WWW.KMI.RE.KR

제 216호 · 2013년 8월 7일

해운·물류연구본부국제물류연구실국제물류투자분석센터

총괄 이성우 실장, 감수 임진수 감리위원

KMI 국제물류위클리

KOREA MARITIME INSTITUTE





| CONTENTS |

물류정책·사업동향

1. 아시아~유럽간 운임(Spot Rate) 10% 인상
2. 미얀마, 물류기업에는 기회의 땅
3. 중국-아세안 간 장래 무역량 급증에 따른 아시아 중소항만의 항만시설개선 필요성 대두
4. 수에즈 운하, 6분기 연속 컨테이너선 통과량 감소

물류시장동향

1. 중국 운남성 고속도로 건설에 53억 위안 투자 완료
2. Panalpina, 해운수요 초과하는 선복공급으로 시장전망치 축소 발표

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

물류정책·사업동향

□ 아시아~유럽간 운임(Spot Rate) 10% 인상

○ 아시아~유럽간 컨테이너 선사는 성수기가 시작됨으로써 지난주보다 더 많은 운임인상 결정
- 대부분의 전문가가 상당한 성수기를 예상했을지라도 유럽 경제 약세 때문에, 선사들은 몇 주 전에서야 운임을 최저점 수준에서 올릴 수 있었음

○ 최근 상하이컨테이너운임지수(Shanghai Containerised Freight Index, SCFI) 유럽부분은 이번 일주일동안 10% 이상 인상
- SCFI 유럽부분은 이번 일주일 동안(8월2일까지) 10% 이상, 즉 TEU당 141달러가 인상
- 상하이에서 함부르크, 앤트워프, 펠릭스토우, 르하브르에 있는 항만까지 화물을 운송하는 총 비용(all-in rate)이 TEU당 1,501달러까지 오름
- TEU당 1,501달러까지 오른 이 운임은 선사들이 운임이 내려가는 것을 막기 위해 공동 대응을 하기 전인 지난 6월말 최저 500달러를 기록한 것과 비교됨

○ 선사들은 7월 초 기본 운임 인상 이후 8월1일 더 많은 가격 조정 실시
- 예를 들면 머스크사는 일본을 제외한 아시아~북유럽 항로에서 8월1일 TEU당 300달러의 기본운임인상(General Rate Increase)을 제안함
- 다른 선사들은 좀 더 야심적인데, CMA CGM은 당분간 아시아를 출발하는 모든 화물(Dry, Empty, Reefer, Breakbulk, Out-of-Gauge Cargo)에 대해 8월1일부로 TEU당 성수기할증료(Peak Season Surchage) 500달러를 적용할 것을 목표로 하고 있음
- Coscon은 8월 1일부로 기본운임인상은 모든 아시아~북유럽 컨테이너에 대해서는 TEU당 500달러, 아시아~지중해간 화물에 대해서는 TEU당 550달러로 한다고 밝힘
- OOCL은 TEU당 525달러까지 인상할 계획이라고 말함
- MSC와 Mitsui OSK Lines는 8월의 최소 운임 인상을 TEU당 500달러를 목표로 하고 있음

○ 최근 SCFI 데이터에 따르면 지금까지는 실제 인상이 급격하지 않아 보이더라도, 지금 인상률은 올해 최고 수준
- 일주일 동안 상하이에서 미국서안까지 운임이 6.5% 인상된 반면에 지중해 무역항로에서의 운임은 TEU당 259달러, 즉 21% 오른 TEU당 1,493달러가 될 것임
- 중국으로부터 미국동부해안으로 화물 운임은 7.3% 인상되어 FEU당 3,513달러가 될 것임

자료 : www.lloydslist.com, 2013.8.2.

