

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

- 메가맥스 컨테이너 선대 400만 TEU 돌파

● 미주·중남미 물류시장 동향

- 동아시아~미주항로 해상운임 급등으로 소비자 가격 인상 우려
- 글로벌 생산 허브로 거듭나고 있는 멕시코... 물류 인프라 확충 시급

● 중동·아프리카 물류시장 동향

- DP World, 제다항 신규 물류단지 착공

● 심층분석

- 중동지역 분쟁이 글로벌 공급망에 미치는 영향 및 대응 방안(상)

● 공지사항

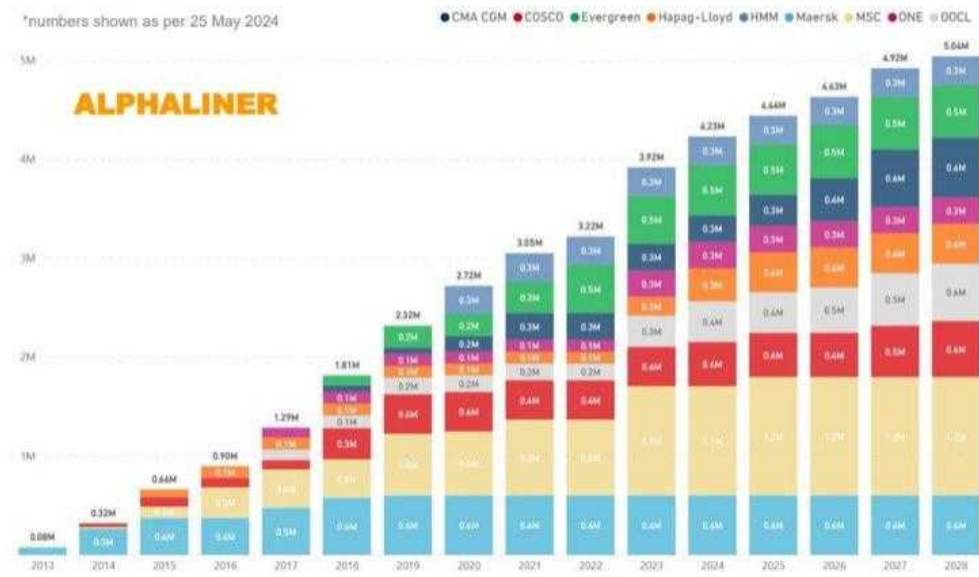
- “국제물류 정보포털” 카카오톡 플러스친구 서비스 안내



메가맥스 컨테이너 선대 400만 TEU 돌파

- ▶ 전 세계 메가맥스 컨테이너선대 선복량이 400만 TEU를 돌파한 410만 TEU를 기록함
 - 알파라이너(Alphaliner)에 따르면 '현재 'MGX-24'와 이보다 약간 작은 'MGX-23' 선형의 컨테이너선 186척 이상이 운항 중이며, 추가로 43척 · 1.25 MTEU의 선박이 발주되어 있음
 - 지난 몇 년 동안 메가맥스 컨테이너선은 아시아-유럽 항로의 중추로 자리 잡았음
- ▶ 그러나 최근 들어 '메가맥스' 선박 발주 속도가 둔화하면서 향후의 이정표가 되는 시점은 2028년 중반으로 예상됨
 - 2013년 머스크가 처음 도입한 18,340 TEU급 MAERSK McKINNEY MOLLER호가 메가맥스급 선대에 합류하면서 메가맥스 선대는 2017년 4월 1.00 MTEU, 2019년 7월 2.00 MTEU 2021년 10월 3.00 MTEU에 도달함

2013년 이후 글로벌 메가맥스 컨테이너 선대



자료 : <https://globalmaritimehub.com> (검색일: 2024.06.04.)

참고자료 : <https://globalmaritimehub.com> (검색일: 2024.06.04.)

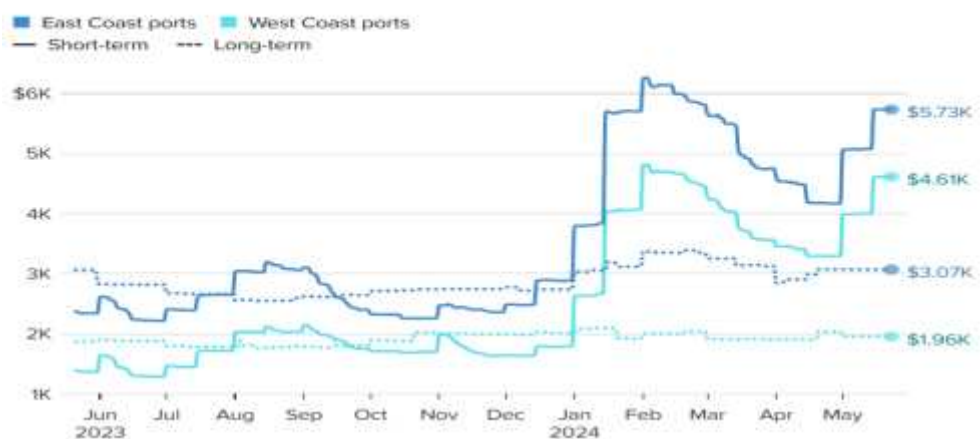
동아시아~미주항로 해상운임 급등으로 소비자 가격 인상 우려

향후 사태와 동아시아 기상 악화로 악재가 겹치면서 해운 성수기 동아시아~미주항로의 해상운임 급등

- 동아시아~미주항로의 단기운임은 올해 초 홍해 사태로 인해 급등한 후 내림세였으나 4월 말 미국 동안으로 가는 1FEU 컨테이너의 단기운임이 5,730달러로 한 달 전 4,170달러보다 약 37.4% 급등
- 같은 기간 서안의 단기운임도 3,300달러에서 4,610달러로 39.7% 상승하는 등 미 항만으로 향하는 해상 컨테이너 단기운임이 평균 1,500달러, 약 30% 이상 급등
- 홍해 사태로 인한 항로 변경, 최근 싱가포르, 말레이시아, 중국 동안에 폭우로 인한 기상 악화가 겹치면서 해운 성수기 극동~미주항로의 해상운임이 급등하기 시작함

동아시아~미국 FEU 컨테이너 장·단기 운임 추이

Short- and long-term market rates for 40-foot equivalent units from East Asia to the U.S.
Daily averages



자료 : Xeneta (검색일: 2024.6.4.)

