

제 230호 · 2013년 11월 14일

해운·물류연구본부 국제물류연구실 국제물류투자분석센터

총괄 이성우 실장, 감수 길광수 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. P3 얼라이언스의 항로 기항지 선택 기준
2. 중국, 폴란드와 새로운 극동 Land Bridge 구축
3. 케냐 몸바사항, 동아프리카의 Ro-Ro 화물 수입관문
4. 중국선주협회, P3 공동선대 구성에 우려 표명

물류시장동향

1. BCIM(Bangladesh-China-India-Myanmar) 경제회랑 구축 합의
2. 싱가포르 NOL 그룹, 3분기 순이익 2천만 달러 달성

공지사항

1. 2013년 2차 해외물류사업 설명회



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

물류정책·사업동향

□ P3 얼라이언스의 항로 기항지 선택 기준

- HFW(Holman Fenwick Willan)의 조셉 보담(Joseph Botham)에 의하면 P3네트워크¹⁾ 사업자는 자신들의 항만네트워크 지도를 다시 그리게 될 것이라고 함
 - 2013년 6월 발표이후 항만과 터미널 사업자와 해운산업 모두 독립적인 합작 선박운영회사에 의해 관리 예정
 - P3 얼라이언스의 주요 목표중 하나는 운영효율성 및 선박량 합리화, 이를 위해 아직 알려진 바는 없지만 기항지의 합리화가 이루어질 예정
 - 어느 항만에 기항하는가는 안벽운영, 선박회전, 내륙수송 연결성 등을 고려
- P3 얼라이언스의 효과성 검증의 필요성 높음
 - 효율성과 성능을 측정하고, 경쟁자와의 비교를 위해 핵심성과지표(Key Performance Indicator : KPI) 방법 사용
 - 합의된 수준의 서비스를 제공하고, 고객의 기대에 맞는 일관된 품질을 유지하는데 도움
 - KPI는 선석이용성/선석생산성, 크레인 배치, 크레인 집중도, 트럭 배치, 트럭회전시간, 레일 생산성 및 기타 항목으로 구성
 - 합리화 과정에서 선석배정 및 하역수수료 등에 대해 재협상 추진 가능



자료 : www.portstrategy.com

1) Maersk Line, CMA CGM, Mediterranean Shipping Co.

- P3 얼라이언스와 터미널운영자간의 견제와 균형이 필요함
 - KPI의 협상과정에서 터미널운영자와 선사는 서로 납득할 수 있는 균형의 요소를 찾을 것
 - 예를 들면, 터미널운영자는 KPI에 의해서 스스로 감당할 수 없는 위험을 지지 않으려 할 것이며, 선사로부터의 물량보증 및 관련 최소서비스 수준에 대해 합의
 - 현재 단계에서는 터미널운영자와 선사간의 계약사항에 대한 내용은 불명확

자료 : www.portstrategy.com, 2013.11.5.

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

□ 중국, 폴란드와 새로운 극동 Land Bridge 구축

- 폴란드의 철도청의 자회사인 Cargosped는 러시아 철도물류기업과 함께 중국과 폴란드를 연결하는 Far East Land Bridge를 시작
 - 2013년 10월 1일에 43개의 컨테이너를 적재하여 시범운송에 성공하였으며, 글로벌 기업이 집중되어 있는 중국 수저우의 새로운 성장동력이 될 것으로 전망됨
- 이 루트는 중국 수저우를 출발하여 만저우리 세관을 통해 러시아에 진입한 후 TSR(Trans Siberian Railway)을 통해 폴란드의 바르샤바에 이르는 것임
 - 전체 구간은 11,800km이며, 운송시간은 18일로 예상하고 있으며, 운임은 약 7,200달러/FEU로, 기존 '위신어우(渝新欧, 충칭~안강~시안~우루무치~아라산)' 노선의 9,300달러/FEU에 비해 비용 경쟁력을 확보
- 새롭게 시작되는 수저우~만저우리~폴란드 루트의 구체적인 장점은 다음과 같음
 - 수저우의 기존 대유럽 운송 루트는 트럭킹을 통해 상해(양푸역)로 운송되거나 직접 국경세관으로 운송하여 열차로 환적하였으나, 모든 루트를 열차를 이용함으로써 큰 폭의 물류비용 절감
 - 그 외 내하항인 수저우항을 이용한 해상항로에 비해서는 운송시간이 약 1/2 단축됨
- 2014년에는 주 5회 정기 출발을 계획하고 있어 향후 유럽과 중국 동부를 연결하는 Eurasian Land Bridge의 핵심 역할을 할 것으로 기대되고 있음
 - 따라서 수저우에 기 진출한 기업 또는 진출을 예정하는 국내 기업은 대 폴란드 또는 유럽향 수출 루트로서의 가능성, 안정성 등을 심층 검토해볼 필요성 높음



