

제 212호 · 2013년 7월 11일

해운·물류연구본부국제물류연구실국제물류투자분석센터

총괄 이성우 실장, 감수 임진수 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 |

물류정책·사업동향

1. 자동화가 가져오는 이슈들
2. LNG 해운시장의 큰손 중국
3. 미국 사모투자펀드, 구조조정을 겪고 있는 아시아 해운산업에 베팅
4. 상해 자유무역지대 계획 승인으로 무역 활성화 기대

물류시장동향

1. 머스크사의 Triple-E급 선박, 최초 기항지로 부산항 선택
2. 러시아 정부, 외국선박의 북극해 Sabetta항 입출항 허용



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

물류정책·사업동향

□ 자동화가 가져오는 이슈들

- 자동화는 올해 6월말 로테르담에서 개최된 TOC 유럽에서 가장 뜨거운 이슈
 - 패널 토론에서 논의된 가장 중요한 이슈는 자동화 컨테이너 터미널에서의 예외처리, 운영적 측면의 기술, 통합 및 대기시간임
 - TBA 매니저인 이보 사넨(Yvo Saanen)은 예외처리를 “어떤 지역에서 많은 작업을 필요로 하는 것” 이라고 정의하며, 해결방안으로 대기방법을 제안
 - 사넨은 자동화터미널에서 사람들을 관리하고 인력을 효율적으로 배분하는 것이 “매우 과소평가” 되었다고 설명
 - 전통적인 인력은 자동화된 시스템에서 작업 프로세스에 적응하기 어려움
 - 그 이유는 자동화 프로세스로 변환할 때 인력을 과소평가하기 때문이며, 자동화된 시스템에서 필요한 새로운 인력이 요구됨
 - 나비스(NAVIS) 제품 매니저인 오스카 페니아(Oscar Pernia) 또한 사넨씨의 말에 동의
 - 프로필이 변화하게 되면 인력은 도구를 선제적으로 분석해서 대응해야 하며, 자동화된 터미널에서 하역작업시의 기술과 표준화에 부족에 따른 늦은 반응시간 등이 논의되어야 함
 - 페니아씨는 산업에서 계획과 실행사이의 차이를 줄여야 하며, 그것을 어떻게 통합하며 지연을 극복하고 문제를 해결하는 것이 중요하다고 언급
 - ISL 관리팀장인 홀거 슈트(Holger Schutt)는 “우리는 인터페이스에 대해서 고민해야 하며, 만약 우리가 서로 다른 모듈간의 표준화와 구조를 명확하게 할 수 있다면 이 문제는 쉽게 해결될 것”이라고 언급

< 자동화 컨테이너터미널의 이슈들 >



자료 : www.portstrategy.com



자료 : www.portstrategy.com 2013.7.3.

김우선 전문연구원 (☎ 02-2105-2889, firstkim@kmi.re.kr)

□ LNG 해운시장의 큰손 중국

- 중국은 '12차 5개년 계획'에 근거하여 전체 에너지원 중 천연가스의 사용률을 현재 5.5%에서 2015년 7.5%까지 늘린다는 계획이며, 이를 위해 최대 65척의 LNG선이 필요함
 - 그러나 '12차 5개년 계획' 시행 중반에 들어선 현재 단지 10척의 LNG선에 대한 신규 건조가 현실화됨
 - 이 10척의 LNG선에 대한 소유권은 Sinopec-China Shipping Group 컨소시엄과 MOL¹⁾이 공동으로 보유하고 있음
- 현재 중국은 6개의 LNG 운송 선사가 호주, 인도네시아, 말레이시아로부터 수입되는 LNG를 중국의 광둥(Guangdong), 푸지엔(Fujian) 그리고 상하이 터미널로 수송하고 있음
 - 이들 6개 LNG 운송 선사 모두 CLNG(China LNG Shipping(Holdings))사가 보유하고 있음
 - CLNG사는 COSCO그룹과 China Merchants그룹이 각각 50%의 지분을 보유하고 있음

< 중국의 수입 LNG 해상운송 루트 >



자료 : www.lloydslist.com

- 중국은 자국의 LNG 구매력을 바탕으로 LNG선 건조, 소유 및 관리 전반에 걸친 LNG 해운분야를 육성하려는 분명한 목표를 가지고 있음
 - 2003년 호주 North West Shelf사와 인도네시아 Tangguh사와는 FOB(Free on Board, 본선인도) 조건으로 LNG 수입계약을 체결하였으며, 그에 따라 CNOOC(China National Offshore Oil Company)사는 중국 국적선으로 수입 LNG를 운송함

1) MOL은 기술이전을 대가로 일부 지분을 확보함.

