



『종물업』 관련 회원 의견 반영에 주력키로

- 2005년 정기총회, 항공물류체계 개선 등에도 -

우리 협회는 지난 2월 22일 프레지던트호텔 슈베르트홀에서 정기총회를 개최하여 「종합물류업 인증제」 도입 시행(2006.1)에 대비한 회원사의 공익을 위한 합의점 도출과 회원사 의견 반영에 주력키로 하는 등 금년도 사업계획을 확정했다.

이 날 총회에는 총 회원 775개사 중 위임(323)을 포함하여 총 492개 회원사가 참석하였으며, 2004년도 사업 실적과 결산을 승인함과 아울러 2005년도 사업계획 및 수지예산을 의결했다.

2005년도 주요 추진사업은 올 봄에 착공하여 내년 상반기에 완공될 인천국제공항 자유무역지역내 인천국제물류센터(49개사 참여) 및 인천에어카고센터(6개사)를 통한 항공물류체계 개선에 노력하고, 오는 10월 우리 협회와 한국철도공사(KORAIL)가 공동개최하는 제14차 CCTST(TSR 운영협의회)서울 총회를 통해 장차 실현될 남북중단철도(TKR)와의 연계루트에 우리 회원들이 참여할 수 있는 방안을 강구키로 했다.

이와 함께 기초전문인력 양성의 산실로 인정받고 있는 우리 협회의 연수교육을 보다 유익한 내용으로 보완하여 확대 실시함과 아울러 IATA(International Air Transport Association) Diploma 교육기관 인증에

따른 IATA Diploma 교육과정도 신설하여 실시할 계획이다.

이외에도 정부기관(건교부)의 협조를 받아 무등록업체의 영업근절 방안 모색 및 복합운송주선업 등록기준(화물유통촉진법시행령) 개정을 추진하여 복운업계의 주변여건 개선도 추진할 방침이다.

또한 이날 총회에서는 2005년도 수지예산으로 지난해에 비해 0.3% 줄어든 6억 9,950만 원을 확정했으며, 인천지역 및 인천공항지역 발전을 위해 공로가 있는 경인해운항공 이상용 사장(KIFFA 인천지회장) 및 케리항운 조수현 이사가 각각 공로상과 표창장을 수상했다.



『해상운송주선업 신설은 정책 일관성·신뢰성 결여』

- 해양부의 해운법 개정(안)에 반대 의견 제출 -

우리 협회는 해운법에 해상화물운송주선업(NVOCC or Ocean Freight Forwarding)을 신설하고자 하는 해양수산부의 계획은 10년전인 1995년 12월에 화물유통촉진법을 개정하여 동업종을 복합운송주선업으로 일원화했던 정부정책을 되돌리는 것으로 이는 정책의 일관성 결여 및 신뢰성 저하 뿐만 아니라 업종 신설에 따른 효율성도 크게 의문시됨으로 동업종 신설계획의 철회를 강력히 촉구했다.

해운법에 해상화물운송주선업을 수용하고 해상여객운송사업 관련규정 정비 등을 주요 골자로 하는 해양수산부

의 해운법 일부개정법률안에 대해 우리 협회는 해상화물운송주선업 신설에 대해 ▲국제간 화물운송주선업의 이원화 초래, 정부 정책추진의 일관성 결여 및 신뢰성 저하, ▲화물운송주선업체의 난립에 따른 폐해 속출 등을 사유로 동업종 신설 반대 의견을 지난 3월 16일 제출했다.

또한 건설교통부도 중복된 업종 신설에 따른 실익 결여, 복합운송주선업으로 일원화하기 위한 화물유통촉진법 개정(95.12.29) 취지 역행으로 인하여 정부 정책 일관성 상실 등을 지적하여 해운법 개정안에서 해상화물운송주선업의 삭제 의견을 해양부에 제시했다.

다음은 해운법 개정안에 대한 우리 협회의 의견이다.

▶ 국제간 화물운송주선업의 이원화 초래

- 화물유통촉진법의 제정(법률 제4433호, 1991.12.14)으로 각각 해운법과 항공법의 규정에 의한 해상화물운송주선업과 항공운송주선업이 복합운송주선업으로 일원화되었음에도(화물유통촉진법 개정, 법률 제5110호, 1995.12.29) 해상화물운송주선업에 관한 규정을 해운법에 다시 신설하는 것은 국제간 화물운송주선업을 이원화시키는 결과를 초래하게 됨.
- 법률 제5114호(1995.12.29)로 개정되기 이전의 해운법 규정에 의하면 제2조제5호에 『“해상화물운송주선업”이라 함은 자기(계약된 외국인주선인을 포함한다)의 명의로 선박에 의한 화물의 운송을 주선하는 사업을 말한다』고 규정하고 있던 업종을 삭제하여 화물유통촉진법의 규정에 의한 복합운송주선업으로 일원화한 바 있으며,
- 또한 항공법의 규정에 의한 항공운송주선업을 삭제(법률 제4647호, 1993.12.27)하여 화물유통촉진법의 규정에 의한 복합운송주선업으로 일원화하여 선박 및 항공기를 이용하는 운송주선업 경영 뿐만 아니라 선박 또는 항공기만을 이용하는 운송주선업을 경영하고자 하는 자는 화물유통촉진법의 규정에 의해 복합운송주선업을 등록하도록 하고 있음(동법 제8조).

