

경영학석사 학위논문

우리나라 복합운송주선업체의 전략적
발전 방안에 관한 연구

*A Study on the Strategic Development Plan
of the Freight Forwarding Industry in Korea*

지도교수 문성혁

2007년 2월

한국해양대학교 대학원

해운경영학과

배 백 식

경영학석사 학위논문

우리나라 복합운송주선업체의 전략적
발전 방안에 관한 연구

*A Study on the Strategic Development Plan
of the Freight Forwarding Industry in Korea*

지도교수 문성혁

2007년 2월

한국해양대학교 대학원

해운경영학과

배 백 식

본 논문을 배백식의 경영학석사 학위
논문으로 인준함.

위원장 류 동 근 (인)

위원 백 인 흠 (인)

위원 문 성 혁 (인)

2006년 12월

한국해양대학교 대학원

해운경영학과

배 백 식

목 차

표 목 차	iv
그림목차	vi
<i>Abstract</i>	vii
제1장 서 론	1
제1절 연구의 배경 및 목적	1
제2절 연구의 방법 및 구성	2
제2장 복합운송주선업의 이론적 고찰	5
제1절 복합운송주선업의 개요	5
1. 복합운송주선업의 의의	5
2. 복합운송주선업의 기능	6
3. 복합운송주선업의 역할	7
4. 우리나라 복합운송주선업의 발전과정	10
제2절 복합운송주선업의 제도	13
1. 외국 복합운송주선업의 제도	13
2. 우리나라 복합운송주선업의 제도	21
제3절 복합운송주선업 관련 국제조약, 규칙 및 책임	26
1. 국제복합운송조약	26
2. 국제상업회의소 통일규칙	27
3. 복합운송증권	29
4. 국제복합운송인의 책임	34
제4절 복합운송주선업의 현황	38
1. 복합운송주선업체의 등록업체 수	38

2. 자본금 및 종업원 현황	40
3. 복합운송주선업의 영업실적	41
제5절 선행연구 및 문제 제기	46
제3장 이론적 배경 및 복합운송주선업의 모형 구축	49
제1절 SWOT/AHP의 이론적 배경	49
1. AHP의 이론	49
2. SWOT의 이론	53
3. SWOT/AHP의 이론	55
제2절 계층분석구조의 모형 구축	56
1. SWOT 매트릭스 평가속성요인의 도출	56
2. SWOT/AHP 분석을 위한 계층분석구조의 모형 구축	58
제4장 실증 분석	61
제1절 설문 목적과 구성	61
제2절 실증분석 결과	64
1. 우리나라 복합운송주선업의 실태 분석	64
2. 우리나라 복합운송주선업의 SWOT/AHP 분석	75
제3절 복합운송주선업의 전략적 발전 방안	93
1. 법적·제도적 정비와 수입원의 창출(WT 전략)	94
2. 물류표준화 구축과 물류기반시설 확충(ST 전략)	97
3. 규모의 경제화 유도과 물류전문 인력 구축(WO 전략)	99
4. 글로벌 물류체제 구축과 종합물류기업 육성(SO 전략)	101
제5장 요약 및 결론	104

참고 문헌	107
부 록	112

표 목 차

<표 2-1> Ocean Freight Forwarder와 Domestic Freight Forwarder와의 비교	15
<표 2-2> NVOCC와 Ocean Freight Forwarder의 비교	17
<표 2-3> 국내 운송관련 세부업종 및 관련법령	25
<표 2-4> 인코텀즈 2000의 무역거래조건	29
<표 2-5> 통선하증권과 복합운송증권의 비교	33
<표 2-6> 운송관련 국제협약	36
<표 2-7> 조약별 책임한도액 비교	37
<표 2-8> 복합운송주선업체의 연도별 등록 현황	39
<표 2-9> 복합운송주선업체의 지역별 등록 현황	39
<표 2-10> 복합운송주선업 자본금 분포 현황(2001년 9월 기준)	40
<표 2-11> 복합운송주선업체의 종업원 규모 현황(1998년 기준)	41
<표 2-12> 우리나라 수출입 컨테이너 물동량의 추이	42
<표 2-13> 복합운송 취급실적 : 해상화물의 취급물량 및 수수료 수입 총괄표	45
<표 3-1> 쌍대비교의 척도	51
<표 3-2> 난수지수(Random Index : RI)	53
<표 3-3> SWOT 분석 프레임	55
<표 3-4> 복합운송주선업의 전략적 발전 방안을 위한 SWOT Matrix	58
<표 4-1> 설문 구성	62
<표 4-2> 설문조사 대상 및 응답결과	64
<표 4-3> 복합운송주선업체의 종업원 수	65
<표 4-4> 복합운송주선업의 자본금규모	65
<표 4-5> 복합운송주선업체의 처리 물동량	66
<표 4-6> 복합운송주선업체의 처리 물동량 중 LCL과 FCL 화물의 비율	66
<표 4-7> 복합운송주선업체의 주요 수입원	67
<표 4-8> 복합운송주선업체의 처리 물동량 중 수출과 수입 화물의 비율	68
<표 4-9> 복합운송주선업체의 전문 인력 비율	69
<표 4-10> 복합운송주선업체의 복합운송 기능 비율	70

<표 4-11> 복합운송주선업의 관련 법 및 제도의 문제점	71
<표 4-12> 화물운송관련법규와 규제	72
<표 4-13> 물류기반시설의 만족도 현황	72
<표 4-14> 복합운송주선업의 현재 해외지사 설치 현황	73
<표 4-15> 외국계 전문 물류기업 본사 및 한국법인 현황	74
<표 4-16> 계층별 상대적 중요도	76
<표 4-17> 세계 및 극동지역의 컨테이너 항만물동량 전망	78
<표 4-18> 주요국가의 표준팔레트 보급률 및 규격	82
<표 4-19> 물류비 기능별 비중	85
<표 4-20> 세부 요인별 최종 운선순위	92
<표 4-21> 복합운송주선업의 SWOT/AHP 분석 결과	93
<표 4-22> 우리나라 복합운송주선업 관련법과 규제	95

그림 목차

[그림 1-1] 연구의 흐름도	4
[그림 2-1] 포워드와 송화주·실운송인 관계	22
[그림 2-2] 복합운송주선업의 일원화 과정	24
[그림 2-3] 해상수입화물 취급실적(HB/L)	43
[그림 2-4] 해상수입화물 취급실적(MB/L)	43
[그림 2-5] 해상수출화물 취급실적(HB/L)	44
[그림 2-6] 해상수출화물 취급실적(MB/L)	45
[그림 3-1] 복합운송주선업의 발전방안을 위한 계층분석구조	60
[그림 4-1] SWOT 그룹의 상대적 중요도	77
[그림 4-2] 기회요인의 상대적 중요도	77
[그림 4-3] 위협요인의 상대적 중요도	80
[그림 4-4] 강점요인의 상대적 중요도	84
[그림 4-5] 약점요인의 상대적 중요도	88

Abstract

A Study on the Strategic Development plan of the Freight Forwarding Industry in Korea

by Bae, Bag - Sig

Department of Shipping management
The Graduate School of
Korea Maritime University
Busan, Korea

The purpose of this paper is to suggest the strategic development plan of the freight forwarding industry in Korea

Even though there have been a lot of researches and studies on the development plan of the freight forwarding industry in Korea, the strategic development plan with a specific priority has not been proposed in the field.

In order to do this, some issues to tackle have been raised by reviewing the literatures on the freight forwarding industry. As far as methodology is concerned, as AHP technique combined with SWOT analysis was introduced to get some findings which are as follows:

First, as WT strategy, it is creation of the legal, systemic arrangement and importing sources. As an alternative plan of the legal, systemic arrangement, it may be suggested that there are registry strengthening standard of the freight forwarding industry, and the legal systemic arrangement and unification related to the freight forwarding. And as an alternative plan of creation of the importing source, it may be suggested that it would be a diversification and formalization of the importing source and also suggested the systemization of indemnity of goods gathering.

Second, as a strategy of WO, it would be structure for inducement of economic size and logistical special manpower. In order to get the petty nature and specialization of system for the freight forwarding companies, the drastic improvement of M&A and system between companies shall be carried out. In order to drive the logistical special manpower, it was suggested to be established the university and high school for specialization of logistics in the airline or port areas and consignment education for special authorities.

Third, as a ST strategy, we can point the structure of logistical standardization and expansion of the logistical foundation facilities. In order to get the structure of logistical standardization, it is required the institution of standards of standardization facility related to standardization of the electronic document and the main freight facilities. And, in order to have institution of the logistical foundation facilities, it is the situation to be urgent to have the drastic investment to the logistical foundation facilities, such as the port, airport, road, ICD, by dimension of the government.

Fourth, As a SO strategy, it is the foster strategy of structure of the global logistical system and foster strategy of the total logistical companies.

In order to have structure of the global logistical system, it is required the sufficient hinterland development of connection for infra of the air, sea and land transportations, logistical complex area from the government and development of the logistical complex area facility and development of logistical foundation facility and the ports and airlines. And, in order to foster total logistical companies, in the fostering dimension of the companies through selection of the total logistical companies, it may become an important policy method, in the permission of the clearance business, tax reduction & exemption, preferential inmate right of facility, logistical standardization provided by the nation or local self-government and also may become an important policy method through financing of the necessary capital or support of land to have the oversea's market opening-up.

Through the strategic development plan in each priority of the freight forwarding industry as mentioned in our country, it seems like to be settled the freight forwarding system to be filled up requisition of the freight owner by service of door to door with a good service required by users with a confirmation of the special condition of the company and national competitive power.

However, since this essay was used the partial past data due to shortage of data for freight forwarding industry in our country, I dare say that it has a limit to analyze the actual situation of all freight forwarding industries.

As a study subject in a future, the deep analysis in each class of the freight forwarding industry shall be carried out through the various types of analysis detailed in each from the users of the small and large type of company and freight forwarding industry.

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

세계의 경제가 관련국들의 이익을 위하여 블록화 되고 WTO 체제아래 모든 산업이 글로벌화 되어 치열한 경쟁을 벌이고 있다. 이러한 현상은 국제물류서비스 산업 역시 예외가 아니다.

특히 우리나라는 삼면이 바다를 접하고 있는 지정학적 특성에 따라 수출과 수입이 해상과 항공을 통하여 이루어지고 있으며, 동북아 물류중심국가 전략을 범국가적 차원에서 추진하고 있는 시점에서 우리나라의 국제물류서비스 산업은 국민경제에 있어서 매우 중요한 역할을 담당하고 있다.

최근 들어 정보통신 및 운송기술의 발달과 함께 고객욕구의 다양화에 따른 door to door 서비스를 가능하게 하는 복합운송의 급속한 발전은 결과적으로 운송업자가 유통에서 차지하는 비중을 증가시켰으며, 화물의 흐름을 주도하고 종합적으로 통제하는 새로운 역할을 운송주선인에게 요구하는 시대를 열었다. 이러한 복합운송주선업의 급속한 환경변화에 대응하기 위하여 복합운송주선업체 또는 해운선사 간의 제휴, 아웃소싱 등 다양한 경쟁우위 확보·유지전략을 통하여 생존을 위한 부단한 노력을 하고 있다.

복합운송주선업체는 국제물류 서비스산업에서 고객들과의 접촉이 가장 활발히 이루어지고 있는 분야이며, 동일한 화주들을 대상으로 다수의 업체가 경쟁하고 있는 서비스산업의 최일선에 있다고 해도 과언이 아니다.

현재 우리나라의 대부분의 복합운송주선업체들은 그 규모가 영세하여 경쟁력이 열세한 관계로 경쟁력 제고와 수익증진을 위한 서비스를 강화하는 발전방안

을 마련하지 않을 수 없는 실정이다.

특히 이미 국내에 진출해 있거나 진출 예정인 외국 대형 복합운송주선업체보다 영업망이 취약하고 글로벌화 되어있지 못하여 국내의 시장 활동에 고전을 면치 못하고 있다. 따라서 외국현지운송업체와의 업무제휴, 시스템구축, 전문 인력의 양성, 기타 물류관련산업에 대한 서비스제공 등 복합운송주선업체 본연의 업무를 수행하는 발전방안을 마련할 필요가 있다.

본 연구에서는 복합운송주선업체의 국내·외 환경변화를 고려하여 복합운송주선업의 현황과 문제점을 파악하여 우리나라 복합운송주선업의 발전방안을 제시하고자 한다.

제2절 연구의 방법 및 구성

이상의 연구목적을 달성하기 위하여 본 연구에서는 복합운송주선업체의 국내·외 환경변화를 고려하여 복합운송주선업의 현황 및 문헌연구를 통하여 문제를 제기한다. 그리고 선행연구와 전문가들의 brain storming을 통한 평가속성요인을 도출하여 계층분석구조의 모형을 구축하고, 다양한 지식과 전문적인 경험을 가진 복합운송주선업관련 전문가들의 직관을 반영할 수 있는 SWOT/AHP 기법을 통해 설문내용의 상대적 중요도를 결정한 후 우리나라 복합운송주선업의 발전방안을 우선순위별로 제시하고자 한다.

본 연구의 실증분석을 위하여 계층분석구조의 모형을 구축하여 복합운송주선업체들과 복합운송주선업체를 이용하고 있는 화주들을 대상으로 설문조사를 실시하였다. 설문조사를 위해 관련학계, 관련공무원, 복합운송주선업체의 공급자 및 이용자 등을 대상으로 직접 방문조사 인터뷰를 실시함으로써 설문지의 타당성을 검토 받고, 수정 및 보완된 설문지를 본 조사에 사용하였다.

본 연구는 총 5개의 장으로 이루어져있다.

제1장은 서론으로서 연구의 배경 및 목적, 연구의 방법 및 구성 등에 대하여 기술한다.

제2장은 복합운송주선업의 이론적 고찰로서 복합운송주선업의 개요, 복합운송주선업의 제도, 복합운송주선업 관련 국제 조약, 규칙 및 책임, 복합운송주선업의 현황, 선행연구 및 문제제기 등에 관하여 기술한다.

제3장은 SWOT/AHP의 이론적 배경, SWOT 매트릭스 평가속성 요인의 도출하여 실증분석을 위한 계층분석구조의 모형을 구축한다.

제4장은 실증분석으로서 설문지의 구성, 우리나라 복합운송주선업의 SWOT/AHP 분석을 하고 그 전략적 발전 방안을 순위별로 도출하고자 한다.

제5장은 본 연구의 결론부분으로서 연구결과의 요약과 시사점 및 한계점을 기술하고, 향후 연구 과제를 제시하고자 한다.

본 연구의 흐름도는 [그림 1-1]과 같다.



[그림 1-1] 연구의 흐름도

제2장 복합운송주선업의 이론적 고찰

제1절 복합운송주선업의 개요

1. 복합운송주선업의 의의

복합운송주선업은 아직까지 국제적으로 통일된 개념이 정립되지 않고 Freight Forwarder, Forwarder, Forwarding Agent, Freight Promoter, Shipping and Forwarding Agent 등을 총칭하는 개념으로 표현되고 있다.

우리나라 상법에서의 ‘운송주선인이라 함은 자기의 명의로 물건운송의 주선을 영업하는 자’¹⁾라고 규정하고 있다. 이는 일반적으로 운송수단을 보유하지 않은 채로 타인의 수요에 응하여 자기의 책임과 계산으로 영업행위를 하는 것이다.

해운관련업의 등록 및 사후관리 요령에서의 ‘해상운송주선업이라 함은 해운업법 제 2조 5항에서 규정한 사업으로 송하주와 국제복합운송계약을 체결하거나 외국의 국제복합운송인과 국제복합운송업무 취급계약을 체결하여 국제복합운송증권을 발행하는 등 자기의 책임 하에 국제간의 일관운송을 주선 또는 이행하는 사업을 말한다.’라고 규정함으로써 해상운송주선인이 국제복합운송인으로 보고 있다.

화물유통촉진법에서 ‘복합운송주선업이라 함은 타인의 수요에 응하여 자기의 명의로 계산으로 타인의 선박, 항공기, 철도차량, 또는 자동차 등 2가지 이상의 운송수단을 이용하여 화물의 운송을 주선하는 사업을 말한다.’²⁾라고 규정하고

1) 상법 제114조.

있다. 생산지에서 상품이 생산되어 최종 소비자에게 도달되기 전까지는 선박, 항공기, 철도차량 또는 자동차 등 다수의 운송수단을 이용하게 되는데, 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.

이 법의 목적은 규격화 및 표준화된 컨테이너 등의 연계 또는 일관운송을 통하여 문전에서 문전(door to door)까지 목적화물을 수송하는 것으로 물류관리상 많은 경비절감 효과를 가져 올 수 있으며 화물의 운송에 있어 신속성과 안전성을 확보하기 위한 것이다.

2. 복합운송주선업의 기능

일반적으로 복합운송주선업은 운송을 위탁한 고객의 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. 그 뿐만 아니라 복합운송체제하에서 스스로 운송계약의 주체가 되어 복합운송인으로서 복합운송증권을 발행하며, 문전에서 문전(door to door)까지 서비스하는 모든 유통경로 운송책임을 부담하기도 한다.

복합운송주선업을 복합운송인의 개념으로 파악하여 자신이 직접 운송수단을 보유하면서 복합운송의 역할을 수행하는 운송인형 복합운송주선업자와 운송수단을 직접 보유하지 않고 다만 계약 운송인으로서 운송책임을 지는 운송주선인형 복합운송주선업자로 구분하기도 한다.

그러나 일반적으로 복합운송주선업은 직접 운송수단을 보유하지 않은 채 그들의 고객을 위하여 화물운송의 주선이나 운송행위를 하는 자로 화주와 운송인

2) 화물유통촉진법 제2조.

사이에서 화주에게는 운송인의 입장이 되고 운송인에게는 화주의 입장이 되어 운송업을 수행하는 자를 의미한다.³⁾

복합운송주선업자가 복합운송인의 기능을 수행할 수 있는 법적인 뒷받침이 된 계기는 1983년 개정 신용장 통일규칙 제25조 d항과 1984년 미국의 신해운법 제3조의 규정이라 할 수 있다. 1983년 개정 신용장 통일규칙은 복합운송주선인이 발행하는 FIATA 복합운송증권(FIATA Multimodal Transport B/L)의 은행매입을 가능하게 함으로써 유가증권으로서의 유통성을 부여하였으며, 미국 신해운법은 복합운송주선업자의 법적형태라 할 수 있는 NVOCC(Non-vessel Operating Common Carrier, 무선박운송인)의 명확한 법적 지위를 마련하였다.

3. 복합운송주선업의 역할

복합운송주선업자는 그 성격상 자신이 취급하는 화물의 운송을 위해 필요한 업무조직을 형성해야 한다. 특히 포장업자, 육상운송업자, 통관업자, 하역업자, 철도운송업자 그리고 해운선사 등 각 업자와 계약을 체결하고 나아가 해외의 국제복합운송업체와 업무제휴계약을 맺고 이를 이용하여 화주의 기대에 부응해야 한다. 이러한 복합운송주선업자는 화주의 대리인으로서 적절한 운송수단을 선택하여 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 다음과 같은 것들이 있다.⁴⁾

3) 화물유통, 해운무역신문사, 1989, p.223.

4) 양복지, 복합운송주선업의 중국시장 진출 전략에 관한 연구, 중앙대학교 석사학위논문, 1996, p.10.

가. 전문적인 조언

화주의 요청에 따라 해상, 철도, 그리고 도로 등의 운송비용, 시간, 신뢰성, 경제성 그리고 속도를 고려하여 가장 적당한 운송경로를 채택하게 되며, 또한 그 운송수단, 운송경로에 바탕을 두고 화물의 포장상태 및 목적국의 각종 운송규칙을 알려주며 운송서류를 용이하게 작성하도록 하는 등 일체의 조언을 해준다.

송화인이 필요로 하는 각종 운송수단의 공간을 확보하여 운송기간에 화물을 인도하거나 목적지의 사무소나 대리점에 연락하여 화물인수가 원활히 이루어질 수 있도록 조치한다.⁵⁾

나. 운송수단의 수배

복합운송주선업의 중요한 기능 중의 하나는 항구에 정박하고 있는 선박에 적재할 수 있도록 물품을 항구까지 운송하는 것이다. 이때 물품을 효율적으로 운송하도록 선적지시서(S/O)가 사용된다. 이 지시서는 내륙운송에 대한 명세서일 뿐 아니라 복합운송주선업자가 화주에게 제시하여 명세를 작성하게 한 뒤 돌려받게 되며, 이것에 의해 필요한 운송서류를 작성하게 된다.

다. 운송계약의 체결 및 선복의 예약

복합운송주선업자는 통상적으로 자기명의로 운송계약을 체결할 수 있으나, 때로는 특정 화주의 대리인으로서 운송계약을 체결하며, 운송계약을 체결할 때 선박회사에 선복을 예약해야 한다. 이때 선박회사는 복합운송주선업자로부터 구

5) 이신규, 국제물류론, 형설출판사, 2005, p.416.

두예약을 접수해 화물의 명세, 필요한 컨테이너 수량, 운송조건 등을 기재한 선복예약서를 발행하게 되며, 매도인은 선복예약서의 조건대로 선적할 수 있다.

라. 운임, 수수료와 기타 비용의 결제

복합운송주선업자와 화주 간에 이미 거래관계가 확립되어 있는 경우, 복합운송주선업자는 고객인 화주를 대신하여 모든 비용을 선불한다. 수출입 화주는 선사, 항공사, 기타 운송인 및 하역업자, 컨테이너, 보관시설과 기타의 설비를 이용하는 데, 이러한 운임, 수수료, 세금을 복합운송주선업자가 먼저 선불한 뒤 나중에 선불비용을 화주에게 일괄적으로 결제하게 된다.

마. 포장 및 창고보관

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 자기 소유의 환적 창고를 통해 일시적 또는 단기적인 보관서비스를 제공한다.

바. 화물의 집하, 분배 그리고 혼재 서비스

화물의 집하, 분배, 혼재서비스 혹은 기타 관련 업무 등과 같이 운송주체자로서의 주선업무가 복합운송주선업체의 중요한 기능이라고 할 수 있다.

사. 관리 및 인도서비스

복합운송주선업자는 수하인을 위한 화물의 관리업자 및 분배업자로서의 기능도 가지고 있다. 전자는 door to door 서비스의 운송 전 구간에 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 부분 등의 업무가 있다.

4. 우리나라 복합운송주선업의 발전과정

복합운송주선업(Freight Forwarder)은 13세기경 유럽의 도시국가간의 지정학적 여건 속에서 교역활동의 원활을 기하기 위해 각국의 운송 및 상사제도, 무역관행, 통관, 세금문제 등에 관한 전문적인 지식을 갖춘 중간 매개행위자의 필요에 따라 무역업자와 운송업자의 형태를 갖춘 Frachter⁶⁾라는 상인이 등장하면서 그 기능적인 첫 선을 보이게 되었다. 그 이후 기능의 세분화를 통하여 전문성을 지닌 운송업자의 성격으로 변모하였고, 국제상업회의소의 신용장통일규칙과 미국의 신해운법 등이 발효됨으로써 복합운송주선업자는 제도적인 뒷받침 아래 복합운송인으로서의 기능을 수행할 수 있게 되었다.⁷⁾

한편, 우리나라에 Forwarding 제도가 본격적으로 도입된 것은 1970년대 초기로서 정부의 수출입 정책에 힘입어 증가되는 교역량 속에서 스위스, 독일 등의 우수한 복합운송주선인이 국내에 진출함에 따라 그들의 서비스 형태에 대한 답

6) 추창엽·김웅진, 물적유통론, 형설출판사, 1994, p.304.

7) 김현겸, 우리나라 복합운송주선업의 구조고도화 방안 연구, 성균관대학교 석사학위논문, 1998, pp.54-57.

