

## Contents

### 통계로 보는 국제물류

- 올해 세계 해상무역량, 작년 대비 5.2% 감소 예상

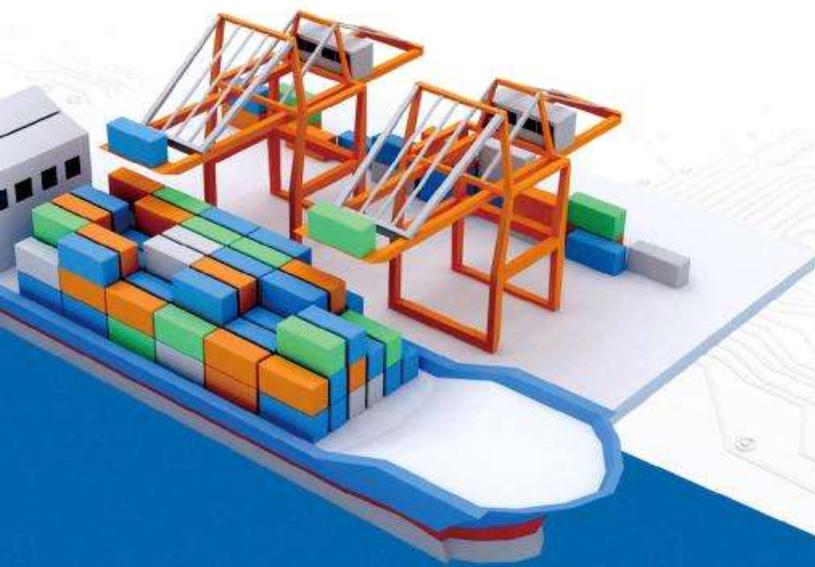
### 물류정책 · 산업동향

1. 블라디보스토크항, 머스크의 블록체인 플랫폼에 러시아 최초 참여
2. 리쇼어링 정책, 북미 제조기업에 기회 창출
3. 상하이 발 북미 서안 항로 '컨' 운임, 역대 최고치 경신

### 명사 스피치

“동남아 항로에선 공동 배선이나 선복량 조절 등을 통해 특정 항로에 서로 물리지 않으면서, 각자 경쟁력 있는 분야를 나눠 운항하는 방식으로 일종의 '한국판 얼라이언스'를 도입할 필요가 있다.”

해양수산부 문성혁 장관  
(2020. 8. 24 /머니투데이)



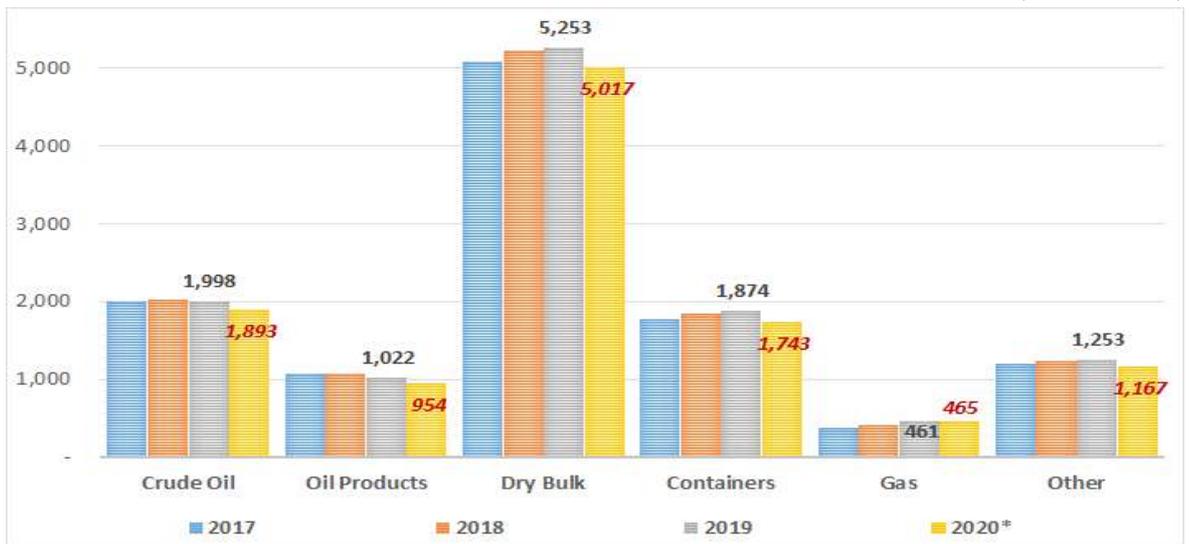


통계로 보는 국제물류

## 올해 세계 해상무역량, 작년 대비 5.2% 감소 예상

세계 주요 화종별 해상무역량 추이(2017~2020)

