



# 을유년 새해에는 이렇게 달라진다

국내외 해운환경은 하루가 다르게 변하고 있다. 2005년에도 전년도에 못지않게 국내외 해운관련 제도 및 협약, 그리고 주변여건들이 크게 바뀐다. 다음은 금년에 달라지는 국내외 각종 제도 및 여건 등을 정리했다.(편집자 주)

## 국내상황

### ▶ 선박톤세제도 금년부터 본격시행

톤세제도 도입을 담고있는 조세특례제한법개정 법률안이 지난해 12월29일 국회 본회의에서 통과된데 이어 12월31일 동법개정법률이 공포됐다. 이에따라 금년부터 톤세제도가 본격적으로 시행된다.

법인세를 대신하여 톤세제도를 적용받기 위한 신청자격은 '용선 운항순톤수가 기준선박운항순톤수의 5배 이하인 기업'으로서 신청은 2005년도 법인세를 신고하게 되는 2006년 3월경에 있을 것으로 예상되고 있다.

톤세제도(tonnage tax system)란 해운기업이 운항한 선박의 순톤수를 기준으로 일정물의 톤세율을 곱해 산출한 추정이익에 대해 법인세율을 적용, 조세를 부과하는 제도를 말한다.

톤세제도는 계산방식이 복잡한 전통적인 법인세 시스템을 단순·명료화해 해운기업의 수지예측 가능성을 높였으며, 경우에 따라(대규모 영업이익이 발생한 경우) 톤세제도를 통해 획기적으로 조세부담을 경감시킨다는 점에서 그 의의는 매우 크다고 할 수 있다.

현재 네덜란드, 노르웨이, 영국, 독일, 스페인, 핀란드 등이 톤세제도를 도입하였고 이탈리아, 미국,

일본, 뉴질랜드, 인도, 파키스탄, 러시아, 대만 등의 국가들도 톤세제도의 도입을 추진하고 있는 것으로 알려지고 있다.

### ▶ 국제선박등록법개정법을 개정시행

국제선박등록법개정법률이 2005년 7월부터 시행된다.

국제선박등록법개정법률의 주요골자를 보면, 선박법, 국제선박등록법, 제주특구선박제도 등에 분리되어 있는 외항선박의 국적취득 및 세제감면을 위한 등록절차를 일원화한다.

또 국제선박등록업무를 총괄하는 국제선박등록 사무소를 제주지방해양수산청에 설치하여 국제선박등록업무를 지방청에 위임함으로써 선박등록에 따른 민원편의 증진 및 행정능률의 향상을 도모하는 한편, 국제선박의 외국인선원 고용 확대를 위해 한국선원의 지원을 위한 근거를 마련하고, 선박법상 국적선 의무조항 및 처벌조항을 인용·신설하는 등 1998년 법제정 이후 제도의 운영상 나타난 미비점을 개선·보완한다.

특히, 국제선박에 대한 국적 부여 및 톤수측정 등에 관하여 이 법에서 정한 것 외에는 선박법을 적용하도록 한편, 국제선박 등록조건으로 제주도내 개항을 선적항으로 하고, 외항을 운항하는 선박으로 규정하고 있다.

이와함께 국제선박등록사항에 변경이 있는 때에는 변경사실(등록사항과 등기내용이 다를 경우 포함)이 있는 날로부터 1월 이내에 변경신청 하도록 의무화했다.

그리고 국제선박에 승선하는 외국인선원에 대한 단체협약 체결권한을 국내 외항운송업체를 대표하는 외항운송사업자협회에도 부여하고, 국가필수국제선박의 효율적 지정 및 안정적유지에 관한 사항을 협의하기 위하여 이해관계자 및 관련단체로 구성된 '국가필수국제선박 운영협의회'를 둘 수 있도록 했다.

