

제 265호 · 2014년 7월 16일

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. 러시아, 중국과 자루비노항(Zarubino port) 공동 개발 추진
2. 조지아, 아나클리아(Anaklia) 신�항만 개발 추진 가시화
3. 북유럽 '컨' 물동량, 2014 하반기 6.9% 증가 예상
4. 컨테이너 선박의 단위비용 감축으로 당분간 운임하락 불가피

물류시장동향

1. 중국 자동차 제조업체의 계약물류 니즈 증가
2. 램차방(Laem Chabang)항 대수심 부두 개발 예정

공지사항

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



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

물류정책 · 사업동향

□ 러시아, 중국과 자루비노항(Zarubino port) 공동 개발 추진

- 러시아 Summa 그룹은 제1회 중국-러시아 엑스포에서 중국 자본 및 기업 유치를 위해 중·러 공동으로 자루비노항 개발을 추진할 계획임을 발표함
 - 이 사업은 Summa 그룹 산하의 FESCO 그룹에서 추진하며, 컨테이너 50만 TEU, 양곡 및 일반 화물 1천만 톤의 처리능력을 가진 1단계 사업은 2018년 운영을 목표로 추진될 예정임
 - 자루비노항은 중·러 국경으로부터 18km 떨어진 연해주(Primorsky Krai) 남부지역에 위치해 있는 부동항으로, 중국 투자자들의 많은 관심을 끌고 있음
- Summa 그룹과 중국 지린성 정부는 블라디미르 푸틴 러시아 대통령의 중국 공식 방문 중인 2014년 5월 20일 상하이에서 자루비노항 공동개발을 위한 협정을 체결함
 - 이 협정에는 중국 기업 및 중국 동북아시아철도공사의 자루비노항 이용 의향서가 포함되어 있음
 - 또한 러시아 극동지역 인프라 건설, 농산물 교역 활성화, 운송 및 물류 등 주요 3가지 사항에 대해서도 언급되어 있음
 - 중국은 러시아의 최대 교역국으로 양국간 교역규모는 2007년 480억 달러에서 2013년 890억 달러로 약 2배나 성장했음
- 한편 2000년대 후반 우리나라의 자루비노항 개발 참여 가능성에 대한 연구가 많이 진행되었으나, 실제 투자가 이루어지지 않은 극동 러시아의 주요 항만임
 - 즉, 중국에 앞서 사전 검토가 많이 이루어졌으나, 실제 투자가 뒤따르지 않아 사업추진을 하지 못한 또 하나의 사례로서 향후 실질적 투자를 위한 정책적 지원 강화가 요구됨

< 자루비노항 개발계획 >

터미널	연간 하역능력	선석길이(m)	선석 수	최대선박
양곡	4천만톤	560	2	panamax
컨테이너	2백만TEU	1150	3-5	post-panamax
알루미나	2백만톤	190	1	handysize
다목적				
일반화물	25백만톤	980	3	panamax and capesize
ro-ro	1.5백만톤	420	2	ro-ro

출처 : summa 그룹

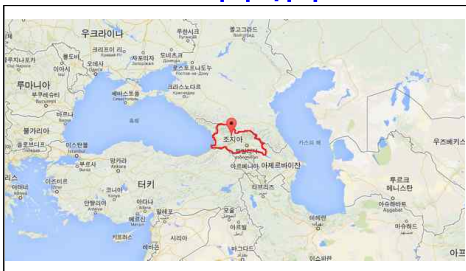
자료 : sea-wab 및 기타 자료, 2014.7.

김근섭 부연구위원 (☎ 02-2105-2846, gskim@kmi.re.kr)

