www.kmi.re.kr

KMI 국제물류위클리

2016년 12월14일 · 제386호

항만·물류연구본부 국제물류연구실 국제물류투자분석센터
총괄 이성우 본부장, 감수 김범중 연구위원

Contents

| 물류정책 · 사업동향 |

1. 대만정부, 양밍해운 구제 방안 다각도로 검토
2. 미 무역업계 불합리한 체선료 등 개선 요청
3. 메콩(Mekong)지역과 연결된 도로망 확장, 투자 증진
4. 러 · 중 · 몽, 도로 수송을 위한 삼각협력 구축

| 물류시장동향 |

1. 무르만스크 교통거점 프로젝트에 1,450억 루블 규모 투자 예정
2. 머스크 라인, 독일 선사 함부르크 수드 인수

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

물류정책 · 사업동향

대만정부, 양밍해운 구제 방안 다각도로 검토

- 글로벌 해운 경기의 불황으로 대만 해운선사 적자 기록
  - 글로벌 해운 경기의 불황으로 양밍해운이 적자에 허덕이고 있으며, 2009년부터 현재까지 누적 적자가 338억 대만 달러(11억 미국 달러)에 달함
  - 또한 2016년 1~3분기 동안 양밍해운의 전체 손실액이 130억 대만 달러에 이르는 것으로 추정됨
  - 대만 최대의 컨테이너 선사 에버그린은 2016년 1~3분기 동안 약 75억 대만 달러의 손실을 낸 것으로 발표됨

- 대만 정부는 양밍해운 구제 방안을 다각도로 검토
  - 대만 교통통신부는 4분기 연속 적자를 기록한 해운선사(양밍, 에버그린 등)에 대해600억 대만 달러 규모의 저금리 금융지원 발표
  - 대만 입법위원 Chen Ou-po는 양밍해운과 국영항만회사 TIPC와 인수합병(M&A) 방안을 고려
  - 또한 대만 입법위원 Cheng Yu-peng은 한진해운 파산에 따른 대만 선사의 금융피해를 한국측에 보상 요구해야 한다고 주장

자료 : www.americanshipper.com, 2016.12.7

이민규 전문연구원
051-797-4774, minkyu@kmi.re.kr

미 무역업계 불합리한 체선료 등 개선 요청

- 최근 미국 내 물류 및 무역업 관련 25여개 단체들이 해운업계의 불합리한 체선료 및 반환지연료에 관해 연방해사위원회(Federal Maritime Commission)에 진정서 제출
  - 현재 체선과 반환지연에 대한 기준이 명확하지 않아 불가항력적인 상황을 포함해 화주가 통제할 수 없는 상황에 기인한 체선과 반환지연에 대한 지불 책임도 화주가 지고 있음
  - 따라서 그 기준을 명확히 하기 위해 소매업, 생산업, 운수업 등 다양한 물류 및 무역 관련업 단체들은 현재 체선료(Demurrage) 및 반환지연료(Detention)에 대해 보다 합리적인 정책 마련을 위해 진정서 제출
  - 그럼에도 불구하고 FMC(연방해사위원회)는 이를 거절한다고 밝힘

- 미국에서는 지난 2012년 이후 3차례에 걸쳐 화주가 통제 할 수 없거나 불가항력적인 상황에 기인한 거액의 체선료와 반환지연료 발생
  - '16년 한진해운 사태로 인해 대량의 화물이 억류됨으로서 화주에게 제대로 전달되지 못해 발생한 체선료 및 이로 인해 정시에 반환되지 못한 컨테이너에 대한 반환지연료 발생
  - '14 ~ '15년에 걸친 서부지역 항만노조 업무지연 사태로 인해 체선 및 반환지연 발생
  - '12년 허리케인 샌디로 인한 동부지역 항만 shutdown에 기인한 체선 및 반환지연 발생
  - 뿐만 아니라 '14년 이후 지속적으로 심화되는 항만 혼잡 현상, 선박대형화, 선사 얼라이언스 대형화, 선사의 샤시 제공 서비스 감소, 항만 노사협상 어려움 등에 따라 체선과 반환지연 빈도 급증
  - 예를 들면, 어느 소매업자는 불가항력적인 사유로 인해 9일(무료장치기간 포함) 만에 화물을 찾았음에도 불구하고 8만 달러를 체선료로 지불 하였고 어느 트럭 운수회사는 뉴욕/뉴저지항만 혼잡으로 인해 컨테이너 반납 지연이 발생하여 120만 달러를 반환지연료로 지불 하는 등 그 피해가 큼

