KMI

국제물류위클리

KMI International Logistics Weekly

제558호
2020. 7. 29
www.kmi.re.kr

해운·물류연구본부 국제물류투자분석·지원센터 Tel. +82-51-797-4588 Fax. +82-51-797-4609 •총괄: 김은수 센터장•감수: 박성준 부연구위원

Contents

통계로 보는 국제물류

- 2020년 4월 세계 컨테이너 항만 물동량 지수, 전반적으로 하락… 북미는 상승

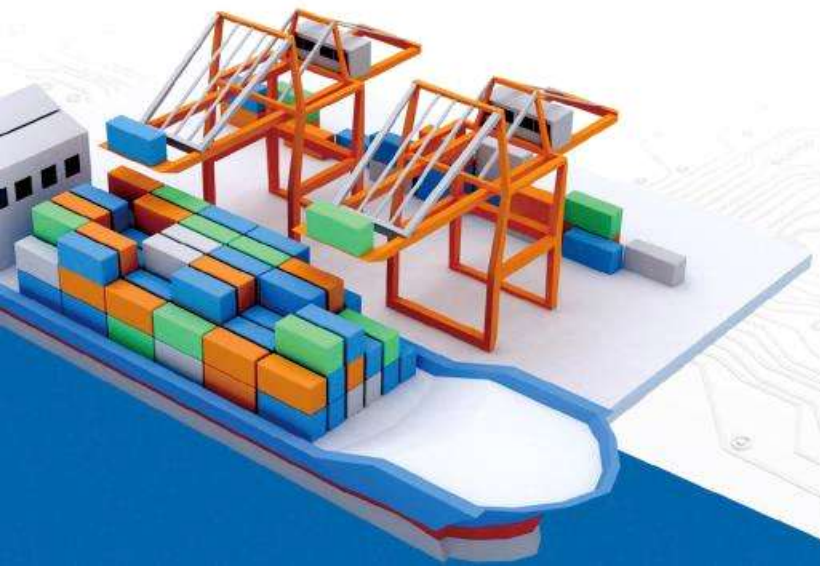
물류정책 · 산업동향

1. 2019년 일본의 국제 피더 컨테이너 물동량, 전년 대비 5% 감소
2. 머스크, 중소 화주 지원을 위한 디지털 플랫폼 출시
3. 머스크, 디지털 전환 위해 수동 예약 변경에 수수료 부과

명사 스피치

"선주협회뿐만 아니라 한국해양산업총연합회를 중심으로 항만, 해양, 수산까지 망라해서 공약을 만들고 대선주자들이 공약을 채택하고 추진할 수 있도록 힘을 모아야 한다."

김영무 한국선주협회 상근부회장
(2020. 7. 28 /한국해운신문)



KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

통계로 보는 국제물류

2020년 4월 세계 컨테이너 항만 물동량 지수, 전반적으로 하락… 북미는 상승

Drewry 컨테이너 항만 물동량 지수					
구분	2019년 4월	2020년 3월	2020년 4월	Monthly Change(%)	Annual Change(%)
세계	130.3	124.0	121.6	-1.9% ▼	-6.6% ▼
중국	139.4	131.3	131.4	0.1% ▲	-5.7% ▼
중국 제외 아시아	126.4	131.1	121.2	-7.6% ▼	-5.6% ▼
유럽	124.8	116.6	115.7	-0.7% ▼	-7.3% ▼
북미	136.3	116.5	125.1	7.4% ▲	-8.2% ▼
남미	101.8	104.4	106.6	2.1% ▲	4.7% ▲
아프리카	105.2	95.8	81.0	-15.5% ▼	-23.0% ▼

자료: https://www.drewry.co.uk/maritime-research/maritime-research-related-content/port-throughput-indices
주: 4월 예상 지수

- 2020년 4월 전세계 컨테이너 항만 물동량 지수는 121.6으로 2017년 4월(130.3)에 비해 8.7 포인트, 전월 대비 2.4 포인트 하락하여 각각 6.6%, 1.9% 감소함
  - 전세계 월별 편차는 낮았으나, 국가별 지수는 큰 폭의 변동을 보였으며 특히 북미 지수는 7.4% 증가한 반면 아시아(중국 제외)는 7.6% 감소함

