

VAN 사업의 선결과제

裴 仁 秀

韓國데이터通信(株) 시스템開發本部 課長

I. VAN 사업의 특성

VAN 사업은 통신사업적 특성과 컴퓨터사업적 특성이 유기적으로 융합한 사업이다. 통신은 전기·수도·도로 등과 더불어 국가의 기간이 되는 기반구조(infrastructure)로서, 매우 중요한 국가적 utility이다. 통신을 자가목적으로 이용하는 것이 아닌, 타인의 통신을 매개 하거나 전달하는 것을 주된 사업으로 영위하는 것을 통신사업이라 한다. 통신사업은 타인통신의 비밀을 엄격히 지켜주어야 하고, 국내외적으로 통신이 원활히 이루어질 수 있도록 국제표준이 엄격히 시행되어야 하며, 어느 누구에게 독점되거나 편중되어 지지 않고, 누구나 편리하고 싼 값으로 이용하는 것이 보장되어야 한다.

통신사업은 이러한 제반 구비조건을 갖추기 위하여 방대한 재원을 필요로 하며, 이의 재원은 이용자의 이용료로서 확보되어 진다. 이들 이용료는 개별 이용자의 이용량을 위주로 하여 부과되고 있어, 소수의 대량사용자 보다는 대다수의 소량 이용자가 보다 유리한 요금구조를 유지하므로써, 특히 국민생활에서의 통신의 비중이 높아져 가는 오늘날에는 일종의 부의 재분배 기능을 담당하고 있기도 하다. 통신의 공익적 특성으로 인하여 거의 모든 국가는 통신을 국가의 독점적 사업영역 또는 강한 규제를 가하는 사업영역으로 관리하고 있다.

이러한 통신사업과는 달리, 컴퓨터 사업은 민간부문에서부터 출발하여 자유로운 경쟁상황하에서 발전되어 왔다. 컴퓨터의 활용이 산업의 거의 모든 분야에서 그 고도의 효용성이 입증되어지고, 기술의 눈부신 발전, 이용의 고도화, 가격의 저렴화 등이 이루어짐에 따라 수많은 다양한 컴퓨터서비스 사업이 출

현하였다. 이들 서비스는 증기기관의 발명과 철도의 발명이 증기기관차의 필연적 등장을 가져 왔듯이, 통신과 결합하여 새로운 VAN 사업분야를 출현케 하였다.

VAN 사업의 특성은, 세상에서 살펴본 바와 같이 통신사업의 국가주도적, 규제적 성격과 컴퓨터 사업의 민간주도적, 비규제적 성격이 복합적으로 융합되었기 때문에 전통적인 통신사업을 규제하는 법률·제도만으로는 사업을 규제할 수 없게 되었다. 이에따라, 나라마다 서로 다른 기술적, 사회적, 경제적 환경을 고려하여 그 내용이 컴퓨터사업의 특성을 반영하여 점진적인 자유화, 민간화, 개방화로의 진전으로 나타나게 되었다.

국내외의 VAN 사업의 현황을 파악하기 위하여는, VAN사업이 규제적 측면과 비규제적 측면의 서로 상반되는 2중적 성격을 띠는 데서 비롯되는, 각국마다의 서로 다른 사업규제방법 및 이용제도를 이해하여야 하며, 이러한 규제의 차이로 비롯되는 사업자의 특성과 그들이 제공하는 서비스를 함께 이해하여야 한다.

VAN 사업의 특성을 그 생성배경으로 부터 파악하여 보면, VAN사업은, VAN사업 자체를 목적으로 만들어 지기 보다는, 다른 사업을 목적으로 만들어진 "결과물의 이용적 측면"이 다른 어떤 사업분야 보다도 강한 사업이다. 달리 표현하면 VAN사업은 "main product"로서 만들어진 것이 아니라 다른 사업의 "by-product"로서 얻어진 것을 이용한 사업이다.

