

제 262호 · 2014년 6월 25일

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. 2013년 글로벌 3자물류업체 동향

물류정책·사업동향

1. 중국 훈춘-러시아 마할리노 철도, 2014년 220만톤 운송 전망
2. 인도, 카보타지법 완화검토
3. CEVA, 두바이에 새로운 물류센터 개설
4. 충청시 구어웬항, 철도-해운-도로 복합운송 기능 확충

물류시장동향

1. 머스크, MSC, CMA-CGM의 초대형 해운동맹 'P3 네트워크', 중국 반대로 불발
2. 아시아 철도네트워크 장애요인 여전히 존재

공지사항

1. 중소·중견 물류기업 해외진출 컨설팅 및 시장조사 지원 대상사업 모집



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

글로벌물류이슈

□ 2013년 글로벌 3자물류업체 동향

- 화주들은 효율적인 글로벌 네트워크 구축을 위해 기업 운영에 적합한 신규물류업체를 찾는 노력을 지속하고 있음
- 미국계 물류관련 리서치·컨설팅 기관인 'Armstrong & Associates'가 발표한 2013년 상위 50개 글로벌 3자물류기업 리스트에 따르면 화주들은 화물 운송과 관련하여 다양한 옵션들을 요구하고 있는 것으로 나타남
- Armstrong & Associates의 Evan Armstrong 사장은 "기업들은 국제 활동을 효과적으로 하기 위해 다수의 3자물류업체들보다는 적합한 능력을 갖추고 있는 소수의 3자 물류업체와 거래하려는 경향을 보이고 있으며, 이러한 추세는 미국의 내수 시장을 중심으로 두드러지고 있다"고 언급함
 - 또한 Total Quality Logistics사와 Echo Global Logistics사와 같이 급성장중인 주요 기업들 간의 경쟁이 가속화 되고 있으며, 이러한 상황에서 서비스 확대를 위한 중소규모의 운송업체들간의 통합이 지속적으로 이루어 질 것이라고 전망했음
- Kuehne + Nagel, Expeditors International of Washington, Panalpina 등의 물류기업들은 전년대비 2.9% 미만의 상대적으로 낮은 성장률을 보이고 있음
 - Armstrong & Associates에 따르면, 글로벌 물류기업들의 낮은 성장률은 최근 아시아 물류시장에 관심이 높아지면서 아시아지역 시장 진출 증가와 아시아 지역 내 부가가치 창출형 보세창고 개설 등의 네트워크 구축에 기인하는 것으로 분석됨
- 글로벌 물류기업들의 아시아 지역 진출 현상은 중국과 동남아시아 지역에 주요 운영 네트워크를 가진 Kerry Logistics사와 Toll Holdings사에 긍정적인 영향을 끼침
 - 이러한 변화로 2013년 29위를 기록한 Kerry Logistics사는 중국 시장의 핵심 물류기업으로 성장했음
 - 또한 2013년 12월 주식상장을 통해 모기업 Kerry Properties Limited에서 분리되었음
- 우리나라 기업으로는 유일하게 범한판토스(Pantos Logistics)가 약 25억 달러의 매출액으로 30위에 기록되어 있음

< 2013년 글로벌 3자물류기업 순위 >

(USD millions)

순위	기업명	매출액	순위	기업명	매출액
1	DHL Supply Chain & Global Forwarding	\$31,432	26	Schneider Logistics & Dedicated	\$2,850
2	Kuehne + Nagel	\$22,587	27	Norbert Dentressangle	\$2,782
3	DB Schenker Logistics	\$19,732	28	Kintetsu World Express	\$2,718
4	Nippon Express	\$17,317	29	Kerry Logistics	\$2,575
5	C.H. Robinson Worldwide	\$12,752	30	Pantos Logistics	\$2,546
6	CEVA Logistics	\$8,517	31	Sankyu	\$2,293
7	DSV	\$8,140	32	Ryder Supply Chain Solutions	\$2,280
8	Sinotrans	\$7,738	33	FIEGE Group	\$2,090
9	Panalpina	\$7,293	34	Coyote Logistics	\$2,000
10	SDV(Bolloré Group)	\$7,263	34	XPO Logistics	\$2,000
11	DACHSER	\$6,627	36	BDP International	\$1,900
12	Toll Holdings	\$6,266	37	NNR Global Logistics	\$1,745
13	Expeditors International of Washington	\$6,080	38	Wincanton	\$1,695
14	Geodis	\$5,828	39	Total Quality Logistics	\$1,621
15	UPS Supply Chain Solutions	\$5,492	40	Logwin	\$1,611
16	GEFCO	\$5,300	41	Nissin Corporation/Nissin Group	\$1,555
17	J.B. Hunt (JBI, DCS & ICS)	\$5,224	42	APL Logistics	\$1,586
18	UTi Worldwide	\$4,441	43	Americold	\$1,580
19	Agility	\$4,415	44	Menlo Worldwide Logistics	\$1,540
20	Yusen Logistics	\$4,042	45	GENCO	\$1,509
21	IMPERIAL Logistics	\$3,923	46	BLG Logistics Group	\$1,470
22	Hellmann Worldwide Logistics	\$3,433	47	Transplace	\$1,400
23	Unyson Logistic	\$3,374	48	FedEx Supply Chain /FedEx Trade Networks	\$1,387
24	Damco	\$3,212	49	Landstar	\$1,301
25	Burris Logistics	\$3,119	50	OHL	\$1,290

자료 : Armstrong & Associates.

