

해상수입 LCL화물의 창고보관료 적정화방안에 관한 연구*

김용진** · 서동균***

A Study on the Plan for Rationalizing Warehouse Storage Fee of
LCL Cargo imported by Sea

Yong-Jin Kim · Dong-Gyun Seo

목 차

- | | |
|------------------------------------|------------------------|
| I. 서론 | IV. LCL화물 창고보관료 적정화 방안 |
| II. 창고보관료 요율체계와 현황 | V. 결론 |
| III. LCL화물 창고보관료 과다인상의 원인
과 문제점 | |

Key Words: LCL화물, 창고보관료, 보세창고, 포워드, 창고 배정권, 보관요율 가이드라인(상한제)

Abstract

The purpose of this study is to contribute to reducing distribution costs, enhancing export price competitiveness, and improving distribution system in LCL cargo, by pursuing the present status of warehouse storage fee, a cause & problem about excessive hike, and a plan for stabilizing warehouse storage fee, as for LCL Cargo, which is imported by sea.

The plans for rationalizing warehouse storage fee in LCL cargo were suggested the adoption of the ceiling system for warehouse storage fee rate, the obligation of offering information on warehouse storage fee rate, the eradication of illegal rebate, the improvement in distribution system of the imported LCL cargo, a scheme for the importer to designate a bonded warehouse and forwarder, the introduction of the tentatively named 'LORAS(Lowest Rate Service),' and formation of the dispute coordinating committee for warehouse storage fee.

▷ 논문접수: 2010.10.31 ▷ 심사완료: 2010.11.29 ▷ 게재확정: 2010.12.08

* 이 논문은 2009년도 부산교육대학교 자유과제연구비 지원에 의하여 연구되었음

** 부산교육대학교 사회교육과 교수, yjkim77@bnue.ac.kr, 051)500-7226, 대표집필

*** 동아대학교 경영대학 국제무역학과 겸임교수, seodg66@paran.com, 010)3352-6371, 공동저자

I. 서론

국제 간 화물의 이동에는 국내와는 달리 많은 물류비가 발생하며 물류비에는 운송료, 보관료, 하역비, 보험료, 물류정보 이용료 등이 포함되는데, 특히 우리나라의 경우 선진국에 비해 매출액 대비 물류비가 차지하는 비중이 높아 물류비 인하가 절실한 실정이다. 물류의 흐름을 보면 수입화물의 경우 입항 및 하선 후 보세구역에 반입되어 수입통관 절차가 진행된다. 이 과정에서 보세구역 반입과 관련하여 LCL화물은 포워더에 의해 보세창고가 지정되는데, 1999년 창고보관요율이 자율화된 이후 LCL창고보관료가 10배 이상 급등하여 물류비 상승은 물론 사회적으로 논란의 대상이 되고 있다.

실례를 들면, S사가 수입가격이 91,350원인 Corncob(옥수수속)을 수입하면서 H 보세창고에 11일 보관 후 출고할 시 보세창고로부터 수입가격의 약 2배에 달하는 151,657원의 창고료 거래명세표를 받고 민원을 제기한 사례가 있으며, 또 한 경우는 염료수입업체 K사가 수입가격이 11,102,245원인 Disperse Red 167 제품을 수입하여 T 보세창고에 하루를 보관 후 출고하면서 385,748원의 창고료 지불 요청을 받고 민원을 제기한 바, 창고측에서 하차입고료 부과와 할증료 계산시 보관일수를 2배로 청구한 사실이 있어 시정 조치된 바 있다.

결과적으로 창고보관료의 과도한 상승은 제품원가 상승의 요인이 되어 가격경쟁력이 저하되고, LCL화물의 유통과정에서 불법 리베이트 관행이 고착화되어 리펀드(refund) 형태로 국부 유출까지 발생하여 심각한 사회적 문제로 부각되고 있다. 오늘날 물류비 절감이 기업이윤 실현의 마지막 보루로 여기고 있는 상황에서 창고보관료 과다인상은 기업의 이윤 저하 및 국가경쟁력을 하락시키는 요인이 되기도 한다.

LCL화물 창고보관료에 대한 선행연구는 정재완의 연구(2009)¹⁾가 유일하며, 그 내용은 최근 수년 간 논란이 되어 온 중국으로부터 수입되는 LCL화물의 장치장소 결정과 창고보관료 및 대외 리베이트 지급문제에 대해 인천항의 실태를 분석하고, 시장경쟁원리에 입각한 문제의 합리적 해결방안이 무엇인지를 다루었다.

본 연구는 해상수입 LCL화물의 창고보관료 현황과 과다인상의 원인과 문제점, 창고보관료 안정화 방안을 모색함으로써 물류비 절감, 수출가격경쟁력 향상, LCL화물의 유통체계 개선에 이바지하는데 목적을 둔다. 연구방법으로는 문헌조사를 통해 보관요율에 대한 관세법 내지 관련 고시의 내용을 검토하고, 실태분석으로는 LCL 창고보관료 문제가 부각된 양산지역의 창고보관료율을 입수하여 분석하고 이를 인천지역과 비교하였다.

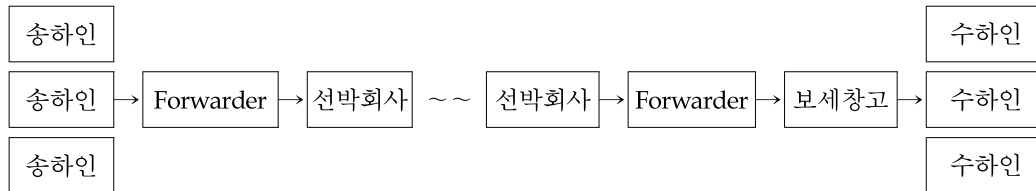
1) 정재완, 중국발 수입 LCL화물의 장치장소와 보관료 결정에 대한 연구, 관세학회지 제10권 제3호, 2009.

II. 창고보관료 요율체계와 현황

1. LCL화물의 유통과정과 창고 배정

컨테이너 운송은 대량생산방식을 운송분야에 도입한 것으로 화물을 컨테이너 단위로 묶어서 컨테이너 전용선 또는 컨테이너 전용열차에 의해 수송되어진다. 이때 FCL화물은 화주의 공장 또는 창고 등에서 바로 공컨테이너에 적입(stuffing)되어 내륙데포에 반입되지만, LCL화물²⁾은 내륙데포에서 목적지 및 적입의 적합성 등을 고려하여 타 화물과 혼재(consolidation)³⁾되어 터미널로 수송된다. 다시 말해 LCL화물은 포워더⁴⁾가 다수의 송하인으로부터 LCL화물을 모아 수출지 CFS에서 행선지별로 컨테이너에 혼재하여 선사에 인도하고, 수입지에 수송된 LCL화물은 수입지의 CFS 또는 보세창고에서 적출(devanning)⁵⁾하여 수하인별로 분류하여 인도되어진다.

