

제 234호 · 2013년 12월 11일

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. 쿠바, 자유무역지역 및 신규 컨테이너터미널 건설 추진
2. 홍콩, bunker연료법 시행으로 선전항과의 격차가 더욱 커질 것으로 전망
3. UNCTAD, 대부분 국가의 정기선 연계성 증가 분석결과 발표
4. 상하이, 컨테이너 항만 확장 추진

물류시장동향

1. G6 얼라이언스, 2014년 운송 계획 발표
2. 러시아 철도청, 2014-2016년간 러시아 철도 물동량 감소 예상



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

물류정책·사업동향

□ 쿠바, 자유무역지역 및 신규 컨테이너터미널 건설 추진

- 쿠바는 앞으로 파나마운하 확장에 대비해 자유무역지역과 새로운 컨테이너터미널 건설에 투자계획을 수립
 - 쿠바의 하바나 항만은 이미 개발되어 운영되고 있으며, 해안가에 위치한 마리엘(Mariel) 지역은 운하를 통과하는 대형선박의 접근이 용이
 - 드류리의 닐 데이비슨에 의하면 쿠바는 좋은 입지에 있으며, 심해항만이 필요
 - 환적을 예로 들면 마리엘은 기존 파나마의 허브기능을 수행하는 카우세도(Caucedo)와 킹스턴(Kingston) 항만과 경쟁
 - 위치상으로 보면 마리엘은 쿠바 북쪽 해안에 있으며, 미국 플로리다와 대략 190마일 떨어져 항만간 경쟁 불가피
 - 미국의 쿠바에 대한 금수제한조치가 해제된다면 마리엘은 미국과 쿠바의 무역에 있어서 가장 중요한 위치를 차지
 - 부가적인 매력에도 불구하고 자유무역지역에 기업이 뿌리를 내리는 것은 매우 어려운 작업
 - 미국의 금수제한조치 기간 동안에는 브라질, 멕시코, 중국 및 싱가포르 정부에 의존해서 문제를 해결해야 하는 상황
 - 이 프로젝트는 약 9억불의 비용이 소요되며, 브라질의 오데브레트(Odebrecht)에 의해서 건설되어 싱가포르의 PSA가 운영

< 알라브라다 지역 전경 >



자료 : www.portstrategy.com

자료 : www.portstrategy.com, 2013.12.5.

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

□ 홍콩, bunker연료법 시행으로 선전항과의 격차가 더욱 커질 것으로 전망

- 홍콩 입법위원회는 2015년 1월 1일부터 홍콩항에 입항하는 선사에 대해 저유황 bunker연료의 사용을 의무화하는 법안을 통과
 - 법안의 시행으로 선사들이 60만~100만 달러의 연료비를 추가로 부담해야 함에 따라 인근 선전항을 대체 항만으로 선택할 가능성이 높아짐
- 현재 홍콩은 홍콩항을 이용하는 선사 중 저유황 연료로 전환하는 선사에 대해 2015년 9월까지 3년간 항만사용료를 50% 감면하는 인센티브 제도를 시행 중
 - 그러나 금번 통과된 bunker연료법이 시행되면 2015년 9월 이후 현재의 인센티브 제도는 연장되지 않을 것으로 예상
- 2013년 홍콩항의 컨테이너 물동량은 2,150만 TEU, 선전항의 컨테이너 물동량은 2,340만 TEU로 예상되어 선전항이 홍콩항을 제치고 세계 제3위의 컨테이너항만으로 부상할 전망
 - 그 간 선전항은 제조기업이 중국 연안지역에서 내륙지역으로 이전하는 상황에 대응하여 도로, 철도 등 배후연계망을 확보함으로써 홍콩항을 위협
 - 반면 홍콩항은 선전항 대비 늦은 대응으로 선전항에 시장점유율을 잃어가고 있는 상황
 - 2013년 1~8월 홍콩항의 컨테이너 물동량은 1,454만 TEU로 전년 동기대비 7% 감소한 반면, 선전항은 전년 동기대비 2% 증가한 1,525만 TEU를 처리
- 2015년 bunker연료법이 시행되면 선전항과 홍콩항 간 컨테이너 물동량 격차가 더욱 벌어질 것으로 예상
 - 중기적으로 2018년까지 홍콩항의 컨테이너 물동량은 연평균 0.2% 증가하여 2,330만 TEU를 기록할 것으로 추정
 - 반면 선전항은 같은 기간 연평균 2.3%의 컨테이너 물동량 증가율을 기록하여 2018년에 2,630만 TEU를 처리할 것으로 추정

자료 : www.businessmonitor.com, 2013.12.6.

