

제 286호 · 2014년 12월 10일

미래전략연구본부 국제물류연구실 국제물류투자분석센터

총괄 이성우 실장, 감수 길광수 감리위원

KMI

국제물류위클리

K O R E A M A R I T I M E I N S T I T U T E

| CONTENTS |

물류정책·사업동향

1. 머스크, 초대형선박 건조에 10억 USD 투자예정
2. 중국 이우 보세물류센터 운영 개시
3. Menlo, 아시아지역 사업 확장 계획
4. Maasvlakte 2 APMT 터미널 운영 개시

물류시장동향

1. Cosco, 그리스 피레우스 항만에 2억 3천만 유로 투자
2. 불가 강 선박 운행 종료



물류정책 · 사업동향

□ 머스크, 초대형선박 건조에 10억 USD 투자예정

- 세계 최대 컨테이너 선사인 덴마크의 머스크는 시장에서의 지위를 지키기 위해 한국의 조선소와 6척의 19,000 TEU급 컨테이너선 건조에 대해 논의 중임
 - 머스크라인의 CEO Soren Skou씨는 선대를 증가시키기 위한 노력의 일환으로 향후 6개월 내에 여러 척의 18,000 TEU Triple-E 선박을 주문할 것이라고 밝힌 바 있음
 - 머스크의 Triple-E 선박은 세계 최초의 18,000 TEU급 선박이었으나 최근 경쟁선사인 China Shipping Container Lines(CSCL)가 현대중공업을 통해 건조한 현존 최대 컨테이너선인 19,000 TEU 급 'CSCL Global'을 인도받음
 - 또한 2M 연합의 파트너인 Mediterranean Shipping Co(MSC) 역시 중국 할부금융사를 통해 19,200 TEU급 선박을 건조 중에 있음
 - 이에 머스크는 자사의 시장 지위를 고려, 선박의 크기를 19,000 TEU급 이상으로 확대하는 것을 논의 중임
 - 현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양 등 한국기업들이 입찰에 참여하고 있는 이들 선박 건조에는 약 10억 USD가 소요될 것이며, 2017년 안에 인도될 것으로 예상됨
- Journal of Commerce(JOC)에 따르면 머스크는 정책적으로 향후 3년간 보다 많은 초대형 선박을 확보할 계획임
 - 머스크는 현재 총 8척의 Triple-E 선박을 보유중이며, 이들 선박의 선복량은 144,000TEU 에 달함
 - 머스크 CEO인 Skou씨의 발표에 따르면 머스크는 2015~2019년 사이에 30억 USD를 선박 건조에 투자, 총 425,000TEU의 선복량을 추가할 계획임
 - Skou씨는 5년 후 아시아-유럽 항로에서 9,000~10,000 TEU 선박은 경쟁력을 완전히 상실할 것이라고 전망함
 - 따라서 머스크는 시장에서의 지위를 지키고자 하는 노력의 일환으로 지속적으로 초대형선박 건조를 추진할 것으로 예상됨
 - 현재 건조중인 머스크의 초대형 선박들은 2015년 말까지 인도될 예정임

자료 : www.porttechnology.org, 2014.11.24, 2014.11.14.

전형모 전문연구원 (☎ 02-2105-2817, hmjeon@kmi.re.kr)

□ 중국 이우 보세물류센터 운영 개시

- 11월 18일 중국의 대표적인 경공업 생산유통지인 저장성 이우(义乌)시에 보세물류센터가 운영 개시됨
 - 이우 보세물류센터는 저장성의 Ningbo시, 저우산시에 이어 3번째로 설립된 보세물류센터이며, 금년 1월 관련 부처의 승인을 받은 후, 10월 10일 검사를 통과하는 등 중국 보세물류센터 중에서 가장 신속히 건설·운영된 사례임
 - 동 보세물류센터는 'B형' 보세물류센터로서 입주기업은 물류센터 내에서 보세창고, 수출세 환급, 간단한 가공, 국제구매 및 배송, 환적 등의 업무를 진행할 수 있으며¹⁾, 향후 이우시의 무역·수출입 제조기업들의 물류비 절감에 도움을 줄 것으로 전망됨
 - 동 보세물류센터는 총 면적 0.13km²로 현재 사무동 1개동 및 창고 9개동이 건설되었고(창고 면적 4.7만 m²), 향후 5.3만 m² 규모의 창고가 추가 건설될 계획임

<이우 보세물류센터 입구 및 평면도>



자료 : www.biz.zjol.com.cn.



