

제 324호 · 2015년 9월 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. 컨테이너, 선박 대형화에 항만자동화로 대응해야
2. 경기침체 불구 냉장컨테이너 통한 신선화물 운송량 증가세
3. 일본, 방글라데시 마타르바리 항 개발로 중국 1대1로에 맞불
4. 립헬社, 브론카 항만에 신규 STS 크레인 인도

물류시장동향

1. 에버그린, 신규 발주 2,800TEU급 10척, '18년 상반기 아주역내 투입 예정
2. 올 1~8월 라트비아 리에파야 항, 물동량 1.3% 증가

공지사항

1. 중소중견 물류기업 해외진출 컨설팅 및 시장조사 지원 대상사업 모집



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

물류정책 · 사업동향

□ 컨테이너, 선박 대형화에 항만자동화로 대응해야

- 네덜란드의 컨설팅 회사인 Dynamar의 최신 보고서에 따르면, 현재 선사들은 18,000 TEU 이상의 초대형 선박에 대해 터미널이 일일 6,000 TEU를 처리해줄 것을 요구하는 것으로 나타남
 - Dynamar는 북유럽의 컨테이너 물동량 및 처리능력에 관한 최신 보고서를 발간했음
 - 보고서에 따르면 북유럽 항만의 생산성은 5% 증가했고, 현재 16개 북유럽 터미널이 18,000 TEU 급 초대형 컨테이너 선박을 처리하고 있음
 - 선사가 요구하는 일일 6,000TEU 처리는 초대형 선박 운용으로 얻을 수 있는 경제적 효과를 최대화하기 위해 필요한 생산성임
- 터미널에서 일일 6,000 TEU를 처리하기 위해서는 자동화의 지원이 절실함
 - 보고서에 따르면 현재 터미널의 현실적인 적정 생산성은 일일 3,500TEU라고 터미널 운영사들은 주장함
 - 초대형 선박에 투입되는 안벽크레인의 수를 늘리면 어느 정도 생산성 향상이 가능하나 이것도 한계가 있음
 - 실제 15년 전 세계에서 가장 큰 선박은 8,200TEU로, 최대 7대의 안벽크레인이 동시 작업을 할 수 있었음.
 - 현재 운항중인 가장 큰 선박은 19,900 TEU로 운송능력은 2배 이상 증가하였으나, 선박 길이의 제한으로 투입 크레인 수는 2대 증가한 최대 9대임
 - 즉 안벽크레인의 시간당 생산성을 높이지 못하면 18,000 TEU 이상의 초대형 선박에 제대로 대응하기 어려움
 - 자동화 크레인은 작업자의 등과 허리, 및 목의 통증, 피로 및 집중력 저하 등과 관계없이 24시간동안 밤낮으로 쉼 없이 일할 수 있어 크레인의 시간 당 생산성을 높일 수 있음
- 초대형 선박의 증가 및 기간항로 투입은 빠르게 진행될 것으로 예상됨
 - 보고서에 따르면 최초의 18,000 TEU선박은 2013년 중반에 등장했으며, 2019년까지는 18,000 TEU 또는 그보다 큰 선박의 수가 100척이 넘을 것임
 - 대부분의 초대형 선박들은 기간항로인 극동아시아-북유럽 항로에 취항할 것이며, 그에 따라 북유럽 및 극동아시아의 항만은 자동화 등 적절한 사전 준비가 필요함
 - 초대형 선박에 대응하기 위한 터미널 운영사의 투자가 반드시 필요한 것은 아니지만 일정부분 높은 하역비용으로 연결될 것이며, 이는 선사가 초대형 선박으로 얻게 되는 경제적 이익의 일부가 하역사로 이동한다는 것을 의미함

