



05

CHAPTER

코로나19 이후 소비 회복에 따른 물류난 현황 및 대응 방향



I. 배경 및 현황	139
II. 물류난 원인분석	141
1. 소비 회복에 따른 물동량 증가	141
2. 소비 회복세 대비 부족한 선박 공급	142
3. 해외 선사로의 높은 의존도	146
4. 컨테이너 부족	147
III. 대응 방향 및 전망	150
IV. 별첨	154
수출입 물류애로 지원·접수 문의처	154

05

코로나19 이후 소비 회복에 따른 물류난 현황 및 대응 방향

1. 배경 및 현황

- 2020년 상반기 코로나19 확산으로 전 세계 선박 및 물류 인력이 감소하였으나, 하반기부터 소비가 회복세에 접어들며 물동량이 증가
- 이러한 상황에서 선박 부족, 해외 선사로의 높은 의존도, 컨테이너 부족 등의 문제가 잇달아 발생하며 물류난이 심화

2. 물류난 원인

- 위축되었던 경제가 회복되면서, 우리 농식품의 수출규모가 전년 동기간 대비 확대되는 등 물동량이 증가
 - * 2021년 5월 누계 기준 우리나라 농식품 수출물량 및 금액은 전년 동기간 대비 각각 6.7%, 17.9% 증가
- 팬데믹 초기, 물동량 감소로 다수의 글로벌 선사가 선복을 감축하였으며, 이러한 상황에서 물류 수요가 증가하자 소비 회복세 대비 선박 공급이 부족하여 해상운임이 급등
 - * 2021년 5월 건화물선운임지수(BDI)는 전년 동기간 대비 506.3% 증가한 2,965포인트, 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 285.9% 증가한 3,342포인트로 집계⁶⁸⁾
- 한진해운 파산(2017) 이후 우리나라의 해외 선사 의존도가 상승한 상황에서 물류난이 발생했고, ‘코리아패싱’으로 물류난 심화
 - * (코리아패싱) 2021년 글로벌 물류난 상황에서 해외 선사가 중국·동남아시아 대비 낮은 운임을 제시하는 한국을 경유하지 않고 미국·유럽으로 출항하는 것
- 코로나19로 전 세계 주요 항만거점의 인력이 감소하여 물류처리가 지연되고, 주요 항구·공항이 폐쇄되어 컨테이너 수급 불안정 발생
 - * 우리나라의 경우, 수출화물이 수입화물의 물량을 상회하며 공(空)컨테이너 부족 현상이 심화

3. 대응 방향

- ①국적선사와 국내 화주 간 장기 계약 유도 등으로 국적선사 이용률 제고
- ②대형선박 투입으로 운송 효율화
- ③물류비 지원 확대로 국내 화주의 해외 선사와의 협상력 제고
- ④국내 컨테이너 생산·관리 산업 육성 등의 노력 필요

68) BDI, SCFI는 물동량 증가 시 상승(상세한 설명은 본 보고서 143p 참고)

I 배경 및 현황

□ 2020년 코로나19 확산으로 가용 선박 및 물류 인력 급감

- 2020년 상반기 코로나19의 유행으로 글로벌 선사는 물동량 감소 및 해상운임 급락을 우려, 선박 운영을 최소화하여 경영비 감축을 시도
 - 일부 선사는 물동량 감소가 예상되는 2020년 상반기 동안 보유 선박의 보수작업을 진행함으로써 경영 효율을 높이려 하였으나, 동년 5월부터 선박 부족 문제가 발생
- 코로나19 예방을 위한 물류 작업장 내 인력 축소 운영으로 로스앤젤레스(LA)항을 비롯한 세계 주요 항구·터미널의 물류 처리 지연
 - 미국의 경우 2020년 코로나19 예방을 위해 주요 물류 시설의 현장 인력을 약 20~30% 감축하였으며, 그 결과 로스앤젤레스(LA)항, 롱비치항 등 주요 항구에서 물류 처리 지연 문제가 발생
- 물류 처리 지연으로 컨테이너선의 정시 운항률이 감소했고, 연쇄적으로 공컨테이너 등 물류 장비 수급난 발생

□ 2021년 상반기 소비 회복세와 함께 물류난 심화

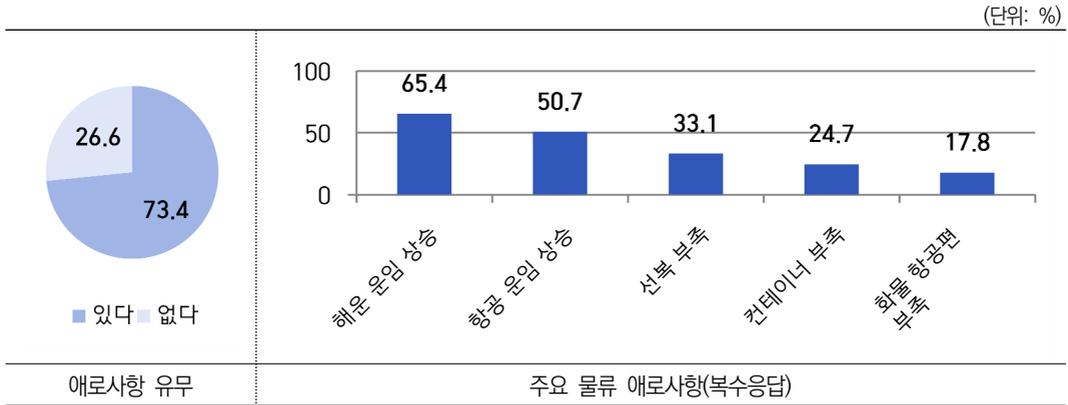
- 코로나19 이후 주춤하던 세계 경제가 다시 회복세를 보이면서, 농식품 소비도 증가하는 추세
- 농식품 소비 및 물동량이 증가함에 따라 우리 농식품의 수출 규모 전년 동기 대비 증가
 - 2021년 5월 누계 기준 우리 농식품의 수출 규모는 전년 대비 6.7% 증가한 154만 749톤으로 집계
 - 금액을 기준으로 총 36억 7,377만 7,326달러(한화 약 4조 1,719억 원)가 수출되며, 전년 대비 17.9% 증가

