

제 256호 · 2014년 5월 14일

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. UPS, EC의 TNT 합병 불승인 결정에 항소
2. 신선화물, 항공에서 해상운송으로의 전환 증가세
3. 2013년 중국 물류용지 가격과 창고 임대 가격 상승
4. UPS, FedEx 운임정책 동조여부 딜레마

물류 시장동향

1. CEVA 물류사업 전망 불투명
2. TNT 익스프레스, 사우디 공항 유통허브 건설 착수



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

물류정책 · 사업동향

□ UPS, EC의 TNT 합병 불승인 결정에 항소

- 유럽집행위원회(European Commission:EC)는 2013년 1월 30일 미국 최대 물류기업인 UPS(United Parcel Service Inc)의 네덜란드 TNT(TNT Express N.V) 인수계획 불승인 결정(decision)에 대한 요약 의견서(summary)를 발간했음¹⁾
 - 이 보고서는 동 건에 대한 EC의 최종적인 결정사항을 담은 것으로 기업의 영업 비밀에 관한 정보는 제외되어 있음
 - EC는 동 합병계획이 EU 지역의 시장집중화를 초래하고, 경쟁 환경을 악화시킨다고 주장함
 - EC는 UPS와 TNT의 합병에 따라 영업행위의 약 95%가 문제될 것이 없고, 유럽 GDP의 80% 이상을 차지하고 있는 선진국 시장은 합병에 따른 우려가 없다고 주장하면서도 EU 후발국²⁾ 시장은 유효경쟁(effective competition)을 저해할 요소가 있다고 분석함
 - 또한 EC는 두 회사가 합병할 경우 Deutsche Post의 DHL과 함께 유럽 시장에서 과점 지위를 차지할 것이라고 우려하고, 미국 Fedex 등 경쟁사들의 유럽 시장 진출도 어려워질 것으로 판단함
 - 이 같은 결정에 따라 미국과 아시아에 이어 유럽 시장까지 시장을 확대하겠다는 UPS의 야심은 좌절된 것으로 평가됨
- 한편 UPS는 이 같은 EC의 결정에 대해 불복하고 항소할 계획임
 - UPS는 EC가 동 건에 대해 불승인함으로써 68억 달러 상당의 EU 시장에 대한 투자 감소를 초래했으며, 물류 인프라 구축의 기회를 상실하는 한편, 소비자들이 더 나은 서비스를 받을 기회를 상실했다고 주장함
 - EC가 주장한 경쟁 제한적 효과는 단일 상품(single product)에 초점을 둔 분석이어서 타당성이 없으며, 동 합병 건은 다종 상품(multi-product) 관점에서 분석해야 한다고 비판함
- UPS의 TNT인수 과정은 다음과 같음
 - 2012년 6월 15일 EC는 UPS로부터 TNT 인수 제안서 접수
 - 2012년 7월 20일 EC는 동 건이 EU 내부시장(internal market)³⁾과 EEA 협정에 부합하지 않는다고 문제 제기

1) 문서명은 Summary of Commission Decision of 30 January 2013 declaring a concentration incompatible with the internal market and the functioning of the EEA Agreement (Case COMP/M.6570 — UPS/TNT Express) (notified under document C(2013) 431 final).

2) Bulgaria, the Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, Hungary, Latvia, Lithuania, Malta, the Netherlands, Poland, Romania, Slovakia, Slovenia and Sweden 등 15개국.

3) 유럽 회원국들은 EU로부터 경제보호, 내무 및 사법 분야에서의 보호조치가 가능.

- 2012년 10월 19일 EC는 UPS 및 TNT 두 당사자에게 반대성명서(Statement of Objections)를 발송하고, 동년 11월 12일까지 서면 및 청문절차 기회 부여
- 2012년 12월 21일 UPS에 사실조사서(Letter of Facts) 전달
- 2013년 1월 30일 EC는 합병규칙 제8조(3)에 따라 동 건을 내부시장과 EEA 협정에 부합하지 않는다고 결정

자료 : www.americanshipper.com, 2014.5.7 / www.logisticsmanager.com, 2014.5.7.

