

Contents



통계로 보는 국제물류

1. 장강 삼각주 물류 인프라 개선 및 공급망 관리 개선 주력



물류정책·산업동향

1. 식료품업체, 라스트마일 배송에서 살아남기 위해 노력
2. 에너지 기업 JV, 미 원유 수출 관문에 세계 최대 탱크 제작 예정
3. 월마트, 인도 플립카트 인수 협상 발표
4. DHL, 아시아-유럽-미주 잇는 항공 화물 노선 추가



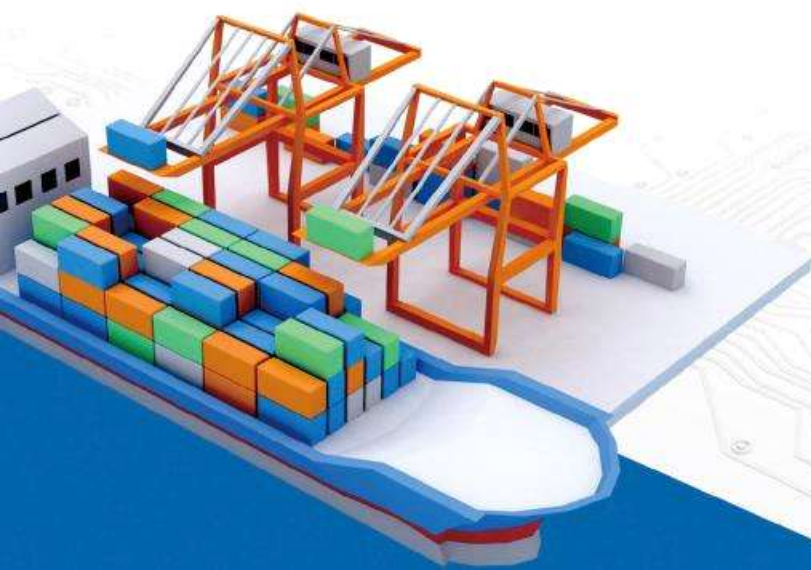
행사안내

1. 제8차 한-러 극동포럼 개최

명사 스피치

“빠르게 변화하는 산업 환경에 대응해 앞으로 물류산업이 나아가야 할 방향을 고민하고 정부와 업계가 힘을 모아 체질을 개선해 나가야 할 시점입니다. 첨단기술이 융·복합된 스마트 물류의 확산과 함께 양질의 일자리 창출, 종사자 처우개선 등이 필요하며, 특히 물류 및 택배업계 종사자들의 근로환경 개선 노력은 결과적으로 온 국민들에게 돌아갈 것입니다.”

김현미 국토교통부장관
(2018. 5. 4. / 물류·택배업계 간담회에서)

