

## 重複保險과 船費擔保條項에 관한 研究

Mustill J. Michael and Gilamn J.C.B., Arnould's Law of Marine Insurance and Average, 16th ed., London: Stevens & Sons, 1981.

Dover Victor, Analysis of Marine Insurance Clauses, London: H.F. & G. Witherby. Ltd., 1960.

\_\_\_\_\_, A Handbook to Marine Insurance, 8th ed., London: Witherby & Co. Ltd., 1975.



# 우리나라 複合運送의 展開와 當面課題에 관한 研究

A Study on the Development of the Korean Multimodal  
Transportation and the Confronting Problems

金星國

*Seong-Kook Kim*

〈 目 次 〉

- I. 序 論
- II. 物的流通의 概念과 重要性
  - 1. 物的流通의 概念
  - 2. 物的流通의 重要性
  - 3. 物的流通의 시스템 적 파악
- III. 物的流通과 國際複合運送
  - 1. 物的流通과 國際複合運送과의 관계
  - 2. 國際複合運送의 中心內容
- IV. 우리나라 複合運送의 發展과정과 當面 課題
  - 1. 國內 포워딩의 發展
  - 2. 國際複合運送을 위한 問題點 파악과 當面課題
- V. 結 論
- 參考文獻

우리나라 複合運送의 展開와 當面課題에 관한 研究

A Study on the Development of the Korean Multimodal  
Transportation and Confronting Problems

Sung - Kuk Kim

*Dept. of Shipping Management the Graduate School of  
Korea Maritime University*

Abstract

In this paper, the development of the Korean multimodal transportation and the confronting problems are studied and analysed. At the present, the serious price-competitions of goods are expected.

Therefore, it is the most important tasks for us. To get over the international competitiveness of the goods-serious international trade-war.

In these circumstances, it is affirmatively required to decrease the P.D cost and heighten export services. Under the variation of trading environment, multimodal Transport Operators (M.T.O) must manage the total P.D. system-production, inventory transport and selling so as to meet the shippers requirments.

With the creative action towards the foreign customers in the international marketing in mind, it is the general principle that the export enterprise is liable for all the P.D. to the

customers.

In the P.D. cost, a case study of the steel production shows that the total P.D. cost is well over 40% and if we do plus the inventory cost, package cost and loading cost, the total cost will be increased and that the distribution cost in the present trade accounts for 16% of C.I.F. (the cost, insurance, freight) value.

Therefore, firstly the exporting enterprise needs to acquire effective information on each P.D. segments.

Secondly it also needs to promote the knowledges and the arts for carrying out the tasks effectively.

Thirdly a specialized department is suggested to be established within the enterprise organization to plan and control for the international P.D. management.

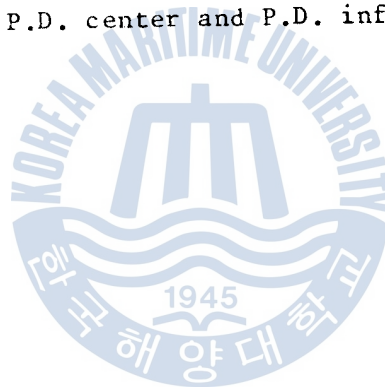
Considering the importance of P.D. and I.M.T, in view of the importance in the distributive economical effects in the exporting enterprise, the importance of P.D. is analysed in chapter II. P.D. and I.M.T. are generally surveyed in chapter III.

In chapter IV, the development of korean M.T. and confronting problems are analysed.

Reconsidering the present environment of our country I confirmed that the confronting problems are needed to be converted into the total P.D.

In conclusion, to perform the mentioned above I concluded that the followings are suggested.

1. The enactment of the domestic law of the international M.T. must be done.
2. Train and secure the specialists for M.T. tasks.
3. Keep the capital power and company scale stable in order to set up the networks for individual and independent services.
4. The establishment of P.D. center and P.D. information system.



## I . 序 論

## 1. 研究의 目的

우리나라는 1960年代 以後로 괘목할 만한 經濟成長을 이룩해 왔다. 특히 70年代 이후 1977年의 12.7%의 高成長을 위시하여 연평균 9.8% 이상의 성장을 유지해 왔고 1986年의 경제성장율은 12.2%에 달했다. 이와 더불어 貿易收支는 86년말 현재 30億 달러의 黒子을 기록하였고 經常收支도 46億달러의 黒子로 전환된 것은 유사 이래 처음이다.

특히 輸出額은 346億달러로 5年前에 比해 60% 增加하였고 前年度에 比해 14.9%로 大幅的인 增加를 보였으며 輸入은 315億달러로 前年度에 比해 1.3% 增加되어 輸出에 比하면 伸長率이 낮다.

이러한 高成長의 背景은 自求努力 以上으로 外部環境의 好轉으로 볼 수 있는데 즉 3低(원화약세 油價下落 金利引下) 效果가 크다고 할 수 있다. 또한 우리經濟는 韓國開發研究院에서 펴낸 「2000年代를 向한 國家長期發展構想(1985)에서도 알 수 있는 바와 같이 2000年代의 輸出 1732億弗 GNP 2475億弗을 目標로 邁進하고 있다. <표 I-1 참조>

〈표 1 - 1〉 主要總量指標 展望

	1984	1990	2000
人目 (百萬人)	40.6	44.1	49.4
國民總生産 <sup>1</sup> (84年價格, 億弗)	811	1,222	2,475
1人當GNP <sup>1</sup> (84年價格, 弗)	1,999	2,542	5,016
商品輸出 <sup>2</sup> (經常, 億弗)	263	534	1,732
商品輸入 <sup>2</sup> (經常, 億弗)	274	518	1,682
GNP의 産業別構成 <sup>1</sup> (%)			
農林漁業	14.0	11.0	7.5
鑛工業	30.4	31.9	33.0
社會間接資本	18.6	19.2	19.2
其他서비스	37.0	37.9	40.4

註: 1) 舊SNA計定 基準

2) 國際收支 基準

資料: 韓國開發研究院, 「2000年을 향한 國家長期發展構想」, 1985.

이와 같은 貿易伸長에 의한 國民經濟의 發展은 物的流通의 發展과 國際複合運送과 같은 流通體系와는 必須的인 相關關係라고 할 수 있다. 그러나 우리나라는 아직 國民經濟成長과 부대되는 物的流通과 國際複合運送의 重要性을 크게 認識하고 있지 않은 것 같다. 왜냐하면 아직까지 物的流通費用에 대한 正確한 資料가 없을 뿐 아니라 物的流通과 相關한 國際複合運送에 대한 制度的 米비점에서 알 수 있다.

이와 같은 觀點에서 本 研究의 目的은 物的流通의 重要性과 國

際複合運送의 概念을 把握하고 우리나라 포워딩業의 實態를 分析함으로써 포워딩發展上 提起된 問題點과 解決方案을 提示하고자 한다.

## 2. 研究의 方法 및 內容

우리나라는 第一次 經濟開發 5 個年(1962 ~ 1966) 이후 70 年代부터 高度産業社會로 進入함에 따라 大量生産과 消費가 一般化되어 生産과 消費를 결부시키는 物的流通 活動의 合理化가 要求되어 왔고 流通코스트가 商品價格에 큰 비중을 차지 한다는 것을 실감하게 되었다.

歐洲大陸·美國·日本 등 先進諸國에서는 60 年代에 第二의 流通革命으로서 物的流通管理(Physical distribution Management : P.D.M)의 概念이 등장하였으며 이는 단순히 財貨의 時空間的 移動을 뜻하는 運送(transport)과 구별하여 「total cost」의 概念下에 低코스트와 高서비스 體制를 總稱하고 있는 것이다.

따라서 本 研究는 文獻的 方法 및 資料를 토대로 제 2 장에서 物的流通의 概念과 重要性을 파악하고 제 3 장에서는 우선 物的流通과 國際複合運送관계와를 살펴본 뒤 國際複合運送의 中心內容을 검토한다. 그리고 제 4 장에서는 우리나라 포워딩業의 發展推移를 살펴보고 발전과정에서 나타난 問題點 및 當面課題를 추출하여 이의 해결을 위한 方案을 제시한다.



## Ⅱ. 物的流通의 概念과 重要性

### 1. 物的流通의 概念

마케팅 활동을 두가지로 大別하면 販賣活動과 物的供給活動으로 볼 수 있다. 物的供給活動의 物的流通(physical distribution)은 줄여서 「物流」라고 불리우는데 이것은 마케팅의 다른 折半(the other half of marketing)으로도 불리운다.<sup>1)</sup>

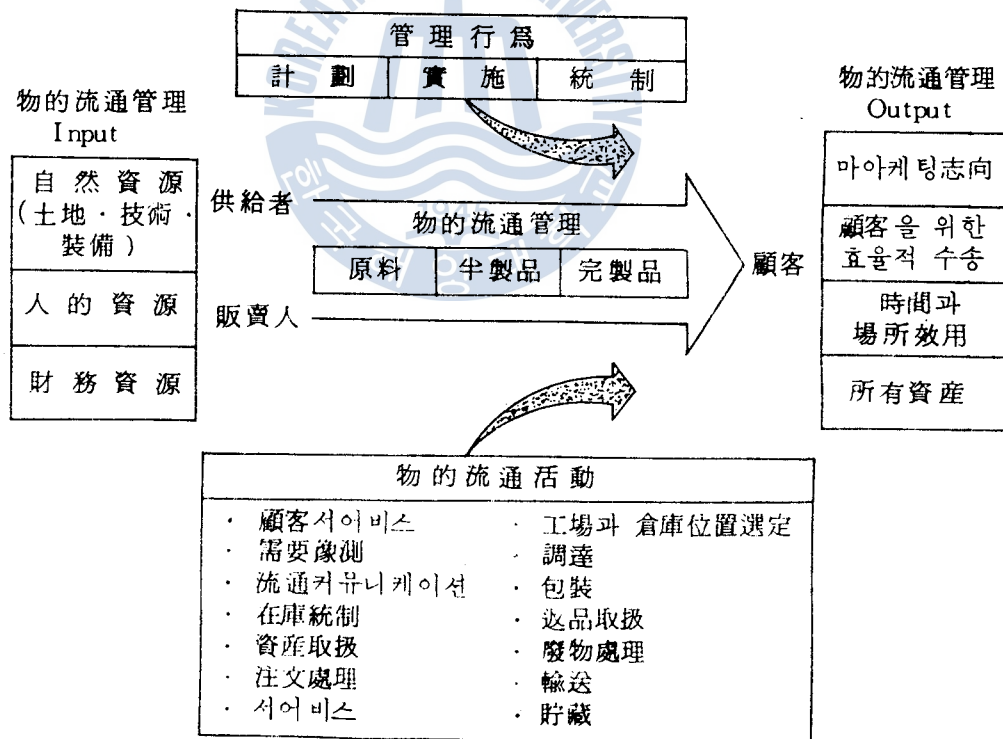
美國에서 가장 권위있는 美國物流管理協議會(NCPDM: National Council of physical Distribution, Chicago)에서는 「物流라는 것은 完成品을 生産라인의 終點에서 부터 消費者에 이르기까지 有效하게 移動시키는 것과 관련한 광범위한 活動이며 原材料의 供給源에서 부터 生産라인의 始點까지 移動시키는 것을 포함하는 경우도 있다」라고 定義하면서 다음의 諸活動 즉 顧客서비스 需要豫測 流通情報 在庫管理 注文處理 工場 및 倉庫立地の 選定 調達 包裝 返品 取扱 廢棄物處理 貨物運送 및 倉庫 등을 物流의 活動要素로서 열거하고 있다.<sup>2)</sup>

NCPDM의 定義는 비록 광범위하지만 어느 정도 明確하게 個別經濟的인 立場에서부터 企業活動에 基은한 定義를 나타내고 있는데

- 1) 朴昌式, 物的流通과 海運港灣과의 關係에 관한 小考, 産經研究(제2집) 牧園大學, 1986.  
physical Distribution을 Business lopistion, Physical supply materials management, Market supply, Logistic of distribution Rhochrematics 및 Total distribution 등의 用語가 使用된다.
- 2) Donald J. Bowersex, Logistical Management, - A Systems intergration of physical distribution Management and materials management - Second edition, Macmillan Publishing co., Inc. 1978.7.3.

概念上的 定義에 있어서 販賣物流를 主體로 하는 것인지 販賣物流만을 限定하는 것인지 또는 함께 포함하는 것인지 明確하지 않다. 좀더 明確하게 이해하기 위해서는 物流을 物流管理의 側面에서 究明하는 것이 明確하다고 본다. 왜냐하면 物流流通管理의 產出 (output)은 <그림 2 - 1>에서 보듯이 顧客에 대한 서어비스 제공과 企業의 長期利益을 나타내고 있다. 즉 物的流通은 마케팅 志向에 있어서 고객 만족을 통한 長期利益과 所有資產 創出을 통한 長期的 企業利益을 最終目標로 함을 나타내고 있는 것과 같다.

<그림 2 - 1> 物的流通管理의 構成要素



資料 : Douglas M.Lambert, James R.stock, Strategic Physical Distribution Management, Richard D.Irwin, Inc., 1982, p.10.

우리나라 複合運送의 展開와 當面課題에 관한 研究

한편 管理的 側面에 있어서 美國 (American Marketing Association) 의 「마케팅用語集」 定義에 依하면 「物流란 生産段階에서 부터 消費 또는 利用에 이르기까지 商品의 移動 및 取扱을 管理하는 것이다」<sup>3)</sup> 라고 定義하고 있으며, 그 이후 「마케팅 앤드북 第2版」에서는 AMA의 定義가 管理의 범위를 生産의 단계에서 부터 消費 또는 利用에 이르기까지의 商品의 흐름에 限定하고 있다는데 의문을 나타내면서 「物流란 넓은 의미로 볼 때 財貨 및 서비스를 最初生産者에서 부터 最終消費者에 이르기까지 物理的인 흐름과 관련하는 것이며 그 財貨 및 서비스를 潛在使用者에게 必要한 時間 및 場所에 전달시키는데 있어서는 物流가 가장 重要한 역할을 한다. 그리고 財貨의 所有權 移轉을 취급하는 物的 流通活動과 관련하면서 物流는 國內外의 全般的인 活動에 重要한 分野를 차지하고 있다」<sup>4)</sup> 라고 설명하고 있다.

또한 社會經濟的, 國民經濟的 側面에서 보면 日本에서는 1956年 10月~11月에 걸쳐 日本生産省本部에서 美國에 「流通技術專門視察團」을 파견하여 그 視察團이 귀국후 發表한 「流通技術」이란 報告書 가운데 「Physical distribution」이라는 用語를 英語로 사용한 것이 物的流通의 原語가 되었다. 이와같이 「物的流通」이라는 概念은 1955年代 前半에 소개되었으나 「物的流通」이라는 말이 처음으로 社會에 등장한 것은 1960年 전후이다. 1964年 7月 9日字

한편 管理的 側面에 있어서 美國 (American Marketing Association) 의 「마케팅用語集」 定義에 依하면 「物流란 生産段階에서 부터 消費 또는 利用에 이르기까지 商品의 移動 및 取扱을 管理하는 것이다」<sup>3)</sup> 라고 定義하고 있으며, 그 이후 「마케팅 彙編 第2版」에서는 AMA의 定義가 管理의 범위를 生産의 단계에서 부터 消費 또는 利用에 이르기까지의 商品의 흐름에 限定하고 있다는데 의문을 나타내면서 「物流란 넓은 의미로 볼 때 財貨 및 서비스를 最初生産者에서 부터 最終消費者에 이르기까지 物理的인 흐름과 관련하는 것이며 그 財貨 및 서비스를 潛在使用者에게 必要한 時間 및 場所에 전달시키는데 있어서는 物流가 가장 重要한 역할을 한다. 그리고 財貨의 所有權 移轉을 취급하는 物的 流通活動과 관련하면서 物流는 國內外의 全般的인 活動에 重要한 分野를 차지하고 있다」<sup>4)</sup> 라고 설명하고 있다.

또한 社會經濟的, 國民經濟的 側面에서 보면 日本에서는 1956年 10月~11月에 걸쳐 日本生産省本部에서 美國에 「流通技術專門視察團」을 파견하여 그 視察團이 귀국후 發表한 「流通技術」이란 報告書 가운데 「Physical distribution」이라는 用語를 英語로 使用한 것이 物的流通의 原語가 되었다. 이와같이 「物的流通」이라는 概念은 1950年代 前半에 소개되었으나 「物的流通」이라는 말이 처음으로 社會에 등장한 것은 1965年 전후이다. 1964年 7月 9日字

3) A Glossary of Marketing Terms, AMA, Compiled by R. S. Alexander, 1960. "—Physical Distribution; The management of the movement and handling point of consumption or Use."

4) 林周仁, 中西陸編, 「現代の物的流通」, 日本經濟新聞社, 1976.9.12.

日本 經濟新聞에서는 通産省의 産業構造 審議會 中에 「物的流通委員會」가 설치되었다는 것을 보도하였으며 이 時期부터 通産省이 物的流通을 取扱하기 시작한 것이다.<sup>5)</sup>

1965年 5月 「物資流通 消費에 관한 統計의 정비에 관하여」라는 報告書에서 「流通活動은 物理的 및 社會的인 「物流 흐름」에 관한 經濟活動이며 「物」이란 일체의 經濟財를 지칭하는 것으로서 諸物資와 情報를 뜻한다」라고 개념지우면서 「物的資源이란 物理的인 「物の 흐름」에 관한 경제 활동을 말하는 것이며, 物資流通이 包含된다.」라고 해석하고 있다.<sup>6)</sup>

또한 日本行政管理廳(産業構造審議會)의 「物的流通의 基本政策에 대해서」라는 제목의 報告書에 依하면 「物的流通은 有形無形의 「物理的인 財」의 空間的 時間的인 가치의 創造에 공헌하고 있다.」라고 규정하고 있는데 이 概念은 物的흐름의 原則에서 物流를 定義하던 것을 效用(utility)의 側面에서도 定義를 파악했다는 점에서 注目되고 있다. 同報告書에서는 주로 장소의 效用을 創出하는 것을 輸送 時間의 效用을 創出하는 것을 保管, 그리고 輸送과 保管의 準備作業 및 效率化를 위한 것이 包裝이고 이에 附帶하여 荷役이 이루어지고 있다고 밝히면서 所有의 效用을 創出하는 商的 流通과 연결시키고 있으며, 時間과 場所의 效用을 가일층 效率化하기 위하여 情報活動이 있다고 附言하고 있다.<sup>7)</sup>

그러나 物的流通이란 「供給主體와 需要主體 사이의 空間과 時間

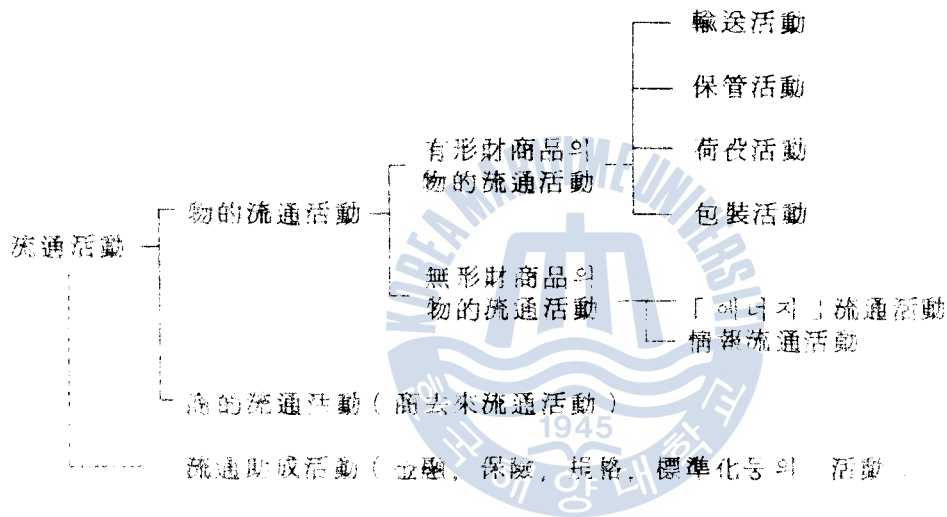
5) 湯淺和夫, 「物的管理入門」 日本 能率協會, 1982. p. 23.

