

K O R E A M A R I T I M E I N S T I T U T E

해양을 따라서 대한민국을 세계에 알린다

● Contents

□ 중국 청두(成都)와 유럽을 연결하는 신물류동맥 개통	2
□ 싱가포르항 2월 기준 컨테이너 처리 세계 1위 항만 등극	3
□ 중국 CSCL, 컨테이너 선대개편 계획 공개	4
□ MSC, 터미널 부문의 35% 지분 매각 예정	5

□ 중국 청두(成都)와 유럽을 연결하는 신물류동맥 개통

- 중국 물류회사인 짜양수페이리다(江苏飞力达国际物流公司)와 셴뎬위어하이지구촌물류(深圳越海全球物流)는 폴란드 Hatrans사와 2013년 4월 26일부터 중국 청두와 폴란드 우츠를 연결하는 컨테이너 롱오우 쾌속화물열차(蓉欧快铁)를 개통
 - 본 노선은 최소 주 1회 이상 청두칭바이강 컨테이너터미널(成都青白江集装箱中心站)을 출발하여 바오지(宝鸡), 란저우(兰州), 아라산커우(阿拉山口) 등과 중앙아시아를 거쳐 폴란드 우츠까지의 정기 서비스를 제공함
 - 철도 노선은 9,826km이며 아라산커우에서 폴란드 우츠까지는 6,315km로 중국-유럽을 연결하는 가장 빠른 철도노선임
 - 운송시간은 해상철도복합운송에 비해 1/3 단축된 12일이 소요되며 폴란드 우츠에서 1~3일 이내에 유럽 전역으로 운송하며 1회 운송량은 40피트 컨테이너 41개임
- 본 노선은 고효율 저비용 물류 시스템으로 항공 운송료의 25%에 불과하며 통관 절차를 간소화하기 위해 EDI를 구축하였음
 - 중국 청두에서 1회 세관검사 후, 유럽까지 운송이 가능하므로 기존에 비해 통관시간이 2일 이상 절약됨
- 본 노선은 세계 최대의 IT산업단지로 부상한 쓰촨성의 제품을 유럽으로 운송 가능하므로 향후 물동량이 증가할 것으로 예상
 - 또한 서부 최대의 내륙 보세구역에 위치하여 통관의 편의성이 강화됨
 - 중국 정부는 본 노선 운영의 활성화를 위해 2년간 정부 보조금을 지원할 예정임
 - 향후 운행시간을 10일 이내로 단축하고 일주일 2~3회 또는 하루 1회로 증편할 예정임

< 롱오우쾌속화물열차 노선도 >

● 距离9826 km, 站到站时间12~14天, 是国内到达欧洲最快的铁路班列



자료 : www.baidu.com, 2013.3.29.

자료 : www.newssc.org, 2013.3.27.

박여진 연구원 (☎ 02-2105-2967, jyp06@kmi.re.kr)

이주호 부연구위원 (☎ 02-2105-2890, jooho@kmi.re.kr)