- 지난 2015년 4월, FMC는 현행 체선료 및 반환지연료에 관한 규정이 공정하지 못하다고 공식적으로 밝힘
  - FMC의 공식 자료에 따르면, 항만운영사(MTO, Marine Terminal Operator)와 선박운용사(VOCC, Vessel Operating Common Carrier)가 취득하는 체선료와 반환지연료는 경우에 따라서는 불공정하며 이에 대해서는 당시 FMC 회장 Mario Cordero 또한 동의 한다는 뜻을 밝혔음

- 진정 단체들은 항만혼잡, 천재지변, 항만 운영 중단, 정부행위에 의한 지연 등 화주의 불가항력적 상황에 기인한 체선 및 반환지연은 그 기간을 연장해 주는 것이 합리적이라고 주장하였으나 이는 세계선사협의회(World Shipping Council)에서도 거절당했음

자료 : www.americanshipper.com, 2016.12.7 / www.fmc.gov, 2016.12.8.

박주동 전문연구원
051-797-4660, jdpark@kmi.re.kr

메콩(Mekong)지역과 연결된 도로망 확장, 투자 증진

- 경제회랑 네트워크의 대규모 확장 및 경제 투자를 위한 새로운 사업 부문들은 메콩강 인근 국가들의 수도 간 연결을 강화시키고 있는 동시에, 21차 메콩강 경제권 (GMS, Greater Mekong Subregion) 장관회의에 참석한 각료들에 의해 체결 된 협약에 따라 전례없는 무역 및 투자의 기회가 주어질 예정임
  - 미얀마의 수도인 네피도 (Nay Pyi Taw), 미얀마에서 가장 큰 두 개 도시인 양곤 (Yangon)과 만달레이 (Mandalay), 그리고 양곤에 위치하고 있는 미얀마의 주요 항만은 처음으로 메콩강 경제회랑 네트워크의 일부가 될 예정임
  - 라오스의 수도 비엔티안(Vientiane) 역시 인접한 태국과 베트남, 중국 간의 강력한 연계를 구축하며 메콩강 경제회랑 네트워크에 포함 될 예정임
  - 아시아개발은행 (ADB, Asian Development Bank)의 Stephen Groff 부총재는, "메콩강 인근 국가들의 수도와 주요 경제 센터들, 그리고 주요 해운 게이트웨이 간 연결성을 증진시키기 위한 오늘의 협약은 보다 번영적이고 소구역(subregion)까지 포함시키는 확고한 토대를 마련했다" 고 언급함
  - 메콩강 국가들은 20년 이상 '경제 회랑' 을 추구해 오고 있음
  - 경제 회랑은 일반적으로 경제 활동의 중심지를 연결하고 있는 주요 고속도로를 따라 나 있는 투자지역이기도 함
  - 메콩강 경제권에서 경제회랑은 일자리를 제공해 오고 있으며, 수백만 명의 사람들에게 재화와 서비스에 대한 접근성을 높여주며 지난 15년 동안 메콩강 경제권 내에서 15배에 이르는 성장에 기여해 오고 있음
  - 아시아개발은행은 메콩강 지역의 경제성장과 통합을 증진시키기 위해, 경제회랑에 대한 계획 단계에서부터 동서, 남북, 그리고 남부 메콩강 경제권의 회랑 구축을 지원해 오고 있음
  - 이번 회의에 참석한 관료에 의하면, 메콩강 경제권의 빠른 성장과 미얀마의 경제 개방으로, 이들 회랑이 향후 보다 확장될 필요성에 대해 강조되고 있다고 언급됨
  - 이번 회의에서 발표된 성명서에서, 각국 장관들은 메콩강 경제권의 발전에 경제회랑의 중요성을 언급하며, '국경 간 무역과 투자, 관광 및 긴밀한 협력을 위해서 메콩강 경제권의 회랑을 물류 허브로 전환시켜야 하는 필요성' 에 대해 강조했음
  - 장관들은 327억 달러 규모의 신규 '지역투자 기본계획(Regional Investment Framework Implementation Plan)' 에 의거하여 진행 중에 있는 107개 프로젝트에 승인을 하였으며, 메콩강 경제권에서의 경쟁력을 높이고 포괄적 개발을 가속화시키는 방안을 검토하였으며, 메콩강 경제권의 경제와 사회 발전에 대한 장기전략에 대해서도 검토를 하였음
  - 각국 장관들은 2017년에 발효 될 새로운 무역 및 운송수단에 대해서도 강조하였으며, 메콩강 경제권 국경 간 운송 협정의 이행, 주요 국경에서 단일 통관 검사 확대로 인한 통관시간 단축, 국경 간 차량, 사람, 및 재화의 이동을 용이하게 해주는 메콩강 경제권 도로운송 허용에 대한 소개도 이에 포함되었음
  - 메콩강 경제권 국가들로는 캄보디아, 중국(윈난성과 광시좡족자치구), 라오스, 미얀마, 태국, 베트남이 소속되어 있음
  - 메콩강 경제권 프로그램으로 1992년 이후, 180억에 이르는 투자 프로젝트가 진행되어오고 있음

