

편집 및 발행인 : 김종덕 · 발행처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터

총괄 : 김동환 · 감수 : 이연경 · 전화번호 : 051-797-4780 · E-mail : kdong@kmi.re.kr

Contents

▶ 미·중남미 물류시장 동향

- 트럭운송 화물 도난 증가...북미 전역 운송업계 타격 확대

▶ 유럽 물류시장 동향

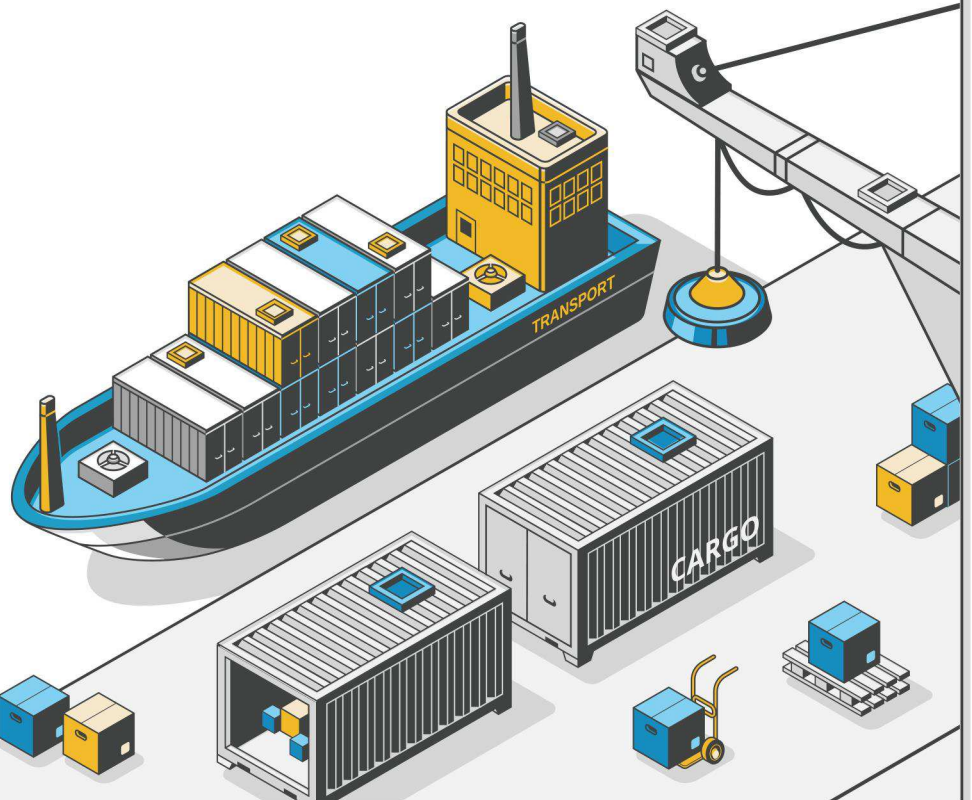
- OOCL-CMA CGM, 신규 INDAMEX 서비스 개시 예정

▶ 글로벌 물류시장 심층분석

- 타지키스탄 및 중앙아시아 물류 현황 및 개선 방향(하)
- '24년 상반기 항공화물 시장 주요 특징

▶ 공지 사항

- 『2024년 해외물류시장 B2G 미팅』 참가 신청 모집
- 『2024년 우수 물류기업 인증』 모집공고
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내



트럭운송 화물 도난 증가...북미 전역 운송업계 타격 확대

- ▶ 2024년 상반기 미국에서는 787건의 트럭 화물 도난 사건이 발생했으며 이는 전년 대비 49% 증가한 수치
 - 해당 기간 내 발생한 트럭 화물 도난 사건을 통해 평균 약 115,320달러의 손실이 발생했으며 이는 2023년 동 기간 대비 평균보다 83% 증가한 금액임
 - 특히 최근 화물 도난이 전문적, 체계적으로 변화함에 따라 도난품 범위는 확대되고 있는데 미국의 경우 최대 도난품은 전자제품으로 전체 도난품의 약 23%를 차지하며 다음으로 가정용품, 정원용품, 의류 및 신발, 음식 및 음료 순임
 - 글로벌 공급망 분석기업인 Overhaul의 Danny Ramon은 팬데믹이 주원인은 아니나 팬데믹으로 인한 실업자 증가가 화물 도난으로 이어져 코로나19가 전 세계 화물 도난의 촉매제 역할을 했다고 발표함

미국 내 트럭을 대상으로 한 강도 범죄 증가



미국 내 정차되어 있는 트럭 화물 도난 장면



트럭 운송 화물 도난 재연 장면

자료 : <https://www.cncb.com>, <https://www.google.com/>(검색일: 2024.8.26.)

- ▶ 멕시코 또한 주요 화물 운송 차량인 트럭을 대상으로 한 도난 사고를 자국 내 중요한 문제로 꾸준히 언급
 - 멕시코의 경우 자국에서 소비되는 재화의 55%를 트럭으로 운송하는 만큼 트럭운송의 중요도는 매우 높은 편임
 - 멕시코의 경우 2023년 기준 매일 평균 25건의 트럭운송 화물 도난 사고가 발생했으나 2024년 상반기 경우 5,140건의 화물 도난 사고가 발생함
 - 멕시코에서 화물 도난 범죄자들은 주로 운송 중인 화물 트럭을 가로채는 것으로 해당 방식은 멕시코에서 발생한 화물 도난의 약 72%를 차지함
 - 또한 단순한 화물 갈취뿐 아니라 폭력 범죄로도 이어져 실제 멕시코에서 발생한 화물 도난 사고의

- 약 84%도 폭력 범죄와 관련됨
- 멕시코 또한 미국의 범죄 형태와 유사하게 체계화되어 있으며 도난품 중 식품 및 음료 제품이 31%로 가장 높았으며, 다음으로는 건물 및 산업재, 자동차 부품, 의류 및 신발, 연료, 의약품 등으로 나타남

지속적인 멕시코 내 트럭을 대상으로 한 강도 범죄 증가



멕시코에서 화물 트럭 운송 중인 모습



멕시코 내 트럭 운송 화물 도난 사고 발생 직후 모습

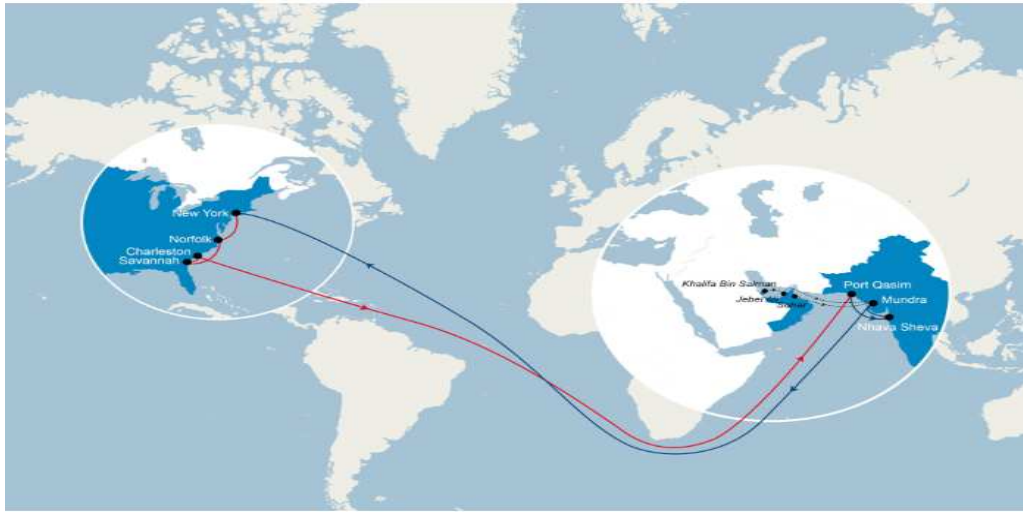
자료 : <https://www.freightwaves.com/news>, <https://desitrucking.com/> (검색일: 2024.8.26.)

