

KMI 국제물류위클리

2016년 3월 9일 · 제 347호
미래전략연구본부 국제물류연구실 국제물류투자분석센터
총괄 이성우 실장, 감수 길광수 선임연구위원

Contents

| 물류정책 · 사업동향 |

1. CMA-CGM, 미서안 항로에 18,000TEU급 6척 본격 투입
2. 담코, 베트남 북부 및 남부에 물류센터 확장
3. 벤처 캐피털, 물류 스타트업에 관심 증대
4. 美 항만, 초대형선 기항에 본격 대비 필요

| 물류시장동향 |

1. 친환경 18,800TEU급 선박, 제다 이슬람항에 입항
2. 2015년 러-일간 환적물동량 전년대비 약 9배 증가

| 공지사항 |

1. 한·중 FTA를 활용한 수산식품 콜드체인기업 중국 진출 방안 세미나





물류정책 · 사업동향

CMA-CGM, 미서안 항로에 18,000TEU급 6척 본격 투입

- CMA-CGM은 미서안 항로에 대한 초대형선(Ultra Large Container Ship, ULCS)의 성공적인 시범 운영을 완료하고, 5월부터 아시아-미서안 항로에 본격적으로 투입 할 예정임
 - 이는 아시아-미서안 항로와 같은 짧은 항로에 초대형선을 투입하는 것은 비효율적이라는 일반적인 인식에 대한 도전으로 받아들여지고 있음
 - 이 항로에 투입될 6척의 초대형 선박들은 Explorer class(Benjamin Franklin, Bougainville, Kerguelen, Georg Forster, Vasco de Gama, Zheng He 등)로, 미서안 항만(LA, LB, Oakland, Seattle)에 처음으로 기항하는 만큼 개척의 의미를 담고 있음
- 아시아-미서안 항로에도 최종적으로는 초대형선 투입이 일반화될 것으로 예상되고 있으나, 아직은 시기상조라는 의견이 지배적
 - 이는 많은 글로벌 해운 기업들의 리더들이 초대형선의 경우 해상구간에 있을 때 규모의 경제를 충분히 실현할 수 있다는 믿음 때문임
 - 세계 최대 선사인 머스크사의 경우에도 자매 기업인 APM Terminals가 운영 중인 LA항의 Pier400 터미널이 초대형선 기항에 대비하여 장비 개량을 계획하고 있음에도 불구하고, 당장의 초대형선 투입계획이 없음을 공식적으로 표명
 - 또한, 미서안 항만의 생산성이 아시아 항만의 생산성에 비해 크게 떨어지는 것도 시기상조의 이유로 제시하고 있음
 - 실제 CMA-CGM도 미서안항로에 초대형선의 본격적인 투입계획은 없었으며, 단순히 초대형선 운용의 가능 여부를 판단하기 위한 시범운항으로 시작됨
- 또한, 미서안 항로의 초대형선 투입에 대한 비용효과도 크지 않을 것으로 예상됨
 - 하판로이드사의 CEO인 Rolf Habben Jansen씨는 TPM(Trans Pacific Maritime) 2016에서 현재와 같은 경제 상황 하에서 미서안 항로에 초대형선을 투입하는 것은 비용상의 이점이 크지 않으며,
 - 단지, 현재의 저렴한 유가로 인한 효과만을 거둘 수 있을 것으로 전망함
- 그러나 종합적으로 판단하면, 미서안 항로에 초대형선 투입이 일반화되는 것은 시기의 문제이며, 결국은 일반화될 것으로 예상됨
 - 따라서 미주 항로에 강점을 가지고 있는 부산항의 초대형선 기항이 더욱 증가할 것으로 예상되기 때문에 이에 맞는 시설 확보가 시급함
 - 초대형선은 부산항의 Berth Window상 약 1.5선석을 점유하기 때문에 시설 공급의 지연은 장치장 부족뿐만 아니라 접안시설의 심각한 부족 현상을 초래할 가능성이 있음

자료 : www.lloydlist.com, 2016.03.03..