습을 통하여 최초로 자리 잡기 시작하였다.⁸⁾

이후 우리나라의 복합운송주선업의 발전과정을 도입기, 정착기, 성장기로 나누어 살펴보면 다음과 같다.

가. 도입기(1970 ~ 1976년)

1970년대 초기에 최초로 등장한 초기의 Forwarder들은 포워딩 업무를 전문적으로 취급하는 것이 아니라 선박대리점 등이 외국 포워더의 한국 대리점으로서의 기능을 수행하는 형태였다. 즉, 초기의 우리나라 포워더의 역할은 지극히 단순하여 해당화물에 대한 선적대행, 운임징수 문제를 상대국 파트너를 대신하여 수행하고 이에 대한 반대급부로 소정의 수수료를 받는 정도였다. 1973년에 이르러 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 발생하였고, 포워더가 발급한 선하증권에 대한 외국환은행의 대금결제지역 및 거부 등의 문제가 발생함에 따라 포워딩 업무의 발전에 많은 한계를 노출시켰다. 이러한 문제를 해결하기 위해 1976년 2월 국내 운송주선업체들은 자구책의 일환으로 정부의 지원을 호소하였고, 정부는 이에 대한 검토를 거쳐 포워더의 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.

나. 정착기(1977 ~ 1983년)

8) 한국복합운송주선업협회, 복합운송실무 연수교재 V, 1998, p.37.

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. 해상운송업체의 난립방지 및 업체의 부실화 방지라는 면허제 도입초기의 목표에 따라 1980년 이후 업체수가 과잉하다는 정책적 판단아래 1982년까지 3년 동안 신규 면허를 중지하였다가 1983년에 신규면허를 재개하였다. 따라서 이때까지는 업체수도 일정 수준에서 크게 변동하지 않았으며, 업계에서 화물량도 겨우 10만 TEU 정도에 불과하였다.

이에 따라 1983년 이후 업계에서는 전문 인력양성의 필요성을 절감하고 해사연수원에서 해상운송주선업과정을 개설하는 등의 노력을 하였고, 정부에서도 1983년에 해운산업합리화계획과 해상운송사업법의 전면 개정작업을 추진하기에 이르렀다.

다. 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 맞이

하게 되었다.

제2절 복합운송주선업의 제도

1. 외국 복합운송주선업의 제도

가. 미국

미국은 세계 여러 나라들의 최대 국제물류시장으로 대규모 프레이트 포워더가 일찍부터 현지법인을 설립하는 등의 방법을 통해 국제물류시장의 진출을 도모하였다.

미국의 프레이트 포워더는 우리나라 복합운송주선업과 관련한 유사한 제도가 크게 네 가지 형태로 구분되어 법제화되고 있다. 즉 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 그것이다.

(가) Domestic Freight Forwarder

주제교통법(Interstate Commerce Act : ICA)⁹⁾에서 규정한 Domestic Freight Forwarder란 실운송인의 운송수단을 이용하여 미국 내의 2개 주 이상에 이르는 화물의 운송(소량혼재화물의 주간운송)을 수행하는 보통운송인(Common

9) 미국 내에서 2개 주 이상을 지나는 내륙수송에 적용되는 법규이다. 1887년 미국 경제의 활성화를 위해 제정된 법으로, 'Interstate Commerce Act'의 머리글자를 따서 ICA, 주간통상법(州間通商法)이라고도 함.

Carrier)이다. 주요 업무 내용은 소량화물의 집화, 혼재 및 분류업무를 행하여, 화주에 대해서 운송책임을 지고, 다른 운송인(철도, 트럭, 내항해운)을 이용하여 유료로 화물운송을 행한다. 즉 Domestic Freight Forwarder는 트럭이나 철도회사로부터 미리 대량운송운임을 받아 놓고, 이것을 기초로 소매운임을 결정하여 화주에게 소량 판매한다. 특히 운송도중의 사고에는 일괄하여 화주로부터 클레임을 받게 된다. Domestic Freight Forwarder는 ICC¹⁰⁾의 면허제로 되어 있지만, 1986년에 잡화를 취급하는 Domestic Freight Forwarder에 대한 면허규제가 철폐되었다. 그 후, 미국에서의 행정개혁에 의해 1996년에 ICC 자체가 폐지되어 운수성의 신설기구에 이관되었다.

(나) Ocean Freight Forwarder 또는 International Freight Forwarder

Ocean Freight Forwarder은 FMC¹¹⁾의 관리 아래에 있으며, 미국으로부터의 수출화물의 운송수배, 수출수속(통관업무 등)을 전담하고 있으며, 이른바 수출화물의 프레이트 포워드인 것이다.

미국 신해운법(Shipping Act of 1984)에서는 Ocean Freight Forwarder를 다음과 같이 규정하고 있다.

- 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

프레이트 포워드에 따라 수출자로부터의 수수료와 선사로부터의 받는 집화수수료(compensation)를 수입원으로 하고 있다. 이 프레이트 포워더는 서류작성과

10) ICC(Interstate Commerce Commission : 주간통상위원회)는 1887년 주체교통법에 의거하여 설치된 미국 연방정부의 교통감독 행정기관의 하나로서 준입법부, 준사법부로서의 성격을 가지며 아울러 집행기관이기도 함.

11) 1961년 Federal Maritime Board가 보조금 관련 업무를 상무성 산하 해운진흥 담당기관에 이관하고 Federal Maritime Commission(미연방해사위원회)로 개칭한 독립된 해사 규칙 감독기관임.

수출화물의 수배를 행하며, 트럭이나 창고를 보유하고 있지 않기 때문에 거의 중소기업수준이라고 할 수 있다. 이 프레이트 포워더는 국제화물을 취급한다는 점에서는 NVOCC와 비슷하지만, NVOCC와 다른 점은 보통운송인(Common Carrier)으로서 이용운송을 수행하지 않는다는 사실이다.¹²⁾ 특히 1998년의 미국 신해운법 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 교섭(사실상 자유운임)을 통해 이루어지고 있으며, 경쟁격화에 따른 중소 프레이트 포워더에 대한 영향이 새로운 문제로 등장하였다.

<표 2-1> Ocean Freight Forwarder와 Domestic Freight Forwarder와의 비교

구 분	Ocean Freight Forwarder	Domestic Freight Forwarder
근거 법률	Shipping Act	Interstate Commerce Act
관장 기관	FMC	ICC
제도의 형태	FMC (1961년 이전에는 등록제)	ICC (1986년 이후 자유임)
운송 구간	미국과 다른 국가 사이	미국 내 주와 주 사이
B/L 발행	자기명의 B/L을 발행할 수 없음	자기명의 B/L을 발행할 수 있음
운송 책임	운송 책임이 없음	운송 책임이 있음
Common Carrier	Common Carrier가 아님	Common Carrier 기능 수행

자료 : 복합운송업 협회, 1994.

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

12) Ocean freight forwarder는 일본의 해화업자와 비슷한 점도 있지만, ① 동 포워더가 집화한 화물을 중개하여 선사로부터 받을 수 있는 집화수수료를 해화업자는 받을 수 없고, ② 해화업자는 수출입이라고도 할 수 있지만, 동 포워더는 수출만이라는 등의 차이점이 있음.

NVOCC란 Non-vessel Operating Common Carrier의 약칭으로서, 스스로는 선박 등의 운송수단을 보유하지 않고 해상운송인(실 운송인)의 서비스(선박운송 등)를 이용하여 화물을 운송하는 공공운송인(원청운송인)이다. 운송책임이나 요율은 자기의 명의로 행하는 계약상의 당사자이다.

NVOCC는 미국 트럭업자와 철도회사들이 제시한 무차별운임(freight all kind rate, FAK rate)에서 출발하였으며, 컨테이너 운송에 있어서 경쟁력을 강화하고 집화에서 우위를 차지하려는 의도에서 탄생되었다. 미국 신해운법(Shipping act of 1984)에서 처음으로 정의되어 법적인 지위를 인정받았으며, 해상운송인(Ocean Common Carrier, 선박회사)과의 관계에서는 화주(Shipper)의 입장이 된다. 특히 1984년 미국신해운법 이전의 NVOCC)는 by water라고 하는 조건이 덧붙여져, 영업범위를 해상부분으로 한정하고 있었지만, 1984년 미국신해운법에서는 by water라고 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.¹³⁾

13) 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 있음.

<표 2-2> NVOCC와 Ocean Freight Forwarder의 비교

구 분	NVOCC	OFF
근거 법률	Shipping Act	좌 동
관장 기관	FMC	좌 동
제도의 형태	FMC 면허제	ICC Tariff File제
운송 구간	미국과 다른 국가 사이	좌 동
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 기능수행
Tariff	자기 Tariff가 있음	자기 Tariff가 없음
주요 업무	LCL화물의 Consolidation	서류작성

자료 : 복합운송업 협회, 1990년.

(라) Ocean Transportation Intermediary(OTI, 해상운송중개인)

1998년의 미국 신해운법 개정으로, Ocean Freight Forwarder와 NVOCC의 역할과 기능의 구분과 더불어 Ocean Transportation Intermediary의 개념을 신설하여 Ocean Freight Forwarder와 NVOCC를 포함시켰다.¹⁴⁾ Ocean Transportation Intermediary는 FMC로부터 사전에 면허를 취득하도록 규정하고 있다.

나. 유럽

영국에서는 우리나라의 복합운송주선인을 Freight Forwarder 혹은 Forwarder라고 칭하는데 복합운송주선인에 해당하는 법적 개념이 없으며, Forwarding의 영업범위, 주선업자의 자격기준, 소요자본, 훈련 등에 관한 법적 규정도 전혀 없다.¹⁵⁾

독일 상법에서의 'Freight Forwarder라 함은 자기의 명의로 타인을 위하여

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

15) 추전정부, 영국화물주선업체의 기능, 해양한국, 한국해사문제연구소, 1997, p.37.

육상운송 또는 해상운송에 의한 물건운송의 주선의 인수를 업으로 하는 자'라고 규정하고 있다. 그러나 이 규정은 지난 19세기에 제정된 내용이기 때문에 오늘날처럼 다양한 기능을 수행하고 있는 현대의 복합운송주선업을 제대로 다루지 못하고 있다. 이를 보충하기 위해서 독일은 성문법이 미치지 못하는 사항에 대해서는 법원판결에 의한 판례법으로 보완하고 있으며 이러한 판례법은 상법 규정 못지않게 독일의 Freight Forwarder와 하주에 대하여 적용하고 있다.¹⁶⁾ 그리고 스위스에서의 '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.

유럽은 EC의 통합으로부터 유럽연합(EU)으로 발전하는 가운데에 통화통합(유로)이나 EC 역내에서의 통관철폐 등의 borderless화, 운수물류의 규제완화가 진행되고 있다. 이러한 의미에서 포워더의 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 행하는 포워더도 있다.

이와 같이 포워더는 전통적인 운송의 수배자뿐만 아니라 최근에는 스스로 운송계약을 행하는 NVOCC의 기능도 떠맡고 있다. 특히 컨테이너화에 따라 포워더가 NVOCC로서 해륙복합운송 부문으로 진출하여 선사가 행하는 운송서비스와 경합하는 상황이 되고 있다. 특히 해상운송부분은 유럽운임동맹에 의한 화주 구속과 운임규제 등에서, 포워더의 동맹선 이용이 크게 제약되어 있기 때문에 거의 맹외선 이용에 한정되어 있다고 할 수 있다.

16) 추진정부, 전게서, p.40.

프레이트 포워더가 그 특징을 발휘할 수 있는 서비스는 소량화물(LCL cargo)의 혼재운송이며, 선사의 서비스가 단위화물(FCL cargo)에 한정되어 있기 때문에 내륙까지의 소량화물운송은 중요하다. 무엇보다도 유럽은 다수의 나라가 산재한 시장이므로 정시 및 정형의 혼재운송서비스는 어려움이 따르므로 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.

- 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 운송정보의 제공, 조사

다. 일본

1980년 이전까지 일본은 막대한 무역량 및 대규모의 상선대에도 불구하고 복합운송업부문 활동은 미약했으나¹⁷⁾ 1980년 후반부터 운송수단을 갖지 않은 운

17) 일본의 대규모 생산업체와 상사들이 운송주선업체를 이용하는 대신 자체 운송부를 운영하고 있기 때문임.

송취급업자, 특히 NVOCC 등의 이용운송업자가 나타나기 시작했으며, 국제복합운송 서비스를 수행하게 되었다.¹⁸⁾

대미운송에 관계하는 일본의 국제복합운송인의 대부분은 NVOCC로서 미국 연방해사위원회(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 운송 서비스망 확보 또는 소량화물(LCL cargo)의 집화 등으로 점차로 활동분야를 넓혀나가고 있다.

이와 같은 국제복합운송서비스에 대응하기 위해, 1989년 화물운송취급사업법(물류 2법)¹⁹⁾의 수정을 통해 다른 운송관계사업과 함께 국제복합운송인도 정부의 지도 및 감독 아래에 놓이게 되었다.

우리나라 복합운송주선업과 관련한 유사한 일본의 제도가 화물운송취급사업법으로 항공운송주선인(이용항공운송사업)과 해상운송주선인(외항해운이용운송사업)으로 나눌 수 있다. 전자는 동 화물운송취급사업법에 따라 항공화물운송에 관계하는 혼재업과 대리점을 중심으로 한 업무영역을 갖고 있다. 후자는 동 화물운송취급사업법에 의한 외항해운이용운송사업 외에 항만운송사업법에 의한 해화업자(해운화물취급사업)의 업무도 담당하고 있다. 특히 해화업자가 화물운송취급사업법에 의한 이용운송사업의 허가를 받은 경우에 국제복합운송인이라고 할 수 있지만, 현실적으로 해화업자는 중소기업자가 많으며, 더구나 해상운송 화물의 선복예약(booking) 등의 업무는 화주가 직접 수행하고 있기 때문에 국제

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

19) 일본의 화물운송취급사업법은 화물자동차운송사업법과 함께 물류 2법으로서 1989년 12월에 제정되었으며, 1990년 12월에 시행된 법률이다. 이러한 물류 2법은 이른바 규제완화의 흐름 속에 1988년 10월의 운수정책심의회물류부회의 의견서나 동년 12월의 임시행정개혁추진심의회 답신 등을 받아들여, 운수성이 물류관련법규의 근본적인 수정을 행한 것이다. 이 중 화물운송취급사업법은 운송취급인(동법에서는 “화물운송취급사업”이라고 함)에 관한 법률이며, 종래의 해상운송법, 항공법, 도로운송법, 통운사업법, 내항해운법 속에서 개별적으로 규제되어 있던 운송취급기능 부분을 집약한 것임.

복합운송인으로서의 입장이 약한 상황이다.

2. 우리나라 복합운송주선업의 제도

가. 상법상의 운송주선업 제도

우리나라 상법에서의 복합운송주선인은 운송주선인으로 표시되며 관련 내용은 다음과 같다. 운송주선인이란 ‘자기의 명의로 물건운송의 주선을 영업하는 자’²⁰⁾라고 규정하고 있다. 상법 규정에서는 운송주선행위를 운송대리행위와 운송중개행위와의 개념적 차이를 두고 있다. 즉 운송중개인은 하주와 운송인의 운송거래를 중개하는 것을 영업하는 자이고, 운송대리인은 운송인을 대리하여 운송인의 거래를 대리·중개하는 것을 영업하는 자로 구분하고 있다.²¹⁾

이와 같이 상법규정상 주선행위, 대리행위, 중개행위는 상이하나 운송인과 하주의 중간에서 운송거래를 성립시킨다는 점과 타인의 역할을 보조한다는 면에서는 동일하다. 특히, 운송주선인과 운송대리인의 지위는 각기 다르지만 그들 스스로가 타인을 대행한다는 점과 운송자체에 법적 책임이 없다는 점에서는 동일하다. 이러한 이유로 우리나라의 경우 운송주선업과 운송대리점업을 겸업하는 데는 제약을 하고 있지 않다.

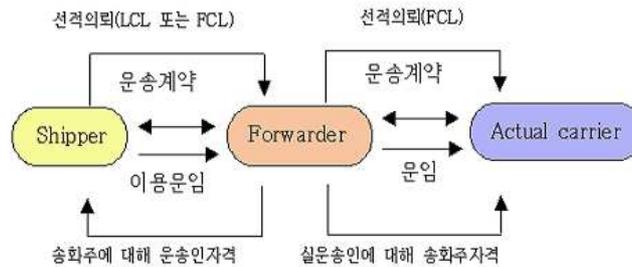
따라서 운송주선계약에 의해 운송물을 하주로부터 수령하고 운송인과의 운송계약에 따라 이를 운송인에게 인도하고 운송관련서류를 교부받아 하주에게 전

20) 상법 제114조.

21) 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 운송인간 체결된 운송계약결과에 대해 법적 책임을 부담하지 않음.

달할 경우 즉, 주선 업무에 관련한 서비스만을 제공할 경우 운송주선인은 운송 자체에 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 부담해야 한다.²²⁾

운송주선인은 일반적으로는 운송수단을 보유하지 않은 채로 송화주로부터 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.



[그림 2-1] 포워더와 송화주·실운송인 관계

나. 화물유통촉진법상의 복합운송주선업

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

이에 따라 정부는 원활한 화물유통을 위해 사회간접자본 투자 등 기반시설을

22) 상법 제115조.

확충하고, 유통관련제도의 불합리점을 조속히 개선하여야 한다는 인식하에 새로운 법제정을 서둘렀다. 기존 개별법상의 유통 장애요인의 전면 재조정에 의한 운송, 보관, 하역, 통관 등 물류관련 기능을 통합 수행할 수 있도록 화물유통촉진법²³⁾을 제정하는 것이었다.

당시 화물유통촉진법 초안은 복합운송업의 사업범위가 명확하게 규정되어 있었고, 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. 또한 당초에는 복합운송법으로 규정하였으나 복합운송주선업으로 바뀌었고 사업범위도 삭제되어 복합운송주선업은 기존의 해상화물운송주선업 및 항공운송주선업을 단순히 통합한 것에 지나지 않는 것으로 평가되었다.

1993년 12월 27일 항공법에서 항공운송주선업을 폐지함으로써, 국제간 교역 화물을 취급하는 운송주선업은 해상화물운송주선업과 복합운송주선업으로 양분되게 되었으나 취급업무가 유사함에도 불구하고 근거법률과 소관부처(해운항만청, 건설교통부)를 달리하고 있어 정책추진의 일관성저하, 업종 간 이해 다툼, 이용하주의 혼란 등 많은 문제점을 노출시켰다. 이에 한국 국제복합운송주선업협회(KIFFA)는 1994년 12월에 양 업종의 일원화를 건의하게 되었고, 그동안 많은 논의 과정을 거쳐 1995년 12월 9일 복합운송주선업으로 일원화되었다.

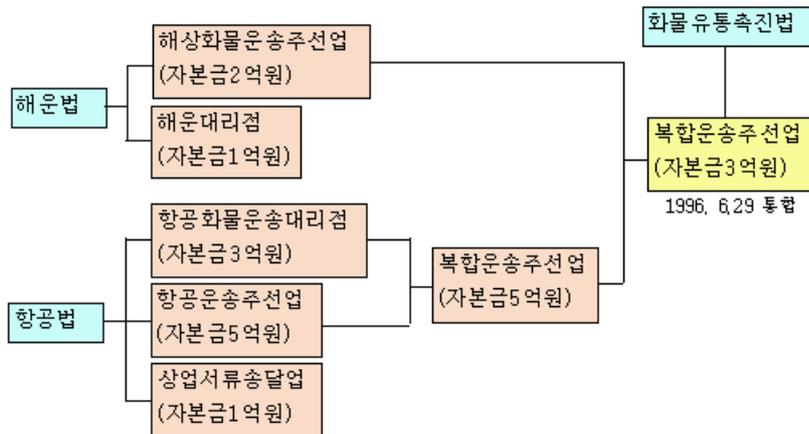
1995년에 개정된 화물유통촉진법에서 복합운송주선업의 정의가 ‘타인의 수요에 응하여 자기의 명의로 계산으로 타인의 선박, 항공기, 철도차량 또는 자동차 등 2가지 이상의 운송수단을 이용하여 화물을 일관하여 운송하는 사업’에서 ‘타인의 수요에 응하여 자기의 명의로 계산으로 타인의 선박, 항공기, 철도차량 또는 자동차 등 2가지 이상의 운송수단을 이용하여 화물의 운송을 주선하는 사업’

23) 화물유통촉진법 제1-22조 참조.

으로 바뀌었다.

건설교통부가 화물유통촉진법을 개정 공포하면서 복합운송주선업이라는 새로운 업종을 만든 주요 이유는 국내외 화물의 원활한 흐름을 위함이다. 즉 복합운송주선업 단일등록 하나만으로도 화물운송에 필요한 육·해·공 운송을 할 수 있도록 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.



[그림 2-2] 복합운송주선업의 일원화 과정

기존 해상화물운송주선업을 복합운송주선업이라 불렀던 것은 해상화물운송주선업체를 존칭해 주는 의도에서 불렀던 것으로 공식명칭은 아니었다. 해양수산부가 발급하는 해상화물운송주선업체는 화물의 해상화물운송만으로 그 업무

를 제한하는 제한업종이며, 항공화물과 철송, 육송을 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.

<표 2-3> 국내 운송관련 세부업종 및 관련법령

물류산업 업종구분		관련법령	
운송업	도로	화물자동차운송사업-일반·개별·용달	화물자동차운수사업법
		도매배송업	유통산업발전법
		보세운송업	관세법
		철도소운송업	철도소운송업법
	철도	철도운송업 철도소운송업	철도법 철도소운송업법
	해상	외항운송, 내항운송	해운법
항공	항공운송	항공법	
운송주선업	화물자동차운송주선업 복합운송주선업 철도소운송업(철도화물주선) 보세화물운송주선업	화물자동차운수사업법 화물유통촉진법 철도소운송업법 관세법	
창고/보관업	창고업, 화물터미널운영업 보세창고·장치장업 농수산물물류센터	화물유통촉진법 관세법 농수산물가격안정에관한법률	
하역업	항만하역업 하역노무공급(항만, 철도)	항만운송사업법 직업안정법	

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 수정되어 1970년에 TCM조약원안(Project de convention sur la Transport Combine International de Merchandises, 통칭 로마안)으로 발효되었다. 더불어 동 조약원안에 대해서, 항공업계의 의향을 물어서 미리부터 동 문제의 관심을 보여 온 유엔의 유럽경제위원회(Economic Commission for Europe, ECE)와 유엔의 전문기관인 국제해사기구(Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, IMCO)와의 합동위원회가 심의를 맡아 1971년 11월에 TCM 조약안(개정)을 확정하였다.

이 TCM 조약안은 1972년 11월에 개최된 국제컨테이너운송회의(United Nations/IMO Conference on International Container Traffic)에서 국제조약으로 채택될 예정이었으나 개발도상국의 반대에 부딪쳐서 좌절되고 말았다. 이는 UN 경제사회이사회가 1972년 7월 국제컨테이너운송회의에서 TCM 조약안의 채택을 의제로 삼지 않을 것을 결정함으로써 결국 백지화되고 새로운 조약의 마련은 개발도상국의 영향력이 강한 UNCTAD로 넘어가게 되었다.

1979년과 1980년 2차례에 걸쳐, 유엔국제복합운송조약 채택회의가 제네바에서 개최되어, 유엔국제복합운송조약(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods)이 대부분 선진국의 예상을 뒤엎고 컨센서스 방식²⁴⁾에 의해 1980년 5월 24일에 채택되었다. 즉, 이 조약은 그 내

²⁴⁾ 컨센서스 방식은 회의에서 투표에 의하지 않고, 우선 안건을 채택하여 나중에 반대국이

용에 있어서 약간의 공법규정²⁵⁾을 포함하고 있지 않고, 사법문제²⁶⁾로서 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. 그런데 이 조약은 현재 비준국이 기준에 미달되어 발효되지 못하고 있으나 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 복합운송계약의 당사자가 이에 준거할 것을 합의할 경우에만 적용된다.

