

편집 및 발행인 : 장영태 · 발행처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터 (부산광역시 영도구 해양로 301번길 26)

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

Contents

● 국제물류 통계

- 글로벌 상위 10대 컨테이너항만 중 아시아 항만이 1~9위 독차지
- 태국 수출입·통관 경쟁력, 아세안 국가 중 상위권이나 개선 시급

● 국제물류 주요 이슈

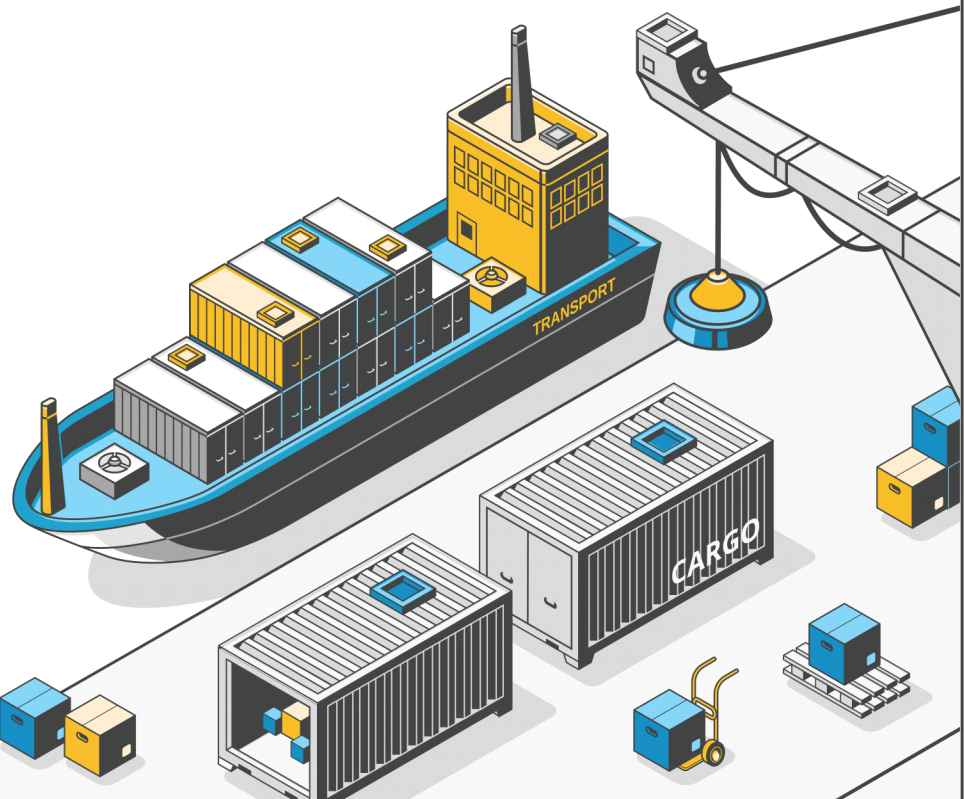
- 탄소배출 압박으로부터 한숨 돌린 해운물류기업
- 일본 종합물류시책대강(2021-2025), 새로운 종합 물류정책 방향성 제시①

● 국제물류 연구동향

- 글로벌 물류기업의 탄소배출 공개 전략 변화 (2010-2015)

● 공지사항

- 2021 해외물류시장 개척지원 사업 추가 모집 공고
- “국제물류 정보포털” 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