김근섭 부연구위원
051-797-4662, gskim@kmi.re.kr



담코, 베트남 북부 및 남부에 물류센터 확장

- 머스크 그룹의 계열사인 담코(DAMCO)는 베트남 남부지역의 호치민시 인근에 위치한 빈중성(Binh Duong Province)의 물류센터를 141개의 트럭 입출고 독(dock)을 보유한 37,150m² 규모로 확장했음
 - 산업, 소매, 패션 및 화학 분야의 고객 니즈를 충족하기 위해 이미 25,000m² 이상의 공간이 운영되고 있음
 - 담코는 빈중성의 물류센터 뿐 아니라 최근 베트남 북부의 하이퐁에서도 물류센터를 11,500m²로 확장했음
 - 이로써 담코가 보유한 베트남의 물류센터 면적은 5개 지역을 합해 총 73,000m²에 달함
- 이 물류센터는 최신설비를 갖추고 있을 뿐 아니라, 정부의 전폭적인 협조를 받아 품질 관리실은 물론 세관도 입주해 있음
- 담코의 베트남 물류센터 확장은 베트남의 경제성장에 부응하기 위한 것임
 - 2015년 말의 아세안 경제 공동체(AEC) 출범, 환태평양 경제 동반자 협정(TPP) 타결, 그리고 베트남과 EU간 FTA 타결이 동시에 진행되고 있어 베트남의 경제성장이 기대되고 있기 때문임
 - 또한 베트남 북부의 하이퐁항에서 연안운송으로 수송된 컨테이너가 남부지역인 카이몹(Cai Mep)의 콘솔 허브에서 안정적으로 처리되고 있기 때문이기도 함
- 담코의 베트남과 캄보디아의 지역 관리이사인 마르코 시발디(Marco Civardi)씨는 베트남에서의 시설확장을 계기로 신규 부가서비스 제공을 검토하고 있다고 밝혔음
 - “베트남의 경제성장 전망에 대비해, 담코 베트남은 베트남의 북부와 남부지역 모두에 상당한 투자를 실시”해 왔다고 말하며, “담코의 시설에서 신규 부가활동을 수행할 수 있으며, 하이퐁에서의 보세 면허권 인수와 호치민에서의 금속탐지 수행 가능성 등은 주목할만”하다고 밝혔음
- 담코의 베트남 남부 물류센터는 베트남 국내 뿐 아니라 국제물류에서 서비스를 확장하고, 공급체인을 강화하여 환경배출(environmental emissions)의 실질적인 감소와 함께 물류비용 최적화를 통해 담코의 경쟁력을 보다 강화할 수 있을 것으로 전망됨

자료 : www.damco.com, 보도자료, 2016.3.1.

