우리나라 복합운송업의 합리화 방안

윤 명 석*, 곽 규 석**

A Study on the Rationalization for Freight Forwarding Business in Korea

Myoung-Suk Youn* , Kyu-Suk Kwak**

Abstract

It has been changing from job shop production age when the demand excelled the supply to small batch production. For responding a variety of consumers' needs, swiftness and accuracy of logistics related service have been required. It is fact that transport services which is the most important role in logistics activities have improved from place to place to door to door service.

Using over two different transport modes is inevitable in the door to door service among countries. As transport service is provided by maximizing the relative merit of several transport modes in each transport node, combined transports are showed a few forms. This paper shows the rationalization for domestic forwarders' role which is focusing on Sea and Air multimodal transport.

It is essential for the domestic freight forwarders to improve their roles because of the continuous increase of transit cargo with Sea and Air multimodal transport which starts from china and high value- added of export goods and shortening of production cycle etc.: i.e. logistics activities might be extended to several activities such as inventory management, order processing , packaging, storage, material handling, insurance etc beyond the transportation activities.

The current contexts of domestic forwarding business are as follows; over 900 companies are over-competing with restricted freight, and there is lack of logistics management function and unit load system owing to sea, air and bonded transportation and clearance are performed by each other companies respectively

* 한국해양대학교 물류시스템공학과 대학원
** 한국해양대학교 물류시스템공학과 교수

For solving these problems and competing with foreign forwarders, it needs to group forwarders through the joint service of each forwarder who is strong for the region and the service, to formalize and diversify the import resources for strengthening and reconsidering of their roles.

It must be changed to Third party which provides the integrated logistics service with establishing and using international transport network and information system.

1.1 연구의 배경 및 목적

오늘날의 국제 경제는 생산 거점의 이동, 해외직접투자의 확대 등으로 국제 분업화가 추구되고 있는 한편 기술 개발과 고가품의 항공운송 증대 등으로 교역상품의 경박단소화가 추진됨에 따라 국제간 화물유통이 다극화 현상을 보이고 있어 국제운송의 합리화, 고도화가 더욱 요구되고 있는 실정이며, 이러한 무역환경의 변화와 물류체계의 발전으로 화주들의 물류활동은 지금까지의 자국 내 중심에서 세계의 주요거점을 연결하는 다극적인 체계로 변화되고 있다. 또한 취급물품도 다양해지고 제품의 생명주기도 짧아져 물류의 정보화와 신속화가 요구되고 있다. 즉 국제적인 기업이 되기 위해서 물류정보의 고도화를 통한 JIT 시스템의 구축, 다품종화 등에 대처한 물품의 혼재운송과 합리적인 재고관리 시스템의 추진 등에 의해 고객서비스 향상과 물류비용의 절감에 적합한 종합적인 물류 합리화 전략을 추진 중에 있다.

한편 과거에는 운송업자들이 단순히 항만에서 항만간의 운송서비스의 합리화만을 추구해왔으나 현재에는 문전에서 문전까지 여러 운송수단을 결합하여 운송서비스를 제공하고 국제적인 기업에서의 물류관리는 일관되고 종합적인 운송합리화에 초점을 두고 있기 때문에 국제복합운송에 의한 새로운 물류시스템이 급속히 발전해오고 있다.

국제 복합운송은 증가되고 있는 국제간의 화물운송에 있어서 출발지에서 목적지까지 일관된 책임과 운임으로 여러 운송수단을 결합하여 문전운송을 하는 종합적인 물류 합리화 시스템으로서 최근의 운송실적은 날로 증가하고 있다.

복합운송은 운송비용, 시간적으로 화주에게 총비용 절감의 효과를 제공하기 위한 것으로 운송방식과 경로의 다양한 선택을 통한 문전운송이 그 궁극적인 목적이라 할 수 있다. 따라서 복합운송은 여러 운송수단(선박, 철도, 항공, 트럭 등)간의 결합이 다양한 형태로 나타나게 되는데, 해·공 복합운송(Sea &

Collection

Air)은 그 대표적인 예이다. 이는 해상운송의 저렴성과 항공운송의 신속성을 결합한 것으로 단순히 해상운송된 화물을 항공운송 한다는 것이 아니라 화물의 집화에서부터 수하인의 문전에 이르기 까지의 전 과정에 대한 일관된 책임으로 운송되는 것을 의미한다. 따라서, 화물의 집화, 배분, 포장, 하역, 보관 등과 항만에서 공항까지의 신속한 수송, 그리고 일관된 운송을 위한 화물의 추적 등의 책임있는 포워더가 필요한 것이다. 또한 이러한 책임있는 포워더는 Third party(제 3 자 물류)의 주체적인 역할을 수행하기 위한 전제조건이 된다.

