



## “중합물류업은 위헌소지 있고 전문화에 역행해”

### ◎ 법제화에 대한 강력한 반대 의견 제출 ◎

우리 협회는 지난 6월 10일 건설교통부가 입법예고한 화물유통촉진법 개정법률(안)중 중합물류업의 법제화에 대해 명확한 반대 의견을 제시했다.

『동북아물류중심추진로드맵(’03.8.27)』과 물류체계개선종합대책(’04.3.2)에서 제시된 중합물류업의 법적 근거를 마련하여 물류산업을 육성하고, 화물터미널 건설을 국가가 지자체·토지공사 등이 직접 수행할 수 있도록 하여 거점물류시설을 차질없이 확충하는 등 물류체계를 개선한다는 명목으로 화물유통촉진법을 개정하여 중합물류업을 신설하고자 하는 것이 이번 개정의 주요 골자이다.

입법예고에 따르면 『중합물류업』이란 대통령령이 정하는 물류사업을 종합적으로 영위하면서 물류활동의 전부 또는 일부를 타인으로부터 일정기간 유상으로 위탁받아 대행하는 사업으로 정의(제2조제8의4호 신설)하고 있는데, 세부적으로는 주력 업종에 따라 중합물류업의 종류를 3가지로 구분하는 것으로 알려지고 있다.

즉, 중합물류업의 기본 형태는 운송(육상·해상·항공 중 1), 물류시설운영(창고·터미널 중 1) 및 주선·취급·서비스(1)를 운영하면서 ▲운송을 주력으로 시설운영·기타 물류사업을 영위하는 경우 1종, ▲시설운영을 주력으로 운송·기타 물류사업 영위는 2종, ▲기타 물류사업을 주력으로 운송·시설운영 영위는 3종 등으로 구분된다.

중합물류업이 법제화될 경우 그 인증기준으로는 △공통 기준으로 운송·물류시설운영을 포함한 3개 이상 업종 영위 및 일정수준 이상의 자본금, 제3자 물류분야 매출액 등이며, ▲주력업종별 추가기준으로 ■제1종(수송위주)은 화물차·선박·시설(차고지등) 확보, ■2종(시설위주)은 주요 거점별로 집배송시설 확보, ■3종(서비스위주)은 주선업·임대업·취급업·컨설팅업 등 업종별 전문인력·장비 등 확보 등이며, 주선업·컨설팅업과 같은 지식형업체는 무형적 know-how가 주요 자산이므로 ISO인증 추가 방안 등을 검토하여 화물유통촉진법 시행령에 규정한다는 계획이다.

이에 대해 우리 협회에서는 중합물류업의 법제화는 ■동종 물류업의 차별적 국가지원에 대한 위헌 여부, ■업종 전문화·세분화 역행, ■3자물류(3PL) 활성화 아닌 2자물류(2PL) 유도, ■특정기업에 대한 특혜제공 논란 우려, ■대다수 복합운송주선업체의 도산 및 실업자 양산 우려, ■세계 어느 국가에도 현존하지 않는 신규업종의 필요성(법제화) 여부, ■세계 물류추세에 역행, ■특정 사업자단체에 대한 특혜 논란 우려, ■인위적인 육성 보다

는 물류업종별 지원책 강구 우선 등을 사유로 이고 재고를 요청했다.

중합물류업의 개념 및 협회 반대 사유는 다음과 같다.

#### 1. 중합물류업의 개념 및 육성방안(건설교통부)

##### 1. 기본방향

- 중합물류업의 법적 근거를 마련하고, 지원 및 육성 방안 강구
  - 글로벌 물류기업과 경쟁할 수 있는 대형전문업체로 육성
- 물류는 물류전문기업이 담당하도록 아웃소싱 유도
  - 제조업과 물류업이 상호 발전하는 기반조성

##### 2. 중합물류업의 개념(마련)

- 3개 이상의 물류사업을 영위하면서 물류활동의 전부 또는 일부를 다른 기업으로부터 일정기간 유상으로 위탁받아 대행하는 사업으로 정의(화물유통촉진법)

- 아웃소싱 비율이 가장 높은 운송과 물류시설운영을 기본으로 최소한 3개 이상의 물류사업 영위를 요건으로 함.

