

經營學碩士 學位論文

國際物流環境 變化에 따른 우리나라
複合運送周旋業의 發展方案

A Study on the Development of Freight Forwarder
by the Change of International logistics environment

指導教授 辛 容 尊

2008年 8月

韓國海洋大學校 海土産業大學院

港 灣 物 流 學 科

姜 東 國

목 차

Abstract	v
제 1장 서론	1
제 1절 연구의 배경 및 목적	1
제 2절 연구의 구성	3
제 2장 이론적 배경	4
제 1절 복합운송주선업의 개념	4
1. 복합운송주선업이란	4
2. 복합운송 주선업의 기능	5
3. 복합운송주선업의 역할	6
4. 우리나라 복합운송주선업의 발전과정	9
제 2절 복합운송주선업의 제도	12
1. 외국의 복합운송주선업 제도	12
2. 우리나라 복합운송주선업의 제도	21
제 3절 복합운송주선업 관련 국제조약, 규칙 및 책임	26
1. 국제복합운송조약	26
2. 국제상업회의소 통일규칙	27
3. 복합운송증권	28
제 4절 복합운송주선업의 현황	32
1. 복합운송주선업체의 등록업체 수	32
2. 자본금 및 종업원 현황	35

제5절 복합운송주선업에 대한 선행연구	40
제 3장 국제물류환경 변화	46
1. 세계화(Globalization)	46
2. 국제 물류 기업의 M&A	47
3. SCM 도입 확산 지식 정보화에 따른 물류산업의 여건 변화.	48
4. 제 3자물류 발전	49
제 4장 복합운송주선업의 문제점	50
제 1절 복합운송업의 내부적 문제점	50
1. 규모의 영세성	50
2. 수입원의 불확실	50
3. 전문 인력의 부족	52
4. 해외 네트워크 구성의 미비	54
5. 정보화 전산화 미비	55
6. 불투명한 경영	56
제 2절 복합운송주선업의 외부적 문제점	57
1. 국제 복합운송 관리기능 결여	57
2. 일괄 수송 및 물류관리 기능 결여	58
3. 서비스 영역의 제한	60
4. 연고중심의 상관행	61
5. 서비스업에 대한 편견	61
제 3절 복합운송주선업의 제도적 문제점	63
1. 통합적 법규의 부재	63

2. 정책적 지원 부족	64
제 5장 복합운송주선업의 발전방안	66
제 1절 다각화 전략	66
1. 종합물류기업 육성	66
2. M&A활성화	67
제 2절 틈새시장 공략	68
1. 특정 지역, 특수 업종 중심 서비스	68
2. 전략적 제휴의 강화	69
제 3절 제도적·정책적 지원 및 기타 발전방안	69
1. 법적·제도적 정비	69
2. 물류표준화 구축과 물류기반시설 확충	71
3. 규모의 경제화 유도과 물류전문 인력 구축	73
4. 글로벌 물류체제 구축	75
5. 수입원의 창출	76
제 6장 결론	78
제 1절 연구의 요약	78
제 2절 연구의 의의 및 한계점	81
참고문헌	83

표 목차

<표 2-1> Ocean Freight Forwarder와 Domestic Freight Forwarder와의 비교	15
<표 2-2> NVOCC와 OceanFreightForwarder의 비교	17
<표 2-3> 복합운송주선업의 영업수입 규모별 기업체 수	33
<표 2-4> 복합운송주선업의 영업수입 규모별 기업체 수 비율(%)	34
<표 2-5> 복합운송주선업의 영업수입규모별 매출액	36
<표 2-6> 복합운송주선업의 영업수입규모별 매출액 비율(%)	36
<표 2-7> 복합운송주선업의 영업수입규모별 종사자 수	38
<표 2-8> 복합운송주선업의 영업수입규모별 종사자 수 비율(%)	39
<표 3-1> 세계 주요 물류기업의 최근 M&A 현황	47
<표 4-1> 복합운송업체 취급물량 및 수수료 수입 총괄표(해상화물)	51
<표 4-2> 국제복합운송주선업체 해외영업망 현황	55
<표 4-3> 산업별 전자상거래 기업체 수 (2006년)	56
<표 4-4> 물류비 기능별 비중	64

Abstract

A Study on the Development of Freight Forwarder by the Change of International logistics environment

Kang, Dong-Kook

Department of Shipping Management
The Graduate School of Maritime Industrial Studies
Korea Maritime University

The present study assumed that factors causing changes in international logistics environment are globalization, M&A of international logistics companies, the influence of informatization on the logistics industry, the development of third party logistics, etc., and classified problems in multimodal transport forwarding business (Freight Forwarder) into internal, external and institutional problems.

As to internal problems, we explained about smallness in size, uncertainty of revenue sources, shortage of experts, poor overseas network, inappropriate computerization, and opaque management. External problems included lack of multimodal transport management functions, lack of package transport and logistics management functions, limitation in service areas, commercial practices based on connections, and prejudices against service businesses. As to institutional problems, lack of an integrated law and insufficient governmental support were explained.

To solve these problems in multimodal transport forwarding business and to gain competitive advantage in changing international logistics environment, this study made suggestions as follows.

First, smallness in size should be overcome by raising general logistics companies according to the diversification strategy, activating M&A, and providing package transport services and expanded logistics services.

Second, competitive advantage should be gained in competition with large size multimodal transporters by providing special cargo services to specific areas in cache markets and by reinforcing network through strategic cooperation.

Lastly, institutional and political supports should be provided including improvement in related laws and systems, extension of the infrastructure of logistics, expansion of service areas, standardization of service rates, and education and training of expert personnel.

제 1장 서론

제 1절 연구의 배경 및 목적

WTO 체제 출범 이후 세계 경제는 각국의 이익을 목적으로 모든 블록화 되어가고 있고, 모든 산업의 글로벌화에 따른 경쟁이 가속화 되고 있다. 기업은 세계 경제의 글로벌화 기술의 발달, 정보화, 다양해진 고객욕구 등의 급격한 환경변화에 직면하고 있다. 이러한 경쟁에서 경쟁우위를 확보하지 못하면 기업의 생존은 보장할 수 없다. 그러나 이러한 변화에 대응하기 위해서는 기업의 노력만으로는 부족하다. 각국은 자국의 경제 활동에 도움을 주고자 법적·제도적 지원을 하고 있고, 각 국가의 지원은 기업의 경쟁요소 중 하나이기 때문이다.

이러한 변화는 국제 물류 산업에서도 다르지 않다. 기업에서 물류는 원자재의 수송뿐 아니라 완제품이 고객에게 가기까지 상품의 이동에 중요한 역할을 하고 있다. 그리고 물류비용의 변화는 기업의 수익에 큰 영향을 미치고 있다. 따라서 세계 경제에서 물류는 모든 제품의 흐름을 담당하고 있는 것이다. 세계 경제가 글로벌화 될수록 물류산업은 더욱 활성화 될 수밖에 없다. 최근 국제 물류 환경 변화를 살펴보면 글로벌화, SCM 및 정보화의 확산현상, 제 3자 물류의 증대, M&A를 통한 기업규모의 증대 등이 있다. 물류 산업 내의 기업들은 이러한 환경 변화에서 경쟁력을 확보하기 위하여 노력하고 있다.

세계 경제에서 국제 물류활동이 차지하는 비중이 증대되면서 복합운송주선업의 역할도 더욱 중요해지고 있고, 국제 물류 환경이 급변하면서 복합운송주선업 역시도 위협을 받고 있다. 전통적인 복합운송주선인의 역할은 두 개 이

상의 수송수단을 연결하여 고객에게 편리한 서비스를 제공하는 것이었다. 국제 물류 환경 변화에 대응하기 위한 경쟁력 확보를 위한 방안으로 복합운송주선 산업 내에서도 해운선사와의 제휴, 아웃소싱 및 영업영역을 확대하는 등의 다양한 노력을 하고 있다.

우리나라의 경우 정부에서 동북아 물류 중심국가 전략을 국가적 차원에서 추진하고 있다. 정책적인 지원의 일환으로 화물유통촉진법이 2008년 2월부터 물류정책기본법으로 개정되어 시행되었다. 물류정책기본법에 따라 지금까지 사용되어온 ‘복합운송주선업’이라는 명칭이 ‘국제물류주선업’으로 바뀌었다. 그러나 개념적으로 ‘복합운송주선업’이 오랫동안 사용되어 왔고, 실무에서도 ‘복합운송주선업’이 일반화 되어 있기 때문에 본 연구에서는 ‘복합운송주선업’이라는 명칭으로 사용하고자 한다.

우리나라 복합운송주선업이 등록제가 되면서 복합운송주선업의 기업체 수는 급속하게 증가되었다. 따라서 산업계 내부에서도 경쟁이 치열할 수밖에 없다. 대부분의 복합운송주선업체는 기업규모가 작고, 주로 수출화물을 취급하여 수익을 창출하고 있다. 최근에는 국제 물류 환경의 변화로 인하여 글로벌 복합운송주선업체들이 국내에서 두각을 나타내고 있고, 복합운송주선업무 외에도 종합물류를 표방하는 기업의 시장진입이 이루어지고 있다. 이러한 변화에 대응하기 위하여 우리나라 복합운송주선업의 국제 경쟁력 강화가 필요하다.

따라서 본 연구에서는 국제 물류 환경 변화의 동향을 파악하고 우리나라 복합운송주선업의 문제점을 고찰하고 국제 물류 환경 변화에 대응할 우리나라 복합운송주선업의 발전방향을 제시하고자 한다.

제 2절 연구의 구성

본 연구의 구성은 다음과 같다.

제 1장은 서론으로 연구의 목적 및 배경과 연구의 구성에 대해 기술하였다.

제 2장은 이론적 배경으로 복합운송주선업의 개념, 제도, 복합운송주선업의 관련 국제조약 및 책임, 복합운송주선업의 현황, 복합운송주선업에 대한 선행 연구에 관해 기술하였다.

제 3장은 국제물류환경 변화에 대한 내용으로 세계화, 물류기업 M&A, SCM 및 정보화, 3PL에 대하여 기술하였다.

제 4장은 복합운송주선업의 문제점으로 내부적, 외부적, 제도적 문제점으로 나누어 설명하였다.

제 5장은 복합운송주선업의 발전방안을 다각화 전략, 틈새시장 공략, 제도적 정책적 지원으로 나누어 설명하였다.

제 6장 결론은 연구의 요약, 연구의 의의 및 한계점을 기술하였다.

제 2장 이론적 배경

제 1절 복합운송주선업의 개념

1. 복합운송주선업이란

Freight Forwarder, Forwarder, Forwarding Agent, Freight Promoter, Shipping and Forwarding Agent 등은 복합운송 주선업을 나타내는 개념으로 아직 국제적으로 통일된 개념이 확립되지 않았다.

우리나라 상법에서의 ‘운송주선인이라 함은 자기의 명의로 물건운송의 주선을 영업하는 자’라고 규정하고 있다. 일반적으로 운송수단을 보유하지 않은 채로 타인의 수요에 응하여 자기의 책임과 계산으로 영업행위를 하는 것이다.

해운관련업의 등록 및 사후관리 요령에서에 따르면 ‘해상운송주선업’은 해운업법 제 2조 5항에서 규정한 사업으로 송하주와 국제복합운송계약을 체결하거나 외국의 국제복합운송인과 국제복합운송업무 취급계약을 체결하여 국제복합운송증권을 발행하는 등 자기의 책임 하에 국제간의 일관수송을 주선 또는 이행하는 사업을 말한다.’라고 규정하고 있다.

구 화물유통촉진법에서 ‘복합운송주선업’은 타인의 수요에 응하여 자기의 명의로와 계산으로 타인의 선박, 항공기, 철도차량, 또는 자동차 등 2가지 이상의 운송수단을 이용하여 화물의 운송을 주선하는 사업을 말한다.’ 원자재에서부터 상품이 최종 소비자에게 전달되기까지는 도로운송, 해상운송, 항공운송 등의 다양한 운송수단을 이용하게 된다. 이러한 상품의 운송과정에서 자기책임 하에 2가지 이상의 운송수단을 이용한 화물의 주선이나 운송을 이행하기 위한

업종이 복합운송주선업이다. 이는 우리나라에서 최초로 복합운송주선업에 대한 통일된 규정이라고 볼 수 있다.

화물유통촉진법의 목적은 규격화 및 표준화된 컨테이너 등의 연계 또는 일관운송을 통하여 문전수송(door to door)을 하여 화물을 목적지까지 수송하는 것이다. 복합운송은 물류관리상 많은 경비절감 효과를 가져 올 수 있고, 화물의 운송에 있어 신속성과 안전성을 확보할 수 있다.

최근에는 물류정책의 종합조정 기능을 강화하고 국제물류의 활성화 기반을 구축하는 등의 내용으로 「화물유통촉진법」이 「물류정책기본법」으로 전부개정(법률 제8617호, 2007. 8. 3. 공포, 2008. 2. 4. 시행)되었다. 복합운송주선업의 명칭이 ‘국제물류주선업’으로 바뀌었다. 한국복합운송주선협회도 ‘국제물류주선협회’로 명칭이 변경되었다. 그러나 아직 복합운송주선업계에서는 ‘국제물류주선업’보다는 ‘복합운송주선업’의 개념이 통용되고 있기 때문에 본 논문에서는 ‘복합운송주선업’이라는 명칭으로 사용하고자 한다.

2. 복합운송 주선업의 기능

일반적으로 복합운송주선업은 화주의 대리인으로서 송하인(Shipper)의 화물을 인수하여 수하인(Consignee)에게 인도할 때까지의 집하, 입/출고, 선적, 운송, 보험, 보관 그리고 배달 등의 업무를 주선하는 기능을 기본적으로 수행한다. 또한 복합운송주선을 통하여 스스로 운송계약의 주체가 되어 복합운송인으로서 복합운송증권을 발행하며, 문전수송(door to door)을 통하여 유통경로의 전부에 운송책임을 가진다.

복합운송주선업을 복합운송인의 개념으로 파악하여 자신이 직접 운송수단을 보유하면서 복합운송의 역할을 수행하는 운송인형 복합운송주선업자와 운송

수단을 직접 보유하지 않고 다만 계약 운송인으로서 운송책임을 지는 운송주선인형 복합운송주선업자로 구분하기도 한다.¹⁾

그러나 일반적으로 복합운송주선업은 직접 운송수단을 보유하지 않은 채 그들의 고객을 위하여 화물운송의 주선이나 운송행위를 하는 자로 화주와 운송인 사이에서 화주에게는 운송인의 입장이 되고 운송인에게는 화주의 입장이 되어 운송업을 수행하는 자를 의미한다.²⁾

법적으로 복합운송주선업자가 복합운송인의 기능을 수행할 수 있게 된 바탕은 1983년 개정 신용장 통일규칙 제 25조 d항과 1984년 미국의 신해운법 제 3조의 규정이라 할 수 있다. 1983년 개정 신용장 통일규칙은 복합운송주선인이 발행하는 FIATA 복합운송증권(FIATA Multimodal Transport B/L)을 은행이 매입할 수 있게 되어 유가증권으로의 기능을 할 수 있게 되었다. 1984년 미국 신해운법은 복합운송주선업의 법적형태라 할 수 있는 NVOCC(Non-vessel Operating Common Carrier, 무선박운송인)의 명확한 법적 지위를 마련하였다.

3. 복합운송주선업의 역할

복합운송주선업은 두 개 이상의 수송수단을 연결하는 업무를 하고 있고, 화주의 대리인으로서 운송업자뿐만 아니라 포장 및 통관, 하역업자와 계약을 체결한다. 또한, 해외의 국제복합운송업체와 업무제휴계약을 맺고 이를 이용하여 화주의 기대에 부응해야 한다.

이러한 복합운송주선업자는 화주의 대리인으로서 적절한 운송수단을 선택하

1) 배백식, “우리나라 복합운송업체의 전략적 발전 방안에 관한 연구,” 한국해양대학교 석사학위논문, 2007.

2) 화물유통, 해운무역신문사, 1989, p.223

여 운송에 따르는 일체의 부대업무를 처리해 주는 전통적인 운송주선기능과 오늘날의 복합운송체제 하에서 독자적인 영업 광고와 함께 스스로 컨테이너 등의 운송설비를 갖추고 집하, 분배 그리고 혼재 등의 업무를 행하는 운송주체로서의 현대적인 복합운송 기능을 수행하고 있다. 또한 최근에는 무역회사 업무의 일부분인 수출입 정보제공과 무역알선서비스를 하여 그 업무영역을 확대하고 있다. 복합운송주선업의 주요 기능에는 전문적인 조언, 운송수단의 수배, 운송계약의 체결 및 운송수단의 예약, 운임·수수료와 기타 비용의 결제, 포장 및 창고보관, 화물의 집하, 분배 그리고 혼재 서비스, 관리 및 인도서비스와 같은 것들이 있다.³⁾

첫째, 복합운송주선업의 역할은 화주에게 전문적인 조언을 하는 것이다. 화주가 운송을 의뢰하면 화주의 요청에 따라 다양한 운송수단 즉, 해상, 철도, 그리고 도로 등의 운송비용, 시간, 신뢰성, 경제성 그리고 속도를 고려하여 가장 적당한 운송경로를 채택하고, 그 운송수단, 운송경로를 바탕으로 화물의 포장상태 및 목적국의 각종 운송규칙을 알려주며 운송서류를 용이하게 작성하도록 하는 등 전문적인 조언을 한다.

둘째, 복합운송 주선업은 필요한 운송수단을 정하고 나면 화물의 스케줄에 적절한 운송수단을 수배한다. 보통의 수출화물의 경우 공장이나 원재료지에서 도로를 통하여 공항이나 항만까지 제품을 수송하고, 이때에 육상운송수단을 수배한다. 해운이나 항공운송을 할 때에는 적합한 날짜에 적절한 선박이나 비행기를 수배하고, 해운이나 항공운송의 경우 같은 운송수단 내에서도 환적이 필요할 수도 있게 된다. 또한 항만 및 공항에서 도착지까지의 도로 및 철도운송에서 복합운송주선업자는 운송수단을 수배하는 역할을 한다.

3) 양복지, “복합운송주선업의 중국시장 진출 전략에 관한 연구,” 중앙대학교 석사학위논문, 1996.

셋째, 복합운송주선업자는 화주의 대리인으로서 운송계약을 체결하고 운송수단을 예약하는 역할을 한다. 일반적으로 복합운송업자 스스로 자기명의로 운송계약을 체결할 수 있다. 그러나 특정 화주의 대리인으로서 운송계약을 체결하기도 한다. 통상적으로 자기명의로 운송계약을 체결할 수 있으나, 때로는 특정 화주의 대리인으로서 운송계약을 체결하며, 운송계약을 체결하면서 복합운송주선업자는 운송수단을 예약한다.

넷째, 우리나라 복합운송주선업은 보통 신뢰를 바탕으로 거래를 한다. 화주와 복합운송업자 사이의 경우 복합운송업자가 화주를 대신하여 운임 및 부대비용을 먼저 지불하고, 이 비용은 나중에 화주에게 일괄적으로 결제한다.

다섯째, 복합운송주선업은 포장 및 창고보관의 역할을 한다. 복합운송주선업자가 운송수단 또는 목적지에 적합한 포장을 할 수 있는 독자적인 포장회사를 가지는 경우도 있으며, 화물의 포장방법에 관해서는 운송수단이나 목적지에 가장 적합하고 효과적인 것을 화주에게 조언한다. 또한 운송의 주체로서 운송이나 소량화물(LCL Cargo)의 통합, 분배 또는 혼재 업무를 행하기 위해 자기소유의 환적 창고를 통해 일시적 또는 단기적인 보관서비스를 제공한다.

