

제 252호 · 2014년 4월 16일

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 |

물류 정책·사업동향

1. 유럽항만들, 초대형 얼라이언스 출범에 따른 실질적 도전 직면
2. 일본 미쓰비씨(MC), 스페인 컨테이너 터미널운영 사업 진출
3. 국가간 물류성과지수(LPI) 격차 여전히 높아
4. 페덱스 프레이트, 시카고 컨테이너화물조작장 운영 개시

물류 시장동향

1. UPS, 중국 약품물류관리를 통한 의료물류시장 점유율 확대 계획
2. 러시아 하산-북한 나진간, 첫 석탄화물 운송



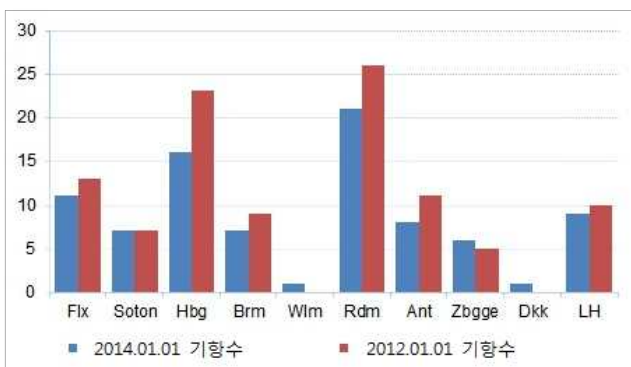
한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

물류정책 · 사업동향

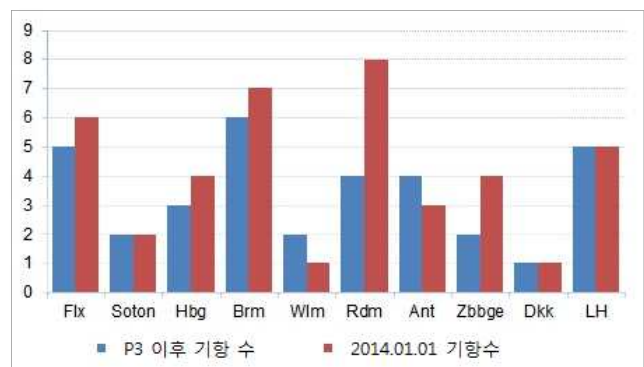
□ 유럽항만들, 초대형 얼라이언스 출범에 따른 실질적 도전 직면

- 최근 FMC(Federal Maritime Commission)가 P3 얼라이언스 서비스를 승인함에 따라 유럽의 항만당국자(PA) 또는 터미널 운영사들은 실질적인 도전에 직면
 - 아시아-유럽 항로에서는 단위 물량이 대형화되어 가는 아시아 화물을 한 번에 처리할 수 있는 초대형선박의 소수 항만 기항 현상이 가속화될 전망
 - 이에 따라 충분한 장치능력 및 화물의 효율적 처리를 위한 배후수송망 연계가 유럽 항만경쟁력의 핵심으로 부상
 - 또한 Evergreen이 아시아-유럽항로에서 CKYH와 공동운항을 시작하고, 전 세계적으로 2016년까지 10,000TEU급 이상 초대형선박 158척의 인도가 예정되어 있기 때문에 유럽항만에 대한 선사들의 압력은 더욱 심화될 것으로 예상
- 실제 아시아-북유럽 서비스에서는 2년 전부터 현재까지 항만의 기항횟수면에서 상당한 변화가 진행 중
 - 평균 선박크기는 2012년 9,367TEU에서 2014년에는 10,923TEU로 증가하였으나, 1일 기항횟수는 104회에서 84회로 감소하고, 주간 서비스도 30개에서 20개로 감소
 - P3(Maersk, MSC, CMA-CGM)의 경우에도 평균 선박규모는 P3 이전 11,580TEU에서 13,032TEU로 증가하고, 주간 서비스는 9개에서 8개로 감소, 기항수는 41회에서 32회로 감소가 예상

<아시아-북유럽 서비스 기항수 비교>



<P3의 아시아-북유럽 서비스 기항수 비교>



- 따라서 유럽 항만들은 증심 준설, 연계 수송망 확보를 위해 많은 시간과 예산을 투자 중
 - 유럽 내륙 ICD의 활용도가 증가하고 있는데, 독일 국경에 위치한 Disburg ICD의 경우 전년대비 16% 증가한 약 3백만TEU를 처리하고 있어 내륙 ICD와의 효율적인 연계를 위해서도 배후 수송망 확보가 중요

