



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

物流學碩士 學位論文

**선용품산업 활성화를 위한 관세행정서비스
개선에 관한 연구**

A Study on the Improvement of Customs Service
System for Activating Ship's Supplies Industry

指導教授 金 煥 成

2019 年 8 月

韓國海洋大學校 大學院
國際關稅學科

愼 珏 晟

本 論文을 愼珏晟의 國際關稅學科
物流學碩士 學位論文으로 認准함.

委員長 辛 容 尊 ①

委 員 申 宰 榮 ①

委 員 金 煥 成 ①

2019年 7月

韓國海洋大學校 大學院

목 차

List of Tables	ii
List of Figures	iv
Abstract	v
제 1 장 서 론	1
1.1 연구배경 및 목적	1
1.2 연구의 방법 및 구성	4
제 2 장 선용품제도 관련 이론적 고찰	6
2.1 선용품 이론적 배경	6
2.2 국내외 선용품시장 현황	11
2.3 선용품제도 관련 선행연구	17
제 3 장 해외 주요국가의 선용품제도 비교 분석	22
3.1 홍콩	22
3.2 싱가포르	23
3.3 일본	24
3.4 중국	25
3.5 미국	26
3.6 국가별 선용품제도 비교 분석	27
제 4 장 선용품업계 활성화를 위한 문제점 분석	30
4.1 선용품제도 운영 상의 문제점	30
4.2 선용품 처리절차 상의 문제점	33
4.3 선용품 관리·운영주체 상의 문제점	36
제 5 장 선용품시장 활성화를 위한 관세행정측면의 개선방안	38

5.1 선용품 제도운영 개선방안	38
5.2 업계 지원을 위한 선용품 처리절차 간소화 개선방안	40
5.3 선용품업계 활성화를 위한 민·관 역량강화 방안	42
제 6 장 결 론	44
6.1 연구의 결과의 요약	46
6.2 연구의 한계점 및 향후과제	48
참고문헌	50

List of Tables

[Table 2-1] 2018년 선용품 공급업체 등록현황	12
[Table 2-2] 2018년 선박 입출항 현황	13
[Table 2-3] 2018년 선박종류별 입출항 현황	13
[Table 2-4] 2018년 선용품 적재 현황	15
[Table 4-1] 선용품 적재허가 등 신청건수	31
[Table 4-2] 선용품 품목별 신청현황	31

List of Figures

[Fig 2-1] 선용품 업무 처리절차(총괄)	10
[Fig 2-2] 선용품공급업의 유통과정	17
[Fig 4-1] 선용품 단계별 처리절차	34

A Study on the Improvement of Customs Service System for Activating Ship's Supplies Industry

Gak Sung Shin

Department of International Customs Studies
Graduate School
Korea Maritime and Ocean University

Abstract

The importance of the port service industry to secure logistics competitiveness is intensifying under the trade protection policy of the world's great economy and the difficult economic condition of the shipping industry.

Although Busan Port is the 6th largest port in the world, the ship's supplies market, which forms the basis of the port service industry, is lagging behind and is failing to generate high added value.

In this study, we will carry out a study on improvement of customs services for activation of the ship's supplies industry which can improve port service.

First, we diagnose the current situation and problems of the ship's supplies industry, and review the service system to help the industry.

In further, we will suggest methodologies to improve the customs service on the process and procedures for the surveyed problems under public and private cooperation.

By improving these customs services, we will reduce the burden on the business and contribute to improving port services by expanding the ship's supplies area.

Key Words : Ship's Supplies Industry, Customs Service, Service Improve

제 1 장 서 론

1.1 연구배경 및 목적

세계경제질서는 주요 선진국의 다양하고 복잡한 이해관계 속에서 자국만의 경기부양 정책으로 세계경제 회복세가 지속되고 이에 따른 지속적인 글로벌 교역 증가로 선진국과 신흥국의 동반 성장세를 추구하고 있다.

이는 미국의 금융위기에서 촉발된 경제변화가 유럽의 재정위기로 확산되어 미국, 유럽 등 선진 경제권의 쇠퇴를 가져왔고 이러한 혼돈 속의 변화 속에서 꾸준히 경제 성장하는 신흥국들의 부상으로 인해 선진국과 신흥국의 동반 성장세를 통해 기존 G7으로 표현되던 선진국만의 카르텔에 변화를 가져 오게 되어 세계시장은 더욱 더 확장되고 팽창하게 되었다.

하지만 한편으로는 이러한 세계경제환경 변화 속에 최근 미국 도널드 트럼프 대통령 당선 이후 보호무역주의를 선포하면서 세계를 무역전쟁의 공포로 몰아붙이면서 미국과의 교역에서 미국의 우위를 점하려는 움직임이 지속되고 있고, 특히 세계 1·2위의 경제대국인 중국과 미국이 자국 이익을 위해 무역대전으로 치달으면서 지속적이고 반복적인 통상전쟁을 함에 따라 세계 경제가 두 나라의 무역전쟁의 소용돌이에 휩싸여 급속하게 움츠러들 가능성이 크다.

또한, 우리나라도 국내 1위의 국내선사인 한진해운이 2016년에 파산된 이후 글로벌 시장에서 한국선사의 신뢰도가 낮아져 기피하는 현상이 두드러지고 있다. 이와 같이 세계시장 7위인 한진해운의 몰락은 해운업은 물론이고 경제 전체에 대해 크나큰 피해와 향후 우려를 깊어지게 하였다. 한진해운의 파산으로 인한 총체적인 국내 물류 대란으로 외국기업의 국내 선사에 대한 신뢰도가 하락하였고 계속적으로 점유비중이 낮아지는 것을 피할 수 없게 되었다.

이와 같은 세계경제대국의 보호무역정책과 해운업의 어려운 경제 여건

하에서도 우리나라를 비롯한 동북아시아는 경제규모가 급격히 증가하고 증가율 또한 높아짐에 따라 세계에서 가장 역동적으로 성장할 수 있는 지역으로 기대받고 있다.

이러한 기대되는 변화는 여러 기업들의 경쟁으로 이어져 서비스경쟁이 치열해지는 등 국제무역의 환경이 빠르게 변하고 있으며, 이에 발맞추어 항만시설 강화 등 하드웨어와 시스템 구축 등 소프트웨어를 향상시키는 등 국제물류의 경쟁력 확보를 위한 노력을 강화하고 있다.

항만의 기능은 과거의 선박이 입항하여 화물을 하역하고 적재하거나 환적하는 통상적인 역할에 한정하지 않고, 국제물류를 위한 복합운송의 전초기지로서의 폭넓은 역할을 수행한다. 최근에는 운송, 장치, 보관, 하역, 가공 등 항만의 기본기능 뿐만 아니라 제조, 환적, 전시, 판매 등을 복합적으로 수행할 수 있어야 하고, 인프라, 금융, 세제 및 행정 등의 인센티브를 제공하여 종합물류서비스와 항만산업서비스가 결합된 비즈니스 중심이 실현될 수 있어야 한다.

이제는 항만의 규모만 증대하여 선박만 입출입하는 것만으로는 경쟁력 확보가 곤란하고, 항만 연관산업을 통한 고부가가치 창출이 중요하게 되었다. 그러므로 항만의 시설확충으로 선박의 입출항을 유인하고, 게다가 고객에게 다양한 편의성과 서비스를 제공하여 항만의 경쟁력을 확보하여야 하는 것이 당면과제가 되었다. 이에 해운선사의 요구사항을 충분히 파악하여 충족시키고 항만의 고부가가치 달성을 위한 선용품 공급업 등 항만서비스산업의 새로운 시장을 창출하는 것이 중요하다¹⁾.

부산항은 컨테이너 물동량 기준으로 세계 6위로 상위권에 진입해 있다. 하지만 컨테이너 터미널을 중심으로 하는 부가가치 의존도가 절대적이다. 다시 말하면 항만서비스를 등한시 하고 물동량 증대를 위한 정책에만 치우친 결과 부산항의 부가가치 창출원이 화물운송, 하역, 보관 기능에만 머무르고 있다는 이야기다.

1) 장홍훈, 김경진, 2011, “광양항의 선용품공급 확대를 위한 e-Marketplace 구축방안”, 통상정보연구/13, pp.78, 한국통상정보학회.

이는 싱가포르, 상하이, 로테르담 등 외국 주요 항만이 터미널, 해운뿐만 아니라 항만관련 연관산업의 대부분의 분야에서 골고루 부가가치를 창출하고 있는 구조와는 대조되는 모습이다.

부산은 조선 및기자재산업 분야에서 세계 1위의 지위를 유지하고, 세계 6위의 부산항만을 보유하고 있고, 세계 최고의 IT 전자통신산업이라는 최적의 해양 비즈니스의 여건을 갖추고 있음에도 막대한 부가가치를 외국에 내주고 있는 실정이다.

부산항의 전체 부가가치 규모는 연간 6조 원 정도로서 중국 상하이의 34%이며, 싱가포르의 35% 및 네덜란드 로테르담의 40%에 이르고 있다. 특히, 부산항의 선박수리업의 경쟁력 약화는 후방산업인 선용품산업에도 악영향을 미친다. 부산에는 선용품 공급업 등록업체 수가 전체의 70% 가량을 차지하는 등 국내 최대의 선용품 시장을 보유하고 있다. 하지만 선박들이 우리나라 대신 중국이나 싱가포르 등을 찾아 수리를 받음에 따라 한국선용품 시장도 힘든 실정이다²⁾.

부산항 기항 선박중 약 60%에 이르는 선박은 싱가포르에서 각종 선용품을 구매하고 있다. 이 때문에 부산항의 선용품시장 규모는 연간 1조 6000억 원으로 싱가포르의 5% 수준에 머물고 있다. 부산항의 선용품산업의 문제점으로는 선용품업체 간의 과당경쟁, 복잡하고 영세한 유통구조, 높은 운영비용, 정부 및 부산시의 관심 저조 등이 지적되고 있다³⁾.

선용품 공급업은 운항 중인 선박(Running Vessel), 혹은 신조선(New Vessel)에 필요한 선식품, 일용잡화품, 엔진기·부속품 및 면세품 등을 판매하는 사업을 말한다⁴⁾. 선용품 공급업은 물품공급업의 하나로 항만물류산업의 핵심 사업은 아니나 선용품공급업의 활성화를 통한 동종 및 이종 산업간 서비스의 향상과 교차서비스 및 보완재 서비스의 공급과 같은 전후방효과를 가져옴으로써 항만물류산업 활성화에 기초가 되는 산업이라

2) 일간리더스경제, 2017.05.17. “물동량 증대만 고집하는 부산항 부가가치 창출 미흡”

3) 상계서

4) 김영득, 2016. 02, “한국 선용품산업의 활성화 방안”, 한국해양대학교

할 수 있다⁵⁾.

선용품 업체는 부산지역 1,100여 개를 포함해 전국적으로 1,650여 개의 선용품 업체가 있지만 부산항의 선용품시장 규모(유류는 제외)는 연간 6,000억 원으로 4조원에 달하는 싱가포르와 비교할 때 6분의 1에도 미치지 못하는 낮은 수준으로 부산항의 부가가치 창출 경쟁력은 미미하다고 볼 수 있다. 부산항이 세계 6위의 항만임에도 불구하고 선용품산업 관련 업체는 영세하고, 선용품시장은 낙후되어 고부가가치를 이루고 있지 못하고 있는 실정이다⁶⁾.

이에 본 연구는 물동량 증대를 탈피한 고부가가치 산업의 새로운 창출을 위해 항만관련 산업 중에서 부가가치 증대 가능성이 높은 선용품업계의 실태와 문제점들을 파악하고, 이에 대해 선용품업체 활성화를 위한 관세행정 차원에서의 개선방안을 제시해 보고자 한다.

1.2 연구의 방법 및 구성

본 연구는 선용품산업의 활성화를 위한 관세행정 차원의 선용품제도 개선방안으로서 연구의 방법은 기존의 문헌연구와 실태조사를 병행하여 분석하였다.

문헌연구는 선행연구들을 살펴보고, 선용품 관세행정 관련규정 및 선용품에 대한 해외 규정 및 절차 비교연구, 관련 간행물, 연구기관 보고서, 인터넷 자료 등을 비교분석·연구하였으며, 이를 이론적 기초의 틀로 활용하였다.

또한 선용품 협회, 관세청 등의 자료를 활용하고, 선용품 공급업자, 해운업체, 관세청의 전문가와의 인터뷰를 통한 선용품 관세행정 실태조사를 기반으로 선용품업계의 실태와 문제점들을 파악하고, 선용품산업의 활성화를 위한 관세행정 차원의 선용품제도 개선방안을 제시하였다.

5) 전계서

6) 김영동, 2016, 우리나라 선용품 수출 산업의 글로벌 마케팅 전략에 관한 연구, 석사학위 논문, 한국해양대학교

이 논문은 서론을 비롯하여 총 6장으로 구성되어 있다. 제1장은 본 연구의 배경 및 목적을 살펴보고, 연구의 방법과 구성에 대해 적시하였다.

제2장에서는 선용품 관세행정 관련 제도적 내용으로, 선용품과 관련한 선행연구를 검토하고 선용품 관세행정 개요, 관련규정, 절차, 국내외 선용품시장의 현황 등에 대해 고찰하였다.

제3장에서는 싱가포르, 홍콩, 일본 등 해외 주요국가의 선용품제도 비교 분석을 토대로 국내 선용품시장의 시사점을 도출하였다.

제4장에서는 제2장 및 제3장에서 국내의 선용품시장의 현황 및 국내외 사례를 통해 국내 선용품제도의 문제점을 도출하였다.

