

제 217호 · 2013년 8월 14일

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. 카보텍(Cavotec) 7,200만 유로 항만 기술 판매
2. SIPG(Shanghai International Port Group)의 해외투자 확대 계획
3. 상하이항, 항만사용료 규정 완화 요구
4. 중국 거대선사, 북극항로를 통해 무역선 운항 개시

물류시장동향

1. DP World, 상반기 컨테이너 처리량 전년 대비 5.8% 감소
2. DB Schenker, 중국과 독일을 연결하는 새로운 운송서비스 개시



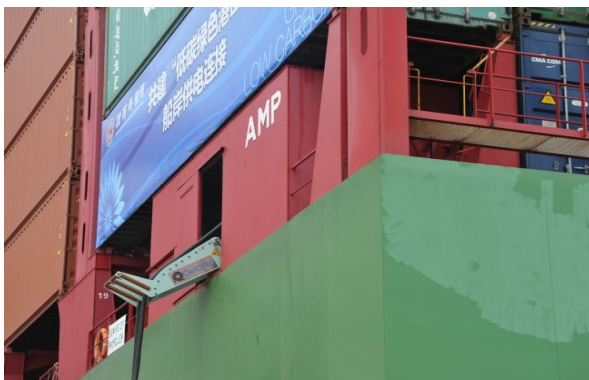
한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

물류정책·사업동향

□ 카보텍(Cavotec) 7,200만 유로 항만 기술 판매

- 카보텍¹⁾은 최근 7,200만 유로 상당의 항만기술관련 공급계약을 체결
 - 미국, 중국, 오스트레일리아, 대한민국과 일본에 항만기술 수출계약
 - 카보텍 그룹은 AMP(Alternative Maritime Power)²⁾ 시스템(선박추진집전시스템, 케이블 릴과 고전압 케이블) 공급계약
 - 오토넬 포페스코(Ottonel Popesco) 카보텍 CEO는 “이러한 주문은 전 세계 다양한 어플리케이션을 위한 핵심기술을 제공하는 카보텍의 능력을 잘 보여주는 사례” 라고 말함
 - 카보텍에서 획득한 네 개의 개별적인 주문은 선박의 전원을 끄고 안벽측의 전원장치에 연결하여 선박으로부터 배출되는 온실가스 배출을 줄일 수 있음
 - 오는 9월에 캘리포니아 포트(LA/LB)에 배달예정인 스킵드에 장착된 AMP는 서로 다른 컨테이너 선박에 사용될 예정
 - 한국 고객을 위한 선박기반 컨테이너 AMP 장치와 접속점 상자, 차이나쉬핑을 위한 중전압 컨테이너 AMP 장치 및 일본 해사전기시스템 통합을 위한 저전압 AMP 제공
 - 뿐만 아니라 오스트레일리아에서 벌크화물 취급을 위한 어플리케이션 제작을 위해 중국 다롄지역의 풍력터빈 제조기업인 화루이(華銳) 회사에서 케이블 릴, 호스 릴, 다섯 개의 스택커와 리클레이머를 위한 호스들과 한 개의 쉽로더를 포함한 2개의 주문을 받음
- 향후 항만의 그린화, 저탄소 항만을 추진을 위한 핵심 기술로 AMP가 중요한 기술이며 지속적으로 수요가 증가할 것으로 기대

< AMP 관련 적용 사례 >



자료 : www.portstrategy.com

자료 : www.portstrategy.com, 2013.8.9.



