

KMI 국제물류위클리

2016년 5월 11일 · 제356호
미래전략연구본부 국제물류연구실 국제물류투자분석센터
총괄 이성우 실장, 감수 길광수 선임연구위원

Contents

| 물류정책 · 사업동향 |

1. TNT 익스프레스, 자회사 TNT Innight 매각 추진
2. 동남아 소형 항만 개발 잠재력 높아
3. CKYHE, 아시아-북미동안 항로 서비스 재편
4. 중국 청두~유럽간 Block Train 증설 운행

| 물류시장동향 |

1. 밴쿠버 아웃바운드 소량화물 트럭운송 서비스 확장
2. 상트페테르부르크 라인사, 2017년부터 블라디보스토크-상하이 간 크루즈 항로개설 예정





물류정책 · 사업동향

TNT 익스프레스, 자회사 TNT Innight 매각 추진

- TNT 익스프레스(TNT Express)는 익일배송에 특화된 자회사인 TNT Innight를 사모투자 전문회사(Private Equity Firm; PEF)인 Special Situation Venture Partners III(SSVP)에 매각할 예정이라고 밝힘
 - TNT 익스프레스의 이번 결정은 자사의 핵심역량인 특송분야에 집중하기 위해서라고 알려짐
- TNT Innight는 유럽에서 자동차, 농업 및 공업용 기계 등에 대한 야간배송을 제공하는 기업으로, 자체 네트워크를 보유하고 있음
 - 야간배송이라는 특성 상 TNT Innight는 TNT 익스프레스와 구별되는 자체 네트워크를 보유하고 있으며,
 - 북유럽과 중앙유럽에서 40개의 거점을 보유, 직원 1,300명을 고용하고 있음
- SSVP는 TNT Innight의 브랜드를 바꾸고 현재의 사업을 지속할 계획임
 - SSVP는 2001년에 설립되어 중견기업 및 자회사에 투자하고 있으며, 지난 15년간 45건의 거래를 성사시켜, 연간 수입은 약 15억 유로에 달하고 있음
 - SSVP는 TNT Innight의 성장을 위해서 자금을 추가로 투입할 계획이며, TNT Innight는 새로운 브랜드로 사업을 영위할 것으로 보임
- TNT 익스프레스와 SSVP의 이번 거래는 2016년 3분기에 완료될 것으로 전망됨
- 한편, 2015년 하반기에 추진된 FedEx와 TNT 익스프레스 간의 인수합병 건은 지난 4월에 중국 상무부로부터도 승인을 받았음
 - 양사는 미국, EU, 중국, 브라질 등에서 반독점 심사를 받기로 한 바 있으며, 중국에서 승인을 받음에 따라 이 조건은 모두 충족되었음
 - ※ KMI 국제물류위클리 340호 참조

자료 : www.tnt.com, 2016.4.26., 2016.5.5. 보도자료.

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



동남아 소형 항만 개발 잠재력 높아

- 아시아에서 대형 선박을 수용하기 위한 주요 항만 건설 및 확장 프로젝트는 드물지만, 소형 항만들에 대한 투자와 개발 기회는 점차 증가하고 있음
 - 동남아의 경우 항만과 컨테이너 터미널의 개발 잠재력이 매우 높으며, 특히 5,000TEU급 선박들이 기항하고 있는 소규모 터미널의 개발 잠재력은 높은 것으로 나타남
 - 동남아는 인구 6억 3천만 명에 해안선은 30만 km 이상임에도 불구하고 항만 개발 수준은 전반적으로 낮으며, 다른 선진국에 비해 평균 이하의 수준을 보이고 있음
- 동남아 국가들은 항만 인프라 미흡으로 물류비용이 증가하고 있으며, 성장 잠재력도 제한을 받고 있음
 - 예를 들면, 2억 5천만 명의 인구가 거주하고 있는 인도네시아와 필리핀의 주요 항만들은 만성 적체에 직면해 있고, 미국과 유럽으로의 직항 서비스 부재로 국제화물은 싱가포르와 같은 허브 항만을 통해 환적되고 있으며, 이로 인해 수출입 비용이 추가로 발생함
 - 또한 근해운송(short-sea shipping) 및 관련 항만 인프라 개발이 미흡하여 열악하고, 정체가 빚어지고 있는 도로와 철도 운송에 의존하는 경향이 높아 결국 GDP당 물류비용이 증가하고 있는 상황임
 - 캄보디아의 경우 시아누크빌(Sihanoukville)과 프놈펜 자치주(Phnom Penh Autonomous)의 주요 항만 처리능력 제한으로 화물 수출을 위해 남쪽의 베트남 게이트웨이를 이용할 수밖에 없으며, 베트남까지는 바지로 운송을 하고 있음
 - 미얀마와 방글라데시 역시 항만 및 관련 무역지원 시설이 미비하여 경제성장 잠재력에 제약을 받고 있는 상황임
- 동남아 국가들은 항만 인프라 개발이 국가경제에 긍정적인 영향을 가져다준다는 것을 인지하고 있지만, 항만 인프라 개발자금을 유치하지 못하고 있는 실정임
 - 비록 세계은행(World Bank)과 일본국제협력사업단(Japan International Cooperation Agency)과 같은 기구들이 동남아 항만 개발 프로젝트에 수십억 달러를 투자하고 있지만 이것으로 충분하지 않으며, 민간자본 유치가 핵심임
- 하지만 동남아 항만 개발에는 여러 가지 내재적 어려움들이 실재하고 있음
 - 몬순 기후, 지진, 많은 토사물 처리 등과 같은 지리적인 요인에 따른 추가 비용 발생으로 동남아에서는 작은 항만을 개발할지라도 다른 지역에 비해 상대적으로 개발비용이 높은 경향이 있음
 - 또한 터미널 운영 수입이 민간 투자자들이 요구하는 수준의 투자 회수 금액에 미치지 못할 수 있어 강력한 로컬 화물기반 및 공급망 개발이 중요함
 - 뿐만 아니라 동남아 많은 국가들은 법제도가 투명하지 않아 계약서에 민감한 사안들을 명시해야 하며, 이는 복잡성을 가중시킬 수 있음



