

KMI 국제물류위클리

2015년 10월 21일 · 제328호
미래전략연구본부 국제물류연구실 국제물류투자분석센터
총괄 이성우 실장, 감수 길광수 선임연구위원

Contents

| 물류정책 · 사업동향 |

1. APMT 등 베트남 진출 물류업체들, TPP ‘수혜자’ 될 전망
2. 컨테이너 해운시장의 수급 격차 점차 축소 예상
3. APM 터미널, Grup Maritim TCB 터미널 지분 인수
4. 컨테이너 운송기업 간 통합필요성 대두

| 물류시장동향 |

1. 레나강 연합선박회사, 금년 들어 123.5백만 톤 화물운송
2. TNT China, 상해에 있는 Gateway 시설 업그레이드

| 공지사항 |

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

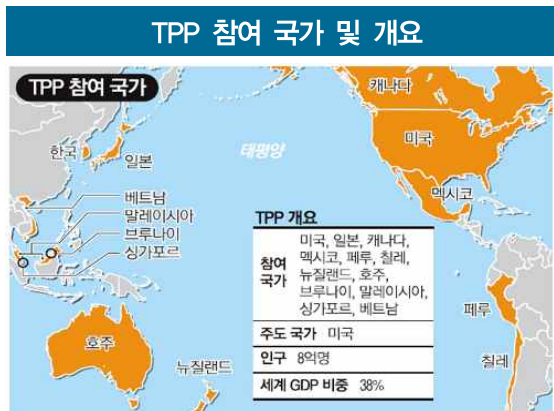




물류정책 · 사업동향

APMT 등 베트남 진출 물류업체들, TPP '수혜자' 될 전망

- 환태평양동반자 협정(TPP)의 타결('15.10.5) 결과가 베트남에 가장 유리하게 작용할 것으로 분석됨에 따라, APMT, NOL, 미쓰이 등 이미 베트남에 진출해 있는 글로벌 물류업체들이 수혜자로 떠오를 전망이다
 - 물류시장 정보업체 gscintell은 최근 미국 아틀란타에서 TPP 영향에 대한 전망 기사를 통해, 지난 5년간 12.6%이라는 높은 연평균 경제성장률을 기록한 베트남이 TPP 출범의 가장 큰 효과를 볼 것으로 내다보며 이와 같이 예상함
 - 이는 TPP가 베트남 최대의 수출시장인 미국과 일본에 대해 베트남 주력 수출상품의 접근이 거의 무제한 허용될 것으로 예상되기 때문임
 - 베트남은 전자, 신발, 의류 제품의 수출을 통해 2025년까지 11%의 높은 GDP 성장률을 기록할 것으로 전망됨



자료 : <http://news.mk.co.kr>



자료 : www.cariasean.org

- 베트남의 주력 제조업 단지는 과거 호치민 시내 및 교외를 중심으로 한 남부 지역에 형성되어 있었으나 최근 땅값 및 인건비 상승 등의 요인으로 북부 하노이 방면으로 이동하는 추세임
 - 과거 베트남 제조업 단지가 남부 지역에 포진했던 이유는 컨테이너 화물의 대부분이 남부 지역 항만을 통해 처리될 수 있었기 때문임
- APMT, NOL, 미쓰이 등 베트남에 이미 진출한 글로벌 물류업체들이 TPP의 수혜자로 떠오를 것으로 전망되는 이유는, 베트남의 지속적인 무역량 증가와 산업단지의 북부 이동으로 추가적인 물류시장 확대가 기대되고 있기 때문임
 - APMT는 2011년 Ta Cang 항에 물류 시설을 개장했으며, NOL과 미쓰이는 인근 베트남국제컨테



이너터미널(VICT)에 투자했음

- 특히 VICT의 경우 베트남 전체 컨테이너 물동량의 20%를 처리하고 있으며, 2010~14년 5년간 16.3%의 연평균 성장률을 기록했음

- **향후 항만물류 업체뿐만 아니라 계약물류 서비스 업체와 소매물류 업체, 화물 중계 업체도 베트남에서 상당한 사업기회를 잡을 것으로 예상되고 있음**

- 최근 유센 로지스틱스, DHL 익스프레스, LSP's 등 세계 유수의 물류업체들이 베트남에 관련 시설을 개장하거나 국제 항공화물 서비스 분야의 진출을 발표하고 있음
- gscintell측은 통관 절차의 비효율 및 지연, 교통 인프라의 열악함 등 많은 장애가 존재함에도 불구하고 베트남 무역량의 지속적인 증가에 따라 더 많은 사업기회가 주어질 것으로 전망하고 있음

자료 : www.gscintell.com, 2015.10.14.

