



## 많은 논란 끝에 '중물업' 인증제 도입돼

- 구랍 29일 국회 통과, 2006년 1월부터 시행 -

**중**합물류업체 인증제 도입이 많은 논란 끝에 지난해 12월 29일 국회 본회의를 통과함으로써 오는 2006년 1월 1일부터 시행되게 됐다.

지난해 11월 23일 개최된 제250회 국회(정기회) 건설교통위원회 전체회의에서 22개 개정법률안중 화물유통촉진법 개정안에 대해 많은 논란이 된 가운데, 같은달 25일 열린 건교위 법안심사소위원회에서 종합물류업 인증제 도입은 중소기업체에 대한 피해방지 대책 마련 후에 계속 심의하기로 함에 따라 제251회 국회(임시회) 건설교통위원회 제1회 법안심사소위원회에서 이 개정법률안의 시행일을 일부 조정(2006. 1. 1 시행)한 내용으로 재심의하여 건교위 전체회의(12. 27)에 회부하여 의결됨으로써 국회 본회의 통과를 거쳐 공포절차만을 남겨두고 있는 상황이다.

이에 앞서 우리 협회에서는 지난 12월 24일 전국화물자동차주선사업연합회와 공동명의로 시행시기 1년 유예는 중소기업체들의 피해방지대책으로 충분치 않으므로 중견물류업체들의 중물업 인증기준 취득 노력과 아울러 소규모 물류업체들의 자생력 배양을 위해 개정법률의 공포 후 3년이 경과한 날부터 시행되도록 국회 건설교통위원회에 재건의하였으나 법안소위의 심의결과와 같이 1년 유예로 의결되어 2006년 1월 1일부터 종합물류기업 인증제가 시행될 예정이다.


이러한 정부측의 중물업 인증제 도입 추진에 대해 우리 협회에서는 지난해 12월 2일 송정섭 회장을 비롯한 협회 임원 15명 및 건설교통부 수송물류국 이인수 국장을 비롯한 정부측 4명이 참석한 가운데 긴급 이사회를 개최하여 정부측으로부터 종합물류업 도입취지와 향후 계획을 설명들은 후 종합물류업과 관련한 협의 결과, 도입 취지가 업계 여건에 너무 괴리가 있으므로 도입 철회를 요구기로 결의했다.

즉, 물류사업의 경쟁력 강화·물류사업의 글로벌화를 통한 국가물류체계 개선대책의 일환으로 도입하고자 하는 종합물류업 인증제는 정부측 본래 취지 및 의도가 현실적인 업계 여건 및 상황과 괴리가 있으며, 종합물류업체 이용자에 대한 세제혜택(2%)을 기화로 중물업 인증업체에 물량이 집중됨으로써 중소기업체들의 도산 및 종합물류업체의 하청업체로의 전락 등 많은 문제점을 내포하고 있을 뿐만 아니라 중물업이 국내물류에 너무 치중되

는 등 국제물류를 전담하는 복운업체의 입장에서는 도입 취지에 부합되지 않으므로 이의 도입이 철회되어야 하며, 다만 부득이하게 중물업 인증제를 입법화하고자 하는 경우 중소기업체들의 도산방지 등을 위해 하위법령인 시행령(인증기준)안을 관련 물류업체 및 단체와 충분한 협의 과정을 거쳐 총체적인 합의점을 도출한 후 동법률안이 개정되도록 해야 하고 또한 종합물류업 인증제를 도입하는 경우 중소기업체들의 자생력 배양 및 인증 기준 부합 노력 등을 위해 그 시행시기를 일정기간(5년 또는 3년) 유예해줄 것을 촉구했다.

이와 함께 12월 16일 종합물류업 인증업체를 이용하는 자에 대한 물류비 세액공제를 담고 있는 조세특례제한법중 개정법률안은 위험적 요소가 있으므로 이를 삭제하고, 부득이 정부안과 같이 시행하고자 할 경우 중소기업업을 이용하는 제조기업에도 동등한 세제지원(물류비의 2% 법인세 공제)을 해줄 것을 재건의했다.

