

편집 및 발행인 : 김중덕 · 발행처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터
총괄 : 신수용 · 감수 : 길광수 전화번호 : 051-797-4780 E-mail : shinsy@kmi.re.kr

Contents

● 국제물류 통계

- 홍해 사태, 의류 공급망에도 부정적 영향

● 유럽 물류시장 동향

- 홍해 사태로 유럽아시아 항로 간
배출권 거래제 (ETS) 비용 부담 증가

● 미주·중남미 물류시장 동향

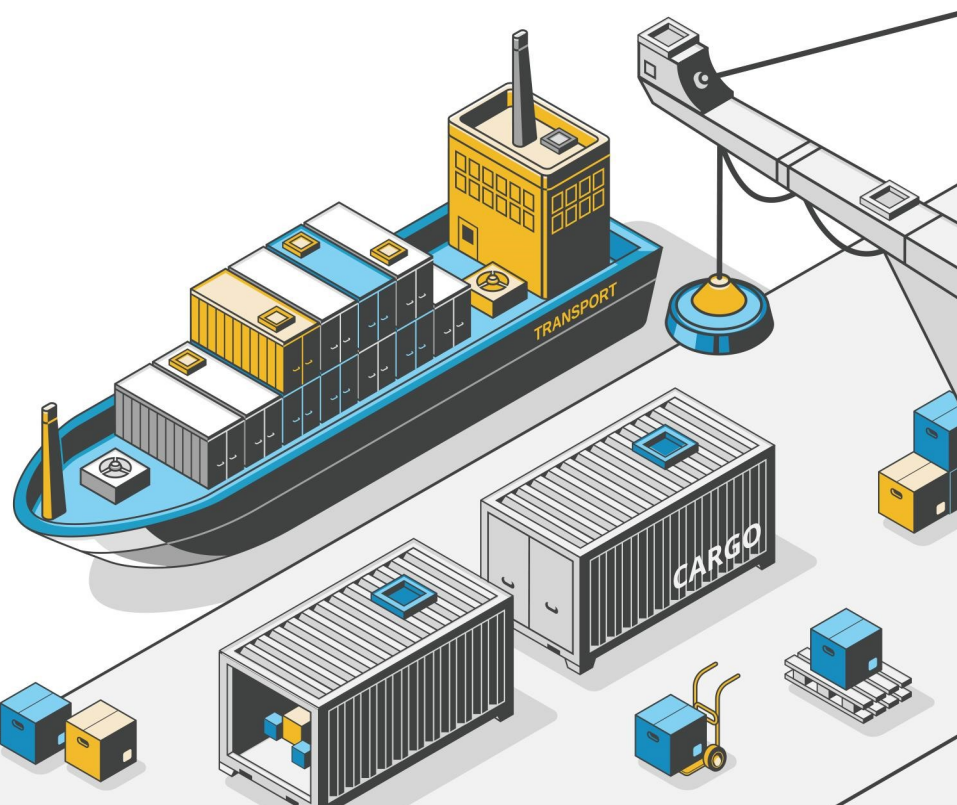
- Radiant Logistics, 사이버 피격 후
캐나다 물류창고 운영 일시 중단

● 중동 물류시장 동향

- 레바논, 프랑스와 연대해 베이루트 항만 재건 계획
- 홍해 예멘 사태 계기로 두바이 '물류회랑'
글로벌 경쟁력 제고

● 공지사항

- “국제물류 정보포털” 카카오톡 플러스친구
서비스 안내

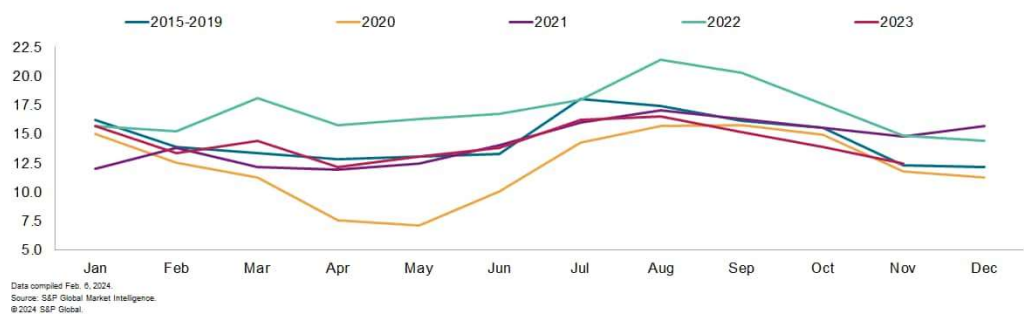


홍해 사태, 의류 공급망에도 부정적 영향

- 수에즈 운하 혹은 파나마 운하를 이용해 EU에서 수입하는 의류 및 신발은 51.0%, 미국 동부 해안으로 수입되는 의류 및 신발은 30.7%임
 - 의류는 약 5~6주 배송기간이 일반적이나 현 사태로 8주로 늘어날 것으로 예상됨
 - 겨울 성수기 배송은 2024년 5월 중순부터 아시아에서 출항해야 하며, 구매 및 생산 결정은 4월에 이루어져야 함

미국과 유럽연합의 의류 수입

Peak season for apparel shipping runs July through September
US and EU combined imports of clothing, US\$ billions



자료: <https://www.spglobal.com/> (검색일: 2024.03.27.)

