 업무를 종합적으로 처리할 수 있도록 하여 국제경쟁이 가능한 복합운송업체를 육성한다는 계획이었으나 입법 추진 과정에서 당초의 立法趣旨가 많이 退色되어 1991년 12월 14일 제정 공포되었다.[31] 결국 국가간 輸出入貨物을 취급하는 운송주선업 즉, 프레이트 포워딩(Freight Forwarding Business)은 해운법과 화물유통촉진법에 의한 업종으로 이원화되는 결과를 초래함으로써 취급업무가 유사함에도 불구하고 根據法律과 소관부처(구해운항만청 및 건설교통부)를 달리하여 정책추진의 일관성 저하, 업종간 이해다툼, 이용화주의 혼란 등 많은 문제점을 야기 시키게 되었다. 이에 한국국제복합운송협회에서는 1994년 12월에 양 업종의 일원화를 건의하게 되었고 1995년 12월 29일 화물유통촉진법이 개정 공포되어 1996년 6월 30일부터는 동법에 의한 복합운송주선업으로 일원화되었다. 그후 1998년 12월 31일 화물유통촉진법 시행령의 개정으로 복합운송주선업 등록기준 중 일부가 변경되어 시행되고 있으며, 1999년 3월 1일부터는 등록과 관련된 모든 업무가 건설교통부장관으로부터 광역자치단체장에게 委任되었다.

31) 화물유통촉진법에 의해 새로 도입된 복합운송주선인은 그 기능이나 사업범위로 볼 때 기존의 해상화물운송주선업과 항공운송주선업을 단순히 통합한 것에 지나지 않는 것으로 평가 됐다.

<표 Ⅱ-5> 개정 복합운송주선업의 등록기준

자본금 또는 자산평가액	· 법인 : 자본금 3억원 이상 · 개인 : 자산평가액이 6억원 이상일 것
보증보험 가입	· 1억원 이상의 보증보험에 가입할 것. 다만 다음 각호의 1에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다. 1. 자본금 또는 자산평가액이 10억원 이상인 경우 2. 컨테이너장치장을 소유하고 있는 경우 3. 은행법 제3조의 규정에 의한 금융기관에서 1억원 이상의 지급 보증을 받는 경우 4. 1억원 이상의 화물배상책임보험에 가입한 경우

4. 우리나라 복합운송주선업의 현황

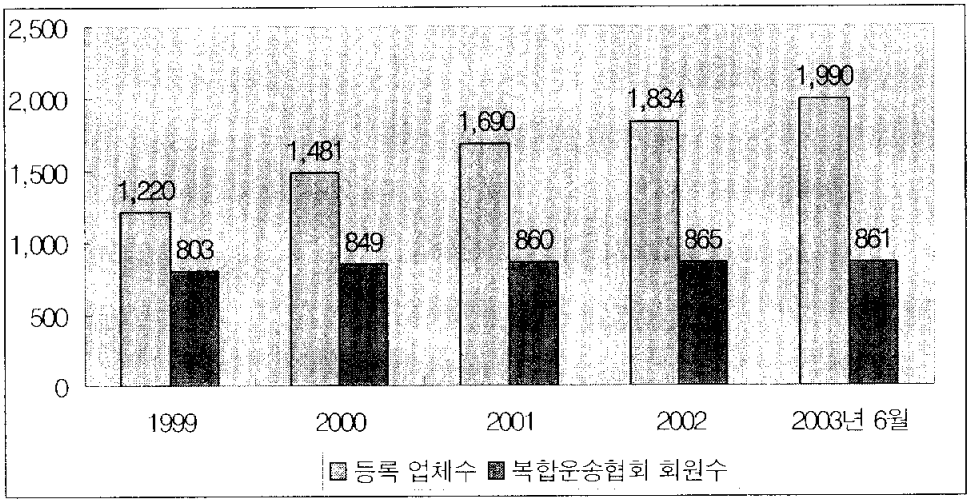
가. 일반적 현황

우리나라에 포워딩제도가 導入된 것은 1970년대초 선박대리점들이 외국 포워더의 한국 에이전트 역할을 맡아 포워딩 서비스를 하다가 그 후 선박대리점에서 취급하던 포워딩 업무가 하나 둘씩 별도의 獨立 法人體로 분리되면서 포워딩 서비스가 본격적으로 이루어진 것으로 알려지고 있다. 그러던 국내 포워더 시장이 발전을 거듭하여 당초 LCL화물을 집하하여 선사에 넘기던 업무에서 확대되어 이젠 FCL화물의 명실상부한 '국제복합운송' 업무까지도 수행하고 있다.

1996년 6월 화물유통촉진법으로 통합되어 하나의 업종으로 탄생함으로서 1976년 10월 26개 업체가 최초로 면허를 발급 받아 우리나라 프레이트 포워딩이 정식으로 도입되었으며 1999년 각 시·도로 이관된 이래 폭발적인 증가 속도를 보이고 있다. 2003년 6월 기준으로 건설교통부에 등록된 복합

운송업체수는 총 1990개이고 이중 한국복합운송협회 회원수는 861개업체이다. 복합운송업체수가 1999년이래 연평균 19% 증가하는 점을 감안한다면 금년에는 2,100 2,200개 업체로 늘어날 것으로 전망된다.

<그림 Ⅱ 3> 복합운송주선업 연도별 등록 현황(2003년 6월 현재)



자료 : 한국복합운송협회 내부자료, 2003. 10.

나. 輸出入 물동량

우리나라의 운송수단별 수출 비중을 보면 1990년에는 해상과 항공운송의 比重이 각각 82.2%와 15.9%였다.

그러나 2003년 상반기 수출비중은 <표 Ⅱ 6>에서 보듯이 해상화물 69.9%, 항공화물 29.9%로 지난 10여년간 항공운송의 비중이 2배 가까이 증가하였다. 항공화물의 수출증가는 우리의 주력 수출품목이 신속을 요하는 반도체, 무선통신기기, 컴퓨터 등 첨단 IT제품으로 전환되었기 때문이다. 이는 <표 Ⅱ-7> 2002년 항공화물의 품목별 취급실적에서도 알 수 있다.

<표 Ⅱ-6> 운송수단별 수출비중추이 (금액기준)

	1990	1995	2000	2002	2003.1~7
항공화물	103(15.9)	332(26.5)	525(30.5)	481(29.6)	313(29.9)
해상화물	535(82.2)	915(73.1)	1,192(69.2)	1,140(70.2)	731(69.9)
합계	650(100.0)	1,251(100.0)	1,723(100.0)	1,625(100.0)	1,046(100.0)

주 : 1. ( )내는 비중, 2. 합계는 일부 기타포함

자료 : 한국무역협회 kotis, 주간무역리뷰 운송수단(해상·항공운송)별 수출동향, 2003.9.15. <표 Ⅱ2-8>동일

<표 Ⅱ-7> 2002년 항공화물 취급 실적

품목별(Item)

구 분	수출(Out Bound)			수입(In Bound)		
	취급액 (천원)	취급량 (Kg)	HAWB (건수)	취급액 (US$)	취급량 (Kg)	HAWB (건수)
섬유류	274,477,747	78,154,498	176,317	53,358,838	37,167,293	132,620
전자류	572,947,812	166,550,124	375,179	148,212,262	100,849,159	403,284
기계류	99,177,917	27,003,835	72,856	86,559,184	57,070,768	199,861
생동물류	10,647,430	8,804,000	4,871	745,220	593,263	1,784
기 타	440,304,573	119,537,728	562,756	166,162,596	101,647,407	514,117
합 계	1,397,555,479	400,050,185	1,191,979	455,038,100	297,327,890	1,251,666

자료 : 한국복합운송협회, 복합운송 실적, 2003. 7.

우리나라 주요 港口 및 空港의 수출 순위는 부산항이 1위, 인천공항이 2위, 울산항, 인천항, 평택항이 그 뒤 순위를 따르고 있으며(<표 Ⅱ-8>참조), 부산항 컨테이너 처리실적은 2003년 7월까지 6,079,964TEU로 전년 동기 대비 13.9%가 증가하였으며 이중 환적화물이 전체 실적대비 37.5%이

다.(<표 Ⅱ-9>참조)

<표 Ⅱ-8> 항구/공항별 수출순위(금액기준)

	1위	2위	3위	4위	5위
항구/공항	부산항	인천공항	울산항	인천항	평택항
수출액(억달러)	378(36.1)	311(29.7)	85(8.1)	49(4.7)	44(4.2)

<표 Ⅱ-9> 부산항 7월 컨테이너 처리실적

(단위 : TEU)

		01′	2002		2003	02′동기대비
			년간	1~7월	1~7월	증감율(%)
부산항 전체	총 계	8,072,814	9,453,356	5,337,214	6,079,964	13.9
	수 입	2,496,764	2,729,332	1,540,944	1,741,146	13.0
	수 출	2,513,877	2,792,399	1,591,321	1,724,252	8.4
	환 적	2,942,983	3,887,457	2,165,346	2,541,154	17.4
	연 안	119,190	44,168	39,603	73,412	85.4

자료 : www.ebn.co.kr, 2003.8.

국내 수출입을 통한 컨테이너 화물의 국내 운송 현황을 보면 2000년 1/4분기 전체 운송 482,660TEU에서 2001년 1/4분기 473,060TEU로 오히려 소폭 감소하였으며 점유율을 보면 여전히 도로에 의한 운송 비중이 높음을 알 수 있다.(<표 Ⅱ-10>참조) 운송효율이 높은 철도 및 연안운송의 운송분담율은 감소한 반면 도로운송은 증가되고 있기 때문에 교통혼잡이 가중되는 도로에 편중되는 운송구조로 인하여 운송의 비효율성이 심화되고 국가 전체의 운송경쟁력이 약화되고 있다.[32]

<표 Ⅱ-10> 수출입 컨테이너화물 국내 운송 현황

(단위 : TEU, %)

구분		2000년 3월		2000년 1~3		2001년 3월		2001년 1~3월	
		물동량	점유율	물동량	점유율	물동량	점유율	물동량	점유율
도로	상행	47,106		150,085		59,498		152,174	
	하행	66,977		184,323		70,867		189,173	
	계	114,083	66.8	334,408	69.3	130,365	74.2	341,347	72.2
철도	상행	25,651		65,181		20,540		63,485	
	하행	18,596		48,074		13,758		38,710	
	계	44,247	25.9	113,255	23.5	34,298	19.5	102,195	21.6
연안	상행	6,431		19,343		5,938		14,981	
	하행	5,929		15,654		5,098		14,537	
	계	12,360	7.3	34,997	7.3	11,036	6.3	29,518	6.2
합계	상행	79,188		234,609		85,976		230,640	
	하행	91,502		248,051		89,723		242,420	
	계	170,690	100.0	482,660	100.0	175,699	100.0	473,060	100.0

자료제공 : KMI, 수출물류 현황 및 개선과제, 2003.6.

주 : 1)도로는 부산~경인권, 철도는 부산~의왕, 연안은 부산항~인천항임.

2)수출입 물동량 중에서 40%를 경인권 물동량으로 추정함.

다. 복합운송주선업체의 취급 실적

(1) 업체별 취급물량

우리나라 건교부에 등록된 업체수는 2003년 현재 2000여개사로 동년 상반기 KTNET에 전송하여 취합된 1,311개 업체별 수입 해상화물 취급실적을 보면 전체 HB/L 중량 2,886,351,885kg을 상위 1개사가 시장전체의 4.1%, 대기업관련 상위 4社(범한종합물류, 글로비스, 솔로스, 현대택배)가

32) 방희석 · 이규훈공저, 「물류관리론」,동성사, 2002.8, p.127.

시장전체의 6.2%, 상위 5개사가 시장전체의 10%, 상위 20개사가 시장전체의 24%, 상위 30개사가 시장전체의 33%를 취급하고 있다.

<표 Ⅱ-11> 2003년 상반기 업체별 수출입 해상화물 취급실적

순위	포워더명(수입)	H.B/L중량	포워더명(수출)	H.B/L중량
1	범한종합물류	123,266,224	범한종합물류	159,395,322
2	대일아이앤씨	53,343,070	삼영익스프레스	74,066,778
3	모락스	52,429,342	우진글로벌로지스틱스	68,450,951
4	Kuehne & Nagel	41,886,323	EI Korea	68,316,961
5	팬스타엔터프라이즈	38,677,984	로지피아	58,527,701
6	골드웨이	38,351,336	Kuehne & Nagel	48,371,276
7	글로비스	33,682,517	티오피해운항공	44,403,585
8	은산해운항공	33,034,931	맥스피드해운항공	43,284,373
9	남양물류	31,609,815	진보해운	41,773,690
10	DANZAS AEI	30,583,385	모락스	40,239,628
11	삼영익스프레스	28,907,933	해륙해운항공	39,902,596
12	해륙해운항공	28,766,249	Schenker Korea	7,872,683
13	국보해운항공	28,383,008	발해물류	37,497,916
14	코스타해운항공	27,835,732	동신종합운송	36,582,062
15	솔로스	26,630,625	건영상선	35,830,078
16	성일해운항공	25,304,780	제일항역	35,698,329
17	월덱스	25,054,350	은산해운항공	34,907,988
18	현대택배	24,501,917	DANZAS AEI	33,169,850
19	조선해운항공	22,602,728	유엘에스	32,643,837
20	신한상운	22,174,256	조선해운항공	31,852,023
21	진보해운	21,539,986	유니코로지스틱스	30,116,842
22	라이온스해운항공	20,784,705	Maersk Logistics Korea	29,688,171
23	천지해운	20,689,200	세다티엔에스	29,487,825
24	고려해운항공	19,429,991	동서해운	29,306,843
25	Panalpina Korea	19,270,514	세방익스프레스	29,006,811
26	동보해운항공	18,809,093	엔씨엘	28,858,771
27	선양종합물류	18,356,901	필오션라인	28,801,260
28	명진종합물류	18,084,411	UTI Korea	28,406,277
29	미르해운	18,011,680	고또코리아	27,271,192
30	카고채널쉬핑	17,813,285	태웅해운	27,208,819

자료 : www.cargonews.co.kr, 2003년 상반기 포워더별 수출입실적, 2003.8.17.

또한, 동기간 1,173개 업체별 수출 해상화물 취급실적은 HB/L중량 3,819,506,776kg 중 1위 업체가 시장전체의 4.2%, 외국계 상위 5개업체(EI Korea, Kuehne & Nagel, Schenker Korea, DANAZS AEI, Panalpina Korea)가 시장전체의 6%, 상위 5개업체가 시장 전체의 11%, 상위 20개업체가 시장 전체의 26%, 상위 30개업체가 시장 전체의 34% 취급한 것으로 나타났다. 전반적으로 상위 대규모 복합운송주선업체에 물동량이 집중되는 등 업체간 취급 물동량의 심각한 不均衡현상을 보이고 있다. 그리고 상위 20여개 업체 중 부산을 본사로 활동중인 업체로는 은산해운항공이 유일하다. (<표 Ⅱ-11> 2003년 상반기 업체별 수출입 해상화물 취급실적 참조)

(2) 년간 해상화물 취급 실적

우리나라 복합운송주선업체의 해상화물 취급 물량은 일반화물의 경우 <표 Ⅱ-12>에서 보듯이 2001년 6,389,472R/T에서 2002년 12,440,110R/T으로 무려 94.7%가 증가하였다.

컨테이너 화물의 경우에도 2001년 1,236,673TEU에서 2002년 1,545,076TEU로 24.9% 증가하였음을 알 수 있다.(<표 Ⅱ-13참조>)

<표 Ⅱ-12> 연도별 일반 해상화물 취급 실적

(단위 : R/T)

년 도	2002	2001	2000	1999
금 액	12,440,110	6,389,472	4,626,153	4,680,894

자료 : 한국복합운송협회 내부자료, 2003. 9.

<표 Ⅱ-13> 연도별 컨테이너 해상화물 취급실적

(단위 : TEU)

년도	2002		2001		2000	
	TEU	R/T	TEU	R/T	TEU	R/T
금액	1,545,076	39,326,638	1,236,673	31,509,731	1,406,235	35,836,572

자료 : 한국복합운송협회 내부자료, 2003. 9.

연도별 해상화물 수수료 수입은 <표 Ⅱ-14>에서 나타나듯이 1999년 이래로 매년 감소 추세에 있다가 2001년 $227,110,821에서 2002년 $268,221,908로 전년 대비 약 18.10% 증가세로 돌아섰다. 이는 컨테이너 취급 물량에서도 나타나듯이 물동량의 증가에 따른 것이라 볼 수 있다.

<표 Ⅱ-14> 연도별 해상화물 수수료 수입

(단위 : US$)

년 도	2002	2001	2000	1999
금 액	268,221,908	227,110,821	236,327,789	258,904,568

자료[33] : 한국복합운송협회 내부자료, 2003. 9.

33) 한국복합운송협회 전체 실적은 실적 제출률이 50%대임을 감안하여야 하며, 전체 물동량 파악이 불가능하며 현재 협회에서 취합한 협회 회원사들 전체의 물동량이라 할 수 없음-한국복합운송협회

5. 부산지역 복합운송주선업체 현황

우리나라의 물류중심을 넘어 동북아시아의 중심항으로 발돋움 하고 있는 국제해상운송의 관문 부산항에는 많은 복합운송주선업체가 수출입 운송의 핵심적인 역할을 하고 있다.