6) 林周二, 中西隆編 「現代의 物的流通」 日本 經濟新聞社, 1976. 9. 12.

7) 朴昌式, 前掲書, p. 5.

의 克服에 관한 企業活動이며 代表的으로 輸送 荷役 保管 및 包裝의 各 活動을 指稱한다.<sup>8)</sup> 할지라도 <표 2 - 1>에서 처럼 그러한 物的流通活動의 內容을 일일이 구체적으로 列舉하기란 어렵다. 왜냐하면 다같은 마케팅 활동 가운데서 어디서 어디까지가 商的流通이며 物的流通인지 한계가 명확하지 않기 때문이다.

<표 Ⅱ - 1>



## 2. 物的 流通의 重要性

우리나라 國民經濟의 海外依存度는 1984年 현재 약 74%나 된 바(표 1 - 2 참조)

海外依存度가 높다는 것은 輸出入 規模가 확대될 것이며 또한 海外依存度가 높을수록 우리나라 經濟構造下에서 輸出入 국제 마케팅의 國際的인 經營을 하고 있거나 계획하고 있는 企業體들로서는 國際物的流通의 合理化에 대한 관심을 갖지 않을 수 없다. 특히 오늘날과 같이 商品의 品質과 價格이 國際的으로 平均化 되기 쉬운 상

8) 韓義泳, 輸出 마케팅론, 博英社, 1979.p.259.

## &lt;표 II - 2&gt; 우리나라 국민경제의 대외 의존도

(단위: 백만달러, %)

年 度	國 民 總 生 産	輸 出	輸 出 依 存 度	輸 入	輸 入 依 存 度	貿 易 合 計	貿 易 依 存 度
1970	7,986	835.2	10.5	1,984.0	24.8	2,819.2	35.8
1975	20,852	5,081.0	24.4	7,274.4	34.9	12,355.4	59.3
1980	61,203	17,504.9	28.6	22,291.7	36.4	39,796.6	65.0
1984	81,116	29,244.9	36.1	30,631.4	37.8	59,876.3	73.8
1970-1980 年平均 成長率	22.6	35.6		27.4		30.3	
1980-1984 年平均 成長率	7.3	13.7		8.3		10.8	

資料: 經濟統計生報, 1985.

황하에서는 他企業들 보다도 物的流通면에서 얼마나 많은 費用을 절감할 수 있는가에 企業의 成敗가 달려 있다고 할 수 있다.<sup>9)</sup> 최근에 와서는 物流費의 節減은 아니라 生産·販賣 物流의 全體를 일관해서 管理하는 托를 시스템 (Total System) 化가 重要한 課題가 되고 있다.

## 1) 國民經濟的 側面

物的流通費用이 國民總生産에 차지하는 比率에 관해서는 우리나라의 경우 아직 정확한 調査가 나와있지 않으나 美國과 日本의 전문기관이 조사한 結果로써 우리나라의 物的流通費用 規模를 推測해 보자. 1976年 NCPDM(National Council of physical Distribution)의 研究에 의한 美國의 物的流通費用은 4000億달러 이상이며 이는 GNP의 20

9) 韓發泳, 前掲書, p.13.

우리나라 複合運送의 展開과 當面課題에 관한 研究

% 이상임을 보이고 있으며<sup>10)</sup> 美國의 스튜어트(W.M.Stewart)와 모 하우스(J.E.More house)에 의하면 1978年 美國에서는 輸送費 2000억달러 在庫維持費 750억달러 그리고 管理者 情報處理 物的流通管理에 200억달러 등 총 4200억달러가 支出되었다.<sup>11)</sup>

日本의 경우도 通産省의 資料에 의하면 GNP의 17~18%에 달한다고 하니 이의 規模가 尙대함을 알 수 있다.<sup>12)</sup> 더 나아가 1980年 美國에서의 物的流通과 관련된 職業數가 總勞動力의 14%를 受容하는 1400만개가 넘었으며<sup>13)</sup> 또한 공공부분을 除外하고 輸送과 流通設備分野에 投入된 資本만도 3000억달러로 推定되고 있다.<sup>14)</sup>

이러한 선진국의 추세에 비하여 우리나라의 物的流通은 낙후되어 있으므로 우리나라의 物的流通費用은 미국 20%, 일본 18%에 根據하여 GNP의 20% 이상으로 推測해 본다면 1986年 GNP가 16조원에 달했으므로 總 3조 2천억원 이상이 物的流通費用임을 알 수 있다. 그러나 선진국에 비하여 物流業의 낙후로 더 많은 비용이 지출되리라 예상된다.

특히 國際貿易量의 急增에 따른 港灣의 원활한 流通體系를 유지

- 
- 10) David P. Herran Managing physical distribution for Profit, Harrard Business Review, (May-June, 1979), p.123.  
 11) Wendle M. Stewart and Janes G. Morehouse, Improving productivity in physical Distribution - A \$ 40 Billion Goldmine, In Douglas M. Lombert James R. Stock, op. cit., p.7.  
 12) 韓國經濟新誌 1985.3.26.  
 13) John J. Coyle and Edward J. Bardi, The Management of Business Logistics, 2th.ed (st. paul, Minniwest publishing, 1980). p.39.  
 14) D.philip Lockin, Economics of Transportation, 7th ed. (Homewood, Illinois : Richard. D. Irwin, 1972. p.12.



하기 위해 現在 31척의 풀컨테이너船을 2000年代까지 67척으로  
 倍增함과 동시에 荷役能力의 過不足을 海運港灣 長期發展計劃에 따  
 라 2.5배 以上 增強시킴으로서 流通體系를 合理化하기 위하여 노  
 력하고 있다. <표 II - 3 참조>

<표 II - 3> 海運港灣 長期發展 計劃

구 분	'82	'85	'86	'91	2001
物動量 (백만톤)	133	167	179	252	433
○ 外 航	108	133	143	180	322
○ 內 航	25	34	36	72	121
旅客輸送 (천명)	9,659	9,016	9,475	12,891	17,771
○ 國 際	57	68	80	118	178
○ 國 內	9,602	8,948	9,395	12,773	17,593
船腹量 (백만톤)	7.1	7.5	7.8	11.3	19.4
○ 外 航	6.8	7.1	7.4	10.7	18.2
○ 內 航	0.3	0.4	0.4	0.6	1.2
풀컨테이너船 擴充 (척)	17	24	31	46	67
運賃收入 (백만불)	2,393	1,989	2,324	4,748	8,913
港灣荷役能力 (백만불)	96	118	127	192	354
港灣收入 (억원)	558	899	946	1,237	2,215

資料 : 海運港灣廳 “海運港灣長期發展計劃”, 1986.

결과적으로 物的流通은 産業生産性 向上을 가져왔는데 1978年 N  
 CPDM에 의뢰 國際經營諮問企業인 A.T.Kearney Inc.에 의해서 보

## 우리나라 複合運送의 展開와 當面課題에 관한 研究

고된 研究에서 美國의 企業은 平均 20%의 生産性 向上을 가져올 수 있다고 보고 하였다.<sup>15)</sup>

이러한 物的流通에 의한 企業의 生産性 向上은 商品價格安定 國際收支均衡 貨幣價值安定 및 企業의 利益을 創出하며 높은 雇傭을 創出하는 經濟成長과 資本의 利用可能性을 增進시킨다. 이외에 에너지 消費 인플레이션 利率 消費者 行動 등에 영향을 미치는 變數로서 作用하게 될 것이다. 이와같은 物的流通의 國民經濟에 미치는 영향을 인식하여 우리나라는 1980年 부터 1984年 까지 總 1470억원을 物的流通分野에 投入하려는 計劃을 세워 物的流通의 生産性 向上을 꾀하려고 노력해 왔으며 <표Ⅱ-4>와 같다.

<표Ⅱ-4> 流通産業近代化를 위한 主要事業目標 (1980~1984)

計劃目標	主要事業別	單位	'79 年 末 現 在	計 劃 期 間 中	年 度 別 計 劃					
					'80	'81	'82	'83	'84	
物的 流 通 施 設 擴 充	加工, 規格化 包裝擴大	加工施設 擴大 包裝 및 貯藏容 器 改善	個所 千個	72 480	124 1,030	8 330	33 200	27 250	28 250	28 —
	流通團地造成	流通團地造成	個所	—	12	5	2	2	2	1
貨物터미널 및 倉庫擴充	貨物터미널 建設	貨物터미널 建設	個所	3	42	6	5	8	9	14
	倉庫 建設	倉庫 建設	千坪	344	148	31	27	29	33	38
	農水産物 產地 貯藏 施設 鐵道貨物基地	農水産物 產地 貯藏 施設 鐵道貨物基地	千坪 個所	338 1	203 3	21 1	38	42	49	53 2

資料: 經濟企劃院 「流通産業近代化基本」 計劃解說 1981.3. pp.79-80.

15) 金堉浩 物的流通節減을 위한 研究, 釜山商大論文集 (제 51집), 1985.p.299.

## 2) 個別經濟的 側面

① 個別企業의 利潤源은 物流管理의 節減에 있다.

기술면에서 企業間의 技術水準이 거의 平等化되어 있고 또한 生産工程의 合理化(工場自動化등)가 최대한으로 추구된 나머지 이미 生産의 直接費用面에서 企業間的 格차는 最小化 되었다. 따라서 商品의 包裝·荷役·運送·在庫管理(inventory)加工 配送에 이르는 綜合物流의 절감이 貨主企業의 새로운 利潤源으로서 주목되었기 때문이다. 즉 貨主企業은 효율적인 輸送 및 配送體制의 整備와 保管荷役의 合理化는 물론 配送引渡의 증가에 의한 在庫제로(o), 다시말하면 納期단축에 의한 「適期納品」이 가능한 시스템을 강력히 要請하고 있다. <표Ⅱ - 5 참조>

<표Ⅱ - 5> 物流費節減의 一例(日本)

年	企業名	物流費의 節減
1976	日電物流센터	過去 3 個年間 總 26 億圓의 物流費節減 成功
"	日本通信工業	2 年 동안에 物流費를 約半分으로 壓縮(輸送, 包裝部門改革)
"	日本石油	75 年度의 1 年 동안 物流費 10 億圓을 削減
1977	大洋漁業	2 年 동안에 28 億圓의 物流費削減 成功
"	安立電氣	2 年 동안에 物流費 1 億圓 節減
1978	富士電氣	每年 3 億圓의 物流費節減
"	S & B 食品	配送센터의 活用으로 約 40% 정도 物流費削減
"	住友金屬鑛山	3 個년에 約 12 億圓의 物流費 低減
1979	SANTORY	78 年度 上半期에 約 7 億圓의 物流費 削減
"	旭化成工業	3 個년에 20 億圓의 物流費 削減
"	井關農機	年 8 億圓의 物流費 削減
1980	十條製紙	1 年間に 約 19 億圓의 物流費 削減
1981	明電舍	2 年間に 物流費를 20% 削減
1982	豐年製油	2 年間に 物流費를 4 億圓 削減
"	帝人	3 個年 計劃으로 10 億圓의 物流費 削減

資料: 湯淺和夫, 「物流管理入門」, 日本能率協會, 1982年 p.18.

## ② 원활한 貿易去來 活動

컨테이너화의 진전과 貨主들의 物流시스템화의 要請에 따라 陸海空에 걸친 國際複合運送을 원활히 할 수 있게 되고 物流倉庫는 貨主의 販賣據點 즉 現代의 多品種 生産이 정착화 되고 상품의 라이프 싸이클(life cycle)이 짧아져 판매량이 제한될 때 그때 그때의 변동수요에 따라 언제든지 신속히 출고하여 配送할 수 있는 「판매창고로서의 창고체제」를 확립하고 運送手段의 소유에 대한 제약이 사라지게 되면 그만큼 貿易去來는 활발해져 國民經濟에 크게 기여하게 될 것이다.

## 3. 物的流通의 시스템적 把握

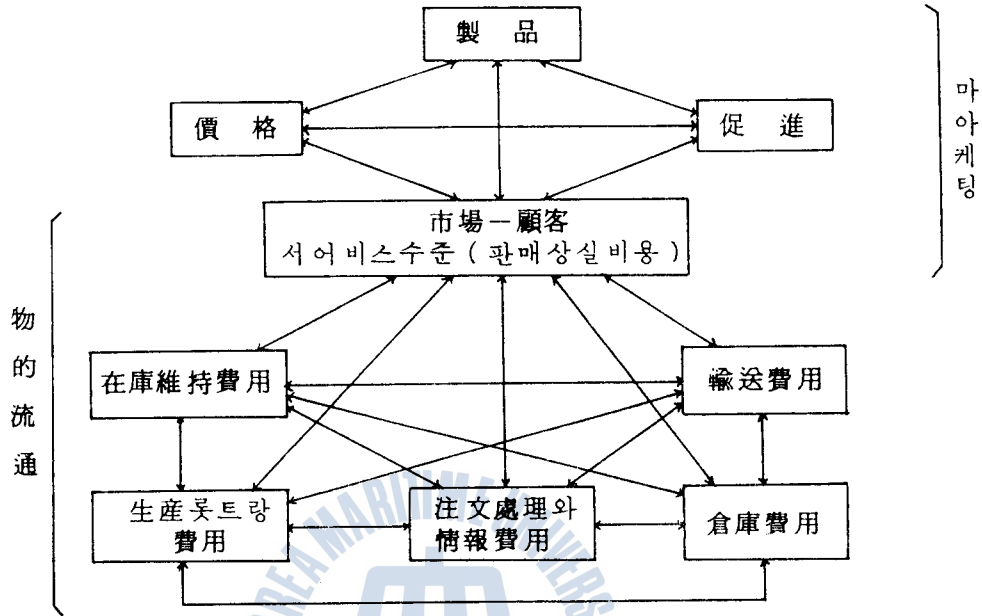
## 1) 物的流通의 시스템적 認識

商的流通機能에 附帶되는 物的流通活動은 輸送, 保管, 荷役, 包裝 및 流通情報 등의 諸要素가 効果적으로 運用管理되어야 한다. 이들 物的流通機能은 相互依存 關係를 형성하고 있기 때문에 하나의 物的流通機能의 결여가 다른 物的流通의 機能에 크다면 영향을 미치게 된다.<sup>16)</sup>

物的流通의 目標은 貨主企業에 最適의 流通原價(cost)를 제공하는 것이므로 이러한 物的流通機能의 水準을 감안하여 各企業의 物的流通機能을 綜合하여 物的流通 시스템(Total physical Distribution System)을 구성하는 시스템으로서 分析, 統合하고 이 통합된 시스템을 最適化시켜서 最小輸送 시스템을 파악해야 할 것이다. <그림 1 - 2 >

16) 林浩奎, 「韓國 流通經濟構造」, 서울, 한국개발원, 1980, p.17.

<그림 II - 2> 物的流通 시스템에 있어서의 트레이드-오프



目的：總費用의 最小化  
 總費用 = 輸送費用 + 倉庫費用 + 注文處理와 情報費用 + 生産롯트량費用 + 在庫維持費用 + 販賣喪失費用

(資料：Douglas M. Lambert, James R. Stock, Strategic Physical Distribution Management, Richard D. Irwin, Inc., 1982, p.10).

<그림 2 - 2>에서는 개별기업의全體物的流通의 흐름을體系化한 것으로 物的流通機能을修行하기 위한投入(input)으로서의費用規模와 또한 物的機能 수행의結果에 의한最適産出(output)을最小化한 것이다. 이러한 유통체계는 가장 낮은流通費用을 제공해 주기 위한 것으로서 대다수 매체와 國際物的流通의 合理化를 이룩하기 위해서는 각 輸送手段(mode) 및 관련 부대시설(항만, 창고, 하역, 保險運行, 통산, 정부기관 서어비스 등)에 있어서 유기적인 결합이 必要하다.

### Ⅲ. 物的流通과 國際複合運送

#### 1. 物的流通과 國際複合運送과의 관계

國際複合運送 時代에 綜合物流를 要求하는 사람들은 貨主들이다. 貨主들은 貨物을 값싸고 安全하고 正確하게 運送해 수가를 원하고 있다. 그런데 요소들은 그의 아울러 全體流通過程속에서 物流費用의 節減은 充分 販賣 保管 在庫管理 (inventory) 를 通한 보달시스템 (total system)을 要求하고 있다. 때문에 複合運送業者들은 이러한 控制를 갖추어 다각적 접근면 안될 수 없다. 소위 綜合物流業者로서의 認識을 갖고 점차 준비를 해야 할 것이다.

#### 1) 소프트웨어 (Software) 와 하드웨어 (Hardware)

韓國의 意味의 複合運送은 지난 10年동안 소프트웨어 備置에서 露色水準의 變化 尙未되다 었다. 그런데 企業을 維持하고 發展시키기 위한 條件은 물론 소프트웨어 開發을 강추하여 하며 또한 이에 相應한 資金의 施設을 강추는 것이 順序인데 우리나라의 企業 發展의 發展的인 關係를 看한 후에 貨價를 低廉 化할 수 있는 爲에 爲다.

물론 韓國의 企業은 아직 아직 未發達한 것이 設備 (facility) 未發達한 爲에 複合運送業者 免許를 登錄制로 轉換시킨 후 資本 金 10億원 以上을 保證 (deposit) 해서 保證保險에 가입하 도록 規定 되었는데 일반 保險의 性質이다. 클레임 (Claim) 의 申請 과 賠償額을 강추 할 수 없다. 그러므로 단순한 要式行爲 보다는 情狀공히 모두가 共感할 수 있는 수준 높은 品質 (high quality) 의 소프트웨어 보유와 더불어 하드웨어인 施設의 內實化와

大型化도 必要한 것이다.

