

KMI 국제물류위클리

2016년 8월 10일 · 제369호
미래전략연구본부 국제물류연구실 국제물류투자분석센터
총괄 이성우 실장, 감수 김범중 연구위원

Contents

| 물류정책 · 사업동향 |

1. 중국 일대일로, 중국 항만운영사의 투자 기회를 확대
2. 판알피나(Panalpina), 3D 프린팅 기업 Shapeways와 전략적 제휴
3. 뉴질랜드 오클랜드항과 네이피어항, 전략적 제휴 발표
4. 초대형 컨테이너 선박과 메가 얼라이언스 출현에 따른 GTO의 대응

| 물류시장동향 |

1. 하얼빈, 대 러시아 전자상거래 항공화물 운송통로 구축 가속화
2. 미국 복합운송 화물 물동량 하락세로 반전





물류정책 · 사업동향

중국 일대일로, 중국 항만운영사의 투자 기회를 확대

- 신용평가 기관인 무디스(Moody's)는 중국의 야심찬 일대일로 정책 추진에 따라 중장기적으로 중국 항만 운영사의 투자기회가 대폭 확대될 것으로 전망
 - 그 중 21세기 해상실크로드는 중국 푸저우(Fuzhou)를 시작으로 동남아시아, 인도, 아프리카, 서유럽을 경유하여 로테르담항까지를 해상 거점으로 연결하는 핵심 국가전략임
- 중국 CMHI(China Merchants Holdings International)가 가장 공격적으로 투자를 확대
 - CMHI는 2010년 이후 스리랑카 콜롬보(Colombo), 대만 카오슝(Kaohsiung), 나이지리아 라고스(Lagos), 지부티(Djibouti), 토고 로메(Lome) 및 터키 콤포트(Kumport) 등에 투자하였으며, 2015년 기준 CMHI의 처리 물동량 중 21%가 해외항만에서 처리함
 - 또한 프랑스 국적의 글로벌 선사인 CMA-CGM의 항만운영 부문인 Terminal Link의 지분 49%를 확보하고 있으며, CMA-CGM과도 일대일로 전략의 일환으로 추가적인 투자확대를 위한 파트너십을 체결함
- 상하이항무그룹(Shanghai International Port Group, SIPG)도 일대일로와 연관된 해외 항만투자를 점진적으로 확대
 - SIPG는 2010년에 벨기에 지브리게(Zeebrugge)항의 지분 25%를 확보하였으며, 2015년에는 이스라엘 하이파(Haifa)항의 25년 운영권을 확보하고 2021년부터 운영을 시작할 예정임
- 이러한 중국 항만운영사의 해외투자 확대 전략은 단기적으로는 신용 및 유동성에 부정적인 영향을 미칠 것으로 예상되나 장기적으로는 다양한 이익에 크게 기여할 것으로 전망
 - 중국 항만운영사는 향후 상당한 규모의 자본투자로 유동성에 위험 발생 가능성이 높지만, 일대일로 전략은 중국의 핵심 국가 정책으로서 이와 연계되어 지속 확대 전망
 - 중장기적으로 글로벌 네트워크 확대 전략이 성숙되면, 운영사의 이익과 대고객 서비스가 개선될 것으로 전망하고 있으며, 콜롬보항의 경우에는 이미 CMHI의 현금흐름에 상당히 기여하고 있음
 - 2016년 기준 무디스는 CMHI의 신용등급을 Baa1, SIPG의 신용등급을 A1 등으로 평가¹⁾하고 있음
- 정부의 적극적인 지원하에 성장하는 중국 항만 운영사의 강점에 대한 벤치마킹을 통해 국내 GTO 육성 전략에 활용 필요
 - 중국 컨테이너터미널 운영사의 해외 네트워크 확대 전략은 최근에 시작된 것으로, 현재 준비 중인 국내 GTO 육성전략에 참고 가능할 것으로 판단

자료 : www.lloydslist.com, 2016.08.02.

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

1) 무디스(Moody's)의 신용등급 상 A1, Baa1은 투자적격에 포함.