자료 : www.maritimexpulsion.com

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

1) 세계적인 항만 하역장비 시스템 엔지니어링 및 제어용 부품 제조 및 판매회사

2) 선박이 항만에 접안 시 선박엔진을 끄고 육상에서 선박에 필요한 전원을 공급하는 장치

□ SIPG(Shanghai International Port Group)의 해외투자 확대 계획

- 중국 상하이항의 운영사인 SIPG는 신흥시장을 중심으로 한 투자와 GTO(Global Terminal Operator)와의 Joint Venture에 집중
 - SIPG는 모항인 상하이항에서 벗어나 다양한 형태의 항만투자와 GTO와의 공동투자 등을 강화하기로 발표함
- 2006년 상하이증권거래소에 상장된 SIPG는 컨테이너 물동량 처리 실적 기준 세계 10위권에 있으나, 처리 화물 대부분은 모항인 상하이항의 실적임
 - SIPG는 중국 중부지역의 안정적인 환적화물 처리를 위해 장강삼각주(Yangtze River Delta)의 많은 터미널 지분을 확보하고 있음
 - 그러나 현재까지 보유하고 있는 해외터미널 지분은 APMT의 Zeebrugge항 지분 25%를 소유하고 있는 것이 전부임
 - Zeebrugge항은 최근 유럽지역 대부분의 항만과 같이 유럽 경기침체로 인한 물동량 감소로 SIPG가 예상한 만큼의 실적을 올리지 못하고 있는 실정임
- 이러한 SIPG는 싱가포르의 PSA(Port of Singapore Authority)를 모델로 해외진출 전략을 모색하고 있음
 - PSA는 처리실적 기준 세계 2위의 컨테이너 항만인 싱가포르항을 운영하고 있으며, 2012년 기준 총 처리 물동량 6,000만 TEU 중 48%를 해외에서 처리하고 있는 대표적인 GTO임
 - 이러한 모델을 기반으로 해외투자에 대한 GTO와의 협력강화 및 투자리스크 감소를 모색하고 있음
- 그 동안 중국 기업의 해외터미널 진출은 다수 진행되어 왔으나, 최근 들어 항만투자에 대한 실질적인 가치가 무엇인가에 대한 평가를 하고 있음
 - Cosco Pacific, 초상국국제(China Merchants (Holdings) International), China Shipping Terminal 등은 지분인수 형태로 진출함
- 그러나 항만과 터미널에 대한 자산 가치는 2007년 최고점에 비해 평가 절하되어 있기 때문에 현재는 터미널 자산을 구입하기에 좋은 시기로 평가됨
 - 따라서 SIPG는 해외터미널 확보에 주력하되, 정확한 가치 평가를 통해 실질적인 이익 확보 및 투자리스크를 감소할 예정임
 - 아울러 상하이항에서는 더 이상 대규모 개발은 없을 것으로 계획되어 있어, 해외투자에 대한 속도는 더욱 빨라질 것으로 예상됨

- 따라서 항만공사를 포함한 우리나라의 항만운영기업도 해외투자에 대한 필요성만 강조하기 보다는 실질적인 투자여건 분석을 통해 해외로의 진출을 통한 경쟁력을 강화해야 할 것임
- 최근 들어 P3 등 해운선사의 초대형화는 항만운영사의 초대형화도 요구할 가능성이 높기 때문에 이에 대비한 전략마련이 시급할 것으로 판단됨

자료 : www.lloydslist.com, 2013.8.2.

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

□ 상하이항, 항만사용료 규정 완화 요구

- 중국 상하이항 운영사인 SIPG는 정부에 낮은 항만사용료 규정의 완화와 개별 항만에 자율권의 부여를 요구하였으며, 중국 교통운수부 및 국가발전개혁위원회는 이러한 의견을 수용하여 조사에 착수함
 - SIPG 관계자는 현재의 가격 규정은 항만과 해운산업 발전에 뒤처지고 있다고 주장함
 - 따라서 항만별 여건과 시장의 수요 및 공급을 반영한 가격시스템을 갖추어야 한다고 요구
- 중국은 세계 20대 컨테이너항만 중 10개 항만이 포함되어 있는 항만국가이지만, 1997년 제정된 항만사용료 규정은 2001년 이후로 수정되지 않고 있음
 - 중국의 항만 하역료는 20ft 컨테이너 기준 68\$(425위안)로 상한선이 규정되어 있으며, 이 규정은 20ft 컨테이너 하역료가 300\$이 넘는 미국 또는 중동지역 항만과는 괴리가 매우 큼
 - 그러나 상당수의 항만은 이러한 상한선을 지키지 않고 있는 것으로 조사되었으며, 발해만 지역 항만의 경우에만 정부지침을 준수하고 있는 것으로 알려짐
- 상하이항의 운영비용은 2000년 이후 물동량과 증가율과 반대로 두 자리 수의 증가를 보이고 있음
 - 상하이항의 물동량 증가율은 전년대비 기준 2000년 16%, 2001년 9%, 2012년 2.5% 등 급격한 감소세를 보이고 있는 상황임
 - 이는 글로벌 경기 침체의 장기화로 인한 중국수출 물동량 감소가 주요 원인으로 분석됨
- 이러한 상황에서 상하이항은 향후 연평균 3% 수준의 물동량 증가율을 유지해야 안정적인 손익을 유지할 수 있는 것으로 분석되었는데, 내수중심의 중국 경제정책, 대외 경기 침체 지속 등으로 낙관적이지 않은 상황임
- 항만사용료는 해운선사의 운영비용에서 매우 낮은 비중을 차지하고 있으며, 이에 SIPG는 2014년에 해운선사와 항만사용료에 관한 협상이 시작되기를 희망하고 있음
 - 중국 해운선사인 CSCL의 2012년 운영비를 살펴보면, 하역비용은 22%인 반면 항만사용료는 6% 수준에 그쳤음
- SIPG는 선박의 대형화에 따른 안전한 서비스 제공을 위해서는 대형 하역장비 발주, 안벽 등의 보강이 필요하며, 이러한 비용 충당을 위해 항만사용료 인상이 필요하다는 것임
 - 실제로 Maersk의 Triple-E Class가 7월부터 상하이항을 기항하고 있음

자료 : www.lloydslist.com, 2013.8.2.

