

KMI 국제물류위클리

2016년 12월 28일 · 제 388호
항만·물류연구본부 국제물류연구실 국제물류투자분석센터
총괄 이성우 본부장, 감수 김범중 연구위원

Contents

| 글로벌 물류이슈 |

1. 급변하는 글로벌 해운시장과 그 미래, 그리고 한국 해운업

| 물류정책 · 사업동향 |

1. 중국 항만, 컨테이너 물동량 증가율은 약화, 경쟁은 격화
2. FESCO, 2016년 1-10월까지 운영보고 결산
3. CLV 정상회담서, 3국간 트라이앵글 지역 지속 성장 협의
4. 미국 혼다자동차, 지속가능하고 스마트한 물류로 시장 점유율 확대

| 해외현지리포트 |

1. 메콩(Mekong)지역과 연결된 도로망 확장, 투자 증진
2. 카자흐스탄, 베트남과 철도연결 공조 연구 및 개발 원해





글로벌 물류이슈

급변하는 글로벌 해운시장과 그 미래, 그리고 한국 해운업

- 세계적으로 컨테이너 해운 업계가 글로벌 금융 위기로 인해 어려움을 겪어 왔음
- 불황을 극복하기 위한 노력의 일환으로 컨테이너 선사들의 M&A가 잇따름
- 글로벌 해운시황업체 알파라이너(Alphaliner)에 따르면 세계 컨테이너선박의 크기는 과거 10년간 2배로 늘어났으며 대형화에 따른 선박운항비용은 30% 절감되었다고 함
- 지난 9월 세계 7위의 국적선사 한진해운의 법정관리에 이은 사실상의 파산은 세계적인 물류대란을 불러왔음

1. 선사 얼라이언스

- 선사들의 운임, 항로 공유에서부터 기업 간 인수합병, 터미널, 항만과 같은 공동 인프라 구축등의 전략적 제휴관계
- 계약기간은 주로 5~10년으로, 각 선사의 장점과 항로를 공유하고 환적 등을 실시해 얼라이언스 업체 간 경쟁우위를 갖는 것을 목표로 함
- 세계 4대 주요 선사 얼라이언스 현황
 - 2M: 머스크, MSC
 - 오션3: CMA CGM, UASC, 차이나쉬핑
 - G6: NYK Line, OOCL, APL, MOL, Hapag-Lloyd, 현대상선
 - CKYHE: K Line, 코스코, 한진, 에버그린, 양밍
- 변동사항(2016년 11월 25일 기준)
 - CMA CGM사 APL 인수
 - Hapag-Lloyd사 UASC사와 인수합병
 - 코스코와 차이나쉬핑 인수합병
 - 현대 상선 2M과 전략적 협력 맺음(2M + H Strategic Cooperation)
 - 한진해운 법정관리 진행
 - 머스크라인 독일선사 함부르크 수드 인수



- 일본 3대 해운선사(MOL, NYK, K Line) 내년 7월 합병예정 공식 발표



자료: XENETA

● 재편 이후 글로벌 3대 선사 얼라이언스

- 2M: 세계최대의 얼라이언스, 2014년 7월 세계 1,2위 해운선사 덴마크의 머스크와 스위스의 MSC가 결성한 얼라이언스
- 오션 얼라이언스: 프랑스, 중국의 주요 해운업체들로 구성된 얼라이언스
- 디 얼라이언스: '2M' 과 '오션' 양강체계에 대항하기 위해 기존 'CKYHE' 얼라이언스 소속 해운사들이 모여서 결정

〈 글로벌 3대 선사 얼라이언스-2017년 4월 이후 〉

		2M	오션 얼라이언스	디 얼라이언스
참여선사		머스크, MSC 현대상선(전략적 협력)	CMA CGM, 에버그린 코스코 OOCL	독일 Hapag-Lloyd, 일본(NYK·MOL·K라인) 대만 양밍
예상 점유율	아시아-북미	18.1%	38.0%	33.5%
	아시아-북유럽·대서양	37.2%	29.1%	23.5%



선복량	약 590만 6,758TEUs	약 546만 3,922TEUs	약 407만 4,544TEUs
-----	------------------	------------------	------------------

