

제 306호 · 2015년 5월 13일

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 |

물류 정책·사업동향

1. 해운선사의 정시성(Reliability), 초대형선 도입과 상관성 낮아
2. 중국 청두-폴란드 우치 철도노선에 새로운 철도역 추가 예정
3. 대형선박의 비용절감효과 기대만큼 크지 않아
4. JD.com 社, 신규 크로스보더 전자상거래 플랫폼 선보여

물류 시장동향

1. 러시아 아르한겔스크 항만 1분기 물동량 17% 증가
2. Protacon사, 스웨덴 쇠빙선 현대화 작업 예정

공지사항

1. 중소중견 물류기업 해외진출 컨설팅 및 시장조사 지원 대상사업 모집
2. 2015년 항만구역 내 우수물류창고 인증 공모



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

물류정책 · 사업동향

□ 해운선사의 정시성(Reliability), 초대형선 도입과 상관성 낮아

- 최근 Seaintel의 연구에서 초대형 컨테이너 선박이 소형선박에 비해 정시성이 떨어진다는 주장은 근거가 없다고 발표
 - 컨테이너 선박의 정시성은 초대형 컨테이너 선박의 운영에서 발생한다기 보다 개별선사의 특징에 의한 것임
 - 오히려 얼라이언스 구성으로 인한 지연으로 판단되며, 초대형선이 지연을 발생시킨다는 통계적인 유의성도 없음
- 2011년 6월~2015년 3월 기간 동안 유럽-아시아 항로에서 총 32,232번의 기항정보를 기반으로 분석한 결과 로테르담, 함부르크 등 유럽 주요 항만의 지연은 주로 낮은 수심에서 발생했음
 - 따라서 항만에서의 입항수심 외 선박 크기 자체가 정시성에 영향을 주는 요인은 발견하지 못함
- 선박크기별로도 정시성의 차이가 큰 것으로 나타났는데, 16,000~19,000TEU급 선박은 97~100% 수준이며, 15,000~17,000TEU급은 각각 50%, 68%로 낮음
 - 개별 선사별로도 차이를 보이고 있는데 Maersk의 정시성이 가장 좋으며, 그 다음으로 MSC, CMA-CGM 등의 순으로 분석됨
- 최근 얼라이언스별로 보면 2M이 67.5%, CKYHE가 65.8%, O3가 61.1% 수준에 그침
 - 2M은 80% 수준에 11.8% 감소한 반면, O3는 55% 수준에서 5.9% 상승하였으나 O3는 신규 얼라이언스로서 정확한 정시성 판단이 곤란함
- Maersk가 2M을 구성하기 이전인 2014년 3월~2014년 12월까지 96.7%의 정시성을 보였으나, 2015년 1월~3월 기간에는 91.1%로 감소함
 - 반면, MSC는 61.5%로 보였으나, 얼라이언스 결성 이후 정시성이 개선됨
 - 그러나 전체적으로는 얼라이언스 이후 선사의 정시성이 상당히 낮아진 것으로 판단됨
- 항만의 운영 정책도 이러한 선사의 정시성 패턴에 주목하여 추진되어야 하며 특히, 낮은 정시성을 보완하기 위해서는 항만에서의 생산성 향상이 무엇보다 중요할 것으로 판단됨
 - 또한 항만 내에서의 대기가 발생하지 않도록 충분한 수심과 안벽시설 공급도 병행되어야 할 것으로 판단됨

자료 : www.lloydslist.com, 2015.5.

김근섭 부연구위원 (☎ 051-797-4662, gskim@kmi.re.kr)

