

제 316호 · 2015년 7월 22일

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. 글로벌 정기선사, 2013년에 비해 2014년 높은 실적 개선
2. 파나마 운하와 수에즈 운하, 극동-북미동안 노선 점유율 경쟁 가열
3. 중국 칭다오~중앙아시아 Block Train 개통
4. Ningbo항, 부산항 및 케랑항과 협력 협정 체결

물류시장동향

1. 인도 JSW, 향후 2년 내 항만 물동량 2배 증대 예정
2. CMA CGM, 지중해~서아프리카 항로 기항지 추가

공지사항

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



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

물류정책 · 사업동향

□ 글로벌 정기선사, 2013년에 비해 2014년 높은 실적 개선

- 2014년은 글로벌 정기선사가 지속적인 선박투자로 선대 확장에 나서는 한편, 얼라이언스의 대형화를 꾀한 한해였음
 - 이 같은 정기선사의 투자 확대가 향후 선사에 이로운 투자가 될지 또는 화주에 이롭게 될지는 좀 더 추이를 보아야 할 것으로 예상됨
- 그럼에도 불구하고 2014년 글로벌 정기선사의 실적은 전년에 비해 양호한 것으로 나타나 정기선사의 투자가 유효했다는 평가임
 - 머스크라인 등 16개 대형 글로벌 정기선사는 컨테이너선 영업을 통해 2014년 40억2천7백80만 달러의 운항수익을 기록하여 2013년 6억1천8백만 달러에 비해 매우 높은 수익을 달성했음

< 글로벌 정기선사의 EBIT(백만 달러) >

Carrier division name	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL '09-'14
Maersk Line	(\$2,088)	\$2,820	(\$482)	\$525	\$1,571	\$2,504	\$4,850
CMA CGM (container shipping segment)	—	—	—	—	\$708	\$956	—
China Shipping (includes logistical services)	(\$927)	\$677	(\$423)	\$72	(\$399)	\$316	(\$684)
OOIL/OOCL (container trade and logistics)	(\$326)	\$923	(\$118)	\$229	\$57	\$230	\$1,231
"K" Line (containership) ²	(\$702)	\$350	(\$465)	\$64	(\$1)	\$172	(\$582)
Wan Hai Lines	(\$2)	\$343	(\$12)	\$98	\$75	\$171	\$672
COSCO (container shipping & related business)	(\$1,144)	\$544	(\$1,010)	(\$415)	(\$163)	\$164	(\$2,025)
Hanjin Shipping (container business)	(\$652)	\$612	(\$486)	(\$154)	(\$300)	\$131	(\$849)
Evergreen Marine Corp.	(\$392)	\$436	(\$169)	(\$37)	(\$25)	\$120	(\$67)
NYK (liner trade) ^{2,5}	(\$553)	\$402	(\$519)	(\$24)	(\$7)	\$82	(\$619)
Yang Ming (Marine Cargo Transportation Department)	(\$563)	\$528	(\$363)	(\$65)	(\$293)	\$26	(\$731)
ZIM	(\$675)	\$115	(\$259)	(\$206)	(\$161)	(\$12)	(\$1,198)
Hyundai Merchant Marine (container division)	(\$489)	\$580	(\$323)	(\$226)	(\$161)	(\$101)	(\$720)
Hapag-Lloyd (including CSAV from Dec 2, 2014) ¹	(\$893)	\$779	\$131	\$34	\$92	(\$136)	\$8
NOL/APL (liner) ⁴	(\$707)	\$492	(\$424)	(\$250)	(\$234)	(\$143)	(\$1,266)
MOL (containerships) ^{2,3}	(\$609)	\$471	(\$361)	(\$109)	(\$141)	(\$201)	(\$950)
TOTAL	(\$10,722)	\$10,072	(\$5,047)	\$464	\$618	\$4,278	—

주 : 1) 회계년도말 환율 기준 또는 각사 제공 자료.

2) K Line, MOL, NYK 등 일본 선사는 3월말 기준.

3) MOL의 경우 2009년 물류부문의 실적 포함.

자료 : American Shipper, July 2015.

