

제 299호 · 2015년 3월 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. 양쯔강삼각주 지역의 도시화 진전, 콜드체인물류사업 기회 제공

물류정책·사업동향

1. 세계 10대 및 중국 20대 컨테이너항만 동향
2. 아프리카 인프라 개발, 모잠비크를 필두로 교통물류 부분 급신장
3. DHL 익스프레스, 싱가포르 창이공항에 850만 유로 규모 물류센터 투자
4. 한·중 전자상거래 카페리 운송시대 개막

물류시장동향

1. 러시아 상트페테르부르크, 브론카 항만시설 확충 예정
2. FESCO, 동남아시아 – 블라디보스톡 – 상트페테르부르크 정기운항 개시



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

글로벌물류이슈

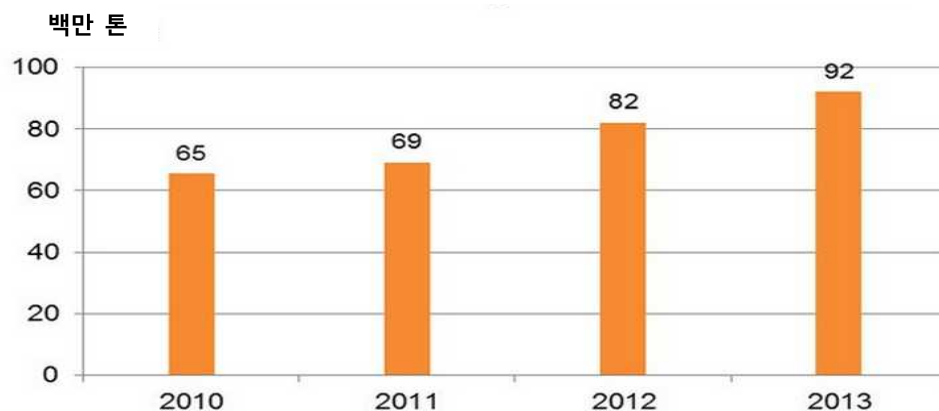
□ 양쯔강삼각주 지역의 도시화 진전, 콜드체인물류사업 기회 제공

- 양쯔강삼각주(Yangtze River Delta)의 도시화 진전에 따른 냉동식품(frozen food) 수요 증가가 콜드체인 유통시스템의 급속 성장을 주도하고 있으며, 콜드체인물류 활동이 지속적으로 증대되고 있음
- 현재 이 지역의 농산품 및 식품의 콜드체인 유통 비중은 상당히 낮은 편이며, 이는 콜드체인 물류시장이 앞으로 크게 발전할 가능성이 있음을 시사하고 있음
- 이와 더불어 많은 식품 및 양식 관련 기업들이 콜드체인 수출 서비스를 통한 해외시장 확충을 희망하고 있는 상황임
- 이에 따라 양쯔강삼각주 지역의 콜드체인 물류시장에 낙관적인 전망을 가지고 사업 모색을 원하는 다수의 물류기업들로부터 상당한 투자가 이루어지고 있음

1. 중국의 콜드체인물류시장 급성장 중

- 최근 수 년간 중국의 콜드체인물류시장은 연평균 두자릿수의 고속 성장을 하고 있음
- 중국물류구매 연합회(China Federation of Logistics and Purchasing)와 중국물류학회(China Society of Logistics)가 공동 발행한 보고서에 따르면 2010~2013년 중국의 콜드체인물류시장 수요는 연평균 12% 성장하였으며, 2013년 수요는 9,200만 톤을 기록함
- 콜드체인물류서비스를 필요로 하는 주요 제품들로는 냉장음료, 급속냉각 시리얼제품, 냉동 해산물, 냉동·신선 과일, 신선 채소, 냉장·냉동 육류 제품임

