

Contents



통계로 보는 국제물류

1. 중국 택배업, 2017년 물량 400억 건 돌파 예상되나 성장세는 주춤



이슈페이퍼

1. 북극항로 활성화를 위한 러시아 항만 인프라 개발 프로젝트 지연



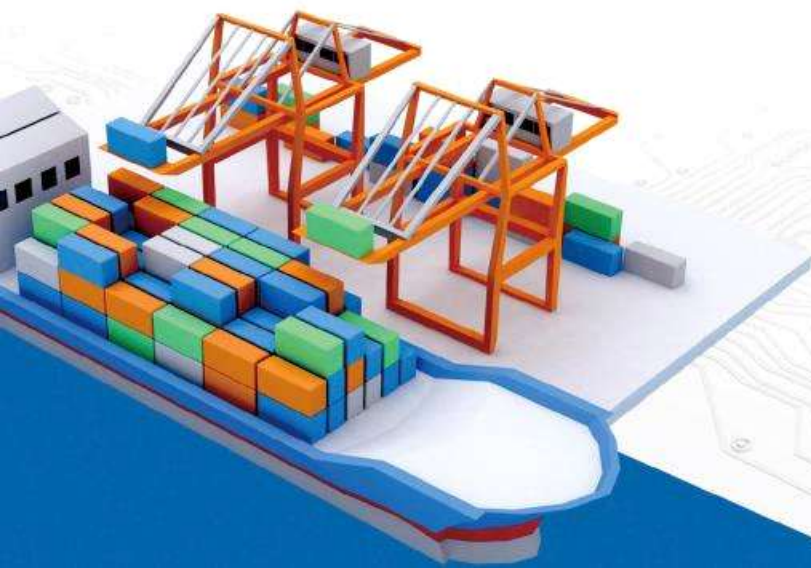
물류정책·산업동향

1. 허치슨포트, TMA Logistics 지분 50% 확보
2. MOL, Rolls-Royce Marine과 자율선박기술 공동연구 합의
3. 머스크 그룹 사이버 공격 피해로 최대 3억 달러 비용지출

명사 스피치

“현재 전 세계 물류 분야의 선진국들은 전후방 연관 업종(선박 금융, 해운 중개 및 보험, 해운 법무, 선박 관리, 항만 하역)을 연계 발전시켜서 개별 국가 내 부가가치를 극대화시키는데 주력하고 있다. 바로 이 같은 전략적 추진 과정에서 자국 국적의 초대형 원양 선사 보유 여부는 각 국가의 물류 경쟁력을 결정짓는 핵심적인 요소이기 때문에 우리에게 절대 포기할 수 없는 과제라는 점을 다시 한 번 더 강조한다. 민간 부문과 행정 분야가 함께 머리를 맞대고 힘을 합쳐서 초대형 국적 선사를 보유한 해운 강국을 한시바삐 재건할 수 있도록 더 한층 노력을 기울여야 할 때다.”

최재홍 한국해양보증보험 사장
(2017. 10. 24. / 국제신문)





통계로 보는 국제물류

중국 택배업, 2017년 물량 400억 건 돌파 예상되나 성장세는 주춤

2017 택배 물량 건수 및 증가 추세

구분	당월(만 건)	동기 대비 증가 (%)	누적 건수(만 건)	누적 동기 대비 증가 (%)
2017.1.	221,000	2.6	221,000	2.6
2017.2.	234,430.1	88.1	455,543.7	33.9
2017.3.	303,493.7	28.1	759,037.3	31.5
2017.4.	298,237	25.7	1,057,274.3	29.8
2017.5.	334,061.8	32	1,391,336.1	30.3
2017.6.	340,451.7	32.1	1,731,787.8	30.7
2017.7.	320,498.9	28.4	2,052,288.2	30.3
2017.8.	326,398.6	29.4	2,378,686.8	30.2
2017.9.	360,605.6	27.6	2,739,292.4	29.8
2017.10.	374,771.5	23.8	3,114,063.9	29.1

자료 : <http://www.ec.com.cn> (검색일 2017.12.22.)

