

제 263호 · 2014년 7월 2일

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. Drewry, P3 얼라이언스 출범 좌절 이후 정기선 시장 전망 발표
2. 중국, 러시아에 이어 세계 두 번째 상업용 북극항로 가이드북 곧 출간
3. Damco, 미얀마에 첫 자가 CFS 오픈
4. 옴니 채널 소비자의 기대 변화로 소매 비즈니스 모델도 변화 전망

물류시장동향

1. 아시아 주요 항만 물동량 전년대비 증가
2. 러시아 곡물통합공사와 운송물류기업 FESCO, 극동지역 곡물터미널 건설계획

공지사항

1. 2014년 1차 해외물류사업 설명회



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

물류정책 · 사업동향

□ Drewry, P3 얼라이언스 출범 좌절 이후 정기선 시장 전망 발표

- 중국 경쟁당국의 승인 거부 결정에 따라 Maersk, MSC와 CMA CGM 등 세계 초대형 3사의 P3 얼라이언스 출범 좌절이 향후 정기선시장에 어떤 영향을 초래할 것인지에 관심이 집중되고 있음
 - 이와 관련 Drewry는 최근 분석보고서에서 P3 얼라이언스 출범이 성사되지는 않았지만 3사가 큰 위험에 직면하는 것은 아니며, 이는 오히려 시장이 과민한 반응을 보이는 것이라고 지적했음
 - 또한 Drewry는 3사가 P3체제는 아니더라도 이미 경쟁선사들에 비해 원가가 낮은 수준이라고 언급했음
- 이 보고서에 따르면 중국 경쟁당국의 P3 불승인에 따라 경쟁선사들에게 P3라는 초대형 얼라이언스의 위협이 사라진 것은 사실이나 정기선 해운업계는 P3 출범으로 가능할 수 있었던 선박량 조절이 어려워질 것이라고 분석됨
 - 예를 들어 P3는 아시아-북유럽 서비스를 9개(107척, 평균선형 11,950TEU)에서 8개로, 아시아-지중해 서비스를 6개(65척, 10,670TEU)에서 5개로 줄일 방침이었으나 P3의 불승인에 따라 이 같은 서비스 합리화가 불가능할 것으로 예상됨
- 한편 Drewry는 P3 출범이 좌절된 이후 다음과 같은 시장상황이 전개될 것으로 예상했음
 - 첫째, Maersk, MSC와 CMA CGM 등 개별 3사는 운항비용 절감을 위해 새로운 방법을 찾을 것이라는 점임
 - 둘째, 3사는 태평양 및 유럽항로에서 지속적으로 양자, 3자간 선박공유 또는 선박교환협정을 통해 협력을 강화할 것으로 예상되며, 특히 3사의 태평양항로 시장점유율은 G6의 34%에 비해 낮은 24%로 유럽항로의 초대형선박을 전배할 가능성이 클 것임
 - 셋째, 미국의 FMC와 EU 경쟁당국은 P3를 승인했기 때문에 3사는 대서양항로에서 P3 출범 계획에 따른 서비스를 전개할 가능성이 큼
 - 넷째, P3 얼라이언스 출범 좌절에 따라 자산 및 화물의 공유(pooling)가 불가능해짐에 따라 초대형선박인 18,000TEU급 선박의 소석율을 유지하기가 어려워져 이를 해소하기 위한 펜듈럼 서비스(pendulum service) 등이 증가할 가능성이 클 것임
- 결론적으로 Drewry는 P3 출범이 좌절됨으로써 P3 운영에 따른 3사의 이득이 줄어들기는 하겠지만 3사는 기타 비용절감 수단들을 강구하여 정기선 시장에 대응할 것으로 예상된다고 전망했음

자료 : Drewry Container Insights, 2014.6.22.

