

Contents

통계로 보는 국제물류

1. 스위스·일본, 철도 인프라의 질 세계 최고...한국은 7위 기록

물류정책·산업동향

1. Drewry, 2018년 해운산업에 대한 긍·부정적 요인 발표
2. UK-EU 간 해사부문 협정 협상 결여 시 EU 항만 타격 불가피
3. Cosco, 2017년 3분기까지 4.1억 달러 영업이익 예상
4. 석유 및 해운 업계, IMO의 선박연료 규제 주시

명사 스피치

“기업들은 현재 갖고 있는 데이터 중 0.5% 정도만 제대로 활용하고 있습니다. 이를 얼마나 빠르게 100%까지 끌어올리느냐에 기업들의 생존이 달려 있습니다.”

빌 맥더멋 독일 SAP 최고경영자(CEO)
(2017. 10. 14./ 조선일보)





통계로 보는 국제물류

스위스·일본, 철도 인프라의 질 세계 최고...한국은 7위 기록

세계경제포럼 글로벌경쟁력지수(GCI) '철도 인프라의 질' 상위 10개국

Rank/101	Country / Economy		Score	Trend	Distance from best
1	Switzerland	①	6.6	—	■■■■■
2	Japan	①	6.6	—	■■■■■
3	Hong Kong SAR	①	6.3	—	■■■■■
4	Singapore	①	5.9	—	■■■■■
5	France	①	5.8	—	■■■■■
6	Netherlands	①	5.8	—	■■■■■
7	Korea, Rep.	①	5.7	—	■■■■■
8	Finland	①	5.6	—	■■■■■
9	Germany	①	5.5	—	■■■■■
10	United States	①	5.5	—	■■■■■

자료 : World Economic Forum, *Global Competitiveness Report 2017-2018*
(<http://reports.weforum.org/global-competitiveness-index>).

- 세계경제포럼의 '글로벌경쟁력지수'(Global Competitiveness Index, GCI) 평가의 '철도 인프라의 질' 부문에서 스위스와 일본이 각각 6.6점을 기록하며 나란히 세계 1,2위를 차지함
 - 세계경제포럼이 지난 9월 말 발간한 글로벌경쟁력보고서 2017~2018(*Global Competitiveness Report 2017-2018*)에 포함된 내용으로 2016년도 데이터와 전문가 설문조사의 합산 결과임
 - 글로벌경쟁력지수 평가는 각 항목별로 최저 1점에서 최고 7점까지 점수 부여로 이뤄짐
 - 스위스는 제도, 거시경제환경, 보건, 교육, 상품시장 효율성, 금융시장 발전도, 기술의 준비성(readiness), 시장 규모, 경영 고도화, 혁신 등 다른 국가경쟁력 측정 부문에서도 고르게 높은 점수를 받아 종합평균 점수 5.9점으로 137개국 중 1위를 차지함
- 홍콩, 싱가포르, 프랑스도 각각 6.3점, 5.9점, 5.8점으로 철도 인프라 세계 5강에 올랐음
 - 홍콩은 철도 인프라의 평가에서는 3위를 기록했으나, 도로, 항공, 전력공급의 질 등 다른 항목에서 더 높은 평가를 받아 '인프라의 질' 부문 종합평가에서는 6.7점으로 세계 최고 수준을 기록했음
- 한국은 철도 인프라의 질 항목에서 5.7점을 받아 세계 7위를 기록했음
 - 한국은 같은 항목 평가에서 2015년 10위, 2016년 9위에 이어 3년 연속 순위가 상승함

■ 참고자료 : World Economic Forum, *Global Competitiveness Report 2017-2018*.