자료 : www.hzdaily.hangzhou.com.cn.

- 한편 같은 날(11월 18일), 이우~스페인 마드리드간 Block Train도 첫 운행이 시작됨에 따라 이우시는 '글로벌 상업도시' 건설에 있어 새로운 이정표를 세움
 - 동 Block Train은 이우시를 출발하여 카자흐스탄, 벨라루스, 폴란드, 독일, 프랑스를 거쳐 스페인 마드리드에 도착하며, 총 길이 약 13,000km, 운행시간은 약 21일이 소요됨²⁾

자료 : www.zj.gov.cn, 2014.11.20 / finance.sina.com.cn, 2014.11.18

김세원 연구원 (☎ 02-2105-2982, ksw@kmi.re.kr)

1) 중국의 보세물류센터는 'A형'과 'B형'으로 구분되며, A형 보세물류센터는 국내 법인에 의해 자사 보세 물류업무를 진행하는 구역이고, B형 보세물류센터는 1개의 국내 법인에 의해 경영되나 다수의 기업들이 보세 물류업에 종사할 수 있는 구역으로서, 승인기구, 화물 보관기간, 설립조건, 기능의 다양성 등에서 종합보세구와는 구별됨.

2) KMI 국제물류위클리 제277호, '중국 이우~스페인 마드리드 Block Train 개통 계획' 참조(2014.10.8).

□ Menlo, 아시아지역 사업 확장 계획

- 국제물류기업인 Menlo logistics는 태국과 말레이시아 지역의 사업을 확장하기 위해 싱가포르를 남 아시아 물류 허브로 선정했음
- Menlo의 마케팅 & 판매부 Robert Bassett 부국장은 “Menlo의 2014년 남아시아 지역 사업이 3/4 분기까지 전년대비 10% 이상의 성장을 기록하며 최고의 해를 보내고 있다”고 언급함
 - 또한 올해 초부터 현재까지 27개의 신규 프로젝트를 추진해 왔으며, 이에 따라 고객 기반 확대를 위한 좋은 위치에서 2015년을 시작할 수 있게 되었다고 덧붙임
- Menlo는 2014년 싱가포르와 말레이시아 쿠알라룸푸르(Kuala Lumpur)의 샤알람(Shah Alam) 지역에 2개의 신규 보세창고 건립을 비롯하여 태국 라클라방(Lakrabang) 지역에 멀티 클라이언트 (multi-client) 보세창고를 개장하는 등 신규 물류시설에 대한 투자를 추진해 왔음
 - 세 개의 신규 물류 시설 총 면적은 69,000m²이며, 신규 시설을 포함하여 Menlo가 보유한 남아시아 지역의 물류시설들은 총 35개로 총 면적은 392,000m²임
- Menlo의 남아시아 지역 관리부 Desmond Chan 부장은 “싱가포르는 상업적인 측면에서 아시아의 허브로서 검증받은 지역”이라고 언급하며, “Menlo의 싱가포르 허브를 통해 헬스케어, 원유 및 가스 부문의 물류 솔루션을 제공하기 위해 lean³⁾ 방식을 활용하여 효율성을 확대해 나갈 것”이라고 덧붙임
- Menlo는 현재 싱가포르와 태국, 말레이시아, 인도, 호주에 물류 사업장을 운영하고 있으며, 향후 인도네시아와 베트남을 다음 사업 확장지로 고려하고 있음

자료 : www.ihsmaritime360.com, 2014.11.21.

손보라 연구원 (☎ 02-2105-2914, bora62@kmi.re.kr)

3) 린의 개념은 도요타 생산 시스템에서 시작되어 제조업뿐만 아니라 서비스를 포함한 다양한 분야에서 적용되는 개선활동중 하나이며 과다생산, 불필요한 공정단계, 불필요한 이동, 대기, 불량품 등과 같이 불필요한 요소와 낭비요소 등을 제거하는 것임

