

KMI 국제물류위클리

2017년 1월 18일 · 제 391 호
항만·물류연구본부 국제물류연구실 국제물류투자분석센터
총괄 김은수 실장, 감수 김형태 선임연구위원

Contents

| 물류정책 · 사업동향 |

1. 싱가포르, 트럭 플레투닝(Truck Platooning) 시범사업 실시
2. 2017년 전망: 세계 해운 산업 '변화의 해'
3. OECD, 스웨덴 Gothenburg항의 허브기능 유지 위해 투자 의견 제시
4. 중국 정부, 자국 조선기업에 적극적인 해외 진출 권고

| 물류시장동향 |

1. 2016년 러시아 항만물동량 전년대비 6.7% 증가
2. 머스크라인 0원에서 발판을 확대





물류정책 · 사업동향

싱가포르, 트럭 플레투닝(Truck Platooning) 시범사업 실시

- 싱가포르 교통부와 PSA는 스카니아와 도요타 통상 등 2개 자동차회사와 협정을 체결하여 트럭 플레투닝¹⁾(Truck Platooning)적용을 위한 디자인, 개발 및 테스트를 실시할 예정임
 - 싱가포르와 PSA는 2015년 10월에 트럭 플레투닝 프로젝트에 관한 협력 및 공동 출자에 관한 MOU를 체결하였고, 이에 따른 후속조치로 기업들에게 제안요청서(RFP)를 배포하였음
 - 트럭 플레투닝을 통해 화물의 효율적인 운송으로 항만 경쟁력을 확보할 뿐 아니라 인력 부족 문제를 경감하고 보다 많은 화물을 야간에 수송하여 교통체증을 완화할 수 있을 것으로 기대됨
- 싱가포르 자율도로교통위원회(CARTS; the Committee on Autonomous Road Transport in Singapore)의 팅킨컹(Pang Kin Keong) 위원장은 “트럭킹은 노동집약적인 산업으로 운전자 부족에 시달리고 있으며, 트럭 플레투닝을 통해 항만과 트럭킹 분야 모두에 생산성 확대의 기회가 될”것을 기대한다고 밝힌바 있음
- 스카니아와 도요타는 트럭 생산과 자동주행 기술 개발 등 양 분야에서 모두 경쟁력을 갖추고 있어 최종 후보자 명단에 포함되었음
- 이번 시범사업은 2019년 12월까지 3년에 걸쳐 2단계로 구분하여 실시됨
 - 1단계는 1년 동안 현지 여건에 맞춰 트럭 플레투닝 기술을 설계, 검증 및 개선하는 것으로 스카니아와 도요타의 연구소가 소재한 스웨덴과 일본에서 각각 실시될 예정임
 - 1단계의 성과에 따라 싱가포르 교통부와 PSA는 2단계에서 1개 회사를 선택할 예정이며, 싱가포르 시험 및 싱가포르에서의 기술개발 등이 포함됨
- 시험구간은 10km 거리의 서부해운 고속도로 루트이며, 브라니 터미널과 파시르판장 터미널 간 화물운송이 시범사업에 포함되었음
 - 향후 트럭 플레투닝은 파시르 판장 터미널과 투아스 터미널 간의 화물운송 뿐 아니라 터미널 내의 화물이동에도 적용될 전망임

자료 : 싱가포르 교통부 및 PSA International 보도자료, 2017.1.9.

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

1) 트럭 여러 대를 하나의 네트워크로 묶어 운전자가 직접 운전하는 선두 트럭의 움직임에 따라 뒤에 있는 무인 트럭이 일정한 간격을 두고 자동으로 따라가는 시스템



2017년 전망: 세계 해운 산업 ‘변화의 해’

- 2008년부터 2016년까지 글로벌 해운 시장은 장기 침체가 지속적으로 진행
 - 2008년 시작된 건화물 부문에서의 장기 침체, 2014년 말 시작된 오프쇼어(offshore) 부문과 컨테이너 운송 부문 역시 장기 침체 지속
 - 2008년 이후, 해운업계는 수익이 감소하고 부채가 심각한 수준으로 누적되는 등 미래를 위한 투자가 사라짐
 - 해운시장의 불황으로 독일 북부의 은행들은 손실을 기록했으며, 뉴욕 금융가는 투자수익률에 대해 우려
- 2017년, 해운 산업의 변화 및 경기 회복 전망
 - 조선업계의 저가 경쟁이 끝나고 아시아 주요국 정부의 조선소 보조금 지원이 중단될 경우, 선박 신조가격이 높아지고 운임을 상승 기대
 - 선박 배기가스 규제의 시행으로 해운 분야는 배기가스 저감 기술, 에너지 효율, 인력 등에 대한 투자가 필요하며, 추가 비용의 발생은 운임을 상승으로 이어질 전망
 - 해운 산업의 구조조정이 현재까지 충분히 진행되었기에 앞으로는 경기 회복이 점차 시작될 것으로 전망
 - 건화물은 미약한 상승, 유조선은 소폭 둔화, 컨테이너분야는 통합, 오프쇼어는 큰 변화가 없는 한 해가 될 것으로 전망됨

자료: www.ihs.com, 2017.1.