판알피나(Panalpina), 3D 프린팅 기업 Shapeways와 전략적 제휴

- 판알피나(Panalpina)가 지난 7월에 미국의 3D 프린팅 기업인 Shapeways와 전략적 제휴 (Strategic partnership)를 체결하였다고 밝힘
 - 이번 제휴를 통해 판알피나는 Shapeways의 발전된 소프트웨어 솔루션과 3D 프린팅 재료, 장비 및 절차에 대한 노하우에서 혜택을 볼 것으로 알려짐
 - Shapeways는 2007년에 설립된 디지털 제조 플랫폼 기업으로, Shapeways의 고객들은 56가지의 재료를 활용하여 퍼즐, 미니어처, 기차 및 스마트폰 케이스에서부터 드론 액세서리와 장신구에 이르는 제품을 만들고 있음
 - 또한 판알피나는 자신의 글로벌 네트워크를 활용하여 Shapeways의 지리적 확장 및 물류, 제조, 유통 및 기타 부가가치 서비스를 지원할 예정임
 - Shapeways의 관계자는 “판알피나는 말단배송(last-mile delivery)을 포함한 제조과정에서의 마지막 단계의 지원에 적합할 뿐 아니라, 자체적으로 3D 프린팅 연구 및 역량 배양에 투자”하고 있어 파트너로 적합하다고 밝혔음
 - 판알피나는 3D 프린터에 대한 연구 및 투자를 진행하고 있으며, 이 결과를 미래의 비즈니스 포지션 설정에 활용할 예정임
 - 우선 최근 영국의 카디프 대학과 시작한 2건의 공동연구가 있는데, 어떠한 제품이 전통적인 제조방식에서 3D 프린팅 제조방식으로 이행될 것인지에 대한 연구와 미래의 공급 사슬(future supply chains)에 미칠 영향에 대한 연구임
 - 작년 10월에는 판알피나에서 제공 중인 서비스인 LMS(Logistics Manufacturing Services)*의 보완재로 활용가능한지 등을 알아보기 위해 3D 프린터에 투자한 적도 있음
- * LMS: 판알피나의 글로벌 네트워크를 활용하여 최종소비자와 가까운 지역에서 제조 및 가공 등의 공정이 일어날 수 있도록 하는 연기(postponement)전략을 활용한 물류서비스
- 판알피나의 글로벌 물류 책임자인 마이크 윌슨(Mike Wilson)은 3D 프린팅이 시장 접근성, 최종단계에서의 개인화 및 주문제작 가능성 뿐 아니라 비용 최소화 및 폐기물 절감도 가능한 것으로 보고 있다고 언급하였음

자료 : 판알피나 보도자료, 2016.7.26.

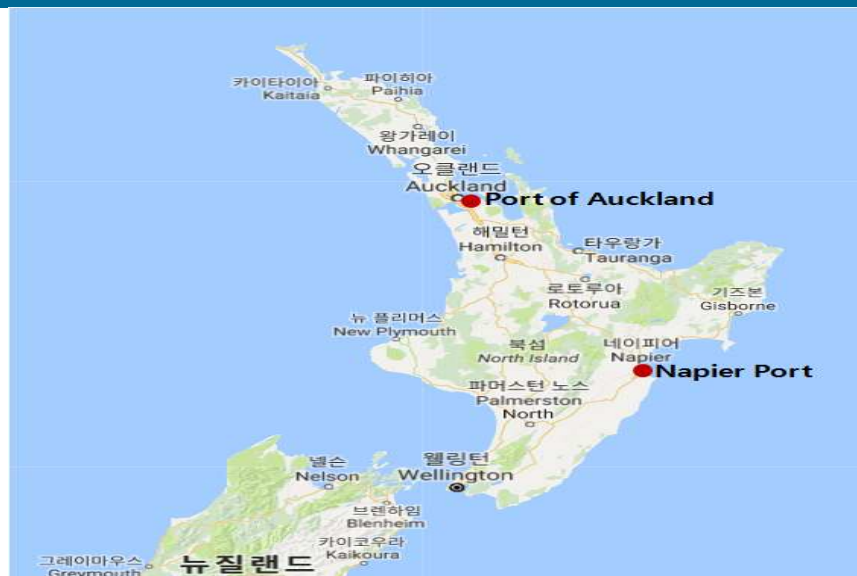
송주미 전문연구원
051-797-4773, jmsong@kmi.re.kr



뉴질랜드 오클랜드항과 네이피어항, 전략적 제휴 발표

- 2016년 8월 3일, 오클랜드항과 네이피어항은 고객들에게 최적의 서비스를 제공하고, 운영노하우를 공유하기 위해 전략적 제휴를 맺는다고 발표함
 - 오클랜드항은 뉴질랜드 최대항만으로 연간 약1백만TEU를 처리하며 네이피어항은 뉴질랜드의 주요 수출항임
 - 뉴질랜드는 남섬과 북섬으로 이루어져 있음. Ports of Auckland Ltd 사장 Tony Gibson은 오클랜드항과 네이피어항은 뉴질랜드 북섬 경제의 관문이라고 말함

