

편집 및 발행인 : 김종덕 · 발행처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터

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

Contents

● 국제물류 통계

- 글로벌 자동차 물류시장, '25년까지 연평균 6.51% 성장 전망

● 아세안 물류시장 동향

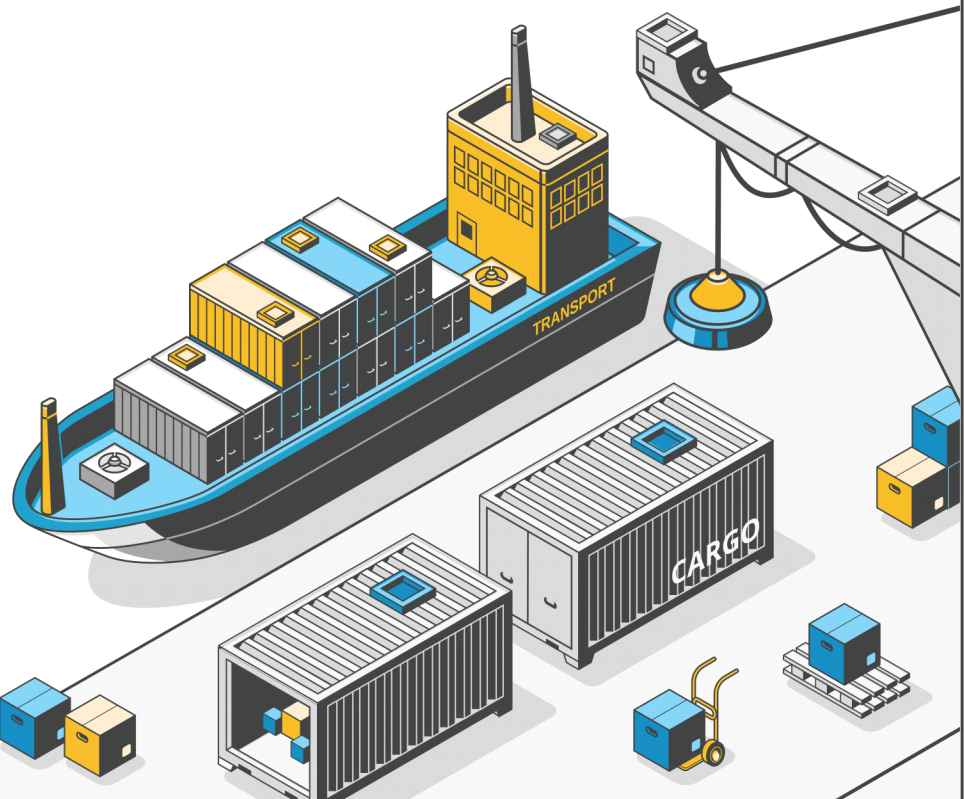
- 베트남, 경제 회복 위한 글로벌 공급사슬 다변화 추진 필요
- 말레이시아 물류시장 동향(1) : 기능별 점유율을 중심으로

● 미주·중남미 물류시장 동향

- NY·NJ항, 아시아발 화물 급증으로 공 '컨' 반환 조치 강화
- 미 서부 항만 적체, 당분간 지속될 전망

● 공지사항

- 2022년 해외물류시장 개척지원 사업 모집
- “국제물류 정보포털” 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

