

Contents



통계로 보는 국제물류

1. 현대상선, 올 2분기 매출 22.1% 증가



물류정책·산업동향

1. 2017년 상반기 아시아 역내 컨테이너 해상 물동량 감소
2. 미국 항만 물동량 증가, 임대료 상승 유발
3. 파나마운하관리청, 10월 1일부터 새 표준 요금제로 통항료 징수
4. 동남아시아 국가, 경제 성장 위해 국경 운송에 주력
5. 러시아 스베르 은행, 자국 전자상거래 합작사 설립에 300억 루블 투자

명사 스피치

“...Blockchain has the potential to reduce inefficiencies and gaps within the supply chain, promote more cost-efficient transactions and facilitate the continued growth in world trade...”

Mr Tan Chong Meng / Group CEO of PSA
(2017. 8 15 / PSA Press Release)





통계로 보는 국제물류

현대상선, 올 2분기 매출 22.1% 증가

- 현대상선은 2017년 2분기 약 1조 2,420억 원의 매출을 기록하며 전년 동기 대비 약 2,251억 원의 매출이 상승함
 - 2017년 2분기 컨테이너 처리실적은 약 98만 6천 TEU로, 전년 동기 대비 약 46% 상승한 것이 매출 상승의 주요요인으로 파악됨
 - 특히 2017년 6월 아시아~미주 서안 노선은 전년 동기 대비 약 77% 증가했음
 - 이는 지난 4월부터 2M 얼라이언스와 전략적 제휴를 맺으며 아시아~미주 서안 물동량이 급격히 상승했기 때문임
- 매출총이익과 영업이익은 각각 약 504억과 1,280억 원의 손실을 기록했지만, 전년 동기 대비 손실 폭이 각각 약 1,332억 원과 1,262억 원이 개선됨
- 전년 동기 당기순이익은 약 2,160억 원을 기록한 반면 올해 2분기는 약 1,738억 원의 손실을 기록하며 적자로 전환함
 - 이는 현대상선이 100만 TEU 선복량의 국적선사로 발돋움하기 위해 대형선박 및 대량의 컨테이너 확보 비용이 발생했기 때문임
 - 현재, 현대상선의 선복량은 약 46만 TEU 수준임

현대상선 2분기 영업실적

(단위 : 백만원)

구 분	2017년 2분기	2016년 2분기	증감액
매출액	1,241,955	1,016,822	225,133
매출총이익	-50,484	-183,643	133,159
영업이익(손실)	-128,080	-254,326	126,246
당기순이익(손실)	-173,724	215,996	-389,720

자료 : 금융감독원 전자공시시스템.

참고자료 : americanshipper.com, 2017.8.11 / marinelink.com, 2017.8.11.