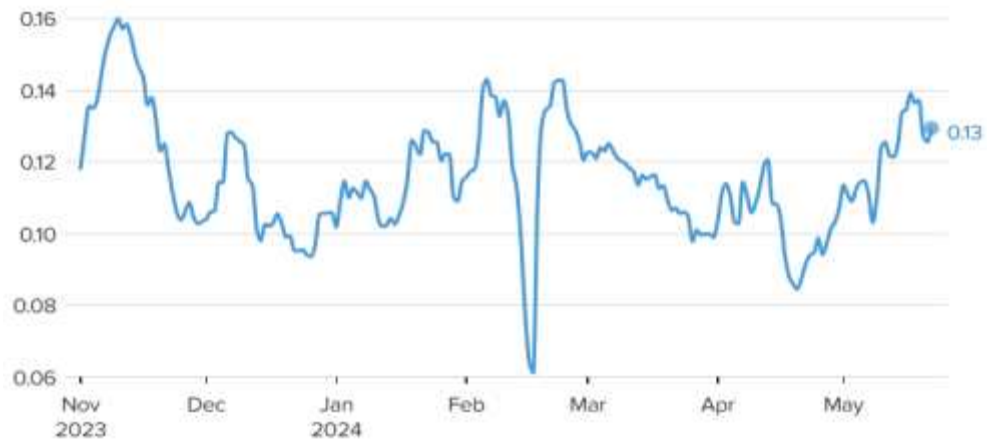
주요 항로에서 발생한 병목현상으로 인한 장·단기 운임의 불균형으로 컨테이너와 선박 부족 사태 우려

- Xeneta는 과거 코로나19 사태와 유사하게 단기운임이 급등하고 장·단기 운임 간 격차가 확대되는 추세를 근거로 해상운임의 불균형으로 인한 향후 컨테이너 부족 사태를 우려함
- 홍해 사태와 파나마 운하 가뭄을 겪으며 수급 불균형을 해소할 수 있는 컨테이너와 선박량을 예측하였으나 선사들이 추가 선박 투입에 미온적인 태도를 보이면서 예측이 빗나감
- 아시아~중남미 항로, 환태평양 항로, 아시아~유럽 항로 모두 선박량 부족을 겪고 있으며, 이는 최근 중국 충칭항의 40피트 컨테이너 부족 사태와 같이 특정 지역과 화주, 장비에도 영향을 미침

TEU 기준 선적 거절률

Ocean TEU Rejection Index

Percent of total 20-foot equivalent units rejected or declined by ocean carriers



자료 : SONAR (검색일: 2024.6.4.)

● 향후 컨테이너 운임이 홍해 사태 절정기 수준을 넘어설 것으로 예측됨에 따라 소비자 가격 인상 우려

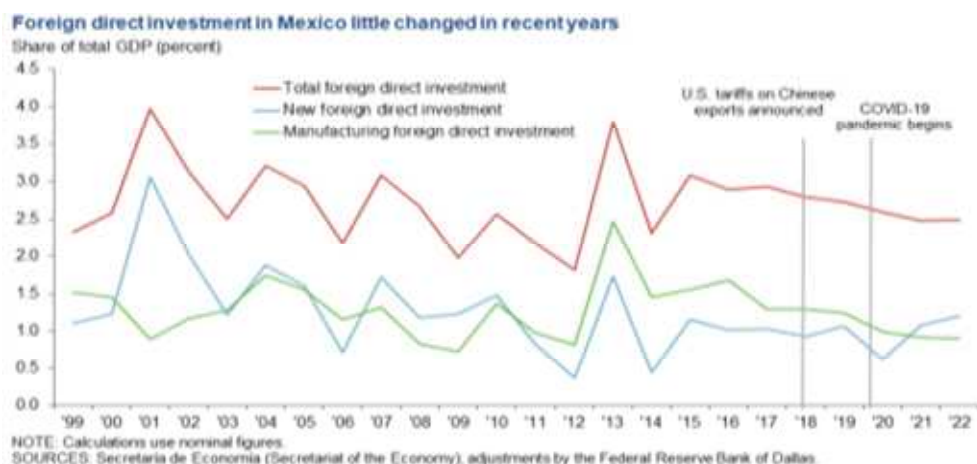
- 물류업체가 코로나19 팬데믹으로 인한 공급망 트라우마를 겪은 데다, 올해 미국 소매판매가 약 2.5~3.5% 증가할 것으로 예상되어 해상화물 운임은 6월 초 더욱 인상될 것으로 전망되며 이로 인한 소비자 가격 인상 우려
- 세계 최대 해운업체 MSC는 5월 15일에서 31일까지 미 서안으로 향하는 40피트 컨테이너의 운임을 8,000~1만 달러로 책정하였고, 중국 오리엔트스타그룹도 수요 급증에 대응해 6월부터 운임을 1,000달러 인상한다고 예고
- 코로나19 팬데믹과 마찬가지로 선박량을 확보하기 위해 일부 해운업체는 프리미엄 운임을 지급할 수밖에 없어 컨테이너 운임은 올해 초 홍해 사태 절정기 수준을 넘어설 가능성이 높을 것으로 예측

참고자료 : <https://www.cnn.com/> (검색일: 2024.06.04.)