- S&P 글로벌 구매관리자지수(Global Purchasing Managers' Index, PMI)에 따르면 제조업체는 이미 공급업체의 배송 지연을 경험한 것으로 조사되었으며, 지연보다 높은 물류비용 문제도 함께 제기됨
 - 소비자 제조업체의 공급업체 배송 기간은 2022년 6월 이후 가장 느린 것으로 나타남
 - 아시아-미국 동부 해안 항로의 현물 컨테이너 운임은 2023년 12월 1일 대비 2월 5일에 165% 증가한 것으로 나타남
 - 물류비 증가로 인해 기본 비용이 증가할 전망인데, 합성섬유 비용이 증가해 생산자 가격이 상승할 것으로 예상됨

참고자료: <https://www.spglobal.com/> (검색일: 2024.03.27.)

홍해 사태로 유럽아시아 항로 간 배출권거래제(ETS) 비용 부담 증가

- 홍해 사태 여파가 아시아-유럽 컨테이너 항로 간 선사 화주들의 배출권거래제(ETS) 부담 증가를 야기함
 - 홍해 사태로 인해 아시아-유럽 간 컨테이너 항로에서 남아프리카 경유가 늘어남에 따라 추가적인 연료유를 사용해야 하는 환경은 선사의 EU 탄소세 부담 증가로 작용함
 - Hapag-Lloyd의 Rolf Habben Jansen CEO는 배출권거래제(ETS) 비용이 증가하고 있으며, 항로 거리 및 연료에 의해 정확히 얼마나 많은 영향을 받는지 지켜봐야 한다고 언급함
 - Oceanscore의 Albrecht Grel 공동이사는 이러한 비용 증가는 정기선사들의 장기계획에 반영되어야 하고 선사들은 가까운 미래에 다가올 더 높은 배출 책임에 대해 준비해야 한다고 주장함
- 2024년 1월 1일부터 해운부문 기준 적용에 따른 동 항로상 배출권 거래비용은 최대 3배까지 증가할 것으로 예상함
 - 2024년 1월 1일부터 EU/EEA에 기항하는 총톤수 5,000톤 이상 화물 혹은 여객 운송선박은 EU-ETS 적용 대상으로 EU/EEA 권역 내 온실가스 발생량의 100%, 권역 외 항만 및 운항에 대해서는 온실가스 배출권의 50% 배출권이 적용됨
 - 선사들은 올해 탄소배출량 산정값의 40%를 2025년에 구매해야 하며, EU는 2025년 70%, 2026년 100%로까지 잠정적으로 부과할 계획을 가지고 있음
 - 이러한 상황에서 최근 Oceanscore의 연구에 따르면, 14,000TEU 급 기준 남아프리카를 경유하는 아시아-유럽 항로에 EUA(EU-Allowances)가 2024-2026년까지 단계적으로 적용될 경우, EUA에 따른 비용이 항차 당 98,000 유로에서 285,000 유로로 약 3배가량 증가할 것이라 밝힘
 - 이는 현재 탄소가격인 미터톤 당 55유로 또는 TEU당 18유로를 기준으로 책정한 수치로 1년 전 수준인 100유로를 적용할 경우 비용은 2배로 증가할 것으로 예상함
- 선사들은 금년부터 EUA에 따른 할증료 부과를 공표함
 - 선사들은 올해 탄소배출량에 대한 비용 청구 대신 EUA 가격을 활용해 TEU당 규정준수 비용을 평가한 후 2024년 1분기부터 화주에게 할증료를 부과함

Radiant Logistics, 사이버 피격 후 캐나다 물류창고 운영 일시 중단

- ▶ 물류 복합 운송 서비스기업 Radiant Logistics의 캐나다 물류창고 내 사이버 피격 발생
 - Radiant Logistics는 2001년 설립해 현재 미국 워싱턴주 벨뷰에 위치한 미국 3PL 물류 복합 운송 서비스 업체임
 - 주로 화물 포워딩 서비스, 트럭 및 철도 이송 중개 등 공급망 관리 서비스와 창고 및 재고 관리 서비스를 제공함
 - 설립 이후 Air group, Adcom Worldwide 등 물류 업체를 적극적으로 인수·합병했으며 2015년 4월 캐나다로의 확장을 위해 캐나다 최대 비자산 기반 3PL 물류 회사인 Wheels Group을 인수함
 - 2024년 3월 14일 Radiant Logistics는 미국 규제기관에 캐나다 물류창고 내의 사이버 피격초기 단계를 감지했음을 전달함

전 세계 Radiant Logistics Network 현황



자료 : <https://radiantdelivers.com>(검색일: 2024.03.22.)

