



저작자표시-비영리-동일조건변경허락 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

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

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



동일조건변경허락. 귀하가 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공했을 경우에는, 이 저작물과 동일한 이용허락조건하에서만 배포할 수 있습니다.

- 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](#)

貿易學碩士 學位論文

한·중 소무역인 무역의 문제점 및 개선방안에
관한 연구

A Study on the Analysis of Small-scale Trader between
Korea - China Trade



指導教授 金 煥 成

2013 年 8 月

韓國海洋大學校 大學院

國際關稅學科

李 鍾 弼

본 논문을 이중필의 무역학석사 학위논문으로
인준함.

위원장 신 용 존 (인)



위원 권 문 규 (인)



위원 김 환 성 (인)



2013년 6월

한국해양대학교 대학원장

목 차

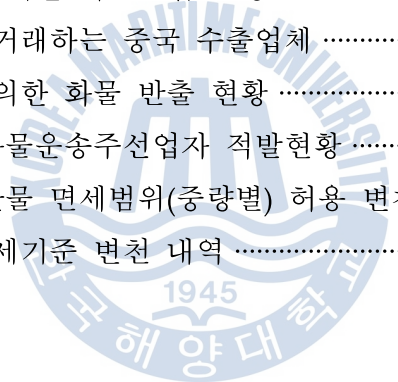
ABSTRACT

제 1 장 서론	1
1.1 연구배경 및 목적	1
1.2 연구방법 및 범위	2
제 2 장 연구의 이론적 배경	4
2.1 소무역인의 개요	4
2.1.1 소무역인의 정의	4
2.1.2 소무역인의 유형	6
2.1.3 한·중 소무역인의 형성과정	10
2.2 소무역인의 경제적 의의	11
2.2.1 한·중 소무역인의 필요성	11
2.2.2 한·중 소무역인의 수출입 무역에의 기여도	13
2.3 소무역에 관한 선행연구	15
2.3.1 소무역의 작용원리와 구조에 관한 연구	16
2.3.2 소무역의 순기능과 역기능 분석을 통한 소무역 활성화 방안 에 관한 연구	17
2.3.3 LCL 화물과 관련된 문제점과 해결방안에 관한 연구	18
제 3 장 한·중 소무역인 무역 실태분석	20
3.1 한·중 소무역인 업무형태	20
3.1.1 LCL화물의 운송과정	20
3.1.2 LCL화물의 물류비용	20
3.1.3 포워더의 종류	23
3.1.4 관세청 화물운송주선업자 등록제	25
3.2 한·중 소무역인 화물주선업자 현황	28

3.2.1 한·중 소무역인 포워더의 형태	28
3.2.2 잡화류 취급 소무역인의 등장	30
3.2.3 한·중 소무역인 현황	31
3.3 한·중 소무역인 무역 실태	33
3.3.1 한·중 소무역인의 반출입 물품	33
3.3.2 한·중 소무역인 수출입 현황	36
3.3.3 한·중 농산물 검역체계	38
제 4 장 한·중 소무역인 무역의 문제점 및 개선방안	41
4.1 한·중 소무역인 무역의 문제점	41
4.1.1 소무역인 등 화물주선업자 관련 불법통관 현황	41
4.1.2 한·중 소무역인 관련 불법 통관 유형	43
4.1.3 한·중 소무역인 반입 LCL 수입화물 관리상의 문제점	46
4.1.4 한·중 소무역인을 이용하는 수입업체의 문제점	47
4.1.5 소무역인 관련 법원 판례	49
4.1.6 소무역인 포워더의 문제점	50
4.1.7 소무역인 관련 갈등 및 요구사항	51
4.2 한·중 소무역인 무역의 개선방안	55
4.2.1 한·중 소무역인 무역 관리강화방안	55
4.2.2 한·중 소무역인 무역의 제도개선	58
제 5 장 결론	64
5.1 연구 결과 요약	64
5.2 시사점 및 기대효과	65
5.3 연구의 한계점 및 향후 연구방향	66
참고 문헌	68

〈표 차례〉

〈표 1〉 농림축수산물의 면세통관범위	14
〈표 2〉 한약재의 면세통관범위	14
〈표 3〉 소무역인 및 LCL화물에 관한 선행연구	16
〈표 4〉 의류 수입업체의 수입물품 통관비용 정산서 내용	22
〈표 5〉 인천항, 평택항, 군산항 국제여객현황	31
〈표 6〉 인천항 국제여객터미널 소무역상 평균 승선인원수	32
〈표 7〉 평택항 국제여객터미널 소무역인 평균 승선인원수	32
〈표 8〉 군산항 국제여객터미널 소무역인 평균 승선인원수	32
〈표 9〉 속초항 국제여객터미널 소무역인 평균 승선인원수	33
〈표 10〉 인천항 중국 항로별 운임	34
〈표 11〉 한·중 소무역인 수익구조 분석표	35
〈표 12〉 한·중 소무역인에 의한 화물반입 현황	36
〈표 13〉 한·중 소무역인과 거래하는 중국 수출업체	37
〈표 14〉 한·중 소무역인에 의한 화물 반출 현황	38
〈표 15〉 양산세관 무자격 화물운송주선업자 적발현황	43
〈표 16〉 소무역인 반입 농산물 면세범위(중량별) 허용 변천 내역	52
〈표 17〉 관세청 고시 상 면세기준 변천 내역	52



A Study on the Analysis of Small-scale Trader between Korea - China Trade

Lee Jong-Pil

*Major in International Trade
Department of International Trade
Graduate School of Korea Maritime University*

ABSTRACT

A few decades ago, small-scale trader have begin a small scale trade between Korea and China in Incheon port, Pyeongtaek port and Gunsan port. To begin with the trade, small-scale trader were mainly imported agricultural products in China and Korea industrial products were exported to China.

However, because their authorities had reinforced rigidly for the enforcement of regulations, so their dividends gradually has been reduced. Accordingly, They considered countermeasure which is to carry industrial products as well as agricultural ones for their business. So, they layered their organization system hierarchically and strongly.

Nowadays, They not only do business as a forwarder but also commit illegal things and do expedient clearance with not registered. From the point of view of The custom services, the small-scale trader between Korean and China have not only positive aspects but also negative ones as particular ones who need The custom service's special management.

Thus in this paper, we are going to suggest an improvement plan by considering the actual condition of Korean-china small-scale trade. For this, first we analysis the problems with their actual trades which occurred in the course of customs business, Internet data and the previous results.

As a results of this study, we are focused the environmental impact of the Customs Administration by small-scale traders which carried in Incheon, Pyeongtaek and Gunsan ports. And mainly their import goods, their trading roles and customs problems was investigated and the improvement plan was suggested.



제 1 장 서 론

1.1 연구배경 및 목적

국제적으로 운송되는 화물의 형태는 크게 FCL(Full Container Load) 화물과 LCL(Less than Container Load) 화물로 분류하고, FCL 화물은 선사 에 의해 일괄 운송되고 단일 화주에 의해 반입되므로 외국에서 컨테이너 에 적입 및 국내로 반입 후 통관되는 과정 등에서 불법 부정통관 등의 문제의 발생이 낮은 실정이다. 이에 반하여, LCL 화물의 경우 여러 화주의 상품이 혼재되기 때문에 화물수집에서 컨테이너 적입과정, 국내 운송과정, 국내 반입 후 세관 수입신고 과정에서 다양한 편법 및 불법이 발생할 여지가 많기 때문에 FCL 화물에 비하여 관리상 어려움이 크다.

또한, LCL 화물의 경우 화주를 대신하여 화물운송주선업자(일명, 포워드)가 통관 등의 절차를 진행하므로, LCL 화물 통관과는 별도로 실질적 무역주체로 해상운송 및 창고 배정 권한 등 광범위한 물류 지배력을 행사하고 있다. 현재 일반적으로는 등록된 화물운송주선업만이 활동을 행하여야 하나, 중국에서 반입되는 화물의 경우는 화물운송주선업으로 등록하지 않고도 실질적 화물운송주선업을 영위하는 업체 소위 소무역인(일명 보따리무역상)에 의해 활동이 행해지므로, 이에 반입되는 LCL 화물의 규모도 무시하지 못할 정도의 많은 화물이 반입되고 있다.

중국을 대상으로 하는 소무역인은 국내경기 침체에 따른 내수시장 악화와 IMF이후 일자리 창출 등의 문제와 맞물려 인천, 평택, 군산, 속초항을 중심으로 보따리상이 증가하기 시작하였다. 이들은 주로 초기에는 농산물 위주의 물품을 반입하였으나, 중국 농산물에 대한 국내 인식의 변화로 검역이 강화되고 세관에서도 규제를 강화하는 등 합법적인 통관이 유도되자, 단순 물품운반 만으로는 경쟁력이 떨어져 이익금이 줄어들게 되었다.

이후, 소무역인은 점차 농산물과 더불어 공산품도 휴대품으로 반출입을 대행하면서 점차 조직화되어 보따리무역업의 성장으로 이어지게 되었다.

이러한 소무역인들은 주로 파이공(代工) 및 해상 특송 화물 등을 통한 휴대품 형식으로 소량 다품종의 화물을 반입되어 왔으나 세관의 관리강화로 기존 방식으로 화물의 반입이 힘들어지게 되자 이를 정상적인 LCL 화물로 전환하여 통관하는 과정에서 무허가 화물운송주선업(무자격 포워드¹⁾의 등장 및 페이퍼컴퍼니²⁾를 이용한 제3자 명의로 통관하게 이르렀다. 이 경우, 정상적으로 수입할 수 없는 물품을 은닉하여 반입하거나, 한 개의 컨테이너에 다양하고 많은 화주의 소량화물을 반입하는 과정에서 세관에서 일일이 확인이 어렵다는 점을 악용하여 반입수량을 제대로 신고하지 않거나 실제 구입가격대로 신고하지 않는 등의 불법통관형태가 빈번하게 발생하고 있다.

특히, 국내 수입업체들이 소무역인을 통하여 물품을 반입하는 과정에서 운송비만 지불하기 때문에 소무역인이 수입자 명의 또는 제3자 명의로 세관에 수입신고하면서 실제구입가격이 아닌 임의의 가격으로 현저히 낮게 수입신고하고 있는 실정이며, 이러한 행위는 지하경제의 한 종류라고 볼 수 있다.

한국경제의 IMF 관리 시대에 자생적인 보따리무역은 한국경제의 위기 극복에 일조를 한 것으로 보고 있으나, 현 정부의 공약인 복지정책을 위한 세수증대의 일환으로 지하경제³⁾의 양성화를 실현하겠다는 의지를 밝히고 있는 바 이에 대한 노력이 수행되어야 한다. 이에 대하여 세관에서는 보따리무역은 긍정적인 측면만이 있는 것이 아니고, 다양한 편법과 불법을 하는 관리대상인 측면도 있으므로 구체적인 분석과 함께 효율적인 관리방안 모색이 필요하다.

이러한 배경 하에 본 논문에서의 연구목적은 첫째, 한·중 소무역인 무

1) 세관에 등록 절차 없이 보세화물을 취급하는 포워드

2) 글자 그대로 물리적 실체가 없이 서류형태로만 존재해 회사기능을 수행하는 회사. 사업유지를 위해 소요되는 기타 합산 소득에 대한 세금을 절감하는 한편, 기업 활동 유지를 위해 소요되는 제반 경비를 절감하기 위해 설립되고 있다.

3) 지하경제(the underground economy)는 신고 되지 않고 공개가 되지 않는 경제활동으로 좁게는 마약, 매춘, 도박, 사채 등 불법행위를 통해서 벌어들이는 돈을 지칭하며, 넓게는 현금으로만 거래하고 소득은 신고하지 않는 세금탈루, 조세회피, 그리고 법적인 근거가 마련되지 않았거나 과세대상이 되지 못하는 거래까지 일컫는다.

역의 실태조사를 행하며, 둘째 한·중 소무역인 무역의 문제점 분석하고, 셋째 한·중 소무역인 무역을 활성화하기 위한 개선방안을 제시하는 것으로 한다.

1.2 연구방법 및 범위

본 연구는 연구목적을 달성하기 위하여 문헌연구, 한·중 소무역인 무역과 관련된 위반 사례조사, 한·중 소무역인과 관련된 인터넷 자료 등 병행하도록 한다. 먼저 문헌연구는 국내외 단행본, 연구논문, 인터넷 자료 등을 방대하게 수집하여 이를 고찰함으로써 소무역인에 대한 기본 개념을 정립하고, 소무역인의 생성배경 및 현황 등 실태를 살펴보고자 한다.

그리고 소무역인이 관세행정 환경에 미치는 영향 특히 인천항, 평택항, 군산항을 통하여 반입되는 LCL화물에서 소무역인이 반입하는 물품과 이들의 역할, 세관 측면에서의 문제점에 대하여 살펴봄으로써 건전한 무역 환경 조성에 중요한 시사점을 도출하고 대중국 소무역인 관련 정책결정에 도움을 주고자 한다.

본 논문은 서론과 결론을 포함해서 총 5장으로 구성되어 있으며 이를 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

제1장은 서론부분으로 연구의 배경 및 목적, 연구방법과 범위를 제시하고자 한다.

제2장은 연구의 이론적 배경으로 소무역인 무역의 개념과 형성과정, 소무역인의 경제적 의의, 소무역인에 대한 선행연구 등에 대해서 살펴보고, 제3장에서는 한·중 소무역인 업무형태, 한·중 소무역인 화물주선업자 현황, 한·중 소무역인 무역의 실태에 대하여 분석한다.

제4장에는 한·중 소무역인 무역의 문제점 및 개선방안에 대하여 고찰하며, 마지막으로 제5장은 본 연구의 결론 부분으로 연구의 결과를 요약하고 그 시사점을 살펴본 후, 연구의 한계점과 앞으로의 과제를 제시한다.

제 2 장 연구의 이론적 배경

2.1 소무역인의 개요

2.1.1 소무역인의 정의

무역이란 나라와 나라 사이에 서로 필요한 물품을 거래하는 것으로 한 나라의 기업이나 개인이 외국의 기업이나 개인과 하는 상품거래이다. 기본적으로 무역은 상품매매행위이며 일종의 상거래이다. 단지 상품유통 범위가 국경을 넘어 나라와 나라 사이에서 일어나는 행위이다.

즉, 무역을 통하여 국내에서 생산된 재화는 외국에도 판매(수출)되고 외국에서 재화가 구입(수입)되어 국내에서 소비되는 국제 분업이 형성된다. 따라서 국내시장에서는 개인과 개인, 지방과 지방 사이에 서로 물건을 사고팔기 때문에 법적인 제한이 적고 전문적인 지식이나 경험이 그렇게 많이 필요치 않지만, 국제시장에서의 상거래에는 법규, 상거래관습, 수용의 차이, 물류상의 문제 등이 있기 때문에 여러 가지 복잡한 절차와 지식을 요하게 된다. 일반적으로 현재의 무역은 규모의 경제성을 요구하고 있기에 구입에서 운송 그리고 판매까지 각각 분할되어 있고 각 단계에 따라 전문가가 담당하고 있다.

현재 우리 사회에서 통칭되는 소무역인이란 무역의 가장 원천적이며 기본적인 형태로 볼 수 있다. 보따리무역의 실체를 보면 국내에서 값싸고 질 좋은 상품들을 매입 혹은 생산(생산 공장을 소유한 자)을 하여, 선박이나 항공을 이용하여 가까운 중국, 일본, 몽고, 인도 등에 직접 운반하여 높은 값에 팔아 이익을 창출한다. 또한 귀국할 때에도 해당국에서 상품구입을 하고 국내에서 판매를 하여 이익을 창출하고 있다.⁴⁾

4) 인터넷 셀클럽, “중국 보따리무역 이것만은 알고 시작합시다.” <http://community.sellfree.co.kr/bbs/>

소무역은 '해외에 팔려하는 상품을 우리나라에서 구입하여 비행기나 선박으로 직접 휴대(Hand Carry)하여 현지국에 입국하여 상품을 판매하고 상품대금을 받은 모든 행위'로 정의하기도 하고, 현대판 보부상이라 할 수 있는 소규모 개인 무역상을 말한다. 말하자면, 중국, 일본, 동남아 등 주변 국가는 물론 세계시장에 물건을 직접 가져가 팔고, 귀국 시에는 국내시장에서 판매할 수 있는 물건을 반입하는 형식으로 이루어지는 개인무역으로 정의하고 있다.⁵⁾ 소무역은 공장이나 종업원이 필요 없기 때문에 자본이 빈약한 단독사업으로는 제격인 사업인 것이다.

소무역은 우리나라에서 해외로 나가는 상품을 개인이 직접 가져가 팔뿐만 아니라 해외 현지국에서 현지국 상품을 구매하여 우리나라로 반입하여 판매하고 상품대금을 받은 개인무역이라고 정의하고 이러한 행위일체와 행위자를 보따리무역 또는 보따리무역상이라고 정의하고 있기도 하다.⁶⁾

소무역 활동은 초기에는 손으로 휴대하여 운반할 정도의 소량 상품을 취급하지만 시간이 지나고 경험이 쌓일수록 취급하는 물량이 증가하여 심지어 컨테이너단위까지 취급하게 된다. 그러나 상품의 구입단계, 운반단계, 판매단계는 한 사람 혹은 소수인원으로 구성되어 직접 실행하고 있다. 이러한 소무역은 일반적인 무역절차보다 신속할 뿐 아니라 각 단계에 필요한 경비가 절감되고 수익이 증대되는 장점이 있다. 이러한 장점을 바탕으로 전문 무역업자로 발전하는 경우도 있으나, 소무역은 일종의 개인무역업이지만 현재 우리나라에서 일반적으로 통념되는 개인무역업과는 차이가 있다.

개인무역의 기본 개념은 카탈로그나 통신을 이용하여 물품을 구매하고 운반수단을 우편이나 기존 물류체제를 이용한 개인의 수입 및 수출 활동이다. 따라서 제품선정에 한계가 있고 제품이나 수요자(수입에 있어서 생산자)를 직접 접할 수 없으며 유통시간이 많이 필요로 하는 점이 소무역과는 구별된다는 견해도 있다.

5) 심의섭 “한-중간 보따리 무역의 추이와 발전방향” 명지대학교사회과학연구소, 사회과학논문집 제 24집, 2005, 2page

6) 상계서

2.1.2 소무역인의 유형

가. 소무역인과 파이공

한국과 중국을 오가는 소무역인(일명 보따리무역상⁷⁾), 혹은 파이공(代工)을 통한 무관세통관 반입은 꼭따우(꼭물상)과 파이공(운송인), 수집상(화주)을 통한 물품전달로 요약될 수 있다. 즉, 중국 현지에서 생산자 또는 꼭물상을 통해 전달된 물품이 파이공을 거쳐 국내 수집상(화주)을 거쳐 국내 시장으로 유입되는 구조를 이루고 있으며, 이 과정에서 운반을 전문으로 하는 보따리무역상(파이공)이 주도적인 역할을 하고 있는 것이다.

인터넷 등에서 많은 사람들이 “보따리무역상”과 “파이공(代工)”이라는 용어를 같은 의미로 사용하고 있다. 하지만 이는 개념이 서로 다른 용어들로써 보따리무역은 흔히 말하는 소무역을 일컫는 말이다. 무역업 등록 유·무에 상관없이 소규모의 무역을 하는 사람들을 일컬어 보따리무역상이라고 불리어지고 있다.

그러나 파이공은 대중국 보따리무역을 하는 사람들의 운송 책으로 보따리무역상 입장에서 보면 상품의 운송 방법 중 하나가 파이공을 통한 운송이라 말할 수 있다. 학자에 따라서는 파이공도 보따리 무역상의 한 범주로 포함하고 있기도 한다.⁸⁾

일반적으로 보따리무역상의 대표 (일명 노반 또는 공두)는 10명에서 50명의 파이공을 데리고 다니면서 중국과 한국을 오가는 물품에 대하여 반출입 운송을 해주고 있는 등 점차 조직화 계층화되고 있다.

또한 보따리무역상은 한국인과 화교, 조선족, 중국인 등 다양하고, 중국과의 보따리무역상은 수익이 감소하여 점차 한국인보다는 중국인, 조선족이 비율이 증가하고 있는 추세이다.

7) 현재 세관에서 사용되는 보고서 및 인터넷상에서는 “소무역인”이라는 용어가 “보따리무역상”이라는 말을 대체하면서 사용이 확대되고 있지만 “보따리무역상”이라는 용어를 많이 사용되어지고 있다.

