

Are You Ready for the 4th Industrial Revolution?

2021. 10. 20 (수)

meritz Strategy Daily

전략 공감 2.0

Strategy Idea

미국 탄소배출권 ETF 상장, 유럽과 다른 점은?

오늘의 차트

미국 비트코인 ETF 출시, BITO

칼럼의 재해석

미국 병목현상 해소 방안의 실효성

본 조사분석자료는 제3자에게 사전 제공된 사실이 없습니다. 당사는 자료작성일 현재 본 조사분석자료에 언급된 종목의 지분을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다.

본 자료를 작성한 애널리스트는 자료작성일 현재 해당 종목과 재산적 이해관계가 없습니다.

본 자료에 게재된 내용은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 신의 성실하게 작성되었음을 확인합니다.

본 자료는 투자자들의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 배포되는 자료입니다. 본 자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터의 추정치로서 오차가 발생할 수 있으며 정확성이나 완벽성은 보장하지 않습니다. 본 자료를 이용하시는 분은 본 자료와 관련한 투자의 최종 결정은 자신의 판단으로 하시기를 바랍니다. 따라서 어떠한 경우에도 본 자료는 투자 결과와 관련한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다. 본 조사분석자료는 당사 고객에 한하여 배포되는 자료로 당사의 허락 없이 복사, 대여, 배포 될 수 없습니다.

Strategy Idea



▲ **Passive/ETF**
 Analyst **이정연**
 02. 6454-4895
 jungyeon.lee@meritz.co.kr

미국 탄소배출권 ETF 상장, 유럽과 다른 점은?

- ✓ 10월 5일 미국 탄소배출권에 투자하는 ETF(KCCA) 최초 상장
- ✓ 미국 배출권거래제는 연방정부가 아닌 주정부 차원에서 운영. WCI, RGGI가 대표적
- ✓ 미국, 유럽 배출권거래제는 배출허용총량 거래방식으로 시장논리 같으나, 제도적인 차이 존재
- ✓ 가격 상승여력보다 하방경직성 측면에서 유럽대비 미국 탄소배출권 ETF는 매력적

미국, 한국 탄소배출권ETF 상장 현황

국내 시장참여자들의 탄소배출권 ETF 관심 증가

올해 유럽 탄소배출권 가격이 70% 이상 급등하고, 한국거래소에 탄소배출권ETF가 상장하며 투자접근성이 용이해짐에 따라 탄소배출권 투자에 대한 시장참여자들의 관심이 커졌다. 현재 미국과 한국에 상장된 탄소배출권ETF는 총 8개로 각각 4개씩 존재한다. 이들 ETF는 탄소배출권 선물을 기초자산으로 탄소배출권 가격을 추종하는 ETF이다.

10월 5일 미국 탄소배출권에만 투자하는 ETF 최초 상장

그동안 상장된 탄소배출권 ETF는 대부분 유럽에 투자하는 상품이다. 글로벌 탄소배출권 ETF 역시 자산의 70% 이상이 유럽 탄소배출권에 노출하는 상품이다. 다만, 지난 10월 5일 미국 탄소배출권에만 투자하는 ETF가 상장됨에 따라 이제는 미국에 대한 비중 100%로 투자가 가능하다. 이에 따라 미국의 탄소배출권 거래제에 대한 이해를 돕고 유럽 배출권거래제와 무엇이 다른지 알아보려고 한다.

	티커	이름	내용
미국 상장	KRBN	KraneShares Global Carbon ETF	유럽, 미국
	KEUA	KraneShares European Carbon Allowance	유럽
	KCCA	KraneShares California Carbon Allowance	미국
	GRN	iPath Series B Carbon ETN	유럽
한국 상장	A400580	SOL 유럽탄소배출권선물S&P	유럽
	A400590	SOL 글로벌탄소배출권선물HIS	유럽, 미국
	A400570	KODEX 유럽탄소배출권선물ICE	유럽
	A401590	HANARO 글로벌탄소배출권선물ICE	유럽, 미국

자료: 메리츠증권 리서치센터

미국 탄소배출권에 투자하는 KCCA ETF

KCCA ETF, 캘리포니아주 탄소배출권에 투자

KCCA(KraneShares California Carbon Allowance)ETF는 이름 그대로 캘리포니아주에서 거래되는 탄소배출권만을 기초자산으로 담고있는 ETF이다. 당해년도와 차기년도의 12월말 캘리포니아주 탄소배출권 선물을 보유한다. 상장한지 한달도 채 되지 않은 ETF임에 따라 AUM 865만달러, 일평균 거래대금 151만달러로 아직까지 규모가 크지 않다.

