

해외 출입국관리 사례 자료집

2010. 12

본 자료집은 남북출입사무소가 2003년부터 2010년까지 매년 추진해 온 해외 출입국관리사례 조사 연구를 위한 국외출장 결과를 종합한 것으로, 남북교류협력 및 남북출입통행 관련 제도·시설 운영 등에 참고자료로 활용하기 위해 발간한 것입니다.

■ 목 차

■	개 관	1
	1. 개 요	3
	2. 지역별 주요 출입국관리 현황	5
	3. 시사점	12
■	연도별 출입국관리 사례조사 국외출장 결과	15
	1. 독일·폴란드·러시아 출장결과 보고(2003년)	17
	2. 미국·멕시코·홍콩·중국(심천) 출장결과 보고(2004년)	45
	3. 독일·체코 출장결과 보고(2005년)	109
	4. 북중간 출입국 현황조사 출장결과 보고(2006년)	127
	5. 홍콩-심천, 싱가포르·말레이시아 출장결과 보고(2007년)	149
	6. 중국·몽골·러시아 출장결과 보고(2008년)	229
	7. 베트남·중국·라오스·태국·싱가포르·말레이시아 출장결과 보고(2009년)	291
	8. 체코·독일·폴란드·벨라루스사 출장결과 보고(2010년)	315
■	부 록	327
	1. 남북출입사무소 업무 현황	329
	2. 경의선 출입시설(공용야드) 건물신축 설계 벤치마킹 견학보고	345



개 관

1. 개 요

- 남북출입사무소는 그동안 남북출입통행 제도와 절차, 시설운영 개선을 위한 해외출입국관리 실태 조사를 실시
 - 2003년부터 2010년도까지 총 8회 실시
- 남북출입사무 발전을 위해 벤치마킹이 필요하다고 생각되는 국가와 관련기관을 선정, 현지 출장
 - 아시아 지역 5회, 유럽지역 3회, 미주지역 1회
- 남북출입사무소 출입심사·지원 기관 합동으로 출장단을 구성, 남북출입사무 발전 및 기관 간 업무협력체제 강화 도모

〈 각 연도별 추진 현황 〉

출장기간	출장기관(인원)	방문국가	주요 방문기관·지역
2003.12.11 ~12.18 (7박8일)	통일부(3) 수출입은행(2)	독일 폴란드 러시아	<ul style="list-style-type: none"> · 독일(베를린시청, 동서독 관계 전문가) · 폴란드(국제철도협력기구 본부) · 러시아(철도부)
2004.11.7 ~11.14 (7박8일)	통일부(3) 건교부(2) 농림부(2) 유엔사(1) 현대아산 등	미국 멕시코 홍콩 중국	<ul style="list-style-type: none"> · 미국(LA출입국관리사무소, 샌디에고 등 미국·멕시코간 국경통과 시설) · 멕시코(출입국관리국 티후아나 국경검문소) · 홍콩 특별행정구내 출입검사소 · 중국 심천 경제특구내 출입검사소
2005.9.26 ~10.2 (5박7일)	통일부(4) 보건복지부(1) 농림부(1)	독일 체코	<ul style="list-style-type: none"> · 독일 구동독 국경검문소 · 독일·체코 국경검문소 · 체코·오스트리아 국경검문소 · 체코 국립보건연구원
2006.9.26 ~9.29 (4박5일)	통일부(4) 보건복지부(2) 농림부(1)	중국	<ul style="list-style-type: none"> · 단둥해관, 단둥-동항 출입국 관리시설 · 도문·훈춘해관 및 출입국관리 시설

출장기간	출장기관(인원)	방문국가	주요 방문기관·지역
2007.9.10 ~9.16 (5박7일)	통일부(3) 한국철도시설공단(2)	중국 싱가포르 말레이시아	· 홍콩·심천 국경출입시설, 심천 물류기지 · 싱가포르·말레이시아 국경 출입 시설
2008.9.17 ~9.26 (9박10일)	통일부(4) 철도기술연구원(1) 한국철도공사 등(3) 대한통운 등(2)	중국 몽골 러시아	· 중국(심양 컨테이너취급장, 심양 시청 등) · 몽골(철도청, 울란바토르 역) · 러시아(이루크초크 외국어대, 외무성 동시베리아대표부)
2009.11.3 ~11.11 (7박9일)	통일부(5) 등	베트남· 중국 라오스· 태국 싱가포르· 말레이시아	· 베트남(랑손 국경출입국사무소, 동당 국경역, 하노이공안부, 하노이역) · 라오스 탈랄랭 국경출입국사무소 · 태국 농카이 국경출입국사무소 · 싱가포르 우드랜드 국경 체크 포인트 · 말레이시아 조호바르 국경 체크 포인트
2010.7.12 ~7.18 (5박7일)	통일부(4) 법무부(1)	체코·독일 폴란드· 벨라루스	· 체코 국경수비대 · 폴란드 국경수비대 · 벨라루스 국경수비대·관세위원회 · 독일 드레스덴 · 러시아 모스크바

2. 지역별 주요 출입국관리 현황

가. 중국과 접경지역

1) 북한 ↔ 중국

□ 단둥지역 公路 국경검문소

- 북한 신의주 - 중국 단둥 간 국경에 위치한 공로 국경검문소
 - 북·중 무역의 80%가 이 통로를 통해 이루어짐
- 지정 통행시간 내에 자유로이 출·입국 가능, 중국은 주로 공산품을, 북한은 원자재를 반출
- 신의주·단둥 지역 내에서는 승인절차 없이 통행증만으로 심사
 - 세관은 육안검사 수준, 검역 총국에서 동·식물 통합검사, 중국이 개발한 열감지기로 출입국자 검역
- 육로 통행시스템 장기 운용, 출입절차 간소화로 비교적 편리
 - 출입국 심사장의 협소, 시설 낙후 등으로 혼잡하며 대기 장소 및 편의시설 전무
 - 국경수비대의 감시 및 시설 내 사진촬영 금지

□ 훈춘·도문지역 圈河 국경검문소

- 심사기관은 별도조직 운영, 시설 등은 해관에서 총괄 운영
 - 1개 장소에서 출입국 심사를 동시에 실시, 편의 제고
- 통행증만으로 심사, 시간대 구분 없이 상시 출입국 가능
 - 동·식물 검역은 별도 실시, 출입국자는 각국 발행 개인건강증 제시, 검사
 - 훈춘 출입자에 한하여 각국의 별도 승인절차 생략
 - 군부에서 엄격하게 심사 실시, 모든 시설 내 사진촬영 금지

□ 훈춘·도문지역 圖們 국경검문소

- 통행증만으로 심사, 시간대 구분 없이 상시 출·입국 가능
 - 외국인도 입장권을 구입, 경계지역 및 전망대 방문 가능
 - 양국 간 출입 인원은 많지 않고, 대부분 훈춘 검문소를 이용
- 한국인 관광객이 자주 방문하는 지역으로 북한 물품 판매상점 다수

2) 홍콩 ↔ 심천

□ 홍콩 Lok Ma Chau(落馬洲) 검사소(LMC CP)

- 승객 관련 업무와 차량·화물 업무로 구분, 24시간 운영
 - 사람과 승용차량, 버스만 검문하고 화물은 별도 CIQ에서 검사
- 신속한 출입심사를 위한 각종 첨단시스템 구축 운용
 - RFID와 지문인식 기술을 활용한 무인출입시스템, 번호판·ID카드·지문정보를 활용한 자동인식시스템, One Card System 등
- CIQ내 발생한 문제를 해결하기 위한 유관기관 간 협의회 운영
- 홍콩과 심천의 대응 검사소간 정기적인 정보교류 실시

□ 심천 경제특구 Huanggang(皇崗口岸) 검사소

- 검사소 주 건물 내 심천버스터미널과 입·출국장을 겸하여 사용
- 화물차 게이트와 버스, 자가용 게이트를 분리 설치·운용
 - 화물 차량은 시간대별로 통관 수속
- 중국 본토와 홍콩특별행정구역간 긴급 직통전화 설치·운용

3) 중국 ↔ 베트남

□ 북부 링손 출입국검문소

- 인원심사와 화물심사 후, 차량 이동하거나 도보로 국경 통과
- 여권(외국인 등)을 이용한 일반 출·입국 심사와 별도로 인근지역 거주자는 ‘통행증’으로 자유로운 출입 통행
 - 지역 거주자의 편의를 위해 ‘통행증’ 심사창구 별도 운영
- 중국의 생필품 등 물자를 베트남으로 반입, 세관은 검문소 옆 공터에서 랜덤검사 실시
 - 중국의 동남아 진출 확대에 따라 교역량이 크게 증가

나. 동남아시아 지역

1) 싱가포르 ↔ 말레이시아

□ 싱가포르 Woodlands와 Tuas Check Point

- 여객은 출·입국 심사장으로 이동하여 심사 및 세관검사
 - 여행객 심사시스템(EECUS) 도입, 여권을 스캔하여 등록된 정보를 바탕으로 비교·분석하여 정확한 통과 심사
 - 생체정보기술을 활용한 여객 무인자동심사시스템(EIACS) 운영
- EVA(자동차+운전자)를 도입, 사람과 차량을 동시 심사 및 검사
 - 승용차 탑승자는 탑승 상태로 출입심사 진행
 - 오토바이 탑승자에 대한 지문인식자동심사시스템 운영(BIKES)
- 화물검색시스템(ICIS)를 도입하여 효과적인 통관 검사
- 건물은 복층통과시스템으로 구성, 1층은 버스·화물차, 2층은 승용차·오토바이 담당

- 말레이시아에서 오토바이로 매일 출·퇴근하는 노동자 출입심사시설 구축
- 위험물질 운반 차량에 대해 특별 관리(HCCS)

□ 말레이시아 Johor Bahru와 TanJong KumPang Immigration Office

- 싱가포르 CP에 대응하는 말레이시아 조호르 주정부 산하 출입국검사소
 - 심사 관련 22개 기관 2,800여 명의 인원을 신축 출입국사무소(BSI) 조직으로 재편성, 조호르주 출입국관리소장이 업무 총괄
- 여객은 모든 짐을 가지고 하차, 심사 및 비교적 간단한 세관검사
 - 차량 탑승 상태로 심사업무를 진행하여 편의 도모
- 양국 출입시설에는 오토바이 이용 출·퇴근자를 위한 별도의 출입심사부스(Kiosk)를 설치 운영
- 모든 출입국 동선을 이용자 위주의 포켓방식으로 단순화

2) 라오스 ↔ 태국

□ 라오스 비엔티안 출입국검문소

- 라오스 최대 출입사무소로 양국 간 특별협정을 통해 1994년부터 원활한 통행 지원
 - 시 정부에서 임명한 국장이 총괄하나 교통부 소속 부국장이 친선교관리와 심사·관세 분야 등 관리·감독(14개 기관 상주)
- 4종류로 심사방법을 다양화, 신속한 심사 진행, IT 낙후로 수작업 통행관리
 - 여권, 입국신청서, 특별 통행, 통행증
- 본부 이민국과 공항·탈랄랭 출입사무소간 출입사항의 전산화로 출입국 사실 확인 가능, 지방정부는 불가능

□ 태국 농카이 출입국검문소

- 양국간 '자유의 다리'를 이용하여 철도·도로 통행, 연간 400만 명의 왕래인원에 대한 출입 통행 관리
 - 라오스와 협조, 4가지 증명서로 출입통행 심사
 - 여권 소지자는 무비자로 30일간 체류 가능, 통행증은 2박 3일
 - 최초 방문자는 사진을 촬영(자료 축적), 여권(스캔)과 차량(바코드) 인식 등 심사(라오스와 차별화)
- 이민국(법무, 경찰), 세관, 검역 등 총 76명 근무 인원 상주
- 철도시설이 전무한 라오스에 기관사·열차 등 모든 철도 출입시설을 태국에서 지원, 운영·관리

다. 유럽지역

1) EU국가 간 (독일 ↔ 체코 ↔ 폴란드/오스트리아)

- 쉥겐조약(Schengen Agreement)에 따라 출입국 관리(자유왕래)
 - 조약 가입국(EU 27개국 중 24개국 가입·시행)간에는 출입국 관리를 하지 않고, 다국적 범죄 퇴치를 위해 긴밀하게 협력
- 쉥겐지역 내에서는 자국의 신분증만으로 자유로운 여행 가능
 - 국경(검문검색)이 없으며, 자국 영토를 표시하는 표지물만 존재
 - 각 회원국은 통일된 출입관리시스템과 능력 보유(EU가 지원)
- 쉥겐지역 내 통합적인 출입국관리 및 비자정책 추진체제 구축
 - 각국 공항·항만·국경에서는 회원국·비회원국 국민을 구분·심사
 - 이를 위해 역내 통합된 '셥겐정보시스템(SIS-II)' 운영
- 각 회원국 경찰은 SIS-II를 통해 범죄자 등에 대해 경고 등 공동 대응

2) EU ↔ 비 EU국가 간(폴란드 ↔ 벨라루스)

- 폴란드는 EU의 동쪽 국경을 접한 율타리이자 관문, 벨라루스는 러시아의 대 EU 완충국이자 관문역할을 수행
- 쟁쟁지역 입국 제3국인에 대해 통일된 국경검사정책 실시
 - 제3국 국민은 비자를 발급받아 여권심사 후 입국
 - 동 비자는 모든 쟁쟁조약 회원국에서 유효(1개국으로 취급)
- 제 3국인 심사는 국경수비대가, 물품 검사는 세관이 담당
 - 역내 자유통행에 따른 제도악용 방지를 위해 비회원국 국민에 대해 엄격한 통행·통관검사 실시 등
- 제3국인에 대한 역외 출·입국관리통합시스템은 폴란드 바르샤바 소재 'EU국경수비대'에서 관리
 - 내무행정부 소속 약 1만여 명이 7개국/69개 국경 통과지역에서 국경 관리
 - 국경수비·범죄행위 단속 전담, 밀매·밀수 등은 관세청과 협조
- 쟁쟁 회원국 간 외국인 출입국 관리에 대한 정보 공유
 - 폴란드와 벨라루스 관계기관 간에 상호 정보교환 채널 유지

라. 미주지역

1) 미국 ↔ 멕시코

□ 샌디에고 San Ysidro 국경검문소(도로CIQ)

- 사람과 승용차량, 버스만 검문하고 화물은 별도 CIQ에서 검사, 고객편의를 위한 각종 시스템 구축·운영
 - 스마트카드(RFID)를 활용, 무선으로 운전자 및 차량정보 인식
 - 세관검사 여부 선별을 위한 차량정보 자동인식 카메라 설치·운영
 - 이동형 X-Ray 검사 시스템 도입

- 출입 업무처리에 최우선을 부여한 통합조직을 운영
 - 국토안전보장부에서 법무부·관세청 등 기타 부서를 통합·운영
- 연중 24시간 운영, 250명 수용 가능한 보호·구급실 설치

□ 멕시코 Tijuana-San Isidro 국경검문소(도로CIQ)

- 사람과 승용차량, 버스만 검문하고 화물은 별도 CIQ 운영
 - 미국으로 출국하는 통행량이 현저히 많음(06:00~22:00 운영)
 - 국경출입 차량은 교통당국과 세관에 사전등록, 양국에서 발급한 ID카드 및 번호판을 차량에 부착 운행
- 바하 캘리포니아주의 이민국 산하 기구에서 관리·운영
 - 양국 출입사무소간 핫라인 설치 운용

3. 시사점

□ 북·중 접경지역

- 북·중간 출입국은 장기간에 걸친 절차 간소화와 특수한 관행, 양국 관계에서의 무역활성화 등으로 발전

⇒ 남북관계의 특수성에 기초, 대북교역 및 인적왕래에 대한 통행·통관·검역 사항을 명실상부하게 민족내부거래로 적용할 필요

□ 중국·동남아시아 지역

- 동남아국가는 오랜 경험을 통해 동선을 단순화·체계화, 이용자 불편을 최소화

- 각 국 실정에 맞게 출입국사무소를 통합하여 효율적 운영

* Immigration 및 Customs 업무를 통합한 One-Step mode 제공(싱가포르)

⇒ 남북출입통행 인원·물자의 신속 원활한 통행·통관·검역을 위한 동선의 체계화 필요(고객위주 시설 운영), 통행시간대 폐지

□ 유럽지역

- 상대방 국가와 상호교류 및 출입국 관련 정보교환으로 효율적인 국경 출입국 관리제도 운영

- EU·비 EU국가 간 각 출입국 관리는 소수 국경수비대가 담당

⇒ 남북출입 사무를 관장하는 기관간 상호 신뢰에 기반한 정보교류가 각각의 출입심사를 간소화하는 가장 효율적인 방안임.

남북출입사무소간 핫라인 구축, 동일 심사시스템 사용 필요

□ 미주지역

- 고객편의 위주 시설, 신속한 심사를 위해 각종 첨단시스템 구축 운영

- 스마트카드(RFID), X-Ray 검사시스템, 사전정보인식시스템 운용 등


- 법제도 차원의 체계적인 기관 운영 및 협조체계 구축
 - 통합조직으로 운영하여 업무의 일관성을 유지하고, 각 기관별 기득권보다 업무처리에 최우선권을 부여(美 국토안보부)
- ⇒ 중장기적으로 남북관계가 정상화 활성화될 경우 첨단장비의 도입과 함께 남북관계의 특수성에 걸맞는 심사제도·절차, 통합된 조직운영체계 필요

▣ 해외사례 조사방식 전환 ▣

- 지난 8년 동안 남북출입사무와 관련된 해외 출입국 사례는 파악
- 이제 남북한과 유사한 지역의 출입사무기관간 교류 추진이 바람직
 - 폴란드·벨라루스는 EU·러시아의 원충국가로 한반도(남북한)와 유사
 - 양국과 상호 교류를 통해 출입국관리제도 및 평화안보문제 탐구



연도별 출입국관리 사례조사
국외출장 결과



독일·폴란드·러시아 출장결과 보고

2003

- I. 일반사항
- II. (구)동서독간의 여행 및 통관의 방법과 절차
- III. 폴란드 OSJD 구성현황 및 면담내용
- IV. 러시아·대륙철도현황 및 철도부 방문내용

I. 일반사항

1. 출장 목적

- 육로를 이용한 인원, 물자에 대한 안전하고 효율적인 C.I.Q.업무 수행을 위한관련 국가들의 운영사례 실태파악
- 비무장 지대를 통하여 남북한 왕래가 이루어지는 특수성에따른 체계적이고 안전한 C.I.Q.시설 운영 관리를 위한 실태사례 파악
- 남북한간 철도·도로 연결시 대륙과 연계한 동북아 물류거점지 로서의 물류 기능수행을 위한 육로 운영사례, 국제적규범, 국제기구 운영실태 현황등 파악

2. 출장 개요

- 기 간 : 12.11(목)~12.18(목), 7박 8일
- 방문 국가 : 독일, 폴란드, 러시아

구 분	일 시	주 요 내 용
독일	12.12(금)	○ 내무성, 베를린시 관계자 면담 및 현장방문
	12.13(토)	○ 전독문제연구소장 면담 및 동·서독 CIQ 현장 방문
폴란드	12.15(월)	○ OSJD 방문 및 제2, 제3위원회 관계자 면담
	12.16(화)	○ 폴란드~벨로루시간 CIQ 운영현황 조사
러시아	12.17(수)	○ 러시아 철도부 방문 및 관계자 면담

3. 기관 방문 및 면담자

○ 독일

- 베를린 시청 : 대외협력국장 Mr. Michael Brunch
 법률담당자 Dr. Dieter Kabisch
 정책담당자 Mr. Konrad Schumann
- 동서독 관계 전문가 : Mr. Hans Jurgen Kaack

○ 폴란드

- OSJD 본부 : 부위원장 Mr. Viktor Zhukov(러시아 대표)
 제1위원회 Mr. Vladimir Mariuta(루마니아 대표)
 Mr. Anzor Glonti(그루지아 대표)
 제2위원회 Mr. Ivan Koval(우크라이나 대표)
 제3위원회 Mr. Zubaida Aspayeva(카자흐스탄 대표)
 Mr. Lkhagva Baasandorj(몽골 대표)
 제4위원회 Mr. Nickolai Shpak(벨로루시 대표)
 제5위원회 Mr. Milan Hrebacka(체코 대표)
- * 위원장(폴란드 대표), 나머지 부위원장(중국대표) 및 북한대표는 미참석

○ 러시아(철도부)

- 대외협력국 부국장 Mr. Ivanov Igor Alexandrovich
- 철도부 산하 철도회사 소속 Ms. Ludmila Ivanovna

- 주러시아대사관 : 공사참사관 주복룡
 1등서기관 김형길

4. 출장내용

- 통독전 과거 동·서독 및 동·서Berlin간, 그리고 동유럽국가간 CIQ(출입국 관리시설) 현황 조사

Ⅱ. (구)동서독간의 여행 및 통관의 방법과 절차

1. 여행시 통관장소

- 구 동서독간의 국경은 총 1,346Km에 달했으며, 10개의 도로경계, 8개의 철도경계, 2개의 내륙수로경계(3개의 국경경비소를 구비)에서 통관업무 수행
- 해상왕래는 Ostsee를 통해서 이루어졌으며, 항공왕래는 일부 예외를 제외하고는 근본적으로 발생하지 않음(구 동서독간의 국경 통관장소 : 첨부 자료참조)

2. 여행자 출입국 통제

가. 지역별 통제기준

- 국경통제는 경찰에서 담당하되 “완전검사 원칙”에 따라 모든 여행자와 휴대품을 심사하였으며, 다음 기준에 의거 분류처리 (연방국경수비법 제2조)
 - 동서독간 직접 왕래 (일반왕래 및 국경인접왕래)
 - 서독과 서베를린간 왕래 (동독 transit)
 - 서독과 제3국관 왕래 (동독 transit)
- 동서독간 직접왕래에 대하여는 통관심사가 엄격히 행해졌으며, 이때 동독 경찰과 서독경찰의 공동통제는 없었음
- 서독과 서베를린간 왕래시, 서베를린의 특수한 상황(서베를린이 동독국경으로 둘러싸임)으로 동독국경 통과가 불가피하고 또 숫자도 급증함에 따라, '72년부터 사실상 통제를 해제하고 의심이 가는 여행자에 대하여만 심사
 - * 동독국경 통과를 통한 서베를린 출입국자는 '77년 18백만명에서 '88년중 28백만명으로 증가하고, 순수 구동독 여행자는 '88년중 14백만명 수준

나. 국적별 통제기준

- 동독인은 서독지역 여행시 여권으로 신분을 증명할 필요없이 헌법 제 116조 제1항에 해당하는 독일인인 지 여부의 확인만 필요하였으나(여권법 제1조), 서독인이 동독 입국시에는 여권을 소지하고 여행목적을 신고하여야 함.
- 외국인의 경우 서독연방지역에의 출입국 또는 체류시 여권으로 신분을 증명해야 함(외국인법 제3조 제1항).

다. 여행규제 완화 추세

- '73년초까지 서독인들은 사업 및 인척관계 없이는 동독여행 및 체류가 불가능하였으나, Brandt 서독수상의 동방정책으로 동서독간 협정이 체결되고 관계가 개선되면서 상호방문 및 여행기회가 확대되어 국경왕래가 활발해짐
 - '72.5. 동서독간 최초로 「동서독간 왕래에 관한 협정」을 체결, 상호 여행 완화
 - 서독 → 동독 : 친지방문, 스포츠행사, 박람회 참가, 관광여행, 자동차 여행, 동독지역 체류(연간 총 30일 이내) 허용('77년중 동독방문 서독인수는 3백만명)
 - 동독 → 서독 : 연금생활자, 업무출장자, 예술가, 화물차 운전자, 긴급한 가정사(출생, 혼인, 중병, 사망 등)로 인한 여행 허용
 - '72.12. 「동서독관계 기본협정」을 체결, 국경 인접지역에서의 1일 체류, 긴급한 가정사가 있을 때 동독주민의 서독여행 확대
 - '77년중 국경인접지역 체류자 44만명, 동독 연금생활자 132만명, 긴급한 가정사 방문 22만명
 - '71.12. 「서베를린과 동독간 협정」을 체결, 서베를린 주민의 여행안화

3. 상품교역에 대한 통관규제

가. 통관절차

- 내독간(서독 DM 지역과 동독 DM 지역)간의 상품교역은 원칙금지·예외 허용 방식으로 운용
 - * 근거 : 군정법(MRC, 미·영 군사정부의 외국환거래/ 화물운송 통제법 제53호, '49.9), 프랑스 군사정부법령 제235호, 외국환관리를 위한 연합국 고위 위원회법 제33호('50.8.), 내독간 무역규정, 내독간 무역수행규정('79.3.)
- 상품의 통관은 제3국 통관과 비슷한 절차로 이루어짐
 - 국경통제소 또는 관세수취소 등 관련 세관은 동독으로 이송하는 상품의 휴대증명서 또는 동독상품의 구입허가서 등의 서류를 제출받아, 상품의 종류와 규모의 적정성 심사
 - 허가서를 제시하지 않으면 관련 세관은 상품의 통관을 보류하고 세관 보관
- 양 지역간 무역 활성화를 위해 '74년부터 특정상품의 구입 또는 제작공급시 동독 DM 지역에서 취득하거나 생산된 것을 사용할 경우 허가를 면제하고, 외국생산품은 계속 허가제 운용
- 상품통관시 세관은 원산지증명을 요구할 권리가 있었으나, 명확한 원산지 증명의 사용이 법제화되어 있지 않아 실제 큰 효력을 발휘하지는 못했음.
 - 다만, 원산지가 동독인지 아닌지 의심이 갈 경우 세관은 구입인가서를 발급한 지방관청에 문의하여 처리하였으며, 문의기간 동안 상품을 세관서 임시보관하는 방법으로 처리

나. 내독교역의 성격과 관세

- 서독은 “양지역간 상이한 경제체제와 사회체제에도 불구하고 독일이라는 국가의 경제의 단일성이 존속되고 있기 때문에, 내독교역 등 단일성의 실현에 현실적인 장애는 있으나 법률적인 장애는 없다”는 입장을 견지

- 관세법에서도 동독을 “국내”로 보고 동독의 경계선을 ‘관세부과의 경계선’이 아니라고 규정, ‘동독지역에서 생산되거나 취득한 상품’에 대하여 관세를 면제하고, 제3국 상품이 단순히 동독을 통과하는 경우에만 관세를 부과
- 동독은 서독측의 내독간 경제교류의 특수성을 거부하고 동독 관세법에서도 내독간의 경계를 “관세경계”로 규정하고 있으나, 내독간 경제교류에 따르는 이익과 경제적 의미가 컸기 때문에, 서독으로부터의 수입상품에 대하여는 관세를 부과하지 않는 방법으로 운용
- 이러한 내독간 교역의 특수상태는 당시 국제법적으로도 인정되었는 바,
 - 서독정부는 EC 발족당시 협약 부속서류 「Protokol ueder den Interdeutschen Handel und die damit zusammenhaengenden Fragen」에서 동독과의 “내독관계”로서의 특별관계 유지를 보장받았으며,
 - GATT의 「Torquay-Protokol 의정서」에서도 “서독의 GATT 가입으로 독일산 상품의 내독간 교역에 관하여 현재 존재하는 규정이나 현재의 교역상태에 변화를 가져오지 않는다”고 명시하여 내독관계를 인정
- 이에 따라 통관원칙 및 절차도 관세법이 아닌 대외무역법, 외국환관리법 및 이에 근거한 「지역간 감독규정」 등을 적용

구동서독간의 국경 통관장소

(단위)

주명	국경		왕래수단
	서독측	동독측	
슬레스비히 홀츠다인	Luedeck-Schultup	Selmsdorf	도로
	Gudow 고속도로	Zarrentin	도로,transit(서베를린)
	Lauenberg	Horet	도로,transit(서베를린)
	Buechen 역	Schwangeide	철도,transit(서베를린)
니더작센	Hohnstorf	Doemltz/Bolzenburg	내륙수로(엘베강)
	Schnackenburg	Cumlosen	내륙수로(엘베강), transit(서베를린)
	Bergen/Dumme	Salzwedel	도로
	Ruehen	Buchhorst	내륙수로(운하),

주명	국경		왕래 수단
	서독측	동독측	
	Hannover 중앙역 Wolfsburg/Vorsfeld 역 Helmstedt 고속도로 Helmstedt 역 Herzberg Duderstadt	Oebisfelde " Marienborn " Ellrich Worbis	transit(서베를린) 철도 철도 도로,transit(서베를린) 철도,transit(서베를린) 철도 도로
헷센	Herleshausen Bebra 역	Wartha Gerstungen	도로,transit(서베를린) 철도,transit(서베를린)
바이헤른	Eussenhausen Rottenbach Ludwigsstadt 역 Rudolphstein 고속도로 Hof 역	Meiningen Eisfeld Froodstzella Hirschberg Gutenfuerst	도로 도로 철도,transit(서베를린) 도로,transit(서베를린) 철도,transit(서베를린)

4. 검토사항

- 과거 동서독간(동서베를린 간) 및 물자출입에 있어서 서독쪽 통제는 거의 없었던 반면 동독쪽에서는 엄중한 통제가 있었음.
 - 다만 동독 입경 후에는 친지의 집을 직접 방문하는 등 북한의 경우에 비해 상대적으로 자유로운 활동
 - 또한 경제적 사정으로 동독이 입경시 최소 25마르크를 의무적으로 사용토록 한 조치가 오히려 동서독 교류를 촉진하는 역할
- 과거 동독 입경 서독인에 대한 조치(숙박지, 출입지, 의무적 마르크 사용 등)가 오히려 우리에게는 향후 교류활성화를 위해 북측에 제안해 볼 수 있는 제도적 장치의 역할을 시사

Ⅲ. 폴란드 OSJD 구성현황 및 면담내용

1. OSJD(국제철도협력기구) 구성현황

가. 설립

- OSJD(Organization for the Collaboration of Railways; ORC)는 불가리아 소피아에서 열린 철도관계장관 회의('56.6.28.)에서 설립된 기구로서 구소련 체제의 사회주의 국가, 중국, 북한 등 사회주의체제 국가를 중심으로 구성된 국제철도협력기구

나. 목적

- 유럽-아시아간 철도망 개발 및 발전

다. 회원

- OSJD의 회원은 철도 운송에 책임있는 중앙정부기관 또는 행정기관으로 현재 27개국 가입(아제르바이젠, 알바니아, 벨루로시, 불가리아, 헝가리, 베트남, 그루지아, 이란, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 중국, 북한, 쿠바, 라트비아, 리투아니아, 몰도바, 몽골, 폴란드, 러시아, 루마니아, 슬로바키아, 타지크스탄, 투르크메니스탄, 우즈베키스탄, 우크라이나, 체코, 에스토니아 이상 27개국)
- 1993년 폴란드 바르샤바 제21차 장관회의에서 OSJD의 자격은 기구 활성화를 위해 OSJD회원국 준회원, 업저버로 확대. 또한 철도관련 기구 및 회사는 제휴기업으로 OSJD사업에 참여할 수 있음.

※ 현재 6개의 업저버국가는 독일철도(German Railway AG-DB).

그리스철도(Greek Railways-CH), 핀란드철도(Railways of Finland-VR),

프랑스철도(National Society of French Railways-SNCF),

유고슬라비아철도(Community of Yugoslav Railways-JZ),

Gyor-Sopron-Ebenfurt 철도(Gyor-Sopron-Ebenfurt Railway Co,

오스트리아-헝가리 합작민영철도회사, 헝가리소제)임.

- 러시아를 포함한 CIS 국가와 동유럽 국가가 주류인 가운데 중국, 북한, 몽골, 베트남과 쿠바 등이 참여
- ※ 우리나라만 제외하고, 북한을 포함한 아시아횡단철도 관련국 모두가 회원으로 참여하고 있음.

라. 본부소재지

- 1957년에 폴란드정부와의 협정 체결로 현재 폴란드 바르샤바시에 소재
- 회장은 폴란드 국적 Tadeush Szozda이고, 부회장 2명과 사무총장 및 총 57명의 직원이 근무중
- 회원국가의 대표들은 전문가 구성

마. 사용언어

- 공식언어는 러시아, 중국어이며, 국제관계에는 영어, 독일어를 사용

바. 활동분야

- 유럽 아시아간 복합운송을 포함한 철도수송 실현을 위한 선결조건 해결 및 국제적 협조의 조성
- 교통정책 및 철도수송의 법적, 사회적(생태적)측면의 협조
- 국제철도여객수송(SMPS), 국제철도화물수송(SMGS), 국제수송화차(PPW), 국제철도여객운임(MPT), 국제철도화물운임(ETT) 등 운송협정 및 회의 관장
- 국제운송표준 기본원칙 설정
- 국제철도망 이용증진, 기술적 조건의 개선 및 현대화를 위한 국제적 협조
- OSJD 회원간 국제적 협조에 있어서의 경제적 장애물 제거
- 철도 및 복합수송에 관련된 여타 국제기구와의 협력

사. 협회 현황

- OSJD 연례 교통장관회의 개최
- 94년 크레타 개최 유럽 교통장관회의에서 10개 교통회랑 결정(모스크바 중점)
- 96년 OSJD, 아시아 연결 13개 교통회랑 구축
- 98년 ESCAP-OSJD 공동 아시아-유럽간 철도 교통망 구축 프로젝트 개시
 - 블라디보스톡-모스크바-벨라루스 브레스트-바르샤바 구간 첫 시운전 결과, 9일내 주파(해상은 36일 소요)
 - 매년 동남아-유럽간 육상 및 해상 운송 컨테이너는 400만개로, 이중 12만 5천개가 철도로 운송됨.
- 최근 EU, 아시아 연결 남방 철도망 프로젝트가 진행중인바, 실현 단계에 들어섬.
 - 남부 유럽(불가리아, 루마니아, 흑해)에서 그루지아, 아제르바이잔, 카스피아해, 투르크메니스탄, 중국 및 몽골구간
- 기타 일부 국가간의 상이한 철도 간격에 다른 환적 방안 모색, 국별로 상이한 운송비 조정 프로젝트 진행중, 해상 운송대비 비싼 철도수송 비용 관련, 특별 가격 책정(컨테이너 경우) 모색중

아. 주요 조직

- ㄱ) 장관회의 (MEMBERS OF THE MINISTERS' CONFERENCE)
- OSJD 최고조직
 - 연1회 개최되며, 회원국가들의 철도담당부처 장관들로 구성됨
 - 복합수송을 포함한 운송의 경제성 및 정책 관장
 - 국제여객/화물수송 관련회의 및 이에 관련된 문서의 검토
 - 국제운송표준법규의 일반적 원칙 설정
 - 철도 및 복합수송에 관련된 여타 국제기구와의 협조
 - 회원국(아제르바이잔, 알바니아, 벨루로시, 불가리아, 헝가리, 베트남, 그루지아, 이란, 카자흐스탄, 키르기지아, 중국, 북한, 쿠바, 라트비아, 리투아니아, 몰도바, 몽골, 폴란드, 러시아, 루마니아, 슬로바키아, 타지크

스탄, 투루크메니스탄, 우즈베키스탄, 우크라이나, 체코, 에스토니아
이상 27개국)

※ 2001년 6월 제29차 회의는 아제르바이잔 바쿠시에서 개최예정

나) 철도회사 회장단 회의

- 철도협력을 위한 OSJD 최고 조직
- 연 1회 개최되며, 회원국가들의 철도 담당회사 회장들로 구성
※ 매년 12월 장관급회의 및 회장단회의의 대표자들이 참석하는 대표 위원회를
개최하여 업무실적보고, 예산협의 및 차년도 사업계획 협의 등
- 유럽 아시아간 복합운송을 포함한 국제철도수송 업무
- 국제무역 예측정보의 상호교환 및 공정한 경쟁실현
- 국제운송 컨테이너 및 화차 사용 규정 제정
- 철도간의 회계관리기관
- 다른 국제기구와의 협조 증진
- 철도경제 및 금융

다) OSJD 위원회 (OSJD Committee)

- OSJD 실행 조직
- 장관회의 휴회기간 동안 조직활동 유지
- 철도회사 회장단 회의 사무국 역할
- OSJD 회원 중 선발된 전문가들로 구성되며, 임원은 의장, 부의장(2명)
및 사무국장으로 구성
※ 현재 대표는 의장(폴란드), 부의장(러시아, 중국) 및 사무국장(체코)로 되어있음.

르) 실무조직

- 상설위원회, 임시 위원회, 다른 국제기구와의 협력부서로 조직
- 상설위원회 (Permanent Commissions)
 - 제1위원회 : 운송정책, 생태환경 및 복합운송 담당
 - 제2위원회 : 운송법률 담당
 - 제3위원회 : 철도운영담당

2. 폴란드 OSJD 면담내용

- OSJD 면담자는 한국의 동가구 가입 및 TSR 연결에 대해 깊은 관심을 표명하였음.
 - 지난해와 올해 건설교통부 및 철도청에서도 이미 OSJD를 방문하고 한국의 가입에 긍정적인 가능성을 시사한 상황이었음.
 - 국가간 출입국관리에 대해서는 주로 SMGS(국제철도화물수송에 관한 협정)과 SMPS(국제철도여객수송에 관한 협정)에 의해 이루어 지고 있음.
- 50년전부터 유럽과 아시아간에는 철도가 연결되어 있었으며, OSJD는 1956년 6월에 설립
- 국제철도화물운송협약인 SMGS에 22개국이 가입되어 있으며, 이에 따라 각 회원국가간 철도운송에 관해 통관절차를 수행
- 철도에 의한 화물수송은 주로 Container Block Train을 통해 이루어짐.
- TKR과 TSR 연결을 위한 양국간 협정은 러시아와 중국간 협정을 참고
- 러시아측 대표는 현재 한국 및 일본의 유럽으로의 화물수송중 철도부문이 약 2%에 불과하나 TKR과 TSR 연결을 통해 약 10%까지 분담할 수 있을 것으로 기대

〈표〉 OSJD 가입국가 및 가입협정

	국가	가 입 협 정						
		SMPS	SMGS	MTT	ETT	PPV	비용청산	복합운송
1	아제르바이잔	○	○	×	×	×	×	×
2	알바니아	○	○	-	-	-	-	-
3	벨라루시	○	○	○	○	○	○	○
4	불가리아	○	○	×	○	○	○	○
5	헝 가 리	×	×	×	×	○	○	○

	국가	가 입 협 정						
		SMPS	SMGS	MTT	ETT	PPV	비용청산	복합운송
6	베 트 남	○	○	○	○	×	○	×
7	그 루 지 아	○	○	×	×	○	○	×
8	이 란	×	○	×	×	×	×	×
9	카 자 흐 스 탄	○	○	○	○	○	○	○
10	중 국	○	○	○	○	○	○	○
11	키 르 기 즈	○	○	○	○	○	○	○
12	북 한	○	○	○	○	○	○	×
13	쿠 바	-	-	-	-	-	-	-
14	라 트 비 아	○	○	○	○	○	○	○
15	리 투 아 니 아	○	○	○	○	○	○	×
16	몰 도 바	○	○	×	○	○	○	○
17	몽 고	○	○	○	○	○	○	○
18	폴 란 드	○	○	×	×	○	○	○
19	러 시 아	○	○	○	○	○	○	○
20	루 마 니 아	×	×	×	×	○	○	○
21	슬 로 바 키 아	○	×	×	×	○	○	○
22	타 지 크 스 탄	○	○	○	○	○	○	×
23	투 르 크 메 니 스 탄	○	○	○	×	×	×	×
24	우 즈 베 키 스 탄	○	○	×	○	○	○	○
25	우 크 라 이 나	○	○	×	○	○	○	○
26	체 코	○	×	×	×	×	○	○
27	에 스 토 니 아	○	○	○	○	○	○	○
계		23	22	13	16	20	22	15

주 : 1) SMPS : 국제 여객운송협정, SMGS : 국제 화물운송협정, MTT : 국제 철도 통과화물운송료협정, ETT : 단일통과운송료협정, PPV : 국제 여객 및 화물용 객차이용협정

2) 옵저버국가는 6개국으로 독일철도(German Railway AG-DB), 그리스철도(Greek Railways-CH), 프랑스철도(National Society of French Railways-SNCF), 핀란드철도(Railways of Finland-VR), 유고슬라비아철도(Community of Yugoslav Railways-JZ), Győr-Sopron-Ebenfurt 철도 (Győr-Sopron-Ebenfurt Railway Co, 오스트리아-헝가리 합작민영철도회사, 헝가리소재)

자료 : 러시아철도부 내부자료, 2000

Ⅳ. 러시아·대륙철도현황 및 철도부 방문내용

1. 러시아 철도부 현황

- 러시아 철도부는 23개 국(센터 포함)과 17개 지방 철도청으로 구성
(장관 1명, 수석차관 3명, 차관 7명)
- 러시아철도의 현황
 - 17개의 구간(철도국)으로 구성되어 있으며, 총 연장 86,131km 임.
 - 러시아철도 중 St. Petersburgs 구간(10,243km)은 연장이 가장 길고, 모스크바는 여객수송이 가장 많은 구간임.

〈표〉 러시아 지방철도국별 연장

	구간명	연장(km)
1	Vostochno-Sibirskaya (Irkutsk)	3,821
2	Gor'kovskaya (Nizhni Novgorod)	5,355
3	Dal'nevostochnaya (Khabarovsk)	6,003
4	Zabaikal'skaya (Chita)	3,408
5	Zapadno-Sibirskaya (Novosibirsk)	5,865
6	Kaliningradskaya (Kaliningrad)	640
7	Krasnoyarskaya (Krasnoyarsk)	3,160
8	Kuibyshevskaya (Samara)	4,783
9	Moskovskaya (Moscow)	9,103
10	Oktyabr'skaya (St.-Petersburg)	10,243
11	Privolzhskaya (Saratov)	4,203
12	Sakhalinskaya (Yuzhno-Sakhalinsk)	957
13	Sverdlovskaya (Ekaterinburg)	7,128
14	Severnaya (Yaroslavl')	5,956
15	Severo-Kavkazskaya (Rostov-on-don)	6,427

	구간명	연장(km)
16	Yugo-Vostochnaya (Voronezh)	4,272
17	Yuzhno-Ural'skaya (Chelyabinsk)	4,807

2. 대륙철도 개황

(1) 노선 개요

구분	구간(km)	복선구간(km)	단선구간(km)	전철화구간(km)
TSR	9,208	9,208(100.0)	0(0.0)	8,008(87.0)
TCR	8,613	7,127(82.7)	1,486(17.3)	5,001(58.1)
TMR	7,721	7,367(95.4)	354(4.6)	6,067(78.6)
TMGR	7,753	6,296(81.2)	1,457(18.8)	5,777(74.5)

주 : ()안은 백분율을 나타냄

※ 거리는 모스크바까지이며, 모스크바~베를린~파리구간은 4,358km

※ 궤간은 러시아, 몽골 및 CIS 국가가 광궤이고 나머지 남북, 중국 및 유럽 등은 표준궤(1,435mm)

(2) 시베리아 횡단철도(TSR : Trans-Siberian Railway)

가. 노선개관

- 러시아의 극동항인 나호트카/보스토치니항에서 출발하여 모스크바에 이르며, 유럽의 주요도시로 연결되는 노선
- 총연장은 모스크바까지 9,208km로 현재 주로 러시아 역내의 화물수송을 담당하고 있으며, 전구간이 광궤인 1,520mm 궤간임
- 전압은 25,000V 교류를 사용하여 우리나라와 같음

나. 1958년 일본-러시아(나호트카항)간 정기항로 개설로 TSR의 극동/유럽 운송체제가 시작된 후로 1980년대 중반이후 한국도 TSR을 이용,

88올림픽을 계기로 활성화

다. 한국 및 일본의 TSR 이용 물량은 1991년 10만 7천 TEU를 정점으로 지속적으로 감소

- 일본의 TSR 이용물량이 '91년 약 70,580TEU에서 '96년 14,721TEU로 급격히 감소하여 한국이 TSR 최대 이용국으로 부상
- 한국의 TSR 이용물량도 '97년 이후 IMF의 영향 등으로 감소하였으나 최근 다시 증가 추세

(단위 : TEU)

구 분		1991	1992	1993	1994	1996	1997	1998	1999	2000
교역화물	한국	10,644	18,628	25,253	29,814	34,302	36,409	41,168	29,685	30,882
	일본	25,990	13,380	13,569	10,474	8,678	6,693	5,068	4,926	-
	소계	36,634	32,008	38,822	40,288	42,980	43,102	46,236	34,611	-
통과화물	한국	15,004	10,838	12,705	12,982	26,731	21,653	11,298	14,373	27,807
	일본	55,576	44,129	31,008	16,337	8,487	8,035	7,287	7,770	-
	소계	70,580	54,967	43,713	29,319	35,218	29,688	18,585	22,143	-
합계	한국	25,648	29,466	37,958	42,796	61,033	58,062	52,466	44,058	58,689
	일본	81,566	57,509	44,577	26,811	17,165	14,728	12,355	12,696	10,344
	합계	107,214	86,975	82,535	69,607	78,198	72,790	64,821	56,754	69,033

(3) 중국횡단철도(TCR : Trans-Chinese Railway)

가. 노선 개관

- 중국의 연운항에서 출발하여 란조우, 우르무치 등을 경유 중국과 카자흐스탄의 국경역인 드르주바역(중국쪽은 아라산쿠)을 통해 카자흐스탄 지역을 통과

- 카자흐스탄과 러시아의 국경역인 프레스고노르코프카역을 지나서 러시아의 자우랄리에역에서 시베리아횡단철도에 연계되어 유럽의 주요도시로 연결됨
- 총연장은 8,613km로 전구간의 약 82.7%인 7,127km가 복선화되어 있으며 전철화 구간의 연장은 전구간의 약 58.1%인 5,001km임

나. 중국에서 카자흐스탄으로 넘어갈 때에는 궤간 및 운행 속도차이, 국경 통과문제 등이 발생하며 카자흐스탄에서 러시아로 넘어갈 때에는 국경 통과 문제만이 발생함

다. TCR 노선개요

구분	연장(km)	복선구간(km)	단선구간(km)	전철화구간(km)
TCR	8,613	7,127	1,486	5,001

※ 모스크바~베를린~파리구간은 4,358km

(4) 만주통과철도(TMR : Trans-Manchurian Railway)

가. 노선개관

- 중국의 도문에서 출발하여 만주지역을 통과, 러시아와의 국경역인 만주리역(러시아쪽은 자바이칼스크)을 경유하고 러시아의 카림스카야역에서 시베리아 횡단철도에 연결
- 총연장은 7,721km이고 전구간의 약 95.4%인 7,367km가 복선화되어 있으며 전철화구간은 전구간의 약 78.6%인 6,967km임
- 단선구간은 자바이칼스크에서 카림스카야까지 354km 구간이며 비전철화 구간은 투멘에서 카림스카야까지 1,654km임
- 중국에서 러시아로 들어가는 만주리역에서 국경통과, 궤간 차이 등의 문제점이 발생함.

나. 노선개요

구분	연장(km)	복선구간(km)	단선구간(km)	전철화구간(km)
TMR	7,721	7,367	354	6,067

※ 모스크바~베를린~파리구간은 4,358km

(5) 몽골통과철도(TMGR : Trans-Mongolian Railway)

가. 노선 개관

- TMGR은 중국의 천진항에서 출발하여 베이징, 울란바토루, 몽골과 러시아의 국경역인 호이트역을 경유하고 러시아의 울란우데역에서 시베리아 횡단 철도에 연계
- 총연장은 7,753km로서 전구간의 약 81.2%인 6,296km가 복선화되어 있으며 전철화구간은 전구간의 약 74.5%인 5,777km임
- 중국, 몽골간 궤간차이, 국경통과의 문제점이 발생하고 몽골, 러시아간 국경 통과 문제 발생

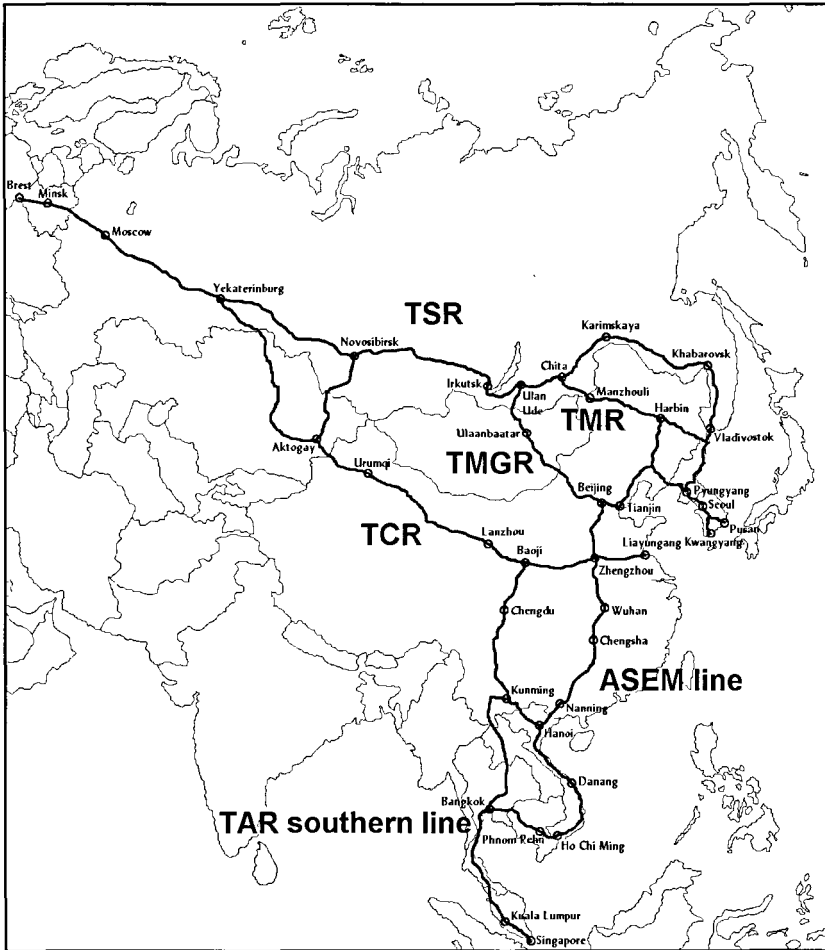
나. 몽골통과철도는 혼잡구간인 베이징을 통과하게 되는 문제점이 있어 내륙국인 몽골의 화물운송망 확보 차원에서 다양한 운송로 개발이 요청되고 있음.

다. 노선개요

구분	연장(km)	복선구간(km)	단선구간(km)	전철화구간(km)
TMGR	7,753	6,296	1,457	5,777

※ 모스크바~베를린~파리구간은 4,358km

아시아횡단철도 노선도



3. 대륙철도의 방향성

(1) 대륙철도의 문제점

- 대륙철도는 해상운송에 비해 공급능력이 부족하고 운임, 운송기일 등 서비스 수준이 불안정하여 현대 물류의 핵심인 정시성(on time delivery)이 보장

되지 못함

- TSR의 수송 능력은 연간 최대 218천 TEU(편도기준)로서 해상운송능력 4,292TEU의 5%에 불과
- TSR의 운송거리가 해운보다 짧음에도 불구하고 운임, 서비스의 안정성 등에서 불리함
 - 러시아는 통과화물에 대한 할인을 적용, 컨테이너 전용열차의 운행 등으로 운임 및 운송기일 측면에서 해운보다 경쟁력이 있다고 강조

(20 feet 컨테이너 기준)

구 간	주운송수단	거리(km)	운송기일	운임(\$)
부산~함부르크	TSR	12,360	19일	1,232
	해운	19,187	28일	1,400
부산~코트카	TSR	10,884	12.5일	1,164
	해운	21,760	32일	1,800

※ 러시아 철도부 자료

· 그러나 운송대행료 등 수수료를 감안하면 화주가 실제로 지불하는 비용은 해운과 비슷하며 운송시간은 철도가 유리함

※ 코트카 기준으로 TSR 컨테이너 전용열차를 이용할 경우 운송기일은 약 12.5일로 해운보다 유리

- 국제철도화물운송체계가 서유럽 국가와 동유럽·아시아 국가간에 달라 국제화물 운송에 애로 발생
 - 양 기구간의 관련 서류 양식이 달라 아시아~유럽간 운송시 관련 서류를 두가지로 작성
 - 공용어가 달라 국경통과시 재번역을 해야 하는 등 시간과 비용이 추가로 발생
 - 통일된 운임체계가 없고 대부분 거리비례제로 되어있어 장거리 화물 운송 불리

구분	서유럽 국가	동유럽·아시아 국가
국제 기구	OTIF (International Organization for International Carriage by Rail Railways Cooperation)	OSJD (Organization for Railways Cooperation)
회원국	알제리아, 오스트리아, 벨기에, 불가리아, 체코, 덴마크, 핀란드, 프랑스, 독일, 헝가리, 이태리, 이란, 이라크, 레바논, 유고 등 32개국	알바니아, 벨라루스, 불가리아, 헝가리, 이란, 러시아, 중국, 북한, 쿠바, 리투아니아, 몽골, 폴란드, 루마니아, 체코 등 27개국 ※ 독일, 프랑스, 그리스, 유고, 핀란드는 옵서버로 참가
관련 운송 협정	COTIF(국제철도운송협정, Convention concerning International Carriage by Rail)의 부속서 CIM(화물운송협정)과 CIV(여객운송협정)	SMGS(국제화물운송협정), SMPS(국제여객운송협정)
공용어	독일어, 프랑스어	러시아어, 중국어
요금 체계	ETT(거리비례제)	ETT(거리비례제) 또는 MTT(거리체감제)

- 서유럽과의 연결을 위해서는 수차례의 국경통과와 궤간 차이에 따른 2차례의 환적을 위한 시간과 비용이 소요되고 사용전압도 다름
 - TSR을 이용하여 독일까지 화물을 운송하는 경우 5차례의 국경통과와 2차례의 환적이 필요

구분	남한	북한	러시아	벨라루시	폴란드	독일
궤간	표준궤(1435mm)		광궤(1520mm)		표준궤(1435mm)	
사용전압	25,000V (교류)	3,000V (직류)	25,000V (교류)		3,000V (직류)	15,000V (교류)

- 수출입화물의 물동량 차이로 공컨테이너 회수가 어렵고 러시아의 월동준비 기간에는 열차편성을 국내화물에 우선 배정하기 때문에 국제화물운송에 차질이 발생

- 한국/러시아간 컨테이너화물

(단위 : 천TEU)

구 분	1991	1993	1995	1996	1997
한국→러시아	16,294	23,784	30,205	36,386	38,243
러시아→한국	9,354	14,174	20,440	15,701	12,632
합 계	25,648	37,958	50,645	52,087	50,875

- 그 외에도 객화차의 브레이크 시스템·차량과 차량을 연결하는 커플러 등 기술적 차이점을 검토해야 하고 TSR의 경우 흑한기에는 운송화물의 결빙으로 인한 파손의 문제점이 있음.

(2) 개선방안

- 물류의 생명인 정시성(on-time delivery) 보장을 위해 컨테이너화물 정기 열차(Container Block Train) 운행
- 국경통과시 통관절차 간소화를 위하여 세관검사면허증(TIR Carnet) 제도 확대
 - ※ 세관검사면허증 제도 : 세관절차를 신속히 처리하기 위하여 컨테이너 화물이 국경을 통과할 경우 세관검사를 받지 않고 통과할 수 있게 하는 제도
- 한국, 일본, 러시아가 합작하는 공컨테이너 집하 및 회수등 컨테이너 운송 전문회사를 설립하는 방안 강구
 - ※ 유럽의 경우 각 국의 철도회사들이 공동으로 Intercontainer회사를 설립하여 유럽 및 CIS 지역에 컨테이너를 운송('97년 1,331천 TEU 운송)
- 해상운송과 같이 해상운송과 내륙운송을 연계한 단일 복합운송요금체계 (one single through rate)를 개발하여 운임경쟁력을 강화
- 북측과의 철도운송협정 체결
 - 국경통과시 기관차, 화차 등의 교환, 상대편 소유 객화차 등의 유지·보수에 관한 사항, 화물의 손상 및 멸실 등에 관한 사항, 운송수입의 배분에 관한 사항 등을 규정

4. 궤간의 종류 및 추진방향

(1) 궤간의 종류

- 표준궤
 - 궤간 : 1,435mm
 - 사용국가 : 남북한, 중국, 폴란드, 프랑스 등 서유럽 국가
- 광궤 : 표준궤보다 넓은 궤간을 말함
 - 궤간 : 일반적으로 1,520mm
 - 사용국가 : 러시아, 카자흐스탄, 몽고, CIS국가, 핀란드 등 구 소련 영향권내 국가 및 스페인(1,668mm) 등
- 협궤 : 표준궤보다 작은 궤간을 말함
 - 궤간 : 일반적으로 762mm
 - 사용국가 : 북한의 일부구간 134km와 일본의 일부구간 등
- 혼합궤 : 궤간이 다른 선을 함께 부설한 것
 - 러시아의 핫산과 북한의 청진간 134km가 부설된 것으로 알려짐

(2) 궤간 차이 극복방법

- 환적
 - 궤간이 서로 다른 국경역에서 화물을 상하역하여 옮겨 싣는 방법으로 비교적 시간이 많이 소요
 - 컨테이너의 경우에는 크레인을 이용하여 1시간에 10량 처리 가능
- 대차교환(bogie change)
 - 차체를 들어올려 차축만을 교환하는 것으로 1시간에 3~4량 정도 처리 가능
- 가변대차(variable gauge 또는 changable gauge)
 - 대차의 바퀴간 거리가 궤간에 맞춰 자동적으로 조정되는 방식으로 궤간 차이를 극복하는 시스템

- 스페인의 탈고회사가 1968년 처음 제작하여 스페인과 프랑스간 여객 열차가 운행되고 있으며, 폴란드와 리투아니아간에도 화물열차가 시험 운행(20만km)되고 있음.

〈 국간 변경지점 〉

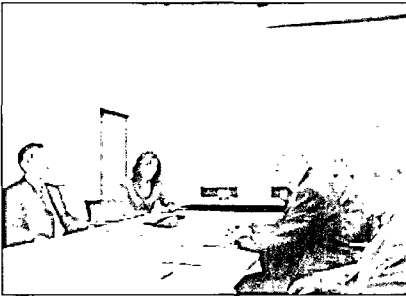
국 가	지 점	궤 간(mm)	연 결 방 법
북한/러시아	두만강/하산	1,435/1,520	환적, 혼합궤
중국/러시아	만주리/자바이칼스크	“	환적, 대차교환
중국/몽고	에렌호트/자민우드	“	“
중국/카자흐스탄	아라산쿠/두르즈바	“	“
벨라루스/폴란드	브레스트/테레스폴	“	“

5. 러시아 철도부 면담사항

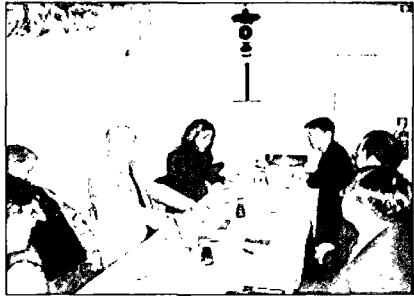
- 러시아 철도부는 TKR과 TSR 연결사업에 많은 지대한 관심이 표명.
 - 특히 러시아 철도부는 TSR 연결시 한국으로부터의 물동량(일본 포함) 추계에 많은 관심 표명
- 러시아와 북한간에 체결한 화물운송에 관한 양자간 협정은 별도로 없으며, OSJD에 의한 SMGS 및 SMPS에 의해 철도 화물 및 인원의 통관과 통행이 이루어지고 있음.
- 러시아-북한간 철도 관련 양자협의 내용과 북한철도 현황자료는 북한과의 협정시 기재된 제 3국으로의 유출금지 조항을 들며 내용설명을 회피
 - 다만, 북한에서는 경원선(서울-평양-원산)을 축으로 TKR을 TSR과 연결을 추진하는 것으로 알고 있으며, 한국의 화물운송 물동량 정보를 제공하는 경우 TCR에 비해 TSR이 유리한 점을 설명할 수 있다고 주장함.

6. 검토사항

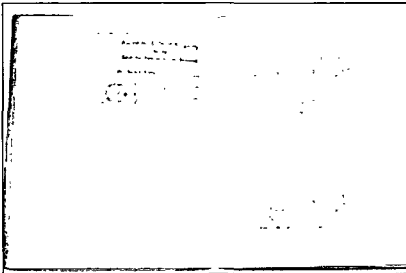
- 향후 TSR 연결 및 이와 관련한 북한철도 현대화 문제는 장기적 관점에서 우리가 주도해 나아가야할 문제임
 - 우리의 단독 현대화 계획을 북한이 받아들이기 어려울 것에 대비, 중국 및 러시아의 참여를 포함한 국제 컨소시엄도 고려 가능
 - 또한 북한, 러시아, 중국, 카자흐스탄 등 대륙철도통과국이 가입하고 있는 OSJD에의 가입을 추진하여 국제철도협력을 강화
 - OSJD가입국간 체결하고 있는 국제철도화물운송협정(SMGS), 국제철도 여객운송협정(SMPS)에의 가입도 추진하여 대륙철도와의 연결에 대비
- 러시아 횡단철도, 중국횡단철도 등 대륙철도의 실태조사를 지속적으로 실시하여 보다 구체적·기술적 문제점 및 개선방안을 강구
- 장기적으로는 OSJD체제와 OTIF체제를 통합하여 범유라시아 철도운송 체계를 구축



<베를린 시청 관계자 면담>



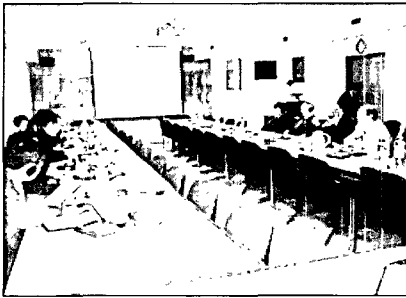
<관계전문가 Hans-Jurgen Kaack 간담회>



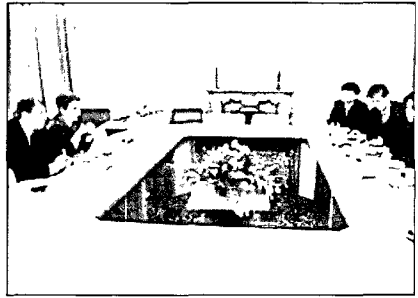
<통독전 동서독간 왕래시 사용했던 여권>



<베를린-바르샤바간 열차내 출입국심사>



<OSJD 제2, 3위원회 관계자 면담>



<러시아 철도부 관계자 면담>



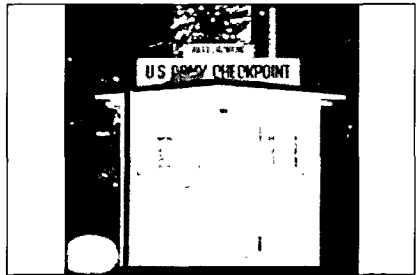
<부란덴 부르크 모습>



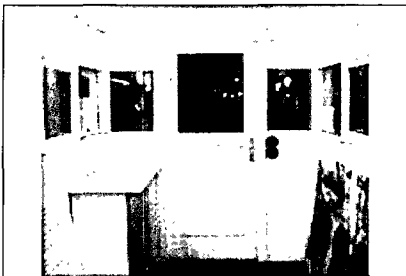
<독일-폴란드 경계선인 오데르강>



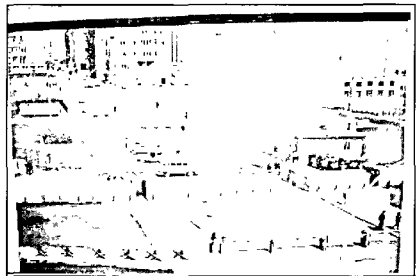
<베를린 장벽의 잔재>



<체크포인트찰리 모습>



<체크포인트찰리 내부 모습>



<체크포인트찰리 뮤지엄내 전시된 그림>

남북출입업무 운영 개선방안 개발을 위한 해외출장 보고

2004

- I. 일반사항
- II. 조사내용
- III. 시사점 및 향후 조치계획

I. 일반사항

1. 목 적

- 개성공단 건설, 금강산관광 등에 따른 육로를 통한 남북왕래가 활성화 되고 있는 바, 보다 효율적이고 체계적인 남북출입절차 및 남북출입사무소운영, 남북출입사무소 본건물 건축 및 배치 방안 등 개발
- 쌍방(미국-멕시코, 홍콩-심천)간의 출입국 제도 및 정책, 출입국 운영·관리실태, 출입국 절차, 출입국관리시설 배치 등을 비교·분석
- 철도·도로를 이용한 국경통과시스템 등 외국사례를 벤치마킹, 남북철도·도로 운영과정에서 시행착오를 최소화할 수 있는 방안 마련

2. 기 간 : 11. 7.(일)~11. 14.(일), 7박 8일

3. 지 역 : 미국(LA, 샌디에고), 멕시코(티후아나), 홍콩, 중국(심천)

4. 세부일정

월 일	장 소	교통편	시 간	내 용
제1일 11/07 (일)	인천 LA	 KE017	13:00 15:00 08:50	인천국제공항 집결 인천국제공항 출발(약 11시간 소요) LA 도착 및 호텔 투숙
제2일 11/08 (월)	LA LA 샌디에고	전용버스 AA3091	09:30 17:30 18:31 18:30	LA출입국관리소(Tom bradly AP내) 방문 및 브리핑 중 식 LA국제공항 출발 샌디에고 도착 석식 및 호텔 투숙 현지인사(민주평통인사, KOTRA 직원 등) 간담회

월 일	장 소	교통편	시 간	내 용
제3일 11/09 (화)	샌디에고	전용버스	09:00 10:00 12:00 14:00 16:00 19:00	호텔 출발 샌이시드로 출입국관리소 견학 및 브리핑 시내에서 중식 Otay Mesa 방문 및 브리핑 호텔투숙 관계기관 간담회
제4일 11/10 (수)	티후아나 LA	전용버스	09:00 10:00 16:00 23:00	티후아나 향발 티후아나 출입국관리소 방문 및 브리핑 티후아나 출발(약 4시간 소요) LA국제공항 도착
제5일 11/11 (목)	LA	CX881	00:15	LA국제공항 출발(약 16시간 소요)
제6일 11/12 (금)	홍콩	전용버스	07:40 10:00 13:00 14:00 16:00 19:00	홍콩 도착 조식후 호텔 체크인 국경통과시스템 지역 견학 및 브리핑 -Lok Ma Chau Conrol Point(도로) -LOWU역(철도) 관계기관 간담회
제7일 11/13 (토)	홍콩 심천	전용버스 철도 전용버스	09:00 10:00 18:00 19:00	호텔 출발 심천으로 이동(Lowu역 경유) LOWU역 심천측 국경통과시스템 견학 및 브리핑 호텔 투숙 현지인사(심천 및 홍콩 한국상회 임원진) 간담회
제8일 11/14 (일)	심천 홍콩 인천	전용버스 KE604	09:00 13:15 17:30	심천 출발 홍콩 이동(Huanggang-Lok Ma Chau) 홍콩 출발 인천 도착

5. 주요 방문기관

- 미국 LA 출입국관리사무소 및 미국-멕시코 간 국경통과시설
 - San Ysidro, Otay Mesa

- 멕시코의 출입국관리국 티후아나 Immigration Office

- 홍콩 특별행정구 내 출입검사소
 - Lok Ma Chau Control Point, Lo Wu Control Point

- 심천 경제특구 내 출입검사소(Check Point)
 - 철도 검사소(Luohu), 도로 검사소(Huanggang) 등

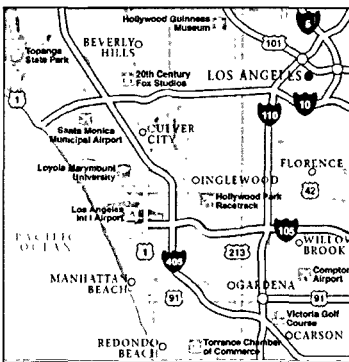
II. 조사내용

1. 미국-멕시코 국경통과 시스템

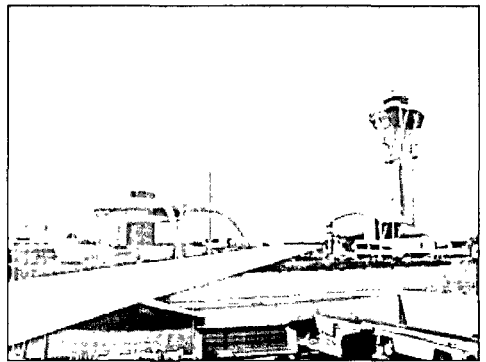
가. Tom Bradley International Terminal(LA 공항)

(1) 시설 개요

- 로스앤젤레스의 다운타운 남서쪽 약 30킬로미터 지점에 위치
- 연간 3천만 명에 달하는 탑승객이 이용하는 미국 서해안 최대의 국제 공항
- 톰브레들리 국제선 터미널을 포함하여 9개의 터미널로 이루어져 있으며 각 터미널 간에는 셔틀 버스 운행
- 특히 세계 각국의 항공 회사가 사용하고 있으며 면세점, 환전소, 여행 안내소 및 쇼핑 센터 등의 다양한 시설이 마련되어 있는 초대형 터미널



<공항 위치도>



<공항 전경>

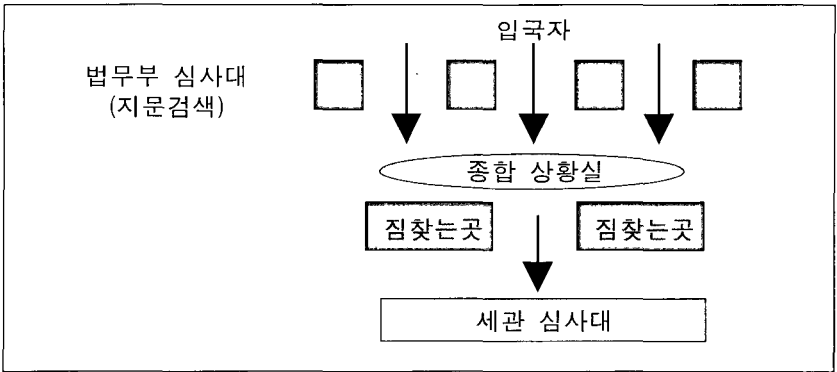
(2) 운영 및 시설

□ 출입심사

- 미국 시민권(U.S. Citizenship)을 가진 사람과 외국인(Visitor) 심사대 별도 구분

- 여권, 출입국 신고서(Form I-94), 세관 신고서, 항공권 제출
- 방문 또는 여행목적과 체류기간, 국적, 체류지 등 질문
- 입국심사가 끝나면 입국 심사관이 여권에 도장날인 및 입국심사 시 제출한 세관후대품신고서를 여행자에게 반환
- 인터뷰가 끝나면 입국심사직원은 입국 여행자의 미국내 최종 체류기간을 결정하고 출입국신고서의 반쪽을 잘라 여권에 첨부, 반쪽은 출국시에 사용 (나머지 반쪽은 심사직원이 보관), 이때 우범여행자의 경우 압호표시
- 지문검색 강화(왼손 검지 → 오른손 검지 → 사진 확인)
- 심사소요시간 기준은 승객 1명당 citizen & resident 의 경우 30초, 외국인 (non-immigrant)의 경우 45초를 정상 심사속도로 간주함.
 - 9.11 이전에는 항공기 한대 당 45minutes이내에 현장심사를 완료하도록 기준(1990년 상원 입법에 의해 신설)
 - * 현재는 심사가 강화되어 기준시간을 미적용
- 종합상황실(Joint Coordination Center)
 - 위치 : 현장심사부스 뒤쪽 중앙
 - 임무 : 입국장 전구역(항공기 탑승구, 입국장 통로, 현장부스, 재심사무실)에 설치된 카메라를 이용한 감시와 육안감시(3면에 특수보안 유리 설치)를 통하여 승객 동태 및 부스상황을 모니터링하며 감시, 특이사항 발생시 심사관 급파
- 승객대기선 관리
 - 부스 구분에 따라 한 줄 서기를 원칙으로 하며 supervisor 한 명이 외국인 부스에 전담배치되어 심사 진행상황에 따라 상대적으로 심사가 빨리 끝나는 부스쪽으로 신속히 승객을 유도하여 흐름이 원활하도록 안내
- 부스내 심사관 위치
 - 우리나라와 동일하게 한 부스당 2명의 심사관이 등을 마주하고 승객 진행 방향의 측면을 향하여 위치

〈공항 통관 절차〉



□ 세관검사

- 세관신고서(Customs Declaration Form) 작성·제출
- 세관신고서(6059B) 작성
 - 모든 여행자가 작성(가족단위에는 1개의 신고서 작성 허용)

〈Customs Declaration Form : 6059B〉

<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 2px;"> DEPARTMENT OF THE TREASURY UNITED STATES CUSTOMS SERVICE </div> <p>Customs Declaration Form 6059B (Rev. 02-15-2002)</p> <p><small>Fill in every item for a specific family member (make the following information for CNP version declaration per family is required)</small></p> <p>1. Family Name Last (Given) Middle</p> <p>2. Birth date (Day) Month Year</p> <p>3. Number of Family members traveling with you</p> <p>4. (a) U.S. Street Address (Postal number optional)</p> <p>5. Passport issued by (country)</p> <p>6. Passport number</p> <p>7. Country of Residence</p> <p>8. Countries visited on this trip prior to U.S. arrival</p> <p>9. Airline/Flight No. or Vessel Name</p> <p>10. The primary purpose of this trip (check one) Yes No</p> <p>11. I am U.S. and bringing (check one) Yes No</p> <p>12. I have brought (check one) Yes No</p> <p>13. I have brought (check one) Yes No</p> <p>14. I have (check one) Yes No</p> <p>15. Residents - the total value of all goods, including commercial merchandise that have been purchased or acquired abroad, including gifts for someone else, but not items mailed to the U.S. and items being brought into the U.S. is \$</p> <p>16. Visitors - the total value of all articles that will remain in the U.S. including commercial merchandise is \$</p> <p><small>Read the instructions on the back of this form. Space is provided to list all the items you must declare.</small></p> <p>I HAVE READ THE IMPORTANT INFORMATION ON THE REVERSE SIDE OF THIS FORM AND HAVE MADE A TRUTHFUL DECLARATION.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> (Signature) Date (Month/Day/Year)</p> <p style="font-size: x-small;">U.S. Official Use Only</p>	<p style="text-align: center;">The U.S. Customs Service Welcomes You to the United States</p> <p><small>The U.S. Customs Service is responsible for protecting the United States against the illegal importation of prohibited items. U.S. Customs officers have the authority to question you and to examine your and your personal property. If you are one of the travelers selected for an examination, you will be invited to a customs, passport and physical inspection. Customs, passport and physical inspection are available to you at the discretion of the Customs and Border Protection Representative. If available to assist your questions, Customs staff are available to help you.</small></p> <p style="text-align: center;">Important Information</p> <p>U.S. Residents - declare all articles that you have acquired abroad and are bringing into the United States.</p> <p>Visitors (Non-Residents) - declare the value of all articles that will remain in the United States.</p> <p>Declare all articles on this declaration form and show the value in U.S. dollars. For gifts, please indicate the retail value.</p> <p>Duty - U.S. Customs officers will determine duty. U.S. residents are generally entitled to a duty-free exemption of \$400 for U.S. goods only. Items, visitors (non-residents) are generally entitled to a duty-free exemption of \$600. Duty will be assessed at the current rate on the day of U.S. arrival.</p> <p>Controlled substances, obscene articles, and other substances are generally prohibited entry.</p> <p style="text-align: center;"><small>Third 35 CFR (192) of the United States</small></p> <p>The transportation of currency, gold, platinum, iridium, rhodium, or the amount in gold. However, if you are a U.S. resident, you are required to file a report on U.S. currency, gold, platinum, iridium, rhodium, or the amount in gold. However, if you are a U.S. resident, you are required to file a report on U.S. currency, gold, platinum, iridium, rhodium, or the amount in gold. However, if you are a U.S. resident, you are required to file a report on U.S. currency, gold, platinum, iridium, rhodium, or the amount in gold.</p> <p>Declaration of Articles</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">List Item or Article</th> <th style="text-align: left;">Value</th> <th style="text-align: left;">Customs Use Only</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3" style="text-align: right;">Total</td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: x-small;"><small>Printed on 100% recycled paper. The Department of the Treasury is committed to providing the public with the highest quality of service. The information on this form is provided for informational purposes only. It is not intended to constitute an offer of insurance or any other financial product. The information on this form is provided for informational purposes only. It is not intended to constitute an offer of insurance or any other financial product. The information on this form is provided for informational purposes only. It is not intended to constitute an offer of insurance or any other financial product.</small></p> <p style="text-align: right; font-size: x-small;">Customs Form 6059B (03-2002)</p>	List Item or Article	Value	Customs Use Only	Total		
List Item or Article	Value	Customs Use Only					
Total							

- 테러리스트, 총기, 마약 등의 적발을 최우선과제로 선별검사 실시
 - 검사비율은 3% 수준이며, 97%는 무작위 체크
 - 휴대품 검사직원은 팀당 12~15명으로 구성하여 배치
 - Check-point inspector : 1~2명(경험 많은 직원 배치, 우리나라의 Marshal에 해당)
 - Secondary inspector : 1~2명
 - Rover : 8~11명
 - 근무인원의 배치는 그때 그때의 상황에 따라 가변적으로 결정함.
 - Rover와 Check-point inspector는 APIS 정보, Profile등에 의하여 검사 대상여부를 결정하고 세관검사대 또는 동식물검역대로 안내
 - 검사대상자는 별도의 정밀검사대에서 검사 실시

- 통관체제
 - 세금 산정도 수작업으로 진행
 - 2천불 초과하는 물품은 통관대행사를 통해 정식으로 수입신고

□ 검역

- 검역기관 및 업무수행자
 - 미 국토안전보장부 동식물검역소(APHIS)소속 검역관

- 입국자 휴대 동식물 검역은 자율신고제로 운영
 - 동식물이 들어있는 가방은 세관에서 “X” 표시하여 동식물 검사대로 입국자와 함께 보내어 검역(X-ray 통과 및 가방개봉 등)을 받도록 함.
 - * 동식물검사 전용 X-ray를 검사대별로 2대씩 설치(총 3개소)

- 미신고자 적발 방법
 - 세관 통과 시 입국자를 대상으로 무작위로 동식물 휴대 유무를 질의하여 미신고자 적발
 - 탐지견을 활용, 동식물이 들어있는 가방을 적발하여 조치

- 탐지견 운용 : 10마리 (건종 : 비글)
 - 탐지견이 동물과 식물을 모두 탐지할수 있도록 훈련시켜 활용
 - * 화물(수입동식물)용은 동물과 식물 탐지견을 별도로 훈련시켜 활용
 - 휴대동식물 탐지용 6마리, 우편물 탐지용 2마리, 수입화물 탐지용 2마리
 - 탐지견 운용 검역관은 3개월 과정의 별도 훈련을 수료하여야 함.
- 휴대동식물 미신고자 제재 조치
 - 1회 적발시 : 100\$ 벌금
 - 2회 적발시 : 150\$ 벌금
 - 최고 5,000\$ 이내 벌금부과
- 수입화물 : 최고 50,000\$ 이내 벌금부과
- 여행자 감시체제
 - PAU(Passenger Analysis Unit)운영
 - 각 항공사의 탑승승객 전산정보 및 첩보를 분석하여 항공기 입항전에 문제승객에 대한 시스템별 상세 조회를 마친 후 현장 단말기에 항공기 별 문제 승객을 표시하여 현장 심사관들이 정상승객에 대한 심사속도를 높이고, 문제승객의 적발에 집중할 수 있도록 함.
 - IBIS(Inter-agency Border Inspection System : 통합국경검사시스템)
 - 승객정보 입수 및 검사대상자 선별
 - IBIS는 세관전산센터의 재무성 범집행컴뮤니케이션시스템에 존재
 - 일선 공항, 육상, 해상 입국세관 24,000개 단말기가 배치
 - IBIS의 정보수록 내역
 - 우범여행자, 업체, 차량, 항공기와 선박자료, 수배자, 도난차량, 선박, 총기, 면허 정보, 전과, 과거검사실적 등
 - 동 정보는 세관과 이민국을 포함하여 20개 기관(FBI, 인터폴, DFA, ATF, 국세청, 해안경비대, FAA, Secret Service, 동식물검역소 등)의 수사 및 단속요원이 사용(미국대사관과 영사관의 영사업무를 위해 국무성과도 자료 공유)

○ 순찰업무

- 심사관 중 선발하며 교대로 운영. 항공기 착륙 후부터 심사종료시까지 게이트에서부터 화장실까지 심사를 받지 않고 숨어있거나, 다른 불법적인 행동을 하는 승객이 있는지 여부를 확인함.