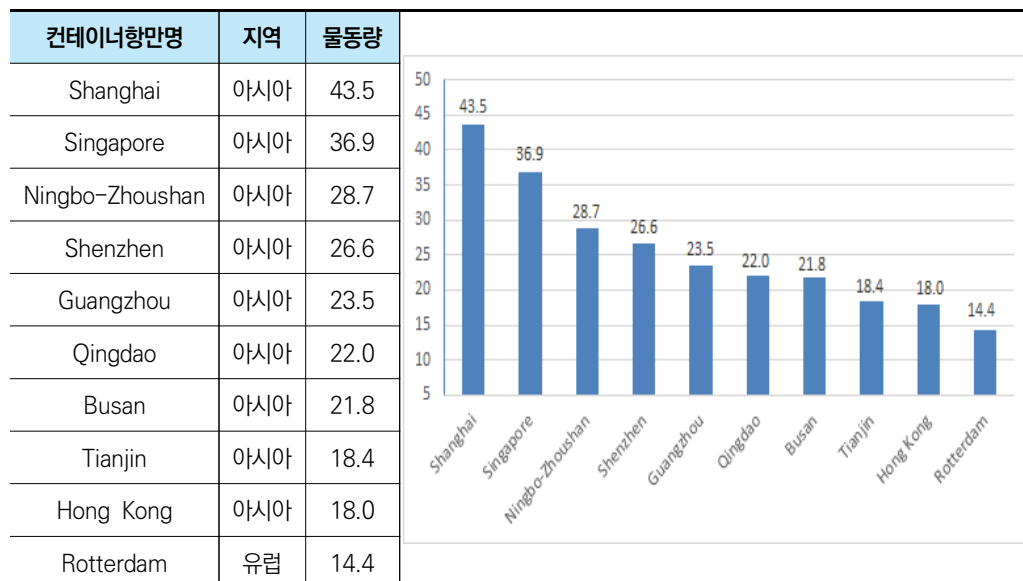


글로벌 상위 10대 컨테이너항만 중 아시아 항만이 1~9위 독차지

- ▶ 컨테이너 물동량 처리기준으로 2020년 글로벌 상위 10대 항만 중 9개 항만이 아시아에 위치해 있음
 - 상하이항은 4,350만 TEU로 세계 1위를 차지했으며 뒤를 이어 싱가포르항이 3,690만 TEU이며, 우리나라 부산항은 7위로 2,180만 TEU를 처리했으며 9개 항만 중 7개가 중국 항만임
- ▶ Clarkson Research Services자료에 따르면 2020년 기준 주요 컨테이너 화물 흐름을 살펴보면 아시아-태평양항로가 전 세계 정기선항로의 중심으로 성장할 것으로 보여짐
 - 컨테이너 화물의 흐름을 크게 태평양항단, 유럽-아시아-유럽, 대서양항단으로 구분해 조사한 결과, 태평양 항단항로가 2,500백만 TEU(45.5%), 유럽-아시아-유럽항로가 2,500백만 TEU(41.8%), 대서양 항단항로가 700백만 TEU(12.7%)로 아시아-태평양항로가 전체의 87.3%를 차지함

글로벌 10대 컨테이너항만 현황(2020년 기준)

(단위 : 백만 TEU)

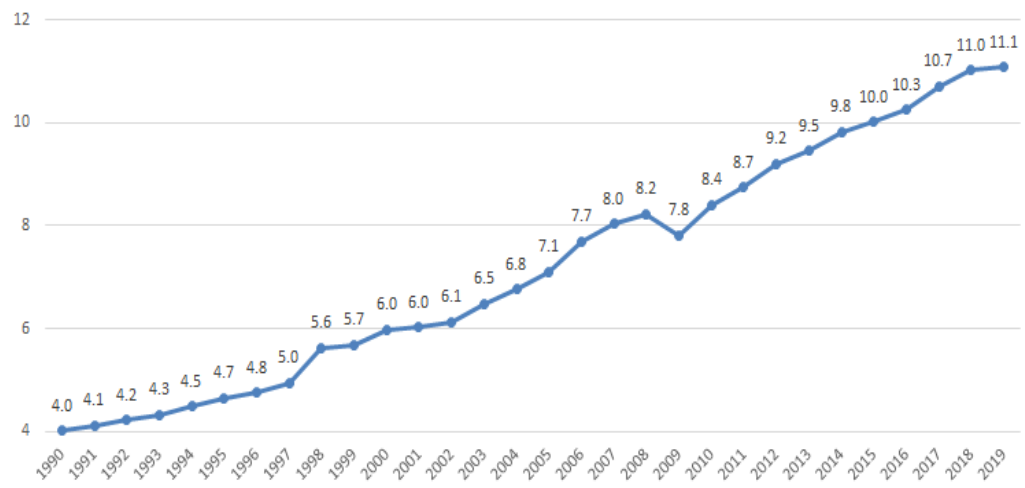


자료 : www.statista.com

- ▶ 한편 UNCTAD 자료에 따르면 전 세계 해상을 통한 상품 운송 수요는 매년 증가해 2019년도에는 20년 전인 1990년도에 비해 약 3배 정도 증가했음
 - 해상운송 물동량은 1990년도의 약 4억 톤에서 2019년도에는 약 11.1억 톤으로 약 3배 증가했으며 2008년에 발생한 세계 금융위기 시기를 제외하고 꾸준히 증가하고 있음

세계 해상운송 물동량 추이(1990~2019년)

(단위 : 억 톤)



