

제 241호 · 2014년 1월 29일

미래전략연구본부 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 |

글로벌물류이슈

1. 동서 교역 요충지 카자흐스탄의 물류시장 동향

물류정책·사업동향

1. 항만투자수익 극대화를 위한 새로운 분석 툴(Tool) 개발
2. '컨' 선사, 물량보다 빠른 선복량 증가로 지난5년간 TEU당 16달러 운영 손실 발생
3. FESCO, 일본과의 무역 연계 강화를 통한 블라디보스토크항 활성화 기대
4. Goodman, 중국 총칭에 고객맞춤형 물류시설 건설 예정

물류시장동향

1. 중국, 서부개발을 위한 국가급 신구역(国家级新区) 추가 지정
2. 일본선사 NYK, 카자흐스탄 자동차 전용 터미널 인수



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

글로벌물류이슈

□ 동서 교역 요충지 카자흐스탄의 물류시장 동향

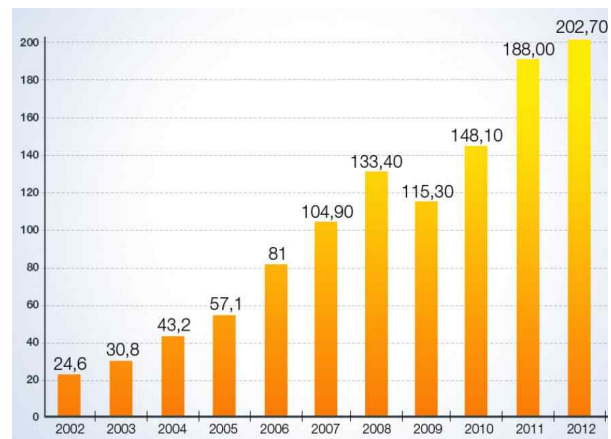
- 카자흐스탄은 지난 20년간 후진국에서 개발도상국으로 도약한 중앙아시아 유일의 국가이며, 풍부한 광물자원 및 각종 개혁개방 정책을 바탕으로 2012년 GDP 기준 세계 50위 국가로 부상
 - 2010년 카자흐스탄은 외국인 투자 촉진 및 무역관계 개선을 위한 노력의 일환으로 벨라루스-카자흐스탄-러시아 관세동맹에 가입
- 카자흐스탄은 유라시아의 중심에 위치한 동서 교역 요충지
 - 러시아, 투르크메니스탄, 우즈베키스탄 및 키르기즈스탄과 남부 국경을, 중국과는 동부 국경을 이루고 있으며 면적은 세계 9위(272만 km²)
 - 아태지역을 근동¹⁾ 및 중동, 그리고 유럽과 연결하는 주요 육상루트가 카자흐스탄을 경유
 - 또한 BRICs 국가 중 러시아, 중국과 인접해 있으며, 인도와도 가까이 위치
 - 주요 교역파트너는 CIS 및 발트 국가이며, 러시아, 독일, 터키, 스위스, 체코, 이탈리아, 중국, 미국, 영국, 한국 등의 국가와 밀접한 무역관계를 구축

< 카자흐스탄의 지리적 입지 >



자료 : www.invest.gov.kz

< 카자흐스탄의 GDP 추이 >



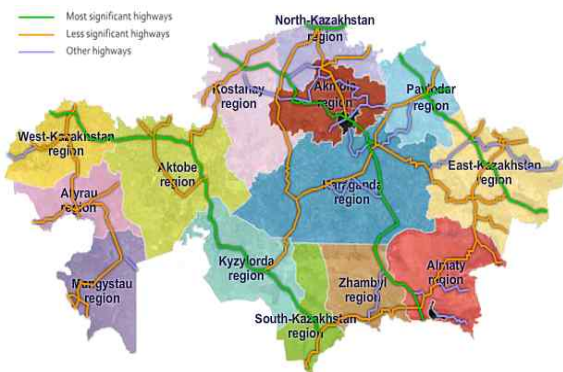
- 카자흐스탄의 도로연장은 약 148,000km이며, 도로운송은 카자흐스탄 화물운송의 약 90%를 차지할 정도로 지배적인 운송수단
 - 국경통과 화물 중 중앙아시아와 러시아, 중국 물량이 절대적 비중을 차지하며, 6개 메인 도로 루트²⁾를 통해 국제운송 수행