< 중국의 콜드체인물류시장 수요 규모 >



Sources: China Logistics Yearbook; China Logistics Development Report

자료 : www.hktdc.com

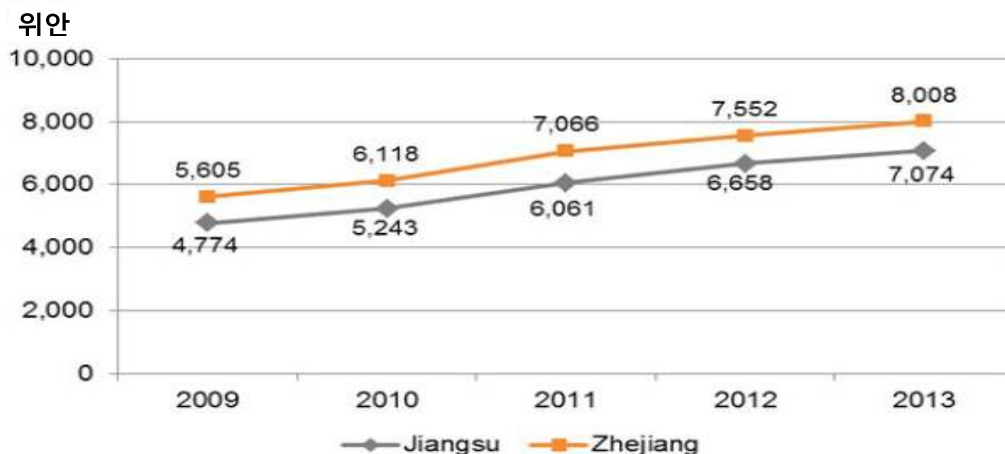
- 한편, 중국의 콜드체인물류 활동이 양쯔강삼각주를 포함한 동부 연해지역 및 경제가 발전하는 기타 지역에 주로 집중되어 있다는 점에 주목할 필요가 있음
 - 현재 중국 동부 연해지역의 냉동·냉장창고는 중국 전체 냉동·냉장창고 저장능력의 60%를 차지하고 있음
 - 이러한 현상은 최근 몇 년간 도시민들의 식료품 및 케이터링 서비스에 대한 수요 증가, 그리고 도시내 콜드체인 유통시스템의 급속한 발전에 기인한 것임
- 도시화는 특히 중국 동부 연해지역의 교통운송 네트워크와 관련한 인프라 건설을 가속화시키고 있으며, 이에 따라 콜드체인 운송이 활성화되고 있음
 - 2013년 중국의 냉장 수송 화물의 90%가 고속도로를 통해 이루어진바, 현재 중국의 콜드체인 운송은 주로 고속도로에 의존하고 있음

2. 양쯔강삼각주 콜드체인물류시장, 신흥 성장분야로 부상

- 양쯔강삼각주 지역의 경제와 비즈니스 활동 모두 지속적인 확장을 보이고 있으며, 가계소득 증대 및 각종 소비재에 대한 수요 증가는 각종 제품에 대한 물류서비스 수요를 자극하고 있음
 - 최근 몇 년간 장쑤(Jiangsu)성 및 저장(Zhejiang)성과 같은 일부 성들의 물류산업은 지속적인 성장세를 나타냄
 - 특히 장쑤성과 저장성의 화물 수송량은 2005년 대비 거의 두 배로 증가했으며, 2013년 철도, 도로, 해운을 이용한 화물 수송량은 18억 톤 이상을 기록함
- 현재 양쯔강삼각주는 전통적인 운송 활동 외에도 도시와 농촌지역을 연결하는 물류유통시스템 강화에 역점을 두고 있으며, 한편으로는 국내 타 지역 및 해외 기타 국가와의 물류시스템 연계성 증진에도 노력하고 있음
 - 중국 정부가 '신행 도시화 계획' 청사진을 그릴 때 지방 정부들은 해당 지방의 도시간, 그리고 지역 교통 네트워크 완비를 위해 큰 노력을 기울였으며, 그러한 노력의 결과로 현재 양쯔강삼각주에는 고효율의 원활한 교통물류시스템이 구축됨
- 또한 양쯔강삼각주는 이 지역에서의 전반적인 물류 효율성 증대와 함께 보다 높은 부가가치를 창출하는 현대적인 물류서비스 개발에도 노력하고 있음
 - 전자상거래의 폭발적인 증가가 택배운송과 같은 연관된 물류서비스의 발전을 크게 촉진했으며, 같은 맥락에서 콜드체인물류서비스 또한 강력한 수요를 기반으로 물류산업의 또 다른 신흥영역으로 부상하고 있음

- 이러한 중국 콜드체인물류시장의 트렌드를 충분히 활용하기 위해 양쯔강삼각주는 콜드체인 물류시장을 적극 육성 중이며, 일례로 장쑤성은 콜드체인물류를 지속적인 물류산업 발전을 위한 핵심 분야로 선정함
 - 장쑤성은 난징(Nanjing), 우시(Wuxi), 쑤저우(Suzhou)와 난통(Nantong) 시에 공공물류정보 플랫폼을 개발하기로 함
 - 뿐만 아니라 곡물저장 및 기타 물류저장 능력을 개선하기 위해 바코드, 라벨, RFID, 사물인터넷과 같은 선진기술을 도입할 계획이며, 신선, 냉장, 냉동, 예냉, 운송, 검사 등 콜드체인 프로세스를 개선할 계획임
 - 아울러 장쑤성은 란저우(Lanzhou)-렌윈강(Lianyungang) 철도노선 주변지역과 성 동부에 위치한 렌윈강(Lianyungang)시에 콜드체인물류 산업벨트 구축, 쑤치엔(Suqian)시에 베이징-항저우 운하 및 쑤저우-쑤치엔-화이안-양청 고속도로를 활용하는 물류거점을 구축할 계획임
- 가계소득의 증가로 장쑤성을 포함한 양쯔강삼각주 지역 주민들의 신선식품에 대한 지출이 대폭 증가하고 있으며, 외식에 대한 수요가 점차 증대되고 있어 냉동·냉장 저장 수요 또한 증대되고 있음
 - 장쑤성을 예로 들면, 2013년 도시 거주자 1인당 식품에 대한 지출 규모는 2009년 대비 약 50% 증가한 7,074위안(약 127.2만 원)¹⁾을 기록했으며, 최대 소비 품목은 육류, 채소 및 수산물 순임
 - 한편 장쑤성 인근에 위치한 저장성 도시 거주자의 2013년 1인당 식품에 대한 지출 규모는 8,000위안(약 134.9만 원)을 기록함

