

Contents



통계로 보는 국제물류

- 옴니채널 풀필먼트 이행 시 서비스문제 최우선으로 고려



물류정책·산업동향

1. 수에즈 운하 당국, 미 동안발 아시아항 운하 통행료 인하 연장
2. 자율운항 선박 투자 활발
3. 미국 롱비치 컨테이너터미널 매각 본격화
4. 내년 베트남 항만서비스 요율 인상 예정

명사 스피치

“나는 일본으로부터 물류를 배웠고 많은 도움을 받았다. 당시 일본은 우리나라보다 앞선 물류선진국이었다. 그때 배운 노하우를 이웃나라인 중국에게 전해주고 싶었다. 중국의 낙후된 물류현장에서 위태롭게 일하는 이들을 위해 기여할 수 있는 방법이기도 했다. 또 중국의 물류산업이 발전하면 우리나라에게도 또 다른 비즈니스 기회가 펼쳐지게 된다.”

서병륜 로지스틱 회장
(2018. 12. 14. / 물류신문 인터뷰기사에서)

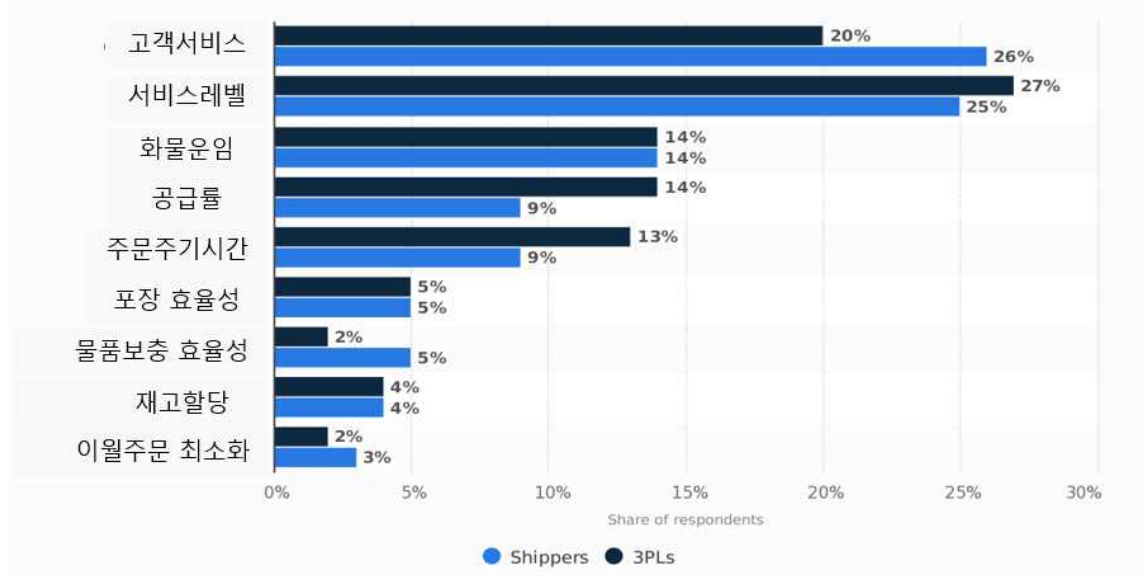




통계로 보는 국제물류

옴니채널 풀필먼트 이행 시 서비스문제 최우선으로 고려

화주 및 3PL 기업의 옴니채널 풀필먼트에서의 우선순위



자료 : www.statista.com

- 통계정보 제공업체 Statista에 따르면 전세계 화주 및 3PL 기업들을 대상으로 한 설문조사에서 옴니채널 풀필먼트 시 고려하는 우선순위 항목으로 고객서비스 및 서비스레벨이 가장 높은 비중을 차지함
 - 옴니채널 풀필먼트(omnichannel fulfillment)란 온·오프라인을 포함한 여러 가지 유통채널을 넘나드는 소비자의 구매패턴 변화에 대응하는 기업의 풀필먼트를 의미함
- 응답결과에 따르면 3PL기업의 27%는 서비스레벨을, 화주의 26%는 고객서비스 부분을 중요하게 여기고 있으며 운임 및 포장 효율성 등은 비교적 낮은 순위로 나타남
 - 이는 물류센터의 기능이 단순 보관·창고 기능에서 벗어나고 있는 가운데 소비자의 구매 패턴 또한 다양화됨에 따라 이러한 변화추세에 즉각적으로 대응하기 위한 차별화된 물류서비스 제공의 중요성을 기업들이 인지하고 있음을 보여줌
 - 특히 3PL기업의 경우 서비스레벨을 우선순위로 인식함에 따라 물류신기술 적용을 통한 제공 서비스 레벨 향상 노력이 소비자들이 요구하는 다양한 물류서비스를 충족시켜 줄 것으로 판단됨

참고자료 : www.statista.com, "Leading priorities for shippers and third-party logistics (3PL) providers worldwide in omnichannel fulfillment in 2018" (검색일 2018.12.18.)