예를 들면, 미국의 Telenet, Tymnet 등은 미국방성의 예산으로 국방목적으로 건설된 Arpa-Net의 부산물이고, DB의 대부적인 Dialog DB도 미항공우주

국의 우주계획추진을 위하여 만들어진 것을 상용화한 것이다. IBM이나 GE 등의 네트워크도 VAN 서비스가 목적이 아닌, 하드웨어 판매증진, 소프트웨어 판매 증진등을 목적으로 구축되어진 것이 발전하여 VAN 사업화 하였다.

또한 VAN 사업은 기술의 첨단성, 서비스의 미래성을 특성으로 한다. VAN 사업은 고도의 최신기술을 요하며, 그 시장 또한 현재의 시장보다는 미래의 시장 가능성 때문에 필요한 사업이다.

VAN 사업을 활발히 추진하고 있는 선진국의 거의 모든 대기업들도 VAN 사업 자체로서는 적자를 면치 못하고 있으며, 앞으로도 상당기간 적자운영을 면치 못할 것으로 예측하고 있다. TBM, AT&T 등 세계적 거대기업 등이 이 부문에 상당한 투자를 장기간 계속하고 있음에도 불구하고, 사업적으로는 성공을 거두지 못하고 있으며, 수많은 대기업들이 황금알을 낳을 것으로 기대하고, VAN 사업에 참여하고 있으나, 아직까지는 계속적인 투자만을 하고 있는 단계이다. 일본의 경우 일본전선공사의 데이터통신 사업본부는 설립된지 20년이 지났지만 최근에 이르러서야 겨우 당해년도 수지를 맞추는 수준에 이르렀다. (주1: 데이터통신 사업본부는 1988년 NTT DATA COMMUNICATION SYSTEMS로 독립.)

II. 국내의 VAN 사업현황

1. 제도

국내의 VAN 사업은, 1982년 한국데이터통신주식회사의 설립이전까지는 거의 개념조차 도입되어 있지 않은 상황이었으며, 데이콤의 출현 이후 VAN에 관한 논의가 개시되었다. DACOM의 설립이후, 우리나라에서도 선진국에서와 같은 VAN 사업의 도입과 활성화를 도모하기 위하여 점진적 자유화의 정책방향을 수립하게 되었고, 이미 2차에 걸친 제도의 개편이 이루어졌다.

제 1차는 1984년 전기통신관계 법령개정으로서, 그 주요내용은 정부나 전기통신공사가 주식의 1/3 이상을 소유하는 조건으로 통신공사와 데이콤 이외의 제 3, 제 4의 공중통신사업자를 둘 수 있도록 문호를 개방하였으며, 타인의 통신을 매개하거나 교환하지 않는 단순한 데이터처리(DP) 또는 데이터제공(DB)업 즉 정보통신 역무제공업은 체신부장관 승인 조건으로 민간에게 전면 개방되었다. 앞으로도 정부는 전기통신공사의 민영화를 비롯하여 정보통신분야의 점진적 자유화를 기본 정책기조로 삼고 있다.

2. 사업자

현행 제도하에서, 우리나라의 VAN 사업자는 공중통신사업자, 정보통신 역무제공사업자, 그룹 VAN 사업자의 세가지로 분류할 수 있다. 정보통신 역무제공 사업자는 교환행위를 할 수 없는 제한성이 부과되어 있고, 그룹 VAN 사업자는 이용자를 그룹내의 계열사로 국한하는 제한성이 부과되어 있다. 이중 그룹 VAN은, 법률용어가 아닌 사회통념적 명칭으로서, 그 사업내용이 일반적으로 인식된 사업이나 서비스와는 다르며, 그룹 회사들간의 전산자원의 통합화와 효율화를 도모하는 자영 네트워크의 확장으로 이해하는 것이 오히려 타당하다. 사업으로서 정의한다면 향후 "정보통신개방을 예비하는 잠재적 VAN사업자" 또는 그룹계열사로 시장범위를 제한받은 현재의 VAN사업자이다.