8) 심의섭, 전게서

나. 하꼬비(일본 상용여행자)

중국을 오가면서 물품을 운반해 주는 사람을 파이공이라고 부르는 반면, 일본을 오가면서 탁송화물 등을 운반해 주는 상용여행자를 일명 '하꼬비'라 부르고 있다. 2013년 2월 현재 부산항과 시모노세끼(운항 선박 성희호, 하마유호)을 오가는 상용여행자는 약 80여명이고, 오사카(팬스타드림호)가 약 15명, 후쿠오카(카멜리아호)가 약 25명 등 부산항과 일본을 오가는 하꼬비는 약 120여명이 있는 것으로 파악하고 있다.⁹⁾

상용여행자가 일본에서 수입하는 화물은 일본 세관에 수출신고 없이 반출할 수 있는 물품을 제한함에 따라(1인당 30만엔 상당) 소량·다품종 화물이 많으며, 국내 반입 시 여행자 1인당 반입할 수 있는 물품에 대한 제한금액이 한정되어 있어 이를 초과하는 화물은 다수의 상용여행자에게 송품장을 나누어 탁송화물 형태로 반입하고 있다.

반입되는 탁송화물¹⁰⁾은 국내업체별로 특정 운반인에게 집중되어 있으며, 운반비는 소량인 경우 5만원을 받기도 하나 대부분 15만원에서 30만원 정도를 받고 물품을 반입해주고 있다. 일본 상용여행자가 반입한 탁송화물은 국내실제 화주가 송품장을 인수하여 세관에 정식으로 수입신고를 한 후 관세 등 제세를 납부하여 통관하고 있다.

한국에서 일본으로 수출하는 물품은 김, 소주 등 식품류가 주종을 이루며, 정상 수출 신고하여 반출한 물품이 80% 정도이고, 나머지 20%는 상용여행자가 수출신고 없이 휴대하여 반출하고 있다. 일본으로 수출하는 업체별¹¹⁾로 운반하는 하꼬비 역시 업체별로 별도 지정되어 있으며, 운반비는 최저 5만원부터 13만원 정도의 운반비를 지불하고 있는 것으로 파악되고 있다.

2012년도 부산항과 일본을 오가는 상용여행자수는 일평균 약 50여명이며, 주요 반입물품으로는 간장, 커피, 스낵류 등 식품류 및 로션·세안제 등 화장품류이다. 상용여행자에 대한 기본 면세는 양주 1병(60\$ 이내), 담

9) 부산세관 휴대품과 통계자료

10) 탁송화물이란 수출자로부터 수하인에게 일시에 송부된 제품이거나, 수출자로부터 수하인으로서의 선적에 대한 단일의 운송서류에 의하여, 또는 그러한 서류가 없는 경우 단일의 송품장에 의하여, 다루어지는 제품을 말한다. ('원산지 제품'의 정의 및 행정협력의 방법에 관한 의정서)

11) 일본 상용여행자를 통하여 일본에 물품을 반출입 의뢰하는 업체 수는 40여개업체임.

배 1보루, 참기름 3병, 참깨 5KG, 고춧가루 5KG, 기타물품 해외구입가격 3만엔(환율 변동에 따라 차이가 있음) 이내의 식품류, 화장품류 등이다. 식품류의 경우 5품목 이내에 한하여 CIQ¹²⁾ 내에서 간단한 방법으로 세금을 부과한 후 통관해 주고 있으나 초과 시에는 식품검역을 거쳐야 하기 때문에 관련 서류 미구비 등의 문제로 인하여 반송조치하고 있다.

상용여행자의 반입물품은 자가 사용으로 인정하기 어려우나 우리나라에서 반입을 규제할 경우 상대국인 일본에서도 규제를 하기 때문에 일본 탁송수출 문제 등 특수성을 감안하여 세관신고서에 자가 사용으로 반입한 물품에 대하여는 시중에 판매하지 않겠다는 스탬프 날인 후 간이통관 절차를 적용하여 통관해 주고 있다.

이러한 대일본 상용여행자는 동대문 시장의 의류 생산주기가 평균 3~4일 단위로 빨라지고, 일본에서도 경기불황으로 소규모 개인 사업을 하기 때문에 항공화물(카고)을 통하여 운송하는 것보다 의류 보따리를 직접 들고 일본에 들어가면 통관절차나 보세창고 등을 거칠 필요가 없고 수입관세까지 물지 않는 '일석이조'의 효과를 거둘 수 있어 동대문시장 주변에서 일본 유통업체에 전문으로 의류를 전달해 주는 소규모 운송업체들이 많이 활용하고 있다.

다. 소호무역

소호(SOHO)무역이란 Small Office Home Office의 영문 약자로서 대개 전문기술이나 아이디어 하나로 집이나 조그만 사무실에서 일하며, 고소득을 올리는 새로운 직업군을 가리키는 용어로 사용되고 있다. 대규모 공장과 다수의 종업원으로 대표 되는 기존의 산업과는 달리 집 또는 소규모의 사무실 등을 활용하여 사업을 운영하는 소규모 사업형태를 말한다. 소호는 주로 인터넷비즈니스 또는 무역, 컨설팅 등 고부가가치, 지식집적도가 높은 산업분야에 많은 것이 특징이다.¹³⁾

'소호무역'은 면세통관이나 간이통관을 이용하여 경쟁력이 있는 상품을 해외시장에서 직접 핸디캐리(휴대 반·출입), 또는 별도의 운송수단으로

12) 세관(Customs), 출입국관리(Immigration), 검역(Quarantine)의 약칭. 출입국 때 반드시 거쳐야 하는 3대 수속이다

13) 인터넷 네이버 지식백과 용어해설

가져다 팔고 귀국 시에는 국내에 판매할 수 있는 상품을 반입하는 형식으로 이루어지는 주문무역의 한 형태이다.

소호무역을 일컫는 말로는 여러 가지가 있지만 가장 흔한 표현으로 일반인들이 부르는 “보따리무역”이 있다. 소호무역을 축소무역의 형태로 분류하여 “핸디캐리무역(Handy Carry Trade)”, “틈새무역(Niche Trade)”이라고 부르기도 한다.¹⁴⁾

소호무역은 규모는 작지만 일반적으로 사업체를 등록하고 공식적으로 물건을 수입하여 판매하는 반면, 보따리무역은 위법성이 내포되어 있다는 점에서 소호무역과는 차이가 있으며, 소호무역은 일본을 중심으로 활발히 이루어지고 있는 반면 보따리무역은 중국을 중심으로 활성화되어 있는 것으로 알려져 있다.

라. 달러, 벤더, 오퍼상¹⁵⁾

소무역 산업도 가면 갈수록 전문화 세분화 되어가는 추세이다. 상품을 전문으로 운송해주고 수수료를 받는 하꼬비나 타이공과 같은 소무역 분야, 즉 순수 보따리상들이 있고, 각 나라의 상품을 전업으로 구매대행만을 주 업무로 활동하는 전문 구매대행 등이 있다. 그런데 요즘 전문 직업인 벤더와 달러들이 대거 소무역 계통으로 유입되면서 시장은 빠르게 재편되어 가고 있다.

벤더는 통상적으로 제품제조자에서부터 달러까지를 말하지만, 일반적으로 판매자 쪽을 통칭하는 말이다. 이 벤더에도 1차 벤더, 2차 벤더 등이 있는데 쉽게 예를 들면 우리나라 자동차 회사에서는 각각의 부품을 1차 벤더로 부터 사오고 1차 벤더는 2차 벤더로 부터 물품을 공급받아 납품할 제품을 만들기도 한다.

오퍼상은 일반적으로 하나의 제품이 아닌 여러 회사의 제품을 취급하고 생산자와 구매자를 연결하는 역할을 한다. 오퍼상 수익은 그 사이에서 나오는 중개수수료 또는 거래 금액의 차액을 취하고 있다. 일반적으로 오퍼상은 특정 물품이 아닌 여러 제품을 취급하며, 예를 들어 백화점의 개념으로 표현될 수 있으므로 좀 넓은 의미의 달러이다.

14) 박도원, “일본을 알면 돈이 보인다” 이지북 2004. 17page

15) 다음 블로그 ‘골목대장의 행복찾기’에서 내용 참조

달러는 좁은 의미의 오피상으로 일반적으로 특정화된 제품을 취급한다. 어떤 분야에 특화하여 제품 구매 및 판매를 행하며, 예를 들면 전자제품 대리점의 개념이다. 달러는 한 곳이나 한 라인의 주 거래처를 두지 않고 수많은 보따리무역 같은 소무역 업자들과 도매상을 다중으로 얽혀져서 그들의 물건을 사주기도 하고 물류센터나 벤더들에게 물건을 연결해주거나 소무역상에게 상품 오더를 주기도 한다.

전문적으로 해외에서 도매상품을 구매 대행하는 벤더, 오피상, 달러 등과 같은 소무역상들은 최근 들어 소규모 보따리무역을 대부분 겸업으로 하고 있는 추세이다.

2.1.3 한·중 소무역인의 형성과정

국내경기의 침체로 인해 내수시장이 최근 한계에 도달해가면서 실업자 문제는 날로 심각해지고 일자리가 더 이상 창출되지 않게 되었다.

국내시장이 포화상태에 놓여 있기 때문에 해외에서의 사업이나 취업이 필요한 상황이 되었다. 이러한 여건에 알맞은 것이 소자본 무역업 속칭 보따리무역이다.

보따리상 형성과정을 보면 해외동포의 모국방문을 자유롭게 보장한 1988년 “7.7선언¹⁶⁾” 이후 모국을 방문하는 중국 교포수가 크게 증가하였다.

1992년 이후 화교 및 우리나라의 기초생활자 등이 대규모로 보따리상으로 유입되었고 반입물품도 점차 농산물로 전환되었다. 1997년 IMF 위기 시 지방경제 활성화 및 실직자들의 생계유지 수단 차원의 지방자치단체의 노력으로 보따리상이 증가하기 시작하면서 1,800여명이던 보따리상이 3,000여명으로 증가하였다. 보따리상 무역이 한-중 양 국간 교역확대에 기여하는 면이 있으므로 1999년 관계부처 회의 시 호혜주의 입장에서 인정하였다.

2002년 이후 경기침체, 실업자 증가 등으로 다시 증가하였고, 2008년 베이징올림픽을 전후하여 중국의 농산물 반출입 규제 및 지진 등의 영향으로 일시 감소하였으나 2009년 기준 대중국 보따리상 규모는 약 4,000명에서 4,500여명 수준으로 추정되고 있는 것으로 보고 있다.¹⁷⁾

16) 7.7선언 : 민족자본과 통일번영을 위한 특별선언으로 자유로운 문호개방이 주 내용임.

17) 농수산물 휴대품 반입실태 교육자료 (인천세관 강사 김기은) 제4장

대공(代工, 파이공)은 한국과 중국을 오가며 농산물과 면세품 등을 소규모로 운반하여 그 수익으로 생활하는 보따리상으로서, 전통적으로 세율이 높아 수익이 많이 생기는 농산물을 주로 취급하였으나 정부기관의 규제강화로 여행자 휴대품으로 공산품을 취급하면서 속칭 '보따리무역'으로 확대된 것이다. 이에 대하여 세관에서는 공산품 반입에 대해서는 여행자 휴대품으로 인정하지 아니하여 입국장 통관을 불허하고 지정 장치장에 보관토록 한 후, 간이통관 절차를 통하여 합법적으로 통관하게 하였다. 파이공에 의한 공산품 반입이 증가함에 따라 간이통관 자체를 불허하고 정식통관토록 유도하게 되었다.

소무역인 반입 공산품에 대한 간이통관절차를 배제하고 정식통관을 유도하게 되자 파이공 중 다수의 파이공 물품을 취합하여 본인 명의로 수입통관하는 대표 신고자가 출현하게 되었다. 이러한 대표 신고자중 일부가 농산물의 단순운송보다 이익이 많이 발생하는 포워딩 업무에 치중하게 되면서 파이공이 반입하는 공산품에 대한 포워드 업무를 개시하는 계기가 되었다.

2.2 소무역인의 경제적 의의

2.2.1 한·중 소무역인의 필요성

한·중 소무역은 왜 하는 것인가? 즉 한·중 소무역의 필요성을 살펴보면¹⁸⁾ 다음과 같다.

첫째, 중국의 넓은 시장이다. 현재의 중국은 경제 호황 속에서 거대한 생산 공장이 설립되고 많은 사람이 다양한 직업에 종사하며 공산주의 사회체제에서는 비교가 안 될 정도로 자유와 자본주의 시장이 형성되어 빠르게 성장하고 있는 것이다. 여기에 발맞추어 중국 시장에 진출하여 틈새 시장을 노릴 필요성이 있다.

국내의 작은 시장에서 자본없이 사업을 하기에는 많은 제약이 있다. 넓은 시장에서의 영업을 통하여 외화를 벌어들이는 것이 국가 경제력이 보강되고 튼튼해지는 것이다. 많은 소무역인 즉 개미군단이 세계로 뻗어

18) 인터넷 트레이딩, “보따리무역은 왜 하는 것인가” <http://www.tradeking.co.kr/tradeking/board.php?board>

나가면서 조금씩 시장을 개척해 나가는 것이다.

우리나라는 현재 경제침체기로 인력난, 취업난을 겪는 등 어려운 시기에 직면하여 소무역을 하려는 사람이 많고 일본, 동남아 등 각 지역으로 소무역 예비 창업자가 늘어나고 있는 것이다. 국내의 경제 침체로 장기적인 계획을 세워 국외로 진출하려는 창업자가 많고, 무역업이 신고제로 바뀌어 능력만 있으면 얼마든지 국외로 진출을 할 수가 있는 것이다.

둘째, 새로운 시장의 형성이다. 중국은 그 동안 시장 정비로 새로운 시장이 생겨나고 있다. 종전의 해안을 중심으로 한 도시에서 점차 내륙으로 시장을 확대하고 중국 정부의 내륙 정점 개발 사업으로 새로운 전환기를 맞고 있다.

이러한 시기에 소무역인의 시장성은 늘어나고 내륙의 시장을 개척하기 위해 많은 수의 소무역인이 중국의 내륙으로도 진출을 하고 있는 것이다. 소무역을 통하여 많은 거래처(바이어) 발굴과 한국의 우수한 물품을 중국에 판매하여 한국 제품의 우수성을 알리는데 개척자적인 역할을 하고 있다.

자생적인 소무역은 한국경제의 IMF관리 시대에 한국경제의 위기극복에 일조를 하였다. 특히 인접국인 중국과의 소 무역은 한국의 실직자들에게 기회를 제공하였고 중국에서도 적지 않은 경제적 이익과 시장경제의 정착과 소규모 무역을 통한 국제무역에 직접 참여하는 좋은 경험을 쌓기도 하였다.¹⁹⁾

이러한 보따리 무역의 필요성을 제시하면서 많은 장점을 시사 가능하나 단점 또한 없을 수는 없다. 먼저, 보따리 무역의 장점을 살펴보면 첫째, 소자본 창업이 가능하고 자금 회전율이 높다.

둘째, 자신의 능력에 따른 수익을 극대화할 수 있다. 셋째, 비교적 전문 지식이나 경험을 필요치 않는다. 넷째, 실패의 부담이 적으며 큰 부담이 되지 않는다. 다섯째, 외국문물에 피부로 접할 수 있는 기회가 많으므로 견문을 넓혀주고 다른 사업에 대한 경험을 축적할 수가 있다. 여섯째, 국가적인 차원으로는 수출증진에 도움을 줄 수가 있다. 마지막으로, 무역에 대한 KNOW HOW와 바이어를 알게 된다.

19) 심의섭 “한-중간 보따리 무역의 추이와 발전방향” 명지대학교사회과학연구소, 사회과학논문집 제24집, 2005

하지만 보따리 무역의 단점으로는 첫째, 보따리 무역에는 한계가 있다는 것이다. 즉 상품의 무게나 부피에 제한을 받고 상품운반 판매에도 한계가 있다. 둘째, 사전 철저한 정보를 입수하지 않으면 위험 요인이 많다. 처음 접하는 외국문물과 문화와 사상이 다른 외국인을 대상으로 충분한 정보를 축적하고 있지 않다면 성공적인 보따리 무역을 성취하기는 힘들 것이다. 셋째, 자신만의 노하우 혹은 상품아이디어를 짧은 시간에 개척해야 한다. 세계는 넓고 인종도 다양한 만큼 환경에 대응하는 노하우와 다양한 입맛의 니즈에 부응할 수 있는 아이디어를 경쟁자보다 빠르게 개척해 나가야 할 것이다.

소무역에는 이러한 단점들이 있지만 단점에 대처할 수 있는 능력이 있다면 매력 있는 무역업의 한 형태인 것이다.

2.2.1 한·중 소무역인의 수출입 무역에의 기여도

가. 한·중 소무역인의 물품 통관 허용 현황 및 실태

관세청 휴대품 통관 기준²⁰⁾을 보면 여행자 1명당 관세면제금액은 여행자 휴대품의 전체과세가격에서 여행자 1명당 미화400달러를 면제하고 있으며, 농림축수산물 및 한약재의 경우 총량 50kg이내 전체 해외취득가격 10만원 이내이고, 검역에 합격된 경우에 한하여 통관을 허용해 주고 있으며, 농림축수산물 및 한약의 면세범위는 1명당 면제금액에 포함하고 있다.

일반물품의 면세범위는 주류는 1ℓ²¹⁾이하로서 미화400이하의 것 1병(단, 우범여행자²²⁾ 및 쿠리어는 1ℓ 이하로서 미화60달러 이하의 것 1병)이고, 담배는 지방세법시행령 제176조에서 정한 면세범위(단, 한 종류에 한 함)로 궤련 200개비, 엽권련 50개비, 기타담배 250g이고, 향수는 60ml이다. 주류, 담배, 향수, 상용물품 등은 면제금액을 적용하지 않고 있다.

면세범위 내의 자가 소비용으로 반입한 농산물 등은 식품위생법에 의한

20) 관세청 “여행자 및 승무원 휴대품 통관에 관한 고시”

21) 주류 2ℓ 용량의 1병 휴대 반입 시 1ℓ를 공제하지 않고 전체 구입가격 기준 과세, 주류 1ℓ 이하라도 미화400달러를 초과하는 경우는 전체 금액에 대하여 과세

22) "우범여행자"란 출 입국하는 자 중에서 밀수, 마약 등 범죄와 연관되었거나 그러한 우려가 있는 자 또는 세관통관절차를 적정히 이행하지 않아 범규준수도가 낮은 자 등을 말한다(관세청 여행자 및 승무원휴대품통관에 관한 고시)

식품안전검사 면제 대상이나 소무역상들이 자가사용으로 반입한 농산물·식품류 등이 휴대품으로 면세 통관된 후 자가사용이 아닌 상용으로 유통되어 사회적 문제가 제기되고 있는 실정이다.

<표 1> 농림축수산물의 면세통관범위

품 목	면세통관범위	품 목	면세통관범위
참기름	5kg	잣	1kg
참깨	5kg	쇠고기	10kg
굴	5kg	기 타	품목당 5kg
고사리, 더덕	5kg		

출처 : 연구자가 규정 내용을 표로 정리

<표 2> 한약재의 면세통관범위

품 목	면세통관범위
인삼(수삼, 백삼, 홍삼 등 포함) 상황버섯	300g
녹 용	150g
기타 한약재	품목당 3kg

출처 : 연구자가 규정내용을 표로 정리

나. 한·중 소무역인의 수출입 무역에의 기여도

1997년 국제통화기금(IMF) 구제금융 한파 이후에는 실직자들이 대거 몰리면서 보따리상의 수가 5천명에 이르기도 하였다. 당시에는 한·중 국제여객선 전체 승객의 70%가 보따리상일 정도로 규모였다. 현재 중국 세관에서는 보따리상에 대하여 공산품의 경우 30KG을 휴대품으로 인정하여 통관을 해주고 있다.

인천항, 평택항 및 군산항 국제여객터미널에서 중국으로 출발하는 보따리상들의 물동량은 1주일에 평균 컨테이너로 120여개 이상이고, 년으로 환산할 경우 6,000여개의 컨테이너의 화물이 반출되고 있다. 보통 컨테이너 1개는 1백개의 보따리가 적입되는데 우리 돈으로 환산하면 1억원에서

2억원 사이가 된다. 1년치를 합산하면 5억 달러가 넘는다는 계산이다.

1990년대 말까지는 휴대품으로 반출입할 수 있는 물품에 대한 총량 제한도 사실상 규제를 하지 않아 1인당 100kg에서 200kg에 이르는 농산물과 공산품을 반입하기도 하였는데 무역협회는 1998년 보따리상의 무역총액이 연간 10억 달러에 이른다면 이들을 제도권 내로 흡수하는 방안을 모색해야 한다고 제안하기도 하였다.

특히 이들은 중소기업이 긴급히 필요한 원·부자재 등은 당일에도 배송해줄 정도로 신속하게 운반해 주고 있으며, 중국에서 통관이 어려운 화장품이나 중국 반입 시 높은 관세가 부과되는 물품에 대하여도 분산하여 통관을 해주고 있다.

또한 한·중 여객선을 이용하는 여행자의 70%를 소무역인이 차지하고 있는 데 이들이 없을 경우 한·중 여객선은 운항될 수 없었을 것이다.

인천항, 군산항, 평택항으로 수입하는 화물에 대한 해상운임이 저렴해진 이유도 노선이 많이 생겼기 때문이다. 이들 노선이 많지 않았을 경우에는 부산항을 통하여 반입 후 서울 등 수도권 등으로 운송하는 것이 인천항으로 반입하는 것보다 해상운송 등 운송과 관련된 비용이 저렴하였다.

