

Contents



통계로 보는 국제물류

1. DP World, 지난해 우수한 성과 기록



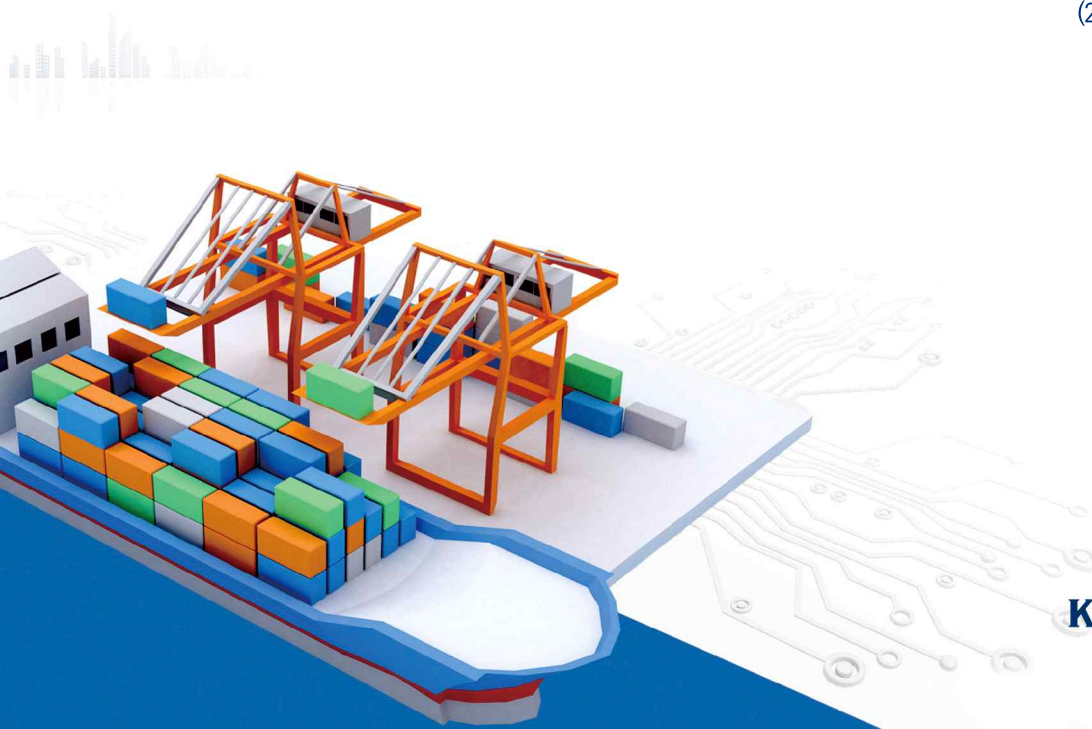
물류정책·산업동향

1. 미국 항만 Free Time(무료장치기간) 기준 재정립 전망
2. 알리바바, 라자다에 20억 달러 추가 투자 예정
3. 트럼프 철강 관세 부과로 국내외 악영향 우려
4. CCSC, 상하이 국제해운센터 건설과 해운기업 토크 개혁 제안

명사 스피치

“...해양강국 대한민국, 해양수도 부산의 꿈을 여러분의 열정을 모아 다시 일으켜 세우고
자 한다...세계 최고수준의 정보통신 기술을 활용하여 스마트 해상물류 시스템을 만들어
내고, 자율운항선박, 초고속 해상통신망, 스마트 항만을 연계한, 4차산업혁명 시대의 세계
적인 항만모델을 우리가 선도하자...”

문재인 대통령
(2018. 3. 16 / 부산항 미래비전 선포식에서)





통계로 보는 국제물류

DP World, 지난해 우수한 성과 기록

DP World社 주요 실적

구 분	2017년	2016년	전년대비 증감율(%)
물동량(천 TEU)	70,079	63,658	10.1
매출(백만 달러)	4,715	4,163	13.2
이익(백만 달러)	1,363	1,260	8.2
조정 EBITDA(백만 달러)	2,469	2,263	9.1
조정 EBITDA 마진율(%)	52.4	54.4	-

자료 : DP WORLD(http://web.dpworld.com/wp-content/uploads/2018/03/2018_03_15_DP-World-2017-Financial-Results_PR_EN.pdf)