88년 2월 현재의 사업자 현황을 보면, 공중통신사업자는 사업내용의 제한을 받지않는 사업자로, 전기통신공사와 데이콤 2사가 있으며, 기술적 지역적으로 사업내용의 제한을 받는 사업자로 한국항만전화 주식회사와 이동체통신(주), 한국여행정보주식회사의 3사가 있다. 정보통신 역무제공사업자는 한국과학기술원의 시스템공학센터, KIET, 한국증권전산(주) 등 100여 업체가 허가 되었으며, 그룹 VAN은 삼성, 현대, 금성그룹 등 10개 그룹이 허가를 득하였다.

3. 서비스

1) 전송서비스 분야

현재 상업서비스중인 것으로 DNS 서비스(공중패킷 교환서비스)와 데이콤이 제공하는 해외 전자사서함 연결서비스, 한글전자사서함 서비스 등이 있다. 이중 가장 기본이 되는 DNS는 1982년 서비스를 개시하여 '88년 12월말 현재 약 3,300여의 가입자가 이용하고 있으며 불란서의 45,000, 일본 28,000 수준에 비하면 아직은 초기단계에 머물러 있으나 최근 급격한 성장세를 보이고 있다. 이는 기본적으로는 우리나라의 컴퓨터 보급수준이 낮음에도 원인이 있겠으나, 온라인화율의 저조, 국토 크기의 상대적 협소, 경제력의 수도권 집중, 기업내 업무처리의 전산화 미성숙 등에도 많은 원인이 있을 것으로 해석된다. 전자사서함 이용자는 약 1,000을 상회하는 수준으로 최근 한글전자사서함의 이용자가 급격히 늘어나고 있으며 미래의 종합전자사서함이라 할 MHS 서비스는 1989년 서비스개시를 목표로 시험서비스중에 있다. 이 밖에 전화망을 기본으로 한 공중서킷교환서비스(public cir-

cuit switching service)가 개발중에 있으며, 공중전화망만을 이용한 컴퓨터간의 정보교환도 가능케 되어 있다.

2) 데이터처리, 데이터뱅크분야

현재 일부 의무제공업체들이 데이터처리*분야의 사업을 전개하고 있으나, 아직도 극히 저조하여 일본의 수백분의 일, 미국의 수천분의 일 수준밖에 달하지 못하고 있다. 이는 전산화 수준이 아직 낮은 외에도 외부기관 이용보다는 자사 전산실을 선호하는 경향이 큰 원인중 하나이며, 정보통신 의무제공사업자의 대부분이 재벌계 또는 컴퓨터 하드웨어 제조업체로서, 자기기업내 서비스를 주목적으로 하고, 제3자를 위한 서비스 제공업은 아직 충분히 개발되지 못한 상태이다. 데이터뱅크 분야는 데이콤이 제공하는 해외데이터뱅크 연결서비스가 주를 이루고, 데이콤의 생활정보서비스, KIET의 산업정보, 증권전산(주)의 증권서세 정보를 제외하고는 국내 데이터뱅크 분야는 전무한 것이 현실이다. 이용자 규모는 해외 데이터뱅크 가입자 약 600, 데이콤 생활정보 가입자 약 3,000 수준으로 최근의 증권분과 가정내의 PC보급 증가에 힘입어 데이콤 생활정보 가입자가 급속히 신장하고 있다.

