

□ 論 文 □

국제복합일관수송체제에 관한 고찰  
國際複合一貫輸送體制에 관한 考察

A Study on the Development of International Multimodal  
Transport System in Korea in terms of Systems Approach

신 동 춘  
申 東 春

(交通部 輸送調整局)

目	次
I. 序 論	IV. 國際複合一貫輸送의 發展方向
II. 國際複合一貫輸送의 體制論的 意義	V. 結 論
III. 國際複合一貫輸送의 實態와 問題點	

————— ABSTRACT —————

The transport administration in Korea is meeting demands of developing international multimodal transport system.

In the past, as Korea transport policy has been emphasizing on the passenger traffic, the physical distribution sector is far behind international trend.

Regarding the urging necessities of reducing costs in transport in order to upgrade the competitive edge of industries, Korea has to develop the most efficient transport system so called international multimodal transport system.

The existing transport system is inefficient because each transport mode is separate, so this system is aiming at reducing cost and time and developing freight transport.

The scope and scheme of this thesis

should be as following.

Chapter 2. Systems Approach of International multimodal transport

- 1. general systems theory
- 2. definition of International multimodal transport system
- 3. MTO (multimodal transport operator)

Chapter 3. Current Situation and Problems of this System.

- 1. international law and practice
- 2. current situation
  - A. Europe
  - B. U.S.
  - C. Japan
  - D. Korea

Chapter 4. Policy Goal for Improving this System

Chapter 5. Conclusion

I. 序 論

現代의 産業은 生産活動의 모든 過程을 合理化함으로써 費用節減을 통한 生産性 向上을

가져오게 되었고, 大量生産體制 確立 및 製品의 多樣化가 가능하게 되었으며 이를 바탕으로 市場을 擴大하고 持續的인 成長을 이룩할

수 있었다.<sup>1)</sup>

그러나, 生産原價節減에 대해서만 關心을 가져왔던 企業들은 經濟環境의 不確實性下에서 收益性的 低下를 經驗함에 따라 人件費의 上昇, 生産設備의 近代化를 위한 投資費用의 증가 압력에 대처함은 물론 企業의 採算的인 측면과 國際市場 競爭上 유리한 戰略 展開의 일환으로 流通部門中 物的流通(Physical Distribution)<sup>2)</sup>의 費用問題를 企業이 當面한 重要 문제로 認識하게 되었다.<sup>3)</sup>

한편 이러한 企業의 費用節減 努力에 副應하여 輸送分野에서도 物的流通의 total system化로 輸送費用을 節減하는 것은 물론 熾烈해질 것으로 예상되는 서비스業의 國際競爭에 對備하지 않으면 안되는 時點을 맞고 있다.

그간 製造業 중심의 商品生産과 交易에 置重해 온 결과 한국의 流通部門은 아직 落後된 상태에 놓여져 있다.

또한 企業經營에 있어서도 顧客創造라는 商的流通面에 마케팅 努力이 集中되어온 나머지 物的流通은 자연히 경시되어 왔으며, 이에 따라 物的流通은 經濟의 暗黑大陸(the Economy's Dark Continent)이라는 말이 나오기까지 되었다.<sup>4)</sup>

다행히 政府는 第6次經濟社會發展 5個年計劃에서 流通産業 및 物的流通의 發展을 위하여 複合貨物터미널, 鐵道貨物基地建設 등 여러가지 施策을 마련해 놓고 있다.<sup>5)</sup>

物的流通(輸送)을 담당하고 있는 交通行政은 이제까지 旅客輸送에 치중해 온 결과, 貨物輸送에 대하여는 行政的으로 適切한 政策的 對應을 못해 온 것이 사실이다. 向後 貨物

流通의 發展을 위한 諸般 施策이 시급히 推進되어야 하며, 이를 뒷받침하기 위한 組織 및 制度改編도 이루어져야 할 課題이다.

또한 昨今 서비스産業에 대한 開放壓力이 加重되고 있는 가운데 우리나라의 輸送業界는 內部的인 發展을 이룩하지 못한 상태에서 外部의 挑戰에 直面해 있다. 이러한 시점에서 國際開放化에 對應하는 길은 國際複合一貫輸送體制를 構築하여 競爭力을 시급히 갖추어 나가는 일이라고 생각한다.

本稿는 物的流通의 合理化, 近代化 努力이며, 生産業界(貨主) 및 物流業界의 共通的인 要請으로 最近에 각광을 받고 있는 「國際複合一貫輸送」의 意義를 명확히 하고 우리나라에서의 發展方案을 提示하고 特히 複合一貫輸送의 政策的 支援에 초점을 맞추어 論及해 갈 것이다.

國際複合一貫輸送은 輸送의 total system化라고 할 수 있다. 이와같은 觀點에서 本稿는 國際複合一貫輸送을 體制論的으로 把握하였는 바, 즉 total system으로서의 綜合輸送體制<sup>6)</sup>와 그 下位體制로서 自動車鐵道, 航空, 海運輸送體制로 區分하여 全體 體制의 效率性을 提高할 수 있는 政策方向을 提示할 것이다.

따라서 筆者는 交通行政의 當面課題인 國際複合一貫輸送體制 構築을 위해 體制理論의 現實的 應用을 試圖하였으며, 學問綜合的인 接近方法(Interdisciplinary Approach)을 使用하였다.

政策學은 이제 보다 有用한 現實問題의 解決이라는 課題에 直面하여 종래의 理論爲主

註1) Masao Oda, "Historical Implications of Marine Containerization", World Containerization, 1983, JMRI, p. 3.

2) 生産과 消費를 연결하는 中間活動을 流通이라고 하며 이 중 販賣를 제외한 活動을 物的流通이라고 하며, 그 具體的인 要素는 包裝, 輸送, 荷役, 通信, 情報 등이다. 權正烈, 流通經濟論 서울: 工學社, 1982, p. 109.

3) 尹文奎, 物的流通의 理論과 實際, 서울: 成文閣, 1985, p. 41.

4) Peter F. Drucker, The economy's dark continent, Fortune, April 1962, pp. 103 ff.

5) 交通部, 交通部門 第6次經濟社會發展 5個年計劃, 1986, p. 37 參照.

6) 사람이나 財貨의 移動을 出發地에서 目的地까지 가장 效率的인 方法으로 輸送하는 시스템을 意味한다. 林浩奎, 韓國의 綜合輸送體系, 서울: 韓國開發研究院, 1972, p. 22.

의 方法論에서 벗어나 實際的인 現象의 分析과 改善代案의 提示라는 領域으로 進一步해야 할 時點을 맞고 있다.

이러한 脈絡에서 William N. Dunn은 政策研究가 政策에 관한 實證的 規則性을 科學的으로 說明하는 것에 限定되지 않고 特定政策을 主창함으로써 現實 社會問題의 解決에까지 觀心을 기울여야 한다<sup>7)</sup>고 주장하는데 筆者도 이와같은 立場에서 政策學과 專門領域의 接木을 試圖하고 있는 것이다.