▶ 정부 정책추진의 일관성 결여 및 신뢰성 저하

- 종전의 경우 국제운송에 있어서 그 운송수단에 따라 선박의 경우 해운법에 의한 해상화물운송주선업과 항공법에 의한 항공운송주선업이 각각 달리 존재하였으나 정부 정책추진의 일관성이 저하되고 이용 화주의 혼란, 업종간 이해 다툼 등의 사유로 한 업종으로 일원화하였음에도 불구하고 또다시 별도의 해상화물운송주선업을 신설하는 정부정책은 그 일관성이 결여될 뿐만 아니라 효율성도 크게 의문시됨.
- 특히, 동일한 업종(국제간 화물운송주선업)을 2개의 정부기관(건설교통

부, 해양수산부)에서 담당하게 됨으로써 동종업무에 의한 정부 업무의 중복집행 및 불필요한 인적·물적 낭비가 예견됨.

- 또한 10년 전에 한 업종(복합운송주선업)으로 일원화한 해상 및 항공운송주선업을 다시 복합운송주선업과 해상화물운송주선업으로 이원화하는 명백한 사유가 없으며, 별도로 해상화물운송주선업에 대한 필요성이 제기되고 있지 않음에도 이의 법제화를 추진하는 것은 정부 부처간의 다툼으로 비춰질 수 있을 뿐만 아니라 정부의 정책추진에 대한 일관성 및 신뢰성을 잃을 수 있음.

▶ 화물운송주선업체의 난립에 따른 폐해 속출 예상

- 현재 내수경기의 위축으로 많은 제조기업이 상당한 어려움을 겪고 있는데다 인건비, 부동산가격 등의 문제로 인해 상당수의 제조기업이 중국, 베트남 등지로 제조공장을 이전 함으로써 우리나라에서 생산되어 해외로 수출되는 물동량이 계속적으로 감소하고 있어 현재 화물유통촉진법의 규정에 의해 등록된 복합운송주선업체들도 경영에 상당한 애로를 겪고 있음.
- 특히, 대기업들은 자회사 또는 특정회사를 통해 국제물류를 전담시킴으로써 물류전문업체(복운주선업체)의 수주량이 급격히 감소하고 있어 체감경기는 훨씬 심각한 상태이며, 현재 등록된 2,200여개사의 복합운송주선업체에 다시 해상화물주선업체가 등록할 경우 주선업체의 난립으로 인한 폐해는 우리나라 수출입화주 뿐만 아니라 외국의 프리이트 포워드에게도 미치게 되어 국가 신인도에도 많은 영향을 주게 될 것임.
- 또한 법률 제7384호로 개정(2005.1.27)된 화물유통촉진법의 규정에 의한 종합물류업 등 국제물류와 관련된 운송주선업의 경우 화물유통촉진법에 의한 종합물류업을 비롯하여 복합운송주선업 및 해운법에 의한 해상화물운송주선업 등 3개 업종으로 삼분화되는 결과를 초래하는 등 많은 폐해가 예견되고 있어 해운법의 규정에 의한 해상화물운송주선업의 경우 그 필요성을 인정받지 못하고 있음.

『복운업에 수출입물류 전반의 주선기능 부여하라』

- 부방추, 수출입물류분야 제도개선 권고 -

복합운송주선업체에 수출입물류 전반에 대한 주선기능을 부여함으로써 적법한 거래유도 및 물류의 원활화(one-stop 서비스)를 추진해야 한다는 지적이 나왔다.

부패방지위원회(위원장 정성진)의 「수출입물류분야 부패방지를 위한 제도 개선방안」에 따르면 복합운송주선업체가 통관등 물류서비스, 즉 관세사법 반영 등 재정경제부 조치와 별도로 하역·보관 등 수출입물류 일괄서비스에 필요한 주선활동을 화물유통촉진법상 복합운송주선업체의 업무범위에 포함토록 추진하라는 것이다.

공정위, 재경부, 산자부, 건교부, 해양부 및 관세청에

권고(제도05-2-2)한 이 방안에 의하면 현행 화물유통촉진법상 복운주선업체는 운송주선 기능만 부여(대행비용을 화주로부터 취득)하고 있으나 실제로 운송주선 이외에 화주의 물류업무 대행 및 선사, 하역회사, 보관업체, 통관업체(관세사) 등에 대한 화물 주선기능을 수행하고 있으며, 이 과정에서 일부 주선업무에 대한 수수료의 일부가 불투명하게 거래되고 있음을 지적하고 있다.

이에 따라 통관업의 경우 복운주선업체가 관세사 등에 대한 정확한 정보가 없는 화주를 위하여 단순주선을 할 수 있도록 하고, 주선 수수료는 화주로부터 직접 수수하



도록 하여 관세사로부터 받는 불법적인 리베이트 수수관행을 개선해야 한다는 것이다.