<그림 1> LCL화물의 유통경로



한편, 수입지에 도착한 LCL화물은 적출과 수입통관을 위해 내륙지 보세창고에 반입되는데 이 과정에서 보세창고의 배정은 포워더가 수행하고 있다.⁵⁾ 부연하면 해상으로

- 2) LCL화물(Less than Container Load Cargo)이란 컨테이너 1개 분량이 안되는 소량화물을 의미하며, 따라서 1개 컨테이너에 다수 화주의 화물이 혼재(consolidation)되어 국제 간 운송되는 화물을 말한다.
- 3) LCL화물의 집하, 혼재는 포워더의 주된 업무이며, 혼재는 Buyer's Consolidation과 Forwarder's Consolidation이 있다. Buyer's Consolidation은 포워더가 1인의 수입상으로부터 위탁을 받아 다수의 수출상에게서 화물을 집하·혼재하여 수입상에게 운송해 주는 형태이다. Forwarder's Consolidation은 포워더가 다수의 수출상으로부터 화물을 집하·혼재하여 수입국의 자신의 파트너를 통해 다수의 수입상에게 운송해 주는 형태이다.
- 4) "포워더"의 법적 용어로는 국제물류주선업자(물류정책기본법 제2조), 운송주선인(상법 제114조), 화물운송주선업자(보세화물관리에 관한 고시 제4조)가 있으나 본 연구에서는 실무(현장)에서 주로 사용하고 있는 "포워더"를 사용한다.
- 5) 보세화물관리에 관한 고시(관세청고시 제 10-58호(2010.6.10)) 제2장(보세화물의 장치장소) 제4조 ①의 2 나목("House B/L화물은 화물운송주선업자(포워더)가 선량한 관리자로서 선사 및 보세구역 운영인과 협의하여 장치장소를 결정한다.")에 따라 현재 LCL화물의 창고 배정권은 포워더가 수행하고 있다.

수입되는 컨테이너 화물 가운데 FCL 화물은 수입 화주의 선택에 따라 보세창고 입고 여부, 창고 배정 등이 결정되나, LCL화물은 여러 화주의 화물이 컨테이너에 혼재되어 있기 때문에 개별 화주가 보세창고를 선택하는 것이 구조적으로 불가능하여 LCL화물을 취급하는 포워드가 배정하는 보세창고에 반입되고 있다. 이러한 LCL화물 취급 보세창고는 <표 1>과 같이 일반보세창고와 포워드 직영창고로 구분할 수 있다.

<표 1> 수입 LCL화물을 취급하고 있는 보세창고 현황(양산지역)

일반 보세창고	광진물류, 국제물류, 태영물류, GTC, 화신창고, 신양산창고, 동방창고, 한성창고, 감만로지스틱, 미원창고, 삼광창고, 삼협창고 등
포워드 직영 보세창고	모락스, YTL, 마레물류, 은산창고, 토탈창고, 대한통운 국제물류, 큐브라인콘솔, 신일창고(미르해운), 앤씨엘, 이맥스창고(맥스피드) 등

2. 보세창고 보관료 요율체계

보세창고 보관요율의 체계는 증가·증량율제를 기본으로 하며 기본요율과 1일 할증요율을 적용하고 있다.⁶⁾ 특허보세구역의 보세창고 보관요율은 '98년까지 관세청의 승인요율로 운영되었으나 '99년부터 시장경제원리에 따른 규제완화 차원에서 자율화되어 현재까지 운영되고 있다.⁷⁾

영업용 보세창고⁸⁾의 창고료는 보관료, 작업료, 보험료, 부가세를 합산하여 화주에게 부과되며 보세창고별로 자율적으로 징수되고 있다. 여기서 창고료의 주요 항목인 보관료와 작업료의 산출방식은 다음 <표 2>와 같으며, 보관료는 '99년부터 자율화 되었으나 작업료는 현재까지 인가제로 운영되고 있다.

- 6) 한국경제정책연구원, 보세장치의 경영분석과 보관요율 개선에 관한 조사연구, p.44, 1997.
- 7) 1998년의 관세법 제84조(보관규칙 및 요율신고) ①항에 의하면 “특허보세구역의 설영인은 물품보관규칙과 물품보관료 최고율을 정하여 세관장의 승인을 얻어야 한다.”라고 되어 있으며, 특허보세구역운영에 관한 고시 제15조(보관규칙과 요율의 승인) ①항에도 “보세구역의 설영인은 법 제84조에 의거 물품 보관규칙과 보관료의 최고율을 정하여 세관장의 승인을 받아야 한다.”라고 되어 있었으나, 이듬해인 1999년에 관세법 제84조와 특허보세구역운영에 관한 고시 제15조의 내용이 삭제되었다.
- 8) 특허보세구역은 영업용 보세창고와 자가용 보세창고로 구분되며 영업용 보세창고만이 보관요율 적용 대상이 된다. 자가용 보세창고는 자가 물품을 장치하기 위한 보세구역이므로 창고보관료 부과 대상이 아니며, 관세법 및 특허보세구역운영에 관한 고시에서도 보관요율 인가대상에서 제외되었다.

<표 2> 창고료 구성항목과 산출공식

창고료	보관료(증가료+종량료) + 작업료 + 보험료 + 부가세	
증가료 (기본료+할증료)	기본료 : (감정가격+관세)×기본요율	
	할증료 : (감정가격+관세)×할증요율×보관일수	
종량료 (기본료+할증료)	기본료 : 중량(M/T 또는 CBM)×기본요율	
	할증료 : 중량(M/T 또는 CBM)×할증요율×보관일수	
작업료	국토해양부에서 인가한 항만하역요금표의 일반하역요금 중 육상요금을 작업료(출고상차료)로 책정	

자료 : 한국경제연구원, 보세창치장의 경영분석과 보관요율 개선에 관한 조사연구, p.44, 1997 및 국토해양부, 항만하역요금표, p.5, 2010.

3. LCL화물 창고보관료 현황

FCL화물의 경우 단일 수입 화주에게 창고 선택권이 주어짐에 따라 자율화 이후 보세창고 보관료는 하향 안정세를 유지한⁹⁾ 반면 LCL화물의 창고보관료는 자율화 이후 큰 폭으로 상승하였는데 이러한 현상은 부산지역 특히 보세창고가 밀집되어 있는 양산 지역에서 두드러지게 나타나고 있다.

<표 3> 보관일수별 LCL 창고보관요율 비교

구 분		증가율		종량율	
		기본요율 /1,000	할증요율 /1,000	기본요율 /톤당(원)	할증요율 /톤당(원)
자율화 이전	1~7일	0.6	0.12	450	90
	8~30일	0.7	0.13	550~600	125~135
	30일 초과	0.8~0.9	0.16~0.18	650~750	150~175
자율화 이후(10년)*	1~7일	3.45	1.94	4,784	2,588
	8~30일	3.49	1.90	4,884	2,549
	30일 초과	3.59	1.91	5,022	2,581

주 : * 2010년도 양산지역 10개 영업용 보세창고 보관료율 평균.