## II. 國際複合一貫輸送의 體制論의 意義

### 1. 一般體制論과 國際複合一貫輸送體制

體制란 두 개 이상의 變數(또는 構成要素)들이 相互依存關係의 秩序속에서 相互作用을 반복하며<sup>8)</sup> 環境과 區別되는 경계를 지닌 變數(또는 構成要素)들의 集合으로 定義할 수 있다.<sup>9)</sup>

體制論은 본래 社會學, 生物學, 哲學, 心理學, 經濟學, 工學 등과 같은 여러 學問의 思想, 理論, 方法論을 集合한 것으로 각 學問마다 體制에 대한 固有한 概念이 있다. 그럼에도 불구하고 體制概念을 구성하고 응집시키는 힘(Dynamics)이 있다고 인정되는 것이 있는데 그것을 全體性(Totality)이라고 하며 體制理論의 中心概念이 되어진다.<sup>10)</sup>

또한 環境과 關係를 맺고 있지 않은 體制는 閉鎖體制(Closed System)라고 하고 體制가 環境과 關係를 맺고 있을 때 그 體制는 開放體制(Open System)라고 하는데<sup>11)</sup> 이 때 그 關係의 양식은 環境으로부터의 投入(Input)

과, 環境에 대해 產出(Output)을 내고 다시 環境으로부터 投入을 받는 피드백(Feedback)으로 構成된다.<sup>12)</sup>

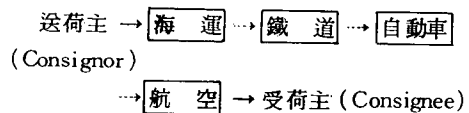
一般體制論에 의하여 輸送體制를 定義해 보면 輸送의 機能 및 目標을 遂行 達成하기 위한 組織體이며, 또한 輸送體制를 構成하고 있는 各要素中 어느 한 要素의 變動이 다른 要素 전체에 영향을 미치는 相互補完關係를 가지고 있는 組織體라고 할 수 있다.<sup>13)</sup>

本節에서는 上述한 一般體制論과 輸送體制論에 입각하여 國際複合一貫輸送體制의 概念을 說明하고 또한 國內輸送體制를 閉鎖體制로 보고 國際環境을 고려한 國際複合一貫輸送體制를 開放體制로 보아 論議를 展開하기로 한다.

우선 지금까지 우리나라의 國際輸送體制는 下位體制의 單純한 結合에 불과하여 全體시스템으로서 갖추어야 할 有機的 關係를 缺如하여 綜合시스템으로서 機能하지 못하였다.

(그림 1) 과 같이 從來에는 二國間輸送에 있어서 여러가지 形態의 輸送手段을 利用하는 경우, 荷主 자신이 각각의 輸送手段과 契約하여 一個 輸送手段에 의한 輸送이 完了되었을 경우에는 다음의 輸送手段과 또 다시 새로운 節次를 밟아 輸送을 進行시켰다.

(그림 1) 從來의 輸送體制



\* 註: 輸送手段의 例示에 불과하며 現實的으로는 多樣한 形態의 結合이 可能함.

註7) William N. Dunn, "Public Policy Analysis; An Introduction", Englewood Cliffs N.J.: Prentice-Hall, Inc., 1981, p. 36.

8) 韓貞一, 韓國政治發展論, 서울: 전예원, 1982, pp. 243~244.

9) 安海均, 現代行政學, 서울: 茶山出版社, 1983, p. 118. Webster 사전도 유사한 정의를 하고 있다. Webster's New International Dictionary, Second Edition Unabridged, 參照

10) IDA .R. Hoos, Systems Analysis in Public Policy, University of California Press, 1972, p. 27.

11) 劉鍾海, 現代行政學, 서울: 博英社, 1979, p. 266.

12) 崔昌浩·鄭世煜共著, 行政學, 서울: 法文社, 1974, p. 482.

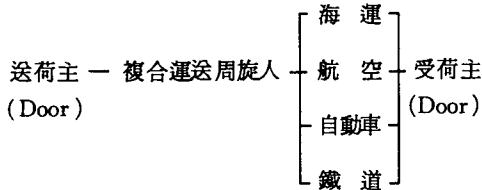
13) 林浩奎, 前揭書, pp. 20~21.

이러한 個別輸送의 單純한 結合은 後述한 바와 같이 時間 및 費用增大를 가져와 個別企業의 費用上昇에 의한 競爭力 低下는 물론 國家經濟的으로도 莫大한 損失을 초래하였다.

한편 國際複合一貫輸送은 個別輸送의 有機的, 體系의인 結合을 통하여 綜合輸送體制로서의 效率極大化를 圖謀하는 體制이다.

즉, 國際複合一貫輸送은 複合運送周旋人 (Freight Forwarder)<sup>14)</sup>이라는 形態의 連結者가 個別 輸送方式을 止揚하고 送荷主(Consignor)의 門前에서 受荷主(Consignee)의 門前까지 責任지고 輸送하는 方式(Door to Door)이다.

(그림 2) 國際複合一貫輸送體制



다음 國際複合一貫輸送體制는 開放體制를 前提로 하여 論議될 수 있는 概念이다.

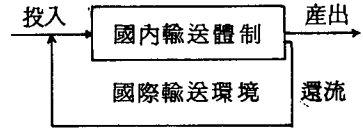
國內의 輸送體制를 閉鎖體制로 볼 경우 國際輸送環境과의 投入, 産出 및 還流作用은 體制를 開放的으로 만든다.

開放體制로서의 國際複合一貫輸送體制는 外部로부터 새로운 資源을 받아들여 内部體制를 發展시키고 피이드백에 대한 모니터 장치를 통하여 스스로 體制의 構造를 分化시킴으로써 環境에 의해 야기되는 緊張과 變化 등에 대처해 나간다.<sup>15)</sup>

특히 輸送市場의 開放要求가 거세어지고 있는 이 때 開放體制인 國際複合一貫輸送의 發展이 이러한 開放의 要求에 對應할 수 있는

方案을 內在하고 있다고 볼 수 있다.

(그림 3) 開放體制



위와같이 一般體制論에 입각한 國際複合一貫輸送體制는 體制의 效率極大化라는 目標과 關聯하여 우선 個別運送體制(自動車, 鐵道, 航空, 海運)의 效率를 極大化하고 이들이 結合된 閉鎖體制로서의 國內輸送體制의 效率極大化, 다음은 國際環境下의 開放體制인 國際複合一貫輸送의 效率를 極大化시키는 目標을 內在시키게 된다.

이것은 個別要素의 單純한 合計가 바로 全體라는 還元主義<sup>16)</sup>가 아니라 個別要素間에 關係가 있는 構成的(Constitutive)인 경우를 前提로 하고 있다.

따라서 效率的인 輸送體制를 이루기 위하여는 個別輸送體制의 有機的, 合目的的 結合의 形式인 國際複合一貫輸送體制가 되지 않으면 안된다.

## 2. 國際複合一貫輸送의 概念

UN 國際貨物複合運送條約 (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980)<sup>17)</sup>에서는 國際複合一貫輸送을 “...複合輸送契約을 바탕으로 貨物이 複合運送人의 責任下에 한 國家의 特定地點에서 다른 國家의 特定地點까지 두가지 이상의 輸送手段을 이용해서 輸送하는 方式...”이라고 定義하고 있다.

이러한 定義를 概念要素別로 살펴보면<sup>18)</sup> 첫째, 國際的이어야 한다. 서울에서 仁川을 경

註 14) W. Zeilbeck, 國際複合運送周旋人制度, 複合一貫輸送에 관한 國際세미나 發表論文集, 서울: 交通開發研究院, 1986, pp. 380~381.

