WWW.KMI.RE.KR

제 214호 · 2013년 7월 24일

해운·물류연구본부국제물류연구실국제물류투자분석센터

총괄 이성우 실장, 감수 임진수 감리위원

KMI 국제물류위클리

KOREA MARITIME INSTITUTE





| CONTENTS |

물류정책·사업동향

1. 터미널운영사 Amports, Tampa항에 새로운 터미널 계획
2. 북극항로 상용화, 신중한 접근 필요
3. 중국 콜드체인물류 자본금이 일반물류사업 자본금 보다 40~60% 더 높음
4. DHL Global Forwarding, 인도와 중국을 연결하는 새로운 LCL 서비스 선보여

물류시장동향

1. 이스라엘 IPC, 아슈도드와 하이파 컨테이너 터미널 운영자 입찰공고 발표
2. FedEx, 베이징 서우두 국제공항(PEK) 내 운영시설 확장

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

물류정책·사업동향

□ 터미널운영사 Amports, Tampa항에 새로운 터미널 계획

○ 터미널운영사인 Amports와 Tampa 항만당국은 자동차와 철도차량의 수출입화물을 취급하는 새로운 전용터미널을 개발하기 위한 가계약서(letter of intent)에 서명
- Tampa항은 미국 남부 Florida주 중서부의 멕시코만과 연결된 Tampa Bay에 위치

○ 멕시코의 자동차 생산능력의 증가로 미국에서 판매되는 10대중 1대가 멕시코에서 생산되고 있으며, 이로 인해 Florida 항만은 미국시장을 대상으로 한 효율적이고 비용이 저렴한 배송 수요 증가를 주목
- Florida 주는 미국에서 세 번째로 인구가 많은 New York 주를 곧 능가할 것으로 예상되며, Florida 주의 중심으로부터 신차들을 배송하는 것이 "성장하는 무역항로를 위한 최적의 공급망"이 될 것이라 기대

○ Amports는 Tampa항이 멕시코로부터의 연안운송(Short-Sea Shipments)에 최적지라고 판단
- Amports의 최고경영자인 Steven Rand는 Tampa항이 자동차완성품을 수출하기 위한 관문이 될 것이라 기대

○ Tampa항의 항만당국 대표인 Raul Alfonso는 Tampa항은 Florida의 중앙부와 I-4회랑에 접근할 수 있기 때문에 고객에게 전체 Florida 시장에 접근하는 최적의 옵션을 제공한다고 언급

○ 멕시코로부터의 수입과 함께 Amports와 Tampa항은 라틴아메리카와 카브리해 시장을 목표로 미국에서 생산되는 자동차의 관문이 될 것임
- 9개 장소에 위치해있는 Amports는 북미의 가장 큰 자동차 가공·처리업자의 하나로 1년에 1백만대 이상의 자동차를 가공·처리할 것임
- Amports 멕시코는 Altamira와 Lazaro Cardenas에 위치한 두 항만시설과 Toluca에 위치한 내륙 철도시설을 가지고 있음

자료 : www.americanshipper.com, 2013.7.19.

이언경 전문연구원 (☎ 02-2105-2919, eklee@kmi.re.kr)

□ 북극항로 상용화, 신중한 접근 필요

○ 북극항로가 보다 단축된 해상운송루트 개발을 서두르고 있는 화주들에게 폭발적인 관심을 받을 것으로 많은 해양 전문가들이 확신하고 있는 가운데 이에 대한 신중한 접근 필요성이 제기됨[1)]