□ 이러한 상황에서 해운 운임 상승 및 컨테이너·선복⁶⁹⁾ 부족으로 우리나라 농식품 업계가 물류난을 겪고 있는 것으로 조사

69) Freight Space, 船腹

- 2021년 6월, 국내 중소기업 519개사를 대상으로 설문조사를 진행한 결과, 73.4%의 기업이 물류난을 겪고 있다고 답변⁷⁰⁾
 - 해당 설문에서 물류난을 겪고 있다고 응답한 기업(381개사)의 65.4%가 해운 운임 상승을 현 물류난의 주요 원인이라고 응답
 - 이 외에도 ▲항공운임 상승(50.7%) ▲선박 부족(33.1%) ▲컨테이너 부족(24.7%) ▲화물 항공편 부족(17.8%) 등이 현재 물류난의 원인으로 지목

〈그래프 I-1〉 대한민국 중소기업 물류난 현황(2021년 6월)



*출처: 중소기업중앙회

- 현재 물류난의 주요 원인은 ①소비 회복에 따른 농식품 물동량 증가 ②선박 부족 ③해외 선사로의 높은 의존도 ④컨테이너 부족으로 요약

소비 회복에 따른 농식품 물동량 증가	· 전 세계 소비 회복에 따라 우리 농식품의 물동량(수출량) 증가
선박 부족	· 코로나19 유행 초기, 선사에서 운임 하락을 예방하기 위해 선박을 감축 · 그러나, 소비가 회복되며 물동량이 증가하자 선박 부족 현상이 불거짐
해외 선사로의 높은 의존도	· 국내 최대 규모 해운사였던 한진해운이 파산하며 전 세계에서 대한민국 해운사의 입지가 약화 · 물류난이 시작되며 해외 선사의 연료·비용 절감을 위한 '코리아패싱' 현상 발생
컨테이너 부족	· 항만 물류처리 지연으로 컨테이너선의 정시운행률이 감소 · 수출화물이 수입화물의 물량을 상회하며 빈 컨테이너 품귀현상 발생

70) 「수출입 중소기업 물류 애로 실태조사 결과」, 중소기업중앙회(2021.06.17.)

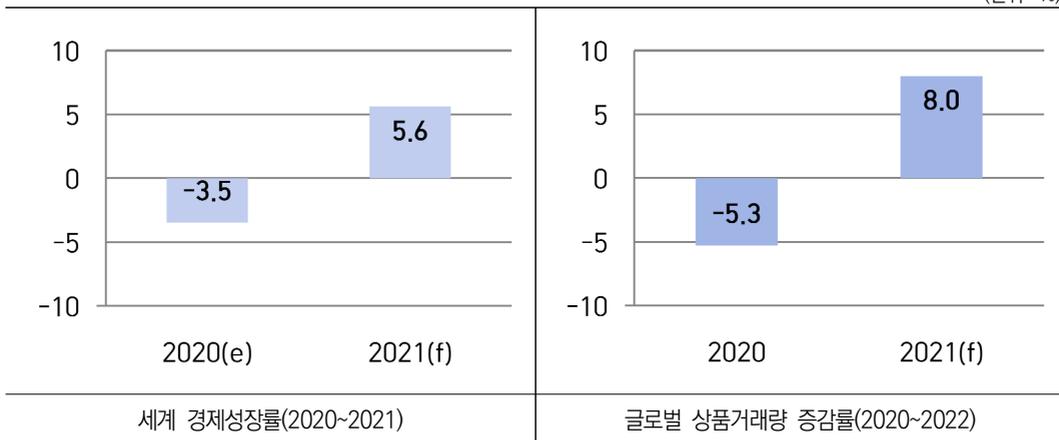
II 물류난 원인분석

1. 소비 회복에 따른 물동량 증가

- 코로나19의 유행으로 전 세계 경제가 위축되었으나, 2020년 하반기부터 온라인 쇼핑 기반의 소비가 증가하며 경기 회복 조짐이 보임
 - 세계은행에 따르면, 2021년 세계 경제성장률은 전년 대비 9.1%p 증가한 5.6%로 전망되며, 코로나19로 위축되었던 경제가 급격히 회복되는 양상
 - 세계무역기구에서 공개한 2021년 글로벌 상품거래량 증가율 역시 전년 대비 13.3%p 증가한 8.0%로 전망되어, 2020년 하반기부터 시작된 소비 회복이 상품거래량 및 물동량 증가로 이어질 것으로 예측

〈그래프II-1〉 2021년 전 세계 소비 회복 전망

(단위: %)



*주: (e)는 추정치, (f)는 전망치임

*출처: 세계은행(WB), 세계무역기구(WTO)

- 세계 경제 회복세로, 우리 농식품 주요 수출국으로의 수출물량 및 금액이 전년 동기간 대비 각각 6.7%, 17.9% 증가
 - 우리 농식품 주요 수출국인 일본, 중국, 미국, 베트남, 홍콩으로의 수출이 모두 증가

01

02

03

04

05

06

07

08

09

10

11

- 2021년 5월 누계 기준 수출물량이 전년 동기간 대비 일본 2.3%, 중국 0.7%, 미국 4.4%, 베트남 19.6%, 홍콩 16.9% 증가
- 수출금액을 기준으로는 각각 일본 7.3%, 중국 20.8%, 미국 18.0%, 베트남 24.7%, 홍콩 11.6% 증가

〈표II-1〉 우리나라 농식품 對주요국 수출 규모(2020~2021)

(단위: 톤, 천 달러, %)

구분	2020(5월 누계)		2021(5월 누계)		비중(2021)		전년비(20/21)		
	물량	금액	물량	금액	물량	금액	물량	금액	
전체	1,443,633.8	3,115,945.4	1,540,748.5	3,673,777.3	100.0	100.0	6.7	17.9	
1	일본	262,161.6	606,485.5	268,187.3	650,984.6	17.4	17.7	2.3	7.3
2	중국	241,695.5	551,335.9	243,295.9	665,738.6	15.8	18.1	0.7	20.8
3	미국	157,558.0	465,335.5	164,535.6	549,282.6	10.7	15.0	4.4	18.0
4	베트남	100,985.5	187,752.3	120,820.2	234,034.3	7.8	6.4	19.6	24.7
5	홍콩	74,091.6	140,743.5	86,641.5	157,004.8	5.6	4.3	16.9	11.6