1) 아라비아-북동아프리카-동남아시아-발칸 등을 포함하는 지역

2) 타슈켄트-심켄트-타라즈-알마티-호르고스, 심켄트-키즐로르다-악토베-우랄스크-사마라(중국 서부-서유럽 연결 루트 포함), 알

- 2013년 도로화물 수송량은 27.2억 톤으로 전년대비 10% 증가할 것으로 추정되며, 2014~2018년 연평균 11.1% 증가하여 2018년에는 50.3억 톤에 이를 전망(BMI)
- 중국, 러시아, 유럽간 국제도로화물 증대에 대비하여 2007년 카자흐스탄에서 사업을 시작한 DHL은 2013년 알마티에 신규 사무소³⁾를 오픈함으로써 입지를 확대
- 카자흐스탄은 주변 국가와 14개 철도⁴⁾로 연결되어 있으며, 이들 철도는 아시아와 유럽을 연결하는 중요한 게이트웨이⁵⁾로 카자흐스탄의 철도운송시장은 성장 가능성이 높은 분야
 - 현재 이용 중인 철도연장은 14,200km이며, 그중 복선철도 4,800km(34%), 전기철도 4,100km(29%)
 - 카자흐스탄의 철도는 주요 수출품목인 곡류, 원유 등 벌크화물 수송을 위해 개발되어 왔으며, 장기적으로 이러한 추세가 지속될 전망
 - 2013년 철도화물 수송량은 3.1억 톤으로 전년대비 6.33% 증가할 것으로 예측되며, 2014~2018년 연평균 7.0% 증가하여 2018년에는 4.3억 톤에 이를 것으로 추정(BMI)

< 카자흐스탄의 고속도로망 >



< 카자흐스탄의 철도망 및 주요 항만 >



자료 : www.invest.gov.kz

- DP World의 지원에 따른 물류 허브 가능성 기대
 - 2013년 3월 DP World와 카자흐스탄 국영철도회사인 KTZ(Kazakhstan Temir Zholy)사는 Khorgos-Eastern Gate와 Aktau항⁶⁾ 관리를 위한 협력 협의서에 서명하였으며, 이는 카자흐스탄을 환적중심으로 개발하려는 DP World의 계획을 시사

마티-카라간다-아스타나-페트로파블롭스크, 아스타라한-아티라우-악타우-투르크메니스탄 국경선, 움스크-파블로 다르-세미파라핀스크-마이칼차가이, 아스타나-코스타나이-첼라빈스크-예카테린부르크

- 3) 알마티 최대의 창고단지(Warehouse Park)에 위치해 있으며, 카자흐스탄 주요 수송 루트인 TRACECA(Transport Corridor Europe Caucasus Asia) 및 BAKAD(Great Almaty Circle Motor Road)의 교차지에 입지. TRACECA는 유럽~흑해~코카서스~카스피해~중앙아시아로 연결되는 루트이며, 카자흐스탄 구간은 도스틱~알마티~Aktau임
- 4) 그중 9개 노선은 러시아와, 3개는 우즈베키스탄, 1개는 키르기스스탄, 1개는 중국과 연결됨
- 5) 카자흐스탄 도스틱과 중국 알라산커우, 그리고 이란 Serakhs 및 투르크메니스탄 Meshkhed 국경철도의 개통은 중국 렌윈강에서 카자흐스탄 등 CIS 국가, 이란, 터키를 경유하여 지중해 및 페르시아만 항만에 이르는 실크로드에 새로운 환적루트를 제공
- 6) Aktau항은 카자흐스탄의 유류 및 건화물, 국제환적항으로 연간 설계 처리능력은 유류 1,000만 톤, 건화물 150만 톤이며, 2012년 처리물동량은 1,090만 톤

- Khorgos-Eastern Gate는 카자흐스탄의 국경 알마티 지역에 위치하며 중국과 함께 개발되는 무역, 드라이포트, 물류 등 기능을 보유한 물류센터로 중국과 유럽 간 육상운송수단 선택에 중요한 역할 수행
- Aktau항은 카스피해에 위치하여 다른 중앙아시아 국가 및 이란과의 연결점 역할을 하며, 아제르바이잔과 조지아의 육상루트를 통한 흑해와의 연결 등 동서 간 연결 확장 예정
- DP World의 참여와 대량의 중국 수출 소비재를 처리하게 될 Khorgos-Eastern Gate의 개발로 현재 벌크화물에만 편중되어 있는 Aktau항의 컨테이너 화물이 증가되어 Aktau항의 화물 다각화 효과가 예상