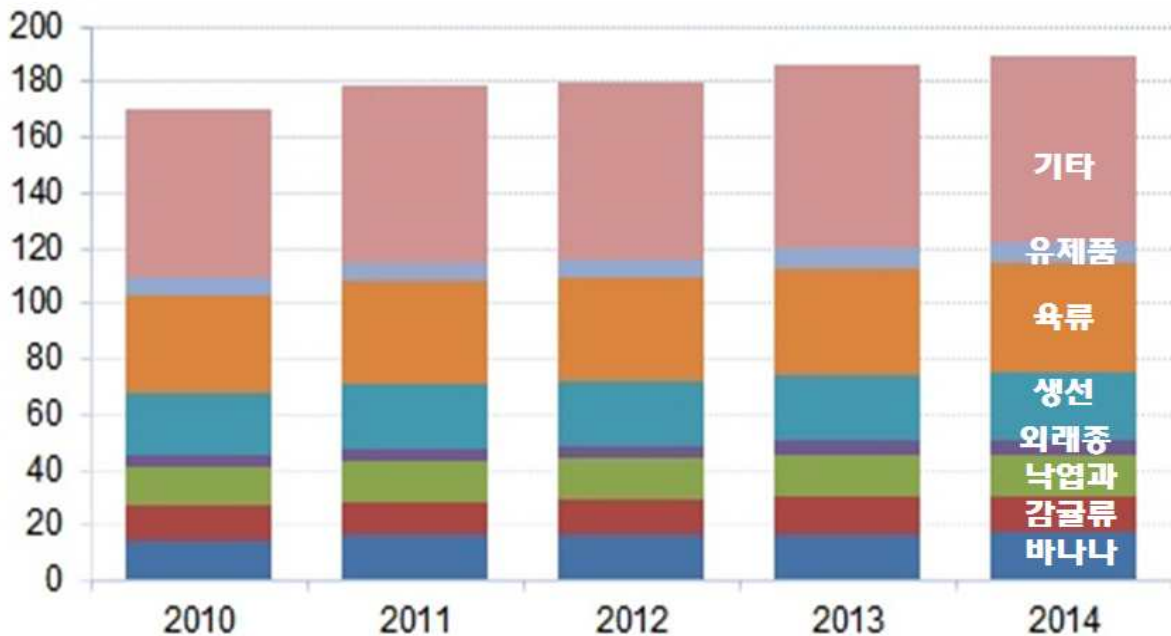
자료 : www.porttechnology.org, 2015.9.10.

전형모 전문연구원 (☎ 051-797-4683, hmjeon@kmi.re.kr)

□ 경기침체 불구 냉장컨테이너 통한 신선화물 운송량 증가세

- 지난해 전 세계의 냉장 신선화물 교역량(perishable reefer trade)은 전년대비 1.8% 증가한 1억 9천만 톤에 달함
 - 감귤류의 교역량은 전년대비 감소했으나, 나머지 신선화물의 교역량은 지속적으로 증가하고 있음

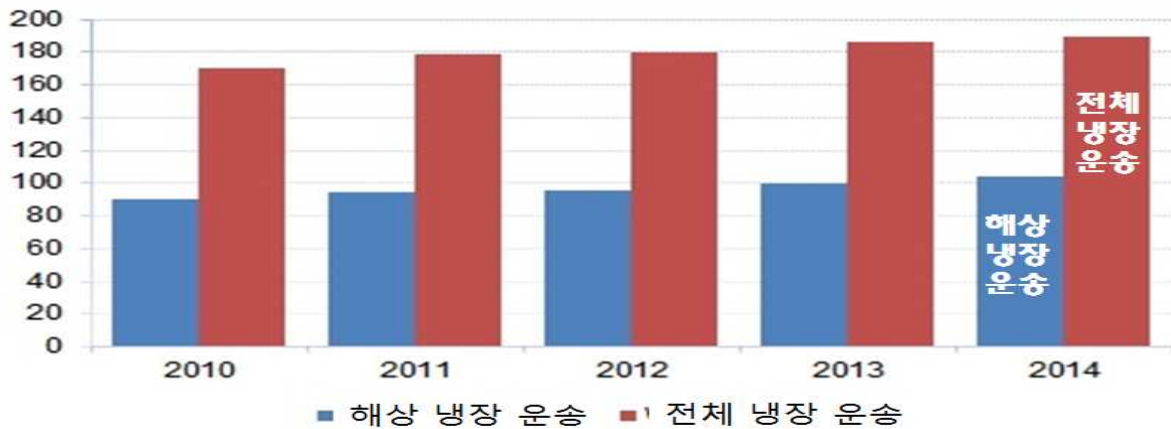
< 냉장 신선화물의 교역량(백만톤) >



자료 : Drewry Maritime Research, *Reefer Shipping Market Annual Review and Forecast 2015/16*.