하지만, 국내 포워더의 경우 짧은 역사로 인한 경영 노하우의 부족과 영세성, 그리고 전문 인력 부족 등으로 다양해져 가는 화주의 요구에 못 미치는 것이 사실이다.

따라서, 본 연구에서는 복합운송의 한 형태인 Sea & Air 복합운송을 중심으로 국내 포워더의 역할 강화 및 합리화 방안을 제시하여 포워더의 Third party 로의 전환과 그 효율성을 제시하고자 한다.

1.2 연구방법 및 구성

본 연구는 문헌적 연구와 실증적 연구를 병행하였는데, 문헌적 연구방법으로는 국내외에서 발행된 복합운송관련 단행본, 정기 간행물, 학술논문, 통계자료 등을 통하여 이론적, 체계적인 고찰을 하고자 노력하였다. 실증적 연구 방법으로는 이론적인 면에서 제기된 문제점을 객관화하기 위하여 수출입업무 담당자(화주)와, 복합운송업자 및 선박회사 관계자와의 면담을 통한 방법과 아울러 관련단체의 대정부 건의서, 정부의 정책방향에 대한 검토와 분석을 병행하여 우리나라 국제복합운송업의 합리화 방향에 관해 연구하였다.

본 연구는 총 6 장으로 구성하여, 서론 부분인 제 1 장에 이어 제 2 장에서는 본고의 기본 개념이 될 복합운송의 개념, 기본요건 및 각 운송 수단의 기능별 분석을 통한 복합운송 경로를 고찰하였다. 제 3 장에서는 국내에서 활성화되는 Sea & Air 복합운송을 중심으로 복합운송의 전망을 고찰하였고, 제 4 장에서는 국내 포워더의 현황과 문제점에 관해 연구하였으며, 제 5 장에서는 국내 포워더의 역할 제고를 위한 합리화 방안을 바탕으로 국내 포워더의 Third party 로의 전환과 그 효율성을 연구하였다.

끝으로 제 6 장에서는 지금까지 연구한 결과를 바탕으로 국내 포워더의 역할 제고를 위한 합리화방안을 요약하여 결론으로 구성하였다.

dCollection

2.1 해 · 공(Sea & Air) 복합운송

가· 해 · 공 복합운송의 개념

해 · 공(Sea & Air) 복합운송방식은 해상운송이 가지는 저렴성과 항공운송이 갖는 신속성이라는 양자의 최대 장점을 효과적으로 결합한 운송 방식이다. 이 Sea & Air 운송의 이점은 운임과 운송 일수가 해상운송과 항공운송에서의 운송 기간의 장기성을 극복할 수 있는 즉, 항공운송보다는 싸게, 해상운송보다는 빠르게 운송되는 복합운송방식이라는 관점에서 경제적인 운송 방식이라 할 수 있다.

이러한 해 · 공 복합운송방식은 1962 년 미국의 Flying Tiger 항공사에 의해 개발되었으며, 또한 1987 년 Concord 사와 Japan Air Service(JSAS)등 2 사가 해공복합운송의 전문 복합운송인으로서 업무를 개시한 이후 현재에는 포워더에 의해 이 서비스가 활발히 제공되고 있다.

나· 해 · 공 복합운송의 경로[13)]

현재 우리나라와 지형적으로 가까운 일본을 중심으로 한 해 · 공 복합운송의 경로는 다음과 같다.

(1) 북미 경유 유럽행

뱅쿠버, 시애틀 또는 로스앤젤리스를 중계지로 하여, 일부는 다시 시카고 토론토 등으로 트럭으로 운송되어 유럽 각지로 항공운송되는 경로이다.

소요 일수는 14- 18 일이며, 전체 해 · 공 복합운송량의 70-80%를 이 경로의 화물이 차지하고 있다.

(2) 동남아 경유 유럽행

홍콩, 방콕 또는 싱가포르를 중계지로 하는 경로로서 특히 홍콩 경유는 소요 일수가 7-10 일로 단축되는 것이 특색이다. 그러나 최근에 동남아 각국의 수출 항공화물이 급증함에 따라 때로는 스페이스난이 생기는 일이 있기 때문에 그 신속성은 종래에 비하여 저하되고 있으며 전 해 · 공 복합운송량의 5-6%를 차지하고 있다.