- ▶ 사이버 피격 감지 이후 적극적인 대처를 통해 피해 최소화
 - 해당 사이버 피격과 관련해 Radiant Logistics는 발견 즉시 사고 대응 및 비즈니스 연속성 프로토콜을 시작했으며 사이버 피격 활동을 방지하는 조치를 취했다고 언급함
 - 또한 사고 해결을 위해 사이버 피격이 발생한 캐나다 물류창고 운영 네트워크를 타 물류창고 운영 네트워크로부터 격리하는 등 신속히 대응했으며, 사이버 보안 전문가 컨설팅 서비스를 통해 사고를 해결했다고 발표함
 - 실제로 본 사고로 인해 미국 및 타지역의 Radiant Logistics 물류창고 운영은 영향을 받지 않았으며 캐나다 물류창고 역시 최대한 빠른 시일 내 해결할 것이라고 발표함

Radiant Logistics가 미국 규제기관에 전달한 사이버보안 관련 문서 및 Radiant Logistics 캐나다 물류창고

UNITED STATES
SECURITIES AND EXCHANGE COMMISSION
WASHINGTON, D.C. 20549

FORM 8-K

CURRENT REPORT
Pursuant to Section 13 or 15(d) of the Securities Exchange Act of 1934
Date of Report (Date of earliest event reported): March 19, 2024

RADIANT LOGISTICS, INC.
(Issuer name as appears on Form 10-K)

Delmar
(City or Other Jurisdiction
of Registrant)

688,359,002
(Common Stock Par Value)

94,362,055
(IS) Equity
Investment, %)

Tobias Torres-Pena
700 S. Boston Village Place
Brea, California
(Address of Principal Executive Office)

9907
(Zip Code)

Registrant's Telephone Number, Including Area Code: 425-422-1094

N/A
(Former Name or Former Address, if Changed Since Last Report)



자료 : <https://www.sec.gov>(검색일: 2024.03.23.)

➤ 캐나다 내 사이버 보안 피격 증가에 캐나다 정부의 적극적인 대응 추진

- 최근 캐나다 내 해양, 물류 부문을 포함해 여러 부문이 사이버 보안 대이 뚬에 따라 캐나다 정부는 사이버 보안 강화 방안과 관련한 법률을 제정함
- 또한 캐나다 교통부는 당국 사이버 보안 센터 및 이해관계자들과 긴밀히 협력해 대응 체계를 구축함
- 뿐만 아니라 시스템 보안 및 회복탄력성, 혁신성 및 적응력 있는 사이버 생태계, 효과적인 리더십·거버넌스·협업을 3대 목표로 설정해 사이버 보안 분야의 전략적 정책 역량 제고에 집중함

레바논, 프랑스와 연대해 베이루트 항만 재건 계획

- 2020년 8월 4일 대규모 폭발 이후 베이루트 항만의 재건 계획이 2024년 3월 13일 언론에 공개됨
 - 이 자리에 레바논의 나집 미카티(Najib Mikati) 총리, 알리 하미(Ali Hamie) 국토교통부 장관, 오마르 이타니(Omar Itani) 항만국장과 에르베 마그로(Hervé Magro) 레바논 주재 프랑스 대사가 참석함
 - 이번 재건 계획 수립은 프랑스 정부의 자금 지원을 받은 프랑스 엔지니어링 회사인 Artelia와 Egis가 맡았는데, 국제 기술협력을 목적으로 설립된 프랑스 공공기관인 Expertise France가 이미 베이루트 항만의 보안 강화에 대한 권고사항이 포함된 연구를 실행함
- 알리 하미(Ali Hamie) 국토교통부 장관은 계획에 대한 주요 내용과 함께 앞으로의 항만 수입을 재건 계획에 필요한 투자 자금으로 사용할 것임을 밝힘

베이루트 항만 재건 계획 발표장에서 연설 중인 나집 미카티 레바논 총리(2024.03.13.)



자료: AP통신(2024.03.31.), Lebanese, French officials float a plan to rebuild Beirut port nearly 4 years after huge explosion

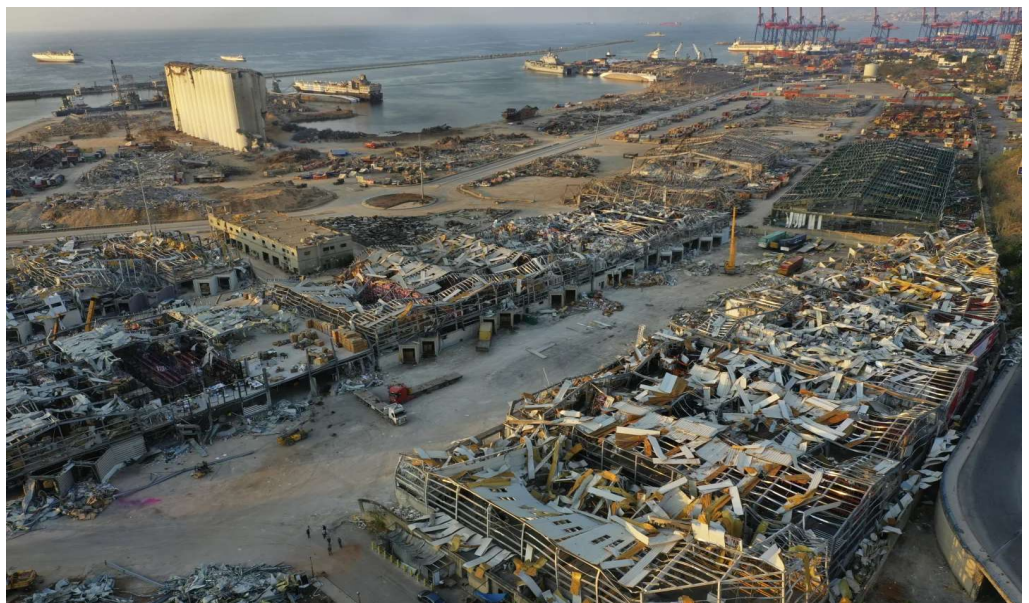
- 베이루트 항만 폭발이 항만과 인근 지역 전체가 파괴될 정도로 막대한 손해를 끼친 사건이지만, 이번 재건 계획은 레바논의 불안한 사회·경제·정치적 상황으로 인해 3년 반이 지나서야 발표된 것임
 - 베이루트 항만 폭발 사건은 2020년 8월 4일에 그간 부적절하게 보관됐던 2,750 톤의 질산암모늄이 폭발한 것이 그 원인으로, 200여 명의 사망자와 6,000명 이상의 부상자가 발생한 역사상 강력한 비핵폭발(non-nuclear explosions) 중 하나로 기록됨