이밖에도 국제선박의 외국인선원고용 확대에 따라 한국선원의 안정적 고용 및 지원을 위한 정부지원의 근거를 마련하고, 규정된 등록조건에 위반하여 운항한 경우, 법 제7조에 규정된 국기계양과 항행의 규정에 위반한 경우, 국제선박원부에 부실등록한 경우 5년 이하의 징역 또는 1천만원이하의 벌금에 처하도록 했다.

### ▶ 선원의 주40시간 근로제 도입시행

지난 2003년 9월 근로기준법 개정으로 법정근로시간이 단계적으로 주44시간에서 40시간으로 단축되며, 외항해운의 경우는 노·사·정 간의 토의를 거쳐 금년 7월부터 주40시간 근로제가 도입된다.

그동안 외항해운 노·사는 주40시간 도입과 관련하여 수십여차례의 회합을 갖고 이견을 조정해 왔으며, 지난해 8월 합의에 도달했다.

노사합의의 주요내용을 보면, 법정근로시간을 주40시간으로 단축하되 종전과 같이 44시간(토요일 근무) 근무기로 합의하고 보상차원의 유급휴가(2일)를 추가부여키로 했다. 추가 부여되는 유급휴가 중 1일은 법시행과 동시에 일괄 부여하고 나머지 1일은 선사규모에 따라 단계적 시행하기로 했다.

또한, 국제선박에 한하여 현행 '척당 부원선원 6명 기준 선사별TO제도'에 추가하여 '척당 사관선원

1명 기준 선사별TO제도' 추가시행키로 하는 등 외국인선원 고용범위를 확대키로 했다.

주40시간 근로제 도입은 선사에 따라 단계적 시행되는데, 상시고용선원 500인 이상인 기업은 개정법 시행일에, 100-500인인 기업은 2006년 7월1일부터, 50-100인은 2007년 7월1일부터, 50인 이하는 2008년 7월1일부터 각각 시행하게 된다.

### ▶ 인천 국제카페리 '접안즉시 하선'

인천-중국간 국제 카페리선사들의 오랜 현안문제로었던 여행객 하선방식이 2005년 1월부터 항공기와 마찬가지로 선박이 접안하는 즉시 하선하는 방식으로 개선된다.

한-중 카페리선사 단체인 황해객화선사협의회는 지난해 12월17일 인천본부세관 회의실에서 열린 CIQ(통관·출입국·검역) 서비스 관계자 회의에서 인천본부세관, 국립인천검역소, 출입국관리소, 인천광역시 등 참석자 전원이 이같이 합의하고 내년 1월 1일부터 시행하기로 했다.

지금까지 카페리선박 이용 여행객은 항공기 여객과는 달리 CIQ 수속문제로 선박이 접안한 후에도 최대 30여분동안이나 선내에 대기하고 있어야 하는 등 큰 불편을 겪어왔다.

또 이날 회의에선 서류작성과 제출방식도 개선, 카페리 이용객도 내년부터는 항공기 승객과 마찬가지로 각종 CIQ관련 서류를 여행객 본인이 직접 작성해 입국장에서 개별 제출하도록 할 방침이다.

### ▶ 관세청, 과적차량 규제 대폭 강화

관세청은 금년 1월1일부터 과적차량에 대한 규제를 대폭 강화했다.

관세청에 따르면 과적차량 단속과 관련하여 신고 필증상의 증량과 실제증량의 차이가 있을시 관련업체에 대해 관세포탈죄를 적용하거나 과태료를 부과



한다.

특히 신고서상 총중량이 25톤 이상인 화물은 보세운송 신고(승인신청)단계에서 보세운송(승인신청)을 거절토록 시스템을 개선했다.

관세청이 이같이 규제를 강화한 것은 수출입(보세운송) 신고필증에 기재된 중량을 믿고 운송한 운전사가 실제 적재중량과의 차이로 인한 과적단속으로 벌금을 부과받는 경우 실질적인 책임자에 대한 처벌을 요구하는 민원이 지속적으로 발생한테 따른 것이다.

