

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

총괄 : 최나영환 감수 : 길광수 전화번호 : 051-797-4770 · E-mail : chnayoung@kmi.re.kr / jhlee8604@kmi.re.kr

Contents

● 국제물류 통계

- 스페인, 지난해 유럽 국가 중 가장 높은 도로화물 운송 시장, 성장률 기록

● 유럽 물류시장 동향

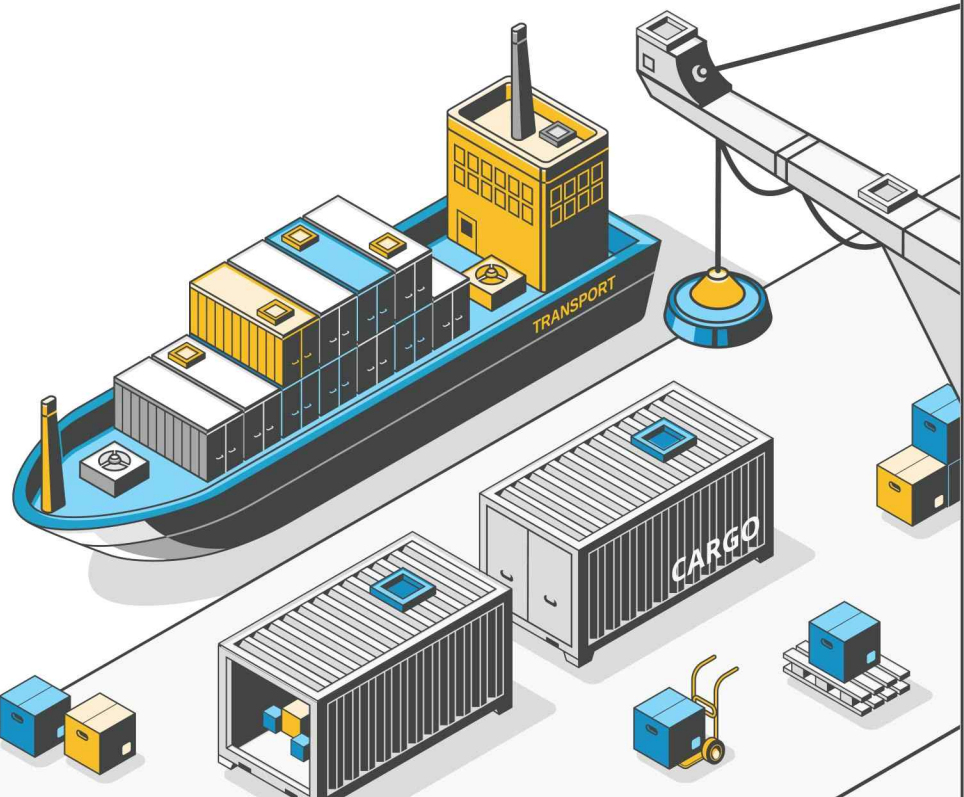
- 콘스탄차항, 남유럽 핵심 물류거점으로 부상
... 대규모 인프라 투자 확대 지속

● 미주 물류시장 심층분석

- 미주와 글로벌 운송 시스템 변화 및 시사점

● 공지사항

- 2023년 해외물류시장 개척지원 사업 모집
- “국제물류 정보포털” 카카오톡 플러스친구 서비스 안내



스페인, 지난해 유럽 국가 중 가장 높은 도로화물 운송시장, 성장률 기록

- ▶ 지난해 독일, 영국, 프랑스, 스페인, 이탈리아 5개 국가가 매출액 기준 유럽 도로화물 운송시장의 절반 이상을 차지함

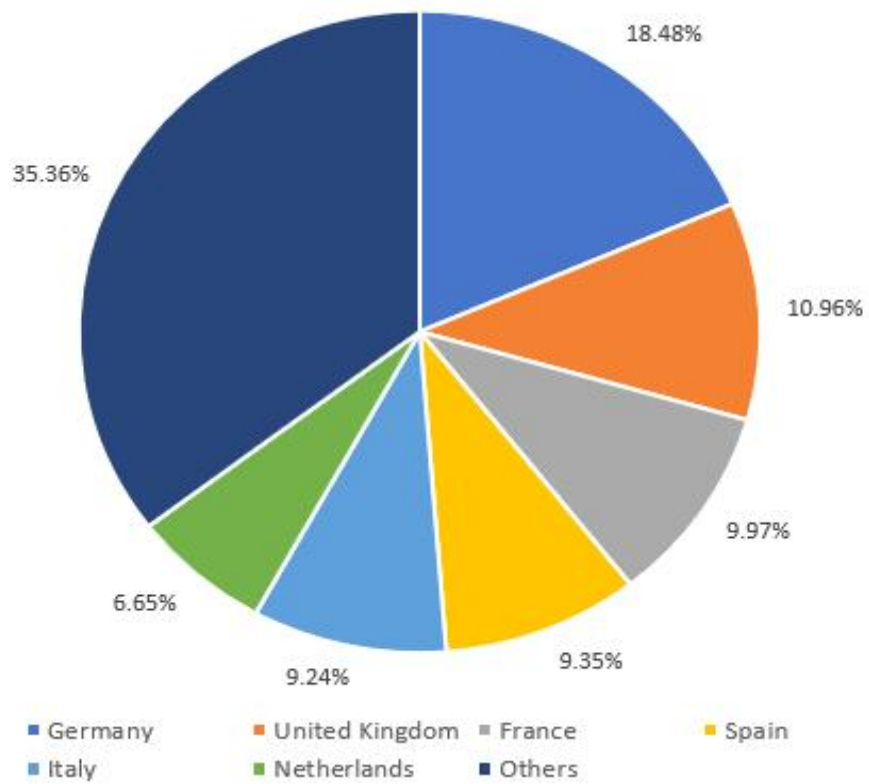
 - 2022년 약 4,503억 700만 유로 규모인 유럽 도로화물 운송시장에서 독일, 영국, 프랑스, 스페인, 이탈리아 5개 국가가 약 2,611억 7,806만 유로 규모로 약 58%를 차지함
 - 이들 국가의 유럽 시장 전체 규모 내 비중은 2021년(2,597억 7,320만 유로, 59.7%) 대비 다소 축소됨
- ▶ 독일 도로화물 운송시장 규모는 2021년 대비 유럽 시장 전체 규모 내 비중은 다소 축소 되었으나 유럽 내 국가에서 가장 큰 비중을 차지함

