

제 245호 · 2014년 2월 26일

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. 3D 프린터가 가져올 미래 물류산업의 변화

물류정책·사업동향

1. CMA CGM, 흑해 FEMEX 서비스 확대
2. DP World, Jebel Ali T3터미널에 원격조정 안벽크레인 도입
3. 먼로 로지스틱스, 태국의 스타벅스 물류 사업 담당
4. 충청시 항만-철도-해운-도로 복합운송으로 유라시아 연결 추진

물류시장동향

1. 중국, 항만물류 일체화 시스템으로 물류비용 절감
2. 네덜란드 물류회사 TNT Express, 경영난 지속



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

글로벌물류이슈

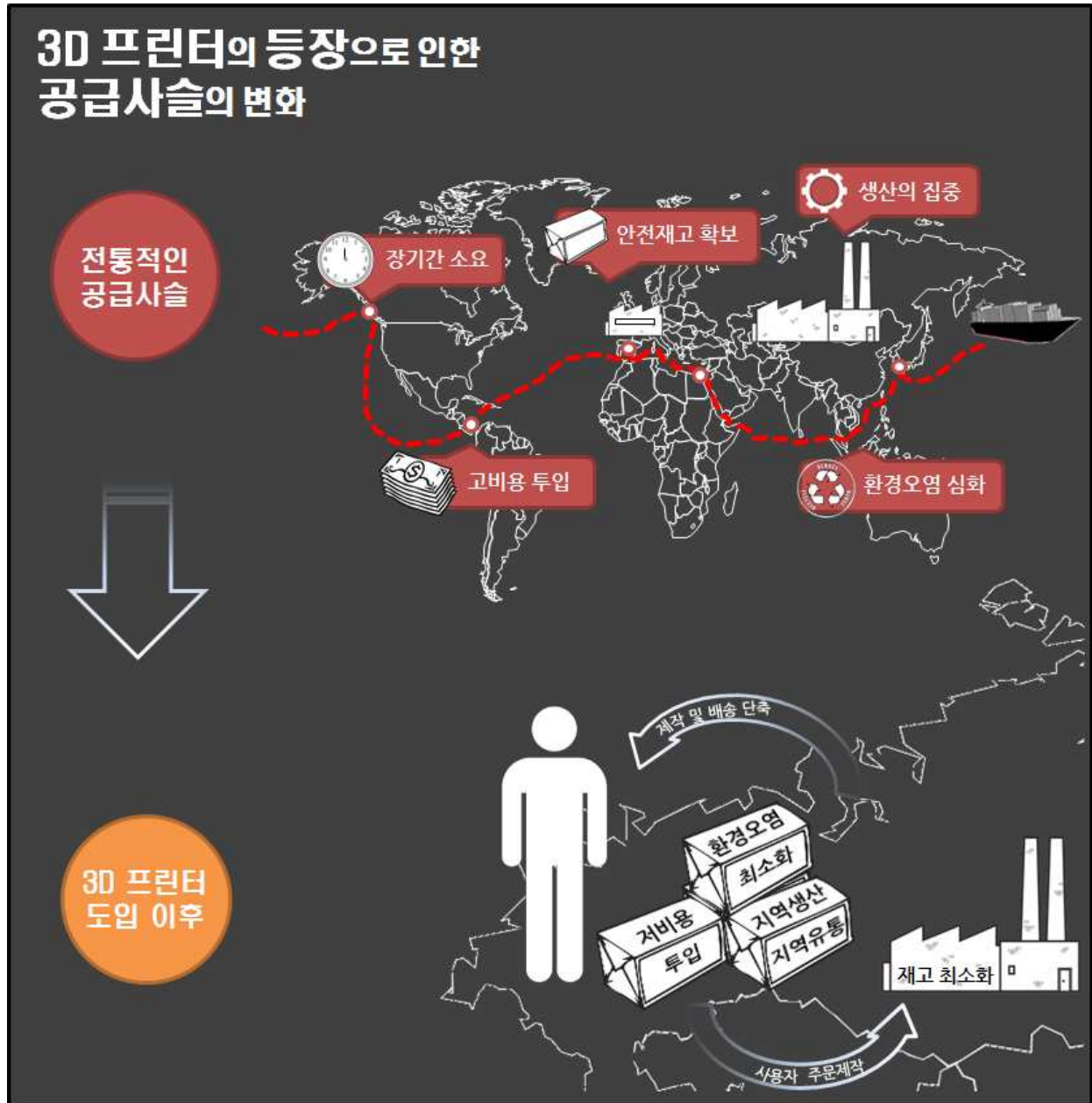
□ 3D 프린터가 가져올 미래 물류산업의 변화

- 시제품(Prototype)의 제작을 위해 개발된 3D 프린터의 등장으로 제조혁신이 시작
 - 3D 프린터에는 여러 가지 최신 기술들이 적용되어 있는데, 대다수의 3D 프린터는 디자인시안을 토대로 원재료(플라스틱, 세라믹, 금속 등)를 얇은 층으로 겹겹이 프린트하는 방식으로 입체적인 사물을 제작
 - 기존의 대량생산 방식으로는 규모의 경제가 가능하지만 시제품 제작은 하나 혹은 소수만을 생산하는 개별생산 방식으로 비경제적
 - 하지만 다품종의 제품을 저렴한 가격에 비교적 짧은 시간 안에 생산하는 3D 프린터의 등장은 제조의 패러다임을 전환시키는데 기여할 것으로 기대
- 3D 프린터가 기존 생산방식과 다른 특징
 - 기존 시제품 제작 방식은 3D 프린터와는 반대로, 원재료를 '깎아내는' 방법을 사용하기 때문에 시간도 오래 걸리고 많은 비용이 소요
 - 반면 3D 프린터는 기계부품을 비롯하여 신발, 패션 아이템과 액세서리 등 다양한 소비재를 비교적 짧은 시간 내에 간단히 생산할 수 있으며 제품의 복제 및 수정이 수월한 것이 장점
 - 또한 3D 프린터로 생산된 제품은 기존제품에 비해 가볍고 튼튼하며 제작 과정에서 필요한 원재료만을 사용하기 때문에 기존 방식에 비해 원재료의 낭비가 적은 것이 특징
 - 이러한 장점 때문에 개별적인 생산이 이루어지는 '대량 맞춤형 생산'에 적합한 기술로 여겨지며 최종 소비자들은 제품에 대해 과거보다 높은 의사표현의 행사가 가능
- 3D 프린터는 아직 기술적 장벽이 남아있지만 점차 영향력을 확대하는 추세
 - 3D 프린터가 혁신적이기는 하나, 아직까지는 3D 프린터의 개별생산 방식이 기존의 대량생산 방법을 대체하는 것이 불가능할 만큼 두 방식 사이에는 거대한 기술적 장벽이 존재
 - 하지만 3D 프린터의 단위당 생산 원가가 저렴해지고 있으며 제작시간이 줄어들고 정밀도가 높아지고 있기 때문에 이론적으로 대체가 불가능한 문제는 아님