*주1: 2020년 5월 누계, 2021년 5월 누계 기준으로 집계

*주2: 2021년(5월 누계) 물량 기준으로 내림차순 정렬

*출처: KATI 농식품수출정보

2. 소비 회복세 대비 부족한 선박 공급

- 경기 회복 및 물동량 증가로 인한 소비 회복세 대비 선박 공급이 부족한 상황이 지속되어, 건화물선운임지수(BDI) 및 상하이컨테이너선운임지수(SCFI) 급등
 - 2021년 5월 기준 건화물선운임지수(BDI)는 2,965포인트로, 전년 동기 대비 506.3% 상승
 - 건화물선운임지수(BDI)는 선박 크기에 따른 화물선 운임지수를 선박별·항로별 중량·마일에 따라 가중치를 적용한 것
 - 건화물선운임지수의 상승은 단편적으로는 물동량 상승을 뜻하며, 종합적으로는 물동량 및 교역량 증가로 인한 세계 경기 회복을 의미

〈표II-2〉 벌크선 운임지수(2018~2021)

(단위: p. %)

구분	2018	2019	2020	2020 (5월)	2021 (5월)	전년비 (20/21)	연평균 (18/20)
건화물선운임지수(BDI) ¹⁾	1,353	1,353	1,066	489	2,965	506.3	△11.2
케이프지수(BCI)	2,104	2,261	1,450	247	4,281	1633.2	△17.0
파나마스지수(BPI)	1,453	1,387	1,103	656	2,886	339.9	△12.9
수프라막스지수(BSI)	1,031	80	744	455	2,320	409.9	△15.1
핸디사이즈지수(BHSI)	597	491	445	241	1,265	424.9	△13.7

*주1: 건화물선운임지수(BDI) 관련 용어설명은 아래 용어해설 참조
 *주2: 2020(5월), 2021(5월) 데이터의 경우 당해 1월부터 5월까지 월누계 데이터를 기재
 *주3: 전년비 증감률(20/21)은 2020년, 2021년의 5월 누계 데이터를 기준으로 계산
 *출처: Clarkson

〈표II-2〉 용어해설:

- BDI(건화물선운임지수) - 세계 해운업계의 경기상황을 나타내는 대표적 지수로, 벌크선(철광석, 곡물 등을 운반)의 재화 중량(선박의 크기)에 따라 대표적인 항로를 설정하고, 항로별 톤-마일 비중에 따라 가중치를 적용해 산정
- (참고1) 1985년 1월 4일 운임을 기준(100p)으로 시작되었으며, 포장 없는 벌크화물에 대한 운임을 평가
- (참고2) BDI는 벌크선의 크기에 따라 케이프지수, 파나마스지수, 수프라막스지수, 핸디사이즈지수로 구분
- 케이프지수(BCI) : 적재중량톤(DWT)이 150,000DWT 수준인 대형 벌크선에 대한 운임지수
- 파나마스지수(BPI) : 적재중량톤(DWT)이 60,000~80,000DWT 수준인 선박에 대한 운임지수
- 수프라막스지수(BSI) : 적재중량톤(DWT)이 52,000DWT 수준인 선박에 대한 운임지수
- 핸디사이즈지수(BHSI) : 적재중량톤(DWT)이 25,000~45,000DWT 수준인 선박에 대한 운임지수

- 2021년 5월 기준 상하이컨테이너선운임지수(SCFI) 역시 전년 동기 대비 대폭 증가한(285.9%) 3,342포인트로 집계
- 상하이컨테이너운임지수는 화물의 경제활동을 나타내는 지표로, 해당 운임지수의 증가는 곧 물동량 증가(컨테이너선 수요 확대)를 의미

〈표II-3〉 컨테이너선 운임지수(2018~2021)

(단위: p. %)

구분	2018	2019	2020	2020 (5월)	2021 (5월)	전년비 (20/21)	연평균 (18/20)
상하이컨테이너선운임지수(SCFI) ¹⁾	833	811	1,265	866	3,342	285.9	23.2
상해-미서부(\$/FEU)	1,736	1,525	2,745	1,783	4,677	162.3	25.7
상해-미동부(\$/FEU)	2,806	2,634	3,610	2,661	7,392	177.8	13.4
상해-구주(\$/TEU)	822	760	1,204	801	5,378	571.4	21.0

*주1: SCFI(상하이컨테이너운임지수) - 세계 컨테이너 시장을 객관적으로 반영하는 지수로, 중국 상해 수출컨테이너 운송시장의 15개 항로의 운임을 반영한 운임지수 (*참고: 2009년 10월 16일 1,000p를 기준으로 시작되었음)
 *주2: FEU(Forty Foot Equivalent Unit) - 길이 40피트 컨테이너 1개를 나타내는 단위
 *주3: TEU(Twenty Foot Equivalent Unit) - 길이 20피트 컨테이너 1개를 나타내는 단위
 *출처: Clarkson

- 01
- 02
- 03
- 04
- 05
- 06
- 07
- 08
- 09
- 10
- 11

- 2020년 코로나19 팬데믹 발생 직후, 글로벌 선사가 물동량 감소 및 운임 급락을 우려하여 선제적으로 선복을 감축한 것이 운임 상승세를 촉진한 것으로 분석
 - 2020년 상반기, 중국·미국·일본에서 공장 가동이 중단되며 물동량 감소가 예상되자, 글로벌 선사는 선복을 감축하는 조치를 취함
 - 일부 글로벌 선사는 선박 수요 감소를 예상하고, 기업 운영 효율 제고를 위해 선박을 조선소로 보내 탈황장치를 설치하는 등 보수작업을 진행⁷¹⁾

- 또한, 코로나19 확산 전('18~'19년) 지속되었던 경제 저성장, 보호무역주의 확산이 소비 둔화, 국가 간 거래 감소, 물동량 및 선박 수요 축소로 이어져 가용 선박의 수가 감소하던 추세
 - 2018년 이후 제조업이 둔화되며 교역량이 감소세에 접어들었으며, 세계 경제성장률은 2018년 이후 매년 감소
 - 코로나19 확산 직전 연도인 2019년 경제성장률은 2.5%로, 전년 대비 0.7%p 감소