특히, 중견물류업체들의 보관시설(창고건립 등) 확충 및 운송수단 구비, 물류업체간의 전략적 제휴방안 모색 등의 인증기준을 갖추도록 하고 나머지 중소기업체들의 자생력 배양을 위해 그 시행시기를 3년간 유예함과 아울러 종합물류기업 인증기준 마련시 물류단체와 합리적인 안을 도출한 후 시행토록 할 것을 요청한데 대해 건설교통부는 12월 18일 종합물류기업의 실질적인 내용이 담길 인증기준 수립에 있어 우리 협회의 의견을 충분히 수렴하여 추진하며, 또한 종합물류기업 인증기준의 세부내용을 논의하기 위해 우리 협회를 포함한 관계부서간의 실무협의체를 구성하자고 제의했다.

한편, 지난해 11월 15일 우리 협회를 비롯한 관세협회? 전국자동차운송주선연합회 등 3개 사업자단체 명의로 국회 건설교통위원회 및 재정경제위원회에 각각 화물유통촉진법중 개정법률안과 조세특례제한법중 개정법률안에 대한 문제점 및 개선대책을 건의한데 이어 건교위원들을 상대로 종합물류업 인증제 도입에 따른 문제점을 집중적으로 설명한 바 있으며, 현재 종합물류기업 이용자에 대한 세액공제(법인세 또는 소득세의 2% - 조세특례제한법중 개정법률안)와 관련된 사항은 재정경제위원회에서 일단 심의가 보류되어 있는 상황이다. 



## “물류분야 불투명 거래 사실과 너무 왜곡돼”

- 극히 일부분인 사항으로 부방위의 신중한 검토 요청 -


**우** 리 협회는 수출입 물류과정에서 이루어지고 있는 불투명한 거래관행을 개선하여 물류경쟁력 제고와 아울러 국가투명성을 향상시키고자 하는 ‘수출입물류분야 부패방지를 위한 제도개선 방안’ (부패방지위원회, 위원장 정성진)에서 대표적인 불투명 거래관행으로 지적하고 있는 복합운송주선업체의 리베이트 수수 관행은 실제 상황과는 너무 왜곡되어 있음을 지적하고 이에 대한 적절한 대책을 촉구했다.

지난해 12월 14일 부방위 주관으로 부산무역회관에서 개최된 「수출입물류분야 투명성 향상을 위한 제도개선 방안 공개토론회」에서 우리 협회는 지난해 11월초의 언론에 의하면 마치 복합운송업체가 ‘비리의 온상’인 것처럼 보도되었으나 복운업체의 양적 팽창 및 과당경쟁으로 인해 모든 거래상대방으로부터 리베이트를 받을 수 있는 상황은 아니며, 극히 일부 업체에서 있을 수 있는 상황이 너무 과장 보도됨으로써 많은 논란이 있었음을 지적하고 향후 부방위에서는 충분한 검토후에 신중하게 자료를 배포할 것을 요청했다.

부방위의 물류주체별 운영현황에 의하면 복운주선업의 문제점으로 ▲업체의 난립 및 과당경쟁, ▲등록업체에 대한 관리 부재, ▲복운업체간 다단계 거래, ▲물류과정의 리베이트 수수관행 등을 들고 있는데, 이에 대해 우리 협회에서는 화물운송수요에 비해 공급이 많은 점과 등록업체에 대한 사후관리가 이루어지지 않고 있는 점은 인정하지만 복운업체간의 다단계 거래 및 물류과정의 리베이트 수수관행에 대해서는 강력한 반대의견을 피력했다.

즉, 복운업체간의 다단계 거래란 실무상의 Co-Loading 업무를 칭하는 것으로 특정업체가 집화한 화물이 한 컨테이너를 채울 수 없는 소량화물(LCL)이어서 FCL로 단위화(unit)하는데 부족하기 때문에 타 업체에 공동혼재(Joint Consolidation)를 의뢰하여 FCL화하여 선적함으로써 소량컨테이너화물(LCL)을 경제적인 비용으로 선적을 용이하게 하는 업무를 문제삼는 것은 실무를 전혀 도외시한 사항이며, 또한 일부 복운업체와 보세창고업체/관세사사무소간에 이루어지고 있는 사례비 수수관행을 모든 거래과정의 물류상대방으로부터 리베이트를 제공받는 것처럼 지적한 것은 극히 일부분에 지나지 않는 것이 침소봉대(針小棒大)되었음을 지적하고, 복운주선업과 관련한 개선방안으로는 ▲무등록업체의 영업 근절, ▲각종 수수료의 정착, ▲통관취급법인제도의 개선 등을 제시했다.

