

편집 및 발행인 : 김종덕 발행처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터

감수 : 이언경 담당자 : 권보배 전화번호 : 051-797-4774 E-mail : eklee@kmi.re.kr / b2kwon@kmi.re.kr

Contents

● 국제물류 통계

- 올 2분기 미국 창고 평균 임대료, 전 분기 대비 큰 폭 상승

● 미주·중남미 물류시장 동향

- 파나마운하 통항 제한으로 탱커선 운하 이용률 저하

● 아세안 물류시장 동향

- Hapag Lloyd, 극동-북유럽·지중해 FAK 운임 인상 예정
- CMA CGM, 아시아-서아프리카 서비스 개편

● 공지사항

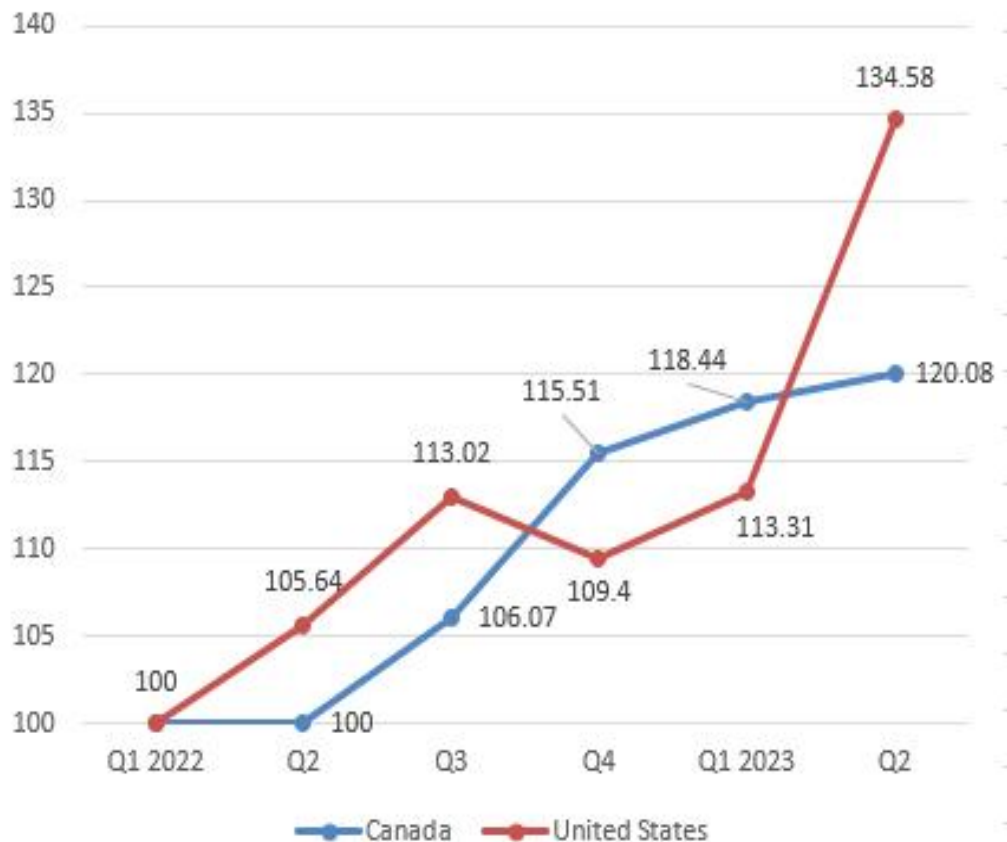
- 항만의 친환경 벙커링 변화에 따른 국제물류 대응 및 전망 세미나
- “국제물류 정보포탈” 카카오톡 플러스친구 서비스 안내



올 2분기 미국 창고 평균 임대료, 전 분기 대비 큰 폭 상승

- 2023년 2분기 미국의 창고 평균 임대료 지수가 전 분기 대비 큰 폭으로 상승함
 - Transport Intelligence에서 발표한 통계 자료에 따르면 미국의 2023년 2분기 창고 평균 임대료 지수(2022년 1분기 100 기준)는 134.58로 전 분기(113.31) 대비 약 21.3포인트 상승함
 - 미국의 창고 평균 임대료 지수는 해당 자료 조사가 시작된 2022년 1분기 이후 지속적으로 상승 추세를 보여 6분기 동안 약 34.6포인트 상승했으며 특히 올해 들어 가장 큰 상승률을 보임
- 같은 북미 지역에 위치한 캐나다의 창고 평균 임대료 지수도 2022년 1분기 이후 지속적인 상승 추세를 보이거나 상승 폭은 미국에 못 미침
 - 캐나다의 2023년 2분기 창고 평균 임대료 지수는 120.08로 이전 분기 대비 약 1.4%(118.44) 상승했으며 2022년 1분기 대비로는 약 20.1포인트 상승함