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

□ 중국 거대선사, 북극항로를 통해 무역선 운항 개시

- 중국 거대 해운선사 코스코 그룹(Cosco Group)의 상장회사인 코스코 해운(Cosco Shipping Co.)은 지난 목요일 다목적 선박으로 북극항로 첫 운항 개시
 - 코스코 해운¹⁾은 북극해의 북동항로를 경유, 유럽과 북미로 연결되는 새로운 항로로 운항 개시
 - 중국 북동지역 랴오닝성(Liaoning province)의 다롄항(Dalian port)에서 출발한 선박은 33일 후 유럽에 도착할 예정임
 - 해당 다목적 선박은 북극해를 통과하여 유럽으로 가는 첫 중국 상업선박으로 크기는 19,461 톤(DWT)이며 8월 25일 베링해협에 도착할 예정임
- 코스코는 해당항로 운항 개시가 신규항로 개발 및 성장 시장을 발굴하고자 하는 그룹의 목표 달성에 기여할 것이라고 기대
 - 또한 선박의 운영비용, 연료소모 및 탄소배출 절감으로 현재의 경기 침체 국면에서 코스코 그룹 해운산업에 좋은 기회를 제공할 것이라 기대하고 있음.
- 북극해 북동항로는 북극해 3개 항로 중 가장 경제적이고 유용한 항로로 알려져 있음
 - 북극해 지역을 통과하는 항로로는 북동항로, 북서항로, 그리고 중앙항로 등 3개의 주요 항로가 있음
 - 북극의 빙하가 녹음에 따라 북동항로는 7월 말부터 열려서 4개월 이상 지속되나 중앙항로는 8월 말에 운항이 가능해져서 약 한달 남짓 지속됨
 - 5,437km의 북동항로는 북극해 항로 중 가장 경제적인 항로로 중국에서 출발하는 선박들은 동시베리아해를 통과, 베링해협을 거쳐 유럽의 여러 항만에 기항하게 됨
- 북극해 북동항로가 활성화 될 경우 중국과 유럽, 북미 간 해상운송거리가 대폭 감소되므로 국제 해운 산업 시장의 패턴 변화가 예상됨
 - 중국은 여전히 세계에서 가장 큰 수출국으로, 단둥, 잉커우, 친황다오, 그리고 텐진 등 중국 북동지역의 주요 항만들은 이 새로운 항로의 혜택을 받을 것임
 - 현재 중국 무역의 90%가 해상을 통해 이뤄지고 있고, 2020년까지 무역액이 7.6조 USD²⁾에 이를 것으로 예상되며 이중 10%에 달하는 6,830억 USD 상당의 무역이 북극해를 통해 이뤄질 것으로 예상됨³⁾

자료 : www.usa.chinadaily.com 2013.8.10.

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

1) 코스코 해운은 그룹의 일반 및 전용 화물운송 담당

2) 중국의 극지연구소 예측치

3) Changjiang Securities Co의 산업분석가 Han Yichao 예측

물류시장동향

□ DP World, 상반기 컨테이너 처리량 전년 대비 5.8% 감소

- DP World는 2013년 상반기, 65개 터미널에서의 컨테이너 처리량이 감소하였다고 발표
 - 2013년 상반기는 전년 대비(2,820만 TEU) 5.8% 감소한 2,660만 TEU를 처리
 - 특히 유럽과 중동, 아프리카 지역의 처리량이 크게 감소하였으며, 전년 대비 6.4% 감소한 1,080만 TEU를 처리함
 - 또한 아시아-태평양 및 인도아대륙은 전년 대비 6.2% 감소한 1,250만 TEU를 처리하였으며, 미국과 호주는 2.2% 감소한 320만 TEU를 처리함
 - DP World의 CEO인 Mohammed Sharaf는 하반기에도 이러한 현상이 지속될 것으로 예상되지만, 2013년은 2012년과 비슷한 수준의 컨테이너 처리량을 기대한다고 언급

자료 : www.lloydslist.com, 2013.7.31.