□ 중국 청두-폴란드 우치 철도노선에 새로운 철도역 추가 예정

- 중국 청두(Chengdu)와 폴란드의 우치(Łódź)를 잇는 화물 철도노선에 새로운 서부 유럽 철도역이 추가될 것이라고 발표됨
 - 9,826km 길이의 청두-우치 철도노선은 중국 내륙을 출발하여 신장에서 국경을 통과한 후 카자흐스탄, 러시아, 벨로루시를 지나 폴란드에 이르는 노선으로 중국과 유라시아 대륙을 잇는 대표적인 고속 화물 철도노선임
 - 라트비아에서 열린 제3차 ASEM 교통장관회의('15.4.29~4.30)에 참석한 청두 공무원들에 의하면 청두-우치 노선에 신규 철도역 추가를 원하는 국가들에 프랑스와 벨기에, 독일과 네덜란드가 포함됨
- 2013년 청두-우치 화물 철도노선이 개통된 이래 지난 4월까지 중국발 누적 화물 수송량은 2만 톤 이상(약 6억 달러)을 기록함
 - 우치에 도착한 화물은 철도와 도로운송을 통해 3일 내에 유럽 각국으로 운송될 수 있음
 - 이 철도를 이용하여 운송되는 제품은 대부분 전자제품들로 통관절차를 거친 후 유럽 각지로 배송됨
- 현재 이 철도노선은 우치의 물류회사인 HATRANS에 의해 운영되고 있음
 - 일반적으로 중국과 폴란드 간 화물은 해상운송을 이용하지만, 이 경우 최소 45일이 걸림
 - 현재 중국 내륙에 위치한 많은 공장들이 생산한 제품을 해상으로 해외에 수출하기 위해서는 항만까지 추가적인 육상운송 시간이 소요됨
 - 반면, 폴란드까지 철도운송을 이용하면 해상운송에 비해 운송비용을 절감하고 효율성을 증대시킬 수 있음
- 현재 이 노선은 중국에서 생산된 제품의 폴란드 시장 판매시 편의성을 제공하고 있으며, 또한 폴란드 식품의 중국 수출을 촉진하고 있음
 - 2011년 폴란드의 대 중국 수출과 수입은 각각 20%와 15%와는 두자리수의 증가율을 기록했으며, 2012년 상반기 폴란드는 중국으로 41.5만 달러의 육류를 수출함

자료 : www.gct18.com 2015.5.7.

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

□ 대형선박의 비용절감효과 기대만큼 크지 않아

- 18,000TEU급 초대형선박(Mega-ship)으로 이루어진 컨테이너 선대가 지속적으로 확대되고 있는 것은 단위당 높은 경제성 때문임
 - 하지만 모든 비용 요인을 반영했을 때, 선박의 대형화가 기대만큼의 비용절감효과를 내기 힘든 것으로 나타났음
 - 미국 컨설팅사 Norbridge의 교통 컨설턴트 파트너 Jim Brennan씨에 따르면, 운송시스템 전반을 대상으로 비용을 계산한다면, 선사들은 18,000TEU급 선박을 이용 할 때, 모든 운송비용 요인을 100% 통제하지 못한다고 주장했음
 - 또한 Brennan씨는 18,000TEU급 선박이 14,000TEU급 선박과 비교해 약 40%의 비용절감 효과가 있지만, 운송시스템 전반의 비용 절감은 6.6%에 불과하다고 언급했음
 - 이러한 배경에는 전체 운송시스템의 비용에서 선박운항비용이 차지하는 비율은 33%에 불과한 반면, 나머지 67%의 비용은 터미널과 관련된 비용이며 추가적으로 대형선박과 관련해서 각종 관리 비용 및 자본 투자비용이 소요되기 때문임
- 선사들이 초대형선박을 아시아-유럽 항로에 투입하면서 기존 선박들이 전배(cascading)되고 있는데 이러한 현상은 컨테이너 터미널에 부정적인 영향을 미치고 있음
 - 컨설팅사 Drewry의 수석 컨설턴트인 Dinesh Sharma씨의 예시에 따르면 기존에 3,000TEU 선박 두 척으로 주간 2항차씩 운항했었다면, 6,000TEU급 선박을 투입할 경우 1항차로 줄어드게 되어 결론적으로 항만에서 물동량의 고점과 저점이 형성되면서 혼잡을 가중시킬 수 있음
 - 터미널 운영사 입장에서는 추가적인 수입 없이 선박의 대형화만으로 터미널 혼잡이 가중되는 한편, 선형이 점차 대형화되면서 터미널 및 항만들 간에 환적의 필요성이 더욱 증가하게 되었음
 - 또한 터미널 투자자들은 대형 선박 접안에 필요한 항만 확장을 위해 수십 억 달러를 추가로 투자할 필요성이 생겼지만 투자비용 회수 문제와 더불어 선형 대형화가 물동량 확대에 이어지지 않기 때문에 회의적인 시선도 함께 존재함
- 그럼에도 불구하고 해운 선사들은 비용 절감과 고객 서비스 향상을 위해 대형 선박을 늘려갈 것으로 예상됨
 - Virginia International Gateway의 Eric Sisco 회장에 따르면 주요 선사들이 8,000TEU급 이상 선박의 주문을 늘리고 있는데, 이와 같은 선형은 전체 조선소 수주 잔량의 84%를 차지하고 있으며 평균 선형은 지난 4~5년 사이에 두 배로 증가했음
 - 선박의 대형화는 주요 선사들로 하여금 얼라이언스를 이용해 통합 운송케 함으로써 소석률을 높이고 비용을 절감하는데 도움이 되었지만, 이것은 결국 터미널운영에 부정적인 영향을 미치게 되었음