15) 安海均, 前揭書, pp. 119~120.

16) 姜信澤, 社會科學研究的 理論, 서울博英社, 1981, p. 418.

17) UNCTAD, TD/MT/CONF/16, 1980.

18) H. Carl, 複合一貫輸送을 위한 制度的 改善方向, 前揭세미나集, p. 421.

유하여 木浦까지의 貨物輸送은 순수한 國內輸送이므로 國際複合一貫輸送이 아니다.

둘째, 적어도 두가지 種類의 輸送手段을 포함하여야 한다. 釜山에서 로테르담까지 船舶으로, 로테르담에서 다시 船舶으로 사우델톤까지 옮겨진다면 둘 이상의 輸送手段을 포함하지 않으므로 複合輸送이 아니다. 이와는 달리 사우델톤에서 鐵道로 버어킹검까지 輸送된다면 複合輸送에 해당한다.

세째, 同一의 運送書類에 의해 (釜山에서 사우델톤까지) 一貫해서 輸送되어야 한다.

네째, 全區間的 輸送을 單一의 同一인인 複合運送인이 責任을 맡는다.

國際複合一貫輸送이라는 用語도 아직 統一되어 있지 않아 美國에서는 주로 Intermodal Transport 라는 用語를 사용하고 있으며 日本에서는 協同一貫輸送이라는 用語를 많이 사용하고 있다.<sup>19)</sup>

다음에 國際複合一貫輸送의 登場背景을 살펴보면 根本적으로 在來 輸送體制의 缺陷에 그 原因이 있다고 할 수 있다.

우선 荷主와 輸送業者와의 利害衝突을 들 수 있는데 世界交易擴大에 따른 物動量增加에 따라 在來의 輸送體制으로는 輸送費, 荷役費가 過多 支出되어 運賃引上要因이 發生하고, 여기에 대하여 荷主는 運賃引上을 沮止하는 努力을 하게 되는 것이다.

둘째, 從來에 輸送體制에 의하여 貨物의 損傷, 滅失 및 事故가 빈발하였다는 점을 들 수 있다.

세째, 從來의 輸送體制은 後續輸送手段과의 連繫가 未備하여 不必要한 時間損失이 發生하였으므로 迅速한 서비스가 不可能했다는데 있다.

또한 1970年代부터 登場하기 시작한 새로운 輸送技術인 콘테이너와 파레트(Pallet) 輸送의 發達이 國際複合一貫輸送의 發達을 加速化하는데 커다란 寄與를 하였다.<sup>20)</sup>

國際複合一貫輸送은 기술한 體制의 效率極大化뿐만 아니라 다음과 같은 여러가지 側面에서 導入의 效果가 認定되고 있다.<sup>21)</sup>

첫째는, 國家經濟側面에서의 便益이다. 우선 貨物輸送의 活性化를 期待할 수 있고 通關節次의 效率化를 가져오게 되며, 輸送體制에 대한 政府統制力의 強化를 圖謀할 수 있다. 또한 새로운 輸送技術의 導入으로 國家輸送 基盤施設의 擴充을 가져와 結果적으로 企業의 輸出競爭力을 增大하여 國際收支의 改善을 가져오게 된다.

둘째는, 商業的 側面에서의 便益을 들 수 있는데 總輸送費用計算의 便利, 書類節次의 簡素化, 輸送費用에 대한 荷主의 統制力 增加, 港灣施設 依存度の 低下, 貨物取扱回數 및 損失의 減少, 貨物의 滅失, 損傷, 遲延에 대한 클레임節次의 簡便性, 包裝費用 節減, 輸送時間의 短縮, 利子費用의 減少, 貨物在庫水準의 減少, 倉庫施設 必要性的 節減, 物的流通計劃 樹立의 體系化, 貨物輸送의 信賴度 增加, 荷主의 滿足度 增加 등이 그것이다.

그러나, 國際複合一貫輸送 概念 자체에 問題가 없는 것은 아니다.

첫째로, 國際複合一貫輸送의 概念 자체는 새로운 것은 아니나<sup>22)</sup> 國內法規나 制度가 國際複合一貫輸送에 관한 國際慣行을 이제 고려하기 시작한 단계이다.<sup>23)</sup>

둘째로, 대부분 선진국에서 發達한 國際複合一貫輸送은 規制의 진공 상태에서 營業活動을 하고 있다.

註19) 玉璿鍾, 國際運送論, 서울: 法文社, 1986, p. 645.

20) 吉光受, 國際物流管理시스템 確立을 위한 複合一貫輸送의 當面課題, 海運產業研究 제 29호 1987.2, p. 24.

21) H. Carl, 前掲論文集, p. 434.

22) 中國 漢나라 武帝時代의 Silk Road에서는 소, 말, 낙타, 범신을 사용하였으며, 일찌기 유럽에서는 地理的인 與件上 大陸內部的 物資輸送에 複合輸送方式을 利用한 事例가 있다.

23) 李均成, 韓國의 運送周旋人制度 및 發展方案, 複合運送에 관한 國際세미나論文集, p. 413.

세계로, 無責任한 複合運送人이 全通船荷證券(Through Bill of Lading)을 發行해서 그들이 저지른 過失을 免除받을 수 있는 分野가 존재한다는데 問題가 있다.

### 3. 複合運送人(MTO : Multimodal Transport Operator)

複合運送人은 자신이나 자신의 代理人을 통해 複合一貫輸送契約를 맺으나 貨主나 船社를 代理해서가 아니라 자신이 主體가 되어 書類를 發給하며 契約에 대한 모든 責任을 지는 사람을 말한다.<sup>24)</sup>

때로 複合運送人을 CTO(Combined Transport Operator)라고도 부르나 그 意味는 같다.<sup>25)</sup>

複合運送人은 輸送手段의 保有를 중심으로 몇가지 形態로 分類된다.<sup>26)</sup>

첫째, 船舶 특히 콘테이너船을 保有한 形態인데 많은 경우 複合輸送을 위해 육상트럭회사나 鐵道貨車를 保有하는 경우도 있다.

둘째, 船舶을 直接 保有하거나 運營하지 않는 形態로 흔히 NVOCC(Non Vessel Operating Common Carrier)라고 불리운다.

세째, 어떤 輸送手段도 전혀 保有하지 않은 形態로 흔히 貨物運送周旋人, 仲介業者나 드문 경우지만 倉庫業者가 이에 해당된다.

네째, 複合一貫輸送서비스를 제공하기 위한 特定目的으로 設立된 會社의 形態로 고객의 要求에 맞추어 가장 經濟적이고 效率적인 輸送形態를 選擇한다.

複合運送人은 다음과 같은 여러가지 機能을 遂行한다.<sup>27)</sup>

즉 荷主의 門前에서 門前까지 가장 빠르고

經濟적이며 安全하게 輸送을 하며, 輸送手段의 選擇에 대하여 中立적이므로 적당한 手段 選擇으로 전체 輸送費用을 節減한다. 또한 包裝方法, 輸出入에 必要한 書類節次, 通關節次, 海外輸送情報 등 經濟全般에 관한 情報 提供者로서의 役割을 하며, 輸送會社, 政府機關, 銀行과 密接한 關係를 유지하고 있다.<sup>28)</sup>

위와같은 機能을 원활히 수행하기 위한 複合運送人의 基本要件<sup>29)</sup>은 우선 國際輸送全般에 걸친 豊富한 專門知識과 國際의인 情報, 通信網 및 營業組織을 必要로 하며 責任을 擔保할 수 있는 財政能力을 갖추고 있어야 한다.

