

# 글로벌 물류 현지시장 동향

발행인 김종덕 발행처 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터(49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26)  
총괄 김동환 감수 이연경 자료 문의 051-797-4770 Email: kdong@kmi.re.kr

## 인도네시아 해상운송 관련 수출입 물류비용 소개

### Contents

- 01 인도네시아 해상운송 비용
- 02 컨테이너 장치장(Depot) 비용 확인·견적 방법
- 03 터미널(Terminal) 비용 확인·견적 방법
- 04 CARRIER 운임 확인·견적 방법
- 05 결론

「글로벌 물류 현지시장 동향」은 우리나라 국제물류 기업의 해외 진출을 돕기 위한 취지로 월 2회 발간하는 국제물류투자분석·지원센터의 정기 간행물입니다.

매호 글로벌 물류시장 각 지역·국가별 화주·물류 기업 진출 현황, 투자 전망 등 현지 물류시장 정보와 주요 이슈, 정책지원 건의사항을 현지에 진출한 기업들로부터 직접 수집·제공하오니 의사결정 및 실무, 정책 참고 자료로 널리 활용될 수 있기를 기대합니다.



## 인도네시아 해상운송 관련 수출입 물류비용 소개

고려해운(주)  
인도네시아 자카르타  
지사

고려해운은 1995년부터 인도네시아를 대상으로 운송 서비스를 시작하였으며 자카르타(Jakarta)와 수라바야(Surabaya)를 기점으로 세마랑(Semarang) 및 인도네시아 항만에 국제 해상 컨테이너 운송 서비스를 제공하고 있다. 고려해운은 대한민국 국적선사로서 현재 인도네시아~한국을 잇는 운송 서비스뿐만 아니라 일본 및 동남아 주요 지역을 연결하는 서비스를 제공 중이다. 2024년 5월부터는 인도네시아~인도 및 중동을 직항으로 신규서비스를 개시하였으며 2024년 10월 현재 홍해(REDD SEA, 사우디아라비아, 요르단, 이집트) 지역까지 운영 중이며 서비스 영역을 지속 확장하고 있다.

### 01 인도네시아 해상운송 비용

인도네시아 물류 인프라 여건은 한국에 비해 낙후된 상황으로 LEG 별로 컨테이너 움직임에 따른 절차가 많아 물류비용이 높은 수준이다. 기타 물류 선진국 대비 인프라가 부족하여 전체 터미널 모두 Off-Dock(부두 밖 컨테이너 장치장) 체계로 설계 및 운영이 되고 있으며 이를 On-Dock(터미널 컨테이너 장치장) 체계로 바꾸기는 현실적으로 불가능한 상황이다. 따라서 컨테이너가 각 물류 흐름에 따라 개별 공간으로 이동될 때마다 각각 비용이 발생하는 구조이며 특히 해당 인프라는 운영사의 독과점 체제로 물류비용의 경쟁력을 확보하기에는 어려움이 있다. 아래의 내용은 해상운송 물류비용 중 선사 및 컨테이너와 관련된 내용만을 소개하며 기타 트럭운송 관련 비용, 통관 관련 비용은 제외하겠다.

#### (1) [DEPOT] 컨테이너 PICK-UP(LIFT-ON) 및 DROP-OFF (LIFT-OFF) 비용

컨테이너 해상운송을 위해서는 우선 첫 번째로 선사 지정 DEPOT에서 공(空) 컨테이너의 PICK-UP(반출)이 필요하다. 한국에서는 공 컨테이너의 반출이 향후 수출을 진행하고자 하는 터미널에서 직접 이루어지고 비용 역시 트럭 운송비용 외에는 따로 없으나 인도네시아는



이용하고자 하는 선사와 계약된 특정 DEPOT에서 일부 비용을 직접 납부해야 컨테이너를 반출할 수 있는 구조로 되어 있다. 화주에게는 단계별로 비용 부담이 이어지기 때문에 DEPOT 비용 역시 수출을 위한 전체 운송 비용으로 일원화하길 원하지만 인도네시아 현지에서의 인프라 부족 및 물류 통합의 어려움으로 어쩔 수 없이 감내해야 하는 비용으로 구성되어 있고 인도네시아 물류 시스템을 사용하기 위한 인프라 및 행정 수수료의 개념으로 간주해야 하는 상황이다.