- 이를 위해 주요 항만들은 도로, 철도, 바지 등 다양한 배후수송수단을 활용하고자 노력하고 있지만, 아직까지는 체증이 심한 도로운송 비중이 가장 높은 실정
- 이와 같은 기항지 감소에 따른 유럽 항만의 도전은 수년 내 아시아-미주 항로에서도 동일하게 발생할 것으로 예상
- 우리나라도 환적화물 확대 등을 위한 초대형 얼라이언스 유치를 위해서는 충분한 장치능력이 확보될 수 있는 터미널 개발과 기항선사의 니즈를 충족시킬 수 있는 인프라 투자가 필요

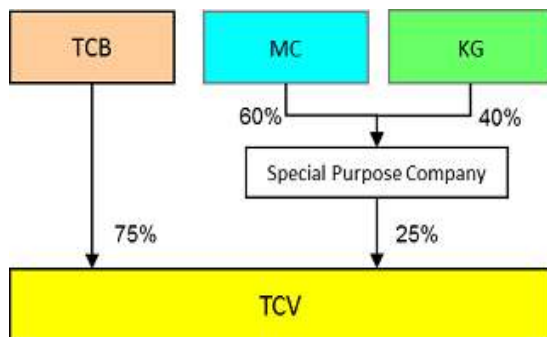
자료 : Drewry Maritime Research, 2014.4.

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

□ 일본 미쓰비씨(MC), 스페인 컨테이너 터미널운영 사업 진출

- 일본 MC가 스페인계 글로벌 터미널 운영사 Grup Maritim(GMTCB)¹⁾과 전략적 제휴를 맺고 스페인 발렌시아항의 컨테이너 터미널 사업에 진출한다고 발표²⁾
 - 진출 방식은 발렌시아 항 컨테이너 터미널 운영사인 TCV의 지분 25%를 모회사인 GMTCB로부터 인수하는 방식
 - 일본 MC는 지분 인수를 위해 카미구미(KG)와 60 대 40의 지분구성으로 별도의 특수 목적회사를 설립
 - TCV는 GMTCB의 자회사로 발렌시아항의 컨테이너 터미널을 운영 중
- 발렌시아 항은 지중해 연안에 위치하며 지중해와 서북 유럽 국가들을 이어주는 환적 허브항의 기능 보유
 - 서북유럽 화물을 발렌시아 항에서 환적, 아시아로 운송
 - 아시아 화물을 환적하여 북미와 서북유럽으로 운송
 - 발렌시아항 컨테이너 물동량은 2012년 기준 4.5백만 TEU를 기록, 동기간 아시아 지역의 주요 환적항인 도쿄항의 컨테이너 처리량 규모와 맞먹는 수준³⁾이며, 주변 인구 1천3백만 명을 커버

<MC의 TCV 지분참여 구조>



자료 : www.mitsubishicorp.com

<스페인 발렌시아항 터미널>



자료 : www.mitsubishicorp.com

- 이번 MC의 스페인 컨테이너 터미널 운영사업 진출은 MC로서는 최초로, 향후에도 지속적인 성장이 확실시되는 동 사업 분야에 MC가 적극 진출을 하겠다는 신호탄으로서의 의미를 내포
 - 지난 20년간 글로벌 컨테이너 물동량의 연평균 성장률은 9.5%로, 세계 GDP 성장률 3.5%의 약 3배에 도달
 - 단 컨테이너 물동량은 2011년 7.1%, 2010년 13.1%에서 2012년 3.2%로 급락 추세⁴⁾

1) 1972년 설립. 화물 처리 및 관리 등의 사업을 전문화한 업체. 태평양, 에게 해, 남미, 지중해 등에서 활동하며 공세적인 해외진출 전략으로 글로벌 터미널 운영사(GTO)로서의 위상을 다져나가고 있음.