■ 선사 얼라이언스 장점

- 최소한의 투자로 최대한의 이익을 얻는 규모의 경제를 이룰 수 있음
- 시장점유율 상승, 공동 운항 및 선대 합리화를 통한 원가 절감의 효과가 기대됨
- 각 사의 장점을 모아 보유 자원의 효율성을 증대시키며, 글로벌 선사들의 화두인 원가 경쟁력 확보를 통한 수지 개선이 기대됨
- 터미널
 - 여러 개의 터미널을 합병하여 운영시스템 관리를 함께 함으로써 하나의 터미널처럼 효과적으로 운영할 수 있음
 - 효율성 증가 및 선박회전시간 감소
- 철도운송
 - 철도 운송을 같이 운영함으로써 물류절차 개선 가능
 - 각 선사별 계약에 의존하지 않고 단일 계약으로 인해 효율적인 운송 관리 가능
- 트럭운송
 - 운송 물량을 통합함으로써 낮은 운임율을 기대할 수 있음
 - 중앙집중화된 시스템 관리로 운송 비용 및 시간 절약 가능

■ 선사 얼라이언스 문제점

- 얼라이언스 규모가 커지고, 이로 인해 다른 얼라이언스를 배척하고 시장을 독과점 하는 현상이 발생할 수도 있음
- 독과점을 통해 초과이익을 얻고 독점성을 남용하면서 상대적으로 영세한 선박회사들은 재정적으로 힘들어지는 상황에 처해질 수도 있음



2. 한진해운 사태

■ 개요

● 2016년 9월 1일 한진해운 법정관리 개시

- 이에 앞서 같은 해 4월 한진해운은 경영권을 채권단에게 맡기고 자율협약 신청(채권단에게 추가 자금요청)
- 이후 자구이행 계획을 채권단에게 제출 하였으나 8월 30일 최종 거절 되면서 법정관리가 급속도로 진행
- 개시 직후 회생절차에 돌입하였고 현재 기업의 존속과 파산 여부를 결정중

〈 한진해운 법정관리 경과 〉

기간	주요내용
2016.04.25	• 한진해운 채권단 공동관리(자율협약) 신청
2016.05.04	• 채권단, 구조조정 계획 승인
2016.05.19	• 사채권자, 부채(약 3,000만 달러) 상환 만기 연장 승인
2016.06.02	• 용선료 인하 협상중
2016.06.17	• Seaspam, 용선료 인하 거절
2016.06.27	• 한국금융위원회, 한진해운의 운영계획(2017년까지) 승인 협상중
2016.07.05	• 해외 대출기관과 부채 상환 만기 연장 협상 시도
2016.07.06	• 국내 금융기관과 부채 상환 지연에 대한 협상
2016.07.12	• 베트남 띠깡가이매퍼터미널 지분(21%) 3,300만 달러에 매각
2016.07.20	• 채권단, 구조조정 프로그램 제출 기한 연장(1개월)
2016.07.25	• 대한항공, 6억1,500만 달러 투입
2016.07.27	• Seaspam, 용선료 인하 (재)거절
2016.08.11	• 한국금융위원회, 한진해운에 대한 정부의 금융지원 계획 없다고 밝힘
2016.08.12	• 롱비치항 컨테이너터미널 매각
2016.08.20	• 금융구제(안) 제출 기한
2016.08.26	• 한진해운 자구안 제출 (채권단 요구 자구책 7,000억원 규모, 한진측 자구책 4,000억원 선)
2016.08.30	• 채권단 한진해운 자구안 부인 자율협약 중단
2016.08.31	• 기업회생 절차 신청
2016.09.01	• 회생절차 개시
2016.09.02	• 미국 파산법원에 한진해운 파산보호 신청(6일 임시 수용, 9일 추가심리 통해 최종 결정)
2016.09.04	• 해수부 장관 주재 9개 부처 차관대책 회의, 합동대책 TF 확대 개편 등 중앙정부 대응체계 구축 • 세계 43개국 법원에 압류금지 신청
2016.09.06	• 한진그룹 1,000억원, 조양호 회장 400억원, 최은영 회장 100억원, 한진



