

Contents

통계로 보는 국제물류

1. 올 상반기 러시아 철도 물동량, 통과는 증가세...내수는 정체

물류정책·산업동향

1. 해상운송 침체와 높은 항공운송 가격으로 Sea & Air 활성화
2. 디지털화, 공급사슬 우수인재 부족 초래 가능
3. 현물운임 상승으로 50억 달러 해운 이익 추가 창출
4. 해운선사 정시성(Reliability), 작년 수준에는 못 미쳐
5. 글로벌 물류 허브시장의 임대료 순위

명사 스피치

“앞으로 해양수산부는 대통령께서 바다의 날 기념식에서 강조하신 재조해양(再造海洋)의 자세로, 전 국민의 해양 안전을 지키고 경제 활력 제고와 글로벌 해양수산강국 실현이라는 비전을 달성할 수 있도록, 새 정부 국정과제 이행과 가시적 성과 창출에 혼신의 노력을 다하도록 하겠습니다.”

김영춘 / 해양수산부 장관
(2017. 7. 31. / KMI 해양수산 국정과제 이행전략 세미나 축사)





통계로 보는 국제물류

올 상반기 러시아 철도 물동량, 통과는 증가세...내수는 정체

- 2017년 상반기 러시아 총 철도 물동량은 185만 TEU로 전년 동기 대비 20% 증가했으며, 중량은 19% 증가한 1,930만 톤을 기록함

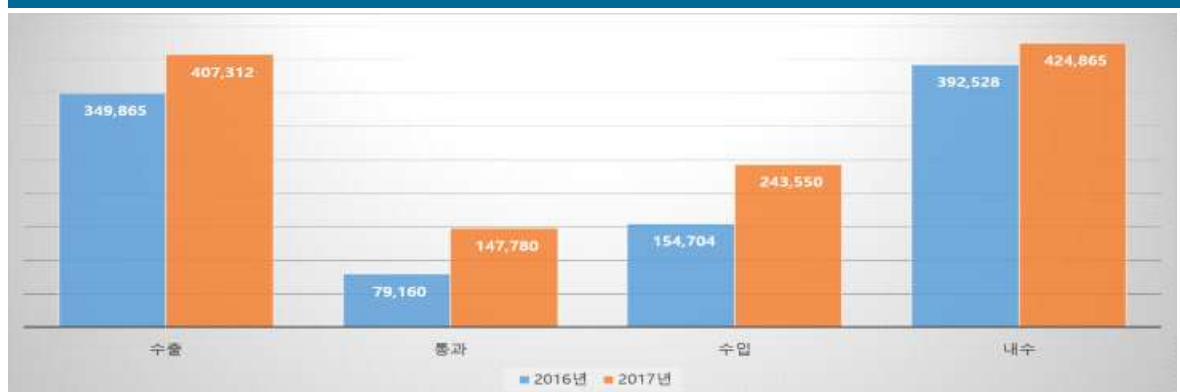
2016년과 2017년 상반기 총 철도 물동량



자료 : <http://infranews.ru/>

- 2017년 상반기 적컨테이너 총 물동량은 122만 TEU로 전년 동기 대비 25% 증가했으며, 중량은 1,776만 톤으로 20% 증가함
 - 2016년 상반기 154,704 TEU를 기록했던 통과 적컨테이너 물동량은 2017년 상반기에 243,550 TEU를 기록하며 가장 큰 증가율을 보였음

2016년과 2017년 상반기 적컨테이너 물동량



자료 : <http://infranews.ru/>

■ 참고자료 : infranews.ru, 2017.7.4.