우리나라 전체 건설교통부에 등록된 2000여개의 업체 중 아주 영세한 업체나 항공화물 위주의 포워더를 제외하고는 부산항만을 중심으로 대부분 부산에 지사를 두고 있다. 이 가운데 부산에서 성장해 본사를 부산에 두고 부산시에 등록된 업체는 179개업체[34]이고 이 중에 45개업체 이상이 한국복합운송협회 회원으로 가입되어 있다. 또한 본사를 서울 또는 기타 지역에 두고 부산사무소를 보유하여 서비스 활동을 수행중인 업체는 547개사[35]이다.

<표 Ⅱ-15> 복합운송주선업 지역별 등록현황

(2002. 12. 31기준)

서울	부산	인천	대구	광주	경기도	경상도	전라도	충청도	계
1,598	133	29	16	1	38	9	5	5	1,834

자료 : 한국복합운송협회 내부자료, 2003. 9.

34) 한국복합운송협회 2003. 6월 자료에 의하면 부산 등록업체는 129개사이며 이중 협회 회원사는 40개사로 각 시·도에 위임 이후 건설교통부 및 협회 및 유관기관 별 수치가 조금씩 차이가 나타나고 있다.

35) 한국복합운송협회 내부자료

第 3 章 우리나라 복합운송주선업에 관한 實態分析

第 1 節 分析 方法論

1. 分析의 槪要

우리나라는 복합운송주선업에 대한 개념 및 통일된 법규의 未備로 1999년이래 복합운송주선업에 대한 사실상의 진입규제 조치가 없어 이로 인한 업계의 수적인 亂立이 현안문제로 대두되고 있다.

이에 국제해상운송의 관문인 부산항에서 복합운송의 서비스를 제공하고 있는 복합운송주선업체들을 대상으로 설문을 통한 실태조사를 바탕으로 우리나라 복합운송주선업체의 현황과 이에 따른 문제점을 파악하여 복합운송업체들의 경쟁력 提高를 위한 기업의 합리화 방안 및 업계와 정부의 해결방안을 제시하고자 한다.

복합운송주선업과 관련된 주요 이슈는 進入規制 및 장벽의 미비로 인해 수적으로 급팽창한 복합운송주선업체들의 난립과 이로 인해 초래되는 제반사항과 사회간접자본 및 물류기반 조성의 미비와 국제간의 복합운송 관련 일관서비스를 제공함에 있어 제도와 법규의 미비로 인해 많은 難題를 안고 있다고 할 수 있다. 따라서 이 같은 업계의 실태 및 문제점을 분석하고, 이러한 문제를 해결하기 위한 기업차원, 영업차원, 정책 및 제도적 미비점에 따른 개선사항에 대한 관심도 등에 焦點을 맞추었다.

2. 標本의 構成

본 설문의 대상 기업은 1990여개에 달하는 우리나라 복합운송주선업체 중 본·지사를 막론하고 부산에서 사무소를 보유하고 활동중인 복합운송주선업체로 한정하였다. 현재 사무실 등을 보유하고 부산에서 활동 중인 547개업체에 대한 전수조사를 시행하기에는 시간 및 여러 가지 제반 제약조건으로 인해 無作爲로 110개업체를 대상으로 하였다.

설문의 특성상 각 개별 업체마다 한부씩 설문 실시를 기본으로 하였으며 설문의 내용상 회사의 경영 및 영업에 직접적으로 관여하는 부산의 지점장, 소장 및 부장급이상의 實務者로 하였다.

3. 標本크기 및 수집방법

設問調査를 위해 현재 복합운송주선업체에 登錄된 업체 중 부산에 지점, 사무소 등을 두고 업무를 수행하고 있는 547개업체 중 無作爲로 選定한 110개업체를 설문대상으로 하였다. 설문기간은 2003년 10월 1일부터 2003년 10월 9일까지로 하였으며 설문 회수가 잘 안 되는 점을 감안하여 직접 방문하여 설문내용을 토대로 한 인터뷰 및 가능한 人便으로 전달하여 총 65부의 설문지를 회수하였다.(<표 Ⅲ-1참조>) 설문분석에 있어서는 산술적 통계 방식을 이용하였으며 백분율(%)계산을 하기 위해 소수 둘째자리에서 반올림 처리하였다.

<표 Ⅲ-1> 설문 회수 결과

설문방법	발송부수	회신부수	회수율	비고
직접방문 및 인편전달	110	65	59%	일부는 FAX로 회수

4. 설문지의 構成

설문구성은 標本業體의 Ⅰ.企業要因, Ⅱ. 營業活動과 관련된 내용과 서비스 競爭力 및 Ⅲ. 업계의 當面 법적 규제 및 정책에 해당하는 외부적 요인과 동 업계의 문제점, Ⅵ. 기타사항으로 건의 및 개선사항으로 구성되어 있고 자세한 내용은<표 Ⅲ-2>와 같다.

총 설문지는 6개의 큰 항목으로 구분된다.

첫째, 기업요인으로 기업의 설립연도 및 직원과 자본금규모 등의 일반적 사항과 전문화 및 전산화 비율, 지사여부, 복합운송업무 등이다.

둘째, LCL/FCL 취급비중, 업체의 주요 수입원과 현재 수행중인 서비스의 범위 및 특화서비스, 외국 포워드와의 서비스 능력 비교 등의 영업활동 관련 사항이다.

셋째, 외부적 요인인 통관입법 허용 및 업무추진 지역, 복합일관운송을 행하기 위한 복합운송인의 화물자동차운송주선업 겸업 문제 및 운송관련 업무에 대한 찬반여부 등이다.

넷째, 경쟁력부문으로 해외부문, 기업내부, 서비스 내용부문이다.

다섯째, 업계의 문제점으로 기업문제와 정책 및 규제의 문제이다.

여섯째, 기타 정책지원 및 개선사항 등이다.

<표 Ⅲ-2> 설문지 구성

항 목		세부내용
기업 요인	일반적 사항	설립연도, 협회회원사 여부, 직원 및 자본금 규모, 직원평균 근무기간, 복합운송취급경력, 현근무처, 개별기업의 문제점
	전문화·전산화	자격증 보유현황, 전산화 비율
	지사 여부	국내지사 설립현황, 장래 해외지사 설립 예정국가, 해외합작법인 설립시 국내기업과의 연계의향, 해외지역별 취급물량
	복합운송 업무	겸업중인 복합운송 관련업무, 장래 복합운송업무
영업상황		LCL·FCL취급 비중, 주요수입원, 서비스의 범위, 특화 서비스, 외국 포워드와의 서비스 능력 비교
외부적 요인		통관 입법, 통관 허용시 업무추진지역, 복합운송주선인의 화물자동차운송주선업 겸업문제 항만↔ODCY/ICD간의 운송사업자 참여여부
경쟁력	해외 부문	해외Door to Door 서비스, 해외 영업망,
	기업내부 부문	운임, 리베이트, 외상거래, 손해에 대한 배상약속,
	서비스 내용부문	선박의 수배·알선, 안전수송·적기도착, 거래알선, 운송루트의 다양성, 혼재능력, 보관, 포장, LCL·FCL내륙운송, 중량·활척화물운송, 냉동화물운송, Consulting, 제3자물류
업계의 문제점	기업문제	업체수의 난립, 과당경쟁, 영세성, 전문성결여, 정보화 미흡, 수입의 불확실성, 직원 이동 문제, 책임보험 부보율, 운임덤핑, 악성미수금
	정책 및 규제의 문제	복합일관운송체제 및 연계성 미흡, 사회간접자본 및 물류기반 조성 미비, 복합운송주선업 수행에 필요한 통일된 국내법규의 부재, 전문인 양성학교 및 교육의 부재, 통관업의 제한성,
기타, 정책지원·개선점		협회, 유관기관, 정부당국 등에 대한 지원이나 개선사항

第 2 節 우리나라 복합운송주선업의 實態分析 結果

1. 企業經營 관련 實態分析

가. 설립연도 및 협회 회원수

현재 부산에서 복합운송업무를 수행하고 있는 업체는 1999년이후 설립된 회사[36]가 설문 회수된 65개사 중 16개회사(24.6%)로 복합운송주선업체의 관리가 시·도에 위임된 이후의 업체 설립이 늘고 있음을 보여준다.
전체 설문 응답자 중 1980년이전에 설립된 회사는 6개업체이다. 특이하게도 1999년이후 설립된 16개업체 모두 한국복합운송협회에 등록된 회사이며 이중 7개사가 부산에 본사를 두고 있다. 우리나라 복합운송협회 회원수가 2003년 6월 기준으로 891개업체(약 46%)인 것에 비해 부산에서 활동중인 업체의 경우 91%가 협회 회원사로 이는 본사를 서울로 하고 부산에 지점, 또는 사무소의 형태를 갖추고 서비스를 할 정도의 일정규모를 갖춘 업체들이기 때문으로 분석된다.(<표 Ⅲ-3>참조)

<표 Ⅲ-3> 복합운송주선업의 설립 연도 및 협회 회원수

(단위 : %)

설립년도	1999년 이전		1999년 이후		계
	75.4		24.6		100.0
협회회원	협회회원사	비회원사	협회회원사	비회원사	
	87.8.	12.8	100	0	

36) 1999년도 5개 업체, 2000년도 3개업체, 2001년도 4개업체, 2002년도 3개업체 2003년도 1개업체로 모두 16개업체이다.

나. 자본금과 직원규모

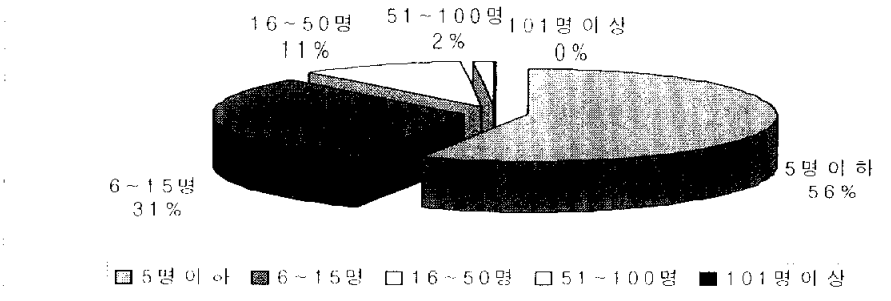
자본금은 건설교통부의 법정 자본금 수준을 유지하고 있으며, 자본금의 규모는 5억원미만 26개업체(40%), 5~10억원미만 26개업체(40%)로 10억원미만이 전체의 80%를 차지하며 50억원이상 업체는 2곳이다(<표 Ⅲ 4>참조). 이 가운데 1999년 이후에 설립된 회사의 자본금 규모는 3~5억원미만 14개업체, 5~10억미만이 2개업체로 16개업체 모두 자본금 10억미만으로 新生業體의 영세성을 보여주고 있다. 직원규모는 5명이하 37개업체(56.9%), 6~15명이 20개업체(30.8%), 16~50명이 7개업체이며, 51~100명이상의 업체는 단 1곳 뿐으로 16명 이하가 88%이다.(<그림 Ⅲ-1>참조) 자본금규모 및 직원규모의 영세성 등을 알 수 있다.

<표 Ⅲ 4> 복합운송주선업체의 資本金 規模

(단위 : %)

3~5억원	5~10억원	11~30억원	31~50억원	50억원이상	계
40	40	15.4	1.5	3.1	100.0

<그림 Ⅲ 1> 직원 규모



다. 직원들의 평균 근무경력과 복합운송 취급경력

신생기업이 많다보니 직원들의 평균 근무경력은 3년이하 19개업체(29.2%), 5년이하 34개업체(52.3%)로 5년이하의 근무자가 전체의 81.5%를 차지하고 있다. 10년 이상 근무경력은 단 2곳으로 경험과 know-how를 갖춘 직원의 부족을 나타낸다고 할 수 있다. (<표 Ⅲ-5참조>)

복합운송업무 취급경력은 <표 Ⅲ-6>과 같이 1년미만 2개업체(3.0%), 3년미만 10개업체(15.4%), 5년미만 12개업체(18.5%)로 5년미만의 신생기업이 24개업체(36.9%)이며, 20년이상 취급경력을 가진 업체는 4곳(6.2%)이다.

<표 Ⅲ-5> 평균 근무경력

(단위 : %)

1년 이하	2~3년	3~5년	5~10년	10년 이상	계
0	29.2	52.3	15.4	3.1	100.0

<표 Ⅲ-6> 복합운송업무 취급경력

(단위 : %)

1년 미만	1~3년미만	3~5년미만	5~10년미만	10~20년미만	20년 이상	계
3.0	15.4	18.5	27.7	29.2	6.2	100.0

라. 물류관련 자격증 보유율(복수 선택)

무역영어 26개사(40%), 關稅士 12개사(18.5%), 保稅士 11개사(16.9%) 물류관리사 10개사(15.4%), 국제무역사 7개사(10.8%)이다.(<표 Ⅲ-7>참조)

국제물류 서비스에 있어 영어는 수반되는 필수 조건이라고 할 수 있음으로 무역영어에 대한 자격증 보유율이 높으며, 통관업의 허용에 대한 통관취급법인의 관세사 채용 및 보세창고의 보세사 채용 등으로 업무범위의 확대를 보여준다고 할 수 있다.

복합운송업체는 일반적인 기업과는 달리 국제간의 비즈니스인 만큼 전문적인 지식을 갖춘 우수하고 뛰어난 인재가 필요하다. 그러나 우리 업계는 전통적으로 인맥과 학연, 지연, 혈연 등에 연루된 영업관행과 업계의 영세성 및 직장간의 잦은 이동으로 인한 전문인력이 부족한 상태이며 영세성 및 난립으로 인해 직원들에 대한 교육은 생각할 수 없을 정도임으로 본 설문에서는 자격증을 보유한 전문인의 채용에 초점을 맞추었다. 자격증을 보유한 직원들을 채용하여 이론과 업무활동에서 배우는 Know-how의 정립으로 전문성을 보전하기 위해 노력해야 한다. 그러나 물류관련자격증 보유자에 대한 설문 응답에서 나타나듯이 관련 자격증을 보유한 직원들에 대한 채용률 또한 높지 않다.

<표 Ⅲ-7> 물류관련 자격증 보유현황

(단위 : %)

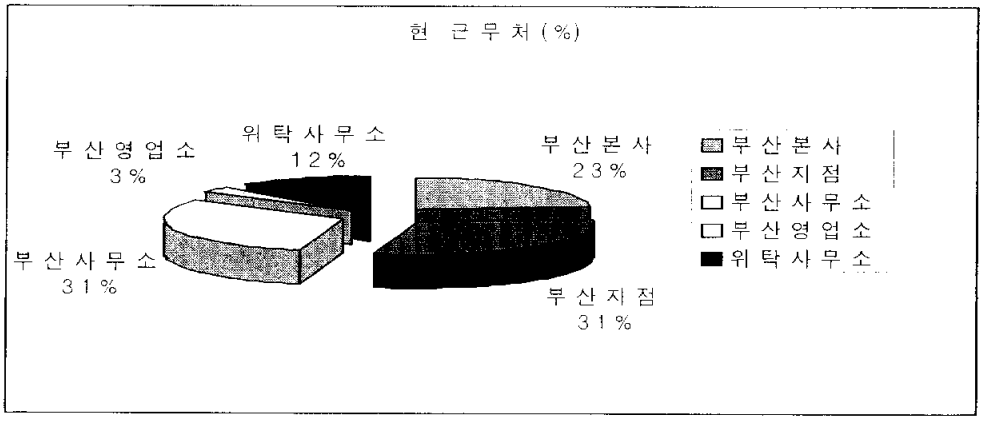
관세사	보세사	검수사	물류관리사	국제무역사	사이버무역사	무역영어	기타
18.5	16.9	3.1	15.4	10.8	3.1	40.0	32.3

마. 현 근무처 및 국내지사 설립 현황

현재 업무중인 근무처는 부산본사 15개업체(23%), 부산지점 20개업체(30.8%), 부산사무소 및 영업소가 22개업체(33.9%), 위탁사무소 8개업체(12.3%)로 부산본사 23%를 제외한 77%의 기업이 본사를 서울 등에 두고

영업활동을 하고 있음을 알 수 있다. 또한 12.3%의 위탁사무소는 부산사무소를 보유하기 어려운 영세 복합운송업체들이 서비스 제고의 일환으로 네트워크형의 연계서비스를 제공하고 있음을 알 수 있다.

<그림 Ⅲ-2> 현 근무처



국내지사 설립 현황은 <표 Ⅲ-8>과 같이 부산항 61.5%(40개업체), 인천 21.5%(14개업체)로 항만 또는 공항 중심의 지역에 편중되어 있음을 알 수 있다. 기타 21.5%(14곳) 중에는 1개업체가 제주도에 지사를 운영하고 있다. 이는 <표 Ⅱ-9>의 부산항 컨테이너 처리 실적에서 알 수 있듯이 부산항에서 처리하는 물동량이 많기 때문이다. 인천의 경우, 최근 중국/인천항의 물량 증가 및 국제공항인 인천공항이 있기 때문이며 서울의 12.3%는 부산에 본사를 둔 업체의 서울 지사 수이다.(복수 선택)

<표 Ⅲ 8> 지사 설립 현황

(단위 : %)

서울	부산	인천	광양	마산	포항	광주	기타
12.3	61.5	21.5	4.6	3.1	0.0	4.6	21.5

바. 현재 및 장래 출자 또는 겸업중인 복합운송의 종류(복수 선택)

1999년 이전 설립된 업체는 육상운송업, 항공사대리점, 외국선박대리점, 국적선사, CY, 창고, 무역업, 통관업 순으로 이는 70년대 복합운송 주선업무의 시작을 선박 대리점, 육상운송사, CY 등에서 수행하였으며, 항공사대리점의 경우 해상화물운송주선업과 항공화물운송주선업이 통합되기 이전의 항공화물운송주선업체가 복합운송주선업으로 계속 영업을 영위하고 있기 때문이다.