참고 자료: <https://www.freightwaves.com>, <https://finance.yahoo.com> (검색일: 2024.08.26.)

OOCL-CMA CGM, 신규 INDAMEX 서비스 개시 예정

- ▶ OOCL은 CMA CGM과 함께 인도~미(美) 동해안 정기선 서비스인 INDAMEX를 25년 1분기부터 리브랜딩할 예정
 - 기존 INDAMEX는 CMA CGM, COSCO, OOCL, Hapag-Lloyd, ONE 간 전략적 제휴로 운영되었으나, ONE의 탈퇴 및 최근 Gemini Cooperation의 네트워크 재조정에 따른 Hapag-Lloyd의 컨소시엄 계약 포기로 인해 재조정이 필요한 상황임
 - OOCL은 동 서비스 추진을 위해 2척의 선대를 추가했으며, 남아프리카 희망봉을 경유하는 루트를 통해 총 11척의 선대를 운영할 계획임
 - 동 서비스의 경유 항만은 Port Qasim, Nhava Sheva, Mundra, New York, Norfolk, Savannah, Charlestonm Port Qasim 순임
 - OOCL과 COSCO는 인도의 Nhava Sheva에서 컨테이너를 적재하기 위해 주당 약 1,500TEU 슬롯을 제공할 것임
 - COSCO는 본 서비스 외에도 ONE의 서인도-북미 서비스인 WIN의 공동적재자로 참여해 인도 수출 화물에 대해 주당 약 500TEU의 슬롯을 제공 중임

신규 INDAMEX 서비스 항로



자료: <https://container-news.com/cma-cgm-strengthens-indamex-service/>(검색일: 2024.08.26.)

KMI International Logistics Weekly

참고 자료: container-news.com, www.joc.com (검색일: 2024.08.26.)

타지키스탄 및 중앙아시아 물류시장 현황과 개선 방향(하)

타지키스탄 철도 현황 및 개선 방향

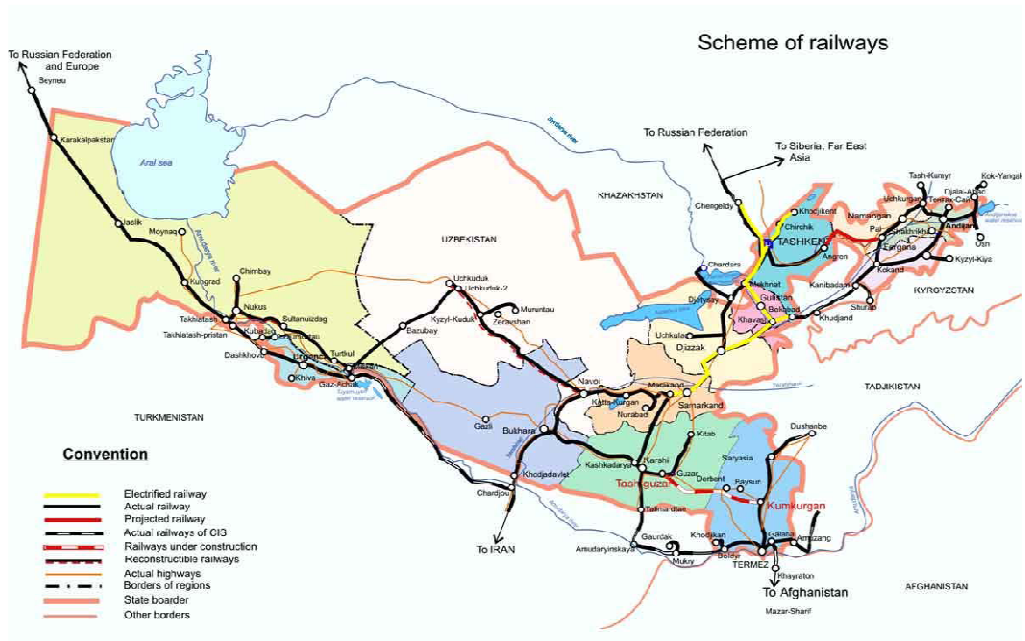
- 타지키스탄의 철로 개발은 중앙아시아 전체의 빠른 성장세에 비해 정체 수준으로 재정, 기술 및 인력 등 다양한 문제로 인해 성장세 둔화
 - 제2의 도시 후잔트(Khujand) 및 북부지역의 경우, 철도 운송 시 우즈베키스탄을 거쳐 장거리 환승 및 환적이 필요함
 - (재정) 운영, 유지 보수, 신규 철도 건설 위한 재정 부족으로 인한 노선의 제약, 서비스 품질 저하와 고비용 발생
 - (기술) 현대적 기술 및 장비 부족으로 인한, 비효율성, 운송 용량 부족 및 안전 문제 발생
 - (인력) 국가 철도 관리·운영·유지 보수를 위한 숙련된 인력 확보 미흡
 - (체계) 철도 운송 및 물류 생태계 구축 미흡 및 구성원 간 협력을 위한 체계 및 법제도 미비

타지키스탄의 철도 현황

현황	인프라 계획	법/제도/정책	산업/개발 파트너
<ul style="list-style-type: none"> - (철로) 680km 단선, 1.52m 광궤 - (노선망) 서부는 우즈베키스탄과 연계, 남부는 Bokhtar, Kulob와 연계, 수도 연계, 북부는 Khujand행 노선의 우즈베키스탄 통한 장거리 환승·환적 - (여객 운송) 2017년 기준, Dushanbe-Khujand-Moscow 간 낮은 빈도의 국제 운송으로 제한적인 상황 - Dushanbe 중심 운행 Khujand (주 1회), Pakhtaabad (매일), Kulyob/Shahrtuz (주 2회) - (화물) 면, 알루미늄, 과일, 채소 - (물량) 5.3백만 톤/년 (2018년 기준) 	<ul style="list-style-type: none"> - (철도망 건설) 물량 80% 담당을 계획하며 Dushanbe-Kurgan-Tyube-Bokhtar 노선 포함한 철도 개선 및 전력화 - Vahdat~Yovon 철도 건설을 통한 Khujand 및 우즈베키스탄 경우 환승 환적 배제 - Kurgan~Nizhny Panj 간 철도 건설을 통한 아프간 및 이란 철도망과 항만 접근성 강화 - Kulyab-Khorog 간 철도 건설을 통한, 중국, 파키스탄 접근성 강화 및 BRI(일대일로) 연계 및 활용 	<ul style="list-style-type: none"> - (상위계획) National Development Program - (연계 계획) Transport and Trade Facilitation Strategy(2008~2018), CAREC - (발전 로드맵) 운송 부분 마스터플랜(ADB, 2011) - 철도망 개선, 시설 능력 확대, 효율성 제고 - 남북부 연결 철도 건설, 지역/해외시장 접근성 개선 - 정책/제도 체계 강화, PPP 및 민간 참여 촉진 - 인적 자원 및 기술 강화 친환경 및 지속가능성 강화 	<ul style="list-style-type: none"> - (운영기관) Tajik Railway - (개발 파트너) 재정 기술지원: ADB, World Bank, 유럽부흥개발은행, 이슬람개발은행 JICA 등 - (운송 서비스 기업) SUE Rohi Ohani Tojikiston, M&M, Dali Logistic

