WWW.KMI.RE.KR

제 228호 · 2013년 10월 30일

해운·물류연구본부 국제물류연구실 국제물류투자분석센터

총괄 이성우 실장, 감수 길광수 감리위원

KMI 국제물류위클리

KOREA MARITIME INSTITUTE





| CONTENTS |

글로벌물류이슈

1. 중국 상하이자유무역시범구 종합방안 발표

물류정책·사업동향

1. P3 공동선대 운영에 따라 세계 주요 컨테이너 항만들의 명암이 엇갈릴 전망
2. 중국 전국 물류원구 발전 계획 발표
3. 2014년 아시아 역내(Intra-Asia) 컨테이너 물동량 8% 증가 전망
4. DHL, 빅데이터 분석으로 비용절감

물류시장동향

1. 블라디보스토크항, 2013년 9월 자동차 환적화물 39% 증가
2. FedEx 단일 요금제 도입

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

글로벌물류이슈

□ 중국 상하이자유무역시범구 종합방안 발표

○ 지난 9월 29일 상하이 자유무역시범구 관리위원회[1] 현판식이 개최되면서 7월에 통과되었던 상하이 자유무역시범구[2]가 정식으로 출범

- 9월 29일 기준 11개의 외자기업과 25개의 중국 국내기업은 상하이 자유무역시범구가 향후 2~3년 내에 국제수준의 자유무역구가 될 것으로 예상하면서 상하이 자유무역시범 입주인가를 받았으며 다수의 국내외 금융기관이 진출 인가를 획득
- 국무원은 9월 27일 상하이 자유무역시범구 설립 종합방안을 발표하였으며 세부사항 추진은 상하이 시정부에 위임[3]

○ 중국에서 자유무역지구 조성에 관한 논의는 1988년부터 시작되었으며 2005년 이후부터 본격적으로 논의되면서 상하이의 자유무역시범구 지정까지 연결

- 2009년 중국생산력촉진중심협회에서 발표한 자유무역지구 조성에 대하여 원쟈바오 전 총리는 큰 관심을 가졌으며 2010년 11월에는 국가개발위원회, 국무원발전연구센터 등 상하이 푸둥 신구자유무역원구 설립에 대해 실제적인 연구와 토론을 진행
- 당시 상하이시 측에서는 상하이푸둥신구자유무역원구 설립에 대하여 낙관적인 기대를 가졌으나 그 이후로 실질적인 진전이 없었음
- 2013년 1월에 상하이 시정부가 중앙정부에 자유무역구 설립을 신청하면서 자유무역시범구 추진에 탄력을 받았으나 당내 보수파들과 의견[4]이 엇갈려 합의점을 이루기 어려웠음
- 리커창(李克强) 총리가 상하이시 보세물류원구를 시찰하면서 중국의 경제개혁을 위하여 자유무역구는 필수적인 수단이라고 주장하여 9월에 상하이자유무역시범구가 출범

○ 상하이자유무역시범구에 대하여 당내외에서 분분한 의견이 있으나 시진핑 주석과 리커창 총리는 중국의 경제개혁 문제를 가장 중요하게 생각하며 지금이 아니면 중국의 30년간의 경제 번영에 위기를 가지고 올 것이라고 판단

- 후진타오 전 주석과 원쟈바오 전 총리 때부터 중국의 경제성장이 둔화되었음을 염려하고

1) 와이가오차오 보세구, 푸둥공항 보세구, 양산 보세구 등 3개 보세구를 통합하여 관리하기 위해 2009년에 이들 지역을 "종합보세구"로 지정하고 "상하이종합보세구관리위원회"를 출범되었으며, 이 조직이 "상하이자유무역시범구관리위원회"로 확대개편되었음
2) 와이가오차오 보세구, 와이가오차오 보세물류원구, 푸둥공항 보세구, 양산 보세구 등 4개 구역을 기존의 제도보다 개방화 및 자유화 수준을 높인 자유무역시범구로 지정 (참조 : KMI 국제물류위클리 219호)
3) 신화망, "国务院关于印发中国（上海）自由贸易试验区总体方案的通知", 2013.9.27.
4) 예를 들어 중국이동, 중국연통, 중국전신 등 중국의 3대 통신사들이 외국기업과 직접 경쟁을 해야 하는 문제가 발생하고 아울러 경제 개혁으로 인하여 외국 정보교류의 완전 개방 및 정치개혁 방면에 대한 불안정한 영향을 미칠 수 있을 것이라는 의견 등이 있었음