이밖에 콘테이너 船舶(自己所有 혹은 리스)을 運營하고 콘테이너 修理施設을 保有하거나 下請契約關係를 유지해야 하고 貨物의 接受 및 配送施設을 運營하며, 클레임 處理能力을 具備할 것이 要求된다.

## III. 國際複合一貫輸送의 實態와 問題點

### 1. 國際複合一貫輸送에 관한 國際法規

國際複合一貫輸送 자체는 새로운 概念은 아니나 國內法規나 制度가 이러한 概念을 受容하기를 고려하기 시작한 것은 最近의 일이라는 것은 既述한 바와 같다.

概括적으로 보아 同制度에 관한 國際法規는 複合運送人의 責任關係를 中心으로 多數의 산발적인 國際協定の 形態로 發展되어 왔다.<sup>30)</sup>

먼저 1924년의 헤이그協定은 貨物의 異種輸送區間을 통해 輸送되는 경우, 區間마다 서로 다른 條約이 適用되는 輸送書類를 發給하는 것으로 하여 運送人의 責任, 義務에 대한 規定이 相異하여 클레임이 發生한 경우에는 貨主가 損失을 입을 우려가 다분히 있었다. 이

註24) UN 國際複合運送條約 第1條2項

25) 玉晴鍾, 前揭書, p. 645.

26) H. Carl, 前揭論文集, p. 422.

27) UN Department of Economics and Social Affairs, An Examination of Some Aspects of the Unit Load System of Cargo Shipment Application to Developing Countries, pp. 6~10.

28) 鄭英勳, UN 國際貨物複合運送條約이 國際運送에 미치는 영향, 貿易運送, 1985.3, p. 11.

29) Hans Carl, 前揭論文集, p. 431.

30) 玉晴鍾, 前揭書, pp. 648~649.

條約은 1979 年의 Hague-Visby 協定으로 發展되었다.

다음 私法統一國際協會나 國際海法會의 1949 年 複合運送에 관한 條約草案은 輸送區間마다 別個의 責任을 인정하는 이른바 異種責任關係의 原則<sup>31)</sup>(Network Liability Principle)을 確立한 것으로 評價되고 있다.

1969 年의 도쿄協定은 현재의 複合輸送關係 書類作成의 기초가 되었는데, 書類로 銀行去來가 可能하게 되어 信用去來를 容易하게 하였다.

1978 年의 함부르크條約은 헤이그協定의 여러가지 脆弱點을 改善하여 複合運送人으로 하여금 貨物을 引受받은 時點에서 引渡하는 時點까지로 責任區間을 明示하였다. 헤이그協定에서는 雇傭人의 실수 등의 경우 船主가 責任을 면할 수 있었는데, 함부르크條約에서는 이러한 問題點을 改善하고 보다 發展된 形態의 複合運送證券을 紹介하여 複合運送契約에 의해 複合運送人이 全 輸送過程에 대해 責任을 지도록 함으로써 荷主의 利益을 最大限 保障하도록 하였다.

UN은 國際複合一貫輸送에 관한 統一의인 法規를 制定할 目的으로 1980 年 5 月 제네바에서 94 個國이 參加하여 UN 國際貨物複合一貫輸送條約을 採擇하였다. 그러나, 현재까지 6 個國<sup>32)</sup>만이 批准을 마침으로써 發效되고 있지 않다.

同條約의 主要內容은 複合運送周旋人和 運送人의 責任의 限界, 複合運送證券의 效力, 貨物의 滅失, 損傷 및 遲延에 대한 賠償請求 및 訴訟節次를 規定하고 있다.<sup>33)</sup>

이제까지 살펴본 바와 같이 複合一貫輸送에 관한 國際法規는 아직 확립된 段階가 아니며, 去來利害當事國을 중심으로 각국의 利益에 合致되는 國際法規나 慣行을 適用하고 있다고 볼 수 있다.<sup>34)</sup>

向後 우리나라는 이러한 國際條約의 規定이나 國際慣行 등을 우리나라 複合運送의 發達程度 및 利害關係 側面에서 면밀히 檢討하여 國際條約에의 加入與否를 決定하여야 할 것이다.

또한 國際複合一貫輸送에 대하여는 先·後 進國間, 各國間의 利害關係가 相衝되므로 새로운 條約의 制定時에는 積極的으로 參加하여 우리나라의 利益이 反映되도록 努力을 傾注해 나가야 할 것이다.

## 2. 國際複合一貫輸送의 主要 形態

오늘날 地球上에는 一地點에서 他地點까지의 輸送에 可能한 모든 輸送手段(鐵道<sup>35)</sup>, 自動車, 航空, 船舶 등)이나 輸送經路가 利用되고 있다.

이러한 輸送에는 船社, 船社間의 컨소시엄, 船社의 子會社로 특히 複合輸送때문에 設立된 企業, 鐵道會社, 道路運送業者, 通運業者, 複合運送周旋人(Freight Forwarder), 倉庫會社 등 대부분의 輸送關聯業界가 현재 複合輸送서비스를 제공하고 있거나 參與를 서두르고 있다.

輸送手段(Mode)이나 輸送經路 選擇에는 ① 輸送量, ② 運賃, ③ 氣候의 영향, ④ 安全性, ⑤ 重量制限, ⑥ 迅速性, ⑦ 荷役費·包裝費·保管費 등의 輸送費用 등 여러 側面의 고려와 함께 各要素의 長·短點 比較가 있어야 함은 물론이다.<sup>36)</sup>

註31) 複合運送人의 責任制度에는 기본적으로 ① 運送人의 各區間 異種責任原則과, ② 全區間 同一 責任原則(uniform liability system)이 있다. 자세한 것은 林東喆, 「國際物件運送人의 責任에 관한 研究: 海上運送과 複合運送을 中心으로, 建國大學校大學院, 博士學位論文, 1985, p. 144 ~ 150 參照.

32) 칠레, 멕시코, 말라위, 세베갈, 노르웨이

33) 王璿鍾, 前掲書, p. 653.

34) 鄭英勳, 前掲論文, p. 14.

35) 미국에서는 二段積載列車 double stack train 의 도입으로 鐵道에 의한 複合一貫輸送이 비약적으로 發達하고 있다. Intermodal Age, 1986, NOV/DEC, p. 32.

36) 潘柄吉, 國際마케팅論, 서울: 博英社, 1981, p. 363.

