

초일류세관의 비전

우리나라의 관문을 책임 운영하는 기관으로서 동북아 중심국가 건설에 세관이 견인차의 역할을 해주길

추 동 화

필자가 지난 23년간 DHL에 근무하는 동안 전체 업무의 흐름에서 가장 중점을 둔 사항이 바로 수입 통관 분야였다. 통관에서의 10분 지연은 종종 실제 고객에게 배달되는 시간을 반나절이상 지연시키며, 특히 특송화물의 통관이 1시간 이상 지연되는 경우 고객의 신뢰에 치명적인 결과를 가져올 수 있기 때문이다. 각 국가들의 DHL 책임자들이 모이는 분기별 회의에서 한국의 통관수준은 항상 후진국 국가군으로 분류되고 있으며 나는 이에 대하여 특수한 한국의 분단현실과, 국민과 세관간의 신뢰부재를 이유로 들어 다소 궁색한 답변을 할 수 밖에 없었다.

세관통관에 있어서 그 법규가 현실변화에 부합하지 않는다 하더라도 필히 준수해야 하며, 관련 업계는 세관을 대신하여 우범화물의 검색을 철저히 하고, 세관과의 커뮤니케이션 채널을 확보하여 협조체제를 공고히 해야 한다는 것이 본인의 생각이다. 이의 실천을 위하여 DHL에서는 세관원을 초청하여 직원들을 대상으로 마약검색 및 관련 법규에 대한 정기교육을 실시하고 있으며 우범화물 적발직원에 대한 특진과 포상을 제도화함과 동시에 축적된 노하우와 자료를 공유함으로써 우범화물 적발에 적지 않은 성과를 올리고 있다. 이의 결과 세관과의 신뢰 형성은 물론이고 대 고객 서비스 향상에도 많은 기여를 하고 있다.

지난 8월 초 관세청에서 발표한 특송화물에 대한 통관개선안은 굳이 그 실속을 들여다보고 효과를 꼼꼼히 따져보지 않더라도 오랜 동안 우리나라 세관행정의 선진화와 개선을 갈망해온 필자 같은 사람에게는 무척이나 반가운 소식이었다. 가깝게는 인천공항의 개항이후, 멀게는 우리나라에 국제항공화물 특송사업이 도입된 이래로, 관련 세관행정과 통관절차의 개선을 위한 노력과 작업이 부단히 이루어져 왔으나 그 아우성에 비하여 변화의 속도와 범위는 매우 느리고 제한적이었던 것이 사실이다. 이러한 점에서 이번 발표는 우리 세관이 동북아 물류 중심국가 구현의 기치아래 통관시스템의 선진화를 위한 첫 발을 내딛었다는 의미를 부여할 수 있겠다.

사실 인천공항은 그 규모나 시설면에서 상당수준 국제적인 면모를 갖추고 있음에도 불구하고 하고 상대적으로 화물에 대한 통관시스템은 구태를 크게 벗어나지 못하고 있었다. 이번 관세청의 발표 내용을 보면 특송화물 물동량의 가파른 상승과 중요성을

감안, 세계 시장의 흐름에 맞게 통관절차를 개선하려는 의지가 엿보인다. 우선, 간이통관대상 화물의 범위를 기존 미화 600불 이하에서 2000불 이하로 대폭 확대하였으며, 화물이 반출된 후에 세금을 납부할 수 있도록 하는 허용범위를 기존 미화 600불 이하에서 모든 특송화물로 전면 확대하여 적용하기로 하였다.

또한 기존에는 일반 화물과 특송화물의 적하목록이 별도로 구분 되지 않고 항공사에 의해 일괄적으로 세관에 전송되었으나 향후 이들을 시차를 두고 구분 하여 제출함으로써 특송화물의 적하목록 제출시간을 단축할 수 있게 되었다. 이러한 통관기준의 완화와 함께 X-ray 판독업무를 2명 이상의 전담직원이 담당하도록 규정화 한 것은 화물 검색에 대한 업체의 자율과 책임을 강화한 것으로 해석된다.

단, 이들 개선안이 그 동안 업계에서 요구했던 사항을 모두 반영하고 있는 것은 아니며 업계로 하여금 개선안의 효과를 피부로 느낄 수 있도록 하기 위해서는 몇 가지 후속 조치가 이루어져야 할 것이다. 가령, 소위 우범화물 선별 시스템이라 불리는 Cargo Selectivity System의 개발을 조속히 완료하여 간이신고 기준 확대에 따른 개선효과가 가시화되도록 해야 하며, 업계에 부담을 주고 있는 임시개청료 부과를 단계적으로 폐지하여 관세사후납부제 적용범위 확대의 효과를 극대화할 수 있도록 해야 한다.