- 호주 DP World의 Paul Scurrah 대표에 따르면 선사간 얼라이언스는 터미널 이용시 보다 큰 구매력(Buying power)를 형성하기 때문에 터미널 운영사들이 보다 불리한 위치에 처하게 될 것으로 보고 있으며 마진압박이 가중되어 향후 운영사간 통합이 필요할 것으로 예상했음
- 과거 APMT에 근무했던 독립 컨설턴트인 Peter Ford씨는 터미널 운영사간의 통합은 장비 조달에 있어서 구매력을 확보할 수 있고 자본 확보에 유리한 장점이 있을 것으로 보이지만 컨테이너 선사에 대항해서 가격결정력을 가지지는 못할 것으로 예상했음

자료 : www.joc.com, 2015.5.6.

이홍원 연구원 (☎ 051-797-4783, hongwon@kmi.re.kr)

□ JD.com 社, 신규 크로스보더 전자상거래 플랫폼 선보여

- 알리바바에 이은 중국 2위 전자상거래 업체인 JD.com(징둥상청)사는 신규 크로스보더 전자상거래 플랫폼인 "JD Worldwide"를 출범함
 - 징둥상청사는 상기 신규 전자상거래 플랫폼을 통해 중국 고객들이 다른 국가에서 판매되는 상품을 기존의 방식보다 편리하게 이용가능하게 되었다고 밝힘
 - 미국, 프랑스, 영국, 한국 및 일본 등지의 450여개의 온라인상점이 JD Worldwide에 입점하여 1,200개의 브랜드 제품 15만개를 판매 중에 있음

<징둥상청사 배송차량>



자료 : www.techcrunch.com

<JD Worldwide 발표현장>



자료 : www.scmp.com

- 이에 더하여, 징둥상청사는 JD Worldwide를 통해 판매되는 제품은 철저한 진품검증을 받을 것이라고 발표함
 - 상기 엄격한 진품검증을 통과한 상품만이 JD Worldwide에서 판매 가능함
 - 또한, 가품을 판매하다가 적발되는 업체는 총 매출의 20배 혹은 1만 달러(USD) 이상의 벌금이 부과된다고 밝힘
- 징둥상청사는 본 플랫폼에 입점하는 온라인상점의 수요에 맞는 맞춤형 서비스를 제공함
 - JD Worldwide에 입점한 온라인상점은 징둥상청사와 연계되어 있는 항만 및 SCM 파트너를 자동적으로 선택하여 각 상점의 상품을 배송할 수 있음
 - 또한, JD Worldwide를 통해 중간상을 줄임으로서 징둥상청사가 직접 고객에게 양질의 제품과 서비스를 제공하는 것이 가능해진다고 밝힘
- 징둥상청사는 국제적인 3PL회사와의 협력관계를 구축하고 닝보, 항저우, 광저우에 보세물류 창고를 임차하여 전 세계 50여개의 국가 및 지역을 커버한다고 밝힘

자료 : www.gscintell.com, 2015.4.23 / www.chinatechnews.com, 2014.4.24.

