

제 272호 · 2014년 9월 3일

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. 항만개발 정책 시행시 중앙정부의 역할 강화 필요
2. 싱가포르 선사 NOL, 자회사 APL 로지스틱스 매각 절차 진행중
3. Amazon, 중국 공급망 개선 위해 투자
4. 상하이 SIPG, Mingdong 터미널 지분 매각 예정

물류시장동향

1. 8월 물류신뢰지수 하락 및 항공신뢰지수 하향세 전망
2. 인도, 할랄 네루 항만 경제특구 조성 계획

공지사항

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



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

물류정책 · 사업동향

□ 항만개발 정책 시행시 중앙정부의 역할 강화 필요

- 전 세계적으로 도로, 철도 등의 운송 인프라는 중앙정부의 관리형태가 유지되고 있으나, 항만개발에 있어서는 시장의 결정에 맡기는 경향이 지속되고 있음
 - 그러나 이러한 시장 만능주의는 항만의 운영상황을 더욱 악화시킬 수 있다는 지적이 제기됨
- 최근 Drewry container insight는 신항 개발 시 구항의 처리방법에 따라 신항의 이용률과 항만운영에 있어 큰 차이가 발생한다는 점을 중동과 베트남 사례를 통해 제시함
- 우선 중동은 신항의 운영과 동시에 구항의 운영을 중단하고 재개발하는 적극적인 정책을 시행중임

< 중동의 신항 및 구항 운영 정책 >

국가	구항	신항	비고
오만	Muscat	Sohar	· '14년 7월 칙령에 따라 Muscat항의 운영을 중단하고, 약 35만TEU 물동량을 신항으로 이전 · 구항은 관광 및 레저 기능으로 재개발 추진
UAE	Mina Zayed	Khalifa	· 구항은 일반화물만 일부 처리, 약 75만TEU의 물동량은 '12년 신항으로 이전
두바이	Port Rashid	Jebel Ali	· '08년 구항 운영 중단, 레저 및 관광으로 재개발
카타르	Doha	Doha New port	· 신항 개발에 따라 구항 운영 중단, 약 40만TEU의 물동량 신항 이전

출처 : Drewry maritime research.

- 반면 베트남의 경우에는 많은 GTO(글로벌 터미널 운영사)들이 베트남의 무역 성장과 기존 호치민 터미널의 폐쇄를 예상하고 까이맵(Cai Mep) 신항 개발에 투자 했으나, 구항 폐쇄는 이루어지지 않음
 - 오히려 지자체, 해군 등이 기득권 보호를 위해 호치민 구항의 입출항 항로를 준설하고 대형 선박이 운항할 수 있도록해 신항 터미널의 시설이용률이 매우 저조하거나 정기선 서비스 자체가 없는 상황임

< 베트남 까이맵(Cai Mep) 컨테이너 터미널 이용 현황 >

터미널	운영사	하역능력(13년) (백만TEU)	현황
TCCT	Saigon Newport	0.6	· '09년 운영 시작하였으나, 정기선 서비스 없음
TCIT	Saigon Newport	1.15	· '11년 운영 시작, 13년 644천TEU 처리
CMIT	APMT	1.15	· '11년 운영 시작, 13년 609천TEU 처리
SSIT	SSA Marine	0.6	· 완공하였으나 미운영
SITV	Hutchison	0.8	· '10년 운영 시작, 정기선 서비스 없음
SP-PSA	PSA	0.8	· '09년 운영 시작, 정기선 서비스 없음

출처 : Drewry maritime research.

- 부산항의 경우에도 신항 개발·운영 이후 얼라이언스 및 선박의 초대형화 등에 따라 북항 물동량의 신항 이전이 심화되면서 구항인 북항의 처리 방안에 대한 많은 고민과 논의가 이루어지고 있음
 - 그러나 부산항 신항의 경우 북항의 대체항만이 아닌 증가하는 물동량을 처리하기 위한 추가적인 시설이기 때문에 신항 운영 시 구항의 폐쇄가 논의된 해외의 사례와는 차이가 있음
- 그러나 향후 구항의 기능을 변경(중단)하고 신항을 개발하는 정책을 추진할 경우에는 정부의 과감한 기능 변경 추진을 통해 신항은 조기 활성화하고 구항은 새로운 기능으로 활용될 수 있도록 해야 할 것임
 - Drewry에서도 정부가 구항의 운영 중단(기능 변경)을 발표한 경우에는 약속에 대한 책임을 지는 것이 필요하며, 그렇지 않다면 민간투자자들은 신항 투자에 대해 고민이 깊어질 것이라고 제언함

자료 : ciw.drewry.co.uk, 2014.08.