□ 싱가포르항 2월 기준 컨테이너 처리 세계 1위 항만 등극

- 싱가포르항은 2013년 1~2월간 컨테이너 화물 처리 실적 기준으로 상하이항을 제치고 세계 1위 항만으로 등극
 - 싱가포르 정부에서 발표한 실적은 전년 동기 대비 2.1% 증가한 500만 TEU를 처리
- 반면 SIPG(Shanghai International Port Group)는 상하이항에서 490만 TEU의 물동량을 처리한 것으로 발표
 - 이는 춘절 효과로 판단되고 있는데, 중국의 경우 춘절 기간 동안 장기간 휴일로 인해 물동량 증가가 감소한 반면, 동남아시아는 그렇지 않기 때문임
- 이러한 현상은 2012년에도 동일하게 발생하였지만, 거대 중국의 물동량 창출 능력에 힘입어 2012년 전체적으로는 상하이항이 싱가포르항보다 880천 TEU를 더 많이 처리함
 - 또 다른 아시아의 허브항만인 선전항은 전년 동기대비 6% 증가한 350만 TEU를 처리함(Shenzhen Ports Association)
 - 그러나 홍콩항의 경우에는 전년 대비 4.3% 감소한 350만 TEU를 처리함
- 세계 Top 5 중국 항만은 2013년에 수출 물동량 회복에 따라 높은 증가율을 기록할 것으로 전망되고 있음(UBS, Union Bank of Switzerland)
 - 특히 닝보-저우산항, 칭다오항의 물동량 증가세도 높아지고 있는데, 1월 물동량 기준 닝보-저우산 160만 TEU, 칭다오항 139만 TEU를 처리
- 부산항의 경우에는 137백만 TEU를 처리하는데 그쳐 이러한 추세를 유지한다면, 부산항의 물동량 처리 순위는 세계 5위를 유지하기 어려울 것으로 전망되고 있음
 - 중국 항만물동량은 춘절의 영향을 많이 받기 때문에 일시적인 현상으로 인식되고도 있으나, 최근 중국의 수출물동량이 회복세에 들고 있어 일시적이지 않을 것이라는 예상도 제기되고 있음
 - 따라서 부산항 환적화물 유치를 위한 특단의 대책이 마련되어야 할 것으로 판단됨
- 아울러 선박의 초대형화로 인한 기항지 감소는 부산항에도 많은 영향을 미칠 것으로 예상되고 있기 때문에 이에 대응한 신속한 조치가 필요할 것으로 판단됨
 - 실제 2013년 하반기에 인도되어 아시아-유럽항로에 투입될 예정인 Maersk의 18,000TEU급 Triple-E Class는 부산항에는 기항하지 않을 것으로 예상되고 있어 선박의 초대형화가 부산항에 미칠 영향을 더욱 커질 것으로 판단됨

자료 : www.lloydlist.com, 2013.3.15.

김근섭 전문연구원 (☎ 02-2105-2846, gskim@kmi.re.kr)

□ 중국 CSCL, 컨테이너 선대개편 계획 공개

- 중국 차이나 쉬핑 컨테이너 라인(China Shipping Container Line; CSCL)은 보유 선박의 대형화를 골자로 하는 컨테이너 선대개편계획 공개
 - CSCL은 향후 3~5년간에 걸친 컨테이너 선대개편계획을 공개하였음
 - 개편 방향은 보유선박의 대형화 및 그에 따른 공급과잉을 막기 위해 올해부터 기존컨테이너 선박의 폐선 및 용선반환 추진을 통해 약 12만 TEU의 운항선복량을 감축하는 것임
 - 용선 반납은 8,500TEU 4척, 9,600TEU 4척, 그리고 4,250TEU 7척을 포함한 포스트 파나막스 급 선박들이 주를 이룰 것임
 - 폐선 및 반환된 컨테이너 선박들은 보다 크고 연비가 좋은 선박들로 교체될 것임
- 이같이 전체 선복량은 유지하면서 보유선박 수를 줄이는 전략은 전년도부터 지속적으로 수행
 - 2011-2012년 사이에 CSCL은 평균 보유 선박크기를 3,680 TEU에서 4,103 TEU로 증가시켜 전체 선복량을 60만 TEU 부근에서 유지하면서도 선박의 수를 164척에서 145척으로 감축함
- CSCL은 조만간 신규 대형 컨테이너 선박 신조주문 예상
 - 2015년에는 용선 반납이 최고조에 이를 것으로 예상되며 그에 따라 발생하는 선복량 감소를 보충하기 위해 대형 컨테이너선 신조주문이 필요함
 - 한국 조선소에서 초대형 선박 건조에 걸리는 시간, 바닥시세인 신조가격, 그리고 기존 선박 수주잔고를 고려하였을 경우, 신조주문은 빠른 시일 내에 이뤄질 것으로 예상됨
 - CSCL의 2012년 순자금조달 비율은 37%이며 현금 비축액은 140억 USD에 이르고 있어 재정적으로는 잠재적 신조주문에 잘 대비가 되어있는 것으로 판단됨
- 현재 머스크 트리플 E 급(Maersk Triple-E class)¹⁾ 초대형 컨테이너 선박의 주문은 비고려
 - CSCL은 18,000 TEU의 Triple-E 급 초대형 컨테이너선 개발을 주의 깊게 살피고 있음
 - 그러나 선박주문은 실제 운항을 시작하여 성능이 확인될 때까지는 고려하지 않음
 - 현재 CSCL이 보유한 가장 큰 컨테이너선은 14,000 TEU 컨테이너 선박들로 2011~2012년 사이 삼성중공업에 의해 건조됨

자료 : www.lloydslist.com, 2013.4.4.

