

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

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

Contents

▶ 국제물류 통계

- 24년 2분기, 미국 주요 컨테이너 항만 성과지표 및 전망 발표

▶ 심층분석

- 일본의 물류 위기 해소를 위한 Autoflow-Road 프로젝트 발표

▶ 미·중·남미 물류 시장 동향

- 캐나다 물류기업 TFI, 플랫폼(Flatbed) 운송기업 인수를 통해 트럭운송 서비스 강화

▶ 공지 사항

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



'24년 2분기, 미국 주요 컨테이너 항만 성과지표 및 전망 발표

- ▶ S&P Global 3분기 예상 보고서에 따르면 북미 주요 컨테이너항의 화물 유동성은 일정하나 체선 시간 등 항만별 성과지표에는 차이가 있음을 언급

 - 2024년 1~5월간 캘리포니아 항만의 선적 수입량은 전년 동기 대비 22.1%가 증가했으나, LA/LB항의 체선 시간이 1분기 2.76일에서 2분기 2.47일로, 오클랜드항의 컨테이너 체류 기간이 1분기 140시간에서 2분기 102시간으로 단축됨
 - 미 서부 항만의 운영 중단으로 인해 운행 중단된 유류 철도차량과 열차의 운행 중단 건수 역시 감소세를 보여 올 하반기 물량 증가에 대응할 수 있을 것으로 예상됨
 - 시애틀항과 타코마항의 NWSA(NorthWest Seaport Alliance)는 지난 2년간 미국 수입 물동량의 약 6%를 담당했으나, 5월은 7%로 전년 대비 19.6% 증가했으며 6월부터 2개의 신규 서비스라인이 추가 운영됨에 따라 향후 물동량 확대 가능성 높음
- ▶ 미국 걸프만 지역 컨테이너항만은 올 1분기부터 이른 성수기를 맞이했으나, 미국 소비자들의 수요가 계속해서 증가할지 우려 또한 존재

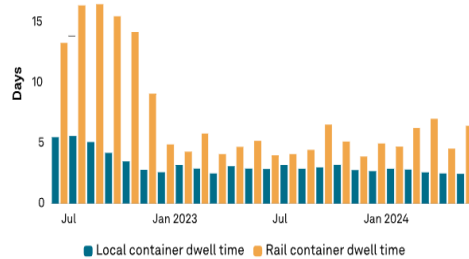
 - 2024년 1~5월간 걸프만 지역 항만의 컨테이너 수입은 130TEU를 기록했으며, 이 중 휴스턴항의 경우 동 기간 대비 14.1% 증가함에 따라 체선 시간이 다소 증가함
 - 뉴욕 뉴저지항의 경우 최근 볼티모어항 폐쇄로 인해, 수입 물동량은 올 1~5월 동 기간 대비 16% 증가했으며, 수입재고는 2분기 11% 증가했으나 항만 운행 트럭 역시 약 11% 증가해 물류 흐름은 원활함
- ▶ 일부 항만의 경우, 화물 체류 기간 증가로 성과지표가 감소할 것으로 예상

 - 찰스턴항의 경우 지난 기간 대비 올해 4~5월 물동량이 4.1% 감소하였으며, 컨테이너 체류 기간이 올해 1분기 평균 80시간에서 5월 100시간까지 증가함에 따라 3분기 화물 이송 지연이 증가할 것으로 예상됨

미국 주요 항만의 체선 시간 (LA/LB, Oakland, Vancouver, Houston, Charleston)

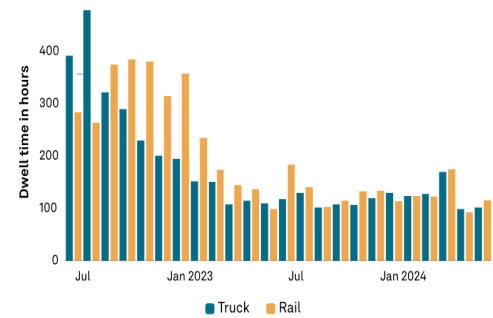
LA-LB container dwell times declining despite rising volumes

