



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

무역학석사 학위논문

화물운송주선업자 등록제 도입이
무역환경에 미치는 영향에 관한 연구

The Effect on Trade Environment according to
the Introduction of Korea Customs Service Freight
Forwarder Registration System



지도교수 곽규석

2012년 8월

한국해양대학교 대학원
국제관세학과

김덕보

本 論文을 金德保의 貿易學碩士 學位論文으로 認准함.

委員長

辛 容 尊



委員

金 煥 成



委員

郭 圭 錫



2012年 7月

韓國海洋大學校 大學院

목 차

제1장 서론	1
제1절 연구의 배경 및 목적	1
제2절 연구방법 및 범위	3
제3절 기존연구와의 차별성	4
제2장 연구의 이론적 배경	6
제1절 화물운송주선업의 의의	6
1. 포워더의 정의	6
2. 포워더의 유형	7
제2절 화물운송주선업 이용에 따른 기능과 이점	9
1. 포워더의 기능	9
2. 포워더 이용의 이점	14
3. 포워더 기능의 변화	16
4. 국제물류환경 변화에 따른 물류서비스 변화	18
제3절 국내외 화물운송주선업 제도	21
1. 국내 포워더 발전과정	21
2. 국내법상 운송주선인제도	25
3. 외국의 운송주선인제도	29
제4절 화물운송주선업에 관한 선행연구	38
1. 고객(화주)관점의 연구	38
2. 경쟁력 강화에 관한 연구	40
제3장 물류주선업 등록제	44
제1절 국제물류주선업 등록제	45
1. 제출서류	45
2. 국제물류주선업 등록	46
3. 국제물류주선업 변경등록	47

제2절 관세청 화물운송주선업자 등록제	48
1. 관세법 개정이유	48
2. 등록제의 시행	50
3. 화물운송주선업자 등록방법	51
제3절 화물운송주선업자 등록제의 효과	52
제4장 화물운송주선업자 등록제도에 관한 인식조사	54
제1절 설문조사 개요	54
1. 설문조사 개요	54
2. 설문지의 구성	54
3. 조사대상 특성분석	54
제2절 화물운송주선업자 등록제에 대한 인식분석	58
1. 화물운송주선업자 등록제의 타당성	58
2. 화물운송주선업 세관 등록제의 문제점	62
3. 세관등록제의 기대효과	66
4. 세관등록제의 발전방향	70
제3절 화물운송주선업자 등록제의 발전방향	76
1. 설문조사 결과	76
2. 화물운송주선업자 등록제 발전을 위한 개선사항	78
제5장 결론	81
제1절 연구결과 요약	81
제2절 시사점 및 기대효과	83
제3절 연구의 한계점 및 향후 연구방향	84
참고 문헌	85
참고 자료	87

표 차례

<표 2-1> 복합운송주선인의 발전단계	16
<표 2-2> 포워더의 정의의 변화 및 주요기능	17
<표 2-3> 포워더 발전과정	24
<표 2-4> 미국의 DFF & OFF & NVOCC의 비교	31
<표 2-5> 한국과 미국의 Freight Forwarding 제도 비교	32
<표 2-6> 일본의 화물이용운송사업 등록·허가 기준	37
<표 2-7> 화물운송주선업 발전방안 선행연구	38
<표 3-1> 등록의 결격사유(물류정책기본법 제44조)	46
<표 3-2> 국제물류주선업의 등록기준	46
<표 3-3> 관세법규 위반사례	49
<표 3-3> 화물운송주선업자의 등록 요건	50
<표 4-1> 설문문항 구성 및 조사방법	55
<표 4-2> 설문응답 업체 자본금별 분포현황	55
<표 4-3> 설문응답 업체 종업원 수에 따른 분포현황	56
<표 4-4> 설문 응답업체 영업기간별 현황	57
<표 4-5> 화물운송주선업자 세관등록제에 대한 인식정도	58
<표 4-6> 세관에서 등록제를 시행하려는 취지의 이해정도	58
<표 4-7> 화물운송주선업자 세관 등록제 시행에 대한 당위성 여부	59
<표 4-8> 화물운송주선업 세관등록 등록요건 및 등록절차가 적절한 지 여부	60
<표 4-9> 화물운송주선업자의 의무에 대한 인지정도	60
<표 4-10> 화물운송주선업자 등록제의 타당성	61
<표 4-11> 화물운송주선업관련 정보부족으로 애로사항을 겪는 정도	62
<표 4-12> 화물운송주선업자에 대한 관리·감독제도의 보완 필요성	62
<표 4-13> 세관등록제 시행으로 인한 회사 업무절차의 복잡성 증대정도	63
<표 4-14> 세관등록제 시행으로 인한 회사업무 처리비용 변화 정도	64
<표 4-15> 등록제시행이후 법규준수도 향상을 위하여 노력을 기울이는 정도	64
<표 4-16> 화물운송주선업 세관 등록제의 문제점	65
<표 4-17> 세관등록제가 국내외 무역환경에 긍정적으로 미치는 영향 여부	66
<표 4-18> 세관등록제가 회사 신뢰감을 줄 것으로 예상하는 정도	67
<표 4-19> 등록요건 강화가 법규준수도 향상에 영향을 미치는 정도	67
<표 4-20> 등록요건 강화가 덤핑계약등 과다경쟁문제 개선영향 정도	68
<표 4-21> 등록제시행이 회사 수익창출에 긍정적작용 예상 정도	69

<표 4-22> 세관등록제의 기대효과	69
<표 4-23> 법규준수도가 우수한 업체에 대한 차별적 혜택 필요성정도	70
<표 4-24> 업무관련 세관(관세청)의 주기적인 교육 및 지도의 필요성 정도 ..	71
<표 4-25> 수출입화물 취급관련 교육과정 참석 의향 정도	72
<표 4-26> 향후 경쟁과열을 막기 위한 세관관리 강화 필요성의 정도	72
<표 4-27> 서비스향상유도를 위한 서비스영역 표기의무화 등의 찬성 정도	73
<표 4-28> 세관등록제의 발전방향	74

그림 차례

<그림 2-1> 국제운송에 있어서 화물의 흐름에 따른 포워더의 위치	13
<그림 2-2> 프레이트 포워더와 화주/운송인과의 관계	15
<그림 2-3> 포워더의 특성변화	19
<그림 4-1> 설문응답 업체 해외 유통망 개수별 현황	56
<그림 4-2> 설문 응답업체 영업이익(%)에 따른 현황	56

The Effect on Trade Environment according to the Introduction of Korea Customs Service Freight Forwarder Registration System

Kim, Deok-Bo

Department of International Customs Studies
Graduate School of Korea Maritime University

Advised by Professor Kwak, Kyu-seok

ABSTRACT

This study was to analyze the effects of Korea customs service freight forwarder registration system (now let me call it freight forwarder registration system) on trade environment, conducting the survey on forwarders that register Freight Forwarder Registration System and to help basic policy decision related to Freight forwarders, comparing, analyzing the response according to the staff number, the capital and the scale of Freight forwarder.

The survey results were as follows:

First, feasibility of Freight Forwarder Registration System has been demonstrated. It was shown that most of the logistics sympathized the reasons and procedures that Customs led legal changes from reporting system to registration system, and recognized the necessity of Customs registration system and obligations of Freight Forwarder.

Second, concerning points of Freight Forwarder Registration System have been resolved. Difficulties or task process and processing costs, etc due to the lack of information on Freight Forwarder Registration System was recognized not to give the logistics inconveniences, they were found to take efforts after registration system enforcement.

Third, expected effects of Freight Forwarder Registration System have been reflected. They recognize that Customs registration system shall have a positive influence on establishing domestic and international trade environment and the company's credibility, expect to improve excessive competition problem between freight forwarders.

Fourth, development of Freight Forwarder Registration System was expected. They showed the intention to participate actively in traders work-related training provided by Customs with the opinion to need traders work-related training and guidance, in addition, they sympathized to need active management to prevent future excessive competition between the same companies.

Moreover, improvement points to develop Freight Forwarder Registration System are the unification of Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs Freight Forwarder Registration System and Korea customs service Freight Forwarder Registration System, giving incentives for logistics with a high degree of compliance, providing various information after Contractor to arrange freight-related registration enforcement, strengthening Customs supervision about dumping sales for healthy trading environment.

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

무역개방화와 함께 글로벌 무역환경은 날로 급속하게 변화하고 있다. 우리나라는 점점 경쟁이 심화되고 있는 글로벌 무역환경 속에서도 2011년도 무역 1조달러를 달성하여 세계 9위의 무역대국으로 성장했다. 이러한 성장은 국토 면적으로 전 세계의 0.1%에 불과한 우리나라가 FTA등을 통하여 경제영토를 넓히고 기업에게 수출입증대의 기회를 제공함으로써 가능했다고 생각한다.

세계는 지금 빠르게 개방경제체제로 변화하여 기업들의 무한경쟁을 이끌어내고 국가 간 무역이 확대됨에 따라 기업들은 경영혁신을 통하여 핵심적 업무에 집중을 하고 비핵심적인 업무는 아웃소싱을 통하여 경영효율성을 높이고 있다. 물류분야는 지금까지 비핵심적인 영역으로 취급받고 있었으나 세계 500대 기업의 70%가 물류부분을 전문 물류업체에 아웃소싱¹⁾하고 있고 국가간 교역물량이 2013년 세계물류시장 규모가 3,000조 이상으로 예상²⁾되는 가운데 전문적으로 기업물류를 관리하는 화물운송주선업자(이하 프레이트 포워드 또는 포워드)의 중요성은 점점 증대하고 있는 상황이다.

우리나라의 포워더는 초기 무역규모가 작고 물류환경이 열악하여 규모의 영세성을 벗어나지 못하였으나 무역규모가 늘어나면서 기업이 물류활동의 일부 또는 전부를 외주함에 따라 화주를 대신하여 운송을 비롯해 교역에서 발생하는 물자이동과 관련된 모든 업무를 경제적이고 전문적으로 대행하는 프레이트 포워드(freight forwarder)³⁾는 물류부분의 선진화를 위한 물류의 전문화 및 통합화에 노력하고 있다.

포워더는 수출상, 수입상인 화주기업의 요구에 따라 화물운송에 관련된 모든 전문적 업무를 대행함으로써 국제물류를 주도하고 있다. 과거에는 해당화물에 대한 선적대행, 운임징수 등 외국계 프레이트 포워더의 파트너를 대신

1) 운송신문 (2008.3.28).

2) 지경부, 8대분야 표준화 로드맵 발표회(2011.12.15).

3) 프레이트 포워더는 운송주선업자로서 상법에서는 주선업자라 하고 화물유통촉진법에서는 복합운송업자. 관세법에서는 화물운송주선업자라고 각각 지칭한다.

하여 업무를 수행하고 진행된 업무의 범위안에서 약정된 계약에 의거 수수료를 받는 포워더의 단순 업무만을 수행했다면, 현재는 화주의 요청에 따라 그의 대리인으로서 화주로부터 물품에 관한 적재, 운송, 보험, 보관 등의 일체의 업무를 주선해 줄뿐만 아니라 스스로 운송계약의 주체자가 되어 전 구간의 운송책임을 부담하고 있다.

이러한 포워더의 역할변화에 따라 포워더의 영향력이 증대하여 운송업체, 보세업체, 관세사 등을 선정하는 물류 지배자로서 수출입 물류단계에서 비용, 영업전략 등에 커다란 영향력을 행사하는데 반해, 단순 신고에 의한 사업수행은 현실과 괴리감을 나타내어 2011년 7월 관세법개정으로 신고제에서 등록제로 운영하게 되었다.

관세청에서 도입한 화물운송업자 등록제가 물류업계에 대한 포워더의 악영향을 제한하고 건전한 무역환경을 유지하는 데 도움이 될 것이라는 막연한 추측이 포워더 사이에서도 잘 이해되고 건전한 무역환경에 도움을 줄 것이라고 여기는지를 확인하는 실증연구는 정책의 실효성을 검증하는 데 꼭 필요하다고 생각한다.

본 연구에서는 관세청 화물운송주선업자 등록을 필한 포워더에 대하여 설문조사를 하여 화물운송주선업자 등록제가 무역환경에 미치는 영향을 분석하고 포워더의 직원수, 자본금 등 규모에 따른 응답을 비교·분석함으로써, 포워더와 관련한 기본적인 정책결정에 도움을 주고자 한다.

제2절 연구방법 및 범위

본 연구는 연구목적 달성을 위하여 문헌연구와 설문조사 연구를 병행하도록 한다. 먼저 문헌연구는 국내외 단행본, 연구논문, 인터넷 자료 등을 방대하게 수집하여 이를 고찰함으로써 포워더에 대한 기본 개념을 정립하고, 관세청 화물운송주선업 등록제 도입배경과 등록현황에 대해 살펴보고자 한다.

그리고 화물운송 주선업 등록제 도입이 무역환경에 미치는 영향에 관한 화물운송주선업자 설문조사를 토대로 이번에 도입한 등록제에 대한 현장 반응을 살펴봄으로써 건전한 무역환경 조성에 중요한 시사점을 도출하고 포워더 관련 정책결정에 도움을 주고자 한다.

본 논문은 서론과 결론을 포함해서 총 5장으로 구성되어 있으며 이를 구체적으로 살펴보면

제1장은 서론부분으로 연구의 배경 및 목적, 연구방법과 범위, 기존연구와의 차별성을 제시한다.

제2장은 연구의 이론적 배경으로 포워더의 개념과 발전과정, 등록제에 대한 외국의 운용방안에 대해서 살펴보고

제3장에서는 국내 물류주선업 등록제의 현황에 대하여 조사하고 그 등록방법을 살펴보며

제4장에서는 화물운송주선업자 등록제도에 관한 인식조사를 실시하여 실제 화물운송주선업자 등록제에 대한 실증분석을 실시하였다.

마지막으로 제5장은 본연구의 결론 부분으로 연구의 결과를 요약하고 그 시사점을 살펴본 후, 연구의 한계점과 앞으로의 과제를 제시하였다.

제3절 기존연구와의 차별성

화물운송주선업자 등록제는 2011년 2월 10일 K 의원이 발의한 관세법 개정 법률안에 따른 것으로, 보세화물 운송주선업자가 운송업자 선정, 적하목록 작성, 수입화물 창고지정 등 수출입물류에서 큰 영향력을 행사하고 있는데도 신고제로 운영하고 있어 밀수, 원산지 조작, 적하목록 허위작성 등 관세법규 위반 행위에 대한 행정제재가 어려웠던 점을 반영한 것으로 볼 수 있다.

관세청의 심사를 받아 정식 등록을 해야 하는 다른 업종과 달리 보세화물 운송주선업은 신고만하면 수출입 관련 업무를 진행할 수 있었다. 신고가 비교적 쉽다는 점 때문에 업체들이 난립하면서 밀수나 원산지 조작, 적하목록 허위작성 등 관세법규를 위반하는 사례(2010년 3.18~6.24 토착비리 특별단속 결과 화물운송주선업자가 전체 검거사범 164명중 25%를 차지하여 물류업계 중 가장 높은 비율을 차지)가 꾸준히 늘면서 신고제를 등록제로 전환함으로써 이를 바로잡겠다는 것이었다.

관세청에서는 주선업자가 운송업자 선정과 적하목록 작성 등 수출입물류와 관련해 중요한 업무를 처리하는데도 신고제로 운영되기 때문에 다른 업종과 형평성 문제가 있으며 이들을 관리, 감독하는 측면에서도 법체계가 미흡하고 위반 시 법규에 따라 형사처벌 등을 하게 되지만 최초 적발 시점과 처벌이 부과되는 시점의 간격이 길어 주선업자가 그 기간에 영업을 계속하더라도 아무런 행정제재를 취할 수 없어 불법행위가 근절되지 못하고 있는 실정이었다.

이번 개정으로 등록제가 시행됨으로써 화물운송주선업자를 보세운송업자, 해운·항공대리점 등 수출입 물류 전체 20개 업종 사업자와 동일하게 관리할 수 있어 밀수 등의 불법행위를 방지할 수 있을 것으로 기대하고 있다.⁴⁾

화물운송주선업자 등록제는 기존업체에 대한 등록은 2012.4.25일자로 마감하여 현재 신규업체를 제외하고는 등록업무는 사실상 종료되었다. 이제까지 한 번도 연구된 적이 없었던 화물운송주선업자 등록에 관한 연구조사는 그 시도 자체로도 의미가 있을 뿐 아니라, 등록을 마친 화물운송업자를 대상

4) 이경성, 물류신문 2011. 3.01 기사.

으로 화물운송주선업 등록제가 무역환경에 어떤 영향을 미치고 어떠한 의미로 받아들여지고 있는지를 살피고 화물운송주선업자 등록제의 발전을 위한 개선방안을 살피고 나아갈 방향을 고찰하는 데 꼭 필요한 조사라 사료된다.



제2장 연구의 이론적 배경

제1절 화물운송주선업의 의의

1. 포워더의 정의

포워더(Forwarder) 또는 프레이트 포워더(Freight Forwarder)는 운송취급인, 운송주선인, 국제물류주선업자, 화물운송주선업을 하는 자 등과 같은 개념으로 사용된다.⁵⁾ 포워더에 대한 사전적 의미는 ‘운송을 위탁한 고객을 대리하여 고객의 화물을 통관, 입출고, 집화, 환적 또는 배달등의 서비스를 제공하여 고객이 요구하는 목적지까지 안전하고 신속하게 운송하는 자’ 라고 하고 있다.⁶⁾ 즉 국제간의 화물운송을 위탁한 고객의 대리인으로서 송하인의 화물을 인수하여 수하인에게 인도할 때까지의 집화 입출고 선적 운송 배달 등 일체 업무의 주선 및 복합운송증권 발행 등 전구간의 운송책임을 지는 국제간의 무역거래의 일익을 담당하는 총괄적인 물류운송업자이며 타인의 수요에 응하여 자기의 명 의와 계산으로 타인의 선박, 항공기, 철도차량, 또는 자동차 등 2가지 이상의 운송수단을 이용하여 화물의 운송을 주선하는 사업을 말한다.

따라서 포워더는 상품이 최종 소비자에게 전달되기까지 소요되는 도로운송, 해상운송, 항공운송 등의 다양한 운송수단 등을 이용하여 화물의 주선이나 운송을 이행하는 자이고 통상 프레이트 포워더(Freight Forwarder)라고 불린다. 일반적인 포워더는 직접운송 수단을 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.⁷⁾

포워더는 1960년대 컨테이너화물이 일반화되기 전까지는 주로 내륙수송을 책임지는 역할을 하였고 해상운송은 선사가 맡았었다. 그러나 컨테이너 화물이 증가하고 복합운송이 보편화되자 업무가 확대되어 스스로 복합운송증권을 발행하고 운송의 전 구간을 책임지는 운송주체자로도 발전하게 되었다.⁸⁾

5) 방희석 외 2명 “프레이트 포워딩 관리론”, 2009, p.1.

6) 김희진.“e-Business시대의 우리나라 프레이트 포워더의 발전전략”, 2002, p.4.

7) 유재영.“국제물류주선업의 장애요인과 발전방안”, 2012, p.14~15.

8) 방희석 외 2명 “프레이트 포워딩 관리론”, 2009, p.2.

2. 포워더의 유형

포워더는 1960년부터 본격적으로 대두된 컨테이너에 의한 복합운송의 보편화에 따라 그 업무영역이 확대되어 최근 들어 수출입 화주의 대리인 또는 부수업무의 수행자 역할로부터 독자적으로 복합운송증권을 발행하여 일괄운송책임을 지는 운송주체로 변모하게 되었다.

포워더의 유형을 살펴보면 다음과 같다.⁹⁾

1) 운송주선인형

선박, 트럭, 항공기, 화물차 등의 운송수단을 자신이 직접 보유하지 않고 다만 계약운송인으로서 운송책임을 지는 자를 말한다. 이러한 유형의 복합운송주선업자로는 해상운송주선업자, 항공운송주선업자, 통관업자, 컨테이너 임대업자 등이 있으며, 대표적인 형태는 해상운송주선인 및 항공운송주선인이다. 운송수단을 이용하려면 다른 실제운송인과 운송계약을 맺고 나서 고객에게 운송서비스를 제공할 수 있다.

현행 국내법상 국제물류주선업자가 여기에 해당된다. 이에 따라 통상적으로 계약운송인형 국제물류주선업자를 프레이트 포워더형 국제물류주선업자라 한다.

2) 운송인(Carrier)형

자신이 직접 선박, 트럭, 항공기 등의 운송수단을 보유하면서 복합운송인의 역할을 수행하는 자를 말하며, 이에 속하는 것으로는 선박회사, 철도회사, 트럭회사, 항공회사 등이 있다. 복합운송구간 중 해상구간이 차지하는 비중을 고려해 볼 때 선박회사가 대표적인 운송인형 국제물류주선업자이다.

프레이트 포워더의 유형에 운송인형을 포함시키는 이유는 선사나 항공사 등 실제 운송인은 실제로 화주로부터 직접 화물운송 의뢰를 받는 경우가 많으며, 이 경우 자기의 운송영역을 벗어난 분야에 대해서는 타 운송수단을 수배하여 일괄운송을 하고 있기 때문이다.¹⁰⁾

9) 한창훈, “우리나라 국제복합운송업의 현황과 발전방향에 관한 연구”, 건국대학교 석사학위논문, 1995, p.7~8.

3) 무선박일반운송인(NVOCC)형

미국에서 발달한 제도로 1963년에 최초로 FMC(Federal Maritime Commission: 미연방해사위원회)에서 법제화하고, 1984년도 미국 해운법에는 자기가 직접 선박을 운항하지 아니하는 운송인으로서 화주에 대하여는 해상 운송인이라는 것을 명시하고 있다. 업무수행 내용은 일반에게 공시하고 있으며 구체적으로는 첫째. 선적항 또는 화물운송지점으로부터 양하항 또는 화물인도지점까지의 운송에 관한 책임을 지며, 둘째. 운송행위의 전부 또는 일부를 위하여 미국과 타국 간을 운항하는 선박을 이용하며, 셋째 자기명의로 운송계약을 체결하고 운임률을 설정하여 공시한다.¹¹⁾

상기의 운송인(Common Carrier)에는 NVOCC 이외 VOCC(Vessel Operating Common Carrier)가 있는데, NVOCC는 VOCC에 대하여 화주의 입장이 되며, 화주에게는 Common Carrier 입장이 된다.



10) 박희석, “복합운송환경변화에 관한 보고”, 복합운송주선업협회, 1991, p.17.

11) 정수영. “국제물류환경 변화에 따른 프레임트 포워더의 발전방안에 관한 연구”, 2003.8, p.9~10.

제2절 화물운송주선업 이용에 따른 기능과 이점

1. 포워더의 기능

포워더의 국제민간기구인 FIATA¹²⁾는 최근 “Freight Forwarding and Logistic Services”에 대한 정의를 새로이 채택하였다. 이에 의하면 화물의 운송(single mode or multimodal transportation)은 물론 이와 관계되는 화물의 혼재(consolidation), 보관(storage), 취급(handling), 포장 또는 해체(packing or distribution) 및 그 부수 업무 및 조언(ancillary and advisory services), 통관, 검사업무, 관공서 신고업무, 적하보험 확보업무(procuring insurance of the Goods), 운송관계서류의 준비 등 여러 종류의 서비스가 포함된다고 하고 있다. 포워더의 주된 기능을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

1) 본선과의 화물인수도

포워더는 수출업자의 위탁에 의해 수출화물을 본선에 인도하거나 수입업자의 위탁으로 수입화물을 본선으로부터 인수한다.

2) 운송업무의 전문적 조언 및 운송수단의 수배

포워더는 전 운송구간에 소요되는 비용, 시간, 경제성 등의 검토와 화물운송에 적합한 운송경로를 자문하고, 송화인이 필요로 하는 각종 운송수단의 적재공간을 확보하며, 이들 운송기관에 화물을 인도하거나, 목적지의 사무소 또는 대리점에 연락하여 화물인수에 지장이 없도록 조치한다. 또한 화주에게 화물의 포장상태 및 목적국의 각종 운송규칙을 알려주며 운송서류를 용이하게 작성하도록 하는 등 일체의 조언을 한다.

운송수단의 수배는 항구에 정박하고 있는 선박에 적재할 수 있도록 물품을 항구까지 운송하는 것이다. 이때 물품을 효율적으로 운송하도록 선적지시서가 사용된다. 이 지시서는 내륙운송에 대한 명세서일 뿐 아니라 이것을 통하여 필요한 운송서류를 작성하게 된다.

12) FIATA는 (International Federation of Freight Forwarder Association)국제운송주선인협회연합회는 국가별 포워더협회와 포워더로 구성된 국제민간기구로서 1926년 비엔나에서 설립되었다. 세계 복합운송업계의 결속 및 복합운송업의 발전, 전세계 국가간의 국제교역 촉진 등을 위한 목적으로 연재 스위스 주리히에 본부를 두고 있으며 우리나라는 1977년 9월에 가입했다.