세계 경제 구도에 맞는 자유무역구의 설치만이 현재 중국이 세계시장에서 경쟁력을 가질 수 있는 실질적인 수단이라고 평가함[1)]

< 상하이 자유무역시범구 지정과정 >

일시	주요내용
1988	일부 항구 도시에 자유무역지역을 설립하고자 했으나, 보세구로 변경하여 설립
2002	전국인민대표대회 상무위원회 청쓰웨이(成思危) 부위원장이 2015년까지 2~3개의 세계적인 자유무역지역을 건설하고 〈자유무역지역법〉을 제정할 것을 주장
2005	상하이, 선전, 톈진, 충칭, 청두 등지에서 보세구를 자유무역단지로 변경하려는 제안상정
2008	발전개역위원회, 국무원 발전연구중심 등이 상하이, 선전, 톈진 등지를 시찰
2009	중국생산력촉진중심협회에서〈푸둥 자유무역지역 건설에 관한 구상〉을 발표
2011	상하이가 중국 최초로 자유무역단지 조성 의향을 천명하고, 푸둥신구의 종합보세구를 향후 3년 내 국제적으로 경쟁력 있는 자유무역지역으로 변경하는 가능성을 모색하겠다고 밝힘
2013	〈상하이 시 국제무역중심 건설추진조례〉에서 국제 관례에 부합하는 자유무역단지의 건설을 언급하고 상하이 시 정부가 중앙정부에 정식으로 자유무역단지 설립을 신청(1월)
	양슝(杨雄)상하이 시장은 양회(两会)에서 2013년도 계획으로 푸둥지역에 자유무역단지를 시범건설
	리커창(李克强) 총리 상하이 시찰(3월)
	국무원에서 상하이 자유무역시범구 방안 통과(7월)

자료 : KIEP, 중국 성별 동향 브리핑, "상하이 자유무역시범구 지정배경과 의의", 3쪽, 2013.9.17.

○ 상하이자유무역시범구 총체방안의 전체목표는 2-3년의 시범을 통하여 서비스업 개방과 외상투자관리 체제를 개혁하여 새로운 무역 모델 형태로 발전

- 자본의 통화환전(태환)과 금융서비스개방, 투자와 신규정책의 일체화, 상업무역의 국제화 및 법제화 환경조성, 국제수준의 무역투자 편의성, 화폐환전자유, 높은 효율로 최단시간으로 검사관리 등을 실행

< 상하이 자유무역시범구 주요과업과 실시정책 >

구분	주요내용
투자영역의 개방확대	○ 투자자 자격 요건 심사, 주식비율제한, 경영범위 제한 등 시장 진입에 대한 제한 조치의 잠정 중단 및 취소함 ○ 시범구내에서 투자 할 수 없는 업종의 항목들은 외상투자와 내국민 모두 가능 할 수 없음 ○ 외국투자항목에 대하여 인가제에서 등록제로 바뀌며(국내투자항목에 대해서는 인가제로 보류하는 것 외) 상하이시 책임으로 절차를 수속 - 외상투자기업계약서 심사비준에서 상하이시 책임으로 등록 관리하며 등록 후 국가 유관 규정에 따라 수속 절차를 진행 ○ 중국외 지역에서 종사하는 주식투자회사를 시범구내에 설립하도록 장려하며 자격이 되는 투자자가 중국외 지역에 펀드 조성을 장려
무역 발전방식의 변환	○ 글로벌무역 가치사슬에 대한 중국의 입지를 높이기 위하여 다국적기업의 아태지역 본사 설립 장려, 통합적인 무역, 물류, 결산 등의 기능 센터를 건립

1) 미화상보, "上海自贸区中国新一轮改革开放的起点", 2013.9.27.

