

현금수송구조의 개선방안

홍 원 용*

◇ 목 차 ◇

-
- I. 서 론
 - II. 현금수송구조의 현황 및 문제점
 - III. 현금수송구조의 개선방안
 - IV. 결 론
- ABSTRACT
-

I. 서 론

1. 문제의 제기

현금의 수송은 인체의 혈액순환 구조와 같아서 경제활동 요소마다 영향을 미치지 않는 곳이 없다.

따라서 현금은 고객의 수요에 따라 원활한 수급이 우선되어야 하므로 그 기본축은 금융기관 영업점이며 중앙은행과 금융기관 본점(모점)은 배후에서 유통을 지원하는 역할을 수행하여 왔다.

현금은 그 특수성으로 보아 유통과정에서 때와 장소 그리고 대상을 가리지 않고 기회가 주어지면 사고로 이어지는 것이다.

* 한국은행 연구조사역

이와 같은 현금의 수송과정을 보면 금융기관 영업점(6,539개소)이 계통모점¹⁾(약 600개소)을 경유(집중) 중앙은행(40개소)에 금융기관 모점별로 단일창구를 구성하여 1일 1,714건²⁾의 현금의 수송업무를 수행하고 있으며, 3,538명의 인력이 소요되고 있다. 금융기관의 영업점은 출장소 및 기계화³⁾ 증설로 소규모(10-15명)화 되어가고 있는데 현금수송에 필요한 현수송원(4명)⁴⁾의 동원은 영업활동에 크게 지장을 감안 2-3명으로 축소운영하게 되므로 사고의 요인을 제공하게 되는 것이다.

현금 수송중에 범치는 흉기에 의한 살생 등 흉포화되고 그 수법이 체계적이고 과학화 되는 등 경제개방과 국제화에 편승 외국범죄 수법이 여과없이 도입되고 있는 징후가 여러곳에서 나타나고 있다.

낡은 제도에 보완을 계속하는 것은 낡은 포대에 새헌장을 덧대는 것과 같으며 근본적인 취약점은 그대로 남게되는 것에 대하여 아무도 관심을 갖고 있지 않으며, 큰 과오를 되풀이 해오고 있는 것이다.

이와 같은 악순환이 정책 입안자의 전문성 결여와 책임전가를 위한 방편은 될 수 있을지 몰라도 실무자들에게는 근본적인 해결책이 미흡한 제도를 전부 알고서 업무에 종사하는 사람은 거의 없다는 것이다.

비록 안다고 해도 제도를 그대로 따르다 보면 우범자에게는 오히려 기회제공을 해주는 결과로 나타는 것을 종종 볼 수 있는 것이다.

2. 연구의 목적

금융기관의 방법대책은 그 성격상 예방대책으로 범죄가 발생하기 이전 조치와 범죄가 발생하는 환경여건을 주시하고 인간의 행동을 직접 통제하려는 의도에 기초를 두고 있다.

방법실무로 청원경찰, 경비장비, 무인기계 경비시스템, 금고외벽 현금이송차량, 통신장비 등이 핵심요소로 하는 관행이 정착되어 있다.

따라서 금융기관은 감시의 강화, 기회의 제거, 접근 제지수단의 확보 등을 통한 위험분산에 의한 사고방지 대책을 수립하고 있다.

1) 본점 또는 중앙은행과의 당좌계좌 관리점을 말한다.

2) 영업점간 467건, 영업점과 모점간 935건, 모점과 중앙은행 312건이다.

3) 출장소(2,105개소), 현금자동지급기(25,314개소)가 있다.

4) 1개팀은 책임자 1명, 현송보조 1명, 청경 1명, 운전기사 1명으로 구성되어 있다.

본 연구에서는 기회제거를 통한 사고예방대책을 주로 논하고자 한다.

현금의 수급구조를 원천적으로 그 시스템을 개선하므로 유통의 원활화를 통하여 양질의 서비스를 제공하고 화폐업무의 간소화, 전문화 및 과학화로 현금사고를 근본적으로 제거함으로써 완전한 사고미연방지 대책을 기하고자 한다.

