

VAN 개방과 向後課題

方 碩 皓

通信開發研究院 研究委員

I. VAN 개방의 당위성

1. 우리나라에서의 VAN개방의 意義

通信網을 바탕으로 다양한 서비스가 提供되는 VAN 事業은 컴퓨터와 통신이 結合.發展되어 감에 따라 무한한 성장잠재력을 지니고 있을 뿐만 아니라, 본격적인 서비스産業으로 발전할 가능성이 內在되어 있다는 점에서 미래의 전략산업으로 대두되고 있다.

이러한 VAN의 개방이 당연한 문제는 컴퓨터처리와 융합된 통신분야의 서비스를 어떤 형태로, 어떻게 종래의 公衆電氣通信事業=獨占의 論理와 조화시키느냐 하는 것이다. 즉, VAN은 여타 서비스와는 크게 다른 通信을 기초로 한 서비스이긴 하나, 그렇다고 하여 國民生活에 必須不可缺한 서비스는 아니기 때문에 경쟁을 통해 컴퓨터處理를 통한 다양한 서비스의 개발이 요망되는 분야라 할 수 있다. VAN의 출발역시 基本的으로는 既存의 制度 즉, 公衆網에 의한 모든 전기통신서비스의 공급이라는 獨占體制下에서의 부분적 탈피를 의미한다. 1970년대초, 미국에서 패킷교환망이 개발되면서 데이터通信을 위한 제도가 擴充되고, 公衆網事業者로부터 회선을 賃貸하는 것을 통한 VAN사업을 許容하면서(1973년) VAN사업이 본격화되기 시작했으며, 日本의 경우 1971년 제1次 回線自由化를 통해 特定 通信回線 制度를 도입함으로써 민간이 공중망사업자로부터 回線을 임대할 수 있는 제도가 마련되었고, 영국의 경우는 1981년부터 전기통신회선의 賃借使用이 허용되면서 VAN업자가 출현하기 시작함을 보아도 알 수 있다.

우리나라의 現 전기통신제도下에서 VAN시장의 개방이라 함을 곧 「公衆通信役務=公衆通信事業者의 영역」의 공식을 깨는 것을 의미한다. 그렇다고 하여,

VAN의 성격상 전화와 같은 기본서비스까지 포함되는 것은 아니고, 公衆通信役務가운데 서비스의 다양성으로 인해 既存의 公衆通信 事業者가 효율적으로 제공할 수 없는 高度通信서비스에 대해서는 民間의 경쟁도입에 의한 서비스제공이 허용되어야 한다는 의미이다. 즉, 이제는 產業구조의 高度化로 인해 업종별, 기업별로 그 욕구가 다양한 모든 기업의 通信수요를 공중망에 의해서 充足시킬 수는 없게 되었다. 특히, 공중망의 高速디지틀化가 세계최고라고 할 수 있는 프랑스 조차도 VAN사업의 개방을 검토하고 있는 점은 우리의 정책수립에 단순한 示唆이상의 의미를 던져준다 하겠다.

우리나라의 주요 교역상대국인 선진 경제 강국들은 VAN과 같은 高度通信서비스를 통하여 그들 産業의 情報化를 점점 확대시키고 있으므로 이들과의 대등한 교역을 하기 위해서라도 이제는 우리나라 産業의 情報化가 상대적으로 필요하게 된 時점에 와있다고 할 수 있다. VAN사업이 우리나라의 경우 관심을 끌 수 있는 이유는 情報通信産業 全體의 情報化, 效率化를 통하여 국가경제에 기여를 함과 동시에 하드웨어의 수요유발을 촉진시켜 컴퓨터 및 通信産業의 발전을 도모할 뿐만 아니라 그 자체가 경제구조의 소프트化에 따른 미래의 전략산업으로 발전할 수 있다고 보기 때문이다. 이처럼, VAN사업은 그 자체의 市場性뿐만 아니라 그것이 活性化되었을 때 국가경제의 發展 및 情報通信産業의 대외경쟁력을 提高시킨다는 점에서 高度通信서비스 분야가 아직은 幼兒期 段階에 있는 우리의 여건으로 볼 때 시급히 개방을 통한 국가적 次元의 活性化정책이 필요한 분야로 진단되어 진다.