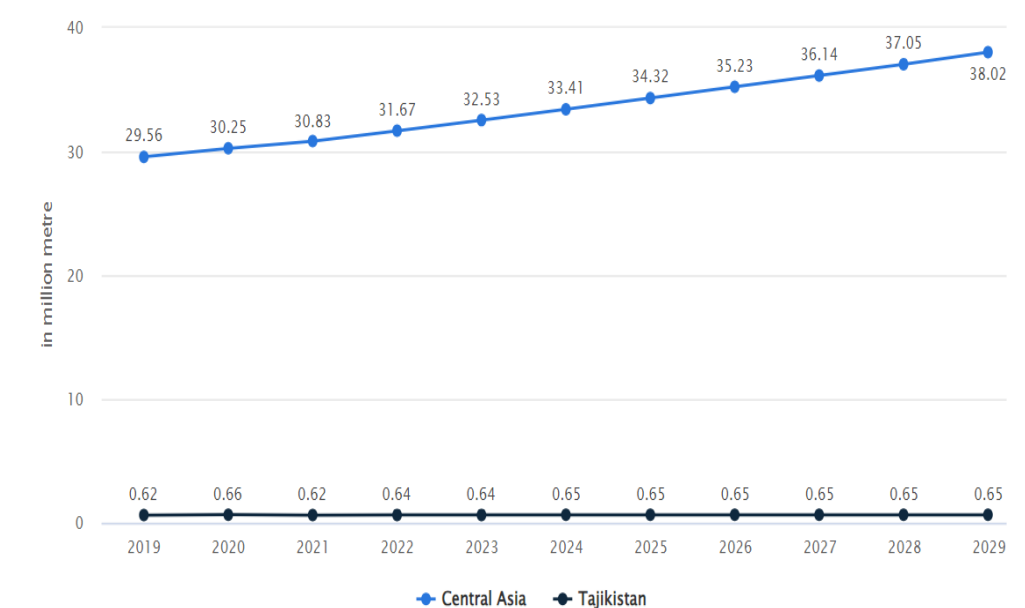
자료: 1) Railway Sector Assessment for Tajikistan, CAREC, 2021.3
 2) Tajikistan Transport Sector Assessment, ADB, 2021.12
 3) Rail transport in Tajikistan, Wikipedia (검색일: 2024.07.17.)
 4) 2.4 Tajikistan Railway Assessment, Logistics Cluster (검색일: 2024.08.20.)

타지키스탄의 철도 네트워크



자료: 2.4 Tajikistan Railway Assessment, Logistics Cluster (검색일 2024.08.20.)

중앙아시아 및 타지키스탄 철도 노선 길이 추세 및 전망 (단위: 백만 미터)



자료: Statista (검색일 2024.08.21.)

- > 복합운송 및 물류 서비스 제공 능력 제고를 위해 컨테이너 활용 확대, 신속한 소화물 운송 체계 확립, 집화와 배송 간 연결성 강화 등이 필요
 - 철도, 도로 건설만으로는 경제성과 이를 기반으로 한 투자 확보가 어려우므로 복합 물류·운송 거점(Multi Modal Logistics Parks, ICD 등), 산업 회랑 및 산업 클러스터 등의 인접 입지 개발 및 연계를 통한 수요 창출과 이를 기반으로 한 사업성 제고 및 투자유치가 필요함
 - 철도 현대화 및 연결성 강화를 위해 정보화, 기계화를 기반으로 운송 시간을 단축하기 위한 준(準)고속열차와 고속열차를 도입하고 철도 연계형 산단을 비롯해 산업생태계의 조성이 필요함

- > 이를 위해 인프라, 노선, 일정(Schedule) 확대를 통한 국내 화물 유통 및 수출입 화물 처리능력을 강화해야 하며 각종 자원, 인프라, 인력 확보 필요
 - (자원 확보) ADB, World Bank, 유럽부흥개발은행, 이슬람개발은행, JICA 등 다양한 자원 확보와 재무관리 및 회계 투명성 개선
 - (기술·장비·인력 확보) 현대적 기술·장비 도입 통한 효율성 제고, 철도망, 전화, 철도 운송 및 물류 인력양성 프로그램 확충
 - (생태계 구축) 철도 물류 생태계 구축 및 생태계 구성원 간 정보 공유 및 협업체계 강화
 - (체계 구축) 안전, 서비스 품질, 운임(tariff) 등 관련 기준 합리화 및 표준화 구축

타지키스탄 도로 현황 및 개선 방향

- > 타지키스탄은 도로망 운영, 유지 보수 및 신규 건설을 위한 재정 부족으로 서비스 품질 저하뿐 아니라 현대기술장비의 미확보로 시공력 부족 및 안전 문제 등 발생
 - (인력) 도로망 관리, 운영 및 유지 보수를 위한 숙련된 인력 부족
 - (ESG) 환경 및 지속가능성 관련 보호장치 및 법제도 미비
 - (재원) 국가 예산(GDP의 2%), 개발 파트너 투자(80%), 민간 투자(10%), PPP(Public-Private Partnership) 방식의 초기 단계

- > 첨단 운송관리시스템(Transportation Management System, TMS) 기반의 경로 최적화로 효율적인 도로운송 서비스 체계를 확립하고, 우수기업 인증제 등을 통해 복합운송 및 물류 서비스의 확대 지원 필요
 - 클라우드, 빅데이터 등 첨단 기술 기반 온라인 트럭 포털의 활성화로 온디맨드(on-demand) 온라인 예약, 결제, 보험 시스템 구축 필요

- 트럭-설비-기사 공동화(pooling), 혼재 통한 적재율 제고, 회송 시 공차율 축소, 퍼스트마일 및 라스트마일 운송을 포함한 복합운송 및 물류 서비스 연계로 화물 추적 가시성 제고