3) 관계서류의 작성

관계되는 서류 또는 취급업무는 선하증권, 항공운송장 또는 이와 유사한 서류, 통관서류, 원산지 증명서, 보험증권, 선적지시서 등인데, 이들 서류를 화주를 대신하여 작성하거나 화주에게 효율적인 조언을 한다. 특히 우리나라의 포워더는 해상 또는 항공혼재화물적하목록을 작성하여 인터넷 또는 EDI(Electronic Data Interchange: 전자문서교환)로 세관에 제출한다.

4) 통관수속

포워더는 주요한 항만이나 공항에 사무소를 두고 화주를 대신하여 통관 및 이에 부수되는 절차를 수행한다.

5) 운임 및 기타 비용의 지급

포워더와 화주 간에 이미 거래관계가 확립되어 있는 경우, 포워더는 화주를 대신하여 모든 비용을 선불한 후 나중에 정산한다. 수출입업자는 통상 선사, 항공사 기타 운송인 및 하역업자, 컨테이너, 보관시설 기타의 설비 등을 이용하는데, 이러한 것들이 포워더를 통해 이뤄지게 되면 이 비용에 대한 수출입업자의 지불은 포워더에게 일괄적으로 지불됨으로써 수속절차가 간소화된다. 이와 관련하여 해외 거래관계를 통하여 COD(Cash On Delivery)¹³⁾의 편의를 제공하는 수도 있으며, 또한 포워더는 고객을 위해 L/C나 외화의 매매 등에 관한 은행의 수배를 하기도 한다.

6) 포장 및 창고보관

포워더는 운송주체로서 자기 창고를 가지고 LCL화물의 포장·통합·분배 또는 혼재업무를 행하거나, 화물을 보관하는 서비스를 제공한다. 포워더가 운송수단 또는 목적지에 적합한 포장을 할 수 있는 독자적인 포장회사를 가지고 있는 경우도 있으며, 화물의 포장방법에 관해서는 운송수단이나 목적지에 가장 적합하고 효과적인 것을 화주에게 조언하기도 한다. 또한 주선업자는 운송의 주체로서 운송이나 소량화물(LCL Cargo : Less than a Container Loaded Cargo)의 통합, 분배 또는 혼재 업무를 행하기 위해 자기 소유의 창고를 통해 일시적 또는 단기적 보관서비스를 제공하기도 한다.

13) COD란 현금인도조건을 가리키는 것으로 L/C나 D/A, D/P의 기재없이 수출자가 물품을 수입자에게 인도하면서 대금을 수취하는 방법을 말한다. 일반적으로 COD는 항공운송에서 사용되면, 항공운송인이 경쟁력을 제고시키기 위해 운송인간에 국제적으로 협조체제를 갖추어 수하인(수입업자)으로부터 수입대금을 회수한 후 물품을 인도한다.

7) 보험의 수배

포워더는 화물보험에 대한 전문가이므로 화주를 대신하여 가장 유리한 조건으로 보험수배를 하고, 보험사고가 발생한 경우에는 화주가 보험금의 지급을 청구하는 데 필요한 모든 조치를 대행한다.

8) 화물의 집화, 분배, 혼재서비스

포워더는 선적지에서 소량화주로부터 인수한 소량화물을 하나의 운송단위로 혼재하거나, 또는 목적지에 도착된 혼재화물을 각 화주별로 분배, 인도하는 업무를 수행한다.

가) 혼재업무

혼재(Consolidation)란 여러화주의 소량 화물(LCL : Less than Container Load)을 컨테이너 단위의 만재화물(FCL : Full Container Load)로 만드는 것을 말한다. 포워더가 이러한 혼재업무를 수행함으로써 실제 운송인(선사 또는 항공사)으로부터는 FCL운임을 적용받고 그들의 화주에게 적용하는 LCL 운임과의 차액을 이익으로 시현하는 것이다. 혼재의 종류는 다음과 같이 3가지로 구분할 수 있다.

㉠ Buyer's Consolidation(CFS-CY)

Buyer's Consolidation이란 한 수입업자가 다수의 수출업자로부터 LCL 물품을 구입하는 경우, 수입업자가 수출지에 소재한 어떤 포워더에게 화물의 혼재업무를 위탁하면 그 포워더는 수입자를 위하여 다수의 수출업자로부터 소량화물을 컨테이너에 혼재한 후 이를 수입업자에게 운송하는 형태를 말한다. 이는 선적지의 CFS에서 여러 화주의 화물을 수령, 혼재하여 FCL로 만든 다음 목적지 터미널까지 운송하면 당해 컨테이너를 CFS에서 해체하지 않고 FCL상태대로 수입자의 문전까지 운송하기 위한 목적이다.

㉡ Shipper's Consolidation(CY-CFS)

Shipper's Consolidation이란 한 수출업자가 동일 목적지의 다수의 수입업자에게 화물을 매도할 때 이용되는 방법이다. 즉 수출자가 여러 건의 LCL화물을 FCL화하여 선사의 CY에 반입하고 FCL운임을 적용받아 운송되나, 목적지에서는 당해 컨테이너를 CFS로 이송, 화물을 적출(devan)하여 수하인별로 인도하는 방식이다. 이 방식은 이론적으로는 가능하지만 실무적으로 각

LCL화물의 행선지와 인도시기가 같지 않는 등의 이유로 인해 거의 발생하지 않는다.

㉔ Forwarder's Consolidation(CFS-CFS)

Forwarder's Consolidation은 포워더와 그의 화주와의 운송조건이 “CFS to CFS”이고 포워더와 선사와의 운송조건은 “CY to CY”으로 이루어진다. 즉 포워더는 LCL운임으로 여러 LCL 화주의 화물을 CFS에서 받아 FCL화하여 선사 CY에 반입시키고, 선사로부터는 FCL운임으로 선사의 목적지 CY까지 운송하게하고 목적지의 포워더는 선사 CY에서 컨테이너를 인도받아 그의 CFS로 이송, 화물을 적출하여 LCL수하인별로 인도하는 방식이다. 이렇게 함으로써 포워더는 LCL운임과 FCL운임과의 차액을 수익으로 실현할 수 있는 것이다. Forwarder's Consolidation은 포워더의 이익을 창출하는 가장 핵심적인 업무이다.

나) Co-Loading 업무

Co-Loading 업무도 혼재업무의 일종이라고 할 수 있다. Co-Loading이란 어떤 프레이트 포워더(NVOCC)가 자체적으로 집화한 소량화물(LCL)을 FCL로 단위화하기에 부족한 경우 동일 목적지의 LCL을 많이 확보하고 있는 다른 NVOCC에게 공동혼재(Joint Consolidation)를 의뢰하여 FCL로 만들어 선사에 제공하는 것을 말하는데, 이 업무는 소량화물의 경제적 운송을 도모하기 위해 이용된다.

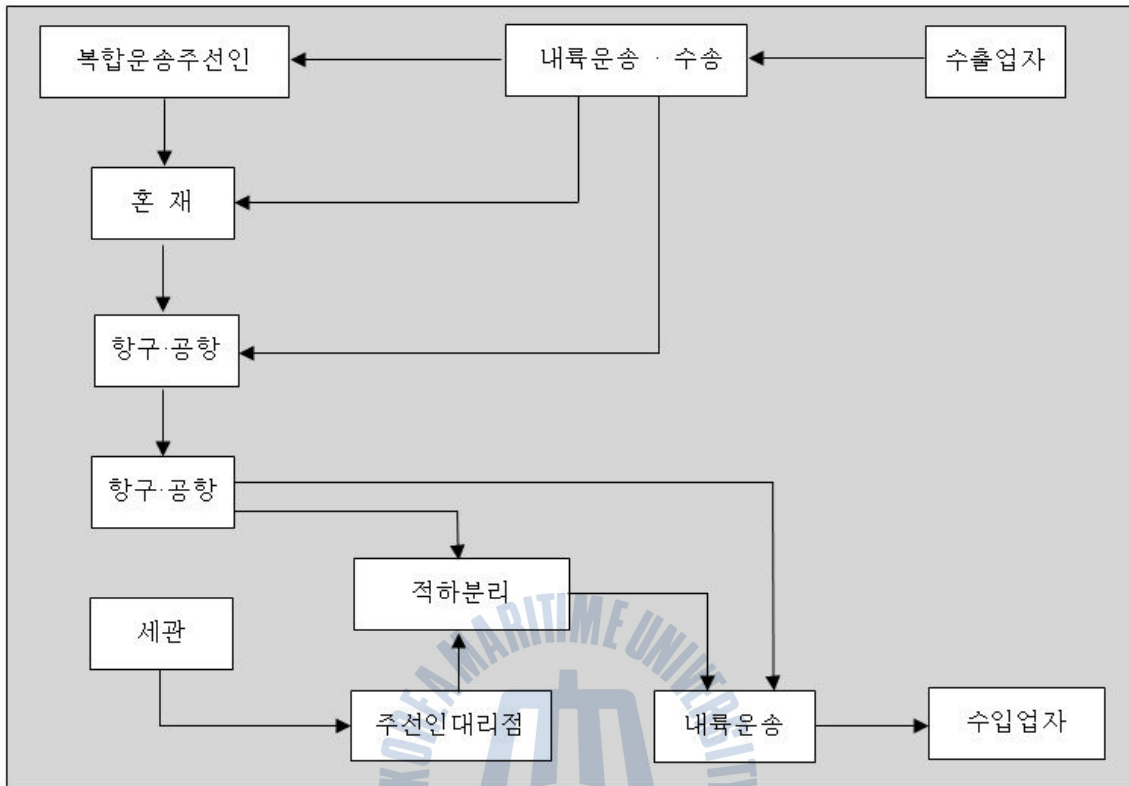
9) 관리 및 인도서비스

포워더는 수하인을 위한 화물의 관리업자 및 분배업자로서의 기능도 가지고 있다. 전자는 문전에서 문전까지의 전 운송구간에 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.

10) 시장조사

해외각지에 파트너 쉽이 구축되어 있는 포워더의 특성상 외국의 거래처를 소개할 수 있으며 또한 국내시장에 관한 정보를 수집하는 등 여러 가지로 수출입업자를 지원하고 있다.

<그림 2-1> 국제운송에 있어서 화물의 흐름에 따른 포워더의 위치



자료 : 복합운송 실무1, 한국복합운송주선협회 1997, p.87.

2. 포워더 이용의 이점

포워더는 다양한 업무를 수행하며, 그 업무는 고도의 경쟁적 환경에서 그들의 고객(수출업자, 수입업자, 선박회사)에게 많은 이점을 제공해 준다. 이러한 이점들을 살펴봄으로써 포워더의 기능이 물류의 효율에 어떻게 기여하고 있는지 알 수 있다.

1) 수출업자(송하인)의 이점

수출업자는 포워더를 활용함으로써 다음과 같은 이익을 얻을 수 있다.

첫째, 소량화물의 송하인이 어려움을 당할 수 있는 선박회사의 선적거절이나 혼재 상의 어려움이 해결된다.

둘째, 본선의 선적을 기다릴 필요 없이 복합운송증권이나 운송주선인수령증 또는 House B/L을 선적 전에 포워더로부터 발급 받아 금융의 원활함을 기할 수 있다.

셋째, 복잡한 선적, 내륙운송, 하역 및 통관의 여러 절차를 하주가 직접 이행하지 않아도 되므로 인건비나 시간을 절약할 수 있다.

넷째, 최종 도착지가 본선의 도착항이 아닌 경우, 그 후의 내륙운송, 통관 및 하역 등의 제 절차를 운송주선인이 담당함으로써 도착지 운송에 대한 사전 준비 등의 노력이 절감된다.¹⁴⁾

2) 수입업자(수하인)의 이점

수하인은 첫째, 화물수령에 필요한 서류의 작성 및 절차에 관해서 포워더의 조언을 받을 수 있고,

둘째, 운송전문가인 포워더를 이용함으로써 필요 없는 노력과 인력이 절감되며,

셋째, 자기의 일상 업무에 전념하기만 해도 포워더가 화물의 도착을 통지해 줄 뿐 아니라 수입업자의 문전까지 인도해 주는 등의 이점을 가질 수 있다. ¹⁵⁾

3) 선박회사(운송회사)의 이점

선박회사는 첫째, 다수의 화주를 직접 상대하여 자기의 운송서비스를 광고하여 집화하는 대신 소수의 포워더와의 접촉만으로도 화물의 집화가 가능하다.

14) 전창원(1996), “표준무역운송실무”, 1996, p.663~664.

15) 이재우, “우리나라 복합운송주선업의 효율화방안”, 경북대 석사학위, 1997, p.22.

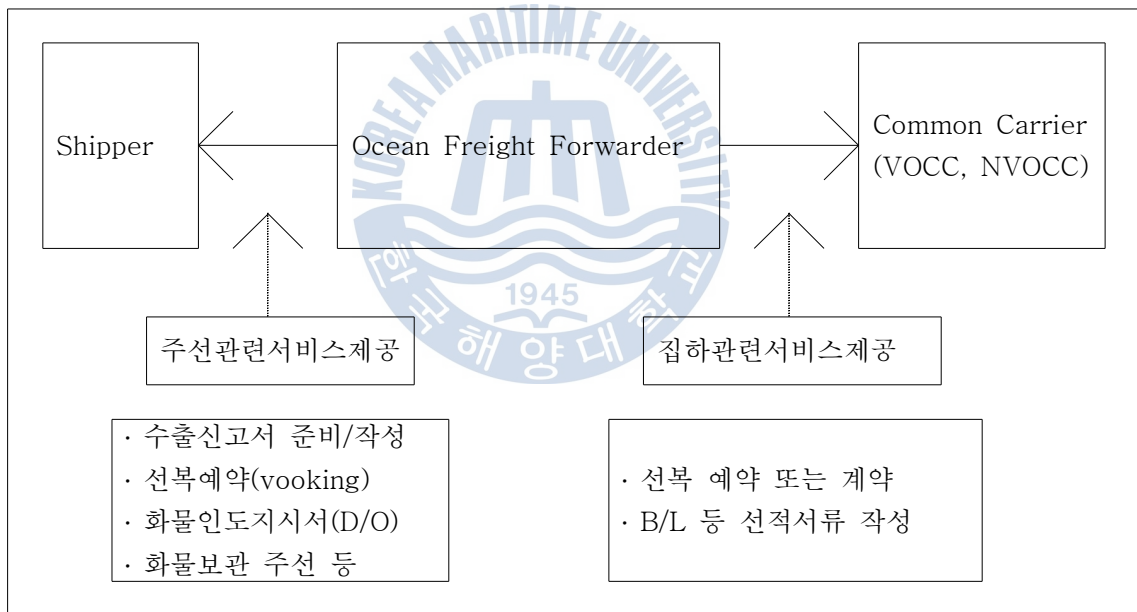
둘째, 수많은 개별 화물의 직접취급으로 인한 인원과 공간을 줄일 수 있으므로 경비를 절감할 수 있다.

셋째, 수많은 개별화물이 통합되어 일괄수령이 가능하므로 운항 및 관련서류의 증명이 용이하다.

넷째, 포워더의 임무가 활성화되면 LCL 화물과 LCL 화물을 통합하는 시스템이 구축됨으로써 보다 많은 화물을 유인하게 되어 낮은 비용으로 운송수단을 제공할 수 있으며, 육상운송에도 내륙 데포에서 혼재함으로써 운임을 대폭 할인하게 되어 그 혜택을 화주에게 귀속 시킬 수 있다.

다섯째, 운송전문가를 상대하게 되므로 선박회사 업무의 이해와 권유가 용이해진다¹⁶⁾

<그림 2-2> 프레이트 포워더와 화주/운송인과의 관계



자료 : 한국복합운송업협회, 복합운송실무총서, 1995, p.158

16) 전창원(1996), 전게서, p.664.

3. 포워더의 기능 변화

포워더는 기본적으로 송하인으로부터 화물을 인수하여 수하인에게 인도하는 때까지 일체의 업무(집하, 입출고, 선적, 운송, 보험, 보관, 배달 등)를 주선하는 업무를 담당하고 있다. 1960년대 컨테이너화물이 일반화되기 전까지는 해상 운송은 선사가 맡고 포워더는 주로 내륙수송을 책임지는 역할을 하였다. 그러나 컨테이너화물이 증가하면서 복합운송이 보편화되자 포워더의 업무가 확대되어 스스로 복합운송증권을 발행하고 운송의 전 구간을 책임지는 운송주체자로도 발전하게 되었다.

또한 포워더는 물류체널내의 중개인으로서 상업적인 측면에서의 무역채널에서의 중개인의 기능까지 수행하고 있는데, 오늘날에는 이른바 부가가치물류(Value-Added Logistics)의 수행의 중요성이 증가하고 있다. 17)

lovelock¹⁸⁾은 포워더의 발전단계를 4단계로 구분했는데, 그 내용은 <표 2-1>와 같다. 포워더의 기능이 수동적인 주선인에서 포괄적인 주선인으로 변할 수 있는 법적 뒷받침은 I.C.C의 신용장통일규칙과 미국의 1984년 해운법이라고 정리할 수 있다.

<표 2-1> 복합운송주선인의 발전단계

포워더의 유형	업 무 형 태
수동적인 주선인	기본적인 운송정보만 제공하며 화주의 요구에 의하여 수동적으로 집하
적극적인 주선인	적극적인 조인과 자문을 통해 화물 집하 촉구
다양한 서비스 주선인	광범위한 서비스를 선택적으로 제공할 수 있는 능력을 겸비
포괄적인 주선인	광범위한 서비스를 포괄적으로 제공하며, 적극적인 화물 집하

17) Richard Grey and Gilsoo Kim, [Logistics and Internatidnal Shipping], IIMA, Koera Maritime University, 2001, p.88-108.

18) Christopher H. Lovelock, [Managing Services], Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey, 1988, p.61.

I.C.C의 제 4차 신용장통일규칙에서는 FIATA 선하증권일 경우 포워더가 발행한 것도 수리되도록 인정하였다. 그리고 1993년 제 5차 개정에서는 운송인이나 복합운송인의 자격으로, 또는 그들의 대리인으로 서명하는 경우에 은행에서 수리하도록 규정하고 있다.¹⁹⁾ 그리고 1984년 미국의 해운법에서도 NVOCC를 해상운송용 선박을 직접 운항하지 않는 일반운송인으로 간주하고 있다. 선사와의 관계는 화주로서의 역할을 하는 사람을 명문화하여 포워더의 업무를 합법화 시켰다.

한편 복합운송의 여러 가지 환경변화에 맞추어 포워더의 주요기능도 변화하였는데 포워더의 정의의 변화 및 주요기능을 요약하면 <표 2-2>와 같다.

<표 2-2> 포워더의 정의의 변화 및 주요기능

저자	정의	주요기능
Pope& Tomchick	수출업자를 대리한 화물운송과 수입업자를 대리한 화물의 인수	선복수배, 운송계약, 수출입통관, 포장, 보관
Stock & Lambert	수출지에서 해외의 최종목적지까지 선적품에 관련된 모든 업무의 보조	전문적 조언자, 관련서류작성과 매입
Terpstra	선적품을 우송하고 서류준비를 전문화	보험, 집하, 배분
Coyle, Bardi & Langley	소량의 화물을 단위 화물화, 운송과 관련된 통상적인 업무 수행	운송하물추적정보, 대금결제업무, 법률적 자문
Johnson & Wood	해상화물을 취급하는 전문적인 업무수행	집하, 혼재, 배분업무

자료 : 김병조, 화주의 포워더 선정에 영향을 미치는 요인에 관한 연구, 부경대학교 석사학위논문, 2001, p39.

19) 제5차 신용장통일규칙(1993년 개정), 제360조 ii항.

4 국제물류환경 변화에 따른 물류서비스 변화

나라와 나라사이의 무역이 활발해 짐에 따라 주요기업들의 물류활동은 국경을 초월한 원재료나 완제품을 정보시스템과 선진화된 물류관리기법을 동원, 체계적인 조달생산 판매망을 구축하여 저렴하고 품질이 우수한 제품을 구매, 생산 혹은 판매하기 위한 국제 물류관리시스템을 확립해 나가고 있다.

세계화된 기업들이 효율적인 국제 물류관리 시스템을 구축하려는 이유는 고도화, 다양화된 고객서비스를 제공하기 위하여 세계 각 지역 고객의 선호도에 따라 다품종 소량 생산과 적기 공급으로 대응해야 하기 때문이며, 성공적인 국제 물류관리는 곧바로 기업의 국제 경쟁력과 직결되기 때문이다.

1) SCM의 도입 · 확산

기업이 생산, 판매 그리고 구매자가 있다고 가정했을 때 부품공급업체의 원재료 공급, 생산자의 물품생산과 판매의 흐름을 연결하여 하나의 기업이 움직이는 것처럼 전체 프로세스를 통합 관리할 경우 기업의 경쟁력 제고에 큰 도움을 줄 수 있는데 이러한 측면에서 주목받고 있는 것인 바로 공급연쇄 관리(Supply chain Management :SCM)이다.

SCM이 부각된 주요인은 기업의 원가절감에 대한 요구, 소비자의 서비스에 대한 요구 증대, 시간 단축의 필요성, 기업의 세계화 등에서 비롯되었다고 볼 수 있다.²⁰⁾ 특히 네트워크 조직의 출현으로 경쟁의 수준이 기업 간 경쟁이 아니라 네트워크 조직 간의 경쟁으로 변화되면서, 물류에 있어서도 경쟁에 앞서기 위해서는 개별기업의 전략만으로는 한계가 있다고 인식하게 되었다. 이에 따라 기업들은 SCM 전반에 걸친 비용절감 등을 기하면서 물류에 있어서 혁신적 개선을 도모하게 되었다.

2) 전략적 제휴와 전문 물류업체의 역할 증대

1990년대부터 주요 기업들은 전문물류업체와의 전략적 제휴나 흡수합병을 통하여 고도화된 물류서비스를 제공받거나 물류서비스를 아웃소싱 함으로써, 물류비를 절감하고 자신의 경영자원은 핵심역량에 집중하여 경쟁우위를 확보하기 위한 전략을 추진하고 있다.

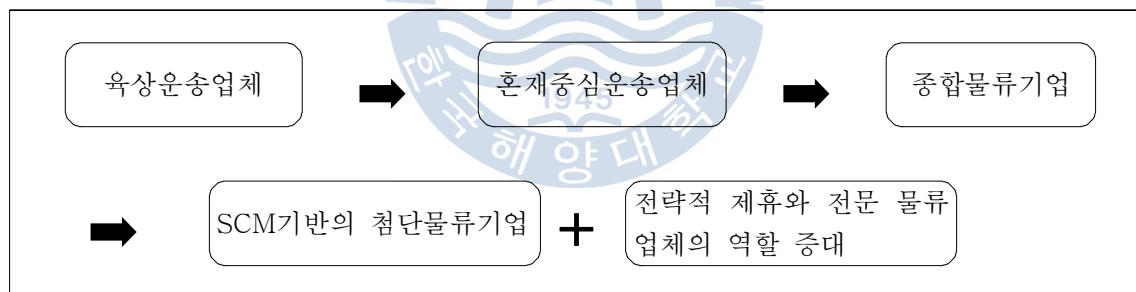
20) 김재일, "공급사슬관리 개념의 적용을 통한 물류국제경쟁력 강화방안 연구", 로지스틱스 연구 제6권 제1호 한국로지스틱스학회, 1998, p.30.

국경을 초월한 기업 간 전략적 제휴 또는 인수합병은 반도체, 정보통신, 자동차, 항공기, 화학품 등 제조업뿐만 아니라 서비스업인 금융기관, 보험사 컴퓨터 소프트웨어 그리고 물류산업에도 확산되고 있다. 국제 물류서비스를 제공하는 컨테이너선사, 항공사간 전략적 제휴도 활발하게 이뤄졌고, 다른 한편에서는 인수 합병도 동시에 추진되고 있다.

이처럼 전략적 제휴 내지는 인수합병이 보편화되는 것은 치열한 경쟁 하에서 비용절감과 규모의 경제효과에 기인한 것으로 해석할 수 있고 각국의 자본자유화 확대, 개발도상국의 경제개발을 통한 자금수요의 확대, 국제 유동성 공급증가 등에 힘입어 국제자본이동이 확대되고 있다는 점도 외국기업과 인수 합병이 확대 되는 이유 중 하나이다.

세계화된 기업은 막대한 자본과 경영자원이 필요한 국제 물류관리의 전부 또는 일부를 전문물류업체와 전략적 제휴를 통하여 아웃소싱 함으로써 물류관리의 효율성 증대와 경쟁력 강화를 도모하고 있다.

<그림 2-3> 포워더의 특성변화



* 이현호, “물류환경변화에 따른 프레임트 포워더의 경쟁력강화에 관한 연구”, 중앙대 글로벌인적자원개발대학원, 석사학위 논문 2010.2, p.21.