- Armstrong & Associates가 발표한 2013년 미국 내 3자물류시장은 전년대비 3.5%의 성장률을 기록했는데, 이는 미국 경제 성장률 둔화에 영향을 받은 것으로 분석됨
 - 전반적으로 수송장비의 구매 및 확장비용이 증가했으나, 이러한 시설 및 장비를 효율적으로 운영하는 인력 부족 문제는 미국 내 물류시장 성장에 걸림돌로 작용하고 있음
- Coyote Logistics사와 XPO Logistics사는 타 기업들과의 인수·합병을 통해 각 20억 달러 이상의 수익을 달성하여 미국 내 운송 시장의 한축을 차지하고 있는 C.H. Robinson Worldwide사에 필적하는 거대 운송업자로 성장할 가능성을 보여줌

< 2013년 미국내 3자물류기업 순위 >

(USD millions)

순위	기업명	매출액	순위	기업명	매출액
1	C.H. Robinson Worldwide	\$12,752	26	Cardinal Logistics Management	\$1,200
2	Expeditors International of Washington	\$6,080	27	Swift Transportation	\$1,189
3	UPS Supply Chain Solutions	\$5,492	28	Werner Enterprises Dedicated & Logistics	\$1,138
4	J.B. Hunt (JBI, DCS & ICS)	\$5,224	29	NFI	\$1,091
5	Kuehne + Nagel (The Americas)	\$5,046	30	Damco (The Americas)	\$1,007
6	Exel (DHL Supply Chain - Americas)	\$4,600	31	syncreon	\$1,000
7	UTi Worldwide	\$4,441	32	APL Logistics (The Americas)	\$993
8	Unyson Logistic	\$3,374	33	Penske Logistics	\$968
9	Burris Logistics	\$3,119	34	Echo Global Logistics	\$884
10	Schneider Logistics & Dedicated	\$2,850	35	Yusen Logistics (Americas)	\$821
11	DB Schenker Logistics	\$2,838	36	Ruan	\$807
12	CEVA Logistics (The Americas)	\$2,641	37	Transportation Insight	\$803
13	Ryder Supply Chain Solutions	\$2,280	38	Jacobson Companies	\$800
14	Panalpina (The Americas)	\$2,188	38	Neovia Logistics Services	\$800
15	Coyote Logistics	\$2,000	40	England Logistics	\$798
15	XPO Logistics	\$2,000	41	Agility (The Americas)	\$795
17	BDP International	\$1,900	42	ModusLink Global Solutions	\$755
18	Total Quality Logistics	\$1,621	43	Ingram Micro Logistics	\$734
19	Americold	\$1,580	44	Hellmann Worldwide Logistics (The Americas)	\$721
20	Menlo Worldwide Logistics	\$1,540	45	New Breed Logistics	\$648
21	GENCO	\$1,509	46	U.S. Xpress Enterprises	\$615
22	Transplace	\$1,400	47	Kenco Logistic Services	\$580
23	FedEx Trade Networks /FedEx Supply Chain Services	\$1,387	48	Crane Worldwide Logistics	\$574
24	Landstar	\$1,301	48	Freightquote	\$574
25	OHL	\$1,290	50	DSV (The Americas)	\$570

자료 : Armstrong & Associates.

- 한편 3자물류업계 동향을 파악하기 위해서는 다음과 같은 영향요인 또는 정보자료를 활용할 필요가 있음

1. 아마존 이펙트(Amazon Effect)

- Armstrong & Associates는 세계 최대 인터넷 종합쇼핑몰 아마존의 성장이 3자물류 시장의 핵심요인으로 작용할 것으로 전망했음
 - 아마존은 운영 효율성을 위해 부가가치 창출형 보세창고와 유통부분의 3자물류업체 활용의 중요성을 인식하고 물류 및 유통부분의 3자물류업체를 적극 활용하고 있음

- 아마존은 전자상거래 시장에서 압도적인 입지를 차지하고 있으며, 전략적으로 부가가치 창출형 보세창고와 유통네트워크를 확장하고 있음
- DHL Supply Chain & Global Forwarding사, FedEx Supply Chain사, GENCO사, OHL사, UPS Supply Chain Solutions사와 소규모 e-commerce 기업인 eBay Enterprise사(구 GSI Commerce)와 Innotrac사 등이 아마존의 전략에 영향을 받고 있음
- 특히 2013년 Menlo Worldwide Logistics사는 아마존 성장의 핵심 수혜기업으로 2013년도 업무의 대부분이 아마존의 물류업무였음

2. 자산 기반 및 비자산 물류업체의 균형

- Pennsylvania State University의 John Langley 박사와 Adelante SCM의 Adrian Gonzalez 사장은 서비스 다양성을 통해 자산기반 물류업체와 비자산 물류업체의 균형이 이루어지고 있다고 언급함
- 자산기반 물류업체들은 보유하고 있는 자산을 최대한 활용하고, 다양한 운송경로의 특징을 파악하여 화주의 요구와 환경적 상황에 맞는 탄력적인 운송경로 배정 등 리스크를 줄이기 위한 방안을 모색하고 있으며, Cloud Computing¹⁾을 통해 화주에 대한 투명성을 확대하는 등 새로운 IT 기술을 적극적으로 수용하고 있음
- 비자산 물류업체들은 고객관리의 중요성이 확대되면서 기술공급자(technology provider)와 유사한 성향을 보이고 있음
- 또한 고객들에게 보다 다양한 서비스를 제공하기 위해 물류업체간 인수합병이 지속될 것이며, 이를 통해 새로운 비즈니스 모델이 제시될 것이라고 언급함