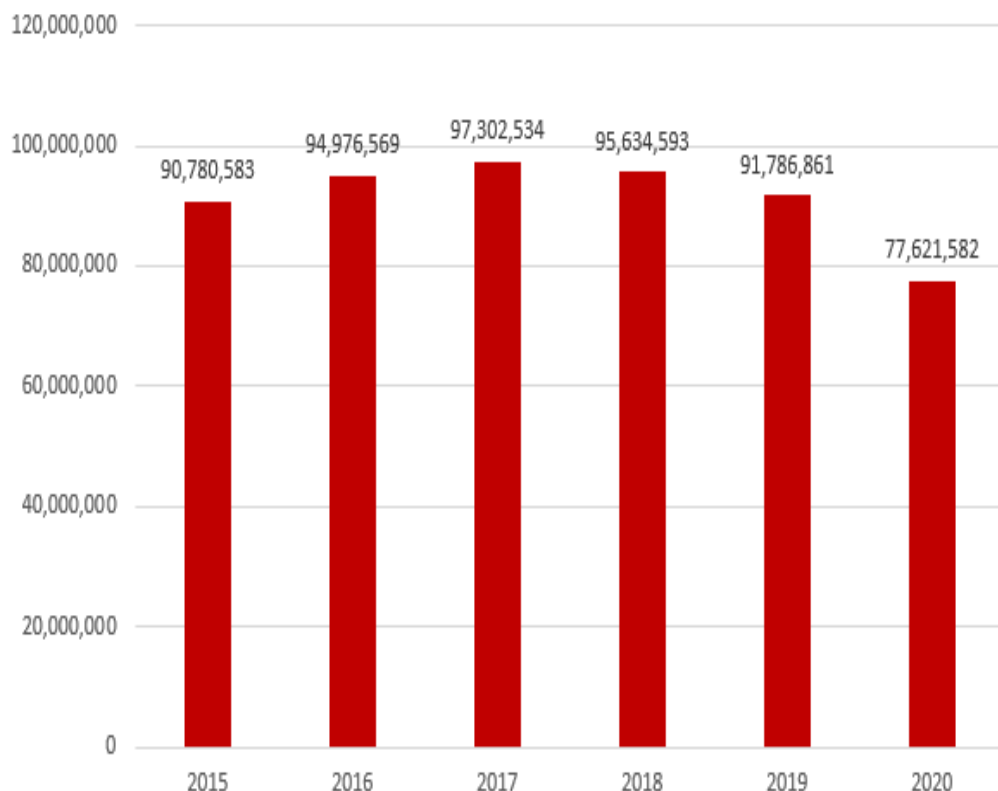


글로벌 자동차 물류시장, '25년까지 연평균 6.51% 성장 전망

- 코로나19 팬데믹에 따른 자동차 제조업체의 생산 능력 악화와 전 세계적인 극심한 경기 침체가 진입에 따른 소비자들의 구매력 감소로 글로벌 자동차 물류시장 규모는 2020년에 전년 대비 큰 폭으로 감소했으나 '21년부터 회복세를 보이기 시작함

 - 먼저 글로벌 자동차 총 생산대수 추이를 살펴보면 2017년에 9,730만 2,534대로 정점을 찍은 후, 2018년과 2019년 내연자동차의 수요 감소에 따라 생산량이 각각 9,563만 4,593대(약 -1.72%) 그리고 9,178만 6,861대(-4.02%)로 감소 추세를 보이기 시작하는데 이어 2020년에는 코로나 팬데믹으로 인한 공급망 차질로 생산량이 7,762만 1,582대(-15.43%)로 대폭 감소함
 - 한편, 글로벌 자동차 물류시장 규모는 2019년 892억 6,369만 달러에서 2020년 750억 1,592만 달러로 전년 대비 약 16% 감소했지만 2021년에는 786억 4,916만 달러로 전년 대비 약 4.84% 성장한 것으로 추정되며, 2025년에는 965억 2,652만 달러로 코로나19 이후 연평균 6.51% 성장할 것으로 전망함

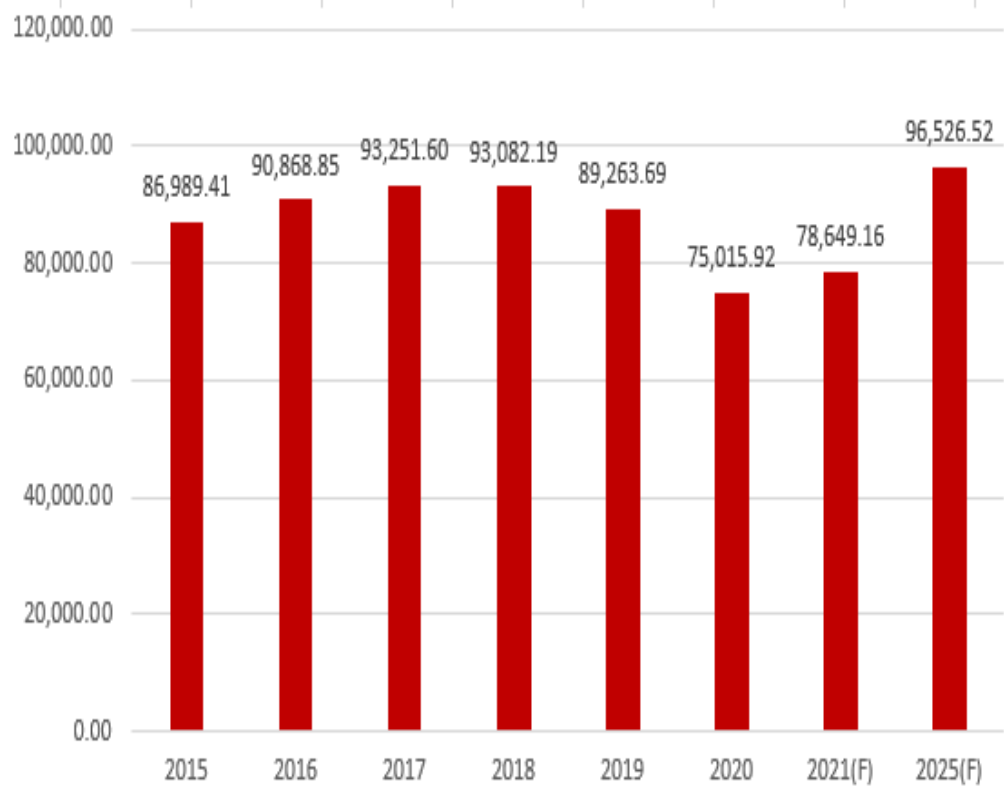
글로벌 자동차 생산대수 합계(2015-2020년)



자료 : Transport Intelligence, *The Automotive Logistics Sector – Market Trends and Forecasts 2022*, 2022.