1999년 이후 설립된 회사는 하역업, 제3자물류, 무역업, 통관업을 겸업하고 있는 업체수가 많음을 볼 수 있다. 이는 기존의 해운·항공·육상 업무뿐만 아니라 복합일관운송 서비스를 위한 업무의 범위가 확대되고 다양화되어 가고 있음을 알 수 있다. 통관업을 겸업중인 업체도 9개 업체나 되어 통관업 허용에 관한 복합운송주선업계의 숙원사업이 해결되어야 한다. 또한 전체 응답자 중 포장업에 대하여는 겸업 의사가 있는 업체는 없는 걸로 나타났다. 이는 우리나라의 물류표준화의 정립이 안된 관계로 포장단위에 대한 표준화 미비가 원인이라고 할 수 있다.

<표 Ⅲ-9> 현재 출자 또는 겸업중인 복합운송 종류

(단위 : %)

	국적선사	외국선박대리점	항공사대리점	육상운송	CY	포장
99년이전	7.7	12.3	18.5	20.0	7.7	0.0
99년이후	0.0	1.5	3.1	1.5	0.0	0.0
	하역업	창고업	무역업	통관업	제3자물류	기타
99년이전	4.6	12.3	21.5	1.5	12.3	15.4
99년이후	3.1	1.5	1.5	13.8	4.6	6.2

장래 추진중인 복합운송 관련 업종에 대해서는 창고업(23개업체), 통관업(20개업체), 무역업(10개업체), 육상운송(9개업체), 외국선박대리점과 항공사 대리점(각 8개업체), 제3자물류(8개업체)의 순으로 나타났다. (<표Ⅲ-10>참조)

1순위로 창고업을 원하고 있으나 창고업을 경영하기 위해서는 일정평수 이상의 토지와 거대 자본을 필요로 하므로 이에 대한 金融的·財政的 지원이 필요하고, 통관업의 허용 등에 따른 정부의 관계 법 등이 개선되어져 한다. 또한 물류전문 회사로의 전환을 위한 제3자물류 서비스를 제공하고자 하는 복합운송주선업체들의 전환 노력을 알 수 있다.(복수선택)

<표 Ⅲ-10> 장래 추진중인 복합운송 관련 업종

(단위 : %)

국적선사	외국선박대리점	항공사대리점	육상운송업	CY업	포장업
4.6	12.3	12.3	13.8	3.1	0.0
하역업	창고업	무역업	통관업	제3자 물류	기타
3.1	35.4	15.4	30.8	12.3	13.8

사. 해외지사 설립 예정지(복수선택) 및 해외지사 설립시 국내업체 연계

해외지사 설립 예정지로는 중국 49개업체, 동남아 12개업체, 북미 11개업체, 유럽 8개업체, 일본 5개업체로 전통적으로 미국, 동남아 위주의 업무에서 WTO가입 후 물동량 증가와 지리적 인접의 이점에 따라 중국지역에 75.4%(49개업체)가 해외지사를 설립하고 싶어한다.(복수 선택)

그러나 중국의 경우 NVOCC규정을 제정하여 중국에서 복합운송업을 수행하기 위해서는 무역경제합작부로부터 포워더 면허와 교통부로부터

NVOCC면허를 취득[37]해야 하며, 아직 검증되지 않고 인프라와 법적정비가 미비한 중국시장을 지금보다는 완전한 개방이 이루어진 이후에 진출하는 것이 더 좋을 것이며 관시(慣習)에 치중하고 있으므로 홍콩진출을 통해 교두보를 마련하는 것이 더 좋을 것이라는 지적이 있기도 하다.[38]

<표 Ⅲ-11> 해외지사 설립 豫定國

(단위 : %)

중국남부	중국북부	동남아	북미	유럽	기타	일본	중남미	홍콩	중동
40.0	35.4	18.5	16.9	12.3	10.8	7.7	7.7	6.2	3.1

우리나라 복합운송주선업체의 해외지사 설립 시 국내포워딩 업체와의 연계에 있어서는 <표 Ⅲ-12>과 같이 연계 의향이 확실히 있다 10.8%, 있다 38.5%로 49.3%가 국내업체와 연계 의향을 나타내고, 23.0%가 먼저 진출한 후 연계 의향을 밝혀 연계에 대한 안전성 위주의 경향을 보이며 27.7%가 연계 의사가 없는 걸로 업체간 불신과 폐쇄적인 우리 업계의 성향을 보여준다 할 수 있다.

<표 Ⅲ-12> 국내포워딩 업체와의 연계

(단위 : %)

확실히 있다	있다	그업체가 먼저 진출 후 할 수 있다	확실히 없다	기타	계
10.8	38.5	23.0	20.0	7.7	100.0

37) 총 998개사가 NVOCC로 등록하였으며 국내에선 순양해운이 유일하다.
www.cargonews.co.kr, 2003.7.9

38) www.cargonews.co.kr, 2003.7.9.

아. 전산화 비율

28개업체(43.1%)가 81%이상의 전산 시스템을 갖추고 있는 것으로 나타났다. 기존 연구의 내용으로는 전산화 비율이 저조하였으나 부산에서 활동중인 업체의 전산화비율은 상당한 수준에 이르렀다고 보여진다. 이는 수출입화물에 대한 對 세관 업무에 있어서의 EDI시스템의 설치·사용과 함께 퍼스널 컴퓨터의 범용으로 인터넷을 통한 정보의 활용도가 높기 때문인 것이다. 그러나 아직도 본지사간, 해외본지사간, 복합운송업체간, 복합운송주선업체와 화주간, 복합운송주선업체와 복합운송관련 타업종간의 전산화를 통한 화물추적서비스 등의 제공은 미비한 실정으로 이의 보완이 우리나라 복합운송주선업체의 선진 외국 포워더와의 경쟁력에서 살아남는 길이기도 한다.

<표 Ⅲ-13> 전산화 비율

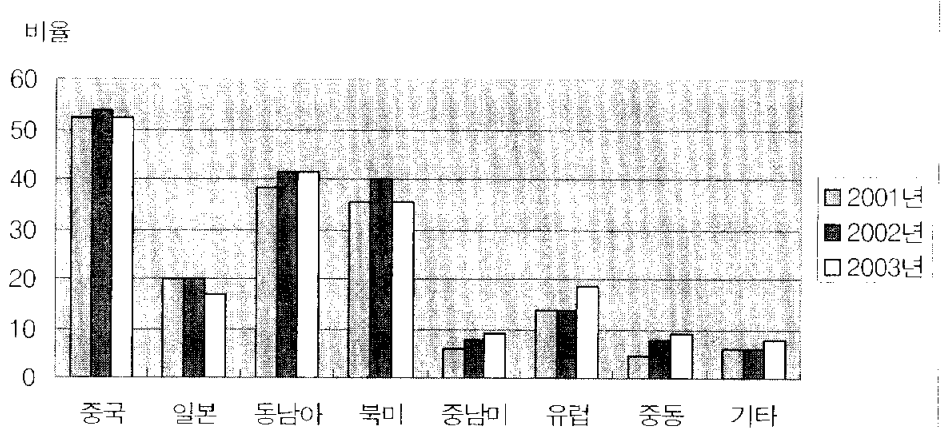
(단위 : %)

0~20%	21%~40%	41%~60%	61%~80%	81%~100%	계
1.5	6.1	13.9	35.4	43.1	100.0

자. 우리나라 복합운송주선업체가 취급하는 지역별 물동량

우리나라 복합운송주선업체의 지역별 취급 물동량은 최근 2001~2003년까지 연도별로 중국, 동남아, 북미, 유럽, 일본, 중남미와 중동, 기타 순으로 전통적으로 중국, 동남아, 북미에 집중되어 있어 있음을 알 수 있다. (그림 Ⅲ-3> 지역별 물동량 참조>) 이는 <표 Ⅲ-14> 지역별 해상 컨테이너화물 취급 화물처리 실적에서도 확인 할 수 있다. 영업활동상 지역별 특화서비스의 일환으로 서비스 지역의 다변화가 요구된다 할 수 있다.

<그림 Ⅲ-3> 지역별 물동량



<표 Ⅲ-14> 지역별 해상 컨테이너화물 취급 실적

		2002		2001		증감율(%)
		TEU	R/T	TEU	R/T	
아시아	일 본	155,393	3,988,739	136,031	3,503,339	14.2
	중 국	311,651	7,357,238	228,981	5,765,215	36.1
	동남아	318,456	8,167,396	275,099	6,968,446	15.8
	중 동	52,747	1,376,040	35,607	885,406	48.1
	소 계	838,247	20,889,43	675,718	17,122,406	24.1
북미	미 국	270,395	7,780,717	262,809	6,788,797	2.9
	캐/맥	85,189	1,351,762	37,767	1,036,839	125.6
	소 계	355,584	9,132,479	300,576	7,825,636	18.3
구 주		255,560	6,822,534	187,876	4,670,151	36.0
중남미		36,113	1,171,782	32,556	864,039	10.9
대양주		45,456	970,310	28,789	738,447	57.9
아프리카		14,116	340,120	11,158	289,052	26.5
합 계		1,545,076	39,326,638	1,236,673	31,509,731	24.9

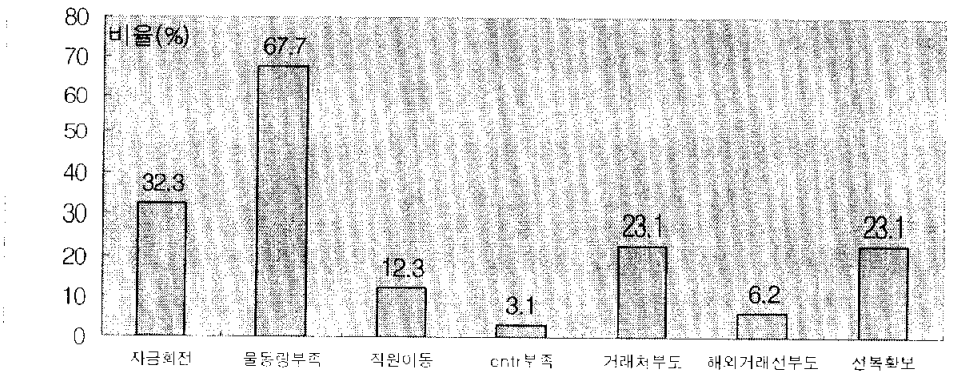
자료 : 한국복합운송협회, 2003. 7.

차. 현재 개별 업체의 당면 문제점(2가지 선택)

개별 업체의 현재 당면 문제점은 물량부족 40개업체(61.5%), 자금회전 21개업체(32.3%), 거래처 부도와 선복확보가 각각 15개업체(23.0%), 직원이동 8개업체(12.3%)로 나타났다.

물량부족의 원인으로는 업체의 난립으로 인한 과당경쟁, 일부 대기업의 자체 물류 및 포워딩 계열사를 통한 운송물량의 거의 독점 취급, 우리나라 선박회사의 對 화주에 대한 직접 영업활동에 따른 집화경쟁 등으로 인한 복합운송주선업체수 대비 물량 부족 때문이라 할 수 있다. 그리고 이러한 업체수 대비 물량부족으로 인해 과당경쟁을 유발하여 운임덤핑, 외상거래와 외상거래처의 부도로 인한 자금회전의 곤란 및 신생업체로의 기존직원 스카우트 등이 발생한다고 할 수 있다. 직접 영업망을 갖추지 못하고 영업망이 국내 시장으로 한정됨에 따라 국내 국제복합운송업체들간의 집화경쟁이 치열해지고 시장질서가 문란해지며 세살 깍아먹기식 경쟁이 성행하고 있는 것이다.

<그림 Ⅲ-4> 개별 업체의 문제점



2. 營業活動 관련 實態分析

가. LCL : FCL 물동량 취급 비중 및 년간 컨테이너 취급 물동량

LCL : FCL 물동량 취급 비중은 <표 Ⅲ-15>와 같이 50:50을 기준으로 LCL화물 비중이 49.3%, FCL화물 비중이 33.8%로 FCL 작업 비중 또한 적지 않음을 알 수 있다. 이중 1개업체는 전량 FCL작업만을 수행하고 있어 명실공히 국제간 Door to Door의 국제복합운송 업무까지도 수행함을 알 수 있다.

<표 Ⅲ-15> LCL:FCL 물동량 취급비중

(단위 : %)

LCL:FCL	10:90	20:80	30:70	40:60	50:50	60:40	70:30	80:20	90:10	0:100	계
비 율	10.8	15.4	10.8	12.3	16.9	12.3	13.8	3.1	3.1	1.5	100.0

년간 취급 물동량에서는 2002년을 제외한 업체의 과반수 이상이 1000TEU이하, 90%이상의 업체가 5,000TEU이하의 컨테이너 물량을 취급하고 있으며 5만TEU이상을 취급하는 업체수[39]는 미미하다.

복합운송주선업체 본연의 업무라 할 수 있는 혼재업무는 LCL화물의 선적을 용이하게 하고 LCL 운임과 BOX 운임 차액에서 발생하는 비용의 절감과 화물의 단위화를 통한 취급의 용이 등이 장점이라고 할 수 있고 이 차액은 복합운송주선업체의 주요 수입원이 된다.

39) 1978년에 설립되어 영업활동을 수행중인 1개업체.

<표 Ⅲ-16> 년간 취급 물동량

(단위 : TEU, %)

년도	1000 이하	2000 이하	5000 이하	1만 이하	2만 이하	5만 이하	6만 이하	7만 이하	계
00	50.0	17.5	20.0	7.5	2.5	0.0	2.5	0.0	100.0
01	57.5	15.2	22.3	0.0	2.5	0.0	0.0	2.5	100.0
02	46.0	24.5	24.5	0.0	2.5	0.0	2.5	0.0	100.0
03	55.0	17.5	20.0	2.5	2.5	2.5	0.0	0.0	100.0

나. 업계의 주요 수입원

복합운송업계의 주요 수입원은 운임차액(41.8%), H/C(21.5%), 육상운송대행료(10.2%), 혼재수수료(9.9%), 집화수수료, 통관대행료, 포장/창고수입 등으로 나타났다. 이는 선사에 지불하는 운임과 화주에게 청구하는 운임의 차액이 주요 수입원임을 알 수 있으며 H/C는 화주에게 HB/L 건당 청구하는 수익으로 혼재화물을 많이 취급할수록 즉, HB/L의 건수가 많을수록 수익이 증대함을 알 수 있다. 화주에게 제공 가능한 제반서비스에 대한 수수료의 공식화로 수입원의 확보와 제공 가능한 서비스 범위를 확대를 통한 수입의 다양화가 필요하다고 보여진다.

<표 Ⅲ-17> 주요 수입원

(단위 : %)

집화수수료	혼재수수료	포장/창고	육상운송대행료	운임차액	통관대행료	H/C	계
6.6	9.9	2.3	10.2	41.8	7.7	21.5	100.0

라. 서비스 범위 및 특화서비스(복수선택)

서비스 범위는 기존의 해상운송, 항공운송, 육상운송이 각각 78.5%(51개사), 66.2%(43개사), 76.9%(50개사)로 전형적인 육·해·공의 운송이 과반수 이상을 차지했다. 제공하는 부가서비스로는 통관업무 46.28%(30개사), 벌크화물 35.4%(23개사), 이사화물 32.3%(21개사), 창고 29.2% (19개사), 제3자물류 24.6%(16개사) 등 미약하나마 서비스의 범위를 넓혀가고 있음을 알 수 있다. (<표 Ⅲ-18>참조)

<표 Ⅲ-18> 서비스의 범위

(단위 : %)

해상운송	항공운송	육상운송	연안운송	벌크화물	이사화물
78.5	66.2	76.9	6.2	35.4	32.3
포장	창고	하역	통관	제3자물류	
12.3	29.2	18.5	46.2	24.6	

업체의 수익을 창출하기 위한 특화서비스(복수선택)는 해상운송 24개업체(36.9%), 항공운송 22개업체(33.8%), 수출입혼재 17개업체(각각 26.2%), 육상운송과 환적화물 16개업체(각각 24.6%), 통관 13개업체(20.0%), 벌크화물 12개업체(18.5%), 보세운송 9개업체(13.8%), 보세창고와 제3자물류 6개업체(각각 9.2%), 이사화물(6.2%), 연안운송(3.0%), 기타(1.5%)로 국제운송 외에 부가되는 서비스의 創出이 시급한 것으로 보여지며 환적화물[40] (24.6%)과 벌크화물(18.5%)등의 특화서비스의 약진이 두드러 진다.