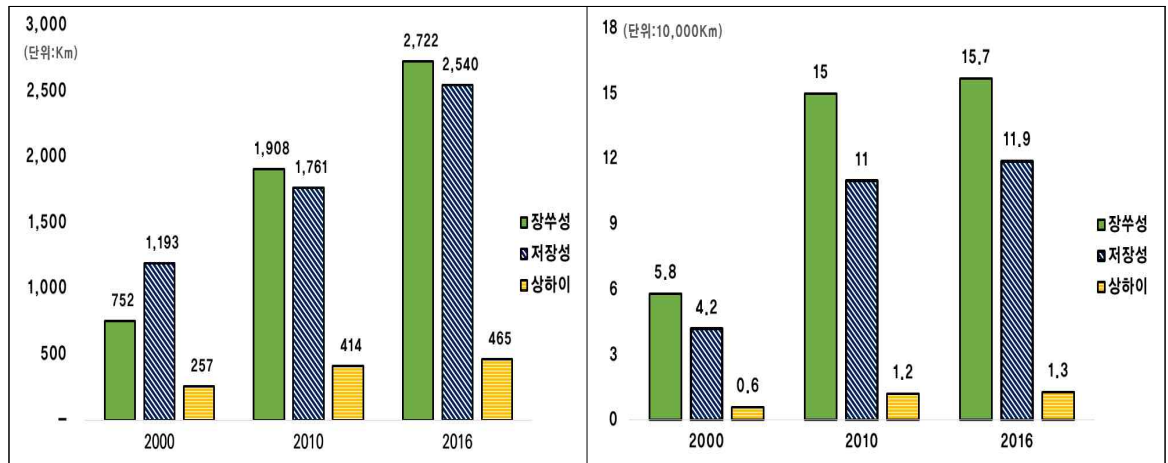




통계로 보는 국제물류

장강 삼각주 물류 인프라 개선 및 공급망 관리 개선 주력

장강 삼각주 철도(좌), 도로(우)인프라 현황



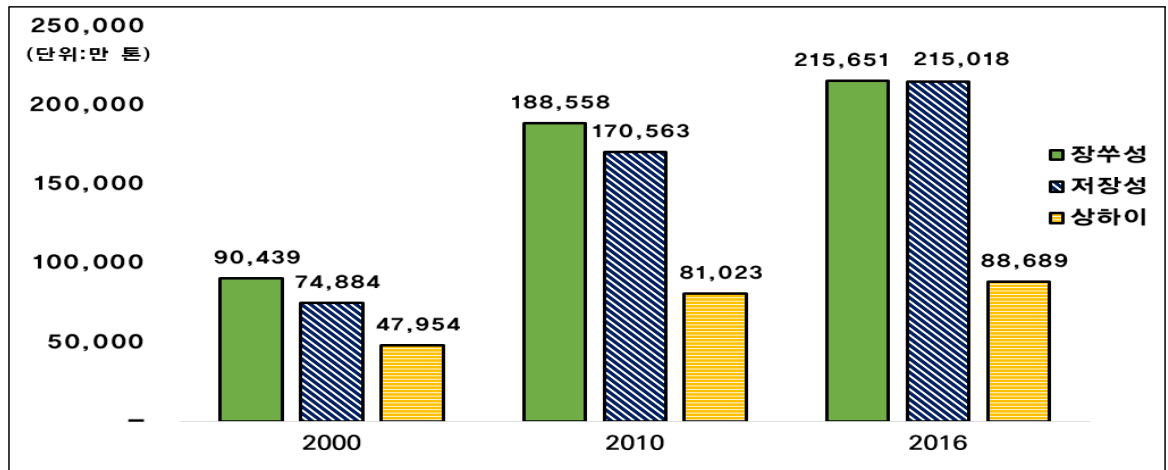
자료 : 장쑤성, 저장성, 상하이 통계연보.

주 : 1) 도로 인프라는 고속도로 및 1,2급도로 포함된 수치임

- 중국 경제발전의 핵심 동력인 장강 삼각주(일명 양쯔강 델타지역)는 물류 네트워크 연결성을 높여 더욱 복잡해지고 분업화된 글로벌 공급망에 적극적으로 대응하고자 물류 네트워크 인프라 개선에 박차를 가하고 있음
 - 특히 장강 삼각주 주요 도시인 상하이는 인접한 장쑤성, 저장성 내 도시들과 협력해 수년 간 역내 물류 인프라 개선을 가속화 함
 - 이미 완료되거나 진행 중인 주요 인프라 개선은 장쑤성을 경유하는 베이징-상하이 고속철도, 장쑤성의 소주, 우시, 창저우 등을 경유하는 상하이-난징 철도, 상하이와 저장성을 연결하는 상하이-항저우 철도 개선 사업임
 - 또, 양쯔강과 해안선을 따라 고속도로 건설을 추진해 도시 간 고속도로 네트워크를 강화해 운송 및 물류 네트워크 연결성을 높이려 함
- 장강 삼각주 지역의 지속적인 산업 개발은 물류 및 운송서비스에 대한 수요를 증가시켜 화물 운송량 증가에 크게 기여함
 - 장강 삼각주의 화물 운송량은 지난 10년간 기하급수적으로 증가함
 - 항공 운송은 전체 화물 비중은 적지만, 고부가가치 제품을 운송하는 주요 수단으로, 중국의 첨단 기술 산업이 점점 발전함에 따라 기계 및 전자 제품의 핵심 부품 등 항공 운송 수요가 날로 증가하고 있음
 - 특히 상하이 항공화물은 2000년 88만 톤에서 2016년 387만 톤으로 연평균 10% 증가했음
 - 한편 연안 화물처리량은 2016년 11억 4천만 톤을 기록한 저장성이 장강 삼각주에서 가장 큰 비중을 차지함
 - 상하이는 2016년 7억 톤에 그쳤는데 최근 몇 년간 국내 무역량이 감소한 것에 기인한 것으로 보이며, 장쑤성은 2010년~2016년 동안 연운항이 연평균 13% 이상 증가율을 기록하는 등 꾸준한 성장세를 보임

