

제 247호 · 2014년 3월 12일

미래전략연구본부 국제물류연구실 국제물류투자분석센터

총괄 이성우 실장, 감수 길광수 감리위원

KMI

국제물류위클리

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

| CONTENTS |

물류정책·사업동향

1. 머스크그룹, 2013년에 기대이상 수익 달성
2. 3자 물류기업, 올해보다 많은 도전에 대비해야
3. 나이지리아, 항만의 개발 및 확대로 외국 제조기업 유통물류 지원
4. BNSF Logistics와 Tri Global Energy, 풍력발전설비용 물류센터 개발

물류시장동향

1. 2013년도 중국물류산업 성장세 둔화
2. 인도 전자상거래 물류시장 규제 완화 움직임



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

물류정책 · 사업동향

□ 머스크그룹, 2013년에 기대이상 수익 달성

- AP Moller-Maersk 그룹의 CEO인 Nils S. Andersen씨는 머스크라인과 APM터미널의 실적 개선으로 2013년 수익이 전년대비 10억 달러 많은 40억 달러를 달성했다고 언급
 - A.P Moller-Maersk 그룹은 머스크 오일(Maersk Oil)의 수익이 감소했음에도 불구하고 기대 이상의 연간 실적 보고서를 발표
 - 이러한 플러스 성장은 머스크라인의 해상물동량 증가와 단위 비용 절감, APM터미널의 처리 물량 증가, 머스크 드릴링(Maersk Drilling)의 가동률 증가에 기인
- 특히 머스크라인의 수익은 2012년 4억 6,100만 달러에 불과했는데, 2013년 15억달러의 수익을 달성했으며, 투자수익률(ROI)도 7.4% 기록
 - 이러한 실적 성장은 보다 나은 선박 네트워크 효율성 및 낮은 유가에 따른 단위 비용 절감으로 달성
 - 즉 평균 운임은 40ft 컨테이너(Forty Foot Equivalent Unit, FFE)기준 2,674달러까지 떨어졌으나, 물동량이 880만 FFE로 4.1% 증가하고 연료 소비량이 12.1%까지 감소했기 때문
 - 4개의 Triple-E(18,340TEU)급 컨테이너 선박의 추가 투입으로 머스크라인의 연간 선복량이 260만 TEU로 전년대비 0.2% 증가
 - 머스크라인 선복량은 2014년말~2015년초에 인도될 16척의 Triple-E급 컨테이너 선박이 추가 투입되면 기하급수적으로 증가할 것으로 예상
- APM터미널의 수익도 6,900만 달러 증가한 7억 7,000만 달러를 달성하는 등 머스크라인과 유사한 성공을 기록
 - 이는 2012년 11월에 러시아 Global Ports Investments PLC의 주식을 매입하고 공동 관리를 한 것에 기인
 - APM터미널 소유의 항만과 터미널의 처리실적은 전년 대비 3% 증가한 3,630만 TEU를 기록
 - 또한 APM터미널은 2013년 브라질 산토스에 위치한 합작회사인 BTP(Brasil Terminal Portuario)와 네델란드의 Massvakte II 터미널 운영을 시작하는데 이어, 코트디부아르(Ivory Coast)의 Abidjan항과 터기의 Izmir항의 프로젝트를 포함해서 2014년에도 지속적인 투자 진행 중
- 그리고 머스크 자회사인 머스크 드릴링, 머스크 서플라이서비스(Maersk Supply Service), 스비츠(Svitzer), 단스크 슈퍼마켓 그룹(Dansk Supermarked Group, DSG) 모두 작년에 수익을 창출