3. 매직 쿼드런트(Magic Quadrant)²⁾

- 가트너의 매직 쿼드런트 글로벌 3자물류 보고서에 따르면 3자물류업체들은 제품의 소유권을 제외하고 화주를 대신하여 제품사이클의 전 단계를 관리하고 있는 것으로 나타남
- 3PL을 LSP(logistics service provider)와 동일어로 간주하고 있음
- 지식 및 IT 기술 수용 등을 통해 3자물류업체 스스로의 가치를 높여 고객의 공급망 과제를 해결하고 신규 고객을 창출하는 등 서비스를 확장하고 있음
- 나아가 몇 개의 기업이 fourth-party logistics provider(4PL)와 lead logistics provider(LLP)라는 단일 기업의 형태를 갖추어 대고객 서비스를 제공하는 사례가 늘고 있음

1) 클라우드 컴퓨팅, 사용자가 필요한 소프트웨어를 자신의 컴퓨터에 설치하지 않고도 인터넷 접속을 통해 언제든지 사용할 수 있고 동시에 각종 정보통신 기기로 데이터를 손쉽게 공유할 수 있는 사용 환경(네이버 지식백과)

2) 시장조사 기관인 가트너(Gartner)가 제공하는 전 세계 기업들의 경쟁력을 평가하는 글로벌 평가지표

< 글로벌 3자물류기업의 매직 쿼터런트 >



자료 : Gartner. 2014. 5.

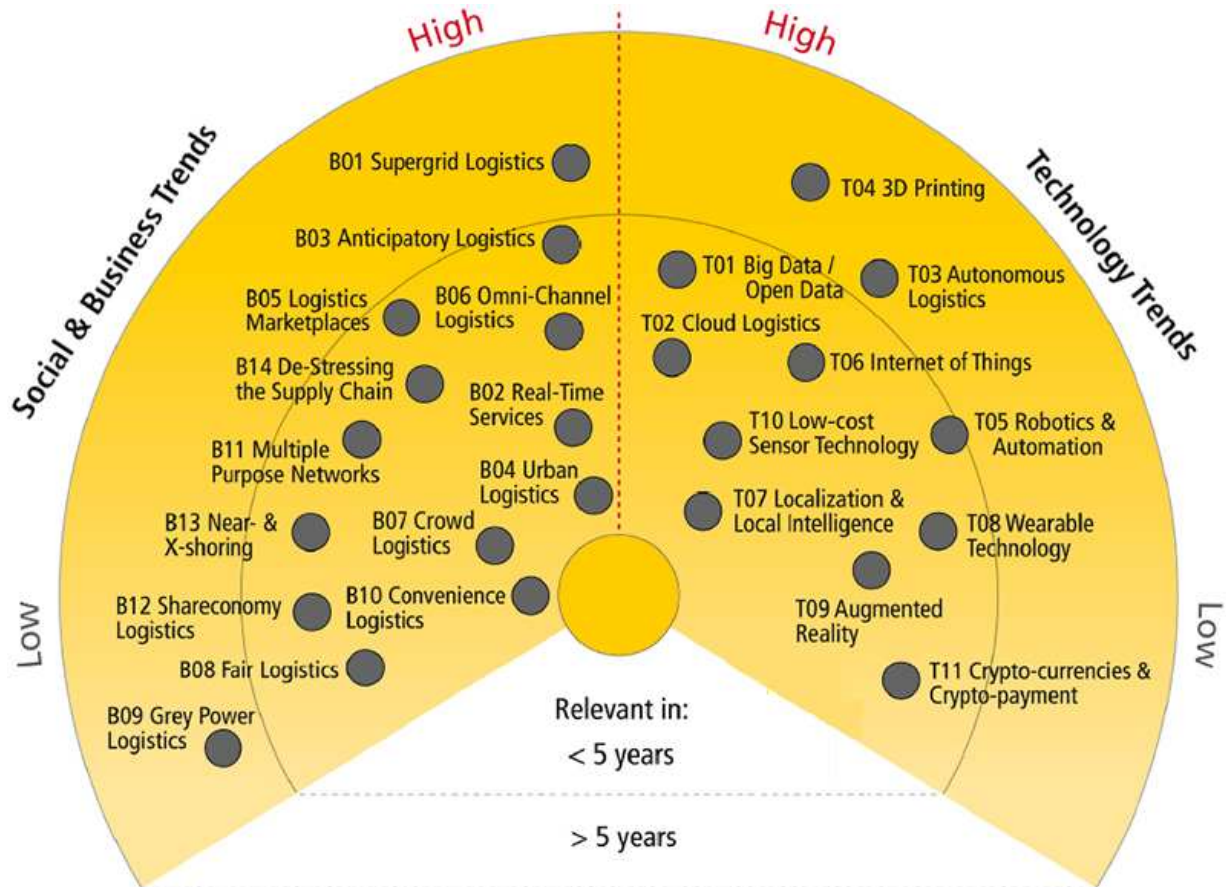
- 매직 쿼터런트는 전 세계의 화주 기업들이 다양한 3자물류업체들의 특성을 이해하고 지역에 맞는 안정적인 서비스를 선택할 수 있는 기회를 제공하고, 물류기업들 간의 정보 교환 등에 사용될 목적으로 작성되고 있음

4. 물류 동향 레이더(Logistics Trend Radar)³⁾

- 2013년 두 번째 버전이 발표된 물류 동향 레이더는 최근의 물류업계의 새로운 동향을 소개하고 업계전문가들의 분석을 통해 직면한 과제를 파악하고 향후 나아갈 방향을 제시하고 있음
- 보고서의 핵심은 옴니 채널(omni-channel) 물류와 서로 다른 오프라인과 온라인 채널의 통합과 같은 새로운 트렌드를 제시한 점임

3) DHL이 발행한 미래 물류전망 보고서

< 물류 동향 레이더(Logistics Trend Radar) >



자료 : http://www.supplychain247.com/article/2013_top_50_global_top_30_domestic_3pls

- DHL 물류 연구팀은 물류 동향 레이더가 학계 및 실무전문가들의 협력을 통해 딥다이브(deep dive) 형식으로 물류 동향을 분석하고 있으며, 기업들의 물류네트워크 확장과 물류전문가들에게 좋은 정보를 제공하는 것이라고 언급함

자료 : www.supplychain247.com, 2014.6.18.