2. Non-regulation이 아닌 Deregulation

최근의 한·미 通信協商에서 미국은 우리의 VAN시장 개방을 要求하면서, market access에 장애가 된다고 생각되는 것들을 열거하며 이것들에 대한 非규제(non-regulation) 약속을 요구한 바 있다.

VAN이 不特定多數를 대상으로 한 서비스로서의 存在意義를 갖기 위해서는 컴퓨터 異機種間의 通信이 가능케 하도록 프로토콜變換등으로 附加價値를 발생시키는 通信處理기능은 최소한 갖추어야 한다. 이것은 곧 컴퓨터通信이 가능하기 위한 秩序導入의 必要性을 우회적으로 증명해 준다. 또한 VAN서비스를 제공하는 통신네트워크의 안전성과 신뢰성 및 他人의 통신을 매개하는 서비스가 活性化되기 위해 반드시 확보되어야 하는 通信의 비밀보장과 같은 것도, VAN서비스의 여타 서비스와 다른 一面을 보여주는 예들이다. 개방이 제일 많이 진전된 미국의 전기통신시장에서도 주로 公正競爭(antitrust) 확보측면에서 많은 제도적 보완책을 통해 秩序를 유지함을 볼 수 있다. 물론, 이러한 秩序유지의 필요성이 regulation과 deregulation의 差異를 희석시켜 새로운 事業者의 시장進入을 거부하는 논리로, 또한 既存 민간事業者의 事業영역 확대를 방해하는 論理로 사용될 수는 없는 것이며, 개방후의 市場秩序를 유지하기 위한 reregulation이 不可避하더라도 그것은 公正한 競爭, 不特定多數를 대상으로 한 良質의 서비스를 확보하기 위한 필요에서 나올 수 있는 것이다. 결국, VAN개방에서의 deregulation은 개방의 當爲性안에서 어느 정도의, 어떠한 方法의 개방이 바람직한가 하는 것을 의미한다고 하겠다.

II. VAN 개방時 풀어야 될 의문들

1. 回線使用制度

우리의 VAN 事業政策은 아직까지 미비한 국내의 수요와 공급사정을 고려하여 事業者구도의 전면개편을 통한 적극적 方法보다는 回線使用 制度의 점진적 自由化라는 소극적 方法을 택함으로써 국내의 VAN 사업기반을 확충하고, 급격한 對外개방에 대처해 왔다고 할 수 있다.

이런 政策의 接近方法은 VAN 서비스 자체가 고도의 기술이 필요한 사업이고, 또 막대한 설비투자를 요할 뿐만 아니라 事業開示後 VAN사업의 수지가 균형을 맞추기에는 상당한 시간을 요한다는 面을 고려한다면 어느정도 긍정적으로 評價받을 수 있을 것이다.

현재 우리나라가 당면한 VAN 事業의 開放은 國內 開放의 必要性和 함께 주로 미국을 중심으로 한 통신 시장 규제완화에 따른 對外開放압력에의 능동적 대응의 兩面을 고려해야 할 시점에 와 있다고 하겠다. 이런 點을 고려해 본다면, VAN 사업기반을 어느 정도 갖춘것으로 판단되는 大企業위주의 共同使用 特例認定조치와 같은 것을 통해 大企業內의 정보화 수요 충족을 우선적으로, 점진적으로 해 왔던 우리의 VAN정책은 再검토를 요할 단계에 이른 것으로 진단된다. 중소기업에 比한 大企業위주의 정책이 갖는 전체 정보산업 發展上의 不均衡은 차지하고라도, 그룹 VAN이 母體가 되어 발전하게 될 大企業이 경영하는 VAN은 企業內의 自体電算化를 통한 私設네트워크의 活用으로 인해, 우리의 VAN市場에서 제일 아쉬운 순수한 제 3者的 전문 VAN 事業者의 출현을 방해하거나 向後의 잠재적 VAN 시장을 크게 잠식할 염려가 있기 때문이다.

지난번의 對美 通信協商에서 VAN 시장의 개방에 대해 우리 정부는 回線使用上의 制的을 公衆電氣通信事業法 改定을 통해 美國측에 約束한 바 있었다. 이러한 정책方法은 앞에서 본 바와 같이 VAN市場 개방의 핵심을 이루어 온 方法으로서 「回線使用制度의 緩化=VAN개방」이라는 等式을 前提로 한 것이었다. 이 接近에 對해 美國측은 독점對, 경쟁서비스의 영역구분을 要求함으로써 거부의를 간접적으로 表示한 것은 잘 알려진 대로이다.