 - 먼저 독일 도로화물 운송시장의 경우 2022년 약 832억 3,400만 유로로 전체 규모에서 18.5%의 비중을 차지했으며 2021년(약 724억 1,500만 유로) 대비 1.1% 성장했으나 유럽 전체 평균 성장률인 3.5%에 크게 못 미쳤으며 비중 또한 전년 대비 0.9% 감소함
 - 독일의 이러한 성장률 둔화는 산업 생산 및 유통업계 매출 둔화에 따른 결과로 분석됨
- ▶ 영국과 프랑스가 독일의 뒤를 이어 2022년 유럽 시장 전체 규모에서 높은 비중을 차지함

 - 영국과 프랑스 도로화물 운송시장의 경우 2022년 각각 약 495억 3,370만 유로와 448억 9,560만 유로로 각각 약 10.96% 및 9.97%를 차지함
 - 영국 또한 독일과 마찬가지로 2022년에 0.8%의 성장을 보여 유럽 전체 평균 성장률에 크게 못 미침
- ▶ 한편, 스페인의 경우 유럽 도로화물 운송시장 내 상위 5개 국가 중 유일하게 유럽 전체 평균 성장률을 상회함

 - 지난해 스페인 도로화물 운송시장 규모는 약 421억 368만 유로로 유럽 전체 시장 내 9.35%의 비중을 차지했으며 2021년 대비(약 413억 3,740만 유로) 약 4.8% 성장함
 - 지난해 스페인의 수출액이 약 3,890억 유로로 전년 대비 약 23% 증가한 것이 스페인 도로화물 운송시장의 성장률이 상대적으로 높았던 주요 요인으로 분석됨

유럽 도로화물 운송시장 주요 국가별 점유율(2022년)



자료 : www.gscintell.com(검색일 : 2023.6.5.)

참고자료 : www.gscintell.com(검색일 : 2023.6.5.)

이재호 전문연구원
051-797-4685, jhlee8604@kmi.re.kr

콘스탄차항, 남유럽 핵심 물류거점으로 부상 ... 대규모 인프라 투자 확대 지속

- ▶ 루마니아 콘스탄차항이 중앙아시아와 유럽을 잇는 남유럽의 핵심 물류거점으로 주목받고 있으며, 특히 우크라이나의 수출입 관문 역할을 담당하고 있음
 - 콘스탄차항은 동유럽과 흑해 연안 및 중앙아시아를 연결하는 남유럽의 주요 수출입항으로 컨테이너를 비롯해 벌크, 곡물 등 다양한 화물을 처리하고 있음
 - 또한 러-우크라 사태 이후 우크라이나 수출입 항만 폐쇄 등으로 우크라이나 수출입 화물의 대부분이 콘스탄차항으로 이전되어 해당 항만의 역할 및 물동량 규모가 더욱 확대되고 있음
 - 콘스탄차항의 지난해 컨테이너 물동량은 전년 대비 약 10% 이상 증가한 것으로 나타났으며, 콘스탄차항에서 하역 후 우크라이나로 향하는 물동량이 크게 늘어남
- ▶ 콘스탄차항의 물동량 규모가 증가함에 따라 항만 연계 피더선 도입 및 내륙물류 증가 등 다양한 복합운송 형태가 나타나고 있으며, Maersk와 MSC(2M Alliance)가 주도적으로 해당 시장에 대한 서비스를 늘려가고 있음
 - 2M Alliance는 콘스탄차항 물동량의 약 40%를 차지하고 있으며, 우크라이나행 선적의 약 50%를 차지하는 등 흑해 인근 해상운송 시장을 주도하고 있음
 - Maersk는 해당 지역 내 콘스탄차항 연계 정기 피더선을 최초로 도입해 우크라이나 Izmail과 Reni 지역을 연결하는 복합운송 서비스를 제공하고 있으며, 지난해 12월 Reni에 '컨' 터미널 운영을 개시함
 - 또한 '컨' 터미널 및 피더선 운영에 대한 온라인 예약 서비스를 도입하는 등 해당 시장에 대한 서비스 확대를 통해 흑해 지역의 물동량 수요에 적극 대응할 계획임

콘스탄차항 연계 피더선 및 내륙물류 네트워크



자료 : <https://odessa-journal.com>(검색일 : 2023.6.7.)

- 이에 콘스탄차항 터미널 운영사를 비롯한 루마니아 정부는 항만인프라에 대한 투자를 확대해 나가고 있으며, 내륙물류 인프라 확보를 통해 연결성 강화를 중점적으로 추진할 것으로 예상됨

 - 콘스탄차항 '컨' 터미널을 운영하고 있는 DP World는 항만인프라를 확대하기 위해 루마니아 정부와 EU로부터 약 3,800만 유로에 달하는 투자 금액을 지원 받을 예정임
 - 동 항만인프라 투자는 Ro-Ro 터미널 개발을 비롯해 루마니아 북서쪽에 위치한 Aiud 지역을 대상으로 신규 복합물류터미널을 건설하는 등 신규 인프라 확보를 중심으로 추진될 계획임
- 지난달 부산항만공사는 콘스탄차 항만공사와 항만물류분야 협력을 위한 MOU를 체결했으며, 이에 우리 해운·물류기업 또한 해당 시장에 대한 동향 등을 면밀히 파악해 해외사업 확대 추진 등 선제적 대응이 필요함

 - 향후 우크라이나 재건 사업 등으로 해당 지역 내 물동량 수요가 크게 증가할 것으로 예상되므로 해당 시장 내 우리 기업의 신규 해외사업 추진 및 현지 물류경쟁력 제고를 위한 선제적 대응이 필요함
 - 또한 콘스탄차항의 인프라 개발이 지속될 것으로 예상되는 가운데 양 항만공사가 협력해 물류인프라 공동 개발 등을 통해 우리 물류기업의 해외진출 지원 방안을 마련할 필요가 있음

미주와 글로벌 운송 시스템 변화 및 시사점

- 코로나 팬데믹 이전에도, 전자상거래 시장의 빠른 성장과 고객 기대 수준의 급격한 상승 등이 글로벌 운송망과 운송 및 물류기업에 대해 많은 압박을 가중시켜 옴

 - 이러한 시장 및 환경의 변화에 대응하기 위해, 제조 및 유통기업들은 치밀하게 관리되는 JIT 기반 생산 시설과 신속 대응 기반의 풀필먼트 시설로 구성된 광범위한 글로벌 네트워크를 구축하고 이의 효율적인 관리를 위해 많은 투자와 노력을 기울여 옴
 - 그러나 코로나 팬데믹이 초래한 위기에 직면하면서, 그동안 구축해온 방대한 글로벌 공급체인의 취약성으로 인해 공급체인 단절, 물류비 급증 등의 문제가 빈번히 발생했으며, 이로 인해 화물 운송 및 물류의 기본적인 체계에 대한 생각을 시급히 바꾸고 재설계해야 하는 상황에 직면하게 됨
- 오늘날 운송산업은 파급효과가 막대한 여러 변화에 복합적으로 직면함에 따라 중요한 변곡점에 위치해 있음

 - 많은 산업에 있어서 공급체인 축소 및 리질리언스(resilience, 회복탄력성) 강화를 위한 리쇼어링(reshoring) 및 니어쇼어링(nearshoring)이 적극적으로 추진되고 있음
 - 글로벌 무역에서 중국의 압도적인 비중이 감소해, 향후 5년간 중국의 글로벌 무역 성장에서 차지하는 비중이 26%에서 13%로 하락할 것으로 예측되고 있으며, 멕시코, 중미, 중부 및 남동부 유럽이 경쟁력 있는 인건비와 시장 근접성을 기반으로 빈 자리를 메울 것으로 예상됨(NYU, DHL report)
- 이러한 변화와 아울러, 운송산업이 활용할 수 있고 또한 활용해야 할 기술 혁신이 이루어지고 있음

 - IoT, 빅데이터 분석, AI를 포함하는 데이터 기술, 전기차와 같은 재료공학 기술, 무인 자동차와 같은 엔지니어링 기술의 혁신이 이루어지고 있으며, 이에 따라 스타트업, 대형 유통업체, 대형 데이터 기업들이 운송 시장에 참여할 수 있는 기회의 창이 열리고 있음
- 따라서 본 미주 물류시장 심층분석에서는 Deloitte가 2022년 158개 미국 운송사, 52개 유럽 운송사, 105개 미국 기반 제조기업을 대상으로 실시한 조사 결과 등을 기반으로, 미주와 글로벌 운송 시스템 변화를 분석하고 시사점을 도출함

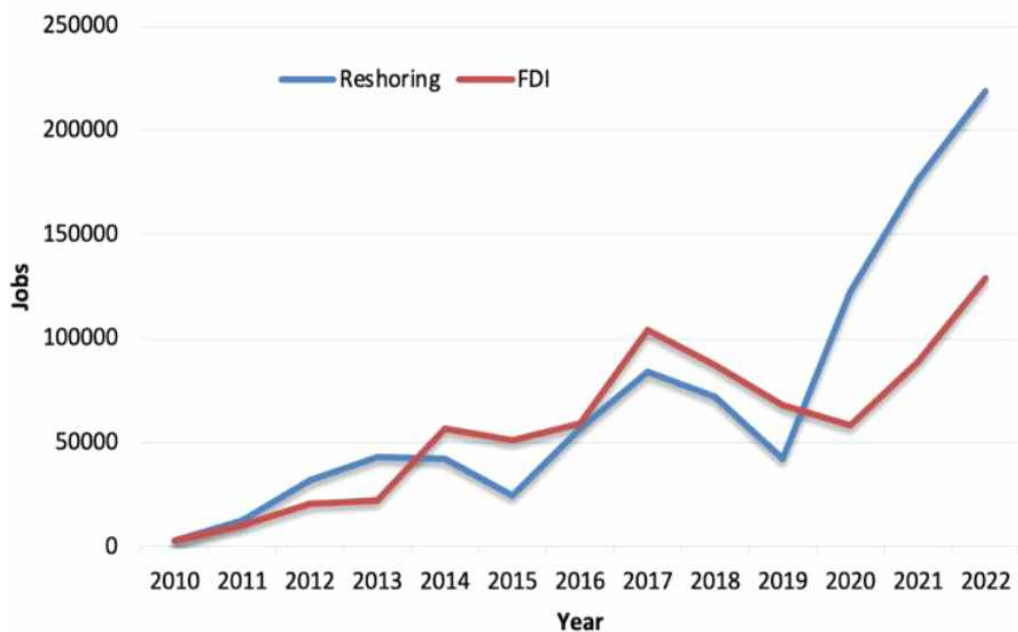
 - 이러한 조사가 보여주고 있는 것처럼, 운송산업은 커다란 변혁에 직면하고 또한 대비하고 있으며, 각 운송 기업들이 중요한 변화 요인들에 대해 얼마나 신속하고 효율적으로 대응하느냐에 따라 새로운 기회의 창이 열리기도 하고, 험난한 도전과 시련에 직면할 수도 있음