(단위 : 백만 톤)



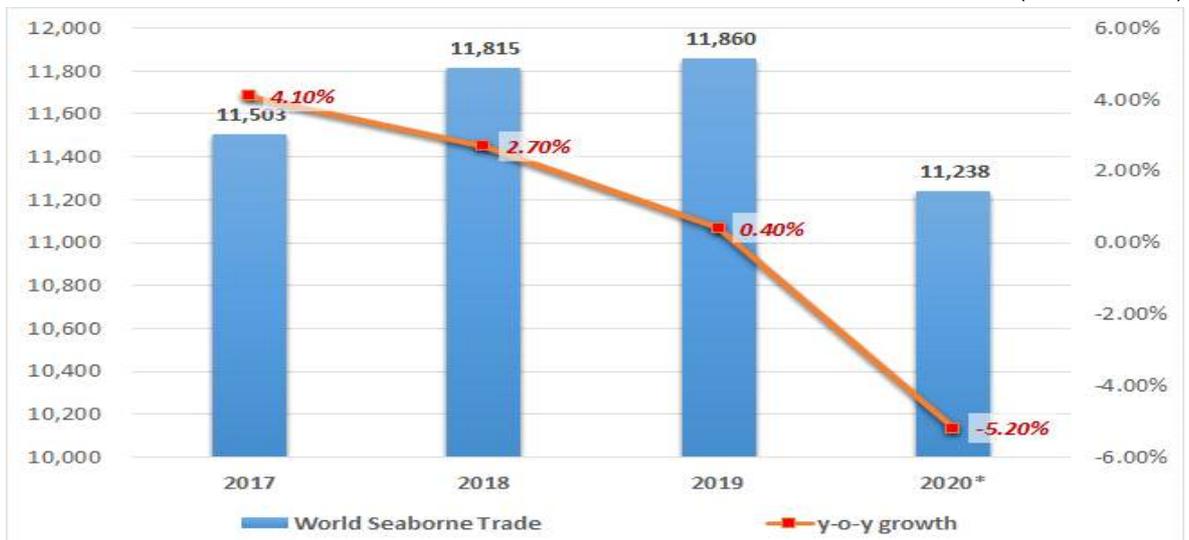
자료 : Clarkson, Shipping Intelligence Weekly, no.1434.

주 : 1) 2020년 수치는 최근 추정치

- 2019년 대비 2020년 세계 해상무역량은 가스류(gas)를 제외한 대부분의 화종이 감소할 전망이다  
- 원유(crude Oil)는 5%, 건화물(dry Bulk)은 4%, 컨테이너(containers)는 7% 감소 전망임

세계 해상무역량 추이(2017~2020)

(단위 : 백만 톤)



자료 : Clarkson, Shipping Intelligence Weekly, no.1434.

주 : 1) 2020년 수치는 최근 추정치



- 2020년 세계 해상무역 총량은 2019년 대비 5% 감소할 전망이다
  - 2017년은 전년 대비 4.1% 증가하였으나 2018년 2.7%, 2019년 0.4%로 지속적으로 증가율이 감소하였고, 2020년에는 코로나19의 영향으로 -5.2%의 증가율을 기록할 전망이다

■ 참고자료 : Clarkson, Shipping Intelligence Weekly, no.1434.(2020. 8. 7.)