- 당시 레바논은 심각한 경제 불황에 코로나19 유행까지 겹쳐 사회 혼란이 극심했으며, 그간 레바논 지도자들의 직무 태만과 부패에 대한 국민 분노까지 쌓여있던 상황이었음
- 이러한 가운데, 베이루트 항만 폭발 사고는 국민들의 레바논 정치 및 행정에 대한 분노를 표출시키는 기폭제 역할을 하기도 함
- 당시 사회적 거리 두기에도 불구하고 분노한 시민과 경찰의 잦은 충돌이 일었고, 하산 디아브(Hassan Diab) 레바논 총리가 내각 총사퇴를 발표하고, 실무총책임자인 장관급의 인사 다수가 사의를 포함

➤ 내각 총사퇴, 정부 구성의 실패 등으로 정치적 혼란이 가중되면서 폭발 사건에 대한 엄밀한 진상조사는 중단되었고, 항만과 피해 지역 복구는 지지부진해 짐

- 재건을 위해 약속된 국제적 지원 대부분은 레바논의 정치개혁이 우선이라는 조건부여서, 피해 지역에 대한 재건은 소규모 민간 자금을 기반으로 단편적으로 진행됨
- 지난 2018년 4월 프랑스 파리에서 개최된 레바논 개발 지원을 위한 국제회의(CEDRE conference)에서 약 110억 달러 규모의 지원이 약속되었으나, 부패가 만연한 속에 지원금이 잘 사용될 수 있을지에 대한 의문 때문에 원조국들은 경제개혁 추진을 우선적으로 요구함

폭발 사고 이후 베이루트 항만



자료: AP통신(2020.09.28.), German firms put forward proposal to rebuild Beirut port

➤ 베이루트 항만은 인구 500만 명의 작은 나라인 레바논의 항만이지만, 아시아와 유럽을 잇는 지중해의 전략적 요충지로 지중해 동부지역의 주요 거점항만으로 손꼽힘

- 폭발사고가 발생하기 전 2019년 베이루트 항만에는 총 2,132척의 선박이 기항했고, 총 컨테이너 처리 실적은 122.9만 TEU로 인근 항만인 이스라엘 하이파(Haifa)의 약 165.5만 TEU보다 적은 수치이지만 환적 물동량은 약 2배임

➤ 또한, 베이루트 항만의 배후지역은 시리아, 이라크, 사우디아라비아 및 요르단까지 넓게 구성되어 있어, 레바논 경제의 핵심축이기도 함

- 베이루트 지역에 인구와 산업 활동이 집중되어 있으며, 물동량의 약 70%는 지역 내 수요와 관련한 것이고, 나머지 30%는 레바논의 다른 지역으로 운송
- 한편, 인근 국가로의 컨테이너 내륙 운송 물동량 대부분은 시리아 전역으로 운송되며, 이라크 등 일부 인근 국가로는 FCL보다는 대부분 LCL 화물 형태로 운송됨

베이루트 항만 및 인근 주요 항만의 컨테이너 처리실적

국가	항만	2018년(TEU)		2019년(TEU)	
		수출입	환적	수출입	환적
Cyprus	Limassol	39,400	78,800	40,800	81,600
Egypt	East Port Said Port	2,521,021	2,385,237	3,003,840	2,840,177
	El Sokhna	654,510	7,861	634,656	16,569
	West Port Said	584,397	227,819	654,319	268,061
	Damietta	1,150,630	691,391	1,068,002	582,814
Greece	Piraeus	4,409,000	3,571,290	5,160,000	4,179,600
Israel	Haifa	1,463,997	292,799	1,379,000	275,800
Italy	Gioia Tauro	2,328,218	2,211,807	2,522,876	2,396,732
Lebanon	Beirut	874,609	431,146	734,645	494,436
Malta	Marsaxlokk	3,310,000	3,177,600	2,720,000	2,611,200
Romania	Constanta	668,016	133,603	666,036	133,207
Turkey	Ambarli(Istanbul Area)	3,194,196	638,839	3,104,882	620,976

자료: www.beirut-portcity.org(검색일: 2024.03.21.)

