



■ 종합물류업 인증 윤곽 11월초에 드러날 듯 ■

- 화물유통촉진법개정법률(안) 국회로 넘어가 -

그 동안 많은 논란이 되어왔던 종합물류업의 도입 및 인증제를 주요 골자로 하는 화물유통촉진법 개정 법률(안)이 지난 10월 5일 국회로 이송된 가운데, 동법시행령에 규정될 종합물류업 인증기준 정부초안이 10월말 또는 11월초에 마련될 것으로 알려졌다.

동북아시아위원회를 비롯하여 건설교통부, 해양수산부 및 교통개발연구원(KOTI) 등에 의하면 종합물류업의 인증기준 수립방향으로 ▲업종별 특성을 고려하여 인증기준 차별화, ▲순수 2자물류 배제, ▲종합적인 서비스 제공여부에 중점, ▲일정기준점의 충족여부 보다는 점수의 구간별 비율화를 통한 통합점수제를 통한 인증, ▲1회성의 인증이 아닌 지속적인 관리가 가능한 재인증 시스템, ▲기업간 전략적 제휴 장려 등을 주요 내용으로 정하고 있다.

종합물류업 인증(안)의 필수기준은 운송업, 시설(보관)업, 물류서비스업종 각각 1개씩 최소한 3개 이상의 업종을 영위해야 하며 또한 제3자 물류분야의 매출비중이 일정규모 이상일도록 하고 있는데, KOTI에서 마련한 초안에 의하면 글로벌 물류를 주요 업무로 하는 프레이트 포워드와 같은 지식형 보다는 운송업 또는 보관업 위주의 자산형을 지향하고 있어 당초 도입취지인 글로벌 물류기업 육성과는 많은 괴리가 있는 것으로 평가

되고 있다.

KOTI 안에 따르면 인증평가시스템을 통해 각 세부기준별 점수를 매겨 70점 이상(100점 만점)을 획득한 경우 종합물류업 인증이 부여되는 것으로 하고 있는데, 평가항목은 크게 대형화를 비롯하여 다양성 및 성장가능성으로 나누어지고 이들은 다시 세부기준으로 구분된다.

하지만 KOTI에서 마련한 초안은 자산형 위주의 대형화에 초점을 맞추고 있어 지난 8월 27일 비공개로 개최된 회의에서도 많은 논란이 있었으며, 이에 대해 우리 협회에서는 국제물류를 담당하는 복합운송업체로서는 이러한 기준을 갖추어 종합물류업 인증이 불가능하므로 인증기준 설정시 여러 물류업종의 특성을 고려하여 국내 또는 국제물류를 구분하여 인증기준을 달리 할 것을 강조했다.

이에 대해 정부에서는 물류 관련 업체 및 단체, 연구소 등으로부터 충분한 의견수렴과 검토과정을 거쳐 최종 기준을 설정함과 아울러 복운업체 등 중소물류업체에 대한 지원방안은 별도로 강구할 것이라는 입장을 밝히고 있다.

한편 건교부와 해양부는 10월중에 정부안을 마련하여 회의 또는 설명회 등을 통해 의견을 수렴한 후 종합물류업 인증기준을 규정할 화물유통촉진법시행령(안)을 확정할 방침이며, 종합물류업 인증제는 내년 하반기부터 실시한다는 계획이다. ☺

■ 「복합운송」 관련 규정 입법화전망 ■

현재 복합운송인 관련 규정이 상법의 해상편에 전무(全無)한 반면 상행위편의 운송주선인 규정에 의한 법적 근거가 새로이 마련돼 입법화될 것으로 보인다.

해상법개정실무위원회에 따르면 국제물류에 있어 복합운송이 차지하는 비중의 지속적인 증가로 인해 복합운송 관련 규정을 입법화할 필요성이 제기됨에 따라 복합운송인의 정의, 복합운송증권, 복합운송인의 책임과 책임한도 등 복합운송 관련 규정을 상법의 해상편에 입법화한다는 내용이다.

이와 관련, 우리 협회에서는 복합운송인의 법적지위를 확고히 할 수 있는 범위내에서 복합운송에 관한 입법 내

용을 최소화하여 대부분의 법규는 현행 해상법을 준용하도록 추진할 계획이다.