박성준 전문연구원

051-797-4774, sjpark@kmi.re.kr

물류정책 · 산업동향

Drewry, 2018년 해운산업에 대한 긍·부정적 요인 발표

- 세계적인 해운항만 컨설팅 그룹인 Drewry는 2018년 해운시장에 영향을 끼칠 12개의 긍정적 요인과 10개의 부정적 요인을 발표함
 - 긍정적 요인으로는 동남아시아를 중심으로 한 신흥경제권의 경기급등으로 인한 무역량 증가 가능성, 주요 선사간 M&A로 인한 비용절감 및 시너지효과, 운임변동성 감소 및 수익성 개선, 블록체인 등 비용절감과 효율을 높여주는 첨단 기술의 발달, 일대일로로 인한 투자 증가 등을 언급함
 - 부정적 요인으로는 일부 시장의 지정학적인 불안감 및 중동시장 약세, 선박량 과잉, 유가상승, 사이버 공격 등을 언급하고 있음

긍정적 요인	부정적 요인
1. 무역량 증가 신호를 보내는 신흥경제권 2. 동남아시아 시장의 경기급등 3. 선사의 흑자로 인해 해운산업 안정성 향상 4. 선사 간 M&A를 통한 비용절감 및 시너지효과와 실질적 체험 5. 과거에 비해 현물운임시장 변동성 크게 감소 6. 파나마 운하 확장 및 베이온 대교 교량 높이 개선으로 인해 대형선박 낙수효과 강화 7. 발주잔량 인도지연으로 인한 선박량 과잉 압력 분산 8. M&A로 시장에서 영세 및 덤핑 사업자 제거 9. 개선된 가격정책 및 선사의 영리활동 10. 바닥을 친 자산가격 및 정기용선요율 11. 블록체인 등 지속적인 IT 기술의 발달 12. 일대일로 기반의 투자확대	1. 문제가 될 수 있는 지정학적 이슈 2. 중동지역 시장의 약세 3. 선사 M&A로 화주 선택의 폭 감소 4. 선박량 과잉: 1.4백만 TEU + 향후 인도될 발주잔량 5. 잠재적 발주잔량의 증가 6. 선박대형화의 낙수효과로 인해 동서기간항로 및 많은 남북항로에 선박량 증가 압력 7. 폐선감소 8. 유가상승 9. 환경오염산업 정리 및 유럽과 미국으로부터의 폐기물 수입 거부에 대한 중국정부의 더욱 강력해진 태도 10. 사이버 공격

- Drewry는 또한 2017년 세계 해운산업의 운영이익이 약 60억 달러에 달할 것이고, 내년에도 계속 증가할 것이라고 전망함
 - 자사의 최신 Container Insight Weekly를 통해 Drewry는 세계 컨테이너 항만의 처리물량이 2017년 상반기에 거의 6%가까이 증가했다고 밝힘
 - 2017년 하반기에는 증가속도가 약간 줄어들어 2017년 연간 성장률은 5.5%가 될 것이라고 전망
- 이러한 성장은 아직도 해결되지 못한 여러 걸림돌을 고려했을 때 놀라운 수준이라고 밝힘
 - 주요 걸림돌로는 브렉시트, 유럽으로의 이민, 유럽주요 도시의 테러, 남아프리카 공화국과 브라질의 정치적 혼란, 유럽에서 포퓰리즘 정부의 당선 등을 꼽음
 - 또한 미국 트럼프 대통령이 중국 및 독일과의 무역 불균형에 문제를 제기하고, 서방세계와 이란간의 관계개선 노력을 거꾸로 되돌려 버릴 것에 대해 우려를 표명함
 - Drewry는 2017년의 마지막 4분기가 시작되었지만 아직도 이러한 문제들의 상당수가 해소되지 못하고 있다고 밝힘

■ 참고자료 : porttechnology.org, 2017.10.16.

