

발표 요약문

물류, 해운, 항만에 대한 코로나 19의 영향: 특이점인가 뉴 노멀인가?

[공동발표] 장폴 로드리게 미국 호프스트라 대학교 교수 및
테오 노테봄 중국 상해해사대학교 교수, 앤트워프대학교 및 겐트대학교 교수

키워드: 물류, 공급망, 항만, 해운, 코로나 19

위기는 시스템의 약점을 드러내고 그 회복성을 시험합니다. 물류, 항만, 해운 산업의 경우, 코로나 19로 상품과 서비스에 대한 수요가 급감하고 때로는 새로운 패턴으로 변화하게 되면서 글로벌 경기 침체를 맞이하게 되었습니다. 코로나 팬데믹은 글로벌 금융제도의 안정성, 성장 전망, 대외 무역의 내성, 정부의 경제 개입 규모와 범위, 적시 물류 등 광범위하게 적용되어온 물류 개념을 비롯해 향후의 무역 흐름과 무역 협정의 방향을 근본적으로 뒤흔들었습니다.

코로나 19는 상품 및 서비스의 흐름을 뒷받침하는 글로벌 공급망과 해운항만산업에 새로운, 초유의 영향을 주며 몇 단계에 걸쳐 전개되어 왔습니다. 2020년 초 시작된 1단계에는 봉쇄조치로 춘절 기간에 시작된 중국의 생산 급감이 사실상 장기화되면서 중국 공급망 쇼크가 발생했습니다. 2020년 3월 중순에 시작된 2단계에서는 공급망을 따라 역전파 현상이 나타나면서 글로벌 수요 쇼크가 발생했습니다. 전세계적으로 다양한 봉쇄조치가 시행됨에 따라 소비자 신뢰와 산업 신뢰가 약화되고 소매 활동이 제한되어 글로벌 파생 수요가 감소했습니다. 관광 등 수송 서비스 공급 관련 서비스 활동은 2020년 상반기 전멸하다시피 했습니다. 2020년 하반기부터 전개된 3단계에서는 많은 국가에서 코로나 19가 재 확산되고 있는 데도 많은 지역이 코로나 19 조치를 완화하여 대부분의 경제 부문이 재개되기 시작했습니다.

임의 수요에 지출할 저축과 자본이 다른 용처에 투입되고 있어 미뤄진 수요가 어느 정도까지 회복될 것인지는 여전히 불확실합니다. 개발도상국에서 신규 지역 감염이 집중적으로 나타나고 이미 타격이 심각한 국가들에서 감염률이 좀처럼 떨어지지 않으면서 경제와 사회 생활에 새로운 제한 조치가 도입됐습니다. 이로 인해 미뤄진 수요가 실제 수요에 반영될 가능성은 더욱 낮아졌습니다. 해운 및 터미널 운영은 파생 수요입니다. 수요 급감은 이러한 활동에 즉각적 영향을 미치고 기업 전략과 시장 구조를 변화시킵니다.

본 발표는 코로나 19 팬데믹이 컨테이너 항과 터미널 운영사, 선사에 끼친 주된 영향을 중심으로 코로나 19의 수급 쇼크를 시기와 공간 별로 살펴보고 2008-2009 금융위기 이전 상황과 비교하고자 합니다. 또한 팬데믹을 특이적 사건으로 간주할 수 있을지 아니면 공급망과 해운 항만 산업이 영구적인 변화를 거치게 된 것인지 가능해 봅니다.