- 2016년에 발표된 '2018-2023 중국 택배업 시장 전망 및 투자 전략 비전 분석 보고서'는 택배 물동량 증가 추세가 둔화될 것으로 전망함
- 올해 중국 택배업은 당초 업계의 예상과는 달리 연 초에 완만한 성장세를 보이면서 기대치였던 32%에는 못 미침
 - 2017년 1~10월 택배 물량은 총 311.4억 건으로 작년 동기 대비 29.1% 증가에 그치면서 건수는 넘어섰지만 작년 동기의 54.2%보다 저조한 성장률을 기록함
- 상반기 이후 꾸준한 성장을 하면서 하반기에 들어 성수기를 앞두고 일부 기업이 10월 초에 가격 인상을 선언하면서 시장 분위기가 호전됐고 택배업 주가 역시 일제히 올랐음
- 업계에서는 2018년에도 25% 안팎의 성장을 계속해 500억 건, 2020년에는 700억 건에 달할 것으로 기대함

■ 참고자료 : www.ec.com.cn, 2017.12.14.(2017년 12월 22일 검색)

공영덕 연구원

051-797-4778, ydkong6053@kmi.re.kr



이슈페이퍼

북극항로 활성화를 위한 러시아 항만 인프라 개발 프로젝트 지연

- 2017년 러시아 정부가 진행한 항만 인프라 개발 프로젝트는 주로 북부지역과 극동지역에 집중되어 있음
- 아르한겔스크 항만 건설 계획은 투자 규모가 큰 “Belkomur” 철도 건설 프로젝트로 인해 지연되고 있음
 - “Belkomur”철도 프로젝트는 남부 우랄지역에서 러 북부 아르한겔스크 지역까지 연결하는 철도 건설 사업으로, 지난 3월 중국 국영기업인 China Poly Group은 55억 달러 투자 계획을 표명했으며, 2018년 초 중-러 철도건설 양해협정을 체결할 예정임
 - China Poly Group는 아르한겔스크 항만 건설과 철도 건설 프로젝트에 동시투자할 계획이었으나, 투자 규모가 상대적으로 큰 철도건설 프로젝트로 인해, 아르한겔스크 항만 건설 계획 추진에 어려움을 겪고 있음
 - 2017년 10월 ‘아르한겔스크 북극교통산업’ CEO인 세르게이 코킨씨는 백해 항만건설 프로젝트에 대한 재정적 지원을 촉구하는 성명을 발표했음
 - 로드맵에 따르면 Panamax급 넓이 32m, 7만 톤 재하중량 선박이 입항할 수 있는 깊이로 항만을 건설할 계획임
 - 그의 발표에 따르면 아르한겔스크 항만의 잠재물동량은 연간 약 1천만 톤으로 예상됨에 따라 추후 수출입물량 유치를 위해 항만개발이 필수적이라고 강조함

아르한겔스크 항만 전경



자료 : <http://arhangelsk.mirtesen.ru/photos/20640611913>(검색일:2017년 12월 25일)

- 중국 정재계 인사를 대상으로 아르한겔스크 항만 건설 프로젝트의 로드맵을 소개한 바 있으며, 중국 측이 투자를 결정할 경우 2018년에는 활발하게 추진할 수 있을 것으로 기대됨
- 또한 아르한겔스크는 북극항로 거점 역할을 할 수 있는 지역임에 따라 러시아 정부는 ‘2030 러시아연방의 교통전략’ 국가전략프로그램에 아르한겔스크 항만 건설 계획을 포함했음