글로벌 자동차 물류시장 규모(2015-2021년, 2025년(전망))

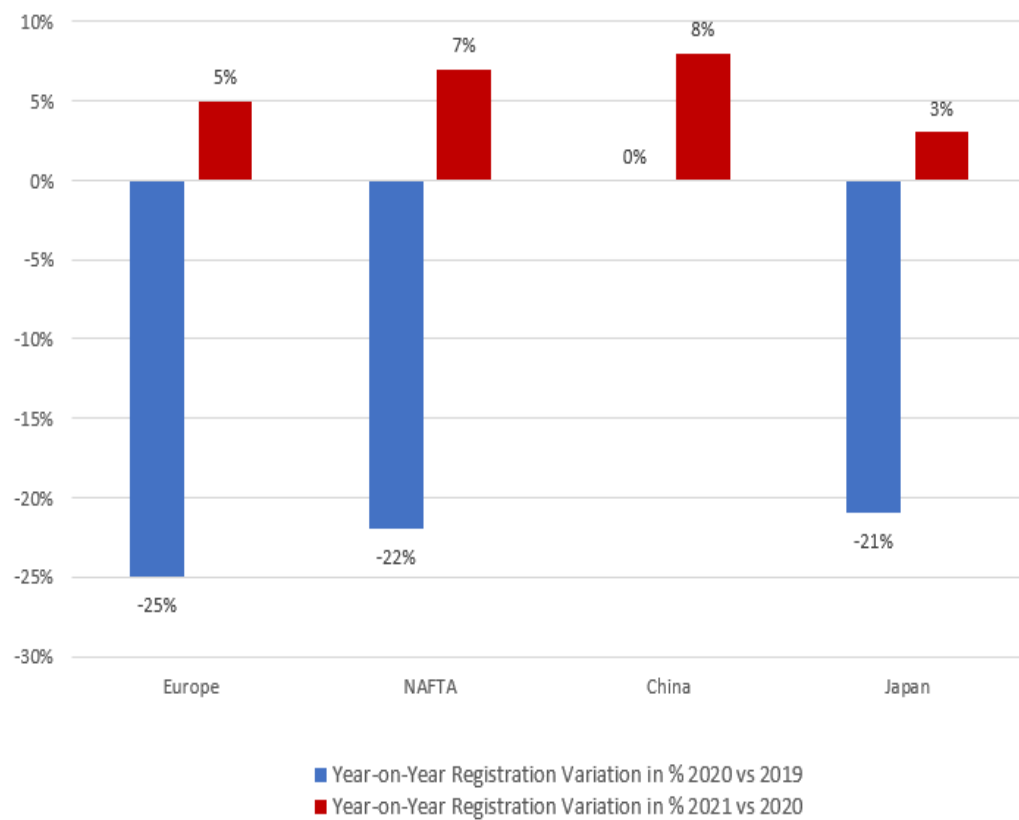
(단위 : 백만 달러)

자료 : Transport Intelligence, *The Automotive Logistics Sector – Market Trends and Forecasts 2022, 2022.*

- 자동차 산업이 세계 경제에서 차지하는 비중을 고려해 볼 때 향후 글로벌 자동차 물류 시장의 긍정적인 전망은 세계 경제 성장에 희소식임이 분명하지만 이를 위해서는 글로벌 자동차 산업의 글로벌 공급망에 대한 지역적 불균형 문제해결이 무엇보다 시급함

- IMF에 따르면 자동차 산업이 글로벌 GDP 및 수출에서 차지하는 비중이 각각 약 6%와 8%에 달해 자동차 판매는 세계 경제에서 상당히 중요한 역할을 하기 때문에 향후 자동차 물류시장의 성장은 세계 경제 성장에 상당히 긍정적인 효과를 가져다 줄 것으로 기대됨
- 그러나 코로나19 팬데믹 이후 국가 및 지역별 자동차 생산 감소 추이를 살펴보면 중국의 경우 2020에 전년 대비 자동차 생산 감소에 전혀 충격을 받지 않았지만 일본의 경우 같은 기간 21% 감소했으며 유럽과 나프타 지역도 각각 25%와 22% 감소함
- 이후 2021년도의 전년 대비 자동차 생산 회복 추이를 살펴보면 중국이 8%로 가장 높은 증가세를 보였으며 일본은 3%, 유럽 및 나프타 지역은 각각 5%와 7%의 회복세를 보임

주요 지역의 자동차 생산 감소 및 회복 추이(2020-2021년)



자료 : Transport Intelligence, *The Automotive Logistics Sector – Market Trends and Forecasts 2022*, 2022.

베트남, 경제 회복 위한 글로벌 공급사슬 다변화 추진 필요

▶ 코로나19 확산에 따른 봉쇄 조치 해제 이후 베트남 경제가 올해 초 점차 회복세를 나타내고 있으며, 수출입 규모도 점차 증가하고 있는 추세임

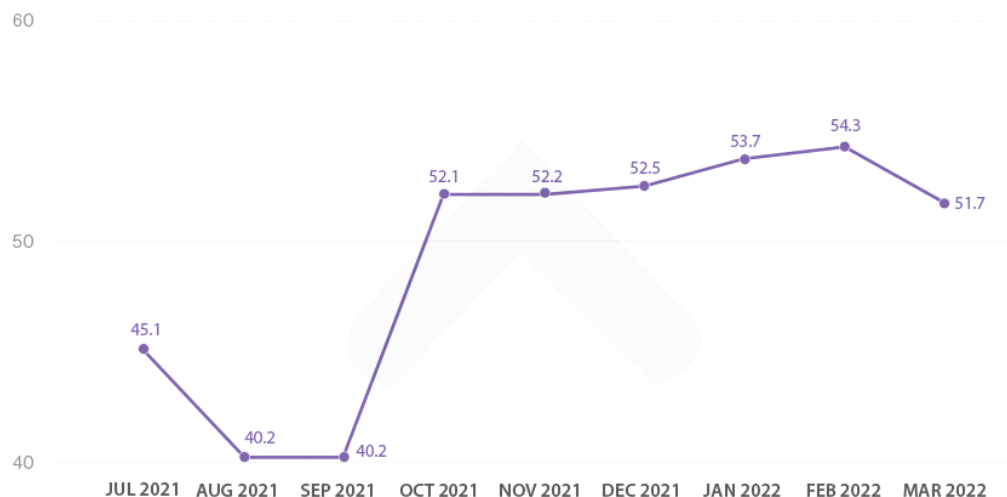
- 베트남 통계청에 따르면 올해 1분기 베트남 경제는 전년 동기 대비 약 5% 성장하는 등 회복을 위한 준비 단계에 돌입함
- 1분기 베트남 경제의 가장 큰 비중을 차지하는 산업은 서비스업(41.7%)과 건설업(37.9%)으로 두 산업의 비중이 전체 GDP의 약 80%에 달함
- 수출입 규모는 각각 886억 달러와 878억 달러로 전년 동기 대비 약 15% 증가한 것으로 나타나 코로나19 이전 수준으로 점차 회복하고 있음