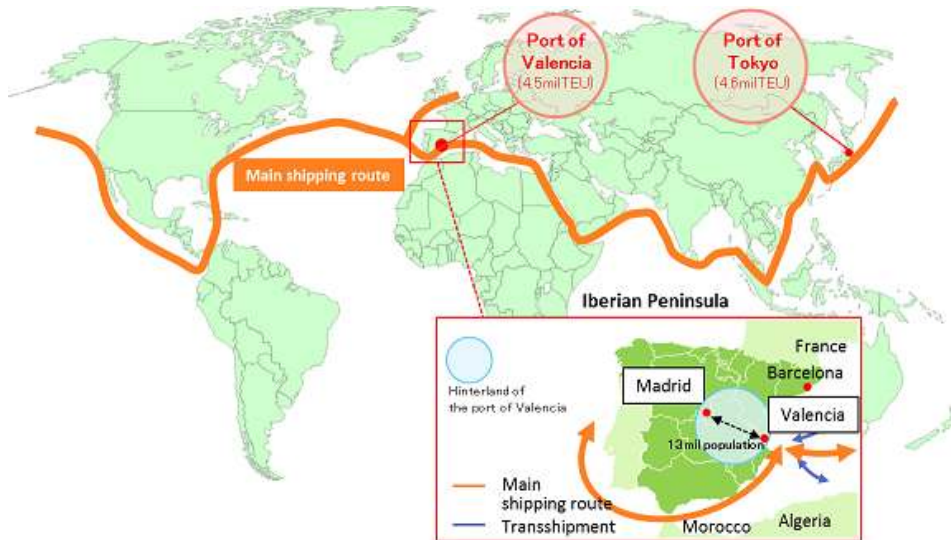
2) 미쓰비시중합상사의 공식 웹사이트 2014년 4월 7일 자 보도자료 참조.

3) 일본의 태평양 연안 5대 항만 : 도쿄항, 요코하마, 나고야, 고베, 오사카

4) Review of Maritime Transport 2013, UNCTAD, 2013, p. 23.

- MC는 금번 GMTB와의 전략적 제휴를 통해 향후 아시아, 아프리카, 남미 등 주요 해외 신흥국으로의 시장 진출을 기대
- o MC의 컨테이너터미널 사업 진출은 일본 정부의 인프라 관련 산업 및 인프라 시스템 수출 진흥 전략과 맞물려 추진되고 있다는 점에서 예의주시 필요

<스페인 발렌시아항의 위치>



자료 : www.mitsubishicorp.com

자료 : www.worldmaritimewww.com, 2014.4.8.

박성준 전문연구원 (☎ 02-2105-2973, sjpark@kmi.re.kr)

□ 국가간 물류성과지수(LPI) 격차 여전히 높아

- 2007년 이후 국가간 LPI 격차가 다소 줄어드는 경향을 보였지만 최저-최고 국가간 격차는 여전히 추세
 - 국가 간 LPI 격차가 여전히 높은 이유는 공급사슬상의 낮은 효율성이 글로벌 통합을 저해하는 주요 장벽이라는 인식에도 불구하고 개발도상국의 물류 개혁이 미진하고 투자 철차가 복잡하기 때문
 - 물류성과지수(Logistics Performance Index, LPI)는 각국 물류경쟁력을 가늠할 수 있는 대표적 지표로 세계은행(World Bank)이 전 세계 160개국의 통관, 물류인프라, 국제수송, 물류역량, 물류추적, 정시성을 조사해 보고서로 발표
 - LPI 조사는 160개 국가, 천명 이상의 물류 전문가 집단을 대상으로 데이터 수집을 통해 이루어지며, 2007년 이후 2년마다 발표
- 2014년 세계 최고의 LPI국가는 '독일', 최저는 '소말리아'
 - 이전 보고서와 마찬가지로, 2014년 보고서 또한 높은 소득 수준을 가진 국가들이 세계 10대 물류성과국 지위 차지
 - 그럼에도 말라위, 케냐, 르완다와 같은 저소득 국가의 일부도 높은 물류성과를 시현
 - 이전 보고서를 포함하여 볼 때 일반적인 경향은 낮은 물류성과를 가진 국가들이 높은 물류성과를 가진 국가들보다 빠른 속도로 성과지수를 개선한다는 점
- 물류 성과 향상을 위해 국가 소득수준별 전략이 필요
 - 저소득 국가는 기본적으로 물류 인프라 개선과 국경관리를 통해 상당한 물류성과를 향상시킬 수 있는데 이는 관세기관 및 유관기관의 개혁을 의미하는 것으로, 다면적 접근이 필요
 - 반면 중소득 국가들은 잘 갖춰진 물류 인프라와 정비된 관세기관을 가지고 있기 때문에 물류 서비스 향상과 특정 부분의 아웃소싱(운송업, 창고업, 포워딩 등)을 통해 성과향상이 가능
 - 고소득 국가에서는 녹색 물류나 환경 친화적인 물류 서비스에 대한 인식과 요구가 높아지고 있는데, 2014년 LPI 조사자들을 대상으로 설문한 결과 OECD국가에 기향하는 37%가 환경 친화적인 물류 솔루션에 대한 요구가 존재한다고 답변
 - 반면 저소득 국가에 기향하는 경우 10%로 매우 낮은 실정
- 최근 몇 년간 전 세계적으로 관세가 하락하면서, 물류 및 무역을 활성화하기 위한 비용 감소에 노력하는 추세
 - 지난 2013년 세계은행과 세계경제포럼은 연구를 통해 거래 비용 및 불필요한 관료주의의 감소가 세계 GDP 성장과 유의함을 발견
 - 지난해 1월, WTO는 신속하고 효과적인 관세처리를 위한 기술 지원 및 연수에 관한 조항을 포함하는 무역원활화협약(Trade Facilitation Agreement)을 제정하고, 10월에는 세계은행을