- ‘무르만스크 수송허브복합개발’ 프로젝트의 주목적은 콜라 만 서해안 쪽으로 항만 인프라 시설을 이전하는 데 있음
 - 이 프로젝트는 ‘Oktyabrskii’ 철도와 서해안에 위치한 항만터미널을 연결하는 46km 길이의 철도 건설 계획을 포함하고 있음
 - 12월에 개최된 제11회 국제포럼 ‘교통의 날’에서 마리나 코프툼 무르만스크 주지사는 도시 중심부에서의 석탄처리하는 시민의 불편을 야기해왔으며, 이러한 문제를 해결하기 위해 서해안쪽으로 항만 인프라 시설을 이전하기로 결정했다고 발표함
 - 하지만 무르만스크 석탄터미널 ‘Lavna’의 소유주인 SUEK사(社)는 서해안쪽으로 이전할 의향이 없으며, 대신 보호스크린을 설치하거나, 살수시설을 설치하는 등과 같은 조치를 취하겠다고 주장하고 있음
 - 프로젝트에 반대하는 사(社)측 주장에도 불구하고 무르만스크 주정부는 ‘Lavna’ 프로젝트 추진을 위한 투자자를 물색 중이라고 밝힘



자료 : http://www.sohu.com/a/202166220_167130

- 카렐리아 공화국은 연간 1천5백만 톤을 처리할 수 있는 ‘Belomorsk’항만 건설 프로젝트를 추진해 왔음
 - 제7차 국제포럼 ‘북극. 현재와 미래’에서 아르투르 파르펜치코프 카렐리아 공화국 대통령은 북극항로 개발을 위해서는 ‘Belomorsk’항만 건설이 필수라고 강조했다
 - 2015년 처음 추진된 이 프로젝트는 석탄 터미널을 기반으로 확장시켜 2019년까지 완공할 계획이었으며, 예산은 총 170억 루블, 주요 투자자는 ‘Belomorsk’ 항만임
 - 또한, 항만의 깊이를 12.5m로 설계하고, 부두나 백해를 통해 입항한 선박이 출항할 시 필요한 검문소를 설치하도록 계획되어 있었음
 - 그 뿐 아니라, “Belomorsk” 기차역까지 연결된 도로 건설 또한 이 프로젝트에 포함되어 있으나, 이 프로젝트 역시 중단된 상태임
- 연간 3천 5백만 톤을 처리할 수 있는 ‘Indiga’ 항만 건설 프로젝트 또한 제 7차 국제포럼 ‘북극, 현재와 미래’에서 재차 언급되었으나, 추진되지 않고 있음
 - 이 프로젝트는 석탄, 원유, 가스 터미널 건설 및 철도 연결을 주 내용으로 하고 있음
 - 1단계는 ‘쿰진스키(Kumjinski)’와 ‘코로빈스키(Korovinski)’에서 항만까지 가스관을 연결하고, 연간 4백만 톤을 생산하는 가스 공장과 항만을 건설하는 것임
 - 2단계는 석유 터미널, 석유 재가공 공장 건설, 3단계는 컨테이너 터미널을 건설하는 것임

- 핀란드만 연안 에스토니아 접경지대에 위치한 ‘우스트 루가’ 항만의 LNG 터미널 건설 프로젝트는 2017년 12월 ‘가스프롬’사(社)와 ‘Shell’사(社)가 공동으로 사업타당성 조사를 시작하면서 윤곽이 잡히기 시작함

우스트 루가 항만 종합 계획



자료 : <http://xcschemers.appspot.com/shema-porta-ust-luga.html>(검색일: 2017년 12월 25일)