40) 2002년 우리나라 포워더의 환적화물 처리 물량은 해운·항공을 합하여 H.B/L기준으로 43만7683톤에 38만2131건을 처리하였다. 2003.5.9, cargo news.

마. 외국 포워더와 서비스 능력 비교

1996년 외국 포워더의 국내 진출 자유화 이후로 세계적 네트워크와 물류망, 자금력을 갖춘 외국 포워더와의 국내시장 잠식이 가속화되고 있는 시점에서 외국 포워더와의 서비스 능력 비교에 있어서 전체 65개 업체 중 21개업체(32.3%)가 외국포워더에 비해 서비스 능력이 떨어진다고 생각하며, 25개업체(38.5%)보통, 능력이 떨어지지 않는다 19개업체(29.2%)로 부산에서 영업 활동중인 업체의 70.8%가 외국의 거대자금과 물류네트워크 및 전산망을 갖춘 외국 포워더에 대해 경계심을 가지고 있는 것을 알수 있으며 29.2%의 업체들은 서비스 능력면에서는 나름대로의 자부심을 가지고 서비스에 임하고 있는 것으로 보여진다.

<표 Ⅲ-19> 외국 포워드와의 서비스 능력 비교

(단위 : %)

매우 그렇다	그렇다	보통이다	그렇지 않다	매우 그렇지 않다	계
4.6	27.7	38.5	24.6	4.6	100.0

바. 경쟁력 부문(복수 선택)

화주에게 제공 가능한 서비스 중 경쟁사와 비교한 경쟁력 우위부문에 있어서는 리커트 척도 5(매우 경쟁력이 있다)에 전체 21개 문항을 선택한 업체는 6개업체(9.0%), 리커트 척도 4(경쟁력이 있다)에 9개업체(13.8%)로 22.8%(15개업체)가 타사 대비 경쟁력 부분에서 우위로 활동하고 있으며, 평균적으로 보면 타사 대비 경쟁력은 보통을 조금 넘는 정도이다.

저렴한 운임, 리베이트, 포장기능 수행, 냉동화물 수송서비스 등에 있어

서는 평균을 밑돌고 있어 경쟁력이 떨어짐을 알 수 있다. 이렇게 경쟁력이 떨어지는 부문에 대한 특화서비스로 경쟁력을 강화시켜야 할 것이며 리베이트 부분에 있어서는 평균 이하로 우리나라 복합운송주선업체의 리베이트 관행이 개선되어 지고 있음을 보여주는 좋은 예라고 할 수 있다. (<표 Ⅲ-20>참조)

<표 Ⅲ-20> 타사 대비 경쟁력부문

내 용			평 균
해외 부문	해외 영업망		3.5
	해외 Door to Door서비스		3.7
기업내부 부문	가격 부문	저렴한 운임	2.1
		리베이트	2.6
		외상거래	3.0
	화물손해에 대한 배상약속		3.5
서비스 부분	선박 또는 항공기의 신속한 수배,알선		3.5
	화물의 안전 수송, 적기 도착		3.9
	수출입 거래 알선		3.5
	운송서비스 루트의 다양성		3.6
	혼재(consolidation) 능력		3.4
	운송 부문	LCL화물 내륙운송	3.2
		FCL화물 내륙운송	3.3
		중량·활척화물 운송	3.1
		냉동화물 운송	2.6
	창고(보관)기능 수행		3.6
	포장기능 수행		2.7
	통관업무 수행		3.6
	운송화물 추적(tracking) 서비스능력		3.7
	물류 consulting 서비스		2.9
	제3자 물류서비스		3.3

3. 外部事項 관련 實態分析

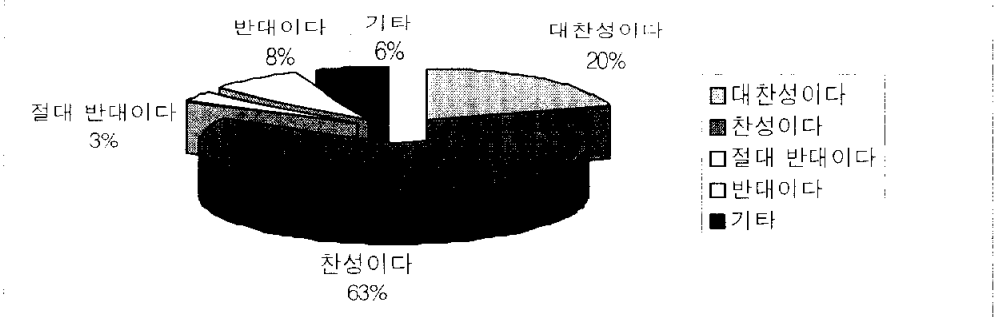
외부요인으로는 기업외부의 정책 및 제도로 인해 발생하는 요소로서 복

합운송주선인은 육·해상의 복합 수송수단 선택 및 보관, 통관 등 일관수송의 전문화를 통해 수출입 업무에서 많은 비중을 차지하고 있는 운송비의 절감 등이 화주에 대한 경쟁력의 창출요인이 된다. 그러나 우리나라는 복합운송과 관련된 상이한 규제 법규 및 제도적인 뒷받침이 없어 복합운송연계 서비스에 많은 문제와 물류비의 증가 및 通關·保稅運送 후 화주에게 화물이 인도되는 시점이 늦어져 비용의 증가와 함께 인도 지연에 따른 경쟁력이 약화되고 있는 실정이다.

가. 통관업 허용여부와 장래 통관업무 추진지역

우리나라 복합운송주선업체들의 통관업 허용여부에 대해서는 <그림 Ⅲ 5>과 같이 찬성 83.1%, 반대 10.7%, 기타 6.2%로 통관업허용을 찬성하고 있다. 반면 반대(10.7%)의 경우 예전의 관례에 따르면 화주들의 복합운송업체에 대하여 수입대비 통관에 따른 과도한 책임문제의 전가 및 업무량의 폭주 등의 이유로 반대하고 있다.

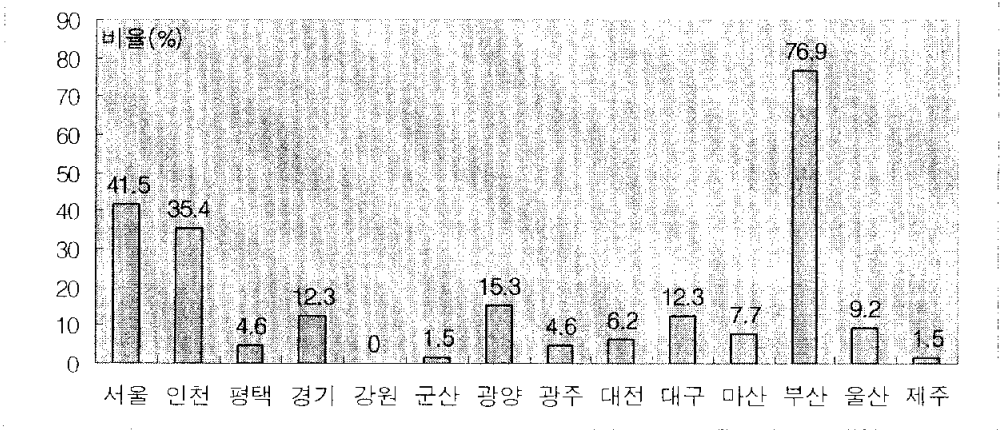
<그림 Ⅲ-5> 통관업 허용 찬반 여부(단위 : %)



장래 통관업 허용으로 인한 통관 업무 추진 지역(복수 선택)은 <그림 Ⅲ 6>와 같이 부산 50개업체(76.9%), 인천 29개업체(44.6%), 서울 27개업체(41.5%)로 통관업무를 각 지역에서 추진하겠다고 하였다.

이는 우리나라 컨테이너 수출입 물량의 90%이상을 취급하는 부산, 국제공항이 있는 인천 그리고 업계의 대부분이 본사를 서울에 두고 있기 때문에 사무실 보유 및 물동량 등 기존 인프라가 구축되어 있기 때문으로 보여진다.

<그림 Ⅲ-6> 장래 통관업무 추진지역



나. 복합운송주선인의 화물자동차운송주선업 겸업

복합운송주선업 등록으로 화물자동차운송주선업의 겸업여부에 대해 찬성 58.5%(38개업체), 보통 35.4%(23개업체), 반대 6.1%(4개업체)로 과반수 이상이 겸업에 대하여 찬성하는 것으로 나타났다. 복합운송인의 화물자동차운송주선업 겸업으로 복합운송업체들이 자체 차량을 보유하지 않고도 소위

해상, 항공, 육송의 일관서비스를 실시 할 수 있으며 시간, 비용면에서도 경제적이라고 할 수 있다.

<표 Ⅲ-21> 화물자동차운송주선업 겸업 찬반 여부

(단위 : %)

매우 찬성	찬성	보통	찬성하지 않는다	전혀 찬성하지 않는다	합계
12.3	46.2	35.4	4.6	1.5	100.0

다. 항만사업법에 의한 항만↔ODCD/ICD간의 일반화물운송사업자의 참여

항만사업법에 의한 항만↔ODCD/ICD간의 운송에 따른 화물자동차운송사업법상의 일반화물 운송사업자의 참여 여부에 있어서는 35개업체(54%)가 바람직하다, 보통 24개업체(36.9%), 바람직하지 않다 6개업체(9.2%)순으로 업체의 과반수 이상이 바람직하다고 생각하는 것으로 나타났다. 항만/ODCY간 운송의 일반운송사업자 참여 효과로는 부두내의 원활한 반출입으로 적체율을 줄이고 현재 시행되고 있는 부두직통관, 차상반출 등의 제도에 있어 효율적이며 FCL 및 LCL혼재 컨테이너의 보세구역으로의 반입을 조속히 할 수 있다.

<표 Ⅲ-22> 항만↔ODCY/ICD간의 운송 여부

(단위 : %)

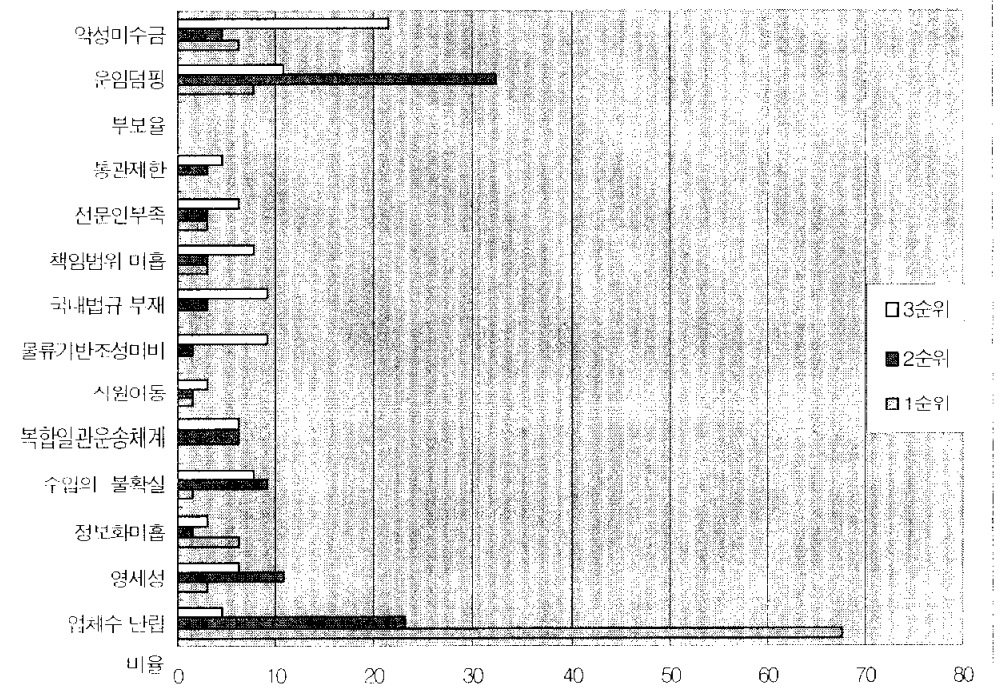
매우 바람직	바람직	보통	바람직하지 않다	전혀 바람직하지 않다	합계
15.4	38.5	36.9	7.7	1.5	100.0

나. 업계의 문제점(복수 선택)

우리나라 복합운송주선업의 가장 큰 문제점은 進入規制의 미비로 수적으로 급팽창한 복합운송주선업체들의 난립이다. 이로 인한 과당경쟁, 운임덤핑, 악성미수금, 전산화 및 정보화 미흡, 영세성, 국내 법규의 부재, 통관의 제한성, 전문성 부족과 전문인 양성을 위한 학원 및 교육기관의 부재, 수입의 불확실성, 책임범위에 대한 명확한 구분 미흡, 업계간 직원이동 문제, 물류기반 조성 및 복합일관운송체계 미비 등의 만성적인 문제점을 안고 있다.

업체들이 1순위로 지적한 문제점은 다음과 같다.(<그림 Ⅲ 7>참조)

<그림 Ⅲ-7> 복합운송업계의 문제점



(1) 업계수의 亂立과 과당경쟁

전체 65개업체 중 44개업체(67.7%)가 복합운송주선업체의 문제점으로 업체수의 난립으로 인한 과당경쟁을 제 1 문제로 들고 있다.

이처럼 업체수가 난립하는 이유는

첫째, 업계 진입장벽이 없음을 들 수 있다. 1999. 1. 1일부터 화물배상책임보험에 가입한 경우 보증보험 가입 의무 면제, 등록업무를 99년 2월 3일부로 시·도에 위임함으로서 진입장벽은 사실상 없다고 보아야 할 것이다.

둘째, 기존 회사의 직원에 대한 인센티브제 미실시 및 직원의 회사에 대한 윤리의식 부재 문제를 들 수 있다. 기존의 회사들은 직원들에 대한 적절한 보상, 사기 진작 및 자기개발에 대한 지원이 전무후무한 상태에서 특히, 영업직원들의 경우 자기가 벌어들이는 수익에 대한 보상이 적절치 않다고 느끼어 현재의 영업물량을 가지고 회사를 설립하는 경우가 많기 때문이다.

셋째, 학연·지연 등 연고 및 인맥위주의 비즈니스 문제로 영업질서를 무너뜨리고 있는 실정이다.

(2) 운임덤핑

5개업체(7.7%)로 물동량 대비 업체수가 많다 보니 자연 업체간 경쟁으로 인한 운임덤핑이 자행되고 있다. 오랜 영업관계를 유지하고 있는 상대방 거래처에 더 낮은 조건을 제시함으로서 새로운 거래선을 확보하지도 못하면서 기존거래처의 운임은 낮아지고 좋지 않은 인식을 주는 결과를 초래하게 되는 것이다.

(3) 악성미수금

4개업체(6.2%)로 과당경쟁으로 인한 외상거래로 미수금이 누적되어 영세한 소규모 업체뿐만 아니라 건실한 중·대규모의 업체에까지 문제가 되고

있다.

거래유지를 위해 외상으로 B/L 및 D/O를 발급해주고 對 선사에는 현금으로 결재해야 하는 영업관행으로 인해 업체의 자금난을 가중시키게 되고 거래처의 어음 부도시에는 복합운송주선업체의 존립 문제에까지 영향을 미치게 된다.

(4) 전산화·정보화 문제

4개업체(6.2%)로 <표 Ⅲ-13>에서 보았듯이 퍼스널 컴퓨터의 폭넓은 보급과 인터넷의 활용으로 28개업체(43.1%)가 81%이상의 전산화 시스템을 갖추고 있다. 그러나 아직은 해외파트너간, 업체와 화주간, 동종업체간의 전산업무수행 및 화물추적정보서비스 등 전산화에 의한 정보화가 미흡하다.

(5) 영세성에 의한 사고 발생 시 문제처리 능력 부재 및 전문성 결여, 복합운송주선인의 책임범위에 대한 구분미흡, 전문인 양성을 위한 학원·학교 및 교육의 부재문제에 대해 각 각 2개업체(3.1%)로 나타났다.

업계의 난립으로 인해 법정자본금 규모의 영세한 복합운송주선업체를 양성하고 있고 배상사고 등 문제 발생 시 해결능력이 부족하다. 복합운송은 전문적인 물류지식 뿐 아니라 무역, 마케팅 그리고 관리 회계의 지식을 갖춘 인력이 필요하다. 운송 중 일어나는 문제 해결과 해외 업체와의 유기적 협조 및 해외 네트워크의 활성화를 위해서는 세계 공통어인 영어가 필수적이고, 국제 비즈니스맨에 걸맞는 세련된 감각을 갖추어야 하는데 그러하지 못하다. 국내 국제복합운송 업체에 종사하는 인력 중 이런 요건을 갖춘 인재를 찾아보기 어려운 실정이다. 때문에 일관복합운송, 운송책임, 보험, 마케팅 등에서 사업의 위축과 손실을 가져오게 하고, 문제발생 시 대처능력

이 부족하여 국제복합운송업체의 영역 범위도 화물 집화에 치중하는 현상을 초래하고 있는 것이다.

(6) 수입의 불확실성, 업계간 직원이동 문제가 각각 1개업체(1.5%)로 나타났다.

운임차액이 주요 수입원인 복합운송업체에 있어 우리나라의 경우 선사의 대화주 영업활동으로 운송차액으로 수입을 올리기에는 역부족이며 서비스 대비 수수료에 대한 공식적인 요율이 없어 수입이 불확실하고 업체수의 갑작스런 급증으로 인한 동 업종간 기존 직원의 이동이 문제가 되고 있다.