최나영환 전문연구원  
051-797-4770, chnayoung@kmi.re.kr



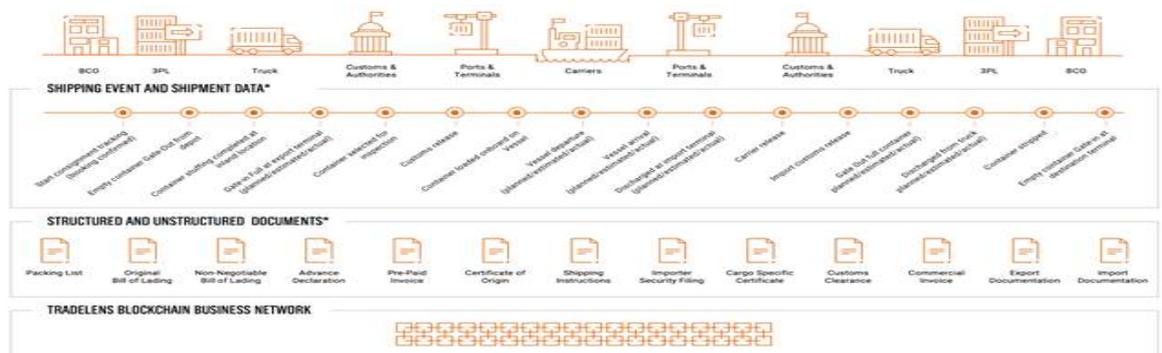
## 물류정책·산업동향

# 블라디보스토크항, 머스크의 블록체인 플랫폼에 러시아 최초 참여

- 지난 8월 5일 블라디보스토크 상업항(Commercial Port of Vladivostok)이 러시아 최초로 머스크가 주도하는 블록체인 플랫폼인 트레이드렌즈(TradeLens)에 참여하여 화물 선적 및 하역 등의 시스템 테스트를 진행 중임
  - 트레이드렌즈는 머스크와 IBM이 합작한 글로벌 공급망의 블록체인 플랫폼으로 참여자간 글로벌 공급망 전체의 정보를 디지털화하여 수집·공유하며 의사결정을 지원함
- 트레이드렌즈는 해운항만·물류관련 기업뿐 아니라 금융업 및 정부 기관 150개 이상이 참여하면서 다양한 협업을 진행하며 블록체인 표준 플랫폼 선점에 박차를 가하고 있음
  - '20년 3월 은행업계 최초로 스탠다드 차터드(Standard Chartered)가 참여하여 글로벌 공급망 참여 기업 간 정보 공유의 안전성을 확보하고 글로벌 무역의 비효율성을 개선하고자 함
  - '20년 5월 중동 터미널운영사인 DP World가 참여하여 초기 단계 협업을 성공적으로 완료하였으며 향후 82개 컨테이너 터미널과 피더선사 등의 연계를 준비하고 있음
  - '20년 8월 터키 항만운영사인 일포트(YilPort Holding)도 참여하여 6개 분야 데이터\*의 정보 제공에 대한 통합연구를 완료하고 이행 중이며 이를 통해 데이터 흐름을 실시간으로 파악할 수 있게 됨

\*① 입고(gate in) ② 출고(gate out) ③ 선적(vessel load), ④ 하역(vessel discharge), ⑤ 실제 선적 일자 목록(actual load date list) ⑥ 실제 하역 일자 목록(actual discharge date list)
- 글로벌 블록체인 플랫폼 선점 경쟁이 치열해지고 디지털화가 가속화되고 있는 상황에서 우리나라도 다각도로 정부 및 민간 차원의 대응 방안이 필요함
  - 2017년부터 '해운물류 블록체인 컨소시엄'을 구축하며 정부 주도의 시범사업을 진행하고 민간기업의 독자적인 플랫폼 개발을 시도해왔으나 상대적으로 성과는 미흡한 상황임

