

Contents



통계로 보는 국제물류

1. 미 주요 항만 '콜드 체인' 비즈니스 확산



이슈페이퍼

1. 유럽연합 철도인프라 개발의 문제점과 향후 과제



물류정책·산업동향

1. 페낭 항만 확장에 4,600만 달러 투자 예정
2. 야마토, 동남아시아 지역으로 물류 사업 확대
3. 머스크, 미래 경쟁상대로 글로벌 전자상거래 선두기업 대두 우려
4. 러시아와 카자흐스탄, '유라시아 고속철도' 건설사업 추진

명사 스피치

"선사들이 능력을 갖추고 양질의 서비스를 제공한다면 수출입 기업들도 우리 해운선사를 더 많이 이용하는 등 진정한 상생협력의 길을 걸을 것이다. 선주와 화주가 손 잡으면 이겨내지 못할 위기는 없다. 해양수산부도 선·화주가 함께 성장하고 미래를 대비할 수 있도록 모든 지원을 다할 것이다."

해양수산부 김영춘 장관
(2018. 2. 13. / 매일경제)





통계로 보는 국제물류

미 주요 항만 '콜드 체인' 비즈니스 확산

미국 주요 항만의 리퍼 컨테이너 물동량 현황(2016)

항만 명	컨테이너(TEU)	살화물(톤)	항만명	컨테이너(TEU)	살화물(톤)
Port Canaveral	8,691	19,000	뉴올리언즈항	40,467	77,515
에버글레이드항	135,624	미상	Northwest Seaport Alliance	204,587	미상
Freeport, 텍사스	32,718	미상	샌디에고항	142,368	미상
글레이브스톤	17,712	230,221	South Carolina Ports	66,180	미상
조지아항	128,810	미상	버지니아항	44,804	미상
잭슨빌항	52,676	미상	Wilmington Delaware	181,245	261,390
로스엔젤레스항	181,751	미상			

자료 : Port Authorities

- 전세계적으로 콜드체인 물류가 확산됨에 따라 미국 주요 항만의 인프라 확충 등 대응 노력이 가속화하고 있음
 - 미국 주요 항만 가운데 리퍼 '컨' 물동량이 연간 10만 TEU가 넘는 항만으로는 에버글레이드항(플로리다주), 조지아항(주지아주), 로스엔젤레스항(캘리포니아주), Northwest Seaport Alliance(워싱턴주), 샌디에고항(캘리포니아주), 위밍턴델라웨어(델라웨어주) 등 5개 항만임
- 미국의 주요 콜드체인 항만이 취급하는 화물은 바나나 및 기타 열대성 과일, 채소류, 육류, 가금류 및 수산물이며, 최근 의약품, 화훼류, 화학제품 등으로 확산되고 있음
- 오클랜드항 등 미국의 주요 농산물 무역항들은 향후 지속적인 국제 콜드체인 물류 확산에 대비해 새로운 설비 도입, 냉동냉장 창고 확충에 나서고 있음
 - 오클랜드항의 경우, 28만 평방피트 규모의 대규모 냉동화물 배송센터를 건설 중임
 - 포트 탐파베이(플로리다주 소재)도 13만4천 평방피트 규모의 대형 냉동보관 시설을 최근 개장함
- 버지니아항 등은 최근 남미(페루, 우루과이, 아르헨티나 등)로부터 블루베리, 꿀, 포도, 복숭아 등을 리퍼 '컨'을 통해 수입하는 콜드체인 시범사업을 시작함

참고자료 : www.maritime-executive.com, 2018.2.23.