Average number of days local- and rail-delivered containers spend at Los Angeles and Long Beach port terminals



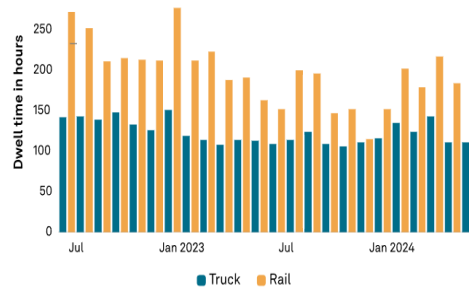
Oakland container dwell times fall after brief uptick in March

Average hours truck- and rail-delivered containers spend at Oakland port terminals



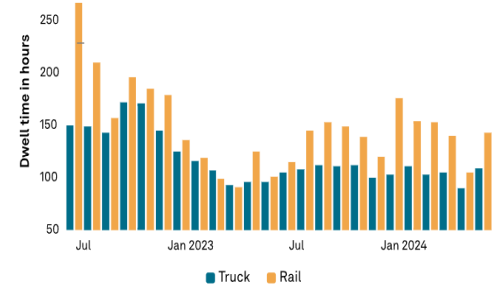
Vancouver container dwell times falling as rail congestion eases

Average hours truck- and rail-delivered containers spend at Port of Vancouver, BC



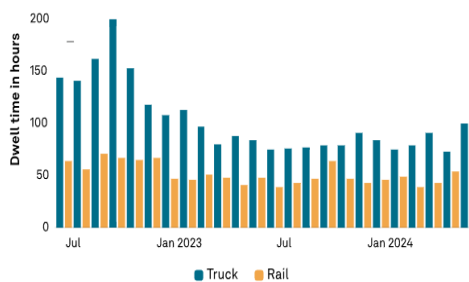
Houston container dwell times steady throughout H1 2024

Average hours truck- and rail-delivered containers spend at Houston port terminals



Charleston container dwell times rise amid ship backlog

Average hours truck- and rail-delivered containers spend at Port of Charleston



자료: S&P Global (2024), 「Quarterly Intelligence 3Q 2024」 (검색일: 2024.07.18.)

참고 자료: <https://magazine.joc.com/rktid> (검색일: 2024.07.18.)

캐나다 물류기업 TFI, 플랫베드(Flatbed) 운송기업 인수를 통해 트럭운송 서비스 강화

- ▶ 대표적인 캐나다 트럭운송 및 물류 기업, TFI International 지속 성장세
 - TFI International은 캐나다에서 가장 큰 트럭 및 물류 회사로 주로 캐나다, 미국, 멕시코를 중심으로 사업을 운영하고 있음
 - 주로 LTL(Less than Truck Load, 혼적 운송) 서비스를 제공하며 이외에도 패키징, 택배 등 다양한 물류 관련 서비스를 제공함
 - 2021년의 경우, TFI International은 북미 운송업체 중 LTL 및 트럭 적재 부문 매출 순위에서 6위를 달성하는 등 지속적인 성장세를 보임
 - TFI International이 발표한 2020년 회사 보고서에 따르면 지난 20년간 누적 투자 수익률은 4,800%를 초과함
 - 기업 성장 추세에 따라 TFI International은 2008년 이후 미국, 캐나다, 멕시코 등지에 있는 물류 기업을 대상으로 전략적 인수를 통해 트럭운송 사업을 강화하고 있음

캐나다 트럭운송 및 물류 기업, TFI International

TFI International 서비스 지역



TFI International 트럭



자료 : <https://www.trucknews.com/>, <https://www.freightwaves.com>(검색일: 2024.07.22.)