제5장에서는 제2장에서부터 제4장까지의 선용품제도 관련 이론적 고찰, 해외 선용품제도의 비교분석, 국내 선용품제도의 문제점을 검토하고 종합적인 국내 선용품 시장 활성화를 위한 관세행정 차원의 선용품제도 개선방안 및 연구의 시사점을 제시하였다.

끝으로, 제6장에서는 연구 결과를 요약하였고, 본 연구의 한계점 및 향후 연구과제에 대해 검토하였다.

제 2 장 선용품제도 관련 이론적 고찰

2.1 선용품 이론적 배경

2.1.1 의의

관세법상 선용품이란 음료, 식품, 연료, 소모품, 밧줄, 수리용 예비부분품 및 부속품, 집기, 그밖에 이와 유사한 물품으로서 해당 선박에서만 사용되는 것을 말한다. 그러므로 그 선박이 아닌 다른 선박에 사용할 물품은 선용품이 아니다.

개정 교토협약 특별부속서 J 제4장 선용품 정의에서도 선용품이라 함은 선박에서 소비하는 선용품과 판매하는 선용품으로 정의하고 있다.

국제해상교통의 촉진에 관한 협약 부속서 제1절 가. 정의에서는 선용품이란 선박에서 사용하기 위한 물건으로서 소모품, 승객·승무원에게 판매하기 위하여 운송되는 물건, 연료 및 윤활유를 포함하되, 선박의 설비 및 선박의 예비부품을 제외한 것이라고 정의하고 있다⁷⁾.

국제무역은 처음에는 선박 또는 육로를 이용한 무역으로 시작되었으나 우리나라는 해방 이후 북한지역을 완전히 수복하지 못함에 따라 대한민국 관세법은 선용품의 의미를 먼저 규정하고, 이후 항공산업이 발달함에 따라 항공기를 이용한 무역이 시작되자 기용품의 정의를 관세법에 추가하였으며, 북한과의 관계가 개선되면서 북한지역의 개성에 공단이 생기고, 금강산관광이 이루어짐에 따라 차량용품의 정의를 추가하였다. 그러므로 기용품 및 차량용품은 선용품에 관한 규정을 준용하고 있다.

2.1.2 선용품의 성격

관세법 제2조 제10호는 “선용품(船用品)이란 음료, 식품, 연료, 소모

7) 전한준, 2015, 관세법 법리연구, pp.41-42, (주)광교이텍스

품, 밧줄, 수리용 예비부분품 및 부속품, 집기 그 밖에 이와 유사한 물품으로서 해당 선박에서만 사용되는 것을 말한다” 라고 규정하고 있다. 그러므로 관세법 제2조 제10호의 규정은 열거규정이 아니라 예시규정이다.

즉, 관세법 제2조 제10호에 열거된 음료, 식품, 연료, 소모품, 밧줄, 수리용 예비부분품 및 부속품과 집기만 선용품에 해당되는 것이 아니라 이와 유사한 물품으로서 열거되지 아니한 것도 당해선박에서만 사용하는 것은 선용품에 해당된다.

따라서 법률상 선용품 여부를 판단하는 유일한 기준은 당해 선박에서만 사용하는지 여부이다.

관세법 제2조 제10호에 열거된 물품 중 식품, 연료, 소모품은 소모성 물품이지만 밧줄, 수리용 예비부분품, 부속품 및 집기는 소모성 물품이 아니고 내구성 물품이다. 즉, 선용품은 소모성물품만 해당되는 것이 아니고 내구성 물품도 포함된다.

관세법 기본통칙 제2-0-3조를 보면, “수리용 예비부분품 및 부속품”이란 당해 선박과 시설의 일부가 소모 또는 마모되어 수리 또는 교체가 예상되는 부분품 및 부속품으로서 일반적으로 항해도중 선원에 의하여 자체적으로 수리 또는 교체할 수 있는 것을 말하며, “기타 이와 유사한 물품”이라 함은 닻, 구명용구, 단네이지(Dunnage), 계기류 및 사소한 전기기구류 등 선박의 항해에 직·간접적으로 필요한 물품을 말한다. “라고 규정되어 있다⁸⁾.

선용품에 대한 기속력 있는 판단 내용을 살펴보자. 먼저 선용품 범위한 대한 관세청 질의(회신) 내용을 살펴보면,

① “당해선박의 시설 중 선체를 제외한 선박설비의 일부 소모(마모)됨에 따라 수리(교체)가 필요한 물품의 부분품 및 부속품”이라 함은 수리(교체)가 필요한 시설의 일부인 물품의 부분품 및 부속품을 지칭하는 것이며,

② 항해도중”이라 함은 운항중을 뜻하는 것으로 하역이나 입출항을 위한 정박은 “항해도중”이라고 할 수 있으나, 조선소의 상가수리는 운

8) 상계서

항을 정지하는 것이므로 항해도중으로 볼 수 없음.

③ “선원에 의하여 자체적으로 수리 및 교체에 공하여지는 물품” 이란 선원에 의하여 수리 및 교체되는 물품만을 말하는 것임.

또한, 수리용 예비부분품 및 부속품에 대한 대법원 판례(‘16.10.27)는 “선용품”은 선박 안에서 소비하거나 사용될 것이 예정된 물품을 수출입 신고대상에서 제외하여 통관절차의 편의를 제공하려는 취지로, 수출입 신고대상이 아닌 통관과 별도의 절차이다.

항해 중에 선박 자체 또는 선원이나 승객에게 통상적으로 필요한 물품 및 선박 운행에 필요한 연료나 선원과 승객이 소비하는 음료·식품 등과 같이 항해를 위하여 기본적으로 갖추어야 할 소모성 물품으로, 외국에서 선박을 수리하는 데 사용된 일반적인 부분품이나 부속품은 국내 반입時 수입신고대상으로 수입신고를 하여야 한다.

“수리용 예비부분품 및 부속품”은 항해중에 있을 수 있는 해당 선박의 자체적인 유지·관리·보수를 대비하여 통상적으로 구비하는 예비적인 부분품이나 부속품을 의미하는 것이며, 특정 부분품이 이에 해당하는지 여부는 선박의 종류 및 규모, 해당 부분품의 구성, 기능, 가격, 교체주기, 수기기간 및 방법 등 여러 사정을 고려하여 항해 중에 통상적으로 필요하여 구비하는 물품으로서 자체적으로 교체하는 것이 가능한지 여부를 판단할 필요가 있고, 선박에 고정하는 것은 선용품이 아니며 단순 소모성 물품만 선용품에 해당된다고 판시하였다⁹⁾.

2.1.3 선용품의 요건

1) 일반적인 요건

선용품이라 하면 통상적으로 위의 선용품의 성격에 나와 있는 바와 같이 ① 수리(교체)가 필요한 시설의 일부인 물품의 부분품 및 부속품을 ② 항해도중(운항중)에 ③ 선원에 의하여 자체적으로 수리 및 교체에 공하여지는 물품을 말한다.

9) 대법원판례, 2016.10.27. 판결문 일부 인용

즉, 위 3가지를 모두 충족하여야 선용품에 해당되는 것이고, 그중 1가
지라도 충족하지 못하면 선용품으로 인정되지 않는다.

2) 선용품 제외 요건

선용품에서 제외되는 항목은 다음과 같다.

① 원양에서 작업중인 작업선에서 사용할 어로용구 등 : 원양어업은
어로행위를 위한 작업선과 작업선이 포획한 수산물을 운반하는 운반선으
로 이루어지는 경우가 많은데, 운반선이 어로행위를 하는 작업선에게 전
달하기 위한 어로용 미끼나 그물, 작업선 수리용 부분품 등은 운반선의
선용품에 해당되지 않는다.

② 해운사의 해외 지사에서 사용할 업무용품, 홍보용품 : 해운사의 해
외지사에서 업무용으로 사용할 컴퓨터, 문방구 등과 홍보용으로 사용할
달력, 팜플렛 등도 선박의 선용품에 해당되지 않는다.

③ 선박과 일체가 되는 내구설비 : 관세법 제2조 제10호의 선용품의
정의에 따른 선용품의 유일한 판단기준은 ‘당해 선박에서만 사용되는지
여부’이다. 그러나 실무상으로는 선박의 보조발전기용 모터, 예비용 통
신장비 등과 같이 선박과 일체를 이루는 설비는 선용품에 포함시키지 않
기도 한다.

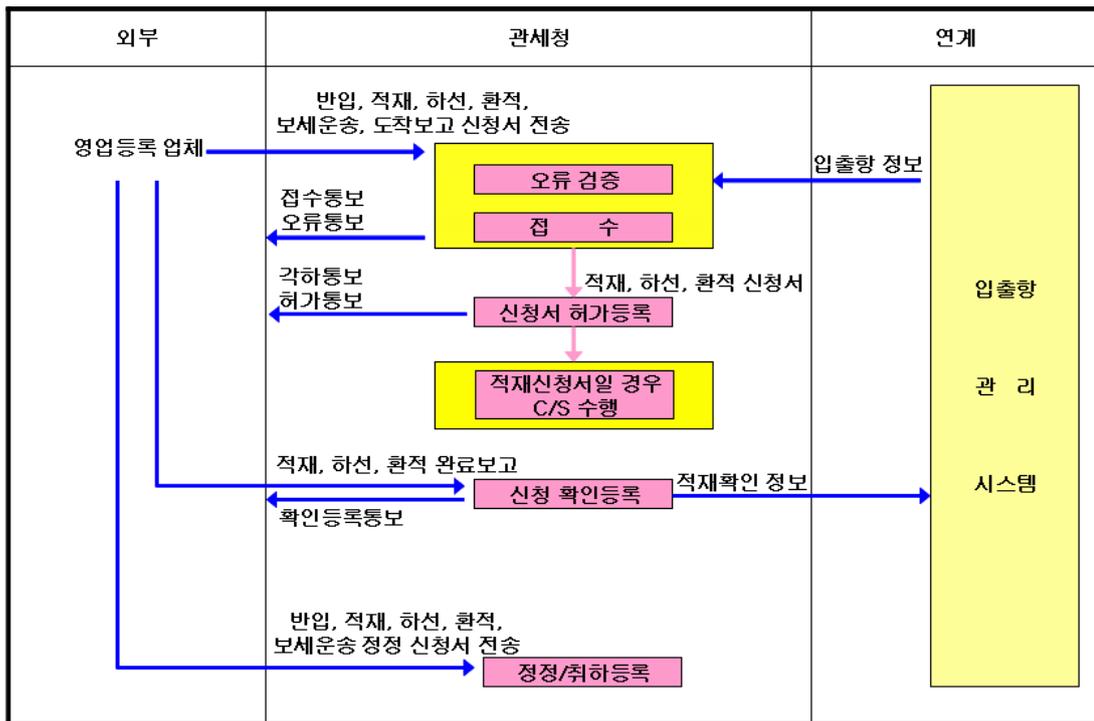
2.1.4 선용품 적재처리 절차

관세법의 규정에 의하여 선품을 외국무역선에 하역하거나 환적하려면
세관장의 허가를 받아야 한다고 규정되어 있으며, 이때 허가를 받고자 하는
자는 선박의 종류·등록기호·명칭·국적과 여객 및 승무원의 수, 당해
물품의 포장의 종류·기호·번호 및 개수, 당해 물품의 하역 또는 환적에
정연월일과 방법 및 장소를 기재한 신청서를 세관장에게 제출하여야 한다.

허가를 받은 자는 허가 내용에 따라 하역 또는 환적하고 하역 또는 환
적을 완료한 때에는 당해 허가서에 그 사실과 하역 또는 환적일자
를 기재하여 당해 선박의 장의 서명을 받아 보관하여야 한다.

관련 고시의 내용을 살펴보면, 공급자 및 판매자는 적재 등을 이행하고자 하는 때에는 세관공무원의 확인을 받아야 하며, 적재 등이 완료된 때에는 당해 선박의 장이 인수일시 등을 기재하여 확인·서명한 적재 등 허가서를 세관장에게 제출하여야 한다. 선용품의 경우 세관장은 공급자 또는 판매자가 적재 등을 이행하는 때에 전자문서 또는 유선 등으로 세관공무원에게 보고하고 적재 등이 완료된 때에 당해 선박의 출항 허가전까지 전자문서로 완료보고를 하게 할 수 있다¹⁰⁾.

위에서 살펴 본 내용과 같이 선용품은 매 건별로 허가를 받아야 하는 전수(全數) 관리체계를 유지하고 있고, 매 건별로 처리단계가 적재신청 → 적재허가 → 이행착수보고 → (세관검사) → 완료보고 → 확인등록 → (선박출항)의 최소 4단계 이상의 절차를 수행하여야 하는 복잡한 단계를 유지하고 있다.



[Fig 2-1] 선용품 업무 처리절차(총괄)

출처: 제4세대 국가관세종합정보망 구축 마스터플랜 수립사업¹¹⁾

10) 관세청고시 제2019-6호(2019.02.05.), ‘선(기)용품 및 선(기)내 판매용품의 하역 등에 관한 고시, 제7조 및 제14조

2.2 국내외 선용품시장 현황

2.2.1 세계 선용품시장 현황

선용품시장 규모는 전 세계 등록된 선박과 평균 선식구입비, 기자재구입비, 구입 빈도, 척당 추정 소비금액 등을 토대로 선용품시장의 규모를 추정하는데, 국가 간 그리고 업체별 거래방식의 차이, 추정방식 등에 따라 시장규모를 추정하는 것이 많은 편차가 존재하게 되므로 많은 어려움이 따르게 된다.

선용품은 선박 운항과 선원들이 생활하는데 필요한 선구류, 어구류, 기자재, 기부속, 식품류, 일반 생활용품 등을 통틀어 말하는 것으로, 해양수산부의 연구에 따르면 세계 선용품시장의 규모는 378억 달러(약 41조원) 규모인 것으로 추정되고 있다¹²⁾.

