

KMI 국제물류위클리

2016년 8월 17일 · 제370호
미래전략연구본부 국제물류연구실 국제물류투자분석센터
총괄 이성우 실장, 감수 김범중 연구위원

Contents

| 물류정책 · 사업동향 |

1. COSCOCS, 중국수출입은행으로부터 약 180억 달러
융자 확보
2. Drewry, 2009년 금융위기 수준이하의 선사 수익 전망
3. 머스크라인, 중국 10개 항만에서 피더 서비스 중단
4. 미국 콜드체인 업계, 싱가포르 시장 잠재력에 주목

| 물류시장동향 |

1. 올해 1~7월 러시아 컨테이너 물동량 전년대비 감소
2. 미주 서안 항만, 노사대립 공동피해 방지 위해 노사협약
연장 조기 합의





물류정책 · 사업동향

COSCOCS, 중국수출입은행으로부터 약 180억 달러 융자 확보

- 2016년 8월 5일 COSCOS는 국제 경쟁력 및 핵심 경쟁력 증대를 위해 중국수출입은행과 1,200억 위안(약 180억 달러)의 자금조달 협약을 체결함
 - 협약에 따라 중국수출입은행은 COSCOS의 전략 추진 및 산업클러스터 구축과 관련하여 금융, 컨설팅, 해외투자 및 지분 인수 등 지원을 제공할 예정임
 - 또한 무역융자 등 금융서비스 솔루션 제공을 통해 COSCOS가 글로벌 최대 선사로서의 입지를 구축하고 선대를 최적화하는데 지원을 제공할 예정임
- COSCOS는 현재 중국 국내 핵심 조선소에 발주한 50척 이상의 선박 건조에 융자금을 활용 할 예정임
 - 현재 발주된 선박은 하이테크·고부가가치 선박들이며, 주요 선종으로 VLCC(very large crude carriers), VLOC(very large ore carriers) 및 1.9만 TEU급 컨테이너선이 포함되어 있음
- COSCOS사 Xu Lirong 회장은 국제 해운시장의 침체가 COSCOS에 부담을 가져다주기는 했지만, 또 한편 양질의 해외자산 인수를 통해 보다 빠르게 글로벌 네트워크를 구축할 수 있는 기회도 제공하고 있다고 언급함
- COSCOS는 올해 2월 중국 국영선사인 COSCO와 CSCL이 통합되어 재탄생한 세계 4위(선복량 169만 TEU로 세계 1위)의 컨테이너 선사임
 - 그 뒤를 이어 CMA CGM가 APL을, 그리고 Hapag-Lloyd가 UASC를 인수하는 등 선사간 인수가 지속적으로 이루어짐
- 중국수출입은행은 1994년 설립되어 2016년 6월말까지 조선 산업에 7,057억 위안의 여신을 제공하였으며, 약 1만 척의 선박 및 해양플랜트의 건조수출을 지원함
 - 2013년 중국 국무원이 '구조조정 가속화 촉진을 통한 조선산업의 산업전환 및 업그레이드 실시 방안(2013~2015)'을 발표한 이후 중국수출입은행은 약 1,600억 위안의 선박대출을 제공함
 - 이번에 COSCOS와 체결한 협약은 조선 산업 지원을 통한 산업 구조조정 및 업그레이드에도 목적이 있음

자료 : www.eworldship.com, 2016.8.6. / www.americanshipper.com, 2016.8.8.