김태일 부연구위원 (☎ 02-2105-2755, ktizorro@kmi.re.kr)

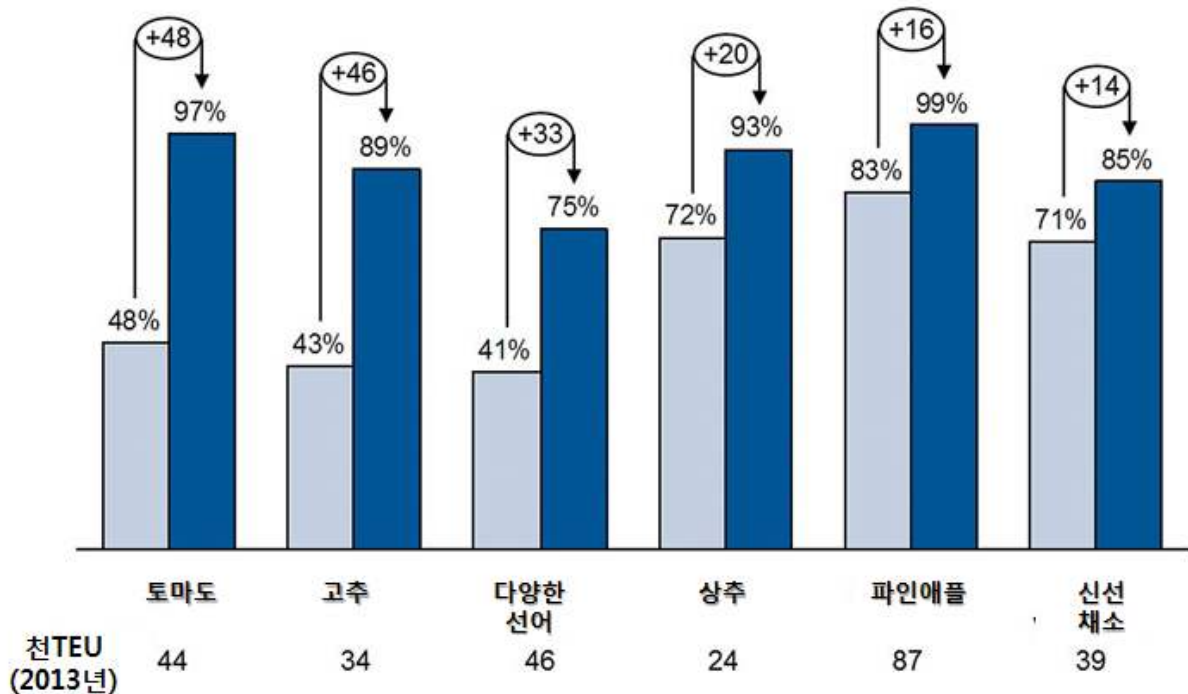
□ 신선화물, 항공에서 해상운송으로의 전환 증가세

- 항공운송에서 해상운송으로의 화물 선적 방식 변화 경향에 따라 2000년 이후 항공화물 운송산업의 연평균 성장률이 2% 포인트 낮아진 반면 냉장화물의 해상운송 시장은 지속적인 성장세를 보이고 있음
 - 컨설팅회사인 Seabury의 최근 보고서에 따르면, 지난해 약 54만TEU의 냉장화물이 해운 선사에 의해 운송되었는데, 이것은 항공화물이 해상화물로 전환되었기 때문임
 - Drewry가 추정한 지난해 글로벌 냉장화물 해상 운송 시장 규모는 전년대비 약 9~10% 증가한 연간 540만~590만 TEU로, 증가한 화물 모두 항공에서 전환된 물동량임
 - 그러나 2013년 냉장화물의 총물동량 1억8,300만TEU 기준으로 살펴보면 연평균 증가율은 0.3%로 미미한 수준임
- Seabury 보고서는 냉장화물의 운송수단이 항공에서 해상으로 전환되어 컨테이너 선사가 추가적으로 얻은 수입(Revenue)은 총 수입액의 약 0.4% 수준이라고 밝힘
 - 해상운임을 40ft 컨테이너 당 약 3,500달러라고 가정하면, 작년 추가된 수입액은 9억4,500만 달러로 Drewry가 추정한 전체 컨테이너 선사의 총 수입액인 2,110억달러의 약 0.4%임
 - 이러한 Seabury보고서 내용은 머스크 그룹의 일반(Dry)·냉장(Reefer) 컨테이너 제조사인 Maersk Container Industry(MCI)가 발표한 5월8일 발간물에 의해 알려짐
- 해상운송으로 전환되는 물동량은 항공운송 산업 입장에서는 중요한 문제라고 Seabury Maritime 고문 (Advisor)겸 보고서 작성자인 Derek Brand씨가 언급함
- 항공운송 물동량은 2000년 이래 연평균 2.6% 성장에 머물렀는데, 냉장컨테이너에 담겨 해상으로 운송된 540만톤 물동량을 항공이 담당했다면 연평균 4.5% 성장했을 것이라고 Seabury 보고서는 분석함
- Brand 고문은 부패속도를 더디게 하는 신기술이 포함된 Star Cool CA(Controlled Atmosphere) 등 CA 컨테이너 덕분에 장기항로에서도 해상운송이 항공운송의 대체 수단으로 등장했고, 이러한 경향으로 신선화물의 해상운송 성장가능성이 커졌다고 언급함