 - 예를 들면, 3D 프린터는 이미 매우 효율적인 제품 생산방식으로 자리 잡고 있는데, 과거에는 각 부품을 생산하여 조립하는 방식이었으나 3D 프린터를 이용할 경우 조립 단계를 생략하고 제품을 생산할 수 있게 되면서 노동비용 및 원재료의 절감이 가능
 - 또한 원거리에 입지하는 대형공장형태의 생산을 지양할 수 있으며 근거리 지역 생산이 가능하고 무게 및 부피도 줄일 수 있어 제품원가의 상당부분을 차지하는 유통비용을 크게 줄여 제조단가의 절감이 가능

- 3D 프린터로 인한 새로운 산업혁명으로 물류분야에서 시스템적 변화 발생 전망
 - 서구지역에서 물품을 생산하면서도 인건비를 절감함으로써 전체 생산비를 합리화시킬 수 있으며, 운송비용이 상승하는 저개발 국가에서의 생산도 감축 가능
 - 생산기지를 유럽이나 북미지역과 밀접한 곳에 위치시켜 품질관리 문제를 해결할 수 있으며 시장의 요구에 보다 부합하는 생산이 가능하고 상품의 재고수준을 낮추는데 기여 가능
 - 3D 프린터 기술을 통해 판매지 근처에 생산시설을 입지시킴으로써 거리도 단축시키고 소비자들의 요구를 수렴해 제품수정에 유연한 대처가 가능
 - 또한 과거 수개월에서 수년의 시간이 소요되던 생산설비 설치시간도 대폭 단축 가능
- 3D 프린터의 가장 큰 혁신은 고객의 요구에 따라 필요한 만큼의 제품생산이 가능해진다는 점
 - 고객의 요구에 의해 생산되는 방식의 새로운 제조철학은 특정 분야에서 큰 영향력을 발휘
 - 예를 들면, 의료분야에서 3D 프린터를 통해 한 개씩 생산되는 약품은 재고보유 비용을 크게 줄일 수 있어서 비용 절감이 가능
 - 또한 전염병, 자연재해로 인한 긴급 상황에서도 생산시설의 이전을 통해 짧은 시간 안에 필요한 만큼의 약품 제조도 가능
 - 현재도 수십만 원대의 가정용 3D 프린터도 존재하지만, 3D 프린터 비용이 더욱 하락하고 기술수준이 높아진다면 소비자의 가정용 3D프린터로도 다양한 제품의 제조도 가능할 전망
 - 가까운 미래에 가정용 3D 프린터가 일반화 된다면 물류산업에도 큰 변화 초래예상
- 3D 프린터로 인해 변화할 미래 물류기업상
 - 3D 프린터의 등장으로 공급사슬이 변화함에 따라 '4PL'¹⁾과 유사한 형태의 물류기업으로 발전 하거나 서비스 중심의 기업으로 전환하는 등 새로운 변화가 시작될 전망
 - 이들 기업은 소프트웨어 개발, 전송 서비스, 파트너사 관리, 계약체결 관리와 브랜드 관리 등 기존에 존재하지 않았던 새로운 영역으로까지 사업확대 예상
 - 미래의 새로운 물류기업은 수요계획, 제조, 배송, 시장 모니터링, 서비스 관리 및 역 물류, 재활용 서비스를 포함하는 통합 솔루션을 설계하며, 본질적으로 제품의 수명주기를 관리하는 서비스 제공자로 변신할 전망
 - 새로운 형태의 물류기업은 물질적인 상품의 이전뿐만 아니라 3D 형태의 자료를 컴퓨터 메모리에 전송시키고 새 상품을 제작하는 과정에도 도움을 주는 역할 수행

