

제 258호 · 2014년 5월 28일

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. 2014년 신흥국 물류시장 잠재력 분석

물류정책·사업동향

1. 초대형 컨테이너선 도입과 감속운항 등의 선사 비용절감 노력이 항만에는 부담으로 작용
2. 아랍에미리트(UAE) 물류시장, 2015년에 270억 달러 규모로 성장
3. 중국-카자흐스탄 물류기지 련윈강(连云港)항에 건설 계획
4. 베트남 폭동으로 글로벌 공급체인 타격

물류시장동향

1. 3PL 시장의 큰 손 Damco, 베트남 하이퐁에 물류창고 개장
2. 5월 물류신뢰지수, 4월 대비 상승



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

글로벌물류이슈

□ 2014년 신흥국 물류시장 잠재력 분석

- Agility 신흥시장 물류 인덱스(Agility Emerging Market Logistics Index) 개요
 - 글로벌 물류기업 Agility와 영국의 물류시장 조사업체 TI(Transport Intelligence)가 2010년부터 매년 신흥시장에 대한 물류시장 발전 정도를 10점 만점으로 환산하여 물류 인덱스를 발표함
 - 신흥시장 물류 인덱스는 국가별 시장규모 및 성장 매력도(Market size and growth attractiveness, MSGA), 시장 적합성(Market compatibility), 시장 연계성(Market connectedness) 3가지 요인으로 평가되며¹⁾, 이들 3개 요인이 10점 척도에서 차지하는 비중은 각각 50%와 25% 및 25%임
 - 2014년 신흥시장 물류 인덱스 보고서는 올해 1월 발간되었으며, 조사대상 국가는 45개국임

1. 지역별 종합 물류 인덱스 평가

- 종합 물류 인덱스 톱 10에 든 신흥시장 중 중국(1위), 인도(4위), 인도네시아(5위), 말레이시아(8위)를 비롯한 4개국이 아시아 국가임
 - 중국은 정부가 내수진작 정책을 추진하고 있는데 반해 물류 인프라는 상대적으로 뒤떨어져 있어 추가적인 투자가 필요하며, 특히 창고분야에서 기회가 창출될 것으로 보임
 - 인도는 노후된 인프라, 높은 인플레이션, 고용창출 및 투자 저해요인 등 만성적인 문제에 루피의 약세로 물류 인덱스 순위가 2013년 2위에서 4위로 하락함
 - 필리핀은 경제 부활로 물류 인덱스 순위가 2013년에 비해 9단계나 상승한 19위를 기록함
 - 베트남은 불량 채무와 투기에 대한 대응조치를 취하고 있어 순위가 2013년 25위에서 2014년 21위로 상승함
- 석유 및 가스, 광산 등 채취산업이 경제를 지배하고 있는 사하라 사막 이남 아프리카지역 국가 중 종합 물류 인덱스 순위가 톱 10 안에 든 국가는 전무함
 - 사하라 사막 이남 아프리카지역 중 남아프리카공화국의 순위가 15위로 가장 높으나, 남아프리카 공화국은 파업과 경기침체로 어려움을 겪고 있음
 - 나이지리아는 석유 및 가스 산업에 힘입어 빠르게 성장하고 있으며, 순위는 2013년에 비해 4단계 상승한 29위를 기록함

1) MSGA는 경제 성장률, 재무 안전성, 인구 규모로 평가되며, 시장 적합성은 시장 접근성, 사업 규제, FDI 수준, 시장 리스크, 보안 위협, 물류서비스 수요로, 그리고 시장 연계성은 국내 및 국제 운송 인프라 및 연계성, 즉 주간항로와의 연계성, 시장규모 대비 공항 인프라 수준, 전반적인 운송 인프라 수준, 통관 효율성 등으로 평가됨.

< 2014년 신흥시장 종합 물류 인덱스 순위 >

Ranking	Country	2014 Index	2013 Index	Change in Ranking
1	China	8.11	8.30	-
2	Brazil	6.80	6.89	up 1
3	Saudi Arabia	6.77	6.67	up 1
4	India	6.75	6.94	down 2
5	Indonesia	6.59	6.60	-
6	UAE	6.50	6.55	-
7	Russia	6.45	6.44	-
8	Malaysia	6.14	6.11	-
9	Mexico	6.09	6.07	-
10	Turkey	6.01	5.99	-
11	Chile	5.92	5.95	-
12	Qatar	5.88	5.78	-
13	Oman	5.70	5.73	-
14	Thailand	5.46	5.56	-
15	South Africa	5.38	5.47	-
16	Kazakhstan	5.07	4.99	up 2
17	Morocco	5.05	4.99	-
18	Kuwait	5.04	5.12	down 2
19	Philippines	4.91	4.66	up 9
20	Uruguay	4.87	4.88	up 1
21	Vietnam	4.87	4.81	up 4
22	Bahrain	4.86	4.87	-
23	Peru	4.83	4.83	up 1
24	Jordan	4.81	4.68	up 2
25	Argentina	4.79	4.96	down 6
26	Colombia	4.71	4.62	up 3
27	Ukraine	4.71	4.90	down 7
28	Egypt	4.54	4.66	down 1
29	Nigeria	4.47	4.37	up 4
30	Sri Lanka	4.45	4.53	-
31	Bangladesh	4.45	4.43	up 1
32	Pakistan	4.45	4.44	down 1
33	Libya	4.33	4.35	up 1
34	Tunisia	4.13	4.86	down 11
35	Ecuador	4.10	3.91	up 2
36	Venezuela	4.01	3.98	down 1
37	Algeria	3.98	3.94	down 1
38	Ethiopia	3.84	3.81	-
39	Paraguay	3.73	3.62	up 1
40	Lebanon	3.70	3.81	down 1
41	Cambodia	3.69	3.45	up 1
42	Tanzania	3.67	3.48	down 1
43	Bolivia	3.53	3.40	up 1
44	Kenya	3.52	3.43	down 1
45	Uganda	3.42	3.31	-

