

Contents

통계로 보는 국제물류

- 2016~2022년 세계 권역별 코드체인 물류비 규모

물류정책·산업동향

1. DHL, 칠레 전자상거래 영업부서 폐쇄
2. 페덱스, 이스라엘 플랑잉카고그룹 국제특송사업 인수 예정
3. 올해 글로벌 벌크 운송 시장은 대형 선단이 주도할 전망
4. Canaveral항, 미국 최대 모바일 하버크레인 도입

명사 스피치

“아무리 빼어난 물류기업이라도 해외에 직접 진출해 성공한 사례는 많지 않습니다. 오히려 자금력이나 인프라가 부족하더라도 현지 기업이 제공하는 물류서비스의 완성도가 더 우수한 경우가 많습니다. 현지 물류시장의 특성과 문화 등의 장벽이 높기 때문입니다. 급하게, 무리하게 뛰어드는 것보다 각국의 물류기업과 강점을 공유하는 것이 더 효과적이라 생각합니다.”

백순재 합동택배 대표이사
(2019. 1. 3. /물류신문 인터뷰에서)



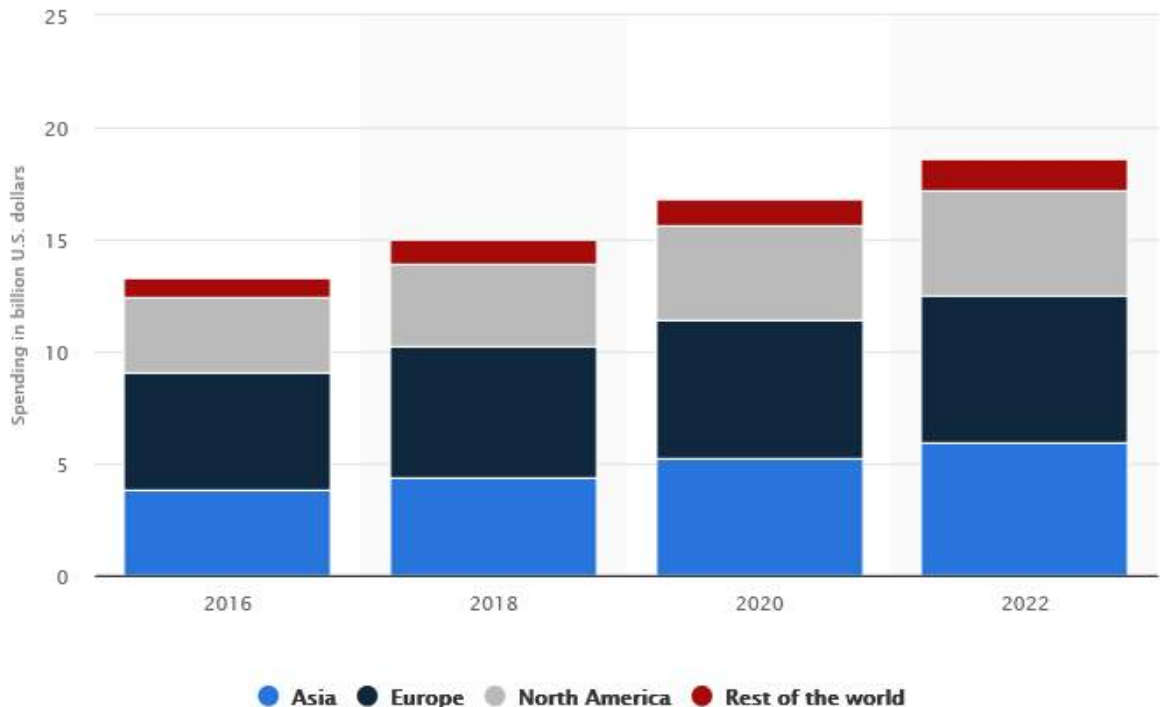


통계로 보는 국제물류

2016~2022년 세계 권역별 콜드체인 물류비 규모

2016~2022 세계 권역별 콜드체인 물류비 규모

(단위: 10억 달러)