김엄지 연구원

051-797-4776, umjikim@kmi.re.kr



해상운송 침체와 높은 항공운송 가격으로 Sea & Air 활성화

- 높은 항공운임 및 해상화물운송 침체 속에서 투명한 가격정책을 추진한 Sea & Air 복합운송이 더욱 활기를 띄고 있음
 - 현재 가장 인기 있는 Sea & Air 노선은 중국 또는 동남아시아에서 두바이를 거쳐 유럽으로 가거나 미국으로 가는 노선임
 - 두바이의 International Transport Services의 Ryszard Rzepa 전무는 작년물량 수준까지 회복은 확신할 수 없지만 Sea & Air의 회복세는 분명하다고 밝힘
 - 그는 지금의 Sea & Air 복합운송 회복세는 인상되는 아시아 발 항공요금의 영향이 가장 크며 해운의 침체도 역시 영향일 끼치고 있다고 함
- Sea & Air 전문기관인 SAT Albatros의 CEO인 Robin Knopf씨 역시 이에 동의하고 있음
 - 최근 알래스카 화산폭발로 인한 화산재 구름의 영향으로 태평양횡단 항공운송이 어려워짐에 따라 전반적인 항공화물운송 능력이 감소했음
 - 또한 머스크에 대한 사이버 공격 등의 악재로 해상운송 역시 침체에 빠져들어 Sea & Air 복합운송이 역으로 활기를 띄고 있다고 Knopf씨가 밝힘
- 방글라데시에서도 항만정체와 항공사 검색강화로 Sea & Air 복합운송에 대한 수요가 커지고 있음
 - 방글라데시 치타공 항에서는 지난 5월부터 나쁜 기상과 장비부족으로 인해 컨테이너선이 2주간 체선되고 있으며 동시에 항공운송은 매우 엄격한 보안검사를 통과해야 함
- International Transport Services는 또한 가격정책 및 운송예약을 전자화 및 투명화하여 경쟁력을 향상시키고 있음
 - International Transport Services는 국제 온라인 운송예약시스템인 Agree Freight 예약 플랫폼에 등록하였고 이로 인해 예약이 두배로 늘어났음
 - 가격책정 및 운송예약을 디지털화함으로써 영업비용 및 견적비용 등의 비용을 크게 낮추어 경쟁력을 더욱 향상시킴
- 디지털화는 또한 Sea & Air의 사업영역을 넓혀 기존의 항공운송 영역을 넘보게 하고 있음
 - Agree 웹사이트를 통해 온라인으로 즉각적 검색 및 가격확인, 예약이 가능해져 배송이 늦어진 화주가 운송시간을 맞추기 위해 비싼 항공운송을 사용하는 대신 50% 가격으로 Sea & Air를 사용할 수 있게 됨
 - 동시에 항공운송에 비해 배기가스 배출을 50%로 줄일 수 있어 최근 보다 친환경적 운송수단을 찾는 화주들을 만족시킬 수 있음

■ 참고자료 : theloadstar.co.uk, 2017.7.26.

디지털화, 공급사슬 우수인재 부족 초래 가능

- 최근 실시된 DHL사의 설문조사 결과에 따르면 공급사슬 기업들이 디지털화에 적응하지 못하거나 젊은 세대들이 공급사슬 역할들을 채울 수 없다면 향후 기업들은 인력난에 고통 받을 것으로 나타남
