

물류학석사 학위논문

부산항 LCL화물의 유통구조 선진화 전략에  
관한 연구

A study on the improvement strategy of distribution structure  
for LCL cargo of Busan port



지도교수 신 창 훈

2012년 12월 13일

한국해양대학교 해사산업대학원

항만물류학과

김 효 열

본 논문을 김효열의 물류학석사 학위논문으로 청구함.

위 원 장      공학박사      신 재 영      (인)

위      원      물류학박사      권 문 규      (인)

위      원      공학박사      신 창 훈      (인)



2012년 12월 13일

한국해양대학교 해사산업대학원  
항만물류학과

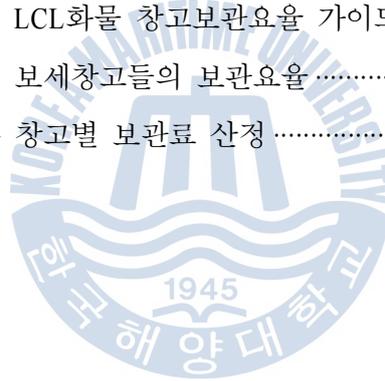
김 효 열

## 목 차

제 1 장 서 론 .....	1
1.1 연구의 배경 및 목적 .....	1
1.2 연구의 내용 및 구성 .....	4
제 2 장 국내 수입 LCL화물의 주요 쟁점 .....	5
2.1 LCL화물의 유통구조 .....	5
2.2 LCL화물의 창고보관료 .....	12
2.3 LCL화물의 리베이트의 지급실태 .....	16
제 3 장 부산항의 LCL화물의 문제점과 해결방안 .....	20
3.1 부산항의 주요 문제점 .....	22
3.2 해결방안 .....	26
제 4 장 결 론 .....	28
참고문헌 .....	30

## 표 목 차

<표 2-1> 컨테이너화물의 종류에 따른 컨테이너운송의 형태 .....	8
<표 2-2> 보세창고료의 구성항목과 산출공식 .....	12
<표 2-3> 자율화 정책에 따른 보관일수별 창고보관요율 비교 .....	15
<표 2-4> 중국의 연도별 수출입 동향 .....	17
<표 2-5> 중국의 주요 수출국 .....	18
<표 3-1> 전국 및 부산항 컨테이너처리실적 추이 .....	20
<표 3-2> 부산 및 인천항 운송용기별 총수입금액 추이 .....	21
<표 3-3> 부산과 인천지역 LCL화물 창고보관요율 가이드라인 비교 .....	22
<표 3-4> 부산과 인근지역 보세창고들의 보관요율 .....	24
<표 3-5> 장치기간에 따른 창고별 보관료 산정 .....	25



## 그림 목 차

<그림 2-1> CY/CY 운송조건 .....	6
<그림 2-2> CFS/CFS 운송조건 .....	7
<그림 2-3> CY/CFS 운송조건 .....	7
<그림 2-4> CFS/CY 운송조건 .....	8
<그림 2-5> CFS/CFS 운송조건에서의 운송계약과 운임 .....	11
<그림 2-6> 수입 LCL 화물의 리베이트 발생 구조 .....	19



A study on the improvement strategy of distribution structure  
for LCL cargo of Busan port

Kim, Hyo Yul

*Department of Port Logistics*

*Graduate School of Maritime Industrial Studied*

*Korea Maritime University*



Abstract

This thesis is a case study on the storage fee of importing LCL cargo to Busan port. After deregulation on determination of storage fee at 1999, that of importing FCL cargo has consistently been decreased. On the other hand, that of importing LCL cargo has been increased by 10 times in spite of same market conditions.

The reason market failure happen is that Korean forwarders offer a rebate to a forwarder, which take control over the market in the port of landing in the exporting country. That is, the rebate has been a core instrument for competition in Korea transportation industry for LCL cargo

which is imported by sea.

This thesis indicated that the rebate practice would result from not only characteristic of distribution structure for LCL cargo, but also excessive supply in the warehousing market. To prevent unfair behaviors of Korean forwarders and rationalize the storage fee, first of all, any proper regulatory actions taken by the government such as a viable upper price limit or a restriction on the place of storage for LCL cargo selected by the forwarder are required. Along with that, it is needed to establish appropriate barriers to entry into the markets for warehousing firms to resolve the overall imbalance in the market.



# 제 1 장 서 론

## 1.1 연구의 배경 및 목적

경제의 글로벌화로 인해 개별 국가들은 하나의 경제주체로 인식되어 왔으며, 또한 그들 간의 상호의존성은 점점 증가하고 있다. 그로 인해 개별 국가들의 경제시스템들은 하나의 커다란 경제권으로 통합되고 있다. 이러한 글로벌화의 핵심요소 중 하나를 꼽으라고 한다면 국제생산의 확대를 들 수 있다. 오늘날에도 많은 글로벌 기업들은 제품의 생산비용을 절감하기 위해 여러 개발도상국을 대상으로 활발하게 진출해 생산기지를 건설하고 있다. 그 중에서 많은 글로벌 기업들이 중국에 진출하였는데, 이는 값싼 노동력을 바탕으로 보다 저렴한 생산기지를 구축할 수 있을 뿐만 아니라 세계 최대 내수시장을 보유하고 있는 국가이기 때문이다. 글로벌 기업들의 진출과 함께 자국경제의 성장으로 인해 중국은 WTO(세계무역기구)의 가입 이후로 비약적인 성장을 보였다. 특히, 2005년의 총 수출입은 1조 4,225억 달러(수출: 7,623억 달러, 수입: 6,602억 달러, 무역 수지: 1,021억 달러)로 세계 3위 교역 국가로 등극하였다. 이와 같이 아시아의 특정 국가에서 제조된 상품들이 미국 그리고 유럽뿐만 아니라 전세계 곳곳에 운송되어 판매하고 있다.

이와 같이 상품과 서비스에 대한 국제교역의 규모와 그 중요성이 날로 증가하고 있는 상황에서 경제의 글로벌화의 중요한 원동력으로는 수송 및 통신 기술의 발달을 꼽을 수 있다. 이는 보다 저렴한 비용으로 해당 제품을 먼 외국으로 운송할 수 있게 되었다는 것을 의미한다. 그리고 또 다른 원동력으로는 국가간 정책 및 제도에 대한 규제 완화 즉, 무역의 자유화를 들

수 있다. 이는 외국간의 거래 및 교역들이 보다 쉽게 이루지게 만든 역할을 담당했다. 이와 같은 발전 및 변화는 국제교역에 있어 전체 물류비용의 절감이라는 효과를 가져왔으며, 글로벌 생산체제에 있어 생산비 절감측면에 크게 기여하였다. 결국에 국제교역 규모의 확대에 큰 영향을 미쳤다.

이러한 발전 중 특히, 수송기술의 중요한 발전 중 하나를 꼽으라고 하면 컨테이너 수송(container transport)방식이라 할 수 있다. 컨테이너(container)의 도입으로 인해 운송화물에 대한 단위화(unitization) 및 표준화(standardization)가 가능하게 되어 국제교역에 있어 복잡했던 운송 과정들이 단순해졌다. 이처럼 컨테이너 도입으로 인해 보다 적은 비용으로 보다 먼 곳으로 그리고 보다 빨리 해당 제품들을 목적지까지 운송할 수 있게 되었다. 또한 비용과 시간측면에서의 장점뿐만 아니라 하역이나 보관에 있어 화물 손상 및 안정성측면에서도 큰 장점을 보이기 때문에 해상운송에서 뿐만 아니라 육상과 철도 그리고 항공 운송에서까지 컨테이너는 광범위하게 사용되고 있다. 현재 컨테이너는 모든 운송방식의 유닛로드시스템(unit load system) 구축에 있어 필수적인 장치로 인식되고 있다.