송주미 전문연구원
051-797-4773 jmsong@kmi.re.kr



벤처 캐피탈, 물류 스타트업에 관심 증대

- 최근 벤처 캐피탈에서는 과거보다 운송 및 물류 산업에 많은 투자를 진행하고 있음
 - 화물 자동화 플랫폼 개발회사의 부사장이자 전직 벤처 캐피탈리스트인 Renee Diresta씨에 따르면, 물류산업은 역사가 깊고 기초가 탄탄한 산업으로 수익성이 높은 분야라고 평했음
 - 하지만 낮은 톨니바퀴를 가진 기계처럼 구식으로 운영되고 있기 때문에 벤처 캐피탈에서는 투자 비용이 적은 매력적인 투자처로 보고 있음
 - Lanetix사는 선사, 포워더 및 3PL을 위한 응용 프로그램을 개발하는 회사로, 이곳의 CEO이자 전직 캐피탈 리스트인 John Golob씨는 과거에는 아이디어를 제품화 하는데 4천만 달러가 소요 되었다면 오픈 소스 소프트웨어의 출현으로 인해 현재는 4백만 달러로 줄어들었다고 주장함
 - Volvo 그룹의 벤처캐피탈에 따르면 운송부문의 벤처기업 투자 금액이 2014년 70억 달러 수준 에서 2015년에는 두 배로 증가해 14억이 되었음
 - 이러한 흐름은 기업 간 협력 및 현금 유동성을 향상시키고 연료 효율성 증대, 안전 및 진단기능 개선, 의사결정을 위한 다원화된 데이터 수집과 분석을 가능하게 했음
- 벤처 캐피탈에서는 우버(Uber)와 같이 기존 시장체제를 뛰어넘는 새로운 투자 대상을 찾고 있음
 - 운송 및 물류 산업에서 새롭고 혁신적인 기술이 너무 자주 생겨나고 있으며, 이로 인해 기업들은 고객에게 서비스 하는데 있어서 방해가 될 수 있다고 판단해 기회로 인식하지 못할 수도 있음
 - 그러나 기술은 기업 운영의 한 부분일 뿐이고 기업에서 중요한 부분은 밀레니엄 세대로 대표되는 직원인데, 고객 또한 동일한 세대로서 기존과는 다른 작업환경을 가지게 될 것으로 예상됨
 - 사람들은 이제 더 이상 전화통화로 일하기를 원하지 않고, 스프레드시트에 값을 입력하는 것과 같은 방식을 선호하고 있으며, 화물 예약에서도 이와 같은 방식을 원하고 있음
 - Diresta와 Golob씨는 물류산업에 대한 혁신적인 투자는 여전히 거부감이 있다고 말했는데, 향후 실리콘 벨리가 원하는 프레임에 적응하기 위한 문화적 충돌도 일어날 수 있음을 지적했음
 - 우버의 경우, 7년 전에 20만 달러의 초기자금에서 출발하여 현재에는 기업가치 625억 달러의 다국적 기업으로 성장했음
 - 물류분야의 스타트업이 사람을 수송하는 우버 서비스 수준으로 성장하기 위해서는 더욱 많은 시간이 필요할 것으로 보이지만, 언젠가는 실현이 가능할 것으로 예상됨
 - 향후 벤처 캐피탈은 리스크를 감수하면서도 전통적인 물류산업을 발전시키는 역할을 맡게 될 것임

자료 : www.joc.com, 2015.3.1.

이홍원 연구원
051-797-4783, hongwon@kmi.re.kr



美 항만, 초대형선 기항에 본격 대비 필요

- 올해 태평양항로 선사들에게 있어서 가장 중요한 이슈는 물동량보다美서안/동안 항만들이 초대형선 기항에 얼마나 준비하는지가 될 것임
 - 현재 약 8,000 TEU급 선박이 기항해도 되지만 항만 시설문제로 4,800 TEU 급으로 나누어서 서비스되는 곳도 있음
 - 1만 TEU급 이상 초대형 선박의 선복량은 2014년 334만5천 TEU(33% 증가)와 2015년 447만 TEU(29.7% 증가)에서 2016년 534만4천 TEU(19.1% 증가)로 전망됨
 - 미국의 가장 큰 항만인 로스앤젤레스항은 총 물동량이 33% 증가한 가운데 수입량과 수출량은 각각 41.6% 및 1.5% 증가세를 보임
 - 두 번째인 롱비치항은 총 물동량 24.8% 증가, 수입량 30.3% 증가, 수출량 8.4%가 증가함
 - 과거 서안항 화물이 동안 및 멕시코 주변 항만으로 전환이 되어 2015년 1~2월에 최대 성장세를 기록했으나, 2016년에는 정상적인 흐름으로 돌아올 것으로 예상됨

초대형선 관련 사진



자료 : www.joc.com

- 서안의 경우, 항만 및 터미널 운영사들은 18,000+TEU급 선박 처리를 위해 크레인 높이를 165피트로 높이거나 슈퍼포스트 파나막스 크레인을 주문하고 있음
 - Alphaliner에 따르면, 서안 항만을 이용하는 선박의 평균 크기는 7,350 TEU임
 - 5월 파나마운하 확장 공사가 마무리되면 선사들은 대형선박을 집중적으로 북미항로에 배치할 계획임
- 동안 항만들은 증심공사를 진행하고 있으며, 뉴욕 뉴저지항은 Bayonne 교량 밑으로 대형선이 오갈 수 있도록 교량 높이를 조정하는 공사를 진행 중에 있음
 - 주요 항만들은 지난해 가장 문제가 됐던 긴 대기시간을 줄이기 위해 항만 설비 개선에 많은 주의를 기울여야 할 것이라고 말함

자료 : JOC, 2016.2.29.