UK-EU 간 해사부문 협정 협상 결여 시 EU 항만 타격 불가피

- Brexit 이후 영국 정부와 EU 간 무역 등에 관한 협정에 대한 의견 대립은 심화되고 있으며, 특히 해사(해운·항만·해양·수산) 부문 관련 협정에 관한 합의 결여에 대해 산업계의 우려가 심화됨
 - 최근 개최된 UK-EU 간 회담에서 영국항만협회(British Ports Association), 영국해운회의소(UK Chamber of Shipping), 발틱해운거래소(Baltic Exchange), Solent LEP 등 Maritime EU 회원 기관들은 Brexit에 의한 해사부문 협정에 관한 협상 결여의 잠재적 가능성 인지
 - 또한 Maritime EU 회원 기관들은 영국 정부의 관세 및 무역 관련 공식 문서 발간(10월 9일) 직후인 지난 10월 11일 유럽연합위원회 회장 Hilary Benn MP씨를 만나는 등 해사부문 UK-EU 간 협정에 관한 협상 결여에 대한 우려 심화
- 영국 정부는 EU와의 협상이 결여될 경우에 대비한 비상 계획 수립을 추진중임
 - 영국 해사부문 산업계에서는 기존 관세동맹(Brexit 이전)의 유지에 따른 혜택을 기대하고 있는 반면 EU는 이러한 조건을 유지하는 것에 대해 소극적인 것으로 밝혀짐
 - 이에 영국 정부는 협상이 결여될 경우, UK-EU 간 무역에 관한 새로운 규정 및 관세를 제정할 계획
 - 특히 새로운 관세 체제(사전 신고제 등) 도입으로 RoRo 화물 중심 처리 항만의 병목현상 완화 예상
- 또한, 협상 결여에 따른 EU 지역 항만의 피해는 불가피할 것으로 예상됨
 - Maritime UK 회장 David Dingle CBE씨는 영국 정부의 대응 방안을 지지하며 UK-EU 간 가장 이상적인 협정을 맺을 것으로 기대한다고 밝힘
 - 하지만, 협상의 성사 여부를 떠나 양측의 정치적 결정이 주요한 요인으로 작용할 것으로 예상
 - 만약 협상이 성사 되지 않을 시 Dover, Holyhead, Portsmouth, Zeebrugge, Calais, Dublin 등 EU 지역 주요항만의 혼란 및 정체 현상은 불가피할 것으로 예상
- 따라서 영국의 EU 탈퇴에 관한 조항(Article 50)의 기한 연장 필요성이 제기됨
 - 현재 다양한 위험 요소들에 대한 추가적인 대책 마련 및 성공적인 협상을 위해 Article 50에 대한 기한 연장이 필요하다고 밝힘
 - 이를 통해 실용적이고 실질적인 협상이 가능한 기반 마련 필요
- 궁극적으로 영국과 EU의 정치적 의지를 떠나 양측의 실질적인 이익을 추구해야 한다고 밝힘
 - 지난 8월 15일 EU가 발표한 'Future Customs Arrangement'에 명시된 두 가지 주요 옵션 중 영국 해사부문 산업계는 양측 간 새로운 세관협정을 선호한다고 밝힘
 - 해사부문은 영국 세계 무역의 95%를 가능하게하며 100만개 일자리 제공 및 국가 전체 GDP 중 약 400억 파운드를 차지하는 등 국가 주요 산업임

■ 참고자료 : worldmaritimenews.com, 2017.10.12.

박주동 전문연구원

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

Cosco, 2017년 3분기까지 4.1억 달러 영업이익 예상

- Cosco는 회복된 물량과 높은 컨테이너 운임 등에 힘입어 2017년 1~3분기 영업이익이 4.1억 달러의 흑자를 기록할 것으로 예상함
 - 아시아-유럽 항로의 경우 지난 상반기 물동량은 5.3% 증가한 790만 TEU를 기록함
 - 증가 추세는 지속되어 8월에 140만 TEU를 처리했는데, 이는 작년 동월 대비 4% 증가한 수준임
 - 또한 PIERs에 따르면 아시아발 미국행 물동량은 2017년 상반기에 작년 동기 대비 4.2% 증가한 730만 TEU 임
- 최근 현물운임의 상승세가 주춤하고 있긴 하나 여전히 2016년 대비 높은 수준임
 - 현재 TEU당 상하이발 북유럽행 운임은 지난 7월 28일 대비 25.9% 하락한 714달러이고, 상하이발 지중해행의 경우 21.6% 하락한 692 달러임
 - 그러나 두 경우 모두 작년 대비 각각 2.1%와 19.7% 증가한 수준임
 - JOC는 물동량이 증가함에도 불구하고 현물운임이 하락하는 원인으로 선박대형화에 따른 척 당 적재 능력의 증가를 지적함
 - 이러한 현상은 선사들이 지속적으로 대형선박의 능력(mega-ship capacity)을 증대시키고 있는 아시아-유럽 항로에서 가장 현저히 나타남
- 또한 Cosco는 China Shipping Container Line과의 합병 및 칭다오 천완 컨테이너 터미널(Qingdao Qianwan Container Terminal)에 대한 영향력 상승 등도 이익 창출의 주요 요인이라고 밝힘
 - 선사 간 합병 효과는 올해부터 가시화되기 시작했으며, Drewry Shipping Consultants에 따르면 태평양과 아시아-유럽항로 운임은 작년대비 39% 증가한 수준임
- Maersk Line 또한 올 2분기 영업이익이 증가한 것으로 알려졌는데, 증가세는 올해 말까지 지속될 것으로 예상함
 - 아시아-유럽 항로의 개선된 계약운임이 Maersk Line 영업이익 흑자의 주요 원인임
 - 2017-2018년 동태평양항(eastbound pacific) 계약운임의 경우, 규모가 큰 고객에 대해서는 FEU당 1200달러, 규모가 작은 BCO에 대해서는 약 1500 달러임
 - 2016-2017년, 800달러 미만의 계약운임이 있었다는 점을 고려할 경우, 2017-2018년 계약운임은 크게 개선된 것으로 판단됨

