

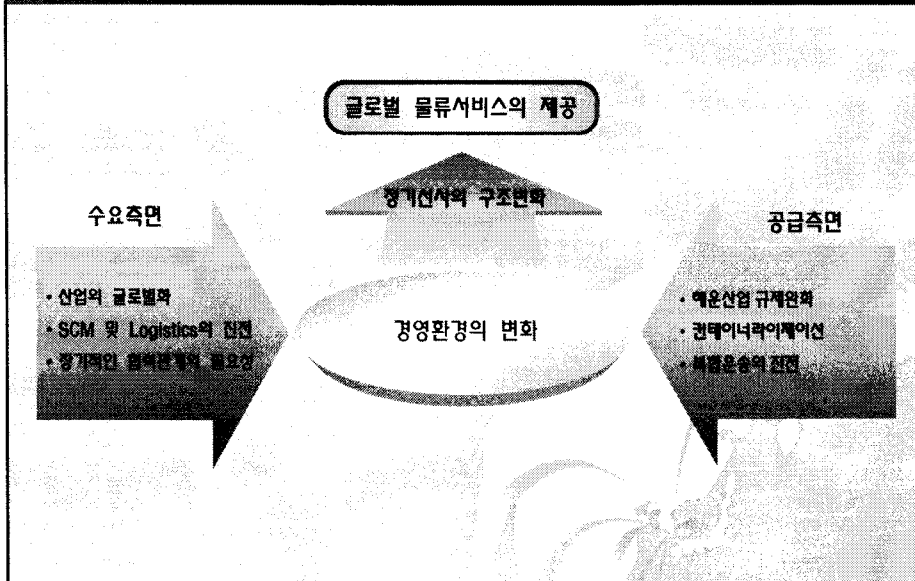
**해운산업 구조변화와 정기선사의
글로벌 물류전략**

양정호

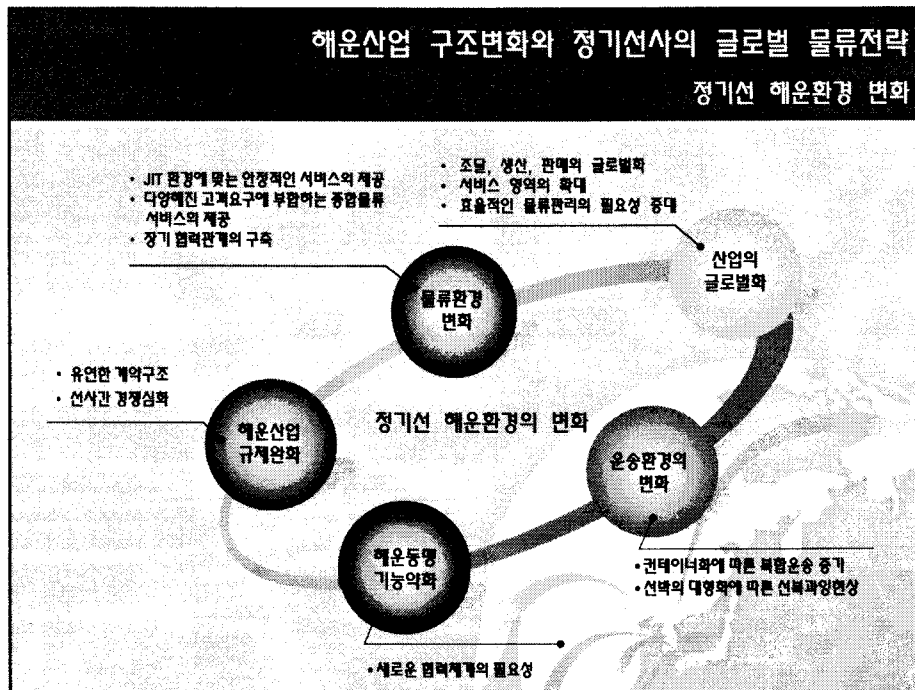
목 차

- ① 정기선 시장의 수요 및 공급구조 변화
- ② 정기선 해운환경 변화
- ③ 정기선 산업의 구조변화
- ④ 정기선사의 대응전략

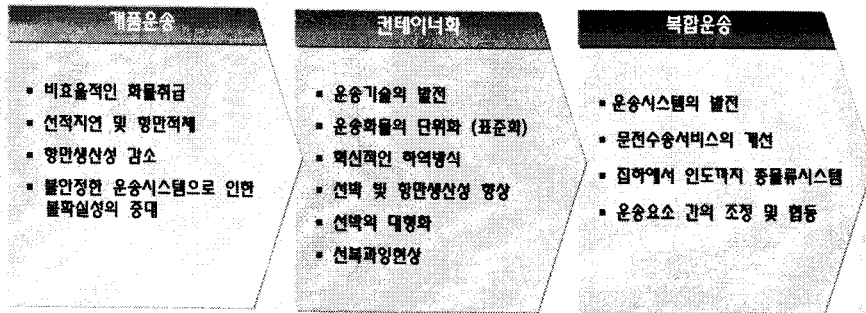
해운산업 구조변화와 정기선사의 글로벌 물류전략
정기선 시장의 수요 및 공급구조 변화