박성준 전문연구원

051-797-4774, sjpark@kmi.re.kr



이슈페이퍼

유럽연합 철도인프라 개발의 문제점과 향후 과제

- 최근 유럽연합은 중국의 '일대일로' 사업과 연계해 철도 네트워크 연결 사업에 적극적으로 협조하겠다는 의사를 밝히며 철도운송 사업에 많은 관심을 보이고 있음
 - 내륙 철도운송은 유럽 물류시장에서 새로운 '엘도라도'라고 묘사되고 있으며, 많은 물류서비스 제공업체 및 운송회사들이 관심을 보이고 있음
- 철도 네트워크는 항만에서 내륙으로 연결되는 중요한 수단으로 사용되어 왔으나 그동안 유럽 국가 간 규제가 상이해 철도산업과 관련된 제도개선을 위해 정부나 관련 관리기관의 적극적인 조치가 필요한 시점임
- 이러한 문제점은 유럽의 철도운송 비율이 '13년 17.8%로 수준으로 '00년 19.7% 대비 감소한 결과에서도 나타남
 - 하지만 동일 기간 동안 유럽 화물시장은 매년 2.3%씩 증가해 도로운송 점유율은 73.7%에서 75.4%로 상승함

유럽대륙 철도 화물운송



자료 : joc.com

- '11년 EU집행위원회는 화물의 철도운송 비율을 '30년까지 30%, '50년까지 50%로 증가시킬 계획이라고 발표했지만, '15년 EU감사원이 실시한 감사에 따르면 다음과 같은 이유로 동 목표를 달성하기 힘들것으로 전망됨
- 첫째, EU의 구조적인 약점임
 - EU는 '07~'13년 기간 동안 서유럽 철도 인프라 개발 비용의 80%를 지원하는 등 상당한 자금을 투자했지만 일부 국가에서는 개발된 철도를 화물보다 여객운송에 집중 활용함



- 또한 철도의 화물취급률을 높이겠다는 어떠한 실질적인 약속도 보여주고 있지 않음
- 둘째, 철도인프라 개발은 EU회원국 각각에 의해 주도되어 왔는데, 주로 각국의 국영 기업들에 의해 개발 및 관리됨
 - 이는 국영 기업들이 각 지방 정부로부터 재정 지원을 받는다는 것을 의미함
 - 이러한 구조는 '08년 금융위기 때 정부의 철도인프라 개발 및 시설 유지관리 지급 비용이 줄어들음에 따라 철도운송 서비스의 질이 하락하는 문제를 발생시킴
 - 이러한 이유로 많은 철도화물들이 도로운송으로 전이되면서 철도운송의 비율이 하락하게 됨
- 셋째, 유럽시장에서는 더 많은 자유경쟁이 이루어져야 함
 - 유럽연합은 '01년 철도 운임을 개방함과 동시에 국가 간 횡단 철도망의 자유경쟁을 촉진시키기 위해 국영기업의 인프라 관리와 철도화물 서비스 제공 활동을 분리했음
 - 하지만 기차 운행 시간대가 각 국가별 상이하게 운영되고 있는 등 보호무역주의적 관행이 여전히 존재하는데, 이는 중앙에서 열차운행 일정을 통합관리하기가 힘들기 때문이었음
- 넷째, 각 국가의 규정 및 제도가 유럽연합 수준에 부합하지 못함
 - 미국이나 호주와 같이 넓은 땅을 보유한 하나의 국가에서는 철도화물관련 규정이 좀 더 쉽게 제정되겠지만, 유럽연합은 다종의 많은 단체가 존재해 통합된 법률을 제정하기가 힘들다는 문제점을 가지고 있음
 - 이처럼 각기 다른 인프라 관리주체 간 협력이 원활하지 못해, 최악의 경우 서비스 중단까지 이어짐
 - 또한 화물을 운송하는 열차가 관리제한속도, 대기시간, 철로 부족 등으로 열차의 속도가 평균 18~30km에 불과한데 이는 유럽에서 화물을 운송하는 트럭의 평균속도가 약 60km인점을 감안할 때 운송시간이 매우 취약한 것으로 파악됨
- 다섯째, 복잡한 행정절차임
 - 네덜란드 로테르담에서 스페인까지 열차 편성을 위해서는 네덜란드, 벨기에, 프랑스, 스페인 등 4개 국가의 회사가 서로 다른 법률 및 행정 규칙 내에서 시간표를 조율해 제공해야함
 - 이는 열차운영 시간과 가시성 확보가 어려워 열차예약이 매우 힘들어 비용경쟁력을 확보하기 어려움
- 하지만 EU집행위원회는 여전히 화물의 철도운송 활성화를 위해 노력 중임
 - 철도운송은 트럭운행을 감소시켜 이산화탄소 배출량을 감축시키는 등 많은 장점이 있어 철도운송을 촉진하기 위해 다방면으로 서비스 역량 강화를 도모 중
- 이를 위해 수개의 주요 계획이 발표됨
 - 예를 들어, 유럽대륙에서 일관되고 효율적인 철도 네트워크가 구축될 수 있도록 9개의 철도화물 노선이 신설됨
 - 또한 이러한 화물 노선에 대해 하나의 통합된 예약 센터를 구축함으로써 국가 간 철도운송 시 시간 조율을 위해 각 국가에 협조 요청을 하지 않아도 됨
 - 이러한 결과로 동 노선의 열차 속도는 시간당 50km까지 향상되어 화물을 운반하는 트럭의 평균 속도 수준까지 근접하게 됨