- 특히 2014년 냉장 신선화물의 해상 교역량은 전년대비 4.9% 증가했는데, 이는 지난 10년 평균치를 훨씬 상회하는 수치임
 - 감귤류는 다소 감소한 반면, 생선과 해산물의 교역량은 예외적으로 급등 했음
 - 냉장 신선화물의 해상 교역량 증가분은 2백만 톤에 이름
- 이러한 냉장 신선화물의 해상 교역량 증가세는 지난 10년 동안 지속되었을 뿐만 아니라 최근 전 세계 경기 침체와 심각한 기상 이변, 항만과 터미널의 파업 등에도 불구하고 이루어졌다는 점에서 주목됨
- 그 결과 2014년에 처음으로 냉장 신선화물의 해상 교역량이 1억 톤을 넘어섰음

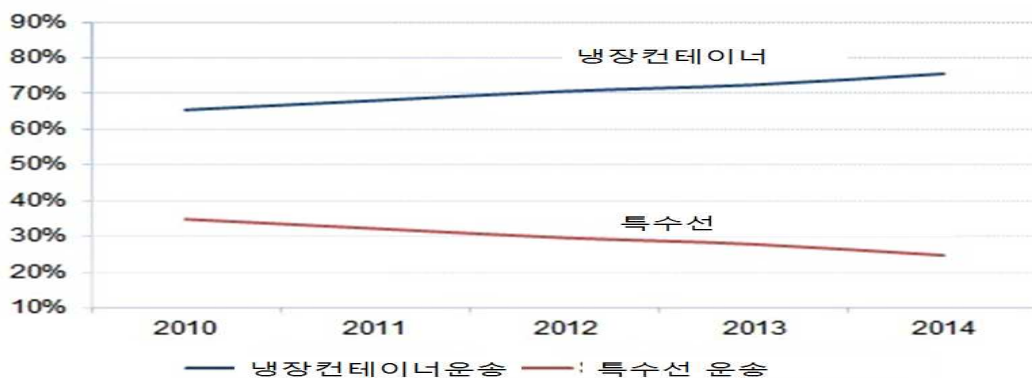
< 냉장화물 전체 교역량 및 해상 교역량 비교(백만톤) >



자료 : Drewry Maritime Research, *Reefer Shipping Market Annual Review and Forecast 2015/16*.

- 특수선이 아닌 냉장컨테이너를 이용한 신선 냉장화물의 해상 운송 비중은 점점 높아져 2014년 기준 전체 교역량의 4분의 3을 차지함
- 2019년에는 냉장 컨테이너를 이용한 운송 물량은 2014년도 운송물량 대비 2천 3백만톤 더 증가할 것으로 예상됨

냉장컨테이너와 특수선 운송 비중



자료 : Drewry Maritime Research, *Reefer Shipping Market Annual Review and Forecast 2015/16*.

자료 : ciw.drewry.co.uk(Drewry Maritime Research Insight 23rd August), 2015.8.

이언경 전문연구원 (☎ 051-797-4682, eklee@kmi.re.kr)

□ 일본, 방글라데시 마타르바리 항 개발로 중국 1대1로 맞붙

- 일본이 일본국제협력단(JICA)을 통해 방글라데시 마타르바리(Matarbari) 항만 건설에 37억 달러를 투자하기로 확정해 중·일간 방글라데시를 중심으로 한 남아시아 국제 무역·물류 거점 확보 경쟁에서 한발 앞서나가는 모습을 보이고 있음
 - 마타르바리는 방글라데시 동남부 연안의 지정학적 요충지에 위치하며 수심 18m로서 초대형 컨테이너선을 수용할 수 있는 발전 잠재력을 보유한 것으로 평가되고 있음
- 당초 일본은 마타르바리 인근 소나디아(Sonadia)의 신항만 개발 프로젝트를 놓고 중국과 경쟁을 벌여왔음
 - 방글라데시는 치타공(Chittagong)과 몽글라(Mongla) 등 2개의 무역항이 있으나 방글라데시가 지난 10년간 세계 굴지의 의류수출국으로 부상하는 등 무역량이 크게 증가함에 따라 항만시설 확충 필요성을 절감해 왔음
 - 그러나 기존의 양대 항만인 치타공과 몽글라는 수심이 얕아 개발 잠재력에 한계를 보여왔음
 - 이에 따라 방글라데시는 신항만 개발의 유력한 후보지로 마타르바리에서 25km 떨어진 소나디아를 지목하고 중국 자본에 의한 개발을 추진해왔음
 - 일본은 2009년 이미 방글라데시 정부를 위해 소나디아 항만개발 타당성 조사 등 관심을 보인 바 있으나 초기 분위기는 중국으로 기울어져 있었음
- 소나디아 항만 대신 마타르바리 항만을 개발하기로 한 방글라데시 정부의 최근 결정은 일본의 공세적인 외교와 중국의 이 지역에 대한 영향력 팽창을 우려한 미국 등 이해 관계국의 입김이 함께 작용한 결과로 보임
 - 일본 아베 총리는 2014년 9월 일본 총리로서는 14년 만에 처음으로 방글라데시를 방문해 46억 달러의 차관 제공을 약속함
 - 관측통들은 2014년 말 방글라데시 셰이크 하시나 총리의 중국 방문시 소나디아 항만개발을 위한 양국 협상이 타결될 것으로 내다보았으나 막상 방중 결과는 “협상 계속”으로 귀결됨
 - * 블룸버그 등 국제 미디어는 “인도와 미국 등 일부 국가들이 중국의 참여에 반대하고 있다”는 방글라데시 재정부 장관의 인터뷰 내용 등을 근거로 주요 국가에 의한 문제 제기를 방글라데시 정부가 반영한 결과로 보고 있음
 - * 방글라데시의 무스타파 카말 재정부 장관은 마타르바리 항만개발 확정 발표와 함께 “다른 항만 사업은 포기해야할지도 모른다”고 언급, 소나디아 항만개발 계획의 중단 가능성을 시사함
- 한편 금번 방글라데시 정부에 의해 공식 발표된 마타리바리 항만 건설 계획은 2016년 1월 공사착공과 더불어 공식 이행될 예정이며, 공사비 대부분은 일본국제협력단(JICA)이 지원함
 - 총 공사비 46억 달러의 80%에 해당하는 37억 달러에 대해 JICA가 금리 0.1%에 10년 거치, 30년