추정방법은 2004년말 현재 등록된 세계상선(89,960척)에 척당 연간 추정 소비금액으로 추정하였는데, 보다 최근인 2009년 선박의 수와 추정방법을 달리하여 추정한 연구에서는 197억 달러로 추정되는 등 추정 방식에 따라 그 격차가 너무 크게 나타나고 있다¹³⁾.

전 세계 선용품 공급업체 규모는 2,000여개 업체로 추정하며, 선용품공급업체의 2대 세계적 협회로 IMPA는 52개국 384개의 회원사를 두고 있고, ISSA는 500개 항만에 1,400개사를 두고 있다.

주요 선용품 공급항만으로서는 싱가포르항, 로테르담항, 홍콩항, 카오슝항, 부산항 등이 있으며, 부산항 선용품공급시장 규모는 1.5억달러로서 세계 시장의 0.4%를 점유하고 있고 725개 업체가 있다

부산항의 경우 기항 선박의 50%가 싱가포르에서 각종 선용품을 사들이고 있기 때문에 부산항 선용품시장 규모는 연간 1조6000억원으로 싱가

11) 국가관세종합정보망운영연합회, 2012, 7대 무역강국 실현을 위한 제4세대 국가관세종합정보망 구축 마스터플랜 수립사업 내용

12) 해양수산부, “항만물류산업의 클러스터화 및 활성화 방안 연구”, 2006

13) 구민진, 2011, “부산항 선용품산업의 활성화 방안” 석사학위논문, 동의대학교 대학원

포르의 5% 수준에 머물고 있는데, 부산항의 선용품산업의 문제점으로는 선용품업체 간의 과당경쟁, 복잡하고 영세한 유통구조, 높은 운영비용, 정부 및 부산시의 관심 저조 등이 지적되고 있다.

2.2.2 국내 선용품시장 현황

1) 선용품 공급업체 현황

2018년말 현재 선용품 공급업체는 내국선용품 전용 물품공급업자가 760개(46%)이고 내외국 선용품 공급이 모두 가능한 물품공급업자가 884개(54%)로서 총 1,644개사가 등록되어 있다.

[Table 2-1] 2018년 선용품 공급업체 등록현황

업종	업체수 (전국)	비중(%)	업체수 (부산)	비중(%)
물품공급업(내국전용)	760	46	564	50
물품공급업(내외국물품)	884	54	562	50
합계	1,644	100	1,126	100

※ 관세청 내부자료

특히, 부산의 경우 내국전용 물품공급업자가 564개사이고 내외국물품 공급업자가 562개로서 총 1,126개사가 등록되어 있는데, 이는 전국 1,644개사 대비 68.5%로서 상당한 비중을 차지하고 있음을 알 수 있다.

부산항의 경우 국내 대부분의 환적화물 물동량이 집결되는 등 컨테이너선의 입출항이 많으며, 전국의 대부분의 수리조선소가 집결되어 있어 러시아 어선들의 입출항이 빈번한 관계로 이들 선박에 대한 선용품 공급이 많은 것으로 분석되었다.

또한, 부산항 선용품 공급업체 등록수의 경우 부산항의 성장수준에 발맞추어 완만한 성장세를 유지하고 있는 것으로 파악된다.

2) 선박 입출항 현황

2018년말 현재 우리나라 선박 입출항 현황을 살펴보면 연간 입항척수

가 81,374척이고 연간 출항척수는 81,549척으로 합계 162,923척에 이른다.

[Table 2-2] 2018년 선박 입출항 현황

단위 : 척

구 분	전 국	부 산	인 천	울 산	기 타
입 항	81,374	27,155	7,891	11,272	35,056
출 항	81,549	27,202	7,948	11,310	35,089
합 계	162,923	54,357	15,839	22,582	70,145
합계비중(%)	100	33	10	14	43

※ 관세청 내부자료

부산항의 2018년 연간 입항척수는 27,155척이고 연간 출항척수는 27,202척으로 합계 54,357척으로 전국대비 약 33%의 비중을 차지한다.

[Table 2-3] 2018년 선박종류별 입출항 현황

단위 : 척

구 분	전 국	부 산	인 천	울 산	기 타	
입 항	화물선 등	71,572	20,977	6,581	11,261	32,753
	여객선관광선	6,075	3,833	1,283	11	948
	활 어 운반선	2,186	1,154	-	-	1,032
	냉 동 운반선	1,541	1,191	27	-	323
	소 계	81,374	27,155	7,891	11,272	35,056
출 항	화물선 등	71,751	21,025	6,638	11,298	32,790
	여객선관광선	6,079	3,836	1,283	12	948
	활 어 운반선	2,176	1,150	-	-	1,026
	냉 동 운반선	1,543	1,191	27	-	325
	소 계	81,549	27,202	7,948	11,310	35,089
합 계	화물선 등	143,323	42,002	13,219	22,559	65,543
	여객선관광선	12,154	7,669	2,566	23	1,896
	활 어 운반선	2,058	2,304	-	-	2,058
	냉 동 운반선	5,388	2,382	54	-	648
	합 계	162,923	54,357	15,839	22,582	70,145

※ 관세청 내부자료

2018년말 현재 우리나라 입출항 선박 162,923척 중 화물선등이 143,323척으로 88%를 차지하고 있으며, 나머지 여객선관광선이 7%, 활어운반선이 3%, 냉동운반선이 2%를 차지하는 것을 알 수 있다.

부산항의 경우 또한 2018년말 현재 부산항 입출항 선박 54,357척 중 화물선등이 42,002척으로 77%를 차지하고 있으며, 나머지 여객선관광선이 14%, 활어운반선이 4%, 냉동운반선이 4%를 차지하는 것을 알 수 있다.

우리나라 입출항 선박의 대부분은 화물선등으로 화물선등에 공급하는 선용품의 특성을 파악하고 신속하고 효율적인 선용품 공급방안을 검토할 필요가 있다.

또한, 한번에 적재하는 선용품의 규모가 크다고 알고 있는 크루즈선을 포함한 여객선관광선이 소폭이나마 매년 증가세를 보이는 것으로 파악(16년 3,505척, 17년 3,558척, 18년 3,836척)되었는데, 특히 입출항 일정이 정해지지 않은 크루즈선의 경우 품목제한, 홍보미흡 등으로 국내 물품구매가 활발히 이루어지지 않은 것으로 분석되어 절차간소화, 홍보 강화 등의 대책이 필요한 것으로 판단된다.

3) 선용품 적재 현황

2018년말 현재 우리나라 전체 연간 선용품 적재량은 내국선용품이 약 7,004억원이고 외국선용품은 약 5,954억원으로 총 약 1조2,958억원이다.

항만의 물품공급은 금액기준으로 부산>울산>인천 순으로, 부산이 전체 선용품 적재량의 45.4%, 울산이 12.8%, 인천이 6.0%로 나타나고 있다.

[Table 2-4] 2018년 선용품 적재 현황

단위 : 백만원

구 분	전 국	부 산	인 천	울 산	기 타
내국선용품	700,397	336,501	34,092	83,743	246,060
외국선용품	595,371	251,539	43,218	82,655	217,958
합 계	1,295,768	588,040	77,310	166,398	464,018
합계비중(%)	100	45.4	6.0	12.8	35.8

※ 관세청 내부자료(유류는 제외)

위의 표에서 알 수 있듯이 선용품 적재량의 45.4%가 부산에서 이루어지는 바, 이는 일반 생필품 및 선박 운행에 필요불가결한 물품을 제외한 대다수의 물품이 부산 근교에서 생산되어 유통 선적되고 있는 것으로 파악된다.

2.2.3 선용품 산업 특성

먼저, 선용품 시장 유통구조의 특성¹⁴⁾에 대하여 알아보자. 첫째, 다품종 소량제품의 유통구조이다. 선용품은 제품의 종류는 많은데 비하여 제품단위별 유통 수량은 제한적이다. IMPA기준으로 약 32,500여 종의 선용품 종류에도 불구하고, 현재 부산항의 선용품시장 전체 매출액(유류제외)은 2,398억원 수준이다(2007년 기준)¹⁵⁾.

둘째, 양극화된 유통구조이다. 선용품은 그 제품 종류가 많은 만큼 유통구조도 매우 다양하다. 대표적으로 장갑이나 걸레류와 같이 매우 단가가 낮은 제품인 경우는, 높은 보관관리비용으로 인하여 다단계의 유통경로를 거칠 수밖에 없다¹⁶⁾.

14) 부경대학교 항만물류경영연구소, 2008, 국제선용품 유통센터 건립 및 운영방안 연구용역, 2008.7., pp.17-24.

15) 남서울대학교 산학협력단, 2014, 선용품의 체계적 관리 및 제도 선진화 방안 연구, 관세청 연구용역

16) 상계서

반대로, 높은 가격대의 기부속의 경우는 상대적으로 유통구조가 간단하다. 예를 들면, 선박엔진 관련 순정부품은 엔진메이커를 통해 직접 구매를 해야 한다. 또한, 중대형과 소형 선용품업체 간 유통구조에서도 차이가 발생한다. 예를 들면, 중대형 선용품업체는 도매상을 통하여 직접 구입할 수 있으나, 소형 선용품업체의 소매상을 이용하는 경우가 많다¹⁷⁾.

셋째, 전형적인 중소기업형 산업이다. 선용품산업은 대기업형 사업방식으로 경제성을 확보하는 것이 쉽지 않다. 즉, 일반적인 대기업형 사업들은 대량구매(판매)를 통한 규모의 경제 활용이 그 핵심인데, 선용품산업의 경우 규모의 경제를 활용하는 것이 쉽지만은 않은 실정이다¹⁸⁾.

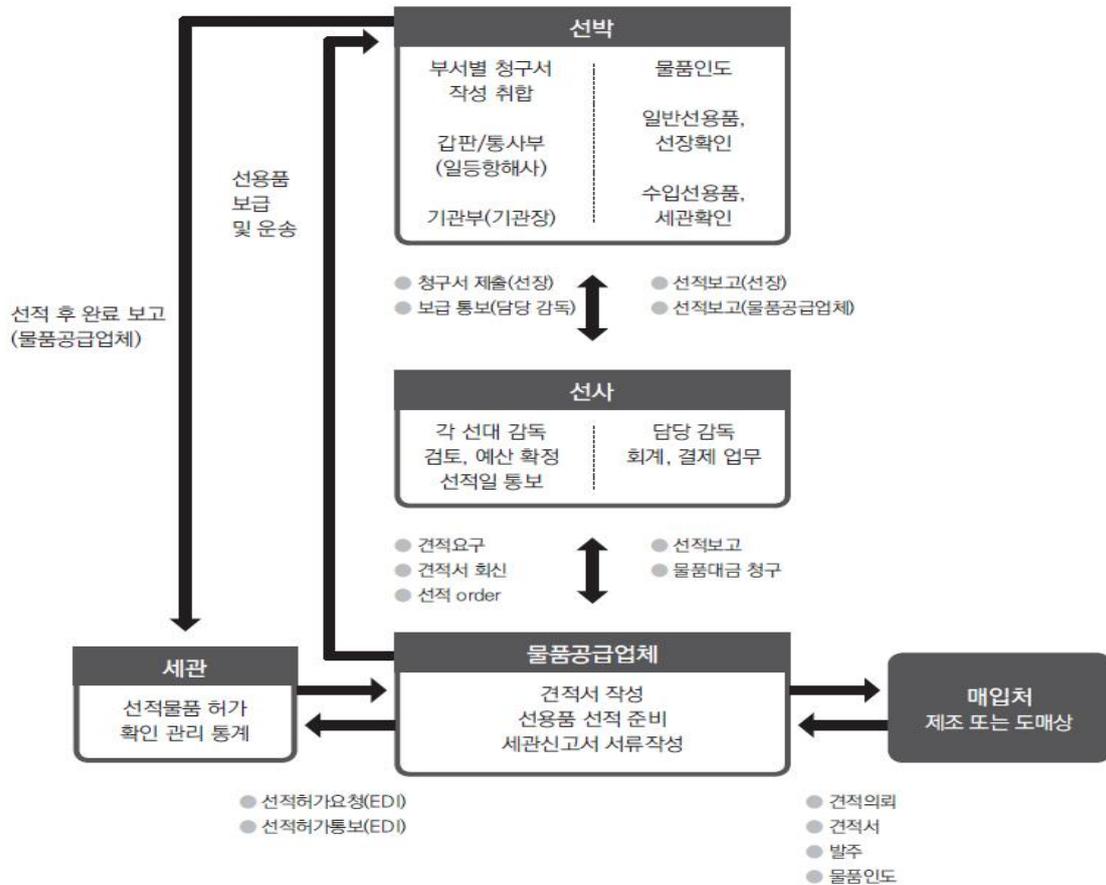
이러한 선용품 시장의 유통구조 특성을 감안하여 유통과정을 살펴 보자. 일반적으로 국내의 선용품 주문 거래방식은 크게 4가지 단계로 견적, 주문, 보급, 대금청구의 순으로 이루어지는데, 소형 선용품 공급업체에 있어 도매상이 아닌 소매상을 통해 구입하는 경우에는 최대 7단계까지의 복잡한 연관관계를 형성한다.

선용품 주문 거래방식을 조금 더 상세히 살펴보면, 본선에서 본사에 청구, 본사에서 대리점에 견적, 대리점에서 선용품 공급업체 견적 제출, 선용품 공급업체 견적 작성, 선용품 공급업체의 견적 선용품 준비, 세관 절차 수행, 선용품 공급업체의 선적완료 등으로 통상적인 절차가 수행된다.