구분	내용
이름	KraneShares California Carbon Allowance ETF
기초지수	IHS Markit Carbon CCA Index
발행사	CICC
브랜드	KraneShares
상장일	2021-10-05
총보수	0.79%
AUM(백만달러)	8.7
일평균 거래대금(백만달러)	1.5

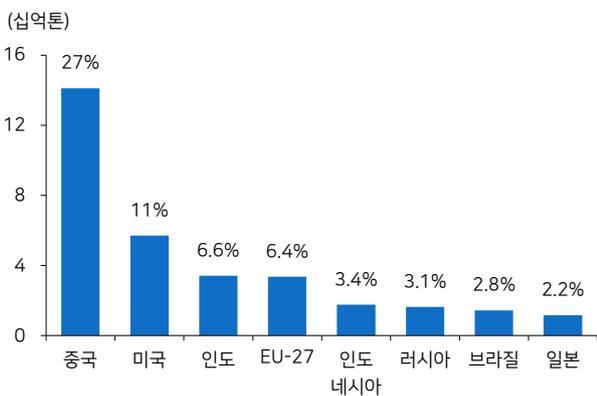
자료: ETF.com, 메리츠증권 리서치센터

미국 온실가스 배출 및 탄소배출권 시장 현황

미국, 온실가스 배출량 대비 탄소배출권 시장은 유럽대비 비활성화

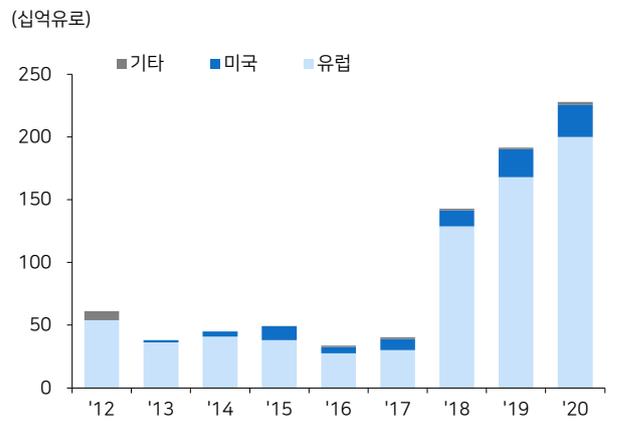
미국은 중국 다음으로 온실가스를 많이 배출하는 국가이다. 2019년 기준 약 60억 톤의 온실가스를 배출하며 전세계 온실가스 배출량의 11%를 차지한다. 다만, 탄소배출권 시장규모는 유럽보다 현저히 작다. 지난해 유럽의 탄소배출권 시장규모(연간 거래대금 기준)는 약 2,000억유로이나, 미국은 260억 유로에 불과하다. 온실가스 배출량 대비 탄소배출권 시장이 크지 않는 이유는 미국의 배출권거래제 적용 범위가 낮기 때문이다. 이에 대한 자세한 이해를 돕기위해 미국의 배출권거래제 운영 방식에 대한 구체적인 내용을 알아둘 필요가 있다.

그림1 국가별 연간 온실가스 배출량_2019년



주: 막대차트 위 숫자는 전세계 온실가스 배출량 중 해당 국가의 배출량 비중
 자료: Rhodium Group, 메리츠증권 리서치센터

그림2 글로벌 탄소배출권 시장 규모



자료: Eikon, 메리츠증권 리서치센터

미국 탄소배출권 거래제도(WCI, RGGI)

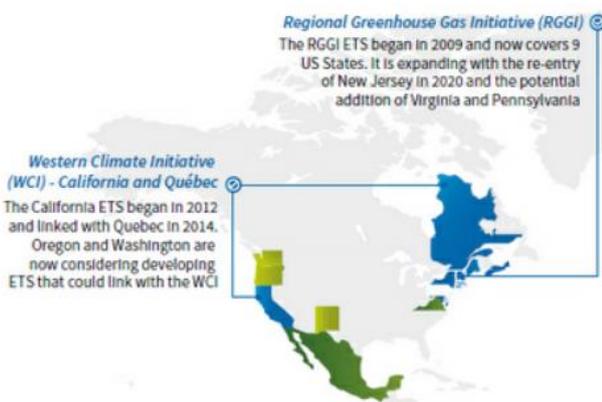
연방정부가 아닌 주정부차원에서 연합으로 배출권거래제 운영

미국 배출권거래제의 가장 큰 특징은 연방정부가 아닌 일부 주에서 제한적인 부분에 걸쳐 배출권거래제 참여를 강제한다는 점이다. 유럽은 27개국이 발전, 운송 산업부분에 걸쳐 배출권거래제 참여를 강제하나, 미국은 연방정부의 소극적인 입장으로 통합적인 배출권거래제는 도입되지 않고 있다. 현재 지역단위로 배출권거래제가 운영되며 WCI와 RGGI가 대표적인 배출권거래제이다. 지난해 WCI 시장규모는 243억유로로 RGGI(17억유로)대비 활발히 거래되는 시장이다.

미국, 유럽 탄소배출권 가격 상승
다만, 미국 탄소배출권 가격 상승 폭은 유럽 대비 절반

한편, 미국과 유럽의 탄소배출권 가격은 올해들어 우상향하는 동일한 흐름이다. 연초 기업생산활동 증가와 천연가스 가격 상승에 따른 석탄수요 증가에 배출권 가격이 상승한 것이다. 다만, 미국 탄소배출권 수익률은 연초이후 40%, 유럽은 74%로 유럽의 가격 상승폭이 더 컸다. 가격 차별화 이유는 유럽의 경우 Fit for 55 친환경 정책패키지 발표에서 배출권거래제를 더욱 활성화하고자 하는 정책들이 나왔기 때문이다.