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

물류시장동향

□ 러시아 아르한겔스크 항만 1분기 물동량 17% 증가

- 러시아 북부에 위치한 아르한겔스크(Arkhangelsk) 항만의 금년 1분기 처리 물동량은 작년 동기대 비 17% 증가한 56만 6,000 톤에 달했음
 - 수입 물동량은 2.5배 증가한 1만 9,300 톤이며, 수출 물동량은 11.6% 감소한 20만 9,700 톤임
 - 연안화물 처리물동량은 40.9배나 증가하여 33만 2,900톤을 기록했으며, 작년에는 총 148만 톤이 처리됨
 - 아르한겔스크 항만은 러시아 북극해 항만 중의 하나로 컨테이너, 벌크화물, 목재, 금속, 중장비 등의 화물을 처리함

자료 : portnews.ru, 2015.5.8.

김은미 연구원 (☎ 051-797-4778, usea1004@kmi.re.kr)

□ Protacon사, 스웨덴 쇄빙선 현대화 작업 예정

- 핀란드의 Protacon사가 스웨덴 쇄빙선인 Atle과 Frej의 현대화 작업에 착수할 예정임
- 두 쇄빙선의 현대화 작업에는 전기추진구동과 구동제어시스템의 업그레이드가 가장 핵심임
 - 오래된 DC구동 제어시스템의 디지털화는 가격효율의 문제를 해결할 것으로 보임
 - 그와 동시에 자동 시스템은 PLC¹⁾ Technology로 업그레이드가 될 것임
 - Protacon사는 기술적인 측면뿐만 아니라 유지 및 업무지원 서비스도 제공할 예정임
- 이 현대화 작업은 선박의 수명을 약 40년 정도 연장시키고 운항상의 신뢰도를 높일 것임으로 기대됨

자료 : www.ship-technology.com, 2015.5.7.

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

1) Power Line Communication

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

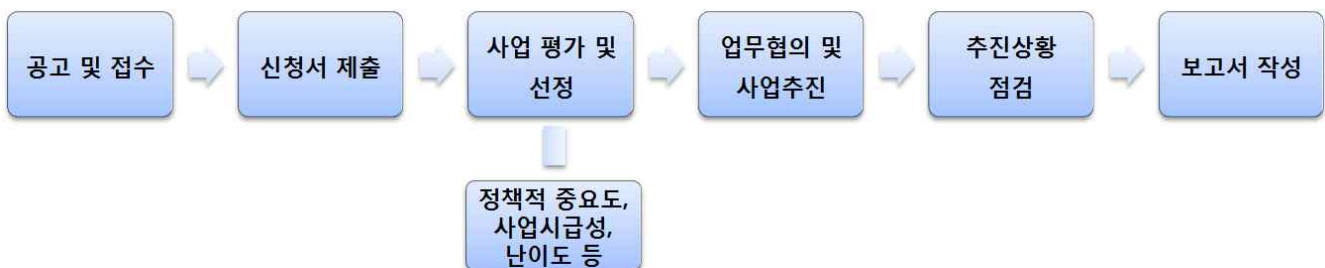
2. 해외 현지시장 공동조사

- 신청기간 : 연중 상시 신청
- 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 개별 통지
- 유의사항 : 제출서류를 허위로 작성하는 경우 등은 사업선정을 취소할 수 있음
- 기타 사항은 국제물류투자분석센터(김은우 051-797-4772 / 손보라 051-797-4781)로 문의
- ※ 평가결과의 세부내용은 공개하지 않음

□ 사업 추진절차



< 2015년 항만구역 내 우수물류창고 인증 공모 >

「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」 제21조의3 및 「물류창고업 등록 및 우수업체 인증에 관한 규칙」 제4조에 따라 2015년 항만구역 내 우수물류창고 업체를 선정하기 위해 다음과 같이 인증계획을 공고합니다.