네덜란드 오클랜드항과 네이피어항의 위치



자료 : www.google.com

- Napier Port 사장 Garth Cowie는 전략적 제휴를 맺음으로서 두 항만 간의 공동작업 기회를 창출하고, 혁신기술 및 안전하고 지속가능한 실천방안을 공유할 수 있다고 말함
 - 또한, 직원교류 등과 같은 인적자원의 공동운영을 발전시킬 예정이라고 추가적으로 언급함
 - 이를 통해 최적화된 서비스를 구축하고, 공급망의 효율성과 규모를 확대할 수 있을 것으로 보임. 이와 더불어 수출입 물류비용을 낮추는데 도움을 줄 수 있을 것임
- 전략적 제휴는 오클랜드 항만 지역 화물 허브 네트워크 전략을 지원함
 - 동 전략은 공급체인 효율화를 통해 해외시장에 대한 접근 향상, 수출비용 절감 및 물류 흐름의 균형을 유지하는 데 도움을 줌



- Garth Cowie 사장은 오uckland항과 네이피어항의 전략적 제휴가 지역사회와 지역 내 수출업자에게 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상함
 - 특히, 국제화물 네트워크가 향상되어 뉴질랜드 북섬 동부에 위치한 호크스베이(Hawke's Bay)지역에 투자 확대와 고용기회 창출 등의 이익을 줄 것으로 예상함
- 한편, 네이피어항은 대형선박 접안이 가능한 신 부두 개발 등 항만 시설 업그레이드를 고려 중인 가운데 이번 전략적 제휴가 영향을 줄 것으로 보임. 또한, 대규모 비용을 필요로 하는 인프라투자의 중복을 방지할 수 있을 것으로 보임

자료 : www.poal.co.nz, 2016.08.03

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



초대형 컨테이너 선박과 메가 얼라이언스 출현에 따른 GTO의 대응

- Drewry Shipping Consultants에 따르면 세계 주요 컨테이너 환적 항만이 메가 얼라이언스의 출현으로 기회와 동시에 위기에 직면하고 있음
 - 소수의 메가 얼라이언스의 출현으로 허브 항만의 협상력을 저하되고, 계약 성사 여부에 따라 항만의 시장 점유율이 크게 좌우됨
 - 얼라이언스는 회원 선사들이 초대형 선박을 공유하여 사용함으로써 공급 과잉을 완화하고 소석율이 낮은 선박을 운영함으로써 발생하는 재정적 손실을 피할 수 있음
 - 그러나, 회원 선사들의 화물을 초대형 선박에 공동 적재함으로써 서비스 수는 감소하는 추세이며 터미널 운영사는 얼라이언스의 주요 선사와 협력관계를 공고히 하여 이러한 현상에 대응해야 함
 - 반면, 메가 얼라이언스의 출현은 증가한 물동량을 처리할 수 있는 충분한 능력을 보유한 주요 환적 허브 항만에게 새로운 기회로 작용
 - 따라서 환적 허브 항만은 다양한 피더 항만과의 연계성을 갖추고, 화물 피크 시에도 혼잡을 최소화할 수 있는 능력 강화가 필요
 - Drewry는 메가 얼라이언스 세계에는 메가 허브가 가장 경쟁력이 있다고 언급
- 메가 얼라이언스와 초대형 컨테이너 선박의 출현, 수요 증가의 약세로 컨테이너 터미널 운영사업의 구조가 변화하고 있음
 - Drewry's Global Container Terminal Operators 연보(2016)에 따르면 글로벌 터미널 운영자(GTO)는 수요 증가의 약화와 초대형 컨테이너 선박의 유입 및 새로운 메가 얼라이언스의 형성에 따른 비용 상승의 이중 문제 상황에 직면해 있음
 - Drewry는 2020년까지 컨테이너 물동량은 연간 3% 미만으로 증가할 것으로 전망하며, 이러한 상황으로 인해 GTO들은 각각의 개발 계획을 긴급하게 재검토하고 있음
 - Drewry의 수석 분석가 Neil Davidon는 얼라이언스 규모가 증가함에 따라 GTO는 개발 계획보다 M&A에 더 관심을 가지는 방향으로 자신들의 전략을 재검토하고 있으며, 이는 최근 APM 터미널의 Grup TCB 인수, CMA-CGM의 APL 인수, Yilport의 Tertir 인수 등으로 나타남
 - 그러나 대부분의 GTO는 비용 대비 수익이 적을 수 있다는 우려에 전략 변화에 신중한 태도를 취하지만 중국 사업자 및 Yilport 홀딩스와 같이 자산 확보가 최우선 전략인 GTO도 일부 존재
 - 특히, 현재 중국의 경우 기존 사업체 인수를 통해 확장을 하고 있으며, Drewry는 2020년 Cosco-China Shipping이 GTO 중 물동량 처리 능력에서 최상위로 도약할 것으로 전망



2020년 글로벌 컨테이너 터미널 처리능력 예상 순위

Operator	Capacity rank	
	2020	Current
Cosco-China Shipping	1st	4th and 8th
APM Terminals*	2nd	2nd
PSA International	3rd	3rd
Hutchison Port Holdings	4th	1st
DP World	5th	5th
Terminal Investment Ltd	6th	6th
CMA CGM**	7th	9th

