

편집 및 발행인 : 장영태 · 발행처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터 (부산광역시 영도구 해양로 301번길 26)

총괄 : 최나영환 감수 : 길광수 전화번호 : 051-797-4770 · E-mail : chnayoung@kmi.re.kr / kdong@kmi.re.kr

Contents

● 국제물류 통계

- 글로벌 바이오의약품 물류시장에서 콜드체인 비중 증가 전망
- 태국 물류창고 약 80%, 주요 항만 인근에 위치 ... 임대료 수준은 평균 상회

● 국제물류 주요 이슈

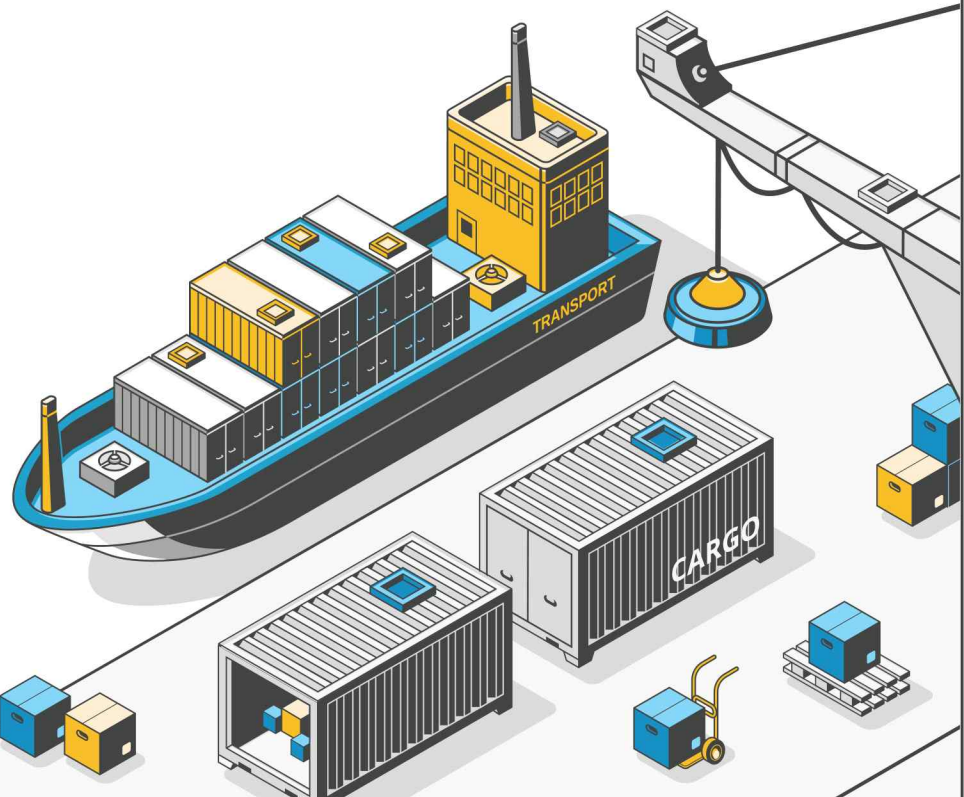
- '컨' 운임 5주 연속 최고가 경신 ... 향후 귀추 주목
- 탄소세 도입에 앞장서는 해운기업

● 국제물류 연구동향

- 서비스 혁신을 위한 해상물류기업의 핵심역량

● 공지사항

- 2021 해외물류시장 개척지원 사업 추가 모집 공고
- "국제물류 정보포털" 카카오톡 플러스친구 서비스 안내



글로벌 바이오의약품 물류시장에서 콜드체인 비중 증가 전망

- ▶ 콜드체인 물류는 온도가 제어·통제되는 조건에서 화물의 보관 및 운송 등 전 과정이 이루어지는 것으로 주요 화물은 식품과 의약품으로 구분됨
- ▶ 의약품 물류시장은 콜드체인과 비콜드체인으로 나누어지며 엄격한 온도 통제 하에 적정온도 유지가 필수적이며 상온제품이라도 통제된 운송시스템이 요구됨