< 장쑤성 및 저장성 도시 거주자의 1인당 식품 지출 추이 >

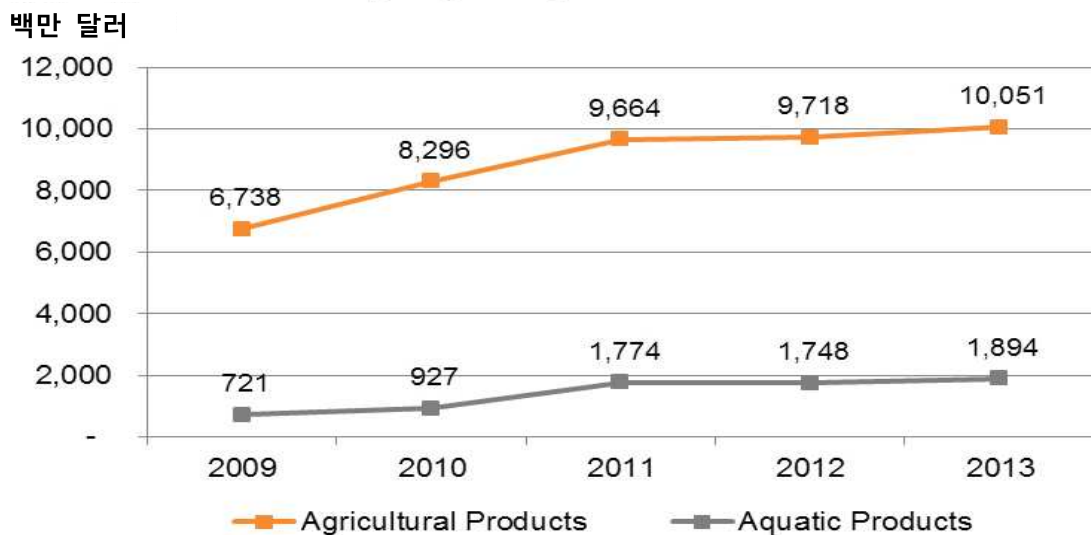


자료 : www.hktdc.com

1) 1위안 = 179.85원, 2015.3.23.일자 외환은행 매매기준을 적용.

- 특히 저장성의 경우 최근 몇 년간 고급 과일, 채소, 육류 및 수산물 수출입 규모의 빠른 증가, 저장성 관련 기업들의 해외시장 확충 수요로 콜드체인 국제물류체계 강화를 필요로 하고 있음
- 저장성의 수입 식음료품에 대한 수요는 증가하고 있는 추세이며, 일례로 농산물 수입 규모는 2009년 37억 달러에서 2013년에는 73.8억 달러로 두 배 가까이 증가함
- 한편, 2013년 저장성의 농산물 및 수산물 수출 규모는 각각 100억 달러와 18.9억 달러를 기록함
- 또한 저장성의 많은 농산물 및 수산물 기업은 콜드체인 물류서비스를 활용하여 향후 수출 확대와 신규 해외시장 판로 개척에 많은 도움이 되기를 기대하고 있음

< 저장성의 농산물 및 수산물 수출 추이 >



Source: Zhejiang Statistical Yearbook

자료 : www.hktcdc.com

- 이와 더불어 저장성의 주요 무역항인 Ningbo항은 양쯔강삼각주를 포함한 저장성 전역의 콜드체인 물류서비스 및 제반시설 수요에 대응하기 위해 최근 수 년간 항만의 콜드체인물류체계 구축에 적극적으로 투자하고 있음

3. 물류기업의 중국 콜드체인 물류시장 진입 현황

- 콜드체인물류서비스가 식품 소비 및 공급사슬의 중요한 요소로 부상함에 따라, 현재 이하오디안(Yihaodian) 및 SF Best(SF Express의 자회사)와 같은 많은 전자상거래기업들 역시 신선식품 및 냉동식품 시장에 진입함
- 또한 콜드체인물류시장에 대해 낙관적인 전망을 하고 있는 많은 중국 현지 물류기업들이 장거리 운송 과정에서 신선식품 및 식재료의 품질을 확보하기 위해 콜드체인물류분야에 대한 투자를 확대중임

- 중국은 냉동저장시설 및 기타 하드웨어 시설의 건설과 더불어 콜드체인물류 운영의 전반적인 효율성과 품질 향상을 위한 선진적인 콜드체인 솔루션을 필요로 하고 있는 상황임
 - 홍콩 기업들은 콜드체인물류 운영에 광범위한 경험을 가지고 있으며, 콜드체인물류사업 운영에 있어 화물의 위치 추적, 원격 온도 및 습도 조절, 화물의 모니터링 및 추적과 같은 첨단 IT를 적용해 오고 있음
 - 이와 함께 홍콩 기업들은 중국의 식품 및 음료 문화를 잘 이해하고 있는 강점도 보유하고 있어, 중국 소비자들이 선호하는 식품 및 신선제품을 적절히 가공할 수 있는 신기술을 소개하는데도 유리한 위치를 가지고 있음
- 한 예로, 홍콩에 등록된 Swire Pacific Cold Storage사(社)는 상하이에 멀티 온도조절 냉장창고 및 포장, 가공 공장을 보유하고 있음
 - 또한 중국 최대의 내륙 컨테이너 운송기지인 장쑤성 난진 룡탄(Longtan)항과 저장성 닝보경제기술개발구(Ningbo Economic Technological Development)에도 콜드체인 저장시설을 보유하고 있음
 - 이러한 콜드체인 물류시설을 바탕으로 이 회사는 현재 양쯔강삼각주 지역을 포함한 중국 전역에 콜드체인물류서비스를 제공하고 있음

