

통관거점을 이용한 국제물류의 지역구조*

韓柱成**

Regional Structure of International Physical Distribution through Clearance Depot*

Ju-Seong Han**

요약 : 본 연구는 내륙지방에 입지한 청주세관을 사례로 통관거점을 이용한 국제물류의 지역간 결합과 지역구조를 밝히는 것을 목적으로 한다. 청주내륙통관거점의 무역은 관할 배후지에 입지한 공업의 특색을 반영한다. 화물의 발착지는 수출입지로서, 특히 일본, 중국, 미국과의 거래가 탁월하다. 청주세관 관할지역의 화물 발착지는 인천공항과 부산항의 배후지와 지향지가 되며, 수출의 경우 부산항의 지향지가 넓고, 수입의 경우는 인천공항과 부산항의 배후지가 거의 비슷하다. 청주 내륙통관거점은 신속하고 저렴한 비용의 수출입 체제를 구축하고 있는데, 개개 기업의 화물의 종류나 기업의 물류체계가 다른 특성을 나타내고 있다. 국제물류의 지역구조는 하주기업이 각각 수출입화물에 대하여 독자적인 물류체제를 구축하는데, 보세공장과 보세창고에서 수출하는 형태로 크게 나누어진다. 보세창고에 의한 형태는 다시 해외생산거점과 분업을 하는 본선인도가격제, 해외생산거점과 분업을 하는 균일배달가격제의 형태가 있다. 이러한 현상은 본사와 해외법인간의 거래, 수출기업의 화물취급 주도, 저렴한 비용의 선택, 국제적 관행 때문에 일어난다.

주요어 : 통관거점, 국제물류, 항세권, 보세창고, 본선인도가격제, 균일배달가격제, 세관

Abstract : This study is to clarify regional structure and connection of international physical distribution through clearance depot of Cheongju customs of inland location. The trade of clearance depot of Cheongju customs industrial characteristics reflects of territorial hinterland. As origins and destinations of freight as exports and imports region, territories of Cheongju customs trade mainly with Japan, China, and USA. Origin and destination of freight of Cheongju customs territory are hinterland and foreland of Incheon International Airport and Busan port. In case of export, foreland of Busan port is board, and in case of import, the hinterlands of Incheon International Airport and Busan port are similar.

Clearance depot of inland-located Cheongju is construct by the advantages of rapidness and inexpensive cost. And the kind of freight and system of physical distribution of each enterprise show different characteristics. For each export and import freight, each shipper corporation has its own physical distribution system, and structure of international distribution is classified into export pattern of bonded industry and bonded warehouse. Again the patterns of bonded warehouse are distinguished free on board price system with division of labor in base of production in overseas, free on board price system, and cost-insurance-freight with division of labor in base of production in overseas. These phenomena are caused by transaction between headquarter and its overseas corporation, initiative freight handling of export corporation, choice of inexpensive cost, and international convention.

Key Words : clearance depot, international physical distribution, port and airport tributary area, bonded warehouse, free on board price system, cost-insurance-freight, customs

* 이 논문은 2004년도 한국학술진흥재단의 지원에 의하여 연구되었음(KRF-2004-041-B00661)

** 충북대학교 지리교육과 교수(Professor, Department of Geography Education, Chungbuk National University),
jshan@chungbuk.ac.kr

1. 서론

1) 연구목적

최근 국가간의 경제교류가 늘어나면서 국가간의 무역이 더욱 다변화되고 무역액도 커지고 있다. 이와 같은 국가간의 무역은 원료 및 반제품, 완제품의 기업간 거래로 더욱 두드러지게 나타나 기업의 물류에 대한 인식이 높아지고 있다. 그러나 우리나라의 경우 기업의 물류에 대한 인식이 낮아 물류의 중요성이 강조되어 왔다.

이와 같이 기업의 물류를 대상으로 하는 지리학의 연구는 거의 미개척 분야로 남아 있다. 野尻(1996, 101)에 의하면 오늘날 지리학에 있어서 물류연구의 주제는 첫째, 소재·반제품·완제품이라는 재화의 성질에 따라 유통경로가 공간적으로 어떻게 다른가, 둘째 정보화 기술이 유통경로의 공간적 재편성에 어떠한 영향을 미치고 있는가, 셋째 사회기반이나 경제의 하부구조의 정비가 물류의 공간구조를 어떻게 변화시키는가, 넷째 교통기관이나 물류시설 실제용량과 계획상의 유통량 사이에 어떠한 과부족이 나타나는가의 네 가지이다. 이러한 다양한 주제가 존재하는데도 불구하고 물류에 대한 방법론상의 관점, 연구의 체계화가 충분히 확립되었다고 할 수 없다.

경제의 세계화(globalization)가 진전되고 물류의 공간구조가 점점 변화해 가고 있는 지금 물류에 관한 경제지리학적 연구를 한층 발전시켜야 하고, 나아가 국제물류의 실태를 해명할 필요성도 높아지고 있다.

우리나라 국제물류의 관문이라는 부산항, 인천공항 등은 무역의 규모가 커질수록 점점 주요한 역할을 하게 된다. 그러나 수출입 화물량의 증대로 최근 통관 소요시간이 길어지고 터미널이 복잡해져 화물사고의 발생, 창고보관비의 상승 등 다양한 피해가 나타나고, 또 종래 사용된 터미널의 처리능력이 포화상태에 이르렀다. 이러한 가운데 수출입 관련기업의 비용절감이나 수출입 수속을 간소화 할 수 있는 새로운 물류기지가 필요해져 통관기능을 갖는 내륙통관거점(inland depot)이 전국 각지에 설치되었다.

통관거점은 보편적으로 공항이나 항만이 분포한 지역에 세관이나 보세구역 설치를 임항통관거점이 많았으나 최근에는 내륙에도 내륙통관거점을 설치하고 있다. 내륙통관거점은 화물의 수출입시 내륙의 가까운 세관의 감독 아래에서 통관절차와 검사, 신고 및 수리를 할 수 있는데 전국에 23개의 내륙세관이 분포하고 있다¹⁾. 내륙통관거점에는 검사장, 보세창고와 荷主기업 대신에 통관수속을 행하는 관세사사무소 등이 집적되어 있다.

본 연구는 내륙지방에 입지한 청주세관(충주출장소 포함)을 사례로 통관거점을 이용한 국제물류에 의한 지역간 결합과 기업의 글로벌화에 따른 수출입구조에 의한 지역구조를 밝히는 것을 목적으로 한다.

2) 연구방법과 자료

본 연구는 청주세관과 청주세관 관할에 속하는 충주출장소를 포함하여 통관상품을 이용한 국제물류의 지역구조를 파악하고자 한다.

연구방법으로 연구대상 세관의 전국적인 지위를 무역액에 의해 살펴보고, 통관거점의 수출입지역과 품목, 수출입항을 알아보고자 한다. 또 통관한 수출입 상품은 공항과 항만을 통하기 때문에 이들을 거점으로 한 지역간 결합에 의한 港勢圈²⁾을 구획하고, 국제물류를 결정짓는 요인을 국가의 경제·사회적 지역특성과 관련지어 회귀방정식에 의해 밝히고자 한다. 마지막으로 사례 상품기업의 수출입구조를 크게 보세공장과 보세창고를 이용하는 국제물류로 나누어 청주시에 분포한 6개 수출입 기업 담당자와 인터뷰 조사를 하여 기업의 글로벌화와 내륙공장에서 내륙통관거점을 이용한 수출입화물의 경로, 정보의 흐름을 밝히고자 한다. 이에 분석된 자료는 한국관세무역연구원이 제공한 가장 최근의 2003년 청주세관 관할지역의 수출입액이다.

연구대상지역의 범위는 청주세관과 청주세관 충주출장소에서 통관되어 화물이 국내에 반출입이 되는 지역적 범위와 수출입 상대국을 대상으로 한다.

2. 국제물류에 관한 종래의 연구동향

국제물류의 연구는 1819년 Ricardo가 발간한『정치경제학과 과세의 원리에 관하여(On the Principles of Political Economy, and Taxation)』의 비교 생산비설에서 시작된다고 할 수 있다. 국제물류에 관한 종래의 지리학 분야에서의 연구동향을 살펴보면 다음과 같다. 먼저 Conkling과 McConnell (1981)은 지리학에서 무역연구의 대상을 첫째, 수송 시스템의 분석, 둘째 공간적 상호작용 모델의 구축, 셋째 국제무역 연구와 지역경제 연구의 통합인 국제개발이론의 응용으로 구분하고 있다. 또 이러한 연구대상의 접근방법으로는 의사결정 과정, 공간구조, 시계열적 분석이 있다고 지적하였다.

그리고 McConnell(1986)은 지리학에서 국제무역을 취급한 연구의 전망을 다음과 같이 지적하였다. 종래부터 국제물류를 취급한 연구주제는 첫째, 무역 유동량의 시계열적 변화를 계량적으로 분석한 모델화, 둘째 국제환경의 변화가 무역 유동량에 미치는 산업구조의 변화 모델화, 셋째 자본이나 금융의 국제화, 즉 산업구조론의 무역 유동분석으로서의 응용 등이 있다. 더욱이 최근의 접근방법으로써 ① 국가만이 아니고 자유무역지구의 설정 등 국가내 수준에서 공간 시스템의 성장과 발전이 무역의 패턴에 어떠한 영향을 미치고 있는가에 대한 방법, ② 국제적인 관문(gateway)이나 그 배후지의 영향에 관한 연구, ③ 생산의 국제화, 수송·통신·제조기술의 혁신, 국제적 노동 분업체제나 정치·경제체제의 변화가 무역에 미치는 영향에 대한 연구 등이 있다.

다음으로 Krugman(1991)은 경제지리학의 주요한 과제가 입지의 집중·집적을 해명하는 것이라고 지적하면서 생산의 지리적 집중은 순수하게 기업의 외부에서 경쟁의 결과로 발생하는 외부경제의 효과이고, 그 수확체증과 불완전경쟁·수송비의 개념을 국제무역론에 흡수하지 않으면 안 된다고 하였다. 이와 같은 필요성은 1970년대부터 산업조직론이 불완전경쟁의 모델을 전제로 변화하였다는 점과, 국제경제론과 지역경제론의 경계가 유럽공동시장의 창설로 현실적으로는 애매하게 되었다는 점을 들고 있다.

국제무역론은 종래부터 ① 일반균형론, ② 완전경쟁, ③ 외부경제와 규모의 경제를 고려하지 않는 수확불변, ④ 무역에 영향을 미치는 여러 요인은 각 국가간에 이동하지 않는다는 점, ⑤ 수송비를 고려하지 않는다는 것을 바탕으로 하고 있다. 이에 대하여 입지론은 ① 불완전경쟁과, ② 수확체증의 개념을 특색으로 들 수 있다. 이것은 규모의 경제·외부경제·집적의 효과로 경제경관의 다양화를 설명하는 것을 가능하게 한다. ③ 입지론에서는 여러 가지 요인이 이동하는 것이 가능하다. ④ 수송비가 고려되고 있다(Krugman, 1993). 그러나 입지론이 부분균형에 바탕을 두고 있기 때문에 시장의 구조를 명확하게 모델화하는 것에는 실패하였다고 Krugman은 비판하고 국제무역론과 입지론의 장점을 융합시킨 학설을 전개하였다.

그리고 최근 국제물류를 포함한 국제무역에 관한 지리학의 높은 관심(McConnell, 1986; Johnston, 1989; Grant, 1994; 野尻, 1995; 朴宗玄, 1996)에서 다음과 같은 주제를 들 수 있다. 첫째, 국제물류의 계량적 분석에 의한 유동의 모델화, 둘째 국제물류를 배경으로 한 항만의 배후지와 지향지에 관한 연구, 셋째 기업의 의사결정 행동으로 국제무역에 관한 연구 등으로 나누어 파악할 수 있다.