##### ※ 중합물류업의 기본 형태

<b>운 송</b> (육상·해상·항공중 1)	+	<b>물류시설운영</b> (창고·터미널 중 1)	+	<b>주선·취급·서비스</b> 중 1
-----------------------------	---	-------------------------------	---	-------------------------

- 주력업종에 따라 중합물류업 종류를 3가지로 구분
  - 1종 : 운송을 주력으로 시설운영·기타 물류사업 영위
  - 2종 : 시설운영을 주력으로 운송·기타 물류사업 영위
  - 3종 : 기타 물류사업을 주력으로 운송·시설운영 영위

##### 3. 중합물류업의 인증기준(마련)

- 일정한 기준(하위법령에서 규정)에 적합한 경우 중합물류업으로 인증하도록 함.
- 개별법령에 의한 물류사업외에 새로운 업종을 신설하는 것이 아니므로 별도 인허가 없이 인증을 받도록 함(교통개발연구원, 생산성본부 등).
- 인증기준은 중합물류업의 종류에 따라 차별화하되, 구체적인 기준은 연구용역등을 거쳐 금년 하반기중 마련



■ 주력이 아닌 업종은 개별법의 인허가 요건에 해당하는 기준을 충족

(인증기준 예시)

- 공통기준
    - 운송·물류시설운영을 포함한 3개 이상 업종 영위
    - 일정수준 이상의 자본금, 제3자 물류분야 매출액 등
  - 종합물류업 종류(주력업종)별 추가 기준
    - 1종(수송위주) : 화물차·선박·시설(차고지등) 확보
    - 2종(시설위주) : 주요 거점별로 집배송시설 확보
    - 3종(서비스위주) : 주선업·임대업·취급업·컨설팅업 등 업종별 전문인력·장비 등을 확보
- ※ 주선업·컨설팅업 같은 지식형업체는 무형적 know-how가 주요 자산이므로 ISO인증을 추가하는 방안 검토

4. 종합물류업에 대한 지원방안(안)

- 가. 종합물류업에 통관업 허용
- 나. 산업단지 공장시설용도 지역에 물류기업 입주 가능하다. 세제지원
  - 3년간 물류비의 2% 세액공제(물류업무 아웃소싱한 업체)
  - 물류시설 용지 확보시 종합토지세 분리과세(현재는 별도합산 과세), 재산세
  - 종토세 감면(50%), 면제(취득·등록세)

5. 향후 추진일정

- 화물유통촉진법을 개정하여 법적 근거를 마련
- 연구용역·공청회 개최 등을 통해 구체적인 인증기준을 정하여 하위법령(시행령·시행규칙)개정
- 종합물류업의 법적 근거 마련(용어정의 및 인증근거)
  - 개정안 방침 결정 : 2004. 5
  - 관계부처 협의 및 입법예고 : 2004. 6
  - 규제개혁위원회 및 법제처 심사의뢰
  - 국회 제출
- 종합물류업 인증기준 구체화(하위법령 개정)
  - 인정기준 구체화 : 2004. 5~7
  - 업계 현황파악등을 위한 설문조사 실시, 해양부 등 관계부처와 실무협의
  - 산업연구원·교통개발연구원 연구결과에 대한 업계 및 전문가 의견수렴(필요시 공청회등 개최)
  - 화물유통촉진법 하위법령 개정안 작성 : 2004. 8
  - 화물유통촉진법시행령·규칙 개정추진 : 2004. 10~

