

J2
Session

물류비용절감을 위한 관세 행정상 지원정책

김중호 과장(관세청)

2002 물류혁신컨퍼런스

물류비용 절감을 위한 관세행정상 지원대책



2002. 10

목 차

I. 머리말	1
II. 21세기 관세행정 주변여건의 변화	2
1. 수출입 물동량	2
2. 개방화에 따른 밀수 등 불법행위의 증가	2
3. 정보기술의 발달	3
III. 물류비용 절감을 위한 관세행정상 지원방안	4
1. 국내 물류여건	4
2. 관세행정 측면의 물류비 절감 지원정책	5
가. 부두직통관제도	5
나. 자율관리보세구역제도	6
다. 수입검사제도의 개편	6
라. EDI시스템 운영	7
3. 금년도 중점 추진사항	5
가. 환적화물 절차간소화	8
나. 관세자유지역제도의 활성화	10
다. EDI에 의한 보세화물 정정업무	12
라. X-ray투시기 도입을 통한 검사비용의 절감	13
마. P/L수입신고제도의 확대	15
III. 향후 화물관리제도의 발전방향	14
1. 물품의 흐름은 더욱 빠르게	14
2. 불법행위의 적발은 더욱 더 정확히	15

I. 머리말

- 2001년 우리나라의 수출입 규모는 2,917억불로 1970년 28억에 비해 104배가 증가하였으며, 수입자유화율도 99.9%에 달할 만큼 정치적으로는 국가의 독립성이 유지되나 경제적으로는 국경과 무역장벽이 사실상 와해되고 있다.

- 수출입규모 : 28억불('70) ⇒ 2,917억불(2001)
- 수입자유화율 : 60%('70) ⇒ 99.9%(2001)
 - 공산품 : 100% 수입자유화
 - 농산물 : 쌀을 제외한 모든 품목 수입자유화
- 관세율의 인하
 - 평균 관세율 : 30~40%('70) ⇒ 24%('82) ⇒ 7.9%('01)
 - 농산물 관세율 : 31.4%('82) ⇒ 16.6%('01)
 - 공산품 관세율 : 22.6%('82) ⇒ 6.2%('01)
 - 관세의 조세비중 : 16.2%('88) ⇒ 7.0%('01)

- 특히, 인터넷 등 정보·통신의 발달은 세계경제의 통합화를 촉진시켰으며, 일국의 경쟁력은 물류체계의 효율성이 어느 만큼 편리한가로 판단되고 있다. 최근 조사에 의하면 우리나라의 국가물류비는 '87년 이후 연평균 14%로 증가추세에 있으며, 1999년에는 78조 9천억원에 달하는 것으로 조사

- 따라서 관세행정도 이러한 경제·무역환경의 변화와 궤를 같이 하면서 21세기에 요구되고 있는 새로운 미션의 효율적 수행과 수요자 중심의 관세행정 구현 및 새로운 조직문화의 정립 등의 한차원 높은 관세행정을 수립하고 이를 실천하기 위해서는 관세행정 선진화를 위한 정책목표와 구체적인 발전전략이 절대적으로 요구됨

II. 21세기 관세행정 주변여건의 변화

1. 수출입 물동량

□ 수입화물 및 세관인력 연대별 변동추이

○ 화물물동량은 증가한 반면, 세관인원은 '90년을 기점으로 감소

(단위:천톤, 명)

구 분	'70년	'80년	'90년	'00년	'01년	'02.5
반입량 :	3,387	93,389	229,904	365,424	380,911	167,718
증감율 :	-	2,657%	146%	59%	4.2%	5.2%
세관인력 :	1,872	3,467	4,427	3,983	4,140	4,165
증감율 :	-	85.2%	27.7%	△10.0%	3.9%	0.6%

2. 개방화에 따른 밀수 등 불법행위의 증가

□ 수출입 물동량의 급격한 증가에 따라 물류흐름을 원활히 하기 위한
통관절차 간소화 ⇒ 공항만을 통한 밀수 지속적 증가

(단위:억원, %)