구분	주요내용
	○ 기업의 국제 및 국내무역의 총괄적 전개를 장려하여 국내외 무역간의 장애를 제거하여 국내무역과 국제무역이 원활하게 연결 할 수 있게 발전 ○ 시범구내에 국제 벌크상품교역 및 자원매매의 교역의 장을 구축, 에너지 상품과 기본공업원자재 및 대량 농산품의 국제무역 전개 - 선물보세교부[2] 시행 확대와 창고 보관증(인수증)으로 융자 받을 수 있는 등의 기능을 확장 - 각종 융자&리스 회사는 시범구내에 자회사를 설립할 수 있으며 국내외로 리스서비스를 할 수 있음 ○ 국제해운서비스 등급을 높여 외고교항, 양산심수항, 푸동공항구제허브항을 연계하여 국제항운 발전 제도와 운영 모델을 국제적인 경쟁력을 갖출 수 있도록 도모 - 해운금융, 국제선박운수, 국제선박관리, 국제해운중개 등 산업 발전 도모 - 환적화물 집화업무 발전을 위하여 중국이 투자한 회사의 소유 또는 지분이 있는 비중국선(非五星)에 대하여 환적업무 허가[3] - 비중국선의 수출입 컨테이너의 국내연안항구와 상하이항과의 연안환적업무 가능 - 푸동공항의 국제환적 운항기 증대 - 상하이의 지리적 우수성과 중국자본을 이용하여 “편의치적기” 선박에 대해 세수 우대정책을 적용하고 조건에 맞는 선박의 상하이 등록을 추진 - 시범구내에 천진에서 적용하고 있는 국제선박등기 정책을 실행 - 국제선박운수경형허가에 관련된 프로세스를 간소화 하여 고효율적인 선박국적 등기 제도 마련
세수제도 환경 변화	○ 시범구내에 등기한 융자&리스 기업 또는 금융리스 기업의 시범구내에 설립한 자회사도 융자&리스 수출에 대한 세금환급을 받을 수 있는 범위에 속함 ○ 시범구내 등기한 국내 임대회사 또는 임대회사가 설립한 자회사에 대하여 국가의 유관 부문의 비준을 통하여 해외에서 25톤 이상 되는 비행기를 구매할 수 있으며 국제항공회사에 임대할 수 있음 - 아울러 수출입에 관련된 증치세 우대정책을 받을 수 있음 - 시범구 내에 등록한 기업이 생산한 상품의 내수용 화물은 규정대로 수입에 따른 증치세, 소비세를 징수 - 기업신청에 근거하여 내수화물에 대하여 수입원료 또는 보험상태에 따라 세수 정책을 적용 - 시범구내 생산기업과 생산성 서비스업 기업이 필요한 기계와 설비 등의 수입에 대하여 면세를 해주고 생활성 서비스업 등의 기업이 수입하는 화물에 대해서는 법률과 행정법규에 따라 면세를 제외함 - 선적항 세금 환급 정책을 개선하여 화물이 선적되는 곳과 운송기업과 운송방식 등의 범위에 대하여 적절한 시기에 확대하여 시행[4]

주 : 전체 내용을 작성한 것이 아닌 해운·물류기업에 필요한 내용을 발췌하여 번역
자료 : 중국 국무원, 중국상하이 자유무역시범구총체방안에 대한 통지, 2013.9.27.

o 상하이자유무역시범구 설립에 따른 상하이국제항운중심건설에 대한 실시의견을 발표하면서 해운산업에 대한 시장 개방과 정책적용 확대를 적극적으로 추진

- 외자기업은 자유무역시범구에 독자기업을 설립하여 선박관리업무를 할 수 있으며 정부는 해운에 관련된 보험, 금융, 무역, 해사중재, 항만물류 등 기본적인 해운물류서비스 제공의 고품질을 위해 적극적으로 지원
- 선박등록과 국제운수영업허가증 절차의 간소화 및 조건에 맞는 선박은 중국 양산항에 등기할 수 있도록 추진

2) 선물보세교부란 세관특수감독관리구역 또는 장소내 화물을 실제 선물교역표의 화물을 교역 하는 것을 뜻하며 보세구 또는 보세관세감도관리 구역내에 설립된 교역창고에서 진행 할 수 있는 것을 의미
3) 실시 이전에 중국기업이 소유하거나 지분을 가지고 있는 외국적 선박에 대해서 국내업무인 연안환적을 할 수 없었으나 중국기업이 가지고 있는 외국적 선박의 연안 운행에 대하여 제한을 풀겠다는 의미
4) 기존에는 각 화물의 세관관할구역을 지나 선적한 지점을 선적항으로 하였으나 세관관할 구역 이전에 화물을 선적하는 지점을 선적항으로 간주하여 세금환급을 빨리 받겠다는 의미

