

# FTA 100% 활용하기 중국의 통관환경 동향, 통관 유의 사항은?

손혜정 복단대 석사



# A

지난 2012년 5월 협상을 시작한 한-중 FTA는 2015년 2월 가서명을 체결함으로써 진행에 진전이 있었다. 앞으로 협정문 분석 및 정식 서명, 국회 비준동의 등의 절차를 거쳐 정식 발효가 되기까지 일련의 과정들이 필요하지만, 양국이 FTA의 필요성에 대해 인식을 같이하고 있는 만큼 연내~16년 초에 정식 발효가 될 것이라고 예상하는 분위기가 지배적이다.<sup>1)</sup>

그럼 FTA 발효에 앞서 현재 중국의 통관환경이 어떠한지, 어떠한 절차와 애로사항이 있는지, 우리는 어떻게 대응해야 하는지에 대해서 정리해보고자 한다.

## 중국의 통관 환경

중국의 통관제도를 이해하기 위해서는 이를 담당하는 중국 해관의 행정조직을 살펴보아야 한다. 중국의 통관행정을 담당하는 중국해관총서(General Administration of China Customs)는 1980년 2월 대외경제무역부에서 분리 독립하여 국무원 직속의 장관급(部級)기관이 되었다.

1) 이 글은 2013년 한국조세재정연구원의 '신흥교역국의 통관환경 연구-중국' 및 'KOTRA 글로벌원도우-국가별 보가-중국' 자료를 활용하여 작성하였음.

중국 해관총서의 주요 기능은 국경을 출입하는 운송수단, 화물, 여행자휴대품, 우편물품과 기타 물품을 감독관리, 관세 및 기타 세금의 징수, 밀수단속, 해관 통계의 작성 및 기타해관업무의 처리 등이며 전국 267개 공항만 및 내륙철로 개항지를 관리하며, 15개의 보세구, 8개의 보세물류원구, 12개의 보세항구, 59개의 수출가공구, 4개의 종합보세구 등 총 98개의 감시 구역을 운영하고 있다.

세계은행의 'Doing Business 2014' 보고서에 따르면 중국은 전체 189개국 중 96위에 이름을 올렸다. 이 통계는 사업개시, 건설 허가, 전력 수신, 부동산 취득, 신용 취득, 투자자 보호, 세금 납부, 무역, 계약 이행 및 청산 등 10개 지표에 의해 순위가 정해진다.

**중국 무역분야 순위 비교**

구 분	중 국	EAST ASIA&PACIFIC	OECD	브라질	인 도	한 국
수출필요서류(개수)	8	6	4	6	9	3
수출소요시간(일)	21	21	11	13	16	8
수출소요비용(US달러/컨테이너)	620	856	1,070	2,215	1,170	670
수입필요서류(개수)	5	7	4	8	11	3
수입소요시간(일)	24	22	10	17	20	7
수입소요비용(US달러/컨테이너)	615	884	1,090	2,275	1,250	695
무역분야 순위	74	-	-	124	132	3

자료: The World bank, 「Doing business 2014」

**중국 수출입 소요기간**

단위 : 일, 달러

구 분	수 출		수 입	
	소요기간	비용	소요기간	비용
서류준비	14	305	15	260
세관통관	2	80	4	80
항만(터미널)	3	140	3	140
내륙운송	2	95	2	135
합 계	21	620	24	615



이 보고서에 따르면, 중국의 해상 수출비용은 컨테이너당 약 620달러이며 수출에 필요한 서류는 8가지, 서류준비를 비롯하여 통관 및 국내운송, 항만에서의 업무를 포함하여 총 21일이 소요되며, 해상 수입의 경우는 컨테이너당 약 615 달러의 비용이 소요되며 수입에 필요한 서류는 5가지, 서류 준비를 포함한 통관 및 국내 운송, 항만 업무를 포함하여 총 24일이 소요되는 것으로 분석하였다.

## 중국의 통관 절차 및 서류

중국의 통관절차를 살펴보면 수출입화물의 송수하인, 운송수단 책임자, 물품 소유인 또는 그 대리인이 해관규정에 따라 화물, 물품, 운송수단의 수출입 및 관련된 해관사무를 처리하는 순서로 진행된다.

