

KMI 국제물류위클리

2016년 2월 24일 · 제345호
미래전략연구본부 국제물류연구실 국제물류투자분석센터
총괄 이성우 실장, 감수 길광수 선임연구위원

Contents

| 글로벌 물류이슈 |

1. 물류창고 트렌드 : 주문형 창고(On-Demand Warehousing)

| 물류정책 · 사업동향 |

1. 향후 글로벌 컨테이너터미널 운영사의 수익성 하락 예상
2. 싱가포르항만, '컨'물동량 감소에 적극 대응 나서
3. 금년들어 컨테이너선의 정시성 하락
4. 월마트, 중국 동관시에 신선물류배송센터 건립 계획

| 물류시장동향 |

1. 포시에트항, 월간 5만 톤 석탄 하역 계약체결
2. 인도, 이란 자유무역항 개발에 참여

| 공지사항 |

1. 한·중 FTA를 활용한 수산식품 콜드체인기업 중국 진출 방안 세미나



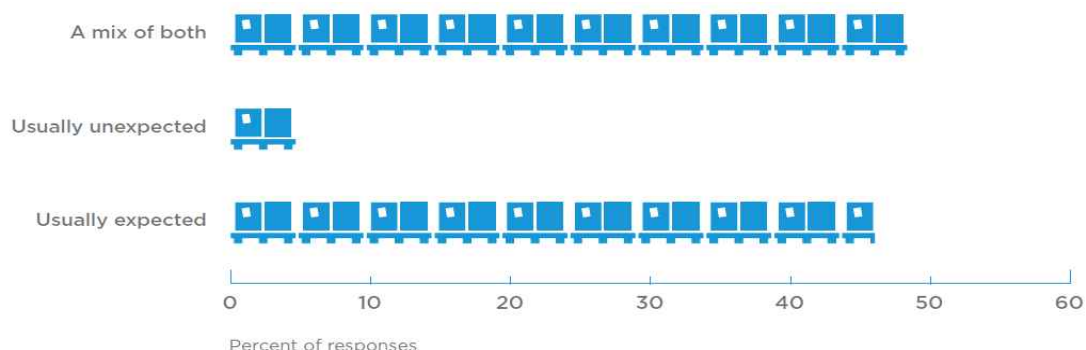


글로벌 물류이슈

물류창고 트렌드 : 주문형 창고(On-Demand Warehousing)

- 지금까지 기업들은 안정적이고 예측 가능한 구조로 공급사슬망을 운영해 왔으나, 이 방식은 증가하는 수요에 능동적 대응하기에는 어려움이 따름
 - 기업들은 계절변동성과, 반품 문제, 신시장 개척과 신제품 출시 등을 매일 겪고 있으며, 이들 변수는 재고 변동성 문제의 주요 원인임
 - 이 문제를 해결할 수 있는 선제 조건들은 현재 운영되고 있는 공급사슬망 구조를 보완할 수 있어야 하며, 비용 효과적이고, 확장 가능성과 함께 보안성을 갖추고 있어야 하는데, '창고'를 제외하고는 확실한 해결책을 제시할 수 없음
 - 최근 수요 증가에 따라 주문형(on-demand) 창고에 대한 필요성이 증대되고 있음
 - 장기 시장에서는 창고를 리스하거나 소유하는 형태가 고려되는 반면, 현물 시장에서는 주문형 창고가 유용함
 - 이는 수요 변화에 따라 기존 인력에 아웃소싱 인력을 추가하는 방식과 유사함
- 창고의 용량은 고정된 반면 재고의 변동성은 높음
 - 연중 수요 변화로 인해 대부분의 기업들은 재고 변동성 문제를 겪고 있음
 - 기업의 재고 변동성 문제에 대한 실태파악을 위해 다양한 분야에 종사하는 공급사슬 전문가들을 대상으로 설문조사를 실시함
 - 전체 158명의 설문 참여자 중 75% 이상이 연중 심각한 재고 변동을 겪고 있는 것으로 응답함
 - 이는 창고의 용량은 물리적으로 고정된 반면 재고 수준은 다양하게 변하기 때문임
 - 관련 업계 및 제품에 대한 수요의 변동은 어느 정도 예측이 가능하지만, 절반에 가까운 응답자들은 예측 가능한 수요와 예측 불가능 수요에 대한 변화를 모두 경험하고 있는 것으로 응답함

재고변동 예측에 대한 설문결과



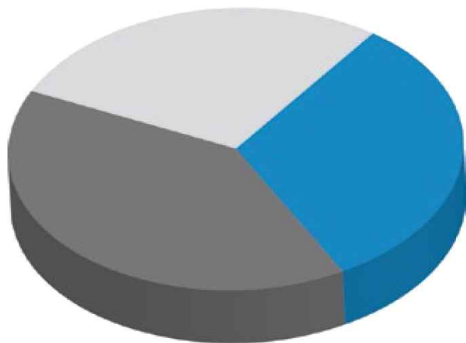
자료 : www.flexe.com



● 변동성은 창고 수급에 상당한 영향을 미침

- 수요 변화시 재고물량과 창고 용량과의 관계에 대한 질문에 설문 참여자 모두 관련이 있다고 대답했음
- 심각한 재고 변동이 있었다는 응답자의 약 30%는 재고가 창고 용량을 초과했다고 응답하였고, 일부 응답자만이 현재 운영되는 창고 용량이 충분하다고 답했음
- 하지만 응답자의 40% 이상은 재고의 과도한 변화로 인해 재고 물량대비 창고 공간이 남거나 혹은 심각하게 부족한 경우를 겪는 것으로 나타났음
- 이러한 결과는 75%의 응답자들이 연중 재고 수준이 창고 수용력을 심각하게 넘어서고 있다는 것을 의미하며, 혹은 반대로 70%의 응답자들은 창고 공간이 수요에 비해 과도하게 크다는 것을 의미함

창고 재고 및 공간 크기에 대한 설문결과



30% - Inventory exceeds capacity
 30% - Capacity exceeds inventory
 40% - Both happen during year

자료 : www.flexe.com

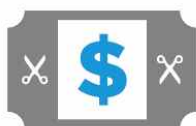
● 계절적 변동이 창고 수요의 가장 큰 변동요인으로 나타남

- 창고 수요변동의 요인은 다양하지만, 특히 상품 수명주기의 단축, 당일·익일 배송에 대한 수요 증가 등 거시적 트렌드가 주된 요인으로 나타남
- 재고에 영향을 미치는 핵심 원인을 설문 응답자에게 설문한 결과, 계절적 요인에 대한 응답이 80%로 나타났음
- 또한 다른 요인으로서는 제품 판촉이나 대량/선물 매입, 리드타임의 변동성 등으로 나타남