 - “공급사슬 우수인재 부족: 차이부터 위기까지”라는 제목의 DHL사의 설문조사는 5개 글로벌 지역 350명의 산업 전문가를 대상으로 실시됨
- 이번 설문조사에서 공급사슬 인력 풀은 변화하는 기술 요구수준을 따라가지 못하고 있고, 미래 물류기업에는 부적합한 인력이 될 것으로 예측됨
 - 미국 노동통계국(U.S. Bureau of Labor Statistics)이 발표한대로 물류산업의 일자리가 2010년에서 2020년까지 26% 증가하면 공급사슬부문의 전문성 격차는 더 커질 것이라는 위험성을 물류산업 선도자들이 인식해야 할 것이라고 밝힘
- 또한 이 보고서는 공급사슬(물류) 기업의 인재 부족을 주도하는 주요 요인으로 기술요구사항 변화, 고령화된 노동력, 개발 노력 부족, 공급사슬 직업이 흥미롭지 않다는 인식 4가지를 제시함
 - 1) 기술요구사항 변화: 오늘날 이상적인 직원은 현실적인 운영 능력과 전문적인 분석능력을 모두 갖춘 인력인데, 조사대상 회사의 58%가 이러한 조합을 찾기 어렵다고 말하고 있음. 미래의 우수인재는 리더십, 전략적 사고, 혁신, 높은 수준의 분석 및 기술 역량에서 탁월해야 함
 - 2) 고령화된 노동력: 현재 노동자의 1/3이 퇴직 연령이거나 이 보다 나이가 많음
 - 3) 개발 노력 부족: 조사대상 기업의 1/3이 미래 우수 인재 파이프라인을 창조하거나 공급하기 위한 어떠한 조치도 취하지 않고 있음
 - 4) 공급사슬(물류) 직업이 흥미롭지 않다는 인식: 이 업계는 여전히 다른 영역이 더 명성이 높으며, 더 많은 기회를 제공한다는 인상을 여전히 주고 있어, 세계 미래 노동인구 중 이 업계에 대한 관심 부족 현상이 발생하고 있음
- 선두기업들은 자사 공급사슬의 수익성을 높이는데 인재들의 능력이 필수적이라는 것을 이해하고 있으나 필요한 인재를 확보하기가 어려움
 - DHL사의 설문조사 보고서 저자인 Lisa Harrington씨는 이러한 고도로 복잡한 사슬 운영에 하는데 필요한 인력을 찾는 작업이 점점 더 어려워지고 있는데, 중간 및 상위 관리자 수준에서 더욱 그러하다고 언급함
 - 기업들이 이 문제를 해결하지 않는 한 세계무대에서 경쟁할 수 있는 능력이 위협받을 수 있다고 말함
- 또한 이 조사보고서는 인재 격차를 해소하기 위해 물류산업이 고급인력을 필요로 하는 직업이라는 것을 강조하고 직원들의 임금체계 개선 및 경력관리가 필요하다고 제시함
 - 인재를 유치하기 위해서는 물류산업에서 미래 노동자가 로봇 관리, 인공지능 및 자율주행차 제어(AV Control) 능력을 갖추 것을 강조해야한다고 밝힘
 - 우수 직원들을 유치하기 위해서는 경쟁력 있는 임금 체계와 함께 공급사슬 직원들의 명확한 경력관리 계획 및 전문성 개발에 대한 가시적인 노력 등을 제공해야 한다고 제언함
- DHL사의 부사장은 물류산업의 미래기술 변화를 인식하고 인력 풀 개발에 노력하고 있다고 말함