김가현 전문연구원

051-797-4692, ghkim@kmi.re.kr



물류정책·산업동향

수에즈 운하 당국, 미 동안발 아시아항 운하 통행료 인하 연장

- 수에즈 운하 당국은 컨테이너 선사들의 미 동안발 아시아항 수에즈 운하 이용을 장려하기 위해 통행료 인하 적용 기간을 2019년 6월말까지 연장함
 - 우선 노포크(Norfolk) 북쪽의 미 동안 항만에서 출항해 포트 클랑(Port Kelang) 또는 주변 동부의 항만을 운항하는 컨테이너선에 대해 통행료의 45%를 할인해 줌
 - 아울러 노포크 남부에서 출항하는 선박에 대해서는 목적지가 포트 클랑 및 주변 동부인 경우 통행료의 65%를, 목적지가 콜롬보(Colombo) 및 콜롬보 동부에서 포트 클랑 사이인 경우 통행료의 55%를 할인해 줌
- 미국 남부의 동안 항만에서 아시아로 복항하는 컨테이너선에 할인 혜택을 주는 이유는 파나마 운하 대신 수에즈 운하의 이용을 촉진하기 위함임
 - 수에즈 운하는 2015년 8월에 제2의 운하를 개통했으며, 파나마 운하는 2016년 6월에 확장 개통함
 - 수에즈 운하 당국은 2016년 3월 7일부터 6월 5일까지 뉴욕항 및 뉴욕 남부의 항만에서 출항해 아시아로 운항하는 선박에 대해 수에즈 운하 통행료의 30%를 할인해 줌
 - 통행료 할인 혜택은 다시 2016년 7월까지 연장되었다가 2017년 1월에 다시 인하 혜택을 부활해 지금까지 적용해오고 있음
- 2018년 11월말 현재 수에즈 운하를 통과한 컨테이너 선박 수는 5,218척으로, 지난해 같은 기간에 비해 5.3% 증가함
 - 수에즈 운하를 통과하는 컨테이너 선박의 월평균 척수는 4.5% 증가한 474척이며, 현재 수에즈 운하 통과 선박 중 1/3이 컨테이너 선박임

■ 참고자료 : <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/> 2018.12.14.

