

해상운임 인상 “수출코스트 비상”

무역업계, 원화환율 이어 이중고 우려 ... 선사는 물류비 비중 낮아

해상운임 인상이 수출에 부담이 될 것이라는 무역협회의 발표에 국내 선사들이 반발하고 나섰다.

한국선주협회는 1월29일 “물류비에서 해상운임이 차지하는 비중은 15% 내외”라며 “해상운임 때문에 수출에 적신호가 커진다는 식으로 호도해서 안된다”고 밝혔다.

선주협회 관계자는 “무역협회가 <백색가전제품은 전체 수출단가에서 물류비 비중이 10-15%에 이르고 물류비가 300달러 올라가면 물류비 비중이 20%로 확대될 수 있다>며 마치 해상운임이 수출가격에 상당한 부분을 차지하는 것처럼 말하는데 사실과 다르다”고 주장했다.

선주협회 관계자에 따르면, 국제연합무역개발협의회(UNCTAD)에서 상품가격 대비 국제해상운임이 차지하는 비율을 통상 3.5%로 보고 있으며 교통개발연구원에서도 전체 물류비에서 내륙운송 비중이 55% 정도인데 비해 해상운송은 15% 밖에 되지 않는 것으로 보고 있다는 것이다.

또 “40피트 컨테이너를 서울에서 부산항만까지 수송하는데 400달러의 비용이 소요된다면 중국까지 2-3일에 걸쳐 해상으로 운송하는 데는 100달러 밖에 안든다”고 말했다.

아울러 “해상운임은 유럽 및 외국선사가 80% 이상 차지하는 아시아유럽항로운임동맹(FEFC)에서 결정하는 것으로, 한국 선사들에게 운임을 낮추어달라고 해서 낮추어줄 수 있는 상황도 아니다”고 덧붙였다.

해운업계 관계자는 “2006년 해운시황이 좋지 않아 영업이익이 많이 줄어들었다”며 “국내 해운업 채산성과 관계없이 운임을 어느 수준으로 해달라는 것은 어불성설”이라고 말했다.

한편, 무역협회 1월29일 수출 채산성이 2004년말부터 하락하고 있는 상황에서 물류비가 급증하면 수출마진이 마이너스로 전환돼 수출 자체가 어려워질 수 있을 것이라며 해상운임의 안정화를 위한 노력이 필요하다고 밝혔다.

무역협회는 고유가, 미국 내륙 철도운임 인상 등 원가상승 요인은 인정하나 심각한 어려움에 직면하고 있는 하주들에게 큰 폭의 운임인상 요구는 하주의 수출경쟁력에 심대한 타격을 입혀 결국 수출 감소와 물동량 감소라는 악순환을 가져올 것이라고 주장했다. <저작권자 연합뉴스 - 무단전재·재배포 금지>

<화학저널 2007/01/30>