1) 3자 물류(3PL)보다 발전한 개념으로, 물류기업이 화주기업에 IT와 컨설팅 등 다양한 분야를 통합한 솔루션 제공

< 3D 프린터의 등장으로 인한 공급사슬의 변화 >



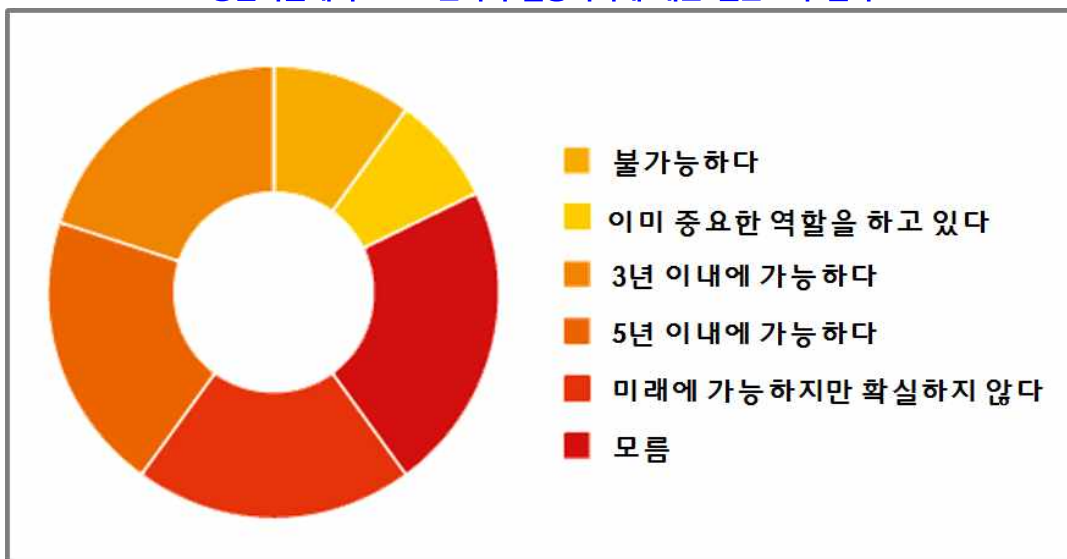
자료 : www.joneslanglasalle.eu의 자료를 KMI에서 재구성

- 3D 프린터가 등장하더라도 전체 물류사업이 변화하지는 않을 전망
 - 3D 프린터의 등장으로 물류산업이 축소되거나 원재료 위주의 운송으로 재편될 수도 있다는 주장이 제기되는 상태
 - 반면, 현대 사회에서 전자우편이 활성화되고 디지털카메라 촬영과 사진 출력이 가능한 시대에 살고 있지만 우편서비스 수요는 여전하고 전문 사진관도 사라지지 않는 것처럼 3D 프린터가 물류산업 전반을 뒤흔들지는 못할 것으로 보는 시각이 우세한 실정
 - 그럼에도 불구하고 장기적으로 단순 제품을 운송하는 물류수요는 일부 감소할 것으로 예상

○ 3D 프린터에 따른 공급사슬의 변화 시기

- DHL Supply Chain Matters²⁾에 따르면 공급사슬분야의 전문가들을 대상으로 설문조사를 수행한 결과 앞으로 3년에서 5년 이내에는 3D 프린터가 상용화될 것으로 전망
- 3D 프린터가 공급사슬부문에 주요한 역할을 할 시기를 묻는 질문에서 22%가 3년 이내라고 답해, 이미 많은 기업들이 3D 프린터가 공급사슬에서 적용 가능한지 알아보고 있으며 미래를 대비하기 위한 개발 작업을 진행 중임을 알 수 있는 상황
- 또한 응답자의 20%는 3D 프린터가 공급사슬에서 주요한 역할을 하게 될 시기는 다소 긴 5년 이라고 답했으며, 다른 20%의 응답자는 미래에 3D 프린터를 적용할 것으로 예상하지만 언제가 될지는 확실하지 않다고 답변
- 그리고 전체의 8%만이 현재 상황에서 공급사슬에 3D 프린터가 중요한 역할을 하고 있다고 답변하여 아직까지는 3D 프린터의 적용이 활발하지 않음을 알 수 있음