자료 : UNCTAD.org

태국 수출입·통관 경쟁력, 아세안 국가 중 상위권이나 개선 시급

- 물류성과지수(LPI)를 통해 태국 물류시장의 경쟁력을 살펴본 결과 최근 들어 종합 순위 및 점수가 점차 높아지고 있으나, 통관 및 물류서비스 부문은 여전히 개선이 시급함
 - 태국 LPI 순위는 2007년 31위를 기록한 이후 35위(2010년), 38위(2012년), 45위(2016년) 등 매년 순위가 바뀌었으나, 2018년 32위를 기록하며 개선되고 있음
 - 종합점수 또한 순위변동에 따라 점차 상승한 가운데 통관 및 인프라 분야는 상대적으로 낮은 점수를 기록하는 등 개선이 요구됨
 - 2007~2018년까지 6번의 조사에서 통관, 운송 및 물류서비스 분야의 평균 점수를 살펴보면 통관(3.08점), 운송(3.27점) 및 물류서비스(3.25점) 모두 평균 종합점수(3.31점)를 밑도는 수준을 보였음
 - 반면 인프라 및 소요시간 분야의 평균점수는 각각 3.34점, 3.77점으로 높게 나타났으며, 특히 소요시간 항목의 점수는 매년 종합점수 대비 큰 폭의 점수를 기록하는 등 타 항목 대비 경쟁력이 높음

태국 LPI 순위 및 항목별 점수 추이(2007~2018년)

연도	순위	종합점수	통관	인프라	운송	물류 서비스	접근성	소요시간
2007	31	3.31	3.03	3.16	3.24	3.31	3.25	3.91
2010	35	3.29	3.02	3.24	3.27	3.16	3.41	3.73
2012	38	3.18	2.96	3.31	3.21	3.08	3.18	3.63
2014	35	3.43	3.21	3.25	3.3	3.4	3.45	3.96
2016	45	3.26	3.11	3.91	3.14	3.12	3.20	3.56
2018	32	3.41	3.14	3.14	3.46	3.41	3.47	3.81
평균	-	3.31	3.08	3.34	3.27	3.25	3.33	3.77

자료 : World Bank LPI

● 태국의 수출입 및 통관 경쟁력은 선진국 대비 여전히 미흡한 수준이나, 아세안 및 주변 국가 대비 높은 수준임

- Wold Bank가 국가별 수출입 및 통관 지수를 8개 항목으로 구분해 태국의 수출 및 통관 경쟁력을 살펴본 결과 일부 항목에서 아세안 국가 대비 높은 경쟁력을 보임
- 수출입 관련 서류 제출 및 행정 절차 등에 소요되는 시간은 수출(11시간), 수입(4시간) 모두 선진국 대비 많이 소요되나, 아세안 및 주변 국가 대비 경쟁력이 뛰어난 것으로 나타남
- 수출입 서류 제출 등에 소요 되는 비용의 경우 수출(97달러), 수입(43달러) 모두 선진국 대비 2-4배나 높게 나타남

태국 수출·통관 경쟁력 비교 현황

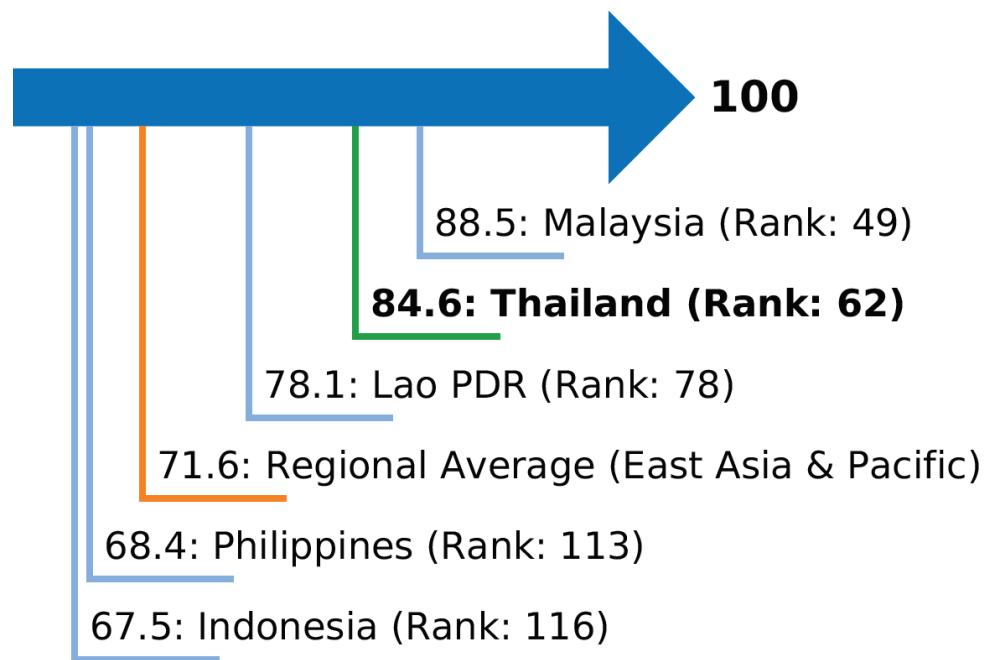
Indicator	Thailand	East Asia & Pacific	OECD high income
Time to export: Border compliance (hours)	44	57.5	12.7
Cost to export: Border compliance (USD)	223	381.1	136.8
Time to export: Documentary compliance (hours)	11	55.6	2.3
Cost to export: Documentary compliance (USD)	97	109.4	33.4
Time to import: Border compliance (hours)	50	68.4	8.5
Cost to import: Border compliance (USD)	233	422.8	98.1
Time to import: Documentary compliance (hours)	4	53.7	3.4
Cost to import: Documentary compliance (USD)	43	108.4	23.5