글로벌 조달망 전략 변화에 따른 세계 운송 지도의 대폭적인 조정

➤ 리쇼어링, 그리고 더 나아가 자국 내에서 생산 및 아웃소싱이 이루어지는 온쇼어링(onshoring), 니어쇼어링 등의 확대 추세에 따라 세계 운송 지도의 대폭적인 조정이 이루어지고 있음

- 특히 미국에서, 리쇼어링에 대한 기대는 오래 전부터 있었으나 실제 본격적인 투자로 이어지지는 못했음
- 그러나 글로벌 공급체인 단절에 대한 극심한 우려, 인건비 차이 감소를 포함한 생산 여건의 개선, 로봇틱스(robotics) 및 자동화 확대를 통한 소요 인력 감소 등 제반 여건의 변화가 미국에서의 온쇼어링, 리쇼어링 그리고 해외직접투자(FDI)를 본격적으로 확대시킨 계기가 됨
- 미국에서의 리쇼어링과 FDI를 통해 창출되는 일자리가 2021년의 26만 명에서 2022년에는 35만 명으로 크게 늘어난 것으로 추정되고 있으며, 2010년 이후 누적 일자리 창출은 160만 명에 달함
- 2022년의 리쇼어링 기업 수는 1,156개, FDI 기업 수는 552개, 총 1,708개로 추정되며, 이러한 추세가 가속화될 것으로 예상되므로, 글로벌 운송망 및 공급체인의 근본적인 변화가 불가피할 것으로 판단됨

리쇼어링과 FDI를 통한 미국의 일자리 창출 추이(2010-2022(예측))



자료 : Reshoring Initiative, "IH 2022 data report: Multiple supply chain risks accelerate reshoring," (2022)

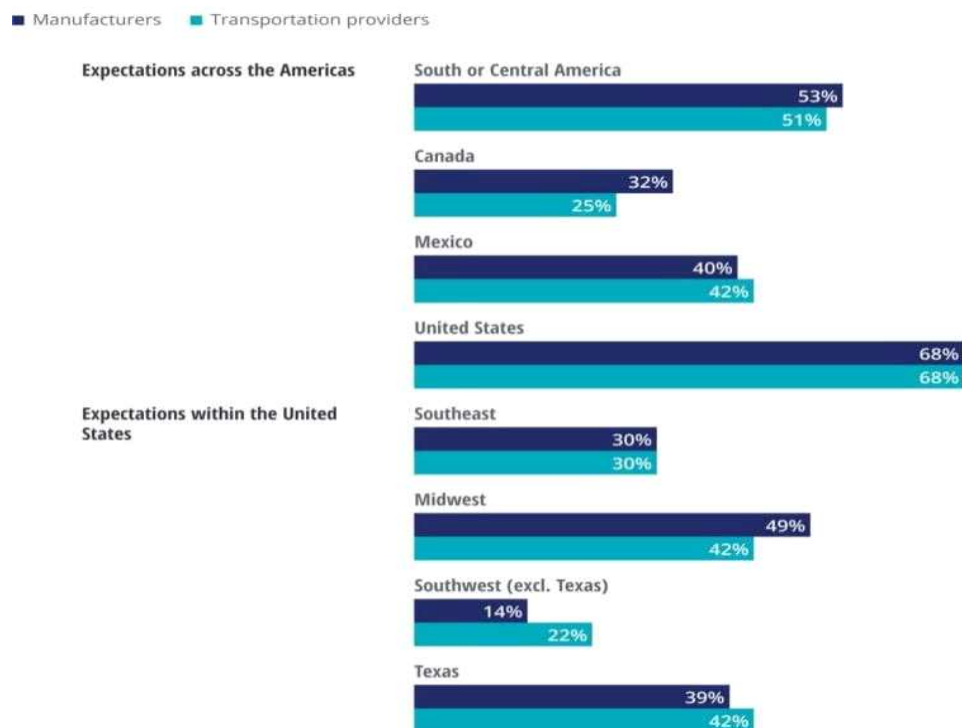
➤ 우리 물류기업들이 주목해야 할 점은 온쇼어링 및 리쇼어링의 가장 큰 부분을 차지하는 물량이 아시아 지역으로부터의 물량이라는 점임

- 운송기업의 응답에 의하면 2025년, 2027년, 2029년까지 아시아 지역 수입물량의 각각 20%, 34%, 42%가 미국 및 인근 지역으로 이전될 것이고, 제조기업의 예상치는 이보다 1~3%p 더 높으며, 62%는 이미 이러한 이전 프로세스가 시작되었다고 응답함
- 업종별로는 농산물, 의류, 전자 제품의 공급체인 재편이 가장 큰 폭으로 이루어질 것으로 예상함
- 이는 중국, 동남아 및 아시아 지역으로부터 미주, 유럽 시장으로 많은 물량이 흘러가는 현재의 글로벌 운송망 구조에 있어서 근본적인 재설계가 이루어져야 함을 의미함

➤ 운송망 재편과 관련해 주시해야 할, 리쇼어링의 주 목적지는 미국, 중남미, 멕시코의 순서이고, 미국 내에서는 중서부와 텍사스의 순서로 조사됨(Deloitte, 2022)

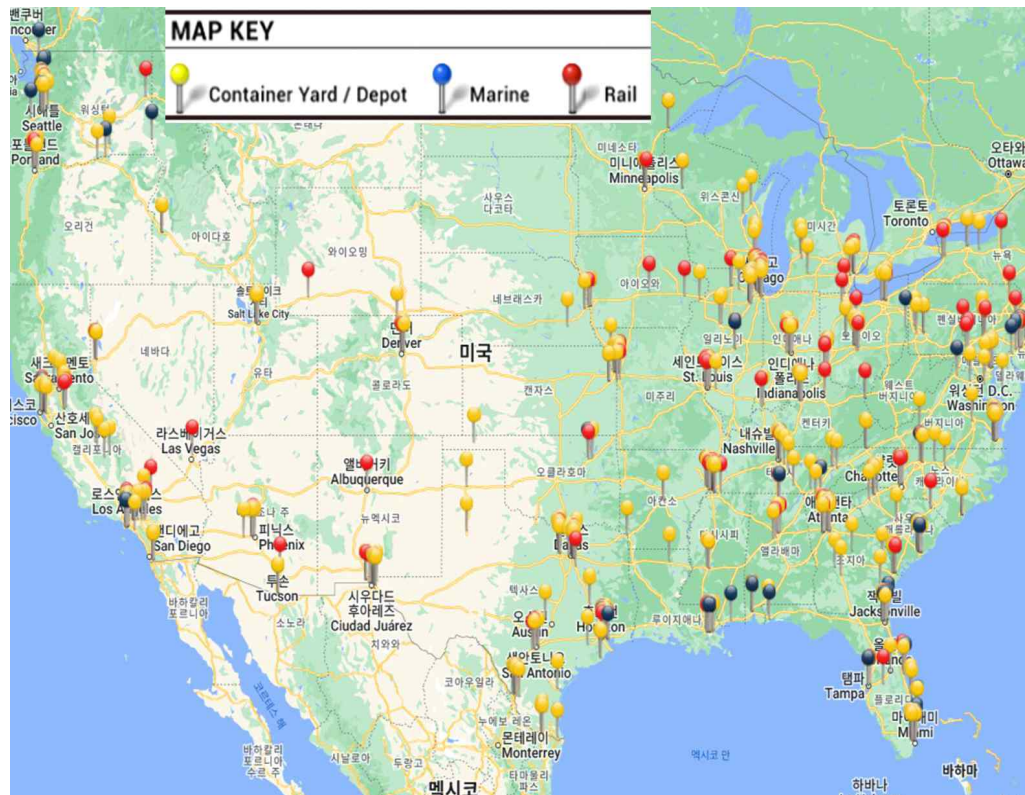
- 미국뿐 아니라, 멕시코, 기타 중남미 국가로의 이전이 이루어지므로, 미주 국가 간 철도 및 복합운송 인프라 구축과 운송기업의 크로스보더(국경 간) 트러킹 및 복합운송 능력 확보가 더욱 중요해질 것임
- 미국 내에서도 이전의 주요 목적지가 중서부, 텍사스, 남동부 등이므로, 서안 및 동안 항만과 연결하는 복합 운송 능력 확보가 중요해지고 있음

리쇼어링의 주요 목적지



자료 : 2022 Deloitte Future of Freight survey

미국, 멕시코, 캐나다 연계 인터모달 거점



자료 : www.intermodal.org(검색일 : 2023.5.25.)

- 이러한 세계 운송 지도의 재편은 우리 해운선사와 door-to-door 복합운송 및 물류를 처리해야 할 종합물류기업의 글로벌 네트워크 전략과 사업 모델의 큰 변화를 요구하고 있음
 - 특히 우리 운송 및 물류 기업의 입장에서는 기업 활동의 주요 무대가 아시아-미주 간 국제 운송 중심에서 미국, 기타 북미, 중남미 등 시장국 주변으로 이동함에 따라, 현지 운송 및 물류 기업 대비 차별적 경쟁 우위를 확보해야 하는 어려움에 직면함
- 세계 운송 지도의 재편이 주는 영향과 대응 방안은 운송 수단 및 운송기업의 사업 모델에 따라 크게 달라짐
 - 현재의 예상처럼 리쇼어링이 진행된다면 대륙 간 운송 비중이 크고 특히 아시아와 미주 혹은 유럽 간을 운송하는 선사로서는 큰 전략적인 변화가 불가피한 상황이 됨
 - 이에 따라 Maersk는 국제 해상운송 대비 8-9배 이상의 수익이 발생하고 있는 미국 내 운송 및 물류 기업에 대한 적극적인 인수에 나서고 있음