이러한 복잡한 유통과정 및 다품종 소량제품 유통에 따라 물류 및 유통비용 증가의 원인이 되는데, 선용품 공급업체에서 선박까지의 주문거래 방식은 아래 표와 같다.

17) 상계서

18) 상계서



[Fig 2-2] 선용품공급업의 유통과정

출처: 국제선용품 유통센터 건립 및 운영방안 연구용역¹⁹⁾

2.3 선용품제도 관련 선행연구

급격히 변화하고 있는 세계경제관계 속에서 주요 선진국은 자국 기업의 이익을 위해 복잡하고 다양한 경기부양을 지속하여 오고 있으며, 무역을 국가경제의 기치로 내세우는 우리나라는 세계경제질서 변화에 촉각을 기울이면서도 무역강국의 지위를 유지하고자 항만정책을 다양화 하고 있다.

19) 부경대학교 항만물류경영연구소, 2008, 국제선용품 유통센터 건립 및 운영방안 연구용역, 2008.7., pp.17-24.

이러한 환경 속에서 최근 많은 연구자들은 항만물류산업의 중요성을 알게 됨에 따라 고전적인 항만산업에 관한 연구에 나아가서 항만관련 산업 중에서 고부가가치가 예상되는 선용품 연구를 많이 하고 있다.

이를 연구자 기준으로 정리해 보았다.

강태수(2005)는 설문조사를 통해 선용품업체의 거래규모가 작아서 선사들이 국내에서 직접 구입할 수 없는 선박부품 등 선용품을 요구하면, 해당 업체는 싱가포르나 홍콩 등에서 부품을 구입하게 된다. 이로서, 이에 대한 시간과 비용이 크고, 여러 유통단계로 인한 가격경쟁력이 약화되고 공급제품수의 부족하다는 문제점을 도출하고, 이에 대한 개선방안으로 부산항 배후부지에 선용품 센터의 건립, e-Biz 기반 공급체계 구축, 정부의 법 제도적 지원을 제시하였다²⁰⁾.

김성국(2006)은 시설부족(H/W) 및 낮은 브랜드 파워(S/W) 등 성장기반의 취약, 과당경쟁 및 다단계 유통으로 업체의 경영에 어려움, 전화·방문 등 전통적인 방식에 의존하고 대금결제도 후결제 방식에 의존하는 등 비합리적인 거래방식과 물류체계를 문제점으로 제시하면서 정책지원의 우선순위 도출을 관건으로 하고 있으며 AHP분석을 사용하였다. 연구 결과 발전방안으로 통과선박 자유항 제도 강화, 선용품유통센터 건립, 선용품의 전자상거래 지원을 정책의 우선순위로 나타냈다²¹⁾.

김웅섭(2006)은 항만물류산업 활성화의 중요성을 언급하고, 항만물류산업의 한 분야인 선용품 공급업의 유통구조와 문제점을 조사하였다. 공동구매로 인한 규모의 이익 활용하고, 보관시설의 이용료 인하하며, 신속한 물품구입 및 인도 서비스 제공체계 구축 및 공동수송배송을 통한 운송비 절감 등 선용품유통센터의 필요성을 주장하였다. 이에 업체의 집적화를 위한 선용품유통센터 건립을 제시하고, 나아가 보세상품의 단순조립 및 라벨링 등의 허용을 행하여 부가가치 창출을 위한 집적화된 공간을 자유

20) 강태수, 2005, “부산지역 항만서비스산업의 활성화 방안에 관한 연구”, 석사학위논문, 한국해양대학교

21) 김성국, 2006, “부산항의 부가가치화를 위한 선용품공급업 활성화에 관한 연구”, 「마케팅관리연구」 제11권, pp.149-166, 한국마케팅관리학회.

무역지역으로 설정하자고 하였다²²⁾.

김찬호(2006)는 대부분 영세하고 개별 기업별로 공급물량을 구매함에 따른 높은 구매가격, 임차창고로 인한 높은 보관비용, 취급품목의 다양성 부족 및 부산 전역으로 분포로 인한 집적화가 어려워 이에 대한 인하효과를 가질 수 없는 문제점을 제시하고, 선용품공급기지 확대 가능성을 분석하고 이를 해결하고 공급확대 방안으로 선용품유통센터 건립의 필요성을 제시하고 있다²³⁾.

정우창(2008)은 선용품 공급업체는 대부분 영세한 업체로서 B2B 거래는 극히 미미한 실정이다. 이에 설문조사를 통해 선용품 공급업자와 구매자간의 관련 요인으로서 기업간 거래정보 누출 우려 및 전통적 상거래 관행 옹호하며, 정보기술요인으로서 B2B 시스템 및 운영관리 기술의 부족하다. 또한, 프로세스 요인으로서 제품 불만족 및 사후서비스 불만 등 B2B 활성화 저해 요인의 상대적인 중요성을 파악하였다. 이를 통해 파트너십 구축, 표준화된 업무 프로세스 도입, B2B 시스템 구축과 운영을 위한 제도적 지원, 거래품목의 표준화 등 선용품 B2B 거래를 활성화 시킬 방안을 제시하였다²⁴⁾.

최윤정(2008)은 높은 구매가격, 높은 보관비용, 취급물품의 다양성 부족, 부산지역 전역에 산포하여 집적화 효과 부족, 영세성으로 인한 제조업체와의 연계 부족 등 문제점을 적시하였고, 선용품 공급업체의 평가기준을 정량화하였으며 선정 평가 기준에 의한 실질적인 사례 연구를 행하였다. 선용품 공급업체 선정평가를 위해 AHP 분석하였으며, 분석결과 선정 평가 기준으로 품질, 가격, 납기대응력, 신뢰도 순으로 나타났다²⁵⁾.

김태순(2010)은 선용품의 정확한 재고파악에 한계가 있고 그에 따른 선

22) 김웅섭, 2006, “선용품센터 입지선정에 관한 연구”, 석사학위논문, 한국해양대학교

23) 김찬호, 2006 “선용품공급업의 활성화 방안”, 「월간 해양수산」, pp.23-39

24) 정우창, 2008, “AHP를 이용한 선용품 B2B거래 저해요인”, 석사학위논문, 한국해양대학교.

25) 최윤정, 2008, “선용품 공급업체 선정 의사결정에 관한 연구”, 석사학위논문, 경남대학교 대학원.

용품 재고관리 업무에 대한 중요성을 언급하였다. 이에 현행 수기입력 또는 바코드 방법으로부터, 금후 EPC global Network 기반기술 사용함으로써 선용품 재고정보를 체계적으로 관리할 수 있음을 주장하였다. 아울러 국제물류의 전반적인 업무 프로세스에 대하여 RFID 기술을 적용하며, ISO, ISM, ISPS, SOLAS 및 MARPOL 등 강화되는 국제법에 따라 체계적인 관리가 요구되며, 아울러 빠른 대응을 위해 표준화된 BOM 시스템과의 연계에 관한 추가적인 연구가 필요하다고 하였다²⁶⁾.

구민진(2011)의 경우 선행연구들에서 제시되어 온 활성화 방안과 이로부터 인식된 선용품산업 활성화의 중요성과 필요성간의 상관관계를 밝히고자 분석을 실시하고 설문조사를 통해 정책대안의 우선순위를 제시하고자 하였다. 그 결과 선용품업체간의 협력, 클러스터 조성, 마케팅 노력등은 이미 인지된 선용품산업 활성화의 중요성과 필요성에 유의한 상관관계가 없는 것으로 나타났고, 정부지원과 유통구조 개선은 상관관계가 있는 것으로 나타났으므로, 부산항 선용품산업 활성화를 위해서는 정부지원과 유통구조 개선이 선행되어야 한다고 강조하였다²⁷⁾.

장홍훈, 김경진(2011)은 선용품업체의 영세성, 공급물품의 다양성 부족, 다단계 유통구조·전통적인 방식에 의한 거래로 인한 거래방식의 복잡, 거래선 확보의 어려움으로 부산항으로부터의 공급에 의존·구입과정에서의 물류비 증가 등 가격경쟁력 약화를 지적하면서 광양항의 선용품 공급 확대를 위한 e-Marketplace 구축방안을 제시하였다. 내용으로는 온·오프라인 간의 효과적인 시너지 창출을 위해서 기존 유통채널과의 갈등해소 방안을 제시하고 공동 브랜드 전략을 추진하는 것이 필요하고, 효율적인 콘텐츠 구축과 홍보 강화, 동종 업종간 협업프로세스의 구축, 법·제도적 환경 마련을 제시하였다²⁸⁾.

26) 김태순, 2010, “EPCglobal Network 기반 선용품 재고관리 시스템의 설계와 구현”, 석사학위논문, 부경대학교.

27) 구민진, 2011, “부산항 선용품산업의 활성화 방안” 석사학위논문, 동의대학교 대학원.

28) 장홍훈, 김경진, 2011, “광양항의 선용품공급 확대를 위한 e-Marketplace 구축방안”, 통상정보연구/13, pp.77-96, 한국통상정보학회.

임재욱(2013)은 선용품공급업체의 영세성, 공급물품의 다양성 부족 및 국내 선용품 품질 보증의 불분명, 복잡한 유통구조 및 전통적 거래방식, 글로벌 네트워크의 부재 등을 문제점으로 주장하면서 e-Business 또는 e-Marketplace 구축으로 선용품 시장의 전자상거래화, 영세성 극복과 물품의 다양화, 글로벌 네트워크 구축, 선용품 물류네트워크 개선, 정책적 지원 및 항만클러스터 구축 등을 활성화 방안으로 제시하였다²⁹⁾.

29) 임재욱, 2013, “부산항 선용품공급업의 현황과 활성화 방안”, 무역학회지, 38, pp.149-167, 한국무역학회.

제 3 장 해외 주요국가의 선용품제도 비교 분석

3.1 홍콩

홍콩 법제에서 선용품은 Ships' Stores로 표현되며 선용품의 정의에 대한 명확한 규정이 없고 「Import and Export (Registration) Regulation 3조 수출입신고 면제대상 규정 (d)」에서 간접적으로 규정되어 있다.

홍콩은 자유무역항으로 관세가 없고 소비세 또한 알콜 30도 이상 주류, 담배, 연료유, 메틸알콜 등 4개 품목만 부과된다. 과세대상 4개 물품만 선용품 규제 대상이 되며 일반물품은 선용품 규제 대상이 아닐 뿐만 아니라 수출입 신고 대상도 아니어서 세관통제는 전혀 없다. 다만, 민간 차원에서의 일반적인 세관 절차와 화물적하목록 작성 및 제출 등의 절차를 수행할 뿐이다.

과세대상물품을 선용품으로 공급하는 경우 관세가 없고 부가가치세는 제도 자체가 없으며 소비세에 대하여는 수출로 인정하여 환급해 주는 방법으로 면세를 해주고 있다. 선용품으로 과세대상물품을 적재하고자 하는 경우 관세청장 또는 관세청장이 지정한 자로부터 사전에 선용품 적재신청 허가를 받아야 하고, 세관 직원의 감독 하에 컨테이너 적출입 및 적재 확인이 이루어져야 한다. 하선 또는 하기하는 경우에도 세관에 사전허가를 받아야 한다.

비과세물품 선용품을 적재하고자 하는 경우에는 일반물품 수출입절차에 따라 세관에 신고하고 적절한 화물처리 절차를 수행하여야 한다. 이때 세관당국이나 세관직원이란 표현을 사용하지만 실제 홍콩에는 법적으로 세관이 존재하는 것은 아니므로 일선 공항만 세관오피스는 관세청 사무소의 법적 지위를 가진다는 정도로 이해되어야 한다.

선용품을 선박에 적재하고자 하는 경우 선원의 승선인원, 여객인원, 선박 톤수 등을 감안하여 선용품으로 판단될 만한 적정 범위 내에서 선용품

을 적재하도록 제한하고 있으며, 선용품 적재 대행 가능 여부에 대하여는 특별한 제한이 없으므로 가능하다고 보아야 한다.

외국무역선에서 선용품을 판매하고자 하는 경우에도 관세청장 또는 관세청장이 지정한 자로부터 사전에 선용품 적재신청 및 하선 허가를 받아야 한다.

아울러, 선용품 하역허가를 받지 않거나 허가받은 대로 적재하지 않은 경우 법적 절차에 따라 벌금이 부과된다.

3.2 싱가포르

싱가포르에서는 무역우대주의 정책의 일환으로서, 수입한 후에 재수출하는 물품에 대하여 관세를 부과하지 않고, 또한, 이에 대한 환급절차가 간단하다. 현재 7%인 부가가치세(Goods & Service Tax : GST)도 외항선에 선용품을 공급하는 경우, 3개월 단위로 세금을 환급하고 있으므로 선용품의 경우도 해당하느냐 그렇지 않느냐의 구분이 필요가 없고, 그러므로 선용품의 정의에 대한 명확한 규정이 없다³⁰⁾.

선용품 공급업체는 허가제가 아닌 등록제이며, GST 환급을 위해 대부분이 등록을 하고 있다. 부두 출입을 엄격히 제한하고 특별히 허가된 사람에게만 부두 출입을 인정하고 있기 때문에 선박에 선용품을 적재하거나 하륙하기 위한 출입을 위해서라도 등록을 하며, 이때 꼭 선용품업체로 등록을 하는 것이 아니라 수입 및 수출업체로서 등록을 하는 경우가 많다.

싱가포르 세관의 관리 방식은 전 공급업체를 확인하는 시스템이 아니라 샘플링에 의한 일부 건을 선별하여 조사하는 방법을 취하고 있다. 이때 범법이 확인되는 경우 과거의 모든 수출입에 대해서 조사해서 벌칙을 부과한다.