타지키스탄의 도로 현황

현황	인프라 계획	법/제도/정책	산업/개발 파트너~
<ul style="list-style-type: none"> - (분담률) 여객의 90%, 국내 화물의 80% 이상 처리 - (도로망) 27,800km, 대부분 1991년 이전 건설, 포장률 40%나 국제 수준에 부합하는 도로는 20%에 불과 - (국외 연계) CAREC 회랑의 일부, 우즈벡~키르기즈~아프간~중국 연결 - (현황) 열악한 도로 상황, 고비용, 시장 접근성 제약, 자원 부족, 빈번한 자연재해, 대응 능력 부족 - (화물) 면, 알루미늄, 과일, 채소, 석유, 가스, 금속, 기계, 식품 - (물량): 14.8백만 톤; 1.8억 여객/km (2017년 기준) 	<ul style="list-style-type: none"> - (회랑 건설) Dushanbe~Kurgan~Tyube~Bokhtar~Nizhny Pyanj(Corridor 3), Dushanbe~Kulyab~Khorog~Murgab~Kulma(Corridor 5), Khujand~Isfara~Osh(Corridor 6), ADB 등 지원 - (해외 연결) Kulyab~Shurabad~Kunduz, 아프가니스탄 및 이란 철도망과 항만 연결 - (터널) Anzob Tunnel로 Dushanbe~Khujand 간 5시간 축소 가능 	<ul style="list-style-type: none"> - (상위계획) National Development Program - (연계 계획) Transport and Trade Facilitation Strategy (2008~2018), CAREC - (발전 로드맵): 운송 부분 마스터플랜 (ADB, 2011) - 도로망 개선, 시설 능력 확대, 효율성 제고 - 고립 지역 연결 도로망 건설, 지역 해외 시장 접근성 개선 - 정책/제도 체계 강화, PPP 및 민간 참여 촉진 - 인적 자원 및 기술 강화, 친환경 및 지속가능성 강화 	<ul style="list-style-type: none"> - (운영기관) SUE Road of Tajikistan; SUE Road Maintenance Fund - (개발 파트너) 재정기술지원 ADB, World Bank, 유럽부흥개발은행, 이슬람개발은행, JICA 등 - (운송 서비스 기업) M&M, Dali Logistic, Tajiktransservice

자료: 1) Tajikistan Transport Sector Assessment, ADB 2021.12
 2) Transport in Tajikistan, Wikipedia (검색일: 2024.08.20.)
 3) SECTOR ASSESSMENT: TRANSPORT, Tajikistan: Country Partnership Strategy(2016~2020), ADB 2016.8

- 국가 경제에서 중요한 북부지역의 후잔트와 남부 지역의 수도 두산베 사이를 잇는 350km 고속도로의 개발과 라트비아 리가 항의 대안 항만 모색 필요

 - 고속도로 확충을 통해 카자흐스탄이나 러시아에서 생산된 밀, 밀가루, 연료 및 기타 상품을 운송할 경우, 우즈베키스탄과 투르크메니스탄을 거쳐 두산베로 향하는 순환 철도를 이용하는 루트 대비 약 1,200km가 감소해 리가 항만에서 북쪽의 수그드 지방(후잔트)까지 경제적인 운송이 가능함
 - 현재 라트비아 리가 항은 타지키스탄과 키르기스스탄이 이용하는 유일한 항만이거나, 러시아의 리가 경유 화물 수입 제한으로 다른 지역 항만을 고려해야 하며 조지아의 흑해 항만, 이란과 파키스탄의 인도양 항만, 중국 동/남부 해안의 항만이 대안 항만으로 유망함

- ▶ 전자상거래, 콜드체인 시장의 빠른 성장에 대응하기 위해 항공 및 도로-물류 자동화 연계 고속 물류 체계 구축과 고립 지역 연결 도로망 건설로 연결성 강화 필요
 - (재원) 물류·유통 연계 통한 사업성 제고 및 이를 기반으로 한 투자유치와 다양한 자원 확보
 - (기술·장비·인력) 현대적 기술 및 장비 도입, 운송수단 현대화, 트레이닝 및 인력양성 프로그램
 - (ESG) 환경 및 사회적 영향 평가 및 환경·지속가능성 관련 보호장치 및 법제도 확충

타지키스탄 공항 현황 및 개선 방향

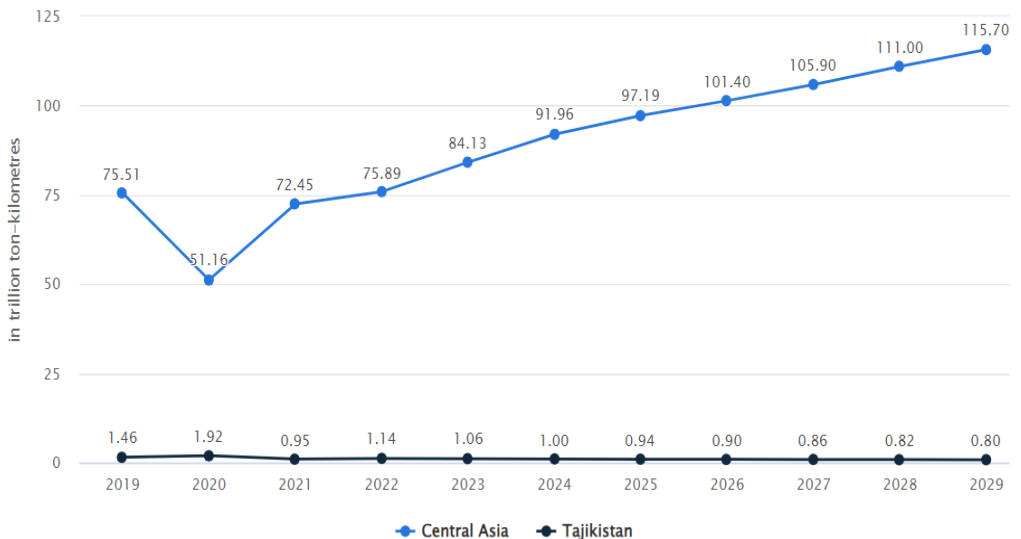
- ▶ 타지키스탄의 항공화물 및 항공기 운항 횟수 등은 비중이 작고 성장이 정체되어 빠른 성장세를 보이는 중앙아시아와 달리 감소세 뚜렷
 - (재정) 운영, 유지 보수, 신규 공항을 건설하기 위한 재정 결핍 및 이로 인한 서비스 제공 능력 제약 및 품질 저하, 고비용 초래
 - (기술) 현대적 기술 및 장비 도입 미흡으로 인한 시설 능력 부족, 비효율성 및 안전 문제 초래
 - (체계) 생태계 구성원 간 협력체계 및 법제도 미비
- ▶ 타지키스탄의 지리적 특성으로 인한 고립 지역 연결을 위한 항공망을 추가로 건설하면 항만과의 원거리 문제로 인한 국내외시장 접근성 한계 완화 예상
 - 내륙 국가로서의 지리적 제약 극복 등을 위하여, 중앙아시아 거점 공항으로의 발전을 추진하고 지방공항-항공사-물류-산업을 연계한 공항 및 항공 운송 기반 지역개발 추진 필요
 - (재원·기술·장비) 다양한 자원 확보하여 현대적 기술·장비 도입, 화물 운송수단 현대화
 - (생태계) 항공 물류 및 항공 기반 글로벌 공급망관리 생태계 구축, 정보 공유 및 협업 강화
 - (체계) 안전, 보안, 서비스 품질 등 관련 기준 개선 및 표준화