비롯한 6개의 국제 금융기관을 통해 WTO를 지원하기로 발표

- LPI는 다양한 용도로 활용되며, 이 수치를 근거로 국제적 지원에 활용
 - 넓은 맥락에서 LPI는 정책 입안자들에 의해 더욱 높이 평가받고 있는데, 인도네시아에서는 이 지수를 무역소관 부서의 성과 측정을 위해 공식적으로 활용
 - APEC에서는 공급사슬 연결성을 증진하기 위한 정책의 효과성 측정수단으로 LPI를 사용하며, EU위원회는 운송수준평가와 EU관세동맹의 2013년 평가에 LPI를 활용
 - 세계은행은 글로벌 무역환경에서 물류 장벽이 개발도상국들의 국제무역 참여를 방해한다는 것을 인식하고 무역 원활화 사업에 작년 한 해 동안 58억 달러를 집행

자료 : www.worldbank.org, 2014.3.20.

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

□ 페덱스 프레이트, 시카고 컨테이너화물조작장 운영 개시

- 페덱스 프레이트는(FedEx Freight)는 페덱스의 트럭혼재화물(LTL, less-than-truckload) 전문 자회사로, 미국 일리노이주 최대 도시인 시카고에 새로운 컨테이너화물조작장(CFS, Container Freight Station) 운영을 시작하였으며, 화물의 혼재작업과 푸에르토리코로 가는 화물 분류 업무를 담당
- 신규 화물조작장에서 푸에르토리코로 가는 화물은 주 5회 배차 될 예정
 - 화물의 수송기준, 규격, 수송 경로, 화물의 현재 위치 등 다양한 정보를 페덱스 홈페이지(fedex.com)에 공시
- 푸에르토리코에서 북미(캐나다, 멕시코 포함)지역으로 화물을 보내는 송하인들에게 LTL과 풀컨테이너 화물 운송시 단일 인보이스 작성과 같은 간소화된 서비스를 제공
 - 잭슨빌(Jacksonville)의 화물조작장과 연계하여 다양한 운송 서비스 제공
- 페덱스 프레이트의 Grant Crawford 부사장은 “시카고 신규 화물조작장은 페덱스 프레이트 네트워크의 핵심 지역으로, 기존 네트워크의 활용 및 효과적인 운영을 통해 소비자들에게 더 좋은 서비스를 제공할 수 있을 것이며, 푸에르토리코행 화물 분류 및 수송 과정에서 발생하는 혼잡을 개선하는 데 큰 도움이 될 것이다.”라고 언급

자료 : www.logisticsmgmt.com, 2014.4.2 / www.ocean.logistics-business-review.com, 2014.3.31.

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

물류시장동향

□ UPS, 중국 약품물류관리를 통한 의료물류시장 점유율 확대 계획

- 중국의 의료약품물류 발전이 저조한 현 시점에서 안전한 약품관리의 필요성 증대
 - 약품물류를 담당하는 물류기업의 수와 그 규모는 소규모이나 의료 물류시장은 비용과 단가가 높은 고급시장에 속하고 부가서비스 수요량이 높아지면서 이윤이 높은 구조를 형성
- UPS는 이러한 틈새시장에서 선진화된 기술과 고객만족이 높은 서비스를 통해 약품 물류 시장의 점유율을 높이는 추세
 - 약품에 GPS 설치와 배송과정의 일정 온도 유지 등 품질관리를 위한 서비스 제공
 - 중국시장을 기점으로 향후 아시아의 약품물류 시장에도 진출 할 계획

자료 : www.chinawuliu.com, 2014.4.10.