구 분	'80년	'90년	'00년	'02. 8월
밀수규모 :	116	541	8,308	4,995
증 감 율 :	-	366%	1,435%	△7%

※ 밀수 : 관세사범, 마약사범, 상표사범, 대외무역사범, 저작권사범
- 외환사범 제외('01년 14,175억원)

3. 정보기술의 발달

- e-commerce의 증가와 무역형태의 변화
 - Cyber space 확대에 따른 국경 개념의 희박화

< 전자상거래 수입현황 >

(단위: 건, 천\$)

구 분		미국	싱가폴	일본	기 타	합 계
00년	건수	14,000	975	175	757	15,907
	금액	5,153	649	83	527	6,412
01년	건수	24,699	1,028	743	886	27,356
	금액	6,764	750	307	337	8,158
02. 1~8월	건수	37,497	490	993	936	39,916
	금액	6,596	413	369	382	7,760

※ EDI에 의한 수입통관분에 한함

- 관세행정도 전산을 모르면 일을 볼 수 없는 수준까지 발전
 - 1980년대 : 무역통계 작성목적의 전산화 추진
 - 1992년 ~ 1999년 : 전산화 6개년 계획 추진
 - 수출통관시스템('94)/ 수입통관시스템('96)
 - 징수 및 환급시스템('97)/ 수출입화물시스템('97~'98)
 - 관세행정전반의 업무전산화 완성 : 전자 관세청 구현
 - 수출 전자통관 : 42%('99) ⇒ 95%(2001)
 - 수입 전자통관 : 12%('99) ⇒ 30%(2001)
 - 계좌자동이체 : 6개은행('99) ⇒ 18개 은행(2001)
 - 전자결재율 : 65%('99) ⇒ 99%(2001)
 - E-Mail 주소 : 1,100명('99) ⇒ 3,600명(2001)

Ⅲ. 물류비용 절감을 위한 통관행정상 지원방안

1. 국내 물류여건

- 우리나라 국가물류비는 99년 기준 78조 9천억원으로 GDP대비 16.5%를 차지하여 일본의 10.6%('98기준)를 크게 상회하는 수준

	'97	'98	'99	일본('98)
- 국가물류비(10억원)	69,590	74,170	78,892	47,080억엔
- GDP대비 비중(%)	15.4	16.5	16.3	10.6

* 99년도 국가물류비 현황(건설교통부, 2001)

- 우리나라 수입물품의 물류비용은 99년기준 138억4천불로서 수입액(1,198억불) 대비 11.5% 차지

	운송비	재고관리비	하역비	물류정보비	통관비	합계
- 물류비(억불)	96.7	14.6	11.7	2.9	12.5	138.4
- 구성비(%)	69.9	10.5	8.5	2.1	9.0	100

* 수출입물류 실태조사 결과 및 중장기 개선과제(산업연구원, 2000)

- 수입화물의 단계별 소요시간
 - 세관에서 소요되는 시간은 전체 통관시간중 해상화물의 1.5%, 항공화물의 3.4%를 차지

<한국과 일본의 통관소요시간 비교>

구분	입항 → 보세구역반입	보세구역반입 → 수입신고	수입신고 → 신고수리	계	
해상	한국	1.8일	7.4일	3.3시간	9.4일
	일본	1.5일	1.9일	5.6시간	3.6일
항공	한국	5.9시간	2.4일	2.2시간	2.7일
	일본	3.6시간	1.1일	0.7시간	1.3일