오늘날 國際複合一貫輸送의 主要 形態는 다음과 같다.<sup>37)</sup>

가. 船社에 의한 國際複合一貫輸送

① 歐洲航路經由 歐洲內陸向 海/陸 複合輸送

② 北美西岸航路, 大陸橫斷鐵道 經由 歐洲各國向 海/陸/海 複合輸送 (American Land Bridge)

③ 北美西岸航路經由 美東岸向 海/陸 複合輸送 (Miniland Bridge)

④ 北美西岸航路經由 北美內陸向 海/陸 複合輸送 (Micro Bridge, IPI 輸送)

⑤ 北美東岸經由 美內陸向 海/陸 複合輸送 (Reversed IPI 輸送)

⑥ 캐나다內陸向 海/陸 複合輸送 (Canada Land Bridge)

⑦ 남아프리카 Safari Service

나. 複合運送인에 의한 國際複合一貫輸送

① 日本·시베리아 鐵道經由 歐洲·中近東 各國向 海/陸 複合輸送 (Siberian Land Bridge)

② Canada Land Bridge 輸送

③ 現地法人, 合併會社에 의한 全美輸送網 및 第3國 輸出入 輸送

④ 主要 輸出入地域 파트너와의 提携 組織網을 통한 複合輸送

다. 航空會社에 의한 國際複合一貫輸送

① 空/陸 複合輸送

② Sea and Air 輸送 (北美航路經由 歐洲·中南美各國向 海/空 複合輸送, 캐나다 西岸經由 複合輸送, 싱가포르經由 海/空 複合輸送, 소련 Nakhodka 港經由 歐洲各國向 海/空 複合輸送 등)

3. 主要國 國際複合一貫輸送 實態

가. 유럽

記錄에 의하면 유럽 複合運送業者는 10世

紀頃부터 存在하였다고 하며 複合運送周旋人은 港灣 및 內陸都市에 共有倉庫를 설치하여 大量貨物을 保管 및 供給하는 役割을 하였고 이러한 內陸에 있어서의 役割은 自然 海運交易을 伸張시키는데, 큰 몫을 하였다.<sup>38)</sup>

초창기의 複合運送周旋人의 위치는 生産業者의 편에 서서 그들을 위하여 營業活動을 하는 商人 役割을 하였는가 하면 輸出入商 役割도 하였다고 記錄되어 있는 것을 보면 輸送의 專門知識을 직접 效率의으로 利用하여 資金蓄積을 하였으며 貨物의 船積, 荷役, 通關, 保管, 販賣 등 일체의 附帶事業을 하기에 이르렀으며 여기서 發生하는 경비도 自體資金으로 實貨主를 代身해서 결제해주기도 했으며 船主나 實貨主들은 安心하고 複合運送周旋人을 利用하게 되었다.

1492年 美大陸의 發見은 世界의 商交易에 新紀元을 이루었다. 이제까지 유럽大陸을 중심으로 한 交易은 平面的이었으나 大西洋을 건너 美大陸까지 連結된 交易行爲는 立體的인 것이었다. 地中海沿岸 중심의 商交易이 大西洋까지 연장되었으며 16世紀頃에는 여러 複合運送周旋人들이 船荷證券, 陸上運送證券 및 倉庫證券 등을 發行하기 시작하였으며 오랜 傳統을 이어온 몇몇의 會社들은 현재까지도 存續하고 있다.

18世紀初부터 複合運送周旋人은 小量荷主들에게 눈을 돌려 여러 명의 送荷主로부터 같은 目的地까지 가는 小量貨物을 모아 (Groupage) 鐵道車輛 단위로 集荷를 하여 小荷主들의 交易增大에 크게 이바지 하였다.

1830년부터 1870년까지 約 40年間に 걸쳐 유럽 여러 國家들은 鐵道施設을 擴充하였고 나아가서 Forwarding 營業機能을 더욱 發展시켰으며 海上輸送에서의 惠澤 및 利用도 더욱 擴大되었다.<sup>39)</sup>

註37) ESCAP, Handbook of International Containerization, BANGKOK, 1983, pp. 98~104.

38) 玄慶烈, 歐羅巴의 Freight Forwarding, 포워드, 1986, 창간호, pp. 56~57.

39) Alfred Murr, Freight Forwarding의 歷史, 複合運送, 1986, p. 46.



또한 産業革命은 國際貿易의 增大와 關連하여 國際輸送業을 發展시켰으며, 이에따라 유럽 Forwarder 들은 다른 大陸에 있는 파트너를 必要로 하게 되었으며, 相互 同伴者가 되어 專門的 知識을 쌓으면서 專門要員을 고용하거나 專門人을 養成하였다.

兩次 世界大戰을 전후하여 Forwarder 들의 役割은 輸出入 貨物受取에 따르는 港灣 또는 內陸都市에 있어서의 保管, 通關 및 分配 등의 특수한 業務에 能熟하기에 이르렀다.

20世紀는 國際間的 輸送이 가장 발전한 시대라고 볼 수 있으며, 在來式 輸送體制에서 專門化된 포워더를 介사시켜 複合一貫輸送의 發展을 가져오게 되었다.

이상과 같이 複合運送業은 地理的, 經濟的인 與件 등에 의하여 유럽 Forwarder 에 의해 주도되어 왔으며 10세기 이상의 장구한 歷史를 가지고 發展하여 왔다.

Forwarder 에 따라서 機能과 能力에는 상당한 차이가 있고 各國家마다 活動의 範圍도 상이하하다.

영국이나 스페인, 포르투갈과 같이 殖民地時代부터 海運業이 잘 발달된 나라는 Forwarder 들이 數的으로나 機能面에서 덜 發達되었다.

複合運送業은 獨逸과 네덜란드에서 잘 발달되어 있으며, 內陸國家로서는 스위스가 交通의 中心地인 Basel 을 中心으로 크고 작은 Forwarder 들이 잘 발달되어 있고, 東歐圈과의 交易中心地인 비엔나도 活動이 매우 활발하다.

나. 美 國

美國의 複合運送業은 單純運送周旋 및 代行을 해주는 FF(Freight Forwarder)와 스스로 船荷證券(B/L)을 가지고 있는 NVOCC

라는 2개의 업종으로 구분되어 있다.

FF는 일정한 資格要件을 갖춘 후 聯邦海運委員會(FMC: Federal Maritime Committee)로부터 免許를 받고<sup>40)</sup> 30,000 달러의 保證金 預置 등 完全資格을 구비해 貨物船積을 周旋해주는 순수한 의미의 周旋業體이며, NVOCC는 貨主에게는 Common Carrier 이며, Ocean Carrier 에 대하여는 Shipper 의 입장이 된다.<sup>41)</sup> 특히 FF는 輸出業務에만 그 주된 役割이 制限될 수 밖에 없는 환경에 있으나, NVOCC는 輸出入 양자를 취급할 수 있다는 큰 차이점이 있다.

FF는 國內FF와 國際FF로 나뉘어지고 있는데 國內FF는 州間通商委員會(ICC: Interstate Commerce Committee)의 規制를 받고 있으며 “일반 대중에게 州와 州사이에 財貨의 輸送을 제공하거나 輸送에 종사하는 자”로 定義되고 있다.<sup>42)</sup> 國內FF는 ICC로부터 인가받은 모든 州間 輸送業者들로부터 일정한 手數料를 받고 있으며 이를 主收入源으로 하고 있다.

국제 FF는 FMC의 規制를 받으며 美海運法은 다음과 같이 定義하고 있다.<sup>43)</sup>

① Common Carrier 를 통하여 貨物을 積送하고자 送荷人을 대신해 貨物輸送을 위해 船腹을 周旋하는 者

② 貨物輸送에 關連된 一般書類行爲를 하는 者

현재 美國에서 행해지고 있는 FF의 主要業務는 다음과 같다.<sup>44)</sup>

- ① 船腹 및 內陸運送手段의 수배
- ② 가장 迅速, 低廉한 輸送手段에 대한 助言 및 情報提供
- ③ 船積書類의 作成
- ④ 輸出에 必要한 제반 節次 代行

註40) 1961.9.19, Public Law, 제 87-254 조.

