

Contents



통계로 보는 국제물류

- 중국, 2017년 한국의 최대 수입국



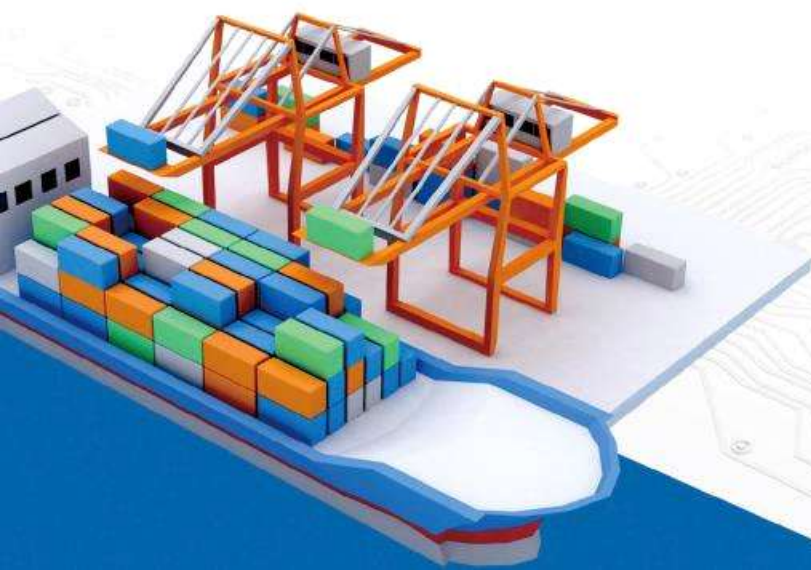
물류정책·산업동향

1. 베트남, 통관단일창구 시스템 도입으로 물류경쟁력 향상 기대
2. 해운기업, 디지털 기술 사용해 공급망 재구성
3. DHL, '물류 동향 레이더 2018/19' 출간
4. LA/LB항, 배출가스 감축 위해 노후 트럭 항만 운행 제한

명사 스피치

“해운산업은 대한민국의 경제성장을 뒷받침하는 기간산업이자, 세계 곳곳을 연결하는 대동맥과 같습니다. 우리나라는 보유 선박 수 세계 5위, 컨테이너 물동량 세계 4위의 글로벌 해운강국으로 성장하였지만, 한진해운의 파산으로 해운업 매출액이 급감하였고 우리 해운산업의 경쟁력과 미래에 대해 우려할 만한 상황에 처했습니다. 그러나 한국 해양진흥공사 출범으로 우리 해운업이 글로벌 선사와 다시堂堂히 경쟁할 수 있도록 도약하는 마중물이 되고 또한 해운, 금융, 조선이 상생하는 선순환의 생태계를 조성해 나갈 것으로 기대합니다.”

김영춘 해양수산부장관
(2018. 7. 5. / 한국해양진흥공사 설립 기념식)





통계로 보는 국제물류

중국, 2017년 한국의 최대 수입국

- 2017년 한국의 수입국 별 비중을 살펴본 결과, 중국이 20.5%(97,856백만 달러)로 가장 많은 비중을 차지하였고, 일본 11.5%(55,133백만 달러), 미국 10.6%(50,901백만 달러) 순임
 - 중국, 일본, 미국의 경우, 세계 총 수출액 시장에서 차지하는 비중 역시 각 13.04%(1위), 4.01%(4위), 8.88%(2위) 수준임
 - 네덜란드의 경우, 세계 총 수출비중 기준 5위(3.7%) 수준이나 한국의 네덜란드 수입액 비중은 15위 (1.3%, 6,141백만 달러)에 불과함
- 한국의 상위 20개 수입국의 2013~2017년 총 수출 성장률의 경우, 베트남이 14%로 1위이고 타이베이와 태국이 각 0%로 2위임
 - 수입액 비중이 높은 중국, 일본, 미국의 2013~2017년 총 수출 성장률은 -1% 수준임
- 대상국에 대한 한국의 수입증가율 보다 세계 수출 증가율이 큰 국가는 일본, 독일, 호주, 싱가포르, 인도네시아, 아랍에미리트, 사우디아라비아, 쿠웨이트, 카타르 등임

2017년 한국의 주요 수입국별 비중 및 연간 수출성장률 비교



자료 : <https://www.trademap.org>

참고자료 : <https://www.trademap.org>, 2018.7.9.

