

Contents



통계로 보는 국제물류

- 작년 신조 컨테이너선 인도량 증가...금년 감소 예상



물류정책 · 산업동향

1. 데이터 마이닝 기술을 활용한 운송 추적 시스템 제공
2. 미·중 무역분쟁 풍선효과로 미국 '컨'항만 수입물동량 증가
3. 스페인-네덜란드 간 신선화물 직통열차 운행으로 지속가능성 향상
4. Maersk사, 글로벌 통관 플랫폼 출시



공지사항

- 2019 해운·물류기업 해외진출 지원사업 공모

명사 스피치

“이번 협약은 유통·물류업계도 자원 순환사회 구현에 동참하는 첫걸음을 내디딘 것으로 이를 계기로 선한 영향력이 업계 전반으로 미칠길 기대하고 있다”

조명래 환경부 장관
(2019. 5. 9. / 유통포장재 감량을 위한 자발적 협약식에서)



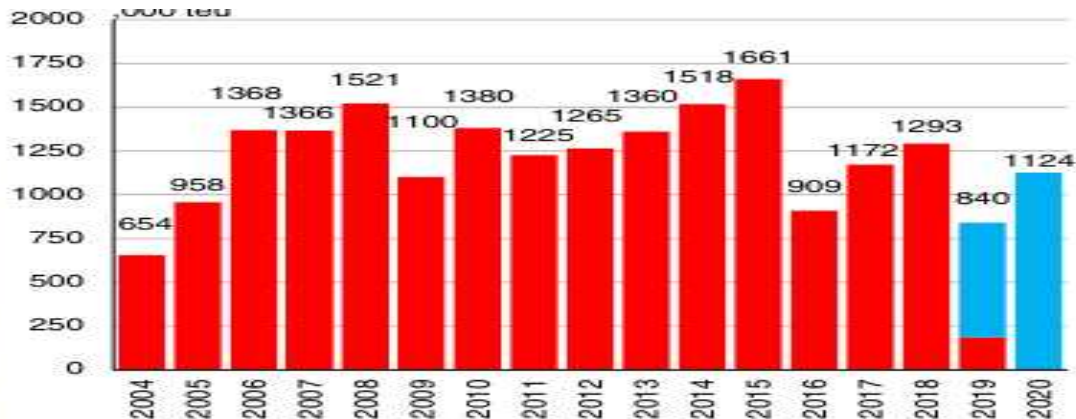


통계로 보는 국제물류

작년 신조 컨테이너선 인도량 증가...금년 감소 예상

신조 컨테이너선 인도량 추이 및 전망(2004-2020)

(단위: 1,000TEU)



자료 : Container Intelligence Monthly, <https://www.crsi.com>

- 2018년 신조 컨테이너선 인도량은 약 1,293천TEU로 2016년 909천TEU, 2017년 1,172천TEU보다 증가. 그러나 2019년 840천TEU, 2020년 1,124천TEU로 감소할 것으로 예상됨
 - 2018년 경우 100-2,999TEU('17년 11% → '18년 13%) 및 15,000TEU 이상('17년 38% → '18년 45%)의 선박 인도량 비중이 증가

신조 컨테이너선 선형별 인도량

Liner Vessel Deliveries	No.					000 teu				Delivery Trends		
	2015	2016	2017	2018	Mar*	2015	2016	2017	2018	Mar*	2019 (f)	2020 (f)
Containerships, 000 teu												
Feeder 100-2,999 teu	67	67	78	95	14	99.6	96.2	126.8	163.1	23.0	140.5	211.9
Intermediate 3-5,999 teu	21	2	6	10	3	91.4	8.1	23.8	37.4	10.7	18.0	31.0
Intermediate 6-7,999 teu	3	0	1	0	0	20.5	0.0	6.9	0.0	0.0	0.0	0.0
Neo-Panamax 8-11,999 teu	75	34	27	18	2	704.5	328.9	282.4	196.6	23.6	23.6	109.5
Neo-Panamax 12-14,999 teu*	19	16	20	22	4	270.3	230.2	284.7	309.3	54.0	250.2	172.9
Post-P'max 15,000+ teu	26	13	23	30	4	474.4	245.4	447.4	586.4	75.1	407.8	598.5
Containership Total	211	132	155	175	27	1660.8	908.8	1171.8	1292.9	186.4	840.1	1123.8
% growth	2%	-37%	17%	13%		9%	-45%	29%	10%		-35%	34%
Multi-Purpose	41	27	15	27	5	40.5	27.3	13.0	16.0	4.7	25.2	15.5
Other Liner	78	84	98	67	17	22.1	9.5	9.4	9.6	1.0	5.4	2.6
Liner Total	330	243	268	269	49	1723.4	945.6	1194.2	1318.5	192.1	870.7	1141.9

자료 : Container Intelligence Monthly, <https://www.crsi.com>

참고자료 : <https://www.crsi.com> 2019.5.15.