- ▶ TFI International, Groupe CRS Express 인수
 - 2024년 7월 TFI International은 평상형 및 중량물 운송업체인 Group CRS Express를 인수했다고 발표함
 - 이를 통해 현재 Group CRS Express의 자회사인 CRS Express, Transport Express Beauce, CRS Express Logistics가 TFI International에 속하게 됨
 - 그러나 Group CRS Express 인수와 관련하여 조건 및 협의 내용은 공개되지 않았음
 - Groupe CRS Express의 경우 현재 캐나다 퀘벡에 있는 사무실 이외에 직원 70명, 2개 운송 야드를 보유하고 있음

평상형 화물 운송 기업, Group CRS Express

Group CRS Express에서 운영 중인 평상형 화물 트럭



Group CRS Express에서 운영 중인 화물 트럭



자료 : <https://www.crs-express.com>, <https://www.truckingdive.com/news> (검색일: 2024.07.22.)

➤ TFI International, 지속적인 인수를 통한 트럭운송 부문 강화 예정

- 2024년 상반기의 경우 캐나다에 본사를 둔 Entreposage Marco, Hercules Forwarding 등 물류 기업을 지속해 인수함
- TFI International은 2025년 진행 예정인 회사분할(spin-off) 이전 기업 규모 확대를 위해 지속적으로 소규모 인수를 진행할 예정이며 이외의 대규모 M&A는 없을 것으로 발표함

일본, 물류 위기 해소를 위한 Autoflow-Road 프로젝트 발표

- ▶ 기후변화, COVID-19의 대유행 등으로많은 물류기업이 24시간 도로운송을 가능케 할 무인 자율주행에 대한 높은 기대
 - 미국 피츠버그에 본사를 둔 오로라(Aurora Innovation Inc.)는 2024년 말부터 델러스와 휴스턴 지역을 잇는 45번 고속도로에서 무인 자율주행 트럭으로 화물 운송을 시작하겠다고 밝힘
 - 중국 자율주행 기업 위라이드(WeRide)는 2024년 5월, 수천 km를 주행할 수 있는 무인 인공지능(AI) 자율주행 트럭에 대한 도심 도로 테스트를 운전기사는 물론 비상 인력도 전혀 없는 상태에서 시행함
- ▶ 일본 국토교통성은 2024년 6월, 도쿄와 오사카를 잇는 500km 이상의 구간에 물류 전용 컨베이어 벨트 네트워크를 구축하는 Autoflow-Road 프로젝트 발표
 - 대규모 컨베이어 벨트는 일본 국토교통성 산하 위원회에서 제시된 아이디어로 일본의 대표적인 대도시 두 곳을 24시간 연결하는 무인화 및 자동화 기반 물류 전용 고속도로임
- ▶ Autoflow-Road의 컨베이어 벨트는 기존 고속도로 공간을 최대한 활용하는 형태로 설계될 예정
 - 일본 중부를 가로지르는 Autoflow-Road 컨베이어 벨트는 고속도로 밑으로 신규 터널을 조성하거나, 중앙분리대(중앙 보호구역)를 활용함

물류 전용 컨베이어 벨트 네트워크, Autoflow-Road 구상

Envisaged automated logistics highway

- Can hold up to one tonne of cargo and operate 24 hours a day, delivering the same amount of cargo as 25,000 drivers daily

- Hi-tech, automated conveyor belts to transport goods between Tokyo and Osaka (more than 500km)

- Underground tunnel construction costs as much as 80 billion yen (US\$508 million) for every 10km

Underground
Packages would be transported on automated carts or conveyor belts on median strips or through an underground tunnel

Above ground
Small-size packages would be transported



자료: South China Morning Post(2024.06.26.), Japan rolls out plan for 500km conveyor belt to solve looming cargo logistics crisis (검색일: 2024.07.17.)