□ Maasvlakte 2 APMT 터미널 운영 개시

- 최근 로테르담 Maasvlakte2의 APMT 컨테이너 터미널이 운영에 들어가면서 트럭, 바지선 및 열차 연계 서비스도 개시됨
 - 동 터미널에는 자동화된 트럭 게이트는 물론 4개의 750m 트랙을 갖춘 신규 열차인입시설과 500m 길이의 바지선 전용 터미널을 갖추고 있음
 - APMT의 열차인입 터미널은 유럽 중부까지 초기에는 주당 3회 운행을 개시하며 자동화된 컨테이너 장치장에는 넓은 화차와 갠트리 크레인을 이용하여 매주 서비스를 테스트중임
 - 내년에 열차터미널 외의 서비스 운영 횟수는 공급사슬 처리능력이 계속 확장 될 것으로 보여 주당 10회 이상으로 증가할 것임
 - 신규 바지선 터미널의 선석 수심은 10m이며 바지선-안벽 운영 전담 팀이 있어 24시간 항시 이용 가능함
 - 그동안 APMT는 로테르담 Maasvlakte 1을 운영하면서 2015년 2월 정식 개장을 앞두고 수시로 사전 준비를 진행중임

<로테르담 Maasvlakte 2의 APMT와 RWG의 위치>



자료 : www.maritimejournal.com.

- APMT의 신규 로테르담 터미널은 Maasvlakte 2 지역의 2개의 터미널 중 하나로, 세계에서 가장 큰 원양 선박을 수용 할 수 있음
 - 동 지역의 다른 터미널인 로테르담 월드 게이트웨이(RWG)는 DP World, MOL, 현대상선, APL 및 CMA CGM이 공동으로 운영하며 내년에 개장함
 - APMT 터미널은 1,000m의 안벽과 20m의 수심을 갖추고 있음
 - RWG는 두바이를 기반으로 한 DP World가 운영하며 1,150m의 안벽과 20m의 수심을 갖추게 됨
 - RWG 또한 열차터미널을 운영하며 내륙 및 피더선을 위한 550m의 안벽을 갖추고 있음

- APMT Maasvlakte 2의 초기 처리능력은 240만 TEU로 예상하며 RWG 터미널은 1단계 개발에서 230만 TEU의 처리능력을 갖추게 됨

자료 : www.lloydsloadinglist.com, 2014.11.27.

양규석 연구원 (☎ 02-2105-2928, yks8065@kmi.re.kr)

물류시장동향

□ Cosco, 그리스 피레우스 항만에 2억 3천만 유로 투자

- Cosco는 그리스 피레우스 컨테이너 터미널(PCT: Piraeus Container Terminal)에 투자하기위해 PPA(Piraeus Port Authority)와 계약을 체결함
 - 이번 투자를 통해 Cosco는 피레우스 부두 Ⅱ, Ⅲ의 연간 화물 처리능력을 370만 TEU에서 620만 TEU로 확충할 계획임
 - PPA 대표는 이번 투자를 통해 피레우스 항만이 유럽에서 현대적인 항만 중 하나가 될 것이며 항만산업에 긍정적인 영향을 미칠 것이라고 함
 - 또한 피레우스 항만 개발은 국익을 창출 할 수 있으며 국가성장의 주요 요소 중 하나라고 말함

자료 : transportinfrastructure.logistics-business-review.com, 2014.12.01

김은미 연구원 (☎ 02-2105-2835, usea1004@kmi.re.kr)