해상법개정실무위원회는 한국해법학회를 비롯하여 법조계, 학계 및 업계로 구성되어 있으며, 또한 해상법개정을 목적으로 구성된 법무부 상법개정특별분과위원회는 금년 말까지 해상법개정초안을 작성하는 것을 목표로 하되 상법의 성격을 고려하여 내년도까지도 활동할 것으로 예상된다.

해상법 개정 절차는 해상법개정실무위원회에서 해상법개정사항을 법무부에 제출하여 이를 토대로 법무부의 개정작업이 진행된다. ☺

항공화물보안기준 제정 2005년부터 시행

- 기준강화로 물류흐름 지체 예상 -

항공화물보안기준이 제정(항공안전본부 고시 제25호, 2004.8.6)되어 오는 2005년 1월 1일부터 본격 시행에 들어간다.

2002년 8월 제정된 항공안전및보안에관한법률 제15조 및 동법시행령 제12조제3항에 의거 화물기에 탑재하는 모든 항공화물에 대하여 개봉검색, 엑스선(X-Ray) 검색 장비에 의한 검색, 폭발물 탐지장비에 의한 검색, 폭발물 탐지견에 의한 검색 또는 압력실을 사용한 검색방법에 의하여 보안검색을 하여야 하나 동 항공화물보안기준은 공항 이외의 지역에서도 항공운송사업자 외의 일정기준을 갖춘 복합운송업체 또는 무역업체(화주)가 상용화주(지정화주 또는 지정대리점)로 지정받아 보안통제를 실시할 수 있도록 한 규정이다.

상용화주로 지정 받을 수 있는 자는 복합운송주선업자 및 화물을 직접 생산하거나 최초 포장을 하는 화주이며, 상용화주로 지정받기 위해서는 항공화물보안프로그램, 복합운송주선업등록증, 사업자등록증, 등기부등본, 화물운송거래실적, 보안통제직원의 교육이수증명서 및 대상 차량목록을 첨부한 지정신청서를 항공운송사업자에 제출해야 하고 항공운송사업자는 항공안전본부장에게 보고해야 한다.

상용화주가 항공화물 보안통제를 하기 위한 시설은 화물의 포장이나 보관을 위해 일반구역과 분리된 장소로서

별도로 구분된 시설이나 빌딩, 복합주택단지 또는 독립된 건축물이어야 하며 보안통제가 완료된 항공화물과 완료되지 않은 화물이 섞이지 않도록 분리된 시설이어야 한다.

보안통제된 항공화물을 운송하는 자는 항공운송사업자, 상용화주 소유차량이어야 하며 항공운송사업자 또는 상용화주로부터 보안통제 및 운송절차 등에 대한 보안성을 검토하여 승인받은 운송업체 차량 또는 보세운송차량이어야 한다.

특히 상용화주는 보안통제된 항공화물을 차량에 탑재할 때까지 보안성을 유지하여야 하며, 차량에 탑재한 후에는 잠금장치 또는 봉인을 하여야 하고 최종확인자가 화물보안신고서에 서명하여야 한다.

또한 항공화물을 운송하는 차량은 운송중에 보안성을 유지할 수 있는 밀폐된 탑재시설을 갖추어야 하며, 화물운송시 잠금장치를 사용하거나 봉인을 하여 보안성을 유지하여야 한다.

한편 우리 협회에서는 동 항공화물보안기준을 간소화하도록 수차례 건의와 협의를 거친 바 있으나 동 기준의 일부 완화에 그쳐 향후 검색장비와 시설에 소요되는 많은 비용을 투자하면서 까지 상용화주로 지정받을 업체는 미미할 것으로 예상됨에 따라 거의 모든 화물을 항공운송사업자가 보안검색을 하게 됨으로써 신속하고 원활한 항공화물의 물류 흐름에 지체가 우려된다.(17면 자료 참조)

복운업체 보유 화물차운송 어렵게 돼

- 정부에서 자가용 유상운송행위로 간주 -

복합운송업체 소유의 자가용화물차량으로 수출입물품을 국내 육상운송하는 경우 종전에도 종종 논란이 된 바 있듯이 자가용 유상운송행위로 간주하여 앞으로 이용이 어렵게 되었다.

최근 인천시청 및 관할구청에서는 우리 복운업체 소유의 자가용화물차를 이용하여 화물의 인수지(화주의 공장 등)에서 공항터미널까지 또는 역으로 공항터미널에서 화물의 인도지까지 국내운송하는 것을 불법행위로 간주하

여 단속을 벌이고 있으며, 일부 복운업체 차량이 적발되는 등 많은 우려가 예상된다.

