

Contents



통계로 보는 국제물류

- 국제물류주산업 시장, 코로나19 여파에 따른 마이너스 성장 예상



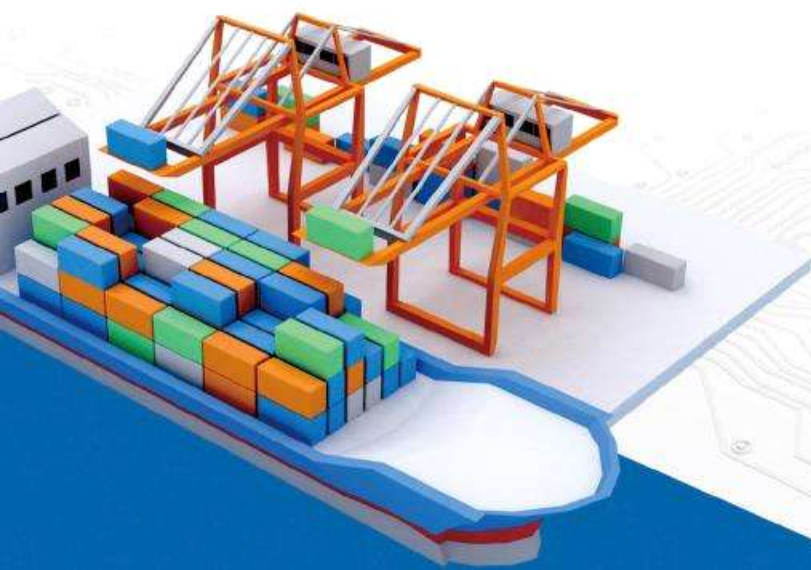
물류정책 · 산업동향

1. 전자상거래 성장을 위한 중소기업들의 기술 개발 필요
2. 세계 물동량, 코로나19로 10년 만에 최대 폭 감소
3. 동서 기간항로 5월 선박량, 코로나19 영향으로 전년 대비 15% 감소

명사 스피치

“「항만법」하위법령 전부개정 및 「항만재개발법」하위법령 제정을 통해 항만개발사업을 체계적·효율적으로 시행하고 항만시설 관리를 강화함과 동시에, 빠르게 진행되는 항만 물류환경의 변화에 대응하여 항만기능을 재편하고 항만 주변지역의 발전을 도모할 수 있는 각각의 제도적 기반이 마련되었다.”

김명진 해양수산부 항만정책과장
(2020. 7. 21 /한국해운신문)



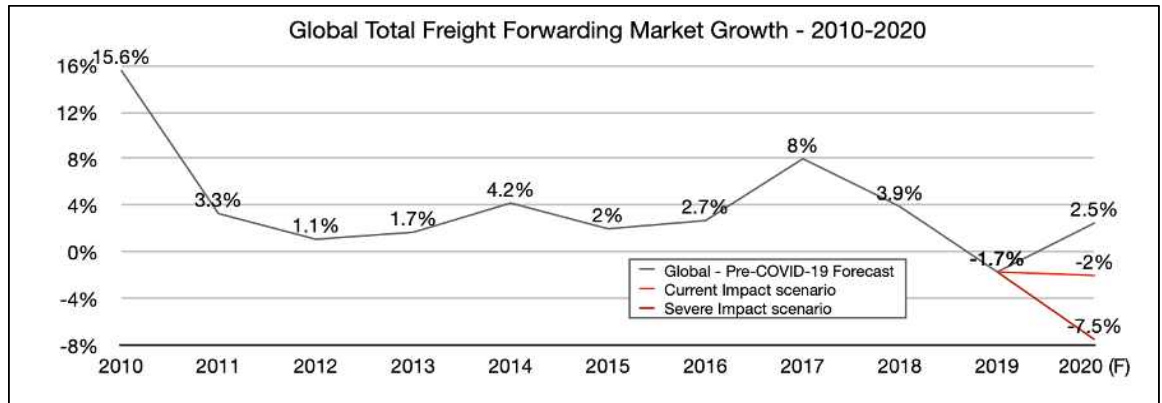


통계로 보는 국제물류

국제물류주선업 시장, 코로나19 여파에 따른 마이너스 성장 예상

국제물류주선업 시장 성장 추이(2010~2020)

(단위 : %)