선용품의 경우 외항선에 적재하는 경우 제한이 거의 없다. 다만 담배, 주류, 특정 의약품(아스피린류)의 경우에는 제한이 있는데 GST 7% 외에

30) 남서울대학교 산학협력단, 2014, 선용품의 체계적 관리 및 제도 선진화 방안 연구, 관세청 연구용역

20~30%의 소비세(excise duty)가 부과되므로 이들 물품은 창고에 보관하고 있다가 필요한 경우에 특수 소비세를 납부하고 반출한다.

또한 담배의 경우에는 선원의 승선인원, 여객인원, 선박 톤수 등 기준이 있어 최대 적재수량 제한이 있다. 대개 어선은 항해기간이 6개월 이상이므로 10,000보루 이상을 선용품으로 적재하기도 하지만 상선의 경우에는 항해기간이 짧으므로 통상 100보루 내지 200보루 정도를 적재한다. 면세품(술, 담배 등)인 경우에만 세관의 허가가 필요하며, 술 담배 그 밖의 위험물 이외에는 제한이 거의 없고 검사도 거의 받지 않고 있다.

싱가포르는 One Stop Business 기능으로서 선박의 급유시간 동안 선용품 공급, 수리까지 함께 이루어져 선박의 정박에 대한 시간손실을 최소화하여 부가가치를 창출하고 있다. 또한, 선용품의 유통구조는 비교적 단순하며 부산항과 거의 비슷한 형태이며 최근에는 e-Biz형태의 주문이 늘고 있다. 선박 일회당 선용품 구입비용은 약 5천불에서 2만불이며, 일일 평균 200여척의 선박이 입항하여, 이로서 연간 약 7억3천만불 정도이다³¹⁾.

3.3 일본

일본 관세법 제2조(정의)에서 “선용품”은 “연료, 음식물 기타 소모품 및 범포(帆布), 밧줄(綱), 집기 기타 이와 비슷한 화물로서 선박에서 사용하는 것”으로 명확히 정의되어 있고, 관리절차도 상대적으로 엄격하다. 선박에 선용품을 공급하는 경우 관세와 소비세 등이 면제된다. 관세의 경우에는 수입으로 보지 않는 소비에 해당하여 면제되고, 소비세, 주세, 담배세 및 휘발유세는 수출로 인정하여 “수출면세”로서 면제한다³²⁾.

선용품 적재는 사전허가제로 운영되고 있는데, 선용품을 선박에 적재하기 위해서는 외국화물인 선용품은 세관 관련 시행령에서 규정한 신고서를 세관장에게 제출하여야 하는데, 이때 세관장은 승인을 한다.

31) 강태수, 2005, 부산지역 항만서비스산업의 활성화 방안에 관한 연구, p26-28

32) 남서울대학교 산학협력단, 2014, 선용품의 체계적 관리 및 제도 선진화 방안 연구, 관세청 연구용역

선박, 적재연월일이 다를 때마다 ‘외국화물선용품 적재(개별, 포괄) 승인신고서’를 제출한다. 다만, 특이한 것은 일정기간(1월 또는 6개월) 내에 실리는 선용품 중 연료유에 대하여 한꺼번에 승인하는 “일괄 승인제도”를 지니고 있어 관리문제와 편리성을 조화하고 있다는 점이다. 일괄 승인 기간은 세관장이 1년의 기간 내에서 적정하게 지정하며, 이를 위해 규정에서 정한 사항을 포함한 신고서를 세관장에게 제출하여야 한다. 내국화물인 선용품에 대해서도 세관 절차가 있다.

세관장은 선용품에 대한 적재 요청이 있는 경우 선용품의 종류와 수량이 선박의 ①종류, ②톤수 또는 자중, ③항해의 일수 및 ④여객수 등을 고려하여 필요에 따라 승인하여야 한다 라고 승인의무를 부여하고 있으며, 승인시 세관장은 적재기간을 정하여 승인한다.

해당 승인과 관련된 선용품 적재를 마친 때에는 즉시 적재하였다는 사실을 증명하는 서류 즉, 적재한 선박의 선장 또는 직무대리자가 적재승인서적재확인용 ‘수령란’ 서명한 서류를 제출하여야 하며, 이 서류를 통해 적재확인을 하고 있다.

3.4 중국

선용품의 인정범위는 우리와 같이 선박 등에서 사용하는 물품이 모두 해당된다.

중국은 관세, 증치세(부가가치세)와 소비세를 부과하고 있으며, 이들은 수출하는 선용품에 대하여 면세한다. 국제선박에 대한 화물 및 물품의 감독관리 방법으로서 선용품 봉인제도를 행하고 있으며, 선용품의 적재에 대하여 사전에 세관의 허가를 받아야 한다³³⁾.

국제선박이 항구에서 정박한 기간 동안은 선박과 선원의 모든 담배와 술은 세관이 사용을 허용한 수량을 제외하고 봉인하고, 선용품과 선박 및 선원의 모든 화폐와 금은은 세관에서 정황을 검토하여 봉인한다. 선박관

33) 상계서

리자는 세관의 봉인을 완전하게 보관하여야 하며, 개봉하려면 선박책임자가 세관에 서면으로 신청서를 제출하여야 하고, 필요시에는 선박책임자가 그 밖의 교통수단을 제공하여야 한다³⁴⁾.

선박에 선용품, 공용담배, 술, 식품 등의 선적에 대해서는 선박책임자가 명세서를 작성하여 세관의 허가를 받아야 한다. 그리고 이들은 세관의 감독관리 하에서 진행하여야 한다. 국제항행선박이 매 항차 항구에 정박하는 기간 동안에는, 입국한 날로부터 정박기간 10일 마다 선박의 해외체류기간에 사용하는 담배 3000개비와 술 5병을 허락하고, 매 외항선원의 해외체류기간 동안 담배 400개비, 술 1병(맥주는 포함하지 않음)을 허락한다. 선박으로 입국할 때에는, 담배와 술의 종류 및 수량을 기재하고, 반출을 허락하지 않는 술과 담배는 이름을 명기하여 세관에 신고하여야 한다³⁵⁾.

3.5 미국

미국은 기본적으로 선용품에 대한 관세 등을 면제하며, 미국선박의 선용품과 외국선박의 선용품에 대하여 구별하여 규정하고 있고, 선용품의 적재는 “수출”로 인정하여 환급절차에 따른다.

선용품의 범위에 있어서 선용품의 적재는 “수출”로 인정되어 관세환급이 가능하다는 것으로, 미국은 자국 선박에 대해서는 선용품의 적재만을 수출된 것으로 간주하고, 외국 국적선박에 대해서는 환급규정을 따를 수 있는 수출된 것으로 간주범위에 선용품 뿐만 아니라, 장비·정비 및 수리부품도 선용품으로 포함한다.

외국으로부터 미국에 도착하는 모든 선박은 석탄 및 기타 연료 공급품, 선용품(Ship's Stores), 항해용품(Sea Stores), 및 당해 선박의 합법적인 설비를 관세의 납부없이 본선에 보유할 수 있다³⁶⁾.

34) 상계서

35) 상계서

36) 상계서

당해 선박으로부터 양륙 또는 인도된 연료 공급품, 선용품, 항해용품 또는 설비는 수입된 상품으로 간주되어 취급되어 관세 부과 대상이 된다. 단, 외국의 항구와 미국을 정기적으로 왕래하는 정기선이 항구에서 어떠한 이유로 지체되는 경우에는, 당해 선박의 병커탄(炭), 병커유(油), 선용품, 항해용품, 또는 합법적인 설비에 대해서는 관세의 납부없이 담당 세관공무원에 의한 허가 및 세관 감독 하에 연기된 선박으로부터 동일한 항로 및 동일한 선주의 외국 무역과 관련된 다른 선박으로 환적 할 수 있다³⁷⁾.

미국은 외국물품인 선용품의 ‘하선’의 경우에만 엄격한 허가·통제를 적용하고 ‘적재’에 대해서는 통관절차를 생략하는 등 차등 규제를 하고 있으며, 또한 소비용 선용품과 판매용 선품을 구분하여 소비용 선용품에 대해서는 교토협약 부속서 권고와 같이 관세를 면제하고, 하선이 필요한 경우 예외적 허가를 받도록 하고 있으며 판매용 선용품에 대해서는 국제여행물품으로 별도로 규정하여 일반 면세점 판매물품과 유사한 보세창고 허가 및 보세운송 통제 절차를 적용하고 있다.

3.6 국가별 선용품제도 비교 분석

선용품제도 개선안 도출을 위해 우리나라와 주요국의 선용품제도 비교 분석한 결과, 우리나라의 선용품제도에 있어 개선이 필요한 부분을 3가지 정도로 도출하였다.

3.6.1 선용품 정의 규정

홍콩과 싱가포르의 선적하는 모든 물품을 선용품으로 봄에 따라 별도의 정의 규정이 없다. 일본은 한국과 유사하며, 엄격한 정의규정이 있고 구체적 해석을 내리고 있으며 관리절차도 상대적으로 엄격하다.

중국의 경우에는 “국경출입 운송수단에 필요하여 적재하는 연료, 자

37) 상계서

재와 식·음료품”으로 정의하고 있으며, 미국의 경우는 미국국적 선박에 대해서는 선용품으로 한정하는 범위만을 선용품으로 간주하고, 외국국적 선박에는 간주범위에 선용품 뿐만 아니라, 장비·정비 및 수리부품도 선용품으로 포함한다.

우리나라의 경우 관세법에 선용품에 대한 용어를 명시적으로 정의하고 있고, 통칙 및 예규 등에 운영지침이 있지만, 다양한 현실에서는 논란의 소지가 상존하고 있다.

3.6.2 선용품 적재허가 규정

본 연구에서 고찰한 모든 국가에서 선용품을 적재하기 위해서는 세관 당국에 사전에 허가를 득하고 물품을 적재하도록 하고 있다. 다만, 홍콩 및 싱가포르의 일정한 품목(홍콩은 과세대상물품 4가지, 싱가포르는 담배·주류·아스피린류 등 특정의약품)에 대해서만 세관당국의 제한이 있다. 또한, 미국의 경우 외국물품인 선용품의 ‘하선’의 경우에만 엄격한 허가·통제를 적용하고, ‘적재’에 대해서는 통관절차를 생략하는 등 차등규제를 하고 있다.

이에 대해 우리나라의 경우 적재 시 허가를 받도록 하는 것에 나아가 적재이행 착수보고, 이행완료보고, 확인등록 등 엄격한 절차를 수행토록 함에 따라 물류지체 및 업무 부담이 큰 것으로 파악된다.

3.6.3 선용품 적재 수량 제한

선용품의 적재시 수량 제한에 대해 홍콩과 싱가포르에서는 규정하고 있고, 중국과 미국은 적재수량 제한에 대한 규정이나 근거가 없다.

기준에 있어서 선박, 선원, 여행객, 항해일수 등 국가별로 거의 유사한 것으로 파악되고 있으나, 홍콩과 싱가포르의 경우에는 선박의 종류가 언급되지 않으나, 한국과 일본은 선박의 종류도 언급되고 있다³⁸⁾.

홍콩, 싱가포르, 일본, 한국 등 네 국가 모두 구체적인 숫자가 아닌 세

38) 상계서

관장이 인정한다거나 합리적인 범위라는 표현으로 규정하고 있어 때에 따라 운영의 유연성을 꾀하고 있음을 알 수 있다.

현재 한국은 담배, 주류의 경우 항해예정일수에 따라 엄격한 제한기준을 운영하고 있어 업계의 회사운영에 많은 어려움이 따르고 있는 것으로 파악된다.

제 4 장 선용품업계 활성화를 위한 문제점 분석

2018년 관세행정 전문가로 구성된 「선용품업무 고도화 개편방안 문제 해결과정(한국선용품협회 요구사항 반영)」 및 2014년 남서울대학교 산학협력단에서 수행한 보고서에서 전문가와 선용품업체와의 면담조사 및 선용품 공급업체에 대한 설문조사에 따르면, ‘매 건별 적재허가 제도로 인한 지체’ 및 ‘선용품 정의 어려움’ 등 제도적인 불합리를 지적하였고, 다음으로 ‘실효성이 미약한 이행착수보고로 부담’ 및 ‘적재수량 제한으로 채산성 악화’ 등 낙후된 선용품 처리절차로 사업확장성 약화를 가장 많이 지적하였다.

다음으로, 선용품업계 활성화를 위한 상생방안으로 ‘선용품업체 역량 강화’ 및 ‘행정기관(세관)의 역량 강화’에 대한 방안 부족을 문제점으로 제시하였다.

4.1 선용품제도 운영 상의 문제점

4.1.1 매 건별 적재허가 제도로 인한 물류지체 가중

선용품 적재허가 제도는 ‘67.11월 관세법 전면개정시 신설되어 현재까지 운영되고 있다. ‘96.7월 외국으로부터 수입되는 물품과 외국으로 수출되는 물품에 대하여 수출입신고 면허제를 신고수리제로 전환하였는데, 그 후에도 선용품 하역 등의 업무는 현재까지 허가제로 유지하고 있다.

수출입물동량 증가에 따른 선박의 운항 증가에 따라 선용품의 공급량도 증가하는 추세에 있다. 선용품 적재허가 신청건수를 보면 신청건수는 매년 증가 추세를 보이고 있다. 신청허가건수를 보면 2014년 324,160건이고 2016년은 418,654건으로 29% 증가하였다.

[Table 4-1] 선용품 적재허가 등 신청건수

구 분	2014년	2015년	2016년
전국	324,160	343,163	418,654
부산	179,602	196,266	227,839
부산 비중	55%	57%	54%

※ 관세청 내부자료(유류는 제외)

또한, 선용품 품목별로 신청현황을 보면, 신청건수는 저위험품목(68%) > 고위험 품목(23%) > 조건부하선(9%)순이며, 저위험 품목이 대다수를 차지하고 있음을 알 수 있다.