- 하지만 머스크 오일, 머스크 탱커, 담코(Damco)는 실적이 좋지 않아 손실 발생
 - 머스크 오일의 2013년 수익은 유가 하락과 생산 감소로 인해 전년대비 14억 달러 감소한 10억 달러 달성
 - 머스크 탱커는 감액손실(Impairment Losses), 손실부담계약충당부채(Provisions for Onerous Contracts)와 구조조정 비용(Restructuring Cost) 때문에 2013년 실적이 좋지 않아 3억 1,700만 달러의 손실이 발생
 - 담코도 사업조정비용과 충당부채 때문에 실적이 좋지 않아 투자자본수익률(ROIC)이 마이너스 22%이고, 1억 1,100만 달러 손실 기록
- 2014년도 들어 머스크그룹은 DSG를 매각할 예정이므로 2013년 보다는 실적이 향상될 것으로 예측
 - APM터미널, 머스크 드릴링과 기타 해운서비스 부문은 실적이 향상될 것으로 보이며, 머스크 라인은 2013년과 비슷한 수준을 유지할 것으로 예상
 - 하지만 머스크 오일은 현 유가수준 고려 시 수익이 불확실할 전망

자료 : www.porttechnology.org, 2014.2.28.

이언경 전문연구원 (☎ 02-2105-2919, eklee@kmi.re.kr)

□ 3자 물류기업, 올해보다 많은 도전에 대비해야

- Armstrong & Associates¹⁾는 세계 3자 물류시장 규모를 7,040억 달러로 추정
 - 아태지역이 36%로 가장 큰 시장을 형성하고 있고, 북미는 1,770억 달러로 25%를 점유하고 있어 두 번째로 큰 시장
- Armstrong & Associates는 앞으로 1년간 3자 물류시장의 성장을 예상
 - 중국과 일본을 제외한 아태지역은 4~5% 성장할 것으로 예상하였으며, 중국은 향후 2~5년간 세계 3자 물류사업의 성장을 견인할 것으로 전망
 - 한편, 중국의 성장 속도는 현재까지의 두자리 성장에서 한자리 성장으로 둔화되고, 동시에 물류의 초점이 국제물류에서 국내물류로 전환될 것으로 예상
 - 성장을 측면에서는 아프리카가 유망한 지역이지만 이러한 높은 성장은 아프리카의 3자 물류사업 수준이 낮기 때문이며, 다른 지역으로부터 지속적인 투자가 이어지고 있음에도 불구하고 아프리카의 수익은 여전히 낮은 편이라고 언급
- 그러나 이와 같은 3자 물류시장의 성장과 동시에 위기 또한 증가하고 있다고 경고
 - 세계 GDP 대비 수출 비중이 2008년의 36%에서 33%로 감소하는 등 국제무역의 감소로 최소한 향후 5년간은 국제운송 분야에서 더 이상 두자리 성장이 어려울 것으로 예상
 - 아울러 컨테이너선사가 물류회사를 건너뛰어 화주와 직접적으로 거래하고자 하는 공격적인 마케팅 방식은 3자 물류기업에게는 또 다른 도전²⁾
 - 뿐만 아니라 대부분의 3PL 기업들은 2014년 들어 역풍을 맞고 있으며, 자사의 실적을 과거 수준으로 유지하기 위해 고군분투 중
 - 특히, 소규모 기업이 체감하는 마진율에 대한 압박은 한계에 다다름
- 한편 창고 및 배송 분야, 특히 관련 부가가치 활동이 지속적으로 증가할 것이며, 회수물류, 자동화 및 시스템 통합에 보다 중점을 두어야 할 것으로 예상
 - 예를 들면 미국의 경우 내수 운송분야는 성장 잠재력이 여전히 높지만 물류기업들은 지속적으로 마진율에 대한 압박에 직면해 있으며, 이러한 환경 속에서 대형 물류기업과 소형 물류기업 간 커다란 IT 능력의 차이는 소형 물류기업의 몰락을 더욱 가속화 시킬 것으로 전망

자료 : www.cargonewsasia.com, 2014.2.17.

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

1) 미국계 물류관련 리서치·컨설팅 기관.

2) 현재 세계 컨테이너 물동량 중 물류회사의 점유율 39%에서 35%로 감소.

