

# EDI의 오늘과 내일

우리나라 EDI는 상당한 역사를 자랑할 수 있고 외형적으로도 어느정도 괄목할 만한 성장을 이룩한 것은 틀림없으나 내용이나 효용면에서 아직 개선할 점이 많다. 오늘의 EDI의 현황과 문제점을 살펴보고 내일을 준비하기 위하여 어떤 일을 해야 할지 검토해 보기로 하자.

김 대 규 한국EDI협의회 위원장

우리나라 EDI의 효시는 데이콤이 1987년에 개시한 철강 VAN이었으니 금년으로 9년째를 맞고 있다. 상당한 역사를 자랑할 수 있고 외형적으로도 어느정도 괄목할 만한 성장을 이룩한 것은 틀림없으나 내용이나 효용면에서 아직 개선할 점이 많을 뿐 아니라 우리보다 훨씬 뒤늦게 시작한 싱가포르, 대만, 홍콩, 일본 등에서도 뒤지는 상황이어서 안타깝기 조차 하다. EDI에 관한한 우리나라가 아세아·태평양지역에서는 제일 먼저 시작하여 일본사람도 한때는 부러워하였으나 이제는 역전되었으니 서글픈 일이 아닐수 없다. 오늘의 현황과 문제점을 살펴보고 내일을 준비하기 위하여 어떤 일을 해야 할지 검토해 보기로 하자.

즉 가입자는 '84~'94년 사이에 연평균 95.2%의 성장을, 매출액은 105.2%의 높은 성장을 이룩한 것이다.

그러나 매출액 규모를 보면 고작 112억원으로서 부가통신전매출액 7,897억원의 1.4%에 불과하다. 이렇게 협소한 시장에 이르는 EDI서비스 업체가 난립되어 있기 때문에 시장상황이 얼마나 열악한가를 짐작할 수 있을 것이다. 큰 업체만도 한국통신, 데이콤의 통신사업자를 비롯하여 준정부기관인 KT-net, KL-net, 민간 VAN사업자들인 에이텔, 삼성데이터, LG-EDS의 7개업체가 난투를 벌리고 있다. 표준화부문에 있어서는 KEB(Korea Edifact Board)가 운송, 상역, 외환 등 각 산업별로 총 87개 서식표준을 국가표준으로 제정고시하는 등 최근 상당한 진전을 보이고 있으나 이들 국가표준을 채택하여 이용하는 업체나 거래량은 아직 미미하고 대부분이 사설서식(Proprietary Formats)을 그대로 사용하고 있어 EDI의 보급확산에 장애요인으로 작용하고 있다. 사업자간의 망간연동도 일부되어 있고 주요 사업자는 빠져 있기 때문에 이것 또한 큰 장애요인으로 지적할 수 있겠다. 다행스러운 것은 최근 CALS에 대한 인식이 크게 향상되어 정부나 기업측에서 경쟁적으로 시범사업을 추진하려는 움직임이 보이고 있는 것이라든가 정부가 조세신고시스템, 통합물류정보 시스템 구축사업등을 추진하고 있어 시장활성화

## EDI의 현황

표 1에서 보는 바와 같이 EDI서비스의 이용추이를 보면 놀라운 성장을 하고 있다는 것을 알 수 있다.

〈표 1〉 EDI 서비스이용 추이

	'89	'90	'91	'92	'93	'94	연평균 증가율 (%)
가입자수	310	1,094	1,536	2,334	3,990	8,791	95.2
매출액 (억원)	3.7	11.7	23.8	42.0	58.7	111.9	105.2

가 기대되고 있다. 그러나 CALS가 EDI를 대치하는 새로운 기술로, 산업정보화를 대표하는 가장 핵심기술로 환상한다거나 정부의 중요한 사업들은 전시적 프로젝트로, 내실보다는 물량위주로 추진하는 우를 범하지 말아야 할 것이다.

## 당면과제와 문제점

첫째, 시장은 협소하고 사업자는 너무 많고 편중되어 있다. 미국같이 넓고 큰나라도 EDI서비스를 제공하는 VAN 사업자는 10여개사에 불과하고 지금 흑자를 내고 있는 회사는 1~2개사 밖에 없다. 대부분의 사업자들은 소프트웨어와 컨설팅, 교육 등 골고루 분산되어 있고 이 분야에서는 전문분야가 많아 대부분 돈을 벌고 있다. 우리나라는 소프트웨어분야에는 별로 없고 네트워크분야에만 너무 편중되어 있어 불균형과 과다경쟁의 병폐가 심하다.

둘째, 표준화 속도가 아직도 더디다. EDI 성공의 열쇠는 표준화에 있으며 표준화가 곧 EDI의 알파와 오메가일진데 이에 대한 인식이 부족하고 모든 사람들이 표준화에 대하여 이야기는 하고 있으나 이에 관한 강력한 코미트먼트가 부족하다. 표준 제정도 사용자그룹의 참여가 절대적으로 필요하며 더 많은 표준의 제정과 제정한 표준을 반드시 실행되도록 관련기관들이 공동노력해야 할 것이다.

셋째, 사업자 주도형을 면치 못하고 있다는 사실이다. EDI의 중요성에 대해서는 어느 정도의 국가적 공감대가 형성된 것으로 보인다. 그러나 구현방법에 있어서는 사업자들만이 분주히 뛰어 다닐 뿐 사용자나 정부측은 팔짱만을 끼고 있을 뿐이다. 특히 사용자의 참여없이는 EDI의 효과적 수행은 불가능하다는 것을 유의할 필요가 있다.

