

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

Contents

▶ 국제물류 통계

- Zara 모기업 스페인 인디텍스, 물류 인프라 확장에 18억 유로 투자 계획

▶ 공지사항

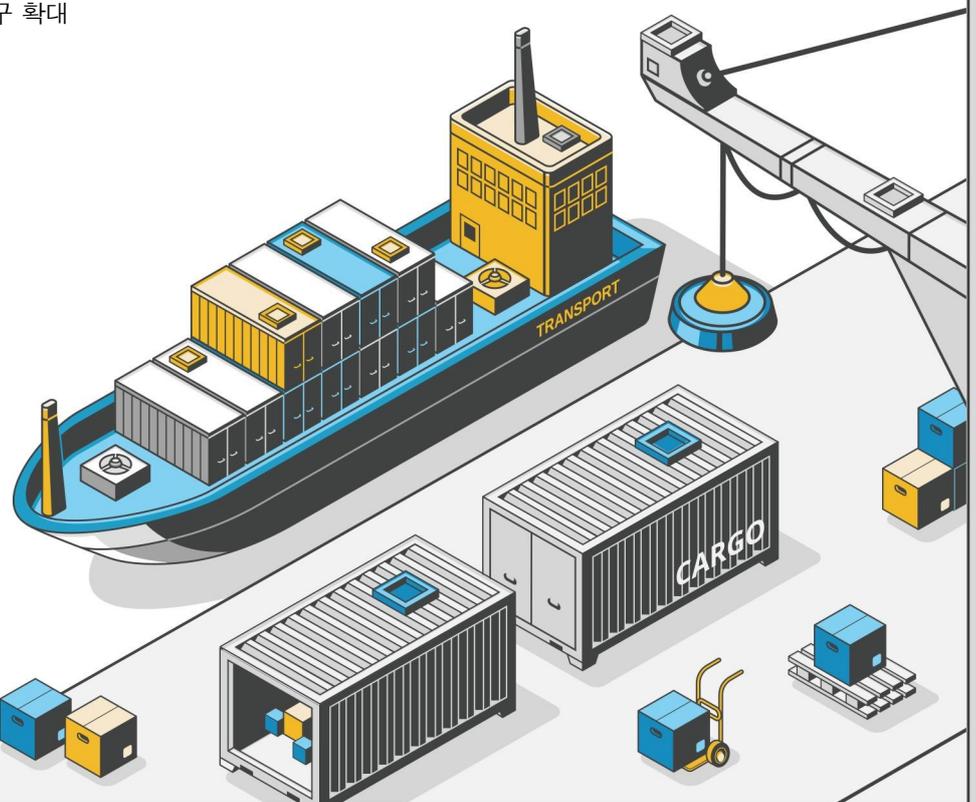
- “국제물류 정보포탈” 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 유럽 물류시장 동향

- EU 포장·포장재 폐기물 규정, 신선 농산물 공급망 지속가능성 저해 우려

▶ 미주·중남미 물류시장 동향

- 물류 효율성 위해 길어진 화물열차... 안정성은 딜레마
- 미국 펜실베이니아 동부서 화물열차 3대 충돌... 화물 관리 개선 요구 확대



Zara 모기업 스페인 인디텍스 물류 인프라 확장에 18억 유로 투자 계획

- ▶ 자라(Zara)를 소유한 스페인 의류회사 인디텍스(Inditex)는 최근 2023년 전체 실적을 발표했으며, 자사의 매출과 순이익이 사상 최고치를 기록했다고 밝힘

 - Inditex의 매출이 10.4% 증가한 359억 유로에 달해 사상 최대치를 기록한 것으로 나타남
 - 2024년의 매출 상승세도 기대가 되는데 올해 2월 1일부터 3월 11일까지 최근 몇 주간의 매출이 이미 전년 동기 대비 11% 증가했기 때문임
 - 또한 올해 1월 말까지 3개월 동안의 매출이 전년 동기 대비 8.6% 증가한 104억 유로를 기록하면서 5%의 주가 상승을 견인함
 - Inditex의 주 브랜드인 Zara의 경우 2023년 매출이 전년 대비 30.3% 증가한 54억 유로를 기록함
- ▶ Inditex는 Zara와 더불어 Pull&Bear, Bershka, Stradivarius, Massimo Dutti, Oysho 등을 소유하고 있음

