

Contents

통계로 보는 국제물류

- 글로벌 해상 포워딩 시장, 10대 기업이 약 40% 점유

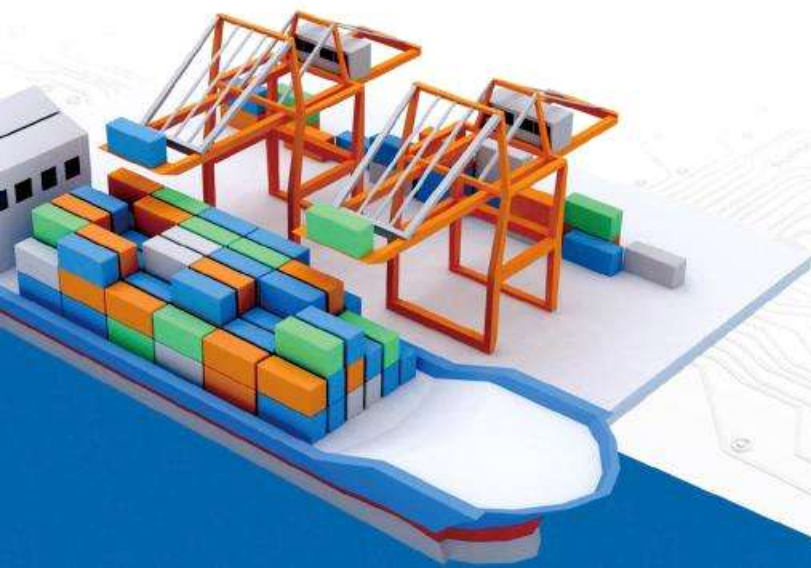
물류정책 · 산업동향

1. 미 제조업체 멕시코, 아시아 LCC국가로 글로벌 공급망 개편 중
2. 상하이 발 북미 서안 항로 '컨' 운임, 박스당 3천 달러 돌파
3. 코로나19에 따른 글로벌 컨테이너 항만 투자 감소
4. XPO, 디지털 화물운송 플랫폼에 라스트 마일 서비스 도입

명사 스피치

“북방파제 준공은 동해신항 개발을 위한 첫 걸음으로, 남은 공사와 절차들도 차질없이 추진하여 동해신항을 원활히 조성해 나가겠다.”