□ 나이지리아, 항만의 개발 및 확대로 외국 제조기업 유통물류 지원

- 한국의 현대자동차와 기아자동차가 나이지리아 현지기업과 협력하여 현지 차량 생산을 위한 프로젝트를 추진³⁾
 - 차량 화물은 우선 라고스 터미널을 이용할 예정이며 향후 라고스항의 처리 물동량 증가에 대응하기 위하여 지속적인 항만의 시설 현대화가 필요
 - APMT는 현재 운영하고 있는 라고스의 Apapa터미널에 컨테이너 처리 장비를 추가 구입하면서 컨테이너 처리 시간을 단축
 - 아울러 라고스 외에 Lekki와 Badagry⁴⁾ 지역에서 진행되고 있는 신규항만 건설 프로젝트도 더욱 빠른 속도로 진행 될 것으로 예상
- 나이지리아에는 이미 진출한 닛산 자동차가 올해 4월부터 생산을 시작할 예정이고 인도의 아쇼크 레이랜드(Ashok Leyland) 자동차도 나이지리아 진출을 위하여 현지 기업인 Stallion Group과 파트너십 체결을 진행
- 나이지리아 정부는 전체적인 자동차 가치사슬(automotive value chain)을 중요시 여기면서 관련 산업들에 대한 다각적인 지원방안을 고려
- 그러나 나이지리아의 물류 시스템은 아직 정비 되지 않았으며 특히 라고스항의 적체현상은 매우 심각
 - 라고스항으로 수입된 컨테이너가 나이지리아의 목적지까지 운행되는데 소요되는 일수는 약 39일
 - 항만 물류와 더불어 내륙 물류 역시 낙후된 인프라가 장애요인
 - 외국 자동차 기업들의 연이은 진출에 따른 나이지리아 물류 인프라 문제점들이 빠른 시일내에 해결되기 위해서는 나이지리아 정부 부처의 적극적인 해결 노력이 필요

자료 : www.businessmonitor 2014.2.28.

전혜경 연구원 (☎ 02-2105-2982, saei@kmi.re.kr)

3) 현대차는 나이지리아의 스탈리온과 협력하여 현지기업이 보유한 생산라인을 활용하는 반면 기아차는 다나 모터스와 조립공장 건설을 위한 협약부터 체결하면서 현대자동차 그룹 차원의 아프리카 시장 공략이 본격화 됐음을 의미(아주경제, 2014.2.28)

4) 라고스에서 남동쪽으로 떨어져있는 Lekki 항만개발 프로젝트는 싱가포르 기업에서 투자를 하여 진행, 2016년 개장을 목표하며 라고스에서 서쪽으로 떨어져있는 Badagry항만개발은 APMT에서 주도하고 있음

□ BNSF Logistics와 Tri Global Energy, 풍력발전설비용 물류센터 개발

- 양사는 협력을 통해 자원을 상호 공유하면서 빠르게 성장할 수 있는 발판 마련
 - 지난 2월말, BNSF Logistics(이하 BNSF)와 Tri Global Energy(이하 TGE)는 협정을 체결하여 각사의 자원, 시장 노하우 그리고 산업내 관계망을 활용하여 BNSF에서 건립중인 미국 서부 텍사스의 풍력발전설비용 물류센터 건립에 상호 협력하기로 결정
 - 물류센터 예정지는 기존에 진행 중인 TGE 프로젝트의 중심지에 위치하며, 최초 단계에서는 40에이커 부지에 개발되지만 추가적으로 200에이커까지 확장 가능
 - 몇 달 뒤 물류센터 건립이 완료되면, 매달 철도 및 트럭을 통해 수송되는 수백 개의 발전용 터빈을 보관하고 출고하는 역할을 수행할 예정
 - 서부 텍사스 지역에서 풍력 에너지 개발 사업이 활발히 진행되면서 기존 인프라 및 자원, 서비스와 연계하여 BNSF가 빠른 속도로 성장할 수 있을 전망
- TGE는 정부보조의 풍력발전 프로젝트를 수행 중으로, 서부 텍사스는 풍력 발전을 위한 최적의 입지
 - 2013년 9월, TGE는 미연방정부로부터 보조금을 받는 최대 규모의 풍력발전 프로젝트를 수주하여 64만 에이커 크기의 부지를 임대해 16개에 달하는 다양한 개발 계획을 진행 중
 - 개발 예정지인 서부 텍사스는 북미지역의 풍력 에너지 프로젝트에서 가장 중심적인 지역으로, 풍력발전에 이상적인 풍속을 가지고 있으며, 미국의 전력망 3개가 중첩되는 지리적 이점이 있는 최적의 위치에 입지
- 이종 분야 간 시너지 창출을 통해 다양한 역할 수행 가능
 - BNSF와 TGE의 협력으로 생산성 관리와 함께 터빈부품의 운송경로를 최적화하고, 단위당 비용을 낮추기 위해 주요 시설을 대형화 하는 등 다양한 시너지효과를 얻을 수 있을 전망
 - 현재 진행 중인 풍력 발전 사업은 시간이 흐를수록 에너지 생산비용이 점차 낮아지기 때문에 보조금이나 세금공제혜택에 의존하지 않을 수 있고, 전문화된 공급 사슬을 통해 불필요한 비판에서도 벗어날 수 있는 것이 장점
 - BNSF의 물류 자원과 전문지식은 TGE가 추진 중인 텍사스 프로젝트에도 도움이 될 전망으로 양사는 현재에도 부품 제조업체와 OEM 업체, 다양한 풍력 업체들 사이에서 부품 이송과 환적 처리에 관해 도움을 주고 있는 상태
 - 물류센터는 앞으로도 풍력 에너지 부분에서 개발사 혹은 OEM사로서, 또는 물류 서비스 제공자로서의 역할을 수행 할 것이며 TGE 역시 타 회사와 구분되는 '얼리아답터(early adopter)'의 지위도 보유하게 될 전망