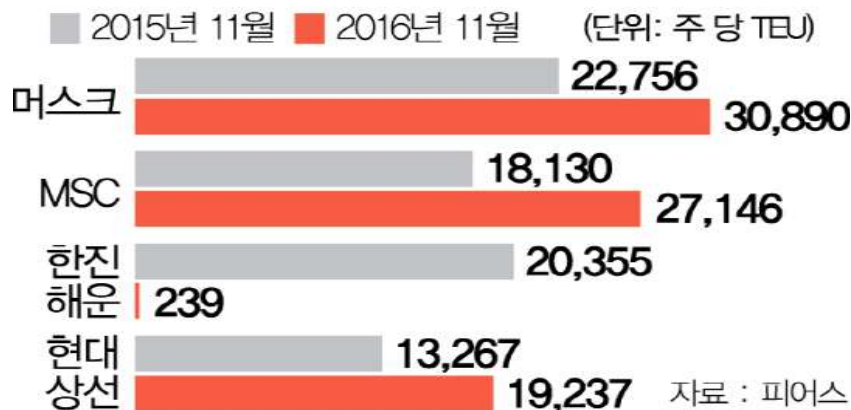
	그룹 600억원 조달(안) 발표 • 부산항(BPS) 80억원, 광양항(GYPA) 21억 지원(부산항 컨터미널간 발생 환적 컨테이너 운송비 전액 지원 포함)
2016.09.07	• 미 파산법원, 압류금지 승인
2016.09.12	• 산자부 4,000억원 규모 긴급경영 안전자금 지원 계획 발표
2016.09.16	• 싱가포르 법원, 압류금지 승인
2016.09.21	• 산자부 4,000억원, 조양호 회장 및 한진그룹 1,000억원 지원
2016.09.22	• KDB은행 500억원 추가 지원 결정
2016.10.14	• 아시아-미주 항로 매각을 시작으로 주요 자산 처분 계획 발표
2016.10.25	• 서울중앙지방법원, 유럽의 10개 지사 폐점 결정
2016.11.22	• 서울중앙지방법원, 기업회생 계획 제출 기한 2017년 2월로 연장
2016.12.13	• 삼일회계법인, 청산가치가 계속기업가치 보다 크다고 발표

■ 한진해운 사태로 인한 글로벌 해운시장의 피해

- 한진해운 사태의 경제적 피해 가치는 1,138만 달러
 - '16년 9월 사태 직후, 물류 피해액은 1,138만 달러 규모로 유형별로는 해외 선박억류(664만 달러), 해외 입항거부(47만 달러), 해외 반입거부(77만 달러), 해외 출항거부(1만 달러), 운송중인 화물의 피해(341만 달러) 등
 - 주 항로(아시아-미주)에서 그 피해가 집중되고 있으며 특히 포워딩 업체들의 어려움이 가중됨

한진해운 사태 전·후 선사별 미주 항로 실적

선사별 미주 실적 동향



자료 : 서울경제(www.sedaily.com), 2016.12.15.

■ 미서부지역 항만물류산업의 피해

- 롱비치항(Port of Long Beach) 컨테이너 물동량 16.6% 감소
 - 기존에 한진해운은 롱비치 전체 컨테이너 물동량 약 12.3%를 차지



- 지난 9월 롱비치항은 총 546,804TEU(전년 9월 대비 -16.6%) 처리
- 수입은 282,945TEU(전년 9월 대비 -15%), 수출은 120,383(전년 9월 대비 -4.2%)
- 같은 기간, 공컨테이너 143,476TEU 처리(전년 9월 대비 -27.2%)
- 반면, LA항의 물동량 처리실적은 같은 기간 연중 최고치인 87만 8000TEU(24% 증가)를 기록하고 이는 한진해운 사태로 선사 얼라이언스가 기항지를 롱비치에서 LA항으로 변경했기 때문임
- 미 남서지역 항만(LA/LB항) 컨테이너 샤시(Chassis) 부족현상 유발
 - 최소 10,000개(전체 약 10%)의 샤시가 한진해운 물량으로 현재 가용 불가능
 - 항만트럭운송연합(The Harbor Trucking Association)은 긴급대책으로, 보유하고 있는 모든 샤시(250개)를 가용함에도 불구하고 LA/LB항 전체 샤시 공급에 크게 못미침
 - 특히 Total Terminal International(TTI)의 경우, '15년 기준 전체 54%가 한진의 샤시에 의존하여 그 어려움은 더욱 심각
 - 한진해운이 소유한 컨테이너는 총 87,010개(148,108TEU)로 그 값어치는 2억 4,300만 달러

