

# 외국선원에 대한 한국항만의 서비스 실태 및 서비스 개선의 경제적 의미에 관한 조사연구

김길수\*

## The Service Rendered to Foreign Crew by Korean Ports and the Economic Implication of Service Improvement

Gil-Soo Kim \*

### 요약

이 논문은 외국선원이 한국항만에서 느끼는 서비스 수준을 파악하고 서비스 수준을 제고하는 방법을 찾는 데 그 목적이 있다. 주요 연구 방법은 현장조사법 및 설문지조사법이었다. 최종적으로 서비스 수준이 제고되면 한국경제에 약 1483억원의 경제창출효과가 있는 것으로 파악되었다.



### ABSTRACT

This article tries to find how foreign ship's crew feel for the services rendered by Korean Port Authority and how to improve the service of Korean ports. Major research techniques applied are field survey and questionnaire. The author has finally found that the service improvement will give Korean economy some 148.3 billion won, which is equivalent to 120 million US dollars.

### I. 문제의 제기

한국 대부분의 항구에서는 선박 입항절차에 많은 시간이 소요되고 있으며 또 그 절차 자체가 표준화되어 있지 않아 입항수속에 걸리는 시간이 불확실하며, 선박에서 게이트까지의 이동이 외국 항만에 비하여 대단히 불편하며 또 안전하지 못하다.

항만은 그 특성상 시가지와 떨어져 있어 시내에서 부두의 게이트까지, 또 게이트에서 선박이 있는 부두까지 이용가능한 교통수단이 있어야 하나 우리나라 항만은 유료 교통수단까지 봉쇄하고 규제하고 있는 대표적인 나라 중 하나이다.

또한 외국 선원이 시내로 외출하거나 또 귀선할 때 매우 불편을 느끼고 있어 우리 나라를 3류 국가 정

도로 인식하고 있고, 이러한 불편때문에 우수한 경쟁력 있는 상품들을 구입하고자 하는 욕구를 갖고 있으면서도 운반상의 어려움으로 기피하는 경향이 있다.

본 연구보고서는 한국항만에서의 선박입출항 절차에 대해 또 선박승무원의 부두출입 절차에 대해 외국선박승무원이 인식하는 서비스의 수준을 파악하고 이를 개선하는 방안을 제시한 후 이 개선 방안의 경제적 효과를 계산하고자 한다.

### II. 외국항의 서비스 실태

입출항 수속 자체는 어느 국가나 동일하다. 즉, 세관, 출입국관리관 및 검역관이 승선하여 수속절차를 가진다. 그러나 입출항 수속 서비스의 수준은 국가마다 편차가 크다. 본 연구진이 실제로 방문한 국가

\* 한국해양대학교 해사수송과학부

에서의 인터뷰 결과 입출항 수속에 시간이 가장 많이 소요되는 국가로 지목된 국가는 중국이며, 한국 및 이집트 등이 그 뒤를 잇고 있다. 입출항 수속에 시간이 가장 적게 소요되는 국가로는 싱가포르를 들 수 있는데 싱가포르에서는 수속관이 아예 승선하지 않고 EDI로 모든 수속을 끝내는 사례도 많이 발견되고 있다.

외국항에서 선박승무원이 선박으로부터 게이트까지 이동하는데 주로 이용하는 수단으로는 도보보다는 택시나 버스, 순환버스 등이 상대적으로 많다. 이는 추울 때나 더울 때나 눈이 오나 비가 오나 걸어야 하는 한국의 현실과는 대조적이다.

### 1. 출입이 자유로운 항만들

선박승무원들과의 인터뷰 결과 출입이 용이한 국가의 공통점은 '선진국이다', '친절하다', '안전하다', '깨끗하다', '쇼핑을 많이 하게 된다' 등으로 요약된다. 아래는 대표적인 몇 개의 국가에 대해서 예를 든 것이다.

#### (1) 미국

미국의 항만들로는 롱비치(LONG BEACH), 타코마(TACOMA), 포트랜드(PORTLAND), 시애틀(SEATTLE), 오크랜드(OAKLAND)의 항만 서비스가 조사되었으며 그 결과는 다음과 같이 요약된다.

- 출입수단 : 원칙적으로 부두에서의 보행이 금지되어 있으며 GATE에 전화만 하면 24시간 항시 SHUTTLE BUS를 즉시 본선으로 보내서 단 한사람의 상륙자라도 GATE까지 이용 가능하게 한다. 또한, SEAMEN'S CLUB의 편의차량이나 TAXI, 그 외에도 선박에 업무가 있는 차량은 모두 출입이 자유롭다.

- 출입절차 : 사람이건 차량이건 GATE에서 선명 과 용무만 밝히면 된다. 선박승무원이 아닌 일반인의 경우에도 용무가 있다면 별다른 출입신청이나 복잡한 절차 없이 선박승무원과 동일하게 쉽게 출입이 가능하다. 출입증이나 신분증, 소지품의 검사는 실시하지 않는다.