3) 복합서비스

이용자의 필요에 맞춰 데이터의 전송, 처리, 데이터뱅크 등을 종합적으로 서비스하는 복합서비스는 극히 초보적인 수준의 서비스가 제공되어 지기 시작하였다. 현재 DACOM에 의해 진행되고 있는 서비스로는, 크레디트카드 가맹점에서 고객카드의 온라인 신용조회를 가능케 하는 신용카드정보 서비스, 관광과 시황정보 등을 칼라화면을 통하여 조회할 수 있는 비데오텍스 서비스, 여행사에 설치된 단말기를 통하여 전국 호텔예약을 가능케 하는 관광예약 서비스, 포항제철과 포항제철 제품수요가 및 대리점간의 온라인 수발주 업무를 처리하는 철강 VAN 등이 있으며, 기아산업과 기아산업 부품 납품업체간의 온라인 수발주 업무를 처리하는 기아 VAN 서비스가 곧 개시될 예정으로 있다.

Ⅲ. VAN 사업의 과제

1. 법·제도의 정비

VAN사업은 앞서 VAN의 특성시에 설명한 바와 같이 그 공익적 특성으로 인하여 법·제도적 측면의 규제가 필요한 분야이면서, 또한 그 서비스의 다양성, 광범위성 또는 민간산업분야와의 분리의 어려움 등

의 요인으로, 민간기업의 활력과 창의력, 기술력, 자본력이 최대한 활용되어야 하는 분야이다. 또한 VAN사업의 개념은 날로 변화하고 성장하는데 반하여 법이나 제도는 신속한 변화를 따르지 못함으로써 문제가 제기 되어지기도 한다.

이러한 과제를 푸는 방안으로서 VAN사업의 개방 또는 자유화의 문제가 제기되어 졌으며, 거의 모든 선진국도 그 정도나 시기의 차이는 보이지만, 변화의 방향은 개방과 자유화로 이행이 필연적이다. 그러나 자유화, 개방화는 그 정도와 시기를 어떻게 할 것인가가 매우 어려운 난제로서, 신중을 기하여 단계적으로 진행시켜 나가야 할 것이다. 여기에는 필히 질서와 game of rule이 필요하며, 자유화에 가장 앞서가는 미국에서까지도 아직 독점, 규제하의 경쟁, 자유경쟁 부문으로 엄격히 구분하여 관리되어 지고 있으며, 이는 통신의 공평성, 보편성, 신뢰성을 확보하는 한편 컴퓨터와 통신의 균형적인 발전을 이룩하기 위한 전략으로 풀이된다.

법·제도의 정비에 고려되어야 할 요소를 열거하면, 첫째, 공익적 부문과 경쟁부문을 육성하여야 한다.

특히 공익적 부문의 육성은, 참여의 법률적 규제에 의한 방법뿐만 아니라 이용요금제도의 개편 등에 의하여도 가능하고 그러한 방향으로의 발전이 소망스럽다. 공익적 부문의 대표적 예로 공중정보통신망사업을 들 수 있으며, 각국은 “공중망 우선의 원칙”을 확립하여 지켜나가고 있다.

“공중망 우선의 원칙”을 확립키 위하여는, 공중망사업에의 참여를 엄격히 제한하는 한편, 시설망 구축의 근간이 되는 전용회선의 임대요금과 공중망 요금간에 정책적 차별화를 도모함으로써 공중망의 이용을 유도하여야 한다. 서독 우정성의 경우, 향후 전용회선임대요금을 중전의 정액제 요금으로부터 중량제 요금으로 전환코자 하고 있으며, 장래는 전용회선임대제도 자체의 공중망 흡수를 계획하고 있는 것은 이에 대한 좋은 예시가 될 수 있다.

둘째, 경제력 집중의 가속화 방지를 고려하여야 한다.

60~70년대 산업화 과정에서 발생한 기업집중화 현상은 최근 더욱 사회문제화 하고 있는 바, 정보통신의 개방은 자금력이 월등한 대기업의 참여로 경제력 집중화, 기업예속화가 가일층 가속화될 공산이 크며, 수도권권을 중심으로 한 수익노선의 선호로 공평한 서비스의 저해, 국토의 균형적 발전을 기피할 가능성이 크다. 이와 관련하여 일본이

대기업 중심의 VAN사업을 개방하기에 앞서 중소기업 VAN을 먼저 개방한 점을 유의하여야 한다.

