

제 251호 · 2014년 4월 9일

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. 미 FMC, G6 서비스 확대 승인
2. 칠레 발파라이소 항만 시설공급 여유 전망
3. DHL, 이머징 마켓과 전자상거래 시장을 목표로 '전략 2020' 발표
4. 멘로 로지스틱스, 로테르담 사업소 성공적으로 운영

물류시장동향

1. 중국 상해자유무역지구 보세구 화물 반입절차 간소화
2. 아시아-유럽간 철도운송 서비스 강화 전망



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

물류정책 · 사업동향

□ 미 FMC, G6 서비스 확대 승인

- 미국연방해사위원회(FMC, Federal Maritime Commission)는 4월 2일 G6의 아시아~미국 서안 항로 및 대서양항로의 서비스 확대를 만장일치로 승인
 - 미 FMC는 G6(현대상선, APL, Hapag-Lloyd, MOL, NYK, OOCL)가 대규모 선박공유협정(VSA, Vessel Sharing Agreement)을 체결한 P3 선사들과의 더 나은 경쟁을 유도하기 위해 승인
 - 또한 FMC는 G6의 서비스 확대가 과도한 운임 인상과 비정상적인 서비스수준 저하를 초래하지 않을 것이라고 판단하여 승인
 - 그리고 위원회는 새로 확대된 G6 서비스의 VSA를 모니터링 하는 프로그램을 요구할 예정
 - 미 FMC는 지난달 P3 네트워크를 승인했고, 중국은 아직 승인을 하지 않은 상태이며, 유럽연합(EU)은 P3 네트워크가 EU로부터 승인을 받을 필요는 없지만 반독점 규칙을 어길 경우에는 VSA를 취소시킬 것이라고 언급
- FMC의 Mario Cordero 위원장은 성명서에서 지속적으로 글로벌 얼라이언스들의 경쟁에 대한 영향을 분석할 것이라고 언급
 - 그는 G6 얼라이언스에 대한 FMC 위원회의 승인은 화주와 다른 산업분야 참가자들이 제공한 정보를 바탕으로 한 광범위한 경쟁 분석 후 내린 결정이라고 언급
- VSA에 따르면, G6 선사들은 P3의 네트워크 운항센터와 유사한 하나 이상의 서비스 운항센터를 만들거나 유지할 예정
 - G6 선사들은 선박 스케줄링이나 선사들간의 슬롯 할당, 그리고 서비스 기능을 조절하기 위해 운항센터를 활용할 예정
 - 또한 이들 선사들은 운항센터를 통해 공동으로 수요 예측을 실시하고, 선박 관련 상품 및 서비스의 공급자들과 의사소통하며, 병커 사용량이나 기타 업무를 모니터링할 예정
 - G6 얼라이언스가 하나 이상의 서비스 센터를 만드는 것은 자신만의 네트워크 운항센터를 운영할 계획을 가진 P3 모델과 유사
- G6 얼라이언스는 아시아, 유럽, 미국의 66개 항만을 서비스하는 240척의 컨테이너선을 운항할 계획
 - G6 선사들은 현재 아시아~유럽항로, 아시아~미동부항로에서 협업 중이며, 향후 아시아와 미서부의 27개 항만을 연계하는 12개의 서비스항로에 76척의 선박을 운항할 예정
 - 또한 G6 선사들은 42척의 선박으로 미국, 캐나다, 파나마, 멕시코, 네덜란드, 영국, 프랑스, 벨기에,

독일의 25개 항만에 기항하고, 2개의 왕복 서비스를 포함한 5개 대서양항로 서비스를 실시할 예정

- G6 선사들은 아시아~북미항로에서 현행 개별 서비스에 비해 거의 2배 가까운 서비스를 제공할 수 있다고 뉴스에서 언급
- JOC 그룹의 데이터 부서인 PIERS의 정보 분석에 따르면, 2013년 3/4분기까지 미국 컨테이너 수출의 27.1%, 미국 컨테이너 수입의 28.6%를 G6 얼라이언스를 구성하는 6개의 컨테이너 선사가 수송
- 한편 이들 선사들이 제공하는 모든 서비스들이 확대된 G6 서비스에 포함되지는 않을 예정
- 예를 들어 Hapag-Lloyd의 경우 ATA 서비스와 지중해 서비스는 G6와 별도로 서비스를 제공할 예정

자료 : www.joc.com, 2014.4.3.

