

KMI 국제물류위클리

2016년 5월 25일 · 제358호
미래전략연구본부 국제물류연구실 국제물류투자분석센터
총괄 이성우 실장, 감수 길광수 선임연구위원

Contents

| 글로벌 물류이슈 |

1. 정기선 연결성 변화와 항만 경쟁력

| 물류정책 · 사업동향 |

1. 파나마 운하 확장개통에 따른 운하입구 신규항만 개발계획 구체화
2. 해상운송, 전자상거래 공급사슬 내 역할 증대 필요
3. CMA CGM, 아시아-북유럽 서비스 강화
4. DHL 글로벌포워딩, 온도 관리 물류서비스 확장

| 물류시장동향 |

1. 금년 4월 러시아 물동량 전년 동월대비 0.8% 증가
2. IAG카고, 중동 시장 확장에 주력





글로벌 물류이슈

정기선 연결성 변화와 항만 경쟁력

- 해상운송은 세계 교역량의 85% 이상을 담당하고 있으며, 항만과 함께 무역과 밀접한 관계를 맺고 있음
 - 각국 정부는 자국의 교역 증진, 제조업 경쟁력 제고 등을 위해 해운네트워크의 연결점인 항만을 대상으로 경제중심을 만들고자 많은 노력을 기울이고 있음
 - 해운과 항만의 상관관계가 밀접함에도 불구하고 항만의 경쟁력은 단순한 항만 물동량 처리규모에만 집중되어 있고 해운선사와의 연결성은 큰 조명을 받아오지 않았음
- 최근 글로벌 해운선사들의 경영위기에 기인한 선사들의 구조조정과 맞물려 해운선사와의 연결성이 항만의 경쟁력에 영향을 미칠 것이라는 우려가 제기되고 있음
 - 실제 우리가 생각하는 선사의 역할이 항만, 특히 정기선사가 주로 운항하는 컨테이너 항만의 경쟁력에 어떤 영향을 미치는지 객관적인 확인이 필요한 시점임
- 정기선 운항은 고정된 항로를 규칙적으로 운항하는 선박에 의한 운송을 의미하며 주로 컨테이너 화물을 대상으로 함
 - 산업혁명 이후 19세기 대형 증기선의 발달로 정기선 운항이 도입되어 처음에는 우편물이 대상이었으나 점차 대상 화물을 확대하였으며, 2차 대전 이후 도입된 컨테이너가 현재 전체 정기선 운송의 2/3를 차지함
 - 1980년대 이후 급속한 세계 경제의 글로벌화에 따라 전체 운송 규모가 크게 증가하고 있으며, 선박 건조기술이 발달함에 따라 이용선박도 대형화¹⁾ 됨
- 정기선 운송은 항로 간 연결성 제고 및 컨테이너 도입에 따른 비용 및 시간 절감으로 그 가치가 더 높아짐
 - 정기선 연결성은 항만간의 거리보다 훨씬 중요한 요소로 고급 품질 서비스, 대량 물량, 그리고 저렴한 운송료를 꼽고 있음
 - 정기선 운송은 대형 선박을 이용해 공시된 일정 및 요율에 따라 정기적으로 운항하므로 고정 비용이 높고 수요의 변동성이 크다는 특징이 있음
 - 따라서 선사들은 안정적 서비스 제공과 비용 절감을 목적으로 1875년부터 해운 동맹, 전략적 제휴 등을 결성해 운임, 선박배치 등을 공동 결정하면서 리스크를 최소화하고 있음²⁾
 - 최근 세계 경제 침체, 화물과 선박 수급의 불균형 등으로 인한 글로벌 선사들의 위기로 인해 기

1) 70년대 2,000~3,000 TEU 정도였으나 최근에는 20,000 TEU급 이상 선박까지 등장

2) 출처: World Bank, http://siteresources.worldbank.org/INTRANETTRADE/Resources/Internal-Training/287823-1349811450552/8883340-1369235044266/3_Hoffmann_Liner-Shipping-Connectivity.pdf, 검색일 2016.5.1.



존 컨테이너 정기선의 전략적 얼라이언스가 아래와 같이 빠르게 재편되고 있음

최근 글로벌 얼라이언스 변화			
개편 전 (2015년)		개편 후 (2016년 예정)	
2M	덴마크 머스크, 스위스 MSC 27.6	2M	머스크, MSC 36.6
CKYHE	중국 COSCO, 일본 K라인 대만 양밍, 한진해운 대만 에버그린 16.5	오션	COSCO+CSCL CMA-CGM+APL 에버그린, OOCL 34.8
O3	프랑스 CMA-CGM 중국 CSCL, 카타르 UASC 14.2	기타	현대상선 한진해운 등 28.6
G6	독일 하파-로이드, 홍콩 OOCL 일본 MOL, 싱가포르 APL 일본 NYK, 현대상선 16.8		

