

KMI 국제물류위클리

2016년 6월 8일 · 제 360호
미래전략연구본부 국제물류연구실 국제물류투자분석센터
총괄 이성우 실장, 감수 길광수 선임연구위원

Contents

| 물류정책 · 사업동향 |

1. 중국 일대일로(一帶一路), 동아시아 항만개발 본격 주도
2. Maersk, Rusal과 연간 10,000TEU 운송 계약 체결
3. 다롄항에서 중국 최초 냉장컨테이너 Block Train 운행 개시
4. 아마존과 알리바바, 공급사슬관리로 물류 미래 주도 계획

| 물류시장동향 |

1. 중 일대일로 정책 기반 해외 투자 증가로 중국산 제품의 수출 확대 기대
2. DHL, 글로벌 포워딩, 항공운송 서비스 확장





물류정책 · 사업동향

중국 일대일로(一帶一路), 동아시아 항만개발 본격 주도

- 중국(기업)이 2015년 동아시아 지역 인프라 투자의 17%를 점유한 것으로 알려짐
 - 아세안(ASEAN) 회원국들은 인구 수, 천연자원 및 전략적 입지 등을 활용하여 중국으로부터 더 많은 해외직접 투자를 유치하기 위해 노력 중임
- 아세안 지역은 향후 10~15년 동안 연간 1천억 달러의 인프라 투자가 필요함(Citibank)
 - 특히, 적체, 비효율, 낮은 생산성으로 항만과 배후도시간 연계성이 열악한 캄보디아, 미얀마, 필리핀, 인도네시아 등에서 물류비 절감, 규모의 경쟁력 향상을 위한 항만인프라 개선 수요 증가가 예상됨
 - 이를 통해 수출과 관련한 비효율성을 제거하여 수출상품의 가격을 낮추고, 운송 시간 단축 및 신규 수요에 신속한 대응도 가능할 것으로 기대하고 있음(Mckinsey & Company)
- 현재 중국(기업)은 아세안 지역에서 다양한 항만사업을 추진 중임
 - 광시 북부만 항무그룹(Guanxi Beibu International Port Group)의 말레이시아 Kuantan항 확장 및 Samalaju항 1단계 개발, 중국 CAMC 엔지니어링의 인도네시아 Tanjung Sauh항 개발, 중국석유 천연기업집단(China national petroleum corporation)의 미얀마의 Madae 심수항 개발 등이 추진 중임
 - ASEAN 전역에 철도와 도로 개발 사업도 진행 중에 있음
 - 그러나 아세안 지역의 인프라 투자는 토지수용, 정치적 불안정, 파트너십 문제 등 아직까지도 극복해야 할 문제가 여전히 많이 있어 신중한 투자 판단이 필요함
- 중국 일대일로 정책은 4가지 목적으로 추진 중인 것으로 평가됨
 - 첫째, 중국 제품의 해외 시장 진출 확대를 위한 유럽-아시아 연계 강화, 둘째, 천연자원 확보, 셋째, 중국 경제구조 개편에 따른 과잉공급의 출구 모색, 넷째, 중국 위안화의 세계화 촉진 등으로 평가됨
 - 이러한 중국의 일대일로 정책에 따른 아세안 지역의 인프라 투자 확대는 추가적인 해외직접투자를 유인하는 촉매제가 될 것으로 예상됨
- 우리나라도 일대일로 정책의 활용 계획을 보다 적극적으로 수립할 필요가 있음
 - 우리나라는 중국의 일대일로 정책, AIB의 가입 등 다양한 기회요인을 확보하고는 있지만, 전체 틀에서의 투자 전략 마련이 중요함
 - 특히, 항만부문에 대한 투자는 일대일로 정책의 핵심 중 하나로서 우리나라 관점에서 필요한 전략적 지역에 대한 선정과 활용방안에 대한 구상이 필요함

자료 : www.joc.com, 2016.06.07.

김근섭 부연구위원
051-797-4662, gskim@kmi.re.kr



Maersk, Rusal과 연간 10,000TEU 운송 계약 체결

- Maersk Line은 러시아 알루미늄 제조 대기업인 Rusal과 3년 기한의 운송 계약을 체결함
 - St Petersburg에서 체결된 장기운송 계약으로 Maersk 그룹의 3개 선사가 세계 2위의 알루미늄 제조업체의 알루미늄과 합금을 주로 운송하게 되며, 계약 내용에는 계약 연장 옵션도 포함되어 있음
 - * Rusal은 글로벌 알루미늄 산업의 선도기업이며 전세계 70개국에 물량을 수출하고 있음
 - 본 계약으로 인해 Maersk Line은 유럽, 북미, 아시아 시장에 연간 약 10,000TEU의 물량을 운송하게 됨
 - Rusal의 물량 운송은 Maersk 그룹의 Seago Line, MCC, Maersk Line이 공동으로 담당하게 됨
 - Maersk Line은 Maersk 그룹의 컨테이너 운송, Seago Line은 intra-European의 근해 컨테이너 운송과 피더-서비스, MCC는 intra-Asia 운송과 피더-서비스를 주력으로 운영하는 회사임