○ 재심사(Secondary Inspection)실 운영

- 입국목적이 의심스럽거나 여권 혹은 기타 입국관련 서류 위·변조 및 입국알선혐의 등 입국이 불허될 가능성이 높아 정밀심사
- 재심사실 시설
 - 재심대상 승객 대기실
 - Interview Room : 카메라로 녹화되며, 바깥쪽 벽면은 유리로 되어있어 대기실 승객 혹은 감독관이 내부를 확인할 수 있음.
 - 검색실 : 몸, 소지품 검색(승객중 1명을 참관인 자격으로 입실)
 - 보호실 : 최소 남녀 각각 3명씩 수용할 수 있는 시설(보호시설 설치 기준에 따라)

□ 과학검색장비 운용

○ Body Imaging System

- 자신의 몸을 세관직원이 만지는 것에 대한 혐오감을 갖는 여행자가 관세청에 서면으로 항의한 후 이를 도입 - 대상자에게 선택권을 부여 (X-RAY 촬영 또는 신체수색)
- 적은 양의 X-ray를 투시하므로 신체에 무해
 - * 6만번 찍는데 X-ray투시기 1번 사용하는 것과 동일 위해로 거의 무해함

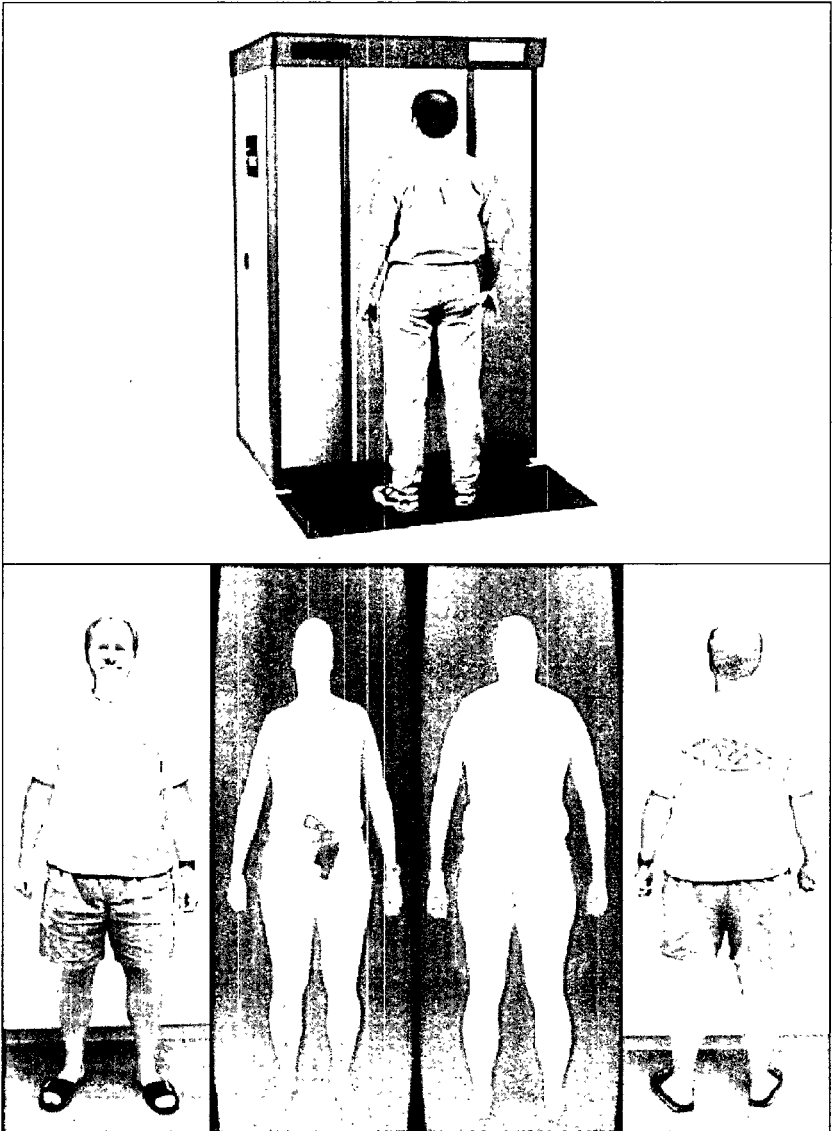
○ MXRX(Mobile X-Ray Service ; 이동식 X-Ray)

- 신체내부에 밀수품 은닉여부 확인장비
- X-Ray검사에 동의한 여행자 검색시 보완적이고 신속한 검색방법
- 10분의 반응시간 ⇒ 30분내 결과 도출
- 밀수품을 신체내부에 은닉혐의자에 대한 검색능률 제고와 비용 절감
- 판독결과 음성인 여행자에 대해서는 최소한의 불편과 신속처리를 하도록 하고, 세관은 판독결과 대기시간 감소
- 판독결과 음성으로 나타나면 입·출국을 불문하고 의학적검사로 발생한

합당한 경비를 지급

- 검사로 인한 4시간 이상의 지체로 인해 예정일정 변경 또는 연결항공기나 버스, 열차를 놓치게 하였을 경우 억류에 따른 보상

〈Body Imaging System 운용 모습〉



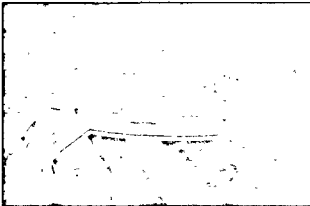
□ CIQ 조직

- 9.11 테러이후 이민국, 세관국, 검역국 등 분리된 22개 정부업무를 국토 안전보장부 산하로 통합하여 하나의 시스템으로 업무처리
 - 관리자 : Director, Deputy Director, Assitant Port Director, Supervisor
 - 심사관 : 약 200명
 - 모든 심사관은 방사능 탐지기, 권총, 가스분사기를 착용하고 근무
- 근무형태
 - 정상근무는 주 40시간(8시간 × 5일)

나. 샌디에고 San Yisdro 국경검문소(도로 C.I.Q.)

(1) 시설 개요

- 미국-멕시코 국경에 위치한 미국 측 출입국 관리소 - 도로 C.I.Q.(사람, 승용차량, 버스)
 - 화물 C.I.Q.는 별도로 운영



<샌디에고 San Yisdro 국경검문소 전경>



<국경검문소 전경>

- 운영은 Homeland Security(국토안전보장부)에서 운영하고 있으며, 법무부 및 관세청등 기타부서가 통합운영되고 있음.

구 분		일일 이용객	비 고
차 량		56,000대	-
통행 인원	차량이용	약 128,000 명	연간 5,800만 명 이용
	도보횡단	약 32,000 명	
	계	약 160,000 명	

- 밀입국자 색출은 1년에 약 60,000 명 가량, 차량은 1일 약 40~50대 적발
- 연중 24시간 운영체제

(2) 운영 및 시설

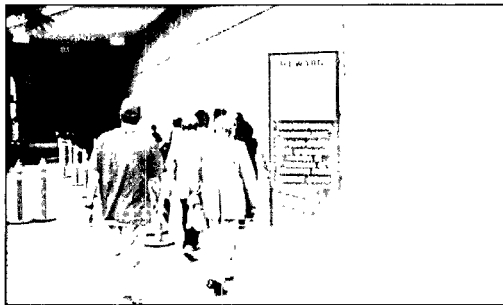
□ 출입심사

○ 출국

- 인원예 대한 출국은 사전 승인 없이 가능

○ 보안검색

- 버스승객들은 버스에서 내려 보행자와 함께 보행자 통로를 통하여 입국 심사장 입구에서 보안검색대 통과



입국심사장으로 들어가는 보행자

○ 입국심사

- 1차 심사 : 보행자와 버스탑승자가 심사대상이며 평균 대기시간은 9.11 이전에는 5분 이내였으나 보안강화조치 이후 20분 대로 증가
- 신분증 및 여권소지자의 특별사항 확인 후 통과 가능
- 버스탑승자는 버스에 휴대품을 두고 하차한 후 출입국 심사장으로 이동하여 입국심사를 받음.

○ 재심사

- 영주권 분실 및 기간만료 등 입국은 가능하나 신분확인 등 행정적 처리에 시간을 요하는 사안이나 입국금지자, 위·변조 서류소지·행사자등 입국이 허용될 수 없는 자에 대한 정밀심사 실시. 입국불허자

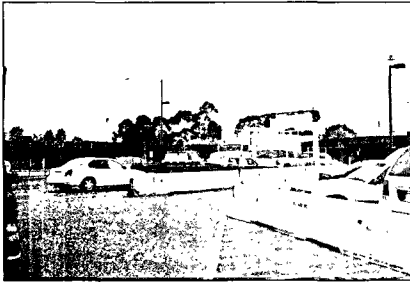
- 1대당 처리시간은 20~30초 가량
- 총 24개소의 차량용 Gate가 설치
 - 1번 Gate : 버스 전용
 - 2, 3번 Gate : 허가 차량
 - 4~24번 Gate : 일반차량
 - 이용량이 많은 경우 정체되어 약 4~5km 후방 정체됨
- 허가차량 입국심사
 - 여권과 국경통행증, SENTRI시스템에 출력된 사진, 입국자 실물을 대조하여 동일인 여부만 확인
- 일반차선 입국심사
 - 일반차량 부스에서 차량 탑승자는 국경통행증과 여권을 제출
- 재심사
 - 1차 심사에서 문제가 있다고 판단된 경우, 출구쪽의 진행을 막고, 2차 심사구역으로 유도하여 재심사관이 차량탑승자와 차량에 대한 정밀 심사 실시
 - 정밀심사에서는 차체개조를 통한 불법입국이나 마약류 등 밀반출이 주로 적발되는데, 이 경우 관련자의 처벌과 물품의 압수뿐만 아니라 불법행위에 사용된 차량도 압류되어 국고에 귀속
 - 필요시 X-Ray 검사실시로 최종검사 확정
 - Secondary Inspection Area에 차량용 X-RAY가 설치되어 있어 5대씩 연속촬영이 가능하며, 검색기는 1일 16,000대 가량 촬영이 가능하며 가격은 200만불 가량임
 - 허가용 통과 차량은 차량 전면유리에 센서가 부착되어 장비에서 인식되어 통과되는 시스템



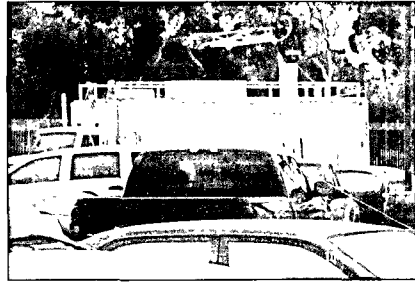
<밀입국자 검색>



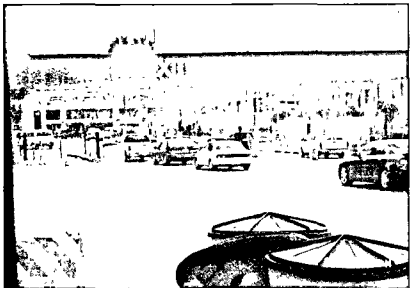
<밀입국자 조사>



<X-RAY 검색 장비>



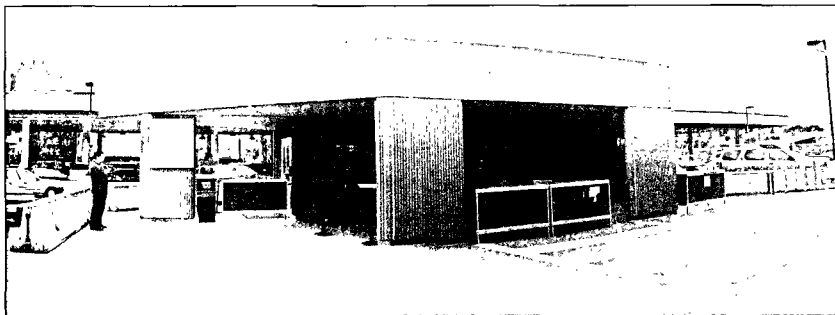
<X-RAY 검색 장비>



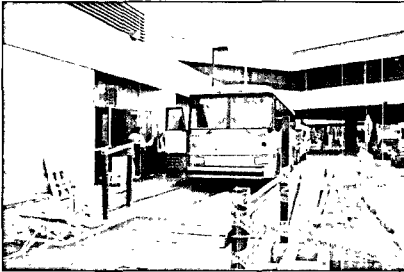
<게이트 전경> (미국→멕시코)



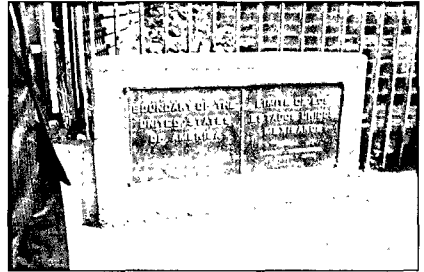
<Mexico 일반차량 입국>



<임시 통관절차 사무소>



<버스입출국자 승하차장>



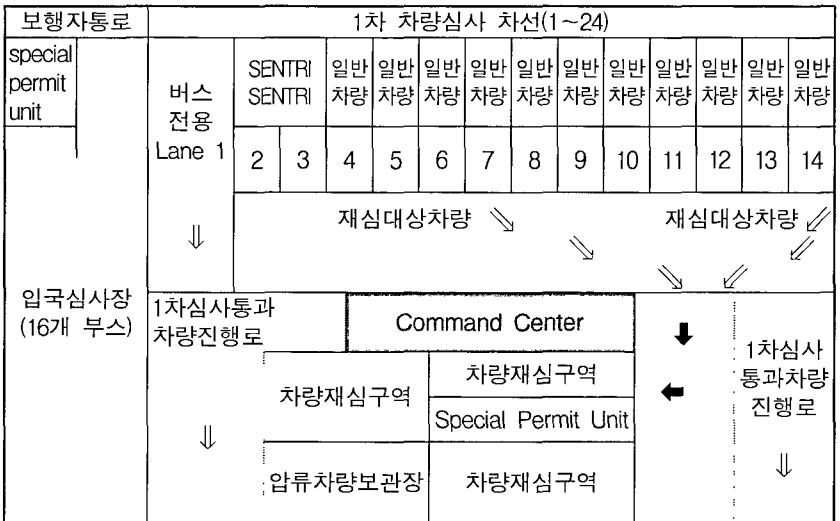
<샌디에고 멕시코 국경선 지시석>

□ 기타 시설

- 보호 및 구금실이 2층에 설치되어 있어 24시간이내 구금가능하며, 250명 수용 가능한 규모

* 샌이시드로 국경검문소 단면도

==== 미·멕시코간국경 ====



※ Command Center

차량 1차심사구역과 재심구역 중간에 위치하며 멕시코 국경지역에서부터 심사장까지 곳곳에 카메라를 설치하여 도로상황, 심사 대기차량 및 부스별 심사 상황 등을 모니터하여 심사대기시간에 따른 심사속도 조절 지시, 심사관 배치, 주요 심사사항 전달, 특이상황에 대한 적절한 대처 등의 업무수행

자동 차량입국심사 시스템

SENTRI(Secure Electronic Network for Travelers Rapid Inspection)

○ 도입배경

- SENTRI는 엄정한 범집행과 더불어 신속한 심사로 교통혼잡을 감소시키고자 도입한 제도로 1995년 11월 1일 California주, San Diego, Otay Mesa 입국항에서 최초 시험운영

○ 대상 및 이용기술

- 위험요소가 적은 국경통과 통근자를 대상으로 하며 그 중 광범위한 정보에 대한 조사를 마친 등록자와 그 차량에 대하여 자동차량인식(AVI : Automatic Vehicle Identification)기술을 이용하여 등록된 차량이 SENTRI 지정차로에 접근하면, 자동적으로 차량과 탑승자의 신원을 확인, 관련심사정보와 범죄관련검색결과를 심사관의 모니터에 전송하므로써 신속하고 정확한 심사가가능

○ 심사 절차

- 차량이 국경선을 통과하게 되면, 보호기둥과 콘크리트벽들로 만들어진 수로같은 좁은 차선을 따라 진행하고, 심사구역 입구에 있는 in ground 유도 loop와 free standing light curtain이 차량을 감지하여 SENTRI 자동차량인식(AVI) 시스템이 작동
- 자동차량인식의 안테나가 등록된 차량의 앞유리 상단에 부착된 RF 송신장치에 호출신호를 보내고 응답신호를 감지하면, 컴퓨터는 등록된 차량과 그 차량의 탑승자에 대한 정보를 찾아내고 동시에 차량과 탑승자의 범위반사항여부에 대한 database 검색을 수행한 후 모니터에 표시준비
- 차량이 심사관의 부스에 접근하게 되면 제2단계의 AVI 장비가 가동되어, 제1단계 AVI 판독기에 의해 준비된 정보를 심사관의 모니터에 보내게 되고, 즉시 심사관의 컬러 모니터에 차량과 탑승자 확인에 필요한 심사 정보가 표시
- 모니터에는 자동차번호, 번호판이 발급된 주(state), 차량제조사, 모델명, 색상, 차량등록번호 뿐만 아니라, SENTRI 프로그램 등록자의 디지털 사진, 이름, 시민권등의 정보가 함께 표시된다. 심사대에 도착하게 되면,

운전자는 차량을 정지시키고 차창을 연 다음 PortPASS(Port Passenger Accelerated Service System) 카드를 판독기가 읽을 수 있도록 넣거나, 심사관에게 제시(주로 심사관이 서서 카드와 동일인 여부 확인)

- 심사관과 SENTRI 장비 양쪽에서 이상이 없다고 확인되면 신호등이 녹색으로 바뀌며, 출구문은 올려지고, 타이어 파괴장치도 제거되어, 차량은 미국영토내로 진행
- 차량 통제 장치
 - 자동문, 타이어 파괴장치, 신호등, 고정기둥, pop-up 공기압축기등 등을 이용하여 심사를 기피하고 도주할 수 없도록 장치

○ 시행효과

- 심사과정상 필요한 정보는 승객이 도착하기 전에 심사관에게 제공되기 때문에 심사에 걸리는 시간이 평균 30~40초에서 평균 10초 대로 감소하여 SENTRI 시행차선의 대기시간은 혼잡시간대에도 3분이상 걸리지 않음
- 컴퓨터에 의한 무작위 확인, 심사관의 판단에 의한 확인심사를 통하여 이민법·관세법위반사례를 적발하였으나 대부분 경미한 수준이었고, 현재 까지 SENTRI 참가자 중 불법마약밀반출이나 밀입국 관련한 위반자는 한 건도 발견되지 않았음

□ 심사관 근무사항

- 심사인원 : 약 300여 명(San Diego 사무소 전체 심사관수 약 600명)
- 심사관 업무배치
 - 하루 8시간 근무시간중 차량 1차 심사는 1회 최장 1시간, 최소 1시간의 휴식 후 다시 차량심사에 임할 수 있음.(안전, 차량배기가스, 피로도 등을 고려) 보통은 2시간 후 차량심사에 복귀하며, 차량 1차 심사의 근무시간은 일일 최장 4시간으로 제한
 - 차량과 보행자에 대한 1차 심사, 2차 심사, 특별허가 업무를 심사관의 경력 등을 고려하여 교대로 배치



<마약을 입수중인 심사관>



<곰인형속에 은닉한 지폐를 적발하는 장면>

□ 검역

- 국경통과 차량 및 승객들의 휴대품과 화물에 대한 검역을 실시
- 동식물검역 주요품목
 - 육류, 소세지 등 축산가공품, 오렌지 등 과실류, 토마토 등 채소류, 절화류 등
 - 식물류 폐기·반송비율 : 2% 수준
- 검역절차 및 방법
 - 일반승용차 이용 여행자는 차량용검사대를 통과하는 과정에서 세관 및 이민국 직원에 의해 구두로 1차검사(preliminary inspection)
 - 상기 1차검사 과정에서 세관의 정밀검색이 필요하다고 판단되는 차량 및 농축산물 운송여부에 의심이 가는 차량과 농축산물 운송 신고차량 등은 오렌지색 카드를 발부받아 일정구역으로 이동하여 2차검사(secondary inspection)를 실시
 - Secondary inspection 검사전에 농축산물 소지여부에 대해 진술할 기회를 주고 거짓진술 사실이 검사 후 밝혀질 경우 100\$의 벌금을 부과
 - 상기 차량들은 이민국, 세관 및 APHIS등 3개기관 모두가 문제가 없다고 판단한 경우 입국을 허용

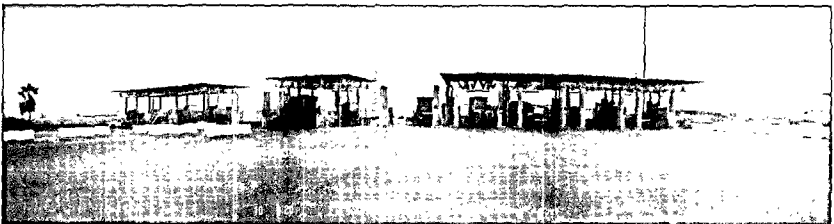
○ 도보 및 버스이용 여행객

- 미국과 멕시코간 전용노선을 갖고 있는 버스들을 포함한 모든 버스이용 입국자들은 국경에 도착하는 즉시 휴대식물과 함께 전원 하차한 후 일반 도보 이용자와 마찬가지로 입국수속을 밟고, 휴대동식물 검사절차를 거쳐야 함.
- 입국장에서 수속을 마친 여행객들은 APHIS전용 검사대에서 동식물 검역을 실시하여 휴대품 검사전에 금지품등 동식물류를 자진하여 신고하거나 폐기통에 버릴 수 있는 기회를 줌.
- 휴대품신고서에 동식물류 휴대여부를 표시 제출하고 난 후 모든 휴대품은 X-ray 투시기를 이용하여 검사
- X-ray를 이용한 휴대품 검사업무는 APHIS 정규직원들이 아닌 기능직 직원들이 담당
- 입국자들이 이용한 버스도 검역대상에 포함되며, 검역을 마친 버스이용 입국자들은 타고온 버스에 다시 승차하여 목적지로 출발
- 검역과정에서 농축산물 휴대사실이 발견되어 정밀검역을 실시하므로써 시간이 지체된 버스여행객에게는 다음 차편을 이용하도록 알선
- 입국자 전원에게 대한 검사는 사실상 불가하여 무작위로 표본을 추출 검사 실시

다. Otay Mesa Cargo Facility (화물전용 입국 C.I.Q.)



< Otay Mesa Cargo Facility 출입검사소 전경 >



< GATE 전경 >

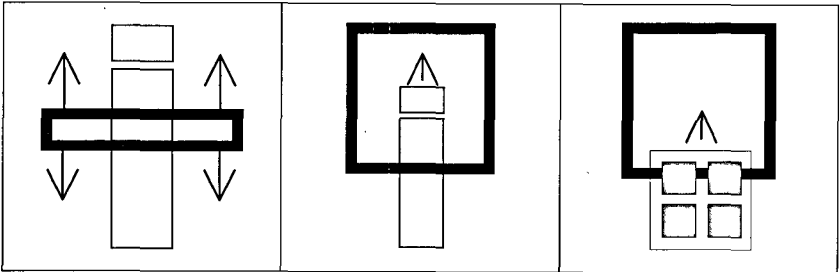
(1) 시설 개요

- 세계 최대규모 화물차량 국경 출입국 사무소
 - 일일 2,800~3,000대 규모 트럭 통과
 - 주요반입 물품 : 멕시코산 과일, 전자제품류
 - 미국-멕시코간 출입검사소로서 San Ysidro에서 약 10~18마일 떨어진
 - 화물차량전용 입국 출입검문소
 - 약 23에이커(약 93,000㎡, 28,155평)의 대지에 조성되어 있음.

(2) 운영 및 시설

- 사무인원은 상주인원 80명, 전체인원 200명으로 구성
 - 근무시간 : 06:00~22:00까지(8시간 2교대 근무)
- 신속한 통행을 위한 GATE 7개 운영(정밀검사대 별도 운영)
- 보안을 위한 사전정보 등록 및 FAST 프로그램에 별도 등록관리
- 공차 및 FULL 차량의 구분 및 2중 차량등록으로 미국/멕시코 2중 번호판 운영
- 입국
 - EMPTY CONTAINER(CARGO) : 반입차량 및 CONTAINER에 대한 X-RAY 검사를 통한 반입
 - FULL CONTAINER(CARGO) : 사전반입 신고서류의 전산등록 DATA와 반입시 제출서류로 대조 외관상 문제 발생치 않을시 반입 승인
 - 차량기사 : 사전등록 신고된 기사로서 신분확인후 통행승인
 - * 모든 반입차량 및 기사의 화약류, 방사능검사 실시
- 차량검사는 X-ray검사장치로 이루어지며, 총 5대의 장비가 있음.
 - 화물없는 차량, 화물있는 차량, 화물 전용 검색 등의 종류가 있음.
- 차량당 CHECK 소요시간 : 40~50초/대당

- 1일 통행차량의 10%정도의 SEMPLE CHECK
- 통행차량의 문제발견 시 검사장으로 이동 검사 실시
- 이상발견 시 정밀검사 및 X-RAY 검사 실시



간편 검색
(장치이동)
화물없는 차량

세부 검색
(차량이동후 검색)
화물있는 차량

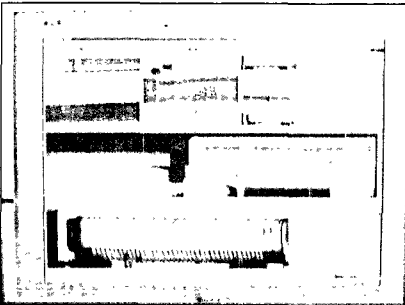
화물 검색
(화물이동후 검색)
화물전용 검색



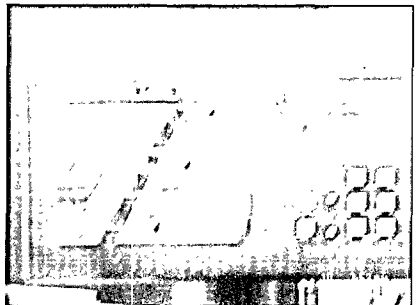
< 화물용 사전허가자 증명카드 >



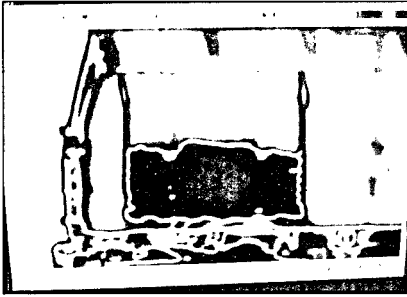
< X-RAY검사 확인 데스크 >



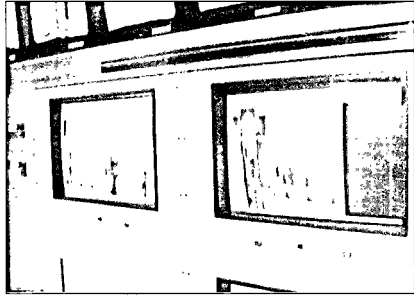
< X-RAY검사 모니터링 >



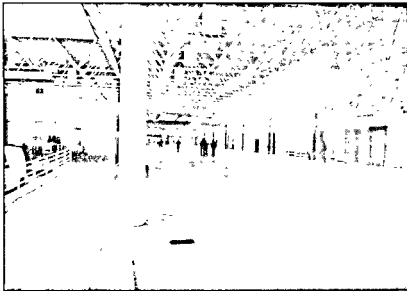
< X-RAY 검사장비 >



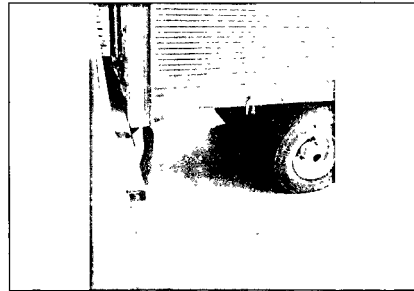
<X-RAY 검사 모니터링 화면 1>



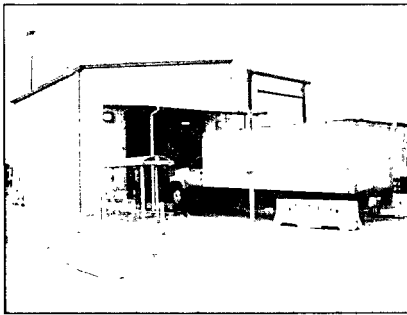
<X-RAY 검사 모니터링 화면 2>



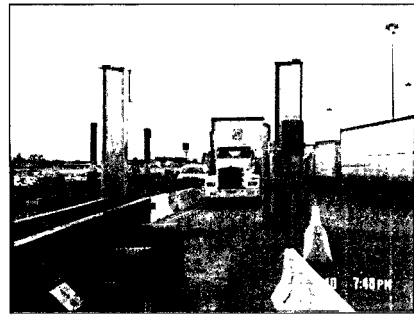
<세관 검사 장소>



<세관 검사장 차량 DOCK>



<X-RAY 검사대 - 실내고정형>



<X-RAY 검사대 - 통과식>

- 동식물 검역은 세관이 사용하는 트럭전용 X-ray 투시기를 활용하여 검색
- 멕시코산 과실류가 주로 반입
- 도착한 트럭기사들은 Manifest를 먼저 세관에 제출하여 점검을 받은 후,
동식물검역대상 적재트럭의 경우에는 APHIS에도 똑같은 Manifest를
제출하여 검사를 받도록 의무화

- APHIS는 동 Manifest가 접수되면 즉석에서 접수자가 스탬프를 찍고 검역관 고유번호 기록 및 서명 후 컴퓨터에 수입국, 품목, 수량등을 입력한 뒤 동식물검역 실시 여부를 결정
- 동식물검역은 품목별로 샘플을 채취하여 검사하나 병해충이 검출되면 해당화물 전량을 정밀검사하고 규제대상 병해충 검출시에는 소독 등의 조치를 취함과 동시에 black list에 등재하고 특별관리
- 금지품이 발견된 경우에는 전체화물을 폐기 처분하고 흙이 부착되었거나 혼입된 것은 반송조치
- 흙, 나뭇가지 등에 오염된 차량은 별도의 구역에서 소독 등 조치 후 통과 허가

라. 국토안전보장부(Homeland Security)

□ 설치 배경

- 2001. 9. 11. 테러참사 이후 설치된 국토안전보장국만으로는 미국 본토를 겨냥한 핵, 화생방 테러 및 대규모 후속 테러 공격을 원천적으로 봉쇄하기 어렵다고 판단하고, 미국과 미국민의 안전을 위해 미국 정부의 모든 자원을 집중하고자 그동안 각 부처에 분산되어 있던 대테러임무를 국토안전보장부(이하 국토안보부)로 일원화

□ 경과

- 2002. 6. 6. 부시 미대통령은 국토안전보장부 신설을 주요 내용으로 하는 연방 정부조직 개편안을 발표하였고, 2002. 11. 26. 국토안전보장법(the Homeland Security Act of 2002)에 최종 서명함으로써 국토안전보장부 신설법안이 발효되었고 2003. 3. 1. 정식으로 발족
 - 2001. 9. 20. 부시 대통령 상원에서 국토안전보장부 설치 제안
 - 2001. 10. 8. 대통령행정명령 ‘국토안전보장부’ 설치
 - 2002. 11. 19. 국토안전보장법 상원 통과, 11. 26. 대통령 서명

□ 통합

- 국토안전보장부는 22개의 연방부처 및 기관을 합쳐 약 16만 5천여명의 직원을 확보하며 2003 회계년도 기준으로 약 US\$ 355억의 예산을 지출
- 2차세계대전 이후 최대의 정부 구조조정 계획으로 근무인원의 규모에서 국방부에 이어 두 번째로 큰 조직

□ 주요임무 (Three Primary Missions)

- 미국 내 테러공격 저지
- 테러에 대한 미국의 취약성 감소
- 가능한 공격과 자연재해의 피해 최소화

□ 조직

- 2003. 1. 30. 국토안보부의 초대 장관인 Tom Ridge의 발표에 따라, INS는 국경·교통안전청(the Border and Transportation Security Directorate) 내 세관·국경보호국(the Bureau of Customs and Border Protection)와 이민·세관 집행국(the Bureau of Immigration and Customs Enforcement)의 2개국과 차관아래 시민권·이민지원국(the Bureau of Citizenship and Immigration Service) 등 3개국으로 구성

[세관·국경보호국(the Bureau of Customs and Border Protection)]

- 주요임무 및 책임
 - 테러범과 테러무기의 잠입저지
 - 불법 입국기도자 적발
 - 불법 마약 및 밀수품 유입저지
 - 위해 해충이나 질병으로부터 농업 및 경제적 이익 보호
 - 지적재산의 유출로부터 미국인의 상거래 보호
 - 국제무역 촉진 및 규율, 관세징수 등

○ 구성

- 농무부, 이민귀화국(입국심사), 국경순찰대, 세관 등 4개 부서가 통합
- 구성원 : 40,000여 명
- ※ 전직 관세청장이 BCBP 국장으로 취임

[이민·세관집행국(the Bureau of Immigration and Customs Enforcement)]

○ 주요 임무

- 이민조사(Immigration Investigations) : 이민귀화법(INA)을 위반하는 형사 및 행정 범죄 조사
- 관세조사(Customs Investigations) : 테러범 경제지원, 수출관리, 돈세탁, 밀수, 지적재산권 및 사이버범죄를 포함한 사기 등에 관한 조사
- 세관의 항만 통상금지(Customs Air and Marine Interdiction) : 마약, 밀수, 테러로부터 국경 및 미국인 보호
- 연방경호(Federal Protective Service) : 전국의 연방정부 시설을 관리하는 8,800여개의 총무청(GSA)에 대한 위협을 감소하고 연방기관의 활동에 안전한 환경 조성
- 수용 및 퇴거(Detention and Removal) : 공정한 이민법 집행을 통하여 퇴거대상자의 출국을 집행함으로써 국가 및 공공의 안전을 확보
- 이민 및 세관 정보(Immigration Intelligence, Customs Intelligence)

○ 구성

- 세관, 연방보호청, 이민귀화국(조사와 수용 및 수용퇴거 분야)
- 구성원 : 14,000여명

마. 멕시코 Tijuana-San Isidro 국경 검문소(도로 C.I.Q.)



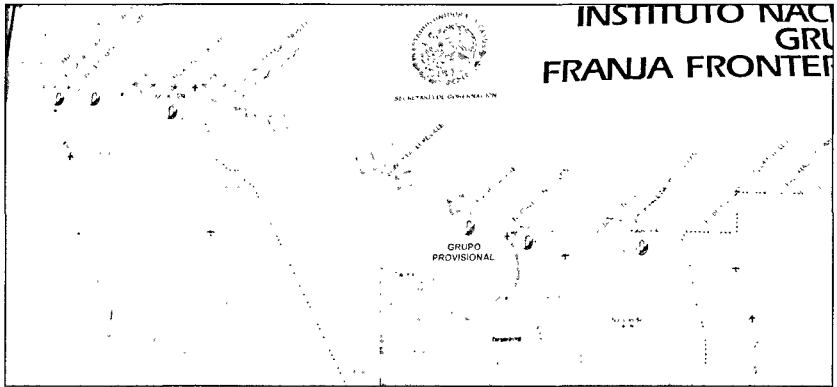
< 국경 검문소 전경 >

(1) 시설 개요

- 미국 San Ysidro 출입관리소에 인접한 멕시코의 국경 검문소
 - 관리 주체 : 바하 캘리포니아주의 이민국 산하 기구임.
- 도로 C.I.Q로서 사람, 승용·버스 차량의 출입관리가 가능
- 1일 평균 차량 5만대, 인원은 17만 명으로 총 약 22만 명 가량 통행, 월 평균 300만대 규모 차량 반입 관리
- 운영시간 : AM 6:00 ~ PM 10:00까지 운영
- 미국에서 입국하는 통행량보다 멕시코에서 미국으로 입국하는 통행량이 현저히 많으며, 우리나라의 경우 향후 통일 시 출입국 통행량 가변에 따른 절충 운영 계획이 요구됨

(2) 운영 및 시설

- 출국 : 사전 신고없이 인원내 대한 출국 가능
- 입국
 - 인원 : 신분증 및 여권 소지자의 통행 가능
 - 차량 : 상시 출입가능, 적재 수화물에 대한 반입 CHECK 후 입국가능
- 일반차량은 GATE통과 시 검색 수행 후 인식신호 등이 접멸되어 운전자 시인 후 통과
 - 푸른 신호등 : 이상 없는 경우
 - 붉은 신호등 : 이상있는 경우 별도의 ZONE으로 이동 후 정밀 검색
- 기본적인 수속완료 시 7일 이하로 체류 가능(20km 이내)
- 추가 21\$ 지불 시 멕시코 전국 체류 가능(180일 이내 체류 가능)



<멕시코-미국간의 국경검문소 현황>



<GATE통과시 인식 신호등>



<이상차량 세부검색 상황>



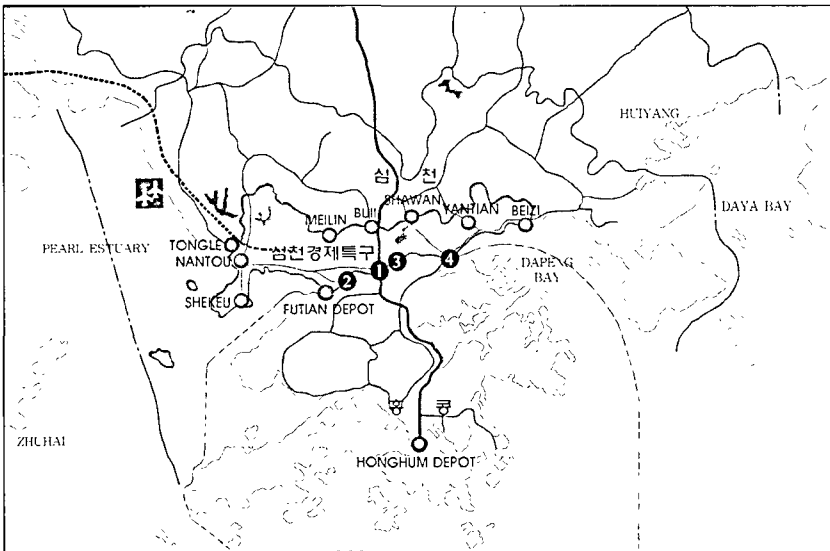
<도보횡단시 출입국절차 사무실>

2. 홍콩-심천 국경통과시스템

가. 홍콩-심천간 출입심사 개요

- 중국은 1997년 홍콩반환에 적용한 1국 2체제를 유지하기 위해 정치적·경제적 완충지대로서 홍콩과 인접한 전략적인 위치인 심천(深圳)을 경제특구로 지정하여 개발중임.
- 자본주의 중심의 홍콩과 사회주의 중심의 심천경제특구를 통과하고자 할 경우에는 출입국 수속을 위한 검사소(Check Point)를 반드시 거쳐야 함.
- 홍콩과 심천경제특구 사이에는 육상교통시설을 위한 검사소가 각각 별도로 4개소 설치 운영되고 있는데 양측에서 유사한 절차를 중복하여 밟도록 되어 있음.

홍콩과 심천경제특구간 검사소 위치



번호	①	②	③	④
이름	홍콩 LOWU	LOKMACHAU	MANKAMTO	SHATAUKOK
	심천 羅湖	HUANGGANG	WENJINDU	SHATOUJIAO
이용교통 시설	철도	도로	도로	도로
특징	• 여객전용	• 승객, 화물 공용, • 대부분 화물통과 • 화물차주차장 및 컨테이너 수리소	• 화물통과 • 가장오래된 시설	• 화물통과

홍콩과 심천경제특구간 검사소 운영현황

구분	홍콩			심천경제특구		
	세관 (Customs)	출입국관리 (Immigration)	검역 (Quarantine)	세관 (Customs)	출입국관리 (Immigration)	검역 (Quarantine)
기능	• 화물검사 • 차량검사 • 세금부과	• 운전자검사	• 신청 승인 인가	• 운전자검사 • 화물검사 • 차량검사	• 운전자검사 • 차량검사	• 화물검사
검사 방법	• 화물적하 목록 • 인가증 • 대부분 문서검사 • 무작위 화물검사	• HKID 카드 • 제한된 구역 허가 - 운전자, 차량	• 필요한 경우 인가증 신청	• 차량일지 • 운전자목록 • 화물적하 목록 • 세관신고 목록 • 무작위 X-Ray검사	• VAIS-vehicle • 자동차검사 시스템 • 홍콩달러 1,800 기탁	• 검역일지 • 화물적하 목록 • 나무포장 단위의 신고
주된 검사	• 밀수업자 검사	• 밀입국자 검사 • 카메라 검사	• 해당사항 없음	• 모든 확인된 문서 • 의심스러운 경우 화물 상세조사	• 지문검사 • 사진신분증	• 상품조사 • 일본·미국 수입품
세금	• 의심스럽지 않은 상품의 경우 면세	• 면세	• 면세	• 운전자검사 • 화물검사 • 차량검사	• 면세	• 상품당 100~1,200 인민폐
횡단 요금	• 면세	• 면세	• 면세	• 면세	• 방문당 5인민폐	• 면세

구분	홍콩			심천 경제특구		
	세관 (Customs)	출입국관리 (Immigration)	검역 (Quarantine)	세관 (Customs)	출입국관리 (Immigration)	검역 (Quarantine)
국경 개방 방식 시간	차량	<ul style="list-style-type: none"> • Lokmachau : 24hr • Mankanto : 7am~10pm • Shataukok : 7am~8pm 		<ul style="list-style-type: none"> • Huanggang : 빈차량 24hr 화물적재차량 7am~10pm • Wenjindu : 7am~10pm • Shatoujiao : 7am~8pm 		
	승객	<ul style="list-style-type: none"> • Lowu : 6:30am~10:30pm ※ Shenzhen과 홍콩사이의 교통체증을 해소하기 위해 교량을 건설할 예정 		<ul style="list-style-type: none"> • Shenzhen : 6:30am~10:30pm 		
국경 통과 시간	• 15~20분	• 15~20분	• 45~60분	• 40~70분	• 40~70분	• 120~210분

나. 홍콩 Lok Ma Chau(落馬洲)검사소(LMC CP)

(1) 개요

- 홍콩-중국간 경제활동이 밀집해짐에 따라 경계를 오가는 교통량이 급격히 증가하고 있으며 원활한 대응을 위해 1989년 12월 29일 착공하여 1991년 8월 8일부터 운영개시
- 현재 홍콩-심천 접경지역에 설치된 검사소 중 규모가 가장 크며, 홍콩특별 행정지역(HKSAR ; Hong Kong Special Administrative Region)에서 유일하게 24시간 운영
 - 검사소 규모는 약 80,500m²
- LMC CP의 운영시간은 1994년 11월부터 화물차량에 대한 수속작업을 24시간 연중무휴로 시행하며, 여객에 대하여는 오전 7시부터 오후 10시 까지로 제한

(2) 운영 및 시설

- 검사소의 주임무는 화물과 승객의 출입국을 관리하는 데 있음.
- 이에 따라 관세를 부과하고, 마약밀매, 공중위생, 안전, 저자권보호 및 국제 규약 등의 사유로 반출입이 금지된 물품의 통관을 방지하는 일을 수행

- 책임자 격인 2명의 지휘관에 의해 운영
 - 1명은 승객관련 업무와 전반적인 행정을 담당
 - 다른 1명은 차량 및 화물에 대한 업무를 수행
- 약 220명의 세관 공무원을 포함하여 300명이 넘는 인원이 근무

□ 차량 흐름 통제

- 차량과 화물은 도로상에 설치된 Gate내 키오스크에서 출입절차 시행
 - 1개의 Gate에서 시간당 최대 100대의 차량 처리
- 경계를 넘나드는 통행량이 급증함에 따라, LMC CP도 지속적인 확장을 하고 있음.
 - 1999년 12월 1단계 확장이 완성됨에 따라 차량수속을 위한 키오스크의 수가 14개소(입국, 출국 각 7개소)에서 24개소(입국, 출국 각 12개소)로 증가
- 홍콩측과 심천측으로 각각 독립된 화물검사소를 각 1개소씩 배치
 - X-Ray, 지게차, 초음파 연료탱크 시험기, 초음파 측정장치 등의 장비를 동원하여 화물검사 시행
 - 경우에 따라 화물검사작업을 돕기 위해 화물전담 마약검사전 투입
 - 화물검사소 내 차량검사실이 설치되어 차량하부와 의심가는 부분에 대해 정밀검사 실시

□ 여객과 수화물의 수속

- 버스를 이용하는 승객은 수화물을 모두 소지한 상태에서 하차하여 터미널내 출입국장에서 출입국 절차를 시행한 뒤 통과
 - 홍콩거주자는 홍콩 ID 카드, 운전면허증(홍콩, 중국 면허 동시소지), 홍콩과 중국 양지역에서 발행한 통행증을 소지하여야 하며 중국인은 중국정부가 발행하는 허가증, 운전면허증, 통행증을 소지
 - 터미널 주건물 1층 홀에 심천에서 홍콩으로 들어오는 카운터 9개, 홍콩에서 중국으로 나가는 카운터 6개를 설치하여 운영중
 - 세관운영의 관례, 홍콩과 중국의 경제적 격차, 중국내에서 제조된 마약, 모조품 및 술, 담배 등의 전매품의 반입방지를 위해 홍콩에서 심천으로

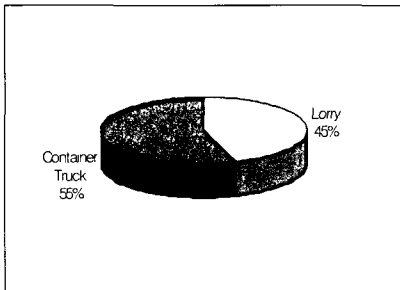
출국시는 간소하게, 심천에서 홍콩으로 입국시는 철저히 조사하고 있음.

* 차량 및 화물과 마찬가지로 통행량이 급증함에 따라 터미널에 대해서도 확장·개수공사가 진행중

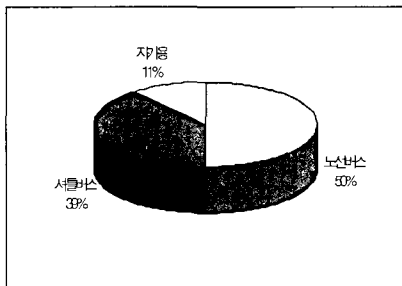
- 터미널 주건물에는 화물구류실, X-Ray 검사실, 개인조사실, 면접실, 관세 징수소 등을 설치 운영
- 승객 및 수화물 수속시 X-Ray, 금속탐지기, 마약감시를 위한 Itemizer System 등 첨단장비가 이용되며 마약검사선이 투입되어 업무를 지원

□ 통행상황과 여객흐름

- LMC CP는 홍콩과 심천 접경에 위치한 검사소 중 가장 많은 통행량을 담당하는 곳으로 하루 평균 20,000대의 차량이 통과
 - 보통 목요일부터 토요일까지의 통행량이 가장 많으며, 일요일과 공휴일에는 통행량이 감소
 - 시간당 평균 1,100대정도 차량이 통행하나, 야간(오후 10시부터 오전 7시 까지)는 통행량이 적음
 - 침두시간 LMC CP의 차량처리시간은 보통 15분에서 30분 정도 소요
- 여객수속의 침두시간은 오전 7시부터 오전 10시까지와 오후 4시부터 오후 7시까지이며, 차량수속과는 달리 여객은 주말과 공휴일에 집중



화물차량 구성비

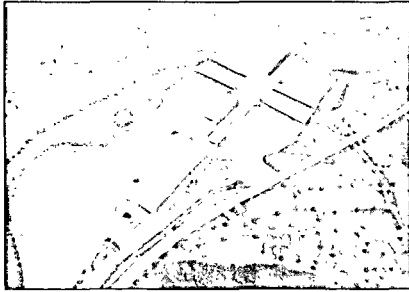


여객수송차량 구성비

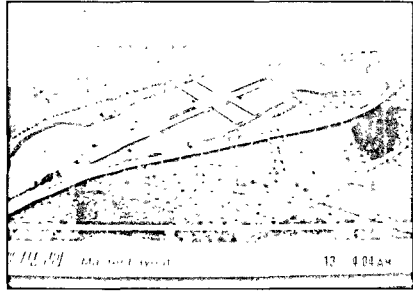
- 하루평균 25,000명의 여객이 통과하며 평균수속시간은 15분 정도

- 출입국 수속시간 단축방안
 - Land Boundary System 도입
 - 포괄적인 전산시스템으로 1991년 12월 도입되어, 출입국차량에 대해 즉각적인 수속을 비롯하여 다양한 기능을 수행
 - 이 시스템도입으로 차량수속에 따른 대기시간이 현격히 단축되었음
 - Land Cargo Advance Clearance System 실행
 - 짐을 실은 차량이 LMC CP에 도착 했을 때 수속시간을 줄이기 위해 사전에 수속항목을 명시
 - 1999년 8월 15일부터 'Empty Goods Vehicle Channel Scheme'을 마련, 짐없는 차량의 수속을 담당하는 키오스크를 따로 지정하여 차량흐름 개선
 - 차량 또는 화물검사에 사용되는 주요 검색장비
 - X-Ray checker, 지게차
 - Metal detector
 - Itemizer(마약·폭발물 탐지기)
 - Mobile x-ray vehicle scanning system : 시간당 4대의 컨테이너 차량 검색 가능(2002. 8월 도입. 1대당 \$5.4백만)
 - Automatic Vehicle Recognition System : 차량등록번호를 자동으로 인지하여 LBS에 입력, 1대 입력에 3초 소요
 - * 국경통과평균소요시간 : 차량(1분), 여행자(15분)
 - 기타 마약건 등을 활용하여 마약밀수 등 감시
 - 장래를 위한 확장
 - 늘어나는 통행량을 처리하기 위해, 1999년 12월에 1단계 확장을 완료 했으며, 2000년 12월부터 2단계 확장공사가 진행중
 - 2단계 사업에는 터미널 주건물확장, 화물검사시설 추가공급, X-Ray 차량검사시스템 도입 등이 포함
 - 중국본토와 홍콩특별행정지역간 연계
 - 검사소 업무의 효율성 증진과 서비스 질의 제고를 위해 접경지역 통행에 따라 발생하는 문제를 논의하기 위해 긴급직통전화를 본토, 검사소, 홍콩 사이에 설치하여 운영 중

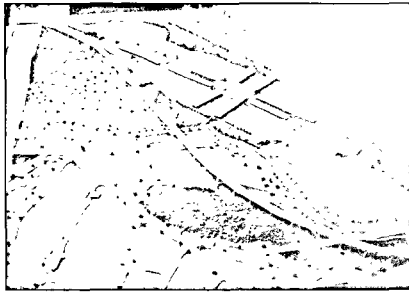
- 홍콩과 심천의 대응되는 검사소간 정기 및 비정기적인 Meeting을 가지며 지속적 정보교류를 통해 문제에 대응



<검사소 모형 전경 1>



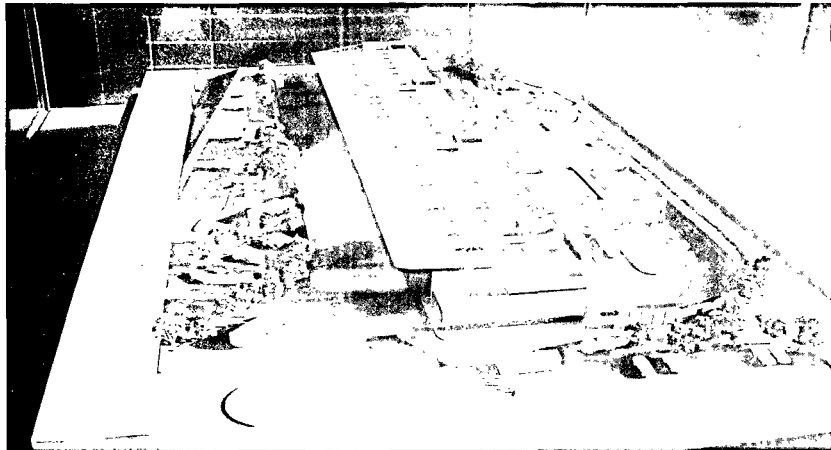
<검사소 모형 전경 2>



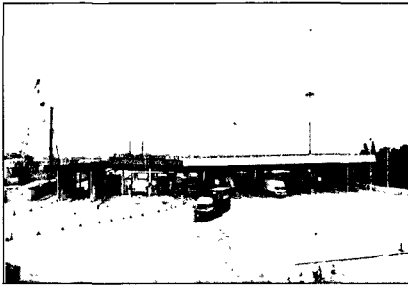
<검사소 모형 전경 3>



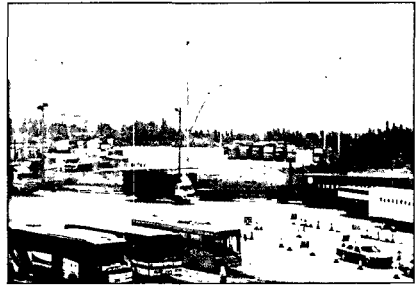
<검사소 모형 전경 4>



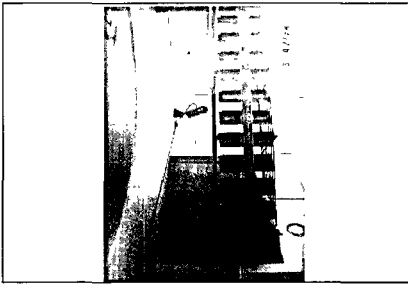
<검사소 모형 전경 5>



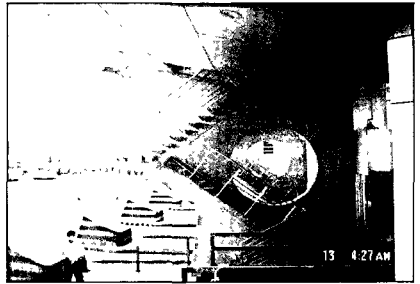
<게이트 전경>



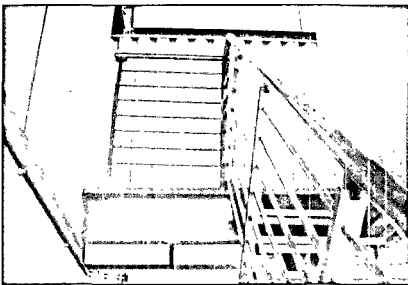
<입국차량 주차장>



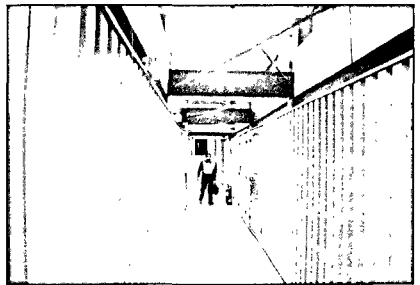
<근무자 이동 통로 계단 1>



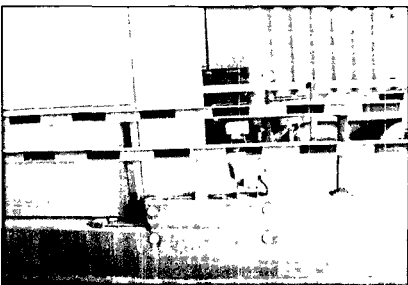
<근무자 이동 통로 계단 2>



<근무자 이동 통로 1>



<근무자 이동 통로 2>



<센서인식 카메라 장비>



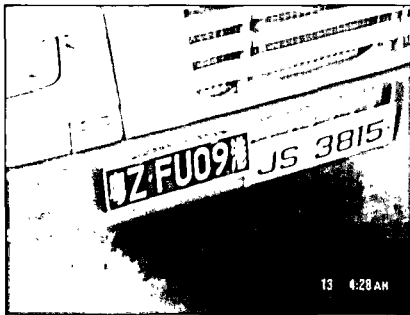
<인식용 센서 - 차량부착>



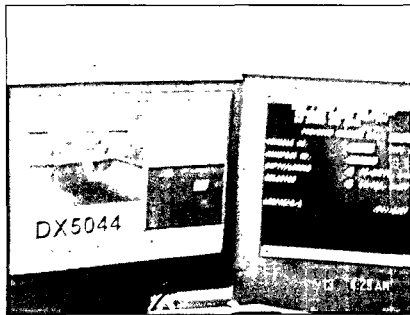
<버스 대기장, 승강장>

□ 국경통행 차량등록

- 국경을 출입하는 차량(트럭, 버스, 승용차 등)은 홍콩 교통당국의 출입 허가서가 필요하며, 세관에서는 별도의 등록절차 없음.
 - 신청에 필요한 구비서 : 신청서, 중국당국의 운행승인서, 자동차등록증 등
 - 등록신청이 접수된 차량은 통행허가서와 차량번호판(중국차량)을 받부
 - 허가서의 유효기간은 1년이며 매년 갱신
- 중국 심천지역을 출입하는 홍콩차량은 홍콩 번호판과 중국(광둥성)번호판 두개를 동시에 차량에 부착(등록 시 양쪽 등록당국에 등록비용 납부)



<CCTV 인식 장면>



<검사 인식 모니터>

□ 화물차량 국경출입 방법

- 국경통과 시 운전자는 도로상에 설치된 세관초소(Kiosk)에 차량출입 허가서와 적하목록을 제출

- 세관초소에서는 외부에 부착된 자동인식 카메라(Automatic Vehicle Recognition System)을 통해 차량번호를 촬영하여 컴퓨터에 자동입력 및 동 컴퓨터시스템에 따라 차량검색여부가 자동으로 선별
 - 검색대상으로 선별된 차량은 차량검사장으로 이동된 후 차량하부 또는 의심되는 부분에 대해 첨단과학장비를 이용한 정밀검색(검사비율 : 3-4%)
- 출입차량의 대기시간 단축을 위해 왕복 모두 14개의 Kiosk를 설치하여 운영(24개로 증설 예정)
 - 차량통행의 효율성을 제고하기 위하여 화물차용 통로와 버스·승용차 통로로 구분하여 운영, 화물차는 다시 공차와 적재차량으로 구분하여 통로운영
 - * 국경출입이 불가능한 승용차 또는 기타 차량이용 여행자들의 출입국 편의를 위하여 홍콩 국경CIQ와 중국측 국경 CIQ를 왕복 운행하는 셔틀버스를 양국 정부 승인하에 상호 운영

□ 검역기관 및 업무수행자

- 농업·어업 및 자연보호부 산하 검험검역분서 소속 검역관

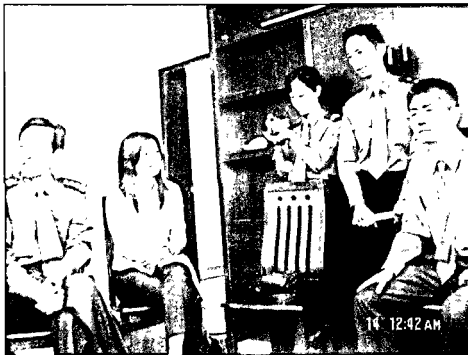
□ 동식물검역

- 홍콩은 극소량의 자가소비분 농축산물이 생산되고 있으며, 상업용은 전혀 생산되고 있지 않음.
 - 모든 농축산물을 수입하여 소비 수요에 충당하고 있는 실정
- 또한, 보호하여야 할 산림면적도 많지 않아 동식물검역은 제한적으로 이루어지고 있음.
- 따라서, Lok Ma Chau(사람, 차량통관) 및 Lo Wu 철도역은 동식물 검역관이 배치되어 있지 않음.
 - 농축산물 검역장은 만담포 지역에 별도로 설치되어 있으며, 동장소에서 검역을 실시하고 있음.

다. Lo Wu역(홍콩) 및 羅湖(심천)

(1) 개요

- 홍콩과 심천간 철도로 연결된 유일한 검사소
 - Lo Wu역은 홍콩 hong Hom에서 출발하는 KCR열차의 기착역이며 홍콩측의 검사소
 - 羅湖에서 홍콩으로 직접 연결되는 철도편이 없으며 실질적으로 역사가 아닌 심천측 검사소의 역할을 수행
- 철도여객에 대한 출입국 업무만을 담당하며 화물 및 차량에 대한 통관 및 출입국 업무를 수행하지 않음
- 일일 평균 약 23만 명이 이용



심천역 관계자 브리핑 모습

(2) 운영 및 시설

□ 승객 출입국 심사

- KCR열차를 타고 Lo Wu역 지하 1층 승강장에 도착한 승객은 1층 출국장으로 이동하여 출국심사 및 세관검사후 연결통로 1층을 통해 Shen Zhen역으로 이동
 - 출국시 내국인(홍콩 및 중국인)과 외국인을 분리하여 수속

- 승객심사시 구비서류
 - 홍콩 ID카드 소지자 : 홍콩 ID카드, 중국정부가 발행한 방문허가증
 - 중국인 : 홍콩을 방문하려는 중국인은 중국정부가 발행하는 허가증과 출입국신고서, 홍콩을 경유하여 제3국으로 여행하려는 중국인은 중국 여권과 출입국신고서 필요
 - 외국인 : 여권, 사증, 출입국신고서

- 신속한 출입국 심사를 위해 국내여행객은 심사대 앞에 있는 광학판별 기계내에 홍콩ID카드를 삽입, 입경 심사
 - * 홍콩 스마트 ID 카드
 - 외형상으로 스마트 ID 카드는 보통의 플라스틱 신용카드와 같아 보이나, 기능상으로는 정보를 저장하고 처리할 수 있는 칩이 내장되어 있기 때문에 기존의 ID 카드보다 우수



<출입국 심사장>

- 지능 신분증은 믿을 수 있는 신분증명서류 일 뿐만 아니라 2004년말경 실시예정인 차량 및 여행객에 대한 자동검색시스템(Automated Vehicle/Passenger Clearance System)에 대한 기초 자료를 제공

- X-Ray 검사대 및 마약 탐지건을 운영하고 있으나 세관검사는 거의 형식적임.
 - KCR열차가 5분 간격으로 도착하고, 여객수요가 많아 정체가 매우 심함.
 - 1층 연결통로 중간지점에 국경선 표시를 하고 중국측에서 공안을 배치하고 있으나 통제는 하지 않음.

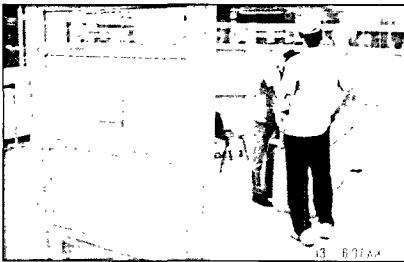
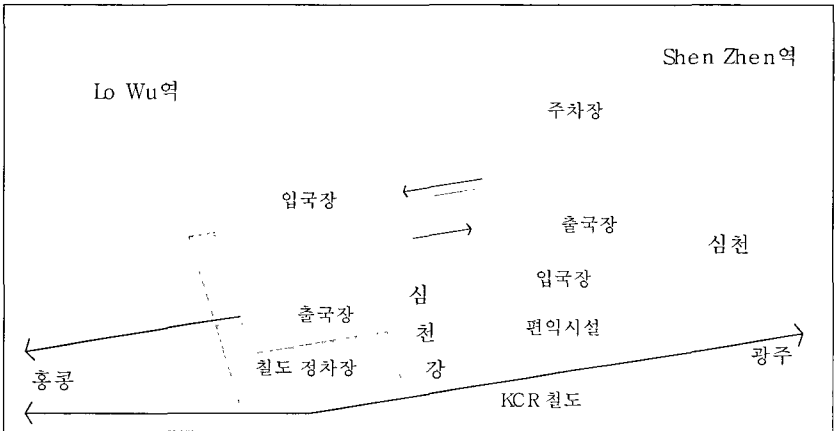
- 심천역에서 입국심사와 다시 한번 세관검사를 거치면 입국이 완료
 - Lo Wu역과는 달리 내외국인 구분없이 시행
 - 심천입국 시 외국인 중 비자발급이 필요한 경우 체류기간 5일의 즉석 비자 발급

- 심천에서 홍콩측으로 출국시는 Shen Zhen역 3층 출국장장에서 출국심사와 세관검사 후 연결통로 2층을 통해 Lo Wu역으로 이동
 - 심천측 타 검사소와 마찬가지로 홍콩으로 출국 시 세관검사를 비교적 간단하게 시행
 - 출국장장에서 연결통로까지 면세점을 집중배치하여 내외국인의 쇼핑을 유도
 - 내외국인을 분리 수속하는 Lo Wu역의 시스템에 대응하도록 연결통로 2층을 철제 분리대로 구획하고 있으나 동선이 교차되어 혼잡 가중
 - 연휴 등의 승객폭주에 대비 26대의 심사대를 양방향 심사대(contra-flow design)로 운영
 - 2층 연결통로에는 1층 연결통로와는 달리 공간, 홍콩경찰 또는 세관원이 배치되어 있지 않았음.

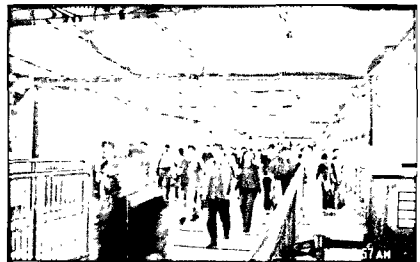
- Lo Wu역에서 내국인은 1층, 외국인은 2층으로 이동하여 입국심사 및 세관검사를 거치면 홍콩 입국이 완료되며, 1층 대합실에서 매표 후 지하 1층 정차장에서 KCR열차로 이동
 - 홍콩 입국 시 세관검사는 X-Ray검사대 및 마약견을 동원하여 비교적 철저히 시행한다고 브리핑하였으나, 외국인에 대해서는 비교적 간단하게 시행하고 있었음

- 홍콩의 구룡역에서 중국 광주로 가는 열차의 경우 Lo Wu역이나 Shen Zhen역에서 정차하지 않고 통과하며 반대의 경우도 마찬가지임.
 - 구룡역에서 승차 시 출국심사를 마치고 광주도착 시 입국심사 시행

Lo Wu역 및 Shen Zhen역 배치



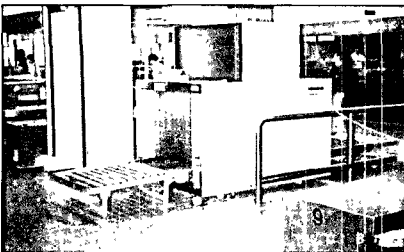
<출입국 심사대>



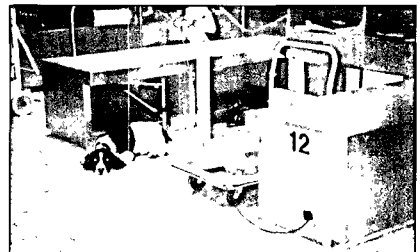
<Lo Wu - Shen Zhen역 연결교량>
-보수공사중-



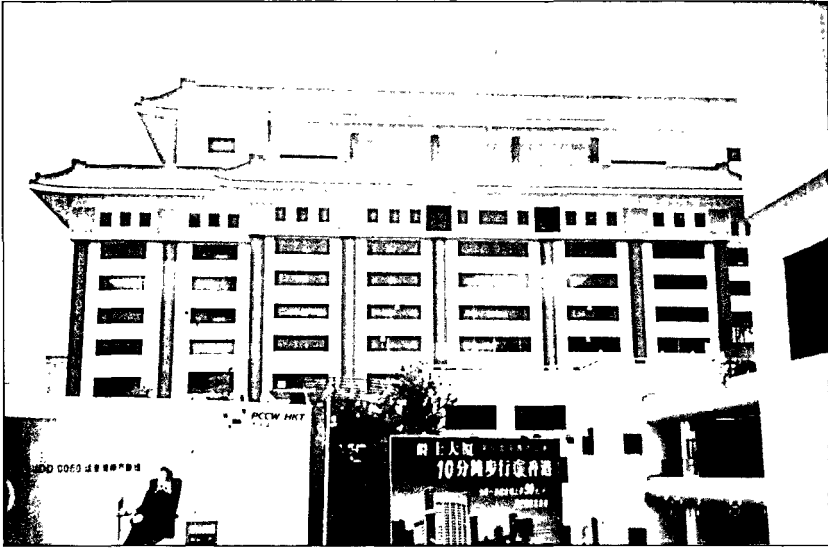
<출입국 심사대>



<X-Ray 검사기>



<마약탐지견>



<Shen Zhen역 전경>

통행열차의 등록여부

- 홍콩과 중국 국경을 출입하는 열차의 운행관련 기본사항은 홍콩·중국간 철도운행협정에 따라 처리
- 국경운행 열차 및 화차에 관한 사항은 양국 철도 당국에서 관리하며, 세관에서는 별도로 관리하지 않음.

열차운행 방법

- 열차의 운행은 시내중착역(홍암역)에서 국경역(로우역)까지만 운행되는 City Train과 시내중착역에서 중국 광조우 또는 북경까지 운행되는 국제선 열차로 구분
 - 국제선 열차의 경우 출입국 수속을 시내중착역에서 처리하고 국경의 로우역에서 Non-Stop으로 운영(중국측의 심천역에서도 무정차)
 - * 국경역 정차의 경우 출입국 수속으로 인한 열차운행 지연 및 불편방지 목적

- 홍콩·중국간 철도운행 현황

국제선 운행구간	일일운행횟수
구항역 ↔ 광조우	매일 8회 왕복
구항역 ↔ 베이징	매 홀수일(홍콩), 매 짝수일(베이징)
구항역 ↔ 상하이	매 짝수일(홍콩), 매 홀수일(베이징)

- City Train을 이용한 승객들은 홍콩과 심천 접경지역에 설치된 Lo Wu 역에서 모두 하차한 후 Lo Wu역 CIQ에서 출국수속
 - 홍콩의 Lo Wu역 CIQ와 심천역 CIQ는 약 30m 정도의 작은 다리를 사이에 두고 상호 연결되어 있음.