박성준 전문연구원
051-797-6994, sjpark@kmi.re.kr



컨테이너 해운시장의 수급 격차 점차 축소 예상

- 초대형 선박 컨테이너의 등장은 여전히 선사, 항만 및 터미널 운영사 등 해운 산업 전반에 큰 영향을 미치고 있는 요인임
 - Drewry에 따르면, 지속적인 선박 발주로 18,000~20,000TEU급 선박이 2019년 중반까지 총 97척 가량 인도될 예정임
 - 이중 36척은 올해에 투입되며, 2016년에는 12척, 2017년에는 22척, 2018년과 2019년에는 각각 5척씩 인도될 예정으로 모두 아시아-유럽 항로에 배치될 계획임
 - Drewry 공급사슬 자문위원인 Philip Damas씨에 따르면 2018년 후반에는 상위 20대 선사 중 9개 선사가 초대형 선박을 운항하게 될 예정임
 - 해운산업은 2016년에 10%에 달하는 심각한 선복과잉이 우려되는데, 이러한 수준은 글로벌 금융위기가 발생했던 2009년 이후 처음 있는 현상임

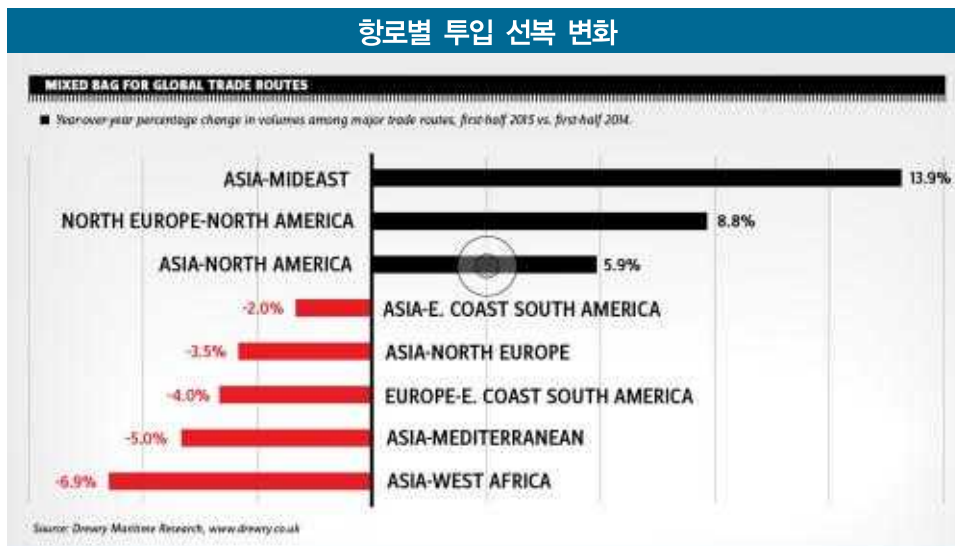


자료 : www.drewry.co.uk

- Maersk는 매년 컨테이너 운송 수요가 약 5~8% 가량 증가할 것으로 예상했지만, 최근 약 2~4% 수준으로 수정했는데 이는 연도별로 약 3~5% 가량 줄어든 수치임
 - 신용평가기관인 피치에 따르면 최근 중국 제조업의 수출이 감소하고, 이로 인해 해운산업의 불확실성이 증가했으며 컨테이너 해운회사의 초대형 선박 발주로 인해 수요와 공급의 불균형은 더욱 악화 될 것이라는 평가를 내놓았음
 - Maersk의 초대형 선박인 Triple-E의 연료비는 배럴당 원유 가격 110달러를 기준으로 업계 평균 대비 50% 미만이었지만, 원유가격의 변동으로 인해 올해 10월 기준 배럴당 48달러 수준으로 급격히 하락하여 초대형 선박의 경제적 효용성을 변화시켰음
 - 그럼에도 불구하고 머스크는 아시아-유럽항로의 경쟁력 강화 및 점유율 확대를 위해 초대형 선박을 추가 발주 했는데, 19,630TEU 급 선박 11척을 2017년 4월에서 2018년 5월 사이에 인도 받을 예정임
 - Hapag-Lloyd's의 CEO인 Rolf Habben Jansen씨는 선박의 명목상 크기는 증가했지만 실제 선박 당 운송량은 증가하지 못했다고 지적했는데, 20,000TEU 선박의 경우 최대 16,000~16,500TEU 가량만을 운송하고 있음



