

Contents



통계로 보는 국제물류

- DHL, 지난해 글로벌 매출액 1위 기록



물류정책·산업동향

1. 싱가포르 투아스항 개발, Phase2 돌입
2. SIMOPS 벙커링으로 선사 운영 효율성 향상 기대
3. 대형 선사들, 머스크-IBM의 트레이드렌즈(TradeLens) 참여
4. 제조·물류·해운·항만운영 분야, 자동화로 일자리 충격 심각



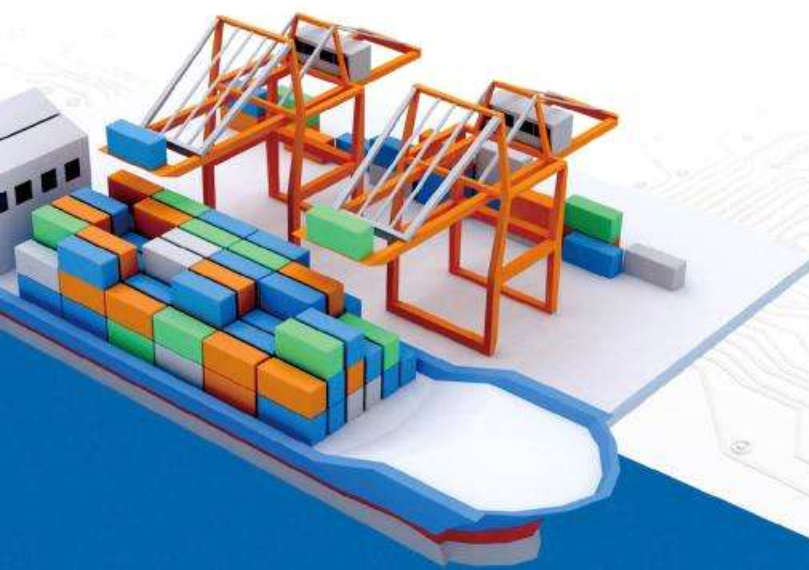
공지사항

- 2019 해운·물류기업 해외진출 지원사업 추가모집(2차) 공모

명사 스피치

“화주와 물류기업의 생각이 서로 다르다는 점이 물류산업이 활성화되지 못하는 가장 큰 이유입니다. 화주의 입장에서서는 실력과 신뢰 면에서 믿고 맡길만한 물류전문기업이 없다고 생각하며 물류기업의 입장에서서는 믿고 맡겨주는 화주기업이 없습니다. 물류기업은 생산성을 높여 많은 단위수 사용을 획기적으로 줄이는 노력과 함께 인력을 전문화 하고 자동화 및 공동화를 위해 다각적인 노력이 필요합니다.”

이상근 삼영물류(주) 대표이사
(2019. 6. 7. / 코리아슈핑가제트 인터뷰기사에서)