- 예를 들면 토마토의 경우 10년 전에는 냉장컨테이너뿐만 아니라 항공으로 운송되었는데, 오늘날에는 거의 대부분 냉장컨테이너에 담겨 해상으로 운송되고 있음
 - Brand 고문은 토마토뿐만 아니라 부패가 일어나기 쉬운 다양한 신선화물들도 냉장컨테이너에 담겨 해상으로 운송되고 있다고 언급함

해상운송 증가 상위 6대 화물(2000년 vs. 2013년)

전체 물동량에서 해상운송이 차지하는 비중
(변화: % 포인트)

2000 2013



자료 : Maersk Container Industry

- 한편 Star Cool CA 제조사인 MCI는 이러한 신선화물의 해상운송 전환 가능성에 의해 CA 컨테이너 사업이 긍정적으로 발전할 것이라고 기대하고 있음
- MCI 영업 및 마케팅 총괄 담당자 Anders Gamborg Holm씨는 고객들에게 새로운 항로 개척 가능성과 항공 대비 탄소배출량을 거의 50 계수(Factor)만큼 절감하는 등의 이익을 제공할 수 있다고 밝힘
- 그는 CA를 시판한지 5년이 지났으며, 신뢰하고 합리적인 가격에 CA가 공급되고 있어, 향후 시장이 더욱 확대될 것이라 예상하고 있음

자료 : www.joc.com, www.mcicontainers.com, 2014.5.8.

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

□ 2013년 중국 물류용지 가격과 창고 임대 가격 상승

- 중국 물류 및 구매 연합회가 128개의 주요 물류기업에 대해 진행한 “2013년 물류기업재정부담 조사”에 따르면 2013년에 물류용지 가격이 다소 올라 상해, 심천 등 도시의 창고 임대가격은 1.5위안/평방미터·일 이고 기업 창고비용은 지속적으로 상승 추세임
 - 2013년 전국 국유 건설용지는 73만ha로 지난해에 비해 약 5.8% 증가함
 - 이 가운데 광공업 창고 용지는 21만 ha로 지난해에 비해 약 3.2% 증가하였으나 국유 건설용지 공급 증가율에 비해서는 낮음
 - 2013년도 북경, 상해, 광주, 심천 등 이선 도시 토지가격의 원가는 2,3 선 도시 보다 높으며 1묘당 80만 위안을 초과함(남주, 항주, 심양 등 2선 도시는 1묘당 약 50만 위안임)