이는 LCL화물이 수출국의 화주·수출국의 포워더·수입국 포워더·수입국 보세창고·수입국 화주로 이어지면서 화물유치와 창고 배정의 과정에서 부당한 거래관행(리베이트 수수 등)이 고착화되고 그에 따른 부작용으로 보세창고 보관료의 과다한 인상으로 나타났다고 볼 수 있다.

9) 이는 대형 수입 화주에게 창고 배정권이 있기 때문에 창고료의 디스카운트를 요구하게 되고 보세창고 측에서는 화물을 유치하기 위해 대형 수입 화주의 요구를 받아들일 수밖에 없는 입장에 있으며, 대형 화주의 화물유치를 위해서 보세창고 간에 경쟁적으로 창고료를 낮게 제시하게 되는 구조적인 모순이 있어 결과적으로 '99년 자율화 이전 수준의 낮은 요율이 적용되고 있는 실정이다.

<표 4> LCL 창고보관요율 인상 추이('99년 자율화 이후)

	기본요율	할증요율	최저요금
종가율	300%~500% 인상	960%~1500% 인상	1999년 이전 : 톤당 500원
종량율	500%~900% 인상	1300%~2500% 인상	2010년 현재 : 3만~5만원

이상과 같이 LCL화물의 창고보관요율 인상은 종가율의 경우 자율화 이전에 비해 기본료 5배, 할증료 15배 이상, 종량율의 경우 자율화 이전에 비해 기본료 9배, 할증료 25배 이상 수준으로 인상되었음을 알 수 있다.

다음은 감정가격이 12,333,169원이며 관세가 986,650원이고 중량이 3,580kg이며 용적은 6.7CBM이며 보세창고 보관일수가 2일인 경우의 창고료 산출예시이다.

<표 5> 창고료 산출예시

구분	산출내역	금액
보관료	종가료 $(12,333,169 + 986,650) \times 5.3/1,000$ ※ $5.3/1,000 = 3.7/1,000(\text{기본요율}) + 1.6/1,000(\text{할증요율})$	70,595
	종량료 $6.7 \times 12,000$ ※ $12,000\text{원} = 8,000\text{원}(\text{기본료}) + 4,000\text{원}(\text{할증료})$	80,400
	소계 $70,595 + 80,400$	150,995
작업료	출고상차료 $6.7 \times 4,506\text{원}$	30,190
	혹서할증 $30,190 \times 10\%$	3,019
	중량할증 $30,190 \times 30\%$	9,057
	소계 $30,190 + 3,019 + 9,057$	42,266
부가세	$193,261 \times 10\%$	19,326
보험료	$12,333,169 \times 0.036/1,000$ ※ $0.036/1,000 \Rightarrow \text{보험요율}$	1,000
합계		213,587

주 : 1) 출고상차료 계산에 사용된 4,506원은 국토해양부의 2010년 항만하역요금표에서 일반하역요금의 기본요금 중 육상요금에 적용되는 포대물의 요금에 해당한다.

2) 혹서할증은 보세창고에서 작업을 하는 기간 동안 기온이 30℃ 이상 일때 10%의 할증이 적용되며 이때의 기온은 기상청의 발표자료를 기준으로 한다.

3) 중량할증은 인력을 기준으로 할 때 80kg~200kg는 30%, 200kg~400kg는 50%의 할증율이 적용되고, 기력을 기준으로 할 때는 400kg~700kg, 700kg~5,000kg, 5,000kg~15,000kg, 15,000kg~30,000kg 일 때 각각 20%, 30%, 50%, 70%의 할증율이 적용된다.

4. 부산항과 인천항의 LCL화물 창고보관료 비교

우리나라 제1의 교역대상국은 중국이며 중국과의 주요 교역관문은 부산항과 인천항이다. 또한 LCL 창고보관료 급등의 원인으로 지적되고 있는 리베이트 관행이 중국으로

부터 수입되는 LCL화물에서 비롯되었기 때문에 이들 화물을 보관하는 부산항과 인천항의 LCL화물 창고보관료를 비교해 보고자 한다. 현재 부산항과 인천항을 통해 수입된 LCL화물이 부산항, 인천항 배후의 보세창고에 입고된 경우 LCL화물 창고보관료 가이드라인이 적용되어 시행되고 있다. 이는 그동안 LCL 창고보관료 급등으로 인해 파생되는 문제를 해결하기 위해 관세청이 창고보관요율 정보공개와 함께 LCL 창고보관요율 가이드라인(상한제)을 적용하여 가이드라인 이상으로 보관요율을 인상하지 못하도록 함으로써 창고보관료 안정화의 한 방편으로 이 제도를 시행하고 있다.

현재 적용되고 있는 LCL화물 창고보관료 가이드라인은 몇 차례 조정을 거쳐 부산지역에는 2009.5.1, 인천지역에는 2009.2.1부터 시행되고 있으며, 이들 가이드라인을 비교해 보면 다음 <표 6>과 같다.

<표 6> 부산·인천지역 LCL창고보관요율 가이드라인 비교

구 분	보관일수(일)	증가료		증량료	
		기본료 /1,000	1일 할증 /1,000	기본료 /톤당(원)	1일 할증 /톤당(원)
부산(양산)지역	당일	4.9	0	8,000	0
	2~5일	3.70	1.60	8,000	4,000
인천지역	당일	1.68	0.27	1,610	240
	2~5일	1.68	0.27	1,610	240

자료 : 부산(양산)세관, 인천세관 LCL 창고보관료 가이드라인 참조.

이상의 가이드라인을 적용하여 총과세가격 1천만원, 용적 4CBM을 가정하여 보관일수별 LCL 창고보관료를 비교·제시하면 다음 <표 7>과 같다.

<표 7> 가이드라인 요율 적용시 보관일수별 LCL 창고보관료 비교

구 분	1일	2일	3일	4일	5일
부산(양산)지역(A)	98,552원	118,552원	150,552원	182,552원	241,552원
인천지역(B)	95,220원	98,880원	102,540원	106,200원	109,860원
A/B	103%	120%	147%	172%	195%

주 : 1) 요율을 적용하여 직접 계산함.

2) 보관료와 작업료를 합산한 결과이며, 작업료는 가이드라인 적용시점인 2009년도의 작업료 즉 부산지역은 CBM당 4,388원, 인천지역은 CBM당 17,080원을 적용함.

위 표에서 알 수 있듯이 반입 당일에는 창고보관료에 큰 차이가 없으나 보관일 수가 장기화될수록 두 지역의 보관료 격차는 더욱 커져 5일째가 되면 2배까지 차이가 발생할 수 있다. 이러한 원인을 분석하면 보세창고 반입 당일 반출할 경우 즉 보관일 수가 1일인 경우 <표 6>에서 제시한 바와 같이 부산(양산)지역의 증가료와 증량료에는

1일 할증이 적용되지 않는 반면, 인천지역에는 1일 할증이 적용되고 작업료가 인천지역이 월등히 높아¹⁰⁾ 기본료의 차이를 상쇄시켜 두 지역의 창고료 차이가 거의 없다. 하지만 2일 이상 보관할 경우, 즉 할증요율이 적용되고 보관일 수를 곱하게 되면 인천지역에 비해 부산(양산)지역의 요율이 월등히 높기 때문에 보관일 수가 길어질수록 보관료 차이는 커질 수밖에 없다.¹¹⁾ 따라서 이들 두 지역 간의 창고료 격차를 좁히기 위해서는 창고보관료 조정위원회¹²⁾를 통해 부산지역의 할증요율에 대한 조정이 있어야 한다.