□ 열차화물 반출입 절차

- 철도역장은 열차 도착전 30분~1시간전까지 적하목록(mainfest)를 세관에 제출
 - * Manifest는 Cargo Handling 회사가 작성
- 화물은 컨테이너용 화차 또는 밀폐된 화차로 운송되며, 컨테이너 또는 화차 때문에 컨테이너 씰을 봉인
 - 씰 봉인은 수입화물의 경우 입경 시에, 수출화물의 경우 세관신고 완료후 출발 시에 철도당국에서 담당
 - 화물운송 도중 씰이 훼손 또는 이상이 있는 경우 철도당국에서 세관장에게 즉시 보고
- Cargo 역(Hung Hom Cargo Freight Station)에 도착된 열차와 화물에 대해서는 세관검사장에서 첨단과학장비를 이용하여 세관검사 수행
 - * 도착 화물은 14일 이내에 수입신고 필요

□ 통관역 운영실태

- 화물역과 여객역으로 구분하여 운영
 - 화물역에는 세관검사장, 검사시설 및 하역시설 설치
 - 여객역에는 CIQ, 면세판매점 및 면세품 보세창고 등 설치
 - 국제선 열차승강장에서는 일반국내선 열차와 구분하기 위해 보안용 펜스, 감시용 세관초소 및 CCTV 설치
- 국제선 열차역에서 발생하는 제문제를 논의하기 위해 연 2회 정례적으로 세관, 출입국관리소, 철도당국(KCKR) 및 유관기관간 협의회를 운영

□ SARS에 대한 조치

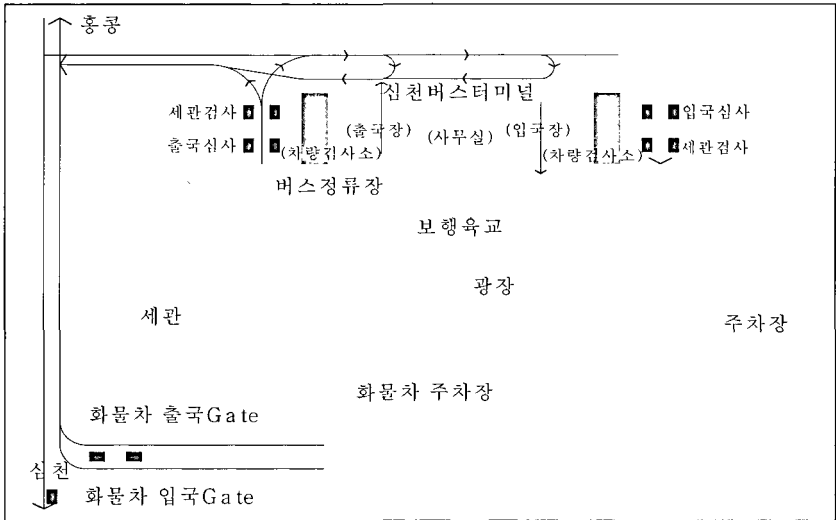
- 2003년 3월 SARS 발병 후 이민국과 위생부 및 각 정부부문에서는 긴밀한 협조 하에 사스예방대책이 이뤄지고 있음.
 - 각 출입경관제소에서 출입국심사대 전면 상단에 자동온도 측정기가 설치되어 있음.

라. Huang Gang(皇崗口岸)검사소(심천)

(1) 개요

- 홍콩의 LMC CP와 대응되는 중국 심천경제특구내 검사소
- 검사소 주건물은 심천버스터미널과 입출국장을 겸하여 사용
- 심천-홍콩간 화물운송의 대부분을 담당
 - LMC CP와는 달리 화물차 Gate와 버스 및 자가용 Gate를 분리하여 설치·운용 중
 - 화물차량은 시간대별로 통관수속 시행

Huang Gang 검사소 배치도



(2) 운영 및 시설

□ 승객의 출입국

- 타 검사소와 마찬가지로 승객은 수화물을 소지한 상태에서 하차하여 출입국 수속을 받은 후 환승 또는 타고 온 차량을 타고 이동
- 자가용을 이용한 통행은 거의 없으며 대부분 셔틀버스 또는 노선버스를 이용
- 심천 - 홍콩간 출입국 방법

□ 화물차의 출입국

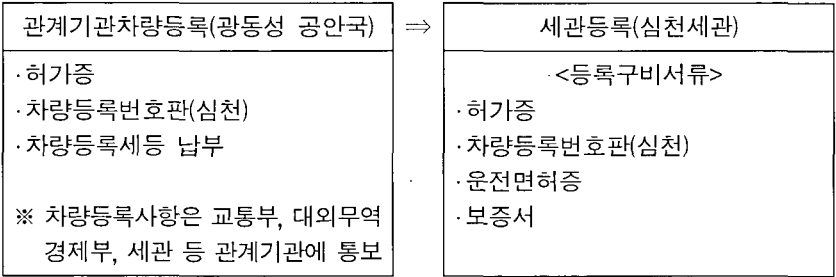
- 심천-홍콩간 화물차의 출입은 별도 조성된 화물차 전용 Gate를 통해 이루어짐
- 출입국 Gate를 각 4개소씩 분리하여 운영하고 있으나 Gate 부족으로 차량의 지체가 심함.
 - 현재 홍콩의 LMC CP는 각 6개소를 운영 중

- 홍콩방향 출구 Gate변에 대규모 차량대기소(컨테이너화물차 전용 주차장)를 설치하여 운영하고 있으나, 입국수속이 완료된 차량을 위한 주차공간이 확보되지 않아 화물차의 무단 주정차로 주변도로가 혼잡함.

□ 국경 출입차량 등록 원칙

- 국경을 출입하는 차량(트럭, 버스, 승용차)은 교통당국(지방병부 및 공안부)와 세관에 이중등록 절차 필요
 - 교통당국(공안부)에 출입차량등록 및 출입허가서 발급(심천지역의 경우 별도 차량번호판을 제작하여 교부)
 - 출입차량 등록사항은 양국차량운수협정에 의거 상대측에 상호통보
- 교통당국에 등록된 차량은 세관장에게 등록하여야 하며, 매 출입시 마다 세관장의 확인을 받아야 함.
 - 세관에 등록된 차량은 별도의 수출입신고절차가 불필요하며 관세부과 대상에서 제외

□ 출입차량 세관등록 절차



- 홍콩·심천 출입차량은 홍콩 번호판과 광둥성 번호판을 차량에 동시부착
 - 이중번호판 부착은 홍콩·마카오·광둥지역만 시행
- 차량의 세관 등록시 당해 차량의 운전자도 함께 등록
 - 당해 차량 운전자에 한해 운전이 가능하며 운전자 교체시에는 미리 세관장의 승인 필요

- 세관등록 대상 차량의 기술적 요건
 - 운송화물차량은 밀수방지를 위하여 세관에서 인정한 기술적요건을 구비한 차량에 한하여 세관의 검사를 받은 후 승인
 - 차량연결 트레일러는 분리가 불가능하도록 봉인 또는 고정
 - 차체 및 화물칸 등의 은폐공간 제거
 - 세관이 차량검색·감시에 편리
 - 세관승인후 차체변경시 세관장의 사전승인 필요

- 국경출입차량의 운행지역·운행경로의 지정
 - 차량출입허가 시 운행경로, 운행지역 및 운행기간 지정
 - 광동성 번호판을 부착한 홍콩·마카오 차량은 광동성 지역으로 운행 범위 제한
 - 지정된 운행경로, 운행지역 및 운행기간 위반 또는 미출국시 처벌대상

- 국경출입차량 운전자의 의무
 - 출입차량 운전자는 차량과 동시에 세관 등록 의무
 - 화물운송 책임과 세관에서 봉인된 화물운송관련 서류(보세운송신고서 등)의 인수인계 의무
 - 화물칸 개폐 잠금장치 소지의무
 - * 세관 표시가 있는 열쇠는 1회용으로 한번 사용하면 재사용 불가
 - 운전자 의무 위반시 세관의 처벌대상

- 출입사증 및 국경출입 확인방법
 - 국경을 출입하는 차량은 매 출입시마다 세관의 확인을 받아야 하나, 별도의 차량용 비자발급 및 이에 따른 수수료를 징구하지 않음.

- 운전자는 국경출입 시마다 국경세관에 차량출입허가증(통행증)·적하 목록을 제시하고 세관장의 확인 및 차량검색 필요
 - 심천세관의 경우 운전자가 「차량통행수첩」을 국경세관에 제출하여 입출국 도착·출발 승인 및 확인을 받음.
- 입국 시 차량·차량용품·승객 및 운전자는 모두 세관검사대상, 특히 출입 차량은 전자저울로 차량과 물품의 중량이 자동으로 측정, 의심스러운 차량은 차량검사소로 이동 후 정밀검색
- 화물적재차량은 세관검사소를 통관한 후 24시간 이내에 규정된 서류를 세관에 제출하고 수입신고, 보세신고 등 통관절차
 - * 심천세관 발행 차량통행수첩 개요

- 여권의 비자수첩과 유사, 빈번출입화물차를 대상으로 심천세관에서 차량 등록시 통행증에 같음하여 발급
- 주요 기재사항
 - 1면(겉표지) : 제명·발급기관(중국측과 홍콩측)·발급번호
 - 2면 : 운전자사진·운전자명·회사명·주소
 - 3면 : 차량번호·차량제원·수송수단내역(20"/40" con't, Trailer)
 - 4면 : 입국정보(일시, 출발지/도착지, 적재화물(명칭·수량), 신고인
 - 5면 : 출국정보
 - 6면 이후 : 입국정보와 출국정보가 공란으로 첨부
- ※ 세관에서 차량통행수첩 발급 시 실비의 비용 징구

□ 출입차량 출입차량 및 차량용품의 관세등 부과여부

- 세관에 등록된 국경출입차량은 수출입신고 및 수입제세 대상에 제외, 다만 세관에 차량등록 시 보증금 또는 보증서 제출 필요

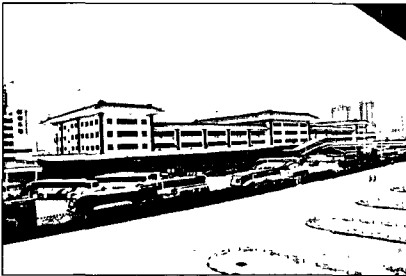
□ 관세통로 및 국경세관초소

- 심천지역의 경우 국경 최근접지역에 화물차량과 여객차량용 출입국관리소 및 세관검사대 설치 운영(국경지점에서 세관검사대까지는 펜스 설치)
 - 국경통로상에 설치된 Immigration 키오스크와 세관 키오스크는 약 200M 정도 떨어진 곳에 설치

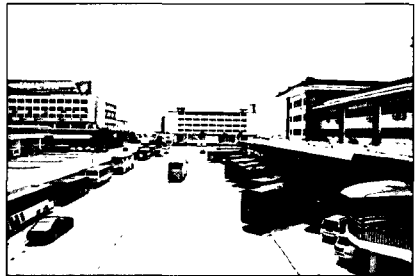
- 세관 통관에 필요한 보세창고 및 세관본관은 국경에서 다소 떨어진 곳에 위치
 - 입국화물 차량의 경우 국경초소에서 화물차에 세관봉인을 한 후 국경 세관 본관에서 수입신고 또는 보세운송 신고

□ 통관장 운영실태

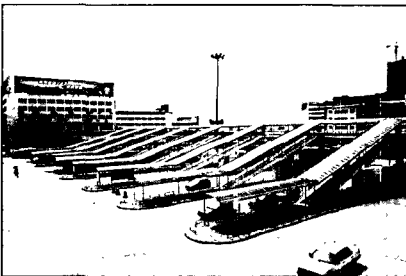
- 국경지역에 접해 있는 통관장의 관리 및 운영은 변방처(출입국관리소)에서 총괄·조정하며 유관기관 협의회를 정기적으로 갖고 있음.



<Huang Gang 검사소 전경>



<버스대기소>



<광장 및 보행육교>



<화물차출국 GATE>



<승용차·버스 출국 GATE>



<화물 주차차장>

Ⅲ. 시사점 및 향후 조치계획

1. 시사점

(1) 고객편의 위주의 시설 및 신속한 출입심사를 위해 각종 첨단 시스템 구축 운영

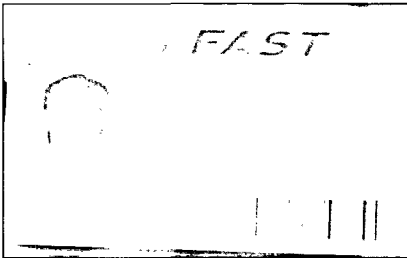
□ RFID(Rapid Frequency Identification) 기술 활용

○ 미국

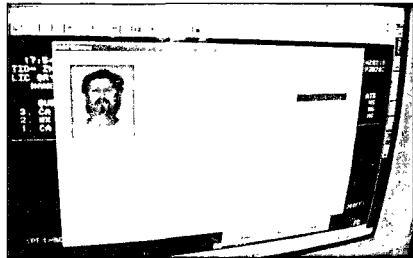
- 스마트카드(RFID)를 활용하여 무선으로 운전자 및 차량정보 인식

○ 홍콩

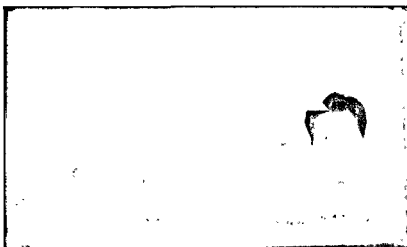
- APC(Automated passenger Clearance) : 스마트 카드와 지문인식 기술을 활용한 무인출입시스템 (2006년 완공 예정)
 - * 성명, 생년월일, 성별, 지문정보 카드내 저장(스마트카드로 변환중)
- AVC(Automated Vehicle Clearance) : 차량번호판 및 기사 ID카드/ 지문정보를 활용한 자동시스템(2005년 완공 예정)



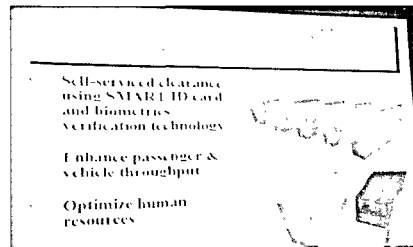
운전자 소지용 RFID카드



자동인식된 운전자 및 차량정보

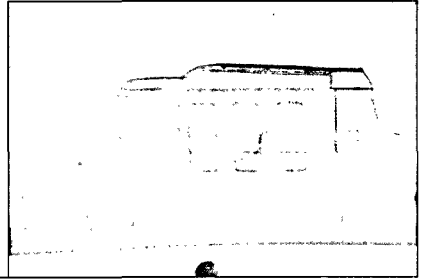
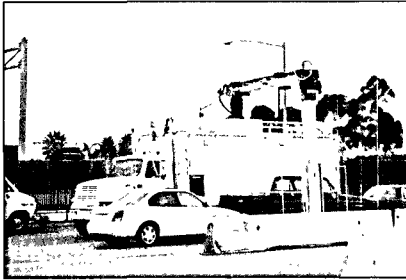


홍콩 주민 신분증(스마트카드)

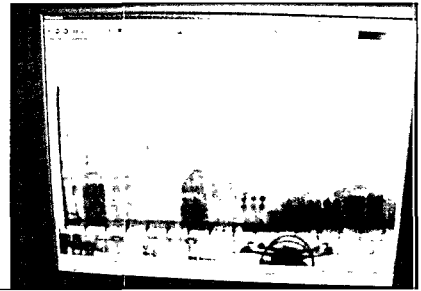
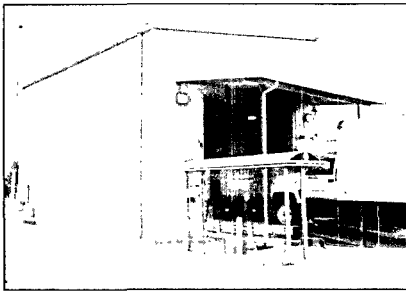


자동 검사 시스템

□ X-Ray 검사 시스템



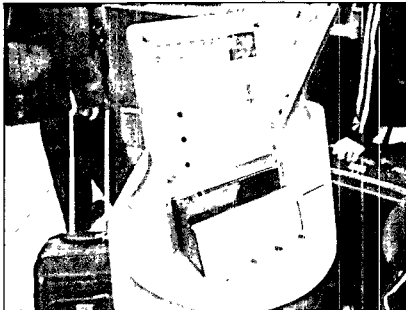
이동형 X-Ray 및 표시화면



고정형 대형차량용 X-ray 및 표시화면

□ 사전 정보 인식 시스템

- 출입심사 카운터 대기선 바로 앞에 여권리더기를 설치
 - 출입자가 심사대기 중 본인의 여권을 직접 Sensing하여 심사관이 모니터에 표시된 정보를 이용하여 신속하게 처리하는 시스템



□ 차량정보 자동인식카메라

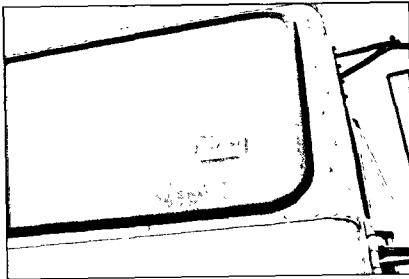
- 출입국 차량의 세관검사 여부를 자동으로 선별하기 위하여 개발된 시스템으로 차량이 세관 Kiosk에 정차시 차량번호등 차량정보를 자동인식카메라 (Automatic Vehicle Recognition System)를 통해 자동으로 입력처리한 후 검색대상 차량 결정



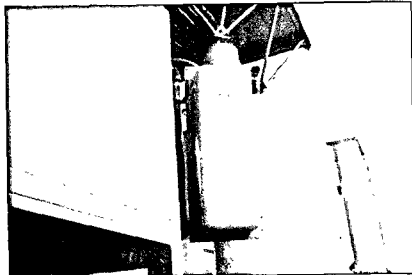
차량 전면 유리에 부착된 전자표식



운전자 사진 및 차량정보 자동 인식



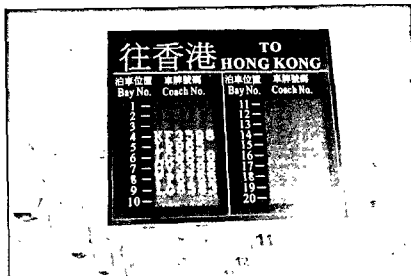
차량전면에 부착된 전자표식



RFID 무선리더기(검사부스에 설치)

□ 주차장 차량주차 현황판

- 버스 주차장 내 차량위치 확인을 위한 주차 현황판 설치



(2) 효율적인 운영 방법

□ 상황조정실(Command Center)의 운영

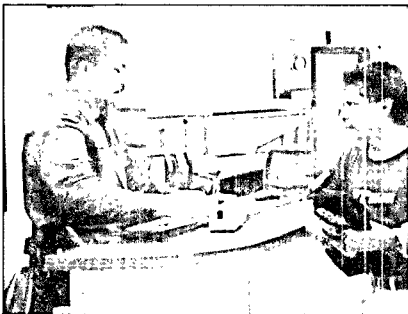
- 승객집중현상 발생 시, 각 구역별 심사관을 탄력적으로 이동 배치하여 신속하게 심사를 지원할 수 있도록 하기 위해서는 심사상황에 대한 모니터링과 승객집중도의 판단, 집중의 지속시간등에 대한 예측, 심사관의 이동·투입을 결정하고 지시를 할 수 있는 상황조정실의 운영이 필요

□ 재심사실 운영

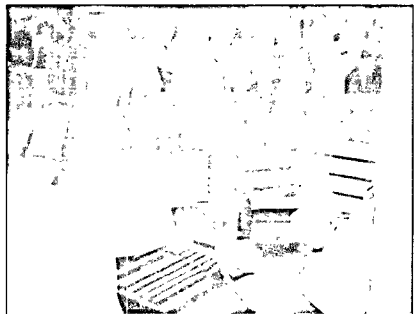
- 입국금지자, 위·변조 통행증 소지자 등 입국이 허용될 수 없는 자에 대한 정밀심사를 실시하는 재심사실 운영
 - 미국과 홍콩의 경우 경제적 격차, 멕시코 및 중국에서 제조된 마약, 밀수 등을 방지하기 위해 입국 승객에 대해서는 보다 상세하게 검사 실시
 - 문제차량등의 처리를 위해 1차 심사구역과 재심구역으로 구분 운영

□ One Card System

- 미국인 : 운전면허증만으로 미국-멕시코 국경통과(별도 작성서류 없음)
- 홍콩인 : 신분증만으로 홍콩-심천 양측 통과(별도 작성서류 없음)
홍콩과 심천 양측 Check Point에서 동일한 시스템 사용



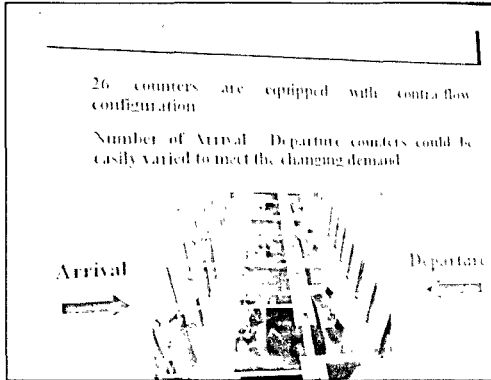
운전면허증 Sensing으로 출입처리



신분증 Sensing으로 출입처리

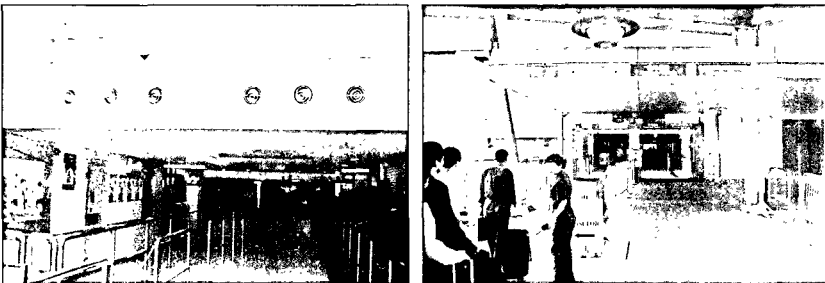
□ Contra - Flow Counter

- 동일 카운터에서 입국과 출국 수속을 동시에 진행할 수 있는 시스템
- 통행 인원의 증감에 따른 신속한 출입심사를 위해 가변 수속창구 설치
- 홍콩-심천의 효율적인 출입국 심사를 위해 양방향체제 및 'C'자형의 심사부스설치·운영



□ 원활한 흐름을 위한 게이트 구분

- 홍콩-심천의 Immigration 수속창구는 홍콩거주자, 중국인, 화교, 외국인 등으로 세분하여 운영
- 미국-멕시코, 홍콩-심천 간 상사통행자에 대해서는 별도 통행증 발행 및 전용심사 창구 설치
- 차량통행의 신속성을 위해 버스전용, 등록차량 등 차선별 구분



입구에서부터 국적 및 목적별 게이트 구분으로 CIQ내 혼잡 방지

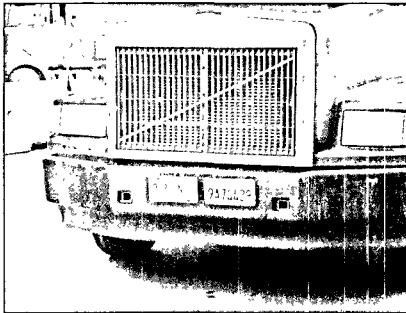
(3) 법제도 운영

□ 기관 운영 및 협조

- 미국의 경우 9.11. 테러이후 이민국, 세관 등 분리된 22개 정부업무를 국토 안보부 산하로 통합하여 하나의 시스템으로 업무 처리가 가능하도록 조치
 - 각 기관별 기득권 보다는 업무처리에 최우선권을 부여하고, 통합조직으로 운영함으로써 업무의 일관성 유지
- 홍콩의 경우 CIQ에서 발생하는 제문제를 논의하기 위해 출입국관리소, 세관, 철도당국 및 유관기관간 협의회를 운영

□ 국경 출입 차량 등록

- 미국/멕시코, 홍콩/심천 모두 국경을 출입하는 차량(트럭, 버스, 승용차)은 교통당국과 세관에 사전 등록하며, 양국가에서 발급한 ID카드 및 번호판(2개)을 차량에 부착
 - 홍콩-심천 국경 CIQ를 왕복 운행하는 셔틀버스 운행



미국-멕시코



홍콩-심천

□ 기 타

- 24시간 운영시스템(미국-멕시코, 홍콩-심천 간 도로 CIQ)
 - * 홍콩-심천간 기차는 12시까지 운영

〈주요 Point 대비표〉

구 분	미국-멕시코	홍콩-심천	남북한	비고
규모	시설	○ 국경 도로 상에 Kiosk(부스형 초소)설치	○ 국경 도로 상에 Kiosk(부스형 초소)설치	○ 본출입시설 착공 시 설치
	첨단 검사시스템	○ 신속통관·검색에 필요한 첨단시스템구축	○ 신속통관·검색에 필요한 첨단시스템구축	○ 첨단장비 구축필요성 검토
출입국심사	인원	○ 사전 신고없이 출국 가능 ○ 입국 : 신분증 및 여권소지자의 특별사항 확인 후 통과가능	○ 출국신고서에 의한 출국 가능 ○ 입국 : 신분증 및 여권소지자의 특별사항 확인과 입국신고서 제출 후 통행가능 ○ 내외국인 구분 출입심사	○ 사전 방북 및 방남 승인 - 방북증명서로 출입심사
	차량등록 절차	○ 당국에 등록 통행증 발급 ○ 사전등록차량은 미국/멕시코 이중번호판 교부)	○ 교통당국 및 세관에 등록 ○ 사전등록차량은 홍콩/심천 이중번호판 교부	○ 수송장비 운행승인서 ○ 남북통행차량 증명서 ○ 차량운행허가서 (차량운행사무소 설치시)
	운행경로·운행지역	○ 제한 없음	○ 홍콩은 제한 없고, 심천은 운행경로, 운행지역, 운행기간 지정	○ 차량운행경로, 운행지역, 운행기간 지정
	차량 국경통과시 제출서류	○ 출입허가서, 통행증, 적하목록, 기타 필요서류	○ 출입허가서, 통행증, 적하목록, 기타 필요서류	○ 군사분계선 출입계획 ○ Invoice, 적하목록 등
	국경통관 절차	○ 검색대상 선별 ○ 차량검색 ○ 차량화물 세관봉인	○ 검색대상 선별 ○ 차량검색 ○ 차량화물 세관봉인	○ 전수 검사 ○ 차량검색(세관과 군 이중 검색)

구 분	미국-멕시코	홍콩-심천	남북한	비고	
	○버스 승객은 하차하여 CIQ 수속(휴대품 버스에 보관)	○버스승객은 휴대품을 소지한 채 하차하여 CIQ 수속	○버스승객은 휴대품을 소지한채 하차하여 CIQ 수속		
운 영 방 법	운영시간	24시간 운영	24시간 운영	08:30-17시까지 운영	
	검사 방법	○ 화물과 인원 및 차량 출입심사장 분리 ○ 차량당 검사 소요 시간: 20-30초/대당 ○ 1일 통행차량의 10% 정도의 Sample 체크 ○ 필요시 X-Ray 검사실시로 최종 검사 확정	○ 화물과 인원 및 차량 출입심사장 분리 ○ 공차 및 적재차량 구분하여 통로 운영 ○ 필요시 X-Ray 검사 실시로 최종 검사 확정	○ 화물 및 인원 출입심사 통합	
	통제 관리	○ 상황조정실 운영 ○ 재심사실 운영 - 이상 감지시 Second Area 에서 재검사 실시 ○ 밀입국 등 불법입국에 대한 구금실시(24시간내 최종 결론)	○ 재심사실 운영 - 이상 감지시 Second Area 에서 재검사 실시	○ 본건물 착공 후 종합상황실 운영 ○ 구금시설 미반영	
	기관	○ 미국은 기존 세관, 이민국 등 정부 22개 업무를 통합한 국토안보부 운영 ○ 멕시코은 이민국에서 통합관리	○ 각기관별로 운영 - 상설 협의체 구성	○ 남북관계 특수성에 따라 남북출입사무소 주도의 총괄·조정을 할 수 있는 규정 제정 추진	
양국간 협조채널	○ 양국기관간 지원 협정 체결 ○ 기관간 핫라인 설치 ○ 상호연락관 미파견	○ 양국기관간 지원 협정 체결 ○ 기관간 핫라인 설치 ○ 상호연락관 미파견	○ 남북간 협의 추진		

2. 향후 조치계획

□ 남북출입심사 절차 간소화 추진

- 신속·정확한 남북출입심사절차 운영으로 고객의 요구를 충족시킴과 동시에 남북교류협력 활성화에 부응(교류협력국 협조)
- 재출서류 간소화
 - 육로 이용 관련 절차(방북, 수송장비운행승인,(통일부) 남북간통행차량 등록(관세청)시)에 중복되는 서류에 대한 일괄처리 추진
- 방북증명서 개선
 - 현행 방북증명서로 확인하는 방법 대신 방북증에 Bar-Code를 부착 확인(금년말)
 - * 장기적으로 RF ID카드 도입
- 통행자 신분 구분 심사창구 검토
 - 수시방북자, 남북회담표자 등의 출입심사를 위해 별도의 전용심사대 운용
- 출입심사 대기시간 단축
 - 1인 출입심사시간을 30초 이내로 단축하여 대기시간을 최소화하고, 아울러 대기시간 동안 즐길 수 있는 각종 편의시설 설치
- 출입통보시간(국방부, UNC, 북측 군부) 단축, 군호송 및 군검문 폐지 추진

□ 법·제도 개선 및 추가적인 남북합의 추진

- 앞으로 남북교류협력에관한법률, 관세청고시 등 각종 규정 개정 및 북측과의 합의를 통해 철도·도로 운행절차를 통합 또는 절차를 간소화하는 방안 마련
 - 차량운행 관련 운행허가서 교부, 남북상호간 통보양식, 표지부착 등 세부적인 절차와 방법을 마련 추진

- 남측과 북측 출입심사 시 동일 시스템 도입으로 효율성 제고 추진
- 사전 등록차량의 경우 자율 통행
 - 남북 왕래차량을 남북측에 모두 등록시켜 차량운행사무소에서 관리하고, 출입횟수 및 통행차량 차종에 상관없이 무제한 출입 필요
- 남북 CIQ간 출입(인원, 차량, 화물)의 통행질서 유지 및 상호 정보교환을 위한 핫라인 조기 구축 필요

□ 첨단 과학 시스템 구축

- 차량출입관리시스템 도입
 - 남북교류협력시스템과 연계하여, 컴퓨터 시스템을 이용한 남북출입 차량의 자동 정보입력 및 검색대상 차량의 자동선별시스템 구축 추진
 - * 유관기관(관세청, 군 검문소 등)과 차량출입관리시스템 통합 운영 방안을 추진 중, 소요예산(1억8천만원)은 남북협력기금 활용방안 검토
- X-레이투시기, 문형탐지기, 차량식이동용 X-레이 검사기, 차량검색용 반경, 마약탐지견 등 첨단 검색장비 도입 필요
- 체온감지계 설치
 - 검역을 위해 체온을 개인별로 측정하다보면 많은 시간이 소요되므로 통과시 자동으로 체온을 감지하는 게이트형 체온감지계 설치

□ 「남북출입업무 처리규정」 제정

- 남북출입관련 업무 수행시 복잡한 업무처리 규정(절차)로 인해 관계부처간 업무중복, 의견충돌 등 불필요한 분쟁·갈등 소지가 있어, 이를 총괄·조정할 처리지침 제정 추진
- 다양하고 복잡한 통행 관련 법규·규정을 일목요연하게 하나의 규정으로 종합정리하여 관계공무원·사업자의 업무이해도 제고 및 one-stop 민원처리 시스템 구축

□ 이용객 편의 위주 및 효율적인 출입 심사 업무 수행을 위한 시설 건축

- 현재 공사중인 철도·도로 출입시설의 설계를 변경, 남북실무회담 및 이용객 편의시설 공간 확보 추진
 - 경의선 도로출입시설 : 회담장 및 부속실(100평), 대기홀 및 후생시설(220평), 북측 상주인원 숙소(50평), 예비사무실(70평) 등 440평 추가공간 확보
 - Yard에 설계되어 있던 주차장을 본관 동으로 배치
 - 동해선 도로출입시설 : 지하층을 재설계(약 900평)하여 회담장 및 부속실, 대기홀 및 후생시설, 북측 상주인원 숙소 등 공간 확보 예정
- 입·출경 심사 창구 가변화 운영방안 검토
 - 추후 왕래가 많아져 대상인원이 늘어나게 되면 도로 CIQ의 경우 가변 운영하여 출경과 입경으로 나누어진 공간을 출경·출경, 입경·입경으로 사용하여 일정규모까지 대응이 가능하도록 시설계획 추진
- 화물 CIQ의 경우는 북측에서 남측으로 반입되는 물품에 대한 통관을 중심으로 계획하고 남→북으로의 통관을 타지역 시설의 겸용 사용을 검토할 필요
- 출입검사의 신속한 흐름과 차량검색에 필요한 검사장소·화물유치창고 등 향후 기능, 임무 출입차량 증가상황을 고려하여 충분한 예비시설 확보

□ 남북출입사무소의 정상적인 업무 처리를 위해 관계기관 직제 신설, 추진

- 남북 교류협력의 확대·발전에 따라 급증하는 남북출입업무를 차질없이 추진하기 위해 관계기관의 직제 신설 및 단계별 적정 소요정원 확보
 - * 관계기관별·단계별 소요정원을 파악, 교류협력국에 통보(9월)

//끝//

독일·체코 출장결과 보고

2005

- Ⅰ. 일반사항
- Ⅱ. 주요 출장 내용
- Ⅲ. 시사점

I. 일반사항

1. 출장 목적

- 철도·도로를 이용한 국경통과시스템 및 검역체계 등 외국사례를 벤치마킹 하여 남북 철도·도로 운영과정에서 시행착오를 최소화할 수 있는 방안 마련

2. 출장 개요

- 출장기간 : 2005. 9. 26.(월)~10. 2.(일) [5박 7일]
- 방문국가 : 독일, 체코
- 주요일정

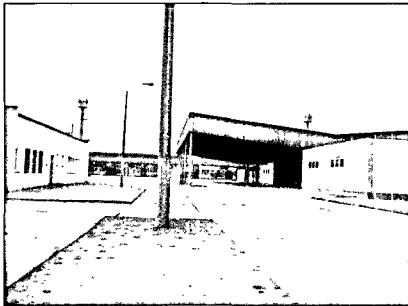
일 자	주요 일정
9.26(월)	○ 인천 ⇒ 베를린
9.27(화)	○ 마리엔본 구동독 국경검문소 기념관 방문 (Memorial to the Division of Germany in Marienborn) - Joachim Scherrieble 소장 면담 ○ 동서독 장벽(Grenzdenkmal Hotensleben) 현장 방문
9.28(수)	○ Check Point Charlie 및 베를린 장벽 현장 방문 ○ 독일/체코 국경검문소(Altenberg - Cinovec) 방문 - Ulrich Liebezeit 경찰서장 등 면담
9.29(목)	○ 독일 → 체코 이동(차량) ○ 체코 국립보건연구소(NIPH) 방문 - Kamil Zitek 소장 등 면담
9.30(금)	○ 체코/오스트리아 국경검문소(Ceske Vejenice-Gmund) 방문 - Vladimir KYZOUR 소장 등 면담
10.1(토)	○ 체코(프라하) 출발
10.2(일)	○ 인천 도착

II. 주요 출장 내용

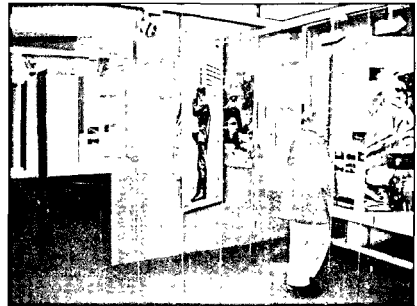
1. 구동독국경검문소 기념관

가. 기념관 운영 현황

- 구서독지역과 베를린을 연결하는 주요 통로에 위치한 마리에본 구동독국경검문소는 독일 통일 후 그 기능을 상실하고, 현재는 독일 통일기념관 및 홍보관으로 활용(1996.8.13, 개관)
 - 방문객들은 주로 과거를 기억하고 있는 통독 전 세대가 주류를 이루고 있으나, 청소년 독재방지 교육시설로도 활용되고 있음.
 - * 구동독검문소는 이곳 마리에본을 제외하고는 모두 철거



<기념관 전경>



<기념관 내부모습>

- 구동독검문소 중 이곳 마리에본만 보존한 이유는 이곳이 1945년 종전 이후 신탁통치 국가(미, 영, 소, 프) 군대가 모두 상주했던 역사적 이유와 함께
 - 통독 전, 구서독에서 베를린으로 가는 가장 짧은 거리에 위치, 인원/차량 왕래가 가장 활발했던 국경검문소였기 때문임.

나. 마리에본 구동독 국경검문소 개관

(1) 개요

- 독일을 점령한 4대 전승국은 철도(베를린-하노버)와 고속도로(베를린-하노버)의 동서독 통과로인 마리에본(동독)-헬름슈테트(서독)에 1945. 7. 1.

검문소 설치

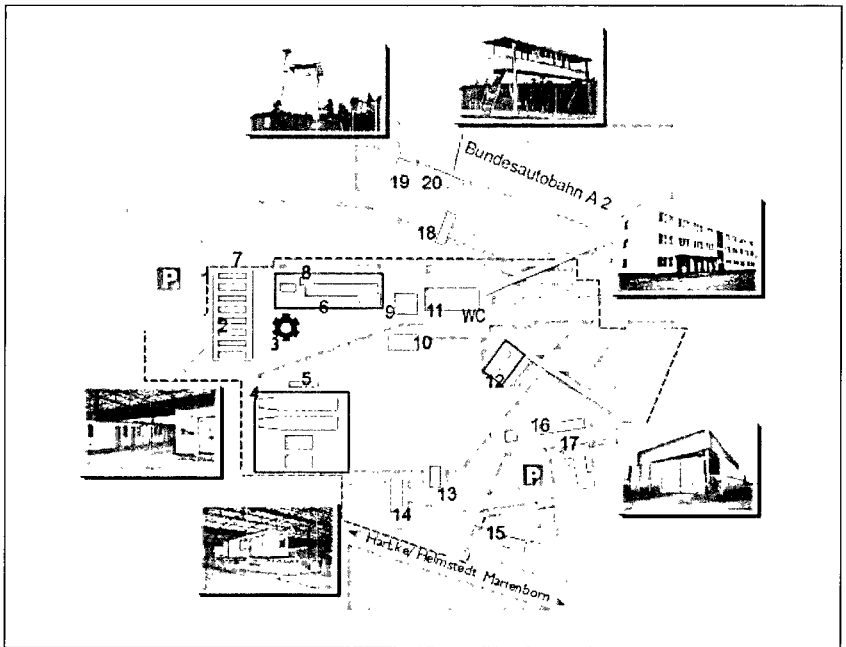
- 분단기간 동안 마리에본-헬름슈테트는 전체 서독 및 서방 연합국의 물동량이 베를린으로 이동하는 최대 중요 통로(check point 알파)로 1985-89년 사이에만 약 3,460만 명이 통과함.
- 이러한 역할로 인해 마리에본은 이데올로기로 나누어진 유럽을 연결하는 통로이자 대결의 바로미터이기도 하였음.
 - * 동서독 분단기간중 소련에 의한 베를린 봉쇄기간(1948. 6.24.-1949. 5.12.)에는 폐쇄
- 마리에본(Marienborn)에는 1989년 장벽 붕괴직전에는 약 1,000여 명의 동독 인원이 근무(세관, 국경경찰, 슈타지, 민간인 등)하였음.
 - 민간인 근무자 : 환전소(동독중앙은행에서 파견된 40명이 근무), 식물 검역(5명 근무), 동물검역(5명 근무), 독일적십자사(6명 근무), 기능공(10명 근무), 청소 및 구내 식당(각 10명씩, 총 20명 근무)
 - 국경수비대 : 102명의 무장경찰이 구역을 나누어 경비
 - 여권 검사 : 200명이 4개조 교대근무(대부분 동독 국가안전부 소속)
 - 세관 : 약 30-40명이 근무

(2) 약 사

- 1950, 동독 경찰이 소련으로부터 검문소의 지휘권을 넘겨받았으나, 국경 경찰은 국가안전부에 종속됨(1957년 다시 국경경찰이 지휘).
- 1952. 5, 동독 각의의 결정에 따라 동서독 국경간 5km 폭에 이르는 장벽(500m의 순찰구역, 10m의 통제구역, 검문소 등)이 설치되기 시작함.
- 1972-74, 통행조약에 따라 국경에서 1.5km 떨어진 곳에 새로운 국경 검문소를 설치
- 1989.11. 9., 장벽 개방 이후에는 동독주민이 통제없이 검문소를 통과하였으며, 1990. 7. 1부터는 화폐·경제·사회통합으로 기능을 상실함.

- 1992, 작센-안할트 주정부에 의해 마리엔본 독일분단 기념관으로 결정
- 1996. 8.13, 기념관으로 재 개관, 현재는 관련 문서의 정리 및 보관과 정보를 제공하고 세미나 등을 통해 독재 청산과 민주주의 공고화에 기여

(3) 운영 실태 : 시설을 중심으로



<구동독검문소 조감도>

① 입구(Entrance) :

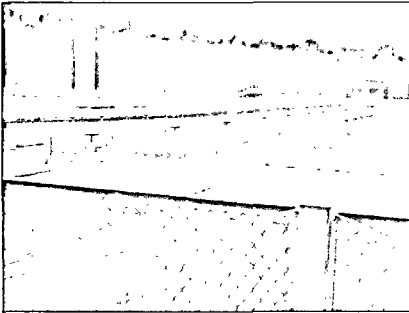
동서독 왕래자는 입구에 있는 주차장에서 여권을 제출한 후 차내에서 대기하다가 신분확인 신호 후 탑승한 채 심사장(②번)으로 이동함.

* 입구와 출입(여권)심사시설 사이에는 여권을 전송하는 Conveyor belt가 설치되어 있음.

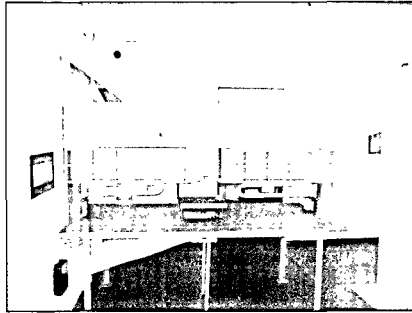
② 자동차 입구/여권조사(Automobile entry/Passport control) :

여권조사는 비밀경찰이 담당했으며, 조사실은 외부에서 볼 수 없도록 폐쇄형으로 설치되어 있음.

* 폐쇄형으로 설치한 이유는 방문객들에게 위압감을 줄 수 있고, Conveyor belt 자체가 상당히 원시적인 형태로 되어 있어 공개를 꺼렸기 때문임.



<여권전송 Conveyor belt >



<여권조사(출입심사)실 내부 >

- ③ 조명탑(Light-towers)
- ④ 트럭/버스 입구/여권조사(Truck and bus entry/Passport control)
- ⑤ 식물검역(Special plant inspection) :
씨앗과 커피열매를 포함하여 식물과 야채 생산물을 검역하는 장소
- ⑥ 자동차관세통제구역(Automobile customs constrol area) :
짐검사를 위한 x-ray 기계, 몸검색실, '관세에관한법률위반자'의 벌금회계 담당실 등이 복합된 건물
- ⑦ 이전 출구 구역(Former exit area) : 1995년 철거
- ⑧ 검열창고(Inspection garage) :
자동차에 숨어서 탈출하려고 시도했던 많은 동독인들이 이곳 검열창고에서 발각되어 체포되었음.
- ⑨ 영안실(Mortuary) :
앰블란스를 탄 환자나 시체도 동독에서 서독으로 이송되기 전에 이곳에서 조사나 동일인임을 확인을 받아야 했음.
- ⑩ 침묵구역(Area of Silence) :
방문객들이 조용히 심사숙고하고, 자기반성을 할 수 있도록 제공되는 곳임.

⑪ 사무실(Officers' building) :

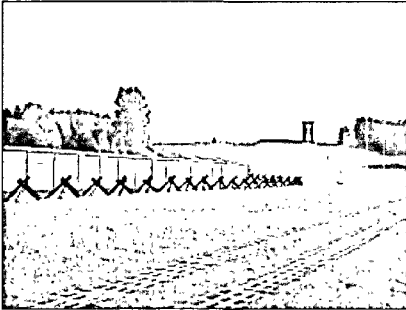
여권심사와 관세부과 등을 책임지는 동독 국경경찰, 비밀경찰(Stasi)을 위한 관리·지휘센터

* 현재는 문헌, 기념물 전시 및 기념관 사무실로 사용

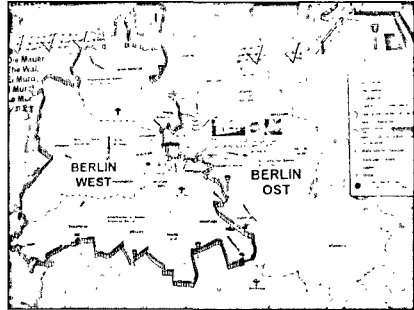
⑫ 동물검역소(Veterinary station)

⑬~⑰ : 보일러실 등 부대시설

※ 동서독 및 베를린 장벽 현장방문(9.27)



<동-서독 장벽 : 마리에본>



<베를린 장벽>

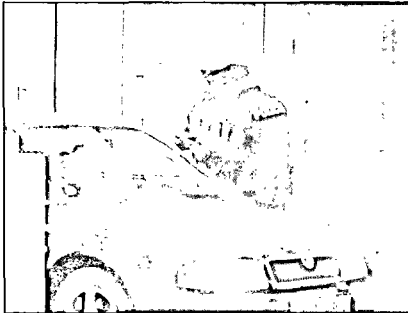
- 서베를린을 둘러싸고 있던 장벽은 시멘트로 찍어 만들어 세운 2m 높이의 얇은 담벽인 반면에, 동-서독 장벽은 철조망과 철조망 사이에 350m 정도의 빈 공간까지 둔 우리의 휴전선과 유사한 형태의 국경이었음.

2. 국경검문소

가. 독일/체코(Altenberg - Cinovec) 국경검문소

- 독일과 체코간 국경은 310km로 총 16개의 크고 작은 국경검문소가 있음.
 - 독일/체코 국경검문소 중 Altenberg - Cinovec 국경검문소의 규모가 가장 크며, 물동량도 가장 많은 편임.
 - * 하루 물동량을 체크하는 별도의 시스템은 존재하지 않음.(2004.5월 이전에는 차량 3,000대/일 정도였다고 함)

- 독일과 체코는 모두 EU 소속 국가로서 같은 건물 내에서 합동근무를 하고 있었으며, 양국 모두 경찰이 국경검문소를 총괄하고 있었음.
 - 과거에는 국경검문소가 상호 떨어져 있어, 통행자들이 별도로 출입심사를 받았으나, 체코의 EU 가입(2004.5월) 이후에는 합동근무를 하고 있음.



<동서독 장벽 : 마리엔본>



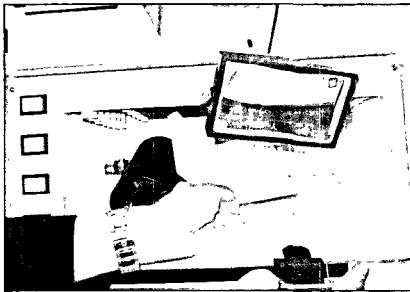
<베를린 장벽>

- 국경검문소에서는 인원 및 차량의 보안검사(Security)만을 담당하고, 체코의 EU 가입 후로는 세관, 동식물검역 등은 실시하지 않고 있음.
 - EU 국가의 경우에는 자국 신분증만으로도 통행할 수 있으며, 비EU 국가일 경우에는 여권검사를 실시함.
 - * EU가입국일 경우, 특이사항이 없으면 10-13초 내외에 출입심사를 끝내나, 비EU국일 경우에는 출입심사에 10-15분 내외의 여권검사 시간 소요(출장자의 독일/체코 국경통관시 실제 소요 시간은 12분이었음)
- 체코의 EU 가입 전에는 세관이 국경검문소에 상주하면서, 세관검사를 하였으나, 현재는 국경검문소에 세관을 두지 않고 있음.
 - 세관은 별도의 장소(시내)에서 세금부과 등 민원처리 업무만 담당
- 동식물검역은 세관과 마찬가지로 체코의 EU 가입 후에는 별도로 실시하지 않고 있음.
 - 출입심사 담당 경찰이 검역이 필요하다고 판단될 경우에는 검역직원, 환경부, 통역직원(필요시)을 호출하여 합동으로 문제를 해결
 - * 필요시를 대비, 비상연락체계 구축

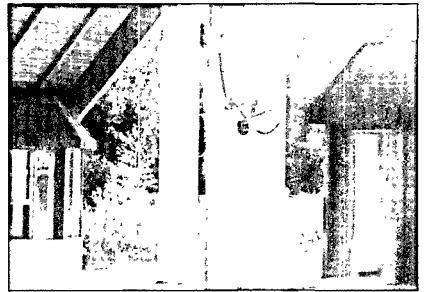
- 독일/체코 국경 왕래는 차량 뿐 만 아니라 자전거나 도보로 이동 가능하며, 육로와는 달리 항만, 공항에선 보다 엄격하게 출입심사를 실시하고 있음.

나. 체코/오스트리아(Cesky Velenice - Gmund) 국경검문소

- 독일/체코(Altenberg - Cinovec) 국경검문소와는 달리 아직 양국 경찰이 합동근무를 하고 있지는 않고 있으며, 양국의 국경검문소도 50m 정도 떨어져 별도로 운영하고 있음.
 - 다만, 필요시에는 경찰이 상호 상대국 검문소로 이동, 합동으로 출입국 심사 실시
 - 양국 검문소장간의 정례적인 대화 및 근무자의 합동 훈련 등을 통해 독일/체코 국경검문소와 같은 시스템으로 운영하기 위해 준비 중
 - * 이는 냉전시대에 독일(구 동독)/체코는 같은 공산권 국가였던 반면에 체코/오스트리아는 공산주의권과 자본주의권으로 대립했던 영향에 의한 것으로 보임.



<비EU국가의 여권 판독 모습>



<차량인식용 카메라>

- 체코/오스트리아간 정보(범죄자, 테러리스트 등)는 공유하고 있음.
 - 현재 체코-오스트리아간 국경출입 관련 협정 체결 준비 중임.
- 이곳에서도 역시 동식물검역이나 세관검사는 실시하지 않고 있음.
 - 각종 상품이나 물자 등은 별도의 검사없이 통관이 가능하나, 총기, 미약류, 예술품 등은 단속함.
 - * 이를 검사하는 별도시설이나 특수장비는 없으며, 담당직원이 주관적(육안)으로 판단하여 필요시 검사 실시



< 독일/체코 국경검문소 관계자 면담 >

< 독일/오스트리아 국경검문소 관계자 면담 >

다. 독일/체코, 체코/오스트리아간 철도출입심사

- 도로와는 달리, 철도출입심사는 별도의 출입시설을 갖추지 않고, 출입심사를 담당하는 양국경찰이 직접 기차에 탑승, 출입심사를 실시함.
 - 자국의 마지막 기차역에서 탑승, 상대국 첫 번째 기차역까지 이동하면서 출입심사를 마칩.

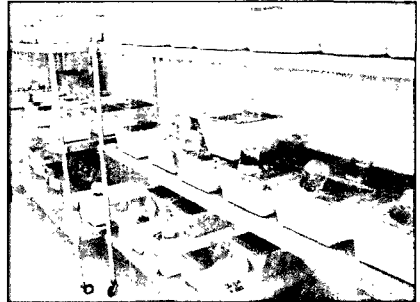
3. 체코 국립보건연구소(NIPH)

- 연구소는 체코 국민건강증진을 목적으로 체코 및 EU가 정한 규범 내에서 사람의 질병에 대한 실험과 연구를 담당하는 기관임.
 - 전염병 및 비전염병 질환관리 가이드라인 제시, 질병의 체계적인 모니터링, 주요 보건 문제가 되는 질병의 역학조사 및 감시체계 운영
 - 박테리아, 바이러스 등을 연구하는 24개의 실험실을 갖추고 있으며, 150여명이 근무하고 있음.
- 공산주의 시절에는 검역을 엄격히 실시한 편이나 체제 전환 이후에는 검역 절차가 점차 완화되었음.
 - 특히, EU 가입 이후(2004.5월)로는 국경지역에서 동식물검역을 실시하지 않고 있음.
- 사스 등 질병의심국가를 방문하는 여행자의 경우, 우리나라에서는 검역소에서 직접 예방접종을 실시하고 있으며, 접종 거부 시에는 출국금지 조치를

취하고 있으나,

- 체코는 여행객이 신청한 경우에 한해 예방접종 실시(예산, 인력 부족)

- 실험실 등 연구소 시설은 우리나라에 비해 규모는 작으나, 실험실 내 일처리 동선은 연구자의 편의를 고려, 비교적 잘 갖추어져 있었음.



<연구소 관계자 면담>

<실험장비 및 동물실험실>

Ⅲ. 시사점

□ 인원 및 물동량 증가에 따른 동서독간의 입장 변화와 대응전략 연구를 통해 향후 남북간 적용 가능성 모색 필요

- 동독의 ① 도로이용료 및 비자발급료 징수, ② 세금부담조정세, ③ 강제 환전금 등은 향후 북측이 요구할 가능성이 높은 제도로 보임.

□ 현재 우리 부서에서 적극 추진 중인 남북출입절차 간소화 문제는 최신설비 도입도 중요하지만, 보다 과감한 사고의 전환이 필요

- 유럽지역에서는 출입국신고서를 작성하지 않을 뿐만 아니라, 사람에 대한 검역도 실시하지 않고 있으며, 특히, EU국가간에는 세관검사나 동식물검역도 실시하지 않고 있음.
- 현재 북한방문객에 작성토록 하고 있는 각종 신고서는 실익을 고려 과감히 폐지할 필요가 있으며, 동식물검역도 특정시기(말라리아 발생기 등)에만 실시하는 방안도 고려할 필요가 있음.

※ 별첨 :

1. 동독 국경검문소와 동독주민 탈출 비교 1부
2. EU(유럽연합)의 식물검역 개관 1부

//끝//

〈붙임 1〉

동서독 장벽 설치와 동독주민 탈출 현황

1. 1단계 : 1945. 5 - 1952. 5(동서독간 국경 장벽 부재 시기)

- 1945년 여름에 이미 소련 점령지역과 서방 점령지역간 통화가 금지되었으나, 1946년 여름까지 약 160만명의 주민이 서독지역으로 탈출하거나 이주하였으며 1952년까지 총 1,407,274명이 탈출함.
 - 1945-46년 이주민원에는 강제수용소 구금자, 해외 강제노동자, 전쟁 포로 석방자, 피난갔던 여자와 아이들, 과거 독일 영토거주자(동프로이센, 실레지엔 등) 등이 포함

○ 연도별 탈출 인원(1945-1952)

1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952
183,025	183,025	183,025	183,025	129,245	197,788	165,848	182,293

2. 2단계 : 1952. 6 - 1961.8(동서독간 국경장벽 건설 - 베를린 장벽 이전)

- 1952. 5월 동독이 각의에서 동서독간 국경장벽을 설치하기로 결의, 베를린을 제외한 동서독 국경에 장벽이 세워짐으로써 동 기간중 탈출로는 서베를린을 통해 주로 이루어졌으며, 2,073,692명이 탈출함.

○ 연도별 탈출인원(1953-1961)

1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
331,390	184,198	262,870	279,189	261,822	204,092	143,917	199,188	207,026

3. 3단계 : 1962 - 1989(베를린 장벽 건설 이후 - 장벽 붕괴까지)

- 서독으로의 탈출인원의 대부분은 젊은층이자 기술 숙련공으로 동독에게는 필요한 노동력의 유출로 노동력 부족이 심각한 문제로 대두
 - 이에 따라 1961. 8.13을 기해 서베를린과 동독 사이의 국경에 장벽을 구축하였으며 이로 인하여 서독으로의 마지막 탈출로가 사라짐에 따라 이후 탈출주민의 숫자는 급격히 감소함(총 907,665명)
- 연도별 탈출 인원(1962 - 1989)

1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
21,356	42,892	41,976	29,592	24,131	17,573	16,036	16,975	17,519	17,406	17,164
1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
15,189	13,252	16,185	16,168	12,076	12,117	12,515	12,763	15,433	13,298	11,343
1984	1985	1986	1987	1988	1989					
40,974	24,912	26,178	19,956	38,832	343,854					

〈붙임 2〉

EU(유럽연합)의 식물검역 개관

1. 개요

- EU내에서 생산되어 EU내로 이동되는 식물에 대한 식물검역
 - 생산지에서 식물통행증(plant passport)만 받으면 다른 회원국에 반입될 때 검역을 받지 않고 EU내 모든 국가로 이동할 수 있음.
 - 단, 반입조건이 다른 보호지역(protected zone)으로 이동 할 때에는 보호지역의 반입조건을 따라야 함.
 - EU이외의 지역에서 생산된 식물에 대한 식물검역
 - EU내 한 수입공항·항만에서 식물검역을 받으면 다른 회원국으로 반입될 때 검역을 받지 않고 EU내 모든 국가로 이동될 수 있음.
 - * 이 경우 원산국이 기재된 식물통행증이 식물체, 식물체의 포장 또는 식물체를 수송하는 운송수단에 첨부되어야 함.
 - 단, 보호지역으로 반입될 때에는 보호지역의 반입요건에 따라서 검역을 받은 후 반입됨.
- ※ EU 가입국(2005.10, 현재) : 그리스, 네덜란드, 독일, 덴마크, 라트비아, 룩셈부르크, 리투아니아, 몰타, 벨기에, 사이프러스, 스웨덴, 슬로바키아, 슬로베니아, 스페인, 아일랜드, 영국, 오스트리아, 에스토니아, 이탈리아, 체코, 포르투갈, 폴란드, 프랑스, 핀란드, 헝가리 등 25개국

2. 식물검역 관련 규정

- EU 전 회원국에 적용하는 식물검역 규정 : EU 식물검역지침
- 개별 회원국의 식물검역 규정 : 모든 EU 회원국은 “EU 식물검역 지침”에 정해진 규정에 따라서 자국의 식물검역 규정을 제정해야 함.

3. EU 식물검역지침(요약)

수입금지 식물

- 모든 회원국이 금지시켜야 하는 물품
 - 일부 재식용식물(소나무속, 향나무속 등), 일부 목재의 수피, 감자, 흙·부엽토 등(식물에 부착하는 필요 최소한의 것 제외)

- 특정회원국(보호지역)으로의 수입이 금지되는 물품
 - 감귤류 : 그리스, 이탈리아, 프랑스령의 Corsia 지역
 - 화상병의 기주식물(종자 및 과실 제외) : 스페인, 프랑스(일부 지역), 아일랜드, 이탈리아, 포르투갈, 영국(일부 지역)
 - 소나무재선충 기주식물 : 포르투갈(일부 지역)

특정 조건하에서만 수입될 수 있는 물품

- 모든 회원국에 수입될 때 적용되는 물품
 - 많은 식물류가 여기에 해당되며, 특정 병해충이 없는 지역에서 생산, 소독처리, 식물위생증 부기 조건으로 수입

- 특정 회원국에 수입될 때 적용되는 물품

수출국의 식물검역증을 첨부해야 하는 물품

- 모든 회원국에 수입될 때 적용되는 물품
 - 모든 재식용식물, 일부 식물의 종자, 일부 과실, 감자괴경, 분리된 수피, 일부 목재 등

- 특정 회원국에 수입될 때 적용되는 품목
 - 일부 식물, 사탕무우 등


금지 유해생명체(harmful organisms : 검역대상 병해충)

- 모든 종류의 식물에 부착되었을 때 금지시켜야 하는 유해생명체
 - 모든 회원국으로 유입(전파)을 금지시켜야 하는 유해생명체

- EU내 미분포(또는 분포) 유해생명체 중 일부 유해생명체
- 특정 회원국(보호지역)으로 유입(전파)을 금지시켜야 하는 유해생명체
- 특정 식물에 부착되어 있을 경우에만 금지시켜야 하는 유해생명체
 - 모든 회원국으로 유입(전파)을 금지시켜야 하는 유해생명체
 - EU내 미분포(또는 분포) 유해생명체 중 일부 유해생명체
 - 특정 회원국(보호지역)으로 유입(전파)을 금지시켜야 하는 유해생명체

※ 독일 프랑크푸르트 공항내 식물검역(9.26)

- 식물검역을 담당하는 관할 검역기관은 있으나, 우리나라와 같이 C.I.Q.상주 근무자는 없음(EU 회원국 공통).
 - 세관 당국에서 기본적인 동식물류 검역에 관한 기본적인 사항을 숙지하여 처리
 - 평소에 다루지 않는 품목 등 의심이 가는 식물류에 대해서는 즉시 관할 검역소에 전화로 문의 또는 유치하여 처리
- 일반적으로 자가 소비용 목적으로 휴대하는 소량의 채소, 과일, 절화, 구근 등은 통관 가능
 - 단, 재식용 묘목일 경우에는 식물검역증이 첨부된 것일지라도 세관 유치후 반드시 식물검역소 조치를 받아 처리
- 여행자 편의제공 차원에서 신속한 입국을 지원하기 위하여 휴대품 검사는 최대한 간소화하고 있는 것으로 보이며 화물검사 위주의 업무를 수행하고 있는 경향임.



북중간 출입국 현황조사 출장결과 보고

2006

- I. 일반사항
- II. 주요 활동
- III. 기타 특문사항
- IV. 남북 출입경에 주는 시사점

I. 일반사항

1. 출장목적

남북 출입시설 완공에 따라 북·중 접경지역의 국경출입시스템을 조사, 남북 육로통행 개선에 활용

2. 출장개요

- 출장기간 및 지역 : '06.9.26 - 9.29(4박 5일), 중국(단동, 도문, 훈춘 등)
- 주요방문지역
 - 단동지역 : 단동해관, 단동·동향 출입국관리시설
 - 도문·훈춘지역 : 도문·훈춘해관 및 출입국관리시설

II. 주요 활동

1. 단동지역

가. 국경검문소(公路口岸) 운영 현황 조사

(1) 출입경 운영 관련

- 통행시간대 운영
 - 정하여진 통행시간 내에 자유로이 출입경
(예) 중국 ⇒ 북한 : 09:30~10:30, 북한 ⇒ 중국 : 10:30~11:30
- 주요 반출입 물자
 - 중국 ⇒ 북한 : 쌀, 옥수수, 공산품, 생활용품 등
 - 북한 ⇒ 중국 : 수산물, 석탄, 광석, 목재 등 원자재
 - * 북·중 무역의 80%가 단동해관을 통해 이루어 지고 있으며, 특히 중국은 원유공급을 단동-신의주 간 송유관을 통해 북한에 제공

(2) 출입경 심사 관련

출입심사(邊防檢査)

- 출입심사는 통행시간대 출입경 도착순으로 실시하며 통행증(우리의 방문 증명서에 해당)으로 심사
- 신의주-단동간 출입에 한하여 각국의 별도 승인절차가 필요 없으며 신의주, 단동지역을 벗어나는 경우 여권 심사
- 심사는 통행증을 심사관에게 제시하고 심사관이 사진대조 등을 거쳐 심사 날인하는 방식으로 대체적으로 빠르게 진행(약 10초 소요)

세관심사(海關)

- 출입경자 휴대품검사는 육안으로 실시하였으며 별도의 검사기기(문형 탐지기 등)는 없음.

- 수출입 화물에 대한 검사는 세관원이 먼저 육안으로 물품을 검사하고 수출입업자가 세관신고 및 검사를 대행하여 처리
- 광석 등의 검사는 소형태그(10cm×10cm)를 사전에 부착하여 광물에 대한 성분조사 등을 실시
- 해관에서 약 5km 떨어진 곳에 보세창고를 설치·운영중에 있으며 규모 (2~3,000평 정도)는 크지 않았음.

□ 검역(檢驗檢疫)

- 검역은 검역총국에서 동·식물검역까지 통합 실시하며 빠른 속도로 진행
- 출입경자는 열감지기를 이용하여 검역을 받았으며 각국에서 발행한 개인 건강증을 제시
- 열감지기는 중국에서 자체 개발한 기종으로 중국 내 많은 출입경 시설에서 사용
- 자동살포 검역시설은 없었으며 차량검역을 위하여 인력이 직접 방제약품을 호수로 살포하여 검역 실시

(3) 출입시설 현황

- 출입경 심사장을 별도로 설치하지 않고 한 장소에서 동시 실시
- 심사장 내에 구내매점을 설치하여 출입경자가 이용
- 출입심사장 공간이 많이 협소하고 심사부스 간 간격이 좁아 많은 이용자가 한꺼번에 몰릴 경우 상당한 혼잡 예상
- 출입경자들을 위한 대기 장소가 전무하여 대부분 심사장 밖에서 대기
- 출입심사와 관련한 서식을 별도 장소에 비치하지 않고 출입경자가 원할 경우 이를 1매씩 배부하여 불편

(4) 기타

- 변방검사요원(국경수비군인)이 사진촬영을 금지, 특히 출입심사장내부 사진촬영은 강력 제지
 - * 일행중 1명이 출입심사장 내부를 사진촬영했는데 변방검사요원이 삭제를 요구, 관련 정사진을 모두 삭제
- 북한 출입경자들은 우리를 다소 경계하는 분위기
- 출입심사 절차는 우리나라와 유사하며 통행증 및 심사와 관련한 서류제출이 많지 않아 출입경자에 편리
- 중국세관 관계자는 북-중 간 국경통과합의서 및 출입경 절차 등은 외부에 공개할 수 없는 비밀이라고 하면서 자료협조에 난색 표시

나. 동항(凍港) 출입국시설 운영

(1) 동항 현황

- 동항은 인천항에서 격일로 카페리가 운행되는 곳이며 북한과 매년 8천여만 톤의 교역이 이루어지는 국제항
- 중국, 북한 간 교역물자 품목은 단동과 유사

(2) 출입국시설 등 현황

- 동항에서 출입국심사기관과는 4km정도이며 셔틀버스를 이용하여 여객을 수송
- 보세창고는 상당한 규모였으며 국가가 운영한다는 의미로 “공용”(公用)이라는 문구 부착
- 식물검역을 엄격히 실시하며 1차적으로 항만에서 실시하고 2차 검역은 지정된 장소에서 실시
- 방문 당일은 출입항이 없어 출입심사 장면을 보지 못하였으나 우리 항만 시스템과 유사

2. 훈춘·도문 지역

가. 권하 국경검문소(圈河口岸)

(1) 출입경 현황 등

- 별도의 통행시간대 없이 상시 출입경하고 심사기관은 별도 조직으로 50여명이 근무하며 시설운영 등은 해관에서 총괄하여 실시
- 동·식물검역을 별도로 실시하는 것이 단동지역(국경검문소)과 다소 차이가 있음.
- 1일 입출경 현황 : 인원 400~500명, 차량 70~80대(교역이 활발할 경우 300대이상 통행)
 - * 나진·선봉지역 개발 당시에는 활성화(나진까지 50km)
- 교역물품은 단동지역과 유사하여 북한으로 생활용품은 수출하고 목재, 광석 등 주요 원자재는 수입

(2) 출입경 심사 현황

출입국심사

- 통행증(우리의 방문증명서에 해당)으로 심사
- 훈춘 출입에 한하여 각국의 별도 승인절차가 생략
- 출입국심사(邊防檢査)는 군부에서 실시하며 다소 엄격히 실시

세관심사

- 출입경자 휴대품검사는 문형탐지기를 통해 실시
- 수출입 화물에 대한 검사는 지정장소에서 실시하며 엄격히 심사

□ 검역

- 인원에 대한 검역과 동·식물에 대한 검역을 구분하여 실시하며 체온측정기는 부피가 큰 고가 장비로 효용성이 탁월한 것으로 판단
- 출입경자는 각국에서 발행한 개인 건강증을 제시
- 단동지역과 마찬가지로 자동살포 검역시설은 없었으며 차량검역을 위하여 인력이 직접 방제약품을 호수로 살포하여 검역 실시

(3) 출입시설 현황

- 출입시설은 “계”(crab)를 형상화하여 건축
- 한 장소에서 출·입경 심사 동시 실시
- 심사장 내에 구내매점을 설치하여 출입경자가 이용
- 이 곳 역시 단동과 같이 출입심사장 공간이 매우 협소하고 심사부스 간 간격이 좁아 많은 이용자가 한꺼번에 몰릴 경우 상당한 혼잡 예상

(4) 기타

- 사진촬영을 금지하여 출입심사장 내부 사진촬영은 불가
- 세관 및 검역과장이 출입시설 및 심사과정 상세히 설명
- 출입시설 인근에 대규모 군부대 숙소 위치, 단동과 달리 탈북자 단속, 국경 지역 군사시설 배치 등으로 군인들의 경계 삼엄
- 검역심사에서 승인되지 못하거나 물품 가격이 합의되지 않아 되돌아가는 수출입화물이 20%이상
- 은덕군 원정리에 위치한 북한 출입시설은 다소 노후 되었으며 진입로 등이 미포장 되어 다소 불편
- 출입시설 입구에 군인들의 경비가 엄하였으며 중국-북한경계선까지(권하 다리 중간) 관계자 동행

- 두만강 상류 제철소 운영으로 강물이 매우 혼탁하였으며 갈수기로 메말라 있었음.
- 중국-북한을 잇는 다리(圈河橋)는 일제시대 건축하여 매우 노후 되었으며 얼마 전 중간부분 보수작업 실시

나. 도문 국경검문소(圖們口岸)

- 권하 출입국사무소와 시스템이 유사하였으며 현재 새로운 출입국 시설을 건립중인 상태
- 관광지역으로 남한 관광객이 많이 찾고 있으며 입장권을 구입하여 경계 지역 방문 및 전망대 방문
- 출입경이 활발하지는 않으며 수출입 화물은 대부분 훈춘(권하) 출입국 시설을 이용
- 북한과 관련한 물품을 판매하는 상점이 수개 위치

Ⅲ. 기타 득문사항

1. 탈북자 관련

- 최근들어 두만강변에 군대를 증강 배치하여 북한 주민들의 도강을 차단하고 있음.
 - 도강하여도 여름에는 연길 등지에서 구걸하면서 견딜 수 있으나 겨울에는 동사하는 경우가 많음.
- 중국의 탈북자 정책은 범법자로 보기는 하나 범죄를 저지르지 않으면 묵인하고 있는 상황임.
- 연길시에서 우연히 양강도 출신 탈북자(리명일, 40세)를 만났는데 초라하고 남루한 차림으로 우리에게 금전적인 도움을 요청하였으며 3차례나 탈북을 시도했다고 함.
 - 탈북에 따른 구타로 치아가 부러져 발음이 정확하지 않았음.

2. 무산광산 채굴 관련

- 북한은 무산광산에서 채굴한 철광석을 도문지역을 통해 중국에 수천톤씩(월) 수출하고 있음.

3. 전력(난) 관련

- 현재 수풍발전소에서 나오는 전기를 북중간 50:50으로 나누고 있으나 북한은 북측 몫 중 일부의 전기를 중국에 되팔고 있음.
- 북한은 수풍발전소 아래에 있는 기존의 발전소가 낙후되어 합작기업을 여러 경로를 통해 물색하고 있음.
- 과거에는 평양에서도 전력난으로 인해 각 가정에 전열기 사용여부를 수시로 감시하였으나 최근에는 이러한 감시조차 하지 않는 바 그 이유는 전력이 부족하여 가정에 송전하는 것이 극히 제한적이라 감시의 의미가 없기 때문임.

- 겨울철 평양에 온수를 공급하여 난방을 할 수 있게 해주는 평양화력발전의 송수관이 낙후되어 송수를 할 수 없어 겨울에는 아파트에서 각자 난방을 해결하여야 함.

4. 북한의 고위층 생활 관련

- 기업들의 독립채산제가 되고부터 당·정 간부들의 부정부패가 심해지고 있으며 중국조선족 기업인 이나 한국인 기업인들에게 노골적으로 뇌물을 요구하는 일이 다반사로 일어나고 있고, 계급이 높을 수록 그 정도는 심해지고 있음.
- 북한에서는 빈부의 차가 극심한 바 중국과의 무역업에 종사하는 자들이 제일 잘 살고 그 다음이 당·정 간부들로
 - 고려호텔에서 달러를 사용하면서 식사를 하고 있는 부류는 무역업자와 당·정 간부의 비율이 8 : 2 정도 되고 있음.

5. 북한 마약 관련

- 최근들어 북한마약이 중국 연변자치주를 통해 밀반입되고 있어 두만강변에 군대를 증강 배치하여 북한 주민들의 도강을 차단하고 있음.

6. 백두산 관련 등

- 금년 들어 백두산(중국명 : 장백산)의 관할권이 연변조선족자치주에서 길림성으로 이관되었으며 많은 중국인들이 정책적으로 백두산을 방문하고 있다고 함.
 - 길림성정부는 50여대 셔틀버스와 도로확장 등을 통해 관광지화하고 있음.
- 자치주에도 조선족의 수가 점점 줄고 한족의 수가 늘고 있는 것은 경제적인 이유도 있겠지만 중국정부의 동북공정의 일환으로 여겨진다고 하였음.