자료 : Alphaliner, 16.04.22 내용 근거 NEWSIS 기사 인용

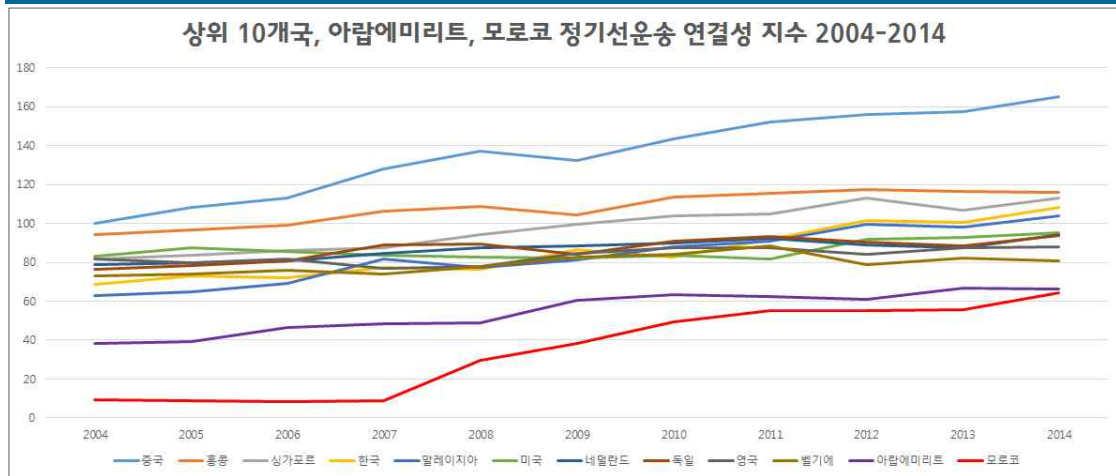
- 세계은행(World Bank)은 물동량 중심의 항만 경쟁력 평가를 개선하고자 2004년부터 정기선 연결성 지수를 발표해 오고 있음³⁾
 - 세계은행은 세계 무역촉진에 있어서 해운과 항만의 중요성을 인지하고 국가별 항만을 대상으로 정기선 항로, 운송 빈도, 운항 연계성 등을 고려한 정기선 연결성 지수를 발표해 오고 있음
 - 해당 지수는 ▲선박 척수 ▲선박의 컨테이너 수송능력 ▲최대 선박 사이즈 ▲서비스 수 ▲자국 기항 선사수를 기준으로 산정함
 - 정기선 네트워크상 항만 하나의 상대적 위치는 운송비용에 상당한 영향을 미치므로 운항네트워크 내의 항만 입지는 교역경쟁력 확보에 있어 전략적 의미를 지님
 - 컨테이너 운송 수요 또한 정기선 운송 네트워크의 발전에 영향을 미치는데, 글로벌 정기선 운항 네트워크 내의 항만 혹은 지역은 특정 항만 및 지역 간의 교역밀도에 따라 결정됨
- 세계은행의 정기선 연결성 지수는 세계 최대 수출국인 중국을 기준으로 다음과 같이 순위⁴⁾를 매김
 - 정기선 연결성 지수가 높은 상위 20개국 중 정기선 연결성 지수의 변화가 높은 국가들을 위주로 아래 그림처럼 표시하였음
 - 정기선 연결성 지수가 높은 상위 국가들은 대부분의 세계적인 환적 물동량을 유치하는 항만들을 보유한 국가들이며, 중국 상하이, 싱가포르, 한국 부산, 말레이시아 PTP, UAE 두바이, 모로코 탕헤르 등이고 해당 정기선 연결성이 지속적으로 향상 중에 있음

3) 전게서

4) 2004년~2014년 사이 세계 상위 50개국 정기선 연결성 지수는 <별첨자료> 참조



상위 주요 20개국 정기선 연결성 지수 변화(2004-2014)



자료: <http://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GCNW.XQ> (검색일: 2016.5.11.) 수정 활용

- 정기선 연결성은 자국 항만 물동량 보다 환적 물동량 유치에 더 큰 효과가 있을 것으로 보임
 - 한 예로 아래 표에서 보는 것처럼 한국을 대표하는 컨테이너 항만인 부산항의 경우 2004년~2014년 사이 정기선 연결성 증가율과 환적 물동량 순위 증가가 개략적으로 일치하는 것을 확인할 수 있음
 - 결국 부산항은 정기선 연결성 지수의 증가가 환적 물동량의 증가로 이어져 해당 항만의 경쟁력을 유지하고 있다고 볼 수 있음

2004-2014년 부산항 환적물동량 물동량 추이

구분	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
물동량	4,762	5,177	5,123	5,809	5,880	5,372	6,272	7,364	8,142	8,748	9,430
순위	5	4	3	4	5	4	2	4	3	3	3