그림3 북미 배출권거래제 운영 현황



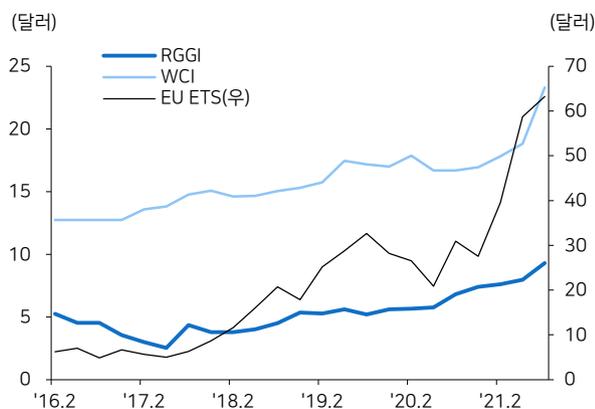
자료: Carbon cap, 메리츠증권 리서치센터

표3 미국 배출권거래 시장별 규모

		WCI	RGGI	합계
2017	(Mt)	628	185	813
	(백만유로)	7,351	615	7,966
2018	(Mt)	887	239	1,126
	(백만유로)	11,763	1,107	12,870
2019	(Mt)	1,380	293	1,673
	(백만유로)	20,738	1,627	22,365
2020	(Mt)	1,739	270	2,009
	(백만유로)	24,333	1,695	26,028

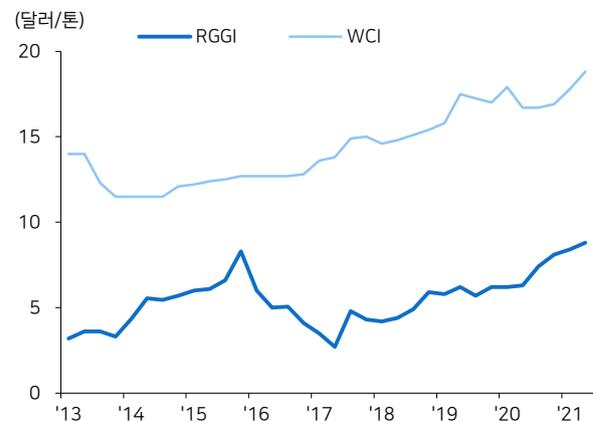
자료: Eikon, 메리츠증권 리서치센터

그림4 EUA vs WCI vs RGGI 가격추이_2016년 이후



주: RGGI, WCI는 경매가 기준
자료: Eikon, 메리츠증권 리서치센터

그림5 WCI, RGGI 가격추이_2013년 이후



자료: iCAP, 메리츠증권 리서치센터

WCI (Western Climate Initiative)

발전, 산업, 연료공급 분야의
사업체가 배출권 거래제 참여

WCI는 미국 서부 7개 주와 캐나다 4개 주가 연합하여 시행하려던 지역 배출권거래제다. 다만, 2012년 일부 주가 탈퇴하며 현재는 미국 캘리포니아와 캐나다 퀘벡 등 2개 주가 참여한다. 배출권 단위로 CCA(California Carbon Allowance)를 사용하며 적용대상분야는 발전, 산업, 연료공급 부문이다. 연료공급 부문이 포함된 이유는 수송부문과 가정부문 및 상업부문의 연료사용으로 인한 배출은 직접적으로 규제하기 어렵기 때문이다. 또한 발전부분에서 EU ETS와 달리 캘리포니아에 전력을 판매하는 발전업체도 규제 대상에 포함한다.

배출권 상하한가격 존재
하한가격 연간 5%이상 상승

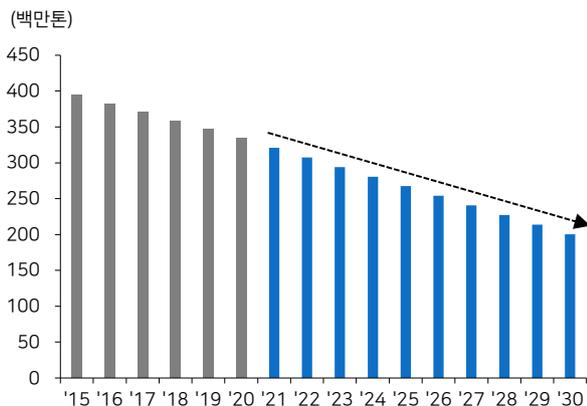
한편, 캘리포니아는 배출권 과다할당 문제를 극복하기 위해 배출권 최저가격과 상한가격을 정하여 배출권 가격의 급락 및 급등을 방지하고 있다. 상하한가격을 넘을 경우 할당량(공급량)을 조절한다. 현재 CCA 가격은 하한가격(18달러)수준에 형성되어 있으며, 매년 인플레이션을 반영하고 추가로 5% 높게 설정된다. 현재 CCA 가격은 28달러로 하한가격까지 -35%의 괴리율이 있으나, 매년 하한가격이 높아진다는 점을 고려하면 가격 하락시 하방경직성이 존재한다.