IV. 남북 출입경에 주는 시사점

〈현황〉

- 북-중 간 출입경은 오랜 시간을 거쳐 절차를 간소화 하였으며 이는 양국 간의 무역활성화로 이어짐.
 - 북-중 접경지역의 특정지구를 통행하는 출입경 절차는 빠르고 간소하게 처리하여 민원인의 편의를 도모
 - 출입시설은 대부분 협소하고 노후되어 편의시설이 절대 부족하고 각종 제출서식 미비치 등으로 다소 불편 초래
 - 거의 자유통행과 유사한 출입통행으로 민원인들은 불편을 느끼지 못하였으며 대부분 수시로 양국을 오가는 무역업자들로 상호 우호적인 분위기속에서 심사
 - 향후 남북철도의 본격적 운행을 대비하여 중국-북한 간 철도이용 출입경 절차 파악 필요
-
- 남북관계는 분단국 특유의 특수관계에 있음을 남북이 합의한 바 특수한 법적 성격과 현행 남북교류협력사업 등도 이에 기초하여 진행됨을 인식하고 현실 반영 노력
 - 남북간의 통행(通行),통신(通信),통상(通商)[3通] 등의 교류협력사업이 국가와 국가 간의 법적 상태가 아니라 민족내부거래로서의 성격을 가지고 추진함이 필요
 - 대북교역 및 인적왕래에 대한 출입·관세·검역 사항을 민족내부거래를 기준으로 적용하는 조치를 추진
 - 우선 개성공단 및 금강산지역을 입출입하는 남측의 인적·물적 왕래는 민족내부거래를 적용, 자유왕래할 수 있도록 제반조치를 강구
- ▶ 이러한 민족내부거래에 준하는 출입조치로서는,
- ▲ 통행증 제도
- 방문증을 통행증으로 전환하여 지정지구(파주 ⇄ 개성 간, 고성 ⇄ 금강산 간) 출입 시 통행증 휴대 시 언제나 출입이 가능(사전대조 등을

통한 본인확인)

- 지정지구외 방문일 경우에는 방문증명서를 통한 출입
- 통행증 제도는,
 - 통행증 유효기간 내에 별도의 승인 없이 통행함으로써 자유통행 실현을 위한 사전준비의 일환이 될 것이며,
 - 방문목적별 수개의 방문증을 통합할 수 있고 출입심사 시간도 대폭 단축
- 관련법령 개정, 관계기관 협의 등 어려운 점 내재

▲ 통행시간대 운영

- 자유통행 이전의 준비단계로 통행시간대를 시간대별로 지정(예 남한 ⇒ 북한 : 09:00~10:00, 북한 ⇒ 남한 : 10:00~11:00)
- 지정시간대에 언제나 출입경이 가능할 경우 현재의 출입경 시간대(30분 간격)보다 다소 탄력적으로 운영할 수 있으며 현재 방북 인원 및 차량 현황 파악혼잡을 예방
- 이는 군호송 폐지를 전제로 할 경우 가능

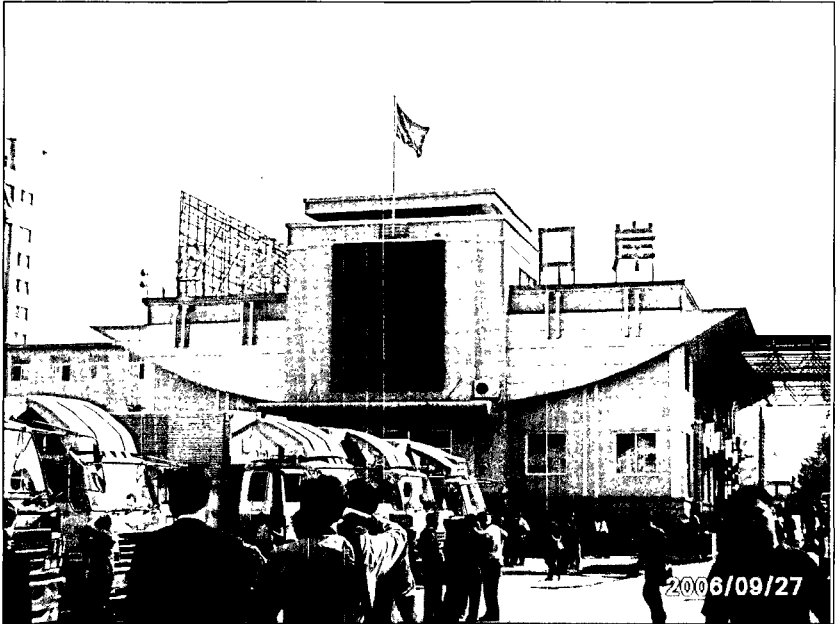
▲ 군호송 폐지

- 자유통행의 제약 사항중 하나인 군호송 폐지를 지속적으로 요구·협의 (국방부, UNC, 북한)

< 참 고 : 정보제공자 >

손 근 : 단동시 대외무역경제 합작국장
박대용 : 단동영달무역유한공사 사장
정영채 : 연변 성보호텔 이사장
김용철 : 연변과기대학 단동판사처 주임
김진학 : 길목태극과기발전유한공사 사장
도경주 : 중국연변한인상회 회장
박경식 : 연변자치주정부 관광국장
윤호일 : 전 연변무장경찰 중좌
김영찬 : 연변자치주 마약조사국장
김호운 : 연변자치주公安국 영사 주임
조 흥 : 연변 전업국 부국장 .

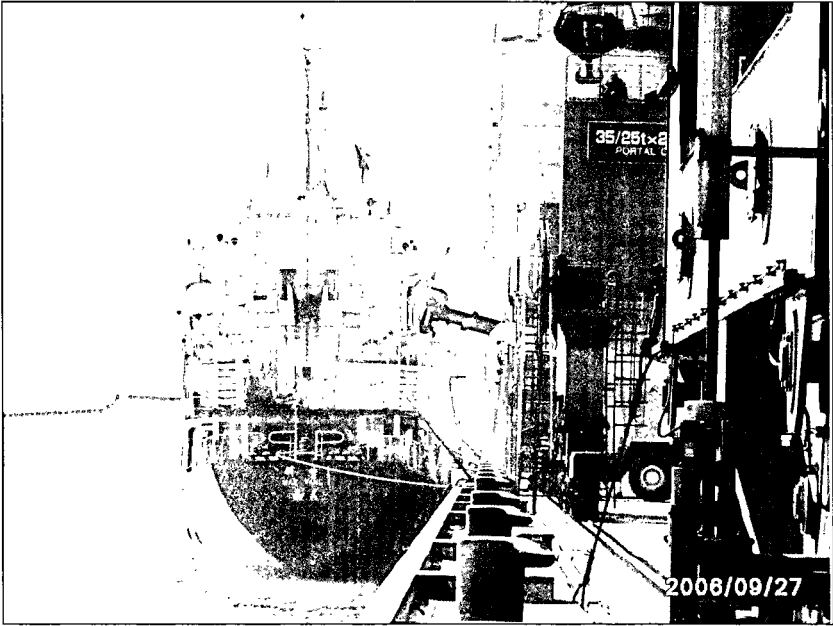
첨 부 : 현장 관련 사진 1조. /끝/



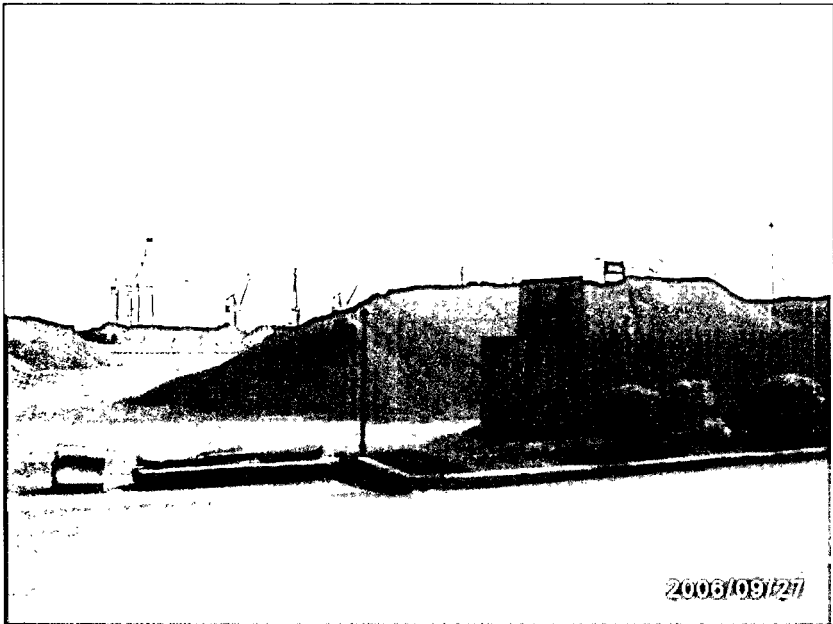
< 단동 국경검문소(해관) >



< 동항 출입국시설 >



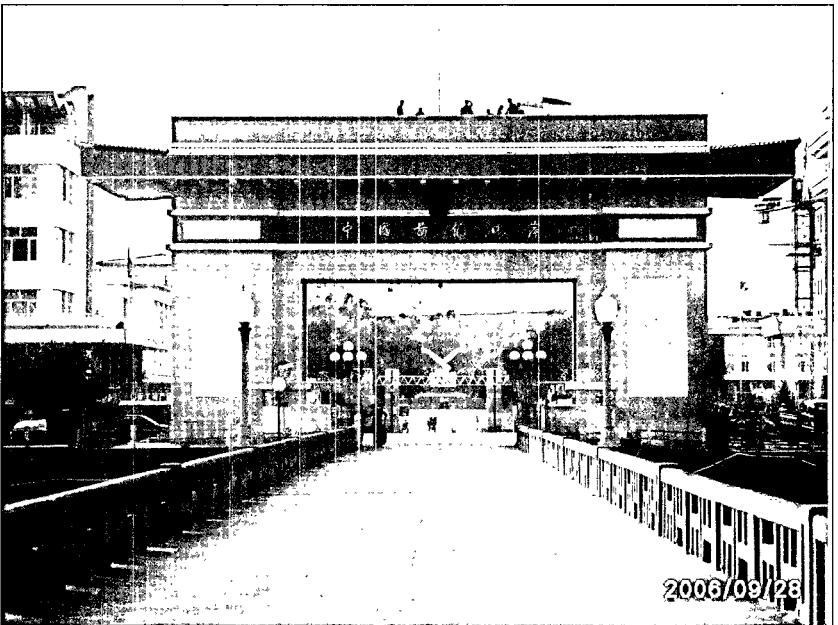
<동항에 정박중인 북측 화물선>



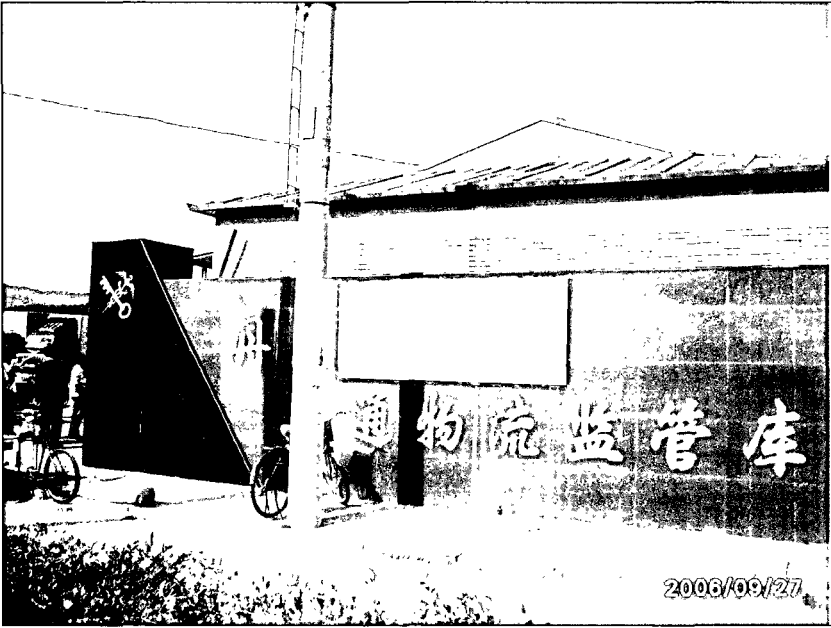
<북측에서 온 석탄 (동항)>



<권하 국경검문소(해관)>



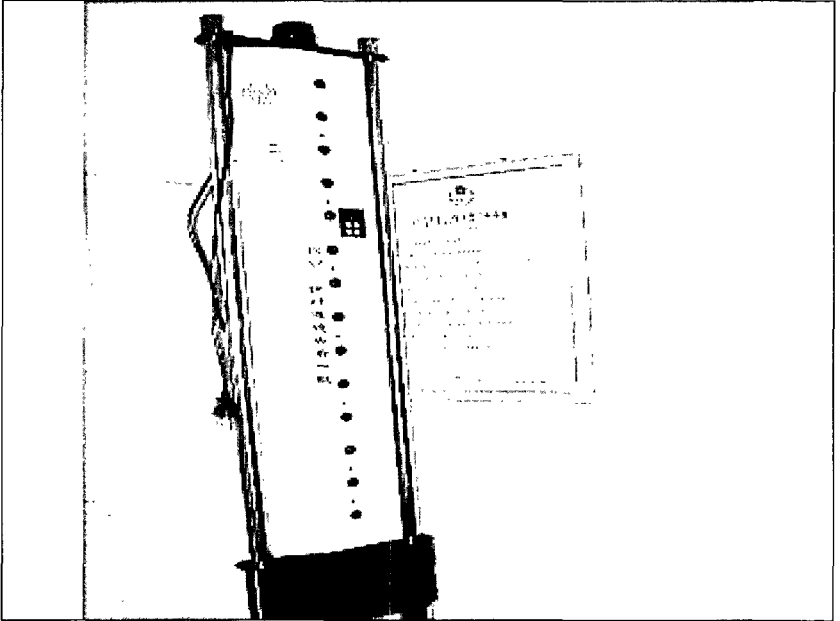
<도문 국경검문소(해관)>



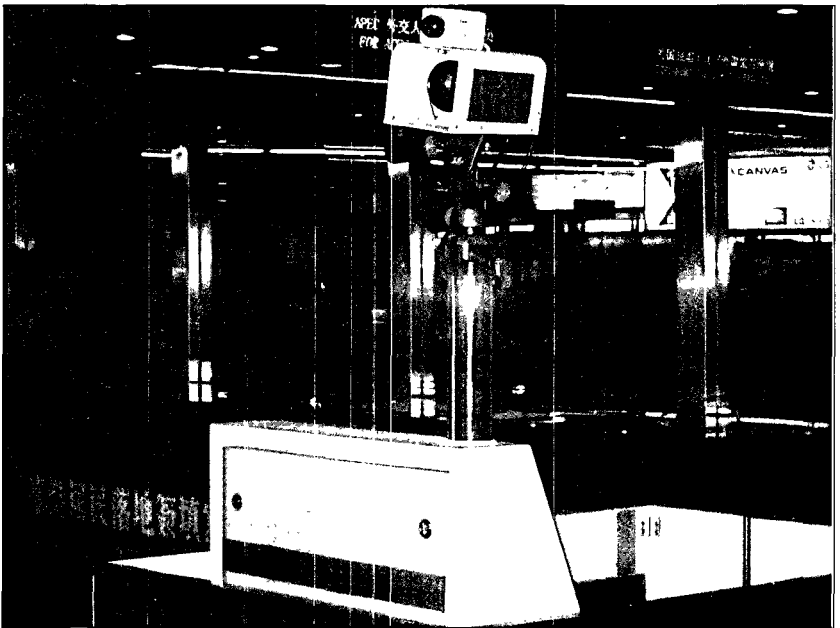
< 단동해관 보세창고동 정문 >



< 검역국(동향) >



<열감지카메라(조-중 국경검문소용)>



<열감지카메라(공항용)>

〈출입경관 관련 서류〉

〈물품반출입승인신청서(중국측)〉

进出境运输工具载货清单	进出境运输工具载货清单
运输工具进境日期 <u>2019.07</u>	运输工具进境日期 <u>2019.07</u>
清单顺序号 _____	清单顺序号 _____
报关单位 <u>厦通</u>	报关单位 <u>厦通</u>
报关员 <u>李强</u> <u>电话 213388</u>	报关员 <u>李强</u> <u>电话 213388</u>
货物品名 <u>铁罐</u>	货物品名 <u>铁罐</u>
数量 _____	数量 _____
净重 _____	净重 _____
贸易方式 <u>出口</u>	贸易方式 <u>出口</u>
出库/入库/对表 <u>出口</u>	出库/入库/对表 <u>出口</u>
所在监管库 <u>出口</u>	所在监管库 <u>出口</u>
车号 <u>92-1146</u>	车号 <u>92-1146</u>
押运人或封锁号 _____	押运人或封锁号 _____
口岸关员签字 _____	口岸关员签字 _____
仓库保管员签字 _____	仓库保管员签字 _____
驻库关员签字 _____	驻库关员签字 _____

〈출경신고서(앞면)〉

边防检查 出境登记卡		中国公民(含港澳台)填写 请使用中文填写, 内请划✓	
姓名	男 女	官方使用	
证件号码	出生 日期	证件 种类	
国籍(地区) 中国 (香港 澳门 台湾)	出境事由 (只能填写一项)		
航班号 车次 船名	会议/商务	访问	观光/探亲
前往何地	探亲访友	就业	学习
国内住址	返回常住地	定居	其他
以上申明真实完整。如有不实填报, 愿承担由此引起的一切法律责任。	签名	出境日期	年 月 日
		公安 出入境 管理局 监制	100120

〈출경신고서(뒷면)〉

DEPARTURE CARD		FOR FOREIGN TRAVELLERS	
		PLEASE COMPLETE IN ENGLISH. FILL IN WITH ✓	
Family Name	Date of Birth	YEAR MONTH DAY	OFFICIAL USE ONLY
Given Names	Male Female		证件种类
Passport No.	Your Main Reason for Departure from China (one only)		
Nationality	Convention / Conference	Business	
Flight No. Ship Name Train No.	Employment	Settle down	
Destination	Visiting friends or relatives		
Address in China	Outing in leisure	Study	
I declare the information I have given is true, correct and complete. I understand incorrect or untrue answer to any questions may have serious consequences.	Return home	Others	公安 出入境 管理局 监制
SIGNATURE	Date of Departure	YEAR MONTH DAY	


〈입경신고서(앞면)〉

边防 检查	入境登记卡	中国公民(含港澳台)填写 请使用中文填写。 内请划✓	
姓名		男 女	官方使用
证件号码	出生 日期	年 月 日	证件 种类
签注号码	国籍(地区)		
签注签发地	中国 (香港 澳门 台湾)		
船名/车次 /航班号	入境事由 (只能填写一项)		
来自何地	会议 商务 访问 观光 探亲 探亲访友 就业 学习 返回常住地 定居 其他		出 入 境 管 理 局 监 制
国内住址			公 安 部 监 制
以上申明真实完整。如有不 实填报, 愿承担由此引起的 一切法律责任。	签名	入境日期	年 月 日



〈입경신고서(뒷면)〉


ENTRY CARD	FOR FOREIGN TRAVELLERS		
PLEASE COMPLETE IN ENGLISH. FILL IN WITH ✓			
Family Name	Date of Birth	YEAR MONTH DAY	OFFICIAL USE ONLY
Given Names	Male	Female	官 方 使 用 区 域
Passport No	Nationality		出 入 境 管 理 局 监 制
Visa No	Your Main Reason for Coming to China (one only)		
Place of Visa Issuance	Conference / Conference	Business	
Flight No. Ship Name Train No	Employment	Settlement	
From	Visiting friends or relatives		
Intended Address in China	Quitting in foreign	Study	
	Return home	Others	出 入 境 管 理 局 监 制
I declare the information I have given is true, correct and complete. I understand incorrect or untrue answer to any questions may have serious consequences.	SIGNATURE	Date of Entry	公 安 部 监 制
		YEAR MONTH DAY	

〈건강증〉

<p style="text-align: center;">注意事项</p> <p>1、必须有日期、检验检疫人员签字、出入境检验检疫机关盖章, 方为有效。</p> <p>2、出入境应随身携带, 以备口岸出入境检验检疫机关查验。</p> <p>3、中投为内容如实缴写, 不得涂改或转借他人。</p> <p style="text-align: center; margin-top: 20px;">주의 사항</p> <p>1、 반드시 발급일자 검역검역사명 출입국검역검역기 관도장이 있어야 효력을 가진.</p> <p>2、 출입국 할때 가지고 검역검역기 관에 제시를 대기한다.</p> <p>3、 신고 내용을 사실대로 서야하며 고지거나 다른 사람에게 빌려주지말것.</p>	<p style="font-size: 1.2em;">国际旅行 국제여행</p> <p style="font-size: 1.5em; font-weight: bold;">健康申明书 건강신명서</p> <div style="text-align: center; margin: 20px 0;">  </div> <p style="font-size: 0.8em;">中华人民共和国吉林省出入境检验检疫局 중화인민공화국길림성출입검역검역국</p>
--	---

〈입국검역신고서〉

<p>查验结果: 经查验, 未发现患有传染病。 검사결과: 검사결과 전염병이 발견되지 않았음.</p> <p style="margin-top: 20px;">备注: 비고: </p> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">日期: _____ 年 _____ 月 _____ 日 날자: _____ 월 _____ 일</p> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">一次往返有效 한번왕복한 유효수 있음</p> <p>检验检疫人员签字 검사검역원 서명 _____</p> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">检验检疫机关盖章 검사검역기관도장 _____</p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  </div>	<p style="text-align: center;">入境检验检疫申报 입국검역신고</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"> <p>来自地 출발지</p> <p>入境日期 입국날짜</p> <p>如携带下列疾病或疫病, 请在项目前的□内划“√” 아래의 질병의 종류에 질병이 있으면 앞의 □안에 “√”로 표시한 것</p> <p><input type="checkbox"/> 发热 발열</p> <p><input type="checkbox"/> 霍乱 복염</p> <p><input type="checkbox"/> 咳嗽 기침</p> <p><input type="checkbox"/> 精神病 정신병</p> <p><input type="checkbox"/> 性传播疾病 성전파질병</p> <p><input type="checkbox"/> 其他疾病 기타질병</p> <p>如携带以下物品, 请在项目前的□内划“√” 아래와 같은 물품을 휴대하였으면 □안에 “√”로 표시한 것</p> <p><input type="checkbox"/> 动物 동물</p> <p><input type="checkbox"/> 动物产品(水产品) 동물산품(수산물)</p> <p><input type="checkbox"/> 动物尸体、标本 동물시체, 표본</p> <p><input type="checkbox"/> 生物制品 생물제품</p> <p><input type="checkbox"/> 血液或血液制品 혈액 또는 혈액제품</p> </td> <td style="width: 50%; border: none;"> <p>到达地 목적지</p> <p>交通工具 汽车/火车/船舶 교통수단 자동차/기차/선</p> <p>如携带下列疾病或疫病, 请在项目前的□内划“√” 아래의 질병의 종류에 질병이 있으면 앞의 □안에 “√”로 표시한 것</p> <p><input type="checkbox"/> 腹泻 설사</p> <p><input type="checkbox"/> 呕吐 구토</p> <p><input type="checkbox"/> 艾滋病(包括病毒携带者) 에이즈병(바이러스 보유자 포함)</p> <p><input type="checkbox"/> 开放性肺结核 개방성폐결핵</p> <p><input type="checkbox"/> 植物 식물</p> <p><input type="checkbox"/> 植物繁殖材料 식물번식재료</p> <p><input type="checkbox"/> 植物产品 식물산품</p> <p><input type="checkbox"/> 土壤 토양</p> <p><input type="checkbox"/> 废旧物品(旧衣服) 낡은 물품(낡은 옷)</p> </td> </tr> </table>	<p>来自地 출발지</p> <p>入境日期 입국날짜</p> <p>如携带下列疾病或疫病, 请在项目前的□内划“√” 아래의 질병의 종류에 질병이 있으면 앞의 □안에 “√”로 표시한 것</p> <p><input type="checkbox"/> 发热 발열</p> <p><input type="checkbox"/> 霍乱 복염</p> <p><input type="checkbox"/> 咳嗽 기침</p> <p><input type="checkbox"/> 精神病 정신병</p> <p><input type="checkbox"/> 性传播疾病 성전파질병</p> <p><input type="checkbox"/> 其他疾病 기타질병</p> <p>如携带以下物品, 请在项目前的□内划“√” 아래와 같은 물품을 휴대하였으면 □안에 “√”로 표시한 것</p> <p><input type="checkbox"/> 动物 동물</p> <p><input type="checkbox"/> 动物产品(水产品) 동물산품(수산물)</p> <p><input type="checkbox"/> 动物尸体、标本 동물시체, 표본</p> <p><input type="checkbox"/> 生物制品 생물제품</p> <p><input type="checkbox"/> 血液或血液制品 혈액 또는 혈액제품</p>	<p>到达地 목적지</p> <p>交通工具 汽车/火车/船舶 교통수단 자동차/기차/선</p> <p>如携带下列疾病或疫病, 请在项目前的□内划“√” 아래의 질병의 종류에 질병이 있으면 앞의 □안에 “√”로 표시한 것</p> <p><input type="checkbox"/> 腹泻 설사</p> <p><input type="checkbox"/> 呕吐 구토</p> <p><input type="checkbox"/> 艾滋病(包括病毒携带者) 에이즈병(바이러스 보유자 포함)</p> <p><input type="checkbox"/> 开放性肺结核 개방성폐결핵</p> <p><input type="checkbox"/> 植物 식물</p> <p><input type="checkbox"/> 植物繁殖材料 식물번식재료</p> <p><input type="checkbox"/> 植物产品 식물산품</p> <p><input type="checkbox"/> 土壤 토양</p> <p><input type="checkbox"/> 废旧物品(旧衣服) 낡은 물품(낡은 옷)</p>
<p>来自地 출발지</p> <p>入境日期 입국날짜</p> <p>如携带下列疾病或疫病, 请在项目前的□内划“√” 아래의 질병의 종류에 질병이 있으면 앞의 □안에 “√”로 표시한 것</p> <p><input type="checkbox"/> 发热 발열</p> <p><input type="checkbox"/> 霍乱 복염</p> <p><input type="checkbox"/> 咳嗽 기침</p> <p><input type="checkbox"/> 精神病 정신병</p> <p><input type="checkbox"/> 性传播疾病 성전파질병</p> <p><input type="checkbox"/> 其他疾病 기타질병</p> <p>如携带以下物品, 请在项目前的□内划“√” 아래와 같은 물품을 휴대하였으면 □안에 “√”로 표시한 것</p> <p><input type="checkbox"/> 动物 동물</p> <p><input type="checkbox"/> 动物产品(水产品) 동물산품(수산물)</p> <p><input type="checkbox"/> 动物尸体、标本 동물시체, 표본</p> <p><input type="checkbox"/> 生物制品 생물제품</p> <p><input type="checkbox"/> 血液或血液制品 혈액 또는 혈액제품</p>	<p>到达地 목적지</p> <p>交通工具 汽车/火车/船舶 교통수단 자동차/기차/선</p> <p>如携带下列疾病或疫病, 请在项目前的□内划“√” 아래의 질병의 종류에 질병이 있으면 앞의 □안에 “√”로 표시한 것</p> <p><input type="checkbox"/> 腹泻 설사</p> <p><input type="checkbox"/> 呕吐 구토</p> <p><input type="checkbox"/> 艾滋病(包括病毒携带者) 에이즈병(바이러스 보유자 포함)</p> <p><input type="checkbox"/> 开放性肺结核 개방성폐결핵</p> <p><input type="checkbox"/> 植物 식물</p> <p><input type="checkbox"/> 植物繁殖材料 식물번식재료</p> <p><input type="checkbox"/> 植物产品 식물산품</p> <p><input type="checkbox"/> 土壤 토양</p> <p><input type="checkbox"/> 废旧物品(旧衣服) 낡은 물품(낡은 옷)</p>		



해외 국경출입시설 조사 보고서
(홍콩-심천, 싱가포르-말레이시아)

2007

- I. 일반사항
- II. 조사내용
- III. 향후 활용방안

I. 일반사항

1. 출장

- 경의선 공용야드 준공으로 남북출입시설 건설사업이 완료됨에 따라 남북 출입제도 개선 및 물류지원시설의 운영방안 마련에 활용코자 해외의 육로 국경통과시스템과 화물처리시설의 운영실태 조사, 연구
 - 우리나라 남북육로통행과 유사한 홍콩-심천을 중심으로 철도 및 도로를 통한 국경통과시스템을 집중 조사
 - Immigration 및 Customs 업무를 통합하여 운영중인 싱가포르의 ICA 사례 등 조사

2. 출장개요

- 출장기간 : 2007.9.10(월)~9.16(일) 5박7일
- 지역 : 중국(홍콩/심천), 싱가포르/말레이시아
- 세부 일정

월일	시행지역	교통편	시간	일 정	비고
제1일 9.10 (월)	인천 홍콩	KE 613 전용차량	09:00 11:25 14:00 16:00	인천국제공항3층 출국장 "D,E카운터"수속 인천공항 출발 홍콩 도착하여 가이드 미팅 호텔투숙	
제2일 9.11 (화)	홍콩 심천	전용차량 " "	08:00 10:00 12:00 14:00 18:00	호텔 조식후 기관방문(LokMaChauCheckpoint) 심천 이동 기관방문(황강검사소) 호텔투숙(심천)	
제3일 9.12 (수)	심천	전용차량	08:00 10:00 18:00	호텔 조식 후 YantianInternationalContainer Terminals 방문 호텔투숙	

월일	시행지역	교통편	시간	일 정	비고
제4일 9.13 (목)	심천 홍콩	전용차량 철도 전용차량	08:00 10:00 11:30 14:00 18:00	호텔 조식 후 기관방문(심천만검사소),도보 이동 홍콩 이동 (LO WU역 통과) 기관방문(HungHom역방문) 호텔투숙	
제5일 9.14 (금)	홍콩 싱가폴	SQ 001 전용차량	06:00 08:00 11:40 14:00 18:00	호텔 기상후 공항으로 이동 홍콩 출발 싱가폴 도착하여 가이드 미팅 기관방문(TuasCheckpoints) 호텔투숙	
제6일 9.15 (토)	싱가포르- 말레이시아 -싱가포르	전용차량 KE 642	08:00 09:00 11:00 18:00 22:50	호텔 조식 후 국경통과(Tuas,TanJongKumPang) 국경통과(JohorBahru,Woodlands) 공항이동 싱가폴 출발	
제7일 9.16 (일)	인천		06:00	인천 도착	

○ 주요 방문기관

<홍콩-심천간 국경 출입시설>

- Lok Ma Chau Control Point(홍콩, 도로)
- 황강구안검사소(심천, 도로)
- 심천만구안검사소(심천, 도로)
- Hung Hom Control Point(홍콩, 철도)

<심천 물류기지>

- Yantian International Container Terminals

<싱가폴-말레이시아 국경 출입시설>

- Tuas Check Point(싱가폴, 도로), 기관방문
* ICA(Immigration & Checkpoints Authority) 관계자 면담
- TanJongKumPang(말레이시아, 도로), 국경통과
- Johor Bahru immigration office(말레이시아, 도로), 국경통과
- Woodlands CheckPoints(싱가폴, 도로), 국경통과

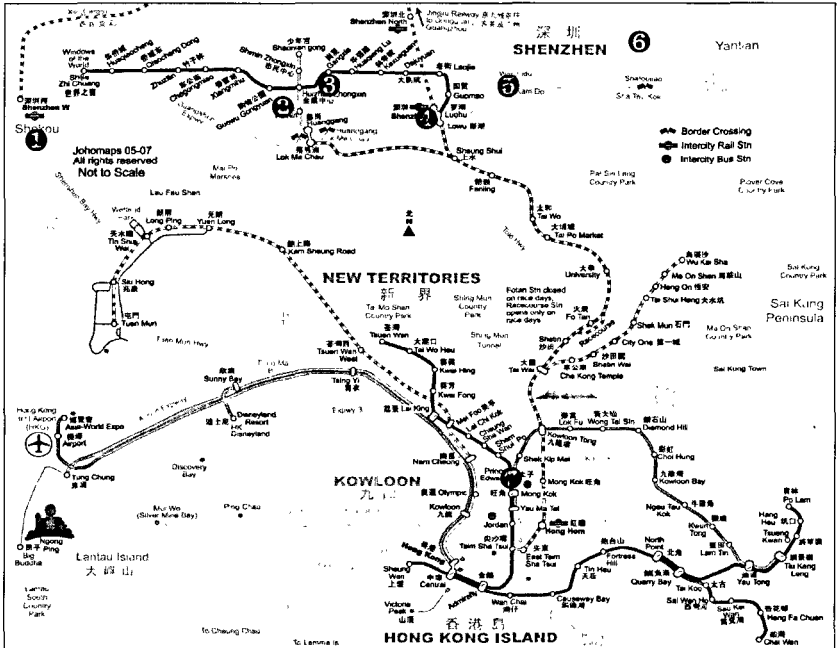
II. 조사내용

1. 홍콩-심천 국경 출입시설

가. 홍콩-심천 개요

- 홍콩은 1997년 7월 1일자로 중국에 반환되어 “1국가 2체제”의 특별행정 구역으로 편입, 향후 50년간 고도의 자치권 향유 보장
 - 토지와 자원은 홍콩 특별행정구 정부가 그 운영권을 보유하며 기본법 해석 등에 관련된 중요 결정사항은 중국 전국인민대표대회 상무위원회에 보고, 승인을 받음
 - * 홍콩 특별행정구 : HKSAR(HongKong Special Administrative Region)
 - 홍콩 출입국업무는 IMMD(Immigration Department, 入境事務處)에서, 세관업무는 CED(Customs and Excise Department, 香港海關)에서 담당
- 2003년 6월 29일 홍콩-중국 간 경제협력 강화 협정(CEPA- Closer Economic Partnership Arrangement) 체결로 인해 양 지역간 인원통행 및 물류제한을 대폭 개선
 - 특히, 2007년부터는 10개 서비스영역(법률, 건설, IT, 전사, 시청각 기구, 관광, 항공운수, 육로운수, 개인상점)에 대한 CEPA 혜택 확장으로 홍콩 기업의 중국진출 역시 점점 용이해 짐에 따라 인원 및 화물의 출입국 수요가 대폭 증가 예상(세부내용 붙임 ‘홍콩 주요경제동향’ 참조)
 - * 2006.1.1부터 홍콩원산지인 모든 상품에 대한 무관세 적용
- 홍콩은 국경 검사소(Control Points)를 총 7개소(도로 4, 철도3) 운영
 - * 도로 : Lok Ma Chau, Man Kam To, ShaTauKok, ShenZhen Bay
 - * 철도 : Lo Wu역(여객), Hung Hom역(화물), Lok Ma Chau역

〈홍콩-심천간 국경통과 검사소 현황〉

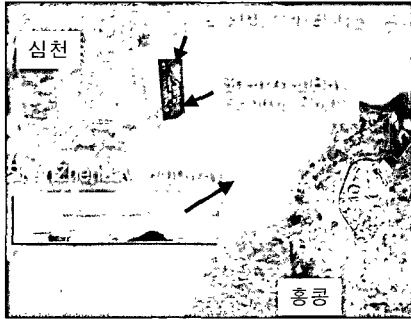


시설 번호	국경시설명		이용 교통	비 고
	심천측	홍콩측		
①	심천만구안검사소 (深川灣口岸檢查所)	ShenZhenBay(深川灣) Control Points	도로	여객 및 화물 2007.7.1자 개통
②	황강역출입경변방감사소 (皇崗驛出入境邊防檢查站) Huang Gang	Lok Ma Chau(落馬洲) Super Line Control Point	철도	여객 전용 2007.7.1자 개통
③	황강출입경변방감사소 (皇崗出入境邊防檢查站) Huang Gang	LokMaChau(落馬洲) Control Points	도로	여객 및 화물 '91.8.8 개통
④	라호구안검사소 (羅湖口岸檢查站) Luo Hu	LoWu(羅湖) Control Points	철도	여객 전용 (여객이동이 제일 많은 곳)
⑤	Wenjindu	ManKamDo(文錦渡) Control Points	도로	화물통과 (가장오래된 시설)
⑥	Shatoujiao	Sha Tau Kok(沙頭角) Control Points	도로	화물통과
⑦		Hung Hom(紅磡) Control Points	철도	여객 및 화물(국제선)

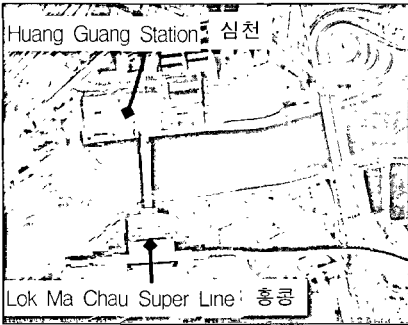
〈홍콩-심천간 국경통과 검사소 현황〉



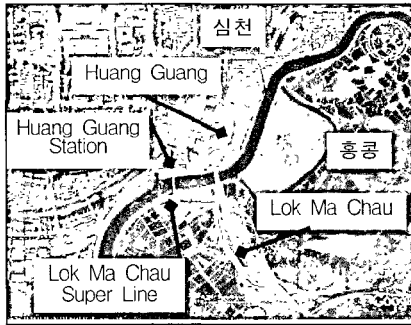
홍콩-심천 전체 조감도



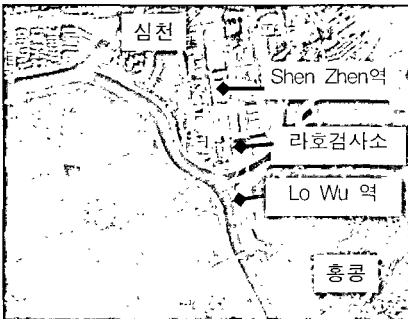
①심천만(심천)-ShenzhenBay(홍콩)



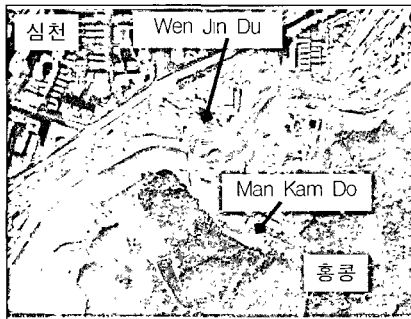
②황강역-록마차우역



③HuangGang(심천)-LokMaChau(홍콩)



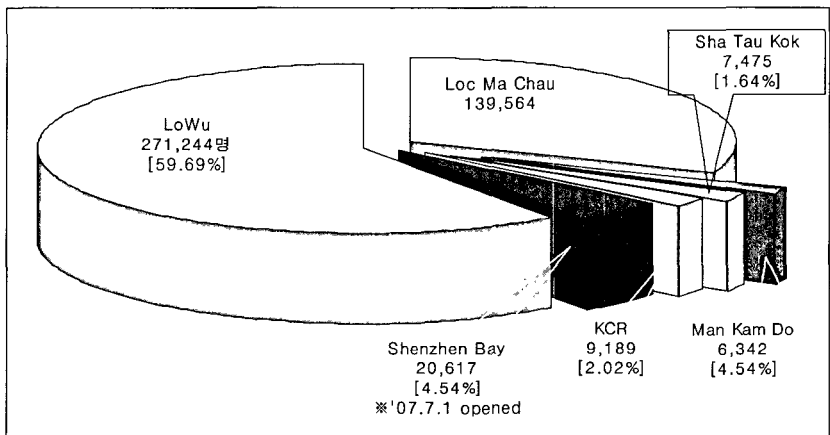
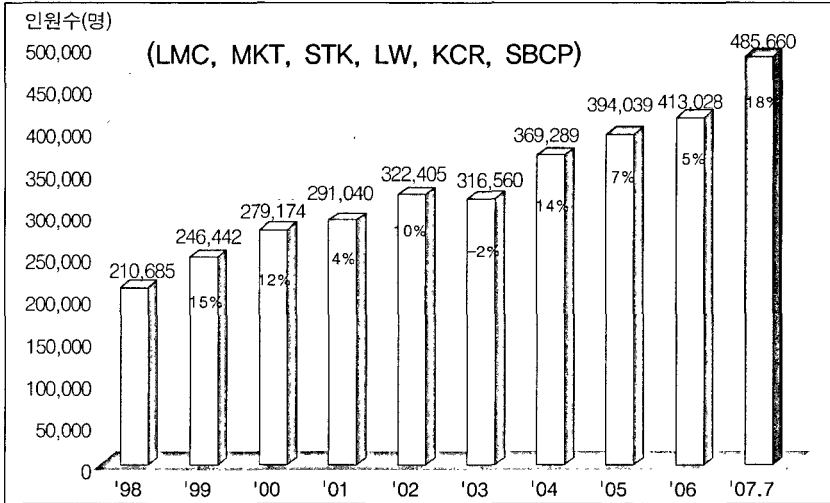
④라호구안검사소(심천) - LoWu(홍콩)



③WenJinDu(심천)-ManKamTo(홍콩)

□ 홍콩-심천 출입 현황(홍콩 자료)

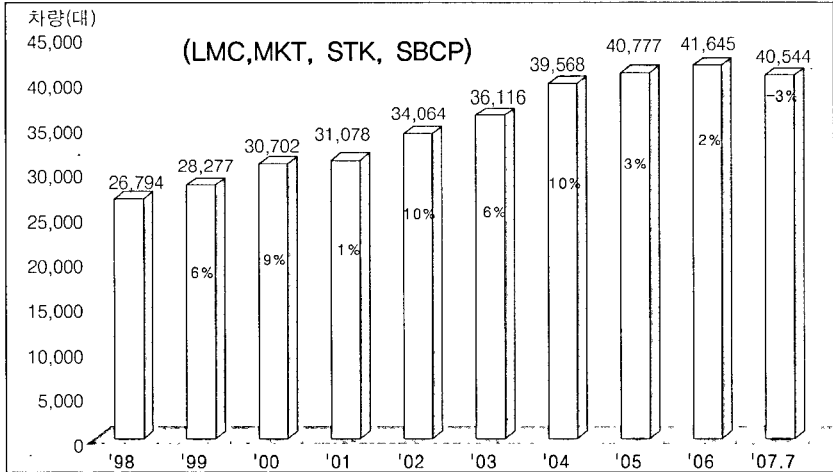
- 홍콩-심천간 일평균 총 출입인원은 '07.7월 현재 485천명으로 전년말 413천명 대비 18% 증



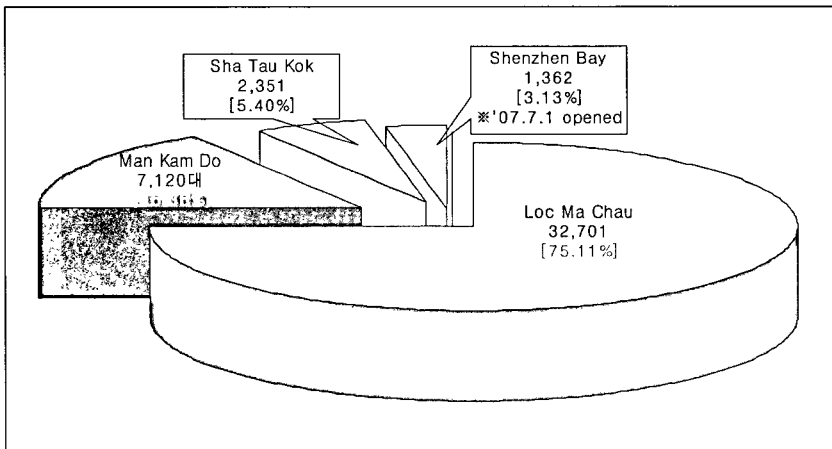
- Control Points별 일평균 통행량은 LoWu역을 통한 인원출입이 전체의 60%로 제일 많고, 그 다음이 LocMaChau로 약 31% 차지

□ 홍콩-심천 출입 현황(홍콩 자료)

- 일평균 차량 총 통행량은 '07.7월 현재 40천대로 전년 41천대 대비 3% 감소

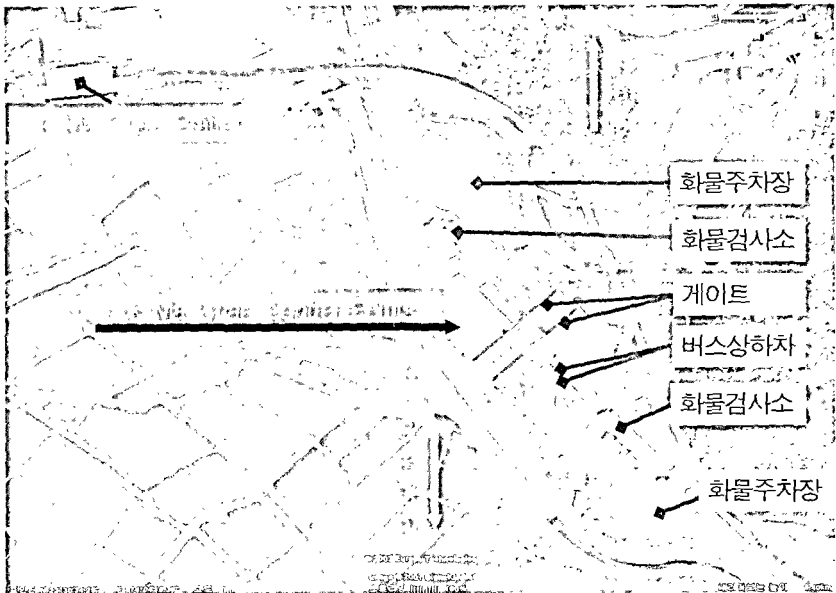


- Control Points별 차량 통행량은 Lok Ma Chau를 통한 출입량이 전체의 75.11%로 제일 많음



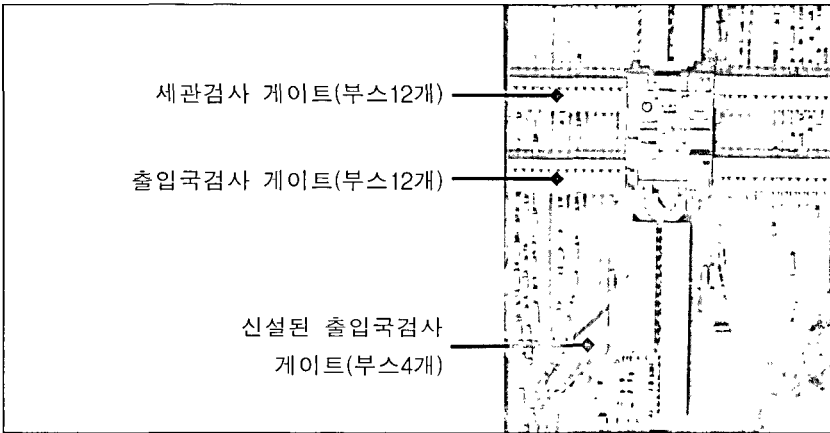
나. 홍콩 Lok Ma Chau Control Points(LMC CP)

- 홍콩 Lok Ma Chau(落馬洲) Control Points는 홍콩-심천간 통행량 급증에 따라 원활한 출입지원을 위하여 '89.12.29 착공하여 '91.8.8부터 운영개시
- 홍콩-심천 접경지역에 설치된 4개의 검사소 중 규모가 가장 크며, 홍콩 특별행정지역(HKSAR)에서 유일하게 24시간 운영
 - 화물차량은 94년 11월부터 24시간 연중무휴로 시행(여행객은 '03.1.27 부터 24시간 심사)
- 육로 차량을 이용한 일평균 출입인원은 140천여명으로 전체 Control Point 통행량의 약 30%에 달해, LoWu역 다음으로 제일 많은 인원이 출입하고 있음.
 - 차량은 전체 출입차량중 75%의 차량이 이 ControlPoints를 통해 이동



□ 차량 흐름 통제

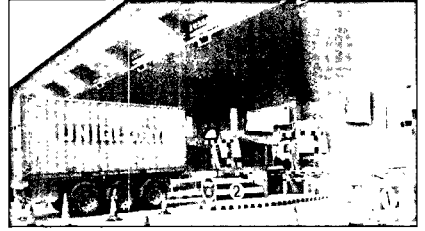
- 차량과 화물은 도로상에 설치된 Gate내 부스(Kiosk)에서 출입 절차를 시행하고, 의심가는 화물이나 무작위 검사 대상에 포함된 차량은 화물검사소로 이동하여 정밀 검색
 - 1개의 Gate에서 시간당 최대 100대의 차량을 처리
 - 2007.7월 현재 일평균 32,701대 통과
- 게이트는 운전자에 대한 출입국 검사 게이트와 세관검사 게이트를 100m 정도 간격을 두고 설치
 - * '99년 12월 1단계 확장에 따라 차량수속을 위한 키오스크를 14개(입·출국 각 7개소)에서 24개소(입·출국 각 12개소)로 증설
 - * 현재 2단계 확장완료로 출·입경 각 4개의 부스(Kiosk) 추가됨



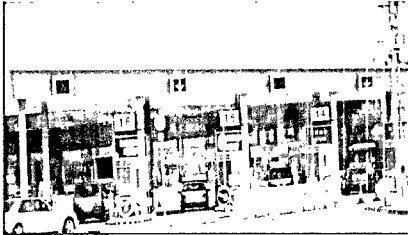
- 승용차, 화물차의 전용차선을 별도 구성하여 효율적 운용
 - 전용차선 : 승용차 8개(1~4, 13~16), 화물차 8개(5~12)차선으로 구분
 - * 13~16번 게이트는 본게이트 앞쪽에 추가로 증설한 게이트로 동 게이트를 통과한 차량은 본게이트의 1번출구를 통하여 통과(버스는 하차후 1번출구 옆 별도출구를 통하여 통과)
 - * 추가 증설한 승용차 전용부스(13~16)를 외국인 전용 2개(13~14)와 내국인 전용 2개(15~16)로 분리하여 운용



출입국 검사 게이트(#1~12)



세관검사 부스



추가 설치된 게이트(#13~16)



세관부스 전면

○ 차량통과 게이트 시설 특징

- 각 통행 차선마다 상단 및 하단부에 진입 신호등 표시(●, ●)
- 각 통행차선 번호 표시(상단 및 하단), 전광판 표시(e-Channel 사용 여부), 전용차선명 표기(PRIVATE CARS, GOODS VEHICLES, Hong Kong Resident, VISITORS, MANIFEST PROCESSING)
- 차량게이트 진입 차단기 설치
- 지문인식기 설치로 e-Channel 시스템 사용 환경 제공

□ 여객과 수화물의 수속

- 여객은 우리나라 버스 터미널내 승·하차장과 같이 하차장(12대)과 승차장(27대)의 시설을 여객심사 건물과 인접하게 배치하여 여객의 출입을 용이하게 함.(입경측도 동일규모로 설치)
 - * 차량 진입방향과 일치되게 직선방향으로 배치하여 동선의 혼선이 없는 구조
- 수속을 마친후 승차장에 버스승차위치 정보가 표기된 LED 전광판을 설치하여 탑승자가 쉽게 승차 위치를 찾을 수 있음.

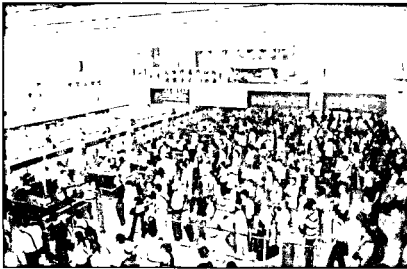


버스 하차장 (12면)



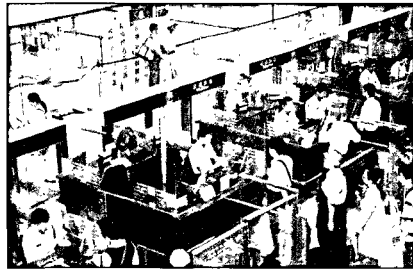
버스 승차장(전광판 설치운용)

- 버스를 이용하는 승객은 수화물을 모두 소지한 상태로 하차하여 터미널 내 출입국장에서 출입국 절차를 마친 후 탑승
 - 홍콩거주자는 홍콩 ID카드, 운전면허증(홍콩, 중국 면허 동시 소지), 홍콩과 중국 양지역에서 발행한 통행증을 소지하여야 하며, 중국인은 중국 정부가 발행하는 허가증, 운전면허증, 통행증을 소지



여객 출입심사

* 카운터 총 50개(입경23,출경27)



양방향심사카운터 운영
(Contra-flow Counter)

- 출입경 심사 부스는 총 50개가 있으며, 입경 23개(18개 가동), 출경 27개 (9개 가동)로 나누어 운영
 - 양방향 심사카운터(Contra-flow Counter) 설치로 명절 등 일방향 이용자 폭주시 탄력적으로 입출경 방향을 변경 운영
- 심천에 사업차 출입하는 차량(사전 등록된 차량)은 차량에 탑승한채로 동승자에 대한 심사를 진행하고, 수화물은 하차하지 않고 통과
 - 동승자가 외국인인 경우 여권 및 비자를 제출하여 탑승채 심사

- 2006년 차량 1,120만대(전년대비 5.8% 증), 여객 4,619만여명(전년대비 15.5% 증)이 통과
 - ※ 2007년 일평균 차량 32,701대, 여행객 139,564명 출입
- 2003.1.27부터 심사시간을 24시간제로 변경함에 따라 일평균 심사시간대(00:00~06:30 a.m.) 통과인원은 15,700여명임.
 - 주말 및 공휴일엔 18,000여명, 최대 30,101명(2005.10.1)이 통과

□ Passenger e-Channels(여객 무인출입심사)시스템 도입

- 홍콩은 '04.12.16. 부터 APC(Automated Passenger Clearance) System (e-Channel)을 도입, 홍콩 영주권자 및 거주민에 대해서는 스마트카드가 부착된 Smart ID Card를 이용한 무인 출입심사(immigration) 서비스 시행(smart id card 발급대상이 아닌 중국인은 e-Channel 사용 불가)
 - * 심천(황강)은 2001년부터 e-Channel 시스템 도입
 - 2006.9.12.부터 홍콩 토지소유자, 무조건의 체류 가능자, “notification label”을 받은 비영주권자 등에도 확대 시행
- 2006.4월 총 20개의 Passenger e-Channel을 Lok Ma Chau Control Point에 설치하고 24시간 운영개시
 - 터미널 주건물 1층에 무인심사기기(e-Channels)를 입경측 9개, 홍콩에서 중국으로 나가는 출경측 6개를 추가 설치하여 운영 중
 - ※ e-channels : 무인자동출입심사시스템(APC/AVC)이 설치된 통과경로
 - * APC : Automated Passenger Clearance System 여객용 무인자동심사시스템
 - * AVC : Automated Vehicle Clearance System 차량용 무인자동심사시스템



e-channels 출입통로

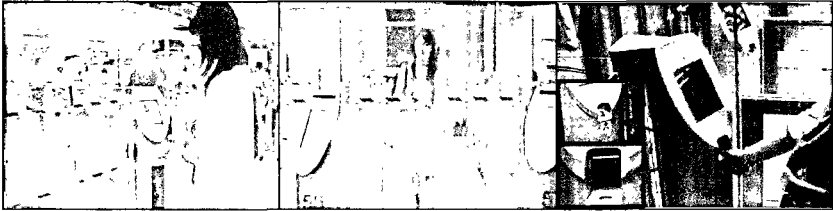


Passenger e-channels

○ 여객용 무인자동출입심사 절차

- Smart ID카드 삽입 → (인증처리 후Door open) → e-channel내 진입
→ 지문스캔 → (신분확인) → 통과

〈 Passenger e-Channels 통과 과정 〉



① 스마트 ID 카드 삽입

② e-Channel 진입

③ 지문스캔→인증



④ 통과

⑤ 대기 중 카드삽입

통제실 내부

〈 인증 이상자 처리과정 〉



① 감시원 대기

② 지문인식

③ 인식실패 → 경보등
→ 감시원 확인 처리

○ 지문인증과정 : ID 카드내의 등록된 지문과 실제 스캔한 지문의 일치여부 확인

- 홍콩 스마트 ID 카드 신청시 엄지손가락 외의 기타 손가락의 지문도 등록된 경우 e-Channel 내에서 해당 손가락 지문 인식 가능

Passenger e-Channels 설치 지점별 운영시간

구분	설치 지점	위치	운영시간
도로	Lo Wu	Departure Hall	매일 오전 6:30~자정
		Arrival Hall	
	Lok Ma Chau	Arrival Hall	매일 24시간
		Departure Hall	
	Man Kam To	Arrival Hall	매일 오전 7:00~오후10:00
		Departure Hall	
	Sha Tau Kok	Arrival Hall	매일 오전 7:00~오후8:00
		Departure Hall	
	Shenzhen Bay	Arrival Hall	매일 오전 6:30~자정
		Departure Hall	
철도	Hung Hom	Departure Hall	매일 오전 6:30~오후7:30
		Arrival Hall	매일 오전 6:30~오후11:45
	Lok Ma Chau Spur Line	Arrival Hall	매일 오전 6:30~오후10:30
		Departure Hall	
공항 공항	Hong Kong International Airport Terminal 1	South Departure Hall	매일 오전 5:30~자정
		North Departure Hall	
		Arrival Hall A	매일 오전 6:00~자정
		Arrival Hall B	매일 24시간
Hong Kong International Airport Terminal 2	Departure Hall	매일 오전 8:00~익일새벽 2:00	
선박	China Ferry Terminal	Departure Hall	월~금 오전 6:30~오후9:00
			토,일,공휴일 오전6:30~자정
		Arrival Hall	월~금 오전 7:00~오후10:00
			토,일,공휴일 오전7:00~자정
	Macau Ferry Terminal	Departure Hall	매일 24시간
		Arrival Hall	
Tuen Mun Ferry Terminal	Departure Hall	매일 오전 7:15~오후10:15	
	Arrival Hall		

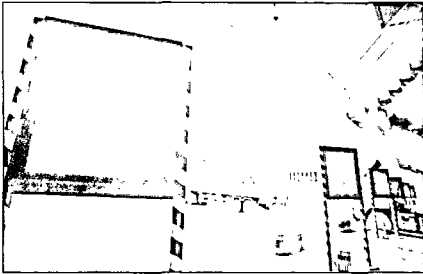
□ Vehicular e-Channels(차량 무인출입심사)시스템 도입

- 홍콩은 2005.4.21부터 AVC(Automated Vehicle Clearance) system (Vehicular e-Channel)을 도입하여 차량용 무인자동출입국(immigration) 심사 시스템을 구현
 - 2006.5월 현재 Lok Ma Chau에 22개의 Vehicular e-Channel을 설치 (2006.5월부터 24시간 운영 개시)

〈지점별 차량용 무인자동출입심사기(vehicular e-channels) 설치현황〉

Control points	부스(kiosks) 위치 및 차선번호	운영시간
Lok Ma Chau	출경 및 입경 각 # 2~12(총 22개)	매일 24시간
Man Kam To	출경 및 입경 각 # 1~6(총 12개)	매일 오전 7:00~오후 10:00
Sha Tau Kok	출경 및 입경 각 # 1~3(총 6개)	매일 오전 7:00~오후 8:00
Shenzhen Bay	출경#20~26, 입경 #16~22(총14개)	매일 오전 6:30~자정

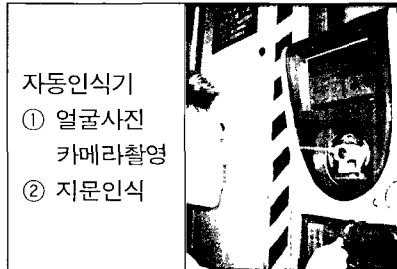
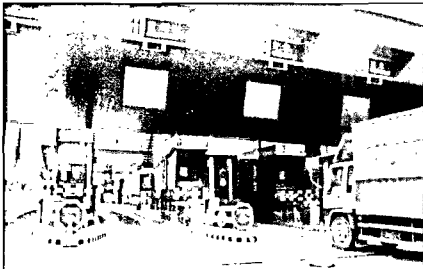
- 차량 출입절차 : Vehicular e-Channel 진입 → 자동센서로 지문인식기 높이 조절 → Smartics 삽입 → 지문인식 → 신분확인 → 통과



Vehicular e-channel



Vehicular e-channel 통과



- 자동인식기
- ① 얼굴사진 카메라촬영
 - ② 지문인식

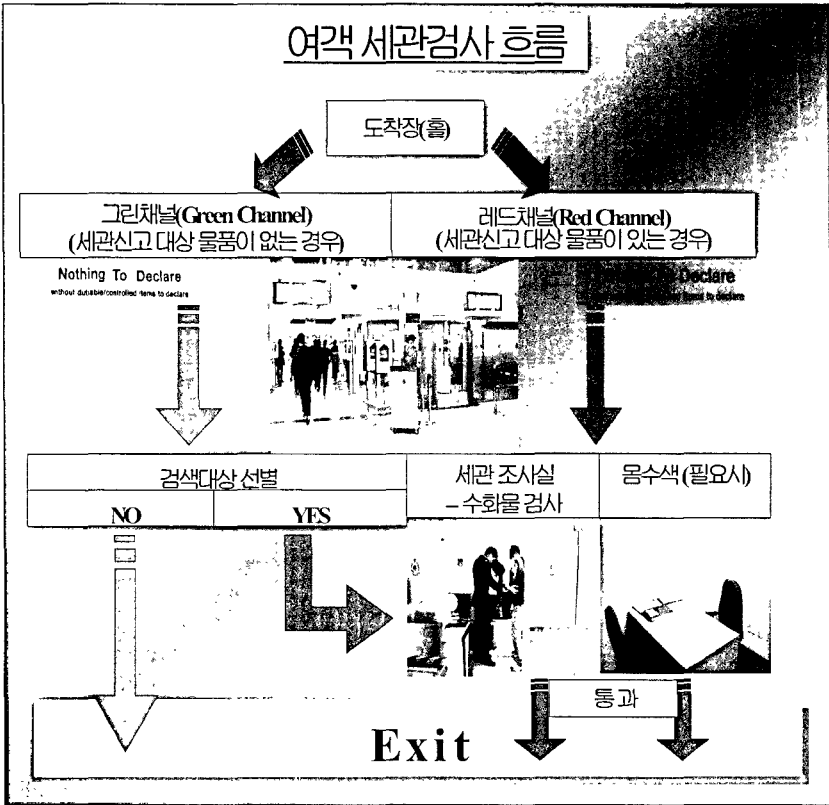
- * Shenzhen Bay Control Point에서는 One-Stop mode 제공
- One-Stop mode : 출입국(Immigration) 및 세관(Customs)업무를 하나의 심사부스(Kiosk)에서 일괄 처리

□ 업무효율성을 높이기 위한 전산시스템

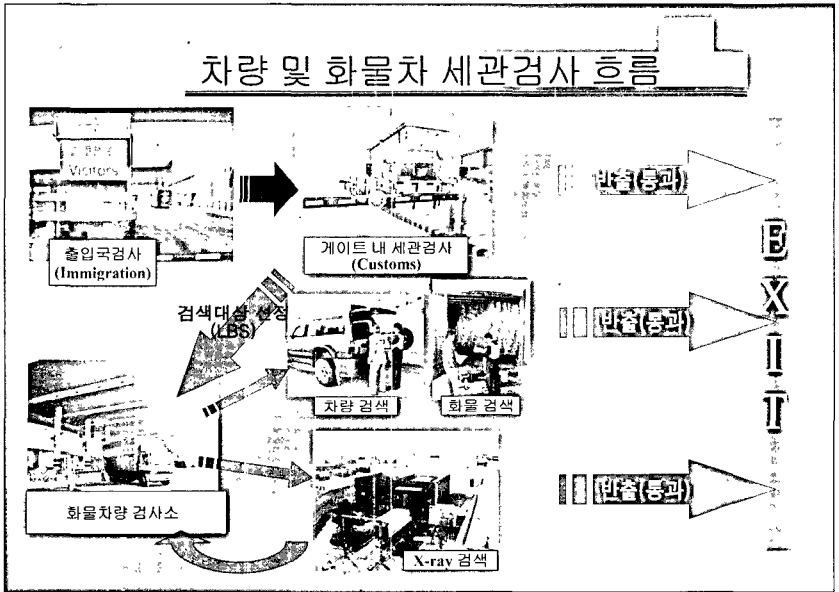
- Land Boundary System 도입
 - 포괄적인 전산시스템으로 1991년 12월 도입되어 출입국차량에 대해 즉각적인 수속을 비롯하여 다양한 기능을 수행
 - 이 시스템 도입으로 차량수속에 따른 대기시간이 현격히 단축되었음
- Land Cargo Advance Clearance System 실행
 - 짐을 실은 차량이 LMC CP에 도착 했을 때 수속시간을 줄이기 위해 사전에 수속항목을 명시
 - 1999년 8월 15일부터 'Empty Goods Vehicle Channel System'을 마련, 짐없는 차량의 수속을 담당하는 키오스크를 따로 지정하여 차량 흐름을 개선
- Automatic Vehicle Recognition System 도입 : 차량등록번호를 카메라를 통하여 자동으로 인지하여 LBS에 입력하는 시스템 (1대 입력에 3초 소요)

□ 여객 및 차량(화물)에 대한 세관 검사 과정

- 여객에 대한 세관검사는 세관신고대상 물품 유무에 따라 그린채널(Green Channel)과 레드채널(Red Channel)로 분류하여 운영
 - Green Channel에서는 별다른 수화물 검사 없이 통과하지만 그 중 검색 대상을 선별하여 수화물 검사 및 몸수색(필요시) 등을 실시
 - Red Channel에서는 세관신고서 제출 및 수화물검사, 필요시 몸수색 등 실시



- 차량에 대한 화물검사는 항만물류시설과 달리 화물차량이 적재한 상태로 도로상에 설치된 부스(kiosk)에서 차량출입허가서와 적하목록(manifest)을 제출하여 심사, 통과
 - 의심가는 차량에 대하여만 수입/수출 화물검사소에서 차량검사, X-Ray 검사, 연료검사 등 정밀검사 실시

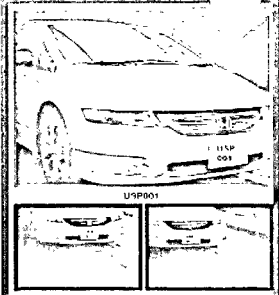
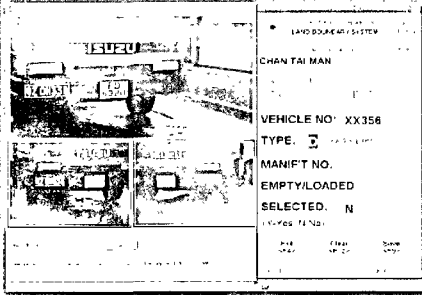
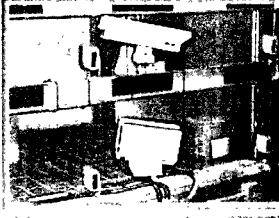


- X-Ray 검사 비율은 전체 화물차량의 4~5%의 차량을 선별 검사
 - X-Ray 검사 소요 시간은 차량당 평균 20분 이내 소요

□ 차량번호 자동인식 시스템

- 차량이 부스(Kiosk)에 도착시 차량번호 자동인식장비(Automatic Vehicle Recognition System triggers)로 차량번호를 촬영
- 촬영된 이미지를 검사관이 볼 수 있는 화면에 보여 주며, 차량 번호를 LBS(Land Boundary System)에 입력하는 시스템

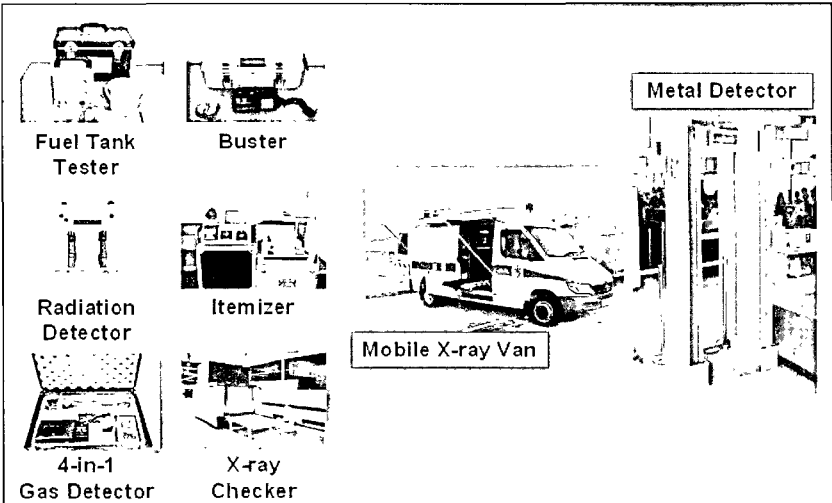
차량번호 자동 인식 시스템



차량등록번호를 DB에 입력 (Grand Boundary System)

□ 기타 검사용 첨단장비 운용

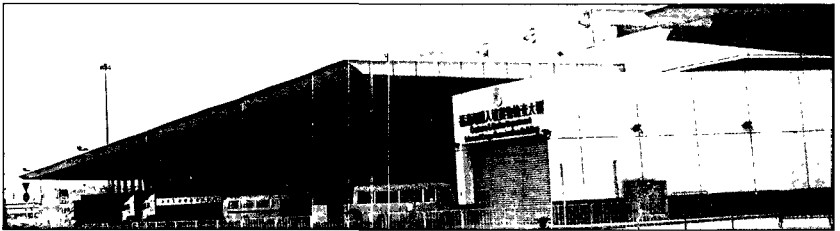
- 기타 연료검사기, Buster, 방사능 검사기, 마약검사기, 4-in-1 가스 검사기, X-ray checker, 이동형 X-ray 검사차량, 금속탐지기 등을 구비하여 운영 중



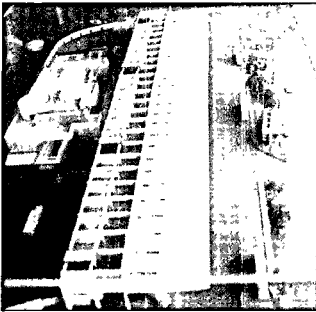
□ 화물검사소 운영

- 입경 및 출경측에 각각 독립된 화물검사소를 설치
 - X-ray, 초음파 연료탱크 시험기, 초음파 측정장치 등의 장비를 동원하여 화물검사를 시행
 - 의심기는 화물차에 대하여는 화물검사소내 설치된 차량검사실에서 정밀 검사 실시
 - 화물검사소의 규모는 출경측보다 입경측 검사소가 3배정도 더 크게 구성

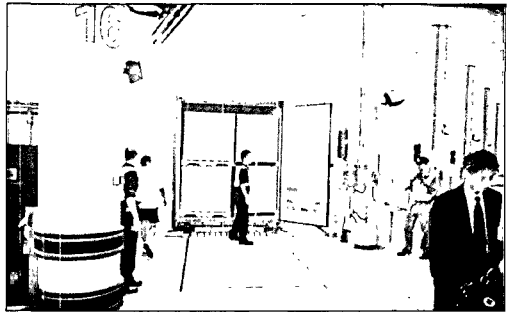
- 화물검사소를 운영하고 있지만 항만시설과 같이 컨테이너를 보관, 적치하는 컨테이너야드 시설은 없음
 - 모든 화물이 차량을 이용함에 따라 차량에 탑재한 채 세관신고·검사 등을 처리하고 절차가 완료될 경우 즉시 반출함에 따라 별도의 컨테이너 야드 시설이 필요 없음



화물검사소 전경



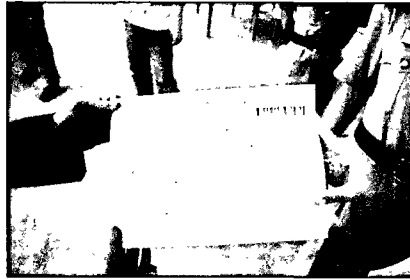
화물검사소 모형도



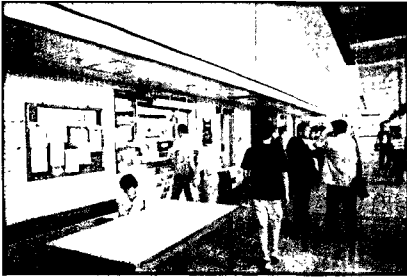
화물검사소 검사 모습



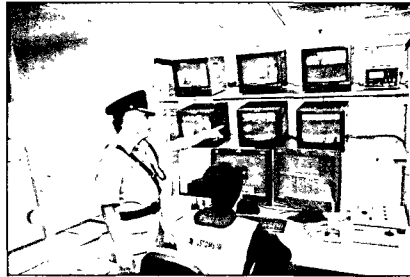
화물검사소 마약건 검사



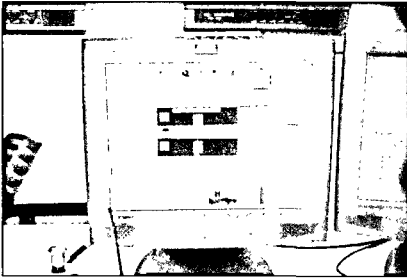
화물 송장(manifest)



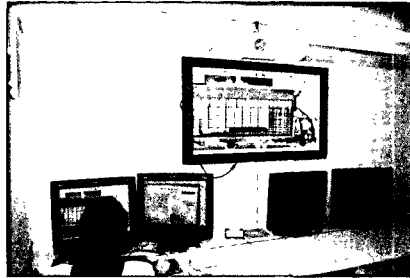
화물검사소내 서류접수창구



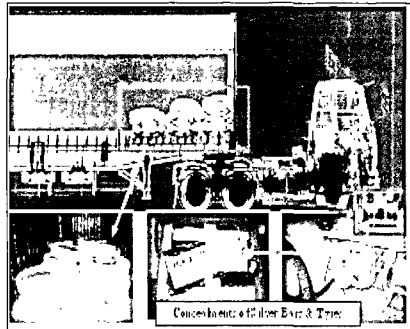
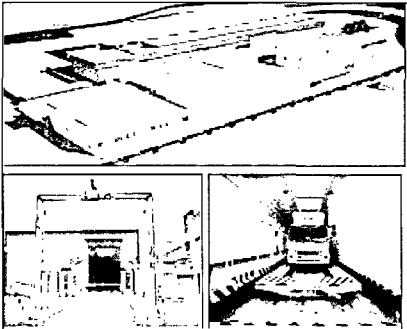
X-Ray 검사 통제실



X-Ray 검사 통제 화면



X-Ray 검사 판독실



□ 국경통행 차량 등록

- 국경을 출입하는 차량(트럭, 버스, 승용차 등)은 홍콩 교통당국의 출입 허가서가 필요하며, 세관에서는 별도의 등록절차 없음
 - 신청에 필요한 구비서류 : 신청서, 중국당국의 운행승인서, 자동차 등록증 등
 - 등록신청이 접수된 차량은 통행허가서와 차량번호판(중국차량)을 발부
 - 허가서의 유효기간은 1년이며 매년 갱신

- 중국 심천지역을 출입하는 차량은 홍콩번호판과 중국(광둥성)번호판 두개를 동시에 차량에 부착(등록시 양쪽 등록당국에 등록비용 납부)

□ 홍콩과 심천간 셔틀버스 운행

- 차량없이 출입국 하고자 하는 일반여행객의 편의를 위하여 양국 승인하에 홍콩과 심천 국경간 왕복운행하는 셔틀버스를 운행

- 버스는 홍콩과 심천의 이중 번호판을 부착하여 운행

- 출입시설 인근 버스터미널까지 대중교통을 이용하여 도착 한 후 출입시설 까지 도보 이동하여 출입심사 후 국경 간 셔틀버스를 이용하여 국경통과

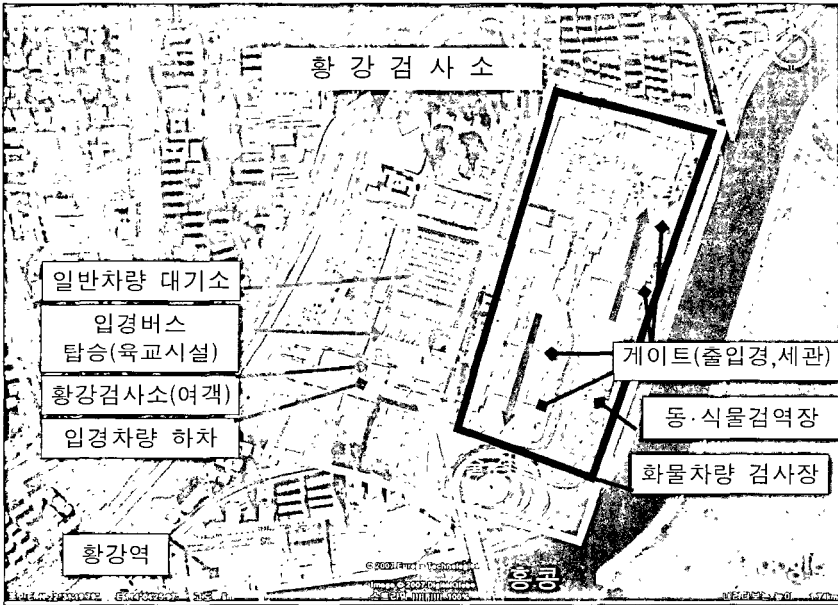
다. 심천 황강출입경변방검사참(HuangGang, 皇崗出入境边防检查站)