- 러시아 정부는 북극항로를 활성화하기 위해 여러 개의 프로젝트를 추진 중이나, 실질적으로 진행되고 있는 프로젝트는 극동지역의 자루비노 항임
 - 2017년 8월 러시아 정부가 자루비노 항 확장공사계획을 승인하면서, 이 프로젝트는 추진력을 얻었음
 - 연간 3,350만 톤의 곡물을 처리할 수 있는 터미널이 들어설 인공매립지 조성 또한 검토 중임
 - 특히 자루비노 항은 중국 동북3성과 러시아 연해주지역을 연결하는 물류항으로, 두만강 지역 개발이 진행되면서 주목받고 있음
 - 자루비노 항을 포함한 극동지역은 한·중·일 동북아 3국이 교통, 물류, 에너지 분야 등에 경쟁적으로 투자를 하고 있는 지역으로, 러시아 극동개발 투자 1,2위 국가는 중국과 일본임
 - 중국 차이나머천트그룹과 러시아 숨마그룹은 자루비노 항만 개발권을 소유하고 있으며, 일본은 2017년 4월 정상회담 이후 쿠릴 4개 섬에서 이뤄질 공동경제활동과 구체적인 사업 내용을 확정하는 등 극동지역 투자에 열을 올리고 있음
 - 문재인 정부의 신북방정책에 따라 새로운 동북아경제협력 방안이 될 수 있는 러시아 자루비노 항의 활용을 적극 검토하는 방안을 포함해 러시아 극동지역개발에 적극적이고 체계적으로 참여할 필요가 있음

참고자료 : <http://portnews.ru/comments/2435>, 2017.12.21.

김임지 연구원

051-797-4778, umjikim@kmi.re.kr



물류정책 · 산업동향

허치슨포트, TMA Logistics 지분 50% 확보

- 2017년 12월 22일, 허치슨포트는 터미널 운영업체인 TMA Logistics 주식의 50%를 인수했다고 성명서를 통해 밝힘
 - TMA는 네덜란드 암스테르담에 본사를 둔 종합물류기업으로, 암스테르담 3개소와 앤트워프 1개소에서 창고업, 운송업, 물류업, 프로젝트 화물 및 다양한 일반화물을 처리하기 위한 터미널을 운영하고 있음
 - 자회사인 토르 앤트워프(Thor Antwerp)와 토르 암스테르담(Thor Amsterdam)은 터미널 운영, 물류 서비스, 에이전시, 포워딩 및 차터링 뿐만 아니라 트럭, 바지선 및 철도 운송 서비스를 제공함
 - 또한 TMA의 창고업 회사인 MEO와 ACS Logistics Amsterdam은 모두 12만㎡의 창고를 운영 중임
- 허치슨포트는 TMA의 지분 인수를 통해 암스테르담에서의 물류 사업을 확장 및 보완할 수 있을 것으로 기대함
 - TMA는 허치슨포트의 암스테르담 컨테이너터미널(ACT: Amsterdam Container Terminal)에서 사업을 영위하고 있음
 - ACT는 총 연장 1,015m, 수심 15m의 3개 선석을 갖춘 다목적 부두로서, 입지적으로 내륙연결이 용이하여 효율적인 운송이 가능하며 2019년 말 세계 최대 규모의 North Sea Canal이 개장할 예정이어서 접근성이 더욱 향상될 예정임
 - 또한 연안, 내륙 수로, 도로 및 항공에 의한 ACT의 복합운송은 700m 길이의 3개 트랙이 있는 온도크 레일(On-dock rail)에 의해 지원됨
- 허치슨포트의 임원인 Clemence Cheng씨는 “TMA의 지분인수를 통해 허치슨포트의 연안 컨테이너 운송, 로로(ro-ro), 차량 취급, 일반 및 프로젝트 화물을 포함한 새로운 비즈니스를 펼칠 수 있는 네트워크를 구축할 계획” 이라고 밝힘
- TMA의 전무이사인 Gerben Matroos씨도 허치슨포트의 전 세계 네트워크를 통해 자사의 활동을 실질적으로 확장할 수 있을 것으로 기대한다고 밝힘

■ 참고자료 : Americanshipper, Hutchison Ports acquires 50% of TMA Logistics, 2017.12.22.
(<https://www.americanshipper.com/main/news/hutchinson-ports-acquires-50-of-tma-logistics-70115.aspx?taxonomy=Ports1>)