- DHL사의 핵심인재 관리 및 고용, 교육 및 개발의 부사장인 Louise Gennis씨는 “우리 회사는 훈련 프로그램과 명확한 경력 관리를 통해 변화하는 요구사항에 적응할 수 있는 인력 풀의 개발에 우선순위를 두고 있다”고 언급함
- 또한 그는 물류업계가 디지털화되고 젊은 세대가 매력을 느끼는 기술적 발전이 되고 있다는 점을 강조하여 과거 물류 노동환경에 대한 오해를 불식시키려 노력하고 있다고 밝힘

■ 참고자료 : americanshipper.com; dpdhl.com, 2017.7.27.

이연경 부연구위원

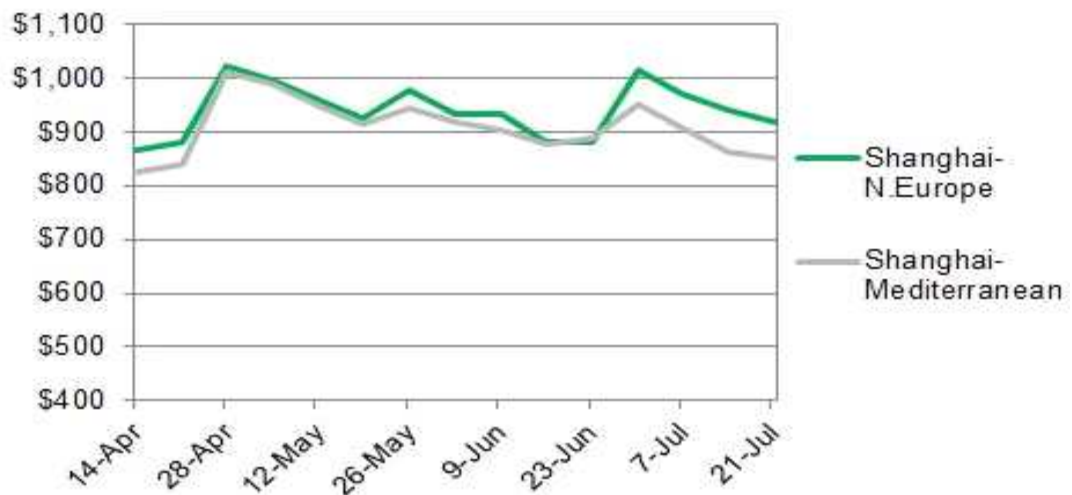
051-797-4682, eklee@kmi.re.kr

현물운임 상승으로 50억 달러 해운 이익 추가 창출

- Drewry는 주요 동-서 정기선 항로의 현물운임(spot rate) 상승으로 인해 약 50억 달러의 이익이 해운산업 부문에 추가적으로 창출될 것으로 예측함
- 선사들은 급속히 진행되는 합병, 수요/공급의 근본적인 개선, 화물 처리능력 향상 속도 둔화 등이 2017년과 2018년도 운임 상승의 원인이라고 판단함
 - 세계 선박(global fleet)의 운송능력은 2017년 3.4%, 2018년 4.7% 증가할 것으로 예측되는 반면, 2019년에는 오직 0.1%만 증가할 것으로 예측됨
- 비록 아시아-유럽과 동태평양 정기선 항로의 현물운임이 지난 3주간 하락했지만, Drewry에 따르면, 2017년 유럽-북아메리카 간 수요 성장은 4%로 전망되며 이는 올해 모든 항로(동-서, 북-남 등)의 운임을 평균 16%까지 증가시키는 요인으로 작용할 것임
 - IHS Markit은 2017년 미국 수입수요 성장률을 6.1%에서 6.6%로 상향 조정
 - PIERS에 따르면 2017년 상반기 미국의 수입 컨테이너 물동량은 전년동기 대비 4.2% 증가함

아시아-유럽 주간 현물운임 추세

SCFI spot rate per TEU



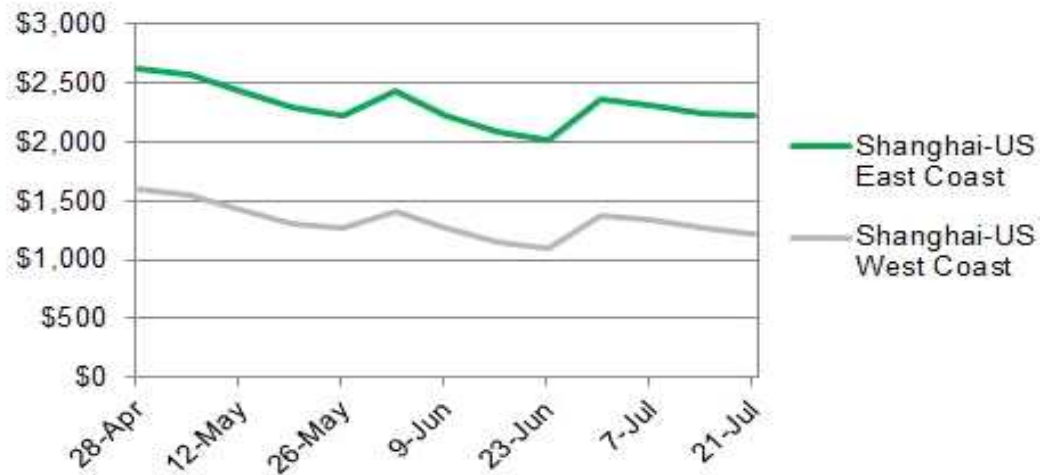
자료 : shanghai shipping exchange.

- 7월 셋째 주 아시아-미국 정기선 항로 현물운임은 미동안 \$2,233/FEU, 미서안 \$1,226/FEU로, 전년 대비 각각 28%와 5% 상승함
- 선박의 수요/공급에 계절성이 존재하며, 이는 현물운임 증가세의 원인으로 작용함
 - 대개 8월부터 10월까지 선박의 적재물은 최대치에 달함
 - 수요/공급의 계절성은 선사들 간의 합병을 유발(2년 전 총 20개였던 주요 선사들이 올해 말 11개로 감소될 것으로 예측)

- Drewry는 주요 동-서 정기선 항로의 현물운임이 2018년에도 상승할 것으로 예측함
 - Drewry는 올 가을과 내년에 운임이 큰 폭으로 상승하지는 못 하더라도, 높은 수준의 운임을 안정적으로 유지할 수 있을 것으로 예상

태평양 주간 현물운임 추세

SCFI rate per FEU



자료 : shanghai shipping exchange.

■ 참고자료 : www.joc.com, 2017.7.25.