#### ■ 컨테이너 장치장 DEPOT 사진



자료: 저자 제공

#### 2) [TERMINAL] 터미널 비용

컨테이너는 화주가 DEPOT에서 공 컨테이너를 반출해 각 공장 또는 창고에서 작업하고 선사가 지정한 터미널로 터미널 반입 날짜에 맞추어 컨테이너를 반입하게 된다. 화주는 컨테이너를 터미널에 반입할 때 직접 비용을 납부하게 되며 비용 납부 증빙자료를 확인 후 터미널에서는 반입을 승인하게 된다. 해당 터미널 장소가 협소하기에 비용을 미리 납부한다고 해서 바로 반입할 수는 없으며 터미널에서 특정 모선 입항/출항 시간으로 고려하여 반입을 승인하게 된다.

간혹 화주 입장에서는 생산량 증가로 인한 재고 과잉 시에 선사를 통해 터미널에 미리 반입을 요청하는 경우가 있으나 한국과 달리 공간이 협소하고 화물 반입 후 화물 망손에 대한 책임 여부도 가리기가 쉽지 않아 터미널은 반입 자체를 거부하고 있다.



### ■ 인도네시아 자카르타 탄중 프리옥 위치 JICT 터미널 GATE 전경



자료: 저자 제공

#### 3) [CARRIER] 선사 해상운송 비용

해당 비용은 선적지 CY와 도착지 CY까지 구간을 기본으로 하여 화주가 선사에게 납부하는 비용이다. 선사는 해당 구간을 선사 소유의 컨테이너 선박으로 선사 책임하에 운송하게 된다. 이에 대한 반대급부로 B/L(선하 증권)을 발급하게 되며 해당 서류는 송화인 수화인 간의 대금 결제에 직접적으로 사용하게 된다.

상기 비용에 추가하여 내륙 트럭운송 비용, 창고비용 및 통관 관련 비용이 있으며 해당 비용 역시 각 업무 주체별로 청구가 나누어져 있으며 수출입 시에 반드시 꼼꼼하게 챙겨봐야 한다. 물론 실화주 별로 물류 관련 업무에 인력과 비용을 투입할 수 없는 경우는 포워딩(화물물류주선업자)에 일부 수수료를 납부하고 업무를 위임하는 경우도 있다.

## 02 컨테이너 장치장(Depot) 비용 확인·견적 방법

DEPOT는 현지에서 운영 사업 범위가 터미널, 선사 대비 좁으며 컨테이너 보관, 수리를 전문으로 하는 업종이다. 인도네시아에서 해당 사업을 운영하기 위해서는 특정 사업자등록 번호를 보유해야 하며 이는 KBLI(Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia, Standard Classification of Indonesian Business Field) No. 52109에 해당하며 컨테이너를 통한 보관 및/또는 적재를 수행하는 범주에 해당한다.



터미널 부지가 협소한 가운데 각 항만 근처에 위치한 DEPOT는 수출입 물류에서 중요한 역할을 차지하며 컨테이너를 보관하는 중간 기지 역할을 한다. 다만, 해당 업체는 터미널 근처 중요한 위치를 선점한 토지의 중요성으로 IT 시스템 및 기타 인프라에 대한 투자는 다소 미흡한 편이다. 각 화주는 해상운송 첫 단계에서 각 선사에게 먼저 선적 부킹을 하게 되고 선사에서 화주와 DEPOT 양쪽에 컨테이너 PICK UP 승인을 하게 되면 각 화주는 DEPOT와 연락하여 PICK UP 신청과 함께 전화 또는 메신저, email로 비용 청구서를 받게 된다.

#### ■ 자카르타 탄중 프리옥 인근 DEPOT 밀집 지역 도로 현황



자료: 저자 제공

아직 시스템이 낙후되어 있긴 하지만 고무적인 사항은 은행과 연계하여 은행 송금 및 실시간 확인 시스템이 갖추어져 있다는 것이다. 화주사에서 DEPOT와 계약된 은행에 송금을 하면 DEPOT에서 확인 QR코드를 화주에게 보내고 이것을 트럭 기사에게 전달하여 컨테이너 반출(PICK-UP) 및 반입(DROP-OFF)이 바로 이루어진다. 인도네시아 현지에서도 코로나19 이후 대면접촉을 최소화하는 문화가 생겼으며 각 은행에서 인도네시아 지불 결제 수단 효율화를 위해 각 업체에 호스트 투 호스트(HOST TO HOST) 서비스<sup>1)</sup>를 지속 홍보하면서 CASHLESS 등 대금 결제 관련 변화가 급속도로 이루어지고 있다.