자료 : <https://www.statista.com>

- 2016~2022년까지 세계 권역별로 추정된 콜드체인 물류비(운송 및 포장 등)를 살펴보면 2018년 기준 유럽시장(58억 달러)이 가장 큰 비중을 차지하고 있음
 - 그 다음으로 아시아(44억 달러), 북미(37억 달러)순으로 나타남
- 유럽의 경우 2022년까지 그 규모가 66억 달러로 증가할 것으로 예상됨
 - 아시아는 59억 달러, 북미는 47억 달러에 달할 것으로 예상됨

참고자료 : <https://www.statista.com>, 2019.1.

신수용 전문연구원

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



물류정책·산업동향

DHL, 칠레 전자상거래 영업부서 폐쇄

- 최근 DHL은 칠레에서 운영 중인 전자상거래 영업부서를 올 4월에 폐쇄할 예정이라고 밝힘
 - 이는 라틴 아메리카에서 경제가 가장 안정적이고 성장하는 국가 중 하나인 칠레에서 예상보다 좋지 않은 성적을 거둔 결과인 것으로 분석됨
 - DHL은 올 4월 12일 전자상거래 영업부서를 폐쇄할 예정이지만 다른 운송 부서들은 칠레에서 계속 운영할 예정임
- DHL은 지난 2017년 칠레에서 전자상거래 사업을 시작했으며, 당시 전자상거래 소비자 중심의 편의 제공에 중점을 맞춘 비즈니스를 선보인 바 있음
 - 이는 주말 및 저녁시간대 배달 서비스를 포함해 소비자가 실시간으로 물건의 위치를 추적할 수 있는 앱(app) 등이 제공되었음
- DHL의 다양한 고객중심 서비스에도 불구하고 칠레 국내 시장의 치열한 경쟁으로 인해 부진한 결과가 나타난 것으로 분석됨
 - 현재 칠레에서는 이미 리플리(Ripley), 월마트(Wal-Mart) 등이 국내 시장을 점령하고 있는 것으로 나타남
- 현재 칠레에서는 전자상거래 시장이 빠른 속도로 성장 중이긴 하나 아직까지 라틴 아메리카 지역은 전자상거래 분야에 있어 초기단계에 머물러 있는 상태임
 - 이는 부족한 인프라, 사기(fraud)에 대한 소비자의 두려움, 실용적인 지불 옵션 부재 등이 전자상거래 시장의 성장에 걸림돌이 되고 있기 때문임
- 칠레는 높은 신용카드 사용률을 보유함과 동시에 도로 인프라 사정도 좋은 편이지만 운송 사업이 아직까지는 B2B 거래에 국한되어 있음

■ 참고자료 : <https://www.euronews.com>, 2019.1.22

이기열 전문연구원

051-797-4670, kylee@kmi.re.kr

페덱스, 이스라엘 플라이잉카고그룹 국제특송사업 인수 예정

- 최근 페덱스 익스프레스는 이스라엘 플라이잉카고그룹(Flying Cargo Group)의 국제특송사업 인수를 위해 조건부 합의에 이르렀다고 발표함
 - 이스라엘 특송시장은 페덱스에 있어 중요한 시장으로, 페덱스는 1990년부터 플라이잉카고그룹의 국제사업부를 통해 이스라엘 시장에 다양한 특송서비스를 제공해 옴
 - 플라이잉카고그룹은 물류, 창고, 유통 등 분야의 이스라엘 선도기업으로 전자상거래, 반품, 국내 픽업 및 배송 등의 서비스를 제공하고 있으며, 향후 지속적으로 해당 사업을 발전시킬 계획임
 - 현재 양사는 근 30년간의 파트너십 계약 종료를 앞두고 있으며, 페덱스는 2019년 상반기에 인수를 마무리 할 계획임
- 이번 인수는 규제 당국의 승인을 필요로 하며, 인수가 완료될 때까지 페덱스는 이스라엘 TNT와 플라이잉 카고그룹의 국제특송사업부를 통해 지속적으로 독립적인 운영을 이어갈 것이라고 밝힘
 - 페덱스는 이번 인수로 고객들이 자사의 경쟁력 있는 글로벌 네트워크를 활용하여 보다 광범위한 서비스 포트폴리오를 제공받을 수 있을 것으로 기대하고 있음
 - 페덱스는 2016년 5월 TNT를 인수했으며, 현재 5,000여곳의 운영시설을 활용해 전세계 220여개 국가와 지역에 서비스를 제공하고 있음
- 한편 모기업인 페덱스그룹은 지난해 말 세계경제 부진에 대한 우려와 특송사업의 심각한 약세를 감안해 수익 전망을 대폭 하향 조정함
 - 2018년 2분기 페덱스 익스프레스의 IP(International Priority) 서비스 물량¹⁾은 1% 증가한 반면, IE(International Economy) 서비스 물량²⁾은 9% 증가한 것으로 나타남