1) 무역 유동량의 모델화

국제무역을 취급한 연구에서 전 지구적 유동패턴에 대한 분석이 진행되었는데, McConnell(1982)에 의하면 지리학에서 무역은 결절점(nodes), 변(links), 유동(flow)의 단순한 구조로 이해할 수 있다고 지적하고, 무역은 결절점간의 연결에 의한 공간적 상호작용에 의해 분석이 가능하다고 하였다. 또 Isard와 Penk(1954)가 주장한 기회비용의 중요성을 구체적으로 분석하기 위해서 공간적 상호작용 모델이 유효한 분석방법이라고 한 Yeates(1969)는 질량항에 구입하기 위한 가치분 소득액을, 수송 거리항에 각 국가 수도 상호간의 최단 거리를 대입하여 중력모델을 국제무역 분석에 응용하였다(Hua, 1990). 그 후에도 공간적 상호작용 모델은 무역연구에 아주 많이 이용되었고 발전해 왔다(Isard and Dean, 1987). 또한 Curry(1989)는 복잡한 무역유

등을 공간적 상호작용이라고 정의를 짓고 지리학적인 무역모델은 추상적인 재화의 연결체계나 무역 종사기관을 분석하므로 무역의 패턴을 규명할 수 있다고 지적하였다.

Nierop와 De Vos(1988)는 1950년부터 1980년까지 10년씩의 무역통계를 이용하여 세계 무역 시스템에서 결절지역을 판명하려고 시도하였다. 그 결과 주요 국가에서의 중요한 유동 패턴은 식민지의 독립 등으로 쇠퇴하기 시작하여 거리가 가까운 국가간의 결합이 침체되는 등 한층 다양화된 패턴을 나타내었다는 점을 밝혔다.

다음으로 Erickson과 Hayward(1991)는 상호작용 모델을 사용하여 제조업의 수출량을 지표로 미국 50개 주를 9개 지역으로 나누어 이들 지역과 수출국가와의 관계를 분석하였다. Freeman(1973)도 각 국가간의 무역량을 밝히는 것을 목적으로 경제활동 인구·국가수입·도시 산업발전·접근성·생활수준 등의 중요한 요인의 속성에 관한 분석을 하였다. 또 Gaile와 Grant(1989)는 제2차 세계대전 후 약 40년 동안(1948~1986년) 인구 100만인 이상의 122개 독립국가의 무역량과 경제력·군사력·교육력과의 상관관계를 중력모델에 의해 밝혔다.

O'Loughlin과 Anselin(1996)은 1968년부터 1992년 사이에 세계무역의 블록화 경향이 그렇게 강하게 인식되지 않다는 것을 Moran 示數³⁾ 등을 이용하여 밝혔다. 그 결과 미국이나 서독 등은 가까운 국가와 강하게 결합하는 반면에 일본은 무역 상대국을 세계 속으로 확대시켰다고 지적하였다.

이상의 계량적인 여러 연구에 대하여 Storper(1992)는 지역결합의 형성과 글로벌화에 대하여 다음과 같이 서술하였다. 선진국 경제는 산업구조의 전환과 시장의 국제화라는 큰 변화를 통해서 그 전체 경제 속에서 무역의 비율을 증가시키고 있다. 그리고 각 선진공업국에서 수출제품의 특화는 뚜렷하고, 비교우위성이나 신무역이론은 적용될 수 없다고 지적하였다. 이것은 디자인·패션이나 기술 집약형 제품은 시장이 세분화되고 소비자의 기호가 다양화되어 모방에 의한 후발성이익이 발생하는 등 반드시 Krugman이 말한 것과 같이 규모의 경제가 충분히 적용될 수 없기 때문이다. 그

것도 주요한 자본·노동력·정보자원은 지리적 공간에 고도로 집중하고 있는데, 세계경제는 이러한 技術地區의 모자이크로 구성되어 있다. 결론적으로 Storper는 이러한 국지화된 생산 시스템(기술지구)이 현대의 글로벌적인 경제발전의 중심이 되고 있다고 지적하였다.

2) 항만의 배후지·지향지에 관한 연구

1956년부터 시작된 컨테이너 화물수송은 지리학에 서는 Mayer(1973)가 처음으로 연구를 하였다. 그리고 1971년 시베리아 랜드 브리지(land bridge)⁴⁾ 수송에서 시작된(遠藤, 1985, 346) 국제 복합 일관수송의 발달로 항만의 세력권은 크게 확대되고 국가 전체나 대륙 전체의 수준까지 그 세력을 미치게 되었다. 더욱이 전용선의 대형화와 더불어 대규모 전용부두를 설치하는 것이 필요하게 되었으며, 또 컨테이너화로 항만에는 컨테이너 야드(yard)⁵⁾의 용지가 필요하게 되었다. 이러한 항만기능의 변화로 항만이 전체적이고 통합적인 로지스틱 시스템 가운데 포함되었다. 또 항만간의 경쟁이 심화되면서 항만의 정보화가 진행되며, 해운회사에서도 컨테이너선의 기항지를 대규모 항만으로 한정시키는 것은 선박의 회전율을 높이는데 매우 유리하게 된다(Hayuth, 1982).

대도시 시장으로의 접근, 내륙시장으로의 접근이라는 입지상의 우위와 적극적인 항만경영으로 대규모 항만에 국제 컨테이너 수송이 집중되고 있다. 그러나 컨테이너선 기항지의 집약화에 대하여 북아메리카의 경우에는 모든 해운회사가 반드시 같은 항에 집중하지 않고 화물이 각 항만에 분산되고 있다. 그것은 대규모 항만이 혼잡하여 지체비용이 많아져 규모의 불경제가 발생하기 때문이다. 각 항만들은 독자적인 철도나 해운의 연결이 제공되고 있으며, 서로 경쟁을 하면서도 공존의 관계를 유지하고 있다.

이러한 Hayuth의 학설에 대하여 Kuby와 Reid(1992)는 지니(Gini) 집중계수의 방법을 이용하여 1970년부터 1988년 사이에 규모의 경제효과로 미국의 특정 항만에 컨테이너 취급이 집중되고 있다고 반론을 펴고 있다.

또 북아메리카에서는 국제 복합 일관수송의 발달로

해운은 랜드 브리지 수송에 의한 컨테이너 수송 서비스의 확대가 가능하게 되었고, 또 미국 각 지역에 컨테이너를 취급하는 역이 2,500개 이상이 설립되었다. 그러나 트럭 수송은 400~700km 정도 거리까지는 운임상으로 철도보다도 경쟁력이 있다. 그래서 화물역의 대폭적인 정리가 행해져 수백 km의 간격을 두고 배치되었다. 이러한 화물역을 내륙 컨테이너 터미널이라고 부르는데 통관이나 검역업무도 그곳에서 실시된다. 그리고 集荷센터나 지역의 시장중심으로서의 역할을 하고 있다. 덧붙여 내륙 터미널은 항만의 컨테이너 터미널의 용지부족이나 노동비용의 상승을 보완하는 기능을 가지고 있다(Slack, 1990). 그래서 대규모 컨테이너 전용열차를 가지고 있는 일본의 대규모 해운회사나 商社로부터 빌려서 해상 컨테이너를 수송하고 있다. 이러한 점에서 일본의 물류기업에 의해 미국 육운업계의 재건이나 재편성이 진행되고 있다고 말할 수 있다(Rimmer, 1991).

종래 컨테이너 수송에 관한 연구를 살펴보면, 먼저 Seabome과 Larraine(1983)은 캐나다 톰터만(Thunder bay) 항만의 상품거래의 변화를 분석하고 항만 기능과 무역경향의 변화에 대하여 밝혔다. 그리고 曹壽敬(1993), 이정윤(1997), Jones와 North(1982), Bird(1983), Hoyle(1984), Hoare(1986; 1993), 遠藤(1981), 北原(1982), 安積(1990), 峰(1995) 등은 항만과 그 배후지와의 공간적 관계의 변화를 분석하였다.

국제 컨테이너 수송에 관한 지리학적 연구의 과제로써 첫째, Hayuth(1981)의 연구로 대표되는 항만의 배후지·지향지의 세력권 및 그들 개념 자체의 변화에 관한 연구, 둘째 Rimmer(1991)의 논문에서 나타난 바와 같이 일본 기업의 동향에서 국제적 물류업의 재편성에 관심을 나타낸 것으로 구분할 수 있다.

3) 기업 의사결정 행동에 관한 연구

이 분야의 연구는 McConnell(1982), Edgington(1984) 등의 연구를 들 수 있다. 이들의 연구는 구체적으로 국제물류를 대상으로 한 것은 아니고 기업의 시점에서 분석한 새로운 접근방법이라는 점이 주목된다. McConnell은 기업의 국제화 과정을 시계열적인 분석

을 통하여 파악하였다. 그리고 Edgington은 오스트레일리아에서 일본제철 기업의 해외진출 행동을 밝혔다. 또 朴容玄의 일련의 연구(1996; 1997) 중에서, 1996년의 연구는 국제적 도시 시스템의 개념에 의해 부산과 일본 후쿠오카간의 결합관계를 분석한 결과 부산의 對日 수출기업은 후쿠오카를 물류거점, 인적 교류의 출장거점과 같은 간접적인 목적으로 잘 이용하고 있지만 상거래의 거점으로서로는 그다지 이용하고 있지 않다는 점을 밝혔다. 또 1997년의 연구는 부산의 수출기업과 일본의 수출기업간의 거래관계에 의한 상품이동의 패턴에 주목하여 거래상 필요한 여러 비용에 대하여 우위성을 갖고 있는 일본의 시모노세키 항만이 이용되는 메커니즘을 밝히고자 하였다. 즉, 그는 식품과 의복업종을 대상으로 국제적인 재화의 이동배경에 존재하는 수출입 기업간의 거래관계의 특징과 시모노세키 항만을 이용함으로써 비용의 우위성과 그 우위성을 규정짓는 요인을 분석한 결과, 시모노세키 항만의 선택 결정요인은 시간비용의 우위성으로 지방항만의 대응이 대도시 항만과의 경쟁과 더불어 일본 국내의 물류 시스템에 영향을 미칠 것이라는 점을 밝혔다. 또 戴(2003)는 동아시아 주요 항을 둘러싼 중국 수출입 기업의 중계항 선택에 관해 연구를 하였고, 무역과 입지와의 관계를 보다 발전시켜 나가야 한다고 밝힌 Storper(2003)의 연구가 있다.

그밖에 다양한 무역의 형태와 경제발전과의 관계에 대한 연구와 다국적 기업의 역할과 함께 무역에 의한 지역간 결합에 대한 연구(Edgington, 1984), 서비스 측면에서 국제무역과 깊은 관계가 있는 국제금융과 국제간 투자관계를 분석한 연구(Langdale, 1985), 그리고 산업변화, 수송혁신, 통신기술의 발달, 정치·경제구조의 변화에 의한 국가간 무역체계의 공간적 패턴 변화도 중요한 주제가 되었다(Hamilton, 1981). 최근에는 종속이론의 분석전통에 따라 생산과 소비를 연결짓는 무역현상을 상품연쇄(commodity chain)의 관점에서 분석하는 연구도 등장하였다(Hughes and Reimer, 2004).

본 연구는 위에서 말한 세 가지 연구주제들을 통합할 수 있는 것이 통관거점을 이용한 국제물류의 분석이라고 생각하여 내륙통관거점의 港勢圈과 국제물류

에 영향을 미치는 요인을 밝히며, 청주세관의 관할지역에서 전국적으로 수출입비율이 높은 사례 상품을 취급하는 기업의 국제물류에 의한 지역구조를 규명하고자 한다.

3. 연구대상 세관

우리나라에서 가장 내륙에 위치한 청주세관은 1978년 7월 대전세관 청주출장소로 개소되었고, 청주세관 충주사무소는 1988년 1월 대전세관 충주 감시서로 개소하였다가 1989년 5월 청주출장소가 청주세관으로 승격되면서 충주 감시서도 청주세관의 관할에 속하였으며 1996년 7월 충주출장소로 승격되었다. 청주세관의 관할지역은 청주시를 포함하여 청원군, 괴산군, 진천군, 보은군이고, 충주출장소의 관할지역은 충주시를 포함하여 제천시, 음성군, 단양군이 이에 속한다. 한편 충북 옥천군과 영동군은 대전세관의 관할지역에 속한다.

1997년 외환위기를 겪은 전후의 최근 12년(1991~2003년) 동안 우리나라의 무역액(수출입액) 추이를 보면 1997년까지는 수입이 많았으나 그 후로 수출초과 현상을 나타내어 2003년 수출액이 약 1,900억 달러, 수입액은 약 1,800억 달러이었다.