특히, 해상운송은 앞서 언급한 컨테이너의 도입이 제일 먼저 이루어진 운송방식으로 한 번에 많은 양을 수송할 수 있는 대량수송능력과 함께 상대적으로 저렴한 운송비라는 고유의 장점으로 인해 국제교역에 있어 큰 비중을 차지하고 있다. 해상컨테이너 운송방식은 컨테이너화물의 종류에 따라 달라지는데, 컨테이너 1개를 가득 채우기에 충분한 양의 화물을 뜻하는 FCL(Full Container Load)화물과 화주의 화물이 컨테이너 1개를 채우기에 부족한 소량 화물일 경우를 의미하는 LCL(Less than a Container Load)화물로 나눠 살펴 볼 수 있다. FCL화물에 대한 컨테이너 운송방식과 비교해 LCL

화물의 운송은 상대적으로 복잡한 형태를 띠고 있다. LCL화물의 경우 다수의 화주들의 소량화물을 집하하여 컨테이너 1대 분량 즉, 하나의 FCL화물로 만드는 혼재(consolidation)과정이 요구되기 때문이다. 이러한 작업은 CFS(Container Freight Station)에서 포워더(forwarder 혹은 freight forwarder)<sup>1)</sup>에 의해서 수행된다.

2008년 하반기부터 많은 언론매체들에 의해서 화주가 부담하는 LCL화물의 CFS비용 중에서 창고보관료의 급등과 포워더에 의해서 제공되는 리베이트에 관한 문제점들이 언급되기 시작하였다. 해당 문제에 대한 선행연구들을 살펴보면, 정재완(2009)은 인천항을 중심으로 각 포워딩 업체들에 대한 설문조사를 통해 리베이트 지불현황 및 실태에 관해 처음으로 연구하였다. 뒤를 이어 김용진과 서동균(2010)은 양산지역의 창고보관요율을 입수하여 그를 바탕으로 리베이트 지불실태에 대한 부분을 인천지역과 비교하였다. 해당 문제에 대한 국내 선행연구들은 위에서 언급한 정재완(2009)과 김용진, 서동균(2010)의 연구가 전부이며, 이들 연구 또한 특정 지역을 중심으로 수행하였다.

그래서 본 연구에서 중국과 한국 특히, 한국으로 수입되는 LCL화물 운송에 있어 새롭게 등장한 이슈인 창고보관료 급등과 ‘포워더에 의해서 제공되는 리베이트’에 관한 연구를 수행하였다. 기존의 선행연구들과 달리 공간적으로 부산지역을 대상으로 하였고, 해당 부산지역의 LCL화물 관련 운송 시장에 대한 전체적인 시각이 아닌 창고업을 중심으로 해당 문제들에 대한 조명과 함께 개선방안들을 모색하였다.

1) ‘포워더’의 법적 용어로 물류정책기본법에서는 “국제물류주선업자”(과거 화물유통촉진법에서는 “복합운송주선업”), 상법에서는 “운송주선인”, 보세화물관리에 관한 고시에서는 “화물운송주선업자”라는 명칭으로 사용되고 있다. 본 연구에서는 외국관련 문헌들과의 용어 및 개념 일치성 측면에서 ‘포워더’를 사용한다.

## 1.2 연구의 내용 및 구성

부산 및 인근 지역들의 창고보관료 실태를 확인하기 위해 기존의 선행연구들과 함께 부산지역의 일반영업용보세창고별 창고보관요율을 조사해 비교 분석하였다. 이를 통해 LCL화물의 리베이트 지급 관행에 있어 부산항 LCL화물의 유통구조 개선방안을 모색하였다.

본 연구의 구성은 다음과 같다.

2장에서는 국내에 수입되는 LCL화물 운송에 있는 주요 쟁점에 대해서 서술하였다. 여기에서 LCL화물의 운송과정에 대한 설명과 함께 리베이트 지급 실태에 관한 전반적인 내용들에 대해서 서술하였다. 3장에서는 부산항으로 반입되는 LCL화물의 현황과 함께 문제점을 지적함과 동시에 해결방안들을 제시하였다. 그리고 마지막인 4장에서는 본 연구의 결론과 함께 향후 연구방향들을 제시하였다.

## 제 2 장 국내 수입 LCL화물의 주요 쟁점

### 2.1 LCL화물의 유통구조

컨테이너화물의 종류는 두 가지로 나누어 살펴 볼 수 있다. 첫 번째는 FCL(Full Container Load)화물로 컨테이너 1개를 가득 채우기에 충분한 양의 화물을 의미한다. 두 번째는 LCL(Less than a Container Load)화물로 한 하주의 화물이 컨테이너 1개를 채우기에 부족한 소량 화물일 경우를 의미한다. LCL화물의 경우 효율적인 해상운송의 유닛로드시스템을 위해 다수의 화주들의 소량화물을 집하하여 컨테이너 1대 분량으로 만드는 혼재(consolidation)과정이 요구된다. 이러한 작업은 컨테이너화물조작장을 뜻하는 CFS(Container Freight Station)에서 포워더(forwarder 혹은 freight forwarder)에 의해서 수행된다.

먼저 포워더의 사전적 정의를 살펴보면, ‘운송을 위탁한 고객을 대리하여 화주의 화물을 통관, 입출고, 집하, 환적 또는 배달 등의 서비스를 제공하여 화주가 요구하는 목적지까지 안전하고 신속하게 운송하는 자’를 의미한다. LCL화물에 대한 수출과 수입에 따른 포워더의 업무를 간략하게 서술하면 다음과 같다. 수출화물의 경우 LCL화물을 가지고 있는 다수의 화주로부터 운송 위탁을 받아 특정장소 건물에 집적하였다가 목적지별로 화물을 선별하여 FCL화물로 만든 후 컨테이너에 적입한다. 수입화물인 경우는 혼재되어 있는 화물을 컨테이너로부터 인출하여 수하인 별로 선별하여 인도한다. 그리고 LCL화물에 대한 혼재작업이 이루어지는 CFS는 컨테이너로부터 화물을 꺼내거나 혹은 컨테이너에 채우기 위한 작업을 편리하게 할 수 있다

록 지은 일종의 보세창고로 컨테이너전용보세창고라 할 수 있다.

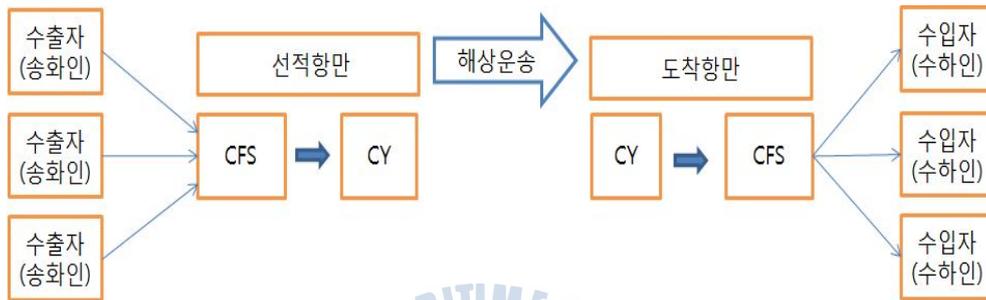
앞에서 언급한 컨테이너화물의 종류에 따라 해상운송의 컨테이너 운송방식은 4가지로 나누어 살펴 볼 수 있다. 그 중에 가장 기본적인 형태이라 할 수 있는 CY/CY운송방식은 송화인과 수하인 모두 컨테이너별 단일 화주로 구성되어 있는 경우이다. 이와 같은 경우 송화인의 컨테이너는 선적항의 컨테이너 야드로 인도된 후 해당 선박에 선적된다. 그리고 도착항만의 컨테이너 야드에 양하된 후 수하인에게 인도된다. 이는 출하지에서 화물을 컨테이너에 적입한 상태로 최종 목적지까지 컨테이너내 화물에 대한 추가적인 작업 없이 운송하는 “Door to Door”의 서비스를 할 수 있기 때문에 컨테이너 해상운송에 있어서는 가장 이상적인 운송방식이라 할 수 있다.



