

운임은 항상 부담스러워

국 제 운 임 의 구 성 과 관 세 의 과 세

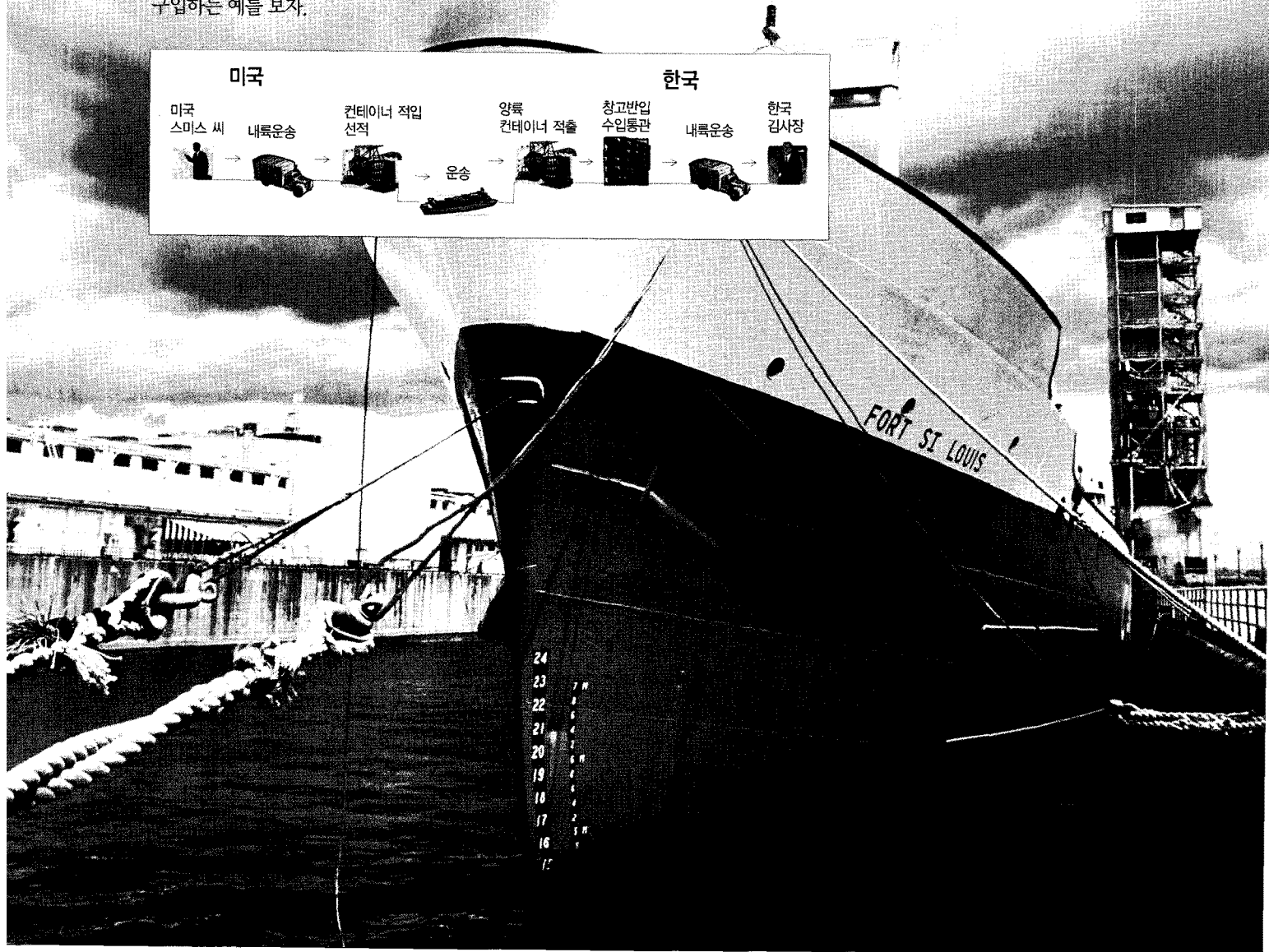
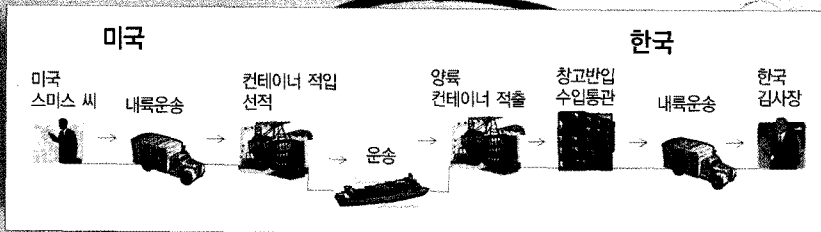
어느날 저녁 귀가 후 짐자리에 들 준비를 하고 있는데 예전에 알고 지냈던 S사장님이 전화를 하셨다. 걱 없이 지내던 사이지만 시계는 11시를 가리키고 있었고 목소리도 뭔가 대단히 화가 나 있었다. 전화 내용은 이러했다. 국제특송으로 영국서 6만 원짜리 물건을 받았는데 운임이 물건 값의 두 배인 12만 원이 나왔다는 거다. 한 밤중에 전화기를 들만도 하다. 보통 운임이 물건 값을 넘게 되면 물건을 받는 사람은 화부터 난다. 그런데 막상 따지고 싶어도 운임으로 청구된 금액이 무엇인지를 몰라 답답하기 일쑤다. 이번 호에서는 운임의 구성에 대해 살펴보기로 하자.

