

제 242호 · 2014년 2월 6일

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 |

물류정책·사업동향

1. DSV그룹, 터키-영국 간 복합운송서비스 개시
2. 인도 첸나이항 석탄터미널의 컨테이너터미널 전환 및 민영화 지연
3. DP World, 초대형 컨테이너선의 등장 등 세계해운시장 변화에 적극적 대응
4. 필리핀 ICTSI, CMA CGM에 Lekki항 터미널 지분 일부 매각

물류시장동향

1. 아제르바이잔, 바쿠(Baku) 무역항 이전 계획
2. 로테르담항 2013년도 컨테이너 물동량 하락



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

물류정책 · 사업동향

□ DSV그룹, 터키-영국 간 복합운송서비스 개시

- 덴마크의 최대 물류회사이며 유럽 3위의 물류서비스 제공업체인 DSV그룹은 터키-영국 간 복합 운송서비스를 개시
 - 터키와 영국 간 보다 효율적이고 안정적인 철도운송서비스가 제공됨에 따라 운송시간이 크게 개선되어, 기존 도로와 근해운송의 대안으로 부상
 - 이번 서비스의 개시는 성장 잠재력이 큰 터키시장을 육성하려는 DSV그룹의 전략의 일환
- 이 복합운송서비스는 블록트레인을 활용하여 두 가지 운송 경로의 서비스를 제공
 - 제1 운송 경로 : 주 3회 운영하며 터키 이스탄불의 하카리(Halkali) 열차터미널에서 벨기에 지브루그(Zeebrugge) 또는 네덜란드 로테르담으로 운송
 - 제2 운송 경로 : 근해운송으로 이스탄불에서 이태리 트리에스테(Trieste)로 수송 후 철도로 지브루그 또는 로테르담으로 운송

< 터키 → 영국 복합운송 흐름도 >

출처 : www.uk.dsv.com

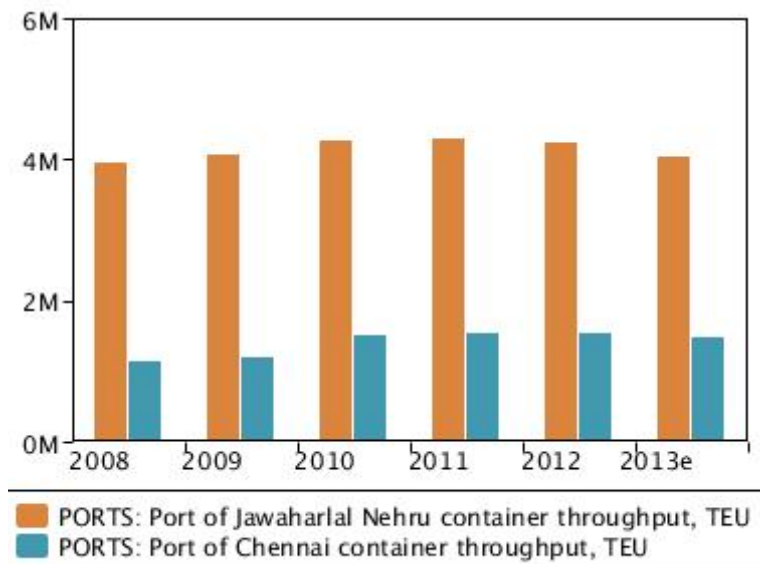
- 복합운송서비스는 기존의 터키-영국 간 도로운송에 비해 비용 절감이 가능하며, 환경 친화적
 - 이 서비스는 비용효율을 추구하는 화주들의 복합운송서비스에 대한 관심 증대, 에너지 효율성 제고 및 배기가스 저감을 위한 DSV그룹의 전략에도 부합

자료 : www.uk.dsv.com, 2014.1.29.김근섭 전문연구원 (☎ 02-2105-2846, gskim@kmi.re.kr)