- 심천 황강출입경변방검사참은 홍콩의 Lok Ma Chau Control Points (LMC CP)에 대응되는 심천의 국경통과시설

- 세관검사업무를 수행하는 황강해관(皇崗海關)은 심천해관의 산하 해관으로서, '89.12.9. 화물통관을 시작하였고 '91.8.8. 여객통과 운영을 시작함으로써 본격 운영개시

- 검사소 주 건물은 심천버스터미널과 입출국장을 겸하여 사용

- 심천-홍콩간 화물운송의 대부분(약 75%)을 담당
 - LMC CP와는 달리 화물차 Gate와 버스 및 자가용 승용차 Gate를 분리하여 분리된 공간에 설치, 운용
 - * LMC CP의 경우 동일 게이트 내에서 차선을 분리하여 운영

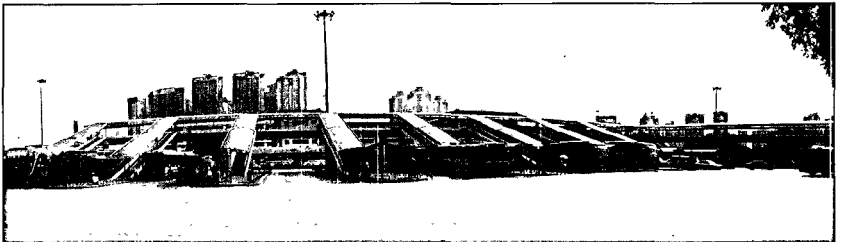


- 화물차량용 부스(Kiosk)는 총 16개(출경13, 입경13), 여객차량용(버스, 승용차) 부스(Kiosk)는 총 12개(출경6, 입경6개)를 설치 운영
 - 건물 내 여객에 대한 심사부스는 출경 24개, 입경 24개 설치 운영
- 전년기준 일평균 통행량은 인원 165천여명, 차량 3만여대가 통과
 - 일 최고 통행량은 인원 21만명, 차량 4만대 통과
 - '07.8월 현재 일평균 인원 139,564명, 차량 32,701대 통과

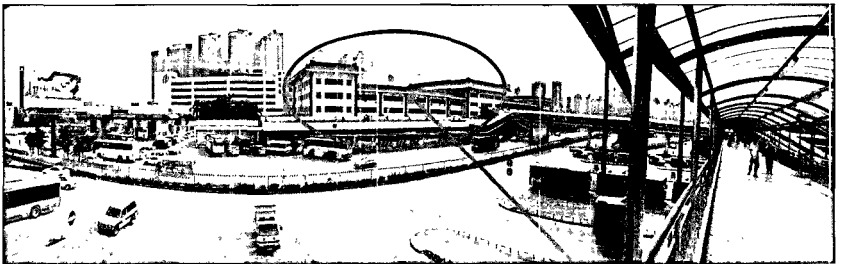
□ 승객의 출입국

- 타 검사소와 마찬가지로 승객은 수화물을 소지한 상태에서 하차하여 출입국 수속을 받은 후 환승 또는 타고 온 차량을 타고 이동

- 자가용을 이용한 통행은 심천지역 사업자로 등록된 차량 등 승인된 차량 외엔 출입이 불가능하며 대부분 셔틀버스 또는 노선버스를 이용하여 출입 - 출입이 승인된 차량은 홍콩 및 심천 이중번호판 부착 운행
- 여객에 대한 e-Channel 시스템은 적용되지 않고 있음.
 - 황강검사소 외의 다른 검사소의 경우 모두 e-Channel 시스템 적용
- 홍콩 LMC CP와 마찬가지로 '94.11월부터 화물차량에 대한 24시간 운영을 하였으며, 여객에 대하여는 '03.1.27부터 24시간 운영



황강검사소 버스정류장(육교형태, 심천방향에 설치)

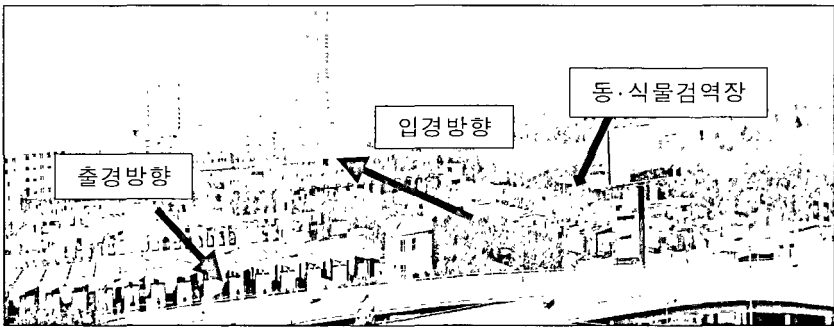


버스정류장과 육교로 연결된 황강검사소
(여객출입심사, 버스터미널 겸용)

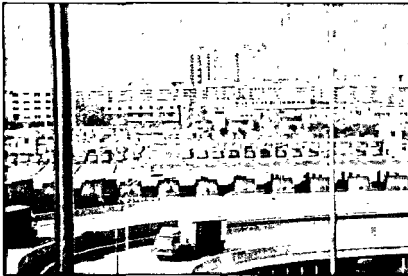
□ 화물차량의 출입경 절차

- 심천-홍콩간 화물차의 출입은 별도 조성된 화물차 전용 Gate를 통해 이루어짐.
 - 출경시에는 세관검사 → 출입경 심사 순으로 진행
 - * 출경측 세관부스(Kiosk) 20개, 출입경심사부스(Kiosk) 13개 구성

- 입경시에는 동·식물 검역검사 → 출입경 심사 → 세관검사 순으로 진행
 - * 입경측 출입경심사부스(Kiosk) 13개 세관부스(Kiosk) 18개,구성
- 화물차량에 대한 출입시설이 대규모임에도 불구하고 컨테이너를 하역하여 적재, 보관, 검사 등을 전용으로 하는 컨테이너 야드(야적장)는 두지 않고 있음.
 - 화물을 차량에 탑재한 상태에서 검역 및 통관, 출입경심사 등을 수행함에 따라 출입경 심사 시간이 매우 짧음.(평균 30분 이내)
- 입경장에는 동·식물 검역장을 배치하여 검역 후 출입경 심사, 세관검사 순으로 심사 진행



황강검사소 화물차량 출입시설 전경(좌측 출경방향, 우측 입경방향)



출경 동선(세관,출입경 게이트)



입경 동선(세관,출입경 게이트)

□ 화물차량에 대한 e-Channel 시스템 적용

- 여객 출입경 시설은 낙후되어 e-Channel 시스템을 적용하지 않고 있지만, 화물차량에 대한 출입경 시설에는 e-Channel 시스템을 적용하여 운용 중
 - e-Channel 시스템 적용시점은 홍콩('04년)보다 이른 2001년부터 운용
- 화물차량용 e-Channel 시스템은 차량이 진입시 차량높이를 자동으로 인지하여 운전자의 높이에 맞게 높이 조절
 - 차량등록번호 및 차량이미지를 촬영함과 동시에 운전자의 지문인식과 운전자의 얼굴이미지를 동시에 촬영하여 통제실에 정보 전송
- 통제실에서는 차량에 대한 정보와 운전자에 대한 등록정보, 실제 운전자의 얼굴 이미지 촬영정보, 지문 일치여부 등이 통제자의 모니터에 동시에 표기
 - 통제자는 모니터에 표기된 차량정보와 등록된 운전자의 정보, 실제 운전자의 얼굴 일치여부, 지문일치 여부 등을 종합적으로 판단후 이상이 없을 경우 통과 조치
 - 통제자는 3~4명이 전체 13개 부스(Kiosk)의 차량 출입을 통제함.
- 차량과 운전자에 대한 효율적인 출입심사 시스템으로 정확하고 신속한 출입심사 진행
 - 총 13개의 부스를 3~5명이 심사함에 따라 업무효율성 배가

〈 화물차량 자동출입심사(e-Channel) 시스템 운용 현황〉



출입경심사부스(Kiosk) 전경



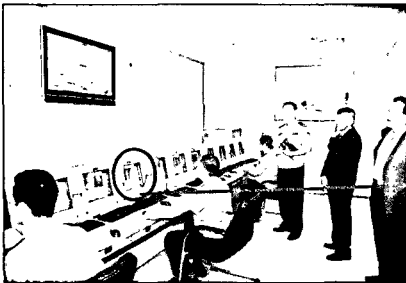
지문인식기(안면촬영용 카메라 내장)
* 차량의 높이에 따라 자동 조절



기타 자동출입심사 관련 장비



운전자 지문인식 장면
*지문인식시 얼굴이미지도 자동 촬영



출입 통제실
* 각 부스마다 1개의 모니터 설치
* 총 13개 부스를 3~4명에서 운용



출입심사 정보가 표기된 단말기
* 차량번호(이미지), 등록된 운전자 정보-(지문일치, 실제 얼굴사진 비교)

□ 국경 출입차량 등록 원칙

- 국경을 출입하는 차량(트럭, 버스, 승용차)은 교통당국(지방정부 및 공안부)과 세관에 이중 등록절차 필요
 - 교통당국(공안부)에 출입차량등록 및 출입허가서 발급(심천 지역의 경우 별도 차량번호판을 제작하여 교부)
 - 출입차량 등록사항은 양국 차량운수협정에 의거 상대측에 상호 통보
- 교통당국에 등록된 차량은 세관장에게 등록하여야 하며, 매 출입시 마다 세관장의 확인을 받아야 함.
 - 세관에 등록된 차량은 별도의 수출입신고절차가 불필요하며 관세부과 대상에서 제외

- 홍콩·심천 출입차량은 홍콩 번호판과 광둥성 번호판을 차량에 동시 부착
 - 이중번호판 부착은 홍콩·마카오·광둥지역만 시행

- 차량의 세관 등록시 당해 차량의 운전자도 함께 등록
 - 당해 차량 운전자에 한해 운전이 가능하며 운전자 교체시에는 미리 세관장의 승인 필요

- 운송화물차량은 밀수방지를 위하여 세관에서 인정한 기술적 요건을 구비한 차량에 한하여 세관의 검사를 받은 후 승인
 - 차량연결 트레일러는 분리가 불가능하도록 봉인 또는 고정
 - 차체 및 화물칸 등의 은폐 공간 제거
 - 세관이 차량검색·감시에 편리할 것
 - 세관승인 후 차체 변경 시 세관장의 사전승인 필요

- 차량출입 허가시 운행경로, 운행지역 및 운행기간 지정
 - 광둥성 번호판을 부착한 홍콩·마카오 차량은 광둥성 지역으로 운행 범위 제한
 - 지정된 운행경로, 운행지역 및 운행기간 위반 또는 미 출국 시 처벌대상

- 국경출입차량 운전자의 의무
 - 출입차량 운전자는 차량과 동시에 세관등록 의무
 - 화물운송 책임과 세관에서 봉인된 화물운송관련 서류(보세운송 신고서 등)의 인수인계 의무
 - 화물칸 개폐 잠금장치 소지의무
 - * 세관표시가 있는 열쇠는 1회용으로 한번 사용하면 재사용 불가
 - 운전자 의무 위반 시 세관의 처벌대상

- 입국시 차량·차량용품·승객 및 운전자는 모두 세관검사대상, 특히 출입차량은 전자저울로 차량과 물품의 중량이 자동으로 측정, 중량 차이로 의심스러운 차량은 차량검사소로 이동 후 정밀검색

- 홍콩-심천간 경제협력강화협정(CEPA) 체결 및 동 협정 강화조치 등으로 양 지역간 비관세 조치가 강화됨에 따라 세관에서는 밀수 검색 등에 보다 치중

□ 통관장 운영실태

- 국경지역에 접해 있는 통관장의 관리 및 운영은 변방처(출입국관리소)에서 총괄·조정하며 유관기관 협의회를 정기적으로 갖고 있음.
 - 시설 전체가 국가소유로 되어 있으며, 별도의 민간위탁부분은 없음
 - * 항만시설과 같이 화물의 보관, 적치, 운송 등의 작업이 불필요함에 따라 시설 관리 및 운영을 국가기관에서 직접 운용



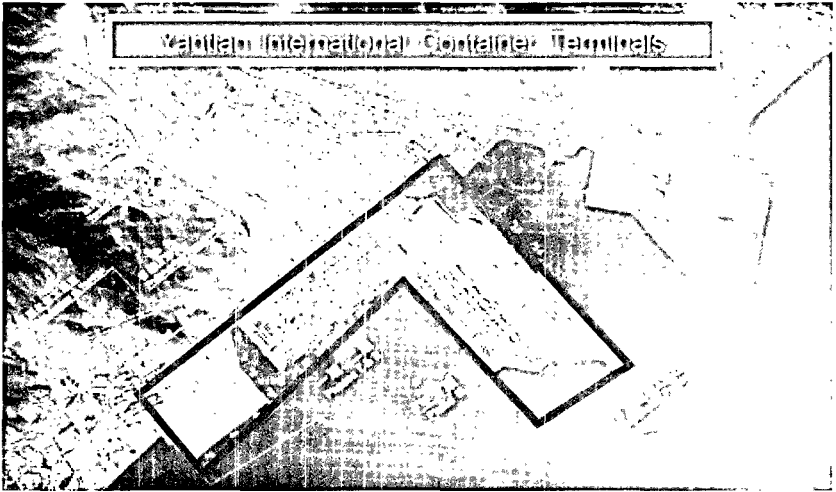
황강 검사소 브리핑 장면

라. 심천 엔티엔항

(鹽田港, Yantian International Container Terminals)

- YICT는 1994년 HPH(Hutchison Port Holdings)와 YPG(Yantian Port Group)가 합작하여 설립
 - HPH가 I, II기 공사시 총 73%의 자본금을 투자(III기에는 63% 투자)
- YICT(Yentian International Container Terminals)는 심천특별경제 특구의 동남쪽에 위치하고 수심이 깊을 뿐만 아니라 인근 산업단지와 인접해 있어 지정학적으로 항만산업이 발달할 수 있는 유리한 장소에 위치

- 심천, 동관, 해주 산업단지 등 인근 내륙에서 생산된 제품이 홍콩이나 유럽, 아프리카, 아메리카 등 세계 주요 국가로 수출되기 위하여 집결되는 물류기지로 발전
- 물동량의 주요 이동 목적지는 내수나 환적보다 해외 수출이 주류
- 과거엔 동관·해주 물량이 홍콩을 거쳐 해외로 수출되었지만, 현재는 Yantian 항을 거쳐 수출



□ 시설규모 및 이용 물동량 추이

- YICT는 현재 총면적 208ha, 선석 9개 규모로 I, II, III단계 개발을 완료하였으며, IV단계로 2009년까지 면적 136ha에 6개 선석을 확장예정
 - * 1헥타아르(ha)는 1만㎡
 - 현재 IV단계 중 3선석을 완료하여 12개 선석 사용 중
 - * 확장구간중 2개 선석 '06.9.1 가동하였으며 1개 선석은 '07.3.21 가동

구분	개발완료(Ⅰ,Ⅱ,Ⅲ단계)	Ⅳ단계 확장(공사 중)	전체
전체면적(ha)	208	136	344
심해 정박선석	9	6(3선석 완료)	15
정박길이(m)	3,750	3,297	7,047
해안물깊이(m)	14-16	16	14-16
항선물깊이(m)	16	16	16
Quay Crane	41	30	71
Container Crane	166	120	286

- YICT는 35개의 항로와 83회의 주간 출항 횟수를 보유
 - 많은 항로 및 출항횟수 보유와 잘 갖추어진 시스템으로 인하여 조건이 타 항만보다 비교우위에 있음에 따라 많은 물동량 확보 가능

지역별	북 아메리카	남 아메리카	유럽	아시아	호주	아프리카	서틀	총계
출항 횟수	38	3	30	8	1	2	1	83

- 철도인입선은 5선을 설치하였으며, '03.5.1 평후와 엔티엔항을 잇는 평연 철도(총길이 23km)의 관리권을 인수함으로써 컨테이너 수송을 위한 도로 및 철도 교통의 원활한 연결을 실현
 - * 2007.4.18. Dalang → 엔티엔항 간 첫 컨테이너 열차 서비스를 시작
 - 철도가 Beijing~Guangzhou Line 및 Beijing~Kowloon Line과 연결됨에 따라 중국내륙지방 전역과 홍콩에까지 연결되어 “공장에서 항구까지” One-Stop 국제물류운송 제공 가능
 - * 2004.4.20 청두-심천간 고속철도가 개통됨에 따라 양도시간 수송시간을 91시간으로 단축
 - 철도를 이용한 물동량은 일 70~80TEU 수준으로 미미
 - 주요 이동물량은 석탄 등 벌크화물이며, 중국내 철도 교통망이 크게 발전되지 못하여 현재 철송 화물 이용 물량은 미미하나 향후 지속적으로 개발 추진

- YICT는 중국 10대 항만 중 최고의 항만으로 1994년 7월 개항한 이래 매년 두 자리 증가세를 기록하고 있음.
 - '06년 현재 8,865천TEU를 처리('05년 7,660천TEU 대비 15.7% 증) 함으로써 심천내 항만 총 처리물량의 50%를 차지
- 홍콩-심천간 육로 이동 물량 이용 현황
 - YICT는 주로 인근 내륙화물을 해외로 수출입하는 물량이 대다수임에 따라 홍콩-심천간 육로 이동물량이 YICT로 집하되는 경우는 매우 미미

□ 시설 관리 및 운영 주체

- YICT의 각 선석별 관리 및 운영주체는 모두 YICT에서 직접 관리하고 운영하는 구조
 - YICT는 정부기관이 아님으로 정부에서 조정하는 역할은 거의 없으며 모든 시설 관리 및 운영을 YICT에서 직접 관장
 - 시설은 50년간 사용후 정부에 기부체납하는 형식

□ YICT를 선택하는 주요 이유

- 화주와 선사가 YICT를 선택하는 주 이유는 신뢰성, 원활한 운영, 지리적 이점, 최대규모의 화물선도 수용가능한 수심조건 등 이점
 - 심천의 공업지대, 동관지구, 회이조우와 주강 삼각주에 도로 및 철도의 접근성 용이
 - 심천시 최고의 항로와 수심조건
 - * 원양운송이 주이며 운행항로(35항선) 및 출항횟수(주당 83회선)가 많아 이용자의 선택의 폭이 넓음
 - 효과적인 운영으로 선박의 입출항이 원활
 - 최첨단 기술을 통한 철저한 항만보안
 - 해관 및 기타 항만통과 절차가 신속하게 처리
 - 중국 대륙의 중심지역으로 전용철도와 도로가 연결되어 접근용이
 - * 물류비는 중국의 다른 항만보다는 비싸나 홍콩보다 낮은 수준

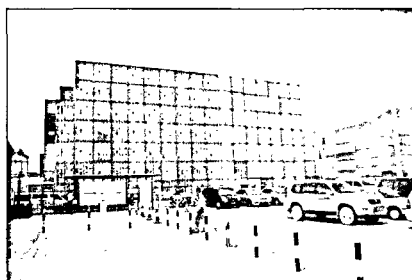
Traffic and Supply of Goods



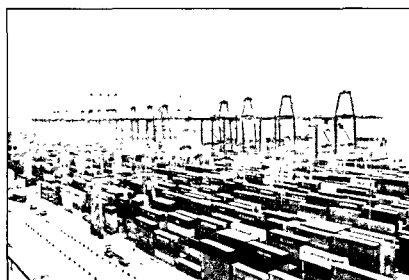
교통량 및 상품공급 흐름도



엔티엔항 전경



컨테이너 야적(7단 적재)

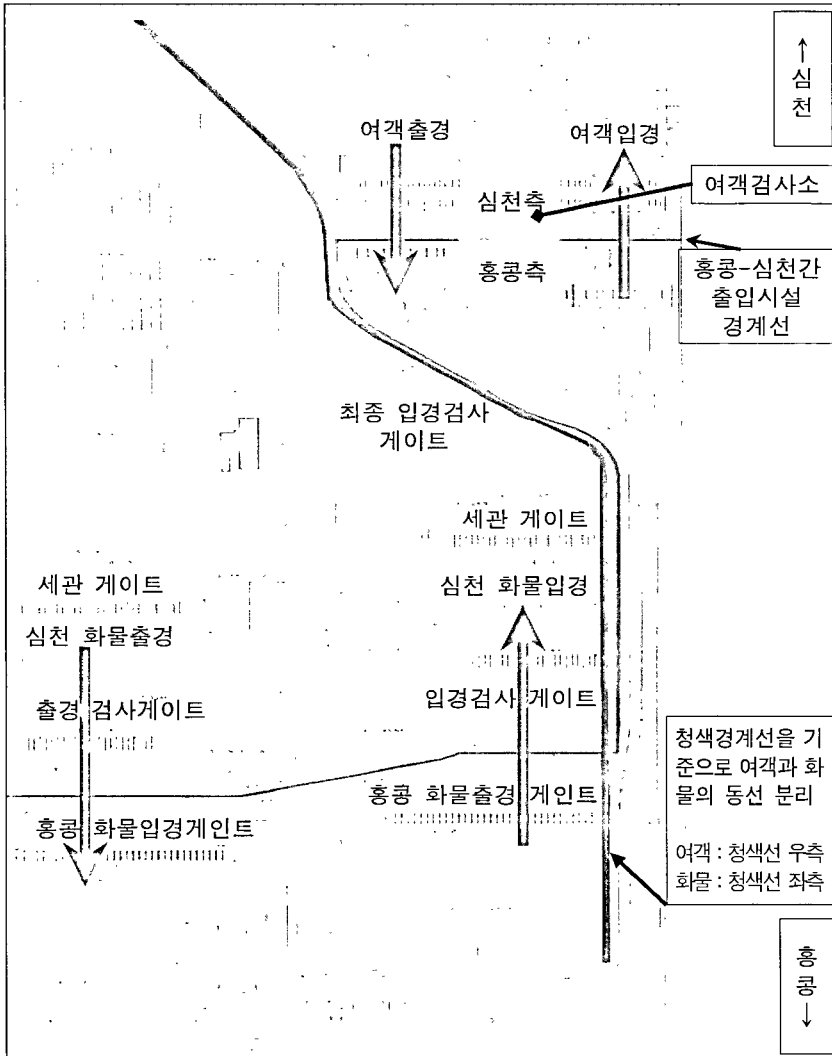


컨테이너 야드

마. 심천만구안검사소(深川灣口岸檢查所)

- 심천만 구안검사소는 금년 2007년 7월 1일 개통되었으며, 홍콩 및 심천의 출입시설이 한지역에 존재(경계선을 기준으로 분리 운영)
- 동 검사소는 홍콩반환시점부터 계획되어 교통완화를 위하여 양국간 협의 하에 추진
 - 홍콩과 심천이 공동으로 투자하고 심천에서 건설을 담당
 - 다리의 총길이는 5,545m, 출입시설 면적은 총 1.1km²이며 심천측 0.7km², 홍콩측 0.4km²
 - 총 투자액 43억위엔(5,719억원)
 - 출입시설내에 화물과 인원검사시설에 대한 경계선을 구획 하여 운영
 - 일평균 6만명의 인원과 일반차량 5만8천대, 화물차량 4만대를 처리할 수 있는 설계용량으로 건설됨.
- 건설의 기본방향은 일지양검(一址兩檢) 체계로 한 지역에서 두 국가의 출입시설을 동시에 건설하여 효율성 도모
- 현재 이용량은 일평균 22천명의 인원과, 일반차량 1,600대, 화물차량 1,700대가 통과
 - 운영시간은 아침 06:30부터 저녁 24:00까지 운영

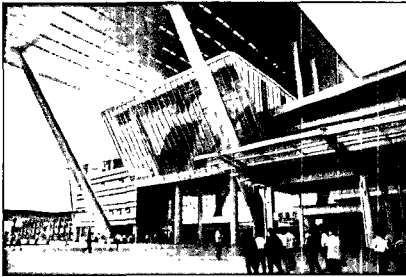
〈심천만구안검사소 평면도〉



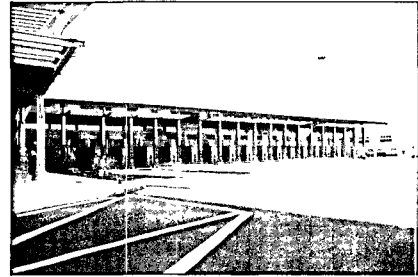
□ 시설물 배치 현황

- 동선을 크게 여객과 화물구역을 분리하여 운영하며, 차량게이트 내에 입경 및 출경 각각 41개(여객차량 19개, 화물차량 22개)의 부스(Kiosk)를 설치 운용

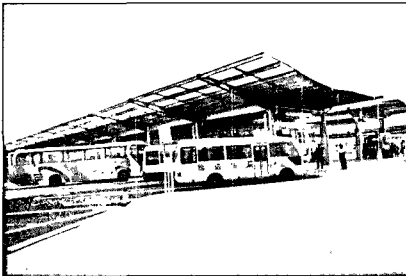
- 출입경 심사게이트와 세관게이트에 50m정도 이격 설치
 - 홍콩측은 동일 게이트 내에서 출입경검사(Immigration)와 세관검사(Customs) 업무를 One-stop mode로 제공
- 출경 및 입경 각 6개의 e-Channel(무인자동심사) 부스(Kiosk)를 운영 중 (홍콩은 각각 7개의 e-Channel 부스(kiosk) 설치)
 - 무인자동심사시스템 이름은 차량자조검사계통(車輛自助檢查系統), 여객자조검사계통(旅客自助檢查系統)이라 하며 홍콩의 Passenger e-Channel 및 Vehicle e-Channel과 같음
- 여객 출입경심사 건물은 하나의 건물내에 경계선을 설정하고 한쪽은 홍콩에서, 다른 한쪽은 심천에서 출입경 심사를 진행



심천만구안검사소 본관



여객차량 출경게이트



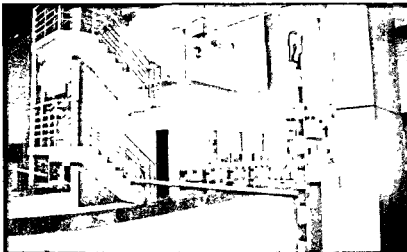
버스 대기장소



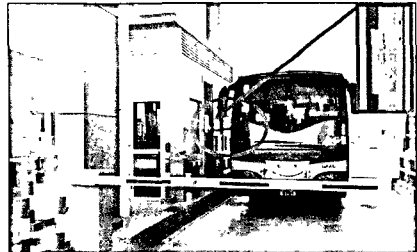
게이트 현장 확인

□ 차량용 e-Channel 시스템(車輛自助檢查系統) 운용

- 운전자의 스마트카드 삽입 → 해당 운전자정보 전송
- 차량번호 CCTV촬영정보를 인식하여 시스템에 전송
 - 시스템에서는 해당차량에 등록된 운전자 정보 및 화물내역 Display하여 심사자가 일괄적으로 정보 파악 가능토록 지원
- 운전자 지문인식(지문인식기가 차량의 높이에 따라 자동으로 조절됨)→ 스마트카드에 등록된 지문인식정보와 일치여부 확인
- 최종적으로 통제실에서 모니터를 이용하여 차량정보와 차량에 등록된 운전기사 정보, 운전자의 스마트카드 정보, 지문정보, 운전자 얼굴 CCTV 촬영정보 등을 보고 심사통과
- 바닥에 차량 계중기가 설치되어 있어 사전 신고된 중량과 계중기의 측정 중량이 차이가 있을 경우 별도 장소로 이동시켜 특별검사 실시(자동으로 검색대상으로 선정)
- 검사가 완료되기 전에는 차단기가 차단되어 통행 방지
 - 심천만검사소에서는 차량 무단통행방지를 위해 유일하게 자동 돌출형 볼라드를 설치하여 차량무단 통행 방지
 - * 일반 차단봉은 차량이 강제로 통행할 경우 부러지면서 차량통행이 가능함에 따라 동 단점을 보완하여 자동돌출형 볼라드 설치



세관검사 부스



여객차량 지문인식 장면



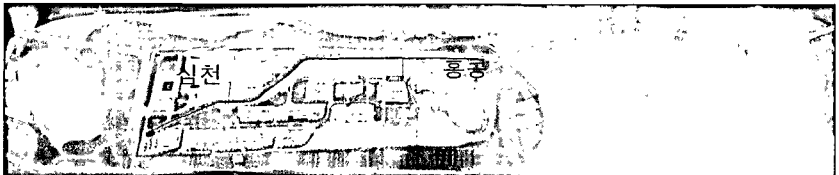
통행전 블라드 돌출



통과시 블라드 삽입

□ 여객심사 시스템

- 여객 무인심사시스템(여객자조검사계통-旅客自助檢查系統) 카운터는 입경 및 출경 각각 21개(10개, 직접심사 11개) 설치 운용
 - 회항카드와 홍콩 통행증, 중국여권으로 기능(홍콩 스마트 카드는 사용 불가)
 - * 회항카드 : 홍콩시민 대상 발급(유효기간 : 아이 3년, 어른 10년)
 - * 홍콩통행증 : 중국인대상 홍콩방문자에 대하여 발급
- 여객심사는 본 건물 1층에서 이루어 지고 있으나, 건물 중앙에 노란선으로 홍콩과 심천의 경계선을 그려 놓고 심사완료자만 본 선을 건설 수 있도록 하고 있음.
 - 같은 건물 내부에 두지역 기관이 있지만 특별한 경우 외에는 두 기관간 이동은 제한되어 있음.



심천만 검사소 전경

- 적색선을 기준으로 홍콩과 심천의 출입국 시설이 분리
- 청색선을 기준으로 여객(상단)과 화물(하단) 동선 분리



여객 출입심사장 내부



여객 세관검사 장면

□ 홍콩 Shenzhen Bay Control Point의 One-Stop mode

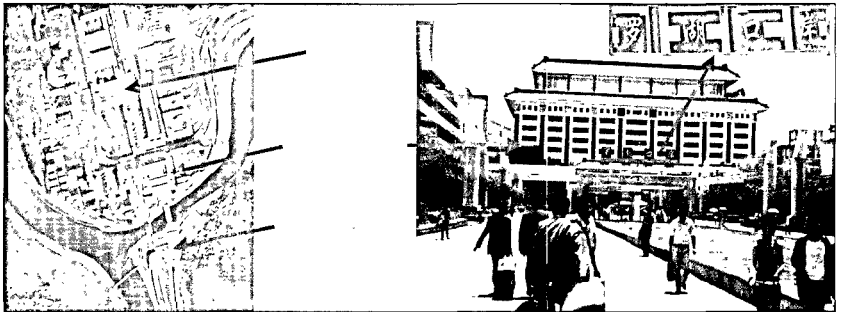
- 심천만구안검사소와 같이 붙어 있는 홍콩 출입시설(Shenzhen Bay Control Point)에서는 출입경 검사(Immigration) 및 세관검사(Custom) 업무를 한 곳에서 One-Stop mode로 제공

<p>출입경 검사 및 세관검사업무의 One-stop 심사과정</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 황색라인 진입 2. 화물 적하목록 제출 심사 3. ID 카드(또는 여행증명서) 심사 	<p>출입경 검사 및 세관검사업무의 One-stop e-Channel 심사 과정</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 녹색라인 진입 2. 지문 및 얼굴 인식 3. 화물 적하목록 제출 심사
<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center;">Shenzhen Bay Control Point</p> <p style="text-align: center;">One stop customs and immigrat on clearance procedures</p> </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center;">Shenzhen Bay Control Point</p> <p style="text-align: center;">One stop customs and clearance procedures</p> </div>

바. 심천 라호구안검사소(羅湖口岸, Luohu) 및 홍콩 LoWu Control Point

- 심천 라호구안검사소는 하천을 경계로 홍콩 LoWu역을 마주보고 있는 심천측 검사소로 홍콩-심천간 30m 길이의 교량으로 연결된 국경검사소
 - 주로 홍콩과 심천의 각 국내선(City Train) 철도는 두 역에서 각기 단절되어 있으며, 이들 두 검사소간 연결된 다리를 통해 이동
 - 단, 홍콩에서 광둥성, 상하이, 베이징 등 중국 본토와의 통행시에는 Hungghom역에서 출입경 심사후 국제선 KCR을 타고 통과하며, 국경역인 LoWu역 및 ShenZhen역은 무정차 통과
 - 출입통로는 2개층에서 이루어 지며, 1층은 입국심사장, 2층은 출국심사장(홍콩측은 반대로 운영)으로 활용

- 심천 라호해관은 홍콩의 LoWu Control Points과 마찬가지로 철도를 이용한 여객수요가 많은 곳임.
 - 2006년 91백만명의 인원이 통과되었으며, 전년대비 0.4% 증가
 - * 2006년 일평균 출입인원은 25만명, 주말 또는 명절 등 폭주기에는 일평균 30만명에 달함. (최고 기록은 2004.4.3. 396,532명임)



□ 여객 및 수화물 수속

- 심천역에서 하차한 승객은 로우구안검사소까지 걸어서 이동하여 3층 출국장에서 출국심사와 세관검사를 마친 후 연결통로를 통해 홍콩 LoWu역으로 이동

- 심천역과 로우구안검사소까지는 약 500m 정도 떨어져 있음.
 - * 홍콩측 로우역은 역과 출입검사소가 같은 건물에 배치
- 내국인과 외국인을 구분하여 심사하고 있었으며, 심천 입국시 외국인 중 비자발급이 필요한 경우 체류기간 5일의 즉석 비자 발급

- 빠른 출입수속을 위하여 무인심사(APC, Automated Passenger Clearance) 시스템(e-Channels)을 설치하여 운영 중
 - * 홍콩 LoWu Control Points에는 2004.12월 e-Channels을 도입하기 시작하여 2006.4월 총 104개의 e-Channels 설치(출경 50개소, 입경 54개소)



LoWu Control Point e-Channels



로후역과 심천 로후검사소간 이동통로(Bridge)

- 주말 또는 명절 등 출입경 폭주시를 대비, 효율적인 출입심사를 위하여 양방향심사카운터(Contra-flow Counter) 26개소 설치운영
 - 홍콩에서 심천방향, 또는 심천에서 홍콩방향으로 출입경자가 편중될 경우 카운터를 가변적으로 운용

- 중국과 홍콩간의 경제협력강화협정(CEPA) 체결('03) 및 강화조치('07)로 수화물에 대한 검사는 대부분 마약 및 밀수 방지에 초점

□ 열차 출발 및 도착에 따른 세관신고 등

- 홍콩과 중국 국경을 출입하는 열차의 운행관련 기본사항은 홍콩·중국간 철도운행협정에 따라 처리

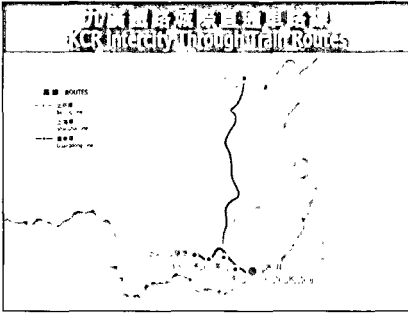
- 국경 운행 열차 및 화차에 관한 사항은 양국 철도 당국에서 관리하며, 세관에서는 별도로 관리하지 않음

□ 열차 운행 방법

- 홍콩의 철도는 시내 전철(MTR)과 일반철도(KCR)로 나뉘며
 - KCR 국내선은 시내중착역(Hunghom역)에서 국경역(LoWu역)까지만 운행
 - KCR 국제선 열차의 경우 출입국 수속을 시내중착역인 Hunghom역에서 처리하고, 국경의 LoWu역 및 ShenZhen역에서는 무정차

사. 홍콩 Hung hom Control Points

- 홍콩은 MTR과 KCR노선으로 구분되어 운영되고 있으며, KCR Hung Hom역에서 국제선 여객에 대한 출입경 검사 역할을 수행하고 국경역인 LoWu역에서는 무정차 통과하고 있음.
 - 화물의 총괄적인 수출입은 LoWu역에서 처리하며 LoWu역에서 성수, 포탄, 홍함의 카고야드(Cargo Yard) 등으로 분배하여 분야별로 화물을 처리(각 카고야드에서 직접 중국과 수출입을 하지 않고 LoWu역을 거쳐 수출입)
 - * 홍함역의 운영시간은 여객 06:15~24:00까지이며, 화물은 07:00~23:00까지 운영
- 중국 본토(동관, 광조우, 광둥, 상하이, 베이징 등)와 매일 26회(도착13회, 출발 13회)의 열차 운행(출발 및 도착)
 - 12회는 광조우 동부선으로, 1회는 베이징 또는 상하이로 교차운행
 - * 열차 운행시간은 도착 10:02~23:17, 출발 07:28~19:24까지 운행
 - * 베이징과 상하이는 중간 무정차 운행하며 소요시간은 베이징 25시간, 상하이 20시간 정도 소요



국제선 철도운행 노선도

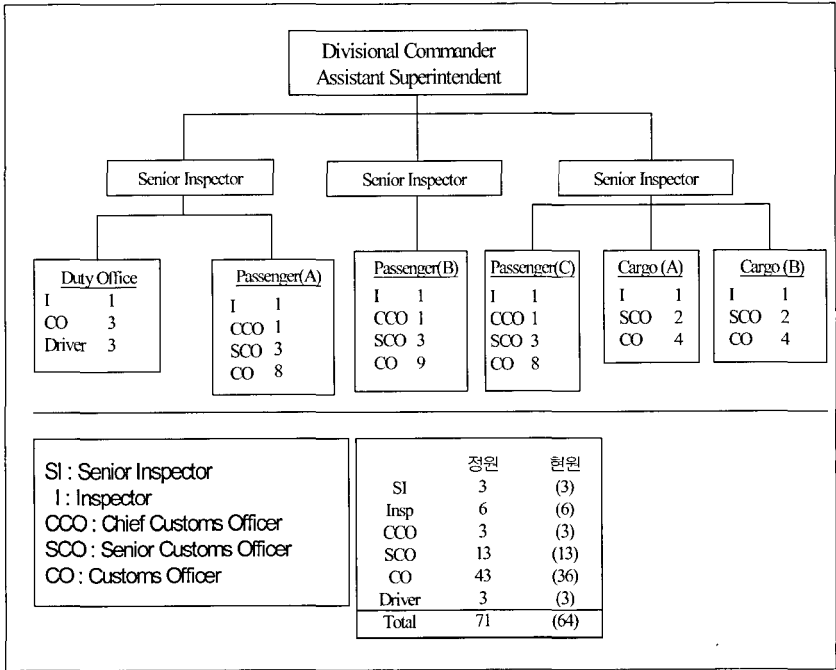
베이징 Line		
Train No.:	From Beijing	To Hunghom
T97	12:00	13:05 (next day)
Train No.:	From Hunghom	To Beijing
T98	15:16	15:41 (next day)
상하이 Line		
Train No.:	From Shanghai	To Hunghom
T99	17:09	13:05 (next day)
Train No.:	From Hunghom	To Shanghai
K100	15:16	11:10 (next day)

베이징,상하이 행 철도운행 시간

< 홍함역 국제선 여객열차 운행시간표 >

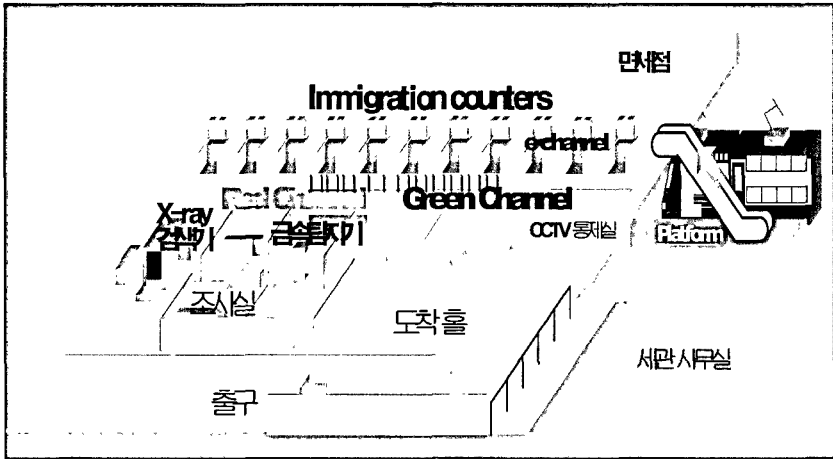
Arrival		Departure	
Time	Train	Time	Train
1002	T801(Gangzhou East)	0728	T810(Gangzhou East)
1047	T805(Gangzhou East)	0825	T822(KIT)(Gangzhou East)
1159	T811(Gangzhou East)	0918	T812(Gangzhou East)
1245	T821(KIT)(Gangzhou East)	1032	T812(Gangzhou East)
1305	T97(Beijing) / T99(Shanghai)	1117	T806(Gangzhou East)
1415	T817(Gangzhou East)	1230	T816(Foshan/Zhaoqing)
1501	T809(Gangzhou East)	1319	T824(KIT)(Gangzhou East)
1533	T807(Gangzhou East)	1443	T818(Gangzhou East)
1725	T823(KIT)(Gangzhou East)	1516	T98(Beijing) / T100(Shanghai)
1843	T819(Gangzhou East)	1547	T804(Gangzhou East)
2053	T814 / T815(Foshan/Zhaoqing)	1630	T808(Gangzhou East)
2202	T825(KIT)(Gangzhou East)	1755	T826(KIT)(Gangzhou East)
2317	T809(Gangzhou East)	1924	T820(Gangzhou East)

- **홍합Control Point**의 세관 조직은 기관장 외에 수석검사관 3, 검사관 6명, 세관부장(Chief Customs Officer)급 3명, 세관과장급 13명, 세관원 43명, 운전사 3명 등 총 71명으로 구성

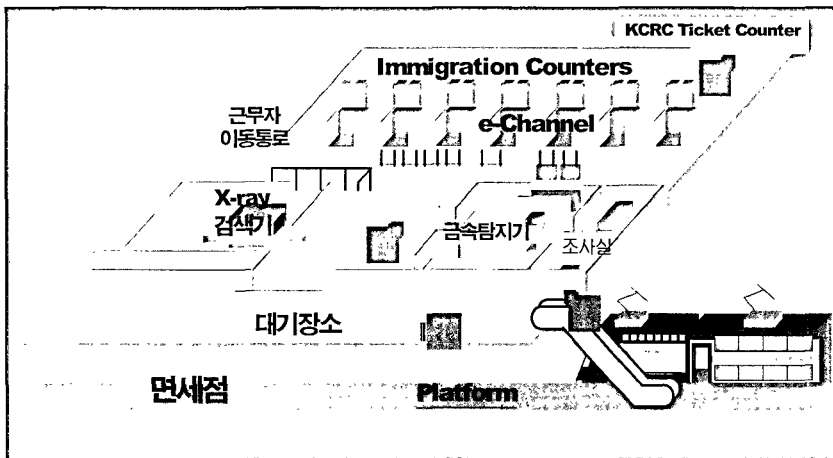


□ **여객 출입경 심사**

- 여객 도착 심사는 세관신고대상 유무에 따라 Red Channel과 Green Channel로 분리 운영하여 신속한 심사 운영
 - '07.1월~7월간 Red Channel 667명, Green Channel 789,445명 이용
- 2005.11월 10개의 e-Channels 시스템을 구축하여 무인자동출입심사 시스템 운용 중
 - * 고객서비스 강화를 위하여 모든 출입심사 창구에 LED 디스플레이 장치를 설치

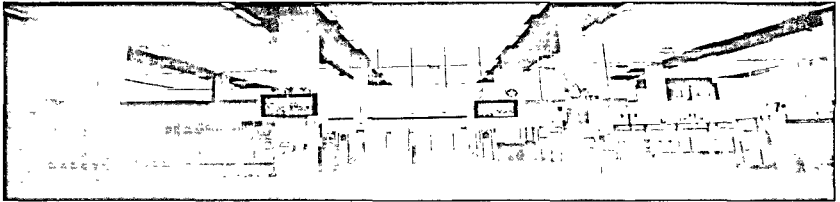


여객 도착홀 출입심사 동선

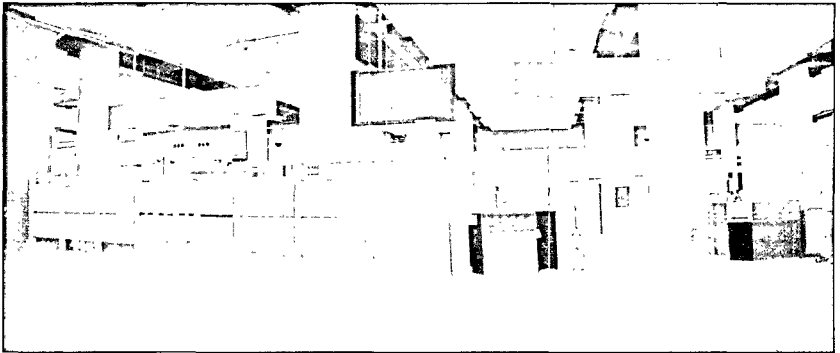


여객 출발홀 출입심사 동선

- 2006년 중국 본토와의 출입인원은 332만명으로 전년대비 2.4% 증가
 - '06년 총 이용인원은 도착 163만명, 출발 169만명이며, 일평균 이용인원은 도착 4,467명(전년대비 5.1% 증), 출발 4,629명(전년 대비 4.7% 증)이 이용



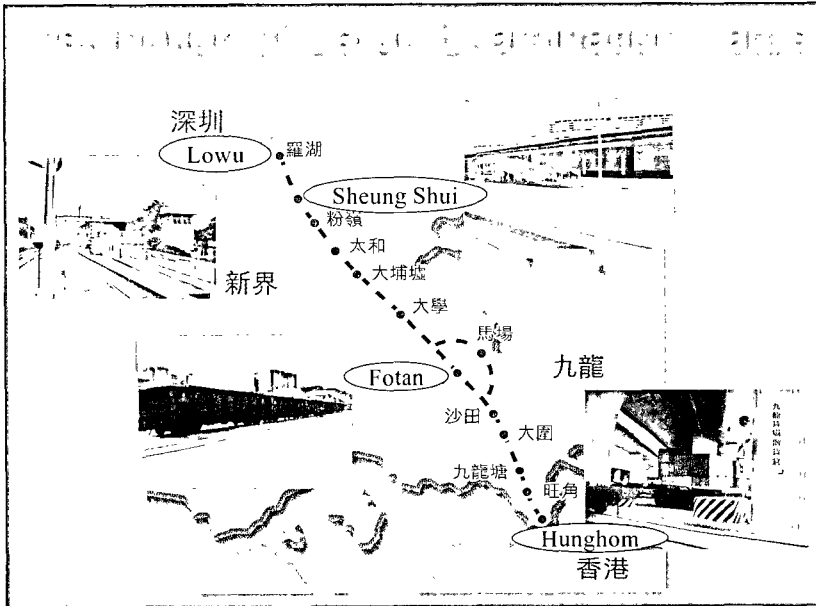
홍함역 도착 홀 전경



홍함역 출발 홀 전경

□ 열차 화물 처리 현황

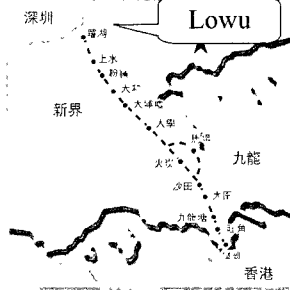
- 중국 본토와의 열차를 이용한 화물의 수출입은 마샤링 야드(Marshalling Yard)인 LoWu역에서 총괄적으로 이루어 짐
 - * 마샤링야드(Marshalling Yard) : 선적 예정 컨테이너를 미리 정연하게 쌓아 놓거나 양하된 컨테이너를 화주에게 인도할 수 있도록 적재하여 두는 장소(야드)
 - LoWu역에서 성수, 포탄, 샤틴, 몽콕, 홍함역 등으로 화물처리 대상역을 선별하여 운송하고, 수출대상품은 동 역들에서 작업 후 LoWu역으로 운송하여 LoWu역에서 총괄적으로 수출처리
 - * 화물통관야드 : 로우역, 성수역, 포탄역, 홍함역
 - * 화물처리야드 : 로우역, 성수역, 샤틴역, 몽콕역, 홍함역



- 홍콩역의 일일 화물열차의 운행횟수는 총 3회로 도착 2회, 출발1회
 - 도착(로우→홍합) 08:04, 20:17 2회, 출발(홍합→로우) 06:50 1회

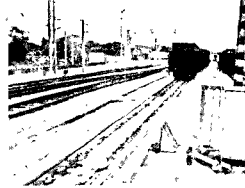


- 2006년도 열차화물 처리실적은 수입 위탁화물 8,264개 수화물 4,408천개 이며, 수출 위탁화물 4,840개, 수화물 540천개를 처리
 - 일평균 수입 위탁화물 23개, 수화물 11천개와 수출 위탁화물 12개, 수화물 1,480개를 처리
 - 주 수출입 상품 종류 : 식료품 및 금속·제지

- LoWu Marshalling Yard
 - 홍콩에서 중국 본토와의 열차를 이용한 수출입의 전진기지로서 이곳에서 총괄적으로 수출입을 담당하며, 지역 철도화물 터미널로 운송하거나 지역 터미널로부터 운송받아 총괄 처리

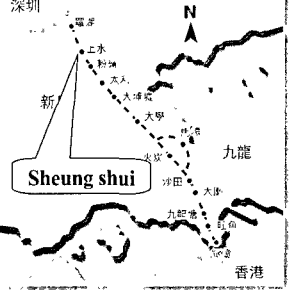


Lowu

- ❖ 열차선 : 8선
- ❖ 총 보관용량 : 웨건 176개
- ❖ 총면적 : 3.5ha(350만㎡)
- ❖ 보유 중장비
 - 40t 슈퍼스타커 1대
 - 7t 포크리프트 1대

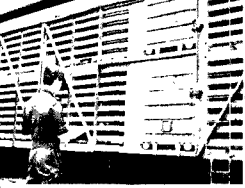

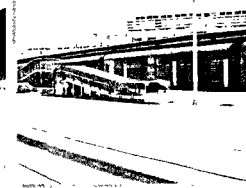




- 성수 도축장 측선(Sheung Shui Slaughterhouse Siding)
 - 성수역은 주로 가축에 대한 도축시설로서 수입화물 하역만 전담
 - 하역작업은 중장비를 이용하지 않고, 화차의 출구에 연결된 동물이동 통로를 통하여 자연스런 하역 진행



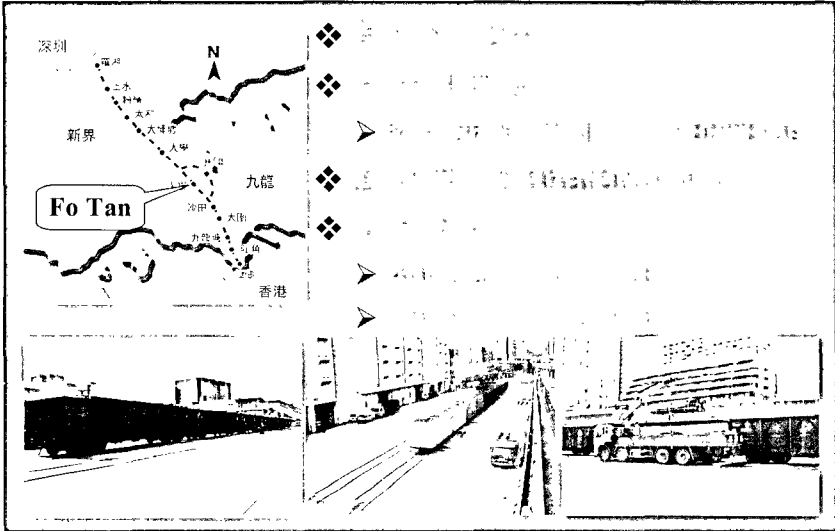
Sheung shui

- ❖ 열차선 : 3선
- ❖ 총 보관용량 : 웨건 59개
- ❖ 총면적 : 0.4ha(40만㎡)
- ❖ 하역 : 동물이동통로를 통한 자연 하역

○ 포탄 카고 야드(Fotan Cargo Yard)

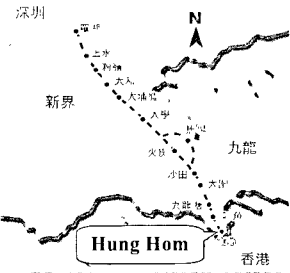
- 포탄역은 특별히 냉동고기류와 위험한 상품에 대한 하역을 전담



○ 홍함 카고 야드(Hunghom Cargo Yard)




- 홍함역은 남쪽방향으로 이동하는 화물을 주로 처리하는 터미널이며 일반적인 철도화물에 대한 하역작업을 전담
 - * 화물처리 주체 : KCR(Kowloon-Canton Railway) Corporation
 - * 세관검사 주체 : HKCED HungHon Control Points Kowloon Railway Unit

Hung Hom Cargo Yard



深圳
新界
九龍
香港
Hung Hom

- ❖ 열차선 : 16선
- ❖ 총면적 : 15ha(1500만 m²)
- ❖ 열차 대기선(berths) : 12선
- ❖ 창고용량 : 8,000cbm
- ❖ 웨건 보관용량 : 227개
- ❖ 컨테이너 보관용량 : 500TEUs
- ❖ 트럭도크(docks) : 65

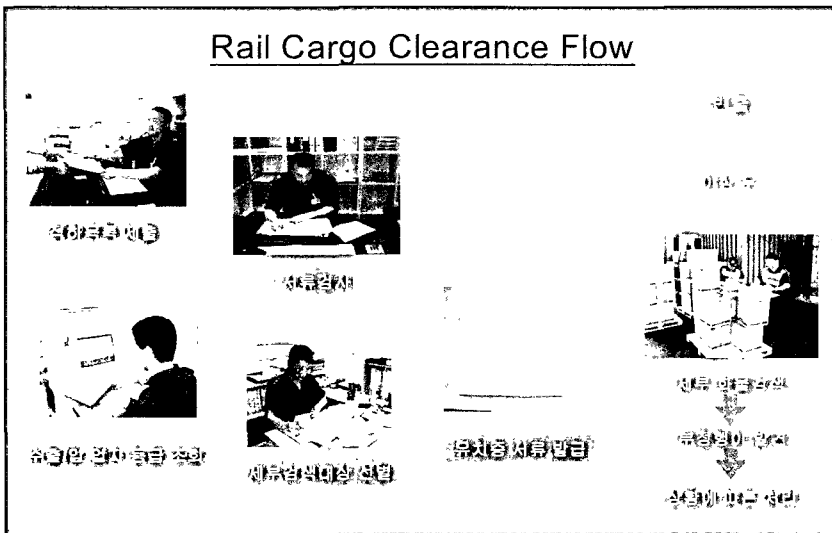




- 주요 하역장비로는 40t overhead 크레인 2대, 40t 슈퍼스태커 1대, 7t 포크리프트 2대, 4t 포크리프트 1대, 2t 포크리프트 1대가 있음.
- 주요 업무시간(Business service hours)은 매일 07:00~23:00까지이며, 터미널 운영시간은 24시간 운영 중
- KCRC(Kowloon-Canton Railway Co.)의 화물취급 범위
 - * 화물 하역, 컨테이너 운송, 대형화물 및 냉동·냉장 화물운송
 - * 컨테이너 기지, 창고업, 열차여객화물 운송, 기타 화물관련 터미널 서비스 제공
- KCRC 관련 화물취급인은 China Travel Service(Cargo) HK Ltd, China Railway Transportation (HK) Ltd, Rapid Win Ltd 등 3개 회사가 담당
 - * 화물취급인은 중국으로부터 허가된 업자만이 처리함에 따라 상기 3개 회사 외에는 취급 불가
- 화물취급장에 대한 소유는 모두 KCRC에 있으며 관리 및 운영은 기본적으로 모두 KCRC가 전담
 - * 단, 화물취급인으로 등록된 상기 3개업체의 경우 각 화물터미널의 일부 공간을 임대하여 운영하나 임대료가 매우 낮음
- 금년 '07.11~12월중 홍콩의 KCR과 지하철인 MTR이 통합예정

- 화물(Cargo)열차 이용 노선은 여객열차 이용노선과 동일
 - * 열차 운행 속도는 여객열차는 평균 80~90km(최고 120km/h)이며, 화물 열차는 60km/h로 운행

□ 열차 화물 통관 흐름

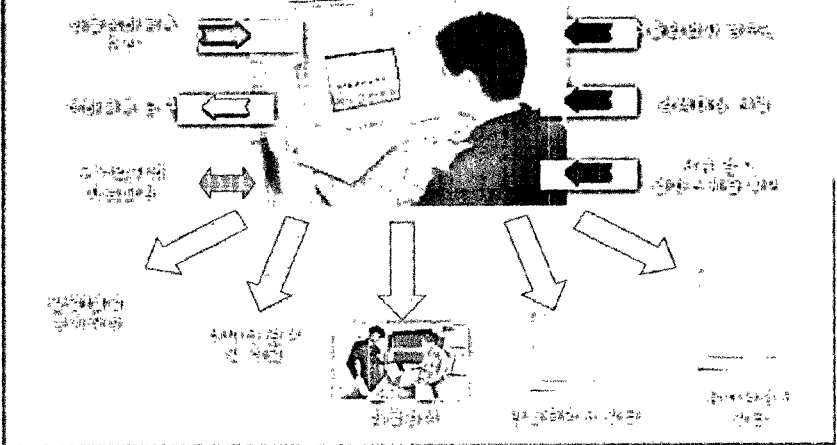
- 열차화물 통관은 적하목록을 제출받아 서류심사 후 수출/입 업자에 대한 등급 확인, 세부검색대상 선별, 세부 검사 순으로 진행



□ 화물 적하목록 전산자료교환을 위한 EMAN 시스템 운용

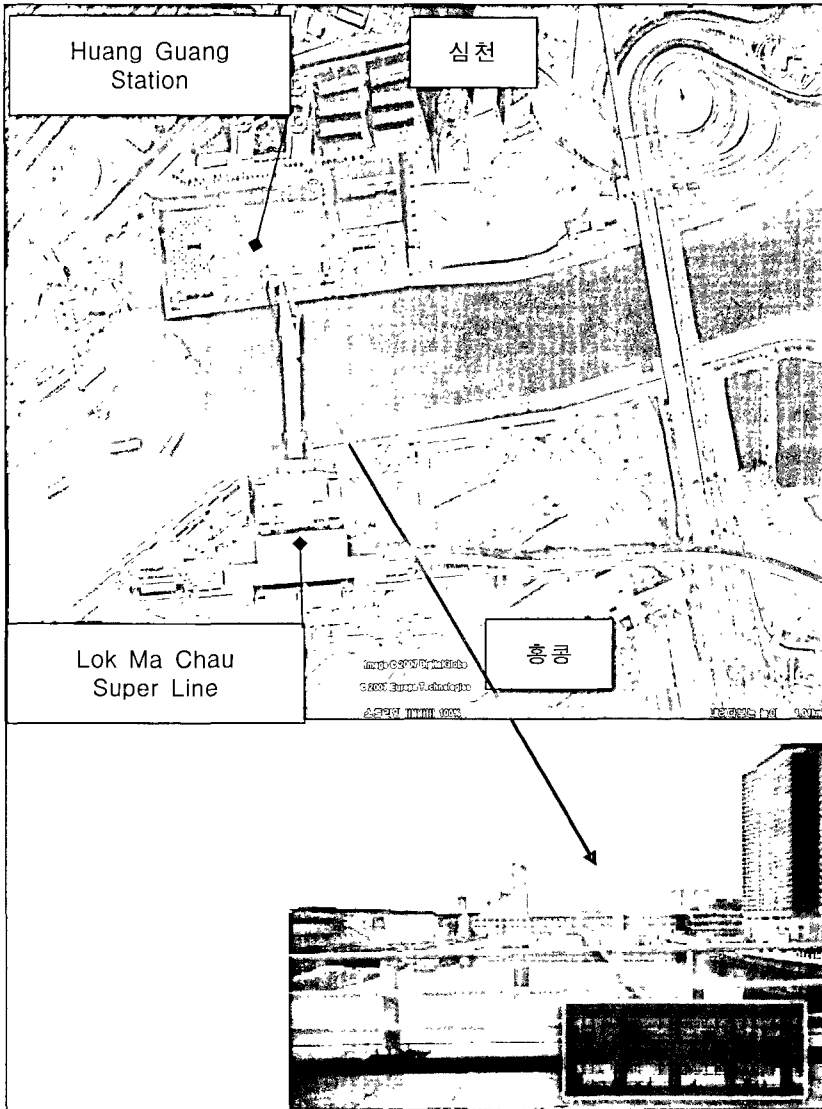
- EMAN System 주요 기능
 - 화물 적하목록 전산자료 상호교환과 운용 및 처리
 - 열차 스케줄 및 위탁화물 관련 정보를 확보, 처리
 - 화물검색결과에 대한 데이터 관리 및 화물정보 확인을 위한 강력한 툴을 제공, 화물선별에 지능적인 기능을 지원

Electronic Data Interchange System for Cargo Mani (EMAN)



아. 심천 황강역 및 홍콩 록마차우역

- 황강검사소(Huang gang, 심천)와 Lok Ma Chau Check Points(홍콩)간 나란히 이어진 철도를 따라 최근 철도 연결 공사가 완료되고 2007. 7. 1자로 업무개시



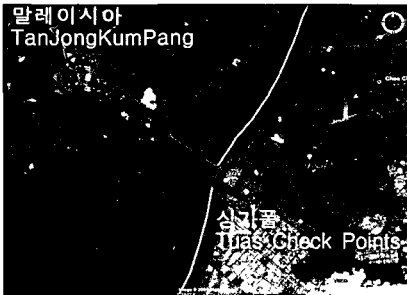
2. 싱가포르-말레이시아 국경출입시설

가. ICA(Immigration & Checkpoints Authority) 업무 효율화 현황

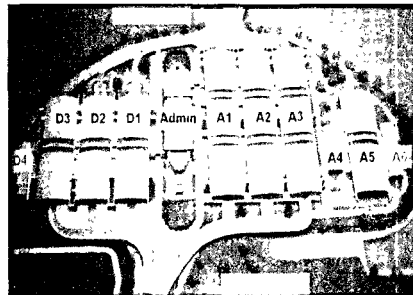
- 싱가포르 ICA는 2003.4.1자로 국경출입업무의 효율을 기하기 위하여 출입심사기관(SIR, Singapore Immigration & Registration)과 세관(CED, Customs & Excise Department)을 통합
 - 통합시 세관업무 중 세금부와 업무만 분리되어 재정부(Ministry of Finance) 산하로 편입됨
- 싱가포르 ICA는 싱가포르 내무부(Ministry of Home Affairs) 산하 정부기관으로 육로 및 해로, 항공 등 총 13개의 검사소(Check Points)를 운영
 - 육로국경검사소(Land Checkpoints)
 - Tuas Checkpoints
 - Woodlands Checkpoints
 - Woodlands Train Checkpoint
- 싱가포르 ICA는 Immigration & Checkpoints Authority의 약칭이지만 I Check All이라는 슬로건으로 ICA에서 모든 검사 업무를 직접 수행하고 있음.
 - 출입국검사(Immigration) 및 세관검사의 1차적인 업무는 모두 ICA에서 담당하고 마약이나 밀수품, 출입국거부자 등을 적발 후 세관이나 경찰에 인계하여 세부처리
 - 부지 및 건물, 감마-Ray 검색기 등 모든 시설 및 물품은 ICA소유
- 싱가포르 ICA에서는 통합하기 전에는 기관장이 두명으로 효율적인 운영이 되지 못하였으나 통합후 한명의 기관장이 모든 것을 통합하여 운영하므로써 업무효율성이 매우 높다고 함(Commander Wong Kong Wa).
 - 여권 및 신분증 발급업무 또한 ICA에서 담당

나. Tuas Check Points

- Tuas Check Points는 기존 Woodlands Check Point의 통행량 포화 및 노후화에 대비하여 1998년 건설을 완료한 싱가포르-말레이시아간 2번째 육로 통행검사소
 - 싱가폴은 통행시 통행료를 징수하고 있음.
- 시설은 196천m²의 매립지에 지하 1층, 지상 2층 규모의 최신 시설로 2010년 까지의 예상교통량을 수용할 수 있게 설계되었으며, 복주머니 형태의 독특한 모양을 하고 있음.
 - 건물은 복층통과시스템으로 구성되어 있어 1층에선 버스와 화물차, 2층에선 승용차와 오토바이 통과를 담당
 - 건물은 본관외 총 10개의 부속동으로 구성되어 있으며, 입국 6개(A1~A6), 출국 4개(D1~D4)의 건물로 구성
 - 2006년 입국 958만명(일평균 26천명), 출국 1,013만명(일평균 28천명) 이용
 - * 싱가폴은 말레이시아에서 매일 출퇴근하는 노동자가 많아 오토바이를 이용한 출입심사시설도 구축하고 있으며, 검색 및 보안에 철저를 기하고 있었음.



싱가폴-말레이시아 국경출입시설



싱가폴 Tuas Check Point
(도착 A1~6, 출발 D1~4로 구분하여 운영)

□ 여객의 출입심사

- 여객은 차량에서 모든 짐을 들고 하차한 후 출입국심사장으로 이동하여 출입국심사 및 세관검사를 마친 후 차량에 탑승
 - 버스는 1층, 자동차 및 오토바이는 2층에서 검사
 - 출국차량은 수화물 검사 생략. 단, 일반차량은 샘플링 검사
- 생체정보기술을 활용한 여객 무인자동심사시스템(EIACS) 6개, 직접심사 12개 창구를 설치하여 운영 중
 - * EIACS-Enhanced Integrated Automated Clearance System
 - 홍콩 심천의 e-Channel은 등록된 ID카드만 통과 가능하였으나 싱가포르에서는 ID카드 외에 여권도 스캔가능
- 승용차 탑승자에 대하여는 탑승한 상태로 출입심사 진행
 - 전원 여권 및 출입국카드 제출하고, 차량유리창을 모두 열어 육안 식별
 - * EIKES-Biometrics Identification of motorbIKERs System

〈 여객 무인자동출입심사 시스템(EIACS) 〉



여객 무인자동출입심사 시스템

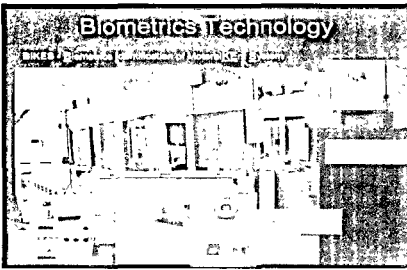


여권스캔

심사 승인

심사 불가

〈승용차량 출입심사 시스템〉



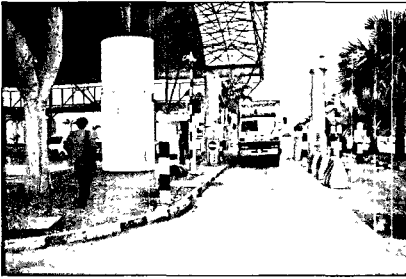
차량 게이트 전경



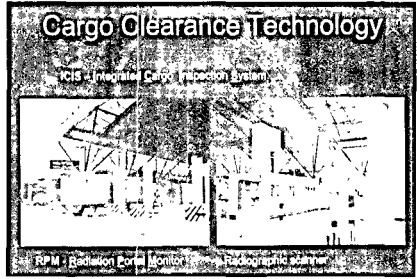
부스내 심사과정

□ 화물의 출입심사

- 모든 화물차는 감마-Ray 검색기 설치장소를 통과하면서 화물에 대한 자동 검색 실시(예외 차량 없음)
 - 화물차량에 대한 감마-Ray 검색에는 예외차량없이 전량 검색하나, 운전자 등 사람에 대한 방사능 노출이 되지 않도록 각별히 유의 운영
 - 밀반출 의심물품이 있는 차량에 대하여 별도의 개봉검사를 실시하고 있으며, 일부 불법물품은 개봉검사를 하지 않고 은밀히 추적하여 관련 조직 수뇌부 검색 실시
- 차량검사 부스(Kiosk)에서는 카메라로 차량번호 인식하여 시스템 전송하고, 해당차량에 등록된 기사정보와 기사의 지문정보, 기사의 얼굴 이미지를 대조하여 일치여부 확인
- 화물검사는 세관에서 직접수행하지 않고 모두 ICA에서 검사를 담당하며, 최종적으로 불법물품이 발견되었을 경우 법적인 처분이 필요할 때 세관에 인계하여 처리
- 화물검색 시스템으로는 ICIS(Integrated Cargo Inspection System)와 RPM(Radiation Portal Monitor)을 사용하여 효과적으로 통관검사 수행



화물 감마-Ray 검색기



버스 상차장내 주차위치 안내표시기

□ 최신 검색시스템(Biometrics Technology)

- EECUS(여행객 심사 시스템) : 사람에 대한 심사시스템으로 여권을 스캔하여 등록된 정보를 바탕으로 블랙리스트 대상여부 판단, 여권 보안특징 등 검사, 일치여부 확인, 출발시 등록된 사진과 도착시 사진을 동시에 띄워 비교검사 수행 등으로 정확한 통과심사를 수행하고 있음
- EVA(자동차+운전자 심사시스템) : EECUS + VEP + AVSS
 - VEP : Vehicle Entry Permit
 - AVSS : Automated Vehicle Screening System
 - 사람과 차량을 동시에 검사하는 시스템으로 Toll 요금 납부시 촬영하여 검사
- BIKES : Biometrics Identification of MotorbiKErs System
 - 오토바이 탑승자에 대한 지문인식 자동심사시스템
 - * 1단계 : 여권(스마트카드) 스캔
 - * 2단계 : 지문 스캔
 - * 3단계 : 요금납부(Toll Charges)
- ELACS : Enhanced Integrated Automated Clearance System
 - 여객 무인자동심사시스템으로 홍콩-심천의 e-Channel 시스템과 유사
 - ID 카드 뿐만 아니라 여권도 스캔하여 인식이능

□ 위험물질 차량 통관 시스템(Hazardous Cargo Clearance System)

- 싱가포르 ICA는 위험물질 운반차량에 대하여 특별관리를 하고 있음.
 - 위험물질을 반입하는 특별관리 대상 차량에는 GPS 수신기가 장착된 특수 장치를 차량에 부착(위험물질 운반차량용 특수 장치를 사전 설치 후 등록신청)
 - 운행시 해당차량이 목적지 도착될 때까지 추적 감시하며, 지정된 경로를 벗어날 경우 GPS수신기에서 감지하여 특수장치가 차량속도를 강제적으로 점차 줄여(정상속도 → 20km/h, → 10km/h, → 정지) 정지하게끔 함으로써 외부로 위험물질 반입을 철저히 차단하고 있었음.

□ 화물처리 시설

- TUAS Check Points내에는 화물통과시설과 가금류 계류 검사시설을 갖추고 있으나, 항만과 같이 컨테이너에 대한 상하역 및 보관 등을 위한 별도의 컨테이너 야드와 같은 시설은 갖추고 있지 않음
- 모든 화물차량은 설치된 감마-Ray 검색대를 통과하도록 하여 전량 검색을 실시하고 있으며, 사전에 신고한 신청서류와 실제적재 화물과의 일치여부를 대조
- 일반적으로 화물차량의 통과시간(Tuas Check Points 진입부터 진출까지의 시간)은 대략 10~15분 소요됨

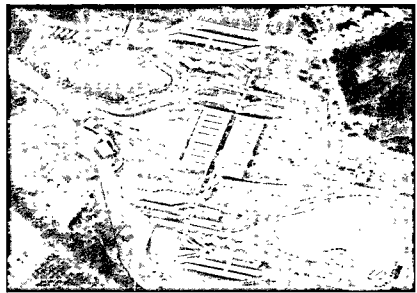
다. 말레이시아 TanJongKumPang Immigration Office

- 싱가포르의 Tuas Checkpoints에 대응하는 말레이시아 출입국 검사소이며, 조호르 주정부 출입국사무소의 산하 출장소
- Tuas - TanJongKumPang간 연결통로는 Johor Bahru - Woodlands와의 연결통로(Causeway)의 교통정체를 해소하기 위해 1998년 2번째로 건설된 연결통로
 - 동 연결통로의 말레이시아측 도로는 통행세를 징수함에 따라 대부분의 노동자는 제1통로인 Causeway를 이용하여 출입국

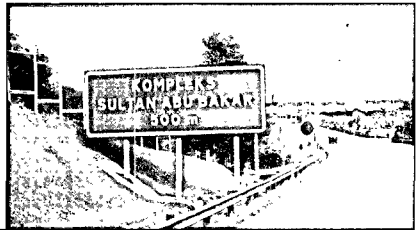
- * 코즈웨이(Causeway) : 제방위에 건설한 도로
- Tuas Checkpoints와는 약 5km정도 떨어져 있음.
- 출입국사무소에 도착한 여객은 모든 짐을 가지고 하차하여 출입국 심사 및 세관검사를 수행하나 세관검사는 비교적 간단히 심사
 - 입국심사대는 Autogate 4개, 일반 8개 총 12개의 심사부스를 운영
- 말레이시아 및 싱가포르간의 출입시설에는 말레이시아에서 싱가포르로 매일 오토바이를 이용한 출퇴근자가 많음에 따라 오토바이 출입심사 부스(Kiosk)를 갖추고 있음.