매년 현금의 발행량이 15%씩 증가하고 이를 매개하는 금융기관 영업점 수 또한 10%씩 늘어나고 있으므로 현금의 수송 또한 교통체증 등으로 많은 인력이 소요되고 있으며, 사고발생 가능성 또한 높아지고 있다.

이와 같은 문제점들은 각 금융기관 영업점의 취약한 장비와 인력으로 무리한 현금의 수송업무를 개선, 권역(행정구역)별로 전문용역회사에 의한 택배(직배)체제운영으로 금융기관의 현금수송업무를 배제하여 본연의 영업활동에 전념하도록 하고, 중앙은행의 창구영업 시스템을 택배에 의한 물류시스템(입출고 방식)으로 전환하여 업무량의 절감과 양질의 서비스를 제공하는 것이 본 연구의 목적이라 할 수 있다.

II. 현금 수송구조의 현황 및 문제점

금융기관의 영업점(6,539개소)은 행정구역별(시,군,구 등)로 군락(15-120)을 형성하고 있으며, 제각각 계열(은행별) 모점(약600개소)을 경유, 중앙은행(40개소)에 현금의 수송이 집중되고 있다.

그리고 화폐의 수급량은 금융기관 영업점, 지역 및 계절적 성수기(연말, 구정, 추석, 평상시의 1.8배-3.6배)에 따라 큰 차이를 보이고 있으므로 화폐의 수급불안정을 초래하고 있다.

이와 같은 현상은 인력장비 시설의 증가로 이어져 금융기관 및 중앙은행 업무의 본질 까지도 전도시킬 것이라는 우려를 낳고 있다.

1. 권역(행정구역) 별 현금수송 현황 및 문제점

가. 현 황

행정구역별로 군락(15-120개)을 형성하고 있는 영업점이 동일구역 내에서 수급 불균

형을 조정하지 못하고 외지에 소재(중앙은행 인접)하고 있는 계통모점을 축으로 현금의 과부족에 따른 수급조정을 위한 현금수송을 하고 있다.

나. 문제점

현금의 과부족을 동일권역 내에서 수급조정 하지 못하고 계통모점을 축으로 하는 현금수송으로 조정하게 되므로 권역내에서 전체적으로 균형 또는 과부족액의 역현상이 생기게 된다. 즉, 대부분의 영업점이 부족함에도 남는 영업점은 계통모점단위(우선 집중원칙)로는 모자라므로 현송을 해야되며, 또한 이와 반대현상일 때에도 권역내의 화폐의 과부족은 부단한 악순환으로 균형을 이룰 수가 없게 되는 것이다.

이와 같은 현상은 모점(본점) 집중분에 대한 본지점이자(12-13%)를 지급하는 등의 조치를 취하므로 구조적으로 조장되고 있다.

2. 현금 수송행정의 창구거래방식의 현황 및 문제점

가. 현 황

현행 현금의 수송(지급청구)을 위한 행정적인 절차는 중앙은행에 개설되어 있는 지급준비를 위한 당좌 예금의 잔액을 확인한 후 당좌수표 요건과 제시자 거래인감을 확인 후 청구한 금액을 수행하게 되며 현금을 불입하면 창구에서 검수한 후 영수증을 교부한다.

나. 문제점

수표의 특성상 요건을 갖추면 거절할 수 없으므로 최근 칼라복사기 및 컴퓨터 사진합성 등에 대한 대처수단은 전적으로 육안감식에 의존하고 있으므로 중앙은행 구미 창구사고와 같은 대형사고를 유발하게 되는 것이다.

또한 영업점은 계열모점에 단일창구를 구성 중앙은행과 거래하게 되므로 전지역에 멀고 가까운 점이 같은 시간에 집중해야 하고 교통정체 등으로 대기시간이 길어지게 되므로 긴급을 요하는 현금의 수송업무에 인력, 시간면에서 많은 지장을 주어 왔다.

3. 현금수송을 저해하는 제도 및 관행

가. 현금의 포장의 문제점

현행 현금(지폐)의 포장은 마대(30대속)에 수용하고 있으며, 93년부터는 비닐수축포장(10대속단위)에 의해 제조화폐 및 사용화폐를 두가지로 포장하고 있다.

현금 수송(유통)에서 가장 중요한 요건중 포장이 큰 비중을 차지하고 있는데 반해 이와 같은 대형 포장은 보관에 적합한 점은 있으나 유통과정에서 해체, 검수, 재포장해야 하므로 7-23명의 많은 인력이 소요되고 있으며, 10대속 비닐포장은 유통과정에서 계측검수기에 의존하고 있으나 정확성이 미흡하다.

나. 화폐 보유한도의 문제점

우리나라 국민들은 현금을 유달리 선호하여 외국과 비교할 수 없는 국민 1인당 335천원을 보유하고 있으며 각종 신용화폐의 발달에도 불구하고, 수요가 증가하고 있는 것은 금융실명제에 의한 자금추적 등을 회피 30% 정도가 제도권을 이탈, 현금의 퇴장(지하경제)현상을 두드러지게 하고 있다.

한편 금융기관 보유현금은 예금의 지급준비금의 25%까지 보유하도록 허용하고 있으므로 3억9천만원을 한도로 하고 있으며, 통상 3억3천만원(발행잔액의 12.6%)을 보유하고 있으므로 금융기관 영업점 당 국민 7,000명거래(23억5천만원 보유)로 볼 때 영업자금으로 과부족이 심하게 되므로 현수송 회수가 부단히 늘어나게 된다.

특히 지급준비금을 계상하는 상반월(8일-22일)에는 모자라고, 하반월(23-7일)에는 남게 되는 자금 불균형 현상이 심하며, 이는 상반월에는 급여자금 지급과 하반월에 각종 공과금 납입으로 비롯되는 요인이 있다.

다. 천원권 유통장애의 문제점

천원권은 총발행액 중 금액으로는 3%에 불과하나 보조화폐로서 유통속도가 빠르므로 사용과정에서도 지갑에 의한 보호가 되지 않는 등 오손이 심하여 폐기대상 화폐총량(83만대속) 중 51%(42만대속)를 점유하고 있다.

천원권을 주로 취급하는 업소(운수업등 서비스업), 금융기관 및 중앙은행으로서는 훼손이 심하여 정사 및 폐기업무에 기계사용이 거의 불가능하여 수작업에 의존하므로,

정사능률이 떨어져 쌓아두는 등 적체현상이 심하고 화폐보유량의 유동성 잠식으로 유통에 장애를 주고 있다.

천원권 지폐제조에 필요한 소재는 순면으로 연간 420톤을 수입에 의존하므로 외화를 낭비하고 있다.

라. 사고 발생 및 방범대책의 문제점

금융기관 발생 범죄건수는 점포당 0.005건에 그 피해액은 20만원에 불과하며, 피해액에 대하여는 보험에 가입되어 있으므로 금전적인 피해는 미미하다.

금융기관을 상대로 하는 범죄의 유형은, ① 영업시간 중에 점포내에 침입 현금 등의 강(절)취, ② 점포주변에 대기하고 있다가 출입고객의 현금 등의 강(절)취, ③ 운송중에 있는 현금을 강(절)취, ④ 야간, 공휴일에 점포에 침입 금고 등의 현금 또는 유가증권의 강(절)취 등 금융기관을 대상으로 하는 강도는 연간 5건 정도이며 절도는 193건(81년-91년까지 평균)으로 외국(미국 6,500건, 프랑스 2,000건, 독일 700건)에 비해 발생빈도가 적은 것으로 나타나고 있다.

이는 우리나라가 분단상황에서 대륙과의 범죄교류가 없었으며, 항공 및 선박에 의한 출입국관리에서 차단이 가능한 것이 도움이 된 것으로 간주된다.

이에 대한 문제점으로는 다음과 같은 경우를 들 수 있을 것이다.

첫째는 현금취급에 대한 전문성 결여이다.

금융기관 현금 취급업무 종사자는 현금과 관련업무를 3D업무로 기피하게 되므로 3-6개월 주기로 교체되고, 실무경험이 없는 상태에서 발권(출납)업무에 대한 제도의 입안, 결정을 하게 되므로 단기적인 처방에 불과한 근시안적인 대책등으로 타업무에 비해 낙후되어 있으며, 전문성이 결여되어 있다.

둘째는 현금수송장비의 취약함이다.

92년 은행점포 4,982개중 현송용 전용차량은 199대(한국금융안전주식회사 포함)와 통신장비 434대로 금융기관의 자체경비 태세가 허술함을 쉽게 알 수 있다.

셋째는 조석으로 휴대현금 수송으로 인한 취약점이다.

금융기관 출장소는 대부분 자체금고가 없어 모점에서 아침 저녁으로 파출원수송을 반복하고 있으며 현금자동지급기(25,000여대) 자금보충 등을 위한 현금의 수송과정이 허술하여 취약점으로 노출되고 있으며, 야간금고 및 파출수납 또한 위협에 크게 노출되어 있다.

넷째는 외부인력 사용에 따른 노출 과다이다.

대량 현수송시 상하차, 금고이적, 금고관리(현물검사 등)를 외부인력(7-23명)에 의존하고 있으므로, 가장 보안유지를 요하는 현수송 출발, 도착시간, 장소 및 금고시설 내부가 여과없이 노출되고 있다.

다섯째는 금융기관 종사원의 위기의식이 팽배하다.

금융기관 종사원 1,386명(형사정책연구소 현금다액 취급업소 방법대책 92년도에 의함)중 현금이송에 대한 보안유지에서 15.5%가 부정적이며 공용차량을 현송에 우선배치 하지 않고 대중교통 이용이 14.7%이고 현송금 피탈 가능성이 58.4%로 위험성이 높은 것으로 인식되고 있다.

여섯째는 청원경찰 업무의 겸무업무와 방법예방능력 부족이다.

청원경찰은 점포당 1.18명(92년기준)으로 금융기관자율 방법 추진계획에 의한 2-3명의 비하면 50%가 미달되며, 잡역등 타업무를 겸무시키고 있으며, 현금수송(중앙은행모점, 현금자동지급기, 파출수납 등)에 지원이 제대로 되지 않고 있다. 금융기관 직원의 식조사에서 응답자의 25.7%가 방법예방능력을 보통이하 라고 응답하고 있다.⁵⁾

5) 금융기관의 현송에 대한 방법대책을 보면 다음과 같다.

① 현송의 통지

- 자금을 현송하거나 자금현송을 의뢰하는 때에는 그 금액 방법, 발착의 시각, 현송직원의 명부 등을 상대점 책임자에게 전화 또는 전신으로 통지하여야 한다.
- 현송금을 교부 또는 수행할 때에는 전항에 준하여 그 뜻을 통지하여야 한다.

② 자금현송시 주의사항

- 자금 현송할 때에는 위험의 우려가 없도록 다음 사항에 주의 사고방지에 만전을 기해야 한다.
- 현송은 치밀, 주도 면밀한 계획에 안전, 유리한 방법으로 행한다.
- 현송원은 절대로 현금의 결을 떠나서는 아니 된다.
- 현송금의 포장이 안전한가를 확인한다.
- 현송에 필요한 인원은 현송량과 현송거리에 따라 사전검토 책정하되, 반드시 책임자를 포함한 2명 이상의 직원이 청원경찰을 대동하여 행하여야 한다.
- 가급적 자체 차량을 이용토록 하고 부득이 외부차량을 이용할 때에는 운전자 성명과 차량번호를 확인하여 기록하여 둔다.
- 현송금은 반드시 상대점 책임자와 현송책임자 간에 수도하여야 한다.
- 현송은 반드시 일몰전에 완료하여야 한다.
- 상대점에 사전예약을 취할 것이며 현송중 사고가 발생하였거나 기타 예정시간 보다 지체 되었을 경우에는 신속한 방법으로 직접 자점 또는 인근점포를 통하여 즉시 연락하여야 한다.
- 현금의 송부영수서는 서류로 행하는 즉시 전신 또는 전화로 쌍방책임자 간에 연락이 있어야 한다.
- 현송을 운송업자에게 위탁하여야 할 때는 반드시 보험에 부보하여야 한다.
- 현송은 부정기적인 시간에 행하여야 한다.

Ⅲ. 현금수송구조의 개선방안

1. 현금수송의 구조개선

현금의 수급을 위한 중앙은행의 창구영업 형태로 각 금융기관모점(또는 거래점)을 상대로 수행하던 업무체제를 권역별(행정구역단위:조정) 택배시스템에 의해 전문용역회사를 상대로 한 입·출고시스템으로 변경, 화폐의 유통시스템 구축과 전문택배회사 육성 등이 전제되어야 한다.

가. 창구거래 형태의 구조개선

현재의 중앙은행의 창구(40개소)에서 각 금융기관 모점을 상대로 집중 후 일괄 단일 창구를 통하여 현금의 과부족액을 직접 수급하는 것은 극히 비효율적인 유통형태 이다.

1) 현금의 자율수급 권역구성

행정구역별 50-120개 영업점 단위로 현금의 자율수급조정을 위한 은행별 모점을 선정하고 권역별 간사은행을 선정한다.

모점은 자행영업점 간의 화폐과부족을 종합 조정한 후 순과부족액을 간사은행에 수급을 요청, 간사은행으로 하여금 모점간 과부족을 종합한다. 인근 권역과 2차 조정을 하고 그 결과 순과부족액 만을 해당모점으로 하여금 계열본부(모점)에 전산으로 택배를 요청한다.

이 때에 제조권 및 폐기대상권(손상권)은 조정대상에서 제외, 항상 공급 및 회수한다.

2) 전산 현금수송의 행정시스템구축

본 택배(물류)종합 시스템이 운영되기 위하여는 관련 전산시스템이 반드시 구축되어야 하며, 현재의 BOK-WIRE 및 각 은행 전산시스템으로 가능하다.

① 권역별 영업점은 소속권역 모점에 자금의 과부족 내용을 전송하고 모점은 조정 후 순과부족액을 산출하여, 간사은행에 조정을 요청한다. 권역내에서 현금수요 공급의 과부족액을 조정한 후 순과부족액을 해당본부(당좌구좌 관리모점)에 수급 의뢰하고, 본부는 중앙은행 전산에 의한 당좌계좌에 출입결제와 용역회사에 택배 의뢰한다.

② 중앙은행과 택배회사는 권역별 권역간과 부족내용을 전산처리하여 최적의 현금수송 경로로 택배 금융기관의 영업활동에 양질의 서비스를 제공한다.

③ 각 영업점별로 권역, 위치, 은행 및 점포명 대표전화 등을 파악 할 수 있는 전산 부호를 부여 BAR-CODE화 하여 택배에 정확을 기한다. 한편 위성통신의 위치 안내시스템을 활용하여 정확성과 안전성을 제고한다.

나. 종합유동 시스템

창구에서 처리되는 수표제시 입금표 등 결재업무와 현금수송 업무가 전산시스템 및 택배(직배)체제로 역할이 완전 분담되므로 창구사고는 근본적으로 배제된다.

한편, 창구에 부족한 인력이 해소되며 권역별 택배에 따른 입출고 업무로 전환되므로 업무량은 줄어들고 업무력은 질적으로 크게 향상된다.⁶⁾

다. 효과

권역내의 현금의 수송시스템(파이프연결 효과)으로 현금의 량은 항상 일정하고 순과 부족액, 제조권 및 폐기대상권(손상권)만 택배(직송)에 의한 수급으로 지역내에서 현금의 물류 또한 택배에 의해 조정된다.

따라서 소규모 영업점의 창구업무 공백이 해소되며, 중앙은행 임치사무소 및 분실(보관점포함)의 적은 인력(3-4.4명)에 의한 무리한 창구운영이 입출고 업무로 전환되어 안정된 업무를 수행하게 되므로 86%의 업무량을 감축하게 된다.

한편, 유동의 원활화와 전문성에 의한 업무수행으로 사고방지에 대한 효율성도 증대된다.

2. 현금수송을 저해하는 제도 및 관행 개선

가. 현금의 포장개선

현행 화폐의 포장은 보관에 편리하도록 10대속 및 30대속으로 포장하였으나 이를 유

6) 영업점의 전산부호 작성은 ① 지역은 ○○동 ○○은행명에 고유번호를 부여하고, ② 표준지도 페이지는 위도와 경도를 표시하여 그 부대번호를 명기하고, ③ 점포명 및 대표전화를 확인할 수 있도록 한다.

통단위(3대속) 포장으로 단일화하고 최초 정사자가 포장 봉인, 최종 수요자가 파봉할 때 까지 유통과정에서는 봉인상태만 확인한다.

현금의 수송과정에서 해체검수, 포장의 반복으로 인력 수요가 많으므로 현수송 상하차 및 금고입출고(현물검사포함) 과정에서 외부인력을 7-23명 사용하고 있으나 유통단위(3대속) 포장으로 해소되므로 관리인력 196명(현행 316명이 120명으로 가능)의 절감효과와 보안이 강화된다.

나. 화폐(보유량 및 한도)의 유동성 확보

현금자동지급기 및 출장소의 증설에 따라 유동성이 30% 감소되고 유통단위 포장(3대속)으로 50%의 화폐 추가보유가 불가피하므로 지급준비금 중 화폐보유 한도를 45%로 상향조정하여 유동성을 확보하고 지준계상 하반기(23-7일)의 여유자금을 상반기(8-22일)에 이월 계상케 함으로써, 금융기관 스스로 지준을 조절할 여유를 갖게 함과 더불어 현금의 수송이 축소되는 효과가 있으며, 화폐의 추가보유는 지준예치와 같으므로 인플레이를 우려할 필요는 없는 것으로 판단된다.

다. 천원권을 주화로 대체

천원권 지폐를 영구화폐인 주화로 대체, 서비스업, 금융기관 및 중앙은행인력절감과 현금의 수송구조의 장애요소를 해소한다.

이와 같은 개선효과는 456명의 인력절감과 매년 420톤의 순면이 절약되어 외화 낭비를 줄이는 효과가 있다.

제조방법은 무게를 줄이고 가급적 가운데에 관리 구멍을 뚫어(화종별로 달리 함) 제조하여 유통 및 관리에 편의를 제공한다.

라. 전문인력 양성

금융기관의 전문인력은 체계적으로 육성되어 있지 않으며, 특히 중급(대졸이상 학력 소지자)의 경우 3년 이상의 경력자가 전무한 반면, 출납업무 관련 계획입안, 결정 및 시행과정에는 이러한 비전문인력이 각종제도와 관행을 근시안적으로 근본적인 문제해결

보다 책임전가적이고 단편적이었던 것이 사실이다. 전문성있는 구성원이 해당분야에서 일할 수 있는 여건조성이 필요하다.

3. 사고 미연 방지대책

가. 상호 유기적 수단 결합에 의한 방법대책

방법예방 효과를 극대화 하기 위하여 물리적, 전자적, 절차적 수단의 조직적인 결합을 통하여 이들 수단들이 상호 보완 효과를 발휘할 수 있도록 하여 안전도의 수준을 더욱 높일 수 있게 된다.

물리적 수단과 절차적 수단을 건물내부와 침입탐지 시스템에 허가 없이 물리적 수단을 파괴하고 내부로 침입하려는 범죄행위를 빠짐없이 탐지하도록 한다면, 안전도의 수준을 더욱 높일 수 있을 것이다.

나. 방법대책에 대한 효과 분석

일반적으로 범행 방해요소에 대한 절도범들의 인식은 침입경보 장치가 가장 부담스러운 방해요소로 보고 있으며, 그 중에서 경보기가 경찰서와 연결되어 있을 때 특히 방해요소가 크다.

그리고 창문에 설치된 전자 감지기, 점포내에 설치된 폐쇄회로, 방법카메라에 대하여는 보통이상의 부담을 느끼고 있으며, 용역경비나 경찰관의 순찰에 대하여는 큰 부담을 느끼지 못하고 있다.