무역거래는 매도인과 매수인의 상호 합의에 의한 물품매매계약에서 시작되므로 당사자의 의무사항은 여러 가지로 구성될 수 있다. 그러나 이러한 의무사항을 매번 계약시에 일일이 합의한다는 것은 상당히 번거롭고 부정확할 수 있다. 따라서 상인들은 오래 전부터 FOB(본선인도)나 CIF(운임 보험료포함인도) 조건과 같은 무역거래 조건(trade terms)을 사용하여 이러한 불편을 극복해 왔다.

각각의 입장에서 의견을 표명하는 방식임.

25) 공법규정으로는 개발도상국이 국제복합운송으로의 사업 참가의 가능성을 확보하거나 또는 화주로서의 이익을 옹호하기 위한 조약으로 여러 내용이 포함된 공법상의 정책과제임.

26) 사법문제로서는 복합운송인의 책임, 복합운송증권의 기재사항, 조약의 적용범위와 강행성 등의 기본적인 문제임.

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 International 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.

<표 2-4> 인코텀즈 2000의 무역거래조건

그룹	조건	코드	비용이전	위험이전
E종류 (출하조건)	공장인도조건	EXW	공장인도후 매수인(수입자)부담	공장 인도 이후 매수인 부담(통관료 매도인 부담)
F종류 (주요운입매수인부담조건)	운송인도조건	FCA	운송인의 지정장소 인도후 매수인 부담	지정장소인도이후 매수인부담(통관료 매도인 부담)
	선측인도조건	FAS	지정선적항 부두 또는 부선으로 선측 인도이후 매수인 부담	부두 또는 부선으로 선측인도 이후 매수인 부담
	본선인도조건	FOB	본선의 난간을 통과한 이후 매수인 부담	본선의 난간을 통과한 이후 매수인 부담
C종류 (주요운입매도인부담조건)	운입포함인도조건	CFR	목적항까지 매도인(수출자) 부담	본선의 난간을 통과한 이후 매수인부담
	운입보험료포함인도조건	CIF	목적항까지 매도인(수출자) 부담	본선의 난간을 통과한 이후 매수인부담(보험료매도인부담)
	운송비지급인도조건	CPT	목적지까지 매도인(수출자) 부담	지정적재지인도 이후 매수인부담
	운송비, 보험료지급인도조건	CIP	목적지까지 매도인(수출자) 부담	지정적재지인도 이후 매수인부담(보험료매도인 부담)
D종류 (도착조건)	국경인도조건	DAF	접경지 인도장소에서 수입통관직전의 상태로 매수인의 임의 처분하에 있을 때까지 매도인 부담	접경지 인도장소에서 수입통관직전의 상태로 매수인의 임의 처분하에 있을 때 매도인 부담
	착선인도조건	DES	목적항 선상에서 매수인에게 물품인도까지 매도인 부담	목적항 선상에서 매수인에게 물품인도까지 매도인 부담
	부두인도조건	DEQ	목적항 부두상에서 매수인의 임의 처분하에 있을 때까지 매도인 부담	목적항 부두상에서 매수인의 임의 처분하에 있을 때까지 매도인 부담
	관세미지급인도조건	DDU	매수인의 목적지점까지 매도인이 관세, 부가세, 제세 등을 제외한 제비용 부담	매수인의 목적지점까지 매도인이 부담
	관세지급인도조건	DDP	매수인의 목적지점까지 매도인이 관세 등을 포함하여 제비용 부담	매수인의 목적지점까지 매도인이 부담

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, 항공기, 자동차 등 종류가 다른 운송수단 중 두 가지 이상의 조합에 의해 이루어지는 운송에 대해 복합운송인이 발행하는 증권으로, 발행자인 운송인이 운송품의 수령

을 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.²⁷⁾

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 증권이 발행인이 누구에 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.

가. UNCTAD/ICC 복합운송증권통일규칙에 준거하는 증권

27) UNCTAD/ICC 통일규칙에서는 복합운송증권의 유통성(Negotiability)을 다음과 같이 규정하고 있다. "Negotiable Multimodal Transport B/L issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents(ICC publication 481)," 이라는 문언을 기재하고, 비유통증권에 대해서는 "Non-negotiable Multimodal Transport B/L issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents(ICC publication 481)."이라는 문구를 두어 그 기능을 구분하고 있다. 복합운송증권이 유통증권으로 발행된 경우에는 증권이 '① 지시식(order) 또는 무기명식으로 되어야 하며, ② 지시식으로 된 때에는 배서에 의해 양도할 수 있고, ③ 무기명식으로 된 때에는 배서없이 양도할 수 있다'는 등의 조항과 함께, 비유통증권으로 발행된 경우에는 ① 지명된 수화인을 기재하여야 하며, ② 복합운송인은 증권에 지정된 수화인 또는 수화인으로부터 정당하게 지시받은 당사자가 아닌 그 밖의 사람에게서는 화물을 인도할 의무가 없다' 라는 등의 조항을 두어 발행 방법 및 그 효력에 대해서도 구체적으로 규정하고 있음.

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 증권면에 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(on board)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.

나. 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·보완되

어 1984년 제4차 개정 신용장통일규칙에 의해 담보성을 확보하여 현재 은행이 정식으로 수리하고 있다.

<표 2-5> 통선하증권과 복합운송증권의 비교

구 분	통선하증권(TBL)	복합운송증권(MTO)
운송계약의 형태	최종목적지까지 전반운송증명 으로만 가능	복합운송계약
운송수단의 조합	동종운송수단과의 조합 이종운송수단과의 조합	이종운송수단과의 조합
운송인의 책임	각 운송인의 이중책임체제	전구간 단일책임체제
1차운송인과 2차 운송인의 관계	2차 운송인에 대한 1차 운송인 의 지위는 화주의 단순한 운송 대리인에 불과	1차운송인 : 원청운송인 2차운송인 : 하청운송인
증권의 발행인	운송인, 선장 및 이들의 대리인	운송인, 복합운송인, 선장 및 이 들의 대리인
증권의 형식	B/L형식	B/L 이외의 형식도 존재
적재 표시	Shipped B/L로 적재증명	Taking in charge로 물품수탁증명
UCP500	23조	26조
준거법	Hague/Hague-Visby/Hamburg Rules	UNCTAD/ICC Rules for Multinational Transport Documents

다. 기타의 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 요

구하고 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.

4. 국제복합운송인의 책임

국제복합운송의 발전에 따른 운송책임이 최대의 문제로 되어, 국제복합운송조약이 유엔에서 채택될 때에 선진국과 개도국 사이에 크게 대립되었던 사항이 운송책임에 관한 것이었다.

국제복합운송조약은 물품이 운송인의 관리 아래에 있는 전 기간을 통해 운송인이 책임을 진다는 원칙을 채택하고 있다. 즉 국제복합운송은 최초의 복합운송인이 복합운송증권(또는 이와 유사한 증권)을 발행하여, 전구간의 운송을 인수하고 그 일부 또는 전부를 다른 운송인에게 하청 운송시키는 방법(이용운송)을 통해 실시하고 있다.

가. 복합운송인의 책임

(가) 복합운송인에 대한 책임의 종류

① 과실책임(liability for negligence)

물품의 운송 중에 운송인이 주의의무를 태만히 하여 발생한 손해에 대해서 운송인이 책임을 져야하며, 이를 면책받기 위해서는 운송인의 거증책임이 필수

적이다.

② 무과실책임(liability without negligence)

불가항력, 공적(公賊) 등은 운송인이나 사용인의 과실에 기인하지 않는 책임으로 헤이그 규칙, 바르샤바조약 등에서 무과실 책임을 원칙으로 하고 있다. 무과실책임에서는 엄격책임과는 달리 면책사유로서 인정되고 있다.

③ 엄격책임 또는 절대책임(strict liability, absolute liability)

과실의 유무를 불문하고 운송인은 손해의 결과에 대해서 절대적으로 책임을 지며, 면책이 인정되지 않은 것을 말한다.

(나) 복합운송인의 책임체제

복합운송인의 책임은 대화주 분할책임과 대화주 단일책임으로 크게 나눌 수 있다. 전자는 운송에 종사하는 운송인이 각각 개별적으로 화주에 대해 책임을 지며, 계약의 당사자인 복합운송인이라고 할지라도 복합운송인 스스로가 실제로 선택한 구간만 책임을 한정하고 있다. 후자는 인수한 전 구간에 걸쳐, 복합운송인이 일괄적으로 화주에 대해 책임을 진다. 특히 대화주 단일책임은 책임의 내용에 따라 다음의 3가지로 구분할 수 있다.

① 이종책임체제(network liability system)

선진국 그룹이 지지하는 체제로, 복합운송인이 전 운송구간에 걸쳐 책임을 부담하지만 그 책임은 각 운송구간의 고유의 규정에 따라 적용되는 체제이다. 즉 해상운송구간에서는 헤이그 규칙(Hague Rules), 항공운송구간에서는 바르샤바조약(Warsaw Rules), 도로운송구간에는 CMR 조약, 철도운송구간에는 CIM 조약 등이 적용된다.

<표 2-6> 운송관련 국제협약

운송수단	국제협약	서명장소	서명일자
해 운	Hague Rules : 선하증권 통일조약을 위한 국제협약	브뤼셀	1924.8.25
	Visby Protocol - 선하증권 통일규칙을 위한 브뤼셀 국제협약 개정의정서	비스비	1968.5.23
	1979 Protocol - 선하증권 통일조약을 위한 국제협약	브뤼셀	1979.12.12
	Hamburg Rules - UN 해상화물운송협약	함부르그	1978.5.30
항 공	Warsaw Convention - 국제항공운송의 통일조약을 위한 국제협약	바르샤바	1929.10.12
	Hague Protocol - 국제항공운송의 통일조약을 위한 바르샤바협약 개정의정서	헤이그	1955.9.28
공 로	CMR - 공로운송화물에 관한 국제협약	제네바	1959.5.19
철 도	CIM - 철도운송화물에 관한 국제협약	베른	1970.2.7
	COTIF - 철도 국제운송에 관한 국제협약	베른	1980.5.9
복 합운송	MT Convention - 국제복합운송화물에 관한 유엔협약	제네바	1980.5.24

자료 : 문성혁백인흠, 전게서, p.250.

② 단일책임체제(uniform liability system)

개발도상국이 지지하는 체제로, 운송인이 전 운송구간에 걸쳐 전적으로 책임을 전담하는 체제이다. 즉, 운송품의 손해가 운송인이 인수한 운송구간에서 발생한 경우 어느 구간에서 발생한 것이든 운송수단의 종류에 관계없이 화주와 복합운송인이 결정한 책임원칙에 따라 처리하는 체제이다.

단일책임체제는 화주측에서 볼 경우, 화물손해에 대한 책임소재가 알기 쉽다는 특징이 있다. 그러나 복합운송인이 인수한 화물은 실운송인에게 하청을 주는 경우가 많으며 이 경우 복합운송인이 화주에 대해 지는 책임과 실운송인이 복합운송인에 대해 지는 책임 사이에 차이가 있을 수 있는 문제가 있다. 이것은 복합운송인에게 책임범위가 넓어지게 되어, 커다란 위험이 될 가능성이 있다.

③ 수정단일책임체제(modified liability system)

단일 책임체제와 이중책임체제의 절충안으로서 유엔국제복합운송조약이 채택하고 있다. 이 체제는 운송인이 인수한 전 운송구간에 걸쳐서 전적으로 책임을 부담한다는 측면에서 단일책임체제를 채택하고 있으나, 손해발생 구간에서의 책임한도액이 유엔국제복합운송조약보다 높을 경우에는 이중책임체제에 의하여 높은 한도액을 적용하고 있다.

<표 2-7> 조약별 책임한도액 비교

조약명	운송수단	책임한도액	U\$
Hague - Visby조약	해상	30 포앙카레프랑	2.00
Hamburg 규칙	해상	2.5 SDR	3.00
CIM 1970 조약	철도	50 제미날프랑	16.00
CMR 조약	도로	25 제미날프랑	8.00
Warsaw 조약	항공	250 포앙카레프랑	16.00

자료 : 서헌재, 컨테이너 복합운송인의 책임법리, 삼지원, 1986년, p.38.

나. 송화인의 책임

이상은 운송인의 책임이었지만, 운송에는 모두 송화인(화주)이 한편의 당사자로서 존재하기 때문에 송화인의 책임에 대해 잠시 살펴볼 필요가 있다. 함부르크 규칙(Hamburg Rules) 제12조에서 계약운송인 또는 실운송인이 입은 멸실에 대한 송화인의 책임 및 선박의 손해에 대한 송화인의 책임을 규정하고 있다. 송화인의 책임은 자기 및 그 사용자 또는 대리인의 과실 또는 부주의에 기초하여 묻고 있다.

또한 국제복합운송조약에서는 제22조에서 송화인의 책임을 다음과 같이 규정하고 있다. 즉 「송화인은 복합운송증권을 완성할 목적으로 복합운송인 앞으로 제시한 정보에 대해서 책임을 진다. 또한 송화인은 증권기재 정보의 정확도를 신뢰한 수화인으로부터 배상청구를 받았기 때문에 피해를 입은 경제적 손실에

대해 복합운송인에 대해 보상할 의무를 진다.」 이것은 송화인이 선의로 그 정보에 정확성이 있어도 송화인에게 책임이 발생하기 때문에 송화인이 자기 또는 사용자, 대리인 측에게 과실 또는 부주의가 없었다는 것을 증명하여도 책임을 면하기 어렵다. 특히 복합운송인이 받은 손실에 대한 송화인의 책임은 일반원칙에 따른다.

동 조항의 원래 목적은 물품의 상태에 기인하여 발생한 물리적 손해로부터 운송인을 보호하는 것이었다. 그러나 물품의 성질에 기인한 물리적 손해에 대해 송화인이 책임을 지는 동 조약의 규정은 물품이 그 성질상 위험하다고 판단될 때에 유효하다.(이러한 의미에서 송화인에게 유리함) 다른 한편으로 송화인에 의한 잠재적인 책임을 사전에 예견하는 것이 불가능하기 때문에 송화인에게 무거운 책임이 요구되는 측면도 있다. 예를 들면, 송화인이 컨테이너 내에 물품을 적절히 적재하지 않았기 때문에 화물붕괴를 일으켜 이것이 선체를 뚫고 나가 선박이 침몰한 경우가 있다. 따라서 송화인은 적당한 위험을 스스로 붙여놓는 것이 중요하다.

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.²⁸⁾ 1996년 6월에 화물유통촉진법의 개정

으로 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 저변확대를 가져오게 되었다.²⁹⁾

<표 2-8> 복합운송주선업체의 연도별 등록 현황

연 도	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
업체 수	250	361	736	907	1,240	1,481	1,690	1,995

자료 : 건설교통부 자료, 2002.

또한 지역별 등록현황은 <표 2-9>와 같이 거의 수도권과 부산에 집중되어 있음을 알 수 있다. 그러나 현재 등록된 업체 수 이외에 등록되지 않은 업체 수를 고려할 경우에 실제 복합운송주선업체의 수는 거의 3,500여개의 업체수가 될 것으로 본다.

<표 2-9> 복합운송주선업체의 지역별 등록 현황

구 분	서울	경기/인천	부산	충청	경상	전라	강원	제주	계
업체 수	1,760	67	133	7	22	6	-	-	1,995

자료 : 건설교통부 자료, 2002.

이 같은 업체의 갑작스러운 증가는 1992년에 복합운송주선업의 등록제 전환

28) 1991년 화물유통촉진법상의 등록요건으로 '11천평방 미터 이상의 컨테이너장치장을 소유하거나 국제공항이 위치한 또는 국제공항에 인접한 특별시, 직할시, 군 지역에 165평방 미터 이상의 화물집화창고를 소유할 것' 을 규정하고 있었으나 1993년 개정안에서는 '컨테이너장치장 또는 국제공항이 위치하거나 국제공항에 인접한시(특별시, 광역시 포함), 군 지역에 165평방미터 이상의 화물집화창고를 소유하거나 사용계약을 체결할 것' 을 규정함에 따라 신규업체의 등록이 용이하게 되었다.

29) 건설교통부, 건설교통백서, 2003. p.495.

과 1996년에 등록 관리업무가 건설교통부에서 각 지역 자치단체로 권한을 위임한 것이 원인이었으며, 이로 인하여 과다경쟁유발, 전문 인력의 부족, 업체당 평균수익률 감소 등의 업계 발전을 저해하는 일부 부정적 문제를 야기하기도 하였다.

2. 자본금 및 종업원 현황

가. 자본금 현황

화물유통촉진법 시행령 제 11조에 따라 복합운송주선업 등록 기준상 자본금과 자산평가액을 법인의 경우 각각 3억원과 6억원으로 규정하고 있다. <표 2-10>에서 보면 2001년 9월을 기준으로 10억원 이상의 자본금을 보유한 업체는 전체의 3.8%에 불과하고 대부분의 경우 5억원 미만으로 기업의 영세성을 면치 못하고 있다.

<표 2-10> 복합운송주선업 자본금 분포 현황(2001년 9월 기준)

자본금 규모	5억 원 미만	5~10억 원	10억 원 이상
비율(%)	85.8	10.3	3.8

자료 : 김재철·예총렬, 항공화물 수송부문의 경쟁력 연구 방안, 연구총서 2002-11, 교통개발연구원, 2002, p.50.

나. 종사자 현황

복합운송주선업은 인력에 의한 고도의 노하우 영업이라 할 수 있는데, 우리나라의 복합운송주선인의 대부분은 해상운송인이나 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 2-11> 복합운송주선업체의 종업원 규모 현황(1998년 기준)

종업원 구분	5인 미만	5~49인	50~99인	100인 이상	계
비율(%)	8.3	70.8	16.7	4.2	100

자료 : 박용안, 복합운송주선업 국제경쟁력 강화해야, 해양수산동향 제1024호, 한국해양수산개발원, 2001, p.9.

3. 복합운송주선업의 영업실적

가. 우리나라 해상물동량

우리나라 수출입컨테이너 물동량은 복합운송주선업의 시장규모를 나타내는 대표적인 지표라고 할 수 있다. 1999년부터 2005년까지 우리나라의 수출입컨테이너 물동량은 지속적으로 증가하여 2000년의 물동량은 2005년에 비해 1.6배 이상 증가하여 11,843천TEU로 나타났다. 특히 환적화물은 약 2.2배 증가하여 5,179천TEU로 나타났다. 그러나 동년 대비 수출컨테이너 물동량은 1.28배 증가하여 3,270천TEU, 수입컨테이너 물동량은 1.33배로 증가하여 3,309천TEU로 수출보다 수입 물동량이 더 많이 증가하였다.

<표 2-12> 우리나라 수출입 컨테이너 물동량의 추이

(단위 : 1,000TEU)

구분 년도	수출입화물			환적화물	계
	수입	수출	소계		
1999	2,272	2,406	8,192	1,692	6,500
2000	2,484	2,551	9,930	2,390	7,540
2001	2,497	2,514	11,016	2,943	8,073
2002	2,729	2,792	13,340	3,887	9,453
2003	3,029	3,006	14,659	4,251	10,408
2004	3,286	3,309	16,284	4,792	11,492
2005	3,309	3,270	17,022	5,179	11,843

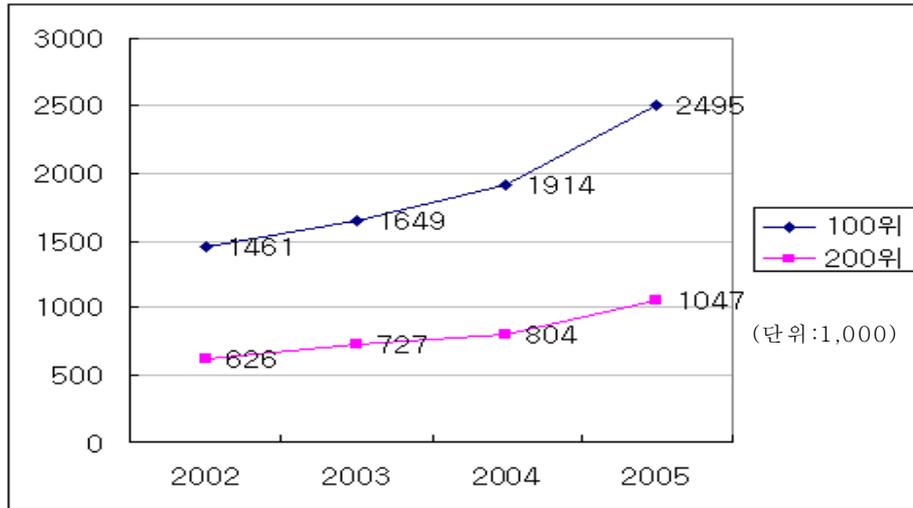
자료 : 해양수산부 홈페이지, 2006.

나. 복합운송주선업체의 수출입화물 취급

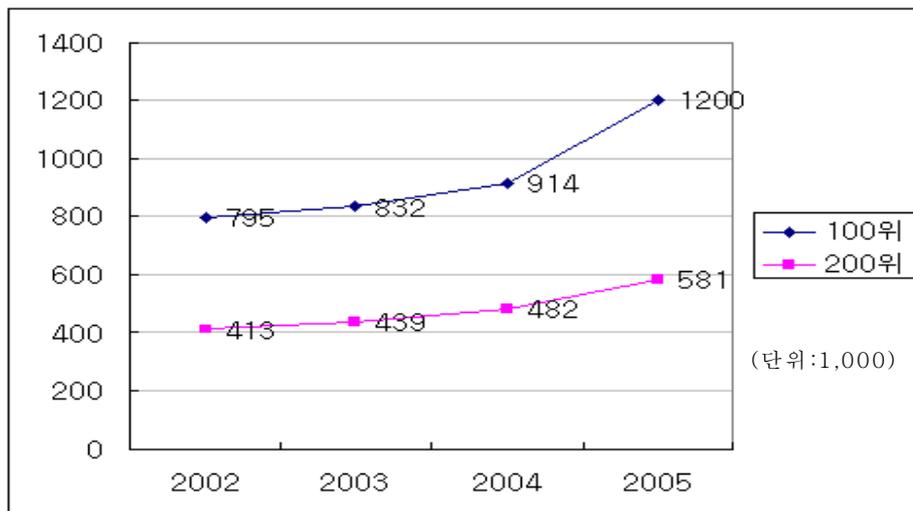
우리나라 해상 수출입화물에 대한 House B/L과 Master B/L의 발행 건수는 복합운송주선업체의 취급실적을 나타내는 대표적인 지표라고 할 수 있다.

House B/L을 기준으로 해상수입화물의 취급실적을 보면, 2002년부터 2005년까지 100위 내에 진입하는 복합운송주선업체의 수입화물 취급실적은 지속적으로 증가하여 1,461천 건에서 2,495천 건으로 1.77배 증가하였으나 101위에서 200위까지의 취급실적은 2002년에서 2003년에 마이너스 성장을 보이다가 2005년에 소폭 증가하였다. 그리고 Master B/L을 기준으로 해상수입화물의 취급실적을 보면, 2002년부터 2005년까지 100위 내에 진입하는 복합운송주선업체의 해상수입화물 취급실적은 795천 건에서 1,200천 건으로 1.51배 증가하였으나 101위에서 200위까지의 취급실적은 2002년에서 2004년까지 거의 정체 상태에서 2005년

에 581천 건으로 소폭 증가하였다.