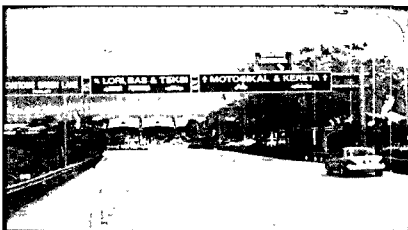
싱가폴-말레이시아 국경출입시설



말레이시아 TanjungKumPang



싱가폴-말레이시아간 연결다리



출입시설 진입부 안내표지

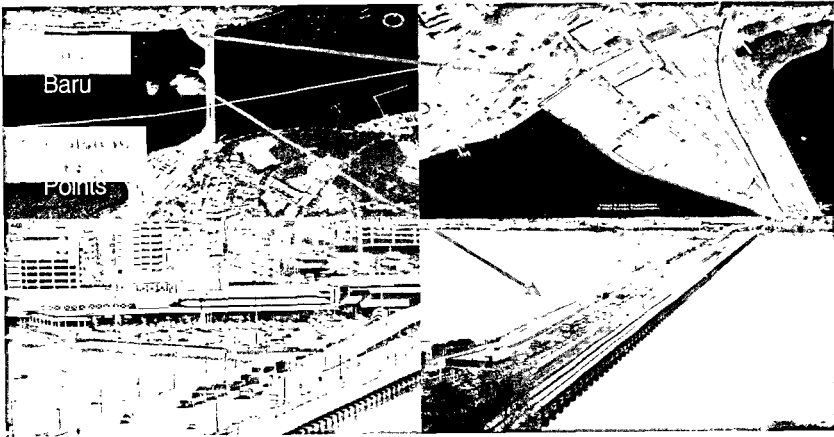


출입시설 전경

라. 말레이시아 조호바루 출입검사소(Johor Baru Immigration Office)

- 조호루 주 출입사무소(State Immigration Johor)의 도로출입 검사소이며 차량 및 인원 에 대한 출입이 가능한 시설
 - 여타 국경 출입시설과 같이 모든 여객은 가지고 있는 짐을 모두 가지고 하차하여 출입심사 및 세관검사후 통과
- 말레이시아에서는 세관검사를 비교적 간단히 시행
- 싱가포르와는 제방위에 건설한 도로와 철도를 이용하여 국경출입
 - 최초의 출입통로로 출입인원 및 차량이 폭주하여 출입시설 확충에 많은 노력

〈 말레이시아 Johor Baru Immigratio Office 〉

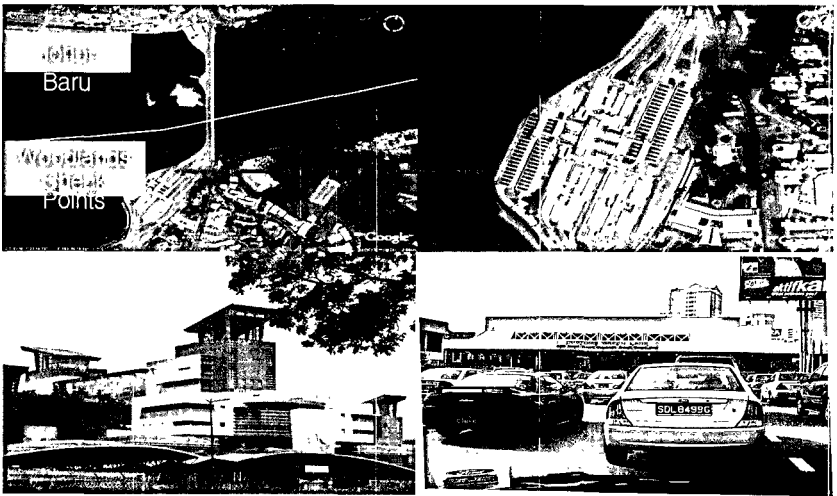


마. Woodlands Checkpoint(싱가폴)

- Woodlands Checkpoint는 싱가포르와 말레이시아간 연결된 최초의 도로로서 국경사이 흐르는 하천에 제방을 쌓아 그 위에 도로와 철도를 연결하여 국경 통과
- 최초로 건설된 출입시설임에 따라 통행량 증가에 따른 시설부족 및 노후로 많은 불편을 겪고 있음.

- Tuas Checkpoint 건설 이후 다소 사정은 나아졌으나, 아직도 통행량에 비하여 시설은 부족한 편임
- 여행객에 대한 출입심사는 비교적 간단히 이루어지며, 주로 마약 및 밀수품 단속에 치중
 - 모든 승객은 개인 소지 수화물을 가지고 내려서 출입심사 및 세관심사를 마친 후 탑승
- 말레이시아에서 싱가포르로 매일 오토바이로 출퇴근하는 근로가 많음에 따라 오토바이 출입심사 게이트를 별도로 설치하여 철저하게 출입국 심사

〈 싱가포르 Woodlands Check Points 〉



□ 열차이용객에 대한 출입심사

- Woodlands Checkpoint의 바로 옆에 Woodlands Train Checkpoint가 있어 이곳에서 열차를 이용한 여행객과 화물에 대한 출입검사를 수행
- Woodlands Train은 일평균 10~12회 운행하며 대부분 화물(Cargo)운송에 그치며 여객통행은 일평균 2,000여명에 그침
 - 여객에 대하여는 싱가포르 Woodlands Train에서 출입국검사(Immigration)를

수행하고 말레이시아에서는 검사없이 무정차 통과

* 싱가포르 철도는 역사적인 관계로 인하여 싱가포르 내에 있는 모든 철도 (부지 포함)가 말레이시아 소유

3. 시사점

□ 싱가포르 ICA의 경우 Immigration 및 Customs 업무 통합 및 총괄

- 싱가포르 ICA는 2003.4.1자로 국경출입업무의 효율을 기하기 위하여 구 출입 심사기관인 SIR(Singapore Immigration & Registration)과 세관 CED (Customs & Excise Department)를 통합 운영
 - 통합시 세관업무 중 세금부과 업무만 분리되어 재경부 산하로 편입
- 주 출입심사기관인 SIR과 CED를 통합함에 따라 ICA에서 출입국 및 세관 조사업무를 통합적으로 수행하여 업무의 효율 도모
 - ICA에서 검색결과 불법입국자 또는 세금부과 대상물품 등이 적발될 경우 경찰이나 재경부 산하 세금부과담당부서에 통보하고 관계기관에서는 구금 및 세금부과 등 고유업무만 수행
- 통합전 한 Check Point에서 두 기관장이 존재함에 따라 업무의 효율을 꾀할수 없었으나, 통합후 하나의 기관장의 명령하에 각 분야별로 일사분란한 업무 처리 가능
- 미국의 경우 9.11 테러이후 이민국, 세관 등 분리된 22개 정부업무를 국토 안전보장부 산하로 통합하여 통합된 조직으로 일관성 있게 운영('04.12월 출장시 조사자료)

□ 소수 승합차 합승자에 대한 일괄 출입심사

- 승합차에 탑승한 1~4인 이내의 소수 합승자에 대하여 차량 게이트 내 부스 (Kiosk)에서 차량에 탑승한 채 심사를 진행함에 따라 이용자의 편의성을 제고 (싱가폴, 홍콩, 심천)

- 심사시 탑승자 모두에 대한 신분증을 수거 확인하고 차량유리창을 내려 실제인물 여부 검사

□ 효율적인 출입심사를 위한 e-Channel 시스템 운용

○ 여객 e-Channel 시스템 운용

- 홍콩-심천 및 싱가포르-말레이시아 등 대부분의 국경통과시설에서 여객 출입심사창구에 무인자동출입심사시스템(e-Channel)을 설치 운용
 - * 무인자동출입심사시스템에 대한 각국의 명칭
 - 홍콩 : e-Channel(Passenger e-Channel, Vehicle e-Channel)
 - 심천 : e-Channel 또는 자조검사계통(自助檢査系統)
 - 여객 : 旅客自助檢査系統, 차량 : 車輛自助檢査系統
 - 싱가포르 : 여객 EIACS, 승용차·오토바이 EIKES
 - 말레이시아 : Autogate
- e-Channel에서는 등록된 ID카드에 개인 생체정보(지문)을 입력하여 발급하며, 카드를 스캔하여 해당 카드에 등록된 지문정보와 실제 출입인의 지문스캔정보를 확인하여 일치여부 확인
- e-Channel 시스템 도입으로 출입심사 시간 절약 및 이용자 편의 제공, 출입심사기관 근무인원 최소화 등 업무의 효율을 기할 수 있음.

○ 차량 e-Channel 시스템 운용

- 차량의 경우에도 홍콩-심천 및 싱가포르-말레이시아 간의 대부분의 국경출입시설에서 차량용 무인출입심사시스템(Vehicle e-Channel)을 설치 운용
- 차량용 무인자동출입심사 시스템의 경우 차량의 정보와 이로부터 얻어진 운전자의 정보와 실제 운전자의 정보를 확인
 - * 차량을 촬영한 이미지 정보와 촬영정보로부터 차량등록번호를 인식하고, 인식된 번호로부터 해당 차량에 등록된 운전자정보 등 표시
 - ① 등록된 차량의 통과 가능여부, 등록된 차량과 촬영된 차량이미지 대조
 - ② 등록된 운전자의 지문정보와 실제 운전자의 지문정보를 대조하여 일치 여부를 확인
 - ③ 등록된 운전자와 실제 얼굴이미지를 대조 확인 등 심사관이 모니터상에서 모든사항을 일괄적으로 심사할 수 있는 정보 제공

- 차량용 e-Channel 시스템 적용으로 중앙 통제실에서 3~4명의 통제관으로 10~20여개의 부스(Kiosk)의 정보를 심사 가능

□ Immigration 및 Customs 업무를 통합한 One-Stop mode 제공

- 2007.7.1자로 오픈한 ShenZhen Bay Control Point의 경우 하나의 부스에서 Immigration 및 Customs 업무를 통합한 One-Stop mode를 제공
 - One-Stop e-Channel 심사 : 녹색라인으로 진입하여 지문 및 얼굴인식 후 화물적하목록 제출 심사 순으로 무인자동출입심사 진행
 - One-Stop 심사 : 황색라인으로 진입하여 화물적하목록 제출 심사 후 ID카드(여행증명서 등) 제출 심사
- 하나의 창구에서 출입경 및 세관심사를 One-Stop mode로 제공함에 따라 업무효율성 증대 및 민원편의 서비스 제공 가능

□ 1지역에 양국가의 출입시설을 동시에 설치하여 출입심사의 효율성 도모

- 홍콩 Shenzhen Bay Control Points와 심천의 심천만구안검사소의 경우 양 국가간의 협의하에 공동으로 투자하여 한지역에 두 국가의 출입시설을 동시에 구축 운영
 - 1개의 지역에 두 검사소를 운영함에 따라 두 국가간 긴밀한 협조체제 유지 및 효율적인 출입심사 운영 가능

□ 신속한 출입을 위하여 다수의 차량 게이트를 설치 운용

- 국경출입 인원 및 차량의 폭주에 대비 출입시설 건설당시부터 편도 20여개 이상의 부스(Kiosk)를 게이트 내에 설치하여 운영
 - * 현재 경의선 남북출입시설의 출경게이트내 부스 9개(여객 6, 화물 3), 입경게이트 내 부스 7개(여객 3개, 화물 4개) 설치

□ 육로출입에 따라 컨테이너야드 대신 주차장 시설에 주력

- 육로를 이용하여 국경을 통과하는 시설에서는 화물차량에 화물을 적재한 상태로 검역 및 통관 등의 절차를 마친 후 국경을 출입함에 따라 항만시설과 같은 컨테이너 야드는 미 조성
 - * 항만시설에는 컨테이너 상·하역, 보관, 적치, 운송, 통관·검역 등의 기능을 할 수 있는 대규모 컨테이너 야드를 조성하여 운영
 - 화물차량의 통관검사는 대부분 30분 이내 완료
- 컨테이너 야드 대신 대형 화물차량의 주차공간을 충분히 설치하여 통행량 증가시에도 통관에 따른 대기 공간 제공

□ GPS를 이용한 위험물질 운반차량 추적시스템 운영

- 싱가포르의 경우 위험물질 운반차량에 대하여는 별도 등록절차를 거치도록 되어 있으며, 등록시 해당 차량에 별도의 GPS를 이용한 특수 장치를 설치하고, 해당차량의 운행경로도 동시에 등록
 - 등록된 차량이 등록된 지정경로를 벗어날 경우 GPS 시스템을 통하여 해당차량에 대한 경보가 발령되고, 해당 차량은 강제적으로 감속장치가 작동되어 위험물질의 외부 반출을 철저히 차단

□ 오토바이 심사부스 설치 운용

- 말레이시아에서 싱가포르로 출퇴근하는 근로자가 많음에 따라 오토바이를 효율적으로 심사하기 위한 오토바이 전용 심사 게이트를 설치 운용(싱가폴, 말레이시아)
- 오토바이를 이용하여 출퇴근하는 근로자의 경우 불법밀입국의 가능성이 크므로 보다 철저한 심사

□ 대부분의 출입시설 관리 및 운영을 관공서에서 일괄 담당

- 항만의 경우 컨테이너 야드의 일정영역별로 민간업체로부터 임대료를 받아 운영을 맡기는 경우가 있으나

- 육로를 통한 국경출입시설에는 화물차량의 통관절차가 차량에 적재한 상태로 비교적 빠르게(약 30분 이내) 출입국 심사 및 통관, 검역이 이루어져 별도의 컨테이너 시설이 없음

- 따라서 거의 모든 출입시설의 관리 및 운영은 국가기관에서 직접 담당 (홍콩의 록마차우, 심천-황강, 심천만, 싱가포르-뚜아스 등)
 - 단, 홍콩 KCR철도의 화물 취급역의 경우 일부 공간을 분리하여 민간 업체에 임대하여 운영하는 경우는 있으나 규모는 매우 작음

버스 상차장 버스대기장소 안내 전광판 설치 운용

- 버스에서 하차한 후 출입심사를 받은 여객이 주차된 버스를 쉽게 찾을 수 있도록 버스상차장에 버스주차위치 안내 전광판 설치 운용

내·외국인 분리 및 안내 전광판 사용

- 홍콩-심천의 출입경 심사 창구는 홍콩거주자, 중국인, 외국인 등으로 세분하여 운영

검색대상 자동 선별을 위한 계중기 설치 운용

- 게이트내 세관부스에 차량 계중기를 설치하여 통과시 적하목록상의 중량과 차량의 중량차이를 보고 세부검색 대상으로 자동 선별 될 수 있도록 운영

Ⅲ. 향후 활용방안

1. 승용차량 합승자에 대한 탑승심사 추진

- 홍콩-심천, 싱가포르의 경우 승용차량 소수 합승자에 대하여 탑승심사를 운영하여 이용자에게 편의성 제공
- 남북출입시설에서도 2~5인 이내 소수 탑승자에 대한 차량탑승 심사가 가능하도록 관계기관 협의를 거쳐 추진

2. 화물이 없는 차량 출입구 지정 운영 추진

- 화물이 없는 차량의 경우 통관절차가 필요 없음에 따라 별도 출입구를 지정하여 신속한 출입 지원

3. 공용야드를 단기적으로 화물차량의 주차 및 대기공간으로 활용

- 남북출입시설 내 공용야드는 남북간 도로 및 철도를 이용한 화물의 원활한 통관, 검역업무를 수행하기 위하여 컨테이너야드를 건설
 - 특히, 향후 TCR/TSR 등 유라시아 횡단철도 연결시 다량의 철도화물의 출입에도 국경출입시설의 기능을 수행할 수 있도록 설계
- 남북간 이동화물 중 도로를 이용한 화물이동이 많을 것으로 예상되고, 철도 화물의 증가에는 북한철도 현대화가 필요한 점 등을 감안 할 경우
- 단계별 공용야드 운영방안 마련이 필요하며, 단기적으로 철도화물 보다 많은 화물차량의 원활한 출입을 위하여 공용야드의 일부를 화물차량의 주차 및 대기 장소로 활용

4. 무인자동출입심사시스템(e-Channel) 도입 검토

- 홍콩·심천 및 싱가포르, 말레이시아간 국경출입시설에는 이용객의 빠르고 편리한 출입심사를 위해 무인자동출입심사시스템 운용
- 특히 신분증인 전자카드의 본인여부를 확인하기 위하여 카드에 내장된 지문정보를 활용함에 따라 카드도난 및 도용에 따른 무단 통과를 원천 차단할 수 있고 무인심사를 실시할 수 있는 요건 충족
- 이용자의 편의제공 및 근무필요 인원 최소화 등 도입에 따른 이점이 큼에 따라 관계기관 및 담당부서와 여건 등을 검토, 협의하여 도입 검토

5. 효율적인 출입심사 방안 검토

- 출입시설에는 법무(Immigration), 세관(Customs), 검역(Quarantine) 등 관련기관이 각 분야별로 국경출입에 따른 필요 업무를 수행함에 따라 일관성 있는 업무추진에 한계
- 남북간 인원 및 차량, 화물의 효율적인 출입지원을 위하여 하나의 통합된 조직으로 운영함이 효율적
- 관계기관 협의 및 관련 법·제도 개선 등 장기적으로 효율적인 출입심사 방안 검토 필요

6. 하나의 게이트에서 One-Stop mode 제공 방안 검토

- 인원심사 및 세관검사 등 두 게이트에서 각각 고유의 심사를 수행
- 최근 개설한 홍콩의 ShenZhenBay Control Point와 같이 하나의 게이트에서 인원심사 및 세관검사를 One-Stop mode로 처리함으로써 업무의 효율을 기하고 이용자의 편의를 도모

7. 향후 남북출입시설 추가 건설시 반영 사항

- 두 국가의 출입시설을 한지역에 설치하는 일지양검 형식의 출입시설 설치 필요
 - 홍콩-심천간 신설된 심천만구안검사소와 같이 한지역에 두 국가의 출입시설을 공동으로 건설하고, 경계선을 기준으로 분리운영
 - 여객과 화물의 동선을 별도로 구성하여 이용의 효율성 도모
 - 한 지역에 두시설이 동시에 설치됨으로써 국경출입 시간 및 절차를 최소화할 수 있고, 두 국가간 긴밀한 업무협약이 가능

- 입경과 출경 방향과 일치되게 시설을 배치하여 동선의 단순화
 - 도로 진행방향과 일치되게 차량 검사게이트(법무·세관) 및 여객 검사시설을 배치하여 이용자의 혼선이 없도록 설계

- 화물이 없는 빈차 전용 심사차선 운영
 - 화물이 없는 빈차의 경우 통관검사가 상대적으로 단순함에 따라 쉽게 이동이 가능하도록 빈차 전용 심사차선 운영

- 남북간 이동하는 차량 및 인원의 증가에 대비 게이트를 충분히 넓게 설치(편도 10~20여개의 부스 설치)

- 여객 및 차량용 무인자동심사시스템 도입
 - 최첨단 바이오인식정보기술을 활용하여 전자카드를 도입하고 전자카드 내에 등록된 지문과 실제 인물의 지문정보를 비교함으로써 정확한 인원 심사가 가능
 - 차량정보와 운전자정보를 동시에 확인하고 심사할 수 있는 시스템 구축
 - 중앙통제실에서 모든 무인자동심사 창구에 대한 모니터링 및 컨트롤이 가능하도록 설계 운영

- 인원심사 및 세관검사의 One-Stop mode 심사 도입
 - 인원심사 및 세관검사를 하나의 게이트에서 실시할 수 있도록 제도 및 시스템을 구축하여 설치 운영

- 화물검사장을 도로진행방향으로 설치하여 세부검사가 필요한 경우 쉽게 차량을 인도하여 개피검사 및 X-Ray 검사등 첨단 기기를 사용한 검사 등이 용이하도록 설계

- 버스 도착 및 승차장을 충분히 넓게 구축하고, 승차장에 버스 안내 전광판 설치

<붙임>

홍콩-중국 간 경제협력 강화협정(CEPA) 주요내용

홍콩-중국간 인원 및 차량, 화물의 증가에 상당한 영향을 미치고 있는 경제 협력강화협정(CEPA) 주요내용을 첨부하여 남북간 경제협력 및 출입제도 개선에 참고

자료출처 : 코트라(Kotra)-국가정보-최신경제동향 및 전망

가. CEPA 협정 주요내용

2003년 6월 29일 홍콩-중국간 체결된 경제협력 강화 협정(CEPA-Closer Economic Partnership Arrangement)에 따라 홍콩과 華南經濟圈의 경제 일체화가 더욱 가속화 될 것으로 전망. CEPA 는 홍콩 국내제조기업 교역량의 비중감소에 대한 차별적인 혜택 제공을 통한 대 중국 수출지원 및 홍콩의 세계적인 경쟁 우위 분야인 서비스 산업에 대한 중국 시장 내 경쟁 우위요소 제공이라는 측면에 초점.

CEPA 혜택은 크게 1) 홍콩원산지 제품의 무관세와 2) 홍콩기업의 서비스업 개방의 2가지로 나뉘어 짐. 2007 년부터는 10개 서비스영역(법률, 건설, IT, 전시, 시청각기구, 관광, 항공운수, 육로운수, 개인상점)에 대한 CEPA혜택 확장으로 홍콩기업의 중국진출 역시 점점 용이해 질 전망.

- 2003년 6월 중국정부와 홍콩정부간의 경제협력강화협정(CEPA : Closer Economic Partnership Arrangement) 체결로 인하여 2004 년 1월 1일 부터 1차로 일부 홍콩산 제품 (최초 374 개 품목)의 대 중국 수출시 무관 세혜택 및 18개 서비스업 부문의 대중국 진출 혜택 제공

- 2004년 10월 합의된 CEPA II 에서는 713개 품목과 8개 서비스업 부문이 추가되어 2005년 1월 1일부터 발효
- 2005년 10월 발표된 CEPA III 에서는 일부 금지 품목을 제외한 모든 제품에 대한 무관세 혜택을 제공하기로 합의하고 2006년 1월부터 발효
- 2006년 6월에는 10개 부문의 서비스업 및 5개 부문의 개인 사업이 추가되어 2007년 1월부터 발효
- 2007년 6월 서비스분야 28개로 확대 발표. 2008년 1월부터 발효

CEPA 협정의 지속적인 확장으로 홍콩 기업 및 홍콩에 거점을 둔 글로벌 기업, 홍콩 거주자의 대 중국 본토 진출이 지속적으로 활성화.

홍콩무역 발전국에 의하면 식품, 화학, 플라스틱, 섬유 및 의류, 금속, 공업/전기 제품, 안경, 가죽, 목재 및 종이, 시계부문이 CEPA III 으로 인하여 가장 혜택을 볼 것으로 전망되며 서비스부문에서는 영상, 교통, 유통업 부문의 경우 CEPA III 발효가 중국의 WTO 일정을 선행함에 따라 홍콩기업 및 홍콩에 거점을 둔 글로벌기업의 중국 본토 진출의 선점효과가 예상

1) 화물 무관세 실시

CEPA 하에서 홍콩원산지인 화물에 대한 관세를 철폐하기로 하였으며 우선 273항목의 홍콩 상품에 대해서 2004년 1월 1일부터 무관세 혜택을 실시 중국과 홍콩정부가 CEPA 2단계 확대개방조치에 합의하면서 2005년 1월 1일부터 식품, 자동차 부품 산업을 중심으로 홍콩 원산지인 713 종 상품에 대해 무관세를 적용하고, 서비스 부문 8 개 항목에 대해 홍콩 기업에 추가로 문호를 개방.

2006년 1월 1일부터는 홍콩 원산지인 모든 상품에 대해 무관세를 적용.

2) 서비스업 개방부문

홍콩-중국정부는 “홍콩 서비스 제공자” 에 한하여 다음의 18개 서비스상품에 대해 2004년 1월부터 개방을 실시. 18분야의 서비스는 경영 컨설팅, 컨벤션, 광고, 회계, 의료/치과, 여행, 물류, 화물수송, 보관/창고업, 운송, 건설/부동산, 시청각 서비스, 법률, 금융, 증권, 보험, 유통, 정보통신 이다. CEPA 2단계

조치에 의거 서비스 부문 중 특히, 상표, 공항 서비스, 문화레저, 정보기술, 직업알선, 헤드헌팅 및 전문 자격증 시험 등 8 개 영역이 추가로 포함.

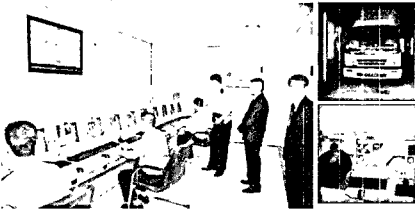
(참고) 홍콩 서비스 제공자 : CEPA 하 홍콩 기업으로 분류된 기업 및 홍콩 영구 거주권을 획득한 자

홍콩은 중국과의 CEPA 체결로 인하여, 중국과의 경제일체화가 가속화되고 무관세 수출 1,087 개 업종 중 홍콩 국내산업의 주력 제조산업 부분인 시계, 보석 등 고부가가치 산업과 기타 서비스산업 등에서 홍콩의 수혜가 기대.

주요 면담 인사

순번	소 속	직책(담당업무)	비고
1	대한민국 주홍콩 총영사관	영사(관세관)	홍콩
2	HONGKONG Customs & Excise Department(Customs Liaison Division)	Inspector(검사관)	홍콩
3	LokMaChau Control Points Command	Divisional Commander	홍콩
4	주광조우 총영사관	영사/경찰주재관	심천
5	주광조우 총영사관	영사	심천
6	심천시인민정부외사판공실(외사과)	부처장	심천
7	심천 황강출입경변방검사점	부점장	심천 황강
8	심천 황강출입경변방검사점	주임	심천 황강
9	Yantian International Container Terminals	Corporate Communications Office	염전항
10	심천한국상공회(한인회)	회장	한인회
11	심천한국상공회(한인회)	편집장	한인회
12	심천만출입국관리서	부서장	심천만
13	심천시구안사무실2처	처장	심천만
14	중국세관	부관장	심천만
15	심천만출입국관리서	직원	심천만
16	심천만출입국관리서	직원	심천만
17	HKCED(China Ferry & KCR Division)	Divisional Commander	홍콩 홍함역
18	Kowloon-Canton Railway Corporation	Assistant Freight Operations Se	홍콩 홍함역
19	주싱가포르 대사관	2등서기관	싱가폴
20	주싱가포르 대사관	1등서기관	싱가폴
21	TUAS CHECKPOINT	COMMANDER	싱가폴
22	TUAS CHECKPOINT	Deputy Commander	싱가폴
23	TUAS CHECKPOINT	Deputy Commander	싱가폴
24	TUAS CHECKPOINT	Deputy Commander	싱가폴

홍콩 Loc Ma Chau Control Points



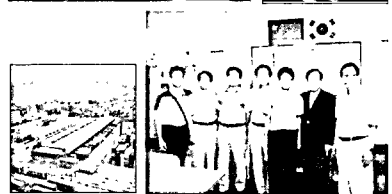
심천 황강구안검사소



심천 Yantian International



Container Terminals



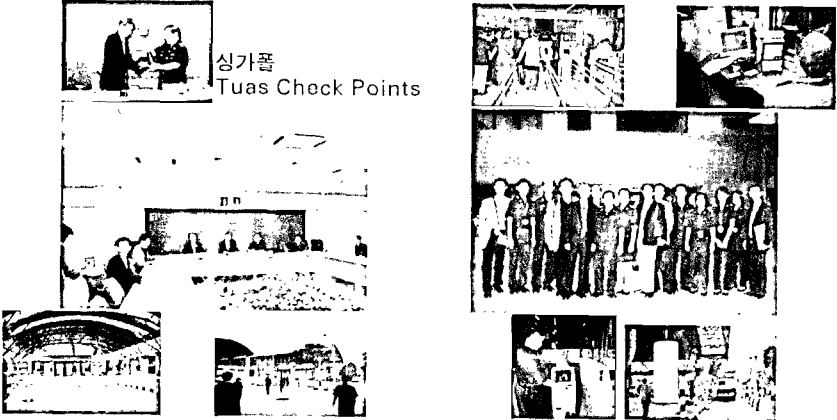
심천 심천만구안검사소




홍콩 홍합역



싱가폴
Tuas Check Points





대륙철도 연계대비 운송여건 조사 출장결과 보고

2008

- Ⅰ. 일반사항
- Ⅱ. 방문국(지역)별 주요실태조사 내용
- Ⅲ. 주요 시사점 및 건의

I. 일반사항

1. 기 간 : 08.9.17.(화)~9.26.(금)

2. 출장 국가 : 중국, 몽골, 러시아

3. 목 적

- 남북 및 대륙철도연계(TKR-TMGR, TMR-TSR) 운행 및 화물운송 실태를 조사, 경의선을 통해 대륙철도와 연계운행시 제반문제 해결을 위한 업무자료로 활용
- 대륙철도 탑승상태에서 국경통과를 체험함으로써 국가 간 국경통과 심사 체계 파악, 남북간 철도의 효율적 국경 통과문제 검토에 활용

4. 주요일정

일정	일자	교통편	주요 내용	비고
1일차	9/17(수)	항공편 (CZ 0682)	○ 인천공항 집결 및 출발(12:45) ○ 심양 도착(13:30) ○ 심양 동역 컨테이너 취급장 현장 방문 (14:30)	심양 1박
2일차	9/18(목)	항공편 (CA 6105)	○ 심양시 방문(10:00) ○ 심양 출발(15:00) ○ 북경 도착(16:00)	북경 1박
3일차	9/19(금)	전용 차량편	○ 코레일 중국(북경)지사 방문(16:00) ○ 중국(북경) 철도물류 전문가 세미나 개최 (17:00)	북경 1박
4일차	9/20(토)	열차편 (K 23)	○ 몽골 울란바토르행 열차 승차(07:45) * 국경역 시설 및 통과 현장 조사	열차 1박

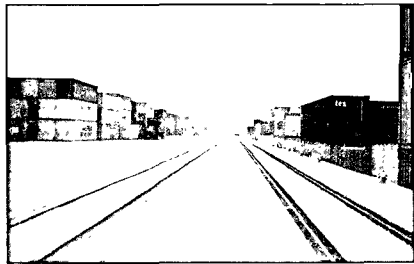
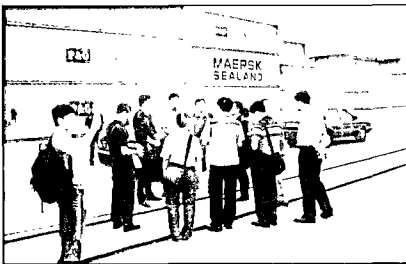
일정	일자	교통편	주요 내용	비고
5일차	9/21(일)	열차편 (K 23)	○ 울란바토르 도착(13:15) ○ 울란바토르 시내 주요물류 흐름 여건 조사	울란바토르 1박
6일차	9/22(월)	열차편 (N 263)	○ 몽골 철도청 방문(10:00) ○ 러시아 이르쿠츠크행 열차 승차(21:30)	열차 1박
7일차	9/23(화)	열차편 (N 263)	○ 열차 이동(TMGR-TSR) * 국경역 시설 및 통과 현장 조사	열차 1박
8일차	9/24(수)	열차 및 전용차량	○ 이르쿠츠크 도착(06:30) ○ 이르쿠츠크 외국어대 방문(10:00)	이르쿠츠크 1박
9일차	9/25(목)	전용차량	○ 이르쿠츠크역 및 철도물류 흐름 여건 조사 ○ 외무성 동시베리아대표부 방문(15:00)	항공기 내 1박
10일차	9/26(금)	항공편 (XF 386) (KE 982)	○ 이르쿠츠크 출발(01:45) - 블라디보스톡 도착(08:00) ○ 블라디보스톡 출발(17:30) - 인천공항 도착 (18:05)	

Ⅱ. 방문국(지역)별 주요실태조사 내용

1. 중국

가. 주요 활동 방법

- (1) 심양시 東驛 구내 컨테이너취급장 현장 방문(9/17.14:30~16:00)
 - 물류 경리 쓰충 외 철신집단동철공사 관계자 3명 면담
- (2) 심양시청 방문 도로 및 철도행정 현황 파악(9/18.10:00~11:00)
 - 심양시 부시장 치빠지, 부국장 우디외 3명 면담
- (3) 북경교통대학 철도 물류전문가 세미나(9/19.17:00~19:00)
 - 운수경제정책연구소 룡차허, 경제관리학원 이홍창 교수 등 5명



심양시 동역 구내 컨테이너 취급장



심양시청 방문



북경교통대학 철도 물류전문가 세미나

나. 주요 활동결과 내용

(1) 심양역 물동량 취급현황 및 발전 전망

- 심양-단동, 또는 대련항으로 화물수송을 주로 하고 있으며, 연간 20만 TEU를 취급하고 있음.
- 한국과 관련된 물동량은 대략 30~40% 수준으로 파악되고 있으며, 동북3성에서 나오는 물량의 집결지로서의 기능을 수행
- 1개 열차를 대련까지 운행하는데 약 10시간이 소요되고 있으며, 주요 수송 품목은 자동차부품, TV제품, PC제품 등
- 1개열차에 약 50량을 연결 운행 중이며, 1TEU 당 대련까지 운임은 약 1,900위안임(한화 약32만원)
- 심양은 대련에서 대략 400km 떨어져 있으며, 동북3성의 물류집결지로서 향후 TKR과 연계될 경우 한국 및 동북3성을 연결하는 물류허브로서의 기능을 수행할 것으로 전망
 - ※ 현재 화물하치장 규모는 약 15만㎡이나, TKR 연결시대를 대비하여 30만㎡ 이상으로 확대하는 시설개량사업을 진행중

(2) 심양시 지역적 특성 및 철도 물류 취급 발전 전망

- 동북지역에서 가장 큰도시로서 현재 인구는 약 8백만명이며, 광역권화하여 향후 2천만명 거주 목표

- 철도망과 도로망이 가장 잘 구축된 도시이며, 물류허브로서의 역할에 큰 기대
- 심양은 TKR 연계시 한-중-몽-러간 교통집결지로서 지정학적 물류허브의 역할수행이 전망되며 이곳을 통해 중국 각지로 한국의 수출입물량 흐름이 이뤄질 것으로 예상
- 물류집결지로서의 중요한 위치를 고려할 때 한국기업에서도 적극적으로 심양지역 물류시설에 대한 투자 요청
- 중국정부에서도 동북지역 발전을 위해 투자기업에 대한 다양한 혜택을 부여할 것으로 예상

(3) 북경교통대학 교수 세미나를 통해 본 대륙철도·물류 전망

- 단동-심양노선은 선로에 여유가 있어 TKR 연계시 신속한 물류활성화가 이뤄질 것으로 예상되나, 심양을 통과하여 만주리 및 몽골행까지 수송되는 화물의 경우 선로용량포화로 인프라 확충 시까지는 정체 예상
- TKR과 중국철도를 거쳐 몽골, 러시아, 유럽, 중앙아시아로의 연계는 보다 장기적인 관점에서 접근하는 것이 필요하며, 단기적 접근은 TKR과 동북 3성간의 화물수송 활성화임
- 다만, 중국철도에서도 TKR과 연계시 일정몫은 한국철도를 위해 대륙횡단 수송분을 배정할 것이 예상되므로 대륙철도 운송이 일부 가능할 것으로 예상
- 중국철도의 대외연결노선은 대략 10개노선으로 약 70%가 포화상태임, 또한 여러 국가를 거치는 국제운송은 해운에 비해 불리하므로 통관국가를 줄이는 노선개발이 필요
- 중국철도에서 중요시 여기는 국제운송노선은 TMR 및 카자흐스탄과 연결되는 노선이며, 이는 전략적·정책적 목적상 필요한 경우로 주로 원유, 광석 등 수입원자재가 대부분임

- 최근 몽골노선도 중요시 하는데 몽골지역 자원개발과 연계해서 생각해 보면 쉽게 이해할 수 있을 것이며, 현재 상하역시설 확충사업에 100억을 투자중
- 철도망 포화상태를 해결하기 위해 매년 1천키로에 달하는 철도망을 부설 하고 있으며, 향후 약 2만키로에 달하는 철도망 구축 예정
- 육로는 현재 2백만키로에 달하고 있으며, 고속도로의 경우 5년이내 미국을 추월할 것으로 전망하고 있었음

2. 몽골

가. 주요 활동 방법

(1) 몽골 철도청 방문 현황청취 및 질의응답(9/22,10:00~11:00)

- BATBOLD 울란바토르 철도 이사, TOGOS 철도청 국제담당 등 4명

(2) 울란바토르역 등 물류흐름 교통여건 조사



몽골 철도청 방문

나. 주요 활동결과 내용

(1) 몽골 철도현황

- 몽골은 연간 약 1,500만톤의 화물을 운송하고 있으며, 이중 약 50%는 국내, 약 30%는 Transit, 나머지 약 20%는 수출입 화물이며 철도화물 운송량은

매년 약 5~8% 늘어나고 있음.

- 현재 몽골 철도에 대한 투자, 관리는 이원화되어 있으며 종전에는 주로 몽골과 러시아 정부가 각각 50% 출자한 울란바토르 철도(Ulanbaatar Railway)에서 투자, 관리하였으나 러시아의 투자미흡에 따라 몽골 정부는 2005년부터 Mongolian Railway를 신설하고 신규철도 부설 및 관리기능을 부여
- 최근 몽골정부는 MAK사에 Nariin Sukhait와 중국국경 Ceke 구간을, MCS사에 타반톨고이에서 오유평고이를 경유하여 중국 국경 Gashuun Sukhait 구간 철도부설권을 부여
 - ※ 철도에 대한 외국인 등의 투자 활성화를 위한 관련법이 논의될 예정

(2) 한국에서 몽골 투자대상사업 가능 분야

- 한국에서 철도관련 몽골투자를 할 경우 투자 우선순위로는 기관차, 자민우드 국경하역시설, 철도 안전관련분야 등
- 실제로 현재 몽골철도는 투자여력부족에 따라 화차가 부족하여 화차 임대와 필요한 상황이며, 국경역하역시설도 부족하여 이를 확충할 투자 대상이 필요한 상황임
- 한국에서 투자를 원한다면 양국간 관련팀을 구성하고 투자계획을 수립하여 철도청 및 도로교통부의 승인과 국회 최종 승인을 거쳐야 가능하다고 언급
 - ※ 한국기업의 투자 및 인력교류 희망

(3) 운송 및 운임 제 규정 및 국경철도 협정 분야

- 몽골정부는 운송 및 운임 제 규정은 국제철도협력기구(OSJD) 협약에 따르고 있으며 국경문제, 검수문제, 인수, 정비 관계 등은 별도의 국가간 협약으로 해결하고 있음.
- 몽골은 현재 국가간 별도 협약으로 몽-러 협정, 몽-중 협정, 몽-러-중 협정 등을 체결하고 있으며 협정내용은 국가간 연계되어 있어 제3자인 한국측에 공개 곤란 입장

3. 러시아

가. 주요 활동 방법

(1) 이르쿠츠크 외국어대 방문 현황 청취 및 질의응답

- 박근우 교수 등 2명(9/24.10:00~12:00)

(2) 외무성 동시베리아 대표부 방문 질의응답(9/25.15:00~16:00)

- KYPBATOBA 외무성 동시베리아 대표부 대표 등 3명



나. 주요 활동결과 내용

(1) 자원 관련 동향

- 기존 서시베리아 지역의 자원은 대부분 개발이 완료되는 단계이나 동시베리아의 경우 엄청난 자원의 보고로서 지금부터가 개발이 시작되는 단계임
- 이르쿠츠크 지역만 해도 주변에 대규모 광산, 석유, 목재 등의 자원을 보유하고 있으므로 한국에서도 적극적인 참여 필요

(2) 인접국가의 자원 확보 노력

- 대규모 자원이 존재하는 이곳에 일본 및 중국은 국가에서 전반적으로 대응하는 것과는 달리 한국은 너무 활동이 부족하다는 반응

- 일본의 경우 치밀한 분석과 인맥을 통해 자원확보를, 중국은 대규모자금과 인력을 앞세워 자원확보를 하고 있으나, 한국은 자금, 인맥, 인력 모든 부분에서 대응 미흡
 - ※ 일본기업은 물밑에서 깊이있는 작업이 이뤄진후 사업을 전개, 한국은 사업을 한다고 과대 홍보 후 결국 알맹이가 없는 경우가 다반사로 지역에서 한국 기업을 별로 신뢰하지 않는 분위기

(3) 철도 및 도로 교통 여건 상황

- 이르쿠츠크는 동시베리아의 중심도시로서 7개의 철도 거점지역을 연결하는 중심 기능을 수행
- 러시아 철도의 시설건설은 기본적으로 국가가 담당하고, 운영은 주식회사 형태의 공사가 담당하는 이원체제로서 철도공사의 사장은 철도청 장관임
- 운영회사의 본점은 모스크바에 소재하며, 전국에 17개지사를 하부조직으로 두고 있으며, 이르쿠츠크에도 지사가 있음.
 - ※ 러시아 물류시장에서 철도가 차지하는 비율은 80% 정도
- 시베리아를 동서로 관통하는 도로가 없어 대륙수송에 육로가 기여를 못했으나, 향후 도로가 완성될 경우 대륙물량의 일부는 육로 전이 예상
- 시내 운행차량의 90% 이상이 일본산 자동차로 이미 시장의 대부분이 일본에 의해 장악된 상태로 파악되며, 한국산 차량은 중고 버스 및 봉고차에 국한

(4) 동시베리아 진출을 위한 한국의 대응방안

- 중국의 급격한 성장 및 동시베리아 진출을 이곳에서는 매우 우려하여 대항마로 한국·북한의 진출을 적극 권장하고 있으므로 이러한 이점을 적극 활용, 구체적인 사업화 전략을 통해 동시베리아에 본격 진출할 필요
- TSR과 한국철도의 연결을 위해서는 상호 기술적인 이해 선행 및 이를 위한 사전 연구와 더불어 국제법적인 문제, 출입국에 따른 세관검사 등의

문제도 검토가 필요함

※ 철도공사의 인력파견은 단기성과에 집착하지 말고 기술교류, 전기·신호 체계, 레일폭 등 TSR 시스템 전반 및 인맥형성 등을 고려, 장기적 성과를 목표로 추진이 바람직

- 러시아인의 특성이 쉽게 속내를 들어 내지 않는 스타일이므로 단기간내 사업 성공은 어려우며, 중장기적으로 접근하여 인맥을 확실히 형성한 후 사업을 전개하여야 성공확률이 높음

Ⅲ. 주요 시사점 및 건의

1. 주요 시사점

- TKR과 대륙철도와의 연결을 위해 장기적인 투자를 하는 국가는 중국(심양)이나 주변철도여전상 만주 또는 몽골을 통과하는 노선의 활성화는 지연될 것으로 전망
- TKR과 중국방면 대륙철도와의 연계는 동북3성 방면을 주력으로 하는 노선으로 활용하고, 유럽까지 연계하는 노선은 TSR노선을 개척하는 것이 바람직
 - ※ 국경통관에 장시간이 소요되는 현실을 감안, 우선 통관국 수를 줄이는 방향으로 검토 필요
- 남북철도연결을 통한 동북3성 및 한국-중국-몽골 노선을 확보하는 전략은 지속적 추진 필요
(TMR은 중국의 전략물자수송상 활성화에 한계)
 - 컨테이너 외 벌크화물 및 목재화물에 대한 대규모 수요 존재
 - 몽골 및 동시베리아의 대규모 자원확보를 위해서 특히 필요
- 대륙철도와의 연결은 단순히 철도분야의 경제성만으로 판단하는 것은 곤란하며, 국가미래 성장 동력으로 만주-몽골-시베리아와의 경제, 문화, 자원 측면에 총체적으로 접근하는 패키지 형태의 국가전략사업으로 추진이 바람직
- 몽골 남북 횡단철도는 러시아가 건설하고 그 관리는 몽골과 러시아가 각 50% 지분을 투자한 조인트벤처회사인 울란바토르 철도가 담당하고 있는 바, 현재 러시아가 추진 중인 북한-하산간 철도사업 분석에 좋은 사례가 될 수 있음.

- 최근 몽골 정부가 MAK사와 MCS사에 철도부설권을 부여하였으나 이들은 철도부설에 필요한 기술과 경험 부족으로 동 철도부설 공개 입찰이 있을 것으로 전망되어 우리정부의 관심 필요
- 몽골 철도 수송량 증가추세 및 대규모 광물자원 등을 감안할 때 철도물류 사업 부분에 대한 투자가 유망, 우리기업의 투자 참여 필요

2. 건의사항

- 정부는 남북철도연결사업의 지속 추진을 통해 국가 미래 성장동력으로서의 대륙철도망 연계 구축
- 철도공사는 몽골에 물류사업 및 부대사업 진출을 위한 다각적인 방안 모색 및 장기적 관점에서 러시아와의 협력강화 및 구체적 정보 수집을 위한 방안 마련
- 물류업체는 중국 심양 및 몽골 물류사업(하역장 설치 등) 진출을 위한 투자 방안 모색(정부는 필요시 적극 협조)

〈참고1〉

국 경 철 도 협 정 (조 - 중)

중화인민공화국 철도부와 조선민주주의인민공화국철도부간

국경철도에 관한 협정

중화인민공화국 철도부와 조선민주주의인민공화국 철도부는 중조양국 인민간의 혁명우의와 단결을 강화하고, 양국철도 국제운송사업의 발전과 상호협력을 촉진하기 위하여 본 협정을 체결한다.

제1조 국경역

양방철도 국경역과 그 국경선까지의 거리 :

중국철도	단동역	국경선 거리	1.4km
	도문역	국경선 거리	2.1km
	집안역	국경선 거리	7.3km
조선철도	신의주역	국경선 거리	1.7km
	남양역	국경선 거리	1.3km
	만포역	국경선 거리	3.8km

화물과 차량의 인계인수 작업은 접수철도 국경역에서 시행한다.

제2조 국경역과 열차운행 설정시간

양방은 열차운행과 인계인수업무를 처리함에 있어, 주야 24시간제를 설정하고 보고일의 시작은 18시로 규정한다.

상술한 시간은 짝수년도는 북경시간을, 홀수년도는 평양시간으로 한다.

제3조 열차운행 체계

국경역과 국경역간은 반드시 소속철도 규정에 따라 열차가 정상운행 할 수 있도록 기술설비를 보장하여야 한다. 만일 상술한 설비의 개조, 증설 혹은 보수유지가 열차정상 운행에 영향을 미칠 때에는 반드시 “중조철도국경역간 열차운행세칙”의 규정에 따라 상대방 국경역에 통보하여야 한다.

양방은 열차가 국경역간에서 정상운행하도록 하고, 중조국경철도회의의정서의 관련규정에 의하여 취급한다.

국경역간을 운행하는 열차, 기관차, 차장차와 승무원은 짝수년도는 중국철도가 담당하고, 홀수년도는 조선철도가 담당한다. 교대시간은 매년 12월 31일 18시로 한다 (교대전 기관차의 국가 시간을 기준으로 한다).

만약에 임시 수요가 있을 때는 양방 국경역장의 사전 협의를 거쳐 상대방 철도가 기관차, 차장차 및 그 승무원을 파견하여 담당케 할 수 있다.

상대방 철도에서 집무중인 기관차 승무원인과 차장은 반드시 상대방 철도의 관련 운전규정과 지시에 따라야 한다. 이를 위하여 양방은 관계규정을 상호 교환하고, 만약 수정·보완이 있었을 때는 즉시 상대방에게 알려주어야 한다.

상대방열차에게 교부하는 승무원의 서면명령은 반드시 양국문자로 기재하여야 한다. 열차의 외부 경계는 해당열차가 소재한 철도에서 책임진다.

기관차가 소속된 국경역장의 동의를 얻어 운행도상에 규정하는 기관차 정류 시간내에 상대방 견인 열차의 기관차를 사용하여 본 열차의 전선과 차장차, 수화물차, 우편차, 고장차의 격리작업을 할 수 있다.

양방 국경역간은 관련 인수인계서류를 전달하고, 기관차를 담당하는 철도는 자측의 차장이 전달하고, 기관차를 담당하지 않는 철도는 자측이 인원을 파견하여 전달한다. 상대방은 반드시 서류전달 인원의 승차 편리를 제공하여야 한다.

제4조 국경역 혹은 국경역간의 사고처리와 책임소재

열차가 국경역 혹은 국경역 구간내에서 운전사고가 발생하였을 때에는 소재한 철도에서는 즉시 구원 회복하고, 필요시 상대방철도는 사고지역철도의 요구에 따라 반드시 구원열차를 파견하여 구원조치 한다.

사고 발생으로 인한 일체의 손실과 구원비용은 책임이 있는 철도에서 부담한다. 만약 양방에 책임이 있거나, 책임을 판명할 수 없을 때에는 양방이 공동으로 책임진다. 자연재해로 발생한 손실에 대하여는 양방이 모두 책임을 면한다.

양방 혹은 상대방이 관련된 책임사고는 반드시 상대방에게 통보하고 양방대표는 구원 회복전에 사고조사를 진행하여 손실정도와 책임을 확정한다. 양방대표는 국경역장과 국경철도 지구의 기관차, 차량, 공무, 전기 등 부문의 관계인원으로 구성한다. 만약에 사고가 우편부문과 관련이 있을 때에는 반드시 우편부문을 대표로 참가시킨다.

제5조 국제운송 규정의 적용

중조철도간 여객의 운송, 수화물, 소포, 화물의 운송과 인계인수, 차량의 사용과 인수인계 및 상술한 일체의 정산은 국제여객운송협정, 국제철도화물운송협정과 그 부속규정 및 본 협정과 중조국경철도회의의정서에 따라 취급한다.

양방은 우회수송을 통하여 중조양국 각자의 화물을 운송할 때에는 이미 협의된 중조국경철도회의의정서에 규정한 “중조상호간화물우회수송방법”에 따라 처리한다.

제6조 철도인원의 상대방 경내 체류

철도국제운송의 인계인수 업무를 시행하기 위하여 양방은 협의한 최대 숫자를 상대방 국경역에 인계인수 인원으로 파견한다.

만약 작업량이 증대되어 협의된 인원수를 초과하여 증파 할 필요가 있을 때에는 사전에 양방 국경철도국이 협의한다.

상대방 국경역내에 인계인수 작업인원의 파견은 자국에서 왕복통근한다.

양방은 반드시 철도인원의 국경역간 열차의 승차 혹은 자측 교통수단을 이용하여 철도 혹은 공로를 통과 국경을 통과할 때에는 상호 편리를 제공하여야 한다.

국경통과권이 있는 철도인원 직명표(첨부 제1호)에 규정한 인원이 철도로 통과하거나 공로로 국경을 출입할 때에는 반드시 1회 왕복사용 또는 1년간 수회 왕복사용으로 구별한 철도인원출입국증명서(첨부 제2호 또는 제2호의 1)를 사용하여야 한다. 만약에 돌아올 경우에 기간을 초과하는 것은 유효하다.

철도인원이 상대방 국경을 출입할 때에는 반드시 사진이 첨부된 수회왕복 철도인원 출입국증명서 또는 본인 근무증과 1회 왕복철도인원 출입국증명서를 국경검사기관에 제시하여 확인을 받아야 한다.

철도인원출입국증명서를 사용하여 국경을 통과하는 철도인원은 반드시 소재국의 법령과 규정을 준수하고 상대방 국경역 경계내내 또는 지정한 지점에 체류하여야 한다. 열차승무인원은 국경역구간내에서는 열차의 안전운행을 확보하기 위하여 열차를 이탈하여서는 아니된다.

양방은 상대방 체류인원에게 필요한 사무실, 숙사와 식당을 무료로 제공하고, 난방, 조명과 청소를 책임진다.

양방은 상대방 체류인원이 병환이 발생하였을 때에는 무료로 진료하여야 한다. 어느 한쪽의 국경철도국은 상대방 국경철도국에게 요구하여 자측인원을 즉시 상대방 국경역에서 소환할 수 있다.

제7조 화물수송계획의 협의

양방 철도중앙기관은 반드시 매월말 7일전에 상호 전보로 다음달의 각 국경역을 경유하는 수출입화물수송계획, 국경화물수송계획, 우회화물 수송계획을 협의한다. 상술 계획에는 반드시 화물 종류, 차수 및 톤수를 밝혀야 한다.

제8조 통신설비 및 사용

양방 국경역간에는 반드시 전용 전보와 전화통신 설비를 설치하여 양방 철도 중앙기관에 무료로 제공하여야 하며, 국경철도국과 국경역 상호간 및 상대방 경내 철도인원의 자국내 상호간에는 공무연락으로 사용한다.

국경역간 전보기(단동~신의주간 타자식)는 국내회선과는 연결하지 않는다. 국경역간 전화선로는 반드시 각측의 국경역의 교환대에서 연결한다.

통신회선의 상태를 양호하게 유지하고 회선 훼손시 즉시 고장 발생지점을 파악하기 위하여 양방은 자측의 국경역에서 국경선간 반드시 전보·전화회선 시험전주를 설치하여야 한다.

양방철도는 공무로 사용하는 전보와 전화는 철도합작조직 각 참가측이 사용하는 철도전화통신교환국제공무전보규칙에 따라 취급한다.

제9조 철도공무용품의 운송

국제운송에 사용되는 철도공무용품과 기자재의 국경역간 운송은 모두 무임운송하며 관세와 기타 세금을 징수하지 않는다.

제10조 문자의 사용과 번역

양방이 작성한 각종 서식, 우편물, 전보취급은 모두 본국문자를 사용한다.

본 협정이 규정한 각종서식은 모두 중국어와 조선어로 인쇄한다.

국경역에서 인계인수 업무시 수화물, 소포, 화물과 차량의 인계인수서, 운송권과 그 첨부물은 모두 접수측에서 자국문자로 번역한다.

제11조 중조국경철도회의의 방식

양방은 본 협정과 의정서의 시행상황을 점검하고 현안문제를 해결하기 위하여 매년 1회 교대로 중조국경철도회의를 개최한다.

회의 개최 60일전에 회기를 협의하고, 30일전에 상호회의 의제 및 대표단 구성인원을 교환한다.

회의경비 및 대표단의 생활비는 개최측 철도에서 부담한다.

회의는 개최측 철도대표단의 단장이 주재하고, 양방대표가 의정서에 서명한다.

제12조 협정의 효력발생

본 협정 및 그 첨부문건은 1974년 1월 1일부터 발효한다.

본 협정의 발효일 이후 1959년 9월 5일에 체결한 중조국경철도협정은 효력을 소멸한다.

본 협정은 국경철도회의 또는 서면협의를 거쳐 개정과 보충을 할 수 있다.

본 협정의 개정과 보충은 반드시 양방 철도중앙기관의 비준을 받은 후 효력을

발생한다.

본 협정은 1973년 10월 9일 북경시에서 체결하고, 총 2부를 작성하여 양방이 각 1부씩 보관하며, 매 부 모두 중국어와 조선어로 작성하고, 두 종류의 문본은 똑같은 효력을 갖는다.

중화인민공화국
철도부 대표

조선민주주의인민공화국
철도부 수권대표

- 첨부 : 1. 국경통과권이 있는 철도인원 직명표
2. 철도인원출입국증명서 (첨부 제2호의 1 포함)

국경통과권이 있는 철도인원 직명표

순위	직 위
1	국경철로국장(국경철도국장), 운수처장(수송지휘처장) 국제연운처장(여객화물처장), 국제연운과장, 국경철로분국장(국경철도분 국장), 이상 모두 부책임자 포함. 국제연운공정사, 주임국제연운원(국제연운지도원, 화물지도원), 연운책임 통계원, 회계원(수입심사소심사원)
2	국경역장, 국제운송교접소장(국제연운사무소장), 차량단장(객화차대장), 기무단장(기관차대장), 이상 모두 부책임자 포함
3	국경역에서 차량, 화물, 수화물과 소포의 인계인수인원
4	궤도 검사 기술인원
5	국경역간 열차의 기관차와 열차승무조 인원, 지도기관사 자동차 운전사 및 증빙서류 전달원
6	사고조사와 신호현시 상태를 검사하는 작업인원
7	국경역간 구간내 통신설비, 선로 및 대형 건축물의 검사와 유지보수 작업 인원
8	여객열차, 기계냉장열차, 구원열차, 제설차의 작업인원과 공무원인 승무원인

철도인원출입국증명서

제 호

행선지 ----- 철도 ----- 국경역
(상대방 철도와 역 명칭)

순서 번호	성 명	출생년월일	담당직무	근무증번호와 발행기관

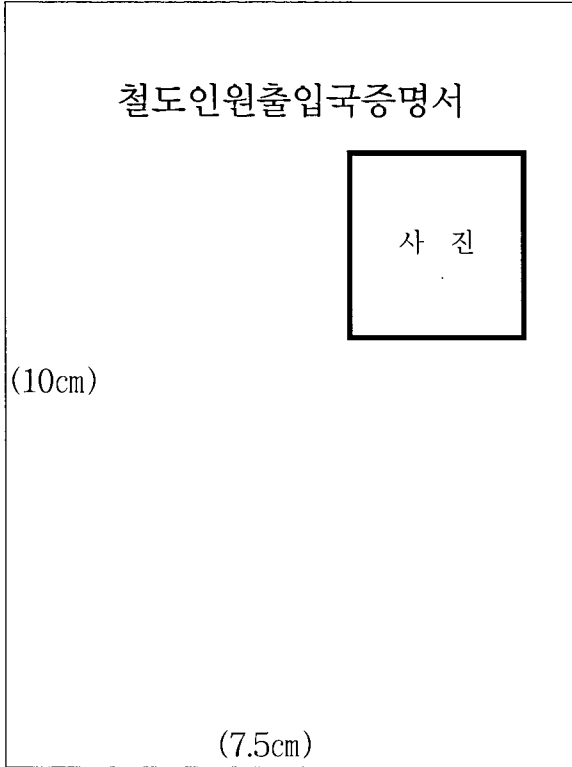
역 역장

19 년 월 일 발행

(배면)

순서 번호	열차번호	검 인 란	
		출 국	입 국

첨부 제2호의 1 (제6조)



첨부 제2호의 1(제6조)

제	호		
성	명		
출 생	년	월	일
직 위			
행선지	철도	국경역	
유효기	년	월	일부터
	년	월	일까지
역장			
년 월 일발행			

검 인 난	
출 국	입 국

- 주 : 1. 사진면에 공인 압인
 2. 역장 서명 또는 날인

〈참고2〉

중국철도현황 및 대륙철도 운영현황

I. 중국철도 현황

1. 중국철도 현황

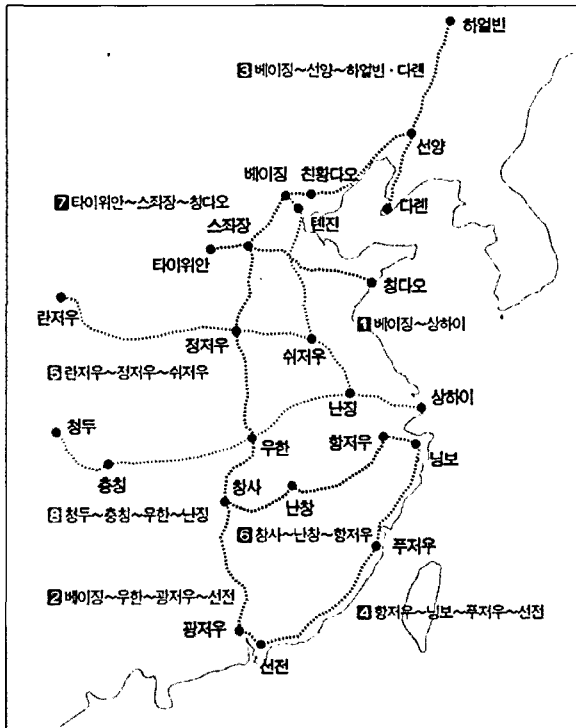
- 중국철도부는 국가철도정책을 결정하는 동시에 중앙철도의 건설과 운영을 담당하고 있음.(상하통합형)
 - 중국전역을 망라하는 18개의 철도국 중심으로 철도를 운영하고 있으며, 철도국은 철도부의 부속 기업단위 * 조직표 참고
 - 철도부 본부조직은 部長(장관), 副部長(차관) 5명, 시(실,국)단위로 조직되어 있음.
 - 철도국 산하의 철도분국은 이미 폐지('05년 3월)하여 현재는 철도부-철도국-역·단의 3단계 관리시스템의 구조조정을 단행
- 2007년말 현재 철도영업거리는 7.8만km(복선 2.71만km, 전철화 2.55만km)이며, 연간 여객수송인원은 13.6억명, 화물운송량은 31.4억톤에 달함
 - 수송총수입(07년)은 3170.68억위안(수송수입 2604.38억위안, 철도건설기금 566.3억위안), 수송수입 중 여객은 823.93억 위안, 화물 1392.5억 위안
 - 철도직원은 총 205.27만명(이중 운수부문 144.95만명)이고, 철도차량은 기관차 1.83만대, 객차 4.43만량(고속열차 105편성 포함), 화차 56.85만량을 보유
 - 기타 다원경영(부대사업) 기업수는 3,200개, 수입은 1359.8억 위안, 직공수는 28.01만명
 - 타교통수단 대비 철도수송분담율은 연인, 연톤키로 기준 여객은 34.5%, 화물은 47.5%로 특히 화물수송은 분담율이 높고, 경쟁력이 있으나 전반적인 철도시설 인프라는 부족한 상태임
 - 따라서 중국정부는 철도수송력 향상을 위해 중장기철도망계획에 따른 여객·화물 분리운행 및 여객전용선(고속철도)건설 추진

2. 철도건설 및 고속철도 운영 현황

○ 중장기 철도망 건설 추진

- 철도 영업거리(세계 6%) 대비 철도수송량(24%)이 높아 평균 수송밀도는 세계 1위로 수송능력 부족
 - 급속한 경제발전에 따른 철도망 인프라 부족, 성수기 열차운용난을 해소하기 위해 ‘중장기철도망규획’을 수립·시행 ('04.2~)
 - 2020년까지 시속200km이상 여객전용선(고속철도) 1.2만km 건설, 서부철도망 확대사업을 통한 1.6만km의 신선건설 등 총영업거리를 10만키로까지 확장
 - 기존선의 복선화(1.3만km) 및 전철화(1.6만km)를 실행하여 복선화 및 전철화율을 50%로 향상
- ※ 총투자자소요 : 2만억위안(한화 약 340조원), 매년 1000-1200억위안 투입

※ 4종 4형 여객전용선 건설 노선도



○ 고속철도 운영 및 고속철도차량 개발

- 건설 중인 여객전용선 중 베이징-상하이 노선은 시속 300~350km, 기타노선은 300km이하로 운행될 예정
 - * 베이징-티엔진(120km)고속열차 '08.8.1 개통(시속 350km)
- 외국과 합작생산한 중국고속열차(CRH)는 현재 기존선과 베이징-티엔진간 운행 중이며, 향후 고속철도 노선에 투입 예정

※ 고속열차 “和諧号” CRH(China Railway High-speed) 유형

- CRH1 : BSP(칭다오 스팅-봄바디-폴 합작회사) 생산
- CRH2 : 南車스팡과 가와사키 연합생산, 신간선기술 채용
- CRH3 : 탕산기관창과 시멘즈 연합생산, 독일기술 채용
- CRH5 : 창춘객차창과 알스톰 연합생산

II. 중국철도의 대륙철도 연결운영 현황

1. 대륙철도 운영현황

○ 운영 관련규정 및 협의체

- 1951년 중국-구소련, 1952년 중국-구소련-몽골, 1954년 중국-북한, 1955년 중국-베트남, 1992년 중국-카자흐스탄 간 각각 국경철도협정을 체결하여 국제여객열차 및 화물열차 운행 시작
- 국경철도협정과 국제철도운송기구(OSJD)의 관련규정 적용
 - 여객은 ‘국제여객연운협정’, ‘국제여객연운취급세칙’, ‘국제연운차량사용규칙’, ‘국제여객운송운임규정’, ‘국제철도여객연운청산규정’을 적용
 - 화물은 ‘국제화물연운협정’, ‘국제화물연운협정취급세칙’, ‘국제화물운송운임규정’, ‘국제연운차량사용규칙’, ‘국제철도화물연운청산규정’을 적용
- 협의체로는 양국 철도 간에 국경철도 운영계획을 협의하는 국경철도 운영회의가 매년 1회 개최되며(국경철도의정서 체결), 세부 운영사항을

협의하는 국경역장회의는 정기 월1회 또는 임시회의로 개최됨

○ 국경역 운영

- 인접 국경역간에는 위의 관련규정을 적용하는 외에 국경철도회의 및 국경역장 회의를 통하여 국경역간 운송협의를 시행
- 국경역에서는 CIQ수속을 하고, 수소화물 및 차량의 인수인계 시행(양국 인수인계직원 상호파견근무)
- 중국-러시아, 중국-몽골간 국제열차는 국경역에서 대차를 교환하여 직통운행하고 있으나, 중국-북한, 중국-베트남간은 국경역에서 객차를 각각 자국의 열차에 연결하여 운행
 - 북경-평양간 직통객차는 4왕복(상호 2왕복당)으로 3량 편성을 기본으로 하고 수요 증가 시 증결 가능
 - 국경역간에는 양국에서 번갈아 1년씩 담당하는 셔틀기관차와 승무원을 운영하고 있으며 남북한 간에도 동일한 방식 운용 함의
- 화물운송은 궤간이 상이한 중국-러시아, 중국-몽골간은 환적 또는 대차 교환방식에 의하고, 중국-북한간은 셔틀기관차로 국경역간을 운행한 후 각각 자국의 열차에 조성하여 운행
 - 화물은 CIQ수속 후 열차를 출발시킨 후 열차를 받는 쪽에서 환적 및 인수인계를 시행
 - ※ 90%이상의 대부분의 화물을 환적하고 있음.
 - 상대국의 화물열차가 도착하면 도착선에서 화물송장의 번역, 인수인계 및 세관검사가 약 1시간이내에 이루어지면 환적선에 차입하여 환적을 실시함 (열차 당 환적시간 2시간 이내)

※ '대통관' 정책

중국정부는 국가물류경쟁력 향상을 위하여 2002년부터 통관과정의 운영효율화, 정보화시스템 운영 등을 내용으로 빠른 통관을 실시하는 '대통관' 정책을 시행

- 주요 국경역 현황('07년)

국경역 명칭		거리	주요 연결노선	물동량	주요품목
중국측	상대측				
만저우리	자바이칼스크(러)	9.8km	하얼빈-만주리(TMR)-TSR	2,997만톤	원유, 광석
아라산쿠	도스틱(카)	20km	TCR-아라산쿠-중앙아시아	1,204만톤	한국자동차 부품
에렌호트	자민우드(몽)	10km	에렌호트-울란바토르-TSR	638만톤	중고차, 건축자재
수이펀허	그로테코보(러)	31km	하얼빈-수이펀허-TSR	761만톤	
단 동	신의주(북)	3.1km	심양-단동-평의선(북한)	69만톤	무연탄
투 먼	남 양(북)	3.4km	심양,장춘-투먼-남양-나진	24만톤	
지 안	만 포(북)	1.1km	심양-지안-만포-개천-평양	11만톤	

※ 단동-심양간 복선건설 및 단동역 확장공사 진행

- 국제여객열차 운행현황

운행구간	거리	소요 시간	운행 요일	운행형태
북경 ~ 단동 ~ 신의주 ~ 평양	1,371Km	25시간	월, 수, 목, 토	국경역에서 자국열차연결
북경 ~ 평상 ~ 동당 ~ 하노이	3,029Km	38시간	목, 일	" (2량)
북경 ~ 이렌호트 ~ 자민우드 ~ 울란바토르	1,561Km	30시간	토	국경역 대차 교환(몽골객차)
북경 ~ 이렌호트 ~ 자민우드 ~ 울란바토르 ~ 모스크바	7,865Km	127시간	수	" (중국객차)
북경 ~ 만저우리 ~ 자바이칼스크 ~ 모스크바	9,025Km	139시간	토	" (러시아객차)
하얼빈동 ~ 수이펀허 ~ 블라디보스톡 ~ 하바롭스크	1,355Km	35시간	수, 토	국경역에서 자국열차연결
후허호트 ~ 이렌호트 ~ 자민우드 ~ 울란바토르	1,210Km	36시간	월, 금	국경역 대차 교환(중몽객차)

2. 중국-북한 국제철도 운송

○ 화물수송 현황

- 중국-북한 국경역(구간)은 단둥-신의주, 투먼-남양, 지안-만포 등 3개 구간으로 중국측은 심양철도국 관할이고, 북한측의 경우 신의주, 만포는 개천철도국, 남양은 청진철도국 관할임
- 중국-북한간은 블록트레인 개념의 직통열차 운행은 없으며, 수요에 따라 국경역간을 운행 후 자국 화물열차에 연결하여 운행
 - * 1일 운행 횟수는 단둥-신의주간 10왕복, 집안-만포 4왕복, 도문-남양 7왕복 이내에서 수요에 따라 정기 또는 임시운행함
- 중국-북한과의 2006년도 수출입 철도물동량은 104만톤 으로 수입 51만톤, 수출 53만톤임
 - 단둥-신의주간은 수입 34만톤, 수출 35만톤으로 수입 품목은 석탄, 금속광석, 철강, 비금속 광석, 수출품목은 강철 및 유색금속, 광물성 건축재, 양식, 소금 등임
 - 투먼-남양간은 수입 8만톤, 수출 16만톤
 - 지안-만포간은 수입 9만톤, 수출 2만톤

※ 2007년 수출입물동량은 125.2만톤(수입 65.4만톤, 수출59.8만톤), 이중 단둥-신의주 지역이 70%를 차지

○ 여객수송 현황

- 북경-평양간 국제열차 운행
 - 각각 주 4회 운행하며, 북경-평양간 거리는 1,347km, 소요 운행시간은 총 25시간(단둥 2시간, 신의주 2-3시간 통관체류시간 포함)
 - 중국-북한간 2007년 여객수송 인원은 약 30,000명
- 기타 단둥-신의주간 임시여객열차 운행
 - 주로 관광목적의 중국인으로 신의주에서 북한열차 환승
 - 2007년 이용인원은 약 10만명 정도

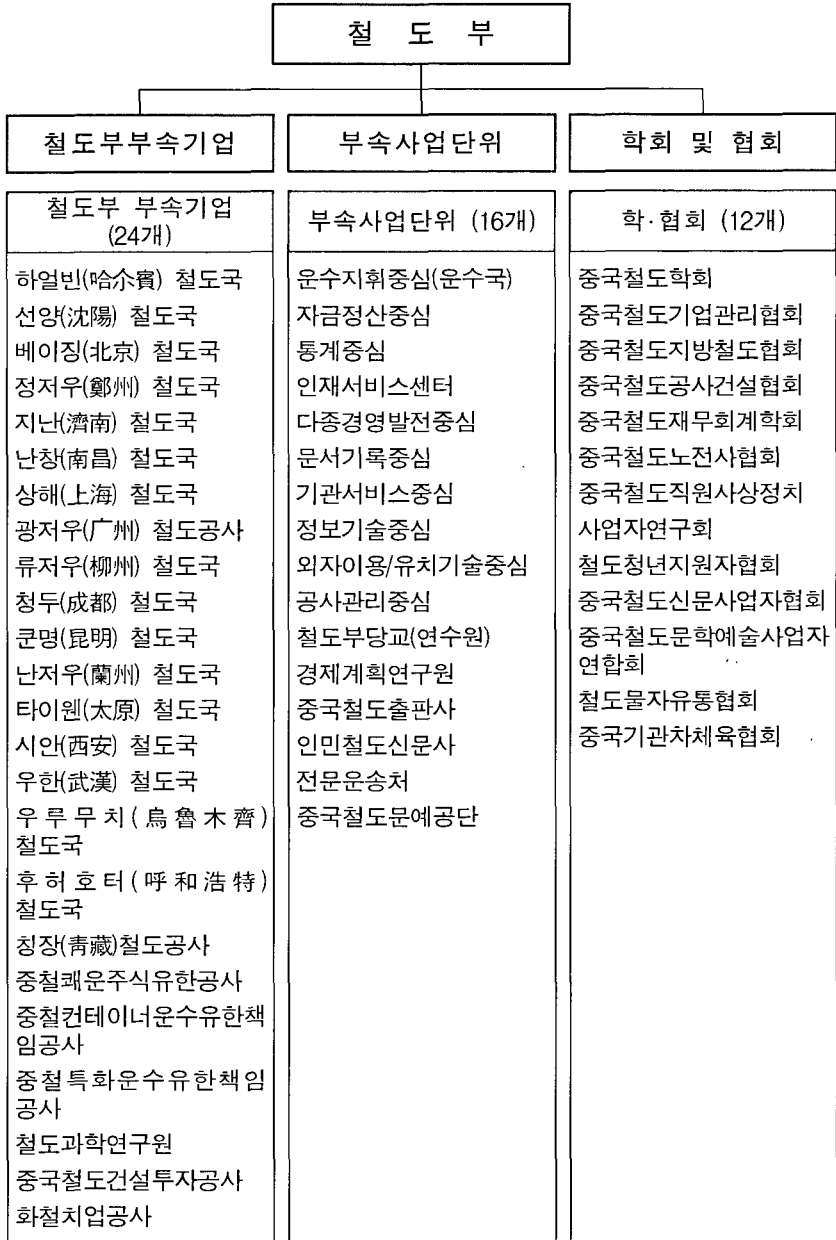
※ 북한의 국제열차 운행 현황

운행구간	거 리	소요 시간	운 행 요 일	운 행 형태
평양~신의주~단동~북경	1,347Km	25시간	월, 수 목, 토	국경역에서 국열차연결 (2량)
평양~신의주~단동 ~만저우리~모스크바	8,680Km	6일간	토	심양에서 북경- 모스크바행 연결 (2량)
평양~두만강~햇산 ~TSR~모스크바	10,309Km	8일간	월3회	햇산에서 대차교환 (1량)

○ 여객운임 및 화물운임 정산

- 국제열차의 여객운임은 거리별 계산한 여객운임과 침대요금을 더하여 여객으로 부터 수수한 운임 중, 여객운임은 각국간 거리에 따라 정산하며, 침대요금은 침대차량의 소유국으로 귀속
- 북-중간 또는 OSJD가맹국(북한, 중국, 러시아, 동유럽, 몽골, 카자흐스탄, 우즈베키스탄, 베트남 등)간 화물운임은 송화인, 수화인, 포워딩운송업자 간에 정산하고 국가간은 정산하지 않음

※ 중국철도 조직표



※ 역5,561개, 車務段150, 列車段53, 機務段84, 車輛段88, 公務段162, 電務段48, 水電段19, 供電段19개

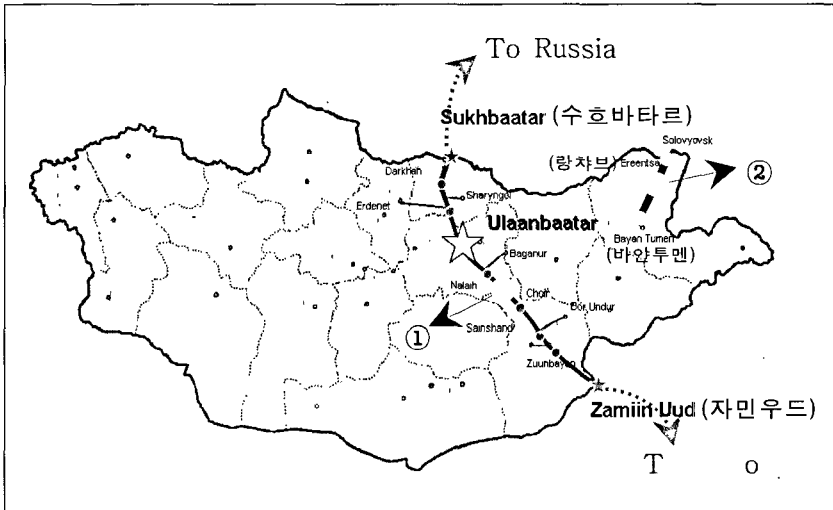
〈참고3〉

몽골철도 현황 및 대륙철도 운영 현황

I. 개 요

- 운영조직 : Mongolian Railway (MTZ)
- 직 원 수 : 14,423명
- 영업키로 : 1,810km
- 궤 간 : 1,520mm (광궤)
- 복 선 화 : 5km (0.003%)
- 전 철 화 : 0km (0%)
- 여객운송량 : 398만명/년, 10억7천만 키로/년
- 화물운송량 : 1,163만톤/년, 64억5천만 키로/년
※ 운송품목 : 유류(60%), 목재(24%), 코크스(6%), 기타(10%)
- 차량보유량 : 2,892량 (디젤기관차 105량, 수송차 290량, 화물차 2,497량)
- 열차 최고속도 : 여객 90km/h, 화물 80km/h

II. 노선현황



○ 총 연장 : 1,810km

① 간선 (수흐바타르~자민우드) : 1,110km

② 동북지역노선 (바얀투멘~랑차브) 및 지선 : 700km

○ 항구 연결 노선

- 중국 Hoh Hot (후허하오티) Railway 경유 : 자민우드 (몽골) → 얼렌(중국)

- 러시아 East Siberian Railway 경유 : 수흐바타르 (몽골) → 나우시키 (러시아)

Ⅲ. 철도역사

- 1938년
 - 수도 “울란바타르(Ulaanbaatar)”에서 탄광촌인 “나라이흐(Nalayh)” 간 약 43km 개업(※궤간 750mm)

- 1939 ~ 1949년
 - 러시아 국경역 “나오스키(Naushky)”에서 수흐바타르(Suhbaatar) 경유, 울란바토르(Ulaanbaatar) 간 약 400km 개업

- 1950 ~ 1956년
 - “울란바토르(Ulaanbaatar)”에서 중국 국경 “자민우드(Zamliin-Uud)” 간 약 710km 개업, 러시아 국경에서 중국 국경까지 몽골 국내를 종단하는 간선1,110km 연결 완성 (이후, 탄광, 동광산, 형석광산 등의 개발 목적을 갖고 여러 개의 지선 개업)

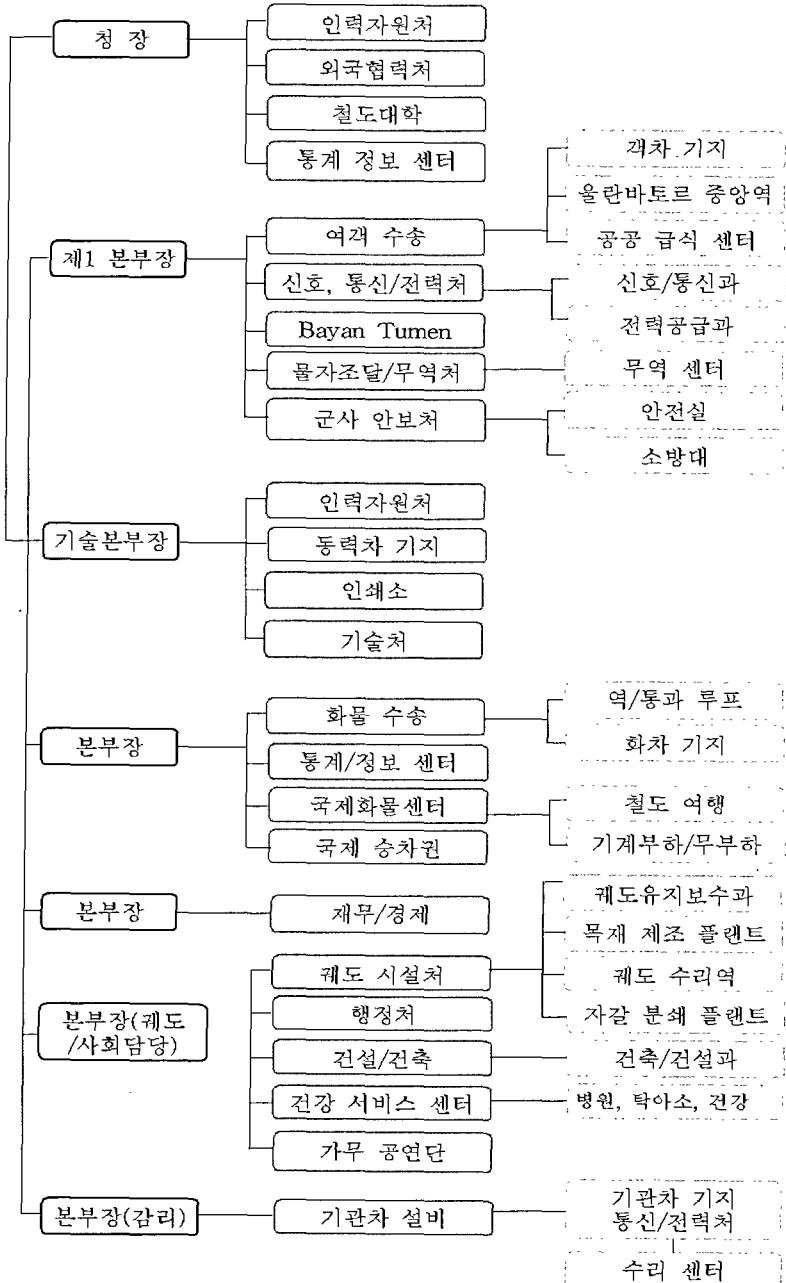
Ⅳ. 몽골철도 (Mongolian Railway) 조직도

- 청장 이하 제1본부장, 궤도 및 사회담당 본부장, 감리 본부장 등 6명의 본부장

- 본부 이하 인력자원처, 외국협력처, 궤도시설치 등 7개의 처

- 신호통신, 전력공급, 궤도유비조수, 건축·건설 등 4개 과로 구성되며, 이 밖에 통계정보센터, 동력차 기지, 국제화물센터, 건강서비스센터, 화차 기지 등 다양한 소속기관 운영.

