

美 서부 물류대란 현황과 우리기업 대응방안



CONTENTS

목 차

요 약

I. 美 서부 물류대란 배경 및 현황 1

- 1 1. 배경 분석
- 2 2. 현재까지 물류상황
- 3 3. 관련 기관 동향

II. 피해 현황 5

- 5 1. 미국 서부지구의 물동량 이용 현황
- 7 2. 미국 기업 피해 및 대응동향
- 8 3. 우리 수출기업 피해 및 대응 동향
- 10 4. 물류 관련 선사, 기업 및 협회 대응 동향
- 11 5. 경쟁국 대응 동향

III. 향후 전망 및 대응방안 12

요약

□ (배경 및 현황) 항만 노조와 선주협회 간 고용 재계약 실패로 태업 발생

- 미국 경기회복과 선박 대형화로 서부 항만 물동량은 증가했으나, 항만 인프라는 개선되지 못한 구조적인 문제까지 가세
- 지난 10월 하순 이후 연말 물동량이 확대되면서 물류 상황 악화
 - 화물 하역 크레인 기사, 컨테이너 운반용 트레일러(샤시) 및 트럭 운전 기사 부족 현상 심화되며, 화물의 통관·이송에 평균 10~15일 추가 소요
 - 하역에서 통관절차까지 마친 제품을 항구 밖으로 가지고 나오는데도, 많은 비용 소요
 - * 이로 인해 내륙운임이 크게 높아지고 있는데, 보통 300 달러 정도면 항구에서 LA 인근 물류센터로 컨테이너를 옮기는 것이 가능하나, 지금은 1,000 달러로도 부족한 상황
- 냉동·냉장 보관이 필요한 식품과 연말 시즌에 맞춰 제작된 의류 품목에 피해 집중
 - * 농수산물에서 가장 피해가 가시화되고 있는데, 특히 우리나라는 가을 이후에 수출이 집중되기 때문에 문제가 심각

□ (관련기관 동향) 재계약 협상은 지지 부진한 가운데, 전면 파업이 아닌 '태업'으로 인해 사태 해결에 대한 절박함은 크지 않은 상황

- (선사 vs. 노조) 재계약 협상은 계속 진행 중에 있지만, 노사 간 입장 차이로 인해, 돌파구를 찾지 못하고 협상이 지지 부진한 상태
 - 선사는 이번 사태에 따른 손실 보전을 위해 항만 적체료 부과 및 운임료 인상 계획을 발표
 - * 12월 3일부터 선사와 노조 간 재협상이 개시되었는데, 이번 주 내로 신규 계약 관련 협상이 타결되지 못할 경우에는 내년까지 협상이 지속될 전망 (LA 항만 관계자)
- (정부 기관) 전체적으로 과거 전면 파업 사태와는 달리 현재는 어느 정도 작업이 진행되고 있어 빨리 해결하겠다는 절박함은 크지 않은 상황
 - * 전면 파업이 아니라 현재는 부분적이지만 업무가 진행되고 있어, 연방정부 차원의 공식적인 개입 자체

□ (對韓 피해현황) 서부 항만을 통해 우리나라 對美 교역의 36.5%(금액기준)가 통관, 신선도와 유통기한이 생명인 농수산물·일부 식품에 가장 큰 피해

- 제주 감귤 수출은 사실상 중단, 수출 활어는 폐사로 인해 폐기처분
 - 아울러, 식품 생산을 위해 미국에서 수입하는 대두, 옥수수, 카카오, 축육 등 원자재 공급에도 차질이 발생함에 따라 식품업계는 이중고
- 자동차부품 등 대부분의 공산품 수출 기업은 바이어와 사전 협의를 통한 납기 및 조기 발주 유도를 통해 안전재고를 확보함으로써, 사정이 나은 편
 - 불가피하게 동부 및 캐나다 등 대체 선박 루트로 갈아타거나 항공 운송으로 전환하는 경우도 발생하고 있어 사태가 장기화 될 경우 추가 물류비 부담 가중으로 인해 우리 업계 전반에 걸쳐 피해 확산 우려

□ (향후 전망) 협상 타결 전망은 예단하기 어려운 상황

- 노사 간 입장 차가 크고, 정부개입이 어려워 타결 난망
- 또한, 현지 선사, 물류 기업은 당장 노사협정이 타결되더라도 과거 사례를 볼 때, 3~4개월 가량은 후유증이 있을 것으로 전망
 - * '02년 11일 간 전면 파업의 경우, 정상화에 4~5개월의 시간 소요
- 인력, 컨테이너 트레일러 등 물류 인프라 부족은 단시일 내 해결 불가