김태일 부연구위원 (☎ 02-2105-2755, ktizorro@kmi.re.kr)

□ 중국, 러시아에 이어 세계 두 번째 상업용 북극항로 가이드북 곧 출간

- 북극해 진출과 북극항로 이용에 남다른 의욕을 보이고 있는 중국이 최근 북극항로(NSR) 이용을 위한 항해용 가이드북을 7월 중 출간할 예정임
 - 중국 교통부 산하 해사안전국이 발행하는 이 항해용 가이드북은 향후 유럽에서 출발해 NSR를 통과, 중국으로 가는 중국 화물선들에게 “종합적이고 실용적이며 권위 있는” 정보를 제공할 것으로 기대
 - 이 가이드북에는 북극항로 중 새로 발견된 단축항로 등 최신 정보가 담길 예정
 - 기타 주요 내용으로는, NSR 운항 방법, 쇄빙 서비스 공급업체(또는 기관) 리스트, 북극해 지리 및 기후, 기타 러시아 등 항로 주변 북극해 연안 각국의 법규 등임
 - * 중국 영자신문 차이나 데일리의 관련 보도에 따르면, 새로 발견된 항로는 수에즈 운하 및 말라카 해협을 통과하는 기존 항로에 비해 거리 5,186km와 시간 9일을 단축시킬 것으로 전망
- 중국 시진핑 주석은 지난 5월 러시아 블라디미르 푸틴 대통령과의 정상회담 결과 공동성명을 발표하고 철도, 항만, NSR를 이용한 중국의 화물운송 촉진에 포괄적으로 협력하기로 합의했음
 - 양국간 포괄적 동반자 관계 및 전략적 협력의 새 단계 추구
 - 이중 가장 중요한 협력 사항으로는 현재 러시아를 중심으로 추진 중인 유라시아경제연합, 양국간 교통물류 관련 메가프로젝트인 실크로드 사업, 그리고 동북 3성 및 러시아 극동 지역에서의 에너지, 자원 협력을 뒷받침할 교통물류 인프라 협력임
- 중국은 2013년 8월 말 처음으로 부산항을 이용, 북극항로를 이용한 시범 상업운항에 성공했음
 - 당시 시범운항에 나섰던 선박은 홍콩선적 화물선 “영성”호(ice 1A급)로서 2013년 8월 17일 잡화 1만6천 여 톤을 적재하고 부산항을 출발, 같은 달 26일 북극항로에 진입했으며 9월 3일 항로를 빠져나가 네덜란드 암스테르담에 입항한 바 있음
 - 당시 NSR 통과에 걸린 기간은 7.4일, 평균 속도는 시속 14.1 노트였음
 - 시범 상업운항 이외에도 2012년 중국의 쇄빙선 “슈에룽”호(중국북극연구소)가 북극항로를 이용해 바렌츠해로 갔다가 아이슬란드로부터 북극점을 거쳐 베링해로 귀환한 바 있음
 - * 중국 상하이에서 출발, NSR 통과에 9.9일 소요
 - * 한편 “슈에룽”호는 2013년 12월에도 북극항로 시험항해를 실시한 바 있으나 유빙에 갇힌 바 있음
- 러시아 북극항로청 북극항로 정보실의 집계에 따르면, 북극항로 운항 척수는 2010년 4척, 2011년 34척, 2012년 46척에 이어 2013년 71척 등 해마다 크게 증가하는 추세임
 - 2013년의 경우, 71척의 선박이 운송한 화물 규모는 총 1백35만6천 톤 수준이었으며, 이중 액체 화물이 91만 톤 이상으로 전체 운송화물의 대부분을 차지했음

- 한편 2014년 6월말 현재, 러시아 북극항로청에 접수된 북극항로의 전체 또는 일부 이용 신청은 총 205건으로 알려짐

자료 : www.barentsobserver.com, 2014.6.20.

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

□ Damco, 미얀마에 첫 자가 CFS 오픈

- 머스크 자회사인 글로벌 제3자물류 업체 Damco의 미얀마 첫 자가 CFS(Container Freight Station)가 운영에 들어갔음
 - 최첨단 국제표준으로 설계된 이 창고(컨테이너화물 조작장)는 C-TPAT 인증을 획득하였으며, 규모는 4,000m²임
 - 또한 FMCG(Fast Moving Consumer Goods), 가전, 의류, 부품, 기계 및 프로젝트 화물의 수출입에 적합한 시설로 설계됨
- 이 CFS는 양곤(Yangon)항과 주요 산업단지에서 약 22km 이내에 전략적으로 위치해 있음
 - 양곤항, 땔라와 심수항(Thilawa Deep Sea Port)과는 각각 22km 및 10km 떨어져 있으며, 땔라와 특별경제구역(Thilawa Special Economic Zone) 및 따케타 산업구역(Thaketa Industrial Zone)과는 각각 8km 및 5km 떨어져 있음