한편, 현재 자체 가이드라인 설정에도 불구하고 질서문란행위를 할 경우 양산 및 인천세관에서 취하는 특별대책으로는 보관료 과다 징수 보세창고에 대해서는 보세구역 자율관리업체 지정 취소, 세관의 관리감독 강화와 야적대상이 아닌 화물을 야적하는 등 보관규칙 위반여부 및 특허보세구역 운영규정 준수여부를 엄격하게 점검하여 지적된 업체에 대해서는 반입정지·특허 취소¹³⁾ 등 강력한 행정조치를 발동할 방침이다.

그 외에 보관료 가이드라인 미준수 업체에 대한 검사비율 상향 등의 조치 및 해당 보세창고를 이용하는 포워더의 수입(환적)화물에 대한 관리대상화물(검사대상)선별을 상향 조정, 가이드라인 미준수 사례 지속 발생시 보세구역 특허 갱신 불허, 당해 포워더가 취급한 화물의 화주에 대해 최근 5년간 수입통관 실적에 대한 과세 누락여부 심사 강화, 당해 포워더 또는 창고업자가 최근 5년간 취급한 해외지급비용 등 전액에 대해 관세법 및 외국환거래법 위반여부 조사 강화 등을 통해 LCL창고보관료 가이드라인을 준수토록 유도하고 있다.

-
- 10) 부산(양산)지역과 인천지역의 창고료 구조상의 차이는 부산(양산)지역은 인천지역에 비해 보관료는 높고 작업료는 낮은 반면에 인천지역은 부산지역에 비해 보관료는 낮고 작업료는 높은 차이가 있다. 즉 작업료의 경우 2009년을 기준으로 부산(양산)지역은 CBM당 4,388원이지만, 인천지역은 17,080원이다.
 - 11) 반면 작업료에는 할증요율이 적용되지 않고 보관일 수를 곱하지 않기 때문에 보관일 수에 관계없이 그 차이는 일정하다.
 - 12) 창고보관료 조정위원회는 LCL창고보관료 급등문제 개선방안의 일환으로 관세청의 지침에 따라 부산, 인천, 양산세관에서 설치·운영되고 있다. 그 기능은 창고보관료 자체 가이드라인 설정, 창고보관료 관련 분쟁 발생시 조정, 조정위원회 운영상 문제점 발굴 및 제도개선 건의 등이다. 구성은 세관, 무역협회(하주협의회), 관세물류협회(창고협회), 국제물류협회(포워더협회), 관세사 대표 각 1명을 포함한 10인 이내이며, 결정방법은 위원장을 포함 재적위원 3분의 2 이상의 출석과 출석위원 3분의 2 이상의 찬성으로 의결되며, 가부동수일 때 위원장이 결정한다.
 - 13) 특허보세구역운영에 관한 고시 제23조(반입정지 및 특허의 취소) 참조.

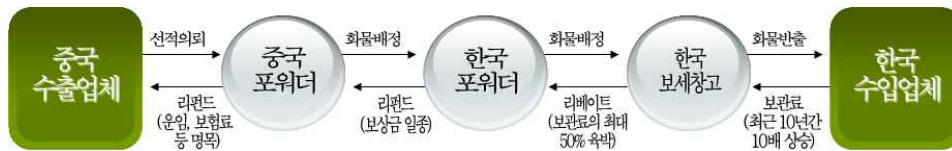
Ⅲ. LCL화물 창고보관료 과다인상의 원인과 문제점

1. 해상수입 LCL화물 창고보관료의 급등 원인

1) LCL화물 유통과정상의 리베이트 관행 고착화

해상수입 LCL화물 창고보관료 급등의 가장 큰 원인은 LCL화물 유치과정에서 발생하게 되는 리베이트이며 이러한 리베이트의 규모가 점점 커지고 중국과의 거래 뿐만 아니라 여타국과의 거래에서도 리베이트 수수가 발생하고 있어 리베이트 관행이 고착화되는데 있다. LCL화물이 국제 간에 유통되는 과정에서 각 주체 간 리베이트 및 불공정 관행을 살펴보면 다음과 같다(<그림 2> 참조).

<그림 2> 수입 LCL화물의 리베이트 발생구조



첫째, 수출국의 화주와 수출국의 포워더와의 관계에서 수출국의 포워더는 다수의 화주로부터 운송 주선을 위탁받기 위해 화주에게 리베이트를 제공하는 경우가 있다. 특히 중국발 LCL화물의 경우 중국의 포워더 중에는 한국행 화물에 대해서는 해상운임을 받지 않고 화물을 유치하는 경우도 있다. 이러한 과정에서 발생하는 영업상 손실을 수입국 포워더가 지급하는 리펀드(refund)로 이를 보전하게 된다.

둘째, 수출국 포워더와 선박회사와의 관계에서 선사가 화물을 유치하기 위해 대형 포워더를 대상으로 영업을 하고 화물 유치의 대가로 운임 디스카운트 내지 이에 상응하는 대가를 제공하는 경우가 있다.

셋째, 수출국 포워더와 수입국 포워더와의 관계에서 수출국과 수입국의 포워더 사이에 계약을 체결하고 화물유치의 대가로 계약상대방에게 CBM당 \$20~30(20feet 컨테이너당 750달러) 많게는 \$40~50의 금액을 리펀드(refund)로 지급하고 있다.¹⁴⁾ 이러한 불법 해외 리베이트 공여에 따른 비용보전을 위해서 수입국 포워더들은 보세창고업체로부터 보관료의 40~50%에 해당하는 리베이트를 수수하고 있는 것으로 알려지고 있다.

넷째, 수입국 포워더와 수입국 보세창고와의 관계에서 포워더와 보세창고 간에도 계

14) 정재완의 연구(2009)에서는 리펀드의 규모를 CBM당 평균 \$30로 계산하여 2008년 한해 약 4,700억원 정도가 해외로 지급된 것으로 추정하였다.

약을 체결하여 포워더는 계약관계에 있는 보세창고에 화물 배정권을 행사하고, 반대로 보세창고는 LCL화물을 포워더로부터 유치하기 때문에 양자 간에는 ‘갑’과 ‘을’의 관계가 형성된다.

따라서 LCL화물의 유치를 위한 경쟁이 치열하다 보니 포워더는 리베이트를 많이 주는 보세창고를 선별하여 계약을 체결할 수 있는 우월적 위치에 있다. 창고업체들은 화물 유치를 위해 포워더에게 보관료의 20~30%, 많게는 40~50%의 리베이트를 제공하고 있는 것으로 알려지고 있다. 이러한 포워더와 보세창고 간의 부당한 거래를 내부적으로 처리하기 위한 한 방편으로 포워더 직영보세창고가 늘어나고 있다.