이는 현행 관세사법에 의해 관세사·관세사법인 또는 통관취급법인이 아닌 자는 통관업무를 소개·알선하고 그 대가를 받을 수 없는 현행 규정(관세사법 제33조제2항)을 개정하여 복운주선업체에는 이를 허용토록 재정부에 권고한 것인데, 이에 대해 한국관세사회에서는 강력히 반발하고 있어 그 귀추가 주목되고 있다.

앞서 우리 협회는 지난 1월 7일 부방위를 방문하여 통관과 관련한 불투명한 거래를 근절키 위해 국제간 화물운송

과 관련되는 업종에 통관주선기능을 부여할 경우 정당하게 수수료를 수수함으로써 거래의 투명화 및 국제물류분야의 선진화가 이루어질 수 있으므로 이의 개선을 촉구한 바 있다.

이외에도 부방위는 복합운송주선업의 경우 중앙부처(건교부)가 업무를 주관하고 지자체(시도지사)가 집행(등록) 업무를 수행하고 있으나 무등록 영업에 대한 단속 이외에 관리·감독등 집행수단이 미비하므로 이에 대한 대책으로 등록기준 강화 및 무등록업체의 영업에 대한 주기적 단속을 들고 있다(23면 자료 참조).

우리 협회, IATA Diploma 교육기관 지정받아

- IATA Introductory 과정 및 DGR 과정 실시 -

우 리 협회(KIFFA)가 IATA(International Air Transport Association) Diploma 교육기관으로 지정됨으로써 복운업체 종사자들은 IATA DIPLOMA를 용이하게 취득할 수 있게 되었다.

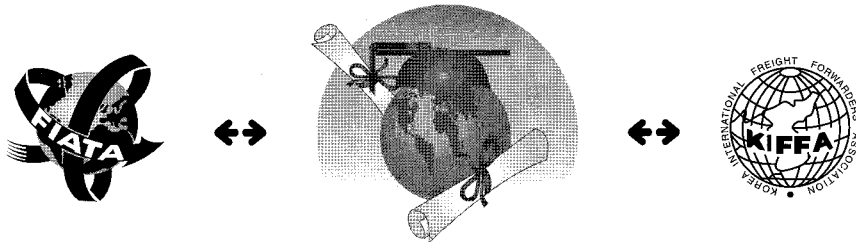
협회는 회원사의 항공화물 취급에 필요한 지식 및 원활한 자격취득을 위한 교육을 실시하기 위해 지난 2004년 11월 5일 IATA로부터 한국내 교육센터(ATC)로 지정을 받아 금년 6월부터 IATA Diploma 교육을 실시할 예정이다.

이 교육과정은 Introductory Course 및 IATA DGR 과정으로써 Introductory Course는 6월 27일부터 7월 8일까지 실시할 예정이며 교육내용은 항공화물 기초 및 규정, 화물운송주선, 세계지리, Guides 사용법, 항공기와 장비, 항공화물수취, 항공화물예약절차, 화물자동화절차, 항공화물요율 및 요금, 항공운송장 작성 등으로 동교육 수료자는 10월에 IATA에서 실시하는 시험에 응시하여 70점이상 획득하면 IATA Introductory Diploma를 취득하게 된다.

또한 DGR 교육내용은 Contents of the IATA DGR, DG Classes & Divisions, Identification, Packing Requirements, Marking & Labelling, Documentation, Radioactive Materials, State and Operator Variations, Checking Procedures, Excepted Quantities으로서 IATA 시험의 80점이상을 획득하면 DGR Diploma 자격을 얻을 수 있으며 동 DGR과정은 금년 7월 18일부터 29일까지 실시할 예정이다.

특히, 상기 Introductory 및 DGR 과정은 수강생이 교육 시작 전까지 고용보험에 가입되어 있으면 교육비의 일부(40~50%)를 고용보험센터로부터 지원 받을 수 있도록 직업능력개발훈련과정으로 지정받을 계획이다.

한편 Introductory 교육 희망자는 5월초에 수강생을 모집할 예정으로 있어 5월말 경까지 협회에 훈련신청서, 훈련위탁계약서, 수강료 입금증 등을 구비하여 신청하면 교육을 받을 수 있으며, 향후 IATA Diploma 및 DGR 과정은 우리나라에서는 KIFFA에서 실시될 것으로 알려지고 있다.





『중물업』 인증기준 · 절차 3분기에 공포될 듯

- 상반기에 인증기준 마련하여 공동부령으로 -

물류사업을 종합적·복합적으로 영위하는 사업자가 종합물류기업으로 인증받을 수 있는 기준·절차 및 방법 등을 주요 내용으로 하는 「종합물류기업 인증기준」은 건설교통부·해양수산부 및 산업자원부 공동부령으로 오는 3/4분기말에 공포될 것으로 보인다.

종합물류업자의 인증 및 인증종합물류업자에 대한 지원을 담고 있는 화물유통촉진법 개정안이 지난해 12월 29일 제251회 국회(임시회)를 통과하여 지난 1월 27일 공포(법률 제7384호)되고, 동법시행령 개정작업이 거의 완료됨으로써 건교부 등 정부는 현재 종합물류업자의 인증기준 세부방안을 심의중이며, 이를 6~7월경에 입법예고하고 오는 9월말까지 공포하여 2006년 시행에 대비한다는 계획이다.