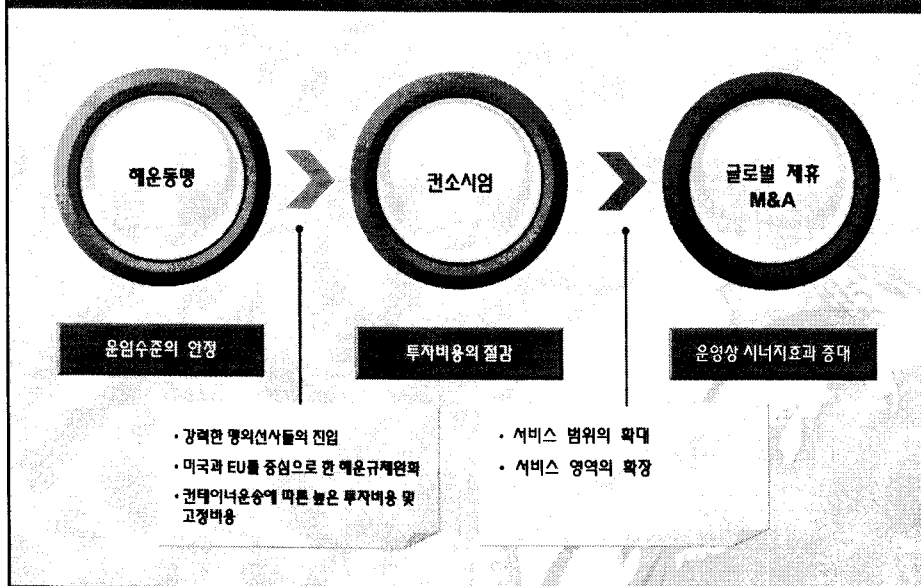
해운산업 구조변화와 정기선사의 글로벌 물류전략
정기선 해운환경 변화



해운산업 구조변화와 정기선사의 글로벌 물류전략
정기선산업 구조변화: 컨테이너화 및 복합운송의 진전

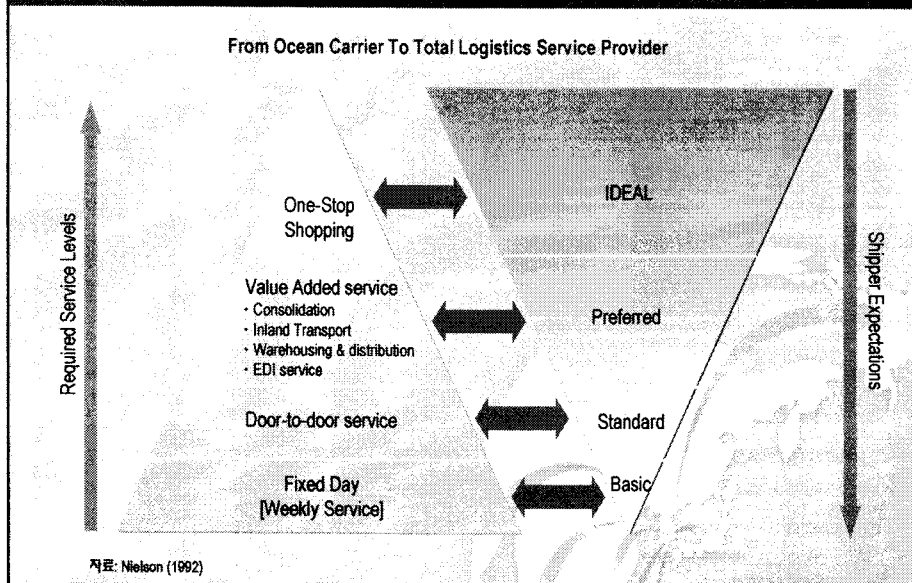


해운산업 구조변화와 정기선사의 글로벌 물류전략
정기선산업 구조변화: 해운동맹의 약화와 새로운 협력체계



해운산업 구조변화와 정기선사의 글로벌 물류전략

정기선산업 구조변화: 정기선사의 역할변화

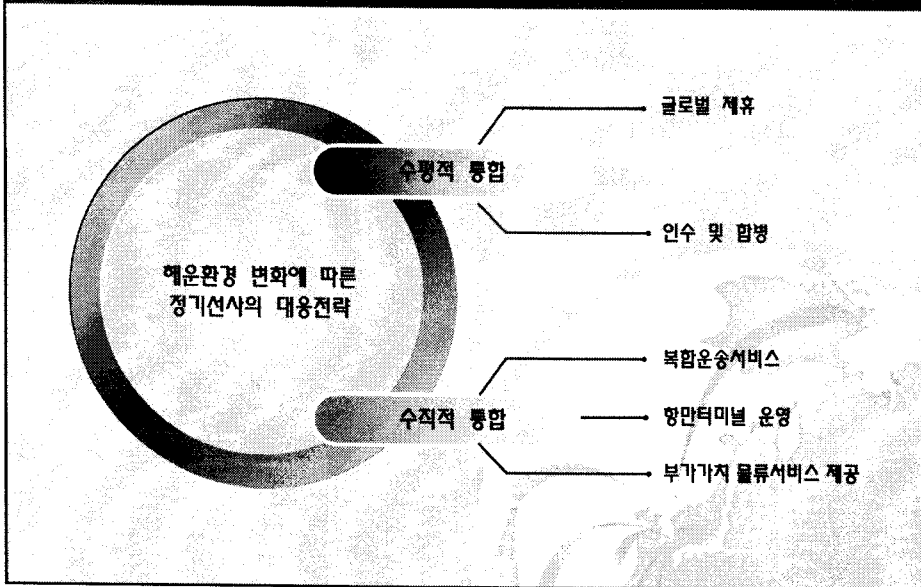


해운산업 구조변화와 정기선사의 글로벌 물류전략

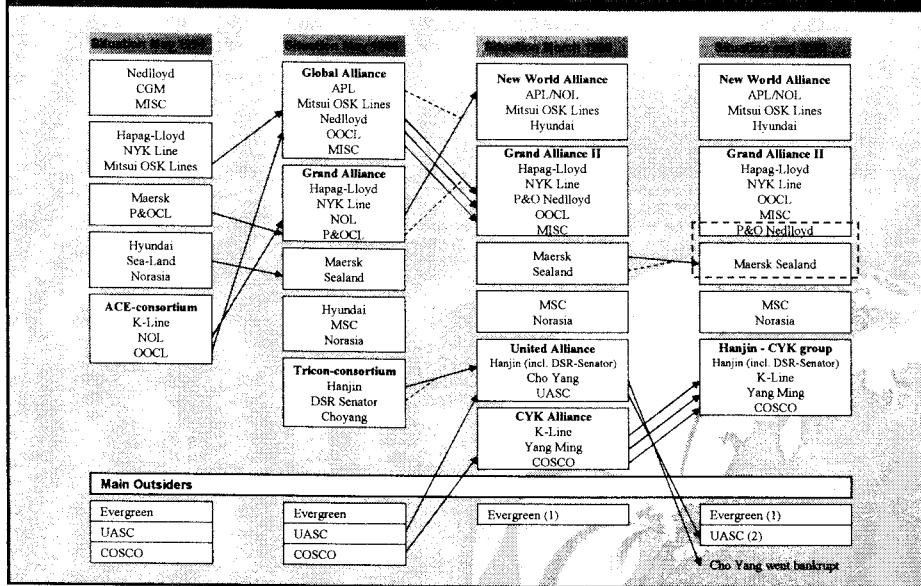
정기선산업 구조변화: 정기선사의 역할변화

| Operator | Logistics provision |
|---------------------------|--|
| Maersk Sealand | Maersk Logistics |
| Evergreen | No |
| P&O Nedlloyd | P&O Nedlloyd Logistics (value-added services) |
| Hanjin Shipping Co. | Hanjin Shipping Global Logistics |
| APL | APL Logistics |
| Cosco Container Line | Cosco Logistics |
| NYK Line | NYK Logistics |
| Mitsui OSK Lines | MOL Logistics |
| CP Ships | CP Ships Logistics (Europe and North America Only) |
| CMA-CGM | CMA-CGM Logistics |
| HMM | Hyundai Intermodal (North America Only) |
| Yangming Marine Transport | Jing Ming Transport Co. Ltd., Yes Logistics Corp. |
| OOCL | OOCL Logistics |
| K Line | K Line Total Logistics |
| Hapag-Lloyd | VTG Lehnkering (primarily in Europe) |