<그림 2-1> CY/CY 운송조건

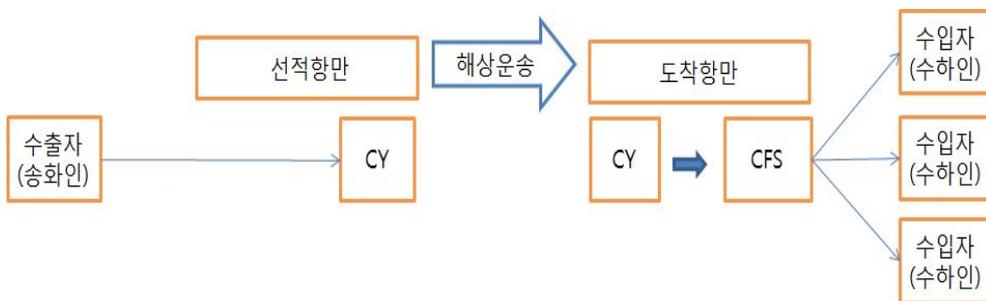
두 번째는 CFS/CFS운송방식으로 한 컨테이너내의 화물이 다수의 송화인과 다수의 수하인으로 구성되어 있는 경우이다. 포워드에게 운송위탁을 한 LCL화물의 화주들의 화물이 선적항만의 CFS에서 집화된다. 그리고 목적지별로 분류 및 컨테이너 적입과정을 거쳐 해당 선적항만의 컨테이너 야드로 이동된 후 선박에 선적된다. 그리고 도착항만의 컨테이너 야드에 도착한 후 바로 수하인들에게 인도되는 것이 아니라 도착항만의 CFS로 이동하게 된

다. 여기에서 해당 컨테이너의 화물을 꺼낸 뒤 수하인별로 화물을 인도한다. 그래서 이를 “pier to pier”서비스라 말하며, 가장 많은 단계를 거치는 컨테이너 운송방식이라 할 수 있다.

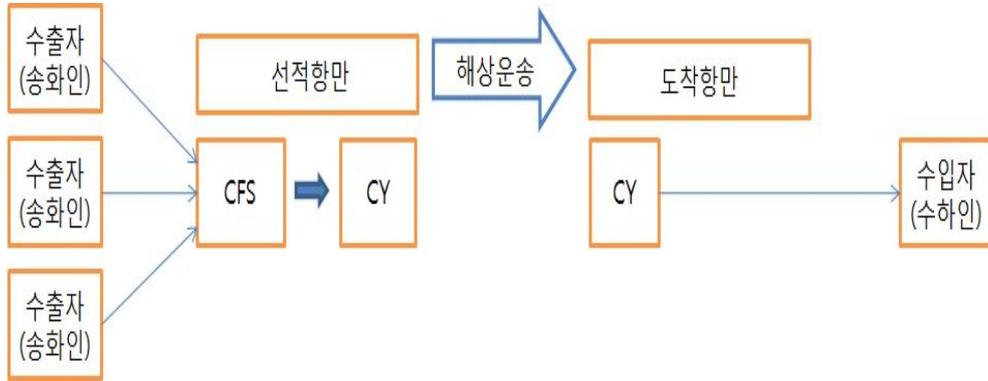


<그림 2-2> CFS/CFS 운송조건

<그림 2-3>과 <그림 2-4>은 CY/CFS운송과 CFS/CY운송방식으로 CY/CFS운송방식은 출발지에서는 단일 화주의 FCL화물이 도착지에 있는 CFS에서 개별 LCL화물로 적출된 후 해당 수입자별로 반출되는 경우로 말하며, CFS/CY운송방식은 앞선 언급한 CY/CFS운송과 반대 상황일 뿐 이와 비슷한 과정을 거치게 된다.



<그림 2-3> CY/CFS 운송조건



<그림 2-4> CFS/CY 운송조건

<표 2-1>에서 앞서 설명한 컨테이너화물의 종류에 따른 컨테이너운송조건과 운송서비스의 형태를 간략하게 정리하였다.

<표 2-1> 컨테이너화물의 종류에 따른 컨테이너운송의 형태

구분	해상운송 조건	운송서비스 형태
FCL/FCL 화물	CY/CY 운송	door to door service
LCL/LCL 화물	CFS/CFS 운송	pier to pier service
FCL/LCL 화물	CY/CFS 운송	door to pier service
LCL/FCL 화물	CFS/CY 운송	pier to door service

컨테이너화물 종류에 따라 컨테이너 해상운송방식이 달라짐을 확인하였고, 그로 인해 화물 종류에 따라 적지 않은 관계당사자들이 존재한다는 점을 확인하였다. 단일 화주의 FCL화물에 대한 CY/CY 운송에 비해 다수 화주의 LCL화물에 대한 CFS/CFS 운송이 다소 복잡한 형태를 띠고 있는 점을

또한 확인할 수 있다. 비단 LCL화물에 대한 운송뿐만 아니라 모든 운송과정에 있어 출발지의 송화인에서부터 최종 목적지의 수화인에게 많은 단계를 거쳐 운송하게 되기 때문에 일정한 운송계약과 함께 실제 운송에 있어 화물에 대한 인수·인계시 운송계약과 관련해 증명할 수 있는 증거서류들이 중요시 된다. 그 중에서 가장 중요시 되는 것이 바로 선하증권(B/L; bill of lading)이라 할 수 있다.

선하증권은 해상운송계약의 증거서류로 운송인이 화물을 인수 또는 선적했음을 증명하는 서류이다. 그리고 지정된 목적지까지 운송하여 증권의 정당한 소지인(holder)에게 화물을 인도할 것을 약속하는 유가증권(valuable instrument)으로 역할도 담당하고 있다. 선하증권은 증권상에 기재된 화물의 권리를 화제한 것으로 선하증권의 이전은 바로 화물에 대한 권리의 이전을 의미하기 때문에 화물을 처분할 시에는 반드시 선하증권을 가지고 있어야 한다.

이러한 선하증권의 세부적인 기능에 대해서 살펴보면 아래와 같다. 첫째, 선박회사에 인도된 물품의 수령증(receipt of goods)이다. 둘째, 증권의 소유자나 피배서인 물품의 인도를 주장할 수 있는 권리증권(document title)이다. 셋째, 운송계약을 나타내는 증거서류(evidence of contract of carriage)이다. 넷째, 해상운송인이 운송물의 수령 또는 선적을 증명하고 양륙지에서 증권의 정당한 소지인에게 인도할 것을 약속하는 유가증권(valuable instrument)이다. 마지막으로 선하증권의 소지인은 선하증권과 상환으로 물건의 인도를 청구할 수 있다.