사. 기타 협회, 정부당국, 유관기관 등에 정책적 지원이나 개선 사항

설문에 응답한 20개업체(30.8%)의 지원 및 개선요망 사항은
첫째, 해양수산부, 항만청, 세관 등의 업무에 대한 개선 및 협조 사항이 가장 많았고,
둘째, 물류관련 법제도의 강력한 시행,
셋째, 복합운송업체에 대한 집화보상금 지급과 통합전산망, ODCY확충 등에 관한 사항이다. 이에 대한 자세한 내용은 아래와 같다.

- 업체수의 난립에 따른 출혈경쟁을 협회, 정부 차원의 통·폐합 추진 및 규제(3)
- 운송주선업자의 겸업 허용 추진, 운송법제 체계화
- 선사는 포워딩, 포워딩은 화주 영업으로 법제화
- 96년 교통부허가 포워딩 개방으로 외국업체 양산, 국내포워딩 침체 우려
- 중국, 유럽, 미주 지역과 같이 booking commission 제도 도입 요망

· 인맥위주의 일 처리

· 리베이트 및 운임의 덤핑이 없어져야 함

· 복합운송협회의 가입비 및 회비징수에 비해 회원사의 혜택이 없음-개선 요망

· 물류, 금융, 행정(세관)의 100% EDI도입 및 전산망 통합추진(2)

· ODCY 확충으로 원활한 반출입 효과 기대

· 화물연대, 부산항운노조 등 노동단체의 눈에 보이지 않는 횡포의 시정

· 자연적·지정학적의 좋은 조건을 발휘하여 동북아의 허브항 및 유럽연계 수송(TSR)거점으로 발전할 수 있도록 실질적 방향 제시 요망

· 해양수산부, 항만청, 세관 등 공공기관의 對 민원서비스 향상 및 제도 개선 時 공청회를 통한 의견 수렴 요청

· 세관의 동절기 단축근무 폐지 및 담당 공무원의 전문성 고취, 적극적·협조적 업무처리(4)

· 수입화물에 대한 절차와 서류의 간소화(3), 물류비용 감소방안 제고 및 정책적 지원 필요(2)[41] 등이다.

41) ( )안은 응답 업체수

第 4 章 우리나라 복합운송주선업의 合理化 方案

第 1 節 企業經營 合理化 方案

1. 正道經營을 통한 獨立과 分社의 차단 방안

기업경영의 透明化와 경영규모의 內實化화를 통한 正道經營으로 동종 업종으로의 獨立과 分社를 차단시켜야 할 것이다.

시장진입 障壁이 없는 우리나라 복합운송주선업의 特性上 업체내의 영업사원의 독립과 분사화의 지속화, 同種 競爭業種으로의 전직의 가속화로 인한 영세한 업체의 확산으로 동업종간 競爭이 지속되는 것을 손꼽을 수 있다. 일반적으로 우리나라 복합운송주선업체의 경영진을 보면 대다수가 선박회사 또는 동종 복합운송주선업체 출신의 영업사원들임을 보면 이 사실을 더욱 더 실감 할 수 있게 된다. 이로 인해 한정된 국내시장에서의 과당경쟁, 업계의 영세성, 저가의 운임제공, 수입의 하락, 악성미수금발생, 부당 스카우트 등의 문제가 발생하는 것이다. 그러므로 기존 업계는 경영진의 투명한 경영의지로 기존 직원들에게 합당한 처우 개선, 자기개발에 대한 충분한 지원 및 인센티브제의 적용으로 소신껏 열심히 일할 수 있는 분위기를 조성하여 독립과 분사로 인한 업체의 증가 및 경쟁업체로의 전직을 차단하여 직원들이 복합운송인으로서 국제운송에 따른 다양한 서비스에 전념할 수 있도록 정도경영을 통한 기업의 내실과 규모의 확대화를 위해 노력하여야 할 것이다.

직원들 또한 직장인으로서의 倫理意識과 훌륭한 社會觀을 가지고 건전한 직장인으로서의 뿌리를 내려 동종간의 이동을 자제하는 등 勞使가 함께 발전하는 企業風土를 만들어야 할 것이다.

2. 特化서비스와 附加서비스의 差別化

소규모·영세한 복합운송주선인으로서는 한정된 소수의 路線이나 특수화물에 대한 특화서비스와 부가서비스의 차별화로 獨自的이고 專門化된 서비스 또는 맞춤서비스 등을 제공할 수 있도록 운송서비스의 질을 向上시켜야 한다. 즉, 다수의 고객에게 일괄적으로 적용하는 운송서비스가 아니라 고객 각각에 맞는 서비스를 개발하여 제공하고 관리할 수 있도록 보다 적극적인 마케팅전략을 수행해야 할 것이다. 복합운송주선업체는 화주의 물류업무 부서로서의 역할을 담당할 수 있을 정도로 정보모집 및 무역과 운송에 관한 최신 동향이나 운송경로 등에 관한 정보를 제공할 뿐만 아니라 서류전달 등 각종 서비스를 제공함으로써 고정고객을 확보할 수 있도록 해야 한다. 서비스가 성숙된 업계에서는 서비스의 품질, 가격이 비슷해짐에 따라 가격과 핵심서비스만으로는 차별화를 이룰 수 없게 되었다. 이에 따라 부가서비스가[42] 차별화의 원동력으로, 때로는 경쟁무기로 등장하게 되었다[43]. 그러므로 복합운송주선인은 운송시장에서의 競爭優位를 차지하기 위하여 서비스 差別化 戰略을 한층 강화시켜 나가야 할 것이다. 잠재적 고객에게 부가가치 서비스 選擇의 폭을 넓혀 줌으로써 복합운송주선인은 더 넓은 시장을 차지하고 그들의 이익을 증가시켜 나갈 수 있을 것이다.

3. 獨立的 經營維持의 네트워크형 提携關係 및 단계적 提携

기존의 영세한 기업들 상호간에 合併을 하거나 서로 다른 지역 또는 업

42) 복합운송업체가 제공하고 있는 부가서비스로는 운송화물 추적서비스, 수출입주선서비스, 서류 Handling. 서비스, 보험업무 대행서비스, 물류 컨설팅서비스, 거래상대국의 수출입 관련법에 대한 정보제공과 금융거래에 대한 조언 등이 있다.

43) 송선욱, 「한국 복합운송주선업의 경쟁력 강화 방안에 관한 실증적 연구」, 건국대학원 박사, 2000, p.161.

무영역을 가진 기업을 인수하는 방법 등을 이용할 수 있다. 그러나 현재 우리 업계의 閉鎖的인 경영형태로 보아 단시일 내에 이루어지기는 힘들다고 보여지므로 港灣·空港 소재의 전문인에게 위탁[44]하는 방법 등 각자 독립적으로 경영을 유지하면서 업무적으로 상호 제휴관계를 유지하는 네트워크형으로 발전하여 기업의 규모를 확대 및 화주에 대한 서비스의 확대를 통하여 기업구조를 건실화 시키고 國際競爭力을 갖춘 기업으로 성장하도록 노력해야 한다.

외국의 경우 여러개의 주선업체들이 하나의 컨소시움을 형성하여 업체간의 경쟁을 없애고 운임의 세계화를 위한 노력을 하고 있는 상황이다. 그러므로 복합운송주선업의 합리화를 위해서는 장기적으로 업체간 단계적 제휴을 통해 업체의 경영규모 대형화를 꾀해야 할 것이다. 그리고 각 복합운송주선업체간 긴밀한 관계를 유지함으로써 시장, 환경변화 등의 정보를 공유하는 등의 기업간 전략적 제휴를 통해 공동 서비스망의 질 높은 대화주 서비스를 제공하는 것도 우리나라 복합운송주선업체들의 영세성을 탈피하는 방법중의 하나가 될 것이다.[45]

제 2 節 營業活動 合理化 方案

1. 收入源의 確保와 서비스의 多變化 方案

가. 手數料의 公式化

---

44) <설문 8>귀사의 근무처를 묻는 항목에서 8개업체(12.3%)가 위탁운영 되는 사무소로 소규모의 영세 복합운송주선업체의 대 고객 서비스의 확대를 위해 위탁경영 등의 노력을 하고 있음을 알 수 있다.

45) 최재민, 「한국복합운송주선업의 문제점과 개선방안에 관한 연구」, 성균관대학교 대학원 석사, 2001. p.53.

우리나라의 복합운송주선업은 전술한 바와 같이 국제간 유통과정 전반의 서비스를 제공하고 여기에 따른 주요 수입원으로는 해상·항공화물 운송에 따른 운임 차액과 HB/L 건당 국내 수입화주에게 징수하는 H/C, 혼재에 따르는 혼재 수수료 등이 있다. 그러나 현행 제도상 한국 복합운송주선업은 주선수수료, 집화보상금[46] 등 부대서비스에 대한 요금 체계의 未洽으로 수수료가 공식화되어 있지 않아 각종 서비스에 대한 요율[47]의 미제정에 따른 수입원의 불확실성과 포워더에 대한 화주들의 전반적인 서비스 요구에 따른 수익 대비 과도한 책임 문제가 대두되어 영세한 우리나라 복합운송주선업체의 발전을 沮害하고 있다. 그러므로 서비스에 대한 구체적 내용을 유형별로 體系化하여 제공 서비스의 대가에 대한 합리적인 요율을 制定·實施하여 불확실한 수입원을 공식화하여야 한다. 이를 위하여 비용구조에 대한 완벽한 정보를 가지고 있어야 한다. 즉, 실제운송인이 제시하는 가격과 하역, 창고, 터미널 등에서 발생하는 비용 및 기타 부대비용에 대한 명확한 정보를 바탕으로 화주에 대한 운임률표를 작성하여 제시함으로써 화주로 하여금 운송비용 예산을 통한 채산성 산정 및 수출입 가격 산정에 도움이 될 수 있도록 하며 또한 복합운송주선업체 자체의 기대이익 산정에도 도움이 되도록 해야 할 것이다.[48]

---

46) 집화보상금 제도란 유럽, 미국 등 해상화물운송주선업자의 기능이 뛰어난 몇몇 국가에서 시행되고 있는 제도로 선사가 해상운송주선업체에 지불하는 집화보상금을 법적으로 보장하는 제도를 말하는 것으로 일명 주선수수료라고도 불리며 해상화물운송주선업체가 선사에 화물을 주선해 주는 경우 반대급부로 선사측으로부터 받는 수수료이다.

47) 현재 업계에서는 수입화물 취급수수료(H/C)로 B/L건당 $30.00~50.00을 화주에게 청구하고 있으며 이는 EDI의 전면적 사용후 대기업에도 인식이 되어 H/C의 지불은 공식화되어 가고 있으나 복합운송주선업체별로 금액에는 차이가 있으며, 통관을 대행하는 업체의 경우에도 별도의 통관취급수수료로 신고 건당 H/C와 같은 요율로 징수하고 있다.

48) 송선욱, 전게서, p.157.

나. 서비스 범위의 다양화

국제운송주선인은 스스로 수행할 수 있는 다양한 물적유통의 기능 및 부수 기능을 자기의 고객에게 제공함으로써 고객이 기꺼이 대가를 지불하고 복합운송주선업체를 이용할 수 있도록 서비스 영역을 확대하고 수준을 향상시켜야 할 것이다.[49] 포워더란 일종의 노하우와 용역을 상품으로 하고 있기 때문에 단순 반복적으로 발생하는 업무는 어떠한 내용이라도 할 수 있다. 따라서 최근에는 운송기능 외에도 물류기능에 속하는 보관, 포장, 하역, 심지어는 창고에서 수행 할 수 있는 제품의 단순 조립업무까지 아웃소싱하고 있어 3PL(3자물류 : 3rd Party Logistics)이라 부르기도 한다.[50] 물류전문 회사로의 전환은 오늘날의 변화하는 물류 환경하에서 복합운송주선업체의 발전대안으로 제3자 물류서비스는 기존의 숙련된 인적자산과 잘 정비된 전산망, Know-how를 이용하여 충분히 서비스가 가능함으로 복합운송주선업체사이의 공동물류체제 구축과 로지스틱 전문회사로의 업무 다양화로 수입을 확대하여야 할 것이다.

다. 서비스 지역의 多變化

한국 복합운송주선업체의 경우 취급하고 있는 지역이 중국, 미주, 동남아에 집중되어 있기 때문에 복합운송업체로서 운임의 경쟁력이 있는 일본, 유럽, 중남미 및 특히, WTO가입 후 지속적인 물동량의 증가세를 보이고 있는 중국 등의 지역으로 서비스 지역 다양화 할 필요가 있다. 이러한 기존시장의 확대와 새로운 시장을 개척함으로써 국내 과당경쟁을 회피할 수 있는 방법이 될 수 있을 뿐 만 아니라 전세계적인 Network 구축에도 도움

49) 오세영, 「현대 해운 경영의 이해-환경, 전략 그리고 실무-」,범한, 1998, p.166.
50) 정재락, 「항공물류 이론과 실제」, 두남, 2003. p.166.

이 될 수 있으며 새로운 운송경로나 운송서비스 확대에도 일익을 담당할 수 있게 될 것이다.[51] 또한, 수입화물 취급 비중이 수출화물에 비해 상대적으로 낮음으로 수입화물 취급 비중을 늘릴 수 있도록 수입화주나 외국 수출기업에 대한 마케팅을 강화하여야 할 것이다. 즉, 수입화물에 대한 취급물량의 확보를 위하여 국내 수입화주나 국내로 수출하고 있는 외국기업에 대한 적극적인 홍보와 마케팅전략이 필요하다고 할 것이며 이를 위하여 해외지점이나 지사의 확보와 해외마케팅의 강화가 필요하다.

<표 Ⅳ-1> 세계 컨테이너 물동량 전망

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2001	2002	2003	2004	2005	연평균증가율
북 미	28,321	29,295	30,281	31,283	32,306	3.4
서 유 럽	50,188	53,109	56,103	59,148	62,261	5.8
동 유 럽	1,410	1,536	1,664	1,793	1,926	8.7
극동아시아	57,644	60,673	63,764	66,966	70,249	5.2
동남아시아	39,638	43,431	47,419	51,595	55,969	9.7
중 동	10,890	11,670	12,473	13,292	14,136	7.3
남 미	15,844	17,008	18,202	19,436	20,705	7.2
오스트레일리아	4,408	4,565	4,728	4,888	5,055	5.9
아 프 리 카	6,898	7,321	7,755	8,212	8,684	9.4
합 계	215,241	228,606	242,389	256,613	271,291	6.3

자료 : Drewry. World Container Terminals : Global Growth and Private Profit 1998.4 부산항 ODCY 이전에 따른 컨테이너화물 유통체제 정비 및 개선방안에 관한 연구, 2000. 8.

51) 신명학, 「수출입 물류 서비스에 있어 국내 복합운송주선업의 경쟁력 제고방안」, 단국대학교 대학원 박사논문, 2001.6, P.156.

<표 Ⅳ-2> 연도별 복합운송주선업체의 컨테이너화물 취급점유율

(단위 : %)

구분 / 연도	수 출			수 입			계		
	국내 총물량	복운업체 취급물량	점유율 (%)	국내 총물량	복운업체 취급물량	점유율 (%)	국내 총물량	복운업체 취급물량	점유율 (%)
1995	2,026	592	29.2	1,916	179	9.3	3,942	771	19.6
1996	2,191	953	43.5	2,066	359	17.4	4,257	1,312	30.8
1997	2,405	908	37.7	2,306	387	16.7	4,711	1,295	27.5
1998	2,651	1,016	38.3	2,507	244	9.7	5,158	1,260	24.4
1999	2,895	989	34.2	2,852	311	10.9	5,747	1,300	22.6
2000	3,225	1,014	31.4	4,428	392	8.9	7,653	1,406	18.4

자료 : 해양수산부, 한국복합운송협회, 진형인, 전게서, p.30. 재인용

라. 악성미수금 방지를 위한 방안

현재 우리나라 복합운송주선인들은 하주에게는 외상으로 OB/L 및 D/O를 발급 해주고 선사, 육상운송 및 부가서비스에 대해서는 현금으로 지불하고 있어 이로 인한 자금의 회전부족 및 악성 미수금의 발생이 영세한 업계의 자금난을 더욱 가중시키고 있다. 이러한 악성 미수금을 방지하여 영업활동에 따른 손실을 줄임으로서 수입을 증대시켜야 한다. 이를 해결하기 위해서는 운송주선업체 각자가 물량확보를 위한 무리한 외상거래를 근절하도록 노력하여야 하며 화주 기업에서도 2-3개월의 어음 발행을 자제하여 건전한 상행위를 도모하도록 해야한다. 또한, 복합운송주선업체들은 보증보험제도를 통해서 운임 미수금 문제를 해결할 수 있으나 保險料率이 낮은 편이 아니기 때문에 영세한 주선업체에게는 큰 부담으로 작용하고 있는게 사실이다. 복합운송주선업체의 영업 특성상 현금거래보다는 외상거래가 많기 때문에 운임미수금으로 인한 피해를 줄이는 방안으로는 보증보험 가입

이 최선이라고 할 수 있겠다.[52]

2. 전문인력의 養性 및 전문적 물류기법 蓄積

복합운송은 陸·海·空의 일관수송체계에 필요한 복합운송주선업무를 효율적으로 추진하기 위해서는 海上運送, 陸上運送, 航空運送 등 관련 각 분야의 여러 기능들에 대한 이론적 기초와 實務經驗, Know-How등이 定立되어 있어야 한다. 우리나라 복합운송주선업은 선진 포워더에 비해 전문성이 결여되어 있으며 교육받은 종업원이 부족하여 업무처리 능력이 미숙한 상태에 있다. 포워더는 선박, 비행기 등과 같은 막대한 자본이나 시설 투자 없이도 전문지식과 Know-How등을 바탕으로 충분히 서비스가 가능한 인적 지식 사업이라고 할 수 있으므로 포워더 업계에 있어서 전문적인 물류지식 뿐 아니라 무역과 마케팅 그리고 관리회계의 지식을 갖춘 전문인력의 확보와 전문지식에 대한 투자와 교육은 어느 분야보다 중요하다고 할 수 있다. 그러므로 신입사원은 수출입 업무의 중심인 국내 港灣·空港의 見學과 국제무역, 국제복합운송, 국제상관행 등을 업체 자체의 주기적인 교육과 복합운송협회[53] 및 유관 단체들로부터 선행되어야 하고 더불어 부서간의 업무 순환제를 통하여 다양한 업무 경험을 축적할 수 있도록 해야 한다. 경력사원의 경우 선진 물류기법 습득 및 선진 항만·항구의 견학과 신규해외시장에 대한 探究 등을 교육내용으로 추가하여 사원에 대한 인센티브의 제공과 현장교육이라는 목적을 동시에 시행하는 것도 바람직하다.[54] 그러

52) 최재민, 전게서, p.62.

