

편집 및 발행인 : 김종덕 발행처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터

총괄 : 신수용 감수 : 길광수 전화번호 : 051-797-4780 E-mail : shinsy@kmi.re.kr

Contents

▶ 미주·중남미 물류시장 동향

- 미국 월별 수입 물동량, '22년 이후 최고치 기록
- 멕시코 라자로 카르데나스 항만, 중국산 자동차 수입 증가로 적체 심화

▶ 유럽 물류시장 동향

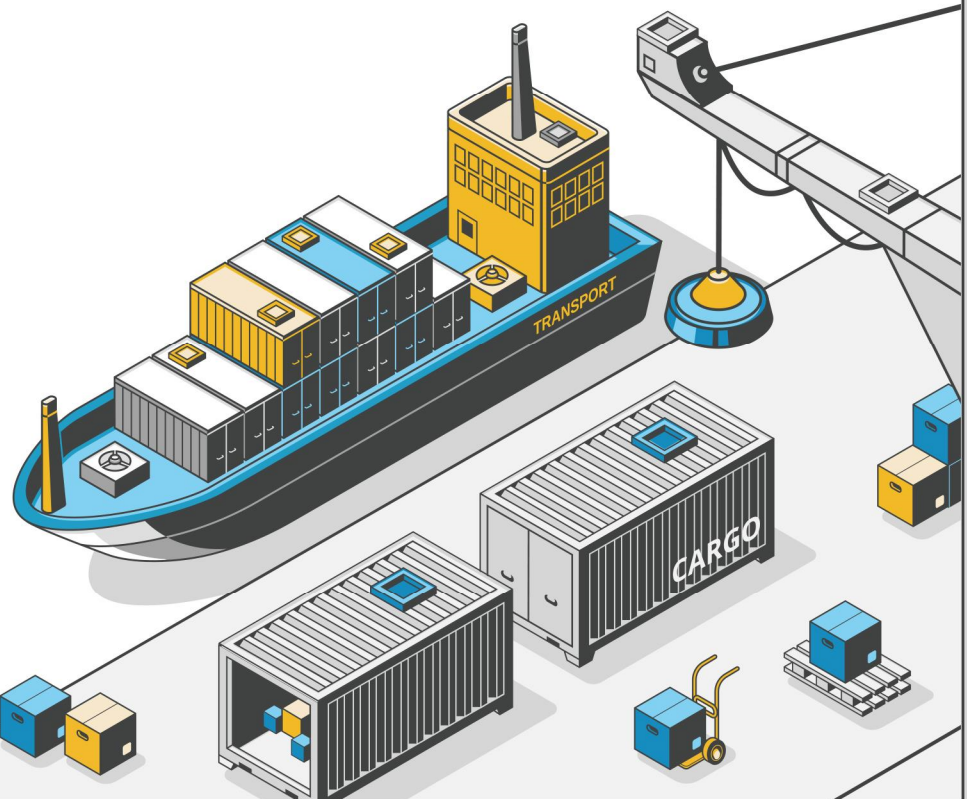
- 올 1분기 영국 철도화물 수송량, '98년 조사 이후 최저치

▶ 심층분석

- 저속운항을 위해 고려해야 하는 국제 환경 규제

▶ 공지사항

- 2024년 『해외물류시장 개척지원사업』 모집공고
- 2024년 『우수물류기업 인증』 모집공고
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