- 이처럼 정기선사의 실적 개선은 연료유가 하락이 주효했음
 - 싱가포르 IFO380 기준 연료유가는 '14년 상반기 말 톤당 6백38달러에서 동년 하반기 3백9달러로 크게 하락했음
 - 이와 함께 감속운항(slow steaming)과 초대형선 투입에 따른 연료 효율의 이익을 톡톡히 봤던 것으로 평가됨

- 한편 BCG(Boston Consulting Group)에 따르면, 수급의 불안정이 지속되는 한 운임의 상승이 수월하지는 않을 것으로 예상되고 있음
 - 이에 따라 일부 선사들의 경우 사업 집중화를 통한 비용절감을 꾀하고 있음
 - MOL은 2014년 미 서부 컨테이너터미널 지분 49%를 BAM(Brookfield Asset Management)에 매각했으며, NOL도 2015년 초 APL Logistics를 일본 Kintetsu에 매각한 바 있음
- 이 같은 집중화 전략에 대해 BCG는 선사별로 차이는 있으나 대부분의 정기선사들이 핵심 사업인 컨테이너선 영업에 집중하면서 비용 절감을 위해 터미널, 철도, 트럭, 피더 서비스 및 바지선 운영 등 기타 사업의 비중을 줄이고 있다고 언급했음
 - BCG 및 Mackinsey 등 주요 컨설팅 업체는 정기선사가 수익성을 확보하기 위해서는 선박공유 등 해상운송 부문에서의 전통적인 협력뿐 아니라 육상부문의 협력을 추진할 필요가 있다고 조언하고 있음

자료 : *American Shipper*, 2015.6.

김태일 부연구위원 (☎ 051-797-4609, ktizorro@kmi.re.kr)

□ 파나마 운하와 수에즈 운하, 극동-북미동안 노선 점유율 경쟁 가열

- 해운 시장 분석기관 Alphaliner¹⁾에 따르면, 극동-북미동안(FE-USEC) 항로의 선박 공급량 경쟁에서 파나마운하 노선이 51%를 차지하며 수에즈운하 노선을 누름
 - 2015년 7월 기준, 주간 25개 서비스가 운영되고 있는 동 항로의 총 공급량은 14만3천 TEU로 전년대비 20% 급증하며 최고치를 기록함
 - 파나마운하 노선의 공급량은 7만3천 TEU (51%), 수에즈운하 노선은 7만 TEU (49%)로 추계됨
 - 특히 파나마운하 노선은 2010년 74%의 공급 비중을 차지했으나, 점차 그 비중이 낮아지면서 금년 2월에는 44%까지 하락한 바 있음
 - 동 항로에서 파나마운하 노선의 점유율 반전 계기, 즉 경쟁력 상승 요인은 파나마급 컨테이너선의 집중 투입, 짧은 항로, 연료유 가격 하락 등이 복합적으로 작용한 것으로 분석됨
- 한편 최근 발표된 BCG 보고서는²⁾ 파나마 및 수에즈 운하 확장에 따른 극동-북미동안 항로에서 두 노선간 공급 경쟁이 향후 더욱 심화될 것으로 전망함
 - 극동에서 미국으로 수입되는 컨테이너 화물의 약 66%는 북미서안(USWC), 34%가 북미동안(USWC)을 이용하고 있음
 - 특히 북미동안 항만 이용 화물 (34%) 중에 20%는 파나마운하를 경유, 14%는 수에즈운하를 경유하는 것으로 현재의 경쟁구도를 설명하고 있음
 - 극동-북미동안 항로에서 2010년 이후 2014년까지 수에즈운하 노선의 점유율이 지속 확대되어 왔으나, 파나마운하 확장 이후 두 운하 노선간 경쟁이 한층 더 가열될 것으로 보임
 - 파나마운하 노선의 경쟁력은 운항거리가 짧을 뿐 아니라 대형선 투입이 증가하면서 선박운항 비용을 현재의 약 30%까지 절감시킬 수 있다는 점임
 - 반면 수에즈운하 노선의 경우에도 운하 현대화에 따른 양방향 통항으로 통과시간이 단축 되고 파나마운하 대비 대형선박의 통항이 가능하다는 강점을 보유하고 있어 두 운하간 지속적인 경쟁은 불가피할 것으로 보임
- 파나마운하 확장은 극동-북미동안 항로에서의 수에즈운하 노선과의 경쟁은 물론, 극동-북미항로에서 서안항로와의 경쟁까지 격화시킬 것으로 예상되는 바, 동서 기간항로상 극동의 거점항인 부산항은 양대 운하 확장과 관련된 극동-북미 노선의 배선 전략 변화를 예의주시할 필요가 있음

