



북미 물류동향

KMI N.America Logistics Trend Bi-Monthly

편집 및 발행인: 김종덕 발행처: 한국해양수산개발원 한미물류공급망센터

총괄: 이성우 감수: 이연경 전화번호: +1-(551) 200-7208 E-mail: waterfront@njcu.edu

CONTENTS

▶ 미국 물류 시장 동향

- 북미초국경(Cross-Border) 물류: 미국-멕시코국경중심으로
- 혁신기술 타격대(DTSF)로 첨단기술 보호 강화하는 미국
- FMC, 한국의 HMM을 통제선사로 지정
- 아마존, 창고 업무 할당량법 위반으로 벌금 부과
- 미국 산업용 부동산 통계

▶ 전문가 Focus

- 미국 외항해운개혁법 2022 이후 시장 동향과 전망

▶ 물류 공급망 안정 지표

- 글로벌 선박 정시성 지수
- 글로벌 공급망 압력 지수



북미 초국경(Cross-Border) 물류: 미국-멕시코 국경 중심으로

초국경운송(Cross-Border Shipping)이란?

- 초국경운송(Cross-Border or Transborder Shipping)이란 발송인(consignor: shipper)으로부터 수화인 (consignee: receiver)까지 수송되는 과정에서 국제 국경선을 넘는 경우를 일컫음¹⁾
- 북미에서 이는 캐나다, 미국, 멕시코를 오가는 화물을 의미하고 운송은 교통과 물류를 포함한 개념으로 정의함
- 국경 간 운송을 위해 도로(through trailer 및 transloading), 수로(inland 및 ocean), 철로(bulk 및 intermodal), 공로(air)를 이용하는 다양한 운송수단을 포함하고 있고, 이를 '초국경물류'라 하며 이때 이동하는 화물을 초국경화물(Cross-Border Freight)이라 칭함
- 특히, 1994년 1월에 발효된 북미자유협정(NAFTA)이 2020년 7월에 United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA)로 재협상 개정 발효되었음

미국-멕시코 국경 횡단점



자료: Analysis of International Border Crossing Projects on the U.S.-Mexico Border, p.18.

미-멕시코 초국경물류의 현황 및 추세

- 미-멕시코 2023년 무역거래금액은 798조 달러에 달하고, 2024년 1분기 무역거래는 1.7% 증가한 200.1조 달러에 달함
- 2023년 멕시코에서 미국으로 국경을 넘는 트럭은 7,356,659대로 2022년에 비해 1.4% 증가함
- 2023년 멕시코에 378건의 해외직접투자(Foreign Direct Investment: FDI)가 있었으며, 이 중 약 40%가 미국의 민간투자임²⁾
- 2024년 5월까지 127건의 FDI가 39조 달러에 달했고, 이 중 51%가 미국 투자였으며 제조업에 56%가 투자되었음³⁾

1) <https://www.trailerbridge.com/what-is-cross-border-shipping/>(검색일:2024.08.15.)

2) <https://www.gob.mx/se/prensa/de-enero-a-mayo-de-2024-el-sector-privado-ha-realizado-127-anuncios-publicos-de-inversion-por-mas-de-39-mil-millones-de-dolares>(검색일:2024.08.15.)

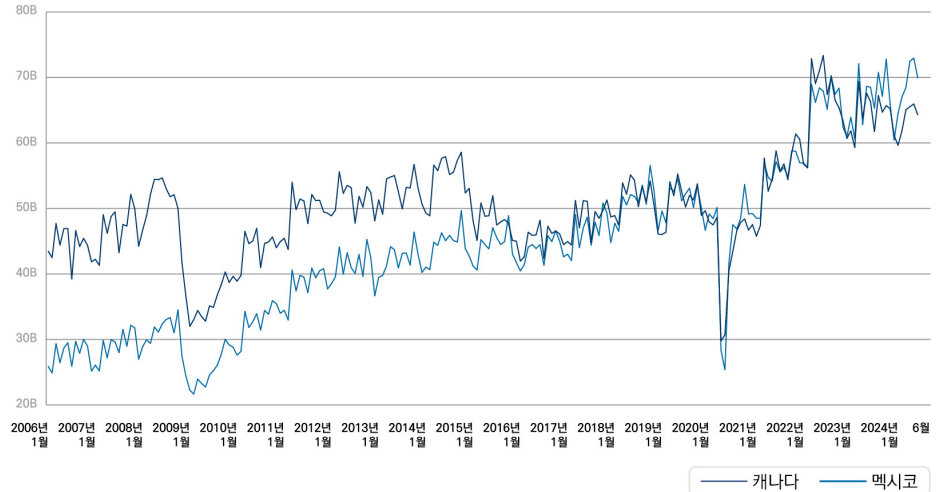
3) <https://www.gob.mx/se/prensa/de-enero-a-mayo-de-2024-el-sector-privado-ha-realizado-127-anuncios-publicos-de-inversion-por-mas-de-39-mil-millones-de-dolares>(검색일:2024.08.15.)



- 2023년 멕시코는 중국을 제치고 미국의 최대 무역국으로 등극했고 미국의 캐나다와의 무역금액을 뛰어넘음

캐나다, 멕시코와 초국경 화물운송 추이

(기준: 실제 미 달러)



자료: <https://www.bts.gov/newsroom/transborder-freight-annual-report-2023>(검색일:2024.08.15.)

> 초국경물류의 성장배경

- 코로나19(COVID-19)때 관행을 기업들이 선호함
- 미-중 간의 지정학적 긴장으로 인해 미 공급업체들이 니어쇼어링(Nearshoring)을 선호함
- 미국과의 시장 근접성으로 위기상황 대처가 신속해 회복탄력성이 높고 총 운송길이와 리드타임이 단축됨
- 또한 인건비, 물류비, 관세 등의 절감이 가능함

> 고려사항 및 도전과제

- 2024년 4월 멕시코 도로에서 153건(하루 평균 5건)의 화물차 도난사건이 있었으며 이는 2023년 동월 대비 7.7% 증가한 수치임
- 멕시코에서 새로운 시설을 설립하거나 기존 시설을 확장하려면 최소 2~3년의 기간이 소요됨
- 아시아-북미 무역(Asia-Pacific Trade Lane) 노선의 도착항이 멕시코 서안의 만자니요(Manzanillo) 항과 라자로 카르데나스(Lazaro Cardenas) 항에 집중되어 있어, 미국으로 유입되는 화물의 초국경물류가 이 항만들과 미-멕시코 국경으로 연결될 것임
- 물류 운영, 통관 과정에서 다수의 이해관계자가 연류되어 서류, 규제 및 관리 등 초국경물류의 복잡성이 높아짐
- 양국의 진입항(Port of Entry)을 통관하는데 3-10시간이 소요되고 있고, 고속도로 기반 시설이 노후화 된 구간이 많으며 멕시코의 경우 도로품질이 141개국 중 49위임⁴⁾

⁴⁾ 세계경제포럼(World Economic Forum: WEF)이 발행하는 Global Competitiveness Index에 따르면 2019년 멕시코의 도로기반시설의 품질(Quality of Road Infrastructure)은 포럼 회원 141개국 중 49위에 머무름(자료: The Global Competitiveness Report 2019, p.403.)



★ 참고자료

- <https://www.trailerbridge.com/what-is-cross-border-shipping/>(검색일:2024.08.15.)
- Analysis of International Border Crossing Projects on the U.S.-MexicoBorder, p.18.
- <https://www.gob.mx/se/prensa/de-enero-a-mayo-de-2024-el-sector-privado-ha-realizado-127-anuncios-publicos-de-inversion-por-mas-de-39-mil-millones-de-dolares>(검색일:2024.08.15.)
- <https://www.gob.mx/se/prensa/de-enero-a-mayo-de-2024-el-sector-privado-ha-realizado-127-anuncios-publicos-de-inversion-por-mas-de-39-mil-millones-de-dolares>(검색일:2024.08.15.)
- <https://www.bts.gov/newsroom/transborder-freight-annual-report-2023>(검색일:2024.08.15.)
- The Global Competitiveness Report 2019, p.403.

