

KMI 국제물류위클리

2017년 3월 15일 · 제 398호
항만·물류연구본부 국제물류연구실 국제물류투자분석센터
총괄 김은수 실장, 감수 김형태 선임연구위원

Contents

| 물류정책 · 사업동향 |

1. 미국 주요항만의 투자·운영 및 물동량 현황(2017년 1월 2월 기준)
2. 컨테이너 해운업과 아시아 경제상황 변화
3. 미 연방해사위원회, 운송업체와 화주 간 서비스 협정 관련 규칙 개정 승인
4. 2016년 상트페테르부르크 컨테이너항 개발 프로젝트 소요 예산 전년대비 2배 증가

| 물류시장동향 |

1. DB Schenker America, 마이애미(Miami)로 지역 본사 통합
2. 노르웨이, 세계 최초 선박의 통행을 위한 터널 건설





물류정책 · 사업동향

미국 주요항만의 투자 · 운영 및 물동량 현황(2017년 1월, 2월 기준)

- 미 동부 클리브랜드항은 최근 시설 확충을 위해 민간투자를 승인하고 새로운 벌크부두 운영사와 계약하는 등 항만 시설 투자 및 운영 활성화 추진 중
 - 클리브랜드항은 Cuyahoga Heights 설비 확장에 대한 민간 투자 3,800만 달러를 지원하는 시설 개발 금융계약을 승인하고 총 사업비 1억4,600만 달러를 투입해 Charter Steel의 새로운 압연공장 및 Cuyahoga Heights의 제강공장을 건설할 계획
 - 클리브랜드항 최고경영자(Will Friedman)는 “본 프로젝트는 항만분야의 민간투자를 촉매로한 경제개발의 좋은 예”라고 강조하며 본 프로젝트를 통해 지역(오하이오주)의 전통적 산업인 제조업 분야에 일자리 창출 및 활성화를 기대한다고 밝힘
 - 또한, 현재 철광석과 석화석을 주로 취급하는 건화물 벌크부두에 대한 운영권을 Logistec USA Inc.¹⁾와 10년간 계약을 체결하고 동부지역 벌크 건화물의 허브항만으로 거듭나길 기대한다고 밝힘
- 조지아항만청(GPA)과 버지니아항만청(VPA)은 미 연방해사위원회(Federal Maritime Commission, FMC)와 “East Coast Gateway Terminal Agreement” 체결
 - 항만 당국 간 계획된 “동부 해안 관문 터미널 협정”에서 “운영 및 공급망 효율성, 안전, 통신 및 고객 서비스 분야에서 자발적인 협력을 장려한다.”고 밝힘
 - 본 협약을 통해 GPA와 VPA는 공동 마케팅 자료 수집 및 활용, 터미널 운영 시스템, 교육, 화물 취급, 터미널 진출입 등 다양한 부분에서 정보를 공유하고 이를 통해 최고의 서비스를 제공하여 파나마 운하를 통하는 미동부지역의 서비스 시장에서 경쟁력 확보
 - 관계자에 따르면, 지난 2015년 미 서부 항만 시애틀항과 타코마항 간 체결한 “Northwest Seaport Alliance”와 같이 향후에는 이 두 항만 간에도 통합운영이 가능할 것이라고 밝힘
- 미 동부지역 항만 물동량은 증가하는 반면 미 서부지역 항만 물동량은 감소하는 추세
 - 2017년 1월 기준, 미 동부지역 대표항만인 뉴욕/뉴저지항 컨테이너 처리 실적은 517,668 TEU로 지난해 같은 달 대비 8.3% 증가
 - 같은 기간, 볼티모어항은 일반화물 923,030 톤을 처리하여 14% 증가하였고 컨테이너 화물 처리실적 또한 712,386 톤으로 20% 증가
 - 반면, 미 서부지역 대표항만인 롱비치항 2월 컨테이너 처리 실적은 498,311 TEU로 전년대비 11.2% 감소하였고 오클랜드항은 174,906 TEU로 같은 기간 7% 감소

자료 : www.americanshipper.com, 2017.2.27., 2.28., 3.3., 3.6., 3.8., 3.9., 3.10.

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

1) Logistec Corporation의 자회사로 미국 동부지역 항만에서 건화물(철강, 목재, 소금 등) 및 컨테이너 화물을 취급하는 해상 및 환경 서비스 회사