### 전기단계 수출입 전 사전준비 단계

- 수출입화물의 송수하인 또는 그 대리인이 해관의 수출입화물에 대한 감관요구에 따라 화물이 수출입하기 전에 해관에 준비수속을 하는 과정을 말한다.
- 보세가공화물의 경우, 수입 전에 수입화물의 수하인 또는 그 대리인은 가공무역 준비수속을 하여야 하며, 가공무역 전자장부와 전자화 수책 개설을 신청하거나 또는 가공무역 종이수책을 신청하여 수령해야 한다.
- 특정감면세화물의 경우, 수입 전에 수입화물 수하인 또는 그 대리인은 화물의 감면세 준비와 심사비준 수속을 하여야 하며, 감면세증명을 신청하여 수령해야 한다.
- 임시수출입화물의 경우, 수출입 전에 수출입화물 송수하인 또는 그 대리인은 화물 임시수출입 준비신청 수속을 하여야 한다.
- 기타 수출입화물 중의 출료가공(出料加工) 화물의 경우, 출료가공 화물의 수출 전에 수출화물 송수하인 또는 그 대리인은 출료가공의 준비수속을 하여야 한다.

### 수출입단계 수출입 화물 통관 단계

- 수출입화물의 통관은 일반적으로 '신고 → 화물검사 → 관세징수 → 통관 및 반출입' 등의 4단계를 거친다.
- 신고 : 수출입화물의 송수하인 혹은 그 대리인이 해관에 관련 증빙서류를 제출하여 통관을 신청하는 것을 말한다.
- 화물검사 : 해관이 수출입 화물에 대한 검사를 통해 신고서류와 화물의 일치 여부, 위법행위의 유무 및 수출입의 합법성을 검토하는 것을 말한다.
- 관세 징수 및 납부 : 수출입화물의 송수하인 또는 그 대리인은 해관에서 발급한 관세 및 검사비용 등의 납부고지서를 받은 후에 해관에서 지정한 은행을 통해 관련 비용을 해관의 전문계정에 납입하는 것을 말한다.
- 통관 : 해관담당자는 서류신고, 화물검사, 관세징수 등의 통관 절차를 재확인한 후, 확인 인장을 찍고 수출입화물을 반출시키며 절차가 종료된다.

**후속단계**  
정산, 종결,  
감관 해제 등

- 수출입화물의 송수하인 또는 그 대리인이 해관의 수출입화물에 대한 감관 요구에 따라 화물을 수출입할 때, 장치, 가공, 조립, 사용, 유지보수 후에 규정된 기한 내에 규정된 요구에 따라 해관에 상술한 수출입화물의 정산(核销), 종결(销案), 감관의 해제 등을 신청하는 과정을 말한다.
- 보세가공 화물의 경우, 수입화물의 수하인 혹은 그 대리인은 규정된 기한 내 정산을 신청해야 한다.
- 특정감면세화물의 경우, 수입화물의 수하인 혹은 그 대리인은 해관감관기간이 만료되거나 또는 해관감관기간 내에 해관의 비준을 받아 판매, 양도, 반송, 폐기한 경우 해관에 감관해제를 신청해야 한다.
- 임시수출입화물의 경우, 송수하인 또는 그 대리인은 임시수출입이 규정한 기한 내에 또는 해관의 비준을 받아 임시수출입기한을 연장한 경우에는 만기 전에 재수출입하거나 정식으로 수출입신고를 하고, 그 후에 종결을 신청해야 한다.
- 기타 수출입화물 중의 출료(出料) 가공화물과 수리화물, 일부 임대화물 등은 수출입화물의 송수하인 또는 그 대리인은 규정된 기한 내에 종결처리를 신청해야 한다.

일반적으로 화물의 수출입은 수출입신고, 검사협조, 세비(관세 및 검사비용 등) 납부, 화물 수령 또는 운송 등의 수속을 거치게 되며, 중국은 수출입 전후에 무역 특장별 준비절차가 추가로 요구된다.

가공무역의 원재료 수입의 경우, 해관은 신고와 서류심사단계에서 위에서 언급한 통관수속 외에 사전 준비(備案)를 요구하고 있으며, 수입한 원재료로 완성품을 가공한 후 수출하게 된다면 반드시 정산종결(核销结案)한 후에야 가능하다.

중국의 통관 절차는 수출입화물에 대하여 감관을 실시하는 전 과정을 살펴볼 때, 시간의 전후에 따라 전기단계와 수출입단계 그리고 후속(사후)단계 등 3단계로 구분할 수 있다.

