

Contents



통계로 보는 국제물류

- 저유황유 가격, 전년대비 37.4% 하락



물류정책 · 산업동향

1. 머스크, 2021년 무역 거래량 반등 기대
2. 알리바바 그룹 물류 자회사, 일본에 4개 주요 거점 확보
3. Clean Artic Alliance, IMO에 실효성 있는 '북극지역 중유 사용 금지안' 마련 요구

명사 스피치

“이번 코로나19 위기를 기회로 삼아 부산항 지속가능 발전의 디딤돌로써 ‘BPA판 뉴딜’을 선정하고 세부계획 수립 및 예산 배정을 마쳤으며, 향후 경제 활성화와 일자리 창출에 기여하고, 한국판 뉴딜정책의 일부분을 부산항에서 모범적으로 실현할 수 있을 것이다.”

부산항만공사 남기찬 사장
(2020. 11. 12. /현대해양)





통계로 보는 국제물류

저유황유 가격, 전년대비 37.4% 하락

저유황유 가격, 스크러버 선박 수, LNG 추진선 수 등

(단위 : \$/ton, No, 백만DWT)

| 구 분 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 3.5% 380cst Busan (\$/ton) | 321.37 | 257.53 | 351.15 | 454.59 | 447.83 | 310.03 |
| 0.5% LSFO Busan (\$/ton) | - | - | - | - | 606.63 | 379.39 |
| MGO Shanghai (\$/ton) | 684.02 | 517.39 | 601.36 | 753.08 | 696.77 | 441.34 |
| 스크러버 선박 (No) | 98 | 208 | 294 | 347 | 501 | 2,020 |
| 스크러버 선박(백만DWT) | 2.20 | 4.87 | 6.32 | 7.81 | 20.21 | 217.14 |
| LNG 추진선 (No) | 243 | 291 | 339 | 390 | 471 | 545 |
| LNG 추진선 (DWT) | 15.26 | 17.56 | 20.34 | 23.12 | 28.57 | 33.15 |

자료 : 클락슨(Clarksons)

- 주 : 1) 선박연료유(380cst, LSFO, MGO) 가격은 연도별 평균임. 380cst는 동점도가 380인 중유, LSFO는 황함유량 0.5% 이하의 저유황 연료유, MGO는 선박용 경유로 황함유량 0.5% 이하임
2) 스크러버 선박 규모, LNG 추진선 규모는 누계실적임
3) 2020년은 11월 13일 기준임

- 국제해사기구(IMO: International Maritime Organization)의 황산화물 규제에 대응하는 황함유량 0.5% 이하 저유황유(LSFO: Low Sulphur Fuel Oil) 가격은 2020년 톤 당 379달러를 기록해 전년 대비 톤당 227달러(37.4%) 하락함¹⁾²⁾
 - 코로나19 확산으로 인한 글로벌 경제 불황과 석유수출국기구(OPEC)의 공조 감산으로 인한 원유 가격 하락에 기인함
- 2020년 스크러버 선박 수는 2,020척, 2억 1,714만 재화중량톤수(DWT)에 달함
 - 이는 전년 대비 척수 기준 1,519척, DWT 기준 1억 9,693만 톤 증가한 것임
- 2020년 LNG 추진선 수는 545척, 3,315만 DWT에 달함
 - 이는 전년 대비 척수 기준 74척, DWT 기준 458만 톤 증가한 것임
- 코로나19에도 해운·물류산업의 친환경 전환이 지속되고 있음

참고자료 : www.sin.clarksons.net(검색일: 2020.11.18)

안영균 전문연구원

051-797-4643, ahnyg@kmi.re.kr

1) 황산화물을 3.5% 이상 함유하는 중유 380cst의 가격은 2020년 톤 당 310달러를 기록해 전년 대비 톤 당 138달러(44.3%) 하락함
2) 황산화물 0.5% 이하 함유 마린가스오일(MGO: Marine Gas Oil)의 가격은 2020년 톤 당 441달러를 기록해 전년 대비 톤 당 255달러(36.7%) 하락함