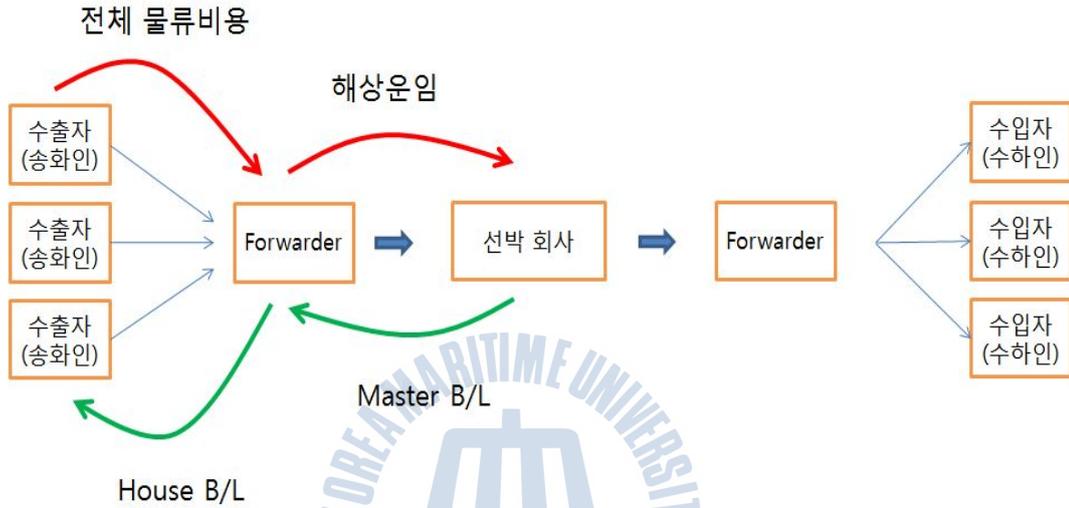
그래서 CY/CY 운송의 경우 FCL화물을 가지고 있는 단일화주가 운송 위탁을 통해 선사에게 해당 컨테이너를 인도하게 된 후, 선사로부터 선하증권

을 받게 된다. 이를 통해 화주는 운송과정에 있는 해당 컨테이너에 대한 소유 및 책임에 관한 권리를 가지게 된다. 특정 컨테이너의 화주가 단일화주가 아닌 다수의 화주로 구성된 LCL화물의 경우 운송될 컨테이너에 대한 소유 및 책임에 관한 권리를 누구한테 부여해야할지가 중요한 문제로 남는다. LCL화물의 경우에는 다수의 화주들의 화물이 구성되어 있기 때문에 선사 입장에서 해당 컨테이너에 적재되어 있는 화물들의 화주들 모두에게 선하증권을 발행해주지 않는다. 그 대신 화주들로부터 LCL화물에 대한 운송위탁을 받은 포워더에게 선하증권을 발행한다. 즉, 포워더가 해당 컨테이너에 대한 소유 및 책임에 관한 권리를 부여 받게 된다는 의미이다.

LCL화물에 대한 컨테이너 운송방식의 자세한 설명을 위해 아래 <그림 2-5>에서는 CFS/CFS 운송방식에 있는 송화인과 포워더 그리고 포워더와 선사와의 관계를 도식화하였다. LCL화물을 가지고 있는 송화인은 포워더에게 특정 수하인에게 해당 물품을 보내기 위해 운송을 위탁함과 동시에 그에 상응하는 총 운임을 지불하게 된다. 포워더들은 송화인에게 위탁받은 물품을 도착항만까지 운송하기 위해 선사에 송화인으로부터 받은 총 운임에서 일부분을 해상운임으로 선사에 지불하게 된다. 그러면 선사는 LCL화물을 가지고 있는 개별 송화인들에게 직접적으로 선하증권을 발행하지 않고, 그들의 대표자인 포워더에게 선하증권을 발행하게 된다.

일반적으로 선사에서 발급된 선하증권(Line B/L)을 MB/L 또는 Master B/L이라 하며, 포워더에서 발급된 선하증권(Forwarder's B/L)을 HB/L 또는 House B/L이라고 한다. FCL화물의 경우 선사가 단일 화주에게 Master B/L을 발행하지만, LCL화물의 경우 개별화주가 아닌 포워더에게 Master B/L을 발행한다. 그 대신 포워더는 별도로 각각의 LCL화물의 화주들에게 House B/L을

발행하게 된다. 즉, 선사가 발행하는 하나의 Master B/L은 여러 개의 House B/L로 나뉘어서 발행되기 때문에 Master B/L이 상위의 선하증권이 된다.



<그림 2-5> CFS/CFS 운송조건에서의 운송계약과 운임

## 2.2 LCL화물의 창고보관료

LCL화물은 FCL화물과 달리 유통구조상의 이유로 인해 CFS에 일정 기간 장치할 수밖에 없다. 운송계약조건에 따라 달라지지만 송화인 및 수하인 중 어느 누군가는 지불해야 되는 추가적인 비용이다. 이러한 비용은 보세창고료 즉, CFS 사용료(Container freight station charges)라 하며, 크게 두 개의 세부 비용으로 나뉘 볼 수 있다. 선적지 및 도착지의 CFS에서 빈 컨테이너에 LCL화물을 채우는 작업인 Vanning(or Stuffing)과 컨테이너에서 LCL화물을 꺼내는 작업인 Devanning(or Destuffing) 또는 Stripping에 관한 작업료와 보세창고에 장치한 기간에 따른 창고보관료로 구성되어 있다. 보세창고료에는 앞서 언급한 보관료와 작업료 외에도 보험료 및 부가세 또한 포함되어 있다.

<표 2-2> 보세창고료의 구성항목과 산출공식

창고료 = 보관료(종가료+종량료) + 작업료 + 보험료 + 부가세		
보 관 료	종가료 (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
작 업 료	국토해양부에서 인가한 항만하역요금표의 일반하역요금 중 육상요금을 작업료(출고상차료)로 책정	

출처 : 한국경제연구원(1997), “보세장치장의 경영분석과 보관요율 개선에 관한 조사연구”와 국토해양부(2010), “항만하역요금표”.

보세창고료 중에서 보관요율의 체계는 증가·종량율제를 기본으로 하며 기본요율과 1일 할증요율을 적용하고 있다.<sup>2)</sup> 특허보세구역<sup>3)</sup>의 보세창고 보관요율은 1998년까지 관세청의 승인요율로 운영되었다. 해당 관련 법률을 살펴보면 관세법 제84조(보관규칙 및 요율신고) ①항에서는 “특허보세구역의 설영인은 물품보관규칙과 물품보관료 최고율을 정하여 세관장의 승인을 얻어야 한다.”라고 되어있었다. 그리고 특허보세구역운영에 관한 고시 제15조(보관규칙과 요율의 승인) ①항에도 “보세구역의 설영인은 법 제84조에 의거 물품 보관규칙과 보관료의 최고율을 정하여 세관장의 승인을 받아야 한다.”라고 되어 있었다. 그러나 탈규제화 차원에서 1999년부터 관세법 제 84조와 특허보세구역운영에 관한 고시 제15조의 내용이 삭제되었고, 보세창고 보관요율은 시장경제원리에 따라 자율화 되어 운영되고 있다. 그러나 보세창고료 중에서 작업료는 현재까지도 인가제로 운영되고 있다.

그러나 자율화 이후 FCL화물에 대한 보세창고 보관료는 시장경제원리에 따라 하향 추세를 보이는 반면에 LCL화물의 보관료는 큰 폭으로 상승하였다. 이러한 현상은 특정 지역에 국한되어 발생한 것이 아니라 전국 각지에 있는 주요 항만과 그 배후단지에서 일어나고 있다.