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

□ 싱가포르 선사 NOL, 자회사 APL 로지스틱스 매각 절차 진행중

- 싱가포르 국영 선사이자 아시아권 최대 선사 중 하나인 Neptune Orient Lines(NOL)가 해운불황 위기에서 살아남기 위해 우량 자회사인 APL 로지스틱스를 시장에 매물로 내놓았음
 - NOL은 컨테이너 운송 위주의 세계 7위 해운 선사¹⁾인 APL 중심의 해운물류 부문과 역시 세계 굴지의 물류 회사인 APL 로지스틱스의 종합 물류부문을 거느리고 있음
 - * 2013년 NOL 총수입에서 APL 로지스틱스가 차지하는 비중은 18%
 - NOL측은 2011년과 2012년에도 적자(2012년의 경우, 4억1천2백만 달러에 달하는 순손실)를 기록한 데 이어 지난해에도 총매출액 88억 달러에도 불구하고, 7천6백만 달러의 순손실을 입었음
 - 이와 같은 경영성과 부진은 2009년 이후 도래한 세계적인 해운업 불황에 따른 것으로 세계 굴지의 APL 로지스틱스 매각은 글로벌 물류시장 재편을 가속화시킬 것으로 전망됨
- NOL은 올해 가을 APL 로지스틱스의 구매자를 찾아나설 계획이며 매각 작업을 지원해줄 주관 은행 선정을 마친 것으로 알려짐
 - 로이터통신은 업계 소식통을 인용, NOL이 APL 로지스틱스를 시장에 내놓으면서 기대하는 잠정 매각가격은 최저 7억5천만 달러에서 최고 9억 달러에 이른다고 보도함
 - * 2013년 APL 로지스틱스의 영업이익 및 감가상각비 합²⁾은 7천4백50만 달러로 NOL은 이 금액의 10~12배를 적정 매각가로 고려하고 있음
 - 그러나 잠재적인 구매자들은 APL 로지스틱스의 적정 매입가를 6억 달러 내외로 보고 있어 매각희망 가격과 구매희망 가격은 최소 1억5천만 달러의 차이를 보이고 있는 것으로 나타남
- APL 로지스틱스는 통합 공급사슬 서비스, 국제 화물 운송, 소량 물류, 창고업, 유통 관리 등 다양한 물류 서비스를 제공하는 종합 물류 회사로, 현재까지 건실한 경영성과와 경쟁력을 갖춘 것으로 평가되고 있음
 - APL 로지스틱스가 취급하는 화물은 자동차, 내구 소비재, 소비자 전자제품(가전), 포장화물, 소매 물류 및 의류, 신발 등 다양함
 - APL 로지스틱스는 2012년부터 경영 효율화를 위해 전 그룹 차원의 효율성리더십프로그램(Efficiency Leadership Program, ELP)을 도입해 현재까지 3년째 시행해오고 있음
 - * 이 프로그램의 양대 목표는 비용 효율화 및 운영 효율화이며, 효율성 개선의 핵심 수단은 기술 혁신으로서 기술 리모델링 프로그램인 'Logistics Super Suite' (LSS)를 통해 운영 체제의 핵심 구성요소를 재설계하는 것임

1) APL 공식 웹사이트(www.apl.com)의 자체 회사 소개에 따른 것이며, 컨테이너선 등 150척 운영 중.

2) Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization. 기업이 영업활동으로 벌어들인 현금창출 능력을 나타내는 지표. 이론적으로 이자 비용과 법인세 공제 전 이익에서 감가상각비와 무형자산상각비를 더한 금액. 편의상 영업이익과 감가상각비의 합으로 계산.

- APL 로지스틱스는 특히 완성차 운송 부문에 상대적으로 특화된 능력을 바탕으로 아시아, 라틴 아메리카, 중동 등 신흥 시장을 새로운 수익 창출 대상으로 공략해 왔음
 - * 자동차 운송 서비스의 경우, 자동차 공장 출고 단계에서의 집하, 차량 적재 및 하역, 철도에 의한 장거리 운송, 최종 목적지로의 배달 등 'door-to-door' 서비스를 제공함
 - * 최근 아시아 주요 신흥시장인 인도에서 VASCOR Automotive와 합작회사 설립해 완성차 운송 및 유통 부문에 진출했으며, 동 합작회사는 2014년 중반 운영을 본격화함

자료 : www.reuters.com, 2014.8.19.