➤ 항만 재건을 위해 레바논 정부는 2020년 12월에 이미 독일 컨설팅 기업에게 요청한 바 있으며, 이듬해 4월에 독일 대표단이 직접 방문에 레바논 정부 측에 계획을 제공함

- 독일 컨설팅 회사인 Hamburg Port Consulting(HPC)과 캐나다에 본사를 둔 부동산기업인 Colliers International의 컨소시엄으로 수행했으며, 이들은 새로운 상업 및 주거지역 개발, 항만 재개발 등을 포함해 72억 달러의 투자 제안이 담긴 베이루트 항만의 재건 계획을 제시함
- 해당 보고서에는 항만, 인근 주거지역, 기반 시설, 토지 매립 및 새로운 해변 등을 재건하는데

수년에 걸쳐 총 72억 달러가 지출될 것으로 추정했고, 이를 통해 30년 동안 300억 달러의 간접 수익을 창출하고 50,000개의 영구 일자리를 창출할 것이라고 전망함

- 그러나 레바논 주재 안드레아스 킨들(Andreas Kindl) 독일 대사는 “실질적인 개혁, 신뢰할 수 있는 개혁, 경제 및 정치개혁” 전에는 재건에 대한 재정적 지원이 없다고 언급함
 - 레바논에 새 정부가 구성되고, 부패 척결을 위한 개혁 노력이 이뤄지기 전까지 레바논 항만 재건을 위한 재정 지원이 이뤄지지 않을 것임을 분명히 함
 - HPC의 수헤일 마하이니(Suheil Mahayni) 전무이사도 언론을 통해 “신뢰가 있는 곳에 돈이 흐른다”라며, “정부의 투자된 자금이 레바논 국민의 이익을 위해 쓰일 수 있도록 완전한 투명성 보장”을 강조함
 - 항만과 도시를 모두 포함해 약 100헥타르 이상을 재개발하겠다는 포괄적인 독일의 제안은 결국 실현되지 못하고 중국, 터키 등의 외국 국가들이 베이루트 항만 재건 계획에 관심을 보임
- 독일 대표단 방문 이후 3년 만에 프랑스 대표단은 프랑스 정부의 폭넓은 지원 아래 항만의 재건 및 재구조화에 초점을 둔 베이루트 항만 재건 계획을 제시함
 - 프랑스 대표단이 제안한 계획의 우선순위는 ▲손상된 부두의 수리와 폭발로 인한 진해 제거 ▲항만구조 재설계 및 교통 계획 기반의 항만 내 교통 흐름 개선 ▲프랑스 국영 에너지 회사인 EDF와의 협력을 통해 태양열 기반의 지속 가능한 항만 에너지 정책 구현임

프랑스 대표단의 베이루트 항만 재건 계획 도면



자료: French Ministry of Economy

- 이날 제시된 내용에서는 폭발로 파괴된 주 기반 시설의 복원 비용은 6~8천만 달러로 추산했고, 항만 수입을 통해 충분히 조달 가능하다는 내용도 포함됨
 - 오마르 이타니 항만국장은 항만 수입이 2020년 900만 달러에서 2023년 거의 1억 5천만 달러로 증가했고, 폭발 사고 영향권에서 다소 비켜난 컨테이너부두의 처리 실적 또한 2022년 약 60만 TEU에서 2023년 약 80만 TEU로 증가했다고 밝힘
 - 그러나 미국 국제개발처(USAID)의 2021년 평가에 따르면 베이루트 항만시설뿐만 아니라 항만으로 인해 영향을 받은 민간 기업의 시설까지 고려하면 복원 비용은 1억 4천만 달러로 증가할 것이라 지적함
- 마크롱 대통령은 이번 발표와 관련해 프랑스의 높은 관심을 나타내면서, 레바논과 베이루트 항만에 대한 프랑스 정부의 지원 의지를 강력하게 피력함
 - 에르베 마그로(Hervé Magro) 레바논 주재 프랑스 대사도 레바논에 대한 프랑스의 지원을 거듭 강조하면서 “레바논 경제를 재건하고, 현대화시키고, 안전하게 만들기 위해서는 항만이 필요하다는 점과 프랑스 정부가 이를 최우선 과제로 상정해 프랑스-레바논 간 협력의 핵심축으로 삼았다”고 밝힘

마크롱 프랑스 대통령(가운데)과 로돌프 사데 CMA CGM 그룹 회장(오른쪽)의 베이루트 항만 방문



자료: Executive Bulletin(2020.09.01.), "A Humanitarian Ship for Lebanon"