II. 종합물류업의 법제와 관련 문제점 (한국복합운송협회)

■ 동종 물류업의 차별적 국가지원에 대한 위헌 여부

- 정부가 신설하고자 하는 종합물류업(3개 이상의 물류사업 영위)의 경우 정부에서 금융 및 세제정책을 고려하고 있는 것으로 보이는 바, 이것이 합리적인 차별의 정도를 넘어서게 될 경우 헌법상 원칙인 평등의 원칙을 위반하게 되고, 이로써 위헌적인 법률이 될 수 있을 것임. 현재 정부는 조세 및 금융지원 등의 방법을 추진하고 있는 것으로 알려지고 있는데, 조세 정책의 방법·정도에 따라 합리적 차별여부가 달라질 수 있음.
- 정부가 추진하는 화물유통촉진법중 개정법률(안)의 규정에 의해 종합물류업을 지원하게 될 경우 당초의 목적과는 달리 실제로는 대기업을 화주로 확보하고 있는 업체만 이익을 보게 되고, 실질적으로 해외 네트워크 망의 확보 등을 통한 종합물류기업으로의 육성 가능성은 높지 않을 것임. 이에 따라 목적은 정당하지만 수단의 적합성에는 상당한 문제가 제기될 수 있을 것임. 이러한 점에 있어서 실제로 대기업화주를 확보하고 있는 업체에 대한 지원만 하는 결과를 낳게 될 경우 조세나 금융이라는 수단 자체는 문제가 되지 않을 수 있으나, 이러한 수단이 목적을 이루는 데 있어서는 직접적인 관련이 없게 될 가능성이 많아 보이는 바, 현재 정부가 추진하고 있는 정책에는 위헌의 소지를 포함하고 있다고 보아야 할 것임.
- 정부는 현재 우리나라 물류산업의 외국기업에 의한 잠식을 막고 해외에 네트워크망을 구축하여 외국화물에 대한 물류업무도 취급하도록 하는 것이 그 궁극적 목적이라 할 것인데, 현재 종합물류업자로 예상되는 업체들의 성향에 비추어 볼 때 이러한 목적을 달성할 수 있을 지 의문이며, 이러한 이유로 정부가 이들에 대한 지원을 강화할 경우 글로벌기업으로서의 역할을 할 수 있는 경우에만 지원이 되어야 진정으로 목적을 달성하기 위한 수단의 적합성이라는 조건이 성립할 수 있을 것임. 특히, 종합물류업을 육성할 경우 현재 2,100개가 넘는 복합운송주선업체들은 경영에 막대한 타격을 받을 수 있어 이들에 대한 대책이 없는 상황에서 비교우위에 있는 종합물류업자들을 육성할 경우 이들 기업의 생존이 문제될 수 있으므로 정부는 이에 대한 신중한 정책적 수단을 강구하여야 할 것임. 그러므로 이들 복합운송주선업자들에게 대한 생존방안을 고려하지 않은 무차별적인 정책, 특히 동종 물류업종에 대한 차별적 국가지원은 위헌의 소지가 있다고 할 것임.
- 주지하고있다시피 세계적인 물류기업이 국내시장까지 잠식하고 있는 상황에서 동북아 물류기지로서의 성장을 하기 위해서는 법제화의 필요



성이 있다는 점에 대해서는 일부 공감을 할 수 있으나 외국 물류업체가 한국시장에 진출한 현재의 상황에서는 때늦은 감이 있어 글로벌 물류기업의 발전을 도모할 필요가 있는 현재의 우리나라 상황에서 정부는 약간의 부작용을 감수하더라도 법제화를 추진할 가능성이 많겠지만 현 실정에 비추어 볼 때, 정부가 현재의 물류시장의 현실에 대해 충분히 검토를 하지 않은 상태에서 정책을 시행하고자 하는 바, 이로 인한 부작용을 최소화하는 노력이 미흡한 상황임. 예를 들면 외국 물류업체의 한국시장 진출 문제, 대기업의 화물에 연고를 가진 물류업체 문제 등의 부작용이 예상된다. 즉, 해외시장 개척이 동반되지 않는 상태에서 물류기업을 육성하게 될 경우 제로섬게임(zero-sum game) 형태의 시장이 될 수 밖에 없고 이러한 시장구조 속에서는 비교열위에 있는 복합운송주선업체만 피해를 볼 가능성이 많기 때문임. 이렇게 볼 때 제로섬게임 형식의 시장구조를 전제로 한 정부의 정책은 문제가 있다고 할 것이므로, 우리 협회에서는 화물유통촉진법중 개정법률, 특히 종합물류업의 신설에 반대하는 것임.