출처 : Agility Emerging Markets Logistics Index 2014(www.agilitylogistics.com), 2014.05.21.

- 라틴아메리카는 미국과의 근접성으로 니어소싱(nearsourcing)의 혜택을 보고 있으나, 전체적으로 라틴 국가 간, 그리고 국제무역 파트너를 연결하는 운송 인프라가 열악함
 - 브라질은 2014년 월드컵과 2016년 하계 올림픽 준비를 위한 인프라 개선과 기타 만성적인 문제 해결을 위한 노력으로 물류 인덱스 순위가 2013년에 비해 1단계 상승한 2위를 기록함
 - 9위에 랭크된 멕시코는 니어소싱의 혜택을 가장 많이 받은 국가로, 미국 자동차산업의 부활이 멕시코 경제 성장에 크게 기여하였으나 미국 경제에 대한 지나친 의존도, 폭력, 부패, 미비한 교통네트워크는 여전히 문제점으로 남아 있음
 - 콜롬비아는 미국과의 양자 무역협정 체결로 순위가 2013년 29위에서 26위로 상승함
 - 아르헨티나는 높은 인플레이션, 경제 및 통화정책에 대한 정부의 간섭, 주요 경제 데이터의 부정확성 등 요인이 감안되어 순위가 2013년(19위)에 비해 6단계나 하락함
- 2014년 톱 10에 랭크된 중동지역 신흥시장은 사우디아라비아(3위)와 UAE(6위)로, 사우디아라비아는 지속적인 공공지출 캠페인 추진으로 순위가 2010년 9위에서 2014년 3위로 지속 상승하였으며, UAE는 전년 순위를 유지함
 - 중동지역에서는 그동안 경기침체로 지연된 공항만 확장, 걸프지역 국가간 네트워크 연결 등 인프라 프로젝트들이 추진되고 있으며, 국내 및 국제 수요 충족을 위한 창고가 건설되고 있음
 - '아랍의 봄' 혁명을 겪은 국가(이집트, 리비아, 튀니지, 바레인, 레바논 및 시리아)들은 여전히 정치적 불안에 취약함
 - 단기적으로는 여러 가지 위험요인들이 성장기회를 저해할 것이나 장기적으로 중동지역, 특히 걸프 국가들은 아시아, 유럽 및 아프리카 항발 재수출 관문으로 성장 기회를 맞을 것임

2. 신흥국 물류시장 진출 잠재력

- 신흥국 물류시장 진출 잠재력은 시장규모 및 성장성과 시장진입 장벽(시장 적합성 및 연계성)을 기준으로 판단할 수 있음
- 시장규모 및 성장성에서는 중국이 1위를 차지함
 - 종합 물류 인덱스 톱 10에 속한 국가들은 모두 GDP 규모가 3,000억 달러 이상인 국가로 이중 사우디아라비아, UAE, 말레이시아를 제외하고는 높은 척도를 나타냄
 - GDP 규모 3,000억 달러 이하인 국가 중에서는 나이지리아²⁾, 필리핀, 이집트³⁾, 파키스탄, 칠레⁴⁾의 시장규모 및 성장성이 5점 이상으로 상위권을 차지함

2) 종합 물류 인덱스 순위는 15위이지만 석유 및 가스 산업이 GDP의 35%를 차지하고 있어 인프라에 대한 투자가 증대됨.

3) 비록 위험 요인이 높기는 하지만 자동차, 소비재, 산업재 제조기지로서 부상하고 있음.

4) 칠레는 2010년 지진 이후 인프라 복구를 위한 투자, 그리고 세계 구리 수요 증가에 따른 광산산업에 대한 해외 직접투자가 증가함. 그러나 칠레의 GDP는 광산산업에만 지나치게 의존하는 문제점이 있음. 예를 들면 구리가 칠레 GDP에서 차지하는 비중은 20%, 수출에서 차지하는 비중은 60%나 됨.