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

□ 미얀마, 물류기업에는 기회의 땅

○ 높은 경제 성장 잠재력, 국제사회 제재완화로 미얀마가 세계적인 물류사업자들의 각광을 받고 있음
- 미국과 EU의 무역제재 완화에 따른 무역 활성화와 다국적 기업들의 활발한 진출로 2013년~2017년 미얀마는 연평균 7.4%의 경제성장을 할 것으로 예측됨

○ 물류기업은 미얀마에 대한 무역제재가 완화된 후 가장 먼저 미얀마에 진출한 기업군에 속함
- 현재 38개의 인프라 개발사업(258억 달러 규모)이 추진되고 있는 미얀마는 인프라 개발 투자자들에게 주요한 성장 시장으로, 미얀마 진출 물류기업 중 일부는 인프라 개발사업과 연계하여 진출함
- 독일의 Rickmers-Line사는 인프라 프로젝트와 연계된 브레이크 벌크 및 중량화물 전문 수송 선사로 미얀마의 인프라 관련 물류시장에 처음으로 진출한 물류기업 중 하나임

○ 미얀마에 진출한 물류기업의 대다수는 아시아 기업이며, 특히 일본 물류기업들의 진출이 두드러짐
- 일본 굴지의 컨테이너 선사인 MOL은 2012년 3월 양곤과 싱가포르를 직접 연결하는 피더선을 운항하기 시작함
- 2013년 2월, 일본의 Mitsubishi Logistics Corp와 홍콩 기반의 Jupiter Global Ltd.는 합작투자회사인 Jupiter MLC Logistics를 설립하여 양곤을 기반으로 미얀마에서 운영을 시작함

○ 그 외에 미얀마 해운항만 분야에도 세계적인 물류기업들이 진출함
- 현재 아시아 역내를 운항하는 선사인 MCC(Maersk Line 소속)는 양곤을 기점항만으로 주 4항차 화물선을 운항하고 있음
- 또한, 세계 최대 항만 운영사로 현재 미얀마 양곤강(Yangon River) 입구 인근에 위치한 Myanmar International Terminals Thilawa(MITT)를 운영 중인 Hutchison Port Holdings의 진출로 인해 미얀마 해운항만 분야의 개발이 더욱 가속화 되고 있음

○ 고성장 잠재력에도 불구, 미얀마 물류시장 자체가 아직 낙후한 시장이기 때문에 물류부문의 증진을 위해 많은 과제가 산재해 있으며, 그런 면에서 미얀마 물류시장은 많은 성장기회를 제공함
- 현재 미얀마의 물류수요는 역내 무역, 특히 이웃 국가와의 무역에 따른 국제물류 수요가 큰 비중을 차지하고 있음
- 미얀마의 최대 교역대상국은 중국과 태국이며, 대 중국 수출입과 대 태국 수출입이 미얀마 전체 수출입에서 차지하는 비중은 각각 36.7%와 38.8%, 18.8%와 22.6%임(IMF)

자료 : Business Monitor International, 2013.7.17.

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

□ 중국-아세안 간 장래 무역량 급증에 따른 아시아 중소항만의 항만시설개선 필요성 대두

○ 2015년 중국-아세안[1]간 자유무역 협정 발효에 따라 아시아 역내 무역량의 급증 예상
- 2010년도 체결된 동남아시아 국가연합(아세안, Asean)과 중국과의 자유무역협정[2]은 2015년 발효 예정임
- 자유무역협정이 발효됨에 따라 중국-아세안 간 무역량이 급증할 것으로 기대되고 있음
- 중국의 산업자원부에 따르면 아세안과 중국 간 2015년 무역규모는 2012년 4,000억 USD에서 25% 증가한 5,000 억 USD에 이를 것으로 전망되고 있음
- 또한 IMF에 따르면 중국의 수출 물량 증가는 2012년 5.7%에서 2018년 11.5%로 두 배로 늘어날 것이며, 아세안 주요 5개국[3]의 경우는 작년 2.8% 에서 2018년 8.3%로 3배 가까이 증가할 것으로 예측되고 있음
- 이미 자유무역협정이 체결된 2010년 이후 아시아 역내 무역에 따른 중국과 다른 국가 간 항만기항은 연간 30% 증가하였음