물류정책·산업동향

머스크, 2021년 무역 거래량 반등 기대

- 머스크의 3분기 수익은 세전영업이익(EBITDA: Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization)이 전년 대비 39% 증가한 22억 9,700만 달러, 수익(Revenue)은 전년도를 상회한 9억 9,900만 달러였음
 - 코로나19가 컨테이너 운송량에 부정적인 영향을 끼쳤음에도 불구하고 머스크는 견고한 수익성과 원활한 현금흐름을 유지하고 있으며, 예상보다 빠른 회복세를 보이고 있음
- 이번 분기 주요 성과 요인은 해운 부문 EBITDA가 전년 12억 9,400만 달러에서 18억 500만 달러로 5억 1,100만 달러가 증가하여 25.4%의 수익 증가율을 달성한 것으로, 이는 일부 노선의 갑작스런 수요 증가에 따른 비용 절감과 단기적으로는 컨테이너 운임 가격 상승 때문일 것으로 예상됨
 - 또한 2분기 대비 순차적인 수요 회복 및 소비자들의 디지털 서비스 이용 증가 등의 요인들도 꼽았음
- 이에 머스크는 2020년 전체 경영 실적 목표치를 상향 조정했으며, Søren Skou 최고경영자는 “코로나19 초기 유행 때부터 위축됐던 유통업체 및 제조업체들의 재고 소진과 더불어 소비자들의 지출이 상승하면서 올 가을 무역량이 다시 증가세를 보이고 있다”고 언급함
 - 그리고 “휴가 및 여행이나 외식비로 지출되던 돈이 평면 스크린 등 상품 구매, 주택 수리 등에 쓰였으며, 올해 2분기 경기둔화 이후 소비자 수요가 회복되면서 가용 총통수가 살아나고 있다”고 분석함
 - 또 프랑스 CMA CGM와 독일의 Hapag-Lloyd도 아마존과 월마트 등의 미국 소매업체로부터 아시아산 수입품에 대한 운송 수요가 급증했으며, 통상 선적 성수기는 8월부터 10월 초까지인데 올해는 7월부터 시작되어 현재 진행형이라고 선사들은 덧붙여 말함

2019년 및 2020년 3분기 수익 비교

| USD million | 2020 | 2019 |
|---|-------|--------|
| Logistics & Services | 1,891 | 1,702 |
| Unallocated activities, eliminations etc. | -392 | -408 |
| Ocean | 7,118 | 7,423 |
| A.P. Moller - Maersk consolidated - continuing operations | 9,917 | 10,055 |
| Manufacturing & Others | 324 | 339 |
| Terminals & Towage | 976 | 999 |

자료 : <https://www.maersk.com/news/articles/2020/11/18/strong-performance-by-ap-moller-maersk-q3>(검색일: 2020.11.19)



2019년 및 2020년 3분기 세전영업이익(EBITDA) 비교

| USD million | 2020 | 2019 |
|---|-------|-------|
| Unallocated activities, eliminations etc. | -15 | -83 |
| Logistics & Services | 131 | 91 |
| Terminals & Towage | 328 | 315 |
| A.P. Moller - Maersk consolidated - continuing operations | 2,297 | 1,656 |
| Ocean | 1,805 | 1,294 |
| Manufacturing & Others | 48 | 39 |

자료 : <https://www.maersk.com/news/articles/2020/11/18/strong-performance-by-ap-moller-maersk-q3>(검색일: 2020.11.19)

2019년 및 2020년 3분기 자본적지출(CAPEX) 비교

| USD million | 2020 | 2019 |
|---|------|------|
| Ocean | 147 | 209 |
| Manufacturing & Others | 5 | 7 |
| Unallocated activities, eliminations etc. | 1 | -2 |
| Terminals & Towage | 104 | 106 |
| A.P. Moller - Maersk consolidated - continuing operations | 280 | 343 |
| Logistics & Services | 23 | 23 |

자료 : <https://www.maersk.com/news/articles/2020/11/18/strong-performance-by-ap-moller-maersk-q3>(검색일: 2020.11.19)

참고자료 : www.maersk.com(검색일: 2020.11.19), www.wsj.com(검색일: 2020.11.19)