2003년 주요 46개 세관(출장소와 감시소 포함)별 무역액의 점유율을 보면, 울산세관이 13.5%로 가장 높고, 그 다음으로 인천공항세관(7.6%), 구미세관(7.5%), 부산세관(7.2%), 서울세관(6.4%), 인천세관(5.8%), 천안세관(5.5%)의 순으로 청주세관은 1.4%로 23위를 차지하여 중간적 위치에 있는 세관이다(그림 1). 무역액

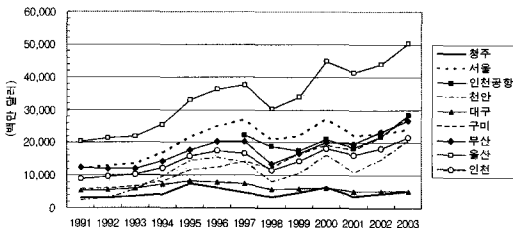


그림 1. 주요 세관의 무역액 추이(1991~2003년)

자료 : 관세청, 해당년도, 무역통계연보(12월).

의 점유율이 높은 세관의 관할지역에는 대체로 공업이 집적하여 세관의 무역액은 관할지역의 공업발달과 밀접한 관계가 있다는 것을 알 수 있다. 그리고 각 세관에 따라 다소 차이는 있지만 대체로 조금씩 무역액이 증가하는 경향을 나타내고 있어 우리나라에서 국제물류의 중요성이 증대되고 있다는 것을 알 수 있다. 세관의 입지를 臨港과 내륙으로 나누어 살펴보면, 개항장에 입지한 임항세관의 무역액은 57.5%를 차지하여 내륙세관보다 많지만, 수출의 경우 내륙세관의 수출액이 53.8%를 차지하고, 수입액은 임항세관이 69.7%를 차지하여 수출에서의 내륙세관이 국제물류에서 중요한 역할을 하고 있다는 것을 알 수 있다. 2003년 청주세관의 수출액은 약 34억 9천만 달러로 우리나라 수출액의 1.8%를 차지하여 주요 46개 세관에서 17위를 차지하였다. 한편 수입액은 약 17억 천만 달러로 우리나라 수입액의 1.0%를 차지하여 22위로 수입보다 수출액이 많다.

1991~2003년 사이의 청주세관 수출입액 구성비를 보면, 2003년에 수출액 구성비가 67.1%를 차지하여 가장 높고, 1991년의 수출액 구성비가 51.2%를 차지하여 가장 낮아 수출이 많고 대체로 증가하는 추세이다(그림 2).

다음으로 청주세관과 충주출장소의 통관실적 건수와 금액을 보면, 청주세관이 86% 이상을 차지한다. 이를 수출입별로 보면, 수출의 경우 청주세관이 통관건수보다 통관금액의 구성비가 높으나, 수입의 경우는 그 반대로 통관건수의 비율이 높아 건수 당 수입액이 적다는 것을 알 수 있는데, 충주출장소의 수출은 청주세관과 반대현상을 나타내고, 수입은 수입건수보다 수입액이 많아 건수 당 수입액이 많다는 것을 알 수 있다

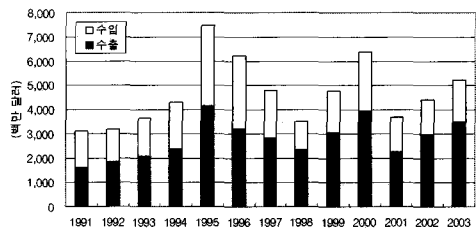


그림 2. 청주세관의 무역액 변화(1991~2003년)

자료 : 관세청, 해당년도, 무역통계연보(12월).

표 1. 청주세관의 통관실적(2003년)

구분	건수		금액(백만 달러)	
	수출	수입	수출	수입
청주세관(%)	79,455(89.2)	43,589(90.8)	3,522(89.7)	1,823(86.6)
충주출장소(%)	9,601(10.8)	4,432(9.2)	404(10.3)	283(13.4)
계(%)	89,056(100.0)	48,021(100.0)	3,926(100.0)	2,106(100.0)

자료 : 관세청, 2004, 관세연감, 281.

(표 1).

청주세관의 주요 수출 품목은 수출액으로 보아 정보통신기기류가 27.4%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 반도체(21.4%), 전기 및 전자기기류(10.3%)의 순이다. 한편 수입 품목은 화공품이 21.2%를 차지하여 가장 많고, 이어서 시설기계류(11.3%), 반도체(11.1%)의 순이다.

그리고 청주세관을 통관한 주요 수출국은 중국이 수출액의 17.5%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 일본(13.6%), 홍콩(12.1%), 미국(10.0%)의 순이고, 주요 수입국은 일본이 38.5%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 미국(19.7%), 중국(11.7%)의 순이다.

4. 통관제도와 내륙통관의 장점

1) 통관·보세제도의 개관

보세제도는 국제물류와 깊은 관계를 맺고 있는 세관행정과 수출입 통관을 원활하게 하기 위하여 존재한다. 세관행정은 세무, 감시, 통관, 보세의 네 가지로 크게 나누어지는데, 화물의 수출입에 중요한 의미를 갖는 것은 통관과 보세업무이다.

통관행정이란 신고를 받은 수출입화물의 서류심사나 경우에 따라 검사를 하고, 수출입 허가를 내어주는 것이다. 이 통관행정을 수출화물의 통관절차에 따라 설명하면 다음과 같다. 먼저 화물의 하주인 수출입업자는 직접 또는 관세사에게 화물의 통관을 신고한다.

통관수속은 전문지식을 요하고 번잡하기 때문에 하주가 직접 통관절차를 하는 경우는 적고 거의 관세사에게 의뢰한다. 관세사는 개인, 법인, 합동으로 나누어지는데, 청주세관 관할구역(충주사무소 포함)내에는 3개의 관세사 법인사무소와 개인 자영 관세사사무소가 7개 입지하고 있다. 2003년 청주세관의 통관절차의 취급은 관세사사무소에 의한 것이 90%를 넘으며, 수출보다 수입의 경우 관세사사무소에 의존하는 비율이 더 높다(표 2).

관세사는 세관에 수출신고를 하고 화물을 보세구역으로 옮겨 화물이 보세구역에 보관된 상태에서 세관은 심사와 검사를 실시한다. 심사와 검사의 정도는 현재 전자문서교환(EDI : Electronic Data Interchange)의 보급으로 온라인 데이터 체크만 하는 경우가 많으나 경우에 따라 통관업자가 세관원과 함께 보세구역에서 검사하는 경우도 있다. 이러한 과정을 거쳐 수출허가를 받으면 보세운송을 하여 화물은 선박이나 항공기에 적재되어 해외로 수송된다. 이상이 통관을 중심으로 본 수출화물의 흐름이다. 수입화물의 경우도 수송은 수출화물과 같지만 밀수입 등을 해안에서 방지하기 위하여 통관검사의 기준이 보다 엄격하게 이루어지고 있다.

보세행정은 수출입 통관을 할 때에 화물이 비치된 보세구역의 관리가 주된 임무로 수출입을 원활하게 하기 위해 여러 가지 제도가 있다. 보세구역이란 일정한 넓이를 갖는 지역을 의미하는 것은 아니고 보세를 할 수 있는 장소를 가리킨다. 보세구역 중 중요성을 갖는 것은 지정보세구역과 보세공장으로, 보세공장이란 외

표 2. 청주세관 통관절차를 처리한 취급자의 건수 구성(2003년)

구분		본인	관세사	계
청주세관	수출	7,855	83,323	91,178
	수입	491	50,032	50,523
충주출장소	수출	363	10,593	10,956
	수입	31	49,148	49,179
계	수출(%)	8,218(8.0)	93,916(92.0)	102,134(100.0)
	수입(%)	522(0.5)	99,180(99.5)	99,702(100.0)

자료 : 한국관세무역연구원 내부자료.

표 3. 청주세관의 보세구역 및 통관 형태별 실적(2003년)

구분	지정보세 구역	검사장	특허보세구역						계
			보세창고		보세공장	보세 건설장	보세 판매장		
			자가용	영업용					
보세 구역수	청주세관	2	1	40	7	8	3	1	62
	충주출장소			17	1	1	3		22
	계	2	1	57	8	9	6	1	84
통관 형태별 실적(단위: 달러)	청주세관	2,651				186,089,606			186,092,257
	충주출장소	-				-			-
	계	2,651				186,089,606			186,092,257

자료 : 한국관세무역연구원 내부자료; 관세청, 2004, 관세연감, 282.

국으로부터 수입한 원료를 가공하거나 수입원료를 제품화한 것을 다시 외국으로 수출하는 경우에 원료에 부가한 관세를 보류한다. 대량의 과세 대상인 원료를 수입하여 가공무역을 행하는 공장은 그 공장의 연면적에 대하여 허가료를 지불하고 보세허가를 얻는다. 또 지정보세구역은 통관검사를 할 때에 화물을 두는 장소로 수입을 할 때에는 장기간 관세를 납부하지 않고 화물을 장치해 둘 수 있다. 따라서 화물 하주가 자사에서 지정보세구역을 취득하면 상업상의 기회 등을 합쳐 관세를 납부하면 국내화물로서 찾아가갈 수가 있다.

청주세관의 화물관리를 위한 보세구역은 자가용 보세창고가 67.9%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 보세공장(10.7%), 영업용 보세창고(9.5%)의 순서이다. 통관형태를 보면 보세공장에서의 통관액이 거의 대부분을 차지한다(표 3).

2) 내륙통관거점의 장점

내륙세관의 장점은 여러 가지 있지만 일반적으로 통관시간이 빠르고 물류비용이 저렴하여 품질관리가 용이하다. 통관시간이 빠른 것은 임항통관보다도 통관이 혼잡하지 않기 때문이다. 많은 화물이 항만이나 공항에 가까운 세관에서 통관하기 때문에 통관시간이 긴데 비하여 내륙통관은 이용荷主가 한정되어 있기 때문에 통관의 신고에서 수리까지의 시간이 짧다. 또 공장에

서 세관까지의 거리가 임항세관까지의 거리에 비하여 가깝기 때문에 세관에 화물에 대한 설명이 필요할 경우 출두하기도 쉽다.

다음으로 물류비용의 절감은 창고보관료, 하역비, 운송비가 저렴한데, 창고보관료는 지가에 의해 좌우되기 때문에 지가가 비교적 비싼 임항지구보다 내륙의 창고보관료가 저렴할 수 있다. 하역비는 화물을 컨테이너에 넣을 때 등의 인건비로 이것도 내륙지역이 싸다. 운송비는 수출화물의 경우 내륙에서 통관을 하는 시점부터는 외국화물로 취급되기 때문에 내륙에서 임항까지의 수송비는 부가가치세가 환급되는 등 보세운송의 장점이 있다. 이러한 점은 수출입 모두에 적용된다.

품질관리의 점에서는 도난방지, 화물의 훼손 위험성이 낮은 것 등이다. 임항지구에서 통관을 할 경우에는 공장에서 화물을 컨테이너에 넣어 봉인하더라도 통관 때문에 보세 허가구역에서 화물을 다시 꺼내어 확인하지 않으면 안 되어 이 과정에서 도난, 훼손이 있을 수 있지만 내륙통관을 이용하고, 자사의 보세구역을 가질 경우 통관 등은 공장에서 화물을 컨테이너에 넣어 봉인해서 통관하면 그대로 선적·탑재가 가능하기 때문에 품질관리에 좋다. 수출화물이 내륙에서 통관을 받으면 그곳에서 해상·항공화물이 컨테이너 등으로 배송되는 것은 이 때문이다(堀田, 2003, 5-6).

