

Contents

통계로 보는 국제물류

1. 태국 주요 항만, '컨'물동량 증가세 유지 전망

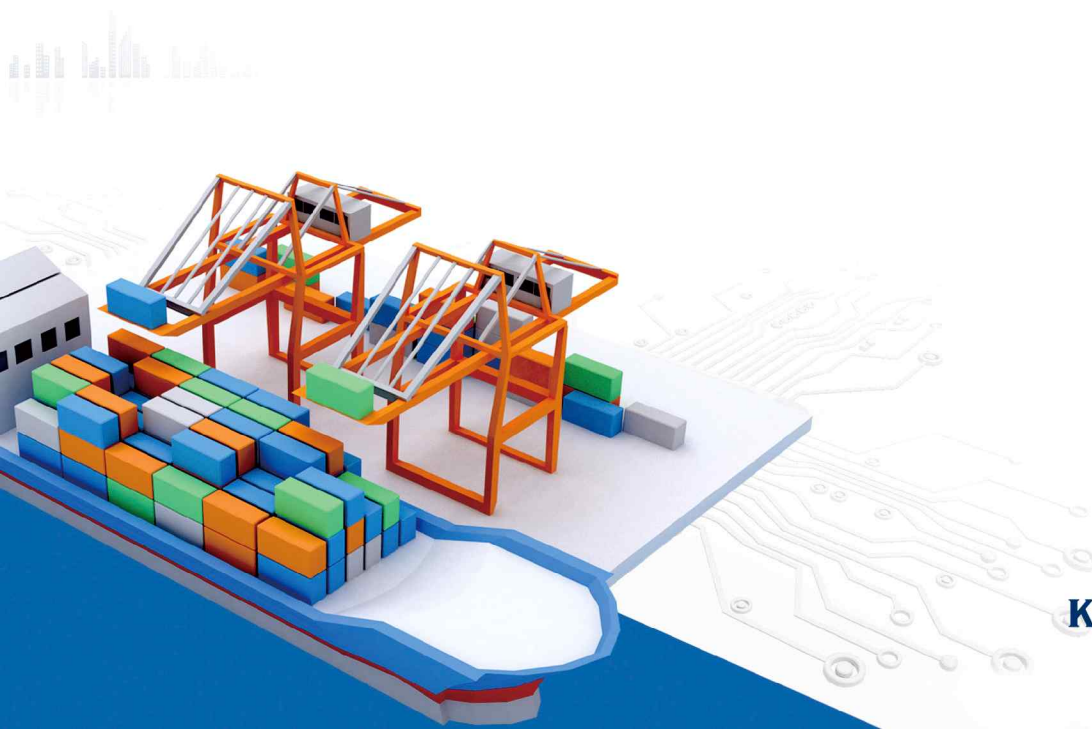
물류정책·산업동향

1. Maersk 그룹, 해운·물류 부문 집중 및 수익 중심 전략 추구
2. RoadOne, United Global Logistics 인수
3. 자동화터미널 구축을 위한 5가지 단계별 중요 요소
4. 싱가포르 TUAS 항만을 통해 본 미래 항만의 기술

명사 스피치

"Business leaders recognize the undeniable benefits of digitizing core business functions like the supply chain, yet many still struggle to maintain outdated supply chain systems that are designed for the problems of the past—not the challenges of the future."

Jon S. Chorley / Chief sustainability officer and group vice president of supply chain management product strategy at Oracle
(2017. 8. 14 / SCMR)