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

□ Amazon, 중국 공급망 개선 위해 투자

- Amazon은 상하이 자유무역지역(FTZ)과의 전략적 제휴를 통해 중국에서의 입지를 강화하고 있음
- Alibaba가 미국 시장을 차지위해서 노력하는 것처럼 Amazon이 중국에서 전자 상거래 운영을 확대하고 있다는 뉴스는 더 이상 놀랄 일이 아님
- Amazon은 급성장중인 중국 전자상거래 시장에서 지난 10년간 비교적 낮은 시장점유율을 유지한 이후에서야 상하이 자유무역지역과의 전략적 제휴 체결을 통해 점유율을 높이려 하고 있음
- 새로운 제휴는 단지 아마존이 자신의 제품을 중국 고객에게 직접적으로 판매할 상품을 확대하기 위한 것뿐만이 아니라, 지역 유통업자들을 통한 새로운 판매채널을 추가하여 고객들의 주문 수요를 만족시키기 위한 것임
- 아직까지 중국에서 물류 사업을 성공적으로 수행하기 위해서는 복잡한 관세 시스템, 언어, 발달되지 않은 교통 인프라 등의 많은 제약을 극복해야 함
- 중국은 미국과 비슷한 크기의 국토면적을 가지고 있지만, 운송업자를 위한 정비된 도로, 철도, 항공 네트워크 등이 부족하기 때문에 단일 운송자만을 통한 수송이 어려워 전자상거래 업체들에게 매우 큰 제약 사항이 되고 있음
- 또한 서구의 업자들은 기존에도 중국 중산층의 급성장과 더불어 구매력의 확대, 럭셔리 브랜드 선호도 증가에 대해서는 잘 알고 있었지만, 주로 무역적자를 포함한 대외 무역과 투자 제약에 관해서도 높은 관심을 가지고 있음
- 상하이 자유무역지역과 같은 일련의 조치들은 기존의 여건들을 변화시켰는데, 관료주의를 타파했음에도 불구하고 유통업자들이 중국 시장에서 성장하는데 방해가 되는 큰 장벽들을 완화하지 못하고 있음
- 새로운 계약에 따라, Amazon은 미국과 유럽에서 큰 성공을 거둔 것처럼 상하이 자유무역지역에서 물류센터를 통합하여 주문을 집중화시켜 공급자를 통해 화물을 직배송할 수 있는 대규모 RDC(지역물류센터) 모델형 창고업을 확대할 계획임
- 자유무역지역에 물류센터가 입지하게 되면 다양한 글로벌 공급자들로부터 상품을 공급받고 고객에게 배송하기 쉬운 장점이 있음
- Amazon은 기존 물류 네트워크 및 운송사의 운송범위 내에 있는 도심의 전략적인 입지를 활용, 인접 지역으로 영향 범위를 확대할 계획임
- 아마존의 관심은 향후 중국 정부주도의 개선된 인프라를 이용, 상품을 광범위한 지역에 신속히 배송하는데 있음
- 하지만 중국의 최대 전자상거래 업체인 Alibaba는 성공적인 운영으로 경쟁력을 갖추고 있으며, 물류의 관점에서 이미 중국내에 강력하고 완벽히 대응가능한 분산적인 배송 모델을 적용하고 있음

- 더욱이 최근 Alibaba는 더욱 표준화 된 서비스와 짧은 배송 시간을 보장하기 위해 지역 및 국가 단위의 물류 업체를 통해 자체 유통망을 구축하고 있으며, 제품제공을 확대하기 위해 국제 공급 업체를 통하거나 자체적으로 해외진출을 진행할 예정임
- 중국과 미국에서의 성공을 위해 Amazon과 Alibaba가 추진하는 각각 다른 형태의 전자상거래 모델 변화를 추적하는 것은 매우 흥미로운 관심사가 될 것임

자료 : www.supplychain247.com, 2014.8.27.