#### (2) 싱가포르 및 홍콩

- 출입수단 : 구내 순환 버스가 24시간동안 정해진 시간표대로 정해진 항만내의 정류장을 운행한다. 항만 내로의 일반 차량 출입은 통제된다. 홍콩의 경우 최근 밀항자가 증가하여 게이트 출입절차가 약간 까다로워졌지만 한국과는 근본적으로 차이가 있다.

- 출입절차 : GATE에서 자신의 선명만 말하면 통과되며 가끔 선박승무원 수첩을 보자고 하는 경우도 있으나 비교적 자유롭다. 소지품 검색은 전혀 실시하

지 않는다.

#### (3) 일본

일본의 항만들로는 요코하마(YOKOHAMA), 오사카(OSAKA), 카고미사(KAGOSHIMA) 나고야(NAGOYA) 치바(CHIBA)의 항만 서비스가 조사되었으며 그 결과는 다음과 같이 요약된다.

- 출입수단 : 항만 내에서의 일반 차량 및 TAXI의 이용이 가능하다.

- 출입절차 : GATE에서 자신의 선명만 말하면 통과되며 가끔 선박승무원 수첩을 보자고 하는 경우도 있으나 비교적 자유롭다. 소지품 검색은 전혀 실시하지 않는다. 면세 전자제품 판매업자 및 중고제품 판매업자가 본선에 올라와 상품 판매를 한다.

#### (4) 필리핀

필리핀의 항만들 중에서는 마닐라항을 방문하여 조사하였다.

- 출입수단 : 항만 내에서는 지-프(일종의 다인승 택시)가 운항되고 있고 일반 차량 및 TAXI는 항만게이트내에 들어오는 것이 허용되지 않으나 실제로는 아무 제한없이 출입하고 있으며 단지 컨테이너터미널에서는 안전상의 이유로 택시의 출입을 엄격히 제한하고 있다.

- 출입절차 : GATE에서 자신의 선명만 말하면 통과되며 가끔 선박승무원 수첩을 보자고 하는 경우도 있으나 비교적 자유롭다. 소지품 검색은 전혀 실시하지 않는다. 그리고 일반인들의 출입도 자유스럽다.

#### (5) 말레이시아

말레이시아 항만 중에는 포트클랑의 웨스트포트항을 방문하여 조사하였다.

- 출입수단 : 항만 내에는 승용차 주차장이 있으며 이 주차장은 하역장소(에이프런)의 바로 뒤에 있어 배앞까지는 차가 들어가지 못하나 걸을 수 있는 거리 이내까지 차량으로 접근할 수 있다. TAXI도 주차장까지는 들어갈 수 있어 선박 입항정보를 파악한 택시기사들은 배로부터 약 200미터 정도 떨어져 있는 주차장에 택시를 대기시키고 있다.

- 출입절차 : GATE에서 자신의 선명만 말하면 통과되며 가끔 선박승무원 수첩을 보자고 하는 경우도 있으나 비교적 자유롭다. 그러나 선박승무원가족의 출입은 통제되고 있으며 일반인들은 임시출입증을 받아 출입할 수 있다.

(6) 대만 : TAXI 회사 중에서 항만 출입이 허용된 곳이 있어서 이를 이용할 경우 본선 바로 옆까지 TAXI를 사용 할 수 있다. 또, 일반 택시를 사용하더

라도 GATE에 출항 시간의 압박을 호소할 경우 출입을 허용하여 준다.

## 2. 출입이 부자유로운 항만들

선박승무원들과의 인터뷰 결과 출입이 용이하지 않은 국가의 공통점은 '후진국이다', '불친절하다', '위협하다', '더럽다', '쇼핑은 염두에 없다' 등의 반응을 보였다. 아래는 대표적인 몇 개의 국가에 대해서 예를 든 것이다.

### (1) 중국

- 출입수단 : 도보만 허용. 안전 보행로도 설정되어 있지 않다.
- 출입절차 : 외출하는 선박승무원은 상륙 허가서 및 선박승무원 수첩을 반드시 소지하고 GATE에서 검문 및 사진 대조를 받아야 한다. 개인 소지품에 대한 검사는 없다.

### (2) 스리랑카

- 출입수단 : 도보만 허용. 안전 보행로도 설정되어 있지 않다.
- 출입절차 : 외출하는 선박승무원은 상륙 허가서 및 선박승무원 수첩을 반드시 소지하고 GATE에서 검문 및 사진 대조를 받아야 한다. 개인 소지품에 대한 검사는 없다.

### (3) 사우디 아라비아

- 출입수단 : 도보만 허용. 안전 보행로도 설정되어 있지 않다.
- 출입절차 : 외출하는 선박승무원은 상륙 허가서 및 선박승무원 수첩을 반드시 소지하고 GATE에서 검문 및 사진 대조를 받아야 한다. 개인 소지품에 대한 검사는 없다.