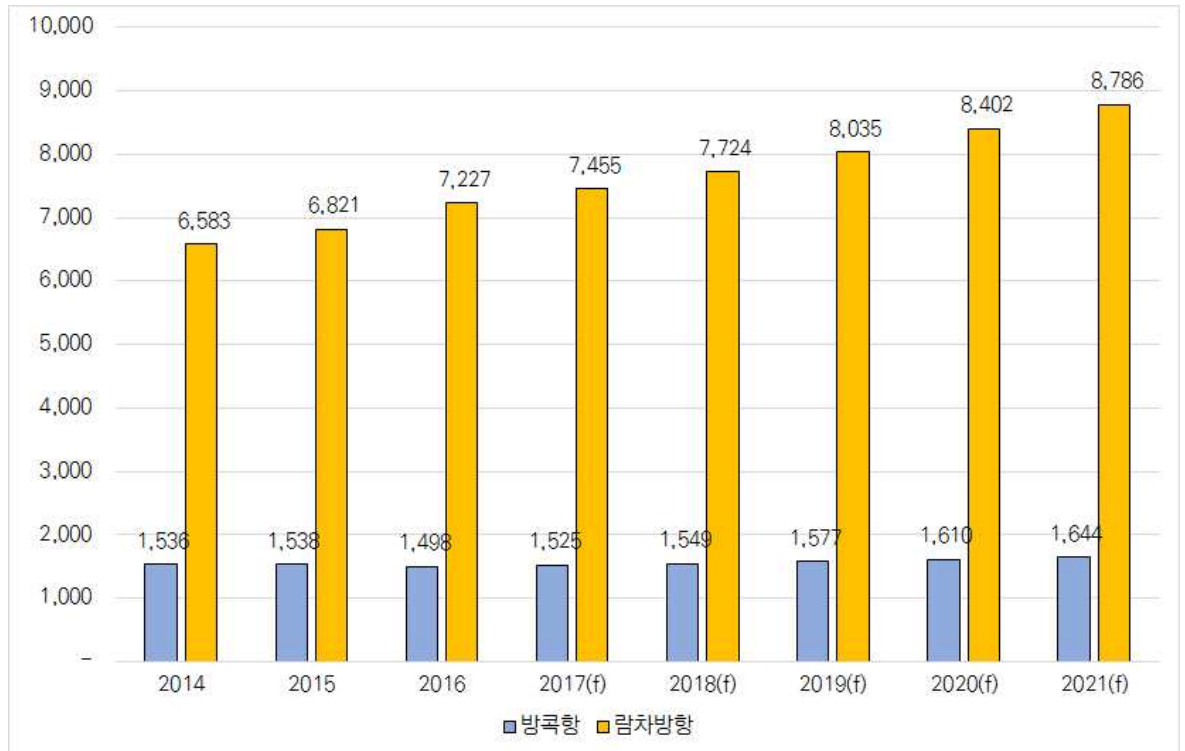


통계로 보는 국제물류

태국 주요 항만, '컨'물동량 증가세 유지 전망

태국 주요 항만의 컨테이너 물동량 전망

(단위 : 천 TEU)



자료 : BMI, *Industry Forecast-Shipping-Thailand Q4 2017*, 2017.6.

주 : 2017-2021년의 물동량은 전망치임.

- BMI 보고서에 따르면 태국의 최대 항만인 람차방항의 컨테이너 물동량은 꾸준한 증가 추세를 보일 것으로 예상되며, 방콕항은 소폭 증가할 것으로 전망됨
- 태국 정부는 대규모 투자를 통해 항만의 효율성을 향상시키고 동남아시아의 무역 허브로 육성하기 위해 다방면으로 노력 중임
 - 태국 정부는 항만과 연계한 철도 노선을 확대하는 등 자국 항만의 성장을 위해 다양한 방안을 마련 중에 있음

참고자료 : BMI, *Industry Forecast-Shipping-Thailand Q4 2017*, 2017.6.