전형모 전문연구원 (☎ 02-2105-2817, hmjeon@kmi.re.kr)

1) 머스크 트리플 E 급(Maersk Triple E class)은 2014년 취역 예정인 초대형 컨테이너선으로 머스크 E 급을 제치고 세계 최대의 컨테이너선이 될 예정. 2011년 2월 A.P. 몰러-머스크 그룹은 대우조선해양과 머스크 트리플 E 급 컨테이너선 20척의 건조 계약을 19억 달러에 체결함. '트리플 E'란, 규모의 경제(Economy of scale), 에너지 효율(Energy efficient), 친환경(Environmentally improved)을 의미. 선박의 길이는 400미터, 폭은 59미터로, 기존의 E 급에 비해 각각 3미터, 4미터씩 커졌을 뿐이지만 2500여개의 컨테이너를 더 실을 수 있게 되었음.

자료: ko.wikipedia.org

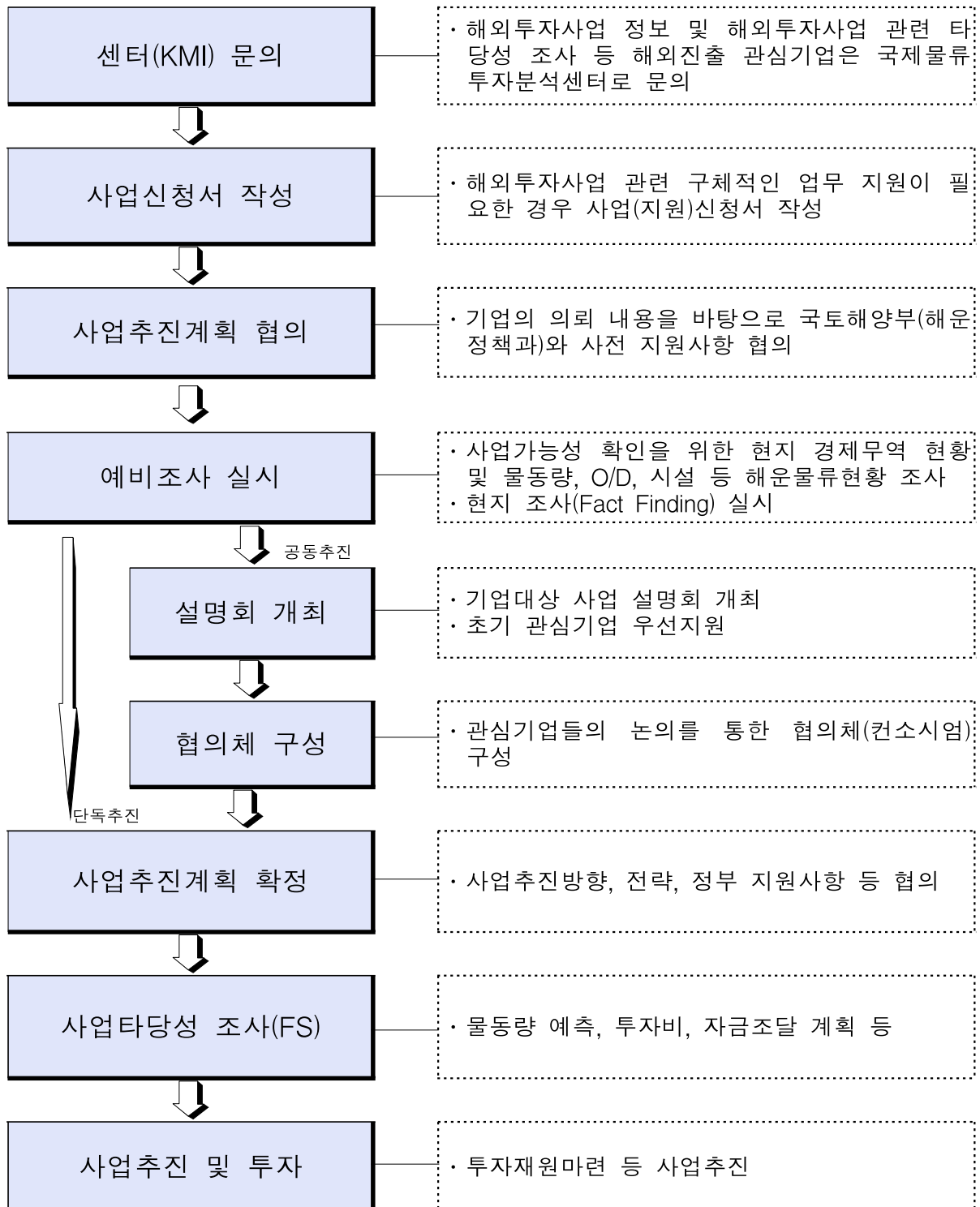
□ MSC, 터미널 부문의 35% 지분 매각 예정

- MSC, 자사 터미널 부문의 35%를 투자기금인 GIP(Global Infrastructure Partners)사 및 GIP사의 공동 투자자에게 매각 예정
 - MSC는 GIP와의 공동 기자회견에서 장래 실적에 따른 지급금을 포함한 TIL(Terminal Investment Limited)사의 해당 지분은 19억 2,900만 달러에 이른다고 발표함
- TIL은 세계 6위의 컨테이너 터미널 운영사로, MSC가 사용하는 주요 항만의 선석과 터미널의 능력을 보전하기 위해 2000년도에 설립됨
 - TIL은 북미, 남미, 유럽, 아프리카, 중동, 그리고 아시아에 걸쳐 위치하고 있는 30개 컨테이너 터미널에 대해 지배 또는 공동지배 지분을 보유하고 있음
- GIP는 MSC와의 밀접한 협력관계를 통해 컨테이너 터미널 자산에 대한 포트폴리오를 확대 및 개선할 수 있을 것으로 기대