- 또한 전술한 문제점을 해결하지 않은 상태에서 일방적으로 『종합물류업자』를 지원하는 법령을 시행하는 것은 위헌의 소지가 있을 수 있음. 화물유통촉진법중 개정법률의 취지가 아무리 좋다고 하더라도 시장에서 실질적으로 발현되는 형태가 복합운송주선업체들의 몰락만을 가져올 가능성이 크고, 또한 복합운송주선업자들의 이해관계를 고려하지 않고 화물유통촉진법을 개정 시행할 만큼 시급을 요하는 사안으로 판단되지 않으므로 화물유통촉진법 개정에 강력히 반대함.

#### ■ 업종 전문화·세분화 역행

- 모든 산업은 대내외 경쟁력 제고를 위해 업종별로 전문화 또는 세분화되는 추세임을 고려해 볼 때 정부가 추진하는 종합물류업(3개 이상의 물류사업 영위)은 오히려 전문화·세분화된 업종간의 통합을 조장하는 방향임. 또한 국제물류를 담당하는 복합운송주선업체가 종합물류업으로 인증받기 위해서는 운송수단 및 물류시설을 운영해야 하지만 이는 무형적 know-how를 주요 자산으로 하는 국제복합운송업의 특성과 배치되며, 특히 국제일관운송에서 우리나라가 차지하는 부분(운송구간 또는 지역 등)은 극히 일부분에 불과함에도 국제물류 수행의 필수요건이 아닌 운송수단과 물류시설을 갖추도록 하는 정부 방안은 국내 물류기업이 외국의 글로벌 물류기업과 경쟁할 수 있는 절대적 요인으로 작용할 수 없음.

#### ■ 3자물류(3PL) 활성화 아닌 2자물류(2PL) 유도

- 현재 우리나라 대부분의 화주기업(제조기업)은 자가물류(1PL)를 고집하거나 물류자회사를 통한 2자물류(2PL) 위주이며, 제한된 일부 기업만이 물류전문업체에 물류부분을 아웃소싱하는 이른바 3자물류(3PL)를 수행하고 있을 뿐임. 이러한 상황에서 종합물류업을 도입할 경우 대부분의 대기업들은 물류비 절감 또는 구조조정 명목으로 종전의 자사 계열 물류회사를 이용하거나 자사내의 물류담당부서를 물류자회사로 독립시켜 이들 자회사를 이용하려는 경향이 더욱 짙어질 것이므로 결국 종합물류업은 3자물류를 활성화시키는 정책방향이 아니라 화주기업(특히, 대기업)의 2자물류를 유도하는 것으로 작용될 것임.

#### ■ 특정기업에 대한 특혜제공 논란 우려

- 정부의 추진목적에 부합하는 수단 및 시설을 갖추고 동 요건을 활용할 수 있는 물동량을 확보하여 경제성있는 국제물류를 영위할 수 있는 복합운송주선업체는 대기업 물류자회사 또는 관계사로 약 10여사 이내로 한정되어 있어 현재 등록된 복합운송주선업체가 약 2,100개사에 이르고 있음을 감안하면 종합물류업 법제화는 특정업체 또는 특정 대기업을 지원하기 위한 제도로 특혜제공 논란의 소지가 있음.

#### ■ 대다수 복합운송주선업체의 도산 및 실업자 양산 우려

- 우리나라 수출입화물의 운송과 관련하여 종전에는 중소기업 및 대기업 구분없이 복합운송주선업체가 취급하였으나 오늘날에는 대기업 화물의 경우 대부분 대기업 계열 물류자회사가 취급하고, 나머지 중소기업의 화물만 복합운송주선업체가 취급하고 있는 상황임. 그러나 많은 제조기업들이 중국, 베트남 등지로 생산공장을 이전함으로써 국제간 운송물량이 급격히 감소하고 있는데다 대기업의 화물은 특정회사로 한정된 상황에서 종합물류업을 도입하여 시행할 경우 국제물류의 흐름이 왜곡되어 한쪽으로만 형성되어 60여 외국계 업체를 제외한 대다수의 복합운송주선업체는 도산할 수밖에 없어 실업자 양산이 우려됨.