## 2) 綜合物流業으로의 轉換

日本運輸省 貨物流通局의 1986年 6月 「新貨物流通政策의 基礎的 調査研究」라는 표제이 調査報告書에 의하면 綜合物流業者에게 要求되는 것으로 다음의 것을 들고 있다.

- ① 物流시스템에 對한 企劃 및 設計能力
- ② 高水準의 情報處理對應能力
- ③ 一貫된 責任있는 經營管理

이 보고서는 企劃 및 設計能力이 무엇보다도 重要하므로 物流業者는 貨主의 物流시스템에 대한 要請에 적합한 소프트웨어 (software)를 개발하여 提供할 수 있는 能力이 있어야 한다고 指適하고 있다.

複合運送業者가 綜合物流業者로 轉換하기 위해서는 첫째, 國際的인 運送周旋業者 (international freight forwarder)로서 海上 陸上 航空을 함께 묶어서 (combine) 組織할 수 있도록 自體的인 體質改善을 해야 한다. 둘째로는 貨主의 要求에 副應하기 위하여 施設을 갖추어야 하는데 船舶이나 鐵道 트럭運送은 下請契約으로 行할 수 있겠지만 경우에 따라서는 物流施設센터를 設置할 必要가 있다. 왜냐하면 貨主들은 종전처럼 단순한 保管이 아닌 在庫나 販賣 등 直接 必要할 때 물건을 引渡해줄 것을 원하기 때문에 가장 適切한 곳에 綜合物流센터를 設置할 必要가 있다. 셋째로는 物流시스템의 開發이다. 이를 위해서는 컴퓨터시스템이 絶對的으로 必要하다. 즉 在庫管理를 한다든지 貨主들의 運送要求에 맞추기 위해서는 어떤 輸

우리나라 複合運送의 展開와 當面課題에 관한 研究

送方法(mode)이 最適인지 예를들어 海上·陸上·航空 또는 海空連繫(Sea & air) 또는 陸上運送中에서 鐵道 트럭등을 組合하여 메뉴를 A.B.C.D로 해서 시뮬레이션하여 貨主의 要求에 맞는 시스템을 開發하여 提供하여야 할 것이다.

## 2. 國際複合運送의 중심내용

### 1) 國際複合運送의 發達

#### (1) 容器의 單位化에 의한 流通의 經濟效果

##### ① 容器의 單位化(Unit load)

「유니트·로드」라는 말은 不規則한 包裝을 多數의 單位化 중 어느 한 가지로 取扱할 수 있도록 整理·整頓하는 構想을 뜻하며 目標은 流通의 全過程을 通하여 適合한 荷役容具가 使用될 수 있도록 貨物包裝의 方法을 規格化하는 것이다.<sup>17)</sup> 또한 유니트·로드시스템(Unit Load System)이란 貨物을 1미터 어느 標準의 重量 혹은 體積으로 單位化시켜서 一貫하여 機械化로 荷役 輸送하는 方式이다.<sup>18)</sup> 이 「유니트·로드」方式은 流通코스트의 문제에서 發端된 것인데 貨物「유니트·로드」의 實體化가 바로 콘테이너(Container)로 이는 1960年代 이후 他産業界에서 進行되고 있는 大量生産과 오로메이션의 機械化를 運送의 分野에 採用한 것이다.

貨物輸送 시스템으로서 콘테이너化는 傳統적으로 勞動集約的인 일반화물차에서 오는 積약함, 즉 勞動單位가 높아지고 相對적으로 勞

17) C. Van Den Burg, Generalization - A Modern Transport system, Hutchinson of London, 1969, p.23.

18) 日本通運, 流通百科의 定義, 1977.p.56.



動生産性이 낮아짐으로 해서 오는 資金負擔力<sup>19)</sup> 과 항해시간의 60 ~ 80%를 港灣에서 滯航하는데서 발생하는 非生産的인 費用의 增加 때문에 새로운 대책을 모색하는 데서 그 動機와 發端根據를 찾아 볼 수 있다.<sup>20)</sup>

貨物의 單位化와 컨테이너化는 貨物을 신속히 처리하고 적재를 원활하게 하며 보다 效率的인 移動作業을 하는데 적합한 表準的인 크기에 集貨하여 輸送하는 시스템이다.<sup>21)</sup>

이러한 動機에서 시작된 컨테이너化는 특히 海上輸送 船舶設計貨物處理裝備 등의 變化를 가져왔으며 노동 輸出入節次 및 顧備交易 패턴 등 전반적인 變化를 초래케 했다.<sup>22)</sup> 그렇기 때문에 컨테이너化는 先進工業國에서 출발한 것이다.

사실 物的流通(P.D)의 체제가 商的流通(Commercial distribution) 面에 비하여 현저히 적었는데 이에 대하여 P.F.Drucker는 이와 같은 상태를 「流通은 經濟의 暗黑大陸이다」<sup>23)</sup> 라고 表現했으며 D.D. Parker는 「費用節減을 위한 마지막 領域」(the last frontier for cost economis)<sup>24)</sup> 라고 表現했는데 그만큼 物的流通을 위한 運送手段의

19) Gilman, S. ship choice in the container Age, Marine Transport Center, University of Liverpool, U.K. 1980, p.15.

20) Hoyle, B. S. and Hilling, D. Seaport system and Spatial change, Tohn Willey and Son Ltd. London, 1983, p.9.

21) Herman, A. Shipping conference, Lloyd's of London press L.td, 1983, p. 135.

22) Collinson, D. S (May, 1969), Containerization Shipping, Stamford Law Review 1077 U.S.A. pp. 1087-88.

23) P.F.Drucker, The economy's Dark Continent; [Fortune, April 1961, p. 103.

24) D. D. Parker "Improved Efficiency and Reproduced Lost in Marketing," Journal of Marketing, April, 1962, pp. 15-21.

重要性을 강조한 바 있다.

이와 같은 「유니트」에 의해 各 運送 單位는 大量高送化와 勞働集約的 性格에서 資本集約的으로 轉換되고 單位相互間에는 迅速하고 效率的인 換積이 可能해짐으로써 勞働生産性이 向上되는 것이다. 이와 함께 資本生産性도 稼働率의 向上과 大規模生産의 利益으로 향상되고 결국 貨物單位當 費用의 大幅的인 節減이 가능해짐을 것이다.

이러한 전대이너지운송은 현재 流通經濟의 發展을 리드하고 있으며 運送主體 또는 運送形態의 變화를 초래하여 複線一體 내지는 航運을 포함한 協動一貫運送 (integrated or intermodal transport)의 發達을 지루히 왔다.<sup>25)</sup>

#### 2) U.N. 國際合運送

1) 國際複合運送條約의 成立過程

2) 티라워 (TICM) 條約案의 成立과 自紙遞瓦

티라워 條約案은 佛語로써 Propriete de convention sur le Transport International de Marchandises의 약칭을 지닌 것으로 國際複合運送 條約案을 지칭하며, 약칭은 條約案의 自紙遞瓦(自紙遞瓦) 條約案(自紙遞瓦)이다.

2) 條約案의 成立과정은 1949년 運輸總署가 그 役務(自紙遞瓦)에 關係한 條約案(自紙遞瓦)을 提議한 데서 시작된다.<sup>26)</sup>

2) 條約案의 成立과정은 1949년에 公表된 「國際複合運送 條約案」이란 條約草案(自紙遞瓦)에 關係한 國際複合運送에 關係한 條約草案이라 할 것이다. 이 條約案의 草案은 1949년 8월 15日 國際協會(International Association for Unification of private Law) (UNIDROIT)의 常設委員會 委員長인 박계(Algot Bagge) 관사의 이름으로 작성 條約案이라 부른다.

과 도오코규칙<sup>27)</sup>의 2가지 草案을 통일한 것인데 1971年 1月 Rome에서 開催된 UNIDROIT主催의 圓卓會議(round table conference)에서 作成된 것이다.

이 條約案은 當初 1972年 11月에 UN과 IMCO가 공동으로 주최하는 國際컨테이너運送會議(United Nations/IMCO: Conference International de International Container Tarif)에서 正式條約案으로 採擇될 예정이었다. 그러나 同條約案의 成立을 前後하여 UNCTAD와 UN의 ECOSOC(經濟社會理事會)를 통하여 同條約案의 성립에 關여하던 開發途上國들이 그들에게 미칠 經濟的인 영향(economic implication) 등을 이유로 早期成立에 反對의 入場을 취하여 結局 白紙還元 되었다.<sup>28)</sup>

#### B. 政府間 準備그룹의 作業會議

UNCTAD 海運會議의 개입에 따라 國際會法會草案과 도오코규칙을 바탕으로 하여 完成된 티시엠條約案(1970年 11月 改訂案)은 白紙로 還元되어 複合運送條約案의 審議는 운크타드 貿易開發理事會에 설치된 政府間準備그룹(Intergovernmental preparatory Group: I P G)으로 넘겨졌다. 즉 1972年 7月 유우엔 海運委員會(Committee on

27) 國際海法會(committee Maritime International : CMI)는 1965年 9월 18일, 뉴욕에서 개최된 상임위원회(Bureau Permanent)에서 피에우스(Kai Pineus)씨를 위원장으로 하는 국제컨테이너 소위원회를 설치하고 컨테이너에 대하여 검토할 것을 결의하였다. 이 委員會는 1968年 9월 에 이르기까지 9차례에 걸쳐 국제 複合運動草約案을 초안하였는데 이 제9안이 1969年 3월 30일에서 4월 4일까지 열린 제28회 국제해법회 총회 즉 도쿄총회에 제안되어 만장일치로 採擇되었는데 이를 도쿄 규칙이라 한다.

28) 李鍾仁, 海運實務, 釜山, 海事圖書出版部, 1985, p.324.

Shipping) 에는 그 임시의 議決을 거쳐 티시엠條約案에 대한 審議를 유우엔 / 임코 (UN / IMCO) 合同컨테이너 運送會議의 議題에서 除外시켰고, 그 대신 1972年 11月 國際複合運送 (International Combined Transport) 이라는 決議 (7號)를 採擇했다.

이 決議內容의 要旨는 다음과 같다.

(가) 유우엔 經濟社會理事會는 第54會期에 대하여 다음과 같이 勸告한다.

1) 온크타드는 地域經濟委員會 및 其他와의 協力下에 開發途上國의 要請에 특히 留意하면서 國際複合運送 모든 면의 研究를 1974年末까지 完成할 것.

2) 國際複合運送條約案을 作成하기 위해 途上國을 포함하는 政府間準備그룹을 가급적 速히 設立할 것.

3) 上記 1)의 會議에 앞서 政府間準備그룹을 개소집하여 上記 1)의 研究를 基礎로 上記 2)의 條約草案을 檢討하고 開發國의 正當한 利益을 考慮하여 適宜한 草案을 修正할 것.

4) 上記 3)의 檢討終了를 條件으로 그 條約案에 對한 勸告을 國際貨物複合運送條約을 完成하기 위해 全權代表會議을 1974年말까지 召集하는등 유우엔 총회에 요청할 것.

5) 單位 (Unit)化 運 送 複合運送에 관한 開發國으로부터의 技術 및 其他 協助要請의 對해서는 先進國의 充分히 考慮도록 勸告한다.

이와같은 決議에 따라 유우엔 經濟社會理事會 (Economic and Social

29) 尹常松, 複合運送實務, 서울, 海峯圖書出版社, 1979. p.117.

Council of the United Nation ; ECOSOC ) 第 54 會期の 決議 (1734 號) 로 貿易開發局 (Trade and Development Board ; TDB ) 에 政府間 準備그룹 (IPG) 을 組織하여 條約草案을 작성토록 命하였다. 이에 따라 貿易開發局은 1973 年 5 月 10 日 68 個國의 政府로 구성된 政府間準備그룹을 발족하기에 이르렀다.

IPG는 1973 年 10 月부터 1979 年 3 月까지 6 次의 會議를 거쳐 條約草案을 作成하였고 1979 年 11 月 및 1980 年 5 月 에 제네바에서 召集된 前後期會議를 통하여 UN 國際貨物複合運送條約 (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods) 이 採擇되었다.<sup>30)</sup>

## ② 國際複合運送의 概念

### A. 國際複合運送의 概念

유우엔 複合運送條約에 의한 定義를 보면 「國際複合運送이라 함은 複合運送人이 物件을 자기의 保管아래 引受한 한 국가의 支店에서 다른 국가에 位置하고 있는 引渡가 豫定된 支店까지 複合運送契約에 의거한 적어도 2 種類 以上の 運送手段에 의한 物件運送을 意味한다. 어느 한 運送手段에 의한 運送契約의 이행으로 그러한 계약에 定義된 바 대로 행한 集貨와 引渡는 國際複合運送으로 간주하지 않는다」라고 規定하고 있다.<sup>31)</sup> 複合運送 (Combined transport, transport Combine) 이라는 用語는 이미 1929 年 바르샤와 (Warsaw)條約에 나타나 있는 것이며 새로운 概念은 아니다. 그러나 近年에 있

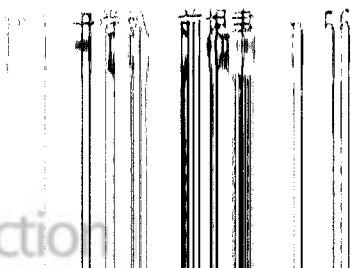
30) 李均成, “國際聯合 國際物件複合運送條約과 複合運送人 責任 体制의 確立” 荷主, Nov. 9. 한국무역협회, 1980. pp. 3-4.

31) U. N 국제복합운송조약 제 1 조 1 항 참조.

이것이 理論的으로나 立法政策的인 側面에서 成熟한 概念이라고 할 수는 없다. 왜냐하면 概念的으로 複合運送의 連續運送(successive transport)이나 通運送(through transport)으로 理解되고 있는 일정한 契約形態로서의 位置에 머물러 있고 또한 運送人의 責任과 함께 書式상의 統一을 위한 立法政策的인 觀點에서 運送手段의 어떠한 方法으로 組合된 경우를 對象으로 할 것인가 하는 문제가 남아 있다.<sup>2)</sup>

複合運送을 概念的으로는 ① 運送人이 스스로 아니면 여러 運送人을 할 자신의 代理人으로 하여 各 區間에 있어 各各 別個의 運送契約을 締結하는 경우(部分運送) ② 各區間의 運送人과 區間에 따라 하여 運送契約을 同時에 締結하는 경우(同一運送) ③ 最初의 運送人과 全區間에 관하여 運送契約을 締結하고 後續의 運送人이 그 下請運送人으로써 그 運送契約의 履行에 참여하는 경우(下請運送) ④ 後續의 運送人이 最初의 運送人의 運貨人 間의 全體運送에 대한 運送契約을 證明하는 符號의 運送證卷에 따라 順次的으로 運送品을 荷載하는 경우(連帶運送) 등의 4種으로 分類할 수 있는데 複合運送이란 運送手段의 有機的으로 結合되어 있다고 하는 實質的인 要件에 關係는 없다. ①은 部分運送로 分類할 수 있는 것은 사실이다.

部分運送에 관한 立法政策的인 問題는 1960年 國際海法會(CMI)의 政府運搬事務機關機構(UN, I.C.T)에서의 設想機關에 의해 作成된 複合運送契約案(TCM案<sup>3)</sup>인 Toyko Rules에 있어 複合運送人과 複合運送證



쌓이라는 2 가지 概念을 명확히 規定하고 있는데 이 점은 1980年 5月 27日 유우엔 國際複合運送條約에서도 마찬가지이다. 이것은 大型컨테이너를 主軸으로 한 國際複合運送의 長點을 단일의 責任體系 아래 履行되도록 한 것으로 본다.

그러나 여기서 문제가 되는 것은 이와같은 새로운 概念을 받아들일 수 없는 경우, 혹은 特定の 運送機關을 中心으로 한 기존의 複合運送體制와의 調整 즉 海上運送에 있어서 헤이그 規則 (1924)



이러한 理論的으로나 立法政策的인 側面에서 成熟한 概念이라고 할 수 없다. 왜냐하면 概念的으로 複合運送이 連續運送 (successive transport) 이나 通運送 (through transport) 으로 理解되고 있는 일정한 契約形態로서의 位置에 머물러 있고 또한 運送人의 責任과 함께 書式 등의 統一을 위한 立法政策的인 觀點에서 運送手段의 어떠한 方法으로 組合된 경우를 對象으로 한 것인가 하는 문제가 남아 있기 때문이다.<sup>32)</sup>

複合運送을 概念的으로서는 一連 運送人이 스스로 아니면 여러 運送人을 自 己의 代理人으로 하여 各 區間에 있어 各 別個의 運送契約을 締結하는 경우 (部分運送) ; ① 各 區間의 運送人과 區間에 對하여 運送契約을 同時에 締結하는 경우 (同一運送) ; ② 最初의 運送人과 全 區間에 對하여 運送契約을 締結하고 後續의 運送人이 그 下 請運送人으로서 그 運送契約의 履行에 참여하는 경우 (下請運送) ; ③ 後續의 運送人이 最初의 運送人과 運送人 間의 全體運送에 對한 運送契約을 證明하는 場合 등의 運送證在에 對하여 順次的으로 運送品을 荷載하는 場合 (連帶運送) ; ④ 기타 如何라도 分類할 수 없는 複合運送의 種 運送手段의 有機的으로 結合되어 있다고 하는 實質的인 要件에 對한 場合이다. 이와 같은 部分運送와 連帶運送의 場合에서는 如何의 運送

複合運送의 開發에 立法政策的인 問題는 日本 國際海法會 (CMI) 및 政府海運事務機關 (I.M.O) 등의 國際機關에 의해 作成된 複合運送條約案 (TCM 조약안, Toyko Rules) 등의 複合運送人과 複合運送證

32) 尹啓然, 前揭書, p. 56.

33) 李鍾仁, 前揭書, pp. 229-230.



卷이라는 2 가지 概念을 명확히 規定하고 있는데 이 점은 1980年 5月 27日 유우엔 國際複合運送條約에서도 마찬가지이다. 이것은 大型콘테이너를 主軸으로 한 國際複合運送의 長點을 단일의 責任體系 아래 履行되도록 한 것으로 본다.