조지성 전문연구원

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



물류정책·산업동향

베트남, 통관단일창구 시스템 도입으로 물류경쟁력 향상 기대

- 베트남은 국가 무역의 효율성 증대 및 무역환경 개선을 위해 통관단일창구(Single Window)¹⁾ 시스템을 도입함으로써 대대적인 변화를 맞이하고 있음
 - 베트남 정부는 ASW(Asean Single Window)와 NSW(National Single Window) 도입을 통해 글로벌 시장 내 베트남의 물류경쟁력 향상을 목표로 삼고 있음
 - 또한 이러한 과정을 통해 베트남의 물류·무역부문에 혁신적인 변화를 일으킬 것으로 기대하고 있음
- 베트남의 각 부처, 정부기관 및 기업이 NSW의 안정적인 운영을 위해 적극 협력하고 있음
 - 2018년 4월 말까지 11개 정부부처에서 47개의 행정절차가 NSW와 연동된 바 있으며, 2만개 이상의 기업에서 약 110만개의 관련 서류가 제출되는 등 시스템 구축에 적극 나서고 있음
 - 또한 NSW 도입을 위해 수·출입 통관 및 검사 관련된 79개의 법률을 개정하거나 보완했으며, 이는 전체 수출입 관련 법률의 91%에 해당하는 수준으로 대대적인 변화임
- 베트남은 아세안 국가 중 공식적으로 ASW를 도입한 5번째 국가이며, 통관시간 단축을 목표로 다방면으로 노력 중에 있음
 - 베트남은 2018년 인도네시아, 말레이시아, 싱가포르, 태국에 이어 5번째로 ASW를 도입한 국가이며 4개국과 수 만장에 이르는 원산지 증명서(Certificate of Origin) 공유를 통해 아세안 국가 간 통관 시스템 구축을 추진 중에 있음
 - World Bank의 보고서에 따르면 ASW 도입을 통해 베트남 전체 수출입 화물을 통관하는데 1,600만 시간과 약 2억 달러 이상을 절약할 수 있을 것으로 전망됨
- 향후 베트남 정부는 행정 절차를 더욱 간소화하고 체계적인 정보 공유 시스템을 구축해 ASW와 NSW의 이행을 더욱 가속화할 것으로 전망됨
 - 베트남 정부 관계자에 따르면 관련 기술이나 서비스 수준이 미흡해 Single Window 시스템을 적극 활용하지 못하고 있는 것이 가장 우려되는 점이라고 함
 - 그러나 관련 법률의 개정 속도를 높이고 타 아세안 국가들과 정보 공유를 강화하는 것이 NSW/ASW 도입뿐만 아니라 베트남 물류·무역 경쟁력을 향상시키는 지름길이라고 보고 있음

■ 참고자료 : english.vietnamnat.vn, 2018.7.6.

김동환 연구원

051-797-4913, kdong@kmi.re.kr

1) 수출입업체가 세관과 기관별로 각각 신고하던 절차를 하나의 창구에서 일괄 처리가 가능하도록 합친 시스템으로 수출입시 한 번의 접속으로 통관과 관련된 여러 업무 처리가 가능하며 소요시간 단축으로 물류비를 절감 가능