〈몽골철도 조직도〉

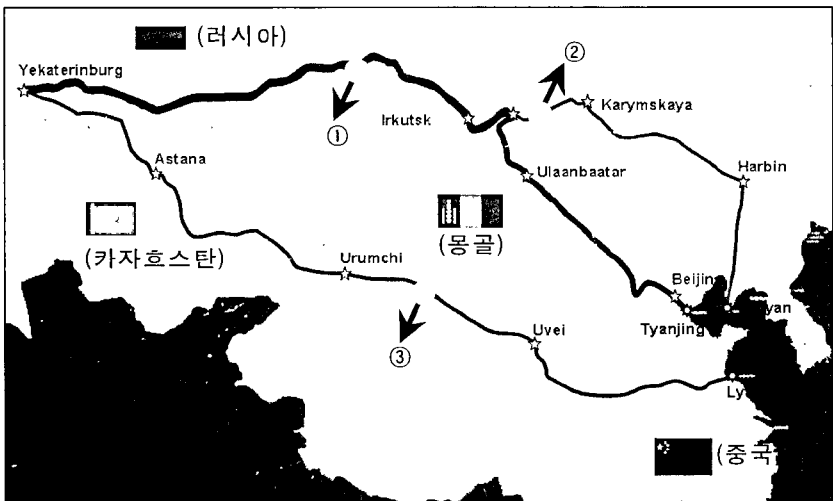


※ 몽골철도(MTZ) 본사



- Post address
Mongolian Railway's Head Office P.O.Box
#376Ulaanbaatar 13Mongolia
- E-mail : railway@mtz.mn
- Phone : 976-21-244-409, 976-21-244-417
- Fax : 976-11-328-360

V. TAR(아시아횡단철도)을 통한 주요 수송 루트



① 영업키로 : 5,975km

주요경로 : 예카테린부르크(Yekaterinburg) → 이르쿠츠크(Irkutsk) →

울란바토르(Ulaanbaatar) → 베이징(Beijing) → 천진

(Tyanjing)

② 영업キロ : 6,723km

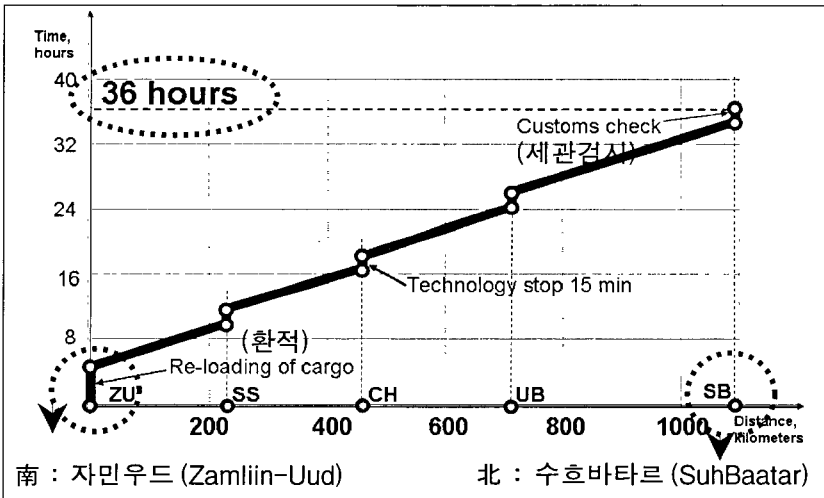
주요경로 : 예카테린부르크(Yekaterinburg) → 이르쿠츠크(Irkutsk) →
 카림스카야 (Karymskaya) → 하얼빈(Harbin) → 다렌
 (Dalyan)

③ 영업キロ : 6,488km

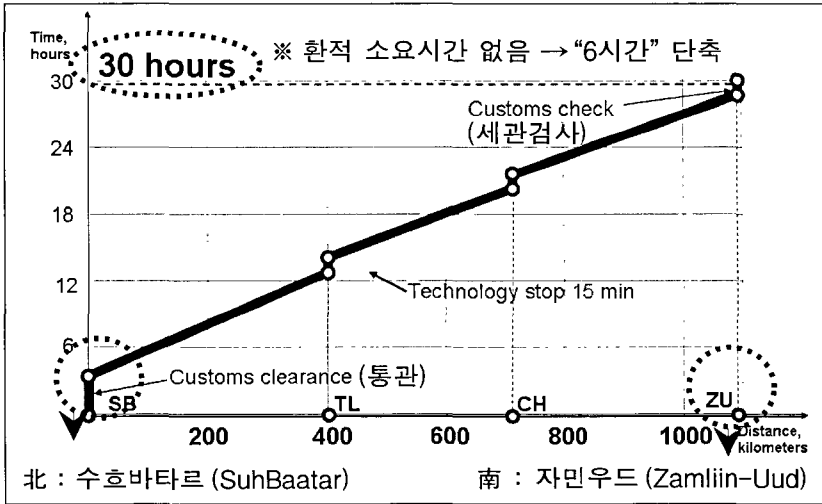
주요경로 : 예카테린부르크(Yekaterinburg) → 아스타나(Astana) → 우루무치
 (Urumchi) → 후베이(Hubei) → 런윈강(Lianyungan)

VI. 남북 물동량 종단 소요시간

○ 중국 → 몽골 [자민우드(Zamliin-Uud) ~ 수흐바타르(Suhbaatar)] → 러시아



○ 러시아 → 몽골 [수흐바타르(Suhbaatar) ~ 자민우드(Zamliin-Uud)] → 중국



〈참고4〉

몽골(TMGR) 철도 사업 및 부대 사업 참여 방안

I 검토배경

- TMGR을 활용한 국제철도화물운송사업 기반조성을 위해 관련국가인 몽골철도사업(부대사업 포함)에 참여를 검토
- 몽골청도청에서도 화차, 기관차, 인프라 구축에 대한 한국철도 참여를 요청 ('08.9.22. 대륙화물 운송실무단 회의시)

II 사업 방안

- 조사연구를 위한 TF 팀 구성
 - 한국철도의 대륙물류사업진출을 위해선 급증하는 통과화물 및 자체 광물자원 수요가 있는 몽골철도물류사업에 참여 바람직
 - 사업 참여를 위해선 최적화된 대륙횡단철도 연계수송 방법 및 효율적인 대륙수송을 위한 집화 및 통관 집결지지의 추가조성 등에 대한 세부적인 연구가 필요함에 따라 관련 TF 탐을 구성하여 몽골철도청에 일정기간 파견 추진
 - ※ TF팀 구성시 현재에 진출한 국내물류회사 인력 참여를 적극 추진하고 물류사업 외 부대사업 개발도 적극 검토
- 연구·조사내용
 - TMGR 철도 화물 물동량, 물류비용, 향후 전망 파악
 - 국제복합운송업체 현황 및 운영 사례
 - 물동량 규모 등을 감안한 기관차, 화차 소요대수 산정

- 기관차, 화차 임대시 수익성 검토
 - 몽골철도 주요 거점별 물류시설 규모 및 운영현황
 - 환적작업에 따른 상하역 장비 소요수량 파악 및 상하역업 진출방안 검토
 - 역세권 개발계획 자료 수집 및 역세권 개발사업 참여방안 검토 등
- 단계별 사업화 방안
 - 1단계 : TF팀을 파견한 현지 시장조사 등 사업성 검토
 - 2단계 : TMGR을 이용한 국제운송사업 진출('10년~)
 - 3단계 : 몽골철도 주요역세권을 활용한 역세권 개발사업 참여 및 몽골 철도 개보수 사업 진출('11년~)

III. 검토 결과

- 급성장하는 몽골철도에 한국철도의 운영노하우를 사업화하여 본격적인 대륙철도운송사업을 전개할 필요성이 있으며,
- 사업화를 위해선 현지 점검 조사 및 세부분석이 필요하므로, 물류·부대 사업 철도실무자 및 관련업체 전문가와 공동으로 TF팀을 구성하여 몽골 철도청에 파견이 필요함

※ 일본 JBIC(일본국제협력은행)의 몽골 철도부문 지원 사업 사례 :
'철도수송 개보수 프로젝트 I, II'
(Railway Transportation Rehabilitation Project I, II)

I. 몽골철도는 1938년 구소련의 기술지원으로 건설된 이래, 철도, 열차, 화물열차의 조달 및 대여에 있어서 구소련에 크게 의존해 왔음

- 몽골 철도는 러시아와 같은 광궤로서 거의 대부분이 단선이고, 전 노선이 디젤기관차가 운행되는 비 전철 구간임
 - 한편 터널 구간이 거의 없어서 철도노선은 급경사와 급커브가 많아서 레일의 마모상태가 심한 상태
- 구소련과 COMECON 시스템의 붕괴로 몽골 철도에 대한 유지·관리가 더욱 힘들어져, 1990년 이후 화물수송능력이 급감함
- 또한 화물열차를 러시아연방에서 임대해서 사용해왔는데 임대료가 주기적으로 인상되어 몽골 철도청의 경영에 상당한 부담으로 작용

II. 1992년 독립 당시 몽골의 화물수송은 수송량기준(tons/km)으로 철도가 83.0%로서 16.8%를 차지한 도로를 압도

- 화물수송의 50.9%는 석탄이며, 몽골의 안정적인 전력생산에 중요한 석탄 수송은 거의 100%가 철도를 이용
- 1991년 여객수송은 도로(46.6%), 철도(30.5%), 항공(22.9%)의 順
- 몽골은 겨울이 몹시 춥고 눈이 많이 내리는 관계로 도로에 의한 화물수송이 힘든 기후적 특성
- 몽골은 내륙국가로서 철도를 통해 러시아의 상트페테르부르크 항과 나훗카 항, 중국의 톈진 항을 연결하여 화물을 수송함

- 울란우데(러)—수흐바토르(몽)—울란바토르—자민우드(몽)—에렌호트(중)—베이징—텐진을 통과하는 몽골횡단철도(TMGR : Trans-Mongolian Railway)가 몽골과 유일한 부동항인 텐진 港을 연결하는 몽골로부터 가장 짧은 항구 연결 노선임

Ⅲ. 몽골 철도수송개보수프로젝트 I & II는 일본 JBIC 자금지원사업으로 2단계에 걸쳐 지원

- 1단계 프로젝트는 1993년 11월 차관계약체결, 1998년 11월 최종 자금집행
- 2단계 프로젝트는 1995년 1월 차관계약체결, 2000년 8월 최종 자금집행
- 1단계 프로젝트는 엔차관 33.05억 엔, 금리 1%, 거치기간 10년, 상환기간 30년
- 2단계 프로젝트는 엔차관 45.85억 엔, 금리 2.6%, 거치기간 10년, 상환기간 30년
- 몽골 정부가 차입자, 몽골 철도청이 집행기관(executing agency)

Ⅳ. 동 프로젝트의 엔차관은 몽골 철도의 수송능력을 향상시키기 위해 1993년 프로젝트 심사(appraisal) 때는

- 기관차 2대, 화물차량 455대(300대는 석탄수송용 무개화물차량)와 객차 30대 신규 도입
- 철도트랙 92km 교체, 철도건설장비 등 지원
- 디지털전화교환시스템 2,000회선 1세트, 500회선 4세트 등 통신장비를 울란바토르역과 지방 주요 4개역에 설치
- 호스트컴퓨터 2세트, 컴퓨터단말기 50여 세트 등 통제장비를 지원하여 화물정보를 교환할 수 있는 컴퓨터 네트워크 구축

- 울란바토르 기관차정비소에 수리 장비 지원
- 몽골 철도청에 대한 컨설팅, 기술지원서비스 등에 지출될 계획이었으나,
- 이후 광통신케이블 12회선을 1,300km에 걸쳐 새로 설치하고, 디지털전화 교환시스템을 13개역으로 확대 설치하고 18개역의 전기공급시스템을 개보수하는 사업을 추가함.

V. 몽골 철도수송개보수프로젝트 I & II와 관련하여 1998년 몽골 정부가 세계은행과 협력하여 작성한 수송부문개발전략(Transport Sector Development Strategy) 수립

VI. 동 프로젝트의 시행 결과 몽골 철도의 화물수송분담율은 1992년 독립 당시의 83.0%에서 2002년에는 97%를 상회

- 독립 후 철도 수송량은 1992년에서 27억 5,640만 톤/km에서 94년 21억 3,170만 톤/km까지 감소하다가 몽골 철도수송개보수프로젝트의 시행으로 2002년에는 64억 4,613만 톤/km으로 급증
- 특히 철도수송량은 1999년 이후 급증하였는데 이는 몽골 철도부문의 개보수와 중국-러시아간 화물수송의 증가에 기인함
 - 몽골 철도는 중국과 러시아간 최단거리 화물수송루트임.
- 2002년 석탄수송은 전체 화물수송량의 43%를 차지하고 국내화물수송량의 75% 차지

〈표〉 몽골의 화물수송량 및 분담률 추이

(단위 : 백만 톤/km)

구분	1992	1994	1996	1998	2000	2002
철도	2,756.4 (83.0%)	2,131.7 (93.4%)	2,528.6 (94.1%)	2,815.3 (95.6%)	4,282.5 (96.9%)	6,461.3 (97.9%)
도로	559.1 (16.8%)	146.7 (6.4%)	152.4 (5.7%)	125.0 (4.2%)	126.1 (2.9%)	133.6 (2.0%)
항공	5.4 (0.2%)	4.9 (0.2%)	4.3 (0.2%)	7.7 (0.2%)	9.4 (0.2%)	9.0 (0.1%)
수상	0.0 (0.0%)	0.0 (0.0%)	0.1 (0.0%)	0.1 (0.0%)	0.3 (0.0%)	0.5 (0.0%)
총계	3,320.9	2,283.3	2,685.4	2,946.1	4,418.3	6,604.4

* 자료 : JBIC

VII. 동 프로젝트의 시행 결과 몽골 철도의 여객수송수(명/km)는 1992년 6억명/km 이하에서 2002년 10억 6,600만명/km로 180% 증가

〈참고5〉

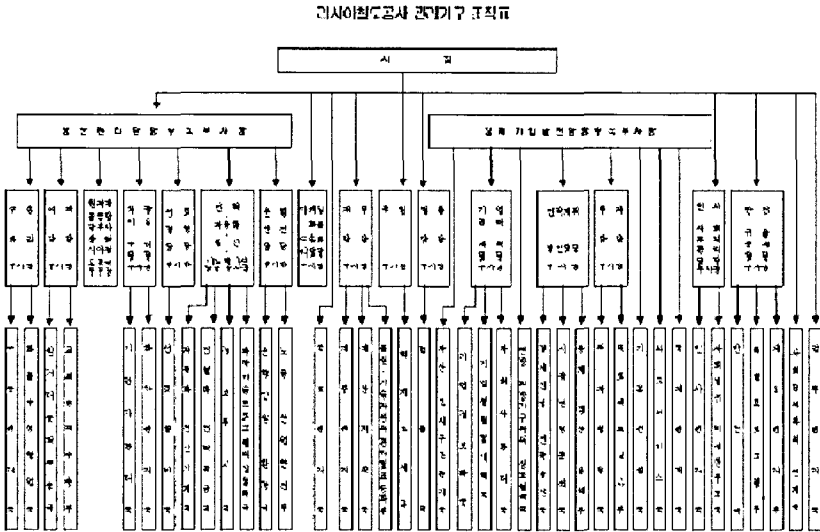
러시아 철도 및 동시베리아 철도 현황

I. 러시아 철도 현황

1. 러시아 철도공사 개요

- 설립 : 2003년 10월 1일 설립
(근거 : 러시아 연방법 585조, '03.09.18제정)
- 명 칭 : 러시아철도주식회사
(러시아교통부에서 100% 지분을 보유하여 명목상 국가소유)
- 주요사업 : 화물 및 여객운송(장거리, 단거리, 교외선), 인프라 제공, 기관차 및 화차의 대여, 차량보수, 인프라건설, 연구사업, 사회활동
- 사업목표 : 교통사업 확대, 효율성 증대, 수송안전 및 업무품질향상, 유럽-아시아간 복합운송, 영업수익 증대
- 신용등급 : BBB-(S&P '06.11.17)
- 영업현황 : 85,000km(전철화 42,900km), 17개의 주요본선 노선 운영
- 직원 수 : 약 1,331,000명 근무(순수 철도분야 종사자 : 약 1,174,000명, 직원 평균연령 : 41세)

○ 조직도



○ 각 철도국 현황(17개+1개, 2007년도 기준)

철도국명	영업거리	평균인금 (루블)	화물운송 (천 ton)	여객운송 (백만)	비고
동-시베리아철도	3,915km	21,030	75,099	장거리 3.6 단거리 28.6	
고리끼철도 (니즈니-노보고로드철도)	5,296.5km	14,460	46,500	장거리 8.8 단거리 73.5	
극동철도 (하바롭스크철도)	5,990.7km	23,616	52,920	장거리 5.1 단거리 21.6	
자바이칼스크철도 (이르쿠츠크철도)	3,410km	20,997	103,900	정거리 5.3 단거리 6.3	
서-시베리아철도 (치타철도)	5,583km	17,462	159,611	장거리 7.0 단거리 80.7	
칼레닌그라드철도	963km	16,007	19,350	장거리 0.7 단거리 5432	
끄라스노야르크철도	3,157.9km	19,362	74,200	장거리 6.7 단거리 13.5	

철도국명	영업거리	평균인금 (루블)	화물운송 (천 ton)	여객운송 (백만)	비고
꾸이뷔웁스키철도 (사마라)	4,751.9km	14,850	70,000	장거리 17 단거리 29.8	
모스크바철도 (모스크바)	8,984km	18,998	94,900	장거리 63 단거리 551.5	
약짜블스키철도 (쌍트.삐페르부르크)	10,334km	18,718	131,019	장거리 23.9 단거리 193.8	
쁘리볼쥐스키철도 (볼고그라드철도)	4,236.8km	14,245	41,170	장거리 10.9 단거리 14.2	
사할린철도	804.9km	25,207	2,670	여객 1.1	
스베르들롭스크철도 (예카페린부르크철도)	7,102.2km	17,304	30,374	장거리 18.9 단거리 49.1	
세베르나야철도 (야로슬라블철도)	5961.4km	18,485	236,000	장거리 15.4 단거리 20.7	
시비로-까프카즈철도 (로스토프-나-도누)	6311.4km	13,295	82,521	장거리 37.7 단거리 37.7	
유즈노-우랄스키철도 (첼라빈스크철도)	4806.6km	15,568	328,600	장거리 17.8 단거리 25.0	
야쿠츠크철도	-	-	-	-	건설 중

- 복지후생 : 열차운임무료, 의료, 상해, 연금보험, 사원주택제공 및 임대 (2005~2007년 건설)
- 향후계획 : 러연방 철도발전계획 진행, 경제협력개발기구 및 유럽교통 의원회 대표자회의 참여

2. 러시아교통 인프라 및 교통별 화물, 여객 이용현황

- 국토면적 1,708만km²와 해안선 67,655km에 달하여 대외무역에 유리
- 연도별 철도교통시설 인프라 현황

(단위 : 천km)

	1928	1940	1950	1960	1970	1980	1990	1995
철도(천km)	51	59	67	72	78	83	87	87
철도전철화		1.3	2.3	11	24	31	37	39
도로	20	68	83	161	264	421	657	750
전차	0.7	1.3	2.3	11	24	31	37	39
전기버스		0.1	0.3	0.9	2.0	3.5	4.4	4.6
지하철		0.02	0.04	0.09	0.18	0.25	0.34	0.39
해운(하천)	61	92	110	118	121	120	103	84
송유관(석유, 원유)	0.7	1.7	3.6	15	30	54	66	62
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
철도(천km)	86	86	86	85	85	85	85	
철도전철화	41	42	42	43	43	43	43	
도로	754	755	756	745	738	725	755	
전차	41	42	42	43	43	43	43	
전기버스	4.8	4.8	4.8	4.8	4.8	4.9	4.9	
지하철	0.40	0.41	0.41	0.42	0.42	0.44	0.44	
해운(하천)	85	102	102	102	102	102	102	
송유관(석유, 원유)	61	61	63	63	63	63	62	

- 연도별 화물운송 현황

(단위 : 백만)

	1928	1940	1950	1960	1970	1980	1990	1995
철도	89	334	498	1141	1648	2048	2140	1028
도로	12	533	1194	4974	7853	13597	15347	6786
해운(하천)	37	65	82	188	311	481	562	140
송유관(석유, 원유)	0.4	5	12	123	303	576	558	309

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
철도	1047	1058	1084	1161	1221	1273	1312	
도로	5878	6125	6348	6468	6568	6685	6753	
해운(하천)	106	113	100	104	111	108	109	
송유관(석유, 원유)	318	345	385	432	469	482	489	

○ 연도별 화물 톤/키로 현황

(단위 : 10억t/km)

	1928	1940	1950	1960	1970	1980	1990	1995
철도	59	287	415	1047	1672	2316	2523	1214
도로	0.1	6	13	55	116	241	299	156
해운(하천)	22	34	44	93	164	228	214	90
송유관(석유, 원유)	0.1	1.5	3.4	49	243	1087	1240	668
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
철도	1373	1434	1510	1669	1802	1858	1951	
도로	153	160	167	173	182	194	199	
해운(하천)	65	76	73	71	78	71	58	
송유관(석유, 원유)	745	797	896	1003	1116	1156	1154	

○ 연도별 여객운송 현황

(단위 : 백만명)

	1928	1940	1950	1960	1970	1980	1990	1995
철도		990	950	1606	2500	2971	3143	1833
버스	0.0	429	793	7445	15053	23356	28626	22817
전차	1406	4922	3525	5163	5370	5695	6000	7540
전기버스		254	665	1874	3358	4739	6020	8475
지하철		377	629	1144	2047	3036	3695	4150
해운(하천)	17.1	64	48	98	117	103	90	25
해운(바다)		0.3	1.2	10	45	66	91	32

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
철도	1419	1306	1271	1304	1335	1339	1339	
버스	22033	20883	19620	17898	16552	11297	9087	
전차	7421	7354	6982	6321	5804	4123	3267	
전기버스	8759	8604	8181	7291	6680	4653	3775	
지하철	4186	4205	4200	4205	4211	3574	3644	
해운(하천)	26	27	27	22	21	16	14	
해운(바다)	23	26	28	31	35	37	40	

○ 연도별 여객 인/키로 현황

(단위 : 인/km)

	1928	1940	1950	1960	1970	1980	1990	1995
철도		69	63	123	191	227	274	192
버스		2.2	3.5	35	100	210	262	188
해운(하천)	2.0	3.3	2.4	3.9	4.8	5.3	4.8	1.1
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
철도	167	158	153	158	164	172	178	
버스	164	155	155	138	129	96	84	
해운(하천)	0.9	0.9	1.0	0.8	0.8	0.7	0.6	

3. 러시아철도교통 발전전략 2030

○ 러시아정부의 철도교통 발전전략 2030을 승인

- 프로젝트에 따른 국가경제 단일화를 실현하고, 철도의 천연자원으로의 접근성을 높이기 위한 인프라 건설이 필요
- 발전전략에 소요되는 비용은 13조7천억 루블이 소요될 것으로 보이며, 러연방정부 예산은 2조 7천억 루블, 지방정부는 6,420억 루블, 기타 10조 루블의 예산은 민간투자를 계획되며, 민간투자의 42%는 러시아철도 공사의 예산으로 집행될 예정

- 발전전략에 따라 장기적인 경제발전과 국민의 삶의 질적 향상에 기여할 것을 기대
- 단계별 전략
 - 1단계 : 2008-2015년, 철도교통의 혁신단계로 기존의 낙후된 철도인프라의 현대화 추진
 - 교통부문의 투자를 2006년 대비 2010년까지 2배 이상, 2015년까지 3배 이상으로 확대
 - 노후차량 및 기술장비의 개량
 - 노선별 운송장애에 대한 기술적인 해결책 해결
 - 열차운행속도의 향상(60km/h의 보장)
 - 6000km 이상의 신선건설(여객고속철도 포함)
 - 유라시아 교통인프라의 통합을 저해하는 병목현상 해결
 - 2단계 : 2016-2030년, 러시아철도망을 역동적으로 확장하는데 주력
 - 베링해협으로의 철도연결 3,500km 건설 및 총 15,800km 철도건설
 - 러시아 대륙과 사할린을 연결하는 철교 또는 터널 건설, 우랄지역 북부노선 철도건설
 - 철도운송서비스를 국제적인 수준으로 향상 및 컨테이너통과운송을 연간 1백만으로 증대
- 러시아 교통의 전망
 - 철도교통의 개발 및 교통산업의 발전
 - 2030년까지 총 2만km의 철도노선을 부설하여 철도망을 전 국토의 23.8% 까지 증대
 - 철도건설이 러시아 동부지역에 집중, 극동의 자원개발¹⁾과 동시에 발전할 것으로 기대
 - 러시아철도교통 발전전략 2030의 성공 시, 러시아 전체 물동량은 현재의 1.7배, 화물 운송속도는 26%, 컨테이너화물운송은 3.7배로 증가할 것으로 전망하며, 철도교통서비스 및 국제교통시스템 통합, 교통서비스 수출을 고려해야 가능할 것으로 전망

1) 2030년까지 6천 5백만 톤의 석탄과 1천만 톤의 광석 생산 계획

- 고속 및 초고속 여객운송의 발전을 위해 2030년까지 고속철도구간 (160-200km/h)을 650km²)에서 10,800km로 증설하고, 이중 1,500km 구간을 고속철도(300-350km/h)³)로 건설할 예정

4. 시베리아 횡단철도(TSR)

- 개요 : 러시아의 동-서를 연결하고 유럽과 아시아를 연결하는 철도노선
- 거리 : 9288km(모스크바~블라디보스톡, 유럽쪽 거리 0~1778km, 아시아쪽 거리 1778~9289km)
- 일반사항
 - TSR은 13개의 주, 4개의 구역, 2개의 공화국을 통과하며 87개의 도시를 경유
 - 16개의 강 및 바이칼호수 주변 207km를 통과, 아무르만과 동해 39km의 해안철도 운행
 - 2002년 모스크바~블라디보스톡까지 전철화 개통
 - 전력은 교류 3kv를 2877km를 사용(모스크바~다닐로프 356km, 바레 지노~마린스크 2521km), 교류 25kv를 6412km를 사용(다닐로프~바레지노 836km, 마린스크~블라디보스톡 5576km)
 - 컨테이너화물 : 하루에 약 1200km를 이동하며, 1년에 평균 약 1억톤 운송
 - Transit 화물은 유럽까지 약 10-15일 소요
 - * 시베리아횡단철도를 이용한 컨테이너 Transit 화물 비율(2006년도 기준)

2) 모스크바-상트.페테르부르크 구간 : 650km, 2시간 30분 소요

3) 모스크바-니즈니노브고로드 구간 2시간, 모스크바-독일 베를린 8-9시간, 모스크바-소치 14-15시간 예상

출발국가	도착국가	비율	비고
대한민국	핀란드	16.5%	일반화물
	카자흐스탄	5%	
	우즈벡스탄	5%	
	노르웨이	4%	
	아프가니스탄	3.5%	
핀란드	일본	13.5%	
일본	아프가니스탄	5%	
일본	몽골	16.7%	컨테이너화물
	체코	13.7%	
중국	우크라이나	5.5%	
대한민국	리투아니아	5.5%	
에스토니아	홍콩	5.3%	
홍콩	카자흐스탄	4.2%	
중국	루마니아	3.6%	

· Transit 화물의 운송시간

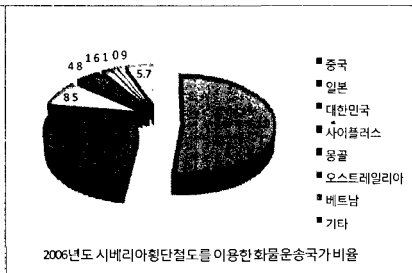
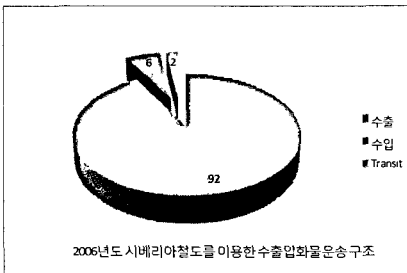
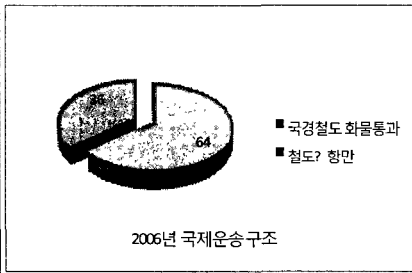
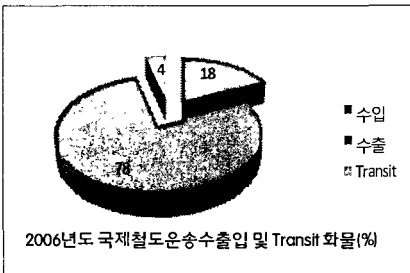
열차번호	운행노선	소요시간	거리	비고
1201/1202	Nahkodka-Vostochnaya - Buslovskaya - Nahkodka-Vostochnaya	11.9	10,919	
1285/1286	Nahkodka-Vostochnaya - Buslovskaya - Nahkodka-Vostochnaya	10.9	10,919	
1287/1288	Nahkodka-Vostochnaya - Buslovskaya - Nahkodka-Vostochnaya	11.2	10,919	
1229/1230	Nahkodka-Vostochnaya - Brest - Nahkodka-Vostochnaya	11.1	10,459	
1251	Nahkodka-Vostochnaya - Lokot'	8.2	7,289	
1274/1273	German - Brest - Nahkodka-Vostochnaya	14.0	10,332	
1274/1273	Hungary - Chov - Nahkodka-Vostochnaya	13.5	12,259	

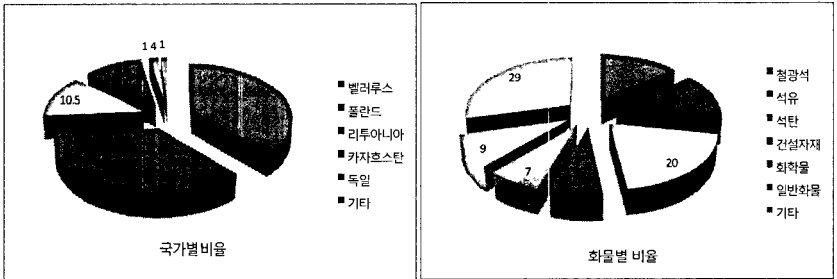
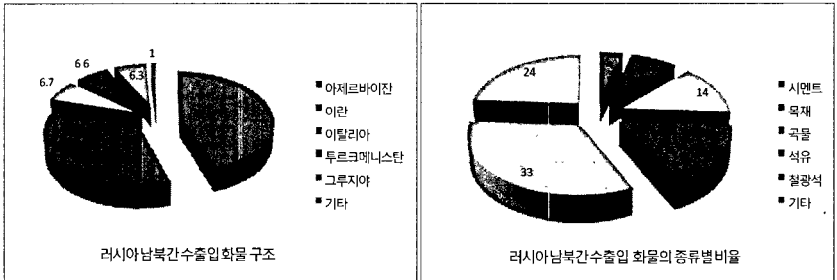
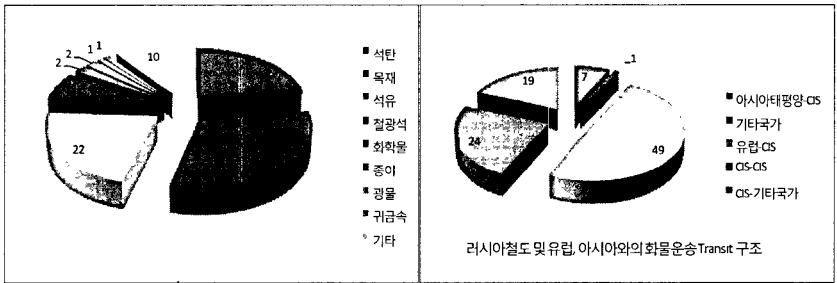
- TSR의 발전전망

- 러연방정부 및 러시아철도의 공동연구 및 협력을 통한 유럽-아시아 노선 증대
- 대규모 투자를 통한 시설확충
- 몽골, 중국, 북한의 국경역을 개발
- 항만에 복합화물터미널 건설 및 국제표준에 맞는 시스템 도입

5. 러시아의 국제철도 화물운송 현황

- Transit 화물운송 : 2000년~2006년도까지 수출입 68.9% 증가
 - 2000년도 284.3백만톤, 2006년도 480.1백만톤
- 철도→항만으로의 국제운송 : 2000년~2006년도까지 2배 증가
 - 2000년도 91.6백만톤, 2006년도 180.5백만톤
- 국경철도 화물통과 : 2000년~2006년까지 51.5% 증가
 - 2000년도 211.5백만, 2006년도 320.5백만톤





시베리아철도를 이용한 컨테이너 Transit화물 물량	
년도	화물(천 TEU)
2004	155
2005	128
2006	25.5

○ 향후 국제철도 운송전망

- 교통인프라 개발을 통한 철도노선망 증대
- 철도화물에 대한 품질 서비스 개선
- 국경통과화물의 간소화 추진
- 화물운송의 대기시간의 절감
- 화주의 요구에 따른 철도화물 상품의 개발 및 운송서비스 수행
- Transit 화물운송의 증대 및 화물유치
- 에너지 효율 절감

II. 동시베리아 철도 현황

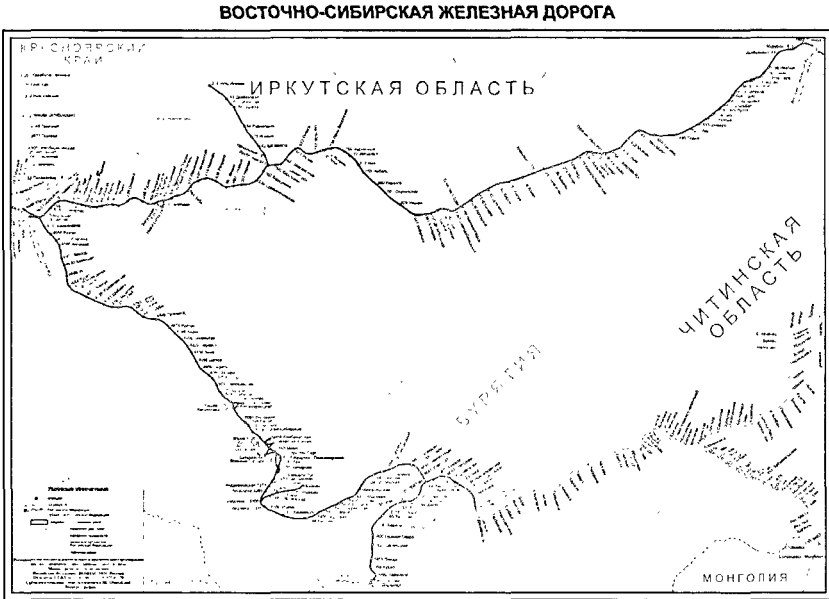
1. 동시베리아 철도국 일반현황(2007년도 기준)

- 철도연장 : 3,915km
- 근무인원 : 51,549명
- 평균임금 : 21,030루블(2008년 평균임금 22%인상, 23700~24500루블 이상)
- 화물운송 : 75,099,000 톤
- 여객운송 : 3,600,000명(장거리운송), 28,600,000명(근거리운송)
- 사업영역 : 여객 및 화물운송 등
(화물운송으로 인한 수익이 전체 수익의 90%)
 - 주요역 : Tayshet, Irkutsk, Ulan-Ude, Severobaikalsk

○ 임원현황

<p>동시베리아철도국 국장 “Krasnotsek Anatoliy Anisimovich”</p>		<p>제1부국장 “Maklygin Nikolai Vasilyevich”</p>	
<p>수석 엔지니어 “Skachkov Alexander Anatolevich”</p>		<p>부국장 - 열차운행 안전 감사 “Valentina Vladimirovich Iskorostenskiy”</p>	
<p>부국장 - 운송서비스국장 “Khabibullin Rinat Varisovich”</p>		<p>선로운영 부국장 “Alekseyev Nikolai Terentevich”</p>	
<p>기관차 및 차량운영 부국장 “Tsybulskiy Vladimir Stepanovich”</p>		<p>안전 및 업무 부국장 “Pakhomov Oleg Semenovich”</p>	
<p>경제 및 재정 부국장 “Kautts Vladimir Emilevich”</p>		<p>수석 회계- 회계 및 세금계산 국장 “Mertyukova Galina Afanasevna”</p>	
<p>통신국장 “Bizimov Stanislav Alexandrovich”</p>			

○ 철도노선도



2. 투자현황(2008년도 기준)

- 2008년도 1분기 투자현황(2008년 총 투자계획 : 200.5억 루블)
 - 총 투자 : 77억 루블
 - 프로젝트 투자부문 : 38.5억 루블
 - 인프라부문(Kuzvass⁴)-극동철도 시설물 현대화 및 개량화) : 12.6억 루블
 - 건설 및 설비의 개량화(본선, 북부지역) : 10억 루블 이상
 - 운전자동화 시스템 구축 : 1.79억 루블
 - 기술도입 : 0.3억 루블
 - 기타 화물부문 : 0.55억루블
 - 차량분야 투자 : 21.5억 루블
 - 전동차 도입 및 개량화 : 20.4억 루블
 - 모터카 도입 및 개량화 : 1.078억 루블

4) Kuzvass 지역 : Kuznetsk Coal Basin이라고 불리며, 러시아에서 3번째로 큰 석탄, 철광석 생산지로 주요도시는 노보쿠즈네츠크, 게메로보 등의 지역을 총칭

- 경영 투자 : 17억 루블
- 08년 자회사 설립비용

3. 화물운송 현황

- 화물운송 실적('08.01월~4월말)
 - 컨테이너 화물 운송 : 137,000t 이상 운송(양방향 통과, 전년도 대비 9% 증가)
 - 동시베리아철도국내 순수 컨테이너 발생량 : 31,500t
 - Irkutsk 지사 : 13,700t
 - Taishet 지사 : 15,100t
 - Ulan-Ude 지사 : 2,200t
 - Seberobaiakalsk 지사 : 500t
 - 4월 한달간 8700t의 컨테이너 화물취급, 전년도 대비 7.7% 증가
 - 컨테이너 화물의 대부분인 93.5%가 과적 컨테이너
- 화물운송 주요 품목('08년 1/4분기)
 - 전년도 대비 5.7%성장한 39.2백만t 운송
 - 주요 운송품목 : 철광석(10.5백만 : 전년도 대비 26%증가), 석탄, 목재 가공품(9.8백만t 5.8%증가), 건설자재(12.2%증가) 및 석유제품, 산업 자재(27.8%증가), 컨테이너 화물 13.5%증가)
 - 2008년 6월까지 화물운송은 다양한 품목에서 6.1백만t 이상 화물이 증가, 석유제품(1.8백만t), 철광석(0.71백만t) 등
- 국경철도 이용 물량('08년 1/4분기)
 - 석유원료 : 4.4백만t 이상 운송(동시베리아철도국→중국) 전년도 기준 1.2% 감소
 - 수출 : 중국으로 탄화수소 원료(동시베리아철도국 자바이칼스크 역→중국)
 - 2008년도 나오스키 노선 경유 중국행 유류제품의 운송은 없었음
 - 2008년 6월까지 유류제품의 중국행 운송은 736,000t으로 전년도 대비 0.6% 감소

○ 주요화물노선의 특징

- 동시베리아철도국은 러시아 영토상 중앙에 위치
- 중국 및 몽골과의 국경역이 있으며, 국제노선(여객, 화물)을 운영 중
- 러시아 내부 화물운송 노선은 2개 노선
 - 시베리아철도 본선(모스크바~블라디보스톡 9288km)
 - : Taishet 4524km, Irkutsk 5194km, Ulan-Ude 5650km 지점에 위치
 - BAM철도(Baikal Amur Magistral; Taishet~hali 구간)
 - : Seberobbaikalsk(Taishet 기준 1063km지점)
- 국제운송노선 : 몽골, 중국행(동시베리아 철도국 역운영 현황 참고)


○ 운영 중인 물류창고

- 올란우데 Talch'역을 조성, 수입화물을 위한 창고(2007년도 착공)
 - 건설비용 : 3000만 루블(12억원 이상, 1루블=40원 기준)
 - 취급화물 : 시베리아산 옥, 자동차, 컨테이너 화물
 - 창고면적 : 15,000m²

※ 이 물류창고는 Irkutsk, Taishet, Ulan-Ude의 화물을 취급하며 Naushki에서 4.4일에 통관하던 것을 2일로 단축하게 됨, 동시베리아철도국에서 첫 번째로 만든 물류창고임

○ 물류 투자 계획

- 물류센터 조성계획
 - 철도발전전략 2030계획에 근거, 러시아철도공사의 동시베리아철도국에서 건설
 - 건설계획 : 2008~2010년까지
 - 총 투자비용 : 30억 루블(1조 2천억원 이상, 1루블=40원 기준)
 - 물류센터의 활용방안 : 고객 등급에 맞춘 서비스 물류서비스 제공, 창고 서비스 등
 - 센터시설 : 창고, 화물통관, 서류대행, 보관기능 등 환적에 따른 복합 물류 Complex가 가능한 물류센터 조성
 - 시스템 : 모든 교통수단(선박, 자동차운송, 항만)에서 광범위한 화주 조회 등 위치정보 조회가 가능한 기술적인 시스템으로 통합 물류 프로세스를 도입할 예정



국경간 출입국시설 방문출장 결과보고

2009

- I. 일반사항
- II. 주요 내용
- III. 시사점
- IV. 향후 개선방향

I. 일반사항

1. 출장

- 동남아지역 국가(경)간 출입국 제도 및 실태, 통행관리시스템과 출입 시설·운영 사례 조사
 - 3개지역(베트남~중국, 라오스~태국, 싱가포르~말레이시아) 방문
- 남북간 인적·물적 왕래, 경제협력 등 활성화시 효율적이고 체계적인 통행절차와 출입시설 운영에 대한 개선방안 모색

2. 출장개요

출장기간 : 2009. 11. 3(화)~11. 11(수) <7박9일>

※ 세부일정 : 붙임 1

방문국 및 주요 방문기관

- 베트남 : 하노이역, 동당(국경역), 랑손(국경출입국사무소), 공안부
- 라오스 : 탈랄랭(국경출입국사무소)
- 태국 : 농카이(국경출입국사무소)
- 싱가포르 : 우드랜드(국경 체크포인트)
- 말레이시아 : 조호바르(국경 체크포인트)

※ 주요 면담자 명단 : 붙임 2

주요 조사내용(공통)

- 국경에서 이루어지는 국가간 통행 및 경제협력 사례 등 조사
 - 출입국가간 3통(인원·물류·통신) 관련 제도 및 분쟁사례 조사
 - 국가별 국경통과시스템의 장·단점 비교 분석을 위한 조사

- 국가별 국경출입시설 현장방문을 통해 관계자 면담과 사례조사
 - 국가간 도로·철도를 이용한 인원과 물자 현황 등 운영 사례
 - 양국 출입관계자의 정보교환, 현안해결 등 협조체계 구축

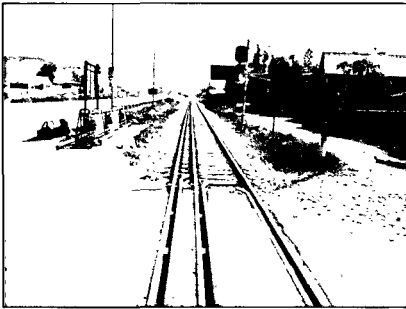
- 국경간 화물처리시설의 통관 및 검역 등 운영 현황 벤치마킹
 - 통관, 검사, 검역 등 운영현황 및 처리시설 현장견학

Ⅱ. 주요 내용

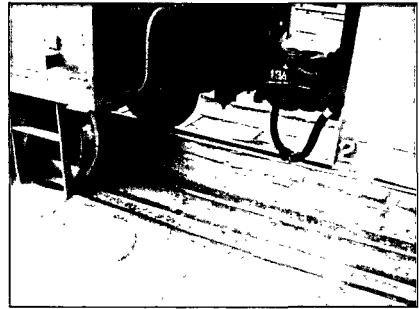
1. 베트남 - 중국

가. 하노이역 : Phung thi ly ha 부역장의 3명 면담

- 베트남 내 5개(동부·서부·남부·북부, 국제선)노선 운영
 - 궤도는 80% 협궤(1m), 나머지 20% 표준궤(1.432m)
 - 중국(표준궤)과 열차환승 운영을 위해 일부구간은 복합궤 설치



<베트남 철도(복합궤)>



<베트남 화물열차 및 궤도>

- 국제선은 하노이~북경, 하노이~난닝 2회선 운행
 - 북경행은 여객 전용열차로 주 2회(화·금) 2량 운행, 최대 68명·평균 30명 탑승, 총 41시간 소요
 - * 동당역에서 출입국심사 및 환차(3시간 소요)후, 중국 출입국사무소(우의관) 심사(1시간) 포함
 - 하노이~난닝간 여객·화물열차는 일 1회 왕복, 7량을 운행하나 승객은 많지 않음.
- 하노이역은 열차운행을 지원하고, 출입국 심사·통관업무는 동당역에서 실시

- 하노이역은 1902년 건설된 베트남 중심역으로 일일 12,000여명, 성수기에는 25,000여명까지 이용

나. 동당역 : 카이(역장), 찐(국경경비소장) 등 면담

- 동당역은 △여권 등 서류검사 △화물검사 △국경경비 △국경까지 인도 등의 역할 수행
 - 철도, 세관, 검역, 국경경비 등 4개분야 총 150명 근무
- 출입국 인원심사는 국경수비대(국방부)에서 담당
 - * 도로·철도는 국방부, 공항·항만은公安부에서 전담
- 객차·화차는 중국 소유이고, 열차내 서비스도 중국에서 담당하나 자국 내 안전한 열차운행을 위해 기관차는 해당국에서 운영
 - 동당역에서 인원 및 화물심사후 기관차를 환차하여 운행
 - 인원 및 화물검사에 1시간 가량 소요
- 기차를 이용한 중국 국경이동은 복잡한 절차, 고액요금 등 원인으로 도로를 선호
 - 도로이용시 하노이~랑손(180km), 랑손~동당(14km), 동당~우의관(3km) 이동
- 베트남-중국 철도관계자 회의를 격월로 장소를 바꾸어가며 개최
 - 양국간 철도운영 관련 현안 협의, 문제점 개선

다. 랑손 출입국사무소 : 현장방문 견학

- 동당역에서 차량으로 15분거리에 위치, 육로를 통한 인원 및 화물에 대한 심사 담당
 - 건물내에서 인원 및 화물심사후 차량을 이용하거나, 도보로 국경통과



<링손에서 출입국검문소를 통과하는 장면>



<국경출입을 위한 통행검사>

- 여권(외국인 등)을 이용한 일반 출입국 심사와 별도로 인근지역 거주자는 ‘통행증’을 교부하여 동 증명서로 출입통행 가능
 - ‘통행증’ 심사창구를 별도로 마련하여 운영
- 주로 중국의 생필품 등 물자를 베트남으로 반입, 세관은 사무소 옆 공터에서 선별검사 실시

라. 하노이 공안부 : Long 부총국장 등 면담

- 한국-베트남 관계가 한층 돈독해지고 있음.
 - 탈북자 처리 등 어려운 문제에 대한 긴밀한 협력 필요
 - 남북관계도 대화를 통해 해결되기를 기대
- 베트남-중국 국경을 ‘우호국경’이라 칭함. 양국은 「국경획정에 관한 협정」에 따라 출입국 관리
 - 최근 국경지역에 ‘경제구역(공단)’ 조성중
 - 국경 인근주민은 특별규정에 따라 ‘통행증’으로 출입국
- 출입국사무소에 대한 총괄 지휘는 지방인민위원회에서 담당하고, 각 분야별로 고유업무 처리
 - 출입관리(국방부), 범죄처리(공안부), 동·식물 등 검역(보건부), 문화

상품(문화부), 관세(재정부)

- 베트남과 중국간에는 비자 면제규정이 없어 비자 신청이 필요
- 불법입국자는 국제관례에 따라 강력하게 제재하고 있으며, 예방에 총력을 기울이고 있으나 국경이 넓어 관리에 상당한 애로가 있음.



<하노이 공안부 기관면담>



<하노이 공안부 기관방문>

2. 라오스 - 태국

가. 라오스 탈랄랭 국경출입국사무소 : Somboun 소장 등 3명 면담

- 태국과의 국경출입을 중요하게 생각, 양국 출입국사무소간 특별협정에 따라 원활한 통행을 지원, 국경분쟁 예방에 최선을 다함.

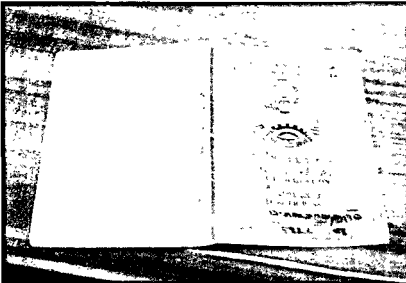


<라오스 출입국사무소 인원심사>

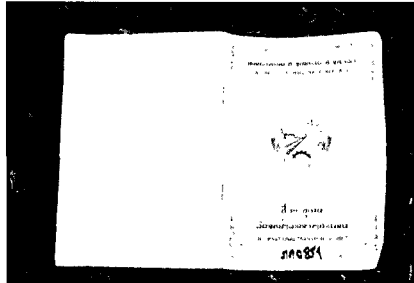


<인원심사후 출국 대기중인 버스>

- 출입 관련 증명서류를 4가지로 분류하여 심사
 - 여권 및 비자 : 대사관 승인
 - 출국허가서(보딩패스) : 1년간 유효
 - 통행증 : 2박 3일 유효
 - 특별통행 : 외교관



<라오스 인원 통행증 표지>

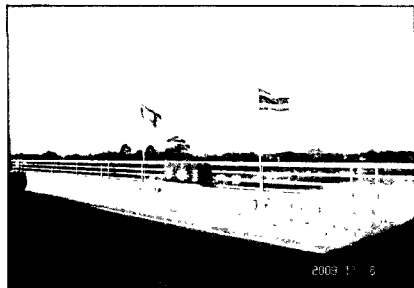


<라오스 화물 통행증 표지>

- 출입국사무소는 14개기관(법무, 세관, 교통국, 보안, 경찰, 식약청, 동검, 식검, 병원, 회계부 등)이 상주
 - 비엔티안 시정부에서 임명한 국장이 총괄, 교통부 소속인 부국장이 △우의교 다리 관리 △이민국 △관세 분야 등을 담당
- 양국은 1년에 몇차례 비정기적으로 회의 개최, 현안 협의
 - 우의교는 양국에서 공동관리, 연 1회 시설보수, 예산도 50% 부담



<태국-라오스 국경지역>



<우의교상의 태국-라오스 국경>

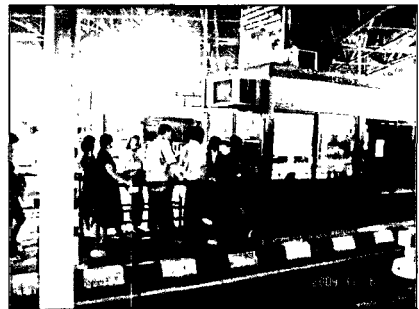
- 1994년부터 통행 시작, 06:00~22:00 출입 가능하고, 응급상황(병원 진료 등) 발생시 출입허용
- 본부 이민국, 공항, 탈랄랭 출입사무소에서는 전산으로 출입국 내역 등을 확인할 수 있으나, 지방정부는 불가능
 - 현재 심사업무 전산화가 일부 미비되어 통행관리에 애로가 있음.

나. 태국 농카이 출입국사무소 : Pichit 소장 등 면담

- 라오스와 협정에 따라 4가지 증명서로 출입통행 심사
 - 여권 소지자는 비자 없이 30일간 체류 가능, 통행증은 2박 3일 유효
 - 최초 방문자는 사진을 촬영하여 자료를 축적하고, 여권(스캔)과 차량(바코드) 인식으로 심사하여 라오스와 차별화



<태국 화물심사 게이트>



<태국 출입국 인원 심사>

- 이민국(법무, 경찰), 세관, 검역 등 총 76명 근무
 - 연 편도 200만명, 총 400만명의 왕래인원에 대한 출입통행 관리
- 농카이역(태국)에서 탈랄랭 출입국사무소(라오스)까지 여객열차 일 2회(10:00, 16:30) 운행, 출입국 수속은 기차안에서 실시
 - 이용객은 회당 30~40명 수준으로 도로 출입에 비해 많지 않은 편임.

- 라오스는 철도시설이 전무하여 기관사·열차 등 모든 지원을 태국에서 운영·관리



<태국 농카이역>



<태국 농카이역에 대기중인 기차>

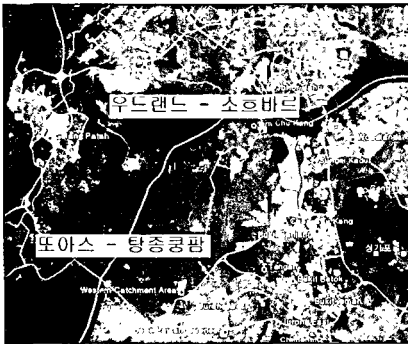
- 불법입국자는 출입국사무소내 자체 수용시설에 14일간 보호한 후, 조사하여 갈 곳이 없는 사람은 방콕으로 이송

3. 싱가포르 - 말레이시아

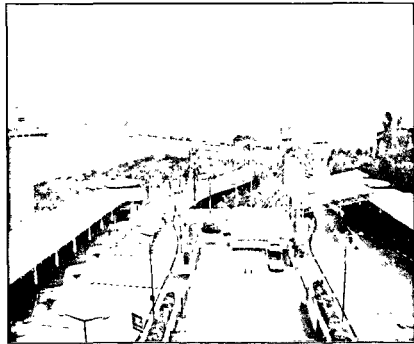
가. 싱가포르 우드랜드 체크포인트 : Lee chian tak 정보국장 등 면담

<체크포인트 일반>

- 싱가포르와 말레이시아간 최초로 연결된 도로에 위치한 우드랜드 체크포인트는 국경사이 바다에 제방을 쌓아 그 위에 도로, 철도, 물수송관 등을 연결하여 국경통과를 지원



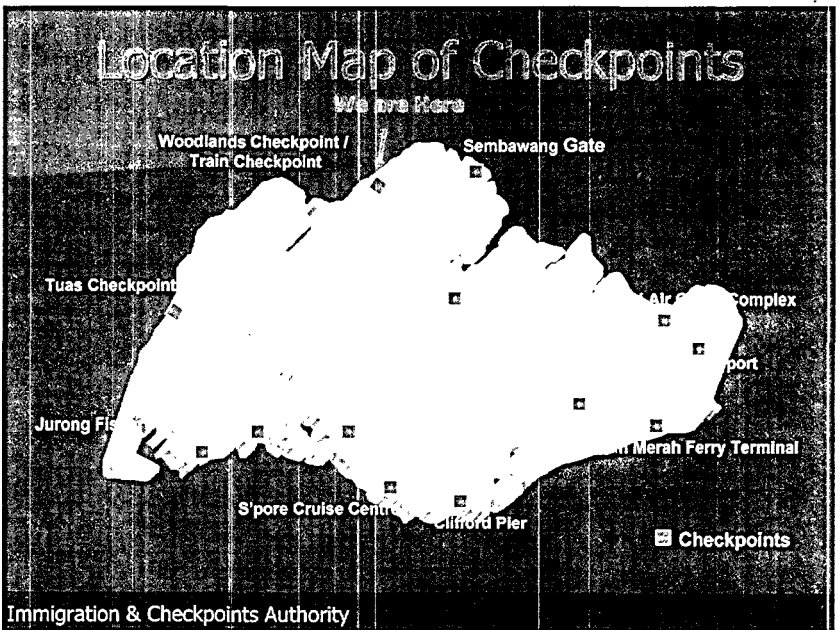
<싱가포르-말레이시아 국경지역>



<싱가포르 체크포인트 및 국경제방>

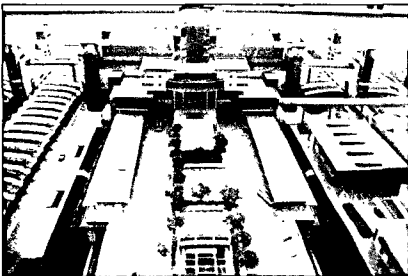
- 싱가포르 ICA(Immigration & Checkpoints Authority)는 2003.4.1 국경 출입업무를 효율적으로 관리하기 위해 출입심사 기관(SIR)과 세관(CED)을 통합하여 운영
 - 세관업무 중 세금부와 업무만 재정부 산하로 이관
- 내무부 산하 정부기관인 ICA는 육로·해로·항공 등 총 14개 검사소 운영

〈체크포인트 위치도〉

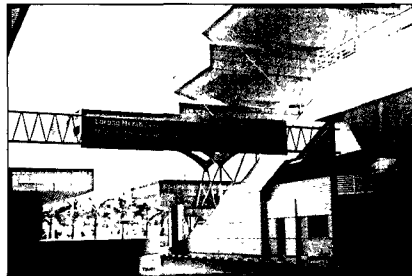


- 우드랜드 체크포인트는 세계에서 가장 통행인원이 많은 통행관리소 중 하나로 ICA 총 출입인원의 61%를 처리(2008년 기준)
 - 통행인원은 년 148,600,000명으로 일평균 250,000명 수준
 - 화물은 컨테이너(150만톤) 및 일반물자(49만톤) 처리

- 출입경 통행은 5가지 운송수단(버스, 승용차, 오토바이, 화물차, 기차)으로 분류하여 심사
- 24시간 통행이 가능하고, 출입통행 업무 관련 직원은 1,000여명, 기타 지원인원 포함 2,000여명 근무
- 체크포인트는 ICA를 중심으로 경찰·마약국·세관 등과 전략적 파트너 관계를 구축하고 있고, 대외적으로 노동부, 보건부, 동식물검역소, 홍보부 등과도 협조체제 구축
- 업무처리는 3단계(사전심사, 1차심사, 2차심사)로 진행
 - 사전 심사(비자발급 여부확인, 수입신고와 승인)
 - 1차 심사(서류 및 블랙리스트 검사)
 - 2차 심사(인터뷰, 정밀검사)
- 체크포인트 건물을 복층으로 설계·건축하여 지하(화물차), 1층(버스), 2층(자동차, 오토바이), 3층(인원)에서 분산·심사하여 신속하고 효율적인 심사업무 수행



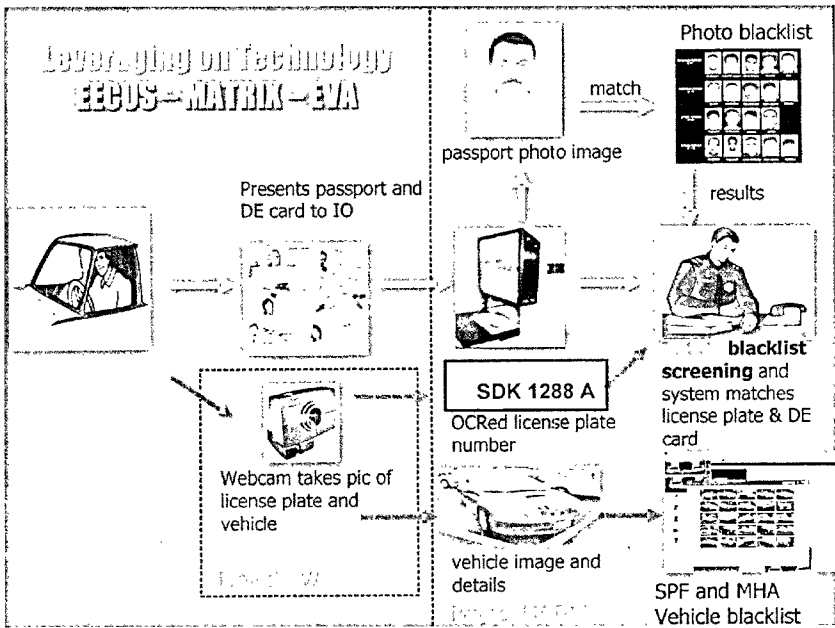
<우드랜드 체크포인트 조형물>



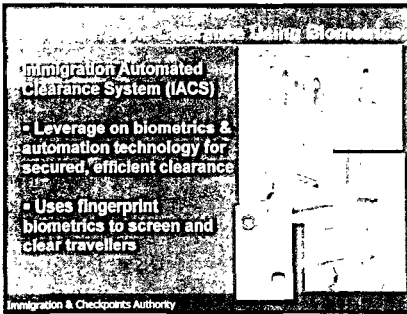
<우드랜드 체크포인트(복층 구조)>

<인원 출입심사 및 화물통관>

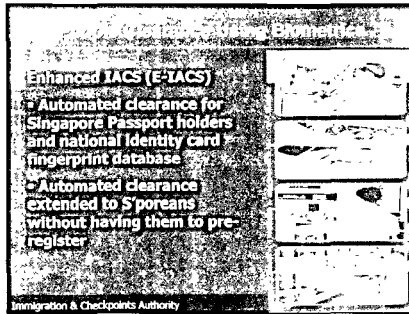
- 출입업무에 첨단기술과 장비를 도입하여 원활한 심사 지원
 - EECUS(Entry-Exit-Control Upgraded System) : 여권스캔(정보 입력) →블랙리스트 대조, 여권 보안특징 검사 및 일치여부 확인 → 출발과 도착시 사진 비교검사 수행 등의 다단계 절차를 지원하는 인원심사 시스템



- 지문인식 등 생체정보시스템을 활용한 인적통관 시스템 운영
 - IACS(Immigration Automated Clearance System)
 - E-IACS(Enhanced IACS) : 싱가포르 여권소지자는 기존 데이터를 활용하여 여권·지문인식



< IACS >



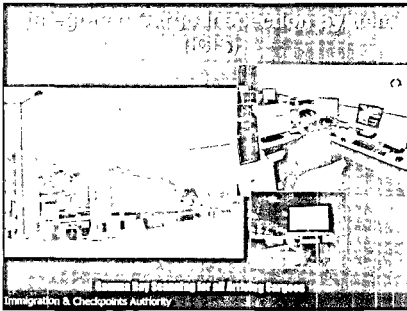
< E-IACS >

- 오토바이 통행자의 출입경 편의를 제공하기 위해 BIKES(Biometric Identification For MotorbiKErS System) 운영
 - 오토바이에 탑승한 채 여권스캔 및 지문인식을 통해 출입국 심사

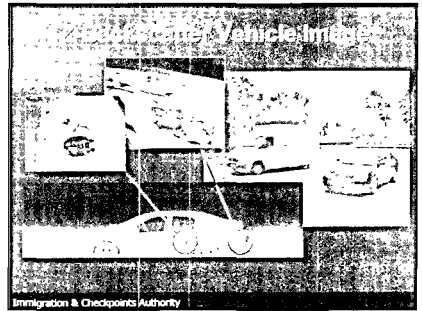


- 모든 화물차량은 예외없이 X-Ray 검색기를 통과하여 자동검사, 의심 차량은 별도 개봉검사 실시

- 화물검사는 ICA에서 수행하고, 불법물품 발견시 세관에 인계하여 법적 처분 조치
 - * 9.11 미국 테러 발생 직전에 건물을 완공, 화물검색시설을 지하층에 배치한 것에 대해 아쉬움 표시
- 화물검색 시스템은 ICIS(Integrated Cargo Inspection System)과 Z-BVI(Z-Backscatter Vehicle Image) 시스템 활용
 - 기타 방사능탐지기, 밀수품탐지기, 폭발물탐지기, 탐지견 등을 이용하여 의심물품에 대해 철저한 검색 실시



<ICIS>



<Z-BVI>

나. 말레이시아 조호바르 체크포인트 : Nasri 이민국 소장 등 면담

<체크포인트 일반>

- 넓고 비좁은 구청사(Tanbak Johor)를 대신하여 출입국사무소 건물 신축(Bangunam Sultan Iskandar), 2008.12.1 발족식 개최
 - 말레이시아 수상, 국회의장 등 주요인사가 참석
- BSI(Bangunam Sultan Iskandar) 체크포인트는 2008.12.16 12:00 업무개시, 조호주 출입국관리사무소장이 업무를 총괄

- BSI 조직은 22개기관 2,800여명의 직원이 근무
 - 이민국(1,130명), 세관(800명), 유지보수팀(400명), 경찰국(170명), 고속도로공사(70명), 토지자원부(57명), 조호시의회(50명), 식약청, 가족부, 농업부, 관광부, 공공근로부, 임업부, 동검, 수산부 등

<인원 출입심사 및 화물통관>

- 출입국심사 대상별 입국·출국 심사대(게이트) 운영수는 아래와 같음.