< Damco CFS 위치 >



출처 : www.damco.com

- 2012년 미얀마에 대한 국제 제재가 해제된 이후, 미얀마는 주요 소싱 국가 및 소비 국가로서의 잠재력을 바탕으로 신흥시장으로 부상하고 있음
 - 미얀마는 세계 경제 성장 동력 국가인 중국, 인도, 동남아시아 사이에 전략적으로 위치해 있어 아시아에서 가장 독보적인 신흥시장 중 하나임
- Damco의 핵심 고객들이 신흥시장으로부터 제품을 소싱하거나 신흥시장에서 경영활동을 하고 있기 때문에 신흥시장은 항상 Damco가 핵심 역량을 집중하는 지역임
 - Damco는 미얀마에 진출한 첫 글로벌 물류기업으로 2013년 운영허가를 획득한 뒤 양곤에 사무소를 신설함
 - 이번 CFS의 오픈으로 Damco는 미얀마에서의 입지를 강화하기 시작했으며, Damco의 고객들은 미얀마에서 출하하는 화물에 대해서도 다른 국가와 동일한 수준의 서비스 품질을 보장 받게 됨

자료 : www.cargonewsasia.com, 2014.6.24.

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

□ 옴니 채널 소비자의 기대 변화로 소매 비즈니스 모델도 변화 전망

- 현재 소매기업의 공급사슬은 전반적으로 옴니 채널에 최적화되어있지 않지만 최적화될 경우 장차 미래 성장 동력이 될 것으로 예상됨
 - 전세계 400명이 넘는 소매기업의 CEO를 대상으로 설문을 수행한 결과, 34%의 응답자는 옴니 채널 쇼핑의 증가를 외부적 위협으로 바라보고 있으며 응답자의 22%는 자신이 속한 조직에 영향을 미칠 것으로 예상하고 있음
 - 이러한 결과는 PwC와 Fobes에서 발표한 "소매분야에서 새롭게 중요한 것 : 성장전략으로서의 공급사슬 최적화"라는 보고서를 통해 밝혀졌는데, 동기관에서 발표한 "CEO의 관점 : 전세계 모든 채널에서 공급사슬의 전략적 역할"에서 CEO들은 그들이 변화하는 환경에 적응하고 성장하기 위한 새로운 기반을 구축하기 위해 무엇을 하고 있는지를 보여주고 있음
 - 본 조사에서 공급사슬 최적화에 초점을 두고 있는 CEO들이 있는 회사의 경우 상대적으로 공급사슬 비용이 15% 낮고 재고 보유수준도 절반에 지나지 않으며 현금 사이클 또한 3배 이상 빠른 것으로 나타났음
 - 특히 조사보고서가 강조하려 하는 것은 CEO의 83%가 자사의 공급사슬이 옴니 채널이 요구하는 수준으로 최적화되어 있지 않다는 사실에 믿기 어렵다는 반응을 보이고 있다는 점임
 - 하지만 조사보고서는 소매기업들의 기존 공급사슬 확장이 오히려 옴니 채널 고객의 요구를 충족토록 하는 큰 거시적 동인이 될 것이라고 역설했음
 - 현재 옴니 채널에서 이익을 창출하고 있는 Foot Locker의 Ken Hicks 대표는 자사가 빠르게 성장하고 있는 옴니 채널 쇼핑에 대처하여 공급사슬을 변화시킴으로써 시장에 대한 반응과 속도가 빨라지고 새로운 아이디어를 통해 상품을 매장으로 배송해 진열하는데서 벗어나 고객에게 직접 판매할 수 있는 새로운 방법을 찾게 되었다고 언급함
- 소비자의 기대와 공급사슬 운영전략의 매칭을 통해 차별적인 공급사슬의 운영도 가능함
 - Foot Locker의 비즈니스 모델의 특징은 수익 창출을 위해 더 이상 전통적인 확장방식에 의존하지 않고 반응적인 공급망인 옴니 채널 방식의 판매로 재정립되었다는데 있음
 - 하지만 최고수준의 매출신장세를 보이고 있는 소매기업 CEO들은 아직까지도 전통적인 방식으로 신규 지역 및 시장 진출(48%), 새로운 매장 개설(40%), 인수합병(32%) 등의 방식을 취하고 있는데, 조사보고서에서는 이러한 CEO들의 경우 공급사슬의 차별화 및 미래 핵심전략으로서의 옴니 채널 구성에 실패한 것으로 평가하고 있음
 - 설문에 응답한 소매기업 CEO들의 50% 이상은 공급사슬을 전략적으로 인식하고 있는데, JDA Software의 Dail 대표는 그럼에도 불구하고 공급사슬의 장점들을 활용하는 과정은 쉽지 않다고 지적하고 옴니 채널의 성장은 최근 소매부문에서 나타난 가장 혁신적인 변화 중의 하나라고 언급함