창고 수요변동의 주요 원인



SEASONALITY



PRODUCT PROMOTIONS



BULK BUYING



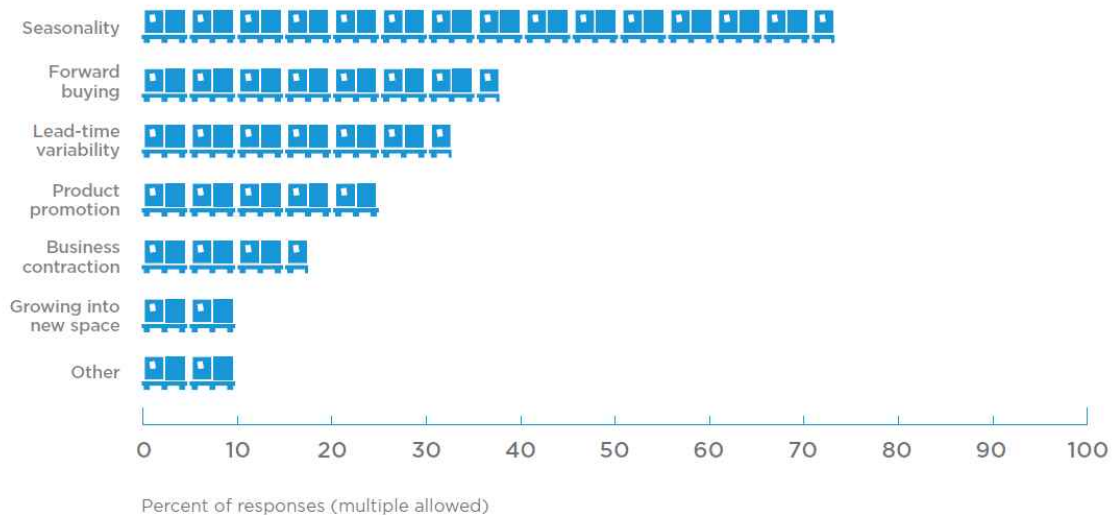
LEAD-TIME VARIABILITY

자료 : www.flexe.com



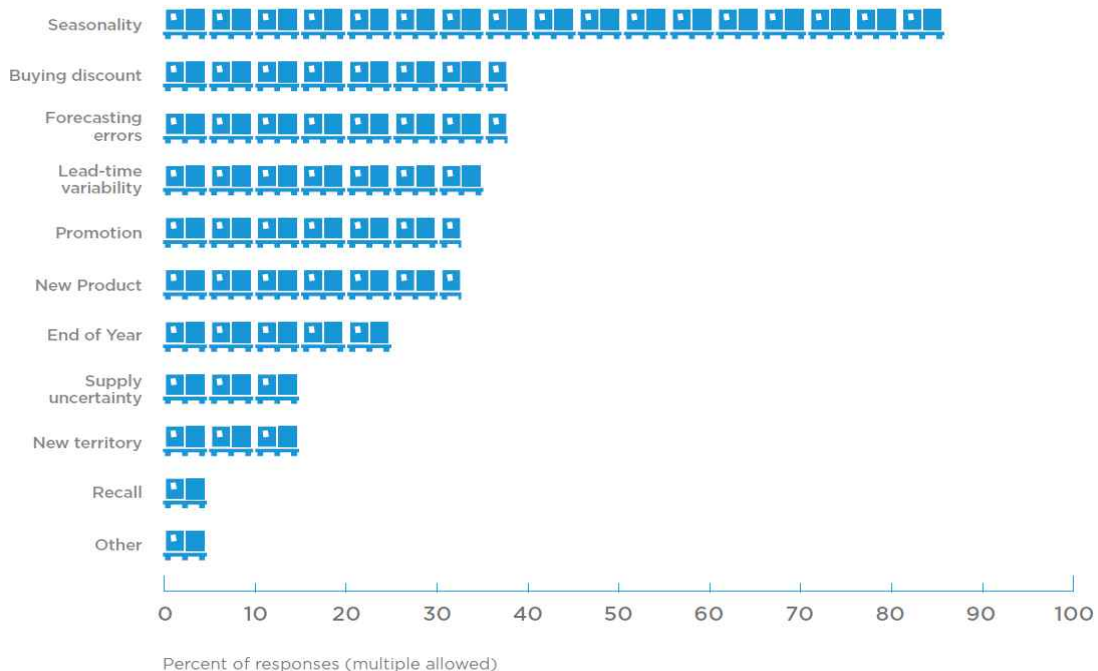
- 흥미롭게도 설문에 참여한 공급사슬 전문가의 10% 미만은 이러한 요인들의 영향이 점차적으로 줄어들 것이라고 답하기도 했음
- 그러나, 이러한 문제들은 업계 전반에 걸쳐 나타나는 공통적인 문제이며, 따라서 변동성 문제는 줄어들지는 않고 장래에도 더욱 증가할 것이라는 것이 설문 참여자들의 전반적인 의견임