컨테이너 해운업과 아시아 경제상황 변화

- 국제 컨테이너 운송 산업의 생존력은 원거리 국가 간의 활발한 교역에 의존함
 - 그와 같은 교역은 수출국(주로 중국) 제조업의 비용 경쟁력에 달려있음
 - 중국산 저가 제품은 낮은 임금을 활용한 낮은 생산비용의 결과였음
 - 최근 중국의 시간당 생산 임금은 브라질과 인도를 포함한 일부 다른 나라의 시간당 생산 임금 수준으로 상승했음
 - 중국산 직물 제품의 보급률이 높지만, 방글라데시, 인도, 파키스탄의 의류공장이 중국의 국제 의류 시장을 상당부분 잠식해 나가고 있음
- 인도, 인도네시아, 말레이시아, 태국의 제조업 기술 발전 및 혁신으로 이들 아시아 국가 수출 교역이 제조업, 섬유, 전자 제품으로 이동하고 있음
 - 이러한 변화는 중국의 임금 및 제조비용 상승과 연관되어 있음
 - 싱가포르와 탕중 팔레파스와 같은 초대형 환적 항들은 인근의 홍콩, 선전, 광저우 항과 서유럽으로 가는 수출물량을 두고 경쟁할 것으로 예상됨
 - 인도, 파키스탄, 방글라데시, 말레이시아, 태국, 인도네시아 서부에서 서유럽으로 가는 미래 수출 물량의 증가는 자카르타와 오만 사이에 위치한 초대형 환적 항을 통과할 것이며 초대형 선박 (18,000 TEU 급)을 이용해 수에즈 운하를 통해 미국 동부해안으로 도달하는 노선의 경제성을 강화할 것임

중국 칭다오 컨테이너 항



자료 : www.maritime-executive.com



- 아시아의 일부 초대형 환적 항의 미래 생존력은 지정학적 요소가 반영된 산업의 미래 경쟁력에 달려있다 할 수 있음
 - 제조업은 제품 생산 기계의 에너지 비용 절감에 의존할 것이고 혁신은 생산 단가를 낮추는 방법에 집중될 것임
 - 아시아 산업의 경쟁력은 저임금과 숙련 기술에서 나오지만 미래의 자동화 기술을 통해서도 이를 극복할 수 있음
 - 비용 경쟁적인 제품을 생산하는 산업은 항만 주변에서 수출을 할 것으로 예상됨
- 주요 아시아 환적 항인 홍콩, 싱가포르, 콜롬보는 황해에 위치한 주요항과 유럽의 주요 항을 연결하는 컨테이너 노선에 위치하고 있음
 - 현존하는 노선은 인도 수출업자들이 유럽과 북미 동안으로 향하는 운송비용 경쟁력을 강화시켜 줄 것임
 - 싱가포르와 콜롬보항에서 서유럽으로 향하는 수출물량의 증가는 황해 항에서 유럽으로 가는 수출물량의 일부 감소를 초래할 것임
 - 일부 아시아 국가의 경제 변화는 유럽과 북미 동안으로 향하는 초대형 컨테이너 선박의 운항 변화를 가져올 것임
- 향후 유럽과 북미 동안으로 향하는 초대형 선박의 운항은 싱가포르와 인도 남부 사이에 위치한 지역에서 발생할 것임
 - 중국은 식물, 전자 기기, 가정용 제조업 분야에서 일부 아시아 국가에 경쟁력을 잃어가고 있음
 - 유럽행 초대형 선박의 운항도 이러한 아시아 국가에 인접한 항으로 변경될 것으로 예상됨
 - 아시아-브라질, 유럽-브라질, 유럽-북미 동안을 연결하는 노선에 초대형 컨테이너 선박이 투입될 가능성도 있음

자료 : www.maritime-executive.com, 2017.3.12.

박창근 전문연구원
051-797-4781, beinji2@kmi.re.kr



미 연방해사위원회, 운송업체와 화주 간 서비스 협정 관련 규칙 개정 승인

- 미 연방해사위원회(Federal Maritime Commission, FMC)는 ‘선사와 화주 간 서비스 계약 및 무선박운송업체(NVOCC)²⁾와 화주 간 서비스 협정’(Service Contracts and NOVCC Service Arrangements, NSAs)에 관한 규칙 개정을 승인함
 - FMC는 3월 6일에 관련 규칙 개정에 대한 무기명 투표를 진행함. 이번 개정안은 계약 절차를 단순화함으로써 규제부담을 완화시키고, 현 해상운송비즈니스 관행과 일치시킬 수 있을 것으로 보고 있음
- 세계선사협의회(World Shipping Council, WSC)와 전미관세중개업협회(National Customs Brokers and Forwarders Association of America, NCBFAA)도 이번 규칙 개정을 환영하는 입장임
 - WSC는 주요 선사들로 구성된 무역기구이며, NCBFAA에는 많은 무선박운송업체가 회원으로 가입되어 있음
 - 이들은 이번 개정안이 운임변화에 신속히 대응할 수 있도록 해상운송 계약의 효율성을 높이는 등 업계에 도움이 될 것으로 보고 있음
- 개정된 주요 내용은 다음과 같음
 - 첫째 화주와 운송업체간 계약체결 유효일로부터 30일 이내에 FMC에 순차적 서비스 계약 수정을 할 수 있음
 - 둘째 계약 효력 발생일로부터 최대 30일까지 NVOCC 서비스 협정 계약서를 FMC에 제출할 수 있음
 - 셋째 기술적 데이터 전송 오류를 고치기 위한 시간을 48시간에서 30일까지 추가적으로 허용함
 - 넷째 서비스 계약 수정 요청 제출 기간을 45일에서 180일까지 연장함
- 이전에는 FMC에 수정계약서를 우선 제출해야 화주와 운송업체 간에 변경된 계약 내용을 이행할 수 있었으나, 금번 개정을 통해 수정계약이 즉각적으로 발효되도록 하여 시간을 지연시키지 않음
 - 따라서 화주와 운송업체들이 운임, 품목 및 항로 변화에 보다 빠르게 대응할 수 있도록 함
 - 이는 미국의 수출업자 또는 공급망 관리자들의 경쟁력을 높여주고, 항구의 혼잡을 피할 수 있도록 함