유럽의 주요 철도 회랑



자료 : ec.europa.eu

- 그러나 철도운송에 더 많은 화주를 유치하기 위한 가장 큰 과제로 비용 절감 문제가 남아있음
 - 컨테이너 철도운송 비용은 열차 슬롯으로 지불되므로 열차의 길이와 관련된 열차 슬롯의 개수는 열차 운행 회당 운영비용을 줄이기 위해 매우 중요함
 - 스페인의 평균 열차길이는 450m, 프랑스 경우 740m로 미국 1,500~2,000m에 비해 상대적으로 열차 길이가 짧음
- 마지막으로 정책적 지원이 매우 중요함
 - 몇몇 유럽 국가들은 평균 철도 점유율이 감소했던 '00년~'13년 사이에 철도 운임을 인상하는 등 정책적 지원을 소홀히 했음
 - 하지만 독일의 경우 보조금을 지급하는 등 꾸준한 지원으로 철도 점유율이 하락한 대부분의 유럽국가와 반대로 지난 15년 동안 43%의 철도물량 증가율을 달성함
 - 현재 유럽국가의 철도인프라 개발 활성화 분위기는 '일대일로 관련사업'과 연계된 중국의 전략적 의지와 약속 덕분임
 - 따라서 유럽연합이 '11년 제시했던 의제와 목표를 달성하고자 한다면 국가적 차원에서뿐만 아니라 유럽 차원의 계획을 결정하고 이행해야 함

■ 참고자료 : https://www.joc.com/rail-intermodal/international-rail/analysis-europe-wide-rail-freight-would-be-pro-commerce-green_20180226.html, 2018.2.26.

김병주 연구원

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



물류정책·산업동향

페낭 항만 확장에 4,600만 달러 투자 예정

- 올해 페낭 항만은 항만 확장 개발을 통해 물동량 처리능력을 기존 200만 TEU에서 280만 TEU까지 증가시킬 예정이며, 이를 위해 약 4,600만 달러를 투자할 계획이라고 밝힘
 - 개발 1단계에서는 항만의 운영능력 향상을 위해 선석 확대 및 안벽 크레인(quay crane) 2대를 설치할 예정이며, 이를 위한 자금은 내부적으로 조달할 예정임
 - 현재 확장 공사를 위한 승인이 완료된 상태이며, 페낭 항만은 엔지니어사와 항만 확장에 대한 설계 및 컨설팅을 진행 중에 있음
- 이번 항만 확장은 궁극적으로 대형선박 수용 및 물동량 처리능력을 증대시키기 위한 것으로, 이를 위해 우선적으로 수심을 기존 11m에서 11.5m까지 증가시킬 예정임
- 페낭 항만은 최근 물동량이 증가세를 보임에 따라 이 성장 추세가 지속될 시 향후 4~5년 안에 220만 TEU에서 230만 TEU의 물동량을 처리할 수 있을 것으로 기대하고 있음
 - 따라서 페낭 항만 관계자는 미래 수요를 충족시키기 위해 항만 확장 개발이 현 시점에서 시작되어야 할 필요성이 있다고 언급함
 - 또한 2016년에 약 670만 달러를 투자해 컨테이너 야드 장비를 구입했다고 밝힘
- 페낭 항만은 올해 약 5%의 성장세에 달하는 160만 TEU의 처리량을 목표로 하고 있음
 - 지난해 처리한 물동량은 150만 TEU로, 이는 전년 대비 약 6% 성장한 수준임
- 지난해 페낭 항만의 물동량 증가를 주도한 국가는 38%를 차지한 태국(남부지역)으로 나타났으며, 북부 반도 말레이시아의 유기적 성장 또한 물동량 증가에 기여한 것으로 나타남
- 또한 페낭 항만이 처리한 물동량의 80%는 중국, 일본 및 한국향 화물로 나타났으며, 나머지 20%는 중동 및 다른 국가가 최종 목적지인 것으로 나타남
- 항만 확장 공사는 완공까지 18~20개월이 소요될 것으로 예상되며, 올 3/4분기부터 공사를 시작할 예정임