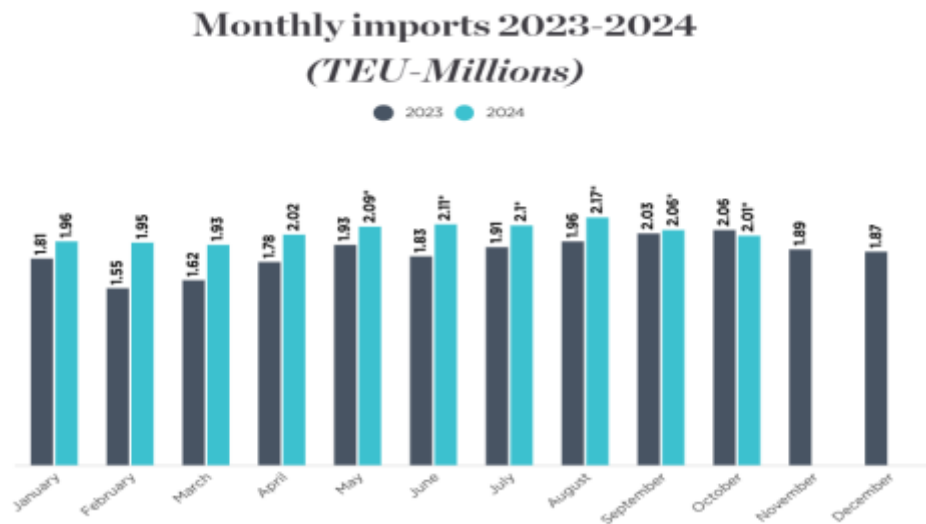


미국 월별 수입 물동량, '22년 이후 최고치 기록

- ▶ 미국 소매협회(National Retail Federation, 이하 NRF)와 Hackett Associates는 올여름 미국 주요 항만 월별 수입 물동량이 2년 만에 최대치 기록할 것으로 예상
 - NRF는 전년 대비 소비 지출이 증가한 동시에 해운 성수기와 맞물려 소매업자들이 수요 대응을 위해 물량을 비축하면서 월별 수입 물동량이 급증했다고 발표
 - 해운 컨설팅기업 Hackett Associates 또한 팬데믹 이후 판매 호조로 인한 소매업체의 물량 비축과 8월 이후 발효될 중국산 제품에 대한 관세 인상에 대응해 재고 확보를 원인으로 지적
 - 2022년 10월 이후 미국 주요 항만의 월별 수입 물동량이 200만 TEU를 상회한 경우는 2회에 불과했으나 2024년 3월 이후로는 7개월간 연속 이를 웃돌 것으로 예측

미국 월별 수입 물동량 (2023~2024년)

(단위: 백만 TEU)



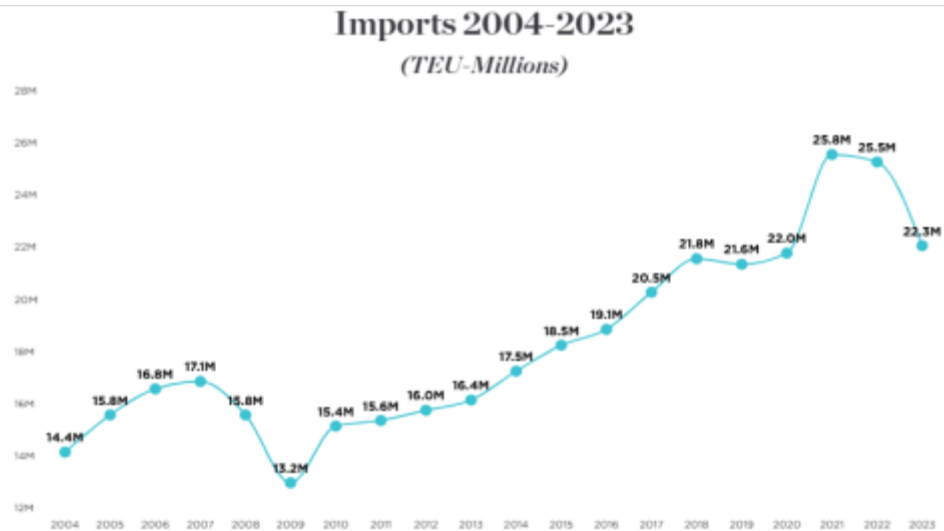
자료 : NRF, Hackett Associates Global Port Tracker; *표시는 예측치를 의미 (검색일: 2024.6.17.)

- ▶ 올해 5월 수입 물동량이 200만 TEU를 상회할 것으로 예상하는 가운데 이러한 상승세는 9월까지 지속될 것으로 전망
 - 2024년 4월 미국 주요 항만은 202만 TEU를 처리했으며 이는 지난 3월보다 4.6%, 전년 동월 대비 13.2% 증가한 수치이며 2023년 10월 206만 TEU를 기록한 이후 가장 높은 수치
 - 미국 항만 대부분이 아직 5월 물동량 수치를 발표하지 않았으나 NRF의 Global Port Tracker에 따르면 수입 물동량이 209만 TEU로 전년 동월 대비 8.3% 증가해 2022년 8월 226만 TEU 이후 최고치를 기록할 것으로 예상

- 이어 6월은 전년 동월 대비 15.2% 증가한 211만 TEU로 더욱 증가할 것으로 전망했으며 7월은 9.5% 증가한 210만 TEU, 8월은 10.6% 증가한 217만 TEU, 9월은 1.7% 증가한 206만 TEU, 10월은 201만 TEU로 감소해 전년 동월 대비 2.3% 줄어든 것으로 예측

미국 연간 수입 물동량 추이 (2004~2023년)

(단위: 백만 TEU)



자료 : NRF, Hackett Associates Global Port Tracker (검색일: 2024.6.17.)