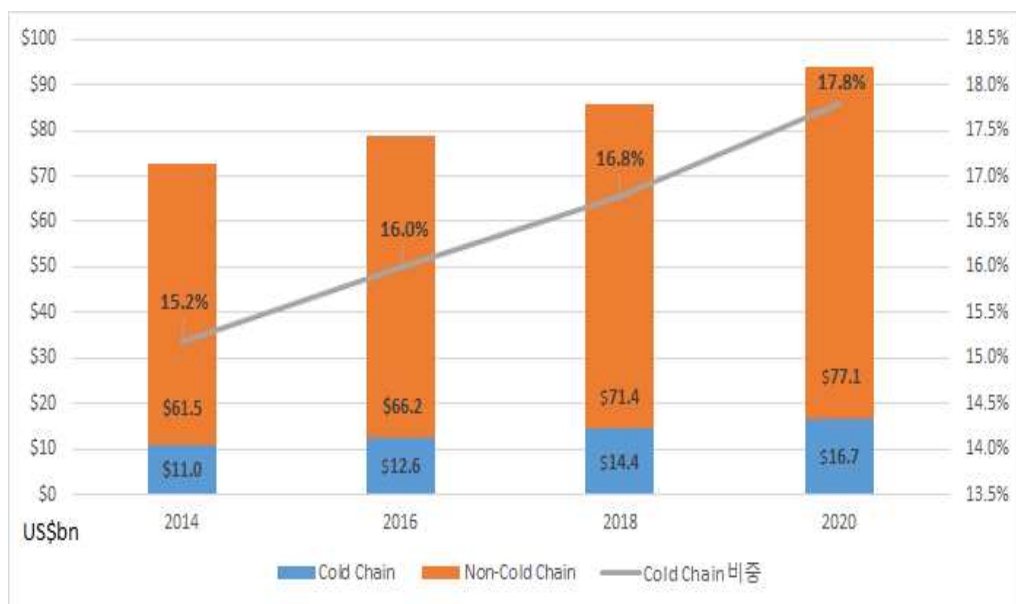
 - 의약품 물류는 온도관리 부주의시 의약품 전량 폐기 등으로 큰 경제적·사회적 손실이 발생함
- ▶ 지난해 시작된 코로나19 팬데믹 상황에서 콜드체인 물류는 백신의 안전한 보관·유통·운송을 담당하며 그 중요성이 더욱 확대되고 있음

 - 코로나19 백신의 종류별로 보관, 유통과정의 온도 및 기간이 각기 다르기 때문에 엄격한 온도관리가 중요함
- ▶ 의약품 물류시장의 성장과 함께 규제·감독도 매년 엄격해지고 있으며 글로벌 물류기업들은 화주들의 요구사항에 맞춰 기술개발 및 인증획득 등에 투자하고 있음
- ▶ UPS, FedEx와 같은 글로벌 물류기업들은 의약품 물류산업에 집중적으로 투자해 콜드체인 물류시장 확대에 집중하고 있음

 - UPS는 의약, 생명과학 분야 전문 물류기업인 마켄(Marken)을 인수해 의약품 물류사업을 강화하고 있으며 우리나라 코로나19 백신 중 하나인 화이자를 전국 23개 접종센터로 운송 및 공급을 담당함
 - FedEx는 아시아-태평양과 미국 간 의약품 수송능력 강화를 위해 대규모 창고시설에 투자했으며 DHL, Kuehne+Nagel 등 글로벌 물류기업들도 콜드체인 시장의 점유율 확대를 위한 투자와 M&A를 진행하고 있음
- ▶ 미국의 의약품 전문 미디어업체인 파마슈티컬 커머스(Pharmaceutical Commerce) 조사에 따르면 바이오의약품 물류시장에서 콜드체인 물류는 매년 8~9% 성장하고 있으며 2020년에는 167억 달러 규모로 콜드체인 물류 비중도 함께 커지고 있음
- ▶ 글로벌 콜드체인 물류시장의 성장과 함께 우리나라도 콜드체인 사업영역 확대를 위해 관련 기술개발과 표준화 및 규제 대응을 위한 인증획득 등 적극적 투자와 정책적 지원이 필요함