○ 북극항로의 상용화에 있어 벌크운송보다는 컨테이너운송의 불확실 요인이 더 많음
- 벌크운송의 경우 북극지역 에너지개발로 북극지역에서 아시아지역으로의 벌크화물 물동량이 지속적으로 증가될 것으로 예상되며, 특히 북극항로가 중국의 '말라카 해협' 리스크 감소를 위한 대안이 될 수 있어 적어도 석유 및 가스 등 자원수송 수요가 증가할 것으로 보임
- 그러나 컨테이너 운송의 경우 북극항로의 제한된 운항기간(연간 3~4개월), 기후 영향 등으로 컨테이너운송 서비스의 핵심 속성인 스케줄 관련 운항능력(Schedule Integrity)에 제약을 받음[2)]
- 특히 제한된 운항기간 때문에 북극항로를 포함하는 컨테이너 운송네트워크를 운영하는 컨테이너 선사 입장에서는 항로 전반에 대한 경제성 확보가 용이하지 않음
- 그 외에도 북극항로의 흘수 제한 및 최대 선폭 제한[3)] 등으로 북극항로에서는 전통적인 항로에서 실현 가능한 규모의 경제효과[4)]를 가져오기 쉽지 않음

○ 한편, 글로벌 경제체제의 한 부분으로서 북극해지역을 생각한다면 향후 30~40년 뒤 세계 무역패턴의 변화 또한 무시할 수 없는 고려 요인임
- 한 예로, 중국의 인건비 상승으로 제조기지가 동남아지역 및 기타 생산원가가 보다 낮은 국가로 이전하고 있어 향후 북극항로의 운송거리 단축 우위가 약화될 수도 있음

○ 북극해의 해빙 진전에 따라 북극지역에서 해운활동이 자연스럽게 증가할 것으로, 적절한 전략 수립과 현명한 투자를 위해서는 북극해의 해빙으로 어떤 유형의 활동이 발생할 것인지, 발생 시기는 언제인지를 잘 판단해야 하며, 그 무엇보다도 상업적인 이익이 우선시[5)]되어야 함

자료 : Proceedings Magazine, July 2013, Vol.139/7/1,325.

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

1) Maersk Line 수석 부사장 Stephen M. Carmel
2) 현재 절반 이상의 컨테이너 화물은 JIT(Just-In-Time) 방식의 재고관리시스템 하에 운영되는 생산 공정에 사용되는 중간재로 일관성, 신뢰성, 선박스케줄 무결성이 그 무엇보다 중요함
3) 북극항로의 흘수는 12.5m로 제한되어 있으며, 따라서 운항 가능한 최대 선박은 2,500TEU급임(북극항로를 운항 가능한 최대 선폭은 30m임)
4) 아시아-유럽 항로를 운항하는 컨테이너선은 15,000TEU급까지 가능하며, 최대 선폭은 약 50m임, 현재 아시아-유럽 항로에서 보편적으로 운항하는 선박은 6,000~8,000TEU급이며, 머지않아 머스크의 Triple-E급 선박(선폭 59m, 적재능력 18,000TEU)이 아시아-유럽항로에 투입될 전망임
5) 예를 들면, 러시아 국영가스회사 가즈프롬(Gazprom)사가 야심차게 추진했던 150억 유로 규모의 스톡만(Shtokman) 가스전 개발사업은 치솟는 비용, 유럽 수요 감소와 미국의 저렴한 셰일가스 개발사업으로 무산됨

□ 중국 콜드체인물류 자본금이 일반물류사업 자본금 보다 40~60% 더 높음

○ 콜드체인물류 서비스가 전국적으로 확산되고 그 발전속도도 빨라졌지만 대부분의 중소형 물류기업들은 "고액"운수 비용 때문에 운영이 어려움
- 수요자와 공급자 간의 수익을 맞추기 위해 물류비용의 절감을 원하지만 콜드체인물류는 전 과정에서 감독관리가 필요하기 때문에 이러한 절감이 어려운 상태임
- 일례로 절강성 항주에는 식품기업의 완벽한 콜드체인물류를 담당하는 기업이 5개가 넘지 않음
- 콜드체인물류사업 초기 투자에는 인력, 설비, 운수 등에 많은 비용이 소용됨