김동환 연구원

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

물류정책·산업동향

Maersk 그룹, 해운·물류 부문 집중 및 수익 중심 전략 추구

- Maersk 그룹은 사업 전 부문에 대한 운영 지속여부를 검토, 컨테이너 해운과 물류 부문에 집중하기 위해 석유 및 가스 부문을 74억 5천만 달러에 프랑스 Total사에 매각하기로 결정함
 - Maersk 그룹은 Total사의 주식 49억 5천만 달러를 인수하고 Total사는 Maersk Oil의 단기부채 25억 달러를 인수하는 조건이며, 2018년 1분기에 완료될 예정임
 - Maersk 그룹은 Maersk Line과 APM 터미널이 주도하는 해운 및 물류 부문 사업을 시작한 이후 에너지 시장에서의 사업을 줄이기 위해 노력해 왔음
 - Maersk는 2분기 3.89억 달러의 수익을 기록(전년 1.34억 달러). 운송 및 물류 부문은 5.17억 달러 증가한 반면 에너지 부문은 유희장비 증가 및 높은 일일 현물 계약 만료 등으로 1.36억 달러 감소했음
 - 운송 및 물류 부문은 6월 사이버 공격으로 2~3억 달러의 피해를 입었으나 2017년 수익이 10억 달러 이상 될 것으로 예상됨
- Maersk Line은 컨테이너 해운시장 점유율을 확대하는 기존 전략에서 수익성이 높은 사업을 유지하는 방향으로 전략을 변경함
 - Maersk Line은 수익성에 중점 둔 전략으로 FEU당 평균 수익이 21% 증가한 2,086 달러 수준에 달해 2분기에 3.39억 달러의 수익을 기록한 반면 컨테이너 물동량은 1.6% 증가에 그침
 - Maersk 그룹의 CEO Soren Skou씨는 1분기 10% 성장을 이뤘으며, Hamburg Sud를 제외한 현재 시장 점유율로 1년을 마감하는 것이 목표라고 언급함으로써 규모 성장보다는 수익성을 강조함
 - Seaintelligence Consulting의 분석가 Lars Jensen씨는 Maersk Line의 물동량 증가는 시장 성장의 절반에도 미치지 못하므로 전체 시장 점유율은 오히려 감소했으며, 운임 인상으로 실적이 개선되었다고 지적함
 - 상반기에 아시아-유럽 노선의 운임은 TEU 당 800 달러 수준 이상으로 유지되고 태평양 노선의 수익성도 2분기에 시작된 서비스 계약으로 개선됨
- 올해 전 세계 컨테이너의 해운 수요 증가(약 4%), 운임 인상 등으로 해운업계는 50억 달러 규모의 수익을 달성할 것으로 전망하고 있으나 Maersk Line의 시장 점유율 확대 계획은 제한적임
 - Jensen씨는 주주들이 시장 점유율보다 수익에 만족하고 있으나 초대형선박이 출현하고 있는 현시점에서는 선박 운용의 핵심인 선복량, 즉 시장 점유율이 중요하다고 언급함
 - Skou씨는 2017년 4분기에 Hamburg Sud가 합병될 경우 시장 점유율이 크게 증가할 것으로 전망하고 있으며, 2018년까지 초대형 선박의 추가 발주는 없을 것으로 밝힘

■ 참고자료 : www.joc.com, 2017.8.16. / 2016.8.21.

이기열 전문연구원

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



RoadOne, United Global Logistics 인수

- 복합운송업체인 RoadOne Intermodal Logistics(이하 “RoadOne” 이라 함)는 美 중서부 및 북미 네트워크 강화를 위해 United Global Logistics(이하 “UGL” 이라 함)를 인수함
 - RoadOne은 항만 및 철도 컨테이너 운송, 터미널 운영, 전용 트럭 서비스, 창고 운영 등 북미 최고 수준의 풀 서비스 복합물류 기업임
 - UGL은 시카고에 기반을 둔 국제운송 전문업체로서 포워딩 및 물류를 전문으로 하며, 컨테이너 운송 및 항공, 철도를 포함한 복합운송 서비스를 제공하고 있음
 - 또한 UGL은 Joilet, Itasca, Harvey 및 Rochelle, Illinois에 보세창고 및 컨테이너 장치장 4개를 보유하고 있음
- 인수조건에 따라 UGL은 RoadOne 내 독립부서로 남아 기존 서비스 및 운영을 변함없이 유지할 예정임
 - UGL은 RoadOne의 웹 기반 기술 플랫폼을 사용할 수 있는 권한을 부여받음
 - RoadOne의 기술 플랫폼에는 컨테이너 및 육상운송 운전자의 실시간 위치 추적 및 운송경로 최적화 프로그램 등을 포함하고 있음
 - 다만, 오하이오주와 켄터키주에 서비스를 하는 UGL 부서는 RoadOne으로 통합될 예정임
- RoadOne과 UGL은 두 기업의 협력으로 물류 네트워크 확장, 고객 서비스 개선, 강력한 기술력 등의 시너지 효과를 발휘할 것으로 기대함
 - RoadOne의 CEO인 Kellaway씨는 “UGL과의 협력을 통해 고객들을 위한 유통 및 물류 옵션을 강화하고 보다 포괄적인 서비스 네트워크를 제공할 수 있게 될 것이다”라며 기대감을 나타냄

■ 참고자료 : www.americanshipper.com, 2017.8.17.