- 이와 더불어 많은 다국적 기업들이 다수 지분을 확보할 수 없다는 점이 문제가 되며, 특히 외국인 투자자들에게 과반수의 소유가 허용되지 않는 인도네시아와 필리핀에서 소유권 문제가 발생할 수 있음
 - 또한 현지 파트너십 구축 문제, 프로젝트 개발 및 운영 과정에서 발생할 수 있는 문제들이 투자자들에게는 중요한 사안임
 - 마지막으로 현지의 기업들과 정치인들로부터의 압력은 정부가 민간 투자자들에게 양질의 투자 환경을 제공하는데 방해가 될 수 있음
- 따라서 동남아의 비즈니스 환경 및 사회적 환경 변화에 대한 깊은 이해가 수반된다면, 투자자들은 동남아의 낙후된 항만 개발을 통해 많은 이득을 얻을 수 있을 것임

자료 : www.joc.com, 2016.4.21.

김은우 전문연구원
051-797-4772, hisgrace@kmi.re.kr



CKYHE, 아시아-북미동안 항로 서비스 재편

- CKYHE 얼라이언스는 2016년 6월 초부터 재편된 아시아-북미동안 항로 서비스를 제공하는 한편, 주요 동서 항로 서비스는 2017년 3월 말까지 현 얼라이언스 체제하에서의 공동배선 유지를 재확인함
 - CKYHE의 아시아-북미동안 항로 서비스 재편의 가장 큰 특징은 파나마 운하 확장에 맞춰 투입 선형을 4,000~5,000TEU급에서 6,500~8,500TEU급으로 대형화한 것임
 - BlueWater Reporting에 따르면 재편된 5개 항로 서비스의 주당 선복량은 기존 29,958TEU 대비 26% 증가된 40,500TEU로, 동일하게 아시아-북미동안 항로 서비스를 제공하는 G6 선복량 (41,807TEU) 수준에 근접
 - 2M, O3의 주당 선복량은 각각 21,389TEU, 12,795TEU임

CKYHE 아시아-북미동안 항로 서비스 재편 내용		
서비스 명	투입 선형	항로
AWE1	6,500 TEU x 9	닝보-상하이-부산-뉴욕-월밍턴-서배너-부산-닝보
AWE3	8,500 TEU x 10	홍콩-양산-카오슝-상하이-부산-콜론-서배너-찰스턴-노포크-싱가포르-홍콩
AWE4	8,500 TEU x 10	닝보-상하이-뉴욕-보스턴-노포크-칭다오
AWE8	8,500 TEU x 10	샤먼-카오슝-홍콩-양산-싱가포르-뉴욕-노포크-서배너-콜론-샤먼
NUE	8,500 TEU x 10	칭다오-닝보-상하이-콜론-서배너-찰스턴-볼티모어-뉴욕-콜론-칭다오

자료 : www.americanshipper

- 한편, G6의 경우 최근 아시아-북미 항로에서 다양한 변화를 모색했으나, 아시아-북미동안 항로 서비스의 선복량에는 큰 변화가 없음
 - G6는 5월 29일과 6월 2일을 기점으로 아시아-북미동안 항로의 NCE 루프(4,942TEU)와 NYE/SCE 루프(4,873TEU) 서비스를 종료하고 6월 7일 네오파나막스급 선박(10,000TEU)으로 NYX 루프 서비스를 개시 예정임
 - 또한, 5월 말 닝보-상하이-부산-롱비치-닝보를 순환하는 아시아-북미서안 항로의 CC2 서비스를 재개할 예정이나, CC4는 기존과 동일한 상하이-닝보-LA-오克蘭드-상하이 루프 서비스를 제공함

자료 : www.americanshipper.com, 2016.4.27.