표4 캘리포니아 배출권거래제

구분	내용
감축목표	. 2030년까지 1990년 대비 40% 감축 . 2045년까지 탄소중립 달성
기간	. 제1기: 2013~2014년, 제2기: 2015~2017년 . 제3기: 2018~2020년, 제4기: 2021년~2023년
포괄대상 산업분야 및 할당방법	. 산업: 90% 무상할당 . 발전: 100% 무상할당 . 연료공급: 100% 유상할당
배출권 거래	. 연 4회 경매(단일일봉입찰)
대상 온실가스	. CO2, CH4, N2O, HGCs, PFCs, SF6, NF3 및 불소화 온실가스
연계 ETS	. '14년 캘리포니아 ETS와 퀘벡 ETS 연계

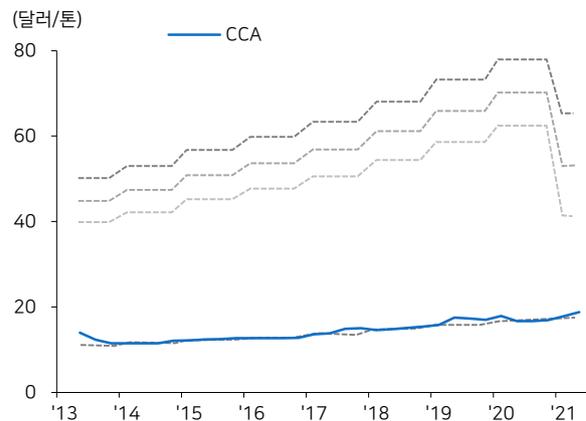
자료: Eikon, 메리츠증권 리서치센터

그림6 캘리포니아 연간 온실가스 배출허용량



자료: Eikon, 메리츠증권 리서치센터

그림7 CCA 가격 추이 및 상하한가격



자료: iCap, 메리츠증권 리서치센터

RGGI (Regional Greenhouse Gas Initiative)

북동부 10개주의 발전부분만
배출권 거래제 참여

RGGI는 미국 북동부 총 10개 주가 참여하고 있는 탄소배출권 시장이다. RGGI에 참여하고 있는 각 주별로 이산화탄소 배출상한이 정해지면, 주 정부별로 상한 범위 내에서 배출권(RGA, Regional Gas Allowance)을 발행한다. 특징적인 점은 발전부분(발전설비 25MW 이상 화력발전소)만을 대상으로 한다는 점이다. 이는 각 주별 발전시설이 배출하는 이산화탄소의 95%를 포괄하는 시장이다.

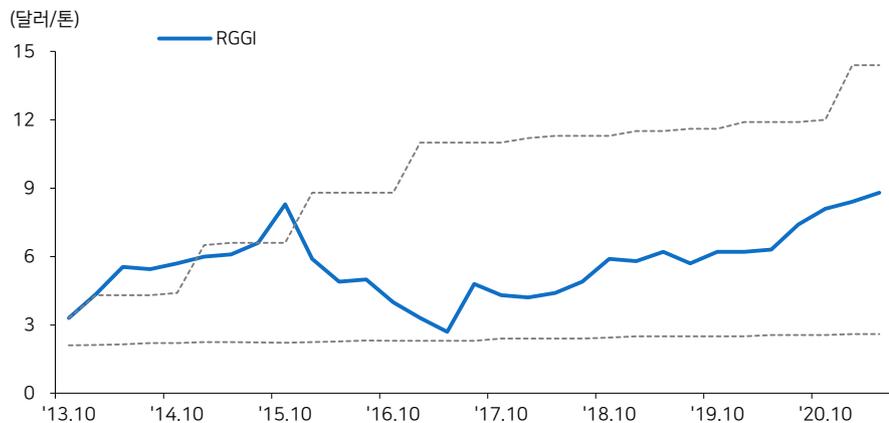
배출권 상하한가격 존재
하한가격 연간 2.5%이상 상승

RGGI는 발전소에서 배출되는 탄소배출량을 2030년까지 연간 2.275% 감축을 목표로 하고 있다. 배출량 감축폭이 EU-ETS와 WCI에 비해 크지 않은 이유는 발전소들에게 급격한 가격변동 없이 탄소저감 기술에 투자할 수 있는 기간을 주기위한 것이다. 한편, RGGI 가격 역시 CCA와 마찬가지로 상하한가격을 두고 있다. 하한가격은 매년 인플레이션을 반영하고 추가로 2.5% 높게 설정된다. 다만, 현재 RGGI 가격과 상하한가격의 격차가 ±60% 이상인 점을 고려하면 상하한선의 범위가 굉장히 크다는 것을 알 수 있다.