2.3 소무역에 관한 선행연구

소무역상이 LCL 화물에서 역할 및 화물운송주선업자 세관등록제가 무역환경에 미치는 영향 등에 대한 검토를 행하기 위해서 기존 소무역에 관한 연구가 어떻게 진행되어 왔는지 살펴야 한다. 이를 통해 소무역인에 관하여 어떤 과정, 어떤 목적으로 연구를 해야 하는지 알아볼 필요가 있다.

소무역인과 관련된 선행연구를 살펴보면 크게 업계 개별적인 입장에서 소무역을 이해하고자 하는 연구와 업계 발전방향, 즉 환경변화에 따른 정책제안에 대한 연구가 진행되었다.

그리고 소무역과 직접적인 연구를 통한 것은 아니지만 본 논문의 효과적인 목적 달성을 위해 LCL 화물에서 발생하는 문제점과 그에 대한 해결 방안을 제시하고 있는 연구에 대한 검토를 함께 하기 위하여 LCL 화물에 대한 기존 선행연구도 알아보하고자 하였다.

<표 3> 소무역인 및 LCL 화물에 관한 선행연구

분 류	내 용	연구자
소무역의 작용원리와 구조에 관한 연구	한·중 소무역의 성격과 운영 메커니즘	장영진
	한·중 소무역의 변화 과정과 공간적 특성	장영진
소무역의 순기능과 역기능 분석을 통한 소무역 활성화 방안에 관한 연구	한·중간 보따리 무역의 추이와 발전방향	심의섭
	개인 소규모 무역업에 관한 연구	구종순
LCL화물과 관련된 문제점과 해결방안에 관한 연구	수입 LCL화물의 장치장소 결정과 대외 리베이트 지불에 대한 연구	정재완
	해상수입 LCL화물의 창고보관료 적정화 방안에 관한 연구	김용진 서동균

출처 : 선행연구 자료를 분석하여 연구자가 정리

2.3.1 소무역의 작용원리와 구조에 관한 연구

소무역 업계에 대한 연구를 시작함에 있어 소무역이 어떠한 작용원리를 가지고 그 구조는 어떠한지에 관한 선행 연구를 통하여 소무역에 대한 명확한 이해를 돕고자 한다.

장영진²³⁾은 “한·중 소무역의 성격과 운영 메커니즘”에서 한·중 소무역은 합법과 불법의 경계에서 이루어지는 국가 간 교역으로서 지역 간 인적, 물적 거래와 이 과정에서 형성되는 네트워크는 지리사의 주요 관심사라 보았다. 한·중 소무역의 비공식적이고 비합법적인 성격에도 불구하고 중앙정부의 일자리 창출과 지방 정부의 지역 경제에 대한 관심, 그리고 관련 기업들의 이윤 추구 등 공식 부문이 포기하기 어려운 사안들과 맞물리면서 공식 부문의 암묵적인 지원과 묵인 속에 운영되고 있음을 명시하였다. 이로 인해 불확실성이 상대적으로 작은 편이지만 소무역에서 발생하는 위험이 모두 사라진 것이 아니며, 이러한 위험을 상쇄하기 위해 한·중 소무역은 사회 자본의 가장 본질적인 요소로 인식되는 신뢰를 구축하고 이를 기반으로 활동하고 있다고 주장하고 있다.

23) 장영진 “한·중 소무역의 성격과 운영 메커니즘”, 한국경제지리학회지 14, 2011

또한 장영진²⁴⁾은 “한·중 소무역의 변화과정과 공간적 특성”에서 다수의 사람과 상품이 반복적으로 국경을 넘어 왕래하는 한·중 소무역을 대상으로, 소무역의 등장 배경 및 성장 과정에서 한·중 여객 항로의 역할을 설명하였다. 그리고 소무역의 규모와 소무역상의 조직, 그리고 소무역상의 구성 등의 변화를 살펴봄으로써 한·중 소무역의 내적 변화 과정을 규명하였다. 또한 한·중 소무역에서 거래 품목의 특성과 수출입 과정 및 소무역 결절지의 특성을 고찰함으로써 한·중 소무역의 공간적 특성을 규명하고자 하였다.

2.3.2 소무역의 순기능과 역기능 분석을 통한 소무역 활성화 방안에 관한 연구

소무역을 이해하고 그들을 분석하여 이들을 제도권내로 흡수할 수 있는 방안을 마련하기 위해 그들의 활성화 방안에 관한 선행연구를 탐구해 보고자 하였다.

심의섭²⁵⁾은 “한중간 보따리 무역의 추이와 발전방향”에서 보따리 무역을 활성화시킴으로써 국내 농민들이 타격을 입게 되는 것을 배제할 수 없으나 보따리 무역의 순기능과 장점을 고려해 볼 때 무역을 긍정적으로 평가하고 이를 양성화시켜 국가경제 활성화에 기여를 할 수 있도록 하는 것이 바람직하다고 하였다. 이는 오히려 양성화시킴으로서 항상 지정된 곳에서 중국산 수입농산물이 유통되도록 하여야 상호간의 피해를 최소화할 수 있다고 보고 있다. 또한 보따리 무역상들의 활동이 국가경제에 미치는 긍정적 영향을 극대화시키고 이들을 정상적인 경제활동인구로 편입시키기 위한 보따리무역의 발전방향을 제시하고 있다.

구종순²⁶⁾은 “개인 소규모 무역업에 관한 연구”에서 개인 소규모 무역업에 따른 문제점으로서 부정적 사회인식, 노동집약적 업종, 교역량의 제한, 무역질서의 위반, 국내시장질서의 교란 등이 존재함을 말하고 있으나 개

24) 장영진 “ 한중 소무역의 변화 과정과 공간적 특성”, 대한지리학회지 제45권 제5호 통권 140호, 2010

25) 심의섭 “한중간 보따리 무역의 추이와 발전방향” 명지대학교사회과학연구소, 사회과학논문집 제24집, 2005

26) 구종순 “개인 소규모 무역업에 관한 연구” 충남대학교 경영경제연구소, 경영경제연구 제26권 제1호, 2003

인 소규모 무역업을 새로운 업종이라는 전제하에서 이를 활성화하기 위한 방안으로서 우리 사회의 긍정적 인식변화, 교육시스템의 운용, 통관규제의 탄력적 운용, 무역업의 보조자로 활용, 개인 무역업체 도움방 운용 등을 제시하여 앞으로 관계 당국이 개인 소규모 무역업에 대해서 단속 일변도의 정책을 펼 것이 아니라 이를 제도적으로 뒷받침하여 우리나라 수출시장 확대와 수출 시장에 기여할 수 있는 기회로 활용할 것을 주장하고 있다.

2.3.3 LCL 화물과 관련된 문제점과 해결방안에 관한 연구

화물사각지대 해소를 통하여 외국에서 반입되는 화물에 대한 안전관리 등 관세의 부과·징수 및 수출입 물품의 통관을 적정하게 하고 관세수입을 확보할 시책을 제시하기 위하여 LCL 화물과 관련된 문제점들에 대한 선행연구를 살펴보고자 한다.

정재완²⁷⁾은 “수입 LCL 화물의 장치장소 결정과 대외 리베이트 지불에 대한 연구”에서 LCL 화물의 장치장소 결정의 요인에 대해 분석하고 LCL 화물의 리베이트 지불의 흐름과 현황, 그리고 LCL 화물 취급에 따른 불법적 리베이트 실태와 이로 인해 발생하는 수입 LCL 화물과 관련하여 수입화주에게 창고보관료를 과다하게 부담시키고, 그 중 상당부분을 리베이트로 해외에 송금하는 것에 다음과 같은 문제점을 제기하고 있다. 첫째 낭비적 국부의 유출, 둘째 물류경쟁력의 약화 문제, 셋째 리베이트의 대외 지불이 위법적인 행위에 속한다는 것이다. 그리고 LCL 화물 장치장소 결정 및 창고보관료 합리화를 위한 여러 대안 모형을 짜고 해결책을 제시하고 있다.

김용진, 서동균²⁸⁾은 “해상수입 LCL 화물의 창고보관료 적정화 방안에 관한 연구”에서 보세구역 반입과 관련하여 창고보관요율이 자율화된 이후 LCL 창고보관료가 10배 이상 급등하여 물류비 상승은 물론 사회적 논란의 대상이 되고 있음을 주장하며 결과적으로 창고보관료의 과도한 상승은 제품원가 상승의 요인이 되어 가격경쟁력이 저하되고, LCL 화물의 유통

27) 정재완, “수입 LCL 화물의 장치장소 결정과 대외 리베이트 지불에 관한 연구” 한국관세사회, 관세학회지 제10권 제3호, 2009

28) 김용진·서동균 “해상수입 LCL 화물의 창고보관료 적정화 방안에 관한 연구” 한국항만경제학회, 2010

과정에서 불법 리베이트 관행이 고착화되어 리펀드(refund)형태로 국부 유출까지 발생하여 심각한 사회적 문제로 부각되고 있기에 LCL 화물의 창고보관료 과다인상의 원인과 문제점, 창고 보관료 안정화 방안을 모색함으로써 물류비 절감, 수출가격경쟁력 향상, LCL 화물의 유통체계 개선에 이바지하는데 연구의 목적을 두고 있다.



제3장 한·중 소무역인 무역 실태분석

3.1 한·중 소무역인 업무형태

3.1.1 LCL화물의 운송과정

컨테이너 운송은 대량생산방식을 운송 분야에 도입한 것으로 화물을 컨테이너에 적입하여 컨테이너 전용선 또는 컨테이너 전용열차에 의해 수송되어진다. 이때 FCL 화물은 생산자 또는 수출자의 공장 또는 창고 등에서 직접 공 컨테이너에 적입되어 내륙기지에 반입된 후 터미널로 이동하여 선박 등에 선적되지만, LCL 화물은 내륙기지에서 목적지 및 적입의 적합성을 고려하여 여러 업체의 다른 화물과 혼재되어 터미널로 수송된다. 다시 LCL 화물은 포워더가 다수의 송하인으로부터 LCL 화물을 모아 수출지 CFS에서 행선지별로 컨테이너에 혼재하여 선사에 인도하고 수입지에 반입된 LCL 화물은 수입지의 CFS 또는 보세창고에서 적출하여 수하인별로 분류하여 수입통관 후 인도되어진다.²⁹⁾

통상적으로 해상으로 수입되는 컨테이너 화물 가운데 FCL 화물은 수입화주의 선택에 따라 보세창고 배정 등이 결정되나 LCL 화물은 여러 화주의 화물이 컨테이너에 혼재되어 있기 때문에 개별 화주가 보세창고를 선택하는 것이 구조적으로 불가능하여 LCL 화물을 취급하는 포워더가 배정하는 보세창고에 반입되고 있다.

한편 국내에 도착한 LCL 화물은 보세창고에서 적출되어 수입통관을 위해 보세창고 내에 반입되어 진후 수입통관 과정을 거친 후 국내 화주에게 운송되어 진다.

3.1.2 LCL화물의 물류비용

외국에서 수입되는 화물의 경우 물류비용이 전체 수입금액에서 차지하

29) 김용진·서동균, 전개서

는 비율이 상당한 부분을 차지하고 있다.

외국에서 수입되는 물품의 통관과정에서 소요되는 경비 내역을 보면 관세, 부가가치세 등 제세가 가장 많은 비중을 차지하고, 이외 물류 관련 비용으로 통관수수료, 해상운임, 컨테이너운송료 및 취급수수료, 컨테이너터미널 취급 비용, 컨테이너 세척료, 유류할증료, 통화할증료, 선하증권 등 서류 발급 수수료, 선하증권(B/L) 써렌더 비용, 부두사용료(계선료), 화물인도지시서(Delivery order) 등의 물류비용이 소요되고 있다.

이외에도 수입LCL 화물의 경우 FCL 화물과는 달리 복합화물운송주선인(포워더)이 수입화주의 의사와는 상관없이 창고를 지정하고 있어, 영업용 보세창고들은 LCL 화물을 유치하는 대가로 포워더에게 일정 금액의 리베이트를 지불하고 있는 것으로 알려져 있다. 국내 복합화물운송주선인은 영업용 보세창고로부터 받은 리베이트를 중국의 화물 유치를 위해 중국의 복합화물운송주선인에게 수입 LCL 화물과 관련하여 일정 금액의 리베이트(일명 Refund)를 지불하고 있는 것으로 알려져 있다.

포워더가 지불하는 리베이트 수준은 일정한 것이 아니라 상황에 따라 다양하고, 일반 LCL 화물을 취급하는 포워더 가운데 76.9%가 리베이트를 지불하고 있으며, 리베이트 지불수준은 CBM³⁰⁾당 미화3달러에서 55달러까지 다양하였고, 그 평균은 CBM당 31.6달러인 것으로 확인된 바 있다.³¹⁾

국내 포워더가 화물 유치를 위해 중국의 포워더에게 지불한 리베이트(일명 Refund)는 결과적으로 LCL 화물을 수입한 화주에게 모든 물류비용을 전가할 수밖에 없어 창고보관료가 비싸지게 되는 것이다. 중국으로부터 보따리무역상을 통하여 반입하는 화물 중에는 견본품 등 소량의 화물이 많은 부분을 차지하는 데 이러한 화물을 정상적인 수입절차를 이행하여 통관할 경우 창고보관료가 화물가격보다 많은 경우도 발생하여 언론을 통하여 다수의 민원인 제기된 적도 있다.

30) CBM은 컨테이너 적입화물의 부피단위를 나타내는 것으로 폭·길이·높이가 각각 1M인 BOX를 의미한다.

31) 정재완, “수입 LCL 화물의 장치장소 결정과 대외 리베이트 지불에 관한 연구” 한국관세사회, 관세학회지 제10권 제3호, 2009, 7page

<표 4> 의류 수입업체의 수입물품 통관비용 정산서 내용

(단위: 원)

항목	2010.11.10.자 정산서 (근무복 38CBM)	2010.11.16.자 정산서 (근무복 45CBM)
과세가격	33,736,199	34,485,449
관세	4,385,700	4,483,100
부가세	3,812,190	3,896,850
통관수수료	74,217	75,867
컨테이너운송료	328,900	300,300
퀵서비스료	12,000	-
취급수수료	50,000	50,000
해상운임	224,220	223,660
THC ³²⁾	137,000	137,000
BAF ³³⁾	246,642	246,026
CAF ³⁴⁾	67,266	67,098
DOC FEE ³⁵⁾	25,000	25,000
CCC ³⁶⁾	20,000	20,000
SURRENDER ³⁷⁾ CHARGE	33,633	33,549
WHARFAGE ³⁸⁾	8,400	8,400
D/O CHG ³⁹⁾	56,055	55,915
총 비용	43,154,977.11	44,045,909.11
CBM당 비용	약 25만원	약 21만원

출처 : 연구자 실제 사례를 정리

이는 중국으로부터 소량의 화물을 수입하는 화주는 정상적인 경로를 통하여 수입하는 것보다 보따리무역상을 통하여 반입하는 것이 시간적으로나 경비 면에서 절약될 수 있기 때문에 보따리무역상을 통하여 수입하게 되는 것이다.

32) THC(Terminal handling charge) : 컨테이너터미널 취급 비용

33) BAF(Bunker adjustment fee) : 유류할증료

34) CAF(Currency adjustment fee) : 통화할증료

35) DOC FEE(Document fee) : 서류 발급 수수료

36) CCC(Container cleaning charge) : 컨테이너 세척료

37) SURRENDER CHARGE : 선하증권(B/L) 썬더 비용

38) WHARFAGE : 부두사용료(계선료)

39) D/O CHG : 화물인도지시서(Delivery order) 발급비용

3.1.3 포워더의 종류

포워더(Forwarder) 또는 프레이트 포워더(Freight Forwarder)는 운송취급인, 운송주선인, 국제물류주선업자, 화물운송주선업을 하는 자 등과 같은 개념으로 사용된다.⁴⁰⁾ 포워더에 대한 사전적 의미는 ‘운송을 위탁한 고객을 대리하여 고객의 화물을 통관, 입출고, 집화, 환적 또는 배달등의 서비스를 제공하여 고객이 요구하는 목적지까지 안전하고 신속하게 운송하는 자’라고 하고 있다.⁴¹⁾ 즉 국제간의 화물운송을 위탁한 고객의 대리인으로서 송하인의 화물을 인수하여 수하인에게 인도할 때까지의 집화 입출고 선적 운송 배달 등 일체 업무의 주선 및 복합운송증권 발행 등 전구간의 운송책임을 지는 국제간의 무역거래의 일익을 담당하는 총괄적인 물류 운송업자이며 타인의 수요에 응하여 자기의 명의로 타인의 선박, 항공기, 철도차량, 또는 자동차 등 2가지 이상의 운송수단을 이용하여 화물의 운송을 주선하는 사업을 말한다.

따라서 포워더는 상품이 최종 소비자에게 전달되기까지 소요되는 도로 운송, 해상운송, 항공운송 등의 다양한 운송수단 등을 이용하여 화물의 주선이나 운송을 이행하는 자이고 통상 프레이트 포워더(Freight Forwarder)라고 불린다. 일반적인 포워더는 직접운송 수단을 보유하지 않은 채 그들의 고객을 위하여 화물운송의 주선이나 운송행위를 하는 자로 화주와 운송인 사이에서 화주에게는 운송인의 입장이 되고, 운송인에게는 화주의 입장이 되어 운송업을 수행하는 자를 의미한다.⁴²⁾

포워더는 1960년대 컨테이너화물이 일반화되기 전까지는 주로 내륙수송을 책임지는 역할을 하였고 해상운송은 선사가 맡았었다. 그러나 컨테이너 화물이 증가하고 복합운송이 보편화되자 업무가 확대되어 스스로 복합운송증권을 발행하고 운송의 전 구간을 책임지는 운송주체자로도 발전하

40) 방희석 외 2명 “프레이트 포워딩 관리론”, 2009, p.1.(김덕보, 화물운송주선업자 등록제 도입이 무역환경에 미치는 영향에 관한 연구, 한국해양대학교 석사학위 논문, 2012, 재인용)

41) 김희진.“e-Business시대의 우리나라 프레이트 포워더의 발전전략”, 2002, p.4.(김덕보, 화물운송주선업자 등록제 도입이 무역환경에 미치는 영향에 관한 연구, 한국해양대학교 석사학위 논문, 2012, 재인용)

42) 유재영.“국제물류주선업의 장애요인과 발전방안”, 2012, p.14~15.(김덕보, 화물운송주선업자 등록제 도입이 무역환경에 미치는 영향에 관한 연구, 한국해양대학교 석사학위 논문, 2012, 재인용)

게 되었다.⁴³⁾

포워더는 1960년부터 본격적으로 대두된 컨테이너에 의한 복합운송의 보편화에 따라 그 업무영역이 확대되어 최근 들어 수출입 화주의 대리인 또는 부수업무의 수행자 역할로부터 독자적으로 복합운송증권을 발행하여 일관운송책임을 지는 운송주체로 변모하게 되었다. 포워더의 유형을 살펴 보면 다음과 같다.⁴⁴⁾

1) 운송주선인형

선박, 트럭, 항공기, 화물차 등의 운송수단을 자신이 직접 보유하지 않고 다만 계약운송인으로서 운송책임을 지는 자를 말한다. 이러한 유형의 복합운송주선업자로는 해상운송주선업자, 항공운송주선업자, 통관업자, 컨테이너 임대업자 등이 있으며, 대표 적인 형태는 해상운송주선인 및 항공운송주선인이다. 운송수단을 이용하려면 다른 실제운송인과 운송계약을 맺고 나서 고객에게 운송서비스를 제공할 수 있다.

현행 국내법상 국제물류주선업자가 여기에 해당된다. 이에 따라 통상적으로 계약운송인형 국제물류주선업자를 프레이트 포워더형 국제물류주선업자라 한다.

2) 운송인(Carrier)형

자신이 직접 선박, 트럭, 항공기 등의 운송수단을 보유하면서 복합운송인의 역할을 수행하는 자를 말하며, 이에 속하는 것으로는 선박회사, 철도회사, 트럭회사, 항공회사 등이 있다. 복합운송구간 중 해상구간이 차지하는 비중을 고려해 볼 때 선박회사가 대표 적인 운송인형 국제물류주선업자이다.