< Khorgos-Eastern Gate 위치 >



자료 : Railway PRO(www.railwaypro.com)

○ 해양수송루트 다각화 노력

- 해양수송루트 다각화7)를 위해 2013년 10월 카자흐스탄 KTZ사와 중국 련원강항만그룹 (Lianyungang Port Group)은 아시아발 카자흐스탄의 컨테이너화물 운송을 위한 JV 설립 협약에 서명
- 이에 따라 9,840만 달러가 물류터미널 운영에 투자될 예정이며, 합작회사는 컨테이너 복합운송 및 보관 등 서비스에 사업을 집중할 계획
- 2011년 련원강-알마티 철도서비스가 개통된 이후 현재까지 중국발 러시아 및 유럽향 컨테이너 위주로 운송서비스가 이루어졌으며, 현재까지 처리된 물동량은 10.6만 TEU를 기록

7) 지금까지 바다를 통한 외부연결은 카스피해로 제한되어 인접국과의 교역을 위한 통로로 사용. 그동안 카자흐스탄의 수출입화물은 주로 러시아 노보로시스크(Novorossiysk)항을 통해 교역이 이루어져 카자흐스탄의 글로벌 해상 무역루트는 매우 제한적이었음

- 통합철도운영사 사업 지속 진전 예상
 - 2013년 10월 러시아, 벨로루시, 카자흐스탄 철도운영사는 통합철도운영사인 OTLK(Integrated Transport and Logistics Company)의 소유 및 운영에 대한 기본원칙에 서명
 - 현재 세 운영사간의 협정은 중국-유럽-중국 간 컨테이너화물에 대해 km당 동일 운임요율을 적용하는데까지 진전되었으며, OTLK는 유라시아 랜드브릿지에서 주요한 역할 수행 예정
- 향후 카자흐스탄은 지속적인 경제 성장, 국민소득 증가에 따른 가계소비 증가, 수출입 증가에 힘입어 물류수요가 지속적으로 확대될 것으로 예상되며, 아울러 현재 추진 중인 세계무역기구(WTO) 가입이 실현되면 국내 및 국제물류 수요가 보다 크게 증가될 것으로 예상
 - 2014~2018년 카자흐스탄의 실질 GDP는 연간 5.5%의 성장을 지속할 것으로 추정되며, 1인당 GDP는 2018년 19,304달러로 추정(BMI)
 - 같은 기간 수입액과 수출액은 각각 연간 7%대로 지속 성장하여 2018년 수입과 수출 규모가 각각 990.4억 달러, 1,419.7억 달러에 달할 것으로 추정(BMI)
- 또한 중국 시진핑 정부의 '신실크로드경제벨트 구상' 및 서진전략으로 아시아-유럽 공급사슬에서 카자흐스탄의 중심 역할은 더욱 부각될 전망
 - 카자흐스탄은 지리적으로 동서교역의 요충지에 입지해 있으며, 인접 국가들과 무역도 견고
- 카자흐스탄은 우리 물류기업들이 보다 관심을 가지고 진출을 모색해야 할 시장
 - 거점-지역간 내륙 화물차 운송사업, 합작방식의 철도터미널 운영사업, 냉동냉장창고 등 물류 창고 사업, 대규모 신규 자원 및 인프라 개발사업과 연계한 프로젝트 물류사업, 내륙물류시설 개발사업 분야 등의 진출 검토 필요
 - 특히 가계소비 증대에 따른 자동차 구매 확대, 글로벌 자동차 메이커의 카자흐스탄 진출 확대로 자동차 및 관련 부품 물류수요 증대가 예상되어 이 분야의 진출도 검토 필요
- 다만 중국에 대한 높은 수출의존도, 유럽시장과의 관련도 증가로 추후 중국 및 유럽의 경기침체에 따른 수요 감소는 물류시장 위축 리스크 요인으로 주의 필요

자료 : www.invest.gov.kz, www.businessmonitor.com, Kazakhstan Freight Transport Report, 2014.1.17.