통관 서류는 통관의 첫 단계인 관세신고 때 필요한데, 신고방법은 구두신고, 서면신고, EDI (Electronic Data Interchange) 등의 3가지 종류로 나뉜다. 통관 서류는 수출입화물신고서 외에 하기와 같이 기본서류, 특수서류, 예비서류 등이 필요하다.

수출입화물신고서는 수출입화물의 송수하인 혹은 그 대리인이 세관에 화물의 상황을 신고하는 법률문서로서 세관감독에 필요한 중요한 증빙서류이다. 일반적으로 동일양식의 신고서를 3부 작성하여 각각 세관보관, 세관통계, 기업보관용으로 관리한다. 컴퓨터 전산망을 통해 통관등록 시스템을 이용한 경우, 신고서 1부만 작성하여 등록센터에 제출하면 된다. 위탁가공무역이나 원자재조달 가공무역은 1부는 세관신고 확인용으로 추가 작성하고, 외화수취가 있을 경우는 수출외화대금영수신고 확인용으로 1부를 다시 추가 작성하여야 한다.



또, 온라인을 통해서 직접 신고도 가능한데, 전자수속을 하는 기업은 온라인 상에서 데이터를 작성하여 신고한 후 해관으로부터 일련번호를 받아 전자통관 데이터 수속을 할 수 있다.

### 기본서류

- INVOICE(운송서류가 있는 경우 반드시 함께 제출)
- 포장명세서(산적화물, 단일품종화물 또는 포장과 내용이 일치하는 화물 제외)
- B/L(해운 수출입의 경우)
- AWB(항공운송의 경우)
- 소포명세서(우편운송의 경우)
- 화물수취증(육상운송의 경우)
- 수출대금영수 신고 확인증(수출의 경우)
- 해관이 발급한 수출입화물의 감면세 증명 및 보세등기 증명서

### 특수서류

- 쿼터허가증(국가계획부문의 쿼터증명, 상무부 수출입허가증 등)
- 기타 특수서류(기계전자제품수입, 상품검사, 동식물검역, 약품검사 등)
- 가공무역수책
  - 국가수출 장려를 위해 가공무역업체의 수입원자재 보세처리, 수입통관 시 관세부과 면제, 가공무역수책에 수입사항 기록 후, 재수출 수량에 대해서 등록말소 처리
  - 모든 수출용 원재료에 해당되며, 관할해관에 신청하여 처리
  - 수책기록 내용에 근거하여 BOM108)갱신 및 수책 변화 수출입 현황을 관리

### 예비서류

- 무역계약서
- 원산지 증명
- 위탁업체의 영업허가증
- 위탁업체의 장부자료 및 기타 관련 서류

통관시 유의사항을 살펴보면, 중국에서 세관신고를 할 수 있는 신고자격이 정해져있는데, 중국 세관규정에 근거하여 그 대상은 세관에 등록된 통관전문(대행)업체와 수출입경영 자격이 있는 기업, 그리고 세관의 연수 및 승인을 거친 통관업체의 지정담당자가 통관인원인 경우에 한한다.

통관기한을 보면, 수입의 경우, 운송기관의 입항신고일부터 14일 이내, 수출의 경우는 세관의 특별 허가의 경우를 제외하고는 화물이 세관관리감독지역에 도착한 후 선적 24시간 내에 신고를 하여야 한다. 만약 그 시기가 경과되면 수입화물은 도착가(CIF)의 0.5%를 수입신고 지체금으로 징수하며, 징수 후 3개월까지도 세관신고가 없으면 수출화물은 임의 매각된다.

## 통관 애로사항 및 기업 입장의 대응방안

중국 통관진행시 발생하는 애로사항에 대해 살펴보면, 크게 통관 관련 비관세 장벽과 수입규제 제도 등을 말할 수 있다.

비관세장벽이란 관세 이외의 수단을 통해 무역에 영향을 미치는 행위 및 수단을 통칭하는 것이며, 그 종류로는 수입허가제, 기술무역장벽, 위생 및 검역조치, 통관 관련 규제, 원산지 규정 및 무역규제 등이 있다. 그 중 통관 관련 규제는 다음의 몇 가지로 나뉘볼 수 있다.