3) 제3자 물류의 특성 및 포워더와의 관계

제3자 물류(Third-party Logistics)는 물류 채널내의 다른 주체와 일시적이거나 장기적인 관계를 가지고 있는 대행자 혹은 매개자를 의미하며, 화주와 단일 혹은 복수의 제3자간에 일정기간 동안 일정비용으로 일정 서비스를 상호 합의하에 수행하는 과정이다. 21)

제3자 물류란 자사에서 물류업무를 처리해 오던 단계에서 분사화를 통해

21) R. W. Gardner and C.L. Johnson, Third-party Logistics. New York: The Free Press, 1994, p.835.

물류자회사에 의해 서비스를 받던 단계를 벗어나 화주기업 본연의 핵심역량을 강화할 수 있도록 아웃소싱의 대상이 될 수 있는 물류부분의 일부 혹은 전부를 물류 전문 업체에 위탁하는 것이라 할 수 있다. 이를 통하여 자사 내 물류 부분의 재구성을 통하여 기존의 담당 조직이 축소될 수 있거나 보유하고 있던 일부 혹은 전부의 사내 물류관련 하드웨어가 처분이 가능하게 된다.



제3절. 국내외 화물운송주선업 제도

1. 국내 포워더 발전과정

우리나라에 포워더제도가 도입된 것은 1970년대 초로 외국 포워더의 한국 에이전트(agent) 역할을 선박대리점들이 맡아 포워딩 서비스를 하다가 그 후 선박대리점에서 취급하던 포워딩업무가 하나 들썩 별도의 독립법인체로 분리되면서 포워딩서비스가 본격적으로 시작되게 되었다.

이어 우리나라 해운업의 중흥을 목적으로 1976년 해운항만청을 설립하고 운송주선인의 법적 근거를 해상운송사업법 중 외항사업면허 조항에 있는 해상운송 주선업으로 규정하게 되었다. 선진국들의 수출입 물량 중 운송주선인이 차지하는 비중을 감안하여 정부면허제로 규정을 하고, 1976년 10월 26개²²⁾ 업체에 대하여 최초로 면허를 발급함으로써 한국에서의 복합운송업의 법적 지위와 영업이 시작되었다. 해상운송주선업은 1984년에 관련법령의 개정으로 등록제로 전환되었으며 1987년에는 개방화추세에 따라 등록기준만 갖추면 아무런 제한 없이 해상화물주선업을 영위할 수 있게 되었다.

한편 1991년에 “화물유통 촉진법”이²³⁾ 제정되어 복합운송주선업이 새로이 등장하게 되었는데 초기의 복합운송주선업은 항공법에 의한 항공화물운송대리점과 항공운송주선업이 단순히 업종을 전환한 것에 불과하여 주로 기존의 항공화물의 콘솔이 주된 업무를 이루었다.

결국 국제간 수출입 화물을 취급하는 운송주선업 즉, 프레이트 포워딩업(Freight Forwarding Business)은 해운법과 화물유통촉진법에 의한 업종으로 이원화되는 결과를 초래함으로써 취급업무가 유사함에도 불구하고 근거법률과 소관 부처(구 해운항만청 및 건설교통부)를 달리하여 정책 추진의 일관성 저하, 업종 간 이해 다툼, 이용 화주의 혼란 등 많은 문제점을 노출시키게 되었다.

이러한 문제점을 들어 한국국제복합운송업협회²³⁾에서는 1994년 12월에

22) 김세원, “선진 해운국의 Freight Forwarder System에 관한 연구-미국제도를 중심으로”, 「수산해양교육연구」, 제20권 3호, 2008, p.424.

23) 해운법의 규정에 의한 해상화물운송주선업체의 사업자단체인 한국국제복합운송협회(Korea International Freight Forwarders Association)와 화물유통촉진법의 규정에 의한 복합운송주선업체의 사업자단체인 한국복

양 업종의 일원화를 건의, 1995년 12월 29일에 “화물유통촉진법”이 개정 공포되어 1996년 6월부터는 동법에 의한 복합운송주선업으로 일원화되었다.

그 후 1998년 12월 31일 화물유통촉진법 시행령의 개정으로 복합운송주선업 등록기준 중 일부가 변경되어 시행되었으며, 복합운송주선업은 다시 국제물류주선업으로 개칭되었는데, 이는 화물유통촉진법을 전부 개정하여 물류정책기본법(2008. 2. 4. 시행)으로 입법화함에 따른 것이다.

그러면 체계적으로 우리나라의 포워더의 발전과정을 도입기, 정착기, 성장기로 나누어 살펴보면,

1) 도입기(1970년~1976년)

초기의 포워더들은 포워딩업무를 전문적으로 취급하기보다는 유럽 등 선진국 포워더의 한국대리점 즉, 선박대리점 등의 형태로 운영되었다. 우리나라의 주요 교역 상대국인 일본, 동남아제국을 상대로 견본품과 같은 소량화물을 동일 목적지별로 모아 박스에 넣어 수송하고, 또한 수입화물의 경우 부산항에서 국내 각 지역별로 화물을 재분류하여 수송하는 형태였다. 이러한 서비스는 하역, 육상운송 및 창고업무를 주로 하는 업체들이 제공하였는데 이들 업체는 필요에 따라 부수적으로 포워더와 유사한 서비스를 제공하였던 것이다.

1960년대 초 정부의 경제발전계획에 의거 우리나라가 고도성장을 구가하면서 이러한 포워딩 서비스의 수요도 증가하게 되었으며 1976년 9월에는 해운항만청이 ‘외항해상운송부대사업면허요령(해운항만청 공고 제6호)’으로 ‘해상운송주선업’을 제도화 시켰다.

2) 정착기(1977년~1983년)

1976년 10월 최초로 26개 업체에 면허를 발급한 이래 1979년 말까지 모두 50개사가 해상 운송주선업의 면허를 취득하여 본격적인 영업활동을 시작하였다. 면허제는 해상운송업체의 난립과 업체의 부실화를 방지하기 위한 도입 초기 목표에 따라 1980년~1982년까지 3년 동안 면허발급을 중지하기도 하였다. 이시기에는 업체수도 크게 변동하지 않았으며 업계 처리 화물량도 10만

합운송주선업협회(Korea Multimodal Transport Association) 등 2개의 협회가 있었으나 두 업종의 통합으로 협회도 한국복합운송협회(Korea International Freight Forwarders Association)로 합병했으며(1996.11.25), 물류정책기본법의 시행(2008.2.4)으로 다시 한국국제물류주선업협회로 개칭되었다.

TEU정도에 불과하였다.

초기의 면허정책은 신규면허요건강화(자본금, 시설기준) 등을 통하여 기존 업체를 보호하고 선 B/L발행금지, 행정지침제정, 부실회사면허취소, 실적기준 상향조정, 영업보증금제도 도입 등으로 업체의 부실화를 막기 위하여 노력하였다.

또한 업계에서는 전문인력 양성의 필요성을 절감하여 1983년에 두 차례에 걸쳐 해사연수원에서 해사운송주선업과정을 개설하였으며 업계 외적으로 1983년에 해운산업합리화 계획과 해상운송사업법의 전면 개정작업을 추진하기에 이르렀다.

3) 성장기(1984~현재)

해상화물운송주선업은 초기 도입당시에는 면허제로 운영되었으나 1984년부터는 등록제로 전환되었다. 그러나 1986년 7월 이후 등록기준만 갖추면 누구나 아무런 제한 없이 등록할 수 있는 신고제로 바뀌었다. 이에 따라 26개사로 시작된 포워딩 업체 수는 1986년까지 총 71개사에 이르렀으며 이후 외국의 포워더들도 우리나라에 진출하여 급격한 양적 팽창을 가져와 회원사가 2900여개로 팽창되었다.

한편, 건설교통부 주관으로 1991년 화물유통촉진법이 개정되면서 동법에서 규정하고 있는 복합운송주선업과 기존의 해상운송주선업과의 문제가 발생하였다. 즉, 해상화물운송주선업체의 관할기관인 해운항만청과 해운법, 복합운송주선업체 관할기관인 건설교통부와 화물유통촉진법으로 인해 양자사 이에서 운송주선업이 이원화되는 결과를 초래하였다. 이에 따라, 양 업종 간 취급업무가 유사함에도 불구하고 근거 법령과 소관부서가 달라 정책추진상의 일관성, 업종 간 이해다툼, 화주의 혼란 등 제반문제가 야기되었다. 이에 한국국제복합운송협회의 단일화 건의에 따라 1995년 12월 29일 화물유통촉진법과 해운법이 개정 공포되어 해상화물운송주선업이 삭제되고 업종이 복합운송주선업으로 일원화되었다.

그 후 2008.2.28일 동법은 물류정책기본법으로 개정되면서 복합운송주선업은 국제물류주선업으로 개정되었다.

복합운송주선업의 정의는 “타인의 수요에 응하여 자기의 명의로 계산으로

타인의 선박, 항공기, 철도차량 또는 자동차 등 2가지 이상의 운송수단을 이용하여 화물의 운송을 주선하는 사업을 말한다.”고 하였으며 국제물류주선업의 정의는 “타인의 수요에 따라 자기의 명의로 타인의 물류시설, 장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하는 사업을 말한다” 로 되어있다.

이처럼 복합운송주선업과 국제물류주선업의 정의가 다르게 나타나고 있지만, 포워더 업무를 기본으로 하고 있으며, 업계에서도 둘을 구분하지 않고 있으므로 본 연구에서도 관세법의 화물운송주선업과 구분 짓지 않고 논의를 진행하고자 한다.

<표 2-3> 포워더 발전과정

시 기	중 요 사 항	내 용
1970년도 초기	외국포워더의 한국 대리점으로서의 기능 수행	상대국 파트너를 대신하여 해당화물에 대한 선적 대행, 운임 징수문제 수행
1973년	외국유명 포워더와 파트너 계약	외국환 은행의 대금 결제 지연 및 거부 문제 발생
1976. 3월	해상운송주선업 법적근거 마련	교통부 해운국에서 해운항만청으로 해상운송주선업규정
1976~1979	26개업체 -> 50개사	해상운송주선업 면허 취득하여 영업 활동 시작
1980~1982	신규면허 중지	1980년 이후 업체 수 과다
1983.12.31	해상운송주선업 면허제 -> 등록제	해상운송사업법이 해운법으로 대체
1991.12.14	화물유통촉진법 제정, 복합운송주선업 새로 도입	해상화물운송주선업과 항공운송주선업을 단순히 통합
1993.12.27	항공법 개정, 항공운송주선업 삭제	1969년 5월 항공법에 의해 정식 도입되었던 항공운송주선업이 폐지
1995.12.29	해운법개정, 해상화물운송주선업 삭제	항공운송주선업과 해상화물운송주선업이 삭제됨에 따라 복합운송주선업으로 일원화(1996.6.30 시행)
2008.02.04	화물유통촉진법 폐지, 물류정책기본법으로 입법화	복합운송주선업대신 국제물류주선업으로 개칭

주: 각종자료를 취합하여 연구자가 작성

2. 국내법상 운송주선인제도

국내법상의 운송주선인 제도를 살펴보면 다음과 같다.

1) 상법상의 운송주선인

우리나라 상법에 의하면 ‘운송주선인이란 자기의 명의로 물건 운송의 주선을 영업으로 하는 자’라고 규정하고 (제114조), 운송주선인은 다른 약정이 없으면 직접 운송할 수 있으며, 이 경우 운송인과 동일한 의무 권리가 있다는 개입권(제116조)을 인정하고 있다. 또한 운송주선인이 위탁자의 청구에 의해 화물 상환증을 작성한 때에는 직접 운송하는 것으로 본다고 규정(제 116조 2항)하고 있어 우리나라의 운송주선인은 물건의 운송 주선에 국한하지 않고 직접 운송을 행하는 운송인의 지위도 동시에 가지고 있다고 할 수 있다. 운송주선인은 운송인과 마찬가지로 운송물의 멸실, 훼손 또는 지연으로 인한 손해를 배상할 책임이 있는 것(상법 제115조)처럼 의무가 있는 반면 운임 또는 보수청구권(제119조) 및 유치권(제120조)과 같은 권리가 있다.

이러한 운송주선업은 육상운송의 경우 화물자동차운송사업법에 의한 화물자동차운송주선업과 해상 및 항공 운송의 경우 물류정책기본법의 규정에 의한 국제물류주선업으로 운송수단별로 구분할 수 있고, 특이하게도 보세구역간 보세운송에 대해서는 관세법에 의한 화물운송주선업 규정이 마련되어 있다.

2) 구 항공법상의 항공운송주선인

구 항공법에 제2조 제23호에 의하면 ‘항공운송주선업이란 타인의 수요에 응하여 유상으로 자기의 명의로써 항공운송사업자의 항공기를 이용하여 화물을 혼재하여 운송하는 사업’이라고 규정하고 있었다. 또한 ‘항공화물 운송대리점업은 항공운송사업자 또는 항공운송총대리점업자를 위하여 유상으로 항공기에 의한 화물의 운송계약체결을 대리(여권 또는 사증을 받는 절차의 대행을 제외)하는 사업’이라고 규정(법 제2조 제23호)하고 있었다.

이처럼 종전의 항공법에서는 항공운송주선업과 항공화물운송대리점업이 엄격히 구분되어 있었다. 즉, 항공운송주선인의 기능은 이용운송인의 역할을

하였으나, 항공화물운송대리인의 기능은 단순한 화물 집화대리점 역할에 머물렀다.

그러나 1991년 12월에 제정된 화물유통촉진법에 복합운송주선업이 새로이 규정됨으로써 1993년 12월 27일에 개정 공포된 항공법에서는 항공운송주선업과 항공화물대리점업은 삭제되었다.

3) 구 해운법상의 해상운송주선인

구 해운법에 제2조제5호에 의하면 해상화물운송주선업은 자기(계약된 외국인 주선인을 포함)의 명의로 선박에 의한 화물의 운송을 주선하는 사업으로 규정하고 있어 복합운송인과는 거리가 있었다. 그러나 구 해운법에 의한 등록 요건의 하나로서 외국의 공신력 있는 국제복합운송사업자와 국제일관수송에 관한 업무취급계약을 체결할 것을 요구하여 해상화물운송주선인을 복합운송인과 거의 동일시하고 있었다.

특히, 해운법의 세부적 시행지침이라고 할 수 있는 ‘해운 관련업의 등록 및 사후관리 요령’에서는 해상화물운송주선업을 송화주와 국제복합운송계약을 체결하거나 외국의 국제복합운송인과 국제복합운송업무 취급 계약을 체결하여 국제복합운송증권을 발행하는 등 자기책임 하에 국제간에 일관운송을 주선 또는 이행하는 사업으로 규정함으로써 해상운송주선인은 국제복합운송인의 지위를 가지고 있었다고 해도 과언이 아니다.

4) 구 화물유통촉진법상의 복합운송주선인

제품이 생산되어 최종 소비자에게 도달되기까지는 다수의 수송주체(운송인 또는 운송주선인)의 운송수단(트럭, 철도, 선박 항공기 등)을 거치게 되고 창고, 화물 터미널, 항만 및 공항 등과 같은 유통시설을 이용하게 된다. 이러한 화물의 유통과정에서 단일운송인이 자기책임 하에 2종류 이상의 운송수단을 결합하여 일관운송하는 체제를 도입하기 위한 취지로 생겨난 업종이 화물유통촉진법의 규정에 의한 복합운송주선업이다.

복합운송주선업이라 함은 타인의 소유에 응하여 자기의 명의로 계산으로 타인의 선박, 항공기, 철도차량 또는 자동차 등 2가지 이상의 운송수단을 이용

하여 화물의 운송을 주선하는 사업을 말한다(법 제2조제4호). 이 규정만으로 볼 때 복합운송주선인은 FREIGHT FORWARDER로 해석될 수 있으나,²⁴⁾ 실제로 선하증권·복합운송증권 또는 항공화물운송장을 발행하는 등 운송인의 기능을 수행하고 있다.

5) 물류정책기본법상의 국제물류주선인

정부에서는 글로벌 물류경쟁이 심화됨에 따라 물류산업의 중요성이 증가하고 있지만 물류관련 정책 기능이 여러 부서에 분산되어 있어 효율적인 정책 추진이 어렵다는 사실을 인식하고 있었다. 이에 따라 종전 화물 유통촉진법상의 물류정책위원회나 국가물류기본계획의 기능을 강화하는 등 물류정책의 종합조정기능을 보강함과 더불어 제3자 물류시장을 확대하여 물류산업의 발전기반을 마련하였다. 국내기업의 해외진출 등 국제물류²⁵⁾의 활성화 기반을 구축하기 위해 종전의 화물유통촉진법을 전부 개정한 물류정책기본법을 공포(2007.8.3. 법률 제8617호)하여 시행(2008.2.4)에 들어갔다.

이 법에서는 종전 화물 유통 촉진법의 ‘복합운송주선업’²⁶⁾을 ‘국제물류주선업’으로 개칭하고, 그 정의도 ‘타인의 수요에 따라 자기의 명의로 재산으로 타인의 물류시설, 장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하는 사업’(법 제2조 제11호)으로 개정하였다.

6) 관세법상 물류주선인

관세법에서 물류주선인이 등장한 것은 지난 1993년 관세법 개정시 도입된 보세화물운송주선업 제도로서, 보세화물을 취급하고자 하는 자는 세관장에게 신고하도록 하여 화주로부터 수출입 운송업무를 위임받아 관세사, 운송업자의 선정, 수입화물 창고 지정, 화주 권익 보호 등 수출입 모든 물류를 총괄할 수 있도록 하였다. ²⁷⁾

적용법령으로는 관세법 제225조(보세화물운송 주선 등)로 관할세관에 보세

24) 방희석, 엄윤대, 김승철, 「프레이트 포워딩 관리론」, 서울:박영사, 2009.

25) 김세원, 전계서, p.418.

26) 한국국제물류협회, 전계서, p.50.

27) 화물운송주선업은 종합적인 물류서비스를 화주에게 주선하는 업무로, 일반적으로 수출입시 화주가 운송, 보관, 통관, 하역업체 등과 일일이 계약을 체결하는 것이 번거롭기 때문에 화물운송주선업자와 일괄서비스 계약을 체결한다.

화물 운송주선업 신고를 하고자 하는 경우에는 시, 도지사에게 국제물류주선업 등록을 마치고 신고서를 작성하여 세관장에게 사전 신고를 하도록 하였다.

FTA등 국가주도의 자유무역이 확대되면서 수출입 물동량 또한 점점 증가하여 수출입화물관련 보세창고, 운송사 등을 선택할 수 있는 보세화물운송주선업자의 물류지배력이 강화되어 수출입화물의 위험관리, 화물관리 등 통관관리를 할 수 있도록 2011년 7월 관세법개정을 통하여 신고제가 등록제로 바뀌게 되었다.



3. 외국의 운송주선인제도

1) 미국의 제도

미국은 우리나라의 국제물류주선업과 유사한 4개의 제도가 주간통상위원회(I.C.C.)에 의해 구분되어 있다.

- A) Domestic Freight Forwarder (D.F.F. = 내륙화물운송주선업자)
- B) Ocean Freight Forwarder (O.F.F. = 해상화물운송주선업자)
- C) Non Vessel Operating Common Carrier (NVOCC = 무선박운송인)
- D) Ocean Transportation Intermediary (O.T.I = 해상화물운송주선인)

미국의 주간통상위원회(I.C.C.)에서는 Freight Forwarder란 화물의 혼재 업무를 이행하며, 화물의 수취에서부터 목적지까지 운송 책임을 지고, 이를 위하여 운송인 서비스의 전부 또는 일부를 이용하여, 주의 통상에 종사하는 자로 규정하고 있다.

미국에서 이러한 Forwarder의 활동은 U.S. Customs, FMC(Federal Maritime Commission), ICC(Interstate Commerce Commission), Civil Aeronautics Board의 4개의 기관에 의해 엄격히 규제된다.²⁸⁾

가) Domestic Freight Forwarder (D.F.F. = 내륙화물운송주선업자)

ICA(주간통상법, Interstate Commerce Act)²⁹⁾에서 규정한 Domestic Freight Forwarder(D.F.F.)란 실 운송인의 운송 수단을 이용하여 미국 내의 2개 주 이상에 이르는 화물의 운송을 수행하는 보통운송인(Common Carrier)이다. 이들의 주요 업무로는 (1) 화물의 집하 (2) 화물의 혼재 (3) 화물의 분류 및 준비 행위이며 화주에 대해서 운송 책임을 지고, 다른 운송인(철도, 트럭, 내항해운)을 이용하여 화물 운송을 이행한다.

이들은 사전엔 실제 운송인으로부터 대량 운송을 통한 할인운임을 받아 놓고, 이것을 기초로 소매운임을 결정하여 화주에게 재판매한다. 이는 국제 프레이트 포워드 또는 이에 해당하는 우리나라의 국제물류주선업자의 업무와는 그 성격이 다르다.

28) 이종인, “프레이트 포워더의 기능과 역할에 관하여”, 한국해양대학교 논문집, 제13집, 1978, p.195.

29) 미국 내 2개 주 이상을 지나는 내륙수송에 적용되는 법규이다. 1887년 미국 경제의 활성화를 위해 제정된 법으로, ‘Interstate Commerce Act’의 머릿 글자를 따 ICA, 주간통상법이라고 한다.

나) Ocean Freight Forwarder (O.F.F. =해상화물운송주선업자)

Ocean Freight Forwarder는 화주의 대리인으로서 일반운송인(Common Carrier)을 통해 미국에서 화물을 발송하고 예약 및 그들 화물의 선복(Ship Space)을 수배하고 화물 관련서류의 작성과 선적에 수반하는 일체의 업무를 수행하는 자로서 그 구체적인 업무 내용은 다음과 같다.

- (1) Shipping Request 수령 및 선적 서류의 점검
- (2) 항구로의 화물을 반출
- (3) 수출신고서(Export Declaration)의 작성 및 세관절차(수출통관) 수행
- (4) 선복의 예약
- (5) 화물인도지시서 및 부두수령증의 작성

Ocean Freight Forwarder와 NVOCC는 국외 수출 화물을 취급한다는 점에서 비슷하지만 NVOCC와 다른 점은 보통운송인(Common Carrier)으로서 이용 운송을 수행하지 않는다는 사실이다.³⁰⁾ 1998년의 미국 신해운법 개정으로, Ocean Freight Forwarder는 NVOCC와 함께 Ocean Transportation Intermediaries(해상운송중개인)로 호칭이 일원화되었으며, NVOCC도 허가가 필요하게 되었다.

다) NVOCC(Non Vessel Operating Common Carrier, 무선박운송인)

미국 해운법상 NVOCC란 해상운송용 선박을 운항하지 않으나 해상운송인(실 운송인)의 서비스(선박운송 등)를 이용하여 자신의 명의로 인수 운송하는 자로서 공공운송인(원정운송인)이라고도 하며 화주에 대해서는 운송인, 해상운송인에 대해서는 화주가 되는 이중의 성격을 지니고 있다.

NVOCC는 FMC에 자신의 운임률을 신고하여야 하며 NVOCC는 계약 운송인이자 운송 주체자이므로 운송 자체에 대한 책임을 부담해야 한다. 이후 해운법에서 규정한 법적 책임을 부담하여 화주로부터 운송계약을 체결한다.

미국 신해운법(Shipping act 1984)에서 처음으로 정의되어 법적인 지위를 인정받았으며, 해상운송인(Ocean Common Carrier, 선박회사)과의 관계에서는 화주(Shipper)의 입장이 된다. 1984년 미국 신해운법 제정 이후 NVOCC는 해상운송 등 단일의 운송 부문만이 아니라 복합운송도 제공하며 선박을 운항치 않는 공공운송인을 나타내는 폭넓은 개념이 되었다³¹⁾

30) Ocean Freight Forwarder는 일본의 해화업자와 비슷한 점도 있지만, ① 동 포워더가 집화한 화물을 중개하여 선사로부터 받을 수 있는 잡화수수료를 해화업자는 받을 수 없고, ② 해화업자는 수출입을 모두 처리할 수 있지만, 동 포워더는 수출만이라는 등의 차이점이 있다.

<표 2-4> 미국의 DFF & OFF & NVOCC의 비교

구분	DFF	OFF	NVOCC
근거법률	Interstate Commerce Act	The US Ocean Shipping Act of 1998	
관할기관	주제통상위원회	연방해사위원회(FMC)-OTI	
제도의 형태	ICC의 면허제	FMC 면허제(공동), Tariff : 자동신고 방식(NVOCC만)	
운송구간	미국주제 주간운송	해운법에 명시된 주간 및 미국과 타국가간 운송	
B/L	자기명의 B/L 발급 가능	자기명의 B/L 발급 불가	자기명의 B/L 발급 가능
운송책임	운송책임있음	운송책임없음	운송책임있음
주요업무	잡화, 혼재, 배송 등	서류작성, 선복예약, 대리인	혼재운송
주요수입	잡화, 혼재에 따른 운임차액	잡화보상금, 주선수수료	혼재에 따른 운임 차액
기타	Common Carrier 기능	Common Carrier가 아님	Common Carrier기능

* 유재영, 국제물류주선업의 장애 요인과 발전방안 2012. p34

라) Ocean Transportation Intermediary (OTI, 해상화물운송중개인)

1998년의 미국 신해운법 개정으로, Ocean Freight Forwarder와 NVOCC의 역할과 기능이 유사하여 Ocean Transportation Intermediary의 개념을 신설하고 Ocean Freight Forwarder와 NVOCC를 포함시켰다.³²⁾ Ocean Transportation Intermediary는 FMC로부터 사전에 면허를 취득하도록 규정하고 있다.