(3) 러시아 경유 유럽행

Aeroflot(러시아 항공사)가 설정하고 있는 경로로서, 보스토치니(Vostochny)까지는 트럭운송하고, 유럽지역으로는 항공운송되는 경로이다. 이 경로는 러시아에서의 정보의 불확실성이 난관이라고 말할 수 있으나, 해상 20 피트 컨테이너

Collection

를 그대로 탑재하는 단위 탑재 운송을 행하고 있는 유일한 경로인 점이 최대의 특색이다.

소요 일수는 10-14 일이며, 전 해·공 복합운송량의 약 4-5%를 차지하고 있다.

(4) 중동 경유 유럽행

주로 두바이를 중계지로 하는 경로로서 일본 출발의 경우 해상 운송 일수가 길기 때문에 많이 이용되지 않고 있으나. 신흥공업국 각국 출발의 경우에는 주요 경로로 되어 있어, 월간 1,000 톤 이상의 화물이 이용하고 있다.

(5) 북미 경유 중남미행

미국의 서해안 및 마이애미를 중계지로 하여 중남미 각국으로 가는 경로이다.

중남미 각국으로 가는 운송은 거리가 멀고 선사의 배선도 적은 데다가 항공운임도 높지만 최근에는 주목을 받고 있다. 현재로서는 중남미 각국의 누적채무의 증대로 화물의 이동은 그리 많지 않지만 장래에 기대할 수 있는 경로이다.

1997 년 기준으로 한국국제복합운송주선협회가 집계한 포워더에 의한 수출 항공 화물량이 약 29 만 2 천톤으로 이 중 북미, 유럽, 일본으로 향하는 항공화물이 약 20 만톤이다. 한편, 중국에서 출발하여 우리나라에서 항공화물로 환적되는 화물의 최종 목적지가 주로 북미, 유럽, 일본으로, 포워더가 취급한 항공화물량의 약 20%에 해당하는 항공화물이 우리나라에서 환적되므로 우리나라 포워더에게는 연태 지역의 중국 기업들이 중요한 화주가 되는 셈이다.

한편, 수도권 공항을 중심으로 한 Sea & Air 복합운송은 해상운송거리가 항공운송거리에 비하여 매우 짧다는 점이 주목된다. 즉, 앞 장에서 살펴본 전통적인 Sea & Air 복합운송의 경우 해상운송에 의하여 태평양을 횡단하는데 비하여 수도권 공항에서 환적 되는 Sea & Air 복합운송의 경우는 해상운송 구간이 서해를 횡단하는데 그치고 있어 운임 절감 효과가 극히 제한적인 상황이다. 하지만, 중국에서 출발해서 국내에서 환적된다는 점과 이종 운송수단간의 결합인 복합운송 이라는 점은 이 화물을 취급하는 우리 포워더들에게 좋은 경험이 될 뿐만 아니라, 지속적인 환적화물의 증가는 우리 포우더들의 주요한 수입원이 될 것이다.

2.2 우리나라 포워더의 문제점

이상에서 드러난 국내 포워더의 문제점을 정리하면 크게 3 가지 정도로 요약할 수 있다.

첫째는, 한정된 화물에 대한 영세업체의 난립과 업계 전문 인력 종사자가 절

dCollection

대 부족하다는 것이다.

둘째는, 해상, 항공, 도로, 철도운송(보세운송 포함), 통관, 포장, 집화 등의 서비스가 단일 주체에 의해 서비스가 이루어지지 못한다는 점과 운송망이 빈약하다는 것이다. 따라서 일관 운송 및 물류관리 기능이 결여될 수밖에 없으며, 이는 업계의 영세성과도 상관관계가 있다.