4. 시사점

- 양쯔강삼각주 지역의 도시화 진전에 따른 콜드체인물류서비스 수요 증가로 콜드체인물류시설 및 서비스에 대한 수요가 증대되고 있으며 이는 우리 물류기업들에게도 중국 콜드체인물류시장에 진출할 수 있는 기회임
 - 중국의 식음료 문화와 중국 소비자들의 선호 성향을 잘 파악하고 있는 중국 콜드체인물류시장 기 진출 홍콩 물류기업의 사례를 활용할 필요가 있음
- 특히 고품질 식음료품 및 관련 제품에 대한 중국 소비자들의 요구조건이 까다로워지고 있어 이를 충족시키기 위한 선진적인 종합 솔루션 제공이 필요함
 - 중국의 콜드체인물류산업은 선진국에 비해 아직 산업발전 초기단계에 있으며, 비표준 냉장운영에 대한 개선, 콜드체인의 적정온도 유지, 콜드체인운송사슬에 대한 모니터링 및 감독 강화가 필요함

자료 : www.hktdc.com, 2015.3.13.

김은우 전문연구원 (☎ 051-797-4772, hisgrace@kmi.re.kr)

고재성 연구원 (☎ 051-797-4776, jsko@kmi.re.kr)

물류정책 · 사업동향

□ 세계 10대 및 중국 20대 컨테이너항만 동향

○ 세계 10대 컨테이너항만 동향

- 2014년에 중국의 상하이항은 3,529만 TEU를 처리하여 2010년부터 세계 1위를 고수하고 있으며, Ningbo-Zhoushan항은 1,868만 TEU를 처리한 부산항을 77만 TEU 차이로 제치고 5위로 올라섰음
- 반면, 광저우항은 2004년부터 2014년까지 10년간 17.2%의 높은 증가세를 유지하고 있지만, 지난 2012년부터 칭다오항에 밀려 8위로 내려 앉았으며 2013년부터 로테르담항을 밀어내고 10위로 올라온 텐진항은 2014년에 1,405만 TEU를 처리하여 지난 10년간 연평균 13.9%가 증가했음
- 이에 따라 세계 10대 컨테이너항만 중 중국은 2004년에 3개 항만(홍콩, 상하이, 선전)에서 2014년에는 7개 항만(상하이, 선전, 홍콩, Ningbo-Zhoushan, 칭다오, 광저우, 텐진)을 보유하는 국가로 성장했음
- 중국의 항만이 세계 10대 항만에서 차지하는 컨테이너물동량 점유율도 2004년에 41.2%에서 2014년에는 68.7%로 대폭 상승한 것으로 나타났으며, 10년간 세계 10대 컨테이너항만 중 중국 항만의 연평균증가율은 세계 10대 항만의 연평균증가율 5.9%의 2배 수준인 11.4%로 나타나 세계 컨테이너물동량 증가를 중국이 견인하고 있다고 볼 수 있음

< 세계 10대 컨테이너항만의 물동량 처리실적 추이 >

단위 : 만 TEU, %

순위	2004		2010		2014		연평균 증가율
	항만	물동량	항만	물동량	항만	물동량	
1	싱가포르	2,133	상하이	2,907	상하이	3,529	9.3
2	홍콩	2,198	싱가포르	2,843	싱가포르	3,355	4.6
3	상하이	1,456	홍콩	2,370	선전	2,403	5.8
4	선전	1,366	선전	2,251	홍콩	2,228	0.1
5	부산	1,149	부산	1,418	Ningbo-Zhoushan	1,945	17.1
6	카오슝	971	Ningbo-Zhoushan	1,314	부산	1,868	5.0
7	로테르담	829	광저우	1,255	칭다오	1,662	12.5
8	함부르크	700	칭다오	1,201	광저우	1,616	17.2
9	두바이	643	두바이	1,160	두바이	1,525	9.0
10	LA	732	로테르담	1,114	텐진	1,405	13.9
-	합계	12,177	합계	17,833	합계	21,536	5.9
-	중국 항만	5,020	중국 항만	11,298	중국항만	14,788	11.4
-	비중	41.2	비중	63.4	비중	68.7	-

자료 : Containerization International Yearbook(각 년도) / www.portcontainer.com(중국) / www.singaporepsa.com(싱가포르항) / web.dpworld.com(두바이항) / www.spidc.go.kr(부산항).