31) 국제복합운송조약(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods)에 따르면 누구나 복합운송인 될 수 있으며, NVOCC가 운송 수단을 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 하는 데 문제가 없다. 미국의 경우는 NVOCC와 미국신해운법에 의해서 엄격히 구분되어 있지만 우리나라의 경우에는 거의 같은 개념으로 통용되고 있음.

32) (Ocean Transportation Intermediary:OTI) means an Ocean Freight Forwarder or a non-vessel operation common & carrier(NVOCC) Sec. 3.

<표 2-5> 한국과 미국의 Freight Forwarding 제도 비교

한국	국제 물류 주선업	물류 정책 기본법	*정의: “타인의 수요에 따라 자기의 명의로 계 산으로 타인의 물류시설, 장비 등을 이용하여 수 출입 화물의 물류를 주선하는 사업을 말한다.”	*소재지 지방자 치단체 에 신고 *B/L 발행
			*자본금 : 법인의 경우 3억원 이상 (개인:6억원) *컨테이너 장치장 또는 화물집화창고 소유 이용 계약 체결	
미국	Ocean Freight	Shippin g Act	*정의: 하주의 대리인으로서 선복예약 서류작성 또는 선적에 따른 부대 업무 수행	*FMC 등록
	Forwar der		*미국 내에서 3년 이상 포 워딩 업무종사 *3만불 이상의 보증금예치 *포워딩업무 수행자질 구비	*B/L 발행 할 수 없음
	NVOCC	Shippin g Act	*정의: 운임을 설정 고시하고 일반에 공포, 선박소유여부를 불문하고 자기명의로 운송계약 체결 및 이행	*FMC 등록
			*Tariff File *5만불 이상 보증금 예치 *1인 금지각서, 미국인이외의 법정 대리인 지정	*B/L 발행

* 유재영, 국제물류주선업의 장애 요인과 발전방안 2012. p35

2) 유럽의 제도

유럽의 포워더는 비교적 오래 전부터 복합운송주선인에 의해 이행되고 있으며, 복합운송을 트럭운송(도로운송)이 포함된 개념으로 인식하고 있다. 1999년 1월 유럽위원회(EC: European Commission)는 국제도로화물운송조약(CMR: International Convention on Carriage of Goods by Road)을 모든 복합운송에 확대 적용하기 위한 국제규칙의 채택을 논의하였고, 아울러 유럽에서의 도로, 철도 및 해상운송을 포괄할 수 있는 국제규칙을 마련하려는 의도를 피력하였다.

가) 영국

영국에는 대륙법계 국가의 운송주선인에 해당하는 법적개념이 없고 포워드라는 말이 나타내는 업무의 범위, 주선업자의 자격기준, 소요자본, 훈련 등에 대한 법적 규정도 없다.³³⁾

다만, 영국 복합운송주선인협회의 정의에 의하면 “수출·입 화물의 취급에 있어서 대리인으로서의 기능과 최근의 복합운송에 있어서의 복합운송인으로서의 그것이다.” 라고 규정하고 있다.

이러한 애매하고 추상적인 정의에도 불구하고 영국의 복합운송주선인의 역할 중에서도 가장 큰 역할은 외국으로 수출되는 화물의 복합운송을 한다는 것이며, 이를 위해 영국의 복합운송주선인은 외국 지사를 설치하거나 또는 파트너인 외국의 Agent와 업무 대리계약을 체결함으로써 회사의 규모에 따라 자체의 운송수단과 Group화 된 관련 회사를 운영함으로써 종합복합운송주선업체의 면모를 가지고 있다는 사실이다.

영국의 포워더는 비교적 오래된 Forwarding 업무를 바탕으로 국제운송서류의 준비와 처리, 운송의 수배 및 조정, 화물의 집화, 처리보관, 통관수속 등을 이행하고 있다.

화주의 대리인으로서 포워더는 상당한 주의와 성실성, 숙련된 기술 및 판단력을 갖고 위임자(Principal)가 의뢰한 운송 관련 업무를 수행하여야 한다.

계약운송인으로서 포워더는 자기 과실에 의하여 물품의 멸실 혹은 손상이 발생하고 이에 대해 배상청구가 있을 경우 멸실 또는 손상된 물품의 가액 또는 총중량에 대해서 Kg당 25DR의 비율을 산정한 금액 중 적은 금액 한도 내에서 배상책임을 부담한다.

이와 같이 영국에서는 운송주선인과 계약운송인 간의 법적 지위 및 책임관계는 상이하지만 운송주선인이 계약운송인으로서 그 기능을 수행하는 데에는 전혀 장애가 없다. 보다 특징적인 점은 포워더의 운송주선업무를 대리의 일반 법칙에 준용해서 해석하고 있다는 것이고 이 경우 포워더의 법적 지위는 다른 대리인의 지위와 동일하다.

33) 아까다마사오, “영국화물주선업체의 기능”, 한국해사문제연구소:해양한국, 1997.

나) 독일

독일에서의 포워더라 함은 ‘자기의 명의로 타인을 위하여 육상 운송 또는 해상 운송에 의한 물건 운송의 인수를 업으로 하는 자’라고 규정하고 있다.³⁴⁾ 그러나 이 규정은 지난 19세기에 제정된 내용이기 때문에 오늘날처럼 다양한 기능을 수행하고 있는 현대의 포워더를 제대로 다루지 못하고 있다.

이를 보충하기 위해서 독일은 성문법이 미치지 못하는 사항에 대해서는 법원 판결에 의한 관례법으로 보완하고 있으며 이러한 관례법은 상법 규정 못지않게 독일의 포워더와 화주에 대하여 적용하고 있다.

독일은 1998년 7월 1일 통합운송법(Transport Law Act)이 발효되기 전까지 도로, 철도, 해상, 내수로 및 항공운송에 대한 각각의 국내법규가 따로 존재하여 이로 인한 법적적용에 많은 문제점을 가지고 있었다.

그러나 통합운송법에서는 이러한 문제 극복을 위해 각각의 개별 운송구간에 적용되는 운송인 책임을 하나의 통일된 법에 기초하도록 통일하고 해상구간이 포함되면 복합운송에도 적용할 수 있도록 하였다³⁵⁾. 다만 국제조약의 적용을 받는 구간에서는 동 법이 적용되지 않는다고 규정하고 있다.

또한 새로 개정된 독일의 포워더약관(German Forwarding Agents Conditions:ADSp conditions)을 살펴보면 ‘포워더는 명예로운 상인(reputable businessman)으로서 적절한 주의의무를 다해 고객의 이익을 보호해야 한다’고 규정하고 있다.

독일에서 포워딩영업은 누구나 아무런 법적절차를 밟지 않고도 영위할 수 있는 일종의 자유업이다. 다만 포워더로서 종사하고자 하면 신고제로 영업 신고를 주무관청에 신고해야한다.

34) 독일 상법 제407조

35) M. Julia, Time for Radical Reform Cargo systems, Fed, 1999, p.40(해양한국, 99.7, pp.122~3.에서 재인용)

다) 프랑스

프랑스에서는 화물운송주선인에 해당하는 명칭으로 상법상 운송취급인에 해당하는 Commissionair de transport와 대리인으로서의 지위에만 국한되는 transitair가 있는데, 실제로는 양자의 구분이 반드시 명백하지 않고, 운송주선인을 총칭하여 transitair가 사용되기도 한다.

계약운송인(commissionnaire de transport)은 운송인으로 하여금 운송품을 목적지까지 운송하게 하여 도착지에서 인수하는 자로, 자신의 명의로 운송수단을 선택하여 운송계약을 체결할 수 있고, 화주에게 발급한 운송 서류에 정해진 기간 내에 물품의 도착을 보증해야 하며 운송 서류에 반대 특약이 없는 한 불가항력(force majeure)의 경우 이외의 물품의 멸실 또는 손상에 대한 결과 책임(obligation de resultat)을 부담하여야 한다.

라) 기타 유럽국가

스위스에서의 Freight Forwarder라 함은 '보수를 받고 송화인을 위하여 자기의 명의로 물품의 운송 또는 중개 운송을 주선하는 자'라고 규정하고 있다. 이 밖에 프랑스, 네덜란드, 벨기에 등 다른 대륙법계의 Freight 포워더와 정의 및 활동 면에서 거의 비슷하며 오랜 역사를 통하여 확고한 지위를 확립하고 있다.

유럽은 유럽연합(EU)으로 발전하는 가운데에 통화통합(유로)이나 EC 역내에서의 통관철폐 등의 borderless화, 운수 물류의 규제 완화가 진행되고 있다. 이러한 의미에서 포워더의 물류환경은 경쟁이 치열해지고 있다.

유럽의 포워더는 지리적인 특징에서 유럽내륙전반의 운송을 수배하기 때문에 운송 경로의 선택 폭이 넓으며, 내륙운송이 중요한 역할을 담당하고 있다.

유럽 포워더의 업무 내용을 열거하여 보면 다음과 같다.

- ① 국제운송의 계획, 운항, 관리
- ② 운송조건의 설정, 통지
- ③ 운송계약의 체결
- ④ 보관, 포장, 검량 등의 수배

- ⑤ 운송장의 작성, 인도 및 인수
- ⑥ 화물의 통관, 검사 등 세관업무 수속
- ⑦ 화물의 인도 및 인수와 그 전,후의 운송 취급
- ⑧ 운임 및 요금 등의 지불, 청구 및 운송비용 관리
- ⑨ 적하보험 부보
- ⑩ 운송정보의 제공 및 조사

3) 일본의 제도

일본은 우리나라와 같은 순수한 운송주선인은 찾아 볼 수가 없고 기존의 유사한 관련업종, 예컨대 항만운송업, 창고업, 해상운송업 등을 경영하는 자가 본업을 확대하여 영업하는 형태를 취하고 할 수 있다. 일본의 상법 제 559조에 따르면 ‘운송취급인이란 자기의 이름으로 물품운송의 중개를 행하는 것을 업으로 하는 자를 의미한다. 운송취급인에는 별도의 규정이 있는 경우를 제외하고 도매상에 관한 규정을 준용한다’고 규정하고 있는데 현실적인 면을 고려할 때 순수한 운송의 중개만을 이행하는 협의적 운송취급인은 거의 존재하지 않으며, 그 업무에 있어서 단순한 운송중개 뿐만 아니라 이용운송³⁶⁾, 근거리운송, 화물의 분류, 혼재, 포장, 하역, 보관, 재고관리, 유통가공, 상품대금징수, 통관, 보험중개, 선하증권의 발행, 대리점업, 중개업 등 광범위한 업무영역을 갖고 있다.

화물운송취급사업법에서는 화물운송취급사업을 이용운송사업과 운송중개사업으로 구분하여 이용운송사업은 허가제, 운송중개사업은 등록제로 하고 있다. 여기서 이용운송사업은 다시 제1종 이용운송사업과 제2종 이용운송사업으로 구성되는데 ‘제1종 이용운송사업’이란 타인의 수요에 응하여 유상으로 이용운송을 행하는 사업이며, ‘제2종 이용운송사업’은 타인의 수요에 응하여 유상으로 항공운송사업자 또는 철도운송사업자가 행하는 운송을 이용하는 운송과 당해 이용운송화물의 집하 및 배달을 위하여 자동차에 의한 운송을 일관하여 행하는 사업이다. 제1종 및 제2종 화물운송이용사업 모두 이용운송약관을 정해 국토교통성장관의 인가를 받아야 한다.

36) 실제운송인을 하청으로서 이용하여 화물을 운송하는 것을 인수한 운송사업자, contractual carrier

<표 2-6> 일본의 화물이용운송사업 등록·허가 기준

구분	제1종(1st Class)	제2종(2nd Class)
사업계획 (시설) 적합성	<ul style="list-style-type: none"> 필요한 시설(사용권한 영업소, 사무소, 점포 등 보유) 보관능력, 보관시설(도난 예방) 	<ul style="list-style-type: none"> 과거 3년 정도의 기간 동안 기업의 경상수지의 건전성 조직, 경영주체(사업운영, 지휘 명령계통)
재산적 기준	<ul style="list-style-type: none"> 순자산 300만 엔 이상 	<ul style="list-style-type: none"> 순자산 300만 엔 이상

자료: 일본국토교통성

3) 중국의 제도

중국에서 포워더와 관련된 용어로서는 ‘중화인민공화국 국제해운조례’ 및 그 시행세칙상의 ‘무선박운송업 경영자’와 ‘중화인민공화국국제화물운수 대리업 관리규정’ 및 그 시행세칙상의 ‘국제화물운수대리기업’등이 있는데 일반적으로 국제화물운수대리기업이 포워더라고 할 수 있다. ‘국제화물운수대리기업’은 수출입화물의 수하인, 적송인의 대리인 또는 독립적인 경영인으로서 국제화물 운수대리업무에 종사할 수 있는데 이는 수출입화물의 수하인, 적송인 또는 대리인의 위탁을 받고 운수증빙서류를 발부하고 운수계약을 이행하며 운임 및 서비스 비용을 수취하는 행위를 말한다. 또한 국제화물운수대리기업은 업종특징을 나타낼수 있어야 하며, 명칭 중에 ‘화물운수대리’, ‘운수서비스’, ‘컨테이너운수’또는 ‘물류’등과 같은 문자가 산입되어야 한다.

제4절 화물운송주선업에 관한 선행연구

화물운송주선업자 세관등록제가 무역환경에 미치는 영향에 대한 연구를 시작하기 위해서는 기존 화물운송주선업자(국제물류주선업 또는 Freight Forwarding)의 발전방향에 관한 연구가 어떻게 진행되어 왔는지를 살펴 이를 통하여 새롭게 도입된 세관등록제에 대하여 어떤 과정, 어떤 목적으로 연구를 해야 하는지 알아보고자 한다.

화물운송주선업자의 발전방향에 관한 선행연구를 살펴보면 크게 업계 개별적인 입장에서의 연구와 업계 발전방향 즉 환경변화에 따른 정책제안에 대하여 연구가 진행되었다. 이에 대하여 정리하면 <표 2-7>과 같다.

<표 2-7> 화물운송주선업 발전방안 선행연구

분류	내용	연구자
고객(화주)관점의 연구	포워더 서비스품질이 고객만족과 충성도에 미치는 영향	오치훈
	포워더 3PL 진출요인	유지태
	포워더 선정 요인 연구	정진혁
경쟁력강화에 관한 연구	포워더 발전방안	유재영, 천철기, 강동국, 정윤성, 이현호, 이민규, 정수영, 이철호
	포워더 경쟁력강화	이현호, 이민규, 정수영, 이철호
	우리나라 국제물류주선업의 글로벌화에 관한 연구 : 인재육성을 중심으로	김정민, 김준희

* 선행연구를 분석하여 연구자가 정리

1. 고객(화주)관점의 연구

업계의 발전방향에 대하여 개별적인 입장을 살펴본다면 고객과 포워더 서비스품질과의 관계에 대하여 초점을 맞추고 있는데 이에 대한 최근 선행연구에 대해서 살펴보려고 한다.

우선 오치훈(2011)³⁷⁾은 포워더 서비스 품질의 고객만족, 고객충성도와의

관계, 포워더 서비스 고객만족과 고객충성도와의 관계에 대한 실증분석에서 포워더의 서비스 품질은 사무실 형태, 영업 등 외형적인 영향도 중요하지만 국제물류업무를 운영하는 소프트웨어적 서비스에 영향을 많이 받으며 신뢰를 바탕으로 순발력 있게 대응하는 서비스가 고객에게 큰 영향을 미치고 있으며, 대체적으로 포워더 서비스 품질을 높이는 것이 고객만족을 통해 고객충성도로 연결되며, 고객만족과 고객충성도의 관계는 상호간에 긍정적 영향을 미친다고 밝혔다.

유지태(2010)³⁸⁾는 국제물류주선업체의 3PL 진출요인을 추출하여 해당요인에 대한 화주기업과 국제물류주선업체의 인식 차이를 확인하였는데 국제물류주선업체와 물류서비스 이용자인 화주기업을 대상으로 현장운영능력, 네트워크 구축, 정보처리능력, 신뢰를 바탕으로 각 요인간 국제물류주선업체와 화주기업의 인식차이를 분석하였다. 두 집단간 변수에 대한 중요도를 분석한 결과 양 집단에 유의한 인식차이가 존재하였으며 현장운영능력요인에서는 적기공급관리능력과 비상 상황시 대처능력에서 양 당사자 간의 유의한 인식차이가 존재하였다. 네트워크 구축요인에서는 수송수단간 최적 선택모형을 토대로 한 활용능력에서 유의한 인식차이를, 정보처리능력요인에서는 정확한 비용과 실적관리를 위한 측정가능성 변수에서 두 집단 간의 유의한 인식차이를 나타냈으며, 신뢰요인에서는 물류 서비스이용자의 경영진에 대한 고도화된 물류서비스 제공능력 신뢰 구축과 물류 기업과 화주기업과의 의사소통 채널 구축 항목 등에서 유의한 인식차이가 있었다.

정진혁(2008)³⁹⁾은 국내 화주기업의 국제복합운송서비스 구매행동에 관한 분석에서 수출입화주의 국제복합운송서비스 선택기준에 대한 요인을 심층 분석하고 국제복합운송서비스 구매결정시 고려하는 요인들의 중요도에 관한 설문조사에서 편의제고요인이 국제물류주선업체를 선정하는데 있어 가장 중요한 요인으로 응답하였으며, 다음으로 파트너쉽요인, 기업역량요인, 업무집중요인, 운임·서비스요인 순으로 중요하게 영향을 미치는 것을 밝혀냈다.

이는 화주기업이 국제물류주선업체를 선정하는 가장 큰 이유는 수출입 업무를 수행하는데 있어 자사가 직접 물류를 수행하는 불편함을 제거하여 편의성을 극대화시키고자 한다는 것을 알 수 있었으며, 화주의 편의를 제고 시

37) 오치훈 “프레이트 포워더의 서비스 품질이 고객만족과 충성도에 미치는 영향에 관한 실증연구”, 해양대학교 해사산업대학원 석사학위논문, 2011.

38) 유지태, “국제물류주선업체의 3PL 진출요인에 관한 연구”, 중앙대학교 대학원 석사학위논문, 2010.

39) 정진혁, “국내화주기업의 국제물류주선업체 선정요인에 관한 연구”, 중앙대학교 대학원 석사학위논문, 2008.

켜 비용을 절감하고 보다 신속한 물류서비스를 제공하는 등 화주의 기대와 욕구를 충족시킬 수 있는 맞춤형서비스를 제공하는 것이 국제물류주선업체가 경쟁력을 확보할 수 있는 방안이라고 주장했다.

2. 경쟁력 강화에 관한 연구

환경변화에 따른 업계의 발전방향에 대하여는 대체적으로 포워더의 혁신사례 및 경영합리화 등을 통하여 포워딩산업의 성장전략을 제시하고 있다.

우선 유재영(2012)⁴⁰, 김종현(2011)⁴¹, 강동국(2008)⁴², 정윤성(2006)⁴³ 등은 화물운송주선업의 발전방안에 대하여 실증적인 연구를 하였다.

유재영은 국제물류주선업 발전을 위해서는 국제물류주선업 및 관세사업, 자동차운수사업법 등 필수 유관업에 대한 법률의 일원화, 국제물류주선업자에게 통관 업무를 수행 하도록 권한부여, 국제물류주선업자의 역할이 소량화물의 혼재수송(Consolidation)이므로 포워더 전용 CFS를 갖추도록 지원하며, 경영의 합리화 및 상호협력체제 강화, 전문인력양성제도의 개선, 마지막으로 국제운송망 및 정보시스템의 구축에 힘써야 한다고 주장하였다

김종현은 포워딩산업의 성장전략을 첫째, 물류산업의 효율성과 합리성을 담보할 수 있는 물류 루트의 개발. 둘째, 공기업의 프레이트 포워더 육성. 셋째, 선진 물류설비체계의 구축을 통한 제반 비용의 절감과 무역기술 장벽에 대한 효과적 대응. 넷째, 물류분야의 블루오션이라 할 수 있는 부가가치물류 활동에 대한 적극 지원. 다섯째, 통합화된 정보 시스템의 구축으로 업무 효율성 제고를 주장했다.

강동국은 화물운송주선업의 발전방안으로 다각화 전략에 따라 산업계에서는 종합물류기업을 육성하고 M&A를 활성화시키고, 틈새시장공략을 위해 특정지역 특수업종 중심의 서비스를 제공하고, 전략적 제휴의 강화를 제안하였

40) 유재영 “국제물류주선업의 장애요인과 발전방안”, 중앙대학교 대학원 석사학위논문, 2012.

41) 김종현 “프레이트 포워딩산업의 성장전략에 관한 연구”, 명지대학교 대학원 석사학위논문, 2011.

42) 강동국 “국제물류환경 변화에 따른 우리나라 복합운송주선업의 발전방안”, 한국해양대학교 해사산업대학원, 2008.

43) 정윤성 “수출입통관 원활화를 위한 프레이트 포워더의 발전방안에 관한 연구”, 인하대학교 대학원 석사학위논문, 2006.

고 행정당국은 제도적 정비를 통하여 복합운송주선업체가 업무를 편리하게 처리할 수 있도록 지원하고, 물류표준화 구축과 물류기반시설을 확충하여 국제물류의 효율성을 증진시키고 규모의 경제화 유도 및 전문인력 구축을 통하여 경쟁력을 높여야 한다고 주장 하였다.

정운성은 먼저 법령과 제도의 정비로 운송수단 또는 운송단계별로 관리되고 있는 포워더 사업 관련법령을 수출입물류 중심으로 통합한 종합법령을 제정과 프레이트 포워더의 경영 합리화 전략으로 전략적 제휴와 상호 협력 체제를 통한 규모 대형화로 단순 운송주선기능에서 탈피하여 실질적인 복합운송기능을 강화하고 수입원을 다변화하여야 한다고 주장했으며, 자체적인 정보화 시스템 구축보다는 정부 또는 KTNET 또는 KUNET과 같은 기관물류망에 연계하여 최소한의 비용으로 정보화시스템을 갖추는 것이 바람직하다고 주장했다.

이민규(2011)⁴⁴⁾, 이현호(2010)⁴⁵⁾, 정수영(2003)⁴⁶⁾ 등은 포워더의 경쟁력강화에 대하여 연구를 진행하였다.

이민규는 우리나라 국제물류주선업 발전 방안의 우선순위를 분석을 위하여 계층분석적 의사결정방법(Analytic Hierarchical Process, AHP⁴⁷⁾)을 적용하여 우리나라 국제물류주선업 종사자들을 대상으로 분석하였는 바, 동 업계의 성장과 발전을 위해 ‘국제물류주선업자’, ‘정부’, ‘화주’ 순으로 역할의 중요성을 평가하였고, 각 활동 주체별 세부 발전 방안의 우선순위를 다음과 같이 평가하였다. 먼저 ‘국제물류주선업자’의 경우, ‘전문 인력의 양성’, ‘특화구간 및 전문분야에 선택과 집중’의 중요도가 가장 높았고, ‘정부’의 경우, ‘물류관련 규제 완화 및 행정절차 간소화’, ‘화주’의 경우, ‘SCM 차원의 Total 물류 서비스 이관’ 및 ‘3자 물류업체 활용’이 가장 중요하다고 평가되었다.

이현호는 프레이트 포워더가 변화하는 물류환경 속에서 지속적으로 경쟁력을 강화하고 유지하기 위해서는 무엇보다도 물류비용 절감능력이 있어야 하고 물류비용을 절감하기 위해서는 공동물류의 도입, 프레이트 포워더 규모

44) 이민규, “국제물류주선업 발전 방안의 우선순위 분석에 관한 연구 : AHP 기법의 적용”, 성균관대 대학원, 2011.8.
45) 이현호, “물류환경변화에 따른 프레이트 포워더의 경쟁력강화에 관한 연구”, 중앙대 글로벌인적자원개발대학원, 석사학위논문, 2010.
46) 정수영 “국제물류환경 변화에 따른 프레이트 포워더의 발전방안에 관한 연구”, 성균관대학교 대학원 석사학위논문, 2003.
47) AHP(Analytic Hierarchical Process)의사결정의 전과정을 여러단계로 나눈 후 이를 단계별로 분석 해결함으로써 최적의 의사결정에 이르는 방법

의 확대, 다양한 복합운송루트의 개발, 철도운송 등을 고려해야 할 것으로 나타났으며, 두 번째로 중요한 것이 프레이트 포워더의 인적자원 보유능력으로 나타났다. 특히 영업사원에 대한 어학교육과 물류전문교육의 실시 등을 통한 평생교육체제를 구축하는 것이 중요하며, 세 번째로 중요한 것은 정보기술능력의 증대로 향후 중요한 척도가 될 것이 자명한 SCM⁴⁸⁾국제물류환경 변화에 따른 프레이트 포워더의 발전방안에 관한 연구 서비스 제공의 전제 조건이라는 관점에서 접근해야 할 것이다.