< 2013년 주요 도시 창고용지 토지가격 >

단위 : 만 위안/묘

도시	북경	상해	광주	심천	남경	심양
토지가	80-160	80-180	60-100	50-150	50-80	20-50
도시	소주	무한	성도	항주	서안	청도
토지가	22-50	25-30	30	24-60	30-50	30-40

자료 : Caijingwang(2014.5.12.검색)

- 일부 기업은 물류용지 가격 상승과 도시 정책 변경으로 인해 물류용지의 확보에 어려움을 겪고 있음
 - 토지의 용도전환도 어려워 기업경영에도 영향을 미침
 - 또한 토지사용세와 도시건설비용 역시 상승하여 기업의 초기 사업 투자금 역시 증가함
 - 신규 물류용지에 대해서는 일괄적인 규칙이 없으며 시내에서 떨어져 있고 항만, 차량 정류소 등 중요한 교통시설이 분산되어 있어 사후 사업 확장에 어려움이 예상됨
- 창고 임대료도 계속 증가하고 있고 대도시의 창고 수요가 공급보다 높아 비용증가에 영향을 미치는 요인으로 작용 하고 있음

< 2013년 주요도시 우수 창고 임대료 >

단위 : 위안/평방미터·일

도시	북경	상해	광주	심천	소주	항주	심양	무한
임대료	1-1.3	1-1.5	0.9-1.3	0.9-1.8	0.8-1.1	0.5-1.1	0.7-0.9	0.7-1

자료 : Caijingwang(2014.5.12.검색)

자료 : stock.caijing.com.cn, 2013.5.12.

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

□ UPS, FedEx 운임정책 동조여부 딜레마

- 최근 FedEx가 화물크기에 따른 요금부와 정책을 발표하면서 온라인 쇼핑물을 위한 저렴한 배송요금이 점차 사라질 것에 대한 우려가 커지고 있음
 - 물류 전문가들은 FedEx와 UPS가 요금 정책에 있어서 유사한 기초를 유지했기 때문에 앞으로도 거의 필연적으로 비슷한 요금체계가 유지 될 것으로 내다보고 있음
 - 물류 전략 컨설턴트 회사의 Rob Martinez 대표는 월스트리트저널과의 인터뷰에서 양사의 가격 정책이 프로권투선수들이 겨루는 것처럼 가격정책을 주고받는 형세라고 평가했음
- 아마존의 성장과 신규 배송 서비스의 개시로 전통적 물류기업의 시장 점유율 감소가 전망됨
 - UPS는 항상 FedEx의 요금정책을 예의주시해 왔는데, 최근 온라인 쇼핑 비즈니스를 선도하는 아마존의 배송정책변화 때문에 다시 한 번 FedEx의 요금 정책에 주목하고 있는 실정임
 - 이것은 아마존이 샌프란시스코와, 뉴욕, 로스앤젤리스에서 자체 당일배송 서비스를 시작함으로써 주 고객인 UPS와 FedEx의 경쟁이 더욱 치열해질 전망이기 때문임
 - 또한 아마존은 USPS를 통해 델러스, 휴스턴, 뉴올리언스, 필라델피아, 신시내티 등 15개의 도시에서 주말(일요일) 배송서비스를 실시하기로 발표함에 따라 이후 배송 기업들의 요금정책 변화에도 귀추가 주목되고 있음
 - 아마존의 주말 배송서비스는 유아용품부터, 도서, 장난감 등 대다수의 일반 소비재 품목들을 포함함으로써 사용자들의 여가시간을 늘려주기 때문에 파급효과가 클 것으로 예상됨
 - 또한 주말 배송을 실시하는 USPS가 FedEx에서 최근에 발표한 상품 크기에 따른 복합적인 가격 정책을 따라할 계획이 없다고 발표했기 때문에 가격경쟁력도 높은 실정임
 - 아마존의 직접배송과 USPS를 통한 주말 배송은 전체 사업의 일부분에 불과하기 때문에 UPS와 FedEx에게 직접적인 위협은 되지 않지만 점차적으로 물량을 빼앗길 수 있는 구조임
- UPS는 FedEx의 가격정책을 따라했던 과거와 다른 정책을 구사할 가능성도 존재함
 - 아마존 배송부문 성장세가 UPS와 FedEx에 비해 빠르기 때문에 아마존은 앞으로 전통적인 물류 업체들의 솔루션에만 의존하지는 않을 전망이다
 - 따라서 전통적인 물류기업의 성장세가 제한되고 운송비용의 상승이 예상되어 물류생산성 혁신을 위한 시도가 지연될 우려가 있음
 - 애틀랜타 소재 UPS 본사의 요율 담당자들은 FedEx의 새로운 요금정책에 대한 정보를 바탕으로 요금인상 보폭에 동조할 것인지 진지한 고민을 시작할 것임