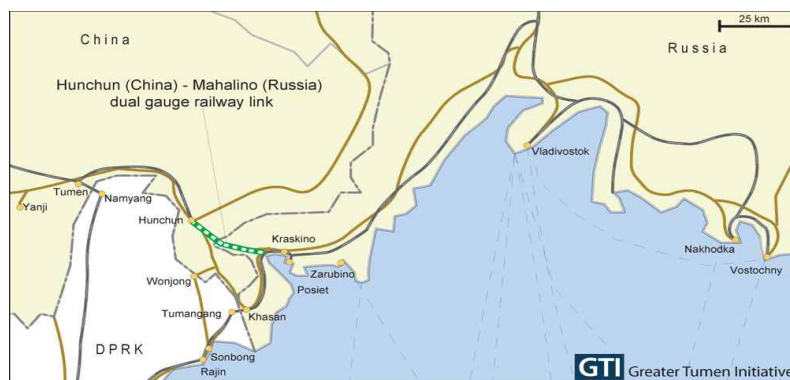
손보라 연구원 (☎ 02-2105-2914, bora62@kmi.re.kr)

물류정책 · 사업동향

□ 중국 훈춘-러시아 마할리노 철도, 2014년 220만톤 운송 전망

- 중국 훈춘~러시아 마할리노 구간의 2014년 철도 운송량이 220만 톤에 이를 것이라고 지린성 경제기술협력국이 전망함
 - 중국 훈춘~러시아 마할리노 구간 철도는 2013년 8월에 재개통했음
 - 이 구간의 운영권을 보유하고 있는 민간기업이 설비 부적합 등으로 철도 운영을 중단하여 개통이 불가능하였으나, 이후 이 기업이 파산하며 관할권이 러시아 철도공사로 이관되면서 9년만에 운영을 재개했음
 - 2014년 5월 말까지 약 28만 5,300톤을 운송했으며, 지린성 경제기술협력국에 따르면 올해 8월 이후부터는 매월 30만 톤씩 운송하여 2014년 연간 운송량은 약 220만 톤에 이를 전망이다
- 훈춘~마할리노 구간 철도는 러시아로부터의 석탄수입에 주로 이용되고 있으나, 올해 5월에는 중국 훈춘에서 러시아 자루비노로 컨테이너를 처음 운송했음
 - 농심에서 (주)농심백산수를 통해 100% 지분을 보유하고 있는 연변농심광천음료유한회사의 백산수 약 110톤을 실은 컨테이너 6개를 훈춘~마할리노 철도로 자루비노 항까지 운송했음
 - 이후 속초~자루비노 구간을 운행하는 스테나대아라인의 뉴블루오션호를 통해 속초까지 운송했음
 - 이를 통해 중국 동북3성의 물량을 극동러시아 항만을 통해 한국, 일본 등 제3국으로 수출한다는 구상실현에 한발 다가감
 - 그러나 러시아 자루비노~우리나라 속초구간 운행빈도가 주2항차에서 주1항차로 줄어드는 등, 자루비노항을 통한 중국 동북3성의 수출물량은 수출은 크게 확대되기는 어려울 전망이다

<중국 훈춘~ 러시아 마할리노 철도 구간>

출처 : www.tumenprogram.org자료 : www.transportweekly.com, 2014.6.20.송주미 전문연구원 (☎ 02-2105-2872, jmsong@kmi.re.kr)