## III. 외국선원의 한국항만 서비스에 대한 인식

(1) 최근 1년 내 한국의 수속관에게 선물이나 금전을 제공한 적이 있는 정도

외국선박승무원이 최근 1년 내에 한국항만에서 출입국 수속관에게 선물이나 금전을 제공했다고 응답한 사람은 응답자 29명 가운데 1명밖에 없다. 따라서 외국선박승무원은 한국선박승무원과는 달리 입출항 수속을 위해 한국의 출입국 담당직원에게 선물이나 금전을 제공하지 않는 것으로 보아도 무방할 것이다.

**[1] 최근 1년 내 한국의 수속관에게 선물이나 금전을 제공한 적이 있는 정도**

보기	응답수	비율	유효비율	누적비율
항상 한다	0	0.0	0.0	0.0
자주 한다	1	3.4	3.4	3.4
가끔 한다	0	0.0	0.0	3.4
전혀 안한다	28	96.6	96.6	100.0
무응답	0	0.0	-	-
계	29	100.0	100.0	-

### (2) 게이트 직원의 친절

외국선박승무원이 한국항만에서 입출항하는 경우에 게이트 직원의 친절에 대해서는 92.9%가 친절하다고 응답하였으며 그 중 응답자의 60.7%가 매우 친절하다고 답하고 있다. 이는 한국선박승무원이 인식하는 게이트 직원의 친절도와는 매우 대조가 되는 것이다. 그러한 큰 차이가 발생하는 것은 게이트 직원 내외국선원을 실제적으로 차별 대우하기 때문인 것으로 판단되며 또 한편으로는 게이트 직원의 영어구사능력의 빈약성과 관련되어 있는 것으로도 해석된다.

## **[2] 게이트 직원의 친절**

보기	응답수	비율	유효비율	누적비율
매우 친절하다	17	58.6	60.7	60.7
친절한 편이다	9	31.0	32.1	92.9
잘 모르겠다	2	6.9	7.1	100.0
불친절한 편이다	0	0.0	0.0	100.0
매우 불친절하다	0	0.0	0.0	100.0
무응답	1	3.4	-	-
계	29	100.0	100.0	-

### (3) 게이트(세관게이트 포함) 직원의 영어 구사능력

외국선박승무원이 한국항만에서 게이트 직원의 영어 구사능력에 대해서는 응답자의 80%가량이 부족하다고 생각하고 있으며, 잘한다고 생각하는 경우는 15% 정도밖에 되지 않는다. 따라서 외국선박승무원을 통제하기 위하여 게이트 직원의 영어 구사능력 향상 프로그램의 도입이 절실하다.

## **[3] 게이트(세관게이트 포함) 직원의 영어 구사능력**

보기	응답수	비율	유효비율	누적비율
매우 부족하다	9	31.0	33.3	33.3
부족한 편이다	12	41.4	44.4	77.8
그저 그렇다	2	6.9	7.4	85.2
잘하는 편이다	3	10.3	11.1	96.3
매우 잘한다	1	3.4	3.7	100.0
무응답	2	6.9	-	-
계	29	100.0	100.0	-

(4) 국내항 한 항구에서의 쇼핑금액

외국선박승무원이 국내항에서 쇼핑을 하는 경우는 10명당 9명으로 거의 대부분의 외국선박승무원이 한 국항만에 기항하면 쇼핑을 한다. 한 항구에서의 쇼핑 금액에 대해서는 다양한 반응을 보이고 있으나 '21-40달러'를 지출한다는 응답자가 가장 많았다.

【4】 국내항 한 항구에서의 쇼핑금액

보기	응답수	비율	유효비율	누적비율
쇼핑안한다	3	10.3	10.7	10.7
0-20달러	2	6.9	7.1	17.9
21-40달러	11	37.9	39.3	57.1
41-60달러	4	13.8	14.3	71.4
61-100달러	8	27.6	28.6	100.0
100달러 이상	0	0.0	0.0	100.0
무응답	1	3.4	-	-
계	29	100.0	100.0	-

(5) 국내항에서 주로 구입하는 물품

외국선박승무원이 한국항만에서 구입하는 물품으로 는 기념품(35.7%)과 의류(21.4%)가 주류를 이루고 있다.

【5】 국내항에서 주로 구입하는 물품

보기	응답수	비율	유효비율	누적비율
식품류	3	10.3	10.7	10.7
주류	1	3.4	3.6	14.3
기념품	10	34.5	35.7	50.0
전자제품	3	10.3	10.7	60.7
의류	6	20.7	21.4	82.1
음반	0	0.0	0.0	82.1
기타	5	17.2	17.9	100.0
무응답	1	3.4	-	-
계	29	100.0	100.0	-

(6) 한국항만에서 쇼핑시 운반상의 어려움으로 물 건 구입을 하지 않은 경험의 유무

외국선박승무원이 한국항만에서 쇼핑을 하더라도 물품운반에 어려움이 있어 쇼핑을 하지 않는 경우는 응답자의 29.6%로 한국선박승무원에 비해 상대적으로 낮다. 이는 외국선박승무원이 쇼핑시 구입하는 물 품이 주로 기념품과 의류이므로 운반상에 어려움이 없는데 기인하는 것으로 판단된다.

