

Contents



통계로 보는 국제물류

- DAT 트럭적재량 지수 지속 상승...트럭 현물운임 하락세 지속



물류정책 · 산업동향

1. 머스크, 내년까지 세계 교역 부진 전망
2. 동남아시아, 공급망 투자 유치 경쟁 치열
3. 폴란드 그단스크항, 항만 확장 계획 발표

명사 스피치

“전 세계가 첨단기술을 통해 연결되면서 빠른 속도로 경제가 사라지고 있다. 앞으로는 한국과 콜롬비아처럼 거리가 먼 나라들이 서로 교역과 투자를 늘리는 것이 더 자연스러워질 것이다. 콜롬비아는 북미와 중미를 연결하는 중간 지점에 위치해 물류 측면에서 유리하고 역내 다른 국가들과 FTA로 촘촘히 연결돼 있다는 것도 큰 장점이다. 법인세 인하 등 현 정부의 친기업 정책도 도움이 될 것이다.”

호세 마누엘 레스트레포 콜롬비아 통상산업부 장관
(2019. 10. 12. / 조선비즈 인터뷰기사)





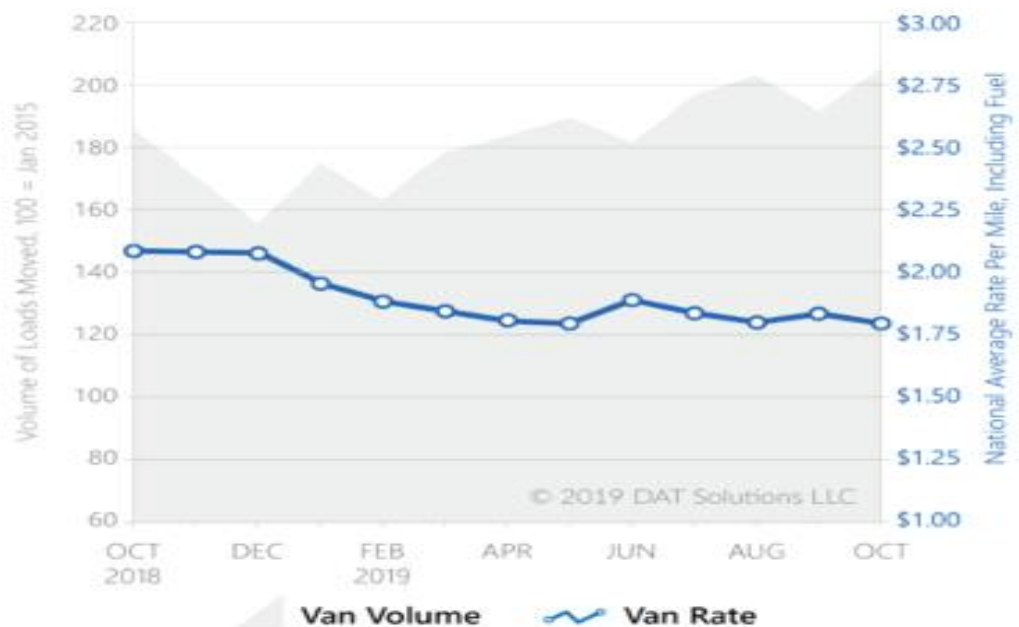
통계로 보는 국제물류

DAT 트럭적재량 지수 지속 상승...트럭 현물운임 하락세 지속

- 지난 10월 현물시장 트럭적재량(truckload volume)은 2015년 1월 이후 최고점을 기록했으나, 운임료(truckload rate)는 하락추세임
 - 일반화물 뿐 아니라 냉장냉동화물량도 지속적으로 증가하는 추세임
 - 10월 평균 현물운임은 마일 당 약 1.8달러(연료비 포함)로 전월(9월) 대비 5센트 하락, 전년 동월 대비 28센트 하락한 수준임
- Peggy Dorf DAT 솔루션 시장 분석가는 이러한 낮은 현물운임이 성수기 동안에는 오히려 현물시장으로 물량을 유인하는 요인이 될 수 있다고 지적함

DAT 트럭적재량 지수 및 현물운임

(2015=100)



자료 : <https://www.foodlogistics.com/transportation/news/21096742/truckload-volumes-hit-5year-high-in-october>
(검색일:2019.11.20.)

참고자료 : www.foodlogistics.com, 2019.11.20.

