

미주지역에 이어 구주지역 S/A도 본격 출범

미주지역 제2기 KASA에 이어 구주지역도 복합운송업체가 주축이 된 하주단체(Shippers' Association)가 본격 출범했다.

작년에 이어 지난 5월 1일 출범한 미주지역 S/A인 제2기 KASA가 울들어 정상적인 궤도에 도달함에 따라 우리 협회는 구주지역으로 동 S/A의 확대를 추진, 현재 29개 복합운송업체가 동 S/A(KESA)에 참여하고 있으며 S/A에 참여한 회원사가 신고한 물량은 작년 선적량을 기준으로 4,352FEU로 집계되었다.

지난 6월 7일 29개 S/A 가입업체가 참석한 가운데 개최된 구주지역 KESA 전체회의에서는 기 S/C를 체결한 EVERGREEN이외에 주말 취항선사인 LYKES LINE과 추가로 S/C를 체결키로 하여 6월 12일 체결한 바 있으며, 또한 선사로부터 최상의 우대운임을 제공받아 수출입하주에게 보다 나은 서비스를 제공하기 위해 참여사들이 각선사별로 제시한 물량을 S/A와 우대운임계약(SERVICE CONTRACT)을 체결하는 2개 선사에게 집

중키로 하는 한편 각종 현안은 기 구성된 추진위원회에서 적극 대처키로 했다.

한편 37개 회원사가 참여하고 있는 미주지역 S/A인 제2기 KASA는 현재 국적선사인 HMM을 비롯하여 6개 선사와 S/C를 체결했으며 이는 지난 98년 미해운법(U.S. Ocean Reform Act 1998)의 개정과 함께 복합운송업체(NVOCC)들에 의한 S/A구성이 공식적으로 허용되고 활성화됨에 따른 것으로서 복합운송업체는 선사들로부터 보다 나은 운임과 서비스로 대내외 경쟁력을 갖추고 또한 선사들은 안정적인 선복량의 확보와 하주들은 물류비를 절감할 수 있다는 이점이 있다.

현재 S/A는 미국을 비롯한 일부 남미 국가에서는 활성화되어 있으며, 아시아에서는 한국의 KASA가 처음으로 도입되었으며 작년에는 일본복합운송협회인 JIFFA가 대표단을 파견하여 S/A제도의 도입에 관해 우리 협회와 협의한 바 있고 홍콩, 대만등지에서도 S/A설립을 검토하고 있는 것으로 알려지고 있다.

인천공항내 세관구내창고 건설에 반대 의견 제시

최근 관세청에서는 인천공항 화물터미널내에 세관 구내창고를 건설하기 위하여 건설교통부에 계류장 인접지역(남측 계류장 접한 부지 또는 Land Side)의 최소 3,000평 이상 부지할애를 요청하였다.

인천공항 세관구내창고 신축방안은 현재 하기 장소가 인천공항인 경우 각항공사 창고의 일정 구역에서 관리대상화물을 장치하여 관리하고 있으나 최근 일부 항공사에서 검사장소 확보 및 전담인력 투입등의 어려움을 호소하면서 이에 대한 대책을 세워달라는 요청에 의하여 추진된 것으로 알려졌다.

이와 관련 우리 협회에서는 지난 5월 29일 관세청 및 6월 5일 건설교통부에서 인천공항공사,

우리 복운업체, 항공사, 창고업자등 물류관련업체가 참석한 가운데 개최된 회의에서 성수기시 창고시설 확보 차원에서는 장점이 있을수 있으나 당초 인천공항내 세관구내창고장치를 두지 않는 방향으로 사업이 시작되었으며 인천공항 운영이 불과 3개월도 안되어 바뀌는 것은 일관성 없는 행정으로서 1년정도 추이를 관망해야 할 것이라고 주장했다. 또한 세관에서 구내창고를 보유할 경우 창고유지를 위하여 관리대상화물을 양산할 우려가 다분히 있으며 EDI미전송화물(입력대행화물) 및 관리대상화물을 세관구내창고로 이고시 이고료가 발생되어 물류비용이 증가될 뿐만 아니라 물류흐름이 지연되므로 동창고장 설립을 반대한다는 입장을 밝혔다.