○ 절강통관물류기업(浙江统冠物流发展有限公司)은 5,000만 위안(약 91억 3,100만원)을 투자하여 냉동창고와 제반되는 시설비용과 1만 평방미터 규모의 냉동, 냉장창고를 설립하여 운영하고 있음
- 통관물류기업 대표는 창고를 짓는 비용 이외에 큰 투자금이 소요되는 부분은 없다고 말하며 콜드체인물류에서 경쟁하기 위하여 좋은 설비를 갖추는 것이 필요하다고 함
- 일례로 일반 냉동운송차량은 1대에 16만 위안(약 2,930만원)이지만 자사 차량은 23만~26만위안 사이의 차량을 구매
- 16만 위안 정도의 차량은 냉동차 두께가 약 8㎝이지만 자사 소유의 차량은 10㎝이기 때문에 40도가 넘는 기온에서는 단열 효과가 두께 10㎝인 차량이 8㎝인 차량보다 1.5배 높음
- 항주의 여름 기온은 보통 40도가 넘기 때문에 단열에 보다 신경을 기울여야함
- 따라서 콜드체인물류비용이 다소 높아지는 것은 사실이나 이러한 경쟁력으로 인하여 식품기업들이 소비자의 "안전한 먹거리 식품" 수요에 맞추기 위해서 주동적으로 완벽한 콜드체인구조를 가지고 있는 우리 기업을 찾아옴

○ 반면 항주복일물류회사(杭州富日物流有限公司) 대표는 중소형 기업이 콜드체인물류를 하기엔 자본금액 투입에서 경쟁력이 떨어진다고 함
- 일반운송보다 콜드체인물류의 자본금은 80%이상이 높으며 이윤은 약 20%정도 밖에 되지 않음

○ 절강통관물류기업 대표는 콜드체인물류비용을 낮추기 위하여 약 5년의 시간을 들여 콜드체인배송 모델을 구성함
- 이중 배송 트럭에 온도를 구분하여 화물량이 적은기업과 상품이 다양한 기업을 대상으로 운송함
- 또한 편의점에 배송할 때는 신용검사를 하여 배송자와 인수자 간의 업무 인수인계 시간을 줄임으로써 기존의 5대를 이용해서 100개의 편의점에 배송한 내용을 4대의 차량으로 업무 커버가 되어 약 20%의 물류비용을 줄임

자료 : www.chinawuliu.com 2013.7.9.

전혜경 연구원 (☎ 02-2105-2982, saeii@kmi.re.kr)

□ DHL Global Forwarding, 인도와 중국을 연결하는 새로운 LCL 서비스 선보여

○ DHL, 인도 나바셰바(Nhava Sheva)[1], 첸나이와 중국 상해를 각각 이어주는 두 가지 LCL 서비스 개시

- DHL은 주기적인 서비스 평가와 직배송 솔루션 제공을 통해 선도적으로 고객 서비스를 향상시킬 계획으로, 지리적 네트워크를 확장하고 픽업부터 혼재작업, 통관, 배송에 이르는 Door to Door 서비스로 고객 요구에 부합하기 위해 노력하고 있음
- DHL은 화물 처리 시간을 줄이고 직항으로 단축된 항로를 이용하여 나바셰바와 상해를 17일, 첸나이에서 상해를 15일 만에 수송이 가능하게 되면서 급증하고 있는 소비재와 자동차부품 수송에 적극적으로 대처할 수 있을 것으로 예상
- 또한 새로운 LCL 서비스는 인도를 출발한 화물을 실은 선박이 상해 도착 72시간 이내에 DHL의 상해 창고 입고를 보장하고 있음
- 주단위로 직항되는 LCL 서비스로 인해 두 지역 항만 간에 빠른 수송뿐만 아니라 CO^2배출도 4%에서 16%가량 줄어들 것으로 예상하고 있음