해운산업 구조변화와 정기선사의 글로벌 물류전략 정기선사의 대응전략

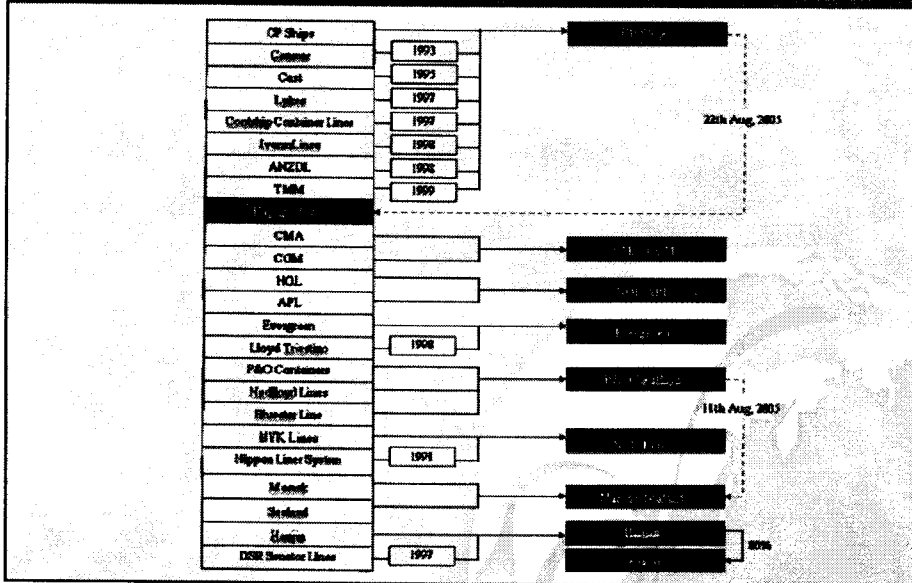


해운산업 구조변화와 정기선사의 글로벌 물류전략 정기선사의 대응전략: 글로벌 제휴



해운산업 구조변화와 정기선사의 글로벌 물류전략

정기선사의 대응전략: M&A



해운산업 구조변화와 정기선사의 글로벌 물류전략

정기선사의 대응전략: 항만터미널 운영

Global Terminal Operators

| Rank | Operator | Million teu (now) | % Share | Rank | Operator | Million teu | % Share |
|-------------------------|---------------|-------------------|---------|------|-------------------------------------|-------------|---------|
| 1 | HPH | 36.7 | 13.3% | 13 | NYK Line | 3.5 | 1.3% |
| 2 | PSA | 26.2 | 9.9% | | Corse- stevedoring operations | 1.3 | 0.5% |
| 3 | APM Terminals | 17.2 (20.6) | 6.2% | 14 | OOCL | 3.0 | 1.1% |
| 4 | P&O Ports | 12.8 (21.9) | 4.6% | 15 | CSX WT | 2.7 | 1.0% |
| 5 | Evergate | 9.5 | 3.5% | 16 | MSC | 2.7 | 1.0% |
| 6 | Evergreen | 5.7 | 2.1% | 17 | K Line | 2.2 | 0.8% |
| 7 | DPA | 5.3 | 1.9% | 18 | Dragonair | 2.3 | 0.8% |
| 8 | CDSCO | 4.7 | 1.7% | 19 | TCB | 2.2 | 0.8% |
| 9 | Flughafen | 4.7 | 1.7% | 20 | MSC | 2.2 | 0.8% |
| 10 | SEA Marine | 4.4 | 1.6% | 21 | Yang Ming | 1.3 | 0.5% |
| 11 | AFL | 4.3 | 1.6% | 22 | ICTSI | 1.3 | 0.5% |
| 12 | HELA | 4.0 | 1.4% | 23 | Hyundai | 1.1 | 0.4% |
| Global operators total: | | | | | | 168.8 | 58.0% |

Notes: Figures include full year throughput for all terminals in which non-minority shareholdings were held as at 31st Dec. 2002.

Source: Drewry Shipping Consultant Ltd (2002)

해운산업 구조변화와 정기선사의 글로벌 물류전략