자료 : www.businessweek.com, 2014.5.8.

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

물류시장동향

□ CEVA 물류사업 전망 불투명

- 지난 1사분기 3PL 사업의 호조에도 불구하고, CEVA의 향후 사업 전망은 불투명한 것으로 나타남
 - 지난 1사분기 CEVA의 총 매출은 전년 동기 대비 8.9% 하락한 18억 6,500만 달러를 기록하였으나, EBITDA⁴⁾는 7.5% 증가한 4,300만 달러를 기록함
 - 3PL 사업의 경우 지난 1사분기동안 3,700만 달러의 매출을 기록하며 전년 동기 매출액 5,100만 달러에 비해 7.2% 감소한 것으로 나타났으나, 보다 높은 수준의 3PL 서비스를 제공함으로써 영업이익은 오히려 증가한 것으로 나타남
 - 하지만 포워딩 사업의 경우, 지난 1사분기 EBITDA가 800만 달러 적자를 기록하며, 300만 달러 적자를 기록한 전년 동기에 비해 적자폭이 더욱 증가한 것으로 나타남
 - 이러한 적자폭 증가는 고정비용이 높은 CEVA 포워딩 사업의 특성 상, 해상운송 물동량 감소가 결정적 요인으로 작용한 것으로 판단됨
- 최근 CEVA의 고위 경영진에 따르면 포워딩 사업이 조만간 부진에서 벗어나 흑자노선으로 전환할 것이라고 전망되나, 아직까지 높은 수준의 비용구조에서 벗어나지 못하고 있는 상황에서 CEVA의 전반적인 물류사업분야 전망은 낙관적이라 할 수 없음

자료 : www.transportintelligence.com, 2014.5.8.

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

□ TNT 익스프레스, 사우디 공항 유통허브 건설 착수

- TNT 익스프레스는 사우디아라비아 담맘(Dammam)의 킹파드국제공항에 P3(Point Park Properties) 유통허브 건설에 착수함
 - 걸프(Gulf) 지역에서의 1만m² 규모의 자가(Build-to-Own) 유통시설은 P3의 첫 번째 프로젝트이며, 이 지역은 TNT 익스프레스의 주력 장소가 될 것임
 - 이 프로젝트는 2015년에 1월에 완료될 것으로 예상되며, 동 시설에서는 4,800m²의 통관시설이 포함됨
- 담맘 킹파드국제공항의 새로운 유통허브는 중동의 교통 네트워크와 TNT 익스프레스의 국제항공 시스템을 연결하는 거점 역할을 수행하게 됨