자료 : World Bank, *Doing Business 2020*, 2020.

● 수출입 및 통관 경쟁력 점수를 비교한 결과 태국은 84.6점으로 전 세계 62위를 기록해 아세안 국가 중 높은 순위를 기록함

- 앞서 World Bank가 조사한 8개 항목을 토대로 전 세계 국가를 대상으로 수출입 및 통관 분야를 점수화 해 경쟁력을 파악한 결과 태국은 84.6점으로 62위를 기록함
- 아세안 및 주변국 중 가장 높은 순위를 기록한 국가는 말레이시아(49위)이며 이어서 태국(62위), 라오스(78위), 필리핀(113위) 순으로 나타남
- 태국의 통관 및 기타 물류서비스 관련 지표의 경우 여전히 개선이 시급하지만 아세안 국가 대비 높은 순위를 유지하고 있는 것으로 나타남

수출입·통관 경쟁력 점수 및 순위 비교



자료 : World Bank, *Doing Business 2020*, 2020.

참고자료 : World Bank, *Doing Business 2020*, 2020.

김동환 연구원

051-797-4913, kdong@kmi.re.kr

탄소배출 압박으로부터 한숨 돌린 해운물류기업

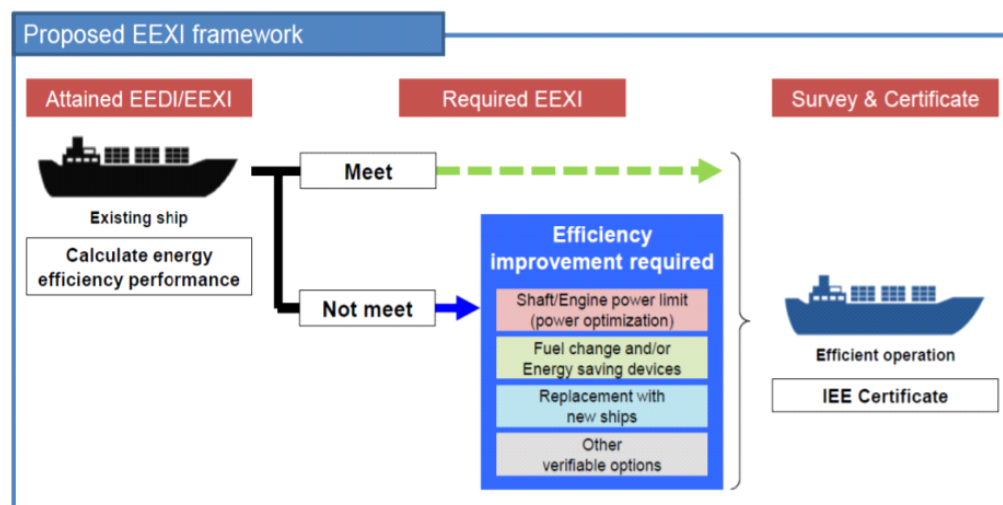
- ▶ 지난 16일 국제해사기구(International Maritime Organization · IMO)는 2023년부터 적용하는 환경규제를 결정했음

- IMO의 해양환경보호위원회(Marine Environment Protection Committee · MEPC)는 런던 현지 시간 6월 16일 76차 MEPC에서 EEXI와 CII 등급제 도입을 결의함