□ (기업 대응방안) 현지 물류기업과의 정보 교환, 대체 물류 루트 및 운송편 확보, 트럭킹 회사 요청을 통해 야시 준비* 및 바이어와 협의 등을 추진

- * 일단 비싼 요금을 주더라도 제대로 된 트럭킹 회사를 확보해 두는 것이 냉동 혹은 긴급 화물 운송에 관건

□ (산업부·KOTRA 대책) '美 서부항만 통관지연 비상대책반' 운영, KOTRA 공동 물류센터 활용 확대 등

- LA 무역관 중심으로 현지 진출 주재상사, 한인물류협회, 주요 품목별 기업, 총영사관 파견 관세관, 변호사 및 관세사 등으로 구성된 현장 대응 추진 TF 운영
 - 항만노조 태업 관련, 수시정보 제공
 - LA 현지 변호사를 통해 물류 지연에 따른 분쟁 자문

I 美 서부 물류대란 배경 및 현황

1. 배경 분석

□ 항만노조와 선주협회의 고용 재계약 실패에 따른 태업(Stoppage)

- 서부해안항만노조(이하 ILWU¹⁾)와 태평양선주협회(이하 PMA²⁾)가 지난 '08년 체결한 6년간 임시고용계약 협상이 '14년 6월말부로 종료
 - 양측은 5월 중순부터 재계약 협상에 착수했으나 근로조건개선(노조 측은 전산화 반대), 연간 임금인상률, 의료보험 등 복지혜택 등에서 큰 입장차
- 협상 장기화에 따른 감정대립 심화로 사태 악화
 - PMA는 ILWA 소속 근로자들은 의도적으로 화물처리를 지연시킨다고 비난하고, ILWA도 이에 반발해 태업을 확대하는 상황

□ 물동량 증가 및 항만 물류의 구조적인 문제

- 미국 경기회복과 선박 대형화로 수년전부터 LA, 롱비치 등을 거치는 물동량이 크게 증가했으나 항만 인프라는 개선되지 못한 상황
 - 화물 하역 크레인 기사, 컨테이너 운반용 트레일러(샤시) 및 트럭운전기사 부족현상이 심화
- 설상가상으로 항만 노조의 태업까지 겹쳐, 컨테이너 하역이 지연됨에 따라, 야적장이 정체되고 신규 선박이 접안을 못한 채 대기하고 심지어 출발지에서 출항도 못하는 수준까지 문제가 확대

◆ 반복되는 선사와 항만노조 간 갈등

- 계약 갱신 해마다, '6년' 주기로 항만 노조 태업·파업 행태 반복
- '02년 29개 항구 폐쇄로 하루 10억 달러 피해가 발생하였으나, '08년에는 별도 파업이나 태업 없이 순조롭게 협상 타결
 - * ILWU의 파업으로 11일간 서부 29개 항만의 조업이 중단되었고, 부시대통령은 노동자들 파업을 제한하는 태프트-하틀리법(1947년 제정, 노동자로부터 사측을 보호)을 발동해 항만을 정상화
 - * SERI에 따르면 '02년도 파업시, 우리나라에는 약 2억 7,000만 달러 수출 차질 발생

1) International Longshore and Warehouse Union의 약자, 1937년 8월 11일 설립되어 현재 약 37,000명이 노조원으로 가입해 활동

2) Pacific Maritime Association의 약자, 약 80개 가량의 선주들의 협회로 2012년 기준 미국 서부 29개 항구에서 약 15,000명의 직원을 고용