 - Inditex는 H&M과의 오랜 경쟁 속에서 보다 스타일리시한 디자인에 중점을 두는 동시에 가격을 점진적으로 인상해 왔음
- ▶ Inditex는 자사의 매출 상승에 힘입어 물류 인프라 확장에 18억 유로를 투자할 계획을 밝힘

 - 이 같은 이례적인 투자는 물류 운영을 강화하기 위한 일환으로 향후 2년간 유통 센터에 18억 유로(연간 9억 유로)를 투자할 예정임
 - 이를 통해 Zara의 새로운 유통 센터가 설립될 뿐만 아니라 네덜란드의 기존 Zara 허브도 확장될 예정이며, 해당 프로젝트는 이르면 2025년도 하반기부터 가동될 예정임¹⁾
 - 또한 2024년에 개장 예정인 192개의 신규 매장, 노후화된 매장의 리모델링 또는 확장, 전자 상거래 운영 업그레이드(기술 및 온라인 플랫폼 개선) 등에도 18억 유로를 투자할 예정임
- ▶ Inditex는 이번 물류 인프라 투자를 통해 고객들에게 더 나은 서비스를 제공할 예정임

 - 이번 물류 인프라 확장을 통해 고객들이 구매하는 제품을 원하는 시간(when), 장소(when), 방법(how)에 기반해 제공할 예정임

참고자료 : <https://www.ft.com>, (검색일: 2024.3.18.)

신수용 연구위원

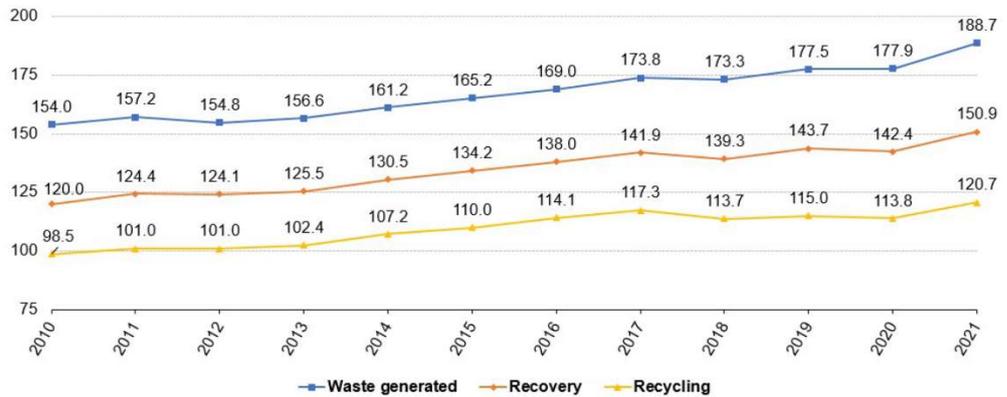
051-797-4780, shinsy@kmi.re.kr

1) 현재 Zara의 경우 90개국 이상에 약 5,700개의 매장을 보유하고 있지만 대부분의 의류는 매장에 도착하거나 온라인 주문으로 배송되기 전에 스페인의 유통 센터를 거쳐야 하는 구조를 지니고 있음

EU 포장·포장재 폐기물 규정, 신선농산물 공급망 지속가능성 저해 우려

- ▶ 1990년대부터 EU에서는 포장 관련 법안을 제정하는 등, 포장 폐기물을 줄이기 위해 다양한 조치를 하고 있으나, 온라인 구매, 택배 배송 및 OTG(on-the-go) 소비의 증가로 포장 폐기물량은 지속해서 증가하고 있음
 - 생활폐기물(MSW, Municipal solid waste)의 1/3이 포장에 기인한 것으로 나타남
 - 2021년 EU에서는 84.3백만 톤의 포장 폐기물이 발생했으며, 2010년에 비해 약 24% 증가한 수치임
 - 구체적으로 1인당 약 188.7kg의 포장 폐기물을 배출하는데, 이는 매일 한 사람이 500g의 포장 폐기물을 발생시킨 것과 같은 수치임(크로아티아 주민 1인당 73.8kg, 아일랜드 주민 1인당 246.1kg 등 국가별로 상이함)
 - 2010년부터 2021년까지를 살펴보면 EU의 주요 포장 폐기물은 '종이 및 판지'(2021년 3,400만 톤)였으며, 플라스틱(1,610만 톤), 유리 포장 폐기물(1,560만 톤)이 그 뒤를 이음

