

■ LA · 롱비치항 화물 적체 현황 및 대응방안

□ 현황

- LA · 롱비치항은 미국 전체 수입물동량의 43%, 미국 서부 29개항 전체 아시아산 수입물량의 62%를 처리하고 있음.
- 11월 말 현재 LA · 롱비치항 화물 적체 현상은 피크에 달했던 11월 15일 이전에 비해 크게 완화되었음. 그러나 수입상 및 전문가들은 이를 일시적 현상으로 보고 있으며, 내년 초부터 다시 적체 현상이 심화될 것으로 전망하고 있음.

□ 적체 현상 발생 요인 - 화물 물동량 10% 가량 증가

- 2004년 1월~10월 기간중 10,784천 Teus 컨테이너 물량이 LA 와 롱비치항을 통해 반출 · 입되어 지난해 동기(9,816,198 Teus) 대비 10% 가량 증가했음. 이는 지난해 전체 반출 · 입 물량 11,836천 Teus 수준에 거의 육박한 수치임. 특히 수입 물량은 롱비치항의 경우 무려 22.2% 증가 하였음.
- 화물 적체 현상의 가장 큰 원인으로는 10월 할로윈, 11월 추수감사절 및 12월 크리스마스 등 연말 홀리데이 쇼핑시즌용 물량이 대거 반입되었기 때문인 것으로 분석되고 있음. 올해 화물 적체 현상은 2002년도 부두하역 노조 파업에 따른 8일간의 부두 폐쇄 조치때 보다 더욱 심했던 것으로 나타남.
- 물류 운송 시간상으로는 1968년 LA→시카고간 컨테이너 레일 서비스 소요시간은 36시간이었으나 현재는 56시간으로 늘어났음. 이러한 현상의 원인은 열차수는 늘어난 반면 트랙수가 여전히 부족하기 때문인 것으로 분석됨.
- 올해도 물동량은 12% 증가할 것으로 보이는데 이는 당초 예상치의 3배 가량 되는 수치임. 여타 서부항들이 설비 부족으로 4,000 컨테이너 이상 선박을 취급할 수 없기 때문에 LA · 롱비치항으로 몰릴 수밖에 없는 상황임. 파나마 운하의 경우도 큰 선박 출입이 여의치 않아 동부로 직접 반입이 어려운 상황임. 이에 따라 두 항구에서 하루 2만4천 컨테이너를 처리하고 있는데, 이는 아시아산 수입품의 서부 29개항으로 반입되는 물량의 62%에 해당되는 규모임.

□ 화물 적체에 따른 업체 피해 현황

- 중국 등으로 아웃소싱한 업체들 피해가 막심한 것으로 조사되고 있음. 화장품 업체인 ‘툽코 세일즈’사는 타겟 및 월마트사에 적기에 물품을 납품하기 위해 중국에서 항공으로 물량을 반입하다 보니 손실이 막대함. 월마트나 타겟은 적기 딜리버리가 안될 경우 벌금을 물리게 하거나 최악의 경우 거래를 파기하기 까지도 하는 것으로 알려져 있음.

* 참고 : LA→ 휴스톤의 경우 40피트 컨테이너 물량의 운임은 기차로 운반시 900달러, 트럭으로 운반시 4천달러 이상, 항공으로 운송시 22톤 카고 물량이 4만달러 이상임.

- 샤프 전자도 적체 현상을 피하기 위해 중국으로부터 부품을 항공으로 우송하고 있는 실정임. ‘샤프 이미지’사는 3분기 영업 손실이 발생 하였는데 항구 적체현상으로 인해 적기 재고 부족 및 항구 적체현상을 우회하기 위해 항공을 이용함으로써 항공운임이 치솟았기 때문임.
- 토이저러스(Toys R Us)사는 장남감을 공급 받는데 10일정도 지연되고 있다고 밝혔음. 장남감 제조업체인 MGM 엔터테인먼트사는 적기에 빅 리테일러 슝에 베스트셀링 인형인 ‘브라즈’를 딜리버리하지 못해 4천만달러 매출 손실을 입은 것으로 알려졌다.