### 트레이드렌즈의 데이터 공유 개념도



자료 : TradeLens(2020), TradeLens Data Sharing Specification: Data Sharing Model

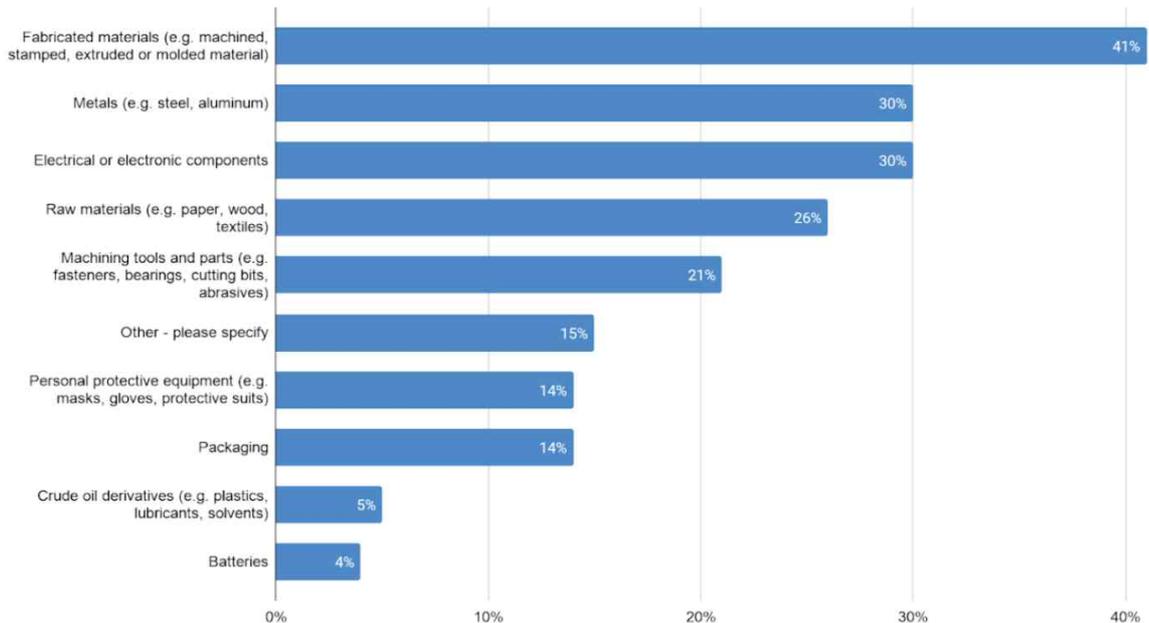
참고자료 : [www.tradelens.com](http://www.tradelens.com)(검색일: 2020.8.20).



## 리쇼어링 정책, 북미 제조기업에 기회 창출

- 지속되는 코로나19 사태와 고조된 글로벌 무역 긴장에 따라 북미의 제조 기업들은 탄력적인 공급사슬을 구축하기 위한 방안으로 리쇼어링<sup>1)</sup>을 적극 모색하고 있음
  - 최근 발표된 설문조사 결과에 따르면 미국의 제조기업 중 69%가 자사의 제조·생산 및 소싱을 북미로 이전할 의향을 가진 것으로 나타남
- 코로나19로 인해 세계적으로 많은 기업들이 공급사슬에 타격을 입게 되었고, 이로 인해 기업들은 탄력적인 공급사슬을 구축하기 위해 발 빠른 움직임을 보이고 있는 것으로 분석됨
  - 최근 가트너<sup>2)</sup>가 발표한 설문조사 결과에 따르면 응답 기업의 55%는 향후 2~3년 내에 탄력적인 공급사슬을 구축하기 위한 체계를 마련하고 있다고 밝힘
  - 33%는 이미 자사의 제조 및 소싱을 중국에서 이전했거나 2023년까지 이전할 계획이라고 밝힘
- 팬데믹 위기가 지속됨에 따라 기업들은 부품의 안정적인 공급을 유지하기 위해 자국에서 공급처를 확보하고자 하는 움직임을 보이고 있는 것으로 나타남
  - 특히 전자 부품, 원자재(금속, 목재 등) 등을 중심으로 해당 현상이 두드러지게 강화되고 있는 것으로 나타남

### 안정적인 공급·생산에 필수적인 제품



자료 : <https://blog.thomasnet.com/reshoring-creates-opportunities-for-manufacturers-in-2020>

1) 리쇼어링이란 본국 회귀현상으로 기업의 이익 창출을 위해 해외에 나가 있는 자국 기업들을 각종 세제 혜택과 규제 완화 등을 통해 자국으로 불러들이는 정책을 뜻함  
 2) Gartner Survey(<https://www.gartner.com/en/newsroom/press-releases/2020-06-24-gartner-survey-reveals-33-percent-of-supply-chain-leaders-moved-business-out-of-china-or-plan-to-by-2023>)



- 과거 저렴한 임금 등의 편익으로 개발도상국에 위치한 공급처가 선호되었지만, 자국에서 안정적인 공급사슬을 위해 자국으로 눈을 돌리는 기업들이 증가함에 따라 북미 제조업체에게 새로운 기회가 창출되고 있음

■ 참고자료 : [www.blog.thomasnet.com](http://www.blog.thomasnet.com)(검색일: 2020.8.20.)