마지막으로 인식의 전환이 필요하다. 흔히 EDI는 기술적 문제로 인식하여 기술자에게만 맡겨놓고 다른 부서나 경영자는 방관하는 경우가 많다. 그러나 실제로는 거래방식이나 기업경영관행의 변혁을 수

반하지 않고는 성공할 수 없기 때문에 경영자와 판매부서, 구매부서, 자금부서 등 모든 관련부서의 참여가 절대적으로 필요하다. 선진국에서는 EDI는 BPR(Business Process Reengineering) 등 경영혁신프로그램과 연계추진하지 않고는 실효가 없다는 것이 일반화 되었다는 것을 우리도 유의해야 할 것이다.

## 개선사항

첫째, 전달사업자 지정은 재고되어야 한다. 앞서 밝힌대로 시장은 협소한데 사업자는 턱없이 많은 이유는 재벌그룹은 재벌그룹대로 정부기관은 기관대로 각자 독점적이고 종속적인 개별망을 갖게 되는데 연유하며 외국에서와 같이 제3의 완전 독립적인 서비스전문기관에 의한 사업체제가 불가능하기 때문인 것이다. 특히 정부는 이미 생긴 KT-net나 KL-net을 그대로 인정하더라도 이들의 독점적 사업영역을 과감히 개방하여 모든 VAN사업자에게 경쟁을 시키는 길만이 소기의 EDI사업을 완성할 수 있고 만성적인 적자도 해소할 수 있을 것이다.

또한 최근에 추진중인 국제청의 조세신고 시스템이나 건교부의 통합물류정보시스템의 전달사업자 지정이나 새로운 신설은 재고되어야 마땅하다.

미국의 클린턴대통령이 강력히 추진하고 있는 미국정부 구매사업의 EDI화 프로젝트도 정부는 기본 설계의 실행지침서만 만들고 VAN사업자는 인증에 참여만하면 모두 참여시키는 방법도 우리는 본뜰 필요가 있다.

둘째, Open-edi와 망간연동을 촉진하여야 한다. 지금까지의 EDI는 사설양식을 쓰거나 국가표준을 쓴다고 해도 세부시행지침서를 거래당사자끼리 사전협의하지 않으면 실행이 불가능한 폐쇄적인 즉 Closed-EDI였다. 이에 반해 Open-edi는 국제표준기구인 ISO가 현재 개발추진중에 있는 모델로서 이것이 완성되면 사전협의 없이도 즉시 실행이 가능한 개방환경을 구축하는 것이다. 소문자 edi는

대문자 EDI가 “상거래(Transaction)”적인 “Message” 데이터에 국한된 것에 반해 훨씬 확대된 개념으로 “사업목적”이며(Business Purpose) “어떤” 데이터건 포함되는 것으로 정의되고 있다. 우리도 이와 같이 진일보된 Open-edi를 수행해야 할 것이다. 그리고 망간연동을 촉진하여 One-to-N의 망형태에서 N-to-N의 망형태로 시급히 전환해야 이용과 편익증진은 물론 국가적으로는 망의 투자효율을 높이고 EDI사업이 그만큼 촉진될 것이다.

마지막으로 수요창출을 위해서 정부가 선도적 사업수행을 해야 할것이다. 미국을 비롯한 EC국가들, 일본 등 모든 선진국들이 정부가 이니셔티브를 쥐고 EDI/CALS 프로젝트를 추진하므로써 정부업무의 효율증대는 물론 관련산업발전에 크게 기여하고 있는 것은 주지하는 바와 같다. 그러므로 우리나라의 경우에는 정부의 역할이 더 크게 작용할 것이다. EDI는 E-mail, CALS 등과 함께 EC(Electronic Commerce)로 확대 발전되어 가는 추세에 있다. 선진국에서는 정보초고속도로사업

의 가장 큰 이용분야로 EC를 지목하고 이의 기술 개발에 열을 올리고 있으며 우리나라도 정부고속도로가 건설되면 이를 잘 이용할 수 있는 분야가 EC라는 인식하에 고속도로사업과 병행추진해야 할 것이다.

### 맺음말

EDI는 외적 성장에도 불구하고 표준화, 망간연동 등 현안문제들을 해결하지 않고는 지속적인 성장을 기대할 수 없다는 것을 알았다. 또한 EDI는 기술적 문제가 아니라 기업경영방식과 관행을 바꾸는 BPR 등과 연계추진하지 않으면 실패할 수 있다는 것도 알았다. 수요창출과 사업활성화를 위해서 정부역할의 중요성과 전달사업자지정의 문제점을 지적하였다. EDI가 EC로 확대발전되면서 정보고속도로사업의 중요한 응용분야가 될 것이기 때문에 고속도로 건설과 EC개발을 병행추진하는 것이 소기의 목적을 달성할 수 있을 것이라는 결론을 내리고 싶다. ◆

### 신규필자모집

1. 원고내용 : 정보통신관련 제언, 정책동향, 기술동향, 해외동향 등 정보통신산업 활성화와 인식제고에 기여할 수 있는 글
2. 분 량 : 30매 내외 (200자 원고지)
3. 마 감 : 매월 15일까지
4. 보내실곳 : 서울특별시 강남구 논현동 50-1 세라빌딩 17층  
한국정보통신진흥협회 홍보출판팀  
TEL : (02)5131-170 FAX : (02)5131-113
5. 기 타 : 도착된 원고는 반환치 않으며, 게재된 원고에 한해 소정의 원고료를 지급합니다.  
· 원고 제출시 증명사진 1매 약력, 전화번호, 현주소, 온라인통장번호 등을 작성해 주십시오.