자료 : Transport Intelligence

주 : 2020년 수치는 두 가지 상황에 따른 전망치

- '20년도 국제물류주선업 시장은 코로나19 여파에 따라 마이너스 성장이 예상됨
 - Transport Intelligence(이하 TI)에서는 '20년 3월을 기준으로 코로나19 사태에 따른 향후 추이를 2가지 시나리오¹⁾로 가정함
 - 전망 결과, 시나리오 1(현재의 상황 지속)에 따라 상황이 전개될 경우 -2%의 성장을 기록할 것으로 예상함
 - 반면, 시나리오 2(상황 악화)에 따라 팬데믹 상황이 악화되어 세계 공중보건 시스템으로 통제가 불가능해질 경우 최대 -7.5%의 성장을 예상함
 - 지역별로는 아프리카(시나리오 1: 0.2%, 시나리오 2: -4.2%), 아시아(시나리오 1: -1.0%, 시나리오 2: -6.0%) 지역이 북미(시나리오 1: -4.6%, 시나리오 2: -10.8%) 지역에 비해 마이너스 성장 폭이 다소 작을 것으로 예상됨
- 해운, 항공 물류 주선업 시장 모두 비슷한 수치를 보일 것으로 보임
 - 항공물류주선업 시장은 두 시나리오별로 각각 -2.8%, -7.7% 성장이 예상되고, 해운물류주선업 시장도 같은 시나리오를 적용할 경우 각각 -1.1%, -7.3%의 성장이 예상됨

■ 참고자료 : www.gscintell.com(검색일: 2020.7.22)

김광모 연구원

051-797-4616, momo0910@kmi.re.kr

1) 시나리오 1 (Current Impact Scenario): 4~6개월 내 사태 진정, 감염자 추이 8주 내 통제 가능 범위로 감소, 공급/생산망 충격이 일부 산업 분야에 국한됨. 이동제한·해외여행 제한 등 봉쇄조치에 따른 경제적 영향이 '20년도 1분기에 그침

시나리오 2 (Severe Impact Scenario): '20년도 내 팬데믹 국면 탈출 불가. 감염자 수 폭증에 따른 공중보건 시스템 붕괴, 수요-공급 불균형에 따른 심각한 재정 위기 초래. 장기 불황에 따른 정부, 은행의 금융 지원이 불가피한 상황으로 전개됨을 가정함



전자상거래 성장을 위한 중소기업들의 기술 개발 필요

- 최근 아세안 중소기업을 대상으로 한 설문조사 결과에 따르면 10개 기업 중 8개는 기술을 최우선 투자 분야로 선택한 것으로 나타남
 - 이는 코로나19 사태 이전에도 전자상거래 시장은 빠른 성장세를 보인 만큼 당연한 결과로 분석됨
- 2015년에서 2018년 사이 디지털 소비자 수는 3배 가까이 증가했으며, 아세안 국가에서는 두 자리 수의 성장세가 예상됨
 - 코로나19는 전자상거래와 디지털화로의 전환을 크게 가속화시키고 있음
 - 이제 소비자들은 국가 봉쇄, 사회적 거리두기 규칙 등으로 인해 온라인 소비를 훨씬 더 편하게 느끼고 있는 것으로 나타남
 - 이런 현상은 중소기업들로 하여금 온라인으로 자사의 상품 및 서비스를 제공할 수밖에 없다는 것을 의미함
- 실제로 많은 중소기업들이 기존 오프라인에서 온라인으로 판매 플랫폼을 전환했으며, 온라인으로 전환하지 않은 기업은 생존하기 어려운 상황에 직면한 것으로 나타남
 - 전자상거래가 필수 불가결한 상황이 되더라도 이것이 모든 중소기업에서 수익성을 보장하지는 못함
 - 온라인 시장은 새로운 소비자에게 접근할 수 있는 기회를 제공함과 동시에 새로운 경쟁 체제에 대한 도전의 의미하기 때문임
- 판매 플랫폼을 온라인으로 전환할 경우 중소기업들은 온라인 광고 및 고객 확보, 온라인 비즈니스에서 중요한 반품 및 교환처리 등과 같은 새로운 유형의 운영비용에 직면하게 됨
 - 이로 인해 중소기업들은 새로운 전략을 구현하는 동시에 비즈니스 운영비용을 절감할 수 있는 방안을 모색해야 하며, 이를 위해 새로운 기술이 필요함
 - 대기업은 이러한 상황에 즉각 대응하며 전자상거래의 이점을 누릴 수 있지만 중소기업은 자금난 등의 이유로 상대적으로 어렵기 때문임
- 온라인 비즈니스 내에서 중소기업의 경쟁력을 제고할 수 있는 방안은 정부의 정책방향과 의지에 달려있으며, 특히 인프라의 효율성을 향상시킬 수 있는 정책이 매우 중요하다고 볼 수 있음
 - 따라서 중소기업의 디지털화를 위해 정부는 관련 인프라 활성화에 대한 투자를 확대할 필요가 있으며, 더불어 디지털화에 따른 비용 충당을 위한 직접적인 재정 지원이 필요함

■ 참고자료 : www.thejakartapost.com(검색일: 2020.7.21.)