【6】 한국항만에서 쇼핑시 운반상의 어려움으로 물건 구입을 하지 않은 경험의 유무

보기	응답수	비율	유효비율	누적비율
있다	8	27.6	29.6	29.6
없다	19	65.5	70.4	100.0
무응답	2	6.9	-	-
계	29	100.0	100.0	-

(7) 국내항에서 쇼핑시 운반상의 어려움으로 구입 하지 못한 물건

외국선박승무원이 한국항만에서 쇼핑시 운반상의 어려움으로 구입하지 못한 물품으로는 기념품과 전 자제품이 있으나 무응답이 많은 것으로 보아 사실상 외국선박승무원이 쇼핑시 운반상의 어려움으로 물 품구입을 기피하는 경우는 거의 없는 것으로 판단된 다.

【7】 국내항에서 쇼핑시 운반상의 어려움으로 구 입하지 못한 물건

보기	응답수	비율	유효비율	누적비율
식품류	1	3.4	11.1	11.1
주류	1	3.4	11.1	22.2
기념품	3	10.3	33.3	55.6
전자제품	3	10.3	33.3	88.9
의류	1	3.4	11.1	100.0
음반	0	0.0	0.0	100.0
기타	0	0.0	0.0	100.0
무응답	20	69.0	-	-
계	29	100.0	100.0	-

(8) 택시가 게이트를 통과하여 배 앞까지 출입시 쇼핑액수의 증가 가능성

외국선박승무원이 한국항만에서 택시로 게이트를 통과하여 배 앞까지 출입할 수 있을 경우에 쇼핑액 수가 증가할 가능성에 대해서는, 한국선박승무원의 경우와 마찬가지로 응답자의 80%가량이 긍정적인 의 견을 보이고 있다. 쇼핑액수의 증가 가능성에 대해서 는 증가하지 않는다는 응답이 가장 많으며 101달러 이상이 그 다음을 차지하고 있어 택시 등이 허용되면 전자제품 등의 고가품이 많이 구매될 것으로 예상된 다.

【8】 택시가 게이트를 통과하여 배 앞까지 출입시 쇼핑액수의 증가 가능성

보기	응답수	비율	유효비율	누적비율
증가하지 않을 것이다	10	34.5	40.0	40.0
0-20달러	2	6.9	8.0	48.0
21-40달러	3	10.3	12.0	60.0
41-60달러	1	3.4	4.0	64.0
61-100달러	3	10.3	12.0	76.0
101달러 이상	6	20.7	24.0	100.0
무응답	4	13.8	-	-
계	29	100.0	100.0	-

(9) 선박승무원의 쇼핑을 위한 바람직한 제도개선

외국선박승무원의 한국항만에서의 쇼핑을 개선하기 위해서는 면세점의 쇼핑차량을 출입할 수 있도록 하거나(44.8%), 면세업자가 승선하여 판촉은 물론 판매활동까지 할 수 있도록 하는 것(31.0%)이 필요하다고 하겠다.

【9】선박승무원의 쇼핑을 위한 바람직한 제도개선

보기	응답수	비율	유효비율	누적비율
면세업자가 선박에 승선하여 판촉활동을 할 수 있어야 한다	3	10.3	10.3	10.3
면세업자가 선박에 승선하여 판촉은 물론 판매활동까지 할 수 있어야 한다	9	31.0	31.0	41.4
면세점의 쇼핑차량을 출입할 수 있도록 해야 한다	13	44.8	44.8	86.2
선박에서 게이트까지 어떠한 교통수단도 자유로이 이용할 수 있도록 한다	4	13.8	13.8	100.0
계	29	100.0	100.0	-

(10) 입출항 수속서비스와 해당국가의 선진화 정도와의 관계

외국선박승무원은 입출항 수속서비스와 해당국가의 선진화 정도와의 관계에 대해서 절대적으로 상관관계가 있는 것으로 생각하고 있다. 따라서 선진국으로서의 한국의 이미지 개선을 위해서는 항만에서의 입출항 수속서비스가 선진화되어야 할 것이다.

【10】입출항 수속서비스와 해당국가의 선진화 정도와의 관계

보기	응답수	비율	유효비율	누적비율
있다	3	10.3	12.0	12.0
조금 있다	18	62.1	72.0	84.0
상당히 있다	3	10.3	12.0	96.0
많이 있다	1	3.4	4.0	100.0
무응답	4	13.8	-	-
계	29	100.0	100.0	-

(11) 항만에서 선박승무원의 입출국 수속에 시간이 가장 많이 걸리는 국가

선박승무원의 입출국 수속에 시간이 가장 많이 걸리는 국가의 순서로는 미국, 중국, 인도 등의 순서이며 한국은 상당히 시간이 적게 걸리는 국가로 나타나 있다. 이는 내국인을 대상으로 한 설문조사결과와

완전히 배치)되는 것으로 CIQ절차가 내국인게 불리하게 운영되고 있다는 것을 말해준다. 한국 선박승무원을 대상으로 한 설문과 달리 미국이 1위를 차지하고 있는데, 본 설문지의 응답자가 대부분 필리핀 선원이고, 필리핀인의 경우 항공편을 통할 경우에도 미국입국에 어려움이 있는 것으로 알려져 있다.