자료 : www.lloydsloadinglist.com, 2013.9.

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

□ 케냐 몸바사항, 동아프리카의 Ro-Ro 화물 수입관문

- 아프리카의 컨테이너 관문항으로 알려진 케냐 몸바사(Mombasa)항은 케냐 및 인근 지역을 포함한 동아프리카 지역의 Ro-Ro 화물(트럭, 버스 및 건설장비 등) 주요 처리항만으로 부상
 - 몸바사항은 케냐는 물론 동아프리카 지역의 주요 자동차 주요 수입기지로 교역량은 연간 8~10% 성장
- 동아프리카의 주요 심해 Ro-Ro 운송사 중 하나인 Höegh Autoliners사²⁾는 동아프리카의 차량 및 프로젝트/건설 화물을 위한 시장을 성장 잠재력이 매우 큰 시장으로 보고 있음
 - 현재 두 개의 동아프리카 항만(몸바사 항, 다르에스살람 항)을 통해 이동하는 Ro-Ro 물량은 대부분 수입물량
 - 해당 물량은 신차와 중고차, 거기다가 중동 재수출품 및 중국 등 동아시아의 신규장비를 아우르는 모든 종류의 건설장비 및 프로젝트 화물을 포함하며, 또한 미국 및 유럽에서 수출되는 중고 장비도 포함
- 그러나 Sutcliffes사³⁾에 의하면 몸바사와 동아프리카로의 국제 Ro-Ro 물량이 일반적으로 증가하고 있는데 반해 유럽에서 해당 지역으로의 Ro-Ro 물량은 최근 몇 년 간 비슷한 수준 유지
 - 유럽과 아프리카 간 무역에서 Sutcliffes사는 도로건설장비, 플랜트, 트럭, 트랙터, 트레일러, 자동차 및 사륜구동 차량 등을 포함한 중고차량을 주로 운송
 - 해당시장은 월마다 등락을 반복하는 요요 현상을 보이고 있으나 전반적으로는 몇년간 변함이 거의 없으며 지금은 하락세
 - 최근 유럽의 경제침체로 인해 차량 운영자들이 자신의 차량을 바꾸는 것을 자제하고 있어 중고차량의 공급이 적어진 것이 주요 원인 중 하나
 - 그 다음으로는 동아프리카의 국가들이 유럽보다는 중국으로부터 차량 및 장비를 구입하려는 경향이 있기 때문

자료 : www.lloydsloadinglist.com, 2013.11.1.

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

2) Höegh Autoliners사는 몸바사항과 인근 탄자니아의 다르에스살람(Dar es Salaam)항에 기항하며 동아시아(일본, 한국, 중국 및 싱가포르 등)와 아프리카 간, 중동(UAE) 및 인도와 아프리카 간, 그리고 미국과 중동 및 아시아(UAE의 제벨알리에서 환적) 간 3개 정기 운송서비스를 제공하고 있음

3) Sutcliffes사는 여러 해 동안 몸바사 및 다르에스살람과 영국의 시어네스, 및 벨기에의 앤트워프 간 로로 운송 서비스를 제공해 온 해운 에이전트이자 포워더임