비정상적인 LCL화물의 창고보관료에 대한 실태에 대한 언급은 정재완(2009)과 김용진과 서동균(2010)의 연구에서 살펴 볼 수있다. 정재완(2009)의 연구에서는 인천지역에서 발생한 실제 사례를 언급하였다. 그 내용을 살펴 보면, 2008년 11월 서울 소재 무역회사인 C사는 인천항에 위치한 A 보세창고에서 청구한 수입 LCL화물의 창고보관료가 너무 높다고 인천세관에 민

2) 한국경제정책연구원(1997), “보세장치장의 경영분석과 보관요율 개선에 관한 조사연구”.

3) 특허보세구역은 자가용 보세창고와 영업용 보세창고로 구분되며 영업용 보세창고만이 관세법 및 특허보세구역운영에 관한 고시 언급한 물품보관료 및 보관요율체계의 적용대상이 된다.

원을 제기한 바 있다. 해당 민원에 대한 확인결과 해당 창고는 수입가격이 9,418,845원인 20CBM의 LCL화물에 대한 1일 보관료를 그 수입가격의 11.8%에 해당하는 금액인 1,108,920원으로 청구한 것으로 나타났다.

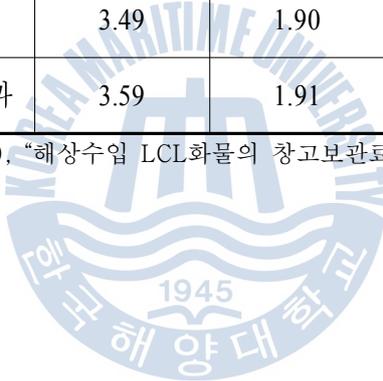
김용진과 서동균(2010)의 연구에서도 이와 같은 실제 사례들을 언급하였다. S사가 수입가격이 91,350원인 옥수수대(corncob)를 수입하면서 H 보세창고에 11일을 보관한 후 출고할 시 수입가격의 2배에 가까운 151,657원의 창고보관료 거래명세표를 받았다. 비정상적인 보관료로 인해 S사는 해당 세관에 민원을 제기하였다. 다른 사례로는 염료수입업체인 K사가 수입가격이 11,102,245원인 특정 염료를 수입하여 T 보세창고에 하루를 보관한 후 출고하면서 해당 제품의 수입가격의 3.2%인 357,748원을 창고보관료로 지불하게 되었다. K사 또한 해당 세관에 민원을 제기한 결과 창고측에서 하차입고료 및 할증료 계산시 보관일수를 2배로 청구한 사실을 확인하였고, 이에 대한 시정 조치가 이루어졌다.

또한 김용진과 서동균(2010)의 연구에서는 양산지역의 2010년도 양산지역의 10개 영업용 보세창고 보관료에 대한 내부자료를 입수하여 LCL화물에 대한 창고보관료에 대한 실증분석을 수행하였다. 아래 <표 2-3>에서 자율화 이전 보관요율과 자율화 이후 보관요율을 비교하였다. 그 결과 자율화 이전과 비교해 종가율의 경우 기본료는 약 5배 인상되었고, 할증료는 약 15배 이상 인상되었다. 종량율의 경우 종가율의 상승폭보다 더 큰 폭으로 증가하였는데, 기본료의 경우 약 9배, 할증료는 약 25배 이상 인상되었다.

<표 2-3> 자율화 정책에 따른 보관일수별 창고보관요금 비교

구분		종가율		종량율	
		기본요금 /1,000	할증요금 /1,000	기본요금 /통당(원)	할증요금 /통당(원)
자율화 이전 (1999년 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 (2010년 자료)	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

출처 : 김용진과 서동균(2010), “해상수입 LCL화물의 창고보관료 적정화방안에 관한 연구,” 한국항만경제학회지.



## 2.3 LCL화물의 리베이트 지급실태

위에 언급된 여러 사례들 외에도 비정상적인 창고보관료에 대한 많은 문제들이 언론 및 유관단체에 의해서 제기되었다. 2008년 언론에 의해서 여러 차례 보도된 적이 있으며, 관세청 국정감사에서도 여러 국회의원들에 의해서 공론화된 적이 있다. 이에 한국무역협회와 국제물류주선업협회, 그리고 관세물류협회 등의 단체들이 정부에 수입 LCL화물에 대한 창고보관료 가이드라인을 정해줄 것을 건의하기도 하였다.

이러한 LCL화물에 대한 창고보관료가 급등한 가장 큰 원인은 도착항의 포워더가 출발항의 포워더에게 지불하는 리베이트 때문이며, 수입업자들이 과도하게 지불한 보세창고료는 도착항의 포워더가 지불하는 리베이트의 원천이 되었다. 이러한 리베이트 지급문제는 국내 포워더들의 만성적인 관행이기보다는 최근 중국에서 들어오는 LCL화물에서 국한되어 시작된 것으로 알려져 있다. 즉, 이러한 문제의 발단은 국내 포워더업체들에 의해서 중국 포워더업체들에게 지불되어진 리베이트 때문이다. 이는 중국에서 수출되어 국내에 수입되는 LCL화물에 있어 중국측 포워더들이 국내 포워더들을 선택할 수 있는 화물배정권을 지니고 있기 때문이다.

그리고 중국의 교역량 증가와 함께 국내에 수입되는 중국의 제품의 증가 또한 중국측 포워더들이 국내 포워더들과 비교해 상대적으로 높은 협상력을 가지게 하는데 큰 역할을 하고 있다. 현재 중국의 수출입에 대한 교역량 수준과 중국으로부터 수입되는 국내 화물의 비중을 아래 <표 2-4>와 <표 2-5>에 정리해 놓았다. <표 2-4>는 중국의 연도별 수출입 동향을 표로 정리한 것으로 중국경제의 엄청난 성장을 확인 할 수 있다. 중국은 2000년 이후

연평균 20%의 총 교역량 증가세를 보였으며, 2005년 기준으로 세계 3위의 교역 대상국으로까지 성장하였다.

<표 2-4> 중국의 연도별 수출입 동향

단위: 백만 달러

년도	총 수출입		수출		수입	
	금액	증감률	금액	증감률	금액	증감률
2000	474,335	-	249,240	-	225,095	-
2001	510,228	7.6%	266,661	7.0%	243,567	8.2%
2002	620,945	21.7%	325,642	22.1%	295,303	21.2%
2003	851,569	37.1%	438,473	34.6%	413,096	39.9%
2004	1,154,458	35.6%	593,647	35.4%	560,811	35.8%
2005	1,422,549	23.2%	762,327	28.4%	660,222	17.7%
2006	1,761,118	23.8%	969,324	27.2%	791,794	19.9%
2007	2,174,416	23.5%	1,218,155	25.7%	956,261	20.8%
2008	2,560,338	17.7%	1,428,869	17.3%	1,131,469	18.3%
2009	2,200,940	-14.0%	1,200,362	-16.0%	1,000,578	-11.6%
2010	2,952,268	34.1%	1,576,817	31.4%	1,375,451	37.5%
2011	3,588,459	21.5%	1,896,570	20.3%	1,691,889	23.0%

출처 : KITA(한국무역협회).

<표 2-5>에서 중국의 연도별 주요 수출국들과의 교역량을 정리한 것으로 2011년 기준으로 중국의 주요 수출국으로는 미국(17.1%), 홍콩(14.1%), 일본(7.8%), 한국(4.4%) 등이 있으며, 이들 4개국 이 전체 중에서 차지하는 비중은 중국의 총 수출액 중 절반에 가까운 43.3%가 된다. 국내에 수입되는 중국제품의 규모는 해를 거듭할수록 여전히 높은 증가세를 보이고 있다. 2010년은

전년도 대비 약 28% 증가한 대략 688억 달러이며, 2011년은 약 20% 증가한 829억 달러로 집계되었다.