5. 통관거점의 港勢圈

1) 통관거점의 수출입지역 분포

청주세관에서 통관절차를 거쳐 수출입이 되고 있는 단위지역은 청주세관의 경우 53개 시·군·구(이하, 단위지역), 충주출장소의 경우는 14개 단위지역이다. 충주출장소를 포함한 청주세관에 의한 통관은 먼저 수출의 경우 740개 업체에서 102,164건으로 9개 단위지역에서 약 38억 9천만 달러를 수출하였다. 이를 단위지역의 수출액으로 보면 청주시가 수출액의 67.4%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 청원군(12.2%), 진천군(7.3%), 음성군(5.1%)의 순으로 높는데, 수출 단위지역 9개 모두가 충북에 분포한다. 한편 청주세관을 통한 수입은 367개 업체에서 55,521건으로 57개 단위지역이 약 19억 8천만 달러로 수출초과 현상을 나타내고 있다. 수입하는 단위지역을 보면 청주시가 수입액의 55.9%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 청원군(12.2%), 진천군(8.6%), 서울시 강남구(6.0%)의 순이다. 이를 시·도별로 보면, 수출액은 충북이 100.0%를 차지하는데 대하여 수입액은 충북이 84.4%로 가장 높고, 그 다음으로 서울시(14.1%), 경기도(0.8%), 충남(0.5%), 경북(0.2%)의 순으로 수출보다 광범위한 지역에서 수입이 이루어지고 있다⁶⁾. 이는 부산항이나 인천항, 인천공항 등에서 통관절차를 밟는 것보다 보세운송업체가 보세운송을 하여 청주에서 통관절차를 밟음

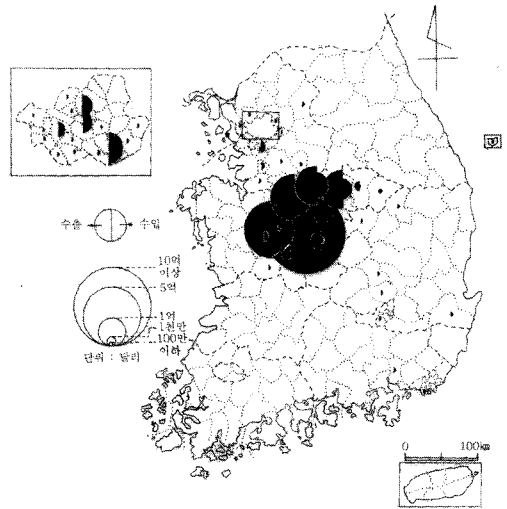


그림 3. 청주세관을 통관한 상품의 수출입액의 지역적 분포 (2003년)

자료 : 한국관세무역연구원 내부자료.

으로서 보세창고의 보관료 경감을 가져오기 때문이다. 또 보세창고의 보관료가 대규모 화물 취급지역보다 싸서 충북에서 보관하거나 공장에 있는 자가 보세창고에 보관하여 필요할 때에 수입물품을 사용함으로써 물류비용의 부담을 경감할 수 있다는 점 등 때문이다 (그림 3).

2) 통관거점의 수출입품목과 수출입항

청주세관의 통관실적을 보면, 먼저 수출은 분류 4단

표 4. 청주세관(충주출장소 포함) 통관 주요 수출입 품목의 수출입액 점유율

HS코드	수출액		점유율(%)		HS코드	수입액		점유율(%)	
	전국(천달러)	청주(달러)	전국	청주		전국(천달러)	청주(달러)	전국	청주
8473	8,315,986	331,245,522	4.3	8.5	3920	539,154	109,651,805	0.3	5.5
8523	629,086	258,997,209	0.3	6.7	4101	471,252	61,006,492	0.3	3.1
8525	14,808,125	995,372,371	7.6	25.6	8473	2,006,961	108,978,230	1.1	5.5
8542	15,469,050	707,238,306	8.0	18.2	8479	3,154,373	160,917,160	1.8	8.1
계	193,817,443	3,894,571,278	-	-	8542	18,536,419	276,010,672	10.4	13.9
					계	178,826,657	1,986,181,686	-	-

자료 : 한국관세무역연구원 내부자료.

위 HS[한국형 품목 분류표 (HS : Harmonized System of Korea)]에 의하면 522개 품목이고, 수입은 627개 품목으로 수입의 품목이 더 많다. 주요 수출입 품목의 구성비를 보면, 수출은 HS코드 8525품목(무선전화용·무선전신용·라디오 방송용 또는 텔레비전용 송신기와 텔레비전 카메라·정지화상 비디오카메라 및 기타 비디오카메라 레코더 및 디지털 카메라)이 전체 수출액의 25.6%를 차지하여 가장 높고, 그 다음으로 HS코드 8542품목(전자집적회로와 초소형 조립회로)(18.2%), HS코드 8473품목(타자기와 워드프로세싱 머신 내지 기타의 사무용기계에 해당하는 기계에 전용 또는 주로 사용되는 부분품과 부속품)(8.5%), HS코드 8523품목(음성 기록용 또는 기타 이와 유사한 현상 기록용의 매체)(6.7%)의 순으로, 이들 품목은 전국의 수출액 구성비보다 매우 높아 청구통관거점의 특화된 품목이라는 것을 알 수 있다.

한편 수입의 경우는 HS코드 8542품목이 13.9%를 차지하여 가장 높고, 그 다음으로 HS코드 8479품목(그 밖의 기계류)(8.1%), HS코드 3920품목(플라스틱제의 기타 관·슈트·필름·박 또는 스트립)(5.5%), HS코드 8473품목(5.5%), HS코드 4101품목(소와 마속동물의 원피)(3.1%)의 순으로, 이들 품목 또한 전국의 수입액 구성비보다 다소 높다(표 4).

청주세관 통관 주요 품목별 수출입향을 보면, 먼저 HS코드 8525품목의 수출액은 인천공항을 통하여 98.1%를 수출하여 가장 많고, 그 다음으로 인천항(1.2%), 부산항(0.7%)의 순이며, HS코드 8542품목은 인천공항이 99.9%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 김포공항, 부산항이 각각 0.1% 미만이다. 따라서 주요 수출품목의 경우 대부분 인천공항을 통하여 수출하는데, HS코드 8525품목의 주요 수출 국가는 중국이 22.8%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 홍콩(14.5%), 러시아(10.8%)의 순이고, HS코드 8542품목은 일본이 27.1%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 타이완(25.1%), 홍콩(15.8%)의 순으로 우리나라에서 근거리에 위치한 국가에 많이 수출되고 있다.

다음으로 수입액은 HS코드 8542품목은 인천공항이 99.8%를 차지하여 가장 많고, 부산항(0.2%), 인천항, 국제우편물취급소를 통한 수입액의 구성비는 각각 미

미한 편이다. 또 HS코드 8479품목은 인천공항이 57.3%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 부산항(42.4%), 마산항(0.3%), 국제우편물취급소와 기타 불가항장을 통한 수입액은 미미한 편이다. 품목별 주요 수입 국가를 보면, 먼저 HS코드 8542품목은 인천공항을 통하여 주로 수입되는데, 싱가포르로부터 23.3%가 수입되어 가장 많고, 그 다음으로 일본(19.5%), 미국(17.0%), 타이완(11.2%), 필리핀(10.6%)의 순이며, HS코드 8479품목은 인천공항의 경우 미국으로부터 30.1%가 수입되어 가장 많고, 그 다음으로 일본(20.4%)이며, 부산항의 경우는 일본으로부터 39.1%가 수입되고 있다.

3) 통관거점을 이용한 국제물류

(1) 상품 수출입에 이용되는 항

청주세관 통관의 수리를 받은 상품은 수출 13개, 수입 11개의 공항과 항구를 통하여 수출입이 이루어진다. 수출의 경우 전기·전자제품과 정보통신기기 및 반도체 등의 첨단산업제품이 많아 인천공항을 통하여 수출되는 금액은 63.1%로 가장 많고, 그 다음으로 부산항(32.9%)의 순으로 인천공항과 부산항에 의한 수출액이 청주세관 통관 수출액의 96.0%를 차지한다. 한편 수입의 경우는 인천공항이 51.6%를 차지하여 가장 높고, 그 다음으로 부산항이 45.0%를 차지하여 수출의 경우보다 부산항의 구성비가 높다. 수출입항의 수출액과 수입액의 차이를 보면 군산항, 김해공항, 청주공항은 수입초과이고 나머지 공항과 항구는 수출초과를 나타내었다(표 5).

다음으로 각 수출입항에서의 수출입국가를 살펴보면, 먼저 수출액이 가장 많은 인천공항의 경우 118개 국가에 수출을 하고 있는데, 이 가운데 중국에 16.9%를 수출하여 가장 많고, 그 다음으로 홍콩(13.3%), 일본(11.9%)의 순이다. 그리고 두 번째 수출액이 많은 부산항의 경우 146개국에 수출하는데, 이 가운데 일본이 18.4%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 미국(13.1%), 중국(11.6%), 홍콩(10.5%)의 순이다. 또 수입의 경우 수입액이 가장 많은 인천공항은 62개 국가로부터 수입을 하는데, 이 가운데 일본이 30.8%를 차지

표 5. 청주세관 통관 수출입 상품의 항별 구성비(2003년)

항구·공항명	수출액(달러)(A)	%	수입액(달러)(B)	%	(A)-(B)
부산항	1,278,992,668	32.85	893,554,846	44.99	385,437,822
인천항	87,334,890	2.24	24,006,426	1.21	63,328,464
평택항	17,455,119	0.45	6,119,332	0.31	11,335,787
군산항	377,754	0.01	8,218,746	0.41	-7,840,992
광양항	47,174,308	1.21	28,098,809	1.41	19,075,499
마산항	2,109,364	0.05	665,809	0.03	1,443,555
울산항	1,100,217	0.03	203,429	0.01	896,788
포항항	1,035,741	0.03	0	0.00	1,035,741
속초항	50,248	0.001	0	0.00	50,248
인천공항	2,458,045,312	63.13	1,024,278,787	51.58	1,433,766,525
김포공항	254,905	0.01	65,554	0.00	189,351
김해공항	4,397	0.00	271,180	0.01	-266,783
청주공항	0	0.00	32,090	0.00	-32,090
기타 불개항장	0	0.00	79,095	0.00	-79,095
국제우편출장소	652,222	0.02	604,873	0.03	47,349
계	3,893,436,680	100.0	1,985,995,547	100.0	1,907,441,133

하여 가장 많고, 그 다음으로 미국(19.6%), 중국(17.1%)의 순으로 청주통관거점은 일본과 미국으로부터 수입을 많이 하고 있다는 것을 알 수 있다. 부산항은 61개국으로부터 수입을 하는데, 이 가운데 일본이 50.2%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 미국(19.2%)의 순으로 이들 두 개 국가에서 약 60%를 수입하고 있다(표 6).

(2) 통관거점과의 지역간 결합

청주세관을 통하여 수출하는 지역과 이용하는 주요 공항과 항만 및 주요 수출국을 보면, 수출액이 가장 많은 청주시의 수출기업은 인천공항을 통하여 중국(13.1%), 홍콩(11.6%), 일본(10.0%), 타이완(8.9%), 미국(7.4%), 싱가포르(6.0%) 등에 수출하고 있다. 청원군의 경우 부산항을 통하여 44.5%를 수출하여 가장 많고, 그 다음으로 인천항(27.6%), 인천공항(14.9%)이 차지하는데, 부산항에서는 일본(25.3%), 중국(20.1%), 미국(12.2%)으로 많이 수출되고, 인천항에서는 중국으로 86.0%를, 인천공항에서는 중국(51.7%), 홍콩(25.9%),

미국(10.9%)에 주로 수출된다. 진천군은 부산항과 인천공항을 통하여 각각 69.0%, 30.5%를 수출하는데, 부산항에서 일본으로 19.5%를 수출하여 가장 많고, 그 다음으로 중국(15.3%), 홍콩(13.9%), 미국(11.1%)의 순이다. 그리고 인천공항에서는 중국으로 21.1%를, 이어서 미국(16.5%), 일본(15.8%)의 순이다. 음성군의 경우는 부산항과 인천공항을 통하여 각각 63.0%, 34.2%를 수출하는데, 부산항에서는 중국(17.2%), 일본(17.1%), 미국(12.5%)으로 각각 수출된다. 그리고 인천공항에서는 일본으로 44.1%를 수출하여 가장 많고, 그 다음으로 벨기에(11.1%)의 순이다. 그러나 충주시의 기업은 부산항을 통하여 대부분 수출하는데 수출국은 아일랜드(20.9%), 일본(19.7%), 미국(11.6%) 등이다. 충주시의 사업체가 부산항을 많이 이용하는 이유는 플라스틱 등 부피가 크고 무게가 무거운 제품의 수출이 많기 때문이다.