작성자: NJCU 경영대 이은수 교수
(elee3@njcu.edu)



혁신기술 타격대(DTSF)로 첨단기술 보호 강화하는 미국

> 혁신기술 타격대(DTSF) 발족 배경

- 우크라이나를 침공한 러시아는 반도체와 공작기계와 같은 기술을 불법적으로 취득하고, 중국은 인공지능과 같은 첨단기술을 활용하여 군대를 현대화시키고 있음
- 이러한 첨단기술의 활용은 미국의 국가안보를 위협하고 있음
- 미 법무부와 상무부는 첨단기술 보호를 위해 2023년 2월 FBI, 국토안보부조사국(HSI, Homeland Security Investigations), 국방부수사부감찰관(DCIS, Deputy Inspector General for Investigations), 전국의 미국 검찰청을 포함한 정부 전반의 전문가를 모아 적대국⁵⁾을 표적으로 삼아 대상국이 중요한 기술 자산을 취득하지 못하도록 혁신기술타격대(DTSF, Disruptive Technology Strike Force)를 출범시킴

> DTSF의 역할

- DTSF는 불법 조달 네트워크에 대한 형사 및 행정적 집행과 규제 조치를 적극적으로 추진함
- 예를 들면, 형사 기소, 행정처벌을 사용하여 첨단기술과 관련된 위반을 예방하고 억제함
- 2023년에는 법무부, 국토안보부, 국무부, 재무부 및 국제 파트너와 함께 일련의 공동 위험 신호 지침 문서, 모범 사례집을 발행하여 금융 기관, 운송 산업 및 수출 커뮤니티에 글로벌 수출 통제 회피 전술에 대한 교육을 제공함
- DTSF는 출범 이후 제재 및 수출 통제 위반, 밀수 공모 및 기타 범죄와 관련된 15건의 사건을 기소하고 29개 기관에 대한 임시 거부 명령을 발행하는 등 국가안보에 힘쓰고 있음
- 2024년 2월 이후로 국방부 형사 수사국의 파트너들을 포함하는 DTSF는 AI, 양자 컴퓨팅, 생명공학과 같은 첨단기술이 외국의 적대 세력에 의해 불법적으로 취득되는 것을 강력히 보호하는 것을 목표로 하고 있음

> 주요 위반 사례

- ABC Logistics는 상업적 물류 대행 업체로, 중국으로의 반도체 장비를 불법 수출한 혐의로 미국 법무부에 의해 기소되었는데 미등록된 반도체 장비를 허위 문서로 수출하려다 적발되었고, 회사는 수백만 달러의 벌금을 부과받고 관련 책임자들은 형사 기소됨
- DEF Transport는 중동 국가에 대한 무기류 수출 규제를 위반한 사례로, 미국의 방산 물류 업체로서 허가되지 않은 군수품을 오만으로 운송하려다 미 당국에 적발되었고, 회사는 대규모의 벌금과 함께 영업 정지 처분을 받았으며 관련자들은 일부 구속됨
- XYZ Freight Services는 이란으로 인공지능 기술이 포함된 컴퓨터 장비를 수출한 혐의로 기소되었고, 해당 회사는 수출 규제를 우회하기 위해 제3국을 경유해 제품을 운송하려 했으나 미 수출통제 당국에 의해 추적, 적발되어 회사는 사업 면허가 취소되고 고액의 벌금형이 내려짐
- 이러한 사례들은 물류 및 운송 업체들도 수출 규제를 철저히 준수해야 하는 중요성을 강조하며, 특히 국제 무역에서의 리스크관리가 더욱 중요한 시대임을 보여줌

5) 미국 법무부는 중국, 러시아, 이란, 북한을 적대국으로 지목함(자료: <https://www.justice.gov/opa/speech/assistant-attorney-general-matthew-olsen-delivers-remarks-counter-nation-state-threats>)



★ 참고자료

- Actual Investigation of Export Control and Antiboycott Violations(2024.03)
- <https://www.justice.gov/opa/speech/assistant-attorney-general-matthew-olsen-delivers-remarks-counteracting-nation-state-threats>(검색일: 2024.08.15.)

작성자: AIF 서중채 부사장
(jc@aif-usa.com)



FMC, 한국의 HMM을 통제선사로 지정

FMC의 HMM 통제선사 지정 배경

- 2024년 7월 1일, 미국 연방해사위원회(Federal Maritime Commission, FMC)⁶⁾는 HMM을 통제대상 선사목록(Controlled Carrier list)에 추가함
- 이 결정은 FMC가 한국 정부의 경영 개입과 지원이 HMM의 운임 책정에 영향을 미치고, 한국 정부의 지원을 통한 HMM의 시장경쟁력 강화가 공정 경쟁을 저해할 우려가 있다고 판단한 결과임
- 실제로 HMM의 최대 주주는 HMM의 지분을 약 57.9% 소유한 한국산업은행과 한국해양진흥공사로, 한국 정부는 HMM에 대규모 금융 지원을 제공해왔음

통제대상 선사의 개념 및 규제

- 통제대상 선사는 외국 정부가 소유하거나 통제하는 화물 선사로, 선박의 소유권 또는 운영을 직·간접적으로 통제하는 경우에 해당함
- FMC는 1984년 해운법 제9조에 따라 통제 운송업체의 관행을 모니터링하며, 불공정한 운임이나 비용을 방지함
- 이와 관련하여, FMC는 통제선사의 운임을 사전에 심사하고, 불합리한 경우 이를 정지하거나 금지하며, 필요시 운임을 조정할 권한을 가짐
- 또한, 통제대상 선사는 적정 수준 이하의 요금이나 비용을 유지 또는 집행할 수 없으며, HMM은 통제선사에 지정됨에 따라 미국 내 해운 사업에서 추가적인 규제를 받게 됨
- 그 결과 통제대상 선사는 미국 항로에서 추가적인 규제를 받게 되며, 이는 영업활동에 제약을 가할 가능성이 있으며 특히 운임 신고와 심사, 자료 제출 의무 등 추가적인 규제를 준수해야 한다는 점은 운영 효율성에 영향을 미칠 수 있음
- HMM을 제외하고, 현재 통제대상 선사목록에 지정된 선사는 모두 중국 선사임

FMC 통제선사목록

선사	국적	지정일
Anji Shipping Co., Ltd.	중국	2024.07.18
HMM	대한민국	2024.07.01
Hede (HONGKONG) International Shipping Ltd.	중국	2024.02.27
Orient Overseas Container Line Ltd. (OOCL)	중국	2018.08.16
OOCL(Europe) Ltd.	중국	2018.08.16
COSCO Shipping Lines Co., Ltd.	중국	2015.11.09

자료: <https://www.fmc.gov/databases-and-publications/controlled-carrier-list/>(검색일:2024.08.14.)

⁶⁾ FMC는 1961년에 설립된 미국의 독립 정부기관으로, 해양 운송과 관련된 불공정 관행을 감시함



HMM에 대한 영향과 한국 정부의 역할

- HMM은 1957년 한·미 간 체결된 한미 우호, 통상 및 항해 조약에 따라 46 USC 40706(1)의 예외를 받을 자격이 있음
- 이에 따라 특정 상황 보고 의무(46 U.S.C. 40502(f))와 자료 제출 의무(46 U.S.C. 46106(b)(7))를 준수하면서도 제46편, 제407장의 요건에서는 면제되어 운임 변동 30일 전 신고해야 하는 목록에서 면제가 가능하여 영업에 큰 영향이 없을 것으로 보임
- 하지만 각 서비스 계약을 FMC에 제출해야 하며, 노선별 우려스러운 관행을 미국 의회에 보고해야 함
- HMM의 민영화가 성공했다면 HMM은 통제선사 지정에서 제외될 수 있었으나, 현재 상태에서는 FMC의 규제를 계속 받게 될 것임
- 앞으로 HMM이 어떤 방식으로 FMC의 규제를 준수하며 미국 시장에서 경쟁력을 유지할지 주목할 필요가 있음

46 USC 제407장: 통제선사

법률	법률 내용	설명
§40701	통제권 변경에 대한 위원회 통지	- 통제선사는 공정하고 합리적이지 않은 수준의 요금 또는 비용을 청구하거나 적용할 수 없음 - 연방해사위원회는 통제선사가 공정하고 합리적이지 않은 요금, 비용, 분류, 규칙 또는 규정의 공개를 금지할 수 있음 - 요금, 비용, 분류, 규칙 또는 규정의 공정성과 합리성을 입증할 책임은 통제선사에 있으며, 위원회에 의해 정지 또는 금지된 요금, 비용, 분류, 규칙 또는 규정은 무효이며 불법으로 간주됨
§40702	요금 기준	연방해사위원회는 통제선사의 요금, 비용, 분류, 규칙 또는 규정이 공정하고 합리적인지를 평가할 때 다른 선사의 요금 및 비용 등을 고려해야 함
§40703	요율의 유효 날짜	통제선사의 요금, 비용, 분류, 규칙 또는 규정은 공표 후 30일이 지나야 효력을 발생하며, 서비스 계약은 예외로 함
§40704	위원회 검토	- 통제선사는 위원회의 요청에 따라 요금, 비용, 분류, 규칙, 규정에 대한 필요성과 목적을 설명하는 정당성 진술서를 제출해야 함 - 위원회는 120일 이내에 요금, 비용, 분류, 규칙, 규정의 부당성과 불합리성을 결정해야 하며, 부당하고 불합리하다고 판단될 경우 해당 요금, 비용, 분류, 규칙 또는 규정을 금지할 이유를 설명하라는 명령을 발행함 - 위원회는 요금, 비용, 분류, 규칙, 규정의 발효일 전 언제든지 정지할 수 있으며, 이미 발효된 경우 최소 30일 전에 통지하고 최대 180일 동안 정지할 수 있음 - 정지된 요금, 비용, 분류, 규칙, 규정 대신 새로운 요금, 비용, 분류, 규칙, 규정을 즉시 발효할 수 있음
§40705	위원회 명령에 대한 대통령의 검토	- 위원회는 대통령에게 공표와 동시에 정지 명령 또는 최종 금지 명령을 전달해야 함 - 대통령은 명령의 효력을 중단하도록 요청할 수 있으며, 요청을 승인한 경우 중단 기간 동안 문제 해결을 위해 외국 정부와 협상해야 함
§40706	예외 조항	이 장은 미국과의 조약에 따라 국민적 또는 최혜국적 대우를 받을 자격이 있는 외국의 통제선사와 통제선사만이 취급하는 무역에는 적용되지 않음

자료: <https://uscode.house.gov/view.xhtml?path=/prelim@title46/subtitle4/partA/chapter407&edition=prelim>(검색일:2024.08.14.)



제 565조: 통제선사

법률	법률 내용	설명
§565.4	통제권 변경에 대한 위원회 통지	해상공통선사의 운영, 통제 또는 소유권이 변경되면 즉시 위원회에 서면 통지를 해야 함
§565.5	예외	통제 국가의 선박이 미국 조약에 따라 국가적 또는 최혜국적 대우를 받을 자격이 있는 경우, 또는 통제선사가 통제선사에 의해서만 취급 되는 무역에서 운영되는 경우 예외 적용됨
§565.6	일반적인 요금 및 비용 수준	통제선사는 공정하고 합리적인 수준 이하의 요금 또는 비용을 유지 하거나 적용할 수 없음
§565.7	발효일	서비스 계약을 제외하고, 통제선사의 요금, 비용, 분류, 규칙 또는 규정은 공표일로부터 30일 이내에 효력을 발생할 수 없음
§565.8	특별 허가	위원회는 정당한 이유가 있는 경우 법정 통지보다 짧은 기간 내에 요금 인상, 인하 또는 새 요금 발행을 허용할 수 있음

자료: <https://www.ecfr.gov/current/title-46/chapter-IV/subchapter-C/part-565/>(검색일:2024.08.14.)

★ 참고자료

- <https://www.fmc.gov/databases-and-publications/controlled-carrier-list/>(검색일:2024.08.12.)
- <https://www.govinfo.gov/content/pkg/USCODE-2022-title46/pdf/USCODE-2022-title46-subtitleV-partA-chap405-sec40502.pdf>(검색일: 2024.08.12.)
- <https://www.fmc.gov/articles/fmc-designates-korea-based-container-company-a-controlled-carrier/>(검색일: 2024.08.12.)
- <https://www.govinfo.gov/content/pkg/USCODE-2022-title46/pdf/USCODE-2022-title46-subtitleV-partD-chap461-sec46106.pdf>(검색일:2024.08.13.)
- <https://www.govinfo.gov/content/pkg/USCODE-2022-title46/pdf/USCODE-2022-title46-subtitleV-partA-chap407-sec40701.pdf>(검색일:2024.08.13.)
- <https://www.congress.gov/bill/98th-congress/senate-bill/47/text>(검색일:2024.08.13.)
- <https://www.tradewindsnews.com/containers/hmm-added-to-us-regulator-s-controlled-carrier-list-due-to-state-control/2-1-1670701>(검색일:2024.08.14.)
- <https://maritime-executive.com/article/fmc-lists-hmm-as-a-state-controlled-shipping-line>(검색일:2024.08.14.)
- <https://www.ecfr.gov/current/title-46/chapter-IV/subchapter-C/part-565/>(검색일:2024.08.14.)
- <https://uscode.house.gov/view.xhtml?path=/prelim@title46/subtitle4/partA/chapter407&edition=prelim>(검색일:2024.08.14.)

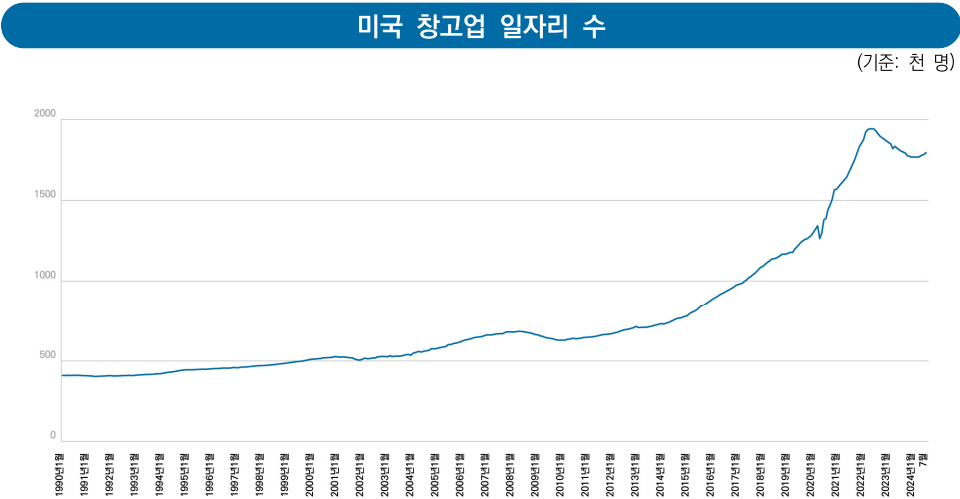
작성자: KMI-NJCU 한미물류공급망센터 김유림 초청연구원
(ykim7@njcu.edu)