프레이트 포워더의 유형에 운송인형을 포함시키는 이유는 선사나 항공사 등 실제 운송인은 실제로 화주로부터 직접 화물운송 의뢰를 받는 경우가 많으며, 이 경우 자기의 운송영역을 벗어난 분야에 대해서는 타 운송

43) 방희석 외 2명 “프레이트 포워딩 관리론”, 2009, p.2.(김덕보, 화물운송주선업자 등록제 도입이 무역환경에 미치는 영향에 관한 연구, 한국해양대학교 석사학위 논문, 2012, 재인용)

44) 한창훈, “우리나라 국제복합운송업의 현황과 발전방향에 관한 연구”, 건국대학교 석사학위논문, 1995, p.7~8.(김덕보, 화물운송주선업자 등록제 도입이 무역환경에 미치는 영향에 관한 연구, 한국해양대학교 석사학위 논문, 2012, 재인용)

수단을 수배하여 일괄운송을 하고 있기 때문이다.⁴⁵⁾

3) 무선박일반운송인(NVOCC)형

미국에서 발달한 제도로 1963년에 최초로 FMC(Federal Maritime Commission: 미연방해사위원회)에서 법제화하고, 1984년도 미국 해운 법에는 자기가 직접 선박을 운항하지 아니하는 운송인으로서 화주에 대하여는 해상 운송인이라는 것을 명시하고 있다. 업무수행 내용은 일반에게 공시하고 있으며 구체적으로는 첫째, 선적항 또는 화물운송지점으로부터 양하항 또는 화물인도지점까지의 운송에 관한 책임을 지며, 둘째, 운송행위의 전부 또는 일부를 위하여 미국과 타국 간을 운항하는 선박을 이용하며, 셋째 자기명의로 운송계약을 체결하고 운임율을 설정하여 공시한다.⁴⁶⁾

상기의 운송인(Common Carrier)에는 NVOCC 이외 VOCC(Vessel Operating Common Carrier)가 있는데, NVOCC는 VOCC에 대하여 화주의 입장이 되며, 화주에게는 Common Carrier 입장이 된다.

4) 소무역인 포워더(무자격 포워더)

정식으로 포워더 등록을 하지 않았지만 국내 업체로부터 중국과 운반의뢰를 받은 후 통관 등 운송 업무를 하는 등 실질적인 포워더 업무를 행하는 무자격 포워더이다. 이들은 한국과 중국을 오가는 여객선을 이용하여 1달에 12회 정도 왕래하면서 긴급한 물품이나 소량의 물품을 운반대행해주는 업을 영위하고 있다.

3.1.4 관세청 화물운송주선업자 등록제

화물운송주선업은 지난 1993년 관세법 개정 시 도입된 운송대행인 제도로, 화주로부터 수출입 운송 업무를 위임받아 관세사 운송업자의 선정, 수입화물 창고 지정, 화주 권익 보호 등 수출입 모든 물류를 총괄한다. ⁴⁷⁾

45) 방희석, “복합운송환경변화에 관한 보고”, 복합운송주선업협회, 1991, p.17.(김덕보, 화물운송주선업자 등록제 도입이 무역환경에 미치는 영향에 관한 연구, 한국해양대학교 석사학위 논문, 2012, 재인용)

46) 정수영, “국제물류환경 변화에 따른 프레이트 포워더의 발전방안에 관한 연구”, 2003.8, p.9~10.(김덕보, 화물운송주선업자 등록제 도입이 무역환경에 미치는 영향에 관한 연구, 한국해양대학교 석사학위 논문, 2012, 재인용)

47) 화물운송주선업은 종합적인 물류서비스를 화주에게 주선하는 업무로, 일반적으로 수출입시 화주가 운송, 보관, 통관, 하역업체 등과 일일이 계약을 체결하는 것이 번거롭기 때문에 화물운송

적용법령으로는 관세법 제225조(보세화물운송 주선 등)에 따라 세관장에게 사전 신고를 하여야 한다.

포워더는 수출입화물의 운송·보관·집하·통관 등을 화주에게 주선하는 종합물류서비스를 제공함으로써 보세운송계약체결, 적하목록 작성, 수입화물 장치장소 배정 등 운송업체, 창고 보관업체, 관세사 등을 선정하는 광범위한 물류지배력을 행사하고 있음에도 신고제로 운영되고 있을 경우에는 밀수, 적하목록 허위작성 등 관세법규 위반 시 영업정지 등 행정행위가 곤란하여 수출입화물의 위험관리, 화물관리 등 통관관리에 애로사항⁴⁸⁾이 발생했다.

또한 물류정책기본법 상 국토부장관에게 등록하도록 되어 있으나, 등록업무가 수출입물류와 전혀 관련 없는 지자체에 위임되어 사실상 관리가 곤란했다.

실례로 2010년 1월에 화물운송주선업자 실태점검에서 무자격 포워더가 3개사, 변경신고 미 이행 업체가 584개사 등 위반업체가 587개사를 적발되었고, 세관에 신고된 2,973개 업체(10) 중 1년간 수출입화물 운송주선(적하목록 작성) 실적이 1건도 없는 업체가 792개(27%)에 달함에도 불구하고 적절한 관리가 되지 않았다.

2011년 7월 관세법 개정시 FTA(자유무역협정) 시대 환적화물을 가장한 원산지 세탁과 화물 바꿔치기 밀수 등 공정무역거래 질서위반 행위에 대한 효과적인 대응 방법으로 핵심 당사자인 화물운송주선업자의 자발적인 공정무역 질서 확립이 무엇보다 필요하다는 점에서 화물운송주선업자 등록제를 도입하였다.

주요 내용으로는 화물운송주선업자의 등록요건을 명시하였고 등록사항에 변동이 있는 경우에는 세관장에게 신고하도록 하였으며 화물운송주선업자의 의무로 적재물품과 부합되도록 적하목록을 작성 제출토록 하고 수출입금지 제한 물품 확인 시에는 세관장에게 신고하도록 하는 등 의무사항을 두었다.

또한 등록사항 변동여부 등에 대한 세관장점검이 가능토록 하고 관세법

주선업자와 일괄서비스 계약을 체결한다.

48) 특히 LCL화물의 경우 적하목록을 작성하고, 화물장치장소를 배정하는 등 막강한 무기로 운송업체, 보관업체를 선정하는 과정에서 리베이트를 요구하는 사례 빈번.

또는 관세법에 따른 명령 위반사항에 대하여 업무정지 등 행정제재 기준 및 청문절차 규정을 두어 세관장의 관리감독을 할 수 있도록 제도화하였다.

화물운송 주선업자는 물류지배력⁴⁹⁾이 강하여 수출입물류에서 큰 영향력이 있으면서도 그동안 세관에서는 신고제로 운영되고 있어 밀수, 원산지 조작, 적하목록 허위작성 등 관세법규 위반에도 처벌이 어려웠다. 그 이유로 포워더를 관리할 수 있는 법규가 마련되어있지 않아 행정제재를 취할 수 있는 권한이 없었기 때문이다.

2011년 7월 등록제의 시행으로 그동안 신고제에서 문제점으로 거론되었던 문제점들이 해결될 것으로 예상되는 바, 등록제의 효과를 살펴보면 다음과 같다.⁵⁰⁾

첫째, 관리 및 감독의 어려움에 대한 해결이다. 물류정책 기본법상 국토부장관에게 등록하도록 되어 있으나, 등록업무가 수출입물류와 전혀 관계 없는 시·도지사인 지자체에 위임되어 사실상 관리가 곤란하였다.

관세청에서는 2010년 1월 화물운송주선업자 실태점검 결과 무자격 포워더(3개사), 변경신고 미 이행 업체(504개사) 등 위반업체 587개사를 적발하였고, 세관에 신고 된 2,973개 업체(10) 중 1년간 수출입화물 운송주선(적하목록작성) 실적이 1건도 없는 업체가 792개(27%)에 달하고 있었음에도 불구하고 이를 관리할 만한 규정이 없었다.

따라서 화물운송주선업자 등록제 시행으로 전국 2,415개사(2012년 5월 기준)가 등록되어 자동적으로 업체관리가 이뤄지게 되었고 고시개정으로 화물운송주선업자의 의무등 철저한 관리감독을 수행하게 되었다.

둘째, 다른 업종과 형평성 유지이다. 운송업자 선정과 적하목록 작성 등 수출입물류와 관련하여 중요한 업무를 수행하는데도 신고제를 적용받아 관련법상 면허, 허가, 등록 및 관세법상 등록을 규정하고 관세법 위반시 행정제재가 가능한 보세운송업이나 보세창고업 등 다른 업종과 형평성 문제가 있다고 보았다.

하지만 이번 법 개정으로 화물운송주선업자도 이미 세관장 등록제로 운

49) 화물배정권을 무기로 보세창고, 통관업체에 리베이트, 덤핑 등을 요청.

50) 김덕보, 화물운송주선업자 등록제 도입이 무역환경에 미치는 영향에 관한 연구, 한국해양대학교 석사학위 논문, 2012.

영하는 보세운송업자, 해운항공대리점 등 수출입 물류에 참여하는 전체 20개 업종 사업자와 동일하게 관리할 수 있어 밀수 등의 불법행위를 방지할 수 있을 것으로 기대한다.

셋째, 관세법규 위반 시 행정제재가 가능해진 것이다. 화물운송주선업자는 우리나라 무역규모가 급진적으로 증가하면서 적하목록 작성, 수입화물 장치장소 배정 등 광범위한 물류지배력을 행사하게 되었고 수출입화물의 위험관리, 화물관리 등 통관관리에 애로사항이 많았다. 특히 법규 위반 시 법규에 따라 형사처벌 등을 받게 되지만 최초 적발 시점과 처벌이 부과되는 시점의 간격이 길어 주선업자가 그 기간에 영업을 계속하더라도 아무런 행정제재를 취할 수 없어 관리하는데 애로사항이 있었다.

3.2 한·중 소무역인 화물주선업자 현황

3.2.1 한·중 소무역인 포워더의 형태

인천항, 평택항, 군산항의 소무역인은 한-중 해리를 이용하여 주 2~3회 이상 긴급하고 정확성을 요구하는 화물을 운송하는 업자로서, 다수의 타이공을 주 고객으로 화물 운송의 신속성과 정확성의 장점을 이용한 소무역업자의 기능을 이행하고 있다.

우리나라 중소기업 및 대기업이 소무역인을 이용하는 이유는 국제택배에 비해 신속하고 정확하며 경비를 줄일 수 있기 때문이다. 즉, 초창기 소무역인과는 달리 현재의 소무역인은 중국산 농산물을 가져오는 것뿐만 아니라 우리나라 기업이 생산하는 상품의 수출을 하고 있으며, 또한 중국 현지 한국기업에 필요한 원부자재 및 기계부품 등을 신속히 공급하고 있다.

소무역은 여러 형태로 이루어지고 있다. 현재 우리나라에서 소무역업에 종사하는 형태를 보면 다음과 같이 구별할 수 있다.

첫째, 직접 상품을 사가지고 나가서 현지에서 판매하는 형태로 판매지역에 아무런 연고나 판매라인이 형성되지 않은 상태로 이루어진다. 초보자들은 주로 초기 이윤보다 시장조사를 겸해 일명 반 보따리 무역이라고 하는 형태로 시작하는 경우가 많다.

둘째, 중국, 일본, 러시아의 소매상들이 직접 국내에 들어와 자신들이

필요로 하는 상품을 구입해 가는 경우가 있다. 이러한 경우 이를 보완해 주는 즉, 상품구입과 운반을 책임지는 형태가 있다.

셋째, 오랜 기간 거래를 유지할 수 있는 상대 바이어의 라인을 형성해 놓고 팩스나 전화로 주문을 받고 상품을 항공기나 선박으로 운송해 주는 형태가 있다.

또 다른 형태로는 현지에 자신의 매장을 설치하는 경우도 있다. 이 단계에 이르기까지는 첫 번째나 두 번째의 과정을 거쳐 신임할 수 있는 상대를 구축하는 경우가 많으며 규모가 확대함에 따라 전문적인 무역업자의 가능성도 크다.

국제여객선을 이용하는 소무역인은 다음의 두 가지로 나눌 수가 있다.

첫째, 숫자적으로 가장 많은 형태는 일명 타이공이라 하며(일본은 하꼬비), 우리나라와 외국 사이를 왕래하면서 화주의 상품을 운반해주고 운반비를 주된 수입으로 하는 사람들을 말하며 여객선 승객의 90%를 차지하고 있다.(중국에 거래선 없이 단순히 물건만 배달하고 돌아올 때는 농산물판매로 수입을 얻는 사람들이 여기에 해당함)

둘째, 실질적인 소무역을 하는 사람, 예를 들면 한국에서 중국으로 왕래하면서 한국 상품을 중국에 또는 중국 상품을 한국에 직접 판매하여 이익을 창출하는 사람으로 그 숫자는 매 항차 승객의 2-3%에 지나지 않는다.

국내 수입자의 제품 구매형태에 따른 소무역인의 업무형태를 보면 다음과 같다. 첫째, 한국 수입자가 중국에서 제품구매 계약 후 중국 측 판매자가 중국 포워더에게 운송의뢰를 하고, 중국의 포워더는 거래관계가 있는 한국의 포워더로 하여금 국내 반입 후 화주에게 배송토록 하는 것이다. 이 경우는 국내 수입자는 중국의 판매자 및 생산자만 알고 있고, 운송자 및 국내 통관에 대하여는 모르는 경우가 많다. 중국의 포워더가 운송라인 결정권을 쥐고 있는 일반적인 거래방식으로 국내 입항항, 한국의 포워더 결정권에 따른 리베이트가 존재하는 형태이다.

둘째, 한국 수입자가 국내 포워더에 제품구매를 의뢰하는 것이다. 국내 포워더는 중국 측 포워더에 다시 구매의뢰를 하고, 중국 포워더가 중국 판매자 및 생산자를 수배 후 물품 반입 후 국내 수입자에게 배송하는 것이다. 이 경우는 국내 수입자는 국내 포워더만 알고 중국의 수출자 및 운송에 대하여는 알지 못하는 형태이고, 시장 상인 등의 거래형태로 거래비

중은 많지 않다.

이와 같이 소무역인을 통한 제품 구매형태는 국내 수입자는 직접 중국의 생산자와 국내 포워더만 인지하고 다른 관련자를 알 수 없는 블라인드 거래형태이다. 수입자가 정상적으로 수입하는 화물 속에 타인의 물품을 은닉하는 물품 즉 무적화물이나 불법물품이 반입가능성이 많은 거래형태이다.

이러한 형태를 통한 반입물품은 중국 측 회사 명칭이 '강사장' 등으로 되어 있는 등 정상적인 무역회사의 물품이 아닌 파이공(代工)취급 물품임을 알 수 있고, 물품 수하인 또한 '○○통상'으로 되어 있으나, 다수의 쉬핑 마크를 사용하는 등 송·수하인이 정상적이 아닌 경우가 많다.

3.2.2 잡화류 취급 소무역인의 등장

파이공은 전통적으로 세율이 높은 농산물을 휴대품으로 반입하는 것을 주업으로 하였으나, 파이공이 점차 계층화·조직화되면서 국내 수출업자 및 수입업자의 부탁으로 소량 다품종의 공산품을 대리운반하면서 보따리 무역으로 발전하게 된 것으로 보고 있다. 세관에서는 점차 파이공이 휴대품 명목으로 반입하는 공산품의 양이 많아지게 되면서 공산품에 대해서는 여행자 휴대품으로 인정하지 않게 되었고, 정상적인 경로를 통하여 수입을 하도록 유도되었다.

파이공 반입 공산품에 대한 휴대품 간이통관절차를 배제하고 정식 수입통관을 유도하게 되자, 파이공이 휴대반입한 공산품에 대하여 파이공 중 대표 신고자가 출현하여 복수의 파이공이 휴대·반입한 화물에 대하여 대표 자 본인 명의로 수입통관하게 되었고, 대표 신고자 중 일부가 화물의 운송보다 이러한 포워딩 업무에 치중하는 사례가 증가하게 되었다.

이러한 포워더는 한·중 페리를 이용하여 주 2~3회 이상 긴급하고 정확성을 요구하는 화물을 운송하는 업자가 된 것이다. 다수의 파이공을 주 고객으로 하여 화물 운송의 신속성과 정확성을 장점으로 소무역업의 기능을 하게 되었다. 이러한 포워더는 세관에 공식적으로 등록하지 않고 실질적인 포워딩 업무를 수행하게 되면서 수입통관 및 화물 반입과정에서 많은 문제점을 발생시키고 있다.

3.2.3 한·중 소무역인 현황

네이버카페 대한민국 소무역연합회 홈페이지에는 전국적으로 4,000여명이 넘는 소무역인들이 인천항, 평택항, 군산항을 통하여 중국을 왕래하면서 무역을 하고 있는 것으로 파악하고 있다.

인천항에서의 대중국 항로는 대련, 단둥, 연태, 석도, 영구, 진황도, 위해, 청도, 천진, 연운항 등 모두 10개 항로이고, 평택항에서의 대중국 항로는 일조, 영성, 연운항, 위해 등 4개 항로이며, 군산항에서의 대중국 항로는 시다오 1개 항로가 개설된 상태이다.

2013년1월21일 (주)인천항여객터미널이 발표 한 '2012년 터미널 이용객 분석자료'에 따르면 중국정부의 엄격한 공산품 반입반출 통제로 상인수가 32%인 14만9,882명이 급감하였고, 전체 여행객수중 소상공인은 31만4,920명으로 32%를 차지하는 것으로 발표되고 있다. (서울경제 2013.1.21자)

<표 5> 인천항 평택항 군산항 국제여행객현황

항만 구분	연도별	여행객 수	소상공인수	비율
인천항	2010	922,400		
	2011	1,043,230		
	2012	984,713	314,920	32%
소계		2,950,343		
평택항	2010	408,899		
	2011	509,017		
	2012	519,406		
소계		1,437,322		
군산항	2010	151,249		
	2011	157,443		
	2012	156,451		
소계		465,143		

출처 : 인천항여객터미널, 평택지방해양항만청, 군산시청

<표 6> 인천항 국제여객터미널 소무역상 평균 승선인원수

기항 항구	한국 보따리상 승선인원수	중국 보따리상 승선인원수	합계 승선인원수
단동	110	65	175
대련	80	20	100
영구	200	50	250
진항도	200	30	230
천진	70	10	80
연태	150	100	250
위해	300	50	350
석도	120	180	300
연운	250	50	300
청도	80	20	100
합계	1,560	575	2,135

출처 : 네이버카페 대한민국 소무역연합회

<표 7> 평택항 국제여객터미널 소무역인 평균 승선인원수

기항 항구	한국 보따리상 승선인원수	중국 보따리상 승선인원수	합계 승선인원수
용안	560	40	600
연운	340	120	460
위해	470	150	620
일조	550	120	670
합계	1,920	430	2,350

출처 : 네이버카페 대한민국 소무역연합회

<표 8> 군산항 국제여객터미널 소무역인 평균 승선인원수

기항 항구	한국 보따리상 승선인원수	중국 보따리상 승선인원수	합계 승선인원수
단동	460	50	510
합계	460	50	510

출처 : 네이버카페 대한민국 소무역연합회

<표 9> 속초항 국제여객터미널 소무역인 평균 승선인원수

기항 항구	한국 보따리상 승선인원수	중국 보따리상 승선인원수	합계 승선인원수
단동	40	10	50
합계	40	10	50

출처 : 네이버카페 대한민국 소무역연합회

3.3 한·중 소무역인 무역 실태

3.3.1 한·중 소무역인의 반출입 물품

중국으로의 휴대품 면세 허용기준은 각 해관별 규정이 상이하나 일반여행자(월 5회 미만 입국자)는 주류 1병, 담배 1보루이고, 보따리상인(월 5회 이상 입국자)는 주류는 면세 불허이고, 담배 1보루와 중국 해관에서 인정 한 규격의 가방 1개에 적입 가능한 공산품 등 30KG를 면세 허용하고 있으며, 화장품 및 완제품에 대하여는 반입금지를 하고 있다.

소무역인이 한국에서 수출하는 상품은 서울 남대문과 동대문시장에서 판매하는 할인의류에서 양말, 모자, 전기밥솥, 손톱깎이, 위성안테나 등 경공업제품들은 거의 없는 것이 없을 정도다. 여기에 국내기업이 중국현지 기업에 보내는 원단과 피혁 등 원·부자재도 가세한다. 의류 등 불황으로 국내에서 급증하는 재고를 무역상들이 수집하여 중국으로 수출함으로써 국내 재고를 소화하기도 한다. 중국에서 수입하는 물품 역시 참깨, 참기름, 콩, 고추 등의 농산물과 더불어 국내 소규모 업체들이 반입하는 모든 물품을 취급하고 있다.

이들은 동대문시장 등지에서 2-3개의 고정 거래처를 확보해 두고 국내와 중국을 안방 드나들듯 하면서 미리 확보해둔 제품을 수집한다. 이들의 무역 규모는 5년 전만 해도 옷가지 몇 벌이나 가전제품 몇 종류에 불과했으나 지금은 기업 형으로 변모하고 있다. '○○트레이닝', '○○무역' 등 중국 소무역을 기업화한 무역회사들도 하나 둘씩 증가 하는 추세다.

따이공들은 중국에서 화장품을 운송의뢰하면 KG당 2,500원에서 2,800원 사이의 운송비를 업체에 요구하고 있다.