【11】항만에서 선박승무원의 입출국 수속에 시간이 가장 많이 걸리는 국가

국가명	미국	중국	인도	브라질	남미	한국	공산국	베트남	계
응답자 수	6	4	3	1	1	1	1	1	18

(12) 항만에서 선박승무원의 입출국 수속이 가장 빠른 국가

선박승무원의 입출국 수속이 가장 빠른 국가를 물었을 때 외국선박승무원들은 한국이 일본과 더불어 가장 빠른 국가라고 응답하였다. 이는 한국선박승무원이 한국에서 입출항수속이 가장 느리다고 응답한 것과 대조된다.

【12】항만에서 선박승무원의 입출국 수속이 가장 빠른 국가

국가명	일본	한국	미국	네덜란드	싱가폴	독일	홍콩	캐나다	유럽	계
응답자 수	5	5	3	2	2	1	1	1	1	21

(13) 항만에서 선박승무원의 입출국 수속시 선물 또는 뇌물을 가장 적게 요구하는 국가

항만에서 선박승무원의 입출국 수속시 선물 또는 뇌물을 가장 적게 요구하는 국가로는 한국선박승무원들을 대상으로 한 것과 비슷하게 나타났는데, 미국, 일본, 유럽의 각국이 선두에 서 있다.

【13】항만에서 선박승무원의 입출국 수속시 선물 또는 뇌물을 가장 적게 요구하는 국가

국가명	미국	일본	인도	유럽	캐나다	북미	한국	계
응답자 수	3	3	3	2	2	1	1	15

1) 한국선박승무원들은 입출항 수속에 시간이 많이 소요되는 국가로서 중국 다음으로 한국을 지목하였다. 한국해양대학교 부설 해사산업연구소, 항만출입의 제도개선을 통한 지역경제향상 및 국가이미지 제고에 관한 연구, 2000년 5월, 【표 4 - 38】을 참고할 것.



(14) 게이트에서 시내까지의 이동시 편리 또는 불편의 정도와 해당 국가의 선진화 정도간의 관계

외국선박승무원의 86.2%가 항만의 게이트에서 시내까지의 이동시 편리함 또는 불편함의 정도가 해당 국가의 선진화와 관계가 있다고 응답하고 있다. 따라서 선진국으로서의 한국의 이미지 개선을 위해서는 선박승무원이 게이트에서 시내까지 이동하는 수송서비스가 개선되어야 한다.

【14】 게이트에서 시내까지의 이동시 편리 또는 불편의 정도와 해당 국가의 선진화 정도간의 관계

보기	응답수	비율	유효비율	누적비율
밀접한 관계가 있다	4	13.8	13.8	13.8
약간 관계가 있다	21	72.8	72.4	86.2
잘 모르겠다	2	6.9	6.9	93.1
별로 관계없다	1	3.4	3.4	96.6
전혀 관계없다	1	3.4	3.4	100.0
무응답	0	0.0	-	-
계	29	100.0	100.0	-

#### IV. 입출항수속 및 부두 출입 제도의 선진화

##### (1) CIQ 절차의 통합 및 표준화

지방해양수산청·세관·출입국관리사무소 등의 입출항 관련서류가 표준화되어 있지 않고 각 항만마다 입출항 수속절차가 통일되어 있지 않아 선박승무원에게 불편함이 많았다. 그러므로 아래와 같이 통일된 입출항 수속절차를 확립할 필요가 있다.

① 선박 입출항때 세관, 해양수산청, 출입국관리사무소, 검역소 등 항만관련기관에 제출하는 서류를 단일 양식으로 통합한다. 현재는 대동소이한 내용인데도 불구하고 항만관련기관마다 서류형식이 다르고 작성방법도 다르다. 이를 통합하면 입출항 효율성이 크게 제고될 것이다.

② CIQ 관련업무를 어느 한 정부 부서로 통합하든지 혹은 공동 처리하는 신규 기관을 만든다. 앞으로 부서간 협의를 거쳐 정해야 하겠으나 CIQ 업무를 일괄 처리하는 방안으로서 부서의 통합은 가장 효율적인 대안이 될 수 있다. 예를 들면, 해양수산부가 CIQ 관련업무를 일괄 처리하여 입·출항 신고업무를 간소화할 수 있고, 예외적인 상황이 발생했을 경우에만 해당 기관에 통보·처리하면 될 것이다.

③ CIQ절차가 전국적으로 표준화되어 있지 않다. 그러므로 상기의 통합된 CIQ절차를 전국적으로 통일된 방법으로 시행할 것을 권고한다.