Rusal의 알루미늄 용광로



자료 : www.fairplay.ihs.com

Maersk Line 컨테이너선



자료 : www.maritimeherald.com

- 알루미늄과 합금은 전통적으로 벌크 선사에 의해 운송되어 왔으나, 최근 벌크 선사들 사이에서 벌크화물의 컨테이너화가 이루어 지고 있음
 - 컨테이너로 운송되는 화물은 벌크선 이용시 보다 톤당 운송비용이 낮고 적은 물량의 운송도 가능함
- Rusal의 최고경영자 Vladislav Soloviev씨에 따르면, Rusal은 Maersk Line과 전략적 장기 파트너십을 구축하길 원해왔으며, 이번 계약은 양사의 비용 최적화를 위해 최적의 물류 솔루션 구축을 목표로 하고 있음
 - Rusal은 2016년 전세계 알루미늄 수요가 6,000만 톤에 달할 것으로 전망함
 - Rusal은 올해 알루미늄 420만 톤, 알루미나 1,150만 톤, foil 9만 톤을 생산할 계획임
 - Rusal은 2015년 전세계 알루미늄과 알루미나 시장의 7%를 차지했다고 밝힘



- 한편 Maersk Line은 시장 공급과잉과 아시아 경제 침체로 큰 타격을 받았으나, 러시아에서 새로운 시장을 모색하고 있음
 - Maersk Line은 이미 다수의 러시아 기업과 컨테이너 화물 운송계약을 체결했으며, 이는 러시아 현지 기업과의 관계 개선 신호로 해석됨

자료 : www.joc.com, 2016.6.3. / www.maritimeherald.com, 2016.6.2. / www.fairplay.ihs.com, 2016.6.3.

박성화 연구원

051-797-4614, shpark83@kmi.re.kr



다롄항에서 중국 최초 냉장컨테이너 Block Train 운행 개시

- 지난 5월 27일, 중국 최초의 냉장컨테이너 Block Train이 다롄 다야오완(大窑湾)항을 출발하여 랴오닝성 선양까지 운행됨
 - 이번 운행은 필리핀에서 수입된 바나나를 적재하고 목적지인 선양까지 약 10시간이 소요되었으며, 해운과 철도, 단구간의 도로운송을 연계하여 내륙 목적지까지 단절 없는 콜드체인운송을 실현함
 - 동 Block Train은 2대의 디젤 전동차 및 16대의 BXIK형 냉장컨테이너 전용화차(Flat Car)로 구성되며, 각 디젤 발전기가 8개의 냉장컨테이너를 10일 이상 냉장운송 가능함
 - 이미 올해 3월부터 다롄항과 CRSCSC(China Railway Special Cargo Services), 선양철도국이 함께 8차례의 시범운행을 통해 냉장제어능력, 운송시간 및 품질을 확보하였음
- 다롄항의 보세 냉장창고 규모는 약 13.5만 톤으로 중국 항만 중 최대이며, 다롄항의 냉장컨테이너 수출입 물동량은 연간 20만 TEU 이상임
 - 특히 다롄항을 통한 과일과 냉동육의 수입액은 중국 최고 수준이며, 냉장 수산물 등의 환적물량도 매년 빠르게 증가하고 있음
 - 올해 다야오완항에 Yidu 2기, Hengpu 2기 냉장창고가 운영 개시되면 다롄항 배후단지의 냉장창고 용량은 총 40만 톤에 달할 것으로 기대됨
 - 다롄항은 현재 선양, 창춘, 하얼빈 등을 배후지로 하는 콜드체인허브를 구축 중이며, 또한 러시아 철도와 연계하여 국제 냉장컨테이너 Block Train 운영도 적극 검토 중임
 - 2020년 다롄항의 콜드체인물류 서비스 능력은 약 200만 톤, 냉장컨테이너의 복합연계운송량도 약 5만 TEU에 달할 것으로 예상됨

냉장컨테이너 Block Train 발차 모습



자료 : www.news.dlxww.com

자료 : www.news.dlxww.com, 2016.5.28.