이경미 연구원

051-797-4644, kmlee@kmi.re.kr

알리바바 그룹 물류 자회사, 일본에 4개 주요 거점 확보

- 2020년 11월 10일, 중국 최대의 전자상거래 기업인 알리바바 그룹의 물류 자회사 차이나오 스마트 로지스틱스 네트워크(Cainiao Smart Logistics Network, 이하 차이나오)는 2020년 9월말에 일본 시장에 진출했음을 발표함
- 중일 양국 간 전자상거래 물류가 확대되는 가운데 차이나오가 일본 시장의 엔드투엔드³⁾(end-to-end) 서플라이체인 솔루션을 강화한 것으로 볼 수 있음
 - 일본에는 이미 세계 최대의 전자상거래 업체인 아마존이 풀필먼트⁴⁾(fulfillment) 센터를 확충하고 있으나, 아시아권을 중심으로 기반 확대 중인 알리바바가 일본 내 물류 직영화에 나섰다고 해석할 수 있음
 - 차이나오의 글로벌 서플라이체인 담당은 일본 시장의 중요성을 언급하고 일본 기업의 수출입 확대를 위해 강력한 첨단 테크놀로지 물류 기반과 효율적 운영을 지원할 수 있다고 강조함
 - 차이나오는 일본 시장 물류 서비스 제공으로 일본 발착 화물의 배송 효율성이 40% 정도 개선될 것으로 전망함
- 차이나오는 일본의 주요 경제권을 중심으로 4개의 거점에 물류 창고를 확보했음
 - 관동·관서 지방의 4개 거점에 B2B(기업과 기업 간의 거래), B2C(기업과 소비자 간의 거래) 부문 각각 1개씩 물류 창고를 확보했음
 - B2B용 요코하마 창고의 연면적은 1만 m², 고베 창고는 1만 9,000m²임
 - B2C용 도쿄 창고의 연면적은 2만 m², 오사카 창고는 1만 3,000m²임
 - 특히 요코하마 창고는 창고관리 시스템(WMS)을 풀가동하기 위해 물류 로봇을 도입한 스마트 창고이며, 도쿄 창고는 나리타-하네다 국제공항에 접근성이 뛰어난 곳에 입지하고 있음
- 차이나오의 일본 시장 진출을 위한 최대의 세일즈 포인트는 고객의 화물에 손실이 발생한 경우, 2영업일 이후 최고 150만 엔의 보상금 지불 보증에 있으며, 이로써 일본 기업이 알리바바의 물류 서비스를 안심하고 이용할 수 있도록 유도하고 있음
- 한편, 국제 운송은 항공편·선편 모두를 이용하고 있으며, 퍼스트·라스트 마일 배송⁵⁾ 서비스 기능은 일본통운, 4PX 외에 중국 물류 대기업 시노트랜스의 일본법인 홍위안(宏遠) 그룹과도 제휴하여 중일 양국 간 통관의 신속화를 도모하고 있음
- 지난 10월말부터 알리바바가 우리나라에도 진출하고 엔드투엔드 물류 및 서플라이체인 서비스를 시작한 만큼 알리바바의 향후 움직임을 주목할 필요가 있음

3) 엔드투엔드란, '한쪽 끝에서 다른쪽 끝까지', '처음부터 끝까지' 등의 의미로, 서플라이체인 전체의 효율성, 유연성 및 비용 이익 등을 고려한 최적화된 통합 물류의 개념을 정의할 때 이용되고 있음.

4) 풀필먼트란, (의무·직무 등의) 이행, 수행, 완수라는 의미이나, 1999년 아마존이 물류센터를 '물류를 넘어서, 전자상거래 고객의 주문에서 배송까지 전 과정을 수행하는 센터'라고 소개하며 '풀필먼트 센터'라고 명칭을 차별화하면서 사용하게 되었음.

5) 퍼스트 마일 배송(First Mile Delivery)은 제조사가 제품을 풀필먼트 센터까지 인도하는 단계로 B2B 개념이고, 라스트 마일 배송(Last Mile Delivery)은 풀필먼트 센터에서 최종 고객에게 제품을 인도하는 단계로 B2C, C2C 개념임.

차이나오의 스마트 창고 전경



자료 : <https://secure.marinavi.com/news/content/NewsNumber/262337>

■ 참고자료 : www.marinavi.com(검색일: 2020.11.12., 2020. 11. 19.)