김은우 전문연구원

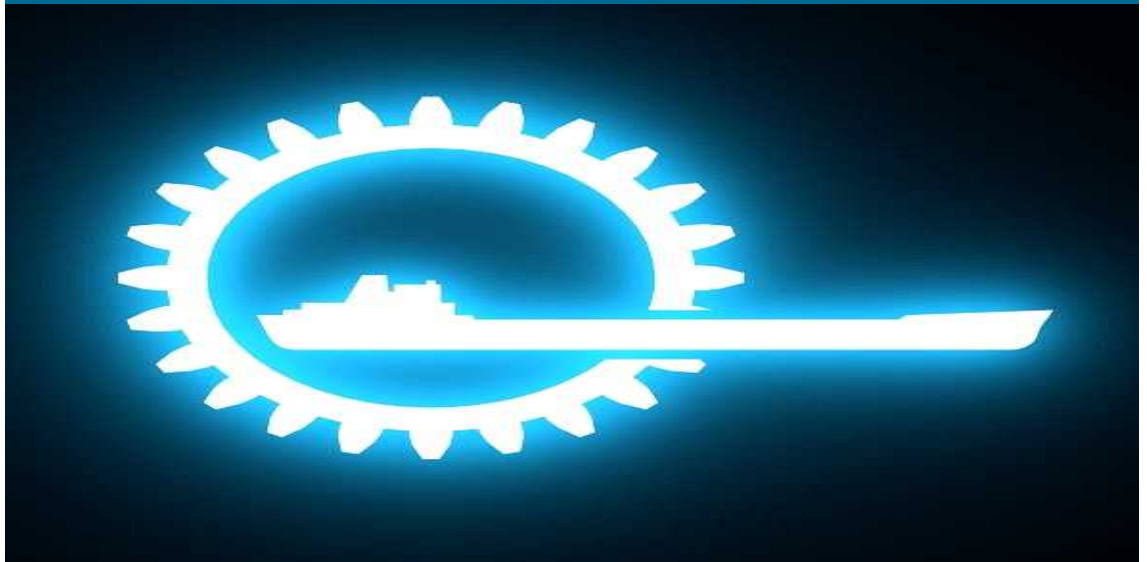
051-797-4680, hisgrace@kmi.re.kr



자율운항 선박 투자 활발

- 최근 들어 친환경 자율주행 차량과 스마트·자동화 항만만큼이나 자율운항 선박에 대한 관심이 높아지고 있음
 - 산업통상자원부는 자동차·조선 등 침체된 주력산업을 친환경·스마트화 산업으로의 산업 생태계 전반을 개편하기 위해 3조원 이상을 지원할 예정임
 - 통신업계에서는 상용화에 성공한 5세대 이동통신(5G Networks) 기술을 앞세워 자율주행 차량과 IoT 기반 스마트 항만 등에 역량을 집중하고 있음
 - 샌프란시스코에서는 우버의 자율주행차량들이 지속적으로 도로시험을 진행 중임
 - 이처럼 환경과 비용편익, 서비스 수준을 동시에 고려해 변화하는 물류시장에서 자율운항 선박 역시 주목 받고 있음
 - 국내에서도 한국형 e-Navigation에 대한 연구개발이 활발하며 자율운항 선박 관련 우리기술의 국제표준화를 위해 노력 중임
- 자율운항 기술개발 업체인 SeaMachines는 1천만 달러의 투자를 유치함
 - 성명서에 따르면 Toyota AI Ventures와 A.P. Moller-Maersk 등의 글로벌 물류회사들로부터 1차적으로 1천만 달러의 투자 유치에 성공함
 - SeaMachines는 초대형 컨테이너선박에 대한 높은 수준의 지각기술과 자율운항 보조기술 개발에 연구 역량을 집중할 것이며 이를 통해 글로벌 자율운항 기술 업계에서 경쟁력을 확보함
 - 뿐만 아니라 해당 투자가 2차, 3차로 이어지며 기술수준과 시장 점유율은 지속적으로 증가할 것이라고 밝힘

SeaMachines사의 자율운항 기술개발



자료 : https://www.porttechnology.org/news/autonomous_shipping_start_up_gets_10_million_investment



- 우리나라의 자율운항 관련 신기술과 연구개발 수준도 뛰어나지만 이에 맞는 정책과 제도가 사전에 수립되어야 함
 - 앞서 언급한 한국형 e-Navigation 사업뿐 아니라 세계 정상 수준의 조선 기술과 IT기술을 기반으로 하는 연구개발은 활발하며 해당 시장 경쟁력 제고와 점유율 향상을 위해 정부와 지자체, 민간에서의 추가적인 투자는 불가피함
 - 하지만 우리나라의 기술력 및 기술력을 높이기 위해 갖추어진 인프라에 비해 정책과 제도가 뒷받침 되지 못하는 경우도 있음
 - 일자리 문제와 환경 문제 등의 윤리적 문제를 충분한 사회적 논의와 이견 조율을 통해 해소하고 적재적소에 필요한 정책과 제도를 마련한다면, 이는 세계 자율운항 기술 시장을 선점하는데 필요한 윤활제 역할을 할 것임

■ 참고자료 : <https://www.porttechnology.org>, 2018.12.28., <http://www.ksg.co.kr>, 2018.12.28, <http://www.seoul.co.kr>, 2018.12.28.