■ 국내 해운시장의 피해

- '16년 9월 사태 직후, 국내기업 피해 건수는 총 397건으로 그 피해액은 약 1억 4,700만 달러 규모
- 특히, 항만별 연간 피해규모는 부산항(695억원), 광양항(126억원) 등으로 추산
- '16년 10월 기준, 피해 건수는 총 1,089건 약 2억 3,225만 달러 규모로 유형별로는 납기지연관련(54%), 결제지연(19%), 물류비 증가(13.9%), 거래처 상실(6.3%), 선박대책(4.8%) 등으로 나타남

■ 한진해운 사태 현황 및 향후 예상절차

- '16년 12월, 삼일회계법인은 한진해운의 청산가치는 약 1조8,000억원, 계속가치는 약 9,000억원으로 추산되며 사실상 청산해야 된다고 밝힘
- 그럼에도 불구하고 정부는 해운업계이익 등을 반영하여 청산과 회생을 재검토중

한진해운 현황 및 향후 예상절차



자료 : 서울경제(www.sedaily.com), 2016.12.15.



■ 한국 해운업 상황에 따른 Maersk의 전략 시나리오

- (상황1) Maersk Line에 따르면, 현대상선(이하 HMM)은 여전히 2M과 얼라이언스를 맺길 희망
 - 2M은 HMM이 제시한 선복량공유협정 및 선복구매협약을 중심으로 검토중
 - 또한 2M은 다른 선사(Korea Line)와의 얼라이언스 체결에 대한 가능성도 고려중
- (전략1) 2M & HMM 연맹체제로 인한 태평양 무역 노선의 시장 점유율 상승효과
 - 현재 HMM은 Asia-North Europe노선 전체의 약 7.3%에 불과하고 만약 2M과 얼라이언스를 맺는다면 이는 약 4% 수준의 점유율 증가 예상
 - 하지만 Asia-U.S.노선에서는 현재 2M이 주당 약 70,000TEU를 처리하고 HMM이 주당 약 13,500TEU(2M의 약 19% 수준)를 처리하고 있으며 만약 동일노선 한진해운의 선박 5척을 HMM이 보유하고 2M과 동맹을 맺는다면 2M & HMM 점유율은 약 38%까지 증가 가능
 - 현재 2M 동맹 체제가 지속된다면 새로운 전세계 해운선사 동맹 체제가 시작 되는 내년 4월부터는 태평양 무역 노선에 대한 2M의 점유율은 약 22%로 세계 3대 해운연맹중 가장 최저일 것임
 - 하지만 2M & HMM(한진해운 선박 5척 보유) 동맹이 맺어진다면 점유율은 약 29%로 상승
 - 따라서 2M은 HMM과의 연맹에 대해 매우 신중할 수밖에 없음
 - 더불어 지난 10월 기준, 한-미간 컨테이너 교역량 132,000TEU중 21,750TEU(전체 약 16%)가 HMM을 통해 운송
 - 다시 말해 2M은 HMM과 연맹을 맺음으로써 기존에 한국 국적선사만을 통해 교역이 이루어졌던 한국산 생산품의 한-미간 컨테이너 운송이라는 새로운 사업 확장 가능
- (상황2) 한진해운 자산인 Asia-to-U.S.(아시아-미주)노선 사업 일부에 대해 Korea Line(이하 KLC)이 인수
 - 하지만 동 노선을 운항하는 한진해운 선박 5척은 제외됨
 - '17년 1월 5일부터 KLC가 Asia-to-U.S. 노선에 대한 서비스 개시
- (전략2) 전략1과 같은 시나리오로서 한진해운 선박 5척을 매입하지 않고 KLC와의 얼라이언스 체결을 통해 시장 점유 확대 계획
- (종합) '16년 12월, 2M은 기존의 양사간 협약 형태가 아닌 변형된 형태로 현대상선과 전략적 얼라이언스를 맺음
 - '2M + H Strategic Cooperation' 은 전략적 단기(3년) 협약으로 기존 2M의 '선복공유+선복교환' 의 강도 높은 제휴관계와 달리 현대상선과는 '선복교환+선복매입' 의 변형된 형태로 얼라이언스 체결