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

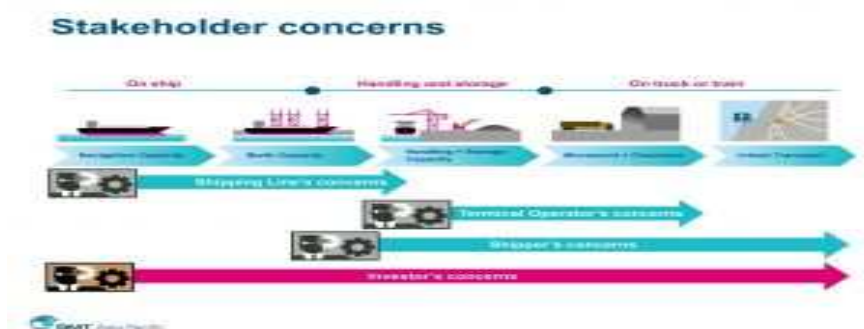
이홍원 연구원 (☎ 02-2105-2897, hongwon@kmi.re.kr)

물류정책 · 사업동향

□ 항만투자수의 극대화를 위한 새로운 분석 툴(Tool) 개발

- BMT Asia Pacific사는 항만투자자와 운영자의 투자수익을 극대화 할 수 있는 두 가지 툴(Tool)을 개발
 - 두 가지 툴은 항만선택모델과 항만 360°⁸⁾로, 주어진 환경에서 특정항만의 경쟁우위를 평가하기 위해 개발
 - 이 툴은 정량적이거나 정성적 방법 모두 적용하여 우수 항만 전문가와 경제학자들이 설정한 의사결정 기준 범위 측정 가능
 - BMT Asia Pacific의 Richard Colwill 박사에 따르면 자사의 툴은 “운영자에게는 구조화된 방법으로 항만/터미널에 영향을 미치는 경쟁여건을 파악할 수 있도록 해주는 한편, 개발자에게는 시장에서 경쟁자들을 고려하여 항만개발시기를 알려줌.”
 - 경쟁자의 취약점, 투자안이 불리할 경우 기존 시설과의 직접적인 경쟁회피, 지방정부/이해관계자와의 협상/로비를 위한 쟁점사항의 확인 등을 통해 항만개발계획의 조정 가능
 - 전형적인 시장점유율 분석툴은 시계열적인 시장점유율 자료, 거리 또는 운송시간 추정을 포함한 전형적인 시장 연구에 기반을 둔 반면 BMT의 툴은 한발 더 나아간 분석결과 제시
 - 항만선택모델은 항만과 공장까지 운송시간, 평균대기시간, 운항빈도와 터미널 하역료도 포함
 - BMT의 항만선택모델은 남중국의 초경쟁환경에서 미래 성장전략수립을 위한 홍콩정부의 “HK Port Masterplan 2030” 프로젝트를 지원하여 유효성을 입증

< 새로운 BMT 항만 툴(Tool) 개념도 >



자료 : www.portstrategy.com

자료 : www.portstrategy.com, 2014.1.24.

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

8) 항만 360°는 항만 물동량, 항만시설의 속성, 배후지 연결성, 관리와 운영시스템 측면에서 동일 항만내 항만/터미널의 경쟁적 강점을 조사하는 툴임

□ '컨'선사, 물량대비 높은 선복량 증가로 지난5년간 TEU당 16달러 운항 손실 발생

- 네덜란드의 연구 및 컨설팅 회사인 Dynamar의 11번째 연간보고서⁹⁾에 따르면, 세계 상위 20대 컨테이너 선사들은 지난 5년간('08~'12년) 화물운송을 통해 TEU당 평균 16달러 손실이 발생
 - Dynamar 보고서는 세계 상위 20대 선사가 지난 5년간('08~'12년) 운송한 화물량 1억2천2백만 TEU를 가지고 순 손실액을 추정
- 이 분석보고서에서는 세계 상위 20대 선사들의 5년간의 총 손실액은 13억 달러이고, 그 중 운항 손실액은 TEU당 평균 5달러라고 언급
- 또한 이 보고서는 지난 5년 중 2008년과 2010년을 제외한 모든 년도에서 세계 상위 20대 선사들은 운항 손실이 발생했다고 언급
- 선사들의 운항손실이 발생한 이유는 2005년 이래 이들 선사들의 명목상 컨테이너선 선복량이 컨테이너 물동량보다 빠른 속도로 증가했고, 이로 인하여 현재 선복량이 물동량의 20%를 초과했기 때문이라고 이 보고서에서 주장
 - 상위 20대 컨테이너 선사 중 단지 동서항로를 운항하는 China Shipping만이 이 기간 동안 선복량보다 화물량이 증가했다고 언급
- 한편 총 선복량 기준 세계 1위 선사인 머스크사는 자사의 확대된 피더 네트워크 때문에 평균 선박 크기는 4,400 TEU로 선박크기 기준 12위를 차지했으며, 총 선복량 기준 2위를 차지한 MSC의 평균 선박크기는 4,900 TEU로 7위를 차지
 - 전 세계 상위 25대 선사의 평균 선형은 2013년 중반 기준 4,200TEU였다고 보고서가 언급
- 이와 달리 총선복량 기준 18위인 현대상선의 평균 선박크기는 6,100 TEU로 선박크기 기준 세계 1위 차지
 - 그 다음으로 평균 선박크기가 5,700 TEU인 United Arab Shipping가 2위를 차지

