

중국 정부 컨테이너선사 운임덤핑에 대한 제재착수

운임 선박운항비와 시장 수요와 공급원칙 반영돼야

중국 정부가 컨테이너 정기선사들의 고질적인 운임 덤핑행위를 뿌리 뽑기 위해 정면 대응방침을 밝혀 정기선시장이 꿈틀대고 있다.

중국 교통부는 최근 홈페이지에 게시한 발표를 통해 국제항로를 운항하는 정기선사들의 제로운임이나 음성적인 운임제공 등 불공정 행위를 더 이상 용납하지 않을 방침이라고 밝혔다.

중국 교통부는 성명서에서 국제 정기선운임은 선박 운항비와 시장의 수요와 공급 원칙이 정확하게 반영돼야 한다고 강조하고, 선사들이 통상적이고, 합리적인 수준보다 낮은 운임을 제공하는 것은 불공정행위에 해당하는 것이므로 금지한다고 강조했다.

중국은 앞으로 저운임을 부과하거나 화주들에게 리베이트를 제공하는 선사에 대해서는 운항 서비스를 단축하는 조치를 취하거나 심한 경우 운항 면허까지 취소할 방침인 것으로 알려졌다.

교통부는 이에 앞서 지난 9월30일 중국과 일본 사이를 운항하는 모든 국제 컨테이너 정기선사들에 대해 10월15일까지 투입 선박량, 수출입 물동량, 운임, 각종 할증료와 회사의 손익계산서 등 선박 운항과 관련된 자세한 보고서를 제출하도록 요구한 바 있다.

중국이 이같이 선사들의 운임 덤핑에 대해 엄벌 방침을 천명하고 나선 것은 최근 들어 일중항로를 중심으로 선사들이 운임을 받지 않거나 리베이트를 주면서 화물을 운송하는 등 시장 질서를 크게 어지럽히고 있기 때문이다.

일-중항로에 취항하고 있는 한 선사 관계자에 따르면, 이같은 운임덤핑 행위는 선전이나 홍콩과

같은 남중국보다는 일본과 상하이를 포함한 북중국 항만에서 흔히 일어나고 있다는 것이다.

업계에서는 제로운임이 화물을 무료로 운송하는 것이 아니라 수출입 컨테이너의 불균형에 따라 선사들이 비용을 절감하기 위해 불가피하게 도입한 제도라고 항변하고 있다. 선사들은 화주들에 대해 제로 운임이나 낮은 운임을 부과하는 대신 터미널 처리비(THC)와 유가 할증료(BAF), 선적 서류 처리비 등을 받기 때문에 운임을 덤핑하는 것이 아니라는 입장이다.

일부 항로에서 선사들의 저운임이 관행화된 상황에서 중국이 특히 일중항로를 지목해 강력한 처벌의지를 밝힌 배경에 대해서도 궁금증이 일어나고 있다.

일-중항로는 사실상 중국선사의 적취율이 80%를 웃도는 등 거의 독점하고 있을 뿐만 아니라 중국의 2대 국영선사인 코스코와 차이나쉬핑도 취항하고 있기 때문이다.

이에 따라 일부에서는 중국이 현재 상황을 그대로 방치하는 경우 시장질서가 극도로 문란해질 우려가 있어 이같은 문제를 해결하고, 운임을 정상화시켜 부수적으로는 자국 선사를 보호하기 위한 장기적인 포석 아니냐는 해석도 나오고 있다.

이같은 추측이 가능한 것은 제로운임의 대부분은 일본에서 중국으로 화물을 수출할 때 선사들이 제공하는 경우가 많기 때문이다.

한편, 중국이 제로운임 근절방침을 밝힌 이후 일중항로의 운임은 피크시즌 요인과 겹쳐 최근 들어 상승국면에 접어들고 있는 것으로 나타났다.