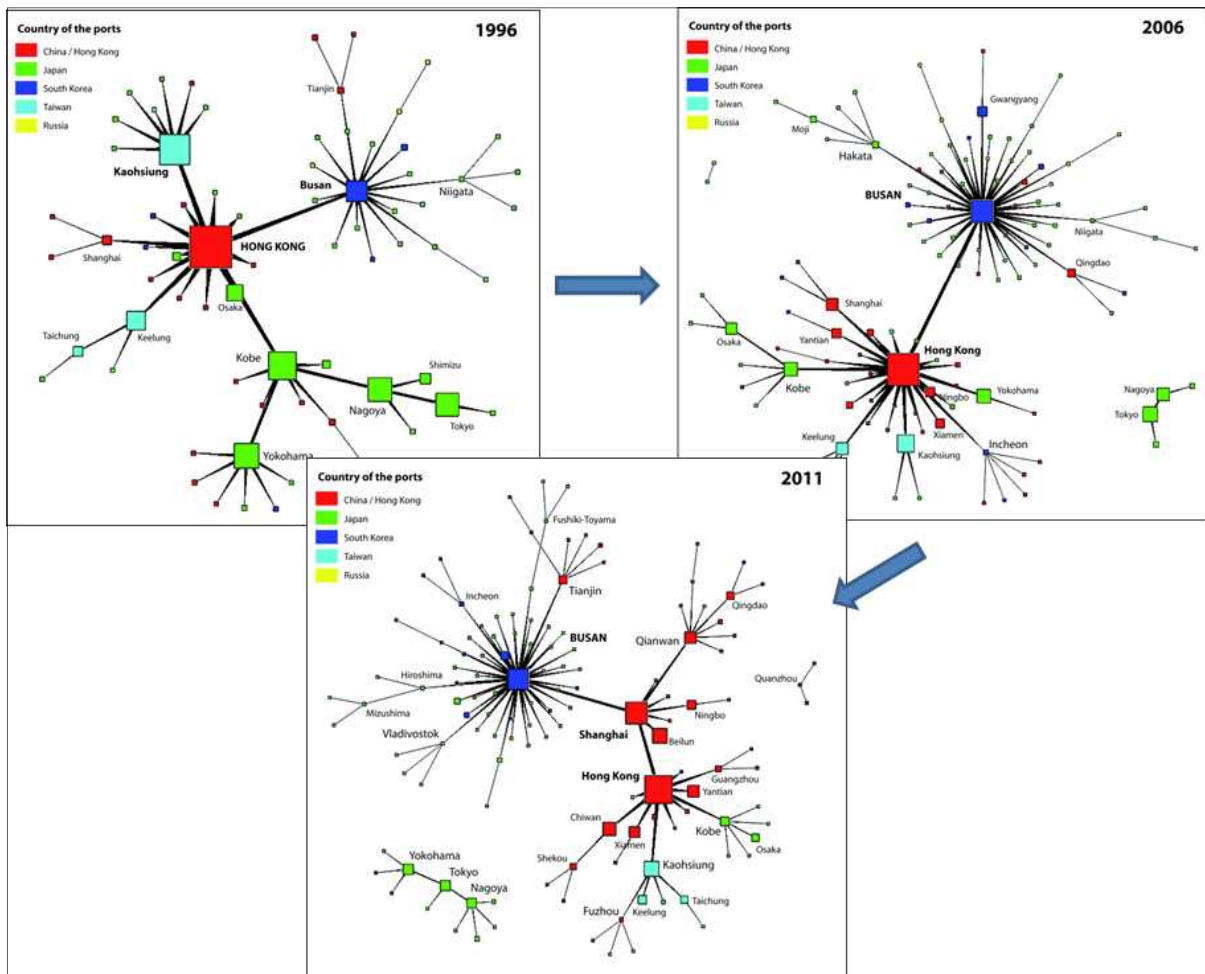
자료 : Drewry Research, 물동량 통계, 각 년도

- 로이드(Lloyd's)사에서 구축하고 있는 글로벌 선박들의 항만간 이동 data⁵⁾에 따르면 부산항의 정기선 네트워크는 확대되고 서비스 빈도가 강화됨을 확인할 수 있음
 - 1996년 부산항의 정기선 권역 네트워크는 글로벌 방향으로는 홍콩항의 연결 기능과 중국의 텐진, 일본의 니카타 등과의 네트워크 연계성 부분에서 제한적임
 - 2006년 부산항의 권역 네트워크는 크게 성장하여 확실한 중심성(Hub&Spoke) 기능을 가지고 있으며, 글로벌 방향으로 홍콩과 대등한 위치에서 일본과 중국쪽 연결성이 강화됨
 - 2011년 부산항은 권역 네트워크 중심성이 더욱 강화되어 러시아 극동까지 흡수하고 있으며, 글로벌 방향으로 상하이와의 연결성이 강화되면서 기존 홍콩과의 연결성이 사라짐