2. 현재까지 물류상황

□ 지난 10월 하순 이후 연말 물동량이 확대되면서 상황 악화

- 매년 11~12월은 각 항구 터미널마다 연말 물동량이 증가하는데, 올해는 노조 태업 사태까지 겹쳐 물류 통관 상황이 크게 악화
 - 현재 노조 측은 컨테이너 하역을 위한 크레인 기사 투입을 예전보다 최대 50% 가량 줄임으로서 실행행사
 - 보통 항구에 도착한 선박은 3일 내에 화물 하역을 마치고 출항 하지만 현재는 2배 이상의 시간이 소요 (한진해운)
- 컨테이너 운반용 트레일러(샤시) 부족까지 겹쳐, 화물의 통관, 이송 등에 걸리는 시간이 평소 대비 10~15일 정도 지연
 - 적체가 가장 심한 곳은 로스앤젤레스, 롱비치, 시애틀 지역으로 알려져 있고 샌프란시스코는 이들 지역에 비해서는 조금 양호한 상황
- 하역에서 통관절차까지 마친 제품을 항구 밖으로 가지고 나오는데도 많은 비용 소요
 - 이로 인해 내륙운임이 크게 높아지고 있는데, 보통 300 달러 정도면 항구에서 LA 인근 물류센터로 컨테이너를 옮기는 것이 가능하나, 지금은 1,000 달러로도 부족한 상황

□ 식료품, 의류 등 품목에서 피해가 집중

- 냉동 혹은 냉장보관이 필요한 식료품은 통관 지연으로 제품 손상 발생
 - 농수산물에서 가장 피해가 가시화되고 있는데, 특히 우리나라는 가을 이후에 수출이 집중되기 때문에 문제가 심각
- * 우리나라 농수산물 對美 수출 피해사례
 - ① 감귤, 배, 사과 등 농산물은 제품 변질과 출하시기를 놓쳐 피해가 가장 큰 상황
 - ② 경남도에서 미국으로 수출한 활어가 폐사함에 따라 폐기 처분
- 연말 시즌에 맞춰 제작된 의류는 제때 매장에 공급되지 못해 판매 시즌을 놓치고 재고부담이 증가하는 등의 문제가 발생

3. 관련 기관 동향

- ◆ (선사 vs. 노조) 재계약 협상은 계속 진행 중에 있지만, 노사 간 입장 차이로 인해, 돌파구를 찾지 못하고 협상이 지지부진 한 상태
 - * 12월 3일부터 선사와 노조 간 재협상이 개시되었는데, 이번 주 내로 신규 계약 관련 협상이 타결되지 못할 경우에는 내년까지 협상이 지속될 전망 (LA 항만 관계자)
- ◆ (정부 기관) 전체적으로 과거 전면 파업 사태와는 달리 현재는 어느 정도 작업이 진행되고 있어 빨리 해결하겠다는 절박함은 크지 않은 상황

선사 vs. 노조

□ (선사) 항만적체료 부과 및 운임료 인상계획 발표

- 지난 11월 17일 항만 적체료(Port Congestion Fee) 부과해 컨테이너당 800~1,000 달러 가량 추가 비용을 청구 계획을 발표
 - 이는 수출입 기업 입장에서 추가비용이 발생하는 것으로 통관 지연에 따른 선주 측 피해를 만회하는 동시에 노조 측에 불리한 여론을 조성하기 위한 것으로 분석
 - 항만 적체료 추가 징수는 법적으로는 문제가 없지만 통관지연에 따른 비용을 수출입업체에게 전적으로 부과하는 것에 대한 논란과 선주들 간에서도 이견이 있어 이행 시기를 연기
 - * 현재까지 일부 선사(중국 국적 WANHAI는 12.1일부로 부과)를 제외하고는 적체료 부과는 잠정 유보
- 또한, 12월 15일부터 신규 선적되는 물량에 대해 운임을 컨테이너당 1,000 달러까지 인상할 계획이라고 발표(12.4)
 - 통상적으로 매월 운임 조정이 있어왔지만 보통 300 달러 수준으로, 이번 1,000 달러는 아주 높은 수준

□ (노조) 항만노조뿐만 아니라 트럭운송 등과 연계해 자신들 입장을 관철 시키기 위해 쉽게 양보를 하지 않고 있는 상황

정부기관

□ (항만공사) 안타깝지만, 개입할 방법이 없어 관망하고 있는 상황

- 항만공사는 직접적인 항만 운영을 하는 것이 아니기 때문에 선사와 노조 간의 협상에 참견할 권리가 없어 개입 할 수 없는 입장(LA 항만 관계자)
 - 이에 따라, 항만 노조의 근무 태만으로 인한 업무 지연에 대해 지원을 해줄 수도 없는 난처한 상황
- 시애틀 항만과 타코마 항만이 미 오바마 정부에 서면으로 빠른 해결을 위해 개입해 줄 것을 요청했으나 연방정부가 개입을 거절
 - 연방정부는 노조가 업무를 전면 중단하는 파업을 한 것이 아니기 때문에, 아직 개입할 단계가 아니라고 판단
 - 노조가 파업을 선언하고 서부 항만의 계약 협상이 최악의 상황이 된다면 연방정부가 개입을 할 것 예상