한성일 부연구위원

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

Clean Artic Alliance, IMO에 실효성 있는 '북극지역 중유 사용 금지안' 마련 요구

- 노르웨이 정부는 지난 11월 9일 노르웨이 인근해역 스발바르(Svalbard)군도 주변 해역에서 중유 사용을 전면 금지함
- 북극 환경 운동 단체(Clean Artic Alliance)는 IMO에서 제안한 중유 사용 금지조항은 2029년이 지나서야 발효될 것이므로 향후 약 10년간은 북극이 중유 사용으로 인한 위험에 노출될 것이라고 주장함
 - Clean Artic Alliance는 19개 비영리 단체로 구성되었으며 특히 북극지역에서 중유의 사용과 이동을 금지하는 운동을 주도하고 있음
- 아울러 IMO가 중유사용을 중단하게 하는 적절한 조치를 하지 않을 경우 북극 해빙에 따른 북극에서의 선박 운송량 증가로 인해 더 큰 오염이 초래될 것으로 우려함
 - IMO는 중유 사용 금지를 위한 대한 규제 초안을 만들었으나 노르웨이를 중심으로 한 국제사회는 해당 규제안의 중유 사용 면제와 면책 조항이 매우 제한적이라고 주장하고 있음
- IMO 해양환경보호위원회(Maritime Environment Protection Committee, MEPC)는 이번 회의에서 북극지역 중유 사용에 대한 규제 초안을 승인할 예정임
- 그러나 IMO 북극 회원국들은 노르웨이 정부의 의견을 적극 반영하여 북극지역 중유사용 면책 조항을 삭제하거나 대폭 개정하고 규정 시행 일자를 명확히 제시하여 IMO 규제의 실효성을 높여야 한다고 요구하고 있음

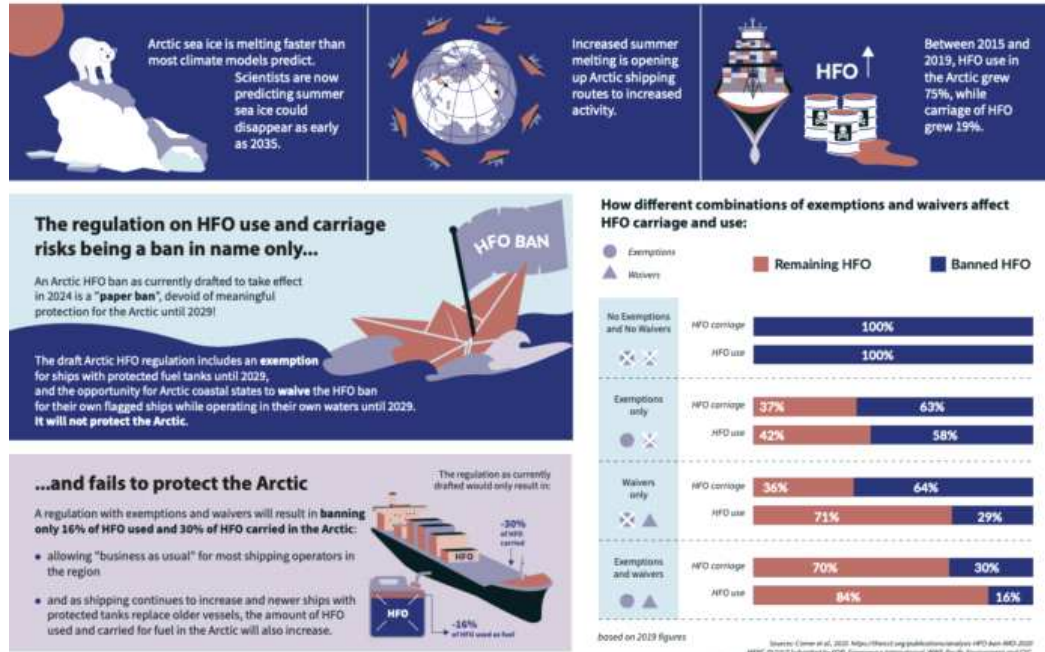
북극지역 중유사용 금지 포스터



자료 : <https://www.hfofreearctic.org/en/2020/11/09/reaction-to-norways-proposal-for-arctic-ban-on-polluting-heavy-fuel-oil-in-svalbard/>

IMO 북극지역 중유사용 금지 규제 실효성에 의문을 제기하는 포스터

The IMO Draft Arctic Heavy Fuel Oil (HFO) Regulation: A Ban In Name Only?



자료 : <https://www.hfofreearctic.org/en/2020/11/16/ngos-urge-imo-to-rethink-weak-hfo-ban-demand-stronger-arctic-protection/>

참고자료 : www.thebarentsobserver.com(검색일 2020.11.19.), www.hfofreearctic.org(검색일 2020. 11.19.)

황선일 부연구위원

051-797-4675, shwang@kmi.re.kr