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



## 상하이 발 북미 서안 항로 '컨' 운임, 역대 최고치 경신

- 2020년 8월 14일 자 상하이 발 북미 서안 항로 컨테이너 운임이 역대 최고치를 기록했음
  - 상하이항운교역소(SSE: Shanghai Shipping Exchange) 집계 상하이 발 컨테이너 운임지수(SCFI: Shanghai Containerized Freight Index)를 살펴보면, 8월 14일 자 북미 서안 항로 컨테이너 운임(이하, 운임)이 40피트 컨테이너 박스당 3,406달러를 기록하며 역대 최고치를 기록한 것으로 나타났다(전주 대비 261달러 상승)<sup>3)</sup>
  - 지난 7월 31일 자 운임이 2011년 이후 처음으로 3천 달러를 돌파하는 등 최근 들어 운임의 상승 추세가 지속되고 있음
  - 8월 14일 자 운임 종합지수(CI: Comprehensive Index)도 1167.91포인트를 기록하며(전주 대비 60.52포인트 상승) 지속적인 증가세를 유지하고 있음<sup>4)</sup> (그림 참조)
  - 이러한 현상이 발생한 주요 요인은 미중 무역분쟁, 코로나19 사태로 인한 물동량 감소에 대응한 선사의 선복량 감소, 추가 운임 인상 등이 지적됨
  - 특히 8월 15일 자로 예정된 선사의 추가 운임 인상이 이번의 운임 최고치 경신에 직접 작용한 것으로 분석됨
- 중국 교통운수부는 주요 컨테이너 선사에 대해 북미 항로 운임 관련 설문조사를 실시하는 등 선사의 계속된 운임 인상을 견제하고 있음
  - 중국 교통운수부 수운국은 머스크와 COSCO컨테이너라인 등 6개 컨테이너 선사에 대해 긴급 설문 조사를 실시했음<sup>5)</sup>
  - 설문 내용은 1) 중국-미국, 중국-유럽 항로의 현황, 2) 두 항로의 최근의 운임 급등 이유 및 향후 전망 등 2가지 항목으로 구성되어 있음
  - 이러한 중국 정부의 긴급 설문 조사는 8월 15일 자로 예정된 컨테이너 선사의 중국 발 북미 항로 운임 인상에 대한 견제로 해석할 수 있음
- 코로나19 사태 이후, 중국 포함 아시아 발 북미 정기선 컨테이너 항로의 수급 부족이 심각한 가운데 선사의 컨테이너 운임 인상이 계속되고 있음
  - 운임이 역대 최고치를 경신한 상하이 발 북미 서안 항로 외에 북미 동안 항로 운임도 전주 대비 408달러 오른 3,913달러를 기록하며 4,000달러를 눈앞에 두고 있음
  - 특히 SSE가 제시하는 SCFI는 현물(spot) 운임으로, 연간 운송계약(SC: service contract)을 체결한 대형 화주와는 무관한 것 같지만 지속적으로 현물 운임이 상승할 경우에는 SC 운임에도 영향을 줄 것으로 보임
  - 선사측은 아시아 발 북미 서안 항로 컨테이너 운임의 경우, 박스당 최소 3,000달러 이상 필요한 것으로 주장하고 있음
  - 화주측은 코로나19로 인한 재난 상황임을 감안해도 선사측이 선복량을 줄이며 컨테이너 운임을 인상한데 대해서는 불만을 표시하고 있음

3) 2014~2015년, 북미 서안 항만의 노사 갈등으로 4,000달러를 초과한 사례를 제외하고 2016년 이후의 최고치를 기록했음

4) 2009년 10월 16일을 1000포인트로 설정·기준으로 하고 있음

5) 8월 10일 자로 설문 조사표를 송부하고 다음날인 8월 11일로 제출 기한을 설정하는 등 극히 이례적인 단기간 조사를 실시했음.

- 중국 교통운수부의 선사에 대한 견제 움직임 역시 이러한 화주측의 입장이 반영된 것으로 분석됨

### 상하이 발 컨테이너 운임 종합지수 추이



자료 : 상하이항운교역소, 상하이 발 컨테이너 운임지수(검색일: 2020.8.20.)

주 : 상하이 발 컨테이너 운임 종합지수는 2009년 10월 16일 1000포인트를 기준으로 설정하고 있음

참고자료 : [www.marinavi.com](http://www.marinavi.com), [en.sse.net.cn](http://en.sse.net.cn)(검색일: 2020.8.20.)

한성일 부연구위원

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