- 2020년 2월 중국 지수는 2015년 이래 최저치를 기록했으며, 2020년 3월 131.3으로 증가하였지만, 4월은 전년 대비 5.7% 감소할 것으로 예상됨
  - 북미 및 유럽 시장의 수요 약화에 따라 중국은 전년 대비 5.7%, 중국을 제외한 아시아 국가들은 5.6% 감소할 것으로 예상됨

- 2020년 4월 미국 서안과 멕시코 항만의 물량이 반등하면서 전월보다 북미 지수가 7.4% 상승하였으나, 코로나19의 영향으로 북미 물동량이 작년 동기 대비 8.2% 감소함

- 연간 항만 물동량 지수가 상승한 유일한 지역은 남미로, 지수는 전월 대비 2.1%, 전년 대비 4.7% 증가함

참고자료 : www.drewry.co.uk(검색일: 2020.7.28)

권보배 전문연구원
051-797-4774, b2kwon@kmi.re.kr

물류정책·산업동향

2019년 일본의 국제 피더 컨테이너 물동량, 전년 대비 5% 감소

- 2020년 7월 21일, 일본 국토교통성은 2019년 일본 각 항만의 컨테이너 물동량 실적(잠정치)을 공표했음
  - 2019년 일본의 각 항만이 처리한 컨테이너 물동량(국제 무역·내항 무역 합계치)은 2,336만 TEU로 역대 최대치를 기록했던 2018년에 비해 0.6% 미세 감소한 것으로 나타났음
  - 국제 무역 컨테이너 물동량은 1,884만 TEU로 전년 대비(이하 동일) 0.4% 감소하며 4년 만에 감소세로 전환했음
  - 내항 무역 컨테이너 물동량은 451만 TEU로 1.3% 감소하며 국제 무역 컨테이너 물동량보다 큰 감소폭을 보였음

- 2019년 일본 항만이 처리한 국제 피더 컨테이너[1] 물동량은 64만 8,484TEU로 전년 대비 4.8% 감소한 것으로 나타났음(상위 30개 항만 실적 기준. 표 참조)
  - 일본의 내항 무역 컨테이너 물동량 중, 국제 피더 컨테이너 물동량 점유율은 약 14%로 추산됨
  - 일본 항만의 국제 피더 컨테이너 물동량은 상위 30개 항만의 실적이 전체의 90% 이상을 차지하고 있으며, 2019년에는 상위 30개 항만 중 18개 항만이 감소세를 보였음
  - 구체적으로 상위 30개 항만의 이출(移出) 컨테이너 물동량은 약 3% 감소한 35만 1,824TEU, 이입(移入) 컨테이너 물동량은 약 7% 감소한 29만 6,600TEU로 나타났음
  - 이러한 물동량 감소세의 주요 요인은 미중 무역 분쟁으로 인한 경기 침체로 분석됨

- 1위 히로시마(広島)항은 2018년 대비 7.4% 감소했으나, 유일하게 10만 TEU대를 기록하며 2019년에도 수위를 유지했음(표 참조)
  - 동북 지방의 대형 국제 피더 항만인 2위 센다이시오가마(仙台塩釜)항은 상위 5개 항만 중에서 유일하게 증가세를 보였음(전년 대비 3.8% 증가)
  - 2018년 3위였던 하카타(博多)항은 물동량이 20.8% 크게 감소하며 4위로 하락했음
  - 대부분의 국제 컨테이너 화물이 고베(神戸)·오사카(大阪)항에 피더 연결되는 니이하마(新居浜)항의 물동량은 3.4% 감소했으나 하카타항을 제치고 3위로 순위 상승했음
  - 주로 도쿄(東京)·요코하마(横浜)항에 피더 연결되는 5위 토마코마이(苫小牧)항의 물동량은 11.3% 감소했음
  - 그 외, 동일본 지역의 시미즈(清水)항, 이바라키(茨城)항, 카시마(鹿島)항, 카마이시(釜石)항, 오오후나토(大船渡)항, 서일본 지역의 미시마카와노에(三島川之江)항, 마츠야마(松山)항 등은 전년보다 물동량이 크게 증가한 것으로 나타났음
  - 국제 컨테이너 전략 항만이지만, 기간항로의 일본 기항 패턴 상, 도쿄항 환적 화물이 발생하는 고베항은 2년 연속 전년 대비 감소세를 보였음