김은수 전문연구원 (☎ 051-797-4665, kes1213@kmi.re.kr)

1) Alphaliner, "Panama Canal regains lead on FE-USEC all-water route", Chart of the week (Weekly Newsletter), Volume 2015 Issue 28, 8 July 2015.

2) Boston Consulting Group-C.H. Robinson, "Wide Open-How the Panama Canal Expansion is Redrawing the Logistics Map", June 2015.

□ 중국 칭다오~중앙아시아 Block Train 개통

- 7월 1일, 칭다오에서 카자흐스탄, 우즈베키스탄으로 향하는 자동차 부품, 전자제품, 타이어, 식품, 윤활유 등 컨테이너 화물 100TEU 실은 블럭트레인(Block Train) '칭다오호'가 첫 운행을 시작함
- '칭다오호'는 칭다오~중앙아시아간 첫 번째 블럭트레인으로서 ① 알라산커우 국경을 지나 카자흐스탄 알마티, 키르기스스탄 비슈케크로 가는 노선과 ② 휘얼귀스 국경을 지나 우즈베키스탄 타슈켄트·사마르칸트, 투르크메니스탄 아슈하바트로 가는 2개의 노선으로 운행됨
- 현재 알라산커우와 휘얼귀스 노선을 격일제로 편성하여 올해 하반기 180회 운행 계획이며, 2016년에는 2개 노선 모두 매일 출발하여 총 720회를 운행한다는 계획임
- 블럭트레인의 개통으로 칭다오에서 유럽 및 러시아 동부지역까지의 화물 운송시간이 기존 해상운송시의 약 1개월에서 12~18일로 크게 단축됨에 따라 향후 칭다오~중앙아시아간 열차 화물운송 수요가 증가할 것으로 예상됨

< '칭다오호' 노선 및 개통 모습 >



자료 : www.google.co.kr/maps 및 sn.people.com.cn.

- 중앙아시아까지 블럭트레인이 개통됨에 따라 칭다오는 다양하고 효율적인 국제물류통로를 보유하게 되었으며, 한국·일본, 동남아시아, 중앙아시아, 유럽 4개의 경제권을 연결하게 됨
- 칭다오항에는 이미 산둥성 및 중국 서부 지역과 연계되는 약 20개의 블럭트레인이 운행되고 있으며, 향후 Sea&Rail 복합연계운송 허브로 발전한다는 계획임
- 특히 '칭다오호' 개통을 계기로 미국, 오스트레일리아, 뉴질랜드, 동남아 등지의 콜드체인 화물을 칭다오로 유치하여 '아시아 콜드체인물류 센터'를 구축할 방침임

자료 : www.zgsyb.com, 2015.7.3.

김세원 연구원 (☎ 051-797-4775, ksw@kmi.re.kr)

□ Ningbo항, 부산항 및 케랑항과 협력 협정 체결

- 중국의 Ningbo항만공사(Ningbo Port Authority)는 부산항만공사(Busan Port Authority)와 협정을 맺고 공동의 발전을 위해 노력한다고 밝힘
 - 또한, Ningbo항만공사는 본 협정을 기반으로 말레이시아 케랑항만공사(Port Kelang Authority)와의 협정도 계획 중이라고 밝힘