조지성 전문연구원

051-797-4916, jisungjo@kmi.re.kr

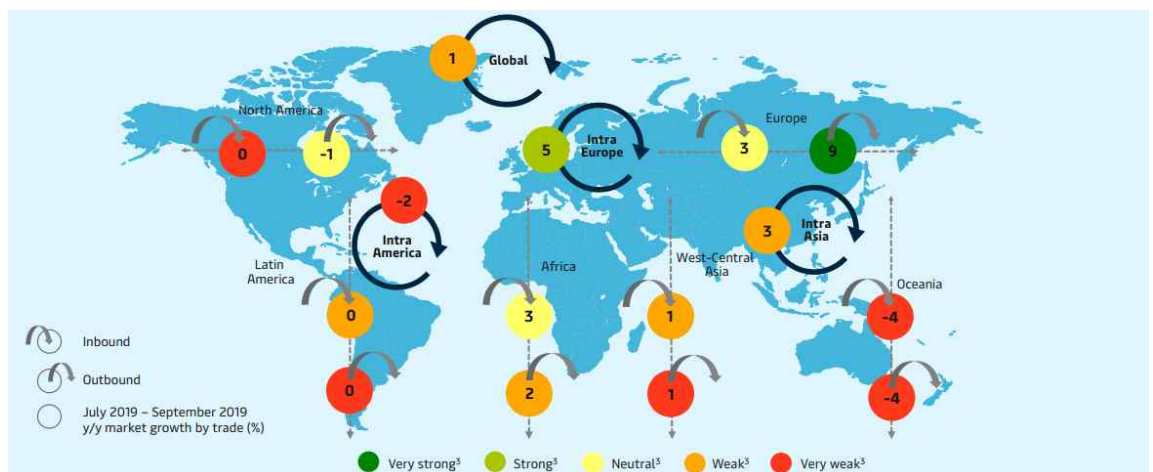


물류정책·산업동향

머스크, 내년까지 세계 교역 부진 전망

- 주요 경제부문에서 광범위하게 침체가 진행되고 있으며, 이는 세계 물동량 성장을 둔화로 나타나고 있음
 - 세계 최대 컨테이너 운송 회사인 머스크(Maersk)는 3분기 영업보고서에서 미·중 무역분쟁 및 브렉시트, 세계적인 확대 재정 및 통화정책이 세계 교역을 둔화시켰다고 언급함
 - 또한, 제조업부문의 지속적인 성장 둔화는 2020년 경제성장률의 상승 가능성을 제약하고 있으며 세계 교역의 부진이 지속될 것이라고 밝힘
- 3분기 머스크의 글로벌 컨테이너 물동량 증가율은 다소 둔화되었음
 - 해상 운송되는 모든 소비재의 20%를 취급한다는 점에서 머스크가 취급한 컨테이너 물동량은 세계 교역의 척도가 되고 있음
 - 3분기 머스크의 컨테이너 물동량은 전년 동기 대비 1.5% 증가하는데 그침(1분기 1.7%, 2분기 2.0%)
 - 2018년 컨테이너 물동량 증가율은 전년 대비 4.0%로 2019년에는 증가율이 다소 둔화되었음

Global container trade (Q3 2019)



출처 : Maersk investor presentation Q3 2019

- 소폭의 컨테이너 수요 증가 추세를 보임
 - 머스크는 이 같은 현상이 글로벌 제조 및 수출의 지속적 둔화를 반영한다고 분석하며 2020년 교역 성장률이 상승할 가능성이 매우 낮다고 언급함

참고자료 : www.maersk.com/ / www.markets.businessinsider.com/ 2019.11.15.