이번에 개정 공포된 화물유통촉진법에는 종합물류업자의 인증(제39조)과 인증종합물류업자에 대한 지원(제40조)을 규정하고 있으며, 지난 2월에 입법예고한 화물유통촉진법시행령 개정안은 법 제39조에서 정하는 물류사업의 범위와 법 제40조의 규정에 의한 물류관련시설을 정하고 있다(22면 자료 참조).

건교부, 교통개발연구원(KOTI) 등에 따르면 종합물

류업 인증평가기준안으로 운송업, 시설업, 물류서비스업에서 각각 1개씩 최소한 3개 이상의 업종을 영위해야 하며, 평가항목은 크게 대형화·다양성 및 성장가능성으로 구분하며, 중분류로 대형화는 투자(자본금)·자산(운송수단, 시설, 기타물류자산) 및 매출(물류부문 및 제3자물류매출액)로 나누어진다.

또한 다양성은 네트워크(국내거점수·해외거점수)·매출구조(영위업종수)·대상고객(고객수, 최대고객 매출비중) 등으로 구성되며, 성장가능성은 제3자물류화(3자물류 매출비중, 3자물류 매출 증가율)·국제화(해외투자규모, 해외매출실적)·정보화(정보시스템자산보유액, 매출액 대비 정보화 투자율)·안정성(부채비율, 장기위탁계약 비중, 매출액 대비 이익률), 인력확보(전문인력보유수준, 교육시스템)·품질경영(물류부문 ISO인증여부, ISO인증보유기간) 등으로 구분된다.

한편, 우리 협회에서는 종합물류업 인증기준 마련과 관련하여 복합운송업계의 의견이 최대한 반영될 수 있도록 함과 아울러 종합물류기업 이용자(화주)에 대한 세제지원 등에 관해서는 관련단체와 공동으로 대응할 계획이다.

KOTI의 종합물류업 인증평가시스템(안)-서비스중심

평가항목		평가지표	평가항목		평가지표
대형화	투자	자본금(3)	성장가능성	국제화	해외투자규모(5)
	자산	운송수단(2)			해외매출실적(5)
		시설(2)		정보시스템자산보유액(5)	
		기타물류자산(2)		매출액 대비 정보화 투자율(5)	
매출	물류부문 매출액(3)	안정성		부채비율(5)	
	3자물류 매출액(3)			장기위탁계약 비중(5)	
대형화비중(15)		다양화		인력확보	매출액대비이익율(5)
네트워크	국내수거점수(5)				전문인력보유수준(5)
	해외수거점수(5)			교육시스템(5)	
매출구조	영위업종수(5)			품질경영	물류부문 ISO인증여부(4)
	대상고객	고객수(5)	ISO 인증보유기간(1)		
	최대고객 매출비중(5)	성장가능성 비중(60)			
다양화비중(25)		주:()안은 평가기준에 의한 배점으로 총 70점 이상일 경우 인증.			
성장가능성	제3자물류화	3자물류 매출비중(5)			
		3자물류 매출 증가율(5)			



제14차 CCTST 서울총회 오는 10월 27·28일 개최

- KIFFA/KORAIL 공동주최로 밀레니엄힐튼호텔서 -

우리 협회와 한국철도공사(KORAIL) 공동주최로 제14차 CCTST 총회(The 14th Meeting of the International Coordinating Council of Transsiberian Transportation)가 오는 10월 27·28일 양일간 밀레니엄서울힐튼호텔에서 개최된다.


TSR 운영협의체인 CCTST는 아시아/유럽간 운송 및 경제관계를 개발하고 고품질의 TSR 운영을 제공하기 위해 운송업자·포워드 및 철도업자간 공동의 이익을 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.

오는 10월 27(목)·28(금) 양일간 밀레니엄 서울힐튼호텔(서울 중구 남대문로 5가 395번지 소재)에서 개최되는 제14차 CCTST 서울총회는 ▲아시아·유럽지역의 복합운송업체 및 단체간 국제일관운송체제 구축을 위한 유의한 정보제공 및 의견교환, ▲CCTST총회를 통한 남북한간 운송망 구축의 당위성 및 신뢰구축, ▲UN ESCAP의 단절된 동북아시아 교통망 연결사업과 맞물려 동북아의 교통·물류거점지로서의 역할 홍보, ▲장차 실현될 남북

중단철도(TKR)와 시베리아횡단철도(TSR)의 연계구축에 대한 필요성 제고 등의 기대효과가 예상된다.

이번 총회에는 러시아를 비롯한 CIS 공화국, 동·서 유럽국가, 일본·중국·몽골 등의 아시아국가 등 약 20여국에서 200여명의 운송 및 철도관계자들이 참석할 것으로 보이며, 정부에서는 북한 철도당국자의 초청도 이루어질 것으로 전망된다.

CCTST 서울총회의 등록은 오는 7월말까지이며, KORAIL과 KIFFA에서는 웹사이트를 통해서도 등록이 가능하도록 조치할 계획이며, 우리나라와 관련된 회의의 제도 개발할 방침이다.