5) 전체 재화중량(deadweight)톤 기준 선박 통행량 중 컨테이너 선박만 도출한 자료



해상운송 횡수 기준 부산항 네트워크 변화 추이



자료 : 로이드(Lloyd's), Historical data, 각 년도 근거, Tulip프로그램 활용, 2016.5.21

- 선사들의 운항 패턴에 따라 도출된 항만 네트워크의 중심성은 항만의 경쟁력을 측정하는 중요한 지표로 활용되어야 함
 - 항만 물동량을 기준으로 항만 경쟁력을 평가하고 항만개발계획을 세웠던 기존의 틀에서 벗어나 항만 외부, 즉 선사의 관점에서 항만을 평가할 수 있다는 사실을 고려해야 함
 - 이는 기존 항만과 선사의 관계, 항로의 연결성을 다소 간과했던 정부 및 전문가들에게 좀 더 관심을 기울일 필요가 있다는 점을 시사하고 있음
- 최근 언급되고 있는 우리나라 국적선사의 구조조정은 부산항, 광양항, 인천항 등 우리나라 주요 항만들의 경쟁력과 해당 도시들의 경제와 맞물려 있다는 점도 고려되어야 할 것임
 - 우리나라 항만의 연결성 지수를 올리는데 큰 역할을 한 국적선사들의 구조조정은 결국 국내 주요 항만들의 경쟁력 저하와 함께 관련된 산업 위축 및 실업자 발생으로 연결될 수밖에 없음



- 단순한 개별 기업에 대한 구조조정 차원이 아니라 연결된 다수의 항만도시 경제에 미치는 영향 까지도 고려한 종합적 판단이 필요함

자료 : World Bank, 2016.5.1.