타지키스탄의 공항 현황

현황	인프라 계획	법/제도/정책	산업/개발 파트너
<ul style="list-style-type: none"> - (국제공항) 4개, Dushanbe (8개국/19개 목적지), Khujand (2개국/13개 목적지), Kulob (2개국/9개 목적지), Kurgant'yube (2개국/6개 목적지) - (국내공항) Aini, Murghab, Khorog 등 - (노선) China, Russia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Iran, UAE, India, Germany, Turkey 등 9개국 - (화물) 알루미늄, 면 - (물량) 6천 톤 	<ul style="list-style-type: none"> - (공항시설 확장) Dushanbe: 터미널, 물류단지, 활주로 건설(Bouygues, TBEA 지원) - Kulyab: 시설 능력 및 노선 확장(이란, 이슬람개발은행 지원) - Khujand: 화물터미널 신축(WB, 유럽부흥개발은행 지원) 	<ul style="list-style-type: none"> - (상위계획) National Development Program - (연계 계획) Transport and Trade Facilitation Strategy (2008~2018), CAREC - (발전 로드맵) 운송 부분 마스터플랜(ADB, 2011) - 항공 네트워크 개선, 시설 능력 확대, 효율성 제고 - 고립 지역 연결 항공망 건설, 지역-해외시장 접근성 개선 - 정책-제도 체계 강화, PPP-민간 참여 촉진 - 인적 자원 및 기술 강화 	<ul style="list-style-type: none"> - (항공사) Tajik Air, Somon Air - (개발 파트너) 재정-기술 지원: ADB, World Bank, 유럽부흥개발은행, 이슬람개발은행, JICA 등 - (운송 서비스 기업) M&M, Dali Logistic, Tajiktransservice

자료: 1) About Tajikistan airports, Visa Tajikistan, 2021.5.5.
 2) The biggest airports in Tajikistan, World Data.info (검색일 2024.07.17.)
 3) Airports in Tajikistan, Navigraph (검색일 2024.07.17.)
 4) Wikipedia (검색일 2024.07.17.)

중아시아 및 타지키스탄 항공화물 추세 및 전망 (단위: 조 톤-킬로미터)



자료: Statista (검색일: 2024.08.21.)

타지키스탄 물류 현황 및 개선 방향

- 타지키스탄의 물류 거점시설은 지리적으로 편중돼 있고 컨테이너 화물 운송 비중은 매우 작아 빠르게 성장하는 중앙아시아와 달리 완만한 성장세 형성
 - (재정) 물류 거점시설의 운영, 유지 보수, 신규 건설을 위한 재정 결핍으로 서비스 품질 저하, 고비용 초래
 - (기술) 현대적 기술 및 장비 도입 미흡으로 인한, 시설용량 부족, 안전, 효율성 문제 초래
 - (인력) 종합물류, 복합운송, 스마트·그린 물류 관련 숙련 인력 부족
 - (체계) 복합운송 물류 및 글로벌 공급망관리 생태계 구축 및 생태계 구성원 간 협력체계 및 법제도 체계 미비

타지키스탄의 물류 현황

현황	인프라 계획	법/제도/정책	산업/개발 파트너
<ul style="list-style-type: none"> - (LPI) 2016년 153위, 2018년 137위, 2023년 97위로 경쟁력 미흡 - (화물) 면, 알루미늄, 과일, 채소, 석유, 가스, 금속, 기계, 식품 - (운송수단) 도로 80% - (무역 국가) 중국, 러시아, 카자크, 키르기스스탄, 이란, UAE, 인도, 독일, 튀르키예 - (물량) 19.8백만 톤 	<ul style="list-style-type: none"> - Dushanbe 화물 콤플렉스, Khujand 화물터미널, Kulyab Logistics Center; World Bank, 유럽부흥개발은행, 아슬람개발은행 등 지원 	<ul style="list-style-type: none"> - (상위계획) National Development Program - (연계 계획) Transport and Trade Facilitation Strategy (2008~2018), CAREC - (발전 로드맵): 운송 부분 마스터플랜(ADB, 2011) - 물류 네트워크 개선, 시설 능력 확대, 효율성 제고 - 인프라 미비 지역 물류 거점 건설, 지역·해외 시장 접근성 개선 - 정책/제도 체계 강화, PPP 및 민간 참여 촉진 - SCM, 복합 물류 인력 및 기술 강화 - 친환경 및 지속가능성 강화 	<ul style="list-style-type: none"> - (개발 파트너) 재정·기술 지원, ADB, World Bank, 유럽부흥개발은행, 아슬람개발은행, JICA 등 - (운송 서비스 기업): SUE Rohi Ohani Tajikiston, M&M, Dali Logistic, Tajiktransservice

자료: 1) 2 Tajikistan Logistics Infrastructure, Logistics Cluster (검색일: 2024.08.20.)
 2) Statista (검색일: 2024.08.21.)
 3) Tajikistan Transport Sector Assessment, ADB, 2021.12

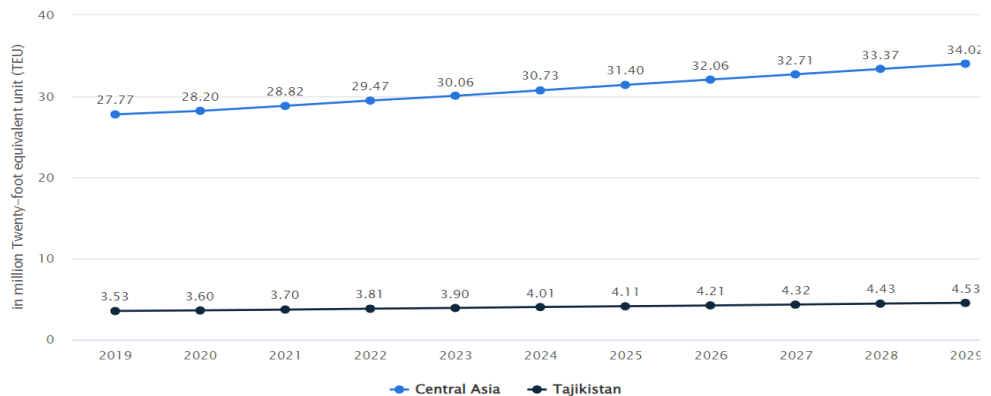
- **중양아시아 수출 생산기지로 활용할 수 있는 글로벌 공급망 기반 구축 및 타지키스탄 내 조달-제조-수출 지원 가능 글로벌 공급망 거점 구축 필요**
 - (3PL 및 종합물류) 물류 효율화를 위해 3PL 전환 정책 등을 우선 추진하고 복합운송 및 Global SCM 지원이 가능한 종합 물류기업 육성 정책 마련 필요
 - (물류정보 통합) 운송수단 및 물류거점 시설과 시스템 간 물류정보를 통합하고 국가통합 물류정보 체계를 구축해야 함
 - (네트워크) 복합물류거점을 중심으로 하는 허브(hub) & 스포크(spoke) 체계로 전 국토를 연계
 - (복합물류거점 개발 방향) 허브 & 스포크 운송 체계를 기반으로, ① 규모(scale)의 경제 효과, ② 거리(long haul)의 경제 효과, ③ 운송 밀도(density)의 경제 효과 최대화 추진

- **라트비아 리가 자유항과 연계한 ICD 건설 및 기능 차별화와 더불어 수요 창출을 위한 복합물류거점을 조성하여 적극적인 기업과 투자자 유치 필요**
 - (ICD 체계 구축) 라트비아 리가 자유항(FPR) 등과 연계한 ICD 건설 및 ICD 간 위계에 따른 기능의 차별화가 필요하며 거점 역할 ICD의 내륙항으로의 발전을 통해 수출입 물류 거점, 복합물류거점, 글로벌 공급체인 거점 기능 확립을 추진하며 이를 기반으로 배후 지역 및 산업단지의 기업 유치 및 경제 발전 추진
 - (수요 창출형 물류거점 시설) 복합물류거점이 복합운송 연계 시설, 보관시설, 콜드체인 시설, 전자상거래 등을 위한 특화 물류 시설, 컨테이너 야드, CFS, 집화 및 배송시설 등에 대한 민간 투자가 필요하므로 이러한 시설들과 연계하여 수요를 창출할 수 있는 사업모델을 도출하고, 이를 기반으로 물류기업을 포함한 전략적 투자자 및 재무적 투자자 유치 필요