글로벌 생산 허브로 거듭나고 있는 멕시코... 물류 인프라 확충 시급

- 중심 공급망 구축 경쟁이 치열해지고 있으며, 전 세계 공급망 재편 과정에서 멕시코가 핵심 생산기지로 떠오르고 있음**
 - 멕시코는 미국과 국경을 접하고 있어 니어쇼어링의 효과를 가장 크게 누리고 있으며, 미국·멕시코·캐나다협정(USMCA) 및 북미자유무역협정(NAFTA)으로 글로벌 기업들의 투자가 증가하고 있음
 - 또한 과거 미국의 최대 수입국은 중국과 캐나다, 멕시코 순으로 나타났으나, 지난해 말 멕시코가 미국의 최대 수입국으로 부상했으며, 중국산 제품에 대한 관세부과와 탈중국 현상이 직접적인 영향으로 파악됨
 - 멕시코는 공급망 재편 이전 자동차 생산 인프라를 보유하고 있고 미국 자동차 부품의 약 40%를 공급하는 등 생산지원 국가로 경쟁력을 갖추고 있으며, 테슬라 및 BMW 등 글로벌 자동차 제조 기업의 생산시설 투자가 이어지고 있어 핵심 생산기지 역할이 더욱 확대될 것으로 전망됨
- 멕시코 내 제조 및 생산 인프라는 꾸준히 늘어나고 있는 가운데 이를 뒷받침할 물류 시설 및 열악한 운송 여건 등으로 멕시코시장의 경쟁력 저하가 우려되고 있음**
 - 멕시코 서안의 핵심 수출입 항만인 만자닐로항은 지난해부터 항만의 최대 하역능력을 초과하는 물동량을 처리하고 있으며, 항만의 혼잡이 지속되고 컨테이너 반·출입에 어려움을 겪고 있음
 - 또한 멕시코와 미국의 국경 통과 지점도 양국 국경 운송에 대한 수요 증가로 화물이 집중되어 혼잡이 이어지고 있으며, 트럭 운전자 부족으로 어려움이 가중되고 있음
 - 일부 전문가들은 멕시코의 철송 활용 부족을 지적하고 있으나, 미국 시장 대비 철도 운임이 톤 당 2배 이상 높게 형성되어 있어 대규모 철도 인프라 투자를 통해 신규 노선 확장 등이 필요함

멕시코 FDI 변화



자료 : www.dallasfed.org (검색일: 2024.06.04.)

- 이에 일부 글로벌 해운·물류기업들은 멕시코 내 인프라 투자를 통해 주요 거점을 선점하고 있으며, 멕시코 물류 시장에 대한 사업을 점차 확대해 나가고 있음
 - APMT는 멕시코 서안에 위치한 Lazaro Cardenas항의 터미널 확장을 위해 1억 4천만 달러에 달하는 대규모 프로젝트를 추진하고 있으며, 확장 완료 시 연간 하역능력이 약 100만 TEU에 달할 것으로 예상됨
 - ICTSI는 2022년 만자닐로항에 약 2억 3천만 달러를 투자해 터미널 확장 공사를 추진하고 있으며, 동 프로젝트를 통해 터미널 하역능력을 약 30만 TEU까지 늘려 연간 170만 TEU까지 확충해 나갈 계획임
 - 이 외에도 DHL, Kuehne + Nagel 등 글로벌 물류기업은 물류센터 구축을 통해 국경 운송에 대한 경쟁력을 확보하는 등 멕시코시장에 대한 기업 간 경쟁이 이어지고 있음
- 향후 공급망 재편 이슈의 지속으로 멕시코의 FDI는 꾸준히 증가할 것으로 예상되며, 우리 기업 또한 최근 멕시코에 대한 진출이 이어지고 있어 향후 북미 시장 내 주요 물류거점으로서 멕시코의 성장 가능성을 면밀히 살펴보고 인프라 투자에 대한 전략적 접근이 필요함

DP World, 제다항 신규 물류단지 착공

- ▶ 제다(Jeddah)항 배후 지역에 그린필드 형식의 415,000㎡ 규모의 신규 물류 단지가 조성됨
 - 사우디 비전 2030의 일환으로 사우디 및 주변 지역의 무역 활성화를 위해 사우디항만청과 DP World 공동으로 2022년 제다 로지스틱스 파크(Jeddah Logistics Park)를 설립하고, 2025년 2분기 개장을 목표로 개발될 예정임
 - 2억 5천만 달러의 사업비를 투자해 창고 및 다목적 야적장(185,000㎡) 및 최대 39만 개의 팔레트 수용시설을 갖추 예정이며, 20MW 규모의 옥상 태양광 발전소를 설치할 예정임
 - 또한, 2020년부터 30년간 운영하는 South Container Terminal 역시 사우디항만청과 DP World 간 협력을 통해 운영되고 있으며 올해 4분기에 최종 4단계가 완공될 예정임
 - 터미널 완공 이후 화물처리량은 최대 500만TEU까지 증가할 예정으로 신규 물류센터는 South Container Terminal과 연결해 신규 컨테이너 처리량을 확보할 수 있을 것으로 기대함
 - 이와 동시에 DP World는 사우디 역내 물류 시장 내 입지를 확보하기 위해 담맘(Dammam), 제다(Jeddah), 리야드(Riyadh)에 DP World 포워딩 사무실을 개설할 예정임

제다 신규 물류단지 조감도



자료: www.agbi.com (검색일: 2024.06.03.)