□ 화물 적체 심화 전망

- 적체 발생 요인중 하역노동자 부족 현상은 임시직 고용 등으로 상당 부문 해소한 것으로 알려 지고 있으나, 터미널 부족 현상 및 중국이나 인도로의 미국 업체 아웃소싱 증가는 지속적인 화물 적체 현상을 불러 일으킬 것으로 전망됨.
- LA항 ‘마셜 반디지크’ 마케팅 매니저는 2020년이 되면 LA와 롱비치항 연간 컨테이너 처리 물량은 현재 1200만Teus에서 2500만 Teus로 2배 이상 늘어날 것으로 전망되지만 터미널 확장 가용 부지는 두 항을 합쳐도 170만 Teus 추가 처리 능력밖에 안되 화물 적체 현상은 시간이 갈수록 악화될 전망이다.
- 특히 금년말 섬유 쿼터 해제에 따라 1월초 중국산 섬유제품이 일시에 반입 될 것으로 보여 현재 일시 완화되고 있는 적체 현상이 조만간 다시 시작 될 거라는 전망이 유력함. WTO에서는 쿼터 해제시 중국산의 미 의류제품수입시장 점유율은 현재 16%에서 50%로 크게 늘어나고 인도산도 15%로 3배 가량 증가할 것으로 전망하고 있음.
- 현지 수입상 내년도 더욱 악화될 것으로 전망하고 있음. 현지 수입상들은 올해 발생한 항구 적체 현상은 다가올 항구적체의 사전 예고 편에 불과하다며 중국과 인도의 아웃소싱 증가로 인해 현재는 홀리데이 기간중 계절적으로 발생하는 적체 현상이 일년 내내 발생할 가능성이 크다고 보고 있음.

□ 현지 수입상 대응방안

- LA·롱비치항을 피하는게 최선의 선택
 - 의류 업체인 GAP사는 LA·롱비치항으로 들어오는 선박을 서북부항인 시애틀 및 오클랜드항으로 변경하고 일부 화물은 파나마 운하를 통해 동부항으로 직접 운송
 - 우리 국적 선사인 한진해운도 LA·롱비치항 적체에 대비 하역항을 서북부를 변경하는 CONTINGENCY PLAN를 준비해 놓고 있음.
 - 많은 수입상들은 전문 운송 컨설팅 회사의 자문을 받아 화물적체 현상이 발생하는 항구를 전략적, 효율적으로 우회 방안을 강구하고 있음.
- 현지 재고 보유량을 확대
 - 추가 비용을 들이더라도 쇼핑시즌이 시작되기 전에 재고를 늘려 놓는 것이 유리하다는 계산임.

- 타 수입상들은 야간 하역 작업 시간을 최대한 이용하고 있음.
- 두 항구는 연간 물동량 1,200만 eus중 90`95%를 오전 8시부터 오후 5시까지 처리하고 있는데 금년 8월부터 전 터미널을 대상으로 주간 하역 작업을 시행하고 있으며 2005년 부터는 주중 야간 하역 작업도 실시할 예정임.
- 메가 토이, 도요타 자동차등은 야간하역 작업에 따른 야간 경비원 채용등 비용 인상 요인에도 불구하고 야간 하역작업을 적극 활용 하고 있음.
- 딜러버리기간 일주일 앞당기는 방안 필요
- 현재 통상 15일정도 예상하고 있는 부산-LA간 운송 기간을 항구에서 지연일수 감안 21일 정도 늘려 잡아 화물 적체에도 불구하고 화물 납기가 지연되지 않도록 조치하는 것이 바람직함.

(문의처 : LA무역관 정광영 gychung@kotra.or.kr)