- 두바이에 기반을 둔 글로벌 컨테이너 터미널 운영사인 DP World社의 2017년 이익, 매출, 처리량이 모두 상승함
- 지난해 DP World社는 약 47억 2,000만 달러의 매출을 기록해 약 13억 6,000만 달러의 이익을 올렸으며 전 세계적으로 연간 7,000만 TEU 이상의 컨테이너를 처리했음
- '16년에는 약 41억 6,000만 달러의 매출로 12억 6,000만 달러의 이익을 기록했으며 연중 컨테이너 처리량은 약 6,370만 TEU를 기록함
- DP World社에 따르면 “최근 몇 년 동안 수익 기반을 다변화하고 항만, 해운, 운송 및 물류 부문으로 핵심 사업을 확장하기 위해 자체 전문기술을 활용해 왔으며, 이러한 결과로 비효율성을 제거하고 서비스 품질을 향상시켜 수익을 증대시킨 것”이라고 언급함
- 또한 “앞으로 글로벌 공급망을 확대하고 새로운 기술 및 데이터 솔루션을 활용해 고객에게 보다 나은 서비스를 제공함으로써 더 많은 수익을 창출해 낼 것”이라고 덧붙임

참고자료 : americanshipper.com, 2018.3.16.

김병주 연구원

051-797-4784, bjkim17@kmi.re.kr

물류정책·산업동향

미국 항만 Free Time(무료장치기간) 기준 재정립 전망

- 지난 2016년 12월, 25개 이상의 글로벌 해운·물류 대표기업들은 미국 항만의 Free Time¹⁾ 기준 및 수수료 징수 관련 불공정성에 대해 미 연방정부를 상대로 이의를 제기함
 - 2014년 말과 2015년 초 미 서부 항만노동자 파업, 2016년 한진해운 사태, 각종 재해 및 재난 등에 기인한 Free Time 위반 책임 주체를 해운·물류 기업으로 규정
 - 이로 인해 형평성 논란이 제기 되었으며 해운·물류 기업의 불가항력적 사유에 따른 Free Time 위반에 대한 원인 제공 및 수수료 부담 주체에 관한 명확한 기준 재정립 필요
- 하지만 글로벌 해운·물류 기업들은 미 연방해사위원회(Federal Maritime Commission; FMC)에 Free Time에 관한 특정 수수료 및 Free Time 설정 자체에 관한 규정 강화를 요구 하는것은 아님
 - FMC가 Free Time 관련 공정성 판단을 명확히 할 수 있는 자임을 마련하고 실행 가능하도록 하는 것이 주요 목적
 - 일부 사례를 살펴보면 터미널 운영사들은 비합리적인 수수료 징수를 관행처럼 해왔기 때문임
 - 하지만 이 같은 문제를 평가하고 심판할 수 있는 유일한 기관이 FMC로 판단되었기 때문
- FMC는 2018년 1월부터 이에 대한 본격적인 검토 및 해결방안을 모색하고 있음
 - 최근 FMC는 연간 2,000TEU 이상 규모의 화주 기업(Walmart, American Coffee Corp. 등)을 대상으로 현행 Free Time의 문제점 파악
 - 첫째, Free Time 위반 및 이에 따른 수수료 징수에 관한 일관성, 투명성 결여
 - 둘째, 화주 및 화물 중개인 특히 소규모 중개인이 부당한 처벌에 대한 대응방안 부족
 - 셋째, 화물 이해관계자와 항만 운영사 간 관계가 직접적이지 않기 때문에 발생하는 상호 간의 이해 부족
 - 넷째, Free Time에 관한 사항은 선사와 터미널 간 계약을 따르는 것이 일반적이므로 화주의 입장은 배제
- 또한 일부 선사 및 터미널 운영사는 현행 체계를 유지해야 한다는 의견을 제시함
 - 현행 Free Time 체계는 항만 장치장 이용률에 따라 유동적이므로 터미널 활용도 증진뿐만 아니라 내륙운송 연계성 제고에도 도움이 되고 있음
 - 하지만 현행 Free Time 체계를 선사와 터미널 운영사 간 상업적인 이해관계보다 객관적 기준을 적용 한다는 것은 유동성을 배제하는 것임
- 이에 FMC는 최근 청문회 개최를 통해 해운·항만·물류 업계의 다양한 의견을 수렴하는 등 문제 해결방안을 모색하고 있어 미국 항만의 Free Time 기준이 재정립될 것으로 전망됨

■ 참고자료 : americanshipper.com, 2018.02.26.

