

편집 및 발행인 : 김종덕 발행처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터

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

Contents

● 유럽 물류 시장 동향

- 콘스탄차항, 동·남유럽 핵심 물류거점으로 부상...
Ro-Ro 터미널 기반 완성차 제조 공급망 구축

● 중동·아프리카 물류 시장 동향

- 인도 정부, Mumbai 인근 신항 개발 승인

● 심층분석

- 환경규제 강화에 따른 선종별 영향 점검

● 공지 사항

- 2024년 『해외물류시장 개척지원사업』 모집 공고
- 2024년 『우수물류기업 인증』 모집 공고
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내



콘스탄차, 동남유럽 핵심 물류거점으로 부상... Ro-Ro 터미널 기반 완성차 제조 공급망 구축

- ▶ 루마니아 콘스탄차항이 러-우크라 사태 이후 우크라이나의 곡물 수출입 관문 역할을 넘어 중국과 유럽을 잇는 핵심 물류거점으로 부상하고 있음
 - 콘스탄차항은 러-우크라 사태가 발생한 이후 미국 및 유럽 등의 경제 제재 지속으로 러시아와 우크라이나 모두 해상운송이 차질을 빚음에 따라 우크라이나의 곡물 수출을 위한 대체 항만과 재건 사업으로 주목받았으며, 이를 계기로 항만물동량이 크게 증가했음
 - 또한 글로벌 공급망 재편의 영향으로 유럽 내 리쇼어링 및 니어쇼어링 등이 확대되고 자국 내 부품 조달 및 생산이 크게 증가하면서 동유럽 및 남유럽의 자동차 부품과 완성차 물동량이 큰 폭으로 증가함
 - 최근에는 홍해 리스크 지속으로 중국-유럽 간 철송을 활용한 복합운송 수요가 늘어나고 있어 흑해와 Middle Corridor의 핵심 물류거점 역할을 수행하고 있는 콘스탄차항의 화물 수요가 지속 확대될 것으로 예상됨
- ▶ DP World는 지난 2004년 콘스탄차항을 대상으로 유럽 내 최초 항만 인프라 투자를 완료했으며, 이후 20주년을 맞아 콘스탄차항을 비롯해 3개 핵심 물류거점 구축에 약 1억 5천만 달러에 달하는 대규모 투자를 통해 콘스탄차항의 성장에 크게 기여하고 있음
 - DP World는 과거 유럽 물류 시장 진출뿐만 아니라 흑해와 북해, 아드리아해까지 사업 영역을 확대하기 위해 콘스탄차항을 물류거점으로 선택해 대규모 투자를 지속함
 - 지난 2004년 이후 20년간 약 2억 7천만 달러를 투자했으며, 올해는 20주년을 맞아 항만 터미널, 물류단지 등 신규 3곳의 물류거점 운영을 통해 연간 200만 톤 이상의 신규 물동량을 확보해 나갈 계획임

콘스탄차항 RO-RO 터미널



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

- DP World 투자의 핵심은 '컨' 터미널 확장과 Ro-Ro 터미널 구축으로 루마니아 정부는 자동차 산업을 핵심 산업으로 육성해 공급망 재편에 적극 대응할 계획이며, 콘스탄차항의 물류 인프라가 이를 더욱 가속화할 것으로 전망됨

- 루마니아는 유럽 5개국과 국경을 맞대고 있으며, Middle Corridor 내 유럽으로 향하는 첫 번째 EU 국가로 흑해에 대한 접근성을 기반으로 주변국과의 교역을 점차 확대해 나가고 있음
- 특히 카자흐스탄, 조지아, 아제르바이잔 등 흑해 인근 국가와 유럽 간 수출입 규모가 꾸준히 늘어나고 있으며, 주변 국가에 물류 공급망을 제공하고 있어 핵심 물류거점으로 기능 및 역할이 더욱 확대될 것으로 예상됨
- 루마니아는 최근 몇 년간 EU 내 가장 높은 성장률을 달성했으며, 이를 기반으로 글로벌 기업의 FDI가 지속 증가하고 있어 향후 물류거점뿐만 아니라 핵심 제조국으로 성장할 것으로 예상됨
- 특히 자동차 산업은 루마니아 GDP의 약 13%를 차지하는 등 핵심 산업군으로 손꼽히고 있으며, 벤츠 및 포드 등 글로벌 자동차 제조사의 생산 거점이 루마니아에 위치하고 있어 헝가리, 폴란드 등과 완성차 제조 공급망을 구축할 것으로 전망됨

- DP World는 콘스탄차항의 지리적 이점과 성장 가능성을 사전에 파악하고 20년 전부터 물류 인프라에 대한 투자를 이어간 결과 동·남유럽의 핵심 물류거점 및 완성차 제조 공급망 확보를 통해 유럽 시장 내 지배력을 더욱 확대해 나갈 것으로 전망됨

참고 자료 : www.logisticsmiddleeast.com, supplychaindigital.com, theloadstar.com (검색일 : 2024.06.25.)