- 해운운임지수파생품 교역업무를 발전시키고 시정부와 중앙정부의 협업으로 해운발전주식기금 마련 추진[1)]

ㅇ 상하이자유무역구내의 화물세관검사는 "일선개방, 이선관리"를 실시
- 일선은 자유무역구와 국외시장의 연결 통로를 지칭하는 뜻으로 자유무역구에서 국외로의 화물이 출입 할 때 또는 국외에서 자유무역구내로의 화물이 출입하는 것에 대해서는 세관의 관리감독을 받지 않고 자유롭게 할 수 있음
- 이선은 자유무역구와 세관경계내의 연결 통로를 지칭하는 뜻으로 자유무역구에서 중국의 비자유무역구로 출입하는 화물 또는 비자유무역구에서 자유무역구로 화물이 출입할 때는 세관의 규정에 맞게 모든 검사가 이루어짐[2)]

ㅇ 상하이 자유무역시범구에서 이루어질 선물 거래소로 상하이항의 발전을 예상
- 상하이항이 부산항을 대신하면서 구리와 금의 교역 중심으로 성장 할 것을 기대[3)]
- 이는 부산항의 런던금속거래소 창고 물류 업무[4)]에 적지 않은 영향을 줄 것으로 보임

ㅇ 상하이자유무역시범구 설치로 인해 보세물류창고의 임대료 비용도 상승 중
- 올해 3분기의 보세창구 임대비용이 지난해 같은 기간에 비해 1.8% 상승 하였으며 1평방미터 당 1.08위안/1일로 최근 2년간 가장 큰 폭으로 상승한 가격임[5)]

ㅇ 가장 많은 관심이 집중되고 있는 금융자유화 부분에서는 상하이 자유무역시범구에 입주한 기업들은 "자유무역계좌(Free Trade Account)"를 개설하여 이용하게 될 경우 모든 외환거래의 100% 자유가 보장될 것으로 알려지고 있으며, 자유환전 등도 가능해질 것으로 전망됨

ㅇ 상하이자유무역시범구가 출범하고 3일 만에 시범구내에 기업 등록을 신청이 900건이 넘음
- 이는 상하이자유무역시범구에 속해있는 보세구와 물류원구의 작년 한해 신청한 기업 수의 1.5배를 초과[6)]

ㅇ 상하이 자유무역시범구의 성과가 좋으면 6개월~1년 이내에 중국 내 다른 지역으로 확산될 가능성이 있으며, 그렇지 않을 경우 3년 이내에 폐지될 수도 있음

---

1) 교통운수부, <중국상하이자유무역시범구총체방에대한 상하이국제항운중심건설 실시에 대한 의견> 내용 중 발췌, 2013.10.11.
2) 중국매일경제망, "上海自贸区破关：货物不受海关监管", 2013.9.29.
3) 중국신화망, "上海港望成为东亚期货最大交割港", 2013.10.18.
4) 한국국제신문, "상하이 자유무역구 부산 타격, 해외기업에 인센티브 등 필요", 2013.10.14.
5) 중국신문망, "上海自贸区挂牌催热保税物流仓储市场", 2013.10.16.
6) 중국환치우, "央企"抢滩"上海自贸区 机遇与风险并存", 2013.10.10.

○ 자유무역시범구 총체방안 내용 중 "중국 자본의 해운선사 또는 중국회사가 지주회사인 해운선사의 경우, 비중국 국적선이라 할지라도 국외수출입일 경우 중국내 연안항구와 상하이항구 간의 환적을 승인"한다는 내용이 있어, 우리나라의 환적화물 유치에 영향을 미칠 수 있음
- 우리나라 항만에 끼칠 영향은 국제화물의 연안환적을 승인하는 경우에 대한 구체적인 조건이 발표되어야 세부적인 분석이 가능할 것임