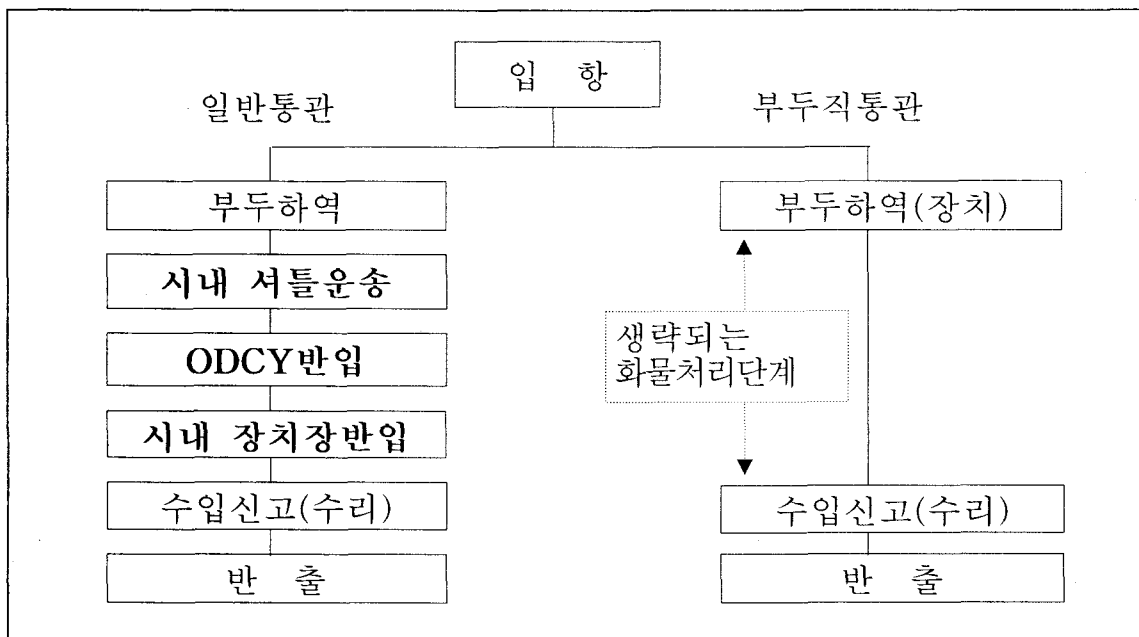
주) 한국 : 2002. 1~3월 실적(관세청), 일본 : 1998. 3월 실적(일본 무역실무 다이제스트)

2. 관세행정 측면의 물류비 절감 지원정책

가. 부두직통관제도

- 선박이 입항한 부두에서 컨테이너화물에 대한 모든 수입절차를 신속하게 완료하고 반출을 허가하는 제도('98. 6월 시행)
- ODCY 및 보세창고로 운송하는 절차 생략으로 시간과 경비절감

<부두직통관과 일반통관의 비교>



○ 부두직통관 실적('02년 상반기)

- 부두직통관 시행부두로 반입되는 화물의 72%가 부두내통관

대상항구	전 체	ODCY반입	부두직반출		
			직 통 관	직보세운송	계
계	954,088	268,727	279,019	406,342	685,361
(비율)	(100%)	(28%)	(29%)	(43%)	(72%)

※ 부두직통관제 시행일

- 부산항 : 자성대·신선대·감만부두('98.6), 우암, 한진 감천부두('98.9)
- 광양항 : 컨테이너부두('98.7), 인천항 : 컨테이너부두('00.3)
- 인천항 국제부두, 평택항('01. 6)

나. 자율관리보세구역제도('88년 7월)

- 수출입물동량 증가에 따른 업무량의 급증에 비해 세관직원 한정
 - '88년 올림픽을 전후하여 총기류 등 안보위해물품의 불법반입 차단을 위한 민관공동관리체제 필요성 제기
 - 정부의 개방화 정책 및 민간경제활동에 대한 정부규제 축소

<보세사 연대별 자격증취득 추이>

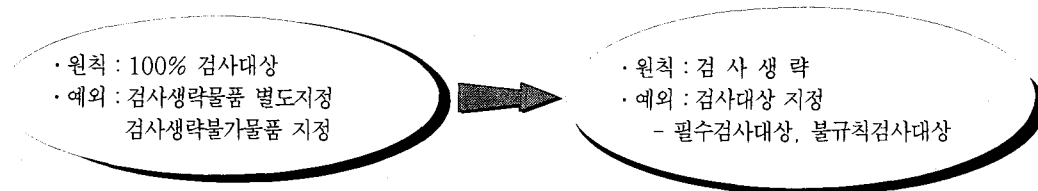
(단위 : 명)