김병주 연구원

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



물류정책·산업동향

2017년 상반기 아시아 역내 컨테이너 해상 물동량 감소

- 2017년 6월 아시아 역내 컨테이너 총 해상 물동량은 112만 5,000 TEU를 기록함
 - 이는 전년 동월 대비 2.1% 증가한 수치이며 6개월 만에 처음으로 전년 동월 대비 상승한 것임
 - 화물별로는 건화물 물동량이 1.6% 증가한 106만 TEU, 냉장화물이 10.7% 증가한 6만 5,000 TEU임
- 그러나 2017년 상반기(1월~6월) 아시아 역내 컨테이너 총 해상 물동량은 전년 동기 대비 4.7% 감소한 617만 TEU를 기록함
- 2017년 상반기 일본의 수출 물동량은 전년 동기 대비 9.2% 감소한 69만 7,000 TEU를 기록함
 - 일본 → 중국북부 물동량은 4.7% 감소한 10만 1,000 TEU, 일본 → 중국 중부는 23.3% 감소한 6만 3,000 TEU, 일본 → 북건설성은 0.8% 감소한 6,000 TEU, 일본 → 중국 남부는 2.8% 감소한 5만 7,000 TEU를 기록함
 - 일본 → 홍콩 물동량도 전년 동기 대비 5.9% 감소한 6만 3,000 TEU를 기록했으나, 일본 → 대만 물동량은 6.8% 증가한 10만 2,000 TEU를 기록함
 - 일본 → 동남아시아 물동량 역시 감소했는데 세부적으로 일본→베트남은 3.9% 감소한 52,000 TEU, 일본 → 태국은 9.2% 감소한 7만 9,000 TEU, 일본 → 필리핀은 7% 감소한 2만 2,000 TEU, 일본 → 말레이시아는 22.6% 감소한 3만 6,000 TEU, 일본 → 인도네시아는 23.9% 감소한 3만 3,000 TEU, 일본 → 싱가포르는 16.4% 감소한 1만 4,000 TEU를 기록함
- 2017년 상반기 일본의 수입 물동량은 전년도 동기 대비 5.1% 감소한 106만 5,000 TEU를 기록함
 - 중국 북부 → 일본은 11.7% 감소한 13만 2,000 TEU, 중국 중부 → 일본은 11.5% 감소한 1만 8,000 TEU를 기록함
 - 반면 북건설성 → 일본은 9% 증가한 6만 TEU, 중국 남부 → 일본은 2.9% 증가한 17만 6,000 TEU를 기록함
 - 홍콩 → 일본은 16.5% 감소한 42,000 TEU를 기록한 반면 대만 → 일본은 5.8% 증가한 9만 TEU를 기록함
 - 필리핀 → 일본 물동량은 13.5% 감소한 4만 TEU, 베트남 → 일본은 0.1% 감소한 6만 5,000 TEU, 태국 → 일본은 4% 감소한 8만 6,000 TEU를 기록했으며 말레이시아 → 일본은 16.8% 급등한 4만 1,000 TEU를 기록함

■ 참고자료 : hellenicshippingnews.com, 2017.8.9.

박성화 전문연구원

051-797-4614, shpark83@kmi.re.kr



미국 항만 물동량 증가, 임대료 상승 유발

- 파나마 운하 확장 및 수에즈 운하를 통한 컨테이너 물동량의 증가로 미 동부 뉴욕/뉴저지항의 전체 물동량은 증가하고 있음
 - 2016년 미국 전체 컨테이너 항만 물동량의 13%인 625만 TEU의 화물을 처리하여 로스앤젤레스항, 롱비치항에 이어 3번째로 많은 물동량을 처리함
 - 또한 저렴한 인건비로 인해 전 세계 생산 공장이 중국에서 인도(또는 인도양 인근 국가)로 이전하고 있어 수에즈 운하를 통해 미국 동부 항만으로 들어오는 물동량의 증가가 예상됨
- 미국 로스앤젤레스항과 롱비치항은 최근 TraPac 터미널 및 Middle Harbor 터미널의 확장 등으로 인해 물동량이 증가함
 - 로스앤젤레스항과 롱비치항은 아시아와의 접근성 때문에 미국으로 들어오는 컨테이너 화물의 50%를 처리하고 있는데, 최근 TraPac 터미널과 Middle Harbor 터미널을 확장했음
 - 파나마 운하의 확장으로 물동량이 줄어들 것으로 예상되었지만 아직까지 많은 영향을 받고 있지 않은 것으로 조사됨
- 이러한 미국 주요 항만들의 물동량 증가는 항만 주변 시설의 임대료 상승에 영향을 주고 있음
 - 증가하고 있는 컨테이너 물동량 대비 시설 및 공간이 부족하여 항만 주변의 임대료가 상승하고 있음
 - 뉴욕/뉴저지항의 경우 2017년 1분기 평균 임대료는 경기불황 대비 36% 오른 것으로 조사되었지만, 다른 대안이 많지 않아 대부분의 임차인들이 임대 재연장 협상을 진행 중임

■ 참고자료 : porttechnology.org, 2017.8.8.