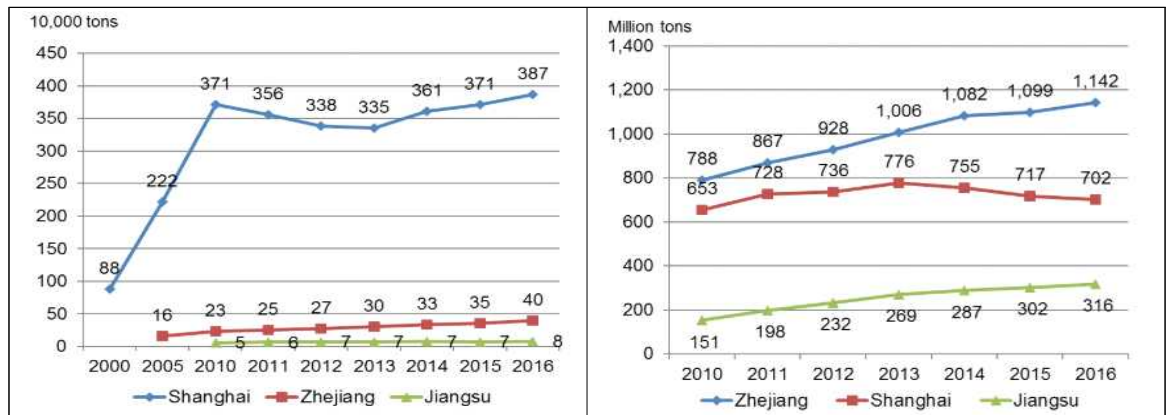


장강 삼각주 총 화물 운송량 현황



자료 : 장쑤성, 저장성, 상하이 통계연감

장강 삼각주 항공 운송량(좌), 연안항 운송량(우)



- 장강 삼각주의 물류 및 운송 네트워크의 지속적인 확장으로 지역 산업 성숙도가 빨라지고, 중국 내 및 국제 시장에서의 경쟁이 치열해짐에 따라 기업과 정부는 제품 개발 및 제조 기술 향상과 전체 공급망 관리 개선을 위한 지원에 주력하고 있음
 - 각 기업은 제품 설계, 자재 소싱 및 제조, 물류 유통, 판매 및 A/S에 이르기까지 전반적인 업무 프로세스를 개혁하기 위해 내부 자원 및 제3자 물류서비스를 사용함으로써 전반적인 운영 효율성과 고객 서비스 품질 향상을 위해 노력 중임
 - 중국 정부 또한 기업들이 경영모델 혁신과 기술 향상을 통해 공급망 관리 능력을 개선하고 산업 혁신 및 개발을 촉진하도록 장려하고 있음
 - 2017년 10월 국무회의에서는 공급망 혁신 및 적용 등에 관한 지침을 발표했는데 중국 상황에 적합한 기술 및 비즈니스 모델을 수립하고 2020년까지 모든 주요 산업 분야를 망라하는 스마트 공급망을 형성하는 것을 목표로 함

참고자료 : china-trade-research.hktdc.com, 2017.4.26.