이민규 부연구위원
051-797-4674, minkyu@kmi.re.kr



OECD, 스웨덴 Gothenburg항의 허브기능 유지 위해 투자 의견 제시

- OECD에 따르면 Gothenburg항이 심화되는 북유럽 라이벌 항들과의 경쟁에서 허브항 지위를 유지하기 위해서 접근 항로 및 컨테이너 선석의 중심이 필요
 - 2015년 Gothenburg항의 컨테이너 물동량은 82만 TEU로 2012년 92.5만 TEU 이후 지속 감소
 - 파리주재 OECD의 International Transport Forum(ITF)은 스웨덴 컨테이너 물동량의 약 60%를 처리하는 Gothenburg항에 외항선을 직기항하도록 하는 것이 가장 중요하다고 언급
 - 특히 스웨덴 대형 화주 입장에서 컨테이너 수출의 최대 시장인 아시아와 연결하는 아시아-북유럽 항로에 배치되는 초대형선을 Gothenburg항에 직기항 시킴으로써 다른 항만에서 피더 운송 및 환적 대비 위험, 비용 및 시간을 감소시킬 수 있음
 - 그러나, Gothenburg항은 접근항로 및 컨테이너 선석의 수심 제약으로 컨테이너를 가득 적재한 선박의 입출항이 불가능하고 상황에 따라 적재량의 절반 정도 선적한 선박의 입항도 불가능함
 - Gothenburg항은 부분적인 터미널 개선 및 “건전한” 성과지표로 일부 직기항을 확보하고 있으나 지속 유지하기 위해서는 초대형선 입항을 위한 항만시설 개선이 반드시 필요
- ITF는 Gothenburg항에 직기항을 유치하기 위해서는 중앙정부 역할이 중요하다고 주장
 - 스웨덴은 국가항만체계가 구축되어 있으나 공식적으로 인정되지 않아 항만을 단순 수입원으로 간주하는 지방정부에 의해 주요 컨테이너 항만 프로젝트가 제안·지원되어 인프라에 대한 중복투자가 발생하고 화물 흐름이 분산됨
 - Gothenburg항을 스웨덴의 전략적 관문항으로 만들기 위해 스웨덴 화주의 주요 무역 파트너에게 최소 1개 이상 Gothenburg항 컨테이너 터미널에 직기항을 요청하도록 국가정책적 접근 필요
 - 또한, Gothenburg항의 선박접근성, 배후연계성, 내륙항만개발 및 연안해운에 중앙정부의 투자가 요구되며 초대형선의 화물처리를 위해 더 긴 열차 제공 및 철도 네트워크의 병목현상 해결 필요
- Gothenburg의 APMT 전무이사 Henrik Kristensen은 연장근무 금지가 스웨덴 산업을 망치고 있다고 언급
 - Gothenburg항에서 컨테이너 터미널을 운영하는 APMT는 지난 1년간 노동분쟁으로 2월 28일까지 초과근무가 금지되어 시간외 업무를 위해 야간근무자를 활용
 - 그러나 지난 해 노동분쟁 및 부두 봉쇄로 컨테이너 27,000개가 감소하여 직원 450명 중 30명을 해고할 예정임
 - Kristensen은 “우리는 갈등을 원하지 않으며, Gothenburg에서 사업을 유지하고 물량을 회복하기 위해서는 고객이 요구하는 유연성, 낮은 비용, 서비스를 제공해야 한다”고 언급

자료 : www.joc.com, 2017.1.12.