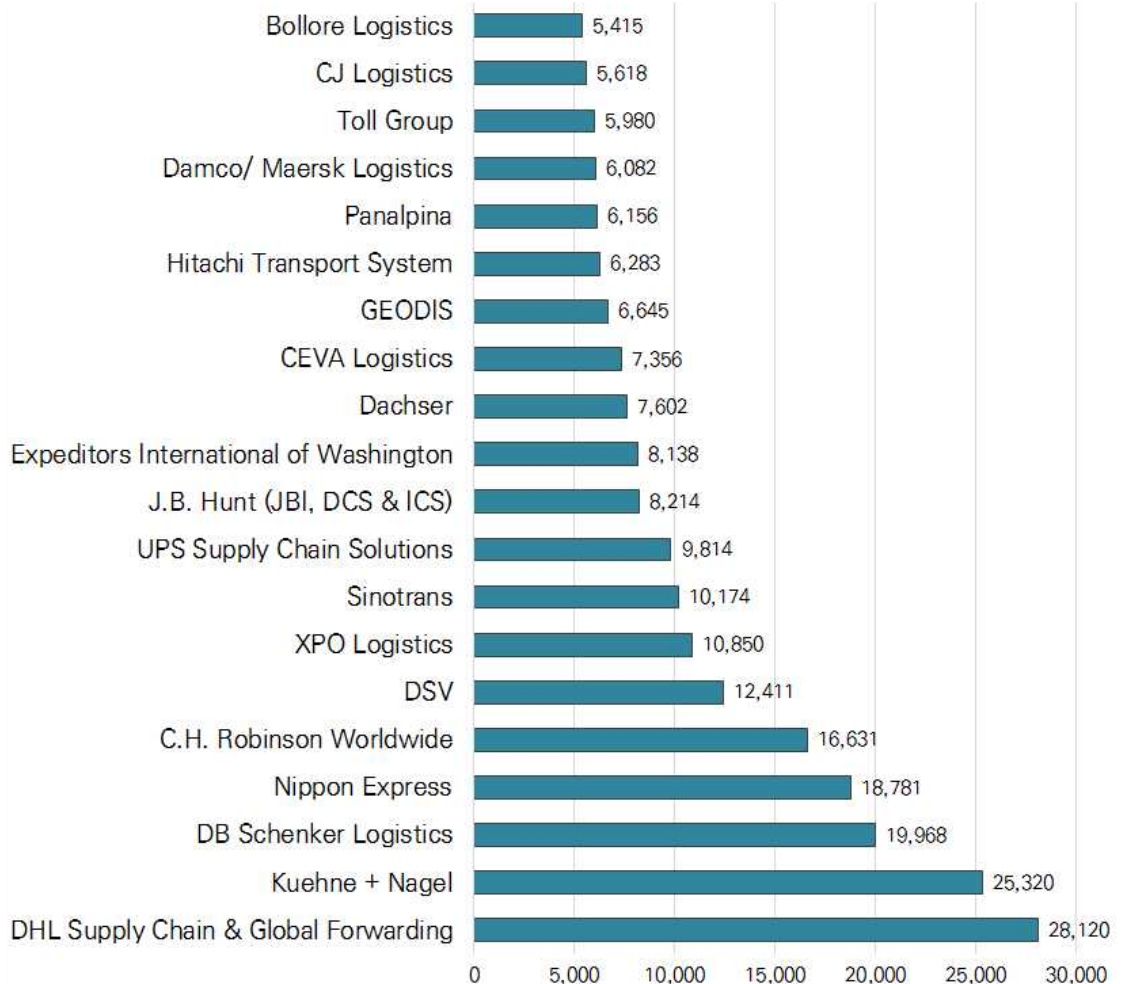


통계로 보는 국제물류

DHL, 지난해 글로벌 매출액 1위 기록

글로벌 포워딩 기업의 매출액 실적(2018년 기준)

(단위 : 백만 달러)



자료 : www.statista.com

- 2018년 글로벌 포워딩 기업들의 매출액 통계를 분석한 결과 독일의 DHL이 세계 1위를 기록함
- DHL은 약 281억의 매출액을 기록하며 포워딩 기업 가운데 가장 많은 매출액을 올렸으며, 이어서 Kuehne + Nagel(약 253억), DB Schenker(약 199억), Nippon Express(약 187억) 순임
- 상위권 포워딩 기업들의 국기를 살펴보면 독일, 스위스 등 유럽 내 물류기업들이 높은 순위를 점유하고 있으며, 우리나라 기업 가운데 유일하게 CJ대한통운(CJ Logistics)이 19위(약 56억)를 차지

참고자료 : www.statista.com, 2019.07.05.

김동환 연구원

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



싱가포르 투아스항 개발, Phase2 돌입

- 싱가포르 투아스항이 4단계 개발계획을 통해 거대·디지털 항만으로 변모하고 있음
 - 투아스항은 환적 중심의 싱가포르 주요 항만 중 하나임
 - 투아스항 개발계획은 4단계로 구성되며, 처리능력 증대 및 디지털화 달성을 주목적으로 함
 - 투아스항은 2040년까지 싱가포르 내 모든 컨테이너를 처리할 계획이며, 연간 약 6,500만 TEU 처리 능력을 보유하게 됨

싱가포르 투아스항 Phase2 출범식



자료 : <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/media-centre/news-releases/detail/a2860498-ff4f-4e9c-88ac-139653ae7541> (2019.07.07.)