구분	내용
참여방식	10개주 내 대상기업의 강제적 참여
거래제도	총량제한거래제 방식(Cap and Trade)
포괄대상 온실가스	CO ₂
포괄대상 산업분야	발전소: 화석연료를 사용하는 25MW 이상의 발전소 10개주의 발전소 가운데 95% 포괄, 10개주 총 이산화탄소 배출량의 1/4 포괄
총 감축목표	2030년까지 발전소의 2020년 배출총량 대비30% 감축 (각 주별 감축목표는 협상을 통해 결정)
할당량 배분방식	무상배분 배제, 거의 100% 경매 방식
이월/차입	이월은 무제한 허용, 차입은 한시적으로 허용

자료: 메리츠증권 리서치센터

그림8 RGGI 가격 추이 및 상하한 가격



자료: iCap, 메리츠증권 리서치센터

미국(WCI, RGGI) vs 유럽(EU-ETS)

미국 VS 유럽: 배출허용총량 거래방식으로 시장논리는 같으나, 일부 제도적인 차이 존재

미국 배출권거래제(WCI, RGGI)와 유럽 배출권거래제(EU-ETS)는 배출총량거래(cap and trade, 정부가 경제 주체들을 대상으로 배출허용총량(cap)을 설정하면 대상 기업체는 정해진 배출허용범위 내에서만 온실가스를 배출할 수는 권리를 부여 받는 방식) 원칙에 기초해 운영된다는 점에서 시장논리는 같다. 다만, 연간 배출총량 목표 설정, 배출권 할당량, 포괄산업 대상분야, 무상/유상할당 비중 등 제도적인 차이로 시장규모와 가격 차이가 나타나는 것이다.

미국 탄소배출권 가격 상승여력은 높지 않으나, 하방경직성 존재

앞서 제도적인 차이를 살펴본 결과, 미국의 캘리포니아주 탄소배출권 가격은 주정부 차원에서 소극적으로 운영된다는 점에서 유럽 탄소배출권 대비 가격상승여력이 충분하지 않다. 유럽의 경우 EU의 친환경 정책 패키지가 배출권거래제를 활성화하고자 하는 방향으로 제시되고 있으나, 미국은 연방정부 차원에서 펼치는 그린뉴딜 정책이 탄소배출량을 줄이고자 하는 방향이기 때문이다.

다만, 캘리포니아주 탄소배출권의 경우 가격 하단선 근처에 가격이 형성되어 있다. 최근 천연가스 가격 상승흐름이 주춤하며 유럽 탄소배출권 가격의 하방압력이 커진 상황이라는 점을 고려하면 상대적으로 캘리포니아주 탄소배출권이 EU-ETS 대비 안정적인 자산으로 볼 수 있다.

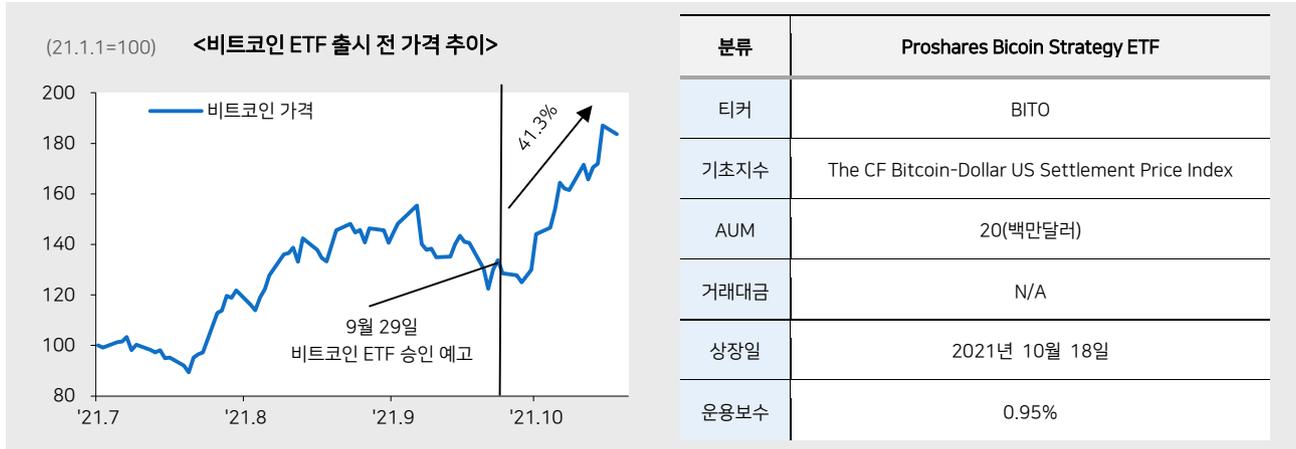
표6 EU ETS vs WCI vs RGGI

구분	EU ETS	WCI	RGGI
시행년도	2005년	2013년	2009년
배출허용총량 (2021년기준)	1.571Mt	캘리포니아: 311Mt 퀘벡: 55Mt	75Mt
배출권 할당량	연간 4.2% 감축	캘리포니아: 연간 4% 감축 퀘벡: 연간 약 2.5% 감축	연간 2.275% 감축
포괄대상 산업분야	발전, 산업, 항공, 해상운송	발전, 산업, 건물, 운송	발전
배출권거래제 커버리지	40%	캘리포니아: 75% 퀘벡: 78%	10%
유상할당 비율	57%	58%	100%
시장규모 (2020년 기준)	2,010 억유로	260 억유로	17 억유로

자료: Eikon, 메리츠증권 리서치센터

오늘의 차트 이정연 수석연구원

미국 비트코인 ETF 출시, BITO



자료: Bloomberg, ETF.com, Proshares, 메리츠증권 리서치센터

비트코인 선물 ETF 출시

미국에서 비트코인 ETF가 출시된다. SEC는 비트코인 ETF 승인을 연기해왔으나 2021년 10월 18일(현지시간), Proshares의 비트코인 선물 ETF BITO 출시를 승인했다. 비트코인 가격은 암호화폐의 제도권 편입, 기관 자금 유입 등에 대한 기대로 상승했다. BITO와 기존 암호화폐 투자의 장단점을 비교하고자 한다.