신수용 부연구위원

051-797-4780, shinsy@kmi.re.kr



세계 물동량, 코로나19로 10년 만에 최대 폭 감소

- 2020년 6월 말에 발표된 Drewry의 분기별 컨테이너 시장 보고서에 따르면, 세계 물동량이 2000년대 후반 세계 금융위기 이후 가장 크게 감소한 것으로 나타남
 - 2020년 2분기에 코로나19 사태가 정점에 달하며, 올해 상반기 컨테이너 처리량 전망치는 16%로 크게 하락하였음
 - 운송사들의 수익 또한 금년도 3월에 예측하였던 40억 달러가 아닌 90억 달러에 그칠 것으로 전망
- 하반기에도 상황이 크게 개선되지 않을 것으로 전망되는 가운데, 중동과 오세아니아는 비교적 코로나19로 인한 타격이 적어 물동량 하락세에 지역적 편차가 있는 것으로 나타남
 - Drewry는 2019년부터 2024년까지 5년 동안의 연평균 성장률을 3.5%로 낮춘 편으로 예측
- 추가 수축 가능성이 여전히 존재하지만, 그럼에도 2021년에는 2019년 수준으로의 회복을 전망하고 있으며, 2024년까지는 점진적으로 수요-공급 재균형이 이뤄질 것으로 전망함
- 수요 하락에 대한 운송사들의 대응으로 처리가능 물량이 감소함에 따라 화물요인이 급등하였음
 - Drewry는 운송업체가 북미 수요 감소치를 과대평가하여 운임 상승을 초래하는 것으로 분석함
- Drewry는 또한 코로나19의 상황이 지속되고, 물동량이 2025년까지 2019년 수준을 회복하지 못하는 부정적인 시나리오에 따른 분석 결과도 발표함
 - 이 경우 컨테이너 물동량의 2019~2024년 세계 CAGR 처리율은 -4.4%에 그칠 것으로 나타남

■ 참고자료 : www.porttechnology.org(검색일: 2020.7.16)

이지원 연구원

051-797-4799, jiwon@kmi.re.kr

동서 기간항로 5월 선복량, 코로나19 영향으로 전년 대비 15% 감소

- 코로나19 감염 확산으로 인한 컨테이너 물동량 감소세에 선사가 선복 공급량 감소로 대응한 결과, 2020년 5월의 동서 기간항로 선복량은 전년 동월 대비(이하 동일) 15% 감소한 것으로 나타났다²⁾
 - 2020년 5월의 각 항로별 선복량 실적을 살펴보면, 지중해 항로와 북미 서안 항로가 가장 크게 감소한 것으로 나타났으며 두 항로 모두 약 20% 정도의 감소폭을 기록했다
 - 또한 동 보고서에 따르면 동서 기간항로의 6월 선복량은 7% 감소한 것으로 나타났으며 전월 대비 감소폭은 8%p 줄었음
 - 6월 들어 지중해 항로는 1% 증가세로 전환했으나, 북미 서안 항로는 9% 감소하며 여전히 높은 감소폭을 기록했다
 - 특히 북미 서안 항로의 경우, 코로나19 감염 확산으로 인한 컨테이너 물동량 감소세에 대해 선사가 선복 공급량 축소로 대응하고 있는 것으로 보이나, 최근의 물동량 회복세와 함께 급격한 수급 부족 현상이 관측되고 있음
- 영국의 조선·해운 분석기관 클락슨 리서치(Clarkson Research)는 2020년 2월 이후의 북미 서안, 북미 동안, 북유럽, 지중해, 대서양(지중해 포함) 항로의 선복량 감편수 및 규모를 각 얼라이언스별로 집계했음³⁾
 - 6월의 항로별 증감폭을 살펴보면, 북미 동안 3% 감소, 북미 서안 9% 감소, 북유럽 12% 감소, 지중해 1% 증가, 대서양 5% 감소로 나타났다
 - 6월의 북미 서안 항로 선복 공급량의 경우, 2019년에는 132만 9,000TEU였으나, 2020년에는 121만 TEU로 약 10만 TEU가 감소한 것으로 나타났다
 - 동서 기간항로의 감편수를 월별로 살펴보면, 2020년 2월 규정 연휴에 105편으로 가장 많았으며 3월에는 33편까지 축소되었음
 - 그러나 4월 들어 또다시 감편수는 72편으로 증가했으며 5월에는 73편으로 보합세, 6월에는 40편으로 축소되는 추이를 보였음
 - 감편수를 얼라이언스별로 살펴보면, 4월의 경우 2M 15편, 오션 얼라이언스(OA) 25편, 디 얼라이언스(TA) 29편으로 TA의 감소 규모가 가장 컸음
 - 5월에도 TA의 결편수가 28편으로 가장 많았으며 2M 25편, OA 17편으로 이어졌음
 - 6월 들어 전체적으로 감소폭이 축소되었으나, TA의 감편수는 21편으로 2M의 9편, OA의 8편에 비해 상대적으로 큰 감소폭을 보이고 있음
 - TA가 타 얼라이언스보다 적극적인 감편으로 선복 공급량 감소를 실시한 것으로 나타났다

■ 참고자료 : www.marinavi.com(검색일: 2020.7.16.)

한성일 부연구위원

051-797-4781, han@kmi.re.kr

2) 영국의 해사 전문 컨설팅기관 드류리(Drewry) 보고서, 일본해사신문 보도

3) 일본해사신문 보도