그러나 여기서 문제가 되는 것은 이와같은 새로운 概念을 받아들일 수 없는 경우, 혹은 特定の 運送機關을 中心으로 한 기존의 複合運送體制와의 調整 즉 海上運送에 있어서 헤이그 規則 (1924) 또는 헤이그 비스비 규칙 (1968) 더 나아가 1978年의 함부르크規則, 鐵道運送에 관계되는 CIM(1970) 道路運送에 관계되는 CMR (1956) 그리고 航空運送에 관계되는 1929年의 바르샤와 조약 등 單一運送과의 調整問題라고 할 수 있다.<sup>34)</sup>

티시엠 (TCM) 경우도 그러하지만 유우엔 複合運送條約은 複合運送을 담당하는 複合運送人이 해상·내수·항공·철도 및 도로運送 등 여러運送 수단중 적어도 2 가지 이상의 運送手段에 의한 運送契約의 適用을 複合運送證卷과 관련 시키고 있다. 즉 유우엔 複合運送條約 前文의 基本原則 (c)項에 의하면 國際複合運送契約은 貨物の 運送을 複合運送에 의존시킬 것인지 아니면 區間別 運送에 의존할 것인가를 貨主의 選擇權에 倭任하고 있다.

34) 해상운송에서는 ① 1924年의 船荷證券統一條約 (Hague Rules ; 발효), ② 1978年의 「U. N 해상물건운송조약」 (Hague Rules ; 미발효) 이 있으며 陸上運送에는 ① 1970年의 鐵道에 의한 貨物운송에 관한 國際條約 (Convention International Concetnaltle Transport des Marchandises Parchemis de for 1970 ; CIM, 유럽에서 적용), 항공운송에 있어서는 1929年의 「국제항공운송에 있어서의 통일에 관한 조약」 (War Saw Convention, 발효중) 과 1955년에 개정된 Hague Protocol이 있다.

國際複合運送은 文字 그대로 국제 간에 있어서 異種運送契約이 分存되고 各國의 商慣習이나 法制 등 制度面에 있어서 서로 달라 責任體系 複合運送人의 地位資格 등 많은 문제점들을 내포하고 있으므로 國際複合運送의 發展에 障礙요인이 된다고 본다.<sup>35)</sup>

#### B. 國際複合運送人

유우엔 國際複合運送條約상의 定義에 의하면 「複合運送人이라 함은 스스로 혹은 自身을 代理한 他人을 通하여 複合運送契約을 締結하고 送貨人이나 複合運送 作業이 關여하는 運送人의 代理人으로서 또한 그러한 사람에 관음하여서만 아니라 主體로서 행위하고 또한 契約의 履行에 관한 債務를 負擔하는 사람」을 말한다고 되어 있다.<sup>36)</sup>

이러한 立法政策上的 定義는 最近의 大型컨테이너를 主軸으로 한 國際複合運送을 하나의 契約主體에 依하여 組織化되고 一貫된 시스템으로써 運轉하도록 하는 特色을 지내고 있다고 본다. 이러한 立法政策에도 불구하고 複合運送人과 그 運送에 關여하는 者의 法的地位 確保 또는 法的 資格 및 要件과의 연관관계이다. 즉 유우엔 複合運送 條約 第14條와 第15條에는 複合運送人과 全體運送에 關계되는 運送人 등에 對하여 明確히 規定하고 있고 第16條에는 貨物의 受領에서 引渡까지의 사이에서 생긴 滅失이나 損傷은 물론 遲延으로 因한 損失에 對하여 損害發生個所가 어디인가를 묻지 아니하고 責任을 지도록 하고 있다. 여기서 送貨人과의 사이에 國際複合運送을 위한 契約을 締結한 一人의 契約當事者를 複合運送人으로

35) 海上 및 陸上 輸送에 대한 國際條約, Korea Shipping Gazette, June 30, 1980, p.80.

36) U.N. 複合운송조약 제1장 1조2 참조.

하고 同時에 全體運送에 對한 責任主體로 한다는 문제는 쉽게 해결되지 않을 것이다.

立法政策上으로 볼 때 티시엠조약안은 複合運送人(CTO)이라는 것은 複合運送證卷을 發行하는 者라고만 規定하고 있을 뿐이고 유우엔 複合運送 條約에는 複合運送人의 公法上의 規則에 관해서는 全的으로 國內法에 미루고 있다.<sup>37)</sup>

그러나 資格免許나 認可基準에 對하여 竟見의 一致를 얻는다는 것은 쉬운 일이 아니다. 이 點에 관해서 日本荷主協議會의 參考見解를 보면 첫째, 複合運送人이 國際複合運送의 目的에 適當한 方法을 갖고 國際複合運送을 遂行하기에 충분한 技術的 能力을 가지고 있을 것 둘째, 만일 國際複合運送의 目的物에 滅失 및 毀損이나 延着의 사고가 일어난 경우에 對한 損害賠償의 支拂能力을 가지고 있을 것<sup>38)</sup> 등이다. 이 2가지 基準은 아무런 運送手段도 갖지 않은 者가 複合運送人으로서 活動을 開始할 때 그 能力에 따른 信用의 缺陷에 의해 예측할 수 없는 損害가 미치는 것을 防止하기 위한 點檢基準이 될 것이다.

結果的으로 複合運送人의 資格을 制限할 必要性은 다음 2가지로 요약할 수 있다.

㉞ 複合運送人이 亂立되어 그 결과 業界 秩序가 紊亂해져 國益을 해치는 일이 있을 수 있고 他國의 複合運送人이 亂立함으로써 自國의 複合運送人 活動이 阻害되고,

㉟ 複合運送人이 發行하는 有價證卷으로서의 複合運送證卷

37) U.N 複합운송조약 제1장 4조 참조.

38) 尹常松, 前掲書.

(MTD)의 信用을 높이고 그 流通性(negotiability)을 확보하기 위해서는 一定한 社會的 經濟的 信賴度を 基準으로 하는 資格制限을 設定할 必要가 있다는 것이다.<sup>39)</sup>

## 2) 複合運送의 法制化 必要性

### ① 國際複合運送인의 責任體系

國際複合運送에 있어서 運送人の 責任은 責任을 次要할 者, 責任의 範圍, 責任의 原則 즉 누가 B/L을 發行할 것인가 또는 複類의 運送人인가, 또는 單數의 運送人인가 또 B/L의 發行者는 어디에서 貨主의 貨物을 受領하여 어디에서 貨主에게 引渡할 것인가 그리고 B/L發行者에게 적용되는 責任原則은 어떠한 것인가 등에 따라 各 運送區間 分割責任型和 全 運送區間 單一責任型(single through responsibility)으로 나눌 수 있고 後者は 다시 各 運送區間 異種責任原則型(network liability system 또는 tie-up liability system)과 全 運送區間 同一責任原則型(Uniform liability system)으로 나누어져 결국 3가지의 形態로 分類된다.<sup>40)</sup>

### ㉑ 各 運送區間 分割責任型

運送人の 直接 運送한 區間에 對하여서만 責任을 지는 形態로서 責任範圍는 種래와 같이 tackle to tackle이 아니고 sea terminal to sea terminal이다.

㉒ 全 運送區間 單一責任 各 區間 異種責任原則型(network liability system)

39) 最新 コレテナリゼーション總覽 社團法人

日本海上 コレテナ協會(日本 東京:成山堂) 1978. p.450.

40) 李鍾仁, 前掲書, pp.291-292.

運送人이 全 運送區間에 對하여 責任을 지되 各 運送區間마다 기존의 責任을 適用하는 것으로 例컨대 海上에 있어서 헤이그규칙 陸上에 있어서 道路運送의 경우 CMR 鐵道運送의 경우 CIM, 航空運送의 경우 Warsaw 規則適用 등이다. 다만 損害發生個所가 밝혀지지 않는 경우 즉 運送區間 不明損失 (concealed damage)에 관해서는 특히 그 때문에 定해진 一般原則 (Basic liability)에 依한다.

⊕ 全 運送區間 單一責任 全 運送區間 同一責任原則型 (Uniform liability system)

全 運送區間을 通하여 同一한 內容의 責任을 運送人이 貨主에 對



(MTD)의 信用을 높이고 그 流通性(negotiability)을 확보하기 위해서는 一定한 社會的 經濟的 信賴度를 基準으로 하는 資格制限을 設定할 必要가 있다는 것이다.<sup>39)</sup>

## 2) 複合運送의 法制化 必要性

### ① 國際複合運送인의 責任體系

國際複合運送에 있어서 運送인의 責任은 責任을 負할 者, 責任의 範圍, 責任의 原則 즉 누가 B/L을 發行할 것인가 그는 複類의 運送人인가, 또는 單數의 運送人인가 또 B/L의 發行者는 어디에서 貨主의 貨物을 受領하여 어디에서 貨主에게 引渡할 것인가 그리고 B/L發行者에게 적용되는 責任原則은 어떠한 것인가 등에 따라 各 運送區間 分割責任型和 全 運送區間 單一責任型(single through responsibility)으로 나눌 수 있고 後者は 다시 各 運送區間 異種責任原則型(network liability system 또는 tie-up liability system)과 全 運送區間 同一責任原則型(Uniform liability system)으로 나누어서 결국 3가지의 形態로 分類된다.<sup>40)</sup>

### ㉞ 各 運送區間 分割責任型

運送인의 直接 運送한 區間에 對하여서만 責任을 지는 形態로서 責任範圍는 종래와 같이 tackle to tackle이 아니고 sea terminal to sea terminal이다.

㉟ 全 運送區間 單一責任 各 區間 異種責任原則型(network liability system)

39) 最新 コミュニタリゼーション總覽 社團法人

日本海上 コミュニタ協會(日本 東京:成山堂) 1978. p.450.

40) 李鍾仁, 前掲書, pp.291-292.

運送인이 全 運送區間에 對하여 責任을 지되 各 運送區間마다 기존의 責任을 適用하는 것으로 例컨대 海上에 있어서 헤이그규칙 陸上에 있어서 道路運送의 경우 CMR 鐵道運送의 경우 CIM, 航空運送의 경우 Warsaw 規則適用 등이다. 다만 損害發生個所가 밝혀지지 않는 경우 즉 運送區間 不明損失 (concealed damage)에 관해서는 특히 그 때문에 定해진 一般原則 (Basic liability)에 依한다.

⊕ 全 運送區間 單一責任 全 運送區間 同一責任原則型 (Uniform liability system)

全 運送區間을 通하여 同一한 內容의 責任을 運送인이 貨主에 對하여 지는 形態로서 不可抗力 以外の 약간의 歸責事由밖에 인정되지 않는 無過失 責任原則에 가까운 型이다.

單一責任體系는 簡明法을 趣旨로 하고 있기 때문에 이른 바 嚴格責任 (strict liability)라고도 한다. EC/IMCO에 依한 最終草案 (TCM改訂案)에 對한 代替案으로서 받아들여지고 있는 單一責任體系條項의 하나는 免責事由로서 不可抗力에 相當하는 事由를 인정하고 있을 뿐이다. 즉 複合運送人은 免責事由로서 滅失 및 損傷이나 遲延이 피할 수 없을 뿐 아니라 그 結果를 防止할 수 없었던 사정으로 일어난 것이라는 것을 證明한 경우에는 責任을 지지 않는다.<sup>41)</sup>

## ② 責任內容의 統一 必要性

複合運送을 종래 各己 固有한 責任體系를 가지고 있는 여러 運送區間을 내포하고 있고, 또 이에 관한 責任體系는 各 運送手段에

41) CMI .제 9조 A(3) 참조.

固有한 技術的인 여건 특히 그 運送手段에 特有한 危險과 결부하여 地域的 時代的인 배경으로 형성되어 왔다. 이 때문에 그 責任體系는 各 運送區間마다 많은 차이를 보이고 있어 이를 어떻게 統一하여 複合運送人의 責任을 규정지을 것인가 하는 것은 매우 어려운 문제이다. 各 區間의 運送에 適用되고 있는 國際條約은 基本的으로 過失責任原則에 입각하고 있는 것은 同一하지만 過失의 定義 責任限度額 등에 관한 具體的인 內容은 상당한 차이를 보이고 있다. 例를 들어 運送物 1 kg에 對한 責任限度額을 비교해 보면 다음과 같다.<표Ⅲ - 1>

<表Ⅲ - 1> 國際條約別 運送物 1 kg當 責任限度額

Hague-Visby Rules (海上)	— 30 포앙카레프랑 (US\$ 2.40)
Hamburg Rules (海上)	— 25 SDR (US\$ 3.00)
CIM 1970 (鐵道)	— 50 제미날 프랑 (US\$ 16.00)
CMR (道路)	— 25 제미날 프랑 (US\$ 8.00)
Warsaw Convention (航空)	— 250 포앙카레 프랑 (US\$ 16.00)

資料：複合運送協會

이와같은 責任의 統一努力의 일환으로 國際複合運送條約은 運送人의 免責條項을 전혀 인정하지 않고 있으며 複合運送人의 責任體系로서 異種責任體系(network liability)를 適用하되 運送區間不明損傷의 경우 그 區間의 責任限度額이 條約에 規定된 一般原則(basic liability)에 의한 制限額보다 적은 경우에는 一般原則을 적용토록 하는 變形의 異種責任體系 즉 Modified Uniform system을 採擇하고 있다.



그러나 이 유우엔條約은 30 個國의 批准 또는 加入後 12 個月後부터 發效한다고 規定하고 있다.<sup>42)</sup> 현재 批准, 加入國은 7 個國(멕시코, 칠레, 세네갈, 모로코, 노르웨이, 베네쥬엘라 등)이며 이中 멕시코는 國內法에 條約을 수용하고 있다. 이 條約이 發效될 경우 國際貿易 運送 金融秩序 등에 重大한 影響을 미칠 것이다. 그러나 條約의 成立過程에서 처럼 先進國과 開途國과의 見解 차이에 從하여 알 수 있는 바와 같이 서로 이해가 相反되는 한 쉽게 發效되지는 않을 것으로 생각한다.

### 3) 複合運送貨物의 流通經路

#### ① 一般的인 流通經路

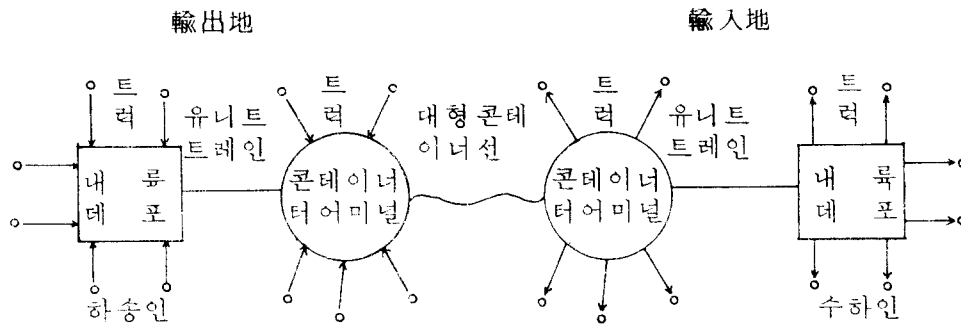
컨테이너 貨物의 一般的인 流通經路를 보면 <그림 III - 1>과 같이 컨테이너 容器 1 개를 채울 수 있는 多量貨物인 FCL 貨物 (Full Container Load)인 경우에는 貨主의 工場이나 倉庫 또는 營業場所에서 컨테이너에 積入되어 內陸데포 (Inland Clearance Depot : ICD)<sup>43)</sup>에 反入된 後 다시 컨테이너 터미널을 거쳐 항구를 通해 外國으로 運送되며 컨테이너 1 개를 다 채우지 못하는 小量和物인 LCL 貨物 (Less than Container Cargo)은 內陸데포에 積화된 뒤에 목적지나 混積의 適否를 고려하여 다른 貨物과 混재 (Consolidate)<sup>44)</sup>되어

42) U.N 複合運送條約 제 36 조 1 항 참조.

43) In land Clearance Depote의 略語로 內陸통관 데포를 말한다. 컨테이너 운송시스템에서 중요한 하부 시스템으로 부각되고 있으며 컨테이너化에 의한 規模經濟性의 特性和 尙餘공간 的 制限, 內陸에서 소량貨物의 集貨, 分配, 保管, 包裝, 內陸관제 기지 등의 役割을 하고 있다.

44) L.C.L 貨物일때 船舶代理人이 여러 貨主의 貨物을 合쳐서 發행하는 船舶證券을 House Bill of lading이라 한다.

〈그림 III - 1〉 컨테이너화물의 流通圖



資料：水野泰行， 컨테이너輸送實務指針，海文堂， p.22.

컨테이너 專用列車 (Container unit train) 로 컨테이너 터미널을 경유하여 外國으로 運送된다. 물론 이 컨테이너 터미널은 내륙데포의 機能도 겸하고 있어 FCL貨物을 접수함은 물론 컨테이너 터미널에 부수되어 있는 貨物集貨所 (CFS)<sup>45)</sup>에서 LCL貨物의 混載業務도 하고 있다.

이와같이 컨테이너 터미널에 집결된 貨物은 컨테이너船에 의해 目的의 港까지 運送된 後 그곳에서 다시 트럭 專用列車 또는 航空機에 의해 最終目的地 까지 운반되는데 컨테이너를 鐵道貨車에 積載하는 것을 피기 백 (piggy back), 船舶에 積載하는 것을 피쉬 백 (Fisch back), 상공기에 적재하는 것을 비서디 백 (birdy back) 이라고 한다.

45) 컨테이너 선가가 선적화물을 화주로 부터 인수하거나 하륙된 貨物을 화주에게 인도하기 위하여 지정된 場所를 말한다. 즉 L.C.L 화물을 여러 화주로 부터 인수하여 목적항 별로 분류하여 컨테이너에 적재하거나 한 컨테이너로 부터 반출된 여러 貨主의 화물을 각 貨主에서 인도해 주는 장소로서 반드시 港界內에 위치해야 하며 또한 保稅區域이어야 한다.