- 예를 들어, 미국 시장에서의 경쟁 우위 확보를 위해 디지털 기반의 풀필먼트 및 특송업체인 Visible Supply Chain Management사와 California 기반의 보관배송 기업을 인수했으며, 이는 머스크가 보유한 막대한 선단 및 글로벌 시장에 산재한 터미널들과 시장국의 육상 운송, 보관, 그리고 종합 물류 솔루션을 연결 및 통합하려는 전략의 일환임
- 이러한 전략 변화는 Maersk에 국한된 것이 아니며, 시장국 내 공급체인 운송능력 강화를 통해 전 과정(end-to-end) 네트워크 및 B2C 시장 접근성 확보를 위한 국내외 해운선사들 간의 치열한 경쟁이 시작되고 있음
- 해운선사들에 비해 영향이 상대적으로 적긴 하나, 글로벌 특송사이자 종합물류기업인 DHL과 미국 LTL(Less-than-Truckload) 운송사인 XPO 등에서도, 미주 지역 내 생산 시설 건설이 급격히 증가하고 이에 따라 생산 지도의 재편이 이루어지고 있으므로, 인력, 트럭 및 기타 운송 장비, 운송 및 물류 거점에 대한 대폭적인 투자 및 재배치가 이루어지고 있음

첨단 데이터 활용에 기반한 디지털 전략이 핵심 성공 및 차별화 요인

- 그동안 운송사들이 운송 서비스 제공 과정에서 방대한 데이터를 생산해 왔으나 실제 활용은 제한적이었던데 비해, 이제 데이터가 제공하는 글로벌 가시성이 대폭 개선되고 빅데이터 분석 능력 등이 크게 발전함에 따라, 이에 기반한 디지털 전략이 핵심적인 차별적 우위 확보 요인이 됨
 - 오늘날 전 프로세스의 정보화가 이루어진 글로벌 특송기업의 경우 매일 200여 개 국가를 대상으로 처리되는 수천만 개의 화물로부터 방대한 데이터가 창출되고, 로지스올과 같은 ULD(팔레트 등 단위적재용기) 풀링(pooling) 기업의 경우도 ULD에 부착된 RFID 태그(tag) 등으로부터 방대한 데이터를 수집할 수 있으므로, 이는 이러한 운송기업들에게 막강한 예측 능력을 제공할 수 있음
 - 또한 화주들의 구매행동, 구매기록에 대한 긴밀한 모니터링을 통해 고객별 특화 서비스를 도출하고 대응할 수 있는 CRM(고객관계관리) 시스템 지원이 가능함
- 그러나 글로벌 시장에 입지하고 또한 이동하는 각종 시설, 장비, ULD 등에 부착된 RFID 태그, 센서 등을 통해 광범위한 영역으로부터 실시간으로 수집되는 막대한 데이터들을 실제 의사결정에 효과적으로 활용할 수 있기 위해서는 다음과 같은 제약 요인들을 넘어서야 함
 - 현재 운송기업의 정보는 독립된 시스템으로 운영되고, 특정 기능, 사업부 등의 요구에 국한되어 수집 및 처리되는 경우가 많으므로, 전체 사업 및 프로세스를 포함하는 종합적, 전략적 의사결정을 위해서는 추가 분석을 필요로 함

- 클라우드 컴퓨팅 등 방대한 정보를 수집 및 처리하는 기술의 도입 수준에 비해, 이를 분석하는 AI 및 빅데이터 분석 기반 기술의 도입 및 지속적인 최신화가 필요함
- 대부분의 국가에서도 마찬가지이지만, 특히 미국의 경우 법 및 제 규정에 따른 정보 제공 수요가 계속적으로 변화되고 확대되고 있음
- 예를 들어, 2022년 항만 및 철도 노조 파업 위기 시, Surface Transportation Board(STB) 등 운송 담당 정부기관에 철도 운송 실적에 대한 주간 상세 보고를 제출해야 했으며, 증권거래위원회의 가이드라인에 따른 새로운 ESG 관련 정보를 지속적으로 제출해야 하는 상황임

➤ 이러한 제약 요인들을 극복함으로써 78%의 응답 운송기업들이 자체 데이터 분석 전문가 활용 등을 통해, 데이터를 고부가가치 서비스 및 상품으로 활용하고 있거나 개발을 추진하고 있음

- 41%의 운송기업들이 그들의 데이터 기반 수익상품을 확장 및 개선할 계획이며, 41%의 제조기업들이 보다 심층적인 분석 데이터와 고객관리 및 마케팅 전략 수립을 위한 통찰력을 제공하는 능력을 갖춘 운송기업들을 우선적으로 선택해 이용하는 것으로 조사됨

➤ 이처럼 데이터에 대한 지배력 확보가 운송산업의 핵심성공요인이자 필수 요구사항이 되고 있으므로, 데이터 관리 기반이 약한 많은 운송기업들이 관련 분야 전문 스타트업 및 클라우드 서비스 기업의 도움을 받고 있음