- 또한 Dail 대표는 소비자의 기대와 공급사슬 운영전략을 매칭시키지 못하는 소매기업은 경쟁력 저하 위험에 직면해 있다고 말하고 이러한 운영모델을 적용하기 위해서는 대폭적인 변화가 아닌 신중하고 점진적인 시장 접근방식이 필요하다고 덧붙였다
- 하지만 Dail 대표는 이것이 소매기업 CEO들의 근본적인 리스크 전체를 규정하는 것은 아니며 증가하는 경쟁자의 위협(42%), 수익성 하락 및 비용 절감(39%), 고객 창출 및 유지(24%) 등이 있다고 언급
- PwC와 Fobes는 보고서에서는 제반 리스크와 이에 대처하는 전략 사이에는 큰 격차가 있으며, 많은 예외가 있지만 강력한 고객 가치를 유지하는 것은 공급사슬의 능력에 달려있다고 주장했다

자료 : www.supplychain247.com, 2014.6.25.

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

물류시장동향

□ 아시아 주요 항만 물동량 전년대비 증가

- 금년들어 아시아 주요 항만들의 물동량이 전년대비 지속적으로 증가하고 있는 것으로 나타남
 - 금년 5월 아시아 주요 항만들의 물동량을 살펴보면 작년 5월 대비 홍콩의 물동량이 4.5% 증가하며 가장 높은 증가폭을 보였고 뒤이어 싱가포르 4.1%, 부산 2.8%, 상해 2.4%의 증가폭을 보임
 - 지난 1~5월 간 물동량 역시 전년 동기 대비 상해 5.4%, 싱가포르 4.4%, 부산 4.3% 홍콩 3.5% 증가한 것으로 나타남
 - 이러한 물동량 증가는 아시아에서 미주, 유럽으로 수출되는 물동량의 증가 보다는 아시아 역내 교역량의 급격한 증가가 더 큰 요인으로 작용한 것으로 판단됨
 - OOCL의 경우, 전년 대비 금년 1사분기 글로벌 물동량 증가율은 3%에 그친데 반해, 아시아 역내 물동량은 14.5% 증가하며 전체 물동량의 53%를 차지한 것으로 나타남
- 최근의 DSC¹⁾보고서에 따르면, 아시아 역내 물동량의 증가 추세와 더불어 Maesk, NYK, Hapag-Lloyd, Cosco 등 글로벌 선사들의 아시아 역내 운송 서비스가 지속적으로 강화되고 있는 것으로 나타남

자료 : www.transportintelligence.com, 2014.6.26.

민경창 연구원 (☎ 02-2105-2741, kcmi0525@kmi.re.kr)