한편, 우리 협회와 철도공사는 지난 3월 10일 정부대전청사 철도공사 사장실에서 제14차 CCTST 서울총회 조직위원회의 상견례를 겸한 회의에서 CCTST 총회 개최에 따른 제반 상황과 동총회가 성황리에 개최될 수 있도록 만전을 기울이기로 한 바 있으며, 이 회의에는 KORAIL 측에서 신광순 CEO·최연혜 부사장·팽정광 기획조정본부장이 참석했으며, 우리 협회측에서는 송정섭 회장·김인환 부회장 및 박경호 북방소위원장 등이 참석했다. 

인천국제물류센터 건립 내년 5월에 준공

- 2만4천여평 부지에 연면적 1만4천9백여평 규모 -

항공사 화물 취급과 관련한 우리 복합운송업체의 오랜 숙원이었던 항공화물창고가 내년 5월에 문을 열게 된다.

인천국제물류센터주식회사(대표이사 송정섭, 협회장)는 지난 4월 1일 인천국제공항 자유무역지역내의 사업부지에서 항공화물 창고 기공식을 갖고 1년 2개월여의 공사 끝에 오는 2006년 5월 10일 준공을 목표로 창고 건립에 착수했다.

우리 협회를 비롯하여 회원 48개사 등 총 49개사가 출자한 인천국제물류센터는 수도권신공항건설촉진법에 의거 지난해 10월 6일 건교부장관으로부터 사업시행자로

지정받는데 이어 지난 3월 14일 사업부지를 인수받아 이날(2005.4.1) 성대하게 기공식을 치렀다.

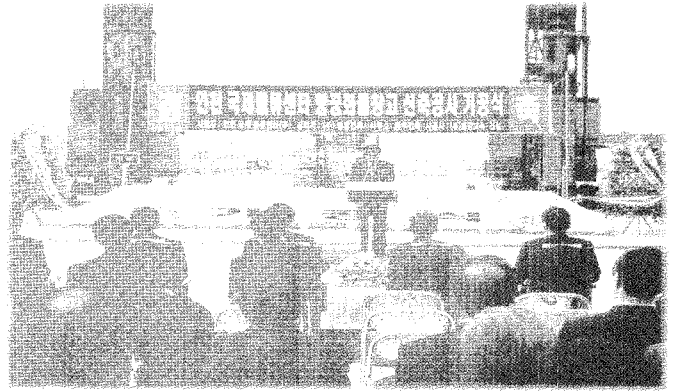
본 건설은 BOT(Builder Own Transfer) 방식으로 건설되어 50년간의 운영기간 동안 각 주주(출자)사는 임대차계약을 통해 각자의 사업을 영위하고 50년후인 2054년 3월 30일에 소유 및 운영 등 시설물 소유에 관한 일체의 권한을 인천공항공사에 기부채납하게 된다.

동 공사는 인천 중구 운서동 일원의 자유무역지역내 A1~A6부지 2만 3,923평(79,083㎡)에 건축면적은 총 1만 1,817평(39,067.13㎡)이며 연면적은 1만 4,901평(49,260.51㎡) 규모로 총 사업비는 약 290억 1천만원이



투입될 예정이며, 본 공사는 (주)희림종합건축이 설계하였으며 감리는 (주)동우건축이, 시공은 (주)동양고속건설이 맡고 있다.

한편, 같은 자유무역지역내 A7 부지에 KWE코리아가 지난 2월 16일 연면적 4,637㎡ 규모의 창고를 오는 10월 완공목표로 기공식을 가졌으며, 3월 3일에는 A9 부지에 범한종합물류가 항공화물창고 건립 기공식을 가진 바 있다.



『전자무역촉진법』 개정안중 강제조항 반대

산 업자원부의 전자무역서비스 사업과 관련하여 기존 무역자동화촉진법을 전자무역촉진법으로 전면 개정하고자 하는 동법률 개정안중 전자문서기반시설의 이용과 관련하여 반복 유통되는 무역문서는 전자무역기반시설을 이용토록 강제하는 규정은 수정되어야 함을 지적했다.

우리 협회는 산업자원부의 전자무역촉진에관한법률개정(안)에 대해 현재 국제물류분야에서 사용되고 있는 선적요청서(S/R), 선하증권(B/L), 항공화물운송장(AWB), 화물인도지시서(D/O) 등의 경우 거래상대방간의 필요에 의해 일부 자율적으로 전자문서화하여 사용하고 있는 바, 이러한 문서들을 대통령령(시행령)에 규정하여 전자무역기반시설 이용을 강제화하는 경우 업무 효율성을 저하시키는 결과를 초래하는 등 많은 폐단이 예견되므로 개정안과 같이 강제조항으로 규정(개정안 제14조제1항 단서)하는 것은 매우 불합리하므로 이를 수정해줄 것을 산자부 및 관세청에 요청했다.

또한 이러한 문서들을 전자문서화하여 전자무역기반시설 이용을 강제할 경우 물류업체(선사, 항공사, 복합운송업체, 보세창고업체 등)의 영업상 비밀을 전자무역기반시설업체(정보망사업자)에 고스란히 제공하게 되는 결과를 가져오게 됨으로 이를 강제화하는 것은 무리임을 밝혔다.