○ 중국 20대 컨테이너항만 동향

- 전 세계의 공장이자 주요 소비시장으로 인식되고 있는 중국은 급속한 경제발전과 더불어 항만의 성장세도 빠름
- 2014년 중국 20대 항만(홍콩 제외)의 컨테이너물동량은 전년대비 5.7%가 증가한 1억 7,992만 TEU를 처리했음
- 2014년 중국의 10대 항만 중 Ningbo-Zhoushan항은 전년대비 12.1%가 증가한 1,945만 TEU를 처리해 5.1%의 성장에 그친 부산항(1,868만 TEU)을 6위로 밀어내고 세계 5위의 항만으로 발돋움했음
- Qingdao항과 Guangzhou항은 각각 전년 대비 7.1% 및 5.5% 증가한 1,662만 TEU와 1,616만 TEU를 처리해 부산항을 위협하고 있고, Dalian항의 경우도 2013년에 이어 2014년에도 1천만 TEU 이상을 처리했음
- 샤먼항 또한 2017년말에 가면 1천만 TEU를 넘어설 것으로 보여 중국에서는 1천만 TEU 이상의 대형항만이 8개로 늘어나게 될 것으로 예상됨

< 2014년 중국 주요 항만의 컨테이너물동량 처리실적 >

단위 : 만 TEU

순위		항만	2014	증감	2013	증감
2014	2013					
1	1	상하이항(上海)	3528.50	4.96	3361.70	3.34
2	2	선전항(深圳)	2403.00	3.23	2327.90	1.47
3	3	닝보 · 저우산항(宁波 · 舟山)	1945.00	12.10	1735.07	7.27
4	4	칭다오항(青岛)	1662.44	7.10	1552.2	7.03
5	5	광저우항(广州)	1616.00	5.54	1531.10	5.25
6	6	톈진항(天津)	1405.00	7.98	1301.20	5.76
7	7	다롄항(大连)	1012.76	1.12	1001.50	24.19
8	8	샤먼항(厦门)	857.24	7.05	800.80	11.19
9	11	잉커우항(营口)	576.82	8.81	530.10	9.28
10	9	롄윈강항(连云港)	500.54	-8.79	548.80	9.32
11	10	쑤저우항(苏州)	445.00	-16.12	530.50	-9.52
12	12	포산항(佛山)	287.26	4.46	275.00	3.11
13	17	후먼항(虎门)	283.60	49.82	189.29	36.25
14	13	난징항(南京)	276.00	3.41	266.90	15.94
15	15	르자오항(日照)	242.00	19.39	202.70	15.89
16	14	옌타이항(烟台)	236.12	9.82	215.00	16.22
17	16	푸저우(福州)	223.94	13.22	197.80	8.38
18	18	취안저우항(泉州)	188.45	10.79	170.10	0.24
19	19	단둥항(丹东)	167.00	10.74	150.80	24.80
20	20	쑹산항(中山)	135.70	2.80	132.00	6.45
합계			17,992.37	5.71	17,020.46	6.43

자료 : www.portcontainer.com

김형근 연구위원 (☎ 051-797-4331, hgkim@kmi.re.kr)