해운기업, 디지털 기술 사용해 공급망 재구성

- ABI 리서치사의 연구에 따르면 향후 5년간 가치 사슬 전반의 해운업체들은 보안, 과적 및 정확한 비용 모델을 해결하기 위해 디지털 솔루션을 점진적으로 채택할 것으로 예상됨
 - 빅데이터, 블록체인, 자동화, 드론 및 로봇과 같은 새로운 디지털화 솔루션을 통해 해상화물 운송 산업은 부가가치가 없는 활동을 크게 줄이거나 없앨 수 있는 혁신적인 방식을 도입 할 수 있게 되었음
- 해운업체는 매출 및 이익 증대가 디지털 기술에 의해 주도될 것이기 때문에 관련 경쟁사뿐만 아니라 파트너와 협력해야 함
 - “합병과 수익 압박에도 오랫동안 살아남은 기업들은 산업 내외부의 신생기업에서 선두 기업에 이르기까지 연결성, AI, 그리고 그 이상의 방면에서 더 나은 표준화를 위해 경쟁사를 포함한 파트너들과 적응하고 협력해야 한다”고 ABI 리서치사의 수석 분석가인 Susan Beardslee씨가 언급함
 - 최근 사례로는 지능형 해상 생태계 및 AI 지원을 위해 Wärtsilä사가 Transas사를 인수 했을 뿐만 아니라 스마트 화물 처리 처리를 위해 Orange Business Service사가 Cargotec사와 거래한 것이 있음
 - 매출 및 이익 증대는 빅데이터 분석, 블록체인, 전기화, 자동화 운영, 드론 및 로봇, 증강현실(AR) 및 가상현실(VR)을 포함해 해상운송업계의 대변혁을 가져올 최적의 기술에 의해 주도될 것임
- 2023년 글로벌 해상운송 매출은 2017년 대비 1.2배 확대될 것으로 예상되며, 이로 인한 사이버 보안 비용도 지속적으로 증가할 전망이다
 - 세계 해상운송 매출(revenue)은 지난해 1,660억 달러에서 2023년 2,050억 달러 이상으로 증가할 것으로 기대됨
 - 해상 사이버보안은 현재 그리고 새롭게 나타날 위협을 해결하는데 필요하므로, 2023년에는 그 비용이 전 세계적으로 17억 달러로 증가할 것으로 예상됨
- 해상운송 관련 업체들은 디지털 기술을 적극적으로 도입하고 있으며, 이로 인해 공급망이 변화되고 있음
 - BCO(Beneficial Cargo Owners)²⁾는 예측 물류 제공 업체인 ClearMetal사, Xenata사의 실시간 주문형 벤치마크 및 시장 정보, Flexport사의 디지털 조달 플랫폼 및 요금 관리를 위한 Freightos사의 마켓플레이스를 포함한 스타트업체로부터 공급망의 가시성과 자동화를 강화하고 있음
 - Sigfox사는 컨테이너 위치를 실시간 추적하는 새로운 서비스를 선보였고, 산업용 IoT 공급자인 ORBCOMM사는 냉동기 관리 솔루션뿐만 아니라 위성 및 핸드폰을 통한 양방향 선박 모니터링을 제공함
 - IBM사는 블록체인을 위해 머스크선사뿐만 아니라 스마트 항만 연계를 위해 시스코사와 협력 관계를 맺었음
 - 마이크로소프트사는 해상 AI를 위해 OOCL선사와 협력 관계를 맺고 있음

■ 참고자료 : mhlnews.com, 2018.7.3.