□ 조지아, 아나클리아(Anaklia) 신항만 개발 추진 가시화

- 조지아 정부가 2011년부터 추진해온 아나클리아(Anaklia) 신항만 개발이 점점 가시화되고 있음
 - 조지아는 2011년부터 아나클리아(Anaklia) 지방에 관광과 산업 기능을 모두 수행하는 라지카(Lazika) 해양 신도시 건설 프로젝트를 추진해 왔음
 - 정권교체 후 사업추진이 부진했으나, 2013년에 미국의 사업자가 항만 프로젝트에 대해 관심을 표명하였고¹⁾ 2014년에 기술분석 연구가 수행되어²⁾ 개발일정이 발표되는 등 프로젝트 추진이 가시화되고 있음
 - 조지아의 조지 크비리카쉬빌리(Giorgi Kvirikashvili) 경제부 장관은 아나클리아 항만이 2015년에 개장될 예정이며, 1~2단계 프로젝트에 약 7~9억 달러가 소요될 것이라고 밝힘
 - 개발방식은 100% 민간개발이며, 이를 위한 건설 입찰공고가 조만간 발표될 예정임
- 조지아는 이 프로젝트를 통해 아시아와 유럽을 잇는 최단 노선이라는 자국의 지리적 잇점이 강화되어 통과물량이 증가하고 경제가 성장하는 계기가 되기를 희망하고 있음
- 유류 전용터미널을 제외하면 조지아에는 포티(Poti), 바투미(Batumi) 등 2개 항만이 있음
 - 제1항만인 포티를 운영 중인 APMT는, 포티항의 컨테이너 처리능력이 포화상태에 이르러 현재 ICT(Inland Container Terminal)를 개발하고 있으며, 신규 컨테이너 터미널 건설을 검토하고 있음
 - 제2항만인 바투미는 카자흐스탄 기업이 운영권을 보유하고 있는데, 주요 처리화물은 유류이며 컨테이너 터미널은 ICTSI가 임대하여 운영하고 있음

<조지아 위치>



<아나클리아 위치>



<아나클리아항 마스터플랜>



출처: www.freedomsquare.co.kr, www.genda.ge

자료 : agenda.ge, 2014.7.2.

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

1) The Conti Group

2) 조지아 국영기업인 Partnership Fund에서 비용을 부담하고 일본기업이 연구를 수행. 약 10여개의 후보지 중 수심과 확장성 등을 고려하여 아나클리아를 최적 후보지로 선정.

□ 북유럽 '컨'물동량, 2014 하반기 6.9% 증가 예상

- 함부르크, 로테르담, 안트워프 등 북유럽 주요 항만간 시장점유율 경쟁이 치열하게 벌어지면서 2014년 하반기 북유럽 컨테이너 물동량 증가율이 6.9%에 이를 것으로 전망됨
 - 이와 같은 전망은 아일랜드 해운물류 및 해양자원 분야 국책 연구기관인 아일랜드 해양개발실(IMDO)이 발간하는 『주간 시장동향』(Weekly Market Review, 이하 『동향』)에 따른 것임
 - 『동향』 최근 호에 따르면, 2014년 상반기 북유럽 6대 항만³⁾의 컨테이너 물동량은 수입 5.1%, 수출 2.5%가 증가했으며, 하반기 수출입 물동량 증가율은 6.9%에 이를 것으로 전망
 - 이에 따라 2014년 전체로는 수출 4.5%(20.5백만 TEU), 수입 4.8%(20.6백만 TEU)가 각각 증가할 것으로 보임
 - 지난해 유럽 전체 항만의 컨테이너 물동량은 수입 1.2%(15.8백만 TEU), 수출 0.3%(17.3백만 TEU) 감소한 바 있음
- 2014년 북유럽 컨테이너 물동량의 지속적인 증가세는 함부르크, 로테르담, 안트워프 등 북유럽 주요 항만간 해운물류 시장 점유율 '전쟁'에 의해 선도되고 있는 것으로 분석되고 있음
 - 또한 관계 전문가에 따르면, 유럽중앙은행(ECB)이 초-저금리 정책을 지속함에 따라, 특히 영국과 독일의 견실한 성장세에 대한 신뢰를 기반으로 한 수요 증가가 컨테이너 물동량의 증가세를 뒷받침하고 있는 것으로 분석됨
 - ECB는 2013년 11월, 시장 전문가들의 '동결' 예상을 깨고 기준금리를 이전의 0.5%에서 0.25%로 0.25% 포인트 인하한 데 이어, 2014년 6월초 다시 기준금리를 0.25%에서 0.15%로 인하하는 등 초-저금리 정책을 고수하고 있음
 - 이와 같은 금리 인하로 심지어 일부 초단기 예금금리는 '마이너스'로 떨어지고 있음
- 한편 북유럽 6대 항만, 특히 로테르담과 함부르크항에서는 항만 물동량 증가에 따라 항만 혼잡도도 지속적으로 증가할 것으로 전망되고 있음
 - 이는 북유럽 항만의 경우 터미널 능력은 제한되어 있으나 컨테이너선의 평균 크기가 증가한 데에 기인하는 것으로 Drewry는 분석하고 있음
 - 아시아-유럽 항노 컨테이너 선박의 정시 항만 입항율은 2012년 중반 83%대에서 2014년 1/4 분기에는 51%까지 떨어지기도 했음

자료 : www.imdo.ie, 2014.7.10.