〈표Ⅱ-4〉 전 세계 경제성장률 추이(2018~2022)

(단위: %)

구분	2018	2019	2020 ^(e)	2021 ^(f)	2022 ^(f)
전 세계	3.2	2.5	△3.5	5.6	4.3
선진국	2.3	1.6	△4.7	5.4	4.0
개발도상국	4.6	3.8	△1.7	6.0	4.7

*주: (e)는 추정치, (f)는 전망치임

*출처: 세계은행(WB)

- 프리코로나(Pre-corona) 저성장 환경에서는 자국 산업을 보호하기 위한 보호무역주의 기조가 확산되는 추세였으며, 2017년 이후 세계 상품 거래량 증가율이 매년 감소
 - 2018년 글로벌 상품 거래량 증가율은 전년 대비 1.7%p 감소하였으며, 팬데믹 직전 연도인 2019년에는 3.0%p 감소

71) 2020년 발효된 국제해사기구(IMO)의 환경 규제에 대응하기 위해, 선박에 탈황장치(황산화물 저감장치) 설치가 요구되는 상황이었음

〈표II-5〉 전 세계 상품거래량 전년 대비 증감률(2017~2022)

(단위: %)

2017	2018	2019	2020	2021 ^(f)	2022 ^(f)
4.9	3.2	0.2	△5.3	8.0	4.0

*주: 2021(f), 2022(f)는 전망치임

*출처: 세계무역기구(WTO)

- 우리나라의 경우, 국적선의 수가 2015년 이후 매년 감소하여 팬데믹 직전 연도인 2019년에는 993척의 국적선을 보유
 - 이는 전년(2018) 대비 2.1%, 연평균('15~19) 3.1% 감소한 수치
 - 해당 기간 동안 지속된 경제 저성장 및 보호무역주의 기조 확산으로 노후 선박(국적선)을 폐선하여, 보유 국적선의 수가 감소⁷²⁾
 - 물류 수요 상승으로 2020년 하반기 급하게 선박을 확보하였으나, 이는 증가한 물류 수요를 감당하기엔 부족하였음⁷³⁾

〈표II-6〉 우리나라 국적선 보유현황(2010~2020)

(단위: 척)

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	전년비 (19/20)	연평균 (10/20)
1,057	1,105	1,125	1,156	1,125	1,125	1,062	1,044	1,014	993	1,024	3.1	△0.3

*주: 우리나라 보유 화물선 중 등록선과 국취부나용선(BBCHP)의 합계를 기준으로 집계(아래 용어해설 참조)

*출처: 해양수산부 통계시스템 > 분야별통계 > 해운물류 > 운항선박통계 > 국적선 보유현황

〈표II-6〉 용어해설:

- **등록선**: 한 나라에 소속되는 자격을 갖추어 선박 등기부에 등기된 배
- **국취부나용선**: 대한민국의 국취부나용선은 당장 한국 국적이 아니더라도 국내법을 따르는 선박으로, 국가에서 인수 조건부 계약을 통해 용선하며, 나용선 계약 만료 및 나용선료 완불 후 대한민국 국적을 취득하게 됨

- 지속된 저성장으로 가용 선박이 감소했던 상황에서, 급격히 물류 수요가 상승하자 물류난이 발생한 것으로 분석

72) 물류 업계 종사자 인터뷰, 트레이드파트너스(2021년 6월)

73) 물류 업계 종사자 인터뷰, 트레이드파트너스(2021년 6월)



3. 해외 선사로의 높은 의존도

- 2017년 국내 최대이자 세계 7위 선사였던 한진해운이 파산하며 우리 수출 물동량의 해외 선사 의존도가 상승하는 상황 발생
 - 2017년 2월 17일, 당시 국내 최대이자 세계 7위 선사였던 한진해운이 재정난으로 파산
 - 한진해운 파산 후, 한국의 선복량 및 노선 점유율이 감소하며 전 세계에서 대한민국 선사의 입지가 약화
 - 현재 국내 업계 1위를 차지하는 HMM(구 현대상선) 역시 한진해운 대비 저조한 실적을 보임
 - HMM은 2020년 로스앤젤레스(LA)항-롱비치항 해운사 물동량 순위에서 700,412개 컨테이너를 처리하여 상위 8위에 올랐으나, 이는 과거 한진해운이 LA항에서 꾸준히 1~3위를 기록한 것에 대비하여 저조한 실적

〈표Ⅱ-7〉 로스앤젤레스항-롱비치항 국가별 해운사 물동량 순위(2020)

(단위: 개)

순위	해운사	국적	컨테이너 처리량(개)
1	오리엔트 오버시스 라인	싱가포르	1,600,364
2	지중해 시핑	스위스	1,181,491
3	에버그린 라인	대만	1,140,413
4	차이나 오션 시핑	중국	1,119,468
5	오리엔트 오버시스 라인	홍콩	1,080,123
6	CMA CGM 그룹	프랑스	982,417
7	머스크 라인	덴마크	808,824
8	HMM(구 현대상선)	한국	700,412
9	아메리칸 프레지던트 라인	싱가포르	629,988
10	양밍해운	대만	596,269
		⋮	
12	SM상선	한국	269,950

*출처: LA 비즈니스저널(Los Angeles Business Journal)

- 해외 선사에 의존도가 높은 현 상황에서, 외국선이 한국을 경유하지 않고 떠나는 ‘코리아패싱’으로 물류난 심화
 - 2021년 글로벌 물류난 발생으로 전 세계적 선복 부족 현상이 발생하자, 중국·동남아의 수출업체는 운임을 높여 외국선 선복을 확보

- 해외 선사 측에서 연료 및 비용 절감을 위해 중국·동남아 대비 낮은 운임을 제시하는 대한민국을 경유하지 않는 ‘코리아패싱’ 현상 발생
 - 외국선이 중국·동남아에서 화물을 가득 적재한 후 출발하므로, 한국을 경유하지 않고 미국·유럽으로 가거나, 한국에 도착하더라도 화물을 실을 공간이 존재하지 않아 극히 일부의 화물만을 싣고 출항
- 2021년 1월부터 5월 사이 한국에 입항한 외국선(해외 선사 컨테이너선)은 총 2만 2,647척으로, 전년 동기(2만 4,568척) 대비 7.8% 감소