<표 2-5> 중국의 주요 수출국

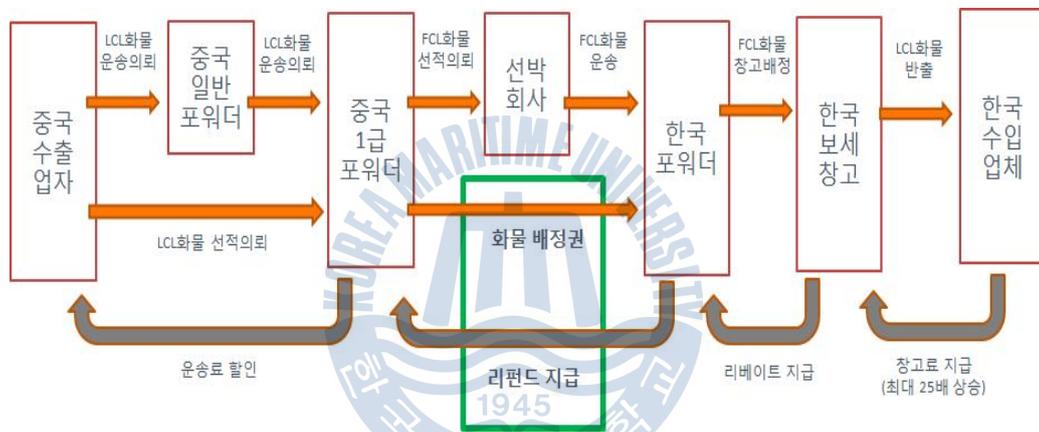
단위: 백만 달러

구분	2009		2010		2011	
	금액	비중	금액	비중	금액	비중
총계	1,200,362	-	1,576,817	-	1,896,570	-
미국	220,706	18.4%	283,184	18.0%	324,300	17.1%
홍콩	166,109	13.8%	218,205	13.8%	267,516	14.1%
일본	97,209	8.1%	120,262	7.6%	147,290	7.8%
한국	53,630	4.5%	68,811	4.4%	82,925	4.4%
독일	49,932	4.2%	68,069	4.3%	76,433	4.0%
네덜란드	36,689	3.1%	49,711	3.2%	59,482	3.1%
인도	29,570	2.5%	40,879	2.6%	50,489	2.7%
영국	31,267	2.6%	38,776	2.5%	44,113	2.3%
러시아	17,508	1.5%	29,592	1.9%	38,886	2.1%
싱가폴	30,050	2.5%	32,333	2.1%	35,297	1.9%

출처 : KITA(한국무역협회).

부산항을 중심으로 LCL화물운송의 급등한 창고보관료와 리베이트 지급에 관해 내용은 아래 <그림 2-6>으로 간략하게 표현하였다. 우선 LCL화물은 원칙적으로 컨테이너 터미널의 CFS에서 컨테이너에 적입 또는 적출을 해야 하나 1990년대 이후 부산항 수출입 컨테이너증가에 비해 부두 및 임항지역에서 컨테이너 화물을 처리할 CFS와 같은 배후시설이 절대적으로 부족하여 그 대용으로 양산 ICD 등 양산지역에 일반영업용보세창고들을 사용하게 되었고 창고사업이 다른 사업에 비해 수익성이 좋으므로 곧 우후죽순

처럼 수많은 보세창고들이 들어서게 되었다. 국내 포워더와 창고업자와의 관계에 있어 수입 LCL화물 배정권을 가진 포워더는 양산등지의 영업용보세창고사업자들에 비해 높은 협상력을 지니고 있기 때문에 시간이 흐르면서 창고업자에 의해서 국내 포워더에게 지급되는 리베이트가 관행화 될 수밖에 없었다. 이러한 리베이트와 관련된 모든 금액을 창고보관료 명목 아래 국내 포워더들에 의해서 국내 수입화주들에게 모두 전가되었다.



<그림 2-6> 수입 LCL화물의 리베이트 발생 구조

그리고 국내 포워더와 중국 포워더의 관계에 있어서는 국내 포워더들은 더 많은 수입 LCL화물을 유치하기 위해 중국 포워더들에게 경쟁적으로 리베이트를 지급하기 시작하게 되었고, 이러한 리베이트의 원천인 창고보관료 또한 급등하기 시작하였다. 창고보관료뿐만 아니라 작업비 청구란에 운송비 명목으로 1CBM당 7,500원을 추가 청구하고, 또한 EDI수수료, 기력물품을 인력물품으로 하여 최소 30%이상 할증을 청구하는 등 갈수록 국내 수입화주들의 고통이 증가하고 있는 실정이다.

### 제 3 장 부산항의 LCL화물의 문제점과 해결방안

국내 항만들의 전체 컨테이너처리실적은 2000~2011년까지 연평균 9.9%의 증가세를 보이고 있다. 특히, 2001년에는 전년대비 약 25.5%가 증가하였으며 2002년에는 1,000만 TEU 처리실적을 기록하면서 글로벌 금융위기가 발생하기 전인 2007년까지 연평균 약 12.2%의 높은 성장세를 보였다. 금융위기의 여파로 인해 이러한 성장세가 다소 가라앉았지만 2011년에 2,000만 TEU 처리실적을 기록하면서 10년 만에 2배만큼 증가하였다.

<표 3-1> 전국 및 부산항 컨테이너처리실적 추이

단위: TEU

구분	전국			부산		
	전체	수입	수출	전체	수입	수출
2000년	7,958,801	3,195,824	3,224,902	6,382,737	2,483,753	2,551,162
2001년	9,990,111	3,305,554	3,285,196	8,072,814	2,496,764	2,513,877
2002년	11,889,798	3,645,481	3,710,129	9,453,356	2,729,332	2,792,399
2003년	13,262,314	4,140,992	4,092,389	10,407,809	3,029,020	3,005,983
2004년	14,523,138	4,518,485	4,506,021	11,491,968	3,286,361	3,308,609
2005년	15,216,460	4,727,667	4,684,159	11,843,151	3,309,202	3,270,036
2006년	15,964,896	5,061,308	5,062,080	12,038,786	3,429,141	3,374,042
2007년	17,543,923	5,652,422	5,601,657	13,261,484	3,752,747	3,691,003
2008년	17,926,748	5,852,925	5,752,558	13,452,786	3,853,127	3,784,946
2009년	16,341,378	5,127,507	5,241,677	11,980,325	3,266,708	3,302,018
2010년	19,368,963	6,158,757	6,190,593	14,194,334	3,913,611	3,922,723
2011년	21,610,504	6,755,083	6,657,685	16,184,706	4,402,736	4,305,315

출처 : SP-IDC.

국내 항만들 중 컨테이너처리실적 기준으로 1위인 부산항은 국내의 다른 항만들이 개발되고 운영되므로 그 비중이 점점 떨어지고 있는 추세이다. 그러나 2011년 기준으로 국내 총 컨테이너처리실적 중 약 75%에 해당하는 여전히 높은 컨테이너처리실적을 보여주고 있다. 부산항은 2000~2011년까지 연평균 9.3%의 증가세를 보이고 있다.

아래 <표 3-2>은 국내 주요 항만인 부산항과 인천항의 운송용기별 총수입금액에 대한 내용이다. 금융위기의 여파로 인해 부산항과 인천항 모두 2009년에는 전년대비 큰 폭으로 감소하였다는 것을 알 수 있다. 그러나 2010년과 2011년은 전년대비 성장률이 각각 23.8%와 41.2%으로 크게 증가하였다. 특히, LCL화물로 구성된 컨테이너의 처리실적 기준으로 부산항이 인천항에 비해 약 4배가 많다는 것을 알 수 있다.