이 날 토론회에는 한국무역학회 방희석 회장(중앙대 교수)의 사회로 KMI(해양수산개발원) 박용안 연구위원의 주제발표에 대해 우리 협회를 비롯한 사업자단체 6명, 학계 2명, 정부부처 4명 등 총 12명의 지명 토론과 6명의 방청객 토론 등 수출입물류분야의 제도개선에 대해 열띤 토론이 이루어졌다.

한편 부패방지위원회는 관련단체 및 업계에서 제기한 문제점들에 대해 시간을 두고 총체적으로 더 조사하고 검토하여 부방위·건교부·해수부·관세청·공정위 합동으로 물류합리화 측면에서 2,500억불 수출시대에 걸맞는 물류체계 정비에 힘을 쓸 것이라고 밝혔다. 

## ‘복합운송규정’ 상법에 입법화 전망

- 해법학회, 해상복합운송 試案 마련 -

**바** 르면 금년내에 상법 제5편에 해상복합운송 관련규정이 입법화될 것으로 보인다.

법무부 해상법개정위원회의 실무작업으로 진행되고 있는 한국해법학회(회장 채이식, 고려대 법대학장)에 따르면 현행 상법 제5편 해상을 제5편 해상·해상복합운송으

로 하고 제4장 해상운송 외에 제5장 해상복합운송 규정을 신설하는 방향으로 그 가닥을 잡고 있다.

해법학회의 김창준 변호사(법무법인세경)가 마련한 ‘복합운송에 관한 개정시안’에 의하면 상법 제5편(海商)에 제5장(海上複合運送)을 신설하여 복합운송에 관한 규정

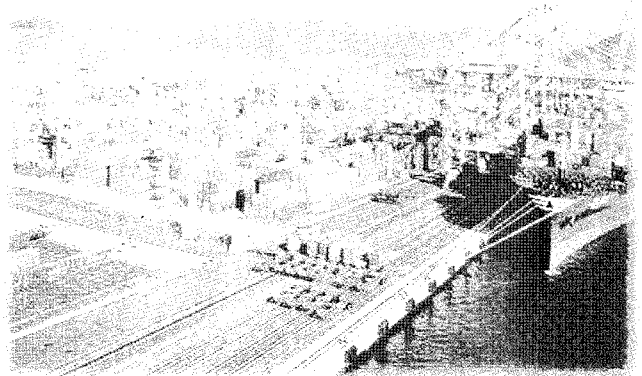


을 입법화 하는 것으로 ▲해상복합운송계약의 의의(제 831조의2), ▲해상복합운송증권의 발행과 기재사항등(제 831조의3), ▲구간운송법과의 관계(제831조의4), ▲운송 물에 관한 주의의무등(제831조의5), ▲책임의 한도(제 831조의6), ▲청구권의 소멸등(제831조의7), ▲특약의 효력(제831조의8) 등 모두 7개 조문으로 구성되어 있다.

이 개정시안에 의하면 해상복합운송계약은 해상운송이 포함된 두가지 이상의 서로 다른 운송수단에 의한 운송에 있어 운송인이 전 운송구간에 관한 운송책임을 인수하여 수행하는 것을 내용으로 하는 운송계약으로 정의되며, 해상복합운송인은 송하인의 청구에 따라 해상복합운송증권을 발행할 수 있고 또한 운송인의 책임한도는 Hague-Visby Rules 및 UNCTAD/ICC 규칙과 같이 선적(포장) 단위당 666.67SDR 또는 중량 1kg당 2SDR중 많은 금액을 그 한도로 하고 있다. 다만, 항공운송을 포함하는 해상복합운송의 경우 독일 개정상법의 규정과 같이 중량 1kg 당 8.33SDR을 복합운송인의 책임한도로 정하고 있다.