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

3) 르하브르(프랑스), 안트워프(벨기에), 쾰브뤼헤(벨기에), 로테르담(네덜란드), 브레머하펜(독일), 함부르크(독일) 등을 지칭.

□ 컨테이너 선박의 단위비용 감축으로 당분간 운임하락 불가피

- 낮은 해상운임에 대비하여 선사들은 컨테이너 단위당 운송비용을 줄이는 추세임
 - 단위비용면에 경쟁력을 가지고 있는 선두 선사들은 현재의 수익을 유지하기 위해 메가쉽(mega-ships)을 운영함으로써 운임을 하락시킴
 - 컨설팅 기업 Drewry의 Martin Dixon 이사는 JOC와의 인터뷰에서 해상 운임의 움직임은 선박 단위비용에 의해서 변동한다고 말하며 단위비용의 하락이 운임의 하락을 견인한다고 언급했음
 - 또한 대형 선사는 낮은 운임에도 불구하고 단위비용면에서 경쟁력을 가지고 있기 때문에 여전히 수익성이 높으며, 선사들의 미래 수익성과 생존이 원가 경쟁력에 달려있다고 말했음
 - HSBC 보고서에 따르면, 컨테이너 선사들은 2013년 하반기동안 총 10억 달러의 손실을 기록했으며, 올해 상반기에는 운임이 다소 올라갔음에도 불구하고 총 7억 4,300만 달러의 손실을 입게 되었음
 - 컨설팅 기업인 Alphaliner의 수석 컨설턴트인 Tan Hua Joo씨는 선사 간 상당한 수준의 단위비용차이 생겼으며 이로 인해 몇몇 선사들은 현재의 운임 수준에서도 충분한 수익을 창출하고 있다고 언급했음
 - Tan Hua Joo씨는 현재의 컨테이너 운송시장은 공급초과상태로, 운임결정에 있어서 수요와 공급은 여전히 중요하며 이러한 구조는 근본적으로 변하지 않았다고 주장했음
 - HSBC 보고서에 따르면 아시아-유럽 항로의 경우 10,000TEU급 이하의 거의 모든 선박에서 손해가 발생하고 있으며, 왕복 22,626 마일의 상해-함부르크 평균 항속은 18.9 노트인데 운송비용 절감을 위해 귀로 운송에는 14.3 노트로 감속하여 운항하고 있음에도 8,000TEU급 선박은 TEU당 50 달러, 6000TEU 선박은 TEU당 178 달러의 손해가 발생하고 있음
 - 선박의 크기가 줄어들수록 컨테이너 단위당 비용은 큰 폭으로 증가하는데, 6,000TEU급 선박은 18,000TEU급 선박에 비해 33%의 비용이 증가하며 이중 연료비는 46.5%나 높음
 - Dixon 이사에 따르면 치열한 경쟁이 이루어지는 컨테이너 해운시장은 수익성 제고 노력 대신 낮은 운임에 대응해 단위비용을 줄이는 노력을 하고 있다고 말함
- 주요 선사를 중심으로 적극적인 비용 절감이 지속될 전망이지만 장기적으로는 서비스 품질을 향상시켜 운임이 상승될 것으로 전망됨
 - DHL Global Forwarding의 David Goldverg 부대표는 금융위기 이후 운임의 변동성은 지속되고 있어 큰 폭으로 상승하고 하락하는 롤러코스터 같은 극적인 모습을 보여주고 있는 상태이기 때문에, DHL 내부의 가격 정책 부서와 이용고객은 수익이 보장된 최적화 상태의 공급사슬을 제공하고 이용하는 대신에 많은 시간을 변동하는 가격을 관찰하며 보내야 할 것으로 전망하고 있음