해당 업무는 수입 완료 후 컨테이너를 반납할 때도 마찬가지로 발생하며 LIFT OFF CHARGE, CLEANING CHARGE, ADMIN CHARGE, PPN(부가세) 항목으로 이루어져 있고

1) 기업이 은행 뱅킹시스템에 접속하지 않고, 기업 내부 ERP 시스템과 은행 금융시스템을 직접 연결해 금융 업무를 처리하는 방식



DEPOT 청구 방식에 따라 합쳐진 경우도 있으며 그 청구 방식은 각 DEPOT에 따라 다르다.



### ■ Depot Lift Off Charge 영수증 항목 예시

No.	URAIAN / PEMBAYARAN	Jumlah
1.	<b>LIFT OFF 20 GP</b> Price : 500,000 qty : 1.00 500,000	
2.	<b>CLEANING Water Wash 20</b> Price : 300,000 qty : 1.00 300,000	
3.	<b>ADMINISTRASI</b> Price : 100,000 qty : 1.00 100,000	
4.	<b>PPN 11%</b> Price : 77,000 qty : 1.00 77,000	
<b>TOTAL:</b>		

자료: 저자 제공

## 03 터미널(Terminal) 비용 확인·견적 방법 —

인도네시아 터미널은 모두 BUMN(Badan Usaha Milik Negara)이라 불리는 국영기업(State-Owned Company)과 합작법인 형태로 운영되고 있다. 광물, 석탄 및 국가 전략 자원/인프라에 대해서 공기업 형태로 운영하고 있으며 국가 자본 100% 또는 일부 자본 투입을 통해 국가의 적극적인 영향력 행사 및 지원이 이루어지고 있다.

### ■ BUMN 공식 로고: 해당 로고를 사용하는 기업은 공기업 의미



자료: 저자 제공

터미널은 물류 산업에서 각 국가의 중요한 통로가 되는 상황이다 보니 그 기술적 한계로 외국 자본과 공동 운영을 하고 있으며 홍콩 HUTCHISON, 싱가포르 PSA 등 전문 터미널 운영사와 기술적 노하우를 공유하면서 인도네시아 터미널을 운영하고 있다. 다만, 해당



과정에서 인도네시아 내부 사정만 봐야 할 것이 아니라 주변국인 싱가포르 또는 말레이시아와 경쟁해야 하니 운영이 보수적으로 이루어지고 있고 International Terminal로서의 경쟁력, 환적 터미널로서의 경쟁력은 다소 떨어지는 것이 사실이다.

기타 화주 대상 서비스도 전체 비용이 단일 관세(Tariff)로 운영되는 상황이므로 화주 유치와 편의를 도모하기 위해 좀 더 나은 서비스를 제공하는 개념보다는 인도네시아 물류 인프라 사용 수수료의 개념으로 봐야 할 것이다.

아래 항목은 터미널에서 화주에게 직접 청구하는 항목이며 터미널 웹페이지에서 쉽게 조회가 가능하다. 터미널에 장치하면서 발생하는 일체 비용은 터미널과 화주가 직접 비용 납부/정산을 하게 되며 비용 관련 추가 협의가 매우 어렵기 때문에 가능하면 터미널 일정에 맞추어 화물 운송, 입고 날짜 등을 확정하는 것을 추천한다.

■ 탄중 프리옥 KOJA TERMINAL 비용 확인 시스템(좌측)과 터미널의 화주 청구 비용 항목(우측)

자료: [https://ebilling.tpkkoja.co.id/on\\_demand/index.php?page=simtrans](https://ebilling.tpkkoja.co.id/on_demand/index.php?page=simtrans)(좌측) / 저자 제공(우측)

■ 탄중 프리옥 NPCT1 TERMINAL 비용 확인 시스템

자료: <https://www.npct1.co.id/tariff-simulation>



## 04 파업에 따른 영향과 여파

해상운송 비용은 화주가 해상운송을 직접(또는 책임하에) 수행하는 선사에게 납부하는 비용으로 선적항 CY(Container Yard = Terminal)에서 도착항 CY까지 구간을 기본으로 한다. 해당 해상 운임 견적은 과거에는 각 선사 영업사원과 전화 또는 이메일로 운임 견적이 이루어졌으나 최근에는 IT SYSTEM의 발전과 함께 온라인 견적이 각 선사 시스템에 맞게 이루어지고 있으며 각 구간 특성 및 고객사 요청에 맞추어 일괄 운임, 차등 운임 정책이 이루어지고 있다.