이에 따라 관세청은 수출입화물 운송차량이 도로법에 의한 과적단속 과정에서 운전사가 소지한 신고필증과 실제 적재중량이 상이한 것으로 세관에 통보되는 경우, 세관에서 조사후 중량을 허위 기재함으로써 탈세의도가 있다고 판단되면 화주에 대해 관세포탈죄를 적용키로 했다.

또 탈세의도가 없이 단지 중량을 사실과 다르게 적하목록에 기재하여 제출한 선사에 대해서는 신고서 허위기재에 대한 과태료를 부과한다.

이와함께 운송수단이 차량이고 컨테이너 화물인 면서 신고서상 총중량이 25톤 이상인 화물은 보세운송 신고(승인신청) 단계에서 보세운송(승인신청) 거절토록 시스템을 개선하는 등 보세운송 신고단계에서의 과적 컨테이너 단속을 강화한다.

### ▶ 해양부 현대 계동사옥으로 이전

해양수산부는 임대계약이 만료되는 2005년 2월 현대 계동 사옥으로 이전하기로 최종 결정했다. 이로써 해양수산부의 총정로시대는 5년만에 끝나게 됐다.

해양수산부가 동아일보 총정로 사옥에 입주한 것은, 지난 2000년초. 그전까지 해양수산부는 강남구 역삼동에 있는 진솔빌딩 6층부터 19층을 임대해 사용했다.

그런데 건물 소유주인 진솔물산이 건물 매각을

위해 사무실을 비워달라고 요청함에 따라 마침 동아미디어센터(현 광화문 사옥)를 완공하고 편집국 등을 이전하려던 동아일보의 총정로 사옥이 비어 그리로 옮기게 된 것이다.

이번 계동 현대사옥으로의 이전에도 해수부 직원들의 강력한 요청이 있었던 것처럼, 2000년 총정로 이전 때도 해수부 전 직원들이 투표까지 거쳐서 결정을 내렸었다. 99년 11월20일에 있었던 이전투표 결과는 찬성 262명(55.2%), 반대 213명(44.8%)였다.

### ▶ 수출입물류 단일민원창구 구축

2005년 하반기부터 수출입 물류 단일 민원창구(single window)가 구축돼 해양수산부, 관세청, 출입국관리사무소에 각각 제출하고 있는 입출항보고서 및 선원·승객명부를 단 한번만 제출해도 된다.

정부는 수출입물류 단일 민원창구 및 화물위치 추적 정보 서비스 구축 등을 내용으로 한 '수출입물류 종합정보서비스'사업을 오는 2006년까지 170억원을 들여 추진키로 했다. 이 사업은 해양부와 관세청이 공동 주관하고 산업자원부, 건설교통부, 철도청이 지원기관으로 참여한다.

해양부와 관세청은 우선 1차년도 사업으로 이달부터 오는 2005년 6월까지 11억원의 예산을 투입해 관련기관의 민원을 1회 접속으로 처리할 수 있는 '싱글윈도우'를 구축하기로 하고 이달 중에 사업자를 선정할 계획이다.

이 시스템이 구축되면 현재 민원인들이 해양부, 관세청, 출입국관리사무소에 각각 제출하고 있는 입출항보고서 및 선원·승객명부를 단 한번만 제출해도 된다.

또 관세청에 제출하는 적하목록과 해양부에 내는 화물만출입보고서도 통합전자문서 서식을 이용해 1회 신고로 민원처리가 가능해진다. 화물과 승객에 대한 정보 또한 수출입 물류 관련 기관간에 공동으

로 활용토록 했다. 이 시스템 구축으로 연간 16억원의 물류비용이 절감될 것으로 예상된다.

### ▶ 신규등록 내항선령 15년미만 제한

정부는 내년부터 내항화물선 사업에 신규투입(등록)되는 선박의 선령을 15년 미만으로 제한키로 했다.