2) 포워더의 난립 및 창고 배정권 행사

현행 물류정책기본법상에서 포워더의 법적 역할은 “운송주선기능”에 한정되어 있으나¹⁵⁾ 실제로는 “운송주체로서의 기능”과 “화주의 물류대행 기능”까지를 수행하고 있다. 포워딩업체가 전국에 약 2,500개 업체가 있으나 상당수의 업체들이 영세하며 미등록 상태로 국제물류주선업을 영위하고 있어 물류주선업계의 시장질서문란은 물론 물류정책기본법의 입법 취지와도 상충되며, 이들 업체의 난립으로 물류과정의 투명성 저해, 화물유치를 위한 과당경쟁으로 인한 리베이트 거래 및 탈세 등의 불법행위가 발생하고 있는 실정이다.

3) 관리감독기관의 관리 소홀

현행 국제물류주선업제도하에서 업체의 난립과 물류 주선과정에서의 부당한 행위가 근절되지 않고 심각한 사회적 병폐를 낳고 있는 상황에서 관리감독기관인 국토해양부의 국제물류주선업제도 재정비 및 특단의 조치가 필요하다. 또한 창고보관요율 자율화 시행이후 자율이 방종이 되어 과도한 창고료 인상으로 나타나 규제완화라는 기본취지가 퇴색된 상황에서 보세창고의 부당한 행위 근절에 대한 사회적 요구에 특허권자인 관세청과 관할세관은 문제해결을 위한 제도개선 노력이 필요한 시점이다.

2. 창고보관료 급등에 따른 문제점

1) 물류비 상승에 따른 중소 수입 화주의 부담 가중

LCL화물의 경우 화주가 보세창고를 자유롭게 선택할 수 없는 구조적인 문제와 함께 LCL화물 유치를 놓고 창고업체와 포워더 간에 리베이트 수수 등 불공정 거래 관행이 고착화되면서 과도하게 높아진 보관료 부담이 고스란히 수입 화주에게 전가되어 수입

15) “국제물류주선업”이란 타인의 수요에 따라 자기의 명의로 계산으로 타인의 물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하는 사업을 말한다(물류정책기본법 제2조).

화주의 부담이 가중되고 있다. 또한 소량 수입화물이 대부분을 차지하는 중소 화주에게 과도한 수준의 LCL화물 보관료는 수입 원부자재 및 제품가격 상승의 원인이 되어 무역업체들의 대외경쟁력을 약화시키는 직접적인 요인으로 작용하고 있다. 우리나라는 과거부터 가공무역이 발달한 나라로써 원부자재를 수입한 후 가공하여 완제품을 수출하는 과정에서 과도한 물류비 부담은 수출가격경쟁력에 직접적인 영향을 미칠 수 밖에 없다.

한편, 최저 보관료 요율이 크게 올라 소량 화물을 취급하는 영세 화주들의 채산성을 악화시키고 있다. 앞의 <표 4>에 제시한 바와 같이 최저요금은 자율화 이전 톤당 500원에서 현재는 업체별로 3만~5만원까지 올라 평균 76배의 폭등세를 나타내고 있다. 이러한 상황에서 일부 중소화주는 부당하게 높은 LCL창고료를 부담하지 않기 위해 소량화물을 FCL화물형태로 하여 높은 해상운임을 감수하면서 수입하고 있는 경우도 발생하고 있다.¹⁶⁾

2) 창고료 급등문제의 전국적 확산 가능성

부산지역 이외의 여타 주요 항만의 영업용 보세창고의 경우 LCL화물 창고보관요율 책정시 부산지역의 창고요율을 기준으로 삼고 있어 급등한 창고보관료 문제가 부산지역에 한정되지 않고 전국적으로 확산되고 있는 상황이다. 중국과의 교역증대로 인해 인천과 평택지역의 항만물동량이 지속적으로 증가하고 있어 이러한 상황을 방치할 경우 조만간 전국적인 문제로 고착화될 가능성을 내포하고 있다.¹⁷⁾

16) LCL화물은 화물 단위로 해상운임이 산정되지만 FCL화물은 컨테이너 단위로 해상운임이 산정되기 때문에 FCL화물의 해상운임이 높을 수밖에 없지만, 그럼에도 불구하고 중소화주가 FCL화물 형태로 수입하게 되는 이유는 LCL화물의 과도한 창고료 부담 때문이다. 실제 FCL화물과 LCL화물의 보관요율을 적용하여 창고보관료를 비교하면 LCL화물의 보관료가 FCL화물의 보관료보다 12~15배 높은 것으로 파악되고 있다.

17) 중국의 수출 포워더가 국내 수입 포워더를 통해 LCL화물을 유통시킬 때 동일한 LCL화물에 대해 인천지역보다 부산(양산)지역 포워더로부터 더 많은 리펀드를 받는다면, 인천지역 수입 포워더에게도 현재 보다 높은 리펀드를 요구하게 될 것이고 수입 포워더는 화물 유치를 위해 수출국 포워더의 요구를 수용할 수밖에 없고 이는 결과적으로 창고보관료 인상으로 귀결되기 때문이다.

IV. LCL화물 창고보관료 적정화 방안

LCL화물 창고보관료의 과도한 인상은 시장조절기능을 상실한 데에서 기인하는 것으로, 시장에 의한 조절기능을 회복시켜 줄 수 있는 조치가 필요하고, 회복이 될 때까지 단기간 보관요율에 대한 정부의 통제가 필요하다. 이러한 관점에서 LCL화물의 창고보관료 적정화 방안을 제시하면 다음과 같다.

1. 음성적으로 거래되는 불법 리베이트 근절

LCL화물의 유통과정에서 리베이트 수수가 단계별, 지역별로 광범위하게 이루어지고 있어 사회적 문제로 부각된 지 오래되었으나 근절되지 않고 고착화되는 것은 제대로 처벌이 되지 않았기 때문이다. LCL화물을 취급하는 포워더는 다수 화주로부터 운송주선료 수입과 선사로부터 해상운임 할인 혜택으로 충분한 수익이 발생함에도 불구하고 불공정한 리베이트 수수를 일삼는 것에 대해서는 엄중한 법적 조치가 있어야 한다.

수출입물류과정에서의 리베이트는 현행 독점규제 및 공정거래에 관한 법률, 형법 등에 위배되며, 이로 인한 탈세행위는 조세범처벌법, 법인세법, 소득세법 등에 의한 처벌대상이다. 우선, 사업자가 자기의 거래상의 지위를 부당하게 이용하여 상대방과 거래하는 행위를 불공정거래행위의 하나로 규정하여 금지하고 있고,¹⁸⁾ 회사의 임직원이 업무와 관련하여 리베이트를 받는 경우 업무상 배임죄에 해당되어 처벌되며,¹⁹⁾ 사업자와 거래상대방이 리베이트로 수수한 금액에 대하여 조세를 포탈한 경우 조세포탈범으로 처벌된다.²⁰⁾

또한 각 세법상 사업자와 거래상대방이 리베이트로 수수한 금전에 대하여 세무신고를 탈루한 경우 과세권자가 직권으로 조사하여 세액을 경정하고 탈루된 금액을 징수하도록 하고 있는데 포워더가 수수하는 리베이트는 세금계산서가 수반되지 않는 음성적 소득이 대부분으로 조세 탈루의 직접적인 원인이 된다.