- 본 물류단지 조성은 사우디 비전 2030 개발계획 및 국가운송물류전략(NTLS)의 일환임
 - 사우디 비전 2030은 사우디 북서부의 네옴(Neom) 건설, Amaala·Jeddah Central 내 고급 리조트 조성, Jizan·Abha의 엔터테인먼트 및 관광 센터 조성 등 홍해 연안 지역 개발을 통한 국가 발전 비전을 제시하고 있음
 - 본 프로젝트는 항만과 관련해 사우디 항만의 컨테이너 처리 능력을 4천만TEU 이상으로 확장하고 환적 시장 점유율을 45%까지 늘리기 위한 내용 역시 포함하고 있으며, 이를 위해 내륙물류 허브 건설 및 제다-리야드-담맘 간 사우디 랜드브릿지 등을 구축할 예정됨
 - 이러한 물류계획 수립을 위한 물동량 증가 예상치는 비석유 GDP 확대를 위한 시멘트, 화학, 플라스틱, 유리, 철강 등 중공업 분야 발전에 따른 물동량 확장 기대와 인구증가 및 소득불평등 감소에 따른 소비재 물류수요 증가에 기반함
 - 제다항 통합 물류단지 조성 프로젝트는 제다항에 5개의 물류단지를 조성하는 계획으로 Maersk, Bahri, CMA CGM, LogiPoint, DP World 등 현지 및 글로벌 물류 대기업이 참여하고 있으며, 제다항의 제2 글로벌 물류허브로서의 가치를 높게 평가함

제다 신규 물류단지 조성 착공



자료: www.seatrade-maritime.com (검색일: 2024.06.03.)

참고자료 : <https://www.seatrade-maritime.com/>, <http://www.agbi.com/> (검색일: 2024.06.03.)

중동지역 분쟁이 글로벌 공급망에 미치는 영향 및 대응 방안(상)

- ▶ 화물선에 대한 후티 반군의 공격 등 최근 중동지역의 다양한 분쟁으로 인한 국제 물류 및 공급망 장애는 세계 경제 및 산업에 미치는 영향이 매우 큼**
 - 세계 무역의 핵심 경로로서, 세계 무역의 12~15%, 컨테이너 운송의 30%, 연간 1조 달러 이상의 화물이 통과하며, 아시아-유럽 간 최단 경로인 수에즈 운하와 연결되는 홍해에서 발생한 분쟁으로 인해 아시아 지역으로부터의 운송 경로가 중단되어 해상 운송의 극심한 지연 및 공급망 단절 현상이 발생함
- ▶ 중동지역의 지정학적 긴장으로 인해 중동 및 인근의 북아프리카 지역뿐 아니라 세계 무역에 대한 위협과 불확실성이 증가하고 있음**
 - 이러한 상황은 해운뿐 아니라 항공운송에도 영향을 미쳤으며, 이스라엘-이란 간 분쟁으로 인해 여러 항공사가 이스라엘, 레바논, 테헤란 등으로의 운항 스케줄을 취소했음
- ▶ 후티 반군의 화물선 공격, 이스라엘-팔레스타인 간 전쟁 등 최근 중동지역에서 발생하고 있는 분쟁은 에너지, 식량 등 글로벌 무역망 및 경제의 안정성에 중대한 영향을 미치고 있음**

홍해에서 화물선 위를 비행하고 있는 후티 반군의 헬기



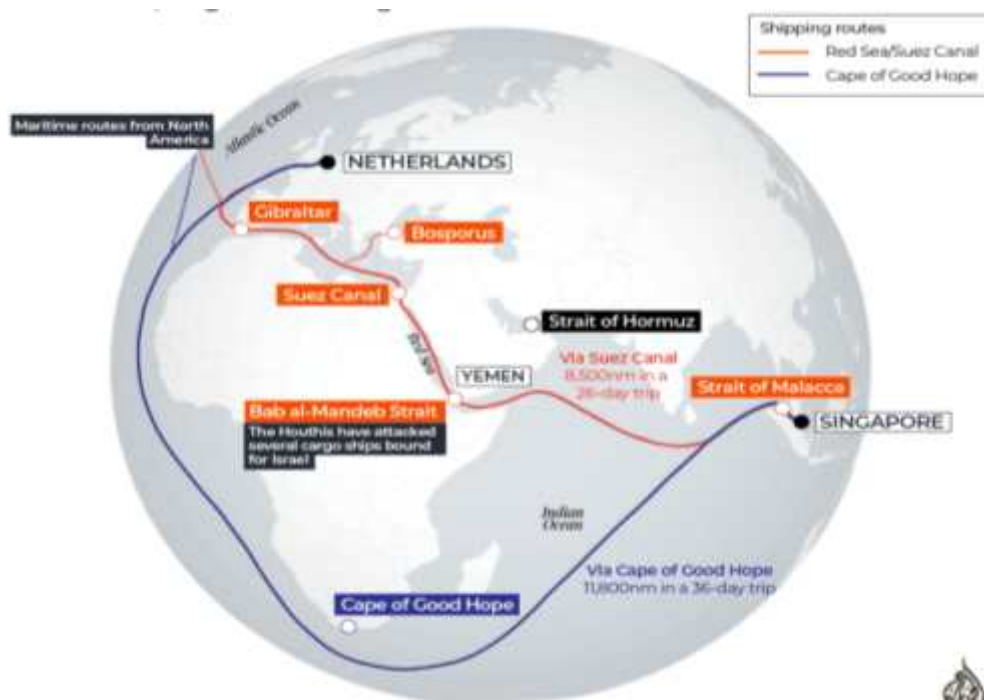
자료 : REUTERS, 2023.11 (검색일: 2024.06.03.)