또한 2를 100으로 볼 때 나타나는 방법효과에 대한 인식의 정도를 숫자로 명시해 보면, ① 경찰연결 방법비상벨 1.51, ② 창문에 설치된 감시 카메라 1.35, ③ 점포에 설치된 감시 카메라 1.31, ④ 용역경비원 순찰 1.31, ⑤ 방법견 1.11, ⑥ 호신용 총기류 1.10, ⑦ 경찰의 불규칙 도보 순찰 1.05, ⑧ 건물 외부의 보안등1.02, ⑨ 이웃 상호감시 프로그램 0.98, ⑩ 금고 또는 견고한 상자 0.83, ⑪ 경찰과 단절된 방법 비상벨 0.83, ⑫ 실내 자동 점등장치 0.78 등으로 나타나고 있다.⁷⁾

7) 절도범죄를 저지르고 미국 오하이오 주의 3개 교도소에 복역중인 재소자(589명)들에게 일련의 범행 방해 요소를 제시하고 그 중 가장 범행방해를 받은 요소에 대한 조사를 분석한 자료이다.

다. 전문 택배회사의 육성

현금수송 업무의 막중한 업무를 수행하기 위하여는 장비, 통신시설 등의 초기 투자가 차지하는 비중이 크므로 중앙은행을 비롯 전 금융기관으로 부터 지원(투자)이 우선 되어야 한다.

따라서 여의치 않을 경우 금융결제원 초기육성 방식에 준하는 지원이 필요한 것으로 본다.

이와 같은 육성 방안에 의한 택배회사의 안정은 조직과 구성원의 투철한 사명 의식이 사고예방에 가장 큰 요소가 되기 때문에 중요한 것이다.

육성방안을 구체화하면 다음과 같다.

첫째, 최초 출자(12개)은행 외에 누락된 금융기관의 영업규모(영업점수)를 감안하고 중앙은행이 비중을 높여 자본금을 증액한다.

둘째, 중앙은행 및 조폐공사 현수송, 입출고 및 금고작업에 부분 참여, 보안유지와 수수료 수혜의 상호이해를 도모한다.

셋째, 중앙은행 외곽지역 및 금융기관 시설경비, 장표 결제어음 수집 배포 등의 업무를 수행, 업무영역을 확대한다.

라. 방범시설의 보완

방범시설은 단순 설치로 양에 치중하고 있으나 시스템적으로 운영에 더욱 보완한다. 예를들면, 적외선, 초음파, 열 및 진동감지 시스템과 자동점등, CCTV 및 컴퓨터(위성 통신 시스템)와 연결하는 종합 시스템 개발(컴퓨터 자동 검색)이 필요하다.

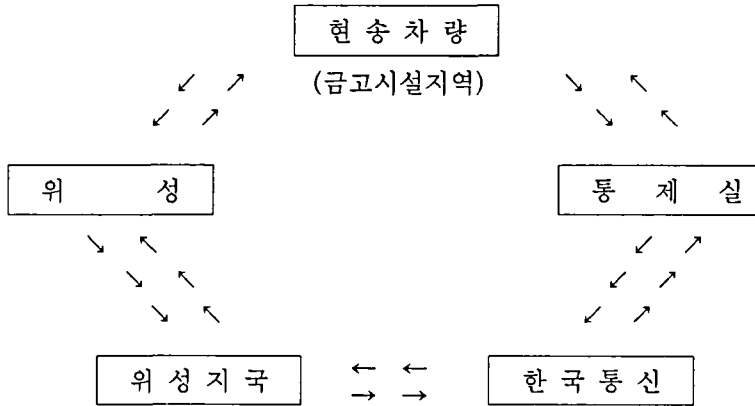
그리고 CCTV는 움직이는 피사체를 감지, 사람의 얼굴을 명확히 컴퓨터(현재는 비디오)에 입력하되, 영업장 출입자, 거래자, 차고의 차량 및 출입자를 입력 검색 관리한다.

또한 창구거래자는 인감의 육안 감식 체제에서 지문감식기에 의한 검색으로 위험 부담을 불식한다.

끝으로 현재 사용중인 방범기자재는 국산 개발이 미흡하므로 금융기관 및 유관기관(아파트 경비회사 등)과 공동개발하고, 적정한 수요를 산출하여 지속적으로 국산개발을 지원한다.

마. 방법 시스템 기자재 도입 및 개발

다음 구성도와 같은 위성 데이터 시스템을 활용하여야 한다.