### ■ KMTC 웹사이트를 통해 일정 및 운임 조회 현황

자료: <https://www.ekmtc.com/index.html#/main>

### ■ (예시) 타 선사 운임 견적

Equipment type: **20DV**      Est. Transit Time: **8 Days**      Shipment Terms: **Port to Port**      Service: **MSC**

Please submit your booking latest by the **2024-10-23 23:59:59** (23:59:59 UTC time) to benefit from the rate offered above. This rate is only valid for shipments between **Jakarta, Indonesia (JKT)** and **Los Angeles, CA (LAX)** and rules applicable to any given shipment shall be those in effect on the date the cargo is received by MSC or MSC agent, including originating carriers in the case of rates for thru

**Selected Charges**      Quote Conditions      Schedule      Free Time

Charges	Terms of Payment	Charge	Charge Level	Amount
<b>Freight Charge</b>	Prepaid	Sea Freight (FRT)	Per Equipment	1,234.56
<b>Freight Surcharges</b>	Prepaid			
<b>Export Surcharges</b>	Prepaid	Documentation fee [DOC]	Per Bill of lading	12.34
		Documentation handling fee [DHF]	Per Bill of lading	12.34
		Seal fee [SEL]	Per Equipment	12.34
		Operations cost contribution [OCC]	Per Equipment	12.34
<b>Import Surcharges</b>	Collect	Container cleaning [CCL]	Per Equipment	12.34
		Delivery order fee [DOF]	Per Bill of lading	12.34
		Terminal handling charge [THC]	Per Equipment	12.34
		Equipment imbalance surcharge [EBS]	Per Equipment	12.34
<b>Total</b>				1,283.96

자료:



## 05 결론

운송 및 물류 관련 각 분야에서 플랫폼 전쟁이 치열한 가운데 배민, 쿠팡은 배달 플랫폼에서 격전을 벌이고 있고 항공, 여객 등 각종 운송 사업은 고객에게 각 사의 플랫폼을 사용하게 하는 것을 주요 과제로 운영하고 있다.

다양하게 흩어진 정보를 통합하는 플랫폼이 활성화되는 가운데 해상 물류에서도 계속 변화가 일어나고 있다. 한국에서 과거 쉬핑 가제트가 정기간행물 형태로 수출/수입항 기준 선박 스케줄을 제공 해주는 형태가 많이 활용이 되었다면 2024년 현재는 트레드링스 등 정기간행물이 아닌 웹사이트에 정보를 공유하는 플랫폼으로 그 형태가 변화하고 있다. 인도네시아 역시 마찬가지이다. 과거 Indonesia Shipping Gazette(이하 ISG) 및 Sailing이라는 지류 형태의 정기간행물을 통해 정보를 얻었지만, 현재는 각 사의 웹사이트를 통해 스케줄 확인, 운임 견적이 이루어지고 있다.

아직까지 인도네시아에서 물류비용에 대해서 통합으로 운영되는 플랫폼은 없는 상황이다. 위에 언급된 DEPOT, TERMINAL, 선사의 책임 구역이 명확히 설정되어 있으며 주체별 이해관계가 있고 비용의 통합 및 합리화가 물류 산업의 발전보다는 단순히 물류비용을 절감하려는 오해로 발전할 소지가 있어 물류업계 종사자는 우려를 하는 상황이다.

하지만 해당 우려 가운데에서도 물류 시스템 특히 운임 견적 시스템은 지속 변화를 거듭하고 있다. 인도네시아 물류 인프라라는 주어진 조건 안에서 각 주체들의 비용 관련하여 정보 확인/공유 시스템, 대금 결제 등 관련 시스템은 꾸준히 발전하는 상황이다. 현지 상황에 맞게 그 시스템과 발생 비용을 충분히 이해하고 운영한다면 불필요한 비용을 최소화할 수 있으며 각 화주사의 비용 절감 및 화물 수출입 운영에 큰 도움이 되리라 생각한다.