셋째, 공익성이 보장되어야 한다.

누구나 어디서나 균일한 값으로 공평한 자격으로 서비스를 제공받을 수 있어야 한다. 공익성은 얼마만큼은 비채산성을 의미하므로 이의 투자 유인책이 강구 되어져야 한다.

넷째, 네트워크의 무질서한 난립이 방지되어야 한다.

중복투자의 방지 또는 통신의 원활화와 편리성이 보장될 수 있으면서, 적정한 경쟁에 의해 서비스가 향상되어야 하며, 사업자는 다수이더라도 네트워크간의 호환성이 확보되어야 한다. 미국이나 일본의 경우, 일부 부문에서 단말기의 홍수(다수의 네트워크를 지원하기 위하여 단일업체의 동일업무를 처리하는데 여러대의 단말기가 놓이는 현상)가 사회문제화 되고 있다.

다섯째, 국가안보 및 국내산업 보호가 고려되어야 한다.

외국에 대한 개방이 이루어질 경우 취약한 국내 정보 산업이 외국계 업체에 의해 장악될 것은 불문가지이며, 이러한 정보통신의 장악은 주요 산업정보의 장악을 의미하므로, 개방은 국내업체에 우선하여 개방된 후, 어느 정도 경쟁력이 배양된 후 외국의 개방이 뒤따라야 하며, 이 경우 정보의 국경통과문제, 국제회선 상호접속 등의 문제를 검토하여야 한다.

2. 표준의 확립

VAN은 표준이라고 이야기 되어질 정도로 VAN사업에 있어서 표준은 중요하다.

VAN에서 표준은 크게 3가지로 구별할 수 있다. 한글과 영문 등의 "문자코드의 표준"이 그 첫째이고, 컴퓨터와 컴퓨터간의 통신을 할 수 있게 하는 "통신프로토콜의 표준"이 그 둘째이며, 컴퓨터를 이용하여 전송하는 정보 내용의 서식이나 상품코드 등을 표시하는 "비즈니스 프로토콜의 표준"이 그 세번째이다. 이를 비유적으로 표현하면 VAN을 사람과 사람간의 문자에 의한 의사소통에 비하면 표준은 언어와 같은 역할을 한다고 할 수 있으며, 문자코드는 글자에, 통신프로토콜은 문법에, 비즈니스 프로토콜은 맞춤법이나 단어에 비유할 수 있다. 우리가 만약 서로 다른 문자와 문법과 단어를 쓴다면 어떻게할까를 상상하여 보면 VAN에서의 표준의 중요성을 인식할 수 있을 것이다.

우리나라는 최근까지 통일된 한글코드가 없이 컴퓨터마다 나름대로의 한글코드를 채택하여 제품을 공급하여 왔기 때문에 국내에 보급된 한글코드만도 수십종에 달하고 있다. 다행스럽게도 최근 한글코드 표준안이 채택되어 지고 이의 사용이 권장되어 지고 있어 조만간 한글코드의 문제는 얼마쯤은 해결될 전망이 보이기 시작하였다. 그러나 표준은 존재하는 데에서 의의가 있는 것이 아니고 쓰여지는 데에 그 의의가 있으므로, 채택된 표준안이 쓰여지도록 정부당국은 정책지도를 펴야하며, 메이커나 이용자 측면에서도 적극적 채택이 필요하다.

표준과 관련하여 사용자 환경에서 문제가 되는 것은 기존의 다른 표준으로 축적된 정보를 어떻게 처리하느냐의 문제이다. 이를 언어로 바꿔서 비유하여, 우리나라가 여러 부족국가로 이루어져 있으며, 각 부족은 다른 언어를 쓰고 있다고 가정하자. 이들은 지금까지 상당부분의 서로 다른 문자로 된 출판물을 많이 보유하고 있다. 이 경우 어느 한 부족의 언어와 문자를 공식표준으로 채택할 경우와 모든 부족마다 각자의 표준만을 고집할 경우를 상상하여 보자. 모든 부족이 모여 회의를 할 경우, 하나의 공식언어로 이야기하는 것이 가장 바람직하지만 자기부족끼리 이야기할 때는 오히려 각자의 언어가 훨씬 편리할 것이다.