- 싱가포르 해양항만청은 지난 7월 4일 투아스항 Phase2의 착공을 알리는 출범식을 가짐
 - 해당 출범식은 매립공사를 위한 첫 잠함 설치로 시작함
 - 매립공사는 지난 2018년 일본의 펜타오션, 우리나라의 현대건설, 네덜란드의 보스칼리스가 공동 수주함
 - 혁신적 건축공법을 사용해 공사 안전성을 높일 계획임. 가령 슬립폼 잭 감시시스템(Slip form jack monitoring system)은 유압장치에 대한 시야를 제공해 작업자 안전을 확보하는데 도움을 줌
 - 인공지능을 활용한 건설부지 모니터링을 수행할 예정임. 안전인식 기능을 사용해 출입구의 보안을 강화하고, 영상분석을 활용해 위험행동 파악 및 잠재적 부상 예방을 달성할 계획임
 - 투아스 터미널 Phase2 공사가 완료되면, 연간 2,100만 TEU의 처리능력을 갖추게 됨

■ 참고자료 : <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/media-centre/news-releases/detail/a2860498-ff4f-4e9c-88ac-139653ae7541>, 2019.07.07.

SIMOPS 벙커링으로 선사들의 운영 효율성 향상 기대

- CMA CGM이 컨테이너 선박에 SIMOPS 벙커링을 최초로 수행
 - 7월 4일 CMA CGM 자회사인 Containerships가 운영하는 Containership Nord호는 로테르담항에서 벙커 공급업체 Shell사로부터 약 200ton의 LNG를 공급 받음
 - 안전한 작업을 위해 Shell사는 로테르담항과 RTS 터미널의 협조를 받았음
 - 하역작업과 동시에 ship-to-ship LNG 벙커링을 수행하는 SIMOPS¹⁾가 수행된 것은 유럽 최초임
 - Containerships는 최근 인도된 Polar를 포함한 다른 LNG 선박에도 SIMOPS를 수행할 예정임
- SIMOPS 벙커링은 선사들의 운영 효율성 향상에 기여할 전망
 - 그동안 각각 수행되었던 하역작업과 벙커링이 동시에 이루어지며 항만에서의 체선시간이 크게 감소하고 선박 운항이 지연되는 것을 방지할 전망
 - 따라서 CMA CGM은 북유럽과 발트해 연안 국가들을 빠르게 연결해 화주들의 운송 시간 단축 가능
- 한편, CMA CGM은 컨테이너선에 친환경 연료인 LNG를 선도적으로 적용하는 선사임
 - 지난 1월 24일 로테르담항에서 Shell사가 운영하는 6,500m³급 Cardissa호를 통해 240mt의 LNG를 공급받으며, 컨테이너 선박에 ship-to-ship LNG 벙커링을 최초로 수행했음
 - CMA CGM은 ship-to-ship LNG 벙커링에 이어 SIMOPS 벙커링도 최초 수행한 선사로 기록되었으며, 2022년까지 20척의 LNG 선박을 인도받을 예정임

■ 참고자료 : www.maritime-executive.com 2019.7.6.