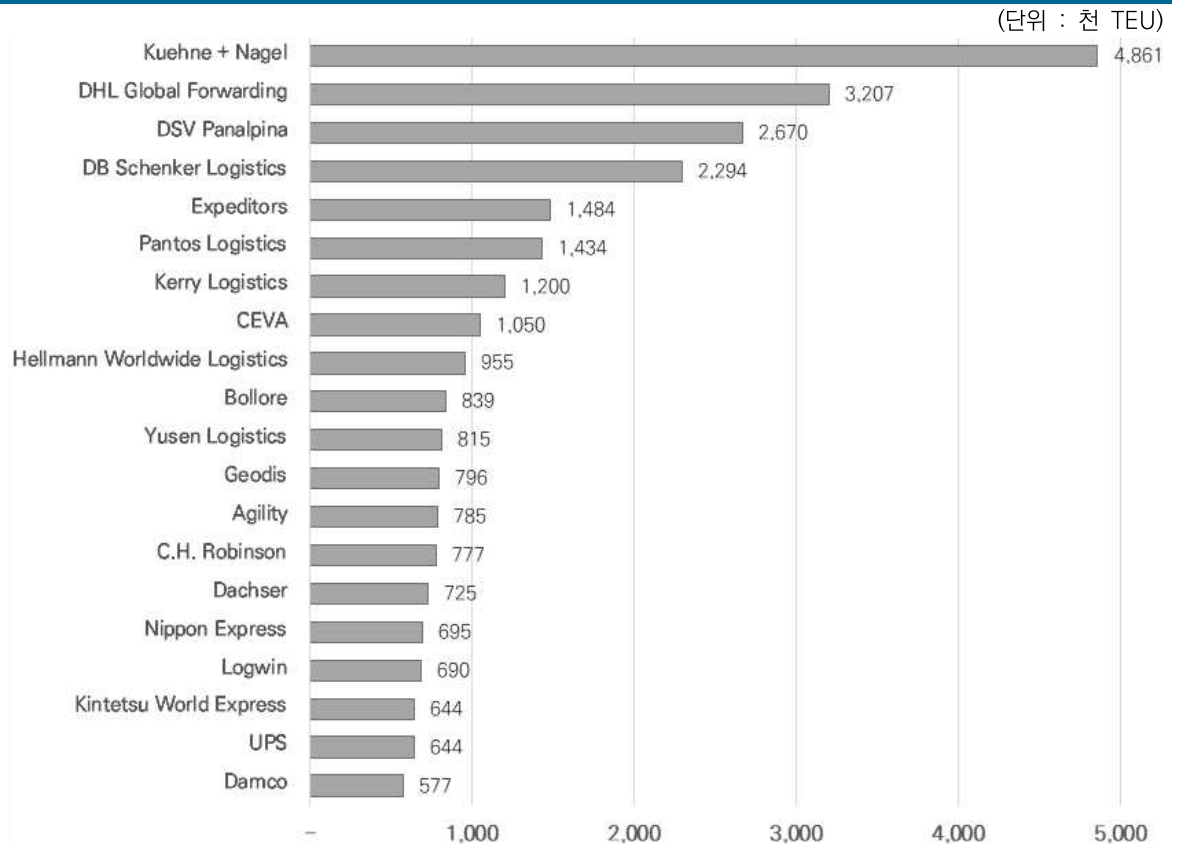
이상호 해양수산부 항만개발과장
(2020. 8. 12 /한국해운신문)



통계로 보는 국제물류

글로벌 해상 포워딩 시장, 10대 기업이 약 40% 점유

해상 물동량 기준 글로벌 포워딩 기업 순위(2019년 기준)



자료 : Transport Intelligence 2020

- 2019년 글로벌 해상 포워딩 시장 내 총 물동량은 약 5천만TEU이며, 상위 10대 기업이 약 2천만 TEU를 처리하는 등 약 40%를 점유하고 있는 것으로 나타남
 - 전체 기업 중 가장 많은 물동량을 처리한 기업은 Kuehne + Nagel이며 486만TEU로 전체 물동량의 약 10%를 차지했으며, 이어서 DHL Global Forwarding(6.4%), DSV Panalpina(5.3%) 순으로 나타남
 - 판토스는 국내 포워딩 기업 가운데 유일하게 7위를 기록하여 상위 10대 기업에 포함됨
- 전 세계 포워딩 기업 수를 고려해 볼 상위 10대 기업에 물동량이 편중되어 있어 포워딩 시장의 과점 현상이 두드러진 것으로 판단됨

참고자료 : www.gscintell.com(검색일: 2020.08.11.).