□ (연방정부) 아직까지 사태 해결을 위한 개입에 미온적 태도 견지

- 이번 사태와 연계된 각계 각층의 요구*에도 불구하고, 오바마 대통령은 각종 손실을 최소화하기 위해 노사 간 자율협상을 통해서 진행해야 한다는 원론적인 입장만 밝히고 있는 상황
 - '02년 전면 파업과는 달리 현재는 부분적이지만 업무가 진행되고 있어 정부의 공식적인 개입은 자제
- * 전미소매협회는 오바마대통령에게 서한을 보내 현재 태업중인 서부항만 문제가 조속히 해결될 수 있도록 요청(11.6)
- 무역관에서 미국 세관 등 관련 기관을 접촉해 본 결과, 현재 상황은 노사 간 문제이기 때문에 정부가 개입할 뻔족한 수단이 없다는 반응

II

피해 현황

1. 미국 서부지구의 물동량 이용 현황

□ (금액 기준) 미국 서부지구는全美 교역의 19.5%를 담당

- 미국에서 해외로 수출되는 물량보다 미국으로 수입되는 물량이 1.6배 많아, 한국과 같이 미국으로 수출이 많은 국가에서 피해 확대가 우려

< '13년 미국 전체 수출입대비 서부항만 비중 >

(단위 : 억 달러, %)

구분	전체 교역		수출		수입	
	금액	비중	금액	비중	금액	비중
미국 전체	38,457	100	15,789	100	22,669	100
미국 서부통관지구	7,505	19.5	2,921	18.5	4,584	20.2
LA 지구	4,148	10.8	1,270	8.0	2,878	12.7
시애틀 지구	1,529	4.0	903	5.7	626	2.8
샌프란시스코 지구	1,239	3.2	542	3.4	697	3.1
샌디에이고 지구	589	1.5	206	1.3	383	1.7

* 자료 : Los Angeles Trade Number

□ (물동량 기준)全美 교역의 34.5%가 처리

- '13년 LA TEU 처리량(수출+수입)은 567만 TEU로 미국 전체의 18.4%, 롱비치항은 496만 TEU로 16.1%를 차지

< '12~'13년 미국 주요 항구별 무역 물동량 >

(단위 : TEU, %)

순위	구분	'12년		'13년		증가율
		TEU	비중	TEU	비중	
	미국 전체	29,989,334	100	30,823,714	100	2.8
1	LA	5,943,509	19.8	5,668,068	18.4	-4.6
2	롱비치	4,363,954	14.6	4,964,524	16.1	13.8
3	뉴욕	4,291,988	14.3	4,200,565	13.6	-2.1
7	오클랜드	1,544,772	5.2	1,615,013	5.2	4.5
13	시애틀	1,240,259	4.1	961,017	3.1	-22.5

* 자료 : Journal of Commerce

한 · 중 · 일

□ (금액 기준) 지리적 이점으로 3개국 모두 서부항만 이용 비중이 40%에 육박

- '13년 교역액 기준으로, 한국 36.5%, 중국 39.0%, 일본 39.2%
 - (對韓) 수출액은 186억 달러(31.1%), 수입액은 194억 달러(44.6%)
 - (對中) 수출액은 1,714억 달러(38.9%), 수입액은 479억 달러(39.4%)
 - (對日) 수출액은 312억 달러(35.1%), 수입액은 486억 달러(47.9%)

< '13년 미국의 서부항만을 통한 한중일 교역 내역 >

(단위 : 억 달러, %)

구분		무역		수출		수입	
		금액	비중	금액	비중	금액	비중
한국	미국 전체	1,041	100	417	100	624	100
	서부항만	380	36.5	186	44.6	194	31.1
중국	미국 전체	5,621	100	1,217	100	4,404	100
	서부항만	2,193	39.0	479	39.4	1,714	38.9
일본	미국 전체	2,038	100	652	100	1,386	100
	서부항만	799	39.2	312	47.9	486	35.1

* 자료 : Los Angeles Trade Number

2. 미국 기업 피해 및 대응 동향

□ (대형유통업체) 사전 대비로 인해, 아직까지는 별다른 피해가 없는 상황

- 12월 연말 성수기를 앞두고 대형 유통업체들은 6월에 이미 배송 받아 큰 문제는 없는 것으로 파악
- 항만 노조 계약 완료로 인한 문제를 미리 예측, 계약이 완료되기 이전부터 준비하여 연말에 판매할 제품들에 대한 수입을 완료