[Table 4-2] 선용품 품목별 신청현황

구 분	신청건수	우범품목		조건부하선		기타	
		건수	비중	건수	비중	건수	비중
전국	418,654	97,392	23.3%	35,448	8.5%	285,814	68.2%
부산	227,839	61,435	27.0%	20,284	8.9%	146,120	64.1%
부산 비중	54%	63%	-	57%	-	51%	-

※ 관세청 내부자료(유류는 제외)

이에 비해, 연도별 선용품 적재허가 등 심사를 하면서 심사목적 중 하나인 형식요건 미비, 담배·주류 등의 과다신청 등 심사결과 신청이 기각된 비율은 높지 않은 실정인데, 차세대 관세행정정보시스템이 정착되면 형식요건 미비에 따른 기각이 줄어들어 따라 이마저도 대폭 감소할 것으로 예상된다.

이와 같이 선용품 적재허가제도는 지속적인 허가신청 증가에 따른 업무 부담이 가중되고 물류지체 심화되고 있는 등 문제점이 제기되고 있다. 먼저, 관세법상 유일한 허가제로 남아 있어 자동수리제 등 획기적 제도개편을 저해하고 있다. 또한 신청건수는 매년 10%이상 증가함에 비해 한정

된 인력으로 심사를 함에 따른 심사시간이 늘어나고 업무품질이 떨어지며, 복잡한 업무처리 단계로 인해 물류지체가 심각한 수준으로 업계불만이 가중되고 있다.

4.1.2 선용품 범위에 대한 정의 어려움의 문제

먼저, 선용품의 범위에 대한 정의 어려움 문제이다. 선용품 업무현장에서 선용품의 정의에 대한 명확한 개념 정립이 부족한 관계로 개선이 필요하다는 의견이 많다.

관세법 기본통칙 제2-0-3조를 보면, “수리용 예비부분품 및 부속품”이란 당해 선박과 시설의 일부가 소모 또는 마모되어 수리 또는 교체가 예상되는 부분품 및 부속품으로서 일반적으로 항해도중 선원에 의하여 자체적으로 수리 또는 교체할 수 있는 것을 말하며, “기타 이와 유사한 물품”이라 함은 닻, 구명용구, 단네이지(Dunnage), 계기류 및 사소한 전기기구류 등 선박의 항해에 직·간접적으로 필요한 물품을 말한다고 규정되어 있다³⁹⁾.

업계 관계자들의 의견을 들어 보면, 안전 비품(구명조끼 등), 어망, Car carrier나 작업용 Car 및 Decklift 등은 선용품으로 선용품에 포함되어야 한다. 본선용 지게차, Decklift 및 서비스 카 등의 경우 선용품으로 인정되지 않아 “화물”로 신고해서 들여오고 있으며, 또한 예기치 못한 방문객에 대한 접대품 등도 선용품으로의 인정이 필요한 실정인데 그렇지 못한 문제점을 안고 있다는 것이다⁴⁰⁾.

통칙을 보더라도 선용품 해당여부의 판단이 어렵다고 하고, “수리용 예비 부분품”의 경우에도 실무 과정에서 운항 관련인지 항해 중에 사용하는 물품인지 등 판단하기 어렵다.

누구나 선용품임을 알 수 있도록 범위를 명확히 하여 업무혼선이나 불이익이 없도록 하여야 한다.

39) 관세법 기본통칙 제2-0-3조

40) 남서울대학교 산학협력단, 2014, 선용품의 체계적 관리 및 제도 선진화 방안 연구, 관세청 연구용역

둘째, 선용품의 범위에 대한 문제점이다. 현행 관세법은 원양어업용 미끼, 어구, 조상기 및 오타보드 등 어로장비(예비부분품/부속품 포함)를 선용품으로 보지 않는다. 이는 관세청에서 관세법을 근거로 한 유권해석에서 이미 판단이 되었으나, 타 법령과의 형평성 문제 및 현장의견을 반영하여 보면 문제가 많아 개선이 필요한 부분이다.

원양산업발전법(원양어업용 선용품 무상 반출확인 사무취급 요령)상 어로장비 등은 선용품으로 인정되어 무상 반출 확인업무가 이루어지고 있고 확인된 물품은 관세환급특례법에서 환급대상 수출로 인정되고 있다. 그래서 현행 규정하에서 외국물품 상태의 어로장비 등을 원양어선에 공급하려면 ①보세구역 반입→②B/L 분할작업(관세법상 선용품 해당여부에 따른 분류작업)→③수입통관→④원양선업협회의 무상반출 확인 절차→⑤환급대상수출물품적재절차→⑥수입통관시 납부한 관세 등 환급절차(관세는 관세청, 부가세는 국세청 영세율 적용)등을 거쳐야 한다.

원양업계 입장에서는 모두 원양어선에서 사용하는 물품임에도 관세법상 선용품으로 인정되는 물품은 외국선용품 적재절차로 보세구역에서 선박으로 바로 적재할 수 있는 반면, 어로장비 등은 원양산업발전법상으로는 선용품으로 인정될 뿐만 아니라 어차피 관세 등 세액이 결과적으로 환급됨에도 굳이 시간과 비용이 발생하는 까다로운 절차가 무슨 실익이 있는지 불만이 표출되고 있고, 또한 동종동일 물품이라도 원양어업용 및 항해용 겸용으로 사용하는 물품이나 당해 선박과 시설의 수리 및 교체용 예비부분품/부속품의 선용품 해당여부 등에 대한 명확한 근거 및 법리논리가 부족해 잦은 민원의 대상이 되고 있는 실정이다.

아울러, 어로장비 등을 외국선용품으로 적재한 것과 관련하여 수입통관이 이루어지지 않은 부분에 대한 세관당국의 반복되는 추징 조치로 인한 원양업계의 부담이 적지 않다.

4.2 선용품 처리절차 상의 문제점

4.2.1 실효성이 미약한 이행착수보고로 업계부담 심화

국내 선용품 시장은 연간 8.7조원(2,798개업체, 4만명 추정) 규모로 부가가치 및 고용 효과가 높아 전략적 지원이 필요하다. 국내외 선용품 수출지원시책을 보면, 부산시에서는 선용품공급업 우수기업 인증·지원·양성 및 공동브랜드 「We BUSAN」 개발에 관한 조례를 '18년 5월 공포하였고, 부산항만공사는 55년 설립되어 91개 회원국, 2천여개 업체가 가입된 총회로서 해외인사 500여명이 참석할 예정인 「2019년 세계선용품협회 총회」 부산 유치(10월 개최)하는 등 다각도로 선용품 수출지원을 하고 있다.

업무적인 차원에서는 '00년 약 12만척에서 '17년 17만척으로 입항선박이 약 40% 증가함에 따라 선용품 수요가 확대되고, 지속적인 선용품 업무절차 간소화를 요구하는 업계의 요구사항 등을 반영할 필요가 있다.

우선 선용품 처리절차에 대한 단계별 처리내역을 분석해 보았다.



[Fig 4-1] 선용품 단계별 처리절차

적재허가 후 선박에 선용품을 적재하기 전에 이행착수보고를 유선, 전산시스템, 방문 등의 방법으로 하고 적재한 후 다시 적재 완료보고를 하여야 한다.

선용품 적재의 경우 현장에서 이루어지는 관계로 대부분 유선 또는 방문 보고를 하고 있는데, 업체에서 촉박한 선박일정 및 다양한 업무수행

관계로 많은 부담으로 작용하고 있다.

이에 적재허가를 득한 선용품을 정해진 선박일정 중에 적재함에 있어 재차 건건이 적재 이행 착수보고 및 적재 완료보고를 하여야 하는 문제점이 제기되면서 부담 완화를 위한 개선을 요구하는 목소리에 귀 기울일 필요가 있다.

4.2.2 선용품 적재수량 제한으로 채산성 악화

선용품의 적재에 있어 국내 반입시 이익이 있어 몰래 유출할 우려가 높은 담배, 주류 등의 선용품에 대하여는 세관장은 적재 허가시 선원의 승선인원, 선박의 톤수, 항행일수, 여객수 등을 감안하여 적재수량을 제한하고 있다.

선용품업체 직원들에 의하면 과거에는 담배, 주류 등의 선용품에 대해서는 적재수량을 주·부식비의 30% 이하로 하는데 이때 제한의 기준이 되는 주·부식비 확인이 곤란한 관계로 최근에는 담배의 경우 항행일수 1일당 1인 1갑으로 규정하여 적재하고 있다고 하고 있다. 하지만 현실에서는 밀수를 하거나 범법을 저지르는 것이 아니라 기준이 너무 타이트하여 예기치 못한 방문객에 대한 접대용 물품이 제법 필요한 실정이라는 것이다.

이에 대해 선용품 업계에서는 선용품 적재는 수출과 동일한 것으로 장려하여야 함에도 부정유출을 이유로 적재허가를 내주지 않는다는 것은 결국 채산성에 있어 손해이고, 일부 선원의 경우 이러한 이유로 적재를 못한다고 하면 납득하지 못한다. 적재수량을 제한하는 이유는 면세제도의 왜곡, 부정유출 방지 등 차원인데, 면세제도의 왜곡은 외국항행 선박에서 사용하는 것이므로 왜곡이 아니라는 것이고, 부정유출 방지는 불필요한 과잉우려로 정보수집이나 단속강화 등 다른 방법을 통해서 방지하거나 적발하여야 할 사항으로 적발시 강력한 처벌을 하는 것이 바람직하며, 대다수의 선량한 업자를 범죄시하는 행위는 지양하여야 한다.

선용품 주류와 담배의 경우 또한 선박에서 사용할 물품임에도 적재허

가 수량을 제한함으로써 선용품 업체의 채산성을 악화시키고 수익창출 및 선용품시장 활성화를 저해하는 요인으로 작용할 여지가 많다.

4.3 선용품 관리 · 운영주체 상의 문제점

4.3.1 선용품업계의 역량 강화 노력 부족

선용품업계의 경쟁력은 다양하고 적극적인 발주처 확보, 선용품의 정확하고 신속한 공급능력, 미래먹거리 창출에 대비한 소통 네트워크 등을 꼽을 수 있다. 하지만, 선용품업체의 경우 글로벌 네트워크의 부재로 인한 국제경쟁력 저하, 현장직접영업으로 인한 국내경쟁력 약화, 다품종 소량 판매로 인한 고비용저효율, 소규모 영세경영으로 인한 독자적인 역량 강화 노력이 부족한 실정이다.

선용품은 많은 양을 한 번에 공급할 수 있는 신조선 초도 선용품과 운항중에 필요한 부족물품을 공급받는 통상의 선용품으로 구분할 수 있는데, 국내 선용품업체가 신조선 초도 선용품을 선주에게 직접 주문받아 직접 공급하는 경우는 소수에 불과한 실정이고, 주로 파트너 선박대리점을 통해 주문을 받아 공급하고 재오더를 받아 일부 수수료만 받고 공급하는 경우도 있다.

이에 따라 글로벌 네트워크 구축을 행하며, 국내 서비스품질의 우수성을 홍보하고, 직접 다른 국가 선주 또는 선박회사와 계약을 체결하여 직접 공급할 수 있도록 다양하고 광범위한 전략을 추진해야 한다.

또한, 발주를 받은 선용품의 적재 등을 정확하고 신속하게 공급할 수 있도록 관련 교육을 이수하고 노하우를 공유할 수 있는 노력이 필요하겠다.

4.3.2 행정기관(세관)의 역량 강화 노력 부족

부산항 국제선용품유통센터를 2012년 11월 부산지역 선용품 업체들을

한 곳에 집결하여 일괄공동 구매, 운송 통합 등 구매에서 발주 및 운송공급 구조를 개선하여 부산항을 고부가가치 선용품산업 활성화를 위한 항만으로 만들고자 설립하였는데, 행정기관(세관)과의 공식 채널 미비로 선용품업계 활성화를 위한 민·관의 노력과 관심이 부족한 실정이다.

행정기관(세관) 직원이 선용품산업의 시너지 효과를 고려하여 적극적인 민·관 소통을 위한 네트워크에 적극 참여하고, 아울러 참여할 수 있도록 노력할 수 있도록 하여야 한다.

제 5 장 선용품시장 활성화를 위한 관세행정측면의 개선방안

국내 선용품시장은 대부분 소규모 영세업체로서 체계화되어 있지 않은 부분이 많아 업체의 수익성이 낮은 관계로 선용품시장 활성화가 필요한 실정이다. 이에 본 연구에서 선용품시장의 문제점을 파악하고 이에 대한 관세행정 차원에서의 개선방안을 마련하고자 하였다.

앞서 제4장에서 제기된 선용품산업의 문제점에 대해 제5장에서 선용품 제도운영 개선방안, 선용품 처리절차 간소화 개선방안, 선용품업계 활성화를 위한 민·관 역량강화 방안으로 구분하여 개선방안을 제시하였다.

5.1 선용품 제도운영 개선방안

5.1.1 선용품 하역등의 허가제도를 신고제도로 전환

증가하는 선용품 적재하역허가제도로 인한 업무부담 및 물류지체 가중에 대처하기 위하여 선용품 하역등의 허가제도를 신고수리제로 전환하여야 한다.

먼저, 허가제에서 신고수리제로 법령 개정 추진하여야 한다. 「관세법」 143조(선용품 및 기용품의 하역 등) 및 「선(기)용품 및 선(기)내 판매용품의 하역 등에 관한 고시」 개정하여야 한다.

이에 대한 후속 조치로 저위험 분야(품목,업체) 자동수리제 점진적 도입하고자 한다. AEO, 법규준수도 우수업체, 위험도가 낮은 품목에 대한 자동수리제 점진적 시행하고 필연적으로 이행단계 절차의 간소화가 병행된다.