- 시장 적합성에서는 카타르, UAE, 오만, 요르단, 사우디아라비아, 쿠웨이트가 1위~6위까지에 랭크되는 등 중동국가 두각을 나타냄
 - 그 다음으로 카자흐스탄, 우크라이나, 칠레, 우루과이, 중국이 랭크되었으며, 나이지리아, 이집트 및 콜롬비아 순으로 최하위에 랭크됨
- 시장 연계성에서는 UAE가 1위를 유지하였으며 말레이시아가 중국에 앞서 2위를 차지함
 - 남아프리카공화국이 10위에서 13위로 하락한 것을 제외하면 상위 9개 국가(UAE, 말레이시아, 중국, 오만, 사우디아라비아, 칠레, 바레인, 리비아, 카타르)는 2013년과 순위가 동일함
 - 한편 방글라데시, 에티오피아, 탄자니아는 가장 낮은 순위를 기록함

< 신흥국 물류시장 진출 잠재력 >



출처 : Agility Emerging Markets Logistics Index 2014(www.agilitylogistics.com), 2014.05.21.

- 1사분면은 시장 잠재력이 높으며 시장진입 장벽이 낮은 시장으로 가장 큰 물류투자 대상국이며, 시장진입도 가장 쉬운 시장임
 - BRICs 국가, 사우디아라비아, 터키, 말레이시아, 칠레, 남아프리카공화국이 해당됨
- 2사분면은 시장 기회는 적지만 진입이 용이한 국가로 UAE, 오만, 카타르, 요르단, 쿠웨이트, 리비아, 바레인 등 다수의 중동지역 국가가 포진해 있음
 - 그 외에도 모로코, 우루과이, 스리랑카, 쿠웨이트, 우크라이나도 해당됨

- 3사분면은 시장 기회도 적을 뿐만 아니라 진입장벽도 높은 시장이며, 4사분면은 시장 잠재력은 크나 마찬가지로 진입장벽이 높은 시장으로 3, 4사분면에 해당되는 국가들은 경제가 보다 성숙되고 글로벌 시장에 보다 융합되면 1, 2사분면으로 이동할 수 있는 시장임

3. 미래 주요 물류시장⁵⁾

- IMF는 2013년~2018년 기간 중 신흥국가의 연평균 경제성장률이 6% 수준에 달해 미국, EU보다 훨씬 높을 것으로 전망함
 - 2013년 미국과 EU의 연평균 경제 성장률이 2.9%와 1.4%인데 비해 이들 신흥시장의 연평균 경제 성장률은 6.2%로 추정됨
- 한편 맥킨지 산하 경제 및 비즈니스 리서치 기관인 MGI(The McKinsey Global Institute)의 조사결과에 따르면 2025년 전세계 소비시장의 50% 이상을 신흥시장이 차지할 것으로 전망됨
 - 2025년에 신흥시장의 연간 소비액은 300억 달러에 이를 것으로 추정됨
- 앞으로 5년 안에 주요 물류시장이 BRICs 국가가 될 것이라는 데 대한 의견은 2013년과 동일하였으며, 상위 10개국⁶⁾에 대한 응답률이 76.7%를 차지함
 - 미래 물류시장 잠재력을 평가함에 있어 응답자들은 경제성장을 가장 중요한 요인으로 평가하였으며, 그 다음으로 무역량 증가, FDI, 저렴한 인건비, 소비 잠재력, 지리적 입지, 인구 증대, 니어소싱 시장, 우수한 교통인프라 순으로 평가함
- 그러나 향후 5년 내의 투자계획에 관한 질문에 대해 브라질, 중국, 인도, 베트남, 러시아, 인도네시아, 멕시코, 터키, 남아프리카공화국, UAE 순으로 투자계획이 많은 것으로 조사됨
 - 중국, 인도, 베트남에 대한 투자계획은 501건으로 조사되었으며, 라틴아메리카의 경우 브라질⁷⁾이 198건으로 2위인 아르헨티나(51건)에 비해 압도적으로 많은 것으로 나타남
 - 중동 및 북아프리카에 대한 투자계획은 425건으로 그중 터키(76건), UAE(73건), 사우디아라비아(53건)가 절반 정도를 차지함
 - 사하라 사막 이남 아프리카에 대한 투자계획 총 236건 중 남아프리카공화국이 73건으로 가장 많았음