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

□ UNCTAD, 대부분 국가의 정기선 연계성 증가 분석결과 발표

- UNCTAD가 국가별 정기선 연계성 지수(Liner Shipping Connectivity Index, LSCI) 및 컨테이너 선대를 분석한 결과 지난 10년(2004년~2013년) 간 선박은 대형화되고 해운선사의 수는 감소
 - 컨테이너선의 평균 선형(Ship Size)은 2004년의 2,812TEU에서 2013년 5,540TEU로 증가하였으며, 최대 선박 사이즈는 2004년의 8,238TEU에서 2013년 18,000TEU로 증가
 - 국가별 해운선사의 평균 숫자는 2004년 22개에서 2013년 16개로 27% 감소
- UNCTAD는 2004년부터 국가별 정기선 네트워크의 통합수준을 가늠하는 척도인 정기선 연계성 지수를 측정하기 시작
 - LSCI가 높을수록 수송능력이나 수송빈도 측면에서 글로벌 해운시스템에 대한 접근성이 보다 용이해져 국제무역에 효과적으로 참여할 수 있음을 의미
 - LSCI는 주로 국가별 항만에 기항하는 정기선사의 △ 컨테이너 선박 수 △ 전체 컨테이너 선복량 △ 자가선박으로 서비스를 제공하는 기업 수 △ 서비스 항로 수 △ 최대 선박 사이즈(TEU) 등 5개 요소를 기반으로 측정
- 지난 10년간 선박의 대형화 및 컨테이너 선복량의 증가로 대부분 국가의 해운 연계성은 증가
 - 2004년 이후 120국가의 LSCI가 개선된 반면 단지 39개 국가의 LSCI만 하락
- 전체적으로 수출 대국 또는 주요 환적 허브항을 가지고 있는 국가 또는 지역의 LSCI가 높은 편
 - 2013년 상위 15개 국가 또는 지역은 중국(157.51), 홍콩(116.53), 싱가포르(106.91), 한국(100.42), 말레이시아(98.18), 미국(92.8), 독일(88.61), 영국(87.72), 네덜란드(87.46), 벨기에(82.21), 프랑스(74.94), 스페인(70.4), 이탈리아(67.26), UAE(66.97), 일본(65.68) 순임
- 그밖에 해운선사 수의 감소 경향은 특히 소규모 무역국가의 경쟁수준에 대해 중요한 시사점을 제공
 - 일반적인 무역규모의 국가에서는 16개 해운선사만으로도 화주들이 충분한 선택의 폭을 가지게 되어 적절히 경쟁이 전개되는 시장 구성 가능
 - 그러나 특정 개별운송 루트에 있어서, 특히 작은 개발도상국의 경우 해운기업 간 경쟁 감소는 독과점 시장을 초래

자료 : www.americanshipper.com, UNCTAD, 2013.12.6.