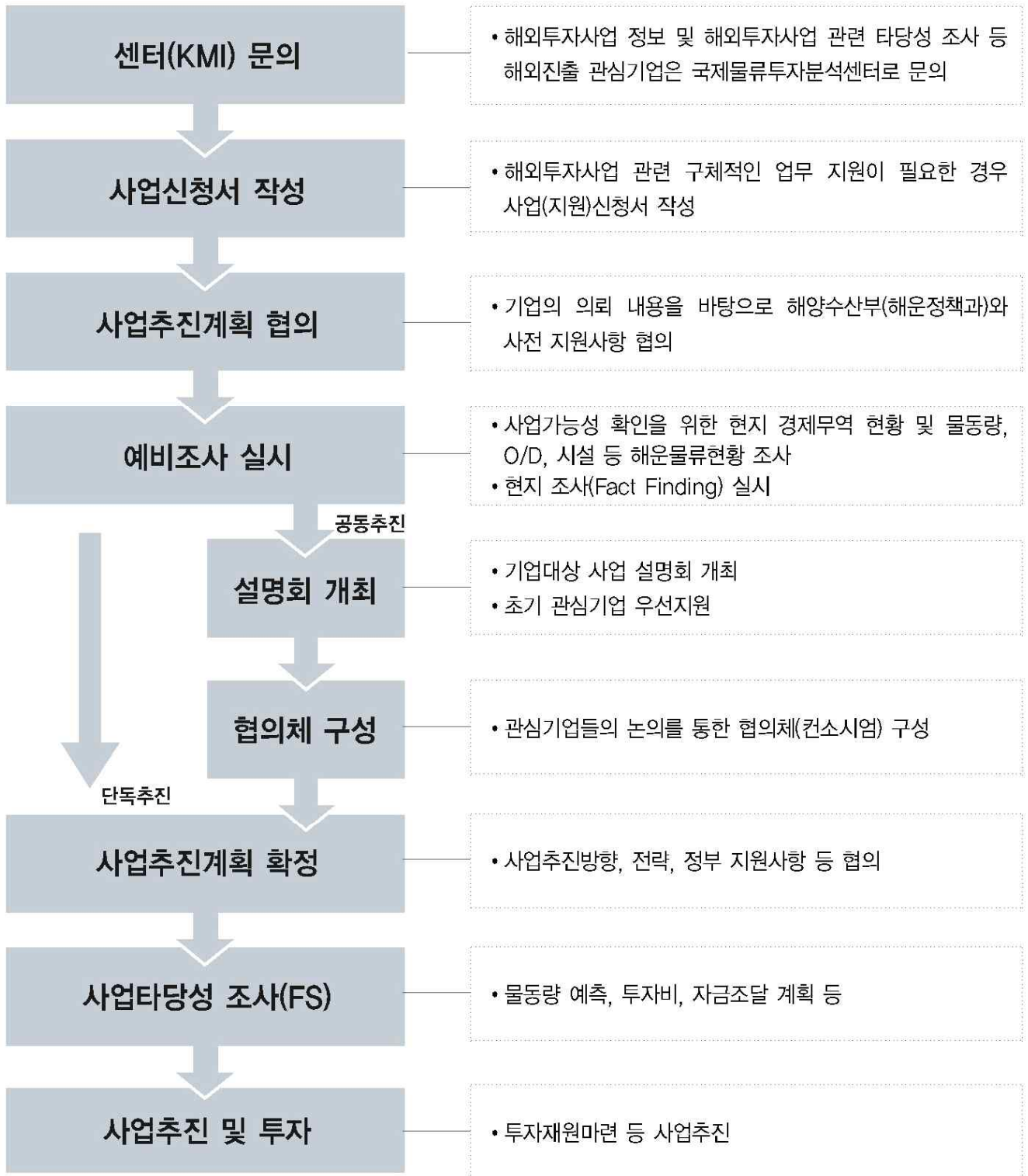
□ 불가 강 선박 운행 종료

- 최근 불가 강의 선박운행이 종료됨
 - 올해 불가 강 선박운행은 3월 25일부터 12월 1일까지 약 251일 동안 이루어졌음
 - 불가 강을 운행하던 선박들은 볼고그라드, 니즈니 노브고라드, 레닌그라드 등의 지역으로 옮겨져 동계기간동안 휴항하게 됨
- 올해 불가 강의 해상 물동량은 러시아내 물동량 2.3백만 톤을 포함한 총 6.3백만 톤으로 전년대비 3.7% 감소함
 - 물동량 감소의 가장 큰 요인은 수심 감소임
 - 이로 인해 금속류 물동량 66,000톤(-49%), 시멘트 원자재 156,000톤(-45.9%)이 감소함
 - 이러한 상황은 다른 건축재료(자갈: 26%, 쇠석: 63.6% 감소)의 감소를 가져와 러시아 내 건축시장에 부정적인 영향을 끼침
- 이에 반해 곡물, 비료, 황의 물동량은 약 3배 증가함
 - 올해 불가선박의 곡물관련 물동량은 1.1백만 톤임
 - 불가선박사는 화물 류 다양화를 통해 물동량 감소 문제를 해결하고자 함

자료 : www.portnews.ru 2014.12.03

이하림 연구원 (☎ 02-2105-2954, harimy1@kmi.re.kr)

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



* 기초타당성 조사(실비 부담), 정부간 협상, 투자사업 관련 정보 및 기초 자료 제공