- ▶ 미국 소비 동향을 보여주는 소매판매가 지난해보다 늘어날 것으로 전망됨에 따라 2024년 수입 물동량은 전년 대비 15% 증가할 것으로 예상
 - 2023년 미국 수입 물동량은 총 2,230만 TEU를 기록해 2022년 2,550만 TEU 대비 약 12.8% 감소했으나, 2024년 상반기 수입 물동량은 총 1,210만 TEU로 지난해보다 15% 증가할 것으로 예상
 - 이러한 예측치는 NRF가 핵심 소매업을 중심으로 2024년 소매판매가 전년 대비 2.5~3.5% 성장할 것으로 전망한 데 따름

참고 자료: <https://trans.info> (검색일: 2024.06.17.)

멕시코 라자로 카르데나스 항만, 중국산 자동차 수입 증가로 적체 심화

▶ 자동차 시장 핵심 국가로 성장하는 멕시코

- 멕시코는 북미자유무역협정(NAFTA)을 대체한 미국-멕시코-캐나다 협정(USMCA) 체결 이후 자동차 시장 진출 거점으로 주목받고 있음
- 또한 다수의 자동차 기업이 관세 혜택 및 니어쇼어링을 통한 물류비 절감을 위해 지속적으로 멕시코에 진출하고 있음
- 최근 유럽 자동차 브랜드인 아우디와 중국 비야디가 멕시코 내 자동차 공장 건설을 위한 부지 건설을 계획 중임
- 이를 통해 향후 멕시코는 단순 자동차 수출입뿐 아니라 미국과 가까운 지리적 이점과 비교적 저렴한 노동력을 중심으로 자동차 시장의 핵심 국가로 성장할 것으로 예상됨

자동차 핵심 국가로 성장하는 멕시코

라자로 카르데나스 항만에 적재 대기 중인 완성차



멕시코에 건설 중인 BMW 자동차 배터리 조립 공장

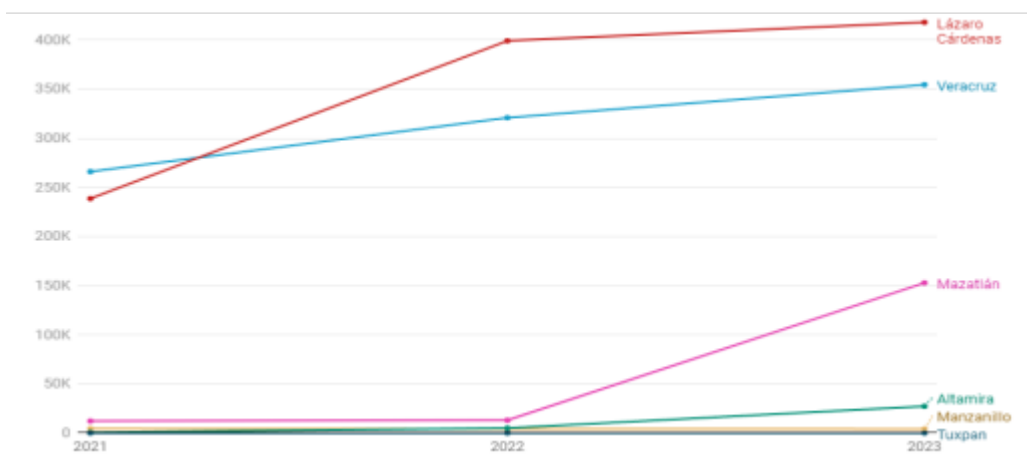


자료 : <https://www.automotive-logistics.media>, <https://www.constructionbriefing.com> (검색일: 2024.06.17.)

▶ 멕시코 최대 자동차 수입 항만인 라자로 카르데나스 항만

- 라자로 카르데나스 항만은 멕시코 최대 항만으로 컨테이너 전용부두를 비롯해 자동차(RORO) 부두, 다목적 부두, 양곡 부두, 정유 부두 등을 갖추고 있음
- 또한 미국 휴스턴까지 10일 이내에 주파할 수 있는 철도시설을 보유하고 자동차, 항공 부품 등을 생산하는 제조기지와 인접해 지리적 이점이 큼
- 2023년 멕시코 해군부가 발표한 자료에 따르면 라자로 카르데나스 항만은 멕시코에서 수입한 자동차 574,000대 중 417,869대(72.8%)를 처리했음
- 이를 통해 라자로 카르데나스 항만은 자동차 항만으로의 중심 역할을 하는 항만임을 확인함
- 2024년 해군부 산하 항만조정위원회(CGPM)는 라자로 카르데나스 항만의 물동량이 35% 증가했다고 발표함

- 이는 최근 멕시코 내 점유율을 확대하고 있는 중국산 자동차가 라자로 카르데나스 항만을 통해 수입되고 있는 것이 주된 요인임

멕시코 항만 별 완성차 수입 물동량 (2023년)


자료 : <https://www.automotive-logistics.media> (검색일: 2024.06.17.)

▶ 라자로 카르데나스 항만 포화 상태 점차 심화

- 라자로 카르데나스 항만은 증가하는 중국산 자동차 수입에 따라 2022년 상반기부터 항만 내 적체 현상이 지속적으로 심화되고 있음
- 차량 수출입 시 진행되는 통관은 평균적으로 7~8일 소요되었으나 포화 상태가 점차 심화됨에 따라 보름 이상 소요되고 있으며 이에 따른 보관 비용이 크게 증가하고 있음
- 멕시코 자동차 산업협회(AMIA)는 현재 평균 1.5만 대에서 2만 대의 차량이 통관 및 적재 절차 대기 위해 세관 앞 공터에 방치되고 있다고 발표함
- 또한 통관 및 물류 지연으로 자동차 회사들이 추가로 부담하는 비용이 분기별 2.5억 불 (약 3,400억 원)에 달한 것으로 추정함

참고 자료: <https://www.automotive-logistics.media>, <https://energia.mofa.go.kr> (검색일: 2024.06.18.)

올 1분기 영국 철도화물 수송량, '98년 조사 이후 최저치

- 2024년 1분기 영국 철도화물 수송량은 38억 8천만 톤킬로미터, 화물 적하량은 1,710만 톤으로 전년 대비 각각 5%, 11% 감소해 역대 최저치 기록
 - 영국 철도청(Office of Rail Road, ORR)에 따르면 2023년 4월~2024년 3월 영국 철도화물 수송량은 157억 6천만 톤킬로미터로 전년 대비 안정세나 10년간 수송량은 감소세 지속
 - 2024년 1분기 영국 철도화물 수송량은 38억 8천만 톤 킬로미터로 지난해 같은 기간보다 5% 감소했으며 이는 1998년 처음 조사를 시작한 이후 동 분기 역대 최저치 기록
 - 철도화물 적하량 경우에도 같은 기간 6,900만 톤으로 전년 대비 6% 감소했으며 2024년 1분기는 1,710만 톤으로 전년 동기 대비 11% 추락세

영국 철도화물 수송량 추이 (1982년 4월~2024년 3월)

(단위: 10억 톤킬로미터)

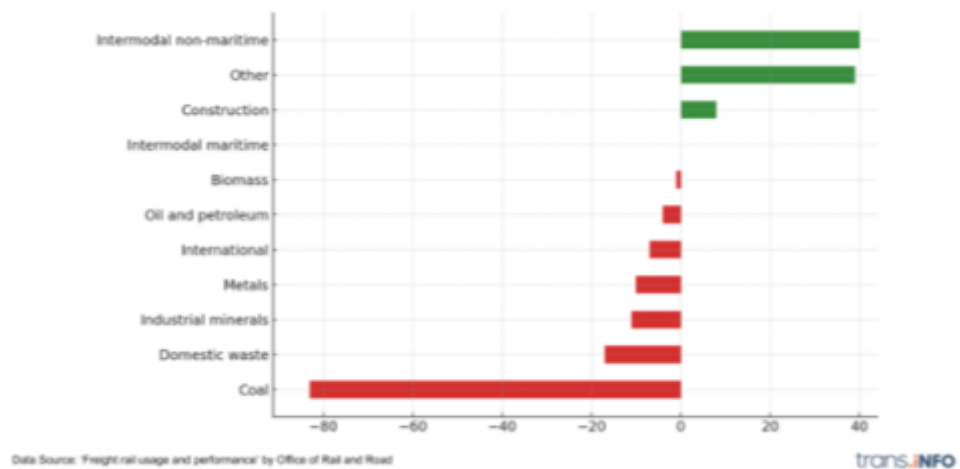


자료 : Office of Rail and Road, 「Freight Rail Usage and Performance」 (검색일: 2024.6.17.)

- 비 해상 복합운송은 간선 운송의 철도 전환으로 전년 대비 수송량이 40% 증가했으나 석탄 운송 부문은 코크스 오븐 폐쇄에 따른 석탄 수입 축소로 급락세 뚜렷
 - 비 해상 복합운송(Intermodal non-maritime) 부문과 건설 부문의 철도화물 수송량을 제외하고, 품목별 수송량 대부분은 상당한 감소세를 보임
 - 비 해상 복합운송은 전년 대비 수송량이 40% 증가해 2010년 이후 처음으로 10억 톤킬로미터를 기록했는데 이는 넷 제로 정책에 따라 식·음료기업이 간선 운송의 대부분을 도로에서 철도로 전환했기 때문
 - 건설 부문의 안정적인 수요에 힘입어 건설 화물 또한 8% 증가해 1998년 이후 최대 물량을 기록했으나, 석탄 운임은 스켄소프 코크스 오븐 폐쇄에 따른 석탄 수입 축소로 83% 급락

전년 대비 영국 품목별 철도화물 수송량 변동 추이 (2023년 4월~2024년 3월 기준)

(단위: %)



자료 : Office of Rail and Road, 「Freight Rail Usage and Performance」 (검색일: 2024.6.17.)

- 철도화물 정시성은 전년 대비 화물운송 성능지표(Freight Delivery Metric, 이하 FDM) 기준 1.2%p 향상, 100km당 운임 지연 시간도 8% 단축되었으나 적극적인 해결책 마련 필요
 - FDM은 화물열차가 도착 예정 시간 기준 15분 내외로 목적지에 도착한 비율을 의미하며 철도화물의 정시성을 측정하는 지표로 주로 활용
 - 2024년 1~3월 기준 FDM은 90.4%로 지난해 같은 기간 대비 1.2%p 개선되었으나 2013년 이후 1분기 지표 중 두 번째로 저조한 기록
 - 2024년 3월 기준 100km당 운임 지연 시간은 지난해 대비 3% 개선되어 10.8분으로 단축됐으며 올 1분기에는 전년 동기 대비 8% 감소해 평균 10.1분을 기록

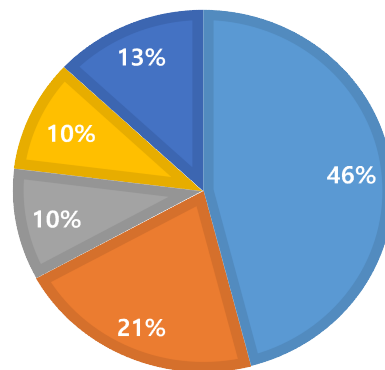
참고 자료: <https://trans.info> (검색일: 2024.06.17.)

저속운항을 위해 고려해야 하는 국제 환경 규제

- ▶ 저속운항은 온실가스 배출량 감축과 선사의 비용 절감 측면에서 모두 효과적임
 - 선박 회사의 운영 비용 중 가장 주요한 것은 연료 비용으로, 선박 운영 비용의 20~50%를 연료 비용으로 사용하는 것으로 추정됨 (Leifsson *et al.*, 2008; Hasselaar, 2011)
 - 온실가스 배출량은 선박의 연료 소모량에 비례하며, 연료 소모량은 선속의 세 제곱에 비례하는 것으로 알려져 있음
 - 이에 저속운항은 국제 환경 보호 규정을 준수하고 수익을 증대하며 연료 소모량을 줄이기 위해 흔히 사용되는 대책임

선박 운영 비용

■ Fuel costs ■ Port charges ■ Personnel ■ Repairs ■ Insurance & Others



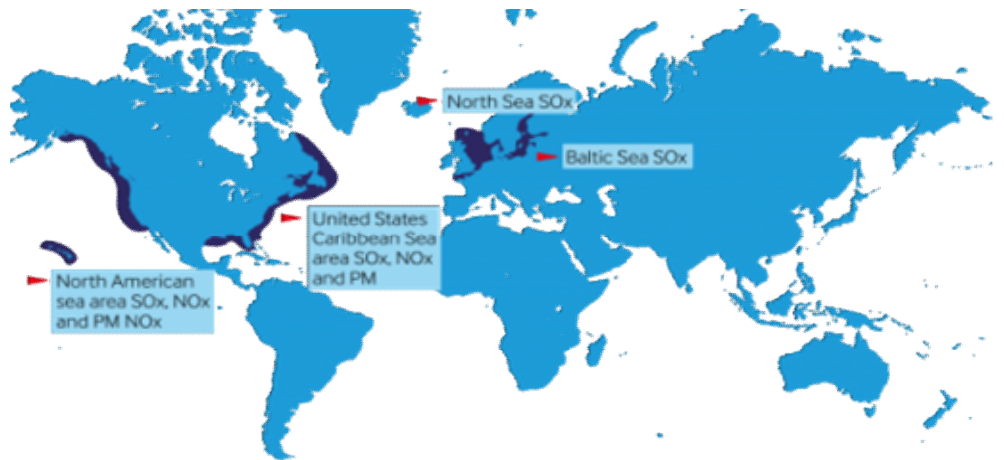
자료: Ship Operating Cost, HCMM AFNI MSc. 내부 자료 (검색일: 2024.6.12.)

- ▶ 정시 도착을 보장하며 연료 소비를 최소화하는 항해 속도를 결정하는 것은 쉽지 않음
 - 항해 속도 최적화를 위해선 다양한 상황에서 소비되는 연료의 양을 예측할 수 있어야 함
 - 연료 소비량 예측 모델 개발에 필요한 항해 로그 데이터는 수기로 작성되어 부정확하고 결측치가 많음
 - 연료 소비량에 영향을 미치는 요인은 날씨, 해양 정보뿐만 아니라 트림값, 변위 등 다양함
 - 선박의 종류에 따라 연료 소비량이 다르므로 일반적인 모델 개발은 어려움
- ▶ 그러므로 항해 속도 결정 시 다양한 온실가스 저감 정책을 고려해야 함

▶ 배출 규제 구역(ECA: Emission Control Area)

- 황산화물, 질소산화물, 미세먼지 배출을 감소 방지 및 통제하기 위해 인근 당사국으로부터 국제해사기구(International Maritime Organization: IMO)에 통보된 해역
- ECA 외부에서 0.5% 이하의 황 함유량을 가진 연료를 사용할 수 있지만 내부에서는 0.1% 이하의 황 함유량을 가진 연료만을 사용할 수 있고, 두 연료의 비용은 큰 차이를 보임
- 선박 회사는 운영 비용 최소화를 위해 ECA를 우회하고 내부에서 저속운항하는 결정을 내려야 함

IMO의 ECA 지도



자료: 국제해사기구(IMO, International Maritime Organization) (검색일: 2024.6.12.)

▶ 탄소세(Carbon Tax)

- 일반 정책과 배출권 거래제(Emission Trading Scheme: ETS) 방식이 존재함
- 일반 정책은 단위 배출 당 가격을 고정하고 시장이 배출량을 결정하도록 하며 배출권 거래제는 이산화탄소 배출권을 상품으로 거래해 배출 한도를 초과한 탄소 시장 참여자는 초과한 만큼의 탄소 배출권을 구매하도록 함

▶ 선박 저속운항 인센티브 프로그램(VSRIP: Vessel Speed Reduction Incentive Program)

- 항만 인근에서 일정 속도 이하로 운항할 경우, 재정적 보상을 제공해 에너지 소비 및 탄소 배출을 줄이는 것을 목표로 함
- 항만을 중심으로 원형으로 형성된 여러 개의 선박 저속운항 구역(VSRZ: Vessel Speed Reduction Zone)에 대해 참여 여부를 자발적으로 선택할 수 있음

로스앤젤레스 항만의 VSRIP



자료: Performance Incentive Programs for Ocean-Going Vessels and Locomotives Study, Port of Oakland, 2020
(검색일: 2024.6.12.)