- Autoflow-Road 프로젝트는 트럭 운전사의 법정 초과근무 시간 단축과 고령화, 저출산 등으로 인한 해당 부문의 노동력 부족 문제에 대한 정부 차원의 선제적 대응책을 고민한 결과

- 일본 정부는 '일하는 방식 개혁 법률'에 따라 그동안 예외였던 의료, 물류, 건설 등의 법정 초과근무 규제를 2024년 4월 1일부터 시작함
- 일본에서 시간 외 근무 제한은 2019년 4월 시행되었으나 만성적인 인력난을 겪는 의료, 물류, 건설 등의 일부 직종에 대해서는 즉각 시행이 어려워 5년의 유예 기간을 둔 바 있음
- 또한, 당시 시간 외 근무 상한은 '월 45시간, 연 360시간'으로 정하였으나, 의료, 물류, 건설 등에서는 직종의 특성을 반영하여 의사나 트럭 운전사의 경우는 연 960시간, 건설 인력은 연 720시간으로 기준을 달리함

일본 초과근무 제한 전면 확대로 인한 사회적 문제와 대응책



자료: 매일경제(2024.4.1.), 日 '초과근무 제한' 전면 확대 ... 의사 모자라고, 물류망 마비 우려. (검색일: 2024.07.17.)

- 2024년 6월 노무라연구소는 2020년 대비 2030년 트럭 운전자 수가 급감할 것이며, 이로 인한 일본의 물류 위기를 지적
- 일본 물류 시장에서 트럭이 차지하는 비중은 금액을 기준으로 할 때 약 60%, 무게 기준으로는 약 92%이며 도로운송 물동량의 경우, 2030년 약 14억 톤에 달할 것으로 추정됨

- 그러나 트럭 운전자 수가 2020년 66만 명에서 2030년 48만 명으로 크게 줄 것으로 예상되고, 이것이 6년 내 일본 물류산업의 화물 수요 대응을 어렵게 하여 약 35%를 화물 운송을 중단시킬 수 있다고 지적함
- 특히, 일본의 북동부지역인 도호쿠와 남부지역인 시코쿠 등의 농촌 지역이 가장 큰 타격을 입을 것으로 예상되며, 해당 지역의 트럭 운전자 부족률은 약 41%에 달할 것으로 추정됨
- 국토교통성은 인구 감소와 고령화로 트럭 운전사의 양적 공급이 줄어드는 가운데 이들의 노동시간에 대한 규제까지 도입되어 물류 위기로 이어질 가능성을 우려
 - 전술한 도호쿠, 시코쿠 등의 지역에서는 신규 운전자 확보를 위해 더 높은 임금을 지급해야 할 수 있는데, 문제는 이것이 전국적으로 영향을 미쳐 내륙물류비의 증가로 이어질 수 있다는 점임
- 이러한 가운데, 사이토 테츠오 국토교통 대신은 지난 6월 Autoflow-Road가 물류 위기를 해결하고, 온실가스 배출 감축에도 도움 될 것이라며 관련 논의를 신속히 진행하겠다고 밝힘
 - 이번에 공개된 언론브리핑은 국토교통성 소속 위원회에서 2024년 2월부터 수행한 Autoflow-Road에 관한 자체 연구의 중간 보고회 격으로 물류 위기의 가능성과 그에 대한 Autoflow-Road의 대응과 기대효과를 주로 소개함