여섯째, 화물의 집하, 분배 그리고 혼재 서비스를 제공한다. 화물의 집하, 분배, 혼재서비스 혹은 기타 관련업무 등과 같이 운송주체자로서의 주선업무가 복합운송주선업체의 중요한 기능이라고 할 수 있다.

일곱째, 복합운송주선업자는 수하인을 위한 화물의 관리업자 및 분배업자로서의 기능도 가지고 있다. 전자는 문진 수송(door to door)서비스의 운송 전구간에 걸쳐 화물의 안전과 원활한 흐름을 도모하기 위해 화주를 대신해 이를 통제하는 일이며, 후자는 대량으로 수입되는 화물을 일괄적으로 통관한 뒤 각지에 흩어져 있는 수하인에게 배송·인도하는 일이다.

이밖에도 통관서류, 원산지 증명서 그리고 보험증권의 작성과 통관업무의

수행 및 보험의 부보 등의 업무를 제공한다.

4. 우리나라 복합운송주선업의 발전과정

13세기경 유럽의 교역활동이 발전하면서 각국의 무역관행, 통관에 관한 전문적인 지식을 갖춘 중간거래자가 필요함에 따라 지금의 복합운송주선업(Freight Forwarder)과 비슷한 무역업자와 운송업자의 형태를 갖춘 Frachter⁴⁾가 등장하였다. 그 후 변화를 거치면서 전문화된 운송주선업자의 형태로 발전하였고, 국제상업회의소의 신용장통일규칙과 미국의 신해운법 등이 발효됨으로써 복합운송주선업자는 제도적인 바탕 아래 복합운송인으로서의 기능을 수행하게 되었다.⁵⁾

우리나라에 복합운송 제도가 본격적으로 도입된 것은 1970년대 초 정부의 수출입 정책으로 무역거래의 증가와 선진국의 복합운송업자들이 국내에 진입하면서 선진 복합운송주선업자들의 영향을 받아 발전하기 시작하였다. ⁶⁾

그 후 우리나라의 복합운송주선업의 발전과정은 도입기, 정착기, 성장기로 나누어 살펴볼 수 있다.

1) 도입기(1970-1976년)

1970년대 초기에 최초로 등장한 초기의 복합운송주선업자들은 선박 대리점이나 외국계 복합운송주선업체의 한국 대리점으로 시작하였다. 초기의 우리나라

4) 추창엽·김웅진, 물적유통론, 형설출판사, 1994.

5) 김현걸, “우리나라 복합운송주선업의 구조고도화 방안 연구,” 성균관대학교 석사학위논문, 1998.

6) 한국복합운송주선업협회, 복합운송실무 연수교재 V, 1998, pp.37.

라 복합운송주선업은 화물에 대한 선적 대행이나 국내에서 일어나는 업무에 대한 보고를 하는 단순한 업무를 하고 수수료를 받는 일을 하였다. 1973년에 와서야 국내의 몇 개 업체가 외국의 유명한 운송업체와 파트너 계약을 체결하고 본격적인 운송 업무를 시도하였으나 당시 외국환관리법상 거주자 개정이 없으면 외화를 취급할 수 없도록 한 규정 때문에 운임 및 수수료 등에 관련한 문제가 발생하였다. 그리고 복합운송주선업자가 발급한 선하증권에 대한 대금 결제 문제가 발생하면서 복합운송주선업의 발전에 많은 문제가 있었다. 이러한 문제를 해결하기 위해 1976년 2월 국내 운송주선업체들은 자구책의 일환으로 정부의 지원을 호소하였고, 정부는 이에 대한 검토를 거쳐 복합운송주선업자의 법적 근거를 해상운송사업법 중에서 외항부대사업면허 조항에 있는 해상운송주선업으로 규정하여 해상운송주선업에 대한 법적 근거를 마련함과 동시에 수출경쟁력 강화와 국가보안상 해운항만진흥의 필요성을 인식하여 그 해 3월 교통부 해운국에서 관장하던 해운사업을 신설된 해운항만청에 이관하였다.

2) 정착기(1977-1983년)

해상운송사업법을 통해 해상운송주선업의 법적 근거를 마련한 후 1976년 10월 최초로 26개 업체에 면허를 발급한 이래 1979년 말까지 모두 50개사 해상운송주선업의 면허를 취득하여 본격적인 영업활동을 시작하였다. 면허제는 해상운송업체의 난립과 업체의 부실화를 방지하기 위한 도입 초기 목표에 따라 1980년에서 82년까지 3년 동안 면허발급을 중지하기도 하였다. 따라서 이 시기까지는 업체수도 일정수준에서 크게 변동하지 않았으며, 업계에서 화물량도 경우 10만 TEU 정도에 불과하였다.

이에 따라 1983년 이후 업계에서는 전문 인력양성의 필요성을 절감하고 해

사 연수원에서 해상운송주선업과정을 개설하는 등의 노력을 하였고, 정부에서도 1983년에 해운산업합리화계획과 해상운송사업법의 전면 개정작업을 추진하기에 이르렀다.

3) 성장기(1984년-현재)

해운산업합리화를 위한 1983년의 업계 및 정부의 노력과 1984년 1월 1일부로 시행되는 미국 신해운법에 따라 1983년 12월 31일에 해상운송사업법이 해운법으로 대체되었고 이에 따라 해상운송주선업이 면허제에서 등록제로 전환되었다. 그러나 1987년까지는 정책당국이 업체수를 인위적으로 조절하여 업체수의 커다란 변화는 없었다. 이후 UR협상 진행 등의 환경변화에 따라 1993년 화물유통촉진법의 개정으로 복합운송주선업의 등록요건이 완화되면서 등록업체수가 급격히 증가하였고, 최근 물류합리화 필요성이 업계 및 정부차원에서 부각되면서 항공화물운송주선업과 해상화물운송주선업을 일원화하는 화물유통촉진법의 개정(1995년)등 다양한 정책적 지원에 따라 복합운송주선업은 새로운 전기를 맞이하게 되었다.

제2절 복합운송주선업의 제도

1. 외국의 복합운송주선업 제도

1) 미국

미국은 세계 최대 국제물류시장으로 대규모 복합운송주선업자들이 현지 법인을 설립하는 등의 방법을 통해 국제물류시장의 진출을 도모하였다.

미국의 프레이트 포워더는 우리나라 복합운송주선업과 관련한 유사한 제도가 크게 네 가지 형태로 구분되어 법제화되고 있다. 국내운송을 수행하는 Domestic Freight Forwarder, 무역화물을 취급하는 Ocean Freight Forwarder, Common Carrier 서비스를 수행하는 NVOCC(Non-vessel Operating Common Carrier) 그리고 해상운송중개 서비스를 제공하는 OTI(Ocean Transportation Intermediary)가 있다. 이러한 프레이트 포워더에 관해 설명하면 다음과 같다.

(1) Domestic Freight Forwarder

미국의 내륙수송에 적용되는 법으로 미국 내에서 2개 주 이상을 내륙수송에 적용되는 법규이다. 1887년 미국 경제의 활성화를 위해 제정된 법으로, 'Interstate Commerce Act'의 머리글자를 따서 ICA, 주간통상법(州間通商法)이라고도 하는 주제교통법(InterstateCommerceAct:ICA)에서 규정한 Domestic Freight Forwarder는 실 운송인의 운송수단을 이용하여 미국 내의 2개 주 이

상에 이르는 화물의 운송(소량혼재화물의 주간운송)을 수행하는 보통운송인(Common Carrier)이다. 이들의 업무 내용은 소량화물의 집화, 혼재 및 분류업무를 행하여, 화주에 대해서 운송책임을 지고, 그 외에는 타 운송인을 통하여 비용을 지불하고 화물 운송을 수행한다. Domestic Freight Forwarder는 트럭이나 철도회사로부터 미리 대량운송운임을 받은 후, 소매운임을 결정하여 화주에게 소량 판매한다. 특히 운송도중의 사고에는 일괄하여 화주로부터 클레임을 받게 된다. Domestic Freight Forwarder는 ICC의 면허제로 되어 있지만, 1986년에 잡화를 취급하는 Domestic Freight Forwarder에 대한 면허규제가 철폐되었다. 그 후, 미국에서의 행정개혁에 의해 1996년에 ICC자체가 폐지되어 신설기구에 이관되었다.

(2) Ocean Freight Forwarder 또는 International Freight Forwarder

Ocean Freight Forwarder는 FMC의 관리 아래에 있다. 미국으로부터의 수출화물에 관련된 운송수배, 통관 업무를 하고 있으며, 수출화물을 전문적으로 전담하는 프레이트 포워드이다.. 미국 신해운법(Shipping Act of 1984)에서는 Ocean Freight Forwarder를 다음과 같이 규정하고 있다.⁷⁾

- ① 화주를 대신하여 보통운송인(Common Carrier)을 통해 미국으로부터 해외로 화물을 운송
- ② 선복예약(booking)등의 화물 스페이스의 수배
- ③ 통관수속을 포함하는 수출화물에 관한 수속서류를 행하는 자

7) 배백식, “우리나라 복합운송업체의 전략적 발전 방안에 관한 연구,” 한국해양대학교 석사학위논문, 2007.

프레이트 포워더에 따라 수출자로부터의 수수료와 선사로부터의 받는 집화 수수료(compensation)를 수입원으로 하고 있다. 수출화물을 전문적으로 하는 프레이트 포워더는 서류작성과 수출화물의 수배를 행하지만 트럭이나 창고를 보유하고 있지 않다. 수출전담 프레이트 포워더는 국제화물을 취급한다는 점에서 NVOCC와 비슷하지만, NVOCC와 다른 점은 보통운송인(Common Carrier)으로서 이용운송을 수행하지 않는다는 사실이다. Ocean freight forwarder는 일본의 해화업자와 비슷한 점도 있지만, 일본의 경우 집화수수료를 해화업자가 받을 수 없고, 해화업자가 수입을 할 수 있다는 점에서 다르다고 할 수 있다.

특히 1998년의 미국신해운법 개정으로, Ocean Freight Forwarder는 NVOCC와 함께 Ocean Transportation Intermediaries(해상운송중개인)로 호칭이 일원화되었으며, NVOCC도 허가가 필요하게 되었다. 이에 따라 NVOCC로서의 요율의 제출이 폐지되었다. 이 때문에 북미와의 무역에 관계하는 포워더는 특히 요율제출의 폐지에 따라서 운임은 화주와의 교섭을 통해 이루어지고 있으며, 경쟁격화에 따른 중소 프레이트 포워더에 대한 영향이 새로운 문제로 등장하였다.

<표2-1> Ocean Freight Forwarder와 Domestic Freight Forwarder와의 비교

구분	Ocean Freight Forwarder	Domestic Freight Forwarder
근거법률	Shipping Act	Interstate Commerce Act
관장기관	FMC	ICC
제도의 형태	FMC (1961년 이전에는 등록제)	ICC (1986년 이후 자유임)
운송구간	미국과 다른 국가 사이	미국 내 주와 주 사이
B/L 발행	자기명의 B/L을 발행할 수 없음	자기명의 B/L을 발행할 수 있음
운송책임	운송 책임이 없음	운송 책임이 있음
Common Carrier	Common Carrier가 아님	Common Carrier 기능 수행

자료 : 복합운송업 협회, 1994.

(3) NVOCC(Non-vessel Operating Common Carrier, 무선박운송인

NVOCC란 Non-vessel Operating Common Carrier의 약칭으로, 스스로 선박 등의 운송수단을 보유하지 않고 해상운송인의 서비스를 이용하여 화물을 운송하는 공공운송인이다. 하지만 운송책임이나 요율은 자기의 명의로 행하는 계약상의 당사자이다. 결국 선박을 소유하지 않고 본인의 이름으로 운송책임을 행하는 자를 말한다.

NVOCC는 미국 트럭업자와 철도회사들이 제시한 무차별운임(freightall kindrate, FAK rate)에서 시작하였다. 컨테이너 운송에 경쟁력을 부여하고 집

화에서도 경쟁우위를 차지하기 위해 만들어졌다. 미국 신해운법(Shippingact of 1984)에서 처음으로 정의되어 법적인 지위를 인정받았으며, 해상운송인(Ocean Common Carrier, 선박회사)과의 관계에서는 화주(Shipper)의 입장이 된다. 특히 1984년 미국신해운법 이전의 NVOCC는 bywater라고 하는 조건이 덧붙여져, 영업범위를 해상부분으로 한정하고 있었지만, 1984년 미국신해운법에서는 bywater라고 하는 한정을 벗어나 미국내륙지점 또는 항만과 외국의 내륙지점 또는 항만 사이에서 복합운송 업무를 인수하는 NVOCC가 등장하게 되었다. 따라서 NVOCC는 해상운송 등 단일이 운송부문만이 아니라 복합운송도 제공하며 선박을 운항치 않는 공공운송인을 나타내는 폭넓은 개념이 되었다. 국제복합운송조약(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods)에 따르면 누구나 복합운송인 될 수 있으며, NVOCC가 운송수단을 보유하지 않고 복합운송인의 역할을 수행하는 입장에서 볼 때 프레이트 포워더가 복합운송인이며 NVOCC인 것이다. 또한 NVOCC는 미국 신해운법에서의 정의나 기능일 뿐이지 법적인 자격을 규정하고 있지 않다. 그러므로 프레이트 포워더가 FIATA combined transport B/L을 발행하고 전통운임(through Rate)을 화주에게 제시하여 서비스를 제공하는 NVOCC의 역할을 하는데 문제가 없다. 미국의 경우는 NVOCC와 포워더가 미국신해운법에 의해서 엄격히 구분되어 있지만 우리나라의 경우에는 거의 같은 개념으로 통용되고 있다.

<표2-2> NVOCC와 OceanFreightForwarder의 비교

구 분	NVOCC	OFF
근거법률	Shipping Act	Shipping Act
관장 기관	FMC	FMC
제도의 형태	FMC 면허제	ICC Tariff File 제
운송구간	미국과 다른 국가 사이	미국과 다른 국가 사이
B/L 발행	자기명의 B/L 발행 가능	자기명의 B/L, 발행불가능
운송 책임	운송책임이 있음	운송책임이 없음
Common Carrier	Common Carrier가 아님	Common Carrier 기능 수행
Tariff	자기 Tariff가 있음	자기 Tariff가 없음
주요업무	LCL 화물의 Consolidation	서류작성

자료 : 복합운송업 협회, 1990년.

(4) OceanTransportationIntermediary(OTI, 해상운송중개인)

1998년의 미국 신해운법 개정으로,Ocean Freight Forwarder와 NVOCC의 역할과 기능의 구분과 더불어 Ocean Transportation Intermediary의 개념을 신설하여 Ocean Freight Forwarder와 NVOCC을 포함시켰다. Ocean Transportation Intermediary은 FMC로부터 사전에 면허를 취득하도록 규정하고 있다.

2) 유럽

영국에서는 우리나라의 복합운송주선인을 Freight Forwarder 혹은 Forwarder라고 한다. 그러나 복합운송주선인에 해당하는 법적 개념이 없으며,

Forwarding의 영업범위, 주선업자의 자격기준, 소요자본, 훈련 등에 관한 법적 규정도 전혀 없다.⁸⁾

독일 상법에서는 'Freight Forwarder라 함은 자기의 명의로 타인을 위하여 육상운송 또는 해상운송에 의한 물건운송의 주선의 인수를 업으로 하는 자'라고 규정하고 있다. 그러나 이 규정은 지난 19세기에 제정되었기 때문에 오늘날처럼 다양한 기능을 수행하고 있는 현대의 복합운송주선업에는 부족하였다. 이를 보충하기 위해서 독일은 성문법이 미치지 못하는 사항에 대해서는 법원 판결에 의한 판례법으로 보완하고 있으며 이러한 판례법은 상법 규정 못지않게 독일의 Freight Forwarder와 하주에 대하여 적용하고 있다.⁹⁾

스위스에서 'Freight Forwarder라 함은 보수를 받고 송화인을 위하여 자기의 명의로 물품의 운송 또는 중계운송을 주선하는 하는 자'라고 규정하고 있다. 이밖에 프랑스, 네덜란드, 벨기에 등도 다른 대륙법계의 프레이트 포워드와 같이 정의 및 활동 면에서 거의 비슷하며 오랜 역사를 통하여 확고한 지위를 점하고 있다.

유럽이 EC의 통합에서 유럽연합(EU)으로 발전하면서 통관철폐 등의 borderless화, 운수물류의 규제완화가 진행되었다. 이러한 의미에서 복합운송의 물류환경은 경쟁이 치열해지고 있다. 유럽의 포워더는 지리적인 특징에서 유럽내륙전반의 운송을 수배하기 때문에 운송 경로의 선택 폭이 넓으며, 역내 무역에서도 역외 무역에서도 내륙운송이 중요한 역할을 담당하고 있다. 더불어 국제운송을 조합하여 운송을 행하기도 한다.

이와 같이 포워더는 전통적인 운송수배자의 역할에서 최근에는 선박을 소유하지 않고도 스스로 운송의 계약자가 되는 NVOCC의 기능도 맡고 있다. 컨테

8) 추진정부, “영국화물주선업체의 기능”, 『해양한국』, 한국해사문제연구소, 1997, p.37.

9) 추진정부, 전게서, p.40.

이러한 변화가 표준화 되면서 NVOCC로서 해륙복합운송 부문으로 진출하여 선사가 행하는 운송서비스와 경쟁을 하기도 한다. 특히 해상운송부분은 유럽운임 동맹에 의한 화주구속과 운임규제 등에서, 포워더의 동맹선 이용이 크게 제약되어 있기 때문에 거의 맹외선 이용에 한정되어 있다고 할 수 있다.

프레이트 포워더의 특수 서비스는 소량화물(LCL cargo)의 혼재운송이며, 선사의 서비스가 단위화물(FCL cargo)에 한정되어 있다. 때문에 내륙까지의 소량화물운송은 중요하다. 특히, 유럽은 다수의 국가로 이루어진 시장이므로 정시 및 정형의 혼재운송서비스는 어려움이 따라서 일부의 포워더는 공동혼재취급을 한다. 또한 극동-유럽 간 무역에서는 화물인도 조건의 대부분이 가장 가까운 기항 항만이며, 내륙인도 화물은 가장 가까운 항만의 CFS까지 집약운송하고, 그곳에서 적출하여 최종지점까지 트럭으로 보세 운송하는 것이 일반적이다.

유럽 포워더의 업무 내용을 열거하여 보면 다음과 같다.¹⁰⁾

- ① 국제운송의 계획, 운항, 관리
- ② 운송조건의 설정, 통지
- ③ 운송계약의 체결
- ④ 보관, 포장, 검량 등의 수배
- ⑤ 운송종류의 작성, 인도 및 인수
- ⑥ 화물의 통관, 검사 등 관청수속
- ⑦ 화물의 인도 및 인수와 그 전후의 운송취급
- ⑧ 운임 및 요금 등의 지불, 청구 및 운송비용 관리
- ⑨ 보험수배

10) 배백식, “우리나라 복합운송업체의 전략적 발전 방안에 관한 연구,” 한국해양대학교 석사학위논문, 2007.

⑩ 운송정보의 제공, 조사

3) 일본

1980년 이전까지 일본은 막대한 무역량 및 대규모의 상선대에도 불구하고 일본의 대규모 생산업체와 상사들이 운송주선업체를 이용하는 대신 자체 운송부를 운영하고 있기 때문에 복합운송업부문 활동은 미약하였다. 1980년 후반부터 NVOCC등의 이용운송업자가 나타나기 시작하면서 국제복합 운송 서비스를 수행하게 되었다.¹¹⁾

미국과의 운송에 관련된 복합운송주선인은 대부분 NVOCC로서 미국연방해사위원회(Federal Maritime Commission : FMC)에 요율을 제출하여 복합운송에 진출하고 있다. 초기에는 선사가 행하는 국제복합운송의 대상이 아닌 분야 또는 SLB와 같이 해상운송 부분이 적은 경로에 활동을 하였으나 충실한 운송서비스망 확보 또는 소량화물(LCL cargo)의 집화 등으로 점차로 활동분야를 넓혀나가고 있다.