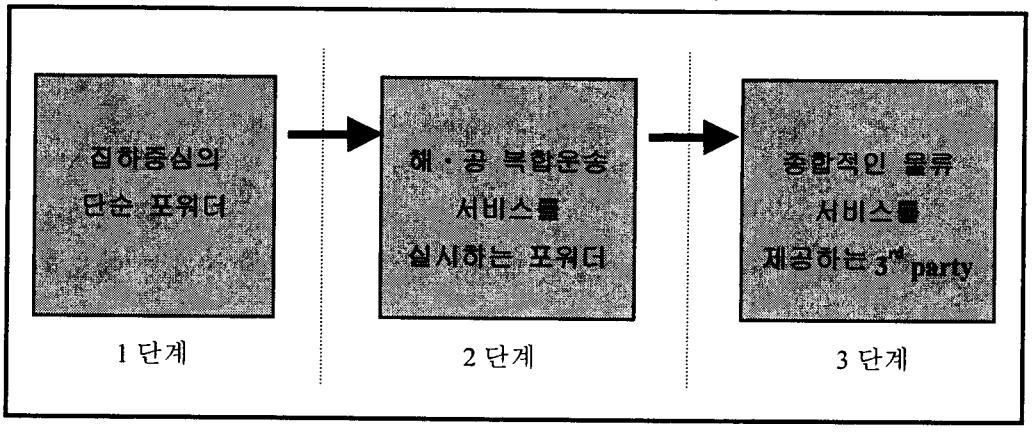
셋째는, 경로나, 부가가치 서비스 등의 특화된 서비스의 부재로 인한 수입원의 단조로움이다.

이밖에도 관련 법규의 통합적인 정비 미흡과 정보 시스템 구축의 미흡 등은 국내 포워더의 발전을 위해 선결되어야 할 주요한 과제이다.

3.국내 포워더의 합리화 방안 - 국내 포워더의 제3자 물류 주체로의 육성

제3자 물류의 육성을 위한 전제조건으로서 첫번째는 물류산업의 고도화, 합리화 즉, 물류전문업체의 대형화, 고도화를 이룩하고, 전문성을 갖추도록 해야 하는데, 소모적인 새로운 형태의 물류전문업체의 시장진입보다는 기존 포워더의 활용을 적극 유도할 필요가 있다. 대표적 방법인 물류 아웃소싱은 기존 기능(운송, 보관 등)별 운영, 실행에서 관리, 통제수준으로 확대될 수 있어 보다 제3자 물류에 접근할 수 있게 된다. 한편, 앞에서 살펴본 해·공 복합운송 주체로서의 포워더 역할은 제3자 물류의 전단계라고 할 수 있으며 이러한 포워더의 발전 단계를 도식화하면 (그림 4) 와 같다. 국내 포워더가 복합운송의 실질적인 주체로서 역할을 완벽하게 수행하여 화주들로부터 보다 강한 신뢰성을 구축해가면서, 제3자 물류 주체로의 전환을 위해서는 먼저 다음과 같은 과제들이 선결되어야 한다.

(그림 4) 국내 포워더의 발전 단계



dCollection

국내 포워더들은 경영규모의 영세성 및 기타의 이유로 인하여 실질적인 일관운송 기능을 제대로 수행하지 못하고 있는 상태에 있으며 국제적인 집화망의 구축, 외국시장에서의 복합운송 경영 등 국제적 사업은 경험 및 지식, 국제경영에 활용하는 자금력, 전문인력 등의 규모에서 외국의 유수한 포워더에 비해 현격한 차이를 보이고 있다.

이러한 대내외적 환경하에서 국제경쟁력을 제고시키고 자생력을 배양하기 위해서는 국내영업 조직 뿐만 아니라 해외 영업조직 확대에도 과감히 투자하여 외국파트너에 대한 영업의존도를 줄여나감으로써 독자영역을 끊임없이 확대시켜야 한다. 또한 세계 각국을 Network 화하여 항공, 철도, 육상운송수단을 보다 효과적으로 연계시켜 신속, 안전, 경제성을 모두 충족시킬 수 있는 서비스 제공에 전력해야 할 것이다. 해외영업망의 확대는 단순히 영업을 활성화시키는 효과 뿐만 아니라 대화주 서비스에 만전을 기하고 그 지역 주변에 있는 내륙지방에 추가적인 내륙 운송서비스를 제공함으로써 외국 파트너에 의뢰하여 얻을 수 없었던 수입원을 가질 수 있는 것이다.

한편 국제복합운송업무는 국제간 교역에 따르는 수출입화물의 관리라는 특성과 신속, 정확, 일관성이 동시에 요구되며 또한 운송 전과정의 통제, 각종 운송수단과 창고보관 등의 원활한 연계가 요구되며, 해외지사 또는 파트너와의 긴밀한 업무협조관계를 전제로 하고 있기 때문에 운송관리상 한치의 오차도 허용되지 않는다. 특히, 운송분야는 종합 물류기능의 중심 분야로서 운송기술의 발전과 더불어 과거의 시간적, 공간적 거리를 뚜렷이 단축시킴으로써 물류발전에 중요한 역할을 담당하고 있다. 따라서 운송 및 배송관리의 정보화는 종합 물류관리에서 화물의 신속, 정확한 이동을 계획, 관리하여 고객서비스를 향상시키는 데 필수 불가결한 요소가 되고 있다. 또한 화주들은 효율적인 물류관리를 위해 화물에 대한 운송현황, 선박운항, 내륙운송 스케쥴 및 운임, 재고관리, 마케팅 정보 등의 광범위한 경영정보를 요구하고 있다.