해양수산부는 12월13일 이같은 내용을 골자로 한 '신규투입(등록)내항화물선의 선령제한 고시(안)'을 제정·공포했다.

해양부는 지난 3월부터 해운선사 및 단체, 연구기관 등과 10여차례 의견을 교환한 뒤 관계부처 협의 및 공청회, 규제개혁위원회 심사 등을 거쳐 이번 안을 확정했다.

이번 고시에 따르면 새로 내항화물운송사업에 투입되는 선박은 선령 15년 미만으로 제한되며 폐기물운반선의 경우 화물의 특성을 감안, 17년 미만으로 제한된다.

단, 기존 내항화물운송사업에 1번이상 투입됐던 선박과 이번 고시 시행일 이전에 매매계약을 체결했거나 국내 도입을 위해 가선박국적증서를 교부받은 선박은 적용대상에서 제외된다.

해양부는 이번 고시를 계기로 신조선 및 저선령 선박 확보에 따른 수익성 저하 문제를 개선시키고, 신조선 증가에 따른 국내조선소 수주 증가 및 해상 사고 발생위험 감소 나아가 업계 체질개선 등 연안 해운업계의 활성화에 크게 기여할 것으로 내다보고 있다.

한편, 15년 이상 노후선 비중은 1998년 약 45%, 2003년 약 57% 가량이며 노후선 사고율(1999~2003)은 15년 이상 3.1%, 15년 미만 1.9% 등으로 조사됐다.

### ▶ 공공기관 하반기부터 주 40시간 근무

2005년 하반기부터 행정기관에 주 40시간 근무

제가 전면도입되고, 개인정보 보호를 위해 공문서에 기재하던 주민등록번호를 가능한 한 생년월일로 대체한다. 또 공공기관의 정보는 원칙적으로 인터넷을 통해 공개한다.

상반기에는 종전과 같이 월 2회 토요일무제로 운영한다.

또 2005년 1월17일부터 전국 모든 읍·면·동사무소 뿐만 아니라 시·군·구청에서도 인감증명을 발급받을 수 있고, 주소지에서는 1통에 500원, 그렇지 않은 곳에서는 800원 하던 인감증명 수수료가 주소지 구분없이 600원으로 통일된다.

또 지금까지는 인감증명발급 사실을 확인하기 위해 동사무소를 방문해야 했지만, 전자정부에서 인터넷을 통해 확인할 수 있다. 부당한 사용을 방지하기 위해 인감증명을 대리 발급한 읍·면·동장이나 시·군·구청장은 우편이나 휴대전화 문자를 사용해 본인에게 발급 사실을 통보할 수 있다.

## 국외상황

### ▶ 유조선오염 보상액 2.5배가량 증가

유조선으로 인한 피해 보상액이 지금보다 두 배 반 정도 증가하는 새로운 국제협약이 2005년 3월3일부터 시행된다.

국제해사기구(IMO)는 2004년 5월 유조선 사고로 인한 환경손해 등에 대한 보상액을 현행 2억300만SDR(1SDR=1.54달러)에서 7억5천만SDR(11억5,200만 달러)로 인상하는 협약을 채택하였으며, 12월3일 스페인이 이 협약에 8번째 국가로 가입함으로써 발효요건이 충족되었다.

이어 따라 8개국에 비준한 날로부터 3개월이 경과하면 발효한다는 협약시행요건에 의거하여 3월3일부터 정식 발효된다.



이 협약에 가입문서를 기탁한 나라는 스페인을 비롯하여 덴마크, 핀란드, 프랑스, 독일, 아일랜드, 일본, 노르웨이로서, 우리나라는 아직 비준하지 않은 상태이다.

이 협약에 가입하기 위해서는 1992년에 제정된 유류오염손해 민사책임협약(1992 CLC)과 이 협약의 기능을 보충하는 국제기금협약(1992 FC)에 동시에 가입하고 있어야 하는데, 새로운 협약은 기존 협약과 달리 유조선으로 원유를 수입한 정유회사들이 납부하는 분담금만으로 피해를 보상하는 것으로 되어 있다.