글로벌 바이오의약품 물류의 콜드체인 비중 추이

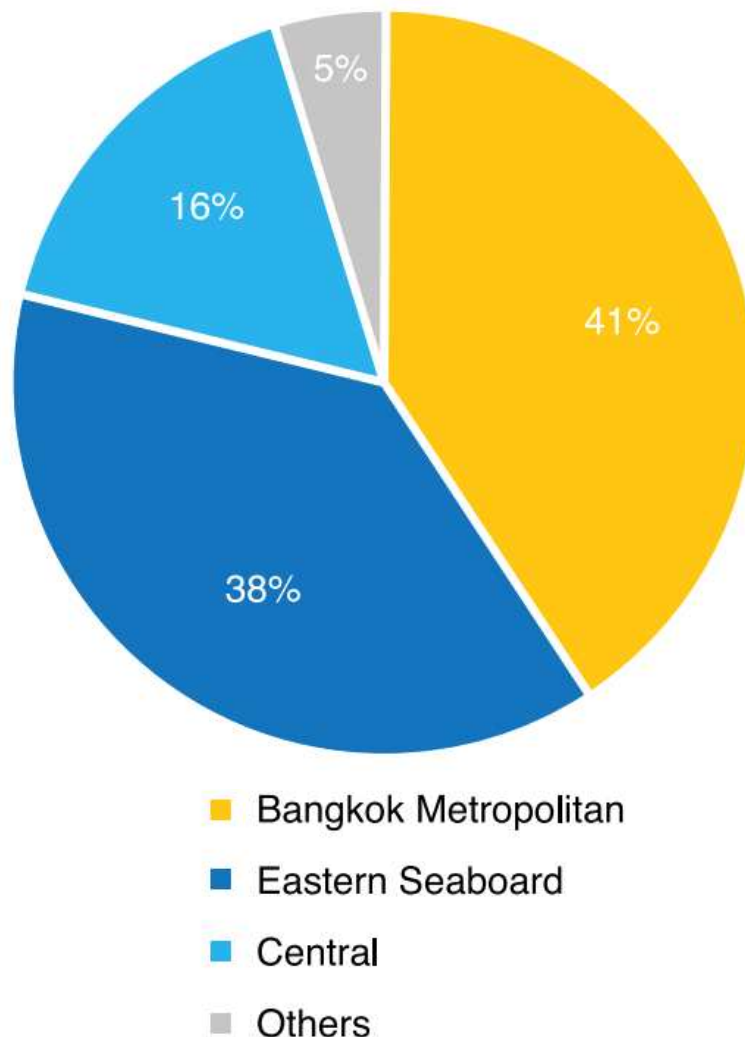
(단위 : 십억 달러)

자료 : Transport Intelligence, <http://www.gscintell.com/> (검색일 : 2021.6.14.)참고자료 : <http://www.gscintell.com/> (검색일 : 2021.6.14.)

태국 물류창고 약 80%, 주요 항만 인근에 위치 ... 임대료 수준은 평균 상회

- ▶ 태국 물류창고 시설은 방콕을 비롯한 중부지역과 람차방항이 위치한 동부 해안지역 등 3개 지역에 전체 시설의 약 95%가 위치하고 있음
 - 태국의 수도이자 방콕항이 위치한 방콕에 전체 물류창고 시설의 41%가 위치하고 있으며, 이어서 동부 해안 지역(38%), 중부지역(16%), 기타(5%) 순으로 나타남
 - 즉, 방콕항 및 람차방항 등 주요 항만 인근 지역에 물류창고 시설의 대부분이 위치하고 있으며 두 지역의 물류창고 시설 비중은 약 80%에 달함

태국 물류창고 시설 지역별 비중(2019년 기준)