구 분	'89까지	'90~'99	'00년	'01년	'02년	합 계
인 원 :	2,001	2,662	419	332	14	5,428

※ 세관경력직은 237명, 일반전형은 5,191명이며, 이중 현업 보세사는 1,408명 임

다. 수입검사제도의 개편

- 수입물품 전량검사제도 운영('48년~'88년)
 - 관세확보차원에서 엄격한 통관심사제도 운영
- 선별검사제도 도입('89년~현재)



- 93년부터 C/S를 활용한 수입우범화물 제도 운영

< 수입물품 검사 비율 >

년도	93년	95년	2000년	2001년	'02년(1~6월)
검사율(%)	49.0	19.0	6.7	5.5	5.5
적발율(%)	7.8	8.6	14.7	14.5	15.5

※ '01년도 C/S비율 5.5% 중 Central C/S 4.4%, Local C/S 1.1%임

라. EDI시스템 운영

○ 추진경과

- EDI통관자동화 6개년 계획 추진
 - 사회간접자본투자조정위원회에서 물류종합전산망(EDI) 구축에 대한 정부방침 확정('91. 5)
 - '92년 총무처 주관 제2차 행정전산망 우선추진과제로 선정
- '93. 6 : EDI형 통관자동화시스템 기본설계 완료
- '94. 12 : EDI형 수출통관 자동화시스템 개발
- '96. 7 : EDI형 수입통관 자동화시스템 개발
- '97. 7 : EDI형 수출화물 자동화시스템 개발
- '98. 2 : EDI형 수입화물 자동화시스템 개발

○ 추진효과

- 통관 및 화물진행정보를 실시간으로 제공함으로써 기업의 효율적인 재고관리 등 물류비용 절감
 - 무역업체, 관세사, 선사, 항공사, 보세운송업체, 보세창공 등 15,000여 업체와 연계된 EDI 통관망 구축
 - 운송비 등 수출입 부대비용 : 연간 5조 4천억 절감(KTNET)
- 서류없는 화물통관제도를 구축함으로써 서류비 등 부대비용 5천 억원 절감(한국행정연구원)

- ※ '93년 무역거래에 있어 서류처리비용이 상품가격의 7~15% 차지
 - 수입관련서류 : 70여종, 수출관련서류 50여종
 - 수출입화물 유통과 관련한 서류 : 연간 8억건, 일 2백만건
 - 자료의 재작성없이 최초 자료를 Down-load 받아 활용

- 세계 최고수준의 전자통관체제 구축
 - 수출입신고절차를 100% 전자적으로 처리(미국 96%, EU 80%)

3. 금년도 중점 추진사항

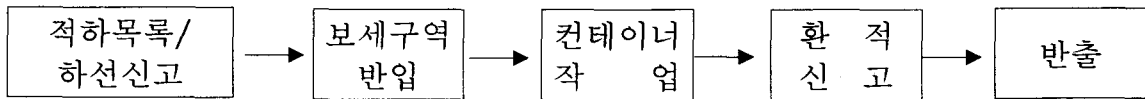
가. 환적화물 절차간소화

(1) 필요성

- 환적화물은 우리나라를 경유하는 데 따른 중개수수료 뿐만 아니라 운임, 이적을 위한 하역비, 국내운송비, 보관료 등의 부가수입이 발생하며, 고용 창출효과가 있음

※ 환적화물 1TEU 유치는 약 200불의 외화가득효과('97. 2. 26선주협회보)