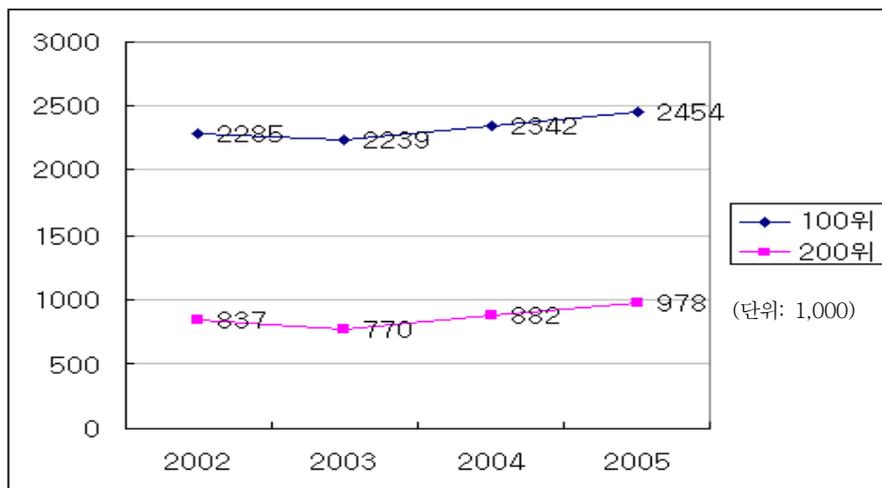
[그림 2-3] 해상수입화물 취급실적(HB/L)



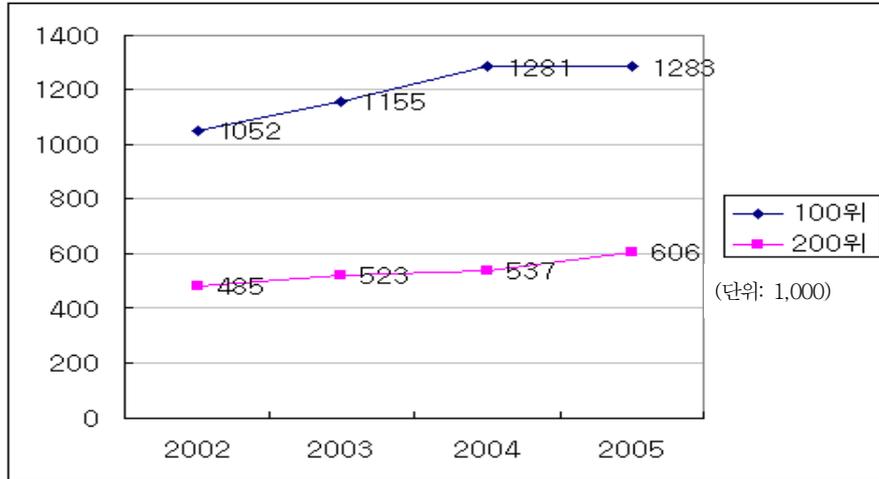
[그림 2-4] 해상수입화물 취급실적(MB/L)

House B/L을 기준으로 해상수출화물의 취급실적을 보면, 100위 이내의 취급 실적은 2002년 2,285천 건에서 2003년 2,239천 건으로 마이너스 성장을 보이다가 2004년 2,342천 건과 2005년 2,454천 건으로 소폭 증가하였으며, 101위에서 200위까지의 해상수출화물 취급실적은 2002년 837천 건에서 2003년 770천 건으로 마이너스 성장을 보이다가 2004년 882천 건과 2005년 978천 건으로 소폭 증가하였다.

Master B/L을 기준으로 해상수출화물의 취급실적을 보면, 100위 이내의 취급 실적은 2002년 1,052천 건에서 2003년 1,155천 건으로 소폭 성장을 보이다가 2004년 1,284천 건으로 전년 대비 11.3% 상승하여 2005년도에는 1,283천 건으로 거의 정체상태였다. 그리고 101위에서 200위까지의 해상수출화물 취급실적은 2002년 485천 건에서 2004년 537천 건, 2005년 660천 건으로 소폭 증가하였다.



[그림 2-5] 해상수출화물 취급실적(HB/L)



[그림 2-6] 해상수출화물 취급실적(MB/L)

다. 복합운송주선업체의 수수료 수입

복합운송주선업체 수수료 수입의 거의 대부분은 <표 2-13>과 같이 일반화물보다 컨테이너화물에 의존하고 있으며, 수입보다 수출화물의 수입이 큰 것으로 나타났다.

<표 2-13> 복합운송 취급실적 : 해상화물의 취급물량 및 수수료 수입 총괄표

구분 연도	수 출		수 입		계		수수료수입 (천 달러)
	컨테이너화물	일반화물	컨테이너화물	일반화물	컨테이너화물	일반화물	
2000	1,062,102	3,090	359,062	1,050	1,421,164	4,140	241,083
1999	1,049,472	3,006	305,277	1,674	1,354,749	4,680	258,904
증감 (%)	1.2	2.8	17.6	△ 37.3	4.9	△ 11.5	△ 6.9

제5절 선행연구 및 문제 제기

본 연구를 수행하기 위하여 선행연구들의 특징, 연구 방법 및 목표 등을 제시하면 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.

추선애(2004)는 부산 소재 복합운송주선업체를 대상으로 설문조사를 실시하

여 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.

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 발전 방안과 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 물류활성화를 위한 정부의 지원정책방향 등을 제시하였다.

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.

따라서 본 연구에서는 선행연구와 전문가들의 brain storming을 통한 평가속성 요인을 도출하여 계층분석구조의 모형을 구축하고, 다양한 지식과 전문적인 경험을 가진 복합운송주선업관련 전문가들의 직관을 반영할 수 있는 SWOT/AHP 기법을 통해 우리나라 복합운송주선업체의 강점·약점·기회·위

기를 실증 분석하여 상대적 중요도를 결정한 후 그 발전방안을 우선순위별로 제시하고자 한다.

제3장 복합운송주선업의 모형 구축

제1절 SWOT/AHP의 이론적 배경

1. AHP의 이론

Thomas. L. Saaty에 의해 제안된 AHP(Analytic Hierarchy Process) 기법은 의사결정자가 복잡한 의사결정 문제를 해결할 때 의사결정자의 목적을 정확히 파악하고, 문제와 관련이 있는 여러 요소들을 계층적으로 구성하여, 전문적인 지식과 경험을 가진 전문가로 하여금 이들 요소간의 쌍대비교(pairwise comparison)에 의한 판단을 통하여 의사결정자에게 최선의 대안을 선택하게 하는 하나의 새로운 의사결정방법론이다.

일반적으로 의사결정 문제는 서로 상반된 기준과 불완전한 정보 및 제한된 자원 하에서 최적의 대안을 선택해야 하는 문제를 내포하고 있다. AHP는 이러한 다수기준 하에서 대안들의 우선순위를 선정하는 문제를 다루며, 다속성의사결정분석(multi-attribute decision making)의 선호보정이 있는 모형(compensatory preference model)으로서의 속성을 지니고 있다.

AHP는 먼저, 상위계층에 있는 요소를 기준으로 하위계층에 있는 각 요소의 중요도를 측정하는 방식을 통하여, 상위계층의 요소 하에서 각 하위요소가 다른 하위요소에 비하여 우수한 정도를 나타내 주는 수치로 구성되는 쌍대비교행렬(pairwise comparison matrix)을 작성하게 된다. 그리고 이 행렬로부터 고유치 방법(eigenvalue method)을 이용하여 계층의 각 레벨마다 정규화한 하나의 우선벡터(개별 중요도)를 산출한다. 마지막으로 계층의 최상위에 위치한 의사결정

의 목적을 달성할 수 있도록 하기위해 최하위 단계에 있는 대안들의 상대적인 우선순위를 나타내 주는 전체계층에 대한 하나의 복합 우선순위벡터(priority vector, 종합 중요도)를 산출하게 된다.

이러한 AHP의 특징은 다음과 같다.

첫째, 복잡한 문제를 계층화하여 주요 요인과 세부요인으로 나누고, 이러한 요인들에 대한 쌍대비교를 통해 중요도를 도출한다.

둘째, 인간의 사고와 유사한 방법으로 문제를 분석하고 분해하여 구조화 할 수 있는 점, 모형을 이용하여 상대적 중요도 또는 선호도를 체계적으로 비율척도(ratio scale)화 하여 정량적인 형태로 결과를 얻을 수 있다.

셋째, 간결한 적용절차에도 불구하고 척도선정, 민감도 분석 등에 사용되는 각종 기법이 실증분석과 엄밀한 수리적 검정과정을 거쳐 채택된 방법들을 활용한다.

이러한 장점으로 인해 SOC 투자선택문제, 각종 수송수단 선정문제, 신기술선택문제, 항만경쟁력평가문제, 서비스시스템의 설계, 정치적 분쟁해결 문제 등에 광범위하게 활용되고 있다.

AHP를 이용하여 의사결정과 관련된 문제를 해결하기 위하여 문제를 철저히 분석하고 파악하여 최종 목적을 설정한다. 세분된 평가항목을 계층적으로 구조화하고 계층구조의 각 레벨에서 요소의 상대적 중요도를 평가하여 종합적인 중요도를 구하는 과정으로 이루어지며, 일반적으로 다음과 같은 단계의 작업을 수행하게 된다.³⁰⁾

<단계 1> 의사결정 문제의 분류 및 의사결정계층(decision hierarchy) 구축

주어진 의사결정 문제를 상호 관련된 의사결정요소로 분리하여 계층화한다. 계층의 최상층에는 가장 포괄적인 의사결정의 목적이 놓이며, 그 다음의 계층들은 의사결정의 목적에 영향을 미치는 다양한 요소들로 구성된다.

30) 조태근·조용근·강현수, 앞서가는 리더들의 계층분석적 의사결정, 2003, pp.5-11.

<단계 2> 의사결정요소간의 쌍대비교 및 행렬 작성

쌍대비교를 통하여 상위요소에 기여하는 정도를 <표 3-1>과 같이 9점 척도로 중요도를 부여하는데, 직계 하위계층이 n개의 요소로 구성되어 있다면 모두 n(n-1)/2회의 비교를 필요로 한다.

<표 3-1> 쌍대비교의 척도

중요도	정 의	설 명
1	비슷함 (Equal important)	어떤 기준에 대하여 두 활동이 비슷한 공헌도를 가진다고 판단됨.
3	약간 중요함 (Moderate important)	경험과 판단에 의하여 한 활동이 다른 활동보다 약간 선호됨.
5	중요함 (Strong important)	경험과 판단에 의하여 한 활동이 다른 활동보다 강하게 선호됨
7	매우 중요함 (Very strong important)	경험과 판단에 의하여 한 활동이 다른 활동보다 매우 강하게 선호됨
9	극히 중요함 (Extreme important)	경험과 판단에 의하여 한 활동이 다른 활동보다 극히 선호됨
2,4,6,8	위 값들의 중간 값	경험과 판단에 의하여 비교 값이 위 값들의 중간 값에 해당한다고 판단될 경우 사용됨.
역수 값	활동 i가 활동 j에 대하여 위의 특정 값을 갖는다고 할 때, 활동 j는 활동 i에 대하여 그 특정 값의 역수이다. 즉 1, 1/2, 1/3, ..., 1/8, 1/9	
1.1~1.9	동등한 활동 (For tied activities)	비교 요소가 매우 비슷하여 거의 구분할 수 없을 때 사용하는 값으로서 약간 동등은 1.3, 약간 차이가 나는 경우는 1.9를 사용함.

작성된 쌍대비교행렬 A는 다음과 같이 행렬의 대각을 중심으로 역수의 형태를 취하게 된다.

$$A = [a_{ij}] = \begin{bmatrix} 1 & a_{12} & a_{13} & \cdots & a_{1n} \\ a_{21} & 1 & a_{23} & \cdots & a_{2n} \\ a_{31} & a_{32} & 1 & \cdots & a_{3n} \\ \vdots & \vdots & \vdots & \cdots & \vdots \\ a_{n1} & a_{n2} & a_{n3} & \cdots & 1 \end{bmatrix} \text{-----} (3.1)$$

<단계 3> 의사결정요소들의 상대적인 중요도(weigh) 추정

한 계층 내에서 비교 대상이 되는 n 개 요소의 상대적인 중요도를 $w_i (i = 1, 2, \dots, n)$ 라 하면, (3.1)식에서 쌍대비교행렬 a_{ij} 는 $\frac{w_i}{w_j}$ 로 추정할 수 있다. 여기서, 행렬의 모든 요소는 다음 식과 같다.

$$\sum_j^n a_{ij} \cdot w_j \cdot \frac{1}{w} = n \quad (i, j = 1, \dots, n) \text{-----}(3.2)$$

(3.2)식은 다음 식과 같이 나타낼 수 있다.

$$\sum_j^n a_{ij} \cdot w_j = n \cdot w_i \quad (i, j = 1, \dots, n) \text{-----}(3.3)$$

위 (3.3)식은 선형대수학의 고유치 방법(eigenvalue method)을 통해 도출할 수 있다.

$$A \cdot w = n \cdot w \text{-----}(3.4)$$

여기서 $w = [w_1, w_2, w_3, \dots, w_n]$: 행렬 A 의 우측 고유벡터

n : 행렬 A 의 고유치

그런데, AHP에서는 평가자가 정확한 w 을 모르며, 쌍대비교에 의하여 정확한 평가를 할 수 없는 것으로 가정하기 때문에 실제적으로는 다음과 같은 식에서 w 을 추정한다. 즉, 쌍대비교행렬 A 의 각 요소에 대한 중요도 w 을 모른다고 했을 때, 이 행렬을 A' 라 하고 이 행렬의 추정 중요도 w' 는 다음 식을 이용하여 구한다.

$$A' \cdot w' = \lambda_{\max} \cdot w' \text{-----}(3.5)$$

여기서, λ_{\max} : 행렬 A' 의 최대 고유치

그런데, λ_{\max} 는 항상 n 보다 크거나 같기 때문에 계산된 λ_{\max} 가 n 에 근접하는 값일수록 쌍대비교행렬 A 의 수치들이 일관성을 가진다고 할 수 있다. 이러한 일관성의 정도는 다음과 같이 일관성 지수(Consistency Index : CI)와 일관성 비율

(Consistency Ratio : CR)을 통하여 구할 수 있다.

$$\text{일관성 지수(CI)} = (\lambda_{\max} - n)/(n-1) \text{-----} (3.6)$$

$$\text{일관성 비율(CR)} = (\text{CI/RI}) \times 100\% \text{-----} (3.7)$$

여기서 난수지수(RI)는 1에서 9까지 수치를 임의로 설정하여 역수행렬을 작성하고 이 행렬의 평균 일관성 지수를 산출한 값으로 일관성의 허용한도를 나타낸다. n 이 1에서 10까지 변화할 때의 난수지수는 <표 3-2>와 같다. 경험법칙에 의하여 위 식에서 구한 일관성 비율이 10% 이내에 들 경우, 해당되는 쌍대비교 행렬은 일관성이 있다고 규정한다.

<표 3-2> 난수지수(Random Index : RI)

n	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
난수지수	0	0	0.58	0.90	1.12	1.24	1.32	1.41	1.45	1.49

<단계 4> 각 계층별 중요도 종합

$$C[1, k] = \prod_{k=1}^n B_i \text{-----} (3.8)$$

여기서, $C[1, k]$: 첫 번째 계층에 대한 k 번째 계층요소의 종합중요도

B_i : 추정된 w 벡터를 구성하는 행을 포함하는 $n_{i-1} \cdot n_i$ 행렬

n_i : i 번째 계층의 요소 수

2. SWOT의 이론

SWOT는 어떤 기업의 내부 환경을 분석하여 강점과 약점을 발견하고, 외부 환경을 분석하여 기회와 위협을 찾아내어 이를 토대로 강점은 살리고 약점은 없

애고, 기회는 활용하고 위협은 억제하는 마케팅 전략을 수립하는 것을 말한다.

이 분석은 중장기 계획을 수립할 때 뿐 아니라 회사의 연간 사업계획이나 신규 사업을 추진한다든지, 신제품개발, 새로운 시장개척 시 기본적으로 수행하는 회사의 능력과 위치를 점검하는 기법으로 미국의 맥켄지 컨설팅회사에서 오래 전에 개발된 고전적인 이론이지만 아직도 유용하게 쓰이고 있다.

SWOT 분석에 사용되는 4요소를 강점(strengths), 약점(weaknesses), 기회(opportunities), 위협(threats)이라고 하는데, 강점은 경쟁기업과 비교하여 소비자로부터 강점으로 인식되는 것은 무엇인지, 약점은 경쟁기업과 비교하여 소비자로부터 약점으로 인식되는 것은 무엇인지, 기회는 외부환경에서 유리한 기회요인은 무엇인지, 위협은 외부환경에서 불리한 위협요인은 무엇인지를 찾아낸다. 이를 토대로 강점은 살리고 약점은 포기하고, 기회는 활용하고 위협은 억제하는 전략을 수립하는 것이 SWOT 분석의 목적이다. 기업 내부의 강점과 약점을, 기업 외부의 기회와 위협을 대응시켜 기업의 목표를 달성하려는 SWOT 분석에 의한 전략은 다음과 같다.

첫째, O/S(Opportunities/Strengths) 전략은 시장의 기회를 활용하기 위해 강점을 사용하는 전략을 선택한다.

둘째, T/S(Threats/Strengths) 전략은 시장의 위협을 회피하기 위해 강점을 사용하는 전략을 선택한다.

셋째, O/W(Opportunities/Weaknesses) 전략은 약점을 극복함으로써 시장의 기회를 활용하는 전략을 선택한다.

넷째, T/W(Threats/Weakness) 전략은 시장의 위협을 회피하고 약점을 최소화하는 전략을 선택한다.

<표 3-3>는 SWOT 분석의 프레임을 나타낸 것이다.

<표 3-3> SWOT 분석 프레임

Strengths (강점) S1 S2 · · Sn	Weaknesses (약점) W1 W2 · · Wn
Opportunities (기회) O1 O2 · · On	Threats (위협) T1 T2 · · Tn

3. SWOT/AHP의 이론

일반적으로 SWOT 분석은 전략수립단계에 있어서 내·외부 환경을 분석하기 위해서 사용되는 기법으로 분석의 결과는 단순히 SWOT 그룹 내에 어떤 요인들이 있는가를 확인하는 것에 불과하다. 따라서 SWOT와 AHP를 결합함으로써 도출된 요인들에 대한 상대적인 중요도를 평가할 수 있게 된다.

본 연구에서는 여러 분석 요인들의 유용성을 개선하고 논리적 일관성과 다수 평가자의 수치적 통합을 통해 상대적 중요도를 도출할 수 있는 SWOT/AHP 분석(Kurttila et al. 2000)을 이용하고자 한다.

SWOT/AHP 분석은 다음 네 단계를 통하여 수행하게 된다.

<단계 1> SWOT 분석을 수행한다.

내부와 외부환경에 대한 요인들을 정의하고 SWOT 분석을 수행한다. SWOT 분석에서는 쌍대비교가 가능할 수 있도록 SWOT 그룹 내의 요인들의 수가 10을 초과하지 않도록 주의한다.

<단계 2> 모든 SWOT 그룹 내의 요인들에 대해서 쌍대비교를 수행한다.

고유치 방법을 사용하여 SWOT 그룹, 즉 강점그룹, 약점그룹, 기회그룹, 위협그룹 내의 요인들을 쌍대비교 평가하여 우선순위를 도출한다. 이러한 우선순위 결과는 의사결정자들이 생각하는 요인들의 상대적 중요도를 의미한다.

<단계 3> 네 개의 SWOT 그룹에 대해서 쌍대비교 평가를 수행한다.

<단계 2>와 같은 방법으로 SWOT 그룹, 즉 강점그룹, 약점그룹, 기회그룹, 위협그룹에 대해서 쌍대비교 평가를 수행하고 우선순위를 도출한다. <단계 2>의 결과와 곱하여 최종우선순위를 도출한다.

<단계 4> 결과를 전략수립과 평가프로세스에 이용한다.

제2절 계층분석구조의 모형 구축

1. SWOT 매트릭스 평가속성요인의 도출

가. 세부평가속성요인의 조사 및 도출

본 연구의 평가속성요인을 도출하기 위해 2007년 8월부터 9월까지 2개월에 걸쳐서 복합운송주선업체, 복합운송협회, 무역협회, 건설교통부 및 해양수산부 관련 공무원, 수출입화주, 선박회사, 항만관련 학계 등을 대상으로 직접 면담과

전화 설문 방법 등을 이용하여 기초적인 세부평가요소들을 조사하였다. 이와 동시에 기존의 복합운송주선업 및 복합운송 관련 문헌조사³¹⁾를 병행하여 60개의 요소를 도출하였다.

나. 각 그룹별 세부평가속성요인의 중복성 및 편중성 검증

1단계에서 수집된 60개의 요인들을 각 그룹별(SWOT)로 분류하고 세부평가속성요소의 중복성과 편중성을 고려하여 44개의 요소를 도출하였다.

다. 각 그룹별 평가요인의 확정

2단계의 요소 분류과정에서 도출된 44개의 요소에 대하여 보다 정밀한 객관성을 확보하기 위해 복합운송주선업관련 임원진과 전문연구진들의 자문을 거쳐 <표 3-4>와 같이 20개의 요인들을 최종적으로 확정하여 복합운송주선업의 SWOT Matrix를 작성하였다.

31) 김현겸, 우리나라 복합운송주선업의 구조고도화 방안 연구, 성균관대학교 석사학위논문, 1998; 김호균, 우리나라 복합운송업의 발전방안에 관한 연구, 명지대학교 석사학위논문, 1999; 윤명석, 우리나라 복합운송업의 합리화 방안, 한국해양대학교 석사학위 논문, 1999; 임지인, 국내 기업의 제3자물류 이용방안에 관한 연구, 건국대학교 석사학위논문, 2001; 최재인, 국제복합운송인으로서의 영세복합운송주선업체의 역할제고 방안 : 다각적 복합운송 서비스 개발을 중심으로, 인하대학교 석사학위논문, 2000; 송선애, 한국 복합운송주선업의 경쟁력 강화방안에 관한 실증적 연구, 건국대학교 박사학위논문, 2000; 김종해, 국가경쟁력 강화를 위한 제3자물류의 활성화 방안에 관한 연구, 인하대학교 석사학위논문, 2002; 최재민, 한국 복합운송주선업의 문제점과 개선방안에 관한 연구 : 영업활동 및 제도적 문제점을 중심으로, 성균관대학교 석사학위논문, 2002; 김만석, 동북아에서의 제4자물류 역할 강화에 관한 연구, 인하대학교 석사학위논문, 2002; 추선애, 우리나라 복합운송주선업의 경영합리화 방안에 관한 연구 : 부산지역을 중심으로, 부경대학교 석사학위논문, 2004; 김희섭, 수출입화주와 Freight Forwarder간의 파트너십 관계 유지에 관한 실증 연구, 고려대학교 석사학위논문, 2004; 한국 복합운송주선업의 경쟁우위요인에 관한 연구, 건국대학교 박사학위논문, 2005; 조건일, 우리나라 복합운송주선업의 제3자 물류 서비스 강화 방안에 관한 연구, 한국외국어대학교 석사학위논문, 2005; 황지훈, 부산수출기업의 제3자 물류 활용실태 및 활성화 방안에 관한 연구, 부경대학교 석사학위논문, 2006.