최나영환 전문연구원

051-797-4770, chnayoung@kmi.re.kr

물류정책·산업동향

데이터 마이닝 기술을 활용한 운송 추적 시스템 제공

- 미국 피츠버그의 LTL(Low-than-TruckLoad) 운송업체인 Pitt Ohio는 화물 운송트럭 추적 및 예상 도착 시간 제공 서비스를 개시함
 - Pitt Ohio는 GUI 기반의 화물 운송트럭 추적 도구인 Delivery Track 소프트웨어를 통해 선적화물과 트럭을 연결하는 데이터 마이닝 기술을 활용해 배송경로에서의 현재 위치와 실시간 ETA(Estimated Time of Arrival) 업데이트를 제공함
- Pitt Ohio는 기술 개발을 통해 Delivery Track을 화주에게 제공함으로써 이용 화주의 편의성 제고를 기대함
 - Pitt Ohio의 Scott Sullivan 재무 및 정보책임자(CIO)는 Pitt Ohio는 화주가 배송 서비스를 쉽게 이용할 수 있도록 기술 개발에 집중하고 있다고 밝힘
 - 이러한 노력의 일환으로 Delivery Track은 가장 최신의 기술을 이용해 화주가 선적·배송을 준비할 수 있도록 하고, 또한 Pitt Ohio와 화주 간의 수많은 전화를 최소화함으로써 백오피스 비용을 절감할 수 있다고 강조함
 - 화주가 필요 시 Delivery Track을 사용해 빠르게 정보를 확인할 수 있어 효율적인 운영이 가능할 것으로 기대한다고 언급함
- Delivery Track의 개발 원동력은 LTL 업계에 영향을 미치는 아마존 효과에 기인함
 - Pitt Ohio의 Geoff Muessing 마케팅 부사장(EVP/Chief Marketing Officer)은 Delivery Track의 개발이 LTL 업계에 서서히 영향을 미치는 아마존 효과에 기인한다고 언급함
 - 또한 그는 배달 완료에 대한 수취인의 기대를 충족시키는 것이 B2C 선적의 기본 요건이며 대표적으로 아마존이 있으며, 이러한 서비스가 B2B LTL 업계의 새로운 기준으로 정립되는 과정이라 설명함
- Delivery Track을 통해 배송에 소요되는 리소스 절약을 통한 비용 절감과 운영 최적화가 기대됨
 - Pitt Ohio는 고객에게 GUI 화물 추적시스템을 제공하는 최초의 LTL 캐리어로 비용 절감과 서비스 향상을 위해 정보와 상품의 자유로운 흐름을 개척하기 위해 노력 중이라 강조함
 - Delivery Track의 배달 추적을 통해 수취인은 제품을 제조 프로세스에 투입하거나 최종 사용자에게 배송 시 필요한 리소스를 효율적으로 관리해 회사 운영을 최적화할 수 있을 것으로 기대됨

■ 참고자료 : <https://www.supplychaindigital.com>, 2019.4.29.