아울러, 고위험 품목과 우범업체에 대해서는 자동수리를 배제하고 집중 심사대상으로 자동 선별하여 위험 관리하는 방향으로 제도가 운영되어

야 한다.

이와 같이 신고수리제로 관세법령이 개정되면 선용품시스템 선진화 기반이 마련되고 자동수리제 도입으로 대부분의 저위험 물품에 대한 처리절차 생략으로 선용품 물류흐름이 대폭 개선(물류처리 年140,000시간 절감)되며, 선택과 집중을 통한 업무 효율성의 극대화가 가능해진다.

5.1.2 현장의견을 반영한 선용품 범위에 대한 규정 정비

먼저, 선용품 업무현장에서 선용품의 정의에 대한 명확한 개념 정립이 부족한 관계로 개선이 필요한 현실을 반영한 선용품 규격집 작성이 필요하다. 이는 공공부문 뿐만 아니라 민간부문에서도 물품의 통계 및 판매추이 등 사업전략상 필요하고, 거래의 신뢰성 차원에서도 필요성이 있을 것으로 보인다.

선용품 규격집 작성 방안으로는 첫째, 현행 ISSA Ship Stores Catalogue 또는 IMPA Marine Store Guide의 영문을 번역해서 사용하는 방안이다. 선용품은 ISSA와 IMPA에서 발행하는 가이드북은 전 세계적으로 통용되고 있다. 즉, 각종 소모품에 대한 규격 및 종류 등이 코드화되어 있어 선사와 선용품공급사는 코드화된 물품번호를 이용하여 물품의 신청 및 공급이 이루어질 수 있으며, 물품의 종류는 약 35,000여개 이상이다⁴¹⁾.

한국에서 필요로 하는 물품의 범위는 약 3,500개 정도로 추정되는데 우리나라에서 필요한 부분에 한정하여 그 부분만을 번역하여 사용할 수 있을 것이다.

둘째, 현행 관세청 통계번호 활용 방안이다. 관세청에서는 선용품에 관하여 HS Code와는 별개로 통계번호(품목번호)를 부여하여 관리하고 있다. 이 통계번호 구조를 규격 등을 추가 보완하는 등 “규격집”으로 개편하여 활용할 수 있다.

어떠한 방안을 사용하던지 선용품 규격집을 작성하여 사용하는 경우

41) 남서울대학교 산학협력단, 2014, 선용품의 체계적 관리 및 제도 선진화 방안 연구, 관세청 연구용역

선용품업계의 업무편의성 및 업계 신뢰성이 제고되고 따라서 선용품업계의 경쟁력이 향상되어 결과적으로 활성화에 기여할 것으로 보인다.

또한, 선용품의 범위에 있어 관련 법령 불일치에 따른 민원 해소를 위해 원양산업발전법의 선용품 정의를 관세법 제2조 제10호의 선용품 정의에 수용하는 방향으로 관련 법령을 개정하여야 한다.

현행 관세법 제2조 제10호: ‘선용품이란 ~해당 선박에서만 사용되는 것을 말한다’ 는 내용에 대해 개정안으로 관세법 제2조 제10호: ‘선용품이란 ~해당 선박에서만 사용되는 것을 말한다(해당 원양어선에 무상으로 공급하는 원양어업용 미끼, 어구, 조상기 및 오타보드 등 어로장비를 포함한다)’ 라고 개정할 필요가 있다.

이렇게 개정되면 원양어업용 물품의 물류 흐름이 「보세구역반입→B/L 분할작업(관세법상 선용품과 어로장비 등 구분작업)→수입통관→원양선업협회의 무상반출 확인 절차→환급대상수출물품적재절차→환급절차」의 최소 3일 이상 소요됨에 비해 「보세구역반입→외국선용품적재절차」로 1일 이내로 획기적으로 개선될 것이다.

이로 인해 원양업계 자금 부담 경감이 연간 30억원 이상이 될 것으로 기대되고, 또한 실익 없이 적법 절차만을 강제하는 불필요한 규제의 개혁으로 국민과 공감하는 관세행정 신뢰도가 제고될 것이다.

5.2 업계 지원을 위한 선용품 처리절차 간소화 개선방안

5.2.1 선용품 적재시 이행착수보고 폐지로 절차 간소화

국제교역 확대, 범규준수도 향상 등 항만의 환경변화에 따라 관세행정도 대부분 간소화 되었으나 선용품제도 분야는 전량 건별 허가제, 적재허가·이행착수보고·완료보고·확인등록 등 복잡한 업무절차 등 전수 관리체계를 지속하고 있어 업무부담·불편 가중·물류지체 등 많은 문제점을 내포하고 있어 개선이 필요한 실정이다.

부산의 경우 일평균 약 1천여건에 이르는 이행착수보고로 인해 업체와

행정기관 모두 업무부하 및 처리지연이 발생하고 있는 실정임에도 부정유출 등 적발실적은 미미하여 실효성이 의심되는 형편이다.

이에 허가받은 선용품의 적재시 대부분의 우범성이 낮은 선용품에 대해서는 이행착수보고를 원칙적으로 폐지하고, 일부 환적·본선 보세운송·유류적재 등에 한해 이행착수보고 의무를 존치하고,

적재완료보고는 시점을 선용품 적재 익일 12시까지로 일괄 획일적으로 통일하여 업체에 편의성을 제공하고 행정기관에는 위험관리기법에 따른 관리를 통해 행정목적 달성을 하도록 하여 선용품 처리절차의 간소화를 통한 업체지원을 도모하고자 한다.

선용품 적재 이행착수보고 폐지를 하면 우선 단순히 행정기관 근무인력 절감 효과로 업무 효율화를 도모할 수 있고, 나아가 적재절차 간소화로 검사대상 선정이 되는 경우를 제외하더라도 적재허가 건당 10분이상 업체의 현장업무 처리시간 절감 효과가 있는 것으로 판단된다.

5.2.2 선용품시장 확대를 위해 선용품 적재허가 수량제한 폐지

선용품 적재수량은 선박과 선용품 업체간의 계약관계에 기인함을 인정하고, 자유로운 계약결과에 따라 회사운영이 가능하도록 수량제한을 폐지하는 것이 바람직하다.

부산항에 입항하는 선박을 예로 들면 선용품 공급계약은 대부분 선장이 선박에 필요한 물품을 주로 선박대리점에 요청하여 주문하고 공급받은 거래방식을 주로 이용하고 있다. 이러한 거래방식은 구매 및 공급관련 업무를 주로 전화에 의존하거나 입항보고를 위해 선박에 승선하는 선박대리점 직원을 통해 직접 처리하기 때문에 견적서 제출에서부터 최종 납품에 이르기까지 많은 시간과 비용이 발생한다.

이와 같이 많은 시간과 비용을 들여 선박대리점을 통하여 발주받은 물량에 대해 한 두품목의 발주불가로 납품계약이 불발된다면 가뜩이나 어려운 경영환경에서 업체의 재산성 악화로 직결되고 국내 선용품업체의 신뢰성 저하로 이어진다.

따라서, 부정유출을 우려한 주류, 담배 등의 적재수량 제한은 철폐하여 자유로운 민간계약이 가능한 선용품 시장을 만들어 가도록 하여야 한다. 다만, 세관당국은 민·관 협력을 통해 사전에 부정유출이 발생하지 않도록 노력을 기울이고, 과학적인 위험관리기법으로 부정유출을 방지하고 적발하는 본연의 업무에도 충실하여야 한다.

5.3 선용품업계 활성화를 위한 민·관 역량강화 방안

5.3.1 선용품업계의 역량 강화 방안 마련

먼저, 선용품 공급업의 경쟁력을 확보하여야 한다. 이미 설립되어 있는 선용품협회를 이용하거나 새로이 협회를 구성하여 대외 활동력을 강화하고, 국내외 관련 협회를 연결하여 글로벌 네트워크 수준을 높여야 한다. 특히, 업계의 안목을 국제적 수준으로 고양하기 위해 ISSA(국제선용품협회) 등 민간 국제기구에 적극적으로 참여하고 또한 선용품협회 등을 통해 업체 들이 적극적으로 참여할 수 있도록 지원하여야 한다.

이와 같이 민간 국제기구에 참여하면 정해진 품질표준에 따라 품질검사를 받아야 하므로 품질의 수준을 높일 수 있다. 또한, 선주나 선장, 선박책임자 등 수요자적 측면에서의 관련업계에 대한 협력을 도모하기 위하여 선용품공급협회를 통한 적절한 안내와 홍보가 상시적으로 이루어져야 한다.

둘째, 선용품의 전자상거래 시장에 대비하여야 한다. 전자상거래는 인터넷상에 홈페이지로 개설된 사이트를 통하여 실시간으로 상품을 선택하고 결제하여 거래하는 것을 의미한다. 광의의 전자상거래는 소비자와의 거래뿐만 아니라 거래와 관련된 공급자, 금융기관, 정부기관, 운송기관 등과 같이 거래에 관련되는 모든 기관과의 관련 행위를 포함한다. 전자상거래 시장이란 생산자(Producers), 중개인(Intermediaries), 소비자(Consumers)가 디지털 통신망을 이용하여 상호 거래하는 시장으로 실물시장(Physical Market)과 대비되는 가상시장(Virtual Market)을 의미한다⁴²⁾.

선용품의 전자상거래시장의 비중은 현재 10% 미만으로 많은 부분을 차지하고 있지는 않지만 전자상거래의 경제적 효과 또한 상당한 것으로 입증되고 인터넷의 영향력은 지속적으로 확대되고 있다. 또한 4차 산업혁명의 물결에 따라 선용품시장 또한 클라우드 플랫폼 서비스 제공의 시대로 나아갈 것으로 보여진다.

이러한 전자상거래의 경제적 효과는 매우 긍정적으로서, 유통채널이 단순하고 소비자는 저렴한 가격으로 구입할 수 있다. 24시간 인터넷 접속이 가능하고 전 세계와 연결되어 있어 언제 어느 때라도 제품정보를 수집하고 전 세계의 제품을 거래할 수 있다. 고객의 수요에 대한 정보 획득이 용이하고 쌍방향 통신에 의한 1대1 마케팅 활동이 가능하다. 판매량을 위한 물리적 거점이 필요하지 않다. 전자상거래는 네트워크를 통해 많은 정보를 제공하고 이러한 정보를 이용하여 판매를 행하기 때문이다⁴³⁾.

셋째, 선용품업체의 AEO(Authorized Economic Operator, 수출입안전관리우수업체) 인증 필요성이다. AEO는 세관에서 수출기업이 일정 수준 이상의 기준을 충족할 경우 통관절차 등을 간소화시켜 주는 제도로서, 9·11 테러 이후 미국 세관에서 안전을 강조하면서 통관이 지연되자 세관관세기구(WCO)에서 관련 규정을 강화하기 위해 도입한 것으로 전 세계 154개국이 도입한 제도다. AEO 적용대상에는 제조자, 수입자, 관세사, 운송인, 중계인, 항구 및 공항, 배송업자 등이 모두 포함된다⁴⁴⁾.

미국의 경우 2001년 9·11 테러 이후 테러리스트와 무기 등이 자국으로 반입되는 것을 방지하기 위해 미국 국토안보부 세관·국경보호국(CBP)의 테러예방 화물 보안 프로그램인 C-TPAT(Customs-Trade Partnership Against Terrorism)를 제정해 시행하고 있다. 우리나라는 2008년 관세법 개정 등을 통해 AEO를 도입한 상태이며, ‘수출입안전관리우수업체’라는 명칭으로 불리고 있다⁴⁵⁾.

42) 네이버 지식백과 경제학사전, 전자상거래(e-commerce) 정의

43) 상계서

44) 네이버 지식백과 시사상식사전, AEO 정의

45) 상계서

우리나라는 관세청(세관)에서 수출입화주, 관세사, 선사, 창고 등 물류 기업 중에서 일정요건을 갖춘 업체에 대해 AEO 공인인증을 실시하고 있는데, 현재까지 선용품 업체는 AEO 인증을 받은 업체가 없다. 선용품 업계의 수출입통관상의 혜택 측면과 업계의 수준 향상을 위하여 AEO 인증의 실제적인 도입이 필요하다.

그러므로 선용품 업체가 AEO 공인인증업체가 될 수 있도록 대상범위에 포함시킬 필요가 있으며, 나아가 선용품 업체가 자발적으로 AEO 인증받을 요인이 될 수 있도록 다양한 혜택을 구체화 하여야 할 것이다.

5.3.2 행정기관(세관)의 역량 강화 방안 마련

선용품업계 활성화를 위한 제도 지원 마인드 확산이 필요하다. 우선 행정기관(세관) 지원의 마인드 및 업무행태를 문제적발 관점에서 문제해결 관점으로 패러다임을 전환하고 대립적·통제적 관점에서 협업적 관점으로 관점의 전환을 유도하여야 한다. 세관행정을 전통적인 세금부과·적발처벌만 능사가 아니라 업체지원·불합리한 관행개선·법규준수 계도의 방식으로 업무처리 행태를 전환하도록 하여야 한다.

또한, 직접적인 업무능력 향상을 위해 선용품 제도에 관한 교육프로그램을 마련하여 운영하고 선용품 안내 책자를 마련하고 보급하며, 선용품 관련 관세행정에 대한 적절한 홍보를 하여야 한다.

다음으로는, 민·관 파트너십 강화를 실천하여야 한다. 한국선용품협회 등 민간 자율 기구와의 협업을 확대하고 업체와 세관간의 MOU를 적극 활용하여야 하고, 세관의 직접통제가 아닌 민간 자율통제 방안을 모색하여야 한다.