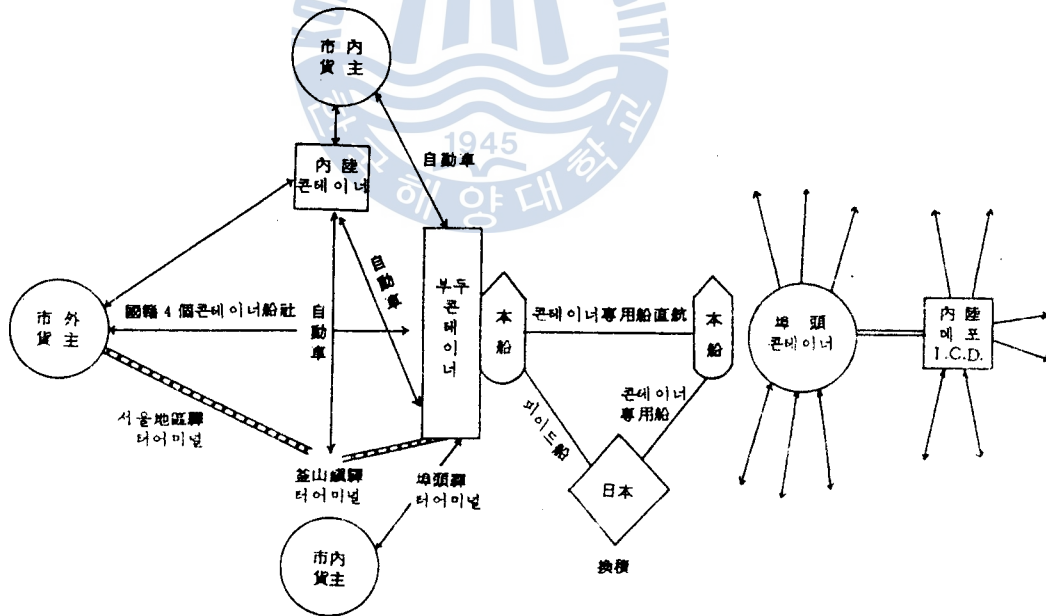
또한 만약 컨테이너 船舶을 充足시킬 만한 貨物이 없거나 이들의 出入이 不可能한 경우는 小型컨테이너 船에 의한 피이드 서비스 (feeder service ; 支線運送)을 利用하여 인접한 큰 터미널까지 운반할 수도 있다.<sup>46)</sup>

② 우리나라에서의 流通過程

우리나라에서의 컨테이너 貨物은 全體 물동량의 93% 이상이 釜山港을 通하여 搬出入되므로 부산항 컨테이너 전용부두를 이용한 流通經路는 <그림 III - 2>와 같다.

<그림 III - 2> 釜山港 컨테이너 전용부두를 이용하는 컨테이너의

流通經路圖



資料 : 貿易運送, 1985년, 10월호, p.25.

46) 韓國海事問題研究所, 海上컨테이너 輸送實務指針, 서울, 한국해사문제연구소, 1978. pp.21-22.

## 우리나라 複合運送의 展開와 當面課題에 관한 研究

一般的으로 우리나라에서 行하여지는 콘테이너 貨物의 流通經路를 FCL 貨物과 LCL 貨物로 區分하여 살펴보면, FCL 貨物의 경우 輸出은 自家藏置場이나 私設콘테이너 야드(CY)에서 通關을 끝낸 후 保稅運送을 하여 선적하는 경우도 있고 사전에 부두부근의 私設 씨와이에 保稅運送 및 藏置한 후에 船積하는 경우도 있다. 또한 輸入의 경우는 CFS를 거칠 必要가 거의 없기 때문에 바로 씨와이에 적립되었다가 사실 CY나 부두 부근의 自家藏置場에 搬入된 후 保稅運送 또는 通關의 절차를 거쳐 目的地에 運送하게 된다.

그리고 LCL 貨物은 대개 目的地가 서로 다르기 때문에 通關 要領상 保稅運送의 目的地가 同一한 경우를 除外하고는 保稅運送을 못하도록 規定하고 있어 輸入時에는 埠頭부근의 CFS를 通過해서 保稅運送이나 通關을 마치게 된다. 輸出의 경우는 LCL 貨物의 保稅運送이 可能하기 때문에 私設 CY나 自家藏置場에서 通關을 마치고 직접 保稅運送하거나 埠頭 부근의 私設 CY에 搬入된 以後에 船積하는 경우도 있다.

그리나 釜山港의 경우 LCL 貨物의 物동량이 輸入콘테이너의 10~20% 輸出콘테이너의 40~60%를 차지하고 있어 內陸地 稅關과 臨海地 稅關에서 通關手續을 실시하고 있는데 이것이 尙만의 혼잡을 야기시키는 結果가 되고 있다.<sup>47)</sup>

## ③ 우리나라를 基準한 國際複合運送經路

船舶과 鐵道 또는 自動車 등으로 組合되어 있는 國際複合運送

47) KAIST, 콘테이너 運送合理化 方案에 관한 연구

서어비스는 이른바 Zone Tariff<sup>48)</sup>에 의한 內陸運送 料金(Inland haulage charge)의 設定에 따라 海上經路를 중심으로한 것과 Land Bridge 方式에 의한 大陸橫斷鐵道와의 연결에 의한 것으로 나누어진다.<sup>49)</sup>

이것을 우리나라를 基準해서 目的地別 經路를 나타내면 다음과 같다.

- ㉠ 太平洋岸港 經由 美國中西部向 經路
- ㉡ Mini Land Bridge 에 의한 美國東部 및 Gulf 地域向 經路
- ㉢ 北太平洋港 經由 캐나다 東部向經路
- ㉣ 캐나다 東海岸 經由 캐나다 東部地區間 經路



## 우리나라 複合運送의 展開와 當面課題에 관한 研究

一般的으로 우리나라에서 行하여지는 콘테이너 貨物의 流通經路를 FCL 貨物과 LCL 貨物로 區分하여 살펴보면, FCL 貨物의 경우 輸出은 自家藏置場이나 私設콘테이너 야드(CY)에서 通關을 끝낸 후 保稅運送을 하여 선적하는 경우도 있고 사전에 부두부근의 私設 씨와이에 保稅運送 및 藏置한 후에 船積하는 경우도 있다. 또한 輸入의 경우는 CFS를 거쳐 必要件이 거의 없기 때문에 바로 씨와이에 적립되었다가 사실 CY나 부두 부근의 自家藏置場에 搬入된 후 保稅運送 또는 通關의 절차를 거쳐 目的地에 運送하게 된다.

그리고 LCL 貨物은 대개 目的地가 서로 다르기 때문에 通關 要領상 保稅運送의 目的地가 同一한 경우를 除外하고는 保稅運送을 못하도록 規定하고 있어 輸入時에는 埠頭부근의 CFS를 通過해서 保稅運送이나 通關을 마치게 된다. 輸出의 경우는 LCL 貨物의 保稅運送이 可能하기 때문에 私設 CY나 自家藏置場에서 通關을 마치고 직접 保稅運送하거나 埠頭 부근의 私設 CY에 搬入된 以後에 船積하는 경우도 있다.

그러나 釜山港의 경우 LCL 貨物의 物동량이 輸入콘테이너의 10~26% 輸出콘테이너의 40~60%를 차지하고 있어 內陸地 稅關과 臨海地 稅關에서 通關수속을 簡便하고 있는데 이것이 尙만의 혼잡을 야기시키는 結果가 되고 있다.<sup>47)</sup>

## ③ 우리나라를 基準한 國際複合運送經路

船舶과 鐵道 또는 自動車 등으로 組合되어 있는 國際複合運送

47) KAIST, 콘테이너 運送合理化 方案에 관한 연구

서 서비스는 이른바 Zone Tariff<sup>48)</sup>에 의한 內陸運送 料金 (Inland haulage charge)의 設定에 따라 海上經路를 중심으로한 것과 Land Bridge 방식에 의한 大陸橫斷鐵道와의 연결에 의한 것으로 나누어진다.<sup>49)</sup>

이것을 우리나라를 基準해서 目的地別 經路를 나타내면 다음과 같다.

- ㉑ 太平洋岸港 經由 美國中西部向 經路
- ㉒ Mini Land Bridge 에 의한 美國東部 및 Gulf 地域向 經路
- ㉓ 北太平洋港 經由 캐나다 東部向經路
- ㉔ 캐나다 東海岸 經由 캐나다 東部地區間 經路
- ㉕ Siberian Land Bridge 에 의한 유럽向經路
- ㉖ 유럽 諸港 經由 유럽 各國向 經路
- ㉗ 北美大陸 Land Bridge 에 의한 유럽向經路
- ㉘ 오스트레일리아 航路에 의한 東部 오스트레일리아向 經路
- ㉙ 釜關세리에 의한 韓日複合運送 經路<sup>50)</sup>

以上の 各 經路는 船舶會社 및 運送手段非保有運送人 (nonvessel Operating Common Carrier) 이라고 불리는 運送周旋人, 倉庫業者 등

48) 선박회사가 자기 스스로 또는 하청의 내륙운송업자를 이용하여 컨테이너 내륙운송을 하여 여러지역 (Zone) 分割하고 각 地域과 가장 가까운 船社施設 (또는 CY 또는 CFS) 간의 내륙운송운임 (Zone rate) 를 설정하여 동일구간내의 지정이산 동일내륙운임으로써 내륙운송 서비스를 제공한다.

이 존레이트에 따라 船社 또는 下請을 받을지가 행하는 내륙운송을 Zone haulage 다하고 각 Zone 까지의 (/로부터의) 내륙운임표를 Zone tariff 라 한다.

49) 李鍾仁, 前掲書, p. 297.

50) 黃根植, 國際複合運送實務, 서울, 한국해사문제연구소, p. 302.

에 의해서 운영되고 있는 國際複合運送經路이다. 그러나 이러한 모든 經路에 單一의 複合運送證券, 通運賃 (Single factor through rate) 및 一貫責任이라고 하는 複合運送의 기본적인 構造와 要件을 완비하고 있는 것은 아니다.<sup>50)</sup> 이러한 3가지 基本要件은 複合運送條約의 成立과 廢效에 따른 國內法 整備의 要請이 必要하다. 특히 複合運送證券의 國際的인 流通性和 通運賃 및 一貫責任에 對한 各國 國內法上의 장애요인이 남아 있다.

현재 單一의 複合運送證券의 基조로서 單一의 Operator에 의해 제공되고 있는 적어비스의 代表的인 經路는 유럽 諸港 經由 極東 ~ 유럽間 經路의 U.S. Land Bridge System, Siberian Land Bridge에 의한 極東 ~ 유럽間 經路 그리고 北美 Mini Land Bridge에 의한 極東 ~ 美國東岸 또는 Gulf 岸 經路, 中近東 ~ 유럽間 Over Land Transport System이다.

複合運送에서 重要한 地位를 점유하고 있는 Land Bridge라는 것은 大陸橫斷의 鐵道運送을 利用하여 바다와 바다를 연결하는 것을 말하는데 陸路運送의 經路에 의한 複合運送의 形態를 말하는 것이다. Land Bridge는 본래 特種航路에 의한 海上運送에 對한 代替經路로서 其의 價値가 점차 上昇되어 陸路運送의 經路와 鐵道運送의 全盛에 의해 基幹經路로서 地位를 鞏固하게 되었다.

따라서 重要한 地位를 점유하고 極東 ~ 유럽間 航路를 代表하여 ① 極

51) Mac E. Brauer, Economics of Shipping Practice and management, Chapman and Hall, 1982, p. 114.

복합운송의 무역조건에 따른 국제 물적 유통 관리 방안, 동덕대학교 産經論叢(제 3집, 1980), p. 79.



東～北美太平洋岸～(鐵道)～北美大西洋岸～유럽(北美 Land Bridge), 또는 ㉔ 極東～나흐트카～(鐵道海上)～유럽諸港(Siberian Land Bridge)의 經路에 의한 경우가 典型的인 것이다.

Land Bridge 運送의 目的은 運送經費의 節減과 運送時間의 短縮에 있는데 이는 鐵道, 自動車, 船舶의 三者를 포함하는 情報交換 시스템이 有機的으로 結合되어야 함이 絶對的이다.

#### ㉔ Land Bridge 形態에 의한 複合運送

Land Bridge 형태에 의한 複合運送을 살펴보면 다음과 같다.

##### A. 시베리안 랜드 브릿지에 의한 複合運送

##### ㉕ SLB 運送시스템

SLB 運送시스템이란 極東地方에서 유럽 및 中東行의 貨物을 集貨하여 日本을 거쳐 소련의 Nakhodka 港과 Vostochny 港으로 輸送한 다음 鐵道로(T.S.R) 시베리아를 橫斷하여 소련의 西部國境에서 유럽 中東 地中海地域으로 또는 그 反對루트로 運送하는 시스템이다.

SLB의 構想은 極東地域과 유럽地域向을 運送하기 위해서는 시베리아를 橫斷하는 方法이 가장 省은 輸送루트이기 때문에<표Ⅲ-13 참조> 다른 어떤 루트보다 輸送期間面에서나 經費面에서 가장 경제적인 점에 着眼하여 1966年 日本의 (TIC, Container Transport Inc) 미야모도 副社長(현재 Jeuro - Container Co社長)과 스위스의 Mat Transport AG 모저 副社長이 소련측과 交渉을 着手하는 데서 부터 비롯되었다.

<表Ⅲ - 2> 複合運送 루트별 거리비교

運 送 루 트	日本 / 암스텔담거리 ( km )
S L B	約 13,000
北 美 經 유	約 19,000
스 에 즈 운 하	約 20,700
케 이 프 타 운	約 27,000

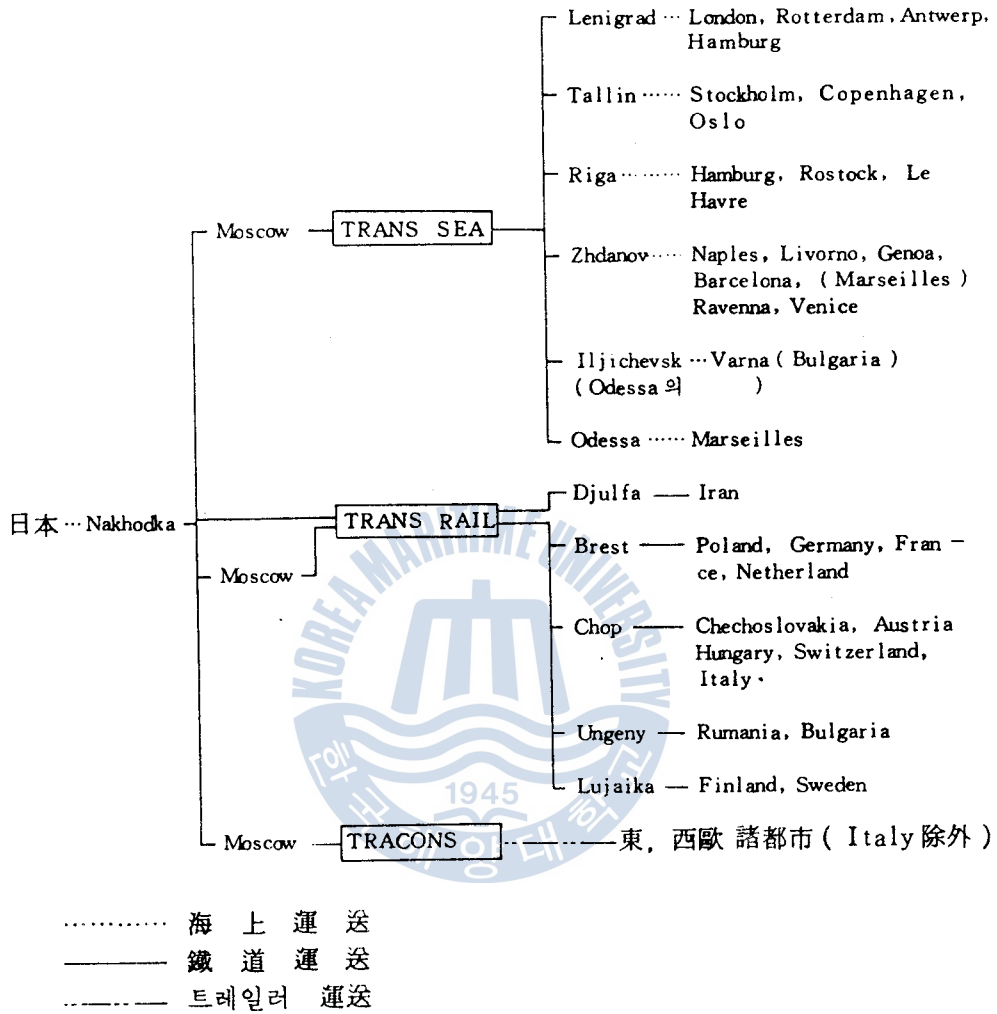
이러한 着想을 소련의 對外運送公團 (V/O Sojuzvneshtansi—S VT : 1980年 2月 1日부터 SVT에서 분리하여 SOTRA로 發足)이 1967年 부터 5年間に 걸쳐 試驗輸送을 해본 결과 그 可能性을 確信하고 1971年 3月 카브레초브號 (55 TEU級 컨테이너船)를 同年 7月에는 구로데코브號 (110 TEU級 컨테이너船)를 취항 시킴으로써 本格的인 SLB 서비스를 개시하게 되었다.<sup>52)</sup>

㉞ 運送經路

SLB는 國際標準化機構規格의 國際大型 컨테이너에 의해 시베리아 鐵道를 經由하여 이루어지고 있는 極東~유럽間의 國際運送複合 서비스로 蘇聯國境으로 부터 目的地 까지의 運送機關에 따라 ㉠ 트랜스 시아 (Trans Sea) ㉡ 트랜스 레일 (Trans rail) ㉢ 트랜스 콘 (Trans Con) 등 세가지이다. <그림Ⅲ - 3참조>

52) 雪明浩, 우리나라 해상운송 수선업과 그발전 방안에 관한연구, 韓國外國語大學校 貿易大學院, 碩士學位論文, 1986. p.55.

<그림 III - 3 >



資料 : 尹常松, 前掲書, p.254.

이 세가지 方法은 日本과 나흐트카間은 船舶(FESCO, 極東船舶會社), 나흐트카와 소련~유럽 國境驛間은 鐵道에 依한다는 점은 마찬가지이다.

㉑트랜스 사이는 레닌그라드 탈린 등에서 英國 네델란드 벨기에 덴마크 스웨덴 노르웨이 등의 各국 港口까지 船舶(소련 해양 선박성 관리하의 船舶)을 사용하는 것으로서 말하자면 國有랜드 브리지에 상당하는 것이다.

㉒트랜스 레일 및 ㉓트랜스 콘은 브레스트 초프 등의 國境中繼驛에서 유럽 대륙의 各국 및 이란 터키 등의 中東諸國의 目的地까지 各國의 鐵道나 트레일러에 의한 것이다. 이상 3가지 接續方法中 運送量으로 보면 ㉑ 및 ㉒가 유리하고 接續 및 荷役面에서 본다면 ㉓ 및 ㉓이, 經濟性 및 便利性에서 본다면 ㉓이 가장 有利하다.<sup>53)</sup>

最近에는 Sea & Air 서비스가 活用되고 있는데 이는 나흐트카에서 SLB를 이용하지 않고 블라디보스톡 空港으로 移送한 後 모스크바 空港을 經유하여 유럽의 各 各 空港으로 空輸되는 運送形態이며 이른바 陸·海·空의 複合運送 시스템이다.

1982년까지는 全体運送貨物中 Trans-rail이 60% Trans-Sea가 30% Trans-Con이 10% 였으나 지금은 80~90%가 Trans-rail로 運送되고 있다.<sup>54)</sup>

53) 트레일러에 의한 경우는 門前에서 門前까지의 運送이 可能할 뿐만 아니라 항만이나 철도역까지의 引渡費用이 節約된다. 尹常松, 前掲書, p.255.