3. 시사점

- 한진해운 사태 직후, 일본 국적 대표 선사(MOL, NYK, K Line)는 얼라이언스 체결을 결정 하였고 이에 앞서 중국 국적 대표 선사(COSCO, China Shipping) 또한 얼라이언스를 체결하는 등, 2M 얼라이언스 체제에 선제적이고 적극적으로 대응하였으나 한국 정부와 업계는 다소 소극적으로 대처하는 아쉬움을 남김
- 따라서, 왜곡된 글로벌 해운업계의 환경속에서 한국 국적 선사의 유실을 교훈 삼아 국내 항만 산업 분야에서는 이 같은 일이 반복 되지 않도록 정부의 대책 마련과 더불어 해운항만물류산업에 대한 중요성과 높은 국가 경제 기여도를 인식해야 할 것임

자료 : www.americanshipper.com, 2016.10.13. / 2016.11.23. / 2016.12.7.,
www.worldpress.com, 2016.10.23.
www.seatrade-maritime.com, 2016.11.22.
www.focus.kr, 2016.12.14.
www.sedaily.com, 2016.12.25.
www.icontainers.com/us, 2016.8.11.

박주동 전문연구원 (☎ 051-797-4660, jdpark@kmi.re.kr)
강선미 연구원 (☎ 051-797-4776, sunmikang@kmi.re.kr)



물류정책 · 사업동향

중국 항만, 컨테이너 물동량 증가율은 약화, 경쟁은 격화

- 최근 몇 년간 컨테이너 수출물동량 증가율이 전체적으로 다소 둔화됨에 따라 중국 항만의 컨테이너 물동량 증가세 또한 약화되고 있음
 - 2011년~2014년 중국 항만의 컨테이너 물동량 연평균 증가율은 8.5%를 기록하였으나, 2015년에는 4.5%로 줄어들었으며, 2016년 1월~10월에는 전년 동기대비 3.7% 증가에 그침
- 2011년~2014년 중국 3대 항만(상하이, 선전, 닝보-저우산)은 연평균 5.0%의 컨테이너 물동량 증가를 가져왔으나, 2015년에는 증가율이 3.9%로 둔화되었으며, 올해는 지속적인 교역 부진으로 1월~10월 전년 동기대비 0.5% 증가에 그침
 - 특히, 2016년 1월~10월 선전항의 컨테이너 물동량은 전년 동기대비 0.6% 감소하였으며, 이는 주강 삼각주 지역 내 항만 간 치열한 경쟁 및 제조기업의 내륙지역으로 이전에 기인한 것임
- 2011년~2014년 중국 2선 항만(4위~10위 항만)의 컨테이너 물동량 연평균 증가율은 중국 3대 항만의 증가율을 상회한 9.8%를 기록함
 - 이는 제조기업의 입지선정 다양화 및 컨테이너선 대형화 추이에 기인한 것으로 파악됨
 - 또한 정기선사들이 새로 인도된 대형 컨테이너선들이 1선 항만에 기항함에 따라 기존에 1선 항만에 기항했던 소규모 선박들이 2선 항만에 캐스케이딩되어 2선 항만의 물동량 증가 효과를 가져옴
- 한편, 2011년~2014년 중국 10위권 밖 항만의 컨테이너 물동량 연평균 증가율은 13%, 2015년 증가율은 9.3%로 안정적인 증가세를 유지하고 있음
 - 과거 많은 내륙 지역의 화물들이 대형 연해항만을 통해 수출되었으나, 최근 일부 정기선사들이 내수로 항만까지 직항 노선을 개통하는 등 지속적인 인프라 개발 등으로 이들 항만의 물동량이 증가됨
- 또한 2009년 중국 항만 중 컨테이너 물동량이 200만 TEU를 넘는 항만은 10개에 불과하였으나, 2015년에는 18개로 늘어나는 등 항만간 경쟁도 날로 치열해지고 있음
 - 특히 중국 10위권 밖 항만들이 빠르게 성장함에 따라 최근 3대 항만의 입지가 충격을 받고 있음
 - 중국 3대 항만의 컨테이너 물동량이 중국 전체 컨테이너 물동량에서 차지하는 비중은 2009년 44%에서 2015년 39%로 감소됨
- 향후 아시아 역내 컨테이너 무역(중국 국내무역 포함)이 보다 증가될 것으로 예상되는 가운데 중국의 대형 항만과 소형 항만 간 발전 양상 차이는 계속될 것으로 전망됨