- **물류 인프라 개발은 국가 전반에 막대한 투자가 요구되므로 단계별 개발과 잠재력을 고려한 배후지의 확장성 확보가 우선 필요**
 - (단계별 개발 및 확장성 확보) ① 개발의 시급성, 타 정책/사업과의 연관성, 물량 확보 및 실현 가능성, 예상 투자 규모, 파급효과, 상위 계획과의 부합성, 리스크 등의 측면에서 우선순위를 정하고, ② 실제 물량 및 투자 확보 가능성에 따른 단계별 개발을 추진하며, ③ 각 배후지의 큰 잠재력을 고려한 확장성 확보 필요
 - (처리능력) 인프라, 서비스망 확충 통한 국내 유통 및 수출입 화물 처리능력 확보
 - (기술·장비·인력) 현대적 기술/장비 도입, 스마트 융·복합 물류체계 구축, 복합 물류 및 SCM 인력양성 프로그램
 - (체계) 복합 물류, 3PL 등 관련 기준 개선 및 표준화

- 전략산업 가치사슬 및 공급체인 생태계 구축을 위해선 이해관계자의 참여를 전제로 한 철도, 공항 등 특정 시설 중심에서 복합 화물 물류 생태계로의 확대가 필요
 - (생태계) 전략산업 가치사슬 및 공급사슬 생태계 구축, 생태계 구성원 간 정보 공유 및 협업 강화
 - (생태계 참여) 모든 이해관계자의 참여를 전제로 하므로 철도, 공항 등 특정 시설 중심의 생태계에서 복합 화물 물류 생태계로의 확대가 필요하며, 전 공급망 가시성 및 화물 추적을 위한 포괄적인 디지털 마켓 플레이스 구축 필요
 - (표준화) ① 국가 물류 표준화 확산 체제 구축이 필요하며, ② 물류 시스템의 정보화, 기계화, 자동화를 위해서는, 표준화와 프로세스 혁신 등을 통한 최적화가 선행되어야 함
 - (분야별 표준화) ① 팔레트 크기의 표준화는 트럭 적재함, 컨테이너 및 운반 용기, 화물 취급 장비, 보관 및 취급 공간 등을 포함한 모든 기계화 및 자동화 장비 도입의 전제가 되어야 하며, ② 랙의 표준화는 효율적이고 자동화된 보관시설의 전제가 됨
 - (지속 가능한 비즈니스 사례 개발) 기업들이 친환경을 포함한 ESG 도입을 대체로 인식하고 있으나, 지속 가능한 프로세스 및 기업 활동에 우선적인 중점을 두고 추구해 나갈 수 있는 실행 가능한 비즈니스 사례 개발 추진 필요

중앙아시아 및 타지키스탄 컨테이너 해운 화물 추세 및 전망 (단위:백만 TEU)



자료: Statista (검색일: 2024.08.21.)

참고 자료 : 2 Tajikistan Logistics Infrastructure, Logistics Cluster, WFP (2022), Railway Sector Assessment for Tajikistan, CAREC (2021.3), Tajikistan Transport Sector Assessment, ADB (2021.12).

'24년 상반기 항공화물 시장 주요 특징

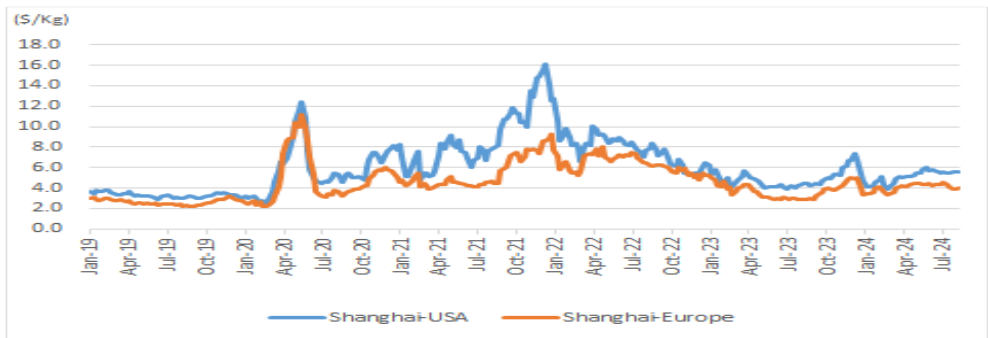
▶ 항공화물 시장 변동 폭 확대

- 항공화물 시장은 반도체, 의약품 등 고가의 소규모 물품을 적시에 배송하므로 경기 변동에 민감하게 반응하며 시장 하락 시 운임 침체도 빠르지만, 시장 상승 시 운임이 더 빠르게 상승하는 경향이 있음
- 최근 항공화물 시장은 강한 회복세에 접어들어 대표적 두 노선인 중국~미국 및 유럽의 현재 운임은 2019년 대비 약 50% 이상 높은 수준임

▶ 항공화물 수요 회복

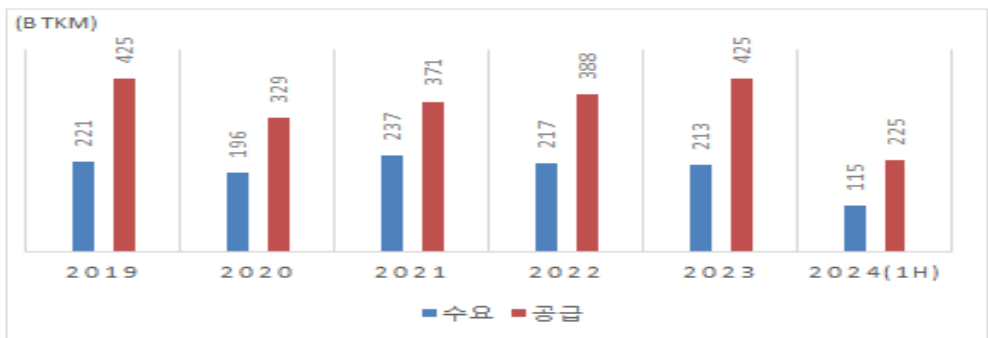
- 2020~2021년간 운임이 높았음에도 불구하고 코로나19 영향으로 2020년 항공 공급량이 급락했는데 이는 수요의 영향이 아닌 팬데믹 기간 여행제한으로 인한 공급 감소로 파악됨
- 항공 수요는 작년까지 2019년 수준을 회복하지 못했으나 올해는 5년 만에 '19년 수준을 상회할 것으로 예상됨

국제 항공화물운임지수 (TAC Index) 동향



자료: <https://www.tacindex.com/> (검색일: 2024.08.16.)