강무홍 전문연구원

051-797-4684, mkang@kmi.re.kr

파나마운하관리청, 10월 1일부터 새 표준 요금제로 통항료 징수

- 2017년 8월 8일, 파나마정부는 국무회의 의결을 거쳐 파나마운하의 새로운 통항료 요금제를 승인함
 - 지난 6월 1일, 파나마운하관리청은 파나마운하를 이용하는 선박 현황을 분석하여, 그 결과를 바탕으로 운하통행료 수정방안을 공개함
 - 또한 공청회를 개최하여 운하 관리자 및 이용업계 대표의 의견과 조언을 폭넓게 수렴하여 결정함
 - 새롭게 시행되는 파나마운하 요금제는 올해 10월 1일부터 시행될 예정임
- 파나마운하관리청은 통항료 요금제 개편을 통해 운하 수익의 극대화와 운하의 경쟁력 강화를 동시에 실현하고자 함
 - 새 요금제 산정 방식은 화물선의 유형에 따라 정해짐
 - 컨테이너선의 경우 새 요금제에 따르면 파나마 운하를 거쳐 왕복 운항하지 않을 수 없을 경우, 또한 그 선박 적재율이 70% 미만인 경우, 회항 시 운하 통항요금에 혜택이 있을 것으로 보임
 - 상기 혜택을 받기 위해서는 왕복운항시간이 28일을 초과해서는 안 된다는 조건이 있음
 - 단 파나마 항만에서 하역작업 등 항만과 관련된 활동으로 소요된 시간은 상기 왕복 운항시간 28일에 포함되지 않음
 - 예를 들면 9,000TEU급 컨테이너선이 6500 TEU(적재율 72.2%)의 화물을 적재하여 통항할 경우 아웃바운드 통항료는 미화 67만 7,500달러이나 회항 시 4,000TEU의 화물을 적재하여 통항할 경우 요금은 6.8%가 절약된 55만 달러로 책정됨
 - 또한 파나마운하관리청은 LNG운반선과 LPG의 통항료에 대해서도 요금제를 개편함

10월 1일 발효되는 컨테이너선 통항료 요금제					10월 1일 발효되는 톤급별 LPG 통항료 요금제		
Container Vessel Tolls effective October 1, 2017					Tolls - LPG Vessels effective October 1, 2017		
Locks	TEU Range	Tariff for TTA maximum capacity	Tariff for loaded containers on board (TEU)	Tariff for loaded containers on board in return voyage (TEU) 1/	Panamax Locks		
					Bands in m ³	Laden	Ballast
Panamax	< 1,000	\$60	\$30	N/A	First 5,000	\$6.49	\$5.19
	≥ 1,000 < 2,000	\$60	\$30		Next 20,000	\$2.70	\$2.16
	≥ 2,000 < 3,500	\$60	\$30		Next 30,000	\$2.60	\$2.08
	≥ 3,500	\$60	\$30		Rest	\$2.25	\$1.80
Neopanamax	< 6,000	\$60	\$40	N/A	Neopanamax Locks		
	≥ 6,000 < 7,000	\$50	\$40	\$30	Bands in m ³	Laden	Ballast
	≥ 7,000 < 8,000	\$50	\$40	\$30	First 5,000	\$8.25	\$6.60
	≥ 8,000 < 9,000	\$50	\$40	\$25	Next 20,000	\$3.06	\$2.44
	≥ 9,000 < 10,000	\$50	\$35	\$25	Next 30,000	\$2.88	\$2.30
	≥ 10,000 < 11,000	\$50	\$35	\$20	Rest	\$2.21	\$1.77
	≥ 11,000 < 12,000	\$50	\$35	\$20			
	≥ 12,000	\$50	\$35	\$20			
자료:http://www.ship.sh/(2017.8.16.검색)					자료:http://www.sohu.com (2017.8.16.검색)		

참고자료 : shippingchina.com, 2017.8.10.