자료 : sin.clarksons.net, 2016.12.19.

이기열 전문연구원
051-797-4670, kylee@kmi.re.kr



FESCO, 2016년 1-10월까지 운영보고 결산

- 러시아 물류회사인 FESCO사가 2016년 1-10월까지 운영 결과를 보고함

〈ESCO 운영보고(2016년 1-10월)〉

		2016년 10월	2016년 9월	전월대비 증감%	2015년 10월	전년동기 대비증감%	2016년 1-10월	2015년 1-10월	증감%
운송 분야	복합운송(천 TEU)	16.1	13.2	+22.7	12.9	+25.4	130.7	137.9	-5.2
	국제해운운송(천 TEU)	19.74	21.6	-8.9	22.4	-12.1	212.2	259.9	-18.4
	연안운송(천 TEU)	6.0	5.1	+16.9	4.6	+30.4	47.5	47.9	-0.7
항만 분야	컨테이너물동량(블라디 보스토크항 기준, TEU)	31.0	30.1	+2.8	25.7	+20.5	265.5	284.9	-6.8
	일반화물 물동량 (블라디보스토크항 기준, 톤)	262.3	216.7	+21.0	192.4	+36.3	2,068.3	1,728.0	+19.7
철도 분야	컨테이너(Transgarant 사만 적용, 천 TEU)	18.8	16.3	+15.0	14.8	+26.7	154.8	145.2	+6.6
	여객수송(명)	1,559	1,153	+1.0	1,342	+16.2	14,920	11,446	+30.4
해운 분야	보유 선박수(척)	19	19	0.0	22	-13.6	19	22	-13.6
	보유 쇄빙선수(척)	4	4	0.0	4	0.0	4	4	0.0
병커 링 분야	병커링 물동량(천 톤)	6.6	6.0	+9.5	24.7	-73.3	85.1	392.3	-78.3

자료: www.portnews.ru

- FESCO사는 러시아에서 항만, 철도, 통합물류 분야 중 가장 규모가 큰 물류 민간회사로, door to door와 복합운송 서비스를 제공하고 있음
- 또한 블라디보스토크항과 철도 운영사인 Transgarant사를 소유하고 있으며, 화차운영사인 Russky troika사의 지분 50%를 보유하고 있음
- 그 외 3만 6천개의 컨테이너, 19척의 선박과 4척의 쇄빙선도 보유하고 있음

자료 : <http://portnews.ru>, 2016.12.23

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



CLV 정상회담서, 3국간 트라이앵글 지역 지속 성장 협의

- "제9차 CLV(Cambodia, Laos, Vietnam) Development Triangle Area 정상회의"에서 3국은 지속성장을 위한 상호 협조와 발전 방향 협의
 - 캄보디아 시엠레아프에서 개최된 이번 정상회의에는 캄보디아 Hun Sen 총리, 라오스 Thongloun Sisoulith 총리, 베트남 Nguyen Xuan Phuc총리가 참석함
- 3국 정상은 ASEAN Vision 2025의 성공적 수행을 위한 상호 협력 강화를 재 확약하고, 3국간 국경을 접하고 있는 트라이앵글 지역의 경제 인프라개발 및 민간차원 교류 증대를 위해 노력하기로 함
 - 이를 위해 2030년까지 동 지역의 3국간 경제발전 및 협력을 위한 청사진 수립 실무위원회를 구성하고 이 위원회는 관광산업 발전전략 수립도 공히 수행하는 것으로 합의함
- 베트남 Phuc 총리는 트라이앵글 지역 투자, 국경무역 활성화, 노동인력 공급을 위한 법적 제도적 절차 수립 필요성을 강조함
 - 또한, 지역 내 차량의 자유운행, 2017년 개장 예상되는 목바이(Moc Bai)-바벳(Ba Vet) 국경 출입국에 "one-stop-shop" 모델 적용, 및 지역 내 해외공적자금, 공동투자, 무역진흥을 위한 3국 공조체제 구축을 제안함
- 캄보디아와 라오스 두 정상도, 지역 내 지속 경제발전과 국가안보, 우호적 관계 증대 필요성을 강조
 - 3국 정상은 "CLV 9 공동성명에 서명하였고, 3국간 우선 개발 프로젝트 15개를 선정하였음. 제 10차 CLV 회의는 2018년 베트남에서 개최됨