(2) 업무처리절차



(3) 금년도 추진계획

- 하선신고서 자동수리제 운영('02.4)
 - 하선신고를 전산에서 자동적으로 수리하는 시스템을 구축하여, 선박의 입항신고 즉시 신속한 하선작업이 이루어 질 수 있도록 개선
- 입출항 적하목록 제출로 환적화물에 대한 업무 종결
 - 환적화물에 대해서는 모든 보세구역에 대해 보세구역운영인 책임하에 반출입신고 생략
- 적하목록 기재항목 축소
 - 적하목록은 통상 출항지로부터 전산으로 B/L 정보를 받아 세관에 제출하고 있음(유럽, 미주 노선)
 - 대중국 교역 활성화로 중국행 환적화물은 크게 증가하나, 근거리위치 및 정보 인프라부족으로 환적화물에 대한 정보를 전산망을 통해 받지 못하고 B/L을 Fax로 받아 매건 수작업 전산입력하여 세관에 적하목록을 제출함으로써 업계불편

- 적하목록 Head 항목 : 적하목록관리번호 등 9개 항목
- 적하목록 Body항목(11개 항목)
 - MSN, B/L TYPE, 송수하인(통지처 포함), 컨테이너번호, 품명, 포장개수, 총중량, 특수화물코드

< 해상 환적컨테이너화물 통계 >

(단위 : TEU)

구 분		'98	'99	'00	'01	'02.1~8
전국항만 (A)	전체	6,371,762	7,393,291	8,842,628	9,512,563	7,160,732
	전년대비	9.5	15.8	19.6	7.6	14.5
	T/S	1,213,864	1,660,553	2,454,101	3,064,002	2,573,487
	전년대비	9.8	36.8	47.8	24.9	29.1
	T/S비율	19.1	22.5	27.8	32.2	35.9
부산항 (B)	전체	5,752,955	6,310,664	7,424,871	7,788,031	5,790,584
	전년대비	9.9	9.7	17.7	4.9	11.5
	T/S	1,213,864	1,632,473	2,389,956	2,899,635	2,379,806
	전년대비	9.9	34.5	46.4	21.3	25.4
	T/S비율	21.1	25.9	32.2	37.2	41.1
B/A	전체	90.3	85.5	84.0	81.9	80.9
	T/S	100	98.3	97.4	94.6	92.5

- '02. 8월말 현재 전국항만의 컨테이너 물동량은 7,161천TEU로 이 중 환적화물은 35.9%인 2,573천TEU임
- '02. 8월말 기준으로 전년동기대비 컨테이너 물량은 14.5%가 증가하였으며, 환적화물은 29.1% 증가하였음
- * '02. 8월말 부산항의 컨테이너물동량은 5,791천TEU로 전국항만의 80.9%이며, 환적화물은 2,380천TEU로 전국항만의 92.5%임

나. 관세자유지역제도의 활성화

○ 관세자유지역 입주업종 및 인센티브

- 등록업(물품의 하역·운송·보관·전시·판매 또는 단순가공, 물품의 보수, 국제운송주선·국제선박거래, 선박·항공기의 수리·정비 및 조립업, 선(기)용품 공급업), 지원업(선박대리점업, 금융, 보험, 통관업 등), 국가·공공기관
- 등록업체는 외국물품에 대한 관세부담 및 세관신고없이 자유롭게 등록업 수행이 가능하며, 등록사업에 사용하기 위하여 반입한 내국물품은 수출로 간주하고, 외국인투자기업인 경우 직접 세 면제혜택 등 부여

○ 지정현황

- 부산항('02.1.1) : 신선대부두, 한진감천부두 및 구 제일제당부지 1,277천m²
※ 4개업체 입주 및 4개 업체 등록완료
- 광양항('02.1.1) : 제1단계 및 제2-1단계 부두 1,388천m²
※ 6개업체 입주 및 4개업체 등록완료
- 인천국제공항('02.2.1) : 제5활주로 예정지역 동편 992천m²(예정지역)
- 인천항 : '02.10경 지정예정('02.4 재경부에 지정요청후 검사장 설치중)

○ 향후 추진계획

- 관세자유지역 운영상 문제점 검토 및 제도개선방안 마련('02.7~12)
- 내국물품의 반출입절차 개선 등

※ 참고자료

< 자유무역지역 >

□ 현황

○ 자유무역지역의 개념

- 대외무역법·관세법 등 관계법률에 의한 규제를 완화하여 자유로운 제조·유통·무역활동이 보장되는 지역으로 산업자원부장관이 지정
- 지정현황 : 마산·익산·군장(3개소)