○ 아시아 역내 무역량 증가에 따라 해당항로의 선박대형화 예상
- 해상 운송 화물량이 증가함에도 대형선박이 투입되지 않으면 결국 기항 수 증가는 필연적이며 이는 항만에서의 적체 및 선박의 대기시간 증가로 이어지게 됨
- 따라서 자유무역협정 발효 이후 아시아 역내 무역량이 급증할 경우 선사들은 기존의 선박보다 대형 선박을 해당 항로에 투입할 가능성이 높음

○ 현재 아시아 지역에는 현재 여러 대형항만이 위치
- 해당 지역에 위치한 홍콩항, 상하이항, 치엔완왕, 샤먼항, 클랑항 등의 항만은 16,000TEU 급 대형선박을 처리할 수 있는 능력을 갖추고 있음
- 싱가포르, 중국의 신강, 태국의 램 차방 항은 각각 15,000TEU, 14,000TEU, 그리고 8,000TEU 급 선박의 접안 및 하역이 가능함

○ 그러나 아시아 역내 무역 항로상에는 많은 중소형 항만들이 자리하고 있으며 현재 이들 항만에는 비교적 작은 크기의 선박이 접안 가능
- 인도네시아의 수라바야(Surabaya) 항은 아시아 역내 무역 항로 상 아세안지역에서 싱가포르, 태국의 램 차방, 인도네이사의 자카르타, 그리고 말레이시아의 클랑 항에 이어 5번째로 바쁜

1) 아세안(Asean): 브루나이, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국, 베트남, 라오스, 미얀마, 그리고 캄보디아 등 10개국으로 동남아시아 국가연합
2) 2010년 협정 체결 시 브르나이, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국 등 6개국이 참여하였으며, 베트남, 라오스, 미얀마, 캄보디아 등은 2015년 협정참여 예정
3) 아세안 주요 5개국 : 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국