VAN의 경우도 이와 똑 같다. VAN에서의 표준은 자기 내부 표준까지도 모두 VAN의 표준으로 바꾸는 것을 의미하는 것이 아니라, 외부의 서로 다른 표준을 이용하는 이용자와 송신할 때에 자기표준을 공식표준으로 변환하는 것을 의미한다.

다음으로 공식표준은 하나인 것이 가장 바람직 하지만, 그것이 불가능할 때는 몇개의 표준도 가능하다. 미국의 경우도 영어코드는 ASCII와 EBCDIC의 2가지가 함께 쓰여지고 있다.

통신프로토콜은 서로 다른 컴퓨터간의 통신을 위하여 하나의 공식표준을 채택하는 문제로서 매우 어려운 문제이기는 하나 가까운 장래에 OSI의 표준이 확립될 서광이 보이고 있다.

가장 문제가 되는 분야가 비즈니스 프로토콜의 확립이다. 미국을 비롯한 선진제국은 60년대부터 이 분야 표준의 확립을 위한 엄청난 노력을 경주하여 왔으며, 이러한 노력의 결실이 80년대 들어 하나 둘 나타나기 시작한 것이 업계 VAN, 업계간 VAN 서비스이다. 우리나라의 경우는 선진국에서 60년대 착수되어진 수준의 노력조차도 아직 기울이고 있지 않을 만

컴 이 분야에서 낙후되어 있다. 앞으로 VAN 표준의 확립은 이 비즈니스 프로토콜의 확립을 위한 공동노력을 여하히 수행 하느냐에 달려있다 하겠다.

3. 이용자의 저변확대와 고도화

VAN사업은 VAN 그것 자체가 목적이기 보다는 VAN이 전체적인 산업분야에 미치는 영향과 국민편익에의 공헌 때문에 중요하다. 이를 달리 말하면 VAN은 이용자의 저변이 확대되고 고도화 되어야만 소기의 목적이 달성된다 할 수 있다.

이용자 저변확대의 가장 성공적인 사례로는 프랑스의 미니텔 단말기 보급을 꼽을 수 있다. 프랑스의 경우는 단말기의 대량보급을 통하여 매우 짧은 기간 동안에 가정단위에 이르기까지 정보통신의 기반을 대폭적으로 확충하는 커다란 성과를 이룩하였다.

이러한 기기의 대량보급 방식뿐만 아니라, 학교 교육과정에서의 컴퓨터 교육의 확대, 일반인을 대상으로 한 다양한 강좌와 세미나의 개설 등을 통하여, 이용자의 기본적인 마인드 확산, 이용능력 향상을 도모할 수 있으며, 이는 단기적 효과를 기대하는 것보다는 장기적인 안목으로 꾸준히 노력하여야 한다.

정부가 주도하는 국책 프로젝트의 수행도 이용기반의 확충을 위한 수단이다. 일본이 과학기술문헌 데이터뱅크 구축을 국책 프로젝트로서 수백억엔에 달하는 정부지원을 통해 이루어낸 것이나, 싱가포르가 국가전산위원회를 중심으로한 국가전도의 전산화 추진 등이 좋은 예이며, 우리나라의 경우도 행정전산망계획의 추진, 전산망 촉진 및 이용에 관한 법률제정, 한국전산원의 설립, 최근의 한국통신개발원, 정보문화센터의 설립 등을 통하여 정부지원하에 정보통신의 이용기반 확충을 위한 많은 노력이 경주되고 있다.