54) 雪明浩 前掲書, p.57.

우리나라 外航運送周旋業者는 現在 日本의 NVOCC를 프린스 펄 (Principal)로 하여 韓國에 있어서의 代理店의 立場에서 營業活動을 遂行하고 있고 그 輸送 루트를 概觀하면 釜山港 → 日本의 모지港 → 나호트카港 까지는 콘테이너 피이더船에 依하여 運送된 後 나호트카港에서 부부 유럽까지는 鐵道를 이용하는 (경우에 따라서는 트럭 및 船舶을 이용 즉 TRACONS 또는 TRANSEA) 貨物輸送루트로서 이러한 輸送方法이야말로 國際複合運送의 代表的인 形態라 하겠으며 NVOCC가 수행하고 있는 대표적인 國際複合運送의 營業形態라 하겠다. 現在 우리나라에서는 이러한 輸送手段의 이용도가 높아지고 있는 실정인데 그 이유는 輸出貨物의 最終目的地가 유럽의 內陸地인 경우에는 독일의 함부르크港 등 메인 포르트 (main port) 까지 深海 (deep sea)로 海上運送한 後 다시 內陸地 까지 鐵道나 트럭을 이용하여 運送하는 것보다 이 經路를 利用하는 편이 비교적 그 運賃도 低廉하고 運送時間도 短縮되는 잇점이 있기 때문이라 하겠다. 그리고 過去 초창기에는 이 經路를 이용하는 경우에 一般的으로 輸送의 責任問題에 대한 憂慮가 표명되기도 하였으나 輸送의 경험 결과 실제로 큰 문제점이 제기되고 있지 않으며 日本의 NVOCC들이 모든 運送區間 즉 目的地 까지의 運送에 對한 責任을 일괄하여 負擔한다는 一括荷證券 (through B/L)을 발행하고 있기때문에 이용하는 측이 큰 念慮를 하지 않아도 된다고 본다.

#### ㉠ 運賃體系

SLB의 運賃의 특징은 다른 運送經路 보다 싸다는 것이었으나 運賃自体의 거듭된 引上과 最大의 競爭相對인 유럽運賃同盟이 物別

割引運賃 ( Special Commodity quotation ) 과 박스운임 ( Box Rate ) 등을 新設하였기 때문에 貨物에 따라서는 이미 競爭力을 喪失하고 있기도 하다.

SLB運賃은 各NVOCC가 SOTRA와 매년 年間運賃契約을 체결하고 各 NVOCC는 獨自的으로 貨主에게 Rate를 제시하기 때문에 會社마다 다르며 이 運賃은 매년 4月 1日字로 변경된다. 運賃은 through rate이며 FAK ( Freight All Kind ; 品目無差別運賃率 ) 運賃의 基本이고 運任体系는 品目別 目的地別 輸送手段別 每콘테이너料率이다.

SLB 시스템에 있어서 운임의 構成을 보면,

- ㉠ 콘테이너 賃借料 ( Container Rental )
- ㉡ 콘테이너 및 運送保險料 ( Container Insurance and Cargo liability )
- ㉢ 운임 引受人으로부터의 NVOCC의 手數料 ( Commission )
- ㉣ 콘테이너 야드에서의 콘테이너 뱅에 대한 積出込費用 및 유럽에서의 手數料
- ㉤ 홍콩 및 일본으로 부터 나흐트카 및 보스트니츠 까지 페스코라인 ( FESCO Line )<sup>55)</sup>에 지불되는 海上運賃
- ㉥ 나흐트카 서 보스토니키에서 소련의 유럽 국경역까지의 貨車 引渡件附 鐵道貨物 陸送運賃
- ㉦ 유럽 국경역에서 最終目的地 까지의 鐵道 道路 및 海上運賃

55) FESCO ( For East Shipping Co ; 極東船舶會社 )는 소련의 海運省 ( V/O MORELOT ) 산하 국영선박회사로서 1924년에 설립되어 블라디보스톡에 본사를 두고 있다.

㉔ 空콘테이너 返還料

㉕ 移動料 ( positioning repositioning charge )

이들 9가지 要素를 합쳐서 하나의 一括料금이 제시된다. 그러나 複合運送運賃이라고 할 수 있는 一括運賃을 提示하는 運任主体는 全蘇聯對外運輸公團이 아니라 日本의 運送周旋人들이다. 소련측의 窓口인 全蘇聯通過貨物取扱免許를 取得함으로써 複合運送人으로서 行動하는 日本運送周旋人들은 各各 유럽의 유럽運送周旋人들과 提携하여 單一料率에 依한 單一의 運送證券 ( through B/L )을 發行하고 있다.<sup>56)</sup>

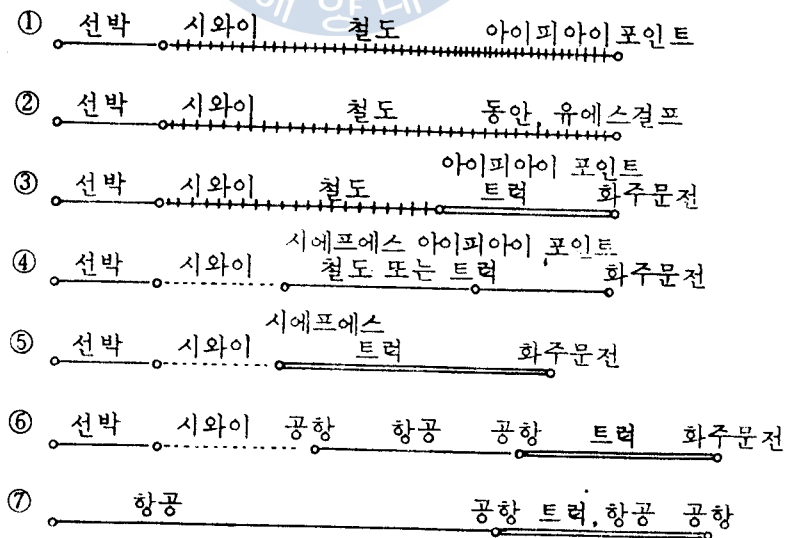
B. 北美大陸에 의한 複合運送

㉖ 船社 주도형 서비스

<그림 III - 4>의 ①②가 여기에 속한다.

<그림 3 - 4> 北美複合運送 形態

미국 서안 항구 1945 미국내



56) 尹常松, 前掲書, p.256.

## ① America Land Bridge (A.L.B)

ALB는 1980年代에 美大陸을 橫斷하던 Rail Bridge의 概念에서 출발하였기 때문에 이미 100年 以上の 歷史를 가지고 있으며 本名은 Land Bridge였다.<sup>57)</sup> 이는 極東에서 船積된 貨物을 美西海岸의 港口를 海上運送하고 美國의 西部에서 大陸 橫斷鐵道를 利用하여 東部の 港口까지 陸上運送을 한 後 다시 海上을 통해 유럽의 目的地까지 運送하는 方式이다. 美國의 Sea-Train社가 1972年에 처음 Land Bridge Tariff를 公표하고 營業을 開始함으로써 시작되었다.

ALB시스템의 成功은 ㉠ 1966년장 Sauta Fe 鐵道建設에 對한 集中的인 研究로서 뉴욕/로스앤젤레스 간의 TOFC (Trailer on Flatcar)方式의 定期서비스의 개발이며 ㉡ 1967年에 British Transport Docks가 極東과 유럽간에 輸送中에 美大陸을 연계시키는 것이 費用節減面에서 우월하다는 事實을 貨主들에게 弘報한 일이며 ㉢ 1967年 아랍과 이스라엘間의 戰爭으로 수에즈운하가 封鎖됨에 따라 美大陸을 通過하는 貨物이 크게 增加하는 데 있었다. ALB의 Transit Time은 SLB와 거의 비슷하다. 定期船의 경우보다 約1주일 정도 긴 편이지만 運賃面에서 20~30% 정도 低廉하다.<sup>58)</sup>

## ㉣ Mini Land Bridge (MLB)

ALB서비스가 極東/歐州간의 海陸複合運送 시스템으로 기존의 ALB루트에서 美東部/大西洋간의 海上部門을 제외시킨 것 즉 그終

57) 玉濬種, 國際運送論, 法文社, 1986. p.647.

58) 洪永取, 海上運送周旋業의 국제복합운송 주체화를 위한 발전적 고찰, 1986. 外大貿易大學院 碩士學位論文, p.13.



點을 美東海岸 까지로 短縮시킨 것이 MLB이다. 이 MLB는 1972年 1月 美國의 Sea-Train Lines Inc.에 의해서 開始되었으며 당시 美國 鐵道會社가 西에서 東으로 또는 이 反對의 루트에서 대단히 싼 철도운임을 제공하고 있었기 때문에 각광을 받을 수 있었다.

MLB의 특징은 파나마 經由 뉴욕 및 걸프만 루트인 All Water 서비스의 代費經路로서 船舶會社에서 一貫運送證券(Intermodal B/L)을 발행하고 船舶會社는 通運貨 가운데 鐵道運送費를 下受鐵道會社에 지급한다는 점이다. 이 서비스의 長點은 All Water와 비교하여 부두에서의 滯港시간을 상당히 短縮시킬 수 있어서 컨테이너船의 配船이 거의없는 걸프 지역에서는 輸送時間을 短縮시킬 수 있고 또한 盟外船을 적절히 利用할 경우에는 運賃을 적절히 절감할 수 있는 經濟的 利點도 있다.

#### ㉔ Micro - Land Bridge (IPI)

MLB 시스템이 美國의 內陸地點의 貨主에게는 별다른 惠澤이 없다는 問題點을 해소하기 위해서 rail bridge의 일종으로 船舶會社가 개발한 複合運送이다. 이 시스템은 MLB가 안고 있는 結點 즉 MLB port로 부터 內陸으로 가는 運送은 荷主側이 手配를 해야하며 OCP rate<sup>59)</sup>를 適用받기 위해서는 海運同盟이 승인하는 內陸運

59) OCP란 Overland Common Point(大陸內共通運貨負果地點)의 略字로서 록키산맥의 동쪽 원격지를 가르키며 그 지점으로 향하는 또는 그 지점으로부터 出貨되는 해상철도 연락화물의 海上運賃은 大西洋岸 및 Gulf岸 경유 화물과의 경쟁을 고려하여 특별할인운인(Ocprate)를 적용시키고 있다. 록키산맥 서쪽은 local territory라고 한다. 李種仁, 前掲書, p.61.

送人을 使用하여야 하는 등의 制約이 있었다. 또한 OCP B/L은 一定한 支店까지만 運送人이 責任지기 때문에 through B/L도 아니다. 이러한 問題點을 해소하고 中間의 內陸地點荷主에게도 편리한 IPI (Interior Points Intermodal) 시스템이 1981年 겨울부터 도입되어 있다. 즉 이 시스템에 의하면 MLB Ports에서 最終目的地까지의 運送도 複合運送人이 책임짐으로써 명실공히 複合運送시스템의 확립을 보게 되었다.<sup>60)</sup>

#### ㊤ 엔뷔오씨씨 (NVOCC) 주도경 서비스

##### ㉠ 엔뷔오씨씨 서비스 開始

<그림 III - 6>의 ③~⑥이 여기에 해당된다.

극동~북미間 엔뷔오씨씨에 의한 서비스는 1980年에 있었던 일련의 規制措置 緩和를 契機로 活潑해졌는데 이는 州際交通法 (ICC)에 의해 內國運送周旋人 資格을 가진 現地法人이 먼저 엔뷔오씨씨로서 業務를 開始하였기 때문이다.

과거 州際交通委員會는 內國運送周旋人이 이 委員會가 管理하는 鐵道, 自動車, 水上運送人 등의 運送人을 下請運送人으로 利用하는 Common Carrier 에 불과하다고 斷定하고 送貨人の 立場에 서서 下請運送人과 對等한 關係에서 締結하고 通運賃 (Joint rate)의 一方當事者로서는 認定할 수 없다는 立場을 取해 왔다. 그러나 州際交通委員會는 1980年 自動車 運送人法 (Motor Carrier Act of 1980

60) 李鍾仁, 前掲書, pp.304-305.

)의 成立을 契機로 엑스파티 364 (Sub-1)<sup>61)</sup>에 依해 內國運送 周旋人 및 엔뷔오씨씨를 通運賃을 위한 協定の 一方當事者로서 認定하는 趣旨의 새로운 規則을 制定했다.

이와 관련하여 이 法 第22條(h)에 依하면 內國運送周旋人은 鐵道運送人 또는 1916年 海運法 1933年 沿岸海運法(Inter Coastal Shipping Act of 1933)의 規定에 따른 運送을 提供하는 水上運送人(Water Common Carrier)과의 사이에 通運送을 위한 契約(through route and joint rate)을 締結할 수 있다고 되고 있다. 또 엑스파티 364(Sub-1)에 따라 4 p CFR 1300의 規則이 改訂되어 州際交通委員會의 規定을 따르는 內國運送周旋人 또는 各 水上運送人은 1916年 海運法에 定해져 있는 國際運送에 종사하는 海上運送人和 美國과 外國의 支店間의 貨物運送을 위해 通運送(through rate joint rate) 協定을 締結할 수 있게 되었다.<sup>62)</sup>

以上の 規則改訂에 依해 內國運送周旋人은 철도뿐 아니라 海上運送人(VOCC, NVOCC)과 國際複合을 위한 通運賃을 協定하고 州際交通委員會에 신고하는 것이 가능케 되었으며 엔뷔오씨씨 역시 철도 또는 內國運送周旋人和 같은 協定을 交換하고 이 위원회에 申告할 수 있게 되었다. 그 結果 內國運送周旋人和 엔뷔오씨씨 2個의 資格을 갖춤으로써 문자 그대로 海陸通運賃을 받고 複合運送을 提供할 수 있었다.

61) In the matter of tariffs containing joint rate and through rate - freight forwarders and non vessel operating common carriers by water (NVO).

62) 4 p CFR 1300, 67(b) 참조.

따라서 1984年 海運法은 複合運送의 管割權을 聯邦海事委員會 (FMC)에 認定함과 同時에 이 委員會가 管割하는 엔뷔오씨씨에 대하여 海陸複合運送에 對한 主体者로서의 地位를 附與했다.

#### ㉑ 엔뷔오씨씨의 特徵

<그림 III - 6>의 ③~⑥形態의 複合運送서비스는 各國의 法人 또는 現地法人처 NVOCC로서 FMC에 申告한 Tariff와 運送證券에 기초하여 실시하고 있다.

③의 形態는 IPI를 利用한 서비스로서 NVOCC 독자적인 거점 또는 貨主의 門前이다. 이 서비스의 오프레이트는 現地法人이며 自國의 母會社는 그 代理人으로서 行動한다. 즉 內國運送周旋人免許를 가진 現地法人이 NVOCC로서 FMC에 Tariff와 複合運送證券을 申告하고 그것에 基礎하여 母會社가 代理人으로서 送貨人과 複合運送契約를 締結하고 證券을 發行한다. 이 경우 送貨人에게 提示된 運賃은 船社의 IPI 운임과 IPI Points 또는 NVOCC의 CFS로 부터 貨主門前 까지의 트럭운임을 包含 額數이다.

④의 形態는 NVOCC 독자적인 Network에 의한 서비스로서 ③과 大體가 同하지만 美國의 現地法人이 NVOCC로서 서비스를 提供하는 事例이다. 英國의 鐵道 또는 北極洋 航路의 現地法人의 代理하며 鐵道運送人과의 交渉은 現地法人의 內國運送周旋人의 立場에서 行하는 場合가 있다.

內陸거점에서의 通關은 ③과 大體가 同하지만 NVOCC 스스로 또는 貨主를 代身하여 通關業者를 手配한다. 또한 一定據點으로부터 貨主

門前 까지의 트럭운송도 스스로 行하는 경우와 現地 트럭業者를 利用하는 2 가지 方法이 있다.

다음으로 ⑤와⑥은 門前에서 門前 까지의 運送時 引渡期間을 약속하는 새로운 形態의 서어비스이다. 이 경우도 ③ ④와 마찬가지로 FMC 에 taiff 와 複合運送證券을 申告하지 않으면 안된다. 이 경우 오프레이트는 自國의 法人으로서 自國의 母會社가 NVOCC 로서 tariff 와 複合運送證券을 聯邦海事委員會에 申告하고 現地法人과 의 네트워크를 利用하여 서비스를 실시한다. 이 서비스는 貨主가 指定한 美國의 창고지역에 따라 定해진 一定한 期日 ( 예를 들면 시카고 13 일, 뉴욕 애틀랜타 14 일, 아이애틀미 15 일등 ) 내에 貨物을 到着시킬 것을 약속하는 것이다.

運賃은 重量 ( 磅 ) 당 또는 갯수 ( 포장단위 ) 당 定해지는 운임으로 自的地 또는 狀況에 따라 트럭 또는 航空機에 依해 中斷된다. 또 運送證券도 非流通證券인 通運送狀 ( through Consignment note ) 또는 複合運送證券 이외의 것이 使用된다. 通關은 CY, CFS 또는 內陸據點 어딘가에 行해지지만 內陸據點 까지 保稅運送을 하는 경우도 있다.

#### Ⅳ. 우리나라 複合運送의 發展과정과 當면과제

政府는 1963年 12月 5日 法律 第1472號로 制定된 海上運送事業法 第21條 海上運送事業 부대사업의 免許規定이래도 1976年 國內에서 처음으로 26個 業체가 海上運送事業法에 의거 最初로 海上運送 周旋免許를 발급받게 되었다. 國內의 政策的, 制度的 諸與件이 不利한 狀況에서도 지난 10年동안 業체數에서 71個로 약 2.8배로 증가하였고 포워딩 業체가 取扱한 物量만도 1977年의 34,302 TEU에서 1986年의 278,386 TEU로 약 8.1배 急增하였다.

##### 1. 國內포워딩 發展

###### 1) 國內複合運送의 沿革

1970年代 以後 최초로 1972年 SLB(1971年 개발) 始作으로 1970~1980年 사이 10年間 새로운 輸送루트(Inter modal Route)의 개척과 함께 포워딩이라는 새로운 形態의 海運業이 國內에 導入되기 시작하였다.