그리고 그 기능은 수송 상황에 대한 정확한 정보제공(각 지점 도착시각 및 안전수송 관련 각종 정보), 사고, 고장 등 긴급사태에 대한 즉각 대응, 통제실 현송차량 및 현송 대상 은행간 문자교환, 지시, 보고, 기록유지, 차량 및 도로 상태의 진단 및 정보제공을 하게 된다.

이에 대한 구체적인 활용으로는 ① 수송가 종합정보(변동자료, 현송업무 현황 신속 정확 파악, 문의사항 응답) 영업정보의 체계적 관리, ② 차량배치, 위치, 통제 및 운행 경로 음성데이터에 의한 관리, ③ 비상시 사고 발생지역, 차량급파 경로, 위급시 도주로 및 각종 재해(피해) 예상지역 분석, ④ 도로망 수치지도의 데이터베이스 처리, 도로 변경지역 수정 및 차량위치 정보 관계(변경) 처리 등이 기대된다.

IV. 결 론

현금의 수송 업무는 항상 위험에 노출되어 감시자와 피감시자 또는 장소와 시간을 가리지 않고 기회가 주어지면 사고로 이어지는 특성을 갖고 있다.

사고 유발의 원인 제공은 사람이며 현금 자체가 사고를 유발하지는 않으므로 사람의 접근을 방지하기 위하여 금고에 보관하는 것이 가장 확실한 사고대책이라 할 수 있다.

그러나 현금의 특수성으로 보아 인체의 혈액과 같이 꾸준히 순환하고 있는 것으로 금융기관 출장소 (2105개소), 현금자동지급기 (21,932개소), ATM(3,382개소) 및 무인점포(1,171개소)와 거래 업소의 파출수납등 장소와 시간을 가리지 않고 사고 위험에 대책 없이 노출되어 있다.

그동안 일반인의 상식으로는 금융기관의 방법대책은 첨단기기의 설치와 그 운영이 완벽에 가까운 것으로 인식되어 왔다. 그러나 이제 첨단기기 발전 속도와 우범자들의 범행수법이 예방수준을 앞서고 있으므로 항상 사고를 당하고 나서 “소 잃고 외양간 고치는 식”의 사후 수습에 급급하고 있는 것이 사실이다.

더구나 최근 범죄 수법은 개방화에 따라 외국 범죄조직 수법이 여과없이 모방되고 있는 것을 감지할 수 있는 것이다.

본 연구에서는 현금수송(유통) 구조를 시스템적으로 개선하여 업무량을 86% 절감시키므로 사고유발 기회를 근본적으로 근절시키고 체계적이고 과학적인 장비를 개발(도입) 하는 것을 전제로 할 때에 지금껏 사고 방지 대책에서 찾아볼 수 없을 정도로 안전이 강화된다 하겠다.

이를 위해서는 결국에는 현금의 수송(유통) 구조를 택배에 의한 직송 체제로 개선 전환하고, 간접적으로 현금 수송(유통)에 지장과 불편을 주어 왔던 각종 제도(포장, 현금 보유한도, 천원권 주화대체 등)를 개선 업무의 간소화로 종전의 소요인력 5,073명의 업무량을 705명으로 감축 4,368명(금액환산 13백억원)의 업무량을 절감하는 효과를 갖도록 하여야 한다.

그러나 사고는 항상 예기치 않은 곳에서 발생하므로 방법기기의 양적 확보에 만족하기에 앞서, 질적으로 시스템을 꾸준히 연구 검토 보완하여야 하며 무엇보다 국산기자재의 개발이 시급한 실정이다.

ABSTRACT

The Improvement Plan of a Cash Transportation Structure

By Hong, Weon Yong

Cash is apt to cause a accident in circulation process regardless of a time, a place and a subject due to its particularity.

I propose a good service through circulation harmony by remodeling the system of the structure of cash supply and demand. And I propose a accident prevention countermeasure by removing a caxh accident by the simplification, specialization and soientification of money business.

I discuss the present condition and the points of cash transportation structure in Chapter 2 and the improvement plan of cash transportation structure in Chapter 3, and conclude in Chapter 4.