<표 3-4> 복합운송주선업의 전략적 발전 방안을 위한 SWOT Matrix

Strengths(강점)	Weaknesses(약점)
S1 : 물류비용의 절감	W1 : 물류업체간 제휴 미흡
S2 : 차별화된 서비스 제공	W2 : 수입원의 불확실성
S3 : 기업 핵심역량 강화	W3 : 경영규모 영세성
S4 : 정보통신산업 우위	W4 : 물류 전문성 부족
S5 : 선진 물류컨설팅 제공	W5 : 복합운송기능 미비
Opportunities(기회)	Threats(위협)
O1 : 동북아 물동량 증가	T1 : 외국업체와의 경쟁심화
O2 : 물류 아웃소싱 증가	T2 : 물류표준화 부족
O3 : 인천국제공항 및 부산신항만 개장	T3 : 기업 해외진출로 인한 물동량 감소
O4 : TKR/TSR 연결	T4 : 물류기반시설 미비
O5 : FTA 협정	T5 : 법적·제도적 미비

2. SWOT/AHP 분석을 위한 계층분석구조의 모형 구축

AHP에 의한 다기준 의사결정문제의 해결을 위해서 가장 중요한 것은 대안들을 평가하기 위한 문제의 파악과 계층분석구조의 설정이다. 여기서 계층분석구조의 설정은 일회적인 것이 아니라 전문가들의 이견이 해소될 때까지의 반복적인 과정을 거쳐서 행하여지는 것이 보편적이다. 따라서 본 연구에서는 AHP 전문가와 항만관련 전문가들의 의견을 수렴하여 여러 차례의 수정작업 끝에 계층분석 구조를 구축하였다([그림 3-1]).

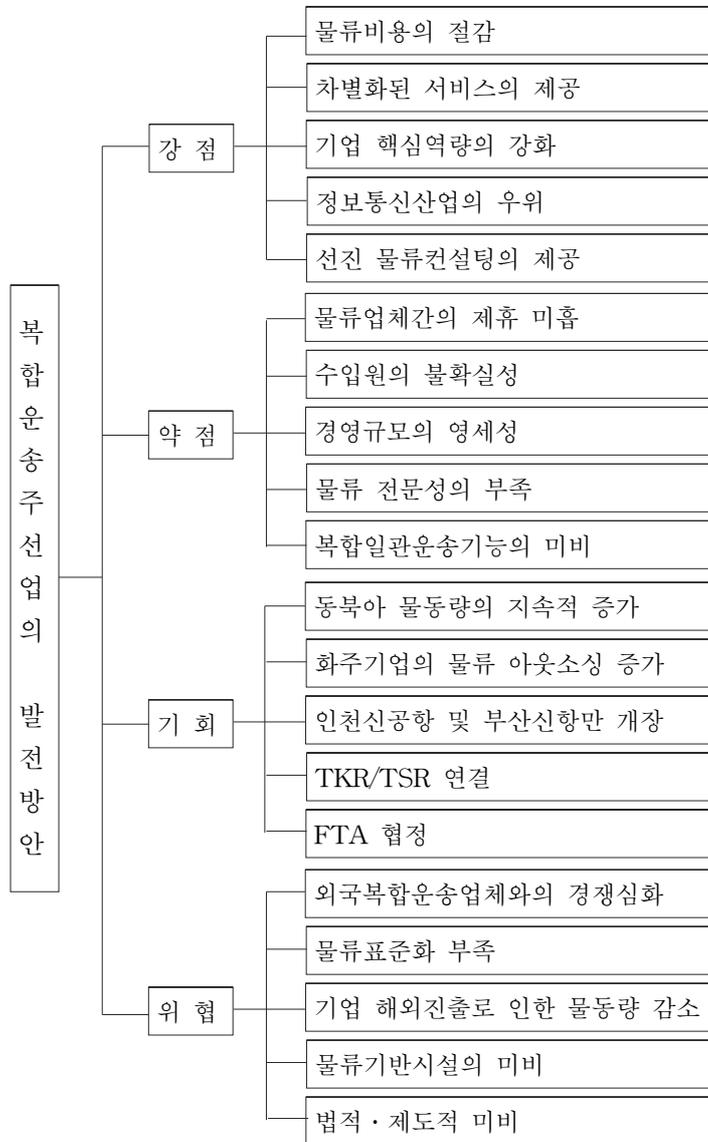
일반적으로 AHP 기법의 적용에 있어서 계층구축에서 단계의 수에는 제약이 없지만, 설문 응답 및 자료 처리상의 문제를 고려하여 본 연구에서는 3개 단계 설정하였으며, 계층구조의 각 단계별 구성에 대하여 설명하면 다음과 같다.

첫 번째 단계는 우리나라 복합운송주선의 발전방안 추출하기 위한 목표(goal)로 설정하였다.

두 번째 단계에서는 SWOT의 4요인인 강점(strengths), 약점(weaknesses), 기회(opportunities), 위협(threats)을 분석하여 복합운송주선업의 상대적 중요도를 추출하기 위한 전략(strategy)으로 설정하였다.

마지막으로 세 번째 단계에서는 SWOT의 각 그룹별로 세부평가요인들의 상대적 중요도를 추출하기 위한 평가(appreciation)로 설정하였다.

두 번째 단계와 세 번째 단계에서는 전문가들에 의한 설문조사를 통하여 AHP 기법에 의한 그룹별 및 세부요인들의 상대적 중요도를 도출한 후 그 결과를 바탕으로 우리나라 복합운송주선업의 순위별 전략적 발전 방안을 수립하기 위함이다.



[그림 3-1] 복합운송주선업의 발전방안을 위한 계층분석구조

제4장 실증 분석

제1절 설문 의 목적 과 구성

가. 설문 분석의 목적

현재 우리나라 복합운송주선업의 등록은 각 시도에서 관장하는 관계로 전국의 복합운송주선업체의 현황을 파악할 수 없을 뿐만 아니라 이러한 통계적인 자료만의 내용을 근거로 본 연구의 기본적인 목적인 우리나라 복합운송주선업의 문제점을 도출하기에는 객관적인 검증에 있어 논리적인 전개가 부족하다.

따라서 본 연구에서는 우리나라 복합운송주선업체 관련 전문가 집단을 대상으로 실증 분석하여 우리나라 복합운송주선업의 전략적 발전 방안을 도출하는 것이 이 설문의 목적이라 하겠다.

나. 설문의 구성

본 설문에서 주요항목으로는 우리나라 복합운송주선업의 실태를 파악하기 위한 분석과 전략적 발전방안을 모색하기 위한 SWOT 분석으로 대별하여 구성하였다.

실태 분석은 경영규모, 수입원, 물류전문 인력, 복합운송기능 등의 기업 내부적인 그룹요인과 관련 법 및 제도, 물류기반시설, 해외 네트워크 구성 등의 기업 외부적인 그룹요인으로 분류하였다. 또한 SWOT 분석은 물류비용의 절감, 차별화된 서비스 제공, 기업 핵심역량 강화, 정보통신산업 우위, 선진 물류컨설팅 제공

등의 강점 그룹요인, 물류업체간의 제휴 미흡, 수입원의 불확실성, 경영규모 영세성, 물류 전문성 부족, 복합운송기능 미비 등의 약점 그룹요인, 동북아 물동량 증가, 물류 아웃소싱 증가, 신공항 및 신항만 개장, TKR/TSR 연결, FTA 협정 등의 기회 그룹 요인 그리고 외국 업체와의 경쟁심화, 물류표준화 부족, 기업 해외진출로 인한 물동량 감소, 물류기반시설 미비, 법적·제도적 미비 등의 위협요인으로 분류하였다.

<표 4-1> 설문 구성

항 목	그룹 요인	세부 요인
실태 분석	기업 내부적 요인	경영규모
		수입원
		물류전문 인력
		복합일관운송기능
	기업 외부적 요인	관련 법 및 제도
		물류기반시설
SWOT 분석	강점	물류비용의 절감
		차별화된 서비스 제공
		기업 핵심역량 강화
		정보통신산업 우위
		선진 물류컨설팅 제공
	약점	물류업체간 제휴 미흡
		수입원의 불확실성
		경영규모 영세성
		물류 전문성 부족
		복합운송기능 미비
	기회	동북아 물동량 증가
		물류 아웃소싱 증가
		신공항 및 신항만 개장
		TKR/TSR 연결
		FTA 협정
	위협	외국 업체와의 경쟁심화
		물류표준화 부족
		기업 해외진출로 인한 물동량 감소
물류기반시설 미비		
	법적·제도적 미비	

다. 표본의 크기 및 수집

집단의사결정지원수단(group decision support system)으로써 AHP는 집단 전문가들의 의견을 종합하여 최종적인 의사결정을 하도록 도와준다. 다수의 전문가들이 참여하는 의사결정의 결과는 의사결정 집단에 의해 결정된다. 이를 위해 AHP의 조사대상자는 복합운송주선업에 대한 충분한 지식과 이해관계를 갖는 전문가여야 하며, 복합운송주선업을 평가할 수 있는 객관성을 지니고 있어야 한다.

따라서 복합운송주선업과 관련된 주체로 크게 4개의 전문가 집단으로 분류하였다.

첫째, 복합운송주선업, 물류 등의 교수, 연구원 등의 학계 전문가 집단이다.

둘째, 국가적 차원에서 복합운송주선업을 관리하는 건설교통부, 해양수산부 및 지방자치단체 관련 공무원 전문가 집단이다.

셋째, 포워드, NVOCC, 실운송인 등의 복합운송주선업의 공급자 집단이다.

넷째, 화주기업 등 복합운송주선업의 이용자 집단이다.

본 설문 대상 기업은 2500여개에 달하는 우리나라 복합운송주선업체 중 시간 및 여러 가지 제약 조건을 감안하여 무작위로 100개 업체를 대상으로 하였다. 설문 기간은 2006년 9월 1일부터 9월 30일까지 30일간 실시하였다. 조사 방법은 보다 많은 설문지 회수를 위해 직접 방문 조사가 전체의 60%, 전화나 E-mail을 통한 조사가 40%이었다.

설문조사의 응답비율은 전체 100부 중에서 67부가 회수되어 67%의 회수율을 보였다(<표 4-2>).

<표 4-2> 설문조사 대상 및 응답결과

조사 대상	학계	복합운송주선업, 물류 등의 교수 및 연구원의 전문가 20명	
	관련 공무원	건교부, 해수부, 지자체 등에 종사하는 관련 공무원의 전문가 20명	
	공급자	포워더, 복합운송인, 실운송인 등 전문가 30명	
	이용자	화주기업 등 전문가 30명	
응답 결과	학계	14	조사대상 전체 : 100매 중 67매 회수(67%)
	관련 공무원	11	
	공급자	18	
	이용자	17	

제2절 실증분석 결과

1. 우리나라 복합운송주선업의 실태 분석

가. 기업 내부적 요인 분석

1) 경영규모의 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.

복합운송주선업체의 외형규모를 알 수 있는 <설문 3>의 종업원의 내용을 분석하면, 5인 미만 업체는 13.6%, 5~49인 업체는 59.1%, 50~100인 업체는

18.2% 그리고 100인 이상의 업체는 9.1%에 불과한 것으로 나타났다. 이는 현재 이들 업체의 기업구조가 소규모화 되어 있음을 알 수 있다.

<표 4-3> 복합운송주선업체의 종업원 수

자본금규모	5인 미만	5~49인	50~100인	100인 이상	계
회사 비율(%)	13.6	59.1	18.2	9.1	100

우리나라 복합운송주선업체의 경우 <설문 4>에 의하면 3억원 이상 10억원 이하의 자본금을 가지고 있는 업체가 무려 전체 복합운송주선업체의 90.4% 달하고, 10~50억원 업체는 6.2% 그리고 50억원 이상의 업체는 3.4%에 불과한 것으로 나타나고 있다.

기본적으로 업체의 영세성으로 인해 소수의 업체만이 화물을 집하할 수 있는 자가 창고나 CFS를 보유하고 있으며 국제적으로 독자적인 완벽한 door to door 서비스를 제공하는 데에는 한계가 있고, 또한 국제 경쟁력 면에서도 기반이 취약한 실정이다.

<표 4-4> 복합운송주선업의 자본금규모

자본금규모	3억원~10억원	10억원~50억원	50억원 이상	계
회사 비율(%)	90.4	6.2	3.4	100

한편, <설문 5>에서 나타난 내용을 분석하면 업체가 처리하는 컨테이너의 처리물량은 연간 1,000TEU 이하가 22.1%, 1,000~5,000TEU가 48.4%, 5,001~

10,000TEU가 8.5%, 10,001~20,000TEU가 13.3%, 20,000~50,000TEU가 2.9% 그리고 50,000TEU 이상이 4.8%에 불과하다. 우리나라 복합운송주선업체가 처리하는 물동량 중 5,000TEU 이하가 전체의 70.5%를 차지함을 알 수 있다.

므로 기업규모의 영세성은 심각한 수준에 이르는 곳이 상당하다 하겠다.

<표 4-5> 복합운송주선업체의 처리 물동량

물동량 규모(TEU)	1,000 이하	1,000~ 5,000	5,001~ 10,000	10,001~ 20,000	20,000~ 50,000	50,000 이상	계
회사 비율(%)	22.1	48.4	8.5	13.3	2.9	4.8	100

또한 <설문 6>에서 나타난 내용을 분석하면 복합운송주선업체가 FCL 화물보다 LCL 화물을 많이 취급하는 것으로 나타났다. 이는 여러 소량 화주로부터 의뢰받은 화물을 목적지가 동일한 지역에 FCL 화물로 만들어 보내거나 수입된 혼재 화물을 분류하여 여러 수화주에게 보내는 전형적인 영세업자라고 볼 수 있다.

<표 4-6> 복합운송주선업체의 처리 물동량 중 LCL과 FCL 화물의 비율

LCL : FCL	10:90	20:80	30:70	40:60	50:50	60:40	70:30	80:20	90:10	계
회사비율(%)	9.2	4.5	4.3	24.2	4.8	13.7	19.7	17.2	22.4	100

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 불확실성

우리나라 복합운송주선인의 주요한 수입원은 제반 운송관련 행정서비스에 대한 주선수수료, 무선박운송인 기능에서 창출되는 운임수입 등이 주류를 이루고 있다. 그러나 현행 제도상 주선수수료 또는 집하보상금 등이 공식화되어 있지 않고 각종의 행정 서비스에 대한 영업과정별 요율이 제정되어 있지 않아 유동적 수입에 의존하고 있는 실정이다.

<설문 7>에 나타난 내용을 분석하면, 복합운송주선업체의 주요 수입원은 운임차액, H/C, 혼재수수료, 육상운송대행료, 집화수수료, 통관대행료 등으로 나타났다. 이는 운송선사에 지불하는 운임과 화주에게 청구하는 운임의 차액이 주요 수입원이며 H/C는 화주에게 HB/L의 건수가 많아 수익이 높은 것으로 나타났다. 이처럼 복합운송주선인의 안정적인 수입원이 보장되어 있지 않는 관계로 회사의 경영을 위하여 자연히 비정상적이고 무질서한 경영행위를 하게 되며, 이에 따라 업계의 대외공신력을 실추시키는 결과를 가져오게 하여 궁극적으로 우리나라 복합운송업계의 발전을 저해하는 요인이 되고 있다.

<표 4-7> 복합운송주선업체의 주요 수입원

(단위 : %)

육상운송대행료	운임차액	혼재수수료	통관대행료	집화수수료	H/C	기타	계
11.3	39.2	11.4	6.6	7.3	20.1	4.1	100

<설문 8>을 분석한 결과, 우리나라 운송주선업계는 전체 취급물량 중 80% 정도가 수출화물에 치중되어 있고, 수입화물은 20% 정도에 불과하여 영업활동의 구조적 불균형으로 인한 경영의 불안정한 상태를 벗어나지 못하고 있다. 따라서 대다수의 회사가 수출화물의 취급에만 집중하여 업체 당 평균수익률이 저

하되는 결과를 가져올 뿐만 아니라 이에 따른 과당 경쟁을 유발시켜 궁극적으로는 이에 대한 부작용으로 거래질서를 문란하게 하는 경영구조의 불균형이라는 문제점을 안고 있다.

<표 4-8> 복합운송주선업체의 처리 물동량 중 수출과 수입 화물의 비율

수출:수입	0:10	10:90	20:80	30:70	40:60	50:50	60:40	70:30	80:20	90:10	90:100	계
업체(%)	1.3	2.2	2.5	4.1	6.2	7.8	8.5	17	27.4	15.6	7.4	100

3) 물류전문 인력의 부족

복합운송주선업을 효율적으로 추진하기 위해서는 전문지식을 갖춘 유능한 인적자원이 매우 중요한 요소로 작용한다. 복합운송주선업계는 해운, 육상, 항공 등 운송관련 각 분야의 여러 기능들이 집합적으로 종합되어 있기 때문에 기업내·외적 변화에 커다란 영향을 받게 된다. 전문 인력의 부족은 실제 업무수행 과정에서 화물에 대한 책임문제, 보험, 마케팅 차원 등에서 많은 손실과 사업의 위험을 가져 올 수 있다.

복합운송주선업의 전문 인력을 대학에서 복합운송 또는 물류 관련 전공을 이수했거나 물류관리사 자격을 취득 후 복합운송주선업체에 최소 3년 이상 종사한 자로 규정하고 <설문 9>을 분석한 결과, 전문 인력의 구성 비율이 20% 미만인 40.1%였으며, 80~100%가 7.7%에 불과한 것으로 나타났다. 이는 전문 인력에 의해서 운영되는 업체는 자본금이 큰 소수의 업체에 불과한 것으로 해석되며, 나머지 대부분의 업체는 업체의 영세성으로 인하여 전문 인력을 받아들일만한 여유가 없거나 전문 인력들이 이러한 업체를 기피하는 것으로 사료된다.

<표 4-9> 복합운송주선업체의 전문 인력 비율

전문 인력(%)	0~19	20~39	40~59	60~79	80~100	계
회사 비율(%)	40.1	25.4	15.5	11.3	7.7	100

우리나라의 복합운송주선업은 1970년대 이래 짧은 기간 동안 눈부신 성장을 이룩하였지만 설립역사가 100년이 넘는 외국 업체와 비교 할 때 종사하는 전문 인력과 규모면에서 비교가 안 될 정도로 영세하다. 따라서 복합운송주선인의 필수 조건이며, 경쟁력의 기준인 전문 인력의 부족은 큰 문제점으로 대두되고 있다.

1995년 화물유통촉진법이 개정되면서 물류전문인력양성을 제도화하기 위하여 물류관리사 제도를 도입하여 물류업체 또는 제조업체 등에 소속되거나 독자적으로 물류에 관한 표준화·정보화·과학화 등의 계획·조사·연구·평가·자문 등의 업무를 수행하게 하는 한편, 건설교통부장관은 물류관리사를 고용한 물류 사업자에 대하여 다른 물류사업자에 우선하여 지원할 수 있도록 하였다. 그러나 아직까지 기업 측에서 요구하는 물류전문인에 대한 수요에 그 공급이 미치지 못하고 있으며 관련단체의 교육도 초보단계를 면하지 못한 실정이다.

4) 복합운송기능의 결여

복합운송주선인이 현대적 기능을 수행하기 위해서는 송화인으로부터 수화인에 이르기까지 door to door 서비스가 완벽하게 이루어져야 한다. 물론 복합운송주선인의 고유의 개념이나 기능상 운송수단 및 그 밖의 부대시설을 반드시 보유할 필요는 없지만 운송서비스의 최종 수혜자인 화주에 대해서 질 높은 서비스 제공과 아울러 규모의 경제를 통한 운송비 절감을 위해서는 복합운송주선인이 포장, 창고보관, 하역, 운송 등의 서비스도 직접 담당하는 것이 바람직하다.

<설문 10>에서 나타난 복합운송 기능의 내용을 분석하면 30% 미만이 70.6%를 차지하고 있으며, 90% 이상은 5%에 불과하다. 이는 대기업 수준의 종합물류업체를 제외하고는 대부분이 복합운송기능의 기능이 결여된 것이라 하겠다.

<표 4-10> 복합운송주선업체의 복합운송 기능 비율

복합운송 기능(%)	0~9	10~19	20~29	30~39	40~49	50~59	60~69	70~79	80~89	90~100	계
업체(%)	35.3	20.1	15.2	6.1	5.4	4.0	4.3	4.4	5.2	5.0	100

현행 복합운송주선업체는 운송, 보관, 하역 및 정보처리 등의 복합적인 기능 처리가 요구되고 있으나, 이를 자체적으로 처리 할 수 있는 복합운송주선인은 극5%인 소수에 불과하며, 대부분의 업체는 다른 업체의 협조를 구해야 하는 실정이다.

따라서 국제적 수송의 편입 및 집하를 위한 경영조직이 미약하여 원활한 국제복합운송체제의 구축에 제약요인으로 작용하고 있으며, 더욱이 국제적으로 전 운송구간에 걸쳐 일관된 책임을 지고 문전수송을 담당하는 형태와는 아직도 거리가 있는 편이다.

나. 기업 외부적 분석

1) 관련 법 및 제도 미흡

<설문 11>에서 나타난 우리나라 복합운송주선업무의 법적·제도적 문제점을 보면, 많음(43.1%), 문제점 있음(20.4%), 아주 많음(18%), 조금 있음(10.2%) 순으로 나타났다.

<표 4-11> 복합운송주선업의 관련 법 및 제도의 문제점

(단위 : %)

법 및 제도의 문제점	전혀 없음	조금 있음	있음	많음	아주 많음	계
업체(%)	8.3	10.2	20.4	43.1	18.0	82

우리나라 복합운송주선업이 실질적인 복합운송 업무를 수행하기 위해서는 운송수단별로 각기 다른 법률에 의해 등록절차를 밟아야 하나 현실적으로 복합운송에 관한 모든 자격을 취득하는 것은 상당히 어려운 일이다. 복합운송에 관련된 법률과 관할기관이 상이하기 때문에 복합운송인이 육·해·공의 일관된 복합운송서비스를 제공하기 위해서는 많은 비용과 시간이 소요되며, 또한 상이한 관할기관, 각 기관마다 문제의 인식도 차이 등으로 서로 다른 입장에서 정책을 추진하게 되어 일관성이 결여되어 합리적인 물류체제의 저해요인으로 작용하고 있다.

이에 따라 화물유통산업의 경쟁력 향상을 도모하고 물류비용 절감을 통한 국제경쟁력을 제고하기 위해서는 화물유통과 관련된 수송, 보관, 운송사업자의 설정 및 유통관련 업무에 대한 통합법령이 필요하다.

현행 우리나라의 관세법에서는 세관업무를 취급할 수 있는 자격에 대해, 물품의 화주가 직접 신고하거나 관세사나 관세사법인의 위탁을 받아 수행하도록 규정하고 있다. 그러나 이 규정에 의해 복합운송인이 이용할 수 있는 통관법인에 관한 법률상의 문제점으로 인해 통관서비스가 효과적으로 이루어지지 못하고 있는 실정이다. 우리나라의 통관법인제도는 선진국의 제도와 비교할 때 상당히 불합리한 점이 많은데, 독일, 캐나다, 홍콩은 통관법인 설립이 자유등록제이고 통관 업무를 법적인 규제 없이 수행하고 있으며, 일본은 면허제이나 관세사만 채용하면 면허취득에 제한을 두지 않고 있다.

<표 4-12> 화물운송관련법규와 규제

구분	업종	관련법	규제정도
해운	해상화물운송사업	해운업법	면허
	항만하역업	항만운송사업법	면허
	도선업	도선법	면허
	예선업	항만법	허가
기타	복합운송주선업	화물유통촉진법	등록
	화물터미널운영업	화물유통촉진법	등록
	보세장치장업	관세법	특허
	통관사업	관세사법	등록, 허가
	항만사업	항만법	국가사업

2) 물류기반시설의 부족

<설문 12>에서 나타난 우리나라 물류기반시설의 만족도 현황을 보면, 부족함(45.1%), 아주 부족함(34.4%), 조금 부족함(15.2%), 적정함(5.3%) 순으로 나타났다.