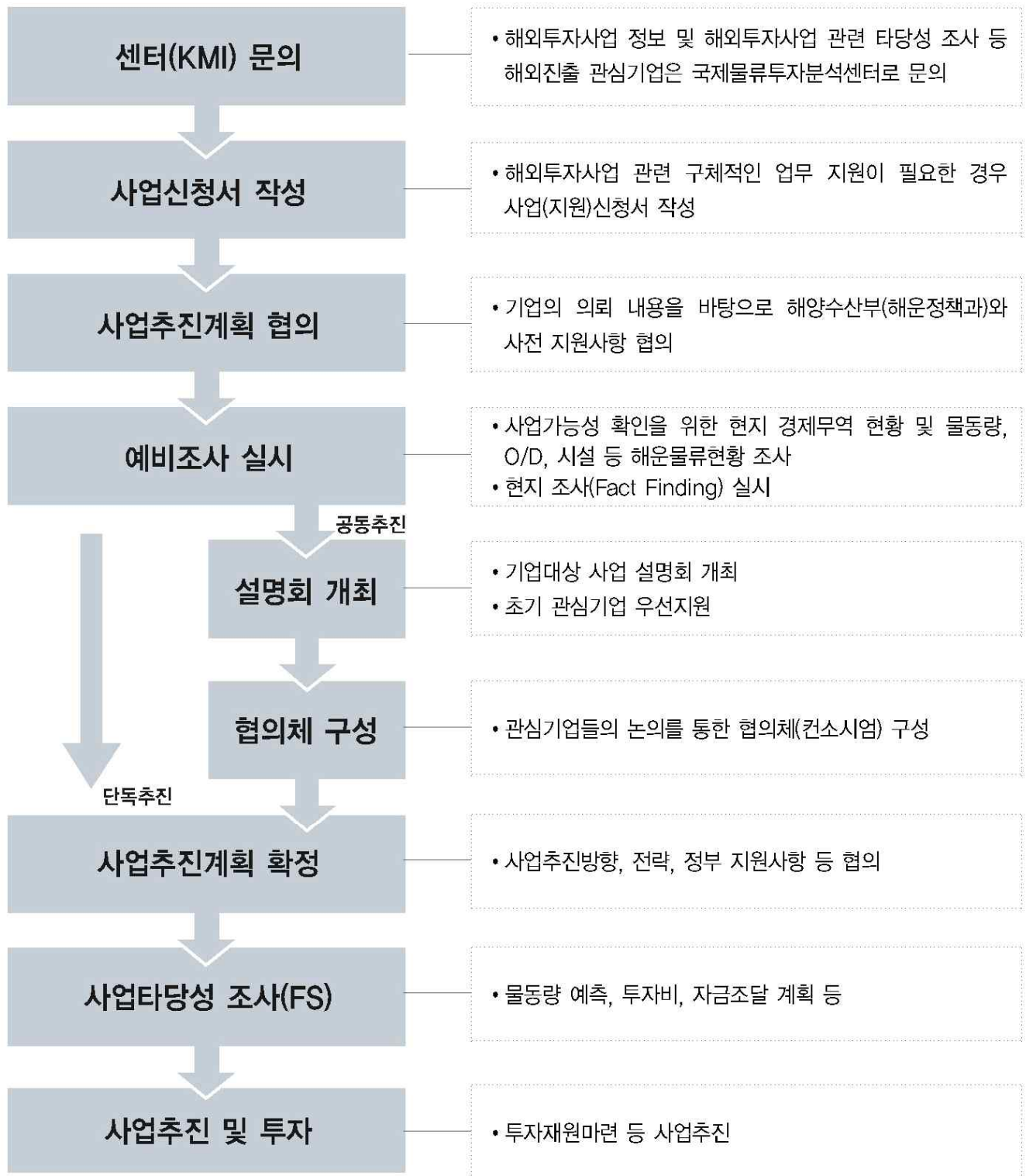
4) Earnings Before Interest Depreciation and Amortization(세전.이자지급 전 이익)

- TNT 익스프레스의 새로운 시설 유통허브에서는 '경제 익스프레스(Economy Express)'와 '풀 트레일러 로드(Full Trailer Loads)' 서비스가 제공될 예정임
- 담맘허브는 통관과정에서 상당한 개선을 가져올 것으로 전망됨

자료 : www.supplychain.logistics-business-review.com 2014.5.8

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