김성아 전문연구원

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

1) Simultaneous Operations

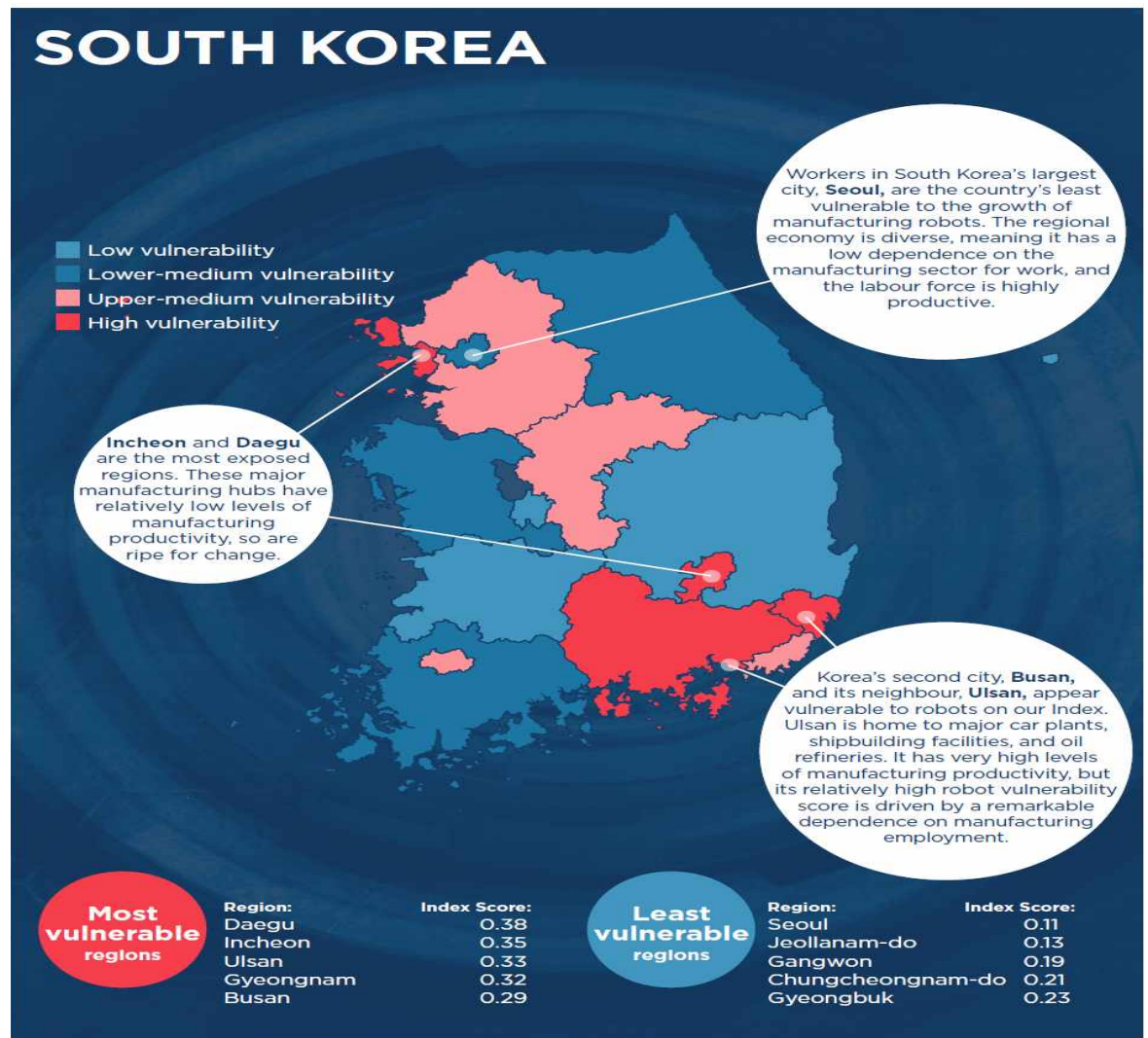
05

제조·물류·해운·항만운영 분야, 자동화로 일자리 충격 심각

- 글로벌 예측·경제분석 전문기관인 옥스퍼드 이코노믹스(Oxford Economics)는 2030년까지 로봇 및 자동화로 인해 많은 일자리가 사라질 것이라 예측함
 - 옥스퍼드 이코노믹스는 '로봇이 세상을 바꾸는 방법(How Robots Change the World)'이라는 보고서를 2019년 6월에 발간했음
 - 이번 보고서에 따르면 미국은 2030년까지 로봇 및 자동화 부문에서 150만개가 넘는 일자리가 사라질 것으로 예측됨
 - 전 세계적으로 중국은 이 시기에 거의 1,250 만개의 일자리를 잃는 등 가장 큰 타격을 받을 것으로 예상되고 있음
 - 로봇의 부상으로 생산성과 경제성장은 향상되 아직 존재하지 않는 산업에서 새로운 일자리가 창출되겠지만 2030년까지 로봇에 의해 최대 2천만개의 제조업 일자리가 사라질 것으로 예측됨
- 또한 제조, 물류, 해상운송 및 항만운영 분야는 점차 특화된 로봇과 자율주행차량이 인간이 하는 것보다 효율성이 증대됨에 따라 향후 10년 동안 가장 큰 타격을 받게 될 것이라고 전망됨
 - 이 보고서는 대규모 제조와 더불어 트럭운송, 해상운송 및 항만운영 부문에 대한 자동화의 의미에 초점을 맞추고 있음
 - 자율주행트럭이 아직 미국에서 상당한 실직의 원인이 되지 않고 있지만, 현재 업계가 인력 부족으로 어려움을 겪고 있기 때문에 향후 5년 이내에 자율주행트럭의 사용 증가로 수백만 명의 운전자가 운전대를 떠날 것이라고 예측했음
 - 해상 분야에서도 자동화가 꾸준히 증가하고 있는데, 선사와 항만은 소규모 자율운항선박의 시험을 통해 선원 규모를 줄이거나 선원의 필요성을 없앨 수 있는 가능성을 모색하고 있음
 - 일부 항만은 야드에 로봇을 도입하기 위해 노조와 갈등을 빚고 있는데, 신용평가기관인 Moody's사는 기존 터미널 운영비용의 50%가 인건비인데 자동화터미널은 기존 터미널보다 노동력 요구량이 40~70% 적다고 발표함
 - 이 보고서는 자동화로 일자리를 잃은 3만 5천명의 근로자를 분석한 결과, 자동화는 운송, 건설 및 사무행정 등 3개 업종에 도입될 가능성이 높다고 밝힘
- 고숙련 직무군인 고소득자는 자동화에 덜 영향을 받으나, 인간이 현재 수행하는 직업의 거의 2배가 영구적으로 사라짐으로써 저소득자가 가장 힘들어질 것으로 예상함
 - 로봇은 점점 빨라지고 보다 똑똑하고 전문화되며 비용이 급격히 떨어짐에 따라 사용이 증가하고 있음
 - 이에 반해 한국, 일본, 미국, 독일 등에서의 임금수준도 일관되게 올랐으며, 특히 중국은 제조업 부문의 노동비용이 2008년 이후 65% 이상 상승했음