위반근거 및 처벌조항으로는 화물자동차운수사업법 제39조 『유상운송의 금지』로서 화물자동차운수사업법 제48조 제4항에 의거 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하도록 규정되어 있으며, 화물자동차운수사업법 제49조에 의거 운전자 및 법인은 쌍벌처분을 받게 된다.



이에 따라 우리 협회에서는 지난 10월 4일 건교부 및 인천시청에 『우리 복운업체는 화물유통촉진법에 의거 건교부장관의 위임을 받은 시·도지사에게 등록하여 국제간 해상 또는 항공화물의 운송을 주선하거나 이행하는 업체로서 국제물류의 중심축을 담당하고 있으며, 물류비용을 절감하고 신속한 화물의 일관운송을 위하여 30여년을 상회하는 기간동안 국제항공운송에 연관된 국내운송서비스를 제공해 왔으며, 종전 항공법상에도 1톤이상의 화물자동차를 보유하도록 등록기준에 규정되어 있으나 정부의 자율·개방정책에 따라 완화된 사항으로써 복운업체의 육상운송을 허용해 줄 것』을 건의했다.

특히, 복운업체가 신규로 화물자동차운수사업 허가를 받아 수출입화물의 국내운송을 하고자 하더라도 현행 화물자동차운수사업법에 의거 2005년 12월까지 신규 허가

가 제한(2004.4.21~2005.12.31)되어 있어 복운업체의 신규 진입이 불가능하므로 허가제한 기간동안 탄력적인 운영의 필요성이 시급한 사항을 지적하고 한시적으로 복운업체의 자가용화물자동차 운송이 가능하도록 허용하여 줄 것을 요청함과 아울러 그 방안으로 건교부장관 또는 우리 협회장 명의의 표식을 화물차 전면부에 부착한 차량에 한해 한시적으로 수출입항공화물의 운송을 허용케 하여 우리나라 수출입 상품의 원활한 국제운송이 될 수 있도록 강조하였다.

한편, 건교부 및 인천시청에서는 단속이 능사가 아니라 근본적인 대책이 시급함을 인식하고 일정기간 홍보·계몽기간을 통하여 대책방안을 마련할 계획이나 명확한 해결방안이 없어 향후 정부의 대응이 주목되는 상황이다. ☎

“TMC 부과는 명백한 불공정행위 해당”

- 부산공정위 토론회서 강력한 반대의견 피력 -

최 근 일부 ICD 및 ODCY 등에서 화주가 자가운송으로 컨테이너를 반출할 때 운송관리비, 상하차비, 관리비 등의 명목으로 부과하는 컨테이너 운송관리비(Transportation Management Charge ; TMC)는 명백한 불공정행위로 철회되어야 할 사항으로 지적되고 있다.

지난 10월 14일 공정거래위원회 부산사무소에서 개최된 토론회에서 우리 협회는 CY 운송사업자가 컨테이너 내륙운송을 겸업하는 경우 또는 동일 계열기업일 경우 그들이 내륙운송을 한 컨테이너에 대해서는 운송관리비를 따로 부과하지 않고, 단지 화주가 직접 운송하는 자가운송 컨테이너에 한정하여 차별적으로 추가 징수하려는 행위는 명백한 불공정 행위에 해당되므로 반드시 철회되어야 할 사항을 강력히 촉구했다.

또한 지난해 10월 21일 우리 협회에서 전국화물자동차 운송사업연합회에 요청한 내용과 같이 운송을 위해 단순히 컨테이너를 상하차하는 비용을 운송관리비라는 명목으로 부과하는 것은 그 명목상 또는 현재의 THC(Terminal Handling Charge) 비용수수 관계상 전혀 납득이 되지 않으며, 더구나 THC는 1980년대말까지 해상운임에 포함되어 부과되었으나 1990년 이후 해상운임과 분리하여 부과되기 시작(FEFC-구주운임동맹이

그 시초)한 것으로 THC에 TMC가 포함되어 있음을 강조했다.