암호화폐 투자 대비 장점: 편의성

기존 암호화폐 대비 가장 큰 장점은 편의성이다. 암호화폐에 투자하기 위해서는 전용지갑과 키 관리, 거래소 선택, 세금 등 복잡한 문제를 해결해야 한다. 그러나 BITO는 증권 계좌를 통해 거래가 가능하기 때문에 고객들의 접근성이 높다. ETF를 통해 분산투자를 하고 있다면 BITO를 추가해 포트폴리오 다변화를 꾀하는 것도 가능하다.

암호화폐 투자 대비 단점: 가격 추종

반대로 암호화폐 현물 투자 대비 단점도 있다. Proshares가 신청서에 기재한 것처럼 1)현물이 아닌 선물계약을 통해 가격지수를 추종하고 2)유동성 부족 등의 이유로 펀드가 목표한 만큼 선물 계약에 노출시키지 못할 우려가 있다. 따라서 기초자산의 실시간 가격을 온전히 추종하지 못할 가능성이 있다는 단점을 가진다.

**투자 대상으로서의 매력도 낮음
제도권 편입이라는 관점에서
큰 의미**

BITO는 국내 투자자들에게 투자 매력은 크지 않다. 아직 국내 암호화폐 거래에는 세금이 부과되지 않는 반면 해외 ETF 거래 시 매매차익의 22%만큼 세금이 부과되기 때문이다. 그러나 미국 암호화폐의 제도권 편입이라는 관점에서 봤을 때 시험적 행보로서의 의미가 크다. BITO의 성공적 안착 여부에 따라 향후 비트코인 현물 ETF 승인 가능성도 논의될 전망이다.

칼럼의 재해석 이승훈 연구위원

미국 병목현상 해소 방안의 실효성 (Business Insider)

10월 13일, 바이든 미국 대통령은 공급망 병목현상을 해소하기 위한 방안으로 LA항을, 롱비치항과 마찬가지로 주 7일, 24시간 가동하겠다고 밝혔다. 동시에 운송, 소매판매 관련 민간기업이 근무시간을 연장하고, 야간 시간대의 제품 수송량을 증가시키는 데 합의했다고 언급했다.

이번 행정조치는 LA항과 롱비치항의 항만 병목현상이 유난히 심각한 것에 기인한다. 하지만 물류 전문가들은 운송업종의 노동력 쇼티지가 이미 장기간 진행되고 있었다는 점을 들어 행정명령의 실효성에 의문을 제기했다. 우선, 현재의 운송업 고용상황이 과거 대비 유달리 좋지 않다고 보기 어렵다. 구인건수 추이는 여타 업종들과 비슷한 증가세를 보이고 있다. 하지만 전체 업종의 고용량이 아직 코로나 이전 대비 적은 수준을 유지하고 있는 반면, 운송업은 이를 넘어선 상황이다. 사직률 또한 코로나 이전 수준으로 내려왔다. 다시 말해, 운송업 고용량이 늘어나고 있는 데도 불구하고, 공급망 병목현상이 해소되기는커녕, 오히려 악화되고 있다고 요약할 수 있는 것이다.

이에 대해 1) 코로나19 이전부터 운송업 노동시장 상황이 좋지 않았던 데 더해, 2) 현재 수요가 크게 늘어나면서 일어났다는 해석이 가능하다. 2019년 미국 노동통계국 연구에서는, 운송업은 다른 업종 대비 임금이 높음에도 불구하고 노동공급이 탄력적이었다는 점을 들어 2003년 이래 노동력 쇼티지가 지속되고 있었음을 밝힌 바 있다. 한편 코로나19가 발생하면서 온라인 시장이 폭발적으로 성장했다. 이미 노동력 쇼티지가 일어나고 있던 운송업은 늘어난 수요를 감당하지 못했고, 현재의 결과가 나타났다는 설명이다.

문제는 조만간 미국의 최대 쇼핑기간이 도래한다는 사실이다. 바이든 대통령이 백악관 연설에서 말했듯, 이번 행정조치가 공급망 전반 개선을 위한 큰 첫 걸음일 수는 있으나, 하루빨리 민간 기업과 협력하여 근무환경을 개선하고 오래 지속되어 온 노동력 쇼티지를 해결하는 것이 더욱 필요할 것으로 판단된다.