< 공급사슬에서 3D 프린터의 활용시기에 대한 설문조사 결과 >



자료 : DHL Supply Chain Matters의 내용을 KMI에서 번역

- 아직까지는 3D 프린터에서 사용가능한 원재료가 제한적이고 느린 제작 속도, 전문지식의 부족 등으로 사용이 한정적이기 때문에 다양한 분야에서의 적용이 늦어지고 있는 상황
- 그럼에도 SCM 전문가들은 3D 프린터가 가진 개인 친화적인 특성과, 원재료 절감 및 환경오염 방지, 지역화된 생산과 지역 유통 등 여러 가지 장점들로 인해 장기적으로는 투자가 확대될 것으로 전망하며 적어도 10년 안에는 다양한 분야에서 폭넓은 용도로 사용될 것으로 예상
- 현재 3D 프린터는 우주항공, 자동차, 이동통신기기 산업 등에서 가볍고 튼튼한 부품생산을 위해 주로 사용되고 있으며, 인공관절이나 인공치아 등 의료분야에서 사용되고 있는 상태

2) dhlsupplychainmatters.dhl.com, 2013.5.22.

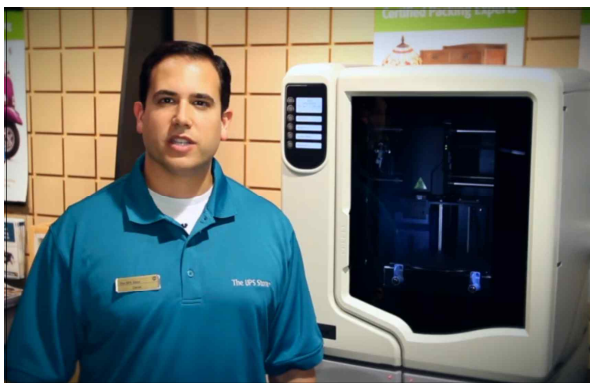
○ 3D 프린터의 등장이 미래 물류산업에 주는 시사점

- 잠재적으로 과거 중국 및 아시아에서 생산되었던 상품들이 북미나 유럽으로 생산지를 이전하게 되면서 해운 및 항공 수송 물동량에 영향을 줄 것으로 예상
- 3D 프린터로 인한 '대량 맞춤형 생산'으로의 변화는 주문생산방식으로서의 전환을 뜻하며 재고를 축소시키고 창고 수요를 감소시킬 전망
- 제품생산을 위한 공급사슬의 상류는 과거보다 더욱 활발해질 수 있지만, 제조 단계에서 참여하는 부품 생산회사 및 조립 생산단지는 직접적인 타격을 받을 전망
- 반면 제품을 배송하는 단계인 공급사슬의 하류는 과거 '생산자-도매상-소매상'으로 이어지는 연결고리에서 주문생산방식으로 전환되기 때문에 물류흐름이 단순화 되고 소매점의 기능이 축소될 전망
- 3D 프린터의 등장으로 새로운 물류 분야가 발생할 전망이다, 점차 일반화 될 3D 프린터에 필요한 원자재의 문전수송이 증가할 전망
- 과거에는 A/S를 위해 수백만 가지의 부품을 재고로 보유해야 하지만 3D 프린터의 등장으로, A/S 엔지니어는 간단하게 설계도를 다운받고 즉각 생산하여 활용할 수 있어 비용 절감 및 고객 만족도의 제고도 예상

○ 이미 소수의 물류기업들을 중심으로 시험적인 3D 프린터 사업을 진행 중

- 글로벌 물류업체인 UPS는 2013년 7월부터 수배송 거점 및 사무서비스를 제공하고 있는 UPS Store에서 3D 프린트 서비스를 시작한 상태
- 현재 미국 내 6개 지점(캘리포니아 2곳, 워싱턴DC, 텍사스, 일리노이주, 뉴욕)에서 3D 프린터를 구매하기 힘든 중소기업을 대상으로 서비스를 제공

< UPS Store의 3D 프린트 서비스 >



<UPS Store의 3D 출력물>



자료 : www.theupsstore.com (2014.02.21. 접속)

- 프랑스의 우편업체인 La Poste도 2013년 11월부터 지점 3곳을 통해 3D 프린팅 서비스를 선보이고 있으며 영국 소매점인 Asda도 사용자가 원하는 소형 3D 피규어(Figure)를 제작해주는