더 나아가 인천공항이 세계 일류의 공항 으로 발돋움하기 위해서는 명실상부 24시간 통관체제와 선통관 시스템을 구축해야 할 것이다. 현재 관세청의 주도로 각 업체의 대표들이 자문위원으로 참가한 ‘초일류세관 추진 위원회’가 발족되어 세관행정과 시스템 선진화를 위한 다각도의 연구와 작업을 진행하고 있는바 그 결과를 주목해 볼 일이다.

무릇 세관의 역할은 관세를 통한 세수를 확보하고 자국산업을 보호함과 동시에 국제무역 활성화에 기여하는 것일 것이다. 세관은 그 업무의 특성상 자율과 통제사이에서 무역환경변화에 맞추어 균형을 유지해야 하며 오늘날에는 세계화의 추세에 따라 자율쪽에 보다 많은 무게가 실리는 느낌이다.

정부가 동북아 중심국가 건설을 핵심과제로 추진하고 있고 이에 발맞추어 관세청에서도 유관 업체들을 참여 시켜 선진화된 초일류 세관 구현을 위해 활발한 움직임을 보이고 있는 것은 매우 고무적인 일이며 이번에 발표된 특송화물에 대한 통관개선안은 그 첫번째 결과물로 보인다. 초일류세관의 비전

필자가 지난 23년간 DHL에 근무하는 동안 전체 업무의 흐름에서 가장 중점을 둔

사항이 바로 수입 통관 분야였다. 통관에서의 10분 지연은 종종 실제 고객에게 배달되는 시간을 반나절이상 지연시키며, 특히 특송화물의 통관이 1시간 이상 지연되는 경우 고객의 신뢰에 치명적인 결과를 가져올 수 있기 때문이다. 각 국가들의 DHL 책임자들이 모이는 분기별 회의에서 한국의 통관수준은 항상 후진국 국가군으로 분류되고 있으며 나는 이에 대하여 특수한 한국의 분단현실과, 국민과 세관간의 신뢰부재를 이유로 들어 다소 궁색한 답변을 할 수 밖에 없었다.

세관통관에 있어서 그 법규가 현실변화에 부합하지 않는다 하더라도 필히 준수해야 하며, 관련 업계는 세관을 대신하여 우범화물의 검색을 철저히 하고, 세관과의 커뮤니케이션 채널을 확보하여 협조체제를 공고히 해야 한다는 것이 본인의 생각이다. 이의 실천을 위하여 DHL에서는 세관원을 초청하여 직원들을 대상으로 마약검색 및 관련 법규에 대한 정기교육을 실시하고 있으며 우범화물 적발직원에 대한 특진과 포상을 제도화함과 동시에 축적된 노하우와 자료를 공유함으로써 우범화물 적발에 적지 않은 성과를 올리고 있다. 이의 결과 세관과의 신뢰 형성은 물론이고 대 고객 서비스 향상에도 많은 기여를 하고 있다.

지난 8월 초 관세청에서 발표한 특송화물에 대한 통관개선안은 굳이 그 실속을 들여다보고 효과를 꼼꼼히 따져보지 않더라도 오랜 동안 우리나라 세관행정의 선진화와 개선을 갈망해온 필자 같은 사람에게는 무척이나 반가운 소식이었다. 가깝게는 인천공항의 개항이후, 멀게는 우리나라에 국제항공화물 특송사업이 도입된 이래로, 관련 세관행정과 통관절차의 개선을 위한 노력과 작업이 부단히 이루어져 왔으나 그 아우성에 비하여 변화의 속도와 범위는 매우 느리고 제한적이었던 것이 사실이다. 이러한 점에서 이번 발표는 우리 세관이 동북아 물류 중심국가 구현의 기치아래 통관시스템의 선진화를 위한 첫 발을 내딛었다는 의미를 부여할 수 있겠다.