이러한 상법 개정시안은 지난해 11월 26일 고려대 법대

신법학관에서 개최된 한국해법학회 가을철정기학술발표회에서 구체적으로 밝혀졌으며, 이해관계자들과 많은 논의후에 금년내에 입법화될 전망이다. ☺



## 인천공항 보세구역간 운송차량 규제 일부 완화

**인**천공항세관 관할내에서 보세구역간에 보세화물을 운송하는 경우 일반보세운송 차량으로도 운송이 가능하게 되었다.

종전에는 인천국제공항 화물터미널내에서 수출화물 및 Sea & Air화물 등의 항공기 변경에 따라 터미널간 화물 이고시 인천공항세관 집단화지역내의 보세운송특례에 관한 내규 제4조의 규정에 의하여 간이보세운송업자 또는

하역업자의 차량을 이용토록 규정되어 있어 차량 수배에 많은 불편과 어려움을 겪었다.

이에 따라 우리 협회에서는 지난해에 개최된 제3차 「24시간 통관체제 운영을 위한 민관협의회」에서 물류비용을 절감하고 신속하고 원활한 물류흐름을 위하여 화물터미널내에서의 화물 이고의 경우 복운업체의 화물차량으로도 운송이 가능하도록 요청하였으나, 동 사항은 현행 관세행정 규정상 반영이 곤란함을 표명하고 다만 원활한 물류흐름을 위하여 2004년 11월 22일부터 일반보세운송업자의 등록된 차량으로도 운송이 가능하도록 허용된 것이다.

특히, 2003년에도 동 규정에 따라 반입예정구역 운영인의 위임을 받은 위임장과 화물반출입신청서를 세관에 제출토록 한 사항에 대하여 업무편의를 위한 협회의 건의가 수용되어 폐지된 바 있다.

한편, 금년에 인천국제공항 화물터미널지역이 자유무역지역으로 지정되면 동 규정을 적용받지 않아 자유롭게 모든 차량으로도 운송이 가능하게 된다. ☺



## CASS 항공운임 신용카드결제 도입 추진

**항**공운임을 신용카드로 결제하는 방안을 추진하고 있어 시행여부에 대한 귀추가 주목된다.

지난해 11월 19일 우리 협회 연수실에서 항공운임의 신용카드 결제와 관련한 설명회를 갖었는데, 이는 항공운임담보 및 항공운임 결제에 따른 문제점을 보완하고 업계에 보다 효율적이고 유익한 시스템 도입을 목적으로 한 것이다.

CASS-KOREA 및 신한카드사가 공동으로 추진하고 있는 이 제도(CASS Creditcard Payment System : C.C.P)는 현행 우리 복운업체가 CASS-KOREA에 제공하고 있는 항공운임담보 및 OFF-Line상에서 비효율적으로 항공운임을 결제하고 있는 부분을 개선하여 On-

Line상에서 신용카드결제시스템을 이용하여 실행하는 방안이다.

이러한 신용카드 정산제도가 도입되면 거래화주로부터 장기간의 외상거래 및 어음결제 관행이 다소 해소되어 리스크 부담 완화 효과가 기대되며, 또한 신용카드로 결제한 금액을 산출하여 매 익월 CASS공동담보금액이 정산금액 부분만큼 삭감됨으로써 자금유동성 확보 및 담보부담완화 기대효과도 있을 것으로 보인다.

이와 반면 C.C.P System은 복운업체 및 항공사가 신용카드가맹점이 되어 각각 1.2%, 0.7%의 가맹수수료가 많은 부담으로 작용될 것으로 예견되어 이 제도 시행에 많은 제약이 따를 전망이다. ☹

## 복운업체 보유 자가화물자동차 운송행위 불법간주

**복**합운송업체가 보유하고 있는 자가용화물자동차로 화주의 공장으로부터 화물을 Pick-Up하여 공항 또는 항만까지 운송하는 행위가 불법 유상운송행위로 간주되어 사실상 이용이 어렵게 되었다.

지난해 하반기 건교부 및 인천광역시에서는 육상화물운송업체 및 자동차운송주선업체간의 다단계거래 불법주선행위, 자가용화물자동차 유상운송행위 등에 대한 지속적인 단속계획을 마련하여 이를 추진하고 있어 이에 대한 대책마련이 시급한 실정이다.