9) Dynamar, The Top 25 Container Liner Operators 2013, December 2013.

<세계 상위 20대 선사들의 5년('08~'12년)간 주요 성과 및 재무지표>

변수	5년 (08~12년)	2012년	2011년	2010년	2009년	2008년
선복량 (TEU)	12,844,000	14,690,000	14,047,000	12,991,000	11,350,000	11,144,000
운송화물량 (TEU)	122,032,000	115,448,000	123,896,000	112,947,000	99,560,000	108,312,000
매출액 (백만달러)	148,200	165,500	155,800	156,700	105,700	157,400
운항수익 (백만달러)	2,700	1,500	8,700	17,400	-16,400	2,500
순수익 (백만달러)	-1,300	-6,100	-10,700	18,200	-14,900	7,100
TEU당 매출액 (USD/TEU)	1,400	1,400	1,400	1,500	1,200	1,600
TEU당 영업실적 (USD/TEU)	2,700	1,500	8,700	17,400	-16,400	2,500
TEU당 순영업실적 (USD/TEU)	-16	-50	-87	162	-170	65
영업마진 (%)	1.8	0.9	5.6	11.1	-15.5	1.6

주 : 상위 20대 선사(알파벳 순서)는 APL, China Shipping, CMA CGM, Coscon, CSAV, Evergreen, Hamburg Süd, Hanjin, Hapag-Lloyd, Hyundai, "K" Line, Maersk Line, MOL, MSC, NYK, OOCL, PIL, UASC, Yang Ming, ZIM

자료 : Dynamar, The Top 25 Container Liner Operators 2013, December 2013.

자료 : www.joc.com, 2014.1.21.

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

□ FESCO, 일본과의 무역 연계 강화를 통한 블라디보스토크항 활성화 기대

- 대 아시아 무역에 있어 일본 고객이 러시아 국영선사 FESCO의 주요 타겟으로 부상
 - FESCO는 극동러시아 블라디보스토크 상업항을 운영 중이며, 블라디보스토크항은 아시아로부터 러시아 및 유럽 전역으로 운송되는 상품 및 자동차 화물의 집산지 역할을 수행
 - 2008년~2012년 블라디보스토크항의 컨테이너 물동량은 연평균 16.8% 증가하여 2012년 456,146TEU를 기록
 - FESCO의 노력으로 일본과의 연계가 더욱 공고해 진다면 블라디보스토크항의 물동량이 크게 증가할 것으로 기대
- 현재 일본과 러시아를 직접 연결하는 유일한 해상 서비스는 FESCO가 제공하고 있는 JTSL(Japan Trans-Siberian Line)
 - FESCO는 컨테이너, 일반화물 및 RO/RO 선을 이용하여 자동차 등 화물을 러시아와 일본 간 운송사업 수행
 - FESCO는 JTSL을 이용하여 2013년 1~9월 간 11,079TEU의 기록적인 물량을 운송하였는데, 이는 2012년 동기대비 33.5% 증가한 물량
- 러시아 소비자의 구매능력은 여전히 견실한 편이며, 향후 몇 년간 가계지출 지속 증대 전망
 - 소비지상주의의 확대와 유명 국제브랜드의 고급상품에 대한 선호도가 높은 중산층의 증가로 러시아의 가계지출 급증
 - 러시아의 가계지출은 2014~2018년 사이 매년 10.9% 증가하여 2018년에는 1.7조 달러에 이를 것으로 예측
- FESCO는 일본과의 교역에서 컨테이너 화물의 증가 혜택뿐만 아니라 항만운영에서 컨테이너 운송 및 화물철도 운영까지 연계되는 FESCO 전체 공급사슬에서의 이익을 기대

자료 : www.businessmonitor.com, 2014.1.17.