이와함께 개정안 제34조의 벌칙규정에 대해 제14조제1항 단서규정에서 제시한 의견과 같이 사인(기업)간의 거래 문서를 대통령령으로 지정하여 전자문서로 이용을 강행하는 것은 문제가 있으며, 또한 개정안 제2호의 경우 제1호 및 제3~5호에 비해 그 벌칙이 너무 과도하므로 개

정(안)의 제2호를 삭제하는 것이 바람직하다는 의견을 제시했다.

특히, 복합운송업체의 경우 국내 기업과 외국 기업간에 자체 전자문서교환(EDI) 시스템을 개발·구축하여 이용 중인 경우가 많음에도 이를 정부에서 문서를 표준화하고 EDI 시스템을 통일하여 지정사업자(정보사업자) 이용을 강제하는 것은 국제운송관행을 전혀 도외시하는 것이므로 국제간 분쟁이 될 수 있으며, 또한 국제물류분야에서 사용중인 문서는 국제기구를 통한 표준화가 필요하므로 동 조항의 삭제를 요청했다.

우리 협회가 문제점을 지적한 전자무역촉진법 개정안 관련 규정은 다음과 같다.

제14조(전자무역기반시설의 이용) ① 무역업자와 무역유관기관은 전자무역문서를 사용하여 무역업무를 행하고자 하는 경우에는 전자무역기반시설을 이용할 수 있다. 다만, 반복하여 유통되는 무역문서 중 대통령령이 정하는 문서를 전자문서의 방식으로 사용하고자 하는 경우에는 전자무역기반시설을 통하여야 한다. → 통할 수 있다로 개정 요청

제34조(벌칙) 다음 각호의 1에 해당하는 자는 5년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금에 처한다.

1. (생략)
2. 제14조제1항의 규정에 위반하여 전자무역기반시설을 통하지 아니하고 제14조제1항의 규정에서 정한 무역문서를 전자무역문서를 이용하여 행한 자. → 삭제 요청
- 3~5. (생략)



항공화물 수출신고필증 확인 종전과 같이

수출항공화물의 무단기적 방지를 위해 수출신고필증 원본 확인이 필요하다는 국적항공사인 KE(대한항공)의 요청과 관련하여 우리 협회에서는 수출신고필증 원본은 화주가 보관하고 있어 복운업체가 이를 수출화주에게 요구하는 것은 현실적으로 무리이며, 특히 수출화주가 원거리에 위치한 경우 수출상품을 적기에 수송할 수 없는 등 국가경제에 미치는 영향이 매우 크므로 이의 시정이 필요함을 지적하여 KE에서는 종전과 같이 사본 확인으로도 가능케하여 업무 불편의 가중에서 벗어나게 됐다.

KE에 의하면 수출항공화물을 수송하는 과정에서 수출통관 미신고 상태로 기적하는 사례가 있어 관세행정에 지장을 주고 있을 뿐만 아니라 기적항공사 또한 관세법 위반에 따르는 벌과금 부과 또는 영업정지 등의 경고를 받고 있으며, 특히 간이통관화물을 「NCV」라고 허위 신고하는 경우가 있고 또한 정식으로 수출신고한 화물도

EPN(세관신고번호)을 임의로 기재하는 등의 문제가 있어 ▲AWB 접수카운터에 서류제출 시점에 수출통관면장을 제시할 것, ▲복사본은 정본으로 인정치 않으며(허위 복사본을 제출하는 경우가 있음), ▲간이통관화물도 간이통관필증을 제시할 것 등을 요청했다.

이에 대해 우리 협회에서는 수출신고필증의 원본 제시에 대한 어려움 및 이의를 제기한 결과 KE에서는 수출통관 이행여부를 확인하는 방법에 있어 반드시 수출신고필증 원본이 필요치 않음을 충분히 인지하고 있으며, 이에 따라 전자정보를 통해 확인하는 등의 편의를 제공해 왔으나 이를 오용하는 사례가 있어 사실 확인을 강조코자 한 조치로 밝혔다.

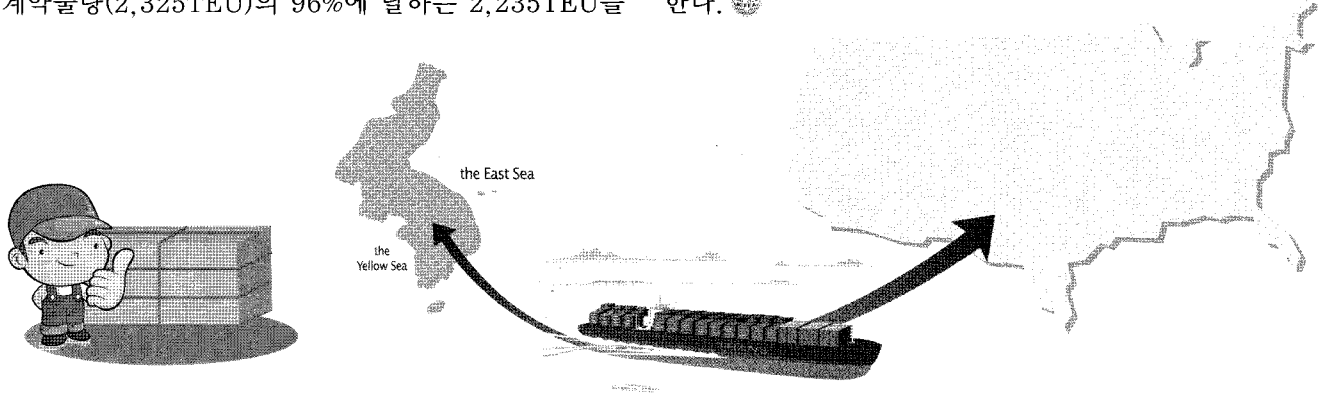
이와 관련 우리 협회의 요청을 존중하여 사본 확인으로도 가능토록 업무를 간소화토록 하겠으나 부득이 원본 제시가 요구되는 경우도 있으므로 이에 대해 협조를 구했다. ☺