안승현 전문연구원

051-797-4693, shan@kmi.re.kr

미·중 무역분쟁 풍선효과로 미국 '컨'항만 수입물동량 증가

- 미국 소매협회(NRF·National Retail Federation)에 따르면 미국 항만의 2019년 3월과 4월 수입물동량이 크게 증가
 - 3월은 전년동월대비 4.4% 증가한 161만TEU의 수입물동량 처리
 - 4월은 전년동월대비 7.7% 증가한 176만TEU로 추정
- 국제통화기금(IMF)은 2019년 세계 교역량 증가율이 전년대비 0.4%p 하락한 3.4%로 증가세가 둔화될 것이라고 전망한 데 반해 미국의 수입 물동량은 전년대비 크게 증가
 - 세계 교역 증가율 전망(IMF : 2018년 3.8% → 2019년 3.4% / OECD : 2018년 3.9% → 2019년 3.7% / World Bank : 2018년 3.8% → 2019년 3.6%)
- 이는 미국의 소매판매 증가 영향도 존재하지만, 중국산 수입품에 대해 추가적 관세를 부과하려는 미국 정부의 조치에 따른 영향으로 판단
 - 미국내 소매업자들이 추가적인 고율의 관세가 적용되기 전에 상품을 구입하려는 선수요에 따른 현상
- 2019년 1월 예정됐던 중국산 수입제품에 대한 관세율 인상이 연기됨
 - 2018년 7월 340억 달러, 8월 160억 달러 규모에 달하는 중국산 수입제품에 대해 관세 25% 적용
 - 동년 9월 2천억 달러 규모의 중국산 수입제품에 10% 관세 부과
 - 이후 10% 관세율이 적용되던 품목들(2천억 달러규모)에 대해 관세를 기존 10%에서 25%로 인상할 예정이었음
 - 하지만 미국은 중국과의 무역협상이 진전을 보이지 관세율 인상을 보류
- 미국과 중국의 무역 분쟁으로 미국 항만의 수입물동량이 증가하는 풍선효과 발생
 - 2018년 미국항만의 수입 물동량은 전년대비 6.2% 증가한 2,180만TEU 기록
 - 2019년 상반기는 전년동기대비 3.9% 증가한 1,070만TEU 전망
- 한편 5월 9~10일 미국과 중국의 협상이 성과없이 끝남에 따라 미국은 5월 10일 0시 중국 출발 수입품부터 25%의 관세를 적용기로 했으며, 중국은 6월 1일 0시부터 미국산 수입품에 10~25%의 관세 적용 결정

■ 참고자료 : worldmaritimenews.com 2019.5.10. / IMF, World Economic Outlook

김성아 전문연구원

051-797-4792, ksa@kmi.re.kr

스페인-네덜란드 간 신선화물 직통열차 운행으로 지속가능성 향상

- 스페인-네덜란드 간 신선화물 운송을 위해 새로운 온도조절 직통열차(direct rail connection)인 CoolRail이 5월 6일 운행을 개시함
 - 스페인은 양상추, 토마토, 오이, 오렌지 등과 같은 신선 과일과 야채를 수입하는 네덜란드의 주요 무역 파트너 중 하나임
 - CoolRail은 유럽의 신선화물 공급망의 재사용 표준 포장 솔루션 분야의 시장을 주도하는 유로풀시스템(EPS·Euro Pool System)사의 이니셔티브임
 - EPS사는 유럽에서 회수 및 포장 솔루션을 주도하는 최대 물류서비스 공급업체인 유로풀그룹(Euro Pool Group)의 자회사임
 - 새로 투입된 온도조절 직통열차는 하루에 42개의 컨테이너를 싣고 스페인의 항구도시인 발렌시아시와 네덜란드 로테르담시 구간을 주3회 왕복하고 1년에 48주 운행함
- 스페인에서 네덜란드로 신선화물을 운송하는 데 새로운 직통열차의 운송시간은 도로운송과 마찬가지로 오래 걸리지만 트럭운송보다 70-90%의 이산화탄소 감축 효과가 있음
 - 스페인-네덜란드 간 신선화물 운송 시 도로운송보다 철도운송을 선택하면 트럭 운행 횟수를 연간 12,096회, 도로운송거리를 2천2백만 킬로미터 감소시킴
 - 도로 대신 철도운송으로 대기 중으로 배출되는 이산화탄소량이 연간 약 15,000톤 저감되고, 이 감축량은 6대의 대형 풍력 터빈의 연간 절감량과 거의 유사함
- 보다 지속가능한 신선화물 공급망 구축을 위해 CoolRail 이니셔티브에 기업들이 자발적으로 참여하고 있으며, 스페인-네덜란드뿐만 아니라 다른 유럽국가로 확장될 전망이다
 - "우리는 신선화물을 운송 할 때 탄소발자국(carbon footprint)을 획기적으로 줄이기 위해 광범위한 준비와 첫번째 파일럿 시험을 거쳐 현재 중요한 시행 단계에 있다"고 유로풀그룹의 CEO인 Gerjo Scheringa씨가 말함
 - CoolRail에 처음부터 참여한 회사 중 하나는 네덜란드의 가장 큰 과일 및 야채 회사 중 하나인 Bakker Barendrecht사로 EPS사와 제휴해 스페인과 네덜란드 간 철도연결을 시도함
 - CoolRail의 이니셔티브는 신선화물 공급망을 통해 지속가능성을 높이려는 자발적 참여업체들의 목표와 일치함
 - CoolRail 이니셔티브는 스페인 항만도시인 발렌시아시와 네덜란드 로테르담 간 직통열차를 시작으로 향후 독일, 스칸디나비아, 영국까지 연결과 확장을 계획을 가지고 있음