■ 참고자료 : joc.com, 2017.10.11.

조지성 전문연구원

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

석유 및 해운 업계, IMO의 선박연료 규제 주시

- 2020년에 IMO의 선박연료 규제가 시행되면 석유 및 해운 산업 분야는 비용 상승 등의 영향을 받을 수 있음
 - IMO는 황산화물 배출을 줄이기 위해 선박연료의 황 함유량 기준을 현재 3.5%에서 0.5%로 낮춘다고 결정했으며 석유 및 해운 산업계는 이에 따른 변화에 예의주시하고 있음
- 머스크오일트레이딩(Maersk Oil Trading)사의 글로벌 트레이딩 책임자 사바스 마노우소스(Savvas Manousos)씨는 이번 규제에 의해 글로벌 원유 거래가 변화할 수 있다고 언급했음
 - 그는 미국의 셰일오일 및 그 외 경질원유 수출이 유럽의 정유공장으로 이동해 아시아 시장에서 미국 원유 부족 및 비용 증가를 초래할 수 있다고 전망했음
- 황 함유량이 낮은 연료를 생산하기 위해서는 경질원유로 바꾸거나 정제시설을 업그레이드 하는 방법이 있음
 - 일본 석유천연가스금속광물자원기구(JOGMEC) 수석 이코노미스트 노가미 타카유키(Takayuki Nogami)씨는 후자의 경우 비용이 많이 들기 때문에 경질원유로 바꾸는 것이 보다 수월하다고 말하며 이로 인해 경질원유에 대한 수요가 촉진되어 가격이 상승 할 것이라고 전망했음
- 화주의 경우 선박에 세정탑(Scrubber)을 설치하면 기존의 연료를 사용하는 동시에 황 함유량을 줄일 수 있으나 이는 수백만 달러의 비용을 야기할 수 있음
- 석유 및 해운 산업계가 새로운 선박연료 규제에 대해 어떻게 대응할 지는 아직 확실하지 않음. 일본 에너지분석가 토시노리(Toshinori)씨는 경질원유로 대체하는 것이 가장 일반적인 대응일 것이라고 예측했으며 업계도 그의 의견에 동의하는 것으로 보임
 - 그러나 일본의 석유 회사들은 새로운 규제에 대해 구체적인 대응 계획을 아직 언급하지 않고 있음. 일본 석유 유통업계 관계자에 따르면 해운업계의 대응을 고려하면서 대응 방안을 여전히 논의 중이라고 함
- 한편 중국은 양자강을 따라 위치한 주요 항구에 대해 이미 새로운 규제를 적용하여 황 함유량을 0.5%로 제한하고자 함
 - JOGMEC 선임연구원 타케하라 미카(Mika Takehara)씨는 중국정부가 기후변화에 강력하게 대응하고 있으며 그 노력의 일환으로 저유황 선박 연료의 신속한 도입을 결정한 것으로 보인다고 말함

■ 참고자료 : hellenicshippingnews.com, 2017.10.16.

전우현 연구원

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