물류정책 · 사업동향

식품업체, 라스트마일 배송에서 살아남기 위해 노력

- 식품의 온라인 판매가 빠르게 성장하고 있으며, 2025년에는 식품 전체 판매액의 20%가 온라인 기반 가정 배달 서비스(home delivery services)가 차지할 전망이다
 - 미국 상무부에 따르면 2017년 기준 미국 내 7천개의 오프라인 점포가 문을 닫았음
- 식품업체들이 소매전쟁에서 살아남기 위해서는 라스트마일 물류에 더 많이 투자해 최상의 식품 가정 배달 서비스를 제공해야 한다고 시장예측 컨설팅업체인 CB Insights사가 보고서에서 밝힘
- 식품업체들은 식품의 라스트마일 물류 역량을 향상시키기 위해 배송 스타트업 기업과의 제휴를 시도하고 있음
 - 독일 기반 할인점 Aldi사는 개인별 맞춤형 식품을 배달하기 위해 디지털 기반 배달 스타트업체인 Instacart사를 인수함
 - 소비자 유통업체인 Target사는 식품 배송 스타트업체인 Shipt사를 인수해 올해 2월부터 당일 배송을 시작함
- 배송 스타트업 기업의 인수만으로는 성공적인 라스트마일 물류에 한계가 있어, 식품업체들은 신선화물의 민감성을 고려해 소비자 가까이에서 식품점배치를 배치하고 운송 중 더 많은 가시성을 줄 수 있는 공급망 기술을 도입하려 하고 있음
- 프랑스 3PL기업 Geodis사와 공급망 플랫폼 업체인 GT Nexus사가 실시한 최근 설문조사에 따르면 6천명 이상의 소비자 중 59%가 식품 공급망 전체의 가시성을 원한다고 언급함
 - 응답자들은 온라인 판매 후 가정 배달의 가장 중요한 요소는 운송 중 식품 추적이라고 말함
 - 소비자들은 구매 전에 식품 상태를 검사하지 않는 전자상거래 환경에서는 식품점이 양호한 상태의 식품을 선별·포장하고 물류업체가 운송 중에 손상되지 않게 배송할 것이라는 것을 보증하기 원함
 - 우버가 고객에게 차량 위치를 지도로 보여주는 서비스를 제공하고 있는데, 북미 제2의 슈퍼마켓 체인인 Safeway사가 이러한 서비스를 제공하지 못할 이유가 없다고 GT Nexus사의 마케팅 부사장인 Greg Kefer씨가 말함
- 설문조사 결과에 따르면 소비자의 80%가 구매한 상품이 제시간에 배달되지 않거나 운송 중 상품 추적이 고객이 원하는 수준으로 제공되지 않으면 브랜드를 변경한다고 응답함
- 식품의 오배송 문제를 해결하고 공급망 전체의 상품 추적을 위해 식품업체들은 상품에 IoT 센서를 부착하고 블록체인 기술을 도입하고 있음
 - IoT 센서가 부착되어 있지 않으면 식품의 오배송 원인이 식품 가게인지 배달원 문제인지를 밝히기가 어려움
 - 하지만 포장된 식품에 온도, 빛, 습도, 충격 등을 추적할 수 있는 IoT 센서를 부착하면 운송 중 상품의 위치, 상태를 파악할 수 있어, 오배송 원인을 사전에 제거할 수 있다고 Kefer씨가 말함
 - 오배송 문제를 해결하는 방법 중 하나는 블록체인인데, 월마트는 블록체인을 이용해 농장에서 식품점 선