김주혜 연구원
051-797-4779, joohye915@kmi.re.kr



물류시장동향

친환경 18,800TEU급 선박, 제다 이슬람항에 입항

- UASC(United Arab Shipping Company)사의 친환경 18,800TEU급 선박 중 하나인 M.V. Al Nefud선(이하 Nefud선)이 사우디 제다 이슬람항(Jeddah Islamic Port)의 RSGT(Red Sea Gateway Terminal)에 입항함
 - 이번 18,800TEU급 선박 입항 환영식에 사우디 항만공사, UASC사, SISCO(Saudi Industrial Service Company)사 등의 관계자들이 참석함
 - 사우디 항만공사의 Dr. Nabeel-AL-Amudi 사장은 Nefud선이 제다 이슬람항에 입항하는 것은 항만의 화물처리 및 운영능력 등을 입증하는 것으로 사우디 항만 및 해운사업에 있어 중요한 업적이라고 발표함
 - 사우디 항만공사는 최고 수준의 서비스를 지속적으로 제공하여 국가발전에 기여하고자 함
- 현재 친환경 18,800TEU급 선박은 총 6척으로 Barzan, Al Muraykh, Al Nefud, Al Zubara, Al Dahna, Tihama선이 있음
 - 동일 규격의 컨테이너를 13,500TEU급과 18,800TEU급 선박에 적재하여 운항했을 시, 18,800TEU급 선박이 TEU당 CO₂를 60% 이하로 배출함

자료 : <http://ocean.logistics-business-review.com>, 2016.2.26

김은미 연구원
051-797-4778, usea1004@kmi.re.kr

2015년 러-일간 환적물동량 전년대비 약 9배 증가

- 2015년 러시아에서 일본으로 환적되는 물동량이 전년대비 약 9배 증가한 50만 톤을 기록함
 - 컨테이너 환적의 경우, 전년대비 약 17%가 증가한 2,400TEU를 기록해 가장 많은 증가세를 보임
 - 올해에도 양국 간의 청신호는 계속되고 있으며, 2016년 1월 환적물동량도 전년대비 7% 증가한 779TEU로 이번에는 일본에서 러시아로 환적되는 물동량이 증가했음
- 이와 같은 물동량 증가는 양국의 비즈니스 협력을 기반으로 이루어졌음
 - 또한 바이칼-아무르철도와 시베리아 횡단철도의 현대화와 극동지역 항만개발과 같은 시베리아와 극동지역 인프라의 적극적인 개발도 양국의 물동량을 증가 시킨 요인임
 - 러시아는 일본 화주기업의 유치 및 터미널-물류 인프라 개발 참여를 제안하여 비즈니스 협력 기반을 더욱 견고히 하고자 함

자료 : <http://tass.ru/transport/2704065>, 2016.02.29

이하림 연구원
051-797-4758, harimyi@kmi.re.kr



한·중 FTA를 활용한 수산식품 콜드체인기업 중국 진출 방안 세미나

안녕하십니까.

한국해양수산개발원입니다.

한·중 FTA를 활용한 수산식품 콜드체인기업 중국 진출 방안 세미나가 개최됩니다.

관심 있는 여러분의 많은 참여를 부탁드립니다.

- 일시 : 2016년 3월 14일(월), 13:00~18:10
- 장소 : 부산항 국제여객터미널, 컨퍼런스홀 5층
- 주최 : 해양수산부
- 주관 : 한국해양수산개발원, (사)한국식품콜드체인협회
- 후원 : 부산항만공사
- 참가신청 : **선착순 접수**
 - 신청방법 : 이메일 접수 usea1004@kmi.re.kr / kfca2014@kfcca.kr
- 참가문의 : KMI 국제물류연구실 김은미 연구원, Tel. 051-797-4778
(사)한국식품콜드체인협회 박은혜 연구원, Tel. 070-8824-3056

※ 본 세미나는 좌석이 한정된 관계로 선착순 참가접수를 받을 예정이므로, 관심 기업은 위의 이메일로 반드시 참가 신청을 해 주시기 바랍니다.