제천시와 부산항(69.7%)과 인천공항(30.1%)을 통하여 각각 미국에 57% 이상 수출을 하고, 괴산군, 보은군, 단양군은 모두 부산항을 통하여 수출되는데, 각각

표 6. 각 항구와 공항에서의 주요 수출입 국가

항구·공항명	수출	수입
부산항	일본(18.4%), 미국(13.1%), 중국(11.6%), 홍콩(10.5%) (총 146개국*)	일본(50.2%), 미국(19.2%) (총 61개국*)
인천항	중국(82.8%) (총 37개국*)	칠레(38.6%), 중국(32.1%), 인도네시아(10.7%) (총 15개국)
평택항	중국(96.5%) (총 4개국)	중국(100.0%) (총 1개국)
군산항	대만(75.9%) (총 2개국)	인도네시아(55.4%), 미국(44.6%) (총 2개국)
광양항	중국(56.8%), 홍콩(20.0%) (총 25개국)	미국(53.5%), 벨기에(29.0%) (총 14개국)
마산항	니카라과와(60.7%) 사우디아라비아(21.3%) (총 4개국)	일본(65.7%), 미국(34.3%) (총 2개국)
울산항	일본(79.1%) (총 3개국)	일본(85.5%) (총 2개국)
포항항	일본(97.9%) (총 2개국)	
속초항	중국(91.9%) (총 2개국)	
인천공항	중국(16.9%), 홍콩(13.3%), 일본(11.9%), 대만(9.7%), 미국(9.0%), 싱가포르(6.3%), 러시아(4.7%), 영국(4.0%) (총 118개국*)	일본(30.8%), 미국(19.6%), 중국(17.1%), 싱가포르(6.5%) (총 62개국)
김포공항	대만(46.6%), 미국(30.8%), 홍콩(22.6%) (총 3개국)	일본(88.7%) (총 2개국)
김해공항	오스트레일리아(64.5%), 홍콩(35.5%) (총 2개국)	프랑스(54.0%), 일본(31.5%) (총 4개국)
청주공항		키르기스스탄(81.2%) (총 4개국)
기타 불개항장		독일(52.9%), 대만(15.9%), 오스트리아(12.3%) (총 8개국)
국제우편출장소	대만(7.8%), 사우디아라비아(6.8%), 오스트레일리아(6.8%), 미국(5.5%) 등 (총 60개국)	일본(70.2%) (총 11개국)

* 기타 국가를 하나의 국가로 계산하여 총 수출입 국가를 파악하였음.

** 국제우편출장소는 주요 국가가 많아 주요 수출입국가가 아니고 5% 이상만 기재하였음.

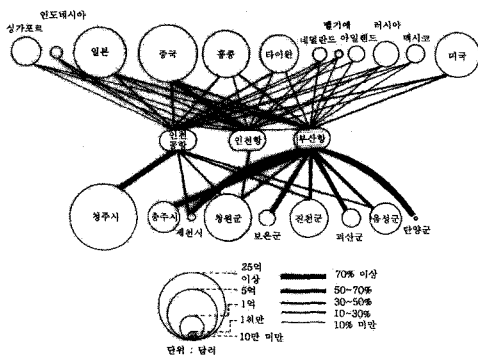


그림 4. 청주세관 통관 수출 상품의 주요 항세권

홍콩, 미국, 인도네시아 등으로 많이 수출된다(그림 4). 따라서 수출상품은 주로 부산항, 인천공항, 인천항을 통하여 중국, 일본, 미국, 홍콩, 타이완, 싱가포르, 러시아 등으로 주로 수출된다.

한편 수입의 경우 항세권의 형성지역이 수출보다 넓은데, 청주시는 인천공항과 부산항으로부터의 수입률이 각각 58.7%, 40.4%로 인천공항의 경우는 일본으로부터 26.8%, 중국으로부터 23.6%, 미국으로부터 15.4%가 각각 수입된다. 그리고 부산항은 일본으로부터 50.0%, 미국으로부터는 21.8%가 수입된다. 청원군

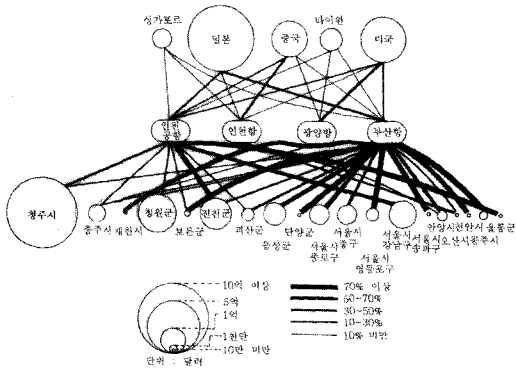


그림 5. 청주세관 통관 수입 상품의 주요 항세권

의 경우는 부산항과 인천공항을 통하여 각각 47.3%, 45.5% 수입되는데, 부산항의 경우는 일본과 미국으로부터 각각 44.3%, 21.9% 수입된다. 다음으로 인천공항의 경우는 인천공항과 부산항을 통하여 각각 60.9%, 38.9%가 수입되는데, 인천공항으로는 미국과 일본으로부터 각각 33.0%, 25.2%가 수입된다. 그리고 부산항으로는 미국과 일본으로부터 각각 18.2%, 18.1%, 영국으로부터 10.1%가 수입된다. 서울시 강남구는 인천공항으로부터 95.6%가 수입되는데, 일본과 미국으로부터 각각 51.7%, 41.5%가 수입된다.

음성군의 경우는 부산항으로부터 77.0%가 수입되는데, 일본과 미국으로부터 각각 38.6%, 33.7%가 수입된다. 서울시 중구의 경우는 부산항을 통하여 67.9%가 수입되는데, 일본으로부터 54.5%, 타이완으로부터 26.5%가 각각 수입된다. 그리고 서울시 종로구의 경우는 부산항을 통하여 96.3% 수입되는데, 일본으로부터 85.3%가 수입된다. 따라서 수입상품의 경우 주로 일본, 미국, 중국, 타이완, 싱가포르로부터 부산항, 인천공항, 인천항, 광양항을 통하여 주로 수입된다(그림 5).

4) 국제물류와 관련이 깊은 설명요인

종래 국제무역과 관련된 공간적 상호작용 변수를 고려하여(Yeats, 1969; McConnell, 1982; Hua, 1990) 청주세관을 통하여 각 국가에 수출입되는 상품의 수출입액을 종속변수로 하고 인구, 우리나라와 수출입국의 국민총소득(GNI) 차이(Erickson and Hayward, 1991, 383), 우리나라와 수출입국 국민 1인당 국민총소득과의 차이 및 거리를 독립변수로 하여 상관계수를 구한 결과 표 7과 같다^{*)}.

먼저 78개 수출국의 수출액에 영향을 미치는 독립변수를 보면, 인구와의 상관관계가 가장 높고, 그 다음으로 우리나라와 수출국의 국민총소득과의 차이의 순이고 거리는 음의 상관을 나타내었다. 우리나라와 수출국 국민총소득과의 차이는 인구와도 높은 상관을 나타내고 있는데 인구가 수출액과 더 높은 상관을 갖고 있어 설명변수로 채택하였다. 그리고 거리는 인구와 유의적인 상관을 나타내어 설명변수로서 인구(X_1)를 선정하여 단순회귀방정식으로 나타내면

$$Y=2,378,884.6+602.74X_1 \quad \text{로 결정계수는 } 0.728 \text{로}$$

$$\text{표준회귀계수 } (0.728)$$

분산 설명량은 54.9%이다.

다음으로 78개 수입국의 수입액에 영향을 미치는 독립변수를 보면, 거리를 제외한 모든 독립변수와 유의적인 상관이 나타나 우리나라와 수입국의 국민총소득과의 차이(X_2)가 가장 높은 상관을 나타내어 이를 설명변수로 선정하여 단순회귀방정식을 산출한 결과

$$Y=3,287,885.8+57.925X_2 \quad \text{로 결정계수는 } 0.741 \text{로}$$

$$\text{표준회귀계수 } (0.741)$$

분산 설명량은 54.9%이다.

그러므로 우리나라 수출입액에 의한 상품의 유동은

표 7. 수출입액에 영향을 미치는 독립변수와의 상관관계

구분	인구(X_1)	우리나라와 수출입국과의 국민총소득(GNI) 차이(X_2)	우리나라와 수출입국과의 1인당 국민총소득 차이(X_3)	우리나라와 수출입국 수도 간의 거리(X_4)
수출액	0.7412*	0.5006*	0.1829	-0.1996**
수입액	0.2917*	0.7281*	0.3348*	-0.1917

* 유의수준 99%에서 유의적임. ** 유의수준 95%에서 유의적임.

어느 정도 거리체감 효과의 영향을 나타내고 있으나 공간적 상호작용 모델의 거리 매개변수 값으로 만족할 만하지 못하고 오히려 인구나 우리나라와 수출입국 국민총소득과의 차이와 같은 각 국가의 경제규모 요인이 수출입액을 반영한다고 판단할 수 있다.

6. 사례 상품 기업의 글로벌화와 국제물류 구조

1) 사례 기업의 개요

본 장에서는 내륙통관거점을 이용한 기업의 개요와 국제물류 구조에 대하여 고찰해 보기로 한다. 사례기업은 청주세관을 통한 수출입 상품의 HS코드 구성비가 전국의 구성비보다 높은 상품(표 4)을 생산하는 6개 기업을 선정하였다⁹⁾. 이들 기업의 국제물류 구조는 크게 보세공장과 보세창고를 이용하는 두 가지 유형으로 나눌 수가 있다. 먼저 각 기업의 개요를 살펴보면 다음과 같다.

H기업의 청주공장은 1983년 A전자로 설립되어 1999년 L반도체를 흡수·합병하였다. 디램(Dram), 에스램(Sram), 플래시(Flash) 등을 생산하는 이천·청주공장의 종업원수는 1,289인이다. 청주시 이외의 국내 생산기지로는 이천시에 공장이 입지하며, 해외생산기점은 미국의 오리건주 유진(Eugene)에 한 개의 공장이 입지하고 있다.

L기업의 청주공장은 1985년에 설립되어 磁氣기록매체인 CDR, DVDR과 비디오테이프를 생산하는데, 2003년 종업원수는 750인이고, 연간생산액은 약 2,500억원이었다. 해외생산거점으로는 중국의 항저우에 한 개의 공장이 입지하고 있다.

I기업의 청주공장은 1984년 설립되었으며, 휴대폰(CDMA, GSM)과 유무선 전화기를 생산하며 2003년 종업원수는 약 2,200인이다. 국내 생산거점으로는 서울시에 한 개의 공장이, 해외생산거점은 중국, 인도네시아, 인도에 각각 한 개의 공장이 입지하고 있다.

S기업은 1987년 C전자로 설립되어 1995년에 지금의 회사명으로 바꾸었으며, 반도체 및 통신용 인쇄회

로기판을 생산하고 2003년 종업원수는 537인으로 연간생산액은 1,472억원이었으며 국내 소비율이 5.9%, 로컬수출이 37.8%, 직접수출이 56.3%를 차지하고, 해외생산기지는 없다.

G기업의 청주공장은 1980년에 설립되었으며, 건축자재, 장식자재, 생활소재, 정보전자소재를 생산하고 있으며, 2003년 종업원수는 2,142인으로 연간 생산액은 1조 6,364억원이었다. 국내 생산거점으로는 청주공장과 유사한 제품을 생산하는 울산공장은 바닥 장식재, 시트류, 자동차 부품, 자동차 내·외장재, 가소제 및 형광체, UV-안정제를 생산하고 있다. 그리고 해외 생산거점으로는 중국 톈진의 창호제 공장, 미국 피닉스의 인조대리석 공장이 각각 입지하고 있다.

C기업은 1936년 설립되어 1974년 청주공장을 가동하였으며 1975년 본사를 청주에 둔 사업체로 신발, 핸드백, 가구, 자동차 시트 등의 원단 가죽을 연간 650만 제곱피트를 생산하는데, 종사자수는 약 660인, 연간 생산액은 약 2,000억원이다. 그리고 해외생산기지는 중국 산둥성 치박시에 입지하고 있다.