창고 공간 초과의 원인에 대한 설문결과



자료 : www.flexe.com

창고 재고 초과의 원인에 대한 설문결과



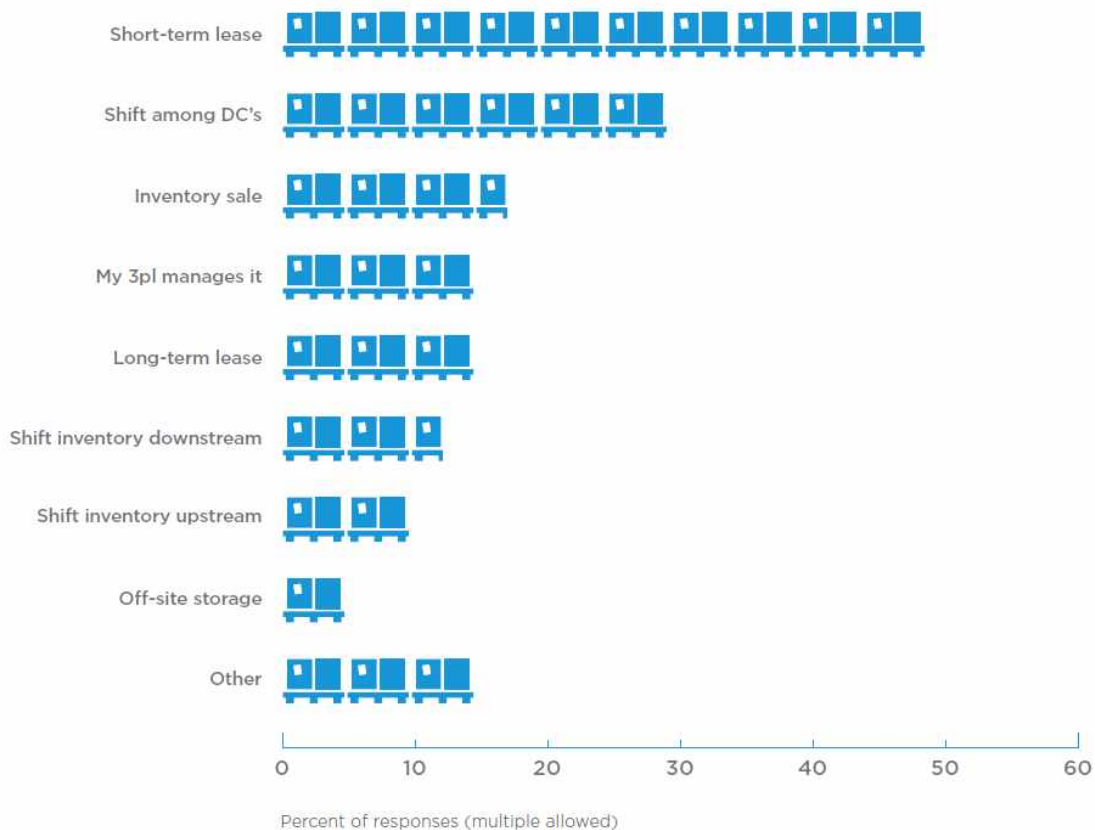
자료 : www.flexe.com



● 창고 공간문제를 해결하기 위한 방법은 제한적임

- 창고용량 및 재고를 변동시키는 요인은 다양하지만, 이에 대응해 적용가능한 해결 방법은 상대적으로 적은 편임
- 창고용량 대비 재고가 작을 경우, 설문응답자의 70%가 매몰비용으로 처리하고 있다고 답했는데, 이는 창고용량 대비 재고가 적을 경우, 빈 공간으로 두고 있으며, 공간은 불가피하게 비용으로 처리되고 있다는 것임
- 설문참여자 중 12%만이 창고 내 남은 공간을 전대하고 있는 실정임
- 이처럼 창고의 잉여공간에 대한 해결책이 매우 적은 반면, 공간이 충분하지 않은 경우에 대한 몇 가지 설문 응답이 있음
- 재고 대비 창고 용량 부족현상이 발생할 경우, 이를 해결하기 위한 대안은 존재함
- 대안으로는 단기 임대, 복수의 물류창고 내 재고물량 재배치, 재고 판매 순으로 나타남

창고용량에 비해 초과된 재고의 해결책에 대한 설문결과



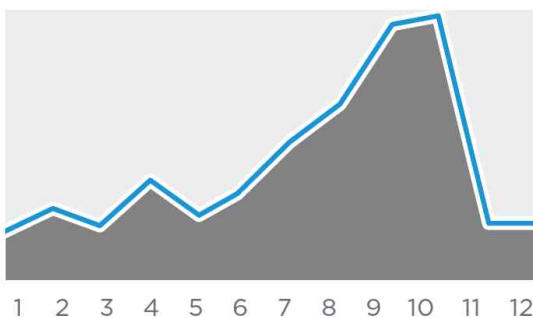
자료 : www.flexe.com



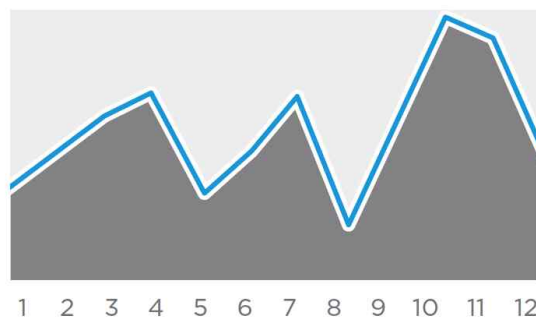
- 창고용량이 과소·과잉시의 대응방안 모두 장·단점은 존재함
 - 창고 용량에 대한 연구는 정적인 공간크기에서 동적으로 변화하는 재고 변화를 파악하는데 도움을 줄 수 있음
 - 자료를 통해 다양한 요인들에 대한 검토가 가능한데, 계절성은 재고 변동에서 있어서 큰 비중을 차지하고 있음
 - 조사결과, 기업들은 창고 용량 과잉시 단순히 매몰비용으로 처리하고 있으며, 단기간 필요한 창고 수요와 관련해서 3PL업체는 큰 역할을 하지 못하는 것으로 나타남
 - 이와 동시에 조사를 통해 도출된 몇 가지 도전적인 이슈는 ① 매몰비용을 어떻게 측정할 것인지, ② 장기 및 단기 창고임대와 관련된 비용을 어떻게 측정할 것인지, ③ 창고 용량의 과소·과잉되는 시점에 문제를 완화할 수 있는 해결책이 있는지 등임
 - 이를 해결하기 위해, 동적 창고 용량 모델(Dynamic Capacity Modeling)이 개발되었음
 - 조사결과에 의하면, 창고수요 예측치는 기업의 창고용량 대비 과잉 또는 과소 추정되는 사례가 종종 있으며, 과잉·과소 기간은 짧게는 1달에서 길게는 6개월까지 나타났음
 - 동적 모형은 연중 수요가 한 개의 정점을 보이는 경우와 여러 개의 정점을 나타내는 형태의 두 가지 사례를 대상으로 개발되었음
 - 조사 결과, 연간 1-2개의 혹은 3-6개의 정점이 발생하는 패턴이 가장 많은 사례임