지난 6월 5일(화) 인천국제공항공사 회의실에서 개최된 인천국제공항 자문위원 보고회 및 토론회에서 우리 협회는 복운업체의 전용 화물장치장을 할애하여 줄 것을 요청했다.

동 토론회는 기수립된 인천국제공항의 건설기본 계획을 전반적으로 검토하여 변화된 여건을 충분히 반영하기 위하여 개최된 것으로 대부분의 참석자들은 인천국제공항 1단계 개항 현황 및 2단계 시설 확장계획개념 중간보고에 이어 벌어진 토론에서 전반적으로 여객, 활주로시설, 수하물 관련 사항을 주의제로 많은 의견을 제시하였으나 우리 협회는 수출입화물 운송과 관련되는 분야를 중심으로 많은 의견을 개진하였다.

우리 협회는 지난 5월 28일 복운업계의 현안 문제로 대두된 항공화물운임 과당경쟁 행위를 자제하여 줄 것을 회원사를 비롯하여 하주 및 항공사에 요청했다.

복합운송업계에 따르면 최근 국내외 경기가 지속적으로 침체되면서 수출물량의 급격한 감소로 인해 운송물량을 확보하기 위해 무분별하게 항공화물 운임을 인하하고 있다는 것이다.

특히 많은 수출물량을 갖고있는 대기업들은 복운업계의 이러한 실정을 심분 이용하여 적정한 이

우리 협회는 지난 5월 4일 기존의 THC(Terminal Handling Charge)라는 용어가 더 적합하다는 의견이 많아 RFC Charge를 THC로 정정하여 KG당 150원을 초과하지 않게 징수할 것을 회원사에 요청했다. 이는 인천국제공항이 지난 3월 29일 개항되면서 우리 복합운송업체가 타보세장치장에서 포장, Labelling, BUC

특히 우리 복운업체는 현재 인천공항 화물터미널내에 복합운송업체의 전용작업장(화물장치장)이 없어 수출화물을 RFC상태로 항공사에 인도하기 위해서는 김포공항 소재 보세창고를 이용하거나 인천공항 화물터미널 주차장등에서 각종작업(라벨링, 포장등)을 하고 있어 연간 200억원 이상의 물류비증가(김포공항 이용시 90 ~ 120원/kg)는 물론 운송이 지연되고 있으므로 선진외국 포워더와 같이 보세창고 운영시 부대비용이 많이 소요되는 Land Side쪽보다는 화물 흐름을 신속히 할수 있는 Air Side에 복운업체 전용 화물장치장(약 10,000평)을 우선 건설할 것을 역설하였다.

운을 무시한 운임으로 화물운송을 요구하는등 복합운송업계의 시장질서를 더욱 문란시키고 있다.

이와 관련하여 협회에서는 지난 5월 25일 복운업계의 건전한 발전을 위하여 대기업인 모업체에게 과당경쟁 조장행위를 자제하여 줄 것을 요청했으며 또한 지나친 운임 덩핑으로 업계로부터 지탄받는 복운업체에 대해서는 협회 윤리규정에 의거 제명등 강력한 조치를 강구키로 하는 한편 국내에 취항하고 있는 전 항공사에게는 적정한 운임으로 거래하여 줄 것을 협조 요청했다.

작업등을 하면서 화주로부터 받고있는 비용(RFC Charge)이 각사마다 상이하고 그 용어도 생소하여 많은 혼란이 초래되고 있다는 지적에 따른 것이다.

한편 항공사(Air Carrier)에서는 수출화물 종전과는 달리 항공기에 탑재 가능한 상태인 RFC(Ready for Carriage) 상태로만 수취하고 있다.