이에 따라 포워더는 이와 같은 고객서비스의 만족도를 제고시킴과 아울러 복합운송업무를 수행함에 있어 복합운송서류 발급업무를 포함하여 영업 및 운송실적의 집계분석, 원가계산, 대리점 또는 파트너와의 정산, 회계관리, 각종 운송수단의 일정관리 등 관리업무의 전산화도 이루어야 한다.

한편, 현재는 1994 년 완성된 물류 EDI 망인 KLNet(Korea Logistics Network)를 통한 포워더들의 정보시스템 구축이 아직은 불완전한 편으로 앞으로 이를 통한 적극적인 시스템 구축 방안이 검토되어야 할 것이다.

dCollection

3.2 수입원의 다변화 및 공식화

앞에서 살펴본 바와 같이 가능한 분야의 운송관련 서비스를 모두 제공할 수 있는 체제를 구축함으로써 수입원을 다변화시킴과 아울러 자신들이 제공하는 각종서비스에 대한 수수료의 공식화도 필요하다. 즉, 포워딩 서비스의 구체적 내용을 유형별로 체계화하여 서비스의 대가에 대한 합리적인 Tariff를 제정하여 실시하여야 한다.

또한, 고부가가치 화물, 긴급화물 등 실질적으로 포워더에게 고수익을 올릴 수 있는 항공화물과 환적화물 그리고 수입화물의 취급에 노력해야 한다. 즉, 수입화물취급 점유율을 더욱 신장시켜 업계의 영업활동 범위를 더욱 확장시키는 한편, 제3국간 화물의 운송서비스 참여를 위하여 미국, 동남아 등지의 영업적 전략요지에 지사 또는 현지 법인을 설립하여 제3국간 화물시장을 적극 개발함과 아울러 포워더의 취급실적이 컨테이너화물에 비해 상대적으로 저조한 환적화물, 항공화물, 일반화물 및 Project Cargo 등의 복합운송에 적극 참여하여 수입원을 다변화시켜야 한다.

3.3 통합, 대형화 및 전문화

국내 포워더의 영세성을 탈피하기 위하여 경영규모의 대형화가 절실하다. 여기에서 말하는 대형화는 단순히 자본금 측면을 의미하는 것이 아니며, 일관운송체제를 구축하기 위한 시스템적인 통합을 의미한다.

즉, 화주들은 운송이 계속적이고 확실하게 행하여지며, 운송시간이 신속하고, 운송에 따른 정보 등의 제공이 정확, 신속, 고도화되고 다양한 운송장비를 제공받으면서 낮은 운송비용으로 질 높은 서비스(Door to door service)를 요구하고 있으며, 운송수단(선박, 철도, 트럭 등)을 보유하고 있는 실제 운송인들은 지속적이고 안정적인 화물의 운송 수요와 각 운송수단간의 통합을 통한 기존 운송수단의 효율성 제고를 원하고 있다. 따라서, 포워더가 화주에 대한 서비스의 개선, 화물의 집화 활동 강화 등으로 화주와 운송수단 보유업체(실제운송인), 서로 다른 운송수단 보유 업체간의 시스템적인 통합 등을 통해 효율성을 극대화시키는 것을 의미하며 이를 위해 서비스 Network 의 확산, 종사인력의 전문화, 각종 부대시설의 확보, 기업조직의 확대 등이 필요하다.

복합운송서비스를 효과적으로 제공하기 위해 집화망, 서비스 연결망의 확산, 각종 서비스관련 부대시설의 확보, 기업조직의 확대를 꾀하여 화물의 집화, 중계, 혼재, 분류, 외부포장, 보관과 기타 복합운송에 부수되는 업무를 효율적으로 수행할 수 있는 체제를 갖추는 것을 의미한다.

한편, 각 업체별로 서비스루트, 영업패턴, 취급화물 등으로 각각 그 서비스부문의 전문화도 절실하다.

Collection