KMI 국제물류위클리
KMI International Logistics Weekly

제677호
2023.6.14.
www.kmi.re.kr

편집 및 발행인 : 김종덕 · **발행처** : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터
총괄 : 최나영환 · **감수** : 길광수 · **전화번호** : 051-797-4770 · **E-mail** : chnayoung@kmi.re.kr / jhlee8604@kmi.re.kr

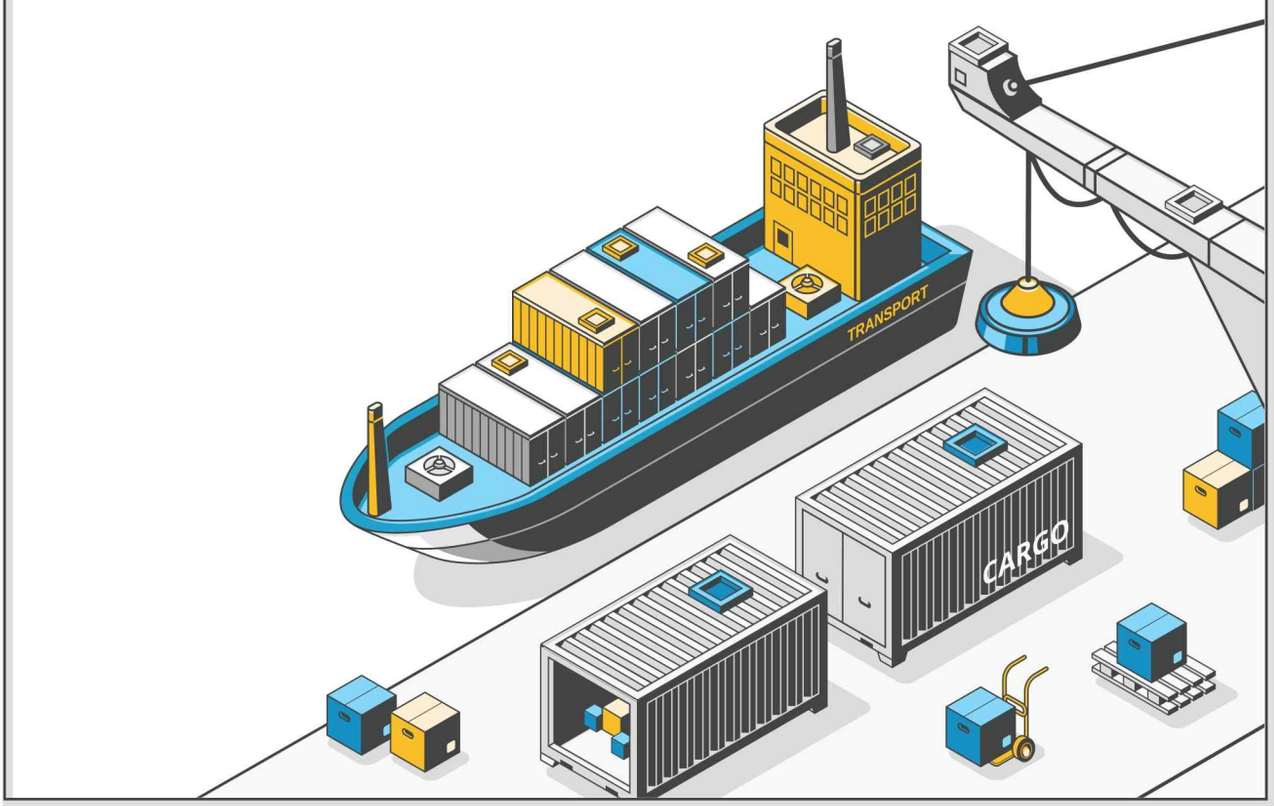
Contents

국제물류 통계
- 태평양 횡단 항로 선복량, 1년간 큰 폭 감소

유럽 물류시장 동향
- 글로벌 해운·물류기업, 아프리카 물류시장 주목 … 신규 서비스 도입 등 사업 영역 확대

글로벌 물류시장 심층분석
- 우크라이나-러시아 사태와 항만 연결성 영향

공지사항
- "국제물류 정보포털" 카카오톡 플러스친구 서비스 안내



정부혁신 보다 나은 해양수산부
해양수산부
KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

KMI 국제물류 위클리

국제물류 통계

태평양 횡단 항로 선복량, 1년간 큰 폭 감소

- 세계 3대 주요 항로 중 하나인 태평양 횡단 항로 구간의 선복량이 지난 1년간 큰 폭으로 하락함
  - 아시아와 미주 지역을 연결하는 태평양 횡단 항로 구간의 선복량은 2022년 6월 약 67만 4,505TEU에서 2023년 5월 51만 8,766TEU로 약 23% 감소함
  - 전통적으로 글로벌 중심 교역로인 태평양 횡단 항로의 선복량이 감소한 것은 상당히 이례적으로 볼 수 있음

태평양 횡단 항로 구간 선복량(2022년 6월-2023년 5월)

(단위: TEU)

자료 : www.gscintell.com(검색일 : 2023.6.13.)

- 태평양 횡단 항로 구간의 선복량 감소는 정기선 해운선사들이 수요 변동에 따라 선대 배치를 조정한데 따른 영향으로 아시아-북미 구간 선대 규모를 큰 폭으로 감축시켰기 때문임
  - 글로벌 선사 중 하나인 MSC는 태평양 횡단 항로에 배치한 선대의 톤수 기준 비중을 기존 16%에서 10% 미만까지 감축함
  - 독일의 이러한 성장률 둔화는 산업 생산 및 유통업계 매출 둔화에 따른 결과로 분석됨