□ (중소유통업체) 지속적으로 제품을 수입 중이어서, 피해가 속출

- 캠핑장비와 아동용 텐트 등을 판매하고 있는 Standsport사는 40ft 화물 컨테이너별 1,000 달러 추가 비용이 발생
- 서부 항만의 화물 지연으로 인해 항공화물 이용이 증가하였으나 해운 화물에 비해 10배나 비싼 가격으로 인해, 많은 유통업체들이 서부 대신 동부의 항만들을 이용해 줄 것을 해외 수출업체에게 요구하는 사례 증가

□ (對韓 거래 바이어) 통관지연으로 식품, 의류 품목에서 피해 집중

- 식품은 통관지연에 따른 제품 손상, 의류는 통관지연에 따른 연말 쇼핑시즌에 맞게 시장에 출시되지 못하는 어려움이 발생
- 납기 지연 및 운임료 상승 등 태업 장기화에 따른 피해 확대 우려
 - 태업 전까지만 하더라도 보통 선박이 도착한 후에 5일 정도면 물건을 수령하는 것이 가능했으나 지금은 2~3주 이상이 소요
 - * LC 거래를 할 경우 선박이 현지에 도착하게 되면 대금결제가 진행이 되지만 물건 배송이 늦어져 판매를 하지 못하게 됨으로 제품의 시장 출시에 차질이 발생
 - 태업 장기화로 선사들의 피해액도 늘어남에 따라 이를 보전하기 위한, 향후 항만 및 트럭 등 물류비 증가에 대한 우려가 확대
 - * 실제로 11월 17일 선주협회의 항만 적체료 징수 등 관련 조치가 발표되고 있으며, 해외에서 물건을 가져오는 화물운임보다 항구에서 물류창고까지 오는 미국내륙 운송비용이 훨씬 비싸지는 문제도 발생

3. 우리 수출기업 피해 및 대응 동향

- ◆ 제주 감귤 수출은 사실상 중단, 수출 활어는 폐사로 인해 폐기 처분
- ◆ 자동차부품 등 대부분의 공산품 수출 기업은 바이어와 사전 협의를 통한 납기 및 조기 발주 유도를 통해 안전 재고를 확보함으로써, 사정이 나은 편
 - * 불가피하게 동부 및 캐나다 등 대체 선박 루트로 갈아타거나 항공 운송으로 전환하는 경우도 발생하고 있어, 사태가 장기화될 경우 추가 물류비 부담 가중으로 인해 우리 업계 전반에 걸쳐, 피해 확산 우려

대기업

□ (자동차) 별다른 피해는 없으나, 동향을 예의주시

- 자동차의 약 40%가 한국에서 수입되고 나머지 60%는 현지 생산물량
- 현재 미국 전체 5개 항구(동부 2개, 서부 3개)를 통해서 한국에서 수입하고 있는데, 서부는 포틀랜드, 내셔널시티 등 항구를 이용
 - 카페리를 통해서 차량을 운반하기 때문에 일반 컨테이너 화물과는 차이
- 아직까지 이번 항만노조 태업과 관련해서 차량 반입이 지연되고 하는 일이 발생하지는 않았지만, 상황을 예의 주시

□ (전기·전자) 통관 지연 문제가 발생하고는 있으나, 대책 수립이 어려운 상황

- 대한 수입 물량의 절반가량을 담당하는 서부항만 사태로 기존 LA 지역 통관시 4일 정도 소요되던 시간이 현재는 10일 이상 지체
 - 미국→한국 수출 물량도 시간이 많이 소요
- 당장 특별한 대책을 마련하기 어려운 상황으로 사태를 예의 주시