■ 참고자료 : portofrotterdam.com, 2019.5.7.; europoolgrop.com & europoolsystem.com(검색: 2019.5.10.)

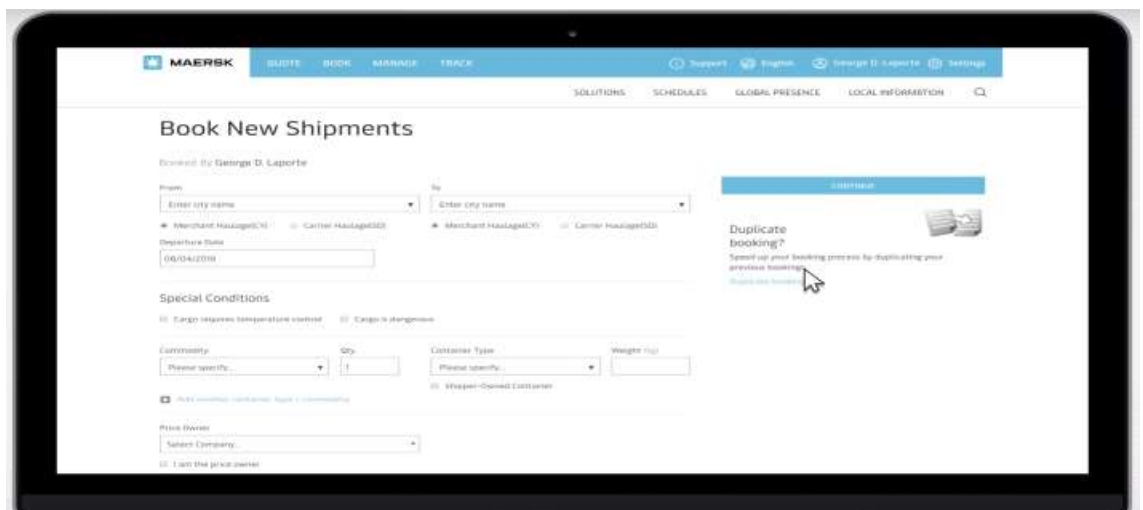
이연경 부연구위원

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

Maersk사, 글로벌 통관 플랫폼 출시

- 덴마크 선사인 Maersk사가 글로벌 통관 플랫폼을 출시하고 서비스를 시작함
 - Maersk사는 선사 중 최초로 글로벌 통관 플랫폼을 구축·출시했으며 이를 통해 화주들은 유럽 7개국에서 수출입 신고를 온라인에서 신속하고 편리하게 진행할 수 있게 됨
 - 해당 플랫폼에서 예상 견적을 상시 제공함으로써 별도의 견적 관련 프로세스를 생략할 수 있으며 이에 따라 견적 당 3~5분의 시간을 절약할 수 있음
 - 또한 해당 플랫폼은 독일, 프랑스, 덴마크, 네덜란드, 폴란드, 영국, 스페인 등 유럽 7개국에서 이용 가능하며 2019년 12월까지 전 세계에 서비스를 제공할 예정임

Maersk사에서 출시한 통관 플랫폼 UI



자료 : <https://www.maersk.com/solutions/shipping/cargo-and-financial-services/custom-house-brokerage>