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

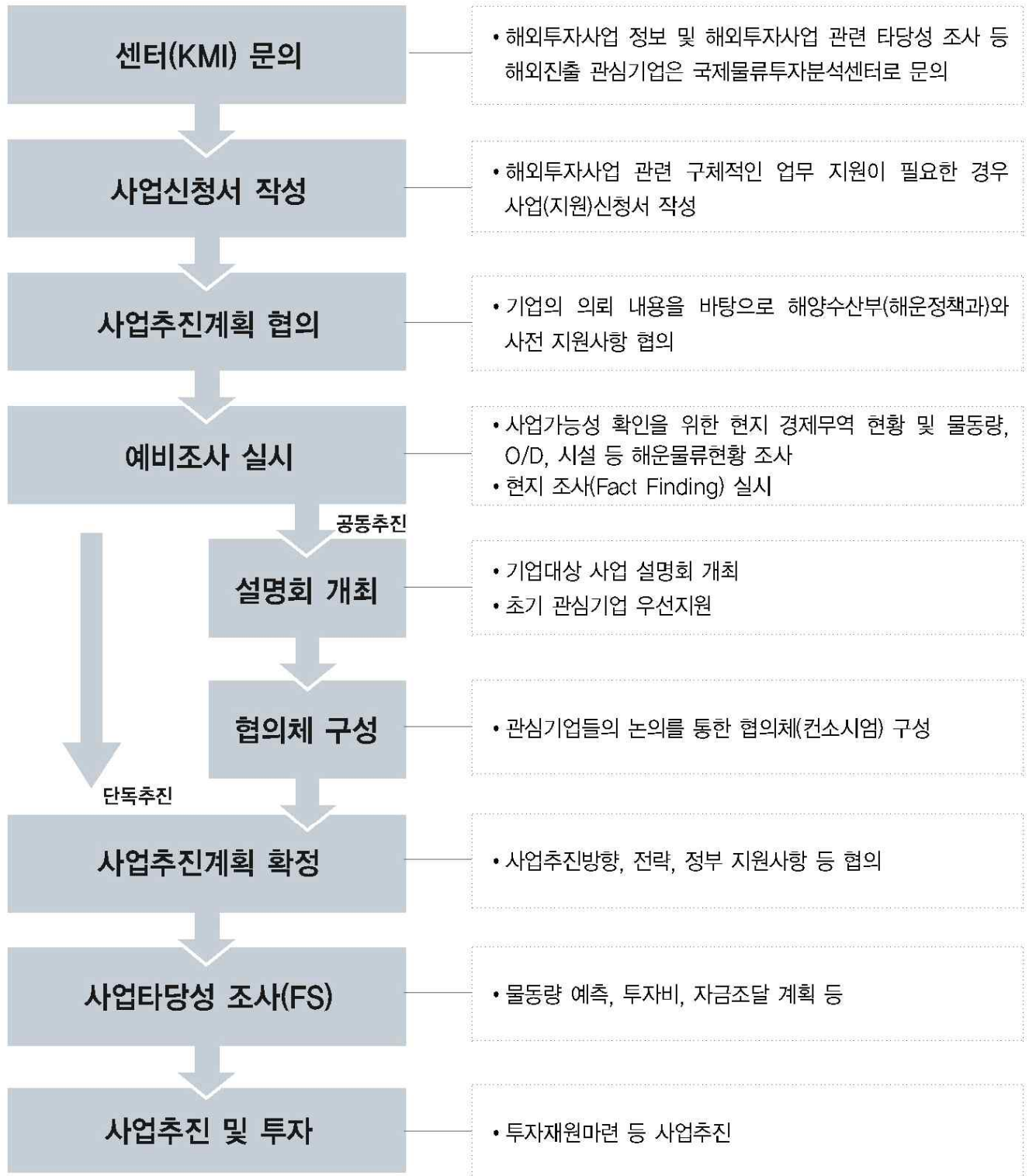
□ 러시아 하산-북한 나진간, 첫 석탄화물 운송

- 금년 4월초 러시아 철도공사 하산-나진 사이 재건된 철도구간을 통해 처음으로 화물을 운송
 - 나진-하산 프로젝트의 철도 개·보수 구간은 54km에 달하며, 2000년 블라디미르 푸틴 러시아 대통령과 김정일 전 국방위원장이 공동개발에 합의하면서 공사를 시작
 - 2013년 9월 완공 후 철도운행이 시작되었으며 향후 남·북을 연결하는 메인철도가 될 전망
 - 이번 운송은 서시베리아에서 적재된 9천 톤의 석탄이 나진으로 처음 운송됨
 - 서시베리아에서 출발한 열차는 연해주 하산역에 도착한 뒤 나진항에서 환적
 - 앞으로 나진-하산 운송라인과 나진항에서 환적화물은 연간 4백만 톤 가까이 될 것으로 전망
 - 나진-하산 프로젝트의 실현으로 시베리아 횡단 열차의 물동량 또한 추가적으로 증가할 것으로 예상

자료 : www.morvesti.ru, 2014.4.9.

김은미 연구원 (☎ 02-2105-2835, usea1004@kmi.re.kr)

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



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