정수영은 우리나라의 포워더 업계의 현실에서 가장 우선적인 문제는 경영규모의 영세성이며, 이외에도 특정업무의 편중, 관련 서비스의 빈약, 네트워크 구축의 미약으로 문제점이 대변되고, 세계 우수 물류기업들은 글로벌 네트워크 구축과 화주에 대한 서비스의 강화를 위한 활동을 수행하고 있으며, 그 결과물이 바로 제3자 물류서비스와 종합물류 서비스의 제공, 물류업체간의 M&A와 전략적 제휴의 형태로 나타나고 있어 화주들의 물류서비스에 대한 욕구를 만족시키고 물류서비스 제공자간의 전략적 제휴가 필요하다고 주장하였다.

김정민(2009)⁴⁹⁾ 등은 우리나라 국내 포워더의 글로벌화에 대하여 연구를 진행했다.

김정민은 우리나라의 포워더가 새로운 시대에 적응하고 생존하기 위해서는 최우선적으로 과감한 M&A와 전략적 제휴로 그 규모를 대형화하여 서비스, 자본, 네트워크 등 규모의 확대가 필요하고, 기업을 이끌어가는 최고 경영자의 글로벌 물류기업에 대한 의지와 열정, 경영혁신과 구조개혁, 높은 윤리의식이 중요하고, 물류인재의 양성, 국제물류주선업에 대한 지원 육성책, 글로벌 네트워크 구축을 위한 국내의 M&A 및 인프라 구축자금에 대한 정책적 자금지원이 필요하다고 주장하였다.

세계경제의 국제화에 따라 자국을 국제물류의 중심지로 육성하려는 각 나라간의 무한경쟁이 계속되고 있다. 그 속에서 한국은 동북아 국제물류의 최적지로 그 역할이 부상하고 있지만 포워더에 관한 연구는 국제물류주선업의 현황과 문제점을 밝히고 외국과의 비교를 통한 발전방향을 모색하는데 그치

48) Supply Chain Management(공급망관리)

49) 김정민, “우리나라 국제물류주선업의 글로벌화에 관한 연구 : 인재육성을 중심으로”, 서경대 산업대학원 석사 학위 논문, 2009.

고 있고 업계 중심적인 대안제시에 치중하여 거시적 정책에 반영하도록 하고 있다.

또한 관세청에서 2011.7월 새로 도입한 화물운송주선업 등록제에 대한 연구는 아직 시행초기이고 해당 업계를 제외한 나머지 무역업계에서 조차 등록제에 대한 인식이 미미하여 그에 대한 연구가 아직까지 없었다.

이에 따라 화물운송주선업자 등록을 마친 화물운송업자를 대상으로 화물운송주선업 등록제가 무역환경에 어떤 영향을 미치고 어떠한 의미로 받아들여지고 있는지를 살펴보고 현행 등록제에 대하여 개선해야 할 부분이 있다면 그에 대하여 살펴서 이번 연구를 통하여 화물운송주선업자 등록제의 지속적인 발전을 위한 정책결정에 도움을 주고자 한다.



제3장. 물류주선업 등록제

관세청에 화물운송업자 등록을 하려면 우선 물류정책기본법에 따른 국제물류주선업 등록이 되어 있어야 한다.

물류정책기본법은 1991년 12월 14일 제정 공포된 화물유통촉진법이 그 근원으로서 1992년 7월부터 복합운송주선업을 등록하기 시작하였다. 초기에는 그 등록요건으로 '11천평방미터 이상의 컨테이너장치장을 소유하거나 국제공항이 위치한 또는 국제공항에 인접한 특별시, 직할시, 군지역에 165평방미터 이상의 화물집화창고를 소유할 것'을 규정하고 있었다.

국토해양부는 '96년 등록기준 완화 이후 국제물류주선업체가 급증('96년 361개→'09년 2,931개)하여 업체간 출혈경쟁, 소비자 피해, 서비스질 저하 등 부작용이 있어, 2008년 2월04일 물류정책기본법을 제정하였다.

주요 개정내용으로는 국제물류주선업 등록기준 충족여부를 3년마다 주기적으로 신고토록하여 등록기준 미달 부실업체는 영업정지 또는 등록취소 등을 통해 퇴출토록 하였고, 1년이상 장기 휴업 업체는 영업정지 또는 등록취소하고 폐업 업체는 등록취소하는 한편, 폐업 신고를 하지 않은 경우 부과하는 과태료(100만원)는 폐지하였다.

또한, 국제물류 네트워크·주선 실적 등이 우수한 업체를 인증·지원하기 위해 우수 국제물류주선업체 인증제를 도입하였다.

이를 통하여 등록기준 미달 부실업체의 퇴출을 유도하고 국제물류 서비스질을 제고하는 한편, 우수업체 인증을 통해 실력있는 업체의 공신력을 제고하고 소비자의 업체 선택시 유용한 정보를 제공하려 하였다.

그러면 우선 국제물류주선업의 등록과정을 살펴보면 다음과 같다.

제1절. 국제물류주선업 등록방법

물류정책 기본법에서는 ‘국제물류주선업의 등록을 하려는 자는 국제물류주선업등록신청서(별지 제5호서식전자문서로 된 신청서를 포함한다)를 특별시장·광역시장·도지사 또는 특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)에게 제출하여야 한다.’고 규정되어 있다.

신청방법으로는 아래와 같은 제출서류를 준비하여 해당관청을 직접 방문을 하거나 우편으로 등록을 신청하면 되며 처리기간은 총 10일이 소요된다.

1. 제출서류

등록을 위한 기본 제출서류로는

- 1) 물류정책기본법 제43조제3항 및 같은법 시행규칙 제6조제1항에 따른 등록기준에 적합함을 증명하는 서류
- 2) 신청인(법인의 임원)이 외국인인 경우 법제44조 각호에 해당하지 아니함을 증명하는 해당국가의 정부 그밖에 권한 있는 기관이 발행한 서류 또는 공증인이 공증한 신청인의 진술서로서 재외공관공증법에 따라 해당국가에 주재하는 대한민국공관의 영사관이 확인한 서류
- 3) 외국인투자촉진법에 의한 외국인투자를 증명할 수 있는 서류(외국인투자기업인 경우에 한함)
- 4) 자기 명의로 발행할 한글 또는 영문으로 작성된 선하증권 및 항공화물 운송장의 양식, 약관에 관한 서류 이다.

반면 법인등기부등본(법인의 경우에 한함)의 경우는 본인이 행정정보공동이용에 동의를 하는 경우에는 민원인이 제출하지 않아도 된다.

2. 국제물류주선업 등록

시·도지사는 국제물류주선업의 등록신청을 받은 경우에는 물류정책기본법 제44조에 따른 등록의 결격사유 유무와 해당 신청이 법 제43조제3항 및 제1항에 따른 등록기준에 적합한지의 여부를 심사하여야 하며, 그 신청내용이

적합하다고 인정할 때에는 별지 제6호서식의 국제물류주선업등록증을 교부하여야 한다.

<표 3-1>등록의 결격사유(물류정책기본법 제44조)

- 1) 금치산자 및 한정치산자
- 2) 이 법, 「화물자동차 운수사업법」, 「항공법」 또는 「해운법」을 위반하여 금고 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 종료(집행이 종료된 것으로 보는 경우를 포함한다)되거나 집행이 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 자
- 3) 이 법, 「화물자동차 운수사업법」, 「항공법」 또는 「해운법」을 위반하여 금고 이상의 형의 집행유예를 선고받고 그 유예기간 중에 있는 자
- 4) 이 법, 「화물자동차 운수사업법」, 「항공법」 또는 「해운법」을 위반하여 벌금형을 선고받고 2년이 지나지 아니한 자
- 5) 국제물류주선업의 등록 취소처분을 받은 후 2년이 지나지 아니한 자
- 6) 법인으로서 그 임원 중에 제1호부터 제5호까지의 어느 하나에 해당하는 자가 있는 경우

<표 3-2> 국제물류주선업의 등록기준
(물류정책기본법 제43조제3항, 시행규칙 제6조제1항관련)

자본금 또는 자산평가액	법인인 경우에는 자본금이 3억원 이상, 법인이 아닌 경우에는 자산평가액 6억원 이상일 것
보증보험 가액	1억원 이상의 보증보험에 가입할 것. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니한다. 1. 자본금 또는 자산평가액이 10억원 이상인 경우 2. 컨테이너장치장을 소유하고 있는 경우 3. 「은행법」 제2조제1항제2호에 따라 금융기관으로부터 1억원 이상의 지급보증을 받은 경우 4. 1억원 이상의 화물배상책임보험에 가입한 경우

3. 국제물류주선업 변경등록

국제물류주선업을 등록한 자(이하 "국제물류주선업자"라 한다)가 등록한 사항 중 국토해양부령으로 정하는 중요한 사항을 변경하려는 경우에는 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 변경등록을 하여야 한다.

변경등록 방법으로는 신청방법과 마찬가지로 해당관청을 직접 방문을 하거나 우편으로 등록을 신청하면 되며 처리기간은 총 10일이 소요된다.

제출서류로는 신청 시 제출한 서류가 보관되어 있기 때문에 기본적인 신청 서류를 제외하고 아래와 같이 변경사항을 증명할 수 있는 서류를 제출하면 된다.

1) 제출서류

변경사항이 발생하였을 경우 시·도지사에게 제출해야 할 서류로는

- 1) 변경사실을 증명하는 서류 1부
- 2) 국제물류주선업등록증 원본 이다.

2) 행정기관의 심사기준

이때 시·도지사가 심사해야 할 사항으로는 법인의 상호, 자본금 또는 자산평가액, 법인의 대표이사, 주사무소 소재지 등 등록사항 변경여부 적정 검토가 있다.⁵⁰⁾

50) 물류정책기본법 제43,44,47조, 물류정책기본법시행규칙 제5,6,7조.

제2절 관세청 화물운송주선업자 등록제

화물운송주선업은 지난 1993년 관세법 개정시 도입된 운송대행인 제도로써, 화주로부터 수출입 운송업무를 위임받아 관세사 운송업자의 선정, 수입 화물 창고 지정, 화주 권익 보호 등 수출입 모든 물류를 총괄한다. 51) 적용 법령으로는 관세법 제225조(보세화물운송 주선 등)에 따라 세관장에게 사전 신고를 하여야 한다.

1. 관세법 개정이유

포워더는 수출입화물의 운송·보관·집하·통관 등을 화주에게 주선하는 종합물류 서비스를 제공함으로써 보세운송계약체결, 적하목록 작성, 수입화물 장치장소 배정 등 운송업체, 창고 보관업체, 관세사 등을 선정하는 광범위한 물류지배력을 행사하고 있음에도 신고제로 운영되고 있을 경우에는 밀수, 적하목록 허위 작성 등 관세법규 위반시 영업정지 등 행정행위가 곤란하여 수출입화물의 위험 관리, 화물관리 등 통관관리에 애로사항⁵²⁾이 발생했다.

또한 물류정책 기본법 상 국토부장관에게 등록하도록 되어 있으나, 등록업무가 수출입물류와 전혀 관련 없는 지자체에 위임되어 사실상 관리가 곤란했다.

실례로 2010년 1월에 화물운송주선업자 실태점검에서 무자격 포워더가 3개사, 변경신고 미이행 업체가 584개사 등 위반업체가 587개사를 적발하였고, 세관에 신고된 2,973개 업체('10) 중 1년간 수출입화물 운송주선(적하목록 작성) 실적이 1건도 없는 업체가 792개(27%)에 달함에도 불구하고 적절한 관리가 되지 않았다. 53)

51) 화물운송주선업은 종합적인 물류서비스를 화주에게 주선하는 업무로, 일반적으로 수출입시 화주가 운송, 보관, 통관, 하역업체 등과 일일이 계약을 체결하는 것이 번거롭기 때문에 화물운송주선업자와 일괄서비스 계약을 체결한다.

52) 특히 LCL화물의 경우 적하목록을 작성하고, 화물장치장소를 배정하는 등 막강한 무기로 운송업체, 보관업체를 선정하는 과정에서 리베이트를 요구하는 사례 빈번.

53) 관세법 개정안 화물운송주선업자 등록제 의원 제출자료, 관세청, 2011.05.04

<표 3-3> 관세법규 위반사례

수출물류

물류단계	포워더 역할	관세법규 위반 사례
수출통관	관세사와 통관계약 체결	관세사와 밀수 공모
선적의뢰	선사와 운송계약 체결	
국내운송	국내운송인과 운송계약 체결(선적지 운송)	운송업자와 밀수 공모
집화(콘솔)	보세창고가 있는 포워더의 경우 자체적으로 콘솔작업 진행 보세창고가 없는 포워더는 콘솔업체와 계약 체결	창고업자와 밀수 공모
B/L발행	포워더는 화주에게 하우스B/L 발급	B/L 허위 작성
적하목록 작성·제출	개별화물 적하목록은 포워더가 작성, 이를 선박회사가 취합해서 세관에 제출	적하목록 허위 작성
선적	-	

* 콘솔 : 여러 LCL화물을 하나의 컨테이너에 적재하거나(수출시), 컨테이너를 개장하여 화주별로 분배하는 작업(수입시)

수입물류

물류단계	포워더 역할	관세법규 위반 사례
국제운송	운송스케줄 확인	해외포워더와 밀수공모
적하목록	개별화물 적하목록은 포워더가 작성, 이를 선박회사가 취합해서 세관에 제출	적하목록 허위 작성
입항보고	입항스케줄 확인	
하선신고	하선장소(터미널 또는 창고) 배정	
콘솔	하선장소에서 콘솔작업 진행	
보세운송	보세운송업자와 보세운송계약 체결	운송업자와 밀수 공모
보세구역 반입	창고업자 선정 및 계약 체결	창고업자와 밀수 공모
수입통관	관세사와 계약	B/L 위조 작성
반출신고	화주의 국내목적지까지 운송	

* 관세법 개정안 화물운송주선업자 등록제 의원 제출자료, 관세청, 2011.05.04

2 등록제의 시행

2011년 7월 관세법 개정시 FTA(자유무역협정) 시대 환적화물을 가장한 원산지 세탁과 화물 바꿔치기 밀수 등 공정무역거래 질서위반 행위에 대한 효과적인 대응 방법으로 핵심 당사자인 화물운송주선업자의 자발적인 공정 무역 질서확립이 무엇보다 필요하다는 점에서 화물운송주선업자 등록제를 도입하였다.

주요 내용으로는 화물운송주선업자의 등록요건을 명시하였고 등록사항에 변동이 있는 경우에는 세관장에게 신고를 하도록 하였으며 화물운송주선업자의 의무로 적재물품과 부합되도록 적하목록을 작성 제출토록 하고 수출입 금지 제한 물품 확인시에는 세관장에게 신고하도록 하는 등 의무사항을 두었다.

또한 등록사항 변동여부 등에 대한 세관장점검이 가능토록 하고 [관세법] 또는 [관세법]에 따른 명령 위반사항에 대하여 업무정지 등 행정제재 기준 및 청문절차 규정을 두어 세관장의 관리감독을 할 수 있도록 제도화 하였다.

<표 3-3> 화물운송주선업자의 등록 요건

- 「관세법」 제175조의 어느 하나에 해당하지 아니할 것
- 「물류정책기본법」에 따른 국제물류주선업의 등록을 하였을 것
- 관세 및 국세의 체납이 없을 것
- 화물운송주선업자 등록이 취소된 후 2년이 지났을 것
- 자본금 3억원 이상을 보유한 법인(법인이 아닌 경우에는 자산평가액이 6억원 이상)
- 「관세법」 및 「관세법」에 의한 세관장의 명령에 위반하여 관세법으로 조사받고 있거나 기소 중에 있지 아니할 것
- 혼재화물적하목록 제출 등을 위한 전산설비를 갖추고 있을 것

3 화물운송주선업자 등록방법

화물운송등록제는 2011년 11월 30일부터 시행되었고 기존 업체는 2012년 4월 25까지 등록요건을 충족하여 통관지 세관장⁵⁴⁾에게 제출서류를 신고하도록 하였다.

제출 서류에는 법 제222조에 따라 “화물운송주선업자 등록(갱신)신청서”에 다음 각 호의 서류를 첨부하여 통관지세관장에게 제출하여야 한다.

1. 「물류정책기본법」에 따른 국제물류주선업등록증 사본
2. 금융기관 또는 공인 감정기관 등의 자산평가액 증빙서류
3. 해당 화물운송주선업의 운영과 관계있는 임원의 인적사항(성명, 주민등록번호, 주소, 등록기준지)
4. 전산설비 보유내역 증빙서류

신청이 접수된 경우 담당공무원은 해당 신청인의 법인 등기부등본과 국세 납세증명내역을 별도로 확인하여야 한다. 그리고 화물운송주선업자의 등록기간은 3년으로 하며, 갱신할 수 있다.⁵⁵⁾

세관장은 화물운송주선업자 등록 신청서를 접수한 때에는 요건 충족여부 및 화물운송주선업자부호의 중복여부 등을 확인한 후 접수일로부터 10일 이내에 처리한다.

54) 최근 1년간 혼재화물적하목록 제출건수가 가장 많은 세관.

55) 화물운송주선업자의 등록 및 관리에 관한 고시 제4조 등록신청.

제3절 화물운송주선업자 등록제의 효과

화물운송 주선업자는 물류지배력⁵⁶⁾이 강하여 수출입물류에서 큰 영향력이 있으면서도 그동안 세관에서는 신고제로 운영되고 있어 밀수, 원산지 조작, 적하목록 허위작성 등 관세법규 위반에도 처벌이 어려웠다. 그 이유로는 포워더를 관리할 수 있는 법규가 마련되어있지 않아 행정제재를 취할 수 있는 권한이 없었기 때문이다.

2011년 7월 등록제의 시행으로 그동안 신고제에서 문제점으로 거론되었던 문제점들이 해결될 것으로 예상되는 바, 등록제의 효과를 살펴보면 다음과 같다.

1. 관리 감독 어려움 해결

물류정책 기본법상 국토부장관에게 등록하도록 되어 있으나, 등록업무가 수출입물류와 전혀 관계없는 시·도지사인 지자체에 위임되어 사실상 관리가 곤란하였다.

관세청에서는 2010년 1월 화물운송주선업자 실태점검 결과 무자격 포워더(3개사), 변경신고 미이행 업체(504개사) 등 위반업체 587개사를 적발하였고, 세관에 신고된 2,973개 업체(10) 중 1년간 수출입화물 운송주선(적하목록작성) 실적이 1건도 없는 업체가 792개(27%)에 달하고 있었음에도 불구하고 이를 관리할 만한 규정이 없었다.

따라서 화물운송주선업자 등록제 시행으로 전국 2,415개사(2012년 5월 기준)가 등록되어 자동적으로 업체관리가 이뤄지게 되었고 고시개정으로 화물운송주선업자의 의무등 철저한 관리감독을 수행하게 되었다.

2. 다른 업종과 형평성 유지

운송업자 선정과 적하목록 작성 등 수출입물류와 관련하여 중요한 업무를 수행하는데도 신고제를 적용받아 관련법상 면허, 허가, 등록 및 관세법상 등록을 규정하고 관세법 위반시 행정제재가 가능한 보세운송업이나 보세창고업 등 다른 업종과 형평성 문제가 있다고 보았다.

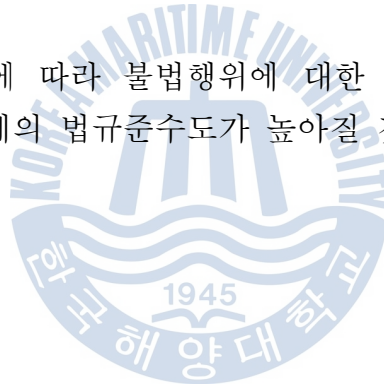
56) 화물배정권을 무기로 보세창고, 통관업체에 리베이트, 덤핑 등을 요청.

하지만 이번 법 개정으로 화물운송주선업자도 이미 세관장 등록제로 운영하는 보세운송업자, 해운항공대리점 등 수출입 물류에 참여하는 전체 20개 업종 사업자와 동일하게 관리할 수 있어 밀수 등의 불법행위를 방지할 수 있을 것으로 기대한다.

3. 관세법규 위반 시 행정제재

화물운송주선업자는 우리나라 무역규모가 급진적으로 증가하면서 적하목록 작성, 수입화물 장치장소 배정 등 광범위한 물류지배력을 행사하게 되었고 수출입화물의 위험관리, 화물관리 등 통관관리에 애로사항이 많았다. 특히 법규 위반 시 법규에 따라 형사처벌 등을 받게 되지만 최초 적발 시점과 처벌이 부과되는 시점의 간격이 길어 주선업자가 그 기간에 영업을 계속하더라도 아무런 행정제재를 취할 수 없어 관리하는데 애로사항이 있었다.

관세청은 등록제 시행에 따라 불법행위에 대한 영업정지 등 실효성 있는 행정처분이 가능하여 업체의 법규준수도가 높아질 것으로 보고 있다.



제4장 화물운송주선업자 등록제도에 관한 인식조사

제1절 설문조사 개요

1. 설문조사 개요

본 연구에서 규명하고자 하는 것은 화물운송 주선업 세관 등록제가 무역 환경에 긍정적으로 작용하는 가하는 점과 만약 고쳐야 할 점이 있다면 어떤 것인가 하는 점이다.

설문조사는 이번 개정된 관세법에 따라 2012년 4월 25일까지 화물운송 주선업 등록을 마친 업체를 대상으로 진행되었으며, 설문은 2012년 5월 10일~18일까지 진행하였다. 설문작성의 오류를 막고 수거율을 높이기 위하여 1차로 화물운송주선업 협회를 통하여 설문지를 보내어 소속 회원사로부터 회신하는 방법과 2차로 직접 랜덤으로 전화를 걸어 회수하는 방법을 동시에 사용하였다. 총 91부의 설문지가 회수되었으나 불성실한 응답설문지 1부는 제외하여 90부의 유효 설문지를 가지고 실증 분석하였다.

2. 설문지의 구성

본 조사에서 사용된 설문문항의 구성은 <표 4-1>과 같이 크게 4가지로 세관등록제의 타당성, 문제점, 기대효과, 발전방향으로 되어 있다. 각 항목에 5문항씩의 설문을 두어 20개의 문항을 만들어 배포하였다. 그리고 일반적인 사항(즉 업체의 자본금과 종업원 수 등 규모에 관한 사항을 가지고 그 응답 비율을 파악) 5문항을 만들어 25문항과 세관등록제의 물류업계의 인식, 세관에 대해 바라는 사항, 정부나 법제도의 개선방향 등에 대해서도 조사했다. 각 설문에 대해서는 7점 리커트 척도법을 사용하였다.

빈도분석을 통한 실태를 파악하고, 인증기업의 업종간 차이를 파악하기 위하여 교차분석에 의한 Chi-square 검증을 이용하여 분석하였고 본 연구를 위한 통계적 방법은 통계분석용 패키지인 SPSS/PC+(V 18.0)을 이용하였다.

<표 4-1> 설문문항 구성 및 조사방법

구 분		문항수	조사 방법
등록제의 타당성	세관등록제의 인지도와 적정성	5	7점 척도법
등록제의 문제점	등록제시행전후의 변화	5	7점 척도법
등록제의 기대효과	국내외 무역환경에 미치는 영향	5	7점 척도법
등록제의 발전방향	교육등 등록제가 나아가야 할 방향	5	7점 척도법
일반적 사항	규모, 종업원 수, 해외유통망 등	5	단답형기록

3. 조사대상 특성분석

실증분석을 위해 설문조사를 실시한 업체들의 자본금 규모별 분포현황을 살펴보면 <표 4-2>와 같이 나타낼 수 있다.