■ 참고자료 : <https://about.van.fedex.com/> 2019.1.15., <https://theloadstar.co.uk/> 2019.1.17.

김은우 전문연구원

051-797-4680, hisgrace@kmi.re.kr

1) 긴급 배송이 필요한 화물로, 1~3일 영업일 소요

2) 긴급 배송이 필요한 화물은 아니지만 약속한 배송 시간을 지켜야 할 화물로, 2~4일 영업일 소요

올해 글로벌 벌크 운송 시장은 대형 선단이 주도할 전망

- 최근 베슬밸류(VesselsValue Ltd.)사는 2019년도 벌크 운송 시장은 케이프사이즈(Capesizes) 선박, 대형 LNG 운반선, MR1(중형) 유조선 등 세 가지 선형의 대형선이 주도할 것으로 예상함
 - 지난 12월 베슬밸류사의 무역 분석전문가 코트 스미스(Court Smith)씨에 따르면 2018년도 벌크 운송 시장 및 벌크선박 발주 현황을 기반으로 분석한 결과 2019년에도 케이프사이즈, 대형 LNG, MR1 등 대형선이 시장을 주도할 것으로 전망
- 케이프사이즈 선박 시장은 2018년 미·중 간 무역전쟁으로 인한 원자재 시장의 불확실성에 따라 변동성이 컸음에도 불구하고 수요는 증가하고 운임은 상승하는 현상을 보임
 - 발틱국제해사협회(The Baltic and International Maritime Council·BIMCO)에 따르면 2018년 케이프사이즈 선대는 2.9% 증가한 것으로 조사됨
 - 특히 브라질 광산회사 발리 에스에이(Vale S.A)는 총 15척의 발리맥스(Valemax)를 인도 받았고 발리사는 2019년에도 18척의 발리맥스를 추가 인도 받을 예정으로 현재 중국에서 건조 중임
 - 더불어 2018년 3/4분기 케이프사이즈 선박 운임은 동기간 전년 대비 52% 상승한 것으로 조사됨
 - 그럼에도 불구하고 코트 스미스씨는 이 같은 운임 상승현상이 2019년 상반기까지 지속되지 않을 것으로 전망하고 그 이유로는 계절성(1월~2월)에 의한 수요 증가 및 선대 규모의 대형화 추세 때문인 것으로 분석함
- 선박의 친환경연료(LNG) 사용은 글로벌 해운 시장의 트렌드로 LNG 수요는 지속적으로 증가할 것으로 예상됨
 - 베슬밸류사 분석 결과, 2021년까지 향후 3년 동안 LNG 생산량은 9,100만TPA이고 이 중 5,000만TPA는 미국 이외의 지역에서 생산될 것으로 예상되어 이로 인해 LNG 운반선 수요 또한 증가할 것으로 전망
 - 더불어 선박브로커 보고서에 따르면 100,000cbm 이상 규모의 LNG 운반선 93척이 현재 발주를 추진 중임(37척 발주 완료)
- 발틱국제해사협회는 MR1(중형) 유조선 시장은 2018년 선대 기준 2.4% 증가했고 2019년에도 비슷한 수준을 유지할 것으로 전망함
 - MR1 시장은 2016년과 2017년 화물의 급증으로 유조선 공급이 수요에 미치지 못하는 불균형 현상이 발생했고 이 후 선박 규모는 증가하고 선대는 저성장하는 추세로 전환됨
 - 선대 기준 2018년 성장률은 2.4%였고 이는 2012년 이후 가장 낮은 수준이며 발틱국제해사협회는 2019년도 성장률 또한 같은 수준으로 동결될 것으로 예상