〈별첨자료〉 2004-2014년 상위 50개국 정기선 연결성 지수 순위 추이

이성우 연구위원
051-797-4771, waterfront@kmi.re.kr

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



〈별첨자료〉 2004-2014년 상위 50개국 정기선 연결성 지수 순위 추이

순위	국가	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1	중국	100	108.29	113.1	127.85	137.38	132.47	143.57	152.06	156.19	157.51	165.05
2	홍콩	94.42	96.78	99.31	106.2	108.78	104.47	113.6	115.27	117.18	116.63	115.98
3	싱가포르	81.87	83.87	86.11	87.53	94.47	99.47	103.76	105.02	113.16	106.91	113.15
4	대한민국	68.68	73.03	71.92	77.19	76.4	86.67	82.61	92.02	101.73	100.42	108.06
5	말레이시아	62.83	64.97	69.2	81.58	77.6	81.21	88.14	90.96	99.69	98.18	104.02
6	미국	83.3	87.62	85.8	83.68	82.45	82.43	83.8	81.63	91.7	92.8	95.09
7	네덜란드	78.81	79.95	80.97	84.79	87.57	88.66	89.96	92.1	88.93	87.46	94.15
8	독일	76.59	78.41	80.66	88.95	89.26	84.3	90.88	93.32	90.63	88.61	93.97
9	영국	81.69	79.58	81.53	76.77	77.99	84.82	87.53	87.46	84	87.72	87.95
10	벨기에	73.16	74.17	76.15	73.93	77.98	82.8	84	88.47	78.85	82.21	80.74
11	프랑스	67.34	70	67.78	64.84	66.24	67.01	74.94	71.84	70.09	74.94	75.24
12	스페인	54.44	58.16	62.29	71.26	67.67	70.22	74.32	76.58	74.44	70.4	70.79
13	이탈리아	58.13	62.2	58.11	58.84	55.87	69.97	59.57	70.18	66.33	67.26	67.58
14	UAE	38.06	39.22	46.7	48.21	48.8	60.45	63.37	62.5	61.09	66.97	66.48
15	모로코	9.39	8.68	8.54	9.02	29.79	38.4	49.36	55.13	55.09	55.53	64.28
16	일본	69.15	66.73	64.54	62.73	66.63	66.33	67.43	67.81	63.09	65.68	62.14
17	이집트	42.86	49.23	50.01	45.37	52.53	51.99	47.55	51.15	57.39	57.48	61.76
18	사우디아라비아	35.83	36.24	40.66	45.04	47.44	47.3	50.43	59.97	60.4	59.67	61.24
19	스웨덴	14.76	26.61	28.17	25.82	30.27	31.34	30.58	30.02	49.45	42.32	54.90
20	스리랑카	34.68	33.36	37.31	42.43	46.08	34.74	40.23	41.13	43.43	43.01	53.04
21	터키	25.6	27.09	27.09	32.6	35.64	31.98	36.1	39.4	53.15	52.13	52.37
22	덴마크	11.56	24.25	25.39	22.1	26.49	27.68	26.76	26.41	44.71	38.67	51.96
23	폴란드	7.28	7.53	7.5	7.86	9.32	9.21	26.18	26.54	44.62	38.03	51.08
24	몰타	27.53	25.7	30.32	29.53	29.92	37.71	37.53	40.95	45.02	49.79	50.51
25	오만	23.33	23.64	20.28	28.96	30.42	45.32	48.52	49.33	47.25	48.46	49.88
26	그리스	30.22	29.07	31.29	30.7	27.14	41.91	34.25	32.15	45.5	45.35	47.25
27	포르투갈	17.54	16.84	23.55	25.42	34.97	32.97	38.06	21.08	46.23	46.08	46.28
28	베트남	12.86	14.3	15.14	17.59	18.73	26.39	31.36	49.71	48.71	43.26	46.08
29	인도	34.14	36.88	42.9	40.47	42.18	40.97	41.4	41.52	41.29	44.35	45.60
30	태국	31.01	31.92	33.89	35.31	36.48	36.78	43.76	36.7	37.66	38.32	44.88
31	파나마	32.05	29.12	27.61	30.53	30.45	32.66	41.09	37.51	42.38	44.88	43.65
32	레바논	10.57	12.53	25.57	30.01	28.92	29.55	30.29	35.09	43.21	43.16	42.63
33	캐나다	39.67	39.81	36.32	34.4	34.28	41.34	42.39	38.41	38.29	38.44	42.48
34	브라질	25.83	31.49	31.61	31.64	30.87	31.08	31.65	34.62	38.53	36.88	42.28
35	멕시코	25.29	25.49	29.78	30.98	31.17	31.89	36.35	36.09	38.81	41.8	40.09
36	남아프리카공화국	23.13	25.83	26.21	27.52	28.49	32.07	32.49	35.67	36.83	43.02	37.91
37	아르헨티나	20.09	24.95	25.58	25.63	25.7	25.99	27.61	30.62	34.21	33.51	37.69
38	러시아	11.9	12.72	12.81	14.06	15.31	20.64	20.88	20.64	37.01	38.17	37.64
39	우루과이	16.44	16.58	16.81	21.28	22.88	22.28	24.46	24.38	32	31.37	34.99
40	페루	14.79	14.95	16.33	16.9	17.38	16.96	21.79	21.18	32.8	32.84	33.60
41	콜롬비아	18.61	19.2	20.49	21.07	21.64	23.18	26.13	27.25	37.25	37.49	33.13
42	칠레	15.48	15.53	16.1	17.49	17.42	18.84	22.05	22.76	32.98	32.98	32.52
43	이스라엘	20.37	20.06	20.44	21.42	19.83	18.65	33.2	28.49	31.24	32.42	31.77
44	오스트리아	26.58	28.02	26.96	26.77	38.21	28.8	28.11	28.34	28.81	29.87	31.29
45	인도네시아	25.88	28.84	25.84	26.27	24.85	25.68	25.6	25.91	26.28	27.41	28.05
46	우크라이나	11.18	10.81	14.88	16.73	23.62	22.81	21.06	21.35	24.47	26.72	27.72
47	파키스탄	20.18	21.49	21.82	24.77	24.61	26.58	29.48	30.54	28.12	27.71	27.50
48	바레인	5.39	4.34	4.44	5.99	5.75	8.04	7.83	9.77	17.86	17.9	27.01
49	바하마	17.49	15.7	16.19	16.45	16.35	19.26	25.71	25.18	27.06	26.41	26.70
50	루마니아	12.02	15.37	17.61	22.47	26.35	23.34	15.48	21.37	23.28	25.73	26.65

자료 : World Bank, 홈페이지

(http://siteresources.worldbank.org/INTRANETTRADE/Resources/Internal-Training/287823-1349811450552/8883340-1369235044266/3_Hoffmann_Liner-Shipping-Connectivity.pdf), 검색일 2016.5.1.



