

해상운임 상승 “수출경쟁력 약화”

해양부 · 산자부, 민관협의회 정례화 방침 ... 동남아 해운시장 활황

최근 해상운임 급등으로 수출업계의 물류비 부담이 커지고 있다는 지적에 따라 정부가 해상운임과 관련한 민관협의회를 정례화하고 정보공유시스템을 구축키로 했다.

해양수산부와 산업자원부는 3월11일 서울 한국해양수산개발원(KMI)에서 무역 및 해운회사와 회의를 갖고 해상운임 정보공유를 골자로 하는 대책을 발표했다.

이에 따라 해양부, 산자부, 선주협회, 한국무역협회와 일선 해운, 무역회사 등은 분기별로 협의회를 개최해 업계간 갈등을 해소하고 공동 대응책을 마련하게 된다.

또 상반기에 선주협회와 근해수송협의회, 무역협회가 각각 참여하는 정보공유시스템을 만들어 항로별 해상운임, 물동량, 선박량 상황 등의 정보 제공은 물론 수출선박 알선 역할도 하게 된다.

이밖에 정부는 국내 해운회사에 대해 국내 화주의 물량을 우선 처리하고 석탄이나 철광석 등 국가 필수 원자재에 대해서는 장기운송 계약을 체결토록 권고할 방침이다.

해양부는 “해상운임 동향을 지속적으로 모니터링하면서 국내경제에 대한 피해를 최소화하도록 업계와 적극 협조할 계획”이라고 밝혔다.

한편, 회의에서 무역협회는 최근 해상운임 상승으로 수출채산성이 크게 악화되고 있고, 특히 백색가전, 타이어, 철강업계의 피해가 크다며 정부 대책을 촉구했다.

무역협회는 “최근 해운시장 동향을 분석한 결과 운임인상 분위기에 편승해 모든 항로에서 동시다발적인 인상 움직임이 나타나고 있는 것은 가격담합이 허용되는 해운동맹의 특성을 이용한 것으로 선사들의 인상계획이 그대로 현실화되지는 않을 것”이라고 밝혔다.

무역협회는 “미국, 유럽 항로를 중심으로 한 컨테이너선 운임인상은 중국 수출입화물의 운송수요 급증이 가장 큰 원인이지만 일본, 동남아시아 항로는 해운시장 활황 분위기에 편승한 점이 인정된다”고 주장했다.

또 “선사들은 물동량 증가율과 선박공급 증가율이 큰 차이가 없는데도 인위적으로 운임인상을 추진해왔으며, 특히 2001년과 2002년에는 컨테이너 운송능력 증가율이 해상물동량 증가율보다 높았는데도 해운동맹은 운임인상을 추진해 왔다”고 밝혔다.

2001년의 운송능력 증가율과 해상물동량 증가율은 각각 8.5%와 2.2%, 2002년은 8.0%와 7.2%로 집계됐다.

무역협회에 따르면, 2003년 정기선사들은 물량증가율(8.2%)보다 선박증가율(7.1%)이 약간 낮아지자 운임인상을 추진했고 2004년에는 선박 증가율이 더욱 둔화될 것으로 보고 운임인상을 예고하고 있다.

그러나 해운동맹의 운임인상 계획은 시장에 그대로 반영되지 못해 2003년 미주수출항로동맹은 전년보다 60%의 인상을 시도했으나 실제로는 20% 가량 오르는 데 그쳤다.

2004년 북미항로는 2003년보다 30-40%, 구주항로는 40-45% 인상이 추진되고 있으며, 근해지역 항로는 3월 15일, 9월 15일을 기해 TEU(20피트 컨테이너)당 50-100달러 인상계획이 잡혀 있다.

한편, 무역협회의 지적에 대해 선주협회는 해상운임 상승이 전세계적인 현상이기 때문에 국제경쟁력 약화로 이어지지는 않는다고 반박했다.

<Chemical Journal 2004/03/12>