김영훈 연구원

051-797-4668, kyh@kmi.re.kr



MOL, Rolls-Royce Marine과 자율선박기술 공동연구 합의

- 일본 선사 MOL社와 영국 엔지니어링 회사 Rolls-Royce Marine社(롤스 로이스 마린)는 선박의 자율적인 항해를 위한 지능 인식 시스템(Intelligent Awareness System, IAS)기술개발 공동연구에 합의함
 - 이 기술은 선박 및 장애물을 탐지하기 위한 선박 레이더와 같은 해상 장비의 센서에 적용될 예정임
- MOL社에 따르면 IAS는 선박이 운항하는 해역의 날씨와 경로 등 통합된 정보를 제공함으로써 장애물을 보다 정확하게 탐지해 선박의 안전성을 높이는 의사결정 지원도구를 제공하게 됨
- MOL社は 보다 안전하고 효율적인 선박운영을 목표로 자율항해 연구를 진행 중이며, 롤스-로이스-마린社와의 공동연구를 통해 자율선박의 기본이 될 수 있는 IAS 기술을 개발해 나갈 예정임
- 이 시스템은 MOL社の 페리선인 'SUNFLOWER(선플라워)'에 설치될 예정이며 아카시(Akashi) 해협에서 비산 세토(Bisan Seto) 및 쿠루시마(Kurushima) 해협을 경유해 고베(Kobe)와 오이타(Oita) 구간의 약 22해리(40.744km) 항로를 시범 운항할 예정임
- MOL社の director인 켄타 아라이(Kenta Arai)씨는 "선플라워 페리는 세계에서 가장 혼잡한 항로에서 엄격한 시험 운항을 함으로써 최첨단 기술의 궁극적인 목표인 자율항해 선박기술에 한걸음 더 다가갈 수 있게 될 것이다"고 언급함

■ 참고자료 : americanshipper.com, 2017.12.21.

김병주 연구원

051-797-4784, bjkim17@kmi.re.kr

머스크 그룹 사이버 공격 피해로 최대 3억 달러 비용지출

- 지난 6월, Nyetya 사이버 공격에 A.P. Moller-Maersk사는 약 2억 5천만달러에서 최대 3억 달러의 비용을 지출했다고 CEO인 Soren Skou씨가 밝혔음
- 머스크선사가 사이버공격을 당하지 않았다면 3/4분기의 NOPAT이 투자원금의 거의 10%인 4억 5천만 달러에서 5억 달러에 달했을 것이라고 Skou씨가 언급함
 - 머스크선사는 세후순영업이익(NOPAT, net operating profit/loss after tax)이 2억 2천만 달러를 기록함
- 특히 머스크 그룹의 글로벌 물류기업인 Damco사가 가장 큰 타격을 받음
 - 포워더업체들의 매출이 연평균 8.3% 증가했음에도 불구하고 Damco사의 NOPAT는 140% 하락한 6백만 달러를 기록함
- 머스크 그룹의 운영을 중단시킨 Nyetya 사이버 공격으로 머스크선사의 운송량은 2.5% 감소했는데 그 이유는 2주동안 고객이 예약을 전환했기 때문임
 - 머스크선사는 '화물 비상사태'를 관리하기 위해 추가 선박을 배치함에 따라 운영비가 상승했음
 - 또한 로테르담에 위치한 머스크의 완전무인자동화터미널, 뉴욕과 LA에 있는 자사 터미널의 작업이 수일간 중단된바 있음
- Maersk사는 3/4분기에 점진적으로 회복세를 보인 후, 4/4분기에는 수익과 운영비 모두 정상화될 것이라고 기대하고 있음
 - 머스크선사는 단단한 시장기반 덕분에 작업 중단사태에도 불구하고 수익을 낼 수 있었음

사이버 공격 피해로 최대 3억 달러 비용 지출



자료 : <https://www.supplychaindive.com/news/Maersk-cyberattack-Nyetya-cost-300M-details/510320/>

참고자료 : <https://www.supplychaindive.com/news/Maersk-cyberattack-Nyetya-cost-300M-details/510320/>, 2017.12.