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

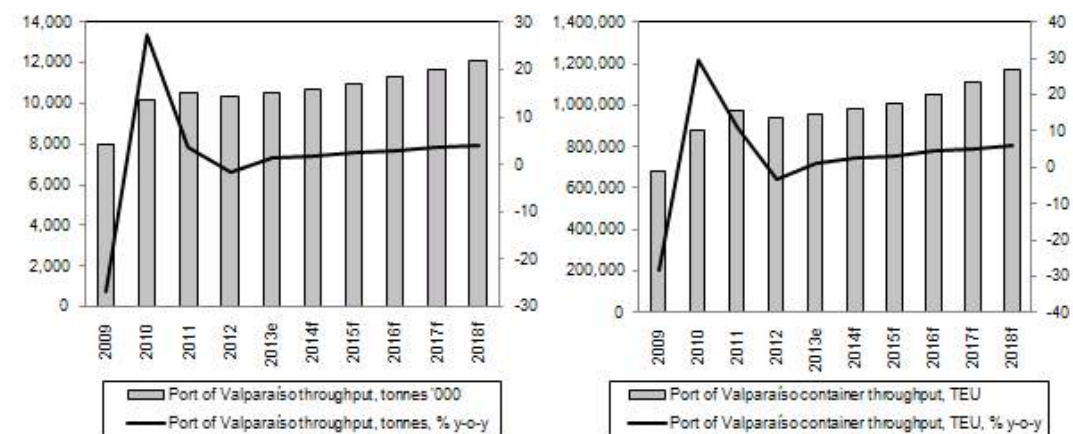
□ 칠레 발파라이소 항만 시설공급 여유 전망

- 올해 칠레 발파라이소 항만의 제2 컨테이너 터미널이 개장될 예정
 - 제2 터미널의 건설 및 운영권은 입찰을 통해 스페인의 건설기업인 OHL이 2013년 4월에 획득하였으며, 파나마스급 선박 1척 및 포스트 파나마스급 선박 2척의 동시 접안이 가능
 - 이에 따라 항만의 전체 처리능력은 800만 톤이 증가한 2,000만 톤에 달하고, 컨테이너 처리능력은 200만 TEU에 이를 것으로 전망

※ KMI 국제물류위클리 제102호(2011.5.25.), 제135호(2012.1.11.) 참조

- 2008년 글로벌 경제위기 이후 물동량은 이전의 수준을 회복하지 못하고 있는 상황
 - 발파라이소 항만의 2013년 총 물동량은 1,039만 톤이었으나 올해는 1.7% 증가한 1,056만 톤, 컨테이너 물동량은 전년대비 2.5% 증가한 98만 TEU로 전망
 - 총 물동량은 여전히 글로벌 경제위기가 발생하기 전인 2008년의 1,090만 톤에는 이르지 못하고 있는 실정이나, 컨테이너 물동량은 2008년의 95만 TEU를 간신히 넘어설 것으로 예상
- 2018년까지 총 물동량은 연간 3.0%씩 증가하여 1,200만 톤, 컨테이너 물동량은 4.2%씩 증가하여 120만 TEU에 이를 것으로 전망
 - 잦은 노동분쟁 및 작업정지로 여전히 항만운영상의 리스크가 남아 있으나, 당분간은 항만수요 대비 시설공급에 여유가 있을 것으로 예상

Port Of Valparaiso, Throughput, Total Tonnage '000 & TEUs



e/f = BMI estimate/forecast, Port Authority

자료 : Business Monitor International, 2014.3.22.