출입 타입	게이트 수			비고
	입국	출국	합계	
자동차	38	38	76	
버스	18	18	36	
오토바이	50	50	100	
버스 운전자	2	2	4	
외국인 전용	4	4	8	
화물차	운영하지 않음			

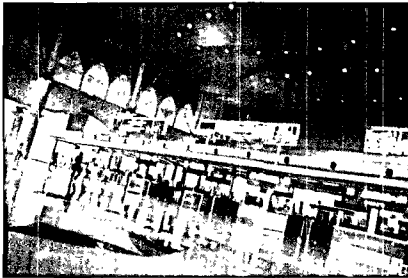
* 신속한 입·출국심사를 위해 자동심사대 28대 설치

- 세관에서는 출입국자들의 편의제공을 위해 신고물품이 없을 경우 Green Line을 통해 출입국 심사 조치

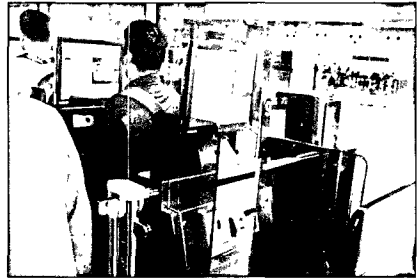
위치	운송수단 타입	세관 심사대 운영 현황		
		Green Line	Red Line	합계
입국	자동차	1	10	11
	오토바이	1	9	10
	버스 승객	1	1	2
출국	자동차	1	10	11
	오토바이	1	9	10
	버스 승객	1	1	2

- 출입국자들의 심사 편의를 위해 이민국에서는 다양한 서비스 제공
 - 서류검사(Documents Clearance), Malaysian Automated Clearance System (MACS), 비자 재발급(VOA)

- 최근 신속한 조호바르 체크포인트는 △동선 최소화 △복층 설계 △자동 심사제 도입 등을 통해 출입국자 편의제공과 원활하고 신속한 출입국 심사 지원
 - 심사시간은 평균 5~10분 정도 소요



<인원심사대>



<자동심사대-여권스캔 및 지문인식>

Ⅲ. 시사점

1. 출입국 심사

- 5개 방문국 출입국사무소 모두 지휘·감독체계를 각국의 실정에 따라 자치주 또는 이민국 등에서 통합 운영, 효율성을 높임.
 - 싱가포르는 '03.4.1 Immigration과 Customs을 ICA(Immigration & Checkpoints Authority)로 통합, 한 명의 기관장이 업무를 총괄
- 차량 탑승자는 탑승상태에서 심사, 출입국자 편의성 제고
 - 증명서(여권, 통행증 등) 일괄심사 후, 심사자가 탑승자 전원 확인
- 베트남~중국, 라오스~태국 정부는 당사국간 합의에 따라 국경인근 거주주민이나 상시 통행자들에게 「통행증」 발급
 - 同 인원·차량 「통행증」으로 출입국 심사, 국경통과 편의 제공

2. 출입국 시설

- 방문국 출입사무소 모두 인원·화물 출입경 동선을 좌우측에 배치, 동선 최소화를 통해 신속하고 원활한 심사업무 지원
 - △복층 구조(효율적 배치) △45° 포켓식 설계(대기시간 최소화) △오토바이 심사대(주요 운송수단 배려) 등 세심한 부분까지 고려
- 싱가포르·말레이시아는 출입심사 업무에 지문인식, 무인심사 등 첨단 장비와 기술을 도입, 신속한 출입국 편의 제공

IV. 향후 개선방향

- 현행 시간대별 통행(30분 단위)이 아닌 상시 자유통행(08:00~18:00) 추진, 통행시간 점차 확대
 - 사업자 편의 제공과 개성공단 활성화·교류협력 증대에 대비
- 승용·화물차 탑승자에 대한 탑승심사를 통해 편리성 제고
 - 소수 탑승자에 대한 차량탑승 심사가 가능하도록 관계기관과 협의
- 전자방북증과 지문인식을 통한 무인 출입심사시스템 도입 검토
 - △방북증 도난·도용에 따른 무단통과 차단 △신속하고 편리한 출입 통행 지원 △심사인원 최소화 가능
- 출입국(Immigration), 세관(Customs), 검역(Quarantine) 등 관계 기관과의 원활한 업무추진을 위해 통합조직 운영방안 강구
 - 법·제도 개선 및 관계기관 협의를 통해 효율적 출입심사 방안 도출
- 현 출입시설 배치현황을 점검하여 △동선 단순화(이용자 혼선 방지) △출입경자 통제 강화 △유휴시설 활용 등 개선방안 모색 罫

〈붙임 1〉

세부일정

일 정	지 역	교통편	시간	세 부 일 정	비 고
제1일 11/3 (화)	인 천 베 트 남	KE5683	10:35 13:05	○ 인천 출발 ○ 하노이 노이바이(NOI BA) 국제공항 도착	
제2일 11/4 (수)	베 트 남	전용차량	08:00 14:00 16:00 17:00	○ 하노이→랑손,동당 이동 ○ 동당역 기관방문(부역장, 국경경비소장 등) ○ 랑손 국제친선출입구 견학 ○ 랑손→하노이 이동	
제3일 11/5 (목)	베 트 남	전용차량	08:00 14:00 18:00	○ 하노이 공안부 기관방문(부총국장 등) ○ 하노이역 기관방문(부역장 등) ○ 하노이 공안부 및 대사관 관계자 간담회	
제4일 11/6 (금)	라 오 스	VN841 전용차량	08:30 09:35 14:00 16:00	○ 하노이 출발 ○ 비엔티안 도착 ○ 라오스 탈랄랭 출입사무소 기관방문(사무소장 등) ○ 태국 롱카이 출입국사무소 기관방문(이민부소장 등)	
제5일 11/7 (토)	태 국	전용차량 TG003	09:00 13:55 14:55	○ 라오스(탈랄랭)와 태국(농카이) 국경통과 현장견학 ○ 태국 우돈타니 출발 ○ 방콕 수완나폼 공항 도착	
제6일 11/8 (일)	싱가포르	TG401	18:15 21:30	○ 휴식(공휴일) ○ 태국 방콕 출발 ○ 싱가포르 창이공항 도착	
제7일 11/9 (월)	싱가포르	전용차량	10:00 ~	○ 국경통과(WOOLANDS~JOHOR BAHRU) 현장견학 ○ 국경통과(TANGJONG KUMPANG~TUAS) 현장견학	
제8일 11/10 (화)	싱가포르	전용차량 KE642	10:00 14:00 22:45	○ 싱가포르 WOOLANDS CHECKPOINT 기관방문(부소장 등) ○ 말레이시아 JOHOR BAHRU IMMIGRATION 기관방문(이민국 소장 등) ○ 싱가포르 출발	
제9일 11/11 (수)	인 천		06:00	○ 인천공항 도착	

〈붙임 2〉

주요 면담인사 명단

방문국	소속	직책 (담당업무)	성명	비고
베트남	하노이역	부역장	Phung thy ly ha	외 2명
	동당역	역장	카이	외 2명
		국경경비소장	썸	
	하노이 공안부	부총국장	Tran long	외 6명
라오스	탈랄랭 국경출입국사무소	소장	Somboun	외 5명
		우의교 관리소장		
		세관 소장		
태국	농카이 국경출입국사무소	소장	Pichit	외 1명
싱가포르	우드랜드 체크포인트	정보국장	Lee chian tak	외 2명
		문서담당관	Ong	
		시설견학 담당관	Pricilia	
말레이시아	조흐바르 체크포인트	출입국 소장	Tuan nasri bin ishak	외 7명
		출입국 부소장	Amran	

〈붙임 3〉



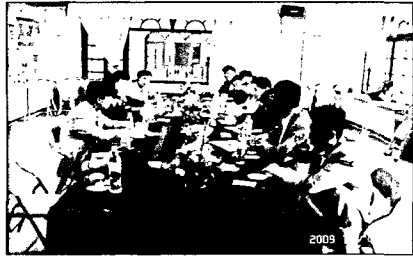
<하노이역 기관방문>



<베트남 하노이역>



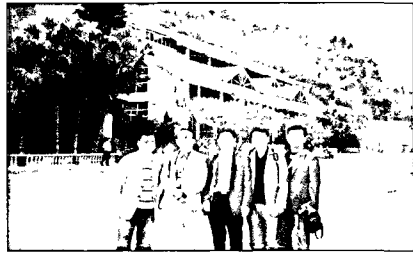
<동당역 기관방문>



<동당역 기관면담>



<랑손 출입국사무소 입구>



<랑손 출입국사무소 전경>



<라오스 출입국사무소 기관방문>



<라오스 출입국사무소 기관면담>



<태국 출입국사무소 기관방문>



<태국 출입국사무소 기관면담>



<싱가포르 체크포인트 기관면담>



<싱가포르 체크포인트 기관방문>



<말레이시아 체크포인트 기관방문>



<말레이시아 체크포인트 기관면담>

2010년 남북출입사무소 국외출장 결과보고

2010

- I. 개 요
- II. EU국가 간의 출입국 관리
- III. EU↔비EU국가 간의 출입국 관리
- IV. TSR과 Ural간 대차
- V. 통독(드레스덴지역) 현황
- VI. 종합 평가

I. 개 요

- 출장일시·지역 : 2010.7.12~18(5박 7일)
체코, 독일, 폴란드, 벨라루스
- 주요 방문기관·지역
 - EU국가 간 출입 : 체코(국경수비대)→ 독일→ 폴란드(국경수비대)
 - EU국가·비EU국가 간 출입 : 폴란드→ 벨라루스(국경수비대, 관세위)
 - TSR ↔ Urail 대차 : 벨라루스 (브레스트 국경역)
 - 환승 겸 통독·체제전환 현황 : 독일(드레스덴), 러시아(모스크바)
- EU내 쉥겐(Schengen)지역¹⁾은 자유통행, EU-비EU국가 간은 국경 관리, 舊러시아 연방국 간은 국내 통행 방식으로 운영

1) EU회원국들간 역내 국경을 여행하는 사람들에게 여권검사를 폐지하는 Schengen Agreement가 적용되는 지역

II. EU국가 간의 출입국 관리

- 체코(국경수비대)→(열차)→독일→(항공)→폴란드(국경수비대) -
- 쉥겐조약(Schengen Agreement)²⁾에 따라 출입국 관리(자유왕래)
 - 조약 가입국(EU 27개국 중 24개국 가입·시행) 간에는 출입국 관리를 하지 않고, 다국적 범죄 퇴치를 위해 긴밀하게 협력
- 쉥겐지역내에서는 자국의 신분증만으로 자유로운 여행 가능
 - 국경(검문검색)이 없으며, 자국 영토를 표시하는 표지물만 존재
 - 각 회원국은 통일된 출입관리시스템과 능력 보유(EU가 지원)
- 쉥겐지역내 통합적인 출입국 관리 및 비자정책 추진체제 구축
 - 각국 공항·항만·국경에서는 회원국·비회원국 국민을 구분·심사
 - 이를 위해 역내 통합된 '셥겐정보시스템(SIS-II)' 운영
- 각 회원국 경찰은 SIS-II를 통해 범죄자 등에 대해 경고 가능
 - 회원국간 테러·범죄 공동대응을 위한 Network(CIWIN) 운영³⁾
 - 국경수비대가 월경하여 범죄인을 추적·체포, 관할국에 인계

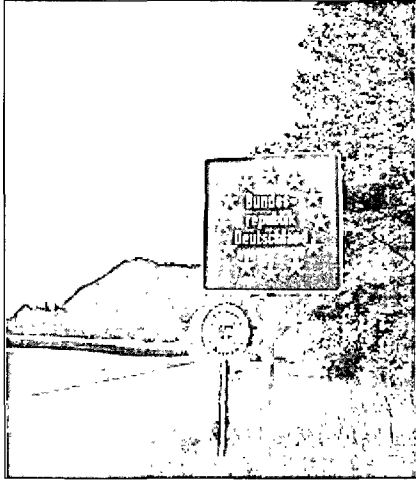
2) 쉥겐 조약(Schengen agreement)은 유럽 각국이 공통의 출입국 관리 정책을 통해 국경시스템을 최소화, 국가 간의 통행에 제한이 없게 한다는 내용(국경 검문검색 폐지, 여권심사 면제 등)을 담은 조약('07년 발효)

3) SISII : Schengen Information System II, CIWIN : Critical Infrastructure Warning Information Network

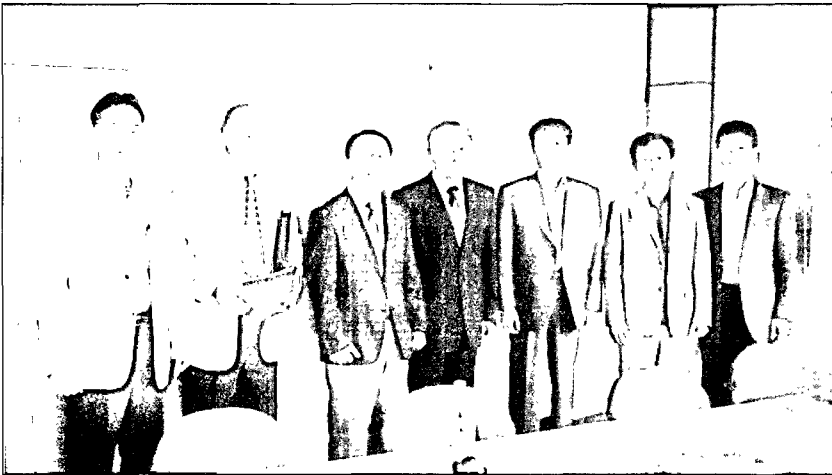
〈 관련 사진 자료 〉



셩겐조약 이행 국가(청색)



회원국간 국경 표지

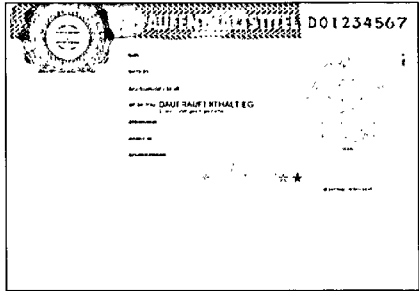
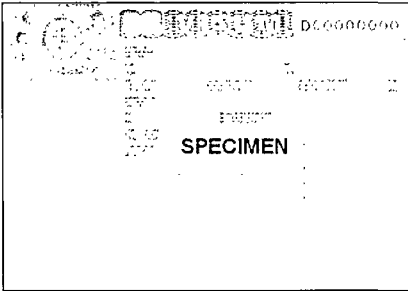


체코 국경수비대와 간담회

Ⅲ. EU ↔ 비EU 국가 간의 출입국 관리

- 폴란드(국경수비대)→ (열차)→ 벨라루스(국경수비대, 관세위원회) -
- 생컨지역 입국 제3국인에 대해 통일된 국경검사정책 실시
 - 제3국 국민은 비자를 발급받아 여권을 심사받은 후 입국
 - * 제3국인의 생컨조약 회원국 체류일의 총합은 180일내 90일을 넘을 수 없음.
 - 동 비자는 모든 생컨조약 회원국에서 유효(1개국으로 취급)
- 제3국인 심사는 국경수비대가, 물품 검사는 세관이 담당
 - 역내 자유통행에 따른 부작용(제도 악용)을 방지하기 위해 비회원국 국민에 대해서는 엄격한 통행·통관 검사 실시
 - 출입국자 사전분석시스템(APP)을 운용, 출발국에서 출국여부 결정
- 제3국인에 대한 역외 출입국 관리 통합시스템은 폴란드 바르샤바 소재 'EU국경수비대(PRONTEX)'에서 관리
 - 내무행정부 소속, 2만명 중 4천명 내근, 1만 6천명은 현장 근무
 - 약 1만 여명이 7개국/69개 국경 통과지역에서 국경을 관리
 - * 국경 통과 지역 : 육로 16, 해상 18, 철도 14, 강 1, 공항 20개
 - 무기·쇄속정·헬기·항공기 등으로 무장, 각종 감시 장비도 보유
 - * EU 본부에서 국경수비대의 교육·연수 및 제반 시설·장비 등을 지원
 - 국경수비·범죄행위 단속 전담, 밀매·밀수 등은 관세청과 협조
- 각 생컨 회원국 간 외국인 출입국 관리에 대한 정보 공유

〈 관련 사진 자료 〉



셴겐 비자, 체류허가증



폴란드 국경수비대와 간담회

- 폴란드(바르샤바) → (열차편) → 벨라루스(브레스트) 국경통과
- 폴란드는 EU의 동쪽 국경(1,580.77km)을 접한 울타리아자 관문
 - 폴란드 → 벨라루스 국경역 도착 전 통행검사(약 15분 소요)
 - 2인/1조의 검사관들이 탑승, 객석에서 여권과 신원을 확인
 - 통행검사는 국경수비대, 물품검사는 관세위원회가 담당

- 벨라루스는 러시아의 대EU 원충국이자 관문 역할을 수행
 - 벨라루스(국경 3,617km)를 통한 EU 밀입국 인원이 많아 엄격 심사
 - * 민스크 소재 국경관리위원회에서 59개 육로 국경심사장의 현황을 실시간 모니터
 - 2인이 탑승, 여권을 일괄회수, 별도 장소에서 검사(약 30분 소요)
 - 폴란드와 벨라루스 관계기관 간에 상호 정보교환 채널 유지
 - * 한편, 브레스트 육로를 통해 1일/1,000여대(1,200여명) 차량이 폴란드로 출국

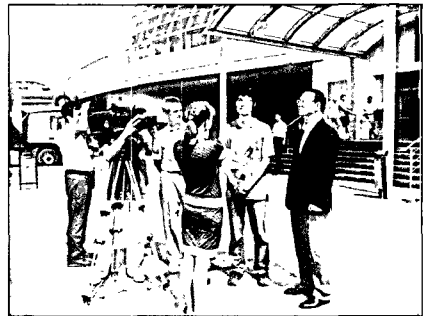
□ 벨라루스(민스크) → (항공편) → 러시아(모스크바) 국경통과

- 민스크 공항에서 러시아로의 출국 심사는 엄격하게 진행
- 러시아 모스크바 공항에서는 국내선 통로를 이용, 무심사 통과
 - 관련 협정 없이 과거 러시아 연방 시의 관례에 따라 처리
 - * 벨라루스는 정치·경제적으로 러시아에 종속, 러시아는 국내와 유사하게 벨라루스 국경을 관리

〈 관련 사진 자료 〉



벨라루스 국경수비대와 간담회



브레스트 TV와 인터뷰

IV. TSR과 Urail 간 대차

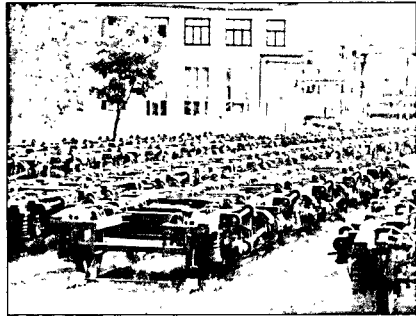
- 벨라루스(브레스트 국경역) -

- 벨라루스 브레스트 국경역에서 대차(표준궤↔광궤) 시설 운영
- 모든 유럽발 러시아 행, 러시아 발 유럽행 열차는 대차 필요
 - * 폴란드 포함 유럽의 열차궤도는 표준궤, 벨라루스 포함 러시아는 광궤 (20cm 넓음) 사용
- 대차는 승객(화물) 탑승(탑재) 상태에서 진행, 약 30분 소요

〈 관련 사진 자료 〉



브레스트역 대차 시설

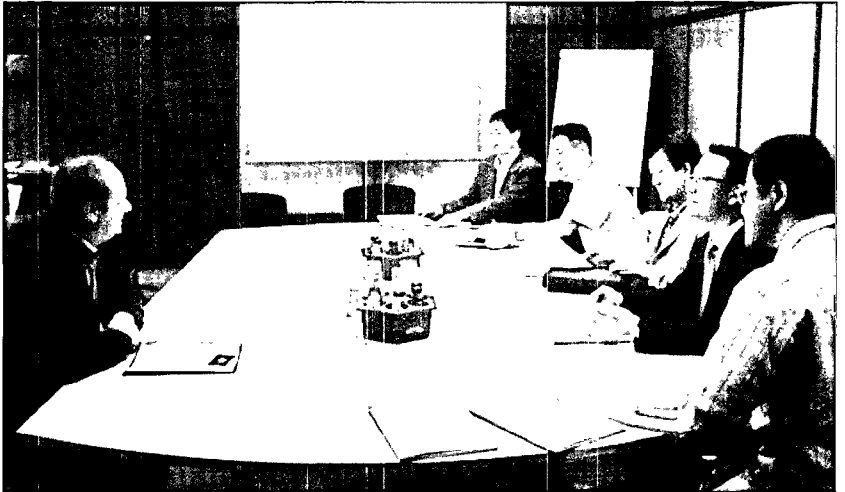


대차용 바퀴

V. 통독(드레스덴 지역) 현황

- 드레스덴 부시장(Dirt Hilbert)의 발언 내용 -

- 통독에 대해 독일내 계층·세대·지역간 인식의 차이가 있음.
 - 나이든 세대는 부정적, 젊은 세대는 긍정적, 전체적으로는 성공적
 - 통독의 어려움에는 자체요인 외에 여타 국제·국내요인들도 작용
 - 초기 환상·기대가 실망·절망으로 변화, 지금은 융합·희망이 대세
- 통독은 유럽통합을 가속화, 독일은 경계국에서 중심국으로 변화
- 민족통일을 이루는 일보다 통합을 완성시키는 일이 더 어려움.
- 드레스덴의 성공요인은 첨단기술 개발, 사회문화적 개방·혁신, 가족 생활 지원(거주환경 개선), 수출에 역점을 둔 국제화 등임.
 - 무엇보다도 살기 좋은 도시를 건설, '엘베강의 기적'을 창출하는 것



드레스덴 부시장과 간담회

Ⅵ. 종합 평가

- 유럽 초유의 무더위 속에서도 계획된 일정을 원만하게 소화
- 출입국관리는 물론 통일독일·구동구권 체제전환 현장도 시찰

<출입국 관리제도>

- EU에는 마음속 마지노선과 함께 환전소·검문소·국경이 없음.
 - 평화의 소중함과 EU에 가입한 구동구권(체코·폴란드) 변화를 실감
- EU·비EU 국가간 각 출입국 관리는 소수 국경수비대가 담당
 - 내부 정보관리체계·상호 정보교환 등으로 불법적인 통행·통관 예방
- 체코·폴란드·벨라루스 등의 국경출입국 관리제도에서 배울 점
 - 상대방 국가와 상호 교류 및 출입국 관련 정보 교환
 - 여객이 탑승한 상태에서 휴대용 단말기를 통해 출입국 심사
 - 사전 정보분석체계를 구축, 불법적인 통행·통관 사전 거부 등
- 출입국관리·남북출입사무의 신속·원활성은 세계 최고임을 확인

<해외사례 조사방식 전환>

- 그동안 8회의 해외출장을 통해 거의 모든 해외사례를 파악함.
- 이제 우리와 유사한 지역·국가와 상호교류를 추진함이 바람직
 - 폴란드·벨라루스는 EU·러시아의 원충국가로 한반도(남북한)와 유사
 - 양국의 국경수비대는 철도·도로 출입국 관리와 함께 국경관리도 담당
 - 동 기관과 상호 교환방문(격년), 출입국관리제도·평화문제 탐구

<구동구권의 체제전환>

- 구 동구권 국가의 발전상은 체제전환(개방·혁신) 정도와 비례
 - 발전 정도는 구동독(고)→체코→폴란드→벨라루스→러시아(저) 순
- 각 도시마다 시장개척을 위한 우리기업의 눈부신 활약을 목격
 - SAMSUNG·LG·HYUNDAI의 홍보 입간판과 상품이 도처에 존재

[첨부]

국외출장 세부일정

일 정	지 역	방 문 기 관	비 고
(월) 7.12	인 천 체 코	○ 인천 → Praha	
(화) 7.13	체 코	○ Alien Police Service (국경수비대 외사청)	
(수) 7.14	독 일	○ Landeshauptstadt Dresden - Geschäftsbereich Wirtschaft (드레스덴 시 경제부)	
(목) 7.15	폴 란 드	○ Polish Border Guard Headquarters - International Co-operation Department (국경수비대 국제협력실)	
(금) 7.16	벨라루스	○ State Customs Committee of The Republic of Belarus - Legal Directorate - Brest Customs (국경관세위원회) - 민스크 본부 법무국 - 브레스트 관세청 ○ 대한민국 주)벨라루스대사관	
(토) 7.17	벨라루스 러 시 아	○ Minsk → Moscow → 인천	
(일) 7.18	인 천	○ 인천공항 도착	



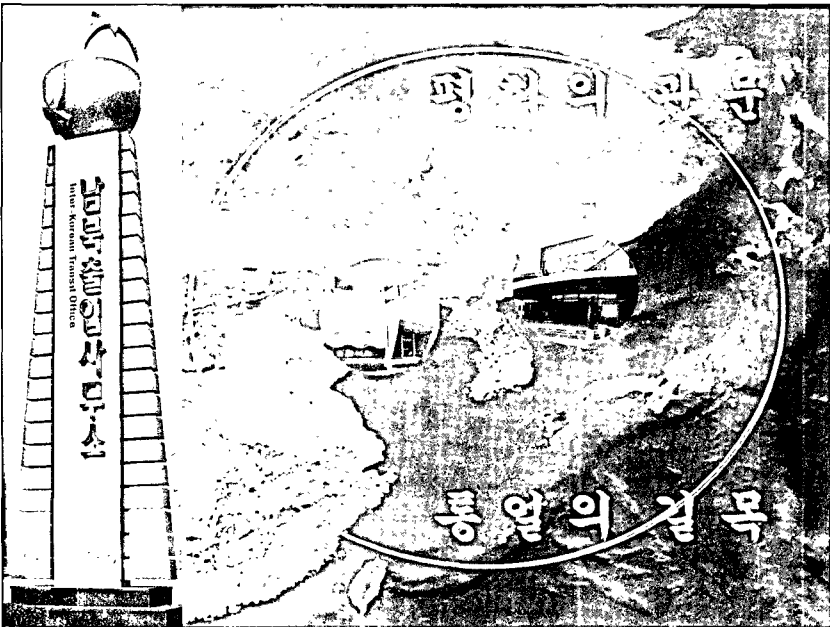
부 록

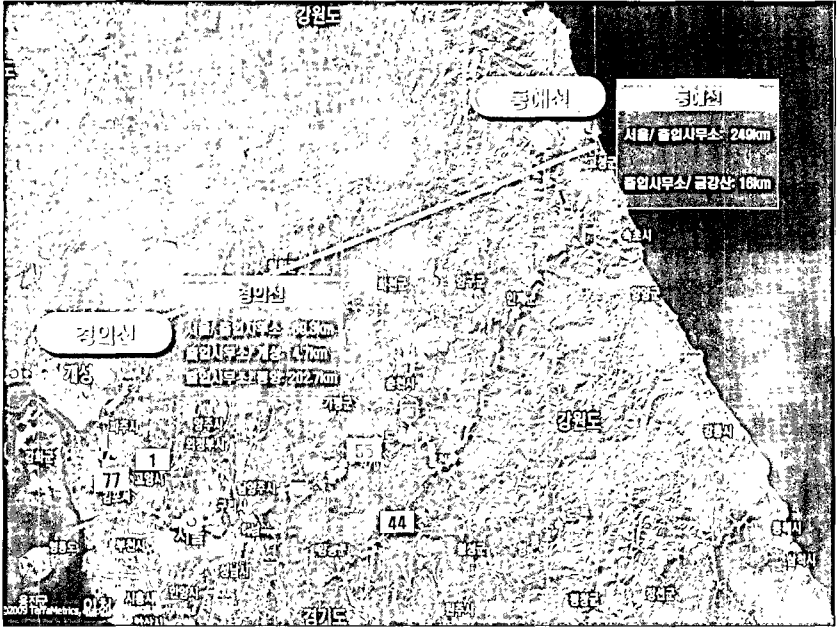
부록 1_ 남북출입사무소 업무 현황

업무 현황



남북출입사무소





목차

- Ⅰ 일반현황
- Ⅱ 남북출입통행 체계
- Ⅲ 남북출입통행 현황
- Ⅳ 발전 과제

일반 현황

남북출입사무 총괄 조정·지원
 - 출입업무 지원·통행 관리 (상황실 1.2)
 - 남북출입 관련 민원업무 처리 (민원실)
 통행 심사
 통관 검사
 보건 검역
 남북열차운행 관련 대북 협의·연락

1. 임무

○ 남북출입사무 총괄 조정·지원

- 출입업무 지원·통행 관리 (상황실 1.2)
- 남북출입 관련 민원업무 처리 (민원실)

○ 통행 심사



○ 통관 검사



○ 보건 검역

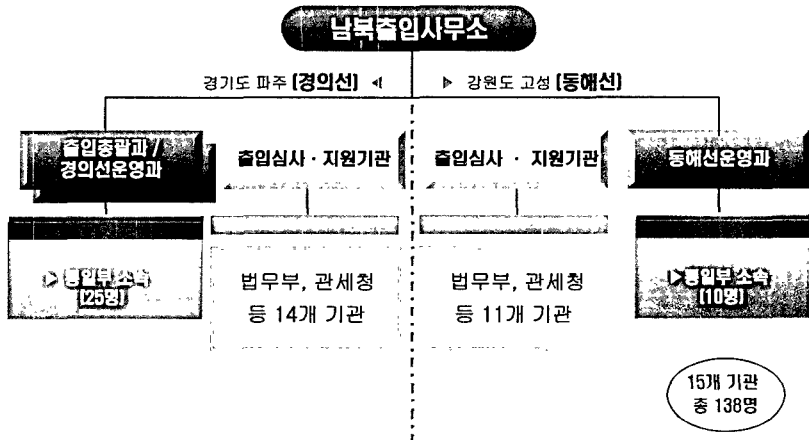


○ 남북열차운행 관련 대북 협의·연락

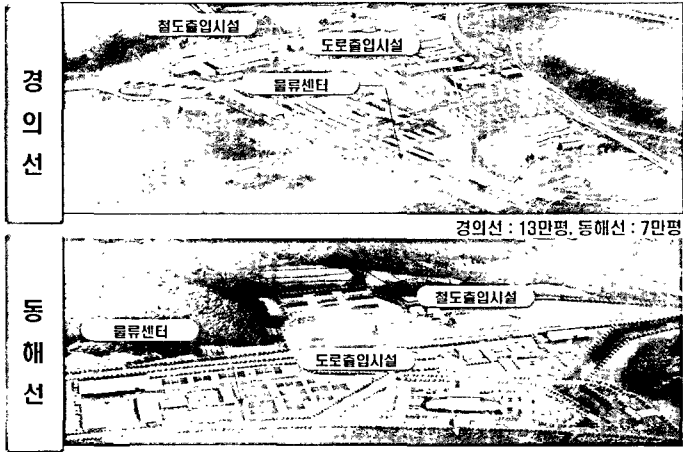
2. 연혁

- '00.07.31 제1차 남북장관급회담·경의선 철도·도로 연결 합의
- '02.04.05 특사 방북 시 동해선 철도·도로 연결 합의
- '03.02-03 동해선 (2.14)/ 경의선 (3.21) 임시도로 개통
- '03.11.20 남북출입사무소 출범(통일부 직제 개정)
- '04.12.1 경의선·동해선 본 도로 연결, 이용 개시
- '07.05.17 남북철도연결구간 열차시험운행, 화물열차 운행(12.11-)
- '08.12.01 화물열차 운행 중단

3. 조직



4. 시설 (I)



4. 시설 (II)

사업기간	부지면적	공사비	준공일
'05.10~'07.12	328,181 m ²	840억원	'07.12.24



도로출입시설 (13동)



철도출입시설 (1동)

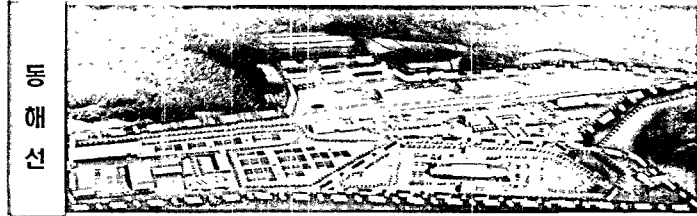


도라산물류센터 (25동)



4. 시설 (III)

사업기간	부지면적	공사비	준공일
'05.12~ '10.09	126,590㎡	477억원	'10.09.30



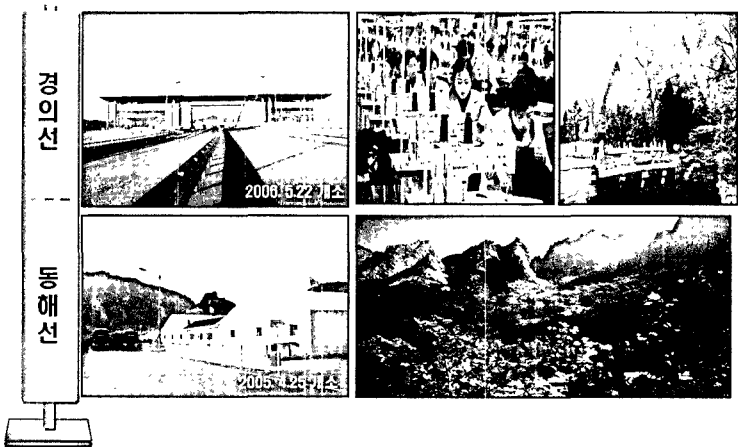
도로출입시설 (3동)

철도출입시설 (1동)

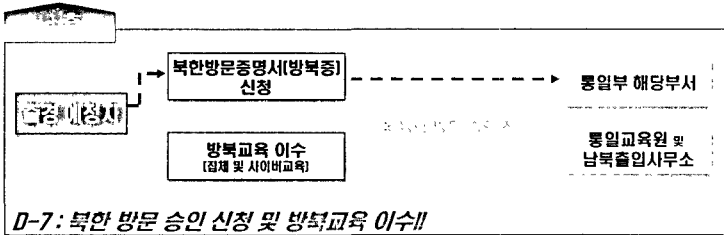
물류센터 (8동)



5. 북측 남북통행검사소



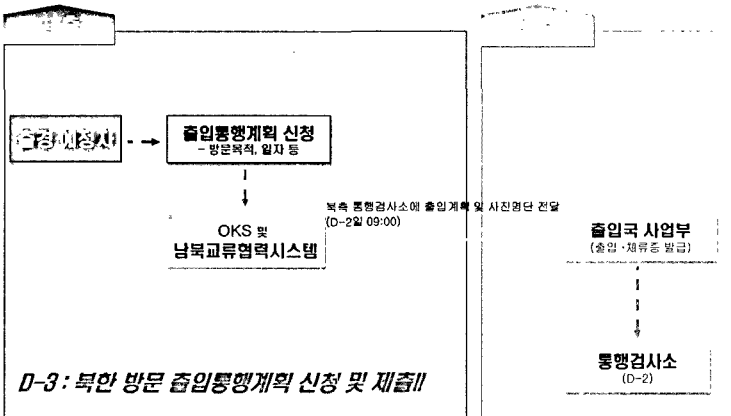
1-2. 출경(남→북) 절차



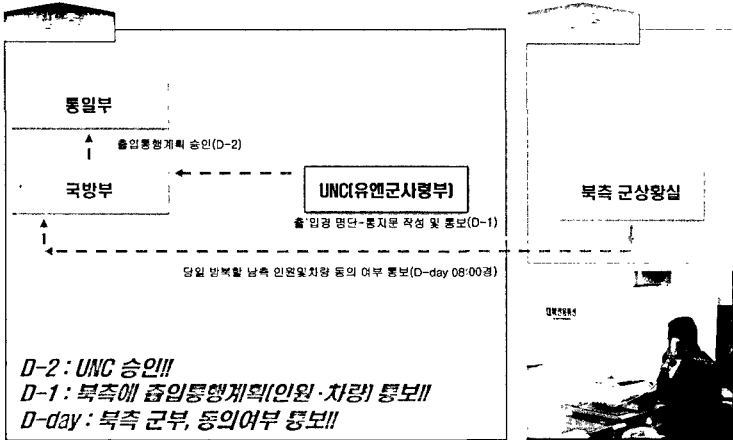
북한방문증명서 사본



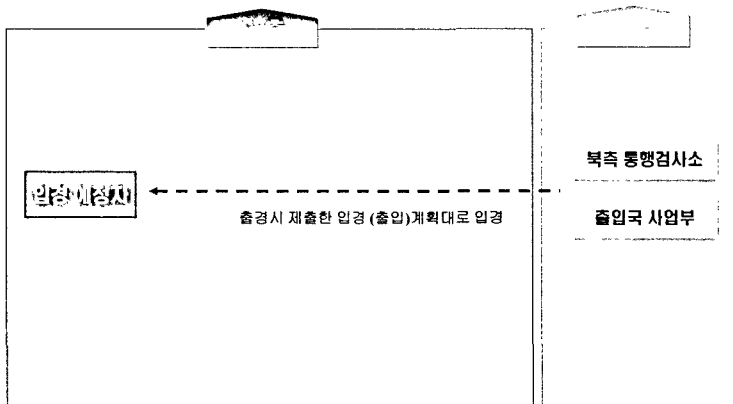
1-3. 출경(남→북) 절차



1-4. 출경(남→북) 절차



2. 입경(북→남) 절차



2. 통행·통관·검역 절차

- 출경시 : 검역 ▶ 물품검사 ▶ 출경심사
- 입경시 : 검역 ▶ 입경심사 ▶ 물품검사



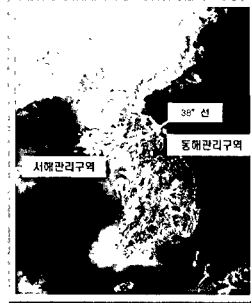
※ 인원심사는 2~3초, 차량검사는 10~12초 소요

출입국 · 출입경 차이

	• 출입국	• 출입경
차이점	<ul style="list-style-type: none"> • 국가간의 왕래, 거래 (국경 개념) 비자 발급, 여권 소지 • 출입국관리사무소 관할 (법무부) 	<ul style="list-style-type: none"> • 특수한 남북관계의 왕래, 민족내부 거래 ※ 남북기본합의서 반영 • 출입·체류증 발급, 북한방문증명서 소지 • 남북출입사무소 관할 (통일부)
공통점	<ul style="list-style-type: none"> • 보건검역, 출입심사, 통관절차 	

「남북관리구역」

- DMZ 일부 구역을 개방,
「남」과 「북」이 관리하는 구역
- 경의선 관리구역
 - 철도도로가 통과하는 폭 250m,
북측 : 3.5Km, 남측 : 2.1Km
- 동해선 관리구역
 - 철도도로가 통과하는 폭 100m,
북측 : 0.3Km, 남측 : 1.2Km
- 정전협정 당사자인 UNC와 북측이 관할



남한 (남쪽)

DMZ내 남·북한 마을

남한 대성동 '자유의 마을'

- 1991년 10월 10일 100세대 마을 조성
- 1992년 10월 10일 100세대 마을 조성
- 1993년 10월 10일 100세대 마을 조성

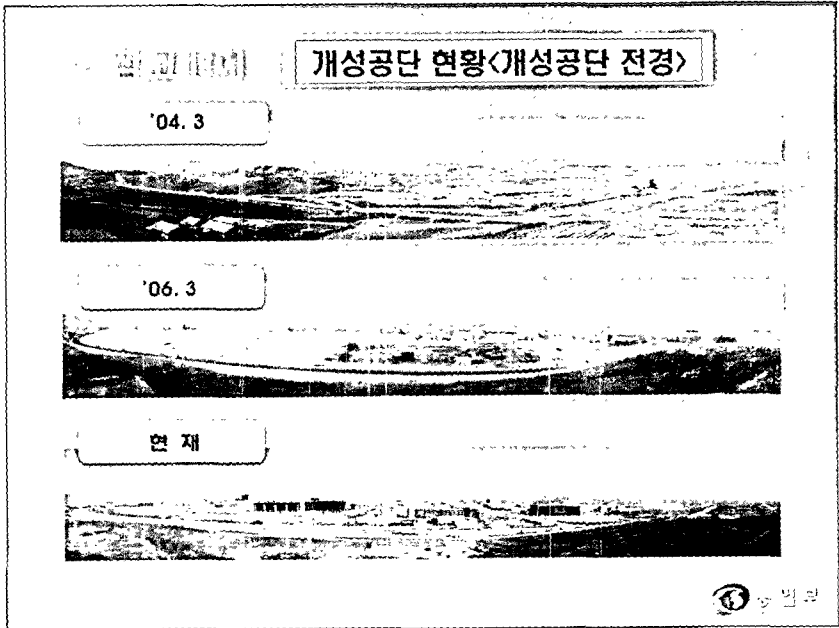


북한 선전촌 '기정동' 마을

- 1991년 10월 10일 100세대 마을 조성
- 1992년 10월 10일 100세대 마을 조성
- 1993년 10월 10일 100세대 마을 조성



DMZ



개성공단 사례

2010.12월말 기준

분양 및 입주 현황

구분	분양	입주	비고
182필지	54필지	121개	12개

개성공단 생산현황 및 북측근로자 임금

단위 : USD 1,000

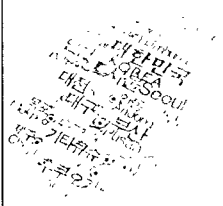
구분	2009.12	2010.1	2010.2	2010.3	2010.4	2010.5
생산액	73,737	184,779	251,422	256,475	239,728	1,006,141

- 노동보수 (주 48시간 근무 기준)
 - 월 최저노임 \$60.775(2010.8.1 기준 5%인상)
 - 사회보험료 (월 노임 총액의 15%) 부가
- 2009년 월 평균 보수 : \$80.4
- ※ 민족간 거래는 남북 양쪽에서 모두 관세 면제

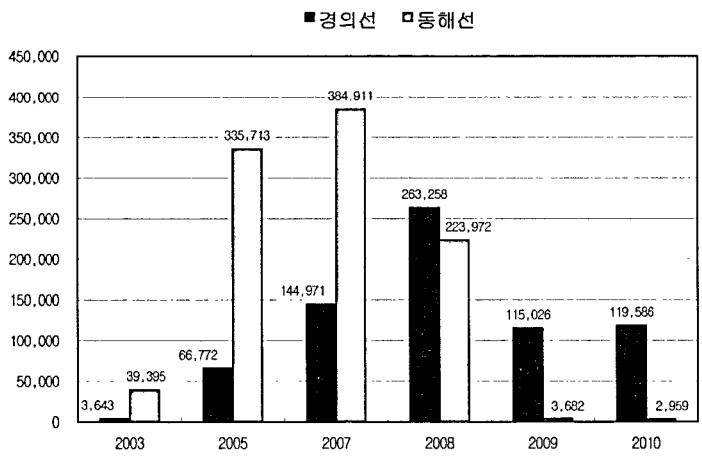
출입국관리청



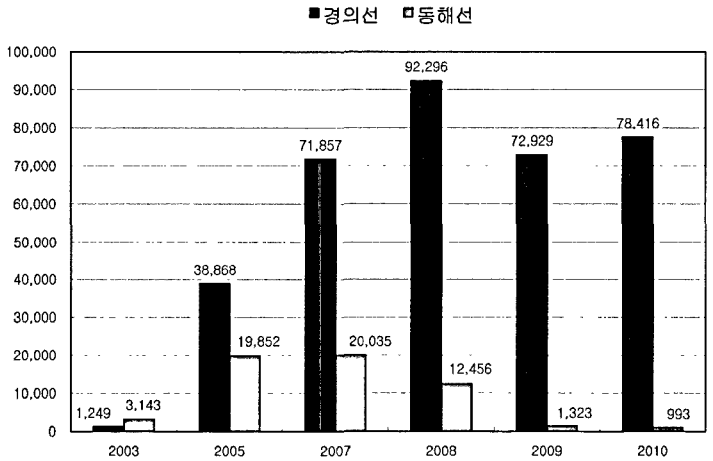
남북출입통행 현황



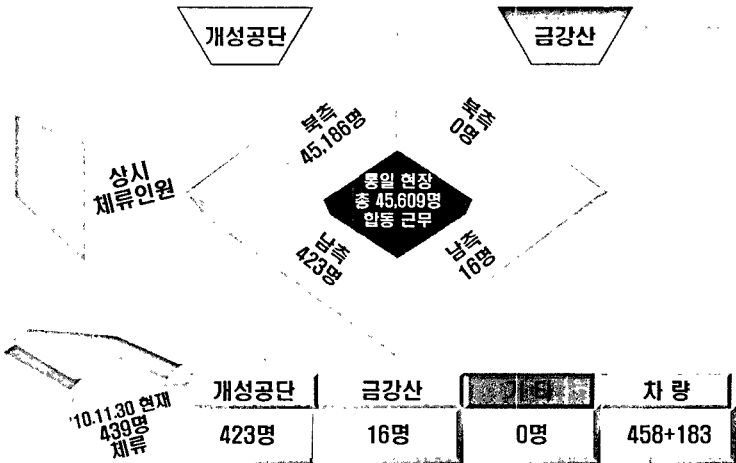
1. 출입인원



2. 출입차량



3. 우리측 북한 체류 인원



4. 남북화물열차 운행

✦ 개통(07.12.11) 이후, 주 5회 정기 운행 · 중단 (08.12.1 복속 조치)

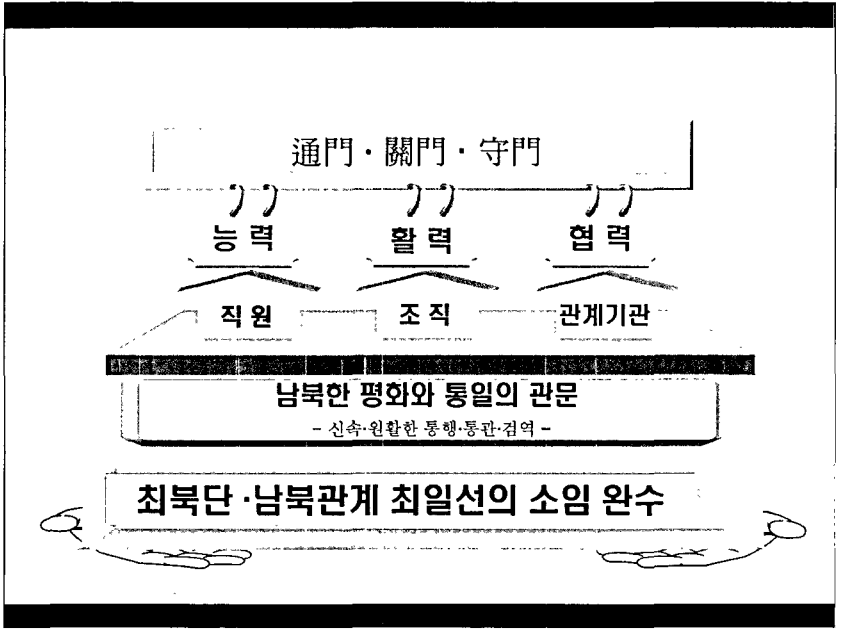
✦ 총 222회/ 774량 (848명) 왕복 운행

향후 상징성과 함께 경제적 효율성을 감안, 재개여부 결정



발전 과제

대한민국
Seoul
대전
대구
부산
기타지역
발전



한 지붕 한 가족, 마음 열고 손 잡고

One Family under One Roof...
Think as One, Be as One

감사합니다!

부록 2_ 경의선 출입시설(공용YARD) 건물신축 설계 벤치마킹견학보고

장 소 : 인천항, 인천국제공항, 평택항
 기 간 : 2005. 05.17~05.18 (1박2일간)

유사시설 견학

1. 목적

- 남북출입업무 및 출입시설 관리·운영 관련 유사기관인 국내 주요 국제공항과 항만을 벤치마킹하여 업무에 반영

2. 기본방침

- 출장인원은 분야별 실무 직원 및 업체관계자로 구성하여 출입업무 및 시설운영, 건축물 배치·외형(마감색체) 등 시설 전반을 점검
- 벤치마킹 중점 점검 및 협조 사항 등을 방문기관에 사전에 협조하여 충분한 자료를 확보하고, 벤치마킹 결과를 업무에 적극 반영

3. 진행 일정

일 자	시 간	내 용	비 고
05. 18 (수)	10:00~11:30	○ 집결 ○ 인천지방해양수산청방문 - 항만소개(브리핑), 항만견학	,
	11:30~12:30	○ 인천국제여객터미널 견학	
	12:30~13:30	○ 중식(터미널 구내식당)	
	13:30~14:30	○ 이동(여객터미널 → 인천공항)	
	14:30~15:30	○ 인천국제공항공사 방문 - 공항소개(브리핑)	
	15:00~18:00	○ 인천국제공항 견학	

일 자	시 간	내 용	비 고
	19:00~20:30	○ 만찬 간담 - 방문기관 실무담당자	
	20:30~22:00	○ 이동(인천 → 평택) ○ 숙소배정 및 취침	
05. 19 (목)	08:00~09:00	○ 조찬(숙소 인근식당)	
	09:00~09:10	○ 이동(숙소 → 평택항 홍보전시관)	
	09:00~09:45	○ 평택항 홍보전시관 견학	
	09:45~10:00	○ 이동(평택항 홍보전시관 → 평택지방해양수산청)	
	10:00~10:30	○ 평택지방해양수산청 방문 - 항만소개(브리핑)	
	10:30~13:00	○ 평택 항만 및 여객터미널 견학	
	13:00~14:00	○ 오찬(구내식당)	
	14:00	○ 귀경(평택 → 서울)	

4. 참석자 명단 (13명)

소 속		직 급	성 명	비 고
통 일 부	남북출입사무소 경의선 운영과	5 급	강 기 찬	
		"	윤 승 일	
		"	고 인 곤	
		"	홍 양 희	
	남북출입사무소 동해선 운영과	7 급	이 영 국	
		5 급	가 상 현	
		"	서 명 용	
	유신건축	7 급	이 용 훈	
부 장		남 문 식		
현대건설	부 장	김 용 식		
	과 장	김 정 훈		
해원까지건축	차 장	권 영 배		
	사 원	원 기 정		

5. 세부견학내용 (첨부참조)

- 1) 인천항
- 2) 인천국제공항
- 3) 평택항

6. 접수자료 현황 (별도참조)

- 1) 인천항
 - ① 인천지방해양수산청 업무현황
 - ② 해양수산부 운용프로그램(Port-MIS) 설명책자
 - ③ 위성항법보정시스템 설명책자
 - ④ 인천항 국제여객터미널 업무현황
- 2) 인천국제공항
 - ① 인천국제공항공사 업무현황
 - ② 인천공항 홍보책자 2종
 - ③ 인천공항 홍보CD 1매
- 3) 평택항
 - ① 평택항 홍보관 홍보책자
 - ② 평택지방해양수산청 업무현황
 - ③ 평택항 국제여객터미널 管理 및 運營現況

● 첨부 : - 벤치마킹 현장견학 내용

1. 인천 항

■ 시설개요

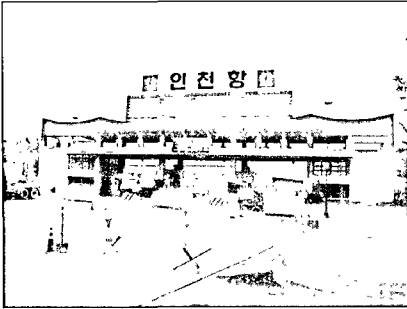
- 내항 : 1부두~8부두
 - ① 길이 : 9,585M
 - ② 선석 : 43개
 - ③ 하역능력 : 3464만톤 / 년
 - ④ 취급화물 : 산물, 자동차, 양곡, 원목 등

- 외항 : 석탄부두, 연안부두, 남항, 북항
 - ① 길이 : 2050M
 - ② 선석 : 27개
 - ③ 하역능력 : 4443만톤 / 년
 - ④ 취급화물 : 유류, 모래, 무연탄 등

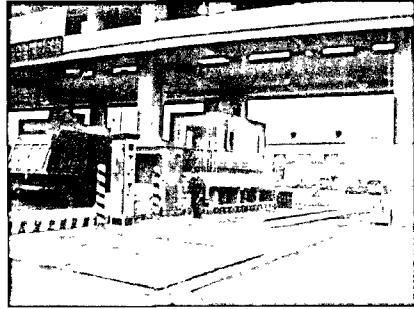
- 묘박지 : 39개

■ 전학후기

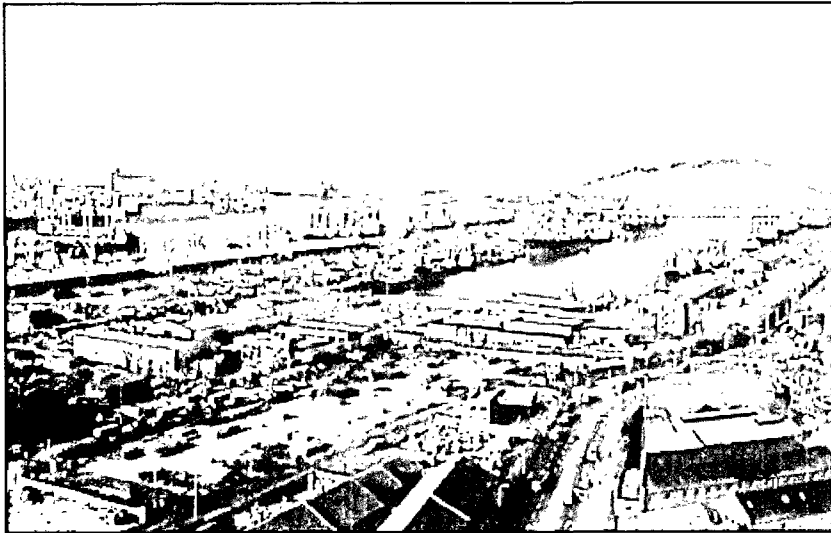
- 개항이래 오랜시간 운용되어온 관계로 화물을 취급하는 대부분의 시설들이 낡고 비효율적임
- 연안을 따라 여러 부두들이 길게 이어져 중앙관리가 어려움
- 배후지가 없는 관계로 YARD공간이 협소하여도 확장하지 못하는 것이 가장 큰 문제점임



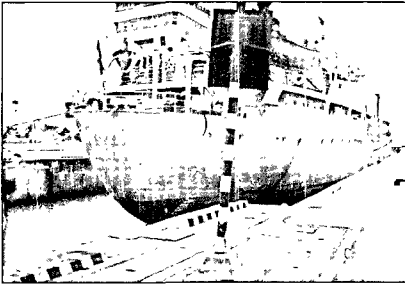
인천항-GATE-1



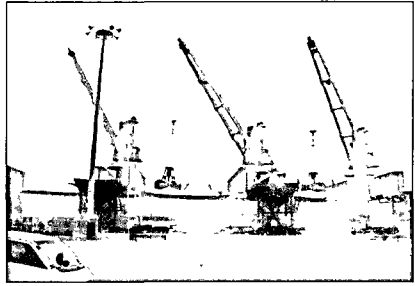
인천항-GATE-2



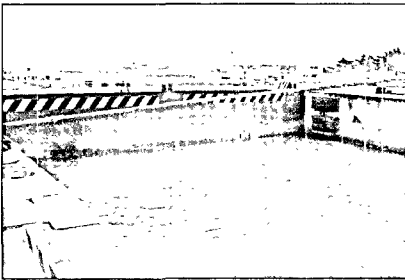
인천항 전경



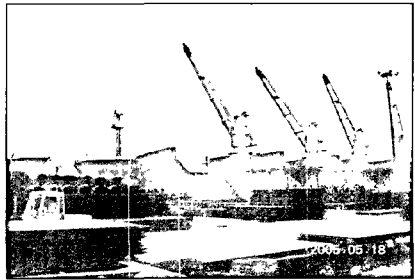
인천항-갑문-1



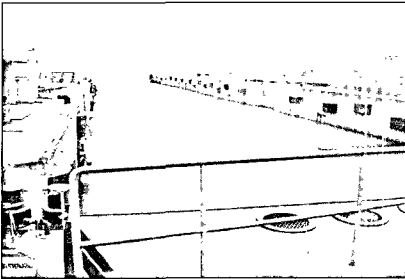
인천항-야드 크레인-1



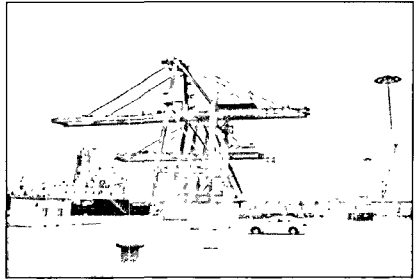
인천항-갑문-2



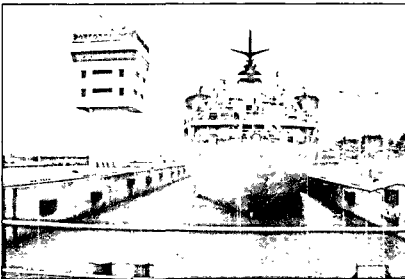
인천항-야드 크레인-2



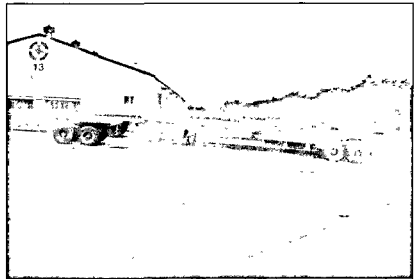
인천항-갑문-3



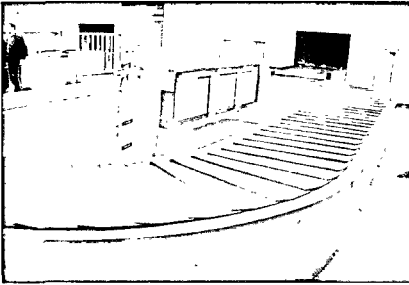
인천항-야드 크레인-1



인천항-갑문-4



인천항-사시장치장



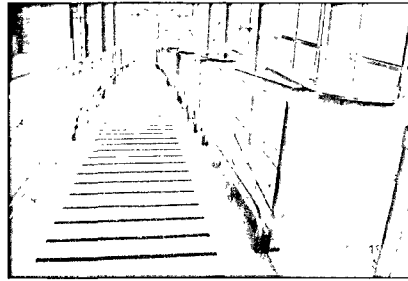
인천국제여객터미널-수화물 자동 운송 장치



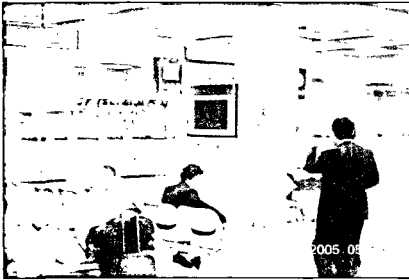
인천국제여객터미널-은행



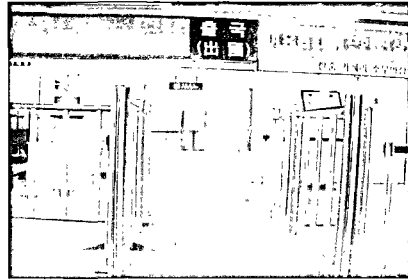
인천국제여객터미널-대합실-1



인천국제여객터미널-SLOPE



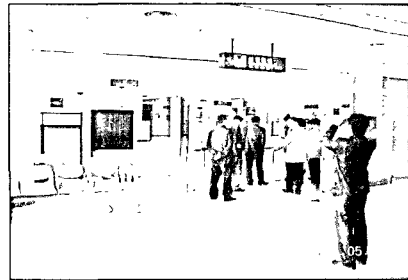
인천국제여객터미널-대합실-2



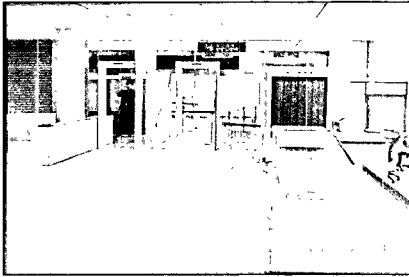
인천국제여객터미널-출국장



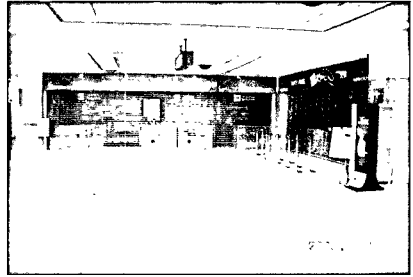
인천국제여객터미널-매표소



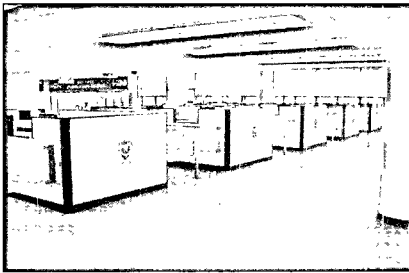
인천국제여객터미널-검색대-1



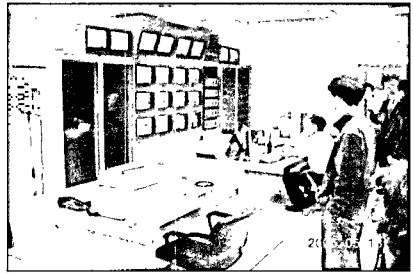
인천국제여객터미널-검색대-2



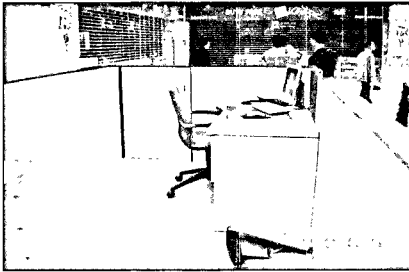
인천국제여객터미널-면세점



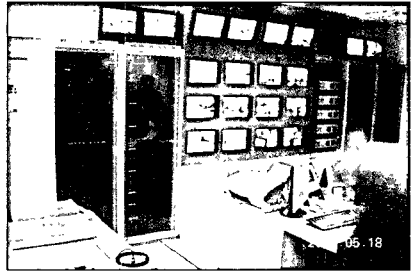
인천국제여객터미널-출국심시장



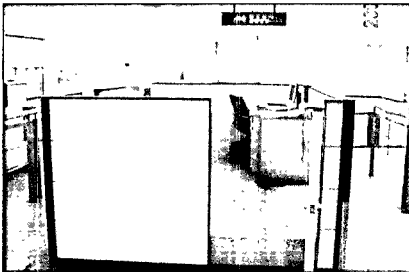
인천국제여객터미널-중앙통제실-1



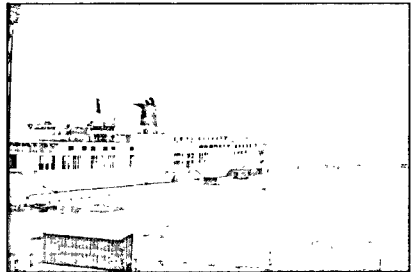
인천국제여객터미널-검색대-2



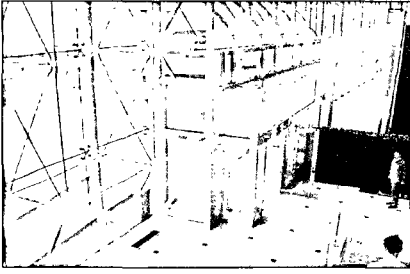
인천국제여객터미널-중앙통제실-2



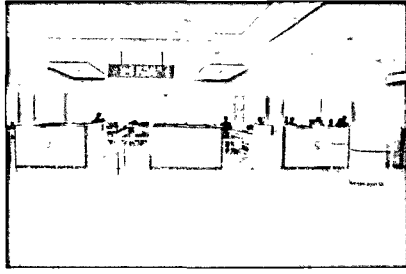
인천국제여객터미널-검색대-2



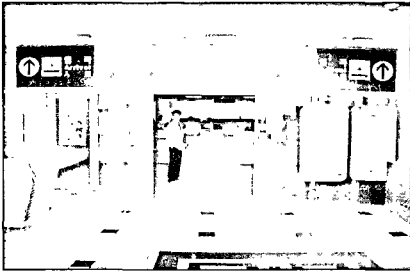
인천국제여객터미널-국제여객선



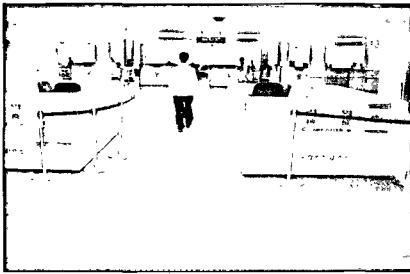
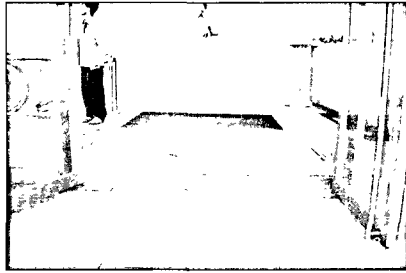
인천국제여객터미널-입국장-1



인천국제여객터미널-입국심사장



인천국제여객터미널-입국장-2



인천국제여객터미널-검역장

2. 인천 국제 공항

■ 시설개요

구 분		1단계	2단계	최 종
부지면적		355만평	250만평	1,435만평
활주로		2본	1본	4본
화물터미널		39천평	31천평	216천평
관세자유지역		-	30만평	60만평
처리능력	여객	3,000만명	1,400만명	1억명
	화물	270만톤	180만톤	700만톤

- 근무인원 : 816명

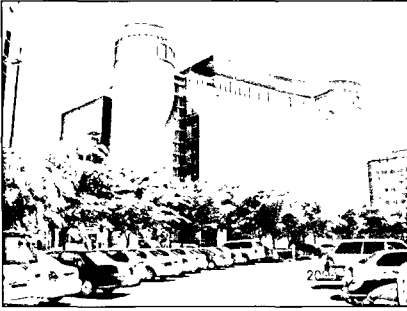
- 입주현황 : 총 120개

정부기관 : 19, 항공사 : 32, 항공조업사 : 6, 일반업체 : 63

■ 견학후기

- 동북아 허브공항을 지향하는 국제공항으로서 기능과 미가 어우러진 최신 공항임

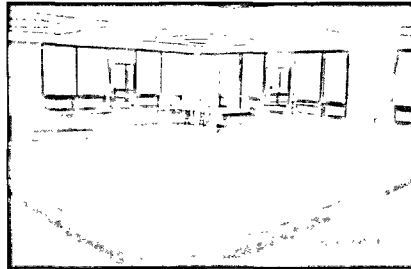
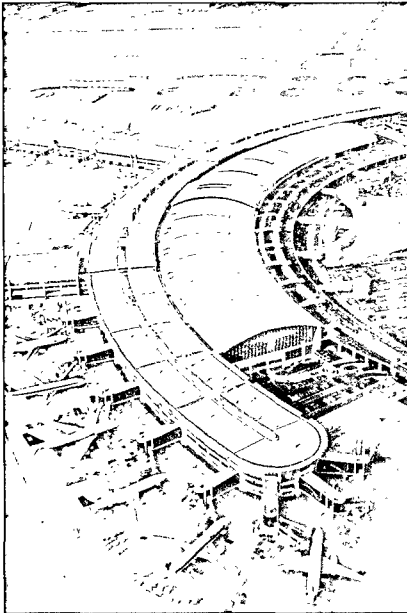
- 최신시설, 전문운영, 최상의 서비스, 제도적 지원, 단계별 건설계획 등 전반적으로 벤치마킹할 점이 많음



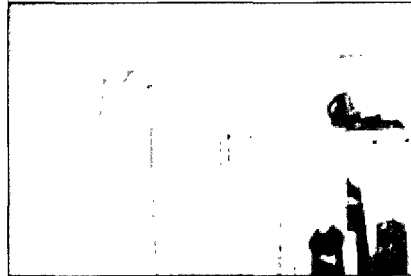
종합관리청사-전경



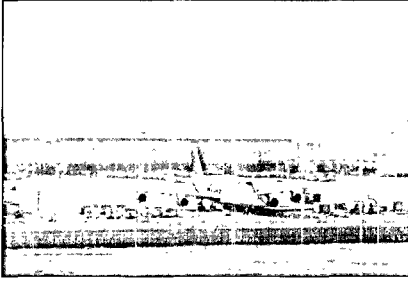
종합관리청사-주출입구



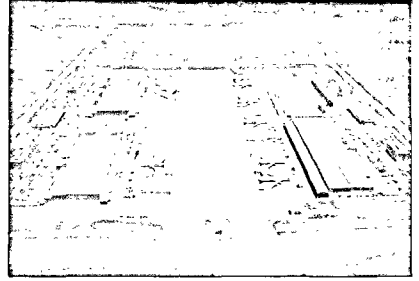
인천국제공항세관-체력단련실1



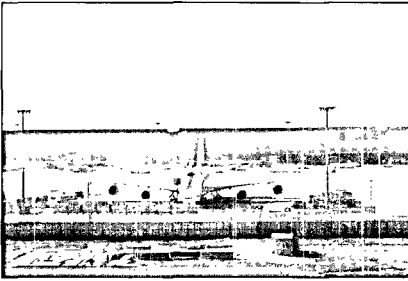
인천국제공항세관-체력단련실2



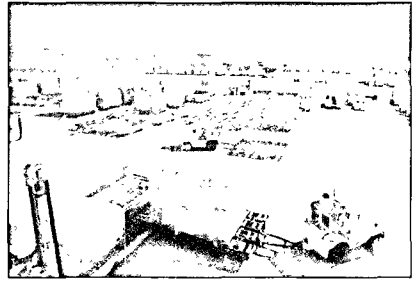
화물터미널-항공사창고1



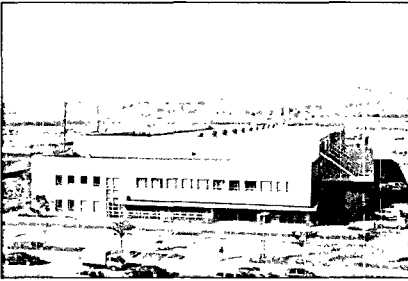
화물터미널전경



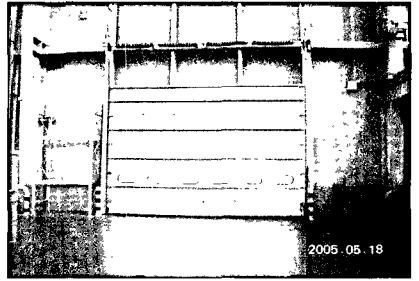
화물터미널-항공사창고2



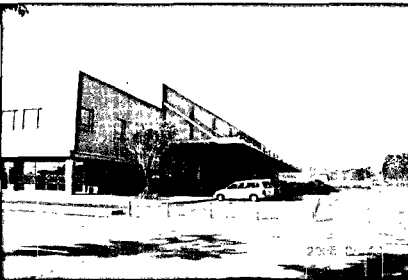
화물터미널아간작업모습



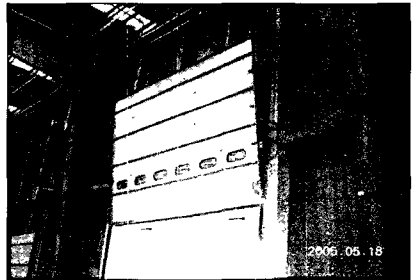
세관창고-전경



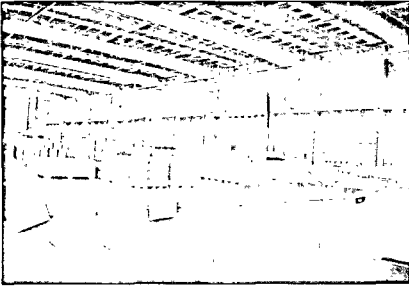
세관창고 자동셔터1



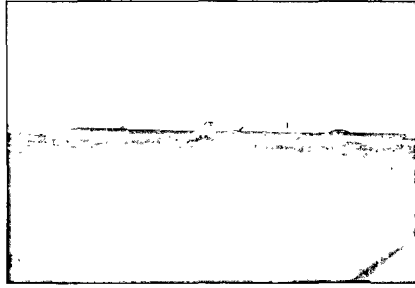
세관창고-전경2



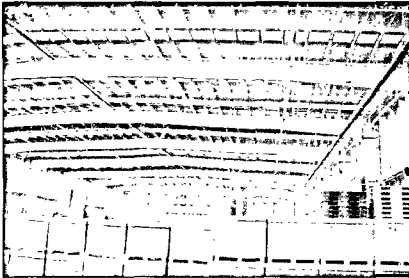
세관창고 자동셔터2



세관창고 내부



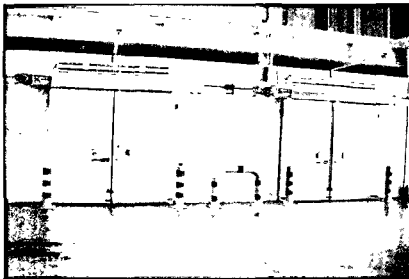
인천국제공항 전경1



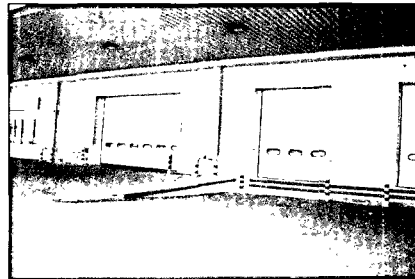
세관창고 내부천정



인천국제공항 전경2



세관창고(냉동,냉장,보온창고)



세관창고2



세관창고1



세관창고3

3. 평택항

■ 평택항

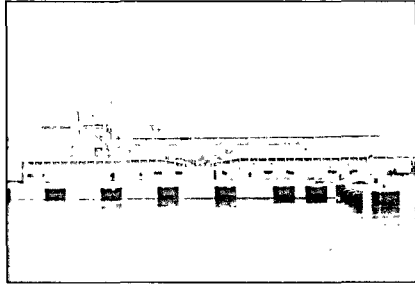
- 부두 개발 및 화물 처리 : 현재1,2단계 평택항은 선석은 52선석, 화물 처리량은 106,854천톤/향후 3단계(25선석/94,068천톤), 4단계(20선석/123,836천톤)
 - ① 경제자유구역 지정
 - ② 수도권 물류 거점,대중국 교역의 요충지
 - ③ 광역교통망확충을 통한 내륙운송물류비 절감
 - ④ 수도권 물량의 부산항,광양항으로 FeederService
 - ⑤ 항만인프라 시설(도로,철도등)의 확충

■ 견학후기

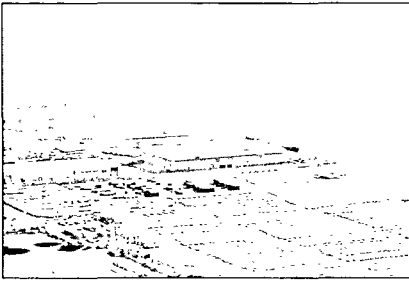
- ① 총 4단계에 걸친 개발계획 수립
- ② 최근 1단계 개발 완료
- ③ Master Plan에 의한 체계적 시설건설 중
- ④ 최신시설과 쾌적한 주변 환경이 장점 임



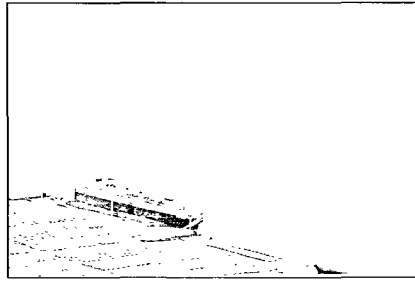
평택 항-아경



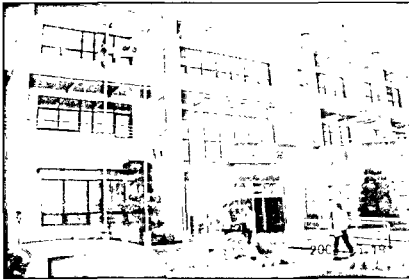
평택 항-전경1



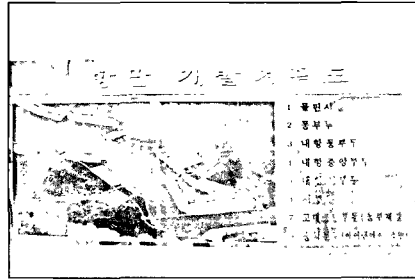
평택 항-전경2



평택 항-전경3



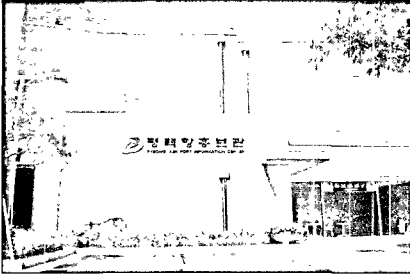
평택지방해양수산청-전경



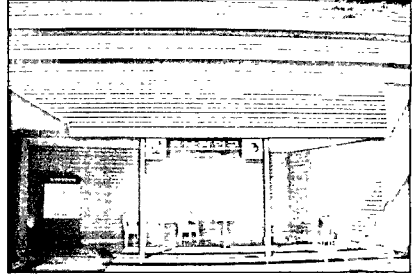
평택지방해양수산청-항만 개발계획도

■ 홍보관

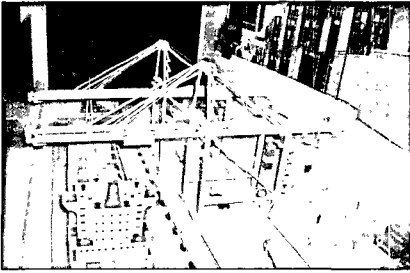
- 규모 : 지상 3층
- 홍보 설명 : 21세기 동북아의 물류중심 평택항은 우리나라의 산업 및 소비 중심지인 수도권과 중부권에 위치하고 있으며, 인근 첨단산업단지와의 연계하여 최고의 항만인프라를 구축한 종합무역의 전진기지로써 아시아와 태평양을 잇는 21세기동북아 물류중심 항만으로 발전



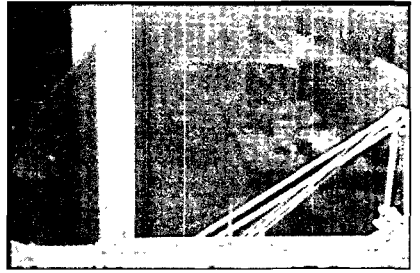
평택항흥보관



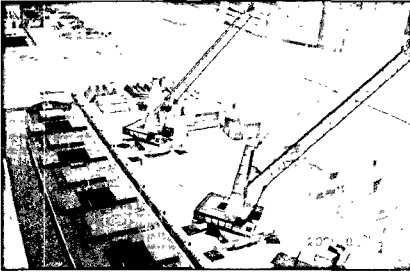
평택항흥보관-출입구



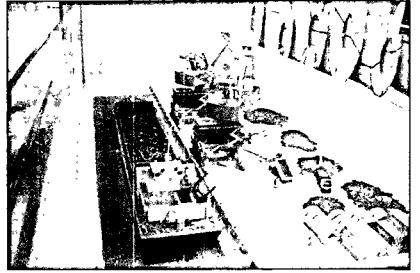
평택항흥보관-모형사진전경1



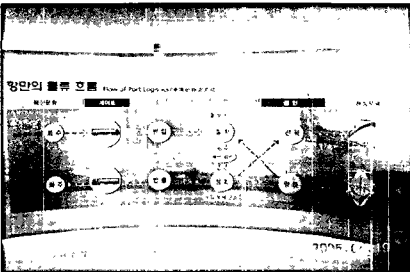
평택항흥보관-모형사진전경2



평택항흥보관-모형사진전경3



평택항흥보관-모형사진전경4



평택항흥보관-항만의 물류 흐름사진

사서함 1호

해외 출입국관리 사례 자료집

인쇄일 2010년 12월

발행일 2010년 12월

발행처 통일부 남북출입사무소
경기도 파주시 문산읍 문산우체국 사서함 1호
전화 031)950-5024

디자인·인쇄 (주)늘품플러스 (전화 070-7090-1177)

비매품