반까지 2.2초 내에 식료품을 추적할 수 있다고 밝힘

- 또한 라스트마일 배송에서 식료품의 부패를 방지하기 위해서는 콜드체인 가시성 확보뿐만 아니라 소비자와 가까운 위치에 소규모 풀필먼트센터(micro-fulfillment) 혹은 소규모 창고 등을 설치하는 것이 필요함
 - 물류전문가인 Kefer씨뿐만 아니라 ISG(Information Service Group)의 소매 및 디지털 현장 담당 책임자인 Michael Witty씨는 전자상거래 시대에 대형 물류센터가 식료품 배송 서비스를 원활하게 처리하기는 어렵다고 밝힘
 - 이에 CommonSense Robotics사, Darkstore사, Takeoff Technologies사 등과 같은 소규모 풀필먼트센터 서비스를 전문으로 하는 스타트업 기업들은 도시지역 소형 창고를 중심으로 소매업자들에게 라스트마일 물류 비용과 복잡성을 줄일 수 있는 방법을 제공하고 있음
 - 아마존은 Amazon Prime 식료품 서비스를 지원하기 위해 미국 최대 유기농 오프라인 식품업체인 Whole Foods사를 인수했고, 소규모 오프라인 식료품 매장이 아마존의 Whole Foods사의 개별 택배 업무의 일부를 분담하고 있다고 Witty씨가 말함

■ 참고자료 : supplychaindive.com, 2018.4.26.; app.cbinsights.com, 2018.4.24.

이연경 부연구위원

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



에너지 기업 JV, 미 원유 수출 관문에 세계 최대 탱크 제작 예정

- 에너지 기업 조인트 벤처는 미국 수출업자에게 세계 시장으로 수출 능력을 증대시킬 새로운 탱크를 제작할 예정임
 - Buckeye Partners, Phillips 66 Partners와 정유사 Andeavor 공동으로 텍사스 Corpus Christi항에 VLCC가 접안 가능한 터미널 건설을 준비 중임
 - 걸프 해안의 원유 수출량은 4월말부로 일당 230만 배럴에 달할 정도로 호황을 맞고 있으며 원활한 원유 수송을 위한 시설 건립 필요가 제기되어 옴
- 3개사가 공동으로 건설 예정인 시설은 미국 에너지 수출 관문인 South Texas Gateway Terminal 2개 부두로 340만 배럴의 오일 저장 능력에 VLCC가 접안 가능한 시설임
 - South Texas Gateway Terminal은 내년부터 운영 예정임
 - Phillips 66 Partners와 Andeavor가 초기 이용고객이 될 예정
- EIA에 따르면 지난 4주간 원유수출은 일평균 160만 배럴을 기록했으며, 2022년까지 미국은 원유생산, 정유제품생산, LNG 생산이 증대되어 에너지 순 수출국으로 거듭 전망
 - 신규 시설은 미국 원유 수출에 일조할 것으로 예상됨
- 해운 전문가에 따르면 최근 VLCC의 효율은 기록적으로 낮은데 일당 효율이 \$6,000 수준으로 떨어져서 손익균형점인 \$22,000에 못 미치는 것으로 기록됨
 - 작년 동기간 VLCC효율은 \$26,000 이었음
 - 세계 최대의 VLCC 소유자인 Euronav에 의하면 원유의 수요-공급 차이에 의한 VLCC 효율 정상화에는 시간이 걸릴 것으로 예상됨
 - 최근 원유가격이 \$70 수준으로 올라갔음에도 불구하고 원유비축량은 늘어 지난 주 620만 배럴 증가했는데, 이는 EIA 전문가가 예상한 70만 배럴을 크게 상회했음
- 민간 국제 해사기구 BIMCO의 수석 해운 애널리스트 Peter Sand에 의하면 운송료 하락에도 불구하고 탱커 선사들은 지난 2017년 54척의 VLCC를 신조 발주해 2016년의 14척보다 급증했으며 올 들어 이미 20척의 VLCC를 신조 발주했음
 - Peter Sand는 “컨테이너 해운과 유사하게 원유 수송에도 크기가 중요하게 되었으며 VLCC는 특히 중국으로 원유를 수출하기 위해서는 필수불가결한 선택요소가 되었다.”고 밝힘

■ 참고자료 : The Wall Street Journal

<https://www.wsj.com/articles/energy-firms-will-build-u-s-gateway-for-the-worlds-biggest-tankers-1525285003> 2018.5. 2.

