



複合運送에 대하여

임진수 (해운산업연구소 연구위원)

화물을 수송하는 데는 자동차, 선박, 비행기 등의 여러 가지 수단이 이용되어 왔다. 최근까지 화물의 수송형태는 주로 한가지 수단에 의하여 이루어지고 두 가지 이상의 수단을 이용할 때는 연결되는 수송수 단간의 유기적인 연결이 아니라 화주가 각각의 운송자와 접촉하여 화물의 수송을 위탁하였다. 따라서 다른 수송 수단간의 연결은 효율적이지 못하여서 수송 수단간의 대기 및 서류처리에 많은 시간을 소모하게 되었다. 이러한 시간 및 비용의 손실을 줄이고자複合運送의 개념이 출현하게 되었다.

複合運送(Multimodal Transport, Intermodal Transport)이란 두 개 이상의 相異한 운송수단에 의해서 단일의 복합운송인이 물품을 인수한 시점부터 인도할 시점까지 전 운송구간에 대하여 일관책임을 지면서 단일의 복합운송 운임률에 의해서 운송되는 형태를 의미한다. 따라서 하나의 주체로 하여금 전체 운송을 책임지게 함으로써 운송 수단간의 전환으로 인한 지연을 최소한으로 줄일 수 있고 또 서류의 처리도 많이 간단해 질 수 있게 되었다. 즉 貨主의 입장에서 보면 운송모드에 상관없이 최단의 시간에 최소의 비용으로 화물을 목적지까지 안전하게 운송할 수만 있으면 되는 것이다. 이러한 복합운송의 발전은 컨테이너의 등장으로 본격적으로 가능하게 되었다. 물론 컨테이너의 등장 이전에도 해상과 육상을 연결하는 운송방식은 존재하였으나 환적에 따르는 시간과 비용이 과다하여 복합운송이라기 보다는 서로 다른 운송수단의 단순한 연결에 의한 연장운송이었다. 그러나 컨테이너의 등장으로 선박과 육상운송간의 이동이 간단하고 신속하게 되어 종체적인 관점에서 운송수단별 특성이 약화된 전체운송구간에서의 운송이 출현하게 된 것이다. 컨테이너와 복합운송의 개념의 등장으로 해상운송체계가 바뀌면서 해운선사는 단순한 해상운송업자의 역할에서 복합운송의 가장 주요한 주관자로서 그 역할이 확대되었다.

복합운송의 궁극적인 목적은 시간과 비용을 절감하고 화주에게 보다나은 서비스를 제공함으로써 전제적인 수송체계의 효율을 높이는 것이다. 이러한 목적을 달성하기 위한 복합운송의 특성은 다음과 같다.

- 수송 전 과정에서 최대한의 계속성 유지
- 수송수단간의 기술수준, 규모, 스케줄의 일관성 유지
- 개별 수송수단 능력의 최대한의 이용
- 수송비용의 저렴화를 위한 화물형태의 단위화
- 수송수단간의 효율적이고 지속적인 환적
- 수송수단의 환적시 최소한의 화물보관 및 저장 여유
- 화물의 유통과 제어에 필요한 정보의 實時間 (Real Time) 통신시설의 확충
- 종합화물 유통에 관련된 각종 증명서, 서류 및 청구서의 신속한 발급 및 처리
- 전체 복합운송에서 異種 수송수단 수의 최소화
- 복합운송 조직 및 흐름의 간소화

실제로 조사한 바에 의하면 미국의 시카고에서 독일의 뮌헨까지 전형적인 撒貨物을 수송할 경우 재래의 일반적인 방법에 의한 수송의 경우 17개의 수송수단에 걸쳐 29일이 소요되고 그중 31.7%인 9.2일 만이 실제 화물이 이동한 기간이었다. 이에 반하여 복합운송의 경우 전체적으로 16일이 소요되고 그중 54%인 8.6일이 실제로 화물이 이동한 기간이었다. 즉 복합운송의 이용으로 인하여 수송기간이 45%나 절감되고 이에 따라 화물의 재고관리 비용 및 기회비용이 크게 절감되었음을 알 수 있다.