우리의 現 回線使用 制度上의 制約緩化를 통해 VAN 사업을 活性化시키는 것이 內包하는 限界를 살펴보면, 우리의 向後 政策方向은 더욱 명확해 진다.

현행 電氣通信 制度下에서 事業者가 사용할 수 있는 網은 세가지가 있다. 즉, 전화서비스, 전신 및 팩시밀리서비스 등을 받을 수 있는 一般交換回線網(PS-TN)과 데이터전송서비스에 이용되는 情報交換回線網(PSDN), 그리고 회선을 專用으로 사용하는 特定通信回線이 있다. 公衆通信事業者는 民間事業者에 의해 情報通信回線(위의 세가지 線을 통칭함)의 사용신청을 받은 경우, 公衆電氣通信事業法 제42조 2項과 同法 施行令 제71조에 따라, 公衆通信事業者의 判斷에 근거해, 기본적으로 “公衆通信役務에 지장이 없다고 인정되는 범위내에서” 이를 승낙하도록 하고 있다. 즉, 기술상 지장이 있는 경우, 설비의 여유가 없는 경우, 공공부리를 침해할 우려가 있는 경우, 그 밖에 公衆通信役務에 지장이 있다고 인정되는 경우에는 승낙하지 않을 수 있도록 규정함으로써, 公衆通

信 役務提供에 장애가 있다고 인정되는 民間의 정보통신 역무제공에 대해 事前봉쇄할 수 있도록 하고 있다. 公衆通信役務에 대한 개념정의는 우리의 전기통신기본법에 의할 때 “전기통신설비를 이용하여 他人의 通信을 媒介하거나, 기타 전기통신설비를 他人通信의 이용에 제공함”을 칭하고 있기에 이러한 규정들은 公衆網우선의 원칙하에서만 의미를 지니는 것이지, VAN개방과는 맞지않는 규정들이라 할 수 있다. 또한, 民間의 VAN사업제공이 公衆通信事業者에 의한 公衆通信 役務提供과 접촉되는 지의 여부 판단이 電氣通信基本法 제3조에 규정된 전기통신의 관장부서인 체신부장관이 아닌 公衆通信事業者에게 맡겨지고 있는 현실은 回線使用의 규제완화를 통한 VAN사업육성조차도 內在的 限界를 지남을 상징적으로 나타내주는 부분들이다.

回線의 使用方法에 대해서도 비슷한 얘기를 할 수 있을 것이다. 單獨使用, 共同使用, 他人使用이 그것인데 이들 개념에 대하여 法에 明示的으로 규정된 것이 없다. 이것이 또한, 回線使用制度를 둘러싸고 실제 운영에 있어 VAN事業의 自由化에 커다란 영향을 미칠 수 있는 要素가 된다. 一般의인 의미로 설명하면, 單獨使用은 한 개인 또는 회사가 회선을 單獨으로 이용하는 것으로 本人使用이라고도 한다. 共同使用이란 2인 이상의 同一한 電氣通信回線을 使用하는 것으로, 民間事業者가 共同使用을 받으려면 체신부장관이 定한 業務上 進밀관계자의 범위안에 있어야 한다. 他人使用은 개인 또는 회사가 회선사용계약을 하면서 그 회선을 他人과의 통신에 이용하도록 신청하는 것으로, 상호간 共同使用이 인정되지 않을 때는 이같은 使用계약을 통해 회선을 利用하는 것이 전형적이다. 현재의 전기통신제도에서 VAN 事業 개방을 가로막고 있는 큰 장벽중의 하나는 바로 이 他人使用의 허용이, 국가비상사태下에서와 같은 例外的 事項이나 정보의 檢索, 處理를 위한 情報通信役務의 제공이라는 限定된 경우에만 적용된다는 것이다. 이에 따라 民間事業者의 VAN서비스 제공이 그 內容面에서 같은 民間事業者인 DACOM의 그것과 큰 차이를 보여 경쟁이 될 수 없음은 당연하다고 할 수 있다. 작년 12월의 체신부長官의 告示에 의한 他人使用의 特例認定은 때늦은 감이 있지만 VAN 사업 개방을 위해서는 꼭 필요한 조치로 判斷되며, 公衆電氣通信事業法 施行令 제74조 3호에 의해 VAN事業이 活性化될 수 있는 잠재수요가 충분한 영역인 금융, 보험, 제조업 등의 분야에서는 向後 체신부장관의 告示에 따

라 추가적인 特例認定을 계속함으로써, 적극적인 수요의 개발, 수용이 요구된다.