■ 참고자료 : worldmaritimenews.com, 2019.1.14., bimco.org, 2019.1.16.

박주동 전문연구원

051-797-4660, jdpark@kmi.re.kr

Canaveral항, 미국 최대 모바일 하버크레인 도입

- 선박의 초대형화에 따라 터미널 자동화 등을 통한 생산성 향상에 대한 관심이 높음
 - 운송비용 경쟁력 확보를 위한 지속된 선박 초대형화에 대응하기 위해 전 세계 컨테이너터미널들이 기존 하역장비 확충, 자동화 장비 도입, 스마트 항만 구축을 통해 생산성 향상을 도모하고 있음
 - 특히 컨테이너 물동량이 지속적으로 증가해 처리실적이 높은 상하이항과 싱가포르항 등의 터미널들은 서비스 수준을 향상시키기 위해 투자를 지속하고 있음
 - 상하이 양산항의 경우 2017년 12월 약 2조1190억을 투자해 4단계 자동화 부두를 개장했고 갠트리크레인과 AGV 등의 장비를 확충해가고 있음
 - 부동의 세계 1위 환적항만인 싱가포르항은 67개 선석·총 6개 터미널에 크레인만 2100여개에 달할 정도로 투자를 아끼지 않음
- 미국 플로렌스의 Canaveral항은 Liebherr사로부터 미국 최대의 모바일 하버크레인을 도입함
 - 발표자료에 따르면 Canaveral항은 늘어나는 화물을 수용하기 위해 최대 208ton까지 하역 가능한 270피트 높이의 초대형 모바일 하버크레인을 구입했으며 이를 통해 항만 운영의 유연성과 확장성을 갖게 됨
 - Canaveral항 책임자인 John Murray씨는 현재와 미래의 화물 수요를 해당 장비의 확충 및 폭 넓은 배치 옵션을 이용해 충족시키고자 한다고 밝힘

Canaveral 항만의 초대형 모바일 하버 크레인



자료 : https://www.porttechnology.org/news/liebherr_delivers_us_largest_mobile_harbour_crane#liebherr_maritime_cranes



● 우리나라도 항만 인프라 확충과 관련 기술 개발이 활발함

- 해양수산부는 '부산항 메가포트 육성전략'에 따라 2021년 개장 예정인 2-4단계 민자부두와 2-5, 2-6 단계 부두의 무인 자동화를 추진 중임
- 국내 항만 무인 자동화 기술을 보유한 서호전기는 국가 R&D 과제에 참여해 연구와 투자를 지속하면서 해외 항만으로 기계를 수출하는 등 기술 경쟁력을 축적하고 있음
- 세계적 추세에 맞춰 정부와 민간의 적극적 기술개발과 정책 추진도 중요하지만 무엇보다 정부, PA, 터미널, 기술개발 기업 등의 항만 관계자들이 협력해 우리나라 실정에 적합하면서도 현재 구축된 해외 자동화 항만의 문제점과 한계를 고려한 투자와 개발을 추진하는 것이 중요함

■ 참고자료 : <https://www.porttechnology.org>, 2019.01.23, <http://www.fnnews.com>, 2019.01.23, <http://www.ksg.co.kr>, 2019.01.23, <http://www.viva100.com>, 2019.01.23.

김효재 연구원

051-797-4686, hj_kim@kmi.re.kr