송주미 전문연구원 (☎ 02-2105-2872, jmsong@kmi.re.kr)

□ DHL, 이머징 마켓과 전자상거래 시장을 목표로 '전략 2020' 발표

- DHL은 기존 '전략 2015'를 계승하는 새로운 '전략 2020'을 발표하여 향후 5년간 글로벌 신규 시장 선점을 위한 전략 수립
 - 새로운 전략은 성장을 위한 기업의 인수·합병 대신에 비즈니스의 유기적 성장¹⁾을 지속하는 것을 강조하며 성장의 보폭을 가속하는 것이 주 내용
 - Deutsche Post DHL의 Frank Appel 대표는 새로운 전략의 목표를 '다음 단계의 큰 성장'을 위한 그룹사의 힘을 키우고 '상시적으로 변화하는 환경'에서 새로운 기회를 창출하는 것이라고 언급
 - 경영진은 본 계획을 통해 2013년 실적인 세전 286만 유로에서 출발해 2020년까지 연간 8%씩 매출이 증가할 것으로 예상
- 우편사업부문은 전자상거래(e-commerce)의 활성화로 매출이 증가될 것으로 전망
 - 최근 전자상거래 시장의 확대로 우편사업부문(Mail Division)의 매출도 연평균 3%씩 증가하여 운영이익의 증가가 예상
 - DHL은 글로벌 디지털 세상에서 물리적인 운송을 수행하는 우편 서비스를 지키기 위해 노력할 것이며, 핵심 역량을 토대로 사업의 다각화도 진행할 계획
 - 따라서, 우편사업부문의 이름도 사업의 운선순위를 반영하여 '우편(post)-전자상거래(eCommerce)-소포(Parcel)를 줄인 PeP'로 변경할 예정
- 물류 부문 매출은 이머징 마켓을 통해 지속적인 성장이 예상
 - 현재 그룹 매출의 20%를 차지하는 인도, 브라질, 중국과 같은 이머징 마켓의 매출이 지속적으로 상승하면서 매출 비중은 2020년까지 30%로 확대될 전망
 - 이를 위해 DHL Express는 글로벌 정시서비스에 지속적으로 집중하고, DHL Global Forwarding은 글로벌 시장 점유율 확대를 위해 노력하며, DHL Supply Chain은 세계적 추세인 아웃소싱에 대비해 경쟁력을 갖추 계획으로 이들 사업부문은 '전략 2020'의 계획 아래서 추진될 전망
 - DHL의 발표에 따르면 물류 사업부는 글로벌 물류시장에서 차지하는 비중이 약 4%에 불과한 실정이기 때문에 확장의 여지가 충분하다고 판단
- '전략 2020'의 최종 목표는 전 세계 No.1 서비스 제공자가 되는 것
 - DHL은 독일의 전자상거래 운송서비스의 '성공적 모델'을 기타 유럽, 아시아에서 미국 등 다양한 국가들에게 전파하고 싶어 하며, 이미 우편사업부문을 통해 베네룩스 국가들(벨기에, 네덜란드, 룩셈부르크)을 비롯하여, 폴란드, 체코, 인도 등지에 진출
 - DHL은 글로벌 물류사업 및 전자상거래 소화물 운송시장에 대한 목표 달성을 위해 현재 DHL이

1) 유기적 성장(Organic Growth)은 고객기반의 증가 및 매출 성장으로 사업을 확장하는 과정. 반대로 합병과 인수를 통한 비유기적 성장도 존재.

- 자체적으로 운영하고 있는 국제 전문가 프로그램과 유사한 형태의 새로운 직원 교육 프로그램을 도입하여, 2020년까지 전 세계 직원의 80%를 대상으로 진행할 계획
- 또한 DHL은 새로운 전략에 따라 주주들에게 연결 순이익의 40~60% 사이에서 배당금도 지급할 계획
 - DHL의 최종 목표는 물류산업에서 최고의 글로벌 기업이 되는 것 뿐만 아니라 양질의 서비스를 제공하는 리딩 기업으로서, 고객 지향적 서비스 제공자로 자리매김 하는 것

자료 : www.postandparcel.info, 2014.4.3.