- 수입의약품 통관지 제한
- 수입신고 지체금 부과
- 환급규정관련 정보 획득의 어려움
- 이중 세관검사(발체 검사 후 전량 검사)
- 관세부과 기준가격 비공개
- 보세운송 불허
- 관세분류의 자의성 및 화물에 대한 상세정보의 기밀보호 미흡
- 통관 절차의 복잡성과 불투명성
- 과도한 통관심사



수입의약품 통관지 제한은 중국 ‘수입약품관리방법’이라는 수입약품 심사, 허가 관리 규정에 의거하여 반드시 국무원이 약품수입을 허가한 항구를 통해서만 수입할 수 있다. 또, 국가약품 감독관리국에서 발급하는 수입의약품등록증을 반드시 취득하여야 하며, 수입약품 통관증 및 기타 증빙서류를 해당 수입항 관할 해관에 제출하여야 통관이 가능하다.

환급규정 정보 획득의 어려움은 그 정보가 중국어로만 제공되고, 수시로 변경되는데 변경에 대한 통보가 없어 업체들의 혼란을 가중시키는 면이 있다. 특히 중국은 외자기업의 수출규모가 중국 전체 수출의 절반에 육박할 정도이나 수출증치세 환급규정 및 절차가 모두 중국어로 되어있어 해외 업체들에게는 진입장벽으로 느껴지는 부분이기도 하다. 이에 대응하기 위해서는 수시로 환급률의 변화를 모니터링 해야 한다.

또 이중 세관검사도 통관을 어렵게 하는 부분인데, 이로 인해 납기 지연이나 통관비용 상승 등의 문제가 야기된다. 해관은 실제 경험 및 현장감독에 소요되는 인력, 물자, 장소 등 조건에 근거하여 전수검증, 추출검사, 외형검사 등의 검사방식을 채택하고, 화물검사는 일반적으로 해관의 감독지역 내 항만, 기차역, 공항, 우체국 혹은 기타 해관감독 장소에서 진행되지만



검사와 관련된 공식적인 규정이 없이 해관원 자체 판단 하에 임의로 정하기 때문에 발체검사를 한 물품에 대해서도 전량검사를 재실시하는 등 이중검사의 애로사항이 발생하기도 한다. 특히 비싼 원자재 통관 시 이런 경우가 종종 발생하며, 해관에서 자의적으로 판단해 필요 자재량보다 많이 수입됐다고 생각할 때에도 검사강도를 다르게 적용하고 있으며 지역과 해관원에 따라 검사기준이 상이하어 통관의 진입장벽으로 여겨진다.

(원자재의 경우 5~10%만 검사하는 데 반해, 설비는 100% 검사하고 통관수속이 완료된 후에도 각 공장의 관할지 해관에서 재통관 수속이 진행된다.) 이에 대응하기 위해서는 수출입하려는 품목이 중국 내 민감품목인지 여부를 사전 인지하고, 민감 품목의 경우는 중국 내 수요-공급 상황에 대한 현황을 수시로 확인하여 세관 검사 시 불이익이 없도록 사전 예방하여야 한다.



수입규제 제도는 하기의 2014년 신규 정책을 살펴봄으로써 현재 중국의 수입규제 방향을 알아보기로 한다.

중국은 2013년 8월부터 LCD, 분유, 자동차 관련기업에 대대적인 반독점법 조사를 시행하였는데, 관련 기업에 과징금을 징수하는 등 반독점법 위반 조사를 강화하는 한편 수입차 가격 등에 대해서도 폭리 등의 반독점법 위반 조사를 시행하며 외자계 기업의 가격 담합, 고가 전략 등을 통한 부당이익 등에 대해서도 조사할 예정이다. 이 반독점법 조사 대상은 점차 그 범위를 넓혀 국민생활과 연관된 산업 전반에 영향이 미칠 것으로 전망된다.

아동용 카시트는 2014년 1월 연합공고문을 통해 '상품강제인증제도(CCC)'를 적용할 것을 발표하였는데, 14년 9월부터 지정된 인증기관을 통해 인증위탁 접수를 진행하고 있으며 1년의 유예기간이 지난 2015년 9월 이후부터는 인증 미획득 제품의 중국 내 출하, 판매, 수입 등을 금지할 예정이다. 그간 명확한 수입 기준이 없었으나 이번 규제를 통해 통일된 기준, 법률규제 등이 마련되면서 아동용 카시트의 수입, 유통에 대한 관리감독이 강화되었다. 중국내 영유아 및 아동 대상 제품의 수요가 급증하고 있는 만큼 중국 당국의 감독도 지속 강화될 것으로 예상되는 바, 관련 제품의 중국 수출을 위해서는 상품강제인증제도를 꼭 활용하여야 한다.