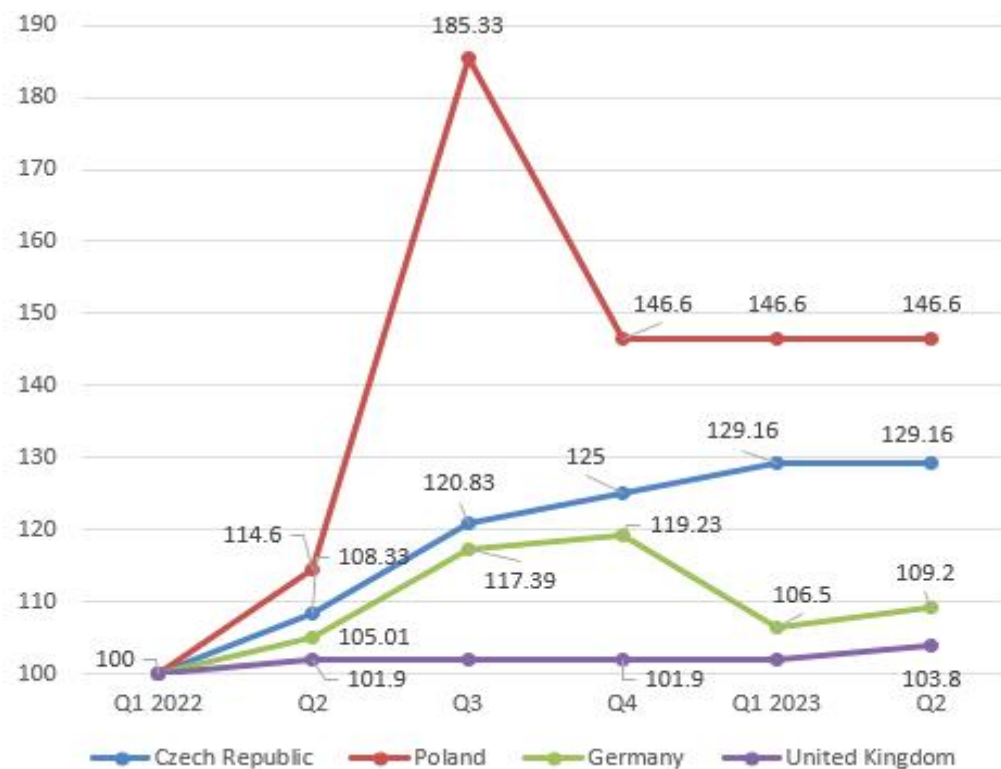
북미 주요 국가 창고 평균 임대료 지수(2022년 1분기-2023년 2분기)



자료 : www.gscintell.com(검색일 : 2023.11.21.)

- > 유럽 지역 주요 국가 창고 평균 임대료 지수의 경우 미주 지역과 달리 올해 들어 변동률이 거의 없음
 - 체코와 폴란드의 경우 2023년 2분기 창고 평균 임대료 지수가 129.16과 146.6으로 지난 분기와 동일함
 - 독일과 영국의 경우 2023년 2분기 각각 109.2와 103.8로 전 분기 대비 각각 약 2.5포인트(106.5)와 1.9포인트(101.9) 상승함
- > 한편, 2022년까지 유럽 지역 창고 평균 임대료 지수의 경우 영국은 다른 국가들과 달리 상승폭이 거의 없음
 - 2022년 4분기 체코와 폴란드 및 독일의 창고 평균 임대료 지수는 각각 125와 146.6 그리고 119.23으로 2022년 1분기 대비 25포인트, 46.6포인트 및 19.23포인트씩 상승함
 - 반면, 영국의 창고 평균 임대료 지수는 2022년 4분기 101.9로 1분기 대비 1.9포인트 상승에 그침