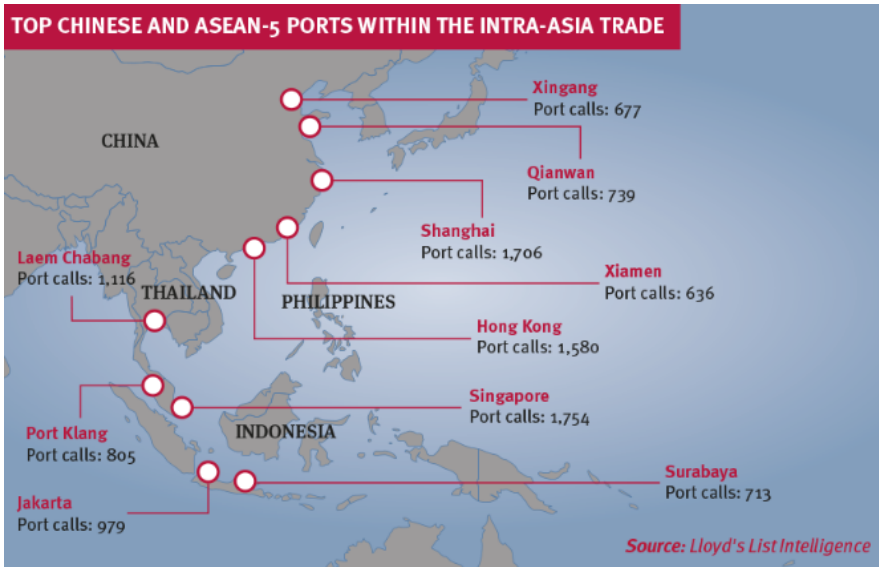
항만임

- 그러나 현재까지 인도네시아 수라바야(Surabaya) 항에 기항한 가장 큰 선박은 3,500TEU 급이며 이는 아시아 역내 무역에 투입된 선박 중 가장 큰 크기인 5,100TEU 급에 비해 46% 작은 규모로 주로 안벽 크기의 한계에 기인함
- PT Terminal Perikemas Surabaya의 안벽수심은 10.5m이나 대부분의 3,500TEU 급 이상 선박의 흘수는 10m 이상임
- 인도네시아의 자카르타 항 역시 장래 5,000TEU 급 이상의 선박이 기항하려고 할 때 문제가 발생할 것이며 이는 자카르타 항의 선석 폭은 34.9m 이나 일반적인 5,000TEU 급 이상의 선박의 선폭은 40m 이상이기 때문임

ㅇ 장래 선박 대형화에 대응하여 위해서는 해당 지역 중소형 항만의 시설개선 필요

- 인도네시아 항만공사는 국가 항만의 능력을 향상시키기 위해서 과거 수년 동안 2억5천만 USD를 투자하여 왔음
- 그러나 자유무역협정 발효로 인한 물동량 증가와 그에 따른 효과를 최대화시키기 위해서는 아시아 항만 전반에 걸친 보다 많은 투자가 필요할 것임

< 아시아 역내 무역항로 상 중국-아세안 주요 5개국 주요 항만 >



자료 : www.lloydslist.com

자료 : www.lloydslist.com, 2013.8.2.

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

□ 수에즈 운하, 6분기 연속 컨테이너선 통과량 감소

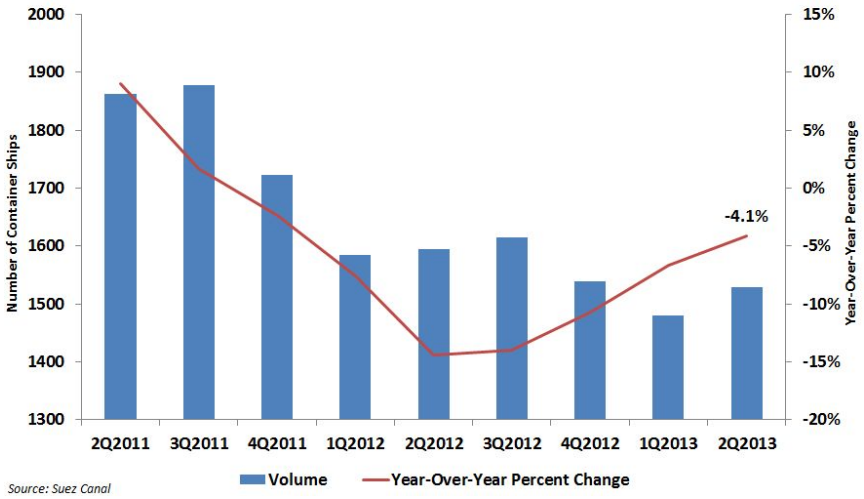
○ 수에즈 운하 관리국(Suez Canal Authority, SCA)은 2011년 3분기부터 수에즈 운하를 통과하는 컨테이너선이 매년 감소하였으며, 최근 3분기 동안은 감소세가 둔화하였다고 발표

- 2013년 1분기에 1,479대의 컨테이너선이 수에즈 운하를 통과하였으며, 전년 동기 대비 106대 감소하여 최근 6분기 동안 가장 낮은 통과량을 기록
- 2013년 2분기는 1,528대의 컨테이너선이 통과하였고, 이는 전년 동기 대비 66대 감소한 수치(약 4% 감소)이며, 최근 6분기 동안 처음으로 직전 분기 대비 통과량이 증가하였음

○ 2013년 1분기에 일반 화물, 유조선, LNG선, 벌크화물, 겸용선, 컨테이너선, RO-RO선, 여객선 등 모든 선박의 수에즈 운하 통과량은 전년 4,347대 대비, 9.6% 감소한 3,929대임

- 또한 2013년 2분기에는 전년 4,226대 대비 3.4% 감소한 4,083대임
- 2013년 상반기 수에즈 운하를 통과한 모든 선박의 수는 전년 대비(8,012대) 6.5% 감소함

< Container Ships Passing Through the Suez Canal >



주 : Total Number of Ships and Year-Over-Year Percent Change
자료 : www.joc.com, 2013.8.5.