자료 : www.progressiverailroading.com, 2014.3.6 / www.windpowerengineering.com, 2014.2.28.

이홍원 연구원 (☎ 02-2105-2897, hongwon@kmi.re.kr)

물류시장동향

□ 2013년도 중국물류산업 성장세 둔화

- 2013년 중국 물류업계가 수송한 총 화물가치는 197.8만 억 위안으로 전년 대비 9.5% 증가한데 이어 2014년에도 약 9% 증가 할 것으로 예상
 - 세계경제가 불황에서 점차 벗어나고 있는점이 중국의 경제 회복에도 도움이 될 것으로 보이며 중국의 내수 경제 활성화를 위한 정책이 나오면서 중국물류산업의 발전을 기대
- 중국의 다소 낮은 수준의 물류 서비스 문제 해결과 효율적인 운송을 위한 개혁 모델 등장
 - 규모의 발전에서 품질 효율성으로의 전환⁵⁾, 물류서비스에서 공급서비스로의 전환⁶⁾, 기업의 독립 체제에서 협력체제로의 변환⁷⁾등을 통해 기업 간 상호 이익증진을 위한 협력 확대

자료 : finance.chinanews.com, 2014.3.7.

전혜경 연구원 (☎ 02-2105-2982, saeii@kmi.re.kr)

□ 인도 전자상거래 물류시장 규제 완화 움직임

- 인도 정부는 국내 전자상거래 부문에 대한 외국인 투자 관련 규제에 대하여 전면 재검토 진행
 - 지난 2012년, 인도 정부는 단일 브랜드 소매 업체에 대해서는 100%, 그리고 복수 브랜드 소매업체에 대해서는 51%까지 외국인 투자를 허용하기로 결정하였으나, 국내 전자상거래 부문에 대한 외국인 투자는 불허
 - 강력한 정부 규제에도 불구하고, 인도 내 전자상거래에 대한 관심은 꾸준히 높아지고 있는 상황
 - 인도 전자상거래 시장은 2015년 \$220억 규모를 시작으로, 2020년에는 약 \$700억 규모로 성장할 것으로 예상
- Amazon, eBay 등 글로벌 유통업체들의 인도 전자상거래 시장에 대한 투자도 가속화
- 가파르게 성장하고 있는 인도 전자상거래 물류시장에서의 성공을 위해서는 다른 업체들과의 차별화 전략이 무엇보다 중요하고, 또한 반드시 필요할 것으로 전망

자료 : www.transportintelligence.com, 2014.2.27.