- 그후 중국의 바게닝 파워(bargaining power)가 약화됨에 따라 한때 수입 LNG에 대한 운송권이 해외 업체로 일부 또는 전부 넘어가기도 함
 - CNOOC는 2006년 말레이시아 Petronas사와 운송권을 50:50으로 나눔
 - PetroChina사는 2008년부터 카타르에서 수입하는 LNG에 대해 DES(Delivered Ex Ship, 착선인도) 조건을 수용함
- 그러나 중국 정부가 자국 조선산업의 경쟁력을 강화하기 위해 대규모 LNG선 발주에 나섬에 따라 운송권과 자국 조선소에서 선박 건조를 패키지 딜로 내세우기도 함
 - CSG-Sinopec 컨소시엄은 2011년 엑손모빌과 “DES 플러스 중국 건조” 조건으로 LNG 수입계약을 체결하였으며, 그에 따라 엑손모빌은 중국에서 건조되는 4척의 LNG선을 이용하여 파푸아뉴기니아 및 호주 고든(Gordon)으로부터 수입하게 됨
 - 2010년 영국 BG Group은 호주 Queensland Curtis LNG 프로젝트에서 CNOOC와 LNG 매매계약을 체결함에 따라 이를 운송할 LNG선을 중국 조선소에 발주하기로 함

자료 : www.lloydlist.com, 2013.7.4.

김근섭 전문연구원 (☎ 02-2105-2846, gskim@kmi.re.kr)

□ 미국 사모투자펀드, 구조조정을 겪고 있는 아시아 해운산업에 베팅

- 미국 사모투자펀드, 30년 사상 최악의 경기침체에서 회복할 수 있는 최상의 지역으로 유럽과 미국을 휩쓴 구조조정의 물결이 들이닥친 아시아 해운산업을 선택하여 베팅을 하고 있음
 - 선박 매입을 적극 확대하고자 하는 사모펀드에게 STX팬오션이나 인도네시아의 Berlian Laju Tanker 등 구조조정을 겪고 있는 아시아의 해운회사들이 큰 기회가 되고 있음
 - 또한 투자자들이 찾고 있는 선박들도 같은 지역의 조선소에서 건조되고 있음
- 특히, 해운시장의 본격적 회복에 대비한 좋은 입지 선점을 목적으로 미국 기반의 대형 글로벌 펀드회사들은 아시아 지역에 대한 투자를 늘리고 있음
 - 미국 사모펀드 회사인 Alterna Capital Partners는 탱커부문에 대한 지속적인 투자를 위해 지난 6월 현대미포조선에 탱커선 4척(1억 3,000만 달러)을 발주함
 - 미국 투자그룹 York Capital Management사는 지난 5월 그리스 컨테이너 선사인 Costamere사와 합작투자회사를 설립하여 선박 확보에 5억 달러를 투입함
 - 뉴욕에 기반을 둔 Oaktree Capital Management사는 독일 선주인 Rickmers사와 연합하여 16척의 컨테이너선을 발주하기로 하였으며, 해당 선박들은 아시아 소재 조선소에서 건조되어 2015년 중반에 인도될 예정임
 - Alvarez & Marsal사는 아시아 투자에 관심을 보이는 여러 사모펀드들을 대신하여 중국, 한국, 그리고 일본의 조선소에 주문은 되었으나 아직 건조에 들어가지는 않은 20척의 건화물선과 탱커선에 대한 투자를 검토하고 있음
- 2011년과 2012년에 각각 42억 달러와 27억 달러가 선박 및 컨테이너에 투자된 것에 비해 올해는 현재까지 이미 35억 달러가 투자됨(Marine Money)
 - 억만장자 투자자인 WL로스앤코 창업주 윌버 로스윌버 로스(Wilbur Ross)는 지난 6월 선박금융 컨퍼런스에서 공공시장이 빠르게 열리지 않는 한, 2014년 말까지 해운업계에 대한 민간 자본 투입이 최소 두배에 이를 것이라고 언급함
- 현재 유럽은행들이 선박금융에 보다 엄격한 요건을 제시하고 있어 전통적인 선박금융을 확보하기가 그 어느 때보다 어려워 졌고, 이는 사모펀드 투자의 매력을 증폭시키고 있음
 - 2012년 은행권이 신디케이트론을 통해 해운업에 제공한 대출규모는 520억 달러로, 이는 금융 위기 직전 918억 달러(2008년)의 절반 정도 수준임(Deallogic / Marine Money)
- 해운업에 대한 사모펀드의 관심은 해운업계가 마침내 장기 침체에서 벗어날 수 있을 것이라는 기대에서 비롯되고 있음