○ 상하이자유무역시범구 지정에 따른 외국인 투자의 중국 집중현상은 당장은 제한적일 수 있으나 중장기적으로 우리나라 항만자유무역 기업유치에 부정적인 영향이 예상

○ 자유무역시범구로 지정된 4개 구역은 이미 분양율이 70~90% 수준에 이르고 있어 우리나라 항만 배후단지 등의 기업유치에 직접적인 영향을 미치는 데는 한계
- 과거 중국의 거대시장을 대상으로 외국인 투자가 증가하였으나 불투명한 행정절차와 외환규제 등으로 제조분야를 제외한 서비스 등 고부가치 산업에 대한 투자가 제한적
- 이로 인해 외국인 투자유치분야에서 홍콩, 대만, 우리나라 인천, 부산 등이 일부 반사이익을 누려왔으나 상하이자유무역시범구 지정으로 인해 부정적 영향이 예상됨
- 단, 과거 중국의 여러 차례 정책 및 제도 추진으로 실효적 성과를 거둔 경우가 많지 않아 중국 현지 외투기업들은 관망세를 유지하고 있음
- 상하이자유무역시범구는 향후 2~3년 내 성과에 따라 그 성공여부가 결정될 것으로 보이며 자유무역시범구가 성공할 경우 중국 전역으로 시범구 확대가 예상
- 상하이자유무역시범구 확대는 우리나라 항만자유무역지역의 외국인 투자에 매우 부정적인 영향을 초래할 수 있어 주의 깊은 관찰이 필요

○ 중국 내부에서도 논란이 있었던 만큼 상하이 자유무역시범구의 구체적인 운영모습 및 성과에 대해 지속적으로 모니터링 해야 할 것임

자료 : 중국 국무원 및 기타 중국 매체 자료 활용, 2013.10.24.

전혜경 연구원 (☎ 02-2105-2982, saeii@kmi.re.kr)
송주미 전문연구원 (☎ 02-2105-2872, jmsong@kmi.re.kr)

물류정책·사업동향

□ P3 공동선대 운영에 따라 세계 주요 컨테이너 항만들의 명암이 엇갈릴 전망

○ 머스크, MSC, CMA CGM 등 3대 선사가 P3 공동선대 운영에 합의함에 따라 해당 선사들이 이용하던 허브항 변화 예상

- 세계에서 가장 큰 3대선사가 동서 항로에 공동선단을 운영하기로 합의한 이후 기존 각 선사가 기항하던 주요 허브항만들에 대한 통합 및 선택 필요
- 3대 선사가 기존 터미널과 맺은 계약 뿐 아니라 3대 선사들은 자신들이 기항하는 항만에 대한 지분을 가지고 있는 경우가 많기 때문에 허브항 선택은 무척 민감한 사안임
- 현재 머스크는 말레이시아의 탄중펠레파스, 스페인의 알헤시라스, 모로코의 탕헤르 항을, MSC는 싱가포르, 스페인의 발렌시아를, CMA CGM는 말레이시아의 클랑항과 몰타의 마샤슬록항을 허브항으로 이용
- 일부를 제외하고는 머스크의 기존 허브 및 피더 네트워크는 아시아와 북유럽 간 항로에, 그 외 항로에는 MSC와 CMA CGM의 기존 네트워크가 이용될 것임

○ 아시아 지역에서는 싱가포르항과 탄중펠레파스항은 큰 변화를 겪지 않을 것이나 클랑항은 큰 손실을 입을 것으로 예상 됨

- 탄중펠레파스는 headhaul 운항 선박의 주별 기항이 2회 줄어드는 대신 3개의 backhaul 항로 선박의 기항 매주 3회 증가
- 싱가포르는 headhaul 항로 선박 주별 기항이 1회 증가한 반면 backhaul 항로 기항 1회 감소
- 반면 클랑항은 headhaul 항로 선박 주별 기항 3회, backhaul 항로 주별 기항 6회 감소하여 큰 타격을 입을 것을 예상

○ 지중해에서 대부분의 항만들이 현행보다 기항 횟수가 많이 줄 것으로 예상

- 특히 탕헤르항과 알헤시라스항은 각각 매주 5회와 6회 기항횟수 감소
- 발렌시아항은 매주 3회의 headhaul 항로 선박 기항이 줄어들며 마샬슬록항은 headhaul 항로 선박의 주별 기항이 2회 감소