- EEXI(Energy Efficiency Existing Ship Index): 기존 선박의 에너지 효율지수로서 선박 운항 시 배출되는 탄소 배출량으로 선박의 에너지 효율 등급을 정하는 기준을 모든 선박으로 확대하는 내용임. 등급을 받지 못하는 노후 선박은 운항속도를 줄이거나 탄소배출 저감 장치 등을 활용해야 함
- CII(Carbon Intensity Indicator): 탄소집약지수로서 선박의 탄소배출량을 매년 측정해 규제 수위를 결정하는 제도임. 선박의 에너지 효율 등급을 A부터 E까지 5등급으로 구분하고 D와 E등급은 에너지 효율을 높일 수 있는 조치를 취해야하며, 그렇지 못할 경우 해당 선박을 시장에서 퇴출시킬 수 있는 제도임

- ▶ 이번 개정안을 통해 EEXI 및 CII 인증 요건은 2023년 1월 1일부터 발효돼 2024년에 첫 번째 등급이 부여되고 늦어도 2026년 1월 1일까지 탄소집약도 측정효과를 검토할 예정임

76차 MEPC에서 제안되었던 EEXI 개요



자료: 해양수산부, 「해양환경정책설명회」, 2020.12.4.참조

- **아울러 탄소배출량 개선 목표치를 2023년부터 2026년까지 연간 2% 감축안을 채택했음**

 - 탄소배출량 목표 안건은 76차 MEPC의 최대 관심사였으며, 미국과 EU의 4% 탄소감축안과 더불어 가장 치열하게 논의되었던 부분임
 - 미국과 EU는 2030년까지 탄소 배출량을 40%을 줄이고 2050년까지는 무려 70%를 감축하는 정책을 지지했음
 - 이번에 IMO에서 채택한 2% 감축안은 한국, 일본, 노르웨이 등의 입장이 반영된 결과로서 평가받고 있음
- **오랜 시간 동안 논의를 했지만 잠재적 탄소세와 탄소 제로 배출과 관련된 연구개발기금을 포함한 일부 안전에 대한 합의는 이루어지지 않았음**

 - 이달 초 Maersk는 전통적인 화석연료에서 배출되는 탄소에 대해 톤당 최소 150달러의 세금을 부과하는 것을 제안했으며, MSC와 세계해운위원회(World Shipping Council)는 지속 가능한 친환경적인 해양 연료를 연구하고 개발하기 위한 50억 달러 프로그램의 설립을 추진하는 것을 제안했으나 이번회의에서 부결됨
- **제76차 MEPC에서 결의된 2% 탄소 감축안은 해운사 및 국제물류기업들에게 신중한 환영(cautious welcome)을 받았음**

 - MEPC 결의안은 미국과 EU에서 제안한 4% 감축안의 절반에 해당하는 조치이며 주요 해운사 및 물류기업은 1차(2023년~2026년) 기간 동안 추후 감축안에 대한 준비를 할 수 있는 여유를 확보함
 - Hapag Lloyd의 대변인은 이번 결과에 대해 감사하게 생각하지만, 탄소 제로 배출을 위한 기술과 연료에 대한 연구개발은 여전히 중요함을 강조했고, 2021년 11월에 예정된 77차 MEPC에서는 이와 관련된 논의들이 더욱 적극적으로 이루어져야 한다고 강조했음

자료: <https://www.joc.com>, (검색일 2021.6.21.) / 해양환경정책실명회 제75차 해양환경보호위원회 결과 설명회 (2020.12.4.)

일본 종합물류시책대강(2021-2025), 새로운 종합물류정책 방향성 제시①

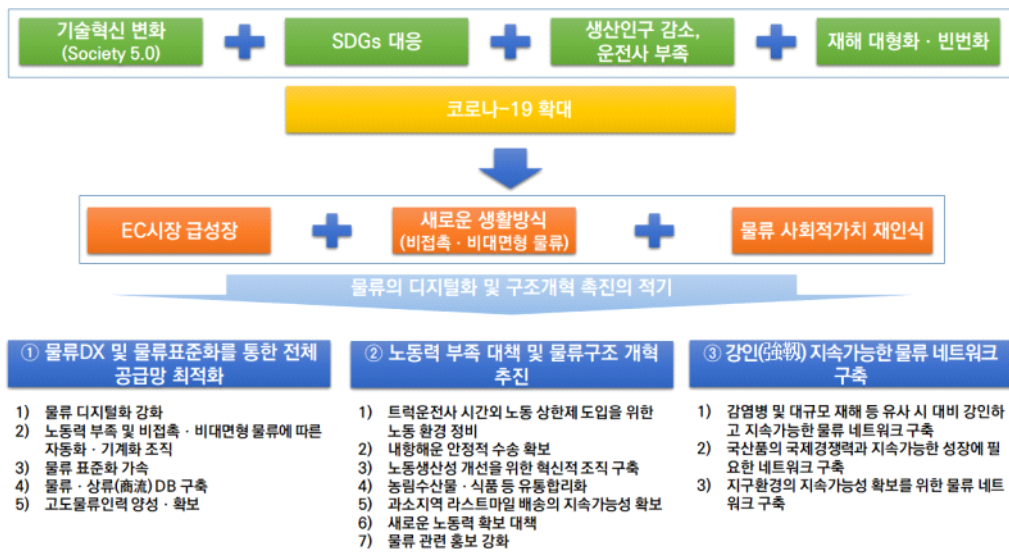
- ▶ 지난 6월 15일 일본 국토교통성은 종합적인 물류정책계획인 「종합물류시책대강(2021년도 ~2025년도)」이 각의결정되었다고 발표함