김동환 연구원

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



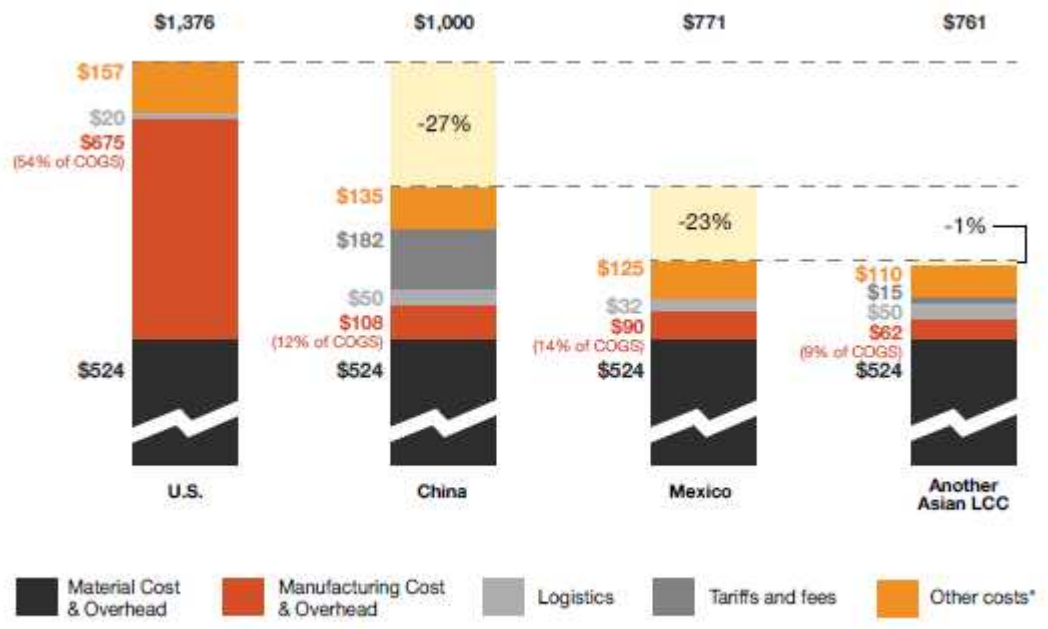
미 제조업체 멕시코, 아시아 LCC국가로 글로벌 공급망 개편 중

- 코로나19로 인한 불확실성과 전례 없는 변화로 제조업체는 글로벌 공급망을 재평가하고 있음
- 2020 PwC의 조사에 따르면 중국에 진출한 미국 기업의 16%가 이미 중국 내 또는 부분적인 중국 내 생산/공급을 완전히 중국 외로 조정할 계획이라고 함
 - 코로나19는 이러한 추세를 더욱 진전시켰으며 최근 멕시코, 중국 및 기타 아시아저비용국가(LCC: Low Cost Country)에 대한 PwC 최근 분석으로 중국 이외의 지역에 더 매력적인 공급망 옵션이 있음을 발견했음
 - 이 분석은 운송 비용, 위험 및 조달 리드 타임을 포함한 다양한 요소를 기반으로 했음
- PwC 연구에 따르면 중국에서 멕시코 혹은 아시아 LCC로 생산 공장을 이전하는 경우 운영 비용이 20% 이상 절감된다고 밝힘
 - 이 연구에 따르면 중국에서 생산을 이전하기로 결정한 미국 제조업체는 평균적으로 멕시코로 니어쇼어링(nearshoring)할 경우는 23%, 다른 아시아 LCC로 이동할 경우 24% 운영 비용을 줄일 수 있다고 추정함
 - PwC는 이와 같은 공급망 개편 대안은 비용 절감 외에 회복력(resilience)을 높이고 및 고객 만족도를 개선해줄 수 있을 것이라 생각함
- 특히 동남아시아의 다른 실행 가능하고 경쟁력 있는 LCC는 공급업체 기반과 제조 노동력을 크게 개선하여 3년 전보다 매력적인 옵션이 되었음
- 그리고 2020년 7월 1일에 새로운 USMCA¹⁾가 발효됨에 따라 북미 제조업체의 경우, 특히 멕시코는 미국 시장 판매에 있어 중국에 비해 매력적인 옵션으로 자리잡음
- PwC 분석 결과는 미국의 CFO들이 전 세계 공급망을 재편하려고 함에 따라 다른 아시아 국가들과 멕시코가 중국 진출 미국기업의 소싱과 생산의 새로운 대안으로 부상했음을 시사하고 있음
 - 중국에서 제조된 수입품의 80%가 다른 아시아 LCC에서 생산되는 경우 비용 효율성을 얻을 수 있음
 - 이중 소싱 시나리오(예: 중국+멕시코 또는 다른 아시아 LCC+멕시코)는 중국에서만 조달/생산하는 것에 비해 5~20%의 비용 절감이 가능함
 - PwC 설문조사에 따르면 업계 전체의 CFO 중 47%가 추가적인 대안 소싱 옵션을 개발하기로 동의한 것으로 나타남