<표 3-2> 부산 및 인천항 운송용기별 총수입금액 추이

단위: 백만 달러

구분	부산		인천	
	FCL	LCL	FCL	LCL
2008년	64,613	16,414	14,777	4,224
2009년	51,895	13,217	12,081	3,438
2010년	66,441	15,804	16,520	5,005
2011년	80,138	19,507	20,300	5,769
2012년 9월	57,597	13,896	14,595	4,274

출처 : 관세청 내부자료.

### 3.1 부산항의 주요 문제점

1999년 자율화 이후 급등한 창고보관료로 인해 국내 수입화주들의 불만들이 증가하고 있는 상황에서 관체청은 업체별 창고보관요율에 대한 정보 공개와 더불어 LCL화물에 부과할 수 있는 최대 창고보관요율을 담고 있는 가이드라인을 만들었다. 이는 창고업체들의 과도한 창고료 청구를 제한하기 위해 시행된 방안으로 각 지역별 세관에서는 LCL화물 보관요율에 대한 상한제를 정한 것이다.

<표 3-3> 부산과 인천지역 LCL화물 창고보관요율 가이드라인 비교

단위: 원

구분		증가율		증량율	
		기본요율 /1,000원	할증요율 /1,000원	기본요율 /톤당	할증요율 /톤당
부산	1일	4.9	-	8,000	-
	2~7일	3.7	1.2	10,000	3,000
	8~15일	3.7	1.0	10,000	2,500
	16~30일	3.7	0.8	10,000	2,000
	31일 이상	3.7	0.6	10,000	1,500
인천	1일	1.68	0.27	1,610	240
	2~7일	1.68	0.27	1,610	240
	8~15일	1.68	0.27	1,610	240
	16~30일	1.68	0.27	1,610	240
	31일 이상	1.68	0.27	1,610	240

출처 : 부산(양산)세관과 인천세관 LCL 창고보관료 가이드라인 참조.

국내 세관 중에서 이러한 가이드라인을 먼저 시행한 인천세관은 2009년 2월 1일부터 이 제도를 시행하였고, 부산세관의 경우는 이보다 늦은 2009년 5월 1일부터 이 제도를 시행하였다. 그러나 해당 문제에 대한 대처방안으로 현실성이 떨어진다는 많은 수입화주들의 불만으로 인해 부산세관의 가이드라인의 경우 2010년에 한국무역협회와 부산관세물류협회, 세관과 같은 유관기관들과 함께 해당 문제와 직접적으로 관련이 있는 수입화주와 창고업체까지 의견교환을 통해 새로운 가이드라인을 제시하였다. 그러나 새롭게 제시된 부산항의 가이드라인 또한 인천항의 가이드라인과 비교해 2배 이상 높다는 것을 알 수 있다. 특히, 인천항의 부두 CFS의 보관료보다 5배에서 10배 이상 높게 나온 것으로 조사되었다. 이처럼 부산세관이 정한 가이드라인은 인천세관의 가이드라인과 비교해 그 실효성이 의심될 정도로 정책의 방향과 맞지 않다는 것을 알 수 있다. 이러한 부산세관의 가이드라인이 부산지역 창고들의 보관료 인상을 부추겼다고 볼 수 있다.

그리고 부산항의 또 다른 문제점 중 하나는 컨테이너부두 인근 지역에 충분한 규모의 배후단지가 존재하지 않거나 또는 건립할 수 없다는 점이다. 이는 도심과 맞닿아 있는 부산항의 고질적인 문제로 이에 대한 임시방편으로 지금까지 비정상적인 off-dock 형태인 양산 ICD을 ODCY(off dock container yard)형태로 사용할 수 밖에 없는 상황이었다. 이처럼 보세창고가 밀집되어 있는 양산 ICD의 인근지역에 위치해 있는 많은 영업용보세창고들이 리베이트와 관련된 창고료 급등문제와 밀접한 관련이 있는 것으로 조사되었다.

아래 표는 부산과 인근지역에 위치한 대표적인 창고들의 보관요율표를 정리하였다. 창고업체 A는 양산지역에 위치하고 있는 대표적인 영업용보세

창고로 LCL화물을 취급하는 포워더들과 연계되어 있는 창고이다. 창고업체는 B는 양산지역에 위치하고 있지만, 국내 유명 물류업체의 자회사격인 창고업체이다. 창고업체 C는 부산항 인근 지역에 위치해 있으며 컨테이너터미널의 부속적으로 연결되어 있는 보세창고이다. 창고업체 A의 요율표는 아래 <표 3-4>에서 나타난 여러 창고들의 요율표 중에서 가장 높음을 알 수 있으며, 또한 부산세관이 정한 가이드라인을 똑같다는 것을 알 수 있다. 나머지 창고업체인 B와 C의 경우 창고업체 C가 근소한 차이로 높게 나왔으나 거의 비슷하다고 볼 수 있다.

<표 3-4> 부산과 인근지역 보세창고들의 보관요율

단위: 원

구분		중가율		종량율	
		기본요율 /1,000원	할증요율 /1,000원	기본요율 /톤당	할증요율 /톤당
A 창고	1일	4.9	-	8,000	-
	2~7일	3.7	1.2	10,000	3,000
	8~15일	3.7	1.0	10,000	2,500
	16~30일	3.7	0.8	10,000	2,000
	31일 이상	3.7	0.6	10,000	1,500
B 창고	1일	0.6	0.12	450	-
	2~7일	0.6	0.12	450	90
	8~15일	0.7	0.13	550	125
	16~30일	0.7	0.14	600	135
	31일 이상	0.8	0.16	650	155
C 창고	1일	0.8	0.15	540	110
	2~7일	0.8	0.15	540	110
	8~15일	0.9	0.17	660	150
	16~30일	0.9	0.17	660	150
	31일 이상	1.0	0.19	720	165

출처 : 기업 내부 자료.

아래 <표 3-5>에서 몇 가지 전제조건하에 부산과 인근지역에 위치한 대표적인 창고업체 3곳의 보관요율을 바탕으로 장치기간에 따른 보관료 추이를 살펴보았다. 창고업체 B와 C는 크게 차이가 나지 않지만, 양산지역에 위치한 영업용보세창고업체 A의 경우 B와 C업체보다 16배가량 높게 나타났다.

<표 3-5> 장치기간에 따른 창고별 보관료 산정

단위: 원

구분	3일	7일	15일	30일	전제 조건
A 창고	263,000	431,000	662,000	977,000	1. 수입화물 감가 (관세포함) : 10,000,000원
B 창고	16,800	25,200	50,750	95,500	2. 포장 : 나무팔레트화물
C 창고	21,200	31,600	63,600	111,600	3. 중량 : 3.0K/T 4. 용적 : 10.0CBM

### 3.2 해결방안

부산항지역의 수입 LCL화물 보관료의 과다한 인상은 부산항의 부두시설 부족으로부터 기인하였다고 볼 수 있다. 결국 이에 대한 시장조절기능이 상실되고 사회적인 문제를 넘어 국제간 비정상적인거래 행위가 되고 있는 상황이며, 이에 대한 시정조치가 필요하며 시장조절기능이 회복 될 때까지 정부의 통제가 필요하다. 이러한 관점에서 다음과 같은 해결방안을 제시해 본다.