### ▶ 파나마운하 컨선 통과료 대폭 인상

파나마운하관리청(Panama Canal Authority : ACP)은 운하통과료 부과방식을 2005년 5월부터 변경하여 현행 부과료의 1/3을 인상하기로 하고, 이 같은 조치를 2007년까지 3년간 단계적으로 시행할 방침이라고 밝혔다.

이에 따라 ACP는 2005년 5월부터 현재 선박톤수(tonnage)에 따라 부과하던 방식을 TEU 기준으로 변경, 통과료가 현재보다 28% 이상 인상될 것으로 예상된다.

Lloyd's List에 따르면, ACP는 이 같은 인상계획을 앞으로 3년간 단계적으로 시행함에 따라 평균 통과료는 오는 2007년에 지금보다 65% 정도 상승할 것으로 전망하고 있다.

ACP는 운하를 통과하는 컨테이너선의 운송량을 측정하는 방식을 근본적으로 수정했으며, 이번에 제안한 선박측정 및 통과료 부과시스템 개선계획이 많은 고객 및 관련업계의 논의를 거쳐 확정된 것이라고 언급했으나, 선사측에서는 운항비용 부담증가를 우려하며 크게 반발하고 있다.

### ▶ ILO 선원신분 증명협약 발효

지난 2003년 6월 국제노동기구(ILO)가 새로 제정한 선원신분 증명협약이 2005년 2월9일부터 국제적으로 시행에 들어간다.

이 협약은 기존 협약과 달리 지문 등 생체 정보를 선원의 신분증(선원수첩)을 발급할 때 입력하도록 하고 있는데, 요르단과 프랑스가 가입문서를 기탁함에 따라 이 협약 발효에 필요한 2개국 가입조건을 충족하게 된 것이다.

이 협약은 2001년 9.11 테러 이후 선원의 신분보안을 강화하기 위해 새로 만든 협약으로 지난 2003년 6월 스위스의 제네바에서 노사정의 격론 끝에 채택되었다.

이 협약의 제정으로 우리나라 선원을 포함하여 전세계 선원 120만명은 새로운 선원수첩을 발급받아야 하고, 협약 당사국은 이 같은 신분증에 포함되어 있는 정보를 확인할 수 있는 판독기를 설치하도록 되어 있다.

ILO 대변인은 "몇개국이 협약가입 절차를 추진하고 있어 협약 가입국은 더 늘어날 것"이라고 밝혔다.

### ▶ FMC, NVOCC 계약 체결규칙 제정

미국 연방해사위원회(U.S. Federal Maritime Commission)는 무선박운송인(Non-Vessel-Operating Common Carriers : NVOCC)이 화주들과 서비스계약(Service Arrangement)을 체결할 수 있도록 하는(NVOCC service arrangements : NSA) 규칙을 제정, 2005년 2월 중순이후부터 시행키로 했다.

American shipper에 따르면, 이 규칙은 지난해 10월27일에 제안된 것으로 2005년 1월 중순에 미국연방관보(Federal Register)가 발간된 후 30일이 경과하면 발효될 것으로 예상되고 있다.

이에 따라 NVOCC들은 화주들과 선사들의 계약 시즌 도래 이전에 서비스계약을 체결할 수 있을 것으로 예상된다고 아메리칸 American shipper가

보도했다.

FMC의 이러한 결정에 대해 워싱턴에 있는 미 화주연합(American Institute for Shippers' Associations : AISA)은 FMC가 협회에 소속된 화주들에 대해서만 제한하는 조치를 취한 것은 법적 타당성이 부족하다고 지적하고 있다.

이에 대해 FMC는 최종규칙에서 NVOCC들과 서비스계약을 체결할 수 있는 권한은 화주회원들이 소속된 화주협회에 부여될 것이며, 개별 화주들이 아니라고 분명히 했다.