자료 : Vietnam News 2016. 12. 24

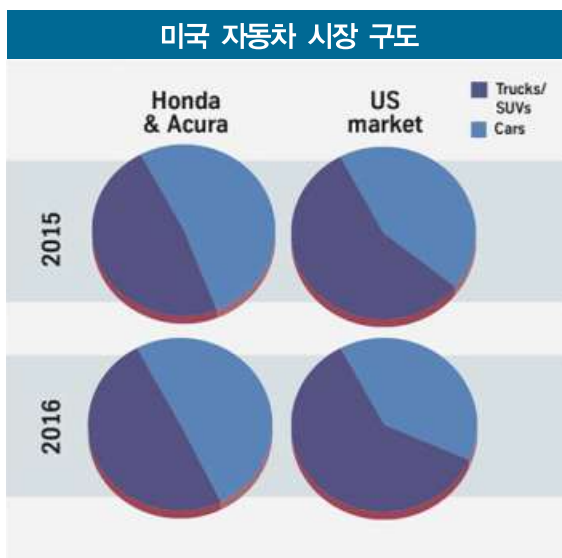
김주혜 연구원

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



미국 혼다자동차, 지속가능하고 스마트한 물류로 시장 점유율 확대

- 미국 혼다자동차는 특정 모델의 재고 부족이라는 역경을 극복하고 북미 시장에서 판매 증가를 달성함
 - 2015년 4월부터 시작된 물류 변화 시도가 성공적인 결과를 이끌어 냈음
 - 최근 미국 자동차 시장에서 대형 차량(SUV 및 트럭) 판매가 미국 혼다의 예상보다 빠르게 증가함
 - 하지만 혼다의 주요 판매 모델은 판매량이 적거나 세단에 집중되어 있었음
 - 시장의 변화에 대응하여 미국 혼다는 혼합 생산과 수입 제품의 변화를 추구함
 - 그런 와중에 완성차 물류에서 제조사는 운송 수단 변동이 복잡하게 얽혀있고 멕시코 내외부로 이동하는 차량이 늘어남에 따라 운송 품질 관련 문제로 어려움을 겪고 있었음
- 물류에서 혼다는 미국 동부지역 철도 서비스를 강화와 같은 철도 운송에 집중하고 있음
 - 동부지역 철도 서비스 강화는 앨라배마 주의 링컨에 위치한 혼다 생산 공장에서 같은 주 탤러디가에 위치한 새로운 철도 야적장까지 트럭으로 운송하는 서비스를 포함함
 - 한편, 멕시코 철도 운송에서 발생하는 손해¹⁾ 비율의 증가로 인한 물류비 증가에 대응하여 산업 차원에서 멕시코 정부에 운송관련 안전 보장을 요구함



자료 : www.automotivelogistics.media



자료 : www.automotivelogistics.media

- 혼다는 더 나아가 딜러가 운송 시간 연장을 수용하는 비율을 산업에서 가장 높게 유지하는 성과를 달성함
 - 이를 위해 운송업자와 딜러 간 전자 운송 증명서(ePOD)²⁾를 활성화시킴