재고 변동성 시나리오

SINGLE PEAK SCENARIO



MULTI PEAK SCENARIO

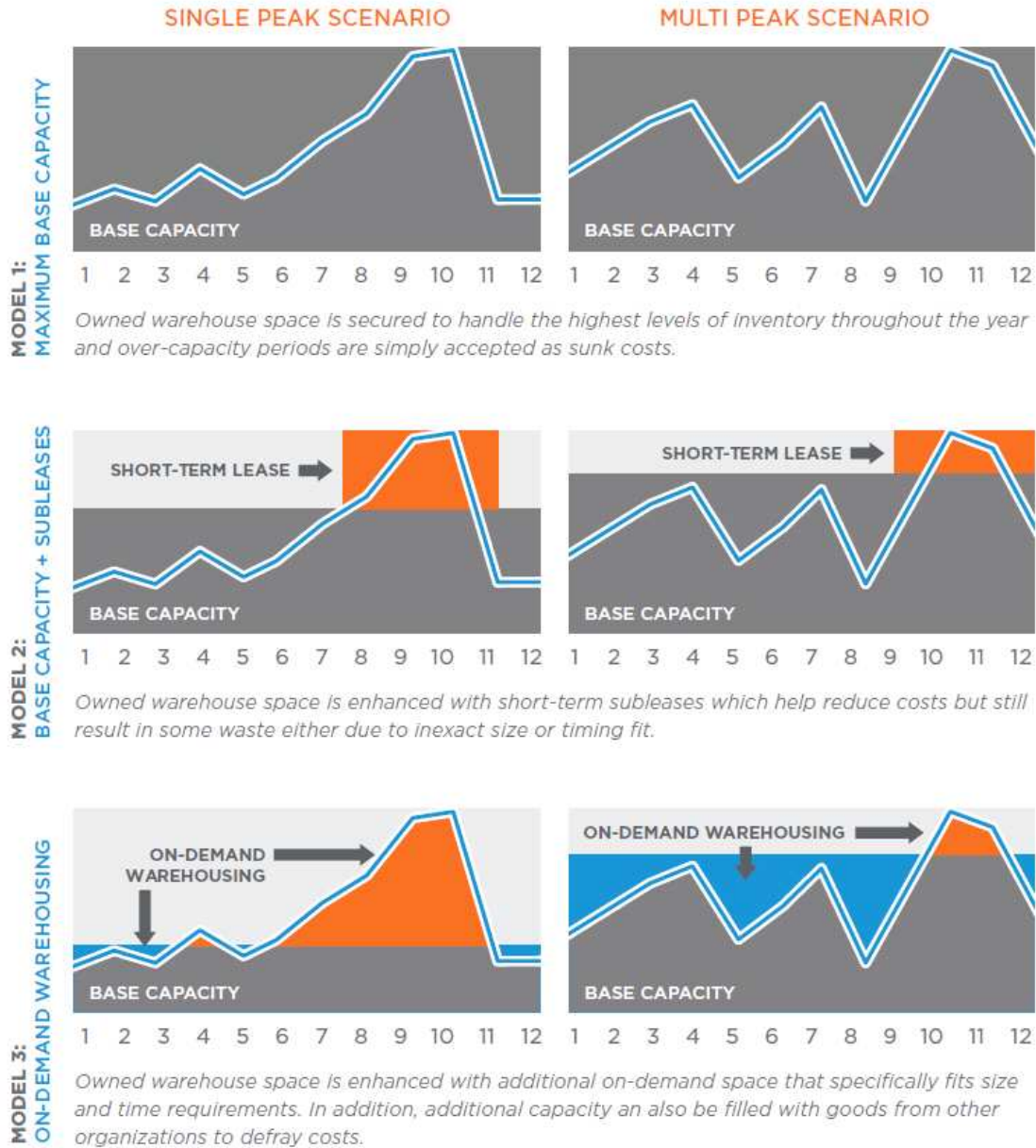


자료 : www.flexe.com

- 이와 같은 두 가지 형태를 기반으로 다음 3가지 대응모형을 설정하고 모델별 경제적 영향을 분석했음
- 3가지 모델의 경우 <모델 ①> 기본 창고 용량을 연중 최고 수요를 감당 할 수 있도록 확대하는 것, <모델 ②> 짧은 정점 기간을 위해 추가로 창고 리스를 실시하는 것, <모델③> 주문형 창고를 통해 과소·과잉 상황에 활용하는 방안임



재고 변동성에 대한 대응 모델

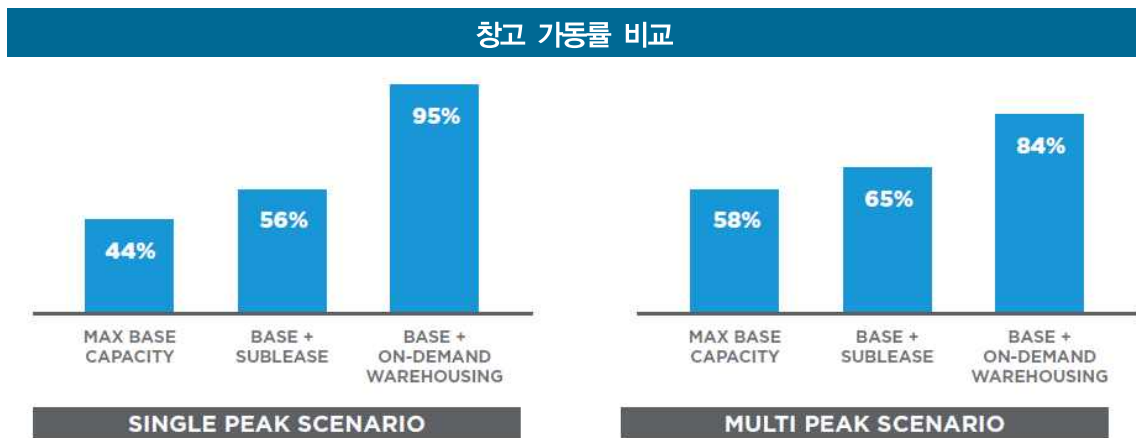
자료 : www.flexe.com

- 세 가지 대응 방식은 모두 장·단점을 가지고 있는데, 예를 들면 창고용량을 최대로 하는 접근 방법은 수요가 정점인인 상황에서도 추가적 공간을 필요로 하지 않지만 비 정점 기간에는 공간 과잉으로 비효율적인 운영을 초래함
- 전대방식(sublease)의 두 번째 모델은 이론적으로 공간과잉을 줄여주지만, 수요가 정점인 기간에 초과된 공간을 확보하는 것이 쉽지 않고, 이 또한 동일하게 매몰비용이 발생하는 단점이 있음