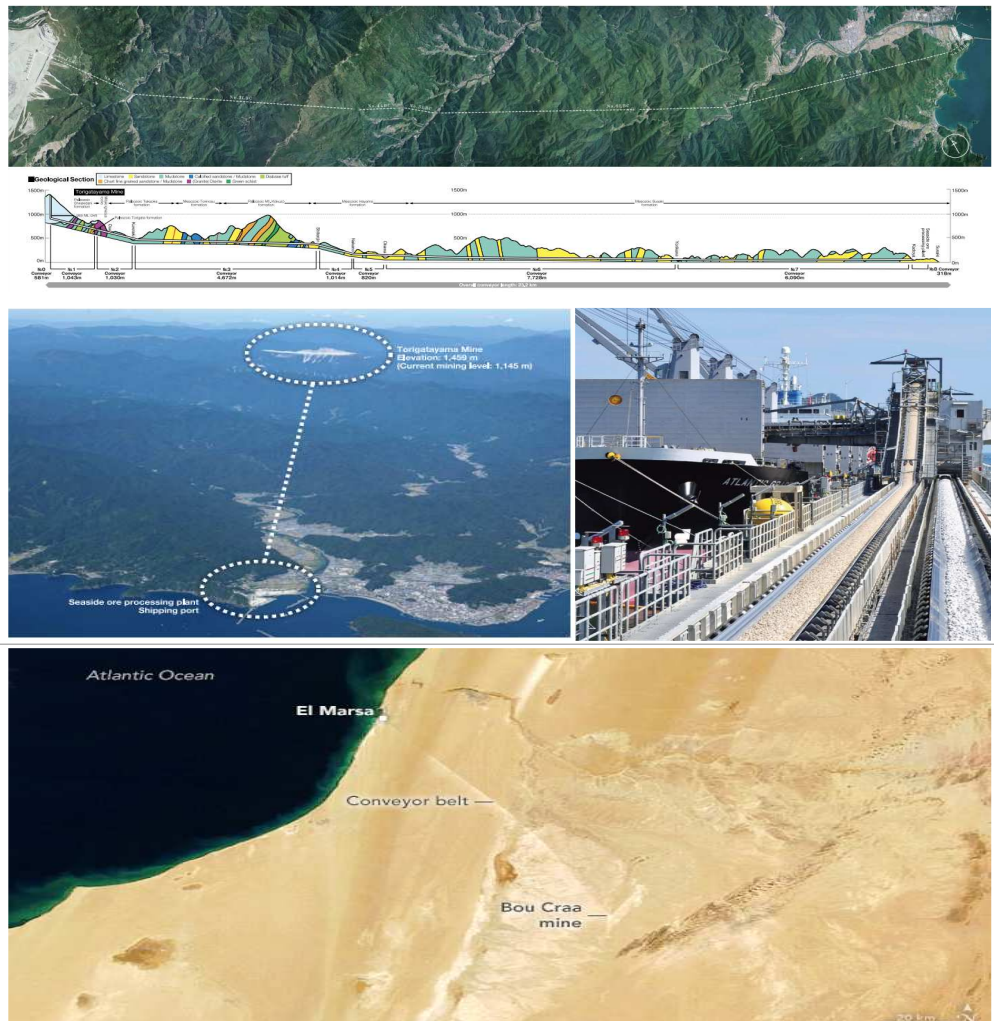
일본 국토교통성 사이토 테츠오 대신



자료: South China Morning Post(2024.06.26.), Japan rolls out plan for 500km conveyor belt to solve looming cargo logistics crisis (검색일: 2024.07.17.)

- 구체적으로 Autoflow-Road 실현에 있어 이미 일본이나 해외에서 설치·운영되고 있는 대규모 화물 전용 컨베이어 벨트 사례를 적극적으로 검토·적용할 예정
 - 일본의 경우, 고치현 토리가타-야마(Torigata-yama) 석회암 광산에서 항만까지 연결된 약 23km 컨베이어 벨트 운송시스템이 있음
 - 해외의 경우, 사하라 사막 서쪽 지역의 Bou Craa 인산염 광산과 항만도시인 El Marsa까지 이어지는 약 100km의 컨베이어 벨트 운송시스템이 있는데, 세계에서 가장 긴 것으로 알려져 있음

토리가타야마지역 컨베이어 벨트(상단)와 사하라 사막 서쪽 지역 컨베이어 벨트(하단)



자료: Nittetsu Mining Co., Ltd. 및 NASA Earth Observatory 홈페이지 (검색일: 2024.07.17.)