<닝보항 전경>



자료 : www.dutchwatersector.com

<부산항 전경>



자료 : www.worldmaritimenews.com

<케랑항 전경>



자료 : www.global.britannica.com

- 상기 협정에 따라 Ningbo항만공사와 부산항만공사는 주재원을 서로 각 항만에 파견하여 상호 발전에 관해 협의한다고 밝힘
 - 본 협정으로 인해 두 항만 상호 간의 이해 강화와 관계 개선 및 발전방안에 대해 논의한다고 밝힘
 - 또한, 두 항만공사는 효율적인 정보교환을 위해 정기적인 정보교환체제를 구축할 계획임
 - 본 정보교환체제를 통해 교환이 이루어지는 정보는 항만 건설, 항만 운영 및 기술 등이 될 것임
- 한편, Ningbo항과 케랑항의 협정은 상호 간의 연계성 강화 및 정보의 교환을 주목적으로 체결될 예정임
 - 본 협정으로 인해 두 항만은 정보의 교환과 데이터공유(Datasharing) 및 항만 간의 의사소통을 포함하여 직원 간의 교육과 학습 또한 공유 가능하게 될 것이라고 밝힘
 - 이에 더하여, 상기 협정에 따라 기술혁신(Technological innovation) 및 처리 절차 최적화(Process optimization)의 공유 또한 계획 중이라고 밝힘

자료 : www.gscintell.com, 2015.7.16.

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

물류시장동향

□ 인도 JSW, 향후 2년 내 항만 물동량 2배 증대 예정

- 인도 항만개발사 JSW는 향후 2년 내 마하라슈트라에 위치한 항만(Jaigad 및 Dharamtar)의 화물 처리량을 2배로 증대시킬 예정임
 - 현재 천5백만 톤의 화물을 처리하고 있으나 2년 후 연간 3천만 톤 처리를 목표로 하고 있으며, 오는 2020년까지 최대 2억 톤을 처리할 예정임
 - 더불어 Jaigad 항만의 선석을 2개에서 10개로 추가 개발할 계획임
- 현재까지 항만개발에 1억5천7백만 달러를 투자하였으며, 앞으로 3억1천5백만 달러를 추가적으로 투자할 계획임
- JSW는 항만 운영을 통해 올 한해 7천9백만 달러의 이익 창출을 기대하고 있음

자료 : portfinanceinternational.com, 2015.7.15.

신수용 전문연구원 (☎ 051-797-4780, shinsy@kmi.re.kr)

□ CMA CGM, 지중해~서아프리카 항로 기항지 추가

- CMA CGM은 동아시아~서아프리카 항로의 이용률이 증가함에 따라 운임을 인상하는 한편 7월 16일 부터 지중해~서아프리카 항로 서비스(EURAF 4)를 확대 하기로 함
 - 이 항로는 Malta, Livorno, Genoa, Italy, France, Spain, Morocco를 경유함
- 이는 서아프리카 관련 항로의 물동량 성장세를 시사함
 - CMA CGM은 서아프리카지역에 대한 화물 운송을 용이하게 하기위해, 카메룬과 가봉의 내륙 운송시설과 물류센터에 꾸준히 투자하고 있음

자료 : www.joc.com, 2015.7.16.

김주혜 연구원 (☎051-797-4779, joohye915@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 : 연중 상시 신청
- 신청방법 : '해외진출 상시 컨설팅 지원 신청서'(별첨 1)를 작성하여 이메일로 신청