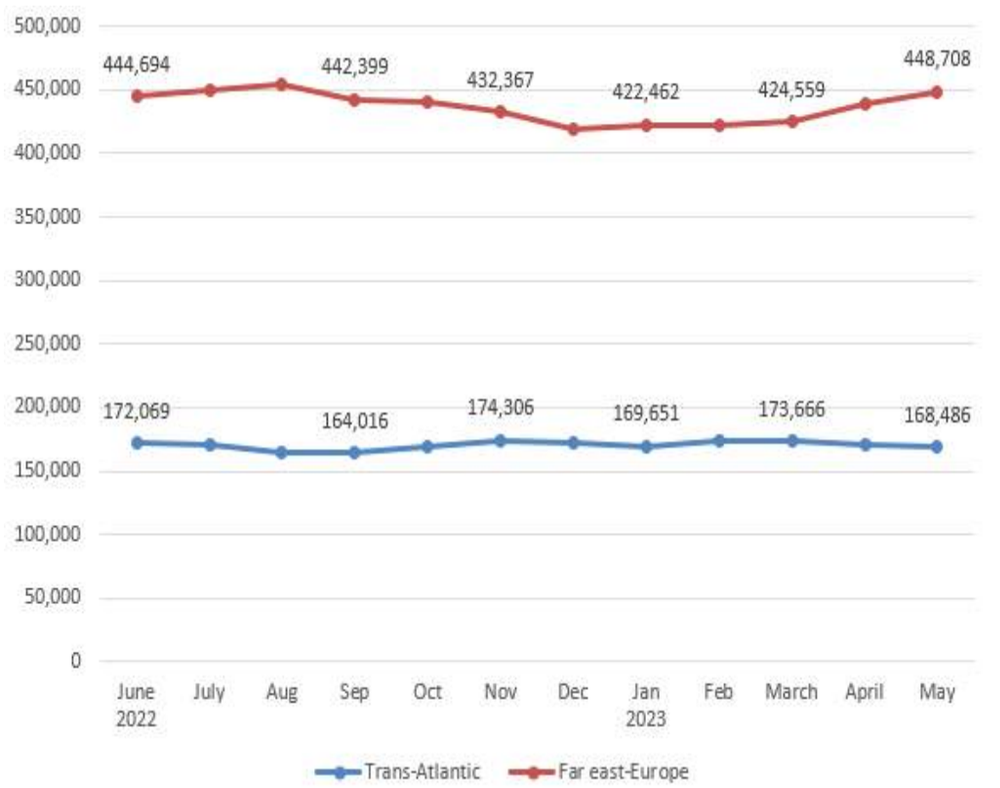
KMI 국제물류 위클리

국제물류 통계

- **반면, 태평양 횡단 항로 외 다른 세계 3대 주요 항로인 대서양 횡단 항로 및 구주 항로의 경우에는 지난 1년간 서로 다른 선복량 변화 양상을 보임**
  - 유럽과 미주 지역을 연결하는 대서양 횡단 항로 구간의 선복량은 2022년 6월 약 17만 2,069TEU에서 2023년 5월 16만 8,486TEU로 약 2.1% 감소함
  - 아시아와 유럽을 연결하는 구주 항로 구간의 선복량은 2022년 6월 44만 4,694TEU에서 2023년 5월 44만 8,708TEU로 큰 변동이 없음

대서양 횡단 및 구주 항로 구간 선복량(2022년 6월-2023년 5월)

(단위: TEU)



자료 : www.gscintell.com(검색일 : 2023.6.13.)

참고자료 : www.gscintell.com(검색일 : 2023.6.13.)

이재호 전문연구원
051-797-4685, jhlee8604@kmi.re.kr

KMI 국제물류 위클리

유럽 물류시장 동향

글로벌 해운·물류기업, 아프리카 물류시장 주목 … 신규 서비스 도입 등 사업 영역 확대

- Maersk, MSC 및 Kuehne + Nagel 등 글로벌 해운·물류기업이 신흥 물류시장으로 아프리카를 주목하고 있으며, 시장점유율 확대를 위해 신규 서비스 도입 및 인프라 구축 등 사업 영역을 점차 넓혀가고 있음

- Maersk는 아프리카 시장 내 신규 물류센터 구축 및 중동-서아프리카 신규 '컨' 선대 투입 등 인프라 투자와 서비스를 동시에 늘려가고 있음