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

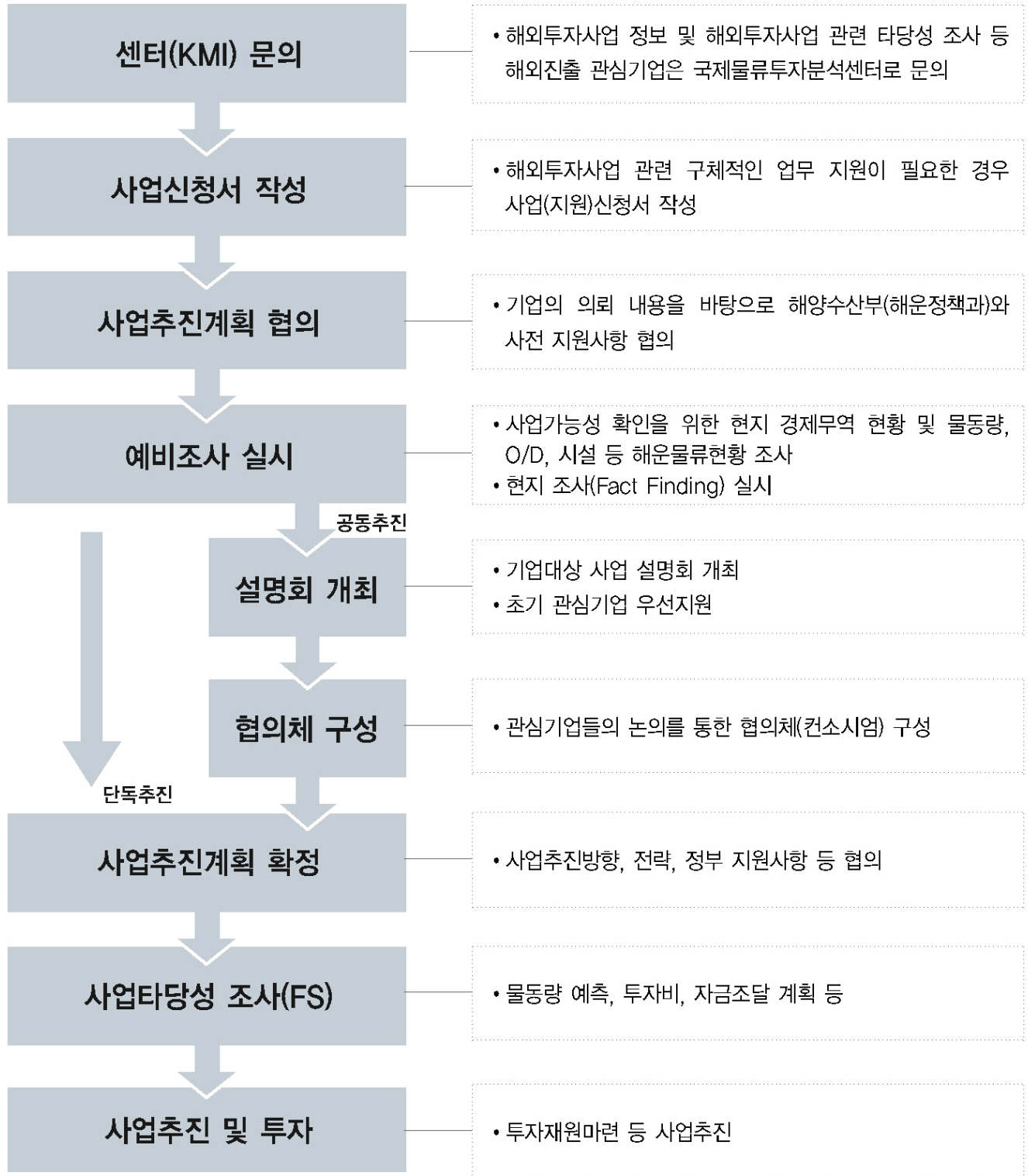
□ DB Schenker, 중국과 독일을 연결하는 새로운 운송서비스 개시

- DB Schenker는 중국 정저우(鄭州)와 독일 함부르크를 연결하는 새로운 컨테이너 운송서비스 개시
 - 새로운 운송서비스는 지난 8월 2일 중국에서 선적한 51개의 컨테이너를 독일 함부르크에 하역 하면서부터 시작됨
 - 정저우는 인구 900만의 허난성(河南省) 중부 도시로 산업과 교통의 중심지로서 제조집약적인 산업이 입지하게 되어 대외교역 규모가 확대되면서 철도 물동량이 증가함
 - 정저우는 중국, 카자흐스탄, 러시아, 벨로루시, 폴란드를 거쳐 독일까지 10,214km의 철도를 이용하여 15일 안에 컨테이너 수송이 가능
 - DB Schenker는 40여 년 전부터 TSR(Trans-Siberian Route)을 이용한 컨테이너 수송 서비스를 시작했으며 5년 전부터는 베이징 기점의 서비스도 시작하여 자동차산업과 전자산업 고객을 위한 독일행 정기 블록 트레인 서비스를 제공하고 있음

자료 : www.handyshippingguide.com, 2013.7.26.

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

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



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