부산세관, LCL환적화물 비하선장소 장치에 관한 지침보완

부산세관은 작년 6월 2일부터 시행되어온 LCL 일시 양륙화물 비하선장소 장치에 관한 지침을 최근 보완했다.

그동안 부산세관은 부두내 하선장소에 한해 장치가 가능한 복합운송업체의 일시양륙화물(T/S화물)중 적출이 불가피한 화물(혼재화물, 운송선사변경으로 인한 컨테이너교체등)을 동지침에 의거 비하선장소 장치를 허용해 왔다.

그러나, 신규업체 및 간헐적으로 LCL T/S화물을 취급하는 소량의 T/S화물 취급업체는 승인을 받지 못하여 하선장소내 CFS에서 적출작업을 하게 되어 T/S처리 일정을 맞추지 못하고 동일 컨테이너 적입된 수입화물과 함께 처리에 따른 추가비용이 발생하는 등 애로사항이 발생됨에 따라 동지침을 보완하게 되었다.

*** 보 완 내 용 ***

- ◆승인요건의 완화 : T/S취급 물량 조건은 요건에서 제외하고 보세창고 및 보세운송업체와의 계약이 이루어지고 동업체의 밀수관련 처벌 경력 등에 문제점이 없으면서 동지침 신청서상의 화물관리 관련 의무사항의 서약 등이 있으면 승인
- ◆승인절차 및 취소 : 종전과 같이 처리하되 지침 첨부 신청서상의 화물관리와 관련된 제반 의무사항을 포워드, 계약 보세창고 및 보세운송업체가 이행치 않을 경우 포워드 및 계약 보세창고, 보세운송업체의 승인사항 즉시 취소
- ◆승인취소업체 처리 : 취소일로부터 6개월간 승인신청 불허.

제28차 FAPAA총회 마닐라서 개최

아·태지역 항공화물운송업계의 상호이익증진과 정보교환을 목적으로 구성된 아·태지역 항공화물협회연맹(FAPAA : Federation of Asia-Pacific Air Cargo Association)의 제28차 총회가 지난 6월 17일부터 20일까지 필리핀 마닐라에서 개최되었다.

15개국 68명의 각국 협회 대표단이 참석한 이번 회의는 6월 17일(일) 등록을 시작으로 18,19일 양일간 회의를 거쳐 20일 친선골프대회 순으로 이루어졌으며 주로 항공화물업계에 대한 전반적인 현황이 논의되었다.

개회식에 이어 열린 첫날 회의에서는 FAPAA의 대외적 업무와 대내적인 업무로 구분하여 각종

현안사항 즉 IATA Report, FIATA Report, Cargo 2000 전망, 교육훈련, Membership, 홍보 등에 관하여 협의를 하였으며 둘째날 회의에서는 현재 각국에서 시행되고 있는 CASS제도 및 항공업계현안에 관하여 필리핀, 싱가포르, 홍콩, 한국, 태국 순으로 발표하고 이에 대한 문제점과 개선방안에 대하여 의견을 교환하였다.

한편, 우리 협회 김정민회장은 지난 3월 9일 개항된 인천국제공항의 현황과 문제점, 우리 복합운송업체가 취급한 연도별 항공화물실적, 그리고 협회에서 시행하고 있는 연수교육제도에 대하여 세부적으로 설명을 하여 많은 호응을 불러 일으켰다.

복합운송실무교육 3/4분기 5회 예정 해상·항공단과반등 총5개 과정

복합운송업계 종사자의 자질향상 및 업무수행능력 제고를 위한 3/4분기 우리 협회의 연수교육은 무역실무를 비롯한 5개과정이 실시될 예정이다.

2001년도 3/4분기 연수교육은 7월 2일부터 무역실무반을 비롯하여 8월 27일 항공포워딩 단과반, 9월 3일 해상포워딩단과반, 9월 10일 무역실무반, 9월 17일 항공위험품취급반 교육이 실시된다.