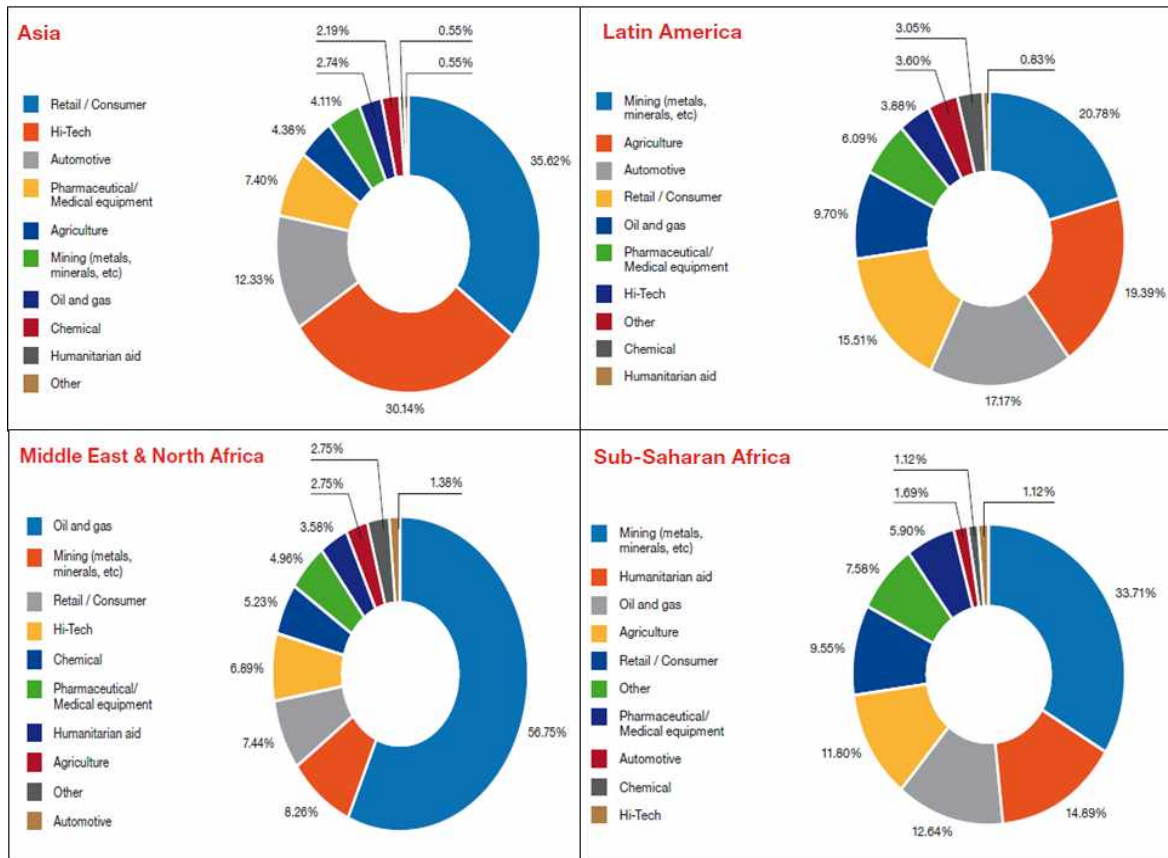
5) 2013년 10월부터 11월까지 808명의 무역 및 물류 전문가들을 대상으로 조사됨.

6) 중국, 인도, 브라질, 러시아, 인도네시아, 멕시코, 베트남, 터키, UAE, 남아프리카공화국 순임. 사우디아라비아, 나이지리아, 태국, 말레이시아, 폴란드, 케냐, 방글라데시, 아르헨티나, 카자흐스탄, 필리핀은 11위~20위에 랭크됨. 그중 아르헨티나와 필리핀, 폴란드의 순위는 2013년에 비해 각각 19단계, 14단계, 9단계나 상승함.

7) 브라질은 처음으로 중국에 앞서 투자계획이 가장 많은 국가로 조사되었으며, 이는 브라질이 라틴아메리카 및 북아메리카 시장을 대상으로 하는 니어소싱 국가로 부상한 것에 기인함. 또한 중국과 인도에서 이미 입지를 다진 물류기업들이 라틴아메리카 지역으로 관심을 전환하고 있는 것에도 기인함.

- 향후 아시아 지역에서는 소매/소비재, 하이테크 분야가, 라틴아메리카 지역에서는 광산, 곡물, 자동차, 소매/소비재 분야가, 중동 및 북아프리카 지역에서는 석유 및 가스, 광산 분야가, 그리고 사하라 사막 이남 아프리카 지역에서는 광산, 원조, 석유 및 가스, 곡물 분야가 유망 시장으로 조사됨