※ 자유무역지역 입주업체수 및 수출입실적(2001년)

(110개업체, 수출:4,565백만불, 수입 : 3,276백만불)

<관세자유지역과 국내유사지역 비교>

	관세자유지역	자유무역지역	종합보세구역
근거법률	국제물류기자유성을위한관세자유지역의지정 및운영에관한법률	자유무역지역의지정등에관한법률	관세법
지정권자	재정경제부장관	산업자원부장관	관세청장
지정대상지역	공항만 및 배후지 유통단지·화물터미널	공항·항만 주변지역 산업단지, 기타	외국인투자지역, 산업단지 등
주요 지원업종	물류업	제조업	제조업
관세법상 성격	관세영역 밖 (관세법 적용 배제)	관세영역 밖 (관세법 적용 배제)	보세구역 (관세부과 유보)
관세면제 범위	모든 물품 (소비재 등 제외)	모든 물품 (소비재 등 제외)	원재료
반입내국물품의 수출인정여부	반입신고된 모든 물품	수출용원재료 (환특법 적용시 가능)	수출용원재료 (환특법 적용시 가능)
지역내 물품공급 등에 대한 간접세	비과세	과세	과세
내국물품의 반입신고	신고의무없음 (세제혜택을 위한 경우 신고)	신고의무없음 (수출용원재료의 경우 반입확인)	일부신고 (환급대상, 내국작업 원재료 등)

다. EDI에 의한 보세화물 정정업무

□ 현황 및 문제점

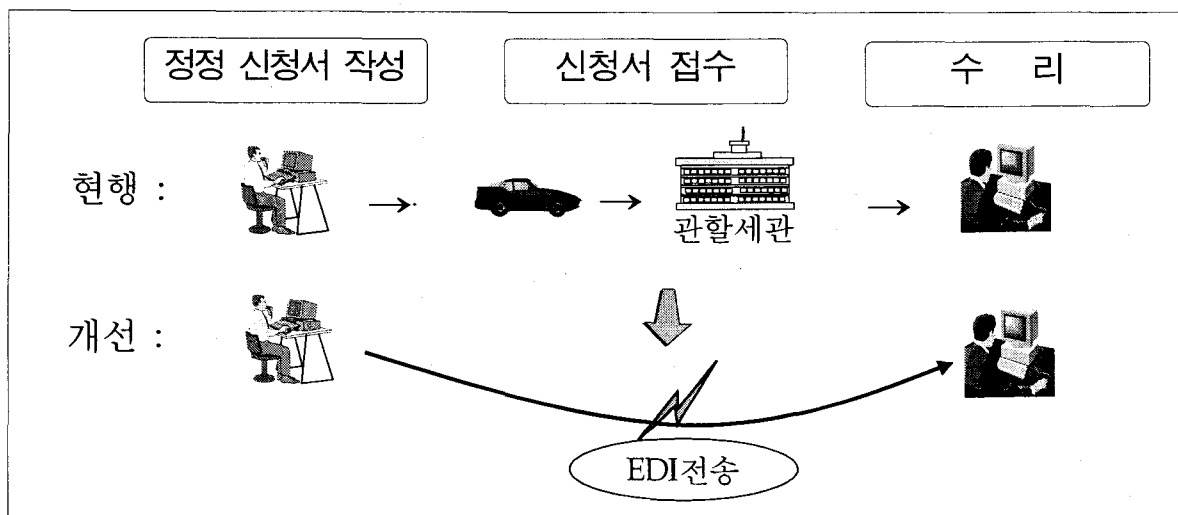
- 수입적하목록, 보세운송신고(승인) 등을 전자문서로 세관에 제출한 후, 세관에 제출된 내용을 정정하기 위해 신청자는 정정 신청서를 작성하여 세관을 방문하여 처리
- 사소한 내용도 정정 신청서를 작성·세관을 방문하여 민원업무를 처리함에 따라 민원인의 시간적·경제적 비용 증가