<표 4-2> 설문응답 업체 자본금별 분포현황

자본금규모	업체수	비중(%)	비고
3억이하	45	50.0	
3~10억이하	29	32.2	
10억 초과	16	17.8	
계	90	100.0	

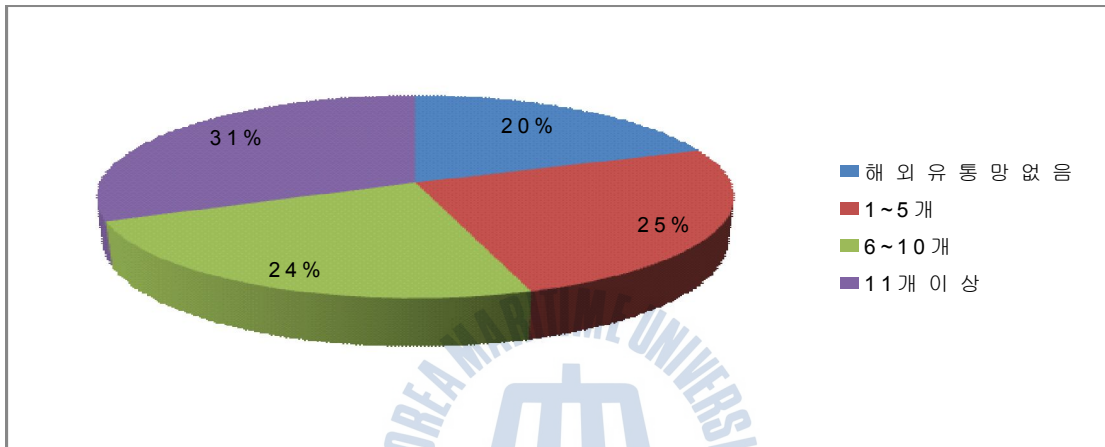
조사대상의 50%가 자본금규모가 3억원 이하에 해당하고 3억 이상 10억 이하의 자본금규모를 지닌 업체가 32.2%가 되어 자본금 10억 원 이하의 업체가 전체의 82%가 되었다. 이처럼 자본금규모가 작은 이유는 현행 화물운송주선업 등록의 기준이면서 국제물류주선업 등록의 기준이 되는 등록기준 최소 자본금이 3억원이라는 점과 관계가 깊다.

응답 업체의 종업원 수를 기준으로 분포현황을 살펴보면<표4-3>과 같이 10인 미만이 43%, 10~30인 미만이 25.6%, 30인 이상이 31.1%를 차지하여 비교적 고른 분포를 보였고, 응답업체의 해외 유통망 개수는 <표4-4>와 같이 해외유통망이 없는 경우 유효 퍼센트가 19.5%, 1~5개 이하가 25.3%, 6~10개 이하가 24.1%, 11개이상인 31%를 차지하여 비교적 고른 분포를 보였다.

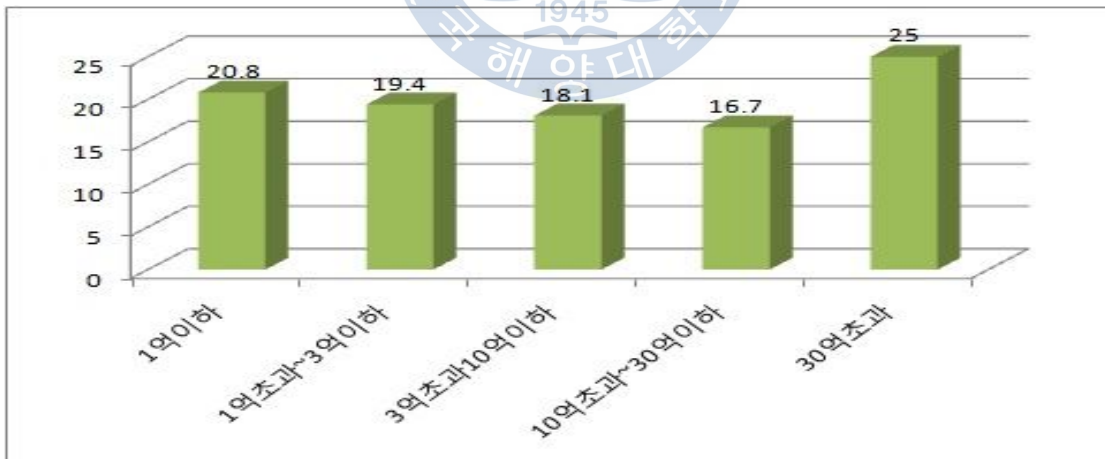
<표 4-3> 설문응답 업체 종업원 수에 따른 분포현황

종업원수	업체수	비중(%)	비고
10인 미만	39	43.3	
10~29인 이하	23	25.6	
30인 이상	28	31.1	
합계	90	100.0	

<그림 4-1> 설문응답 업체 해외 유통망 개수별 현황



<그림 4-2> 설문 응답업체 영업이익(%)에 따른 현황



업체의 영업이익의 경우 대부분 영업비밀이어서 다른 설문에 비하여 응답률이 저조하여 90개 업체중 18개 업체가 답을 회피 하였다. 하지만 시스템 결측 값을 고려한 유효퍼센트를 구하면 <표4-5>와 같이 1억 이하 유효 퍼센트가 20.8%, 1억 초과~3억 이하 19.4%, 3억 초과~10억 이하 18.1%, 10억초과~30억이하 16.7%, 30억 초과는 25%를 차지하였고,

영업기간은 <표4-6>과 같이 3년 이하가 16.7%, 3년 초과~10년 이하 33.3%, 10년 초과~20년 이하 34.4%, 20년 초과 15.6%를 차지하여 비교적 고른 분포를 보였다.

<표 4-4> 설문 응답업체 영업기간별 현황

영업기간	업체수	비중(%)	비고
3년 이하	15	16.7	
3년 초과~10년 이하	30	33.3	
10년 초과~20년 이하	31	34.4	
20년 초과	14	15.6	
합계	90	100.0	



제2절 화물운송주선업자 등록제에 대한 인식분석

무역환경에 미치는 영향분석은 타당성, 문제점, 기대효과, 발전방향등을 중심으로 조사를 하였다.

1. 화물운송주선업자 등록제의 타당성

<표 4-5> 화물운송주선업자 세관등록제에 대한 인식정도

구 분	응답 내용							
	전혀 그렇지 않다	상당히 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다	합계
빈도	3	3	6	26	18	14	20	90
비율(%)	3.3	3.3	6.7	28.9	20	15.6	22.2	100

화물운송주선업자 세관등록제에 대하여 잘 알고 있는지에 대한 설문에서는 [매우 그렇다]라고 응답한 업체는 20개사로 전체 22.2%를 차지하고 있으며 [상당히 그렇다]는 14개사로 15.6%, [약간 그렇다]라고 응답한 업체는 18개사로 20%를 차지하였으며 [보통이다]라고 응답한 회사는 26개사 28.9%를 차지하여 가장 높은 비율을 차지하였다.

그리고 [조금 그렇지 않다]와 그 이하로 응답한 비율은 전체에서 13.3%를 차지하였으며, 화물운송 주선업자 세관 등록제에 대한 인지도에서 [보통이다]이상 응답한 비율은 전체에서 86.7%를 차지하여 화물운송주선업자 세관 등록제에 대해서는 대부분 잘 알고 있다고 판단 할 수 있다.

<표 4-6> 세관에서 등록제를 시행하려는 취지의 이해정도

구 분	응답 내용							
	전혀 그렇지 않다	상당히 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다	합계
빈도	12	10	8	25	14	10	11	90
비율(%)	13.3	11.1	8.9	27.8	15.6	11.1	12.2	100

세관에서 물류정책기본법에 의해 시·도지사에게 위임된 국제물류주선업 등록제가 있음에도 세관에서 굳이 등록제를 시행하는지 이해도를 측정했는데 그 취지를 [매우 잘 이해한다]고 생각한 업체가 11개사 12.2%, [상당히 그렇다]고 응답한 업체가 10개사 11.1%, [약간 그렇다]고 응답한 업체가 14개사 15.6%, [보통이다]가 25개사로 27.8%를 차지하여 가장 많았다.

그리고 [조금 그렇지 않다]와 그 이하로 응답한 비율은 전체에서 33.3%를 차지하였으며, 다른 법률에 의한 등록제가 있음에도 세관에서 등록제를 굳이 시행하려고 하는 이유에 대해 잘 이해하고 있다는 응답([약간 그렇다]~[매우 그렇다]) 비율 38.9%에 비하여 큰 차이가 없어 세관등록제 취지에 대한 이해도가 높다고 판단할 수 없다. 따라서 신규 화물운송주선업을 시작하려는 업체에 대해서는 등록제에 대한 충분한 설명이 필요할 것으로 판단된다.

<표 4-7> 화물운송주선업자 세관 등록제 시행에 대한 당위성 여부

구 분	응답 내용							
	전혀 그렇지 않다	상당히 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다	합계
빈도	4	2	7	33	24	9	11	90
비율(%)	4.4	2.2	7.8	36.7	26.7	10	12.2	100

세관에서 등록제를 시행하는 것이 바람직하다고 여기는지에 대한 설문에서 [매우 그렇다]라고 응답한 업체는 11개사로 전체 12.2%를 차지하고 있으며 [상당히 그렇다]는 9개사로 10%, [약간 그렇다]라고 응답한 업체는 24개사로 26.7%를 차지하였으며 [보통이다]라고 응답한 회사는 33개사 36.7%를 차지하여 가장 높은 비율을 차지하였다.

그리고 [조금 그렇지 않다]와 그 이하로 응답한 비율은 전체에서 14.4%를 차지하였으며, 세관에서 등록제를 시행하는 것이 바람직하다고 여기는 응답([약간 그렇다]~[매우 그렇다]) 비율은 전체에서 48.9%를 차지하여 약 절반의 업체가 세관에서 등록제를 시행하는 것이 바람직하다고 인식하고 있음을 알 수 있었다.

<표 4-8> 화물운송주선업 세관등록 등록요건 및 등록절차가 적절한 지 여부

구 분	응답 내용							
	전혀 그렇지 않다	상당히 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다	합계
빈도	2	3	8	31	19	20	7	90
비율(%)	2.2	3.3	8.9	34.4	21.1	22.2	7.8	100

화물운송주선업 세관등록을 위한 등록(자격)요건 및 등록절차 등의 적절성 정도에 대한 업체 의견에서는 [매우 그렇다]라고 응답한 업체는 7개사로 전체 7.8%를 차지하고 있으며 [상당히 그렇다]는 20개사로 22.2%, [약간 그렇다]라고 응답한 업체는 19개사로 21.1%를 차지하였으며 [보통이다]라고 응답한 회사는 31개사 34.4%를 차지하여 가장 높은 비율을 차지하였다.

그리고 [조금 그렇지 않다]와 그 이하라고 응답한 비율은 전체에서 14.4%를 차지했으며, 화물운송 주선업 세관 등록요건 및 등록절차 적절성 정도가 적절했다는 응답([약간 그렇다]~[매우 그렇다])한 비율이 전체에서 51.1%로 부정적으로 응답한 비율에 비하여 약 4배가 높아 업체들은 등록요건 등이 적절하다고 인식하고 있음을 알 수 있다.

<표 4-9> 화물운송주선업자의 의무에 대한 인지정도

구 분	응답 내용							
	전혀 그렇지 않다	상당히 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다	합계
빈도	3	6	11	27	9	19	15	90
비율(%)	3.3	6.7	12.2	30	10	21.1	16.7	100

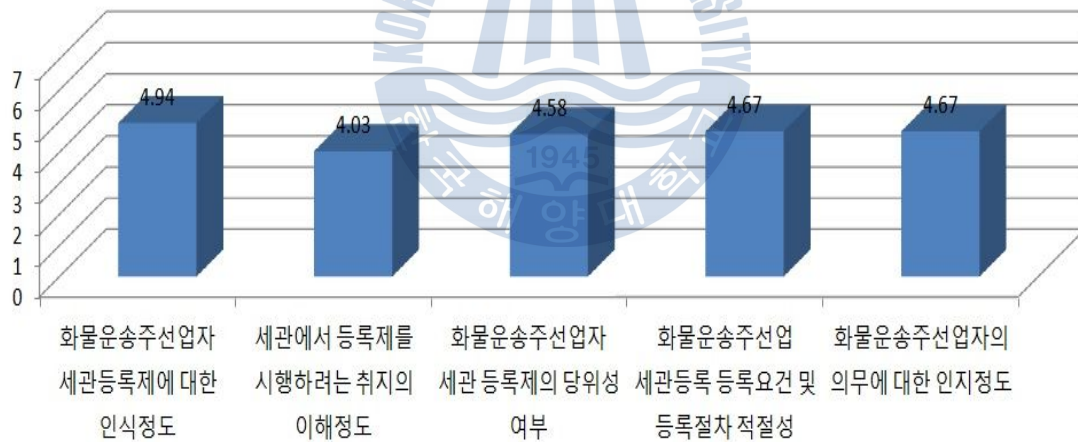
화물운송주선업자 고시에 규정된 ‘수출입 금지·제한 물품 확인 시 세관장 신고’ 등 화물운송주선업자의 의무에 대한 인지도 측정 설문에 대하여 [매우 그렇다]라고 응답한 업체는 15개사로 전체 16.7%를 차지하고 있으며 [상당히 그렇다]는 19개사로 21.1%, [약간 그렇다]라고 응답한 업체는 9개사로 10%를 차지하였으며 [보통이다]라고 응답한 회사는 27개사 30%를 차지하였다.

화물운송주선업자의 의무에 대하여 잘 인식하고 있다는 응답([약간 그렇다]~[매우 그렇다]) 비율이 전체에서 47.8%로 부정적으로 응답한 비율에 비하여 약 2배가 높아 업체들은 비교적 화물운송주선업자의 의무에 대하여 잘 인지하고 있음을 알 수 있다.

화물운송주선업자 등록제의 타당성을 알아보기 위하여 등록제의 인식정도, 세관 등록제 취지의 이해정도 등에 대하여 총 5개의 문항에 대한 설문을 실시하였는바, 그에 대한 응답결과는 <표 4-10>과 같다.

<표 4-10> 화물운송주선업자 등록제의 타당성

설 문 내 용	평 균	표준편차
화물운송주선업자 세관등록제에 대한 인식정도	4.94	1.57
세관에서 등록제를 시행하려는 취지의 이해정도	4.03	1.86
화물운송주선업자 세관 등록제의 당위성 여부	4.58	1.42
화물운송주선업 세관등록 등록요건 및 등록절차 적절성	4.67	1.34
화물운송주선업자의 의무에 대한 인지정도	4.67	1.65



업체들의 세관등록제에 대한 인식정도, 세관 등록제의 당위성, 등록요건 및 등록절차의 적절성, 화물운송주선업자의 의무에 대한 인지정도에 대한 평균 점수는 리커트 7점 척도에서 모두 4.5점을 넘어서 세관등록제에 대해서 어느 정도인지를 하고 있다고 볼 수 있었으나, 세관에서 등록제를 시행하려고 하는 취지의 이해정도는 평균점인 4.03점을 얻어 물류정책기본법상의 국제물류주선인으로 시·도지사에게 등록을 하고 있는 데에 따른 2중 등록으로 인식되고 있다. 따라서 재등록 또는 신규등록 시 세관 등록제에 대한 적극적인 홍보가 요구된다.

2. 화물운송주선업 세관 등록제의 문제점

<표 4-11> 화물운송주선업 관련 정보부족으로 애로사항을 겪는 정도

구 분	응답내용							
	전혀 그렇지 않다	상당히 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다	합계
빈도	6	13	10	43	13	4	1	90
비율(%)	6.7	14.4	11.1	47.8	14.4	4.4	1.1	100

화물운송주선업 관련 관세법령정보 부족으로 애로사항을 겪는 경우가 많는지 여부를 설문조사한 결과 [전혀 그렇지 않다]라고 응답한 업체는 6개사로 전체 6.7%를 차지하고 있으며 [상당히 그렇지 않다]는 13개사로 14.4%, [조금 그렇지 않다]라고 응답한 업체는 10개사로 11.1%를 차지하였으며 [보통이다]라고 응답한 업체는 43개사 47.8%를 차지하여 가장 높은 비율을 차지하였다.

그리고 [약간 그렇다]이상이라고 응답한 비율은 전체에서 20%를 차지하였으며, 화물운송주선업 관련 관세법령정보 부족으로 애로사항을 겪는 경우가 없을 것으로 생각하는 응답([조금 그렇지 않다]~[전혀 그렇지 않다]) 비율이 32.2%로 애로사항이 있다고 판단한 비율에 비하여 약간 높게 나타나 대체로 정보부족으로 불편함을 겪는 업체가 많지 않다고 나타났으나 더 많은 업체가 관세법령 관련 정보를 쉽게 얻을 수 없어 겪는 불편함이 생기지 않도록 업체 홍보에 더 많은 관심을 기울여야 함을 알 수 있다.

<표 4-12> 화물운송주선업자에 대한 관리·감독제도의 보완 필요성

구 분	응답내용							
	전혀 그렇지 않다	상당히 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다	합계
빈도	1	3	11	51	16	6	2	90
비율(%)	1.1	3.3	12.2	56.7	17.8	6.7	2.2	100

현행 화물운송주선업자에 대한 관리 감독제도의 보완 필요성에 대한 설문에서는 [매우 그렇다]라고 응답한 업체는 2개사로 전체 2.2%를 차지하고 있으며 [상당히 그렇다]는 6개사로 6.7%, [약간 그렇다]라고 응답한 업체는 16개사로 17.8%를 차지하였으며 [보통이다]라고 응답한 회사는 51개사 56.7%를 차지하여 가장 높은 비율을 차지하였다.

그리고 [조금 그렇지 않다]와 그 이하라고 부정적으로 응답한 비율은 전체에서 16.6%를 차지하였으며, 현행 화물운송주선업자에 대한 관리 감독제도에 대한 보완이 필요하다고 응답([약간그렇다]~[매우그렇다])한 비율이 26.7%를 차지하여 현행 화물운송주선업자에 대한 관리 감독제도가 대체로 보완할 필요가 있다고 인식하고 있는 것을 알 수 있다.

<표 4-13>세관등록제 시행으로 인한 회사 업무절차의 복잡성 증대정도

구 분	응답 내용							합계
	전혀 그렇지 않다	상당히 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다	
빈도	15	11	15	35	7	5	2	90
비율(%)	16.7	12.2	16.7	38.9	7.8	5.6	2.2	100

세관 등록제 시행으로 인하여 회사 업무절차가 복잡해졌는지 여부에 대한 설문에는 [전혀 그렇지 않다]라고 응답한 업체는 15개사로 전체 16.7%를 차지하고 있으며 [상당히 그렇지 않다]는 11개사로 12.2%, [조금 그렇지 않다]라고 응답한 업체는 15개사로 16.7%를 차지하였으며 [보통이다]라고 응답한 업체는 35개사 38.9%를 차지하여 가장 높은 비율을 차지하였다.

그리고 [약간 그렇다]이상이라고 응답한 비율은 전체에서 15.6%를 차지하였으며, 세관 등록제 시행으로 인하여 회사 업무절차가 복잡해지지 않았다는 응답([조금 그렇지 않다]~[전혀 그렇지 않다]) 비율이 45.6%를 차지하여 절반 가까운 업체가 세관 등록제 시행이 회사 업무절차와는 상관이 없다는 반응이었다.

<표 4-14> 세관등록제 시행으로 인한 회사업무 처리비용 변화 정도

구 분	응 답 내 용							
	전혀 그렇지 않다	상당히 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통 이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다	합계
빈도	27	21	10	27	3	0	2	90
비율(%)	30	23.3	11.1	30	3.3	0	2.2	100

세관 등록제 시행으로 인하여 회사 업무처리비용에 변화가 있는지 여부에 대한 설문에는 [전혀 그렇지 않다]라고 응답한 업체는 27개사로 전체 30%를 차지하고 있으며 [상당히 그렇지 않다]는 21개사로 23.3%, [조금 그렇지 않다]라고 응답한 업체는 10개사로 11.1%를 차지하였으며 [보통이다]라고 응답한 업체는 27개사 30%를 차지하여 [전혀 그렇지 않다]와 함께 가장 높은 비율을 차지하였다.

그리고 [약간 그렇다]이상이라고 응답한 비율은 전체에서 5.5%를 차지하였으며, 세관 등록제 시행으로 인하여 회사 업무처리 비용에 변화가 없었다고 응답([조금 그렇지 않다]~[전혀 그렇지 않다])한 비율이 64.4%를 차지하여 세관 등록제 시행이 회사 업무처리비용과는 상관이 없다는 반응이었다.

<표 4-15> 등록제시행이후 범규준수도 향상을 위하여 노력을 기울이는 정도

구 분	응 답 내 용							
	전혀 그렇지 않다	상당히 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통 이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다	합계
빈도	4	4	5	30	16	16	15	90
비율(%)	4.4	4.4	5.6	33.3	17.8	17.8	16.7	100

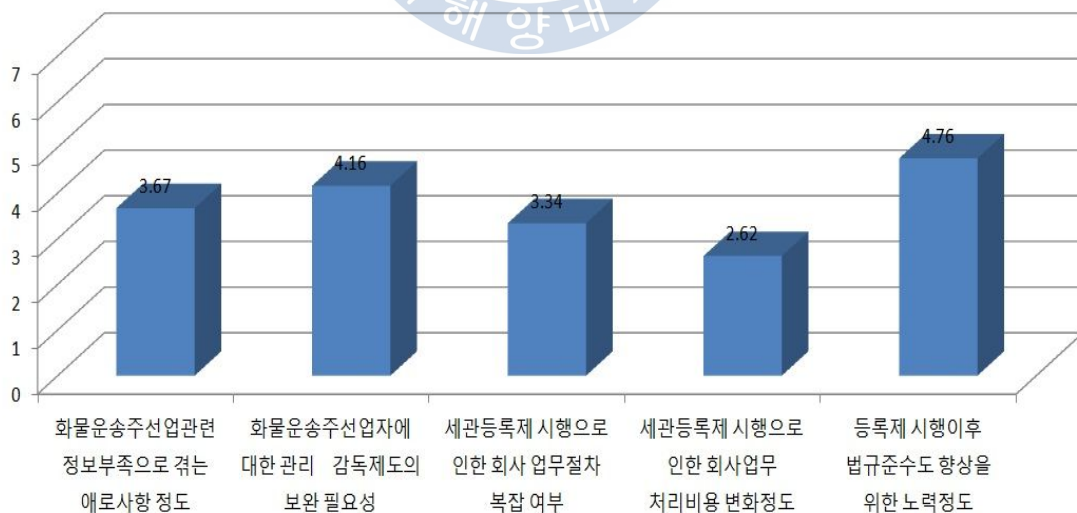
등록제 시행이후 세관 범규준수도 향상을 위하여 별도의 노력을 기울이는 정도에 대한 설문에는 [매우 그렇다]라고 응답한 업체는 15개사로 전체 16.7%를 차지하고 있으며 [상당히 그렇다]는 16개사로 17.8%, [약간 그렇다]라고 응답한 업체는 16개사로 17.8%를 차지하였으며 [보통이다]라고 응답한 회사는 30개사 33.3%를 차지하여 가장 높은 비율을 차지하였다.

그리고 [조금 그렇지 않다]와 그 이하라고 응답한 비율은 전체에서 14.4%를 차지하였고, 노력을 기울이고 있다는 의견에 응답([약간그렇다]~[매우그렇다])한 비율이 52.2%로 부정적으로 응답한 비율에 비하여 세배가 높아 업체들은 등록제 시행이후 세관 법규준수도 향상을 위하여 별도의 노력을 기울이고 있음을 알 수 있다.

화물운송주선업자 등록제의 문제점을 알아보기 위하여 정보부족으로 겪는 애로사항, 관리·감독제도의 보완 필요성 여부 등에 대한 인지여부에 대하여 총 5개의 문항에 대한 설문을 실시하였는바, 그에 대한 응답결과는 <표 4-16>과 같다.

<표 4-16> 화물운송주선업 세관 등록제의 문제점

설 문 내 용	평 균	표준편차
화물운송주선업관련 정보부족으로 겪는 애로사항 정도	3.67	1.27
화물운송주선업자에 대한 관리·감독제도의 보완 필요성	4.16	0.99
세관등록제 시행으로 인한 회사 업무절차 복잡 여부	3.34	1.50
세관등록제 시행으로 인한 회사업무 처리비용 변화정도	2.62	1.45
등록제 시행이후 법규준수도 향상을 위한 노력정도	4.76	1.57



업체들의 세관등록제에 대한 정보부족으로 인한 애로사항은 리커트 7점척도에서 3.67점, 세관 등록제시행으로 인한 업무절차 및 처리비용의 변화정도에 대한 인지정도는 각각 3.34점과 2.62점으로 낮게 측정되어 업무처리와

관련하여 큰 영향을 주지 않았음을 알 수 있다.

하지만, 화물운송주선업자에 대한 관리·감독제도의 보완필요성은 4.16점으로 대체로 보완할 필요가 있음을 알 수 있고, 등록제 시행이후 법규준수도 향상을 위한 노력정도에서는 4.76점으로 대부분 업체에서는 등록제 이후 신고제에서 보다 법규준수도 향상을 위하여 노력한다고 응답하고 있어 향후 건전한 무역환경에 등록제가 일조할 것으로 판단된다.