물류정책 · 사업동향

파나마 운하 확장개통에 따른 운하입구 신규항만 개발계획 구체화

- 파나마 운하의 대서양쪽 입구에 건설되는 콜론 터미널에 오는 6월 26일 확장 개통되는 파나마 운하를 이용하는 포스트 파나마스 선박의 접안 및 하역이 가능할 것임
 - 기존 4,500~5,000TEU급 선박의 통항이 가능했던 파나마 운하는 이번 확장으로 최대 14,000TEU급 선박의 통항이 가능해짐
 - 파나마 콜론 컨테이너 포트 중국 컨소시엄과 파나마 항만공사는 확장된 운하의 크기에 맞춰 파나마 운하 대서양쪽 입구의 콜론 터미널 규모에 대해 상호 협의함
 - 합의에 따르면 해당 터미널의 연간 하역능력은 250만 TEU이며, 안벽길이는 1.2km, 안벽수심은 18m로 포스트 파나마스 선박에 대한 원활한 하역서비스 제공이 가능할 것임
 - 또한 에너지 산업이나 LNG 설비의 입주를 위한 항만 배후지역을 조성할 것임
 - China communications Construction Company가 항만건설을 관리할 것이며, 건설비용은 약 9억 USD에 달할 것으로 추정되고 있음
- 태평양쪽 입구의 항만 신규 인프라 건설도 진행 중이며 양 입구의 신규 항만 간 철도도 연결 예정임
 - 파나마 운하 태평양쪽 입구의 코로살(Corozal) 터미널 건설 및 운영을 위한 입찰에는 현재 APMT, Terminal Link, Terminal Investments, 그리고 PSA International 등이 참여하고 있음
 - 현재 Hutchison Port Holdings가 운영하고 있는 발보아(Balboa) 터미널과 함께, 코로살 터미널은 대서양 연안에 위치한 SSA Marine이 운영하는 MIT, Hutchison이 운영하는 Cristobal, 그리고 Evergreen이 운영하는 기존 Colon 컨테이너 터미널과 철도로 연결될 것임



출처: www.joc.com, 2016.5.20.



출처: www.joc.com, 2016.5.5.

자료 : www.joc.com, 2016.5.20.

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



해상운송, 전자상거래 공급사슬 내 역할 증대 필요

- 최근 아시아 국가에서는 전자상거래의 운송 및 공급사슬 부문이 핵심 이슈로 떠오르고 있음
 - 물류서비스 기업에서부터 화물 항공사에 이르는 기업 종사자들은 이를 지극히 정상적인 현상으로 보고 있음
 - 이런 현상으로 인해 전통적인 공급 사슬 과정이 변화할 것이며, 상품이 소비자에게 전달되는 방식이 결국 변화하게 될 것이라고 예측함
- 실제로 전자상거래의 발전으로 인한 운송 방식의 변화는 이미 일어나고 있으나, 이로 인해 발생하는 기회를 어떻게 활용할 것인가에 대한 방안은 또 다른 연구가 필요한 부분이기도 함
 - 기업 경영진들은 빠르게 변화하는 전자상거래에 대응하기 위해 기업 측에서 필요한 부분이 무엇이며 혹은 어떤 분야에 투자가 이루어져야 하는지에 대해 정확히 파악하지 못하고 있으며, 향후 5~10년 후 상품 운송 시장의 모습을 예측하지 못하고 있는 실정임
- 현재 전자상거래 시장은 개발도상국을 중심으로 빠르게 성장하고 있음
 - 이는 개발도상국 위주로 중산층이 빠르게 성장하고 있기 때문임
 - 중국의 경우, 2015년 전자상거래를 통해 이루어진 거래액이 이미 총 수출입의 20%를 차지했음
- 현재 전자상거래에 특화된 공급사슬 및 해상운송 서비스 체계가 제대로 갖추어져 있지 않아 대부분이 항공운송 위주로 이루어지고 있음
 - 전자상거래를 통해 창출되는 물동량을 고려했을 때, 이는 이미 해상운송이 공급사슬 내에서 중대한 역할을 하고 있어야 하는 상황임
 - 물론 유행에 예민한 최신 기기나 패션 상품의 경우, 배송 시간에 있어 우위를 지닌 항공운송이 더 적합하기도 하지만 현 상태가 유지된다면 해상운송이 설 자리는 더 없어질 것으로 예상됨
- 아시아 국가의 전자상거래는 판매, 유통 및 소비 패턴을 모두 변화시키고 있으며, 이로 인해 운송 및 공급사슬 기업이 받게 될 영향은 몇 배가 될 것으로 예상됨
 - 이런 변화에 대응하기 위한 방안으로 시설 및 기술 개발도 중요하지만, 이러한 개발들이 해상운송 분야 위주로 이루어져 전자상거래 공급사슬 내에서 해상운송의 역할이 증대될 수 있도록 노력해야 할 것임