□ 인도, 카보타지법 완화검토

- 인도의 매우 강력한 카보타지법(cabotage laws)이 완화될 것으로 보여 인도의 항만 및 컨테이너 터미널 운영사들이 큰 영향을 받을 전망이다
 - 지난 4~5월 선거에서 국가민주연합(National Democratic Alliance, NDA)의 승리로 인도의 새 총리가 된 Narendra Modi씨는 민간기업활동을 장려하고 국가의 역할을 축소할 계획임
 - Narendra Modi 총리는 Gujarat 주의 주총리를 역임하는 동안 해당 지역의 가장 큰 컨테이너 항만인 Pipavav 항과 Mundra항의 카보타지법을 완화하려고 노력 해왔음
 - 신정부에서 신설된 도로운송 및 해운부는 인도의 해운집행위원회(Directorate General of Shipping, DGoS)에 수출입 및 공컨테이너의 환적을 위해 카보타지법을 완화하는 방안을 강구할 것을 요구하였음
- 카보타지법은 인도 연안에서 인도국적의 선박만이 운송을 할 수 있도록 제한하는 법률임
 - 현재는 피더선 운영을 포함한 연안운송은 인도국적선박만이 가능하며, 외국 선박의 경우 DGoS에서 발급한 허가증이 있을 경우에 한해 예외적으로 허용함
 - 연안화물 발생 시 적절한 인도국적선박이 없을 경우에만 외국선박에 대해 제한된 기간동안 운송을 허가하는 허가증이 발급됨
 - 미국에서도 Jones Act라는 유사한 규제법률이 있으며, 인도네시아와 중국도 유사한 법률을 적용하고 있음
 - 이러한 규제들은 효율성 저하, 투자의 제한, 혁신저해 및 수출입업자의 비용증가 야기 등의 이유로 강력한 비난을 받고 있음
- 카보타지법이 완화될 경우 인도 항만들, 특히 동서 기간항로와 가까운 남쪽의 심수항만에게는 대형 환적허브가 될 수 있는 기회를 줄 것임
 - 현재 인도에서 처리되는 대부분의 컨테이너 화물들은 인근 외국항만에서 환적되고 있음
 - 인도 동부연안을 이용하는 컨테이너 화물은 싱가포르, 말레이시아의 Tanjung Pelepas 항과 Klang항에서 환적됨
 - 또한 인도 서부연안으로 이동하는 화물은 Jebel Ali 항, Khor Fakkan항, Salalah항 등 중동지역 항만에서, 그리고 인도 서부 및 뱅갈만을 통해 이동하는 화물은 스리랑카의 Colombo 항에서 환적됨
 - 인도 뭄바이의 Jawaharlal Nehru 컨테이너 터미널(JNPT)의 4번째 터미널이 완공되면 충분한 하역능력이 확보되어 Mumbai 항은 환적화물을 취급할 수 있는 여유능력을 갖추게 될 것임
 - 또한 해당지역의 항만을 운영하고 있는 운영사는 APM Terminals과 DP World 등의 세계적인 터미널 운영사로, 환적분야에 경험이 풍부함

- 현재는 Kochi 항의 Vallarpadam 터미널을 통해 수출입되는 컨테이너 화물만이 인도 카보타지법 적용을 면제 받고 있음
 - 해당 터미널에 대한 카보타지법 적용면제는 2012년 9월에 이뤄졌고, 이는 해당 터미널을 운영 하는 DP World를 포함한 많은 이해당사자들의 노력에 의한 것임
 - DP World는 인도 최초의 환적항만을 성공시키고 국제무역에서 외국 환적기지에 대한 의존도를 줄이기 위해 카보타지법 면제는 필수적이라고 주장함
 - 해당항의 카보타지법 적용면제는 3년간 지속됨
 - Kerala 주 Oomen Chandy 주총리는 Modi 정부에게 이와 유사한 면제권을 인도 남부 Thiruvananthapuram 인근 Vizhinjam항에 줄 것을 요구하고 있음
- 기타 국제적인 컨테이너 선사, 원양화물 선사 등도 카보타지법의 완화를 주장하고 있음
 - 인도의 컨테이너 물류는 항만과 무역항로 양쪽 모두에서 불균형이 심각하기 때문에, 만약 선사들이 인도 내에서 공컨테이너를 자사의 배로 이동시킬 수 있다면 상당한 비용절감이 가능함
 - 원양화물 선사들도 자사의 선박이 연안운송을 위한 충분한 여유선복을 가지고 있으며, 지역 선사에게 불필요한 비용을 지불할 필요가 없기 때문에 서비스 효율을 향상시키고, 경쟁력 있는 낮은 요율을 유지할 수 있다고 주장함
- 인도 국가운송개발정책위원회(National Transport Development Policy Committee, NTDPCC)가 2월에 발간한 보고서에서도 법 완화를 강력히 촉구함
 - 보고서에서는 외국선박이 인도연안에서 벌크, 일반화물, 공컨테이너를 포함한 수출입 환적 컨테이너를 운반할 수 있도록 카보타지법을 완화시킬 것을 주장함
 - 이는 컨테이너 이동의 효율을 높이고, 항만 및 항만창고의 적체를 완화할 것이며, 외국선박이 연안화물 시장에서 경쟁할 수 있도록 하여 인도 연안해운의 경쟁력을 강화할 수 있다는 것임
 - 단 몇 가지 예외를 두고 있는데, 수출입 원유, 주요 에너지 화물 및 무기 및 부품 등에 대해서는 절대적으로 카보타지를 유지할 것을 요구함
- 인도선주협회(The Indian National Shipowners' Association, INSA)는 카보타지법에 대한 어떠한 변화에도 강력하게 반대하고 있음
 - INSA는 법이 완화되면 지역선사들이 심각하게 불이익을 받을 것이며, 많은 일거리가 사라질 것이라고 주장함
 - 또한 법 완화가 오직 공컨테이너에만 적용될지라도, 향후에는 이를 계기로 점차 인도 전체의 카보타지법이 악화될 것이라고 우려함

자료 : www.portfinanceinternational.com, 2014.6.23.