 - 동 계획의 기간은 2025년까지로 KPI에 의해 정량적으로 정책의 진행 상황을 파악하고, 전문가 및 이해관계자 등이 정책 평가를 실시하는 방식을 채택함
- ▶ 동 계획의 주요과제로는 인구감소 본격화 및 노동인력 부족, 재해의 대형화빈번에 따른 국민 안전 확보, Society5.0 실현을 통한 디지털화 및 혁신 강화, 지구환경의 지속가능성 확보 및 SDGs 대응, 코로나-19 대응 등이 있음

 - (인구감소 본격화 및 노동인력 부족) 지역경제 활성화, 지역 균형발전 추진을 위해 농림수산물의 수출확대 등 지역과 해외를 직접 연결하는 시책 등이 필요함
 - (재해의 대형화빈번에 따른 국민 안전 확보) 2033년 주요 인프라(도로, 항만 등) 중 건설 50년 이상 시설수 비율은 2018년 대비 최대 6배 증가할 예정으로 노후 인프라에 대한 유지관리가 매우 중요한 과제임
 - (Society5.0 실현을 통한 디지털화 및 혁신 강화) 여성, 고령자, 젊은이, 장애인, 재류 외국인 등 다양성 관점에서 교류 활성화와 다각적인 혁신이 실현되는 사회를 구축해야 함
 - (지구환경의 지속가능성 확보 및 SDGs 대응) 행정 분야에서 SDGs에 규정된 17개 목표, 169개 전략을 고려해 정책 입안 및 실행이 필요함
 - (코로나-19 대응) 코로나-19에 따른 글로벌 공급망 재구축 및 다른 선진국 대비 크게 뒤쳐진 DX(Digital Transformation) 가속화를 도모해야 함
- ▶ 주요과제 및 글로벌 물류환경 변화 등을 고려해 동 계획의 방향성을 설정하고, ①물류 DX 및 물류표준화를 통한 전체 공급망 최적화, ②노동력 부족 대책 및 물류구조 개혁 추진, ③강인(強靱) 지속가능한 물류 네트워크 구축 등 3개 전략을 책정함

 - 기존 계획에서는 '강한 물류 구축'이 목표였으나, 동 계획에서는 코로나-19 영향으로 인한 사회의 극적인 변화 등을 고려해 「간소하고 유기적인 물류」, 「담당자의 편의성이 높은 물류」, 「강하고 유연한 물류」 실현을 방향으로 설정함
 - 이러한 인식은 물류에 종사하는 사업자, 노동자뿐만 아니라 제조기업, 화주, 소비자 등 물류에 관련된 모든 이해관계자에게 공유되어야하고, 상호 협력이 필요함
 - 그리고 모든 정책 책정 시에는 안전 확보가 대전제가 되어야 함

일본 종합물류시책대강(2021~2025) 개요



자료: 國土交通省, 総合物流施策大綱 (2021年度~2025年度) の概要, 2021.6, p. 1.

글로벌 물류기업의 탄소배출 공개 전략 변화(2010-2015)