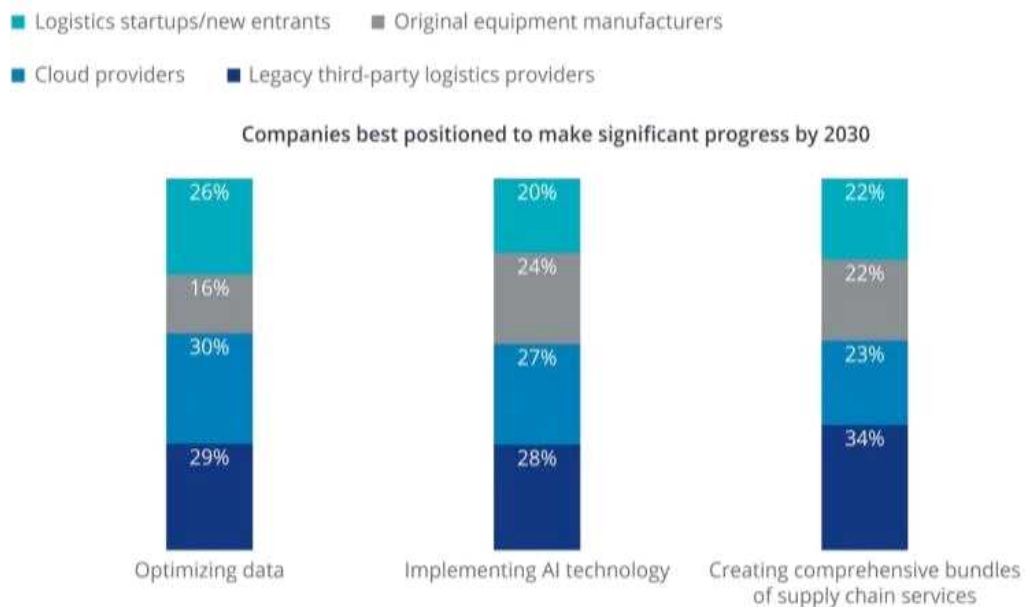
- 따라서 2030년까지 클라우드 서비스 기업들이 핵심 운송 데이터 제공기업으로 부상할 것으로 전망됨

미주와 글로벌 운송산업에서의 새로운 경쟁 및 협력 체계

➤ 새로운 분야의 무기를 장착하기 위해서는 해당 분야 전문기업을 인수합병하는 것이 가장 신속한 대안이 될 수 있지만 기존 운송기업 가운데 ① 데이터 최적화, ② AI 기술 적용, ③ 데이터 기반의 종합 서비스 패키지 창출을 위한 가장 유리한 위치에 있다고 판단하고 있는 조사 대상 운송기업은 각각 29%, 28%, 34%에 불과함

- 따라서 70%에 가까운 기업들이 첨단 데이터 활용에 기반한 디지털 전략이 핵심성공요인이라고 인식하는 환경 속에서, 스타트업, 아마존과 같은 글로벌 소매기업, 클라우드 서비스 기업들이 새로운 시장 리더로 부상할 것으로 예상함
- 데이터 기반의 종합적인 서비스 패키지 창출의 경우, ① 스타트업, 아마존과 같은 글로벌 소매기업 등 새로운 시장 참여자(22%), ② 자율주행 트럭(AV), 전기차(EV) 관련 제조기업(OEM)(22%), ③ 클라우드 서비스 기업(23%), ④ 기존의 운송 및 물류 기업(34%)의 비율로, 2030년까지 이 부문에서의 성과를 가장 잘 낼 수 있는 위치에 있는 것으로 조사됨

① 데이터 최적화, ② AI 기술 적용, ③ 데이터 기반 종합 서비스 패키지 창출에 유리한 위치 기업



자료 : 2022 Deloitte Future of Freight survey

- 물론 기존의 물류기업들도 이러한 능력 확보를 위해 치열한 노력을 하고 있는데, 예를 들어, 글로벌 특송기업인 FedEx의 경우, 기 보유한 막강한 규모 및 범위의 경제 우위와 변화에 대한 신속 대응능력을 결합하기 위한 전략을 활발히 추진 중임

- FedEx의 방대한 데이터 생태계의 중심인 Dataworks 운영, 공급업체들에게 플랫폼 통합 LaaS(Logistics as a Service) 대안 제공을 위한 Microsoft와의 다년 계약, 다양한 브랜드 및 공급업체와 온라인 고객을 직접 연결하는 전자상거래 플랫폼인 ShopRunner의 인수 등의 노력이 이루어지고 있음

- 운송기업의 전통적인 핵심(core) 기능은 운송장비 활용 계획, 수요예측, 인력 활용 계획, 안전, 스케줄링, 수배송, 물류거점 관리, 회수물류 등이며, 이는 앞으로도 변함이 없을 것이나, 운송 흐름 및 관련 기술에 있어서의 광범위하고 근본적인 변화에 따라, 이러한 핵심 기능을 얼마나 효과적으로 지원해줄 수 있느냐가 경쟁력을 좌우하는 핵심요인이 됨

- 따라서 지원 부서에서 software-as-a-service, platform-as-a-service 모델 등에 기반을 둔 대안들을 창출하고 활용할 수 있는 전문성을 강화함과 동시에 지속적으로 확대될 클라우드 기반 환경 속에서 긴밀하게 협력할 수 있는 전략적 파트너를 확보하는 것이 중요함

- 운송기업들이 저부가가치 활동에 대한 투자를 축소하고 핵심 분야의 차별적 전문성을 확보하기 위해 노력하고 있으며, 조사대상 기업의 60%가 비 핵심(noncore) 분야의 외주, 59%가 최근의 환경변화에 대응하기 위한 새로운 기능 및 역량의 확보를 추진 중임