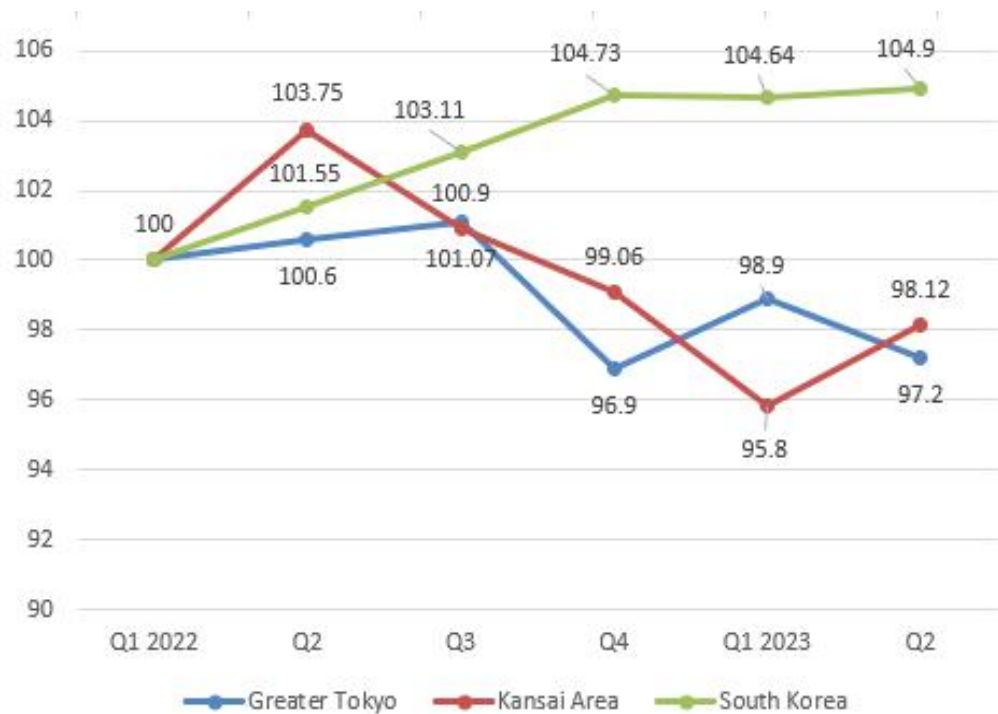
유럽 주요 국가 창고 평균 임대료 지수(2022년 1분기-2023년 2분기)



자료 : www.gscintell.com(검색일 : 2023.11.21.)

- 우리나라의 창고 평균 임대료 지수는 2022년 4분기 이후 상승 폭이 상당히 둔화됨
- 2023년 2분기 우리나라의 창고 평균 임대료 지수는 104.9로 전 분기 대비 0.26포인트 상승함
- 한편, 일본 창고 임대료 지수의 경우 다른 국가들과 달리 2022년 3분기 이후 하락 추세를 보임
- 도쿄의 경우 2023년 2분기 창고 평균 임대료 지수가 97.2로 전 분기 대비 1.7포인트 하락함
- 간사이 지역의 경우에는 2023년 2분기 98.12로 전 분기 대비 2.32포인트 소폭 반등함

우리나라 및 일본 주요지역 창고 평균 임대료 지수(2022년 1분기-2023년 2분기)



자료 : www.gscintell.com(검색일 : 2023.11.21.)

참고자료 : www.gscintell.com(검색일 : 2023.11.21.)