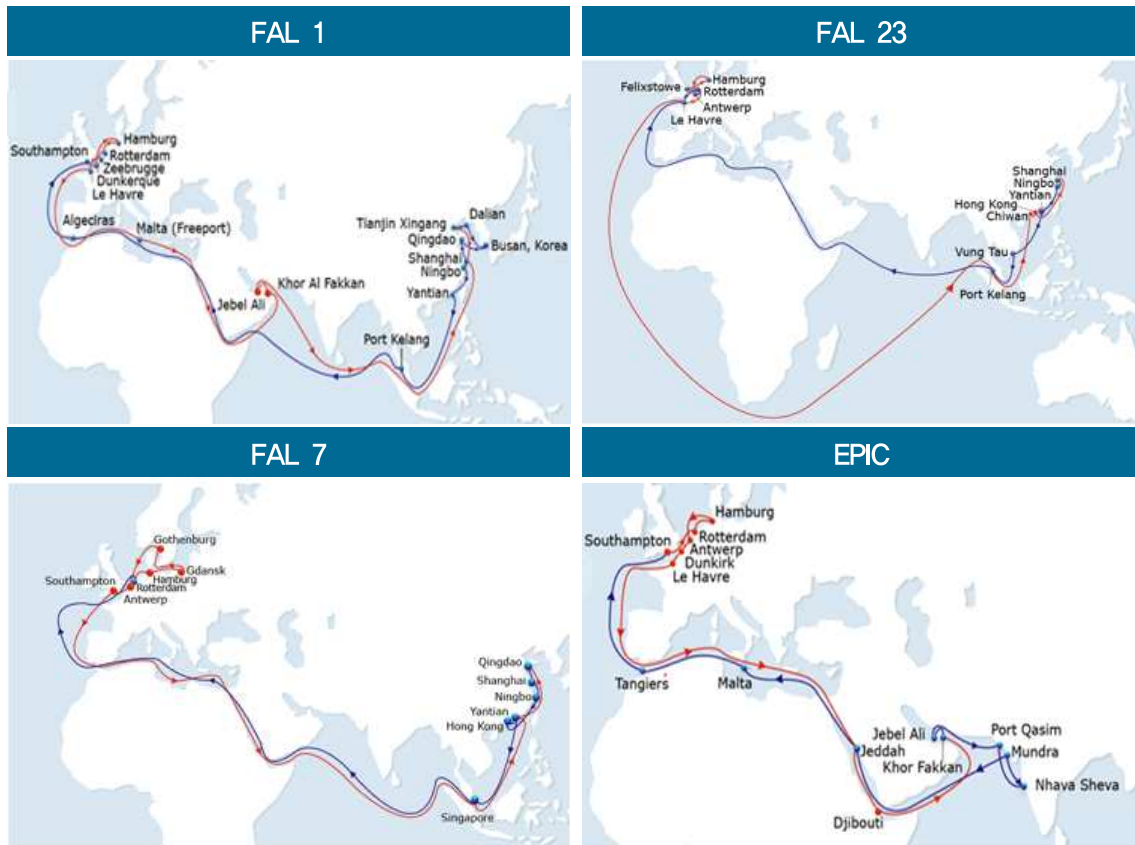
자료 : www.joc.com, 2016.5.17.

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



CMA CGM, 아시아-북유럽 서비스 강화

- CMA CGM은 아시아 및 북유럽 지역의 기항지를 새로 추가하는 등 항로개편을 통해 아시아-북유럽 서비스를 강화할 예정임
 - FAL 1, FAL 23, FAL 7, EPIC 등 총 4개의 서비스를 새롭게 변경
- FAL 1 서비스는 두바이의 Jebeli Ali항을 추가, 5월 26일 독일 Hamburg항에서 출항하는 CMA CGM VASCO DE GAMA호를 필두로 개편됨
 - 운항항로는 Southampton-Dunkerque-Hamburg-Rotterdam-Zeebrugge-Le Havre- Malta-Khor Fakkan-Jebel Ali-Shanghai-Tianjin Xingang-Dalian-Busan-Qingdao- Shanghai-Ningbo-Yantian-Port Kelang-Algeciras-Southampton 순
- FAL 23 서비스는 홍콩항을 추가함. 아시아항 항로에서는 아프리카 희망봉을 경유하나 유럽항 항로에서는 수에즈 운하를 경유하며 5월 25일 독일 Hamburg항에서 SALAHUDDIN 호의 출항으로 개편됨
 - 운항항로는 Antwerp-Hamburg-Felixstowe-Rotterdam-Le Havre-Port Kelang- Chiwan-Hong Kong-Shanghai-Ningbo-Yantian-Vung Tau-Port Kelang-Le Havre- Rotterdam-Antwerp 순
- FAL 7 서비스는 중국과 북유럽 간 서비스로 폴란드의 Gdansk항, 스웨덴의 Gothenburg 항을 기항하며, 6월 8일 로테르담항에서 APL SENTOSA호의 출항으로 개편됨
 - 운항항로는 Qingdao-Shanghai-Ningbo-Hong Kong-Yantian-Singapore-Rotterdam-Hamburg-Gdansk-Gothenburg-Antwerp-Southampton-Singapore-Yantian-Qingdao 순
- CMA CGM은 EPIC 서비스를 개편하여 Beirut and Port Said항을 기항지에서 제외하고, 사우디아라비아의 Jeddah항을 추가함
 - 현재 O3 파트너인 UASC(United Arab Shipping Co)와 함께 9,000teu급으로 투입선박 규모를 확대하는 중
 - 운항항로는 Southampton-Rotterdam-Hamburg-Antwerp-Dunkerque-Le Havre-Jeddah-Djibouti-Khor Fakkan-Jebel Ali-Port Qasim-Nhava Sheva-Mundra-Jeddah-Malta-anger-Southampton 순
- CMA CGM은 불확실한 환경 속에서 신뢰할 수 있는 양질의 서비스 제공을 위한 노력의 일환으로 이번 아시아-북유럽 서비스 항로를 개편한다고 언급함



자료 : www.cma-cgm.com

자료 : www.cma-cgm.com / www.lloydslist.com, 2016.5.17.