- 초대형 선박이 증가하고 있지만 증가율은 줄고 있는데, 그 이유는 초대형 선박이 다양한 항로(아프리카, 남미, 현재 미 서부 해안도 해당)에서 운항하기 어렵기 때문임
 - 현재 아시아-유럽 항로에서는 운임과 물동량이 점차 하락하고 있는 실정임
 - 지난 9월 현물운임은 지난달보다 운임이 59% 하락한 TEU당 313달러로 떨어지기도 했으며, 2014년 동월 대비 62%가 하락하기도 했음



자료 : www.drewry.co.uk

- 향후 시장 상황은 낙관적으로 변할 가능성이 높음
 - JOC 수석 이코노미스트인 Mario Moreno씨에 따르면 해운시장은 점차 개선되는 상황이며, 핵심 물동량인 서항 화물은 2016년 기준 1천6백만 TEU가 증가하여 총 8.1% 상승할 것으로 예상되며, 이는 2015년도 예상치인 3.6%에서 크게 상승한 수치임
 - 유럽과 남아프리카 동부 해안 사이의 항로에서 Maersk는 연초부터 소형 선박을 투입하여 선박량을 10% 감축하기도 했으나, Hapag-Lloyd's는 이와 대조적으로 낙관적인 전망을 가지고 5척의 10,500TEU급 선박을 10월부터 남아프리카 항로에 투입하기도 했음
 - Hapag-Lloyd's의 Habben Jansen씨에 따르면 2009년 불황 이후부터 선박 과잉이 지속되고 있지만 초대형선박 운항선사에 낙관적인데, 그 이유는 해운시장은 근본적으로 매력적인 성장시장으로 시간이 지남에 따라 점차 성장할 것으로 판단했기 때문임
 - 또한 해운산업을 연간 3~5%의 성장을 이어오는 “꽤 안전한 내기”라고 평가하면서, 다른 산업 중에 GDP보다 더 높게 성장하지 못하는 산업이 많다고 주장했음

자료 : www.joc.com, 2015.10.18.

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



APM 터미널, Grup Maritim TCB 터미널 지분 인수

- APM 터미널은 스페인 기반의 터미널 운영사인 Grup Maritim TCB의 주요 터미널 지분을 인수하기로 합의했음
 - APM 터미널은 Grup Maritim TCB가 운영하고 있는 11개 컨테이너 터미널에 대한 주요 지분을 인수하기로 했으며 인수 금액은 공개되지 않았음
 - APM 터미널이 인수하기로 한 항만은 스페인 지중해 연안의 바르셀로나(Barcelona), 발렌시아 (Valencia), 가스텔론(Castellon), 스페인 서북부 비스케이 만(Bay of Biscay)의 히혼(Gijon), 스페인 남부 그란 카나리아(Gran Canaria), 터키 이즈미르(Izmir), 멕시코 유카탄(Yucatan), 과테말라 케찰 (Quetzal), 콜롬비아 부에나벤투라(Buenaventura), 브라질 파라나구아(Paranagua), 아프리카 북서 해안 카나리아 제도(Canary Islands)의 산타크루즈(Santa Cruz) 항만 등 총 11개 항만임
 - 11개 항만의 연간 최대 항만처리능력은 약 430만TUE에 달하며, 현재 처리되고 있는 물동량은 연간 350만TUE에 달함
- APM 터미널은 이번 인수를 통해 전 세계 40여개국 74개 항만에 네트워크를 구축했음
- APM 터미널의 Kim Fejfer 최고경영자는 “이번 투자를 통해 터키와 스페인의 핵심 게이트웨이를 확보하고, 고성장 지역인 라틴 아메리카 지역에 유기적인 네트워크를 구축하는 계기가 될 것”이라고 언급함



TCB 바르셀로나 컨테이너 터미널

자료 : www.logistics-business-review.com

TCB 발렌시아 컨테이너 터미널

자료 : www.mitsubishicorp.com자료 : www.ihsmaritime360.com, 2015.9.8.

