

## Contents

### 통계로 보는 국제물류

1. 페덱스(Fedex), 2017년 매출액 600억 달러 돌파

### 물류정책·산업동향

1. Hapag-Lloyd, 2020년까지 이산화탄소 배출량 20% 감축
2. Kalmar, 미래형 하역장비 발표
3. 세계 식량 수요 증가에 따라 냉장운송 시장 변화

### 명사 스피치

“극동아시아에서 한러 협력은 지난해 제3차 동방경제포럼에서 새로운 전기를 맞았습니다. 극동지역에서 한러 양국의 협력 수위를 높이기 위해 조선·항만·북극항로·가스·철도·전력·농업·수산업·일자리 등 9개 분야의 협력다리를 건설하자는 ‘9 브릿지’를 제안한 바 있습니다. 또한 지난 4월 남북정상회담을 비롯한 희망찬 변화를 기회로 삼아 한러 협력을 가속화하여 한러 양국의 발전 및 북방지역 각국의 경제협력과 호혜증진에 선도적으로 기여해야 할 것입니다.”

양창호 한국해양수산개발원장  
(2018. 5. 16. / 제8차 한-러 극동포럼에서)



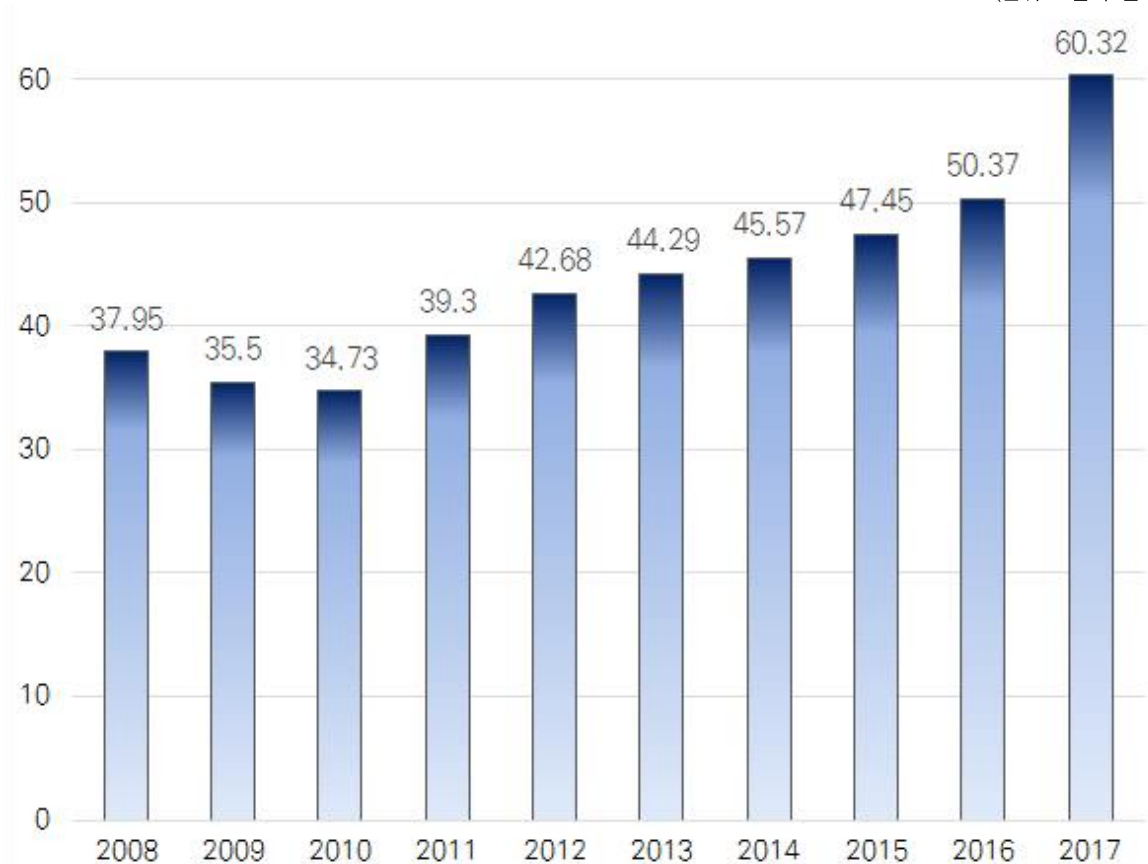


## 통계로 보는 국제물류

## 페덱스(Fedex), 2017년 매출액 600억 달러 돌파

페덱스의 최근 10년간 매출액 변화(2008-2017)

(단위 : 십억 달러)



자료 : www.statista.com

- 글로벌 물류기업 페덱스의 2017년 매출액이 최초로 600억 달러를 돌파했음
  - 2010년 초반 400억 달러를 웃돌던 페덱스의 매출액은 꾸준히 증가세를 유지한 결과 2016년 500억 달러를 돌파했으며, 2017년에는 603억 달러를 기록함
  - 2008-2010년까지 일시적으로 감소하였지만 2011년 이후 꾸준한 증가세를 보였음
- 페덱스의 매출액 상승은 운임인상과 더불어 TNT익스프레스 인수효과가 반영된 것으로, 당분간 증가세는 지속될 것으로 전망됨

참고자료 : www.statista.com/statistics/267501/revenue-of-fedex/, 2018.05.20.