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



중국 정부, 자국 조선기업에 적극적인 해외 진출 권고

- 낮은 국제유가와 화물운임으로 인해 전세계적으로 해양굴착장비와 선박 건조에 대한 주문이 줄어들고 있는 가운데, 중국 정부는 자국 조선소가 적극적으로 해외기업 인수에 나설 것을 권고하고 있음
 - 중국 공업신식화부(Ministry of Industry and Information Technology)가 웹사이트에 발표한 2020년까지 향후 5년간의 계획에 따르면, 중국 정부는 자국 조선소가 더 많은 해양장비를 개발 및 건설하도록 장려하고 있음
 - 동계획에 따르면 중국의 조선산업은 글로벌 금융위기 이후 전례없는 도전에 직면해있음
 - 그러나 동계획은 현 상황을 긴급하고 까다로운 산업구조 조정 및 개선을 통해 경쟁국을 추월할 수 있는 역사적 기회로도 제시하고 있음
 - 또한 동계획에는 석유 및 가스, 해운, 해양장비 및 금융기관의 기업 간 전략적 협력을 지원한다는 내용이 나타나 있음
 - 이러한 조치들은 중국 정부가 추진하는 산업정책의 일환으로 조선뿐만 아니라 해운 및 항공 등의 분야에도 동시에 시행되는 조치로서 해외 경쟁업체와의 경쟁에서 우위를 확보하기 위한 것임
- 중국 정부는 최근의 계획에 따라 더 많은 자원을 투입할 조선소를 White list로 구분하고 관리하는 한편, 규모가 작고 경쟁력이 약한 조선기업은 구조조정이거나 파산절차를 통해 과잉설비 감축을 목표로 하고 있음
 - 정부는 동계획에서 조선산업의 해외 진출 속도를 가속화해야 한다고 언급하고 있음
 - 조선기업에 대해서는 환위험을 피하기 위해 금융조달 및 자금거래 시 위안화를 사용할 것을 권장하고 있음
 - 또한 자격을 갖춘 해운기업이 중국 및 해외시장에 상장하고 금융기관으로부터 인수합병을 위한 지원을 받을 것을 권장하고 있음
- 동계획에 따르면 중국은 2020년까지 전세계 해양시장의 약 35%, 고급 선박시장의 약 40%를 차지하는 것을 목표로 하고 있음
 - 또한 중국 정부는 2020년까지 중국의 10대 조선소가 자국내 선박의 70% 이상을 건조하도록 하는 것을 목표로 하고 있음
- 한편 중국조선산업협회에 따르면 중국 본토내 주요 10개 조선소는 2016년 11월까지 1,580만 DWT를 수주했으며, 수주잔량은 9,970만 톤이었음

자료 : www.hellenicshippingnews.com, 2017.1.16. / www.janes.com, 2017.1.16

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



물류시장동향

2016년 러시아 항만물동량 전년대비 6.7% 증가

- 2016년 러시아 항만의 총 처리물동량은 7억 2,190만 톤으로 전년대비 6.7% 증가한 것으로 나타남
 - 건화물 처리물동량은 총 3억 3,580만 톤으로 전년대비 7.5% 증가하였으며 주요 처리품목은 석탄(1억 3,630만 톤), 컨테이너 화물(4,270만 톤), 곡물(3,550만 톤), 철광석(2,820만 톤) 등이 있음
 - 액체화물 처리물동량은 총 3억 8,610만 톤으로 전년대비 5.9% 증가하였으며 주요 처리품목으로는 원유(2억 2,800만 톤), 천연가스(1,360만 톤), 석유제품(1억 4,070만 톤) 등이 있음
 - 또한 처리물동량 중 수출화물 5억 6,730만 톤, 수입화물 3,170만 톤, 통과화물 5,100만 톤, 연안화물은 7,190만 톤임
- 러시아 항만 중 아조프-흑해 연안의 항만물동량이 2억 4,400만 톤으로 가장 많았으며 그 다음으로 발틱해 연안 항만물동량이 2억 3,660만 톤으로 두 번째를 차지함
 - 그 외 극동 연안 항만물동량 1억 8,550만 톤, 북극해 연안 항만물동량 4,970만 톤, 카스피 연안 항만 물동량이 610만 톤을 기록함

자료 : portnesw.ru, 2017.1.13.

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

머스크라인, 이란에서 발판을 확대

- 덴마크 머스크라인은 이란 중부 Bushehr항에 서비스를 추가하여 중동에서의 입지를 넓힘
- Bushehr항의 총 처리물동량은 7백만 톤이며, 사우디아라비아, 카타르 및 바레인항과 항해거리가 짧음
- 이로써 머스크라인은 이란의 Bandar Abbas항과 Bushehr항 2곳에서 서비스를 하게 되었음

자료 : www.worldmaritimenews.com, 2017.1.9.

김병주 연구원
051-797-4784, bjkim17@kmi.re.kr