서비스를 시작

- 우리나라에서도 일부 중소 업체를 시작으로 온라인 3D 프린팅 서비스가 제공되고 있지만 물류기업이나 생활권에 속하는 매장에서는 아직까지 찾아보기가 어려운 상태
- 3D 프린터가 가져올 장기적인 환경변화에 대응 필요
 - 3D 프린팅 기술이 글로벌 산업 전체를 변화시키려면, 대량생산이 가능한 현재의 전통적인 방식과 동일한 생산력을 갖춘 기술이 필요
 - 하지만, 현재의 기술수준에서 3D 프린터는 전체 산업의 대체가 불가능한 상태
 - 일부 산업이나 회사에서는 부분적 활용이 가능할 것으로 예상되는데, 그 형태는 GE와 같은 회사에서 기존의 부품을 생산해서 엔진을 조립하는 형태가 아니라 3D 프린터를 통해 생산하는 형태
 - 당분간은 3D 프린터가 전체 제조산업을 대체하기 보다는, 전통적인 생산방식과 함께 부분적으로 활용되는 하이브리드(Hybrid)형태가 될 가능성이 매우 높을 것으로 예상
 - 3D 프린터는 현재도 자동차, 항공, 통신 분야 등 다양한 분야에서 가볍고 단단한 특성을 가진 제품 생산에 활용하고 있는 등 더 이상 '공상과학 소설' 속의 이야기가 아님
 - SupplyChain247에 따르면 2012년 완제품의 30%는 생산과정 중에서 3D 프린트 기술을 한번이라도 사용한 것으로 나타났으며 2016년까지 이 수치가 50% 이상, 2020년까지는 80% 이상으로 상승할 것으로 예상
 - 3D 프린터가 가져올 새로운 변화는, 기존에 존재하지 않았던 새로운 사업모델을 가진 물류기업이 등장하고 제조와 물류, 소비자와 생산자의 경계가 모호해지는 형태가 될 가능성이 높음
 - 현 물류기업들은 전체 공급사슬상에서 3D 프린터가 가져올 변화의 흐름을 파악하고 새로운 기술의 활용과 투자에 대해 진지한 고민이 필요한 시점

자료 : www.supplychain247.com, 2014.1.23.

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

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

물류정책 · 사업동향

□ CMA CGM, 흑해 FEMEX 서비스 확대

- CMA CGM은 터키의 Samsun항, 러시아의 Novorossiysk항, 루마니아의 Constanta항을 추가하는 등 흑해지역 FEMEX 서비스를 강화
- 새로 강화되는 서비스는 2월 20일 독일 Hamburg항에서 출항하는 CMA CGM Lavender호를 필두로 개시
 - 운항항로는 Hamburg(독일)–Antwerp(벨기에)–Southampton(영국)–Tangiers(모로코)–Malta(몰타공화국)–Thessaloniki(그리스)–Gebze(터키)–Ambarli(터키)–Haydarpasa(터키)–Samsun(터키)–Novorossiysk(러시아)–Constanta(루마니아)–Ambarli–Gebze–Gemlik(터키)–Aliaga(터키)–Malta–Tangiers–Casablanca(모로코)의 순

<CMA CGM의 확장된 FEMEX 서비스 항로>



- CMA CGM은 북유럽에서 흑해지역으로 직기항 서비스를 제공하는 유일한 컨테이너 선사가 될 것이라고 CMA CGM의 아시아 유럽 지역 부사장인 Nicolas Sartini씨가 언급
 - 그는 또한 선사들은 Malta항과 Tangiers항 두 개의 허브를 통해 CMA CGM 글로벌 네트워크와 연결 가능을 언급
 - 새로운 서비스는 Thessaloniki항까지의 운송일수를 5일 단축 가능
- 한편 CMA CGM는 카보베르데공화국의 Praia항와 Mindelo항에서 모로코 Tanger-Med항까지 피더 서비스를 격주로 제공 예정

- Tanger-Med항의 화물은 유럽, 지중해, 미국, 페르시아만, 인도, 동남아시아, 극동 지역과 같은 세계 다른 지역으로 운송 가능
- 이달 초, CMA CGM은 3월부터 오세아니아-미국간 서비스를 향상시킬 것이라고 밝혔으며, 다음 달 요금 인상을 계획 중
- 1월에 CMA CGM은 신규 중동-소말리아간 서비스를 시작했으며 새로운 아프리카 전략의 일환으로 나이지리아 컨테이너터미널에 투자
- 현재 CMA CGM을 포함한 MSC, Maersk Line의 P3 네트워크는 미국연방해사위원회(FMC)가 허용여부를 검토 중이며, 2분기에 서비스가 개시될 전망

자료 : www.joc.com, 2014.2.18.