41) 1984年 美國新海運法

42) IC Acts 202.

43) 愼承煥, 美國의 Freight Forwarding, 포워더, 1986 창간호, p. 50.

44) 愼承煥, 上揭論文, p. 53.

⑤ 輸送代金回收에 必要한 제반 書類作成 및 이의 代行

⑥ 輸出保險의 代行

현재 美國內에는 3,000여개의 IFF가 FMC로부터 免許를 받아 活動하고 있으며 이들 중에는 각지에 수십개의 사무소 및 수천명의 職員을 가진 초대형업체로부터 단지 3~4명만을 가지고 運營하고 있는 小型 會社에 이르기까지 그 形態와 規模가 多樣하다.

大型會社의 경우 많은 수가 通關業 및 NVOCC를 겸하고 있으며 이들은 貨主가 필요로 하는 모든 서비스를 스스로 처리하고 있다. 즉 會社內에 輸出, 輸入部署를 두어 輸出部署에서는 輸出船積書類作成, 輸出船腹의 수배로부터 輸出代金の 回收에 이르기까지 모든 業務를 處理하고 있으며, 때로는 系列會社인 NVOCC를 통하여 直接 輸送을 담당하기도 한다.

輸入部署에서는 船積書類를 스스로 인수하여 通關會社에 의해 通關을 하고 트럭會社를 수배하여 受荷人의 倉庫에까지 配送해주고 있으며, 때로는 外國會社와 제휴하여 直接 輸送에 관여하기도 한다.

그러나 최근에 이르러 船社 및 NVOCC들의 內陸地域에 대한 積極的인 複合一貫輸送서비스로 인해 活動領域을 점차 빼앗기고 있어 점차 航空貨物周旋 및 通關周旋에 치중하고 있는 경향이 있다.

FF의 發展過程에서 보듯이 FF가 規制를 받아 스스로의 독자적인 運賃料率을 제시하지 못하게 되고, 貨物의 容器화에 따라 小量貨物에 대한 Consolidation의 必要性이 證明됨에 따라 FF와는 別個의 概念을 가진 NVOCC가 나타나게 되었다.<sup>45)</sup>

그러나, NVOCC의 명확한 존재에도 불구하고 최초 美海運法이래 NVOCC에 대한 규정이 없었으며 1984년 新海運法에서야 비로

소 NVOCC를 船社와 구분된 하나의 實體로 인정하게 되었다. 이와같이 NVOCC를 法律的으로 인정한 것은 날로 발전되어 가고 있는 NVOCC에 대해 더이상 아무런 規制없이 들 수 없다고 인식되었기 때문이다.

NVOCC는 小量貨物을 集荷하여 大量貨物을 만들고 이를 가지고 輸送業者로부터 낮은 運賃을 받아 그 運賃差額을 收益으로 하고 있는 것이다. 이는 貨主側으로 볼 때 輸送業者보다 낮은 運賃으로 貨物을 輸送할 수 있으며, 輸送業者側으로 볼 때 적은 營業費用으로 大量貨物을 船積할 수 있는 利點이 있게 되며 全體의으로는 空間의 經濟的 利用이라는 장점이 있다.<sup>46)</sup>

현재 美國內에서는 1,050개 이상의 NVOCC가 FMC에 運賃申告를 하고 營業을 하는 것으로 나타났으며, 이의 수요는 급속한 증가추세에 있다.

美國의 FF와 NVOCC가 계속 발전할 수 있는 길은 特定分野 및 特定地域에 대한 專門性을 강화하고 輸出入業者에게 良質의 서비스를 제공할 수 있는 體制를 갖추어가는 것이며, 이로 인해 FF와 NVOCC의 간격은 다시 점차 좁혀지고 있다.

이러한 추세는 앞으로 가속화될 전망이다. 船社 및 內陸輸送業者와의 지속적인 競爭 補完關係를 유지하면서 독특한 사업기반을 유지할 수 있는 유리한 방안으로 認識되고 있다.

### 3. 日 本

日本에서는 一般의 名稱으로 普遍化되어 있는 國際複合運送人( IFF : International Freight Forwarder)에 관해 準據法規가 없기 때문에 그 概念에 혼란이 있다.<sup>47)</sup>

日本 複合運送業의 大部分은 他業種과 兼業을 하고 있고 주로 海上輸送을 利用하는 業界가 中心이 되어 있다.

註45) 玉璫鍾, 前掲書, pp. 672~673.

46) 玉璫鍾, 前掲書, p. 673.

47) 股鍾武, 日本의 포워딩制度, 複合運送, 1986, p. 57.

日本國際複合運送業協會(JIFFA: Japan International Freight Forwarder Association)는 日本에 있어 國際物流를 담당하는 輸出業者의 태반을 組織化한 團體로서 所屬會員은 IFF로서 불리우고 있으나 우리나라에서와 같이 海上輸送과 航空輸送이 그 나름대로의 領域을 大別하여 業界를 形成하고 있는 實情이다.

日本の 複合運送業界가 주로 담당하는 業務는 다음과 같은 것이 있다.<sup>48)</sup>

- ① 書類의 作成 및 手續(Documentation)
- ② 最適 輸送手段의 選擇
- ③ 輸送의 調整
- ④ 貨物의 引渡, 引受 및 補助業務 提供
- ⑤ 船積業務의 管理
- ⑥ 輸送費의 支拂에 관한 業務
- ⑦ 通關 등이 있으며 이밖에 道路輸送,

Container Service, 倉庫業務, 保險, 貿易財務, 市場調査 등이 있다.

한마디로 日本의 複合運送業은 輸送市場의 原理인 利用者의 需要에 充足되기 위하여 끊임없이 智慧를 모으고 開拓하고 있다.

#### 4. 우리나라의 國際複合一貫輸送實態 및 問題點

##### 가. 實態

현재 우리나라의 複合輸送과 관련한 法的 規制를 보면 우선 商法 第115條에서는 “... 運送周旋人과 荷主間에는 代理契約이 아닌 運送周旋契約을 締結한다”고 되어 있고 第116條에서는 運送手段의 所有與否를 묻지 않고 介入權을 行使함으로써 運送周旋人이 物件運送人으로서의 地位를 取得할 수 있는 길을 열어두고 있다.<sup>49)</sup> 이러한 商法의 態度가 複合運送의 觀念可能性을 根據하는 規定이 될 수 있지만 複合運送業에 관하여 包括적으로 規律하고 있는 法律은 없다.

다만, 海運港灣廳 公告 第223號「海運關聯業의 登錄 및 事後管理 要領」에서 國際複合一貫輸送을 “國際複合運送人이 物件을 自己責任下에 引受하여 어느 한 國家에서 引渡가 豫定된 다른 國家의 引渡地點까지 國際複合運送契約에 의거 적어도 두가지 이상의 運送手段(船舶, 鐵道, 트럭 등)에 의한 物件運送”이라고 定義하고 있을 뿐이고, 이 國際複合運送의 主體인 國際複合運送人의 定義나 資格에 관하여는 정면으로 規定하고 있지 않다. 그러나 海運業法에서는 海上貨物運送周旋業의 主體인 海上貨物運送周旋人은 國際複合運送의 主體인 複合運送人임을 당연한 論理的 前提로 삼고 있다.<sup>50)</sup>

중래 國際複合一貫輸送의 觀念은 認定하면서도 그것을 公的制度로 認定하고 있는 나라가 거의 없는데 대하여, 우리나라 法制에서 間接적으로나마 그 登錄制度和 資格條件을 規定하고 있는 것은 時宜適切한 態度이다.