이재호 전문연구원

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

파나마운하 통항 제한으로 탱커선 운하 이용률 저하

- 파나마운하 통항 제한이 실시된 금년 7월 30일부터 파나마운하 통항 일일 최대 이용 척수가 지속적으로 감소함
 - 2개 운하의 평년 1일 평균 통항 이용률은 38~40척이었으나, 파나마운하 관리청(Autoridad del Canal de Panamá, 이하 ACP)은 강수량 감소로 인해 금년 7월 30일부터 최대 이용 척수를 32척으로 제한했고, 내년 2월 최대 18척까지 단계적으로 제한할 것이라 발표함
 - 화물량 제한 조치 또한 시행되어 11월 30일부터 네오파나막스의 최대 흘수를 13.41m(44.0 ft)까지 제한할 예정임. 이는 평년 통항 흘수 제한인 15.2m(50.0 ft)보다 약1.8m(6.0ft) 감소한 수치임
- 이러한 파나마운하 통항 제한과 더불어 탱커선들의 이용량 또한 감소하고 있음
 - 파나마운하 운항 제한과 더불어 탱커선들의 파나마운하 통항 척수가 감소하는 추세로, 심지어 11월 3일 예약된 25척 중 탱커선의 예약 척수는 없었음
 - 기존 Neo-Panamax용 갑문을 이용하는 유조선은 주로 Suezmax와 Aframax로 대부분 공선 상태로 통과했으며, 미 서안에서 하역 후 선박의 위치를 변경하기 위해 운하를 이용하는 패턴이었음
 - 하지만, 파나마운하의 운항 제한 이후 기술적으로 Aframax보다 약 12,000톤 이상의 선적만이 가능하기에, Suezmax급 유조선 운하를 이용하는 일은 거의 없는 상황임
 - Seatrade maritime에 따르면, 내년 2월 예약 척수가 최대 18척까지 제한될 경우 주 이용 대상 선박은 컨테이너선과 가스운반선이 될 것으로 예상함
- 통항 횟수 제한이 심해질수록 탱커선의 운항 특성상 파나마운하 이용이 어려워질 것으로 예상됨
 - 통항 횟수가 제한될 경우, 대형 유조선은 컨테이너선과의 통항 허가권 경매(Auction slot) 경쟁에서 불리한 위치에 놓이게 되는데, 운항 특성상 컨테이너선처럼 미리 일정을 정할 수 없기 때문임
 - 최근 몇 달간 통항 허가권 경매가가 급등했으며, VLGC의 추가 통항 허가권에 대한 경매가가 최고가인 285만달러로 입찰된 사례도 있음
 - 현재, 컨테이너선과 달리 대형 유조선을 포함한 탱커선 외 부정기선 대부분이 운하 통과를 꺼리는 상황임

파나마 운항 제한에 따른 탱커선 이용률 감소

 자료 : <https://pancanal.com>(검색일 : 2023.11.15.)

- 이러한 파나마운하 통항 기피 현상이 장기화될 경우, 더 많은 톤마일(ton-mile) 수요에 부응해 장거리 운송을 위한 대형선 이용을 촉진함으로써 운송 구간에 따라 선박별 이용률에 영향을 줄 것으로 예상됨



아세안
물류시장
동향

Hapag Lloyd, 극동·북유럽·지중해 FAK 운임 인상 예정

- Hapag-Lloyd는 극동과 북유럽·지중해 간 모든 종류의 화물에 대한 품목무차별 (FAK·Freight All Kinds) 운임을 인상할 것이라고 발표함
 - 이번 인상은 2023년 12월 1일을 기준으로 하이큐브 및 냉동 컨테이너를 포함해 20피트 및 40피트 드라이 컨테이너로 운송되는 화물 등에 적용됨

극동 서부지역에서 북유럽 및 지중해로 향하는 화물 FAK 운임

(단위: USD)

목적지	20피트 Dry	40피트 Dry	40피트 HC	20피트 RF	40피트 RF
북유럽	1,050	1,750	1,750	1,600	1,750
아드리아해	1,700	2,250	2,250	1,950	2,250
서부 지중해	1,725	2,300	2,300	2,000	2,300
동부 지중해, 흑해(불가리아, 루마니아), 튀르키예, 이집트	2,150	2,600	2,600	2,250	2,600
북아프리카	2,850	3,800	3,800	-	-

자료 : www.porttechnology.org(검색일 : 2023.11.15.)

북유럽·지중해에서 아시아 항만(일본 제외)으로 향하는 화물 FAK 운임

(단위: USD)

출발지	20피트 Dry	40피트 Dry	40피트 HC	20피트 RF	40피트 RF
북유럽	300	400	400	1,700	1,700

자료 : www.porttechnology.org(검색일 : 2023.11.15.)



아세안
물류시장
동향

북유럽·지중해에서 아시아 항만(일본 포함)으로 향하는 화물 FAK 운임

(단위: USD)

출발지	20피트 Dry	40피트 Dry	40피트 HC	20피트 RF	40피트 RF
서부 지중해	300	400	400	2,200	2,500
아드리아해	325	450	450	2,250	2,600
동부 지중해, 튀르키예	560	800	800	2,200	2,500
흑해 (불가리아, 루마니아)	350	500	500	—	—
북아프리카, 이집트	750	1,000	1,000	—	—

자료 : www.porttechnology.org(검색일 : 2023.11.15.)