손보라 연구원
051-797-4781, bora62@kmi.re.kr



컨테이너 운송기업 간 통합필요성 대두

- 머스크 라인(Maersk Line)의 쇠렌 스코우(Søren Skou) 최고경영자는 최근의 수요 급감에 따른 압박을 완화하기 위해 컨테이너 운송기업 간의 통합이 필요하다고 밝힘
 - 그는 “머스크 라인은 선박공유협정(Vessel-sharing agreement)을 통해 기대수익을 창출하고 있지만, 컨테이너 운송기업 간의 통합을 통해 보다 많은 수익을 창출할 수 있을 것”이라고 전함
 - 이에 더하여 머스크 라인은 현재 IT 분야에 10억 달러 이상을 투자하고 있으며 기업 간 통합을 통해 투자비용의 부담이 가능해질 것이라고 밝힘



머스크 라인 쇠렌 스코우 최고경영자

자료 : www.container-mag.com



머스크 라인 선박

자료 : www.porttechnology.org

- 보유선박량 기준 상위 17개 선사 중 16개 선사가 4가지 제휴 협정을 통해 연합하고 있다고 강조하며 만약 머스크 라인이 비용을 감소시킬 수 있다면 고객에게 더욱 낮은 가격에 서비스를 제공할 수 있을 것이라고 밝힘
 - 또한 그는 컨테이너 운송기업 간의 통합을 통해 비용구조가 개선된다면 과다공급 및 수요급감으로 부진을 겪고 있는 아시아-유럽 항로 서비스의 운임율을 최저선까지 인하할 수 있을 것이라고 언급함
- 이에 더하여 스코우 최고경영자는 최근 몇 년간 진행되었던 투자는 컨테이너 운송시장에 대한 머스크 라인의 낙관적 과대평가에 따른 것이라고 밝힘
 - 금년의 실수요 성장은 예상 대비 실망적인 수준으로 낮다고 밝히며, 내년에도 증가하는 자사의 운송능력(Capacity) 대비 증가하는 실수요는 미미할 것이라고 전망함
 - 또한 그는 세계 경제성장률에 우려를 표하며, 현재의 상황을 보다 정확히 예측했다면 머스크 라인이 추진 중인 몇 가지의 투자결정은 진행되지 않았거나 혹은 지금과는 다를 것이라고 밝힘

자료 : www.container-mag, 2015.10.18

고재성 연구원
051-797-4776, jsko@kmi.re.kr



물류시장동향

레나강 연합선박회사¹⁾, 금년 들어 123.5백만 톤 화물운송

- 금년 들어 동안 레나강 연합선박회사가 운송한 물동량은 123.5백만 톤에 달함
 - 이 가운데 액체화물(석유)은 44만 톤, 건화물은 79.5만 톤을 차지함
- 북극해에 인접해 있는 해안에서 운송된 화물은 계약에 의해 이루어 졌으며 이중 2.8만 톤은 북극항로를 통해 운송됨
 - 북극해에서 운송된 화물은 건화물 16.2만 톤, 석탄 13만 톤, 석유제품 14.5만 톤임
- 러시아 내륙에서 레나강을 통해 북쪽으로 많은 물량이 운송됨
 - 이르쿠츠크 주에 위치한 오세트로보 항은 TSR이 연결되어 있는 항으로 유럽러시아에서 야쿠티야로 가는 화물의 경우 대부분 오세트로보 항을 거쳐서 운송됨
 - 최근 오세트로보 항을 통해 야쿠티야로 가는 화물은 43.5만 톤으로 전년도 2.5만 톤에 비해 눈에 띄게 증가함
 - 주요 화물로는 송유관, 철근콘크리트 슬래브 등으로 거대 국가사업과 긴밀한 관계가 있음

자료 : www.portnews.ru, 2015.10.15.

이하림 연구원
051-797-4758, harimy@kmi.re.kr

TNT China, 상해에 있는 Gateway 시설 업그레이드

- TNT China는 상해에 있는 국제 Gateway 시설인 PVG를 대대적으로 업그레이드 하겠다고 발표함
 - 9월 초부터 업그레이드 되는 PVG는 기존 상해 국제공항 화물센터 내에 위치하던 것이 새로운 건물로 증축·이전됨
 - 업그레이드는 진행 절차를 최대한 원활하게 하기 위해 총마다 디자인을 함으로써 시간 당 50% 만큼 화물을 더 처리할 수 있을 것으로 예상함
 - 또한, 업그레이드 되는 PVG의 분류 기능은 pick-up 시간이 최소 한 시간 이상 줄어들어 경제적이고 신속한 운송이 가능하며 운송 준비를 위해 더 유연하게 대처할 수 있을 것이라고 함
 - TNT 중국 본토 및 홍콩의 관리 디렉터인 Andres Yang씨는 “중국시장에서의 TNT의 약속을 투자규모로 입증했다”고 말하며 “이러한 기능적 개선으로 TNT는 더 단축된 처리 절차 및 그에 따