〈표Ⅱ-8〉 우리나라 외국선·국적선 입출항실적(2018~2021)

(단위: 척, %)

구분	2018	2019	2020	2020 (5월)	2021 (5월)	비중 (2021)	전년비 (20/21)	연평균 (18/20)
입출항실적(계)	162,087	160,613	150,380	64,062	60,195	100.0	△6.0	△3.7
입항	80,971	80,217	75,049	31,912	30,006	49.8	△6.0	△3.7
외국선	60,349	60,368	57,509	24,568	22,647	37.6	△7.8	△2.4
국적선	20,622	19,849	17,540	7,344	7,359	12.2	0.2	△7.8
출항	81,116	80,396	75,331	32,150	30,189	50.2	△6.1	△3.6
외국선	60,513	60,593	57,790	24,773	22,764	37.8	△8.1	△2.3
국적선	20,603	19,803	17,541	7,377	7,425	12.3	0.7	△7.7

*주1: 2020(5월), 2021(5월) 데이터의 경우 당해 1월부터 5월까지 월누계 데이터를 기재

*주2: 전년비 증감율(20/21)은 2020년, 2021년의 5월 누계 데이터를 기준으로 계산

*주3: 외항선(국제 항로를 다니는 배)을 기준으로 집계

*출처: 국가물류통합정보센터 > 물류통계 > 선박입출항실적통계

4. 컨테이너 부족

- 코로나19로 공항·항만의 현장 인력이 감소하였으며, 이로 인한 물류 처리 지연이 컨테이너선 정시운항률 감소를 초래
 - 미국·유럽이 코로나19 집단감염 예방을 위해 공항·항만의 현장 근무 인력을 절감하자, 선적 및 하역 작업이 지연되어 컨테이너선의 정시운항률 급락
 - 컨테이너 하역이 지연될 경우, 컨테이너 회전율이 떨어지는 문제가 발생하게 되며, 연쇄적으로 공컨테이너 부족 현상이 심화됨
 - 2021년 1월 글로벌 컨테이너선의 정시운항률은 34.9%로 전년 동기(68.5%) 대비 급감



- 동년 평균 운항 지연일 수는 평균 6.42일로, 글로벌 물류 처리가 전년 동기(평균 4.86일) 대비 약 1.5일 이상 지연되고 있음

〈표II-9〉 글로벌 컨테이너선 정시 운항률

(단위: %)

연도	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
2018	66.6	67.2	65.6	67.8	71.7	76.2	75.3	69.2	67.0	72.9	75.5	73.4
2019	73.4	73.6	74.3	76.6	80.2	83.5	82.7	78.7	77.4	79.1	80.0	76.3
2020	68.5	65.0	70.3	69.8	74.8	77.7	75.3	63.7	56.0	52.3	50.0	44.5
2021	34.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

*출처: Sea Intelligence(2021.02.)

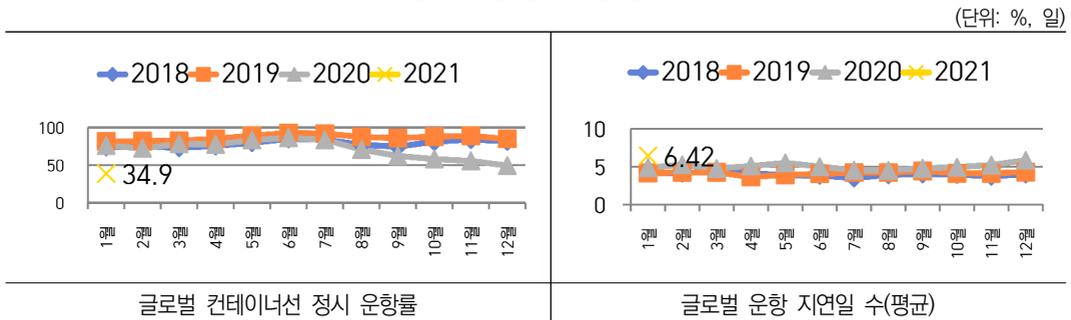
〈표II-10〉 글로벌 컨테이너선 운항 지연일 수(평균)

(단위: 일)

연도	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
2018	4.12	4.12	4.50	4.13	3.87	3.84	3.49	3.92	4.01	3.96	3.73	4.02
2019	4.16	4.22	4.25	3.63	3.91	4.04	4.20	4.20	4.43	4.11	4.11	4.27
2020	4.86	5.23	4.75	5.07	5.48	5.00	4.52	4.51	4.77	4.93	5.21	5.82
2021	6.42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

*출처: Sea Intelligence(2021.02.)

〈그래프II-2〉 글로벌 컨테이너선 운항 지연 현황(2018.01.~2021.01.)



*출처: Sea Intelligence(2021.02.)

- 이 외에도 코로나19로 주요 세계 주요 항구·공항이 폐쇄되는 등 정상적인 물류 처리에 차질이 빚어지는 상황
 - 2021년 5월 25일, 중국 남부에 코로나19가 확산되며 중국 주요 항구인 옌텐항⁷⁴⁾이 폐쇄조치 된 바 있음

74) 옌텐항은 중국에서 미국으로 가는 화물의 25%를 담당하는 중국의 핵심 물류거점임

- 이에 엔텐항에 도착한 선박의 평균 대기시간이 기존 0.5일에서 16일로 증가하였으며, 취급 컨테이너 수 역시 평균 3만 6,000여 개에서 1만 개 수준으로 하락함
- 2021년 3월 23일, 수에즈 운하(75)에서 초대형 컨테이너선 '에버기븐(EverGiven)호'가 좌초되는 사고 발생
 - 해당 사고로 수에즈 운하가 11일간 마비되는 사태가 발생되며 물동량 흐름에 영향을 미침