  - Maersk는 지난 달 8,500TEU급 총 7척을 투입해 사우디아라비아, UAE, 카타르, 이집트 및 모로코 등 중동과 서아프리카 주요 항만을 기항하는 신규 '컨' 서비스를 개시했음
  - 또한 남아공 케이프타운 내 약 3,000평에 달하는 신규 물류센터를 운영하기 시작했으며, 케이프타운항 및 공항과 인접해 있어 다양한 물류서비스를 제공할 계획임
  - 지난 3월 A.P. Moller Capital이 남아공 현지 콜드체인 물류를 운영하고 있는 Vector Logistics의 지분을 인수하는 등 그룹 내 아프리카 물류시장에 대한 관심이 높아지고 있음

A.P. Moller Capital이 인수한 Vector Logistics

자료 : https://splash247.com(검색일 : 2023.6.13.)

KMI 국제물류 위클리

유럽 물류시장 동향

- **Kuehne + Nagel은 남아프리카공화국 내 콜드체인 전문 기업인 Morgan Cargo를 인수해 아프리카 콜드체인 시장을 적극 공략할 계획임**
  - Kuehne + Nagel은 지난해 남아공과 케냐를 대상으로 콜드체인 물류에 특화된 Morgan Cargo를 인수해 아프리카 시장의 콜드체인 수요에 적극 대응하고 있음
  - 해당 기업은 남아공뿐만 아니라 케냐 등 남아프리카 지역과 영국을 대상으로 콜드체인 수출입을 전문적으로 수행하고 있으며, 지난해 항공화물 40,000톤 및 20,000TEU에 달하는 '컨' 화물 처리실적을 기록함