□ 인도 첸나이항 석탄터미널의 컨테이너터미널 전환 및 민영화 지연

- 인도의 제2컨테이너 항만인 첸나이항의 자와하르(Jawahar) 석탄 터미널을 민영화하고 컨테이너 터미널로 전환하는 사업에 차질 발생
 - 정부계획에 따라 인도 첸나이항의 석탄 및 철광석 처리기능이 인근 엔노르(Ennore)항으로 이전됨에 따라, 2013년 8월에 자와하르 석탄 터미널을 민영화하여 컨테이너 터미널로 전환하는 국제입찰이 공고
 - 양허기간은 30년이며, DBFOT(design, build, finance, operate and transfer) 방식을 채택
 - 이후 DP world, PSA, 그리고 Adani 등이 적격자로 선정되었으나(Short list), 모두 재무제안서(financial bid)를 제출하지 않은 것으로 확인
- 배경으로는 시설공급 과다, 현대화된 철도연결 부족 등과 함께 추가 투자비용 소요 등이 지적
 - 또한 기존의 석탄 터미널을 컨테이너 터미널로 전환해도, 컨테이너 전용 터미널 수준의 효율성을 담보하기 어렵고 컨테이너 야드 확보 등이 여의치 않다는 점 등이 지적
- 보다 근본적인 이유로는 인도의 최대 수출시장인 유로존의 침체로 인도의 수출 물량이 줄어들었기 때문이며, 2013년 컨테이너 처리물동량은 2012년 대비 소폭 감소한 것으로 발표될 전망

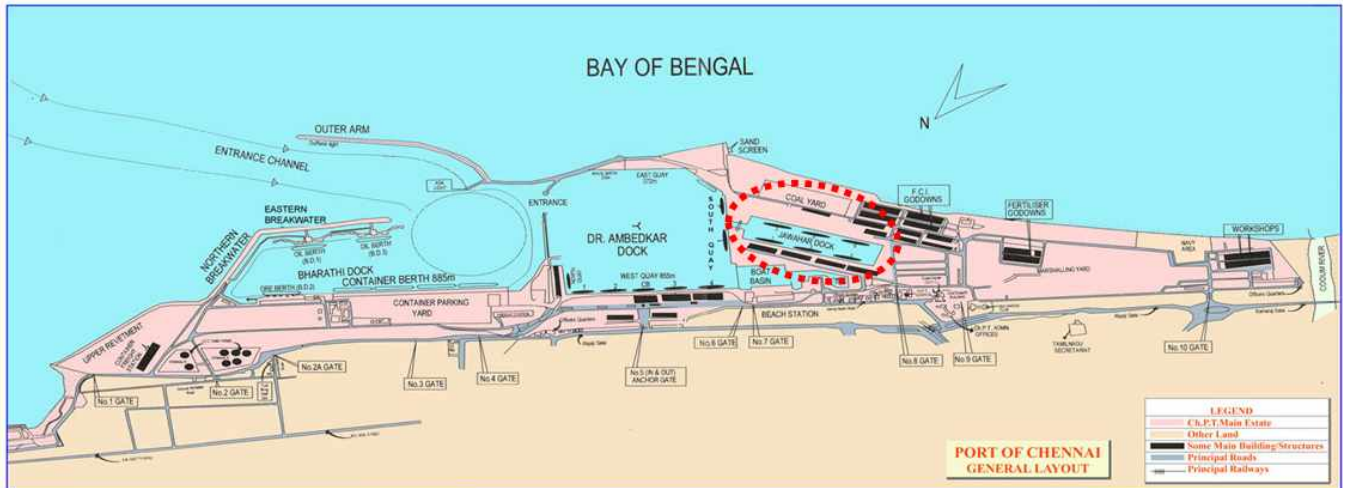
< 자와할랄 네루 및 첸나이항 물동량 추정(천TEU) >



자료 : Business Monitor International, 2014.1.23.