4. 인력의 양성

VAN은 첨단분야이고 새롭게 생겨난 분야이다. VAN은 고도의 기술을 요하고 이제까지의 부분적 기술의 전문가만이 아닌 여러부문의 기술과 작업을 함께 이해하는 인력을 필요로 한다. 또한 VAN은 그 하드웨어의 중요성보다 소프트웨어의 중요성이 훨씬 강조되는 서비스이다.

현재 기술의 발달로 하드웨어의 가격은 날로 저렴해 지고 있으며, 고기능화 되어지고 있다. 그러나 이러한 하드웨어를 실제 업무에 적용키 위하여는 점점 더 규모가 확대 되어가고 인력을 필요로 하는 소프트웨어 수요가 늘어난다. 하드웨어의 수요는 산술 급

수적으로 늘어난다면 소프트웨어의 수요는 기하급수적으로 늘어난다 할 수 있다. 소프트웨어개발 인력 수요의 급격한 증대와 더불어 VAN사업은 다양한 분야의 기술과 경험을 모두 갖춘 우수한 인력을 필요로 한다.


VAN사업에 필요한 인력이 갖추어야 할 자질을 몇 가지로 열거하면

- 고객의 요구사항 파악
- 시장을 장기적으로 보는 안목
- 소프트웨어의 중요성과 상호운용성에 대한 종합적인 이해 능력
- 대립적인 이해집단간의 조정능력
- 시스템 경험
- 컴퓨터 하드웨어, 소프트웨어, 통신에 대한 종합적 능력 등을 들 수 있다.

이러한 능력과 자질을 갖춘 인력은 갑자기 급조되어질 수 없으며, 장기적인 교육과 훈련 등을 통한 양성으로 얻어질 수 밖에 없다. 미래의 VAN사업은 이러한 인력을 여하히 확보하느냐가 좌우한다 하여도 과언이 아니다. 특히 우리나라와 같이 인력은 풍부하나 자원은 부족한 환경하에서는 이러한 풍부한 인력을 잘 훈련하고 양성하는 것이 더욱 큰 과제임에 틀림없다.

5. 신뢰성과 안정성의 확보

몇년전 동경시내의 지하전화 케이블이 화재로 소실되어 동경시내 거의 대부분의 기업의 업무가 마비된 적이 있다. 우리나라에서도 얼마전 광화문 전화국 전자교환기의 소프트웨어 장애로 상당시간 전화 불통이 일어난 사례가 있다. VAN이 우리생활과 밀착되어 가면서 이러한 장애가 발생할 때 그 미치는 파급효과는 우리의 상상을 초월하는 규모가 될 것이다.

또 다른 측면으로는 VAN은 타인의 통신을 매개하는 행위가 포함되기 때문에 그 privacy의 보호나 기밀유지에 대하여 엄중한 보호장치가 필요하다. 선진국에서의 컴퓨터통신에 의한 기업기밀 유출이나 컴퓨터 범죄의 발생 등은 비단 선진국만의 문제가 아니라, VAN이 발전되면 우리에게도 커다란 문제로 대두되게 될 것이다. 이러한 VAN의 신뢰성과 안정성을 확보치 못할 경우, VAN의 발전을 기대할 수 없으며, 일본의 사례에서도 업계단위의 공동 VAN 구축을 추진하는 과정에서 추진이 여의치 못한 가장 큰 요인을 신뢰성의 확보에 대한 확신부족으로 들고 있다. 

筆者紹介



裴 仁 秀

1948年 8月 22日生

1972年 3月 고려대학교 심리학과 졸업

1975年 8月 동신화학공업(주)

1980年 3月 동부고속(주)

1984年 11月 한국데이터통신(주) 기획실 조사과장

1986年 1月~현재 한국데이터통신(주) 시스템개발본부 VAN 개발 2부 과장

發 祝 展

韓 國 電 氣 通 信 公 社

社 長 李 海 旭