이와 같은 국제복합운송서비스에 대응하기 위해,1989년 화물운송취급사업법(물류 2법)의 수정을 통해 운송관계사업 및 국제복합운송인도 정부의 지도 및 감독 아래에 놓이게 되었다.

우리나라 복합운송주선업과 관련한 유사한 일본의 제도가 화물운송취급사업법으로 항공운송주선인과 해상운송주선인으로 나눌 수 있다. 항공운송주선인은 화물운송취급사업법에 의해 항공화물운송에 관계하는 혼재업과 대리점을 중심으로 한 업무영역을 갖고 있다. 해상운송주선인은 화물운송취급사업법에 의한 외항해운이용운송사업 외에 항만운송사업법에 의한 해화업자(해운화물취

11) 문성혁, 백인흠, 국제물류의 이론과 실무, 다솜출판사, 2005, p.344.

급사업)의 업무를 담당하고 있다. 특히 해화업자의 경우 화물운송취급사업법에 의한 이용운송사업의 허가를 받은 경우에 국제복합운송인이라고 할 수 있지만, 현실적으로 우리나라 복합운송주선업자와 같이 해화업자는 중소기업자가 많고, 해상운송화물의 선복예약(booking)등의 업무는 화주가 직접 수행하고 있기 때문에 국제복합운송인으로서의 입장이 약한 실정이다.

2. 우리나라 복합운송주선업의 제도

1) 상법상의 운송주선업 제도

우리나라 상법에서의 복합운송주선인은 운송주선인으로 표시되며 관련 내용은 다음과 같다. 운송주선인이란 ‘자기의 명의로 물건운송의 주선을 영업하는 자’라고 규정하고 있다. 상법 규정에서는 운송주선행위를 운송대리행위와 운송중개행위와의 개념적 차이를 두고 있다. 운송중개인은 하주와 운송인의 운송거래를 중개하는 것을 영업하는 자이고, 운송대리인은 운송인을 대리하여 운송인의 거래를 대리, 중개하는 것을 영업하는 자로 구분하고 있다. 운송주선인, 운송대리인, 운송중개인의 법률적 지위 및 책임한계에 각각 차이가 있다. 운송주선인은 계약된 하주를 대리하여 운송관계업무를 수행하며, 자신의 명의로 운송계약을 체결하지 않는 한 운송자체에 대한 책임은 부담하지 않는다. 운송대리인은 계약된 운송인을 대리하여 운송관계업무를 수행하므로 운송대리인 또한 자신의 명의로 운송계약을 체결하지 않는 한 운송자체에 대한 책임은 부담하지 않는다. 그리고 운송중개인은 하주와 운송인, 어느 편도 대리하지 않고 단지 양자간의 거래를 도모하는 역할만을 담당한다. 따라서 하주와 운송인 간 체결된 운송계약결과에 대해 법적 책임을 부담하지 않는다. 이와 같이 상

법규정상 주선행위, 대리행위, 중개행위는 다르지만, 운송인과 하주의 중간에서 운송거래를 연결하여 준다는 것과 타인의 역할을 보조한다는 면에서는 동일하다. 특히, 우리나라의 경우 운송주선업과 운송 대리점업을 겸업하는 데는 제약이 없다.

따라서 운송주선계약에 따라 화물을 화주로부터 수령하고 운송인과의 운송계약에 따라 이를 운송인에게 인도하고 운송관련서류를 교부받아 화주에게 전달할 경우 즉, 주선 업무에 관련한 서비스만을 제공할 경우 운송주선인은 운송자체에 대한 책임은 없다. 그러나 운송물의 수령, 인도, 보관 및 운송인이나 기타 운송인의 선택, 운송업무와 관련하여 의무를 다하였음을 운송주선인이 입증하지 못하면 운송물의 손상 또는 연착으로 인한 책임을 부담해야만 한다.

운송주선인은 일반적으로는 운송수단이 없는 채로 화주로부터 운송의뢰를 받아 화물을 인수한 후 송화주에 대해서는 운송인의 지위에서, 철도, 항공, 선박 등의 실 운송인에 대해서는 직접 송화주의 입장이 되어 자기의 책임과 계산으로 영업행위를 하는 것이다.

2) 화물유통촉진법상의 복합운송주선업

우리나라 복합운송주선업의 경우 복합운송에 관련법규의 미정비에 따른 물류비의 증가로 인하여 국내적으로는 물가상승 압박 요인이 되고, 대외적으로는 수출상품의 국제경쟁력을 약화시키는 요인임을 고려하여 복합운송 관련법제도의 정비와 합리적인 조정의 필요성이 부각되었다.

따라서 정부는 원활한 화물유통을 위해 사회간접자본 투자 등 기반시설을 확충하고, 유통관련제도의 불합리한 점을 조속히 개선하여야 한다는 목적 하에 새로운 법제정을 서둘렀다. 기존 법의 유통활동의 장애요인을 전면 재조정

에 의한 운송, 보관, 하역, 통관 등 물류관련 기능을 통합 수행할 수 있도록 화물유통촉진법을 제정하는 것이었다.

화물유통촉진법 초안은 복합운송업의 사업범위를 명확하게 규정하였고, 또한 복합운송업자는 보관업, 자동차 운송알선사업, 항공주선업, 해상화물 운송주선업, 철도운송업 및 통관법인의 허가를 받은 것으로 규정하고 있어 복합운송에 관련된 개별법상의 장애요인이 모두 제거되는 것으로 평가 받았으나, 입법 추진과정에서 모두 삭제되어 1991년 12월 14일 제정 공포되었다. 그 당시에는 복합운송법으로 규정하였으나 복합운송주선업으로 바뀌었고 사업범위도 삭제되어 복합운송주선업은 기존의 해상화물운송주선업 및 항공운송주선업을 단순히 통합한 것에 지나지 않는 것으로 평가되었다.

1993년 12월 27일 항공법에서 항공운송주선업을 폐지되면서, 국제간 교역 화물을 취급하는 운송주선업은 해상화물운송주선업과 복합운송주선업으로 양분되게 되었으나 업무의 유사함에도 불구하고 근거법률과 소관부처(해운항만청, 건설교통부)를 달리하고 있어 정책추진의 일관성저하, 업종 간 이해 다툼, 이용하주의 혼란 등 많은 문제점을 노출시켰다.

한국 국제복합운송주선업협회(KIFFA)는 이러한 불편함을 해소하기 위하여 1994년 12월에 양 업종의 일원화를 건의하게 되었고, 그동안 많은 논의 과정을 거쳐 1995년 12월 9일 복합운송주선업으로 일원화되었다.

1995년에 개정된 화물유통촉진법에 따르면 복합운송주선업이란 ‘타인의 수요에 응하여 자기의 명의로 계산으로 타인의 선박, 항공기, 철도차량 또는 자동차 등 2가지 이상의 운송수단을 이용하여 화물을 일관하여 운송하는 사업’에서 ‘타인의 수요에 응하여 자기의 명의로 계산으로 타인의 선박, 항공기, 철도차량 또는 자동차 등 2가지 이상의 운송수단을 이용하여 화물의 운송을 주선하는 사업’으로 바뀌었다.

건설교통부가 화물유통촉진법을 개정 공포한 주목적은 국내외 화물의 원활한 흐름을 위함이다. 즉 복합운송주선업 단일등록 하나만으로도 화물운송에 필요한 육. 해. 공 운송을 허용함으로써 몇 가지의 개별면허 및 등록을 마쳐야 하는 번거로움을 없애는 한편 업체에게도 운송과 관련된 폭넓은 권한을 부여한 것으로 볼 수 있다.

화물유통촉진법의 목적은 물류의 표준화, 정보화와 복합운송주선업, 화물터미널사업 및 창고업 등에 관한 사항을 규정하여 물류체계를 합리화하고 화물의 유통과 관련된 사업의 건전한 발전을 도모함으로써 화물유통의 촉진과 물류비의 절감에 이바지함이다.

기존 해상화물운송주선업을 복합운송주선업이라 불렀던 것은 해상화물운송주선업체를 존칭해 주는 의도에서 불렀던 것으로 공식명칭은 아니었다. 해양수산부가 발급하는 해상화물운송주선업체는 화물의 해상화물운송만으로 그 업무를 제한하는 제한업종이며, 항공화물과 철도운송, 육로운송을 함께 할 수 있는 복합운송주선업은 일종의 통합 자격으로 보아야 한다.

기존 해상화물운송주선업체나 항공화물대리점업체가 복합운송주선업 등록을 하는 경우 기존 등록증은 해당관청에 등록증을 반납한 후에야 복합운송주선업 등록을 신청할 수 있도록 규정하고 있다. 이 같은 규정의 배경은 복합운송주선업이 해상화물운송주선업 및 항공운송주선업의 업무를 포괄적으로 수행할 수 있는 업종이기 때문에 개별 등록이 불필요하고 지도관할관청이 중복되는 것을 막기 위함이다.

3) 물류정책기본법(Logistics Policy Framework Act)

화물유통촉진법 및 같은 법 시행령이 법률 제 8617호로 2008년 2월 4일부터 물류정책기본법 및 같은 법 시행령이 대통령령 제 20583호로 각각 전부 개정되었다.

물류정책기본법은 물류정책의 종합조정기능을 보장하고, 물류전문인력 양성 기반을 구축하는 등의 내용으로 같은 법 및 같은 법 시행령에서 위임된 사항과 그 시행에 필요한 사항을 정하는 한편, 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하려는 것이다.

물류정책기본법 제11조에서의 국제물류주선업이란 타인의 수요에 따라 자기의 명의로 계산으로 타인의 물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하는 사업을 말한다. 국제물류주선업의 등록은 법 제 43조 항에 따라 특별시장·광역시장·도지사 또는 특별자치도지사에게 신청한다.

국제물류주선업의 등록자격은 자본금 또는 자산평가액이 법인인 경우에는 자본금이 3억 원 이상, 법인이 아닌 경우에는 자산평가액이 6억 원 이상이어야 한다. 보증보험 가입의 경우 1억 원 이상의 보증보험에 가입하여야 하나 자본금 또는 자산평가액이 10억 원 이상인 경우, 컨테이너 장치장을 소유하고 있는 경우, 「은행법」 제2조제1항 제2호에 따른 금융기관으로부터 1억 원 이상의 지급보증을 받은 경우, 1억 원 이상의 화물배상책임보험에 가입한 경우의 각 하나라도 해당되면 1억 원 이상의 보증보험에 가입하지 않아도 된다.

물류정책기본법 부칙 제 2조에 의하면 규칙 시행 당시 종전의 「화물유통촉진법 시행규칙」에 따라 복합운송주선업의 등록신청·등록 또는 신고 등을 한 경우에 관하여는 종전의 규정에 따른다.

제3절 복합운송주선업 관련 국제조약, 규칙 및 책임

1. 국제복합운송조약

국제복합운송에 관한 조약은 1969년에 국제해사위원회(Committee Maritime International, CMI)가 동경총회에서 복합운송조약안(동경규칙)을 채택하여, 로마사법통일국제협회(Institute International pour l'Unification du Droit Prive, UNIDROIT)의 조약안과의 조정에 의해, 그 일부가 되었다. 그 후, 1970년에 TCM조약원안(Projectde convention sur la Transport Combine International de Merchandises)으로 발효되었다. 더불어 동 조약원안에 대해서, 항공업계의 의견을 고려하여 동 문제의 관심을 보여 온 유엔의 유럽경제위원회(Economic Commission for Europe, ECE)와 유엔의 전문기관인 국제해사기구(Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, IMCO)와의 합동위원회의 심의를 통해 1971년 11월에 TCM 조약안을 확정하였다.

이 TCM 조약안은 1972년 11월에 개최된 국제컨테이너운송회의(United Nations/IMO Conferenceon International Container Traffic)에서 국제조약으로 채택될 예정이었으나 개발도상국의 반대에 의해 채택되지 못하였다. TCM 조약안의 채택에 관해 1972년 7월 UN 경제사회이사회가 국제컨테이너운송회의에서 이것을 의제로 삼지 않을 것을 결정함으로써 결국 새로운 조약의 마련은 개발도상국의 영향력이 강한 UNCTAD로 넘어가게 되었다.

1979년과 1980년 2차례에 걸쳐, 유엔국제복합운송조약 채택회의가 제네바에서 개최되었다. 유엔국제복합운송조약(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods)이 선진국들의 예상과 다르게

1980년 5월 24일에 채택되었다. 즉, 이 조약은 그 내용에 있어서 개발도상국이 국제복합운송으로의 사업 참가의 가능성을 확보하거나 또는 화주로서의 이익을 옹호하기 위한 조약으로 여러 내용이 포함된 공법상의 정책과제를 포함하고 있지 않고, 사법문제로서는 복합운송인의 책임, 복합운송증권의 기재사항, 조약의 적용범위와 강행성 등의 기본적인 문제에 관한 책임내용에서도 선진국이 불만족스럽게 되었다.

유엔국제복합운송조약은 전문, 제1장 총칙, 제2장 증서, 제3장 복합운송인의 책임, 제4장 송화인의 책임, 제5장 청구 및 소송, 제6장 보칙, 제7장 통관, 제8장 최종조항 등 8개장 40개조로 구성되어 있고, 그 부속서는 54개 조항이 추가되어 있다. 이 조약은 현재 비준국이 기준에 미달되면서 발효되지 못하고 있지만 현실적으로 유엔국제복합운송조약은 대부분이 TCM 조약안에 따라 이루어지고 있는 상황이다.

2. 국제상업회의소 통일규칙

1972년 11월 TCM 조약안이 성립되지 않음에 따라 민간에 의한 국제적 통일규칙으로 1973년 국제상업회의소(International Chamber of Commerce : ICC)가 복합운송증권에 관한 통일규칙을 제정하였다.

이 규칙은 복합운송증권 통일규칙에 준거한다는 내용의 기재가 있는 복합운송계약에만 적용되며, 또한 복합운송 계약의 당사자가 이에 준거할 것을 합의할 경우에만 적용된다.¹²⁾

무역거래는 매도인과 매수인의 상호 합의에 의한 물품매매계약에서 시작되

12) 배백식, “우리나라 복합운송업체의 전략적 발전 방안에 관한 연구,” 한국해양대학교 석사학위논문, 2007.

므로 당사자의 의무사항은 여러 가지로 구성될 수 있다.그러나 이러한 의무사항을 매번 계약 시에 일일이 합의한다는 것은 상당히 번거롭고 부정확할 수 있다. 따라서 상인들은 오래 전부터 FOB(본선인도)나 CIF(운임 보험료포함인도)조건과 같은 무역거래 조건(tradeterms)을 사용하여 이러한 불편을 극복해왔다.

그런데 이러한 정형거래조건도 당사자들의 국가나 지역별로 상관습과 법체계가 달라 종종 그 해석상의 오해와 분쟁이 야기되기도 하였다.

이에 국제상업회의소(ICC)가 1936년에 무역거래 조건에 사용되는 각국의 조건을 통일할 목적으로 Internationa Rules for the Interpretation of Trade Terms, 즉 'Incoterms'(International Commercial Terms)를 제정하였다.

인코텀즈(Incoterms)는 1936년 제정된 후 무역환경의 변화에 따라 1957년, 1967년,1976년,1980년 및 1990년에 각각 개정 보완되어 왔다. 최근에는 관세자유지대의 확대 무역거래에서 전자통신문의 사용증가, 운송관습의 변화에 적응할 수 있도록 하기 위하여 현재 13가지 무역거래조건의 정의를 보다 간결하고 명확하게 보완하고 매매당사자간의 의무에 관해서도 현실적인 무역관행에 부합되도록 개정하였다. 인코텀즈 2000은 국제상업회의소 간행물 번호 560호로 공표되어 2000년 1월 1일부터 전 세계적으로 시행되고 있다.

3. 복합운송증권

어떠한 운송에서도 운송물을 대표하는 증권이나 증거가 필요하다. 예를 들어 육상운송의 화물상환증, 해상운송의 선하증권, 항공운송의 항공화물운송장 등이 이에 속한다. 이에 대해 복합운송에서는 FBL(forwarder's bill of lading) 또는 복합운송증권이 필요하게 된다. 따라서 복합운송증권이란 선박, 철도, 항

공기, 자동차 등 종류가 다른 운송수단 중 두 가지 이상의 조합에 의해 이루어지는 운송에 대해 복합운송인이 발행하는 증권으로, 발행자인 운송인이 운송품의 수령을 증명하고, 나아가 운송계약의 증거가 되는 외에 권리증권(document of title), 즉 유가증권으로서의 성격을 갖는다. 즉, 복합운송증권은 선하증권과 똑같이 유통증권으로서의 기능, 구체적으로는 화환의 담보기능과 그 편익을 화주에게 주기 위해 발행되는 것이다. 그러나 복합운송증권이 항상 유통증권으로만 발행되는 것은 아니다. 복합운송의 경로나 조합된 운송수단에 따라서는 증거증권으로서 발행될 수도 있다.

복합운송증권은 여러 가지 기준에 의하여 분류할 수 있다. 복합운송인이 부담하는 책임내용에 따라 이중책임형(network liability system)증권, 단일책임형(uniform liability system)증권으로 분류할 수 있다. 또한 증권의 발행인이 누군가에 따라서 해상운송인이 발행하는 증권, 육상운송인이 발행하는 증권, 항공운송인이 발행하는 증권, 또 운송주선인이 발행하는 증권으로 나눌 수 있다. 그러나 보다 중요한 분류는 복합운송증권이 선하증권의 형식을 취하는 것인가 아닌가, 또 유통성인가 비유통성인가, 유통성이 있는 경우에는 기명식인가 지시식인가 하는 것이다.

1) UNCTAD/ICC 복합운송증권통일규칙에 준거하는 증권

복합운송증권 통일규칙에 준거하는 증권을 신용장에 명시하여 요구한다면 "Negotiable(or Non-negotiable)Multimodal Transport Document subject to ICC Publication No.481"과 같은 문언이 쓰이게 된다. 이 경우 제시된 증권이 복합운송증권이 아닌 다른 표제(title)의 증권이더라도 신용장에서 요구하고 있는 서류로서 국제상업회의소의 복합운송증권 통일규칙에 준거한다는 취지가

명시되어 있으면 수리가 가능하다.

신용장통일규칙은 선하증권에 관해서, 그 담보성의 판단기준으로서 ① 발행자, ② 선적의 증명, ③ 창내적 등의 세 가지 조건을 설정하고 있다. 즉, 선하증권은 선박회사나 그 대리인에 의해 발행된 것이고, 동시에 증권상에 기재된 화물이 특정선박에 실렸을 뿐 아니라, 창내에 적치되어 있다는 것을 증명할 때 비로소 특정화물의 선적을 담보하게 되는 것이다.

그런데 선적과 관계없이 화물이 인수되고 발행되는 복합운송증권은 선하증권의 담보성 판단기준인 상기 3조건을 충족시키지 못하므로, 신용장통일규칙에 합당한 것이라고 볼 수 없기 때문에 어떤 수정이 필요하였다. 따라서 1974년에 개정된 화환신용장 통일규칙에는 다음과 같은 조항이 제정되기에 이르렀다.

① 신용장이 복합운송증권을 요구하고 있고, 또는 복합운송을 지정하면서도 증권의 형식이나 발행인에 관해 신용장에 명시되어 있지 않을 때에는 은행에 제시된 그대로의 증권을 수리한다.