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

□ DP World, Jebel Ali T3터미널에 원격조정 안벽크레인 도입

- DP World는 2014년 완공 예정인 Jebel Ali항 자사 T3터미널에 야드크레인은 물론 안벽크레인까지 원격으로 조정할 수 있는 자동화 크레인 및 조정센터 도입
 - 원격조정 야드크레인은 국내 부산신항의 컨테이너 터미널을 비롯하여 세계 여러 컨테이너 터미널에서 도입하여 사용 중
 - 그러나 원격조정 안벽크레인은 해상선박의 움직임 등의 이유로 본격적으로 적용된 터미널은 거의 없음
 - ABB Crane Systems가 개발한 안벽크레인 원격조정 기술은 2010년에 상용화가 가능한 첫 원격 조정 안벽크레인 시제품을 제작하였으며, 2012년 양대 글로벌 터미널 운영사(Global Terminal Operator, GTO)인 APM Terminal과 DP World가 관심을 보임
 - DP World는 Jebel Ali항의 T3터미널과 로테르담의 World Gateway에 도입하였고, APMT도 올해부터 운영을 시작하는 Maasvlakte II의 자사 터미널에 설치 예정
- 원격조정 안벽크레인은 안벽 하역작업의 주요 프로세스를 대부분 자동화하여 장비 운전자의 역할을 대폭 축소 및 단순화
 - 해당 기술적용을 통해 Ship to Shore Container(STS) 크레인을 포함, 터미널의 모든 크레인을 하나의 조정실에서 조작 가능
 - 원격조정실은 조정석과 크레인 간 통신만 연결된다면 터미널 어느 곳이나 위치
 - 원격조정석마다 6개의 모니터가 설치되어 있어 크레인 조정을 위한 카메라화면 및 TOS (Terminal Operating System), 크레인 정보관리시스템 등 크레인 운전을 위한 정보 제공
 - 실제 운전자는 크레인에 장착된 조정석에 앉아 몇십미터 거리에 위치한 컨테이너를 직접 눈으로 보며 조작하는 것보다는 스크린을 통해서 더욱 정확한 정보 획득 및 조작 가능
- 원격조정 크레인은 생산성, 작업환경, 안전성 등 다양한 장점 보유
 - 원격조정 크레인의 가장 주요한 두가지 장점은 증가된 처리속도 및 짧아진 장비 적응기간으로 인한 생산성 향상 및 크레인 운전자 작업환경 개선
 - 운전자는 실내 조정실에서 터미널 운영팀과의 지속적인 의사소통이 가능하고, 작업교대 역시 즉각적으로 이뤄져 생산성 향상에 기여
 - 또한 운전자는 진동과 소음에서 벗어날 수 있으며, 에어컨이 장착된 쾌적한 사무실에서 작업이 가능하며, 작업자세도 개선되어 신체 부상도 예방
 - 특히 거대한 기계장비에 사람에 타고 내리는 것이 아니기 때문에 운전자의 안전이 크게 개선되며, 자동화 시스템이 복잡한 프로세스를 담당하므로 운전자의 실수로 인한 사고발생 및 피해 감소 예상

자료 : portfinanceinternational.com, 2014.2.19.

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

□ 먼로 로지스틱스, 태국의 스타벅스 물류 사업 담당

- 먼로 로지스틱스(Menlo Logistics, 이하 먼로라 함)는 스타벅스와의 파트너십 체결을 통해 태국의 스타벅스 물류사업을 담당
 - 먼로는 미국에 법인을 두고 있는 Con-way의 자회사로 이미 세계 5대륙 시장에 진출
 - 약 55억 달러 자산규모로 3PL 중심으로 사업을 하며 그 외에 창고관리, 배송, 수요공급 리엔지니어링 등 다양한 영역에 걸쳐 종사
 - 먼로는 원두의 수출입 관리부터 냉동냉장 운송 및 보관은 물론 원두 화물의 재가공, 라벨링, 재포장 등 수요에 맞춘 토탈 서비스를 제공
 - 스타벅스 SCM관리 부문장은 먼로의 최적화된 물류 서비스를 통해 비용절감과 서비스 품질 향상이 가능할 것이라는 점을 고려하여 파트너십을 체결한 것으로 언급
 - 먼로는 도로운송 관련하여 야간을 이용한 당일배송과 주간배송으로 나누어 운영할 계획
- 먼로는 방콕에 있는 Bangna에 약 7,635㎡ 규모의 창고를 설치하여 운영 할 예정
 - 스타벅스에게 포괄적인 물류 솔루션을 제공하면서 방콕을 포함한 다른 지역 총 182개의 지점을 관리 할 예정
 - 먼로는 태국에 진출 한 지 8년이 지났으며 스타벅스와의 파트너십을 통해 자사의 효율적인 물류시스템 홍보 효과와 더불어 새로운 물류사업 분야로 진출 할 수 있는 계기를 마련
- 스타벅스는 2014년 내에 전세계 1,500개점을 개장할 예정이며 인도와 브라질 및 중국시장의 시장 확대를 목표
 - 특히 인도의 잠재력은 향후 커피 시장 성장에 긍정적인 효과를 미칠 것으로 보이며 스타벅스는 2년내에 인도에 약 500개의 지점을 추가 개장하는 것을 목표로 설정
 - 인도에 진출해 있는 우리나라 물류기업에게도 사업 영역 확장의 좋은 기회가 될 수 있을 것으로 기대
- 해외에 진출한 우리나라 물류기업도 로컬 지역의 장기간 사업 경험 능력을 바탕으로 이러한 부가가치 물류 수익을 창출 할 수 있는 분야로의 진출을 시도하는 것이 사업 다각화를 위해서 필요