글_ 이지수 관세사(신한관세법인 jslee@customsservice.co.kr)

운임의 구성

운임 청구서(운임 인보이스)에는 정체를 알 수 없는 비용이 많이 있다. S사장은 청구된 금액을 모두 관세로 알고 있었으나, 관세는 소액 물품, 개인물품에 대해서는 면세가 되기 때문에 대부분 관세 이외의 통관 수수료라, 기타 운임으로 보는 것이 좋다.

운임과 통관비용이 발생하는 과정을 간략하게 도식화 하자면 아래 그림과 같다. 미국에 있는 스미스 씨에게서 한국의 김 사장이 물건을 구입하는 예를 보자.



스미스 씨는 계약한 물품을 준비해서 한국 김 사장이 지시한 배에 선적하기 위해 내륙 운송업자를 부른다. 이때부터 운임이 발생한다. 내륙운송업자는 보통 트럭을 사용해서 예정된 선적항까지 스미스 씨의 물품을 운송하고 컨테이너에 적입(Vanning 또는 Consolidation, 혼적: 보통 하나의 컨테이너 분량이 되지 않는 소량 화물을 모아 컨테이너에 적재하는 과정)하기 위해 콘솔업체에 맡긴다. 콘솔업체는 컨테이너를 다시 선사에 맡기고, 선사는 배에 실어 한국까지 물건을 가져온다.

배가 한국의 양륙항에 도착하면, 선사는 컨테이너를 항구에 내리고, 컨테이너에서 화물을 적출(devanning, 컨테이너 속에 함께 모인 화물을 화주별로 분류하는 과정)한다. 화물은 통관을 위한 검사 및 기타 세관처리과정을 거치기 위해 장치장소 또는 보세창고로 간다. 여기서 통관이 이뤄지고 관세 등의 경비가 정산되면 화물을 반출할 수 있게 된다. 창고에서 반출된 화물은 다시 한국의 내륙운송업체에게 전달돼서 트럭을 타고 김 사장에게 가게 된다.

이 물류의 흐름에서 아무리 작은 물건이라 해도 미국측의 내륙운송업자, 관세사, 콘솔업자, 운송사, 한국측 콘솔업자, 창고업자, 관세사, 내륙운송업자 최소한 총 8명이 개입을 하게 된다. 물류 서비스 유통체인은 이처럼 길고 복잡해서 일반적인 경우 유통 마진폭이 높고 유가나 환율, 항구의 파업이나 국제정세에 따라서 크게 변동한다. 또 운임은 관세에도 영향을 미친다.