1) 새로운 북미무역협정인 '미국-멕시코-캐나다협정(USMCA: US-Mexico-Canada Agreement)은 'NAFTA 현대화 협상'이라는 명분을 살려 기존 NAFTA에는 없었던 디지털 무역, 국영기업, 환경, 노동 등의 조항을 신설하고 원산지, 금융서비스, 지적재산권 등의 내용을 강화한 것임 USMCA 새 협정의 출현은 멕시코의 노동 조건을 미국의 노동 조건 수준으로 끌어올려 해외로 빠져나간 미국의 일자리를 다시 미국으로 돌아오게 하겠다는 트럼프대통령의 의지가 관철된 것임 (자료: <https://www.mk.co.kr/opinion/contributors/view/2020/05/518183/> (검색일: 2020.8.10.); 설승아·제현정, "미국-멕시코-캐나다협정(USMCA) 주요 내용과 시사점", KITA 통상리포트, Vol. 23, 2018., p1, p9)



미국 제조업체의 생산지 변경에 따른 비용 절감효과 비교



자료: PwC, Beyond China: US Manufacturers are sizing up new-and more diversified and cost-efficient-global footprints, July 2020., p5.

참고자료 : www.mhlnews.com(검색일: 2020. 7. 27.), PwC, Beyond China, 2020.7.

이연경 연구위원
051-797-4682, ekleee@kmi.re.kr



상하이 발 북미 서안 항로 '컨' 운임, 박스당 3천 달러 돌파

- 2020년 7월 31일 자 상하이 발 북미 서안 항로 컨테이너 운임이 40피트 컨테이너 1개당(이하 동일) 3,167달러로 전주 대비 463달러 급등한 것으로 나타났음
 - 상하이항운교역소(SSE: Shanghai Shipping Exchange) 운임지수²⁾ (8월 4일 자 일본해사신문 보도)
 - 북미 서안 항로 컨테이너 운임이 3천 달러를 돌파한 것은 2011년 이후 처음 있는 현상임
 - 최근의 북미항 컨테이너 물동량 회복세로 북미 서안 항로의 수급 부족 현상이 계속되고 있기는 하지만, 이렇게 운임 시황이 급등한 사례는 전무함
- 동 일자 함께 공표된 2020년 북미 동안 항로 컨테이너 운임도 전주 대비 226달러 상승한 3,495달러로 역대 최고치를 기록했음
 - 7월 31일 자 SSE 운임지수에서 북미 동·서안 양 항로의 컨테이너 운임 차액은 328달러로, 2011년 이후 최소 운임 차액을 보이고 있음
 - 2020년 들어 5월까지 양 항로의 컨테이너 운임 차액은 1천 달러 수준을 유지했으나, 6월 이후부터 북미 서안 항로의 컨테이너 운임이 급등하면서 차액이 크게 줄어들었음
- 북미 서안 항로의 컨테이너 운임이 급등한 것은, 동 항로에서의 공급 부족으로 선사가 7월부터 성수기 할증료(PSS: peak season surcharge)를 징수한 것이 주요 요인으로 분석됨
 - 7월의 성수기 할증료 징수 이후에도 북미 서안 항로는 안정된 컨테이너 물동량 추이를 보였음
 - 선사는 8월 초에도 추가 운임 인상을 실시했으며, 이러한 운임 인상이 북미 서안 항로 컨테이너 운임 급등에 직접적으로 영향을 준 것으로 분석됨
- 한편, 유럽 항로 및 지중해 항로의 컨테이너 운임은 20피트 컨테이너 1개당 각각 901달러, 935달러로 보합세를 보이고 있음
 - 그러나 유럽 항로의 경우에는 선사에 따라 SSE 운임지수와 무관하게 컨테이너 운임을 인상하는 경향이 있는 것으로 나타남

■ 참고자료 : www.marinavi.com(검색일: 2020.8.7.), en.sse.net.cn(검색일: 2020.8.7.)