김효재 연구원

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

미국 롱비치 컨테이너터미널 매각 본격화

- 최근 코스코해운홀딩스(Cosco Shipping Holdings Co.)가 롱비치 컨테이너터미널을 매각하기 위한 공식 절차에 돌입
 - 코스코해운홀딩스는 미국 서부 캘리포니아주 롱비치시에 운영 중인 컨테이너터미널의 매각을 공식 발표했으며, 현재 미국의 민간 자산회사 블랙스톤그룹(Blackstone Group LP), 민간 투자기업 KKR&Co. 등이 관심을 보임
 - 특히 호주의 글로벌 금융기업 맥쿼리그룹(Macquarie Group Ltd.), 스웨덴의 민간 자산회사 EQT 파트너스(EQT Partners) 등은 입찰을 위해 내부적으로 검토하고 있으며 관계자에 따르면 롱비치 컨테이너터미널은 약 10억 달러 이상의 가치가 있는 것으로 알려짐
 - 더불어 코스코해운홀딩스는 롱비치 컨테이너터미널 직원들을 대상으로 매각에 대한 의견 수렴 절차를 거친 것으로 파악됨
- 이번 매각은 중국의 국영선사인 코스코(Cosco)가 경쟁사인 오리엔트오버시즈인터네셔널(Orient Overseas International Ltd.·OOIL)을 합법적으로 인수하기 위해 추진하는 것임
 - 코스코는 코스코해운홀딩스의 모회사이고 코스코해운홀딩스는 OOIL의 모회사임
 - OOIL은 오리엔트오버시즈컨테이너라인(Orient Overseas Container Line·OOCL)과 롱비치 컨테이너터미널을 운영하고 있음
 - 따라서 현재 코스코는 경쟁 선사 OOCL의 운영사인 OOIL을 인수함에 있어 기업 합병과 관련해 미국 내 규제 당국의 승인을 얻기 위해 롱비치 컨테이너터미널의 매각을 OOIL과 합의
- 하지만 이번 매각과 관련해 관계자들은 비교적 조심스러운 반응을 나타냄
 - 매각 절차 초기 단계인 현재 합병에 대한 구체적인 내용이 없어 블랙스톤그룹, KKR&Co., 맥쿼리그룹 등의 관계자는 인터뷰를 거절함
 - 블랙스톤그룹의 최대 투자자인 사우디아라비아 공공투자기금(Public Investment Fund)의 참여 여부가 미국의 규제 승인 심사에 미치는 영향에 대한 불확실성 또한 주요 요인 중 하나임
- 한편 OOCL 대변인 Stephen Ng씨는 "롱비치 컨테이너터미널의 매각은 여전히 진행 중이며 인수에 관심 있는 기업의 제안은 계속해서 검토 될 것"이라고 밝힘

■ 참고자료 : bloomberg.com, 2018.12.13., worldmaritimenews.com, 2018.12.14.

박주동 전문연구원

051-797-4660, jdpark@kmi.re.kr

내년 베트남 항만서비스 요율 인상 예정

- 베트남 교통부(Ministry of Transport)는 개정된 항만서비스 요율을 발표하고, 2019년부터 부과할 예정임
 - Circular No.54/2018/TT-BGTVT에 따라 새로운 규정은 2019년 1월 1일부터 적용될 예정이며 10%에서 최대 50%까지 인상된다고 밝힘
 - 베트남 교통부에 따르면 이러한 항만서비스 요율 인상은 물류비 인상에 큰 영향을 미치지 않을 것이라고 언급함
- Region I[하이퐁시의 락후옌(Lach Huyen)항 제외]에 해당되는 항만에서는 선박(바지선 포함)과 컨테이너 야드 간 선적 및 양하 요율이 10% 상향 조정됨
 - 반면 선박(바지선 포함)과 선박 간, 선박과 트럭 간 컨테이너 선적 및 양하 작업 요율은 50%의 인상을 보임
 - 현재 락후옌항의 컨테이너 하역 요율은 20피트(ft)기준 30~33달러, 40피트(ft) 기준 45~55달러 수준을 보이고 있음
- 하이퐁(Hai Phong)시 락후옌(Lach Huyen)항의 컨테이너 선적 및 하역 요율은 해당 로드맵에 따라 2021년까지 10% 상향 조정 될 것으로 보이며, 현재 40피트 컨테이너 기준 68달러에서 향후 77달러 수준으로 인상될 예정임
- 카이몹-티바이(Cai Mep-Thi Vai)항의 컨테이너 선적 및 양하 요율은 선박 간 이동에 대해서는 10% 인상된 반면, 선박과 컨테이너 야드 간 작업은 10% 낮아짐
- 메콩 델타(Mekong Delta) 지역에 위치한 항만의 경우 Region III(호치민시를 기준으로 하는 항만들이 소속) 대비 컨테이너 하역 요율은 50%까지 인하되며 다른 항목은 현 수준을 그대로 유지함
- 한편 화물에 대한 요율 조정 외에도 크루즈 관광객에 부과되는 항만 이용료도 개정이 이루어짐
 - 현재 1인당 0.99~1.10달러 수준에서 향후 2.50~3.50달러로 인상된 요율이 부과될 예정임
- 그 밖에 규정된 요율보다 높거나 낮은 등 예외적인 서비스 항목 및 독점적인 서비스를 제공하도록 개발된 국제 크루즈 부두의 경우, 운송업자가 직접 요율을 신고하도록 하며 이는 베트남 교통부가 승인해 적용하도록 할 예정임

■ 참고자료 : Vietnam plus News 및 Hellenic Shipping News 참조, 2018.12.18. 검색

김보경 연구원

051-797-4674, kimb@kmi.re.kr