- 우리나라는 한 걸음 더 나아가 물류에서의 일원화된 시스템 구축이 시급함
 - 우리나라도 관세청의 주도하에 전자상거래 수출전용 통관 플랫폼을 계획하는 등 화주들의 통관절차 간소화를 위해 투자를 계획하고 연구용역 및 시범사업을 진행 중임
 - 뿐만 아니라 2018년부터 국세청과 삼성 SDS는 블록체인 기반의 물류 서비스 구축을 위해 연구개발을 지속하는 등 정부부처와 민간 기업의 협업을 활발히 이뤄지고 있음
 - 부산항만공사 역시 선박의 입출항, 화물의 반출입을 지원하기 위한 플랫폼 개발에 집중하고 있음
 - 개발이 활발한 만큼 해당 분야 플랫폼 구축의 필요성은 높아지고 있으나 우후죽순으로 개발되는 플랫폼으로 인해 정부 예산의 중복된 투입이 발생할 우려가 있음
 - 이에 정부부처의 관할 범위를 초월해 범국가적 차원에서 일원화된 물류 플랫폼에 대한 논의가 필요함

참고자료 : <https://www.porttechnology.org>, 2019.05.13

김효재 연구원

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



공지사항

2019 해운·물류기업 해외 진출 지원사업 공모

한국해양수산개발원은 우리 해운·물류기업의 해외시장 진출 확대를 위해 해양수산부의 지원을 받아 '화주-물류기업 해외 동반진출 지원사업'과 '해운·물류기업 해외 진출 타당성 조사 지원사업'을 다음과 같이 시행하오니, 관심 있는 기업의 많은 참여 바랍니다.

2019년 5월 8일
국제물류투자분석·지원센터
(한국해양수산개발원)

1. 신청기간

□ 2019년 5월 8일(수) 09:00 ~ 2019년 6월 7일(금) 17:00까지

2. 신청 사업

- 1) 화주-물류기업 해외 동반진출 지원사업
- 2) 해운·물류기업 해외 진출 타당성 조사 지원사업

3. 신청대상

- 1) 화주-물류기업 해외 동반진출 지원사업

□ 물류기업 : 「물류정책기본법」 제2조 제2호 및 같은 법 시행령 제3조에 따른 물류 사업을 영위하는 기업

□ 화주기업 : 국내에 사업장을 보유하고 제조·유통·무역·건설·자원·에너지 등 다양한 분야의 업종을 영위하는 기업

* 국내 외국인투자기업 또는 해외에 주사무소를 둔 기업은 대한민국 국민의 지분이 50% 이상인 경우에 신청 가능

** 화주기업과 물류기업 간의 관계가 「법인세법 시행령」 제87조에 따른 "특수관계인"에 해당하거나, 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」 제2조에 따른 "계열회사"에 해당하는 경우에는 신청대상에서 제외



2) 해운·물류기업 해외 진출 타당성 조사 지원사업

☐ 「물류정책기본법」에 따라 물류사업을 영위하는 자

☐ 재무적 투자자(「은행법」 제8조 따른 은행, 법령에 근거하여 설립된 각종 연기금과 공제회 등)

* 단, 재무적 투자자는 해외사업을 추진할 해운·물류기업을 지정하여 신청해야 함

☐ 화주(貨主)기업(「물류정책기본법」에 따른 물류사업을 국내에서 영위하고 있지 않은 非물류기업 포함)

* 단, 화주기업은 해외사업을 협력하여 추진할 해운·물류기업을 지정하여 신청해야 함

4. 지원내용

1) 화주-물류기업 해외 동반진출 지원사업

☐ 화주물류기업 간 동반진출 협력과정에서 원자재 조달, 제품 생산·판매 등에 수반되는 물류 프로세스 및 공급망의 진단·분석·설계, 현지시장 조사 등에 필요한 공동 컨설팅 비용을 지원

☐ (지원규모) 컨설팅 비용의 최대 50%(약 40백만원)까지 보조금(국비)을 지원하며, 나머지 기업부담분은 컨소시엄 참여기업이 협의하여 부담

* 지원대상으로 선정된 컨소시엄에게는 한국해양수산개발원을 통해 보조금 교부

** 지원대상으로 선정된 컨소시엄은 보조금을 교부받기 전에 보조금 교부 및 컨설팅 수행조건 등에 관한 업무협약서를 한국해양수산개발원과 체결해야함

☐ (컨설팅 수행) 컨설팅은 컨소시엄에 참여하는 기업(물류기업 또는 화주 기업)이 직접 수행을 원칙으로 하나, 참여기업이 협의하여 선정한 제3의 국내외 전문기관업체 등에 자문 또는 컨설팅의 일부를 위탁 수행할 수 있음