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

□ 상하이, 컨테이너 항만 확장 추진

- 상하이시는 중국 중앙정부에 상하이 자유무역지역 시범구 지원을 위해 수십억 위안 규모의 신규 컨테이너 부두 건설 승인을 요청
 - 중국 사우스차이나모닝포스트(South China Morning Post)는 상하이시가 중국 국가발전개혁위원회(National Development and Reform Commission, NDRC)의 승인을 얻게 되면 양산항 4단계 확장을 시작할 계획이라고 보도
 - 중국 지방정부는 거대 사회기간시설 사업 수행을 위해서는 중앙정부의 동의 필요
- 상하이 심수항 개발에 대한 책임을 맡고 있는 상하이 통성 투자공사의 수 웨이(Xu Wei)씨는 상하이를 본토의 작은 홍콩으로 만든다는 중국 정부의 야심찬 계획 하에 신규부두 건설은 머지않아 시작될 것이라고 설명
 - 구체적인 건설 일정과 금액은 아직 밝혀지지 않았으나 일부 소식통에 의하면 연간 400만 TEU의 하역능력을 추가하게 될 신규 선석의 개발에는 최소 16억 4천만 USD 소요 예상
- 중국정부는 상하이 자유무역지역 개발을 통해 상하이의 국제 환적물량이 크게 증가할 것으로 기대
 - 상하이는 과거 3년 간 세계에서 가장 바쁜 항만이었으며 작년 양산 심수항은 상하이 컨테이너 물량의 40% 처리
 - 그러나 컨테이너 항만의 국제화 정도를 나타내는 주요한 척도인 국제환적 물량의 경우 상하이 항은 작년 전체 물량의 5.5%에 불과
 - 자유무역지역에 보관되는 화물은 세관의 간섭에서 면제되기 때문에 환적 물량이 증가할 것으로 기대
- 상하이는 국제 환적물량을 크게 증기시키고자 하고 있으며, 양산항 확장계획은 그 계획의 일환
 - 향후 상하이 항은 국제 환적물량에서 경쟁항만인 홍콩이나 싱가포르항을 위협하게 될 전망
 - Shenyin Wanguo Securities는 자유무역지역 정책으로 인해 상하이가 연간 90만 TEU의 신규 국제 환적물량을 처리하게 될 것이라고 전망

자료 : www.portfinanceinternational.com, 2013.11.18.

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

물류시장동향

□ G6 얼라이언스, 2014년 운송 계획 발표

- G6 얼라이언스는 P3 네트워크의 전략에 맞서 대서양 항로와 태평양 항로 운항계획을 발표
 - 현대상선을 비롯한 Hapag-Lloyd, NYK, OOCL, APL, MOL로 구성된 G6 얼라이언스는 세계 물동량의 17%를 담당하고 있으며, 총 37%의 화물을 운송하고 있는 Maesk, MSC, CMA CGM로 구성된 P3 얼라이언스와 경쟁하기 위해 아시아와 미국, 유럽 66개 항만에 총 240척의 선박을 배치할 예정
 - 내년 4월, G6 얼라이언스는 아시아-유럽과 대서양 항로, 그리고 태평양 항로 운항을 시작하는 P3 네트워크와 함께 이와 같은 확장 서비스를 실시할 예정
 - 향후 아시아-유럽 및 아시아-미국 동부 항로에 대해 G6 얼라이언스 선사들은 미국 서부와 아시아의 27개 항만을 연결하는 12개 항로에 76척의 선박을 배치될 예정이며, 5개의 대서양 항로는 42척의 선박이 미국, 캐나다, 파나마, 멕시코, 네덜란드 영국, 프랑스 벨기에와 독일의 25개 항만에 기항할 예정

자료 : www.shippingazette.com, China Logistics Portal, 2013.12.5.