복합운송의 대표적인 경우는 극동에서 미국서안까지는 선박을 이용하여 운송하고 다시 미국대륙 횡단 철도를 이용해 미국동안까지 화물을 운송하는 형태를 들 수 있다. 이 경우 선박은 파나마운하를 통과할 필요가 없으므로 대형 Post-Panamax型 컨테이너

선을 투입하여 컨테이너당 운항비용을 낮출 수 있다. 더구나 二段積列車(Double Stack Train)의 등장은 이 형태의 복합운송이 본격적으로 활성화되는 데 크게 기여했다. 현재 최대 540TEU의 컨테이너를 동시에 운송할 수 있는 열차가 사용되고 있다.

이러한 개념의 등장은 과거로부터 내려오는 항만 산업의 지리적 독점 위치는 사라져 버렸다. 예를 들어 자체가 항만인 시카고의 경우를 보면 미국 서해안의 Seattle, Oakland, LA/LB, 미국동안의 NY/NJ, Norfolk 등 어떤 항구에서도 가격경쟁력과 신속한 운송이 가능하면 시카고 지역에 항만서비스를 제공할 수 있는 것이다. 유럽의 경우는 더욱 치열하여 항만끼리의 배후지역의 확보 경쟁이 치열하여 서비스 향상에 많은 노력을 기울이고 있다. 복합운송 개념의 출현은 해운 뿐 만이 아니라 관련된 많은 산업의 운영 형태에도 많은 변화를 가져왔다.

극동/유럽항로의 경우 시베리아 횡단철도(Trans

Siberian Railroad) 및 중국횡단철도(Trans China Railroad)의 등장으로 해운과 경쟁을 하였으나 서비스 질 및 수송능력의 한계로 아직은 해운에 크게 뒤쳐있다. 우리 나라도 앞으로 북한과의 관계가 호전되면 우리 나라 남해안에서 한반도를 관통하여 TSR 또는 TCR에 연결하는 구상(Trans Korea Railroad)을 갖고 있다. 우리나라의 위치는 지정학적으로 물류 중심에 놓여 있어 TKR의 실현 가능성은 높을 것이다.

이러한 복합운송이 발전되려면 각 운송수단의 H/W적인 발전도 중요하지만 각 운송수단간의 연결을 부드럽게 할 수 있는, 즉 각종 화물관련 정보의 흐름을 원활히 하는 S/W의 발전 및 관련서류의 간소화 같은 제도의 변화도 동반되어야 복합운송의 효과가 충분히 나타나게 된다. 우리 나라도 이에 맞추어 현재 물류정보망인 KLNet이 가동 중에 있으며, 관련법규의 정비에 노력하고 있다.

銀塔產業勳章敍勳

具滋英 會員은 中小企業週間인 지난 5月12日 中小企業振興의 功勞로 銀塔產業勳章을 받았다.

具會長은 지난날 商工部에 勸務하는 동안 우리나라의 造船工業을 오늘날 世界一位圈에 進入하도록

한 卓越한 政策立案者로서의 功勞를 認定받아 勸政褒章을 받은바 있으며

84年부터 韓國造船機資材工業協同組合 理事長으로 被選되어 오늘에 이르기까지 200餘會員社의 權益을 圖謨하고 造船機資材國產化를 통한 우리나라 造船工業의 競爭力 強化에 이바지한바가 크다

또한 케이티電氣株式會社 會長으로서 無災害, 無爭議, 社員福祉, 研究開發등으로 模範的인 會社運營의 功勞도 認定받아 今番 銀塔產業勳章을 받게 된 것이다.

* 신입회원명단

제 165차 이사회에서 승인된 명단임 : 김일웅 울산대학교 조선해양공학과 학생