- 2010년 선가 하락 이후 신규 건화물선 및 컨테이너선 선가는 지난 3개월 동안 2.5%까지 상승되었으며, 같은 기간 중고 건화물선 선가는 18%까지 상승함(Clarkson)
- 또한 2014년 해상 건화물 물동량 증가율은 6.3%로, 3.8%의 선대 증가율을 앞지르기 시작할 것으로 추정됨(Barclays Bank)
- 안정적인 화물수요 증가와 신규선박 인도시점 완화가 2004년 이후 처음으로 선박 수급균형에 도움을 줄 것이고, 이는 내년부터 2015년 사이 운임 인상을 견인할 것으로 전망됨
- 2007년~2008년 해운업계의 신규 선박 대량 발주로 용선비용이 90%까지 급락했으며, 선가는 최고점 대비 50%까지 하락
 - 이들 선박은 한때는 높은 수익성을 자랑하던 중동-아시아 유류 수출항로의 수요가 급락한 직후 인도되었으며, 그 여파에서 벗어나고자 하는 아시아 해운선사의 수가 점차 늘어나고 있음
 - 뉴욕에 기반을 둔 해상상업은행 AMA Capital Partners사의 최고경영자 Paul Leand는 선박을 3~4년간 소유하였고 아직도 소유하고 있다면 그 회사는 구조조정 대상 후보라고 지적함

자료 : www.cargonewasia.com, 2013.7.4.

김홍매 전문연구원 (☎ 02-2105-2828, hisgrace@kmi.re.kr)