- 국토교통성은 Autoflow-Road가 부족한 노동력 문제를 해결하고 물류비용 절감 효과를 가져와 물류 위기 방지는 물론 물류산업의 육성·발전 기반이 될 것이라 기대

 - 온라인 쇼핑이 성장한 이래, 지난 30년 동안 소형 소포의 배달 건수는 두 배 증가하였고 앞으로도 수요가 높아질 것으로 전망되지만 운송 노동력의 부족으로 인해 약 30%의 소포가 배달될 수 없는 상황이 벌어질 가능성이 있음
- 국토교통성에서는 자동화 물류 고속도로가 하루에 25,000명의 트럭 운전사가 운반하는 화물량을 감당할 수 있을 것으로 추정

 - 해당 고속도로는 농산물, 해산물, 일용품과 같은 소형 화물을 최대 1톤까지 실을 수 있는 팔레트가 사용될 것이라 설명함
- Autoflow-Road 프로젝트에 드는 비용과 관련해 일본 국토교통성의 공식적인 정보 제공은 없었으며, 진행 중인 연구를 통해 주변 도로를 포함한 도로 교통 및 관련 비용 증감에 미치는 영향을 조사 중
- 요미우리신문에 따르면, 도쿄와 오사카를 연결하는 구간에 Autoflow-Road 시스템을 구축한다면, 최대 3조 7,000억 엔이 소요될 것으로 추산

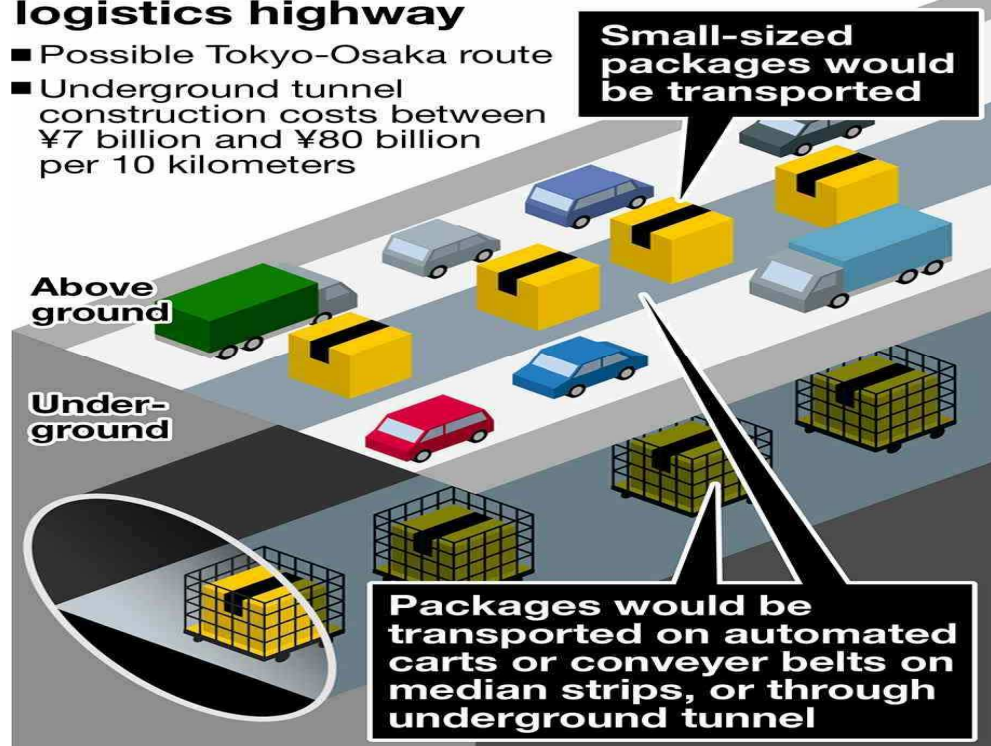
 - 지하 터널과 컨베이어 벨트 건설 비용이 10km당 70억~800억 엔이라는 과거 사례를 근거로 제시한 수치임
 - 국토교통성은 Autoflow-Road 프로젝트 관련 비용 공개에 대해 신중한 태도를 보이는 한편, 자금 지원을 위한 민간 부문 활용 방안에 대해서도 논의 중인 것으로 알려짐
- Autoflow-Road에 대한 부정적 시각 있으나, 충분한 실현 가능성 존재