<'01년 화물관련 정정 현황 : 232,099건>

구 분	적하목록	반출입	BWT분할	보세운송	하선	환적	정시간외
건 수	153,315	48,074	13,673	6,710	8,928	790	609

□ 개선방안('02. 8. 8부터 시행)

- 보세화물 정정업무와 관련하여 전산으로 확인이 가능한 업무에 대해 세관 방문없이 EDI문서로 신청자가 세관에 정정내용을 전송/처리



라. X-ray투시기 도입을 통한 검사비용의 절감

(1) 현 황

- 해상화물중 원유, 곡물 등 특수화물을 제외한 일반화물의 대부분이 컨테이너 형태로 운송
- 컨테이너 화물은 개장검사시 상하차에 장시간이 소요되고 과도한 물류비용이 발생하여 최소한을 검사
 - 반입화물의 0.5%만 검사
 - 검사시간 : 40ft 기준으로 4~5시간
 - 검사비용 : 40ft 기준 1컨테이너당 50만원, 연간 총 61억 소요
- 검사생략 등 통관절차 간소화를 악용한 컨테이너 이용 합법가장 밀수 개연성 상존

※ '01년 관세사범(3,090억원)중 90%(2,766억원)가 합법가장밀수, 10%가 직접밀수

⇒ 합법가장 밀수방지를 위해 검사비용은 확대하면서도 물류비용은 줄일 수 있는 과학적인 검사체제 필요

(2) 과학적 컨테이너화물 검색체제 구축

□ 컨테이너 화물검색기 도입

- 컨테이너 화물검색기를 컨테이너 부두별로 단계적 설치
 - 부산항(3대)과 인천항(1대)에 컨테이너 화물 검색기 설치('02 9~12)
 - 내년이후 울산항(1대), 평택항(1대), 광양항(1대), 군산항(1대)에도 연차적으로 확대 설치예정

□ 운영방안

○수입화물 검사제도 개선

- 컨테이너 검색기 도입에 따라 현행 관리대상화물 선별검사제도를 「검색기 검사」와 「즉시검사」 체제로 전면 전환

○운영방안

- 컨테이너 검색기 검사제도의 도입 등 새로운 화물검사제도의 도입에 따라 기존의 물류흐름이 왜곡되는 것을 최소화
 - 검색기 검사화물은 선별시에 하선장소를 변경하지 않고 검색기 검사후 화주가 원하는 하선장소로 이동하게 함(검색기 검사후 이상이 없는 경우)
 - 즉시검사화물은 선별시에 하선장소를 세관장이 지정하는 등 기존의 관리대상화물과 동일하게 운용
- 정밀검사는 우범성이 높은 화물만 실시하여 물류비용을 최소화
 - 검색기 검사화물은 검색기 검사결과 이상이 있는 경우에만 정밀 검사 실시
 - 즉시검사화물은 기존의 관리대상화물처럼 선별후 즉시 정밀검사 실시
- 검색기 설치여부에 따른 세관별 화물검사제도 별도 운영
 - 검색기 설치세관은 검색기 검사와 즉시검사를 병행 실시
 - 검색기 미설치세관은 즉시검사화물만을 선별하여 검사 실시

(3) 기대효과

- 컨테이너화물 검사시간 대폭 단축(컨테이너당 4~5시간→3분) 및 물류비용 절감
- 효과적인 컨테이너 화물 검색으로 안전위해물품 반입방지 및 합법 가장밀수에 효과적 대처

마. P/L 수입신고제도의 확대

□ 기본방향

- 원칙적으로 모든 수입신고건에 대하여 P/L신고토록 하되,
 - 전산망 연계미비 등으로 반드시 서류제출을 받아야 하는 경우에만 관련서류를 제출토록 함
- 수입신고건에 대한 서류제출대상기준 마련 및 전산시스템 구축
 - 서류제출대상은 총신고 건수의 25%범위내에서 운영
 - P/L수입신고 전면실시에 따른 사후심사강화