□ 상해 자유무역지대 계획 승인으로 무역 활성화 기대

- 지난 수요일(2013년 7월 3일) 중국정부의 상해 자유무역지대 계획 승인
 - 중국 국무원은 리커창(李克強) 총리가 주재한 회의에서 상해 와이가오차오(外高橋) 보세구역 등 4곳에 자유무역 시험지구를 조성하는 계획을 승인하였음
 - 상해자유무역지대 조성에는 약 3년 정도가 소요될 예정임
- 상해의 기업들은 상해자유무역지대에서 무역활성화를 위한 획기적인 지원 정책이 실현 예상
 - 상해 자유무역지대에서는 통관부터 외환관리 및 검역에 이르는 모든 수출입 관련 서비스가 보다 완벽하고 투명하게 제공할 것임
 - 자유무역지대 내에서의 상품의 자유로운 이동, 제조 및 재수출이 가능해지고 금융에 대한 자유화도 이뤄질 것으로 예상됨
 - 그리고 상해의 지방기업들에 대한 다양한 지원정책으로 비용절감 및 빠른 통관, 효율성 향상 등 무역환경이 더욱 개선될 것으로 기대됨
 - 상해 세관 통계에 따르면 작년 상해 세관과 도시를 통과하는 수입품의 총 가치는 8,013억 USD 이고 수출은 4,368억 USD에 달함
- 역외무역 등 상해 및 양쯔강 델타지역 중심부에 위치한 무역 및 제조 기업들은 새로운 사업기회를 기대
 - 상해 자유무역지대 조성으로 원자재나 전자제품 부품 등을 일본이나 독일 등에서 구입하여 인건비가 낮은 베트남에 있는 제조업자에게 판매하는 형태의 역외무역 활성화 예상
 - 상해에 기반을 둔 수출입 무역업체들은 해외공급업체와 구매자를 연결하는 무역사업 전담부서를 준비하고 있음
- 또한 상해 지방의 중소기업체들은 첨단기술을 지닌 해외의 잠재적 파트너들과의 접촉이 보다 쉬워져서 선진기술 습득이 원활해질 것으로 기대
 - 국제 수준의 기술과 설비를 도입할 수 있는 직접적인 통로를 확보함으로써 해외의 선진기술을 이용하여 고품질의 브랜드 상품의 효율적으로 생산이 가능해질 것임
- 상해자유무역지대 조성을 통해 가까운 장래에 상해를 세계적인 국제 무역 및 물류, 금융의 중심으로 만들고자 하는 중국정부의 계획도 탄력을 받을 것으로 예상
 - 상해는 성공적인 자유무역항이자 해운과 항공운송 아우르는 세계무역 중심인 홍콩을 배우려고 노력 중임
 - 특히 상해가 국제 무역에서의 선도적 지위를 차지하려면 금융과 물류를 결합된 투자 가치가 높은 파생상품을 만들어야 할 것임

자료 : www.cargonewsasia.com, 2013.7.5.

전형모 전문연구원 (☎ 02-2105-2817, hmjeon@kmi.re.kr)

물류시장동향

□ 머스크사의 Triple-E급 선박, 최초 기항지로 부산항 선택

- 현재 세계 최대 컨테이너선인 머스크사의 Triple-E급 선박 McKinney Moller는 7월 15일 부산항에 입항할 예정
 - McKinney Moller의 처리능력은 18,270TEU로 CMA CGM의 최대 컨테이너선인 Marco Polo, Alexander von Humboldt, Jules Verne의 처리능력 16,020TEU를 초과하는 규모임
 - 본 컨테이너선은 거제 옥포조선소(대우조선해양, DSME)이 건조하였으며, 머스크 라인에 6월 28일에 인도됨
 - 또한 4대의 Triple-E급 선박은 2013년 이내에 인도될 예정임
 - 머스크사는 McKinney Moller를 7월 15일, 첫 번째로 아시아-유럽 루트에 투입할 예정임

자료 : www.portfinanceinternational.com, 2013.7.5.

최은혜 연구원 (☎ 02-2105-2838, choeeunhye@kmi.re.kr)