▶ 차량군 관리(fleet management)의 변화와 이에 따른 새로운 경쟁 및 협력 체계

- 전기차 기술의 발달, 충전 네트워크의 확충, 정책적인 지원 확대에 따라 전기 트럭이 장거리 운송의 유용한 수단으로 부상하고 있음
- 자율주행 트럭은 운전기사 확보에 지속적인 어려움을 겪고 있는 미국 운송기업에 큰 도움이 될 것으로 기대되고 있으나, 본격적인 도입이 이루어진다고 하더라도 완전한 무인화 보다는 운전자 보조 시스템으로 활용되어 특송, 배송, 장거리 운송 등 여러 운송 상황에서 활용될 것으로 예상됨
- 운송산업에서 우선적으로 도입되고 있는 기술은, 화물을 모니터링하는 IoT 센서, 차량에 대한 모니터링 및 예방정비(preventive maintenance)를 담당하는 스마트 시스템, 운전기사의 상태를 모니터링하는 트랙킹 기술 등임

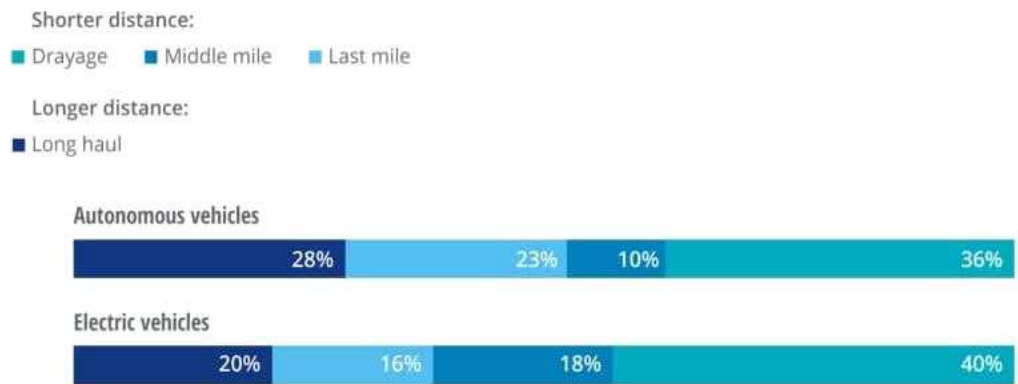
IoT 기반 스마트 운송 시스템



자료 : DHL Smart Sensor 참조하여 작성함

- 자율주행 트럭은 항만과 ODCY 구간과 같이 비교적 일정한 구간을 운송하는 경우(drayage)에 적용하는 방안을 우선적으로 추진하고 있으며, 미들마일(middle-mile) 운송에 대해서는 자율주행(AV), 전기 트럭(EV) 두 운송수단 모두 도입이 가장 늦을 것으로 예상되고 있음
- 흥미로운 점은 응답 기업의 92%가 EV, AV 제조기업(OEM)들이 차량군 관리(fleet management)의 새로운 경쟁자로 참여할 것으로 예상하고 있으며, 따라서 지속적인 변혁이 예상되는 이 전통적인 운송 사업 부문이 기술 기반의 새로운 시장 진입자에게 얼마나 의존하게 될지가 중요한 관심 대상이 됨

① 제한된 구간 간 drayage, ② 미들마일, ③ 라스트마일, ④ 장거리 운송에서의 EV, AV 도입 예상



자료 : 2022 Deloitte Future of Freight survey

참고자료 : Hitchcock et al., "The future of freight: Transforming the movement of goods," Deloitte Insights, (2022.11.),

Mark Solomon, "Report: China's share of global trade growth to plunge in next 5 years," Freight Waves, (2022.9.),

Reshoring Initiative, "IH 2022 data report: Multiple supply chain risks accelerate reshoring," (2022),

Steve Geary, "A shifting business landscape," CSCMP's Supply Chain Quarterly, (2023.5.12.)

2023년 해외물류시장 개척지원 사업 모집

2023년
해외물류시장
개척지원 사업
모집 공고OVERSEAS LOGISTICS MARKET
DEVELOPMENT SUPPORT PROJECT

해양수산부는 해외 유망사업 발굴을 지원하고 우리 기업의 글로벌 물류시장 진출 활성화를 위해 "해외물류시장 개척지원 사업"을 시행하고 있습니다.

이에 2023년도 해외물류시장 개척지원 사업을 다음과 같이 모집하오니, 관심 있는 기업의 많은 참여 바랍니다.



모집기간

5. 8 (월) 09:00 ~
6.12 (월) 18:00까지

대상사업

해운·물류기업 해외진출 타당성조사 지원 사업

대상 사업	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)
수행 대상	국내외 연구기관 및 컨설팅 기관
지원 금액	최대 8천만원 한도 내 조사비용의 50% 지원

해외시장 조사·컨설팅 지원 사업

대상 사업	해외물류시장 진출 과정 내 물류프로세스 및 공급망 진단·분석·설계, 시장조사 등에 소요되는 비용 지원
수행 대상	물류기업 및 화주-물류기업 컨소시엄
지원 금액	·물류기업 단독 수행 : 최대 3천만원 내 조사비용의 50% 지원지원 ·화주-물류기업 컨소시엄 : 최대 4천만원 내 조사비용의 50% 지원

제출방법

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

문의처

한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터

- 최나영환 센터장
T 051-797-4770 E chnayoung@kmi.re.kr
- 김동환 전문연구원
T 051-797-4913 E kdong@kmi.re.kr

2023 해외물류시장 개척지원 사업
온라인 사업설명회

YouTube 국제물류투자분석·지원센터

채널(https://youtu.be/OfMtckTOjJI)을 통해 실시

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면
상단 친구 검색



2. 『국제물류 정보포탈』
검색



3. 친구추가 버튼