자료 : www.lloydlist.com

- 초대형 컨테이너 선박과 메가 얼라이언스 등장에 따른 GTO들의 M&A 등 대응 전략을 예의주시할 필요가 있음
 - 금년 8월 초에 확정된 정부의 「국가물류기본계획(2016~2025)」에 따르면, 항만공사를 중심으로 한 한국형 GTO 육성을 4대 추진 전략 중 하나로 제시하고 있음
 - 이와 관련하여 정부 및 관계기관은 기존 GTO들의 성장 전략을 지속 모니터링하고, 특히 항만공사의 경우 한국형 GTO 성장의 기반이 되는 내부 역량 확보를 위한 체계적인 전략 수립이 필요할 것으로 판단됨

자료 : www.joc.com, 2016.8.8. / www.lloydlist.com, 2016.8.8.이기열 전문연구원
051-797-4670, kylee@kmi.re.kr



물류시장동향

하얼빈, 대 러시아 전자상거래 항공화물 운송통로 구축 가속화

- 중국 하얼빈시 정부는 3,908만 위안(한화 약 66억 원)의 재정 확보를 통해 대 러시아 전자상거래 항공화물 운송통로 구축을 가속화할 계획임
 - 확보된 재정은 중·러간 전자상거래 화물전세기 노선 및 중국내 운임 보조금 지급에 지속적으로 활용될 방침임
 - 하얼빈시는 2013년 11월 러시아 예카테린부르크(Yekaterinburg)까지의 전자상거래 화물 전세기 운항을 시작한 이후 현재까지 206편의 운항을 통해 약 4,200톤의 화물을 운송하였고 거래액은 4억 달러를 초과함
- 하얼빈의 국제 전자상거래는 지속 증가하고 있으며, 중국에서 대 러시아 전자상거래가 가장 활발한 지역임
 - 2016년 상반기 기준 하얼빈을 통해 수출입된 전자상거래 국제택배량은 361.3만 건으로 전년동기 대비 55.5% 증가함
 - 특히 하얼빈은 중국의 대 러시아 전자상거래 택배 물량의 1/3을 차지하는 것으로 추정됨

자료 : www.news.ifeng.com, 2016.7.23. / www.mt.sohu.com, 2016.7.27.

김세원 연구원

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

미국 복합운송 화물 물동량 하락세로 반전

- 미국의 복합운송 화물량이 25분기 연속 증가추세를 마감하고 2016년 2분기에 감소를 기록함
 - 북미복합운송협회(IANA: Intermodal Association of North America)에 따르면 복합운송 시장은 각 항만을 통해 직접 운송되는 국제 컨테이너 화물, 철도로 미국, 캐나다, 멕시코로 운송되는 미주 지역내 53피트 컨테이너와 트레일러를 포함함
 - 2분기 복합운송 트레일러와 국제 컨테이너는 각각 28.6%, 9.3% 감소했지만 역내 컨테이너 화물은 3.4% 증가함
 - 수년간 역내 컨테이너가 트럭과 TOFC(Trailer on Flat Car) 부문에서 가장 높은 점유율을 기록하였으나 전체적인 복합운송 화물량 감소를 상쇄하기에는 역부족임
 - 총 복합운송 화물량은 2분기에 6.1% 감소함



- 2016년 2분기 복합운송 화물량은 현재의 시장 상황을 반영한 것임
 - 연말 예측치는 국내 컨테이너와 복합운송 화물량 모두 증가할 것으로 전망됨
 - 전체 복합운송 화물량의 63.4%를 차지하는 7개의 거래 노선의 경우 매년 5.9%씩 감소했고 각 노선은 적자를 기록함
 - 모든 지역의 화물량이 2분기 감소함(멕시코는 1.6%, 중남미는 14.9%의 감소율을 기록함)
 - 지역별 복합운송 물동량의 실적은 트레일러의 비중에 따라 달라짐
 - 트레일러의 비중이 가장 낮은 멕시코, 북서부, 캐나다 서부 지역의 경우 거의 손익 분기점에 다다랐음
- 철송은 트럭운송(트러킹)과 경쟁이 심화되면서 화물 증가율은 낮아지고 화물량도 일부 지역에서 감소함
 - 트럭의 수용능력 증가로 고속도로 부문이 전년 대비 17% 화물량 증가를 기록함
 - 반면 철도의 복합운송 화물량은 18.1% 감소하여 전체적으로 철도 부문의 순수 화물량은 3.2% 감소를 기록함

자료 : www.worldcargonews.com, 2016.8.6.

박창근 전문연구원
051-797-4781, beinji2@kmi.re.kr