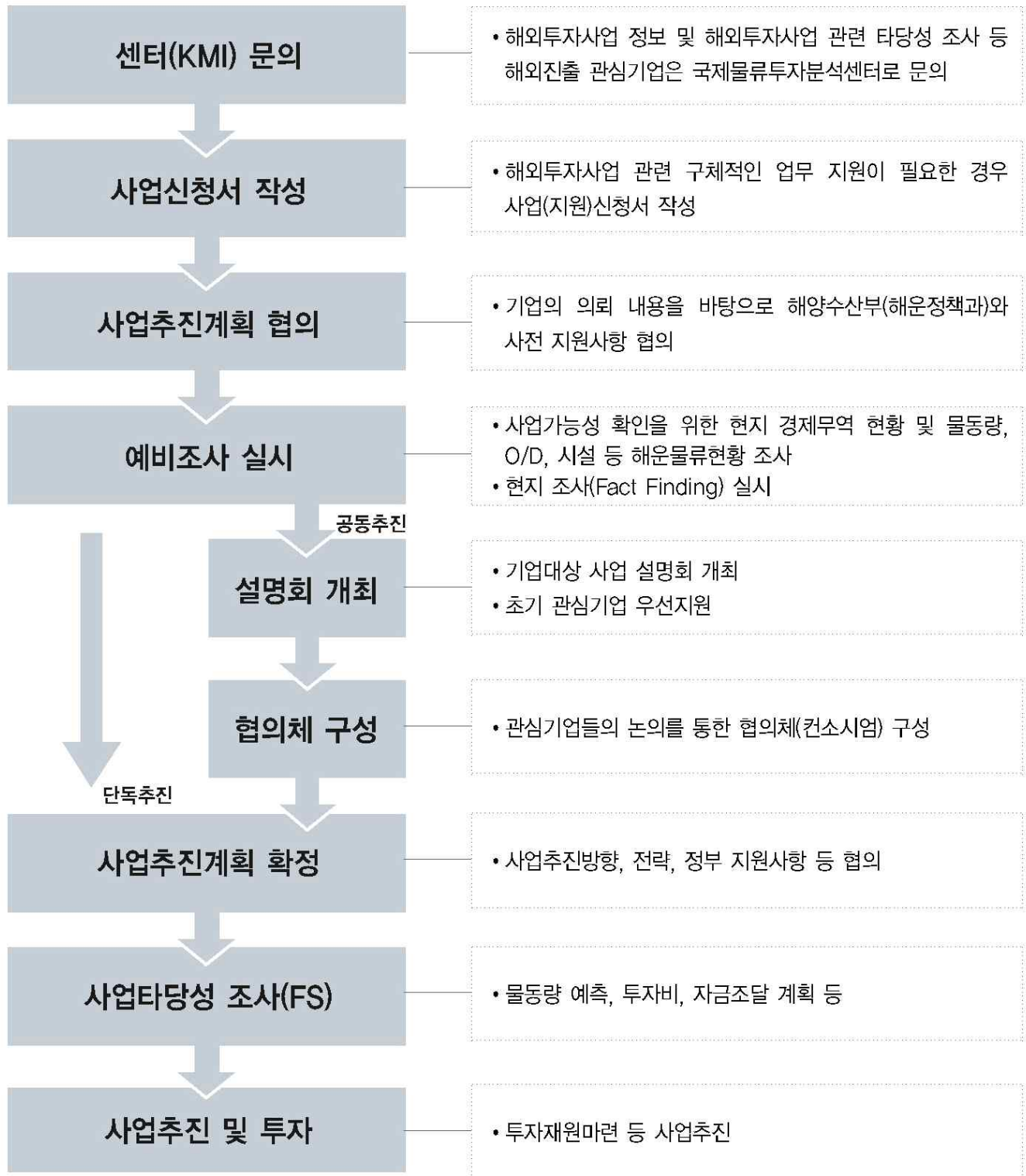
□ 러시아 정부, 외국선박의 북극해 Sabetta항 입출항 허용

- 러시아 정부는 Yamal-Nenets Autonomous District에 위치한 Sabetta항의 외국선박 입출항을 허용함
 - Sabetta항은 Yamal LNG 프로젝트에서 핵심이 되는 교통인프라로, 이 프로젝트에 따라 South Tambey 산지에 액화천연가스(LNG) 공장을 설립할 예정임
 - South Tambey 산지의 가스 가채매장량은 1.3조m³로 추정됨
 - 연간 16.5백만 톤의 액화천연가스와 1백만 톤의 가스콘센세이트를 처리할 수 있는 공장을 건설하여, 2017, 2018, 2019년동안 연간 5.5백만 톤의 천연가스를 생산할 수 있음
 - Sabetta항 건설을 위해 러시아 연방 기금 473억 루블이 조성되었으며, NOVATEK과 TOTAL이 각각 80%, 20%의 지분을 갖고 있는 Yamal LNG 투자자는 본 항만 인프라 건설에 약 250억 루블을 투자할 수 있음
 - 또한 Sverdlovsk 지역 철도와 Siberia 지역 철도가 연결되면 러시아의 화물을 Sabetta항을 통해 북극해와 북극항로로 운송할 수 있게 됨

자료 : www.morvesti.ru, 2013.7.5

박한나 연구원 (☎ 02-2105-2914, hnp@kmi.re.kr)

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



* 기초타당성 조사(실비 부담), 정부간 협상, 투자사업 관련 정보 및 기초 자료 제공