○ P3 공동선대의 거대한 규모로 인해 P3의 운항 네트워크 설정에 따라 수많은 주요 터미널들이 거대한 손실이나 이득을 얻게 될 것임

- DP World의 신규 London Gateway 터미널은 P3의 아시아와 유럽 간 운항선박을 유치하지 못하였으나 독일 빌헬름스하펜항 APM Terminals은 매주 2회의 P3 선박기항 유치
- 함부르크항은 현재와 같이 P3 선사들의 주별 기항횟수 3회를 유지할 것이며, 앤트워프항은

기항횟수가 3회에서 4회로 증가

- P3 공동선대 구성으로 인한 북유럽 주요 항만 중 가장 큰 피해자인 로테르담항은 기항횟수가 매주 8회에서 4회로 크게 감소
- 미주에서는 알라바마의 모바일항이 P3 운송 네트워크에 포함되며, 캘리포니아 남부의 LA항과 롱비치항은 P3 운송 네트워크에 두 항 모두 포함될지 아니면 한 항만 포함될지 미정

※ 지난 6월 18일 머스크, MSC, CMA CGM는 동서항로 운항에 있어 'P3' 불리는 공동선대를 구성, 운영하기로 합의

- 동시에 선대의 운송능력을 보다 효율적으로 활용하기 위하여 독립적인 공동 선박운영센터를 설립한다고 발표
- 올해 4사분기에 최종계약이 체결되면 P3 공동선대는 2014년 2사분기부터 운송을 시작할 것이며 수송능력 2백 6십만 TEU(255 척)를 아시아-유럽, 태평양 횡단, 대서양 횡단 등 3개 항로에 투입 예정
- 세계 최대 선사인 머스크는 P3 수송능력의 약 42%인 110만 TEU를 공급할 것이며, 현재 운항 중인 선박 중 가장 큰 선박인 18000 TEU의 Triple-E 급 선박도 투입
- MSC는 운송능력의 34%인 90만 TEU를, CMA CGM는 운송능력의 24%인 60만 TEU 공급

자료 : www.portfinanceinternational.com, 2013.10.23

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

□ 중국 전국 물류원구 발전 계획 발표

○ 중국의 물류산업 생산액이 점차 증가하면서 물류업의 발전을 촉진하기 위해 각 지방정부의 적극적인 협력을 통한 전국 물류원구의 통일된 관리 계획이 발표

- 2012년 중국의 전국 각종 물류원구는 총 754개로 이중 348개가 운영되고 있으며 건설 또는 계획 중에 있는 것은 각각 241개와 165개
- 그러나 중국의 물류원구의 발전수준은 아직 낮은 수준이며 건설, 운영, 관리 등의 정책 측면에 불균형적인 문제가 존재
- 일률적이지 못한 관리 체계, 우후죽순으로 생겨나는 물류원구, 실질적인 내용과 괴리가 있는 물류원구의 운영방식, 낙후된 시설 설비 등이 문제로 대두

○ 따라서 국가발전개혁위원회와 기타 유관부문은 전국물류원구발전계획을 발표하면서 2013-2020년까지 선진화된 물류원구를 개발 및 관리할 예정

- 균형적인 자원 분배와 물류원구배치, 물류원구내의 서비스 개선, 통일된 관리정책을 적용할 계획
- 각 도시의 생산액, 화물운송량, 공업 총 생산액, 수출입 총액 등을 고려하고 교통입지, 주위 도시들 간의 경제 발전을 고려하여 물류원구 지정 도시를 선정