3. 세관등록제의 기대효과

<표 4-17> 세관등록제가 국내외 무역환경에 긍정적으로 미치는 영향 여부

구 분	응답 내용							합계
	전혀 그렇지 않다	상당히 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다	
빈도	6	1	8	32	21	16	6	90
비율(%)	6.7	1.1	8.9	35.6	23.3	17.8	6.7	100

세관 등록제가 국내외 무역환경에 긍정적으로 작용할 것으로 예상하는지에 대한 설문에는 [매우 그렇다]라고 응답한 업체는 6개사로 전체 6.7%를 차지하고 있으며 [상당히 그렇다]는 16개사로 17.8%, [약간 그렇다]라고 응답한 업체는 21개사로 23.3%를 차지하였으며 [보통이다]라고 응답한 회사는 32개사 35.6%를 차지하여 가장 높은 비율을 차지하였다.

그리고 [조금 그렇지 않다]와 그 이하라고 응답한 비율은 전체에서 16.7%를 차지했으며, 국내외 무역환경에 긍정적으로 작용할 것이라고 응답([약간 그렇다]~[매우그렇다])한 비율이 47.8%로 부정적으로 응답한 비율에 비하여 세배가 높아 업체들은 등록제 시행이후 국내외 무역환경에 긍정적으로 작용할 것으로 예상하고 있음을 알 수 있다.

<표 4-18> 세관등록제가 회사 신뢰감을 줄 것으로 예상하는 정도

구 분	응답 내용							
	전혀 그렇지 않다	상당히 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다	합계
빈도	7	3	14	33	12	15	6	90
비율(%)	7.8	3.3	15.6	36.7	13.3	16.7	6.7	100

화물운송주선업 세관등록제가 신고제에 비하여 회사의 명성이나 실적에 신뢰감을 줄 것으로 예상하는지에 대한 설문에서 [매우 그렇다]라고 응답한 업체는 6개사로 전체 6.7%를 차지하고 있으며 [상당히 그렇다]는 15개사로 16.7%, [약간 그렇다]라고 응답한 업체는 12개사로 13.3%를 차지하였으며 [보통이다]라고 응답한 업체는 33개사 36.7%를 차지하여 가장 높은 비율을 차지하였다.

그리고 [조금 그렇지 않다]와 그 이하라고 응답한 비율은 전체에서 26.7%를 차지했으며, 화물운송주선업 세관등록제가 신고제에 비하여 회사의 명성이나 실적에 신뢰감을 줄 것으로 예상할 것이라고 응답([약간 그렇다]~[매우 그렇다])한 비율이 36.7%로 부정적으로 응답한 비율에 비하여 약간 높아 업체들은 등록제 시행 이후 대체로 회사 이미지에 신뢰감을 줄 것으로 예상하고 있음을 알 수 있다.

<표 4-19> 등록요건 강화가 법규준수도 향상에 영향을 미치는 정도

구 분	응답 내용							
	전혀 그렇지 않다	상당히 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다	합계
빈도	3	1	6	30	26	14	10	90
비율(%)	3.3	1.1	6.7	33.3	28.9	15.6	11.1	100

등록요건이 강화됨에 따라 수출입화물관련 법규준수도가 향상될 것으로 예상하는 가에 대한 설문에는 [매우 그렇다]라고 응답한 업체는 10개사로 전체 11.1%를 차지하고 있으며 [상당히 그렇다]는 14개사로 15.6%, [약간 그렇다]

라고 응답한 업체는 26개사로 28.9%를 차지하였으며 [보통이다]라고 응답한 회사는 30개사 33.3%를 차지하여 가장 높은 비율을 차지하였다.

그리고 [조금 그렇지 않다]와 그 이하라고 응답한 비율은 전체에서 11.1%를 차지했으며, 국내외 무역환경에 긍정적으로 작용할 것이라고 응답([약간 그렇다]~[매우그렇다])한 비율이 55.6%로 부정적으로 응답한 비율에 비하여 다섯 배가 높아 업체들은 등록요건이 강화됨에 따라 수출입화물관련 법규준수도가 향상될 것으로 예상하고 있음을 알 수 있다.

<표 4-20> 등록요건 강화가 덤핑계약등 과다경쟁문제 개선영향 정도

구 분	응답 내용							
	전혀 그렇지 않다	상당히 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다	합계
빈도	12	11	10	33	16	7	1	90
비율(%)	13.3	12.2	11.1	36.7	17.8	7.8	1.1	100

세관 등록제 등록요건이 강화됨에 따라 화물운송주선업계의 고질적인 문제로 인식되어온 덤핑계약 등 과다경쟁문제가 개선될 것으로 예상되는지에 대한 설문에는 [전혀 그렇지 않다]라고 응답한 업체는 12개사로 전체 13.3%를 차지하고 있으며 [상당히 그렇지 않다]는 11개사로 12.2%, [조금 그렇지 않다]라고 응답한 업체는 10개사로 11.1%를 차지하였으며 [보통이다]라고 응답한 업체는 33개사 36.7%를 차지하였다.

그리고 [약간 그렇다]이상이라고 응답한 비율은 전체에서 26.7%를 차지하였으며, 세관등록제의 등록요건강화가 덤핑 계약 등 과다 경쟁문제가 개선과는 상관이 없을 것으로 생각하는 응답([조금 그렇지 않다]~[전혀 그렇지 않다]) 비율이 36.7%로 긍정적으로 판단한 비율에 비하여 약간 높게 나타나 업체들은 대체로 세관등록제 등록요건 강화가 화물 운송주선업계의 덤핑계약 등 과다경쟁의 문제에 있어 개선될 것으로 판단하고 있지 않음을 알 수 있다.

<표 4-21>등록제시행이 회사 수익창출에 긍정적작용 예상 정도

구 분	응답 내용							
	전혀 그렇지 않다	상당히 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통 이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다	합계
빈도	13	11	9	42	9	6	0	90
비율(%)	14.4	12.2	10	46.7	10	6.7	0	100

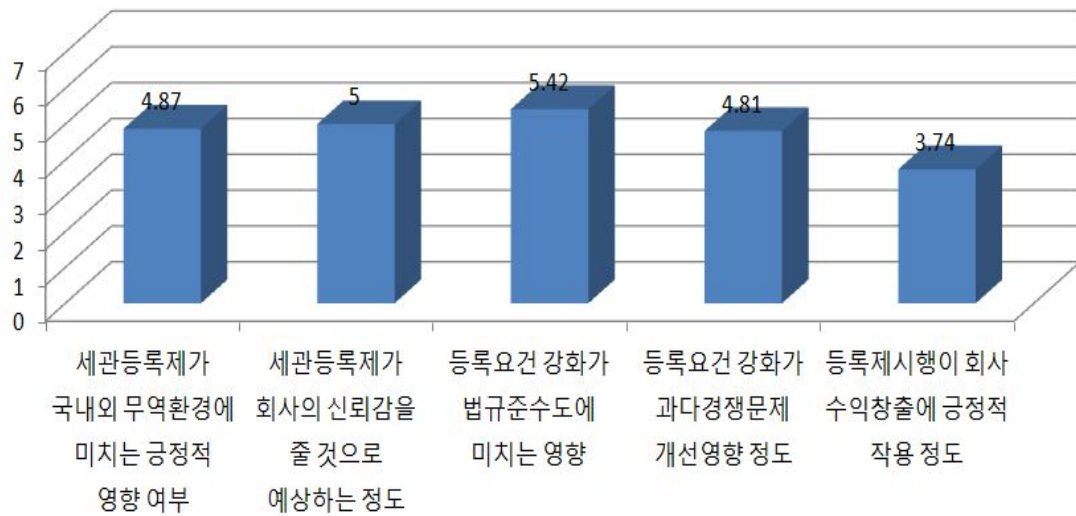
세관등록제 시행이 회사의 수익창출에 긍정적으로 작용할 것으로 예상하는가에 대한 설문에는 [전혀 그렇지 않다]라고 응답한 업체는 13개사로 전체 14.4%를 차지하고 있으며 [상당히 그렇지 않다]는 11개사로 12.2%, [조금 그렇지 않다]라고 응답한 업체는 9개사로 10%를 차지하였으며 [보통이다]의 경우 응답한 업체는 42개사 46.7%를 차지하여 가장 높은 비율을 차지하였다.

그리고 [약간 그렇다]이상이라고 응답한 비율은 전체에서 16.7%를 차지하였으며, 세관등록제 시행이 회사의 수익창출에 긍정적으로 작용할 것으로 예상하는가에 대한 설문에서 부정적으로 여기는 응답 ([조금 그렇지 않다]~[전혀 그렇지 않다]) 비율이 36.7%로 긍정적으로 판단한 비율에 비하여 두배 높게 나타났다. 한편 [보통이다]라고 응답한 비율을 합하면 83.3%가 등록제 시행이 회사 이익 창출과는 상관이 없다고 여기는 것을 알 수 있다.

화물운송주선업자 등록제의 기대효과를 알아보기 위하여 국내외 무역환경에 미치는 영향, 회사 명성등 신뢰감 형성과의 상관관계등 총 5개의 문항에 대한 설문을 실시하였는바, 그에 대한 응답결과는 <표 4-24>와 같다.

<표 4-22> 세관등록제의 기대효과

설문 내용	평균	표준편차
세관등록제가 국내외 무역환경에 미치는 긍정적 영향 여부	4.87	1.66
세관등록제가 회사의 신뢰감을 줄 것으로 예상하는 정도	5.00	1.57
등록요건 강화가 법규준수도에 미치는 영향	5.42	1.46
등록요건 강화가 과다경쟁문제 개선영향 정도	4.81	1.45
등록제시행이 회사 수익창출에 긍정적 작용 정도	3.74	1.39



업체들의 세관등록제 실시로 국내외 무역환경에 긍정적으로 작용할 것인지에 대한 설문에서는 리커트 7점 척도에서 4.87점, 세관 등록제시행이 회사의 신뢰감을 줄 것으로 판단하고 있는지에 대해서는 5.00점, 화물운송주선업 등록요건 강화가 법규준수도에 미치는 영향, 과다경쟁문제가 개선되는지에 대한 영향에 대해서는 각각 5.42점과 4.81점으로 높게 측정되어 대부분 화물운송 주선업 등록제가 건전한 무역환경을 만드는데 효과가 있다고 판단하고 있다.

하지만, 세관등록제가 회사수익창출 작용정도에서는 3.74점으로 평균보다 낮게 인지되어 회사수익과는 크게 상관이 없다고 인식하고 있음을 알 수 있다.

4. 세관등록제의 발전방향

<표 4-23> 법규준수도가 우수한 업체에 대한 차별적 혜택 필요성정도

구분	응답내용							
	전혀 그렇지 않다	상당히 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다	합계
빈도	5	4	6	19	23	15	18	90
비율(%)	5.6	4.4	6.7	21.1	25.6	16.7	20	100

법규준수도가 우수한 업체에 대해 세관에서 AEO⁵⁷⁾가점 등 차별적 혜택이 주어져야 하는가에 대한 설문에서 [매우 그렇다]라고 응답한 업체는 18개사로 전체 20%를 차지하고 있으며 [상당히 그렇다]는 15개사로 16.7%, [약간 그렇다]라고 응답한 업체는 23개사로 25.6%를 차지하여 가장 높은 비율을 차지하였으며 [보통이다]라고 응답한 업체는 19개사 21.1%를 차지하였다.

그리고 [조금 그렇지 않다]와 그 이하라고 응답한 비율은 전체에서 16.7%를 차지했으며, 법규준수도가 우수한 업체에 대해 세관에서 차별적 혜택이 주어져야 한다고 응답([약간그렇다]~[매우그렇다])한 비율이 전체 62.2%로 부정적으로 응답한 비율에 비하여 약 4배 높아 업체들은 등록제 시행이후 법규준수도에 따른 보상을 기대하고 있음을 알 수 있다.

<표 4-24>업무관련 세관(관세청)의 주기적인 교육 및 지도의 필요성 정도

구 분	응답 내용							합계
	전혀 그렇지 않다	상당히 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다	
빈도	4	2	7	19	21	19	18	90
비율(%)	4.4	2.2	7.8	21.1	23.3	21.1	20	100

업무와 관련하여 세관(관세청)의 주기적인 교육 및 지도의 필요성에 대한 설문에서 [매우 그렇다]라고 응답한 업체는 18개사로 전체 20%를 차지하고 있으며 [상당히 그렇다]는 19개사로 21.1%, [약간 그렇다]라고 응답한 업체는 21개사로 23.3%를 차지하여 가장 높은 비율을 차지하였으며 [보통이다]라고 응답한 업체는 19개사 21.1%를 차지하였다.

그리고 [조금 그렇지 않다]와 그 이하라고 응답한 비율은 전체에서 14.4%를 차지했으며, 업무와 관련하여 세관(관세청)의 주기적인 교육 및 지

57) “수출입 안전관리 우수공인업체”(Authorized Economic Operator, 이하 AEO) 제도란, 관세청이 수출입 물류공급망(Supply Chain) 당사자를 대상으로 안전관리수준과 법규준수도 등을 평가하여 일정 수준 이상일 경우 이를 공인하는 것으로, 미국, EU, 싱가포르, 일본, 뉴질랜드 등 여러 선진국가에서 시행 또는 도입 중에 있다.

도가 필요하다고 응답([약간그렇다]~[매우그렇다])한 비율이 전체 64.4%로 부정적으로 응답한 비율에 비하여 약 4배 높아 업체들은 업무와 관련한 주기적인 교육과 지도가 필요하다고 인식하고 있다.

<표 4-25>수출입화물 취급관련 교육과정 참석 의향 정도

구 분	응답 내 용							
	전혀 그렇지 않다	상당히 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통 이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다	합계
빈도	2	0	6	18	16	20	28	90
비율(%)	2.2	0	6.7	20	17.8	22.2	31.1	100

수출입화물 취급과 관련하여 세관에서 제공하는 교육과정이 있다면 참석할 의향이 있는지에 대한 설문에서 [매우 그렇다]라고 응답한 업체는 28개사로 전체 31.1%를 차지하여 가장 높은 비율을 차지하였으며 [상당히 그렇다]는 20개사로 22.2%, [약간 그렇다]라고 응답한 업체는 16개사로 17.8%, [보통이다]라고 응답한 업체는 18개사 20%를 차지하였다.

그리고 [조금 그렇지 않다]와 그 이하라고 응답한 비율은 전체에서 8.9%를 차지했으며, 업무와 관련하여 세관(관세청)의 주기적인 교육 및 지도가 필요하다고 응답([약간 그렇다]~[매우 그렇다])한 비율이 전체 71.1%로 부정적으로 응답한 비율에 비하여 약 8배 높아 대부분의 업체에서는 수출입화물 취급과 관련하여 세관에서 제공하는 교육과정이 있다면 참석할 의향이 있다고 응답을 하고 있다.

<표 4-26>향후 경쟁과열을 막기 위한 세관관리 강화 필요성의 정도

구 분	응답 내 용							
	전혀 그렇지 않다	상당히 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통 이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다	합계
빈도	3	5	3	24	25	20	10	90
비율(%)	3.3	5.6	3.3	26.7	27.8	22.2	11.1	100

향후 세관에서 화물운송주선업자에 대하여 경쟁과열을 막기 위하여 관리를 강화해야할 필요성이 있는지에 대한 설문에서 [매우 그렇다]라고 응답한 업체는 10개사로 전체 11.1%를 차지하였으며 [상당히 그렇다]는 20개사로 22.2%, [약간 그렇다]라고 응답한 업체는 25개사로 27.8%로 가장 비율이 높았으며 [보통이다]라고 응답한 업체는 24개사 26.7%를 차지하였다.

그리고 [조금 그렇지 않다]와 그 이하라고 응답한 비율은 전체에서 12.2%를 차지했으며, 향후 세관에서 화물운송주선업자에 대하여 경쟁과열을 막기 위하여 관리 강화에 긍정적으로 응답([약간그렇다]~[매우그렇다])한 업체의 비율이 전체 61.1%로 부정적으로 응답한 비율에 비하여 약 5배 높아 대부분의 업체에서는 경쟁과열과 관련하여 세관이 관리를 강화하기를 기대한다는 것을 알 수 있다.

<표 4-27> 서비스향상유도를 위한 서비스영역 표기의무화 등의 찬성 정도

구 분	응답 내용							합계
	전혀 그렇지 않다	상당히 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다	
빈도	7	11	12	39	12	7	2	90
비율(%)	7.8	12.2	13.3	43.3	13.3	7.8	2.2	100

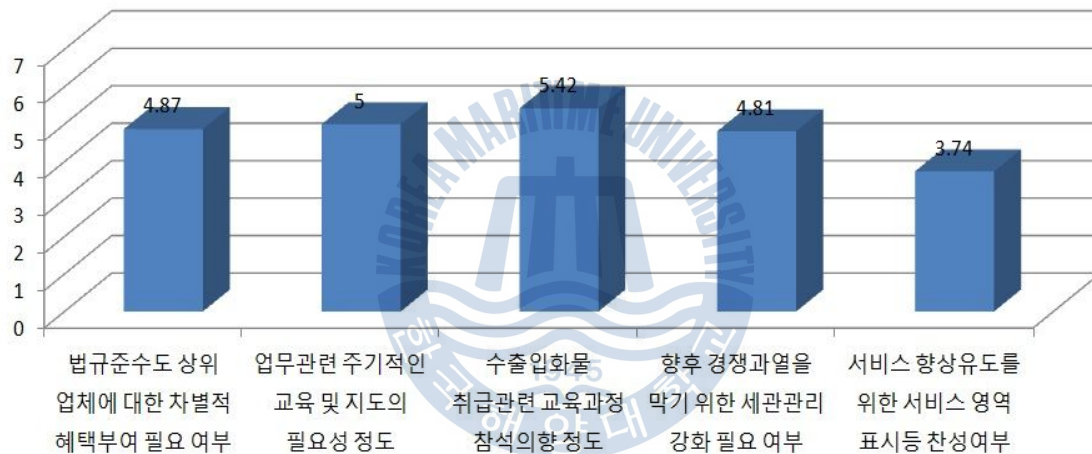
화물운송주선업 서비스향상 유도를 위하여 등록 시 서비스 영역표기 의무화 등의 의견에 찬성정도에 대한 설문에서[전혀 그렇지 않다]라고 응답한 업체는 7개사로 전체 7.8%를 차지하고 있으며 [상당히 그렇지 않다]는 11개사로 12.2%, [조금 그렇지 않다]라고 응답한 업체는 12개사로 13.3%를 차지하였으며 [보통이다]의 경우 응답한 업체는 39개사 43.3%를 차지하여 가장 높은 비율을 차지하였다.

그리고 [약간 그렇다]이상이라고 응답한 비율은 전체에서 23.3%를 차지하였으며, 화물운송주선업 서비스향상 유도를 위하여 등록 시 서비스 영역표기 의무화 등의 의견에 부정적인 응답([조금 그렇지 않다]~[전혀 그렇지 않다]) 비율이 33.3%로 긍정적으로 판단한 비율에 비하여 약간 높게 나타났으나 [보통이다]라고 응답한 비율이 43.3%여서 긍정적이거나 부정적으로 여기는 업체들 보다 높아 등록 시 서비스영역 표기에 그다지 큰 관심이 없음을 알 수 있다.

화물운송주선업자 등록제의 발전방향을 알아보기 위하여 법규준수도 상위 업체에 대한 인센티브 부여 필요성, 업무관련 주기적인 교육 및 지도의 필요성 등 총 5개의 문항에 대한 설문을 실시하였는바, 그에 대한 응답결과는 <표 4-30>과 같다.

<표 4-28> 세관등록제의 발전방향

설 문 내 용	평 균	표준편차
법규준수도 상위 업체에 대한 차별적 혜택부여 필요 여부	4.87	1.66
업무관련 주기적인 교육 및 지도의 필요성 정도	5.00	1.57
수출입화물 취급관련 교육과정 참석의향 정도	5.42	1.46
향후 경쟁과열을 막기 위한 세관관리 강화 필요 여부	4.81	1.45
서비스 향상유도를 위한 서비스 영역 표시등 찬성여부	3.74	1.39



업체들의 세관등록제 실시로 법규준수도 상위 업체에 대해서는 그에 걸맞은 AEO가점 같은 특별한 혜택을 부여하는 것이 필요한지에 대한 질의에서는 리커트 7점척도에서 4.87점, 업무관련 교육 및 지도가 필요한지 또한 교육에 참석할 의향이 있는지에 대한 질의에서는 각각 5.00점, 5.42점으로 비교적 높게 측정되었고, 향후 업체 간 경쟁과열을 막기 위해서는 세관관리 강화필요성에 대해서는 4.81점으로 나타났다.

하지만 서비스 향상유도를 위한 등록시 서비스 영역 표시등의 의견에서는 3.74점으로 부정적인 응답을 보였다.

대부분의 업체에서는 법규준수도에 대한 높은 관심으로 차별적인 혜택을 원하고 있었으며, 수출입화물 교육에 대한 긍정적인 반응과 동종업체의 경쟁과열을 막기 위한 세관관리의 필요성에 대하여 공감하고 있었다.

그 외 화물운송주선업 등록제 실시가 무역환경에 미치는 영향을 알아보기 위하여 자본금, 종업원, 해외유통망, 영업이익의 규모별로 차이를 분석하기 위하여 교차분석을 실시하였으나 대부분 귀무가설이 기각되고 대립가설이 채택되어 영향이 미미한 것으로 나타났다.



제3절 화물운송주선업자 등록제의 발전방향

화물운송주선업자 세관등록제가 무역환경에 어떻게 작용하는지에 대하여 등록제의 타당성, 문제점, 기대효과, 발전방향을 중심으로 설문조사를 실시하였다. 이에 따른 세관등록제가 무역환경에 대한 미치는 영향을 요약정리하고 화물운송주선업자 등록을 마친 물류업체의 기타 건의, 요구사항 등을 종합하여 세관등록제의 궁극적인 목표인 건전한 무역환경조성을 위하여 개선방안을 제시하고자 한다.

1. 설문조사 결과

설문조사를 통하여 4가지 분야에 대하여 아래와 같은 결과를 도출하였다.

1) 화물운송주선업자 세관 등록제의 타당성 획득

대부분의 물류업체에서는 세관에서 신고제에서 등록제로 법률개정을 주도한 이유와 절차에 대하여 공감하고 있으며, 특히 세관에서 물류정책기본법에 의해 시·도로 위임된 국제물류주선업 등록제가 있음에도 왜 관세법 개정을 통하여 등록제를 시행하려고 하려는 지에 대한 이해도 측정에서 그 취지에 대하여 대부분 공감한다는 업체가 많았다.

또한 세관등록요건 및 등록절차가 적절하며 화물운송주선업자 고시에 규정된 ‘수출입 금지·제한 물품 확인 시 세관장 신고’ 등 화물운송주선업자의 의무에 대한 인지도 측정 설문에 대하여도 긍정적인 반응을 보인 업체들이 많았다.

다만 물류정책기본법상의 국제물류주선업자로 시·도지사에게 등록을 하고 나서 세관에 화물운송주선업 등록을 하고 있는데 따라 복수의 행정기관에서 동일한 서류와 비슷한 등록증을 발급한다고 인식하고 있다는 의견이 많아 이에 대한 적극적인 홍보가 필요하다.

2) 화물운송주선업자 세관 등록제의 우려점 해소

세관등록제 관련 정보부족으로 인한 애로사항에 대해서는 대체로 정보부족으로 인한 불편함은 거의 느끼지 못했다고 응답하였고, 등록제 시행에 따른 업무절차 및 비용의 변화는 미미한 수준이며, 등록제 시행이 업계에 미치는 부정적 영향은 없는 것으로 인식되었다. 과반의 업체에서 등록제 시행 이후

법규 준수도 향상을 위해 노력하고 있다고 응답하고 있어 세관등록제가 건전한 무역환경조성에 영향을 미칠 것으로 기대되고 있다.

그러나 세관등록제 관련 정보에 대해서는 긍정적으로 손쉽게 얻을 수 있었다고 응답하였으나 많은 업체가 관세법령 관련 정보를 쉽게 얻을 수 있도록 업체 홍보에 관심을 지속적으로 기울여야 하며 특히 신규로 등록하는 업체가 등록정보를 얻는데 불편함이 없어야 하겠다. 또한, 화물운송주선업자에 대한 관리·감독제도에 대해서는 대체로 보완할 필요가 있다고 분석되어 제도 시행 초기에는 규정을 앞세운 처벌보다도 행정지도 등의 계도를 통해 업체의 이해도를 높이도록 힘쓰고, 관리·감독제도가 단순처벌 위주가 되지 않도록 개선 방향을 모색해야 할 것이다.

3) 화물운송주선업자 세관 등록제의 기대효과 반영

업계에서는 세관등록제 시행이 국내외 무역환경과 회사의 신뢰도 제고에 긍정적 역할을 할 것으로 인식하고 있다. 그 이유로는 세관등록제 시행은 그동안 탈법위험에 노출되어 있던 화물운송주선업자가 세관의 영업정지등 관리 방안마련으로 건전한 무역거래를 조성하는 데 동참하여 법규준수도 제고를 위하여 노력을 기울일 것이라고 보고 있으며 그로 인하여 AEO인증획득 등 회사의 신뢰도 또한 자연스럽게 향상될 것으로 기대하기 때문이다.