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

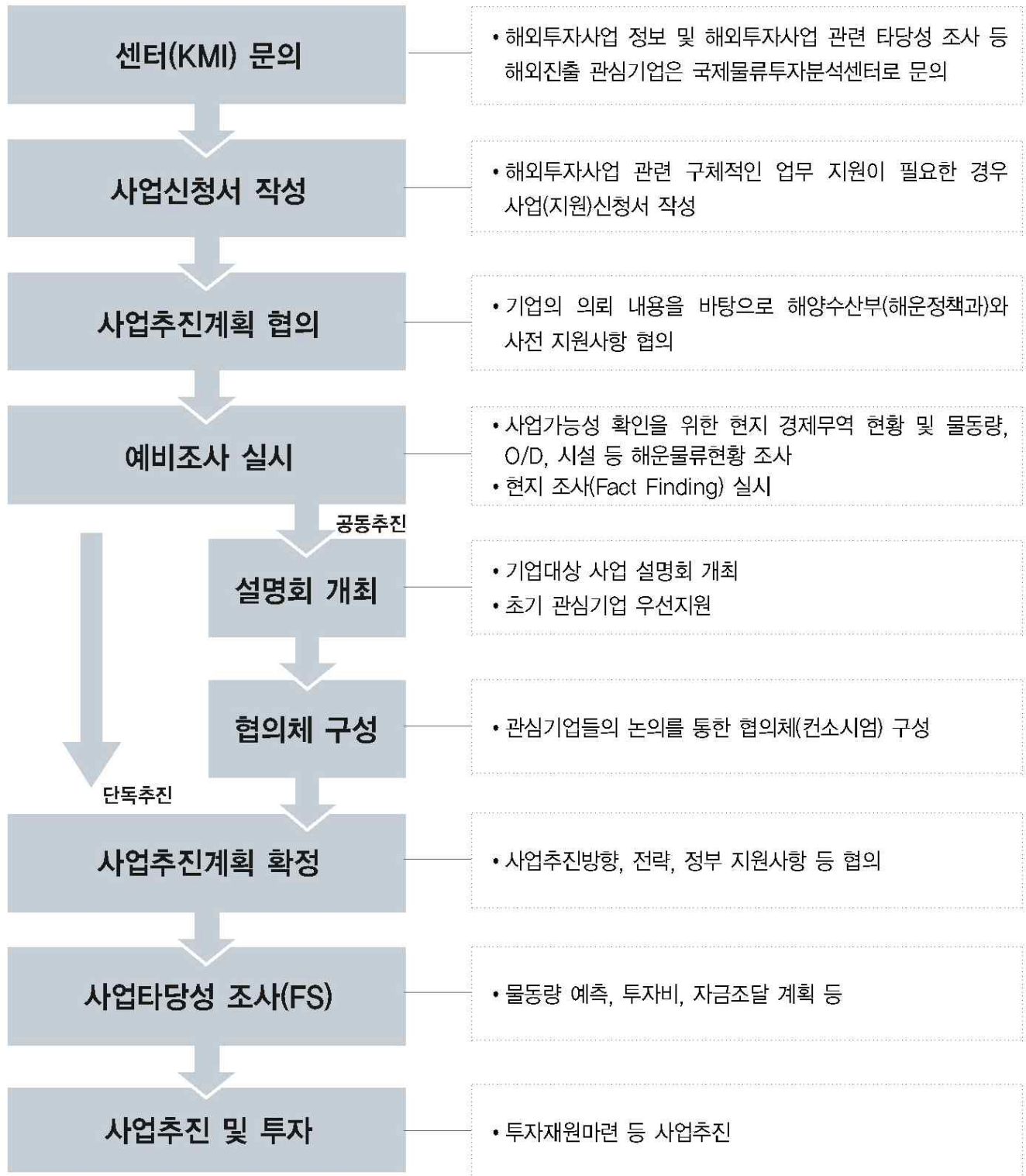
□ 러시아 철도청, 2014-2016년간 러시아 철도 물동량 감소 예상

- 러시아 철도청은 2014년부터 2016년까지 석유와 곡물을 제외한 모든 품목의 물동량이 감소할 것으로 예상
 - 2014-2016년간 러시아연방의 GDP 성장율은 3~3.3%이며, 산업생산 증가율은 2~2.2%로 러시아 철도청은 국가의 경제상황, 화물회전을 및 화주의 요청사항을 고려하여 현실적으로 예측
 - 2014년에 석유제품(3.1%)과 제과제품(16.3%)의 물량만이 다소 증가할 것으로 전망
 - 이외 다른 품목인 건축자재(1%), 금속광물(0.4%), 석탄(0.4%) 등은 올 수준을 유지하거나 하락할 것으로 전망
 - 올해에는 석탄(0.5%), 석유제품(3.5%), 목재(0.3%), 곡물(14.1%) 등 전체 품목의 물동량이 증가한 것으로 추정

자료 : www.tks.ru, 2013.12.3.

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

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



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