복운업체의 경우 자가용화물자동차로 화물운송(Pick-Up)시 육상운송료(Pick-Up Service Charge 또는 Trucking Charge) 징수여부와 관계없이 화물자동차운수사업법 제39조에 의해 자가용화물자동차의 유상운송금지 규정을 위반한 사항으로써 단속에 적발될 경우 화물자동차운수사업법 제48조 4항 및 동법 제49조에 의거 운전자 및 법인에게 2년 이하의 징역이나 2천만원 이하의 벌금에 처하도록 규정되어 있다.

이에 따라 우리 협회에서는 복운업체가 국내 육상운송이 주목적이 아닌 국제간 수출입화물을 신속하고 물류비용을 절감하기 위하여 자가용화물자동차를 이용하여 화

물의 인수지(화주의 공장 등)에서 공항 또는 항만까지 서비스차원에서 운송하고 있는 상황으로써 종전의 항공법규정에 의해 30년 이상 관행화 되어 왔으며, 특히 현행 화물운수자동차운수사업법에 의해 신규 영업용화물자동차 면허 발급이 2005년까지 제한되어 있으므로 우리 복운업체의 화물자동차 이용을 일정기간 까지 유예하여 줄 것을 건의하였다.

이에 대해 정부측에 의하면 복운업체의 입장은 충분히 이해하지만 현행 화물자동차 운수사업법이 존재하고 자가용화물자동차 유상행위 금지규정에 위배될 뿐만 아니라 민원이 제기되었을 때에는 그 사안을 묵과 또는 방치할 수 없는 입장이라는 것이다.

또한 인천광역시의 계획은 단속에 앞서 동 사항에 대한 일정기간 홍보물 배포 및 공고문을 인천공항터미널에 부착하여 홍보·계도한 후 지속 단속할 예정으로 알려져 있다.

따라서 복운업체는 향후 기존에 허가를 받은 영업용화물자동차를 양도·양수하는 방안 등을 검토하여 수출입 화물 운송업무에 대비하여야 할 상황이다. ☹



## 금년도 연수교육 총 12개 과정 28회 실시

### - IATA Diploma 과정도 신규 개설 -

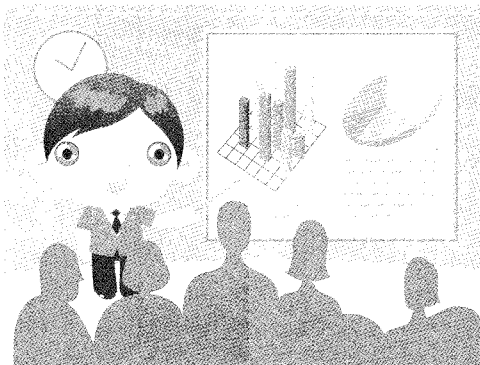
**복**합운송업계 종사자의 자질향상 및 업무수행능력 제고를 위한 2005년도 연수교육이 총12개 과정으로 28회 실시되며, 또한 지난해 11월 5일 IATA (International Air Transport Association)로부터 한국내 교육기관(ATC)으로 지정받은 IATA Diploma 교육과정도 신규 개설할 예정이다.

우리 협회의 2005년도 연수교육은 해상포워딩단과반(20시간) 및 항공포워딩단과반(20시간), 해상포워딩기초반(40시간), 항공포워딩기초반(40시간), IATA Introductory과정(40시간), IATA DGR과정(40시간), 해상·항공포워딩부산교육(각 20시간), 포워딩실무통신영어(4시간), 영업실무(4시간), C/S예절교육(4시간), 리더십교육(20시간)등 총12개 과정이 개설된다.