하지만 업체들은 대체로 세관등록제 등록요건을 강화했다고 해서 화물 운송주선업계의 덤핑계약 등 과다경쟁의 문제가 개선될 것으로 판단하고 있지는 않다. 그 이유는 덤핑계약은 회사영업에 관한 사항으로 법으로 규제할 수 있는 것으로 보고 있지 않고 당연히 회사의 수익창출에서도 그다지 긍정적인 작용을 할 것으로 보지 않았다.

4) 화물운송주선업자 세관 등록제의 발전기대

세관등록제 실시가 관리와 규제의 수단으로만 이용할 것이 아니라 법규준수도 상위 업체에 대해서는 그에 상응하는 AEO가점 등 우대 혜택을 부여하는 것이 당연히 필요하다고 인지하고 있다. 지금까지 행정당국의 관리로 인한 행위의 제약은 많은 법규를 통하여 인지하고 있는 바, 규정의 효율적, 발전적인 측면에서 당근과 채찍을 함께 이용하는 지혜가 필요하다고 밝히고 있다.

또한 수출입화물 업무관련 교육 및 지도와 관련하여 화물운송주선업자들은

새로운 규정과 방침에 대한 관심이 많았으며 교육 및 지도가 필요하고 기회가 주어진다면 참석할 의향이 많았으며, 우리나라 화물운송주선업자 특성상 대부분 영업환경이 열악하고 소규모인 경우가 많아 향후 업체 간 동종업체의 경쟁과열을 막기 위한 세관관리 강화가 필요하다고 공감하고 있다.

이처럼 설문조사의 내용을 종합해 보면 화물운송주선업자 세관등록제가 무역환경에 긍정적인 영향을 끼치고 있음을 알 수 있었다.

2. 화물운송주선업자 등록제 발전을 위한 개선사항

등록제의 개선방향으로는 업계의 의견을 충분히 반영하는 것이 효율적이라 생각되며, 독자적인 정책방향을 정하여 추진하는 것보다 간담회나 설명회를 통하여 의견을 절충하여 함께하는 정책, 거부감 없는 정책을 펴나가는 것이 옳다고 본다.

그러면, 화물운송주선업자 세관등록제 발전을 위한 개선사항으로는 어떤 것이 있는지 살펴보면 아래와 같다.

1) 국제물류주선업 등록과 화물운송주선업자 등록의 일원화

업계에서는 지방자치단체에 등록하고 있는 국제물류주선업과 비교하여 세관 등록제가 어떤 차이점이 있고 어떤 기능이 있는지를 궁금하게 여기고 있다. 등록요건 및 자본금 등 일부 제출서류가 동일하고 국가기관에 등록한다는 점에서 큰 차이가 없을 것으로 판단되는데 왜 굳이 두 곳의 관공서에서 등록을 해야 하는지 의아스럽게 생각하고 일부 거부반응을 보이고 있다.

기관마다 쓰임새와 관리방법이 다르다 할지라도 동일한 등록요건과 제출서류를 필요로 한다면 특정기관에서 통일하여 등록할 수 있도록 하여야 하고 그 필요에 따라 관리하는 방법을 달리하는 정책이 필요하다. 만약 그렇지 못한다면 등록취지 및 시도지사에게 등록하는 등록증과는 어떤 점이 다른지를 설득력 있게 안내하는 홍보정책이 필요하다.

2) 법규준수도가 높은 물류업체에 대한 인센티브 부여

규제 일변도의 정책에서 벗어나 법규준수도가 높은 업체에 대해서는 포상이나 통관서류 간소화 그리고 AEO 등급심사시 가점 부여등 실질적인 혜택이 필요하며 법규준수도를 향상시키기 위해서 업체들이 구체적으로 어떤 활동을 해야 하는지에 대한 홍보가 필요하다는 의견이 있었다.

이미 시·도지사에게 위임된 국제물류주선업 등록제가 존재하는 마당에 또다시 세관에 재등록을 요청하면서 등록위반 제재 또한 타 별칙에 비하여 과도하게 규정되어 있으며, 특별한 혜택은 없고 규정만을 강요하고 있다는 인식이 팽배해 있다. 또한 일부 업체에서는 화물운송주선업자는 국제물류주선업자가 아니며 화물운송 관리의 대상으로서 포워더를 포함시킨 것은 세계 어느 곳에서도 유래를 찾아볼 수 없는 제도로서 등록제가 폐지되어야 한다는 의견도 있기 때문에 관리뿐만 아니라 인센티브를 부여하여 함께 건전한 무역환경을 만드는 동반자로서의 역할을 수행해 나갈 필요가 있다.

3) 화물운송주선업자 등록시 상세한 정보제공 필요

새로운 규정을 시행할 때 종종 발생하는 부분으로 규정에 대한 해석이 담당자마다 다르거나 명확하지 않다는 의견이 있었다. 예를 들어 관할 세관이 '통관지기준'임에도 통관여부를 확인하기 위하여 세관에 정보제공을 요청하였으나, 담당자가 객관적이고 정확한 수치제공 없이 업체주관대로 등록하라는 식의 준비되지 않은 답변으로 불성실한 행정서비스에 실망했다는 의견이 있었다

등록 시 첨부서류에 대해서는 각 세관마다 해석이 달라 동종업체가 준비해야 하는 서류(자본금 증빙서류 등)에서 혼선이 발생하였고, 또한 어떤 업체는 특정세관에 등록하면 다른 세관에 이중 등록 할 필요가 없다는 사실을 잘 모르고 있었다.

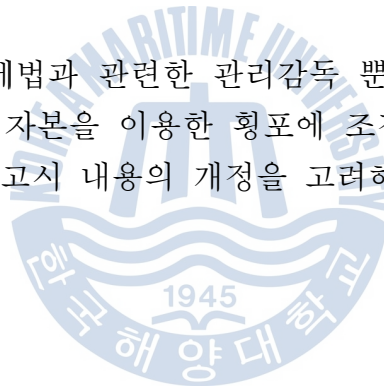
화물운송주선업자 세관등록제를 법률로 제정하였으면 이를 통하여 얻고자 하는 목적 등을 밝히고 그 외 화물운송 주선업과 관련된 자료를 관세청홈페이지나 화물운송주선업 협회 등을 통하여 쉽게 찾아볼 수 있도록 조치하여야 한다는 의견과 법령이나 제도의 변경 시 또는 등록연장시기가 도래할 경우 사전 안내 서비스 등 적극적인 홍보가 필요하다는 의견이 있었다.

결론적으로, 새로운 규정을 제정하고 시행할 때에는 그 규정이 요구하는 것이 정확히 무엇인지를 밝히고, 시행 시 예상되는 문제점 및 해결방안에 대한 검토가 이뤄져야 하며, 시행 후 발생하는 예기치 못한 상황에 대해서는 컨트롤타워 역할을 할 수 있는 시스템적인 대비가 필요하다.

4) 세관 관리감독의 강화

대형화물운송업주선업자들(글로벌 포워더 등)과 일부 포워더 실화주들의 덤핑영업 등으로 정당한 영업행위를 하는 중소 업체들에게 피해를 끼치는 경우가 많은데 덤핑영업 등 불법영업행위를 규제할 수 있는 근본적인 해결책을 만들어 소규모의 업체도 함께 선의의 경쟁을 통한 정상적인 영업을 할 수 있는 환경을 만들어 주기를 바란다는 의견이 있었고, 제도 진입을 손쉽게 하여 중소규모의 업체도 열심히 일할 수 있는 여건을 만들어 달라는 의견이 있었다.

관세행정이 단순히 관세법과 관련한 관리감독 뿐만 아니라 건전한 무역환경을 해치는 일부업체의 자본을 이용한 횡포에 조정기능을 할 수 있는 위원회등 조정기관의 마련등 고시 내용의 개정을 고려해 볼만 하다.



제5장 결론

제1절 연구결과 요약

보세운송계약체결, 적하목록 작성, 수입화물 장치장소 배정 등 운송업체, 창고 보관업체, 관세사 등을 선정하는 광범위한 물류지배력을 행사하고 있는 포워더는 2011년 7월 등록제가 시행되기 이전에는 관세법규 위반시 영업정지 등 행정행위가 곤란하여 수출입화물의 위험관리, 화물관리 등 통관관리에 애로사항이 많았다.

실례로 2010년 1월에 화물운송주선업자 실태점검에서 무자격 포워더가 3개사, 변경신고 미 이행 업체가 584개사 등 위반업체가 587개사를 적발하였고, 세관에 신고 된 2,973개 업체('10) 중 1년간 수출입화물 운송주선(적하목록 작성) 실적이 1건도 없는 업체가 792개(27%)에 달했음에도 불구하고 적절한 관리가 되지 않았으며, 관세청 관세행정 주변종사자의 불법행위 근절을 위해 실시한 「토착비리 특별단속('10.3.18~6.24)」 결과에는 화물운송주선업자가(41명 검거, 구속 6명으로 전체 검거된 164명중에서 25%차지) 직종 중 가장 많은 부분을 차지하였다.

2011년 7월 관세법 개정시 본격적인 FTA시대를 맞아 공정무역거래 질서 위반 행위에 대한 효과적인 대응 방법으로 물류 당사자인 화물운송주선업자의 자발적인 질서유지가 필요하다는 점에서 화물운송주선업자 등록제를 도입하였다.

이에 대한 업체의 의견 및 반응과 건전한 무역환경조성에의 실질적 영향에 대하여 설문조사를 진행하였고 다음과 같은 결과가 도출되었다.

첫째, 화물운송주선업자 등록제의 타당성이 입증되었다. 대부분의 물류업체에서는 세관이 신고제에서 등록제로 법률개정을 주도한 이유와 절차에 대하여 공감하고 있으며 세관 등록제의 당위성, 세관 등록요건 및 등록절차가 적절하며 화물운송주선업자의 의무에 대해서도 잘 인지하고 있음을 알 수 있었다.

둘째, 화물운송주선업자 등록제의 우려점이 해소되었다. 업체들의 세관등록제에 대한 정보부족으로 인한 애로사항이나 세관 등록제시행으로 인한 업무절차 및 처리비용의 변화정도에 대해서는 물류업체에게 불편함을 주지 않는 것으로 인식되었으며, 등록제 시행 이후 법규준수도 향상을 위하여 노력을 하고 있다고 응답하고 있어 건전한 무역환경에 세관 등록제가 긍정적인 영향을 미치고 있다는 사실을 확인 할 수 있었다.

셋째, 화물운송주선업자 등록제에 대한 당초의 기대효과가 충분히 나타났다. 세관등록제 실시로 국내외 건전한 무역환경 조성과 회사의 신뢰감을 형성하는 데에도 긍정적인 영향을 끼칠 것이라고 인식하고 있으며, 화물운송주선업 등록요건 강화가 법규준수도를 향상시키는 데 긍정적인 영향을 미치고 화물운송주선업자간 수입화물을 처리하는데 덤핑계약 등과 같은 과다경쟁 문제가 개선될 것으로 기대하고 있었다.

넷째, 화물운송주선업자 등록제의 발전이 기대되었다. 수출입화물 업무관련 교육 및 지도가 필요하다는 의견과 함께 세관에서 제공하는 수출입업무 관련 교육에 적극적으로 참석할 의향을 보였으며, 또한 향후 동종업체간 경쟁과열을 막기 위한 적극적인 관리가 필요하다는데 공감하고 있다.

그리고 화물운송주선업자 등록제의 발전을 위한 개선해야 할 점으로는 국제물류주선업 등록과 화물운송주선업자 등록의 일원화, 법규준수도가 높은 물류업체에 대한 인센티브를 부여, 화물운송주선업자 관련 다양한 정보 제공, 건전한 무역환경조성을 위한 덤핑영업 등에 대하여 세관 관리감독의 강화를 들 수 있다.

제2절 시사점 및 기대효과

본 연구에서는 설문조사를 통해 화물운송주선업자의 세관등록제가 무역환경에 미치는 영향에 대하여 고찰해 보았다. 화물운송주선업자 등록제에 대한 기본적인 이해와 설문조사에서 밝혀진 무역환경에 미치는 영향과 무역업체들의 애로사항과 요구사항을 종합하여 화물운송주선업자 등록제의 발전을 위한 개선책으로 제시하였다.

본 연구에서는 화물운송주선업자의 세관등록제가 무역환경에 미치는 영향에 대하여 4가지로 정리하여 제시하였는데 설문조사에서 밝혀진 바로는 세관등록제가 건전한 무역환경조성에 긍정적인 영향을 미치고 있다고 밝히고 있으나 화물운송주선업자 등록제가 무역업체에게 실질적인 도움이 되고 지속가능한 등록제 시행을 위해서는 다음과 같은 개선해야할 점에 대하여 충분한 개선의지가 요구 된다고 하겠다.

즉 첫째, 국제물류주선업 등록과 화물운송주선업자 세관등록제의 동시 등록방안, 둘째, 법규준수도가 높은 물류업체에 대한 인센티브 부여, 셋째, 화물운송주선업자 등록제에 대한 충분한 정보 제공, 넷째, 건전한 무역환경조성을 위한 덤핑영업 방지 등, 실질적인 세관 관리감독의 강화가 요구된다.

이번에 새로 시행하는 세관 등록제가 앞으로도 수많은 시행착오를 거쳐 점차 발전하여 정착하려면 이해관계자인 정부(관세청)와 민간의 지속적인 업무협력과 합의가 필요하다.

본 연구는 화물운송주선업 등록제가 건전한 무역환경에 긍정적으로 영향을 끼치고 있다는 사실을 밝히고 지속적인 발전을 위하여 개선과제를 제시함에 따라, 민관이 공감하는 화물운송주선업 등록제 효과를 극대화하고 무역 강국으로서의 한국의 위상을 펼치는데 기여할 것으로 보고 있다.

제3절 연구의 한계점 및 향후 연구방향

본 연구에서는 화물운송 주선업자 세관등록을 마친 90개 업체에 대해서만 무역환경에 미치는 영향을 조사하였으며 설문조사과정(설문지 배포 및 회수 등)상의 어려움이 있어 설문에 응한 업체들의 응답결과로만 분석하였기 때문에 전체를 대변한다고 볼 수는 없다.

하지만 화물운송 주선업 세관등록제가 무역환경에 미치는 영향에 대한 연구가 한 번도 시행된 적이 없고 그에 대한 업체의 반응에 대해서도 조사된 적이 없었기 때문에 객관적인 분석이 필요하고 이 과정을 통하여 도출된 개선책은 신속하게 반영되어야 할 것이므로 본 연구는 화물운송 주선업 세관등록제에 대한 초기 탐색적 연구로서 그 의의가 크다고 할 수 있겠다.

무역환경에 있어서 초창기 화물운송주선업자 세관등록제가 긍정적인 영향을 끼친다고 조사되었지만 더욱 심층적인 분석을 위하여 설문대상 및 표본의 확대가 요구되고 향후 지속적인 발전을 위한 개선책 시행 전 후의 비교, 화물운송 주선업 세관등록갱신 시기에서 등록제 시행초기와 갱신 시기의 무역환경의 변화 비교 등 후속연구도 꾸준히 필요하다

또한, 무역업체의 요구사항을 충분히 반영하기 위한 시·도지사 국제물류주선업 등록과 화물운송주선업자 세관등록에 대한 충분한 비교연구를 위하여 관세청을 비롯하여 국토해양부 등 여러 기관과의 업무협조가 필수적이므로 화물운송주선업에 대한 전반적인 정부정책에 대하여 지속적인 연구가 진행되어야 할 것이다.

참고문헌

- 김동국, “국제물류환경 변화에 따른 우리나라 복합운송주선업의 발전방안”, 한국해양대학교 해사산업대학원, 2008.8.
- 김정민, “우리나라 국제물류주선업의 글로벌화에 관한 연구 : 인재육성을 중심으로”, 서경대 산업대학원 석사학위 논문, 2009.
- 김종현, “프레이트 포워딩산업의 성장전략에 관한 연구”, 명지대학교 대학원 석사학위 논문, 2011.
- 김창준, “복합운송주선업자의 법적지위에 관한 연구”, 경희대학교 대학원 박사학위논문, 2004.
- 김홍기, 한낙현, 「국제복합운송에 있어서 프레이트 포워더의 기능과 전략목표」 산업경제연구, 제12권 제3호, 1999년 6월
- 김희진, “e-Business시대의 우리나라 프레이트 포워더의 발전방향”, 성균관대학교 대학원 석사학위, 2002.
- 방희석, 「국제운송론」, 박영사, 2005.
- 방희석·엄윤대·김승철, 「프레이트 포워딩 관리론」, 박영사, 2009, p.1~35.
- 산업연구원, 「산업의 지식경쟁력 강화 실천계획수립: 제3차 물류업」, 산업연구원, 1999.
- 섭대남, 「정기선 해운과 포워딩: 포워딩 소식」, 포워딩소식 한국복합운송협회, 1989.
- 야기다마사오, “영국화물 주선업계의 기능”, 한국해사문제연구소 : 해양한국, 제1997권 7월호, 1977.
- 오치훈, “프레이트 포워더의 서비스 품질이 고객만족과 충성도에 미치는 영향에 관한 실증연구”, 해양대학교 해사산업대학원 석사학위논문, 2011.2.
- 유재영, “국제물류주선업의 장애요인과 발전방안”, 중앙대학교 대학원 석사학위논문, 2012.2.
- 유지태, “국제물류주선업체의 3PL 진출요인에 관한 연구”, 중앙대학교 대학원 석사학위논문, 2010.
- 이제홍, “복합운송주선업체의 고객서비스 만족도 평가분석”, 「유통연구」 제5권 제1호, 유통학회, 2000.
- 이민규, “국제물류주선업 발전 방안의 우선순위 분석에 관한 연구 : AHP 기법의 적용” 성균관대 대학원, 2011.8.
- 이찬기 등 28명, “해상물류”, 부산경남본부세관 통관지원1과, 2011.8, p.27~29.

이현호, “물류환경변화에 따른 프레이트 포워더의 경쟁력강화에 관한 연구”, 중앙대 글로벌인적자원개발대학원, 석사학위 논문 2010.2.

전창원, 「표준무역운송실무」, 무역연구원, 1996.

정진혁, “국내화주기업의 국제물류주선업체 선정 요인에 관한 연구”, 중앙대학교 대학원 석사학위논문, 2008.

정수영, “국제물류환경 변화에 따른 프레이트 포워더의 발전방안에 관한 연구”, 성균관대학교 대학원 석사학위논문, 2003.8.

정윤성, “수출입통관 원활화를 위한 프레이트 포워더의 발전방안에 관한 연구”, 인하대학교 대학원 석사학위 논문, 2006.

조성제, “국제물류중심지화에 따른 아웃소싱 전략 및 과제(제3자 물류 중심으로)”, 창업정보학회지, 제7권, 제4호, 한국창업정보학회, 2004.

허문구, “수출입기업의 제3자 물류서비스 활용에 관한 실증적 연구”, 한국해양대학교 대학원 박사학위논문, 2001.

관세청, “보세화물운송주선업자 등록제 전환관련 관세법 개정안”, 2011.4. 물류신문, 2011년 3월 1일 화요일 기사 발췌.

Christopher H. Lovelock, [Managing Services], Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey, 1988, p.61.

M. Julia, Time for Radical Reform Cargo systems, Fed, 1999, p.40. (해양한국, 99.7, pp.122~3.에서 재인용)

Richard Grey and Gilsoo Kim, [Logistics and Internatidnal Shipping], IIMA, Koera Maritime University, 2001, p.88~108.

R, W. Gardner and C,L. Johnson, Third-party Logistics. New York: The Free Press, 1994, p.835.

United states code Title 49, Subtitle IV(Interstate Transpotation), 제 13102조 (8)호

Uniform Customs and Practice For Documenta

<참고자료>

CODE NO. ()

(비) 본 조사의 내용은 통계법 제 8 조에 의거 비밀이 보장되며 통계목적 외에는 사용되지 않습니다

설 문 서

안녕하십니까? 먼저 귀사의 무궁한 발전을 기원합니다.

본 설문은 화물운송주선업자 세관등록제에 대한 국제물류주선업체들의 인식을 조사하기 위해 실시하고자 합니다.

이 조사는 무기명으로 실시되고, 그 결과는 통계적으로 처리되므로 회사 및 개인의 응답내용은 절대 비밀이 보장됩니다. 또한 조사결과는 학술목적 이외에는 사용되지 않습니다.

평소 느끼신 대로 솔직하게 한 문항도 빠짐없이(0.00일까지) 대답해 주시길 부탁드립니다.

2012 년 5월

연구자 : 해양대학교 국제 관세학과 김00(☎ 051-000-0000)

보내실 곳 : 1. e-mail 0000@naver.com , 2. fax 051-000-0000

1. 아래 설문문항들은 화물운송주선업자(포워더) 세관등록제에 대한 문항들입니다. 각 항목별로 현시점에서 귀하의 생각과 가장 일치된다고 생각되는 번호에 0표해 주십시오.

설 문 항 목	전혀 그렇지 않다	보통 이다	매우 그렇다				
1. 화물운송주선업자 세관등록제에 대해 잘 알고 계 십니까	1	2	3	4	5	6	7
2. 시·군청에 등록제가 있는데 굳이 세관에서 등록제를 시행하려는 취지는 잘 이해하고 계십니까?	1	2	3	4	5	6	7
3. 귀하께서는 세관에서 등록제를 시행하는 것이 바 람직하다고 생각하십니까?	1	2	3	4	5	6	7
4. 화물운송주선업 세관등록을 위한 등록(자격)요건 및 등록절차 등이 적절하다고 보십니까?	1	2	3	4	5	6	7
5. 화물운송업자 고시에 규정된 화물운송주선업자의 의무(예, 수출입금지·제한 물품 확인 시 세관장 신 고 등)에 대해 잘 아시고 계십니까?	1	2	3	4	5	6	7
6. 화물운송주선업 관련 관세법령정보 부족으로 애로 사항을 겪는 경우가 있습니까?	1	2	3	4	5	6	7



설 문 항 목	전혀 그렇지 않다	보통 이다	매우 그렇다				
7. 현행 화물운송주선업자에 대한 관리·감독 제도는 보완할 사항이 많다고 생각하십니까?	1	2	3	4	5	6	7
8. 세관등록제 시행으로 인해 귀사의 업무 절차가 복잡해 졌다고 생각하십니까?	1	2	3	4	5	6	7
9. 세관등록제 시행으로 인해 귀사의 업무 처리 비용에 변화가 발생하였습니까?	1	2	3	4	5	6	7
10. 등록제 시행이후 세관법규준수도 향상을 위하여 별도의 노력을 기울이는 편입니까?	1	2	3	4	5	6	7
11. 세관등록제가 국내외 무역환경에 긍정적으로 작용 할 것으로 보십니까?	1	2	3	4	5	6	7
12. 화물운송주선업 세관등록제가 신고제에 비하여 귀사의 명성이나 실적에 신뢰감을 줄 것으로 생각하십니까?	1	2	3	4	5	6	7
13. 등록요건이 강화됨에 따라 수출입화물관련 법규준수도가 향상될 것으로 보십니까?	1	2	3	4	5	6	7
14. 등록요건이 강화됨에 따라 화물운송주선업계의 덤핑계약 등 과다경쟁문제가 개선될 것으로 보십니까?	1	2	3	4	5	6	7
15. 등록제 시행이 귀사의 수익창출에도 긍정적으로 작용 할 것으로 생각하십니까?	1	2	3	4	5	6	7
16. 법규준수도가 우수한 업체에 대해 세관에서 AEO 가점 등 차별적인 혜택이 있어야 된다고 보십니까?	1	2	3	4	5	6	7
17. 업무와 관련하여 세관(관세청)의 주기적인 교육 및 지도가 필요하다고 보십니까?	1	2	3	4	5	6	7
18. 수출입화물 취급과 관련하여 세관에서 제공하는 교육과정이 있다면 참석할 의향이 있으십니까?	1	2	3	4	5	6	7
19. 앞으로 세관에서 화물운송 주선업자에 대하여 경쟁과열을 막기 위하여 관리를 강화해야 할 필요성이 있다고 생각하십니까?	1	2	3	4	5	6	7
20. 화물운송주선업 서비스향상 유도를 위하여 등록시 서비스영역 표기 의무화등의 의견에 찬성하십니까?	1	2	3	4	5	6	7

II. 아래 설문문항들은 귀사 및 귀하에 대한 일반적인 사항입니다. ()에 해당사항을 기재하거나 해당번호에 “0”표 해 주십시오.

1. 귀사의 등록시 자본금은 얼마입니까? (억원)
2. 귀사의 종업원은 몇 명입니까? (명)
3. 해외 유통망(지사 또는 협력업체)이 있습니까? 있다면 몇 개 업체입니까?
1. 없다 2. 있다 (개 업체)
4. 귀사의 영업수입은 얼마나 됩니까? (억원)
5. 화물운송주선업을 시작한지는 몇 년이나 됩니까? (년)
6. 화물운송주선업자 세관등록제에 관해 궁금하시거나 건의 할 사항이 있으시면 말씀해 주세요.