- **MSC는 Bollore Logistcs 인수를 토대로 중앙아프리카 물류시장 내 서비스를 확대해 나가고 있으며, 향후 투자를 더욱 늘려갈 계획임**
  - MSC는 지난 3월 15,000TEU급 선대를 투입해 중국에서 출발해 싱가포르와 스리랑카를 거쳐 콩고공화국 Pointe-Noire항으로 이어지는 신규 서비스를 본격 개시함
  - MSC의 신규 서비스 투입 전략은 콩고공화국의 Pointe-Noire항을 핵심 물류기반으로 선정해 앙골라 등 중앙아프라카 주요국으로 서비스 대상을 점차 넓혀가는 것이며,
  - Pointe-Noire항은 MSC의 선대 투입 이후 전년 대비 100만TEU 이상의 '컨' 화물이 증가해 야드 및 선석 확장을 추진할 계획임

- **따라서 우리 해운·물류기업은 글로벌 해운·물류기업이 공통적으로 아프리카 물류시장의 성장성과 잠재력에 주목하고 있으며, 선대 투입을 통한 해운서비스 확대와 인프라 투자를 병행한 다양한 물류서비스 제공을 통해 아프리카 물류시장의 점유율을 늘려가고 있다는 점을 예의주시할 필요가 있음**

참고자료 : https://splash247.com, www.maersk.com (검색일 : 2023.6.13.)

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

KMI 국제물류 위클리

글로벌 물류시장 심층분석

우크라이나-러시아 사태와 항만 연결성 영향

① 흑해 항만 기항지(port call) 영향

- 2022년 2월 4일 우크라이나-러시아 사태 이후 우크라이나 항만에서 출항하는 선박은 주당 160척에서 10척으로 급락했음[1)]
  - 4월 주당 30척으로 회복했으며 7월 흑해 곡물 이니셔티브(Baltic Sea Gran Initiative, BSGI) 서명 후 주당 100척으로 증가했지만 9월에는 여전히 전쟁 직전 대비 약 35% 낮게 나타남

- 러시아 연방의 흑해 항만에서의 출항도 비록 4월까지 주당 205척으로 회복 상승했으나, 선박 208척에서 150척으로 감소했음

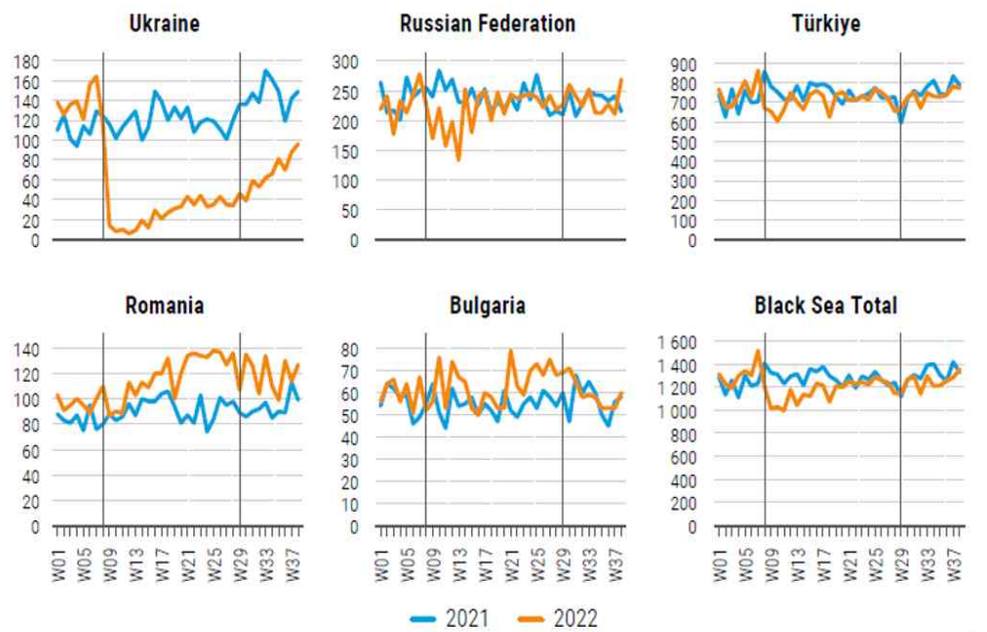
- 튀르키예 항만 기항은 주당 800척에서 600척으로 감소했다가 5월 주당 700-800척으로 상승 회복 후 2021년 대비 비슷한 수준을 유지하고 있음