미국 공급망 병목현상 해소 조치: LA항, 롱비치항 24/7 가동

백악관, 병목현상 해소를 위해 LA항 24/7 가동하기로 조치

지난 13일, 바이든 미국 대통령은 백악관 연설에서 공급망 병목현상을 해소하기 위해 캘리포니아주 LA항을 주 7일, 24시간 가동할 것이라 밝혔다. 몇 주 전 롱비치항을 24시간 가동하기로 결정한 데 이은 후속조치다.

동시에 대내 수송시간 감소를 목적으로 운송 및 소매판매 관련 민간 기업의 근무시간을 연장하도록 합의했다. 구체적으로 월마트는 향후 몇 주 간 한산한 시간대의 수송량을 50% 이상 증가시키기로 했으며, UPS와 FedEx 또한 야간 시간대의 제품 수송량을 큰 폭 증가시키려는 데 합의했다고 전했다. Target, Home Depot, 삼성 또한 근무시간을 늘리는 데 합의한 것으로 알려졌다. 이외에 병목현상 해소에 협조하지 않는 민간 기업은 소환해 행동하도록 요구할 것이라 강조했다.

이번 행정조치는 항만 병목현상이 유난히 심각한 데 따른다. 미국 수입물동량의 40% 가량이 LA항과 롱비치항을 통해 들어오는데, 현재 60척이 넘는 화물선이 두 항만에 정체되어 있는 등, 극심한 병목현상이 나타나고 있다. 그림1에 나타나 있는 바다 위의 하얀 점 형체가 모두 롱비치항에 입항하지 못하고 대기 중인 컨테이너선을 나타낸다는 것을 참고한다면, 항만 정체가 생각보다 심각하다는 것을 짐작할 수 있다.

그림1 롱비치항 항만 정체 상황(2021.10.10일 항공사진)



자료: NASA Earth Observatory, 메리츠증권 리서치센터

이번 행정명령 실효성에 대한 의문: 노동력 쇼티지

하지만 행정명령 실효성에 대한 의문이 제기되는 중

하지만 물류 전문가들은 이번 행정명령의 실효성에 의문의 목소리를 높이고 있다. 핵심은 운송업종 노동력 쇼티지에 있다.

운송업 고용상황이 이전대비 호전되었음에도 쇼티지가 발생했기 때문

사실 지금의 운송업 고용상황이 유달리 좋지 않다고 보기는 어렵다. 우선, 미국 노동통계국에서 집계한 업종별 구인건수 추이를 보면, 운송 업종에서 비농업 전체 추이와 유사한 증가세가 나타나고 있다는 것을 알 수 있다. COVID-19 이전인 2020년 2월 32.1만 명이던 운송업 구인 건수는 2021년 8월 53.7만 명까지, 대략 2.18배 증가했다. 같은 시기 전체 구인 건수 또한 운송업과 비슷하게 2.25배 늘었다.

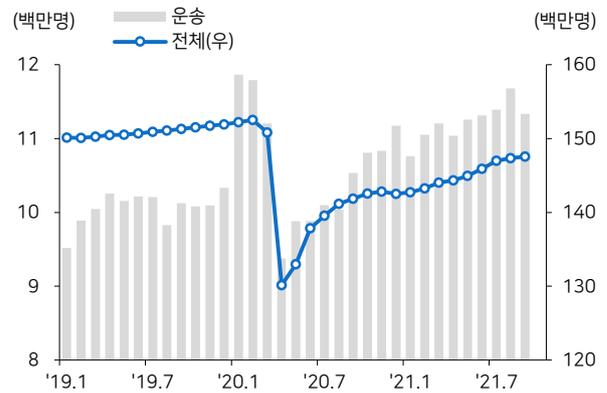
다만 차이점은 비농업 취업자수는 아직 코로나19 이전 수준에 도달하지 못한 반면, 운송 업종 고용량은 이미 이전 수준을 넘어섰다는 것이다. 2년 전인 2019년 9월 대비 2021년 9월 전체 업종의 고용량은 97.5% 수준인 데 반해, 운송 업종은 112%에 달한다. 그렇다고 사직률이 특별히 높은 상황도 아니다. 이미 운송업의 사직률은 2019년 수준으로 돌아왔기 때문이다. 업종 전체적인 사직률이 상승하고 있는 것과 대조적이다.

그림2 미국 구인건수 추이(운송 vs 전체)



자료: US BLS, 메리츠증권 리서치센터

그림3 미국 취업자수 추이(운송 vs 전체)



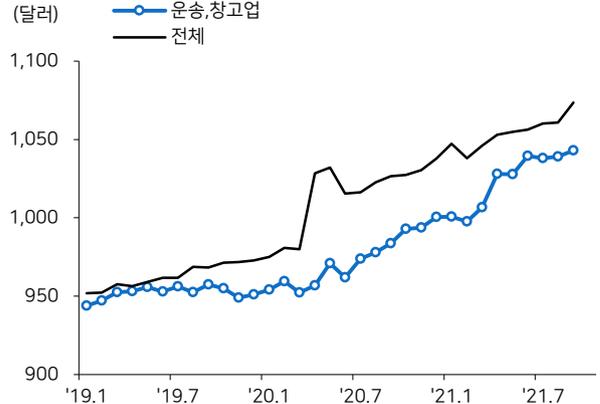
자료: US BLS, 메리츠증권 리서치센터

그림4 미국 사직률 추이(운송 vs 전체)