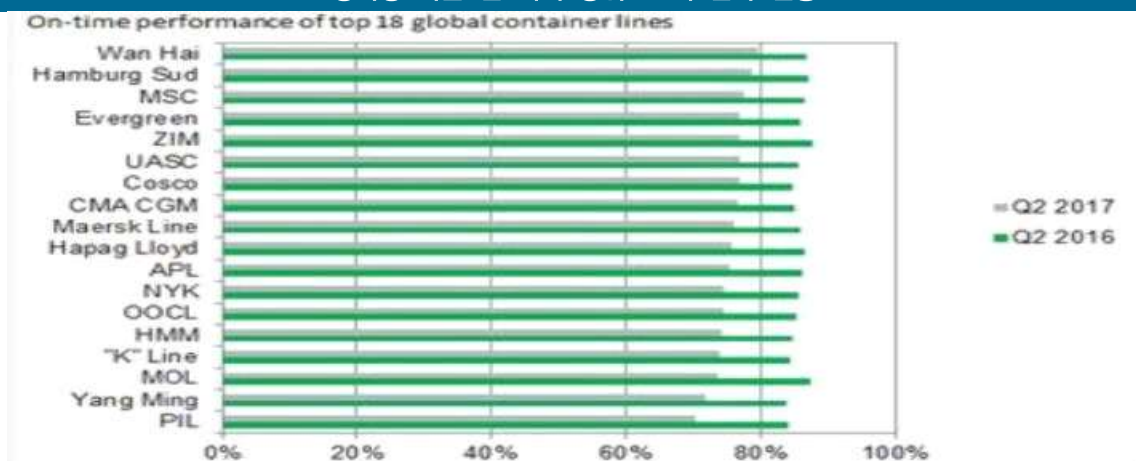
조지성 전문연구원

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

해운선사 정시성(Reliability), 작년 수준에는 못 미쳐

- SealIntel는 2017년 2분기 글로벌 컨테이너선사의 정시성이 올해 1분기 대비 향상되었지만 작년과 비교해 여전히 낮은 수준 이라고 밝힘
 - 2017년 2분기 정기선사의 정시성은 1분기 대비 2.3% 증가했지만 작년 2분기 대비 10.4% 하락한 것으로 나타남
- 3만 9천척 선박의 도착시점을 기준으로 분석한 결과, 상위 18대 선사의 평균 정시성은 약 72.3% 수준이었으며 3개 선사(PIL, Yang Ming, Hamburg Sud)를 제외한 나머지 15개 선사의 정시성은 1분기 대비 개선된 것으로 나타남
 - Wan Hai Lines은 1분기 79.7%의 가장 높은 정시성을 기록 했고 Hamburg Sud, MSC 등이 각각 2위, 3위를 차지함
- 항로별로는 아시아-북미서안 항로에서 1분기 대비 17.7% 상승한 76.5%를 기록하여 가장 높은 정시성을 보였으며, 북미동안 및 아시아-북유럽 항로에서도 각각 15.1%와, 11.4%나 정시성이 향상됨

정시성 기준 전 세계 상위 18대 선사 현황



자료 : SealIntel

- 한편 정시성은 선박이 입항예정일에 맞춰 도착 혹은 예정일로부터 하루 전에 도착하는 것을 말하는 수치로 선사들은 정시성 향상을 통해 화주 서비스 강화 및 자사신뢰도 상승을 도모함
 - 이러한 선사의 정시성은 개별 선사의 특성, 해운 얼라이언스 재편에 따른 네트워크 개편, 기상악화, 해당 항만의 생산성 및 선박대기 현상, 항만파업 등 다양한 요인에 의하여 영향을 받음

■ 참고자료 : <http://www.joc.com/maritime-news>, 2017.8.1.

이주원 연구원

051-797-4667, peterlee@kmi.re.kr

글로벌 물류 허브시장의 임대료 순위

홍콩의 프라임 물류허브



자료: <http://www.supplychaindigital.com/logistics/hong-kong-leads-way-most-expensive-rents-prime-logistics-hubs>

- 홍콩이 세계에서 가장 비싼 물류 중심지로 집계됨
 - CBRE의 글로벌 산업 및 물류관련 보고서에 따르면 홍콩의 임대료는 도쿄와 런던의 약 두 배로, 평균적으로 1평방 피트 당 32.40 달러임
 - 홍콩, 도쿄, 런던에 이어 나머지 세계 물류 Top 10의 평방피트 당 임대료는 싱가포르 \$10.14, 상하이 \$9.39, 스톡홀름 \$9.36, 시드니 \$9.20, 선전 \$8.81, 오克蘭드 \$8.73, LA/오렌지 카운티 \$8.52 순을 나타냄
- 지역별 임대료를 살펴보면 평균적으로 아시아가 가장 높고 북미 대륙이 가장 낮은 것으로 나타남
 - 북미 대륙은 평균적으로 5.77달러, 유럽과 중동·아프리카는 6.96달러인데 반해 아시아는 8.77달러로 가장 높음
 - 저가 임대료 지역은 주로 몬테레리, 바지오, 시카고, 달라스 등 아메리카 대륙에 위치하고 있으나 아틀란타는 1평방 피트 당 3.77달러에서 4.75달러까지 황금 임대료를 받고 있음

참고자료: www.supplychaindigital.com/logistics/hong-kong-leads-way-most-expensive-rents-prime-logistics-hubs, 2017.8.1.

이찬빈 연구원

051-797-4690, cblee7645@kmi.re.kr