##### (2) 전자문서결제시스템(EDI) 통합 및 표준화

전자문서결제시스템을 이용한 입출항 서류제출은 현재 2중으로 되어 있다. 현재 지방해양수산청은 선사에게 PORTMIS에 입력할 것을 요구하고 있고 세관은 세관 EDI(KL-NET)를 별도로 사용함으로써 항만이용자들은 이중으로 입력해야 하는 불편과 시간 낭비를 감수하고 있다. 그러므로 이 시스템을 수요자 입장에서 통합하고 또 관련 서류(잔자 포맷)를 표준화하여 그동안 지방해양수산청과 세관, 출입국관리사무소, 검역소에 각각 따로따로 서류를 제출해야 했던 불편을 해소시킨다.

관세청은 외항선의 출항허가서를 세관의 EDI(전자문서) 방식을 통해 발급하는 '전자출항 허가서 발급제'를 2000년 5월 8일부터 시행한다고 발표하였다. 이 제도의 시행으로 종전 외항선이 출항할 때 선박회사 등 관련 민원인이 출항 허가서를 받기 위해 직접 세관을 방문해야 하는 번거로움이 사라지게 됐다. 이 제도의 시행으로 종전 출항허가서 발급에 걸리던 시간이 1시간20분에서 10분으로 대폭 줄어들고, 연간 50억~60억원의 물류비 절감효과까지 기대된다. 그러나 현재의 EDI 시스템의 결정적 문제는 선사가 세관 EDI(KL-NET)에 넣은 서류를 또 다시 항만 EDI(PORTMIS)에 키인(Key-in, 타이핑)해야 한다는 것이다. EDI의 가장 큰 장점인 '중복입력의 해소'가 해소되지 않는 것이다.

또한 컴퓨터 통신이 원활하여졌으므로 입출항 서류를 본선에서 e-mail을 통하여 바로 관청에 제출할 수 있도록 해야 한다. 현재의 PORTMIS 및 KL-NET 등의 EDI는 폐쇄시스템이므로 선박에서 이 시스템에 접근이 되지 않으므로 이 시스템을 개방시스템인 인터넷 기반으로 통합할 필요가 있다. 이 시스템은 이미 기술개발이 되어 있는 상태이나 정부가 이를 도입하지 않아 아직 구축이 되지 않은 상태이다.

##### (3) 선박 검역제도의 개선

검역과 관련해서는 현재의 무선검역을 확대하여 외국으로부터 입항하는 선박중 오염국에서 입항하는 선박을 제외한 선박은 승선검역을 생략하고 무선검역으로 대체하는 것이 바람직하겠다. 공휴일이나 야간입항 선박중 하역작업이 가능한 선박에 대해서는 즉시 검역을 실시한다. 객관적인 검역기준을 마련하여 기상이 악화되더라도 검역기준에 따라 검역을 시행할 수 있도록 선박 검역시간제한을 완화해야 할 것이다. 그리고 선박 입항 즉시 접안 가능한 선박에

대해서는 접안완료후 검역을 실시할 수 있도록 제도를 개선해야 할 것이다.

(4) 빈번한 출입선박에 대한 서류제출 완화

부산항 입출항 실적이 있는 선박의 경우 이미 제출해 놓은 서류를 이용할 수 있으므로 기존 제출 서류중 장기간 유효한 서류는 제출의무를 생략한다. 예컨대 선박국적증서의 유효기간은 5년이므로 유효한 기간 내에 있는 서류는 그 유효기간이 만료될 때까지 제출하지 않게 한다.

V. 제도개선의 예상 효과

1. 외국인 선박승무원의 쇼핑 증대

항만은 지역경제에 심대한 영향을 끼치고 있다. 예를 들어, 부산항의 부산지역 경제에 대한 기여도는 항만관련산업과 의존산업을 모두 합칠 경우 총취업자수의 27.4%, 지역총생산(GRP)의 40.5%를 차지하고 있다. 항만이 지역경제에 절대적인 영향을 끼치고 있는 것이다.

이렇게 항만 산업은 레버리지 효과가 크기 때문에 약간의 제도개선만으로도 부산 경제에 큰 영향을 줄 수 있다. 제도 변경에 따른 경제 효과의 예로는 '통과선박제도'를 들 수 있다. 부산지방 해양수산청이 외화획득과 지역항만산업에 도움을 주기 위해 실시하고 있는 통과선박 정박지(해상급유시장) 운영제도는 부산에 연 1억달러 정도의 수입을 올려 주고 있다. 통과선박 정박지가 이처럼 외국 선박들에게 인기를 끌고 있는 것은 제도실시 이전에 냈던 입항료와 정박료 등 항비의 20%만 내면 되기 때문이다. 평소 부산항을 지나치던 외국선박들은 항비가 엄청나게 싼 부산항에 잠시 정박하면서 선박기름과 선용품을 사는 것이 여타 항보다 훨씬 유리하다고 판단, 부산항에 많이 기항하고 있다. "통과선박 정박지운영으로 16억9천여만원의 세수가 줄어들었지만 부산항을 중심으로 한 항만경제에는 크게 도움이 되었다"<sup>2)</sup>.

