

Contents

"KMI 국제물류위클리 개편 작업을 위해 약 2주간 휴간 예정이오니 참고바랍니다.
더욱 알차고 새로워진 위클리로 찾아뵙겠습니다."



통계로 보는 국제물류

- UPS 순이익, 2009년 대비 2019년 두 배 증가



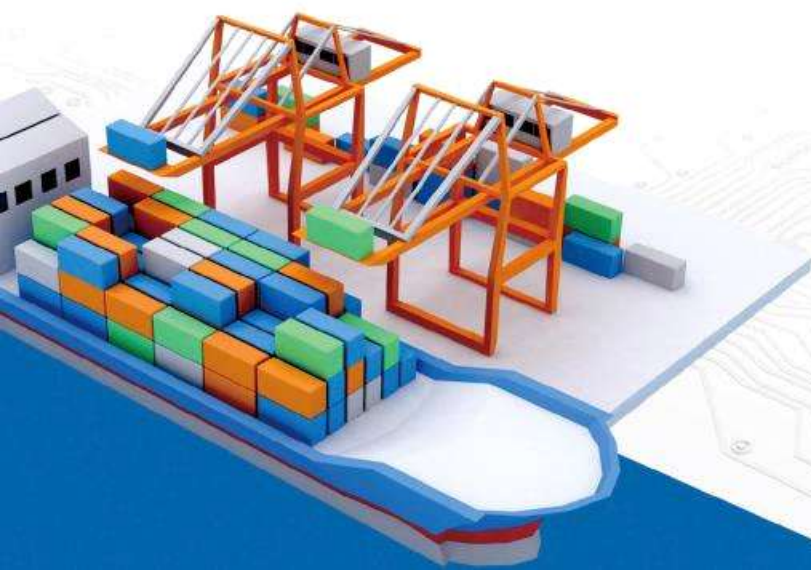
물류정책 · 산업동향

1. 싱가포르, 해운물류 분야 디지털화 정책 추진
2. 인도, 컨테이너 공급난 발생

명사 스피치

"회복세를 보이고 있는 수출 상황을 적극 지원하기 위해 국적선사 임시선박 투입, 국내 기업 선적 공간 우선 제공 등을 지속 추진하고 있다. 12월 부터는 한시적으로 수출화물 인센티브를 부여함으로써 그 효과를 제고시킬 수 있을 것이다."

해양수산부 김준석 해운물류국장
(2020. 12. 20. /이데일리)



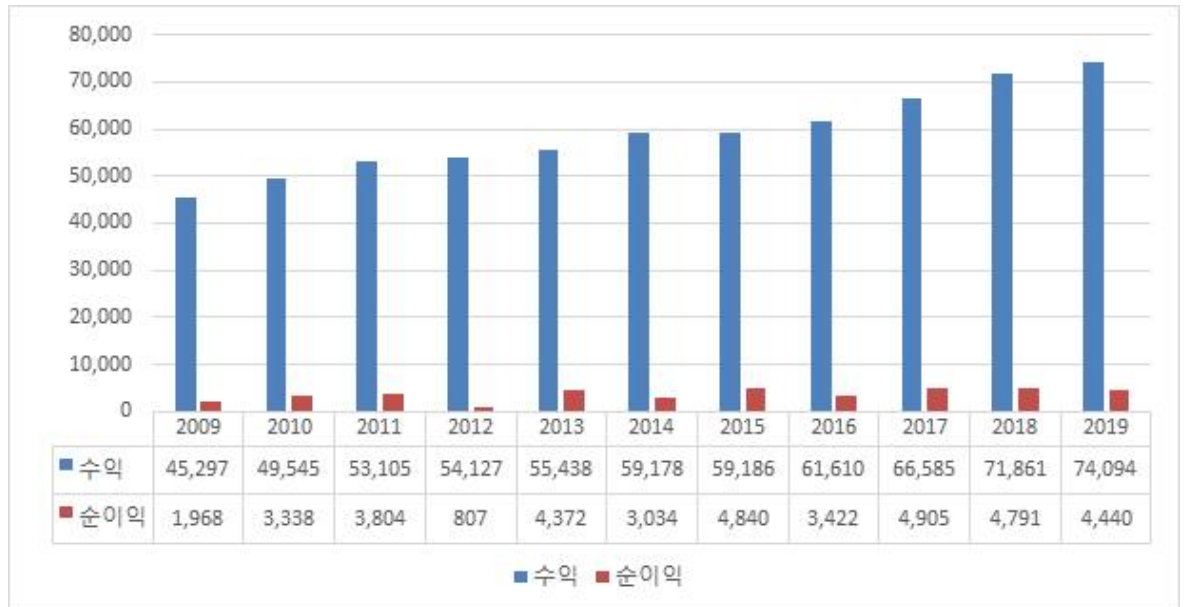


통계로 보는 국제물류

UPS 순이익, 2009년 대비 2019년 두 배 증가

UPS 수익 및 순이익(2009~2019년)

(단위 : 백만 달러)



자료 : statista.com

주: 수익(매출·Revenue), 순이익(Net income)

- 미국 조지아주에 본사를 둔 UPS는 미국계 글로벌 특송 업체로 세계 정상급임
 - 세계 220개 국 이상에 UPS 해외 거점을 운영하고 있음
- UPS의 수익은 2009년 대비 꾸준히 상승해왔음
- 2019년 UPS의 수익은 약 740억 달러였으며, 순이익은 44억 4,000 달러로 추정됨
 - 2009년 대비 2019년의 순이익은 두 배 가량 증가함
- UPS는 Fedex, DHL과 함께 세계적으로 가장 큰 특송 기업으로 꼽히며, 육상 및 항공 택배 서비스를 제공하고 있음

참고자료 : www.statista.com(검색일: 2020.12.16.)