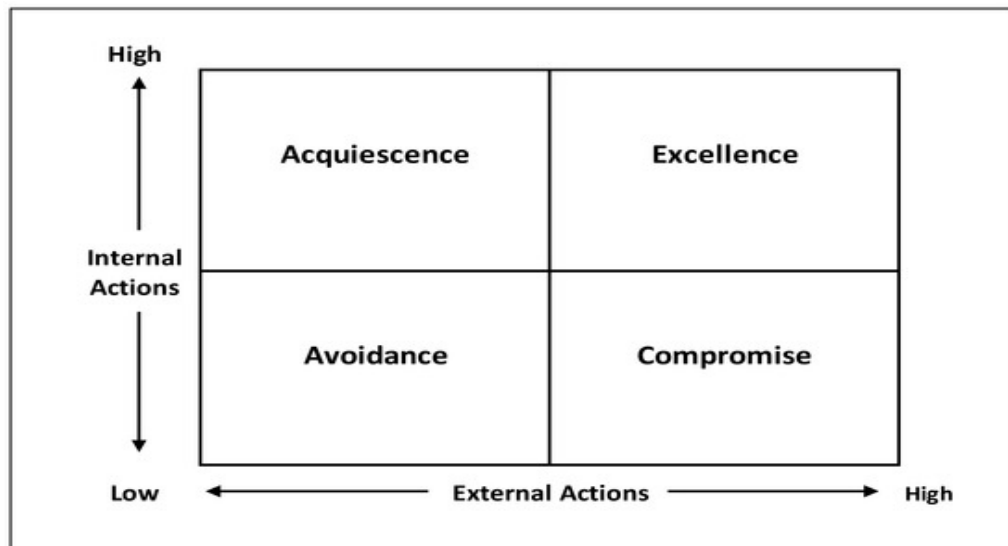
무엇을 왜 연구했는가?

- ▶ 글로벌 물류 기업은 기관 및 이해관계자의 압력으로 인해 탄소 관련 정보를 점점 더 공개하고 있음
- ▶ 그러나 기존 연구는 이러한 압력과 기업 탄소 공개 전략에 미치는 영향을 분류하는 횡적연구에 머무르고 있음
- ▶ 특히, 현재까지의 문헌은 서로 다른 탄소 공개 전략과 시간이 지남에 따라 탄소 공개 전략이 어떻게 변했는지를 구분하지 못하고 있음
- ▶ 기존의 정적인 연구보다는 시간의 흐름에 따라 탄소배출과 관련된 기업의 전략이 어떻게 변화하고 있는지를 살펴보는 종적연구는 매우 의미가 있음

무엇을 발견했는가?

- 네 가지 이상적인 유형을 제안하는 탄소 공개 행동 모델을 개념화하여 내부 및 외부행동 (internal or external actions¹⁾) 간 동적 상호 작용과 탄소 공개 전략에 미치는 영향에 대한 이해를 높임

기업의 탄소 공개 대응 전략 프레임

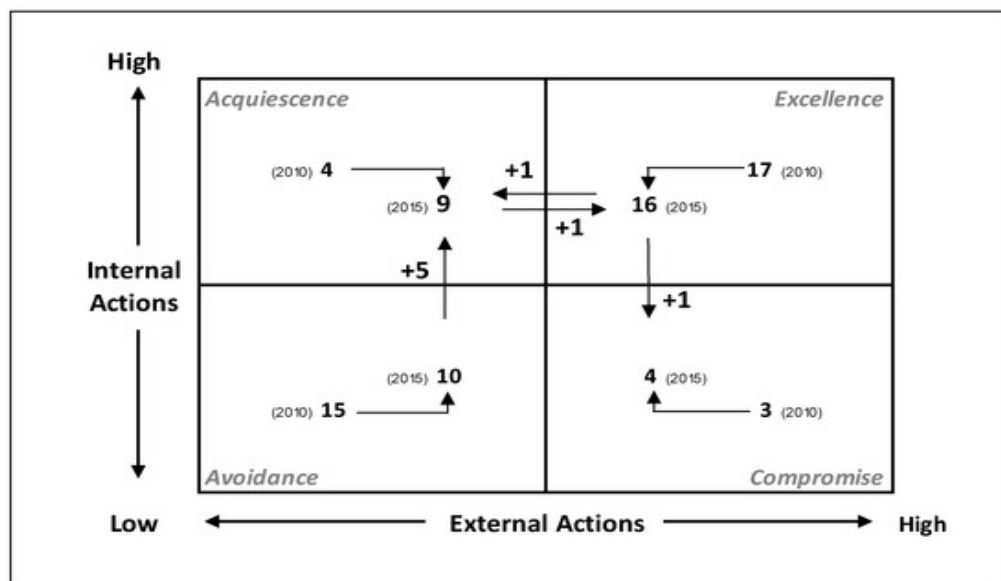


자료: D. M. Herold(2018). "Has carbon disclosure become more transparent in the global logistics industry? An investigation of corporate carbon disclosure strategies between 2010 and 2015". *Logistics*, 2(3), 13.