■ 참고자료 : <http://www.seatrade-maritime.com>, 2018.2.26.

이기열 전문연구원

051-797-4670, kylee@kmi.re.kr

야마토, 동남아시아 지역으로 물류 사업 확대

- 야마토 홀딩스(Yamato Holdings)는 자국에서 인력 부족 문제로 지속적인 어려움을 겪음에 따라 동남아시아 지역으로 물류 사업을 확대할 계획임을 밝힘
 - 동남아시아 지역 중에서도 미얀마 및 인도네시아를 대상으로 포워딩 사업을 시작할 예정임
 - 해당 국가의 경제 발전과 함께 물류 서비스에 대한 수요가 증가하고 있는 만큼 야마토는 이번 사업 확장을 통해 자사의 수익성을 확보할 수 있기를 기대하고 있음
- 야마토는 2월 말부터 인도네시아에서 포워딩 서비스를 시작할 예정임
 - 로컬 기업인 Multisarana Bahteramandiri와 합작해 설립한 Yamato Indonesia Forwarding사가 추후 배송과 관련된 업무를 수행할 예정임
- 야마토 홀딩스는 지난 2013년 현지 법인인 Yamato Indonesia를 설립했으며, 주로 인도네시아 진출 일본 기업을 대상으로 컨설팅 업무를 수행해 왔음
 - 이번 합작 투자를 통해 인도네시아 내에서 사업을 확장시켜나갈 계획이며, 나아가 일본과 인도네시아 및 동남아시아 국가들과의 무역을 증진시키는 것을 목표로 하고 있음
- 미얀마에서의 포워딩 서비스는 올 4월부터 시작될 예정임
 - 기존 인도네시아에서 제공하는 포워딩 서비스 외에도 트럭 운송을 제공할 예정임
 - 이는 미얀마 내에서 지속적으로 증가하는 산업 단지 개발로 인해 일본 기업의 활동이 활발하게 이루어지고 있기 때문임
 - 야마토는 미얀마와 미얀마 인접국 간(태국 등)의 화물 운송 서비스에 대한 수주를 기대하고 있음
- 야마토는 로컬 기업인 Aye International Group과 합작 회사 Yamato set up Yamato Global Logistics Myanmar를 설립했으며, 최종적으로 미얀마에서 창고(warehouse)를 운영하기를 희망한다고 밝힘
- 야마토 홀딩스는 2010년 상하이 및 싱가포르에서 시작한 운송 서비스를 계기로 아시아 대륙에서의 사업을 확장하기 시작했음

■ 참고자료 : <https://asia.nikkei.com>, 2018.2.25.