김은우 전문연구원
051-797-4680, hisgrace@kmi.re.kr



Drewry, 2009년 금융위기 수준이하의 선사 수익 전망

- Drewry는 2016년 2분기 영업결과를 고려할 때, 올해 선사들 수익은 2009년 이후 가장 낮을 것으로 전망함
 - 실제로 금년 2분기까지 머스크라인 및 OOCL 등 전통적으로 높은 수익율을 내던 선사들마저 손실을 보고 있음
 - 2016년 2분기에 머스크라인은 전년 동기 대비 6억5천8백만 달러가 낮은 1억5천1백만 달러의 손실을 기록하였음
 - OOCL의 모회사인 OOIL은 2009년 이후 7년 만에 처음으로 반기 손실을 기록함
- Drewry는 자사의 Container Insight Weekly에서 주요 선사들의 2016년 전반기 영업 결과가 암울하다고 평가함
 - 2016년 전반기 선사 수익은 전년 동기 대비 평균 18% 하락하였으며, 하반기에도 이러한 경향이 지속될 경우 선사들의 수익은 전년 대비 약 290억 달러가 줄어든 것으로 전망함
 - 이는 2009년 세계금융위기 때보다 더 낮은 수익을 의미함
- 회복의 기미가 보이지 않는 낮은 운임, 유류비 인상 및 3분기 피크시즌의 실종 가능성을 고려할 때 하반기 전망도 대체로 비관적임
 - 머스크라인의 CEO Soren Skou는 Container Insight Weekly에서 '현물운임은 이미 바닥을 쳐 3분기에는 회복될 것으로 보이며, 물량 역시 3분기에 가장 높을 것으로 기대한다'고 밝힘
 - 그러나 물량의 증가가 수익의 증가를 의미하는 것은 아니며, 머스크라인측도 선복량 공급과잉의 지속과 더불어 해상운송 수요 증가율도 1~3%에 그칠 것으로 보여 운임회복이 쉽지 않을 것이라고 인정함
 - Drewry는 선사들이 현물시장운임 회복에 노력하고 있으나 이미 낮은 수준으로 체결한 장기운임 계약으로 회복속도가 더디다고 밝힘
 - 유류비 상승으로 이미 단위비용이 단위수익을 넘어서고 있으나 이미 다년간의 비용절감 노력으로 인해 더 이상 추가적인 비용절감을 기대하기 쉽지 않음
- Drewry는 이러한 시장상황에 대한 방어적 전략으로 선사간 통합이 이뤄지고 있다고 밝힘
 - 중국 국적선사인 Cosco와 China Shipping 간의 합병, 프랑스 선사 CMA CGM의 NOL/APL 인수, 독일 Hapag-Lloyd의 UASC 병합 등 최근 선사간 인수합병이 활발하게 이뤄지고 있음
 - 실제 Hapag-Lloyd는 UASC와의 합병을 통해 연 4억 달러의 시너지 효과를 전망하고 있음
 - 선사들은 또한 보다 큰 해운 얼라이언스를 결성, 자원의 효율성을 높이고 비용절감을 이루기 위해 노력하고 있음
 - 머스크라인측은 '이러한 인수합병 및 통합 노력은 해운업에 긍정적으로 작용할 것으로 기대되고 있으며, 향후 10년 안에 선사들 간의 주요한 통합이 이뤄질 것' 이라고 밝힘

자료 : www.joc.com, 2016.8.15.

전형모 전문연구원

051-797-4683, hmjeon@kmi.re.kr



머스크라인, 중국 10개 항만에서 피더 서비스 중단

- 머스크라인은 컨테이너 해운 시장이 부진한 가운데 비용 절감 조치의 일환으로 9월 1일부터 중국의 10개 항만에서 피더 서비스를 중단하기로 결정함
 - 금번 조치로 피더 서비스가 중단되는 중국 항만은 츠저우(chizhou), 루저우(Luzhou), 잉커우(Yingkou), 진저우(Jinzhou), 르자오(Rizhao), 위에양(Yueyang), 리자오(Lijiao), 타이핑(Taiping), 자오신(Jiaoxin), 난샤(Nansha)항임
- 머스크라인은 금번 서비스 중단 조치의 배경에 대해 2016년 상반기 운임이 역사적 저점을 기록한 것과 컨테이너 시장에 신규 대형 선박이 투입되면서 선박 공급과잉이 지속된 것으로 설명함
 - 특히 중국 수출입 지표 악화의 영향으로 중국 항만간 경쟁이 치열해지면서 중국 항만산업의 공급과잉 문제에 대한 우려가 커지고 있다고 밝힘
 - 한편 중국 해관총서에 따르면 2016년 7월 중국의 수출액은 전년 동기 대비 4.4%, 수입액은 12.5% 감소하여 지난 2월 이후 최대 감소율을 기록함



자료 : www.joc.com



자료 : www.lloydslist.com

- 머스크라인은 특히 어려운 경영 여건에서도 고객을 위해 더 나은 성장 전망과 기회를 제공할 수 있는 항만에 초점을 맞추고자 하는 것이 이번 결정의 주요 취지라고 밝힘
 - 머스크라인은 르자오항의 대안으로 인근의 칭다오 항을 꼽았음
 - 르자오항과 칭다오항은 같은 배후지에서 화물을 가져오기 위해 경쟁이 극심함
 - 잉커우항과 진저우항의 대안으로는 다롄항을 꼽고 있으며 이 항만들 역시 화물 유치 경쟁이 치열함

자료 : www.seatrade-maritime.com, 2016.8.11. / www.lloydslist.com, 2016.8.10. / www.joc.com, 2016.8.10.