< 지역별 미래 유망 분야 >

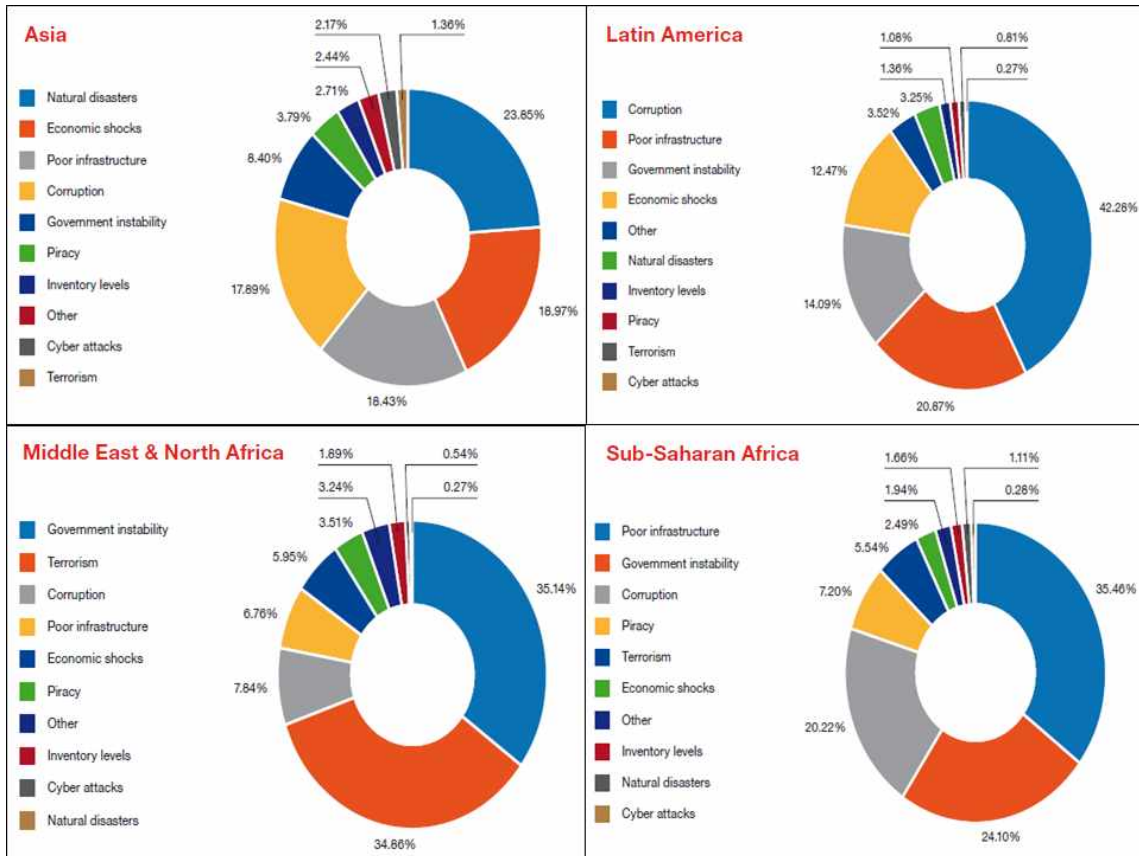


출처 : Agility Emerging Markets Logistics Index 2014(www.agilitylogistics.com), 2014.05.21.

- 앞으로 제조업 생산기지가 중국에서 다른 지역으로 이전할 것이라는 질문에 대해 약 64%의 응답자가 '동의' 또는 '매우 동의'하는 것으로 나타났으며, 중국을 대체하는 신규 생산기지는 대부분 동남아시아 국가인 것으로 조사됨
 - 중국을 대체하는 새로운 생산기지로 베트남, 인도, 멕시코, 인도네시아, 브라질, 방글라데시, 캄보디아, 태국, 필리핀, 말레이시아 순으로 응답함
- 미국과 EU의 선진국 시장에 비해 중산층과 젊은 연령층 확대로 증대되는 신흥시장 수요는 물류 기업들에게는 큰 기회이나 또 한편으로는 경제, 정치 및 기타 리스크에 대한 신중한 탐색이 요구됨
 - 아시아지역의 주요 공급사슬 리스크는 자연재해 및 경제 쇼크라고 응답한 반면 라틴아메리카 지역은 부패와 열악한 인프라가 주요 공급사슬 리스크라고 응답함
 - 중동지역과 북부아프리카는 정부의 불안정성, 테러리즘이 가장 큰 공급사슬 리스크로 지적

되었으며, 사하라 사막 이남의 아프리카지역은 열악한 인프라와 정부의 불안정성이 주요 위협 요인으로 지적됨

< 지역별 공급사슬 리스크 >



출처 : Agility Emerging Markets Logistics Index 2014(www.agilitylogistics.com), 2014.05.21.

자료 : Agility Emerging Markets Logistics Index 2014(www.agilitylogistics.com), 2014.5.21.

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

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

물류정책 · 사업동향

□ 초대형 컨테이너선 도입과 감속운항 등의 선사 비용절감 노력이 항만에는 부담으로 작용

- 지난 주 싱가포르에서 개최된 TOC 컨퍼런스에서 PSA와 DP World의 경영진들은 선사의 비용절감 노력의 일환인 초대형 컨테이너선 도입, 감속운항 등이 항만에 부담을 가중하고 있다고 경고함
- PSA International의 CEO인 Tan Chong Meng씨는 길어진 컨테이너 선박으로 인해 선석의 낭비가 발생하고 있다고 밝힘
 - 현재 운항 중인 컨테이너선의 20%가 초대형 컨테이너선(Ultra Large Container Vessel, ULCV)이며, 이로 인해 항만에 큰 부담으로 작용하고 있음
 - 길이가 400m에 달하는 ULCV는 심각한 선석낭비를 가져올 수 있음
 - 두 척의 ULCV가 동시에 한 터미널에 인접하여 접안할 경우 최소 90m의 선석이 낭비됨
 - 반면, 보다 작은 선박의 경우 같은 길이의 안벽에 3척이 접안할 수 있음
- 현재 싱가포르 PSA의 52개 선석 중 20개 선석이 ULCV를 처리할 수 있으며, 2018년까지는 67개 선석 중 35개 선석이 초대형 선박을 처리할 수 있을 것으로 예상됨
 - 그러나 안벽 길이의 관점에서 보면, 해당 35개 선석이 전체 안벽길이의 2/3를 차지하게 됨
 - 즉, 선박의 대형화로 인해 기존 터미널 건설보다 더 많은 투자가 요구되는 바, 실제 향후 20년간 종전보다 훨씬 더 많은 투자가 요구될 것임
- 더욱이 선박대형화로 인해 터미널 운영의 복잡성 역시 증가함
 - 단일 기항시 보다 많은 수의 컨테이너의 상하역 작업이 수행됨으로써 야드 운영의 복잡성이 증가하고, 터미널 육측에서의 컨테이너 입출입 흐름에 큰 영향을 줄 것임
- 또한 Tan씨는 초대형 선박의 도입은 단지 시작에 불과하며, 감속운항이나 임시휴항 같은 선사의 지속적인 비용절감 전략이 터미널에는 큰 어려움을 야기하고 있다고 밝힘
 - 이러한 선사의 비용절감 노력으로 인해 항만에서의 선박 도착의 정시성은 갈수록 악화되어 작년 4분기에는 가장 낮은 64%를 기록하였음
 - 더욱이 향후에도 개선의 여지가 전혀 보이지 않아, 이러한 추세는 갈수록 악화될 것으로 전망됨
- DP World의 부사장인 Mohammed Al Muallem씨는 이러한 컨테이너 선박의 도착 정시성 개선 및 선석 낭비 방지를 위해 두바이, 싱가포르 같은 초대형 허브항만 간 보다 긴밀한 협력이 필요하다고 밝힘