2) 보세공장을 이용한 국제물류

보세공장에서 수출을 목적으로 가공무역을 하는 H기업은 웨이퍼(wafer), 리드 프레임(lead frame), PCB, 타겟트(target), 가스(gas), 화학약품(chemical) 등은 HS코드 8542품목, 8473품목, 8479품목으로 일본(수입 원료의 약 90% 차지), 미국(10%)에서 직접 내지는 대리점(agent)을 통하여 수입하는데, 대부분의 원료를 수출하는 일본의 경우 약 90%가 나리타공항을, 나머지 10%는 오사카공항을 이용하는데, 운송의 공간적 가격제도는 공항까지 수출기업이 운송비를 부담하는 본선 인도가격제(FOB : Free on Board Price System)이다. 일본의 공항에서 인천공항까지의 운송비는 수입기업이 부담하는데, 이것을 복합화물 중개업자(forwarder)가 운송 및 수입과 탐개수속의 절차를 밟고, 인천공항에서 수입기업의 요청에 따라 복합화물 중개업자는 보세운송업자에게 의뢰하여 트럭으로 보세·제조공장까지 운송을 담당한다. 이곳에서 관세사무소에 의해 통관절차를 밟고 청주세관에 신고하여 수리를 얻은 후에

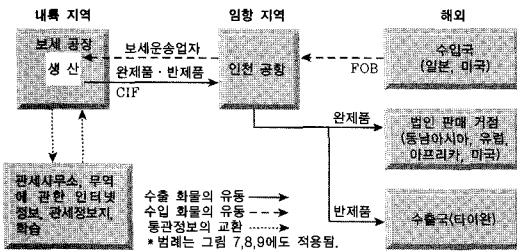


그림 6. 보세공장에 의한 국제 물류

원료를 가공하여 반도체를 생산하게 된다.

반도체 원료를 항공기로 수입하는 것은 원료가 고가품이고 제품의 납기가 중요하기 때문이며, 또 원료를 운송하는 과정에 온도와 습도의 조절이 필요하기 때문이다. 또 수출입의 모든 절차와 운송을 복합화물 중개업자에게 의뢰하는 이유는 이들이 글로벌 네트워크를 형성하고 있고, 또 운송절차 등에 유리한 점을 가지고 있기 때문이다.

보세공장에서 생산한 반도체(HS코드 8473품목)는 본선인도가격제보다 균일매달가격제(CIF : Cost-Insurance-Freight System)에 의한 수출이 많은데, 보세공장인 청주공장에서 통관절차를 밟고 신고·수리를 거친 후 복합화물 중개업자에 의해 인천공항 보세창고까지 운송되며 이곳에서 하루 정도 탑재절차를 밟은 후에 동남아시아와 유럽, 미국, 아프리카의 H기업 해외 판매법인회사로 보내진다. 수출에서 균일매달가격제도가 많은 것은 본사와 해외지사간의 거래이기 때문이다. 한편 반제품으로 만든 웨이퍼를 타이완으로 약 30% 수출하며, 2004년부터 미국의 오리건주 유진에 입지하는 생산법인에서 만들어진 반제품을 수입하여 완제품으로 제조한 후 다시 미국 등에 수출하기도 한다. 통관에 대한 정보는 관세사무소, 관세정보지, 무역에 관한 인터넷 정보, 학습에 의해 획득된다(그림 6).

3) 보세창고를 이용하는 국제물류

(1) 해외생산거점과 분업을 하는 본선인도가격제의 국제물류

L기업은 비디오테이프의 원료가 되는 비디오 케이스(HS코드 3823품목), 카본 블랙, 산화철(HS코드 3824

품목) 등은 주로 홍콩항에서 약 50%, 일본은 주로 요코하마항에서 약 35%, 미국 로스앤젤레스항에서 약 10%, 나머지는 그 밖의 국가에서 수입하는데, 원료가 무겁기 때문에 부산항으로 대부분 본선인도가격제에 의해 FCL(Full Container Load)로 주로 수입된다. 본선인도가격제를 이용하는 이유는 수입기업이 화물취급을 주도하기 위해서이다. 부산항에서 서류상 수입절차는 복합화물 중개업자가 행하고 약 60%의 원료는 수출납기를 맞추기 위해 부산세관에서 통관절차를 밟고 나머지 약 40%의 원료는 청주공장까지 외부수주업체인 보세운송업체가 운송을 담당하며, 공장에 설치된 보세창고에 입고하여 관세사무소가 통관절차를 밟고 청주세관에 신고하여 수리를 하게 된다. 청주공장에 보세창고를 설치한 이유는 다른 보세창고에 보관을 하게 되면 보관료의 지출이 많기 때문이다.

청주공장에서 제조된 비디오테이프(HS코드 8523품목, 8525품목)는 일본의 OEM방식으로 만들어져 40%의 완제품은 청주 관세사무소가 통관절차를 밟고 청주세관에 신고와 수리를 받아 보세운송업체에 의해 부산항을 통하여 일본으로 균일매달가격제로 약 60%, 본선인도가격제로 약 40%를 대부분 FCL로 전량 수출된다. 그러나 청주공장에서 생산된 60%의 비디오테이프 반제품은 청주세관에서 통관신고와 수리를 거쳐 부산항으로 보세운송업자가 운송하고 부산항에서의 수출에 따른 절차는 복합화물 중개업자가 담당하여 선박으로 중국 상하이항을 통하여 L기업 해외생산거점으로 주로 본선인도가격제에 의해 운송되어 그곳에서 공업간 분업을 통하여 비디오케이스 제작과 조립을 한 완제품으로 만들어져 제3국으로 약 90%가 수출되고, 약 10%는 우리나라에 다시 수입된다. 제3국으로 수출되는 완제품은 일본의 브랜드로 약 50%, 우리나라의 브랜드로 약 50% 수출된다. 중국으로 수출할 때 인천항을 이용하지 않고 부산항을 선택하는 이유는 중국과의 운송거리 비용보다 부산항이 조석간만의 차이가 적으며 船社도 많고, 관세사, 운수회사, 복합화물 중개업자도 많아 수출에 유리하기 때문이다.

한편 CDR, DVDR, 空CD는 약 80%가 싱가포르에서, 약 20%는 타이완 지룽항으로부터 주로 본선인도가격제에 의해 부산항을 통하여 청주공장에 수입되는

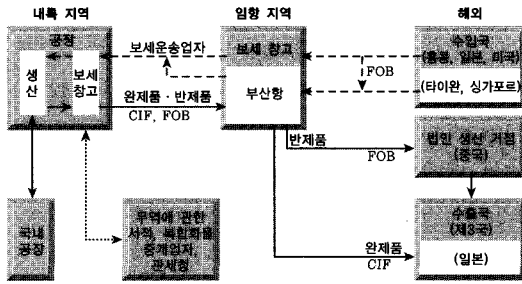


그림 7. 해외생산거점과 분업을 하는 본선인도가격제의 국제물류

데, 부산항에서 복합화물 중개업자가 수입절차를 밟는다. 그리고 보세운송업체에 의해 청주공장 보세창고에 입고되어 청주 관세사무소에서 통관절차를 밟고 청주세관에 신고·수리를 받아 청주공장에서 공CD검사를 하여 I기업 평택공장의 磁氣매체기록 플레이어 공장으 로 전량을 보내 테스트용 CD로 사용한다. 수출입에 대 한 정보는 무역에 관한 서적 및 복합화물 중개업자, 관 세청 등으로부터 얻는다(그림 7).

(2) 본선인도가격제의 국제물류

I기업은 HS코드 8542품목에 속하는 반도체 칩(chip) 종류와 전자 소형부품을 일본(수입 원료의 약 60% 차 지) 나리타공항과 미국(약 40%)으로부터 수입을 하는 데, 이들 국가로부터 수입계약에 따라 운임에 유리한 선사가 있을 경우 본선인도가격제가 약 70~80%, 그렇 지 않을 경우 균일배달가격제 등이 약 20%를 차지하며 인천공항까지의 수송은 복합화물 중개업자가 담당하 다. 원료수입에 있어서 본선인도가격제를 많이 채택하 는 이유는 국내에서의 비용 저렴화가 가능하기 때문이 다. I기업의 수입화물은 전량 인천공항을 통하여 수입 되고 있는데, 그 이유는 수입화물의 크기가 작고 무게 가 무겁지 않기 때문이다. 수입된 화물은 수출 납기를 맞추기 위하여 생산에 신속을 요하는 10% 정도의 물량 은 인천공항의 보세창고에서 인천공항의 관세사무소 를 통하여 통관절차를 밟아 세관에 신고·수리를 받 고, 나머지 약 90%의 화물은 청주시의 제조공장에 입 지한 보세창고로 보세운송업체에 의해 운송되며 청주 시의 관세사무소에 의해 통관절차를 밟고 세관이 수리

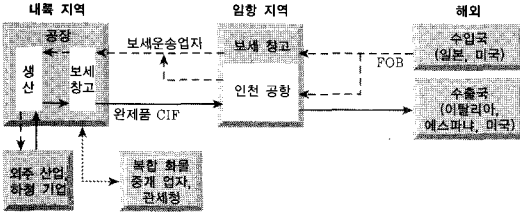
를 하게 된다.

이렇게 수입한 원료는 제조공장에서 약 70%를 생산 하고, 나머지는 외주산업이나 하청기업에서 약 30%를 생산하여 HS코드 8529품목으로 수출하게 되는데, 보 세창고에서 청주시 관세사무소에서 통관절차를 밟고 세관에 신고와 수리를 받은 후 기업이 직접 인천공항 까지 보세운송을 하고 인천공항으로부터의 수송은 수 입기업의 지정선사 균일배달가격제가 약 70%, 나머 지는 본선인도가격제로 복합화물 중개업자에 의해 유럽 의 이탈리아와 에스파냐, 미국의 통신기기 판매회사로 약 80%를 수출한다. 수출입 통관에 대한 정보는 대부 분 복합화물 중개업자로부터 얻고, 관세청 실시간 정 보로부터도 얻는다(그림 8a).

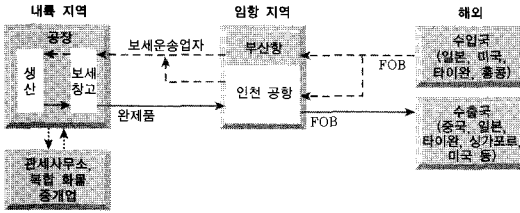
S기업은 HS코드 3921품목과 7410품목에 속하는 동 판, 樹脂, 화공약품, 기계설비를 수입하는데, 이때의 원료구입은 복합화물 중개업자에게 주문을 하는데, 일 본에서 약 80%를 수입하고 그밖에 미국, 타이완, 홍콩 등으로부터 수입을 한다. 일본에서의 수입은 나리타공 항 및 오사카·요코하마항을 통하여 이루어지는데, 항 공운송이 약 80%, 해상운송은 20%에 불과한데 해상 컨테이너 운송은 FCL과 LCL(Less than Container Load)이 각각 50%를 차지한다. 일본에서의 수입품목 의 구성비는 인천공항과 부산항을 통하여 본선인도가 격제가 약 90%, 균일배달가격제 등이 약 10%를 차지 한다. 화공약품과 기계설비는 무게가 무겁고 부피가 크므로 부산항을 이용하고, 동판과 수지는 고가이고 운송하기에 위험한 상품이 아니고 수출 납기에 맞추기 위하여 인천공항을 통하여 수입되는데, 그 구성비는 각각 30%와 70%이다. 그리고 부산항과 인천공항에서 보세운송을 하기 위해 보세창고에서 다시 청주시의 제 조공장 보세창고로 운송하는데, 이는 복합화물 중개업 자에 의해 운송되어 제조공장의 보세창고에서 관세사 무소가 통관절차를 밟고 청주세관에 수리를 받는다.

수입된 원료는 제조공장에서 HS코드 8473품목, 8479품목의 완제품으로 생산하여 보세창고에서 관세 사무소에 의해 수출에 따른 통관절차를 밟고 청주세관 에서 수리를 받은 후 S기업이 인천공항까지 직접 운송 을 하며 복합화물 중개업자에 의해 인천공항에서부터 본선인도가격제로 약 95%, 균일배달가격제로 5% 운

a) I기업



b) S기업



c) G기업

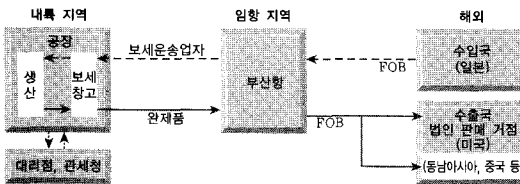


그림 8. 본선인도가격제의 국제물류

송된다. 수출상품은 복합화물 중개업자에 의해 해외 네트워크를 통하여 타이완, 싱가포르, 유럽의 포르투갈, 이탈리아, 프랑스, 독일, 미국 등으로 수출된다. 수출제품을 항공기에 의해 운송하는 이유는 고가의 상품이고 제품의 납기가 중요하기 때문이다. 수출입 통관에 대한 정보는 관세사무소, 복합화물 중개업자로부터 얻는다(그림 8b).