- 이와 같은 상황에서 싱가포르의 NOL은 비용과 운항 효율성 증진에 집중하여 1분기 6,500만 달러의 손실에도 불구하고 지난 2년 반 동안 20억 달러의 비용을 절감했으며 DHL Global Forwarding은 재무상태 향상을 위한 비용절감과 운임인상의 두 가지 전략을 추진했음
- David Goldverg 부대표는 슬로우 스티밍(혹은 슈퍼 슬로우 스티밍)과 서비스의 축소, 합리화 등은 시장 전체의 서비스 공급을 감소시키고 결국에는 고객에게 좋지 않은 결과를 초래하게 된다고 하며, Lean방식이나 비용 효율적 운영은 다양한 사업의 기반이 되는 해운산업의 유지를 어렵게 하기 때문에 결국에는 서비스 품질을 향상하는 방향으로 바뀔 것이라고 주장함
- OOCL의 Stephen Ng 이사는 컨테이너 해상운송사업의 경우 손실은 지속 될 수 없기 때문에, 선택권이 없는 선사들은 장차 운임을 인상할 것이라고 전망했음

자료 : www.joc.com, 2014.7.10.

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

물류시장동향

□ 중국 자동차 제조업체의 계약물류 니즈 증가

- 중국 자동차 시장에서의 물류서비스 수요가 증가함에 따라 계약물류 니즈 역시 증가하는 추세임
 - 중국 내 자동차 수요가 급격하게 증가함에 따라 글로벌 자동차 제조업체의 중국시장 진출이 가속화되고 있음
 - Global Contract Logistics 2014⁴⁾에 따르면, 글로벌 자동차 제조업체는 중국 전체 자동차 시장의 60% 이상을 점유하고 있으며, 중국 자동차 제조업체들에 대한 M&A를 확대해 나가고 있는 것으로 나타남
 - 이러한 중국 자동차 시장의 환경변화는 중국 내 물류서비스에 대한 니즈를 증가시킬 것으로 예상됨
- 중국 자동차 시장은 향후 중 . 단기간동안 지속적으로 성장할 것으로 예상되며, 이는 계약물류 시장에 큰 기회로 작용함으로써 중국 내 계약물류 시장규모는 2017년까지 약 14.1% 성장할 것으로 예측됨

자료 : www.transportintelligence.com, 2014.7.10.

민경창 연구원 (☎ 02-2105-2741, kcmmin0525@kmi.re.kr)

□ 램차방(Laem Chabang)항 대수심 부두 개발 예정

- 태국의 관문항인 램차방항이 개발될 예정임. 이 개발 계획에는 대형선박의 입항이 가능하도록 항의 수심을 18M로 준설하는 것도 포함됨
- 내륙 운송 및 단선철도 이적 문제 또한 개선 할 계획임
 - 현재 터미널 운영사들은 철도 이적 작업을 직접 수행하고 있어 선박에서 내륙으로 화물을 이적하는데 많은 시간이 걸리고 있음
 - 향후 복선 철도 건설과 통합운영을 통해 항만의 효율성을 높일 예정임
- 이 항만 개발계획은 정부에 제출되어 승인을 기다리고 있었으나 지난 5월 군부 사건에 의해 보류 상태임
 - 금년 10월 안에 내각에서 항만개발계획이 승인될 것으로 기대됨

자료 : www.sea-web.com 2014.7.10.

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

4) Transport Intelligence's latest report

< 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

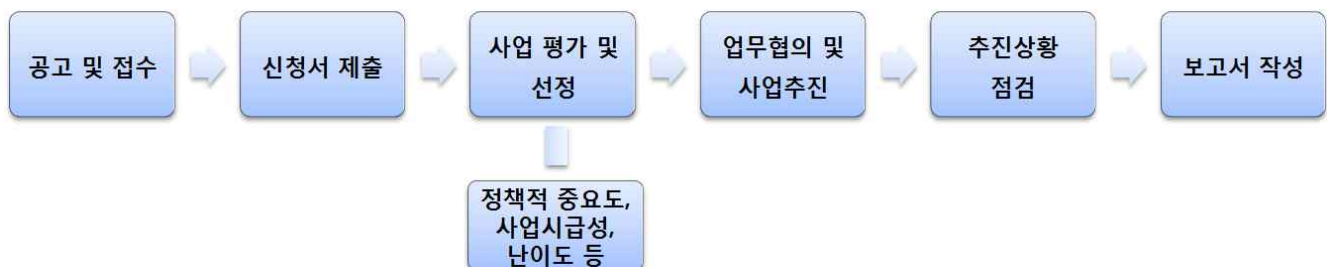
- 신청기간
 - 1차 : 2014년 6월 25일(수) ~ 7월 25일(금) 18:00까지
 - 2차 : 2014년 8월 27일(수) ~ 9월 30일(금) 18:00까지
- 신청방법 : '해외 현지시장 공동조사 지원 신청서'(별첨 2)를 작성하여 이메일로 신청