다음으로 回線使用制度를 둘러싼 VAN사업개방에 대한 制約으로 또 지적할 수 있는 것은, 公衆電氣通信事業法 施行令 제72條로 代表되는 교환행위의 禁止 및 접속되는 단말기에 대한 制限을 들 수 있다. 이것이 현실적으로는, VAN사업을 행함에 있어 가장 큰 制約사항으로 느껴지는 것으로, 이 규정들의 배경을 이루는 정책적 기초는 公衆網 우선의 원칙이라 할 수 있다. 우리의 通信政策에 있어 公衆網 우선의 원칙은 어떠한 背景을 가지는가?

첫째로, 通信網의 확충을 위한 財源의 조성, 집중적 계획수립 및 추진을 돕기위해 公衆通信事業의 獨占體制는 有用했었다는 分析을 먼저 할 수 있다. 周知하는 바와 같이, 80年代 한국의 通信産業은 비약적인 發展을 거듭해 왔다. 그러나, 이에 막대한 통신투자재원이 필요하였고 이를 위한 財源조달은 獨占의 체제가 아니면 감당하기 어려웠을 것이다. 1987년에 對外에 公表한 대로 우리는 전화적체를 해소함으로써 電氣通信設備구축에 있어 디딤돌을 만든 바 있다. 그 디딤돌위의 우리의 通信政策이 指向해야 할 것은 通信서비스의 質의 向上, 이로 인한 혜택의 국민에 대한 配分으로 表現될 수 있는 福祉通信의 具現일 수 밖에 없으며, 그러한 理解속에서 開放 즉 公衆通信事業에 대한 獨占論理의 打破가 當爲性을 갖게 되는 것이다.

둘째로, 시급한 通信網의 확충을 통한 전기통신설비의 구축과 함께 전기통신시장이 급격이 확대되면서 초래된 전기통신환경의 變化에 따라 通信網이용 또는 단말기기의 접속방법 등에 있어서 自由化가 필요하게 되었다. 이에 대하여 기본적으로 사회의 하부구조로서의 通信의 성격유지하고 지속적인 通信網의 확충을 이루기 위해서, 獨占의 基本原則下에 例外的으로 特例認定과 같은 부분적인 通信網의 自由化를 許容해 왔다고 할 수 있다.

回線使用制度의 緩化를 통한 VAN개방정책이 갖는 時代的 타당성과 現在의 通信政策이 지향해야 할 福祉通信의 具現은 어른 체격에 어린이가 옷을 억지로 입히려는 시도라 할 수 있다. 그렇다면, 문제해결의 실마리를 어디에서 찾아야 하는가?

2. 公衆通信事業者의 意義

한국의 電氣通信은 1982年 電氣通信公社法의 제정을 통하여 1982年 1月 한국전기통신공사가 政府가

전액 출자하는 公企業의 형태로 출범할 때까지는 정부부처인 체신부에 의해 獨占적으로 운영되어 왔다. 法令體系에 있어서는 1961년에 「電氣通信法」이 제정된 이래 이 법에 의해 운영되어 오다가 80年代 들어 通信부분에 대한 대규모 투자와 함께 電氣通信市場이 크게 확대되어 오면서 데이터통신의 育成 必要性의 대두, 새로운 전기통신환경에 대한 對應, 한국전기통신공사의 출범에 따른 事業기능과 政策기능의 분리에 대한 대응 등의 환경요인에 따라 1983년에 電氣通信基本法과 公衆電氣通信事業法으로 分離, 改編되었다.