즉, 컨테이너는 선박회사가 보유하고 있는 운송용기로서 컨테이너 화물의 해상운송을 용이하게 하기 위해 화주에게 유상으로 공급되는데, 이에 따른 컨테이너 관련비용은 ▲해상운송에서는 해상운임에 포함되어 있고, ▲내륙운송에서는 내륙운송료에 포함되어 있으며, ▲내륙과 해상의 중간거점인 컨테이너터미널(ODCY 포함)에서는 THC에 포함되어 화주에게 부과되고 있고, 또한 선박회사의 자산인 운송용기(컨테이너)의 사용과 관련하여 발생하는 조작관리비는 그 비용개념상 위의 비용에 이미 포함되어 선박회사가 화주에게 전부 부과하고 있는 것으로 평가해야 함을 그 근거로 제시했다.

이와함께 THC에는 항만의 부두 또는 컨테이너터미널(CY)에서의 컨테이너 조작관리 비용으로써 ▲컨테이너의 적하 및 양하(본선에/으로부터), ▲컨테이너의 상차 및 하차(트레일러에/로부터), ▲터미널에 적치, 보관 및 구내 이동 등에 소요되는 비용을 포함하는 것으로 구성되어 있는 등 컨테이너의 조작관리, 이동 및 운송비용 등을 선박회사는 그 비용의 명칭 여부를 떠나 이미 화주에게 부과하고 있기 때문에 CY나 내륙운송업체들이 컨테이너의

상하차비용을 화주에게 따로 직접 부과할 아무런 근거가 없으며, 만일 이를 부과할 경우 이는 동일비용의 이중부과가 되는 상황임을 강조했다.

현재 선박회사와의 개별 계약에 의해 CY업체 등 컨테이너육송업체들은 컨테이너 조작관리비용을 선박회사로부터 직접 수취하고 있기 때문에 추가 비용이 발생된다면 화주에게 전가시킬 것이 아니라 이는 선박회사와 CY등 업체 당사자간에 직접 처리해야 할 사안임으로 TMC를 화주가 따로 CY운송업체에 지급할 하등의 이유가 존재하

지 않음을 피력했다.

이 날 토론회에 참석한 화주대표인 무역협회도 CY 업체들이 징수를 추진중인 TMC는 명백한 이중징수행위이며, 부당한 공동행위로 공정거래법 위반 소지가 있음을 주장한 반면 CY운송협의측은 나름대로의 당위성을 펴고 있으나 설득력을 잃고 있어 공정거래위원회의 부산사무소의 향후 대응방안이 주목을 끌고 있다. 

“남북철도 연결관련 대륙횡단철도 활용 대비해야”

- 제1회 동아시아경제포럼 · 제13차 CCTST 총회서 발의 -




우 리 협회 송정섭 회장은 지난 9월 15일 개최된 제1회 동아시아 에너지 · 물류경제포럼과 10월 19일 개최된 제13차 CCTST 총회에서 남북철도 연결과 관련하여 장래 TKR(남북중단철도) · TSR 연계 등 대륙횡단철도 활용방안에 관한 충분한 검토와 대비가 필요한 내용의 주제발표를 가졌다.

지난 9월 15 · 16 양일간 개최된 동북아경제공동체포럼 및 Asia Media & Consulting 주최의 제1회 동아시아 에너지 · 물류 경제포럼에서 『동북아지역의 철도물류와 활용방안』을 주제로 TSR 및 TCR 루트의 중요성과 남북철도연결에 따른 대륙횡단철도와 연계 등 그 활용방안에 관해 발표하여 참석자들로부터 많은 호응과 각광을 받았다.

이어 10월 19 · 20일 양일간 오스트리아 비엔나에서 개

최된 제13차 CCTST(The Coordinating Council Transsiberian Transportation ; TSR운영협의회) 총회에서도 『TKR/TSR의 연결 중요성과 TKR 현황』에 관한 주제로 남북중단철도 현황, TKR과 TSR의 연결구도, 남북철도 연결의 의미, TKR · TSR 연계시의 물동량 등에 관해 발표함으로써 2005년 서울에서 개최될 제14차 CCTST 총회에 대한 관심도를 증폭시켰다.

이와 관련 우리 협회에서는 2005년 10월 서울에서 열리게 될 제14차 CCTST 총회는 국가적 차원의 국제회의가 될 수 있도록 철도청과 공동으로 개최키로 하고, 그 세부방안은 철도청과 우리 협회를 비롯하여 CCTST 사무국과 긴밀한 협조하에 추진할 계획이다. 