공급망 단절의 영향

● 선사 및 화주에 대한 영향

- Maersk, CMA CGM, MSC, Hapag-Lloyd 등 선사들은 홍해-수에즈 운하 통항을 일시 중단하고 경로를 변경했음
- 많은 화물 운송업체가 희망봉을 우회하는 경로를 선택해야 함에 따라 운송 비용, 소요 시간(lead time)의 지연 및 불확실성에 대응하기 위한 추가 재고관리 비용 등 총물류비를 크게 증가시킴으로써 화주들에게 큰 부담을 초래함

홍해-수에즈 운하 항로 및 희망봉 우회 항로



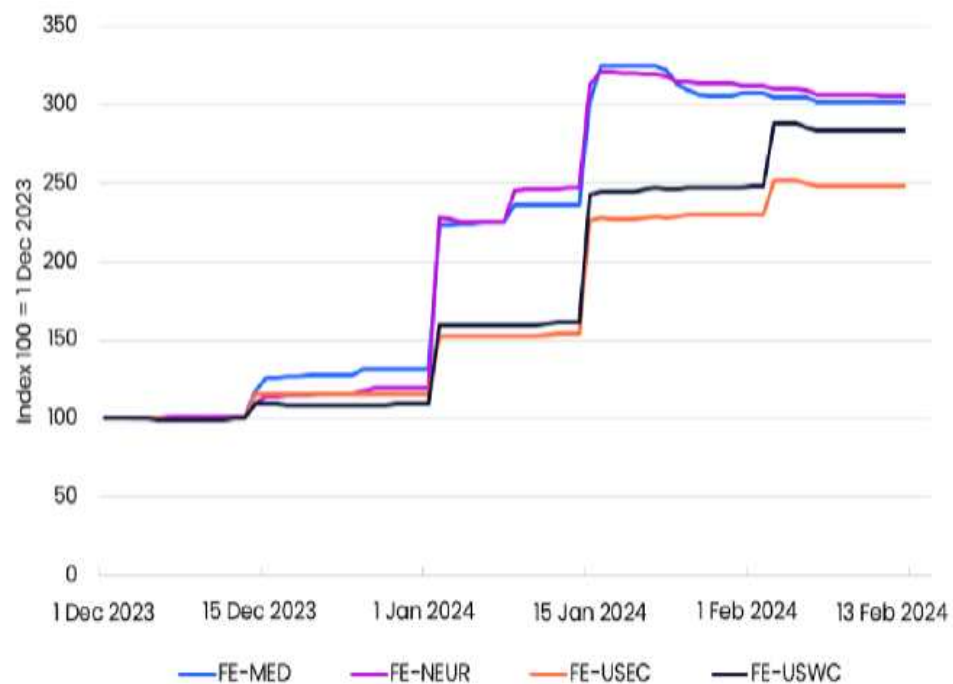
자료 : Port Economics, Management and Policy, Reuters, 2024.1.12. (검색일: 2024.06.03.)

- 수에즈 운하 통과 화물선과 유조선 수는 작년 말부터 올해 1월 28일까지 두 달 동안 46% 감소했으며, 희망봉 우회 항해는 32% 증가함
- 이로 인해, 40피트 컨테이너 평균 운임은 2023년 12월 14일 1,521달러에서 2024년 1월 25일 3,964달러로 161% 증가함(Drewry World Container Index)

- 희망봉 경유 항로의 경우, 6,000해리의 거리가 추가되고 아시아-유럽 간 운송 기간이 1~3주 증가했으며, 또한 운송 시간의 연장은 총 가용선복량의 감소 및 이에 따른 운임 급등을 초래함

- 작년 말 후티 반군 공격 심화 이후 12월 22일부터 올해 1월 19일 사이에 세계 컨테이너 평균 운임이 두 배 이상 증가했으며(Freightos Baltic Index), 아시아발 유럽향 운송의 경우, 작년 12월 1일 대비 올해 2월 기준으로 3배 수준으로 증가함(Xeneta)
- 또한 테슬라 독일공장의 2주간 생산 중단, 볼보 벨기에공장의 3일간 생산 중단 등 많은 유럽 내 생산시설에서 공급망 단절로 인한 생산 지연이 초래되는 등 광범위한 영향을 받았음

극동지역(FE)과 지중해(MED), 북유럽(NEUR), 미동안(USEC), 미서안(USWC) 간 해상운임 변화



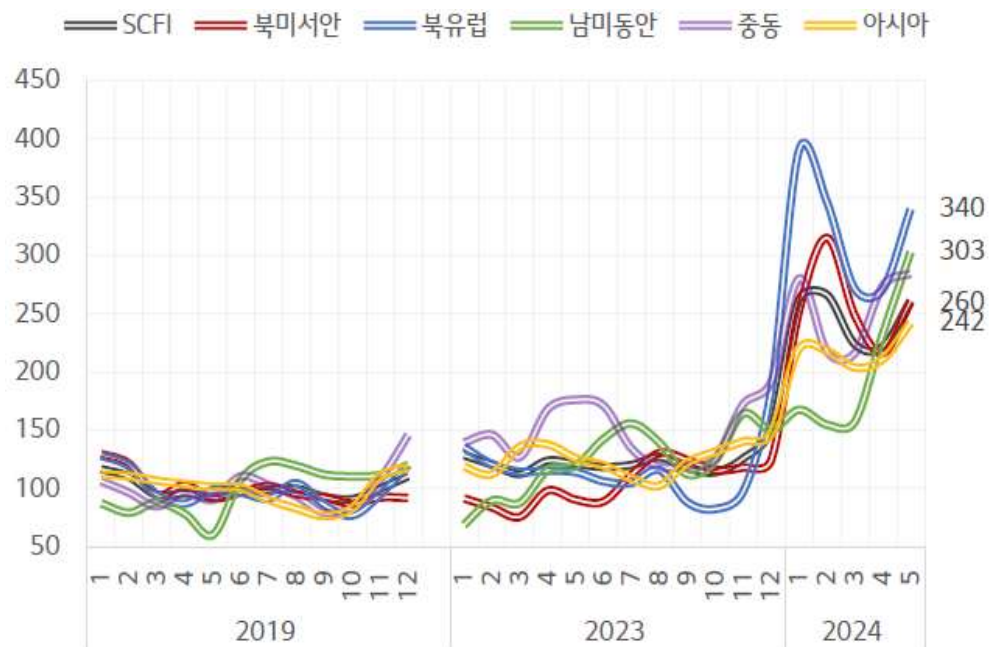
자료 : www.xeneta.com (검색일: 2024.06.03.)