□ 러시아 곡물통합공사와 운송물류기업 FESCO, 극동지역 곡물터미널 건설계획

- 러시아 곡물통합공사와 러시아 물류기업 FESCO가 극동러시아에 위치한 자루비노(Zarubino)항에 곡물 터미널을 건설하기로 계약을 체결함
 - 터미널 건설 프로젝트는 민간 투자 2억 9천만 달러, 정부 투자 70억 루블 규모임
- 곡물터미널 건설 공사는 전체적으로 2014년 ~ 2018년까지 1단계, 2018년 ~ 2020년까지 2단계로 진행됨
 - 1단계 공사는 아태지역에 곡물을 안정적으로 공급하기위해 시베리아 연방관구와 극동연방관구의 수출 잠재력을 활용 할 수 있는 환경을 조성하는데 목적이 있음
 - ※ 현재 극동지역에 곡물전용 터미널이 없어 한국, 중국, 태국, 일본으로 수출하는 연간 4천만 톤의 곡물을 철도-선박을 이용하여 수송하고 있음
 - 2단계 공사는 연해주가 주변 항구를 통한 곡물 일부의 수입 또는 중국 국내 여러 지방으로의

1) Drewry Shipping Consultants

곡물 환적이 유리하기 때문에 곡물 환적을 위한 인프라 기지를 구축하는데 목적이 있음

※ 이 지역 환적 잠재력은 2020년에 4~6백만 톤, 2030년에는 1천만 톤이 될 것으로 예상됨

- 계약에 따르면 프로젝트를 통해 극동지역의 곡물 수출량은 초기 10만 톤에서 최대 5백만 톤 까지 증가할 것으로 기대됨

자료 : www.vedomosti.tu, 2014.6.10.

이하림 연구원 (☎ 02-2105-2954, harimyi@kmi.re.kr)

□ [공지] 2014년 1차 해외물류사업 설명회

- 일시 : 2014. 7. 4(금) 13:30 ~ 17:50
- 장소 : 대한상공회의소 중회의실A (지하 2층)
- 주최 : 해양수산부
- 주관 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석센터
- 프로그램

시간	주요내용	비고
13:30~14:00	등록 및 자료 배포	
	개회식	
14:00~14:05	개회사	김성귀 한국해양수산개발원장
14:05~14:10	환영사	전기정 해양수산부 해운물류국장
	1세션	
14:10~14:40	브라질 Petrocity 오일·가스 복합단지 항만 개발·운영 사업	Jose Roberto Barbosa da Silva, Chairman and CEO of PetroCity Portos S.A (호세 로베르토 바르보사 다 실바 회장, 페트로시티 포르투스 S.A)
14:40~15:00	질의응답	발표자
15:00~15:30	브라질 수어페항 터미널 확장개발·운영 사업	이성우 한국해양수산개발원 국제물류연구실장
15:30~15:45	질의응답	발표자
15:45~16:00	네트워킹	
	2세션	
16:00~16:30	중국훈춘포스코현대국제물류단지 개발사업	연제성 훈춘포스코현대국제물류유한공사 대표
16:30~16:50	질의응답	발표자
16:50~17:20	적도기니 선박 및 해양플랜트 수리조선소 개발사업	김진흥 대영엔지니어링 상무
17:20~17:40	질의응답	발표자
17:40~17:50	종합 정리	이성우 한국해양수산개발원 국제물류연구실장

* 동시통역제공

- 참가신청 : 2014년 6월 18일(수)~7월 3일(목) 18:00까지
- 신청방법 : 별첨 신청서를 이메일(bora62@kmi.re.kr, harimyi@kmi.re.kr)로 송부
- 참가문의 : 손보라 연구원(☎ 02-2105-2914, bora62@kmi.re.kr)
이하림 연구원(☎ 02-2105-2954, harimyi@kmi.re.kr)

※ 본 사업 설명회는 좌석이 한정된 관계로 선착순 참가접수를 받을 예정이므로, 관심 기업은 위의 이메일로 반드시 참가신청을 해주시기 바랍니다.

『2014년 1차 해외물류사업 설명회』 참가신청서

■ 참가자 정보

회 사 명	
-------	--

참가자명(1)		직 위	
부 서		이메일	
전화(사무실)		전화(휴대폰)	

참가자명(2)		직위	
부 서		이메일	
전화(사무실)		전화(휴대폰)	

※ 참가자가 더 있을 경우 칸을 만드셔서 참가자 정보를 기재 바랍니다.

※ 기타 : 참가비 무료, 선착순 접수

※ 참가를 희망하실 경우 동 신청서를 작성하시어 이메일로 송부하여주시기 바랍니다.