제6기 미국해상수출 KASA 회원 모집

대(對)미국지역 해상 수출화물의 운송서비스 제공과 관련하여 회원사들간의 화물량(Cargo Volume)을 대형화하여 북미항로 운항선사와 우대운송계약(Service Contract) 체결시 보다 유리한 운임을 제공받기 위해 결성된 KASA(Korea-America Shippers' Association)가 제6기 회원을 모집한다.

지난 2000년부터 미국 해운개혁법(1998 US Ocean Shipping Reform Act)에 의거하여 구성되어 운영중인 제5기(2004.5~2005.4) KASA는 3월말 현재 4개선사와 계약물량(2,325TEU)의 96%에 달하는 2,235TEU를

선적하는 등 많은 호응을 받고 있다.
KASA에 참여할 수 있는 대상은 협회 회원으로서 미국 지역 해상수출화물 취급업체로서 미국 해운법에 의거 FMC(연방해사위원회)에 등록된 업체나 파트너(Agent)를 보유한 업체이며, 제출서류는 ▲KASA 가입신청서, ▲계약서, ▲FMC Bond 예치증명서(사본), ▲Tariff Title Page(사본), ▲FMC License(사본), ▲B/L Form(사본), ▲파트너 동의서(파트너 명의의 등록업체에 한함) 등이며, 월 4만원의 운영비를 별도로 부담하여야 한다. ☺





2/4분기 연수교육 총9개과정 실시예정

- 5월말 포워딩리더쉽교육 첫실시 -

복합운송업계 종사자의 자질향상 및 업무수행능력 제고를 위한 2005년도 2/4분기 우리 협회 연수교육은 해상포워딩기초반을 비롯한 9개과정으로 총 9회 실시할 예정이다.

2005년도 2/4분기 연수교육은 4월 11일부터 4월 22일까지 2주간 포워딩 업무를 보다 체계적이고 논리적으로 수행할 수 있도록 하기 위한 해상포워딩기초반 교육을 시작으로 4월 25일부터 5월 9일까지 2주간은 항공포워딩기초반교육, 5월 13일 포워딩실무통신영어교육이 각각 실시된다.

또한 부산지역 회원사 임직원을 대상으로 해상 및 항공포워딩 부산교육이 5월 16일부터 5월 20일까지 실시되

며 5월 30일부터 6월 3일까지 포워딩리더쉽교육, 6월 11일 C/S예절교육, 6월 20일부터 6월 24일까지 해상포워딩단과반교육, 6월 24일 포워딩영업실무교육이 각각 실시된다.

특히 회원사 중견 임직원을 대상으로 실시하는 포워딩리더쉽교육은 금년에 처음 도입되어 업계에 많은 관심과 호응이 예상된다.

한편 1/4분기에는 항공포워딩단과반(2. 14~18) 및 해상포워딩단과반(2. 21~25)교육을 실시하여 각각 45명과 47명이 수강하였으며, 포워딩실무통신영어(3. 3) 및 포워딩영업실무(3. 10)교육에도 각각 33명, 34명이 수강하였다.

2005년도 2/4분기 교육훈련계획

교육과정	교육기간	교육시간	수강료(원)	지원금액(고용보험)		비고
				우선지원	대규모	
해상포워딩기초반	4. 11~4. 22	40	230,000	143,240	114,592	
항공포워딩기초반	4. 25~5. 9	40	230,000	143,240	114,592	
포워딩실무통신영어	5. 13	4	30,000	-	-	
해상포워딩부산교육	5. 16~5. 20	20	150,000	87,440	69,952	
항공포워딩부산교육	5. 16~5. 20	20	150,000	87,440	69,952	
포워딩리더쉽교육	5. 30~6. 3	20	200,000	101,580	81,264	
C/S예절교육	6. 11	4	30,000	-	-	
해상포워딩단과반	6. 20~6. 24	20	130,000	78,060	62,448	
포워딩영업실무	6. 24	4	30,000	-	-	

중국항만 및 산업시찰행사 추진

- 5월 20일부터 4박 5일간, 진황도 · 북경등 -

우리 협회에서는 2005년도 사업계획에 따라 중국항만 및 산업시찰 행사를 실시할 예정이다.