박주동 전문연구원

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

1) Free Time은 선사(화주)와 터미널 운영사 간 계약에 의한 화물의 야드 무료 장치 기간을 말함

알리바바, 라자다에 20억 달러 추가 투자 예정

- 알리바바(Alibaba)는 동남아시아 전자상거래 회사인 라자다(Lazada)에 추가로 20억 달러를 투자할 계획이라고 밝힘
 - 지난 2016년 라자다에 최초로 10억 달러를 투자함으로써 지분율 51%를 확보했으며, 작년에 추가로 10억 달러를 투자하면서 회사 지분율을 83%까지 확보했음
 - 이번 추가 투자 발표를 계기로 알리바바는 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 태국, 베트남 및 싱가포르에서 비즈니스를 운영하는 라자다에 총 40억 달러를 투자하게 됨
- 알리바바는 이번 투자를 계기로 스타트업 기업에도 새로운 CEO가 임명될 예정이라고 밝힘

라자다의 B2C 전자상거래 시장 위치



자료 : Economist Intelligence Unit

- 동남아시아는 수백만 명에 달하는 1세대 인터넷 사용자가 온라인 쇼핑의 주된 고객이 됨으로써 전자상거래 기업들에게 매우 높은 성장의 기회를 제공하고 있음
 - 해당 지역의 인터넷 경제는 전자상거래 시장의 성장에 힘입어 2025년까지 2,000억 달러 규모로 성장할 것으로 예상됨
- 아마존은 지난해 싱가포르에서 당일 배송 서비스인 프라임 나우(Prime Now)를 시작해 처음으로 동남아시아 시장에 진출했음

참고자료 : <https://www.cnbc.com>, 2018.3.19

트럼프 철강 관세 부과로 국내외 악영향 우려

- 미국 트럼프 대통령은 자국 내 철강 산업을 보호하기 위한 목적으로 캐나다, 멕시코, 호주 등을 제외한 수입산 철강에 25%, 알루미늄에 10% 관세를 부과하는 행정명령에 서명함
- 그러나 Thomas Donohue 씨는 이번 철강 관세가 오히려 미국 경제 성장을 저해하는 요소로 작용할 것이라고 주장함
 - 관세정책으로 인한 철강 가격의 상승은 이와 관련된 미국 내 제조업체에게 직접적으로 영향을 미칠 것으로 예상되며 임금감소 및 고용축소 등을 유발한다는 것임
 - 3% 이상의 미국 경제 성장을 달성하지 못하게 하는 요인으로 작용할 것으로 예상됨
 - 뿐만 아니라 미국 철강관세 부과에 따른 유럽, 아시아 국가의 무역규제(trade remedy)로 인한 타 산업부문의 2차 피해도 예상되는 실정임
- 중국과 EU는 트럼프 철강관세에 대응하기 위해 미국산 수입품에 대한 관세를 높이는 정책을 시행할 예정임
 - EU는 이미 미국산 자동차에 수입관세 10%를 부과했으며 미국의 유럽산 자동차에 대한 수입관세 2.5% 대비 높은 수준임
 - 또한 트럼프가 실제로 철강 및 알루미늄 관세 인상에 대한 행정명령에 서명함으로써 EU는 버번위스키(bourbon)와 땅콩잼(peanut butter)에 대한 수입관세 인상 방안을 검토 중임
 - 중국 및 일본 정부도 철강관세로 인한 자국 산업의 피해를 보전하기 위한 적절한 무역 규제(trade remedy)를 계획 중임
- 미국 주요 철강 수입국 3위인 한국의 경제적 피해는 클 것으로 예상되며 이에 대한 대응책 마련이 시급한 실정임
 - 2017년 기준, 한국은 대미 철강 수출국 중 3위로 규모는 연간 340만 톤 수준임
 - 그러나 이번 행정명령으로 인한 한국산 철강 가격의 상승으로 예외 국인 캐나다(1위, 568만톤)와 멕시코(4위, 316만톤) 산 철강 대비 경쟁력이 낮아질 것으로 예상됨
 - 예를 들어 포스코 냉간압연강판 및 열연강판의 경우, 현재 각 66.04%, 62.57%의 관세가 부과되고 있으나 이번 행정명령으로 인해 25%의 관세가 추가로 부과된다면 각 91.04%, 87.57% 수준으로 증가해 수출 경쟁력을 상실한다고 볼 수 있음
 - 뿐만 아니라 주요 철강 수출항인 포항항, 울산항, 평택당진항, 목포항 등의 경우 물동량 감소가 예상됨