53) 현재 실시하고 있는 교육과정은 해상포워딩 단과반, 항공포워딩 단과반, 해상포워딩 기초반, 항공포워딩 기초반, FIFTA Diploma과정, 복합운송 중급반, 항공 위험품취급, 무역실무이며, 포워딩실무 통신영어가 계획 중이다.

54) 진형인, 우리나라 국제복합 운송주선업의 육성방안, 대외경제정책연구원, 2002.2, p.64.

나 우리나라 대부분의 회원사들은 영세하여 종업원 규모가 分業과 協業을 수행할 만큼 충분하지 못하여 現業에서 1인 多役을 수행하고 있는 경우가 많아 복합운송관련 교육의 지원이나 자체교육은 생각할 수가 없다. 따라서 물류관련 자격증을 취득한 직원에게는 이에 따른 인센티브의 부여로 직원들이 스스로 전문인이 되기 위한 공부를 게을리 하지 않도록 해야 한다. 복합운송주선업체들은 자체 직원의 교육에는 많은 시간과 비용이 발생함으로 전문자격증을 보유한 직원들을 많이 채용하는 것도 한 방법이다.

3. 電算網에 의한 情報化 시스템 構築

복합운송이 발달함에 따라 화물 수송 업자들은 全수송 경로에 걸친 수송 스케줄, 운임산정, 선적예약, 화물의 이동 상황 등 운송관련 정보시스템의 구축을 위해 해운회사, 항공회사, 운송주선인간에 시스템 연계를 필요로 하게 되었다.[55] 국제물류의 물류정보는 운송활동의 효율화 및 복합운송의 최적화 및 하역작업의 기계화, 자동화를 통한 신속화, 보관, 배송 작업의 신속화 및 효율화, 포장작업의 표준화 및 최적화를 통하여 총비용을 절감하고, 고객서비스를 향상시킬 수 있음으로 전산망에 의한 정보화는 필수적이다.

현재 우리나라 복합운송주선업체들은 사무처리의 정보화와 EDI화는 기본적으로 구축되어 있다고 보여진다. 우리나라는 수출화물에 대한 對세관[56] 업무에서 EDI 실시 후 수출입화물의 전송 및 關稅廳 통관 업무 등의

---

55) 양창호, "국제항공화물 운송현황과 항공화물 유통체제의 발전," 「물류매거진」, 1997, p.35.

56) 우리나라 세관은 1996년 7월 1일 수출입 입항전 신고수리제 시행, 수입통관 EDI 시스템 운영 개시, 1997년 5월 관세청 인터넷 홈페이지 구축, 동년 7월1일 수출화물 EDI시스템 운영, 선박/항공기 EDI 입출항 보고, 전산시스템을 구축·시행하였으며, 1998년 5월 수입화물 EDI시스템 운영 개시, 1999년 12월 7일 전산시스템운

수출입관련 업무의 EDI화 및 관세청의 Internet을 이용한 화물의 追跡, 정보수집 및 對 고객 정보제공, 기업홍보수단 등으로 널리 사용 중이다. 또한 Internet[57]를 활용한 업무처리로 종이문서를 줄일 뿐 아니라 실제로 움직이지 않고도 전자적으로 정보를 얻기 때문에 신속성을 바탕으로 업계에서도 사용하고 있다. 인터넷을 이용하게 되면 해운관련 정보모집, 인터넷 홈페이지를 통한 기업홍보, 對 고객 정보서비스 제공 및 컨설팅 업무처리, 潛在顧客에 대한 영업활동 등 다양한 방법으로 인터넷을 활용하여 업무를 추진할 수 있다. 이러한 인터넷을 통한 업무는 효과와 비용면에서 다른 어떤 수단보다 우월함으로 인터넷을 효과적으로 적극 활용할 수 있도록 해야 한다. 물론 홈페이지 관리나 인터넷 관련업무를 전담하는 Master를 두는 것이 효과적인 인터넷운용을 가능케 할 것이다.[58] 또한 복합운송업체의 업무수행에 있어서 관련 기관과의 네트워크의 구축은 보다 효과적인 국제복합운송 업무 추진을 위한 필수조건이 된다고 할 수 있다. 현재 본·지사간, 또는 본사와 파트너간, 복합운송주선업체와 국제운송인간, 복합운송주선업체와 기타 업무관계에 있는 보험회사, 세관, 항만, 창고 등의 정보네트워크가 구축될 수 있도록 함으로써 보다 효과적인 물류관리 및 신속한 수송체계를 갖출 수 있게 될 것이다.

우리나라의 경우에는 한국무역정보통신, 한국물류정보통신, 한국통신, 데이콤 외에 삼성, 현대, LG 등의 그룹 VAN업체가 EDI 관련 부가통신 서비스를 제공하고 있다. 현재에는 EDIFACT가 전세계적인 EDI 표준양식으로

영 민간위탁(삼성SDS와 KT-Net 컨소시엄), 2000년 3월 17일 관세사 종합관리시스템 구축, 6월 5일서울세관 등 본부세관 홈페이지, 종합감시정보시스템 구축 동년 10월부터 전국세관에 시행, 2001년 1월1일 전자수출입 통관절차가 완성되었다.

57) 화물처리 업무를 효과적으로 자원하는 수출입화물 정보서비스를 2000년 4월부터 인터넷을 통하여 수출입화물의 처리상태와 위치에 관한 정보를 수집 및 가공하여 통합데이터 베이스를 구축하고 복합운송주선업체, 제조업체, 운송업체 등 물류 관련업체가 인터넷을 통하여 손쉽게 검색할 수 있도록 실시하고 있다.

58) 송선욱, 전게서, p. 159.

이용되고 있으며, 국내에서도 EDIFACT 표준을 수용한 KEDIFACT(Korea EDIFACT)각 국가 표준으로 사용되고 있다.[59]

4. 一貫運送 및 물류관리 機能의 强化

우리나라 복합운송주선업체들의 국내 물류망은 대형업체에 의해 트럭운송, 철도운송, 연안운송, 항만하역을 혼합하여 복합운송 서비스를 제공하고 있으며 항공분야에서는 복합운송주선업체들이 트럭 운송망을 이용하여 화물의 기종점과 공항 화물터미널을 연결하는 물류서비스를 제공하고 있다. 종합물류망을 구축하고 있는 대형업체와 물리적 물류망을 확보하고 있지 못하는 중·소형업체간 전략적 제휴의 미비로 국내물류망의 비효율성을 초래하고 있으며 중소업체의 영업망과 물류망은 서울과 부산항, 인천공항 등으로 한정되어 있는 경우가 많다. 또한 해외물류망으로는 외국 포워더와 파트너계약을 맺는 방식으로 해외 서비스망을 구축하고 있어 이는 시황에 따라 매우 불안정한 관계로 변화될 수 있다. 파트너 계약의 불안전성과 단기성은 우리나라 복합운송주선인의 신뢰도를 낮추는 요인이다. 일례로 외국의 포워더와 파트너계약으로 국제운송서비스를 시행하다 외국 포워더사의 국내파트너 변경으로 인해 기존의 포워더사는 존폐위기에 몰린 경우도 있다.

선사계 대형 포워더를 제외하고는 자본력과 영업력의 영세성으로 세계 주요 항만과 공항에 물류센터를 확보하여 세계적인 물류 네트워크를 구축하고 있는 경우는 없는 실정으로 직접 운영하는 물류센터의 확보와 아울러 외국 전문물류업체와 전략적 제휴 및 우리나라 복합운송업체간 전략적제휴를 통한 물류거점 확보가 필요하다.

---

59) 민재형, 「전자식 문서교환을 이용한 항공화물 운송체계」, 집문당, 1999, p.33.

第 3 節 政策的 · 制度的 支援 方案

1. 관련 법체계 整備를 통한 업체의 擴散 防止 方案

현재 우리나라에서는 복합운송주선업에 대한 진입규제의 미비로 1999년 이래 지난 4년동안 평균 237개 업체가 매년 새로 출범하는 양상을 보이고 있어 업체의 난립이 복합운송주선업계의 제 1 문제로 대두되고 있으며 또한, 물류와 관련하여 종합적으로 관리하는 법률이 없다. 복합운송에 관련된 업무는 상이한 근거법(해운업, 화물유통촉진법, 자동차운송관리법, 관세법, 항만운송사업법, 철도운송법 등)에 의해 이루어지고 있어 이들 법률의 합리적인 조정이 필요한 실정이다[60]

<표 Ⅳ-3> 우리나라 복합운송과 관련된 규제법규

구 분	근거법률	관할기관	인허가요건
내항화물운송사업	해운법 제26조 제 2호	해양수산부	등록
외항해상화물운송업	해운업 제26조 제2호	해양수산부	등록
복합운송주선업	화물유통촉진법 제8조	건설교통부	등록
복합화물터미널사업	화물유통촉진법 제24조	건설교통부	등록
화물자동차운송사업	화물자동차운수사업법 제3조	건설교통부	등록
화물자동차운송주선업	화물자동차운수사업법 제21조	건설교통부	등록
보세운송업	관세법 제58조의 2	관세청/세관	등록
항만하역업	항만운송법 제4조	해운항만청	등록
통관업(통관법인)	관세법 제158조의 2	관세청	인가
철도소운송업	철도소운송법 제3조	건설교통부	등록

자료 : 진형인, 「우리나라 국제복합운송업의 육성방안」, 대외경제정책연구원, 2002.2, p.35.

60) 신명학, 전게서, p.72.

관계 법규의 미비에 따른 물류비용의 증가가 국내적으로 물가 상승 압박 요인이 되고 대외적으로는 수출상품의 국제경쟁력을 약화시키고 있음을 상기해 보면 복합운송주선업 수행과 관련되는 법과 제도의 보완이 반드시 필요하다고 본다. 이 같은 복합운송주선업 관련 법체제를 완화·정비하여 복합운송주선업 등록만으로 모든 물류기능을 수행할 수 있는 법·제도의 뒷받침이 요구된다. 이러한 복합운송 관련 법·제도의 정비는 먼저 다음과 같은 방향으로 추진되어야 한다.

가. 복합운송주선업의 登錄基準 强化를 위한 制度的 裝置의 要求

정부차원의 복합운송주선업의 신뢰성 확보와 경쟁력 강화를 위해 복합운송주선업을 영위하고자 하는 자에게 최소한의 설립요건을 강화시키는 제도적 장치가 요구된다. 최소한의 설립요건을 강화시켜 최소자본규모, 이행증권 및 적절한 책임보험의 부보 등을 의무화시켜야 할 것이다. 이는 자유경쟁에 따른 시장원리와 정부의 지나친 규제를 벗어나 자유로운 기업활동의 보장이라는 추세에 역행하는 일이지만 한국 특유의 지연, 혈연, 학연이 강조되는 기업문화와 시장환경 하에서는 선진 외국의 경우처럼 시장경제 논리에 따를 수 있는 상황이 아니기 때문에 정부의 개입이 필요하다.[61] 따라서 부적절한 기업의 난립을 막고 보다 국제경쟁력을 갖춘 복합운송주선업계의 발전을 도모하기 위하여 복합운송주선업의 등록요건을 한층 강화하여 제반여건을 갖춘 기업들에게 자격을 부여함으로써 국제경쟁력을 갖춘 기업으로 성장할 수 있도록 하고 나아가 국가경쟁력에도 이바지 할 수 있도록 해야 하며 이의 강화가 우리나라 복합운송주선업의 큰 문제점인 업계의 난립으로 인한 과당경쟁, 영세성, 운임의 덤핑 및 전문인력 미 확보 등을 해

61) 송선욱, 전게서, P.166.

결할 수 있는 방안이다.

나. 복합운송주선인의 화물운송주선업 兼業

복합운송주선업의 사업 범위에 화물운송주선업도 포함시켜야 한다. 우선 운송주선시장의 유효한 경쟁을 촉진할 수 있도록 화물운송주선업(화물자동차운수사업법)과 복합운송주선업을 하나의 업종으로 통합하여 해상·항공·내륙운송(자동차운송주선업)까지 시행함으로써 陸·海·空 일관수송을 자기 책임하에 全운송구간에 걸쳐 이행할 수 있도록 시급히 개선하여야 한다. 이러한 복합운송주선인의 陸·海·空 일관운송을 통하여 통관, 보세운송 등 物流 시간 단축과 함께 경비 절감으로 화주에게 보다 나은 서비스를 제공할 수 있도록 해야 할 것이다.

다. 일반운송업자의 埠頭↔CY/ICD간 운송참여 허용

운송주선시장의 자유로운 시장진입을 제한하는 등록기준을 최소 수준으로 완화하여 규정하여야 한다. 현재 항만운송사업법에 의하여 항만관련 운송서비스는 항만하역사업자가 사실상 배타적인 사업영역을 확보하고 있다. 항만내 운송부분을 제외하더라도 항만↔ODCY/ICD간의 운송부분에 대해서는 화물자동차 운송사업법상의 일반화물 운송사업자도 참여하여 경쟁할 수 있도록 관련 규정을 개정하여 복합운송주선업체가 陸·海·空의 일관운송의 저렴하고 안전도 깊은 서비스를 제공할 수 있도록 개선되어져야 한다. 이는 곧 물류비의 감소와 수송기간의 단축을 가져오게 되어 국내 주선업체의 경쟁력을 강화시킨다. 또한, 철도소운송법상의 철도소운송업 등록기준을 대폭 완화하고 다른 개별 법령에 의하여 등록된 물류관련사업자(운송

사업자, 운송주선사업자 등)가 철도관련 운송업무에 보다 용이하게 참여할 수 있도록 관련규정을 개정해야 한다.[62] 이러한 관련규정의 조속한 개정은 현재 부산항만의 원활하지 못한 하역작업으로 부두에 적체되어 있는 컨테이너의 운송을 원활히 하고 부두 및 ODCY의 복잡률을 줄일 수 있으며 통관·운송에 소요되는 기일의 단축 및 비용의 감소로 우리나라의 복합운송주선업체의 경쟁력을 강화하는 방안이다.

라. 地方自治團體에 委託된 복합운송주선업 관리의 統合化

우리나라의 국내 물류체계는 화물유통촉진법에 근거하여 1991년부터 국내화물은 물론 수출입화물의 물류체계까지 건설교통부가 담당하고 있다. 1996년 화물유통촉진법의 정비에 따라 복합운송주선업으로 통합되는 한편 등록관리도 건교부로 일원화되었고 이후 등록관리가 건설교통부에서 지방자치단체로 이관됐다. 그러나 지방자치단체에 위탁된 복합운송주선업 관리는 문제점을 안고 있다.[63]

첫째, 지방자치단체가 국제운송에 대한 전문인력을 확보하지 못하고 있다. 지방자치단체의 공무원이 국제무역, 국제복합운송, 국제상관행 등에 관한 전문지식을 체계적으로 습득해 이를 정책화하기에는 무리인 것이다. 둘째, 지방에 따라서는 극소수의 복합운송주선인이 등록되어 있어, 지방 공무원이 전담 관리하는 것이 매우 비현실적이며 비효율적이다. 따라서 소규모 영세한 복합운송주선업체들의 난립으로 인한 과당경쟁 등의 문제가 발생하고 있으나 전국에 산재한 복합운송주선업에 대한 정확한 把握조차 제대로 되지 않고 있는 실정임으로 복합운송주선업에 대한 관리의 통합화가 필요

62) 물류신문, "제3자 물류 정책과제" 등, 2001. 1. 26.
63) 박용안, 「복합운송주선업 국제경쟁력 강화해야」, 한국해양수산개발원, 2002, www.logispia.net. 특집 제7호.