▶ 베트남 주요 산업 및 경제는 봉쇄 조치가 해제된 지난해 말부터 회복세를 보였으며, 특히 핵심 산업인 제조업의 회복을 주목할 필요가 있음

- 베트남 제조업은 지난해 코로나19 확산세가 지속되자 생산 공장 폐쇄 및 이동금지 등 고강도 방역 조치를 시행했으며 제조업 활동 전반에 큰 피해를 겪음
- 이에 지난해 3분기 베트남 PMI 지수는 50 이하를 밑돌면서 역대 최저치를 기록했으나, 봉쇄 조치가 해제된 지난해 10월 이후 꾸준히 증가함
- 하지만 PMI 지수는 지난 달 51.7로 올해 들어 처음으로 감소했으며 노동력 부족 및 인플레이션이 주요 원인으로 작용함
- 베트남 정부는 봉쇄 조치 해제 및 주요 도시 내 교통량 증가세 지속 등으로 향후 제조업의 생산량이 점차 증가할 것으로 내다보고 있음

베트남 PMI 변화(2021.6-2022.3)

Vietnam PMI



자료 : www.vietnam-briefing.com, (검색일 : 2022.4.26.)

- 이와 같은 회복세에도 불구하고 고유가 지속, 러-우크라 전쟁 및 원자재 비용 상승 등으로 어려움이 예상되며, 중국에 대한 높은 의존도로 상해 봉쇄 조치는 더 큰 타격이 될 것으로 전망됨

 - 최근 글로벌 경제가 원자재 가격 상승 및 고유가 등으로 어려움이 지속되는 가운데 베트남은 원자재 조달 등에 대한 중국 의존도가 높아 자국 제조업이 더 큰 피해를 겪고 있음
 - 베트남 제조업은 대부분 원자재를 중국에서 조달하고 있으며, 상해 봉쇄 조치는 제조업의 전체 생산량 감소의 주요 원인으로 작용하고 있음
 - 일부 제조기업은 중국을 제외한 타 국가로부터 원자재 조달을 고려하고 있으나 컨테이너 고운임 지속 등 물류비 증가로 여의치 않은 실정임

- 제조업은 베트남 경제의 핵심으로 공급사슬 다변화 및 리스크 관리 등을 통해 경제 회복에 적극 나설 필요가 있음

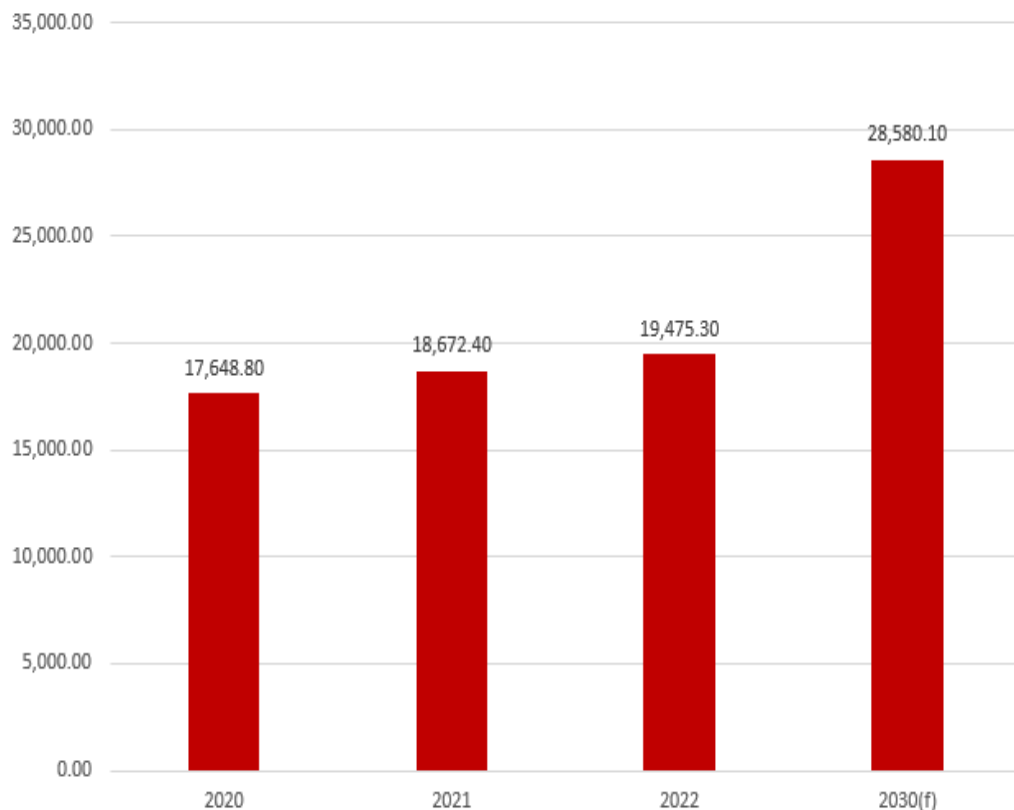
 - 러-우크라 전쟁을 비롯한 중국 봉쇄 등으로 베트남의 원자재 수급이 여의치 않은 가운데 공급사슬 다변화 등을 통해 글로벌 공급사슬 리스크에 적극 대응할 필요가 있음