- 일본 정부는 국제 컨테이너 전략 항만 정책으로 케이힌·한신항 중심 국제 피더 네트워크를

1) 일본의 국제 피더(feeder) 컨테이너란, 내항 무역 컨테이너 화물 중에서 순수한 국내 수송(페리·RORO, 낙도 항로 등) 화물을 제외하고 국제 컨테이너 전략 항만에서 모선(母船) 환적되는 수출입 컨테이너 화물을 말함. 2013년부터 일본 국토교통성 항만국은 42개 피더 항만(총 43개의 피더 항만 중 실적 비공개 1개 항만 제외)의 물동량 실적을 '참고치''로 공표중임

강화하고 있으나, 화주·선사의 경제 행동으로 인해 매년 커다란 물동량 증감폭을 보이고 있음

- 최근에는 전략 항만 운영사에 대한 일본 정부의 지원이 감소되고 있는 추세로, 네트워크의 확대 및 안정을 위해서는 각 항만의 주체적인 노력이 요구되고 있는 상황임

2019년 일본 항만의 국제 피더 컨테이너 물동량 실적(상위 30개 항만)

순위	항만명	이출입(移出入)		이출(移出)		이입(移入)	
		실적(TEU)	전년 대비 증감률(%)	실적(TEU)	전년 대비 증감률(%)	실적(TEU)	전년 대비 증감률(%)
1	히로시마 (広島)	105,248	-7.4	51,604	-5.7	53,644	-9.0
2	센다이시오가마 (仙台塩釜)	99,357	3.8	50,979	8.0	48,378	-0.3
3	니이하마 (新居浜)	67,630	-3.4	35,644	-0.9	31,986	-6.0
4	하카타 (博多)	56,519	-20.8	31,341	-18.5	25,178	-23.4
5	토마코마이 (苫小牧)	47,905	-11.3	27,677	-12.2	20,228	-10.1
6	시미즈 (清水)	38,802	32.2	29,271	63.9	9,531	-17.0
7	미즈시마 (水島)	29,711	-9.0	14,081	4.9	15,630	-18.7
8	미타지리나카노세키 (三田尻中関)	26,371	1.1	19,877	-5.3	6,494	27.3
9	오오이타 (大分)	16,408	-1.8	6,251	-9.8	10,157	3.9
10	하치노헤 (八戸)	15,171	-31.6	8,018	-31.6	7,153	-31.5
11	이바라키 (茨城)	14,703	49.2	7,045	56.5	7,658	43.1
12	미시마카와노에 (三島川之江)	12,319	27.1	5,267	12.1	7,052	41.3
13	마츠야마 (松山)	11,809	22.8	4,787	7.3	7,022	36.3
14	히메지 (姫路)	11,410	-30.1	4,788	-29.4	6,622	-30.7
15	토쿠야마시모마츠 (徳山下松)	11,712	0.3	9,955	2.5	1,757	-10.2
16	키타큐슈 (北九州)	10,189	-44.0	5,603	-55.2	4,586	-19.4
17	치바 (千葉)	8,912	-12.5	5,351	-18.3	3,561	-2.0
18	시부시 (志布志)	8,431	-9.8	2,854	-17.9	5,577	-5.0
19	카시마 (鹿島)	8,428	120.4	4,611	151.6	3,817	91.7
20	후쿠야마 (福山)	5,952	-25.6	4,361	-22.8	1,591	-32.3
21	호소시마 (細島)	5,619	1.4	3,120	-2.6	2,499	6.9
22	이마바리 (今治)	5,042	-16.4	2,555	-26.2	2,487	-3.3
23	타카마츠 (高松)	4,712	-2.5	2,350	-4.3	2,362	-0.7
24	카마이시 (釜石)	4,558	21.5	1,776	-0.4	2,782	41.5
25	고베 (神戸)	4,468	-34.4	0	-	4,468	-25.4
26	오마에자키 (御前崎)	4,185	-16.6	4,185	-16.6	0	-
27	히가시하리마 (東播磨)	3,956	10.1	1,928	14.4	2,028	6.3
28	오오후나토 (大船渡)	3,323	62.7	1,596	53.8	1,727	71.8
29	우베 (宇部)	2,941	10.1	2,411	0.2	530	99.2
30	오오타케 (大竹)	2,693	-5.6	2,538	3.2	155	-60.6
합계		648,484	-4.8	351,824	-3.1	296,660	-6.8

자료 : marinavi.com, mlit.go.jp
주 : 실적은 잠정치, 순위는 이출입 실적 순임.