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

□ Goodman, 중국 충칭에 고객맞춤형 물류시설 건설 예정

- Goodman Group¹⁰⁾은 중국 서부 충칭지역에 Yunda Express¹¹⁾ 위한 고객맞춤형(Built-to-suit, BTS) 물류시설 건설 계약 체결
 - 개발규모는 46,700 평방미터로 Goodman Group의 충칭 공항 물류단지에 개발 예정
 - Yunda Express BTS 시설은 2단계 걸쳐 개발되며, 창고 2개와 사무실, 구내식당, 기숙사 등의 시설이 포함
 - 1단계는 2014년 10월 완공을 목표로 하고 있으며, 2단계는 2015년 10월까지 완공 예정
 - Goodman Group은 이미 작년에 Yunda Express를 위해 안후이성에 위치한 Goodman 허페이 중앙물류단지 내에 29,300 평방미터 규모의 BTS 시설 개발을 시작
- Yunda와의 사전계약은 Goodman의 충칭 첫 사업인 충칭 공항 물류단지 사업개시를 알리는 신호탄 역할 수행
 - 충칭 공항 물류단지는 Goodman의 중국 서부지역 최대 규모의 개발사업으로, 향후 해당지역의 주요 포장 및 배송센터로서 역할 수행 기대
 - 충칭 공항 물류단지는 개발 완료 시 총 8개의 창고시설 보유 예정
 - 개발은 다단계에 걸쳐 이뤄질 것이며, 약 19만 평방미터 규모의 주요 물류시설 제공
 - 추정가치는 약 1억 3천만 USD에 이를 것으로 예상
- Goodman은 중국 내 사업을 빠르게 확장 중
 - 상하이, 텐진, 청두, 랑팡, 창저우, 허페이, 난징, 충칭 등 중국 주요지역에 550,000 평방미터의 물류시설 등을 개발 진행 중
 - 또한 Goodman은 향후 3~4년 안에 2.9백만 평방미터 규모의 안전하고 높은 품질의 물류시설을 개발할 수 있는 토지를 중국 내에 확보

자료 : www.cargonewsasia.com, 2014.1.24.

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

10) Goodman Group: 창고, 물류센터 등 산업시설 건설 및 보유·관리 회사

11) Yunda Express: 중국에서 가장 큰 민간 택배송 회사 중 하나

물류시장동향

□ 중국, 서부개발을 위한 국가급 신구역(国家级新区) 추가 지정

- 중국 국무원은 서부개발을 위한 국가급신구역으로 산시성(陝西)의 시시엔(西咸) 신구와 구이저우성(貴州)의 구이안(貴安) 신구를 지정
 - 국가급 신구역은 국가의 경제, 과학, 산업발전 등을 위하여 국무원에서 직접 지정하는 구역으로 개방정책 및 우대정책이 적용되는 구역
 - 서부지역 개발 및 실크로드 경제벨트의 중요 지역으로서 국가차원의 지원정책이 적용 될 예정
- 시시엔 신구는 서부개발의 엔진역할을 하면서 도시와 농촌의 연계개발을 위한 모델이 되는데에 목표를 두고 있으며 구이안 신구는 서부지역 경제 성장의 핵심지 및 내륙개방형 경제 시범구 역할 이 목적임
 - 서부지역 개발을 위한 신구 지정 정책은 이전의 동부연안개발 정책을 모델로 삼아 서부경제 부흥과 실크로드 개발 계획에 중요한 기저역할을 할 것으로 기대
 - 이러한 개발 지원 정책에 따라 중요 물류축의 이동에도 영향이 있을 것으로 예상

자료 : finance.ifeng.com, 2014.1.13.