한성일 부연구위원
051-797-4781, han@kmi.re.kr

2) 상하이항운교역소가 매주 공표하는 상하이발 컨테이너 운임지수(SCFI, Shanghai Containerized Freight Index)



코로나19에 따른 글로벌 컨테이너 항만 투자 감소

- 글로벌 물동량 감소는 컨테이너 처리능력 성장세에 영향을 미칠 것으로 전망
 - Drewry는 코로나19로 인해 글로벌 물동량 전망치가 하향 조정되었으며 하방리스크가 큰 상황이라고 언급함
 - 이에 따라 글로벌 컨테이너 터미널 처리능력 역시 향후 5년간 연평균 2.1% 성장에 그칠 전망이며 이는 연간 2,500만 TEU에 해당함
 - 지난 10년 동안 연간 4천만 TEU 이상 처리능력이 성장했던 것에 비해 약 40% 축소된 수준임

글로벌 컨테이너 터미널 처리능력의 연평균 성장률



자료 : <https://www.drewry.co.uk>(검색일: :2020.8.7.)

- 예정된 컨테이너 터미널 확장 사업은 시장상황을 감안하여 추진할 필요
 - 컨테이너 처리량은 2019년 801백만 TEU에서 2024년 951백만 TEU로 연평균 3.5%가 증가함
 - 컨테이너 처리량 증가율이 터미널 처리능력 성장률을 상회하나 코로나19에 따른 불확실성은 상존함
 - Drewry의 애널리스트는 '20년~'21년에 예정된 주요 컨테이너터미널 확장 사업은 코로나19로 인한 세계 경제성장의 급격한 둔화 및 불확실한 단기·중기 전망을 감안하여 대응할 필요가 있다고 언급함

참고자료 : www.drewry.co.uk(검색일: 2020.8.7.).

김성아 전문연구원
051-797-4792, ksa@kmi.re.kr



XPO, 디지털 화물운송 플랫폼에 라스트 마일 서비스 도입

- XPO Logistics는 디지털 화물운송 플랫폼(XPO Connect)에 라스트 마일(Last-mile) 서비스를 도입함
 - XPO는 디지털 화물운송 플랫폼을 통한 운송 가능한 물량에 대한 디지털화된 접근, 실시간 화물 추적 등을 활용해 트럭 중개업, 신속 복합운송 및 국제물류주선업을 수행함
 - 현재까지 전 세계적으로 6만2천 개 이상의 도로운송 사업자가 디지털 화물운송 플랫폼에 등록했으며 15만 명 이상의 운전자가 모바일 앱(Drive XPO)을 다운로드함
 - 라스트 마일 서비스는 코로나19로 인해 수요가 늘고 있으며, 특히 가구, 운동기구 및 기타 무거운 물품의 온라인 구매가 늘어감에 따라 필요성이 강조됨
 - 디지털 화물운송 플랫폼의 새로운 기능에는 향상된 재고 추적 정밀성, 누락된 배송의 자동 재예약 및 자동화된 경로 계획이 포함됨
 - 또한 운송인과 고객 간의 직접적인 접촉없이 기기를 통해 전자서명 캡처를 동기화하는 비접촉 전송 기능을 강화함
- 북미 라스트 마일 부서에서 성공적인 성과를 보여주고 있음
 - 북미의 옴니채널(omnichannel) 소매 업체 및 전자상거래 업체를 위해 연간 1천 만건 이상의 배송 및 설치를 했음
 - 플랫폼을 활용하여 소비자 커뮤니케이션을 촉진하고, 배송 일정을 정하며, 제품 기술자를 예약하고, 역 물류를 관리함과 더불어 소비자 만족도를 평가함
 - XPO 최고 정보 책임자인 Mario Harik에 따르면 XPO는 수년 간 비즈니스 전반에 걸쳐 디지털화에 투자해 왔으며, 디지털 화물운송 플랫폼을 통해 물동량 변화에 원활하게 대응하고 소매 및 전자상거래 고객의 기대에 부응해 왔다고 밝힘

■ 참고자료 : www.ti-insight.com(검색일: 2020.8.10.)

김한나 전문연구원
051-797-4588, h.kim@kmi.re.kr