한편, 수출국에서 다수의 화주로부터 소량화물을 집하하여 수입국의 포워더를 통해 수입국으로 유입되게 하는 포워더의 업무를 정당한 영업활동에 대한 대가로 공히 인정한다면 리베이트에 대해서는 정상적인 세금계산서에 의해 수수료로서 수수될 수 있도록 추진하는 것도 하나의 방법이 될 수 있다. 즉, 음성적인 리베이트를 양성화하여 제도권 하에서 적법한 수수료로 지급하도록 함으로써 음성적이고 불법적인 요소를 제거하는 동시에 포워더의 업무수행에 대한 대가지급을 정당화할 수 있을 것이다.

18) 독점규제 및 공정거래에 관한 법률 제23조 참조.

19) 형법 제356조 참조.

20) 조세범처벌법 제3조 참조.

2. 창고의 보관요율 상한제 실시 도입

수입 화주가 운송 및 보관에 불이익을 당하지 않는 방안을 사용할 수 있는 체계가 만들어 질 때까지, LCL 수입화물의 창고보관요율 상한제를 한시적으로 실시하고 위반시는 영업정지 등의 처벌을 병행해야 할 것이다. 정부가 창고보관요율 가이드라인제(상한제)를 도입하여 가격통제를 하는 것은 결코 바람직하지 아니하나, 시장이 가격조절기능을 상실했을 때 가격조절기능이 회복될 수 있을 때까지 정부는 인위적으로 시장개입을 통해 '가격통제(price control)'를 함으로써 시장실패를 시정하는 것은 타당하고 정당한 조치라고 할 수 있다.²¹⁾

3. 창고 보관요율의 정보제공 의무화 및 하향 안정화 유도

LCL화물의 창고보관료 과다 인상을 방지하기 위해 각 영업용 보세창고로부터 제출 받은 창고보관요율을 인터넷을 통해 공개하고 하향 안정화를 유도할 필요가 있다. 이에 대한 후속조치로써 게재된 보관요율 초과 적용시 자율적 시정조치를 권고하고 비 협조시 검사대상 지정 또는 검사율 상향 조정 등의 적절한 조치가 마련되어야 한다.

한편, LCL 창고보관요율 제출시 실제로 적용하고 있는 창고요율 보다 부풀려서 제출하는 사례가 있으므로 이에 따른 부작용이 초래되지 않도록 관할세관에서 보세창고 순찰시 대조·확인을 통해 허위신고 행위에 대한 단속이 필요하다. 또한 각 영업용 보세창고의 보관요율은 수시로 변경되고 있을 뿐만 아니라 창고와 계약을 맺은 포워드마다 상이한 창고요율을 적용하고 있어 창고요율 정보공개의 효율적인 운영방안이 마련되어야 할 것이다.

창고보관요율 하향안정화 유도방안으로 공개된 창고보관요율 정보를 통해 한국무역협회 하주협의회에서 적격 보세창고를 선정하여 하주협의회 홈페이지에 대대적인 홍보와 더불어 선정된 창고를 많이 이용토록 수입 화주에게 적극 권장하고,²²⁾ 관세청에서도 자체 평가기준을 마련하여 적격 보세창고에게 다양한 혜택을 부여하고 그 결과를 각 보세창고에 회람하여 결과적으로 창고요율을 경쟁적으로 낮출 수 있는 분위기를 조성할 필요가 있다.

21) 현실 경제에서도 물가가 치솟을 때 정부가 물가를 안정시키고 소비자를 보호할 목적으로 가격의 상한선(최고가가격)을 설정하고 그 상한수준 이상에서의 거래를 금지하는 최고가격제를 통해 가격통제를 하고 있다. 실제로 부산(양산)세관과 인천세관에서는 2009년부터 LCL화물 창고보관료 가이드라인제(상한제)를 시행하고 있다.

22) 한국무역협회 하주협의회에서 RADIS(Rate Discount & Premium Service)를 운영하고 있는데 이는 중소기업업체를 위해 무역협회가 선정한 25개 협력업체들이 운임 및 물류비 할인과 고객 맞춤형 서비스를 제공하는 서비스로서 현재는 RADIS 협력업체로 포워드업체들이 있는데 적격보세창고를 협력업체에 포함시켜 적격 포워드와 보세창고를 화주가 이용토록 함으로써 LCL화물 창고보관료 인하를 실현할 수 있을 것이다.

4. 수입 LCL화물의 유통체계 개선

LCL화물을 전문적으로 취급하는 전용창고를 지정하거나 공용창고를 신축하여 각 항만으로 수입되는 LCL화물을 이들 창고를 이용토록 함으로써 포워더의 창고 배정권 행사를 원천적으로 배제시킬 수 있을 것이다. 또한 CFS를 최대한 활용²³⁾하여 CFS에서 보관, 검사, 분류, 통관 후 화주에게 운송하는 방안도 강구해 볼 필요가 있다. 이상의 방법을 통하면 기존의 수입 LCL화물의 유통체계를 개선시킬 수 있을 뿐만 아니라 과도한 창고보관료 부담을 해소할 수 있을 것이다.

또 다른 방법은 동일 업종 중소기업체들이 현지물량을 공동집하하여 FCL 형태로 국내로 수입하면서 원하는 창고를 직접 배정하면 창고보관료 부담을 해소시킬 수 있을 것이다.²⁴⁾

5. 수입 화주가 보세창고와 수출국 포워더 지정

국내외 포워더 간의 계약관계에 의해 LCL화물이 거래되고 수입국 포워더와 보세창고 간의 계약관계에 의해 LCL화물이 창고에 배정되는 관계를 활용하면, 수입 화주가 보세창고와 수출국 포워더를 간접적으로 지정할 수 있어 창고보관료 부담을 완화시킬 수 있을 것이다. 이를 각 단계별로 설명하면 다음과 같다.

1단계로 수입 화주가 인터넷을 통해 각 보세창고별 LCL 창고요율을 비교하여 자신이 소재하고 있는 지역의 가장 낮은 보관요율을 적용하고 있는 보세창고를 찾는다. 2단계로 적격 보세창고를 선택한 후 해당 보세창고와 계약관계를 맺고 있는 포워더업체를 파악한다. 이는 해당 보세창고에게 거래관계에 있는 포워더에 대한 정보를 요청하여 얻을 수 있다. 3단계로 해당 포워더를 통해 계약관계에 있는 수출국의 포워더를 파악한다. 4단계로 수입 화주는 수출업자에게 자신이 파악한 업체를 통보하여 해당 포워더를 이용토록 권유함으로써 이들 적격업체²⁵⁾를 통해 LCL화물을 수입할 수 있을 것이다.

23) 부산지역 ODCY인 H사의 CFS 보관요율은 보관일 수가 1~7일인 경우 종가료의 기본요율은 0.6/1,000, 1일 할증요율은 0.12/1,000이고, 종량료는 기본료가 450원, 1일 할증료가 90원으로 <표 3>에 나와 있는 것과 같이 자율화 이전인 '98년과 동일한 요율을 적용하고 있다.

24) 현재 KOTRA에서 중소기업의 해외 물류지원을 목적으로 14개국, 26개 지역에서 제3자 물류 형태의 중소기업 공동물류센터를 운영하며 보세창고 운영, 통관 및 운송, 재고관리 등 물류관련 서비스를 제공하고 있는데, 이들 해외공동물류센터를 잘 활용하면 해외 현지의 LCL화물을 공동집하하여 FCL형태로 수입이 가능할 것이다.

25) '적격업체'란 리베이트를 요구하지 않는 포워더, 즉 Clean 포워더와 리베이트가 없음으로 인해 창고보관요율이 낮은 Clean 보세창고를 의미한다.

6. 일정기간 보관 필요시 수입 화주가 원하는 창고로 이고

수입 화주의 필요에 의해 보세창고에 장기간의 장치가 필요한 경우, 포워더가 배정하는 보세창고에 입고된 화물을 당일 출고하여 화주가 원하는 창고로 이고하는 방안을 적극 활용할 필요가 있다. 이 경우 다른 창고로 이고시에는 포워더가 관여하지 않기 때문에 리베이트가 발생하지 않으므로 충분히 낮은 창고료 지불이 가능할 것이다.²⁶⁾

7. 가칭 ‘최저창고보관요율서비스(LORAS : Lowest Rate Service)’ 제도 도입

보세창고를 대표하는 한국관세물류협회²⁷⁾, 포워더를 대표하는 한국국제물류주선업협회, 화주를 대표하는 한국무역협회 하주협의회 간의 MOU체결을 통해 업계 최저요율의 창고보관료 제도를 도입하여 시행할 필요가 있다. 이를 위해서는 한국국제물류주선업협회로부터 적격 포워더를 추천받고 한국관세물류협회에서 선정한 적격 보세창고 간에 계약을 체결하고, 한국무역협회 하주협의회를 통해 중소화주에게 LORAS 홍보 및 LORAS에서 선정된 포워더를 이용토록 협조를 요청하고, 포워더와 보세창고 간에는 화물 배정과 이에 대한 대가로 최소한의 협정수수료를 지급하는 방안이다.

8. 관세청 및 관할세관의 지도 및 감독 강화

창고 보관요율 자율화 이후 보관요율이 급등한 원인 중에 하나는 관리감독기관의 통제 부재에서 비롯된 면도 있다. 창고보관요율 자율화 시행이후 자율이 방종이 되어 과도한 창고료 인상으로 귀결되어 규제완화라는 기본취지가 퇴색되었다. 따라서 LCL화물 창고 보관료 문제로 민원이 많이 제기되는 보세창고에 대한 관할세관의 관리감독 강화 및 제재를 통해 여타 보세창고의 과도한 창고보관료 인상의도를 사전에 차단해야 할 것이다.

한편, 포워더의 거래행위에 대해 세관이 관리·감독을 하기 위해서는 법적 근거 마련이 보완되어야 할 것이다. 포워더는 외국으로부터 반입되는 물품과 화주의 일반밀수, 불법 무기류 등 안보 위해 물품 반입, 마약밀수 등에 관한 정보를 세관에 제출할 수 있

26) 물론 타 보세창고로의 이고에 따른 보세운송 비용이 추가로 발생하지만, 가장 낮은 창고요율로 운영하는 보세창고를 자신이 직접 선택하여 이고함으로써 전체적으로 볼 때 장기간 장치에 따른 비용을 최소화할 수 있을 것이다.

27) 한국관세물류협회는 보세창고와 보세운송업체를 회원사로 하고 있으며, 보세운송 및 보세구역의 효율적 관리, 즉 보세화물의 효율적 관리와 관세행정지원, 관세제도의 조사연구, 회원사의 권익보호를 목적으로 설립된 비영리단체이다.

는 입장에 있으며,²⁸⁾ 수출물품에 대해서는 화주의 위임을 받아 수출신고, 정정 등의 업무를 수행하는 등 세관행정의 중요한 파트너가 되고 있으므로 관세행정상 포워더에 대한 세관의 관리·감독, 업무협조 요구 등을 할 수 있도록 관련법 개정을 통해 근거를 마련할 필요가 있다. 보세창고의 창고료는 창고 운영인(설영인)이 징수하는 것이 당연함에도 불구하고 일부의 경우 포워더가 세금계산서를 발행하여 화주로부터 창고료를 징수하여 보세창고에는 작업료만 지급하는 부당한 행태까지 발생하고 있어 이러한 부당행위를 근절하기 위해서는 포워더를 규율할 수 있는 법적 기반을 마련하는 등의 근본적인 제도개선이 필요하다.

<표 8> 주체별 장·단기 개선방안

	단기 개선방안	장기 개선방안
관세청	<ul style="list-style-type: none"> · 창고보관료 조정위원회 설치 · Clean 보세창고 지정 · 창고 보관요율 정보제공 의무화 · 미신고 포워더 단속 강화 	<ul style="list-style-type: none"> · LCL창고 보관요율 상한제 도입 · 창고 보관요율 정형화 · 창고 보관료 적정 원가 산정 · 전용창고 지정, 공용창고 신축
국토해양부	<ul style="list-style-type: none"> · 국제물류추진사업제도 재정비 · 미등록 포워더 단속 	<ul style="list-style-type: none"> · 불법 리베이트 근절 · 중국 및 여타국 해당정부와 공동대응책 마련
한국무역협회 화주협의회	<ul style="list-style-type: none"> · 창고보관요율 정보 화주에게 공개 · 수입 화주가 보세창고 간접적 지정방안 활용 	<ul style="list-style-type: none"> · 현지물량 공동집하로 FCL형태의 수입방안 연구 · 최저창고요율서비스(LORAS)제 도입
한국국제물류협회 (포워더협회)	<ul style="list-style-type: none"> · 자정 결의대회 · Clean 포워더 추천 	<ul style="list-style-type: none"> · 리베이트, 리펀드 수수행위 중단 · 국부 유출 중단 · 중국 및 여타국 포워더협회와 리펀드 근절 협약

28) 포워더는 선사, 항공사와 더불어 적하목록(Manifest) 작성자에 해당한다. 적하목록은 운송수단(선박, 항공기)에 적재된 화물목록으로서 적하목록취합시스템(MFCS, Manifest Consolidation System)을 통해 취합된 적하목록을 해상수입화물에 대해서는 입항 24시간 전에 세관에 전송하도록 되어 있다. 세관에서는 적하목록의 화물정보와 공급망정보를 분석하여 우범화물을 선별·검사하는 기본 수단으로 활용하고 있다.