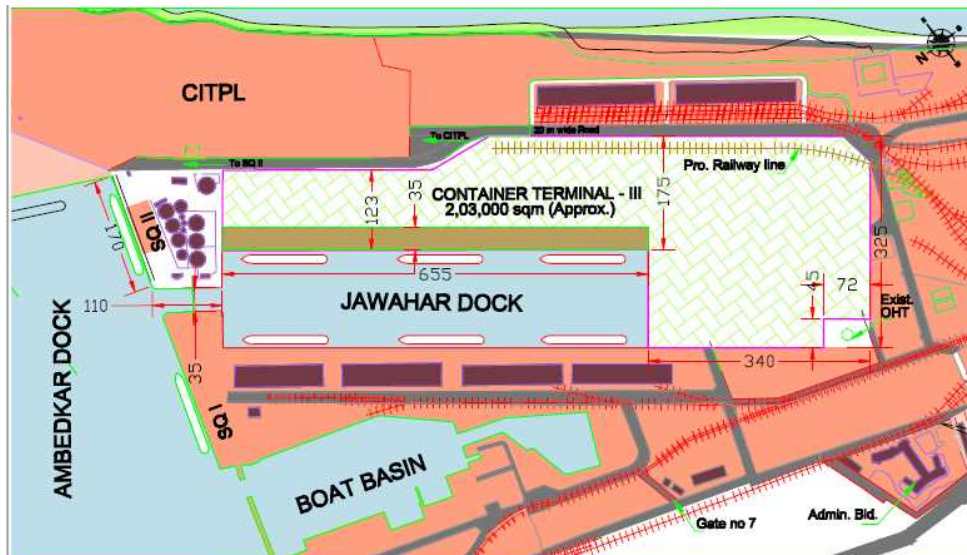
- 따라서 첸나이항의 민영화 사업은 상당기간 지연될 전망

< 첸나이항 도면 및 민영화 대상 지역 >



자료 : www.chennaiport.gov.in

< 컨테이너 터미널 전환 계획 >



자료 : 자와하르 터미널 민영화 RFP, 2013.8.

자료 : Business Monitor International, www.thehindubusinessline.com, 2014. 1. 20.

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

□ DP World, 초대형 컨테이너선의 등장 등 세계해운시장 변화에 적극적 대응

- DP World는 2014년에도 미래 성장동력 마련 및 사업의 장기적 구상을 바탕으로 지속적인 사업 확장을 추진
 - 연간 4백만 TEU를 처리할 수 있는 Jebel Ali 제3 컨테이너 터미널이 2014년 완공 예정
 - 이로인해 DP World의 주요 컨테이너 터미널의 하역능력은 1천 9백만 TEU로 증가
 - 또한 2013년 4분기부터 일부 운영에 들어간 브라질 산토사의 Embraport가 2014년에는 본격적인 운영에 들어가며, 터키 Yarimca항 개발 및 인도 Nhava Sheva 터미널 330m확장도 올해 시작
- DP World는 시기적절한 하역능력 확장 및 최신 장비에 대한 투자로 높은 물동량 성장세 유지
 - DP World는 과거 5~6년간 60억 USD를 투자하여 2천만 TEU의 하역능력 추가
 - 이러한 투자는 무역 항로의 변경(아프리카, 터키, 남미), 초대형 선박의 등장(런던, 두바이), 이머징 마켓의 빠른 성장(인도) 등 고객의 다양한 요구에 부응하기 위한 조치
 - 시기적절한 하역능력 확보 및 인력, 장비, 신기술에 대한 지속적인 투자 등을 통해 2003년 이후 세계 연간 컨테이너 물동량 증가율인 7.4%의 2.5배가 넘는 연간 19% 이상의 성장 기록
- DP World는 특히 현재 컨테이너 시장의 가장 큰 변화로 초대형 선박의 등장을 지적
 - 초대형 선박의 기항시간이 기존 선박에 비해 증가하는 것을 원치 않는 선사들의 요구에 대응하기 위해 터미널에서의 하역 및 이송 장비, 시스템, 물류 프로세스의 개선 등 터미널 운용효율성 증가 필요
 - 결국 터미널 운영사는 지속적이고 안정적이면서 동시에 높은 터미널 생산성을 실현해야 하며 이는 종종 최신 장비에 대한 대규모 투자 요구로 작용
- 이러한 투자요구는 단지 초대형 선박이 기항하는 터미널에만 국한되는 것이 아니라 보다 작은 규모의 선박이 기항하던 터미널에도 해당
 - 주요 기간항로에 신규 초대형선이 투입됨에 따라 해당항로를 운항하던 대형 선박들은 보다 작은 규모의 선박들이 운항하던 항로에 투입되기 시작
 - 기존 5,000~6,000TEU급 선박이 주로 기항하던 항만에 8,000~10,000TEU급 선박이 기항하기 시작하였고 이로 인해 해당 터미널은 시설확장 및 장비개선의 필요성 대두
- DP World는 터미널 하역능력 및 효율성, 생산성 개선 등에 지속적으로 투자를 함으로써 이러한 변화에 적절하게 대응 중
 - 고객의 새로운 요구에 대응하고 규모의 경제를 통한 선박의 대형화가 공급사슬에 가져오는 이익이 선사에게 돌아갈 수 있도록 인프라 및 시설, 교육훈련에 대한 투자 지속
 - 이러한 투자를 기반으로 DP World는 초대형 컨테이너선을 처리할 할 수 있는 터미널을 Jebel