또, 중국 내 분유파동이 발생한 후 유제품 수입이 크게 증가하였고, 이에 관련사업에 대한 관리 강화가 대두되고 있다. 2014년 4월 중국은 '1차 수입산 유제품 해외생산기업 리스트'를 발표하였는데, 이 리스트에 포함되지 않은 해외생산기업 제품은 2014년 5월부터 중국내 반입이 금지되고 있다. (리스트 확인 : <http://www.cnca.gov.cn/ywzl/gjgnhz/jkzl>) 또, 수입산 유제품 생산업체에 대한 등록제도를 실시하며 등록신청 시 검역보고서, 상품 유형, 브랜드, 위생증서를 제출해야 한다. 그리고 대형포장 제품을 수입한 후에 중국 내에서 다시 소포장하는 행위를 엄격히 금지하고 있어 반드시 분유용기에 포장된 최종판매 형태로 수출해야 한다. 제품에 중문 라벨이 없거나 표기사항이 중국 식품안전표준에 부합하지 않을 경우도 반송 혹은 폐기처리한다. 최근 중국 내 식품 관련 법규가 강화되고 있기 때문에 식품 관련 수출입 업체는 이 부분에 대한 법규 갱신에 촉각을 세워야 한다.





중국 내 인터넷 보급률 및 이용율이 급증하면서 인터넷을 통한 해외 드라마, 영화 등의 콘텐츠의 접촉이 용이해졌다. 중국은 해외의 문화 콘텐츠가 중국의 정치, 문화, 역사 등의 기본 질서와 위배될 경우 이에 대한 방영을 차단하는 등의 감독강화를 발표했다. 이 통지문에 따르면 드라마, 영화 등의 영상 콘텐츠들이 중국 내 방영되기 위해서는 모두 국가신문출판광전총국에 사전 심사를 받아야 한다. 중국 경제 정책은 시장 논리를 따라가지만, 기본적으로 사회주의 국가이기 때문에 해외 콘텐츠로 인해 중국 내 사회혼란이 가중되거나 화제거리를 만드는 등의 행위에 대해 보수적인 자세를 취하고 있다. 최근 한국의 다양한 문화 콘텐츠들이 중국으로 수출되고 있기 때문에 중국의 이러한 감독 방향을 사전 인지하여야 하겠다.

또, 중국은 철강재 가공무역의 보세 정책을 취하하며 2015년 1월 1일부터 관세 및 수입 과징금을 징수한다고 발표했다. 이는 그간 중국 내 인프라 구축을 위한 철강 수요가 컸으나 최근 신규주택 건설이나 전기, 기계, 자동차 등의 수요산업 성장률이 둔화되고 중국 내 철강생산량도 증가하면서 자국 산업을 보호하기 위해서 철강 관련 무역을 규제하고 나선 것으로 해석된다. 이에 대해 우리 기업은 우선 AIB의 출범에 주목해야 한다. 올해 AIB 출범 이후 중국과 한국 건설사의 토목 SOC 공사가 확대될 것으로 보이며 건설사의 진출 확대는 철강재 수출로도 이어질 수 있기 때문이다.

중국은 한국에 있어 매우 중요한 교역대상국 중 하나이며, 그 중요성에 대해서는 부정하기가 쉽지 않다. 이런 중국의 통관 관련 제도 및 정책의 변화에 대해 항상 예의주시한다면 무역 확대의 방법은 여러 산업에서 찾아 볼 수 있을 것이다. 원자재나 일반 가공무역을 뛰어넘어 차별화된 기술로 첨단IT 및 전자부품 개발 등에 집중하고, 중국 내 내수시장이 확대됨에 따라 현지 마케팅이나 A/S 강화 등의 현지화 전략이 필요하겠다. 또 그 간의 제조업 중심의 교역에서 서비스, 문화 중심으로 교역 산업을 다양화하여 일부 산업에 대한 규제강화로 인한 리스크를 최소화할 필요가 있다. 그리고 중국 내 환경오염에 대한 인식이 날로 증가하는 만큼 환경오염이 우려되는 제품의 수출입 시에는 더욱 세심한 사전 준비가 필요할 것으로 보인다.