<표 4-13> 물류기반시설의 만족도 현황

(단위 : %)

물류기반 시설 만족도	적정함	조금 부족함	부족함	아주 부족함	계
업체(%)	5.3	15.2	45.1	34.4	65.6

1970년대 이후 빠른 경제성장에 따른 경제규모의 급격한 확대에 수출입 규모가 증대되었으며 국제수송물량도 크게 늘어나고 있다. 이에 따른 화물수송의 수요가 증가하여 화물유통관리의 중요성이 더욱 부각되고 있으나 이를 감당할 기

반시설의 부족, 정부의 지원, 제도개선이 미비하여 화물운송부문에서의 비효율성이 심화되고 있다.

복합운송체제의 확립을 위한 문제점을 제시하면 다음과 같다. ①항만시설의 부족으로 인한 부두체증 현상 ②철도 부문에 대한 투자부족과 철도운영의 비효율성으로 인한 낮은 철도 이용률 ③도로망이 부족한 상태에서 수출입 컨테이너 화물의 경우 공로 수송에 대한 절대적인 의존성 ④공로, 철도, 해운 및 항공 등 모든 수송수단 간의 화물정보를 효율적으로 처리할 수 있는 화물정보체계의 미비 ⑤화물터미널 및 화물기지의 보족으로 수송수단 및 수송시설의 연계기능 미약 등을 들 수 있다.

3) 해외 네트워크 구성의 미흡

해외 네트워크의 구성은 외국 파트너를 통한 영업의존도를 탈피하여 독자적인 국외영업망을 구축한다는 의미와 더불어 국내외 하주에 대한 질 높은 서비스 제고를 통해 더욱 다양한 수입을 획득하는 것이다.

해외지사를 운영하고 있는 복합운송주선업체에 지역별 분포를 알아보는 <설문 13>에 대한 응답에서는 중국의 비중이 23.7%, 동남아 비중이 19.0% 그리고 일본의 비중이 15.8%로 상당히 높음을 알 수 있는데, 이는 중국, 동남아 그리고 일본교역의 중요성이 이러한 설문에서도 드러남을 알 수 있다.

<표 4-14> 복합운송주선업의 현재 해외지사 설치 현황

진출국	북미	유럽	일본	중국	홍콩	동남아	중남미	중동	아프리카	기타
업체(%)	5.3	10.6	15.8	23.7	7.9	19.0	2.6	4.9	2.0	8.2

복합운송업의 가장 중요한 기능 중의 하나는 국외의 물품 반출입을 들 수 있

는데 이러한 화물의 반출입을 가장 원활히 수행을 하고자 할 때 그 국외 파트너 및 국외대리점 체제가 완비되어야 함은 국제교역의 복합운송체제 수행에 있어 상당히 중요한 요소라 하겠다. 이러한 전제를 바탕으로 할 때 물류선진국의 복합운송인은 각 대륙 및 지역별로 자사 네트워크를 통해 끊임없이 해외영업망을 확충해 나가고 있다.

<표 4-15> 외국계 전문 물류기업 본사 및 한국법인 현황

구분	KWE	Schenker	Expeditors	Exel	Bax Global	Danzas
【본사 개요】						
설립	1970년	1872년	1979년	1982년	1972년	1935년
국적	일본	독일	미국	영국	미국	독일
종업원	3,808명	32,000명	7,500명	6,7000명	10,000명	43,000명
네트 워크	30개국 223개 지점	70개국 1,000개 지점	171개국 영업망	120개국 1,600지점	123개국 500개 지점	150개국 800개
사업 실적 (달러)	1,401백만 (2002)	3,926백만 (2001)	2,297백만 (2002)	7,060백만 (2002)	2,100백만 (1999)	30.8억 (2000)
【한국법인 개요】						
설립	1996년	1997년	1996년	1996년	1998년	1988년
종업원	110명	90명	150명	218명	110명	160명
네트 워크	지점 : 6개 물류센터:2	지점 : 4개	지점 : 7개 물류센터:1	지점 : 5개 물류센터:5	지점 : 9개 물류센터:1	지점:5 물류:4
화물 취급 사업 (순위)	항공수출 9천톤(12) 해상수출 29천톤(37)	항공수출 3천톤(40) 해상수출 65천(20)	항공수출 9천톤(13) 해상수출 165천톤(2)	항공수출 13천톤(4위) 해상수출 125천톤(147)	항공수출 12천톤(7) 해상수출 19천톤(109)	항공수출 12.4천(6) 해상수출 66천톤(17)

자료 : 취급물량은 KTNET의 포워드별 '02년도 물량임.

<표 4-15>와 같이 한국에 진출한 외국계 전문물류기업의 네트워크를 보면 KEW사는 30개국 223개 지점, Schenker사는 70개국에 1,000개 지점, Expeditors사는 171개국 영업망, Exel사는 120개국 1,600지점, Bax Global사는 123개국 500개 지점 그리고 Danzas사는 150개국 800개 지점이나 해외영업조직을 가지고 있다. 외국의 경우 대륙별 또는 특정 국가에서 여러 개의 복합운송주선업체들이 하나의 컨소시움을 형성하여 업체 간의 과당경쟁을 피하고 높은 이윤추구에 노력하고 있다.

그러나 우리나라의 복합운송주선업체는 현재 그 현황을 제대로 파악할 수도 없을 만큼 국외진출은 미미하다 하겠다.

2. 우리나라 복합운송주선업의 SWOT/AHP 분석

복합운송주선업의 전략적 발전 방안을 수립하기 위하여 전략 계층에 있는 의사결정 속성들을 쌍대비교 하여 행렬을 작성하고, 고유치 방법(eigenvalue method)을 사용하여 의사결정 속성들 간의 상대적 중요도를 산출하고자 한다.

평가 방법으로 평가집단들의 토의를 통하여 각 쌍대비교 항목에 대한 합의를 도출 한 후에 이를 이용하는 방법과 개별 평가자들이 각각 평가를 실시 한 후에 그 결과를 기하평균을 이용하여 종합하는 2가지 방법이 있다.

본 연구에서는 설문지를 이용하여 평가를 한 후에 다시 종합하는 후자의 방법을 선택하였으며, 사용하는 프로그램의 특성상 정수입력만이 가능하여 소수점 이하는 반올림하여 입력하였다. 본 연구에서 구하고자하는 우선순위결정에 대한 각 평가특성의 중요도는 Expert Choice 2000 프로그램을 사용하였다.

각 계층별 상대적 중요도는 <표 4-16>와 같다.

<표 4-16> 계층별 상대적 중요도

SWOT 그룹	그룹우선순위	SWOT 세부요인	일관성 비율	세부요인의 우선순위
강점 (Strengths)	0.198	S1	0.03	0.433
		S2		0.175
		S3		0.085
		S4		0.173
		S5		0.169
약점 (Weaknesses)	0.239	W1	0.05	0.069
		W2		0.258
		W3		0.291
		W4		0.211
		W5		0.170
기회 (Opportunities)	0.168	O1	0.04	0.399
		O2		0.148
		O3		0.291
		O4		0.092
		O5		0.070
위협 (Threats)	0.395	T1	0.04	0.144
		T2		0.109
		T3		0.377
		T4		0.286
		T5		0.083

전문가 집단을 대상으로 조사한 설문내용을 분석한 결과, SWOT 그룹의 상대적 중요도는 위협(0.395), 약점(0.239), 강점(0.198), 기회(0.168) 순으로 나타났다([그림 4-1]). 이 중에서 위협이 상대적으로 높은 중요도를 보였다.

이는 우리나라 복합운송주선업이 외부 환경에 노출되어 큰 어려움을 안고 있으며, 기업 내부적으로도 강점보다는 약점이 많음을 알 수 있다.

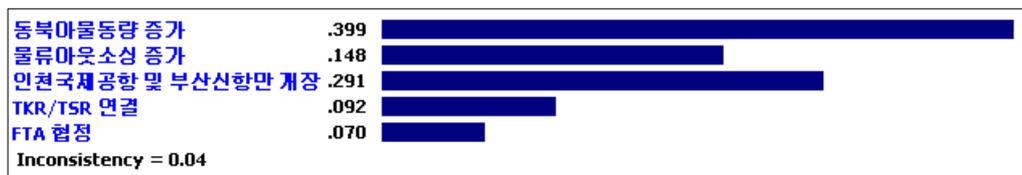


[그림 4-1] SWOT 그룹의 상대적 중요도

가. 복합운송주선업의 환경 분석

1) 기회요인의 분석

기회요인(opportunity factor)에서 평가기준의 상대적 중요도는 동북아 지역의 지속적인 물동량 증가(0.399), 인천 국제공항 및 부산 신항만 개장(0.291), 화주 기업의 물류 아웃소싱 증가(0.148), TKR/TSR 연결(0.092), 한미 FTA 협정(0.070) 순으로 나타났다([그림 4-2]). 이 중에서 동북아 지역의 지속적인 물동량 증가가 가장 높은 중요도를 보였다.



[그림 4-2] 기회요인의 상대적 중요도

기회요인의 분석에서 세부요인의 상대적 중요도를 순위별로 정리하면 다음과 같다.

우리나라 복합운송주선업의 첫 번째 기회요인(opportunity factor)은 동북아 지역의 물동량 증가이다.

동북아시아 지역의 컨테이너 물동량은 EU, 북미(NAFTA)와 함께 세계 3대 교역권의 하나로 부상함과 동시에 중국경제의 급성장에 힘입어 폭발적인 신장세를 보이고 있다.³²⁾ 이에 따라 이 지역의 컨테이너 항만물동량은 2003년의 8,531만TEU에서 2011년에는 1억 3,700만TEU로 증가하고, 컨테이너화물 처리비중도 2003년의 29.3%에서 2011년에는 31.9%로 크게 증가할 것으로 보인다(<표 4-17>).

한편, 중국은 WTO 가입으로 관세 인하 및 비관세장벽 등을 단계적으로 완화하고 금융, 보험, 통신, 유통 등의 서비스시장을 개방하는 등의 무역 및 투자 자유화를 크게 확대할 것으로 본다.³³⁾

<표 4-17> 세계 및 극동지역의 컨테이너 항만물동량 전망

(단위 : 백만TEU)

구 분	2000	2001	2002	2003	2006	2011	연평균 증가율
전세계(A)	210	243	266	290	322	430	6.7%
동북아(B)	59	70	77	85	97	137	8.1%
(B/A, %)	(28.1)	(28.1)	(28.9)	(29.3)	(30.1)	(31.9)	-

자료 : Ocean Shipping Consultant, 2003.

동북아 지역의 지속적인 물동량 증가와 인천 국제공항 및 부산 신항 개장으로 대형 화물수송기와 초대형 모선이 기항하여 수출입 화물과 환적 화물뿐만 아니라 배후지에서 생산하는 재수출 화물이 증가하여 복합운송주선업체들이 취급할 수 있는 물동량이 증가함을 의미한다.

우리나라 복합운송주선업의 두 번째 기회요인(opportunity factor)은 인천국

32) 중국은 지난 1990년 수출입 컨테이너 물동량이 120만TEU로 한국의 절반수준(235만TEU)에 불과했지만 2003년도에 약 4,800만TEU로서 한국의 약 4배(1,320만TEU) 수준으로 급상승함.

33) 해양수산개발원(<http://www.kmi.re.kr>).

제공항 및 부산 신항만의 개장이다. 대형 공항과 항만은 공급사슬의 중심연결고리로서 산업·생산 공간인 동시에 물류부가가치를 창출하는 종합물류기능을 수행할 수 있도록 확대·재편되고 있다. 네덜란드의 로테르담항의 경우 국민총생산(GNP)의 7%를 직·간접으로 창출하고 있으며, 구매력 기준으로 국민총생산의 세계 제1위인 싱가포르의 경우 해운·항만을 중심으로 한 국제물류산업이 크게 활성화되고 있고 글로벌 기업의 아시아지역 본사를 성공적으로 유치하는데 성공했다.³⁴⁾ 세계 주요 공항과 항만들은 고도의 물류기능을 확충하는 한편 배후지에 충분한 공간을 확보하여 대규모 종합화물유통기지를 조성하고 있다. 이러한 복합기능을 갖춘 공항과 항만은 배후지에 고도화된 연계수송망, 종합물류센터, 물류정보센터, 각종 편의 및 부대시설 등을 충분히 갖추고 있을 뿐만 아니라 자유무역지대를 설치하고 이를 적극적으로 활용함으로써 공항과 항만의 경쟁력을 확보하기 위해 노력하고 있다.

우리나라 복합운송주선업의 세 번째 기회요인(opportunity factor)은 화주기업의 물류 아웃소싱 증가이다.

화주 기업은 본업(생산계획이나 매출 확대 등)에 경영자원을 집약, 물류관련 시설의 투자절약, 물류비용절감 등의 효과를 기대할 수 있으므로 물류 아웃소싱이 증가할 것으로 본다.

우리나라 복합운송주선업의 네 번째 기회요인(opportunity factor)은 TKR(한반도중단철도)/TSR(시베리아횡단철도)의 연계한 컨테이너 운송 사업이다. 아직 남북한 문제로 인하여 경의선이 개통되지 않았지만 유럽과 아시아를 잇는 운송 혁명은 기존 해상운송의 경우보다 21일 정도 단축될 것으로 본다. 국제운송에서 적기운송(JIT)과 더불어 가장 저렴하면서도 빠르게 부산의 기점에서 유럽의 종점까지 연결한다는 점에서 새로운 전기가 될 것이다.

우리나라 복합운송주선업의 다섯 번째 기회요인(opportunity factor)은 교역

34) 이신규, 전게서, p.351.

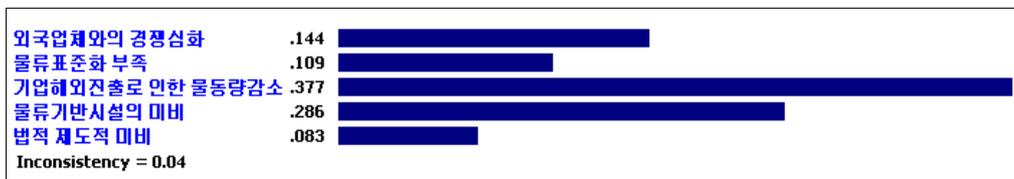
량이 큰 미국 등과의 FTA 협정이다.

여러 국가와의 FTA 협정은 문제점도 노출되겠지만 무역의 증가로 복합운송업체들이 취급할 물동량이 증가할 것으로 본다.

2) 위협 요인의 분석

복합운송주선업의 환경 변화가 반드시 유리하게만 전개되는 것은 아니다. 환경의 변화는 위협을 동시에 가져다준다.

위협요인(threats factors)에서 평가기준의 상대적 중요도는 기업의 해외 진출로 인한 물동량 감소(0.377), 물류기반시설의 미비(0.286), 외국복합운송업체와의 경쟁 심화(0.144), 물류표준화 부족(0.109), 법적·제도적 미비(0.083) 순으로 나타났다([그림 4-3]). 이 중에서 기업의 외해 진출로 인한 물동량 감소가 가장 높은 중요도를 보였다.



[그림 4-3] 위협요인의 상대적 중요도

위협요인의 분석에서 세부요인의 상대적 중요도를 순위별로 정리하면 다음과 같다.

우리나라 복합운송주선업의 첫 번째 위협요인(threats factor)으로는 글로벌 기업의 해외 진출로 인한 물동량 감소이다.

국내 글로벌 기업뿐만 아니라 중소기업까지도 생산비용과 물류비용의 절감 및 무역마찰을 해소하기 위해 중국이나 제3국으로 기업을 이전하거나 투자하여

국내에서 처리하는 물동량이 감소하는 추세이다.

국내생산의 공동화는 우리나라의 국제물류를 줄이기도 하고, 국내물류의 공동화를 초래하기도 하였다. 특히 해외진출에 의한 현지생산체제의 정비와 함께 우리나라로부터의 완성품의 수출은 급격히 감소하고 있기 때문에 기존의 수출 의존도가 높은 물류업자에 대한 영향은 보다 심각하다. 이 때문에 물류업자에게는 공동화에 의해 잃어버린 비즈니스 기회가 양적인 측면만이 아니라 질적인 측면에서도 무시할 수 없다. 즉 금후 해외로부터 수입이 늘어남에 따라, 해외공장으로부터 국내로 door to door의 물류시스템 구축이 필요하게 된다. 특히 낮은 가격지향에 의한 제품수입의 확대는 수입물류 면에서의 거점전개, 수배송 시스템의 정비와 확충 등 수화주가 필요로 하는 고품질의 물류서비스에 대응할 수 있는 국내외에서의 체제 만들기가 중요하다.

이로 인하여 국제적인 네트워크를 구축하지 못한 복합운송주선업체들은 제한된 국내 물동량으로 서로 출혈경쟁을 하고 있는 실증이다.

우리나라 복합운송주선업의 두 번째 위협요인(threats factor)으로는 물류기반시설의 미비이다.

1970년대 이후 빠른 경제성장에 따른 경제규모의 급격한 확대로 수출입 규모가 증대되었으며 국제수송물량도 크게 늘어나고 있다. 이에 따른 화물 수송의 수요가 증가하여 화물유통관리의 중요성이 더욱 부각되고 있으나 이를 감당할 물류기반시설의 부족이 심화되고 있다. 오늘날 복합운송주선업과 관련하여 새롭게 인식되는 것이 항만, 공항, 터미널, 철로, 도로 등과 같은 물류기반시설이다. 이러한 물류기반시설의 미비는 물류비용의 상승으로 이어져 외국 거대 자본의 투자 위축을 초래하여 국가경쟁력을 약화시키는 요인으로 작용하게 된다.

우리나라 복합운송주선업의 세 번째 위협요인(threats factor)으로는 외국 복합운송업체와의 경쟁심화이다.

국제적인 네트워크와 시장을 구축하고 있는 외국 복합운송업체와의 경쟁은

수입화물뿐만 아니라 수출화물까지도 잠식되고 있다. 일부 외국 복합운송업체들은 우리나라 복합운송주선업체와 합작투자 형식으로 진출하고 있으나 대부분 지사 형식으로 영업을 하고 있다.

우리나라 복합운송주선업의 네 번째 위협요인(threats factor)으로는 물류표준화 부족이다.

물류표준화는 수송, 보관, 하역, 포장 등 물류의 각 단계에서 사용되는 기기, 용기, 설비를 표준팔레트와의 정합성을 확보하게 하여 화물을 표준팔레트에 적재된 채로 발송지에서 도착지까지 환적하지 않고 수송, 보관, 하역, 운반하도록 하는 유니트로드시스템(Unit Load System) 또는 일관수송체계를 구축하는 것을 의미한다. 정부는 물류표준화를 위해 우선적으로 표준팔레트의 확대 보급에 치중하였다. 표준팔레트의 사용은 물류시설의 기계화, 자동화, 일관수송 등을 위해 꼭 필요하기 때문이다. 그러나 표준팔레트의 사용률이 저조하여 물류선진화의 걸림돌로 작용하고 있다.

<표 4-18> 주요국가의 표준팔레트 보급률 및 규격

구분	한국	일본	유럽	미국
보급률(%)	26.7	48	90	60
팔레트 규격	1,100×1,100	1,100×1,100	800×1,200 1,000×1,200	1,010×1,219

자료 : 건설교통부, 건설교통백서, 2003.

우리나라 복합운송주선업의 다섯 번째 위협요인(threats factor)으로는 법적·제도적 미비이다.

국내 물류산업의 경우 1990년대 중반 이후 경쟁축진을 제한하던 진입규제, 가격규제, 영업활동 등의 각종 규제가 대폭 완화되었다. 그러나 아직도 국내 물류시장에는 경쟁을 제한하는 구조적인 요인들이 남아있다.³⁵⁾ 즉 화물운송주선의

35) 정중석, 국내물류산업의 현황과 문제점, 물류매거진, 유통정보사, 2001. p.108.

경우 화물자동차운수사업법, 철도소운송법 및 화물유통촉진법이 본질적인 기능이 동일함에도 불구하고 서로 다른 개별 법령에 의해 사업영역이 분리되어 있다.

화물운송의 경우 화물자동차운송사업법상의 일반화물운송사업과 관세법상의 보세운송업은 모두 화물자동차를 이용한 운송기능을 수행함에도 불구하고 운송화물의 특성이 다르다는 이유 때문에 상호 배타적인 시장이 형성되고 있다. 또한 항만관련 운송화물의 경우 항만운송사업법에 의한 항만하역 등록을 득한 경우에만 운송행위를 할 수 있도록 되어있기 때문에 일반화물운송사업자는 독자적으로 시장에 참여할 수 없다.

물류관련 개별법령에서는 운소수단, 화물종류별로 운송주선업, 하역업 등에 참여할 수 있는 사업자를 독자적으로 규정하고 있는데, 사실상 유사한 물류기능을 수행하고 있음에도 불구하고 이처럼 운송수단에 따라 영업구역이 구분·분리되고 있다.³⁶⁾

우리나라 복합운송주선업이 실질적인 국제복합운송 업무를 수행하기 위해서는 운송수단별로 각기 다른 법률에 의해 등록절차를 밟아야 하나 현실적으로 복합운송에 관한 모든 자격을 취득하는 것은 상당히 어려운 일이다. 복합운송에 관련된 법률과 관할기관이 상이하기 때문에 복합운송인이 육·해·공의 일관된 복합운송서비스를 제공하기 위해서는 많은 비용과 시간이 소요되며, 또한 상이한 관할기관, 각 기관마다 문제의 인식도 차이 등으로 서로 다른 입장에서 정책을 추진하게 되어 일관성이 결여되어 합리적인 물류체제의 저해요인으로 작용하고 있다.

이에 따라 화물유통산업의 경쟁력 향상을 도모하고 물류비용 절감을 통한 국제경쟁력을 제고하기 위해서는 화물유통과 관련된 수송, 보관, 운송사업자의 설

36) 최정혜, 물류개선을 위한 제3자 물류의 활성화 방안에 관한 연구, 강남대학교 대학원 석사학위 논문, 2001. p.41.

정 및 유통관련 업무에 대한 통합법령이 필요하다.

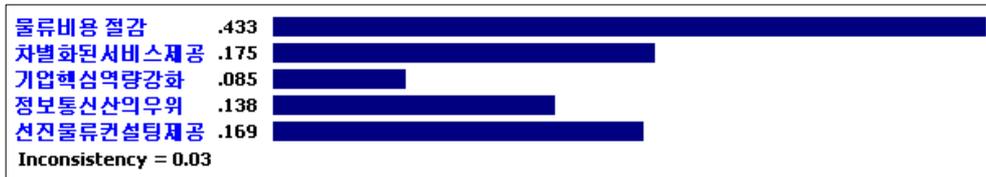
현행 우리나라의 관세법에서는 세관여부를 취급할 수 있는 자격에 대해, 물품의 화주가 직접 신고하거나 관세사나 관세사법인의 위탁을 받아 수행하도록 규정하고 있다. 그러나 이 규정에 의해 복합운송인이 이용할 수 있는 통관법인에 관한 법률상의문제점으로 인해 통관서비스가 효과적으로 이루어지지 못하고 있는 실정이다. 우리나라의 통관법인제도는 선진국의 제도와 비교할 때 상당히 불합리한 점이 많은데, 독일, 캐나다, 홍콩은 통관법인 설립이 자유등록제이고 통관 업무를 법적인 규제 없이 수행하고 있으며, 일본은 면허제이나 관세사만 채용하면 면허취득에 제한을 두지 않고 있다.

나. 복합운송주선업의 역량분석

1) 강점요인의 분석

강점요인(strengths factor)에서 평가기준의 상대적 중요도는 물류비 절감(0.433), 차별화된 서비스 제공(0.184), 선진물류 컨설팅 제공(0.169), 정보통신산업의 우위(0.138), 기업핵심역량강화(0.085) 순으로 나타났다([그림 4-4]). 이 중에서 기업 물류비 절감이 가장 높은 중요도를 보였다.

이는 복합운송주선업이 우선적으로 기업의 물류비 절감을 실현하는 차원에서 이용되고 있는 것으로 보이며, 차별화된 서비스 제공과 정보통신산업의 우위도 강점으로 높이 평가되고 있음을 보여준다.