자료 : www.portfinanceinternational.com, 2014.4.14.

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

□ 아랍에미리트(UAE) 물류시장, 2015년에 270억 달러 규모로 성장

- 수출입 무역량과 현지 제조업체의 증가추세에 힘입어 UAE의 물류시장 규모가 2015년도에 270억 달러 규모로 성장할 수 있을 것으로 전망됨
 - 2013년 UAE 물류시장은 234억 달러 정도였으며 이는 국내 물류서비스의 수익과 제조업의 수출입 무역량 등을 포함한 규모임
- UAE의 물류 서비스 강점은 지리적 위치, 인프라 설비, 관료주의적이지 않는 정부 행정 정책 등에 기인함
 - UAE에서 수행할 수 있는 창고업, 운송, 포워딩, 부가가치물류서비스 등 타 국가에서 영위하고 있는 모든 물류서비스를 포함함
 - 창고업, 운송, 포워딩, 부가가치물류서비스 등
 - 이중 포워딩 서비스가 전체 물류 서비스의 62%를 차지하며 운송은 18%, 창고업 16%, 포장 및 라벨링 작업은 4%를 차지함
- UAE의 두바이는 항공과 항만의 세계 중심이라고 볼 수 있으며 이러한 인프라 시스템과 함께 자유 경제구역도 지정 되어 있어 글로벌 기업 유치에 큰 장점으로 작용함
 - 유럽과 아시아간 무역량이 증가하고 정부 주도의 제조업 유치활동이 활발하면서 물류 서비스의 수요 역시 증가하고 있음
 - 아울러 GCC(걸프협력회의) 회원국으로서의 우대혜택을 가질 수 있는 것도 물류시장의 성장 요인으로 꼽을 수 있음

자료 : gulfnews.com, 2014.5.23.

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

□ 중국-카자흐스탄 물류기지 렌윈강(连云港)항에 건설 계획

- 현재 유라시아 대륙으로 운송되는 화물 중 60%가 렌윈강항을 통해 국경을 통과하고 그 중 70%가 카자흐스탄의 수출화물임
 - 이에 따라 증가하는 화물 처리를 위해 중국과 카자흐스탄 정부는 렌윈강항에 실크로드 경제권의 허브 역할을 담당할 물류기지를 건설할 계획임
- 물류기지는 렌윈강항의 마오링(庙岭)작업구 배후의 룡하이철도(陇海铁路) 및 항만과 인접한 지역에 건설할 계획임
 - 현재까지 컨테이너 야드 22만㎡, 1,763개 TGTS, 컨테이너 해체 작업 창고 2.3만㎡, 야드내 철도 3.8km 등의 1단계 공사가 완료됨
- 향후 24억 위안을 투자하여 물류기지를 추가로 건설할 예정임
 - 2단계는 4억 위안을 투자하여 곡물 터미널 및 창고를 건설하여 카자흐스탄의 밀 등과 같은 농산물수출을 위해 항만 하역작업, 창고 등 종합물류서비스를 제공할 계획임
 - 3단계는 20억 위안을 투자하여 국제물류협력기지, 철도운송, 물류창고, 국제무역, 수출가공단지 등을 건설할 예정임
- 카자흐스탄은 세계 최대의 내륙국가로 한국, 일본 및 동남아시아 국가들과 식량 및 철광석 등의 수출입이 활발한 국가임
 - 중국 정부는 이번 프로젝트를 기반으로 렌윈강항이 주변 국가와 카자흐스탄을 연결하는 국제 출해 항만으로 거듭날 수 있도록 지원할 계획임

자료 : 신화일보(新华日报), 2014.5.22.