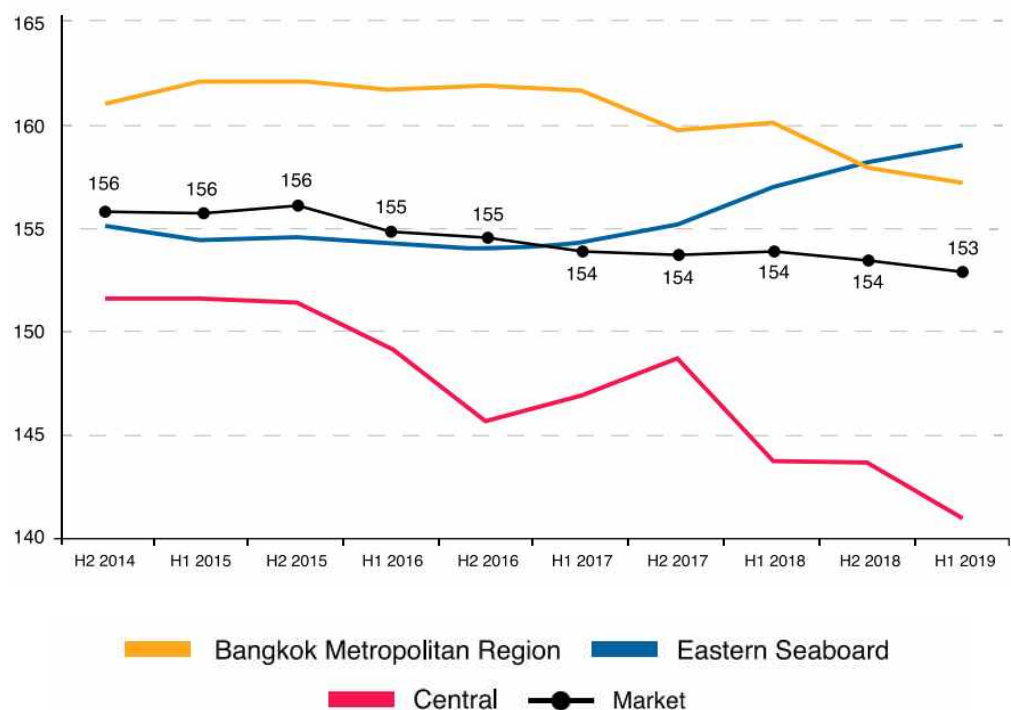
자료 : Knight Frank, *Logistics Property Market Overview 2019*. 2019

● 물류창고 월간 임대료의 경우 방콕과 중부지역은 하락세가 이어지고 있는 반면에 동부 해안지역은 최근 들어 꾸준한 증가세를 이어가고 있음

- 방콕에 위치한 물류창고 시설의 임대료는 '14년 상반기 기준 161 bat/m^2 으로 가장 높은 수준의 임대료를 유지해왔으나 '17년 하반기 이후 점차 하락하는 가운데 '18년 하반기에는 동부 해안지역 대비 낮은 임대료를 기록함
- 반면에 동부 해안지역 물류창고 시설의 임대료는 '16년 상반기까지 평균을 밑도는 수준을 기록했으나, 이후 꾸준한 증가세를 기록하며 가장 높은 임대료를 보이고 있음
- 방콕에 위치한 물류창고 시설의 임대료가 하락하고 있음에도 불구하고 동부 해안지역의 물류창고와 더불어 여전히 평균 대비 높은 임대료 수준을 유지하고 있음

지역별 물류창고 월간 임대료 비교(2014-2019년)

(단위 : bat/m^2)



자료 : Knight Frank, *Logistics Property Market Overview 2019*. 2019

참고자료 : Knight Frank, *Logistics Property Market Overview 2019*. 2019

‘컨’ 운임 5주 연속 최고가 경신 ... 향후 귀추 주목

- ▶ 지난 11일 상하이컨테이너운임지수(SCFI)¹⁾는 사상 최고치를 경신했음
 - 2021년 6월 11일, 전주(6월 4일) 대비 약 90포인트가 상승한 3703.93을 기록했다
 - 이는 2009년 집계를 시작한 이래 최고치이며 2021년 5월 14일 이후 5주째 상승 추세를 이어가고 있음