회원사 소속 임직원들의 사기진작과 외국의 물류산업에 대한 견문을 넓히기 위해 매년 실시하고 있는 동 행사는 97년부터 실시하여 금년이 9번째로써 5월 20일부터 24일까지 4박 5일간의 여정이다.

첫째날 진인웨리를 이용, 인천항을 출발하여 둘째날 중

국 진황도항만시설 및 물류창고를 견학하고 북경으로 이동 3일째 천안문광장, 자금성, 경산공원, 이화원 답사 및 써커스 관람을 하고 4일째 13릉관광, 만리장성, 용경협관광, 5일째 천단공원 관광후 항공기에 탑승하여 인천공항으로 돌아오는 코스다.

이 행사의 여행경비는 590,000원이며, 행사 참여를 희망하는 자는 4월 30일까지 협회에 신청하면 된다.



인천시, 경인지역 포워더 초청간담회 가져

대(對)중국지역 등 근해항로의 해상화물 취급과 관련하여 인천항 활성화를 위해 인천광역시청은 지난 3월 8일 우리 협회 연수실에서 경인지역 포워더 초청 간담회를 가졌다.

이 날 간담회에는 협회 차미성 부회장(영탑 대표이사)을 비롯하여 회원 80여사, 인천시에서는 전왕진 항만물류과장, 인천본부세관 주만배 통관지원과장 등 10여명 등 총 90여명이 참석한 가운데 인천시청의 물류정책 비전과 그 추진방향에 관한 제안설명에 이어 열띤 토론이 벌어졌다.

특히, 우리 업체들은 인천항이 수도권과 인접해있음에도 그 이용도가 낮은 것은 인천항의 협소, 교통 혼잡 등 근본적인 문제점으로 인한 것임을 지적함과 아울러 인천항에서 소량컨테이너 화물(LCL)의 혼재작업

(consolidation)시 인센티브 부여 방안 등에 관해 거론했다.

이에 대해 인천시에서는 오는 5월에 추경예산을 편성하여 공영CFS를 올해내에 건립하여 내년부터 운영하는 등 신행만 개항 이전에 인천항에서 Consol 작업을 실시하는 복운업체의 초창기 사업의 적자분에 대한 인센티브 부여 방안을 적극 강구할 방침임을 밝혔다.

이와 관련 우리 협회에서는 지난 7일 인천항에서의 LCL Consol과 관련한 실무자회의를 열어 이 문제에 관해 업계의 활용방안 및 인천시의 인센티브제 도입에 관해 논의하였으며, 뒤이어 해양수산부 항만물류국이 주관한 광양항 이용 및 활성화 방안에 관해서도 논의했다. ☎

『적하목록 입항전 미제출 화물 별도관리 반대』

항공기 입항전에 적하목록을 미전송한 수입항공화물을 별도 관리하려는 인천공항세관의 계획에 대해 우리 협회는 분명한 반대입장을 제시했다.

지난 3월 24일 인천공항세관에서 개최된 「적하목록 조기전송체제 구축」과 관련한 실무회의에서 협회를 비롯한 복운업체는 지난 2003년말 기준으로 입항전 적하목록 전송비율이 85% 수준에서 현재 95~97% 전송 수준까지 끌어올린 복합운송업체의 노력을 감안하여 미전송 3~5%의 화물을 별도관리(화물 보류, 관리대상 지정 등)하는 것은 무리임을 지적했다.

특히, 화물의 하기이후 터미널까지의 이동시간과 입력대

행작업이 거의 맞물려 이루어지고 있으므로 이들 미전송 화물을 별도로 관리하려는 세관의 업무계획은 전시행정으로 비취질 수 있으며, 또한 입항전 미전송건에 대한 과태료(10만원/건) 부과계획도 철회되어야 함을 강조했다.

이날 회의에 참석한 항공사 관계자 및 터미널 관계자들도 대부분 우리 협회 의견에 공감을 표시하였으며, 이에 대해 세관에서는 입항전 적하목록 미전송 화물에 대한 별도관리를 4월부터 시행할 계획이었으나 제반 상황을 감안하여 이를 보류하고, 실무회의 결과를 관세청에 보고한 후 추후에 이를 결정키로 했다. ☎

인천공항 통근버스 이용료 8천원 인상돼

지난 2001년 인천국제공항 개항 이후 회원사 소속 임직원의 인천국제공항 출퇴근 편의를 위해 통근버스 계약을 체결하여 이를 운행중인 것과 관련, 금년도 통근버스 이용료가 8,000원 인상됐다.

당초 통근버스 계약회사(신정관광)측에서는 유류대의 지속적인 인상과 더불어 공항고속도로 통행료 인상(05.5 예정) 등으로 인해 2003년에 계약된 종전 요금(1인

125,000원/월)에서 월 20,000원(16%) 인상을 요청하였으나 우리 협회에서는 지난 3월 21일 인천공항 소장운영 협의회를 거쳐 제반사항을 협의한 결과 월 8,000원(6.4%) 인상으로 4월부터 시행에 들어갔다.

이에 따라 1인당 월 이용료는 13만 3,000원(부가가치세 별도)이며, 편도의 경우 5,000원 인상된 7만 5,000원이 적용되고 있다. ☎