하다. 또한 현재 복합운송주선업체로 명명된 우리나라 포워더의 명칭을 複合運送人으로 변경하여 단지 업무의 주선이나 중개를 통한 수수료만 챙기는 업체가 아닌 복합운송의 주체임을 확실히 하여 對고객에게나 유사업종에 있어 混亂을 방지하여야 할 것이다.

2. 通關業 進出 許容

통관은 輸出入시 거쳐야 하는 필수 과정으로 복합운송주선업체의 통관업무 취급 여부에 따라 국제복합운송일관 수송기능인 'Door to Door' 서비스의 효율성을 제고시킬 수 있다. 특히 선진 외국의 경우 통관법인제도는 대부분의 국가가 자유 등록제이거나 별도의 면허 없이 해당 유자격자만 채용하면 통관업무를 수행 할 수 있는 반면, 우리나라의 경우 통관업은 관세사법에 의해 규정[64]되어 복합운송주선업의 통관업 진출 방안은 통관취급법인(관세법 제 158조 3항)에 국한시켜 놓고 있다. 복합운송주선업체의 통관업무 수행 시 기대효과로는 첫째, 복합일관수송을 통한 화물유통체계를 효율화 할 수 있다는 측면이다. 둘째, 수출입업자(화주)의 생산성 향상을 높일 수 있다. 셋째, 복합운송주선업자의 기능 제고와 관세사의 취업 영역을 확대할 수 있다. 복합운송주선업이 제공하는 서비스의 綜合化와 專門化도 통관업의 일괄서비스가 결여될 경우 무의미하게 됨으로 통관업에 대한 경쟁촉진과 효율성을 촉진하기 위해서도 통관취급법인에 대한 복합운송주선업 진입의 허용을 위해 관세사 고용과 보증보험 가입 의무를 전제로 한 통관업 취급을 제도적으로 許容하는 것이 바람직하다.

64) 관세사법 제3조에 관세사, 관세사법인 또는 통관취급법인이 아니면 타인으로부터 의뢰를 받아 동법 제2조의 규정에 의한 업무인 "통관업"을 행할 수 없다고 규정하여 법인으로서 통관업을 겸업하고자 하는 경우에도 통관업을 행하고자 하는 사무소마다 1인 이상의 관세사를 두어야 하는 한편 통관물품도 위탁받은 것으로 한정되는 제약을 받게 된다.

<표 Ⅳ-4> 각국의 통관업 자격제도

국 명	내 용
영 국	· 면허제가 아니며 자격제한 없음. · 대부분의 복합운송주선업자((3,000개)가 통관업을 겸업하고 있으며 통관 입안을 전담하는 업체는 거의 없음.
벨기에	· 누구나 재무부에 면허신청하면 취득가능, 특별한 자격제한 없음 · 약 500개 복합운송주선업자 통관업을 겸업하고 있으며 면허제가 아니며 자격 제한 없음.
독 일	· 약 1,500여개 복합운송주선업자가 통관업 겸업. · 면허제이나 자격제한 없음.
프랑스	· 약 1,000여개 복합운송주선업자(전체의 80%)가 통관업 겸업.
스위스	· 면허제가 아니며 자격제한 없음. · 약 500개 복합운송주선업자가 통관업 겸업.
미 국	· 복합운송주선업자도 통관면허 시험에 합격하면 통관업 가능. · 1,700여개 복합운송주선업자가 통관업 겸업.
캐나다	· 보상보험 5만달러 이상 가입 의무. · 375개 복합운송주선업자 통관업 겸업, 누구나 통관업 가능.
일 본	· 해당지역 세관에 면허 신청하면 자격취득 가능. · 870개 복합운송주선업자 통관업 겸업 · 누구나 통관업 가능.
홍 콩	· 관세사 자격 없음. · 500개 복합운송주선업자가 통관업 겸업.
싱가폴	· 관세사 자격 제한없음.
중 국	· 등록제로 자본금 규모 등 여건 구비시 인준됨.

자료 : 코리아쉬핑가제트, '각국의 통관업 자격제도', 2002.7.21.

3. 集貨補償金 制度의 導入

일명 주선수수료라고도 불리는 집화보상금은 해상화물운송주선업체가 선

사에 화물을 주선해 주는 경우 반대급부로 선사측으로부터 받는 수수료를 말한다. 현재 우리나라의 경우 지난 몇 년간 한국국제복합운송업협회가 회원사의 안정적 수입원 확보를 위해 집화보상금의 제도화를 추진해 온 결과 1991년초 한국선주협회와 한국국제복합운송협회간 해상운임의 1.25%에 해당하는 집화보상금을 지급하는 데 합의 했었다. 그러나 동남아항로의 경우 해상운임 자체가 금액이 적다는 점 때문에 선사나 주선업체 모두 큰 의미를 두지 않아 그 시행이 답보 상태에 있다.[65] 수입원이 공식적이지 않고 불분명한 우리나라 복합운송주선업체의 건전한 발전과 영업이익을 위하여도 집화보상금을 制度化하여야 할 것이다.

4. 政府의 支援 方案

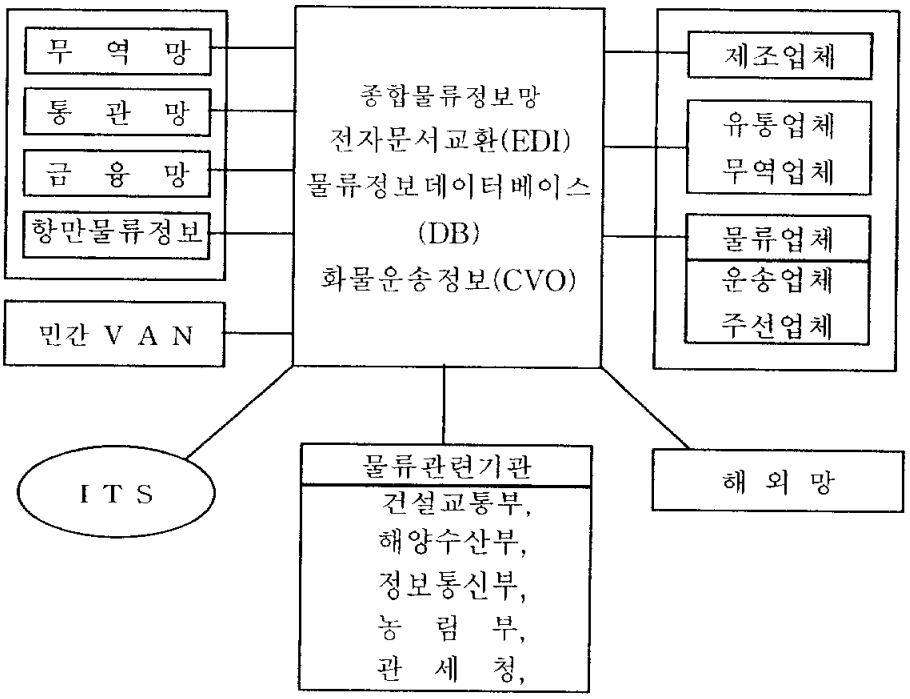
가. 綜合物流情報網의 整備 및 擴充

물류정보화는 건교부의 종합물류정보망 외에 해양수산부의 항만운영정보망(PORT-MIS), 관세청(KCIS), 철도청의 철도운영정보시스템(KROIS), 한진GLOVAN, 대한통운 화물운송시스템 등 분야 및 기관별, 개별적으로 독자적인 정보망을 운영하고 있어 각 시스템간의 호환성도 낮은 것으로 나타나 정보물류망의 통합이 절실하다. 국내의 복합운송주선업체들에 있어서도 견실한 정보인프라의 구축을 통해 외국의 경쟁업체와 차별화된 서비스를 제공할 수 있는 능력이 곧 향후 경쟁력을 가름하는 결정적인 요인이 될 것이다.[66] 국제복합운송 및 국제해상운송에서도 전략적 제휴가 공급연쇄관리

65) 해운항만청은 금년 상반기 중 선주협회와 한국국제복합운송협회간 협정체결을 유도하는 한편 법제화를 추진할 방침임을 밝혀 집화보상금제 시행에 긍정적인 예측을 낳게 하고 있다. 현 단계에서 가장 가능성 있는 보상금수준은 해상운임의 1.25%-5%수준으로 현대상선이나 한진해운의 경우에도 미국에서 들어오는 수입화물에 대해 1.25%의 집화보상금을 지급하고 있다.

(SCM)에 관여된 해운업체, 항만운영업체, 항공운송업체, 공항운영자, 수·배송업체, 정보망운영업체, 보관업체, 통관업체 등 모든 업체를 대상으로 확대하는 종합물류정보망을 통합물류정보망으로 개편하여 업계측면에서는 기업 물류계획의 정확성을 제고시켜 적기(Just-In Time)수송 등 향상된 물류서비스를 제공할 수 있는 환경을 조성함으로써 물류부문의 경쟁력을 향상시키는 한편 고객에 대한 신뢰도와 만족도를 더욱 증진시킬 수 있게 된다.

<그림 Ⅳ-1> 종합물류정보망 개념도



자료 : 국가물류 기본계획(2001 ~ 2020),2001. 1. 건설교통부

66) 이정새, 「복합운송주선업의 정보인프라수준과 성과에 관한 연구」, 한국통상정보학회, 통상정보연구 제1권 제2호 1999.12.17.

국제무역 업무는 서류처리 업무와 물품의 운송·보관 업무로 나누어 볼 수 있는데 서류처리 업무에 소요되는 비용이 전체 물품대금의 7~15%를 차지한다. EDI는 이와 같은 물류비용을 최소화하기 위한 유일한 해결책이다.[67] 이를 위해 현재 복합운송업계에서 사용하는 EDI서비스와 수출입물류정보(통합DB)서비스의 구축 및 5대권역의 내륙화물기지 정보시스템을 구축하여 수작업에 의존하던 화물 반·출입정보 생성의 자동화로 물류거점과 통합 DB 센타와의 정보교류를 통한 효율적인 업무처리가 가능해짐으로서 화주에게 정보의 사각 지역 없이 실시간으로 파악함으로써 신속한 의사결정을 할 수 있게 된다.

나. 專門人力 양성을 위한 敎育機關 지정 및 支援 方案

복합운송주선업은 선박, 항공기와 같은 막대한 자본이나 시설 투자 없이 전문지식과 know-how를 바탕으로 하는 인적 지식사업이라고 할 수 있다. 따라서, 한국 복합운송주선업계는 보다 우선적으로 전문인력의 양성과 교육을 위해 투자함으로써 전문인력의 확보와 전문지식의 축적을 통해 보다 신속하고 효과적으로 복합운송주선업의 국제경쟁력을 향상시켜 나갈 수 있을 것이다.

현재 우리나라 대학은 물류관련 학과가 많지 않고 대학에서 물류에 대한 강좌를 개설하고 있으나 이의 교육이 현실성과 현장과는 동떨어진 감이 없지 않다. 이의 개선을 위해 현재 업계 내무의 비중이 대졸사원보다는 고졸여사원이 많이 담당하고 있음으로 최소한 공항·항만지역에 '物流特性化高校'를 설립하여 국제무역, 세계사, 국제운송, 무역영어, 국제상거래, 보험 등의 업무를 배우고 익히게 하여 당장 현업에서 일 할 수 있는 직원교육이

67) 해운물류실무, 「신출내기 Q & A」, 2003, 운송신문사, p259.

되도록 하여야 하며 더 나아가 전문적인 물류분야의 특성화 대학, 민간 교육기관을 지정·육성(교육부 협조)하여야 할 것이다. 또한 물류 관련 학과의 강의를 현장의 실무 경험이 많은 자에게 기회를 제공하여 이론과 실무가 겸비된 강의로 현장에서 이용 가능한 교육이 되도록 하여야 할 것이다.

다. 政府의 財政支援과 金融支援 方案

정부는 우리나라복합운송주선인들이 명실상부하게 국제일관운송의 이행 및 부가서비스를 제공하여 국제적인 물류업체로 거듭나도록 하기 위해 각종 지원을 아끼지 말아야 할 것이다. 첫째로 Freight Forwarder를 위한 설비투자에서 가장 우선적으로 지원 해야하는 것은 혼재와 부가서비스 제공을 위한 보세구역인 CFS와 보세창고의 보유이다. Freight Forwarder의 역할이 소량 컨테이너 화물의 혼재와 보관, 포장 등 부가서비스의 제공임에도 불구하고 대부분의 업체가 이를 보유하지 못하고 있는 실정으로 이는 자력으로는 이러한 구역을 확보하기 어렵기 때문이다. 따라서 정부는 우리나라 복합운송주선업체를 보호 육성하는 차원에서 각종 세제상의 혜택을 주어 현재보다 좀더 쉽게 보세구역을 확보할 수 있도록 저율의 금융지원을 해야 하며, 둘째로 輸出入貨物 운송 차량의 運行·維持에 필요한 세금 감면, 도로비 면제 등을 시행·지원하여 물류비 절감 및 경쟁력을 확보할 수 있도록 하여야한다. 또한 복합운송주선업체의 물량확보의 방안으로 조달물자, 군사물자, 국제기구 운송에 대한 우선권 등을 부여하는 방안도 강구하여야 할 것이다[68].

68) 진형인, 「우리나라 국제복합운송주선업의 육성방안」, 대외경제정책연구원, 2002.2

5. 한국복합운송협회의 복합운송주선인을 위한 방안

우리나라 복합운송업체의 수는 복합운송협회 자료에 따르면 2003년 6월 현재 1,990개업체이고 이중 협회 회원수는 861개업체에 불과하다. 이는 고액의 협회비와 우리나라 복합운송주선업체의 영세성에도 그 원인이 있다. 현재 한국복합운송협회 회원이 되기 위해서는 5,000,000원의 가입비와 이와는 별도로 월 30,000의 회비를 받고 있다. 오백만원의 가입비는 소규모 영세 업체에게는 상당한 부담으로 작용할 수 있으며 또한 매월 회비를 징수하면서도 실질적으로 복합운송주선업체들을 위해서 하는 일이 미미하다는 생각이 회원사들의 불만사항이기도 하며 회비의 미납자가 발생하기도 한다. 그러므로 협회는 가입비의 하향 조정 등으로 회원사를 확대하여 더욱 세계적으로 경쟁력 있는 복합운송업체가 되도록 도와야 할 것이다.

또한, 복합운송주선인들을 위한 교육에 있어 교육시간대를 현재 소규모 업체 실정에 맞도록 업무 시간이외로 편성하여 전 회원사의 직원들이 교육을 폭 넓게 받을 수 있도록 해야 할 것이다.

고질적인 문제인 악성미수업자에 대한 업계의 대응방안, 복합운송주선업에 책임문제가 되고 있는 보증보험 가입 시 회원사의 대폭적인 할인율 적용방안, 복합운송관련 문제가 발생 시 이에 대한 카운셀링 역할방안 및 공식화되어 있지 않는 복합운송주선업체의 각종 서비스의 요율에 대한 기준을 잡기가 어려울 가능성이 있으므로 한국복합운송협회 차원의 지원이 요구된다.

第 5 章 結 論

第 1 節 要約과 結論

컨테이너 輸送의 발전과 함께 등장한 복합운송은 交易量의 증가에 따른 국제간 운송뿐만 아니라 우리나라 운송산업의 새로운 分野로서 국제화물 流通의 원활을 기하는데 큰 비중을 차지해 왔다.

이러한 複合運送을 국제간에 이행하는 국제복합운송인이 일반적으로 포워딩이라 불리는 우리나라의 복합운송주선업체이다. 그러나 글로벌 무역의 加速化뿐만 아니라 情報化에 따른 國際間 貿易構造 자체가 급속히 變貌하는 시대에 우리나라 복합운송주선업체는 進入障壁의 未備로 인한 업체수의 亂立과 이로 인한 제반문제, 國內시장의 開放에 따른 선진대형 포워더의 국내시장 진입으로 인한 시장 잠식과 더불어 복합운송 관련 國內法規 및 규제의 未洽으로 일관운송서비스를 제공하지 못하는 등 발전에 많은 障碍가 따르고 있다.

이러한 시점에서 본 논문은 우리나라 복합운송주선업체들이 글로벌시대에 발맞춰 우리 실정에 맞는 그러면서도 경쟁력 있는 국제 복합운송인으로서의 자질을 갖추고 고객에게 창출 가능한 서비스의 개발과 이를 제공하기 위한 업계의 經營合理化 方案에 焦點을 맞추었다.

본 연구를 통해 드러난 우리나라 복합운송주선업의 문제점은 크게 기업경영 문제와 영업활동상의 문제 및 외부사항인 政府 政策 및 規制의 미비 등을 들 수 있다.

企業經營 문제점으로는 ① 업체수의 난립으로 인한 過當競爭, 물량부족, 운임덤핑, 외상매출로 인한 惡性未收金 발생, 직원이동, ②零細成, ③저조한 수입 대비 과도한 責任問題, ④물류전문인 및 교육의 不在, ⑤電算化 및

情報化 미비, ⑥一貫運送 未備 등으로 集約될 수 있다.

영업활동상의 문제점은 ①收入源의 不確實, ②서비스 범위의 限定, ③해외 물류망의 미비 등이다. 이러한 문제점을 改善하기 위해 복합운송주선인 스스로의 自覺과 責任意識에 따른 反省과 함께 相互 協力하여야 할 것이다.