이의 실천을 위해 선용품시장 활성화를 위한 민·관 협의체 설치·운영으로 쌍방향 소통채널을 구축하여 실시간 건의사항, 애로사항 등을 청취하고 이를 해소하고, 주기적 간담회를 실시하여 건의사항, 애로사항 등에 대한 심층적인 의견교환 및 향후 발전방안을 마련하여야 할 것이다.

세관에서는 선용품업체의 선용품 관련 질의나 이의제기 통로(Channel)

를 개설하여 적정하게 유지하고, 선용품 관련 Q&A(질의응답사례집)을 마련하여 보급하고 상시적으로 응답이 가능하도록 노력하고 대비하여야 하며, 업계의 경우 선용품 관련 동향이나 선용품업계 활성화를 위한 개선안을 상시 제출할 수 있도록 하여야 한다.

이와 같이 본 연구에서는 선용품시장 활성화를 위한 관세행정 측면의 개선방안을 제시하였는데, 먼저 선용품 제도운영과 관련한 개선방안을 보면, 증가하는 선용품 적재 허가제도로 인한 업무부담 경감(연간 48명) 및 물류지체 해소(연간 14만시간)를 위해 선용품 하역 등의 허가제도를 신고수리제로 전환하고, 선용품 규격집을 작성하고 선용품 범위를 연관법령과 일치(연간 30억원)하도록 확대하는 등 현장의견을 반영한 선용품 범위에 대한 규정을 정비하여야 한다.

선용품 처리절차 간소화 개선방안을 보면, 업체의 현장업무 처리시간 절감을 위해 실효성이 낮은 선용품 적재시 이행착수보고 절차를 폐지하고, 업체의 채산성 악화와 신뢰성 저하로 이어지는 것을 방지하고 선용품 시장 확대를 위해 적재수량 제한을 철폐하는 방안을 제시하였다.

선용품 업계 활성화를 위한 민·관 역량강화 방안으로, 선용품 업체의 역량을 강화하고 대외 신뢰성을 강화하기 위한 노력이 필요하고 이를 지원하기 위한 행정기관(세관)의 역량을 강화하기 위한 방안을 함께 제시하였다.

선용품산업을 보다 활성화시키기 위해서는 선용품 공급업체의 대형화 및 체계화로 구매가격을 낮추고 과당경쟁을 방지하여 손실을 제거할 수 있도록 지원하여야 하겠지만 현실적으로는 법·제도의 개선이 선행되어야 한다.

이에 해당종사자와 업무전문가의 의견을 청취하고 이를 통하여 현장에 곧바로 반영되어 실질적인 활성화에 도움이 될 수 있는 개선방안을 도출하여 제시하였다는 점에서 선용품산업 관계자들에게 시사점을 줄 수 있을 것이다.

제도적으로 접근이 가능한 선용품 하역등의 신고제도 전환 등 다양한 법·제도 개선이 실행된다면 부산항 선용품시장의 활성화가 제고될 것으로

로 기대된다.

제 6 장 결 론

6.1 연구의 결과의 요약

지속적인 글로벌 교역 증가로 선진국과 신흥국의 동반 성장세 속에서도 세계경제대국의 보호무역 정책으로 인한 글로벌 기업과의 경쟁이 심화되고 한진해운 파산, 갑작스러운 물류대란 등으로 인해 국내 선사에 대한 신뢰도가 하락되고 점유율이 낮아지는 등 우리나라 항만물류산업이 어려움에 처해 있는 실정으로 항만의 경쟁력 확보가 절실한 상황이다.

항만의 기능은 단순히 선박이 입항하여 화물을 선적하고 하역하는 통상의 역할에 한정하지 않고 복합운송 및 국제물류의 기지로서의 역할을 수행한다. 항만물류의 기본적인 기능 외에 복합기능 수행 및 항만서비스 산업이 결합된 비즈니스 중심이 실현될 수 있어야 한다.

이제는 항만의 규모만 증대하여 선박만 입출입하는 것만으로는 경쟁력 확보가 곤란하고 항만 연관산업을 통한 고부가가치 창출이 중요하게 되었다. 그러므로 항만의 시설확충으로 선박의 입출항을 유인하고, 게다가 고객에게 다양한 편의성과 서비스를 제공하여 항만의 경쟁력을 확보하여야 하는 것이 당면과제가 되었다. 이에 해운선사의 요구사항을 충분히 파악하여 충족시키고 항만의 고부가가치 달성을 위한 선용품 공급업 등 새로운 항만관련 산업의 시장을 활성화시키는 것이 필요하다.

부산항이 세계 6위의 항만이고 선용품 업체는 전국적으로 1,650여 개가 있는데 그 중 1,100여 개가 부산지역에 있음에도 불구하고 부산항의 선용품 시장의 규모(유류는 제외)는 연간 6,000억 원으로 4조원에 달하는 싱가포르와 비교할 때 6분의 1에도 미치지 못하는 낮은 수준으로 부산항의 부가가치 창출 경쟁력은 미미하다고 볼 수 있다. 이는 선용품 시장이 시스템화 되어 있지 않고 관련 업체가 소규모인 관계로 고부가가치를 위한 경쟁력이 제대로 갖추어져 있지 않음에 따른다고 볼 수 있다.

이에 많은 논문 연구자들은 부산항의 새로운 고부가가치를 위해서는

부가가치 증대 가능성 높은 것으로 판단되는 선용품산업에 대한 연구를 지속적으로 하였다. 그러나 대부분 선용품산업에 대한 문제점을 지적하고 클러스터 조성, 협회 활용, 마케팅 노력 등 거시적인 활성화 방안을 나열하여 제시하는 연구들이 대부분이었고, 나아가 제시된 활성화 방안들이 어떻게 업계 종사자들에게 반영되고, 인식되어 활용되는지를 판단하기 어려운 측면이 많다.

이에 선용품 업계에 직접적인 영향을 미칠 수 있는 선용품 제도 및 절차적 불합리 개선을 통해 업계의 인력부담 및 채산성 악화를 해소하여 선용품산업 활성화에 기여하고자 본 연구를 진행하였다.

연구과정은 선행연구자들이 제시한 활성화 방안들을 분석한 후 관계기관 전문가그룹 및 업계 종사자들을 통해 직접 선용품산업의 문제점을 청취하고 주요 해외국가의 제도를 비교·분석하여 관세행정서비스 개선을 위한 최적의 방안을 도출하는 방법으로 진행되었다.

국내 선용품 업계의 문제점 및 요구사항은 다음과 같이 분석되었다.

첫째, 매 건별 적재허가제도로 인한 물류지체의 가중 및 선용품 정의 어려움 등 선용품 제도 운영 측면에서 제도적인 불합리를 지적하였다. 둘째는 실효성이 미약한 이행착수보고로 업계부담 심화 및 적재수량 제한으로 채산성 악화 등 선용품 처리절차 측면에서의 문제점을 지적하였다.

셋째로는 선용품업계 활성화를 위한 상생방안으로 선용품업체 역량 강화 노력 부족 및 행정기관(세관)의 역량 강화에 대한 노력 부족 등 민·관 역량강화 차원에서의 문제점을 제시하였다.

이와 같이 제시된 문제점을 바탕으로 국내 선용품산업의 활성화를 위한 관세행정서비스 개선방안으로 다음과 같이 제시하였다.

첫째, 선용품 제도운영 개선방안으로 증가하는 선용품 적재허가제도로 인한 업무부담 및 물류지체 가중에 대처하기 위하여 선용품 하역 등의 허가제도를 신고제도로 전환하는 것을 제안한다. 아울러, 선용품 업무현장에서 선용품의 정의에 대한 명확한 개념 정립을 위해 선용품 규격집을 작성 및 배포를 제안하고, 또한 관련 법령 불일치를 해소할 필요성이 있다.

둘째, 선용품 처리절차 간소화 개선방안으로 선용품 적재시 이행착수 보고 폐지로 업체부담을 완화하고 물류지체를 방지하며, 선용품시장 확대를 위해 선용품 적재허가 수량제한 폐지하는 것을 제안한다.

셋째, 선용품업계 활성화를 위한 민·관 역량강화 방안으로 글로벌 네트워크 수준을 높여 선용품 공급의 경쟁력을 확보하고 선용품의 전자상거래 시장에 대비하며 AEO 인증 필요성을 높이는 등 선용품업계 역량강화 방안을 제시하였다. 또한, 선용품제도 지원마인드를 확산하고 교육프로그램을 마련 및 운영하는 것이 필요하며, 이를 위한 민·관 협의체의 설치·운영으로 쌍방향 소통채널을 구축하는 등 행정기관(세관)의 역량 강화 방안 마련을 제시하였다.

6.2 연구의 한계점 및 향후과제

본 연구에서는 선용품 제도를 개정하고 처리절차를 간소화하고 민·관 협력 및 역량이 향상되면 업체의 업무 부담이 완화되고 선용품 공급영역이 확대되어 채산성이 향상됨에 따라 선용품업계의 활성화로 이어질 것이라는 차원에서 진행한 연구로서, 기존의 문헌연구와 업체 및 전문가 면담 조사를 병행하여 분석하였다.

문헌연구는 선행연구들을 토대로 논문·연구용역 자료·인터넷 자료 및 선용품제도 활성화를 위한 내부 검토서를 활용하여 이론적 배경으로 활용하였으며, 또한 이를 바탕으로 전문가그룹의 집중연구과제 및 업계종사자의 의견을 청취하여 현황 및 문제점을 검토하였다. 아울러, 이를 통하여 현장에 곧바로 반영되어 실질적인 활성화 기초가 될 수 있는 개선 방안을 제시하였다는 점에 의의가 있다고 볼 수 있다.

다만, 면담조사시에 다양한 유관기관이나 많은 선용품 업계종사자를 포함하지 못하였으며, 최근의 현황이나 동향을 반영하지 못하고 한정된 자료와 국한된 이해당사자에 대해서만 진행되어, 선용품산업 활성화를 위한 체계적인 전략수립에 대한 추후 연구가 필요한 실정이다.

향후 보다 발전적인 연구를 위해서는 선용품산업 관련자들의 의견을 종합한 활성화 방안과 이에 대한 체계적인 전략수립에 대한 연구가 필요할 것으로 생각된다.

참고문헌

- [1] 장흥훈, 김경진, 2011, “광양항의 선용품공급 확대를 위한 e-Marketplace 구축 방안”, 통상정보연구 제13권 1호, p78
- [2] 일간리더스경제, 2017.05.17. “물동량 증대만 고집하는 부산항 부가가치 창출 미흡”
- [3] 김영득, 2016, 한국 선용품산업의 활성화 방안, 석사학위 논문, 한국해양대학교
- [4] 김영동, 2016, 우리나라 선용품 수출 산업의 글로벌 마케팅 전략에 관한 연구, 석사학위 논문, 한국해양대학교
- [5] 전한준, 2015, 관세법 법리연구, pp.41-42, (주)광고이텍스
- [6] 대법원판례, 2016.10.27. 판결문 일부 인용
- [7] 관세청고시 제2019-6호(2019.02.05.), ‘선(기)용품 및 선(기)내 판매용품의 하역 등에 관한 고시, 제7조 및 제14조
- [8] 국가관세종합정보망운영연합회, 2012, 7대 무역강국 실현을 위한 제4세대 국가관세종합정보망 구축 마스터플랜 수립사업 내용
- [9] 해양수산부, 2006, “항만물류산업의 클러스터화 및 활성화 방안 연구”
- [10] 구민진, 2011, “부산항 선용품산업의 활성화 방안” 석사학위논문, 동의대학교 대학원
- [11] 부경대학교 항만물류경영연구소, 2008, 국제선용품 유통센터 건립 및 운영방안 연구용역, pp.17-24.
- [12] 남서울대학교 산학협력단, 2014, 선용품의 체계적 관리 및 제도 선진화 방안 연구, 관세청 연구용역
- [13] 강태수, 2005, “부산지역 항만서비스산업의 활성화 방안에 관한 연

- 구” , 석사학위논문, 한국해양대학교
- [14] 김성국, 2006, “부산항의 부가가치화를 위한 선용품공급업 활성화에 관한 연구” , 마케팅관리연구, 제11권, pp.149-166
- [15] 김웅섭, 2006, “선용품센터 입지선정에 관한 연구” , 석사학위논문, 한국해양대학교
- [16] 김찬호, 2006 “선용품공급업의 활성화 방안” , 월간 해양수산, pp. 23-39
- [17] 정우창, 2008, “AHP를 이용한 선용품 B2B거래 저해요인” , 석사학위논문, 한국해양대학교.
- [18] 최윤정, 2008, “선용품 공급업체 선정 의사결정에 관한 연구” , 석사학위논문, 경남대학교 대학원.
- [19] 김태순, 2010, “EPC global Network 기반 선용품 재고관리 시스템의 설계와 구현” , 석사학위논문, 부경대학교.
- [20] 구민진, 2011, “부산항 선용품산업의 활성화 방안” 석사학위논문, 동의대학교 대학원.
- [21] 장흥훈, 김경진, 2011, “광양항의 선용품공급 확대를 위한 e-Marketplace 구축방안”, 통상정보연구/13, pp.77-96, 한국통상정보학회.
- [22] 임재욱, 2013, “부산항 선용품공급업의 현황과 활성화 방안” , 무역학회지, 38, pp.149-167, 한국무역학회.
- [23] 강태수, 2005, 부산지역 항만서비스산업의 활성화 방안에 관한 연구, p26-28
- [24] 관세법 기본통칙 제2-0-3조
- [25] 네이버 지식백과 경제학사전, 전자상거래(e-commerce) 정의
- [26] 네이버 지식백과 시사상식사전, AEO 정의