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

□ 상하이 SIPG, Mingdong 터미널 지분 매각 예정

- SIPG(Shanghai International Port Group)는 2003년 1월 상하이 항만공사(Shanghai Port Authority) 개편을 계기로 설립했으며, 항만 및 항만 관련 업무를 전문으로 하는 상하이항만 공용 터미널 운영사임
 - 2005년 6월 유한회사로 전환됐으며, 2006년 10월 중국항만 관련 기업들 중 첫 번째로 상장 회사가 되었음
 - 총 20km 길이의 125개 선석을 보유하고 있으며, 이중 82개 선석은 1만dwt급 이상의 선박을 수용할 수 있음
- 상하이연합재산권거래소(Shanghai United Assets and Equity Exchange)에 따르면 SIPG는 공개입찰을 통해 상하이 Mingdong 컨테이너터미널 지분 20%를 매각할 계획임
 - 현재 Mingdong 컨테이너터미널은 SIPG와 HPH(Hutchison Port Holdings) 조인트벤처(joint venture) 형태로 운영 중이며, 조인트벤처 지분을 절반씩 나누어 보유하고 있음
 - SIPG의 2013년도 매출액은 총 2억7천6백만 달러로, 이 중 Mingdong 컨테이너터미널의 매출액은 1억1백만 달러에 달함
- SIPG의 매각 지분 가격은 아직 결정되지 않았으며, 현재 자산 평가가 진행 중임
 - 이번 SIPG 주식 매각은 SIPG 전략의 일부로 전체 비즈니스 업무향상을 목적으로 진행 중에 있음
- SIPG 상하이항만 공용터미널 운영사에 따르면 SIPG는 올해 상반기 1,724만 TEU를 처리했으며, 매년 처리물량이 5% 가량 증가할 것으로 전망하고 있음
 - SIPG의 전략은 대외 물동량은 물론 특히 중국발 수출 물동량을 증가시키는 것임
- SIPG의 지분 20%는 상하이연합재산권거래소에서 공개 입찰을 통해 매각할 예정임

자료 : www.container-mag.com, 2014.8.20.

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

물류시장동향

□ 8월 물류신뢰지수 하락 및 항공신뢰지수 하향세 전망

- 8월 물류신뢰지수가 전월대비 소폭 하락한 가운데, 향후 항공신뢰지수의 하향세가 전망됨
 - 글로벌 운송시장의 불확실성이 지속되면서 8월 물류신뢰지수는 전월대비 약 0.4point 하락한 55.7point를 기록함
 - 8월 물류신뢰 현재지수는 전월대비 1.2point 상승한 53.5point를 기록한 반면, 향후 6개월 기대지수는 2point 하락한 57.9point로 예상됨
 - 이러한 향후 6개월 기대지수의 하락세는 포워딩 시장의 약세로 인해 향후 약 3.3point 하락이 예상되는 항공신뢰지수의 하향세 전망에 따른 것으로 판단됨
 - 해상신뢰지수의 향후 6개월 기대지수 역시 약 0.7point 하락한 61.0point로 예상됨
- 글로벌 운송시장의 불확실성이 증가함에 따라 지속되는 글로벌 포워딩 시장의 침체가 항공 및 해상 신뢰지수의 하향세에 결정적인 요인으로 작용하고 있는 것으로 판단됨

자료 : www.transportintelligence.com, 2014.8.27.

민경창 연구원 (☎ 02-2105-2741, kcm0525@kmi.re.kr)

□ 인도, 할랄 네루 항만 경제특구 조성 계획

- 인도 최대의 컨테이너 허브항인 할랄 네루(Jawaharlal Nehru) 항만에 6억 5,700만 달러를 투자하여 경제특구(SEZ: Special Economic Zone)를 조성할 예정임
 - 경제특구는 향후 3년간 새로운 EPC(Engineering, Procurement and Construction) 프로젝트를 지원하도록 계획됨
- JN 항만 경제특구로 인해 인도 수출이 증가할 것으로 전망됨
 - 경제특구는 인도 정부가 인도의 경제 난을 극복하고자 시행하는 개혁정책의 일부분임
 - 나렌드라 모디(Narendra Modi) 인도 총리는 수출 증진을 하기 위해 국가와 제조업체가 협동해야 한다고 언급함
 - JN항만 경제특구는 전자제품, 섬유, 의류, 엔지니어링, 에너지 등을 위한 다양한 창고가 들어설 것으로 기대됨

자료 : www.portfinanceinternational.com, 2014.8.20.

김은미 연구원 (☎ 02-2105-2835, usea1004@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

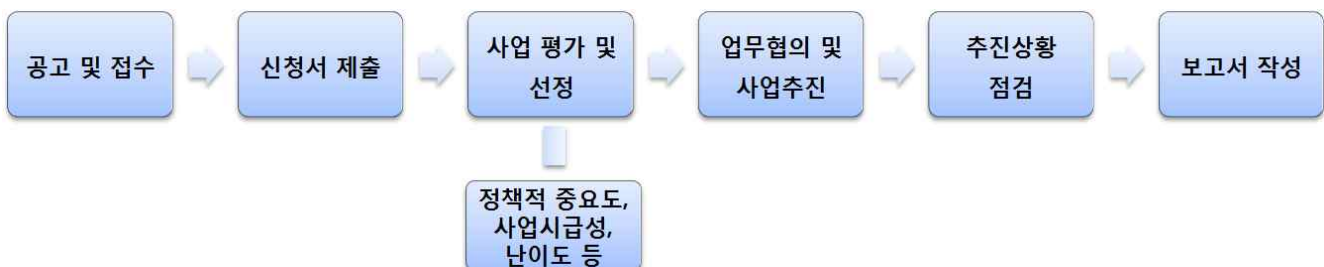
- 신청기간
 - 1차 : 2014년 6월 25일(수) ~ 7월 25일(금) 18:00까지
 - 2차 : 2014년 8월 27일(수) ~ 9월 30일(금) 18:00까지
- 신청방법 : '해외 현지시장 공동조사 지원 신청서'(별첨 2)를 작성하여 이메일로 신청