글로벌 항공화물 수요 대비 공급 동향

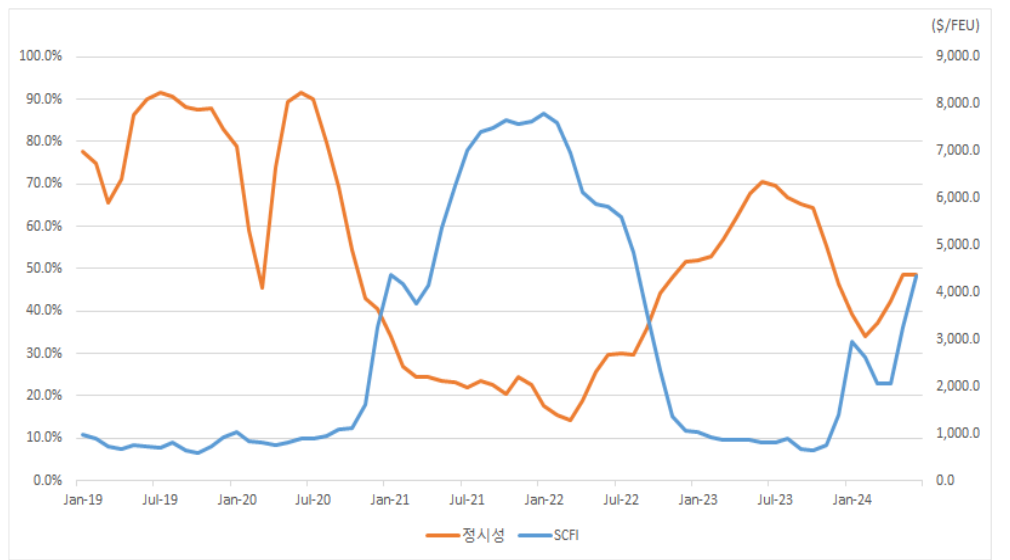


자료: IATA, Air Cargo Market Analysis (검색일: 2024.08.16.)

➤ 해상운송 정시성 하락

- 컨테이너 해상 정시성과 운임(Shanghai Containerized Freight Index, SCFI)은 아래 그래프와 같이 역의 관계로 나타나는데, 시황 상승기에는 운영 등 여러 이슈로 인해 예정된 일정을 준수하지 못하는 경우가 많아 해상 정시성은 하락하는 경향을 가짐
- 홍해 사태(2023년 11월) 이후, 해상운송 정시성이 급격히 하락하자, 화주들은 안정적인 납기, 서비스 등의 이유로 해상에서 항공으로 운송 모드 전환이 이루어짐

컨테이너 해상운임과 정시성 비교 (아시아~북유럽 항로 기준)

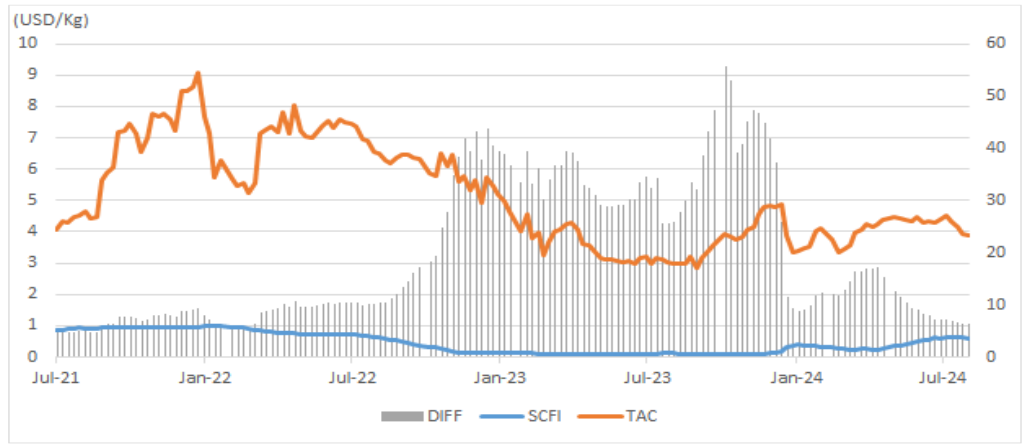


자료: Sea Intelligence (검색일: 2024.08.16.)

➤ 해상운임 및 항공운임 간 격차 감소

- 중국발 유럽항 기준, 해상과 항공의 대표적 두 운임(SCFI, TAC)을 비교하면, 2021~2024년 평균 20배의 차이가 나타남을 확인할 수 있는데 이는 항공화물 운임이 해상보다 평균적으로 20배 정도 비싸다고 볼 수 있음
- 홍해 사태 발생 이후, 유럽항 해상운임(SCFI)은 공급 불균형 속에서 꾸준히 상승 기록했으며 해상과 항공운임 격차 최대치(55배)에서 2024년 8월(6.5배) 수준으로 운임 격차가 축소되어 상대적으로 항공운임의 비교 우위가 발생해 기존 해상물동량이 항공으로 대규모 전환됨

해상운임(SCFI) 대비 항공운임(TAC)

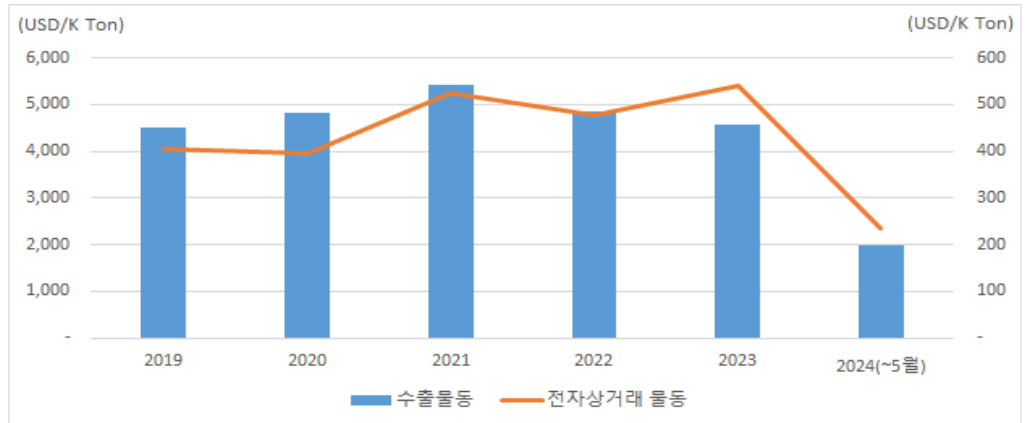


자료: <https://www.darksons.net/>, <https://www.tacindex.com/> (검색일: 2024.08.16.)