- 해운시장의 운임 급등

- 해상운임은 2023년 말 항로 우회, 실질 공급 축소 등으로 인해 12월~1월 동안 급등했고, 중국 춘절 등으로 인한 수요 감소로 운임 증가가 둔화 되었으나, 운항 스케줄 지연, port skip, 특정 환적 항만에 대한 선박 및 화물의 집중, 이로 인한 과도한 피더 수요 발생 등 운영 차질이 누적되었고, 이에 수요

- 중대 현상이 겹침에 따라 선박 및 장비 부족 현상이 세계 전 권역으로 확대되고 있음
- 이에 따라 4월 이후 운임의 추가 급증이 이루어지고 있으며, 2024년 4월 19일 대비 5월 10일 해운시장 운임(SCFI)은 30%, 미국 서안은 38%, 북유럽은 46%, 남미 동안은 31% 급등했음

권역별 해운시장 운임(SCFI) 추이(2019년 평균 SCFI=100)

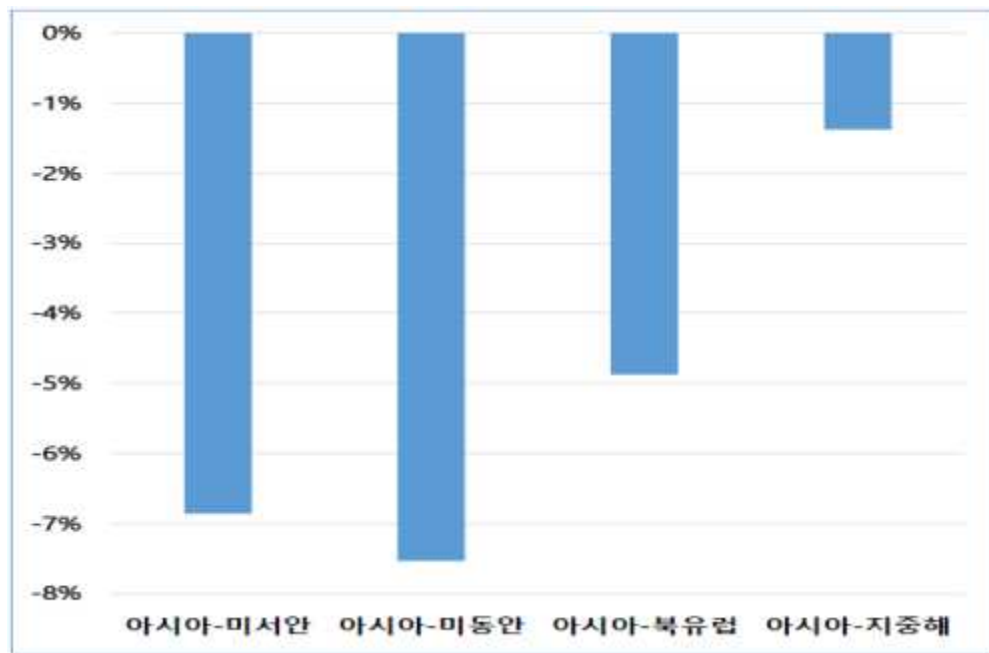


자료 : LX Pantos, 원 출처: Shanghai Shipping Exchange (검색일: 2024.06.03.)

- ▶ 아시아 지역과의 무역 중 약 40%가 수에즈 운하 항로를 이용하고 있는 유럽 기업은 이 지역에서의 운송 중단에 상대적으로 더 취약하나, 중국을 대체해 가면서 수출 물량이 빠르게 증가하고 있는 인도와 미국 동안 간의 물량이 증가하고 있어, 미국 기업에도 영향을 초래하고 있음

 - 또한 세계 해상 무역의 2.5%를 담당하며, 2023년 14,000척 이상이 통과한 파나마 운하 처리 가능 통과 물량이 중미의 극심한 가뭄으로 1억 톤(2022년 처리 물량의 35% 수준) 정도 감소할 것으로 예상되는 등 어려움을 가중하고 있음
 - 따라서, 이러한 영향 요인과 중국 춘절의 영향 등이 복합 작용해 세계 주요 무역 항로의 가용 선박량은 상당히 감소했음
 - 올해 2월 기준으로, 북미 동안 및 서안 항 태평양 횡단 항로는 각각 7.5%, 6.9%, 그리고 아시아-북유럽 간 및 아시아-지중해 간 항로는 각각 4.9%, 1.4% 감소함

2023.12 종순-2024.2.8 항로별 해운 능력 변화



자료 : Red Sea: Only modest capacity change, Sea-Intelligence, 2024.2.8. (검색일: 2024.06.03.)

- 이러한 상황들은 선박 운항 스케줄 지연 현상을 심화시켜 선박의 정시성을 지속적으로 악화시키고 있음

 - COVID 팬데믹 이전에 75~83% 수준이었던 선박 정시성 지수가 팬데믹 동안 30% 수준까지 하락했으나, 2022년~2023년 기간 동안 57~67%까지 개선되었음
 - 그러나 2023년 말 후티 반군의 선박 공격 이후 50% 대로 떨어졌으며, 3월에 소폭 개선되었으나, 권역별 정시성이 전반적으로 낮으며, 특히 양대 운하의 영향을 직접적으로 받는 유럽과 북미 항로의 영향이 큼
- 또한 이러한 선박 운항 스케줄 지연 현상을 줄이기 위한 기항지 축소로 인해 상해항, 싱가포르항 등 특정 환적항의 물량 급증, 피더 노선 및 물량의 급증, 선박 작업시간의 증가, 항만 혼잡 심화 현상 등이 연계되어 발생하고 있음