자료 : www.americanshipper.com, 2017.3.8.

전우현 연구원
051-797-4615, jwh0321@kmi.re.kr

2) 미 해운법은 NVOCC를 자기가 선박을 직접 운항하지 않으면서 화주에 대해 해상공중운송인 역할을 하고, 해상공중운송인인 선사에 대해서는 화주의 입장이 되는 자라고 정의함. 이때 해상공중운송인이란 보수를 받고 미국과 타국 간에 해상운송 서비스를 제공하겠다고 운임을 공시·광고하는 자를 뜻함



2016년 상트페테르부르크 컨테이너항 개발 프로젝트 소요 예산 전년대비 2배 증가



상트페테르부르크 컨테이너항 전경

자료 : tass.ru

- 2016년 동안 상트페테르부르크 컨테이너항은 개발 프로젝트 실행을 위해 15억 루블³⁾ 규모의 투자를 하였으며 전년대비 2배~3배가 되는 규모임
 - 투자는 주로 생산 장비 구입과 항만인프라 개발에 이루어질 예정임
- 총 투자액 15억 루블 중 12억 루블은 하역 장비 구매, 자동차 전용 야적장 확장, 터미널 기술 장비의 현대화를 위해 사용됨
 - 2016년에만 최대 140톤까지 들어 올릴 수 있는 모빌 하버 크레인 Liebherr LHM-550 2대, 코네크레 인사의 40톤 운반 가능한 갠트리 컨테이너 크레인 3대, 45톤 까지 들어올릴 수 있는 칼마사의 리치 스택커 3대, 65톤 적재가 가능한 덤프트럭 7대 등의 장비를 새로 구비함
- 2억8,470만 루블은 현대화 작업을 포함한 항만 인프라 개발 및 유지를 위해 사용됨
- 그 외 1억4,400만 루블은 IT 인프라 구축을 위한 CCTV시스템 확대에 이용됨

자료 : tass.ru, 2017.2.15.

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

3) 한화 290억4,000만원(2017년 3월 13일, KEB하나은행 고시환율 기준)



물류시장동향

DB Schenker America, 마이애미(Miami)로 지역 본사 통합

- 독일계 물류회사인 DB Schenker가 올해 10월 지역본부를 마이애미-데이드(Miami-Dade) 카운티로 이전 계획
 - 기존 플로리다 남부지역 물류창고 운영에 집중하기 위해 본부 이전을 결정
 - 본부 이전으로 경영진들의 서부 마이애미-데이드 물류창고 접근성 강화 및 기존 물류창고의 중앙집중화 운영이 가능할 것으로 기대
- DB Schenker America는 효율성 증가 및 시장으로의 접근성 확대를 위해 이번 통합을 시행
 - 마이애미는 미주 지역의 모든 국가와 연결되는 지리적인 이점이 있음
 - 본부 이전으로 인해 마이애미 지역의 다양한 일자리 창출에도 기여할 것으로 예상

자료 : aircargoworld.com, 2016.3.8.

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

노르웨이, 세계 최초 선박의 통행을 위한 터널 건설

- 베르겐(Bergen)과 올레순(Alesund)사이에 화물선과 관광선을 통과시키기 위한 터널 건설
 - 길이 1.7km의 터널은 약 3억1,900만 달러의 건설비용이 소요되며 건설기간은 약 10년이 걸릴 것으로 예상함
- 노르웨이의 서해안을 따라 노르웨이해에서 북해로 뻗어있는 이 터널은 베르겐(Bergen)과 올레순(Alesund) 간 화물선 및 관광선을 연중 안전하게 통과시킬 수 있음
 - 현재 항로인 스타드 반도(Stad peninsula)는 연간 100회 이상의 폭풍우가 내리며, 기후가 매우 험한 곳으로 알려져 있음
- 645m의 산 아래에 건설될 터미널은 높이 45m, 폭 36m로 12미터 흘수까지의 선박을 수용할 수 있음

자료 : www.americanshipper.com, 2017.3.8.

김병주 연구원
051-797-4784, bjkim@kmi.re.kr