② 복합운송이 해상운송을 포함한 경우, 그것이 선박에의 선적을 표시하고 있지 않아도 수리되고, 또 화물이 컨테이너에 적입된 경우에는 증권 면에 갑판적 운송의 가능성을 나타내는 조항을 포함하고 있어도 현실적으로 갑판에 적재되어 있음이 명시되지 않은 것을 조건으로 수리된다.

이상과 같이 신용장에 복합운송증권을 요구하고 있거나, 복합운송을 할 수 있다는 취지를 밝히고 있다면 그 증권이 어떠한 형식이든, 또 어떤 사람에 의해 발행되든 그 증권은 담보성을 획득하여 은행에 의해 취결(negotiate)된다.

또 복합운송이 해상을 일 구간으로 하는 경우, 결국 그 증권이 선하증권으로서의 성격을 지니게 되는 경우에도 특정 선박에의 적재, 즉 선적(onboard)의 사실증명을 요하지 않는 데다, 컨테이너 화물의 경우에는 갑판적에 대한

유보조항이 있어도 실제로 갑판적의 사실이 증권상에 명시되어 있지 않는 한 수리된다는 규정을 설정, 복합운송증권을 명실상부한 운송서류화 하였다.

2) 선하증권형식의 복합운송증권

현재 사용되고 있는 운송서류 가운데 분명히 복합운송증권으로 인정할 수 있는 것의 대부분은 선하증권의 형식으로 된 것이다. 이러한 증권의 대부분은 아래에 예시한 바와 같이 복합운송을 의미하는 말을 그 명칭에 포함하고 있고, 운송계약도 하청운송의 형태를 취하고 있다.

(가) Combined Transport Bill of Lading

(나) Multimodal Transport Bill of Lading

(다) Intermodal Transport Bill of Lading

(라) Through Bill of Lading

위에서 예시한 바와 같은 증권의 명칭 중 하나가 신용장의 요구서류로 기재된 경우에는 선하증권 형식의 복합운송증권 일반을 지칭하는 것으로 해석해도 무리가 없을 것이다. 다만 통선하증권으로 불리는 운송서류 가운데에는 특수한 성질을 가진 증권이 있고, 통선하증권이 해상선하증권의 일종으로도 간주되기 때문에 통선하증권의 발행 시에는 신용장에 복합운송증권을 의미한다는 것을 밝혀두는 것이 좋다. 한편 국제운송주선인협회연맹(FIATA)은 피아타 복합운송 선하증권(FIATA multimodal transport bill of lading, FIATA FBL)이라 불리는 복합운송용 선하증권 양식을 이용하고 있다. 이것은 TCM조약초안에 근거하여 1970년 6월에 작성되었고 그 후 1978년과 1982년, 1984년에 개정·보완되어 1984년 제4차 개정 신용장통일규칙에 의해 담보성을 확보하여 현재 은행이 정식으로 수리하고 있다.

3) 기타 복합운송증권

신용장 통일규칙 제25조에는 상품의 발송, 수탁 또는 선적이 명시되어 있고, 운송인 또는 그 대리인이 발행한 운송서류에 대해 은행은 신용장에 별도의 명시가 없는 한 수리하여야 한다고 규정하고 있다. 여기에서 상품의 발송, 수송, 선적을 명시하는 서류로는 선하증권, 복합운송증권 외에도 케이스별로 다양한 운송서류가 있을 수 있고 표제에 복합운송을 나타내주는 용어가 없는 모든 운송증권을 의미한다. 그러므로 신용장이 선하증권 및 복합운송증권 이외의 증권을 요구하고 있는 경우에, 그 증권에 대해 구체적으로 명시하고 있지 않을 때에는 운송인이나 그 대리인이 발행한 운송서류만을 지칭한다고 보아야 한다.

여기서 말하는 운송인이란 스스로 운송을 이행하는 자를 의미하며 운송주선인이나 혼재업자는 포함되지 않는 것으로 해석된다. 그러므로 운송주선인이나 혼재업자가 발행한 증권이 수리되기 위해서는 그 증권이 특정운송인의 대리인으로서, 아니면 신용장이 운송주선인이나 혼재업자가 발행한 증권을 허용하고 있어야 한다.

제4절 복합운송주선업의 현황

1. 복합운송주선업체의 등록업체 수

우리나라에서는 1976년 해상화물운송주선업이 도입된 이래 해운법의 해상화물운송주선업과 화물유통촉진법의 복합운송주선업으로 이원화되어 오던 중,

1991년 12월14일 제정 공포된 화물유통촉진법에 의해 복합운송주선업은 1992년 7월부터 시작하여 총 60개사가 등록하였고, 1993년 3월에는 화물유통촉진법의 개정으로 업체의 참여폭을 더욱 높였다. 1996년 6월에 화물유통촉진법의 개정으로 하나의 업종으로 통합되었다. 이와 함께 복합운송주선업의 등록기준도 자본금 5억 원에서 3억 원으로 완화하여 일원화할 당시 650여개 업체에 이르던 것이 2001년 말에는 1,995여개 업체로 증가하여 복합운송주선업의 저변 확대를 가져오게 되었다.¹³⁾

<표 2-3> 복합운송주선업의 영업수입 규모별 기업체 수

연도	기업체수						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
총계	879	991	1,282	1,356	1,337	1,357	1,291
50백만원 미만	20	60	12	55	-	21	34
50 ~ 100	12	31	27	18	108	68	33
100 ~ 500	457	457	720	642	633	559	531
500 ~ 1,000	174	223	191	279	214	269	274
1,000 ~ 5,000	188	192	306	301	316	338	345
5,000 ~ 10,000	17	20	18	45	39	71	49
10,000백만원 이상	10	8	9	15	27	31	25

<표 2-3>에서 살펴보면 우리나라 복합운송주선업의 영업수입 규모별 기업체 수는 2000년 879개에서 2001년 991개사, 2002년 1,282개사, 2005년에는 1,357개사로 증가하다가 2006년에 이르러서는 1,291개사로 2005년 대비 100여개의 기업 수가 줄어들었다. 이는 복합운송주선업체간 과당 경쟁으로 인한 문

13) 배백식, “우리나라 복합운송업체의 전략적 발전 방안에 관한 연구,” 한국해양대학교 석사학위논문, 2007.

제점으로 볼 수 있다.

<표 2-4> 복합운송주선업의 영업수입 규모별 기업체 수 비율(%)

연도	영업수입 규모별 기업체 수 비율(%)						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
총계							
50백만 원 미만	2.28	6.05	0.94	4.06	-	1.55	2.63
50 ~ 100	1.37	3.13	2.11	1.33	8.08	5.01	2.56
100 ~ 500	51.99	46.12	56.16	47.35	47.34	41.19	41.13
500 ~ 1,000	19.80	22.50	14.90	20.58	16.01	19.82	21.22
1,000 ~ 5,000	21.39	19.37	23.87	22.20	23.64	24.91	26.72
5,000 ~ 10,000	1.93	2.02	1.40	3.32	2.92	5.23	3.80
10,000백만 원	1.14	0.81	0.70	1.11	2.02	2.28	1.94

<표 2-4>를 보면 1억~5억 원 사이의 영업수입 규모를 가진 기업이 2002년에는 약 56%, 2005년과 2006년에는 전체의 약 41%를 차지하고 있음을 알 수 있다. 이것은 우리나라 복합운송주선업계가 대부분 영업수입이 적은 영세한 업체임을 알 수 있고, 복합운송주선업계가 계속적으로 고전을 면치 못하고 있음을 보여준다.

2. 자본금 및 종업원 현황

1) 자본금 현황

구 화물유통촉진법 시행령 제 11조에 따라 복합운송주선업 등록 기준상 자본금과 자산평가액을 법인의 경우 각각 3억 원과 6억 원으로 규정하고 있다. 2001년 9월을 기준으로 10억 원 이상의 자본금을 보유한 업체는 전체의 3.8%에 불과하고 대부분의 겨우 5억 원 미만으로 기업의 영세성을 면치 못하고 있다.

국제물류주선업의 등록자격은 자본금 또는 자산평가액이 법인인 경우에는 자본금이 3억 원 이상, 법인이 아닌 경우에는 자산평가액이 6억 원이어야 한다. 보증보험 가입의 경우 1억 원의 보증보험에 가입하여야 하나 자본금 또는 자산평가액이 10억 원 이상인 경우, 컨테이너장치장을 소유하고 있는 경우, 「은행법」 제2조제1항 제2호에 따른 금융기관으로부터 1억 원 이상의 지급보증을 받은 경우, 1억 원 이상의 화물배상책임보험에 가입한 경우의 각 하나라도 해당되면 1억 원 이상의 보증보험에 가입하지 않아도 된다.

<표 2-5> 복합운송주선업의 영업수입규모별 매출액

연도	매출액(백만 원)						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
총계	890,483	942,164	1,356,541	1,535,831	2,115,940	2,383,982	2,110,161
50백만 원 미만	619	1,839	200	1,571	-	877	1,430
50 ~ 100	719	2,012	1,792	1,785	8,884	5,864	2,845
100 ~ 500	127,525	125,440	196,996	169,992	171,806	149,086	133,406
500 ~ 1,000	124,527	149,203	125,950	206,271	159,096	200,785	192,367
1,000 ~ 5,000	362,093	357,420	661,732	554,115	601,337	709,775	653,090
5,000 ~ 10,000	110,596	143,382	133,210	278,602	255,064	462,406	345,247
10,000백만 원	164,403	162,869	236,661	323,495	919,753	855,190	781,775

<표 2-5>은 영업수입규모별 매출액을 보여준다. 이 표에서 알 수 있듯이 우리나라 복합운송주선업의 매출액 총계는 2005년 2,383,982,000,000원에서 2006년 2,110,161,000,000원으로 약 2천7백억원이 감소했음을 알 수 있다.

<표 2-6> 복합운송주선업의 영업수입규모별 매출액 비율(%)

연도	영업수입 규모별 매출액 비율(%)						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
50백만원 미만	0.07	0.20	0.01	0.10	-	0.04	0.07
50 ~ 100	0.08	0.21	0.13	0.12	0.42	0.25	0.13
100 ~ 500	14.32	13.31	14.52	11.07	8.12	6.25	6.32
500 ~ 1,000	13.98	15.84	9.28	13.43	7.52	8.42	9.12
1,000 ~ 5,000	40.66	37.94	48.78	36.08	28.42	29.77	30.95
5,000 ~ 10,000	12.42	15.22	9.82	18.14	12.05	19.40	16.36
10,000백만원 이상	18.46	17.29	17.45	21.06	43.47	35.87	37.05

앞서 <표 2-4>에서 살펴본 기업체 수 비율에서는 매출액 1억~5억 사이의

기업체 수가 가장 많았다. 그러나 <표2-6>을 살펴보면 2000년, 영업수입규모 10억에서 50억 사이의 기업이 매출액의 40%이상을 가지고 있고 전체 기업에서 영업수입규모 10억 이상의 기업이 전체 매출액의 70%이상을 차지하고 있음을 알 수 있다. 2006년에 와서는 영업규모 10억에서 50억 사이의 기업의 매출액이 전체의 30%로 감소한 반면 50억에서 100억 사이의 영업규모를 가진 기업의 매출액은 2000년 약 12%에서 16%로 감소하였다. 그리고 1영업규모 100억 이상 기업의 매출액은 2000년 약 18%에서 2006년 37%로 증가하여 거대기업이 대부분의 수익을 창출하고 있음을 알 수 있다.

2) 종사자 현황

복합운송주선업은 인력에 의한 고도의 노하우 영업이라 할 수 있는데, 우리나라의 복합운송주선인의 대부분은 해상 운송인이나 해상운송관련업에 종사하는 사람이 대부분이고 전문적인 복합운송인의 수는 매우 적다. 복합운송주선업에 종사하는 종업원의 규모는 1998년을 기준으로 볼 때 5인 미만이 8.3%, 5인 이상 49인 이하가 전체의 70.8%로 나타나고 있어 기업 규모가 영세하고 소규모임을 보여 주고 있다.

<표 2-7> 복합운송주선업의 영업수입규모별 종사자 수

종사자수 (명)	종사자 수						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
총계	15,411	18,045	22,346	24,318	22,015	20,306	17,938
50백만원 미만	21	221	12	109	-	67	68
50 ~ 100	25	121	53	72	317	182	58
100 ~ 500	2,794	2,608	3,992	3,866	3,297	2,603	2,503
500 ~ 1,000	2,213	4,212	2,488	3,076	2,404	2,810	2,903
1,000 ~ 5,000	5,820	6,801	11,223	9,624	7,527	6,740	7,120
5,000 ~ 10,000	1,784	2,373	2,190	3,998	3,521	3,635	2,366
10,000백만원 이상	2,753	1,709	2,389	3,572	4,949	4,269	2,920

<표 2-7>은 복합운송주선업의 영업수입규모별 종사자 수를 나타내고 있다. 전체 종사자 수는 2000년 15,411명에서 2003년 24,318명으로 꾸준히 증가하였다. 그러나 2003년 이후 2006년까지 24,318명에서 17,938명으로 약 6,000명이 감소하였다. 이것은 앞서 살펴본 기업수의 감소와도 관련이 있다. 이것은 복합운송주선업에서 인력이 지속적으로 유출되고 있다는 것을 보여준다.

<표 2-8> 복합운송주선업의 영업수입규모별 종사자 수 비율(%)

종사자수 (명)	영업수입 규모별 종사자 수 비율(%)						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
총계							
50백만원 미만	0.14	1.22	0.05	0.45	-	0.33	0.38
50 ~ 100	0.16	0.67	0.24	0.30	1.44	0.90	0.32
100 ~ 500	18.13	14.45	17.86	15.90	14.98	12.82	13.95
500 ~ 1,000	14.36	23.34	11.13	12.65	10.92	13.84	16.18
1,000 ~ 5,000	37.77	37.69	50.22	39.58	34.19	33.19	39.69
5,000 ~ 10,000	11.58	13.15	9.80	16.44	15.99	17.90	13.19
10,000백만원 이상	17.86	9.47	10.69	14.69	22.48	21.02	16.28

<표 2-8>은 복합운송주선업의 영업수입 규모별 종사자 수 비율을 보여주고 있다. 영업수입규모 10억~50억 원 사이의 종사자가 가장 많은 것으로 나타나고 있는데, 2000년 37.77%, 2001년 37.69%, 2002년 50.22%를 나타내다가 2003년부터는 50억 이상 규모의 복합운송주선업체 종사자가 급격히 증가하면서 10억~50억 사이의 종사자는 2003년부터 감소세를 보였다. 2006년 감소세를 보임에도 전체의 약 40%의 비율을 차지하는 10억~50억 규모의 복합운송주선업체는 <표2-6>에서 살펴본 바와 같이 전체 매출액의 많은 비중을 차지하고 있기 때문에 종사자가 많은 것이다.

제5절 복합운송주선업에 대한 선행연구

복합운송주선업에 대한 선행연구 결과들을 정리해 보면 다음과 같다.

김현겸(1998)은 우리나라 복합운송주선업계의 기업 내·외부적 문제점과 정책적 문제점을 실무자를 중심으로 설문 조사를 실시하여 복합운송주선업체의 실태 및 문제점을 도출하고 복합운송주선업의 구조 고도화 방안을 제시하였다.

송선욱(2000년)은 우리나라 복합운송주선업체의 경제적 역할과 책임범위, 연계운송 수단의 현황, 복합운송주선업의 거래관행 등을 제시하고 경제 우위 요인 분석모형의 설정과 적용을 통하여 우리나라 복합운송주선업의 문제점과 기업 내·외부의 발전 방향을 제시하였다.

조철성(2000년)은 우리나라 복합운송업체에 종사하는 실무자를 대상으로 복합운송서비스에 대하여 설문 조사를 실시하여 서비스 실태를 분석하고 실증분석을 통해 영세복합운송주선업체의 역할 제고 방안을 운송서비스 개발 측면을 중심으로 제시하였다.

최재민(2001년)은 우리나라 복합운송주선업과 외국 복합운송주선업 현황의 비교 분석을 통하여 한국 복합운송주선업의 문제점을 경영구조, 영업활동, 정책 및 제도상의 문제점으로 도출하여 경영구조, 영업활동, 정책의 지원 및 제도상 측면에서 복합운송주선업의 개선방안을 제시하였다.

심명학(2001년)은 국내 복합운송주선업의 문제점을 기업 내부적, 영업적, 제도적 및 외부 환경적 문제점으로 파악하고 국내진출 외국계복합운송주선업체의 사례 분석을 통하여 경영합리화, 영업활성화, 정책적·제도적 합리화, 국제물류 측면의 합리화 등의 국내복합운송주선업의 경쟁력 제고 방안을 다각도로 제시하였다.

조성호 (2003)는 화주의 복합운송 결정요인에 관하여 국제복합운송서비스

구매결정시 고려하는 요인을 서비스, 비용, 무역계약조건의 3가지 요인으로 분류하여 하위변수 15개를 선정하고 구매의사결정의 중요도에 대한 실증분석을 하였다. 그 결과 수출화주들은 국제복합운송서비스 선택기준에 있어서 서비스요인에 우선순위를 두었고, 무역거래계약조건에서는 비용요인보다 서비스요인이 선택기준에 더 큰 영향을 미치는 것이라 밝혔으나 서비스의 범위 및 지역에 따라 그 결정사항은 다양하게 변경될 수 있으므로 각각의 특성을 파악하여 전문적인 맞춤서비스가 요구된다고 하였다. 다음으로 국제복합운송업자의 서비스 범위가 수출화주의 복합운송서비스 선택 기준에 영향을 미친다고 하였다. 결론적으로 국제복합운송업체는 수출화주가 기대하는 복합운송서비스를 각각의 특성에 맞게 준비하면서 수출화주가 지각하는 복합운송서비스를 파악하여 이들의 욕구를 충족시킬 수 있는 맞춤서비스를 제공해야 한다고 하였다.¹⁴⁾

추선애(2004)는 부산 소재 복합운송주선업체를 대상으로 설문조사를 실시하여 기업경영, 경영활동 및 외부 사항 관련 실태분석을 통하여 기업경영 문제점과 외부적 문제점을 파악하였다. 이를 토대로 우리나라 복합운송주선업의 합리화 방안으로 기업경영 합리화, 영업활동 합리화 및 정책적, 제도적 지원 방안을 제시하였다.

강명철(2005)은 복합운송주선업은 타 산업에 비해 인적자원의 의존도가 높은 업종이고, 빈번하게 발생하고 있는 복합운송주선업체 종사자들의 이직현상은 전문인력 확보를 불가능하게 만드는 요인으로 작용하기 때문에 문제의 심각성이 있다. 복합운송주선업체의 보다 효율적인 인적자원 관리방안을 모색하고자 국제복합운송업 종사자의 직무만족이 고객만족과 나아가서는 기업의 경

14) 조성호, “화주의 국제복합운송서비스 선택기준에 관한 연구,” 한국외국어대학교 석사학위 논문, 2003.

영성과에 중요한 영향을 미친다는 점에 착안하여 문헌연구와 실증적 연구방법을 사용하였다. 그 결과 복합운송업체 종사원의 개인적 특성변수에 따라서 직무만족과 둘째, 이직의사에 차이가 있는 것으로 검증되었고, 종사원의 직무만족 영향요인 즉, 급여요인, 복리후생 및 근무조건요인, 승진요인, 상사요인, 동료요인 등은 직무만족정도에 영향을 미치는 것으로, 직무만족 영향요인 중 복리후생 및 근무조건요인과 상사요인, 동료요인들이 이직의사에는 부(-)의 영향을 미치는 것으로 검증되었다. 또한 종사원의 전반적인 직무만족정도는 이직의사에 부(-)의 영향을 미치는 것으로 검증되었다. 복합운송주선업체 종사원의 이직의사를 줄이기 위하여 전반적인 직무만족을 증대시키는 구체적인 방안을 모색·시행하여 효율적인 인사관리를 통해 대외경쟁력을 키워야 한다고 하였다.¹⁵⁾

조갑진(2005년)은 복합운송주선업체를 대상으로 설문 조사를 실시하여 우리나라 복합운송주선업의 경쟁우위요인을 분석하고 그 문제점으로 경영구조의 후진성, 영업활동의 소극성, 정책 및 제도의 낙후성을 도출하여 경영구조의 합리화, 영업활동의 글로벌화, 정책 및 제도의 선진화 등의 복합운송주선업의 발전방안과 TKR-TSR를 통한 발전 과제를 제안하였다.