 - 중국, 동남아시아 국가들의 건설한 제조 부문과 값싼 임금은 해당 국가의 노동자들에게 경쟁 우위를 제공하였으나 자동화에 의해 더 많은 수의 일자리를 잃기 쉬울 가능성도 있음
- 그리고 이 보고서는 노동 중단 위험이 존재하는 특정위치를 보여주는 로봇취약성지수(Robot Vulnerability Index)를 발표했는데, 우리나라는 인천, 대구, 부산, 울산 등이 취약한 것으로 나타남
 - 서울의 근로자들은 한국에서 제조 로봇의 성장에 가장 덜 취약한데, 그 이유는 지역경제가 다양해 노동에 대한 제조업 의존도가 낮고, 노동 생산성이 높기 때문임

- 가장 취약한 지역은 인천과 대구인데, 이 지역들의 주요 제조 허브는 상대적으로 낮은 제조 생산성을 가지고 있기 때문에 자동화에 가장 적합함
- 부산과 울산은 로봇취약성지수가 높는데, 그 이유는 자동차 공장, 조선소, 정유소 등이 입주해 있어 제조생산성은 높지만 고용 의존성도 높기 때문임

우리나라의 로봇취약성지수



자료 : Oxford Economics, "How Robots Change The World", June 2019.

참고자료 : supplychaindive.com, 2019.7.1.; Oxford Economics(검색일: 2019. 7. 4).

이연경 부연구위원

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



공지사항

2019 해운·물류기업 해외 진출 지원사업 추가모집(2차) 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 6월 28일
국제물류투자분석·지원센터
(한국해양수산개발원)

1. 신청기간

□ 2019년 6월 28일(금) 09:00 ~ 2019년 7월 19일(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 분담

* 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 직접수행을 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 지원 비율에 따라 계산된 금액보다 적은 경우가 발생할 수 있음

☐ (지원조건) 보조금 수혜기업이 국내외 연구기관 및 컨설팅 업체 등에 의뢰한 타당성조

사 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. 6. 28(금) 09:00 ~ 2019. 7. 19(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

- ☐ 서류심사와 사업제안서 평가를 거쳐 평점 70점(100점 만점) 이상을 획득한 사업 중에서 고득점 순서로 선정

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

- ☐ 최종 결과발표 (예정) : 2019년 7월 29일(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