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

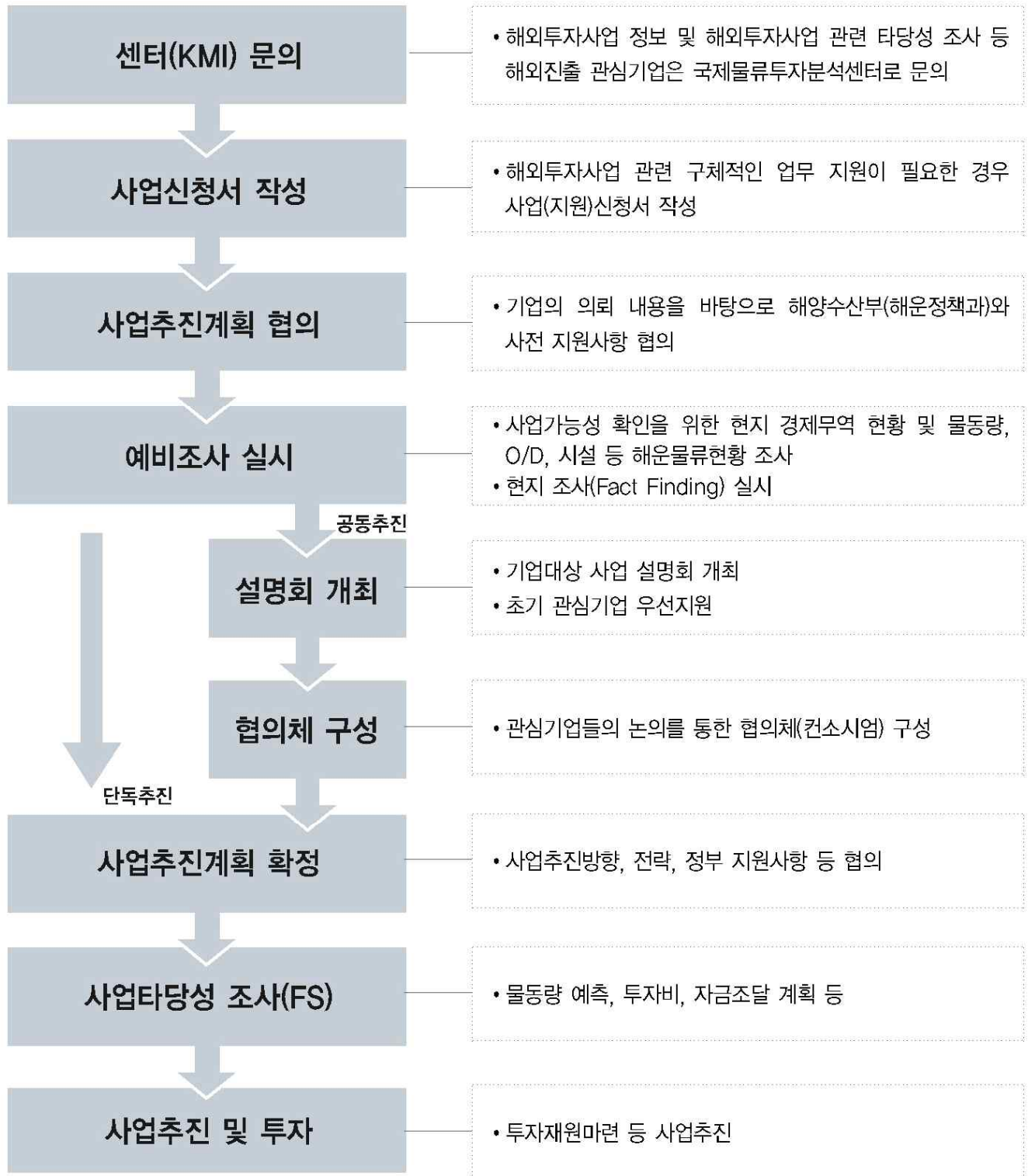
□ 신청서 평가 및 기타

- 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