참고자료 : www.marinavi.com(검색일: 2020.7.21.), www.mlit.go.jp(검색일: 2020.7.21.)

한성일 부연구위원
051-797-4781, han@kmi.re.kr

머스크, 중소 화주 지원을 위한 디지털 플랫폼 출시

- 세계 최대 컨테이너 선사인 머스크(Maersk)는 중소 규모의 화주들이 공장에서 시장까지 전체 공급망 프로세스 관리를 용이하게 하기 위해 "머스크 플로우(Maersk Flow)"라는 디지털 플랫폼을 출시함
  - 머스크는 컨테이너 물류 분야의 글로벌 통합을 위한 선두주자로서 입지를 강화하고 있으며, 자사 뿐만 아니라 이용 화주의 디지털화를 위해서도 지속적으로 노력하고 있음

- 머스크 플로우는 전체 공급망 프로세스의 투명성을 강화하고, 상품 및 관련 문서가 보다 용이하게 계획 및 실행될 수 있도록 지원할 것으로 기대됨
  - 현재 대부분의 중소 규모 화주들은 정보 관리를 위해 이메일, 전화 및 채팅 등 수동으로 하는 경우가 많고, 이로 인한 추가 운영 비용이 발생하기도 함
  - 머스크 플로우는 수작업의 비효율성과 비용 절감을 지원하며, 향후 공급망을 개선하는 데 필요한 최신 및 과거 정보(data)를 물류 전문가에게 제공할 수 있음

- 머스크 관계자는 중소 기업의 세계화 추세를 언급하며 "기존 중소 기업들은 수동으로 관리되던 공급망으로 인해 가시성과 제어 기능이 저하되어 결과적으로 비용 증가 및 판매량 감소로 이어지는데 머스크 플로우는 이러한 회사들의 공급망을 개선할 수 있을 것"이라고 밝힘

참고자료 : www.freightwaves.com(검색일: 2020.7.28.)

김영훈 연구원
051-797-4668, kyh@kmi.re.kr

머스크, 디지털 전환 위해 수동 예약 변경에 수수료 부과

- 머스크는 오는 9월 1일부터 미국과 캐나다 지역에서 디지털 채널을 통하지 않고 수동 채널로 예약을 변경하는 화주들에게 수수료를 부과할 예정임
  - 수동 채널에는 이메일, 팩스, 전화, 채팅 등이 포함되며, 예약 수정에는 50달러의 수수료가 적용되고 선하증권의 수정에는 75달러가 부과될 예정임
  - 현재 이메일과 전화를 통한 예약 수정은 매주 약 6,000건 정도임
  - 수수료 부과는 새로운 수입원 창출보다는 디지털 채널 활용 비중을 높여 비용을 절감하기 위한 목적으로 시행됨

- 머스크는 최근 디지털 채널 강화에 역량을 기울이고 있음
  - 머스크는 최근 몇 년간 디지털 통관 및 즉시 예약을 위한 디지털 시스템 구축에 대규모 투자를 지속하고 있음
  - 2019년에 출시한 머스크 스팟(Maersk Spot)은 화주가 온라인을 통해 직접 요금을 비교하고 예약을 할 수 있게 하는 시스템임
  - 2019년 전체 예약에서 머스크 스팟이 차지하는 비중은 약 24%였으며, 홈페이지를 통한 예약이 59%를 차지하고 있음
  - 특히, 북미 지역의 경우 전체 예약의 98%가 디지털 채널을 통해 이루어지고 있음
  - 머스크는 수동 채널에 대한 수수료 부과를 통해 프로세스의 완전한 디지털화를 앞당겨 효율성을 증가시킬 계획임

- 디지털 채널 이용의 증가는 효율성을 촉진할 수 있으나, 사이버 공격에 취약하다는 단점이 있음
  - 머스크는 예약 및 운송 프로세스가 완전히 디지털화되면 사이버 보안이 가장 큰 위험 요소로 떠오를 것으로 예상함
  - 실제로 머스크는 2017년 랜섬웨어 감염으로 인해 운영시스템이 마비되어 약 3,000억 원 상당의 피해를 입은 사례가 있음
  - 2017년 이후 머스크는 사이버 보안 개선을 위해 노력하였으며, 2020년 말까지 전체 사이버 보안 계획 구현을 완료할 것이라고 발표함

참고자료 : www.supplychaindive.com(검색일: 2020.7.29)

김성기 전문연구원
051-797-4688, skkim@kmi.re.kr