김정현 전문연구원

051-797-4666, jh-kim@kmi.re.kr

월마트, 인도 플립카트 인수 협상 발표

- 월마트는 인도의 전자상거래 회사인 플립카트(Flipkart) 지분 인수 계획을 발표할 예정임
 - 월마트는 플립카트의 지분 75%를 약 150억 달러에 인수하기로 합의한 것으로 알려졌으며, 해당 지분 인수는 이번 주 주말쯤 이루어질 예정임
- 두 기업의 첫 회담은 지난 2016년에 이루어졌으며, 월마트의 주요 경쟁자인 아마존도 해당 지분 인수 건에 적극적으로 관심을 표명한 것으로 나타남
 - 아마존은 월마트와 비슷한 수준인 지분 60% 인수를 제안한 것으로 알려짐
- 월마트는 플립카트와의 거래 건에 대한 언급은 따로 하지 않았지만 월마트는 수년간 인도 내에서 시장 확장 기회를 모색해왔음
 - 현재 월마트는 인도에서 21개의 대형 할인 매장을 운영 중에 있음
- 2007년에 설립된 플립카트는 사용자가 1억 명 이상에 달하고 있으며, 매월 8백만 건 이상의 소포 출하 실적을 기록하고 있는 것으로 알려짐
 - 월마트 관계자는 중국과 인도는 세계인구의 1/3을 보유하고 있는 만큼 향후 엄청난 성장 기회를 제공할 수 있을 것으로 기대된다고 밝힘
- 최근 발표된 연구 결과에 따르면 올해 인도의 전자상거래 시장 규모는 약 500억 달러에 이를 것으로 전망됨
- 월마트는 아마존을 비롯한 온라인 경쟁사들과의 경쟁을 위해 상당한 노력을 기울이고 있는 것으로 나타남
 - 월마트는 미국 전자상거래 업체인 Jet.com을 인수함과 동시에 구글 및 JD.com과도 제휴를 맺음
 - 또한 온라인 판매에 초점을 두기 위한 일환으로 '매장(store)'이란 단어를 기업 이름에서 공식적으로 삭제했으며, 추후 Sam's club¹⁾ 할인매장의 약 10%를 폐쇄할 예정임을 밝힘
- 지난해 플립카트의 시장 가치는 약 116억 달러였으며, 이번 월마트와의 거래로 인해 약 200억 달러에 달할 것이라는 보도가 있었음