말레이시아 물류시장 동향(1) - 기능별 점유율을 중심으로

- 말레이시아의 물류시장은 정부정책에 따른 의약품 물류 수요 및 온라인 쇼핑 증가, 그리고 할랄 제품의 수입 증가로 인해 2030년까지 지속적인 성장세가 이어질 것으로 전망됨
 - 2021년 말레이시아의 물류시장 가치는 매출액 규모 기준 총 186억 7,240만 달러로 전년도의 176억 4,880만 달러 대비 약 5.8% 성장했으며 올해는 194억 7,530만 달러로 전년 대비 약 4.3% 성장할 것으로 전망됨
 - 2030년에는 285억 8,010만 달러까지 성장할 것으로 전망되며 이는 2020년 대비 약 62% 성장 그리고 2021년부터 2030년까지 연평균 4.8% 성장하는 것임

말레이시아 물류시장 가치(2020-2022년, 2030년(전망))

(단위 : 백만 달러)

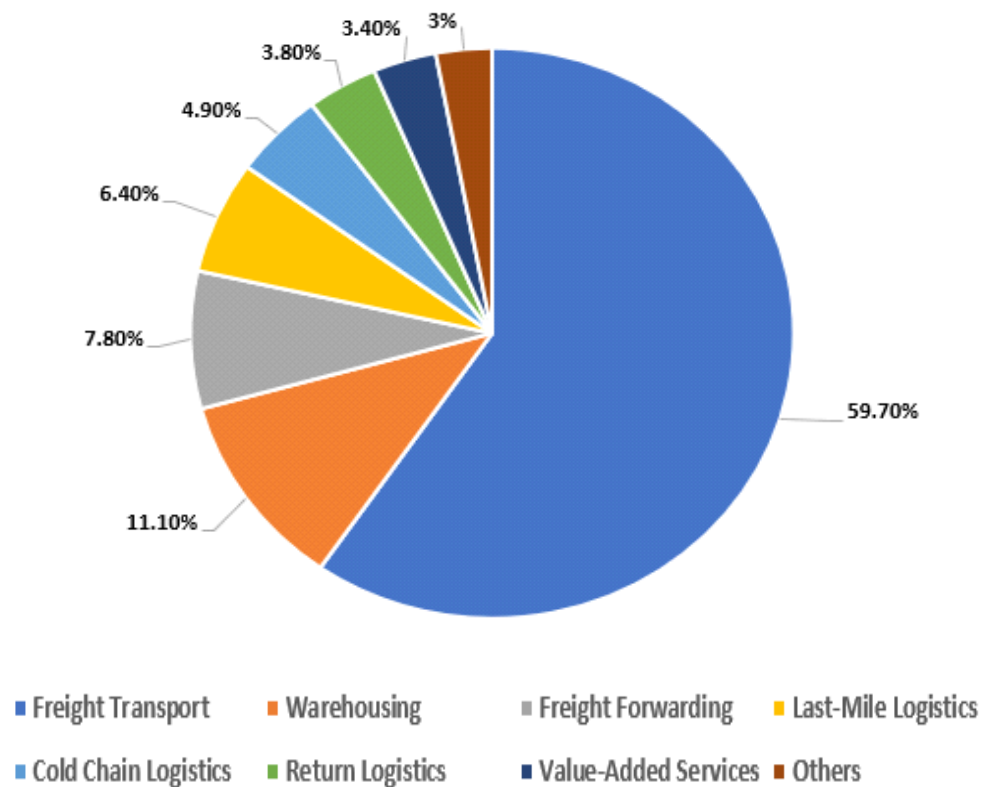


자료 : Market Stats Ville, Malaysian Freight and Logistics Market Research Report, 2022.

➤ 2021년 말레이시아 물류시장을 기능¹⁾별로 구분해 점유율을 살펴보면 화물운송 시장이 가장 높은 점유율을 보였고 창고 관리 시장이 그 뒤를 이음

- 화물운송 시장은 59.7%인 약 111억 4,742만 달러를 차지했고 다음으로 창고 관리 시장이 약 20억 7,264만 달러(11.1%), 화물 포워딩 시장이 약 14억 5,645만 달러(7.8%)를 차지했으며 라스트 마일 및 콜드체인 물류 시장, 그리고 회수 물류시장이 각각 약 11억 9,503만 달러(6.4%), 9억 1,495만 달러(4.9%), 그리고 7억 955만 달러(3.8%)를 차지함

말레이시아 물류시장 기능별 점유율(2021년)