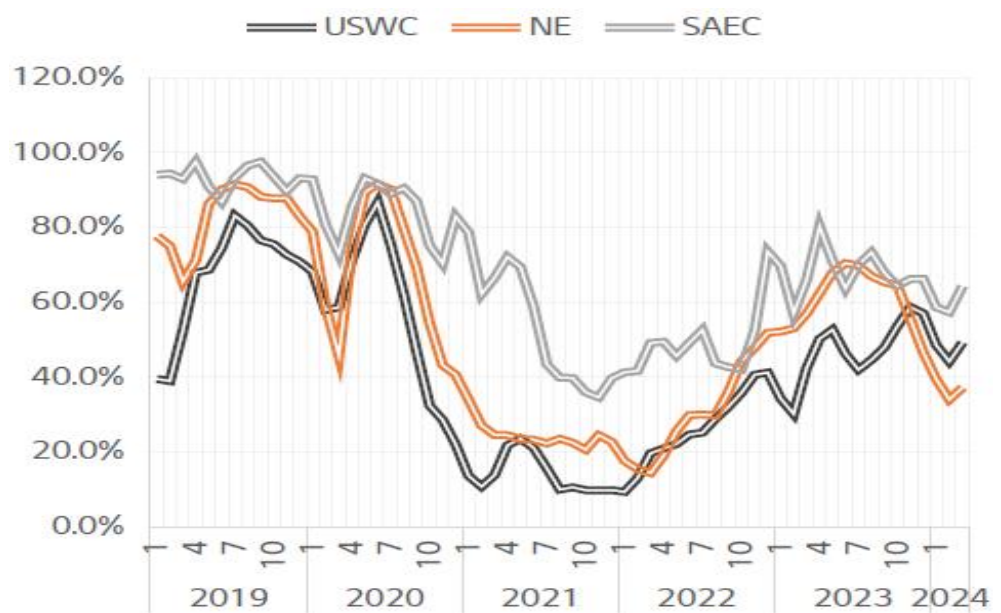
 - 또한 중국 연무 현상, 말레이시아와 싱가포르의 폭우 등 기상 악화 영향 등이 겹쳐서 상해항, Ningbo항, Qingdao항의 접안 대기일이 최대 2일까지, 싱가포르, 말레이시아 항만의 대기일이 1~2일, 최대 7일까지 증가했으며, 콜롬보항도 환적 화물의 급증으로 인해 인근 항로의 대체 기항 사례가 발생하고 있음

글로벌 선박 정시성 추이



자료 : LX Pantos, 원 출처: Sea-Intelligence (검색일: 2024.06.03.)

권역별 선박 정시성 추이: 미 서안(USWC), 북유럽(NE), 남미 동안(SAEC)



자료 : LX Pantos, 원 출처: Sea-Intelligence (검색일: 2024.06.03.)

- 물론 COVID 팬데믹, 우크라이나 전쟁 등에 비하면 상대적으로 영향이 적고, 초기에 급등한 이후 비교적 단기간 내에 유가가 하락하는 등 에너지, 금융 시장 등에 미치는 영향은 상대적으로 제한적이고 일시적이었음
 - 그러나, 다양한 형태의 분쟁을 지속해서 발생시킬 수 있는 중동지역의 지정학적 불확실성과 극심한 긴장 상황이 큰 부담이 되고 있음
 - 에너지의 경우, 세계 석유 및 가스 수출의 각각 35%, 14%를 생산하는 중동지역에서 분쟁은 생산 중단으로 인한 심각한 영향을 초래할 수 있음
 - 물론 대응력이 부족했던 과거와는 달리, 분쟁이 발생하더라도 원유 생산업체들이 확보한 여유 용량을 활용해 생산량을 신속하게 늘려 영향을 완화하고 있으므로, 에너지 위기의 장기화 위험은 감소하고 있음
- 중동지역의 분쟁은 단기 및 중기적으로, 특히 물류 부문에 심각하고 복잡한 영향을 미치고 있음
 - UAE 항만 등의 운영 장애로 인한 요금 급등을 포함해 운임, 그리고 기타 물류비용의 불확실성이 증폭될 수 있으며, 에너지 관련 화물량을 포함해 수에즈 운하 통과 화물량이 더욱 감소할 수 있음
 - 항공운송도 최근 이 지역의 영공 폐쇄로 인해 항공화물 수용력이 감소했으며, 강화된 보안 조치로 인해 항공화물 처리가 더욱 복잡해지면서 일부 항공사는 분쟁 지역을 피하고자 노선을 변경하고 있음
 - 운송 경로의 단절은 각 기업의 글로벌 공급망에 대한 파급효과가 크며, 특정 시장에서의 상품 부족, 배송 지연 등이 초래되므로, 많은 물류기업에서 실시간 모니터링 및 대응을 할 수 있도록 비상계획(contingency plan) 체계가 가동되고 있음

중동지역 분쟁 관련 아랍 물류의 과제 및 기회

- 예멘 후티 반군에 의해 발생한 홍해 해상 운송 중단 등 여러 분쟁 상황은 중동의 물류 부문에 어려움을 초래하지만, 기회를 제공할 수도 있음
- Agility Emerging Markets Index 2024에 의하면, UAE는 중국, 인도에 이어 3위이며 사우디아라비아(6위)와 카타르(7위) 등과 함께 강력한 물류 시장이자 투자 대상으로서의 매력을 가지고 있는 것으로 평가되고 있음
 - 인도와 중국이 세계 물류 및 제조 허브로서의 패권을 놓고 경쟁함에 따라, 이러한 글로벌 역학