1) 기관 및 이해 관계자의 압력에 대응하기 위해 기업은 내부행동과 외부행동의 두 가지 유형의 조치를 채택할 수 있음. 내부행동의 예로서 이사회 수준의 지속 가능성위원회 구성 등을 들 수 있으며, 외부행동은 회사의 운영이 합법적이며 회사가 환경적으로 책임있는 시민으로 운영되고 있음을 이해 관계자에게 설득하는 커뮤니케이션 및 참여 활동과 관련 등을 들 수 있음.

- Bloomberg ESG 및 CDP(Carbon Disclosure Project) 데이터의 25가지 특정 탄소 관리활동(Carbon Management Practice, · CMP)을 활용해 2010년과 2015년 사이에 CMP가 어떻게 변했는지 측정하는 모델을 제시했음

탄소 공개 전략의 변화



자료: D. M. Herold(2018). "Has carbon disclosure become more transparent in the global logistics industry? An investigation of corporate carbon disclosure strategies between 2010 and 2015". *Logistics*, 2(3), 13.

- 대부분의 기업이 탄소 공개 전략을 회피형(Avoidance)에서 묵인형(Acquiescence)으로 변경하면서 보다 투명한 행동으로 전환하고 있음
 - 글로벌 물류 산업 내에서 대부분의 변화는 더 많은 내부 CMP에서 비롯되고 있음을 확인함
 - 흥미롭게도 1개 기업이 우수형(Excellence)에서 타협형(Compromise)으로 변경해 내부행동의 범위를 줄였음
 - 외부적 관점에서 각 1개의 기업이 우수형(Excellence)에서 묵인형(Acquiescence)으로 또는 그 반대로 외부행동의 변화를 관찰했음

연구결과는 어떤 교훈을 주는가?

- CMP에 의해 2010년과 2015년 사이에 보다 투명한 행동으로의 전반적인 변화가 관찰했다는 것은 글로벌 물류기업들이 환경문제에 대해 적극적으로 대응하고 있다는 것을 의미함
- IMO의 온실가스 규제는 2030년까지 탄소배출을 40%까지 감축(2008년 대비)하는 것으로, 국제 해운업계가 이를 준수하기 위해 노력하고 있는 상황에서 국제물류기업들도 적극적으로 동참하는 것이 필요함

자료: D. M. Herold(2018). "Has carbon disclosure become more transparent in the global logistics industry? An investigation of corporate carbon disclosure strategies between 2010 and 2015". *Logistics*, 2(3), 13.

2021 해외물류시장 개척지원 사업 추가 모집 공고

〈2021년 해외물류시장 개척지원 사업 추가 모집 공고〉

해양수산부는 해외 유망사업 발굴을 지원하고 국내기업의 글로벌 물류 시장 진출 활성화와 국내 화주기업과 물류기업의 해외시장 동반진출을 장려함으로써 양 업계 간 상생협력 풍토를 조성하고자 “해외물류시장 개척 지원 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.

2021년 6월 16일

해양수산부장관

1. 모집기간 : 2021년 6월 16일(수) 09:00 ~ 7월 14일(수) 18:00 까지
2. 대상사업 : 「해운-물류기업 해외진출 타당성조사 지원 사업」 및 「화주-물류기업 해외 동반진출 지원 사업」
3. 제출방법 : 한국해양수산개발원(www.kmi.re.kr) 홈페이지 공지사항 및 국제물류정보포털(withlogis.co.kr) 공고문 확인 및 양식을 다운받아 제출
4. 문의처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터
 - 최나영환 센터장(051-797-4770, chnayoung@kmi.re.kr)
 - 김동환 연구원(051-797-4913, kdong@kmi.re.kr)

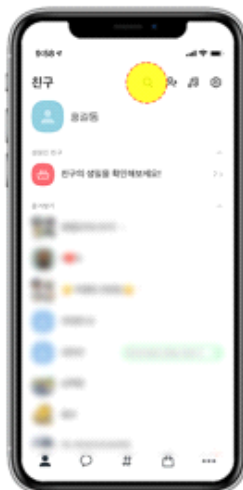
* 2021년도 1~3차 모집 선정기업 4차 모집 자원가능(당해 연도 단일 기업 최대 2건 한정)

※ 해외물류시장 개척지원 사업 온라인 사업설명회('21.06.16~)
- 유튜브 국제물류투자분석·지원센터 채널(<https://www.youtube.com/channel/UCzU7uOfuXJVd9VeJPk0IAeg>)을 통해 실시



-P- 친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면 상단 **친구 검색**



2. '**국제물류 정보포탈**' 검색



3. **친구추가** 버튼