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

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

□ 베트남 폭동으로 글로벌 공급체인 타격

- 아시아 지역의 현 정세는 소위 '아시아의 봄'으로 불릴 만큼 심각한 상황임
 - 중국과 베트남은 남중국해에서 위험한 교착상태에 직면해 있는 가운데 중국 선박들은 베트남 선박들을 수시로 약탈하고 있는 실정임
 - 지난 20일 태국 군부의 계엄령 선포, 북한 김정은의 핵위협 등도 아시아권의 정치적 긴장감을 높이고 있음
- 새로운 사회적 이슈들로 인해 중국과 일본의 센카쿠 열도 분쟁과 관련된 내용이 뉴스에서 사라지는 등 아시아에서 발생하는 국가 안보 요인들이 복잡·다양하게 나타나고 있음
- 이러한 아시아의 정치적 긴장감 고조는 아시아 국가들에 제품 생산을 의존하는 글로벌 기업들에게도 영향을 미치고 있음
- 베트남의 반 중국 시위대는 중국-베트남의 영유권 분쟁지역인 파라셀 군도(중국명 시사군도) 부근 중국의 석유 시추문제로 대치하고 있는 상황임
 - 이로 인해 베트남에 생산 공장을 두고 있는 Foxconn, 애플, 대만의 전자제조업체는 사흘간 작업을 중단하였으며 나이키, 아디다스와 같은 기업들은 잠정적으로 운영을 중단했음
- 공급체인에 영향을 미치는 요인은 매우 다양함
 - 1995년 고베 지진, 2011년 동일본에서 발생한 쓰나미와 같은 자연재해가 발생했을 때에도 공급망은 정상적으로 운영되지 않았음
 - 글로벌 기업들은 이러한 생산국의 다양한 문제 발생시 생산을 대체할 수 있는 지역을 찾는 데에도 많은 어려움을 겪고 있음
- 자연적·인위적으로 공급망에 영향을 주는 다양한 요인들로 인해 기업들은 긴급 상황에 대처할 수 있는 유연성 있는 공급망 관리를 위한 노력을 지속해오고 있음
 - 월마트의 경우 전 세계 50개국의 분산 아웃소싱을 통한 공급망 관리로 베트남 시위에 따른 큰 영향은 없다고 언급함
 - 또한 세계 최대의 스포츠·아웃도어 신발생산 기업인 유원공업(Yue Yuen Industrial)그룹의 경우에 베트남 시위가 발생하기 전 중국에서 발생한 대파업에 약 4만여명의 노동자들이 참여하여 생산이 중단됨에 따라 생산공장을 다른 지역으로 옮겼음
- 또한 중국의 급속한 인건비 상승과 잦은 근로자 파업으로 중국 내 생산 공장의 타 국가 이전이 가속화되고 있음

- 일부 기업은 방글라데시, 인도네시아, 캄보디아로 생산공장을 옮겼으나, 중국과 마찬가지로 인건비의 상승이 높으며, 고용 불안 등으로 인한 문제점은 여전히 발생하고 있음
 - 특히 방글라데시에서는 지난해 의류공장 화재사건으로 천여명의 노동자가 사망하는 라나플라자 (Rana Plaza) 참사가 발생하는 등 노동 환경 측면의 문제가 크게 작용하고 있음
- 중국 및 동남아시아 국가들의 인건비 상승으로 최근에는 미얀마가 저렴한 생산 공장으로 부각되고 있으나, 정권불안정과 열악한 생산시설이 여전히 큰 문제로 인식됨

자료 : www.lloydsloadinglist.com, 2014.5.22.

손보라 연구원 (☎ 02-2105-2914, bora62@kmi.re.kr)

물류시장동향

□ 3PL 시장의 큰 손 Damco, 베트남 하이퐁에 물류창고 개장

- 세계 30위권 내의 대형 3PL 업체 Damco가 북부 베트남 최대항만 하이퐁에 물류 창고를 개장함
 - 하이퐁은 베트남 수도 하노이의 관문항으로서 베트남 톱킹만 내에 위치하고 있음
 - 베트남은 2000년부터 2013년까지 평균 6.19%의 비교적 높은 GDP 성장률을 유지
 - 베트남 경제의 지속적인 성장과 무역의 증가에 힘입어 하이퐁은 항만 권역내 딘 부(Dinh Vu) 지역에 일부 농경지를 매립, 컨테이너 항만 기능을 겸한 산업단지를 조성 중
 - 이번 Damco의 하이퐁 물류창고 개장은 베트남 국영 건설회사인 HTM과의 합작에 의한 것으로 Damco는 향후 3년내 2만m² 규모의 대형 물류창고(현재 3천m²)로 확대할 계획임
- 이번 하이퐁 물류창고 개설은 베트남 내륙 물류로의 연결을 노린 전략적 포석으로 보임
 - 새로 개장된 Damco의 물류창고는 향후 패션(의류) 및 소매업 고객을 지원하게 됨
 - Damco의 담당자는 이번 물류창고 개장에 즈음, 향후 통관 및 트럭운송 서비 등 베트남 국내 물류에서 새로운 비즈니스 기회를 모색하고 있다고 밝힘
 - 아울러 Damco의 하이퐁 투자는 현재의 시장 성장을 능가하는 것으로, 향후 화물량의 증가를 낙관적으로 전망하는 데 기초하고 있다는 점에서 베트남 경제전망에도 긍정적인 영향을 미칠 것으로 보임

자료 : www.globallogisticsmedia.com, 2014.5.14.