물류회사에서 상단에 지급하는 1,200원의 위탁 운송비에서 상단 사장과 파이공의 수입이 발생해야 한다. 선박회사에서 파이공 한 사람당 110KG의 상품을 싣게 해준다. 다시 말하면 파이공 한 사람당 승선할 때 한국 공산품 110KG이 수출되는 것이다. 선박회사는 수출 상품의 가격은 따지지 않으며, 오직 선박의 운영비에 영향을 주는 무게에 관심을 갖고 있을 뿐이다. 한편으로 상품의 종류와 가격은 원칙적으로 세관의 관심사항일 것이다.

파이공들은 선박회사 여객의 상당 부분을 차지하며, 파이공에게는 여비의 반을 할인해 준다. 함께 살아가기 위한 하나의 방안일 것이다. 이렇게 되면 한국과 중국을 오가는 일반실 운임이 대부분 왕복 25만원 정도 되나, 절반을 할인을 받으면 12만원 정도가 되는 것이다. 이때 받게 되는 110KG의 상품을 운송할 수 있는 증표를 받게 되는 데 이 증표의 가치와 할인된 운임의 가치가 같게 되는 것이다. 정확하게 말하면 운임보다는 좀 더 되지만 상단의 숙소준비와 식사비 등 잡비를 계산하게 되면 상단에 남는 것이 없으며 파이공에게 돌아갈 현실적인 수입은 없게 된다.

<표 10> 인천항 중국 항로별 운임(2009.6. 1차 기준)

(왕복, 단위: 원)

선사명	선박 명	중국 목적지	일반여행자	보따리상
대인훼리	DI(대인)	대련	256,400	141,400
단동항운	OP(동방명주)	단동	241,700	161,200
한중훼리	XXL(향설란)	연태	241,200	166,200
화동해운	HP(화동명주)	석도	290,200	126,400
범영훼리	AL(자정향)	영구	230,200	113,200
진인훼리	YJX(옥금향)	진황도	280,000	161,200
위동항운	NGB2(뉴골든브리지2)	위해	176,200	133,200
위동항운	NGB5(뉴골든브리지5)	청도	176,200	133,200
진천항운	TR(천인)	천진	241,700	141,827
연운항훼리	ZYL(자옥란)	연운항	203,200	153,200

출처 : 관세청 지식 몰(MALL) 등재자료 (인천세관에서 등재)

비용 중에 가장 큰 여비와 운임은 한국의 공산품을 수출하면서 해결이 되고 타이공에게 돌아갈 수입은 결국 중국에서 참기름, 콩, 녹두 등 농산물을 한국으로 수입하면서 얻는 차익이 타이공들의 수입으로 돌아가게 된다. 한국 세관의 규정상 개인 일반 여행객들이 가지고 올 수 있는 중국 농산물은 품목당 5KG 전 품목을 합하여 50KG을 넘지 못하도록 되어 있다. 따라서 이 50KG의 중국 농산물을 들여와 생기는 차익이 타이공의 수입에 절대적이다.

<표 11> 한·중 소무역인 수익구조 분석표

구 분	품 명	반입(허용)량	수익(원)	
반입수익 (A)	고추	15 kg	57,000	
	참깨	15 kg	24,000	
	잣	1 kg	3,000	
	참기름	5 kg	5,000	
	녹두	10 kg	12,000	
	땅콩	10 kg	12,000	
	메밀	10 kg	10,000	
	기 타	담배	2 보루	11,400
		양주	1 병	6,000
소 계			140,400	
반출수익(B)	공산품 등	총 30 kg	30,000	
수익총계(C)			170,400	
비 용(D)	왕복운임		110,000	
	항만 세(중국)		6,000	
	곡물 선적비		8,000	
	중국 검역비		6,000	
	기타(식비 등)		7,000	
	소 계		137,000	
순수익(C-D)	항차 당 수입	33,400		
월 총수입 (12.5항차)		417,500		
5회 연속 승선 시 1회 무료승선 (월 2회 혜택 시 220,000원 소득 추가 효과)				

출처 : 군산세관 중국 현지 출장 보고(2009년) 내용 참조

예를 들어 개인이 농산물을 국내로 반입 할 수 있는 범위는 단일품목 5KG이내 입니다. 단일품목 5kg으로 총 50kg까지 반입이 가능합니다. 보통 파이공 한사람이 국내로 반입하는 물량은 참깨(5kg) 흑깨(5kg) 흑미(5kg) 고추(5kg) 등 다섯 종류의 농산물과 양주 한 병, 담배 한 보루 등 입니다. 이렇게 가져온 물품은 국내 수거상을 통해 판매된다. 그렇게 수거된 물품의 가격은 총 34만원에서 36만원 정도로 추정되고 있으며, 파이공은 상기 금액에서 선임 식대 숙박료 등을 공제하고 나면 4만원에서 6만원 정도의 수입을 올리고 있다.

한·중 소무역인들이 들여오는 값싼 중국 농산물에 문제를 삼고, 그들을 통하여 수출하는 우리나라의 값비싼 공산품들이 수출되는 상품의 량과 액수를 무시하는 시각은 바람직하지 않다. 소무역인들이 가지고 오는 농산물이 규정에 따라 밀수라고 해도 이들이 반출입하는 물량 전체적으로 보면 우리 기업이나 사회에 이로운 점도 많이 있다는 다른 면도 보아야 한다.

3.3.2 한·중 소무역인 수출입 현황

한·중 소무역인이 반입하는 화물은 크게 휴대품으로 반입하는 농산물과 수입업체로부터 운송의뢰를 받아 정식 화물로 통관하는 화물로 구분할 수 있다. 현재 공산품에 대하여는 휴대품으로 인정하지 않아 면세 통관을 해주지 않고 정식 통관을 하도록 하고 있어 소무역인이 공산품은 사실상 휴대품으로 반입하지 않고 있다.

소무역인이 반입하는 농산물을 보면 1인당 통관 허용량을 50KG으로 계산할 때 2012년 기준 인천항, 평택항, 군산항 전체 여객수 1,660,570명중 입국 여객수는 830,285명이고 입국 여객수의 35%가 소무역인으로 볼 때 이들이 반입한 농산물은 14,529톤으로 추정되고 있다.

<표 12> 한·중 소무역인에 의한 화물반입 현황

구분	소무역인 수 (2012년 기준)	1인당 반출량	총량	비고
농산물	290,599	50KG	14,529톤	
공산품	공산품은 휴대품으로 면세 통관 불허			

출처 : 연구자가 소 무역인 입국자수를 기준으로 추정하여 정리

공산품의 경우 수입업체로부터 위탁을 받은 후 수입업체로부터 송품장 등을 받지 않고 임의의 금액으로 신고하기 때문에 사실상 반입하는 금액을 추정하기에는 어려운 점이 있다.

한·중 소무역인이 반입하는 화물을 많이 취급하는 중국의 수출업체가 상당수 있으며, 특정업체 들이 수출하는 현황을 보면 중국의 R업체는 2012년 약 6천만달러 상당을 수출하였고, 한국의 수입업체 수는 약 1,000여개가 거래하고 있는 것으로 파악되어 지고 있다.

<표 13> 한·중 소무역인과 거래하는 중국 수출업체

중국의 수출 업체 명	2012년도 신고금액	수입업체수	비고
R사	55,671,764	1,000	
H사	48,005,699	1000	
P사	18,180,629	442	
H2사	30,723,706	720	
J사	12,922,392	518	

출처 : 연구자가 실제 사례를 분석 정리

중국의 수출업체와 직접 거래하는 업체도 있으나 이중 80% 이상은 소무역인이 운반대행을 해주는 것으로 파악되고 있다.

이들의 거래형태를 보면 국내 수입업체가 중국의 실제 생산자로부터 구입한 물품을 인터넷 등을 통하여 알게 된 소무역인에게 IKG당 1,000원에서 3,000원의 운반료를 주고 반입의뢰를 하게 되면 운반의뢰를 받은 소무역인은 정식 등록된 복합운송주선업자에게 운송의뢰를 한 후 국내에 반입되면 소무역인이 국내 수입업체 명의 또는 소무역인이 등록한 업체 명의로 통관 후 운송을 해주는 형태이다. 소무역인은 국내 수입업체로부터 구입가격 자료를 받지 않고 임의의 가격으로 신고하기 때문에 세관에 신고한 금액과 실제 구입가격(결제금액)과는 상당한 차이가 있다.

인천항, 평택항 및 군산항 국제여객터미널에서 중국으로 출발하는 보따리상들의 물동량은 한중 페리여객선 1회 출항시 소무역인이 반출하는 컨테이너는 평균 3개로 추정하고 있으며, 1주일에 평균 컨테이너로 120여개 이상이고, 년으로 환산할 경우 6,000여개의 컨테이너의 화물이 반출되고

있다. 보통 컨테이너 1개는 1백개의 보따리가 적입되는데 우리 돈으로 환산하면 1억원에서 2억원 사이다. 1년치를 합산하면 5억 달러가 넘는다는 계산이다.

<표 14> 한·중 소무역인에 의한 화물 반출 현황

구분	주 출항 횟수	년 출항횟수	컨테이너수	비고
인천항	26	1,248	3744	
평택항	12	576	1728	
군산항	3	144	432	
계	41	1,968	5,904	

출처 : 연구자가 한·중 페리어객선 출항횟수를 기준으로 정리

3.3.3 한·중 농산물 검역체계⁵¹⁾

가. 중국의 농산물 검역체계

중국에서의 무역회사는 중국 내의 유통회사 중에서 성(省)과 성(省) 사이의 유통을 담당하는 회사를 이르는 것으로 알려져 있다. 이는 개혁개방 이전의 계획경제 시대에 지역의 공장별로 제품 생산을 계획하고 유통을 담당하던 회사들로서 지금도 무역공사로 불리어 지고 있다. 국제간 무역을 하는 무역회사는 “국제무역” 또는 “진출구 공사”로 불리어 진다.

현재는 많이 완화된 것으로 알려져 있지만, 진출구 공사의 영업품목에는 제한이 있으며, 아직도 자동차의 수출입 등과 같은 무역 업무는 제한된 몇 개 회사에서만 할 수 있는 것으로 되어 있다. 또한, 실크, 원유, 군수품 등 국가 통제 품목은 허가된 회사에서만 할 수 있고, 쿼터 품목 또한 자격 있는 회사가 쿼터 승인을 받아 수출해야 하는 것이다. 예를 들어 한국으로의 마늘 수출을 할 경우 연간 수출 물량이 정해져 있어 중국에서는 중국 정부가 고시하는 쿼터 비용(입찰을 통하여 할당)을 납부해야 하고 한국에서는 농수산물유통공사로부터 관세 외에 별도비용을 들여 수입

51) 김석태외 2명, 중국 농산물 유통실태 파악을 위한 중국 현지 출장결과 보고서 p15-p18, 2009년 5월

쿼터를 위해 확보해야 하는 것이다.

이러한 구조 때문에 한국으로의 수출용 마늘 값은 일반 중국 시장 가격보다 비싸지게 되는데 이 같은 사실을 모르고 중국에서의 일반시장 마늘 가격과 한국의 마늘 가격의 단순 차이만을 보고, 소량의 견본을 휴대 반입하여 이익을 보았다고, 본격적 무역을 계획하다 포기하는 경우가 발생하게 되는 것이다.

중국에서 휴대하여 반출하는 농산물에 대하여는 중국의 '출입경검험검역국'에서 관리를 하고 있으며, 상인으로 인정되는 자⁵²⁾가 반출하는 모든 농산물에 대하여 검역기관에서 발부하는 驗訖(험홀) 스티커 적색 2매, 청색 1매를 발부받아 해당 농산물 포장에 적색스티커를 부착하고, 당해 물품을 반출하는 상인은 출국시 검역기관에 청색스티커를 제출하여야 한다.

여기서 스티커는 농산물 취급 상점에 대한 월 1회 이상의 식품 위생실태 검사, 반출 농산물에 대한 부두 및 CY에서 컨테이너 적입 과정에서의 선별 검사 등 행정지원에 따른 수수료⁵³⁾ 부과 성격이 강하고, 청색스티커는 기탁화물에 부착된 스티커 전량을 사실상 확인이 어려워 보완책으로 출국 시 최종적으로 스티커 구입여부를 확인할 목적으로 발부하고 있는 것이다.

소무역인이 반입하는 농산물은 검역을 받지 않은 불량식품으로 보는 언론이나 정식 수입업체에서 보는 시각과는 달리 소무역인이 중국에서 반입하는 농산물에 대하여 중국에서의 반출시 중국 정부에서 검역관리를 하고 있는 것이다.

나. 한국의 농산물 검역체계

식품 및 식품첨가물의 경우 식품위생법에 정한 기준 및 규격에 적합한 것에 한하여 수입할 수 있고, 판매를 목적으로 하거나 영업에 사용할 목적으로 식품 등을 수입하는 경우에는 식품의약품 안전청장에게 신고를 한 후 수입하여야 한다.

다만, 판매목적으로 하거나 영업상 사용 목적이 아닌 자가소비를 위해 수입하는 경우에는 식품위생법령에 따른 신고대상이 아니다. 식품위생법

52) 상인 인정기준 : 월 5회이상 입국자중 농산물 반출자

53) 발부수수료 : 1인당 30위엔화(한화 6,000원), 2009년 6월 기준

상에 자가소비용으로 인정될 수 있는 기준을 별도로 정하지 않고 있으나 자가소비를 목적으로 수입하였다고 하더라도 수량, 금액에 대하여는 관세 법상에 면세 범위를 정하고 있다.

또한 휴대품으로 반입하는 농수축산물의 경우 면세통관 범위 내라 하더라도 식물방역법 및 가축전염예방법에 의한 검역대상물품은 검역에 합격된 경우에 한하여 국내 반입을 할 수 있다.



제 4 장 한·중 소무역인 무역의 문제점 및 개선방안

4.1 한·중 소무역인 무역의 문제점

대부분의 한·중 소무역인의 경우 정상적인 소무역업의 범위를 벗어나 단순 물품을 운반해주는 파이공이 주류를 이루고 있기 때문에 이들에 의한 반입물품의 종류와 범위는 많은 문제점을 가지고 있다.

소무역인이 반입하는 농산물이 판매를 목적으로 하는 상용물품이기 때문에 여행자 휴대품으로 볼 수 없어 소무역인이 반입하여 판매한 물품을 구매할 행위에 대하여 관세법상 밀수입 취득죄로 볼 수 있다는 법원판결이 나온 뒤로 세관에서는 규정을 준수하려고 하고 있다.

실제로 소무역인에게는 면세반입의 규모에 따라 그날의 수입이 결정되므로 반입물량을 늘리기 위한 세관직원과의 잦은 마찰과 가짜상품이나 면세범위를 초과한 다른 물품을 몰래 반입시키다 적발되는 등의 문제가 발생하고 있다.

이들이 주로 반입하는 농산물의 경우는 대부분이 반입과 유치, 반송 후 재반입의 순환을 하며 부패·변질될 가능성을 가지고 있어 이는 국내 소비자의 건강을 위협하는 주요한 원인이 되고 있다.

또한 소무역인은 그 특성상 생계를 이유로 많은 상용물품에 대하여 면세통관을 요구하고 있는 바 이는 다른 일반 여행객과의 면세범위에 있어서도 형평에 어긋나는 문제점을 가지고 있다. 더불어 세관의 강화조치에도 불구하고 이들에 의해 반입되는 농수산물에 국내 영세농가의 피해와 함께 농산물 유통과정의 왜곡으로 이어지는 등의 문제점을 안고 있다.

4.1.1 소무역인 등 화물주선업자 관련 불법통관 현황

관세청에서 발행한 불법무역거래사범 검거동향에 따르면 보따리무역상 및 물류 관련 업자들이 관련된 범죄적발건수는 2010년 308건, 2011년 471

건, 2012년 367건으로 확인되는 등 소무역인 등이 관련된 범죄가 지속적으로 발생하고 있는 것으로 확인되고 있다.

특히 소무역인은 적게는 10명에서부터 많게는 50명이 그룹을 형성하여 대표 적인 노반의 지시 하에 각자 역할을 분담하는 등 기업화되고 있는 실정이며, 중국산 농산물을 세관에 정식으로 신고하고 수입할 경우 고율의 관세가 부과되기 때문에 시장에서 경쟁력이 떨어져 이익금을 남길 수 없어 운송책, 수집책, 판매책 등 분담 형 점조직을 이용하여 중국산 농수산물을 개인용으로 반입 후 중간 도매상을 통하여 불법 유통되기 때문에 국내 농산물 시장을 교란시키고 있는 것으로 보고 있다.

또한 국내 수입업체로부터 소량 다품종의 물품을 운송의뢰 받으면 운송비를 1CBM당 10만원에서 15만원(또는 KG당 1,000원에서 3,000원)을 받고 운송을 대행해주고 있다. 이들은 이러한 운송대행과정에서 화주로부터 세관 수입 신고시 필요한 가격 자료 등을 받지 않고 있으며, 세관 수입 신고시 실제 수입화주의 명의로 수입신고하지 않고 있다. 세관에 수입신고하는 과세가격은 국내수입업체로부터 받은 운송비중 해상운임 및 창고보관료, 통관수수료 등 통관과 관련된 각종 수수료, 소무역인의 이익금을 제하고 남은 금액에서 역으로 관세 등 제세를 계산한 후 수입신고함으로써 실제 중국에서의 구입한 금액의 10분의 1도 되지 않은 낮은 금액으로 신고를 함으로써 관세 등 제세금을 탈루하고 있다.

소무역인을 통하여 중국으로부터 물품을 수입한 실화주들은 통관과 관련된 수입신고필증 등 매입 자료가 없기 때문에 국내거래에서도 무자료 거래를 하는 등 국내 시장도 교란시키고 있는 것으로 보고 있다.

소무역인은 더 많은 이익을 남기기 위하여 정상적으로 수입이 어려운 물품을 은닉하여 운반해 주거나, 본인 명의 또는 제3자 명의로 다수의 가공의 사업자(페이퍼컴퍼니)를 등록하여 이들 명의로 수입통관을 하다 일정기간사업자 등록 후 사업자를 폐업하는 등 불법통관 행태가 이루어지고 있는 것이다.

2010년 양산세관에서는 세관장에게 신고하지 않고 보세화물을 취급한 화물운송주선업자 4개 업체를 적발한 사례가 있는 데, 이들은 인테리어 용품을 조명기기 부분품으로 신고하면서 가격도 10분의 1 이하로 신고하였고, 전기용품안전관리법상 전기용품 안전인증을 받아야 수입을 할 수

있는 조명기기를 부분품으로 신고함으로써 전기용품을 부정하게 수입하는 등 국내 수입화주로부터 중국에서 수입하는 조명기구 등에 대하여 수 십회에서 수백차례에 걸쳐 운송의뢰를 받고 물품을 반입하면서 밀수입, 관세포탈, 부정수입 등 수 십억원에서 수 백억원에 이르는 불법행위를 하다 적발된 사례가 있다.

<표 15> 양산세관 무자격 화물운송주선업자 적발 현황

구분	밀수입 품목 및 수량	밀수입 금액	관세포탈	부정수입 품목	부정수입
A업체	중국산 소파다리 등	133백만원	757백만원	중국산 조명기구	657백만원
B업체	중국산 대리석판 등	220백만원	6,057백만원	중국산 조명기구	3,907백만원
C업체	중국산 장뇌삼 등	1,023백만원	1,537백만원		
D업체	중국산 조명기구 등	1,384백만원	513백만원		

출처 : 연구자가 실제 사례를 정리

4.1.2 한·중 소무역인 관련 불법 통관 유형

소무역인과 관련된 관세사범 등 불법적인 유형을 살펴보면

첫째, 밀수입이다. 즉, 수입이 불가능한 품목이나 수입요건을 구비하도록 된 품목에 대하여 신고를 누락하는 방법, 수량을 초과하여 반입하는 방법, 합법을 가장하거나 품명을 위장하여 허위로 신고하는 방법을 사용하다 적발되고 있다. 또한 명품 브랜드를 도용한 가짜상품, 원산지 허위표시 등 원산지 위반물품의 경우에도 신고를 하지 않는 경우가 많다.

실제 적발된 사례를 보면, 수입 금지품으로 지정된 성인용품, 다른 업체의 상표를 도용한 게임기 등을 반입해 주면서 신고누락하거나, 의류·신발 등을 반입하면서 신고한 수량보다 초과 반입한 사례가 있으며, 명품 브랜드를 도용한 의류, 가방 등 가짜상품의 경우는 신고를 하지 않고 있으며, 원산지가 허위로 표시된 물품도 신고를 하지 않았다가 적발되는 사례가 많다. 또한 실체는 가방 임에도 모터보트로 신고하거나 세율이 높은 강남콩을 세율이 낮고 검사가 생략되는 완구 등으로 합법을 가장하여 허

위신고를 한 사례, 총포도검류에 해당하는 모의 총포를 건본품으로 신고하고, 오토바이를 장난감 등으로 품명을 위장하여 허위로 신고하다 적발된 사례가 있다.

이와 관련하여 최근에 언론에 보도된 사례를 보면 다음과 같다.