조건일(2005년)은 복합운송주선인의 일반적 고찰과 기업의 제3자 물류 도입에 관한 일반적 고찰을 실시하여 그 현황을 파악하고 국내외 제3자 물류기업에 대한 사례 분석을 통해 우리나라 복합운송주선인의 제3자 물류서비스의 문제점을 도출하여 우리나라 복합운송주선인의 제3자 물류서비스 강화방안으로 법률의 재정비, 물류전문업체의 통합화 및 대형화 유도, 물류전문업체에 대한 전략적 지원, 물류전문인력 육성, 정보화 및 표준화의 강력한 추진, 제3자 물

15) 강명철, “복합운송주선업 종사자의 직무만족과 이직의사에 관한 연구,” 부경대학교 석사학위 논문, 2005.

류활성화를 위한 정부의 지원정책방향 등을 제시하였다.

한국관세학회(2005)의 학회자료에서는 세계물류환경의 변화와 복합운송주선업의 현황을 고찰하고 한국복합운송주선업체의 문제점을 분석하여 복합운송주선업체가 국제경쟁력을 갖추기 위한 발전방안을 제시하였다. 한국복합운송주선업의 문제점을 경영구조측면, 영업활동측면, 정책 및 제도측면으로 구분하였고, 복합운송주선업체들이 단기구간운송을 주관하는 운송사와의 차별화와 운송사의 참여가 불가능한 새로운 루트개발과 서비스 체제를 구축하는 등 특화 및 틈새시장 전략과 경쟁력 있는 서비스를 제공하여야 하는 과제를 가지고 있다고 하였다.¹⁶⁾

박화식(2006)의 연구에서는 우리나라 복합운송업은 운송인의 기능을 수행하기 보다는 대리인으로서의 기능을 수행하는 업체가 많고 업체 스스로도 해외 네트워크 확장이나 복합일관수송, 3자물류에 대해서는 무관심하다고 하였다. 종합물류기업 인증제 도입, 경쟁력 있는 외국계 물류기업의 유입 등 국내외에서 일어나고 있는 물류환경의 변화를 위협으로 받아들이고 있으나 경쟁력을 강화할 대책이 없다. 우리나라 복합운송업자들은 개선 대책으로 M&A, 틈새시장으로 특화, 전문화 그리고 시장 철수의 선택을 할 수 있다고 보았고, 국내 복합운송업의 경쟁력 강화를 위해서는 정부의 적극적인 보호와 제도적인 지원이 필요하다고 하였다.¹⁷⁾

이규훈(2006)은 복합운송주선업의 실태를 살펴보고 복합운송주선업의 발전 장애요인을 경영규모의 영세성, 물류업체간 지나친 운임경쟁으로 인한 경쟁력 약화, 복합일관운송 서비스의 부족, 전국적인 물류 네트워크 구축 미흡 및 제

16) 학회자료, “복합운송주선업의 제문제와 발전방향에 관한 연구,” 「관세학회지」 한국관세학회, 제 6권 4호, 2005, pp.1-20

17) 박화식, “물류환경 변화가 국내 포워딩업계에 미친 영향분석 : 항공화물 포워딩을 중심으로,” 인하대학교 석사학위 논문, 2006.

도적인 정착의 미흡 등으로 보았다. 이를 개선시키기 위해서 국제복합운송주선업에 대한 정부차원의 구체적인 지원방안 검토와 방안제시, 복합운송 관련법의 정비가 필요하며 업계 자체적으로는 일괄수송체계의 구축을 통한 서비스 확대와 대외 경쟁력 및 공신력의 제고가 요구된다고 하였다.¹⁸⁾

안청홍, 신한원, 최영로(2007)의 연구에서는 복합운송주선업체와 화주의 관계에서 복합운송주선업체의 서비스지향성과 종업원 만족, 화주가 지각한 서비스 품질, 경영성과간의 구조적인 관계를 설문조사를 통한 실증분석으로 검증하였다. 연구결과 복합운송주선업체의 서비스지향성은 종업원만족에 긍정적인 영향을 미치며, 종업원 만족은 화주가 지각한 서비스품질에 긍정적인 영향을 미치며, 서비스품질과 종업원 만족은 기업의 경영성과인 재무적 성과와 고객만족에 긍정적인 영향을 미치는 것으로 분석하였다.¹⁹⁾

이학승(2007)의 연구에서는 국제화물운송에 비추어 복합운송과 무역거래의 연관성을 살펴보고 컨테이너 운송과 무역거래에 있어 운송증권과 통관상의 문제점을 밝히고 복합운송의 경쟁력을 높이기 위한 대응방안을 문헌연구를 통하여 모색하였다. 물류거래비용 절감을 위하여 수출입화물의 효율적인 물류정보 EDI서비스 체계를 구축하고, 종합물류정보시스템이 운송수단별 물류정보시스템과 기타 유관기관망과 해운물류정보망과 연계되어야 한다고 하였다. 가시적인 물류거래비용의 절감을 위해서는 사회간접자본시설 확충, 법규 규제 간소화, 정부지원 등 정부의 법적 제도적 지원과 물류관련업체와 무역업체의 자발적인 참여 의지 및 물류개선 노력이 필요하며, 복합운송의 효율화를 통해 물

18) 이규훈, “우리나라 복합운송주선업의 발전방향에 대한 연구,” 건국대학교 석사학위 논문, 2006.

19) 안청홍·신한원·최영로, “국제물류기업의 서비스지향성이 경영성과에 미치는 영향에 관한 실증연구 :복합운송주선업을 중심으로,” 「해운물류연구」, 제 54호, 2007, pp119-143.

류구조의 선진화를 촉진시키고, 물류정보 EDI 활성을 통해 국가경쟁력을 향상시켜야 한다고 하였다.²⁰⁾

이상의 선행연구들을 종합하면 우리나라 복합운송주선업체의 종사자들을 대상으로 설문조사를 실시하여 실태 분석하고 그 문제점을 도출하여 발전 방향과 대안을 제시하였다. 이러한 선행연구들은 모형구축 과정에서 복합운송주선업의 요인의 도출과정이 불명확하고 복합운송주선업의 발전방안에 대한 상대적 중요도가 고려되지 않아 그 해결방안에 대한 우선순위가 없는 게 문제점이다.

20) 이학승, “복합운송의 물류경쟁력 강화를 위한 실천적 방안,” 「통상정보연구」, 한국통상정보학회, 제9권 2호, 2007, pp.285-303.

제 3장 국제물류환경 변화

1. 세계화(Globalization)

세계화(Globalization)는 다국가간의 국제적 분업관계를 말한다. 세계화는 상품이나 서비스 그리고 자본·노동·정보의 자유로운 이동을 목표로 하는 추세를 말한다.²¹⁾

기업 활동의 세계화에 따라 기업들은 국제 물류관리에 관심을 가지고 있다. 국제 물류활동은 전 세계에 원재료와 완제품을 조달·공급하는 과정으로 각 정부의 법규, 규제, 인프라, 관습 등의 제약을 많이 받기 때문에²²⁾, 세계 무역 확대와 경제활동의 세계화는 기업의 효율성과 효율성을 극대화시키기 위한 국제 물류 관리의 중요성이 더욱 커지고 있다.

기업들은 정보화에 힘입어 정보시스템과 물류관리기법을 통해 세계적인 조달·생산·판매망을 구축하여 경제적이고 품질 좋은 원재료, 반제품 혹은 완제품의 구매하고 생산하여 판매하기 위한 물류관리 시스템을 확립해 가고 있다. 이러한 기업들의 세계화되는 기업 활동으로 인하여 물류 활동이 세계화되면서 물류흐름이 복잡해지고 물류수요가 증가하고 있으며 이에 대한 기업의 통제가 힘들어지고 있다.

21) 박화식, “국제물류환경 변화가 포워딩업계에 미친 영향 분석,” 인하대학교 석사학위논문

22) Barlett, C. A. and Ghoshal, S., 「Managing across Borders : New Strategic Requirements」, Sloan Management Review, Fall, 1987, p.3.

2. 국제 물류 기업의 M&A²³⁾

기업의 글로벌화로 인하여 물류업의 새로운 시장 개척과 물류체계의 확보는 새로운 핵심 경영전략 요소로 대두되고 있다. 따라서 기업의 세계화를 행할 때 적합한 물류 체계의 확보를 위한 우수한 물류 파트너의 선택은 중요하다. 따라서 세계 주요 물류기업들은 화주 기업의 물류수요를 만족시키기 위한 물류 네트워크를 구축하고 지역 복합운송체계의 확보를 위해 노력하고 있다.

<표 3-1> 세계 주요 물류기업의 최근 M&A 현황

연도	매수자 기업	명칭	업종	지역	비 고
2006	Kuehne & Nagel	ACR Logistics	Logistics	유럽	4.4억 유로
	Deutsche Bahn	BAX Global	익스프레스	글로벌	11억 달러
	NYK Logistics	Lorang France	포워더	유럽	-
	Apollo Mgmt	TNT Logistics	Logistics	글로벌	14.8억 유로
	NYK	Ceres Container	터미널	유럽	-
2007	Geodis	TNT Frt Mgmt	포워더	글로벌	4.5억 유로
	Nippon Express	J. I. Logistics	포워더	인도	지분 51%인수
	CEVA(TNT Log)	EGL	포워더	글로벌	20억 달러
	Japan Post	Nippon Express	택배	일본	2008년 10월
	N Dentressangle	Christian Salves	Logistics	유럽	2.54억 파운드
	Deutsche Post	Sinotrans Air	포워더	중국	610만 유로
2008	日通, 近鐵, 全日空 익스프레스			아시아	신규기업 설립

자료 : Container Age, Jan. 2008

물류기업들은 글로벌 네트워크와 지역 복합운송을 확보하기 위한 수단으로

23) 최충희, 「물류기업의 M&A 및 팽창전략」, KMI 지구촌 해양수산 : 해운·항만, 414호, 2008년 4월.

동종 기업이나 복합운송주선업체를 인수·합병하는 M&A 전략을 사용하고 있다. 전 세계 운송 및 물류 분야에서 발생한 M&A 규모는 2006년 총 724억 달러이고, 2007년은 약 1,000달러로 추정된다. 이는 전년 대비 30~40% 증가한 수치이다. 이러한 물류분야의 M&A는 미국을 포함한 아시아·태평양권에서 가장 활발하게 진행되고 있으며, 유럽 및 일본의 물류기업이 가장 공격적인 것으로 분석되고 있다.

확산되고 있는 물류기업의 M&A 특징은 경쟁시장에서의 시장 지배력 확대에 중점을 두고 있다는 점이다. 기업들이 단독으로 국제 네트워크를 구축하고 경쟁력을 강화하기 위하여 M&A를 통한 업계의 상위를 차지하거나 시장 지배력을 확보하여 경쟁우위를 차지하려 한다. M&A의 범위는 국가 내 기업 간 이루어지기도 하고 국제 기업 간 M&A도 보편화 되어 있다.

경쟁우위를 차지하기 위한 M&A 전략은 복합운송주선업에서는 물류관리 서비스를 중심으로 기업을 확장시킴으로써 기업을 글로벌화 할 수 있고, M&A를 통해 시장 지위 및 점유율을 확대시키고, 물류기능을 확충하여 세계화되는 화주기업에 만족스러운 서비스를 제공하는 기능을 한다.

3. SCM 도입 확산 지식 정보화에 따른 물류산업의 여건 변화.

정보화 사회로의 변화는 생산에서 노동, 자본, 원재료보다 정보에 대한 비중을 높였다. 정보화 사회에서는 지식창출 및 활용 등이 보다 중요해지고, 산업 전반에서 지식기반산업의 비중이 증대되고 있다. 전자상거래의 발달은 인터넷을 기반으로 하여 정보망을 통해 수요자와 공급자의 직접적인 연결을 가능하게 하고, 이러한 지식 기반 산업의 확산은 기존 생산소비활동에서 중간역할을 해오던 도소매업체 및 중개인들의 역할을 축소시켰다.

국제적으로도 국제 교역 및 물류공공정보 통신망 구축과 인터넷 기술을 활용한 ‘사이버 거래시장(E-Market Place) 환경조성이 활발히 진행되고 있으며, 세계 주요 컨테이너 선사의 화물추적, 운항스케줄, 운임률, 운송계약, B/L업무 등에 있어서 인터넷을 통해 화주에게 직접적으로 정보를 제공하는 활동을 활발히 진행하고 있다. 따라서 물류관련 기업에서 정보통신기술에 의한 새로운 거래환경에 신속하게 적응하지 못할 경우 기업경쟁력이 약화되어 기업 생존에 위협을 받을 수 있는 상황이다.²⁴⁾

4. 제 3자물류 발전

제 3자 물류(Third-Party)는 물류채널 내의 다른 주체와 일시적이거나 장기적인 관계를 가지고 있는 대행자 혹은 매개자를 의미하며, 제 3자 물류란 화주와 단일 혹은 복수의 제 3자간에 일정기간 동안 일정비용으로 일정서비스를 상호합의 하에 수행하는 과정이다.²⁵⁾ 즉, 화주가 공급사슬에서의 물류활동을 물류전문업자에게 위탁하는 것을 말한다.

기업은 모든 활동과정에서 경쟁업체에 비해 경쟁우위를 가지려면 비용, 시간, 자원 측면에서 경제성이 결여됨으로 경쟁성 있는 핵심 사업에 자원을 집중하고 경쟁력이 부족한 분야는 아웃소싱을 통하여 수익을 극대화하는 전략을 사용하고 있다.

24) 정수영, “국제물류환경 변화에 따른 프레임트 포워더의 발전방안에 관한 연구,” 성균관대학교 석사학위논문

25) 이철영 외2인 「로지스틱스의 진화에 대응한 항만의 발전전략에 대하여(1)」, 한국항만학회지, 제 13권 제 2호, 한국항만학회, p.203.

제 4장 복합운송주선업의 문제점

제 1절 복합운송업의 내부적 문제점

1. 규모의 영세성

오늘날과 같은 국제복합운송시대에서는 복합운송주선인이 수행하는 업무의 내용, 기능 및 역할은 과거와는 매우 큰 차이가 있다. 과거에는 단순히 운송주선인이 실제 운송인과 화주사이에 단순히 화물을 주선 또는 알선하였으나, 오늘날에는 화물의 일관운송책임을 이행하는 복합운송인으로서의 역할을 수행하고 있다.

우리나라 운송주선인의 영세성은 어제 오늘에 발생한 문제는 아니며 이 업종이 국제적 도입 초기에부터 끊임없이 지적되어 온 문제이다. 현대의 복합운송인으로서의 역할을 다하기 위해서는 기업의 대외공신력, 사업수행기반의 안정성 등이 고려되어야 한다. 경영규모의 영세성은 국제경쟁력에 열위에 놓이게 되는 결과를 가져오고 있을 뿐만 아니라 종사하는 인력 및 기업 조직 면에서도 문제점이 나타나고 있다.

2. 수입원의 불확실

우리나라 복합운송주선업의 주요한 수입원은 제반 운송관련 대행서비스에 대한 주선수수료(Free of Commission), 혼재에 따르는 혼재수수료

(Consolidation Fee), NVOCC 기능에서 창출되는 운임차액(Freight Difference) 등이 주를 이루고 있다. 그러나 현행 제도상 주선 수수료나 집하 보상금 등이 공식화 되어 있지 않아 유동적인 수입에 의존하고 있는 실정이다. 이처럼 운송주선업체의 안정적인 수입원이 보장되어 있지 않은 관계로 회사의 경영을 위하여 자연히 비정상적이고 무질서한 영업행위를 하게 되며, 이에 따라 업계의 대외공신력을 실추시키는 결과를 가져오게 하여 궁극적으로는 우리나라 Freight Forwarder의 발전을 저해하고 있는 요인이 되고 있다.²⁶⁾

<표 4-1> 복합운송업체 취급물량 및 수수료 수입 총괄표(해상화물)

(단위:TEU, 천R/T)

구분 연도	수출		수입		합계		수수료 수입 (천불)
	컨테 이너	일반 화물	컨테 이너	일반 화물	컨테 이너	일반 화물	
2003	1,141,827	19,212	304,060	2,632	1,445,887	21,844	223,457
2002	931,067	3,523	335,873	2,503	1,266,940	6,026	249,881
증감	22.6%	445.3%	-9.5%	5.2%	14.1%	262.5%	-10%

자료 : 코리아 쉬핑가제트, “해사물류연감”, 2004

선진물류의 수행이란 컨테이너의 적입·적출, 도로수송 혹은 철도수송, 창고 업무, 포장 및 하역에 이르는 모든 물류의 기능을 일관되게 수행하고, 그 결과로 파생되는 가치사슬(Value Chain)에서의 수수료 수입으로 영업의 범위를 복합적으로 수행할 수 있어야 한다.

이러한 서비스 범위가 한계성을 가질 때, 서비스 산업의 독특한 한 분야인

26) 신명학, “수출입물류서비스에 있어 국내복합운송주선업의 경쟁력 제고 방안,” 단국대학교 석사학위논문, 2001.

복합운송이라는 물적 유통의 형태를 구성하는데 있어서 그 서비스의 이용자인 화주의 욕구를 과연 만족시킬 수 있는가 하는 점이 우리나라 복합운송주선업체가 극복해야 할 과제라 할 수 있다.

이와 함께 우리나라 운송주선업계의 수출입화물 취급의 불균형은 영업활동의 구조적 불균형으로 인한 경영의 불안정한 상태를 벗어나지 못하고 있다. 따라서 대다수의 회사가 수출화물 취급에만 집중하여 업체당 평균수익률이 저하되는 결과를 가져올 뿐 아니라, 이에 따른 부작용으로 거래질서를 문란하게 하는 영업구조의 불균형이라는 문제점을 안고 있다.²⁷⁾

3. 전문 인력의 부족

우리나라의 복합운송주선업은 1970년대 이래 짧은 기간 동안 성장을 이룩하였지만 설립역사가 100년이 넘는 외국 업체와 비교할 때 종사인력과 규모면에서 비교가 안 될 정도이다. 따라서 복합운송주선업의 필수조건이며, 경쟁력의 기준인 전문 인력의 부족은 큰 문제점으로 대두되고 있다. 더욱이 선박, 항공기와 같은 막대한 자본이나 시설투자가 불필요하고 종사원의 전문지식과 노하우 등을 바탕으로 하는 man-power업종이라는 점을 감안할 때 복합운송주선업의 자질향상 필요성은 그 어느 분야보다도 더욱 절실히 요구되고 있다.²⁸⁾

복합운송주선업을 효율적으로 추진하기 위해서는 해상운송, 육상운송 등 운송관련 각 분야의 여러 기능들에 대한 이론적 기초와 경험, 노하우 등이 정립되어 있어야 한다. 이러한 전문 인력의 부족은 실제 업무수행과정에서 화물에

27) 정수영, “국제물류환경 변화에 따른 프레임트 포워더의 발전방안에 관한 연구” 성균관대학교 석사학위논문, 2003.