금년 운영 예정인 Yidu 2기 냉장창고



자료 : www.cscec2bne.com.cn

김세원 연구원

051-797-4775, ksw@kmi.re.kr



아마존과 알리바바, 공급사슬관리로 물류 미래 주도 계획

- 세계 최대의 소매 유통 업체인 알리바바와 아마존은 세계 최대 물류 회사로 성장함과 동시에 물류 업계에 완벽한 혁명을 일으킬 계획이라고 밝힘
 - 최근 두 기업 모두 공급 사슬(supply chain) 기능에 막대한 투자를 감행했으며, 머지않은 미래에 전문 배달 업체나 택배 회사보다 더 많은 물량을 처리할 계획이라고 밝힘
 - 실제로 이 기업들은 현존하는 배송 전문체제를 능가할 각 기업만의 최신 배송 시스템을 구축중에 있음
- 지난달 초, 아마존은 증가하는 수요에 대응하기 위해 새로운 임대 계약을 체결하여 임대 화물 제트기 편수를 증가시켰음
 - 이는 지난 분기보다 27% 증가한 수요에 대응하기 위한 방안임과 동시에 아마존이 계획한 거대한 사업계획의 일부이기도 함
- 이러한 인터넷 거물 기업들의 목적은 매장 중심 등 다른 형태로 존재하는 소매 유통 업체를 제거하기 위함이라고 볼 수 있음
- 실제로 월마트와 아마존의 판매량을 비교했을 때, 월마트가 4배 이상의 판매 실적을 보유하고 있으며 이는 아마존에게 치명적이라 볼 수 있음
 - 이 같은 월마트의 경쟁 우위를 약화시키는 방안으로 아마존은 월마트가 절대 경쟁할 수 없는 인터넷 시장으로 소비자의 관심을 끌기 위해 노력 하고 있음
 - 현재 아마존은 당일 배송 및 거의 모든 제품의 배송을 제공하고 있으며, 나아가 항상 시간에 쫓기는 현대인을 대상으로 마케팅을 펼쳐 인터넷 기업으로서의 입지를 강력히 굳히고 있음
- 아마존의 대표 Jeff Bezos씨는 고객에게 신속한 배송 서비스를 제공할 수 있도록 지속적으로 최선을 다할 것이라고 밝혔으며, 더불어 이와 같은 기업의 목표를 저해하는 무책임한 사람은 아마존의 구성원이 될 수 없다고도 밝혔음
 - 지속적으로 증가하는 아마존의 인기를 반영하듯 지난해 아마존은 10억 개의 자사 물품을 배송했으며, 2019년에는 페덱스보다 더 많은 물량을 수용할 수 있을 것으로 기대하고 있음
- 아마존의 경쟁사인 알리바바 역시 물류영역에 있어 아마존과 흡사한 움직임을 보이고 있음
 - 알리바바가 배송 서비스를 강화하기 위해 지난 2013년 창업한 차이나이오(Cainiao) 물류회사는 앞으로 공급 사슬에 160억 달러를 투자할 것이라고 밝힘

자료 : www.forbes.com, 2016.5.31

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



물류시장동향

중 일대일로 정책 기반 해외 투자 증가로 중국산 제품의 수출 확대 기대

- 지난해 최초로 중국의 해외 직접 투자액이 유입액을 초과하면서 중국의 해외 투자액이 증가세를 나타냄
- 중국의 일대일로 전략으로 동남아, 중동 국가에 대한 중국산 중저가 제품의 수출이 증가함
- 또한, 에티오피아, 탄자니아 등 거점국가의 생산기지에 대한 투자도 활기를 띠
- 여전히 중국은 세계의 주요 제조업 생산기지 역할을 하고 있으나, 다른 국가의 생산기지에 대한 투자도 꾸준히 증가하고 있음
- 이러한 세계 제조업 분야의 변화가 관련 국가들의 생활수준 개선 및 소비재 생산을 촉진할 것이며, 궁극적으로 컨테이너 산업에도 긍정적인 영향을 줄 것으로 전망됨

자료 : www.lloydlist.comist, 2016.5.31.

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

DHL 글로벌포워딩, 항공운송 서비스 확장

- 글로벌 물류업체 도이치포스트 DHL사는 자사의 항공운송 서비스를 확장한다고 밝힘
- 도이치포스트 DHL(Deutsche Post DHL)사 내 항공 및 해상운송 전담 계열사인 DHL 글로벌포워딩(Global Forwarding)사는 항공화물 플러스(Airfreight Plus) 서비스를 모스크바(Moscow)를 포함한 러시아 주요도시까지 확장한다고 밝힘
- DHL 글로벌포워딩은 본 확장을 통해 항공화물 플러스 서비스를 총 54개국에 제공하며, '16년 말까지 독립국가연합(Commonwealth of Independent States, CIS) 주요도시로까지 확장한다고 밝힘
- DHL 글로벌포워딩사는 본 항공화물 플러스 서비스를 통해 자사 고객이 유럽과 아시아 역내에서 도어 투 도어(Door-to-Door) 항공화물 서비스를 제공받을 수 있다고 밝힘
- 본 항공화물 플러스 서비스는 DHL 자사 항공기 등을 이용하여 고객사 화물을 매일 11,000번 출고하고 있으며, 고객사는 최대 2톤까지의 화물을 본 서비스를 통해 운송가능하다고 밝힘
- 잉고-알렉산더 란(Ingo-Alexander Rahn) DHL 글로벌포워딩사 글로벌 항공화물 총책임자는(Global Head of Air Freight) 본 항공화물 플러스 서비스가 기존 다른 화물서비스보다 더욱 경제적이며 다양한 혜택을 통해 고객의 니즈를 만족시킬 수 있다고 밝힘

자료 : www.gscintell.com, 2016.5.26.

고재성 연구원
051-797-4776, jsko@kmi.re.kr