● 주문형 창고 활용을 통해 단기적 수급문제 해결이 가능할 것임

- 최대 창고용량을 고려하는 모델은 비효율적이고, 3PL은 단기수요 변동에 대한 솔루션 제공이 어려우며, 전대방식 모델은 사실상 실행이 어렵기 때문에 이상적인 해결책이 되기 어려움
- 상기 두 모델의 단점을 해결하기 위해 다음 사항을 고려할 필요가 있음
- 첫째, 최소 용량을 요구하지 않으며, 추가적 용량은 필요할 때 제공되어야 하고 둘째, 공급사슬 관리자가 창고 용량 초과 문제를 효율적으로 관리하기 위한 창고 용량을 정할 수 있는 권한이 전제되어야 함
- 상기 두 모델은 이론적으로 어느 정도 효율적인 방법으로 언급되지만, 실제 데이터를 적용할 경우 모델 간의 차이가 명확해짐을 알 수 있음
- 아래와 같이 하나의 계절성 정점수요를 가진 사업의 가동률은 각 모델별로 폭넓게 나타났는데, 주문형 창고 모형의 경우, 창고 가동률은 기존대비 100% 높게 향상되었음
- 반면, 다중 정점을 가진 사업의 경우 주문형 창고의 가동률은 기존대비 40% 이상 향상된 것으로 나타남



자료 : www.flexe.com

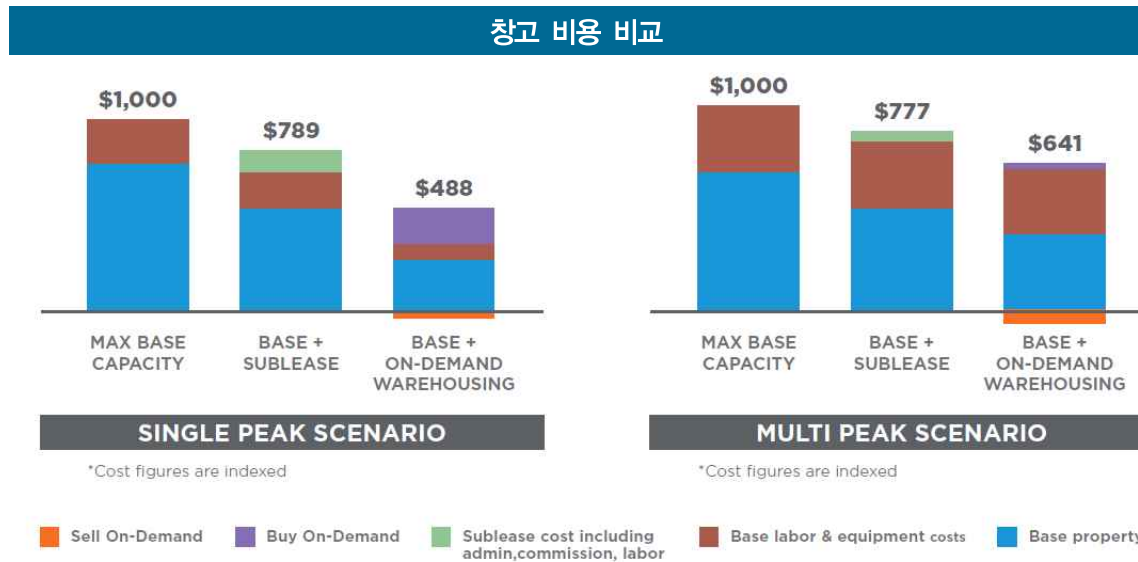
▶ 모델의 기본 가정

- 기본 용량 & 장기간 임대 비용 : \$0.50/ft²
- 단기간 임대 비용 : 월 \$0.58/ft²
인건비 + 장비비 = 공간 비용의 30%
- 임대 관리 비용 = 8% (브로커 커미션 5%와 기타 관리 비용)
- 주문형 "구매"와 "판매" 가격은 실거래가 적용

- 이와같은 가동률의 차이는 창고 비용에 직접적인 영향을 미치고 있음
- 단일 정점 시나리오에서, 주문형 창고 모형이 비용 측면에서도 최대 용량 모형에 비해 거의 100% 이상 비용 효율적인 것으로 나타났으며, 다중 정점 모델에서도 약 26% 이상 효율성이 높게 나타났다



- 전대기간이 3개월로 이루어진 모델과 비교시, 주문형 창고가 비용 측면에서 약 38%, 다중 정점 모델의 경우에도 14% 이상 효율적인 것으로 나타났음



자료 : www.flexe.com

- 주문형 창고는 초과 재고뿐 아니라 과잉 용량에 대한 솔루션도 제공해 주는데, 짧은 기간 동안 사용되지 않는 공간은 주문형 방식의 판매를 통해 불필요한 공간을 줄일 수 있음
- 이러한 방법으로 전체적인 가동률이 올라가고 불필요한 비용에 대한 상쇄가 가능함
- 주문형 창고는 단기 시장의 해법으로서 앞서 제시한 두 가지 상황에 대한 해결책을 제시하고 있음
- 이는 기업의 자체 창고 시설을 교체하지 않고, 3PL을 사용하거나 전대를 하지 않더라도 필요한 공간을 제공하며 불필요한 공간을 현금화 할 수 있음
- 주문형 창고를 활용하여 경제적이고, 유연하며, 관리가 용이한 형태의 창고를 운영할 수 있을 것임

자료 : www.flexe.com, 2015.12.

이건우 전문연구원
051-797-4784, gunwoo@kmi.re.kr

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



물류정책 · 사업동향

향후 글로벌 컨테이너터미널 운영사의 수익성 하락 예상

- 글로벌 컨테이너터미널 운영사들(Global container Terminal Operators ; GTO)은 2000년 이후 물동량 급증세와 높은 진입장벽 그리고 제한된 경쟁에 의해 상당히 높은 수익성을 시현했음
 - Drewry에 따르면, 그 동안 GTO들의 연평균 EBITDA는 20~45%에 달했는데, 글로벌 금융위기 이후인 2009년에도 GTO들의 연간 EBITDA는 9%대에 이른 것으로 나타남
 - 그러나 이 같은 높은 수익성이 향후 도전에 직면할 가능성이 있는 것으로 지적됨