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

□ 멘로 로지스틱스, 로테르담 사업소 성공적으로 운영

- 연간 수출입되는 북유럽 컨테이너 30%는 로테르담 항만을 통과
 - 로테르담은 유럽 공급망 운영의 핵심 지역
- 세계적인 물류기업 멘로 월드와이드 로지스틱스(Menlo Worldwide Logistics)는 콘웨이 기업(Con-way Inc.)의 공급망관리 유닛으로 새로운 비즈니스를 지속적으로 발굴
- 멘로의 유럽지부 Tony Gunn 이사에 따르면, 아시아와 아메리카 수출의 57%는 네덜란드에 위치하고 있는 유럽지역 물류센터를 경유
 - 이들 화물은 로테르담 지역의 물동량에서 상당히 높은 비중을 차지
 - 이러한 높은 화물 집중도는 역동적인 공급체인 운영이 가능한 로테르담의 지정학적인 위치와 운영의 유연성에 기인
- 멘로는 2003년 1월 로테르담 운영을 시작으로 로테르담 물동량 처리의 주요 역할을 담당하며 중심 물류기업으로 성장
 - 스토티(Stoughton)의 Evan Armstrong 시장은 “멘로는 세계 핵심 글로벌 물류기업 중 하나이며, 5,000명 이상의 종사자들을 보유하고 있으며, 광대역의 IT 서비스를 통해 다양한 물류서비스를 제공하고 있다”고 언급
 - UPS 대변인은 “로테르담에 기반을 둔 멘로의 하역업체들은 첨단 기술, 전문적인 인적자원, 최첨단의 물류역량을 갖춘 보세창고 등을 보유하고 있으며, 생명과학, 라이프스타일, 이-커머스 제품 등 적절한 상황에 맞추어 화물의 처리가 가능하다”고 언급
 - 또한 멘로의 로테르담 사업소는 스키폴(Schiphol), 브뤼셀(Brussels), 아헨(Aachen), 뒤셀도르프(Dusseldorf), 프랑크푸르트(Frankfurt)와 같은 운송 네트워크상의 핵심 거점지역들은 1-2시간(프랑크푸르트의 경우 4시간) 도로 운송으로 이동 가능하며, 이들 핵심 허브는 육상운송을 통한 시간이 채 되지 않는 거리에 위치
- 멘로의 성공적인 로테르담 사업소 운영은 지정학적인 위치와 융통성에 있으며, 이러한 융통성은 물리적인 공급체인을 통해서도 확인

자료 : www.logisticsmgmt.com, 2014.3.25.

손보라 연구원 (☎ 02-2105-2914, bora62@kmi.re.kr)

물류시장동향

□ 중국 상해자유무역지구 보세구 화물 반입절차 간소화

- 중국 관세청은 금년 4월부터 해외에서 상해자유무역지구로 반입되는 보세화물에 대해 검역기관으로부터 발부 받아야 하는 <입경화물통관증> 절차를 생략
 - 이전에는 자유무역지구에 들어오는 보세화물에 대해 해관(관세청)에 등록할 때 검역기관이 발행하는 <입경화물통과증> 이나 동 기관의 날인이 있는 입경검역서류를 의무적으로 제출
- 그러나 이같은 생략된 절차는 상해항을 통해 직접 수입되어 상해자유무역구로 반입되는 화물에 대해서만 제한적으로 적용
 - 상해항 이외의 다른항에서 수입되거나 다른 곳에서 보세운송으로 들어오는 화물 또는 기타 법적으로 지정된 검역화물에 대해서는 기존절차가 적용

자료 : www.eastday.com 2014.4.7.