아마존, 창고 업무 할당량법 위반으로 벌금 부과

창고근로자보호법안 발의 배경

- 전자상거래 시장의 폭발적 증가로 지난 10년간 미국 창고업 일자리 수가 약 3배 증가하여 200만 개에 도달함



자료: <https://fred.stlouisfed.org/series/CES4349300001>

- 창고업은 업무 특성상 사고의 확률이 다른 직종과 비교하여 두 배 이상 높음
- 전 연방 산업안전보건청(OSHA, Occupational Safety and health Administration)의 고위 공무원이었던 조던 바랍(Jordan Barab)은 모니터링 기술의 발전이 직원들의 작업 속도를 높일 수 있지만 안전성을 떨어뜨린다고 언급함
- 2021년 도입된 캘리포니아의 창고법인 AB 701은 기술 발전에 따른 안전 문제에 대응하기 위해 제정된 법으로, 기업은 직원들에게 작업량 목표를 공개하고 목표가 안전하지 않을 경우 규제기관이 개입할 수 있도록 한 법임
- AB 701과 유사한 법이 뉴욕, 워싱턴, 오리건, 미네소타에서도 통과됨
- 미네소타에서 해당 법안을 주도한 엠마 그린맨(Emma Greenman) 하원 의원은 사람들이 다치게 된 원인이 모호한 작업량 지시로 인해 기준을 모른 채 속도를 내어 일을 했기 때문이라고 지적하며 쿼터 규정7이 근로자의 안전을 위해 필요하다고 언급함
- 부상 사례가 반복되고, 규제 당국이 부상의 원인으로 작업 할당량을 지적하면서 워싱턴 D.C의 법률 입안자들은 창고근로자보호법(Warehouse Worker Protection Act, WWPA)을 도입함
- WWPA는 창고업에서 작업 할당량을 엄격히 규제하는 등의 내용을 담고 있음

창고 업무 할당량법을 위반한 아마존에 벌금 부과

- '24년 6월 캘리포니아 규제기관은 아마존이 작업량 목표를 공개하지 않았다는 이유로 약 600만 달러의 벌금을 부과했으며, 이는 창고 업무 할당량법(Warehouse Quotas Law)⁸⁾에 따른 사상 최대 규모의 벌금임

7) 직원들이 작업 할당량을 요청할 수 있으며, 해당 할당량을 충족시키지 못할 시 받게 될 징계 내용을 요구할 수 있도록 함(자료: <https://www.nytimes.com/2024/06/18/business/economy/amazon-california-productivity-quota.html>)

8) 일명 AB 701이라 함(자료: https://www.dir.ca.gov/dlse/FAQ_warehousequotas.htm)



- 할인 소매업체 달러 제너럴(Dollar General)과 식품 유통업체 시스코(Sysco)에도 유사한 벌금이 부과됨
- 아마존은 벌금에 대해 항소 중임
- 아마존은 고정 쿼터제를 사용하지 않으며, 개인 성과를 전체 팀의 성과와 비교해 장기간에 걸쳐 평가한다고 밝힘
- 더불어 직원들이 자신의 요구에 대해 관리자와 자유롭게 논의할 수 있다고 밝히며, 성과 문제로 인해 해고된 직원 또한 극히 소수에 불과하다고 주장함
- 또한, 아마존은 인체공학적으로 설계된 작업대부터 로봇 지원에 이르기까지 자사의 사고율을 줄이는 데 노력을 기울이고 있다고 언급함

➤ WWP를 반대하는 미국상업회의연합회

- 미국상공회의소(United States Chamber of Commerce, USCC)는 창고업 관련 법이 물류업에 큰 부담을 지운다고 주장하며 해당 법에 반대 입장을 표명함
- USCC의 작업장 정책 담당 부회장인 마크 프리드먼(Marc Freedman)은 창고업 관련 법이 연방 정부의 지나친 세부관리이고 기업은 근로자들의 안전을 위해 노력해왔다고 언급하며 규제 기관이 생산성을 모니터링하고 집행하는 방법을 지시하는 것은 부적절하다고 언급함
- 뿐만 아니라 프리드먼은 이러한 법은 새로운 비용을 발생시키고, 그 비용이 모두 소비자에게 전가될 수 있다고 주장함

★ 참고자료

- <https://www.context.news/money-power-people/amazon-and-other-us-companies-in-cros-shairs-on-warehouse-safety>(검색일: 2024.08.08.)
- <https://fred.stlouisfed.org/series/CES4349300001>(검색일: 2024.08.12.)
- <https://www.nytimes.com/2024/06/18/business/economy/amazon-california-productivity-quota.html>(검색일: 2024.08.12.)
- https://www.dir.ca.gov/dlse/FAQ_warehousequotas.htm(검색일: 2024.08.13.)

작성자: KMI-NJCU 한미물류공급망센터 박소연 초청연구원
(spark8@njcu.edu)

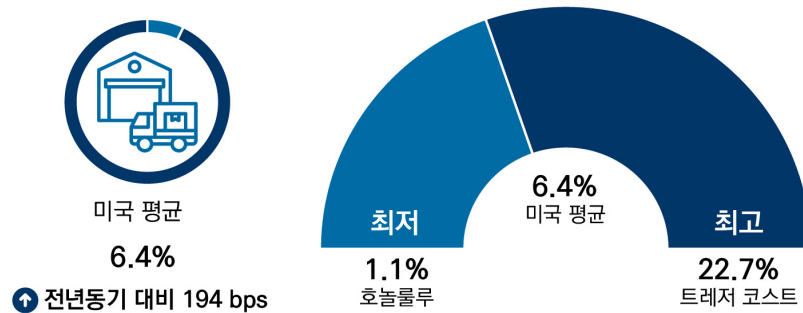


미국 산업용 부동산⁹⁾ 통계

공실률

- '24년 2분기 이전 여덟 분기 동안 11억 평방피트의 산업용 부동산 신규 공급이 이루어짐
- 지난 여덟 분기('22년 3분기~'24년 2분기) 동안 미국의 산업용 부동산 평균 공실률은 매 분기마다 증가하여 '22년 중반 3.6%에서 '24년 2분기 말 6.4%로 287bp 상승함
- 하와이의 주도인 호놀룰루(Honolulu)의 공실률은 1.1%로 가장 낮았으며, 플로리다 주 트레저 코스트(Treasure coast)의 공실률은 22.7%로 가장 높았음

미국 평균 공실률



자료: Colliers, U.S. IndustrialMarket Statistics 24Q2

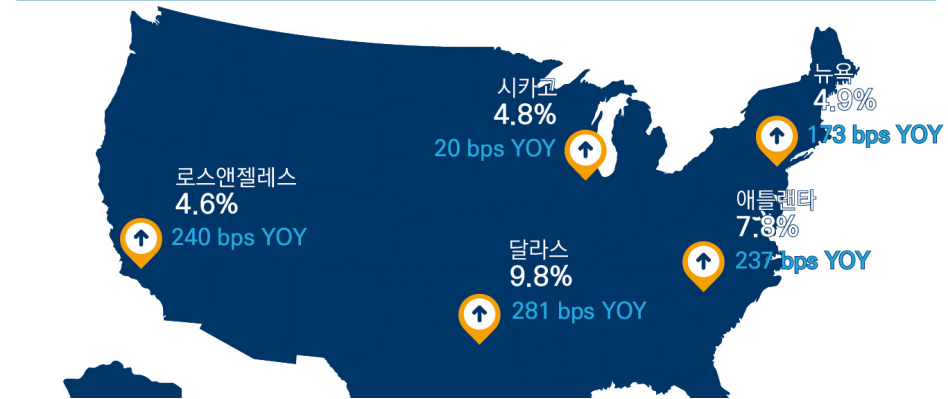
- '24년 2분기 기준 남부는 7.8%의 가장 높은 공실률을 보여주었고, 서부는 6.2%, 중서부는 5.2%, 북동부는 6.1%의 공실률을 보임
- 전년 대비 공실률은 서부 지역에서 278bp로 가장 크게 상승한 반면, 중서부 지역은 74bp로 가장 적은 상승 폭을 기록함
- 부동산 완공의 둔화와 수요 회복에 힘입어 공실률 상승 속도는 완화되기 시작했으며 향후 공실률은 5% 미만으로 유지될 것으로 보임¹⁰⁾
- 주요 물류 중심지인 로스앤젤레스(Los Angeles), 달라스(Dallas), 시카고(Chicago), 애틀랜타(Atlanta), 뉴욕(New York)의 공실률은 전년 대비 모두 증가했으며, 특히 달라스의 공실률은 281bp 상승해 9.8%에 도달함

⁹⁾ 산업용 부동산은 제조, 보관 및 유통, 플렉스 스페이스(Flex Space)라는 세 가지 하위 분류로 나뉘며, 물류부동산은 보관 및 유통 기능을 담당함. 미국에서는 대형산업공간의 약 81.1%가 보관 및 유통의 목적으로 사용되고 있으며 일반적으로 부동산업계에서는 물류부동산을 산업용부동산의 일부로 간주하며 두 용어를 혼용하여 사용함(자료: <https://www.prologis.com/what-we-do/resources/industrial-real-estate-building-types>, <https://www.colliers.com/en/news/third-party-logistics-providers-fueled-bulk-activity-at-midyear>)

¹⁰⁾ <https://www.cushmanwakefield.com/en/australia/insights/logistics-industrial-occupier-market-outlook>(검색일: 2024.08.15.)