이연경 부연구위원

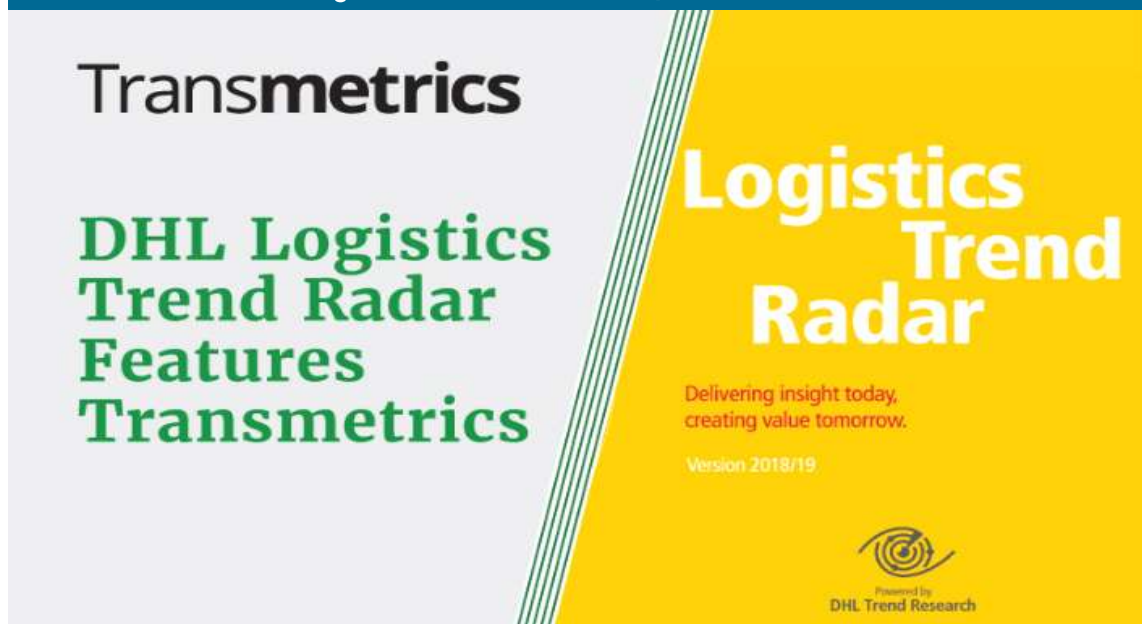
051-797-4682, eklee@kmi.re.kr

2) 일반적으로 정기적으로 화물을 수입하는 대기업으로 수입 절차를 담당하는 사내부서가 있으며, 화물의 실제 소유주

DHL, '물류 동향 레이더 2018/19' 출간

- DHL은 향후 5년에서 10년 사이 물류산업에 영향을 줄 수 있는 사회적, 비즈니스 및 기술 동향을 심층 분석한 보고서인 '2018/19 물류 동향 레이더(Logistics Trend Radar 2018/19)'를 발간함
 - 이 보고서는 10,000여 명의 물류 전문가와 기술 전문가의 의견을 종합go 미래 물류산업을 선도할 주요 기술들을 소개함
 - 본 보고서에는 도시 물류를 향상시킬 '스마트 컨테이너화'와 스마트 홈 환경과 물류 서비스를 통합하는 '커넥티드 라이프'가 2014년, 2016년에 발간된 보고서에 새로 추가된 동향으로 소개됨
- 2018/19 물류동향 레이더는 디지털화가 향후 수년간 물류업계에서 많은 변화를 이끌 것임을 전망하면서 또한 혁신이 더욱 중요해지고 있다고 강조함
 - Matthias Heutger DHL 선임 부사장은 "물류 동향 레이더는 혁신을 위한 로드맵 역할을 하고 있으며, 이번 보고서는 특히 디지털 혁명이 산업과 '고객 중심', '지속가능성', '기술', 그리고 '사람'과 같은 미래 물류를 정의하는 네 가지 주요 요소 전반에 미치는 영향에 중점을 두고 있다"고 말함
 - 또한 정확한 예측을 목표로 하고 있으나 경험을 통해 일부 동향은 현실화되지 않는다는 것을 언급하며, 혁신은 선형 경로를 따르지 않으며 일부 트렌드의 성공은 획기적인 기술 및 비즈니스 통찰력뿐만 아니라 문화 및 가능성에 의존할 것이라고 밝힘

Logistics Trend Radar 2018/19 보고서 표지



자료 : DHL 홈페이지(<http://www.dhl.com>)

■ 참고자료 : www.dhl.com.2018.6.26 /www.transmetrics.eu. 2018.7.3.

공영덕 연구원

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

LA/LB항, 배출가스 감축 위해 노후 트럭 항만 운행 제한

- 로스엔젤레스(LA)항과 롱비치(LB)항은 트럭에서 발생하는 대기오염을 줄이기 위해 노력 하고 있음
 - 산페드로만 항만(San Pedro Bay Ports) 청정대기행동계획(Clean Air Action Plan; CAAP)은 2006년 처음 채택됐으며, 항만 및 항만 주변 해상활동을 통해 발생하는 오염을 획기적으로 줄인바 있음
 - CAAP는 2017년 11월에 새로 업데이트됐으며, 새로운 계획을 통해 두 항만은 항만구역을 육상운송 수단의 배출가스 제로지역(zero-emissions industry zone)으로 발전시킬 계획임
 - 신규 업데이트된 CAAP는 항만을 이용하는 트럭에 대한 새로운 배출기준 설정이 포함되어 있음
- 올해 10월 1일 이후 LA항과 LB항의 터미널을 이용하는 신규 트럭은 2014년 이후 생산된 모델로 제한해 허용할 예정이며, 단계적으로 노후 트럭을 항만에서 퇴출시킬 계획임
 - 해당 조치는 CAAP의 일환으로 항만 트럭등록소(Port Drayage Truck Registry; PDTR)에 기 등록된 차량을 제외한 신규 등록 트럭만 해당됨
 - 항만을 이용하는 트럭은 PDTR에 등록하도록 되어 있으며, 현재 산페드로만 항만단지 PDTR에 등록된 트럭의 수는 약 17,000대임
 - 롱비치항 관계자에 따르면 현재 등록된 트럭은 모두 2007년 이후 모델이며, 약 50% 정도는 2010년 이후에 생산된 모델임
- 두 항만은 CAAP를 통해 2035년까지 단계적으로 항만을 이용하는 모든 트럭을 무공해 트럭으로 교체할 계획임
 - 향후 배출제로 달성 혹은 배출제로에 근접한 트럭에 대해 PDTR 등록 요금을 면제하고 그 외의 트럭에 대해서는 요금을 인상할 계획임



항만을 이용하는 친환경 트럭

자료 : steelguru.com

참고자료 : www.portstrategy.com, 2018.7.5., steelguru.com, 2018.7.6.,
www.porttechnology.org, 2018.7.9.

신정훈 연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr