



자료 I

화물유통촉진법중 개정 법률(안) 입법예고

(건설교통부 공고 제2004-163호 - 종합물류업 관련 조문 발췌)

현행	개정
<p>제2조(정의)</p> <p>1. (생략)</p> <p>2. 「물류사업」이라 함은 타인의 수용에 응하여 유상으로 화물의 운송·보관·하역 또는 포장과 이와 관련된 제반활동을 영위하는 것을 업으로 하는 것을 말한다.</p> <p>3. ~8의3. (생략)</p> <p style="padding-left: 40px;">〈신설〉</p>	<p>제2조(정의)</p> <p>1. (현행과 같음)</p> <p>2. ----- ----- ----- 업으로 하는 것으로 대통령령이 정하는 것을 말한다.</p> <p>3. ~8의3. (현행과 같음)</p> <p>8의4. 「종합물류업」이라 함은 대통령령이 정하는 물류사업을 종합적으로 영위하면서 물류활동의 전부 또는 일부를 타인으로부터 일정기간 유상으로 위탁받아 대행하는 사업을 말한다.</p>
<p>제5장 창고업</p>	<p>제5장 물류사업의 경쟁력 강화</p>
<p>제39조 삭제</p>	<p>제39조(종합물류업의 인증) ①물류사업자는 대통령령이 정하는 바에 의하여 건설교통부장관 및 해양수산부장관으로부터 종합물류업의 인증을 받을 수 있다.</p> <p>②종합물류업의 인증기준등에 관하여 필요한 사항은 건설교통부와 해양수산부의 공동부령으로 한다.</p>
<p>제40조 삭제</p>	<p>제40조(종합물류업자에 대한 지원) ①제39조제1항의 규정에 의하여 종합물류업의 인증을 받은 자(이하 「종합물류업자」라 한다)가 직접 소유하는 화물터미널·창고 등 물류시설에 대하여는 지방세법이 정하는 바에 의하여 취득세·등록세·재산세 및 종합토지세 등을 면제하거나 경감한다.</p> <p>②종합물류업자에게 물류비의 일정분 이상을 위탁하는 자에 대하여는 조세특례제한법이 정하는 바에 의하여 세액을 공제한다.</p> <p>③종합물류업자는 화물터미널, 산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률에 의한 산업단지, 유통단지 개발촉진법에 의한 유통단지, 그 밖에 대통령령이 정하는 물류관련 시설에 우선적으로 입주할 수 있다.</p> <p>④정부는 종합물류업자가 다음 각호의 사업을 수행하는 경우에는 소요자금의 일부를 융자하거나 부지의 확보를 위한 지원 등을 할 수 있다.</p>



현행	개정
<p>제41조 삭제</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 물류시설의 확충 2. 효율적인 물류업무 처리를 위한 물류정보시스템의 구축 3. 첨단물류기술의 개발 및 적용 4. 기계화 및 표준화의 추진 5. 해외진출 관련사업의 추진 6. 그 밖에 종합물류업의 육성을 위하여 대통령령이 정하는 사업 <p>제41조(물류사업협회) ①물류사업자는 물류사업의 건전한 발전과 물류사업자의 공동이익을 도모하기 위하여 대통령령이 정하는 바에 따라 사업자협회(이하 「물류사업협회」라 한다)를 설립할 수 있다.</p> <p>②물류사업협회를 설립하고자 할 때에는 당해 협회의 회원이 될 자격이 있는 자 50인 이상을 발기인으로 하여 정관을 작성한 후 창립총회의 의결을 거쳐 건설교통부장관의 인가를 받아야 한다.</p> <p>③제21조제3항 내지 제6항의 규정은 물류사업협회의 경우에 이를 준용한다. 이 경우 「복합운송주선업협회」는 「물류사업협회」로 본다.</p> <p>④건설교통부장관은 물류사업협회가 다음 각호의 사업을 수행하는 경우에는 필요한 행정적·재정적 지원을 할 수 있다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 물류혁신을 위한 전시회, 토론회 등의 개최 2. 회원사간 물류표준화 및 공동화의 추진 3. 물류관련 교육의 실시 4. 그 밖에 물류사업의 경쟁력강화를 위하여 건설교통부령이 정하는 사항 <p>부 칙</p> <p>제1조(시행일) 이 법은 공포후 6월이 경과한 날부터 시행한다.</p> <p>제2조(화물터미널사업자에 대한 경과규정) (생략)</p> <p>제3조(사단법인 한국물류협회에 대한 경과조치) ①이 법 시행 당시 민법의 규정에 의하여 설립된 사단법인 한국물류협회(이하 「사단법인 한국물류협회」라 한다)는 제41조의 개정규정에 의하여 설립된 물류사업협회로 본다.</p> <p>②이 법 시행 당시 사단법인 한국물류협회의 정관은 제41조의 개정규정에 의한 물류사업협회의 정관으로 본다.</p>

자 료 II

항공화물 입항전 적하목록 제출 세부시행방안

I. 기본 방향

- ▶ 입항전 적하목록 제출비율의 연도별 목표치를 설정하여 운영
 - '04년도 : 90%, '05년도 : 95%
- ▶ 입항전 적하목록의 제출비율에 따른 업체별 법규준수도를 평가
 - 업체별 입항전 적하목록 제출비율에 따라 업체 등급을 설정하고, 이를 근거로 입항전 적하목록 미제출 화물에 대한 관리대상화물 선별비율 및 과태료 부과의 차등 적용

II. 1단계('04.6.21~7.31) : 운영점검 및 자료 축적 단계

- ▶ 시행 목표
 - 업체별(항공사 및 포워더) 입항전 적하목록 제출실적을 축적하여 '04.8.1부터 본격 시행시 적용할 법규준수도 평가자료로 활용
 - '98년부터 고착된 입항후 적하목록 제출 방식을 입항전으로 전환하여 운영하는데 따른 전산시스템의 오류 점검 및 보완
- ▶ 시행 대상 : 인천국제공항
- ▶ 업무처리절차
 - 포워더는 입항전에 적하목록을 최대한 입수하여 전송
 - 항공사는 입항전(입항직후)에 적하목록을 1차 마감하여 전송하되 입항때까지 미취합된 것은 입항 후에 2차 제출
 - 입항시간은 관세청의 입항보고수리시간 기준임. 항공사는 입항보고 수리결과를 MFCS 화면에서 확인 후 즉시 1차 마감 전송
 - 휴일 또는 야간에 근무하지 않는 포워더는 입항전 입력대행으로 전환(사전에 입력대행소에 정보 제공)하되, 입항후 입력대행은 현행과 같이 가능
- ▶ 입항전 미제출에 대한 조치
 - 1단계 시행기간에는 입항전 미제출에 대한 관리대상화물 선별 및 과태료의 부과 등 제재는 없으나,
 - 이 기간의 입항전 제출실적이 업체별 법규준수도 측정기준으로 활용되어 '04.8.1부터 1개월간 반영될 예정이므로 매우 중요

III. 2단계('04.8.1~) : 본격 시행단계

- ▶ 시행 대상 : 전국 공항
- ▶ 업무처리절차
 - 업무처리절차는 1단계와 동일
 - 입항후 적하목록 제출은 세관의 제재(관리)대상임
- ▶ 입항전 미제출에 대한 조치
 - 입항전 미제출에 대한 관리대상화물 선별 및 과태료의 부과 등 제재 시행
 - 시행 초기 2개월('04.8.1~9.30)은 업체 제도 및 준비기간 부여를 위하여 관리대상화물 선별만 시행
 - 제1단계('04.6.21~7.31)의 입항전 제출실적을 기준으로 업체별로 법규준수도를 평가(상·중·하)하여 관리(8.1이후 발생분에 적용)
 - 업체등급 : 상 90%이상, 중 85이상~90%미만, 하 85%미만
- ▶ 법규준수도에 의한 차등관리방안
 - 입항전 미제출화물에 대한 관리대상화물의 선별비율 차등 적용

구 분		관리대상화물 선별	과태료 경감
법규준수도 등급	상 (90% 이상)	0%	100%
	중 (85% 이상)	10%	미제출 비율에 따라 차등 적용
	하 (80% 미만)	30%	
적 용 시 기		'04.8.1 미제출분부터	'04.10.1 미제출분부터

※ 관리대상화물 선별 : 입항전 미제출건만 선별
 ※ 과태료 부과 : 1개월 단위로 입항전 미제출건 전체에 대하여 부과 및 경감을 적용

▶ 매월 업체별 실적을 평가하여 법규준수도 등급 갱신 및 관리

- '04.9월초(5일이내)에 '04.8.1~31까지의 업체별 입항전 제출비율을 반영하여 법규준수도 등급을 갱신(이후 매 1개월 주기로 관리)

자료 III

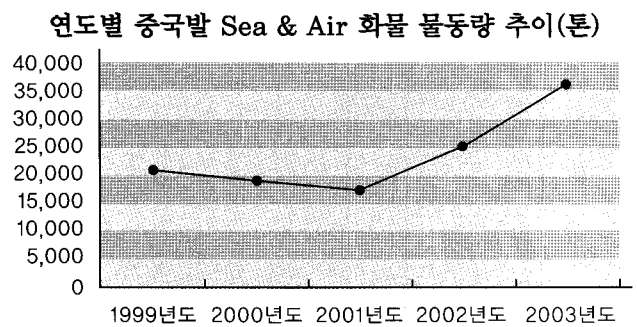
중국발 Sea & Air Cargo 물동량 추이

1. 우리나라경유 중국발 Sea&Air화물 연간 물동량 추이

- ▶ 중국발 Sea & Air 화물은 02년부터 증가세를 시현함
 - '02년도 : 총 24,977톤 전년대비 49.0% 증가
 - '03년도 : 총 35,965톤 전년대비 44.0% 증가
- ※ 중국 경제의 성장 호조와 국내기업의 중국 진출 확대에 힘입어 지속적으로 늘어나는 추세임
(연도별 인천공항 화물 처리 실적)

구 분	1999년도	2000년도	2001년도	2002년도	2003년도
건수(건)	21,079	20,019(Δ5.0)	16,931(Δ15.4)	21,990(29.9)	31,769(44.4)
물동량(톤)	20,483	18,782(Δ8.3)	16,760(Δ10.8)	24,977(49.0)	35,965(44.0)

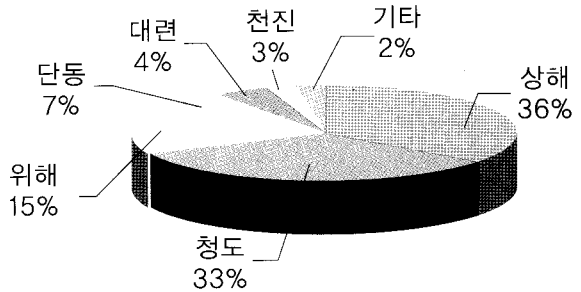
주 : KTNET의 환적화물 통계를 토대로 작성



지 역	건 수	물 량	물량증가율	물량비율
상해	14,797	12,796	72.4%	35.6%
청도	7,422	11,880	25.0%	33.1%
위해	6,907	5,280	40.2%	14.7%
단둥	161	2,634	840%	7.3%
대련	1,445	1,560	8.6%	4.3%
천진(신항)	6739	939	0.4%	2.6%

자료 : KTNET의 환적화물 통계를 토대로 작성

중국 출발지 항만별 물동량 분포('03)



▶ 국내 경유지 항만별 물동량 분포

- 인천항이 69.5%로 가장 많고 다음으로 평택항 15.5%, 부산항 13.5% 순으로 나타남
 - 인천항 : 24,995톤(69.5%)
 - 평택항 : 5,571톤(15.5%)
 - 부산항 : 4,968톤(13.5%)
- 인천항 물동량이 전년에 비해 74.6%나 늘어난 반면에 부산항 물동량은 전년에 비해 11.1%나 감소
- 인천항과 중국항만간 정기 컨테이너선 취항과 평택항과 중국항만 정기선 취항 서비스 확충에 힘입어 이들 항만으로 화물 반입이 크게 늘어남.

2. 중국발 Sea&Air 화물 유통 단계별 물동량 추이

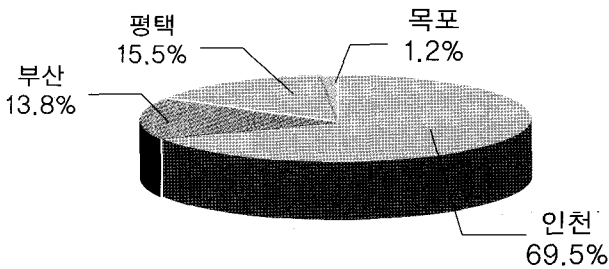
▶ 중국 출발지 항만별 물동량 분포

- 상하이(上海)지역이 35.6%로 가장 많고 다음으로 칭따오(靑島) 33.1%, 위하이(威海) 14.7%, 단둥(丹東) 7.3%를 각각 차지
 - 상하이(上海) : 12,796톤(35.6%)
 - 칭따오(靑島) : 11,888톤(33.1%)
 - 위하이(威海) : 5,280톤(14.7%)
 - 단둥(丹東) : 2,643톤(7.3%)
- 항만별 물동량 증가율을 보면 상하이(上海)가 72%나 증가했으며 단둥(丹東)이 840%, 위하이(威海)가 40%로 비교적 높은 증가세를 시현

경유 항만	건 수	물 량	물량증가율	물량비율
인천	23,331	24,995	74.6%	69.5%
평택	6,524	5,571	9.9%	13.8%
부산	1,701	4,968	- 11.1%	15.5%
목포	1,701	431	-	1.2%

자료 : KTNET의 환적화물 통계를 토대로 작성

국내 경유지 항만별 물동량('03)



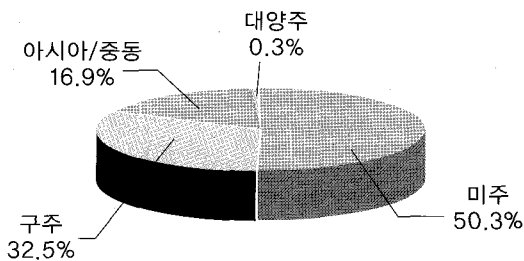
▶ 최종 도착지 대륙별 물동량 분포

- 美州지역이 50.3%로 가장 많고 다음으로 歐洲지역 32.5%, 아시아·중동지역이 16.9%를 각각 차지
- 미주지역 : 18,096톤(50.3%)
- 구주지역 : 11,694톤(32.5%)
- 아시아·중동지역 : 6,079톤(16.9%)
- 歐洲항화물이 전년에 비해 무려 97.6%나 증가했으며 美州 32.8%, 대양주 20.3%, 아시아·중동항 화물이 14.6% 증가
- ※ 유로화 강세 여파로 인해 중국발 대유럽 항공화물 물동량이 크게 늘어남

도착지역	2002년	2003년	증가율	물량비율
미주	13,627	18,096	32.8%	50.3%
유럽	5,918	11,694	97.6%	32.5%
아시아/중동	5,303	6,079	14.6%	16.9%
대양주	79	95	20.3%	0.3%

자료 : KTNET의 환적화물 통계를 토대로 작성

도착지 대륙별 화물 분포('03)

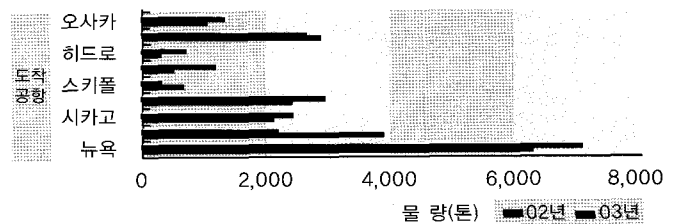


▶ 도착지 공항별 물동량 분포

- 미국 뉴욕공항이 19.8%로 가장 많고 다음으로 독일 프랑크푸르트공항 8.2%, 일본 나리타공항 7.5%, 미국 시카고공항 6.8% 순으로 나타남
- 미국 뉴욕 : 7,118톤(19.8%)
- 독일 프랑크푸르트 : 2,953톤(8.2%)
- 일본 나리타공항 : 2,688톤(7.5%)
- 미국 시카고 : 2,458톤(6.8%)
- 증가율을 보면 파리, 프랑크푸르트, 런던 등 유럽항 화물이 크게 늘어난 반면에 미국 LA항 화물은 감소한 것으로 집계됨

지역별	도착 공항	2002년	2003년	증가율	비율
미주	미국 뉴욕행	6,284	7,118	13.3%	19.8%
	미국 LA행	3,880	2,206	-43.1%	6.1%
	미국 시카고행	2,129	2,458	15.5%	6.8%
유럽	독일 프랑크푸르트행	2,399	2,953	23.1%	8.2%
	네덜란드 스키펀행	625	301	-51.8%	0.8%
	프랑스 파리드골행	493	1,202	143.8%	3.3%
	런던 히드로행	269	694	158.0%	1.9%
아시아	일본 도쿄나리타행	2,855	2,688	-5.8%	7.5%
	일본 오사카행	1,064	1,329	24.9%	3.7%

도착지 공항별 물동량 추이('03)



▶ 주요 서비스 노선 현황 및 물동량 추이

- 서비스 노선수
 - 인천공항을 경유한 중국발 Sea & Air 복합운송 서비스 노선 수는 지속적으로 늘어나 총 576개에 달함('03년말 현재)
 - 출발지별 노선수를 보면 칭다오가 67개로 가장 많고 위하이 61개 노선, 상하이 56개 노선, 대련 50개, 천진 36개 노선수로 집계됨
- 서비스 주요 6대 노선별 물동량 현황
 - 6대 노선별 물동량을 보면 전년과 동일하게 청도→뉴욕, 상해→뉴욕, 상해→프랑크푸르트 물동량이 1, 2, 3위를 차지함
 - 청도발/인천경유/뉴욕행 : 5,751건, 3,829톤
 - 상해발/인천경유/뉴욕행 : 1,830건, 2,579톤
 - 상해발/인천경유/프랑크푸르트행 : 928건, 1,301톤
 - 청도발/인천경유/LA행 : 1,608건, 1,214톤
 - 청도발/인천경유/나리타행 : 1,195건, 1,087톤
 - 상해발/인천경유/나리타행 : 347건, 1,023톤

〈주요 노선별 물동량 추이〉

구분	2003년도	2002년도	증가율
청도→뉴욕	3,829톤	2,588톤	47.9%
상해→뉴욕	2,579톤	1,919톤	34.3%
상해→프랑크푸르트	1,301톤	1,585톤	-18.0%
청도→LA	1,214톤	1,075톤	13.0%
청도→나리타	1,087톤	1,422톤	-23.6%
상해→나리타	1,023톤	782톤	30.8%

〈자료 : 한국무역협회〉