이제는 선박만 자유로 통과할 수 있게 할 것이 아니라 사람도 자유스럽게 흐르도록(人流의 원활화) 해주어야 할 필요가 있다. 우리나라에 입국한 전체 관광객의 수는 1999년도에 4,659,785명이었고 이들로부터의 관광수입은 56억2천달러였다. 외국인 관광객이 방한해 소비하는 돈은 1인당 약 1,389달러<sup>3)</sup>이다. 본

설문의 분석 조사결과를 보면 선박승무원의 경우 1인당 평균 US\$ 42.5을 소비하는 것으로 나타났다. 우리나라를 찾은 외국적선의 선원의 경우 방문자 575,229명<sup>4)</sup> 중 86%가 쇼핑하는 것으로 조사되었다. 그러므로 575,229명의 86%인 약 494,700명이 1인당 US\$ 42.5를 소비하는 것으로 추정하면 우리나라를 방문한 외국선박승무원이 구매하는 한국상품의 총액은 약 2100만달러 정도 되는 것으로 추산된다.

설문조사결과 외국선박승무원들은 부두의 출입문제가 개선될 경우, 즉, 택시등으로 게이트를 통과할 경우 US\$64 정도의 지출을 늘일 것으로 응답하였는데 약 494,700명이 1인당 US\$64를 더 소비하는 것으로 추정하면 우리나라를 방문한 외국선박승무원이 택시 등의 편의를 제공받음으로써 구매가 늘어나는 한국상품의 총액은 약 3166만달러인 것으로 추산된다.

【15】 택시 출입허용에 따른 항만도시 경제편익 증가액

1US\$ = 1109원(2000년 5월8일 현재)

외국선박승무원의 쇼핑액수 증가	US\$3,166만	351억 1천만원
---------------------	------------	-----------

2. 국가이미지 개선

지금은 「국가이미지」가 수출을 좌우하는 시대다. 외국인들이 「한국」과 「한국기업」을 신뢰한다면 좀 더 많이 투자하고 상품도 많이 살 것이 분명하다. 바야흐로 국가이미지 마케팅이 절실한 시점이다.

해외시장에서의 한국의 이미지는 전쟁, 분단상황, 분쟁지역 등 부정적 측면이 강한 것으로 알려져 있다<sup>5)</sup>. 한국에 대해 긍정적 이미지를 갖고 있는 사

4)아래의 표에서 보는 바와 같이 1998년 한해 동안 우리나라를 찾은 외국적선은 33,837척으로 적당 평균 승선 인원을 17명으로 보면 575,229명이다.  
(1998년 12월 31일 현재)

국적선		외국선		계	
척	천 G/T	척	천 G/T	척	천 G/T
13,763	110,473	33,837	476,156	47,600	588,630

5)국제경영전략연구원, 「한국 및 한국제품 이미지 조사」, 1998 참조. 이 보고서의 조사 결과에 따르면 한국에 대한 1차적 이미지에 대해 전쟁·분단·분쟁지역이라는 답변이 24.7%로 가장 큰 비중을 차지했고, 경제발전 9.3%, 긍정적 국민성 9.1%, 올림픽·월드컵 7.7%, 역사·문화·관광지 5.3% 등이었다. 이밖에 독재·쿠데타·

2) 해양수산부 관계자의 말을 녹취하였음

3) [http://www.knto.or.kr/Korean/K\\_index\\_2.html](http://www.knto.or.kr/Korean/K_index_2.html)에서 외국객 1인당 평균 소비액 도표를 참고할 것

람일수록 한국 상품 구매경험이 많은 것으로 조사됐다. 그러므로 한국의 국가이미지는 한국상품의 구매와 직접 연결된다. 이에 따라 기획예산처는 2000년 국가이미지 제고에 195억을 투입할 예정이다.

한국에 찾아오는 외국선박승무원들의 경우 항만서비스가 곧 국가이미지와 연결된다. 한국관광공사 등은 해외에 한국관광 마케팅을 하기 위해 엄청난 금액을 투자하고 있다. 외래객 유치진흥활동경비로 내한 관광객 1인당 5,582원(6)을 지출하고 있다. 선박승무원들에게 좋은 국가이미지를 심어주기 위해 홍보비를 지출해야 한다면 그 액수는 우리나라를 찾는 외국적선의 선박승무원수를 575,229명이라 할 때 약 32억원 정도 된다. 즉, 항만의 제도개선만으로 외국선원들에게 좋은 이미지를 심어주게 된다면 32억원 정도의 홍보비를 절약하는 셈이 된다. 그러므로 이제 국가이미지 관리를 위해서도 해외에서 자발적으로 찾아오는 선박승무원을 체계적으로 관리해야 할 때가 되었다.