[그림 4-4] 강점요인의 상대적 중요도

강점요인의 분석에서 세부요인의 상대적 중요도를 순위별로 정리하면 다음과 같다.

우리나라 복합운송주선업의 첫 번째 강점요인(strengths factor)으로는 화주 기업의 물류비 절감이다.

2000년 기준으로 국제화물수송비를 제외한 우리나라의 국가물류비는 66조7천억원으로 이는 국내총생산(GDP) 대비 12.8%로써 미국10.1%(2000), 일본 9.59%(1997)에 비해 높은 수준이다. 그 중에서도 수송비가 전체물류비에서 차지하는 비중이 64.2%로 가장 높아 수송비의 절감을 위한 노력이 특히 시급한 실정이다.³⁷⁾

<표 4-19> 물류비 기능별 비중

구분	수송비	보관/ 하역/ 포장/ 정보비					일반관리비
		계	보관비	포장비	하역비	물류정보비	
한국(%)	64.2	30.3	20.6	2.6	1.7	5.4	5.5
미국(%)	58.2	37.5					4.3

자료 : 건설교통부, 건설교통백서, 2003.

우리나라 대부분의 화주 기업은 IMF로 기업들의 생존을 위해 구조조정을 하는 과정에서 물류회사를 분사하거나 복합운송주선업체에 자사의 물류부분을 아웃소싱하게 된다. 기존의 물류는 하역, 보관, 수송, 포장, 정보 등의 단위 물류 형

37) 건설교통부, 전게서, p.470.

태로 시장이 형성되었지만 물류업무의 전문성 확보와 물류비 절감 차원에서 물류 전문가인 복합운송주선업을 이용하게 된다. 이를 통해 화주 기업은 원자재 및 제품의 적기인도(JIT), 창고 등의 자가물류 시설에 대한 투자비 절감이 가능하며, 사업의 핵심인 생산 분야에 모든 역량을 기울일 수 있어 최적의 경영활동을 기대할 수 있게 된다.³⁸⁾

우리나라 복합운송주선업의 두 번째 강점요인(strengths factor)으로는 차별화된 서비스 제공이다.

전통적인 복합운송주선의 기능은 화주의 대리인으로서 적절한 운송수단을 선택하여 운송에 따르는 일체의 부대업무를 처리해 주는 것이다. 오늘날의 복합운송체제 하에서는 복합물류서비스 뿐만 아니라 독자적인 영업 광고, 스스로 컨테이너 등의 운송설비를 갖추고 집하, 분배 그리고 혼재 등의 업무를 특화하여 제공하고 있어 차별화된 서비스제공을 하는 것이다.

우리나라 복합운송주선업의 세 번째 강점요인(strengths factor)으로는 선진 물류 컨설팅 제공이다.

국내 화주 기업(특히 중소기업)의 물류 여건상 고객 기업의 물류문제를 진단하고 평가할 수 있는 능력을 확보하고 있거나, 아니면 물류 컨설팅업체와의 전략적 제휴를 통해 물류컨설팅 서비스를 제공할 수 있어야 한다. 외국 사례에서 볼 수 있듯이 국내 화주 기업들도 물류 통제권의 상실, 영업정보의 유출 등의 이유로 물류부분을 위탁하는 것을 주저하고 있다. 그러나 선진 물류국의 경우 물류컨설팅 기능을 고객업체에게 제공할 수 있는 능력이 기업의 핵심적 경쟁요소로 부각되고 있다.³⁹⁾

우리나라 복합운송주선업의 네 번째 강점요인(strengths factor)으로는 정보통신산업의 우위이다.

38) 문성혁·백인흠, 전계서, p.353.

39) 김종해, 국가경쟁력 강화를 위한 제3자 물류의 활성화 방안에 관한 연구, 인하대학교 대학원, 석사학위 논문, 2002, p.81.

우리나라가 능동적으로 복합운송주선업의 경쟁력을 얻을 수 있는 것은 정보통신산업이다. 팔레트와 컨테이너의 발달은 운송의 획기적인 변화를 가져왔고, 바코드의 도입과 인터넷을 기반으로 하는 화물추적서비스 기능은 정보화의 기능이 강화되었음을 보여준다. 우리나라 컴퓨터 보급률과 전자상거래를 기반으로 하는 사이버물류의 등장은 물류 선진국과의 간격을 좁히는 강점 요인(strengths factor)이 되었다.⁴⁰⁾ 우리나라의 정보통신산업은 세계에서 가장 빠르게 성장하고 있으며, 이미 복합운송주선업에서도 EDI 활용이나 인터넷을 통한 전자식 선하증권의 발급이 그것이다.⁴¹⁾

우리나라 복합운송주선업의 다섯 번째 강점요인(strengths factor)으로는 화주기업에 대한 핵심역량 강화이다.

규모의 경제화를 실현하기 위한 가격경쟁 확보, 부가가치가 높은 물류서비스 창출, 특정 지역이나 품목에 대한 특화 서비스 등과 같은 고객기업이 요구하는 고품질의 물류서비스이다.

2) 약점요인의 분석

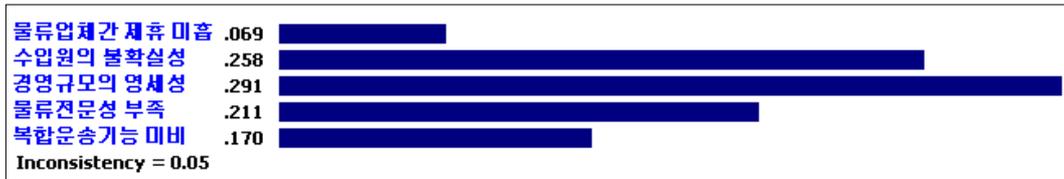
약점요인(weaknesses factor)에서 평가기준의 상대적 중요도는 경영규모의 영세성(0.291), 수입원의 불확실성(0.258), 물류 전문성 부족(0.211), 복합운송기능의 미비(0.170), 물류업체간 제휴 미흡(0.069) 순으로 나타났다([그림 4-5]). 이 중에서 기업의 경영규모의 영세성이 가장 높은 중요도를 보였다.

이는 일부 대형 업체를 제외하고는 대부분의 복합운송주선업체들이 경영규모가 영세하여 규모의 경제를 이룰 수 없는 실정이다. 또한 물류기반시설의 미비는 다른 선진 물류 국가에 비해 기업 물류비용을 더 많이 드는 약점을 안고 있는

40) 최용록, 전자상거래 인터넷, 도서출판두남, 2000, p.31.

41) 김만석, 동북아에서의 제4차 물류 역할 강화에 관한 연구, 석사학위 논문, 인하대학교 대학원, 2002, p.47.

것으로 보여준다.



[그림 4-5] 약점요인의 상대적 중요도

약점요인의 분석에서 세부요인의 상대적 중요도를 순위별로 정리하면 다음과 같다.

우리나라 복합운송주선업의 첫 번째 약점요인(weaknesses factor)으로는 경영규모의 영세성이다.

2002년 기준으로 물류업에 종사하는 전체기업의 평균매출은 약 3.34억원으로 1999년 4.69억원에 비해 28.8% 감소한 것으로 조사되었으며, 연평균 10.6%의 감소율을 기록하였다. 물류기업의 평균매출이 최근 급격하게 하락한 주요 원인으로서는 2000년 이후 육상운송, 화물자동차운송주선, 복합운송주선을 중심으로 업체수가 급격히 증가한 것을 들 수 있다. 특히 동기간 시장규모의 증가율보다 업체수의 증가세가 더욱 급격하여 시장 내에서의 경쟁이 심화되었고, 이로 인하여 물류업체의 영세성이 심화된 것이다.⁴²⁾ 오늘날과 같은 국제복합운송시대에서는 복합운송주선인이 수행하는 업무의 내용, 기능 및 역할은 과거와는 매우 큰 차이가 있다. 과거에는 단순히 운송주선인이 실제 운송인과 화주 사이에 단순히 화물을 주선 또는 알선하였으나, 오늘날에는 화물의 일관운송책임을 이행하는 복합운송인으로서의 역할을 수행하고 있다.

그러나 우리나라의 복합운송주선인은 해외수송망 또는 영업망, 조직, 영업 관

42) 장명철, 복합운송주선업 종사자의 직무만족과 이직의사에 관한 연구, 부경대학교 대학원, 석사학위 논문, 2005. p.44.

리, 자금규모 등에서 국제적으로 복합운송인으로서의 역할을 다하기에는 그 경영규모에 있어서 미흡한 점이 많다. 이들의 역할은 활동시장의 범위가 거의 국내시장에 한정되어 있고 특히 수출화물의 취급에 머물러 있다. 또한 화물의 유통과정에서 화물의 흐름을 관리, 통제하는 기능도 미흡한 실정이다.

기본적으로 업체의 영세성으로 인해 극소수의 업체만이 화물을 집하할 수 있는 자가 창고나 CFS를 보유하고 있으며 국제적으로 독자적인 완벽한 문전 수송 서비스를 제공하는 데에는 한계가 있고, 또한 국제경쟁력 면에서도 기반이 취약한 실정이다.

우리나라 복합운송주선인의 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 영세성으로 국제경쟁력에 열위에 놓이게 되는 결과를 가져오고 있을 뿐만 아니라 종사하는 인력 및 기업 조직 면에서도 문제점이 나타나고 있다.

우리나라 복합운송주선업의 두 번째 약점요인(weaknesses factor)으로는 수입원의 불확실성이다.

우리나라 복합운송주선인의 주요한 수입원은 제반 운송관련 행정서비스에 대한 주선수수료, 무선박운송인 기능에서 창출되는 운임차액 등이 주류를 이루고 있다. 그러나 현행 제도상 주선수수료 또는 집하보상금 등이 공식화되어 있지 않고 각종의 행정 서비스에 대한 영업과정별 요율이 제정되어 있지 않아 유동적 수입에 의존하고 있는 실정이다.

우리나라 복합운송주선업의 세 번째 약점요인(weaknesses factor)으로는 물류 전문성부족이다.

화주기업이 요구하는 저비용 고품질의 서비스를 제공하기 위한 기업이 늘어나고 있으나, 대다수의 복합운송주선업체들은 운송·보관·하역·통관 등의 과

정을 통하여 화주의 문전에서 문전까지 일관운송을 할 수 있는 인력, 시설, 기술 등의 전문성 부족으로 환경변화에 효과적으로 대처하지 못하고 있다.

복합운송을 효율적으로 추진하기 위해서는 전문지식을 갖춘 유능한 인적자원이 매우 중요한 요소로 작용한다. 복합운송업계는 해운, 육상, 항공 등 운송관련 각 분야의 여러 기능들이 집합적으로 종합되어 있기 때문에 기업 내·외적 변화에 커다란 영향을 받게 된다. 전문 인력의 부족은 실제 업무수행과정에서 화물에 대한 책임문제, 보험, 마케팅 차원 등에서 많은 손실과 사업의 위협을 가져올 수 있다.

우리나라 복합운송주선업의 네 번째 약점요인(weaknesses factor)으로는 복합일관운송의 기능 미비이다.

복합운송주선업은 2가지 이상의 운송수단을 이용하여 운송·보관·하역·통관 등의 과정을 통하여 화주의 문전에서 문전까지 일관운송이 되어야 한다. 물론 운송주선인의 고유의 개념이나 기능상 운송수단 및 그 밖의 부대시설을 반드시 보유할 필요는 없지만 운송서비스의 최종 수혜자인 화주에 대해서 질 높은 서비스 제공과 아울러 규모의 경제를 통한 운송비 절감을 위해서는 운송 주선인이 포장, 창고보관, 하역, 운송 등의 서비스도 직접 담당하는 것이 바람직하다. 현행 복합운송주선업체는 운송, 보관, 하역 및 정보처리 등의 복합적인 기능처리가 요구되고 있으나, 이를 자체적으로 처리할 수 있는 복합운송주선인은 극소수에 불과하며, 대부분의 업체는 다른 업체의 협조를 구해야 하는 실정이다.

따라서 국제적 수송의 편입 및 집하를 위한 경영조직이 미약하여 원활한 국제복합 일관운송체제의 구축에 제한요인으로 작용하고 있으며, 더욱이 국제적으로 전 운송구간에 걸쳐 일관된 책임을 지고 문전수송을 담당하는 형태와는 아직도 거리가 있는 편이다.

우리나라 복합운송주선업의 다섯 번째 약점요인(weaknesses factor)으로는 물류업체간 제휴의 미흡이다.

다. 세부 요인별 최종 우선순위 도출

평가대상이 되는 각 그룹별 세부요인들의 종합순위를 얻기 위하여 의사결정 항목들의 상대적 중요도를 종합화하였다. 즉, 계층 2의 중요도를 기준으로 하여 하위 계층의 중요도를 곱하여 세부요인들의 최종 우선순위를 도출하였다(<표 4-20>).

SWOT 그룹별 세부 요인들의 최종 우선순위의 결과를 보면, 위협 요인에 속하는 T3(기업의 해외진출로 인한 물동량 감소)가 가장 높은 중요도를 보였으며, S1(물류비 절감), W1(경영규모의 영세성), O1(동북아 물동량 증가) 순으로 나타났다. 이는 복합운송주선업의 환경과 역량을 분석한 것으로 강점과 기회요인은 활용해야 할 것이고 약점과 위협요인은 없애거나 보완해야 할 것이다. 즉 강점과 기회요인으로 부각된 물류비 절감과 동북아 물동량 증가는 활용해야 할 것이고 약점과 위협요인으로 지적된 기업의 해외진출로 인한 물동량 감소와 경영규모의 영세성은 시급히 보완해야할 과제를 안고 있다.

<표 4-20> 세부 요인별 최종 우선순위

SWOT 그룹	그룹 우선순위	SWOT 세부요인	일관성 비율	세부요인의 우선순위	최종 우선순위
위협	0.395	T3	0.04	0.377	0.149
위협	0.395	T4	0.04	0.286	0.113
강점	0.198	S1	0.03	0.433	0.086
약점	0.239	W3	0.05	0.291	0.070
기회	0.168	O1	0.04	0.399	0.067
약점	0.239	W2	0.05	0.258	0.062
위협	0.395	T1	0.04	0.144	0.057
약점	0.239	W4	0.05	0.211	0.050
기회	0.168	O3	0.04	0.291	0.049
위협	0.395	T2	0.04	0.109	0.043
약점	0.239	W5	0.05	0.170	0.041
강점	0.198	S2	0.03	0.175	0.035
강점	0.198	S5	0.03	0.169	0.033
위협	0.395	T5	0.04	0.083	0.033
강점	0.198	S4	0.03	0.173	0.027
기회	0.168	O2	0.04	0.148	0.025
약점	0.239	W1	0.05	0.069	0.017
강점	0.198	S3	0.03	0.085	0.017
기회	0.168	O4	0.04	0.092	0.015
기회	0.168	O5	0.04	0.070	0.012

복합운송주선업체의 SWOT/AHP 분석한 결과를 바탕으로 새로운 환경변화에 따른 국내 복합운송주선업체의 전략적 발전 방안을 모색하기 위하여 강점 및 약점에 대하여 기회요인의 활용을 극대화하고 위협요소들에 의한 피해를 최소화하는 전략수립이 필요하다. 복합운송주선업체의 강점 및 약점과 기회 및 위협요인간의 상호관계를 고려하여 다음의 4가지 유형의 전략적 발전 방안이 필요하다.

첫째, SO 전략으로 강점요인을 가지고 기회요인을 최대화하는 전략이다.

둘째, SW 전략으로 강점요인을 가지고 위협요인을 최소화하는 전략이다.

셋째, WO 전략으로 약점요인을 보완하면서 기회요인을 최대화하는 전략이다.

넷째, WT 전략으로 약점요인을 보완하면서 위협요인을 최소화하는 전략이다.

지금까지 분석한 외부환경과 내부 역량 분석을 통한 복합운송주선업의 SWOT/AHP 분석을 요약·정리하며 <표 4-21>과 같다.

<표 4-21> 복합운송주선업의 SWOT/AHP 분석 결과

내부역량 분석 외부환경 분석	강점(Strengths)	약점(Weaknesses)
	①물류비용의 절감 ②차별화된 서비스 제공 ③정보통신산업의 우위 ④선진 물류컨설팅 제공 ⑤기업핵심역량 강화	①경영규모의 영세성 ②수입원의 불확실성 ③물류업체의 전문성 부족 ④복합운송기능의 미비 ⑤물류업체간의 제휴 미흡
기회(Opportunities)	<SO 전략>	<WO 전략>
①동북아 물동량 증가 추세 ②인천국제공항과 부산신항의 개장 ③물류 아웃소싱 증가 추세 ④TKR/TSR의 연결 ⑤FTA 협정	글로벌 물류체제 구축 중합물류기업 육성	규모의 경제화 전문 인력 구축
위협(Threats)	<ST 전략>	<WT 전략>
①기업해외진출로 물동량 감소 ②물류기반시설의 미비 ③외국복합운송업체와의 경쟁심화 ④물류표준화 부족 ⑤법적·제도적 미비	물류표준화 추진 물류기반시설 확충	수입원 창출 법적·제도적 정비

제3절 복합운송주선업의 전략적 발전 방안

우리나라 복합운송주선업의 전략적 발전 방안의 우선순위를 도출하기 위해

<표 4-21>의 분석 결과를 바탕으로 내부역량 요인인 강점과 약점 그리고 외부 환경 요인인 기회와 위협의 세부요인을 각각 정량적으로 산출한 결과 그 우선 순위로 WT 전략, ST 전략, WO 전략, SO 전략 순으로 나타났다. 이를 바탕으로 우리나라 복합운송주선업의 전략적 발전 방안을 우선순위별로 제시하면 다음과 같다.

1. 법적·제도적 정비와 수입원의 창출(WT 전략)

가. 법적·제도적 정비

우리나라에서 복합운송주선업에 종사하는 사람은 많지만 복합운송주선업에 관련된 업무는 서로 다른 법규 및 관련부처에 의하여 이루어지고 있다.

이처럼 운송수단별로 각기 다른 법률이 적용되고 있으며, 복합운송에 관련하여 포괄적으로 규정하고 있는 법규가 없기 때문에 복합운송주선인이 복합운송을 수행하기 위해서는 운송수단별로 각기 다른 법률에 의하여 등록 등의 절차를 다른 관리기관에서 밟아야 한다.

하지만 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.

<표 4-22> 우리나라 복합운송주선업 관련법과 규제

구 분	근거 법률	관할 기관	인허가 요건
내항화물운송사업	해운법 제26조 제2호	해양수산부	등록
외항화물운송사업	해운법 제26조 제2호	해양수산부	등록
복합운송주선업	화물유통촉진법 제8조	건설교통부	등록
복합화물터미널사업	화물유통촉진법 제8조	건설교통부	등록
화물자동차운송사업	화물자동차운수사업법 제3조	건설교통부	등록
화물자동차운송주선업	화물자동차운수사업법 제21조	건설교통부	등록
보세운송업	관세법 제58조의 2	관세청/세관	등록
항만하역업	항만운송법 제4조	해양수산부	등록
통관업(통관법인)	관세법 제158조의 2	관세청	인가
철도소운송업	철도소운송법 제3조	건설교통부	등록

자료 : 진형인, 우리나라 국제복합운송의 육성방안, 대외경제정책연구원, 2002, p.35.

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.⁴³⁾ 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.

둘째, 복합운송주선과 관련된 법체계의 정비와 통합이다. 현행 복합운

43) 송선옥, 한국복합운송주선업의 경쟁력 강화 방안에 관한 실증 연구, 건국대학교 석사학위논문, 2000, p.166.

송주선업으로는 화물자동차운수사업과 자동차운송주선업의 서비스를 하지 못하는 관계로 door to door 서비스를 원활히 수행할 수 없는 실정이다. 따라서 복합운송주선업만으로 육·해·공에 복합운송주선업이 가능하도록 복합운송 관련 법체계의 정비와 통합을 해야 할 것이다.

나. 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

해상운송주선인의 주요 수입 원천인 집화 보상금 제도는 복합운송주선인이 단순히 주선해 주거나 집하하여 화물을 선사에 넘기는 경우 그 영업행위에 대한 지불근거가 법적으로 공식적인 수입원의 부재와 선사나 화주사이의 변칙적 거

래로 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.

2. 물류표준화 구축과 물류기반시설 확충(ST 전략)

가. 물류표준화 구축

복합운송주선업의 경쟁력을 높이기 위해서는 열악한 물류인프라의 개선과 높은 물류비용을 줄여야 한다. 이러한 고비용의 물류비를 절감하기 위한 선행조건으로 반드시 물류표준화가 필수적이다. 물류표준화 중 우선적으로 전자문서의 표준화가 이루어져야 한다. 전자문서의 활용은 일부 대기업이나 국내 진출 외국업체, 인터넷 쇼핑 사업 분야에서 일부 사용되고 있으나 전체적으로 물류회사나 요객고객 모두 업무 효율 향상 및 업무자동화를 할 수 있는 수준은 아니며, 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.⁴⁴⁾

나. 물류기반시설의 확충

복합운송주선업체 스스로가 기업물류, 나아가 국제물류에 있어 바람직한 협력자가 되기 위해서 투자의 필요성을 인식하여도 환경요인의 경우에는 개개의 기업이 스스로 환경요인을 통제 관리할 수 없다는 점 때문에 그에 대한 투자를 기피할 수 있다. 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 설비투자에 가장 우선해야 할 것은 화물을 집하하기 위한 창고 또는 CFS이다. 복합운송주선인 들의 가장 주된 역할 중의 하나가 소량화물의 혼적 운송인에도 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 CFS 등의 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

44) 김만석, 동북아에서의 제4차 물류 역할 강화에 관한 연구, 인하대학교 대학원, 석사학위논문, 2002, p.52.

효과가 있으므로 이 방안의 심도 있는 검토할 필요하다. 이에 대한 대안을 제시한다면 ICD기능 중에서 화물기능 업무를 특화하고 또한 정부나 공공기관에서는 기반시설을 확보한 후 CFS임을 특화하고 또한 정부나 공공기관에서는 기반시설을 확보한 후 CFS임대사용료를 장기적으로 저렴하게 제공함으로써 복합운송주선업체의 소량화물 혼재 작업을 활성화하여 컨테이너 화물적입상태로 내륙에서 부두까지 직반출되는 비율이 증가되도록 노력해야 할 것이다.

3. 규모의 경제화 유도과 물류전문 인력 구축(WO 전략)

가. 규모의 경제화 유도

복합운송주선업체가 전문화와 국제 경쟁력을 확보하기 위해 규모의 경제를 달성해야 한다. 무조건 규모가 크다고 해서 능력이 있다고 할 수 없지만 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 복합운송서비스를 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 업체간 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 개선할 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 물류 활동을 수행하는 방식이다. 물류업체가 추진주체의 역할을 수행함으로써 참여자들은 공동 물류시스템의 구축에 따른 초기투자비용과 관리비의 부담을 덜 수 있고, 물류업체는 공동물류를 수행함으로써 대형화될 수 있다.⁴⁵⁾

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.

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

현재 우리나라 대학은 물류관련 학과가 그리 많지 않고 대학에서 물류에 대

45) 조건일, 우리나라 복합운송주선인의 제3차 물류 서비스 강화 방안에 관한 연구, 한국외국어대학교 석사학위논문, 2005, pp.99-100.

한 강좌를 개설하고 있으나 그 교육이 현실성과 현장과는 동떨어진 감이 없지 않다. 현재 업계에 종사자는 대졸사원보다 고졸 여사원이 담당하고 있는 실정이다.⁴⁶⁾ 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 개발 할 수 있는 계기를 마련해 주어야 함과 동시에 기업자체의 연수나 역할교육 등을 통해 복잡한 송주선업의 중요성과 개념을 인식시키고 관련된 새로운 기술이나 기법에 관한 정보를 제공하는 방법 등을 잘 활용하여야 할 것이다.