2) 해운·물류기업 해외 진출 타당성 조사 지원사업

☐ '진출사전 지원'과 '현지밀착 지원'으로 유형을 구분하여 컨설팅 1건당 최대 1억원 범위에서 비용의 70% 차등보조

* 기업별 실제 지원비율과 지원액은 선정심사위원회 평가결과에 따라 다를 수 있음

** 예산 범위에서 지원하기 때문에, 실제 보조금 교부금액은 지원비율에 따라 계산된 금액보다 적은 경우가 발생할 수 있음

- ☐ (지원조건) 보조금 수혜기업이 국내외 연구기관 및 컨설팅 업체 등에 의뢰한 타당성조사 관련 용역비용(계약기준)에 대해서만 지원

* 수혜기업의 자체활동 비용(예: 직원의 해외 출장비, 인건비 등)은 인정되지 않음

5. 신청방법

- ☐ 한국해양수산개발원 홈페이지(www.kmi.re.kr, 공지사항)에서 사업신청서 양식을 다운 받아 작성하고, 구비서류와 함께 제출

* 접수 기간: 2019. 5. 8(수) 09:00 ~ 2019. 6. 7(금) 17:00

- ☐ 제출방법 : 직접제출 또는 우편제출(전자파일 저장매체(USB) 동봉)

* 우편접수는 접수마감일 17:00까지 도착분에 한하며, e-mail 접수 불가

- ☐ 문의처 : 국제물류투자분석·지원센터 (한국해양수산개발원)

* 주소 : 606-080 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

* 담당 : 최나영환 전문연구원(051-797-4770, chnayoung@kmi.re.kr),
김동환 연구원(051-797-4913, kdong@kmi.re.kr)

6. 제출서류

- (1) 신청서 1부(양식 참조, 전자파일도 함께 제출)
- (2) 사업제안서 10부(양식 참조, 전자파일도 함께 제출)
- (3) 정보 제공 및 공개 동의서 1부(양식 참조)
- (4) 법인 등기사항증명서 및 사업자등록증 사본 1부
- (5) 국세 및 지방세 완납증명서 1부
- (6) 최근 결산연도 기준 재무제표 및 손익계산서 사본 1부
- (7) 중소기업 확인서 또는 중소기업 등 기준 검토표 1부 (중소물류기업)
- (8) 그 밖에 사업제안서의 내용을 증빙하는 서류

* 신청서와 사업제안서를 제외한 서류는 컨소시엄 참여기업별로 각각 제출해야 함

7. 선정절차 및 방법

- ☐ 1차 서류심사와 2차 평가위원회 심사로 진행되며, 2차 사업제안서 평가에서 70점(100점 만점) 이상을 획득한 사업 중 고득점 순으로 선정

* 예산 범위 내에서 선정되며, 그로 인해 실제 보조금 교부금액은 지원 비율에 따라 계산된 금액보다 적은 경우가 발생할 수 있음

- ☐ 최종 결과발표 (예정) : 2019년 6월 17일(잠정) 이후 공고 또는 개별 통지



8. 유의사항

- ☐ 신청서, 사업제안서 등 양식은 한국해양수산개발원 홈페이지에서 양식을 다운로드 받아 작성
- ☐ 선정 결과 발표 이후, 제출 서류 전체 또는 일부 위·변조 혹은 허위 기재 등 부정한 방법으로 선정된 것이 확인되는 경우에는 선정 및 보조금 교부결정을 취소할 수 있음
- ☐ 신청기간 중 접수된 서류는 일절 반환하지 아니함
- ☐ 제출서류 상의 기재착오, 누락 혹은 연락불능 등으로 인하여 발생하는 불이익은 일체 신청기업의 책임임
- ☐ 신청기업은 필요에 따라 해양수산부·한국해양수산개발원 등에서 실시하는 정기 설문에 응할 의무가 있음

※ 별첨

1. 화주·물류기업 해외동반진출 지원사업 모집 공고문
2. 해운·물류기업 해외진출 타당성조사 지원사업 공고문
3. 화주·물류기업 해외진출 지원사업 제출서류 양식
4. 해운·물류기업 타당성조사 지원사업 제출서류 양식