事業영역의 측면에서 보면 公衆電氣通信事業의 경우, 電氣通信基本法은 기본적으로 公衆通信事業者에 의한 獨占을 규정하고 있다. 現行 電氣通信基本法 제 7條에 의한 “公衆電氣通信事業은 한국전기통신공사법에 의한 한국전기통신공사가 이를 經營한다” 라고 규정하고 있는 것이 그것인데, 이는 重複投資의 방지, 通信이 社會의 하부구조(infrastructure)라는 點에서 요구되는 보편적 서비스의 유지, 提供 및 規模의 경제 등을 그 배경으로 하고 있다. 이러한 원칙하에 여타 公衆電氣通信役務에 대해서도 特定한 者를 公衆通信事業者로 지정함으로써 事業領域別 獨占的 專門化의 方向으로 事業을 운영하고, 그 事業영역의 조정권한은 체신부장관이 갖고 있는 것으로 되어있다. (電氣通信基本法 제 7 조 2 항, 제 8 조 參照). 公衆通信事業者의 指定原則은 電氣通信基本法 施行令 제 3 조와 4 조에서 유추하여 파악할 수 있듯이, 公衆通信役務의 內容, 公衆通信事業 經營의 效率性, 公衆通信事業의 技術적 관련성등과 技術的, 地域的 사항을 고려하여 사업영역별 獨占을 통한 專門化가 되어야 할 것이다. 이런 點에서 본다면 政府 또는 公社가 資本金의 1/3 이상을 出資해야만 公衆通信事業者의 지정요건을 充足시킨다는 규정은 그 論理的 妥當性의 의심스러운 부분이다. 이러한 公衆電氣通信事業外의 영역에 對해서는 電氣通信環境의 變化에 따라 필요한 時期에 回線使用 制度上的 制限緩和를 통해 이용자범위의 확대, 이를 바탕으로 한 民間競爭的인 事業을 許容해 왔음은 前述한 바와 같다.

公衆通信事業者는 回線使用上의 제한을 받지 않고 各分野別 서비스를 제공할 수 있는 反面, 民間事業者는 回線使用上의 制約으로 公衆通信事業者의 영역을 除外한 부분에서 DB, DP 서비스만 제공하도록 現行法은 규정하고 있다. 이를 VAN 서비스에 限定하여 살펴본다면, DACOM과 서비스가 기술적, 지역

적으로 限定된 한국여행정보주식회사의 兩 公衆通信事業者와 民間의 情報通信 役務提供業者가 共存하여 서비스를 제공하고 있음을 알 수 있다. 같은 公衆通信事業者라고 하더라도 DACOM이 회선임대를 통한 再판매의 收益率을 보장받고 있는 反面, 한국여행정보주식회사에게는 그러한 貸貸收益率이 보장되고 있지 않는 등 事業內容外의인 환경에서 큰 差異가 있다. 이것이 물론 論理的으로 說明할 수 없는 부분은 아니다. 不特定多數를 대상으로 시설투자를 하는 事業者와 特定 그룹을 對象으로 적은 위험부담속에 설비투자를 하는 事業者의 경우, 사업 incentive上에서 差異를 둔다는 것은 납득할 수 있다고 본다. 문제는 그러한 論理가 限時性的인 범위 내에서, 즉 初期의 設備投資分을 補轉하기 위한 限度內에서만 타당한 것이지 事業을 영위해 나가는 속에서도 持續된다면 그것은 이미 論理가 아닌 非論理로 탈바꿈 되게 된다. 우리의 현실은 어떠한가? 대답은 自明해진다. 같은 VAN 서비스를 제공함에 있어, 민간사업자와의 비교는 차지하고라도, 회선貸貸를 통한 收益率이 보장되는 事業者와 그렇지 못한 事業者의 公正競爭이 과연 이루어질 수 있는 것인가? 初期의 設備投資分을 補轉하기에 충분한 시간이 경과한 후에도 지속되는 회선貸貸收益率 보장이 民間 VAN 事業者의 出現과 이로운 VAN 개방이라는 命題에 어떻게 一致될 수 있는 것인가? VAN개방속에서의 公衆通信事業者의 存在意義는 무엇인가?

이제는 싫더라도, 이러한 물음들에 정책당국이 대답을 해야만 하거끔 우리의 對內여건과 對外개방압력이 요구하고 있다.