□ 아프리카 인프라 개발, 모잠비크를 필두로 교통물류 부분 급신장

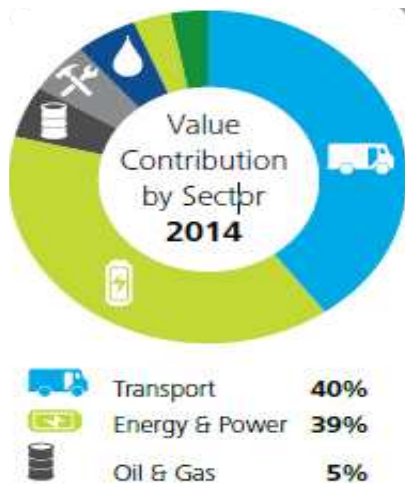
- 아프리카에 대한 국제 인프라 투자는 아프리카 전역에서 에너지 부문이 여전히 강세를 이루고 있는 가운데 최근 교통물류 부문이 급신장하고 있는 것으로 나타남
 - 국제 투자자문 회사 딜로이트는 최근, 2014년 아프리카 건설부문 현황 보고서 "African Construction Trends Report 2014"를 통해 이와 같이 밝힘
 - 이에 따르면, 지난해 아프리카 각국에서 진행된 총 투자 규모 5천만 달러 이상의 '메가 프로젝트'는 전년 수준(총 322건)에서 약간 줄어든 257건을 기록함
 - 그러나 이들 대형사업의 투자액은 2014년 약 3260억 달러를 기록, 오히려 전년 실적(약 2230억 달러)에서 1천억 달러 이상 증가한 것으로 조사됨
 - 특히 딜로이트는 철도·항만 등 교통·물류 인프라 투자액이 급증하고 있는 추세에 주목, 향후 아프리카의 대외무역 증가 및 아프리카 통합이 가속화될 것으로 전망함
- 철도·도로, 항만 건설 및 내륙 연계 교통망 확충 등 교통물류 부문이 아프리카 전체 건설부문 투자액에서 차지하는 비중은 아프리카 대륙의 각 지역별로 다소간 차이는 있으나, 대부분의 지역에서 1위 혹은 2위를 달리고 있음
 - 2014년 교통물류 부문은 건 수 기준 동아프리카, 서아프리카, 중앙아프리카 지역에서는 1위, 북아프리카와 남아프리카 지역에서는 2위를 차지함
 - * 조사 대상 건설 부문은 교통물류, 에너지전력, 광산개발, 수자원개발, 석유가스, 부동산, 병원 등 의료시설, 플랜트 등을 망라
 - 동아프리카 지역의 경우, 전체 건설사업에서 차지하는 교통물류 부문 건수 비중은 59%에 이르고 있음(14년 건설부문 총 투자액은 607억 달러 수준, 건설부문 총 건수 51건)
 - 서아프리카 지역의 경우, 전체 건설사업에서 차지하는 교통물류 부문 건수 비중은 29%를 기록했음(14년 건설부문 총 투자액은 332억 달러 수준, 건설부문 총 건수 66건)
 - 남아프리카 지역의 교통물류 건수 비중은 2013년 6%에서 2014년 24%로 크게 증가함
- 딜로이트는 특히 18개의 투자 프로젝트가 진행중인 모잠비크의 성장세에 주목하고 있음
 - 모잠비크는 남아프리카측 인도양 연안에 위치하고 있어 해양으로부터 짐바브웨, 잠비아, 말라위 등 다수의 아프리카 내륙국으로 진출하는 관문 역할을 하는 해상교통 요충지임
 - 특히 모잠비크는 석탄, 천연가스 등 지하자원이 풍부해 세계적인 자원개발 투자대상으로 떠오르고 있음
 - 브라질의 세계적인 자원회사 발레(Vale)는 모잠비크에 진출, 미화 65억 달러를 투자하여 대규모 석탄 터미널과 함께 모잠비크 내 모아티즈(Moatize) 탄광을 나칼라(Nacala) 항만에 연결하는 총연장 900km짜리 철도 노선을 부설한 바 있음

- 한편 보고서에 따르면, 이들 대형사업에 대한 국가별 투자 비중은 단일국 기준으로 미국이 1위(전체 투자액의 10%), 중국이 2위(전체 투자액의 9%)를 달리고 있음
- 아울러 이와 같은 해외투자 붐에 힘입어 아프리카 대륙 전체의 성장률은 2014년 5.3%에서 2015년 5.7%로 증가할 것으로 전망됨

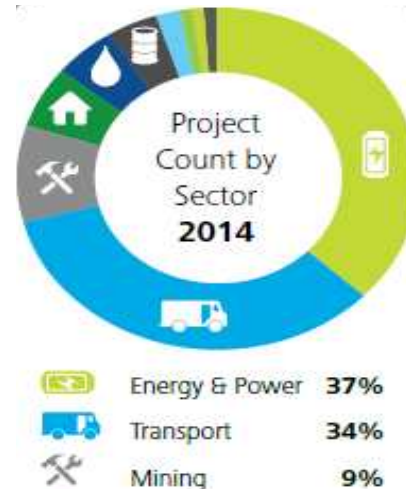
자료 : www.deloitte.com, 2015.3.

박성준 전문연구원 (☎ 051-797-4774, sjpark@kmi.re.kr)

< '14 아프리카 인프라 투자 부문별 구성
(사업비 기준) >



< '14 아프리카의 인프라 투자 부문별 구성
(사업 건수 기준) >



자료 : www.deloitte.com

자료 : www.deloitte.com

* 주: 사업비, 사업 건수는 모두 5천만 달러 이상 대형 프로젝트로 국한하여 집계.

□ DHL 익스프레스, 싱가포르 창이공항에 850만 유로 규모 물류센터 투자

- DHL 익스프레스가 싱가포르 창이공항의 Changi Airfreight Centre 내에 850만 유로를 투자하여 2016년 1사분기까지 물류센터를 신규로 건립할 계획임
 - 이 물류센터는 DHL이 싱가포르에 투자한 물류시설 중 최대규모를 자랑함
 - 대지면적 26,000m²에 바닥면적 23,500m² 규모로 설립되는 이 물류센터는 싱가포르 및 남아시아 최초의 전자동 특송화물 분류 및 처리 시스템이 장착될 예정임
 - 현재는 시간당 2,400건을 처리하여 일일 최대 225톤을 처리할 수 있으나, 향후 최대 처리능력인 시간당 14,000건을 처리하게 될 경우, 하루에 628톤까지 3배 정도를 처리할 수 있음
- DHL 익스프레스의 창이공항 물류센터 투자는 지역 내 네트워크 강화의 일환으로 진행되고 있음
 - DHL 익스프레스는 중앙 아시아의 허브로 홍콩을, 북 아시아의 허브로 상하이 푸둥공항을, 그리고 신규 게이트웨이로 2016년 완공예정인 도쿄를 계획하고 있음
- DPDHL, 2014년 실적 발표
 - DPDHL의 2014년 매출액은 전년대비 3.1% 증가한 566.3억 유로이며, 영업이익(EBIT)은 3.5% 증가한 29.7억 유로를 기록했음
 - DPDHL은 2014년의 실적개선이 전자상거래(E-Commerce)와 신흥시장(emerging markets) 등 성장 시장에서의 운영 성과에 기인한다고 판단하고 있음
 - 매출액과 영업이익의 증가에도 불구하고 일회성 효과 및 세율증가(14%→15.5%)로 인해 순이익은 감소했음
- DPDHL은 2015년의 영업이익 목표를 30.5억~32억 유로로 유지한다고 밝혔음