□ 중국선주협회, P3 공동선대 구성에 우려 표명

- 중국선주협회(China Shipowners' Association, CSA)는 자국 정부에 P3 공동선대 구성이 컨테이너 운송시장에서 불공정 거래를 야기할 수 있다는 우려 표명
 - P3의 거대한 규모로 인해 독점 등 해운시장에 부정적 영향을 가져올 수 있을 것이라 우려
 - 또한 해운시장에서의 독점 및 가격조작은 명백히 금지되어 있으며, 국제 시장경제 질서에 반하는 것이라고 주장
- 중국선주협회는 P3에 의해 위협받을 수 있는 공정경쟁을 보호할 수 있는 필수적 방안 마련 주장
 - 관련사들은 2014년 예정대로 P3가 선대 운영에 들어간다면 머스크와 MSC, 그리고 CMA CGM의 시장점유율을 지속적으로 모니터링하기로 합의
 - 중국선주협회는 자국 국영기업인 COSCO Container Lines과 China Shipping Container Lines(CSCL)등 회원사로부터 지속적인 의견 수렴 계획
 - 또한 외국 관련 행정당국 및 주요 해운회사들의 의견에도 주의를 집중할 계획
- 중국선주협회의 이러한 우려표명은 미국 연방해사위원회 P3에 대한 우려와 함께 이달 중순쯤 유럽과 중국 정부 담당자와 만나 P3에 의해 야기될 수 있는 반경쟁적 문제에 대해 논의할 것이라고 발표한 이후 이뤄짐
 - 해운사들은 중국, 미국, 유럽연합 등 P3가 실제 운영에 들어가기 위해서는 승인을 얻을 필요가 있는 주요 국가들이 P3에 대해 추가적인 논의를 진행하는 것에 대해 적극 환영
- 중국선주협회는 중국 당국의 정책결정에 영향력을 가지고 있다고 알려져 있기 때문에, P3에 대한 중국선주협회의 태도에 많은 관계자들의 귀추 주목
 - 실제 중국선주협회는 이전에 35만 DWT 이상의 벌크선박이 중국항만에 입항하는 것을 안전 및 경쟁을 이유로 금지하도록 중국정부 설득 성공
 - 이로 인해 브라질 거대 광산기업인 Vale사가 중국으로 철광석 운반 시 40만 dwt급 선박을 이용하는 것을 금지시켜 Vale사의 운송비 대폭 절감 방지
- 세계 최대 3대 선사 간 연합은 아시아-유럽, 태평양 횡단, 대서양 횡단 항로에 252척을 투입, 260만 TEU의 운송 능력을 보유하게 될 것이며, 이는 컨테이너 운송시장 역사상 최대 규모
 - 머스크의 초기 예측에 따르면, 아시아-유럽 간 항로의 42%, 태평양 항로의 24%, 그리고 대서양 항로의 40% 점유율을 P3가 차지할 것으로 예상

자료 : www.lloydsloadinglist.com, 2013.11.4.

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

물류시장동향

□ BCIM(Bangladesh-China-India-Myanmar) 경제회랑 구축 합의

- 지난 10월, 중국 베이징에서 중국과 인도의 지역적 안정성과 향후 경제 협력을 증진시키는 내용의 양해각서를 체결
 - 본 회담에서 BCIM(Bangladesh-China-India-Myanmar) 경제회랑(economic corridor) 구축에 대한 합의가 도출되었으며, BCIM 경제회랑은 면적 165만km², 인구 4억 4천만으로 중국 남서부에 위치한 윈난(雲南, Yunnan)성, 방글라데시, 미얀마, 인도 비하르(Bihar) 지역을 관통
- BCIM 경제회랑을 통한 4개국 간의 연결은 국가 간 교역을 용이하게 하며, 육로 교역의 장애를 최소화 시켜주고, 다자간 무역의 증진과 보다 큰 시장의 접근성을 보장해줄 것으로 전망
 - 또한 BCIM 경제회랑이 2012년 12%까지 떨어졌던 중국과 인도의 무역이 다시 증진될 것으로 기대

자료 : www.asiabriefing.com, 2013.10.25.