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

□ CEVA, 두바이에 새로운 물류센터 개설

- CEVA가 중동지역에서 창고업, 크로스도킹, 에너지관련 상품의 취급 및 관리를 위한 새로운 물류센터 'City of Energy'를 개소했음
 - CEVA는 두바이 제벨 알리 자유무역지대(Jafza)에 보유한 27,000m² 부지에 10,000m² 크기의 물류센터 건립을 통해 석유 및 가스 회사의 물류 수요에 부응할 예정임
 - City of Energy에서는 온도조절이 가능한 저장시설과 위험물 규정(DGR)제품의 저장을 위한 특수 챔버 등이 제공될 예정임
 - 본 물류센터는 혁신적인 정보센터로써 중동지역 물류 흐름에 도움을 줄 수 있는 CEVA의 컨트롤 타워 역할을 수행할 계획으로, 전 세계에 있는 CEVA의 다른 컨트롤타워와 유사한 방식으로 운영될 계획임
- 새로운 물류센터 개장은 중동지역 뿐만 아니라 아프리카 시장 진출을 염두에 둔 전략적 사업임
 - CEVA의 발칸·아프리카·중동·중앙아시아 에너지 부문 총 관리자인 Ayman Kabbara씨는 석유 및 가스를 취급하는 고객사들에게도 기존 고객인 제약사 및 소매업체들과 마찬가지로 최상의 물류 서비스를 제공할 예정이라고 언급함
 - Ayman Kabbara씨는 석유 및 가스 창고 및 물류센터는 전통적으로 비정형적인 크기의 상품을 보관하기 때문에 더럽고 어두우며 관리가 힘든 구조를 가지고 있지만, 새로운 물류센터를 통해 고객사에게 깨끗하고 양호하게 관리된 창고 서비스를 제공할 것이라고 밝힘
 - 또한 새로운 물류센터는 전 세계에 있는 다양한 에너지 물류센터와도 상호 연결될 예정으로 이미 신규 서비스를 선보이기 위한 작업과 서비스 개선을 진행하고 있기 때문에 앞으로도 이 같은 노력은 지속될 것이라고 밝힘
 - Ayman Kabbara씨는 중동을 비롯하여 아프리카의 잠재력을 가늠하고 있는 상태에서 두바이가 다국적 물류센터로서 매우 중요한 전략적 위치를 가지고 있기 때문에 두바이의 풍부한 석유와 가스는 사업의 중요한 기반이 될 것이라고 언급함
 - CEVA 사하라이남 아프리카의 상업부문 Brad Braga 이사는 City of Energy 물류센터가 CEVA의 남아프리카 및 아프리카 전체 시장을 위한 교두보이며 석유와 가스 산업에 대한 집중을 통해 CEVA의 목표를 성취하기 위한 적합한 비즈니스 모델이 만들어지는 계기가 될 것이라 언급함

자료 : www.arabiansupplychain.com, 2014.6.12.

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

□ 충칭시 구어웬항, 철도-해운-도로 복합운송 기능 확충

- 중국 정부는 중부지역을 유라시아와 연결하는 국제통로로 발전시킬 계획이며 2015년까지 충칭 구어웬항을 복합운송 기능을 갖춘 허브항으로 육성할 예정임
 - 구어웬항은 장강중상류 지역에서 규모가 가장 큰 내하항만으로 량지양신구(两江新区)에 위치하고 있으며 2013년 말 정식 운영을 시작함
- 충칭시는 구어웬항에 국제물류허브를 구축할 계획이며 현재까지 60억 위안을 투자하여 16개 선석 공사를 완료함
 - 구어웬항의 안벽 길이는 2,800미터로 5천 톤급 선석 16개의 공사가 완료되어 연간 화물 처리량은 3천만 톤이며 철도, 해운, 도로 복합운송을 통한 화물 처리량은 약 650만 톤에 달할 것으로 전망됨
- 구어웬항은 구어웬지자오(果园立交), 수강동리자오(疏港东立交) 등 도로를 통한 고속도로 진입이 편리하여 내륙운송에 유리한 조건을 갖추고 있음
 - 해운-도로 운송을 통해 주변 도시인 윈난, 구이저우(贵州), 쓰촨 등지의 화물을 유치하여 화물 집산지 역할을 수행하기 위해 충칭시는 항만 구역에 대형 물류창고 및 배후부지 프로젝트를 건설하고 있음
- 이 밖에도 철도 및 배후물류창고를 건설 중이며 2015년 구어웬항 정식 운영 시 중국 내륙과 유럽을 잇는 물류허브로 거듭날 전망이다
 - 구어웬항에 철도가 완공되면 항만구역은 국가의 주요 간선철도인 위화이(渝怀)철도⁴⁾와 연결되어 철도-해운 복합운송을 통한 중국 내륙 운송이 가능해지며 서쪽으로 위신어우(渝新欧)철도⁵⁾를 통해 유럽 등지까지 이어지는 국제물류 통로로 발전할 전망이다

자료 : 중국항만(中国港口网), 2014.6.20.

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

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

4) 위화이(渝怀)철도 : 위(渝)는 충칭을 가르키고 화이(怀)는 화이화(怀化)지역을 나타내며 국가서부 대개발 10대 프로젝트 중 하나임. 총 길이 654km의 전기 동력 철도로 경유 노선은 충칭, 치엔지양(黔江), 시우산(秀山), 통런(铜仁), 화이화 등이 있음

5) 위신어우(渝新欧)철도 : 충칭과 신장을 거쳐 유럽을 연결하는 총 길이 11,179km의 국제철도임

물류시장동향

□ 머스크, MSC, CMA-CGM의 초대형 해운동맹 'P3 네트워크', 중국 반대로 불발

- 올해 초부터 업계의 관심을 모았던 세계 최대의 해운선사들인 머스크라인, MSC, 그리고 CMA-CGM의 3사가 추진해온 초대형 해운동맹 'P3'가 최근 중국의 반대로 불발에 그쳤음
 - 머스크라인은 터미널 사업, 원유시추 사업 부문을 포함, 세계 최대 복합물류 대기업 머스크 그룹의 일원으로 역시 자타가 공인하는 세계 최대 해운선사임
 - MSC는 2014년 5월말 현재 컨테이너선 459척(약 2백35만 TEU)을 운영 중이며, 세계 6대주 200개의 항만을 직접 및 연계 항로를 운영하는 세계 굴지의 선사임
 - 프랑스에 기반을 두고 있는 CMA-CGM는 각종 선박 428척(이중 81척 직접 보유)을 운항하는 세계 3대 선사중 하나임
- P3 네트워크의 무산은 중국 상무부의 반독점법 적용이 결정타로 작용했음
 - 중국측은 이번 결정에 자국의 반독점법 적용, P3 네트워크가 아시아-유럽 컨테이너 해운시장에서 경쟁을 제한하거나 배제할 것이라고 판단함
 - 중국의 결정에 대해 P3 동맹 추진 당사자들은 P3이 효율적인 선박네트워크를 통해 고객에게 양질의 서비스를 제공할 수 있으며, 운임 인하 및 이산화탄소 배출량 축소 등의 부대효과를 거둘 수 있다는 논리로 맞서왔음
 - 한편 미국은 지난 3월 P3 동맹을 조건부로 승인했으며, 유럽위원회도 6월 3일 P3 동맹에 대해 반독점 조사를 실시하지 않기로 결정한 바 있으나 이번 중국의 반대 결정으로 마지막 관문을 넘어서지 못했음