<DPDHL 2014년 재무실적>

억 유로	2013	2014	증가율
매출(Revenues)	549.1	566.3	3.1%
- 해외매출	379.3	392.6	3.5%
영업이익(EBIT)	28.7	29.7	3.5%
순이익(Consolidated net profit)	20.9	20.7	-1.0%

자료 : bmi, 2015.3.9. / www.dpdhl.com, 2015.3.11.

송주미 전문연구원 (☎ 051-797-4773, jmsong@kmi.re.kr)

□ 한·중 전자상거래 카페리 운송시대 개막

- 3월 20일, 중국 소비자들이 한국 온라인으로 구매한 전자상거래 상품들이 카페리를 통해 처음으로 중국 칭다오항에 도착함²⁾
 - 한·중 전자상거래 카페리 운송시스템은 당일 17:30분 한국 인천을 출발해 익일 오전 10:00에 칭다오에 도착한 후 중국내 택배 배송이 진행되며, 중국 소비자들은 온라인 주문 후 빠르면 2~3일 만에 한국 상품을 수령하게 됨³⁾
 - 한·중 전자상거래 카페리 운송에서 허용되는 품목은 분유, 기저귀, 소형가전, 주방용품, 의류·신발의 5개 품목이며, 금번 시범 운송된 수량은 주문량 기준 약 6,000건에 달함
 - 또한 앞선 3월 3일, 중국 웨이하이에서는 이미 한국행 전자상거래 수출 상품들이 카페리로 운송되었으며, 이로서 한·중간 전자상거래 카페리 수출입 시대가 개막됨
- 또한 칭다오 인근의 지모(即墨)시에는 60km² '지모 국제내륙항(即墨国际陆港)'이 개발될 계획이며, 현재 국제전자상거래 전용 물류센터가 건설 중에 있음
 - 건설 중인 국제전자상거래 물류센터는 면적 2.3만 m² 규모의 보세창고로서, 향후 해운을 통해 수입된 전자상거래 상품들의 보관, 분류, 환적 기능을 담당하게 됨
 - 한편 금년 2월 말 기준 칭다오에는 28개 기업이 전자상거래를 통한 수출업무를 진행하고 있으며, 한·중 전자상거래 수출입 활성화는 칭다오 수출산업에도 기회로 작용할 전망이다

<칭다오에 도착한 한국 전자상거래 화물 및 '지모 국제내륙항' 구상도>



자료 : www.qd.ifeng.com 및 www.jimo.ccoo.cn

자료 : www.qd.ifeng.com, 2015.3.20.

김세원 연구원 (☎ 051-797-4759, ksw@kmi.re.kr)

2) 동 운항은 KOTRA, 한국 관세청, 칭다오세관 등이 협력 추진 중인 '해상간이통관 시스템'의 시험 운항으로서, 19일 한국 인천에서 위동항운의 '뉴 골든브리지 v 호'를 통해 칭다오로 운송됨.

3) 전자상거래 카페리 운송에서는 간이통관이 적용되어 통관시간이 대폭 절감될 뿐만 아니라, 전자상거래 상품들에 대해서는 선박 도착시 가장 먼저 하역할 수 있는 편의가 제공됨.

물류시장동향

□ 러시아 상트페테르부르크, 브론카 항만시설 확충 예정

- 러시아 상트페테르부르크의 복합환적단지인 브론카(Bronka) 항만 시설이 확충 될 예정임
 - 브론카 항만은 상트페테르부르크에 있는 큰 항만 중 하나로 구역별로 컨테이너 터미널(107ha), Ro-Ro 터미널(57ha), 물류센터(42ha) 시설이 건립될 예정임
 - 2015년 7월에는 냉장컨테이너 저장시설이 2.4ha에서 7.8ha로 확대됨
 - 현재 Ro-Ro 터미널에서 연간 26만 톤을 처리하며, 컨테이너 터미널의 경우 연간 145만 TEU에서 향후 190만 TEU까지 처리능력을 확대 함

<브론카 항만 개발 계획>



단계	내용	
1단계 (~2017)	Ro-Ro 터미널	· 연간처리용량: 26만 톤 · 면적: 57 ha · 선석 수: 3개
	컨테이너 터미널	· 연간처리용량: 145만 TEU · 면적: 107 ha · 선석 수: 5개
2단계 (~2019)	· 연간처리용량: 190만 TEU · 면적: 42 ha	
3단계 (~2022)	· 연간처리용량: 3백 만 TEU · 면적: 103 ha · 선석 수: 7개	