미국 주요 물류 중심지 공실률



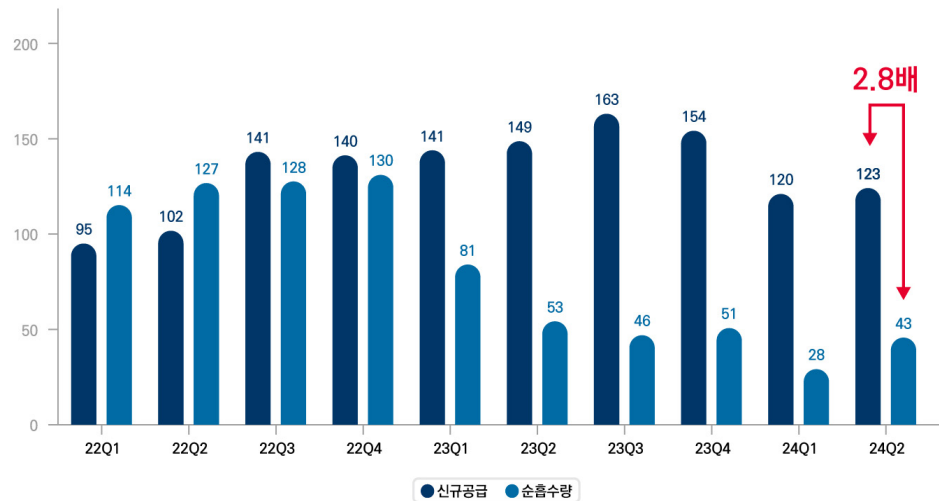
자료: Colliers, U.S. IndustrialMarket Statistics 24Q2

> 수요 및 공급

- 순흡수량¹¹⁾으로 측정된 수요는 '24년 2분기에 4,300만 평방피트로, 1분기 대비 53% 증가함
- '24년 4월부터 6월 사이 77개의 시장 중 10개 시장은 순흡수량이 100만 평방피트를 초과하며 순흡수면적의 증가를 보여줌
- 신규 공급은 소폭 증가하여 1억 2,300만 평방피트에 달했지만, 착공이 줄면서 향후 신규 공급은 감소할 것으로 예상됨
- 임차 수요와 신규 공급 간 격차는 '24년 하반기부터 줄어 '25년 초에는 균형에 접어들 것으로 예상됨

신규 공급 및 순흡수량

(기준: 백만 평방피트)



자료: Colliers, U.S. IndustrialMarket Statistics 24Q2

- 주요 물류 중심지인 로스앤젤레스(Los Angeles), 시카고(Chicago), 피닉스(Phoenix), 애틀랜타(Atlanta)는 전년 대비 순흡수량이 증가함
- 시카고의 순흡수량이 9.5MSF¹²⁾로 가장 높았으며, 로스앤젤레스는 전년 대비 12.2MSF 증가로

11) 특정 기간 동안 실제 점유된 평방피트의 합계액에서 실제 공실이 된 평방피트의 합계액을 차감한 값임(자료: <https://www.jll.ca/en/trends-and-insights/cities/how-is-net-absorption-calculated>)



가장 큰 폭의 상승을 기록함

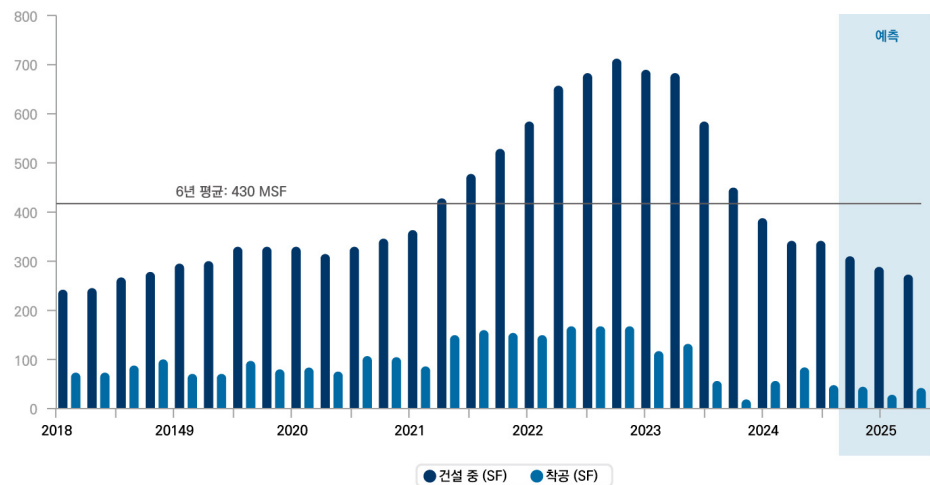
- 반면 사버나(Savannah)와 휴스턴(Houston)의 순흡수량은 전년 대비 각각 0.9MSF, 0.2MSF 만큼 소폭 감소함

> 건설 활동

- '24년 2분기 기준 3억 4천 2백만 평방피트의 산업용 부동산이 건설 중이며, 이는 1년 전의 6억 8천 1백만 평방피트에 비해 50% 감소한 수치임
- 주요 물류 중심지에서도 적게는 전년 대비 23%, 많게는 65% 건설 활동량이 감소함
- 건설 중인 부동산 대부분은 맞춤형(Build-to-Suit) 부동산 또는 제조업 관련 프로젝트임
- 건설 파이프라인은 연말까지 3억 평방피트 아래로 떨어질 것으로 예상됨
- 공실률이 안정되고 다시 감소하기 시작하면 새로운 개발 주기가 시작될 것임

신규 공급 및 순흡수량

(기준: 백만 평방피트)



자료: Colliers, U.S. IndustrialMarket Statistics 24Q2

> 임대료

- 산업용 부동산 임대료는 꾸준히 상승 중임
- 최근 몇 분기 동안 임대료가 과도하게 상승한 해안 지역의 임대료는 감소함
- 창고 및 유통 공간의 평균 요구 임대료는 평방피트당 10.14달러 NNN¹³⁾으로 전년 대비 7% 상승했으며, '25년에는 5%의 임대료 성장이 예상됨¹⁴⁾
- 이는 '22년과 '23년 평균 15~20%의 연 임대료 상승률에 비해 낮은 수준임
- 로스앤젤레스를 제외한 다른 물류 중심지의 임대료는 일제히 상승했고, 로스앤젤레스와 뉴욕 그리고 샌프란시스코는 평방피트당 평균 16달러 이상의 높은 임대료를 요구함

¹²⁾ Million Square Feet로 백만 제곱피트를 의미함

¹³⁾ Triple Net Lease의 약자로, 임대료 외에도 세금, 보험, 유지보수 비용이 추가로 발생하는 임대 계약 형태를 의미함(자료: <https://www.investopedia.com/terms/t/triple-net-lease-nnn.asp>)

¹⁴⁾ <https://www.cushmanwakefield.com/en/australia/insights/logistics-industrial-occupier-market-outlook>(검색일: 2024.08.15.)



주요 물류 중심지 임대료

\$ 17.61 로스앤젤레스	\$ 16.88 뉴욕	\$ 16.50 샌프란시스코 베이 에어리어	\$ 9.67 휴스턴	\$ 9.30 달라스	\$ 8.85 애틀랜타	\$ 7.64 시카고
--------------------	----------------	-------------------------------	----------------	----------------	-----------------	----------------

자료: Colliers, U.S. IndustrialMarket Statistics 24Q2

★ 참고자료

- <https://www.colliers.com/en/research/nrep-us-industrial-market-statistics-q2-2024>(검색일: 2024.08.08.)
- <https://www.prologis.com/what-we-do/resources/industrial-real-estate-building-types>(검색일: 2024.08.08.)
- <https://www.colliers.com/en/news/third-party-logistics-providers-fueled-bulk-activity-at-midyear>(검색일: 2024.08.14.)
- <https://www.jll.ca/en/trends-and-insights/cities/how-is-net-absorption-calculated>(검색일: 2024.08.12.)
- <https://www.investopedia.com/terms/t/triple-net-lease-nnn.asp>(검색일: 2024.08.12.)
- <https://www.cushmanwakefield.com/en/australia/insights/logistics-industrial-occupier-market-outlook>(검색일: 2024.08.15.)