- > 가상 도착 정책
 - 선박이 목적지 항만에 도착하기 전에 목적지 항만 인근에서 머무르며 추가적인 연료와 시간을 낭비하는 것을 줄이기 위한 데이터 기반의 정책임
 - 목적지 항만의 선석 혼잡도를 실시간으로 선박에 전달해 실제로 정박이 가능한 시간에 도착하도록 속도를 조절함
- > 배출 규제 해역과 탄소세, 선박 저속운항 인센티브 프로그램, 그리고 가상 도착 정책을 고려한 동적 선속 결정 방법론이 필요함
- > 부산지역 대학에서는 이 같은 Decision Science 문제를 효과적으로 해결하기 위한 연구를 수행하고 있음



공지사항

2024년 『해외물류시장 개척지원사업』 모집공고

해양수산부는 해외 유망사업 발굴을 지원하고 우리 기업의 글로벌 물류시장 진출 활성화를 위해 "해외물류시장 개척지원 사업"을 시행하고 있습니다. 이에 2024년도 해외물류시장 개척 지원 사업을 다음과 같이 모집하오니, 관심 있는 기업의 많은 참여 바랍니다.

2024년 해외물류시장 개척지원 사업 모집 공고

2024. 6. 10 (월) 09:00 - 7. 19 (금) 18:00

지원내용

1. 해운-물류기업 해외진출 타당성조사 지원 사업

대상사업	글로벌 물류네트워크 확대를 위한 투자사업 발굴 및 추진에 수반되는 타당성 조사·분석 비용 지원 ① 인수합병형(현지기업 M&A 및 지분투자) ② 시설투자형(물류인프라 투자 및 확보)
수행대상	국내외 연구기관 및 컨설팅 기관
지원금액	최대 8천만원 한도 내 조사비용의 50% 지원

2. 해외시장 조사-컨설팅 지원 사업

대상사업	해외물류시장 진출 과정 내 물류프로세스 및 공급망 진단·분석·설계, 시장조사 등에 소요되는 비용 지원	
수행대상	물류기업 및 하주-물류기업 컨소시엄	
지원금액	· 물류기업 단독 수행 : 최대 3천만원 내 조사비용의 50% 지원	· 하주-물류기업 컨소시엄 : 최대 4천만원 내 조사비용의 50% 지원

제출방법

한국해양수산개발원(www.kmi.re.kr) 홈페이지 공지사항 및 국제물류 정보포탈(withlogis.co.kr)에서 공고문 확인 및 양식을 다운받아 이메일 제출

온라인 사업설명회('24.01.30~)

2024 해외물류시장 개척지원 사업

채널(<https://youtu.be/OfMtckT0jJI>)을 통해 실시



YouTube 국제물류투자분석·지원센터

문의처

한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터

· 김동환 전문연구원 T 051-797-4913 E kdong@kmi.re.kr

KMI International Logistics Weekly



2024년 『우수물류기업 인증』 모집공고



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 제2호 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

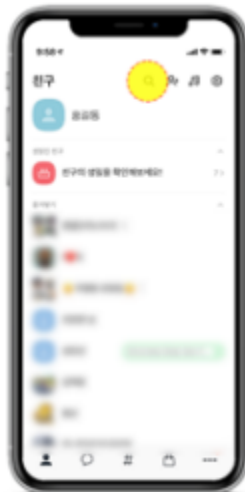
- 한국해양수산개발원홈페이지(www.kmi.re.kr, 공지사항)에서 인증신청서 및 관련 문서 양식을 다운받아 작성하고, 구비서류와 함께 제출
- 제출방법 : e-mail 접수(아래 메일 주소 참고)
- 신청 수수료 납부
 - * 신규 인증: 300만원, 정기점검: 150만원
 - * 납부 계좌: 서류 제출시 아래 문의처에 별도 문의
- 문의처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석지원센터
 - * 주소 : 606-080, 부산시 영도구 해양로 301번길26 (동삼동)
 - * 담당 : 김동환 전문연구원 (051-797-4913, kdong@kmi.re.kr)

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면 상단 친구 검색



2. 『국제물류 정보포탈』 검색



3. 친구추가 버튼