그러나 立法論적으로 바람직한 것은 個別輸送手段(自動車, 鐵道, 航空, 海運)의 綜合的인 管掌部署인 交通部에서 별도의 法律(假稱 複合運送業法)을 制定하여 複合運送에 관한 明文의 規定을 두는 일이다.

다음 우리나라 貨物運送周旋人 制度에 대하여 살펴보면 海上, 陸上 등 어느 單一區間의 輸送의 경우에는 그 運送人의 資格에 관하여 私法上 制限이 없으며, 運送契約上의 權利義務 內容은 任意法的인 規律에 맡겨져 왔으며 責任關係의 問題는 契約自由의 原則에 의해 運送約款으로 具體化되고 輸送人側에 有利한 責任分割 約款이나 免責約款도 原則적으로 許容되고 있다.

다행히 海上貨物周旋業體들이 1977年協會를 結成하여 FIATA(複合運送業國際聯合會)에 加入하였으며 1986년에는 同協會를 韓國國際複合運送業協會로 改稱하여 貨物運送周旋

註48) 殷鍾武, 前揭論文, pp. 60~61.

49) 蔡利植, 海上運送周旋人의 法律上地位, 포워드, 1986, pp. 18~19.

50) 李均成, 前揭論文集, pp. 412~413.

과 混載營業을 하고 있으나 資本力과 競爭力方面에서 外國業體에 比較가 되지 못하는 實情이다.

#### 나. 問題點

우선 複合一貫輸送에 關하여 確立된 制度나 法規가 없으며<sup>51)</sup> 複合運送業은 海上貨物運送周旋業에 關한 條項을 근거법으로 設立되고 있으며, 複合一貫輸送을 위해서는 상이한 法律과 規制에 따라 認·許可 節次를 밟아야 한다.<sup>52)</sup>

또한 複合一貫輸送證券의 信用度도 定着되지 않아 船社이외의 자가 發行한 證券은 適用에서 排除하는 등의 경우가 종종 발생하고 있고 荷主에 대한 輸送人의 責任範圍에 있어서도 國際條約마다 解釋이 상이한 경우가 많다.<sup>53)</sup>

運賃率의 決定에 있어서도 어느 것에 따를 것인가는 荷主의 選擇에 맡겨야 하는 實情으로 치극히 融通性있는 運賃表를 運用할 수 밖이 없다.

또한 既存 貿易契約의 形式에 複合輸送概念을 도입함으로써 여러 問題點을 露呈시키고 있다.<sup>54)</sup>

우리나라에서는 複合輸送의 概念을 안지 불과 10여년이 못되어 실제상 海上運送人을 중심으로 發展해왔기 때문에 유럽처럼 複合運送人과 輸送人이 共生하는 體系를 形成하지 못하고 있으며, 1976年 26개로 출발한 複合運送業體數가 1986년에는 71개사로 급성장을 하였으나<sup>55)</sup> 經驗蓄積의 不足과 過度한 競爭으로 對外信用에 문제가 있고 資本의 規模의 零細性으로 外國 複合運送人의 從屬的인 位置에 있다.

#### IV. 國際複合一貫輸送의 發展方向

이제까지 一般體制論의 應用으로서의 綜合

輸送體制라는 政策目標을 가지고 國際複合一貫輸送의 實態 및 問題點을 考察하였다.

本稿에서는 體制의 效率極大化를 위해 個別輸送體制의 效率極大화와 個別 構成要素의 有機的이고 體系의인 結合으로서의 複合一貫輸送의 發展이 併行되어야 한다고 하였으나, 紙面關係上 個別 輸送體制의 效率極大化에 대해서는 별도의 기회를 活用하기로 하고 本章에서는 複合輸送體制의 發展方向에 대하여 重點的인 論議를 하고자 한다.

##### 1. 複合運送業體의 育成支援

國際複合一貫輸送體制로의 發展은 專門的인 複合運送業體에 의하지 않으면 안된다.

日本의 경우는 1984年 10월에 이미 運輸省內에 國際複合一貫輸送對策팀 設置 및 國際輸送實態 調查委員會가 發足되어 積極的인 對處를 하고 있다.

우리나라는 湄灘게나마 教育, 財政, 稅制, 金融, 關稅 등 相關분야의 支援을 기초로 한 振興政策을 樹立해야 할 것이다.

먼저 資本能力이 脆弱하여 責任을 충분히 질 수 없는 複合運送業體의 財政能力을 強化시키기 위하여 資本金規模를 上向 調整해야 할 것이다. 또한 外國의 파트너나 支店網 擴張으로 營業規模를 擴大해 가야 할 것이다.

國際的인 複合運送의 專門家를 養成하기 위해 交通專門研究機關, 大學校, 大學院課程에 해당 교육과정을 設치하고 국제 유명 複合運送業體와 交換教育을 實施하는 것도 한가지 方案이 될 것이다.

##### 2. 複合輸送書類의 國際化 및 簡素化

現在는 鐵道, 自動車, 海運 및 航空의 輸送手段別, 業體別 輸送書類가 相異하며, 連繫輸送時 書類 節次가 複雜하여 輸送의 間接費用을 增大시키고 있다.

註51) 尹玟鉉, 國際複合運送法制, 韓國海上運送周旋業協會.

52) 貨物輸送體制 改善에 關한 研究, 交通開發研究院, 1986, pp. 457~458.

53) 金在河, 國際複合一貫輸送의 問題點, 貿易運送, 1986.8, pp. 28~30.

54) 內陸通關基地(Inland Depot)에서 貨物引受의 경우 CIF 등의 條件과 마찰

55) 玉璫鍾, 우리나라 포워딩 業體의 機能과 展望, 複合運送, 1986, pp. 21~22.

FIATA B/L 등規格화된國際標準書類에 대한教育 및訓練을實施하여利用勸奨 등實用化를 유도해가야 할 것이다.

### 3. 國際貨物情報體制構築

複合輸送은情報와 네트워크를 바탕으로 무한한可能性이 잠재되어 있는輸送으로 일컬어지고 있으며 Software 를販賣하는 것과 같이情報化가 최대의效用을 나타내는輸送分野의 하나이다.

複合輸送은複數의異種輸送手段을組合하여荷主의需要에 부응할 수 있다는 점에特色이 있지만나날이變動하는世界的貨物流通事情을지체없이 파악하는 것이 그基礎이다. 즉海·陸·空의輸送經路 및輸送스케줄 파악, 中繼地點에서의貨物處理環境의變化, 各國의輸出·入 또는通關에 관한制度, 節次的變化 등海外的最新貨物流通情報를 즉각 파악하는 것이複合一貫輸送의根幹이라고 할 수 있다. 따라서 이들情報의入手, 管理, 檢索, 傳達시스템의確立이 가져오는效果는 대단히 크다.