작성자: KMI-NJCU 한미물류공급망센터 박소연 초청연구원
(spark8@njcu.edu)



미국 외항해운개혁법 2022 이후 시장 동향과 전망

➤ 미국은 2022년 자국의 외항해운개혁법을 개정하여 글로벌 공급망 주도권 확보를 통해 자국 시장 보호를 추진하고 있음

- 과거 미국의 해운 관련법은 자유무역주의에 근거한 시장개방 기조였으나 트럼프 정부시절부터 보호주의 색채로 전환하였고 코로나 팬데믹 이후 외항해운개혁법 2022 개정과 함께 자국시장 보호 기조가 강화됨
- 해당 개정법안은 2022년 양원 공동합의로 입법과 의결 절차를 거쳤는데 미국 감독기관의 권한 확대를 통한 시장주도가 주요 골자임¹⁵⁾
- 미국은 코로나 팬데믹 이후 발생한 물가 급등의 주요 원인 중 하나로 100% 외국계로 이루어진 글로벌 컨테이너 선사의 부당이익 때문이라고 인식함¹⁶⁾
- 결국 미국 선사협의체와 외항 선사의 반대에도 불구하고 화주단체의 지지를 입은 미국 의회는 2022년 6월 외항해운개혁법(OSRA 2022)을 개정 공표하였음

➤ 미국은 외항해운개혁법 2022를 통해 다수의 규제 장치들을 만들었고 연방해사위원회(FMC)가 외항선사를 관리·감독하도록 함

- 미국은 코로나 팬데믹 당시 촉발된 항만 혼잡으로 배후연계 물류문제¹⁷⁾, 항만 노조 파업 문제¹⁸⁾ 등과 맞물려 미국 수출입 업자들의 운임 부담의 상승 문제가 발생하였음
- 미국 연방해사위원회(Federal Maritime Commission, FMC)¹⁹⁾는 당시 미국 수출입화물의 해상운임이 약 5~10배 폭등했고, 이를 미국 소비자 물가 상승과 자국 수출기업들의 경쟁력 하락의 원인으로 판단하여 외항선사의 해상운임과 항만관련 추가운임 부과에 대한 조사를 실시함²⁰⁾²¹⁾
- 미국은 자국 화주 주도로 2022년에 외항해운개혁법을 개정하여 자국시장 보호와 수출 강화를 위해 코로나 팬데믹 당시 폭등한 해상운임에 대응하고자 함
- 미국의 외항해운개혁법 2022는 코로나 팬데믹 당시 미국 경제가 직면한 문제 상황을 극복하고 여타의 글로벌 공급망 리스크 영향에 유연하게 대응하고자 만들어짐
- 그러나 코로나 팬데믹 이후 해당 법안은 100% 외국계로 구성된 글로벌 외항 선사를 관리하거나 규제하는 수단으로 점차 부상하고 있음

15) 이성우 외, 미국 해운정책의 현재와 미래: 시장보호와 기후변화 대응, KMI 동향분석, V196, 2024.3, p.1

16) <https://www.marinelog.com/news/president-signs-ocean-shipping-reform-act-into-law>(검색일: 2024.4.31.)

17) 바이든이 코로나 당시 미국 서안 항만과 배후 물류망 연결 문제로 인한 심각성을 언급하면서 인프라 법안 제정 요청(<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/11/23/fact-sheet-the-bipartisan-infrastructure-law-will-revitalize-main-street/>; <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/11/06/fact-sheet-the-bipartisan-infrastructure-deal/#:~:text=The%20legislation%20invests%202417%20billion,and%20other%20low%2Dcarbon%20technologies>, 검색일: 2024.7.15.)

18) 미국 서부연안 항만노조인 ILWU(International Labor and Warehouse Union)는 1937년 설립된 대규모 노조로 미국 동부연안 노조인 USMX(The International Labor and Warehouse Union)보다 강성으로 미 서부와 아시아 국가들 간의 물류흐름에 장애가 빈번했음(Logan, Nick, "What Is Port Automation - and Why Are Striking Workers Concerned about It? | CBC News," CBCnews, 13 July 2023, www.cbc.ca/news/canada/bc-port-strike-automation-1.6900521, 검색일: 2024.7.5.)

19) FMC(Federal Maritime Commission)는 미 연방해사위원회로 1961.8.12. 설립, 외국 선사들의 활동이 미국 수출업자나 소비자들에게 불공정하지 못하게 미국 해운 상거래를 총괄관리·규제하고 있음(<https://www.fmc.gov/about-the-fmc/our-history>, 검색일: 2024.7.5.)

20) <https://www.nytimes.com/2022/03/21/business/economy/inflation-biden-shipping.html>(검색일: 2024.7.1.)

21) 2022년 화주대상 약 20억 달러의 항만 화물보관 지연요금 및 체선료 발생(<https://www.supplychaindive.com/news/fmc-plans-to-enforce-the-ocean-shipping-reform-act-in-2023/641643/>, 검색일: 2024.8.5.)



미국 외항해운개혁법 2022 이후 시장 동향과 전망

▶ 삼성전자 미국법인이 역대 최대 규모의 민원을 HMM 대상으로 미국 연방해사위원회에게 제기함

- 2024년 6월 5일 삼성전자 미국법인(Samsung Electronics America, 이하 삼성전자)은 HMM을 상대로 미국 연방해사위원회(FMC)에 초과보관료(Demurrage) 및 반환연체료(Detention)를 통해 과도한 요금을 청구했다고 이의를 제기함
- 삼성전자는 2020년 중반부터 HMM이 내륙운송 과정에서 공정하고 합리적인 서비스를 제공하지 않고 반복적인 문제를 일으켜 자사 상품이 해상과 복합물류과정에서 소비자에 적시 배송을 못했고 이로 인해 발생하는 초과보관료 및 반환연체료를 청구했다고 주장함
- 삼성전자는 이전에 중국 COSCO, 홍콩 OOCL, 이스라엘 ZIM, 한국 SM Line에 유사한 배상 청구를 했으며, 해당 이의 건에 비해 이번 HMM 관련 이의는 규모면에서 700만 달러 이상임²²⁾
- HMM은 동년 7월 1일 미 캘리포니아주 지방법원에 삼성전자를 대상으로 계약의무 위반사항에 대해 1,300만 달러 규모의 손해배상 소송을 제기하였는데 주요 내용은 삼성전자가 HMM으로부터 받은 화물서비스 비용을 지불하지 않았다고 함
- 미국의 외항해운개혁법 2022는 기본적으로 미국 화주 보호와 외항선사 관리를 통한 인플레이션 해결이 목적이어서 다수의 전문가들은 삼성전자와 HMM 간의 분쟁은 기존 사례와 유사하게 삼성전자의 우세로 흘러갈 가능성이 높다고 보고 있음
- 특히 외항해운개혁법 2022에 따라 선사인 HMM이 초과보관료와 반환연체료의 적정성(reasonableness)을 입증할 책임이 있어 화주인 삼성전자에 비해 불리한 상황임
- 그러나 외항해운개혁법 2022를 통한 외항선사에 대한 통제와 관리 강화는 글로벌 공급망 리스크 심화로 몸살을 앓고 있는 미국 경제가 화주와 선사 간의 지속적인 충돌로 실익이 없을 가능성도 존재함