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

□ 싱가포르 NOL 그룹, 3분기 순이익 2천만 달러 달성

- 3분기까지 NOL의 누적 순이익은 6천백만 달러 수준
 - 현재 해운수요보다 선박량이 과잉상태이기 때문에 전반적으로 운임 수준이 낮게 유지되고 있으며 수요 증가도 많지 않은 상태
 - 그럼에도 불구하고 NOL 그룹은 자회사 APL과 APL Logistics의 운영 효율성 증대 및 원가 관리에 집중하여 전년 동기 대비 세전 영업이익은 4천2백만 달러가 증가하여 33% 상승
 - APL의 40피트 컨테이너(FEU) 기준 평균 매출은 작년 동기에 비해 7%가 떨어졌음에도 불구하고 운영 효율성이 크게 증가하여 FEU기준 평균 7%의 비용을 절감
 - 해운부분 3분기 총 매출은 선박량 조정과 낮은 운임수준으로 17억 달러를 기록하여 작년 동기대비 13%가 감소했지만 컨테이너 해상운송 사업은 전년 동기 대비 세전 영업이익이 23%증가
 - APL은 해운시장의 장기적인 침체가 유지되면서 지속적인 선박량 조정과 서비스 네트워크 재배치를 통해 경쟁력을 강화하고 비용 구조를 최적화하여 저성장과 시장 변동에 대비할 계획

자료 : www.mb.com.ph, 2013.11.10.

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

□ [공지사항] 2013년 2차 해외물류사업 설명회

- 일시 : 2013. 11. 27(화) 14:00 ~ 18:00
- 장소 : 대한상공회의소 중회의실A
- 주최 : 해양수산부
- 주관 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석센터
- 프로그램 내용
 - 미얀마 오일 터미널 사업 및 극동 러시아 슬라비안카 항만 개발 사업 등
 - 자세한 프로그램 일정은 추후 한국해양수산개발원 홈페이지 및 KMI국제물류위클리에 공지
- 참가신청 : 2013년 11월 13일(수)~11월 26일(화) 18:00까지
 - 신청방법 : 별첨 신청서를 이메일(hongwon@kmi.re.kr, saeii@kmi.re.kr)로 송부
- 참가문의 : 이홍원 연구원(☎ 02-2105-2897, hongwon@kmi.re.kr)
전혜경 연구원(☎ 02-2105-2982, saeii@kmi.re.kr)
- 찾아오시는 길 : 서울특별시 중구 남대문로 4가 45번지 (☎ 02-6050-3114)
 - 지하철 2호선 시청역 9번 출구 삼성본관방향 5분 거리
 - 지하철 1호선 서울역 3번 출구 YTN 방향 5분 거리



* 주차권은 별도로 배포하지 않으니 대중교통을 이용해주시기 바랍니다.

※ 본 사업 설명회는 좌석이 한정된 관계로 선착순 참가접수를 받을 예정이므로, 관심 기업은 위의 이메일로 반드시 참가신청을 해주시기 바랍니다.



2013년 2차 해외물류사업 설명회

— 미얀마, 러시아 —

- 주 최 : 해양수산부
- 주 관 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석센터

일시 | 2013. 11.27 | 수 14:00 ~ 18:00 장소 | 대한상공회의소 중회의실A(지하 2층)

■ 참가자 정보

회 사 명			
참가자명(1)		직 위	
부 서		이메일	
전화(사무실)		전화(휴대폰)	
참가자명(2)		직 위	
부 서		이메일	
전화(사무실)		전화(휴대폰)	

※ 참가자가 더 있을 경우 칸을 만드셔서 참가자 정보를 기재 바랍니다.

※ 기타 : 참가비 무료, 선착순 접수

※ 참가를 희망하실 경우 동 신청서를 작성하시어 이메일로 송부하여주시기 바랍니다.