- 이와 함께 프랑스 선사인 CMA CGM의 역할도 확대될 것으로 기대되며, 지역사회 공감대 형성을 위한 추가 노력도 필요해 보임
 - 2020년 8월 6일 폭발 사건 이후 처음으로 레바논을 방문한 외국 정상은 마크롱 대통령이었고, 당시 동행한 프랑스 유력인사는 CMA CGM 그룹의 로돌프 사데(Rodolphe Saadé) 화장이었음
 - 독일 대표단이 재건 계획을 제시했을 당시에 CMA CGM도 스마트 항만 구축 관련 항만 재건 계획을 제시했지만 실현되지 않았음
 - 그러나 2022년 초 프랑스 정부의 지원 아래 베이루트 항만의 컨테이너 터미널 운영에 대한 10년간의 양허권을 획득했고, 이미 컨테이너 터미널 물동량의 약 55%를 차지하고 있는 CMA CGM는 이번 양허권 획득을 통해 터미널에 3,300만 달러를 투자할 것이라고 밝힘
 - 한편, 이날 기자회견에서는 베이루트 항만 재건 프로젝트에 참여하게 될 기업에 대한 정보는 발표되지 않았는데, 지역사회 공감대 형성을 위한 추가적인 노력이 필요해 보임
 - 여러 낙관적인 전망과 달리 재건을 통해 과연 폭발 사고 이전 항만의 모습과 위상을 되찾을 수 있을지에 대한 부정적 시각도 존재하기 때문임

홍해 예멘 사태 계기로 두바이 '물류회랑' 글로벌 경쟁력 제고

● 홍해 예멘 사태 장기화 상황에서 두바이, 콜롬보, 방콕과 같은 아시아-유럽 간 해상-항공 복합물류허브의 물동량이 폭발적으로 증가한 것으로 조사됨

- 한국무역협회(국제무역통상연구원)는 홍해 예멘 사태로 對EU 운항일이 기존 대비 12일~14일 지연되고, 2월 말 한국발 해상운임이 작년 10월 평균 대비 250.1% 상승하는 등 화주의 물류비 부담이 가중되고 있으며, 국내 자동차·부품, 기계, 철강, 석유화학 등을 중심으로 직간접적인 피해가 누적되고 있다고 발표
- 글로벌 화주들이 남아프리카로 우회함에 따라 해상 운송 시간이 지연되는 것을 피하기 위해 복합물류 방식을 채택함으로써 트라이포트에 특화된 두바이 물류 회랑이 반사이익을 누리고 있음
- WorldACD의 Market Data에 따르면 두바이, 콜롬보, 방콕과 같은 아시아-유럽 해상-항공 복합 물류허브는 올해 초부터 유럽으로의 항공물동량이 폭발적으로 증가하고 있으며, 특히 3월 초 두바이에서 유럽까지의 항공물동량은 전주보다 7%, 작년 이맘때보다 3배(+205%) 이상 증가한 것으로 조사됨

최근 5주간 항공화물시장 동향(2024.2.5.~2024.3.10.)



자료: WorldACD (검색일: 2024.03.24.)

● 두바이(Dubai)는 트라이포트(공항-항만-철도) 기반 물류회랑(Logistics Corridor)을 구축해, 급변하는 공급망 변화 속에서 지속적인 글로벌 물류경쟁력을 강화하고 있음

- 두바이 물류회랑(Dubai Logistics Corridor)은 약 200km에 걸친 두바이의 해상물류, 육상물류, 항공물류를 연결해 복합물류를 촉진하기 위하여 인프라 간의 운송시간을 1시간 미만으로 단축하고, 운송거리 또한 단축함으로써, 교통혼잡을 완화시켜 궁극적으로 탄소 배출량을 줄이는 것을 목표로 함
- 또한, 두바이 물류회랑은 단순한 물류인프라 간의 연계를 추진하는 것에서 벗어나, 두바이의

기존 개발된 항만구역(제벨알리항) 및 해상-육상화물 배후구역(제벨알리프리존)을 새롭게 개발 중인 항공화물구역(두바이사우스, 알막툼 국제공항) 및 에티하드철도와 연계하는 것을 개발 목표로 설정함

- 두바이의 주요 물류자원들의 강점을 연결하고 활용하기 위해 다양한 관련 조직, 사람, 프로세스, 서비스, 표준 및 시스템을 정렬(align)화하고, 한 구역에서 다른 구역으로 나가는 출구와 진입 시 통관과정을 제거함으로써 해상에서 항공까지의 화물 흐름을 개선하고 이중 세관 검사를 없앴음
- 이를 통해 글로벌 무역 및 비즈니스의 허브가 되겠다는 두바이의 장기적인 개발비전이 반영됨