< 물류원구 지정 도시 >

구분	도시
1급 물류원구도시(총 29개)	베이징, 톈진, 탕산, 후허하오터, 션양, 다롄, 창춘, 하얼빈, 상하이, 난징, 수저우, 항저우, 닝보, 샤먼, 지난, 칭다오, 정저우, 허페이, 우한, 창샤, 광저우, 선젼, 난닝, 충칭, 청두, 쿤밍, 시안, 란저우, 우루무치
2급 물류원구도시(총 70개)	스쟈좡, 한단, 친황다오, 창저우, 타이위엔, 다퉁, 린펀, 통랴오, 바오토우, 어얼둬쓰, 안샨, 잉커우, 지린, 옌벤(훈춘), 다칭, 주단쟝, 치치하얼, 우이, 쉬저우, 난통, 타이저우, 롄윈강, 원저우, 진화(이우), 단샨, 지아싱, 후저우, 안칭, 푸양, 마안샨, 우후, 푸저우, 췐저우, 난창, 간저우, 샹사오, 지우쟝, 옌타이, 웨이팡, 린진, 허저, 르쟈오, 뤄양, 난양, 안양, 쉬창, 이창, 상양, 빈양, 뤄디, 헝양, 포샨, 둥완, 션쟝, 리우져우, 친져우, 위린, 뀌강, 하이커우, 멘양, 다저우, 뤄저우, 뀌양, 라사, 위린, 바오지, 셴양, 시닝, 인저우, 이리

주 : 도시 급수에 따라 1급과 2급을 구분
자료 : 중국국가발전위원회 홈페이지, 2013.10.16.

- 물류원구는 실제수요에 맞춰 유형별로 지정할 예정이며 유형은 화물운송허브형 물류원구, 상업서비스형물류원구, 생산서비스형물류원구, 항만서비스형물류원구, 종합서비스형물류원구로 구분

자료 : www.gov.cn. 2013.10.16.

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

□ 2014년 아시아 역내(Intra-Asia) 컨테이너 물동량 8% 증가 전망

○ 아시아 역내 운송은 세계 컨테이너 무역에 있어 중요한 역할을 담당하고 있으며, 세계 컨테이너 물동량이 감소했을 때에도 아시아 역내 물동량은 큰 폭의 성장세를 유지
- 아시아 역내 운송의 증가는 중국의 무역량 증가에 기인하며, ASEAN 국가들 간 경제 협력 역시 아시아 지역 내 무역에 기여
- 또한, 세계 상위 30개의 정기선사 중 22개 선사가 아시아 국가 소속

○ 여러 경제 전망 지표들을 살펴보면 향후 아시아 역내 및 중-아세안 간의 교역량은 증가할 것으로 전망
- 국제통화기금(IMF)은 2013년 아시아의 성장률을 5.7%로 전망하고 있으며, 동남아시아의 경우 7.2%까지 성장할 것으로 전망
- ASEAN 교역 규모는 2002년 547억 7천 달러에서 2015년 5,000억 달러까지 증가할 것으로 전망
- Drewry의 2014년 컨테이너 물동량 예측에 의하면, 전 세계 컨테이너 물동량 4.9% 증가하고, 극동 지역과 동남아 지역의 컨테이너 물동량은 각각 6%와 5.4%까지 증가할 것으로 예측

< 아시아 역내 컨테이너 물동량 전망 >

단위 : 백만 TEU

구 분	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012(e)	2013(f)	2014(f)
Intra-Asia	29.4	32.1	34.9	36.2	32.8	38.2	41.1	44.2	47.6	51.4

자료 : Clarkson, 'Container Intelligence Quarterly Third Quarter 2013'

○ 아시아 역내 컨테이너 물동량 증가는 아시아 자국 내 수요 및 소비 증가와 개인 투자 증가, 노동시장의 안정에 기인
- 아시아 지역은 근로 인구가 많고 이에 따른 부양비율은 낮아, 상품과 서비스에 대한 강한 수요의 근간으로 작용
- 유럽 경제의 성장 둔화에 따른 글로벌 경제의 역풍에도 불구하고, 아시아 지역 내의 소비는 증가하고 있으며, 다국적기업들은 아시아 지역에서의 무역량을 증가시키며 공급망을 확장 중

자료 : www.fairplay.co.uk, 2013.10.17.