동남아시아 국가, 경제 성장 위해 국경 운송에 주력

- 태국, 캄보디아, 베트남 등 일부 동남아시아 국가들이 자국 경제 성장을 위한 수단으로 국경 간 운송에 주력하고 있음
 - 각 국가별 경제 수준 및 인프라 개발 등에 차이가 있지만 태국, 캄보디아, 베트남 세 국가 모두 메콩 강 경제권에 위치한 GMS(Greater Mekong Subregion) 6개국에 속해 경제협력에 많은 이점이 있음
 - 또한 중국 국경과 인접하고 있어 일대일로 프로젝트를 통해 경제 성장을 추진하고 있는 점을 고려해 볼 때 국경 간 운송은 향후 동남아시아 국가의 중요한 성장 수단이 될 전망이다
- 국경 운송에 대한 수요는 꾸준히 증가하고 있으며 물동량 또한 해마다 증가하고 있음
 - 태국에서 생산되는 여러 소비재 및 건축 자재는 캄보디아, 라오스, 미얀마 등 주변 국가에서 높은 수요가 발생하고 있는 실정이며, 대부분의 화물이 국경을 통해 운송되고 있음
 - 2017년 1~5월까지 태국과 캄보디아, 라오스, 미얀마 3개국 간 국경 운송 통해 거래되는 총 수출액은 약 133억 달러에 달하며 전체 수출액 158억 달러의 84%에 해당할 만큼 높은 비중을 차지하고 있음
 - 이는 2016년과 비교해 볼 때 약 6.4% 증가한 수치이며, 태국 정부는 국경 간 무역이 태국 전체 수출규모를 약 5% 증가시킬 것으로 전망하고 있음
- GMS 6개국 내 여러 회랑들이 국경 간 무역을 성장시키는 견인차 역할을 하고 있으며 투자를 촉진시키는 원동력이 되고 있음
 - 동남아시아 국가 간 국경 무역과 투자를 더욱 활성화 시키는 요인으로 GMS의 여러 회랑 중 하나인 동서경제회랑(East-West Economic Corridor)이 손꼽힘
 - 동서경제회랑은 태국 북부에 위치한 묵다한(Mukdahan)주에서 시작하여 태국과 국경을 마주한 라오스 남부의 사반니케트(Savannakhet)를 지나 베트남 다낭까지 이어지는 총 길이 약 520Km에 이르는 주요 경제회랑임
 - 뿐만 아니라 아시아 개발은행(ADB)의 재정 지원으로 도로, 철도, 항만 등 GMS 6개국을 연결하기 위한 인프라 프로젝트가 추진되고 있어 국경 운송은 더욱 활성화 될 것으로 예상됨

■ 참고자료 : ajot.com, 2017.8.12.

김동환 연구원

051-797-4913, kdong@kmi.re.kr

러시아 스베르 은행, 자국 전자상거래 합작사 설립에 300억 루블 투자

- 러시아 최대 검색엔진 서비스 회사 안덱스와 러시아 최대은행인 스베르 은행은 “안덱스.마켓”(Yandex.Market)을 바탕으로 한 전자상거래 합작회사를 설립하기로 계약을 체결함
 - 두 회사는 합작 투자에서 동등한 지분을 보유하게 되며, 지분의 10%는 안덱스 마켓을 위한 지분 인센티브 프로그램에 할당될 계획임
- 막심 그리사코브 안덱스마켓 CEO는 “스베르 은행과의 투자를 통해 지불 솔루션을 개발하고 소비자 대출 및 물류시스템 개발과 같은 새로운 사업을 추진할 계획이다.”라고 밝힘
 - 2016년 “안덱스.마켓”을 통해 약 1,000억 루블 규모의 상품이 유통됨
 - 매달 평균 2,000만 명이 “안덱스.마켓”을 방문하며, 러시아 전자상거래 시장의 약 12%의 점유율 차지함
 - 2017년 2분기 “안덱스.마켓”의 매출은 전년 동기 대비 9% 증가한 11억 6800만 루블을 기록함
- 전문가들은 합작회사 설립 및 스베르 은행의 투자로 2016년부터 러시아에 본격적으로 진출한 중국 최대 전자상거래기업인 알리익스프레스(AliExpress)와 경쟁 구도가 형성될 것으로 예상함
 - 알리익스프레스는 작년 러시아 최대 방문자수를 기록하는 업체로 발전하며 빠른 성장 속도를 보이고 있음
 - 작년 6월 마윈 회장은 “러시아가 아시아와 유럽을 연결하는 e-허브가 되어야 하며, 물류, 결제, 금융, 감독 등의 서비스가 준비되어야 한다”고 밝히면서, 러시아 내 중소기업 전용 디지털 자유무역구를 만들자는 제언했음
 - 또한 알리바바는 2015년 스베르뱅크와 모바일 전자지갑업체 키위, 러시아 최대 온라인 유통사 ‘울마트’(Ulmart)와도 파트너십을 체결했으며, 러시아 택배회사인 ‘SPSR익스프레스’와 협력을 다진바 있음

스베르 은행 및 안덱스.마켓



자료: <http://www.mir-sumok.ru/yandeks-market/>

참고자료 : ria.ru, 2017.8.8. / interfax.ru, 2017.8.9.

김엄지 연구원

051-797-4776, umjikim@kmi.re.kr