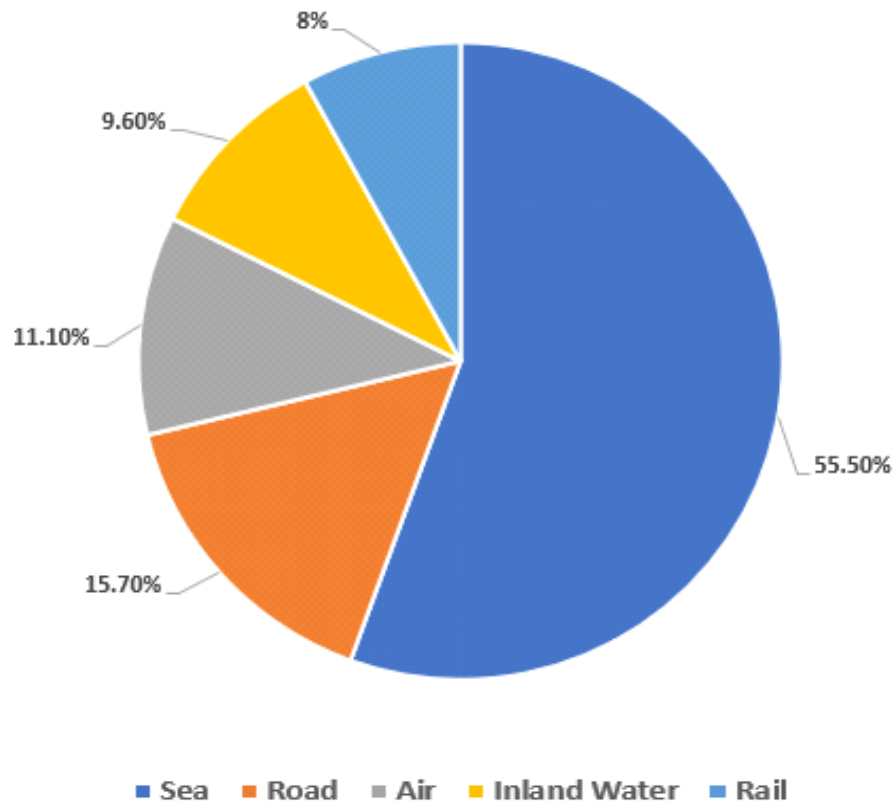
자료 : Market Stats Ville, *Malaysian Freight and Logistics Market Research Report*, 2022.

1) 일반적으로 물류란 다양한 행위자 및 서비스가 관여된 각 영역에서 이루어지는 활동들의 집합체로 여기에서는 이를 기능별로 i) 화물운송, ii) 창고 관리, iii) 화물 포워딩, iv) 라스트 마일 물류, v) 콜드체인 물류, vi) 회수 물류, vii) 부가가치 서비스, viii) 기타 총 8가지로 분류함

➤ 2021년 화물운송 시장을 운송수단별로 다시 구분하면 해상운송 시장이 규모가 가장 크고 도로 및 항공운송 시장이 각각 그 뒤를 이음

- 해상운송 시장은 약 61억 8,681만 달러로 55.5%를 차지했으며, 이어서 도로(약 17억 5,014만 달러, 15.7%), 항공(12억 3,763만 달러, 11.1%), 내륙수로(약 10억 7,015만 달러, 9.6%), 철도(약 8억 9,179만 달러, 8%)순임

말레이시아 화물운송 시장 운송수단별 점유율(2021년)



자료 : Market Stats Ville, *Malaysian Freight and Logistics Market Research Report*, 2022.

참고자료 : Market Stats Ville, *Malaysian Freight and Logistics Market Research Report*, 2022.

NY·NJ항, 아시아발 화물 급증으로 공 ‘컨’ 반환 조치 강화

▶ 아시아발 화물 급증으로 서부 해안에서 동부 해안으로 컨테이너 해상운송이 이루어지고 있음

- 미국 서안 항만노조(ILWU·International Longshore & Warehouse Union)와 취항선사로 구성된 대서양 해사협회(PMA) 간 노동협상을 앞두고 미 서부 해안의 많은 수입량이 동부로 전환되고 있으며 이에 따라 NY·NJ항의 터미널에 공 컨테이너 반환 조치가 강화되고 있음
- PIERs의 데이터에 따르면 2022년 1분기에 LB항의 아시아 수입은 전년 동기 대비 3% 감소했으며 NY·NJ항의 아시아 화물 수입은 9% 증가함
- 포워드 보고서에 따르면 아시아에서 출발해 미 동부 해안으로 향하는 해운서비스는 최소 5월까지 모든 예약이 완료된 상황임
- JOC에 따르면 7월 1일까지 합의가능성은 낮은 편이며, 서부 해안에서 하역이 지체되거나 중단될 경우 더 많은 물동량이 동부 해안으로 전환될 것으로 보임