2010-2021, EU 포장 폐기물 발생, 회수 및 재활용 추이 (kg/인)



자료: <https://www.europarl.europa.eu>, (검색일: 2024.3.14.)

- ▶ 상품 보호, 운반의 편리성 등 포장의 기능에도 불구하고, 포장재의 생산과정과 소비 후 포장 폐기물은 환경에 심각한 영향을 끼치므로 EU는 회원국의 포장 폐기물 처리 현황을 조기에 감시하고, 포장 폐기물 관리에 어려움을 겪는 국가를 지원하기 위해 노력해 옴
 - 포장재 매립은 토양을 오염시키며, 해양 쓰레기의 절반은 포장재인 것으로 나타남
 - EU에서는 종이의 50%가 포장에 사용되고 있으며, 포장으로 인한 이산화탄소 배출량은 소규모 EU 국가의 배출량과 동일함
 - 포장 폐기물의 재활용률은 2010년 대비 23% 증가했지만, 계속 늘어나는 포장 폐기물량을 쫓아가기에는 부족한 실정임

- 제대로 수거되지 않거나 분리배출 되지 않아 재활용이 불가능한 포장재, 재활용 관련 시설 부족 및 절차 부재로 인해 EU의 여러 국가가 EU의 재활용 목표 달성에 어려움을 겪고 있음

● 이에 EU 집행위원회는 1994년부터 순환경제실행계획의 일부로 시행해 온 포장 및 포장재 폐기물 지침(PPWD, Packaging and Packaging Waste Directive)을 규정(PPWR, Proposal for a Packaging and Packaging Waste Regulation)'으로 강화하는 개정안에 잠정 합의(2024.3.4)했음

- 포장의 전체 수명주기를 고려하는 조치를 포함함
- 포장 및 폐기물 감소 목표와 특정 포장 구성을 제한함
- 식품접촉물질에 '영원한 화학물질(never chemicals)'로 불리는 과불화화합물(PFAS)을 금지함

PPWD와 PPWR 비교

PPWD	PPWR
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 본 지침의 목적은 포장 및 포장 폐기물 관리에 관한 국가별 정책의 조화를 꾀하고, 환경 보호 수준을 향상하는 데 있음 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 본 규정의 목적은 포장 폐기물을 줄이는 것을 최우선으로 하고, 재활용 비율 향상 및 재활용 자재 시장 활성화에 있음
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 해당 지침은 선택 사항으로 회원국에 따라 다양한 방식과 기간을 적용할 수 있음 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 회원국이 의무적으로 규정을 이행해야 함
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 폐기물 감소 목표에 대해서는 제한적인 초점이 맞추어진 반면, 포장 폐기물 재활용 목표에 더욱 중점을 둠 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EU 회원국의 폐기물 감소 목표 달성 및 '과대포장'을 해결하기 위한 조치
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 일회용 플라스틱 지침(SUPD, Single Use Plastic Directive) 금지 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SUPD의 기존 금지 사항 보완 및 추가적인 포장 금지
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 재활용 가능성(Recyclability)에 대한 정의가 없음 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 모든 포장재는 재활용할 수 있어야 함. 'Design for Recycling(DfR)' 위임법안의 일부에 재활용 규모 등과 같은 용어가 포함
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 회원국별로 생산자책임재활용제도(EPR, Extended Producer Responsibility)를 임의로 시행 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 포장재 재활용성 인증서 유무 및 재활용 함량을 바탕으로 모든 회원국의 친환경 조절(eco-modulated) EPR 요금을 조율함
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 재활용 함량 목표치가 없음 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2030년과 2040년 플라스틱 포장에 대한 최소 재활용 함량 목표치를 설정하고, 구체적 목표는 위임법으로 작성됨
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 재사용이나 리필(refill)에 초점을 두지 않음 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 재사용 및 리필 가능 포장으로 제공되는 포장 비율에 대한 2030년, 2040년 목표치를 설정함
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 의무적인 라벨링이 없음 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 재활용 함량을 포함한 성분 구성에 대한 라벨링 체계 마련 및 폐기, 분류 및 재사용에 대한 지침을 소비자에게 제공됨
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 보증금 반환 제도(DRS, Deposit return schemes)에 대한 언급 없음 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 최대 3리터의 모든 일회용 플라스틱 및 금속 음료 용기에 2029년 1월 1일까지 의무 DRS를 설정해야 함. 단, 와인, 증류주, 우유, 유제품이 포함된 포장은 제외됨