– 기한 : 2013. 11. 26(화) 18:00까지

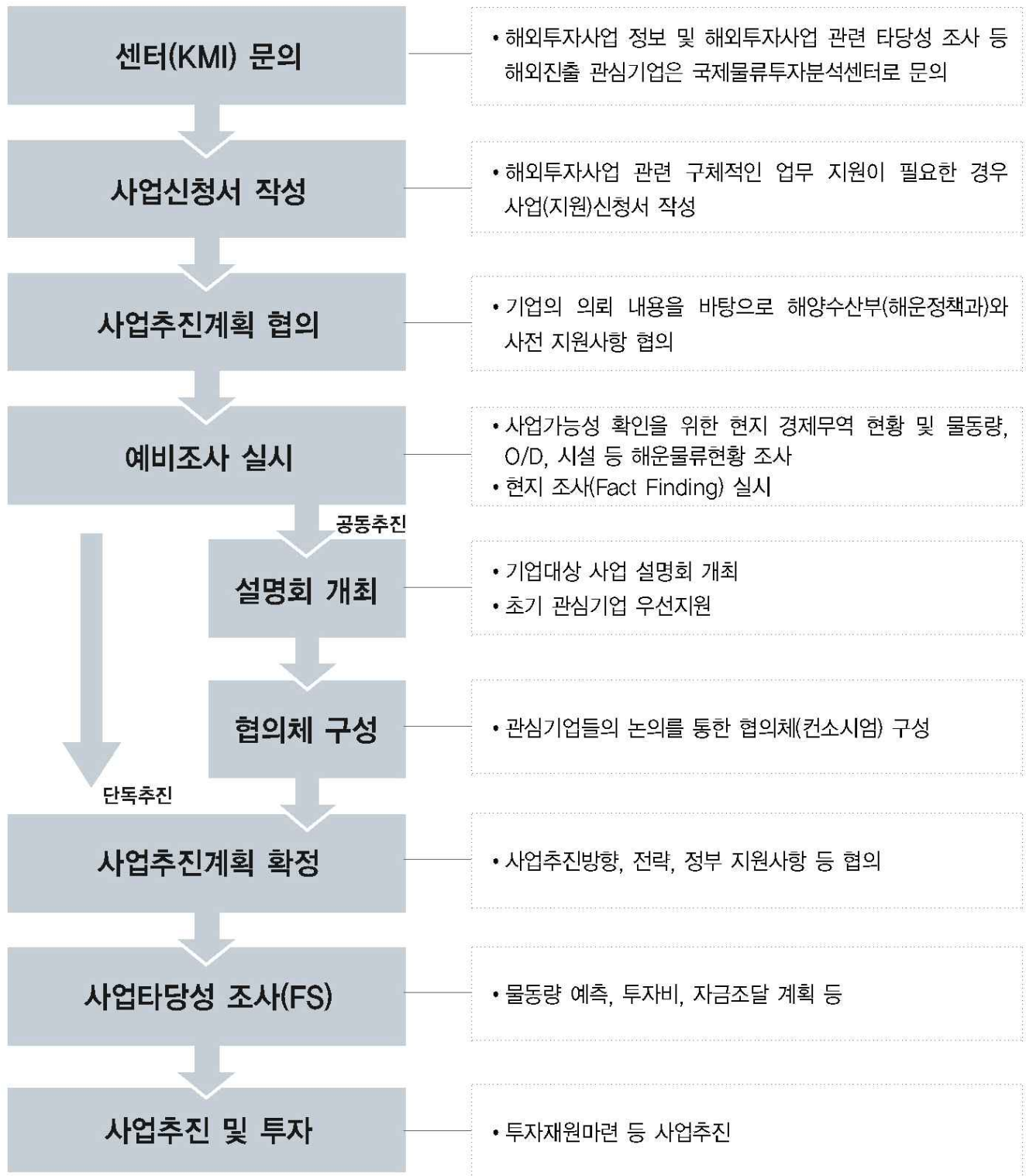
– 신청서 송부방법 : E-mail (hongwon@kmi.re.kr, saeii@kmi.re.kr)

※ 문의 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석센터

(이홍원 연구원 : 02-2105-2897 / 전해경 연구원 : 02-2105-2982)

한 국 해 양 수 산 개 발 원

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



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