자료 : www.port-bronka.ru자료 : www.port-bronka.ru, portnews.ru, 2015.3.15.김은미 연구원 (☎ 051-797-4778, usea1004@kmi.re.kr)

□ FESCO, 동남아시아 - 블라디보스톡 - 상트페테르부르크 정기운항 개시

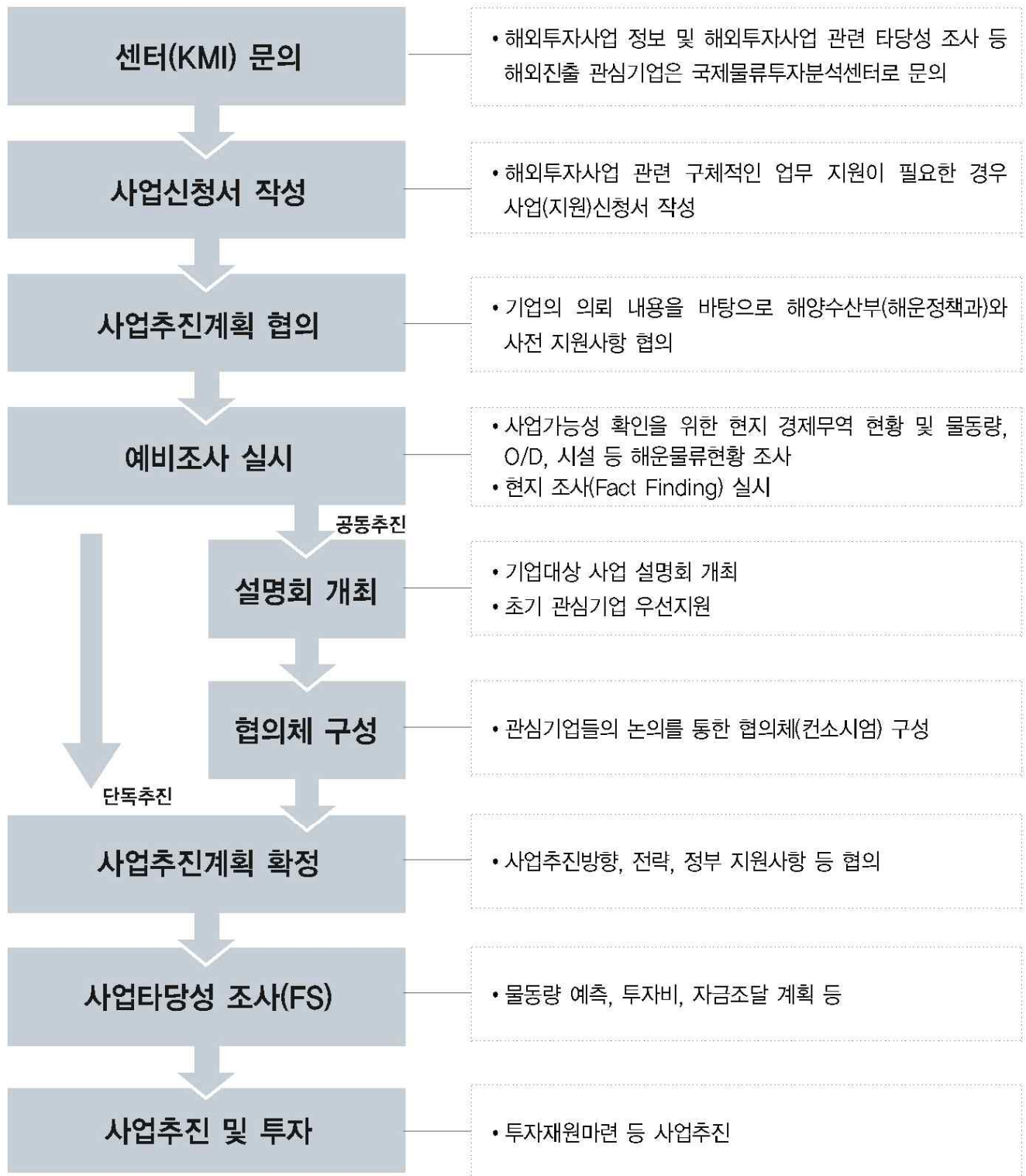
- FESCO사가 동남아시아 - 블라디보스톡 - 상트페테르부르크 간 정기운항을 개시함
 - 이 정기운항 서비스 명칭은 FESCO Baltic Shuttle(FBS) 임
 - 3월초 2번에 걸친 시범운항이 있었음(첫 운항은 3월 7일)
 - FESCO Baltic Shuttle은 일주일에 한번 블라디보스톡에서 출발하는 스케줄로 운영됨

- FESCO Baltic Shuttle 운항의 주된 목적은 동남아시아에서 블라디보스톡항으로 화물을 운송하는데 있음
- 이 정기운항은 FESCO사의 컨테이너뿐만 아니라 타사의 컨테이너도 이용 가능함
- 또한 블라디보스톡항에서 통관뿐만 아니라 보세화물 통과 관련 업무도 이루어짐

자료 : www.portnews.ru 2015.3.18.

이하림 연구원 (☎ 051-797-4758, harimyi@kmi.re.kr)

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



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