박성준 전문연구원 (☎ 02-2105-2973, sjpark@kmi.re.kr)

□ 5월 물류신뢰지수⁸⁾, 4월 대비 상승

- 5월 물류신뢰지수가 지난 4월 대비 1point, 작년 5월 대비 7.2point 상승한 57.9point를 기록함
 - 항공운송 및 해상운송 신뢰지수가 모두 전월 대비 상승함과 동시에 현재 및 향후 시장 전망이 긍정적인 것으로 평가됨에 따라 5월 물류신뢰지수가 상승한 것으로 판단됨
 - 항공운송 신뢰지수는 전월 대비 0.9point 하락하며 49.9point를 기록한 유럽-미주 노선을 제외 하고는 모든 노선에서 50point 이상을 기록하며 전월 대비 0.5point 상승한 55.7point를 기록함
 - 해상운송 신뢰지수의 경우, 저운임 현상이 지속되고 있는 아시아-유럽노선을 제외한 모든 노선에서 신뢰지수가 상승하며 전월 대비 1.5point 상승한 60.1point를 기록함

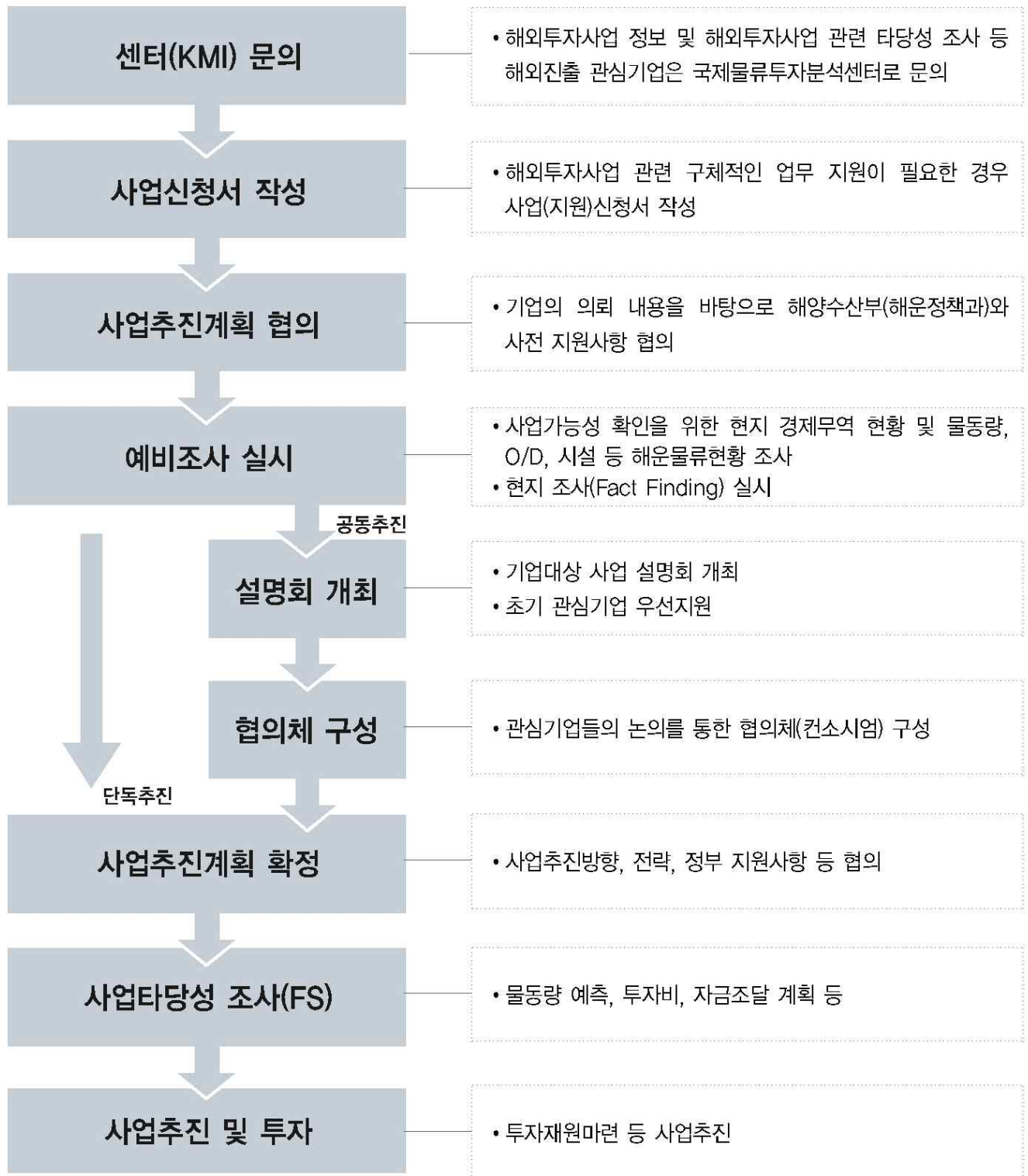
8) Stifel Logistics Confidence Index

- 글로벌 금융위기 이후 항공운송 물동량은 완만하게 회복중이고 해상운송은 상대적으로 빠르게 물동량이 증가하고 있는 것으로 나타났는데, 이러한 물동량 증가 및 회복 추세는 향후 지속될 것으로 판단됨

자료 : www.transportintelligence.com, 2014.5.21.

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