▶ NY·NJ항은 화물 급증으로 인해 공 컨테이너 반환 조치를 강화하고 있음

- NY·NJ항은 급증하는 물동량을 처리하기 위해 새로운 수입 컨테이너와 공 컨테이너 규정을 고려하고 있음
- JOC에 따르면 Maher와 Port Newark 터미널은 지난주 복합운송 트럭 운전자와의 회의에서 수입 컨테이너와 공 컨테이너에 대한 매치백 규정을 제안함
- Staten Island의 GCT New York 터미널 또한 이와 유사한 규정을 사용함
- 지난 3월부터의 시작된 선사의 공 컨테이너 반환 금지에 따라 트럭운송업체에 공 컨테이너가 적체되고 있으며 트럭운송업체는 이러한 공 컨테이너를 먼저 처리해야 수입품 회수 처리가 이루어질 것이라고 전함
- H&M Intermodal Services의 Thomas Villacampa 부사장은 “이러한 규정이 운전자의 효율성을 제한하며, H&M은 여러 터미널에서 여러 해상 운송업체를 이용하는 고객을 보유하고 있으므로 다른 터미널에서 수입품을 회수하기 위해 한 터미널의 새시에서 컨테이너를 비워야 하는데, 선사는 마지막 순간에 공 컨테이너 반환을 차단할 수 있으며 일관되지 않은 선박 일정으로 인해 공 컨과 수입 물품을 일치시키는 데 어려움이 있다”고 전함
- 트럭 운전사는 터미널의 물량을 처리하기 위해 운영시간이 연장될 필요가 있으며, 수입품을 반출할 때 공 컨테이너를 처리하는 이중 작업이 늘어나는 것은 해운업체의 해결과제라고 전함

▶ 7개 선사의 공 컨테이너 반환 차단에 따라 공 컨테이너가 적체되고 있음

- CMA CGM은 지난 3월 말 NY·NJ항 트럭운송업체에 공 컨테이너를 항만에서 30마일 거리의 뉴저지 먼로 타운십에 반환하도록 함
- CMA CGM은 동북아시아와 동남아시아에서 NY·NJ항으로 5개 서비스를 제공하고 있으며, 미 동부 항 선사 중 가장 큰 선박을 운영하고 있음
- CMA CGM, Hapag-Lloyd, ONE, OOCL, HMM, Yang Ming, Wan Hai Lines 등 7개 선사가 4월 18일부터 22일 사이에 뉴저지 트럭운송업체에 공 컨테이너의 반환 차단을 공지함
- 30년간 동부 해안 트럭운송업체 BBT Logistics에서 일해온 Greg Scott 운영 부사장은 “공 컨테이너 반환 폐쇄는 유례없는 일”이라고 전함

- H&M의 Villacampa 부사장은 “하나 또는 두 개의 선사가 공 컨테이너 반환을 폐쇄하는 것은 작은 문제이지만 7개 선사가 폐쇄하는 것은 트럭운송업체를 어렵게 만드는 일”이라고 밝힘
- Bi-State의 여론 조사에 따르면 48개의 트럭운송업체는 공 컨테이너 반환 장소가 없어 매일 약 1,190개를 보유하고 있음
- CMA CGM는 성명을 통해 “공 컨테이너 반환 차단은 단 하루만 작은 영향을 미쳤으며, 공 컨테이너 보관 비용을 상쇄하고 위기를 완화하기 위해 선석 및 장치 능력을 추가하기 위해 트럭 운전사에 대한 일당 요금을 적극적으로 면제하고 있다”고 전함

미 서부 항만 적체, 당분간 지속될 전망

- 최근 미국의 Gene Seroka LA 항만청장은 Bloomberg와의 인터뷰에서 작년보다 아시아발 기항 선박 수가 약 50% 정도 줄어들긴 했지만, LA항이 올해 하반기까지 정상적으로 운영되기 어렵다는 의견을 밝힘
- 아울러 Maersk의 Søren Skou 최고경영자 역시 글로벌 공급망의 불확실성이 지속될 것을 예상하면서 적어도 지금부터 6개월은 더 지속될 것으로 보았음
- 덴마크 해운 컨설팅 업체로 유명한 Sea-Intelligence에서는 미국 항만의 정상적 운영은 최소 8개월 정도 소요될 것으로 예상하면서도 아직 정상화의 징후가 확실하게 보이지 않음을 강조했음
- 미 서부에서 병목현상이 계속되자 동부로 화물이동이 가속화되고 있으며 이달 들어 미 동부 항만의 정체 현상이 늘어나고 있음

 - 미국 내 주요 화주들이 LA항과 LB항이 극도로 혼잡해지자 일부 수입 물량을 동부지역으로 이동하면서 일부 기간에서는 동부가 서부보다 더 악화되고 있음
 - Marine Traffic에 의하면 지난 6일 미 동부 South Carolina주 Charleston항과 Virginia주 Norfolk항에는 모두 28척의 컨테이너선이 대기하고 있으나 같은 날 LA항과 LB항에서는 총 16척이 대기하고 있었음
- 미 서부 항만의 정상화를 가로막고 있는 또 하나의 큰 걸림돌은 항만 노사 협정임