- 우크라이나에서 루마니아 화물운송 일부는 철도운송 및 바지로 운송된 후 루마니아 항만, 특히 콘스탄차(Constanta)항만에서 운송됨[2)]
  - 이로 인해 루마니아 항만 기항은 주당 선박 100척에서 120-240척으로 증가함
  - 콘스탄차 항만의 화물량 증가로 혼잡이 발생해 불가리아 항만이 대체 항만으로 사용되고 있는 추세임[3)]

- 우크라이나의 다른 선사들은 리니(Reni)와 이즈마일(Izmail) 하항을 통해 다뉴브강을 이용하는 안전한 무역 경로를 선택함
  - 하지만 이 경로는 일반적으로 대형 벌크 화물 선박을 수용할 수 없기 때문에 소형 일반화물 및 다목적화물선(multipurpose, MPP) 선박을 통해 운송함
  - BSGI 서명 이후 흑해 주요 항만인 크로노모르스크(Choronomorsk), 오데사(Odessa) 및 피브덴니(Pivdennyi)/유주즈(Yuzhny) 항만에서 벌크 선박들의 출항 운송이 증가하고 있음

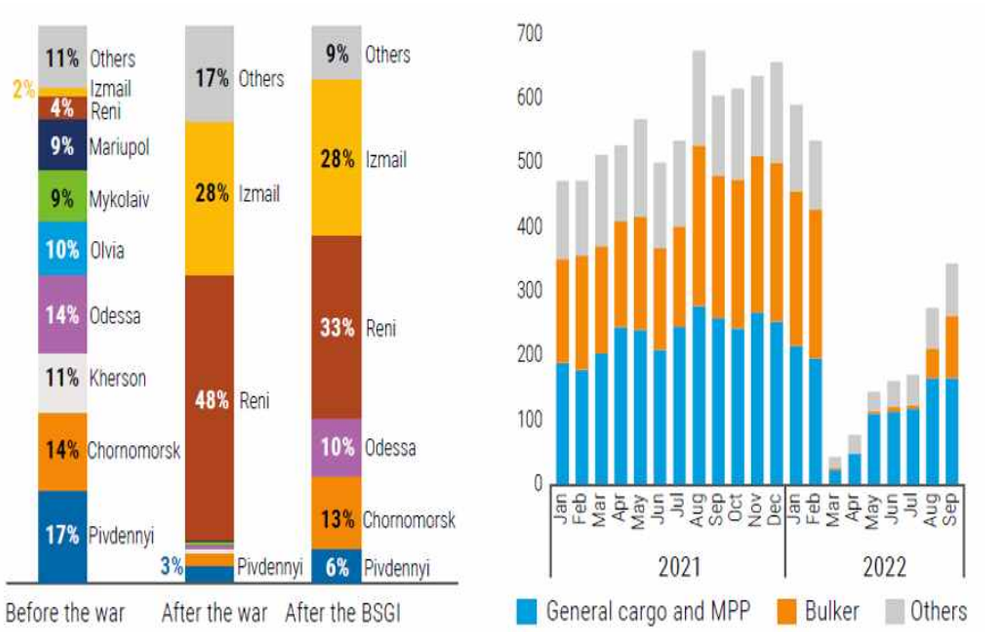
1) UNCTAD(2022a)
2) Reuters(2022)
3) Reuters(2022)