■ 참고자료 : <http://www.bbc.com>, 2018.5.8

신수용 전문연구원

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

1) 전자제품, 가구, 식료품, 사료, 스포츠용품, 생활용품 등 다양한 종류의 물품을 대량으로 판매하는 미국의 창고형 회원제 할인매장



DHL, 아시아-유럽-미주 잇는 항공 화물 노선 추가

- Deutsche Post DHL Group의 화물 전문 운송사인 DHL Global Forwarding社は 미국, 유럽 및 아시아 구간의 화물 운송을 위해 보잉 747-400 화물기를 추가로 배치할 계획임
- 편당 100톤 이상 적재가 가능한 동 항공기로 인해 상하이, 신시내티, 인천을 잇는 태평양 횡단 화물운송 용량이 대폭 증가할 것으로 전망됨
- DHL社の CEO인 Tim Scharwath씨는 “현재 화물 운송 수요가 공급을 초과하고 있고 이러한 추세는 지속될 것으로 전망돼 운영 효율성을 높이고 고객에게 최상의 서비스를 제공하기 위해 공급 역량을 확대하기로 결정했다”고 언급함
- 아시아 노선에 대한 항공 화물 수요 증가는 모든 산업의 성장에 의해 촉진되고 있으며 특히 중국의 전자제품, 전기모터, 전기기기 및 의료기기들의 수요 증가가 주요 요인임
- 최근 DHL社は ‘Global Trade Barometer’에서 아시아 태평양 지역의 경기 호황이 글로벌 무역 성장을 촉진할 것이라고 발표함
- AI와 빅데이터를 활용한 동 ‘Global Trade Barometer’의 최근 지표에 따르면 중국 66포인트, 한국 69포인트를 기록하는 등 전반적으로 안정적인 무역 발전 수치를 뜻하는 50포인트를 훨씬 상회하는 것으로 나타남

■ 참고자료 : www.americanshipper.com, 2018.5.4.

김병주 연구원

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



행사안내

〈제8차 한-러 극동포럼 개최〉

- 추진 배경과 목적
 - 제3차 동방경제포럼 및 한러정상회담 합의 사항 실현을 위한 후속 아젠다 발굴
 - 대통령 제안 '9 브릿지' 제안의 분야별 구체화 및 제4차 포럼 대비
 - 한-극동러 지역간 실질협력 증진 방안 모색 및 기업간 교류협력 확대, 협력 가능 분야 발굴을 통한 우리 기업의 극동 진출 지원
 - * 극동지역에서 실질협력 가능성이 높은 수산가공, 조선 분야 등을 중점 논의
- 주제 : 한-러 극동지역 실질협력 : 새로운 기회와 도전
- 일시/장소 : 2018.05.16.(수), 08:30~17:30, 러시아 블라디보스토크 현대호텔
- 공동 주최 : 한국해양수산개발원/주블라디보스토크 총영사관
- 후원 : (한측) 북방경제협력위원회, 산업통상자원부, KOTRA, 한국조선기자재협회
(러측) 극동개발부, 연해주 정부, 극동개발기금, 극동투자수출지원청
- 참석 대상 : (수산·어선건조) 수산, 어선건조, 중고선박, 양식, 수산물 가공 등
(물류·NSR) 물류사업 및 극동러 프로젝트(에너지 포함) 참여 희망 및 관심 기업 등
(현지 투자) 산업단지 개발, 선도개발구역 투자 등
- 참석자 : (한측) 북방경제협력위원회, 한국해양수산개발원, 국토연구원, 산업연구원 등 공공기관
및 CJ대한통운, 한국통산, (주)세원마르스 등 민간기업
(러측) 극동개발부, 연해주 정부, 극동개발기금, 극동투자수출지원청, 네벨스코이국립해양대 등 공공기관 및 민간기업
- 신청 기한 : 2018.05.11.(금) 까지
- 신청 방법
 - 별첨 신청서를 아래 문의 및 접수처 담당자 이메일로 송부
 - 참고사항: 차량제공, 호텔 예약 대행 및 오만찬 간담회는 주최 및 주관 측에서 지원하며, 숙박 및 항공은 업체 개별부담임
- 문의 및 접수처
 - 한국해양수산개발원 국제물류연구실 김엄지 연구원(051-797-4776/umjikim@kmi.re.kr)
 - 한국해양수산개발원 국제물류연구실 김동환 연구원(051-797-4913/kdong@kmi.re.kr)