신수용 전문연구원

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

머스크, 미래 경쟁 상대로 글로벌 전자상거래 선두기업 대두 우려

- 세계 1위 컨테이너 선사(船社)인 머스크라인은 아마존과 알리바바 같은 글로벌 전자상거래 선두기업의 해운 물류시장 진출을 두고 이들이 미래의 경쟁 상대로 대두되고 있는데 많은 부담을 가지고 있는 것으로 알려짐
 - 머스크는 아마존, 알리바바가 향후 자사의 경쟁 상대가 될 것을 우려하고 이 문제를 최대 현안으로 직시하고 적절한 대안을 마련하고 있음
- 머스크 최고경영자(CEO) 소렌 스코우씨는 “고객들은 우리의 통합 컨테이너사업전략이 그들이 필요한 공급망관리를 통합적으로 제공함으로써 자불 문제의 편리함뿐만 아니라 더 정확한 운송정보 제공과 공급망의 효율적 관리까지 해결해주기를 기대하고 있다”고 밝힘
 - 또한 유선전화를 통해서도 업무를 할 수 있도록 새로운 디지털화 전략을 내놓고 있다고 밝힘
- 소렌 스코우씨는 “현재까지는 우리가 글로벌 전자상거래기업의 운송서비스를 차질없이 제공하고 있지만 향후 서비스에 만족하지 못하는 상황이 발생하면 그들이 직접 해상운송 서비스를 하게 되리라는 것은 의심할 여지가 없다”고 말함
 - 현재 머스크를 포함한 해운선사에서 아마존 창고의 화물 운송 업무를 담당하고 있으나, 글로벌 전자상거래 선두기업이 창고화물 운송을 어떻게 통제하느냐에 따라 해운업계에 큰 영향을 미칠 수 있다는 것이 제기됨
 - 이에 아마존은 자사 창고화물에 대해 물류 통제력을 강화해 운송의 유연성을 높이며, 물류대란을 해결하기 위함이라고 밝힘
- 2015년 아마존 중국사업부는 미국연방해사위원회(FMC)에 해운포워더로 등록하면서 해운업에 진출했고 2017년에는 아마존과 알리바바와 같은 글로벌 전자상거래 기업들이 약 150개가 넘는 중국 수입기업의 컨테이너 운송대행 역할을 맡았음
- 기존 육상운송에서부터 수년 전 시작한 해운사업, 그리고 최근의 항공운송시장 진출 소식 등을 고려해보면, 아마존이 '전방위적으로 물류 시장을 점령할 수도 있다는 우려가 커짐
- 한편 지난달 머스크는 고객사들에게 최상의 컨테이너 운송서비스를 제공하기 위해 IBM과 제휴해 블록체인을 구축해 국제무역 상품의 흐름을 투명하고 단순화할 수 있도록 하는 글로벌 트레이딩 플랫폼구축 마스터플랜을 발표함
 - 또한 지난해 초부터 알리바바와 제휴해 알리페이 플랫폼을 통해 중국 측 선주가 화물 대행을 통해 컨테이너를 예약하는 전통방식과 달리 화주가 인터넷을 통해 직접 선적하는 서비스를 제공함
- 아마존은 최근 “shipping with Amazon”이라는 기업 택배 서비스를 준비하고 있음
 - 이 소식이 전해지자마자 곧 Fedex, UPS의 주가가 하락했지만, 아마존에서는 “타 물류업체와의 경쟁에 집중하지 않고 모든 화물을 취급할 수 있는 그 이상의 성장을 위해 노력할 것”이라고 밝힌 바 있음





- 영국 로이드선급협회(LR)의 혁신전략연구개발이사 Luis Benito씨는 통합 디지털 운송 시스템이 개발되면 머스크와 아마존의 공급망 자동화는 더 가속화가 될 것이라고 전망함
- 이에 “머스크의 통합 디지털 운송 시스템은 관련 업계와 고객들에게 광범위한 혜택을 제공할 수 있을 것으로 보며, “Maersk는 시장을 잘 이해하고 있으며 Amazon의 비즈니스 통합 전략이 매우 파괴적인 것을 고려한다면 파트너로서 함께 협력하는 것이 가장 좋은 대안일 것”이라고 밝힘
- 언론 보도 분석 전문가의 의견에 따르면 아마존은 현재 자체 자산을 보유하지 않고 기본적으로 특송 업체와의 협력 형태로 아웃소싱하거나 임차하고 있는 계약 조건을 예로 들며, Maersk나 UPS 등 산업 선두기업과 진정한 경쟁하기에는 아직 남은 과제들이 많다고 밝힘