자료 : www.con-way.com, 2014.2.11.

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

□ 충청시 항만-철도-해운-도로 복합운송으로 유라시아 연결 추진

- 충청항에 입출입 차량은 하루 평균 1500대로 운송 화물량이 큰 폭으로 증가
 - 이 중 2013년 컨테이너 운송량은 약 65만TEU로 2006년에 비해 26배 증가
- 이에 따라 충청의 구어웬(果园)항과 춘탄(寸滩)항 일대에 철도-해운 복합운송을 추진
 - 구어웬항에서 위하이(渝怀)철도의 위쭈이(鱼嘴) 화물역까지 연결되는 화물 전용 노선이 올해 개통 예정
 - 또한 충청과 신장 및 유럽을 연결하는 위신어우(渝新欧) 철도와 연결하여 구어웬항과 춘탄항을 장강과 태평양, 유럽으로 이어지는 국제물류통로로 발전시킬 계획
- 이 밖에 구어웬항 지역에 국제물류허브 건설을 추진하고 있으며 이를 통해 충청의 물류체계 변화 기대
 - 춘탄보세항, 공항, 철도물류기지, 량장(两江)국제전산센터 등을 건설하여 장강경제구와 유라시아의 화물을 유치할 계획
 - 또한 구어웬항을 항만 구역, 100km²의 화물 집화소, 6.5km²의 도로물류기지 및 철도기능구역 등 3개의 기능구역으로 건설 추진

<충청 항만 위치도>



자료 : www.baidu.com.

- 2015년 구어웬항이 복합기능을 갖춘 물류기지로 정식 운영 시 중국 내륙과 유럽을 잇는 전략적 기지로 거듭날 전망
 - 중국정부는 중부지역을 유라시아의 국제통로로 발전시킬 계획이며 2015년 구어웬항 완공 후 연간 처리량이 3천만 톤에 달할 것으로 전망
 - 구어웬항과 춘탄항이 장강과 태평양을 이어주고 위신어우 철도로 화물을 유럽까지 운송이 가능하게 되면 국제물류기지로서의 발전 가능성이 크게 높아질 전망

자료 : news.163.com, 2014.2.25.

박여진 연구원 (☎ 02-2105-2967, yjp06@kmi.re.kr)
이주호 부연구위원 (☎ 02-2105-2890, jooho@kmi.re.kr)

물류시장동향

□ 중국, 항만물류 일체화 시스템으로 물류비용 절감

- 중국은 “12.5” 계획기간에 추진된 항만의 종합 물류화 시스템 실천으로 물류사업의 효율성 제고
 - 항만을 전 물류과정의 종합 집적지로 발전시키며 물류운영방식의 비용 절감과 효율성을 향상
 - 화물의 집하, 하역, 분류, 포장, 통관, 보관 등 종합 물류 서비스를 “전항후원(前港后園)”의 방식으로 운영하는 것이 전체 물류비 절감에 크게 기여한 것으로 평가
- 중국은 항만과 인근의 보세구를 활용하여 이러한 항만물류 일체화 시스템을 운영하고 있으며 앞으로 국제환적, 국제배송, 국제구매, 국제중계무역의 역할까지 확장하는 것을 목표
 - 항만의 자유무역구역은 이러한 항만물류산업을 발전시키기 위한 중요한 모델인 동시에 중국 항만 발전의 필수적인 수단이 될 것이라는 평가를 받고 있는 중

자료 : www.chinawuliu.com, 2014.2.18.