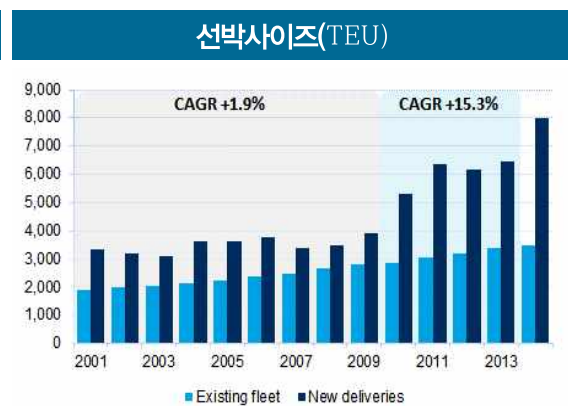
글로벌 GTO가 직면한 환경변화					
구분	컨항만수요	컨선 사이즈	선사	경쟁	수익성
10-15년 이전	빠른 수요 증가	사이즈 성장 제한적	중소선사와 얼라이언스	항만 내 자산 획득 경쟁	높은 수익성
최근	수요 성장세 둔화	초대형화 (터미널 Opex, Capex 증가)	초대형선사와 얼라이언스	국제적인 항만 자산 획득 경쟁	낮은 수익성 ?

자료 : www.drewry.co.uk

- 2008년 글로벌 금융위기 이전 컨테이너항만 물동량은 매년 11% 이내의 성장세를 보였으나 그 이후 5% 이내로 성장세가 둔화됨
 - 더욱이 2015년 세계 컨테이너항만 물동량은 전년 대비 약 1% 성장했으며, 2016년에는 2.5%를 초과하지 못할 것으로 예상됨
 - 또한 선박의 사이즈가 증가하면서 낮은 입항 빈도로 대규모 물동량이 항만에서 처리되는 특징을 보이고 있는데, 이는 항만의 운영 및 자본 비용(Opex 및 Capex cost)의 증가를 초래하고 있음



자료 : www.drewry.co.uk

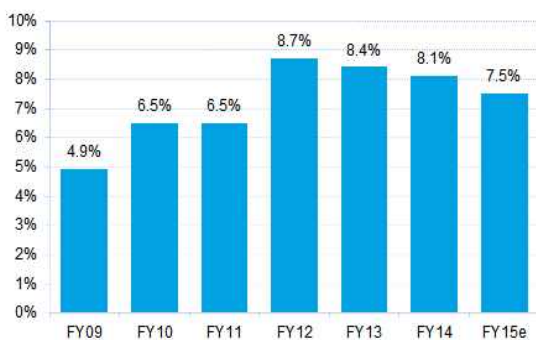


자료 : www.drewry.co.uk



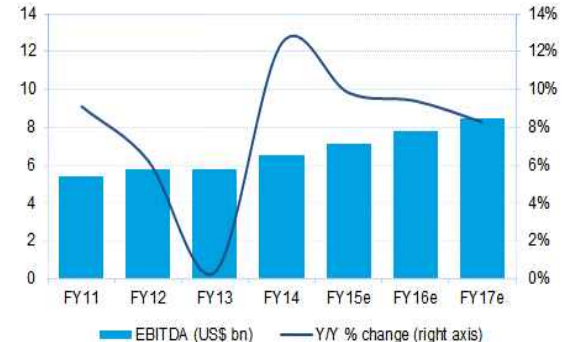
- 한편 초대형 얼라이언스의 형성에 따라 항만들은 고객의 처리물량 규모와 복잡성 증대에 직면하고 이들의 선박을 수용할 수 있는 항만의 수는 줄고 있는 상황임
 - 더욱이 선사 간 이합집산의 M&A가 이루어지고 있어 GTO들의 시장점유율에 영향을 미치고 있음
 - 이에 따라 향후 GTO 시장에서도 소수의 대형 GTO들이 역할을 강화할 것으로 예상되며, GTO간 통합구도가 이루어질 가능성이 있으나 비용 문제 및 복잡성 등으로 시간이 장기간 소요될 것으로 예상됨
 - China Merchants, GulfTainer, Yilport과 같은 GTO들은 이 같은 M&A에 매우 적극적인 것으로 알려짐
- 향후 GTO들은 수입 증가 속도가 낮은 반면 비용은 크게 증가하여 수익성 악화에 직면할 것으로 예상되며 GTO 시장은 다음과 같은 특징을 보일 것이라고 Drewry가 지적함
 - 첫째, GTO와 글로벌 선사들은 초대형선 및 얼라이언스의 부정적 측면을 완화하기 위해 긴밀하게 협력할 것으로 보임
 - 둘째, GTO들은 과거에 비해 낮은 수익을 선사들로부터 보전받으려 하나 선사들의 강한 반발이 예상됨
 - 셋째, GTO들은 낮은 수익성이라는 새로운 시기(new era)가 도래했다는 점을 받아들여야 할 것으로 보이며, 그 동안 GTO에 투자했던 투자자들이 이 시장에서 발을 뺄 가능성이 있음
 - 넷째, GTO들은 주주들의 배당에 대한 부담으로 새로운 투자를 선택하기 어려울 것이며, 이는 결국 초대형선박을 보유한 선사들의 성장이 완화되는 효과로 나타날 것으로 보임

주요 11개 GTO의 ROE 추정



자료 : www.drewry.co.uk

EBITDA와 증가율



자료 : www.drewry.co.uk

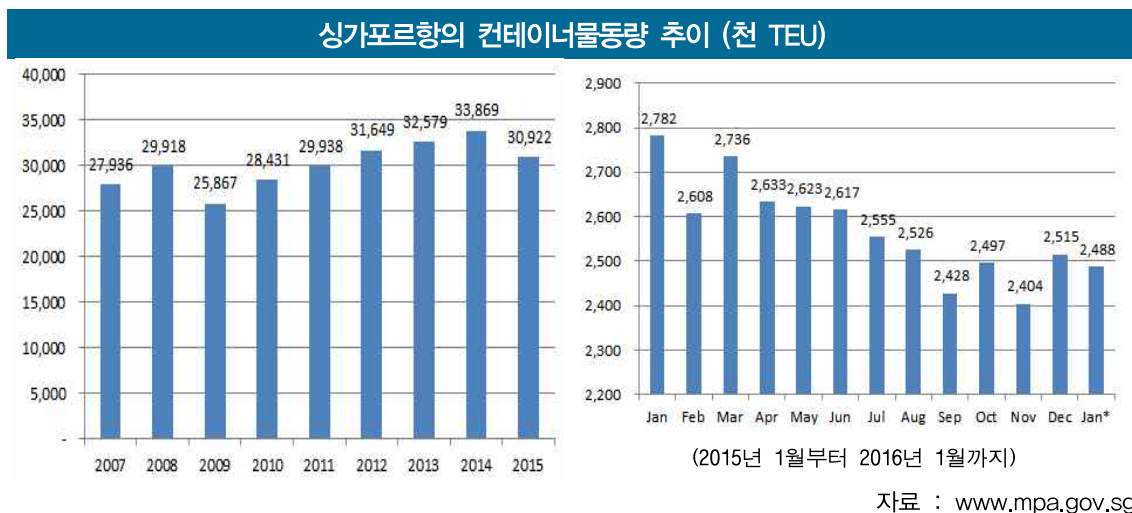
자료 : http://ciw.drewry.co.uk, 2016.2.21.