2021년 6월 4일 - 2021년 6월 11일 SCFI

Shanghai Containerized Freight Index					
Description	Unit	Weighting	Previous Index 2021-06-04	Current Index 2021-06-11	Compare With Last Week
Comprehensive Index			3613.07	3703.93	90.86
Europe (Base port)	USD/TEU	20.0%			
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10.0%			
USWC (Base port)	USD/FEU	20.0%			
USEC (Base port)	USD/FEU	7.5%			
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.5%			
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.0%			
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.5%			
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.5%			
South America (Santos)	USD/TEU	5.0%			
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.0%			
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.0%			
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.5%			
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.5%			

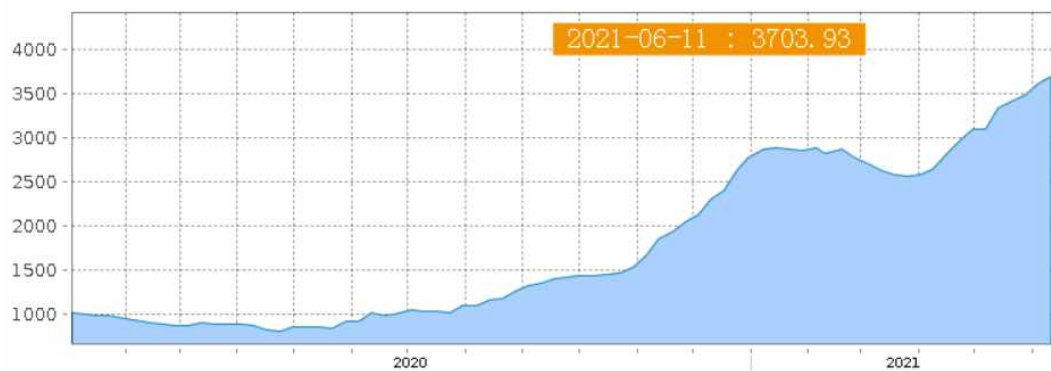
자료: <https://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp>

- ▶ 미국 서부 항로를 제외한 모든 항로의 운임이 상승했음
 - 미국 서부해안 운임: 4,658달러/FEU (전주 대비 168달러 하락)
 - 미국 동부해안 운임: 8,554달러/FEU (전주 대비 79달러 상승)
 - 유럽 항로 운임: 6,355달러/TEU (전주 대비 468달러 상승)
 - 지중해 항로 운임: 6,272달러/TEU (전주 대비 320달러 상승)

1) SCFI는 중국 상하이해운거래소가 15개 노선의 스팟(spot, 비정기 단기 운송계약) 운임을 종합해 산정하고 있음

SCFI의 가파른 상승 추세

Shanghai Containerized Freight Index



자료: <https://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp>

- 이와 같은 SCFI의 지속적이고 기록적인 상승은 COVID-19 이후 세계 경제가 회복국면에 접어들면서 늘어난 물동량과 부족한 선박량이 가장 큰 원인으로 지목됨
- 아울러 지난주 발생한 중국 Yantian항의 부분 폐쇄는 '컨' 운임 상승에 큰 영향을 미칠 것으로 예상됨
 - 중국 제조업과 수출의 중심지인 남부 광둥성에서 코로나19 확산으로 물류대란 촉발
 - Yantian항에는 현재 처리하지 못해 쌓아둔 컨테이너만 2만개가 넘는 것으로 파악됨
 - 부분 폐쇄된 Yantian항은 하루 5천개의 컨테이너만 받아들이고 있으며 이는 평소 7분의 1에 해당하는 물량임
- Yantian항의 부분 폐쇄는 주변 항 - 서커우·광저우·난사항 - 의 부하를 증가시키고 있으며 이에 따른 글로벌 공급망에 미치는 여파는 수에즈 운하 사고 보다 더 크게 미칠 수 있음

자료: <https://www.freshplaza.com>, (검색일 2021.6.14.) / <https://en.sse.net.cn>, (검색일 2021.6.14.)