“경남지방경찰청 국제범죄수사대는 2011년1월부터 2012년 10월까지 군산항과 평택항에서 보따리상으로부터 중국산 농산물인 고추·땅콩·녹두·율무 등을 사들여 신고하지 않고 판매한 혐의(식품위생법 위반)으로 유통업자를 적발하였다. (인터넷 경남도민일보 2013.03.26자)”

“해양경찰청 외사과에서는 ‘일명 짝퉁’ 명품 시계 4,000억원 상당을 인천항 국제여객터미널을 통해 밀반입하여 서울과 부산 등지에 유통시킨 것을 적발하였다. (인터넷 경향신문 2013.03.26)”

“경기 안양동안경찰서는 쓰시마에서 부산으로 향하는 여객선 보따리상을 통해 마약(알라딘 엑스 등 신종 마약)을 밀반입한 것을 적발하였다. (네이버 연합뉴스 2013.03.26)”

“울산해양경찰서는 2011년 1월부터 2013년 1월까지 중국산 가구 자재를 보따리상을 통해 밀수입한 뒤 국내 가구점 등에 판매한 것(대외무역법 위반)을 적발하였다. (인터넷 국민일보 2013.03.26)”

“식품의약품안전청은 대중국 화객선 보따리상이 국내에 들여온 안전성이 검증되지 않은 무허가 의약품을 발기부전치료제 및 당뇨병치료제인 것처럼 광고, 시중유통해온 판매자(김모씨, 남 71세)가 「약사법」 위반혐의로 구속하였다. 판매업자 김모씨는 2010. 2월부터 2011. 11월까지 정, 환, 캡슐형태의 무허가 의약품을 일명 ‘변강쇠 파위⁵⁴⁾’ 및 ‘소갈환⁵⁵⁾’으로 광고하여 총 59,368정 시가 1억 1천만 원 상당을 전화 주문받아 유통시킨 것이다. 검사결과 ‘변강쇠 파위’ 일부 제품은 정식 허가 의약품보다 발기부전치료물질이 약 3배 이상 함유되어 있는 것으로 조사되어 안구출혈, 심근경색, 지속 발기증 등 심각한 부작용을 초래할 가능성이 높은 것으로 확인되었다. (인터넷 식약청 뉴스, 2012.05.24)”

둘째, 실제구입가격대로 신고하지 않고 가격을 낮게 신고하는 저가신고이다. 의류, 신발, 액자, 조화, 플라스틱 제품 등 생활 잡화 등을 수입하면

54) 변강쇠파위 : 환제, 정제 캡슐형태 등 무허가 수입의약품 통칭

55) 소갈환(消渴丸) : 혈당을 내리는 한약제

서 실제 단가의 20내지 30% 수준으로 낮게 작성된 송품장을 허위로 작성하여 제출하거나 송품장 및 포장명세서를 수출자나 실제 수입자가 아닌 보따리무역상이 작성함으로써 실제 거래가격과 관계없이 CBM당 일정금액으로 가격을 신고함으로써 관세 및 부가가치세 등을 탈세하는 것이다.

셋째, 저가신고와 비슷한 유형인 운임누락이다. 중국 선적항에서부터 국내 최종 수령 처까지 Door to Door 서비스를 제공하며 CBM당 10만원에서 15만원 정도의 운송비(관세 등 제세포함)를 수취하면서 수입 신고시 운임란에 운임신고 누락하는 것이다. 예를 들면 포워더가 화주들로부터 40피터 컨테이너 1개의 물량을 의뢰받는 경우, 운임 등 명목으로 통상 650만원에서 700만원 상당을 받고 있는데, 수입 신고시 CFR로 신고하면서 실제로는 운임을 신고하지 않고 있다가 적발되고 있다.

넷째, 포워더 명의 또는 포워더가 타인 명의를 이용하여 등록된 가공의 수입업체를 수입자 및 납세의무자로 사용하는 것이다. 중국에서 반입되는 컨테이너에 적입된 국내 실제 수입화주는 수십 개 임에도 7~8개의 가공회사(Paper company) 명의로 수입신고하는 것이다. 예를 들면 서울 마포 소재 J사는 대표자의 친인척, 지인 명의로 8개 업체(Paper company)를 설립하여 납세의무자로 신고하다 적발된 사례도 있다.

이들 무자격 포워더는 타인 명의로 등록된 가공의 회사를 6개월에서 1년 정도 사용하다 폐업하기 때문에 이들 업체는 수입 통관시 납부해야 할 관세를 포탈하는 것 외에도 국내에서 무자료거래를 통한 소득세 등 국세도 내지 않게 되는 것이다. 탈세 즉, 일종의 지하경제인 것이다.

다섯째, 여행자의 경우 미화 1만달러 이상을 반출입할 경우 출입국시 세관장에게 신고를 하여야 하고 미화1만달러 미만일 경우 신고를 하지 않아도 되는데 이러한 점을 이용하여 농수산물 업체 등의 저가신고 차액대금을 보따리무역상을 통하여 중국의 수출자에게 불법으로 송금하는 것이다. 적발된 사례를 보면 다음과 같다.

“관세청에서 발표 한 외환사범 검거 사례 중 무역회사 대표 , 환전상 직원, 보따리상 무역 대표 (일명 공두) 등이 동시에 개입한 신종 환치기 수범 이용 조직을 검거 하였는데 과거의 환치기 수범은 환치기계좌주간 지급·영수 방법을 주로 이용하였으나 본건의 경우 계좌 간 거래기록을 은폐하기 위하여 무역회사 대표 의 지시를 받은 등록된 환전상 직원이 불

법 환전을 담당하고 이를 보따리무역상 대표 (공두)에게 전달하면 보따리 무역상은 세관신고 면제금액인 1만 불 이하씩 여러 명의 보따리상에게 분산하여 휴대반출하게 하는 역할을 담당하는 등 신종수법을 이용하여 한국과 중국 간의 220억원 상당을 송금 대행한 것으로 발표 하였다. (인터넷 이테일리 2005.06.22)”

4.1.3 한·중 소무역인 반입 LCL 수입화물 관리상의 문제점

LCL 수입화물의 입항에서 출고 과정을 보면 다음과 같이 나타낸다.

- ① 외국항에서 출항 후 선적국 포워더가 전송한 선하증권 데이터를 한국 포워더가 입수
- ② 국내 포워더는 MASTER B/L의 수하인으로서 선박회사의 도착통지서 수령
- ③ 포워더는 입항 적하목록을 작성하여 관세청 전산시스템으로 전송
- ④ 관세청 전산시스템이 전송된 적하목록에 대하여 관리대상화물 선별 및 검사
- ⑤ 선사의 하선신고
- ⑥ 선박접안 및 컨테이너 양하 후 하선 장소에 컨테이너 반입
- ⑦ 선사의 물품인도지시서(D/O) 수령 후 포워더 계약 보세창고로 보세운송
- ⑧ 보세운송 도착 후 컨테이너에서 물품 적출
- ⑨ 수입통관 후 출고(출고 시 수입화주는 포워더의 물품인도지시서 및 수입신고필증을 보세창고에 제시)의 과정을 거쳐 국내로 반입되고 있다.

이러한 LCL화물의 반입과정과 관련된 불법행위 발생 가능성을 살펴보면, 첫째, 화물운송주선업자의 고의적인 적하목록 미제출이다. 중국에서 반입되는 화물의 경우 다수의 화주가 소량 다품종의 화물을 반입하고 1CBM당(또는 KG당) 운송비를 받기 때문에 수입신고를 누락하여 이익을 많이 남기기 위해 적하목록을 제출하지 않을 가능성이 있다.

둘째, 무자격 포워더에 의한 보세화물 취급이다. 2000년부터 보세화물을 취급하는 화물운송주선업자에 대하여는 세관에 신고하도록 하였으나 체계

적인 관리가 되지 않아 2011년 7월 관세법 개정 시 화물운송주선업자 등록제를 도입하였다. 그럼에도 화물운송주선업을 하기 위해서는 일정 요건을 구비하여야 하기 때문에 타이공을 상대하는 보따리무역상은 실제 포워딩업무를 취급함에도 요건을 구비하기 어려워 무자격 포워더의 지위에 있게 되는 것이다.

셋째, 화물운송업자와 보세창고의 결합으로 LCL 화물 축소신고이다. 우범 LCL 화물의 경우 관세청 전자통관시스템에서 관리대상화물로 선별되어 검사로 지정될 비율이 높기 때문에 LCL 화물을 축소할 경우 우범 LCL로 지정되지 않아 검사 생략이 될 가능성이 있기 때문에 축소 신고할 개연성이 있는 것이다.

4.1.4 한·중 소무역인을 이용하는 수입업체의 문제점

수입업자 측면에서 보면 정상적인 절차를 통하여 물품을 수입할 경우 중국에서 구매하여 국내 공장 또는 창고까지 반입하는 데 많은 시일이 걸리고, 정상적인 구입가격으로 신고할 경우 관세 등 제세가 많이 부과되기 때문에 소량의 물건을 반입하는 수입업체나 물품이 긴급하게 반입해야 될 경우 보따리무역상을 통하여 반입하는 사례가 많은 것으로 확인되고 있다.

특히 남대문시장에서 의류 등 잡화를 취급하는 상인이나, 지방에서 소호무역을 하는 업체에서는 소량 다품종을 취급하기 때문에 이들 소무역인을 이용하는 주 고객이 되고 있다. 이들 상인 및 업체들이 반입하는 화물은 앞서서의 사례와 같이 실제 화주 명의로 세관에 신고하는 것이 아니고 소무역인이 운영하는 업체 명의로 대부분 수입신고하고 있거나, 실제 화주 명의로 수입신고를 하면서도 가격자료를 주지 않기 때문에 보따리무역상이 임의의 가격으로 수입신고를 하게 되는 것이다.

일반 수입업자들이 세관에 등록되지 않은 보따리무역상을 통하여 물품을 수입하면서 세관에 정상적인 구입가격으로 신고하지 않다 사후에 적발된 경우 2009.1월 이후에는 40%의 가산세⁵⁶⁾가 부과되고, 기간이 경과한

56) 관세법 제42조(가산세) 제2항 납세자가 부당한 방법으로 과소 신고한 경우에는 해당 부족세액의 100분의 40에 상당하는 금액과 해당 부족세액에 대하여 납부기한이 경과한 부분에 대하여 지정 이자율을 곱한 금액을 가산세로 징수하도록 되어 있다.

부분에 대하여 기간가산제도 부과되고 있다. 1차례 또는 2차례 반입할 때 누락한 금액은 소액이기 때문에 아무런 문제가 되지 않을 수 있으나 누락 회수가 누적되어 수십 차례 또는 그 이상이 될 경우 개인 업체가 감당하기 어려운 세금이 추징될 수 있고, 형사처벌⁵⁷⁾까지 받아야 한다.

특히, 세액결정에 영향을 미치기 위하여 과세가격 또는 관세율 등을 거짓으로 신고하거나 신고하지 아니하고 수입한 경우 당해 수입 신고건에 대하여만 조사하는 것이 아니라 최근 5년까지 수입한 내역에 대하여도 잘못이 인정될 경우 추징을 당하기 때문에 수입1건에 해당하는 관세 등 제세가 많지 않지만 수입 건수가 많을 경우 업체가 감당하기 어려운 세금이 추징되기 때문에 폐업이나 파산하는 업체가 발생하고 있다.

실례를 보면 경남의 ○○업체는 중국으로부터 유니폼 등을 수입하면서 납기가 촉박한 경우 정상적인 절차를 통하여 수입하지 않고 보따리무역상을 통하여 200차례 이상 수입을 하다 적발되었는데 2008년도 수입하다 적발된 물품의 경우 불성실신고에 따른 가산세 40%와 더불어 기간가산세 37% 상당 등 모두 77%의 가산세가 부과되었다. 물론 형사처벌도 받아야 한다.

2013년 박근혜정부가 출범하면서 지하경제 양성화를 국정지표로 삼고 있다. 보따리무역상이 국내 수출입업체로부터 운반대행을 의뢰받으면서 국내수입업자의 명의로 수입신고를 하지 않고 보따리무역상이 등록된 폐이퍼 컴퍼니 명의로 임의의 가격으로 신고를 한 후 수입통관을 하고 있다. 이러한 과정에서 중국에서의 실제 구입가격보다 10분의 1 이하의 가격으로 신고를 하고 있다.

한·중 소무역 초창기에는 인천, 평택 지역경제활성화를 위한 측면이 강하여 지역 상공단체 등에서 도와주는 측면이 있었기 때문에 농산물 면세 통관범위에 대한 규제는 미약하였다. 하지만 2000년대 이후 중국산 농산물에 대한 국민들의 인식이 나빠지고 중국도 규제 강화에 나서면서 보따리무역상이 반입하는 화물에 대하여 규정대로 적용하기 시작한 것이다.

국내 수입업자들은 소무역인으로부터 수입신고필증이나 세금계산서도 받지 않기 때문에 매입 자료가 없는 상태에서 물건을 판매하게 되는 것이

57) 관세법 제270조(관세포탈죄 등) 제1항 3년 이하의 징역 또는 포탈한 관세액의 5배와 물품 원가 중 높은 금액 이하의 상당하는 벌금에 처하도록 되어 있다.

다. 수입업자들도 이제는 소무역인을 통하여 물품을 반입하더라도 B/L(선하증권) 정정을 통하여 자기 명의로 수입신고를 하고 실제 구입가격으로 신고하여야 한다.

만약 국내 수입화주가 수입대행을 위탁하였음에도 세관에 수입신고시 실화주 명의를 아닌 대행업체 명의로 납세의무자란의 사업자등록번호를 기재하게 되면 관세법상 허위 신고 죄에 해당되어 처벌을 받을 수 있다.

또한 소무역인을 통하여 제3자 명의로 수입 시 납부해야 할 관세, 부가가치세도 납부하지 않았을 뿐만 아니라 수입업자 입장에서 보면 매입 자료가 없기 때문에 수입 후 국내 판매 시에도 무자료 거래를 할 수 밖에 없는 것이다. 이는 국내에서의 세금탈루로 이어지게 되는 것이다. 탈세는 지하경제로 이어진다. 그 결과 누군가는 상대적으로 세금을 더 많이 납부하게 될 수밖에 없다. 탈세는 국가 전체적으로 세수 감소는 물론이고 소득분배를 악화시키고 감시비용을 증가시키는 한편, 성실하며 세금을 정상적으로 납부하는 사람에게 근로의욕을 저하시키며 사회적 양극화와 각종 범죄를 부추기는 등 악영향을 끼칠 수 있다.

4.1.5 소무역인 관련 법원 판례

소무역인이 상용물품을 반입한 후 판매하다 적발된 것과 관련한 판례를 보면 다음과 같다.

여행자가 판매하기 위한 물품을 반입하는 경우에는 여행자휴대품신고서를 제출하는 간이 수입신고 방법을 통하여 면세 통관을 할 수 없다. 설령 상용물품이 여행자휴대품신고서를 제출하는 방법의 간이 수입신고를 통하여 면세통관 되었다고 하더라도 이는 적법하게 통관된 것으로 볼 수 없기 때문에 그러한 수입행위는 관세법 제269조 제2항 제1호 소정의 무신고수입죄에 해당하는 것이고, 그러한 사정을 알면서 그 물품을 취득하는 행위는 관세법 제274조 제1항 제1호 소정의 밀수품취득죄를 구성한다.⁵⁸⁾

화주가 물품을 수입하면서 수입신고를 하지 않고 여러 사람들을 고용하여 그들로 하여금 각자의 휴대품인 양 가장하여 세관 검색대를 통관하게 하는 방법으로 수입하는 것은 관세법 제269조 제2항 제1호 소정의 무신고수입죄에 해당하고(대법원 2007. 1. 11. 선고 2004도3870 판결), 상용물품

58) 대법원 2005. 3. 25. 선고 2004도8786 판결

을 반입하는 경우에는 여행자휴대품신고서를 제출하는 방법의 간이수입신고를 통하여 면세 통관할 수 없으므로, 설령 상용물품이 여행자휴대품신고서를 제출하는 방법의 간이수입신고를 통하여 면세 통관되었다고 하더라도 이는 적법하게 통관된 것으로 볼 수 없어 그 수입행위는 관세법 제 269조 제2항 제1호 소정의 무신고 수입 죄를 구성한다(대법원 2005. 3. 25. 선고 2004도8786 판결)⁵⁹⁾

4.1.6 소무역인 포워더의 문제점

소무역인 포워더의 문제점 중 내부요인으로는, 첫째, 규모의 영세성이다. 통상적으로 전산담당 1명, 현장 직원 2~3명, 중국 사무소 1명 등으로 구성되는 직원 규모가 5명 내외의 소규모 업체이다.

둘째, 거래 대상의 한정이다. 거래대상이 일반 잡화류를 판매하는 남대문·동대문·지방시장 등 소규모 자영업자가 대다수이므로 한정된 수입화물량 내에서 화물운송주선업자가 거래업체 이동 빈번이 발생하고 있다.

소무역인 포워더의 문제점 중 외부요인으로는

첫째, 저가 운송비이다. 운송라인 결정권이 중국 측 포워더에 있으므로 국내 화물운송주선업자간 과당경쟁으로 저가의 운송비를 제시할 수밖에 없는 구조로 수익성이 열악하다.

국내 영세 제조업자에서 생산하는 물건 중에는 품질이 좋은 물건이 많이 있다. 이러한 물품을 외국에다 파는 것도 보따리무역상이 하는 일의 하나이다. 보따리 상인의 입장에서는 중국에서 물품을 반입하는 것도 중요하지만 이러한 생산 공장을 많이 확보하여 중국으로의 운송을 많이 하여야 수입이 생기는 것이다

둘째, 낮은 세관 검사율이다. 2011년에서 2012년 8월 현재 세관 수입검사 비율 5.0% 및 관리대상화물검사 비율 3.9%로 최대 8.9% 이하의 낮은 검사비율은 화물운송주선업자 또는 보따리무역상이 밀수업자의 유혹에 쉽게 노출될 수 있다.

셋째, 중국 포워더에 대한 리베이트 비용이다. LCL화물 반입에 따른 리베이트 비용은 공식적으로 지출되는 금액으로 보따리무역상의 수익성을 악화시키고 있다.

59) 서울중앙지방법원 사건번호 2012노25 관세법위반, 2012.04.04

넷째, 컨테이너 작업비용 증대이다. 40FT 기준 컨테이너 작업비용은 36만원에서 40만원 상당이며, 중국 포워더에 대한 리베이트 비용과 낮은 작업비는 화물운송주선업자의 가장 큰 경제적 부담, 짝퉁 명품 밀반입 차익으로 컨테이너 작업비 등 증대, 보세창고 배정권을 가지고 있는 포워더의 리베이트 요구가 보세창고 영세화를 가속화하는 원인이 되고 있다.

다섯째, 짝퉁물품 등에 대한 국내 수요 증가이다. 짝퉁 명품 및 성기능 관련 제품 등에 대한 꾸준한 국내 수요증가는 위법물품 밀반입 가능성을 높이는 원인이 되고 있다.

여섯째, 소무역에 대한 지원 문제점이다. 무역 협회나 무역 관련 협회에서는 개인을 위한 업무 지원에 소극적이다. 중소기업이나 대기업, 무역상사의 업무지원 위주로 되어있고 개인 보따리무역업자에게는 좀 인색한 편이다. 국내의 금융 관계의 지원도 마찬가지이다. 개인이 담보가 없는 상태에서 자금의 지원을 받으려면 불확실하다.

4.1.7 소무역인 관련 갈등 및 요구 사항

소무역인은 대부분이 화물 운반에 따른 운반비 및 자가사용으로 면세받은 농산물을 판매하여 그 수익금으로 최소한의 생계를 유지하고 있으며, 세관의 면세규정 엄격 적용시마다 수익금이 줄어들기 때문에 생계보장 등을 요구하면 휴대품 검사 거부를 통한 통관 지체, 집단 농성, 세관 검사직원 폭행·폭언 등 보따리상의 소란행위가 지속적으로 발생하고 있다.

한국과 중국 간의 교류협력의 증대가 보따리상의 증가로 이어지고, 이는 단순 화물의 운반이라는 범위를 넘어 타이공이 대표 적인 노반을 중심으로 하여 집단화 계층화 형태의 소무역상으로 발전해 왔다. 소무역상의 연령층도 20대에서 70대에 이르고 있으며, 국적도 한국은 물론 중국과 대만, 조선족 등 각종 국적의 사람들이 타이공 행렬에 가담하고, 이러한 소무역상의 집단화는 단체행동의 형태로 규제를 하는 기관에 맞서 자신의 목소리를 내고 있다.

소무역인(타이공)이 휴대 반입하는 농산물은 개인당 자가 소비용으로 품목당 5KG, 각 품목 모두 합쳐서 50KG을 넘지 않는 한 관세청 고시 상 허용된다. 따라서 기본적으로 소무역인 한 사람이 중국에서 농산물을 가지고 들어와 검역을 받고 세관을 통관하기 까지는 일단은 합법적이 물품

이 된다.