자료: US BLS, 메리츠증권 리서치센터

그림5 미국 주당 평균 임금 추이(운송 vs 전체)



자료: US BLS, 메리츠증권 리서치센터

고용상황 개선에도 병목현상이 악화되는 이유:

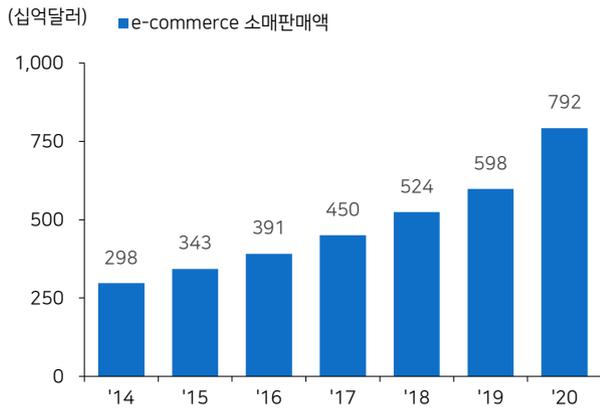
- 1) 장기간 좋지 않았던 운송업 노동시장 상황
- 2) 온라인 수요 대폭 증가

정리해보면 현 상황은 운송업 고용량이 늘어나고 있는 데도 불구하고, 공급망 병목현상이 해소되지는커녕, 오히려 악화되고 있다고 요약할 수 있다. 이에 대해 1) 코로나19 이전부터 운송업 노동시장 상황이 좋지 않았던 데 더해, 2) 현재 온라인 소매판매가 늘어나면서 운송 수요가 크게 증가했다는 해석이 가능하다.

우선 2019년 미국 노동통계국은 운송업 노동시장이 2003년 이래 장기간 경색된 상태였다는 점을 증명했다. 구직 자격요건이 비슷한 다른 업종 대비 임금이 높음에도 불구하고, 임금이 지속 상승했고, 상승 후 노동공급이 뒷받침되는 모습이 여타 경색된 업종의 노동시장과 비슷한 양상을 보였기 때문이다. 이에 더해 2018년 워싱턴 포스트 인터뷰에서는 트럭 운전기사들이 근로시간이 긴 데 반해 임금이 그렇게 높지는 않다고 말하며, 열악한 노동환경을 지적했다. 몇몇 운전기사들은 심지어 그들의 직업이 다른 블루칼라 직업에 비해 높은 임금을 받지만, 다른 사람들에게 추천하지 않겠다는 의견을 피력했다.

게다가 지금은 코로나19로 인해 비대면 온라인 시장이 급격히 성장하면서 운송업종 전반에 대한 수요는 그 어느때보다도 증가한 상황이다. 미국의 e-commerce 소매판매액은 2019년 5,980억 달러에서 2020년 7,920억 달러로 약 2천억 달러 가량 커졌다. 소매판매 전체에서 e-commerce가 차지하는 비중 또한 2020년 1분기 11.4%에서 2분기 15.7%로 급격히 상승했으며, 2021년 2분기 13.3%를 기록하여 장기 추세를 상회하고 있다.

그림6 미국 e-commerce 소매판매액



자료: eMarketer, 메리츠증권 리서치센터

그림7 미국 전체 소매판매에서 e-commerce 비중



자료: US Census Bureau, 메리츠증권 리서치센터

향후 공급망 병목현상은 어떻게 될 것인가

연중 최대 쇼핑시즌에 대비해 민간 기업과의 협력을 도모할 필요성 증가

하지만 문제는 연중 최대 쇼핑시즌이 돌아오고 있다는 것이다. The NPD Group의 서베이 결과에 따르면 팬데믹을 염려하는 사람들이 줄어들면서, 미국 소비자 29%가 지난해 대비 이번 쇼핑시즌에 더 많이 지출할 계획이라고 밝혔다. 심지어 51%는 운송 차질을 우려하여 추수감사절 이전에 쇼핑을 시작할 것이라고도 밝혔다. 해당 서베이를 참고한다면, 연말 쇼핑시즌까지 물류 병목현상이 개선되지 않을 경우, 상황이 현재보다 악화될 수 있음을 추론할 수 있다.

바이든 대통령은 항구 가동시간을 늘리는 이번 행정조치가 공급망 전반 개선을 위한 큰 첫 걸음이 될 것이라는 포부를 밝혔다. 일견 맞는 말이지만, 병목현상을 근본적으로 해소하는 방안은 운송업의 노동시장 및 환경을 개선하는 일일 것이다. 이를 위해서는 하루빨리 항만 가동에 더해 민간 기업과 협력하여 근무환경을 개선하고 오래 지속되어 온 노동력 쇼티지를 해결하는 것이 더욱 필요할 것으로 판단된다.

원문: Why Biden's plan for 24/7 California port operations won't solve the supply-chain crisis? (Business Insider)