탄소세 도입에 앞장서는 해운기업

▶ 지난 6월 6일 세계적 해운사 머스크와 MSC는 탄소세 도입을 제안했음

- 머스크의 Søren Skou CEO는 화석연료 1톤당 최소 450달러의 탄소세를 부과하는 것을 주장했으며 이는 이산화탄소 1톤당 약 150달러 수준으로 환산될 수 있음
- 탄소세는 화석연료와 친환경 연료와의 가격 격차를 해소하기 위한 부과금의 성격으로서 탄소중립으로 가기 위한 전환기적 조치로서 역할을 수행할 수 있음
- 아울러 단기적으로는 산업계가 어려운 상황에 직면할 수 있지만, 장기적으로 보았을 때 고객의 요구를 충족 시키며 산업계가 지속발전 가능한 탄소중립 제품을 개발할 수 있는 기회가 될 수 있음을 강조함

머스크에서 운영 중인 Triple-E²⁾ 급 컨테이너선 Mærsk Mc-Kinney Møller

자료: https://en.wikipedia.org/wiki/Triple_E-class_container_ship

▶ MSC는 탄소세를 활용해 탈탄소화를 위한 글로벌 연구개발 기금조성을 주장함

- MSC의 Soren Toft CEO는 선박의 에너지 효율성을 높이고 다양한 친환경 연료를 시험하기 위한 회사 자체의 노력 외에도 해운산업 전체적으로 탈탄소화를 추진하기 위한 국제적인 노력이 필요함을 강조함

▶ 해운산업에서 상업적으로 탈탄소화를 위한 현실적 방법은 매우 제한적임

- 탈탄소화를 위한 에너지 전환의 일부로서 연료 효율성 향상, LNG 및 바이오 연료 개선 등의 방법을 고려할 수 있지만, 이는 매우 제한적이며 장기적으로는 완전한 방법이 될 수 없음

▶ 해운산업을 위한 대체 연료를 전체적으로 확장하기 전에 물류 및 기술적 문제를 해결하는 것이 중요함

- MSC는 업계 규모에 맞는 다양한 대체 연료를 긴급하게 필요로 하고 있음을 잘 인지하고 있으며

2) 규모의 경제(Economy of scale), 에너지 효율(Energy Efficiency), 친환경(Environmentally improved)을 의미함

새로운 연료와 기술의 올바른 조합으로 탈탄소화의 미래를 달성하기 위해 글로벌 연구개발 기금이 필요하다고 주장함

- MSC는 지난 6월 3일 세계해운협의회(World Shipping Council · WSC)와 함께 국제해양연구개발위원회(International Maritime Research and Development Board · IMRB)에 50억 달러 지원을 제안함
 - 아울러 탄소세와 더불어 국제적인 노력과 공조가 있어야 국제해운산업에서 탈탄소화의 효과를 거둘 수 있음을 언급함

서비스 혁신을 위한 해상물류기업의 핵심역량

무엇을 왜 연구했는가?

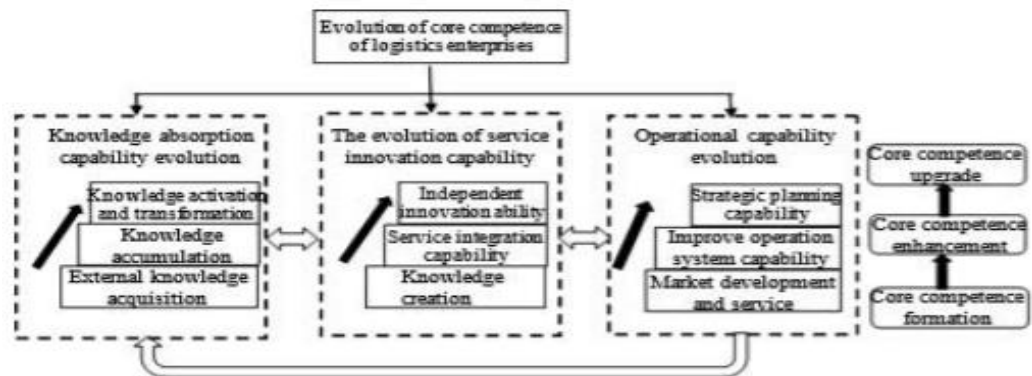
- 중국 해운산업은 크게 발전하고 있으나 해상물류 서비스 분야는 아직도 세계시장에서 경쟁우위를 가지고 있지 못함
- 해운산업을 한 단계 발전시키기 위해서는 해상물류기업의 핵심역량을 규명하고 효과적으로 육성하는 것이 필요함
- 그동안 해상물류기업의 핵심역량에 대한 연구는 정성적 연구와 실증적 연구를 통해 정적인 영향력과 모델을 제시하는 것이 대부분을 차지하고 있음
- 그러나 해상물류기업의 핵심역량을 개발하는 것은 동적인 진화 프로세스를 통해서 이루어지기 때문에 이와 관련된 연구가 필요함
- 따라서 본 연구는 서비스 혁신 관점에서 해상물류기업의 핵심역량 진화 과정을 분석하고 시스템 다이내믹스를 활용해 해상물류기업 핵심역량 발전의 인과관계 및 발전의 특성을 분석했음