2/4분기에는 제13기 항공포워딩기초반(4.2 ~ 4.20), 제14기 해상포워딩단과반(4.23 ~ 4.

27), 제3기 해상포워딩단과반 부산교육(5.14 ~ 5.18), 제12기 항공포워딩단과반(5.28 ~ 6.1) 교육과정에 각각 30명,34명,32명,48명이 수강하였고 제39기 해상포워딩기초반(6.11 ~ 6.29) 교육에는 52명이 참여하였다.

한편 협회에서는 우리 복운업계 업무수행에 반드시 필요한 비즈니스 문서(영문서한)작성에 활용할수 있는 참고도서를 실무별 사례로 수록하여 교재를 발간하고 금년 연말쯤 교육과정을 개설할 예정이다.

2001년도 3/4분기 교육훈련과정 현황

교육과정	교육기관	교육시간	수강료(원)	지원금액(고용보험)	
				우선지원	대규모
무역실무반	7.2 ~ 7.6	20	60,000	49,010	43,560
항공포워딩단과반	8.27 ~ 8.31	20	60,000	49,010	43,560
해상포워딩단과반	9.3 ~ 9.7	20	60,000	49,010	43,560
무역실무반	9.10 ~ 9.14	20	60,000	49,010	43,560
항공위험품취급반	9.17 ~ 9.21	20	100,000	64,000	56,000

해상포워딩실무교육 부산서 실시 5.14~18, 5일간 30시간



복합운송업계 부산지역 종사자를 위한 해상포워딩 실무교육이 지난 14일 부산무역회관연수실에서 입교식을 갖고 5일간 30시간 동안 실시됐다.

우리협회는 부산지역 회원사 소속 직원들을 위해 무역실무(6시간)를 비롯하여, 복합운송론(6시간)·Forwarding Operation(12시간)·선하증권 작성(6시간) 등 4과목에 걸쳐 기초 실무교육을 실시했다.

이 날 입교식에는 KIFFA 김창묵 전무를 비롯하여 차창화 부산지회장(해륙해운항공), 이광태 부

회장(남성해상), 신용도 부회장(우진취평) 등 간부진과 수강생 32명이 참석한 가운데 거행됐다.

이 교육과정은 노동부로부터 직업능력개발훈련과정으로 지정(4. 16)받음으로써 이 과정을 수료한 복운업체에서는 교육훈련비(12만원)의 80%(우선지원대상기업) 또는 70%(상시 종업원

수 150인 이상인 대규모기업)를 고용안정센타로부터 지원받는다.

한편 KIFFA는 지난 1989년과 1990년에 각각 1회씩 이 교육을 실시한 바 있으며, 이번 교육이 3번째이다.

금년 상반기에 30개사 새회원으로 가입

우리 협회에 신규회원으로 가입하는 회사가 꾸준히 증가하고 있다. 우리 협회가 조사한 자료에 의하면 금년들어 신규로 가입한 업체는 6월 13일 현재 30개사로 기존회원을 합해 총회원수는 856개사인 것으로 집계되었다.

금년들어 등록취소 또는 자진폐지신고, 탈퇴요청 등에 따라 회원자격을 상실한 3개사를 제외하고 새로이 30개사가 가입함으로써 회원수는 작년말 829개사에서 856개사로 증가하였다.

이러한 증가세는 협회에 가입할 경우 화물배

상책임보험 가입시 할인(23%), FIATA 또는 KIFFA B/L 및 FCR 사용, 인천국제공항 고정·임시출입증 발급 등 각종 민원업무대행, 운송관련 법률 및 세무상담 창구이용, 협회 주관 연수교육 훈련 및 훈련비용지원 등의 각종 혜택을 받을 수 있기 때문인 것으로 풀이된다.