초창기 포워딩은 당시 外國船社의 國內代理店을 通하여 이미 유사한 活動을 모이기 시작한 外國의 포워딩과 비교해 보면 資本의 規模, 서비스 營業業務의 처리능력 方面에서 극히 초보적인 段階에 불과 했으나 海上物動量의 增加에 힘입어 비교적 빠른 成長을 할 수 있었으며 <표Ⅳ-1 참조> 海運港灣廳이 發足했던 1976年 政府에서 26個 業체에 對하여 海上運送業 免許를 發給함으로써 正式로 출현하게 되었다. <표Ⅳ-2 참조>

특히 1984年 海運業法의 全面改訂으로 포워딩 業이 免許制에서

登錄制로 전환됨에 따라 國內 포워딩 業界는 自律競爭体制에서 경쟁을 벌이게 되었고 또한 포워딩에 對한 零稅率 適用問題가 해결되어 포워딩 産業에 큰 活力을 불어 넣었다. 그 後 會社員들의 利益保護와 權益伸張을 위하여 1977年 「社團法人 韓國海上周旋業協會」가 發足되어 FIATA에 正會員으로 加入하였고 同協會는 1986年 「社團法人 韓國國際複合運送業協會」로 改稱되어 포워딩業体の 共同意思에 따른 代辦機關으로 活動할 수 있게 되어 명실공히 複合運送을 담당하는 主体者로서의 地位向上을 위한 계기를 마련하였다.

<표Ⅳ-1> 韓國의 연도별 수출입물동량과 국제어 적취율

구분 연도별	수출입 물동량	수 송 량		B/A (%)	적취율 (%)
		자국화물 (A)	제3국 화물(B)		
1970	22.3	5.0	5.5	108.0	22.4
1971	28.4	5.9	6.4	108.5	20.8
1972	30.7	6.6	7.3	110.6	21.5
1973	39.8	8.9	5.9	66.3	22.4
1974	42.1	9.3	1.7	18.3	22.1
1975	45.1	12.0	3.3	27.5	26.6
1976	55.7	18.6	3.3	17.7	33.4
1977	68.3	26.4	3.3	12.5	38.7
1978	77.9	39.4	5.4	13.7	50.6
1979	90.8	44.8	7.6	17.0	49.3
1980	94.0	42.7	11.4	26.7	45.4
1981	105.3	42.2	19.9	47.2	40.1
1982	108.5	51.5	32.8	63.7	47.5
1983	118.2	55.7	38.1	68.4	47.1
1984	125.7	58.1	34.2	58.9	46.2
1985	133.0	62.8	27.5	43.8	47.2

資料 1) 해운통계요람

2) 교통통계연보

&lt;표Ⅳ - 2&gt; 연도별 업체수 현황

연 도	신규발급	면허(등록) 취소	반납	계
1977	8	-	-	34
1978	16	-	-	50
1979	3	2	1	50
1980	4	2	2	50
1981	-	2	1	47
1982	-	2	-	45
1983	6	-	1	50
1984	12	1	-	61
1985	13	-	-	74
1986	-	3	-	71

資料：複合運送協會

그러나 1970年代의 포워딩業界는 그 機能이 認識되지 못한 狀態에서 無秩序한 營業形態로 貨主들에게 좋은 認識을 주지 못하였고 또한 制度的 裝置의 미흡 및 業界의 自生力 不足으로 免許返納, 取消, 倒産, 廢業 등에 따른 사고발생으로 貨主들에게 포워딩에 對한 否定的인 이미지를 남겼다. 이러한 불미스러운 상황하에서도 1980年代에 들어 國際貿易의 擴大와 포워딩의 外國進出與件이 마련됨에 따라 서비스망을 구축하기 시작하였다.

## 2) 포워딩業體의 現況

### ① 資本金力

포워딩業에 對한 參與는 企業보다는 海運關連 港灣附帶事業 등 (주요 荷役, 內陸運送, 包裝, 通關 등)의 中小業體가 參與해 왔고 10년이란 짧은 歷史때문에 資本金力이 대단히 貧弱하다.



처음 外航海上運送事業法 免許要領 제 95 조 2 항 ( 1976 年 9 月 1 日 ) 에 依하면 資本金이 3 천만원 以上이었으나 現在の 要件 ( 同要領 1979 年 2 月 1 日 ) 에 依하면 1 억원 以上으로 上向調整 되었다. 現在 71 個業体の 資本金 分布는 <표Ⅳ-3> 과 같다.

<표Ⅳ-3> 海上運送周旋業會社 資本金別 分布

區 分	總 計	30 이상	10 ~ 20	5 ~ 10	3 ~ 5	1 ~ 3
業體數	71	5	4	3	1	58
分布 %	100	7	6	4	1	82

資料 : 韓國國際複合運送業協會

이러한 資本規模는 外國의 포워딩 들과 比較해 보면 상당한 劣勢를 가지고 있다. 즉 美國의 더스엘 ( D.S.L ) 이 300 만 달러 서독의 세크가 600 만 마르크 퀴벤니켈이 300 만 마르크 파날피나 ( Panalpina ) 가 4,400 만 달러로 韓國業体들에 비하여 運營되고 있다.<sup>63)</sup>

## ② 業 能

포워딩 業種을 細分化해보면 ① 狹義의 運送周旋業 ( freight forwarder's ) ② 엔뷔오씨씨 ( NVOCC ) ③ 通關業 ④ 保關業 ⑤ 荷役業 ⑥ 書類送達業 ⑦ 트럭 철도 등 陸上運送業 ⑧ 包裝業 ⑨ 傭船業 ( Chartering ) ⑩ 複合運送業 ( transport organizer ) ⑪ 코오디네이트 ( Project Coordinator ) ⑫ 專門運送相談人 ( traffic con-

63) 海洋韓國, 87. 5 p.38.

우리나라 複合運送의 展開와 當面課題에 관한 研究

sultant ) ⑬ 航空貨物代理店 등 運送에 關連된 거의 모든 分野가 包含된다고 할 수 있는데 실제로 이러한 모든 領域을 처리할 수 있어야 진정한 運速周旋人의 役割을 다할 수 있다 하겠다.

이와 같은 관점에서 우리 業界의 現實을 보면 현재 71個 業体 중 海上貨物과 航空貨物을 함께 取扱하고 있는 業体는 大韓航空 國際運送 先進海運航空 一洋海運(限定免許) 第一航易 韓生익스프레스 등 5個 業体이며 船舶代理店을 겸하고 있는 業体는 오리엔트 등 17個 業体이며 海上貨物만을 取扱하는 業体는 34個로서 대부분이 他業種과 兼업을 하고 있으나 業務의 範圍가 대단히 좁다 <표Ⅳ-4, Ⅳ-5 참조>

<표Ⅳ-4>

一貫輸送시스템 具備實態

1987.1.1 현재									
區分	陸上運送	船舶代理店	船舶會社	航空運送	包裝	CY	荷役	保稅倉庫	
業體數	22	17	1	5	8	9	4	5	

資料：韓國國際複合運送業協會

<표Ⅳ-5>

他業種 兼營現況

1987.1.1 현재					
業體數	純粹周旋業體	2個業兼營	3個業兼營	4個業兼營	5個以上兼營
71社	29	23	12	3	4
100社	40	33	18	4	5

資料：韓國國際複合運送業協會

營業組織面에서도 우리나라 포워딩業체의 總海外支社 設置數는 30  
 個所 파트너數는 584 個에 불과하며 <표Ⅳ-6 참조>取扱業務도

<표Ⅳ-6> 海外事務所 設置現況

'87.1.1 현재

總 計	美 國	아 시 아	中 東	기 타
30 (2)	19 (2)	3	7	1

資料：韓國國際複合運送業協會

\* ( ) 안은 현지 법인

외국「포워딩」과는 달리 대부분이 通關 및 海陸空의 一貫運送을  
 갖추지 못하고 있다. 그 中에서 大韓通運 國際運送 世邦企業 韓  
 進만이 그나마 一貫運送体制을 갖추고 있는 실정이다. 그런데 運送  
 과 관련된 他業種을 전혀 겸업하지 않는 순수한 海上運送周旋業体  
 가 29 個業体로써 40%나 차지하고 있다.

3) 從事人力

海上運送業은 Man-power 에 依한 高度의 Know-how 營業이라  
 할 수 있다. 우리나라의 運送周旋人의 대부분은 海上運送人이나  
 海上運送關聯業務에 從事하는 사람이 대부분이고 專門的인 複合運送  
 人의 數는 대단히 적다. 또한 國民經濟와 物的流通의 重要性에  
 비하여 從事인원은 대단히 적다고 생각한다. 1986년 현재 任員級  
 203명 職員 2,181명으로 總 2,384명으로 集計되고 있으며 會社  
 別 人力規模를 보면 50명 未滿을 고용하고 있는 小會社가 全体業  
 体의 83%이고 100명 以上을 雇備하고 있는 會社는 全体의 6%  
 에 불과하다. <표Ⅳ-7 참조>

<표 IV - 7>

雇傭人員 規剝別 分布

1987.1.1 현재					
人 員	20 名이하	20-30 명	30-50 명	50-100 명	100명이상
業 體 數	18	24	17	8	4
%	25	34	24	11	6

資料：韓國國際複合運送業協會

4) 取扱實績

<표 IV - 8, 표 IV - 9>에서 알 수 있듯이 우리 業界는 지난 10年間 8倍 以上の 取扱 物量의 增加가 있었고 運賃收入面에서 지난 4年間 2.5倍 以上の 增加를 達成시켰고 또한 國籍船 積聚率이 81年 33%에서 86年 36%로 <표 IV - 10 참조> 이러한 增加현상으로 보아 韓國運送周旋業界가 礎石을 築어든 10年 前의 業績이 결코 淺薄 不固한 結果 不是 韓國經濟成長에 따르는 貿易量 自体의 增加도 한 原因이라 할 수 있겠으나 業体 自体의 成長도 한 原因이라 하겠다.

海上業法에 依하면 海上運送業에 從事하는 者는 年間 美貨 20萬 噸에 相當하는 貨物의 運送을 義務을 負하되 100萬 圓의 事業收入을 得을 해야만 登録을 維持할 權을 有하게 되어 있다. 그런데 71 個業体の 1986 年의 事業實績을 收入規模面에서 比較해 보면 年間 50 萬圓의 規模의 業體의 收入規模의 合計가 全體의 約 66%를 차지하고 있어 實績있는 收入規模는 크지 않다 하겠다. <표 IV - 11 참조>

64) 해운업법 제 38조 2항 同施行規則 제 35조 제 2항

〈표Ⅳ - 8〉 年度別 海上運送周旋業會社 貨物運送實績

년도	화물		컨테이너 (TEU)			일반화물 (R/T)			증감%
	수출	수입	수출	수입	계	증감%	수출	수입	
77	33,052	1,250	34,302	-	107,005	92,096	199,101	-	
78	51,868	4,824	56,692	65	62,648	79,488	142,136	△ 28	
79	65,176	6,872	72,048	27	194,981	92,564	287,545	202	
80	87,046	11,497	98,543	37	277,179	118,057	395,236	37	
81	100,518	10,572	111,090	13	368,481	63,458	431,939	9	
82	98,442	9,232	107,674	△ 3	777,112	79,953	857,065	198	
83	104,921	10,697	115,618	7	871,532	292,195	1,165,727	135	
84	139,042	13,307	152,349	32	311,753	280,753	592,506	△ 49	
85	162,871	17,420	180,291	18	378,122	179,283	557,405	△ 6	
86	253,282	26,604	279,886	55	446,606	195,826	642,432	15	

資料：韓國國際複合運送業協會

단위 : TEU

연도	계		수출		수입	
	총 물량	부운업체취급 %	총 물량	부운업체취급 %	총 물량	부운업체취급 %
1977	407,528	34,302 8	237,310	33,052 14	170,288	1,250 1
1978	509,147	56,692 11	284,240	51,863 18	224,907	4,824 2
1979	592,417	72,048 12	314,107	65,175 21	278,210	6,872 2
1980	610,881	98,543 16	364,260	87,046 24	245,821	11,479 5
1981	686,884	111,090 16	413,325	100,518 24	273,559	10,572 4
1982	701,546	107,674 15	404,241	98,442 24	297,305	9,232 3
1983	789,847	115,618 15	449,548	104,921 23	340,299	10,697 3
1984	920,893	152,349 17	530,742	139,042 26	390,151	13,307 3
1985	986,066	180,291 18	565,060	162,871 29	421,006	17,420 4
1986	1,271,171	279,886 22	795,120	253,282 32	476,051	26,604 6

資料 : 韓國國際複合運送業協會

&lt;표Ⅳ - 10 &gt;

年度別 國籍船 周旋實績

區分	年度	1981	1982	1983	1984	1985	1986
總取扱量 (TEU)		111,090	107,674	115,618	152,349	180,291	279,886
國籍船周旋 (TEU)		36,255	34,528	34,340	48,890	62,603	101,946
周旋率 (%)		33	32	30	32	35	36

資料：韓國國際複合運送業協會

&lt;표Ⅳ - 11 &gt;

1986年度 收入規模別 會社分布 現況

單位：백만불

區分	200 이상	100-200	50-100	20-50	20이하
業體數	1	7	21	40	2
分布%	1	10	30	56	3

資料：韓國國際複合運送業協會

유럽의 運送業體와 比較해 보면 유럽의 가장 뛰어난 運送周旋業體는 ① 쿠네 앤드 나겔 (Kuhne and Nagle) 그룹 ② 댄저스 (Danjus) 그룹 ③ 파날피나 월드 랜스 포트 (Panal Pina World Trans Port) ④ 랩 인터내셔널 (Lap International)로 들 수 있다. <표Ⅳ - 12 >에서 처럼 1個業體의 收入이 우리나라 포워딩 全體收入보다 훨씬 높다 하겠다. <표Ⅳ - 13 참조>

年度別 收入 實績

< 表 IV - 12 >

단위 : US \$

수입구분 년도	의		집하수·수보	B.C FEE	포장대행	육송대행	통관대행	창고대행	H.C수입	이주화물
	금액	개								
80	15,188,352		10,820,004	1,287,418	810,938	1,059,569	72,585	265,102	185,772	986,644
81	19,748,131		14,667,742	1,662,683	804,168	1,420,743	46,019	819,338	257,442	640,346
		27								
82	20,833,122		14,493,482	2,231,514	768,916	1,320,316	78,266	975,333	304,182	661,171
		5								
83	22,036,096		15,670,472	2,236,537	783,018	1,289,473	42,942	1,166,001	322,680	524,954
		6								
84	25,516,471		17,514,215	3,006,267	608,332	1,681,537	85,140	1,943,208	257,080	420,692
		16								
85	29,002,295		21,290,308	2,668,281	519,783	1,556,870	201,818	1,985,667	292,154	497,114
		14								
86	41,228,722		31,476,619	3,278,497	515,163	1,418,410	127,811	2,707,097	677,101	1,028,024
		42								

資料 : 韓國國際複合運送業協會



## &lt;IV - 13 &gt;

그룹명	관매액		총이익
	1979년	1984년	1985년
맨저스	38억스위스프랑 (23억 1,000만달러)	58억스위스프랑 (35억 2,000만달러)	37억 6,900만달러 (122억 8,900만달러)
파날피나	20억스위스프랑 (12억 2,000만달러)	30억 8,000스위스프랑 (19억 4,000만달러)	4억 3,600만달러 (2억 6,400만달러)
쿠벤·나겔	41억 200만마르크 (20억 2,500만달러)	49억 1,300만마르크 (24억 2,600만달러)	3억 6,100마르크 (178억 3,700만달러)
랩			1985년 90억 8,400만파운드 (13억 1,200만달러)

資料 : 해양한국, 87.3. p.112.

## 2. 國際複合運送을 위한 問題點 파악과 當面課題

國民經濟의 發展과 國題貿易에 있어서 가장 重要한 것 중의 하나가 物的流通이라는 것은 周知의 事實이다. 특히 貿易依存度가 75% 이상이나 되는 되는 우리나라로서는 더 큰 意味를 가진다고 하겠다. 우리나라 運送周旋業은 앞에서 지적했듯이 10年이라는 짧은 歷史的 背景과 貧弱한 資本으로써 現在의 위치에 머물러 있다고 하나 치열한 國際貿易環境속에서 살아남기 위해서는 우선 國內 法 制度上的 문제점과 複合運送人으로서의 綜合物流業의 當面課題라 할 수 있다.

## 1) 國內法 制度上的 問題點

## ① 商法上的 定義 및 문제점

商法の 商行爲編 第9章(제 125 조~ 150 조) 125條의 運送人에 對한 定義를 보면 「陸上 또는 湖川 港灣에서 物件 또는 旅客의 運送을 營業으로 하는 者를 말한다」라고 規定하고 있다. 이와같은 定義는 內陸運送에 관한 商行爲編 規定의 適用範圍와 運送의 種類(物件運送과 旅客運送)를 定한 것에 지나지 않는다.<sup>65)</sup> 海上運送에 관해서는 따로 海上編에서 (제 740 조 以上) 規定하고 있고 湖川 및 港灣의 範圍는 閣令에 위임하고 있다.<sup>66)</sup> 이에따라 商法 第125條의 湖川 港灣의 範圍에 따른 規定(1970年 1月 9日) 大統領令 제 7530 호, 개정 1984年 12月 14日 令第 6059 호)은 이 범위를 船舶安全法 施行令 제 2 조 제 9호에 規定된 平水區域으로 지정하고 있다. 즉 商法에서 商法海上編 第740條에서는 「本法에서 船舶이라 함은 商行爲 기타 營利를 目的으로 航海에 使用하는 船舶을 말한다」라고 船舶에 對한 定義만을 規定하고 있을 뿐 海上運送人에 대해서는 아무런 定義規定을 두고 있지 않다. 뿐만아니라 航海와 關聯하여 發生한 모든 責任을 船舶所有者 곧 船主가 지도록 規定하고 있다.<sup>67)</sup> 그와 아울러 현재 國際運送에서 이루어지고 있는 航空運送과 國內에서 이루어지고 있는 鐵道나 道路運送에 依한 國際運送去來는 어떤 근거에 의해서 이루어질 것인가 하는 疑問이 있다.

65) 徐燦珪, 孫珠瓊, 逐條新商法解說, 法文社 1962.

66) 商法 附則 第2條 101에 따른 상법 제 125 조의 湖川, 港灣의 범위에 관한 規定은 이 범위를 船舶安全法 施行令 제 2 조 제 9호에 規定된 平水區域으로 지정하고 있다.

67) 商法 第746 조 船舶所有者의 責任 책임 참조.

또한 海上運送의 責任主體에 관한 規定에 있어 船主는 廣狹의 두 意味로 使用되는데 廣義로는 船舶의 所有權을 갖는 者를 總稱하고 狹義로는 船舶을 所有하고 그것을 海上企業을 위한 航海에 使用하는 者를 말하는데 海上法의 規定은 企業活動을 重示하는 것으로 狹義의 船主만을 뜻한다고 하겠다. 그런데 企業의 主體라는 時點에서 보면 自己所有의 船舶을 使用하여 賃貸 또는 定期 傭船 (time Charter) 하여 企業을 經營하는 者도 있다. 前者 곧 狹義의 船主를 自船 艤裝者 (Reeder amateur) 라 하고 後者를 他船 艤裝者 (Ausruster) 라고 한다. 그런데 海上法은 船主 (自船 艤裝者) 만을 규정하고 있을 뿐이다.<sup>68)</sup>

또한 현재의 世界的인 私法上的 主體 역시 船主가 아닌 船舶運航業者 (Ship's Operator) 를 海上企業의 經營主體로 看做하고 있다. 즉 국제운송조약은 물론 1924年 헤이그 規則, 1968年 헤이크 비스비 規則 및 1978年 함부르크 規則 등이 責任의 主體者를 運送人으로 規定하고 있다는 점이다.