28) 최철희, “한국 복합운송주선업의 국제경쟁력 강화에 관한 연구,” 중앙대학교 석사학위논문, 2000.

대한 책임문제, 보험, 운송계약관계 등에서 많은 문제를 야기해 금전적 손실뿐만 아니라 사업 자체의 위축을 가져오게 된다. 한 예로 사고발생시 처리과정에서 복합운송주선인은 화주 또는 화물보험자의 손해배상청구나 실제운송인에 대한 구상권 행사 또는 책임 보험자에 대한 보험금을 청구하는 경우 신속하게 정보나 증거를 수집하고 사실관계를 확인한 후 법률과 약관에 따라서 당해 손해배상청구에 응할 것인지를 판단할 필요가 있다.

또한 손해 청구에 응할 경우에는 배상책임보험자에 대한 보험금의 지불청구나 실제운송인에 대한 손해배상청구등의 수속을 원활하게 하지 않으면 객관적으로 보아 복합운송주선인이 손해배상청구에 응하지 않아도 되는 경우에도 복합운송주선인측에 충분한 정보가 없기 때문에 손해배상 청구에 응해야만 하거나 실제 운송인에 대한 구상권을 제대로 행사하지 못할 우려가 있다.²⁹⁾

이렇게 복합운송주선인의 업무가 무역, 물류, 관련 법규, 세계지리와 역사, 외국어 등 여러 분야에 능력을 갖춰야 하는 전문직임에도 불구하고 화주기업과 친분을 이용하여 화물을 유치해오는 판매원들만 대우해 주고 일반종사자들에 대한 대우가 높은 편이 아니어서 유능한 젊은 인력의 유입이 적었다. 이제 정부와 학계에서 물류의 중요성을 인식하고 전국의 여러 대학에서 물류학과나 강의를 개설하고 인재를 키우고 있고 물류전문대학원이나 물류 특성화 우수대학에 정책자금을 지원하는 것은 매우 다행한 일이다. 그러나 더 중요한 것은 물류를 전공한 이들이 의욕과 비전을 가지고 열심히 일할 수 있는 환경을 만들어 주어야 한다는 것이다. 물류학 석사 또는 박사학위를 가지고 취업을 했을 때 대우가 지나치게 열악하거나 기존의 업계 종사자들과의 부조화로 갈등이 조장된다면 전문인력 공급 효과가 반감될 것이다.³⁰⁾

29) 이규훈, “우리나라 복합운송주선업의 발전방향에 대한 연구,” 건국대학교 석사학위논문, 2006.

30) 박화식, “물류환경 변화가 국내 포워딩업계에 미친 영향 분석,” 인하대학교 석사학위논문, 2006.

4. 해외 네트워크 구성의 미비

해외 네트워크 구성의 미비는 프레이트 포워더의 일관운송관리의 장애요인으로 작용하고 있다. 현대 국제물류에 있어서 문전수송은 복합운송주선업의 가장 중요한 기능 중의 하나로 국외의 물품 반출입을 들 수 있는데, 이러한 화물의 반출입을 원활히 수행하기 위해서는 해외 파트너 및 해외 대리점 체제가 완비되어 있어야 한다.

이러한 전제를 바탕으로 물류선진국의 복합운송인은 각 대륙 및 지역별로 자사 네트워크를 통해 끊임없이 해외 영업망을 확충해 나가고 있다. 특히 국제물류서비스 제공자간의 전략적 제휴를 통해 글로벌 네트워크의 구축과 종합물류서비스의 제공 전략을 실행하고 있는 해외 포워더의 주도적인 역할은 우리나라 프레이트 포워더에 시사하는 바가 크다고 볼 수 있다.³¹⁾

그 예로 독일의 Schenker사는 90개국에 350개소, K&N사는 32개국에 300개소, 스위스의 Danzas사는 37개국에 520개소의 해외영업조직을 가지고 있다. 그러나 우리나라의 복합운송주선업체는 현재 그 현황을 제대로 파악할 수도 없을 만큼 국외진출은 미미하다 하겠다. 그러나 해외 네트워크 구성에 대해 많은 경영자들이 익히 그 중요성을 느끼고 있다는 점에서 상당히 고무적이라 할 수 있다.

이는 해외 네트워크의 구성은 외국 파트너를 통한 영업의존도를 탈피하여 독자적인 국외영업망을 구축한다는 의미와 덧붙여 국내외 하주에 대한 서비스 제고를 통해 더욱 다양한 수수료 수입을 획득하고자 하는 문제점을 인식하고 있다 하겠다.³²⁾

31) 정수영, “국제물류환경 변화에 따른 프레이트 포워더의 발전방안에 관한 연구,” 성균관대학교 석사학위논문, 2003.

<표 4-2> 국제복합운송주선업체 해외영업망 현황

해외사 무소	해외파트너					총계
	북미	구주	아세아	기타	소계	
36	413	455	453	33	1354	1390

자료 : 코리아 쉬핑가제트 해사물류연감,1997

주 : 1995년 12월말 기준

5. 정보화 전산화 미비

물류, 유통사업은 IT지원 없이는 사업 자체의 운영이 불가능하다. 운영시스템이 얼마나 효율적이냐에 따라서 서비스 품질이 결정되고 원가가 좌우되므로 IT가 경쟁력을 결정해 준다고 해도 과언이 아니다. 그래서 항공사나 선사는 막대한 자금을 들여서 시스템을 교체하기도 하고 우수한 시스템 개발을 위해 끊임없이 연구에 투자하고 있다. 그러나 국내 복합운송주선업의 경우에는 포워딩이 주력이라 복잡한 전산시스템이 요구되는 것도 아니므로 주체적으로 정보시스템 개발에 많은 자원을 투입하고 있지 않다. 3자 물류사업에 진출하려던 진보된 정보시스템 보유가 필수적이거나 대부분의 포워더들은 다른 분야로 사업 확장 할 의향이 없으므로 정부기관이나 운송회사, 금융회사, 화주기업의 정보망 연결하여 업무만 처리할 수 있는 수준이다. <표 4-3>을 살펴보면 우리나라 운수업 전체에서도 아직 전자상거래는 기업의 0.21%만이 활용하고 있으며 복합운송주선업의 상황도 1.47%만이 전자상거래를 활용하고 있다. 우리

32) 신명학, “수출입물류서비스에 있어 국내복합운송주선업의 경쟁력 제고방안,” 단국대학교 석사학위논문, 2001.

나라는 IT선진국으로 인터넷 통신망이나 VAN이 발달되어서 정보통신 소비자들이 무척 편리하게 이용할 수 있다. 그러나 복합운송주선업의 영역을 확대시키고 보다 질 좋은 서비스를 제공하기 위해서는 독자적 혹은 협력을 통한 복합운송주선업의 전산 운영시스템의 확충이 필요하다.

<표 4-3> 산업별 전자상거래 기업체 수 (2006년)

	기업체수	미활용 기업체수	활용 기업체수	구매에만 이용	판매에만 이용	구매와 판매에 이용
운수업 총계	337837	337127	710	255	323	133
비율		99.79%	0.21%	0.08%	0.10%	0.04%
복합운송 주선업	1291	1272	19	16	1	2
비율		98.53%	1.47%	1.24%	0.08%	0.15%

6. 불투명한 경영

외국인 투자자가 우리나라 기업에 투자하려고 할 때에 가장 염려하는 부분이 기업의 투명성 부족이다. 한국에서는 세계적 규모의 재벌 기업도 비자금 조성을 위해서 재무제표를 조작하는 일이 다반사이므로 중소기업은 따져볼 필요도 없다는 것이 외국인들의 관점이다. 경영 현장에 있지 않으면 장부를 조사해도 무엇을 과대 계상했거나 축소했는지 모르게 때문이다. 우리나라 중소기업의 특징 중의 하나가 자금. 경리부서에서는 사장과 특수 관계인 사람을 배치한다.

우리나라 화물운송 주선업은 영세업자가 많고 시장에서는 덩핑과 리베이트

관행이 사라지지 않으므로 장부가 제대로 작성된다고 믿을 수 없다. 왜냐하면 리베이트를 주는 측이나 받는 측도 정상적으로 회사의 수입금 구조로 입출금 처리하지 않고 개인 수입금으로 음성 처리하는 일이 많기 때문이다. 이렇게 자금의 흐름이 불투명하므로 회사의 수입금으로 계상되어야 할 이익이 어디로 유출되는지 모르는 상황에서 외부로부터 투자자를 유치하기 힘들기 때문에 복합운송주선업이 정상적으로 성장할 수가 없다. 겉으로는 회사가 적자라도 기업주나 영업담당자들은 축재를 하는 비윤리적인 경우도 있다. 이렇게 주먹구구식의 경영이 고쳐지지 않으면 우리나라 복합운송주선업의 미래는 밝지 않다.

제 2절 복합운송주선업의 외부적 문제점

1. 국제 복합운송 관리기능 결여

복합운송주선업을 수행하는데 있어서 물류시설의 부족과 효율적 운용의 부재는 육상운송수단의 비효율적 운용, 내륙운송과의 연계성 미흡, 물류기반시설의 절대적 부족문제로 나누어 생각할 수 있다.

첫째, 육상운송수단의 비효율적 운용문제로 이는 수출입 컨테이너의 85% 이상이 도로운송으로 이루어짐으로써 기존 도로망에 대한 지나친 부하, 교통 혼잡, 공해발생 및 고정투자비가 높은 철도운송시설의 유희화 등의 문제점을 양고 있다. 즉, 장거리 대량화물을 도로 운송으로 수송할 경우 적재의 비효율성, 운행의 비효율성 문제가 발생되어 에너지의 소비증가, 운송비용의 증대, 운송수단간 분배 불균형으로 인한 자원의 불합리한 분배 등의 문제점을 발생시킨

다.

둘째, 내륙운송과의 연계운송이 미흡하다. 한국에는 총 28개 무역항이 있으나 그 중에서 대표적인 무역항은 부산항과 인천항이다. 그러나 인천항의 경우 지역적으로나 조수간만의 차가 심한 자연적 여건으로 갑문식 항구로 되어 있어 선박의 입출항 및 정박을 기피하는 경향이 있기 때문에 컨테이너 물동량의 약 95%는 부두의 야적장을 경유하여 운송되는데 비해, 항만에서 화주 문전까지 직접 항 출입 내륙운송되는 컨테이너 물동량은 5%에 불과하다. 즉, 이와 같은 현상은 항만에서 직접 수화주의 문전까지 운송하는 것이 시간적으로나 경제적으로 효율적인데, 내륙운송을 위한 컨테이너 터미널 내의 컨테이너 장치장의 부족으로 항만에서 부두 야적장을 거쳐 수화인의 문전까지 운송되기 때문에 시간과 비용이 더 많이 소모된다. 또한, 컨테이너 철도 운송을 위한 장치장과 하역시설의 미비로 인해 항만에서 수화주까지 철도 운송도 비효율적으로 이루어지고 있다.

2. 일괄 수송 및 물류관리 기능 결여

복합운송주선인이 현대적 기능을 수행하기 위하여 송하인으로부터 수하인에 이르기까지 문전수송(door to door)의 일괄운송서비스가 완벽하게 이루어져야 한다. 물론 복합운송주선업 고유의 개념이나 기능상 직접 운송수단 및 그 밖의 부대시설을 반드시 보유할 필요는 없지만 운송서비스의 최종 수혜자인 화주에 대해서 고도의 서비스제공과 아울러 규모의 경제를 통한 운송비용을 절감시키기 위해서는 복합운송주선인이 포장, 창고(보관), 하역, 운송 등의 서비스도 직접 담당하는 것이 바람직하다.

현행 복합일괄운송체제에서는 운송, 보관, 하역 및 정보처리 등의 복합적인

기능처리가 요구되고 있으나 계열업체를 통하여 자체적으로 처리할 수 있는 우리나라의 복합운송주선인은 극소수에 불과하며, 대부분의 업체는 타 업체의 협조를 구해야 하는 실정이다. 따라서 국제적 수송의 편익 및 집화를 위한 영업조직이 미약하여 원활한 국제복합일관운송체제의 구축에 제한요인으로 작용하고 있다. 더욱이 국제적으로 전 운송과정에 걸쳐 일관된 책임을 지고 문전수송을 담당하는 형태와는 아직도 거리가 있는 편이다.

또한 종합물류관리기능의 결여도 빼놓을 수 없는 문제로 물류는 1990년대의 기업경영에 있어서 국제경쟁력 제고를 위해 가장 큰 관심을 기울이고 있는 분야이다. 물류를 구성하고 있는 기본요소는 포장, 보관, 수송, 하역 및 정보처리이지만 이 중에서 가장 중추적인 분야는 수송부문이라 할 수 있다. 그 동안 우리나라의 수송부문에서 중요한 역할을 수행해 온 복합운송주선인은 서비스의 성격이나 기업 내의 물류 역할에 적응해야 하는 상황에 비추어 종합물류관리기능을 가장 능률적으로 처리 할 수 있어야 한다. 물류기능을 효과적으로 수행하기 위해서는 운송 분야뿐만 아니라 보관, 재고관리, 유통가공, 정보처리 등 종합물류관리업무 자체를 일관해서 책임질 수 있는 능력을 갖추어야 한다. 그러나 우리나라 복합운송주선인들은 이러한 역할을 수행하기에는 많은 문제점을 앓고 있다. 기본적으로는 업체의 영세성으로 인하여 극소수 업체만이 화물을 집화할 수 있는 자가 창고나 CFS를 보유하고 있으며, 국제적으로 독자적인 완벽한 문전수송서비스를 이루기에는 거리가 있고, 또한 국제경쟁력 면에서의 기반이 매우 취약한 실정이다.

3. 서비스 영역의 제한

관세사법규정은 관세사법 제3조에는 [통관업의 제한]에 대해 규정을 두고 있는데 이 법에 의한 관세사, 관세법인 또는 제19조 제4항의 통관취급법인등이 아니면 타인으로부터 의뢰를 받아 제2조의 규정에 의한 업무(이하 "통관업"이라 한다)를 행할 수 없다. 다만, 제2조 제3호.4호, 제6호 및 제7호의 규정에 의한 업무로서 [관세법] 기타 법률에 따로 규정이 있는 경우와 제2조 제2호의 2 및 제4호의 2에 따른 업무는 그러하지 아니하다.(개정 2002.12.18, 2007.7.19) 누구든지 관세사 등 제1항에 규정된 자에게 제2조의 업무를 소개, 알선하고 그 대가를 받거나 요구하여서는 아니 된다. 관세사가 아닌 자는 이 법에 의하여 관세사가 아니면 할 수 없는 업무를 통하여 얻은 보수 그 밖의 이익을 분배 받아서는 아니 된다(신설 2002.12.18) 라고 규정하고 있다.

이 법 조항에 따라 복합운송주선업자는 통관업무에 제한을 받을 수밖에 없다. 복합일괄 서비스 요구가 점차 증가하고 있는데 국제물류에 있어서 통관 보관하역업을 제한하고는 물류서비스의 질적 개선과 다양성을 확보하기 어렵다. 이런 열악한 조건으로서는 복합운송업체에 대한 의존도가 높은 중소 화주가 내륙운송에서부터 통관, 보관에 이르는 모든 절차의 one stop 서비스를 제공 받기 어려운 실정이다.

복합화물업계의 오랜 숙원이던 복합운송주선인의 통관업무 수행은 정부가 오래 전에 허용하기로 했다고 하나 아직도 높은 진입장벽을 방지하고 있어 현안 상태로 남아 있다. 보세운송업이나 보세장치장업도 화물유통촉진법상의 등록으로만 불가능하고 까다로운 관세법의 조건을 충족시켜야 한다.

4. 연고중심의 상관행

한국의 다른 사회도 만찬가지 물류업계는 사적 연고에 의한 이면 거래가 많고 거래투명성이 낮아서 양질의 서비스 제공에 한계가 있다. 특히 판매 부문은 인맥 없이는 거의 불가능하다. 최근 몇몇 대기업에서는 공개입찰을 통해 자사 화물의 국제운송을 담당할 복합운송업체를 선정하고 있지만 이런 투명하고 공정한 경쟁은 전체의 일각일 뿐 대다수 중소화주는 고정적으로 거래하는 복합운송업체에게 화물을 위탁한다.

의사소통의 문제가 전혀 없고 반복된 서비스로 서로 신뢰할 수 있는 고정거래처의 편리함은 과소평가해서는 안 되겠지만 고정거래처가 되기까지는 혈맥, 지맥, 학맥에 연유한 관계를 바탕으로 화주기업의 지원이 절대적으로 필요하다. 그것도 아니면 금전과 향응으로서 오랫동안 공을 들여 금맥이라도 쌓아야만 화물을 위탁 받을 수 있는 풍토가 조성되어 있다.

5. 서비스업에 대한 편견

오랫동안 유교가 지배하던 우리나라에서는 상업은 천시되었고 그 중에서도 정보를 이용한 중개업이나 주선업은 육체적 노동 없이 중간에서 돈을 착취한다고 여겨 특히 더 비윤리적이라고 치부되었던 사고방식이 국민 의식 속에 숨어 있다. 복합운송인이 초창기에는 항공화물 운송주선인이라고 불리었는데 당시 고급상품인 수출상품을 취급하고 정부가 국제적인 신인도를 보장해 주었으므로 종래의 '주선인'에 대한 나쁜 선입견을 불식할 수 있었다. 그렇지만 화주기업의 자금사정이 어려워지면 다른 채무를 다 변제하고 운임은 최후에 지불

해도 된다는 막연한 사회 관념이 있고 일반적으로 운임은 외상거래가 관행으로 운임 체불의 화주기업이 파산되면 운송주선업이 그 막대한 채무를 떠맡아야 했다.

화물은 복합운송주선업체에 수입원이므로 화주는 복합운송주선업에 수익원이 되고 그 화물을 수송해야만 수입금이 들어오게 되므로 선복을 가진 막강한 항공, 해운 회사 사이에서 운송 주선인은 미약한 존재였었다. 그러나 시대가 바뀌어 오늘날에는 복합운송주선업자의 지위가 향상되어서 화주들은 유능한 복합운송주선업체를 찾아 나서고 운송회사들은 화물을 가진 복합운송주선업자에게 화물선적을 부탁하는 복합운송시장이 되었다. 화주와 선사 틈에서 굴종의 세월을 인내하고 있다고 스스로 비하하며 운송주선회사를 자손만대 물려줄 훌륭한 기업으로 육성할 비전이 없었던 일부 창업세대들은 외국의 유명한 글로벌 포워더가 우리나라 항공화물 시장에 진입을 계기로 이들에게 회사를 팔고 철수해 버려 글로벌 포워더가 한국시장에 쉽게 진입하도록 도와 준 결과가 되었다.

제 3절 복합운송주선업의 제도적 문제점

1. 통합적 법규의 부재

미국, 일본, 유럽의 경우 포워더는 복합운송을 취급하는 운송인과 화물의 운송을 주선하는 대리인으로 구분하여 명시하고 있으나, 국내의 경우 화물을 일관하여 운송하는 사업(화물유통촉진법 제2조, 1991년 12월 제정)에서 화물의 운송을 주선하는 사업으로(화물유통촉진법 제2조, 1995년 12월 제정) 운송업과 주선업의 개념의 혼돈되어 사용되고 있다.

또한, 일괄수송을 책임지는 복합운송주선업을 운영함에 있어서 관계되는 각종 업무 영역에 관한 규제를 통합적으로 하는 복합운송법규가 우리나라에는 존재하지가 않고 관련된 업무를 하나하나의 개별적인 개별법에 의하여 각각 등록, 허가, 면허 등을 받아 서비스를 집행하도록 되어 있다. 이와 같이 복합운송주선업을 영위하는데 통일되고 일관된 법규가 확립되지 않고 변칙 운영되는 것이 한국복합운송 주선업의 일관운송체제 확립에 문제점으로 작용하고 있다.