#### ■ 세계 각국에 현존하지 않는 신규 업종의 필요성 여부

- 세계 어느 국가에도 존재하지 않는 『종합물류업』을 법제화하여 시행할 경우 국제적으로 인정받을지 의문스러우며, 또한 물류업종에 관해 각각의 개별법에 규정되어 있음에도 물류에 관한 업종을 통합하여 법제화함에 대한 의의심.



■ 세계 물류추세에 역행

- 현재 세계 물류추세는 3자물류에서 더 나아가 4자물류로 발전하고 있는 바, 물류업종별로 육성, 즉 운송을 주력으로 하는 업 또는 시설을 주력으로 하는 업을 각각 육성시켜 물류 이용자의 요구에 따라 Combination을 할 수 있도록 물류환경을 조성해야 함. 따라서 동 제도의 도입은 세계 물류추세에 역행하는 것임. 특히, 조립·포장 등 과거 제조업으로 분류되었던 업무가 물류업의 핵심기능으로 발전하고 있는 세계적 추세에서 운송·창고 등 물류수단이나 시설의 확보를 종합물류라고 하는 것은 전근대적 사고이며, 업무의 효율성을 높이기 위해 소유와 운영을 분리하는 등 물류업도 Outsourcing을 도입하는 것이 세계적 추세임.

■ 특정 사업자단체에 대한 특혜 논란 우려

- 새로이 법제화되는 종합물류업과 관련이 없는 사업자단체(민법 규정에 의한 기 설립 법인)를 종합

물류업자의 사업자단체로 규정하는 것은 특정법인에 대한 특혜를 제공하는 것으로 반드시 시정되어야 함. 특히, 기 설립된 법인(사업자단체)의 경우 국내물류에만 관여할 뿐 국제물류와는 전혀 무관함.

■ 인위적인 육성 보다는 물류업종별 지원책 강구 우선

- 종합물류업을 법제화하여 인위적으로 글로벌 물류기업 또는 대형 종합물류기업을 육성하는 것 보다는 현재의 각 물류업종별로 문제점 및 애로사항을 파악, 업종 특성에 맞는 지원책을 강구하여 전문화·세분화된 각 물류업체가 시장기능을 통해 성장할 수 있도록 하는 것이 정부의 역할이며, 특히 종합물류업은 국제물류분야의 입장에서 견지할 경우 크게 실익이 없는 업종을 또 하나 도입하는 것으로 소위 말하는 '육상육'이 될 수 있음.
- 기존 업체에 통관취급업, 물류시설 및 단지, 세계 지원 등이 우선되어야 함.

## 관세자유지역 제2차 물류센터 건립 추진

### ◎ 6개사 참여, 연면적 약 3,000평 규모 ◎

우리 협회에서는 인천국제공항 관세자유지역내에 지난 1차에 이어 제2차 물류센터 건립을 추진키로 했다.

지난 6월 14일 동 지역에 물류센터 건립을 위하여 투자 의향을 밝히고 투자약정금(건설비의 5%)을 납부한 6개사를 대상으로 협회에서 개최된 회의에서 투자업체를 확정하고 창고 및 사무실을 포함한 3,000평 규모의 물류센터를 건립키로 확정, 세부적인 추진 일정에 들어갔다.

이날 회의에서는 사업신청을 위한 법인을 설립키로 결정하고 자본금은 3억원, 법인상호는 인천에어카고센터로 정하였으며, 임원구성 문제는 대표이사에 풍부한 경험과 추진력이 있는 김종욱사장(팩스글로벌 대표)을, 이사는 김성중사장(국제종합물류 대표), 감사는 이민후사장

(고려해운항공)을 선임하였다.

또한 사업계획서를 제출키 위한 설계업체 선정문제는 최저가 공개경쟁 입찰방식으로 추진키로 하였으며, 특히 동 회의에 참석한 투자사 임직원들은 건설비용을 최소화 하다가 부실공사 또는 업무에 비효율적인 시설이 되는 우를 범하지 말 것을 강조하였으며, 보안검색 및 화물 분류 등을 할수 있는 공동시설 운영방안을 검토키로 했다.