G기업은 기계장비(HS코드 8473품목), 약품(HS코드 3920품목) 등의 원료를 일본에서 대부분 수입하는데, 일본기업의 국내 지사가 약 80%를, 국내 대리점이 약 20%를 차지한다. 일본의 수출항은 고베항으로 이곳까지는 본선인도가격제가 약 90%, 균일배달가격제는 약 10%를 차지하는데, 이곳으로부터 부산항까지와 제조공장이 있는 청주시까지는 G기업의 복합화물 중개업자에 의해 운송된다. 그리고 생산에 필요한 긴급화물은 보세운송업자의 트럭으로 제조공장이 있는 청주시

까지 운송하고, 나머지 원료는 3일 동안 철도를 이용하여 청주역에 운송하여 보세운송업자 트럭으로 제조공장까지 운송되며 보세창고에 입고되어 관세사무소에 의해 통관절차를 밟고 세관의 수리를 받게 된다. 수입 원료의 약 90%는 컨테이너 FCL에 의하고 나머지 약 10%는 LCL에 의해 운송된다. 제조공장에서 생산된 완제품은 복합화물 중개업자에 의해 트럭으로 FCL에 의해 부산항 CY(Container Yard)까지 운송을 하여 부산 관세사무소의 통관절차와 부산세관의 신고와 수리를 거쳐 균일배달가격제로 약 90% 수출하는데, 이는 수출에서의 운송비 절감과 서비스 제공으로 수입업자가 편리하기 때문이다. 부산항에서 수출절차를 밟는 이유는 과거부터 이곳에서 기업 자체가 수출절차를 밟고 수출을 하였기 때문인데 최근에 복합화물 중개업자에 의해 외부수주(outsourcing)를 하여도 그 관행이 그대로 이루어지고 있다. 수출국은 미국이 수출액의 약 70%를 차지하는데 이 경우 G기업의 미국 해외판매거점에 수출을 한다. 그러나 동남아시아(수출액의 약 15% 차지), 중국(약 5%), 기타 국가(약 10%)는 바이어(buyer)에게 수출한다. 수출입에 대한 정보는 대리점이나 관세청으로부터 얻는다(그림 8c).

(3) 해외생산거점과 분업을 하는 균일배달가격제의 국제물류

G기업은 원피(HS코드 4101품목)를 미국으로부터 약 80%(브라질과 오스트레일리아가 약 12~15%, 국내 약 5%)를 수입하는데, 컨테이너의 FCL로 수송하며, 미국의 경우 로스앤젤레스항과 샌프란시스코항을 통하여 운송되며 공간적 가격제도는 균일배달가격제에 의한 다. 이와 같은 공간적 가격제도에 의해 선박으로 부산항 CY에 도착하여 간이 검역을 받은 후 보세운송 컨테이너 운송트럭이나 철도를 이용하여 청주시의 생산공장 보세창고에 입고되어 실검역과 통관절차를 관세사무소를 통하지 않고 기업이 수입절차를 직접 밟아 피혁가공을 하게 된다. 철도의 원피 운송량은 약 30%로 조지원역을 통하여 컨테이너 운송트럭으로 생산공장까지 운송된다. 제조공장에서 반제품으로 만든 가죽원단(HS코드 4104품목)은 청주세관에 기업이 직접 통관절차를 밟고 수리를 얻은 후 수출하는데, 수출이

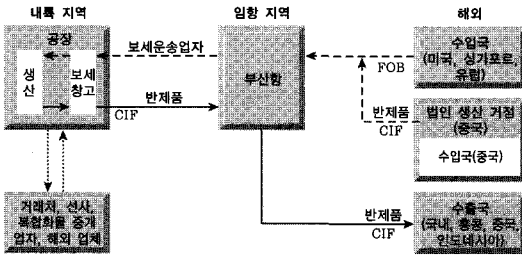


그림 9. 해외생산거점과 분업을 하는 균일배달가격제의 국제물류

80~90%로 이 가운데 해외수출과 국내수출이 각각 약 50%를 차지한다.

해외수출의 경우 부산항을 이용하는데, 부산항까지의 모든 운송과 수출절차는 회사에서 직접하며, 부산항에서 선박으로 홍콩에 대부분 수출하고 중국과 인도네시아에 일부 수출한다. 수출의 공간적 가격제도는 역시 균일배달가격제가 약 70%, 본선인도가격제가 약 30%를 차지한다. 이와 같이 원피나 가죽원단의 수출입에 있어서 공간적 가격제도로 균일배달가격제의 비율이 높은 이유는 국제관행상 수출회사가 부담하기 때문이다.

또 중국의 산둥성 이윤(Yiyun)에 입지한 중국 기업이 임가공한 원피를 물공정(beam house)을 하여 젓 블루(wet blue) 단계인 반제품으로 부산항을 통하여 수입하여 청주공장에서 도장공정을 하는데, 이는 연간 생산량의 약 10%로 이것도 국내 수출과 해외수출로 나누어진다. 그리고 중국의 해외생산거점에서 원피를 반제품으로 만든 것을 수입하기도 한다.

한편 피혁가공과정에 필요로 하는 화학약품(HS코드 3920품목)의 경우는 유럽의 여러 나라와 미국, 싱가포르 등 세계 각국에서 컨테이너로 부산항에 FCL(약 50%), LCL(약 50%)로 수입되는데, 공간적 가격제도는 균일배달가격제가 약 60%, 본선인도가격제가 약 25%, 기타[관세 미지급인도(DDU : Delivered Duty Unpaid), 운임포함인도(CFR : Cost and Freight)]가 약 15%를 차지한다. 그리고 부산항에서 제조공장까지의 보세운송은 본선인도가격제의 경우 복합화물 중개업자가, 나머지 공간적 가격제도는 기업이 직접 보세운송을 담당한다. 부산항을 수출입항으로 이용하는 이유

는 수출입에 관련된 여러 가지 조건이 우리나라 어느 다른 항구보다도 좋기 때문이다. 수출입 통관에 대한 정보는 거래처, 선사, 복합화물 중개업자, 그 밖의 국제가축추제¹⁰⁾때에 해외업체로부터 얻는다(그림 9).

이상의 연구에서 청주통관거점의 국제물류는 보세공장과 보세창고를 이용하고, 가격은 본선인도가격제와 균일배달가격제로 이루어지는데, 기업이 이 가운데 저렴한 비용을 선택하며, 수출입 통관에 대한 정보는 다양한 곳으로부터 제공을 받고 있다.

7. 결 론

본 연구는 내륙세관인 청주세관을 대상으로 내륙통관거점의 배후지와 지향지에 의한 항세권과 국가별 수출입액에 영향을 미치는 요인을 밝히고, 마지막으로 사례기업을 통하여 국제물류의 지역구조를 파악하기 위하여 청주세관의 수출입 지역별, 품목별, 항별 수출입액을 분석하고, 수출입 기업 물류구조에 대한 의사결정을 인터뷰 조사하여 고찰한 결과는 다음과 같다.

1. 내륙세관의 장점은 이용하주가 한정되어 통관이 혼잡하지 않아 통관시간이 짧고, 임항지구보다 지가가 저렴하여 창고보관료가 싸며, 하역하는 인건비도 저렴하다. 운송비는 수출화물의 경우 내륙에서 통관을 하는 시점부터는 외국화물로 취급되기 때문에 내륙에서 임항까지의 운송비는 부가가치세가 환급되는 등 보세운송의 장점이 있어 물류비용을 절감할 수 있다. 그리고 품질관리의 점에서는 자사의 보세구역에 가질 경우 공장에서 화물을 컨테이너에 넣어 봉인해서 통관하면 그대로 선적·탑재가 가능하기 때문에 통관으로 인해 보세 허가구역에서 화물을 다시 꺼내어 확인하지 않아도 되기 때문에 도난방지, 화물의 훼손 위험성이 낮다.

2. 청주세관 9개 시·군 관할지역의 수출액을 보면 청주시가 수출액의 2/3 이상을 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 청원군, 진천군, 음성군의 순으로 높는데, 수입 시·군·구는 57개 단위지역으로 청주시가 수입액의 약 56%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 청원군, 진천군, 서울시 강남구의 순이다. 청주세관 관할지역의 수출액은 총북이 100.0%를 차지하는데 대하여 수

입액은 충북이 약 85%를 차지하여 가장 높고, 그 다음은 약 14%의 서울시로 수출보다 광범위한 지역에서 수입이 이루어지고 있다. 이는 부산항이나 인천항, 인천공항 등에서의 통관절차보다 보세운송업체가 화물을 운송하여 청주에서 통관절차를 밟음으로서 보세창고의 보관료 경감과, 또 보세창고의 보관료가 대규모 화물 취급지역보다 싸서 물류비용의 부담을 경감할 수 있다는 점, 그리고 수입상품을 사용할 공장은 충북에 입지하지만 다른 지역에 입지한 본사가 수입상품을 통관시키기 때문에 본사가 있는 지역의 통관으로 간주되기 때문이다.

3. 주요 수출 품목은 무선전화용·무선전신용·라디오 방송용 또는 텔레비전용 송신기와 텔레비전 카메라·정지화상 비디오카메라 및 기타 비디오카메라 레코더 및 디지털 카메라, 전자집적회로와 초소형 조립회로, 타자기와 워드프로세싱머신 내지 기타의 사무용기계에 해당하는 기계에 전용 또는 주로 사용되는 부분품과 부속품, 음성 기록용 또는 기타 이와 유사한 현상 기록용의 매체의 순으로, 이들 품목은 전국의 수출액 구성비보다 매우 높아 청주통관거점의 특화된 품목이라 할 수 있다.

한편 주요 수입상품은 전자집적회로와 초소형 조립회로, 그 밖의 기계류, 플라스틱제의 기타 관·슈트·필립·박 또는 스트립, 타자기와 워드프로세싱머신 내지 기타의 사무용기계에 해당하는 기계에 전용 또는 주로 사용되는 부분품과 부속품, 소와 마속동물의 원피의 순으로, 이들 품목 또한 전국의 수입액 구성비보다 다소 높다. 이들 상품은 청주내륙통관의 배후지 공업의 특색을 반영하는 것이다.

4. 주요 수출상품별 주요 수출항과 수출국을 보면 무선전화용·무선전신용·라디오 방송용 또는 텔레비전용 송신기와 텔레비전 카메라·정지화상 비디오카메라 및 기타 비디오카메라 레코더 및 디지털 카메라라는 인천공항을 통하여 중국, 홍콩, 러시아에, 전자집적회로와 초소형 조립회로는 인천공항을 통하여 일본, 타이완, 홍콩으로 수출되고 있는데, 인천공항을 이용하는 이유는 고가의 상품이기 때문이다.

다음으로 주요 수입상품별 주요 수입항과 수입국을 보면, 전자집적회로와 초소형 조립회로는 인천공항을

통하여 싱가포르, 일본, 미국, 타이완, 필리핀으로부터 수입되고, 그 밖의 기계류는 인천공항과 부산항을 통하여 미국과 일본으로부터 수입되고 있다. 이 또한 고가의 상품은 항공기로, 기계류와 같이 무거우면 무게가 무거운 상품은 선박으로 운송된다.

5. 청주세관 통관의 수리를 받은 상품은 수출 13개, 수입 11개의 공항과 항구를 통하여 수출입이 이루어진다. 수출의 경우 인천공항이 약 2/3를, 부산항이 약 1/3를 차지한다. 한편 수입의 경우는 인천공항이 약 50%를, 부산항이 약 45%를 차지한다. 수출액이 가장 많은 인천공항의 경우 118개 국가에 수출을 하고 있는데, 이 가운데 중국에 약 17%로 가장 많고, 그 다음으로 홍콩(약 13%), 일본(약 12%)의 순이다. 그리고 부산항의 경우 146개국에 수출하는데, 이 가운데 일본이 약 20%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 미국(약 13%), 중국(약 12%), 홍콩(약 11%)의 순이다.

또 수입의 경우 수입액이 가장 많은 인천공항은 62개 국가로부터 수입을 하는데, 이 가운데 일본이 약 30%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 미국(약 20%), 중국(약 17%)의 순으로 청주통관거점은 일본과 미국으로부터 수입을 많이 하고 있다. 부산항은 61개국으로부터 수입을 하는데, 이 가운데 일본이 약 50%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 미국(약 20%)의 순이다.

6. 수출상품은 주로 부산항, 인천공항, 인천항을 통하여 중국, 일본, 미국, 홍콩, 타이완, 싱가포르, 러시아 등으로 주로 수출되며, 수입상품은 주로 일본, 미국, 중국, 타이완, 싱가포르로부터 부산항, 인천공항, 인천항, 광양항을 통하여 주로 수입된다.