○ DHL의 글로벌 LCL 서비스는 세계적인 네트워크, 뛰어난 IT솔루션, 적하 보험 등의 부가가치 서비스가 바탕이 되고 있음

- LCL 화물에서 글로벌 선두를 달리고 있는 DHL은 탄탄한 글로벌 네트워크를 통해 자사 LCL 화물의 97%를 자체 네트워크를 통해 소화하고 있음
- DHL은 4만 5천 개에 달하는 연결노선에서 연간 200만 ㎥가 넘는 LCL 화물을 처리하고 있으며, 아태지역 49개의 터미널로부터 63개의 남아태지역 터미널로 향하는 3천 곳의 지역노선을 주간단위로 운영하는 등 타의 추종을 불허하고 있음
- DHL의 모든 LCL 서비스는 DHL만의 독보적인 IT 솔루션인 'DHL Track & Trace'와 전체 공급사슬을 조망할 수 있는 기타 전산 도구를 이용하여 이루어지고 있음
- 또한 고객의 불안을 해소하기 위한 부가가치 서비스로 SII(DHL's Shippers Interest Insurance)라는 보험 서비스 제공을 통해 수송비를 비롯하여 화물의 분실과 손상을 보장하고 있음
- DHL는 항만간의 LCL, FCL 화물 수송과 더불어 바이어를 위한 혼재 서비스, 지역 물류전문가를 활용한 정시 통관 서비스 등을 통해 자사를 통한 지역 및 글로벌 시장의 관문 개념을 정립할 전망

자료 : www.moneycontrol.com, 2013.7.18.

이홍원 연구원 (☎ 02-2105-2897, hongwon@kmi.re.kr)

1) 인도에서 가장 큰 컨테이너항만으로 인도 서남부 마하라시트라주의 뭄바이 남쪽에 위치

물류시장동향

□ 이스라엘 IPC, 아슈도드와 하이파 컨테이너 터미널 운영자 입찰공고 발표

○ IPC(Israel Ports Company)는 Ashdod Southport terminal(HaDarom)과 Haifa Bayport terminal(HaMifratz) 운영자 입찰 공고를 발표

- 운영자 입찰마감일은 11월 3일이며, IPC는 내년 초에 컨테이너 터미널 건설을 시작할 것으로 예상
- 본 터미널은 18,000TEU급 선박을 처리할 수 있도록 설계되었으며, 수심 17.3m, 길이 1,600m인 2개 부두의 건설이 포함됨

○ 현재 IPC는 컨테이너 터미널 건설을 위한 1번째 입찰 PQ(Pre-Qualification, 사전심사)신청 모집을 완료(7월 7일)

- 본 단계에는 non-binding questions 리스트 제출이 포함되며, 서류는 10월 7일까지 제출해야 함
- IPC는 제출서류 검토를 통해 컨테이너 터미널 운영 경험과 재정 능력 등을 고려하여 2번째 경쟁 입찰 과정에 참여하도록 할 예정임
- 또한 본 사업은 방파제 확장 및 건설, 준설, 부두 건설 작업 등이 포함됨

자료 : www.portfinanceinternational.com, 2013.7.3.

