

화학, 운송파업으로 수출차질 막대!

CMRI 조사, 전체 응답자의 41.3% 차지 ... 원재료 구매차질도 40%

잇따른 화물연대의 파업이 국내 화학기업들에 미치는 영향은 지대한 반면, 운임이 오르더라도 화학기업들은 운임료 상승분을 제품가격에 반영하기 어려운 것으로 나타났다.

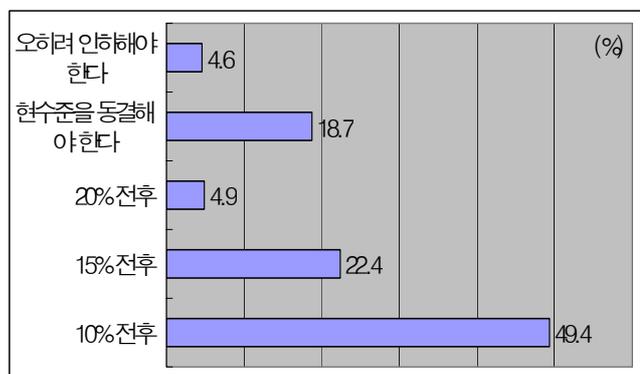
화학경제연구원(원장 박종우)이 8월26일부터 29일까지 인터넷 홈페이지(www.chemlocus.com)를 통해 화학기업 종사자 347명을 대상으로 설문조사한 결과, 화물 및 컨테이너 파업에 따른 화학기업이 받는 영향은 <매우 크다(48.4%)>와 <크다(46.2%)>는 응답이 전체의 94.6%를 차지해 화학산업과 물류의 연관성이 매우 밀접한 것으로 조사됐다.

화물 및 컨테이너 파업이 화학산업에 미치는 가장 큰 영향으로는 <수출 차질>이 전체의 41.3%로 가장 높았고 <원활한 원재료 수송의 어려움>이 39.9%로 2번째로 꼽혔다. <가동률 조정에 따른 생산 차질>과 <재고 누적에 따른 물류비 증가>는 각각 10.0%와 8.8%를 차지했다.

최근 화물연대가 요구하는 운임료 30% 인상안에 대해서는 응답자의 48.8%가 <너무 높다>, 45.2%가 <높다>를 선택한 반면, <적당하다>는 의견은 6.0%에 그쳤고 <너무 낮다>는 대답은 한명도 없었다.

화물연대에 대한 운임 인상률은 <10% 전후가 적당하다>는 응답이 49.4%로 가장 많았으며, <15% 전후로 인상> 22.4%, <20% 전후로 인상> 4.9%로 나타나 현재 물류체계에서 운임료 조정은 어느 정도 수급을 얻는 것으로 나타났다. <현재 운임 수준을 동결해야 한다>는 의견은 18.7%였으며, <오히려 운임을 인하해야 한다>는 의견도 4.6%로 나타났다.

화물 및 컨테이너 파업이 화학기업에 미친 영향은? 적정 운임료 인상률은?



그러나 운임이 인상되더라도 화학기업들이 화학제품 판매단가를 올리기는 쉽지 않은 것으로 조사됐다.

운임료 인상 시 화학제품 판매단가 인상률을 묻는 질문에 <반영하지 않는다>는 응답이 33.9%로 가장 많았으며, <1% 전후 반영>이 30.6%, <3% 전후 반영>이 26.6%, <5% 이상 반영>이 8.9% 순이었다.

화학기업들이 주로 이용하는 내륙운송 수단은 컨테이너가 45.3%로 가장 많았고 트럭 31.1%, 탱크로리 20.3% 등으로 조사됐다.

또 현재 이용하고 있는 하적장은 부산이 54.5%로 절반 이상을 차지했으며, 여천 17.0%, 울산 13.6%, 반월-시화 5.9%, 대전 0.9%로 나타났다.

이번 설문조사에 참여한 화학기업 종사자는 석유화학 및 폴리머 181명, 무역·오피 52명, 플라스틱 48명, 정밀화학 31명, 무기화학 24명 및 기타 11명의 분포였다. <조인경 기자>

<Chemical Journal 2003/09/01>