CMA CGM, 아시아-서아프리카 서비스 개편

- CMA CGM이 12월 첫째 주부터 아시아-서아프리카 및 남아프리카 서비스를 개편함
- WAX 서비스는 14,000TEU급 선박 13척이 투입될 예정이며 총 운항 기간은 91일임
 - WAX 서비스 경로는 시아먼(중국) - 칭다오(중국) - 광양(한국) - 상하이(중국) - Ningbo(중국) - 서커우(중국) - 난샤(중국) - 싱가포르 - 탄중펠레파스(말레이시아) - 테마(가나) - 레키(나이지리아) - 아비장(코트디부아르) - 푸앵트누아르(콩고) - 콜롬보(스리랑카) - 싱가포르 - 시아먼(중국)임

WAX 서비스



자료 : www.porttechnology.org (검색일 : 2023.11.22.)

- WAX3 서비스는 4,500TEU급 선박 10척이 투입될 예정이며 운항 기간은 70일임
 - WAX3 서비스 경로는 싱가포르 - 탄중펠레파스(말레이시아) - 로메(토고) - 아파파(나이지리아) - 온네(나이지리아) - 코토누(베냉) - 싱가포르임

WAX3 서비스



자료 : www.porttechnology.org(검색일 : 2023.11.22.)

- ASF 서비스는 8,500TEU급 선박 12척이 투입될 예정이며 운항 기간은 84일임
- ASF 서비스 경로는 칭다오(중국) - 상하이(중국) - 닝보(중국) - 난샤(중국) - 탄중펠레파스(말레이시아) - 싱가포르 - 푸앵트누아르(콩고) - 크리비(카메룬) - 루안다(앙골라) - 월비스베이(나미비아) - 싱가포르- 칭다오임

ASF 서비스



자료 : www.porttechnology.org (검색일 : 2023.11.22.)

- SHAKA 서비스는 9,300TEU급 선박 9척이 투입될 예정이며 운항 기간은 63일임
- SHAKA 서비스 경로는 상하이 - 닝보(중국) - 서커우(중국) - 탄중펠레파스(말레이시아) - 포트 루이스(모리셔스) - 다반(남아프리카 공화국) - 포트 루이스(모리셔스) - 탄중펠레파스(말레이시아) - 상하이임

SHAKA 서비스



자료 : www.porttechnology.org(검색일 : 2023.11.22.)

항만의 친환경 bunker링 변화에 따른 국제물류 대응 및 전망 세미나

항만의 친환경 bunker링 변화에 따른 국제물류 대응 및 전망

International Logistics Response and
Prospects according to Environmentally Friendly
Bunkering Changes in Ports

행사 개요
Overview

개최일자 Date 2023년 11월 29일(수) 11.29(Wed), 2023

장소 Place 부산항국제여객터미널 5층 BPEX

주최 HOST KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

전체일정
Program

14:00~14:20	발표① 미국 뉴욕·뉴저지항의 선박 환경 규제와 친환경 선박 등장에 따른 미국 당국의 정책과 대응 방안 U.S. authorities' policies and countermeasures in response to the regulation of ship environment in New York and New Jersey ports and the emergence of eco-friendly ships
14:20~14:40	발표② 녹색 공급망 관리 현황 Current status of green supply chain management
14:40~15:00	발표③ 항만 및 선박의 청정에너지 적용에 대한 실천과 성찰 Practice and Reflection on clean energy application in ports and ships
15:00~15:20	발표④ 선박의 미래 청정 연료(암모니아, 메탄올)에 대한 대한민국 현황 분석 및 미래 전망 Recent status on clean fuels as a marine fuel in Korea to establish a green shipping corridor
15:20~15:40	발표⑤ 미국 해상 공급망 물류의 탈탄소화 - '항만bunker링 파트너십' 제안 Decarbonization in Maritime Supply Chain Logistics of U.S.A - A Proposal of 'Port Bunkering Partnership'
15:40~16:00	커피 브레이크 Coffee Break
16:00~17:00	토론 및 질의응답 Panel Discussion and Q&A

연사소개
Speakers

 한국해양수산개발원
Korea Maritime Institute

**미국 뉴욕-뉴저지항의 선박 환경 규제와 친환경 선박 등장에 따른
미국 당국의 정책과 대응 방안**
U.S. authorities' policies and countermeasures in response to the regulation of ship environment in New York and New Jersey ports and the emergence of eco-friendly ships