· 운임 높아지면 관세도 높아져

관세의 과세가격은 보통 송장을 통해 확인되는 금액인데, 구매자가 판매자에게 실제로 지불했거나 지불해야하는 모든 금액(price actually paid or payable)에 법적으로 규정된 가산요소를 가산 조정한 금액을 말한다.

지금까지 논의한 운임은 과세가격에 가산하는 요소 중 하나다. 다시말하자면, 물건을 산 사람은 산 가격에 운임을 더한 금액을 기준으로 관세율을 곱해 관세를 구해서 납부하는 것이다. 따라서 운임이 높아지면 관세도 높아진다. 그런데 운임 중 과세되는 부분은 수입항까지이다. 한국 측, 수입항에 도착한 후 발생한 운임은 일단 과세가 되지 않는다. 따라서 김 사장은 수입신고할 때 운임 인보이스를 관세사에게 보내 비과세 비용들이 과세가격에 포함되지 않도록 해야 한다. 흔히 운임 인보이스 내역 중에서 CCF와 DOC 또는 DCF가 비과세 처리되도록 해야 하는 항목이다.

CCF는 지금처럼 후불 처리되는 운임에 대해서 서비스대가로 지급되는 비용으로 운임 및 운송비용에 속하지 않는다. DOC, DCF는 documentation fee 즉, 운송사가 발행하는 서류에 대해서 김 사장에게 서류발행비용을 청구하는 것이다. Inland FRT라고 표시된 항목은 Inland Freight의 약자로 내륙운송비를 말하는데, 위 사례에서 미국에서 발생하는 내륙운송비는 과세돼야 하고, 한국에서 창고를 떠나서 김 사장에게 가는 동안 발생 비용은 비과세처리된다.

PSC(Port Service Charge, 선적항 부두사용료)는 미국에서 선적할 때 부두사용료로 운송사가 지불한 금액으로 과세된다. 반면에 WFG (Wharfage, W/F 부두사용료) 선사가 도착지 항구에 납부하는 비용은 수입항 도착 후 발생하는 비용으로 비과세된다.

수입항에 도착 후 발생한 것이냐에 따라서 다른 비용들의 과세여부도 구분이 된다. 선적항에서 선적에 사용된 선적항장비사용료(LOO, Lift on-off charge), 터미널화물조작료(THC, Terminal Handling Charge)중 해외 발생분(OTH)는 과세, 도착 후터미널사용료(DDC, Destination Dock Charge) 도착 후 발생 터미널장비사용료, 국내발생 THC(즉, DTH)는 비과세 한다. CFS(화물하역료)도 국외발생 분은 과세, 수입항 도착 후 발생분은 비과세한다.

통화환증료(CAF, Currency Adjustment Factor)는 항해 중에 환차에 다른 손실에 대한 보전비용으로 청구되는 것이고 유류할증료(BAF, Banker Adjustment Factor)는 항해 중 유가변동에 따른 손실을 보전하는 비용이며 둘다 과세된다. 운임의 명목은 다양하기도 하지만 운송사에 따라 달리 불리기도 한다. 잘 모르겠다 싶으면 관세사에 물어 설명을 들을 수 있다.

거대 특송업체들 중에는 자체 운송수단을 보유하고 있는 경우 앞서 말한 물류의 유통 마진이 감소되기 때문에 소량화물이나 서류의 경우, 개별적으로 전체 물류과정을 컨트롤하기보다 특송업체를 활용하는 것이 저렴한 이유가 된다.

특급특송화물의 경우는 세부 운임항목을 기대하기 어렵다. 따라서 과세되는 운임이 어디까지인지 확인이 어렵기 때문에 “특송물품 수입통관 사무처리에 관한고시”의 별표6 “특급특송화물 과세운임표”에 의한 과세운임이 적용된다. 이 운임은 보통 중량(kg 단위)과 지역별로 운임을 정하고 있다.

운임은 항상 부담스럽다. 하지만 운임을 이해하고 합리화하는 방안은 원가절감이라는 차원에서 요즘처럼 경기가 어려울수록 커다란 의미가 있다.