Ali와 London Gateway를 포함, 전세계에 10개 보유

- 한편, 컨테이너선의 초대형화는 이후에도 빠르게 진행될 것으로 예측
 - 현재 운항중인 세계 최대 컨테이너선은 머스크가 발주, 대우조선해양이 건조한 18,200TEU 급이며, CHINA Shipping Container Lines(CSCL)는 한국의 현대중공업에 발주한 18,400TEU 급 컨테이너 선 5척 모두를 19,000TEU 급으로 상향조정할 것을 요구
 - 해당 선박의 크기는 선폭 58.6m, 선장 400m가 될 것이며, 첫 번째 선박은 2014년 11월에 인도 예정
 - 또한 Ocean Shipping Consultants(OSC), Lloyd's List 등 세계 해운 전문기관은 수년 내에 22,000~24,000TEU 선박 등장 예상
- 국내 주요 컨테이너 터미널도 이러한 선박대형화 추세에 시의적절한 대응 필요
 - DP World, APMT 등 세계적인 Global Terminal Operator(GTO)들은 터미널 시설 및 장비에 대한 대규모 투자를 통해 컨테이너선 대형화 추세에 시의적절하게 대응 중
 - 국내 컨테이너 터미널 역시 이러한 변화에 대응하여 시설 및 장비에 대한 투자가 적절히 이뤄져야 세계 컨테이너 하역시장에서의 경쟁력 유지 가능

자료 : portfinanceinternational.com, www.bifa.org, heavyliftpfi.com, 2014.01.21.

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

□ 필리핀 ICTSI, CMA CGM에 Lekki항 터미널 지분 일부 매각

- ICTSI는 CMA CGM그룹의 CMA Terminals에 Lekki LFTZ Enterprise의 지분 25%를 매각
 - ICTSI와 CMA CGM의 제휴는 서아프리카지역 시장에서 터미널 운영사가 고객에게 지속가능한 경쟁우위를 제공하기 위한 목적
 - ICTSI(International Container Services)는 필리핀에 본사를 두고 있는 GTO(Global Terminal Operator)로서 대부분의 지분을 필리핀 백만장자이자 ICTSI의 회장 겸 CEO인 Enrique Razon이 보유
 - ICTSI는 세계 3대 선사이며 나이지리아 및 서아프리카 시장에서 대규모 사업을 진행중인 CMA CGM과의 제휴를 통해 선사들에게 고성장 물류 시장인 나이지리아 수도 Lagos지역에서 고품질의 서비스를 제공할 수 있을 것으로 기대
- Lekki항은 아프리카 물동량 처리의 최적지 위치
 - Lekki항은 나이지리아를 통해 서아프리카 지역으로 서비스를 제공하는 선사들에게 Hub and Spoke 모델의 최적 환적입지를 제공
 - Lekki항은 과거부터 아프리카 항의 혼잡 문제에 대한 해결책으로 제시된 곳으로 처음부터 250만 TEU까지 처리할 수 있도록 설계되었기 때문에 지속적인 물동량 증가에 대응이 가능
 - 나이지리아 정부는 Lagos 인근에서 진행되고 있는 다른 프로젝트보다 Lekki항 개발에 지원을 표명한 상태로, Lekki항 개발 프로젝트는 최초 계획보다 빠르게 진행 중
 - ICTSI는 아프리카시장이 미래 성장 측면에서 가장 중요한 지역 중 하나라는 사실을 인지하고 최근 콩고 민주 공화국에도 새로운 터미널을 개발

< Lekki항 위치 >



자료 : www.lekkiport.com

< Lekki항 전경 >



자료 : www.lekkiport.com

자료 : www.portstrategy.com, 2014.1.29.

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

물류시장동향

□ 아제르바이잔, 바쿠(Baku) 무역항 이전 계획

- 아제르바이잔의 주요 무역항인 바쿠항의 기능을 대신할 신규 항만 건설이 올해 7월말에 완료 될 예정
 - 바쿠에서 약 54km 떨어진 Alyat에 개발되는 신규 항만으로 바쿠 항만의 기능을 이전할 계획
- Alyat에서 Baku(아제르바이잔)-Tbilisi(조지아)-Kars(터키)를 잇는 철도와 직접 연결되어 항만에서 철도를 이용한 화물 운송이 용이할 것으로 예상
 - 아제르바이잔에서 터키 Kars까지 연결되는 철도 약 608km가 건설중
 - 신규 항만의 초기 처리능력은 5만 TEU이나 향후 물동량 증가에 따라 처리능력을 증가시킬 계획

자료 : www.hellenicshippingnews.com, 2014.1.30.