4. 글로벌 물류체제 구축과 종합물류기업 육성(SO 전략)

가. 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, 육운의 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.

글로벌 물류체제의 확립은 국가물류 전략차원에서 나아가 국가 경제 전반에

46) 추천애, 전게서, p.88.

혁신적인 변화를 가져 올 것이며 오늘날의 동북아는 중국, 대만, 일본 등의 주요 국가들이 위협적인 도전을 하고 있어 항상 먼저 앞서서 움직이지 않으면 생존할 수 없다는 경각심이 무엇보다 중요하다.⁴⁷⁾

나. 종합물류기업 육성

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

세계적인 제조 기업들은 핵심역량에 집중하기 위해 세계적 네트워크를 갖추고 공급사슬 전체의 물류관리 서비스를 제공하는 물류전문기업을 활용, 물류비를 절감하고 있다. 하지만 우리의 경우 종합물류서비스를 제공하는 기업이 소수에 불과하고, 물류시장의 규모 자체가 작아 물류전문기업들이 성장할 수 있는 기반조차 갖추어지지 못한 실정이다 .

이에 기업물류비 절감을 통해 제조업의 글로벌 경쟁력을 배양하고, 동시에 우리나라 물류기업이 동북아를 비롯한 국제물류시장에 진출하여 글로벌 부가가치를 획득할 수 있는 기반을 구축하기 위해 종합물류기업의 육성이 필요하다.

국가 또는 지방자치단체는 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, 첨단물류기술의 개발 및 적용, 물류업무의 자동화 및 물류장비의 표준화, 해외시장

47) 김만석, 전게서, p.53.

의 개척 등의 사업에 소요자금의 일부를 융자하거나 부지의 확보 등을 지원해야 할 것이다.

제5장 요약 및 결론

복합운송주선업체는 국제물류 서비스산업에서 고객들과의 접촉이 가장 활발히 이루어지고 있는 분야이며, 동일한 화주들을 대상으로 다수의 업체가 경쟁하고 있는 서비스 산업의 최일선에 있다고 해도 과언이 아니다.

현재 우리나라의 대부분의 복합운송주선업체들은 그 규모가 영세하여 경쟁력이 열세한 관계로 경쟁력 제고와 수익증진을 위한 서비스의 존재를 강화하는 발전방안을 마련하지 않을 수 없는 실정이다.

이러한 시점에서 본 논문에서는 우리나라 복합운송주선업의 현황을 파악하여 그 문제점을 도출하고 전문가들의 의견을 도출하여 우선순위별로 우리나라 복합운송주선업의 발전방안을 제시하는데 초점을 맞추었다.

계층분석을 위해 평가속성요인을 3단계에 걸쳐 20개 요인으로 확정하여 SWOT 매트릭스를 작성하고 이를 바탕으로 복합운송주선업의 발전방안을 위한 계층분석구조 모형을 구축하였다.

실증분석을 위해 설문을 구성하여 전문가들을 대상으로 조사한 결과 전체 100매 중 67매를 회수하였다. 이러한 설문조사를 바탕으로 실증 분석한 결과는 다음과 같이 요약할 수 있다. 첫째로 우리나라 복합운송주선업의 실태 분석에서 기업 내부적 요인은 경영규모의 영세성, 수입원의 불확실성, 물류 전문인력의 부족, 복합운송기능의 결여로 기업 외부적인 요인은 관련 법 및 제도의 미흡, 물류 기반시설의 부족, 해외 네트워크 구성의 미흡으로 나타났다. 둘째로 우리나라 복합운송주선업의 SWOT/AHP 분석 결과를 보면 위협 요인(0.395), 약점 요인(0.239), 강점 요인(0.198), 기회 요인(0.168) 순으로 나타났다. 이는 우리나라 복합운송주선업이 외부 환경에 크게 노출되어 있었고 기업 내부적으로도 강점보

다는 약점이 많음을 시사하고 있다. 특히 요인별로 상대적 중요도가 가장 큰 것을 도출하면 기회요인에서 동북아 물동량 증가(0.399), 위협요인에서 기업해외진출로 인한 물동량 감소(0.377), 강점요인에서 기업물류비용 절감(0.433) 그리고 약점요인에서 경영규모의 영세성(0.291)로 분석되었다. 그리고 세부 요인별 최종 우선순위를 도출한 결과, 위협요인에 속하는 기업의 해외진출로 인한 물동량 감소가 가장 높은 중요도를 보였으며 다음으로 물류기반시설의 미비로, 강점요인의 기업물류비 절감, 약점요인의 경영규모의 영세성 등으로 분석되었다.

이러한 실증분석 결과를 바탕으로 우리나라 복합운송주선업의 발전방안을 우선순위별로 WT 전략, ST 전략, WO 전략, SO 전략 순으로 수립하여 제시하였다.

첫째, WT 전략으로는 법적·제도적 정비와 수입원의 창출이다. 법적·제도적 정비의 대안으로는 복합운송주선업의 등록기준 강화가 있으며, 복합운송주선업과 관련된 법체계의 정비와 통합이 시급한 사항으로 제시할 수 있다. 그리고 수입원의 창출의 대안으로는 수입원의 다변화 및 공식화를 들 수 있고 집화보상금의 제도화도 동시에 제시하였다.

둘째, WO 전략으로는 규모의 경제화 유도와 물류 전문 인력 구축이다. 복합운송주선업체의 영세성과 전문화를 이룩하기 위해 업체간 M&A 및 제도와 세제의 과감한 개선이다. 물류 전문 인력 구축을 위해 공항이나 항만지역에 물류특성화 대학과 고등학교의 설립과 전문기관에 대한 위탁교육 등을 제시하였다.

셋째, ST 전략으로는 물류 표준화 구축과 물류기반시설 확충을 들 수 있다. 물류표준화 구축을 위해 전자문서의 표준화와 주요 화물 관련 시설의 표준화 규격 제정이 필요하다. 그리고 물류기반시설의 확충을 위해 중앙정부 차원에서 항만, 공항, 도로, ICD 등의 물류 기반시설에 과감한 투자가 시급한 실정이다.

넷째, SO 전략으로는 글로벌 물류체계의 구축과 종합물류기업의 육성 정책이다. 글로벌 물류체계 구축을 위해 공운, 해운, 육운의 인프라에 대한 연계성,

정부주도의 물류단지 및 물류기반시설 개발, 항만, 공항의 충분한 배후지개발 등이 필요하다. 그리고 종합물류기업육성을 위해 종합물류기업의 선정을 통하여 기업의 육성 차원에서 통관업의 허용, 세제 감면, 국가 또는 지방 자치단체가 제공하는 시설의 우선 입주권, 물류표준화 및 해외 시장 개척 등에 대하여 소요 자금의 융자나 부지의 지원 등도 중요한 정책적 방안이 될 수 있을 것이다.

이상과 같은 우리나라 복합운송주선업의 우선순위별 전략적 개선방안을 통해 기업의 전문성과 국제 경쟁력의 확보하여 이용자가 요구하는 양질의 서비스로 door to door서비스로 화주의 요구를 충족시킬 수 있는 복합운송체제가 확립될 것으로 보인다.

그러나 이 논문은 우리나라 복합운송업체에 대한 자료의 부족으로 일부 과거 자료를 사용한 관계로 전체 복합운송주선업체의 실태를 분석하는데 한계가 있음을 부기해 두고자한다.

향후 연구 과제로서는 영세한 업체와 대형 업체, 복합운송주선업의 이용자와 사용자를 각각 세분한 다양한 분석을 통해 복합운송주선업의 계층별 심층 분석이 수행되어야 할 것이다.

참고 문헌

1. 국내 문헌

가. 단행본 및 연구보고서

- 건설교통부, 건설교통백서, 2003. p.495.
- 김재철·예충렬, “항공화물 수송부문의 경쟁력 연구 방안”, 연구총서 2002-11, 교통개발연구원, 2002, p.50.
- 문성혁, 백인흠, “국제물류의 이론과 실무”, 다솜출판사, 2005, p.344.
- 박용안, “복합운송주선업 국제경쟁력 강화해야”, 해양수산동향 제1024호, 한국해양수산개발원, 2001, p.9.
- 서헌제, “컨테이너 복합운송인의 책임법리”, 삼지원, 1986년, p.38.
- 이신규, “국제물류론”, 형설출판사, 2005, p.416.
- 정종석, “국내물류산업의 현황과 문제점”, 물류매거진, 유통정보사, 2001. p.108.
- 조태근·조용근·강현수, “앞서가는 리더들의 계층분석적 의사결정”, 2003, pp.5-11.
- 최용록, “전자상거래 인터넷”, 도서출판두남, 2000, p.31.
- 추진정부, “영국화물주선업체의 기능”, 해양한국, 한국해사문제연구소, 1997, p.37.
- 추창업·김웅진, “물적유통론”, 형설출판사, 1994, p.304.
- 한국복합운송주선업협회, “복합운송실무 연수교재 V”, 1998, p.37.
- 화물유통, “해운무역신문사”, 1989, p.223.

나. 학위 논문

- 김만석, “동북아에서의 제4차 물류 역할 강화에 관한 연구”, 인하대학교 석사학위논문, 2002, p.47.
- 김종해, “국가경쟁력 강화를 위한 제3차물류의 활성화 방안에 관한 연구”, 인하대학교 석사학위논문, 2002.
- 김현겸, “우리나라 복합운송주선업의 구조고도화 방안 연구”, 성균관대학교 석사학위논문, 1998, pp.54-57.
- 김호균, “우리나라 복합운송업의 발전방안에 관한 연구”, 명지대학교 석사학위논문, 1999.
- 김홍섭, “국제 교통서비스의 경쟁력 결정요인에 관한 연구: 외항정기선서비스를 중심으로”, 성균관대학교 석사학위논문, 1994.
- 김희섭, “수출입화주와 Freight Forwarder 간의 파트너십 관계 유지에 관한 실증 연구”, 고려대학교 석사학위논문, 2004.
- 박성건, “국적선사의 경쟁력에 대한 화주의 인식실태에 관한 연구”, 한국해양대학교 석사학위논문, 2004.
- 송선애, “한국 복합운송주선업의 경쟁력 강화방안에 관한 실증적 연구”, 건국대학교 박사학위논문, 2000.
- 송선욱, “한국 복합운송주선업의 경쟁력 강화방안에 관한 실증적 연구”, 건국대학교 석사학위논문, 2000.
- 신명학, “수출입물류서비스에 있어 국내복합운송주선업의 경쟁력 제고방안”, 단국대학교 석사학위논문, 2001.
- 안청홍, “국제물류기업의 서비스지향성이 경영성과에 미치는 영향에 관한 실증연구”, 한국해양대학교 석사학위논문, 2006.

- 양복지, “복합운송주선업의 중국시장 진출 전략에 관한 연구”, 중앙대학교 석사학위논문, 1996, p.10.
- 염광열, “우리나라 국제복합운송주선업의 활성화에 관한 연구”, 인하대학교 석사학위논문, 2002.
- 윤명석, “우리나라 복합운송업의 합리화 방안”, 한국해양대학교 석사학위 논문, 1999.
- 이상갑, “국내 제3자물류 활성화 방안에 관한 연구”, 경남대학교 석사학위논문, 2005.
- 이석, “동북아항로에서 우리나라 컨테이너 정기선 해운산업의 국제경쟁력 제고 방안에 관한 연구”, 한국외국어대학교 석사학위논문, 2005.
- 이승호, “해운컨테이너 산업 정기선사의 국제 경쟁력 제고방안”, 인하대학교 석사학위 논문, 2002.
- 임지인, “국내 기업의 제3자물류 이용방안에 관한 연구”, 건국대학교 석사학위 논문, 2001.
- 장명철, “복합운송주선업 종사자의 직무만족과 이직의사에 관한 연구”, 부경대학교 대학원, 석사학위 논문, 2005. P.44.
- 조갑진, “한국 복합운송주선업의 경쟁우위요인에 관한 연구”, 건국대학교 석사학위 논문, 2005.
- 조건일, “우리나라 복합운송주선인의 제3자 물류 서비스 강화 방안에 관한 연구”, 한국외국어대학교 석사학위논문, 2005, pp.99-100.
- 진형인, “우리나라 국제복합운송의 육성 방안”, 대외경제정책연구원, 2002, p.35.
- 최경욱, “해운서비스 기업의 경쟁력 강화방안에 관한 연구”, 위덕대학교 석사학위논문, 2005.
- 최재민, “한국 복합운송주선업의 문제점과 개선방안에 관한 연구 : 영업활동 및

제도적 문제점을 중심으로”, 성균관대학교 석사학위논문, 2002.

최재인, “국제복합운송인으로서의 영세복합운송주선업체의 역할제고 방안 : 다각적 복합운송서비스 개발을 중심으로”, 인하대학교 석사학위논문, 2000.

최정혜, “물류개선을 위한 제3자 물류의 활성화 방안에 관한 연구”, 강남대학교 대학원 석사학위 논문, 2001, p.41.

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

추선애, “우리나라 복합운송주선업의 경영합리화 방안에 관한 연구 : 부산지역을 중심으로”, 부경대학교 석사학위논문, 2004.

황지훈, “부산수출기업의 제3자 물류 활용실태 및 활성화 방안에 관한 연구”, 부경대학교 석사학위논문, 2006.

2. 외국 문헌

Aylott D.John, “Physical Distribution”, Hutchison of London, England, 1965.

FRANKEL. E. G. “Future Technological and Operations Development in International Transport”, KMI Seminar, 1990.

Gerbardt Muller, “International Freight Transportation”, 4th Edition, Eno Transportation Foundation, Inc and Intermodal Association of North America, 1999.

GILMAN. S., “The Competitive Dynamics of Container Shipping”, Liverpool University, England. 1983.

Ocean Shipping Consultant, 2003.

3. 인터넷 자료

Shipping Daily(<http://www.shippingdaily.co.kr>).

관세청(<http://www.customs.go.kr>).

운송 신문(<http://www.ktpress.co.kr>).

카고 뉴스(<http://www.cargonews.co.kr>).

한국컨테이너부두공단(<http://www.kca.or.kr>).

해사 신문(<http://www.haesanews.com>).

해양수산개발원(<http://www.kmi.re.kr>).

해양수산부(<http://www.momaf.go.kr>).

부 록

설 문 지

안녕하십니까?

저는 우리나라 복합운송주선업의 발전방안과 관련하여 귀하께서 어떠한 의견을 가지고 계신지 알아보고자 합니다.

복합운송주선업은 국제물류에서 빠질 수 없는 중요한 한 축을 담당하고 있으나 법적·제도적 문제, 업체의 영세성, 전문 인력의 부족 등으로 많은 어려움이 있습니다. 현재 국내에는 복합운송주선업계의 정확한 실상을 제대로 파악할 수 있는 제반 자료가 너무 빈약하여 보다 정확하고 현실성 있는 자료가 필요한 시점이오니 연구에 도움이 될 수 있도록 도와주시기 바랍니다.

본 설문지는 이러한 복합운송주선업의 속성에 대하여 복합운송주선업 관련 각 분야의 전문가와 이용자께서 어떠한 의견을 가지고 계신지 알아보고자 작성되었습니다.

각 평가항목간 상대적 중요도를 전문가의 관점에서 판단하여 주시면 감사하겠습니다. 응답의 일관성이 낮은 경우 배제되오니 귀중한 설문이 의미 있게 활용될 수 있도록 응답해 주시면 감사하겠습니다.

본 설문의 결과는 오직 연구목적으로만 사용될 것이며, 각 개인의 응답으로 인해 어떠한 불이익도 생겨나지 않도록 하겠습니다.

부디 본 설문 조사에 성의 있게 답변해 주시기를 간곡히 부탁드립니다.

* 본 설문에 대한 문의는 배백식 ☎ : 051-464-4577로 연락 바랍니다.

* 혹시 FAX로 설문지를 반송하실 분은 FAX : 051-415-3714로 보내주시기 바랍니다.

2006. 10.

지도교수 : 문 성 혁

한국해양대학교 대학원 해운경영학과 석사과정 배백식

각 질문의 내용에 대하여 해당 항목에 () 안에 √로 표시하거나 적절하게 기입하여 주시기 바랍니다.

I. 귀사에 대한 질문입니다.

1. 귀사의 설립연도는? ()년
2. 귀사의 복합운송업무의 취급 연도는? ()년
3. 귀사의 종업원 수는? ()명
4. 현재 귀사의 총 자본금은? ()억 원
5. 귀사의 2005년도 수출입 컨테이너의 취급 물동량은? ()TEU
6. 2005년도 귀사의 처리 물동량 중 LCL 화물과 FCL 화물의 취급 비중은?

LCL : FCL	10:90	20:80	30:70	40:60	50:50	60:40	70:30	80:20	90:10
귀사									

7. 2005년도 귀사의 주요 수입원은? (총수입 중에서 차지하는 비율)

육상운송대행료	운임차액	혼재수수료	통관대행료	집화수수료	H/C	계

8. 2005년도 귀사의 처리 물동량 중 수출과 수입화물의 취급 비중은?

수출 : 수입	0:10	10:90	20:80	30:70	40:60	50:50	60:40	70:30	80:20	90:10	90:100
귀사											

9. 귀사의 복합운송주선업의 전문 인력의 비중은?(전문 인력이란 대학에서 복합운송 또는 물류관련 전공을 이수했거나 물류관리사 자격증을 취득 후 3년 이상 복합운송주선업에 종사한 자이다)

전문 인력(%)	0~19	20~39	40~59	60~79	80~100
회사 비율					

10. 귀사의 업무에서 복합운송기능의 비율은?

복합운송기능(%)	0~9	10~19	20~29	30~39	40~49	50~59	60~69	70~79	80~89	90~100

11. 귀사가 복합운송주선업무를 수행하는 과정에서 우리나라 법적·제도적 문제점은?

전혀 없음	조금 있음	있음	많음	아주 많음	계

12. 귀사가 복합운송주선업무를 수행하는 과정에서 우리나라 물류기반시설이 어느 정도 부족한가?

만족함	조금 부족함	부족함	아주 부족함	계

13. 귀사가 구축하고 있는 해외지사는?

북미	유럽	일본	중국	홍콩	동남아	중남미	중동	아프리카	기타

II. 연구자가 작성한 복합운송주선업의 *SWOT Matrix*입니다.

<i>Strengths</i> (강점)	<i>Weaknesses</i> (약점)
물류비용의 절감 고객서비스의 증대 기업의 핵심역량 강화 정보통신산업의 우위 우수한 물류컨설팅	물류업체간의 제휴 미흡 수입원의 불확실성 경영규모의 영세성 물류업체의 전문성 부족 복합운송 기능의 미비
<i>Opportunities</i> (기회)	<i>Threats</i> (위협)
동북아의 지속적인 물동량 증가 추세 화주기업의 물류 아웃소싱 증가 추세 인천국제공항 및 부산신항의 개장 TKR/TSR의 연결 FTA 협정	외국업체의 경쟁심화 물류표준화 부족 기업의 해외진출로 인한 물동량 부족 물류기반시설의 미비 법적·제도적 미비

※ 설문은 평가항목들 간 상대적 중요도를 평가하기 위한 것입니다. 전문가의 관점에서 응답하여 주시면 감사하겠습니다.

예) “우리나라의 복합운송주선업의 발전을 위한 평가항목 중 어느 기준이 얼마나 더 중요하다고 생각합니까?”라는 질문에 강점이 약점보다 ⑦**중요**하다면 아래와 같이 **체크(✓)**를 하시면 됩니다.

우리나라의 복합운송주선업의 발전을 위한 평가항목 중 어느 기준이 얼마나 더 중요하다고 생각합니까?																				
기 준	중 요 <----- 동 일 -----> 중 요																			기 준
강 점	⑨	⑧	⑦ ✓	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	약 점		

질문 1. 우리나라의 복합운송주선업의 발전을 위한 평가항목 중 어느 기준이 얼마나 더 중요하다고 생각합니까?																			
기 준	중 요 <----- 동 일 -----> 중 요																		기 준
강 점	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	약 점	
강 점	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	기 회	
강 점	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	위 협	
약 점	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	기 회	
약 점	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	위 협	
기 회	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	위 협	

질문 2.1 우리나라 복합운송주선업의 강점 요인 중 어느 요인이 얼마나 더 중요하다고 생각하십니까?																			
강 점 요 인	중 요 <----- 동 일 -----> 중 요																		강 점 요 인
물류비용 절감	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	고객 서비스 증대	
물류비용 절감	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	기업핵심역량 강화	
물류비용 절감	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	선진물류컨설팅제공	
물류비용 절감	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	정보통신산업 우위	
고객서비스 증대	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	기업핵심역량 강화	
고객서비스 증대	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	선진물류컨설팅제공	
고객서비스 증대	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	정보통신산업 우위	
기업핵심역량강화	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	선진물류컨설팅제공	
기업핵심역량강화	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	정보통신산업 우위	
선진물류컨설팅제공	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	정보통신산업 우위	

질문 2.2 우리나라 복합운송주선업의 약점 요인 중 어느 요인이 얼마나 더 중요하다고 생각하십니까?																		
약 점 요 인	중 요 <----- 동 일 -----> 중 요																	약 점 요 인
물류업체간제휴 미흡	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	수입원 불확실성
물류업체간제휴 미흡	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	경영규모 영세성
물류업체간제휴 미흡	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	물류업체전문성 부족
물류업체간제휴 미흡	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	복합운송기능 미비
수입원 불확실성	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	경영규모 영세성
수입원 불확실성	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	물류업체전문성 부족
수입원 불확실성	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	복합운송기능 미비
경영규모의 영세성	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	물류업체전문성 부족
경영규모 영세성	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	복합운송기능 미비
물류업체전문성 부족	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	복합운송기능 미비

질문 2.3 우리나라 복합운송주선업의 기회 요인 중 어느 요인이 얼마나 더 중요하다고 생각하십니까?

기 회 요 인	중 요 <----- 동 일 -----> 중 요																		기 회 요 인
동북아의 지속적인 물동량 증가	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	화주 기업의 물류 아웃소싱 증가	
동북아의 지속적인 물동량 증가	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	인천국제공항과 부산신항 개장	
동북아의 지속적인 물동량 증가	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	TKR/TSR의 연결	
동북아의 지속적인 물동량 증가	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	FTA 협정	
화주 기업의 물류 아웃소싱 증가	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	인천국제공항과 부산신항 개장	
화주 기업의 물류 아웃소싱 증가	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	TKR/TSR의 연결	
화주 기업의 물류 아웃소싱 증가	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	FTA 협정	
인천국제공항과 부산신항 개장	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	TKR/TSR의 연결	
인천국제공항과 부산신항 개장	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	FTA 협정	
TKR/TSR의 연결	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	FTA 협정	

질문 2.4. 우리나라 복합운송주선업의 위협 요인 중 어느 요인이 얼마나 더 중요하다고 생각하십니까?

위협요인	중요 <----- 동일 -----> 중요																		위협요인
외국물류업체와의 경쟁 심화	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	물류표준화 부족	
외국물류업체와의 경쟁 심화	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	기업의 해외진출로 인한 물동량의 감소	
외국물류업체와의 경쟁 심화	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	물류기반시설 미비	
외국물류업체와의 경쟁 심화	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	법적·제도적 미비	
물류표준화 부족	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	기업의 해외진출로 인한 물동량의 감소	
물류표준화 부족	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	물류기반시설 미비	
물류표준화 부족	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	법적·제도적 미비	
기업의 해외진출로 인한 물동량의 감소	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	물류기반시설 미비	
기업의 해외진출로 인한 물동량의 감소	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	법적·제도적 미비	
물류기반시설 미비	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	법적·제도적 미비	