흑해 지역 항만 주간 출항 선박



자료 : UNCTAD(2022)

전쟁 전후 및 BSGI 서명 후 우크라이나 기항 항만



자료 : UNCTAD(2022b)

- 화물운송의 한 예로, 우크라이나 다뉴브강 리니(Reni) 하항에서 출항해 루마니라 술리나(Sulina)를 통해 흑해로 빠져나와 튀르키예 이스탄불을 지나 이집트 아부키르(Abu Qir)로 기항함[4)]

우크라이나-러시아 사태 이후의 화물 운송경로(예, 우크라이나-이집트)

자료 : UNCTAD(2022b)

4) UNCTAD(2022b)

② 항만 연결성(Liner Shipping Connectivity) 영향

우크라이나-러시아 사태로 인해 항만 연결성도 감소했음

- 안전 문제로 인해 우크라이나는 완전히 차단되어 정기선 운항은 '22년 1분기 10척에서 동년 2분기 0척으로 감소했으며 러시아 정기선 운항도 동기간 절반으로 감소했음

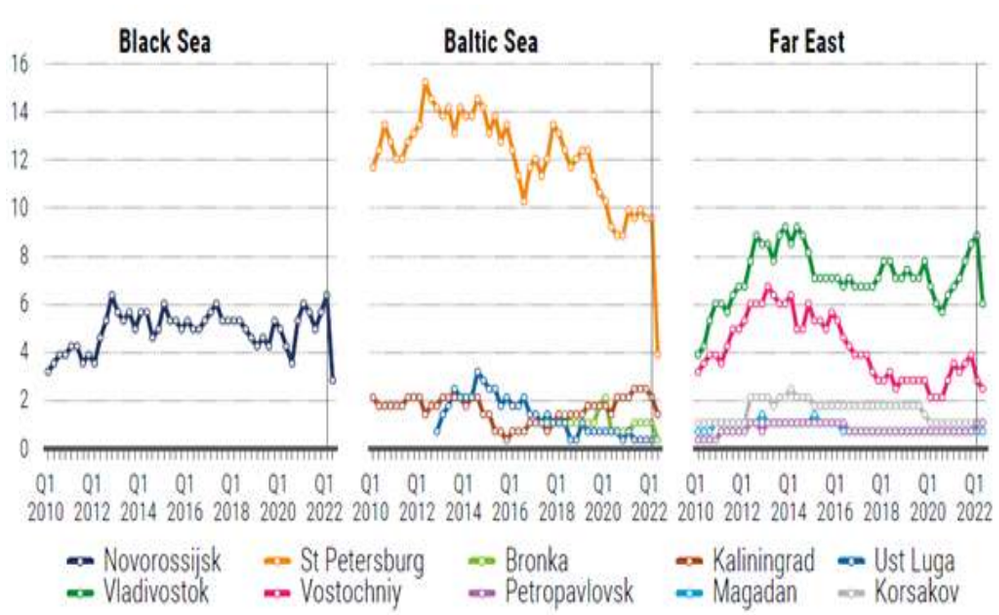
선사들이 해당 지역에서의 운항을 제한함에 따라 러시아는 흑해뿐만 아니라 발트해 및 동아시아 항만 운항 서비스를 대부분 상실했음

- 발트해에서 가장 큰 러시아 항만인 상트페테르부르크(St. Petersburg) 정기선 운항은 약 60% 감소했으며 동아시아에 위치한 블라디보스토크(Vladivostok) 정기선 운항은 약 30% 감소했음