오는 2월 14일 항공단과반 교육을 시작으로 총28회 실시하는 연수교육계획은 단과반(7회), 기초반(3회), IATA DIPLOMA과정(3회), 부산교육(2회), 통신영어(4회), 영

업실무(4회), C/S예절교육(4회), 리더십교육(1회) 등이 실시된다(24면 자료참조).

지난 2004년도 4분기 협회 연수교육은 해상포워딩기초반교육을 비롯한 7개과정으로 총 7회 실시되었는데 포워딩통신영어교육(10.7~8)에 21명이 수강하였고, 해상기초반교육(10.18~10.29)에 41명, 항공기초반교육(11.2~11.12)에 33명, C/S예절교육(11. 27)에 23명, 해상단과반교육(12.6~12.10)에 47명, 영업실무교육(12.11)에는 17명이 수강하였고, 항공단과반교육(12.13~12.17)에는 28명이 수강한 것을 끝으로 2004년도 교육을 마감하였다.



한편, 2004년도 연수교육은 총9개 과정으로 28회 실시하여 총856명이 수강하였는데, 이는 1회 평균 31명이 교육을 받은 것으로 집계되었다.

## 인천공항 자유무역지역내 제2차 창고 건립 본격 착수

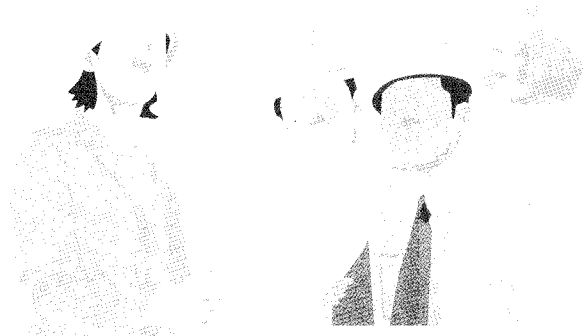
**우**리 협회는 인천국제공항 자유무역지역내에 지난 1차(인천국제물류센터)에 이어 2차 물류센터 건립을 위하여 6개사가 컨소시엄 형태로 설립한 인천에어카고센터(대표이사 김종욱)법인 명의로 지난해 10월 19일 인천국제공항공사와 실시협약을 체결하고 본격적인 착수에 들어갔다.

2차 물류센터는 2,898평 규모의 부지에 창고, 사무실 및 기타 부대시설을 포함하여 약 2,000여평의 연면적으로 건립할 예정이며, 건교부의 사업자 지정을 거쳐 오는 3월경에 착공하여 2006년 2월 준공 예정이다.

그동안 창고건립업무 추진은 우리 협회에서 진행하였으나 금년 1월부터 인천에어카고센터의 본점 사무실도 염창동으로 이전하여 진행할 계획으로써 전담직원을 채용하였으며, 본 실시설계를 위한 설계업체도 Presentation

등 경쟁입찰을 통하여 휴먼텍코리아를 설계업체로 선정했다.

한편 우리 협회에서는 2001년도에 설립·추진한 인천항공화물터미널을 비롯하여 2004년도에 인천국제물류센터 및 인천에어카고센터 등 3개의 복운업체 전용 창고를 양산한 모태가 되었다.



## 인천공항 화물터미널 주차장내 혼재작업장 계속 사용

2003년부터 인천공항 화물터미널 주차장내에서 복합운송업체 등이 혼재작업장으로 사용하고 있는 부지를 2005년도에도 계속 사용하게 되었다.

이 작업장은 16개사가 2,175평을 사용하게 되었으며, 사용료는 1㎡당 340,000원의 공시지가에 10%를 기준으로 하되 62%의 할인된 요율로 적용받게 된다.

또한 이 작업장은 노천식 작업장으로써 연간 약 9만톤 정도의 화물을 처리하는 것으로 추정되며, 협회와 인천공

항공사가 일괄 사용계약을 체결하고 무분별한 과다점유 방지를 위하여 1개업체당 최대사용면적을 300평으로 제한하여 사용희망업체와 협회간 재임대계약을 체결하여 사용하게 된다.