▶ 한편, 미 연방해사위원회는 한국 선사인 HMM을 통제선사(Controlled Carrier) 목록에 추가함

- 2024년 7월 1일, 미국 연방해사위원회는 한국 HMM을 '통제선사(Controlled Carrier)' 목록에 추가함
- HMM의 최대 주주는 한국산업은행과 한국해양진흥공사로 두 기관의 HMM 지분이 약 57.9%로 미국 연방해사위원회는 HMM이 한국 정부의 직접적인 통제를 받고 있다고 판단함
- '통제선사(Controlled Carrier)'란 외국 정부가 직접 또는 간접적으로 소유하거나 통제하는 해운업체를 의미하고 해당 업체는 자국 정부의 지원을 받아 비정상적인 낮은 운임으로 공정 경쟁을 저해할 우려가 있어 외항해운개혁법에서 규제를 하는 것임
- 현재 '통제선사'는 대부분 COSCO, OOCL, HEDE, ANJI 등 중국계 선사들임
- HMM은 '통제선사'로 지정됨에 따라 미국 비즈니스에서 연방해사위원회의 운임 신고 및 심사, 운임 조정 등 각종 추가 규제 조치들을 받아야 함
- 다만, 이번 '통제선사' 지정으로 인해 HMM은 특정상황 보고의무(46 U.S.C. 40502(f))와 자료 제출의무(46 U.S.C. 46106(b)(7))²³⁾를 준수해야 하나 1957년 한미 간에 체결된 우호, 통상 및 항해 조약에 따라 HMM은 46 USC 40706(1)의 예외를 받을 수 있어 제46편, 제407장의 요건에서 면제됨²⁴⁾
- 그러나 이것이 HMM에 대한 연방해사위원회의 감시가 전면 배제된다는 것이 아니고 연방해사위원회는 언제든지 HMM을 운임과 경쟁행위 문제로 이의를 제기할 수 있음

22) <https://www.freightnews.co.za/article/samsung-files-landmark-fmc-case-against-hmm>(검색일: 2024.8.5.)

23) <https://www.govinfo.gov/content/pkg/USCODE-2022-title46/pdf/USCODE-2022-title46-subtitleIV-partD-chap461-sec46106.pdf>(검색일: 2024.8.7.)

24) <https://www.fmc.gov/articles/fmc-designates-korea-based-container-company-a-controlled-carrier/>(검색일: 2024.8.11)



미국 외항해운개혁법 2022 이후 시장 동향과 전망

▶ 외항해운개혁법 2022의 공급망 관리 실행방안인 FLOW(Freight Logistics Optimization Work)로 가상 물류인프라 구축 중임

- FLOW는 미국 교통부(USDOT) 주관으로 2022년 3월 미국 공급망 대란의 원인을 추적하고 감시하기 위해 화주와 물류기업들로 구성된 회원사들을 통해 미국 수출입 화물 흐름을 모니터링하고 정보를 공유하고 있는 시범사업임
- 참여기업은 화주(Albertsons, Becton Dickinson, Best Buy, Dollar General, GE Appliances, Home Depot, Land O'Lakes, Lowe's, Nike, Ralph Lauren, Samsung, Target, The Gap, Tractor Supply Co., TrueValue, Walmart 등), 해운선사(CMA CGM, Evergreen Shipping Agency, Hapag-Lloyd, Maersk, Mediterranean Shipping Company, Ocean Network Express, Wan Hai 등)이며, 종합운송장비 제공사, 물류단지관리업체, 항만터미널운영사, 트럭운송사, 철송사 등이 참여 중임²⁵⁾
- 2024년 3월 FLOW는 처음으로 참여자들에게 내륙-항만(사버나, LA 등)을 통과하는 화물의 목적지, 창고위치, 원산지 등의 정보를 제공하는 등 물류 가시성을 높이는 서비스를 실시함
- 미국 정부는 FLOW를 통해 참여자들의 정보를 제공받아 장기적으로 디지털 물류인프라를 구축하여 공급망 리스크에 대응하고자 함
- 다만, FLOW 사업은 참여하는 기업에게만 정보를 제공하는 상황으로 참여하지 않은 기업들에게는 상대적인 정보 접근과 서비스 제한이 따를 것으로 보여 향후 또 다른 규제 수단이 될 수 있음
- 현재 한국 외항 선사들은 외항해운개혁법 2022의 실행방안 중 하나인 FLOW에 참여하고 있지 않음

▶ 미국 외항해운개혁법 2022 이후 한국 외항선사를 포함한 글로벌 외항선사들에게 압박 요인으로 부상하고 있으며, 미 대선 이후 심화할 수 있음

- 미국 외항해운개혁법 2022에 대한 우려²⁶⁾가 최근 현실화되어 한국 외항선사를 포함한 글로벌 외항선사들에게 압박요인으로 부상하고 있음
- 한국은 무역대국으로 경제의 중심이 수출에 있으며, 미국은 한국의 최대 수출국이자 투자국인데 이를 연결해주는 국적선사는 한국 경제의 핵심이라 할 수 있음
- 그러나 미국 외항해운개혁법 2022는 한국 국적선사에 지속적인 압박요인으로 현지 시장에서 경쟁력 약화 요인이 될 수 있음
- 최근 미국 동부지역 항운노조(The International Longshoreman's Association, ILA)의 파업이 오는 9월 30일로 예상되고 있어 바이든 행정부와 ILA간 충돌이 한국 선사를 포함한 외항선사들한테 어떤 영향으로 다가올지 우려됨²⁷⁾
- 미 정부와 ILA가 원만하게 합의가 된다면 별문제가 없겠지만 이 과정에서 외항선사들에게 희생을 강요할 가능성이 높고 그 압박 수단으로 외항해운개혁법 2022를 활용할 수도 있을 것임
- 특히 오는 11월 5일 미국 대선 결과에 따라 해당 법의 압박은 강화될 가능성이 높음

²⁵⁾ <https://www.bts.gov/flow>(검색일: 2024.8.14.)

²⁶⁾ 이성우 외, 미국 해운정책의 현재와 미래: 시장보호와 기후변화 대응, KMI 동향분석, v196, 2024.3, pp.14~15.

²⁷⁾ <https://wsj.com/opinion/on-the-waterfront-an-election-wild-car>(검색일: 2024.8.15.)



미국 외항해운개혁법 2022 이후 시장 동향과 전망

▶ 한국 정부의 국적선사 정책 제고와 국적선사 자력 경쟁력 제고 방안이 필요함

- 한국 정부 차원에서 국가 무역정책과 연계한 국적선사의 경쟁력 제고 방안과 함께 국적선사의 자력갱생을 위한 경쟁력 제고 방안이 동시에 이루어져야 함
- 한국 정부는 국가의 경쟁력 제고를 위해 한국 화주기업과 물류기업(선사 포함) 간의 상생 협의체를 마련하여 무역 활동에서 양자의 상생을 위한 협업체계를 마련해야 함²⁸⁾
- 미국에서 일어난 삼성전자와 HMM의 분쟁 상황 등을 반면교사로 삼아 한국 화주기업과 물류기업이 해외시장에서 지속적으로 공생할 수 있는 방안을 마련해야 함
- 국적선사의 글로벌 경쟁력 제고를 위해서는 정책이나 제도적 틀은 정부가 만들지만 시장활동은 기업이 자유롭게 할 수 있도록 국적선사의 매각이나 다른 민영화 방안에 적극적인 노력을 기울일 필요가 있음
- 국적선사 입장에서는 미국 시장의 급변하는 동향에 적극 대응할 수 있는 방안을 강구해야 하며, FLOW와 같은 미국 정부가 주도하는 사업에 적극적으로 참여할 필요가 있음
- 특히, 미국 대선 이후 정치적 이슈에 대해 시나리오별 대응 전략을 수립하여 다가올 변화에 유연하게 대응할 필요가 있음