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

□ DHL, 빅데이터 분석으로 비용절감

○ DHL은 그동안 지역별로 파편화된 정보를 토대로 제한적인 비용분석만 수행하는 한편 물류비용에 대한 체계적인 분석 없이 물류 네트워크를 운영

- DHL Express에서 영업관리 부사장을 맡고 있는 Graeme Aitken에 따르면 3년 전만 하더라도 개별 화물의 운송비용을 파악하기 위해 다양한 형태의 레거시 데이터(legacy data)[1]를 각 나라의 사무실에서 개별적으로 처리
- 물류비용을 줄이기 위해 엑셀이나 엑세스 등의 프로그램을 이용해 레거시 데이터를 분석했기 때문에 일부 국가에서만 분석이 가능했고 국가별 체계가 달랐기 때문에 파편화된 정보 분석으로 신뢰도가 낮아 제한적인 활용만 가능

○ 빅데이터 분석기술을 활용해 DHL의 전체 물류네트워크를 최적화할 계획

- DHL은 최근 빅데이터 분석도구를 활용하여 매일 기록되는 데이터를 체계적으로 분석하였고 이를 통해 시간과 비용을 절감하는데 활용하기 시작
- DHL은 전체 시스템을 새롭게 바꾸고 정보 수집 및 저장을 단일화 시켜 매일 전 세계에서 발생되는 모든 화물의 비용관련 데이터를 한곳에서 처리하기 시작
- DHL은 현재 30만 명이 넘는 종업원이 전 세계에서 근무하고 있으며 글로벌 네트워크를 통해 매일 6만대가 넘는 트럭과 250편의 항공기를 화물 수송에 이용하고 있는데, 시스템을 통해 수집된 데이터를 토대로 복잡한 가격 결정 모델을 개발하여 자원배치의 효율성을 극대화
- 이를 통해 항공기의 화물이 절반가량 비어 있으면 운임을 대폭 할인하여 항공화물 적재를 최대화시키는 등의 작업이 실시간으로 수행가능

○ DHL은 빅데이터 분석을 통해 비용절감과 업무 효율성 제고

- DHL은 빅데이터 분석으로 불필요한 지출을 억제시켜 자체 추정결과 하루 약 7천명에 해당되는 인력을 절감
- 중앙집중식 데이터 수집을 통해 적은 수의 컴퓨터로 분석이 가능하게 되었으며 물류업무에 가시성이 높아져 부서 수준에서 운임변동에 대한 대응이 가능하도록 조치
- DHL의 빅데이터 프로젝트로 인해 누구나 필요에 의해 데이터에 접근할 수 있으며 비용 절감과 업무의 효율성이 증대될 수 있음이 입증

자료 : www.v3.co.uk, 2013.10.23.

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

1) 일반적으로 과거부터 존재하여 지속적으로 쌓여서 전해지는 데이터를 의미

물류시장동향

□ 블라디보스토크항, 2013년 9월 자동차 환적화물 39% 증가

○ 2013년 9월 블라디보스토크 상업항은 지난해 같은 기간보다 39% 증가한 5,712대의 수입자동차를 처리

- 블라디보스토크 상업항에서 처리하는 주요 화물 중 하나인 수입자동차의 올해 상반기 점유율은 전년 32%보다 크게 증가하여 49%를 기록
- 외국산 자동차 화물량의 안정적인 성장은 블라디보스토크 상업항에서 국제 기준을 충족하는 창고 시설을 보유하고 있기 때문
- 또한 블라디보스토크 상업항은 일본-블라디보스토크 구간의 운영사인 Toyofuji Shipping사와 협력을 재기
- 블라디보스토크 상업항에서 자동차 전용 터미널은 4번 부두에 위치하고 있으며, 한 달에 한번 요코하마, 나고야, 오사항으로부터 선박이 입항

자료 : www.morvesti.ru, 2013.10.4.

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

□ FedEx 단일 요금제 도입

○ FedEx Express가 미국 소비자들에게 고정요금 배송옵션을 제공하기로 발표

- 포장 유형, 서비스 수준, 거리에 따른 단일 요금제 도입은 배송요금체계를 단순화함으로써 고객들의 편의성을 높이는 한편, 보다 유연한 고객서비스 제공이 목적
- 특히, 개인소비자나 중소업체 입장에서 보다 쉽게 비용을 계산하고 조절할 수 있는 계기가 마련되었을 뿐 아니라, 추가 비용 없이 포장박스를 추가적으로 사용가능

○ 단일 요금제를 도입함으로써 고객들이 보다 쉽게 포장유형, 서비스 수준을 선택할 수 있게 되었고, 배송거리에 따라 효율적인 요금선택이 가능

자료 : www.transportintelligence.com, 2013.10.24.

민경창 연구원 (☎ 02-2105-2741, kcmin0525@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**