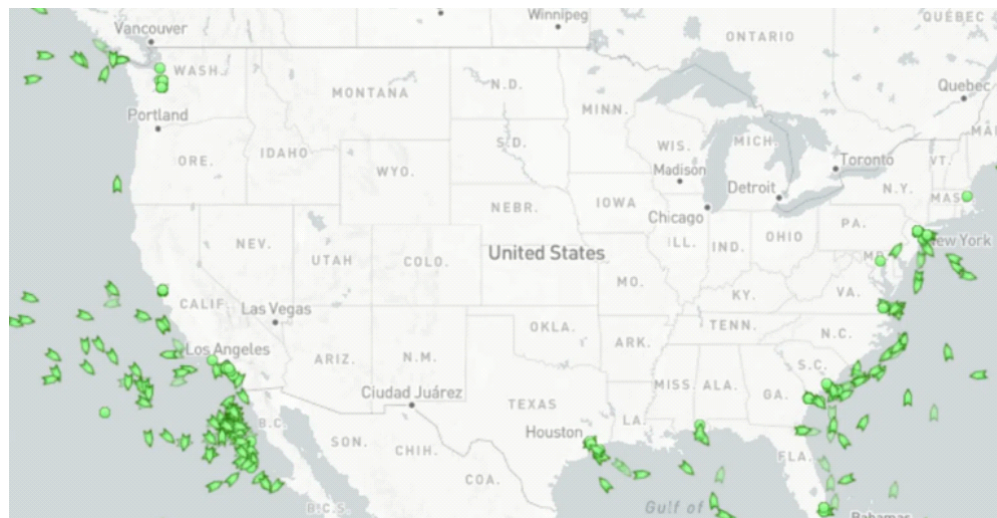
 - 미 서부 항만 운영단체인 태평양해사협회(PMA)와 서안항만노조(ILWU)의 협상이 7월에 예정되어 있음
 - 협상의 주요 안건인 '항만 자동화'에 대한 노사 간 이견이 있어 합의점에 도달하기 어렵다는 전망이 우세하며 지금처럼 해당 사항에 대해 노사 간 첨예한 대립이 계속될 경우 결국 파업으로 이어질 가능성이 큼
- 2015년 미 서부 항만 파업 당시 입항 대기 중이던 20~25척의 선박으로 물류대란이 벌어졌는데 현재는 대기 선박이 최고 70여 척에 달하기 때문에 그 영향은 더욱 클 것으로 판단됨
- 미 정부는 이와 같은 물류대란을 해소하기 위해 2억 4만 달러를 신규 항만 건설과 해상 인프라 구축에 투자하기로 했음

 - 바이든 행정부는 미 역사상 처음으로 항만과 해상 인프라에만 집중적으로 투자하는 'Action Plan for America's Port and Waterways: 미국의 항만과 수로를 위한 행동계획'을 공개했음
 - 주요 내용은 2억 4천만 달러를 신규 항만 건설에 투자하고 1,300만 달러는 해상 인프라 사업에 투자하는 것임

- 아울러 미 정부는 컨테이너를 장기간 쌓아둔 해운사에 대해 벌금을 부과하고 연방 보조금에서 이월된 자금으로 물류대란을 해소하기 위한 신규 정책에 전용할 수 있도록 제도를 보완했음

- 해운사 트럭 적재 컨테이너의 경우에는 9일, 철송 컨테이너는 3일간 무료로 항만에 적재해 놓을 수 있지만, 이후에는 컨테이너 1개당 1일 100달러의 벌금을 부과하기로 했음

미국 항만 컨테이너선 체선 현황



자료: Freightwaves.com "New year brings new all-time high for shipping's epic traffic jam" (2022.1.7.) 참조

2022년 해외물류시장 개척지원 사업 모집

2022년
해외물류시장
개척지원
사업 모집 공고

해양수산부

한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

해양수산부는 해외 유망사업 발굴 지원, 국내기업의 글로벌 물류시장 진출과 국내 화주·물류기업의 해외시장 동반진출 활성화 및 양 업계 간 상생협력 풍토 조성을 위해 “해외물류시장 개척지원 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.

모집기간

2022년 3월 23(수) 09:00 ~ 5월 4일(수) 16:00 까지

제출방법

한국해양수산개발원(www.kmi.re.kr) 홈페이지 공지사항 및 국제물류 정보포탈(withlogis.co.kr)에서 공고문 확인 및 양식을 다운받아 이메일 제출

사업대상

1) 해운·물류기업 해외진출 타당성조사 지원 사업

- 국내 기업의 글로벌 물류네트워크 확대를 위한 다양한 해외진출 투자사업 발굴 및 추진에 수반되는 타당성 조사·분석 지원
- 신창기업이 선정한 국내외 연구기관, 전문 컨설팅 기관 등을 통한 타당성 조사(경제, 기술, 재무, 법률 등) 수행에 소요되는 비용 일부 보조
- 대상사업의 유형에 따라 1건당 최대 8천만원 한도 내 조사비용의 50% 보조

2) 화주·물류기업 해외 동반진출 지원 사업

- 화주·물류기업 간 동반진출 협력과정에서 조달, 생산, 판매 등에 수반되는 물류 프로세스 및 공급망 진단·분석·설계, 시장조사 등에 필요한 공동 컨설팅 비용 지원
- 최대 4천만원 한도 내 컨설팅 비용의 50% 보조

문의처

한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터
- 최나영환 센터장 051-797-4770, chnayoung@kmi.re.kr
- 김동환 연구원 051-797-4913, kdong@kmi.re.kr

▶ 해외물류시장 개척지원 사업
온라인 사업설명회

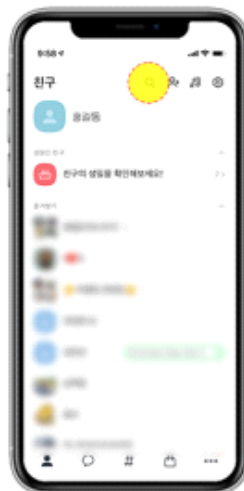
▶ YouTube 국제물류투자분석지원센터 채널을 통해 실시
www.youtube.com/watch?v=g1NNUz8iYQY

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면
상단 친구 검색



2. 『국제물류 정보포탈』
검색



3. 친구추가 버튼