그러나 세관에서 통관되어 국내 반입 후 자가소비용으로 사용하지 않고 원래 반입목적인 수익을 위해 다른 사람에게 판매하게 되면서 식품위생법 위반 등으로 불법이 되는 것이다. 소무역인들은 세관검색대를 통과하여 밖으로 나와 농수축산물을 수집하는 중간 도매상에게 물품을 넘기는 과정에서 불법 행위를 하게 되는 것이다.

세관 수사 담당직원이나 경찰에서는 인천항 국제여객터미널 등 항만 주위에서 주기적으로 이러한 행위에 대하여 단속을 하고 있고, 자가소비용으로 통관한 농산물을 소무역인이 다른 사람에게 판매하기 위하여 넘겨주는 것을 적발한 때에는 관세법 위반 또는 식품위생법 위반으로 물품을 유치시키고 벌금을 부과하고 있다. 소무역인들은 스스로 국내 우수한 물품을 중국에 수출하는 역할과 중국으로부터 반입한 농산물의 불법 판매하는 행위를 반복하면서 위태롭게 영업을 하고 있는 것이다.

이러한 단속은 지속적으로 있었으나 규제정도가 그렇게 심하지 않았기 때문에 이전에는 가지고 올 수 있는 곡물의 량도 많았고 시세 차익도 많았기 때문에 수입이 괜찮아 타이공의 수는 점차 증가하였다. 그러나 반입할 수 있는 농산물의 량도 줄어들었고 규제와 단속도 심해서 많은 타이공이 떠나면서 타이공의 연령도 고령화되었다.

<표 16> 소무역인 반입 농산물 면세범위(중량별) 허용 변천 내역

시기별	'97.7월이전	'99.7월	'07.11월	'08.12월	'09.4월 이후
면세 총량	120kg	80kg	70kg	60kg	50kg

출처 : 김기은, 농수산물 휴대품 반입실태, 인천세관

<표 17> 관세청 고시 상 면세기준 변천 내역

1992년 이전	1992.3월- 2003년 5월	2003년 5월 이후
-농산물 별도기준 없음 -전체 면세기준(30만원) 범위에서 면세허용	- 농산물 면세기준 마련 - 해외취득가격 10만원 이내	- 총량 기준 마련 (50kg, 10만원 이내)

출처 : 김기은, 농수산물 휴대품 반입실태, 인천세관

인터넷을 보면 '관세청 고시 상으로는 파이공이 가져온 농산물을 자신이 먹지 않고 남에게 팔면 불법이 된다. 그러면 이 관행이 거의 오랫동안 이어져 왔는데 그 동안 관계 당국은 왜 단속을 하지 않고 방치 해 두었는가?' 라고 파이공들이 하소연을 하고 있다.

파이공이 증가한 것은 그래도 농산물 운반 및 자가소비용으로 반입한 물품을 판매하고 남은 이익으로 생계가 유지되었기 때문에 파이공의 수가 증가하여 최근에는 5천여명 정도 되었고, 파이공은 중국의 농산물을 반입만 하는 것이 아니라 국내의 우수한 공산품을 다량 수출하는 데 일조하고 있으니 파이공도 하나의 직업군으로 자리 매김한 것으로 보아야 한다고 주장한다.

정부나 관계 당국에서는 우유부단한 태도로 방치해 수시로 언론보도의 대상으로 두지 말고, 강력하게 단속하여 파이공이라는 직업을 없애는 방안을 선택할 수 있다. 이렇게 되면 현실적으로 중국으로의 수출 길이 막히게 되지만 파이공들이 없어지고 합법이나 불법이나를 따질 필요가 없고 파이공과 관세청 직원들이 부두 밖에서 숨바꼭질을 하는 것도 없앨 수 있다고 주장한다.

1997년 우리나라를 강타한 금융위기(IMF)에 우리 정부는 안으로는 “금모으기” 등을 통해 허리띠를 졸라매고 밖으로는 소무역상을 수출역군이요 개미군단으로 칭하면서 보따리무역을 권장하기도 하였다.

현재도 대중국 무역을 하고 있는 소규모 생산회사와 중소기업이 수출할 때 긴급하거나 누락된 공산품 샘플, 각종 부자재, 수출원단, 자동차부품, 전자제품, 화장품 등 많은 제품을 소무역상을 통해 수출하고 적은 비용으로 적기에 공급하고 있는 것이 현실이다.

한국에서 수출하는 원부자재 및 기계부품 등을 중국에 반출한 후 입국하면서 소무역상들이 반입하는 물품이 저가·음성거래에 따른 농산물 유통질서 문란과 함께 안전성이 확보되지 않은 건강보조식품, 변질·유해 농산물 및 식료품 등이 반입돼 국민 식생활 및 건강에 위해가 되는 문제점이 발생하고 있다고 하지만 이는 잘못된 인식으로 적은 물량의 반입으로 인한 세관의 철저한 검사를 통과하는 것이기 때문에 더욱 안전한 먹거리라고 주장하고 있는 것이다.

이는 수입업체 들이 대규모로 농산물을 반입하면서 전수 조사보다는 샘플

플링 검사를 통하여 수입하기 때문에 소무역상이 수입하는 농산물보다 더 안전하다는 논리에 동의할 수 없다는 것으로 오히려 대기업 및 일반 수입업체에서 수입하는 농산물보다 더 안전하다는 게 소무역상들의 항변이다.

중국 세관의 통제가 강화되고 수·출입 물품의 견본품이 DHL과 같은 다국적 국제택배서비스(courier service)를 통해야만 하고 일부 언론과 거대 수입업체들이 소무역상이 반입하는 물품이 농약오염 등 저질 농산물이라며 일방적으로 매도하고 있어 어려움에 처하기도 한다.

관세청 고시인 “여행자 및 승무원 휴대품 통관에 관한 고시”상에 소무역상을 규정한 용어는 없으며 단지 소무역상이 빈번출입자이기 때문에 “우범여행자”로 준용해서 취급하고 있다는 주장이다.

실제로 이루어지고 있는 무역행위를 인정하지 않고 일반여행자의 통관 절차에 준해서 처리하는 것도 문제이거나 관세청 고시 어디에도 소무역상에 관한 조항이 없다는 사실은 소무역상의 무역행위가 단순히 빈번출입에 의한 불로소득 내지는 밀수의 한 형태로 보고 있다는 주장이다.

이에 반하여 농민단체는 국내 농가 보호를 위한 보따리상 농산물 반입 원천 차단을 요청하면서 자가소비용 농산물에 대한 판매행위 및 초과반입에 대하여 지속적으로 민원을 제기하고 있다.

정상적인 절차를 통하여 관세 등을 납부하는 수입업자는 저가 중국농산물의 무관세통관 즉 면세반입에 따른 유통질서 혼란 및 식품위생법 비적용 대상인 자가소비용으로 통관 후 판매함에 따른 국민보건문제를 지속적으로 제기하고 있다.

해당 지역사회(상공회의소 및 언론) 및 지방자치단체에서는 보따리상은 주변지역 요식업·숙박업 등 간접 관련자 고용 등으로 지역경제 활성화에 일부 기여하고 있어 보따리상에 대한 규제를 강화하면 지역 상권이 위축되기 때문에 반발하면서 세관의 면세범위를 상향해 주도록 지속적으로 요구하고 있다.

한·중 여객선사도 면세기준 엄격 적용 시 소무역인의 수익성 감소에 따른 승선 소무역인 감소로 이어지고 자연스럽게 한·중 운항 여객선사의 적자폭 확대로 이어지기 때문에 선사 역시 반발하고 있으며, 특히 항만을 신축한 평택항 및 군산항의 경우 선사의 운항중단은 항만운영의 존폐를 좌우하므로 반발을 하고 있다.

각종 언론에서도 소무역인의 긍정적인 측면과 소무역인 농산물 초과반입 및 불법 판매행위에 대하여 문제제기 및 불법성을 지속적으로 보도를 하고 있는 실정이다.

이와 같이 소무역인들의 입지가 좁아지고 있는 상황에서 소무역인이 반입하는 농산물이 판매를 목적으로 하는 상용물품이기 때문에 여행자 휴대품이 아닌 밀수품 취득죄로 볼 수 있다는 법원판결이 나온 뒤로 세관에서는 단속을 강화하고 있는 실정이다.

이와 같이 소무역인과 관련하여 소무역인과 정상적인 절차를 통하여 수입업체는 생존의 문제로 대립하고, 지역사회 및 선박회사는 지역발전 및 운영을 위하여 소무역인의 지원을 요구하고, 언론사는 이들 사이에서 수시로 보도를 하고 세관에서는 규제강화 및 완화를 하고 있는 실정이다.

소무역인들 중 관세법 등을 위반하거나 선상에서 사회범죄를 일으킨 사람이 없다고 할 수는 없지만 그렇다고 해서 소무역인 전체를 “우범여행자”로 취급해서는 안 된다는 것이다.

소무역인 스스로도 보따리무역을 통해 이루어지는 소무역은 비합법적 성격을 갖는 무역행위로 생각하고 있는 사람이 많다. 국경을 넘을 때 관세를 면제받은 개인물품들이 순수하게 개인 소비용으로 사용하지 않고 판매하는 행위가 이뤄진다는 점에서 명백한 위법행위인 것이다. 때문에 관계기관에서는 소무역인의 규모를 예상은 하지만 공식적으로 집계하지 못하고 있는 것이다.

이제는 소무역인은 “잠재적인 범죄자, 즉 우범여행자”가 아닌 대한민국의 직업인으로 자리매김하기 위해서 관련 법(고시)의 개정이 필요하며 고시 개정을 위해서라도 소무역상의 자정노력도 필요한 것으로 보고 있다.

4.2 한·중 소무역인 무역의 개선방안

4.2.1 한·중 소무역인 무역 관리강화 방안

최근에는 인천세관에서는 소무역인 등 관계 업체 간담회를 통하여 소무역인이 반입하여 수입신고하는 화물에 대하여 일정 금액 이하로 수입하지 못하도록 하거나 자기 명의로 수입신고하지 않을 경우 강력한 제재를 할 것이라는 경고를 하고 이를 준수하지 않는 업체에 대하여 조사를 하는 등

강력한 단속을 시행하고 있다.

현행 세관에서의 복합운송주선업 관리 방법으로는 관세법 제216조 복합운송주선업 등록제를 통하여 질서를 위반할 경우 과태료, 행정제재(경고, 업무정지 등)를 통한 직접적 제재를 행하고 있고, 징벌적 성격의 관리방법으로 위반사항 발생 시 각 사안별로 별도의 행정제재를 가하고 있다.

한·중 소무역인이 가장 많이 입출국하고, 소무역인을 통한 LCL 화물이 가장 많이 반입하는 인천세관에서 소무역인이 반입하는 LCL 화물에 대한 질서를 잡기 위한 노력을 가장 활발히 연구하고, 관련 업체 및 소무역인의 대표 등과 간담회 등을 통한 자정노력 등을 권하고 있다. 이와 더불어 업무제재도 많이 하고 있는 데 등록 포워드 695개(2012.09.26자 현재)가 있으며 2012. 1월부터 6월 사이에 과태료 265건(130개 업체), 행정제재 13건(경고 9건, 업무정지 4건)으로 등록 되어 있다.

또한 세관에서는 적하목록신고 오류점수제를 도입하여 품명·수하인 정정 등 건별 정정 시 귀책사유가 포워더에 있을 경우 오류점수를 누적하여 적하목록 불성실 신고업체에 대한 서류 없는 수입신고 배제 등 정밀심사 기능을 강화하는 등 전자통관시스템의 적하목록 평가기준 항목의 평가기준을 등록하여 오류 점수 등 관리를 통해 포워드 제재를 하고 있다.

수입신고시 수입신고서에 '운송주선인' 항목을 필수사항으로 변경하여 운송주선인을 등록케 함으로써 실제 운송인을 파악할 수 있어, 적하목록 연계 분석 등 통관 전반에 걸쳐 다각적으로 활용하여 무등록 화물운송주선업자를 제재하고 있다.

일본 소무역인이 반입하는 일본산 식품류에 대하여는 식품의약품안전청 등 관련 기관에서 사전 예고 없이 불시에 CIQ 출무하여 방사능 등 위해 식품 검사를 시행하고 있으나 정기적인 현장 검사가 이루어질 수 있도록 협조 요청하여 부정·불량식품 반입이 되지 않도록 홍보 등의 조치가 필요한 것으로 보고 있다.

보따리무역상들이 반입하는 화물 즉, 우범 LCL 화물을 이용하여 밀수입, 관세포탈, 대행수입 등 불법통관이 발생하고 있어 이에 대한 세관의 대응 방안으로는 첫째, 우범 LCL 화물이 반입되는 보세창고에 대한 관리이다. 보세창고의 입장에서 보면 LCL 화물이 적입된 컨테이너가 반입될 경우 보관료 및 화물 적출입 작업과 관련된 비용, 상하차 비용 등 수백만

원의 이익이 생기기 때문에 적극적으로 LCL 화물을 유치하게 된다. 이러한 과정에서 보세창고는 포워더의 눈치를 보게 되고 보세화물 관리에 소홀하게 되는 것이다.

보세창고중 보따리무역상들이 반입하는 LCL 화물을 집중 유치하는 보세창고에 대하여는 불시 집중검사 및 순찰을 강화하고, 출입자 대장을 비치하여 무자격 포워더 등의 출입을 통제하고, 화물 무단 반 출입 적발 시 보세창고 설영인 행정제재 등조치를 하여야 한다.

둘째, 우범 LCL 화물 관리 강화이다. 보따리무역상이 반입하는 화물의 경우 한 개의 컨테이너에서 수십명(많을 경우 100명 이상)의 화주가 반입하는 소량 다품종이고, 반입하는 화물에 대한 구체적인 화물목록이 제출되지 않고 있기 때문에 현장직원이 컨테이너 전체의 화물을 검사할 경우 너무 많은 시간이 소요되는 등 모든 화물을 확인하는 것은 사실 불가능하다. 보따리무역상은 이러한 점을 이용하여 수량을 축소하거나 신고하지 않는 사례가 빈번히 적발되고 있다. 보따리무역상이 반입하는 것으로 의심되는 화물에 대하여는 적하 목록 외 상세목록을 징구하고, 우범 LCL 화물 반입 및 창고 반입 작업 시 하우스 B/L별 또는 수입신고건별(화주별)로 구분 장치토록 하는 등 관리를 강화할 필요가 있다.

셋째, 보따리무역 상이 반입하는 우범 LCL 화물에 대하여는 관리대상 화물 등으로 적극 선별 및 정밀 검사를 하는 것이다. 보따리무역상이 반입하는 우범 LCL 화물에 대하여는 국내 수하인, 관세사 등을 통해 화물 목록, 송품장, 상세포장명세서 등 검사에 필요한 자료를 제출받아 화물선별 및 검사에 적극 활용하고 위반물품 적발업체에 대하여는 재발방지를 위한 처벌 등 강력한 행정제재가 필요하다.

넷째, 수입신고에 대한 철저한 확인이다. 보따리무역상이 반입하는 화물의 대부분이 실제 화주 명의가 아닌 보따리무역상이 등록한 사업자 명의 또는 페이퍼컴퍼니 명의로 수입신고를 하면서 신고가격을 실제거래내역과 관계없이 컨테이너 당 일정금액으로 신고하고 있는 등 가격 및 수량 등을 신고하지 않는 사례가 빈번하게 발생하고 있어 실제 구입가격대로 신고하지 않고 저가로 신고하는 업체에 대해서는 수입신고 내역에 대한 철저한 심사, 물품검사 강화 등이 필요하다.

또한 사업자 명의를 수시 변경하여 불법통관 시도하는 업체에 대하여는

엄격 조치하는 등 수입 신고시 실화주임을 입증하는 서류, 수입자와 납세의무자가 상이한 경우 수입대행계약서 등 입증자료를 첨부토록 하는 등 타인 명의 수입신고를 하지 못하도록 하여야 한다.

또한 우범 LCL 화물의 화물상세목록과 수입신고내역 수시 확인을 통하여 정상 수입신고를 유도하고 실 화주와 다른 납세의무자로 수입신고한 경우 허위 신고죄 등으로 처벌하도록 조사부서에 통보하여야 하고, 이들 폐이퍼컴퍼니로 의심되는 업체에 대하여는 세무서 등 관련 기관에 통보하여 소득세 등 내국세가 탈세되지 않도록 하여야 하는 등 운송업자 명의 등의 수입신고 대리행위 적발 시 강력한 행정제재를 통한 재발방지가 필요하다.

다섯째, 보따리무역상이 반입하는 우범 LCL 화물에 대한 불시에 전량 개장하여 복수의 직원으로 하여금 정밀검사토록 하는 것이다. 보따리무역상이 반입하는 우범 LCL 화물에 대한 불시 전량 개장검사를 하여 검사결과 적발실적이 없거나 우범성이 없다고 판단되는 업체에 대해서는 차후 반입되는 화물에 대하여는 검사생략 등 최대한 신속통관 처리를 해주는 등 우대 조치가 필요하다.

여섯째, 보따리무역상이 반입하는 LCL 화물에 대하여 정상적인 수입신고 유도를 위한 적극적인 홍보 및 계도이다. 소상공인 즉, 보따리무역상은 중국의 포워더로부터 일정 금액을 받고 화물을 반입하여 국내 화주에게 배송해주는 것을 업으로 하고 있다. 이들이 국내 화주가 중국에서 실제 구입한 금액으로 수입신고할 경우 손해를 보기 때문에 모든 비용과 일정 수익을 제하고 남은 금액으로 세관에 수입신고하거나 수량을 누락하는 방법 또는 정상적인 수입을 할 수 없는 가짜 상표가 부착된 물품(일명 짝퉁), 비아그라, 세율이 높은 인삼 등을 은닉하는 방법으로 불법통관을 하는 것이 관례화된 것으로 생각하고 있다. 세관의 단속만으로 한계가 있기 때문에 지속적인 단속과 더불어 소상공인 협회 등을 통하여 불법행위를 하다 적발된 보따리상의 경우 선사 등에서 할인혜택을 주지 못하도록 협의하는 등 정상적인 무역행위를 하도록 유도하는 홍보활동도 필요하다.

4.2.2 한·중 소무역인 무역의 제도개선

중국과의 보따리무역상은 점차 고령화되어가고 있는 실정이고, 중국의

보따리무역에 대한 제제가 강화되어 보따리무역상의 수입이 점차 줄어들고 있으며, 중국을 왕래하는 카페리호도 점차 소상공인의 승선 비율이 점차 줄어들고 일반 여행객을 위주로 영업을 확대하고 있기 때문에 카페리 승선에 따른 소상공인에 대한 혜택도 줄어들고 있다.

중국과의 항로증설과 이로 인한 보따리무역, 타이공의 증가는 물동량의 증가, 항만 및 부대시설 등 관련 산업을 통틀어 지역경제 활성화에 어느 정도 기여하였다고 볼 수 있다. 그러나 이러한 변화의 이면에 일반 여행객 수의 감소와 휴대품을 통한 교역량 역조, 지역산업에의 낮은 기여효과와 외환역조 등의 상당한 문제가 포함되어 있어 부수되는 부작용을 해소하지 못한다면 보따리무역의 지속적인 발전을 기대하기 어려울 것으로 보인다.

이와 관련하여 보따리무역상의 활성화를 위한 제도개선 및 발전방안을 모색해 보면

첫째, 보따리무역상으로 불리고 있는 소무역인에 대한 용어를 관련 고시나 규정에서의 정리하는 것이 필요하다.

한·중 소무역인수가 4,000여명에 달하고 한·중 여객선을 이용하는 여행자의 35% 정도가 보따리무역상이 출입국하고 있는 실정이다. 현실적으로 각종 논문이나 보고서 등에도 '보따리무역상' 또는 '상용여행자'라는 용어로 일반여행자 및 승무원과는 구분하여 사용하고 있는 것이 현실이다. 그러나 관세청 '여행자 및 승무원 휴대품 통관에 관한 고시'에는 소무역인에 대한 용어의 정의가 없다.

각종 논문에서는 인터넷 등에서 사용되는 보따리상보다는 소무역인으로 많이 인용하고 있어, 관세청 '여행자 및 승무원 휴대품 통관에 관한 고시'에 이들에 대한 용어를 정의할 필요가 있다.

네이버 카페 등 인터넷에서 소무역상들이 주장하는 내용을 보면 소무역상의 공을 인정하고 평가해서 소무역상이 우범여행자가 아닌 떳떳한 대한민국의 직업인으로서 제도권 안에서 생활할 수 있도록 법적, 사회적 안정장치가 마련되도록 해야 한다고 주장하고 있다.

무조건 관세청 고시만 앞세워 단속한다면 중국 쪽 세관 입장에서도 한국 상품이 중국으로 들어가는 것을 그냥 간과하지는 않을 것이다. 중국 쪽에서는 그 곡물을 한국으로 수출할 수 있다는 것으로 안위하여 수많은

한국의 공산품을 문제없이 받아들인다. 어찌 하였든 보따리무역상이 중국으로 반출하는 한국 상품들이 중국 사회에서도 필요한 것이다.