▶ 중국발 전자상거래 증가로 항공 물동량 확대

- 중국발 항공 수출 물동량은 2021년 542만 톤으로 정점을 기록한 이후, 2023년 456만 톤으로 감소했으나 이는 2019년 450만 톤을 상회하는 수준이며, 올해는 2023년 수준을 상회할 전망이다
- 전체 항공 수출 물동량 추세와 다르게 중국발 전자상거래 수출 물동량은 2023년 들어 큰 폭으로 증가했는데 올해는 알리, 쉬인, 테무 등의 전자상거래 업체 물량 증가세로 전자상거래 수출 비중도 약 12%에 달할 것으로 전망됨

중국발 전체 수출 물동량 대비 전자상거래 물동량



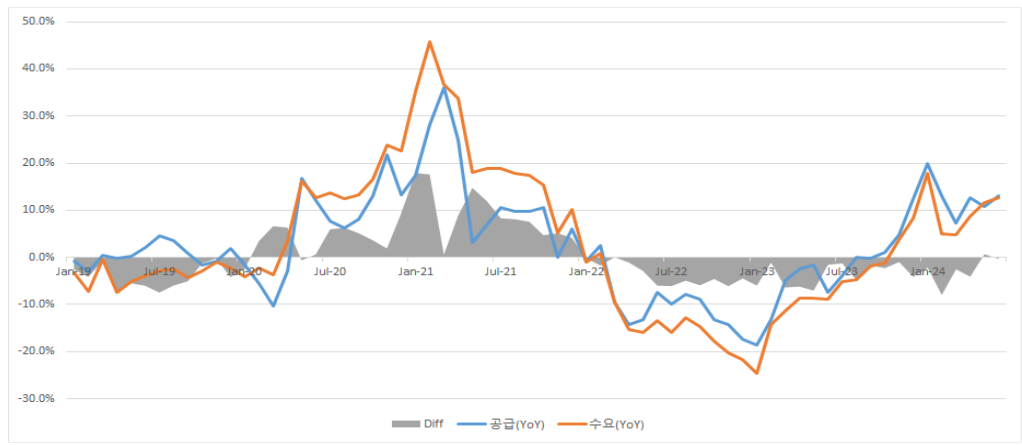
자료: <https://www.accenture.com/sk-sk/insights/travel/air-cargo-capacity> (검색일: 2024.08.16.)

주: 전자상거래 물동량 구분 : Consumer Personal & Household Goods를 전자상거래 항목으로 분류함

➤ **항공화물 시장의 수급 상황 점검**

- 항공화물 시장의 수급 상황을 살펴보면, '21년은 수요 우위 상황이었으며, '22년은 공급 우위 상황이었음을 확인할 수 있음
- 코로나19 종료 후 엔데믹에 접어들면서 수요의 빠른 증가세와 더불어 여객 수요 회복으로 인한 벨리 카고(Belly Cargo) 공급도 증가하며, 현재는 수요와 공급 증가율이 비슷한 수준을 유지함
- 수요와 공급 증가율의 차이를 분석하면 현재 시장의 수급 상황은 빠듯한 상황으로 당분간 항공운임은 현재 수준을 지속할 것으로 판단됨

항공화물 수요 및 공급 증감률(YoY) 동향



자료: IATA, Air Cargo Market Analysis (검색일: 2024.08.16.)

➤ **종합 및 소결**

- 올 상반기 항공화물 시장은 지속적인 강세를 기록했으나 이는 주로 홍해 사태로 인해 해상 정시성이 떨어지고 운임이 상승하면서, 해상에서 항공으로의 물량 전환이 나타났기 때문으로 추측됨
- 또한, 중국발 전자상거래 물동량의 증가세도 지속되고 있어, 수요와 공급 증가율(YoY)을 비교해 봤을 때, 현재의 기본적 수급 상황은 계속 빠듯할 것으로 예상됨

『2024년 해외물류시장 B2G 미팅』 참가 신청 모집



| 초청장 |

2024 해외물류시장 B2G 미팅

한국해양수산개발원(KMI) 국제물류투자분석·지원센터에서는
우리 해운·물류기업의 해외 진출 지원 및 현지 물류 시장 확대를 위해
미국 조지아주 및 인도네시아 정부 관계자를 초청해
해외투자 정보 및 물류 이슈 등 정보 공유의 장을 마련하였습니다.
사전 신청을 통해 관심 있는 기업의 많은 참여 부탁드립니다.

- | 일 시 | 9.23.(월) 13:00~15:00
- | 장 소 | 용산 로카우스 호텔, 미팅룸 4&5
- | 미팅 대상 | 미 조지아 및 인도네시아 정부 해외투자 및 물류사업 담당자
- | 신청 규모 | 미 조지아 및 인도네시아 각 4개사 (선착순)
- | 내 용 | 정부-기업 간 1:1 비즈니스 미팅 및 해외투자 정보 공유
- | 문 의 | 국제물류투자분석·지원센터 (051) 797-4648 / hjsung@kmi.re.kr



B2G Meeting
사전참석 신청

참가 신청 링크

<https://forms.gle/V2G7DhVTMYiA7pUz9>

『2024년 우수물류기업 인증』 모집공고

2024 항만구역 내 물류창고업 우수물류기업 인증 모집 공고

2024. 6. 3 (월) - 9. 6 (금)



KMI International Logistics Weekly

신청자격

- 『물류정책기본법』 제38조 및 『우수물류기업의 인증에 관한 규칙』 제3조에 따라 우수물류기업(항만구역 내 물류창고기업) 인증을 받고자 하는 자
- 『항만법』 제2조제4호 및 『물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률』 제21조의2 제1항에 따라 항만구역에 물류창고업을 등록한 자
 - * 물류창고업자는 물류창고업 등록 업장별(물류창고)로 인증 신청
- 『우수물류기업의 인증에 관한 규칙』 제2조 관련 별표 제 2호 중 다음 요건을 갖춘 자
 - 화물의 안전한 보관을 위하여 화재보험 가입 등 재예방 및 화재대응 매뉴얼을 갖출 것
 - 창고 운영을 위한 정보시스템 및 운영 매뉴얼을 갖출 것
 - 국내외 화물의 보관 실적 및 고용창출 실적이 우수할 것
 - 그 밖에 국토교통부장관과 해양수산부장관이 공동으로 정하여 고시하는 기준을 충족할 것

제출서류

- 우수물류기업 인증신청서 1부
- 법인 등기사항전부증명서 1부
- 사업자등록증(사본) 1부
- 물류창고업등록증(사본) 1부
- 공적서를 제외한 제출서류 각 1부

인증기준 및 절차

- 배점 및 평가기준 등은 『우수물류기업 인증요령』 제9조 인증평가의 기준 및 『우수물류기업 인증 심사항목 체계 및 심사 절차』에 따름
- 최종 결과발표(예정) : 2024년 12월 중

신청방법 및 신청 수수료

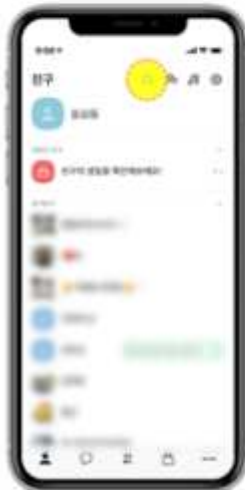
- 한국해양수산개발원 홈페이지(www.kmi.re.kr, 공지 사항)에서 인증신청서 및 관련 문서 양식을 다운받아 작성하고, 구비서류와 함께 제출
- 제출방법: e-mail 접수(아래 메일 주소 참고)
- 신청 수수료 납부
 - * 신규 인증: 300만원 정기점검: 150만원
 - * 납부 계좌: 서류 제출시 아래 문의처에 별도 문의
- 문의처: 한국해양수산개발원 국제물류투자분석지원센터
 - * 주소: 606-080, 부산시 영도구 해양로 301번길26 (동삼동)
 - * 담당: 김동환 전문연구원 (051-797-4913, kdong@kmi.re.kr)

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면 상단 친구 검색



2. '국제물류 정보포탈' 검색



3. 친구추가 버튼