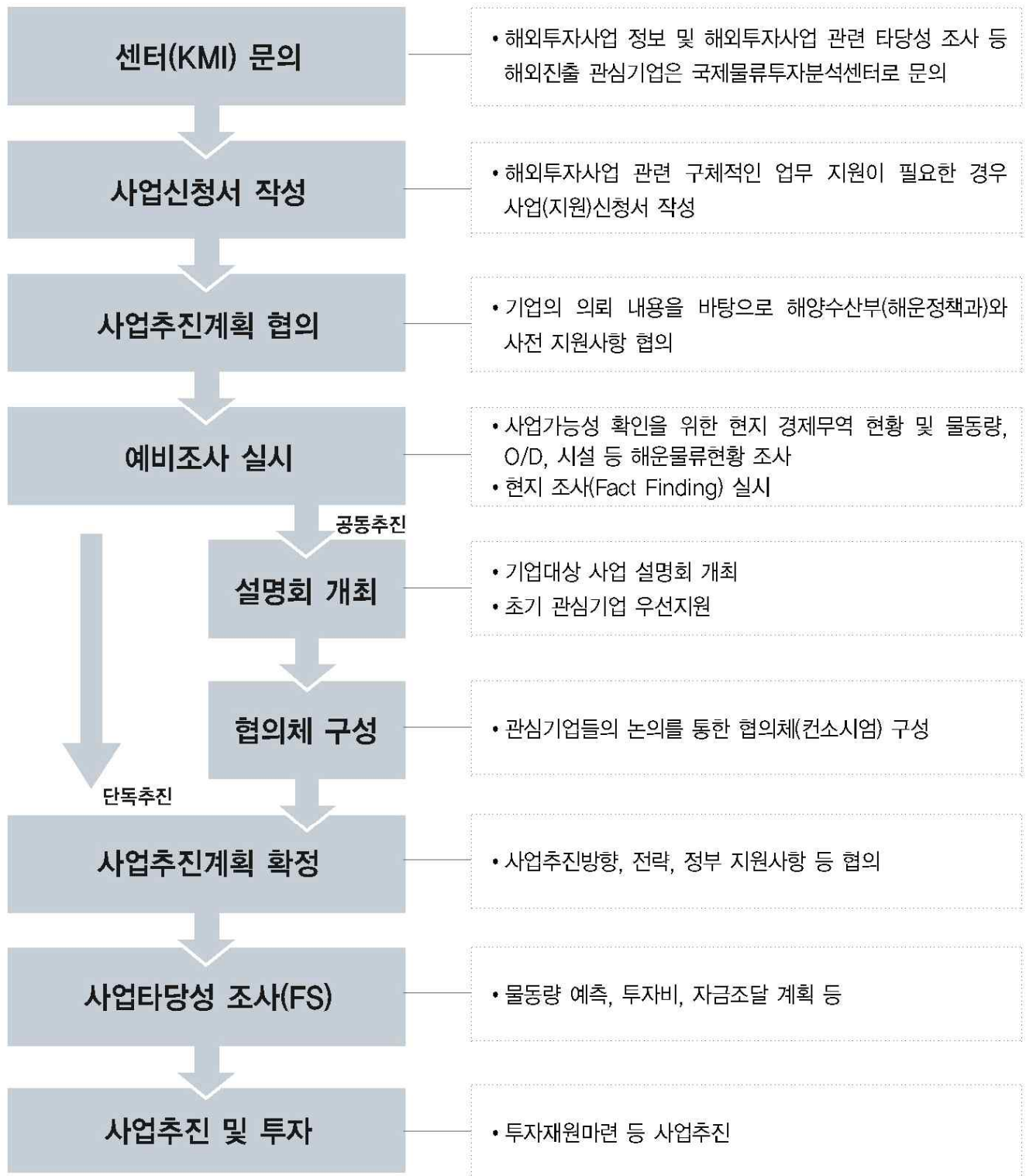
민경창 연구원 (☎ 02-2105-2741, kcmin0525@kmi.re.kr)

5) 물류기업의 브랜드화, 합리적인 인터넷 서비스, 서비스의 세밀화, 경영의 규범화

6) 단순히 물건의 운송개념이 아닌 공급상의 입장에서 화물의 운송상태를 최고로 유지하여 경쟁력있는 서비스 제공

7) 물류기업과 제조, 상사, 금융기업들과의 협력을 체결하여 국내시장과 국제시장을 단일화하여 생산제조기업과 상사 유통기업과 연계된 발전을 추진

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



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