- 2021년 5월 우리나라 컨테이너 수송실적은 전년 동기 대비 17.4% 감소한 991만 396개로 집계되며, 특히 공(空)컨테이너의 부족이 선결 과제로 부상
 - 우리나라 공(空)컨테이너 부족의 주원인은 수출화물과 수입화물 간 물량 불균형으로, 수출 대비 수입이 적어 컨테이너 유입이 부족한 것으로 분석
 - 물류처리가 원활하지 않은 상황에서 수출화물이 수입화물의 물량을 상회하자, 컨테이너 유입량이 부족하여 공(空)컨테이너 품귀현상이 발생
 - 2021년 5월 공(空)컨테이너의 수송실적은 전년 동기 대비 31.2% 감소한 174만 1,930개로, 전체 컨테이너 처리량의 17.6%에 불과
 - 전체 컨테이너 처리량에서 공(空)컨테이너가 차지하는 비중은 2020년 21.1%에서 2021년 17.6%로 전년 대비 3.5%p 감소

〈표II-11〉 우리나라 컨테이너 수송실적(2018~2021)

구분	2018	2019	2020	(단위: 개, %)			
				2020 (5월)	2021 (5월)	전년비 (20/21)	연평균 (18/20)
전체	28,970,367	29,225,619	29,100,531	12,004,282	9,910,396	△17.4	0.2
적(積)컨테이너	23,566,945 (81.3%)	23,572,967 (80.7%)	23,468,648 (80.6%)	9,472,385 (78.9%)	8,168,466 (82.4%)	△13.8 4.5	△0.2 △0.4
공(空)컨테이너	5,403,422 (18.7%)	5,652,652 (19.3%)	5,631,882 (19.4%)	2,531,897 (21.1%)	1,741,930 (17.6%)	△31.2 △16.7	2.1 1.9

*주1: TEU 컨테이너의 입출항실적(입항, 입항환적, 출항, 출항환적 실적의 합계)을 기준으로 집계

*주2: 2020(5월), 2021(5월) 데이터의 경우 당해 1월부터 5월까지 월누계 데이터를 기재

*주3: 전년비 증감율(20/21)은 2020년, 2021년의 5월 누계 데이터를 기준으로 계산

*출처: 국가물류통합정보센터 > 물류통계 > 컨테이너수송실적통계

75) 수에즈 운하는 아시아-유럽 간 최단 항로이자 전 세계 해운 교역량의 12%를 처리하는 글로벌 핵심 무역로

Ⅲ 대응 방향 및 전망

- 2021년 5월 현재 글로벌 물류난의 주요 원인은 ①소비 회복에 따른 물동량 증가 ②소비 회복세 대비 부족한 선박 ③해외 선사로의 높은 의존도 ④컨테이너 부족으로 분석
 - 2020년 팬데믹으로 축소되었던 소비가 2021년 회복세에 접어들며 농식품을 비롯한 화물의 물동량이 증가하였으며, 소비 회복세 대비 선박이 부족하여 해상운임이 급등
 - 국내 최대 해운사였던 한진해운이 파산하며 우리 농식품 수출 물동량의 해외 선사 의존도가 상승하였으며, 이러한 상황에서 ‘코리아패싱’ 현상이 발생하여 물류난 심화
 - 해외 선사가 연료 및 비용 절감을 위해 중국·동남아시아 대비 낮은 운임을 제시하는 대한민국을 경유하지 않고 다시 미국·유럽으로 복귀
 - 공항·항만의 현장 인력 감소, 글로벌 물류거점의 폐쇄로 컨테이너 하역 작업이 지연되어 컨테이너 부족 현상 발생
 - 특히 수출입 화물의 불균형으로 인한 공(空)컨테이너 부족이 심화
 - 수출화물의 물량이 수입화물을 상회하여 컨테이너 유입이 부족한 상황

- 물류난 해결을 위해 ①국적선사와 국내 화주 간 장기 계약 유도 ②대형선박으로 운송 효율화 ③해외 선사와의 협상력 제고 ④컨테이너 생산·관리 산업 육성 등의 노력 필요
 - 선복 부족을 해결하기 위해 국내 화주와 국적선사 간 장기 계약 유도 필요
 - 국내 기업의 안정적인 선복 확보를 위해 국내 화주와 국적선사 간 장기 계약을 유도하는 등의 방안으로 국적선사 이용률을 제고
 - 대형선박 투입, 다목적선 활용 등으로 가용 선박을 확보하여 국내 선사의 선복량 제고 필요
 - 대형선박 투입 시 연료비, 운항비 등 비용을 절감할 수 있으며 선복량 증대가 가능해 운송 효율이 증가
 - 물류비 지원을 통한 해외 선사와의 협상력 제고가 요구됨
 - 현재 중국·동남아에서 대한민국 대비 높은 해상운임을 제시하여, 해외 선사가 대한민국을 경유하지 않는 ‘코리아패싱’ 현상이 만연
 - 국내 화주 및 중소기업이 해외 선사와 협상력을 제고할 수 있도록 물류비 지원 확대 필요

- 운송 주권 강화를 위한 컨테이너 제조·관리 산업 육성 필요
 - 우리나라는 컨테이너 수급을 중국에 의존하고 있어, 현 물류난 상황에서 컨테이너 확보가 어려운 상황
 - 일부 전문가는 우리나라 운송 주권 강화를 위해 국내에 일정 규모의 컨테이너 제조·관리 산업의 육성이 필요하다는 의견을 제시
 - 단기적으로 비용이 발생할 수 있으나, 향후 물류난에 대비하여 국내에도 적정 규모의 컨테이너 공장이 필요하다는 의견 존재
 - 이 외에도 컨테이너 관리의 효율을 높이기 위한 상법 개정 등의 전문가 의견을 찾아볼 수 있음
 - 상법상 컨테이너 관리와 관련된 조항을 제정하여 운송인과 수하인의 의무를 지정하고, 반납일을 엄수하도록 규정해야 한다는 의견 등 존재

□ 현재(2021년 6월) 정부는 국내 농식품 수출 애로 해소를 위해 ①수출입 물류난 긴급대응팀 구성 ②중소·중견기업 대상 특별 용자 ③물류비 지원 ④선박 지원 시스템 운영 중