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

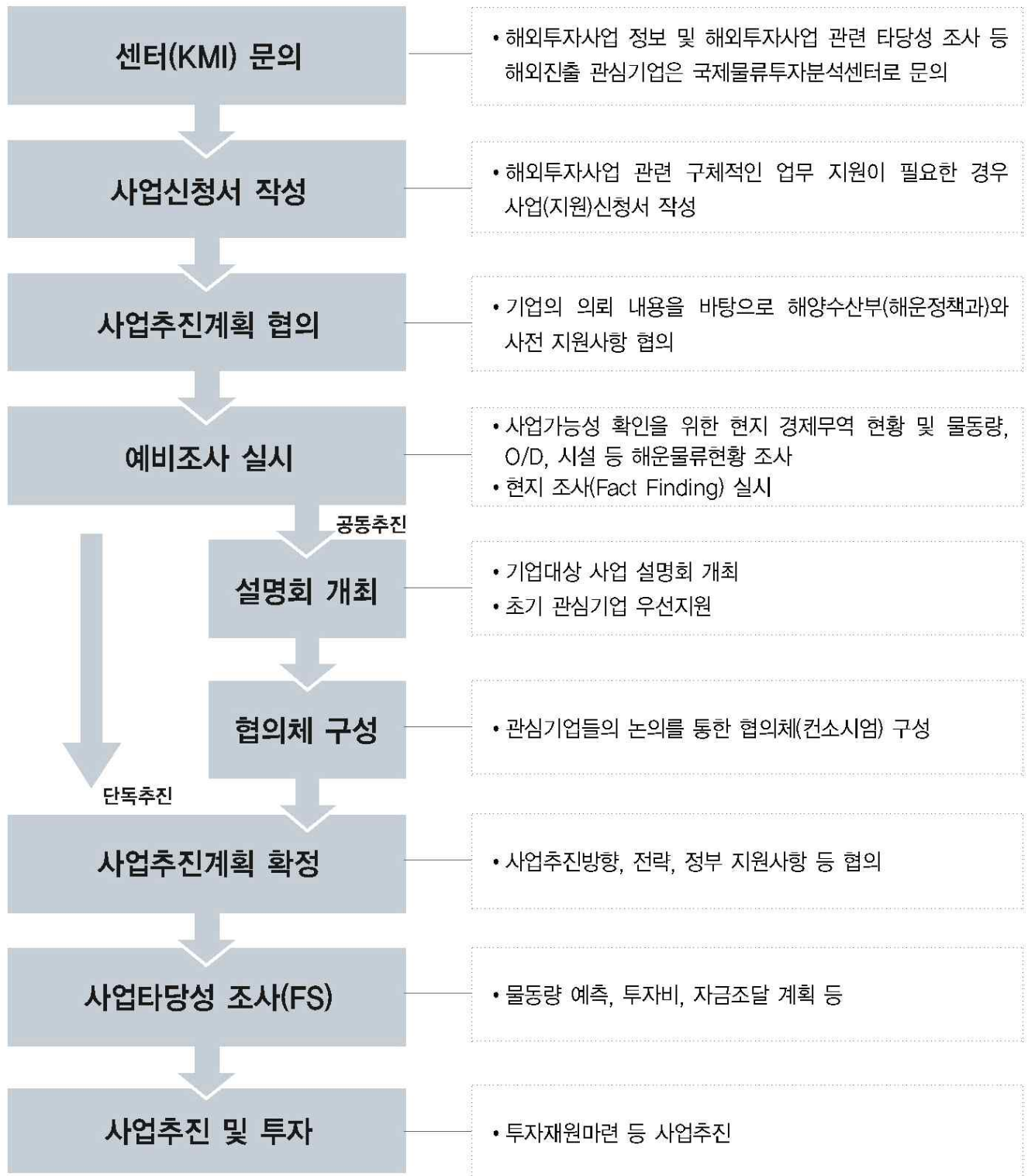
□ 로테르담항 2013년도 컨테이너 물동량 하락

- 2013년도 로테르담 항의 전체 컨테이너 물동량은 약 1,160만 TEU를 기록하여 전년대비 약 2.1% 감소
 - Maasvlakte 2 개발 프로젝트 진행을 통하여 북유럽 컨테이너 운송 시장의 점유율을 높일 것이라는 기대와 달리 실제 컨테이너 화물 처리실적은 감소
 - 로테르담항 인근 엔트워프항 역시 전년대비 약 0.7% 감소한 약 850만 TEU의 컨테이너를 처리한 반면 함부르크항의 컨테이너 물동량은 전년대비 약 5.1% 증가
- 펠리스토우와 런던 게이트웨이 등 유럽 남부지역 항만들의 화물 처리규모 증대에 따라 유럽 내 항만들 간의 경쟁은 더욱 심화될 것으로 예상

자료 : www.transportintelligence.com, 2014.1.23.

민경창 연구원 (☎ 02-2105-2741, kcmin0525@kmi.re.kr)

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



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