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

□ FedEx, 베이징 서우두 국제공항(PEK) 내 운영시설 확장

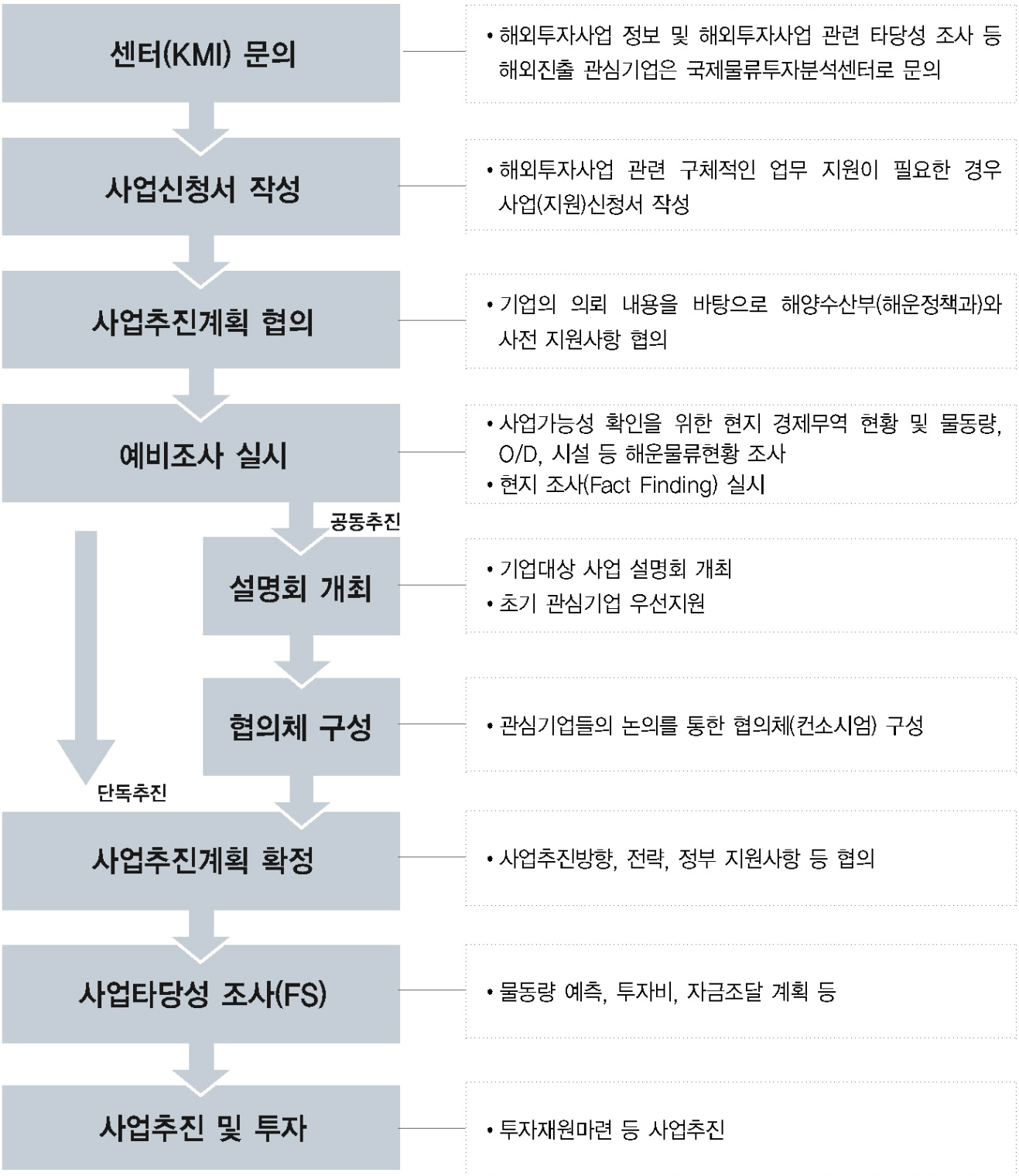
○ FedEx는 중국 북부 지방의 항공화물 수출입 수요가 증가함에 따라 이를 처리하기 위하여 베이징 서우두 국제공항 내 화물처리시설을 확장

- 서우두 공항은 Fedex의 중국내 첫 번째 수출입 관문으로 매주 14편의 항공편 운항
- 새로 확장한 화물처리시설은 서우두 공항 왼편에 위치한 티안후(Tianzhu) 자유무역 내에 위치
- 기존 처리시설의 약 4배 크기인 약 7,826m^2 면적에 새로이 건설된 화물처리시설은, 시간당 화물 분류 능력이 기존의 4배인 약 6,000여개의 화물 분류 가능
- 화물처리시설의 확장을 통해 화물처리 규모의 확장 및 처리시간을 단축함으로서, 중국의 증가하는 국제 항공화물 수요 및 아태지역 항공수요 흡수를 통한 동북아 역내 항공화물 시장에서의 지속적인 주도권 확보 기대

자료 : www.joc.com, 2013.7.17 / www.lloydsloadinglist.com, 2013.7.19

민경창 연구원 (☎ 02-2105-2741, kcmin0525@kmi.re.kr)

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



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