- 수출입 물류 태스크포스(TF)를 가동하고, 국내 선사 및 물류업체와 협업하여 중소·중견기업 대상 선박 공급을 확대
 - 국내 선사인 HMM(구 현대상선)·SM상선, 물류업체 케이로지스 등과 협업하여 중소·중견기업 대상 선복량을 확대함
 - 2021년 6월, HMM과 협업하여 미국행 임시 선박 운영을 기존 월 2회에서 4회로 증편함
 - HMM은 2020년 8월부터 현재(2021년 6월)까지 부산항에서 미주(동·서안), 러시아, 유럽, 베트남을 오가는 다목적선을 꾸준히 지원한 바 있음
 - 또한, 정부는 온라인 물류기업 및 무역협회, 철강협회와 협업하여 2021년 7월, 700TEU급 다목적선을 임차하고 미주항로에 배정할 예정이라고 발표
- 무역협회는 중소기업 대상 수출운임 특별 용자 혜택을 제공
 - 지원대상은 2020년 연회비를 완납한 무역협회 회원사 중 2020년 수출실적이 2,000만 달러(한화 약 226억 5,400만 원) 이하인 중소·중견기업
 - 용자 규모는 총 200억 원(업체당 한도 3,000만 원)이며, 용자 기간은 총 3년

01

02

03

04

05

06

07

08

09

10

11

- 한국농수산물유통공사(aT)는 국내산 신선농산물 및 가공식품 업체를 대상으로 품목별 물류비를 지원⁷⁶⁾
 - **(지원대상)** 지난 1년 내의 단일부류 수출액이 FOB 기준 10만 달러(한화 약 1억 1,310만 원) 이상인 법인 또는 개인 수출대행자
 - **(지원품목)** <2021년 수출물류비 지원사업 공고>에서 공시한 13개 품목⁷⁷⁾
 - **(지원내용)** 수출물류비(표준물류비의 7% 이내로 지원), 제주 및 강원 지역에 한해 국내운송비 지원
 - **(지원기간)** 2021년 1월 1일부터 12월 31일까지 수출 선적(선박·항공)분
 - **(지원방법)** 매월 aT수출지원시스템(<http://atess.at.or.kr>) 수출실적 입력 후 관련 증빙서류를 aT 지역본부에 제출
 - 담당부서(aT 수출기반부) 및 지역본부 연락처는 별첨 참조
- 한국농수산물유통공사(aT)는 수출물류비 지원대상 업체에 신선농식품 수출 선박 지원 서비스(선박수출지원 신청)를 제공⁷⁸⁾
 - **(지원대상)** 상기 언급된 수출물류비 지원대상 업체(수출물류비 지원지침의 '수출물류비 지원품목'에 한함)
 - **(지원내용)** 국적선사 HMM과 협업하여 대미(서안) 신선농식품 수출용 선박을 지원하고, 지원 선박을 이용한 기업에 수출물류비를 추가지원
 - (수출물류비 추가지원) 선박 이용 후 aT수출지원시스템에 선사 발행 B/L, 수출신고필증 등을 제출할 시 수출물류비 추가지원을 받을 수 있음
 - **(지원기간)** 2021년 7월부터 12월까지 주 1회 간격으로 선박이 운영되며, 회차별 신청접수는 출항일 기준 3주 전 마감
 - **(지원방법)** aT 수출업체종합지원시스템(<https://global.at.or.kr>)에 접속하여, '사업신청'에서 '선박수출지원 신청' 메뉴 활용
 - 회원가입·로그인 후 '선박수출지원 신청' 메뉴에서 공지사항을 확인하고, 선박수출지원 신청서를 작성 및 제출할 시, 수일 내로 신청이 접수됨

76) <https://www.at.or.kr/article/apko363400/view.action?articleId=38564&at.condition.currentPage=3>

77) 과실류, 화훼류, 채소류, 버섯류, 곡류, 김치류, 인삼류, 전통주, 장류, 차류, 쌀가공품, 축산물, 기타가공류

78) <https://www.at.or.kr/article/apko363400/view.action?articleId=39298&at.condition.currentPage=1>

- 이 외에도, 한국농수산물유통공사(aT)는 신선농산물 항공 수출물량(항공공동물류 이용 신선농산물)에 대해 인센티브를 지원하는 등 다각적인 수출 물류 지원정책을 시행 중⁷⁹⁾
 - (지원내용) 신선농산물의 항공 수출물량에 대하여 기업당 연간 3,000만 원 이내의 인센티브 지원
 - (지원대상 기간) 2021년 1월 1일부터 12월 15일 사이 해당 공고에서 명시한 ‘항공공동물류 노선’을 이용한 신선농산물
 - ①대한항공 ②아시아나항공 ③싱가포르항공 ④캐세이퍼시픽항공 ⑤Air France KLM항공을 통해 총 281개 노선 활용 가능
 - (지원품목) <2021 항공공동물류활성화 지원사업 신청공고>에서 공시한 16개 품목⁸⁰⁾
 - (지원방법) aT 수출업체종합지원시스템(<https://global.at.or.kr>)과 담당자 이메일 (sdw@at.or.kr)을 통해 해당 공고에서 명시한 지원신청서류 제출

- 해운·물류업계에 따르면 2022년까지 물류난 지속이 예상되며, 이에 수출 애로 해소를 위한 장단기적 지원방안 마련이 필요
 - 하반기 물동량 증가, 물류거점의 병목 현상, 해외 물류거점 상황 악화 가능성 (확진자 발생으로 인한 공항·항구 폐쇄) 등으로 물류난이 내년까지 지속될 것으로 예상⁸¹⁾
 - 소비 회복세가 글로벌 물동량 증가로 이어지고 있는 점, 통상적으로 하반기 물동량이 상반기 대비 많다는 점을 고려하면, 최소 올해(2021) 말까지 물류난이 지속될 것으로 보임
 - 현재(2021년 7월) 선박 공급량이 증가하고 있으나, 병목 현상으로 인한 물류처리 지연으로 단시간 내에 효과를 기대하기는 어렵다는 의견 존재
 - 해외 물류거점에서 코로나19 확진자가 다수 발생하는 등 해외 상황에 따라 물류 상황이 타격을 받게 되어 현 상황을 단기간 내에 타개할 수 없을 것이라는 의견이 지배적

79) <https://www.at.or.kr/article/apko363400/view.action?articleId=38791&at.condition.currentPage=2>