사실 인천공항은 그 규모나 시설면에서 상당수준 국제적인 면모를 갖추고 있음에도 불구하고 상대적으로 화물에 대한 통관시스템은 구태를 크게 벗어나지 못하고 있었다. 이번 관세청의 발표 내용을 보면 특송화물 물동량의 가파른 상승과 중요성을 감안, 세계 시장의 흐름에 맞게 통관절차를 개선하려는 의지가 엿보인다. 우선, 간이통관대상 화물의 범위를 기존 미화 600불 이하에서 2000불 이하로 대폭 확대하였으며, 화물이 반출된 후에 세금을 납부할 수 있도록 하는 허용범위를 기존 미화 600불 이하에서 모든 특송화물로 전면 확대하여 적용하기로 하였다. 또한 기존에는 일반 화물과 특송화물의 적하목록이 별도로 구분 되지 않고 항공사에 의해 일괄적으로 세관에 전송되었으나 향후 이들을 시차를 두고 구분 하여 제출함으로써 특송화물의 적하목록 제출시간을 단축할 수 있게 되었다. 이러한 통관기준의 완화와 함께 X-ray 판독업무를 2명 이상의 전담직원이 담당하도록 규정화 한 것은 화물 검

색에 대한 업체의 자율과 책임을 강화한 것으로 해석된다.

단, 이들 개선안이 그 동안 업계에서 요구했던 사항을 모두 반영하고 있는 것은 아니며 업계로 하여금 개선안의 효과를 피부로 느낄 수 있도록 하기 위해서는 몇 가지 후속 조치가 이루어져야 할 것이다. 가령, 소위 우범화물 선별 시스템이라 불리는 Cargo Selectivity System의 개발을 조속히 완료하여 간이신고 기준 확대에 따른 개선효과가 가시화되도록 해야 하며, 업계에 부담을 주고 있는 임시개청료 부과를 단계적으로 폐지하여 관세사후납부제 적용범위 확대의 효과를 극대화할 수 있도록 해야 한다. 더 나아가 인천공항이 세계 일류의 공항으로 발돋움하기 위해서는 명실상부 24시간 통관체제와 선통관 시스템을 구축해야 할 것이다. 현재 관세청의 주도로 각 업체의 대표들이 자문위원으로 참가한 '초일류세관 추진 위원회'가 발족되어 세관행정과 시스템 선진화를 위한 다각도의 연구와 작업을 진행하고 있는바 그 결과를 주목해 볼 일이다.

무릇 세관의 역할은 관세를 통한 세수를 확보하고 자국산업을 보호함과 동시에 국제무역 활성화에 기여하는 것일 것이다. 세관은 그 업무의 특성상 자율과 통제사이에서 무역환경변화에 맞추어 균형을 유지해야 하며 오늘날에는 세계화의 추세에 따라 자율쪽에 보다 많은 무게가 실리는 느낌이다. 정부가 동북아 중심국가 건설을 핵심과제로 추진하고 있고 이에 발맞추어 관세청에서도 유관 업체들을 참여 시켜 선진화된 초일류 세관 구현을 위해 활발한 움직임을 보이고 있는 것은 매우 고무적인 일이며 이번에 발표된 특송화물에 대한 통관개선안은 그 첫번째 결과물로 보인다. 우리나라의 관문을 책임 운영하는 기관으로서 동북아 중심국가 건설에 세관이 견인차의 역할을 해주길 기대한다. 아울러 이러한 변화에 맞추어 세관에 신뢰를 줄 수 있는 국민들의 협조와 의식전환이 필요할 것이다.

초일류세관의 비전

필자가 지난 23년간 DHL에 근무하는 동안 전체 업무의 흐름에서 가장 중점을 둔 사항이 바로 수입 통관 분야였다. 통관에서의 10분 지연은 종종 실제 고객에게 배달되는 시간을 반나절이상 지연시키며, 특히 특송화물의 통관이 1시간 이상 지연되는 경우 고객의 신뢰에 치명적인 결과를 가져올 수 있기 때문이다. 각 국가들의 DHL 책임자들이 모이는 분기별 회의에서 한국의 통관수준은 항상 후진국 국가군으로 분류되고 있으며 나는 이에 대하여 특수한 한국의 분단현실과, 국민과 세관간의 신뢰부재를 이유로 들어 다소 궁색한 답변을 할 수 밖에 없었다.

세관통관에 있어서 그 법규가 현실변화에 부합하지 않는다 하더라도 필히 준수해야 하며, 관련 업계는 세관을 대신하여 우범화물의 검색을 철저히 하고, 세관과의 커

유니케이션 채널을 확보하여 협조체제를 공고히 해야 한다는 것이 본인의 생각이다. 이의 실천을 위하여 DHL에서는 세관원을 초청하여 직원들을 대상으로 마약검색 및 관련 법규에 대한 정기교육을 실시하고 있으며 우범화물 적발직원에 대한 특진과 포상을 제도화함과 동시에 축적된 노하우와 자료를 공유함으로써 우범화물 적발에 적지 않은 성과를 올리고 있다. 이의 결과 세관과의 신뢰 형성은 물론이고 대 고객 서비스 향상에도 많은 기여를 하고 있다.