□ (식품) 미국서부지역에서 식품공장을 운영하고 있는 기업들의 경우 원부자재 조달 차질을 우려

□ (반도체) 대부분 항공운송에 의존하고 있어 당장 큰 문제는 없으나 장기화될 경우 문제 발생 우려

중소기업

- (제주 감귤) 가을 이후 수출이 집중된 제주 감귤 수출이 사실상 중단
 - LA 한인유통업체에 따르면, 감귤, 배, 사과 등은 제품 변질과 출하시기를 놓쳐 피해가 다대
- (활어) 경남도에서 미국으로 수출한 활어가 폐사함에 따라 폐기 처분
 - * 피해액은 그리 크지 않은 것으로 집계
- (자동차부품* 수출 S社) 납기 준수를 위해 긴급 운송/항공 등의 방법을 택함에 따라 해상운송 대비 운송비가 최대 6배 이상 증가한 상황
 - * 넛츠 수출
 - 가능한 모든 방법을 동원하여 일단 재고를 최대한 많이 확보 추진
- (커넥터 수출 A社) 납기기한 준수를 위한 항공물류 운송으로 피해 우려
 - 지난 10월 해운으로 제품을 바이어에게 공급했는데, 2주 이상 배송 지연 발생
 - 이로 인해 불만을 가지게 된 바이어는 이후 배송물량을 페덱스를 통해 진행할 것을 요청하고 있고, 이 경우 제품 단가가 높아져서 추가 거래에 어려움이 발생
- (변압기 수출 I社) 사태 장기화시 1만 달러 운송비 추가 부담 피해 우려
 - 현재 있는 재고로 주문에 대응하고 있으나, 사태가 확산·장기화될 경우, 다른 지역의 트레일러 트럭을 조달해야 할 뿐만 아니라, 특수 지게차와 인력까지 자체 동원해야 하는 부담 발생
- (산업밸브 S社) 납기 준수를 위해 휴스턴 항구로 도착하는 선박 이용 계획
 - 기존 수출물량은 10~12일 납기 지연 우려

4. 물류 관련 선사, 기업 및 협회 대응 동향

- ◆ 대체 운송수단 활용이 증가하고 있으나, 장기적인 대책은 될 수 없는 상황
- * 항공운송, 동부 항만 이용 등의 경우 비용 상승이 불가피하기 때문에 수출입 기업들의 부담이 증가
 - * 선사에서 항만 적체료를 부과를 시작할 경우 비용 상승에 따른 제품 단가 상승 등이 연쇄적으로 발생할 것으로 예상

□ 가능한 대체 운송수단 활용

- (항공운송 증가) 상당량의 해상 화물이 항공 화물로 전향함에 따라, 전세기 등을 사용한 운송 공급이 증가하고 있는 상황
 - 실제로 LA 지역 한인물류기업에 따르면 한 기업의 경우 납기를 맞추기 위해 직원들이 직접 항공기를 탑승해서 물건을 운반하는 경우도 발생
- (우회항로 이용) 배송이 시급하지 않은 경우 서부 항만을 피해 캐나다의 밴쿠버항만을 이용하거나 멕시코를 경유하여 동부 항만으로 경로 변경
 - 또한 배송이 지체된 화물을 위하여 미국 내 운송을 철도에서 트럭운송으로 변경
 - 다만, 이 경우 기존 서부항만을 이용하는 것보다 비용이 상승할 수밖에 없어 장기적인 대책은 되지 못한다는 반응

5. 경쟁국 대응 동향

□ (일본) 산업계가 파업(또는 태업)을 미리 예견하여, 사전 대비

- 서부항만노조 파업은 6년 주기 발생(노사협상 결렬 때마다)하여, 충분히 예견 가능한 것으로 대부분의 일본 업체는 이에 대해 사전 준비 완료
- 제트로 일본사무소가 지난 6월 일본계 물류 및 제조기업 등을 대상으로 조사한 바에 따르면, 조사 대상 29개사 중 13개사가 이미 대책 수립*
 - * 화물의 선 입고, 수출항로 변경(멕시코, 캐나다 등으로), 항공운송으로 변경 등

□ (중국) 대부분의 업체가 이미 상황을 인지하고 대책 수립

- 중국 수출 컨테이너 운송시장은 7~9월까지가 전통적인 성수기이기 때문에 이번 태업에 따른 영향이 크지 않은 상황 (상하이항운교역소 보고자료)
 - * '14년 11월 중국의 주요 해안 운송이 비수기에 접어들면서 중국 컨테이너 운송 수요는 완만한 하향 추세 기록
- 또한, 서부 항만 노조 파업은 올해가 처음이 아니기 때문에, 대부분의 중국 업체가 상황을 예견하여 화물 선입고, 수출항로 변경 및 항공운송 전환 등으로 대응책 마련