인천공항 토지사용료 대폭 인상·부과

- 관련업계 소송준비 등 논란 일어 -

인천국제공항의 토지사용료(국유재산사용료)가 대폭 인상·부과됨으로써 공항 입주업체들은 법적 소송을 준비하거나 공정거래위원회 제소 등 큰 논란이 일고 있다.

인천국제공항공사는 지난 9월 15일 인천공항 화물터미널 내 민자사업자들에 대한 금년도(2004. 3. 29~2005. 3. 28) 토지사용료를 각 업종별로 구분하여 지난해에 비해 10~200%를 인상하여 부과함으로써 관련업계로부터 많은 반발을 사고 있는 실정이다.

특히, 인천공항공사에서는 지난해부터 구내영업료를 부과하려는 계획이 벽에 부딪히자 이를 급선회하여 토지사용료를 대폭 인상한 것으로 운송대리점동에 입주한 복합운송업체의 경우 지난해에 비해 200% 인상이라는 초유의 사태를 맞이하게 됐다.

즉, 지난해까지의 토지사용료율은 공시지가(부동산가액)의 10/100으로 전 입주업체 또는 임차업체들이 동등하게 부담하였으나 운송대리점동 입주업체에 대한 요율은

30/100으로 변경됨으로써 그 인상폭은 200%에 이르게 된 것이다.

이에 대해 우리 협회에서는 이 인상율은 소비자물가 상승률에 비춰 도저히 납득할 수 없을 뿐만 아니라 업종별 차등 적용 문제 및 공항공사 내규(고정자산관리규정)에 의한 『임대료 등은 부동산가액의 10/100 이상』이라는 규정은 일반적으로 우리나라 대부분의 요금이나 운임 등은 상한선이 정해져 있고 하한선이 없는 상황임을 고려해 볼 때 공항공사의 조치는 우월적·독점적 지위를 남용한 것으로 시정되어야 할 사안임을 사유로 지난 10월초 공정거래위원회에 제소했다.

또한 화물터미널 전 입주업체들은 토지사용료에 대한 공동대책협의회를 결성하여 수차례 대책회의를 갖은 바 있으며, 계속해서 이에 대한 대책을 추진할 예정인 한편 일부 업체에서는 법적소송을 제기할 움직임을 보이고 있어 이에 대한 귀추가 주목된다. ☹

업종별 토지사용료 부과내역

구 분	해당 업종	요 율	인상율(%)	비 고
화물터미널(창고업)	FDX, UPS	11/100	10	
	KE, OZ	13/100	30	
	복운창고(IACT)	15/100	50	
화물터미널, 조업사	KAS, AAS	17/100	70	
화물터미널 입주업체	복운업체, 관세사, 보세운송업체	25/100	150	
운송대리점동 입주업체	복운업체, 관세사, 보세운송업체	30/100	200	
정비고 및 정비시설	KE, OZ, UA, KAS	11/100	10	
기 내 식 업	KE, OZ	16/100	60	
편 의 시 설	식당, 매점 등	20/100	100	
		15/100	50	



건교부, 유류할증료(FSC) 인상·인가

- 충분한 유예기간 설정운영 요청 -

지난 9월 15일 국제선항공화물에 대한 유류할증료(Fuel Surcharge)가 인상변경·인가되어 10월 16일부터 적용된다.

지속적인 고유가 파동에 따라 국적항공사에서는 지난해 4월 16일부터 부과하던 유류할증료를 인상하고자 건설교통부에 인가신청을 하여 건교부 주관으로 이해관계자인 우리 협회를 비롯하여 국적항공사, 하주협의회 및 무역업체 등과 지난 9월 3일 실무회의를 갖은 바 있다.

이날 회의에서 국적항공사는 지속적인 항공유가 인상으로 항공사의 많은 어려움과 적자를 면치 못하는 실정으로서 부득이 유가할증료를 인상할 수 밖에 없다는 주장인 반면 우리 협회 및 하주협의회는 유가인상으로 인한 어려움은 항공사만이 아닌 무역업체 등 모두가 동일한 조건으

로서 동 유가할증료 인상에 부정적인 입장을 밝혀 건교부에서는 양쪽의 의견을 최대한 수렴하여 종전의 상한선에서 2단계만 인상하는 것으로 인가하였다.