전우현 연구원
051-797-4615, jwh0321@kmi.re.kr



DHL 글로벌포워딩, 온도 관리 물류서비스 확장

- 글로벌 물류업체 도이치포스트 DHL사는 자사의 온도 관리 물류서비스를 확장한다고 밝힘
 - 도이치포스트 DHL(Deutsche Post DHL)사 내 항공 및 해상운송 전담 계열사인 DHL 글로벌포워딩(Global Forwarding)사는 기존 항공운송 화물에만 제공하던 온도관리화물 표준서비스인 쉘모넷(Thermonet)을 해상운송까지 확대한다고 밝힘
 - 본 확장된 서비스인 DHL 해상 쉘모넷(DHL Ocean Thermonet)은 생명과학 제품 및 의약품 등의 물품을 수송하는 맞춤형 서비스임
 - DHL사는 본 서비스의 확장을 통해 지속적으로 증가중인 콜드체인 상품군 수송에 대한 수요를 만족시킬 수 있을 것이라고 밝힘



자료 : www.dpdhl.com

- DHL사는 콜드체인 상품군 중 특히 의약품과 같은 상품의 해상운송에 대한 수요는 향후 지속적으로 증가할 것이라고 밝힘
 - DHL사는 콜드체인 상품군에 대한 해상운송 수요는 지난 2년간 급속히 증가했으며 본 수요의 증가율은 '13년 5%에서 '16년 25%로 증가할 것으로 내다봄
- 또한 DHL사는 본 확장 서비스를 통해 고객사에 콜드체인 상품수송의 솔루션을 제공한다고 밝힘
 - DHL사는 본 서비스는 실시간 온도 측정 등과 같은 기술적인 부분과 더불어 전문가들을 투입시켜 콜드체인 물품수송에 대한 법적 규제 등에 대응하는 종합적 서비스가 될 것이라고 밝힘
 - 또한 고객사는 DHL사가 제공하는 서비스를 통해 공급사슬망 내의 가시성을 향상시킬 수 있으며 고객사 물품을 수송하는데 필요한 모든 솔루션을 제공받을 수 있을 것이라고 밝힘

자료 : www.dpdhl.com, 2016.5.17.

고재성 연구원
051-797-4776, jsko@kmi.re.kr



물류시장동향

금년 4월 러시아 물동량 전년 동월대비 0.8% 증가

- 러시아 통계청 발표에 따르면, 금년 4월 러시아 총 처리 물동량은 0.8% 증가한 4,125억 톤·km를 기록함
- 특히 철도 처리 물동량은 1,897억 톤·km로 2.2% 증가했음
 - 반면, 육상 운송 처리 물동량은 173억 톤·km로 2.1% 감소함
 - 파이프 운송 처리 물동량은 1,985억 톤·km로 0.2% 감소함
 - 해상운송 처리 물동량은 18.2% 감소한 32억 톤·km임
 - 내륙수운 운송 처리 물동량은 20.3% 증가한 31억 톤·km임
 - 항공 운송 처리 물동량은 7.5% 증가한 5억 톤·km임

자료 : tass.ru, 2016.5.23.

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

IAG카고, 중동 시장 확장에 주력

- IAG카고는 중동항공화물 시장을 강화할 계획임
 - 올해 겨울부터 현재 Abu Dhabi-Muscat 지역에 함께 운항되던 노선을 각각 하나의 독자적인 노선으로 운영하기로 하였으며 바레인과 도하에서의 서비스 역시 독립노선으로 확장함
 - 네 개의 독립된 서비스는 해당 지역에서 83%의 추가 물량을 확보함으로써 소비자들의 편의를 증대시킬 예정임
- 아부다비 노선에는 다음 세대 모델인 B787-9기종을 운항할 것으로 예상되며 이 기종에는 온도를 일도단위까지 정확하게 유지할 수 있는 에어컨 시스템이 탑재되어 있음
 - B777-200기종은 바레인, 도하 무스캣 노선을 운항하며 일회 운항 당 최대 20톤까지 화물의 적재량을 늘릴 것이라고 함
 - 아부다비, 바레인과 도하는 매일 운항할 예정이나 무스캣 지역은 일주일에 다섯 번만 운항할 예정임
- IAG카고의 영업부장 Camilo Garcia씨는 Etihad Cargo가 작년 한 해 동안 남미, 아프리카, 아시아 등 많은 지역으로 화물서비스를 확장했으며 올해 중동 지역에 새로운 서비스를 도입함으로써 역량을 증진시키는데 더욱 주력할 계획이라고 함

자료 : www.gscintell.com, 2016.5.18.

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