류진아 연구원

051-797-4788 jaryu@kmi.re.kr



싱가포르, 해운물류 분야 디지털화 정책 추진

- 코로나19 이후 해운물류 분야의 디지털화가 가속화될 것으로 전망됨
 - 가치사슬의 시작과 끝을 잇는 공급망 추적 및 관리 시스템 구축으로 관련 산업간 경계가 붕괴되는 수직적 통합이 확산될 것으로 보임
 - 싱가포르 해운항만청은 최근 해운 디지털화 시나리오(MDP: Maritime Digitalisation Playbook)를 개발하여 중소 해운물류기업의 디지털화를 적극 지원하고 있음
- 싱가포르는 우선적으로 전 세계 컨테이너 항만 등을 연결하는 해운 분야의 디지털오션(digital ocean)을 비전으로 제시함
 - 이를 위해 공급사슬 데이터의 흐름을 식별하고 표준화하는 과제를 최우선으로 추진 중임
 - 싱가포르항만공사(PSA)와 트라피규라(Trafigura)는 공통데이터 인프라 및 디지털 공급사슬 생태계 구축을 위한 얼라이언스(Alliance for Action on Supply Chain Digitalisation)를 결성함
- 해운물류 분야의 디지털화는 데이터 공유와 디지털 트윈(digital twin) 구축을 시작으로 물류 원활화와 가시성 확보에 획기적인 도움이 될 것임
 - 한편 머스크, 하판로이드, MSC, ONE 등 글로벌 선사들 중심으로 디지털 컨테이너 운송협회(DCSA: Digital Container Shipping Association)가 출범함
 - DCSA는 최근 전 세계 160여 개국의 컨테이너 시설(터미널, 야드, 기지 등) 11,000여 개의 정보를 컴퓨터 인식(machine readable)이 가능한 표준 데이터베이스로 구축함
- 싱가포르는 글로벌 선사들과 협력하며 물류흐름 개선을 위해 블록체인 무역금융 플랫폼 구축, 사물인터넷 연계 등의 디지털화를 추진하고 있음
 - 특히 싱가포르는 해운물류 분야의 상호운용성을 위한 공동표준 제정을 통해 컨테이너 흐름 혼잡 완화를 모색함
 - 해운 분야는 사물인터넷 등을 활용한 디지털화 수준이 육상 트럭킹 운송보다 미흡한 실정임
 - 미국 트럭킹 냉동컨테이너의 95%, 일반컨테이너 60% 이상이 추적 가능하지만, 해운은 냉동컨테이너 25%, 일반 컨테이너 1%로 낮은 수준임
- 싱가포르는 상대적으로 디지털화·표준화가 결여된 해운물류 분야의 공급사슬 경쟁력 강화를 위해 산업계와 연대하며 협력함
 - 이와 같이 싱가포르는 궁극적으로 해운, 항만, 물류, 금융, 교역 시스템 등을 연결하는 글로벌 초연결(hyper-connected) 물류 중심 국가로 발돋움할 계획임

■ 참고자료 : www.tradewindsnews.com(검색일: 2020.12.15.), www.lloydslist.com(검색일: 2020.12.15.)

인도, 컨테이너 공급난 발생

- 중국, 미국, EU 등에 이어 인도에서도 컨테이너 부족 현상이 발생함
 - 인도의 컨테이너 부족 현상의 주요 원인은 수입물량 감소, 특히 중국으로부터의 수입 감소에서 비롯됨
- 최근 몇 달 동안 코로나19로 인해 락다운(이동 제한) 기간이 지속되면서 포장 식품과 같은 특정 상품 배송이 급증했으나 수입은 감소함
 - 인도 정부는 중국과의 지정학적 긴장 관계가 심화되면서 중국에 대한 수입 의존도를 줄이고 있음
- 수입물량 감소에 따라 인도로 들어오는 컨테이너의 수도 자동적으로 감소함. 반면에 인도의 수출은 코로나19 이전 수준으로 천천히 회복하고 있음
 - 올해 7월부터 10월까지 인도의 수출물량은 전년대비 24% 증가한 반면에 수입물량은 28% 감소했음. 이로 인해 기업들은 공컨테이너를 공장이 위치한 내륙으로 옮겨야 했음
- 컨테이너 부족으로 인해 모든 노선의 운임이 3배 가까이 올랐음
 - 인도 식품회사 비말 아그로(Vimal Agro)의 화물운송 운임은 영국항의 경우 TEU당 1,800 달러로 2배 상승했으며 호주항의 경우는 1,500 달러로 3배 상승함
 - 또 다른 식품회사인 캐피탈 벤처스(Capital Ventures)는 운송비로 싱가포르항의 경우 200 달러(기존 정상 운임 TEU당 20 달러), 두바이항은 700 달러(기존 정상 운임 TEU당 200달러)로 치솟음
- 일반적으로 인도의 컨테이너 대기 시간은 1~2일이나 현재는 2주 이상 소요됨
- 인도 정부는 지속되는 컨테이너 공급난에 대응하기 위해 주당 100,000 개의 컨테이너를 확보할 수 있도록 선사에 요청하고 있음

■ 참고자료 : www.maritime-executive.com(검색일: 2020.12.15.)

전서연 전문연구원

051-797-4615, jwh0321@kmi.re.kr