상환의 장기저리 조건으로 차관을 제공함

- 동 계획에는 2022년까지 4기의 석탄화력 발전소(총 예상 발전용량 20,000MW) 건설 및 액화천연가스(LNG) 터미널 1개소, 대형 선박 접안시설 공사 등이 포함됨
- 한편 방글라데시 소나디아 프로젝트의 경우, 중국의 자본 참여비율은 전체 공사비의 일부에 그치는 것으로 파악되고 있음
- * 소나디아 항만 개발의 중국측 선두주자는 중국항만기술(China Harbor Engineering)이었음

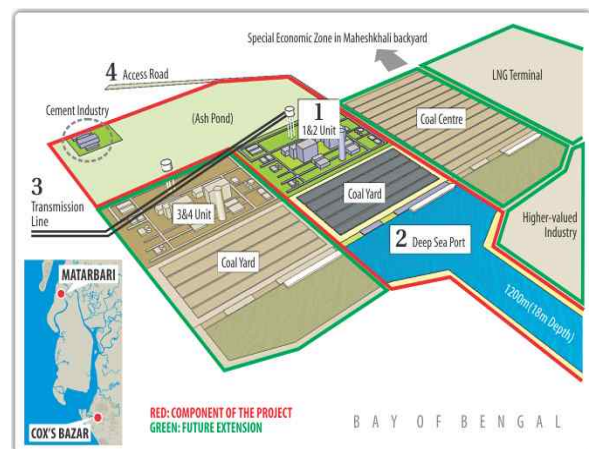
자료 : www.straitstimes.com, 2015.9.12 / www.bloomberg.com June 24, 2015.6.24.

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

< 마타르바리 항만과 소나디아 항만 위치 >



< 마타르바리 항만 개발계획 >



- 주: 1. 석탄화력발전소 1~4호기 및 석탄 야적장
2. 심해항만
3. 송전선
4. 진입로

자료 : www.straitstimes.com

자료 : www.thedailystar.net

□ 립헬社, 브론카 항만에 신규 STS 크레인 인도

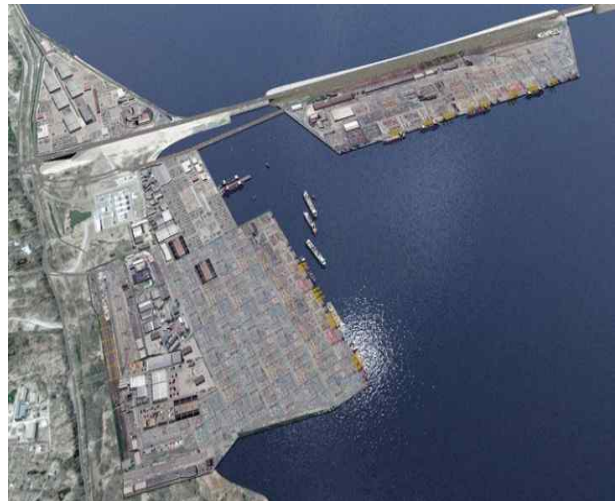
- 컨테이너 하역장비 제조업체인 독일의 립헬(Liebherr)사는 러시아 상트페테르부르크(St. Petersburg) 브론카(Bronka)항의 피닉스(Fenix) 컨테이너 터미널에 4기의 신규 STS 크레인을 인도함
- 피닉스 컨테이너 터미널에 신규 인도되어 설치될 예정인 본 4기의 신규 STS크레인은 립헬사의 아일랜드 지사에서 디자인 및 제조되고 독일의 로스톡(Rostock)에 있는 공장에서 조립된 후 발틱해를 통해 러시아로 수송됨