자료: <https://www.anthesisgroup.com>, (검색일: 2024.3.14.)

- ▶ PPWR은 2030년까지 5%, 2035년까지 10%, 2040년까지 15%의 포장 감소를 목표로 하며, EU에서 사용되는 식품 포장의 안전성과 지속가능성을 향상시키는 것을 목표로 함
 - 본 규정은 2030년 1월 1일부터 가공되지 않은 신선 과일과 야채에 적용되는 일회용 플라스틱 포장, 카페나 레스토랑에서 제공되는 식품 및 음료용 포장재 및 조미료, 소스, 크림 및 설탕과 같은 개별 포장 등을 금지하는 것을 포함함

- ▶ 그러나 유럽 신선 농산물 포장 공급업체를 포함한 해당 업계에서는 PPWR이 오히려 음식물 쓰레기를 증가시키고 건강한 식품에 대한 소비자의 접근을 제한할 위험이 있으며, 근본적으로 본 규정의 과학적 정당성에 대한 의문이 제기되고 있음
 - 무게가 1.5kg 미만인 제품에 대해서는 모든 플라스틱 포장을 금지하는 규정이 유럽 신선 식품 포장 공급업체들에 적용될 예정으로 이는 우려의 주요 원인임
 - 유럽의 주요 신선 식품 포장 공급업체를 대표하는 협회인 Pro Food가 PPWR의 영향을 논의하기 위해 'The European Packaging Regulation: Benefit or Damage for the Fruit and Vegetable Supply Chain?'을 주제로 개최한 'Fruit Logistica 2024'의 라운드테이블에서는 규정이 포장재의 임의적 제거보다는 포장재 재활용에 대해 더 비중을 두어야 한다는 주장이 나옴
 - 이탈리아의 산업협회 'Ortofrutta Italia'의 Massimiliano del Core 회장 또한 PPWR에 대해 비판적인 입장이며, 포장은 최종 소비자의 구매·소비 이후 발생하는 70%의 음식물쓰레기를 방지할 수 있는 주요 수단으로, 포장 본연의 기능 또한 중요하기 때문에 재활용을 장려하기 위해, 포장 수명 주기 관리에 초점을 맞춰야 한다고 강조함

- ▶ Pro Food의 Mauro Salini 회장은 PPWR의 부정적인 영향을 방지하기 위해서는 신선 농산물의 공급망 전체 이해관계자들의 의견이 반영되고, 포장 자체뿐만 아니라 물류와 제품에 미치는 영향을 고려해 과학적 근거를 바탕으로 규정이 평가되어야 한다고 주장함
 - 농수산업계에 종사하는 이해관계자는 공급망관리에 있어 포장의 중요성을 인식하고 있으나, 소비자들은 상대적으로 인식이 낮으므로 이에 대한 소비자 교육이 필요함
 - 포장의 지속가능성은 경제, 사회 및 환경 측면에서 총체적인 접근이 필요함

- ▶ Freshfel Europe 또한 PPWR로 인해 신선 농산물 물류의 비효율성이 발생하고, 탄소 배출을 증가시키며 포장 폐기물뿐만 아니라 음식물 쓰레기도 증가시키는 부정적인 영향을 초래할 수 있다고 지적함
 - PPWR 타협안은 신선 농산물에 대한 플라스틱 포장 제한에 대한 예외를 허용하지만, 회원국들은 EFSA(European Food Safety Authority)의 지원을 받아 국가별로 포장 예외 목록을 마련할 수