자료 : www.adb.org, 2016.12.11.

김주혜 연구원
051-797-4779, joohye915@kmi.re.kr

러 · 중 · 몽, 도로 수송을 위한 삼각협력 구축

- 이번 UNESCAP 각료회의에서 러시아, 중국, 몽골은 육상운송을 위한 삼각협력 계약을 체결함
  - 이번 계약 체결을 통해 새로운 경제 교통 회랑이 구축되며, 몽골을 통과하여 약 4일 만에 러시아와 중국간의 화물운송이 가능해짐
  - 새로운 경제 교통 회랑은 기존의 육상운송의 혼잡도를 낮추며, 운송 시간을 단축시켜 운송에 대한 효율성이 높아질 것으로 기대됨
  - 그리고 운송시간이 줄어듦에 따라 운송 시 예상 치 못한 화물손상 또한 줄어 들 것으로 전망됨

- 러 · 중간의 교역 활성화에도 기여할 것으로 전망되며, 중국의 경우 이 운송 경로를 통해 중국에서 유럽까지 육상운송이 가능해짐
  - 특히 중국의 대외 무역 흐름에 변화를 줄 것이며, 국제 교역량 증가에 기여를 할 것으로 봄

러중몽 삼각협력 계약 체결 관련 사진

자료 : www.morvesti.ru, (검색일: 2016년 12월 11일)

자료 : www.morvesti.ru, 2016.12.11.

김주혜 연구원
051-797-4779, joohye915@kmi.re.kr

물류시장동향

무르만스크 교통거점 프로젝트에 1,450억 루블 규모 투자 예정

- 무르만스크 교통 거점을 개발하는 프로젝트에 약 1,450억 루블의 투자금이 배정됨
  - '무르만스크 교통 거점' 프로젝트는 러시아연방 주요프로그램인 '러시아교통시스템발전' 에 속한 프로젝트 중 하나로 석탄, 석유 및 컨테이너 운송을 위한 북극해 터미널을 건설하고 여객수송 증가를 위한 인프라 구축이 주요 목적임
  - 이 프로젝트에는 공항 재건축과 도로 재건설, 선박 공급서비스, 항만인프라 현대화가 포함되어 있으며, 무르만스크가 북극물류 거점 역할을 할 수 있게 될 것임
  - 무르만스크 교통 거점 프로젝트에는 극지 개발을 위한 17개의 프로젝트가 포함되어 있으며 우선적으로 노바텍사의 대형선박건조를 위한 선박 조선소를 건설하는 프로젝트와 로스네프트사의 시추잡업을 위한 기초공사 프로젝트가 진행될 예정임

자료 : www.tass.ru, 2016.12.08

이하림 연구원
051-797-4758, harimyi@kmi.re.kr

머스크 라인, 독일 선사 함부르크 수드 인수

- 세계 1위 컨테이너 선사 머스크 라인이 독일 선사 함부르크 수드(Hamburg Sud) 인수를 합의함
  - 함부르크 수드는 글로벌 7위 컨테이너 선사이며, 남북항로 서비스를 제공하는 선사들 중에서는 업계 선두를 유지하고 있음
  - 이 회사는 130척, 적재능력 총 625,000TEU를 운영하고 있으며, 전 세계 250개 이상의 사무소에서 약 5,960명의 직원이 근무하고 있음
- 이번 인수를 통해 머스크 라인은 사업 발전을 위한 기회가 증가할 것이라고 기대함
  - 머스크사의 수용능력이 310만 TEU에서 380만 TEU까지 증가될 것으로 기대되며, 글로벌 시장 점유율(현재 15.75)은 약 18.6%까지 증가할 것이라고 예상함.

자료 : www.worldmaritimenews.com, 2016.12.1.

강선미 연구원
051-797-4776, sunmikang@kmi.re.kr