외부적 문제점으로는 ①업체수의 난립, ②法體系 및 制度의 미비, ③통관업 진출 허용 문제, ④집화보상금 제도의 도입 문제 및 복합운송을 위한 일관운송체계의 미비를 들 수 있다.

이상과 같은 結果들을 土臺로 본 복합운송주선업의 合理化 方案은 企業經營의 合理化 方案, 營業活動 合理化 方案과 政策的·制度的 支援 方案으로 나뉘어 提示하였다.

企業經營 合理化 方案으로는 ①正道經營을 통한 獨立과 分社의 차단 방안, ②特化서비스와 부가서비스의 差別化 方案, ③독립적 경영유지의 네트워크형 제휴 및 단계적 제휴이다.

營業活動 合理化 方案은 ①收入源의 確保와 서비스의 多變化 方案, ②전문인력의 양성 및 전문적 물류기법 蓄積, ③전산망에 의한 정보화시스템 構築, ④일관운송 및 물류 관리 기능의 强化이다.

政策的·制度的 지원방안은 ①관련 법체계 整備를 통한 업체의 확산 방지방안, ②통관업 진출 허용, ③집화보상금 제도의 導入, ④정부의 지원방안, ⑤한국복합운송협회의 복합운송인을 위한 방안 등이다.

현재 우리나라 복합운송주선업계의 狀況이 先進 포워딩의 資本力과 네트워크를 내세운 良質의 서비스와 함께 業界의 난립으로 인한 過當競爭과 악성미수금 발생, 대기업 중심의 自社物流 또는 포워더에 대한 물량확보 등으로 인한 物量不足 및 法體系의 未整備, 복합일관운송체계의 미흡 등 難題가 많지만 30년 가까운 짧은 역사에도 불구하고 과거 船社와 貨主 사이

에서 인정받지 못하던 우리 업계의 立場을 생각해 보면 나름대로 飛躍的인 發展을 이루었다고도 볼 수 있다.

앞으로 더욱 분발하여 기업경영 개선, 제도적 개선과 行政的 支援을 지속적으로 竝行하여 서비스의 多角化에 노력한다면 國際複合運送人으로서의 경쟁력 있는 地位를 확보할 수 있을 것으로 기대된다.

또한 정부차원에서는 우리나라 복합운송주선업체들이 陸·海·空의 國際運送에 一任하여 외국계 포워드와도 당당하게 경쟁할 수 있도록 미비된 법규를 재정비하고 기업에 대한 지원방안을 강구하여 地政學的으로 동북아의 중심이라는 利點을 적극 활용하여 우리나라가 東北亞의 物流中心이 되는데 複合運送周旋人들이 기여할 수 있도록 하여야 할 것이다.

第 2 節 硏究의 限界와 向後 硏究課題

본 연구에서의 한계는 이상과 같이 釜山에서 활동중인 복합운송주선업체를 對象으로 하였기 때문에 전체 복합운송주선인들을 代表 할 수 있는가 하는 점과 분석 통계 시 산술적 통계를 이용할 수 밖에 없었던 점을 들 수 있다. 부산에서 활동을 하는 업체의 本·支社를 막론하고 설문을 한 결과 영업활동 및 수익 문제 등에 있어서는 이를 대외기밀로 생각하고 있고 또한, 본사의 확인이 필요한 관계로 이에 대한 답변을 回避하는 응답업체가 多數 있어 정확한 分析에 어려움이 따랐다.

향후 연구 과제로서 부산의 복합운송주선업체뿐만 아니라 전국의 복합운송주선업체를 설문조사에 포함시키고 통계 분석의 다양한 활용으로 보다 폭넓고 확실한 연구 결과를 얻을 수 있으리라 보여진다.

<參考文獻>

김종식 · 조규진 · 정이근, 「신동북아 국제운송체계」, 소화출판사, 2002.

민재형, 「전자식 문서교환을 이용한 항공화물 운송체계」, 집문당, 1999.

박명섭외, 「국제해운론」, 법문사, 1997.

방희석, 「국제운송론」, 박영사, 2001.

방희석 · 이규훈, 「물류관리론」, 동성사, 2002.

오세영, 「현대해운경영의 이해-환경 · 전략 그리고 실무」, 범한, 1998.

옥선종, 「국제운송론」, 법문사, 1992.

전준수 · 김성호, 「글로벌경쟁시대의 국제해상운송실무」, 박영사, 2000.

전창원, 「무역실무저서, 표준 무역운송실무」, 무역연구원, 1996.

정재락, 「항공물류이론과 실제」, 두남, 2003.

JIFFA 홍보위원회, 박희수옮김, 「해상운송의 이론과 실무」, 경남대학교 1997.

한국복합운송협회, 「연수교재Ⅴ-복합운송실무」, 2002.

織田正夫, 김종수・박영배・ 한낙현옮김, 「국제복합운송실무」, 두남, 2001.

<參考論文>

김현겸, " 우리나라 복합운송주선업의 구조 고도화 방안연구", 1998.

송선욱, "한국복합운송주선업의 경쟁력 강화 방안에 관한 실증연구", 2000.

신명학, "수출입 물류서비스에 있어 국내 복합운송주선업의 경쟁력 제고방안", 2001.

오세조, "국내복합운송주선업의 합리화 방안", 2002..

이정세, "복합운송주선업의 정보인프라수준과 성과에 관한 연구", 1999.

조칠성, "국제복합운송인으로서의 영세복합운송주선업체의 역할 제고방안", 2000.

진형인, "우리나라 복합운송주선업의 육성방안", 2002.

최재민, "한국복합운송주선업의 문제점과 개선방안에 관한 연구, 2001.

<參考論說>

박용안, "포워더를 전문물류업체로 육성해야", 2000.

<인터넷사이트>

건설교통부(http://www.moct.go.kr)

카고뉴스(http://www.cargonews.co.kr)

카고저널(http://cargohournal.co.kr)

코리아쉬핑가제트(http://shipschedule.co.kr)

한국무역협회 무역연구소(http://tri.kita.net)

한국물류정보통신(주)(http://www.klnet.co.kr)

한국복합운송협회(http://kfpa.or.kr)

Ctradeworld(http://www.ctradeworld.com)

EC플라자(www.ecplaza.co.kr)

e-Logipus(http://www.enb.co.kr)

KL-Net(http://www.logispia.net)

부록(설문지)

우리나라 복합운송주선업에 대한 실태조사
(부산 지역을 중심으로)

귀사의 일익 번창하심을 진심으로 기원합니다.
최근의 글로벌 무한경쟁시대를 대비하여 자본규모의 영세성 등 열악한 환경의 국내 복합운송주선업체들이 국제복합운송인으로서의 역할을 다할 수 있게 하기 위해선 경쟁력을 확보하는 것이 무엇보다 중요하다 하겠습니다. 이에 본 설문지는 우리나라 복합운송주선업체들 중 부산 소재의 업체들을 대상으로 실질적인 내·외부상황을 파악하여 그 문제점을 분석하고 발전방향을 모색하기 위한 연구자료를 수집하기 위한 것입니다. 바쁘시더라도 모든 항목에 응답해 주신다면 연구에 큰 도움이 되겠습니다.

귀사(귀하)께서 답변해 주신 내용은 연구자료 이외에 어떤 목적에도 사용되지 않을 것을 약속드리며 귀사(귀하)의 무궁한 발전을 기원합니다.

2003년 9월
부경대학교 경영대학원 국제무역학과
지도교수 : 하 명 신
연 구 자 : 추 선 애 (연락처 : 051-469-5038)

각 질문의 내용을 자세히 살펴보시고 해당항목의 ( )안에 V표시를 하시거나 질문에 따라 적절하게 기입하여 주시기 바랍니다.

Ⅰ. 기업요인

1. 귀사의 설립 연도는 언제입니까? _____년
2. 귀사는 한국복합운송주선업체에 등록된 회원사입니까?
   예_____ 아니오_____
3. 지금 귀하가 근무하시는 사무실의 직원 수는 모두 몇 명입니까?

구 분	5명 이하	6~15명	16~50명	51~100명	101명 이상	기타
전체 직원 수	( )	( )	( )	( )	( )	( )
부산 직원 수	( )	( )	( )	( )	( )	( )

4. 현재 귀사의 자본금 규모는 얼마나 됩니까?

3~5억원 미만	5~10억원 미만	10~30억원 미만	30~50억원 미만	50억원 이상
( )	( )	( )	( )	( )

5. 귀사 담당사원의 평균 근무경력은 얼마나 됩니까?

1년 이하	2~3년	3~5년	5~10년	10년이상
( )	( )	( )	( )	( )

6. 귀사의 복합운송업무 취급경력은 얼마나 됩니까?

1년 미만	1~3년 미만	3~5년 미만	5~10년 미만	10~20년 미만	20년 이상
( )	( )	( )	( )	( )	( )

7. 귀사 직원이 보유한 물규 관련 자격증은 어떤 것이 있습니까?

관세사	보세사	검수사	물류관리사	국제무역사	사이버무역사	무역영어	기타
( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )

8. 현재 귀하의 근무처는 ?

부산본사	부산지점	부산사무소	부산영업소	위탁사무소
( )	( )	( )	( )	( )

9. 귀사의 국내 지사가 설립된 곳은 어디입니까?

서울	부산	인천	광양	마산	포항	광주	기타
( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )

10. 현재 귀사에서 출자 또는 겸업하고 계신 복합운송 관련업종은?

국적선사	외국선박대리점	항공사대리점	육상운송업	CY업	포장업
( )	( )	( )	( )	( )	( )
하역업	창고업	무역업	통관업	제3자 물류	기타
( )	( )	( )	( )	( )	( )

11. 장래 귀사가 출자 또는 겸업하시고 싶은 복합운송 관련업종은?

국적선사	외국선박대리점	항공사대리점	육상운송업	CY업	포장업
( )	( )	( )	( )	( )	( )
하역업	창고업	무역업	통관업	제3자 물류	기타
( )	( )	( )	( )	( )	( )

12. 장래 만일 귀사가 해외 지사를 설립하고 싶다면 그 지역은?

동남아	북미	유럽	일본	중국남부	중국북부	중남미	중동	홍콩	기타
( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )

13. 해외 합작 회사를 설립하신다면 국내 포워딩 업계와 연계 의향은?

확실히 있다	있다	그 업체가 먼저 진출한 후 할 수 있다	확실히 없다	기타
( )	( )	( )	( )	( )

14. 귀사의 복합운송 관련 업무의 전산화 비율은 ?

0~20%	21%~40%	41%~60%	61%~80%	81%~100%
( )	( )	( )	( )	( )

15. 연도별 귀사의 총 취급 물동량은? (숫자로 표기하여 주십시요)

2000년	2001년	2002년	2003년(예상)
( )TEU	( )TEU	( )TEU	( )TEU

16. 연도별 귀사의 취급 물동량을 지역별로 구분한다면?
(총 취급 물동량 중 30% 이상 지역만 V 표기하여 주십시요)

지역 / 연도	동남아	유럽	일본	북미	중국	중남미	중동	기타
2001년	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )
2002년	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )
2003년(예상)	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )

17. 귀사가 현재 겪고 있는 문제 중 가장 어려운 부분을 두 가지만을 선택한다면?

거래처 부도	물동량 부족	선복확보	자금회전	직원이동	CNTR 부족	해외 거래선 부도	기타
( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )

II. 영업상황

1. 귀사의 처리 물동량 중 LCL화물과 FCL화물의 취급 비중은?
(2002년 말 기준으로 기재 요망)

1) LCL화물	( )%
2) FCL화물	( )%

2. 귀사의 주요 수입원은?
(총 수입 중에서 각 항목이 차지하는 비율을 기입 요망)

집화수수료	혼재수수료	포장 및 창고대행료	육상운송 대행료	운임차익	통관 대행료	H/C
( )%	( )%	( )%	( )%	( )%	( )%	( )%

3. 현재 귀사가 서비스하고 있는 영업 범위에 해당되는 것은?
(해당사항 모두 표기)

CNTR 해상 운송	항공 운송	육상 운송	연안 운송	벌크 화물	이사 화물	포장	창고	하역	통관	제3자 물류
( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )

4. 현재 귀사만의 특화된 서비스는?(해당 사항 모두 표기)

해상운송	항공운송	육상운송	연안운송	보세운송	수출혼재	수입혼재
( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )
환적화물	보세창고	통관	벌크화물	이사화물	제3자 물류	기타
( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )

5. 외국포워더의 진출이 1996년부터 자유화 된 이래 현재 외국 포워딩업체에 비해 자본력, 경험부족, 국제적 Net-work의 부족 등으로 인하여 귀사는 국내 포워딩업체의 서비스능력이 떨어진다고 생각하십니까?

매우 그렇다	그렇다	보통이다	그렇지 않다	매우 그렇지 않다
( )	( )	( )	( )	( )

Ⅲ. 외부요인

1. 복합운송주선업체의 통관업을 허용하리라는 입법예고가 있었습니다. 이에 대한 귀사의 의견은?

대찬성이다	찬성이다	절대 반대이다	반대이다	기 타
( )	( )	( )	( )	( )

2. 복합운송주선업체의 통관업을 허용한다면 귀사의 통관 업무를 추진할 지역은?

서울	인천	평택	경기	강원	군산	광양	광주	대전	대구	마산	부산	울산	제주
( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )

3. 운송주선시장의 유효한 경쟁을 촉진 할 수 있도록 복합운송의 주체인 운송에 대하여 복합운송주선인의 등록으로 운송주선업의 겸업(통합)에 대하여 귀사의 생각은?

매우 찬성이다	찬성이다	보통이다	찬성하지 않는다	전혀 찬성하지 않는다
( )	( )	( )	( )	( )

4. 현재 항만사업법에 의해 수행중인 항만↔ODCY/ICD간의 운송부분에 대해서 화물 자동차 운송사업법상의 일반화물 운송사업자도 참여하여 경쟁할 수 있도록 관련규정을 개정해야 하는 문제에 대한 귀사의 생각은?

매우 바람직하다	바람직하다	보통이다	바람직하지 않다	전혀 바람직하지 않다
( )	( )	( )	( )	( )

Ⅳ. 하주에게 제공 가능 한 다음과 같은 복합운송 서비스 중에서 타 경쟁사에 비해 귀사에서 경쟁력이 있다고 생각하시는 해당사항 모두에 (V)표기를 하여 주십시오.

	매우 경쟁력이 있다	경쟁력이 있다	보통이다	경쟁력이 없다	전혀 경쟁력이 없다
· 폭넓은 해외 영업망	( )	( )	( )	( )	( )
· 해외 DOOR TO DOOR 서비스	( )	( )	( )	( )	( )
· 저렴한 운임	( )	( )	( )	( )	( )
· 리베이트(rebate)	( )	( )	( )	( )	( )
· 외상거래	( )	( )	( )	( )	( )
· 화물손해에 대한 배상약속	( )	( )	( )	( )	( )
· 선박 또는 항공기의 신속한 수배 · 알선	( )	( )	( )	( )	( )
· 화물의 안전수송 · 적기도착	( )	( )	( )	( )	( )
· 수출입 거래 알선	( )	( )	( )	( )	( )
· 운송서비스 루트의 다양성	( )	( )	( )	( )	( )
· 혼재(consolidation)능력	( )	( )	( )	( )	( )
· LCL화물 내륙운송	( )	( )	( )	( )	( )
· FCL화물 내륙운송	( )	( )	( )	( )	( )
· 중량 · 활적화물 운송	( )	( )	( )	( )	( )
· 냉동화물 운송	( )	( )	( )	( )	( )
· 창고(보관)기능 수행	( )	( )	( )	( )	( )
· 포장기능 수행	( )	( )	( )	( )	( )
· 통관업무 수행	( )	( )	( )	( )	( )
· 운송화물의 추적(tracking) 서비스	( )	( )	( )	( )	( )
· 사원의 지식을 활용한 물류 consulting서비스	( )	( )	( )	( )	( )
· 제3자 물류서비스	( )	( )	( )	( )	( )

V. 귀사가 생각하는 복합운송주선업체의 문제점에 대해 가장 중요하다고 생각되는 것부터 순위를 적어 주십시오

· 업체수의 난립으로 인한 과당경쟁	( )
· 영세성에 의한 사고 발생시 문제처리 능력 부재 및 전문성 결여	( )
· 전산화 · 정보화의 미흡	( )
· 복합운송주선업체 수입의 불확실성 및 수입대비 과도한 책임문제	( )
· 복합일관운송체제 및 연계운송업체와의 연계성 미흡	( )
· 업계간의 직원이동 문제	( )
· 사회간접자본 및 물류기반 조성의 미비	( )
· 복합운송주선업을 수행하기 위해 필요한 통일된 국내법규의 부재	( )
· 복합운송주선인의 책임범위에 대한 명확한 구분 미흡	( )
· 전문 복합운송인의 양성을 위한 학교 · 학원 및 교육의 부재	( )
· 통관업의 제한성	( )
· 책임보험의 인식부족으로 인한 부보율 저조문제	( )
· 운임 덤핑	( )
· 외상거래에 의한 악성 미수금	( )

VI. 귀사(귀하)께서 협회나 유관기관, 정부당국 등에 정책적 지원이나 개선 · 건의사항 등 요청하고 싶은 의견이 있으시면 간략히 적어주십시오.