자료 : www.joc.com, 2013.8.5.

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

물류시장동향

□ 중국 운남성 고속도로 건설에 53억 위안 투자 완료

○ 올해 상반기에 운남성 고속도로투자공사는 총 53억원을 투자하였으며 고속도로 노선 증가율도 기존보다 27% 증가함

- 운남성 고속도로투자공사는 올해 11개 항목 공사를 위해서 총 901.62억 위안을 예산으로 잡았으며 총 길이 1,086.9㎞를 건설하기로 계획함
- 이중 8개 항목의 총 건설 길이는 855㎞이며 투자액은 659억 위안임
- 현재 대려(大丽)고속도로 토건사업은 쌍룡(双龙)터널 공사를 제외한 부분은 완료되었으며 노면공사는 92%완성됨
- 무곤(武昆)고속도로는 서유동(西游洞)대교 외에 공사가 완료되었음

자료 : www.chinawuliu.com, 2013.7.25.

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

□ Panalpina, 해운수요 초과하는 선복공급으로 시장전망치 축소 발표

○ 주요 포워더들은 올해 세계해상운송시장의 성장 예측을 연초보다 축소시켜 발표

- 해상운송수요가 1970년대 이후 최악으로 급락하고 있는 상황에서 신조 선박의 인도가 본격화되면서 컨테이너 운송 사업이 고전을 면하지 못하고 있음
- 매출액 기준 세계 4위 포워더인 Panalpina는 지난 5월 발표한 4%의 성장전망치에서 운송수요를 초과하는 선복의 과잉 공급이 지속됨에 따라 2~3%성장에 그칠 것으로 전망
- 또한 선두 업체인 Kuehne & Nagel의 비관적 전망과 더불어 세계 3위 포워더인 DB Schenker도 올해 해상운송시장 성장 전망치를 기존의 4%전망치에서 2%로 축소시켜 발표
- Panalpina는 작년 동기대비 5% 많은 물량을 수송했지만 시장 성장률이 2%에 불과해 컨테이너당 매출액은 작년대비 8% 감소
- Panalpina는 보다 나은 실적을 위해 2/4분기에 제조업 및 에너지 산업분야에서 고객을 확보하고, 중국과 베트남 노선 등 급등하는 아시아시장에서의 확장을 위해 노력하고 있음
- 반면, 항공화물 물동량은 2년 만에 처음으로 증가하여 올해 항공화물 운송시장은 업계 예상을 상회할 것으로 예상되고 있음

자료 : www.bloomberg.com, 2013.7.26.

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

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]

센터(KMI) 문의
- 해외투자사업 정보 및 해외투자사업 관련 타당성 조사 등 해외진출 관심기업은 국제물류투자분석센터로 문의

사업신청서 작성
- 해외투자사업 관련 구체적인 업무 지원이 필요한 경우 사업(지원)신청서 작성

사업추진계획 협의
- 기업의 의뢰 내용을 바탕으로 해양수산부(해운정책과)와 사전 지원사항 협의

예비조사 실시
- 사업가능성 확인을 위한 현지 경제무역 현황 및 물동량, O/D, 시설 등 해운물류현황 조사
- 현지 조사(Fact Finding) 실시

공동추진

설명회 개최
- 기업대상 사업 설명회 개최
- 초기 관심기업 우선지원

협의체 구성
- 관심기업들의 논의를 통한 협의체(컨소시엄) 구성

단독추진

사업추진계획 확정
- 사업추진방향, 전략, 정부 지원사항 등 협의

사업타당성 조사(FS)
- 물동량 예측, 투자비, 자금조달 계획 등

사업추진 및 투자
- 투자재원마련 등 사업추진

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