80) 딸기, 버섯, 포도, 배, 파프리카, 멜론, 복숭아, 단감, 귤, 사과, 키위, 토마토, 상추, 깻잎, 양파, 쪽파, 마늘, 감자, 고구마

81) 물류 업계 종사자 인터뷰, 트레이드파트너스(2021년 7월)

IV **별첨 - 수출입 물류애로 지원·접수 문의처**

〈표IV-1〉 수출입 물류애로 지원 분야별 문의처

지원 분야	문의처	연락처
중소화주 선복량 배정 신청	고비즈코리아	· (TEL) 070-4349-5773 · kr.gobizkorea.com
무역진흥자금 융자신청	한국무역협회	· (TEL) 02-6000-5206 · www.kita.net
다목적선 임시선박 신청	한국무역협회 부산지역본부	· (TEL) 051-993-3302 · (E-mail) clark@kita.net
물류애로 접수·상담	수출입 물류 종합대응센터	· (TEL) 02-6000-5754 · www.ielsc.or.kr
대미 수출 농식품 선박지원 (aT)	한국농수산물유통공사 수출기반부	· (TEL) 061-9331-0835, 0836
2021년 수출물류비 지원사업 ¹⁾	한국농수산물유통공사 수출기반부	· (TEL) 061-9331-0835, 0836

*주1: 수출물류비 지원사업 관련 지역본부별 연락처는 〈표IV-2〉에 별도 기재

*출처: 한국무역신문

〈표IV-2〉 수출물류비 지원사업 관련 aT 지역본부별 연락처

관할	연락처
서울·경기	031-8060-6013 031-8060-6040
인천	032-272-3001
강원	033-920-1549
충북	043-902-9526
대전·세종·충남	042-389-5019
전북	063-904-5874
광주·전남	062-940-7030
대구·경북	053-218-4898
부산·울산	051-947-1084
경남	055-274-4813
제주	064-746-9472

*출처: 한국농수산물유통공사 수출사업 공고

◎ 참고문헌 및 참고사이트

1	임시선박 30척 투입해도 물류난...경제 회복 발목잡나, 서울경제(2021.05.22.)
2	수출입 중소기업 물류애로 실태조사 결과, 중소기업중앙회(2021.06.17.)
3	중소기업 10개사 중 7개사 물류난... "선복보다 운임 지원을" 경기중앙회 조사서 수출입 중소기업 73%가 물류 애로 응답, 한국무역협회 무역뉴스(2021.06.18.)
4	미국행 선박 운송, 최근 왜 이렇게 지연될까?, 코트라해외시장뉴스(2020.11.23)
5	Global Economic Prospects, The World Bank(2021.06.)
6	World trade primed for strong but uneven recovery after COVID-19 pandemic shock, WTO Press Release(2021.03.31.)
7	'긴' 운임, 선복감축 노력에 코로나영향 '선방', 해양한국(2020.05.22.)
8	해운사들 한국패싱도 영향... 해운대란, 하반기 더 커질듯, 조선일보(2021.06.21.)
9	타이어·車 부품 업계 덮친 '해운 대란', 비즈조선(2021.06.14.)
10	세계 7위 한진해운 파산...정부 및 정책 당국자 책임 제일 커, 한국관세신문(2019.06.13.)
11	한진해운 파산 이후... 62%나 쪼그라든 국내 해운업, 한국일보(2018.04.05.)
12	한국 HMM 8위·SM상선 12위, The Korean Times 한국일보(2021.05.11.)
13	미국행 선박 운송, 최근 왜 이렇게 지연될까?, 코트라해외시장뉴스(2020.11.23)
14	January 2021 schedule reliability of 34.9% extends lowest record, Sea Intelligence(2021.02.26.)
15	컨테이너 35만개 쌓였다...中 연탄항 폐쇄에 글로벌 물류 '초비상', 서울경제(2021.06.22.)
16	중국 광둥 코로나로 물류대란...글로벌 공급망 충격 우려, 매일경제(2021.06.07.)
17	수에즈 운하 마비 책임 누가 얼마나 지나, 현대해양(2021.05.10.)
18	코로나19와 정기선호황 시대가 해운기업에 미칠 영향, 코리아슈핑가제트 기고문(2021.02.05.)
19	해운 서비스 수출 부진 현황과 시사점, 한국무역협회(2020.09.28.)
20	[사설] 수출 호조에 찬물 끼얹는 물류 대란... 종합대책 시급하다
21	'컨테이너 박스'가 韓 수출 경쟁력 약화시킨다고?, 파이낸셜뉴스(2021.04.10.)
22	'칸' 선 부족에 다목적선까지 투입... 수출대란 숨통 트일까, 부산일보(2021.05.20.)
23	2021년 해운물류산업 법적쟁점, 전망과 해결방안 신년좌담회 개최, 쉬핑뉴스넷(2021.01.22.)
24	쉬핑뉴스넷(www.shippingnewsnet.com)
25	한국무역협회(www.kita.net)
26	코트라 해외시장뉴스(www.news.kotra.or.kr)
27	세계은행(www.worldbank.org)
28	세계무역기구(www.wto.org)
29	해양한국(http://www.monthlymaritimekorea.com)
30	대한민국 해양수산부 통계시스템(www.mof.go.kr)
31	한국해운협회(shipowners.or.kr)
32	조선일보(www.chosun.com)
33	한국해양대학교 언론사(www.kmoumedia.com)
34	한국관세신문(www.kcnews.org)
35	서울경제(www.sedaily.com)
36	사상 최악 물류난, 연이은 추가 공급에도 '역부족', 한국무역신문 제677호(2021.06.14.)
37	국회 찾은 구자열 무역협회장...기업들 '물류난' 고민 해소 가능성은?, 일요서울(2021.06.14.)
38	HMM, 16K급 초대형 컨테이너선 잇단 투입...물류난 숨통 트이나, 뉴스1(2021.06.29.)
39	물류난에 애먹던 농식품 수출에 청신호, 한국영농신문(2021.06.23.)
40	반도체·車 물류난 우려... "내년은 돼야 해소될 듯", 코리아이클뉴스(2021.06.15.)

01

02

03

04

05

06

07

08

09

10

11