### 3. 선박승무원교대지의 가능성

컨테이너선박과 일반화물선, 유조선 등 상선의 경우엔 선박승무원 고용계약이 통상 10개월-1년 단위(한국 컨테이너선의 경우 6개월)로 이뤄지면서 선박승무원의 교대도 주기적으로 반복되고 있다. 이같은 선박승무원 교대는 선박이 각국 항만을 돌아다니다 그때 그때 계약만으로 선박승무원은 하선시키고 신규 선박승무원은 항공편으로 보내는 방식이다. 선박승무원 교대지역으로 각광받는 항만도시는 그 자체만으로도 막대한 외화를 벌어들이고 있다. 그러나 불행하게도 부산항을 포함한 우리나라 항만은 외국 선사로부터 선박승무원 교대지로 외면당하고 있다.

그 이유는 외국선박승무원이 한국에 들어와 교대 선박승무원으로 승선을 하려면 반드시 비자가 있어야 하고 발급기간도 3-7일까지 걸리는 등 입국 자체가 까다로운데다, 외국선박승무원을 데려오기 위해 국내 선박승무원대리점이 당국에 제출해야 하는 서류도 번거로워 선박승무원 공급이 적기에 이루어지지 않으므로 이런 불편한 항구를 선박승무원교대지로 이용할 수 없는 것이다.

장기적으로는 입출항 절차와 항만 통과제도가 개

선되고 이와 더불어 '오케이 보드(OK BOARD)' 제도를 도입하면 동북아의 선박승무원교대지로 각광받을 수도 있다. 오케이 보드란 항공사가 발부하는 탑승승인 통지서를 말하는데 이것만 있으면 선박승무원수첩이나 여권만 가지고도 외국선박승무원이 비자없이 우리나라에 입국이 가능한 제도이다. 즉 선박승무원의 출입국을 보다 간편하게 하면서도 비자와 같은 신분 보증서인 셈이다. 이 같은 오케이 보드제도는 이미 대부분 국가가 도입하고 있으며 심지어 비자발급이 까다롭다는 일본도 20년 전부터 시행하여 요코하마, 고베항 등이 선박승무원 교대지로 인기를 끌고 있다.

특히 부산항의 경우 입항하는 외항선과 국적선만 도 연 2만척 이상에 달하고 해양부가 도입한 통과선박자유항제로 인해 한 해에 한국을 지나가는 20만척 중 상당수를 유치할 수 있는 호조건을 갖추고 있다.

부산항이 선박승무원 교대시장으로 발전하면 선박승무원 입출국 수속대행 수수료와 항공사 운임비, 선박승무원 체류비 등만 계산하여도 연 1억달러(1100억원)의 외화를 가득할 수 있다. 또한 외국 선박승무원들이 한국을 거쳐가면서 관광 및 쇼핑을 하면서 외화를 사용할 것이고 기항선박 증가는 곧 선용품공급으로 이어지게 되어 선박수리산업에도 좋은 영향을 미치게 될 것이다.

그러나 이 제도의 시행을 위해서는 선박승무원도 주나 불법체류 문제를 해결하여야 하는데 이는 일본의 경우를 벤치마킹하여 해결할 수 있을 것이다. 참고로 일본은 대리점이 각서하에 책임지고 있으며 약간 의심이 가는 선박승무원에 대해서는 공항까지 에스코트하는 제도를 도입하고 있다.

## VI. 결론 및 제언

한국의 CIQ 절차에 대해 외국선원들은 상당히 호의적으로 응답하고 있다. 이는 한국선원들의 부정적인 응답과 대조를 이루고 있다<sup>7)</sup>. 예를 들어 한국선원들은 한국 항만 입항시 약간의 선물을 관행적으로 하고 있으나 외국선원들은 선물을 하지 않고 있으며, 게이트 직원들에 대해서도 한국선원들은 상당한 불만을 가지고 있는데 반해 외국선원들은 아주 친절한 것으로 응답하고 있다. 이러한 차이는 외국선원의

민주투쟁, 유명 운동선수 및 대통령, 사건사고·김치·불고기 등 다양한 기타 응답이 34.1%를 차지했다.  
6) [http://www.knto.or.kr/Korean/K\\_index\\_2.html](http://www.knto.or.kr/Korean/K_index_2.html)에서 '외래객 1인당 유치진흥활동경비'를 참고할 것

7) 관련 대리점 업계와의 인터뷰에 의한 본 연구자의 추정치  
8) 한국해양대학교 부설 해사산업연구소, 항만출입의 제도 개선을 통한 지역경제향상 및 국가이미지 제고에 관한 연구, 2000년 5월.



표본수가 적어 나타나는 통계상의 오류가 아니라 실제로 양 그룹간에 인식의 차이가 있으며 실제로 내국·외국 선박승무원에 대한 차별적 관행이 존재하기 때문이라고 해석된다.

외국 선박의 선원에 대해 항만서비스를 개선하게 되면 여러 가지 종류의 경제적 효과가 발생하게 되는데, 대표적인 것으로는 외국인 선원의 쇼핑 증대, 국가 이미지 개선 및 선원교대지로서의 잠재적 가능성 등이 있으며 이러한 효과를 화폐로 환산하면 연간 1,483억원 정도의 경제적 유발효과가 발생할 것으로 추정된다.