동남아시아, 공급망 투자 유치 경쟁 치열

- 중국에서 빠져나오려는 기업을 유치하기 위한 동남아시아 국가들 간의 경쟁이 치열
 - 미중간 무역 분쟁이 계속됨에 따라 중국에 위치한 기업들이 생산 및 물류 거점을 동남아시아로 이전하기 시작하면서 이들을 유치하기 위한 동남아시아 국가 간 경쟁이 치열해지고 있음
 - 현재까지 가장 많은 기업을 유치한 국가는 베트남으로 세계은행에 따르면 지난 6월과 8월 사이에 해외로 이전할 계획을 발표한 중국 기업 33개 중 23개가 베트남을 선택
 - 이에 따라 베트남 3분기 국민총생산(GNP)은 전년 대비 7% 성장했으며 수출 또한 7.31% 성장
 - 이는 베트남의 낮은 인건비에 기인한 것으로 2014년 기준 방콕의 인건비는 하노이의 2.4배, 쿠알라룸푸르는 2.8배 높음
 - 하지만 최근 들어 인건비 격차가 좁혀짐에 따라 태국과 말레이시아, 인도네시아가 적극적으로 유치 경쟁을 시작하고 있음
- 태국 정부는 투자 기업에 세금을 절반으로 감면해주는 유인책을 발표
 - 태국은 지난 9월 최소 10억 바트(약 3,300만 달러) 이상을 투자하는 외국 기업에 대해 세금을 절반으로 감면해주는 정책을 발표
 - 혜택을 받기 위해서는 2021년 말까지 투자가 이루어져야 하며 첨단 전자 및 생화학과 같은 태국 정부가 정한 핵심 분야 투자를 목표로 해야 함
 - 또한 태국 부동산 업체 CP Land는 중국 기업을 겨냥해 광시 건설 엔지니어링 그룹과 합작하여 산업단지 건설을 내년에 시작할 예정
 - 이러한 유치 노력으로 타이어 제조업체인 Prinx Chengshan 등이 태국 이전을 발표했으며 태국 정부는 중국 기업의 투자가 전년 대비 30% 이상 증가할 것으로 예상
- 말레이시아 또한 인센티브 정책을 발표했으며 인도네시아도 정책 구상 중
 - 말레이시아는 지난 10월 향후 5년간 매년 약 10억 링깃(약 2억 4천만 달러)에 달하는 인센티브 제공 정책을 승인
 - 이는 외국 주요 기업과 스타트업을 대상으로 한 것으로 말레이시아 정부는 약 60개의 다국적 기업을 선정해 개별 협상에 들어갈 계획을 세움
 - 2019년 상반기 말레이시아의 외국인 직접 투자는 495억 링깃으로 전년 대비 약 두배로 성장
 - 인도네시아는 구체적인 정책을 발표하지는 않았으나 대통령 지시로 법인세 감면 등의 규제 완화 조치를 검토 중
 - 향후 동남아시아 국가 간 투자 유치 경쟁은 더욱 심화될 것으로 보이며 이는 아시아 공급망 생태계에 큰 영향을 줄 것으로 예상

■ 참고자료 : asia.nikkei.com, 2019.11.19.

김성기 전문연구원

051-797-4688, skkim@kmi.re.kr



폴란드 그단스크항, 항만 확장 계획 발표

- 폴란드 그단스크항(Gdansk port)이 5천만톤의 화물처리 능력을 연간 최대 1억톤까지 늘리기 위해 31억 달러 규모의 항만 건설 계획을 발표함
 - 그단스크항은 발트해에서 가장 큰 항만 중 하나로, 'Central Port' 개발사업은 '20년 이후 착공 예정임
 - 그단스크항의 Central port에 대한 확장(안)에는 19km의 운영부두(operational quay), 8.5km 방파제, 9개의 터미널 등이 포함되어 있으며, 건설되는 터미널은 컨테이너, 여객, LNG 사업과 조선 등에 사용될 수 있다고 밝힘
 - 더불어 'Central port' 개발사업은 공공 및 민간 금융의 자금 지원을 받을 수 있을 것으로 예상됨
- 한편 PSA는 지난 5월 폴란드 내에서 가장 큰 컨테이너 터미널인 DCT(Deepwater container Terminal) 그단스크를 인수함
 - 싱가포르의 터미널 운영사인 PSA는 폴란드 개발기금(Polish Development Fund)과 IFM 글로벌인프라 펀드(GIF)와 함께 DCT 인수를 완료함
 - DCT 그단스크는 철도 수송망을 4개에서 7개로 늘리는 등 철도 인프라와 장비에 대한 2,000만 유로 (2,210만 달러)를 투자할 계획임
 - 그단스크 항만청의 Marcin Osowski 건설 부사장은 "현재 추진 중인 'Central Port' 개발사업은 유럽 최대의 해양 투자 프로젝트"라고 밝힘
- 발트해 연안에 위치해 지리적 이점을 지닌 그단스크항은 'Central Port' 개발사업을 통해 향후 지속적인 성장을 기록할 것으로 기대됨

■ 참고자료 : porttechnology.org, 2019.11.17

김영훈 연구원

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