복합운송주선업자는 화물을 인수한 때부터 당해 화물을 인수 할 권리를 가진 자에게 인도할 때까지 화물의 멸실, 훼손 또는 인도 지연으로 생긴 손해에 대해 전적으로 책임을 지도록 규정하고 있는데, 이는 상법상에서 규정해야 할 개인 간의 책임을 화물운송주선인과 운송인의 구분이 없어 소비자(또는 화주)와 운송업자간의 분쟁의 소지가 있다. 이후 지난 5월 입법예고 된 물류정책기본법의 기본법으로서의 기능을 제대로 할 수 있는지의 여부가 주목된다.

2. 정책적 지원 부족

물류의 원활한 유통 및 복합운송주선업을 수행하는데 있어서 기본적으로 인프라 구축이 전제되어야 하며, 도로, 항만, 컨테이너 내륙기지, CY(Container Yard), CFS(Container Freight Station), 하역시설, 창고, 보세구역, 공항 등 다양한 시설이 필수적이다. 이러한 시설의 미비는 간접적으로 물류의 흐름을 막고 추가 경비를 발생시켜 결국에는 국가경제에 부담이 되고 국제경쟁력에서 뒤떨어지는 요인이 된다. 그러나 현재 우리나라의 물류기반시설은 절대적 부족이다. 따라서 이러한 물류기반시설의 부족은 복합운송주선인이 복합운송을 수행하는데 중요한 비중을 차지하고 있다.

<표 4-4> 물류비 기능별 비중

(단위 : 십억 원)

연도	합계	수송비	물류비 합계	재고유 지 관리비	포장비	하역비	물류 정보비	일반 관리비
2001	99169	73393	74.0	18353	1714	1140	2297	2245
2002	106952	83186	77.8	17793	1817	1348	1393	1415
2003	112160	91285	81.4	15291	2012	1257	1139	1176

이와 같은 물류비용을 비효율성을 초래하는 요인은 여러 가지가 있으나 항만, 공항, 철도 등 사회간접자본사업을 포함한 물류기반시설 부족이 가장 심각한 문제로 지적할 수 있다. 또한, 물류 운영측면의 문제로 선박의 입출항이나 수출입화물의 통관, 서류처리 등이 복잡한 과정을 통해 이루어지고 있으므로 여기에 막대한 비용과 시간이 소요됨으로써 물류부분의 비효율성을 가중시키

고 있다. 그리고 이러한 문제를 해결하기 위한 물류업무의 전산화를 포함한 물류부분의 정보화 정도가 미미한 상태에 있으며, 또한 물류전산화 자체의 문제점도 지적할 수 있다.

제 5장 복합운송주선업의 발전방안

복합운송주선업의 관하여 다각화 전략, 틈새시장 공략 및 법적·제도적 측면 및 기타 측면에서 발전방안을 제시하고자 한다.

제 1절 다각화 전략

기업전략으로서의 다각화의 동기는 기업의 지속적인 성장과 위험의 분산, 시장지배력을 강화하는 것이다. 복합운송주선업의 발전 방안을 다각화 측면에서 살펴보았다.

1. 종합물류기업 육성

동북아 물류 중심 국가 건설을 위해 공·항만 시설 확충, 배후단지 개발과 함께 외국의 물류기업 유치에 위한 노력이 필요하다. 그러나 진정한 동북아 물류중심국가가 되기 위해서는 우리 물류기업 중에서 글로벌 네트워크를 구축하고 동북아 물류 시장을 선도할 수 있는 글로벌 물류전문기업이 육성되어야 한다.

복합운송주선업도 사업영역을 확대하여 기업 환경이 가능하다면 종합물류서비스를 제공하여 고객을 확충하고 시장 경쟁력을 확보하여야 한다.

세계적인 제조 기업들은 핵심역량에 집중하기 위해 세계적 네트워크를 갖추고 공급사슬 전체의 물류관리 서비스를 제공하는 물류전문기업을 활용하는 3

자물류 서비스를 통해 물류비를 절감하고 있다. 하지만 우리의 경우 종합물류 서비스를 제공하는 기업이 극소수에 불과하고, 물류시장의 규모 자체가 작아 물류전문기업들이 성장할 수 있는 기반이 미비하다. 기업물류비 절감을 통해 제조업의 글로벌 경쟁력을 강화함과 더불어, 우리나라 물류기업이 국제물류시장에 진출하여 글로벌 부가가치를 획득할 수 있는 기반을 조성하기 위해 종합물류기업의 육성이 필요하다.

국가 또는 지방자치단체가 공급하는 시설 즉 화물터미널, 산업단지, 유통단지, 물류관련 시설 등에 종합물류기업에게 우선적으로 입주하도록 여야 할 것이다. 또한 국가 또는 지방자치단체는 종합물류기업에게 물류시설의 확충, 효율적인 물류업무 처리를 위한 물류정보시스템의 구축, 첨단 물류기술의 개발 및 적용, 물류업무의 자동화 및 물류장비의 표준화, 해외시장의 개척 등의 사업에 소요자금의 일부를 융자하거나 부지의 확보 등을 지원해야 할 것이다.

국제물류시장에 진출하여 글로벌 부가가치를 획득할 수 있는 기반을 구축하기 위해 종합물류기업의 육성이 필요하다. 종합물류기업 육성은 일괄 수송 및 물류관리 기능의 결여 문제를 해결할 수 있을 것이다.

다각화 측면에서 종합물류기업의 육성은 복합운송주선업의 시장지배력을 강화시키고 한 사업의 경기 하락에 따른 위험을 분산시켜 줄 수 있으며 다양한 분야의 수익창출을 통해 복합운송업의 지속적인 성장에 도움이 될 것이다.

2. M&A 활성화

복합운송주선업체의 규모의 영세성 문제를 해결하기 위해서는 대형화가 필요하다. 이는 자유경쟁을 통해 업체간 인수 합병이 일어나는 과정에서 이루어질 수 있고, 대기업의 자회사 및 물류전담부서에서 분사를 통해 대형화할 수

있다.

M&A를 통한 다각화는 규모의 경제 뿐 아니라 시장점유율을 강화시킬 수 있다. 정부는 이러한 업체간 M&A 및 분사를 통한 업체 간의 대형화 과정에서 걸림돌이 되는 제도 및 세제를 과감히 개선할 필요가 있다.

제 2절 틈새시장 공략

1. 특정 지역, 특수 업종 중심 서비스

대형 복합운송업체와의 경쟁에서 경쟁우위를 차지하기 위해 중소형 복합운송주선업체는 틈새시장 공략 전략을 활용하여야 한다. 영업활동 영역을 특정 지역, 특수 업종 중심의 서비스를 제공함으로써 차별화해야 한다.

예를 들면 원재료 중심의 복합운송주선업을 운영하는 기업은 그 특수성으로 인하여 여타의 기업이 진입하기 어렵게 된다. 특수 지역 중심의 영업은 그 지역의 법규 및 관례, 문화에 대한 광범위한 지식을 바탕으로 수행될 수 있다. 특수한 업종을 중심으로 영역을 구축하려면 그 분야의 전문지식이 기초로 되어야 하고, 복합운송주선업자로서의 신뢰도를 확보하여야 한다.

중소형 복합운송업체의 경우 특수업종 및 특수지역을 중심으로 영업을 가능하다면 높은 진입장벽으로 인하여 산업에서의 차별화된 경쟁우위를 확보할 수 있을 것이다.

2. 전략적 제휴의 강화

특정 지역 틈새시장을 공략을 성공적으로 수행해 내기 위해서는 해외 네트워크의 강화를 필요로 한다. 전략적 제휴는 이러한 네트워크를 강화하기 위한 방법으로 사용될 수 있다.

또한 M&A나 종합물류기업으로의 육성을 시도하기에 중·소규모의 업체는 전략적 제휴를 통한 물류공동화를 추진할 수 있다. 전략적 제휴의 참여자들은 공동 물류시스템의 구축에 따른 초기투자비용과 관리비의 부담을 덜 수 있고, 물류업체는 공동물류를 수행함으로써 대형화될 수 있다.

제 3절 제도적·정책적 지원 및 기타 발전방안

1. 법적·제도적 정비

우리나라에서 복합운송주선업에 종사하는 사람은 많지만 복합운송주선업에 관련된 업무는 서로 다른 법규 및 관련부처에 의하여 이루어지고 있었다. 따라서 운송수단에 따라 다른 법률이 적용되고 있었고, 복합운송에 관련하여 포괄적으로 규정하고 있는 법규가 없었다. 때문에 복합운송주선인이 복합운송을 수행하기 위해서는 운송수단별로 각기 다른 법률에 의하여 등록 등의 절차를 다른 관리기관에서 밟아야 했다. 2008년 건설교통부와 국토해양부가 통합되 이러한 불편함이 조금은 해소되었으나 복합운송에 관련된 각 부처는 다양하기 때문에 아직은 업무에 불편함이 있다고 하겠다.

복합운송주선인이 실제로 관련 법률이 요구하고 있는 모든 자격을 취득하는

것은 상당히 어렵다. 이는 복합운송주선인에게 불필요하게 많은 비용과 시간의 소비를 요구하며 관리체계의 일관성 없는 정책추진은 이를 더욱 심화시킨다. 따라서 이들 법률 및 정책에 대한 합리적인 정비는 다음과 같은 방향으로 추진되어야 할 것이다.

첫째, 복합운송주선업의 등록기준 강화이다. 정부차원의 복합운송주선업의 신뢰성 확보와 경쟁력 강화를 위해 복합운송주선업을 영위하고자 하는 자에게 최소한의 설립요건을 강화시키는 제도적 장치가 요구된다. 최소한의 성립요건을 강화시켜 최소자본규모, 이행증권 및 적절한 책임보험의 확보 등을 의무화시켜야 할 것이다. 이는 자유경쟁에 따른 시장원리와 정부의 지나친 규제를 벗어나 자유로운 기업 활동의 보장이라는 추세에 역행하는 일이지만 한국 특유의 지연, 혈연, 학연이 강조되는 기업문화와 시장 환경 하에서는 선진 외국의 경우처럼 시장경제 논리에 따를 수 있는 상황이 아니기 때문에 정부의 개입이 필요하다.³³⁾ 따라서 우리나라 복합운송주선업의 문제점인 경영규모의 영세성, 수입원 불확실성, 물류업체간의 제휴 미흡, 전문성 부족, 복합운송기능의 미비 등을 해결하기 위하여 복합운송주선업의 등록을 강화하여 국제경쟁력을 갖춘 기업으로 성장할 수 있도록 정부의 개입이 필요한 시점이다.

33) 송선욱, 한국복합운송주선업의 경쟁력 강화 방안에 관한 실증 연구, 건국대학교 석사학위 논문, 2000, p.166.

2. 물류표준화 구축과 물류기반시설 확충

1) 물류표준화 구축

복합운송주선업의 경쟁력을 높이기 위해서는 열악한 물류인프라의 개선과 높은 물류비용을 줄여야 한다. 물류비를 절감하기 위한 선행조건으로 반드시 물류표준화가 필요하다. 우선 전자문서의 표준화가 이루어져야 한다. 전자문서의 활용은 일부 대기업이나 국내 진출 외국 업체, 인터넷 쇼핑 사업 분야에서 일부 사용되고 있으나 전체적으로 물류회사나 요객고객 모두 업무 효율 향상 및 업무자동화를 할 수 있는 수준은 아니다. 단지 부분적인 전자문서가 활용되고 있는 실정이다. 특히 물류 토드 및 분류체계와 전자문서 표준화는 서로 이질적인 사항이 아니기 때문에 반드시 표준화되어야 한다.

두 번째로, 실제 물류의 흐름에 있어 많은 부분은 물류하청업체에서 담당하고 이러한 물류협력기업은 복수의 물류기업을 수행하고 있다. 소규모의 기업들이라 운영시스템이 크게 미비한 편이기 때문에 물류업체마다 다양한 규격의 시스템을 사용하고 있는 실정이다. 이에 화물터미널이나 창고 등의 주요 화물 관련 시설의 표준화 규격을 제정하고 화물차 적재함이나 팔레트 화물의 기준을 단계적으로 정비해야 할 것이다.³⁴⁾

34) 김만석, “동북아에서의 제4차 물류 역할 강화에 관한 연구,” 인하대학교 대학원, 석사학위 논문, 2002.

2) 물류기반시설의 확충

복합운송주선업체 스스로가 기업물류, 나아가 국제물류에 있어 바람직한 협력자가 되기 위해서 투자의 필요성을 인식하였다 하여도 환경요인의 경우에는 기업 스스로 만으로는 환경을 통제할 수 없다. 환경요인의 근본적 해결 없이는 업계 스스로의 자구 노력만 갖고는 해운서비스 시장 개방에 따른 국내복합운송업계의 대응력을 합리적으로 고취시킬 수 없다.

따라서 정부는 국제물류의 효율성의 증진과 수출재화의 가격경쟁력 향상 등 그 파급효과를 고려할 때 도로, 항만 등 물류기반시설의 확충에 보다 많은 투자를 하여야 할 것이다.

복합운송주선인이 복합운송을 위한 설비투자에 있어서 가장 우선적으로 투자해야 할 부분은 화물을 집하하기 위한 창고 또는 CFS가 될 것이다. 복합운송주선인 들의 가장 주된 역할 중의 하나가 소량화물의 혼재 운송임에도 대부분의 업체가 자사 창고 또는 CFS를 보유하지 못하고 있는데 이는 업체가 영세하여 자력으로 이들 시설을 확보하기가 어려우며 또한 민간차원에서 부지확보도 용이하지 않기 때문이다.

따라서 정부는 복합운송주선인을 육성하는 차원에서 창고나 CFS를 확보하기 위해 구입하는 부지에 대해서 각종 세제상의 혜택을 주어 현재보다 좀 더 쉽게 이들 창고 또는 CFS등의 시설을 확보할 수 있도록 하는 방안을 강구해 볼 필요가 있다.

또한 의왕, 양산 내륙컨테이너 기지(ICD)에 장기 임대형식으로 복합운송주선인에게 CFS를 사용할 수 있게 하여 소량화물의 개별 내륙운송이 아닌 혼적에 의한 컨테이너 운송으로 경부간의 교통량 감소와 비용절감, 화물손상 방지 등의 효과가 있으므로 이 방안의 심도 있는 검토가 필요하다. 이에 대한 대안

을 제시한다면 ICD기능 중에서 화물기능 업무를 특화하고 또한 정부나 공공기관에서는 기반시설을 확보한 후 CFS임을 특화하고 또한 정부나 공공기관에서는 기반시설을 확보한 후 CFS임대사용료를 장기적으로 저렴하게 제공함으로써 복합운송 주선업체의 소량화물 혼재 작업을 활성화하여 컨테이너 화물적입상태로 내륙에서 부두까지 반출되는 비율이 증가되도록 노력해야 할 것이다.

3. 규모의 경제화 유도과 물류전문 인력 구축

1). 규모의 경제화 유도

복합운송주선업체가 전문화와 국제 경쟁력을 확보하기 위해 규모의 경제를 달성해야 한다. 규모가 능력을 설명하는 것은 아니지만 우리나라의 업체들은 대부분 규모가 영세하여 전문적인 기술 및 지식을 갖추는 데에 한계가 있다.

기업의 영세성을 탈피하기 위하여 업체의 경영규모의 대형화 및 전문화하여 규모의 경제화가 필요하다. 이는 외국의 주요 업체와 경쟁하기 위해 복합운송 서비스를 보다 효과적으로 제공하여야 한다는 것이다. 즉, 서비스 연결망의 확산, 각종 부가시설의 확보, 기업조직의 확대를 꾀하여 화물의 집하, 중개, 양하, 분류, 보관과 기타 복합운송에 따르는 업무를 효율적으로 수행할 수 있는 체제를 갖춘다는 것을 말한다.

이를 위해 복합운송주선업체의 대형화는 자유경쟁을 통해 업체 간 인수 합병이 일어나는 과정에서 이루어질 수 있고,대기업의 자회사 및 물류전담부서에서 분사를 통해 대형화할 수 있다.정부는 이러한 업체간 M&A 및 분사를 통한 업체 간의 대형화 과정에서 걸림돌이 되는 제도 및 세제를 과감히 개선

할 필요가 있다. 또한 업체는 물류공동화를 추진하는 과정에서 대형화를 이룰 수 있는 기회를 잡을 수 있다.물류공동화는 추진 주체에 따라 여러 가지로 분류될 수 있는데, 가장 효율적인 방법은 다수의 기업들을 대신하여 납품 및 수배송 등의 물류활동을 수행하는 방식이다. 물류업체가 추진주체의 역할을 수행함으로써 참여자들은 공동 물류시스템의 구축에 따른 초기투자비용과 관리비의 부담을 덜 수 있고, 물류업체는 공동물류를 수행함으로써 대형화될 수 있다.³⁵⁾

규모의 경제화는 한 업체의 힘으로는 쉽게 해결할 수 없는 과제이며, 이는 장기적으로 나아갈 방향으로 설정되어야 할 것이다.한편 규모의 경제화가 바람직하다고 하여도 이는 외국회사와의 경쟁성 차원에서 요구되는 것이지 소규모 복합운송주선업자의 활동영역이 전혀 요구되지 않는다는 뜻은 아니다.

이와 함께 각 업체로 서비스 루트, 영업패턴, 취급화물 등으로 각각 그 서비스 부문을 전문화시키는 방안도 바람직하며, 종사인력의 전문화도 필요하다. 종사인력의 전문화는 국제적인 물류 과정이 매우 복잡하고 각국의 문화, 생활양식 등의 차이에서 오는 시장 침투가 전문성을 요구한다는 점에서 특별히 요구되는 것이다.

2) 전문 인력의 구축

복합운송주선업을 효율적으로 추진할 수 있는 인력자원의 육성은 무엇보다 중요하며 경영주들은 인재육성을 위해 보다 많은 투자를 교육적인 측면에서 실시하여야 한다. 복합운송주선업은 육운·항운·해운 관련 각 분야의 기능이

35) 조건일, “우리나라 복합운송주선인의 제3자 물류 서비스 강화 방안에 관한 연구,” 한국외국어대학교 석사학위논문, 2005, pp.99-100.

연계적으로 통합되어 있기 때문에 이론과 경험, 노하우가 확보되어야 일을 수행할 수 있다.

현재 우리나라 대학은 물류관련 학과가 그리 많지 않고 대학에서 물류에 대한 강좌를 개설하고 있으나 그 교육이 현실성과 현장과는 동떨어진 감이 없지 않다. 현재 업계에 종사자는 대졸사원보다 고졸 여사원이 담당하고 있는 실정이다. 따라서 물류결절점인 공항이나 항만지역에 물류 특성화 대학과 고등학교를 설립하여 관련 이론과목과 실무과목을 이수하여 졸업 후 현업에서 바로 근무할 수 있는 교육이 되어야 할 것이다. 또한 전문교육과정의 이수나 해외견학, 계약된 해외 파트너들과의 교환업무 등을 추진하여 스스로를 개발할 수 있는 계기를 마련해 주어야 함과 동시에 기업자체의 연수나 역할교육 등을 통해 복합운송주선업의 중요성과 개념을 인식시키고 관련된 새로운 기술이나 기법에 관한정보를 제공하는 방법 등을 잘 활용하여야 할 것이다.