2015년 4월 17일
항만구역 내 우수물류창고 인증센터
(한국해양수산개발원)

1. 신청기간

2015년 4월 17일(금) 09:00 ~ 2015년 7월 31일(금) 18:00

2. 신청자격

「항만법」 제2조제4호 및 「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」 제21조의2제1항에 따라 항만구역에 물류창고업을 등록한 자

* 물류창고업 등록 사업장별로 인증 신청

3. 신청방법, 제출서류 등 기타 사항

한국해양수산개발원 홈페이지 내 인증계획 공고문 및 별첨자료 참조

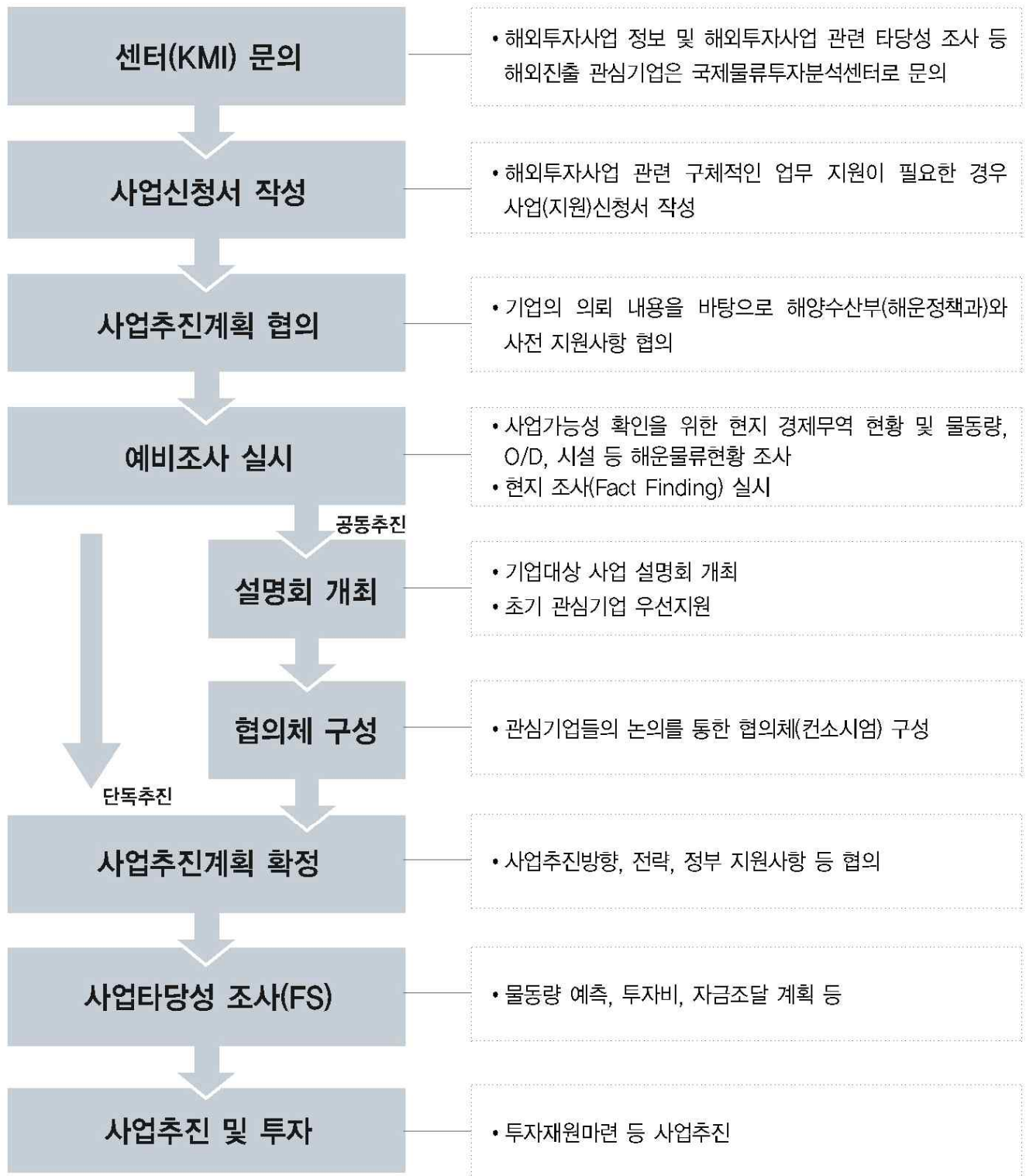
4. 문의처

항만구역 내 우수물류창고 인증센터 (한국해양수산개발원)

김은미 연구원(051-797-4778, usea1004@kmi.re.kr)

김주혜 연구원(051-797-4779, joohye915@kmi.re.kr)

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



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