1) 철도 운송 중 도난이나 파손으로 인한 손해를 의미함

2) 차량을 딜러에게 전달되는 관리 절차를 표준화한 것으로 차량 제조사, 운송회사, 딜러는 보다 정확하고 빠른 운송 기록을 확인 할 수 있음



- 파트너십 강화와 ETA(estimated time of arrival) 시스템의 확인 가능성 개선은 혼다가 북미 자동차 시장 변화에 대응하는 중요한 요소가 됨
 - 혼다는 미국 자동차 시장의 성장 정체가 예상되는 시점에서 성장을 위해 운송수단의 확보를 강조함
 - 미국 혼다는 대형차 위주의 미국 자동차 시장 구조 개편에 대응하기 위해 트럭에 초점을 둔 생산 능력의 재편이 빠르게 이루어 질 수 없는 상황임
 - 따라서 미국 혼다는 자체 생산에서 수입 네트워크 측면으로 구조조정을 시도하고 있음
 - 이를 위해 유럽과 일본 같은 다른 지역의 생산설비를 활용할 계획임
 - 그 결과 물류네트워크의 균형이 맞춰지고 미국 향으로의 수입물량이 증가하게 됨
 - 수입물량의 증가로 미국 내에서 차량 운송을 위한 철도차량 이용의 증가가 예상됨
- 북미 지역에서 물류비용의 감소를 위해 미국 혼다는 CNG 트럭을 이용한 운송을 확대할 계획임

자료 : www.automotivelogistics.media, 2016.12.19.

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



해외현지리포트

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 경제 회랑 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 강조했다
 - 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 경제 권의 경제와 사회 발전에 대한 장기 전략들에 대해서도 검토를 하였음
 - 각 국 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

● 아시아개발은행의 활동 사항

- 마닐라에 본사를 두고 있는 아시아개발은행은, 포괄적인 경제성장, 환경적으로 지속 가능한 성장 및 지역 통합을 통해 아태지역에서의 빈곤을 줄이기 위해 노력하고 있음
- 1966년에 설립된 아시아개발은행은 2016년 12월 아태지역의 개발에 노력한 지 50년을 맞이하게 되었음
- 현재 아태지역에 48개 국가를 포함하여 67개 회원국들이 소속되어 있으며, 2015년 기준으로 아시아개발은행은 270억 달러의 공동 자금을 포함하여 총 272억 달러의 자금을 지원했음

자료: www.adb.org, 2016.12.01.

신성호 해외현지에이전트
oxygen0070@gmail.com



카자흐스탄, 베트남과 철도연결 공조 연구 및 개발 원해

- Beketzhan Zhumakhanov 주 베트남 카자흐스탄 대사는 베트남과 EAEU 간 FTA 체결을 고려하고 양국 간의 무역증대를 위하여, 베트남과 철도산업 공조 연구 개발을 희망한다고 언급
 - 12월 7일 카자흐스탄 독립 25주년 기념 기자회견에서, 카자흐스탄과 베트남간 금년 10월까지의 양국 간 무역거래는 US\$2억7,550만에 달하였고, 베트남 기준 수출 US\$1억5,580만, 수입 US\$1억 2,050만으로 2014년 카자흐스탄의 경기침체로 잠시 하락하였던 무역거래가 회복하고 있다고 평가
 - 또한 2015년 5월, 아르메니아, 벨로루시, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 러시아의 EAEU와 베트남 간 체결한 FTA로 90%의 생산품이 무관세로 됨에 따라 무역증대가 크게 기대됨
 - 베트남은 카자흐스탄에 농산물품과 의류수출을 EAEU로부터는 철강제품과 자동차 수입에 큰 관심을 보이고 있음
 - 그러나 두 국가 및 지역 간 화물운송은 지리적 위치문제로 많은 어려움을 겪고 있으며, 해상을 포함한 운송에 무려 2개월이 소요되어 농산물품의 부패 등 안전성등 위험에 노출되어 있음
 - 운송이 EAEU와 베트남 간 향후 무역증대에 매우 중요한 요인이기에, 이의 개선을 위한 최선의 대안은 철도연결이라 생각하고, 이에 두 나라의 공조 연구 및 개발을 제안한다고 언급
 - 또한 이 철도연결은 ASEAN 과 EAEU 간 무역증대에도 기여할 것이라고 부연 설명

자료: The Saigon Times 2016. 12. 08

홍성원 해외현지 에이전트
seongwonhong@naver.com