김태일 부연구위원
051-797-4613, ktizorro@kmi.re.kr



싱가포르항만, '컨'물동량 감소에 적극 대응 나서

- 세계 최대 컨테이너 환적항만인 싱가포르항의 2016년 1월 컨테이너물동량은 전년 동월대비 10.5% 감소한 249만 TEU를 기록했다
 - 2015년 12월(전월) 실적인 252만 TEU와 비교 시 1.2%가 감소한 것임
 - 싱가포르항의 2015년 연간 컨테이너물동량 역시 전년대비 8.7% 감소한 3,092만 TEU를 기록했다



- MPA(Maritime and Port Authority of Singapore)는 아시아~유럽항로의 물동량 감소가 싱가포르항 컨테이너물동량 감소의 주된 원인이라고 발표함
 - 즉 싱가포르항을 주된 환적기지로 활용하는 아시아~유럽항로의 물동량이 감소했기 때문임
 - 또한 선사 얼라이언스 재편(예, 2M)에 따른 항만별 계획 물동량 재조정 및 연료유 가격 하락에 따른 직기항 증가가 컨테이너물동량 감소를 더욱 악화시킨 것으로 분석하고 있음
- MPA는 이러한 컨테이너물동량 감소세를 극복하기 위해 2016년 1년 동안 10%의 항비(port dues)를 추가 인하하는 정책을 발표한 바 있음
 - 항만체류일수가 5일 이내인 컨테이너선박에 대해 항비의 10%를 추가 인하하기로 함
 - MPA는 1996년에 최초로 20% 항비 인하를 실시했고, Green Port Program 인센티브 제도에 따른 15~25% 항비 인하를 실시하고 있음
- PSA 역시 장기침체 국면을 맞고 있는 컨테이너 선사(고객)들을 위해 부두 생산성 강화 등 적극적인 대응 전략을 수립할 것으로 예상됨
 - PSA는 선사들이 운영비용을 절감할 수 있도록 전 세계 운영 터미널의 생산성(예, 단위시간당 선박당 처리능력) 제고에 적극 노력함과 아울러,
 - 고객(선사)들이 기항지 및 항로 재편 등을 위해 선대 교체(Phase in and out) 및 항만 선택 관



련 배선 전략을 최적화할 수 있도록 적극적인 대안을 제시할 것으로 예상됨

- 싱가포르항의 컨테이너물동량 감소에 대응한 MPA와 PSA의 선제적인 전략 추진은 부산항 관리운영주체에 시사하는 바가 큼
 - 동북아지역의 환적 중심항만인 부산항 역시 환적 컨테이너물동량의 증감이 항만의 성장을 결정하는 중요 지표로 부상한 바,
 - 정부, 항만공사, 터미널운영사들은 선사(고객)별 혹은 얼라이언스별로 부산항을 환적항으로 이용함으로써 전체 선대 운영비용을 절감할 수 있는 최적을 방안을 모색해야 할 것임
 - 우선적으로 컨테이너 환적에 따른 부두간 운송(ITT) 비용을 줄일 수 있는 근본적인 방안을 조속히 마련하고 추진해야 할 것임
 - 또한 개별 선사 마케팅을 통해 고객의 환적 운영비용을 절감할 수 있는 부산항의 역할을 정립하고, 지속적인 모니터링 및 개선 대책을 추진해 나가야 할 것임

자료 : www.lloydslist.com, 2016.2.15.

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



금년들어 컨테이너선의 정시성 하락

- 올 초 컨테이너선 정시성은 약 6% 정도 낮아짐
 - Drewry Carrier Performance Insight에 따르면, 2016년 1월 컨테이너선의 평균 정시성은 5.7% 정도 떨어진 69.6%로 이는 2015년 1월 이후 가장 낮은 수준임
 - 10개 주요 항로 중 9개의 항로가 지난 1월에 정시성이 떨어진 것으로 나타났으며, 이 중 가장 정시성이 떨어진 항로는 대서양(Transatlantic) 항로로 전월 대비 약 18% 감소함
 - 미국 동안(US East Coast)지역에 발생한 폭설로 인해 대서양 항로의 정시성이 크게 낮아진 것으로 나타남

2016년 1월 항로별 컨테이너선 정시성



자료 : Drewry Carrier Performance Insight

- 정시성 상위 컨테이너 선사는 작년 12월과 동일한 순위를 유지함
 - 정시성 부문 Top3 해운선사로는 일본의 MOL(정시성 82.7%)이 1위, Wan Hai가 79.5%로 2위, 머스크가 77%로 3위를 기록, 작년 12월과 동일한 순위를 유지함
 - 정시성 1위 선사인 MOL과 가장 낮은 정시성을 기록한 Zim(57.2%) 간에는 약 30%의 정시성 차이를 보임
 - 정시성이 떨어진 주된 원인은 지난 달 각 지역에서 발생한 기상악화가 주된 원인이지, 컨테이너선 서비스 자체가 악화되는 경향으로 단정하기 어려움



- Drewry는 중국의 설날 연휴 등으로 인해 부정적 영향을 끼칠 것으로 예상되지만, 2월 컨테이너선 서비스의 정시성은 전반적으로 개선될 것으로 전망함

자료 : <http://www.hellenicshippingnews.com/>, 2016.02.18 / Drewry Maritime Research