자료 : www.maritime360.com, 2014.6.18

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

□ 아시아 철도네트워크 장애요인 여전히 존재

- 아시아 철도는 매우 높은 성장 잠재력에 반해 여전히 장애요인이 존재하고 있는 것으로 나타남
 - 전통적으로 벌크화물이 중심이었던 아시아 철도의 운송 품목이 최근 공산품 등 다양한 화물로 확대되는 한편, 새로운 철도운송 서비스에 대한 수요도 증가하는 추세임
 - 하지만, 주로 정부에 의해 운영되는 아시아 철도의 특성상 운영 상의 비효율성 문제가 나타나고 있으며 증가하는 수요를 감당하기에는 인프라 시설이 여전히 열악한 상황임
 - 또한, 최근 중국 철도운임이 비합리적으로 상승하면서 지난 1사분기의 철도화물 물동량이 6%

가량 하락하는 등 아시아 철도운송의 성장을 저해하는 장애요인들이 지속적으로 나타나고 있음

- 아시아 육상화물 운송에서 철도운송이 차지하는 비중이 지속적으로 높아지는 가운데 철도운영사의 운영 효율성 강화, 인프라 시설 확충 및 복합운송 확대 등을 통해 철도운송 장애요인을 제거함으로써 철도운송 서비스를 더욱 강화할 필요가 있음

자료 : www.transportintelligence.com, 2014.6.19.

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

< 중소·중견 물류기업 해외진출 컨설팅 및 시장조사 지원 대상사업 모집 >

□ 한국해양수산개발원(KMI) 국제물류투자분석센터에서는 **중소·중견 물류기업을 대상으로** 다음과 같이 **해외진출 상시 컨설팅**과 **해외 현지시장 공동조사** 서비스를 제공하고자 하오니, 관심 있는 기업들의 많은 참여를 부탁드립니다.

□ 대상기업

- 「물류정책기본법」에 의한 물류사업을 영위하는 중소·중견기업
 - 주된 사무소가 해외에 소재하는 경우 대한민국 국민의 지분이 50% 이상인 기업 포함
 - ※ 중소·중견기업 : 「중소기업기본법」 및 「중견기업 성장촉진 및 경쟁력 강화에 관한 특별법」 적용 대상기업

□ 대상사업

- 해외 물류시설(물류단지·센터·창고·항만·복합물류 터미널 등)의 개발·투자·운영 사업
- 해외 화물운송 및 물류서비스 시장 진출을 위한 법인·지사·사무소 설립 사업
- 상기 관련 M&A 및 기타 해외 물류사업으로 인정되는 사업

□ 지원내용

1. 해외진출 상시 컨설팅

- 진출희망 지역 또는 추진하려는 해외 물류사업과 관련한 현지 시장정보 및 진출·투자 여건 등 기초정보에 대해 단기 컨설팅 지원
 - 현지 경제·무역·인프라·물동량 현황, 투자 관련 법·제도 등에 관해 기업이 문의 시, KMI가 보유하거나 입수 가능한 정보의 범위 내에서 해당 문의사항 관련 정보 제공
- 컨설팅 결과물은 문서 형태로 제공

2. 해외 현지시장 공동조사

- 해외 물류사업과 관련한 기업의 의사결정을 위해 현장실사가 필요한 경우, 현지 공동조사(KMI 연구진과 물류기업 임직원이 동반)를 수반한 중기 컨설팅 지원
 - 필요시 해외투자 유관기관 및 현지 유관기업 관계자와의 상담 주선
 - ※ 현지 공동조사에 수반되는 출장비 등은 KMI와 해당기업이 각자 부담
- 조사 종료 후 공동조사 보고서 제공

□ 지원사업별 신청방법

1. 해외진출 상시 컨설팅

- 신청기간 : 상시 신청
- 신청방법 : '해외진출 상시 컨설팅 지원 신청서'(별첨 1)를 작성하여 이메일로 신청

2. 해외 현지시장 공동조사

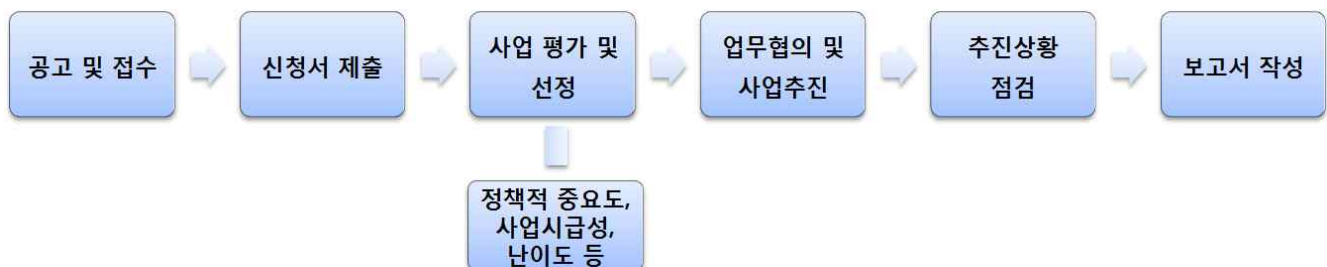
- 신청기간
 - 1차 : 2014년 6월 25일(수) ~ 7월 25일(금) 18:00까지
 - 2차 : 2014년 8월 27일(수) ~ 9월 30일(금) 18:00까지
- 신청방법 : '해외 현지시장 공동조사 지원 신청서'(별첨 2)를 작성하여 이메일로 신청