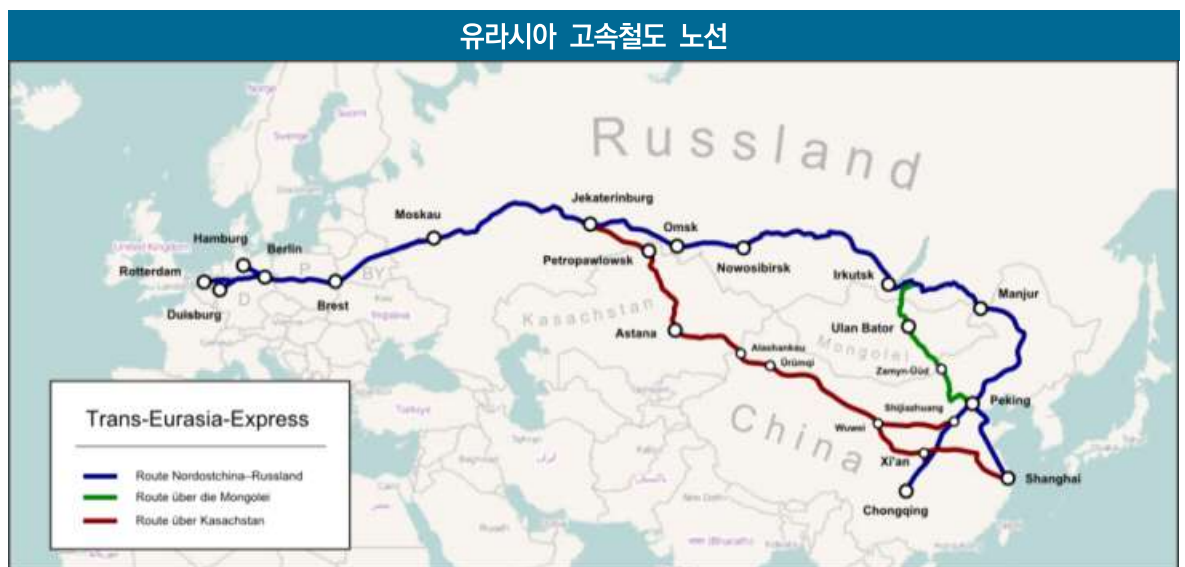
■ 참고자료 : shippingchina.com, 2018.2.22.

공영덕 연구원

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

러시아와 카자흐스탄, '유라시아 고속철도' 건설사업 추진

- 러시아철도청(RZD)와 카자흐스탄철도청(KTJ)는 '유라시아 고속철도' 사업을 위한 조사를 공동으로 진행하기로 결정했음
- 올렉 벨로조로프 러시아 철도청 사장과 카나트 알프스바예프 카자흐스탄철도청 사장은 '유라시아 고속철도' 사업 관련 MOU를 체결했음
 - MOU에 따라 러시아철도청과 카자흐스탄철도청은 고속 및 초고속 여객용, 중국-유럽 환적화물, 전자상거래를 통한 상품운송을 포함해 모든 운송과 관련된 분야에서 협력하기로 함
- 또한 러시아 철도는 1,524mm 광궤이며, 중국 철도는 1,435mm의 표준궤임에 따라 러시아, 카자흐스탄, 중국은 유라시아 철도 광궤 문제를 해결하기 위해 여러 대책을 마련 중임
 - 유라시아 철도 노선은 모스크바-카잔-예카테린부르크-첼라빈스크-고르부도보-페트로파블롭스크-코크세타우-아스타나-카라간다-발하쉬-카프사카이-알트콜임
- 양측은 노선개발에 필요한 기술에 대한 상세 연구를 수행하고, 타당성 조사를 공동으로 진행함과 동시에 필요한 법적 근거를 마련하고자 함



자료 : <http://www.aapacgroup.com/china-kazakhstan-second-rail-link.html>(검색일: 2018.2.27.)

참고자료 : <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rzhd-i-kazakhstanskije-zheleznye-dorogi-dogovorilis-o-sotrudnichestve-po-proektu-vsm-evraziya/>, 2018.2.27.