정기선사의 대응전략: 항만터미널 운영

Maersk-Sealand
Business area

| | |
|-------------------------|---|
| Forwarding Services | <ul style="list-style-type: none"> - Ocean Freight - ISM, Star express - Air Freight - Global Air services - Direct Express Service - Extra Services: custom clearance, pilot up/delivery, special handling & packing, documentation management, storage) - Value Added Services - Inland transportation - Customs house brokerage - International trade document |
| Integrated SCM Solution | <ul style="list-style-type: none"> - Import & Export Activities - Purchase order management - Vendor management - Document management - Consolidation - Tracked services - Cross-docking - Warehousing & Distribution - Receipt, Put-away, Storage, Order pick, Order pack, - Dispatch, Stock management, Reporting - Supply Chain Development - 'One-stop shipping' concept for supply chain optimization from analysis to solution, design and implementation |

해운산업 구조변화와 정기선사의 글로벌 물류전략

정기선사의 대응전략: 항만터미널 운영

결론

- 글로벌화, 컨테이너화 및 복합운송의 진전 등으로 서비스 범위가 점차 확대되고 운영비용이 증가함에 따라 정기선사들은 글로벌 제휴 및 인수/합병 등 다양한 형태의 수평적 통합을 통해 글로벌 서비스의 제공과 함께 운영비용의 절감을 꾀하고 있다.
- 미국과 EU를 중심으로 단행된 해운산업규제완화정책으로 과거 운항항로를 중심으로 이루어졌던 해운동맹이 붕괴되면서 대형 화주들을 중심으로 맞춤형 서비스의 제공이 가능하게 된 반면, 선사간 경쟁이 격화되면서 정기선사들은 컨소시엄이나 글로벌제휴와 같은 새로운 협력관계를 구축하게 되었다.
- 개별기업 차원에서 로지스틱스와 공급사슬관리의 중요성이 증대하면서 정기선사에 대한 고객의 요구가 점차 다양화됨에 따라 정기선사들은 내륙운송이나 항만기능의 수직적 통합을 통해 복합운송서비스 및 부가가치물류 서비스를 제공함으로써 해상운송업자가 아닌 종합물류서비스제공자로서 변신을 꾀하고 있다.