한편 동 작업장은 우리 복운업체의 전용창고가 부족하여 임시로 사용하는 지역으로써 2005년말 내지 2006년도로 예상되는 자유무역지역내에 우리 복운업체의 창고가 건립·준공되는 시점에서 사용이 중단될 예정이다. ☎



## TSR운영협의회 총회 오는 10월 서울서 열려

TSR 운영협의회인 제14차 CCTST 총회(The 14th Meeting of the International Coordinating Council of Transsiberian Transportation)가 오는 10월 서울에서 개최될 계획이다.

오는 10월 서울에서 개최될 예정인 이번 제14차 총회는 우리 협회와 한국철도공사(전 철도청)가 공동으로 주최하

며, 러시아를 비롯하여 CIS 공화국, 유럽 국가, 일본·중국·몽고 등의 아시아국가 등 총 20~23개국에서 약 200여명이 참석할 전망이다.

이번 총회는 지난 2003년 10월 슬로바키아 포프라드(Poprad)에서 열린 제12차 총회에서 금년 총회를 우리나라 개최를 확정된 것으로, CCTST 총회의 개최 의의는 TSR 운송경로의 중요성을 인식하여 복합운송업체의 역할 및 기능을 무역업계에 널리 홍보함과 아울러 남북중단철도(TKR) 연계시 국제 일관운송체계를 구축하는데 있다.

CCTST의 활동분야는 아시아/유럽간 운송 및 경제관계를 개발하고 고품질의 TSR 운영을 제공하기 위해 운송업자, 포워더 및 철도간 공동의 작업을 위한 조건과 원칙을 개발하는데 있으며, 현재 CCTST는 러시아 전철도청 장관이 의장을 맡고 있으며, 부의장은 우리 협회 송정섭 회장 및 슬로바키아 철도청 장관, 러시아·일본 복합운송협회 회장이 수행하고 있다. ☎





## 제8회 회장기쟁탈 회원사친선 볼링대회 개최



우리 협회의 제8회 회장기쟁탈 회원사친선 볼링대회가 지난해 10월 23일 세종볼링장에서 성황리에 개최됐다.

1997년 제1회 대회를 시작으로 8회째를 맞은 이번 대회에는 9개사 27명이 3인(남:2명, 여:1명) 1개조로 참가한 가운데 (주)일양익스프레스가 3년 연속 단체우승을 차지하여 회장기, 우승트로피 등이 주어졌다. 또한, 단체준우승에는 우성해운(주), 3위에는 (주)웁커코리아가 입상하

였으며 개인부문에서는 남자부개인우승은 KCH국제속체(주)의 김원구씨가, 여자부개인우승은 동보해운항공(주)의 정미라씨가 차지하였다.

### 〈입상자 현황〉

#### ▶ 단 체 상

- 우 승 : 일양익스프레스 (조지현, 안승준, 신진숙)
- 준우승 : 우성해운 (김치성, 이기훈, 권종인)
- 3 위 : 웁커코리아(임진욱, 신병현, 김미영)

#### ▶ 개 인 상

- 우 승(남) : 김원구(KCH국제속체)
- 우 승(여) : 정미라(동보해운항공)
- 준우승(남) : 정확진(신세계마리타임)
- 준우승(여) : 조미연(조양국제종합물류)

#### ▶ 감 투 상

- 인재환(동서해운)

#### ▶ 응 원 상

- 단 체 : 웁커코리아

## 2003년 복운업 1,320개사 1조 5,300억 매출

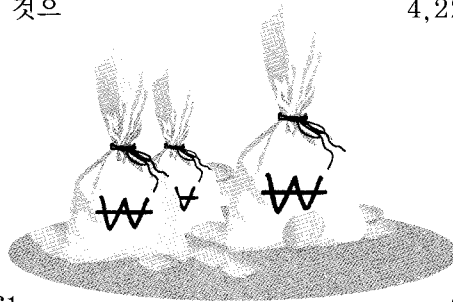
- 1개사당 평균 18.4명, 총 부가가치 1조 650억원 -

지난 2003년 복합운송주선업 1,320개사가 총 1조 5,327억원의 수입을 올린 가운데 종사자는 총 2만 4,228명으로 1회사당 평균 18.35명이 근무하는 것으로 밝혀졌으며, 총 부가가치는 1조 647억원인 것으로 집계됐다.