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

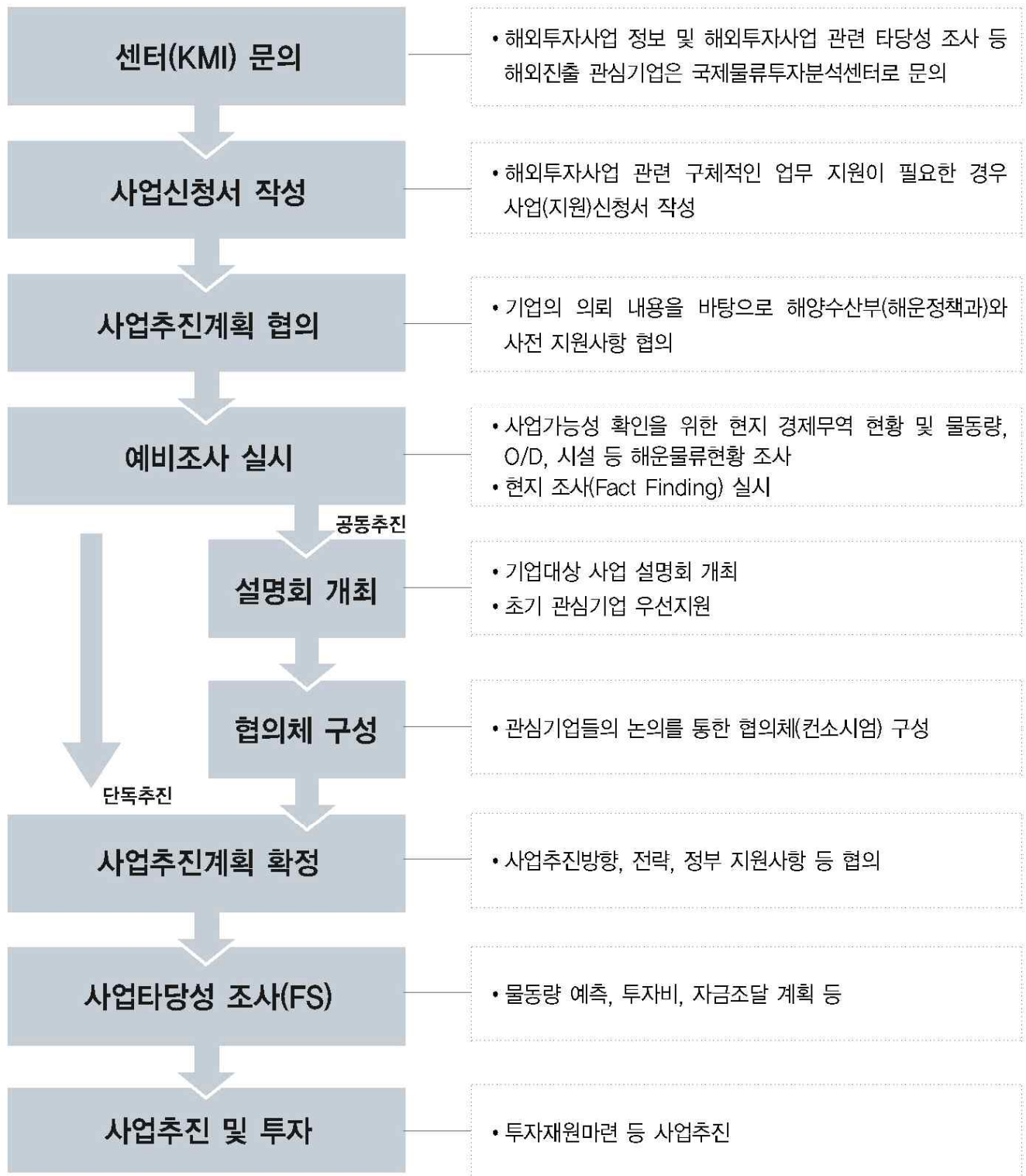
□ 신청서 평가 및 기타

- 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