- 있는 권한을 가질 수 있음
- 이는 식생활 문화와 무역 패턴의 차이 등으로 국가별로 상이한 목록을 증가시키고, 신선 농산물 유통 시 공급망에서 해체 및 재포장이 필요하게 됨
 - 이로 인해 포장 폐기물을 증가시키고 제품 품질이 저하되는 등 신선 농산물 유통에 막대한 영향을 미칠 것으로 보임
 - 또한, 신선 농산물용 플라스틱 포장은 식품에 사용되는 전체 플라스틱 포장의 1.5%에 불과하며, 유럽 전체 플라스틱 포장과 비교 시 훨씬 더 적은 것으로 나타남
 - 신선 농산물의 위생, 식품 안전 및 품질 보장 및 제품정보 제공 등으로 포장은 필수적이며, 더 건강하고 지속가능한 식단으로의 전환은 그린 딜의 주요 목표 중 하나이나 PPWR에서는 이를 무시하고 있다고 비판함
 - 신선 농산물 포장의 복잡성을 고려한 PPWR의 추가 논의가 요구됨

Pro Food 포장 라운드 테이블



자료: <https://www.fruitnet.com>, (검색일: 2024.3.14.)

참고자료: <https://www.consilium.europa.eu>, <https://www.anthesisgroup.com>, <https://www.fruitnet.com>, <https://freshfel.org>, (검색일: 2024.3.14.)

물류 효율성 위해 길어진 화물열차... 안정성은 딜레마

- ▶ 철도는 트럭보다 연료효율이 약 4배 높고 온실 가스 배출량은 75% 적음
 - 1827년 미국에서 Baltimore and Ohio Railroad가 처음으로 승객과 화물을 상업적으로 운송을 시작한 이후 철도 시스템은 화물 운송에서 중요한 부분으로 자리 잡았고, 경제적인 성장을 이끌었음
 - 미국철도협회(American Association of Railroads)에 따르면 화물 운송 시 열차의 연료 효율은 트럭보다 3.9배 효율적이며, 온실 가스 배출량은 75% 적다고 발표함
 - 특히, 미국환경보호국(US Environmental Protection Agency)에 따르면 미국에서 철도는 전체 화물의 40%를 운송하지만 운송 관련 온실 가스 배출량은 1.9%에 불과함

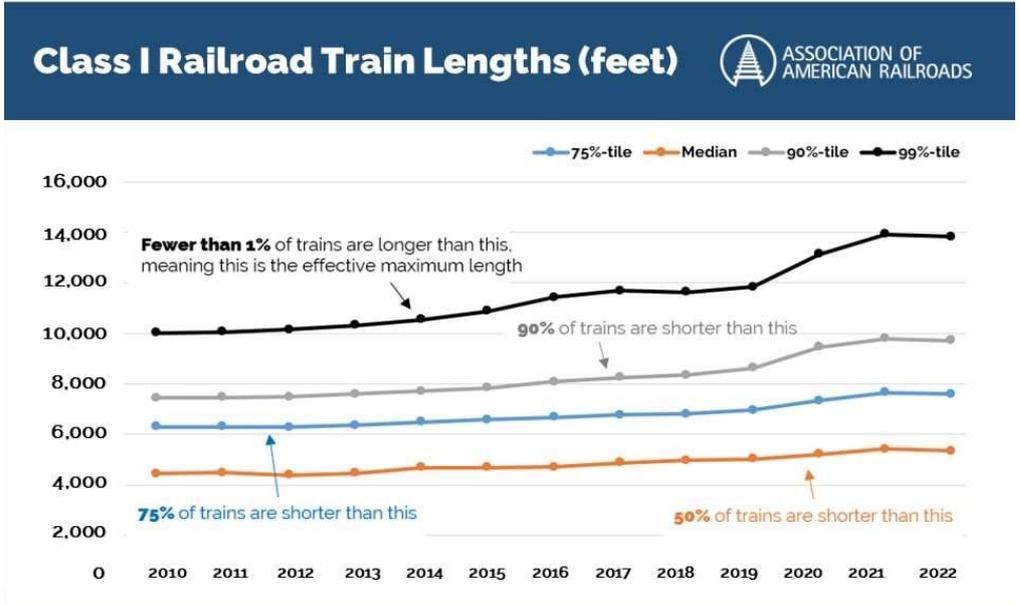
철도와 트럭의 화물운송에 따른 연료 효율성 비교



자료: <https://www.csx.com> 기반 저자 작성 (검색일: 2024.3.10.)