※ 담당자 : 김은우 전문연구원(hisgrace@kmi.re.kr), 손보라 연구원(bora62@kmi.re.kr)

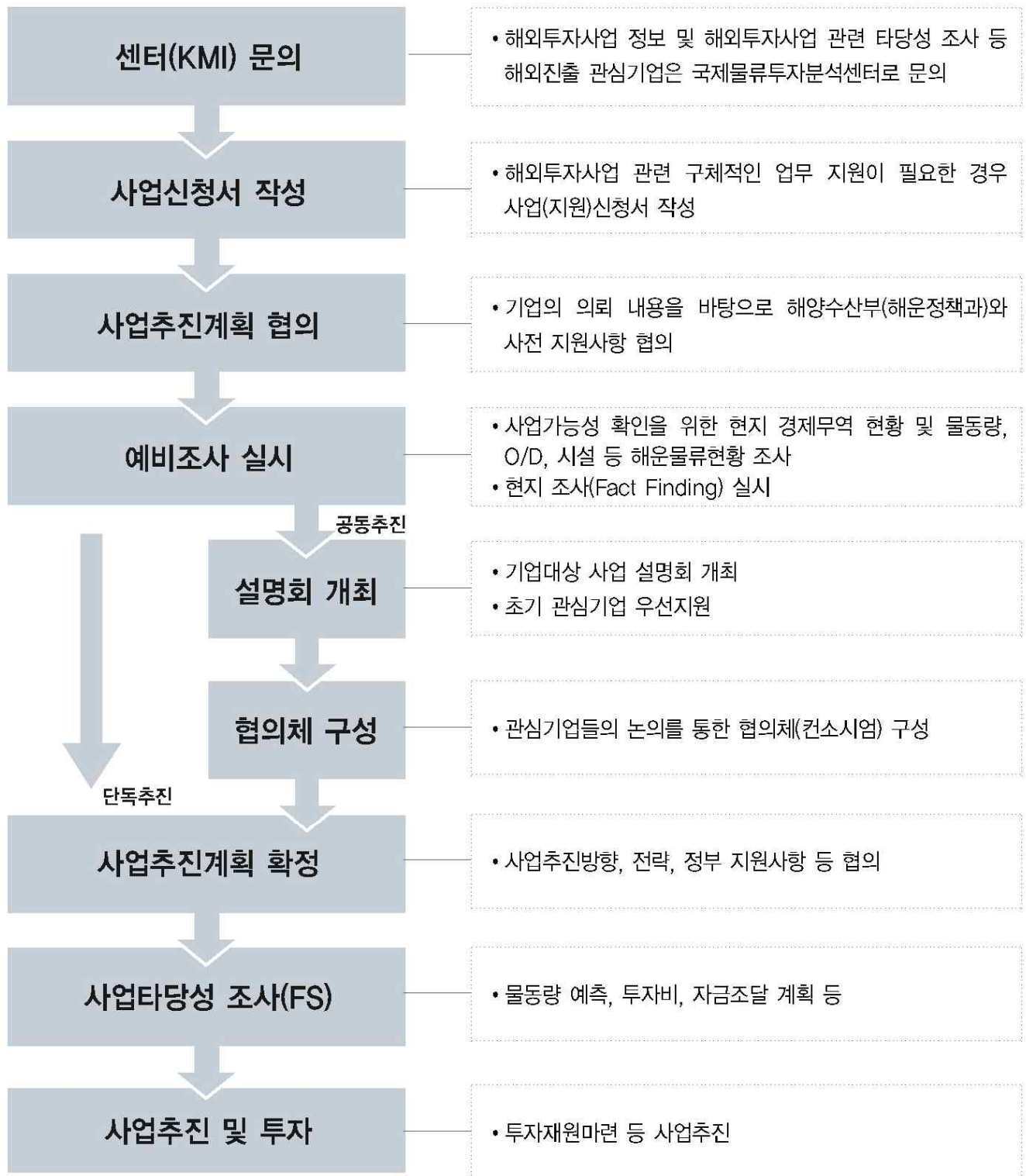
□ 신청서 평가 및 기타

- 선정기준
 - 해당 사업의 실현 가능성 · 시급성 · 난이도, 정책적 중요도, 관련 정보에 대한 접근 · 확보 가능성 등을 고려하여 지원 취지에 적합한 사업을 선정 · 지원
 - 선정결과 발표 : 신청서 접수 후 2~3주 이내 KMI 홈페이지 공고 또는 개별 통지
 - 유의사항 : 제출서류를 허위로 작성하는 경우 등은 사업선정을 취소할 수 있음
 - 기타 사항은 국제물류투자분석센터(김은우 02-2105-2828 / 손보라 02-2105-2914)로 문의
- ※ 평가결과의 세부내용은 공개하지 않음

□ 사업 추진절차



[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



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