러시아의 선박 연결성 감소는 주로 유럽 국가와 관련해서 나타나고 있음

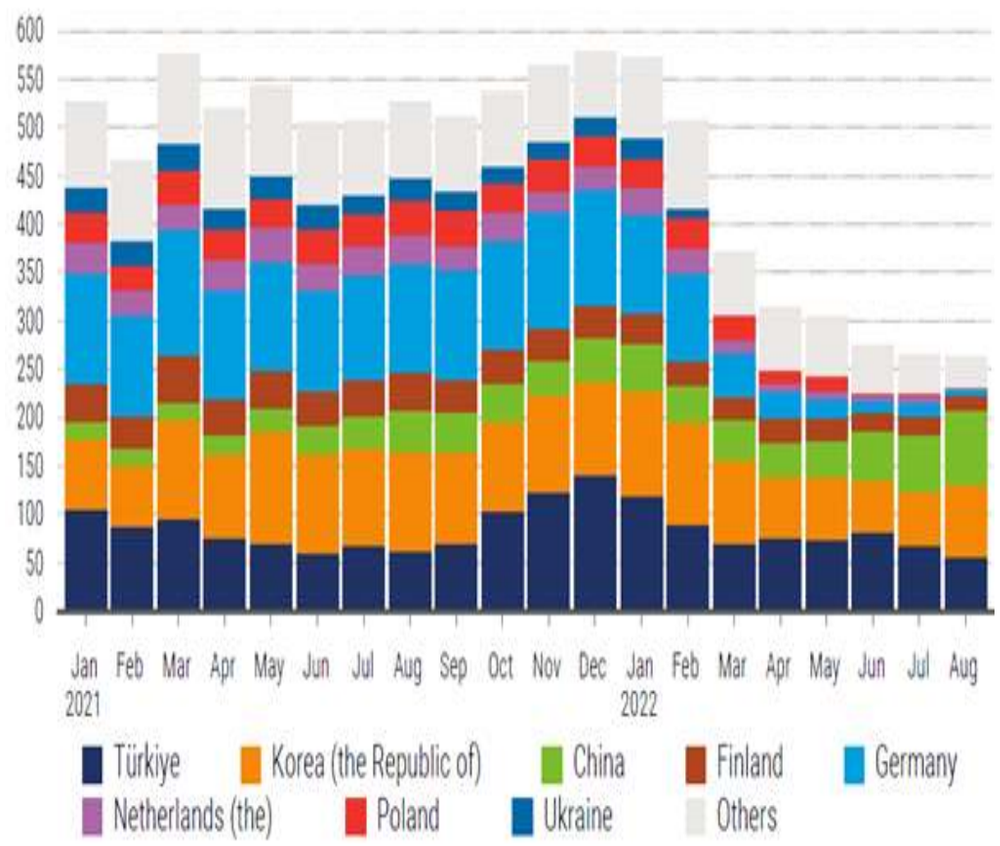
- 우크라이나-러시아 사태 이전 가장 큰 파트너인 독일과 월 평균 114회로 가장 많은 선박을 운항했지만 이후 월 평균 32회로 감소했으며 우리나라는 월 평균 96회에서 73회로 감소했음
- 반면, 튀르키예는 월 평균 70회를 유지하고 있으며, 중국은 월 평균 29회에서 50회로 증가했음

러시아 정기선 운항 서비스 변화



자료 : UNCTAD(2022b)

러시아 컨테이너선 국가별 운항 횟수



자료 : UNCTAD(2022b)

③ 선원 공급 불안정성

- 우크라이나-러시아 사태로 인해 많은 선원들이 전쟁지역에서 억류·구금되는 사례가 증가함
  - 이는 이미 코로나19로 인해 위기를 겪고 있는 선원들의 웰빙(wellbing)에 대한 우려가 커짐
  - '22년 4월, 국제해사기구(International Maritime Organisation, IMO)와 국제노동기구(International Labour Organisation, ILO)는 우크라이나에 갇힌 선원들을 보호하기 위한 긴급조치를 요청했음[5)]

5) ILO(2022)

- 전 세계 상선 선원 중 러시아인은 19만여 명(10.5%), 우크라이나인은 7천여 명(4%)으로 파악되고 있으며 양국 선원이 14.5%를 차지함[6]