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

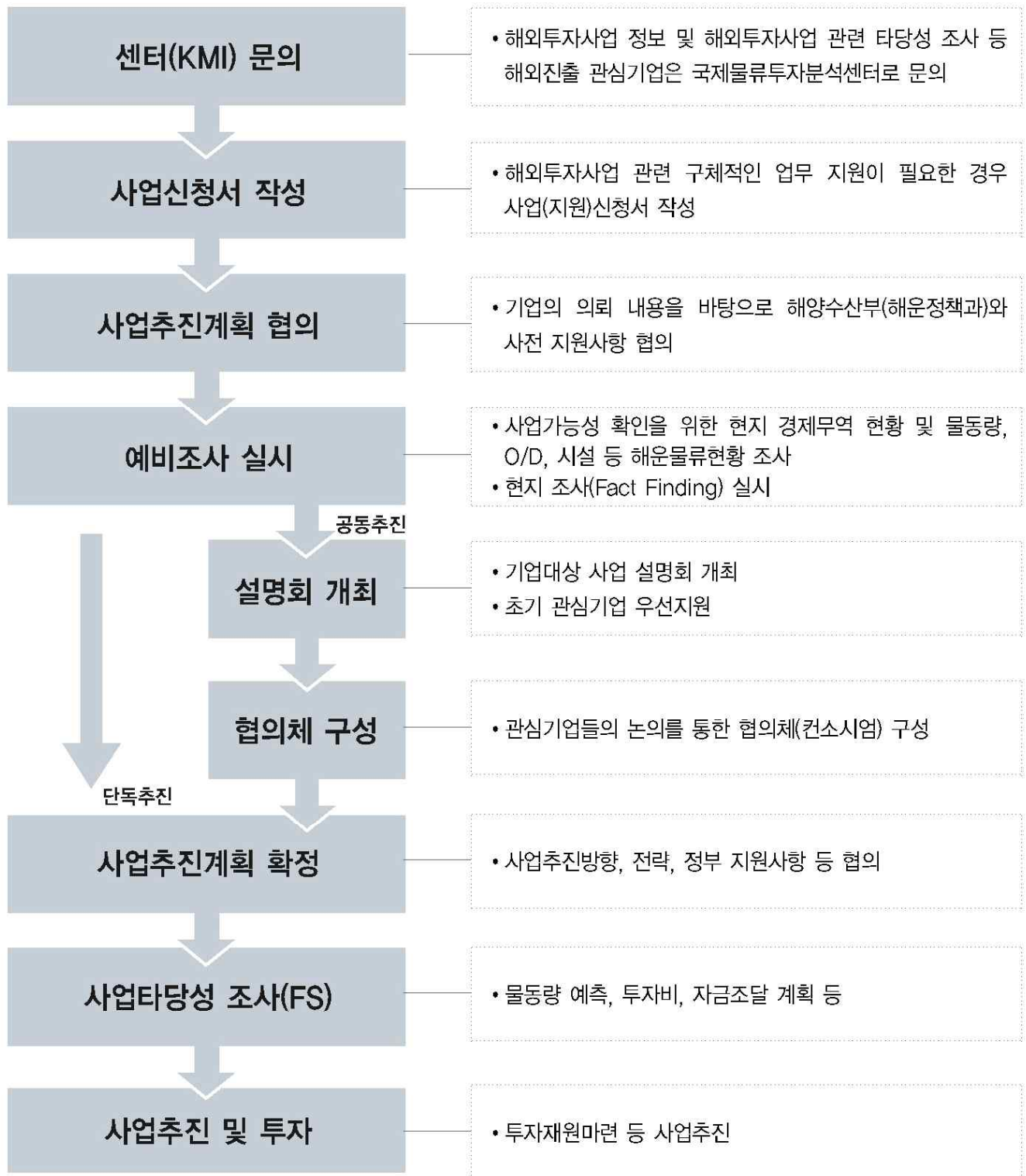
□ 네덜란드 물류회사 TNT Express, 경영난 지속

- 대표적인 글로벌 물류회사인 TNT Express는 지난 2013년 4사분기의 긍정적인 경영 성과에도 불구하고, 기업 성장과 수익 측면에서의 어려움이 여전히 지속
 - TNT express의 지난 2013년 4사분기의 조정 영업이익은 €76m으로, 전년도 동분기의 €58m 대비 약 30%가량 증가하였음에도 불구하고, 조정 총수익은 작년 동분기와 비슷한 수준 기록
 - 영업이익과는 반대로 주요 유럽시장에서의 물류 위탁계약 수익이 약 5.2%가량 감소함에 따라 킬로미터 당 단위 수익은 3.3%가량 감소
 - TNT express는 지속되는 경영난을 극복하기 위하여 비용절감 계획을 수립하여 지난 2013년 €35m 의 비용절감 성과를 이루었고, 더 나아가 2014년에 €120m, 2015년에는 €85m의 추가적인 비용절감을 기대
- TNT Express는 비용절감 계획과 더불어 유럽시장, 아시아시장, 중동 및 아프리카 시장 담당 부서 등에 대한 구조 조정을 통하여 보다 효율적인 내부 경영 시스템 구축 기대

자료 : www.transportintelligence.com, 2014.2.20.

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