4. 글로벌 물류체제 구축

동북아 지역에도 글로벌 기업들이 투자를 확대하면서 이 지역에서의 생산, 무역 및 분배 활동을 지원할 국제물류기지의 중요성이 높아지고 있다. 우리나라는 지정학적으로 동북아 지역의 핵심 물류거점에 위치하고 있고 양질의 인적자본과 통신 산업의 우위 등을 유지하고 있어 글로벌 기업의 물류관리를 지원할 수 있는 좋은 조건을 지니고 있다. 글로벌 물류체제 구축을 위해 항공, 해운, 육상운송의 인프라에 대한 긴밀한 연계성, 정부주도 물류단지 및 물류기반시설의 개발, 항만과 공항의 충분한 배후지 개발 등을 통한 수송, 보관, 유통, 하역 등 물류 관련 서비스 시설의 완비, 전문적 지식 및 경험을 갖춘 전문가 양성과 기업 육성 등이 필요하다.

5. 수입원의 창출

1) 수입원의 다변화 및 공식화

복합운송이 가능한 운송관련 서비스를 모두 제공할 수 있는 체계를 구축함으로써 수입원을 다변화시킴과 아울러 자신들이 제공하는 각종 서비스에 대한 수수료의 공식화도 필요하다. 즉, 복합운송서비스의 가치에 대한 합리적인 관세법을 제정하여 실시하여야 한다.

그리고 수입화물의 수송망을 더 많이 확보하여야 한다. 따라서 수입화물의 운송서비스를 활성화시킴으로서 업계의 영업활동 영역을 더 확장시킬 수 있다.

또한 제 3국간 화물 수송서비스 참여를 위하여 미국, 동남아 등지의 영업적 전략요지에 입지 또는 현지법인을 설립하여 3국간 운송화물시장을 적극 개발함과 아울러 운송주선업체의 취급실적이 컨테이너 화물에 상대적으로 저조한 일반화물 운송에 적극 참여하여 수입원을 다변화시켜야 한다.

2) 집화 보상금의 제도화

집화보상금은 복합운송주선인의 주요 수입 원천이다. 복합운송주선인이 단순히 주선해 주거나 집화하여 화물을 선사에 넘기는 경우에 그 영업행위에 대한 지불근거가 법적으로 공식적인 수입원의 부재와 선사나 화주사이의 변칙적 거래로 인식되어 왔다. 거래의 안정성과 신용을 확립하고 자체의 경영을 정상화하는 동시에 비공식 수입체제를 방지하여 운송흐름을 바로 잡기 위해 일정 기준에 따라 합리적 요율 체제를 수립하는 것이 바람직하다. 따라서 우리나라 복합운송주선업의 수입원 확보와 건전한 발전을 위하여 집화 보상금을 제도화하여야 할 것이다.

제 6장 결론

제 1절 연구의 요약

본 연구에서는 국제물류환경 변화 요인으로 세계화, 국제물류기업의 M&A, SCM 도입확산, 지식정보화에 따른 물류산업의 여건변화, 그리고 3자물류의 발전 등으로 보았고, 복합운송주선업의 문제점을 내부적, 외부적 제도적 문제점으로 분류하였다.

내부적 문제점은 첫째, 국내 복합운송주선업체의 규모가 영세하다는 점이다. 복합운송인으로서의 역할을 잘하기 위해서는 기업의 대외공신력, 사업수행기반의 안정성 등이 고려되어야 하지만 경영규모의 영세성으로 인하여 이러한 점들이 부족하게 되고, 국제경쟁력 및 종사자와 기업조직 측면에서도 문제점이 발생하고 있다. 둘째, 수입원이 불확실하다는 것이다. 현행 제도상 주선수수료나 집하 보상금이 공식화 되어 있지 않았고, 영업활동 또한 구조적으로 수출화물 취급에 집중되어 경영의 불안정을 가져오고 있다. 셋째, 전문인력의 부족하다는 점이다. 복합운송주선업의 업무는 외국어와 관련 법규 및 다양한 분야의 전문지식을 필요로 한다. 그러나 화물을 유치해 오는 판매원들에 비해 일반종사자에 대한 대우가 좋지 않아 젊은 인력의 유입이 적었기 때문에 전문인력이 부족하다. 넷째, 해외 네트워크 구성이 미비하다는 것이다. 복합운송주선업의 중요한 기능 중 하나로 국외 물품의 반출입을 들 수 있는데 이러한 기능을 원활히 수행하기 위해서는 해외 파트너 및 해외 대리점 체제가 완비되어 있어야 한다. 선진국의 복합운송주선업자들은 자사 네트워크를 통해 네트워크를 지속적으로 확충해나가고 있으나 우리나라의 복합운송주선업자의 해외네트

워크 구성이 미비한 실정이다. 다섯째, 정보 전산화가 미비하다. 우리나라는 인터넷 통신망이나 VAN이 잘 발달되어서 사용자들이 편리하게 사용할 수 있으나 복합운송주선업에서 사용하는 운영시스템은 국가 기관망이나 운송회사, 금융회사 등의 정보망에 연결하여 업무만 처리할 수 있는 실정이다. 서비스를 개선하고 사업영역을 확장시키기 위하여 복합운송주선업의 독자적인 운영시스템을 구축할 필요가 있다. 마지막으로 경영이 불투명하다. 우리나라 복합운송주선업체는 영세한 기업이 많고, 시장에서는 덤핑과 리베이트 관행이 사라지지 않고 있다. 자금 흐름이 불투명하게 되면 외부로부터 투자자를 유치하기 어려워 기업의 성장이 힘들게 된다.

외부적 문제점으로는 복합운송 관리기능의 결여, 일괄수송 및 물류관리기능의 결여, 서비스 영역의 제한, 연고중심의 상관행, 서비스업에 대한 편견이 있다. 외부적 문제점을 구체적으로 살펴보면 첫째, 복합운송 관리기능이 결여되어 있다는 것이다. 우리나라 수출입 컨테이너의 85%가 도로수송으로 이루어지고 있어 도로망의 지나친 부하 및 철도의 유희화 등의 문제점이 나타나고 있고, 컨테이너 부두의 야적장 부족으로 내륙 연계수송을 함에 있어 시간적 경제적으로 비효율적이다. 둘째, 일괄 수송 및 물류관리 기능의 결여는 복합운송주선업이 door to door 서비스를 제공함에 있어 일괄적인 서비스의 제공을 위해 운송, 보관, 하역 및 정보처리 등 복합적인 기능처리가 요구되고 있으나 계열업체를 통해 자체적으로 이를 처리할 수 있는 복합운송주선업자는 극소수에 불과하다. 셋째, 서비스 영역이 제한적이다. 복합운송주선업은 관세법에 의하여 통관 업무에 제한을 받고, 보세운송이나 보세장치업도 관세법을 충족시켜야 한다. 복합일괄 서비스의 요구가 증가하고 있으나 이러한 통관, 보관 및 하역의 제한을 받으면 일괄적인 서비스의 제공 및 질적 개선과 다양성을 확보하기 어렵다. 넷째, 연고중심의 상관행에 의한 문제점이다. 우리나라 대부분의

중소화주들은 공개입찰에 의한 거래가 아닌 학연·지연으로 인해 신뢰가 쌓인 복합운송주선업체를 이용한다. 이러한 관행은 거래의 투명성이 낮아서 양질의 서비스 제공에 한계가 있다. 마지막 외부적 문제점은 서비스업에 대한 편견이다. 일반적으로 운임은 외상거래가 보편화 되어 있다. 그리고 화주의 자금사정이 어려워지면 운임을 최후에 지불해도 된다는 관념으로 화주의 파산하면 복합운송주선인이 운임을 떠맡아야 한다는 문제점이 있다.

제도적 문제점으로는 통합적 법규의 부재, 운송주선업의 법규제도 및 정책적 지원부족이 있다. 복합운송주선업은 일관된 법규가 적용되지 않아 일관운송체제를 확립하는데 문제점으로 작용하고 있다. 이러한 문제를 해결하기 위해 2008년 2월 국제물류정책기본법이 시행되었으나 실무에서의 현실적인 문제를 어떻게 해결할 수 있을지는 아직은 판단하기 어렵다. 그 외에도 운송주선업에 대한 정책적 지원 부족 문제를 들 수 있다. 항만, 공항, 철도, 도로 등과 같은 사회간접자본을 포함한 물류시설의 부족은 물류비용의 비효율성을 초래하고 있다. 또한, 선박의 입출항, 화물의 통관, 서류처리 등이 복잡한 과정으로 이루어져 제도적인 문제점으로 비춰지고 있다.

국제물류환경 변화에서 경쟁적 우위를 차지하기 위한 본 연구에서의 복합운송주선업의 문제점에 대한 발전 방안은 다각화, 틈새시장 공략, 법적·제도적 지원 및 기타방안으로 살펴보았다.

다각화 전략을 사용하여 복합운송주선업의 지속적인 성장과 위험의 분산, 시장지배력을 강화하는 것이다. 복합운송주선업의 발전 방안을 다각화 측면에서 살펴본 발전 방안은 첫째, 복합운송주선업의 업무를 다각화하여 전문적인 종합물류기업을 육성하는 것이다. 종합물류기업은 세계적인 네트워크를 확충하고, 물류관리에 있어 전체적인 공급사슬에 대한 서비스를 제공하고 있다. 우리의 경우 종합물류서비스를 제공하는 기업이 거의 없고, 물류 시장의 규모가

작아 종합물류기업이 성장할 수 있는 기반이 갖추어지지 못한 실정이다. 둘째, 복합운송주선업의 규모의 영세성을 극복하기 위하여 M&A 활성화 하여 일괄수송서비스 및 확장된 의미의 물류서비스를 제공하여 경쟁우위를 확보하는 것이다.

다음 발전방안으로는 틈새시장 공략이 있다. 복합운송주선업자들은 특정지역, 특수화물 서비스를 제공하고 전략적 제휴를 통한 네트워크를 강화하여 대형 복합운송업체와의 경쟁에서 경쟁우위를 가질 수 있다.

기업 자체의 힘만으로 해결이 부족한 법적·제도적 정비 및 기타 발전 방안이 있다. 물류기반시설의 확충, 서비스 영역 확대 및 수수료의 공식화, 전문인력의 구축 등의 제도적 정책적 지원이 필요하다.

제 2절 연구의 의의 및 한계점

본 연구는 복합운송주선업의 현실적인 문제점을 내부적, 외부적, 제도적으로 분류하여 분석하였다. 기업 내부적 문제점으로 규모의 영세성, 수입원의 불확실, 전문인력의 부족, 해외 네트워크 구성의 미비, 정보 전산화의 미비, 불투명한 경영을 설명하였고, 외부적인 문제점으로 복합운송 관리기능 결여, 일괄수송 및 물류관리기능 결여, 서비스 영역의 제한, 연고중심의 상관행, 서비스업에 대한 편견에 관해 고찰하였다. 제도적인 문제점으로 통합적 법규의 부재 및 정책적 지원 부족에 대해 설명하였다.

복합운송주선업의 문제점에 대한 발전방안으로는 다각화 전략에 따라 산업계에서는 종합물류기업을 육성하고 M&A를 활성화 시키고, 틈새시장 공략을 위해 특정지역·특수 업종 중심의 서비스를 제공하고, 전략적 제휴의 강화할 것을 제안하였다. 그리고 행정당국에서는 제도적·정책적 지원으로는 법적·

제도적 정비를 통하여 복합운송주선업체가 업무를 편리하게 처리할 수 있도록 지원하고, 물류표준화 구축과 물류기반시설을 확충하여 국제물류의 효율성을 증진시키고, 규모의 경제화 유도 및 전문 인력 구축을 통하여 경쟁력을 높여야 한다고 하였다. 기타 발전방안으로 글로벌 물류체제의 구축을 통하여 해외 네트워크를 확충하고, 다양한 수입원의 창출하여야 한다고 하였다.

본 연구는 복합운송주선업의 현실적 문제점을 진단하고 종합적으로 분석하여 복합운송주선업의 국제경쟁력 강화방안을 제시하였다는 점에서 실무적 의의가 크다. 그리고 산업계 및 행정당국의 역할 및 제도적·법적·경제적 측면에서 진단하고 대응방안을 제시하였음에 그 의의가 있다.

그러나 객관적이고 정량적인 자료를 수집하고, 다양한 업계의 의사를 반영하지 못하였음에 그 한계가 있다. 향후 연구에서는 객관적이고 정량적인 분석을 통한 복합운송업계의 발전방안을 모색할 수 있을 것이다.

참고문헌

<국내문헌>

강승현, “복합운송인의 선정요인과 성과에 관한 실증연구(한국 비철금속 산업을 중심으로),” 충남대학교 박사학위논문, 2004.

김경미, “포커스 : 건교부의 “2007년 물류서비스 경쟁력 강화방안” ; “화주의 자가물류, 3자물류로 전환 유도””, 『해양한국』, 한국해사문제연구소, 2007년 5월, pp.64-67.

김경미, “국내 제3자물류 활용도 증대일로,” 『해양한국』, 2007년 5월, 한국해사문제연구소, pp.104.

김동환, “해운전자상거래가 포워더의 역할에 미치는 영향에 관한 연구,” 한국해양대학교 석사학위논문, 2001.

김만석, “동북아에서의 제4자 물류 역할 강화에 관한 연구,” 인하대학교 대학원, 석사학위 논문, 2002, p.52.

김용성, “복합운송업체의 경쟁력 향상을 위한 웹기반 CY운영시스템 구축사례 분석,” 한국해양대학교 석사학위논문, 2008.

김현구, “해양산업의 정보화효과 및 해양산업지원의 산업부문별 파급효과 분석,” 『응용경제』, 제8권, 제3호, 한국응용경제학회, 2006, pp.5-31.

박용안, “복합운송주선업, 국제경쟁력 강화해야,” 『주간 해양수산동향』, 제1024호, 2001, pp.224-255.

박화식, “물류환경 변화가 한국 포워딩 업계에 미친 영향 분석,” 인하대학교 석사학위논문, 2006.

배백식, “우리나라 복합운송업체의 전략적 발전 방안에 관한 연구,” 한국해양대학교 석사학위논문, 2007.

송계의, “우리나라 제3자물류 기업의 성공요인에 관한 연구,” 『물류학회지』, 제16권, 제3호, 한국물류학회, 2006, pp.155-175.

신명학, “수출입물류서비스에 있어 국내복합운송주선업의 경쟁력 제고방안,” 단국대학교 석사학위논문, 2001.

안청홍, “국제물류기업의 서비스 지향성이 경영성과에 미치는 영향에 관한 실증연구(복합운송주선업을 중심으로),” 한국해양대학교 박사학위논문, 2006.

유병룡, “우리나라 국제복합운송주선업체의 경영 효율성 평가에 관한 연구,” 한국해양대학교 박사학위논문, 2007.

이규훈, “우리나라 복합운송주선업의 발전방향에 대한 연구,” 건국대학교 석사학위논문, 2007.

이상환, “한국기업의 한중 SCM확대에 따른 국제복합운송 활성화 방안에 관한 연구 : TAR을 중심으로,” 한국해양대학교 석사학위논문, 2005.

이영풍, “KTX 개통에 따른 복합운송 시대의 한국물류산업 비전에 대한 실증연구,” 한국해양대학교 석사학위논문, 2005.

이제홍, “운송주선인의 정보화 혁신성과 화주의 운송서비스 수용성에 관한 실증분석,” 『무역학회지』, 제31권, 제4호, 한국무역학회, 2006, pp.153-178.

이학승, “복합운송의 물류경쟁력 강화를 위한 실천적 방안,” 『통상정보연구』 제9권, 제2호, 통상정보학회, 2007, pp.285-303.

임석민, “3자물류와 4자물류에 대한 조망,” 『물류학회지』, 제16권, 제1호, 한국물류학회, 2006, pp.89-112.

정중재, “백대기 교수 회갑기념 논문집 : 국내 3자물류 기업의 물류전략 비교(인증종합물류기업을 중심으로),” 『산업과 경영』, 제20호, 제1권, 충북대학교

교 산업경영연구소, 2007, pp.25-55.

정중재, “물류아웃소싱 결정 분석모형에 관한 연구(외주와 제3자물류에 대한 소유총비용과 관계 총비용 분석을 중심으로),” 『산업과 경영』, 제18호, 제2권, 충북대학교 산업경영연구소, 2006, pp.1-26.

전찬용, “동북아지역 복합운송서비스를 위한 물류네트워크 분석에 관한 연구,” 한국해양대학교 석사학위논문, 2008.

정수영, “국제물류환경 변화에 따른 프레이트 포워더의 발전방안에 관한 연구,” 성균관대학교 석사학위논문, 2003.

조건일, “우리나라 복합운송주선인의 제3자 물류 서비스 강화 방안에 관한 연구,” 한국외국어대학교 석사학위논문, 2005.

조성호, “화주의 국제복합운송서비스 선택기준에 관한 연구,” 한국외국어대학교 석사학위논문, 2004.

조성제, “국제물류중심지화에 따른 아웃소싱 전략 및 과제(제3자물류 중심으로),” 『창업정보학회지』, 제7권, 제4호, 한국창업정보학회, 2004, pp.369-389.

최철희, “한국 복합운송주선업의 국제경쟁력 강화에 관한 연구,” 중앙대학교 석사학위논문, 2000.

한국관세학회, “복합운송주선업의 제문제와 발전방향에 관한 연구,” 『관세학회지』, 제6권, 제4호, 2005, pp.1-20.

<외국 문헌>

- Aylott D.John, "Physical Distribution", Hutchison of London, England, 1965.
- Barlett, C. A. and Ghoshal, S., 「Managing across Borders : New Strategic Requirements」, Sloan Management Review, Fall, 1987, p.3.
- FRANKEL.E.G. "Future Technological and Operations Development in International Transport", KMISeminar, 1990.
- GerbardtMuller, "InternationalFreightTransportation", 4th Edition, Eno Transportation Foundation, Inc and IntermodalAssociation of North America, 1999.
- GILMAN. S., "The Competitive Dynamics of Container Shipping", LiverpoolUniversity, England. 1983.
- OceanShippingConsultant, 2003.

<홈페이지>

- 국가통계포털 <http://www.kosis.kr>
- 국토해양부 <http://www.mltm.go.kr>
- 삼성경제연구소 <http://seri.org>
- 코리아쉬핑가제트 <http://www.ksg.co.kr>
- 한국해운신문 <http://www.maritimepress.com>
- KMI <http://www.kmi.re.kr>

감사의 글

학업을 손 놓은 지 근20년 만에 김문철 선배님의 추천으로 시작된 새로운 배움의 길!!! 한편으로 설레고 한편으론 두려움도 있었지만 새로운 인연의 만남과 새로운 지식을 통해서 제 영혼의 살찌는 소리를 들으며 지금까지 받은 과분한 은혜를 어찌 이 지면으로 다하겠습니다마는 조금이나마 표현할 수 있어서 다행스럽다는 생각을 해봅니다.

먼저, 후배사랑, 제자사랑을 끝까지 실천해 주시고 학업뿐만 아니라 대학원 생활지도까지 마다하지 않으신 신용준 교수님께 무한한 존경과 감사를 드립니다.

또한, 이렇게 학업을 마칠 수 있었던 것은 해운경영학부의 훌륭한 교수님들과 선후배님들, 그리고 항만물류학과 3기동기분들의 협조가 없었다면 불가능한 일이었기에 감사를 드립니다.

모든 분들을 다 열거할 순 없지만 한결같은 마음으로 선배님으로서의 모범을 보여주시는 김문철 선배님, 저의 논문을 세밀히 검토해주시고 충고를 아끼지 않으셨던 이광수교수님, 안기명교수님, 류동근 교수님께도 감사드립니다.

끝으로, 공부하던 저의 모습만으로도 자랑스러워했던 사랑하는 아내와 같은 학생이라고 좋아했던 딸 호정이, 그리고 부모형제, 샤인관세사법인의 직원들께 감사를 드리며 보은하는 마음으로 살아가겠습니다.

강 동 국