두바이 물류회랑 초기 계획 및 기대효과



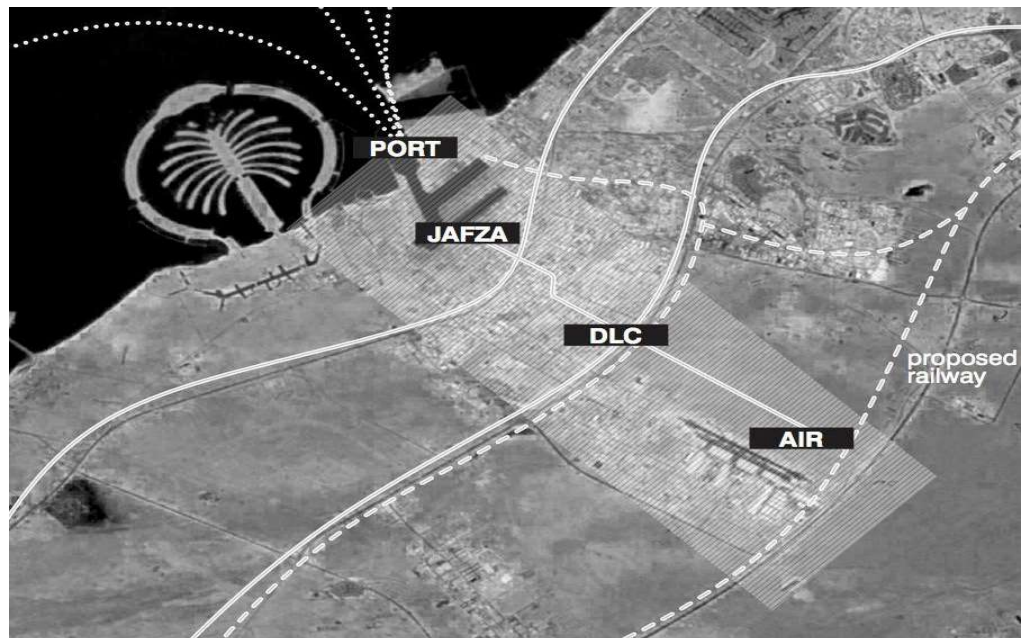
자료: Jafza. EZW newsletter(2010)

- 트라이포트 기반 두바이 물류회랑 인프라는 항만(제벨알리항), 공항(알막툼 국제공항), 철도(에티하드철도), 배후부지(제벨알리프리존, 두바이사우스), Jafza Bridge 등으로 구성됨

- 세계에서 가장 큰 인공 항만인 제벨알리항은 150개의 해운 네트워크를 가지고 연간 1,900만 개의 컨테이너를 처리할 수 있는 글로벌 허브항만임
- 알막툼 국제공항은 중동 지역의 대표 허브 공항인 두바이 국제공항의 보조 공항이지만 향후 5분의 활주로와 연간 1억6천만 명의 여객을 처리하는 시설을 갖추는 것을 목표로 확장 건설 중이며, 현재 주로 화물 노선이 취항하고 있음

- 에티하드철도는 사우디아라비아 국경에서 오만 국경까지 아랍에미리트 전역으로 GCC 국가의 주요 도시들을 연결하는 총 1,200km에 달하는 철도 프로젝트로 단계적으로 구축되고 있으며, 여객 부문과 화물 부문으로 구성되어 있음
- 제벨알리프리존은 제벨알리항에 인접한 항만물류 중심의 배후부지(경제자유구역)로 57km²이 넘는 규모에 8,700개 이상의 글로벌 기업이 입주해 있으며, 특히 미국 경제전문지 포춘(Fortune)이 선정한 '글로벌 500대 기업' 중 100여 기업이 제벨알리프리존에 위치하고 있음
- 두바이사우스는 알막툼국제공항에 인접한 항공물류 중심의 배후부지로 145km² 규모로 조성되어 물류, 항공, 상업, 전시, 주거 및 기타 관련 사업을 지원하는 경제자유구역임
- Jafza Bridge는 셰이크 자이드 로드를 건너 두 경제자유구역인 제벨알리자유구역(일명 Dubai North)와 두바이 사우스(Dubai South)를 연결하는 교량(Bridge) 형태의 인프라임

두바이 물류회랑의 핵심 인프라 구성



자료: <https://landscapes-of-fulfillment.org> (검색일: 2024.03.24.)

- 특히, Jafza Bridge는 알막툼 국제공항과 제벨알리항 간 컨테이너 및 화물 운송을 원활하게 하는 핵심 인프라로 해상-육상-항공 간 화물 이동 시간을 1시간 미만으로 단축시킴
- 글로벌항만운영사(GTO)인 DPworld와 두바이 도로교통청(RTA)이 협력해 1억 500만 AED(2,850만 달러) 규모로 18개월 동안 건설된 Jafza Bridge는 제벨알리항-제벨알리 자유구역-두바이사우스-알막툼 국제공항 사이의 교통흐름을 단순화함

- Jafza Bridge는 통관상의 다양한 이점을 제공하고 항만, 자유구역, 공항을 연결하는 두바이 물류회랑의 효율성을 더욱 향상시켜 트라이포트의 핵심인 해상-항공 물류 링크를 하나처럼 운영되게 함
- 알막툼 국제공항과 제벨알리항 간 컨테이너 및 화물 운송을 원활하게 하는 핵심 요소로 해상-육상-항공 간 화물이동시간을 1시간 미만으로 줄이고, 이동거리를 단축시켜 교통 혼잡을 완화하고, 결과적으로 탄소 배출을 줄일 것으로 기대됨
- 즉, Jafza Bridge는 Sea&Air, Air&Air 등 복합물류가 필요한 화물을 1시간 미만의 이동 및 4시간 이내에 환승이 가능하게 하는 핵심 인프라임

두바이 알막툼 국제공항과 제벨알리항을 연결하는 Jafza Bridge(편도3차선 교량)



자료: <https://www.jafza.ae> (검색일: 2024.03.24.)