- ▶ 철도화물 운송의 효율성을 높이는 대안으로 화물열차 길이는 점차 증가했음
 - 미국의 화물운송 시장 경쟁은 점점 치열해 지는 상황에서 철도분야는 화물을 더 효율적으로 운송할 필요성이 증대되고 왔고, 이에 따라 화물 열차의 길이가 점점 증가했음
 - 미국철도산업협회에 따르면 화물열차의 길이가 점차 증가한 결과 2022년 대비 최근 12년 동안 화물열차의 길이(상위 90%-tile 기준)는 7,500 피트에서 9,850피트로 약 1.3배 증가했음
 - 미국에서 화물열차의 표준 길이는 최대 7,000피트이지만 긴 화물열차의 길이는 거의 16,000 피트까지 늘릴 수 있는데, 2018년 15,820피트 화물 열차가 시카고와 로스앤젤레스 사이를 오간 기록이 있음

미국 화물철도의 길이 변화



자료: <https://www.aar.org>, (검색일: 2024.3.10)

- 길어진 화물열차는 운송비용과 경비를 줄여 철도운송 사업자의 생산성을 높이는 장점이 있음

 - 더 긴 열차는 소모되는 연료와 승무원 수를 줄여 운송비용을 절감할 수 있음. 예컨대, 일리노이에서 뉴저지로 이동하는 10,000~12,000 피트의 열차는 약 60,000달러가 소요되지만, 동일한 화물을 두 개의 5,000피트 열차로 나누면 비용은 74,000달러로 증가함
 - 따라서 공공 정책적 관점에서는 긴 화물열차가 탄소 배출량 측면에서 환경에 더 바람직하므로 장려해야 할 사항임
 - 또한 철도운송 사업자에게 비용을 줄여 생산성을 높여주는 것 외에도 더 긴 화물 열차를 편성함으로써 커뮤니티를 통과하는 열차의 수편성을 줄여 건설목 등에서의 잠재적 위험 노출을 줄이는 장점도 있음

- 그러나 긴 화물열차 운영에 대한 안전성 우려는 점점 커지고 있음

 - 2017년 펜실베이니아 주 하인드먼에서 긴 화물열차(178개의 화차 연결)의 탈선사고로 3채의 주택이 피해를 입고 1,000명의 주민이 대피하는 사고가 발생해 CSX 철도회사 자체 추산 180만 달러의 피해액이 발생한 사고가 있었음
 - 긴 화물열차의 탈선으로 해당 선로에 인접한 지역주민들에게 미치는 피해가 광범위했음에도, 국립교통안전위원회(National Transportation Safety Board)는 이 사건에 대한 철도 사고 보고서에서 위험 감소 프로그램 및 핸드 브레이크 규칙과 같은 6가지 개선 사항을 제시했을 뿐 열차 길이에 대한 특별한 개선조치는 언급하지 않았음

- 긴 화물열차의 운행은 지역사회로 하여금 이러한 운행 방식의 효율성, 안전성 및 기후에 미치는 영향관점에서 정확하게 검토해야 한다는 요구가 점차 높아지고 있음