<립헬사 컨테이너>



자료 : www.container-mag.com

<브론카항 전경>



자료 : www.vesselfinder.com

- 브론카 항만의 개발계획은 3단계로 이루어져 있음
- 1단계 개발계획은 '13년부터 '15년까지 예정되어 있으며, 본 1단계 개발계획을 통해 브론카항은 연간 140만 TEU의 물동량을 소화할 것으로 예상됨
- 이에 더하여 2단계 개발계획으로 '17년까지 연간 190만 TEU의 물동량을 소화할 예정이며 3단계 개발계획은 '22년 완료되며 연간 300만 TEU를 처리할 예정임
- 브론카 항만은 상트페테르부르크 지역의 신규항만으로 현재 다각적으로 개발 중에 있으며 3단계 개발계획이 모두 완료될 경우 러시아에서 가장 큰 컨테이너항만이 될 것으로 예상됨

자료 : www.container-mag.com, 2015.9.10.

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

물류시장동향

□ 에버그린, 신규 발주 2,800TEU급 10척, '18년 상반기 아주역내 투입 예정

- 대만선사 에버그린이 일본의 이마바리조선에 아시아 역내 투입용 2,800TEU급 선박을 발주함
 - 지난달 *Lloyd's List*에서는 에버그린이 이마바리조선에 2,800TEU급 신조선 10척을 발주할 것이라 예측했음
 - 또한 8월에 대만의 CSBC에 이와 비슷한 크기의 선박을 발주했는데, 이는 동남아시아 국가와의 지역경제 협력의 일환으로 아시아 역내 무역 성장에 대비한 투자로 볼 수 있음
- 2018년 상반기와 2019년 상반기 사이에 이마바리조선에서 인도받게 될 선박은 기존 동일 규모의 컨테이너선에 비해 아시아역내 얇은 수심의 항만에서 최적상태로 운항가능할 것으로 기대됨

자료 : www.lloydslistintelligence.com 2015.09.11

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

□ 올 1~8월 라트비아 리예파야 항, 물동량 1.3% 증가

- 발트해에 위치한 리예파야(Liepaya) 항은 부동항으로 라트비아에서 세번째로 큰 항만임
- 항만 매출의 50%는 벨라루스와 CIS국가에서 반입되는 석유 및 벌크화물 운송으로 이뤄짐
- 2015년 1~8월간 물동량은 전년 대비 1.3% 상승한 336만 톤을 기록함
- 8월 한달 동안의 항만 물동량은 30만 톤으로 작년 동월 대비 14.8% 감소함
 - 주요 수출 품목별 처리량은 곡물 및 작물 73천 톤, 건축 자재 68천 톤, 일반화물 80천 톤, 석유 32천 톤임
 - 99척의 여객선이 기항했으며 3,870명의 승객이 항만을 이용함

자료 : www.portnews.ru, 2015.9.11.

황윤희 연구원 (☎ 051-797-4786, hwangyh@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

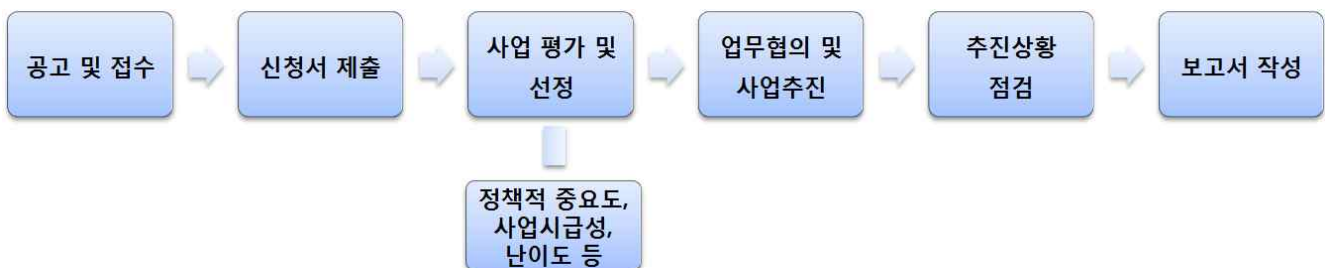
2. 해외 현지시장 공동조사

- 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)