지난해 12월 통계청의 '운수업조사 통계보고'에 의하면 복합운송주선업(표준산업분류 639914)은 개인사업자 36개를 포함하여 모두 1,356개사가 영업활동을 펼쳤으며, 이 중 매출액(운수수입)이 10억원 이상인 업체는 361개(26.6%)로 조사됐으며, 전체 1,356개사의 매출은 1조 5,358억원이며 부가가치는 1조 677억인 것으로 밝혀졌다.

종사자 규모별로는 20~49명인 회사가 208개사로 총 6,625명, 50~99명 회사는 72개사 5,011명의 순이며, 또한 9명 이하 종사자인 업체의 경우 총 807개사에 4,224명이 근무하였으며, 100명 이상인 업체는 25개사에 이르고 있다.

복합운송주선업의 부가가치는 지난 2002년(1조 554억원)에 비해 15.7% 증가한 것이며, 종사자수는 2002년 2만 2,346명에 비해 1,972명 증가한 2만 4,318명이다 (22면 자료 I 참조).





## 해상수입화물 e-D/O 서비스 본격 운영개시

지난해 9월 20일부터 시범운영에 들어갔던 해상수입화물 e-D/O 서비스가 금년부터 본격적인 운영에 들어간다.

한국무역협회(회장 김재철) 전자무역추진위원회는 해상수입물류와 관련하여 D/O(화물인도지시서, Delivery Order) 업무를 전자적으로 처리할 수 있는 전자화물인도지시서(e-D/O) 처리시스템을 구축하여 지난해 하반기의 시범운영에 이어 본격적으로 운영된다.

화물인도지시서(D/O)는 수입화물이 목적지항에 도착 후 화주가 이를 수취하기 위하여 선사 또는 복운업체(포워더)에 운임 등을 정산하면 물품을 보세창고로부터 반출할 수 있도록 선사 또는 포워더가 발급해 주는 서류이며, 종전까지는 종이서류에 의존하여 화주나 대리인이 선사 등을 방문하여 화물인도지시서를 발급받아 보세창고에 제출해 왔는데 전자적 처리시스템을 구축함으로써 이제는 화주가 선사에 직접 가지 않고도 전자화물인도지시서(e-D/O)를 발급받을 수 있게 된다.

이 시스템이 본격 가동되면 D/O발급 내용이 화주, 포워더, 창고에 실시간으로 전자적으로 자동 통지되어 지금까지 선사와 창고업체간의 분쟁의 불씨가 되어 온 D/O의

위조 및 변조를 원천적으로 봉쇄할 수 있어 수입화물 무단반출사고가 방지되고 보세창고업체에 대한 D/O정보 실시간 제공으로 물류전산화가 촉진되어 창고운영 효율화가 가능해지는 한편, 화주 입장에서는 종이서류를 발급받기 위하여 선사를 방문하는 번거로움이 없어지고 신속한 화물인도가 가능해져 교통비, 인건비, 보세창고 보관료 등에서 획기적인 비용절감이 가능해져 연간 약 920억 원의 물류비 절감 효과가 발생한다.

무역협회 전자무역추진위원회(위원장 서정욱 전과기부장관)는 서류없는 무역(Paperless Trade) 실현을 위한 노력의 일환으로 2003년 말부터 동 위원회 산하 물류/통관 워킹그룹을 중심으로 e-D/O 시스템을 구축해 왔으며, 무역자동화 사업자인 한국무역정보통신(KTNET)의 MFCS(적하목록취합시스템)를 활용하여 서비스하게 되는데, e-D/O 서비스 구축단계부터 한진해운·현대상선이 중심이 된 한국선주협회와 국제해운대리점협회, 복합운송협회, 관세협회 등 관련기관들이 적극적으로 참여하여 금년 초에 e-D/O 사업이 본격 서비스에 들어갈 경우 빠른 속도로 확산, 활용될 것으로 예상된다. ☺