김동환 연구원

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



## Hapag-Lloyd, 2020년까지 이산화탄소 배출량 20% 감축

- 독일의 거대 선사인 Hapag-Lloyd는 2020년까지 TEU·kilometer당 이산화탄소 배출량을 2016년 대비 20% 감축할 것이라고 발표
  - 당사는 2007~2016년 기간 중 이산화탄소 배출량을 46% 감축한 실적이 있음
  - 금번의 환경 보전을 위한 추가 설정 및 발표는 IMO의 '국제 해운산업으로 인한 이산화탄소 배출량을 2050년까지 절반 감축' 결정에 따른 것임
  - 당사는 Hapag-Lloyd 'Sustainability Report(지속가능 경영 보고서)'를 통해 지속적인 기후 관련 목표를 설정하고 있음
- Hapag-Lloyd AG의 CEO Rolf Habben Jansen씨는 IMO의 운송 분야 온실가스 배출량 감축 전략을 높이 평가하고 있으며, IMO의 목표 달성을 위해 적극 협력할 것을 약속
  - 당사는 환경 친화적 경영으로 타사를 선도하는 대표적인 글로벌 해운선사로서, 환경 보전을 위한 해운·조선 추가비용 부담 등 지속적인 경영 지원을 실시 중임
- 프랑스 선사 CMA CGM도 2015~2025년 기간 중 탄소 효율성 30% 향상 목표 설정
  - CMA CGM은 2005~2015년 기간 중에 50%의 탄소 효율성 향상, 2017년에는 10%의 탄소 효율성 향상 실적이 있음
  - 최근에는 22,000TEU급 LNG 연료 선박 신조를 포함, 다양한 선박 및 엔진 최적화 솔루션을 채택 중임

■ 참고자료 : <https://worldmaritimenews.com>, 2018.5.22.

한성일 부연구위원

051-797-4781, han@kmi.re.kr



## Kalmar, 미래형 하역장비 발표

- 최근 하역장비 전문기업인 Kalmar는 2021년까지 모든 자사의 장비를 전기화하는 계획을 발표하면서 미래형 친환경 리치스태커를 소개함
  - 새로운 형태의 디자인과 플랫폼이 적용된 이 장비는 첨단 자동화 기술을 통해 자율 작업이 가능하고, 배터리를 탑재해 친환경 운영 및 자가 충전이 가능함
  - 확장가능한 차체를 이용해 자동으로 균형을 잡을 수 있어 야드 안쪽에 있는 컨테이너를 처리하지 못 하던 기존 리치스태커의 한계도 극복함
  - 또한 수평으로 이동할 수 있어 좁은 공간에서도 원활한 작업이 가능하도록 설계되어 있음
- Antti Kaunonen Kalmar 회장은 전 세계 정부 및 지자체들의 친환경 기술 채택 지원 정책이 증가하고 있기 때문에 이에 대한 대응이 필요하다고 함
  - Kalmar의 고객들 또한 배출가스를 줄일 수 있도록 전기로 구동되는 장비와 솔루션 공급을 요구하고 있음
  - 현재 Kalmar는 하역장비의 50% 이상을 이미 전기화해 공급하고 있으며, 2021년까지 전체 제품을 전기화해 공급할 계획임



자료 : YouTube, <https://www.youtube.com/watch?v=Ekl0XT3y6rM>, 2018.5.16.

■ 참고자료 : Porttechnology.org, Kalmar Presents the Future of Cargo Handling, 2018.5.17.  
YouTube, <https://www.youtube.com/watch?v=Ekl0XT3y6rM>, 2018.5.16.

강무홍 전문연구원

051-797-4684, mkang@kmi.re.kr



## 세계 식량 수요 증가에 따라 냉장운송 시장 변화

- Drewry의 선박 분석가에 따르면 해운산업의 유망 시장 중 하나가 냉장운송 시장이며 해상으로의 신선식품 운송수요 증가율은 다른 화물에 비해 2배 이상 높음
  - 그 이유는 첫째, 냉장 컨테이너가 신선식품을 1개월 이상 신선하게 보관 가능함
  - 두 번째는 세계인구의 급격한 증가추세와 고가 식품에 대한 수요가 증가해, 개인기호에 따른 식료품의 냉장운송이 증가하기 때문임
- Drewry에 따르면 전체 컨테이너 총량 중 냉장컨테이너의 비중이 7%이며, 지난 5년간 냉장컨테이너 운송 수요는 일반컨테이너의 연평균 증가율 2~3%를 넘는 연평균 5~6%의 증가세를 나타냈음
  - 냉장 컨테이너를 포함한 연간 컨테이너 화물은 약 4조 달러에 달하며, Drewry의 선임 공급사슬 컨설턴트인 Stijin Fuben씨는 신선 농산물의 운송이 안정적으로 성장하고 있으며 새로운 제품의 수요도 증가하고 있다고 언급함
  - 이와 더불어 주요 냉장식품의 교역 흐름의 변화도 나타나고 있음. 남미, 남아프리카, 호주 및 뉴질랜드 등의 남쪽 수출업자들은 겨울동안 북쪽 지역의 수요를 채워주면서, 교역의 흐름이 남쪽에서 북쪽으로 이동하고 있음
- 머스크사와 CMA CGM 선사는 항공운송 제품을 해상운송으로 전환하는 사업을 확장 중임
  - 머스크사는 수확된 꽃의 개화를 늦추는 기술 및 생존한 바닷가재를 스트레스 없이 생존시켜 이동하는 기술 등을 이용해 기존 항공운송 품목을 해상운송으로 전환하고 있음

CMA CGM사의 냉장컨테이너 및 생존 바닷가재 운송



자료 : [https://www.wsj.com/articles/cold-shipping-in-hot-demand-as-the-world-craves-more-fresh-food-1525003200?mod=djemlogistics\\_h](https://www.wsj.com/articles/cold-shipping-in-hot-demand-as-the-world-craves-more-fresh-food-1525003200?mod=djemlogistics_h)

참고자료 : [www.wsj.com](http://www.wsj.com). 2018.05.23.

이찬빈 연구원

051-797-4690, cblee7645@kmi.re.kr