★ 참고자료

- 이성우, 이은수, 손진홍, 최건우, "미국 해운정책의 현재와 미래 : 시장보호와 기후변화 대응", 「KMI 동향분석」, v196, 한국해양수산개발원, 2024.3
- 이성우, 강무홍, 최건우, 신수용, 남상욱, 김경유, 경희권, 김성진, 「글로벌 공급망 리스크 대응 물류망 최적화 방안 연구: 한국-북미 물류공급망 중심」, 한국해양수산개발원, 2023.
- <https://www.marinelog.com/news/president-signs-ocean-shipping-reform-act-into-law>(검색일: 2024.4.31.)
- <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/11/23/fact-sheet-the-bipartisan-infrastructure-law-will-revitalize-main-street/>; <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/11/06/fact-sheet-the-bipartisan-infrastructure-deal/#:~:text=The%20legislation%20invests%20%2417%20billion,and%20other%20low%2Dcarbon%20technologies>(검색일: 2024.7.15.)
- Logan, Nick. "What Is Port Automation - and Why Are Striking Workers Concerned about It? | CBC News." CBCNews, 13 July 2023, www.cbc.ca/news/canada/bc-port-strike-automation-1.6900521(검색일: 2024.7.5.)
- <https://www.fmc.gov/about-the-fmc/our-history>(검색일: 2024.7.5.)
- <https://www.nytimes.com/2022/03/21/business/economy/inflation-biden-shipping.html>(검색일: 2024.7.1.)
- <https://www.supplychaindive.com/news/fmc-plans-to-enforce-the-ocean-shipping-reform-act-in-2023/641643/>(검색일: 2024.8.5.)
- <https://www.freightnews.co.za/article/samsung-files-landmark-fmc-case-against-hmm> (검색일: 2024.8.5.)
- <https://www.govinfo.gov/content/pkg/USCODE-2022-title46/pdf/USCODE-2022-title46-subtitleIV-partD-c-hap461-sec46106.pdf>(검색일: 2024.8.7.)
- <https://www.fmc.gov/articles/fmc-designates-korea-based-container-company-a-controlled-carrier/> (검색일: 2024.8.11)
- <https://www.bts.gov/flow>(검색일: 2024.8.14.)
- <https://wsj.com/opinion/on-the-waterfront-an-election-wild-car>(검색일: 2024.8.15.)

²⁸⁾ 이성우, 강무홍, 최건우, 신수용, 남상욱, 김경유, 경희권, 김성진, 「글로벌 공급망 리스크 대응 물류망 최적화 방안 연구: 한국-북미 물류공급망 중심」, 한국해양수산개발원, 2023, pp.196~197.



미국 외항해운개혁법 2022 이후 시장 동향과 전망

- Congressional Research Service, "Industrial Policy and International Trade", 2024.2.14.
- Deese, Brian, "Remarks on Executing a Modern American Industrial Strategy", White House, 2022.10.13.
- Foray, D., Smart Specialization: Opportunities and Challenges for Regional Innovation Policy, Routledge, 2015.
- Manak, Inu, "The Curse of Nostalgia: Industrial Policy in the United States", Council on Foreign Relations, 2024.1.22
- Muro, M., R. Maxim, J. Parilla, and X. Briggs, "Breaking Down an \$80 Billion Surge in Place-Based Industrial Policy", Brookings, 2022.
- Slattery, C. and O. Zidar, "Evaluating State and Local Business Incentives", Journal of Economic Perspectives, 34(2), 90-118.
- Tucker, T. N., "Everything Is Climate Now: New Directions for Industrial Policy from Biden's Supply Chain Reports", Roosevelt Institute, 2022.

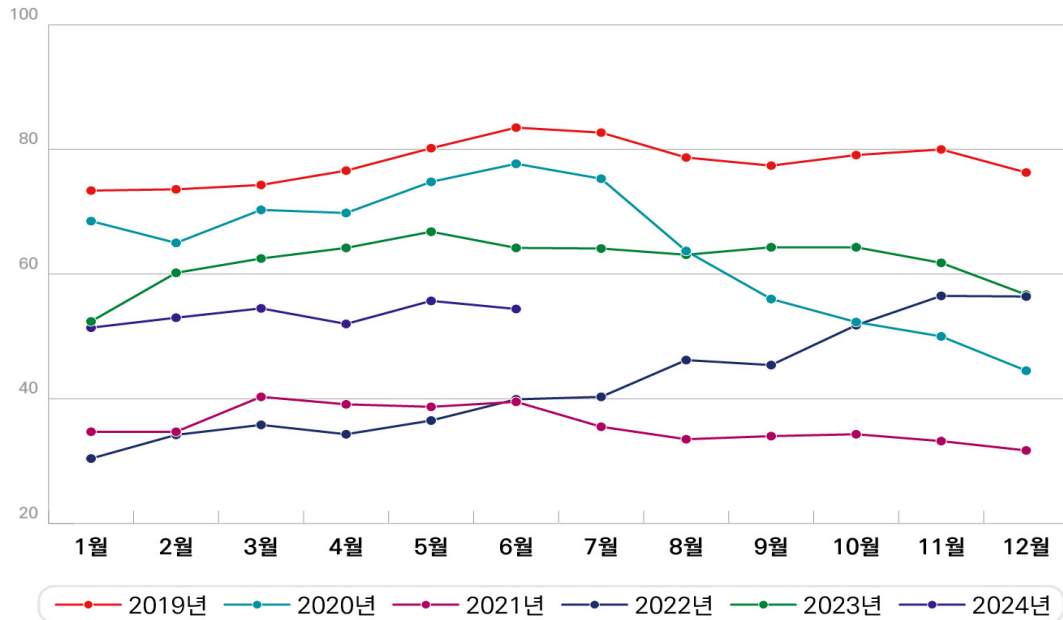
작성자: KMI-NJCU 한미물류공급망센터 이성우 센터장
(waterfront@njcu.edu)





물류 공급망 안정 지표

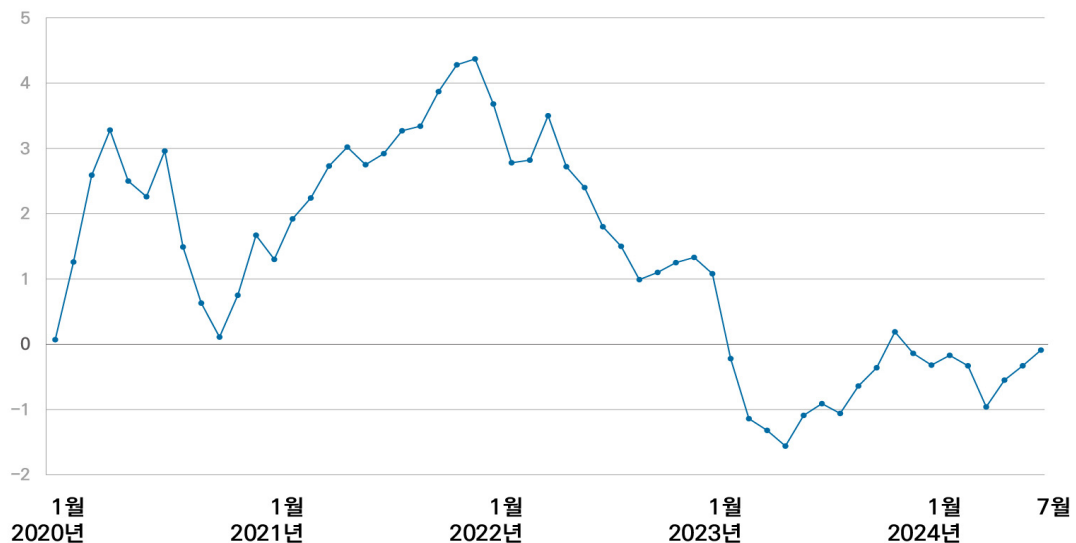
글로벌 선박 정시성 지수(Global Schedule Reliability)



주: 선박이 제때 항구에 도착하는 비율을 뜻함

자료: <https://www.sea-intelligence.com/press-room/277-global-schedule-reliability-continues-to-stay-within-50-55>(검색일: 2024.08.15.)

글로벌 공급망 압력 지수(Global Supply Chain Pressure Index)



주: 평균값 0을 기준으로, 지수가 0 이상일 경우 공급망 압력이 증가해 글로벌 경제에 부정적임을 나타냄

자료: <https://www.newyorkfed.org/research/policy/gscpi#/interactive>(검색일: 2024.08.15.)