한편, 금년들어 화물유통촉진법의 규정에 의하여 신규로 등록한 업체는 90개사로 6월 13일 현재 총등록업체는 1,585개사인 것으로 밝혀졌다.

복합운송주선업 시·도별 등록현황

2001. 6. 13 현재

서울	부산	경기	인천	대구	광주	경남	경북	전남	충남	충북	계
1,415	101	25	15	16	1	3	1	4	2	2	1,585

일본지역 항만 및 산업시찰 행사 거행



회원사 소속 임직원들의 사기진작 및 해외 견문을 넓히기 위하여 지난 6월 3일부터 7일까지 5일간 32명이 참가한 가운데 일본지역 항만 및 산업시찰 행사를 가졌다.

동 행사는 금년이 5번째 행사로서 부산항을 출발 하카다항, 나가사끼, 운젠, 구마모토성, 아소산, 벳부등 4박 5일의 짧은 여정이었음에도 불구하고 국내외의 어려운 경제 사정으로 많은 회원사 임직원이 참석하지 못한 아쉬움을 남겼으나 내년에는 보다 많은 회원사 임직원이 참여할 수 있도록 시찰지역을 다변화 시킬 계획이다.

HPH(Huthison Port Holdings), 광양 『컨』 부두 운영 결정



광양컨테이너 부두 개발 및 운영에 관한 외국 투자자들의 관심이 고조되고 있는 가운데 지난 5.31일 컨테이너부두공단과 HPH, 현대상선, 한진해운, 컨소시엄간의 2억달러에 대한 투자 조인식을 가졌다.

정우택 해양수산부장관, 허경만 전남도지사, 이 지역 출신 국회농림해양수산위원회 정철기 의원, 김옥현 광양시장, 허치슨 포트 홀딩스(HPH), 현대상선, 한진해운 컨소시엄 및 해운항만 관련 인사들이 참석한 가운데 열린 이날 투자 조인식을 계기로 허치슨 컨소시엄은 총 7개의 터미널을 운영하게 된다.

허치슨 컨소시엄은 허치슨 80%, 현대 10%, 한진 10%로 구성되어 있다.

HPH는 홍콩과 영국, 중국을 중심으로 8개국의 20여개 항만에서 항만운영 사업을 영위하고 있는 세계 굴지의 항만기업으로 2000년에 우리나라

라 전체 컨테이너 처리 물량의 2.7배인 약 2,500만 TEU를 처리하는 등 컨테이너부두 운영에 있어서 풍부한 노하우로 높은 생산성과 경쟁력을 확보하고 있는 회사로 알려지고 있다.

또한, 컨소시엄 참여 업체인 현대상선 및 한진해운과 더불어 공동 마케팅라인을 형성하여 세계유수의 대형선사와 물량을 유치할 수 있어 광양항이 한국과 극동지역의 관문으로 이용되어 조기활성화에 크게 이바지 할 수 있을 것으로 기대된다.

특히, HPH는 홍콩 이외의 아시아 지역에 8개 터미널을 운영하고 있는데 이중 5개는 남중국에, 나머지 3개는 동중국에 위치하고 있어 광양항이 북중국의 환적기지로 부상할 것으로 예상된다.

또한, 세계유수의 해운선사 및 항만운영업체에서 글로벌 네트워크 물류거점 항만으로 각광받을 것으로 보여 조기개발 및 활성화에 청신호가 켜져 광양항의 개발사업 및 외국자본 유치는 순조롭게 진행될 것으로 보인다.

광양 『컨』 부두는 3단계 1차 4선석이 2006년까지, 2차 3선석이 2008년까지 준공되고 4단계 14선석 등의 개발사업도 계획대로 2011년까지 완공됨으로서 총 33개 선석을 확보하여 예상 처리 물량이 828만 TEU에 달할 것으로 전망된다.

한편, 광양 컨테이너부두는 작년 664만 TEU를 처리한데 이어 금년에는 90만 TEU처리를 목표로 하고 있다.