

# 발표 요약문

## 해운의 BC(Before Corona)와 DC(During Corona), AC(After Corona)

안 호프만

UNCTAD 선임행정관

### 키워드: 디지털화, 코로나 19, 탈 탄소화, 기항

본 발표에서 세 가지 단계를 살펴보고자 합니다.

- BC, 즉 코로나 이전

해운과 국제 물류의 장기 동향과 무역 및 경제 발전의 탄력성, 해운 사업 편중과 디지털화, 정기 선사 네트워크 구조를 살펴봅니다.

2020년 2분기, 주기적인 정기선 서비스가 이루어진 컨테이너 항만은 전세계적으로 939곳이었습니다. 모든 항만에서 항만간 직접 서비스가 이루어진다고 가정하면 항만간 직접 정기선 연결 서비스는 440,391회에 달할 것입니다. 하지만 현실에서는 항만간 직접 연결 서비스가 12,748회에 그쳐 이론적인 총계의 2.9%에 불과합니다. 나머지 97.1%에 해당하는 무역을 해소하기 위해서는 또 다른 항만에서 컨테이너 환적이 이루어져야 합니다. 직접 연결도가 가장 떨어지는 항만 간에 한 차례의 무역 거래를 위해서는 최대 6회의 환적이 필요하며 이를 위해 7회의 항만 간 직접 서비스와 14회의 항만 이동이 필요합니다.

- DC, 즉 코로나 기간

2020년 기항 및 해상 무역에 관한 최신 데이터를 제시합니다. 지역별 사례를 통해 일부 공통적인 패턴이 드러나지만 동시에 컨테이너 기항에서의 차이와 변동성을 확인할 수 있습니다. 대부분의 지역이 2020년 3분기를 기점으로 절대수치와 2019년 대비 상대 성과에서 회복세를 보이고 있습니다. 2020년 6월 이후 지역 간 기항 패턴이 차이를 보이며 변동성이 높아진 것은 현재의 회복세가 취약하며 팬데믹과 봉쇄 이후까지 지속될 요인들이 상존한다는 점을 확연히 보여줍니다. 항만 활동의 주간 변동이 모두 코로나 19 때문은 아닙니다. 중국 춘절과 같은 계절적 요인들도 작용합니다. 나아가, 무역 패턴과 규제 조치 변화로 궁극적으로 해운항만에 영향을 미치는 주역 정책 변화도 기항에 영향을 끼칠 수 있습니다.

- AC, 즉 코로나 이후

이동제한 기간 중 실현된 디지털화의 발전을 지속하는 것이 중요할 것입니다. 선사와 항만, 무역 업체들이 프로세스의 전산화를 지향하면서 수많은 무역 촉진 해법들의 중요성이 더욱 커졌습니다. 장기적으로는 해운의 탈 탄소화가 해운 산업의 주요 도전과제로 재 부상하게 될 것입니다.