1) 레나강 연합선박회사는 사하공화국 야쿠티야에 본사를 두고 있으며 북극해를 통해 러시아 내륙으로 선박운행이 가능한 레나강을 이용하는 가장 큰 규모의 선박회사임



른 상당히 경쟁력 있는 서비스를 수행할 수 있을 것”이라고 언급함

- TNT PVG Gateway는 Transported Asset Protection Association(TAPA)로부터 ‘A’를 인증받은 시설임
- 더 나아가서 TNT는 PVG 시설이 국제적으로 인정되는 다섯 가지의 관리 기준을 충족시킨다고 한 바, 그 기준들은 다음과 같음: 업무공간 안전성에 대한 OHSAS 18001, 사회적 책임에 대한 SA 8000, 고용인들의 개인역량 향상을 위한 인력투자(Investors in People, IIP), 공정산업을 위한 ISO 9001, 그리고 환경을 위한 ISO 14001임

자료 : www.transportintelligence.com, 2015.9.30.

김민경 연구원
051-797-4777, mkkim421@kmi.re.kr



중소 · 중견 물류기업 해외진출 컨설팅 및 시장조사 지원 대상사업 모집

한국해양수산개발원(KMI) 국제물류투자분석센터에서는 중소 · 중견 물류기업을 대상으로 다음과 같이 해외진출 상시 컨설팅과 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 개발투자운영 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

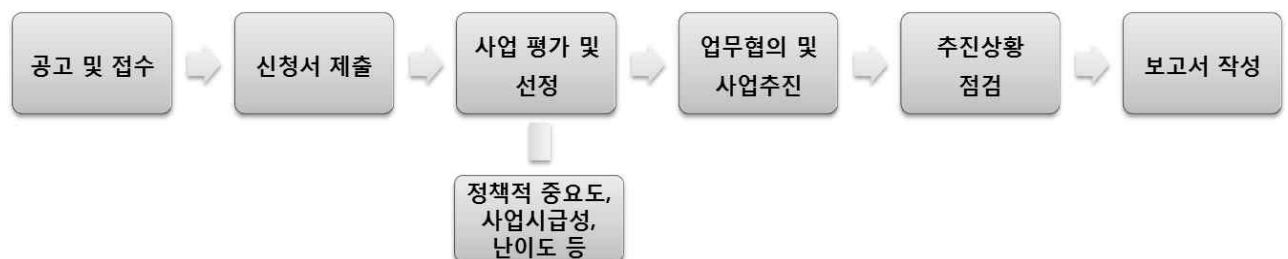
2 해외 현지시장 공동조사

- 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





별첨 1

해외진출 상시 컨설팅 지원 신청서

업체 개요	기업명		업 종	
	대표자		종업원수	
	소재지			
	자본금		매출액 (전년도)	
	사업자 등록번호		설립일자	
지원요청 내용	국가/지역			
	관련 사업			
	문의사항			
신청자	부서		Tel	
	직위		Fax	
	성명		E-mail	
국제물류투자분석센터에 해외진출 상시 컨설팅 지원 신청서를 제출합니다. 2015년 월 일 신청기업 : 대 표 자 : (인) 한국해양수산개발원장 귀하				