지난 8월 초 관세청에서 발표한 특송화물에 대한 통관개선안은 굳이 그 실속을 들여다보고 효과를 꼼꼼히 따져보지 않더라도 오랜 동안 우리나라 세관행정의 선진화와 개선을 갈망해온 필자 같은 사람에게는 무척이나 반가운 소식이었다. 가깝게는 인천공항의 개항이후, 멀게는 우리나라에 국제항공화물 특송사업이 도입된 이래로, 관련 세관행정과 통관절차의 개선을 위한 노력과 작업이 부단히 이루어져 왔으나 그 아우성에 비하여 변화의 속도와 범위는 매우 느리고 제한적이었던 것이 사실이다. 이러한 점에서 이번 발표는 우리 세관이 동북아 물류 중심국가 구현의 기치 아래 통관시스템의 선진화를 위한 첫 발을 내딛었다는 의미를 부여할 수 있겠다.

사실 인천공항은 그 규모나 시설면에서 상당수준 국제적인 면모를 갖추고 있음에도 불구하고 상대적으로 화물에 대한 통관시스템은 구태를 크게 벗어나지 못하고 있었다. 이번 관세청의 발표 내용을 보면 특송화물 물동량의 가파른 상승과 중요성을 감안, 세계 시장의 흐름에 맞게 통관절차를 개선하려는 의지가 엿보인다. 우선, 간이통관대상 화물의 범위를 기존 미화 600불 이하에서 2000불 이하로 대폭 확대하였으며, 화물이 반출된 후에 세금을 납부할 수 있도록 하는 허용범위를 기존 미화 600불 이하에서 모든 특송화물로 전면 확대하여 적용하기로 하였다. 또한 기존에는 일반 화물과 특송화물의 적하목록이 별도로 구분 되지 않고 항공사에 의해 일괄적으로 세관에 전송되었으나 향후 이들을 시차를 두고 구분 하여 제출함으로써 특송화물의 적하목록 제출시간을 단축할 수 있게 되었다. 이러한 통관기준의 완화와 함께 X-ray 판독업무를 2명 이상의 전담직원이 담당하도록 규정화 한 것은 화물 검색에 대한 업체의 자율과 책임을 강화한 것으로 해석된다.

단, 이들 개선안이 그 동안 업계에서 요구했던 사항을 모두 반영하고 있는 것은 아니며 업계로 하여금 개선안의 효과를 피부로 느낄 수 있도록 하기 위해서는 몇 가지 후속 조치가 이루어져야 할 것이다. 가령, 소위 우범화물 선별 시스템이라 불리는 Cargo Selectivity System의 개발을 조속히 완료하여 간이신고 기준 확대에 따른 개선효과가 가시화되도록 해야 하며, 업계에 부담을 주고 있는 임시개청료 부과를 단계적으로 폐지하여 관세사후납부제 적용범위 확대의 효과를 극대화할 수 있도록 해야 한다. 더 나아가 인천공항이 세계 일류의 공항으로 발돋움하기 위해서는 명

실상부 24시간 통관체제와 선통관 시스템을 구축해야 할 것이다. 현재 관세청의 주도로 각 업체의 대표들이 자문위원으로 참가한 ‘초일류세관 추진 위원회’가 발족되어 세관행정과 시스템 선진화를 위한 다각도의 연구와 작업을 진행하고 있는바 그 결과를 주목해 볼 일이다.

무릇 세관의 역할은 관세를 통한 세수를 확보하고 자국산업을 보호함과 동시에 국제무역 활성화에 기여하는 것일 것이다. 세관은 그 업무의 특성상 자율과 통제사이에서 무역환경변화에 맞추어 균형을 유지해야 하며 오늘날에는 세계화의 추세에 따라 자율쪽에 보다 많은 무게가 실리는 느낌이다. 정부가 동북아 중심국가 건설을 핵심과제로 추진하고 있고 이에 발맞추어 관세청에서도 유관 업체들을 참여 시켜 선진화된 초일류 세관 구현을 위해 활발한 움직임을 보이고 있는 것은 매우 고무적인 일이며 이번에 발표된 특송화물에 대한 통관개선안은 그 첫번째 결과물로 보인다.

우리나라의 관문을 책임 운영하는 기관으로서 동북아 중심국가 건설에 세관이 견인차의 역할을 해주길 기대한다. 아울러 이러한 변화에 맞추어 세관에 신뢰를 줄 수 있는 국민들의 협조와 의식전환이 필요할 것이다.