한편 금번 관세자유지역 사업시행자 2차모집에 따른 임대필지는 8개필지로써 약 24,200평이 공고되었으며, 투자 의향 업체는 7월 22일 까지 인천공항공사에 사업계획서를 제출 하여야 하며, 8월경 평가 및 협상을 통해 9월 최종 확정된다.

## 인천공항 구내영업료 대신 토지임대료 대폭인상 부과예정 논란

최근 인천공항 토지임대료가 대폭 인상 예정으로 있어 우리 업계는 물론 공항상주업체에 논란이 되고 있다.

인천국제공항공사에서는 2003년도 2/4분기부터 공항상주업체에 부과하려던 구내영업료를 유보하고 대신 토지임대료로 전환하여 동 토지임대료를 부과하기 위하여



업종별로 요율 협상을 하고 있으며, 업종별로 30내지 800%까지 차등인상 적용하여 2004년분부터 부과 예정으로 있어 전 상주업체종사원들이 강력히 반발하고 있다.

이에 우리 협회에서는 지난 4월 29일 동 임대료의 합리적인 인상방안을 강구하여 줄 것을 강력히 건의하였으며, 또한 인천공항 화물터미널내 전 상주업체에서는 이의 타개책으로 공동대책협의회를 구성하고, 지난 6월 3일 전 입주업체의 연서명으로 동 임대료 인상부과계획 철회 요청을 하였으며, 향후 관련기관에 탄원서제출 및 법적소송도 불사하겠다는 계획이다.

현행 인천공항 화물터미널지역의 토지임대료는 인천공항공사 재산관리규정에 의거 공시지가(340,000원/㎡)의 10/100을 납부하고 있으나, 운송대리점등에 입주한 우리 복운업체의 경우 90/100의 요율을 적용 예정으로 있어 이는 곧 800%인상 효과가 있는 것이다.

이는 인천공항으로 이전에 따른 통행료과다 등 제비용이

상승되었을 뿐만 아니라 고유가 및 경기침체에 따른 우리 복운업체의 경영악화에도 불구하고 3%대의 소비자물가 상승률을 전혀 도외시한 처사가 아닐 수 없다.

또한 공항내 동일지역에서 시설 및 업종에 따라 토지임대료를 차등 부과하는 방안에 대하여는 법적인 타당성과 근거가 미흡할 뿐만 아니라 타협과 협상에 따라 부과되는 요율은 행정에 형평성이 결여되었다 할 것이다.

특히, 대폭적인 비용인상은 수출입기업의 국제경쟁력을 약화시킬 뿐만 아니라 동북아 허브 공항화에 저해요인으로 작용할 것이다.

한편 인천공항공사에서 당초 6월경 고지하려던 토지임대료 인상부과 계획이 다소 늦어지고 있어 향후 그 귀추가 주목되며, 운송대리점등 입주업체에 대하여 2004년부터 2010년까지 한시적으로 토지사용료의 35/100의 요율을 적용, 250% 인상 방침으로 있어 이에 대한 논란이 계속되고 있다. ☹

## 수입항공화물 입항전 적하목록제출 세부시행방안 확정

### ● 8월부터 본격 시행, 매일 업체별 실적평가 ●

**관**세청 및 인천공항세관에서는 수입항공화물 입항전 제출을 위한 세부시행방안을 마련하고 제도 및 시행에 들어갔다.

금번 기본추진 방향은 입항전 적하목록 제출비율의 연도별 목표치를 설정하여 2004년도는 90%, 2005년도는 95%를 목표로 운영할 계획이며, 업체별로 입항전 제출비율에 따라 업체등급을 설정하고 이를 근거로 입항전 미제출 화물에 대한 관리대상화물 선별비율 및 과태료 부과를 차등 적용할 방침이다.

1단계는 2004년 6월 21일 부터 7월 31일 까지 운영점검 및 자료축적단계로써 업체별 입항전 적하목록 제출실적을 축적하여 8월 1일부터 본격 시행시 적용할 법규준수도 평가자료로 활용할 계획이다.