이기열 전문연구원
051-797-4670, kylee@kmi.re.kr



중국 청두~유럽간 Block Train 증설 운행

- 지난 5월 4일 중국 청두~유럽 간 철도 화물량 증가에 따라 증설된 Block Train이 첫 운행을 시작함
 - 최근 청두에서 유럽으로 수출되는 TCL, 델, 레노보, 필립스 등의 전자·가전제품 및 의류·약세서리, 일용품 등이 지속 증가하고 있으며, 철도를 통한 수출 물량이 이미 연간 화차 7,000~8,000량에 달하고 있음
 - 또한 유럽 주요 국가에서 중국으로 수입되는 소고기, 냉동육, 분유, 맥주, 포도주 등 식품의 화물량도 연간 약 3,000량에 달함
 - 이에 청두 철도국과 청두시가 함께 기존 청두~유럽간 매주 1편 운행되는 롱오우(蓉欧) 열차 노선을 기반으로 하여, '특별수요(特需)화물열차'란 명칭으로 동 Block Train을 증설했으며 향후 기업들의 수요에 따라 운송능력을 조율할 예정임
 - 동 Block Train은 청두를 출발하여 폴란드 우츠(Lodz), 독일 뉘른베르크(Nuremberg), 네덜란드 틸뷔르흐(Tilburg)역을 경유하며(약 15일 소요), 화차 20량 이상, 화물 2,500톤 이상을 기준으로 편성되어 매주 3회 운행을 계획하고 있음
- 한편 지난 5월 4일, 청두시 물류 관계자와 폴란드 외교부 및 지방정부 관계자가 참석한 "청두 롱오우 플러스(+)" 전략 설명회가 개최되었으며, 청두국제열차유한공사와 폴란드 Hatrans사 등 간의 MOU 체결식이 병행됨
 - "청두 롱오우 플러스" 전략은 청두 철도 내륙항을 허브로 하여 물류, 무역 및 제조업을 중심으로 2018년까지 롱오우열차 화물량과 편수를 대폭 제고시키겠다는 것을 목표로 하고 있음



자료 : news.hexun.com



자료 : www.snet.com.cn

자료 : news.163.com, 2016.5.5.

김세원 연구원
051-797-4775, ksw@kmi.re.kr



물류시장 동향

벤쿠버 아웃바운드 소량화물 트럭운송 서비스 확장

- Roadrunner Transportaion System사(이하 'RTS' 사)는 캐나다의 아웃바운드(outbound) 대상 LTL(less-than-truckload) 화물운송서비스를 확장하기로 함
 - RTS사의 LTL 운송서비스는 캐나다 벤쿠버가 위치한 서부지역에서 개시될 예정임
 - 일반적으로 아시아-북미간 화물운송이 필요한 고객들은 벤쿠버와 프린스 루퍼트(Prince Rupert) 사이에 위치한 항만을 통해 세계 공급망을 구축하고 있어 RTS사는 벤쿠버에서 아웃바운드 서비스를 확장함으로써 고객니즈에 충족하고자 함
- RTS사는 종합물류기업으로 캐나다와 미국 등의 북미전역에서 LTL 운송 서비스, 복합운송 서비스, 창고운영, 통관, 공급망 관리 등 물류서비스를 제공하고 있음

자료 : railandroad,logistics-business-review.com, 2016.4.29.

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

상트페테르부르크 라인사, 2017년부터 블라디보스토크-상하이 간 크루즈 항로 개설 예정

- 러시아의 대표적인 크루즈 회사인 '상트페테르부르크 라인' 사가 2017년부터 신항로 개발의 일환으로 블라디보스토크-상하이 구간 항로를 개설할 예정임
 - 현재 구간 노선에 대한 작업은 구체적으로 진행되고 있으며, 투입할 크루즈 선박과 프로젝트 참여 의사를 보인 중국 투자펀드 및 여행사 중 최종 협력사를 선정 중에 있음
- 이 항로는 환동해 노선으로, 블라디보스토크-부산-상하이-나가사키-블라디보스토크를 기항지로 함
 - 현재까진 항로개설을 준비 중에 있으며 1년 정도의 준비작업이 필요하여 내년부터 운항이 가능할 것으로 예상됨
 - 상트페테르부르크 라인사는 환동해 노선 운영을 통해 최대 2,300명의 승객을 수송할 뿐만 아니라, 70여대의 오토트레일러를 포함한 화물운송에도 큰 관심을 가지고 있으며 이를 위해 현재까지 2억 5천만 달러를 투자한 것으로 알려짐

자료 : Tass.ru, 2016.04.22

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