Ⅲ. 向後課題

1. 電氣通信基本法の 改定

개방을 論하면서 여전히 「公衆通信事業=獨占」의 論理가 VAN 서비스에까지 供存할 수 있다고 생각함은 앞서 지적한 대로 「개방=이용자 범위의 확대」를 의미할 뿐이다. 그러나, 이제는 그러한 消極的, 점진적 접근方法을 福祉通信의 具現이라는 이름下에 正當化시키려는 노력은 오히려 民間부분의 희생, 즉 VAN시장의 침체를 야기시킬 수 있다는 점을 지적하고 싶다. 이러한 認識위에서 電氣通信基本法の 全面改定을 통한 事業者구도의 再編成이 要請되어 지는 것이다. 이제까지의 獨占영역으로 구분된 公衆電氣通信事業에 대한 개념定義를 現在와 같은 상태로 持續시키는 限, 또한 公衆通信事業者의 民間 VAN사업

자에 대한 우월적 지위가 VAN 서비스 모든 영역에 內在되어 있는 것이 당연시 됨이 公衆電氣通信事業法 施行令에까지 스며있는 限, 向後의 VAN 事業개방은 상당부분 公衆通信事業者의 公衆網을 통한 VAN 서비스質 개선을 묵묵히 기다려야 할 것이다.

엄밀히 말한다면, 電氣通信基本法과 公衆電氣通信事業法의 改定을 分離하여 論할 수는 없을 것이다. 「公衆通信事業=獨占」의 論理下에서는 相對的으로 民間 VAN事業者의 活動영역이 內在의 限界를 지니게 되고 이에따라 전기통신기본법과 公衆電氣 通信事業法이 거의 對等한 比率로 전기통신분야를 규제해왔지만, 개방·규제완화 이후의 兩法의 규율영역은 실제 事業을 할 수 있는 영역이 넓어짐에 따라 公衆電氣通信事業法의 적용범위가 電氣通信基本法에 比해 엄청나게 넓어질 것으로 예상된다. (이 點에서 向後 公衆電氣通信事業法의 명칭도 公衆通信事業 우선의 固定觀念에서 벗어나 개방의 의미를 수용한 만큼 電氣通信事業法으로의 改稱을 提案한다.) 電氣通信基本法과 公衆電氣通信事業法 兩者를 存續시킬 필요가 있다면 그 區別기준은 무엇인가? 이에 대한 대답은 작게는 앞서 제기된 公衆通信事業者의 存在意義에 대한 해답부터, 크게는 民間 VAN사업자를 포함한 전체 事業者구도의 再編成에 대한 결론을 내리는 데서 찾을 수 있을 것이다.

2. 公正競争의 確保

現 전기통신제도下에서 公衆通信事業者와 民間 VAN事業者 상호간에 公正은 차치하고라도 競争이 될 수 없음을 弱者와 强者의 比喩로 대신하고 싶다. 같은 公衆通信事業者 상호간에도 VAN 시장을 놓고 현재의 回線再販賣收益이 一方에 보장되는 限 公正競争에 대한 해답은 새로운 事業者 구도下의 질서에서만 찾을 수 있다고 斷言한다.

더 큰 문제는 開放되고 난 이후의 公正競争이 어떤 式으로 이루어져야 하는가에 대한 한국型 safe-guard의 마련이다. 즉, 民間競争을 도입함으로써 通信 서비스의 質의 高度化 및 多樣化를 기하고 또한 저렴한 가격을 통해 개방의 效果가 利用者에게 돌아오도록 公正競争促進과 이의 확보를 위한 措置의 강구가 고려 되어야만 한다는 것이다. 우리나라의 경우, 그동안 VAN 사업개방을 위한 여러조치들을 취하였으나, 한편에서는 企業間 정보화 격차의 확대를 초래했다고도 볼 수 있다. 즉, 需要에 부응한 回線使用 制度의 完화를 통한 개방정책을 취해옴으로써, 大企

業의 정보화 욕구는 어느 정도 充足시켜 온 反面, 중소기업에 대한 綜合的 배려가 不足한 나머지 중소기업과 대기업의 정보화에 있어서 격차를 확대시켜 왔다고 할 수 있다. 先進國 또한 VAN 서비스부문의 開放過程에서 뿐 아니라, 개방을 단행한 이후의 政府의 管理 및 보완적 조치의 실시는 이러한 企業間 정보화의 격차를 줄이고 不公正競争을 억제하기 위한 주된 조치라는 사실은 우리에게 그 의미하는 바가 크다고 본다.

같은 VAN 시장內에서의 公正競争 못지않게, 網貨 貨事業者와 VAN사업자간의 網 貨資料, 전화서비스까지 하는 公衆通信事業者가 VAN시장에 참여할 경우의 内部相互補助등은 向後 公正競争 확보方案을 강구하기 위해 풀어야 될 문제들이다.