김영훈 연구원

051-797-4668, kyh@kmi.re.kr



자동화터미널 구축을 위한 5가지 단계별 중요 요소

- Kalmar's는 기존 컨테이너터미널을 자동화터미널로 전환 시 자동화 장비, 관련 인프라 시설의 계획 및 구축을 위해 고려해야 할 5가지 단계별 중요 요소를 제시하였음
 - 우선 최적의 자동화터미널 운영을 위해서는 자동화터미널의 서비스 및 유지·관리에 상당한 노력이 필요하다고 함
- 첫째, 계획 단계임. 자동화터미널로 전환하기 위해서는 기존 터미널의 유지, 관리, 운영 및 IT 인력의 숙련도와 업무 태도의 변화가 필요함
 - 특히 IT 숙련도는 자동화터미널 운영 및 유지에 가장 중요한 요소로서 자동화터미널 계획 단계에서부터 매우 중요한 사항으로 고려해야 함
- 둘째, 배치 단계임. 자동화터미널 운영을 위해서는 터미널 운영에 대한 기술적인 지식, 역량, 자질 등을 충분히 갖추어야 함
 - 기존 컨테이너터미널 운영을 위해 필요한 기술과 동일한 부문이라 할지라도 자동화터미널 운영을 위해서는 배치 단계에서부터 전체 자동화터미널 운영 시스템에 대한 완전한 인해가 필요함
- 셋째, 운영개시(Start_up) 단계임. 자동화터미널 운영을 위한 사전 위험관리 계획 수립이 필요하며 이를 위해 시작 단계 전에 자동화터미널의 모든 운영시스템이 효율적으로 작동 가능한지 지 지속적인 TEST 과정이 필요함
- 넷째, 유지·관리 단계임. 터미널 생산성 제고를 위해 자동화된 각 장비들이 완벽하게 작동될 수 있도록 정밀한 계획 수립이 필요함
 - 자동화터미널 운영시 1개의 기계 결함으로 인해 전체 터미널 운영이 15분에서 최대 30분까지 지연되는 일이 발생할 수 있음
- 다섯째, 최적화 단계임. 최적의 자동화터미널 운영을 위해서는 유지·보수·관리 계획이 필요하며 이를 위해 자동화터미널 관련 모든 기계 장비의 복잡한 변수들을 고려하여 장비 가용성을 높일 수 있는 계획 수립이 필요함
 - 자동화터미널 장비 각각에 대한 체계적인 유지·보수·관리 계획은 전체 자동화터미널 운영 효율성을 제고시킬 수 있음

■ 참고자료 : www.porttechnology.org, 2017.8.22.

이주원 연구원

051-797-4667, peterlee@kmi.re.kr

싱가포르 TUAS 항만을 통해 본 미래 항만 기술

- 2016년 4월 싱가포르 TUAS 항만의 컨테이너 터미널 1단계 공사가 착공됨
 - 2040년까지 완공되면 연간 최대 6,500만 TEU의 컨테이너를 처리할 수 있으며, 이는 2016년 싱가포르항에서 처리한 물량의 두 배 이상에 해당함
 - 초대형선이 20척 접안할 수 있는 규모의 이 항만은 세계 경제에 커다란 변화를 가져올 것으로 예상됨



자료 : www.straitstimes.com

- 스마트하고 친환경적인 기술이 도입될 예정인 TUAS 항만을 통해 미래의 항만을 상정할 수 있음
 - 해상에서 대기하는 선박을 위해 다목적 플랫폼을 제공하며, 대기 시간 동안 수속, 병커링 등의 작업이 가능함
 - 드론을 이용해 육상에서 해상으로 배달은 물론 선체의 손상을 점검 할 수도 있음
 - 각종 크레인과 반출 차량은 자동화 되어 양하 작업을 실시하며 또한 동력은 전기로 작동될 예정임
- 싱가포르에 선박이 입항하는 절차도 변화할 것으로 예상됨
 - 현재 싱가포르 해협을 진입 할 때, 선장은 VHF를 통해서 구두로 항만국에 보고 하면, 도선사를 배정해 줬지만, 미래에는 정시도착 시스템을 이용해 호출 선박의 지연 및 대기시간을 줄여 최적의 항만 서비스를 제공할 예정임
 - 현재 싱가포르에 입항하기 위해서는 서류는 검문소, 이민국, 환경청 및 대리점에 각각 e-mail, 팩스, 텔렉스 등으로 제출했지만, 미래에는 단일 정부 포털을 이용해서 디지털화 및 통합이 이뤄질 예정임

■ 참고자료 : www.straitstimes.com, 2017.8.22.

박상원 연구원

051-797-4919, psw6745@kmi.re.kr