웨이 런디, U.S. Coast Guard 박사/선임연구원
Wayne Lundy, Ph.D/Senior Engineer, U.S. Coast Guard



녹색 공급망 관리 현황
Current status of green supply chain management

최나영환, KMI 센터장
Nayounghwan CHOI, Director, Korea Maritime Institute



항만 및 선박의 청정에너지 적용에 대한 실천과 성찰
Practice and Reflection on clean energy application in ports and ships

왕정, WTI 박사/부주임
Zheng Wang, Ph.D, WTI



**선박의 미래 청정 연료(암모니아, 메탄올)에 대한 대한민국 현황 분석 및 미래
전망**
Recent status on clean fuels as a marine fuel in Korea to establish a green shipping corridor

김윤호, 선박해양플랜트연구소 선임연구원
Yunho KIM, Senior Researcher, KRISO



미국 해상 공급망 물류의 탈탄소화 - '항만병커링 파트너십' 제안
Decarbonization in Maritime Supply Chain Logistics of U.S.A - A Proposal of 'Port Bunkering Partnership'

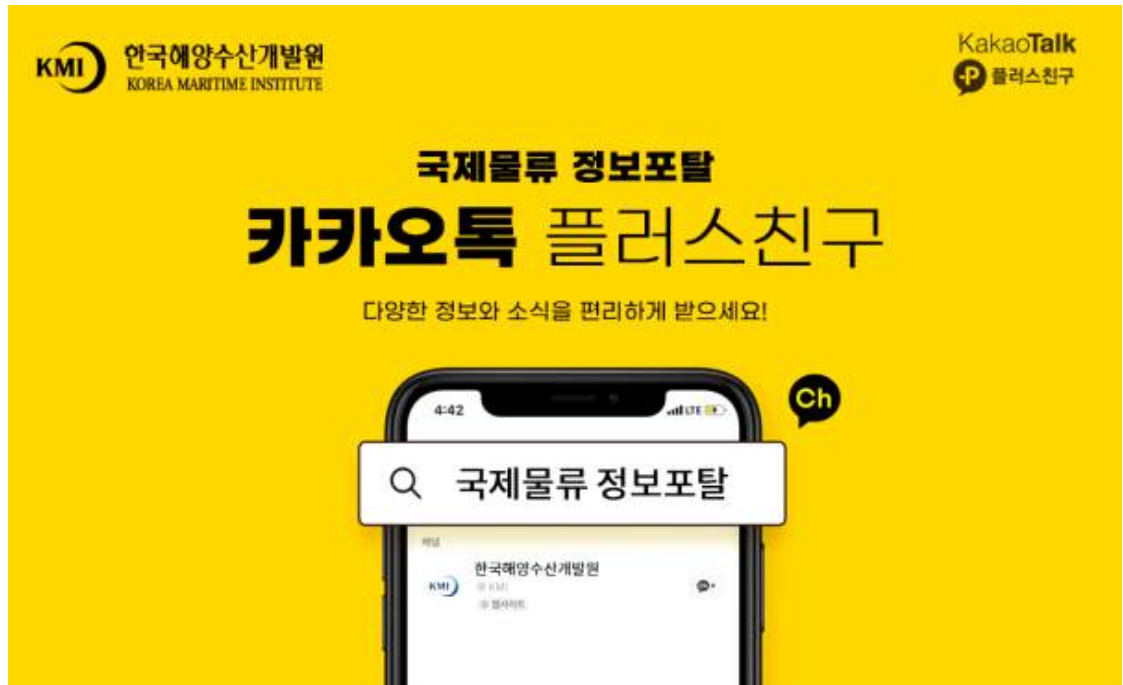
고병욱, KMI 본부장
Byoung-Wook KO, Director General, Korea Maritime Institute

토론 / Panel Discussion

[좌장]
이현수, 항공대학교 교수 Hun Soo LEE, Professor, Korea Aerospace University

[연사]
고정욱, 에이스 엔지니어링 상무 Jeongwook GO, Managing Director, ACE ENGINEERING
류영수, HMM 부장 Yeongsoo RYU, General Manager, HMM Ocean Service Co., Ltd

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면
상단 친구 검색



2. 『국제물류 정보포탈』
검색



3. 친구추가 버튼