1단계 시행기간에는 입항전 미제출에 대한 관리대상화물선별 및 과태료의 부과 등 제재는 없으나, 동 기간의 입항전 제출실적이 업체별 법규준수도 측정기준으로 활용되어 8월 1일부터 1개월간 반영될 예정이다.

2단계는 2004년 8월 1일부터 본격 시행단계로써 업무

처리절차는 1단계와 동일하며, 입항후 적하목록 제출은 세관의 제재(관리)대상으로써 입항전 미제출에 대한 관리대상 화물 선별 및 과태료의 부과 등 제재대상이다.

시행 초기 2개월('04.8.1~9.30)은 업체제도 및 준비기간 부여를 위하여 관리대상화물 차등선별만 시행하고 1단계('04.6.21~7.31)의 입항전 제출실적을 기준으로 업체별로 법규준수도를 평가(상 : 90%이상, 중 : 85이상~90%미만, 하 : 85%미만)하여 관리대상화물 선별 및 과태료 경감부과 등 매일 업체별 실적을 평가하여 법규준수도 등급 갱신 및 관리한다는 방침이어서 복운업체의 많은 우려가 예상된다.

한편 우리 협회(회장 : 송정섭)에서는 동 건과 관련하여 적기에 제출(전송)하지 못하는 사유와 아울러 미제출에 따른 과태료부과 등 불이익이 최소화 될 수 있도록 수차례 건의와 협의를 갖은 바 있으나 정부의 금번 추진 의지가 확고한 만큼 원활한 물류흐름과 물류비가 상승되지 않는 범위에서 시행이 되길 기대하고 있다(자료 II 참조). ☹



## “복운업 등록시 B/L · AWB 함께 제출해야”

### ◎ 등록기준 개정 및 공제사업 가능토록 건의 ◎

**복**합운송주선업 등록시 자기 명의로 발행할 선하증권(B/L) 및 항공운송장(AWB) 양식을 다른 등록서류와 함께 제출토록 할 경우 국제규칙, 조약 및 상관례에 어긋나는 B/L이나 AWB 발행을 금하게 하는 효과가 있으며, 또한 그 내용을 이해하게 함으로써 증권이나 운송장에 대한 전문지식 함양, 클레임 및 분쟁 발생시 능동적인 대처는 물론 적은 비용으로 분쟁을 처리할 수 있는 방안을 강구할 수 있으므로 우리 협회에서는 현행 복합운송주선업 등록기준의 보완을 주장했다.

우리 협회에서는 지난 4월 복합운송주선업 등록기준 보완 및 화물배상책임보험 가입과 관련한 공제사업 근거규정 신설, 시·도지사에게 위임되어 있는 등록기관장의 변경(건설교통부장관) 등을 주요 내용으로 하는 화물유통촉진법 시행령 및 시행규칙의 개정을 건의했다.

복합운송업체는 해상운송의 경우 선하증권, 항공운송의

경우 항공운송장을 발행하고 있으나 자기 명의로 발행하는 이들 증권이나 운송장을 충분히 숙지하지 못함에 따라 불필요한 국제간의 분쟁이나 클레임 등으로 우리나라 프레이트 파워더의 대외 신인도 제고의 걸림돌로 작용하고 있어 처음 등록시 증권·운송장 양식(form) 및 국·영문 이면약관을 함께 제출하도록 화물유통촉진법 시행령 제11조를 개정하도록 촉구했다.

이와 함께 등록기준인 보증보험 가입과 관련하여 대부분의 복운업체가 화물배상책임보험에 부보하는 것과 관련하여 협회에서 회원사에 도움이 될 수 있도록 공제사업을 영위할 수 있도록 건의함과 아울러 복합운송주선업은 육·해·공의 각종 운송수단을 효과적으로 결합하여 자기 책임하에 국제운송을 수행하는 업종임에도 등록권자를 광역자치단체장인 시·도지사에게 위임한 것은 합리적이지 못함으로 건설교통부에서 직접 관장할 것을 주장했다. ●

## 중국발 한국 경유 Sea&Air 화물 급증

### ◎ 지난해 3만6천톤으로 전년대비 44% ◎

**최**근 중국에서 출발하여 우리나라 인천국제공항을 경유한 Sea & Air Cargo가 지난해에 총 3만 5,965톤에 달해 지난 2002년의 2만 4,977톤에 비해 44% 증가한 것으로 집계됐다.

무역협회의 『중국발 Sea & Air 화물 물동량 추이 분석』에 의하면 중국발 물동량이 급증한 이유는 중국내 항공화물의 급격한 수요 증대에 따른 수급 불균형과 항공운임 인상 등으로 인해 수급사정이 비교적 나은 인천공항을 통한 환적서비스에 대한 수요가 높기 때문인 것으로 분석됐다.