이와 관련 우리 협회에서는 유가인상에 따른 유류할증료 인상은 불가피하더라도 매월 싱가포르항공유 현물시장(MOPS) 평균을 기준으로 익월 16일부터 적용·시행하고 있어 현행 제도하에서는 우리 복운업체가 거래하는 무역업체에 홍보·계도할 수 있는 기간이 최대한 15일에 불과하여 충분치 않을 뿐만 아니라 운송계약 체결후 변경된 요율분에 대하여는 복운업체의 부담으로 작용되어 이의 징수에 어려움이 따르며, 현재도 운임 이외의 제비용을 부담하지 않으려는 일부 화주가 있어 현행 15일의 유예기간을 1개월로 연장하여 줄 것을 건교부에 건의했다.

유류할증료 인상내역

※ 적용기준 및 할증요율

MOPS 항공유가 (USD/US Gallon)	유 류 할 증 료	
	현행(2003. 4. 16부터 적용)	변경(2004. 10. 16부터 적용)
0.6999 이하	미적용	좌 동
0.7000 ~ 0.7999	60원/kg	좌 동
0.8000 ~ 0.8999	120원/kg	좌 동
0.9000 ~ 0.9999	180원/kg	좌 동
1.0000 ~ 1.0999	240원/kg	좌 동
1.1000 ~ 1.1999	240원/kg	300원/kg
1.2000 이상	240원/kg	360원/kg

※ 적용시기 : 매월 싱가포르 항공유 현물시장가(MOPS)평균을 기준으로 익월 16일부터 적용(금번 변경은 2004. 9월 평균유가를 기준으로 2004. 10. 16일부터 적용)





인천공항 자유무역지역내 제2차 물류센터 건립 추진

우 리 협회는 인천국제공항 자유무역지역내에 지난 1차에 이어 2차 물류센터 건립을 위하여 인천에 어카고센터주식회사(대표이사 김종욱)를 설립하고 10월중에 인천국제공항 공사와 협약을 체결 할 예정이다.

6개사가 콘소시엄 형태로 구성된 금번 물류센터는 2,898평 규모의 부지에 1,740평(창고 : 1,500평, 사무실 : 240평)의 연면적으로 건립할 계획이며, 협약체결이 이루어지면 동 업무를 전담할 조직을 구성하고 건

교부에 사업자 지정을 거쳐 내년 2월 내지 3월경에 착공에 들어간다.

한편, 금번 자유무역지역 사업시행자 2차 모집에 따른 임대필지는 8개 필지에 8개 업체가 투자신청을 하여 100% 협약체결이 이루어질 예정이며, 10월중에 최종 확정되면 자유무역지역에 명실공히 약 6만여평의 포워딩 물류타운 조성을 위한 건설이 진행된다. ☺

4분기 연수교육 총6개 과정 실시예정

복 합운송업계 종사자의 자질향상 및 업무수행능력 제고를 위한 2004년도 4분기 협회 연수교육은 해상포워딩기초반교육을 포함한 6개과정으로 총 6회 실시될 예정이다.

2004년도 3/4분기 연수교육은 10월 7일부터 포워딩실무통신영어교육을 시작으로 10월 18일 해상포워딩기초반교육, 11월 1일 항공기초반, 11월 27일 C/S예절교육,

12월 6일 해상단과반교육, 12월 13일 항공단과반교육이 각각 실시된다.

한편 3/4분기에는 포워딩통신영어교육(7.22~23)에 12명이 수강하였으며, 해상단과반(8.30~9.3)에 41명, 항공단과반(9.6~9.10)에 47명, C/S예절교육(9.4)에 24명, 영업실무교육(9.17)에 17명이 각각 수강하였다. ☺

2004년도 4/4분기 교육훈련계획

교육 과정	교육 기간	교육시간	수강료(원)	지원금액(고용보험)		비 고
				우선지원	대규모	
포워딩실무통신영어	10. 07 ~ 10. 08	8	40,000	-	-	
해상포워딩기초반교육	10. 18 ~ 10. 29	40	220,000	128,916	114,592	
항공포워딩기초반교육	11. 01 ~ 11. 12	40	220,000	128,916	114,592	
C/S예절교육	11. 27	4	20,000	-	-	
해상포워딩단과반	12. 06 ~ 12. 10	20	120,000	70,254	62,448	
항공포워딩단과반	12. 13 ~ 12. 17	20	120,000	70,254	62,448	