이건우 전문연구원
051-797-4784, gunwoo@kmi.re.kr

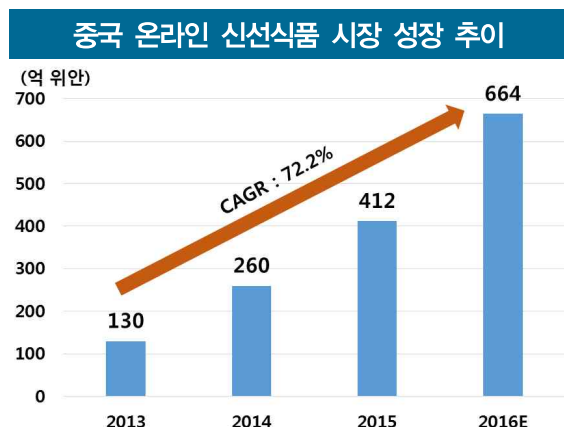


월마트, 중국 동관시에 신선물류배송센터 건립 계획

- 지난 2월 19일, 월마트는 중국 동관(东莞)시 정부와 MOU를 체결하고, 동관시에 월마트 매장 증설 및 투자, 상품 조달, 식품 안전 등의 분야에서 협력하기로 함
 - 월마트 Sean Clarke 중국지역 총재에 따르면, 월마트는 향후 5년간 동관 지역에 매장 증설 및 물류시설 구축을 통해 3,000명 이상의 새로운 일자리를 창출할 계획임
 - 월마트는 동관시에 규모와 설비 면에서 세계 일류 수준의 신선물류배송센터를 건립하여 중국 화남지역 월마트 매장과 온라인 슈퍼마켓인 '1호점(1号店)'의 신선식품 보관·배송 거점 및 해외 수입 상품들의 중계 기지로 활용할 계획임
 - 월마트는 중국 주요 도시에서 온라인 신선식품 배송을 실시하고 있으며, 2015년 중국 최대 온라인 슈퍼마켓 '1호점'의 지분 100%를 인수한 후 신선물류 수요도 크게 증가함
 - 월마트 관계자에 따르면, 월마트는 현재 동관시에서 동 배송센터의 입지 선정 작업 중에 있고 빠른 시일 내에 건설에 착수할 계획이며, 배송센터 완공 후에는 관련 공급업체(Vendor)들도 동관시에 입주하게 됨에 따라 지역 일자리 창출에 기여할 것으로 예상됨



자료 : <http://map.baidu.com>



자료 : www.chinawuliu.com.cn

- 동관시는 대도시인 광저우, 선전 등과 지리적으로 가까우며, 의류, 신발, 완구 등을 중심으로 월마트의 중요한 상품 공급 거점 역할을 수행해 오
 - 월마트는 1997년 동관시에 1호 매장을 설립한 후 현재까지 총 13개 매장을 개설했으며, 금년에는 월마트의 회원제 도매유통매장인 '샘스클럽(Sam's Club)'도 개장을 준비 중임
 - 동관시는 중국 주강삼각주 지역에서 고속도로망이 가장 밀집된 도시이자 철도, 내륙수운 등 기타 운송수단들의 활용도 용이하여 물류거점으로 뛰어난 강점을 지님

자료 : www.chinawuliu.com.cn, 2016. 2.22

김세원 연구원
051-797-4775, ksw@kmi.re.kr



물류시장동향

포시에트항, 월간 5만 톤 석탄 하역 계약체결

- 러시아 극동에 위치한 포시에트항¹⁾과 러시아 석탄생산기업인 'SDS-Ugol'이 매달 5만 톤의 석탄을 포시에트항을 통해 수출하는 계약을 체결함
 - 포시에트항을 통해 수출되는 석탄은 우리나라에 수입될 예정임
 - 기존 석탄 수출은 중국을 중심으로 이루어졌으나, 석탄수요의 감소로 인한 석탄시장의 어려움을 극복하고자 수출 다각화를 위해 이와 같은 전략을 내세움
 - 이 뿐만 아니라 2015년 12월에는 철도운송 기업인 'RZHD Logistika'와 계약을 맺어 포시에트항 전체 물동량의 20%를 철도로 운송하는 계약을 체결함
 - 최근 포시에트항은 메첼사의 항만인프라 현대화 개발로 인해 연간 7백 만 톤의 석탄처리가 가능하게 되었으며 아태지역을 주요 석탄 수입국으로 간주하여 운영되고 있음

자료 : <http://tass.ru/transport/2667862>, 2016.02.15

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

인도, 이란 자유무역항 개발에 참여

- 12월 28일 인디언익스프레스에 따르면 인도 외교부는 이란 정부가 차바하르 자유무역 지역에 위치한 차바하르 항의 개발 및 동 지역 내 산업단지 건설에 인도가 참여할 것을 제안했으며 인도의 공기업 및 사기업들을 초청했다고 보도함
 - 인도의 Susha Swaraj 외교부 장관은 해당 내용을 확인하였으며 Swaraji 장관은 이란의경제부 장관과 함께 인도-이란 공동위원회의 공동의장을 맡은바 있음
- 차바하르항 개발은 인도가 중앙아시아 시장으로 진출할 수 있는 기회를 부여함
 - 아프가니스탄과 중앙아시아를 인도와 연결해준다는 점에서 인도에게 차바하르항 개발의 의미가 있다고 이란 경제부의 Ali Taiebnia씨가 언급함

자료 : <http://www.bmiresearch.com>, 2015.1.24.

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

1) 러시아 자원개발기업인 메첼사 소유 항만임



한·중 FTA를 활용한 수산식품 콜드체인기업 중국 진출 방안 세미나

안녕하십니까.

한국해양수산개발원입니다.

한·중 FTA를 활용한 수산식품 콜드체인기업 중국 진출 방안 세미나가 개최됩니다.

관심 있는 여러분의 많은 참여를 부탁드립니다.

- 일시 : 2016년 3월 14일(월), 13:00~18:10
- 장소 : 부산항 국제여객터미널, 컨퍼런스홀 5층
- 주최 : 해양수산부
- 주관 : 한국해양수산개발원, (사)한국식품콜드체인협회
- 후원 : 부산항만공사
- 참가신청 : 선착순 접수
 - 신청방법 : 이메일 접수 usea1004@kmi.re.kr / kfca2014@kfcca.kr
- 참가문의 : KMI 국제물류연구실 김은미 연구원, Tel. 051-797-4778
(사)한국식품콜드체인협회 박은혜 연구원, Tel. 070-8824-3056

※ 본 세미나는 좌석이 한정된 관계로 선착순 참가접수를 받을 예정이므로, 관심 기업은 위의 이메일로 반드시 참가 신청을 해 주시기 바랍니다.