또한 보따리무역상에 대하여 단속이 강화될 경우 수익성이 악화되어 국내 반입이 불가능한 가짜 웅담, 위조 비아그라, 위조 시알리스, 최음제 등 불법 의약품을 중국의 어디서든 쉽게 구입할 수가 있는 중국의 현실에 맞춰보면 보따리상의 생존 위협 시 이러한 물품의 국내 반입 가능성이 커질 수 있다.

보따리상 중 많은 수가 중국인으로 대체되고 있어 한국인의 수가 일정 비율 이상 줄어들 경우 더 이상의 특혜는 필요치 않을 것을 생각되며 그 시점이 도래하기 전까지 보따리상을 제도권 안에서 관리할 필요가 있다.

둘째, 소무역인이 반입하는 농산물에 대하여 공식적으로 면세통관이 되도록 관련 규정을 정비하는 등 이들을 제도권 내로 흡수하도록 관련 규정의 정비가 필요하다.

소무역인 즉 보따리무역상이 반입하는 농산물은 자가소비라는 조건으로 통관을 허용해 주고 있다. 그러한 이들은 일반여행자들과는 달리 생계를 목적으로 다니기 때문에 면세 통관받은 농산물을 농산물 도매상에게 판매하여 그 수익으로 생활하고 있다. 그러기 때문에 이들은 항상 범죄자로 전락될 수밖에 없는 현실에 처해있다.

그러나 국내 통관 시 자가 소비용이 아닌 판매용으로 반입하기 위해서는 식품위생법 등에 의하여 검역 등을 받아야 하는데 현실적으로 이들이 반입한 농산물에 대하여는 검역을 받을 수 없다. 한·중 소무역인이 반입하는 농산물의 경우 중국에서 반출시 자체 검역을 받은 후 반출을 하고 있다. 관련 규정만 개정한다면 이들이 반입한 농산물에 대하여도 간이 검역 등의 절차를 통하여 반입할 수 있도록 하는 것이 필요하다.

이들이 생계유지에 필요한 수익이 발생하지 않기 때문에 국내 수입업체로부터 공산품 운송을 의뢰받는 과정에서 불법과 편법을 통한 수입통관을 하고 있다. 이들이 운송 의뢰받은 물품에 대하여 실제 화주 명의로 구입한 가격대로 수입신고를 한다면 엄청난 세수가 확보가 될 수 있다고 본다.

한·중 소무역인으로 제도권 내로 흡수해야 할 이유가 여기에 있다고 본다. 생계유지에 필요한 수익이 발생하지 않을 경우 이들은 불법 또는 편

법을 통하여 물품을 반입할 수밖에 없는 현실이다. 1997년 IMF이후 일자리 창출 등으로 급격히 증가한 보따리상은 부정적인 면도 있었으나 국내 중소기업에서 중국으로 수출하는 물품을 빠르고 효과적으로 또한 수출이 어려운 화장품 등을 중국 시장에 반출하여 한국의 화장품을 선전하는 최일선에 있기도 하였다.

셋째, 단순 운반의 역할을 하는 소무역인의 역할에서 정상적인 수입절차를 통하여 수입하는 소호무역으로의 전환 유도이다.

보따리무역상을 통해 소량으로 국내에 반입되는 물품은 자가 사용으로 반입되기 때문에 관세 등 세금을 납부 없이 들어오고 있다. 개인이 입출국 시 휴대 반입 할 수 있는 상품(물품)은 개인용으로 극히 제한되어 있고, 정상적인 수입업자의 입장에서 보면 이러한 통관의 규정미비를 이용한 일종의 밀수의 성격을 보이고 있는 것이다.

초기 보따리무역의 형태는 말 그대로 보따리로 물건을 들여와 국내에 판매하는 무역의 형태이다. 하지만 최근 보따리무역상의 조직화 계층화로 인하여 보따리무역을 넘어선 상태이다. 이제 국민들의 감정 및 세관면세 규정 준수 강화로 인해 보따리무역상이 의뢰한 물품을 파이공들이 대신 운반해주는 것도 어렵게 됨으로서 파이공들의 수입이 극도로 악화되고 있는 실정이다. 결국 보따리무역도 정상무역의 범주 내에서 무역을 하여야 한다는 것이다.

젊은 층에서는 보따리무역 즉 단순 운반을 하는 형태에서 탈피하여 직접 물품을 수입하여 인터넷 쇼핑몰을 통하여 판매하는 형태가 발전하고 있다. 이제는 특송 화물을 통한 대리구매 등 새로운 형태의 소호무역 보따리무역으로 전환되고 있다

중국과는 달리 일본과는 소호무역도 활발하게 이루어지고 있는 데 IMF 이후인 1990년대 말 2000년대 초 일본과의 보따리무역이 활성화되었으나 세관의 엄격한 수입통관 강화로 보따리무역상이 줄어들기 시작하였다. 2002년 이후 일본 오사카항을 오가는 팬스타드림호의 출항으로 일본 오사카 시장을 저렴하게 왕래할 수 있게 되어 보따리상을 통한 대리반입 및 휴대반입을 통한 정식 통관을 이용하는 소호무역이 탄생하게 되었다.

중국 위주의 보따리무역에서 일본, 유럽산 제품 등 다양한 국가로의 개척이 필요하다. FTA에 따른 관세철폐 등으로 중국산 제품보다 유럽산 제

품 등이 더 저렴하고 품질이 나은 것이 있다. 중국 위주의 소무역에서 일본, 유럽 등지로의 눈을 돌릴 필요가 있다. 최근 언론 등을 통해서 보도된 내용을 보면 일부 가정용 제품의 경우 한·EU FTA로 인하여 관세가 0%인 경우가 많아 오히려 중국 제품보다 저렴하고 품질도 우수하기 때문에 많이 반입되는 것으로 보도되고 있다. 젊은 층의 경우 중국 위주의 소무역에서 무역 대상 국가를 다변화할 필요가 있다.

넷째, 보따리무역상도 상인연합회를 결성하여 자정노력을 하는 등 합법적인 무역을 하도록 노력하여야 할 것이다.

보따리무역상도 한국인의 생활의 수준이 높아짐에 따라 저질 농산물은 자체적으로 사용을 금하고 있는 등 그들 스스로 법규를 준수하기 위해 상인회 조직 등을 통해 나름의 역할을 하고 있다. 보따리무역상이 최소한의 생계를 유지할 다른 대안을 마련할 수 없는 현실을 감안하여 그들 스스로 법을 준수할 수 있는 노력이 필요하다. 또한 지역 단체 및 선사에서는 지역 소무역상인에 대한 복지 증진 및 지원이 필요하다. 복지증진 및 지원을 통해 보따리무역상의 수익이 나아질 때 지역경제 및 항만 활성화에도 도움이 되기 때문이다.

다섯째, 현재 보따리상의 수익구조가 국내 반입보다 중국 반출에 영향이 큰 점을 보면 우리나라 수출의 한 방식으로 인식하는 등 보따리무역상(소무역상)에 대한 시각의 인식 전환 및 정부지원이다.

소무역상이 한류 열풍의 개척자 역할을 하였고, 인천, 평택, 군산항에서 지역경제에 미치는 보따리무역상의 역할을 무시할 수 없다. 단순히 이들이 중국산 값싼 농산물을 반입하고 물건만 운반하는 역할을 하는 것이 아니다. 이들도 소비자이고, 이들을 통해 새로운 제품 홍보도 되고 있는 등 수출 역군 역할도 하고 있음을 알릴 필요가 있다.

제2세대 보따리무역을 하기 위해서는 정부의 업무지원의 뒷받침이 있어야 한다. 개인의 무역이기 이전에 우수상품의 수출 선구자적인 일을 하고 있는 것이다. 체계적인 보따리 무역을 하기 위해서는 개인의 노력만으로 이루어지는 것은 아니다. 보따리 무역의 실상을 보면 대부분의 상인들이 개인의 입장에서 중국과 싸우고 있는 것이다.

작게는 보따리무역상인의 지금 자원과 현지의 편의시설과 파견 부서를 통해 정보나 시장분석을 통해 보따리 상인에게 제공을 하고 크게는 현지

의 상가나 점포를 마련하여 보따리 상인에게 임대나 분양을 알선하여 현지의 상인에게 적극적인 영업을 할 수 있도록 업무를 지원과 대책 마련에 지원을 해야만 한국의 보따리 관련 종사자가 한국의 이미지를 널리 전파할 수 있을 것이다.



제 5 장 결 론

5.1 연구 결과 요약

한·중 소무역인에 대하여 체계적이고 긍정적인 연구를 통하여 우리 사회에 피해가 없고 일반 여행객들과의 형평성에도 문제가 없다면 어려운 환경 하에서 무역을 하는 한·중 소무역인의 생존 수단도 보장해 주고, 우리의 중소기업체들이 생산한 우수한 상품의 대중국 수출에도 도움이 되는 방법을 도출하여 서로가 이로운 방법을 만들어야 한다.

국가의 제도나 법규가 먼저 만들어져 국민들의 생활을 이끌기도 하지만 대부분은 사람들의 생활이 누적되어 관행 또는 관습이 되었을 때 국가나 지방자치단체 등이 관심을 가지고 부족한 점을 제도적으로 보완하고 지원하여야 하는 것이다.

그래서 최근은 경제시장의 화두인 상생의 시대에 소무역상들도 설수 있는 자리가 필요하다고 생각한다. 최근 들어 소무역이나 보따리무역 업무를 조선족이나 중국 한족들에게 넘어가고 있는 간과해서는 안 될 것이다.

보따리무역상들이 반입하는 화물을 이용하여 밀수입, 관세포탈, 대행수입 등 불법통관이 발생하고 있어 이에 대한 세관의 대응 방안으로는, 첫째, 우범 LCL 화물이 반입되는 보세창고에 대한 관리를 강화하는 것이다. 둘째, 우범 LCL 화물 관리 강화이다. 셋째, 보따리무역 상이 반입하는 우범 LCL 화물에 대하여는 관리대상화물 등으로 적극 선별 및 정밀 검사를 하는 것이다. 넷째, 수입신고에 대한 철저한 확인이다. 다섯째, 보따리무역 상이 반입하는 우범 LCL 화물에 대한 불시에 전량 개장하여 복수의 직원으로 하여금 정밀검사토록 하는 것이다. 여섯째, 보따리무역상이 반입하는 LCL 화물에 대하여 정상적인 수입신고 유도를 위한 적극적인 홍보 및 계도이다.

한·중 소무역인이 반입하는 LCL화물에 대한 관리강화와 더불어 이들

이 정상적이고 합법적으로 무역을 할 수 있도록 하기 위해서는 이들과 관련된 제도 개선도 같이 병행되어 하는 데 이르기 위해서는

첫째, 보따리무역상으로 불리고 있는 소무역인에 대한 용어를 관련 고시나 규정에서의 정리하는 것이 필요하다. 둘째, 소무역인이 반입하는 농산물에 대하여 공식적으로 면세통관이 되도록 관련 규정을 정비하는 등 이들을 제도권 내로 흡수하도록 관련 규정의 정비가 필요하다. 셋째, 단순 운반의 역할을 하는 소무역인의 역할에서 정상적인 수입절차를 통하여 수입하는 소호무역으로의 전환 유도이다. 넷째, 보따리무역상도 상인연합회를 결성하여 자정노력을 하는 등 합법적인 무역을 하도록 노력하여야 할 것이다. 다섯째, 현재 보따리상의 수익구조가 국내 반입보다 중국 반출에 영향이 큰 점을 보면 우리나라 수출의 한 방식으로 인식하는 등 보따리무역상(소무역상)에 대한 시각의 인식 전환 및 정부지원이다.

5.2 시사점 및 기대효과

본 연구에서는 한·중 소무역인의 일반적인 현황보다는 이들이 반입하여 통관하는 과정에서 발생한 많은 문제점 특히 세관조사과정 등에서 나타난 문제 위주의 사례를 참고하였고, 문헌 및 인터넷 자료를 통해 보따리무역상(소무역상)이 반입하는 화물 및 문제점 등에 대하여 고찰해 보았다. 보따리무역상이 한·중 무역환경에 미치는 영향과 애로사항과 요구사항을 종합하여 보따리무역상의 지위 및 합법적인 발전을 위한 개선책을 제시하고자 하였다.

한·중 소무역인에 의해 발생하는 많은 문제점에도 불구하고, 이들이 오랫동안 무역을 하는 과정에서 유지되어온 관행 등으로 인하여 이들이 발생시키는 문제점에 대하여 단시간에 근절하기 위한 대책은 쉽지 않은 상황이다. 반입물품에 대한 관리와 단속이 강화되고 불법행위를 규제하기 위한 다양한 조치가 시행되고 있지만 단기간 내 합법적이고 정상적인 무역으로 전환하기는 어렵다.

하지만 소무역상이 인천항, 평택항, 군산항을 통하여 반입하는 화물 특히, 소무역상이 실질적 복합화물운송업을 하면서 반입하는 화물이 무역환경에 미치는 영향에 대한 연구가 한 번도 시행된 적이 없고 그에 대한 업체의 반응에 대해서도 조사된 적이 없었기 때문에 이러한 관점에서 연구

해 볼 필요성이 있었고, 소무역상의 목소리뿐만 아니라 정상적인 무역업체와의 관계, 세관 등 정부와의 관계 등에 대하여 필요한 개선책이 반영되어야 할 것이므로 세관 등 입장에서 소무역상에 대한 탐색적 연구로서 그 의의가 크다고 할 수 있겠다.

본 연구는 소무역상이 반입하는 화물 특히 소량 다품종의 LCL화물을 반입하면서 무역에 미치는 영향 및 역할에 대하여 살펴봄으로써 소무역상의 무역환경에 긍정적인 측면과 부정적인 측면을 있다는 사실을 밝히고 지속적인 발전을 위하여 개선과제를 제시함에 따라, 소무역상이 하나의 직업인으로서 긍지를 가지고 합법적인 테두리 안에서 역할을 하도록 하는데 관련 규정 등 개정에 기여하는 데 도움이 되었으면 한다.

5.3 연구의 한계점 및 향후 연구방향

본 연구에서는 인천항, 평택항, 군산항에서 중국을 왕래하는 소무역상의 업무형태, 소무역인의 무역과 관련된 문제점, 소무역인의 수출입 무역에의 기여도 및 역할에 대하여 문헌 및 인터넷 자료, 세관에서 실질적으로 발생한 사례 등을 통하여 연구하였다.

한·중 소무역상의 경우 혼자인 경우보다는 집단화, 계층화되어 있고, 단순 농산물 반입보다는 농산물 반입과 더불어 공산품 반출입을 하고 있고, 이들이 운반 대행하는 물품에 대하여 정상적으로 신고를 하지 않기 때문에 이들의 반출입 규모에 대하여 공식적으로 확인하기는 현실적으로 어려움이 많다. 이러한 이유로 이들에 대한 정확한 통계 관리를 하지 못하고 있는 것이다.

또한 한·중 소무역상의 경우 언론이나 세관과의 관계에서 항상 부당한 대우를 받는다고 생각하기 때문에 인터뷰나 설문조사를 하더라도 사실적으로 응답을 기대하기 어려운 것이 현실이다. 본 논문에서도 한·중 소무역인과의 인터뷰 또는 설문조사과정을 실시하지 않은 이유도 여기에 있고 이들과 직접 설문조사를 하지 않았기 때문에 전체 소무역상의 애로 및 영향에 대하여 대변한다고 볼 수는 없다.

본 논문은 다른 논문에서 다루지 않은 소무역상에 대한 세관 측면에서의 많은 문제점을 제시하였기 때문에 기존 논문과 본 논문에서 제시한 문제점에 대하여 보다 체계적인 연구를 통하여 이들의 업무형태, 역할 및

한·중 무역에의 기여도 등 대중국 무역에서 차지하는 비중을 심도있게 연구함으로써 이들과 관련된 규정 등을 개선하는 데 효과적으로 대처할 수 있을 것으로 본다.

또한 한·중 소무역상의 애로나 불편사항을 인터넷이나 언론에서 보도되는 내용이 아닌 소무역상을 상대로 직접 설문조사 등을 통하여 소무역상의 관점에서 소무역상의 애로사항 및 소무역상이 나아가야 할 방향 등에 대하여 연구가 필요한 것으로 본다.



참고 문헌

- [1] 관세법 제42제 제2항
- [2] 관세법 제270조 제1항
- [3] 관세청 “여행자 및 승무원 휴대품 통관에 관한 고시”
- [4] 구중순, “개인 소규모 무역업에 관한 연구” 충남대학교 경영경제연구소, 경영경제연구 제26권 제1호, 2003
- [5] 군산세관, 군산세관 중국 현지 출장보고서(2009년)
- [6] 김기은, 농수산물 휴대품 반입실태 교육자료, 인천세관
- [7] 김덕보, “화물운송주선업자 등록제 도입이 무역환경에 미치는 영향에 관한 연구”, 한국해양대학교 석사논문, 2012
- [8] 김석태외 2명, 중국 농산물 유통실태 파악을 위한 중국 현지 출장결과 보고서, 2009년 5월
- [9] 김용진·서동균 “해상수입 LCL화물의 창고보관료 적정화 방안에 관한 연구”
- [10] 네이버 카페, 대한민국 소무역연합회
- [11] 다음 블로그, ‘골목대장의 행복찾기’에서 내용 참조
- [12] 대법원 2005. 3. 25. 선고 2004도8786 판결문
- [13] 박도원, “일본을 알면 돈이 보인다” 이지북 2004. 17page
- [14] 서울중앙지방법원 사건번호 2012노25 관세법위반, 2012.04.04 판결문
- [15] 심의섭, “한·중간 보따리 무역의 추이와 발전방향” 명지대학교사회과학연구소, 사회과학논문집 제24집, 2005
- [16] 인터넷 셀클럽, “중국 보따리무역 이것만은 알고 시작합시다.”
<http://community.sellfree.co.kr/bbs>
- [17] 인터넷 트레이드킹, “보따리무역은 왜 하는 것인가” <http://www.tradeking.co.kr/tradeking/board.php?board>
- [18] 인터넷 네이버 지식백과 용어 해설
- [19] 장영진, “한·중 소무역의 성격과 운영 메커니즘”, 한국경제지리학회

지 14, 2011

[20] 장영진, “한·중 소무역의 변화 과정과 공간적 특성”, 대한지리학회
지 제45권 제5호 통권 140호, 2010

[21] 정재완, “수입 LCL 화물의 장치장소 결정과 대외 리베이트 지불에
관한 연구”, 관세학회지 제10권 제3호, 2009



감사의 글

양산세관에 근무하고 있을 때 관세행정을 선도하는 통관·물류전문가 양성을 위하여 한국해양대학교와 MOU 체결을 통한 계약대학원 국제관세학과 무역학석사 과정을 운영한다는 내용을 듣고 제1기로 입학하려고 하였으나 양산세관에서 출석 등의 문제로 고민하다 제1기로 입학은 하지 못하였고 부산세관에 전입 후 제4기로 입학하게 되었습니다.

세무대학 및 한국방송통신대학교 경제학과를 졸업하였으나 이미 오래 전일이고 40대 후반에 직장 생활을 하면서 업무가 아닌 새로운 학문에 도전한다는 것에 대하여 많은 부담을 가진 것도 사실이지만 이미 졸업한 선배들을 통하여 훌륭한 교수님들이 많이 계시고, 동료 직원들이 공부하는 것을 보고 적극적으로 도전을 하게 되었습니다.

아무래도 저희 들은 직장생활을 하기 때문에 학생들이 출장 및 교육 등으로 참석률이 저조할 때도 교수님들은 먼저 오셔서 끝까지 훌륭한 강의를 하는 것에 많은 것을 느꼈습니다. 교수님들의 덕분으로 사물을 보는 새로운 시각도 생겼고, 또 다른 학문에도 도전할 수 있는 자신감도 가질 수 있게 된 것 같습니다. 또 다른 사람과 많은 교감할 수 있는 자리였던 것 같습니다.

업무를 핑계삼아 학업에 소홀한 부분도 있었던 것 같고, 대학원 공부를 한다고 동료 직원들에게 피해를 준 것 같아 항상 미안한 마음을 가지고 있었습니다. 수업준비를 하고 논문을 준비하는 과정에서 업무에 조금 소홀해도 이해해 준 조사1관실 동료에게 고맙다는 말을 전하고 싶습니다.

아무튼 직장생활을 하면서 교수님들의 많은 도움과 주위 동료 분들의 도움으로 많은 것을 배우고 느꼈고 이렇게 논문을 준비할 수 있게 된 것 같습니다.

논문의 주제 선정에서부터 마지막 정리까지 너무나 부족했던 저를 하나하나 지도하여 주신 김환성 교수님 정말 감사드립니다. 저에게는 최고의 행운이 아닌가 생각합니다. 그리고 논문 자료를 구하고 정리하는 데 도와준 조사1관실 직원들 덕분에 논문을 마칠 수 있었던 것 같습니다. 감사합니다.

2013. 8.

한국해양대학교 국제관세학과 4기 이종필 올림