첫째는 수입 LCL화물 컨테이너는 반드시 부두 CFS에서만 해체작업을 할 수 있도록 배정권을 제한하는 것이다. 소량화물이지만 수익자 부담원칙에 따라 수입화물의 화주는 자기화물에 대해 배정권이 있다고 할 수 있다. 그러나 한 컨테이너 속에는 다른 화주의 화물들과 함께 혼재되어 있기 때문에 컨테이너에 혼재되어있는 화물들을 적출하여야 할 장소가 필요하므로 그곳이 컨테이너를 실고 온 선박의 전용컨테이너 부두 CFS이어야 한다는 것이다. LCL화물 컨테이너의 운송조건이 CFS/CFS인 것처럼 실제적으로 해상운송을 담당하는 해당 선사의 선적지 CFS에서 적입된 후 양하지 CFS에서 적출된 후 화주에게 인도되는 것이 원칙이라 본다. 우리나라에서는 CFS와 일반보세창고를 혼돈하여 생각하는데 엄연히 CFS와 일반 영업용보세창고는 다른 기능을 가졌다고 보아야 할 것이다. 그러면 화주는 CFS작업료만 부담하고 자기화물을 찾아 갈수 있으며 만일 CFS에서 적출 후 1일 이상 경과하면 그 일수만큼 보관료를 지불하면 될 것이다. 이와 같이 무역 운송조건대로 원칙을 지키면 비정상적인 불공정 물류비가 발생하지 않을 것으로 본다.

두 번째는 부산세관에서 제시한 가이드라인에 대한 재설이 요구된다. 앞에서 분석한 결과와 같이 현재 부산세관에서 제시한 가이드라인은 창고업체에 의해서 부과되는 부당한 창고보관료를 제한하기 위한 정책목표에 전혀 부합하지 않고 있다. 인천세관의 가이드라인처럼 보다 현실성 있는 정책이 제시될 필요가 있다.

세 번째는 보세구역 설영특허 조건에 제한을 들 수 있다. 세관에서 CFS 설영특허를 허가할 때 일반 영업용보세창고와는 별도로 임항지외에는 허가를 제한하는 방법이 있을 것이다.

네 번째로는 부산 북항과 신항의 배후부지 공동물류센타 건립 및 활성화를 들 수 있다. LCL화물의 특징은 과도한 보관료가 아니더라도 적출입 등 부대작업이 많고 짧은 기간 보관되어 창고 회전율을 향상케하여 고부가 가치를 창출하게 하며, 대형화주에 비해 계절성화물존재 및 일정 수요의 지속적 발생하는 특징으로 비/성수기 구분이 적어 안정적 물동량 유지효과가 있다. 그러므로 북항은 근원적으로 ON DOCK 시스템이 불가할 정도로 협소하므로 부두내 CFS를 철거하고 우암동지역 OFF DOCK CY가 2012년 12월자로 만료됨에 따라 북항 부두가 공동으로 사용 할수 있는 CFS기능과 보관 기능을 갖추는 대단지 공동물류센타를 건립해야 할 것이다. 물론 부산 항만공사에서 개인사업자인 KCTC, CJ대한통운, 세방 등에게 매입하여 부산 신항과 같이 운영사업자를 선정하는 것이 좋을 것 같다. 부산 신항 경우 이미 많은 부지가 배후 물류단지에 있으므로 북항과 같은 공동물류를 건립하여 중 소형 화주들이 적은 물류비로 편리하게 이용할 수 있게 하여야 할 것이다.

## 제 4 장 결 론

LCL화물과 같은 우리나라의 컨테이너 화물의 왜곡된 물류체계는 1990년도 전후로 연간 약 17% 이상 매년 증가되는 전국의 컨테이너 화물의 95% 이상이 부산항에 집중되면서 이를 처리 할 컨테이너 전용부두와 배후시설이 절대적으로 부족 하였다. 그러다보니 부산 임항지역외 시내지역과 부산 외곽지역(김해, 양산 등)으로 수많은 영세 영업용 보세창고와 같은 컨테이너 화물처리 시설이 과다하게 생겼다. 그러므로 인해 자연히 선사나 포워더 같은 물량 공급자의 힘의 논리에 의해 그들의 리베이트요구와 같은 과도한 일방적인 요구 조건이 오늘날의 우리나라 컨테이너 물류체계를 왜곡케 하였다고 본다. 이러한 리베이트 지급은 중국에서 수입되는 LCL화물이 시발점으로 작용하였지만, 그 규모가 점점 증가하고 있을 뿐만 아니라 이제는 다른 국가와의 거래에서도 국내 포워더들이 리베이트를 지급하고 있는 실정이다.

특히, LCL화물에 대한 컨테이너운송에 있어 왜곡된 거래 구조는 1999년의 창고료의 자율화가 시발점이 되어 LCL화물에 대한 배정권을 지니고 있는 포워더가 영세한 창고업체들에게 과도한 리베이트를 요구하기 시작하였고, 이는 사회적으로 심각한 수준으로 왔으며, 이는 곧 국부유출로까지 전이되어 하루 속히 정상적인 시장구조로 바로 잡아야 할 것이다.

이미 체결된 한-미 FTA, 한-유럽 FTA, 그리고 지금 논의가 한창인 한-중-일 FTA, 한-일 FTA, 등 세계 여러 나라들과의 FTA를 진행 중에 있으므로 앞으로 수출입 물량이 계속 증가되어 무역증대가 크게 기대되고 있는 이때 기업 경쟁력의 중요한 부분을 담당하고 있는 물류비 절감이 절실히 필요할

것이다. 이러한 상황 속에서 수요자와 공급자간 정상적인 시장에 의해 결정되는 창고 보관료 보다 공급자인 포워더의 인위적 요구에 의해 LCL화물의 보관료가 정해지는 왜곡된 유통구조를 개선하기 위한 LCL화물의 유통선진화 전략으로서 해외 포워더와 한국 포워더간의 리베이트 수수, 한국 포워더와 영업용 보세창고업자간의 리베이트 관행, 그리고 이러한 리베이트를 형성하기 위해 수입화주의 과도한 창고료를 부담하는 일련의 왜곡된 유통사슬을 제거 하고자 하는 방안을 제시하였다.

먼저 부산세관에서 제시한 창고 가이드라인을 현재보다 1/2수준 이하(인천항과 비슷)로 낮추어야 하며, 그와 함께 부산신항의 경제자유구역에 넓은 면적의 배후물류부지가 확보되어 있으므로 충분한 규모의 CFS창고를 시설하여 법의 사각지대에 놓인 양산ICD와 인근 지역의 보세창고의 의존성을 줄여 나가야 할 것이다.

그리고 관세법을 개정해서라도 LCL화물의 컨테이너는 반드시 운송인(선박회사)과 계약된 CFS에 만이 배정되게 하여 CFS에서 화주에게 인도 되게 하여야 하며 북항 및 신항에 충분한 공간을 가진 공동물류센타를 건립하여 화주가 손쉽게 보관, 가공, 분류 등의 업무를 할 수 있게 하여야 할 것이다.

우리나라가 무역거래 10조 달러대로 세계 8위의 무역대국으로서 진정으로 동북아 뿐 아니라 세계적인 물류중심국가를 지향한다면 물류의 유통구조가 투명하고, 효율적이어야 물류 강국으로 성장을 도모할 수 있을 것이다.

## 참 고 문 헌

김용진과 서동균(2010), “해상수입 LCL화물의 창고보관료 적정화방안에 관한 연구,” 한국항만경제학회지, 제26집 제4호, pp.310~328.

정재완(2009), “중국발 수입 LCL화물의 장치장소와 보관료 결정에 대한 연구,” 관세학회지, 제10권 제3호, pp.89~109.

한국경제연구원(1997), 보세장치장의 경영분석과 보관요율 개선에 관한 조사연구.

Levinson. M.(2006), “The Box: How the Container Made the World Smaller and the World Bigger”, Princeton University Press.