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

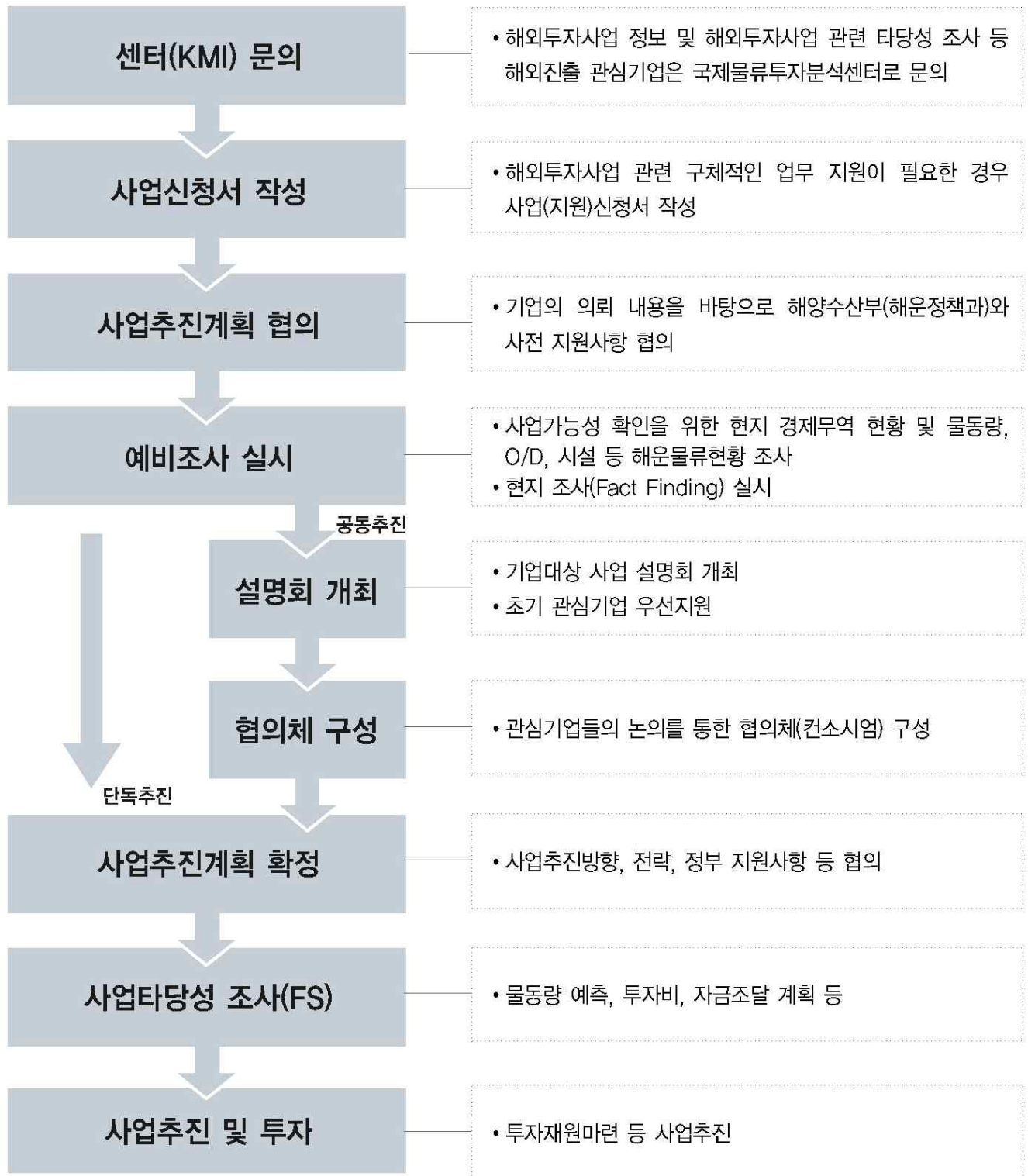
□ 일본선사 NYK, 카자흐스탄 자동차 전용 터미널 인수

- NYK는 카자흐스탄의 자동차 전용 터미널 인수를 통해 현지 물류사업 강화
 - NYK는 3억 4천만 엔(미화 330만 달러)를 투자하여 카자흐스탄 최대 규모의 자동차 전용 터미널인 Tranco 터미널을 인수
 - NYK는 기존에도 Tranco 터미널 지분 25%를 소유하고 있었지만 이번 인수과정을 통해 100% 소유하게 되면서 운영사 이름을 NYK Auto Logistics(Kazakhstan)로 변경
 - 본 거래는 최근 카자흐스탄에서 자동차 판매가 급격히 증가하고 있는 상황에서 내수에 대응 하기위한 물류거점을 확보하고 카자흐스탄내 물류 속도를 높이기 위한 노력의 일환
 - 한편, NYK는 카자흐스탄을 중심으로 중국과 러시아 국경 지역에서 다국적 내륙 운송 서비스를 제공하기 위한 계획을 수립 중

자료 : www.lloydslist.com, 2014.1.17.

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