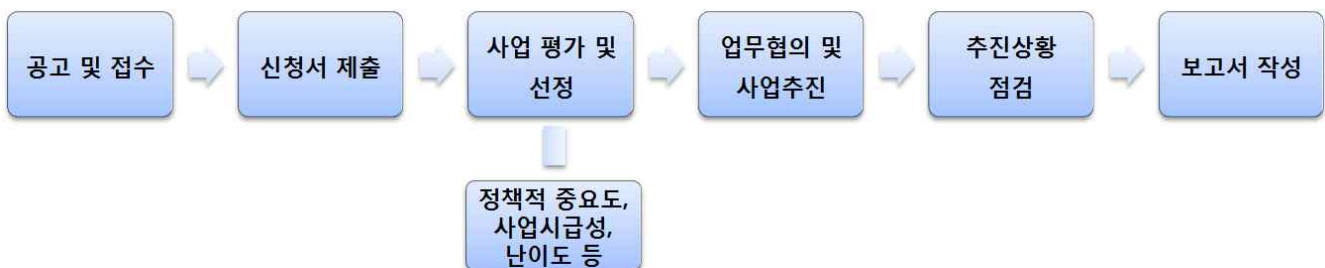
2. 해외 현지시장 공동조사

- 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

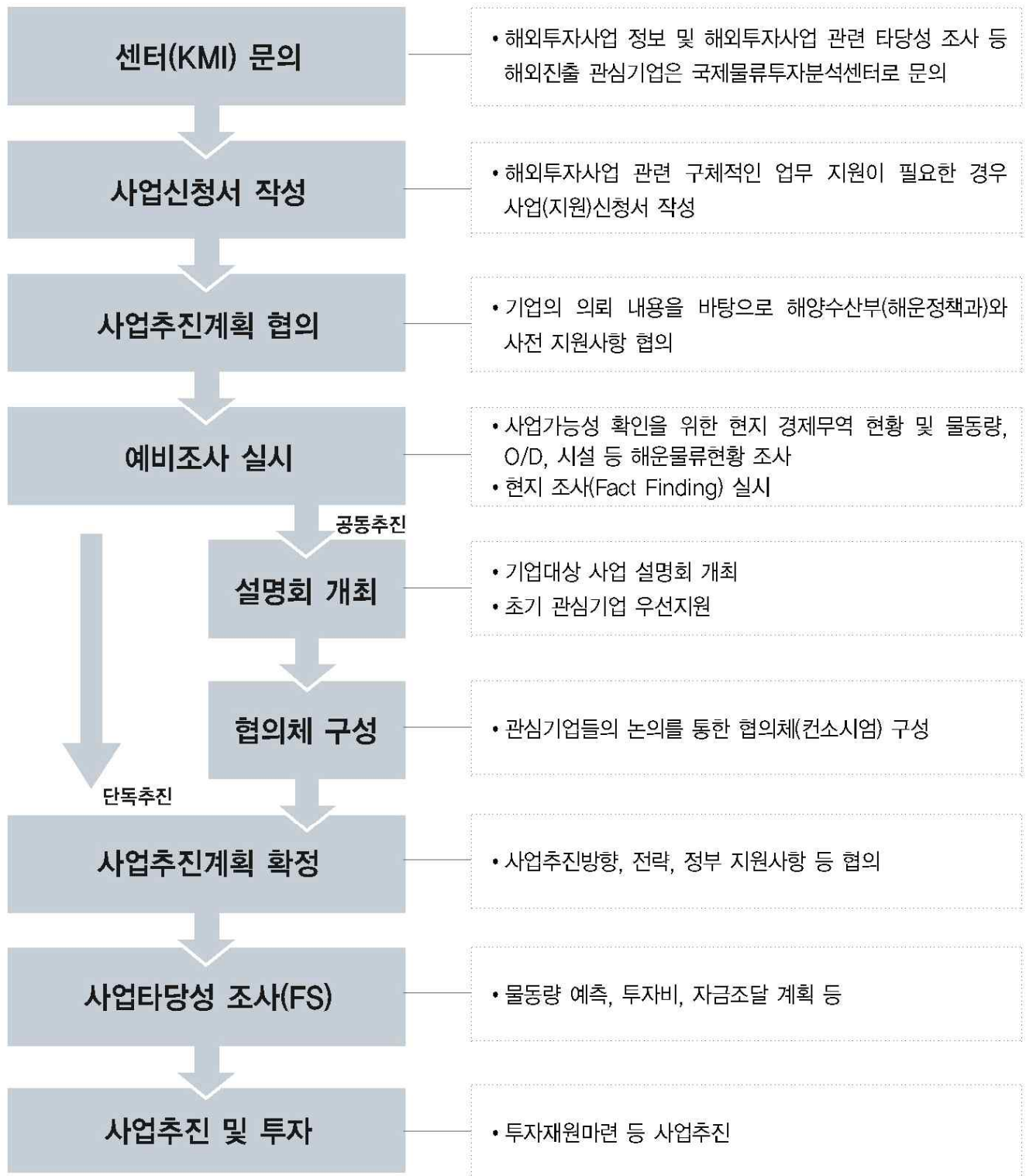
4. 문의처

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