➤ 긴 화물열차가 건널목을 통과할 때 마을 사람들과 물류 이동을 더 오래 차단해 통행 불편을 초래하고 더 위험한 상황에 놓이도록 함

- 2~3마일에 이르는 화물열차가 도시의 건널목(Grade-crossing, 비 입체화 건널목)을 통과할 때 해당 도시의 물류 흐름에 문제를 일으킴
- 열차가 건널목을 통과할 때 마을과 도시의 물류 이동 흐름을 더 오래 차단해 교통 흐름에 영향을 미치고 긴급한 응급 차량의 출동에 방해가 되기도 함
- 특히, 고장으로 인해 건널목에 정차한 경우 장시간 아무런 안전 경고나 안내 없이 열차가 정차해 자동차뿐만 아니라 사람들의 통행을 가로막음
- 이런 상황에서 통행에 가로막힌 사람들이 종종 정차된 화물열차 사이, 또는 위, 아래로 통과하는 일이 있어 위험한 상황에 노출되곤 함
- 어느 순간 열차가 출발하기 전 경적음이나 신호를 주지만 2~3마일에 이르는 긴 열차에서 그러한 사전 출발 신호는 충분히 주변 사람들에게 전달되지 않아 큰 인명사고를 일으킬 수 있음
- 또한 열차 승무원이 긴 화물열차 출발 전 모든 구간을 걸어서 눈으로 보고 안전에 문제없는지 여부를 확인할 경우 그 자체만으로도 작업 피로를 높여 안전한 열차운행에 잠재적 위험을 높이는 또 다른 요인이 됨

장시간 건널목을 가로막고 서 있는 긴 화물열차 사이를 위험하게 통과하는 사람들



자료: <https://www.pbs.org>, <https://www.gao.gov>, (검색일: 2024.3.10.)

➤ 최근 화물철도 운영 직원의 감소는 긴 화물열차의 안전한 운영에 대한 우려를 더욱 키우고 있음

- 미국철도협회에 의하면 화물철도를 운영하는 가장 큰 회사에서 철도를 운영하고 유지 관리하는 직원들의 수가 2011년부터 2021년까지 약 28% 감소했고, 이에 대해 철도 노동자와 지역

사회는 더 긴 화물열차의 안전한 운영에 대한 우려를 표명함

- 이러한 우려는 직원이 충분히 승무원으로서 훈련을 받고 긴 열차를 운영할 수 있는지, 긴 열차를 빠르고 효과적으로 멈출 수 있는지, 그리고 건널목에서 도로를 차단했을 때 미치는 잠재적 영향을 고려하는지 등을 포함함

➤ 다행히, 긴 화물열차의 운영에 대한 우려를 확인하고 안전성을 확보하기 위한 연구가 미 의회의 요청에 의해 2024년 상반기까지 진행될 예정임

- National Academies of Sciences(Engineering and Medicine)가 미 의회의 요청과 연방 철도청(Federal Railroad Administration) 후원으로 2022년 9월부터 2024년 6월까지 “Impacts of Trains Longer Than 7,500 Feet”라는 주제로 연구를 실시하고 있음
- 이 연구는 열차의 동역학 및 핸들링, 제동, 분배력, 통신 및 훈련을 포함해 긴 열차의 작동과 관련된 요인들을 조사하고 있음
- 인력 및 승무원 요구 사항, 고속도로 철도 평면 건널목, 여객 철도 운영 및 대기 질에 대한 영향을 연구의 범위로 포함하며, 세부적으로는 다음과 같음:
 - (a) 서로 다른 지형과 조건에서 말단 부 열차 장치와 기관실 사이의 통신 손실
 - (b) 승무원이 열차에서 내릴 때 서로 다른 지형과 조건에서의 승무원 간 무선 통신 두절
 - (c) 열차 내 압축력 및 느슨해짐 작용 또는 다양한 지형 및 조건에서의 기타 작동 요인과 연관될 수 있는 사고
 - (d) 다중 분산 전력 장치 배치로 인한 부정적인 영향
 - (e) 제동, 기관차 성능 및 트랙 마모에 대한 부정적인 영향
- 이 연구를 통해 긴 화물열차 운영이 물류 운송 효율성을 유지하면서 동시에 지역사회의 안전성을 확보하기 위한 적절한 개선 방안이 제안될 것으로 기대함