무엇을 발견했는가?

- 본 연구에서는 해상물류기업 핵심역량의 발전을 3가지 차원 - 지식흡수역량의 발전, 서비스 혁신 능력 발전 및 운영역량의 발전 - 으로 구분하여 제시했으며 해상물류 기업의 대내외 영향 요인 - 산업환경, 경쟁자, 인적자원, 기업문화 등 - 은 핵심역량 발전에 지속적으로 영향을 미친다고 주장함

- 해상물류기업의 핵심역량 발전은 지식흡수역량, 서비스 혁신역량 및 운영역량이 서로 영향을 주고받는 과정을 통해 함께 향상됨
- 외부지식 획득은 지식흡수역량과 서비스 혁신역량을 촉진할 수 있으므로 자원의 통합은 해상물류기업의 핵심역량을 향상시키는 데 큰 도움이 될 수 있음
 - 구체적으로 자원의 통합은 전략적 제휴, 서비스 아웃소싱, 인수합병 등을 통해 달성할 수 있음
 - 아울러 인적자원에 대한 투자를 늘리고 조직 학습능력과 지식창조 능력을 지속적으로 향상시켜 해상물류기업 내에서 지식이 활발히 공유될 수 있는 긍정적 분위기를 조성하는 것이 중요함

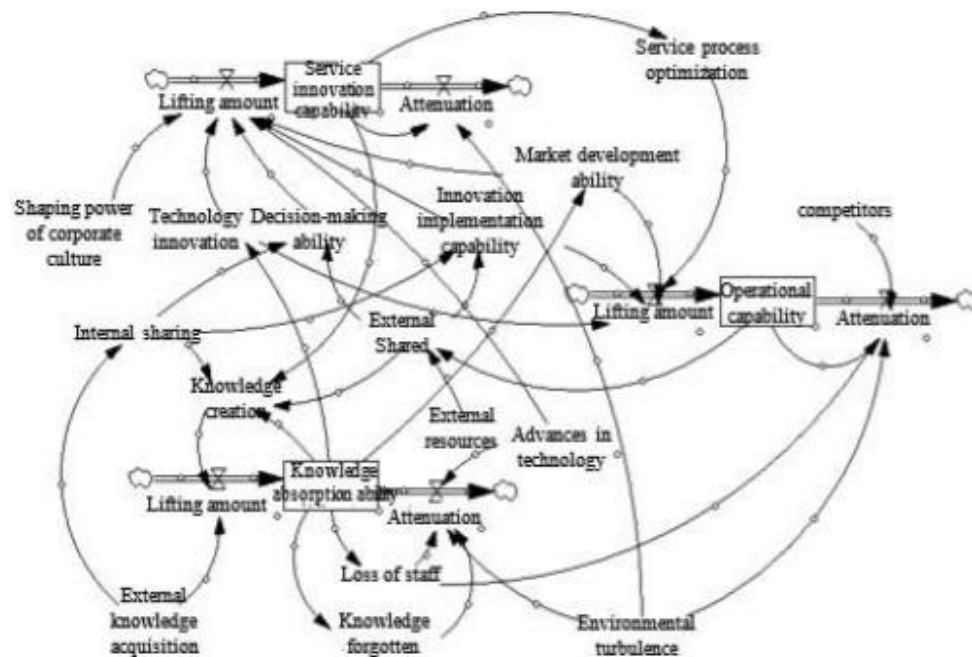
해상물류기업 핵심역량의 발전 프로세스



자료: Yang, B., & Xie, L. (2019). "Dynamics Model and Simulation of Core Competence of Maritime Logistics Enterprises for Service Innovation", *Journal of Coastal Research*, 94(SI), p.892