海外貨物流通情報와 함께各輸送手段別運賃, 中繼地點에서의諸費用, 각종手數料 등이 항상最新의 상태로入手될 수 있다면複合輸送의發展은 더욱促進될 것이며, 이러한面에서의情報化에의期待는 매우 크다.

國際貨物流通의效率化라는觀點에서國際複合一貫輸送을 위한情報시스템의構築은企業間情報化對應의優劣에 따라隔差가發生할 것이다. 즉費用負擔能力, 노-하우(know how)면에서情報化에의對應能力이不足한企業은자연히國際競爭市場에서 도태될 것이다.<sup>56)</sup>

앞으로國際貨物流通에 있어서情報化는不可避하며高度의서비스創出을 위한情報化에의對應方案 마련은國際複合一貫輸送의

주요當面課題라 아니할 수 없다.

### 4. 國內貨物輸送體制改善

國際複合一貫輸送體制는開放體制로서國際輸送環境에서의變化는國內輸送體制와相互作用을 일으키게 되나國內貨物輸送體制的合理化, 效率極大化없이는全體體制的效率性を提高시키기는困難하다.

현재國內貨物輸送의 주요한問題點으로는小型車輛의長距離運行과情報시스템不在로空車運行이過多한 점을 지적할 수 있다.<sup>57)</sup>

이러한問題點을解決하기 위해서는全國主要地點에輸送, 集荷, 保管, 配送, 通關 등의多機能을 갖춘複合貨物터미널을建設하여에너지費用減少 및社會的便益을擴大해나가야 할 것이다.

### 5. 交通行政制度改善

既述한 것처럼 이제까지의交通行政은增大하는貨物流通의行政에 대해適切한政策的對應을 하지 못한 것이 사실이다.

그리하여各種의不合理한規制가 남아 있고組織 또한脆弱하여 기존의貨物流通行政의 원활한遂行은 말할 것도 없이複合一貫輸送과 같은 새로운行政需要를處理하지 못하고 있는 실정이다.

各種規制中混積(Consolidation)禁止 및事業區域制는代表的인 것으로 이러한規制의撤廢없이는貨物輸送體制가發展하는데根本的인障礙가 있다고 보여진다.<sup>58)</sup>

또한複合運送業을育成하기 위해서는 새로이複合運送法을制定하여複合運送業의免許를單一化시키는方案도 있고, 既存法體系內에서輸送手段別免許내지登錄의相互開放으로複合運送法과 같은效果를 얻을 수 있으나向後大型專門業體의育成을 위하여는既述한바와 같이前者의方案이適合하다고 판단된다.

註56) 吉光受, 前揭論文, p. 52.

57) 貨物輸送體制改善에 관한研究, 交通開發研究院, 1986, pp. 215 ~ 223.

58) 交通開發研究院, 上揭書, pp. 448 ~ 456.

아울러 國際複合一貫輸送體制 發展을 위하여 1980년에 채택된 UN複合一貫輸送條約의 加入 與否 및 同條約의 國內法에의 受容도 慎重히 檢討하여 決定하여야 할 것이다.

현재 交通部門의 貨物流通에 관한 組織은 陸運局, 航空局, 鐵道廳, 海運港灣廳에 각각 分散되어 있으며 課·係水準으로 급증하는 貨物流通需要를 감당하기에는 매우 非效率的이며 그 對應能力이 脆弱하다.

그러므로 向後 貨物流通에 종합적으로 대처할 수 있는 組織(例: 貨物流通局)을 新設하여 分散되어 있는 貨物行政을 一元化시키고 複合運送을 위한 機能도 함께 담당하도록 해야 할 것이다.<sup>59)</sup>

## V. 結 論

지금까지 最適綜合輸送體制로서의 國際複合一貫輸送體制에 대해 그 概念과 實態 및 問題點, 發展을 위한 政策課題에 대하여 考察해 보았다.

效率的인 國際複合一貫輸送體制를 構築하기 위해서는 交通行政에서의 效果的인 政策的 支援과 業界에서의 競爭力 培養을 위한 努力이 뒤따르지 않으면 안된다.

國際複合一貫輸送은 아직 요람기에 있으므로 體制의 效率極大化를 위하여 많은 課題의 解決이 필요하다.

그러므로 國際複合一貫輸送體制는 시간이 經過함에 따라 그 體制가 機能을 제대로 發揮할 것이다.

體制는 靜的인 概念이 아니라 變化하는 環境속에서 生成, 維持, 成長되어가는 動的인 메카니즘으로 우리는 事前에 어떤 體制의 構造 및 機能을 安全하게 定義할 수 없다.

오히려 體制의 最適化 및 效率極大化라는 目標은 기존의 環境속에 있는 構成要素를 最適으로 結合하고 새로운 構成要素를 吸收·統合하여 좀 더 發展的인 概念으로 進化하는 力動的 過程속에서만 發見될 수 있는 것이다.

## 參 考 文 獻

1. 姜信澤, 社會科學研究的 論理, 서울: 博英社, 1981.
2. 權正烈, 流通經濟論, 서울: 工學社, 1982.
3. 交通開發研究院, 複合一貫輸送에 관한 國際세미나 發表論文集, 1986.
4. 交通開發研究院, 貨物輸送體制改善에 관한 研究, 1986.
5. 交通部, 交通部門 第6次經濟社會發展5 個年計劃, 1986.
6. 吉光受, 國際物流管理시스템 確立을 위한 複合一貫輸送의 當面課題, 海運産業研究 第29號, 1987.2.
7. 潘柄吉, 國際마케팅論, 서울: 博英社, 1981.
8. 安海均, 現代行政學, 서울: 茶山出版社, 1983.
9. 玉璿鍾, 國際運送論, 서울: 法文社, 1986.
10. 劉鍾海, 現代行政學, 서울: 博英社, 1979.
11. 尹文奎, 物的流通의 理論과 實際, 서울: 成文閣, 1985.
12. 尹文鉉, 國際複合運送法制, 韓國海上運送周旋業協會.
13. 朴東喆, 國際物件運送인의 責任에 관한 研究, 建國大學校 大學院 博士學位論文, 1985.
14. 林浩奎, 韓國의 綜合輸出體系, 서울: 韓國開發研究院, 1972.
15. 崔昌浩·鄭世煜共著, 行政學, 서울: 法文社, 1974.
16. 韓貞一, 韓國政治發展論, 서울: 전예원, 1982.
17. 月刊「貿易運送」, 1986.8月號.
18. 「複合運送」, 韓國國際複合運送業協會, 1986.
19. 「포워드」, 韓國海上運送周旋業協會, 1986.

註59) 交通部, 2000年代를 위한 長期發展政策

20. ESCAP, Handbook of International Containerization, BANGKOK, 1983.
21. IDA, R. Hoos, Systems Analysis in Public Policy, University of California Press, 1972.
22. Intermodal Age, 1986, NOV/DEC.
23. Masao Oda, "Historical Implications of Marine Containerization", World Containerization, JMRI, 1983.
24. Peter F. Drucker, "The Economy's Dark Continent", Fortune, April, 1962.
25. UN Department of Economics and Social Affairs, An Examination of Some Aspects of the Unit Load System of Cargo Shipment Application of Developing Countries.
26. Webster's New International Dictionary, 2nd. ed., Unabridged.
27. William N. Durn, "Public Policy Analysis: An Interoduction", Englewood Cliffs, N. J : Prentice Hall Inc., 1981.