그리고 貨主와의 運送契約으로 해상운송을 引受한 運送人 즉 契約運送人이 그 移行 行爲의 全部 또는 一部를 다른 運送인 곧 實在運送人에게 委託하여 運送契約을 移行하는 경우 즉 通運送을 포함한 換積의 경우 契約運送人에게 全 運送區間에 對하여 強行法的 責任을 지우고 實在運送人에게는 그 운송의 實行區間에 對한 責任의 主體性을 認定할 必要가 있다.<sup>69)</sup> 좀더 나아가 國際運送에 관

68) 裴炳泰, 註釋 海上法, 한국사법 행정학회, 1977, p.91-93.

69) 李均成, 國際海運立法과 現行 海上法の 改編方向(1)(2) 月刊 「海事産業研究」 10.11 월호, 1984.

여하는 海上運送을 包含하여 모든 國際運送去來를 統一的으로 規律할 수 있는 國際運送法을 制定하여 거기에 國際複合運送에 관한 條項을 規定하여 둘 必要가 있다고 본다.

## ② 海運業法上의 定義 및 問題點

海運業法에도 國際運送에 對한 規定은 없지만 外航旅客運送事業 外航定期貨物運送事業 및 外航不定期貨物運送事業<sup>70)</sup> 등은 모두 國際運送에 관련된 事業이다. 그러나 複合運送과 관련된 條項은 전혀 없다. 前述하였듯 海運業法 第2條 5號에 規定된 海上貨物運送周旋業에 對한 定義 역시 複合運送과 관련된 條項으로 볼 수 없으며 定義自体의 모순도 가지고 있다고 본다.

뿐만아니라 海上貨物運送周旋業 능을 영위하기 위해서는 海上業法의 規定( 제 34 조~제 36 조 )에 따라 交通部令이 定하는 바에 依하여 登錄要件을 갖추어 海運港灣廳에 등록하고 事業實績을 계속 유지하도록 하고 있는 바 海運業法 施行規則 제 30 조는 登錄要件차 하나로서 아메리카州 유럽州 및 아시아州를 包含한 3個地域에 있는 外國의 公信力있는 國際複合運送業者와 國際一貫輸送에 관한 業務契約를 締結할 것을 要求하고 있다.<sup>71)</sup> 運送周旋人이라고 해서 外國의 複合運送業者와의 提攜이 必要한 것이 아닐지라고 그러한 提進이 契約 登錄要件으로 되어 있다는 事實은 理解하기 어렵다.

이러한 事實은 舊海上運送事業法<sup>72)</sup>에서 처한 運送周旋人을 複合運

70) 海運業法 제 3 조 제 2 호 및 제 25 조 제 2 호 제 3 호 참조.

71) 海運業法 제 2 조 제 5 호 참조.

72) 舊 海上運送業法 제 21 조 및 同施行令 제 12 조나 13 조에 따른 해상운송 부대사업 면허 요령 제 2 조 제 4 항 참조.

送인과 同一視하고 있는것 같다. 商法은 運送周旋人의 介入權은 인정하고 있다 할지라도 複合運送에 관한 責任을 누가 질 것인가 하는 문제가 있다.<sup>73)</sup> 이러한 點에서 運送周旋人이 複合運送의 主体者로서의 資格은 國際複合運送人일 것이므로 複合運送을 規律하는 法律로서 規律할 수 있어야 할 것이다.

### ③ 制度的 問題點

制度的으로 複合運送業者에게 通關業 및 航空貨物을 취급할 수 있는 國內法이 없다.

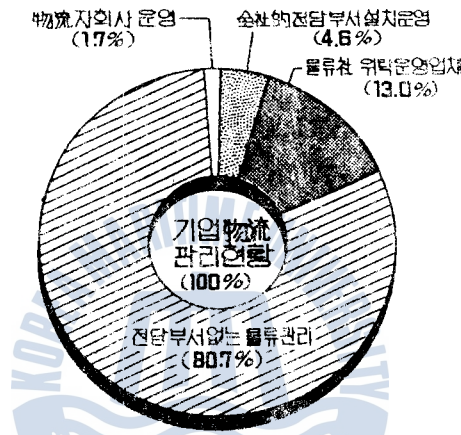
#### 2) 經營體質上的 當面課題

최근 大韓商工會議所가 上場社를 포함 總 340개 國內기업을 대상으로 食品 衣類 전자등 11개 제조업종에 대한 「企業의 物流管理實態調査」에 따르면 우리나라 최고 경영자들의 物的流通에 관한 관심도는 「매우 높다」 「높은 편이다」가 각각 21%, 48.3%로 전체 응답자의 69.3%를 차지한 반면 「낮은 편이다」는 7%정도에 불과, 대부분이 物流에 대한 관심도가 높은 것으로 나타나 있다. 그러나 全社的 物流專擔部署를 설치, 綜合的 管理시스템을 구축하고 있는 업체는 4.6%, 運輸會社等 物流專門會社에 委託 運營業체가 13%이고 전체의 80.7%가 전담부서없이 物流管理를 하고 있는 등 허술한 組織이 거의 대부분이 것으로 나타났다. 또 物流部署의 최고책임자도 대부분이 부장급이하(91.2%), 과장급도 40%가까이나 차지한 반면 이사급 이상은 9%에도 미치지 못하고 있어 會社內 위치를 단적으로 보여주고 있다. 賣出額중 물

73) 商法 제 116 조 참조.

우리나라 複合運送의 展開와 當面課題에 관한 研究

류관련 비용이 차지하는 수준은 전체적으로 5.9% 정도이며 그 중 포장비와 수송비가 總 物流費의 43.7%와 39.5%를 차지, 대부분 기업들이 商品包裝과 수송부문에서 유통비용을 많이 쓰고있는 것으로 나타났다. <그림 IV - 1> 우리나라 物流管理組織實態



資料：大韓商議, 企業의 物流管理 實態調查, 1988.

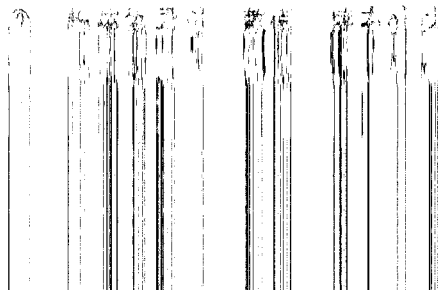
이와같은 物的流通과 複合運送을 위한 經營體質상의 當面課題로서

① 人力的 確保와 養成이 急급하다.

複合運送에서 完全한 運送루트의 選擇을 決定하는 에는 專門知識 經驗이 必要하며 能力開發과 懷藏수집을 위한 상당한 資本投下가 必要하며 人力의 確保와 養成이 急급하다.

② 資本力과 企業規模 및 體力의 強化가 必要하다.

특히 外國트윈드의 영향력을 受けて나 獨白的 서비스를 해나가기 위한 必要條件이다.



擴報하여 效率的인 物的 統制가 必要하다.

④ 物流情報 시스템의 개발이 가장 重要하다.

複合一貫運送에 있어서 最적운송 루트 선정 재고관리 貨物 동정  
파악 데이타교환등 物流關聯정보 시스템 개발이 절대 필요하다.

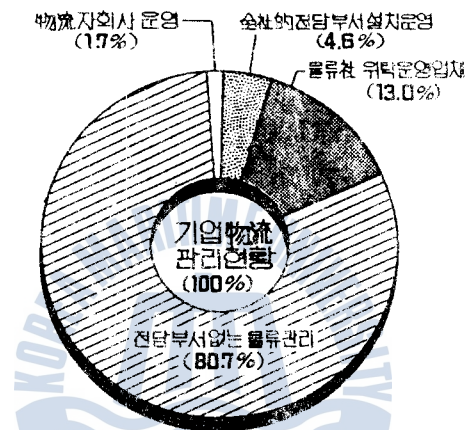
<표 V - 14 참조>

<表 V - 14 > 國內業體와 外國業體의 競爭力 比較



## 우리나라 複合運送의 展開와 當面課題에 관한 研究

류관련 비용이 차지하는 수준은 전체적으로 5.9% 정도이며 그 중 포장비와 수송비가 總 物流費의 43.7%와 39.5%를 차지, 대부분 기업들이 商品包裝과 수송부분에서 유통비용을 많이 쓰고있는 것으로 나타났다. <그림 IV - 1> 우리나라 物流管理組織實態



資料：大韓商議, 企業의 物流管理 實態調查, 1988.

이와같은 物的流通과 複合運送을 위한 經營體質상의 當面課題로서

① 人力的 確保와 養成이 急務하다.

複合運送에서 完全한 運送루트의 選擇을 決定하는 業은 專門知識 經驗이 必要하며 能力開發과 情報수집을 위한 상당한 資本投下가 이루어져야 한다.

② 資本力과 企業規模 및 体力的 強化가 必要하다.

특히 外國으로부터의 影響력을 벗어나 獨自的 서비스를 해나가기 위한 必要要件이다.

③ 物流施設의 整備 補充이다.

國內은 물론이고 外國에도 必要한 곳에 綜合物센터 (Center) 을



擴報하여 效率的인 物的 統制가 必要하다.

④ 物流情報 시스템의 개발이 가장 重要하다.

複合一貫運送에 있어서 最적운송 루트 선정 재고관리 화물 동정 파악 데이타교환등 物流關聯정보 시스템 개발이 절대 필요하다.

<표 V - 14 참조>

<表 V - 14 > 國內業體와 外國業體의 競爭力 比較

區 分	國 內 業 體	外 國 業 體
資 本 金	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 3억미만業體가 전체업체의 82% ( 58 個社 ) 임.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ PANALPINA ( 스위스 ) : 44,430 인 US \$</li> <li>○ K&amp;N ( 獨逸 ) : 30,000 千 DM</li> </ul>
海 外 營 業 網	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 대한통운 : 7 개支社</li> <li>○ 삼영익스프레스 : 四개支社</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ K&amp;N ( 獨逸 ) : 32 個國 300 個社</li> <li>○ DANZAS ( 스위스 ) : 37 個國 520 個社</li> </ul>
設 立 年 度	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 삼영익스프레스 : 1976 년</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ K&amp;N ( 獨逸 ) : 1890 년</li> <li>○ DANZAS ( 스위스 ) : 1815년</li> </ul>
從 業 員 數	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 삼영익스프레스 : 123 명</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ K&amp;N ( 獨逸 ) : 7,837 명</li> <li>○ DANZAS ( 스위스 ) : 10,215명</li> </ul>

## V . 結 論

우리나라가 經濟成長을 이루기 위해서는 貿易 즉 輸出을 擴大해 나아가지 않으면 안된다. 그러나 치열한 國際貿易 競爭環境속에서 持續的인 輸出이 계속 伸長하도록 하기 위해서는 우리나라 商品의 國際競爭力을 높이는 것이 가장 重慶한 과제가 될 것이다. 따라서 商品의 價格競爭도 그 어느때 보다 激化될 것으로 예상된다.

이로 인하여 貿易에 있어서 총코스트 ( total cost ) 競爭이 物流코스트의 節減壓力과 더불어 輸送서비스가 그 어느때 보다 強力히 要請되고 있다.

이와같은 貿易環境의 變化에 따라 貨主의 要求에 맞추어 우리 複合運送業者로서는 生産 → 保管 → 運送 → 販賣의 모든 流通過程을 把握하여 綜合的으로 管理할 수 있는 体制 및 서비스 소위 綜合物流의 일익을 담당해야 할 것이다.

一般企業으로 볼 때 國際마케팅이 外國顧客의 創造活動인 점을 감안한다면 外國顧客의 創造를 위해서는 輸出商品이 輸入地 消費者의 손에 도착할 때까지 一切의 物的流通의 責任이 輸出企業에 지워져야 할 것이다. 原則이며.

物的流通費用의 輕便을 보면 우리나라의 鐵鋼製品의 경우 總流通費用 가운데 40% 이상은 運送費가 차지했으며 여기에 保管費 包裝費 荷役費 등의 物的流通費用을 가산한다면 流通費用은 더욱 增폭될 것이고 예상할 수 또한 이며 調査에 의하면 現在 貿易去來에서 物的流通費가 차지하는 비중은 平均적으로 輸出商品 價格의 16

나 된다고 한다.<sup>74)</sup>

따라서 輸出企業은 첫째 物的流通 시스템의 各 重要 세그먼트 ( Segment ) 에 대한 코스트에 관하여 效率적이고 迅速한 情報를 必要로 하며 둘째, 物的流通課業을 修行하기 위한 知識 및 技術水準의 向上을 도모해야 하며 셋째, 國際物的流通管理를 計劃하고 調整할 수 있는 專擔部署를 要求하게 된다.

이와 아울러 國際複合運送業者는 企業內外的 關係 各 部門과 相互 協力關係를 維持하고 더 나아가 發送地로 부터 目的地 까지의 一貫運送 全般에 걸친 綜合的인 合理化를 追求해야 할 것이다.

이와같은 物的流通과 國際複合運送이 우리나라 輸出入企業의 流通의 經濟效果에 차지하는 비중을 감안하여 第二章에서 物的流通의 重要性을 分析했고 第三章에서 物流와 國際複合運送의 제반내용을 파악하고, 第四章에서 우리나라 複合運送의 現況을 재고해보았을 때 우리나라 輸出入企業과 國際複合運送과의 圓滑한 組合을 위한 複合運送業의 當面課題는 綜合物流業으로의 전환이며, 이를 위해 계속 추진해야 할 일은 다음 사항들의 關切이 必要하다는 結論을 얻었다.

(1) 制度的으로 國際複合運送法의 제정과 複合運送業者에게 아직까지 허가되지 않고 있는 通關業 및 航空貨物 取扱도 할 수 있도록 해야 한다.

(2) 複合運送業務의 修行에는 상당한 專門的인 知識을 要하므로 專門人力의 確保와 養成이 必要하다.

(3) 資本力과 企業規模 및 体力의 強化가 必要하다. 現在 外國

74) 해양 한국, 87. 8 p.50.

우리나라 複合運送의 展開와 當面課題에 관한 研究

포워드의 영향을 벗어나서 獨自的인 서비스를 해나가기 위한 영업망 구축과 信用度 再考가 가장 必須的인 課題이기 때문이다.

(4) 物流施設의 整備확충이다. 國內는 물론 外國에도 綜合物流센터를 確保하여 效率的인 物流컨트롤이 되도록 해야 한다.

(5) 物流情報 시스템의 開發이 重要한 課題이다. 複合一貫運送에 있어서 最適運送 루트選定 在庫管理 貨物動靜把握 데이터交換 등 物流關聯 情報 시스템이 絶대로 必要하다.



## 參 考 文 獻

## 1. 東洋文獻

- 韓義泳, 輸出마케팅論, 서울 博英社, 1979.
- 林浩奎, 韓國流通經濟構造, 서울, 한국개발원, 1980.
- 李允洙, 콘테이너 운송체제의 발전과정, 서울, 季刊荷主 創刊號, 1978.
- 朴洪立, 經濟學 原論, 서울, 博英社, 1984.
- 李鍾仁, 海運實務, 釜山, 海事圖書出版部, 1985.
- 尹常松, 複合運送實務, 서울, 海事問題研究所, 1979.
- 李均成, 國際聯合 複合運送條約과 複合運送人 責任体制의 確立, 荷主,  
서울, 한국무역협회, 1980.9.
- 徐 珩, 孫珠瓊, 逐條新商法 解說, 서울, 法文社, 1972.
- 李均成, 韓國海運立法과 現行海上法の 改編方向(1)(2) 서울, 月刊 海事  
産業研究所 10,11월호, 1984.
- 海洋韓國, 서울, 韓國海事問題研究所, 1987. 4, 1987. 8.
- 海上 및 陸上輸送에 대한 國際條約, 서울, Korea Shipping  
Gazette June 30. 1980.
- 콘테이너 運送合理化 方案에 관한 研究, KAIST, 서울, 韓國科學技術  
院, 1983.

< 論 文 >

朴昌式, 物的流通과 海運港灣과의 관계에 관한 小考, 産經研究 제 2  
집, 牧園大學, 1986.

金備浩, 物的流通 節減을 위한 研究  
釜山商大論集, 제 51 집, 1985.

李鍾仁, 마나랜드 브릿지의 운송체제와 그 役割  
韓國海洋大學 論文集, 1979. 3.

雪明浩, 우리나라 해상운송 주산업과 그 발전 방안에 관한 研究  
韓國外大 貿易大學院 碩士學位論文, 1986.

成大論文集 第 27 輯, 1980.

産經論集 東義大學校, 第 3 輯, 1980.

林周仁, 中西睦編, 現代의 物的流通, 東京, 日本經濟新聞社, 1976.

湯淺和夫, 物流管理入門, 東京, 日本能率協會, 1982.

中尾朋郎, 二浦節 共著, 海上 운송의 輸送實務指針, 東京 海文堂,  
1977.

中尾朋郎, 石崎宏, 關原正太郎, 輸送實務指針 陸路, 海文堂, 1977.

中尾朋郎, 石崎宏, 關原正太郎, 輸送實務指針 航空, 海文堂, 1977.  
日本 東京, 成山堂, 1978.

## 2. 西洋文獻

- A. Glossary of Marketing Terms, AMA, Compiled by R.S. Alexander, 1960.
- Herron, David, p. Managing physical distribution for profit, *Harvard Business Review*, May-June, 1979.
- Steward Wendle M. and Morehouse James E. Improving Productivity in physical Distribution-A \$ 40 Billion Goldmine, in Douglas M. Lambert, James R. Stock, op. cit.
- Coyle John J. and Bardi Edward J., *The management of Business Logistics*, 2th ed., St Paul Minn, West publishing, 1980.
- Heckert & Miner, *Distribution cost*, The Ronald Co., 1953.
- Burg G. Van Den, *Containerization; A Modern Transport System*, Hutchinson of London, 1969.
- Gilman, S., *Ship Choice in the Container Age*, Marine transport center, University of Liverpool, U.K. 1980.
- Hoyle, B.S. and Hilling, D., *Seaport system and spatial change*, John Willey and Son Ltd., London, 1983.
- Collinson, D.S., *Containerization Shipping*, *Stanford Law Review*, U.S.A., 1969.
- Drucker, P.F., *The Economy's Dark Continent*, *Fortune*, April, 1961.
- Hand Book of International Containerization*, BANG KOK Economic and Social Commission For Asia and The Pacific, 1983.
- Brantle, E., *Economics of Shipping practice and Management*, London, 1982.