 - 비용, 실현 가능성 등을 두고 부정적 시각도 존재하나, 츄부대학 교통정책·시스템학과 요시츠구 하야시 교수는 기존 고속도로와 그 아래 신규 터널을 조성하는 방식으로 진행된다는 점에서 충분히 실현 가능하다고 평가함
 - 도쿄와 오사카를 잇는 자기부상 고속철도 노선 구축과 같이 최근 일본의 대규모 인프라 구축 프로젝트가 인상적인 결과를 보여주지 않아 Autoflow-Road의 실현 가능성에 대해서도 부정적인 시각이 있음

Autoflow-Road의 구현 방식과 기대효과

Envisaged automated logistics highway

- Possible Tokyo-Osaka route
- Underground tunnel construction costs between ¥7 billion and ¥80 billion per 10 kilometers

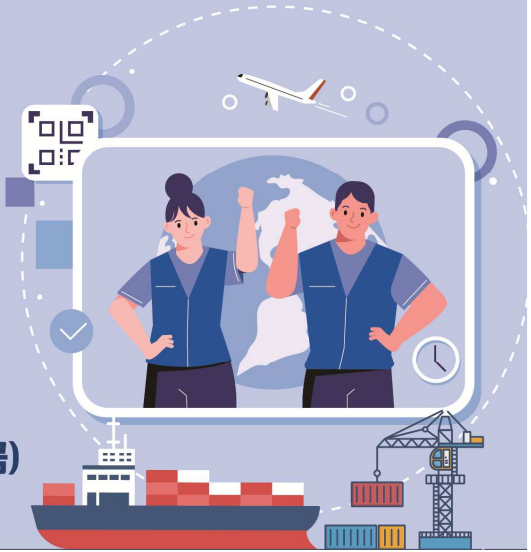


자료: The Japan News(2024.06.23.), Japan's Transport Ministry Proposes Automated Logistics Link Between Tokyo and Osaka. (검색일: 2024.07.17.)

2024년 『우수물류기업 인증』 모집공고

2024 항만구역 내 물류창고업
우수물류기업
인증 모집 공고

2024. 6. 3 (월) - 9. 6 (금)



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 고충창출 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 따른
- 최종 결과발표(예정) : 2024년 12월 중

신청방법 및 신청 수수료

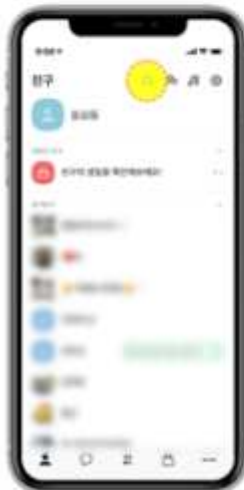
- 한국해양수산개발원홈페이지(www.kmi.re.kr, 공지사항)에서 인증신청서 및 관련 문서 양식을 다운받아 작성하고, 구비서류와 함께 제출
- 제출방법 : e-mail 접수(아래 메일 주소 참고)
- 신청 수수료 납부
 - * 신규 인증 : 300만원 정가점점 : 150만원
 - * 납부 계좌 서류 제출시 아래 문의처에 별도 문의
- 문의처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석지원센터
 - * 주소 : 606-080, 부산시 영도구 해양로 301번길26 (동삼동)
 - * 담당 : 김동환 전문연구원 (051-797-4913, kdong@kmi.re.kr)

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면
상단 친구 검색



2. 『국제물류 정보포탈』
검색



3. 친구추가 버튼