■ 참고자료 : www.joc.com, 2018.3.15. / www.joc.com, 2018.3.8. / www.lloydslist.com, 2018.3.8.

조지성 전문연구원

051-797-4916, jisungjo@kmi.re.kr

CCSC, 상하이 국제해운센터 건설과 해운기업 통세 개혁 제안

- China COSCO Shipping Group(CCSC)의 쉬리롱 회장은 일대일로 서비스 향상을 위해 상하이 국제해운센터 건설 가속화와 국제해운기업의 통세 개혁, 그리고 원양상선 선원의 소득세 감세를 중점적으로 제안함
 - 제13회 전국인민대표회의의 1차 회의 의장단이자 중국 최대 해운회사인 China COSCO Shipping Group의 쉬리롱(许立荣) 회장은 제13차 전국인민대표대회 1차 회의 세션 중 상하이 대표 전체회의에서 상하이 국제해운센터 건설 가속화와 국제해운기업의 통세 개혁, 그리고 원양상선 선원의 소득세 감세를 제안함
 - 이는 국제표준에 부합하려는 노력의 일환이며 상하이의 개방적인 이미지 홍보뿐만 아니라 향후 국제해운센터 건설에 초점을 맞춘 계획이라고 말함
 - 그리고 상하이가 양쯔강 경제벨트 발전전략과 국가 해양전략이 교차하는 지리적 이점을 잘 활용해 국제 중심항만으로서의 역할을 하기 위해서는 해운의 세금환급제도와 기능 개선, 그리고 해운 컨설팅, 해운 금융 등 일련의 시스템과 비즈니스 모델의 혁신이 필요하다고 주장함
 - 그리고 국제해운의 중심지로서의 입지를 강화하기 위해서는 지금보다 1,700개 이상의 해운 관련 기업을 유치하는 것이 매우 중요한 요소라고 밝힘
- 쉬 회장은 China COSCO shipping이 그동안 일대일로 전략에 적극적으로 참여해 왔으며, 앞으로도 주식 투자와 유럽, 아시아, 중동을 포함한 전 세계 항만 및 터미널 자산 인수를 고려할 계획이라고 밝힘
 - 공식자료에 따르면, 2017년 말까지 COSCO의 컨테이너 선대 중 일대일로 전략에 참여한 선박은 약 180여 척으로, 총 선복량은 114만 8천TEU에 달하는데, 이는 전체 선대의 61.8%를 차지하고 있음
 - 또한 China COSCO Shipping은 일대일로와 관련해 133개의 연선 주요항로를 가지고 있으며, 전체 선복의 43.6%에 해당하는 주당 13만 2천TEU의 선복을 운항중임
- 쉬 회장은 일대일로 전략과 관련해서 해운과 철송이 결합한 복합운송개발에도 노력을 강화할 것을 제안함
 - 일대일로 건설 중 해운과 철송이 결합한 복합운송은 상하이뿐만 아니라 주변 도시 및 내륙의 발전에도 크게 기여할 것임을 강조함
 - China COSCO Shipping의 새로운 전략은 해운과 밀접한 산업과 동반성장하는데 둘 계획인데, 해운 금융, 해운 리스, 종합물류 등 해운 관련 기업의 리스크를 줄이는데 기여하는 동시에 해운 자본력을 강화하는 전략을 수립하겠다고 밝힘

■ 참고자료 : www.snet.com.cn 2018.3.17.

공영덕 연구원

051-797-4778, ydkong6053@kmi.re.kr