3. 需要확대 方案

法令의 改定作業이 완벽하게 수행된다 하더라도 VAN 서비스의 필요성에 대한 社會 全般의 인식提高가 뒤따르지 않으면 VAN 活性化가 실효를 거두기 어려움은 英國에서 실시했던 VANGUARD PROJECT 추진배경에서 잘 드러난다. 즉, 英國에서 VAN서비스 擴散의 장애요인으로 가장 크게 주목한 것은 다름아닌 VAN 수요자의 心理的 抵抗(customer resistance) 이었다. 英國과는 달리 VAN 서비스 부문이 規制 中心의 法令으로 말미암아 공급환경이 취약하고, 더 나아가 VAN에 대한 社會전반의 인식 또한 부족한 우리나라의 실정은 빈약한 공급환경이 빈약한 수요환경을 만들어 내고, 나아가 빈약한 수요환경이 빈약한 공급환경을 부채질하는 악순환을 겪고 있다고 分析할 수 있다. 따라서, VAN 서비스의 有用性에 대한 利用者그룹의 인식확산은 向後 우리나라에 있어서 VAN사업 活性化에 중요한 變數로 作用할 것이다.

현재의 VAN 수요는 大企業을 中心으로 한 그룹전 산망의 구축으로 나타나고 있음은 周知의 사실이며, 우리나라 全體 企業의 97% 이상을 차지하는 대부분의 中小企業은 電算化에 소극적인 뿐 아니라 VAN 利用의 必要性에 대해 인식하지 못하고 있는 상태라고 判斷되어 진다. 이런 點에서, 우리나라 通信政策 수행 과정에서 소외되어 왔던 中小企業의 정보화 提高를 위해서 情報通信産業 全體의 育成이라는 國家的 次元의 活性化 施策 및 支援策이 특히 강구되어야 할 것이다. 즉, 中小企業의 情報化는 情報通信의 저변확대에 기여하는 바가 크며, 國家競爭力 提高에 많은 도

움을 주기 때문에 이들의 需要創出을 위한 정부의 적극적인 대책이 필요한 시기에 와 있다고 보여진다.

IV. 맺음말

우리와 같은 발전도상국의 정책당국자는 分明, 外國으로부터의 개방압력에 대한 대응과 함께 국내 산업의 육성, 보호를 위한 조치를 同時に 강구해야 하는 어려움에 빠져있다 할 수 있다. 여기서 重要하고 先決되어야 하는 것은 우리 國內 문제점의 명확한 파악과 이의 해결 方法의 제시이다.

電氣通信분야의 급속한 發展을 短期間에 이루기 위해 現 體制의 유지가 必要하고, 正當化되었다면, 이 세는 갖추어진 설비와 투자로부터 效率性和 國民福祉를 끌어내야 할 目標과 그 方案들이 나올 차례일 것이다. 이런 課題는 발전도상국의 정책당국자에게 至難한 질문은 아니라고 생각된다. 왜냐하면, 우리나라 실정에 맞는 새로운 제도와 정책을 우리나라가 指向해야 되고 거부할 수 없는 개방의 물결속에서 시도해 나갈 때, 그 方法들은 대체로 先 개방국가들의

그것과 類似할 것이기 때문이다. 단지 他國에 비해 그 결단과 시행의 시기만 差異가 날 뿐이다. 全面的이고 綜合的인 전기통신시장의 再개편이 時間的으로 돌아가는 길일지라도 지금은 그 길을 가야만 할 때라는 것을 거듭 강조한다.

參 考 文 獻

- [1] 拙考, "VAN 事業開放과 活性化 方案에 관한 研究," 通信開發研究院 研究報告 88-08, 12月 1988年
- [2] Robin E. Mansell, "Telecommunication Network-Based Services," *Telecommunications Policy*, pp. 243-255, Sept. 1988.
- [3] Robert R. Bruce, Jeffrey P. Cunard, Mark D. Director, *The Telecom Mosaic: Assembling the New International Structure*, Butterworths, Great Britain, pp. 409-412, 1988. ㉠

筆者紹介



方 碩 皓

1957年 12月 20日生

1981年 2月 서울대학교 법과대학 졸업

1984年 2月 서울대학교 법과대학원 수료

1985年 5月 미국 Duke 법과대학 법학석사(U.M.)

1987年 12月 미국 Duke 법과대학 법학박사(J.D.)

현재 통신개발연구원 연구위원