수출입액에 의한 상품의 유동은 어느 정도 거리체감 효과의 영향을 나타내고 있으나 공간적 상호작용 모델의 거리 매개변수 값으로 만족할 만하지 못하고 오히려 인구나 우리나라와 수출입국 국민총소득과의 차이와 같은 각 국가의 경제규모 요인이 수출입액을 반영한다.

7. 청주세관 관할지역에서 특화된 국제물류의 지역구조는 하주기업이 각각 수출입화물에 대하여 독자적인 물류체제를 구축하는데, 보세공장과 보세창고에서 수출하는 형태로 크게 나누어진다. 보세창고에 의한

형태는 다시 해외생산거점과 분업을 하는 본선인도가격제, 본선인도가격제, 해외생산거점과 분업을 하는 균일가격제의 형태가 있다. 이러한 현상은 본사와 해외법인간의 거래, 수출기업의 화물취급 주도, 저렴한 비용의 선택, 국제적 관행 때문에 일어난다.

이상의 연구에서 우리나라의 공업이 전기·전자제품과 정보통신기기 및 반도체 등의 첨단산업제품의 수출입이 많아짐에 따라 청주통관거점의 경우도 이와 같은 제품이 특화되어 있어 인천공항을 주요 수출입항으로 하고 있다. 주요 수출입국은 일본, 중국, 미국으로 중국의 개혁개방정책 이후 중국과의 교역이 많아졌다. 그리고 수출입의 운송 가격제는 기업에게 유리한 쪽을 선택하고, 통관에 대한 정보는 다양한 제공처로부터 받고 있다.

註

- 1) 2003년 전국에 세관은 30개, 출장소 13개, 감시소 7개가 분포하고 있다. 세관의 관할지역은 각 지역에 본부세관이 있고, 그 산하에 세관이, 또 세관의 산하에 출장소와 감시소가 입지하는데, 臨港세관(출장소와 감시소 포함)이 27개 분포하고 있다.
- 2) 항세권이란 항만이나 공항에서 화물이 탑재·강제되어 수송된 배후지와 선박과 항공기에 적재된 화물이 수송되는 지향지를 결합시킨 개념이다. 내륙통관거점은 선박이나 항공기에 곧바로 탑재, 강제하는 기능을 가지지 못하나 국제물류기로서 항만과 공항에 준하는 기능을 갖고 있기 때문에 여기에서 항세권이라는 개념을 사용할 수 있다고 생각하기 때문이다.
- 3) Moran의 시수란 현상의 공간적 분포패턴을 설명하는데 현상의 공간적 배열이 우연적인지 아니면 공간에 내재되어 있는 어떤 질서에 따라 같은 측정값을 가진 지역끼리 집적된 후 주변에 영향을 미치는가 여부를 조사하는 공간적 자기상관을 측정하는 가장 간단하고 적용하기 편리한 방법이다.
- 4) 이 수송 시스템은 TSCL(Trans-Siberian Container Line)이 상트페테르부르크~모스크바~보스트치누이 사이에 프레트라이너 서비스(영국의 國鐵이 개발한 고정편성의 직통 정기열차에 의한 컨테이너 수송방식으로 고속으로 저비용의 장거리 수송을 보증하는 특급열차라는 의미를 가지고 있다)를 제공하고 보스트치누이항과 일본의 5개항(요코하마, 시미즈, 나고야, 고베, 기타큐슈) 및 상트페테르부르크항과 런던항 사이는 각각 해상수송 서비스로 연락하는 것이다.

- 5) 컨테이너를 인수·인도하고 보관하는 장소로 컨테이너 터미널의 일부이다.
- 6) 수입상품을 사용할 공장은 충북에 입지하지만 서울시 강남구 등과 같이 충북 이외의 지역에 입지한 본사가 수입상품을 통관시키기 때문에 본사가 있는 지역의 통관으로 간주되었기 때문이다.
- 7) 거리는 우리나라 서울과 무역상대국의 수도와의 지도상 직선거리로 측정하였음.
- 8) 수출액과 각 국가의 산업구성비간의 상관계수는 1차 산업이 0.1739, 2차 산업은 -0.1151, 3차 산업은 -0.1505로 상관성이 매우 낮음. 또 수입액과 각 국가의 산업구성비간의 상관계수는 1차 산업이 -0.0475, 2차 산업은 0.0270, 3차 산업은 0.0414로 상관성이 매우 낮음.
- 9) 청주세관 수출입 담당자와의 면담에 의해 각 HS코드에 속하는 기업 중에서 수출입 비중이 높은 사업체를 선정하였으며, 각 기업의 수출입 담당자와 또한 인터뷰 조사를 하였음.
- 10) C기업의 구매과 담당자와의 인터뷰에 의하면 홍콩가죽축제(Hong Kong Leather Fair), 중국 광저우 가죽축제(Guangzhou Leather Fair), 상하이 가죽축제(Shanghai Leather Fair), 한국의 가죽축제 등을 이용한다고 함.

文獻

朴宗玄, 1996, “釜山企業の對日輸出行動からみた釜山・福岡間の結合關係,” 經濟地理學年報, 42, 175-187.

朴宗玄, 1997, “國際物流の移動プロセスからみた釜山企業の對日輸出行動 - 食品・衣服業種における取引行動を事例に -, ” 人文地理, 49, 142-158.

이정운, 1997, 우리나라 수출입 컨테이너 항만체제와 컨테이너 화물의 배후지 유동특성, 서울대학교 대학원 석사 학위논문.

조수경, 1993, “부산 컨테이너 수출항의 배후지와 지향지의 공간구조,” 地理學, 28, 247-267.

堀田 馨, 2003, “內陸通關據點を利用する國際物流の構造 - つくば・宇都宮地區における通關據點を事例として -, ” 經濟地理學年報, 49, 1-18.

戴 二彪, 2003, “東アジア主要港めぐる中國輸出入企業の中繼港選擇行動分析,” 經濟地理學年報, 49, 72-85.

峰 耕一郎, 1995, “下關周邊に立地する事務所の物流システム - 港灣後背地概念の再檢討に向けて -, ” 經濟地理學年報, 41, 121-134.

- 北原良彦, 1982, “横浜港における輸入小麦後背地の變容,” *經濟地理學年報*, 28, 235-244.
- 安積記雄, 1990, “わが國の外貿コンテナ運送の寄港地とその後背地,” *東北地理*, 42, 245-255.
- 野尻 亘, 1995, “地理學における物流研究の展開とその課題 - 近年のアングロサクソン系諸國の研究を中心として -,” *人文地理*, 47, 481-500.
- 野尻 亘, 1996, “わが國における産業構造の轉換と物流の變化 - 運輸・物流政策との關係を中心として -,” *經濟地理學年報*, 41, 101-117.
- 遠藤幸子, 1981, “清水港の港灣機能と後背地の變容,” *地理學評論*, 54, 317-333.
- 遠藤幸子, 1985, “コンテナ化の進展に伴う國際輸送システムの變化,” *經濟地理學年報*, 31, 342-354.
- Bird, L., 1983, Gateway : Slow recognition but irresistible rise, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 74, 196-202.
- Conkling, E.C. and McConnell, J.E., 1981, Toward an integrated approach to the geography of international trade, *The Professional Geographer*, 33, 16-25.
- Curry, L., 1989, Spatial trade and factor markets, *Economic Geography*, 65, 271-279.
- Edgington, D.W., 1984, Some urban and regional consequences of Japanese transnational activity in Australia, *Environment and Planning A*, 16, 1021-1040.
- Erickson, R.A. and Hayward, D.J., 1991, The international flows of industrial exports from U.S. regions, *Annals of the Association of American Geographers*, 81, 371-390.
- Freeman, D.B., 1973, *International Trade, Migration and Capital Flows*, The University of Chicago, Department of Geography, Research Paper, 146.
- Gaile, G. and Grant, R., 1989, Trade, power, and location : The spatial dynamics of the relationship between exchange and political-economic strength, *Economic Geography*, 65, 329-337.
- Grant, R., 1994, The geography of international trade, *Progress in Human Geography*, 18, 298-312.
- Hamilton, F.E.I., 1981, Industrial systems : A dynamic force behind international trade, *The Professional Geographer*, 33, 26-35.
- Hayuth, Y., 1981, Containerization and the load center concept, *Economic Geography*, 57, 160-176.
- Hayuth, Y., 1982, Intermodal transportation and the hinterland concept, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 73, 13-21.
- Hoare, A.G., 1986, British ports and their export hinterlands : A rapidly changing geography, *Geografiska Annaler*, Series B, 68, 29-40.
- Hoare, A.G., 1993, Domestic regions, overseas nations, and their interaction through trade : The case of the United Kingdom, *Environment and Planning A*, 25, 701-722.
- Hoyle, B.S., 1984, Ports and hinterlands in an agricultural economy the case of the Australian sugar industry, *Geography*, 69, 303-316.
- Hua, C., 1990, A flexible and consistent system for modelling interregional trade flows, *Environment and Planning A*, 22, 439-457.
- Hughes, A. and Reimer, S., eds., 2004, *Geographies of Commodity Chains*, Routledge, London.
- Isard, W. and Dean, W., 1987, The projection of world(multiregional) trade matrices, *Environment and Planning A*, 19, 1059-1066.
- Isard, W. and Penk, M.J., 1954, Location theory and interregional trade theory, *Quarterly Journal of Economics*, 68, 97-114.
- Johnston, R.J., 1989, Extending the research agenda, *Economic Geography*, 65, 267-270.
- Jones, P.N. and North, J., 1982, Unit loads through Britain's ports : A further revolution, *Geography*, 67, 29-40.
- Krugman, P., 1991, *Geography and Trade*, The MIT Press, London.
- Krugman, P., 1993, “On the relationship between trade theory and location theory,” *Review of International Economics*, 1, 110-122.
- Kuby, M. and Reid, N., 1992, Technological change and the concentration of the US general cargo port system : 1970~1988, *Economic Geography*, 68, 272-289.

- Langdale, J., 1985, Electronic funds transfer and the internationalization of the banking and finance industry, *Geoforum*, 16, 1-13.
- Mayer, H.M., 1973, Some geographic aspects of technological change in maritime transportation, *Economic Geography*, 49, 145-155.
- McConnell, J.E., 1982, The internationalization process and spatial form : Research problems and prospects, *Environment and Planning A*, 14, 1633-1644.
- McConnell, J.E., 1986, Geography of international trade, *Progress in Human Geography*, 10, 471-483.
- Nierop, T. and De Vos, S., 1988, Of shrinking empires and changing roles : World trade patterns in the postwar period, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 79, 343-364.
- O'Loughlin, J. and Anselin, L., 1996, Geo-economic competition and trade bloc formation United States, German and Japanese exports, *Economic Geography*, 72, 131-160.
- Rimmer, P.J., 1991, Internationalization of the Japanese freight forwarding industry, *Asian Geographer*, 10, 17-38.
- Seaborne, A.A. and Larraine, P.N., 1983, Changing patterns of trade through the port of Thunder bay, *The Canadian Geographer*, 27, 285-291.
- Slack, B., 1990, International transportation in North American and the development of inland load centers, *The Professional Geographer*, 42, 72-83.
- Storper, M., 1992, The limits to globalization : Technology districts and international trade, *Economic Geography*, 68, 60-93.
- Storper, M., 2003, Globalization, localization, and trade, in G.L. Clark, M.P. Feldman, and M.S. Gertler, eds., *The Oxford Handbook of Economic Geography*, Oxford University Press, 146-165.
- Yeats, M.H., 1969, A note concerning the development of a geographical model of international trade, *Geographical Analysis*, 1, 399-404.
- 교신 : 韓柱成, 361-763 충북 청주시 흥덕구 개신동 12
충북대학교 지리교육과(이메일 : jshan@chungbuk.ac.kr, 전화 : 043-261-2697, 팩스 : 043-276-2693)
- Correspondence : Ju-Seong Han, Department of Geography of Education, Chungbuk National University, 12 *Gaesein-dong, Hungduk-gu, Cheongju* city, 361-763, Korea(e-mail: jshan@chungbuk.ac.kr, phone : 043-261-2697, fax : 043-276-2693)

최초투고일 05. 10. 31

최종접수일 05. 12. 16