미국 펜실베이니아 동부서 화물열차 3대 충돌.. 화물 관리 개선 요구 확대

▶ 미국 펜실베이니아 동부에서 화물열차 3대 충돌 및 탈선 사고 발생

- 2024년 3월 2일 토요일 오전 7시 15분경 미국 펜실베이니아 동부 리하이강을 따라 위치한 Lower Saucon Township에서 화물 열차 탈선 사고가 발생함
- 해당 사고는 동쪽으로 이동 중이던 노퍽 서던(Norfolk Southern) 열차가 같은 선로에 주차된 같은 회사 화물열차와 충돌하면서 1차 사고가 발생했으며 이후 사고 잔해가 서쪽으로 향하는 열차와 충돌해 2차 사고가 발생함
- 미국 국가교통안전위원회(NTSB)는 해당 사고로 발생한 부상자는 보고되지 않았으며 사고로 인한 위험 물질과 관련한 대피 명령도 없다고 밝혔음
- 해당 사고와 관련해 노퍽 서던 철도(Norfolk Southern Railway) 관계자는 신속하게 대응해 지역 사회에 악영향을 최소화해 사고로 인한 위험 물질은 발생하지 않았다고 발표함
- 이번 사고를 통해 향후 유사 사고에 비롯한 모든 사고에 대비하기 위해 많은 노력을 기울이고 있으며 당국과 협력해 사고를 적극 예방할 것이라고 언급함

미국 펜실베이니아 동부 화물열차 3대 충돌 사고 발생

화물열차 탈선으로 인해 발생한 컨테이너 손상



화물열차 탈선 사고로 인한 잔해



자료 : <https://www.nbcnews.com>, (검색일: 2024.3.18.)

▶ 과거 미국 오하이오주에서도 유사 사고 발생

- 2023년 2월 3일 오후 8시 55분경 미국 오하이오주에서 노퍽 서던 철도(Norfolk Southern Railway)가 운영하던 화물열차가 베어링 과열로 인한 구동축의 열변형으로 탈선 및 철도 화재 사고 발생 사례가 있음
- 해당 사고에서 사망자는 없었으나 화차 총 51량이 탈선 및 손상되었으며 그 중 49량은 전소됨

- 또한 전소된 49량 중 11량 내부에 화학물질 화물을 포함하여 당시 이스트 팔레스타인 당국은 폭발과 함께 주변 대기에 오염물질이 확산할 수 있다고 판단하고 반경 1.6km 이내 주민 2,000명에게 긴급 대피명령을 내림
- 그러나 사고 이후 반경 약 1.6km 이내 오하이오 및 펜실베이니아 지역의 토양 상수가 화학물질로 오염되어 심각한 환경문제를 초래했으며, 일부 주민은 두통 및 발진 등 이상 증상을 호소했음

미국 오하이오주 화물열차 탈선 사고

전소된 오하이오주 화물열차



오하이오주 화물열차 탈선 사고



자료 : <http://www.koreatimes.com>, <http://www.koreatimes.com>, (검색일: 2024.3.18.)

KMI International Logistics Weekly

- 지속적인 화물철도 운송 사고로 철도운송의 불안감 및 우려 확산
 - 2023년 2월 오하이오주 화물열차 탈선 사고 및 펜실베이니아 동부에서 발생한 화물열차 사고 등 지속적으로 발생하고 있는 화물철도 운송 사고로 인해 철도운송의 불안감이 높아지고 있음
 - Peter Buttigieg 미국 교통부 장관은 이번 사고를 통해 철도 안전에 대한 우려를 표명했음
 - 또한 2023년 탈선 사고 이후 안전 조치를 개선하기 위한 노력이 여전히 부족하다고 지적하고, 연방철도청이 지난 10년 동안 철도 안전에 대한 적절한 개선책을 보여주지 못했다고 지적함

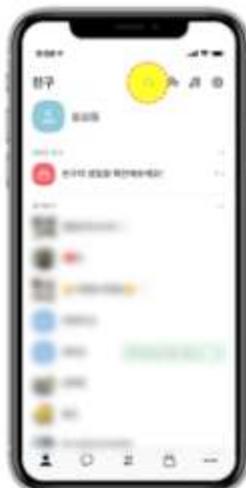
참고자료☞ <https://www.nbcnews.com>, <https://www.logisticsmanager.com>, (검색일: 2024.3.19.)

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면 상단 친구 검색



2. 『국제물류 정보포탈』 검색



3. 친구추가 버튼