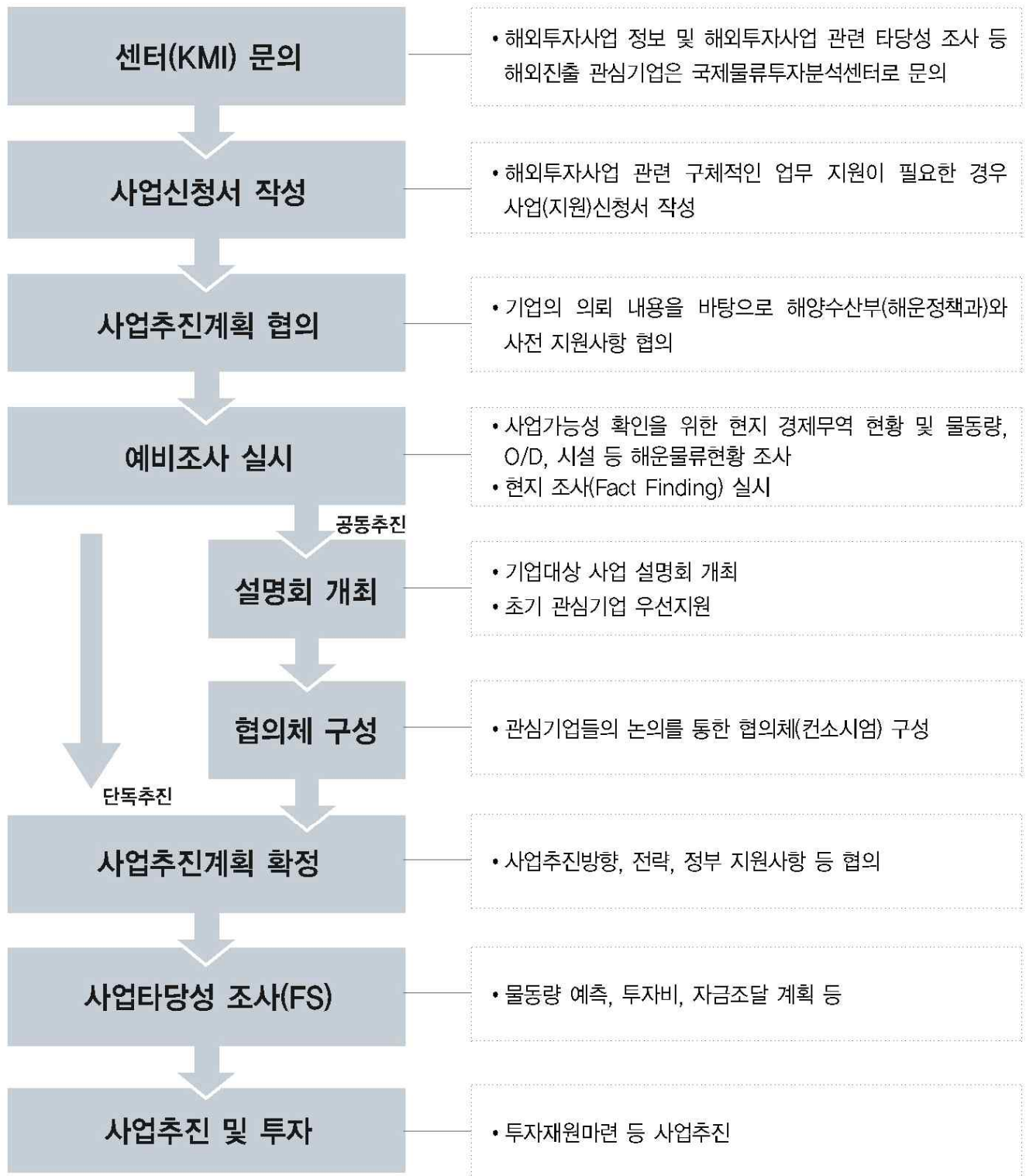
□ 신청서 평가 및 기타

- 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



[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



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