### ▶ 호주 1,000마일 해상보안구역 설정

호주가 1,000마일에 달하는 해상보안구역(Maritime Security Information Zone)을 설정하여 입항하는 선박에 대한 안전검사를 대폭 강화한다.

이에 따라 2005년 3월부터 이 구역에 들어오는 모든 선박은 호주 당국에 선박의 항로와 적재하고 있는 화물에 대한 정보를 제공해야 한다.

Lloyd's List에 따르면, 호주는 이 제도를 보다 효율적으로 운영하기 위해 주요 대상수역에 포함되는 인도네시아와 동 티모르 등과 협력하는 방안을 강구하고 있다.

호주 해운국(Shipping Australia)의 류 러셀(Llew Russel) 국장은 국제해상에서 이 제도를 시행하는 과정에서 약간의 어려움이 있을 것으로 예상되나 자국의 안보를 확보하기 위해서는 불가피한 조치라고 강조했다.

전문가들은 연간 400만 호주달러(280만 미달러)로 해상 1,800킬로미터에 달하는 넓은 바다를 통제한다는 것이 현실적으로 불가능하고, 영해에 진입한 선박에 대해 다시 추가적인 정보를 제공하도록 하는 것은 국제법상 문제 소지가 있는 있다는 것이다.

한편, 호주의 하워드 총리는 이 같은 계획과 함께 우드 사이드 석유회사와 콩코 필립스, 로열더치 셸

등이 작업하고 있는 티모르 해와 북서 대륙붕 지역의 석유 및 가스 시설에 대한 보안순찰을 더욱 강화할 계획이라고 말했다.

### ▶ 앞으로 발효되는 MARPOL 협약개정

단일선체유조선의 퇴출시한이 또다시 단축되었다. 범주1 유조선은 2007년에서 2005년으로, 범주2 및 범주3 유조선은 2015년에서 2010년으로 퇴출시한이 단축되었다.

범주1 유조선은 중량화물(원유, 연료유, 증유, 윤활유)을 운송하는 재화중량톤수 2만톤이상, 경량화물을 운송하는 재화중량톤수 3만톤이상의 유조선이며, 범주2 유조선은 범주1과 동일한 톤수로서 분리밸러스트탱크를 설치한 유조선이고 범주3 유조선은 5천톤이상 유조선중 범주1·2를 제외한 선박으로 중량화물은 5천톤이상 2만톤 이하, 경량화물은 5천톤이상 3만톤이하의 유조선이다. 동 퇴출시한을 연장하여 범주2,3 선박의 경우 주관청이 승인하고 CAS 검사 만족 시 선령 25년까지 운항이 가능하나 입항하는 당사항만의 안전확보를 위해 동 유조선은 당사국에서 입항 거부 가능하다.

이에 추가로 단일선체유조선의 중급유 운송시한이 지정되었다.

이는 중급유로 인한 해양유류오염사고 발생 시 그 사후 처리가 어렵고 비용도 막대하여 프레스티지호 사고를 계기로 운송시한을 지정할 것을 결정하였다. 재화중량톤수 600톤 이상 5천톤 미만의 선박은 2008년까지 운송이 가능하며, 재화중량톤수 5천톤 이상의 선박은 2005년 4월 5일까지 중급유 운송이 가능하다. 하지만 국내항만을 운항하는 선박의 경우 주관청의 결정에 따라 선령 25년까지 운송이 가능하다.

2004년 5월 19일부터 총톤수 400톤 이상 국제항해에 종사하는 모든 선박은 국제대기오염방지중서(IAPP)를 의무적으로 소지하여야 한다. 오존층파괴



물질, 질소산화물(NOx), 황산화물(SOx), 휘발성유기화합물(VOCs), 선내소각기가 규제된다. 특히, 오존층 파괴물질인 할론(소화기용), CFC계 냉매(냉동기용) 등이 포함된 새로운 설비는 선박에 설치가 금지되고, 출력 130Kw이상 기관은 질소산화물 배출이 규제된다.