 - GIP는 뉴욕에 본사를 둔 150억 달러 규모의 독립 공공시설 투자기금임
 - 투자대상은 전력 및 공공시설, 천연자원 시설, 항공교통시설, 항만, 화물철도, 상수도 및 정화 시설, 그리고 폐기물 관리 시설 등임
 - 항만분야 투자의 경우 호주 브리즈번(Brisbane)항의 27%, 아르헨티나 부에노스아이레스(Buenos Aires) 국제무역물류의 50%, 그리고 영국의 그레이트 야르모스(Great Yarmouth)항의 100% 지분을 보유하고 있음
- MSC는 금번 제휴를 통해 터미널 사업부를 재편하고 미래의 성장과 기회를 확보하여 해운산업에서의 선도적 입지를 강화하는 전략을 추진할 예정
 - 2011년 MSC의 Gianluigi Aponte 회장은 항만활동은 MSC의 컨테이너 운송사업을 보호하기 위한 전략적 톨이기 때문에 지배적 지분을 보유하고 있는 한 항만사업에 대한 100% 지분을 가지고 있을 필요는 없다고 밝힘
 - MSC는 항만투자 분야에서 앤트워프(Antwerp), 브레머하펜(Bremerhaven), 르아부르(Le Havre), 빌바오(Bilbao), 라스페치아(La Spezia), 싱가포르(Singapore), 닝보(Ningbo), 그리고 롱비치(Long Beach) 항만 등의 지분을 보유하고 있음

자료 : www.lloydslist.com, 2013.4.1/ www.portfinanceinternational.com, 2013.4.2.

김홍매 전문연구원 (☎ 02-2105-2828, hisgrace@kmi.re.kr)

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



* 기초타당성 조사(실비 부담), 정부간 협상, 투자사업 관련 정보 및 기초 자료 제공