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

□ 아시아-유럽간 철도운송 서비스 강화 전망

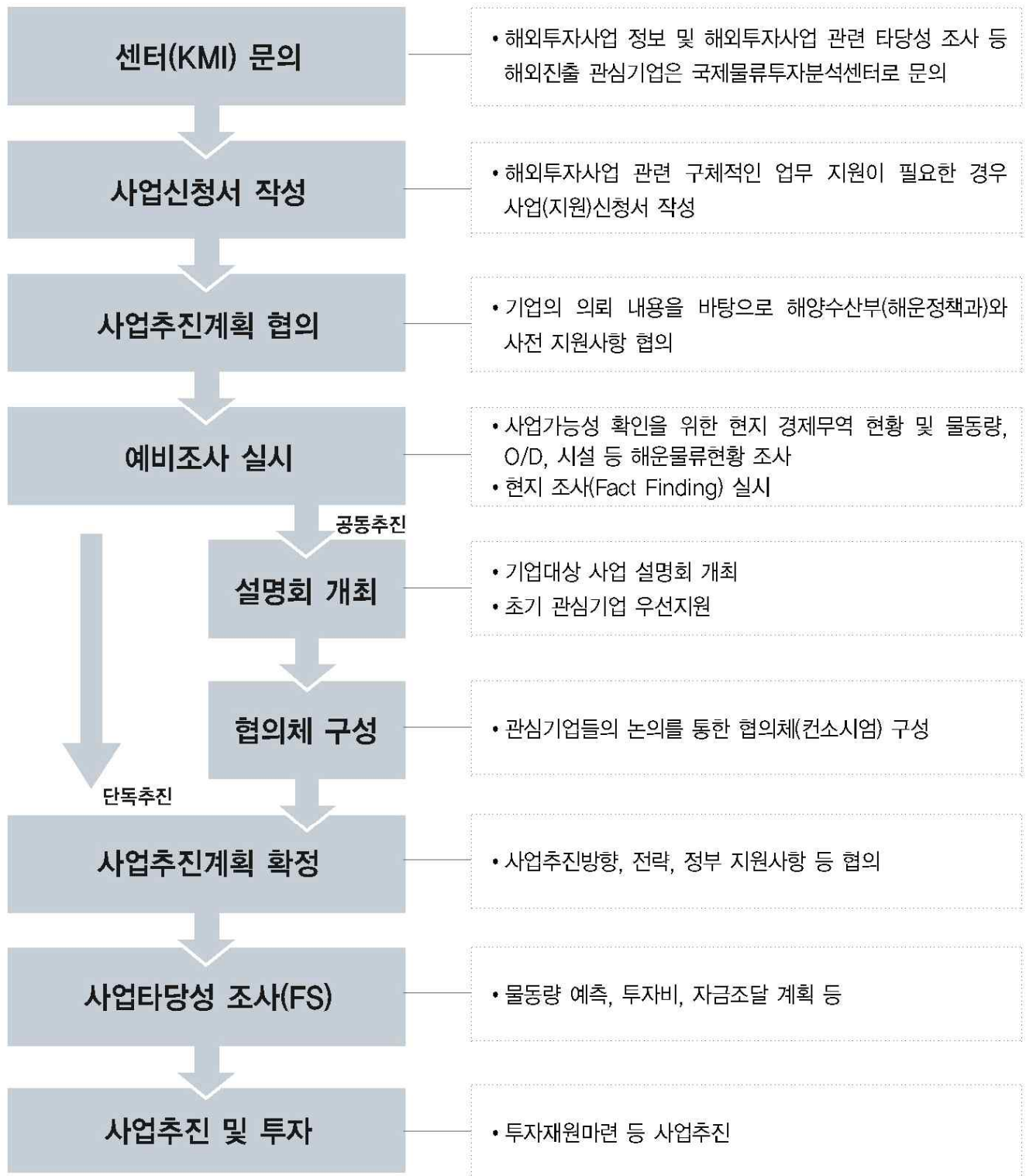
- 중국, 중앙아시아 및 동남아시아에서 유럽, 중동지역을 연결하는 철도운송 서비스 강화
 - 충칭, 청도 등 중국 내륙지역 도시들의 발전에 따라 운송시간 및 물류비용 단축을 위해 중국 내륙으로부터 유럽지역으로의 철도운송 서비스 필요성 대두
 - 최근 중국과 독일은 양국 간 철도운송 활성화 계획을 발표하였으며, Deutsche Bahn과 Russian Railways의 합작회사인 Trans Eurasia Logistics를 활용하여 충칭, 카자흐스탄, 러시아, 벨로루시, 폴란드 그리고 독일을 연결하는 위신오우²⁾ 철도선을 운영할 예정
 - Trans Eurasia Logistics는 기존의 IT 및 자동차 관련 품목에 대한 운송 뿐 아니라 의약품 등 콜드체인 서비스를 '중국-유럽' 철도 노선을 통해 제공할 예정
 - DHL은 현재 '중국-유럽' 철도노선에 냉장 컨테이너를 투입하고 있으며, United Transport and Logistics와 중국-유럽 간 철도 운송에 대한 전략적 파트너십 체결
- 중국-유럽간 철도 운송은 항공운송과 해상운송에 비해 각각 낮은 비용과 짧은 운송시간으로 인해 대체 운송수단으로서의 장점을 지니고 있으나, 유럽에서 중국으로 운송되는 물동량 부족으로 인해 발생하는 공컨테이너 문제에 대한 해결책 필요

자료 : www.transportintelligence.com, 2014.4.3.

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

2) Yuxinou

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



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