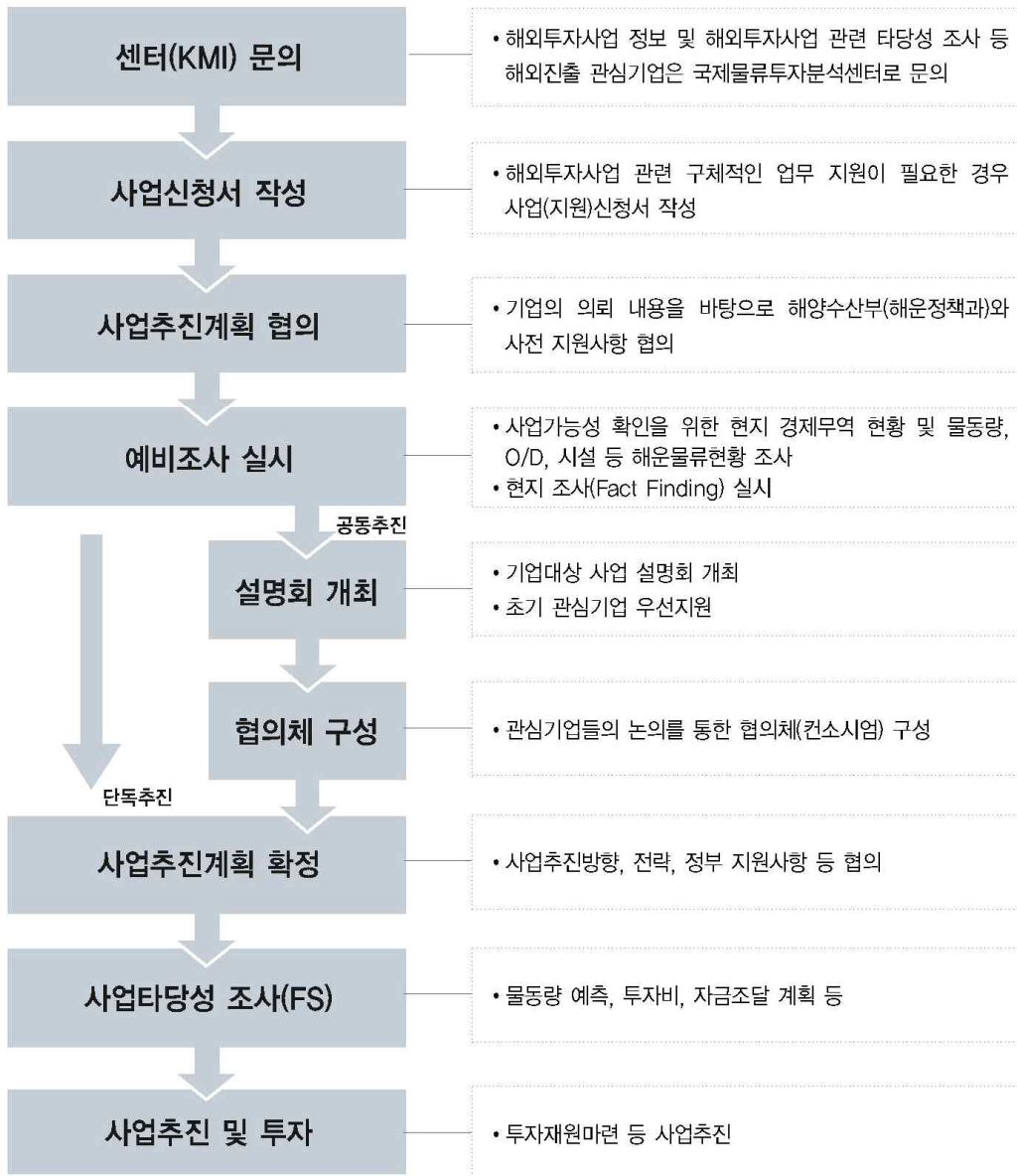
별첨 2

해외 현지시장 공동조사 지원 신청서

업체 개요	기업명		업 종	
	대표자		종업원수	
	소재지			
	자본금		매출액 (전년도)	
	사업자 등록번호		설립일자	
조사대상 사업개요	사업명			
	국가/지역			
※ 별첨 자료요청 (신청기업의 평가를 위하여 공동조사 대상 사업 주요내용을 아래 항목을 포함하여 5~10쪽 이내로 작성하여 주시기 바랍니다.) · 사업 추진배경 및 필요성 · 사업의 목적 · 사업 세부내용 (대상지, 사업 분야, 사업규모, 사업방식 등) · 사업추진계획 · 현지시장 조사계획 · 기타 현안사항				
지원요청 내용	※ 필요시 별첨 자료로 제출가능			
신청자	부서		Tel	
	직위		Fax	
	성명		E-mail	
국제물류투자분석센터에 해외 현지시장 공동조사 지원 신청서를 제출합니다. 2015년 월 일 신청기업 : 대 표 자 : (인) 한국해양수산개발원장 귀하				
첨부서류 목 록	※ 공동조사 대상사업 주요내용 및 지원요청 내용 별첨자료			



해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의



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