④ 시사점

- 우크라이나-러시아 사태로 인한 우리나라 기업의 피해가 증가하고 있으며 특히, 물류 및 공급망 관련 애로사항이 증가함

- 또한 물류 공급망의 중단으로 대금을 받지 못하거나 아예 제품 자체를 보내지 못하는 피해를 입는 경우가 급증함

- 러시아의 우크라이나 침공이 지속되며 EU는 러시아에 대해 더욱 단호한 대항 자세를 보임

- EU는 러시아에 의존하고 있는 에너지 자원에서 단계적으로 벗어나기로 발표함

- EU는 에너지산업뿐만 아니라 러시아와 우크라이나의 주 수출 품목인 곡물에 관해서도 새로운 전략을 취함
  - 자국 밀 공급량이 충분한 프랑스는 100-150만 톤에 해당하는 잉여밀을 수출할 계획임
  - 이는 러시아와 우크라이나를 대신해 이집트 및 알제리 등을 대상으로 밀 수출을 늘려 국가 경쟁력 강화를 시도하는 것임

- 우리나라도 EU 국가처럼 수출입 품목 및 물류 공급망 관련 새로운 전략을 수립할 필요가 있음

6) ICS(2021)

참고자료 : www.hellnicshippingnews.com / www.reuters.com (검색일: 2023.6.7.)

ICS, "Seafarer Workforce Report" (2021)

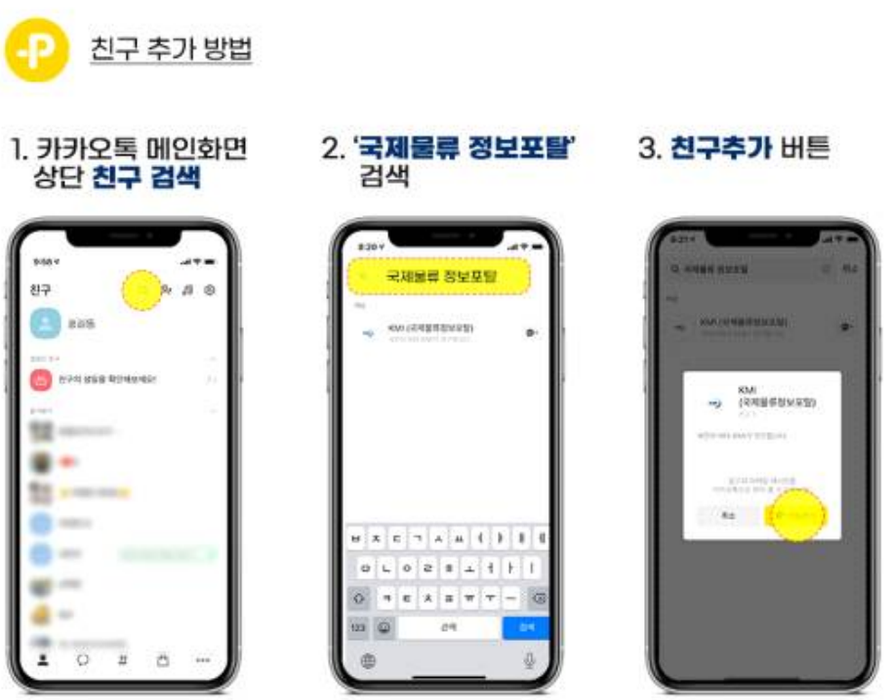
ILO, "ILO and IMO call for urgent action on seafarers stranded in Ukraine following Russian aggression Press Release" (2022)

UNCTAD, "A Trade Hope: The Role of the Black Sea Grain Initiative in Bringing Ukraine Grain to the World" (2022a)

UNCTAD, "Review of Maritime Transport 2022" (2022b)

노세연 영국 폴리머스 대학교 조교수
saeyeon.roh@plymouth.ac.uk

KMI 국제물류 위클리

공지사항

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내