V. 결론

통상적으로 국제무역을 수행하는 과정에서 수출입통관절차를 거치게 되고 이를 위해서는 수출입화물의 보세구역 반입이 있게 된다. 보세구역(bonded area)은 보세화물을 세관의 관리 하에 장치, 검사, 전시, 제조, 가공, 건설, 판매할 수 있는 구역으로 LCL화물도 보세구역을 이용하게 된다. 이러한 보세구역에 화물을 장치하는 기간 동안 창고보관료가 발생하게 되고 보관료는 시장기능에 의해 공급자와 수요자에 의해 결정되는 것이 가장 이상적이나 현재 LCL화물에 대한 영업용 보세창고의 창고보관료는 시장기능에 의한 가격결정 보다는 리베이트 관행으로 가격이 인위적으로 상승되어 시장기능을 상실한 지 오래되었다.

2010년 2월부터 무역수지 흑자가 계속되고 있으며, 얼마 전 한-EU FTA협상이 타결되고 G20 정상회의에서 한-미 FTA에 대한 논의가 진전됨에 따라 향후 무역증대가 기대되고 있는 상황에서 전체 수출입물량의 증가는 계속될 전망이다. 수출입물량이 증대하면 국제물류의 중요성이 더욱 강조되고 물류비 절감이 기업경쟁력의 중요한 부분을 차지하는데, LCL창고보관료가 '99년 자율화 이후 10배 이상 급등하여 제품가격 상승 및 수출기업의 가격경쟁력 저하 등 여러 가지 부작용이 발생하고 있다.

이러한 상황에서 해상수입 LCL화물의 창고보관료 적정화방안을 제시하였는데 구체적인 방안으로 음성적으로 거래되는 불법 리베이트 근절, 창고 보관요율 상한제 일시 도입, 창고보관요율의 정보제공 의무화 및 하향 안정화 유도, 수입 LCL화물의 유통체계 개선, 수입 화주가 보세창고와 수출국 포워더를 간접적으로 지정하는 방안활용, 일정기간 보관 필요시 수입 화주가 원하는 창고로 이고하는 방안 적극 활용, 가칭 '최저창고보관요율서비스(LORAS : Lowest Rate Service)'제도 도입, 관세청 및 관할세관의 지도 및 감독 강화 등을 제시하였다.

우리 사회에 리베이트가 광범위하게 발생하고 있는 것이 사실이다. 따라서 구조적인 문제점을 안고 있는 리베이트를 당장 근절하기는 쉽지 않을 것이다. 또한 보세창고는 '을'의 입장에 있기 때문에 '갑'의 요구를 거절할 수 없는 입장에 있다. 창고보관료 문제를 해소하기 위해 포워더와 보세창고 스스로가 자체 정화 노력을 통해 리베이트 없이 거래함으로써 시장기능을 회복하는 것이 가장 좋은 방법이나 이것이 미흡할 시에는 정부 내지 관리감독기관이 나서서라도 인위적으로 조정되어야 할 문제이다.

우리나라가 진정으로 동북아물류중심국가를 지향한다면 물류수행 과정이 투명화되고 효율화되어야 하므로, LCL화물 거래과정의 왜곡된 거래구조를 바로 잡아야 물류강국으로 성장할 수 있을 것이다.

참 고 문 헌

1. 관세법(법률 제5583호), 1998.
2. 관세법(법률 제5681호), 1999.
3. 관세법(법률 제10195호), 2010.
4. 관세청 통관지원국, “LCL 수입화물 창고보관료 실태 및 개선방안”, 2008.
5. 관세청 통관지원국, “LCL 수입화물에 대한 창고보관료 실태점검 결과보고”, 2008.
6. 국가청렴위원회, 『청렴백서』, 2005.
7. 국토해양부, 『항만하역요금표』, 2010.
8. 보세화물관리에 관한 고시(관세청고시 제 2010-58호), 2010.
9. 서동균, “부산항 LCL수입화물의 배후창고 이용체계 개선방안”, 부산광역시, 제2회 부산물류 포럼, 2008.5
10. 임석민, 『국제운송론』, 삼영사, 2001.
11. 정재완, “중국발 수입 LCL화물의 장치장소와 보관료 결정에 대한 연구”, 『관세학회지』, 제10권 제3호, 2009.
12. 특허보세구역운영에 관한 고시(관세청고시 제98-72호), 1998.
13. 특허보세구역운영에 관한 고시(관세청고시 제99-3호), 1999.
14. 특허보세구역운영에 관한 고시(관세청고시 제2010-67호), 2010.
15. 한국경제정책연구원, “보세장치장의 경영분석과 보관요율 개선에 관한 조사연구”, 1997.
16. 한국무역협회 하주협의회, “부산지역 영업용 보세창고 LCL 수입화물 보관료 인상억제 건의”, 2008.
17. 한국무역협회 하주협의회, “LCL 수입화물 창고보관료 가이드라인 추진 경과 및 현안”, 2008.
18. 관세청 홈페이지(www.customs.go.kr) [인용 2010.10.22]
19. 국토해양부 홈페이지(www.mltm.go.kr) [인용 2010.10.20]
20. 한국국제물류협회 홈페이지(www.kiffa.or.kr) [인용 2010.10.18]
21. 한국관세물류협회 홈페이지(www.kcla.kr) [인용 2010.10.21]
22. 한국무역협회 하주협의회 홈페이지(shippersgate.kita.net) [인용 2010.10.25]

< 요약 >

해상수입 LCL화물의 창고보관료 적정화방안에 관한 연구

김 용 진, 서 동 균

본 연구의 목적은 해상으로 수입되는 LCL화물(LCL Cargo)의 창고보관료 현황과 과다인상의 원인과 문제점, 창고보관료 적정화 방안을 모색함으로써 물류비 절감, 수출가격경쟁력 향상, LCL화물의 유통체계 개선에 이바지하고자 하는데 있다.

1999년 창고보관료 자율화 이후 LCL창고보관료가 10배 이상 급등하여 제품원가 상승의 요인이 되고 불법 리베이트 관행으로 국부 유출 현상까지 발생하여 심각한 사회적 문제로 부각되고 있다.

해상수입 LCL화물 창고보관료 급등 원인은 LCL화물 유통상의 리베이트 관행 고착화, 포워드사의 난립 및 독점적인 창고 배정권한 행사, 관리감독기관의 관리 소홀에 있다.

LCL화물 창고보관료 적정화 방안으로 창고 보관요율 상한제 도입, 창고보관요율 정보제공 의무화, 불법 리베이트 근절, 수입 LCL화물의 유통체계 개선, 수입 화주가 보세창고와 포워더를 지정하는 방안, 가칭 '최저창고보관요율서비스(LORAS : Lowest Rate Service)' 제도 도입, 창고보관료 분쟁조정위원회 구성 등을 제시하였다.

□ 주제어: LCL화물, 창고보관료, 보세창고, 포워드, 창고 배정권, 보관요율 가이드라인(상한제)