III

향후 전망 및 대응방안**1. 향후 전망****□ 협상 타결 전망은 예단하기 어려운 상황**

- 기존 관례대로라면 12월 15일 ILWA 전당대회 개최 전에 노사협정이 마무리 되어야 하지만, 노사간 입장차가 크고, 정부개입도 어려워 타결 전망을 예단하기 어려운 상황

□ 최소 내년 상반기까지는 후유증 지속 예상

- 현지 선사, 물류관련 기업 등 관련자들은 당장 노사협정이 타결되더라도 과거 사례를 볼 때 3~4개월 가량은 후유증이 우려된다는 의견
 - * '02년 11일간 전면 파업의 경우, 정상화에 4~5개월 시간 소요
- 인력, 컨테이너 트레일러 등 물류 인프라 부족은 단시일 내 해결이 어려운 상황

2. 우리기업의 대응방안**□ 현지 물류기업과의 정보 교환**

- 서부항만 전체적으로 태업에 따른 물류운송 차질이 발생하고 있으나 항구별, 터미널별로 정도가 다른 상황
 - 일부 터미널의 경우 큰 지체 없이 물건이 통관되는 경우도 발생하고 있기 때문에 현지 물류 전문가와 지속적인 연락을 통한 정보파악 필요

□ 선사들과 협력하여, 대체 물류 루트 및 운송편 확보

- 서부항만이 아닌 동부나 남부 혹은 캐나다 밴쿠버 등을 통한 우회루트 확보
- 부피가 많지 않은 제품의 경우 해상운송이 아닌 항공운송으로 전환

□ 이미 도착한 배에 급한 화물이 있다면, 트럭킹 회사에 요청하여 사시를 준비

- 일단 비싼 요금을 주더라도, 제대로 된 트럭킹 회사를 확보해 두는 것이 냉동 혹은 급한 화물 운송에 관건

□ 바이어와 이번 사태에 대한 구체적인 협의 진행

- 항만노조 태업에 따른 불가피한 상황이기 때문에 납기 지연 등과 같은 기존 계약 조건에 대해선 바이어와 적극적으로 조정을 시도
- 추가적으로 진행되는 사항에 대해서도 물류부분에 대해 구체적인 협의를 통해 손해발생 여지 축소 노력 필요

3. 산업부 및 코트라 지원대책

□ 산업부 - KOTRA '미 서부항만 통관지연 비상대책반' 운영

- LA 무역관 중심으로 현지진출 주재상사, 한인물류협회, 주요 품목별 기업, 총영사관 파견 관세관, 변호사 및 관세사 등으로 구성된 현장 대응 추진 TF 운영
- 항만노조 태업 관련 수시정보 제공
 - 미국 서부지역을 중심으로 태업에 따른 물류현황 정보, 한국 피해기업 현황을 파악해 상시 제공
- LA 현지 변호사 통해 물류지연에 따른 분쟁 자문
 - 분쟁선사, 바이어 등과 딜리버리 지연에 따른 분쟁발생시 현지 변호사를 통해 대응자문 문제해결지원

□ KOTRA 공동물류센터 활용 확대

- 서부 이외 동부, 남부 등을 기업이 이용할 수 있도록 물류지원 확대 및 KOTRA 공동물류센터 내 재고를 쌓아둘 수 있도록 활용 폭 확대

□ 미국 정부에 항만 정상화 지원 당부

- 정부 채널을 통해 양국 간 교역에 차질이 발생함을 역설해 미국 정부의 정상화 노력을 당부



작성자

- | | |
|--------------|--------|
| ◆ 로스앤젤레스 무역관 | 문진욱 과장 |
| ◆ 시카고 무역관 | 홍용택 과장 |
| ◆ 달라스 무역관 | 안중익 과장 |
| ◆ 마이애미 무역관 | 전미성 과장 |
| ◆ 선진시장팀 | 이정선 과장 |



Global Market Report 14-044

美 서부 물류대란 현황과 우리기업 대응방안

발 행 인 | 오 영 호
발 행 처 | KOTRA
발 행 일 | 2014년 12월 12일
주 소 | 서울시 서초구 헌릉로 13
(우 137-749)
전 화 | 02) 1600-7119(대표)
홈페이지 | www.kotra.or.kr
www.globalwindow.org

Copyright © 2014 by KOTRA. All rights reserved.
이 책의 저작권은 KOTRA에 있습니다.
저작권법에 의해 한국 내에서 보호를 받는 저작물이므로
무단전재와 무단복제를 금합니다.