- 두바이 물류회랑을 이용하는 화물의 이종 인프라 간 원활한 이송을 위해 가상화물 기반의 물류회랑 플랫폼(Dubai VFLC)을 구축해 운영 중임
 - 두바이는 가상화물 및 물류회랑(VFLC, Virtual Freight & Logistics Corridor)을 도입해 두바이 세관에서 이송 및 환적화물에 대한 신속하고 편리한 이동을 촉진함
 - 두바이의 복합운송 및 물류 클러스터는 운송, 보관, 통신, 도매, 소매무역, 수리서비스로 구성되어 있으며, 두바이 국내 총생산(GDP)의 40% 이상, 전체 고용의 30% 이상을 차지함
 - 두바이는 글로벌 물류허브가 되기 위해 2015년 5월 VFLC를 도입해 다양한 국가로 운송되는 다양한 형태의 화물이 항공, 항만, 철도 등 다양한 물류수단과의 원활한 이송을 통해 신속하게 환적·처리되도록 도입함
 - VFLC 도입 전에는 UAE 및 두바이 내수용 화물과 환적 및 이송용 화물로 혼재되어 있어 통관처리를 위해 별도의 세관 승인시설이 필요함

- 도입 후 온라인으로 화물전송신고서 작성 후 두바이 세관에 전송하게 되었으며, 현금 채권 또는 은행 보증을 제출할 필요가 없어(가상보증으로 대체), 항만·공항으로 들어온 혼재화물이 한적·처리작업을 위해 물류창고가 있는 다른 구역으로 신속하게 이동이 가능하게 됨
- VFLC는 두바이 물류회랑(공항-항만-철도-자유무역지역)을 단일 플랫폼에 연결하기 위해 핵심 인프라인 폐쇄 통행로(Jafza Bridge)에 대한 접근은 세관통제구역에 물류창고가 위치한 화물운송업체, 화물취급자, 화물을 적입·적출하는 업체 등에만 부여됨

➤ 두바이 물류회랑은 물리적인 인프라뿐만 아니라 글로벌 기업 유치에 위한 혁신적인 비즈니스모델 및 인센티브를 포함한 기업 중심의 법·제도를 마련해 운영함

- 두바이는 DP World와 China Commodities Center(CCC)의 합작투자회사 형태로 트레이더스 마켓(Traders Market) 내 이유마켓(Yiwu Market)을 2020년에 개장해 200,000㎡(약 6만여 평) 규모에 1,600개의 소품과 324개의 물류센터를 유치함으로써 복합물류 기반의 소품 비즈니스가 가능하게 함
- 글로벌 첨단기술기업을 유치하기 위해 해당기업이 공용으로 사용가능한 상업 공간, 업체 간 협업 공간, 연구공간, 연구 중인 제품을 사전 제조 및 검증을 할 수 있는 시설을 제공하는 두바이 사이언스 파크(Dubai Science Park)를 조성함
- 글로벌 전자상거래 셀러(기업)를 유치할 목적으로 두바이 자유무역법 적용을 받는 프리존 내에서의 보세물류와 두바이 자국 상거래법 적용을 받는 메인랜드(두바이 자국 내) 대상의 상업 물류를 동시에 가능케 하는 선진형 경제자유구역 제도인 듀얼 라이선스(Dual License) 제도를 운영 중임
- 화물 이동의 신속한 추적 시스템, 물류 관리 비용 절감, 화물의 위치 정보를 제공해 국경 간 자유로운 무역이 가능하도록 2020년 세계경제포럼(WEF)에서 공식 출범한 글로벌 화물 로열티 프로그램인 세계물류여권(World Logistics Passport) 제도를 도입해 운영함

➤ 두바이는 물류회랑 완성을 통해 197㎢에 305천명의 일자리와 10,527개의 기업, 14.5만 TEU의 해상물동량과 14.5만 메트릭톤(MT)의 항공물동량이 창출될 것으로 전망함

- 두바이 물류회랑은 자국 내 무역 흐름을 효율적으로 증진시켜, 두바이와 아랍에미리트 전체의 경제적 경쟁력을 크게 향상시키고, 전 세계에 걸쳐 상품과 서비스의 흐름을 향상시키는 시너지 효과 창출이 기대됨
- 특히, 해상-항공 간 이동 시간을 4시간에서 1시간 미만으로 단축시키는 것을 목표로 함
- 두바이 물류회랑 개설의 가장 중요한 결과 중 하나는 해당 화물이 두바이 물류회랑에 최초 통과된 이후 부가적인 통관과정을 제거해 해상에서 항공, 항공에서 해상으로의 화물 흐름을 획기적으로 개선한 것으로 평가됨

두바이 물류회랑 구축을 통한 물류흐름 변화

〈두바이 물류회랑 구축 전〉



〈두바이 물류회랑 구축 후〉



자료: Jafza. EZW newsletter(2010)

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면
상단 친구 검색



2. '국제물류 정보포탈'
검색



3. 친구추가 버튼