박성화 연구원
051-797-4614, shpark83@kmi.re.kr



미국 콜드체인 업계, 싱가포르 시장 잠재력에 주목

- 미국 상무부 국제무역청이 발간한 “2016 Cold Chain Top Markets Report” 는 미국 산 콜드체인 식품 수출 유망지로 싱가포르를 꼽았음
- 콜드체인은 수출이 증가해감에 따라 장기적으로 수많은 분야에 신 시장 개척 등의 상승 효과를 누릴 수 있을 것으로 예상됨
 - 세계경제포럼에서는 향후 10년 내 도래할 4번째 세계 위기의 원인이 식량이 될 것이라고 지목한 바 있음
- 싱가포르의 시장 전망에 대해서는 안정된 인프라와 고소득 인구, 기업 친화적인 환경이 콜드체인에 적합하다는 평가가 지배적임
 - 싱가포르를 거점으로 한 아시아의 다른 지역과의 접근성도 뛰어남
 - 정부 규제, 노동력, 수요, 인프라 등이 고려된 결과임
 - 싱가포르의 1인당 국민소득은 약 \$80,270로 세계 최고 수준이며, 실업률은 3%로 낮은 수준을 꾸준히 유지하고 있음
 - 싱가포르의 소매 식품 부문은 세계적인 성장세를 보이는 부문 중 하나이며, 2020년에는 시장 규모가 90억 달러에 도달할 것으로 예상됨

콜드체인 식품 수출 유망지

Figure 1: Projected Cold Chain Export Markets (Bold indicates case studies included in report)

1. Singapore	5. Japan	9. Australia	13. Mexico	17. Vietnam
2. United Arab Emirates	6. Germany	10. China	14. Thailand	18. Colombia
3. United Kingdom	7. Canada	11. Poland	15. India	19. Kenya
4. Netherlands	8. Malaysia	12. South Africa	16. Indonesia	20. Brazil

자료 : www.trade.gov/topmarkets

온도별 콜드체인 대상 식품

>65° F	<ul style="list-style-type: none"> • Processed Foods (pickled, dried, cooked) • Cooking oils • Onions
50°-65° F	<ul style="list-style-type: none"> • Sub Tropical Fruits and Seeds • Chocolate
32°-50° F	<ul style="list-style-type: none"> • Fresh Fruits and Vegetables • Milk and Dairy Products • Flowers and Eggs
<0° F	<ul style="list-style-type: none"> • Meat, Fish and Poultry • Frozen Fruits and Vegetables • Ice Cream

자료 : www.trade.gov/topmarkets

자료 : www.joc.com, 2016.8.13. / www.trade.gov, 2016.8.13

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



물류시장동향

올해 1~7월 러시아 컨테이너 물동량 전년대비 감소

- 1~7월 러시아 컨테이너전용 항만의 물동량이 전년대비 1.2% 감소한 227만 TEU를 기록함
 - 컨테이너 물동량 추세를 보면 1월에는 전년대비 -10.3%, 1분기 -5%, 1~2분기 -1.3%로 지속적인 감소추세를 보이고 있긴 하지만 감소폭이 줄어들어 어느 정도 완화되고 있음을 보여줌
 - 또한 동기간 러시아 항만 물동량 중 컨테이너 비율이 작년기준 48.03%에서 올해 46.8%로 감소되었으며, 이 가운데 공컨테이너가 차지한 비율은 전년대비 94.3%, 일반화물은 25.6% 감소함
 - 반면 연안 컨테이너 운송 물동량은 33만8천 TEU로 전년대비 4.5% 증가함
- 컨테이너 수출은 94만9천 TEU로 전년대비 3% 감소했으며, 컨테이너 수입은 96만1천 TEU로 전년대비 1.1% 증가함

자료 : www.tass.ru, 2016.8.11.

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

미주 서안 항만, 노사대립 공동피해 방지 위해 노사협약 연장 조기 합의

- ILWU(International Longshore and Warehouse Union : 국제항운노조)와 PMA(Pacific Maritime Association : 태평양해사협회)는 기존의 부두노동자 고용조건에 관한 노사협약을 연장하기로 합의함
- 미주 서안 주요 항만 노사는 기존 협약이 만료된 이후 수개월이 지난 2015년 5월에 노사협약에 합의하는 등 진통을 겪은 바 있음
 - 당시 이와 같은 협상 지연에 의한 항만 적체 및 화물 인도 지연으로 미주 서안 항만에서 극심한 피해가 발생함
 - 금번 합의는 이와 같은 사태가 재발해서는 안된다는 노사간 공감대 형성에 따른 것으로 풀이됨
- PMA는 특히 금번 조기 협상을 통해 당초 2019년 만료될 예정이었던 협약의 효력이 2023년~2024년까지 연장될 수 있을 것으로 기대하고 있음
- 올해 파나마 운하 확장으로 아시아 수입에서 차지하는 미국 서안 항만의 점유율이 저하되고 있는 상황에서, 미주 서안 항만노사가 현행 협약을 연장키로 함에 따라 노사대립 리스크는 줄어들 것으로 전망됨

자료 : www.loydslist.com, 2016.8.11.

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