▶ 인도 용선선물거래소 3월께 개장

아시아 최초의 용선선물거래소를 설립하기 위한 협정이 Baltic Exchange사와 인도의 Multi Commodity Exchange(MCX)사 사이에 체결됨에 따라 2005년 3월께 인도용선선물거래소가 개장된다.

Baltic Exchange사의 피터 케르-디넨(Peter Kerr-Dineen) 사장은 "양자간에 협정을 통해 이 거래소의 운영에 관한 최종적인 합의안에 동의했다"고 밝히고 전세계 건화물선 운송시장이 현재 역사적 최고치를 기록하고 있고, 지난 12개월 동안 전례 없는 변화를 겪었으며, 이러한 추세는 선물거래 활성화에 도움이 될 것이라고 강조했다.

MCX사는 이 거래소가 2005년 3월에 개소될 것이라고 밝혔는데, 그 동안 두 기관은 발틱거래소의 운임지수의 개선작업에 공동참하는 등 협력관계를 유지해 왔다.

▶ 중국, 금년부터 원자재수출 규제

중국이 2005년 1월부터 알루미늄과 구리, 니켈 등에 수출세를 부과해 수출 물량을 줄여나가기로 했다. 이에 따라 국제시장에서 이들 비철금속의 가격 상승이 우려된다.

신화통신에 따르면, 중국 재정부는 2005년 1월1일부터 알루미늄, 구리, 니켈 등에 수출세를 부과하기로 했다고 최근 보도했다.

통신은 또 국가세무총국이 이들 비철금속의 수출 기업에 적용해 온 8%의 세금 환급 조치를 중단하기

로 했다고 전했다. 중국 기업들은 그동안 세금을 돌려받기 위해 한국,일본 등에 비철금속의 수출을 늘려왔다.

한편, 중국 국가개발은행은 2005년에는 석탄·전기·석유 등 에너지 부족현상에 대해 적극 대응하기로 하고, 우선적으로 에너지 자원의 수송 부문에 대한 금융지원을 적극 확대할 계획이다.

은행 발표에 따르면, 2004년 10월말까지 대출액 중 93%가 전력, 도로, 철로, 석유 및 석유화학, 석탄, 통신, 농림수리, 공공시설에 집중되었으며, 이중 3분의 2가 석탄·전기·석유 등 에너지 자원의 수송 관련 산업인 것으로 나타났다.

이밖에도 중국 국무원 관세세칙위원회는 12월24일 세계무역기구(WTO) 가입 양허안에 따라 2005년부터 자동차와 주류 등 주민생활과 관련깊은 900여개 상품의 수입관세가 하향조정된다고 밝혔다.

▶ 미국 섬유협정 30년 만에 폐지

미국 상무부는 1974년 다자간 섬유협정(ATC : Agreement on Textile and Clothing)에 따라 운영되어온 섬유 및 의류쿼터를 2005년 1월1일부터 폐지했다.

미국의 섬유 및 의류쿼터는 그 동안 3단계에 걸쳐 점진적으로 폐지되어 왔는데, 이번에 폐지되는 대상은 잔여분인 총 수입물량의 49% 수준이다.

섬유쿼터 폐지는 선진국의 규제폐지, 세계 섬유교역 증대라는 측면에서 긍정적인 것으로 평가되고 있으나 이번 섬유쿼터 폐지는 세계 섬유업계의 변화는 물론 아시아 물류체계에도 큰 영향을 줄 것으로 예상된다.

한편, 중국 정부는 섬유쿼터 폐지에 따라 중국 섬유수출화물에 대해 관세를 부과할 계획이다. 이에 따라 중국산 섬유류의 수출입 물류체계는 자국 항만을 중심으로 빠르게 재편될 가능성이 높을 것으로 평가되고 있다.