관계를 활용할 수 있는 견고한 인프라를 갖춘 UAE, 사우디아라비아 등 중동 국가는 역내의 분쟁 관련 리스크에도 불구하고 동남아시아, 인도, 아프리카, 유럽 일부를 연결하는 중요한 허브로 발전할 수 있는 뛰어난 기회요인을 가지고 있음

The Agility Emerging Markets Logistics Index – 종합 순위

Rank	Rank Change	Country	Overall Score	Last Year's Score	Domestic Opportunities	International Opportunities	Business Fundamentals	Digital Readiness
1	0	China	8.61	8.31	8.54	9.08	6.71	8.07
2	0	India	7.21	7.43	7.86	7.60	6.35	6.28
3	0	UAE	6.49	6.59	5.52	6.10	8.71	6.88
4	0	Malaysia	6.17	6.16	5.25	6.03	7.84	6.55
5	0	Indonesia	6.16	6.08	6.33	6.34	6.07	5.70
6	0	Saudi Arabia	6.05	6.07	5.41	6.11	7.28	6.02
7	0	Qatar	5.85	6.02	5.72	4.93	7.21	6.36
8	+2	Vietnam	5.73	5.52	5.36	6.44	6.03	5.20
9	0	Mexico	5.60	5.55	5.37	6.25	5.41	5.16
10	-3	Thailand	5.59	5.67	5.13	5.96	5.51	5.87
11	0	Turkey	5.45	5.49	5.24	5.49	5.59	5.62
12	+1	Chile	5.39	5.43	4.81	5.15	6.94	5.46
13	-	Russia	5.36	5.38	5.04	5.63	5.17	5.33
14	+5	Brazil	5.29	5.17	5.46	5.75	4.21	5.21
15	-3	Oman	5.27	5.46	4.96	4.96	6.22	5.48
16	-3	Bahrain	5.22	5.31	4.92	4.68	6.68	5.34
17	-3	Jordan	5.19	5.19	4.84	4.59	6.95	5.25
18	0	Philippines	5.06	5.18	5.06	5.22	4.23	5.50
19	+4	Uruguay	5.04	4.98	4.84	4.44	6.37	5.18
20	+1	Egypt	5.04	5.06	5.18	4.72	5.83	4.65
21	-3	Kuwait	5.03	5.25	4.90	4.64	5.64	5.33
22	-2	Morocco	4.99	5.08	4.59	5.00	6.10	4.72
23	-3	Kazakhstan	4.99	4.99	4.67	4.51	6.07	5.34
24	0	South Africa	4.97	4.94	4.67	5.14	5.24	4.99
25	0	Kenya	4.91	4.86	4.66	4.49	5.23	5.69
26	+4	Sri Lanka	4.88	4.66	4.71	4.89	4.67	5.32
27	+1	Colombia	4.85	4.75	4.73	5.02	4.96	4.68
28	-3	Peru	4.83	4.78	4.72	5.04	4.87	4.67
29	-3	Pakistan	4.82	4.81	5.20	4.60	4.42	4.88
30	+1	Argentina	4.68	4.66	4.83	4.72	4.17	4.78

자료 : The Agility Emerging Markets Logistics Index (검색일: 2024.06.03.)

- 예를 들면, 사우디 랜드브리지 프로젝트(Saudi Landbridge Project)와 해상-항공(sea & air) 연계 솔루션과 같은 프로젝트는 홍해 분쟁으로 인한 단절 문제를 어느 정도 완화할 수 있음
 - 950km에 달하는 랜드브리지 철도 라인은 홍해 연안의 제다와 사우디아라비아의 수도 리아드 사이의 중요한 연결을 구축하는 것을 목표로 하고 있으며, 페르시아만의 담맘과의 450km 노선에 대한 업그레이드를 통해 양안 간의 원활한 상품 이동을 촉진해 무역과 상업을 강화할 것으로 기대됨
 - 화물열차는 최대 시속 160km, 여객열차는 최대 시속 250km로 계획되어 있으며, Jubail, Dammam, Riyadh, Riyadh의 King Khalid 공항, Jeddah 등 철도 네트워크의 7개 주요 지점에 드라이포트 혹은 물류센터가 개발됨

사우디 랜드브리지 프로젝트(Saudi Landbridge Project)



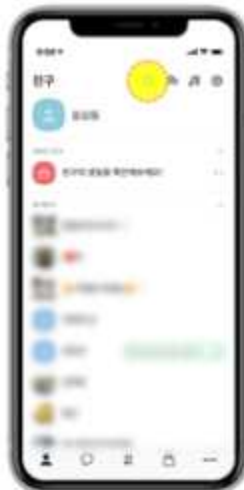
자료 : Wikimedia Commons (검색일: 2024.06.03.)

- 또한, 육상 통로 프로젝트는 홍해 운송 경로에 대한 트럭 운송 대안으로서, 2023년 말 시범운행에 이어 UAE, 사우디아라비아, 요르단을 거쳐 이스라엘 항만인 하이파까지 화물운송에 사용되고 있음
 - 두바이의 PureTrans FZCO, 바레인의 Cox Logistics, 이집트의 WWCS가 이 회랑을 따라 이루어지는 물류 작업을 지원하고 있음
- 세계 5위 컨테이너 운송업체인 하파로이드 AG(Hapag-Lloyd AG)는 서해안의 제다(Jeddah)로 향하는 항로와 함께 두바이의 제벨 알리(Jebel Ali) 항만과 사우디 동부 항만 두 곳을 연결하는 계획을 추진하고 있으며, 또한 제벨 알리와 요르단을 연결하는 또 다른 대안을 고려하고 있음

참고자료 : <https://www.middleeastbriefing.com/>, <https://portwatch.imf.org/> (검색일: 2024.06.03.)

『국제물류 정보포탈』
카카오톡 플러스 친구 서비스 안내

-P- 친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면
상단 친구 검색2. '국제물류 정보포탈'
검색

3. 친구추가 버튼