- 기한 : 2014.7.3(목) 18:00까지

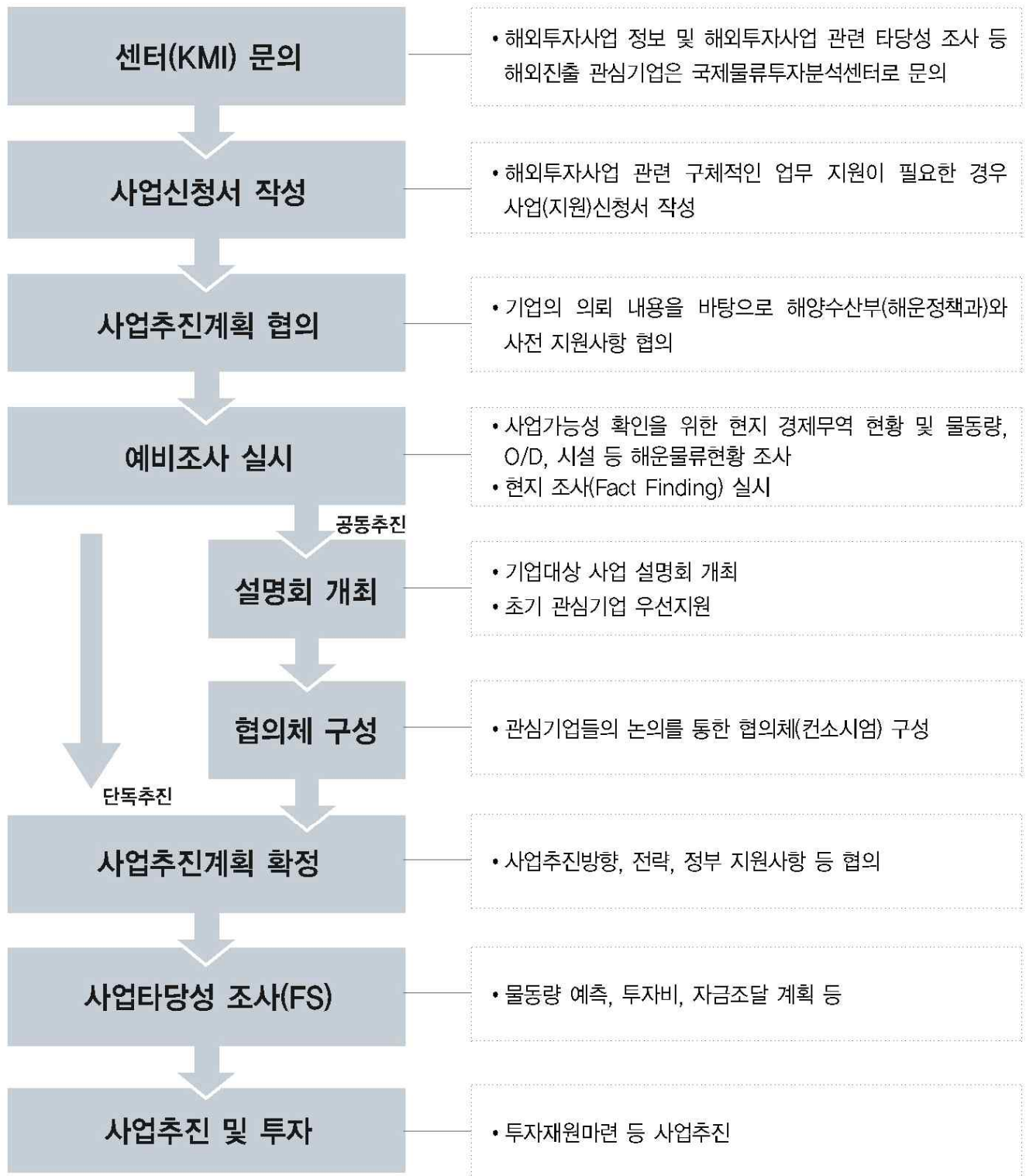
- 신청서 송부방법 : E-mail (bora62@kmi.re.kr, harimyi@kmi.re.kr)

※ 문의 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석센터

(손보라 연구원 : 02-2105-2914 / 이하림 연구원 : 02-2105-2954)

한 국 해 양 수 산 개 발 원

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



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