- 안정적인 환경은 해상물류기업의 핵심역량 발전에 큰 영향을 미치기 때문에 정부는 해상물류기업이 조화롭고 질서있는 환경에서 발전할 수 있도록 시장 질서의 안정을 유지하고 공정한 시장거래를 위한 관련 법규를 제정하는 것이 중요함
- 기술의 발전은 서비스 혁신역량의 발전과 더불어 운영역량의 발전을 촉진함
 - 따라서 현대 해상물류기업은 핵심기술과 기업 정보화 수준을 지속적으로 향상시키고, 정보기술을 기업 활동에 널리 적용하여 자체 해상물류관리 정보시스템을 구축하는 것이 중요함

해상물류기업의 핵심역량 시스템 흐름도



자료: Yang, B., & Xie, L. (2019). "Dynamics Model and Simulation of Core Competence of Maritime Logistics Enterprises for Service Innovation", *Journal of Coastal Research*, 94(SI), p.892

연구결과는 어떤 교훈을 주는가?

- 본 연구는 해상물류기업의 핵심역량을 개념적으로 정의하고 이를 동적인 관점에서 시스템 다이내믹스를 이용해 분석했음
- 시간의 흐름에 따라 변화하는 해상물류기업의 핵심역량을 이해하는데 학문적으로 새로운 분석의 틀을 제시했다는 점에서 의의를 찾을 수 있음
- 조직의 핵심역량이 경쟁우위를 유지하도록 하기 위해서는 적극적으로 외부지식을 획득함과 더불어 내부에서도 지식을 공유하는 것이 중요함
- 아울러 본 연구에서는 해상물류기업의 핵심역량과 관련해 정부의 역할이 중요함을 언급했으며 이는 조직의 핵심역량을 발전시키기 위해서는 적절한 제도적·정책적인 지원이 필요함을 강조한 것임

2021 해외물류시장 개척지원 사업 추가 모집 공고

〈2021년 해외물류시장 개척지원 사업 추가 모집 공고〉

해양수산부는 해외 유망사업 발굴을 지원하고 국내기업의 글로벌 물류 시장 진출 활성화와 국내 화주기업과 물류기업의 해외시장 동반진출을 장려함으로써 양 업계 간 상생협력 풍토를 조성하고자 “해외물류시장 개척 지원 사업”을 시행하고 있습니다. 본 사업의 세부사업인 「해운-물류기업 해외진출 타당성조사 지원 사업」과 「화주-물류기업 해외 동반진출 지원 사업」을 다음과 같이 모집하오니, 관심 있는 기업의 많은 참여 바랍니다.

2021년 6월 16일

해양수산부장관

1. 모집기간 : 2021년 6월 16일(수) 09:00 ~ 7월 14일(수) 18:00 까지
2. 대상사업 : 「해운-물류기업 해외진출 타당성조사 지원 사업」 및 「화주-물류기업 해외 동반진출 지원 사업」
3. 제출방법 : 한국해양수산개발원(www.kmi.re.kr) 홈페이지 공지사항 및 국제물류정보포털(withlogis.co.kr) 공고문 확인 및 양식을 다운받아 제출
4. 문의처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터
 - 최나영환 센터장(051-797-4770, chnayoung@kmi.re.kr)
 - 김동환 연구원(051-797-4913, kdong@kmi.re.kr)

* 2021년도 1~3차 모집 선정기업 4차 모집 자원가능(당해 연도 단일 기업 최대 2건 한정)

※ 해외물류시장 개척지원 사업 온라인 사업설명회('21.06.16~)

- 유튜브 국제물류투자분석·지원센터 채널(<https://www.youtube.com/channel/UCzU7uOfuXJVd9VeJPk0IAeg>)을 통해 실시



P 친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면 상단 **친구 검색**



2. '**국제물류 정보포탈**' 검색



3. **친구추가** 버튼