● 세부 프로그램

구 분	주요 내용	
08:30~09:00	참가자 등록 및 네트워킹	
개회식	한-러 극동지역 실질협력 : 새로운 기회와 도전 (사회 : 신수용, KMI)	
09:00~09:25	개회사	양창호 한국해양수산개발원 원장
	축사	(러측) 타라센코 연해주지사
	환영사	이석배 주블라디보스토크 총영사
09:25~09:55	기조연설	극동 투자 잠재력과 개발 방향 (그레벤니코프 극동개발기금 극동대표)
		한-러 경제협력 비전과 추진전략 (김성진 북방경제협력위원회 협력총괄팀장)
09:55~10:00	사진 촬영	
Session I	극동 개발 : 극동 개발의 새로운 전개와 대응 방안	
10:00~11:30 좌장: 김동주 국토연구원장	주제 발표	1. 러시아 극동개발의 추진 성과와 계획(페투호프 극동투자수출지원청) 2. 극동러 개발 전망과 과제(성원용 교수, 인천대) 3. 선도개발구 및 자유항 해외투자사례와 시사점(티하노프 극동개발공사 사장) 4. 극동지역 산업단지 개발을 위한 한-러협력 방안(이현주 박사, 국토연구원)
	토론	한: 안예현 책임연구원(국토연 글로벌개발협력센터), 황진희 해운해사연구본부장(KMI) 러: 스코릭(블라디보스토크자유항 입주기업 지원협회 회장), 자오스트롭프스키(과학아카데미(RAS) 극동분원 선임연구원)
Session II	수산업선진화 : 극동러 수산 현대화와 협력 방안	
11:30~13:00 좌장: 레루힌 극동수산업거래소 사장	주제 발표	1. 극동러 수산가공 클러스터 조성 현황과 과제(자부즈나 극동투자수출지원청) 2. 수산가공물류단지 중심의 한러 수산협력 과제(장홍석 수산정책연구실장, KMI) 3. 연해주 양식장 투자 사례와 한러 협력 가능성(나스타프셰프 연해주 수산국장) 4. 어선 건조수리 분야 한국의 참여 방안(김학기 연구위원, 산업연구원)
	토론	한: 성기석 부장(CJ대한통운), 권기현 부장(한국통산), 엄선휘 부연구위원(KMI) 러: 갈리트순(감차카 어업부 차관), 비사이토프(사우스터미널사 사장)
13:00~14:00	오찬	
Session III	북극항로-물류 : 북극항로와 복합운송의 균형 발전을 위한 협력 방안	
14:00~15:30 좌장: 양창호 KMI 원장	주제 발표	1. 극동러에서의 북극항로 활성화 성과와 과제(오가이 총장, 네벨스코이국립해양대) 2. NSR 연계 비즈니스 모델(조지성 전문연구원, KMI) 3. 극동러 TSR 활용 복합운송 활성화 현황과 계획(안드레이 바올린 극동철도 부사장) 4. 극동러 복합운송에서의 화차 문제와 한러간 협력방안(한창윤 세원마르스 대표)
	토론	한: 전명수(블라디보스토크경제대학 객원교수) 러: 비콜라노프(태평양지리연구소 부문장), 라린(아태연구센터 소장), 베네프스키(중국청화대 교수)
15:30~15:50	coffee break	
Session IV	에너지 : 극동러 지역 한러 석유가스 협력 방안	
15:50~17:20 좌장: 아브라모프 극동연방대 교수	주제 발표	1. 극동러 지역 LNG 공급분야 투자동향(예로힌 언스트&영 극동대표) 2. 한국의 천연가스 수급전망과 한러협력 가능성(김효선 북방경제협력위 위원) 3. 사할린 석유가스 프로젝트 동반자 DMNG(사비초키 달모네프찌지아피지카)
	토론	한: 이상준 교수(국민대), 강태호 소장(한겨레평화연구소장) 러: 니콜라이 로프킨(가스프롬 극동유통사 사장), 이리나 팔레에바(사할린주 경제개발부 차관), 알라 포춘(연해주 에너지부 국장)
17:20~17:30	마무리(이성우, KMI 항만·물류연구본부장)	

* 세미나 주제 및 발표기관은 현지사정에 의해 변동될 수 있음

** 세션별로 발표이후 양 국가의 전문가 토론이 진행될 예정임