중국 출발지별 항만 분포는 상해 35.6%(1만 2,796톤)로 가장 높으며, 청도 33.1%(1만 1,880톤), 위해 14.7%(5,280톤), 단둥 7.3%(2,634톤) 등이며, 단둥지역이 840%, 상해 72%, 위해지역이 40% 각각 증가했다.

국내 경유지 항만은 인천항이 69.5%(2만 4,995톤)로 가장 많고, 부산항 15.5%(5,571톤), 평택항 13.8%(4,968톤), 순으로 조사됐으며, 최종 도착지는 미주지역이 50.3%(1만 8,096톤), 구주지역 32.5%(1만 1,694톤), 아시아/중동지역 16.9%(6,079톤) 등이다(자료 III 참조). ●





## 3분기 협회연수교육 총7개과정 실시 예정

**복**합운송업계 종사자의 자질향상 및 업무수행능력 제고를 위한 2004년도 3분기 협회 연수교육은 해상포워딩부산교육을 비롯한 7개과정으로 총 7회 실시될 예정이다.

2004년도 3/4분기 연수교육은 7월 12일부터 부산지역 회원사 종사원을 위한 해상포워딩교육 및 항공포워딩교육을 시작으로 7월 22일 통신영어교육, 8월 30일 해상단과반, 9월 6일 항공단과반, 9월 4일 C/S예절교육, 9월

17일 영업실무교육이 각각 실시된다.

한편 2/4분기에는 해상기초반(4.9~4.23)에 37명이 수강하였고, 항공기초반(4.26~5.10)에 32명, 통신영어교육(5.13 ~ 5.14)에 30명, 해상단과반(6.7~6.11) 및 항공단과반(6.14~6.18)에 각각 45명, 39명이 수강하였고, 영업실무교육(6.24) 및 C/S예절교육(6.26)에는 각각 17명, 18명이 수강하였다. ☎

### 2004년도 3/4분기 교육훈련계획

교육 과정	교육 기간	교육시간	수강료(원)	지원금액(고용보험)		비 고
				우선지원	대규모	
해상포워딩부산교육	7. 12 ~ 7. 16	20	150,000	78,696	69,952	
항공포워딩부산교육	7. 12 ~ 7. 16	20	150,000	78,696	69,952	
포워딩실무통신영어	7. 22 ~ 7. 23	8	40,000	-	-	
해상포워딩단과반	8. 30 ~ 9. 3	20	120,000	70,254	62,448	
항공포워딩단과반	9. 6 ~ 9. 10	20	120,000	70,254	62,448	
C/S예절교육	9. 4	4	20,000	-	-	
포워딩영업실무교육	9. 17	4	20,000	-	-	

## 제5기 KASA에 회원 51개사 참여

**회**원사들간의 화물량을 대형화하여 북미항로 취항선사와 Service Contract(S/C) 체결시 보다 유리한 운임을 제공받기 위해 미국 해운법(US Shipping)에 의거 조직된 KASA(Korea-America Shippers' Association)에 회원 51개사가 참여했다.

지난 2000년부터 운영하여 올해 출범 5기를 맞는

KASA는 현재 4개 선사와 S/C를 체결하였으며, 내년 4월까지 운영된다.

제1기(2000.5~2001.4)에 2,700TEU선적한 것을 비롯하여 제2기 약 2,400TEU, 제3기 약 2,500 TEU, 지난해(2003.5~2004.4)에는 총 3,000TEU이상을 선적하였는데 제5기에는 더 많은 선적량이 기대되고 있다. ☎