□ P/L수입신고 확대방안

- P/L수입신고 후 원칙적으로 화면심사에 의하여 수입신고 수리
 - 다만, 화면심사만으로 확인하기 어려운 경우에만 관련서류를 제출받아 심사토록 함
 - 감면추천서 및 감면규격 확인이 필요한 경우, 원산지증명서에 의하여 특혜세율(저관세) 적용이 가능한 물품 등
- 서류제출대상을 최소화하여 세관방문이 필요없는 전자통관체제의 조기정착 및 신속통관 지원

화면심사(P/L신고수리)	화면 및 서류심사(서류제출)
수입신고건수의 75%	수입신고건수의 25%

- 현품검사가 필요하여 전산시스템(수입C/S)에서 검사대상 물품으로 선별된 경우(5.5%)
- 감면추천서, 원산지증명서 등 서류심사의 필요성이 있는 물품중심으로 서류제출대상 선별(25% 내외)

IV. 향후 관세행정의 발전방향

〈基本運營方向〉

- 사람과 물품의 흐름은 더욱 더 빠르게
- 불법행위 적발은 더욱더 정확히
- 관세행정 수행체계를 고객 중심으로 재설계

⇒

〈發展戰略(ACE)〉

- 새로운 환경과 고객의 요구에 신속히 적응(Adaptability)
- 고객과의 협력을 통한 자율적인 법규 준수(Cooperation)
- 최소인력과 비용으로 효율성 향상(Efficiency&Effectiveness)

1. 물품의 흐름은 더욱 더 빠르게

□ 기업의 국제경쟁력 강화를 위한 물류신속화 추진

- 세관방문이 필요 없는 통관제도의 전면실시
 - 신속·간편한 통관을 위한 제도개선 지속 추진
 - 긴급통관물품 우선통관제 시행 및 보세구역도착전 수입신고제도 활성화
 - 보세구역이 아닌 곳에 보관한 후 수입신고할 수 있는 화물의 범위 확대
- 물류중심국가 실현을 위한 관세상 지원 강화
 - 관세자유지역내에서의 부가가치 창출을 위한 물품의 자유로운 흐름을 최대한 보장
 - 환적화물 유치확대를 위한 보세구역 반출입신고절차 등 생략

□ 관세행정의 국제적 조화와 통일 도모로 원활한 수출여건 조성

- 개정 Kyoto협약 등 국제관세협정의 적극 도입
- 관세행정 개혁성과에 대한 국제적 공인(ISO) 추진
- 개도국에 대한 선진 관세행정기법 전수 및 관세관 파견 확대로 우리 수출상품에 대한 외국세관의 우호적 통관분위기 조성

□ 인터넷 기술을 수용한 e-Customs 구축

- 인터넷 기반의 수출입통관 및 민원시스템 개발
 - 수출입통관업무를 EDI방식에서 EDI/인터넷 병행시스템으로 전환
 - 담보제공, 이의신청 등 통관절차 부대업무를 인터넷을 통해 처리할 수 있는 통합민원시스템 개발('02.10)
- 민원인이 필요한 정보를 쉽게 찾을 수 있도록 홈페이지 전면개선

2. 불법행위의 적발은 더욱 더 정확히

□ 전국 공항만세관에 종합감시시스템 설치, 운영

- 수출입물동량의 증가, 부두시설 확대 등 감시범위 확대에 따른 세관감시 인력의 한계를 극복
- 정보처리형 열쇠 도입검토('02. 10월 시범운영)

□ 관세행정 통합정보시스템(CDW) 본격 가동

- 수출입통관, 화물, 관세환급 등 내부자료와 외환자료, 신용평가자료 등 외부기관의 자료를 통합하여 데이터베이스 구축
- 통합적인 데이터를 이용한 연계분석과 대용량의 Hardware를 이용함으로써 정보생산의 다양성과 신속성이 크게 개선됨
(예 : 불법외환 거래 사업자의 정밀 분석 : 2일 → 10분)

□ 컨테이너 검색기의 연차적 확대설치

- 울산 · 평택 · 광양 · 군산항 각 1대