인도 정부, Mumbai 인근 신항 개발 승인

▶ 지난 6월19일 인도 정부가 인도 서안의 신규 심해항인 Vadhaven 개발 계획을 승인함

- 신규 항만은 뭄바이 항으로부터 150km 떨어져 있으며, 유럽-중동-인도를 연결하는 Sea & Rail 복합운송 체계 마련을 위한 인도 정부의 전략적 이니셔티브의 일환으로 의의가 있음
- 본 신항 개발은 작년 9월 뉴델리에서 열린 G20 정상회의에서 발표한 중동-인도 회랑계획 (India-Middle East Corridor Plan)과 관련해, Ashwini Vaishnaw 인도 정보부 장관이 인도와 세계시장 간 연결성 강화에 있어서 이 항만의 역할이 중요하다고 언급함
- Vadhaven 항은 대형선 접안이 가능하며, 주요 취급 화물은 컨테이너, 석유, 자동차 및 잡화 등임
- 항만시설로는 1,448헥타르의 수역을 매립해, 최대 20미터 흘수의 선박이 접안 가능한 선석, 컨테이너 및 화물 보관 구역, 6마일 규모의 해상방파제를 건설할 예정임
- 총 선석은 19선석으로, 3,200피트(약 975.4m) 규모의 컨테이너 부두 9선석, 다목적 부두 4선석, 액체화물 전용 4선석, Ro-Ro 전용 1선석 및 해안경비대 정박지임
- 총 예상 투자액은 약 9.14억 달러로, 1단계는 2029년 완공될 예정으로 Jawaharlal Nehru Port Authority(JNPA)와 Maharashtra Maritime Board(MMB)가 각각 74%와 26%의 지분을 보유한 SPC인 Vadhaven Port Project Limited(VPPL)에 의해 건설될 예정임

Vadhaven 항 계획도



자료: www.logisticsinsider.in/(검색일: 2024.06.24.)

● Vadhaven 항은 인도의 주요 교통·물류 개발 프로젝트에 있어 중요한 역할을 담당할 것으로 기대됨

- 본 항만은 연간 3억 톤을 처리할 수 있으며, 인도 정부는 2035년 1,500만 TEU, 2040년은 2,300만 TEU의 컨테이너 처리를 통해 세계적인 Mega Port로 성장시킬 계획을 세움
- 본 항만개발 계획은 인도중동유럽경제회랑(India Middle East Europe Economic Corridor, 이하 'IMEEC') 개발, 국제북남교통회랑(International North South Transportation Corridor, 이하 'INSTC') 건설, 인도의 복합운송 연결성 확보를 위해 계획된 'PM Gati Shakti' 프로그램 등 인도의 주요 교통·물류 프로젝트에서 중요한 역할을 담당함
- 본 프로젝트는 또한 약 100만 명의 직간접 고용을 창출할 것으로 예상되며 지역경제 활성화에도 기여할 것으로 기대됨
- 이와 관련해 Sarbananda Sonowal 인도 항만해운수로장관은 “나렌드라 모디(Narendra Modi) 총리의 역동적인 리더십 아래 마하라슈트라주 바다반(Vadhavan)에 13번째 주요 항만을 건설할 예정으로, 이 현대적이고 최첨단 항만은 인도의 새로운 공학적 경이로움이 될 것이며 경제 성장을 촉진하고 해양 부문을 세계 10대 국가 중 하나로 끌어올릴 것”이라고 밝힘

환경규제 강화에 따른 선종별 영향 점검

▶ 환경규제 강화 현황

- '00년, 선박의 오염물질(질소산화물, 황산화물) 배출 축소를 강제하며 규제 본격화
- '20년, 기술적/운항적 규제 도입으로 선박 설계 단계부터 탄소배출 축소 및 에너지 효율성 향상 노력 강화 필요

환경규제 현황



자료: 삼일PwC경영연구원, 「환경규제 강화에 따른 조선업 영향 점검」 (검색일: 2024.06.21.)

▶ IMO(국제해사기구) 규제 영향

- 기술적 부분(EEDI/EEXI)의 규제로 조선소의 기술개발을 촉진하는데 기여
- 운항적 효율성(CII) 개선만으로는 IMO의 강화된 규제 충족에 어려움이 예상되므로 선주들은 대체 연료를 사용하는 신조선 발주에 적극 참여 시작

기술적 규제와 운항적 규제 비교

구분	기술적 규제	운항적 규제
규제 조치	EEDI (에너지효율설계지수)	EEXI (현존 에너지효율지수)
도입 시기	'13년	'23년
산출 방식	단위 톤마일 이동 시 배출되는 탄소 배출량을 기관 출력, 재화중량톤수 등 활용해 이론적으로 계산한 값	운항 시 측정한 연료 소모량을 토대로 실제 탄소 배출량을 측정
적용 대상	400톤 이상 신조선 한정	400톤 이상 모든 선박 (확대)

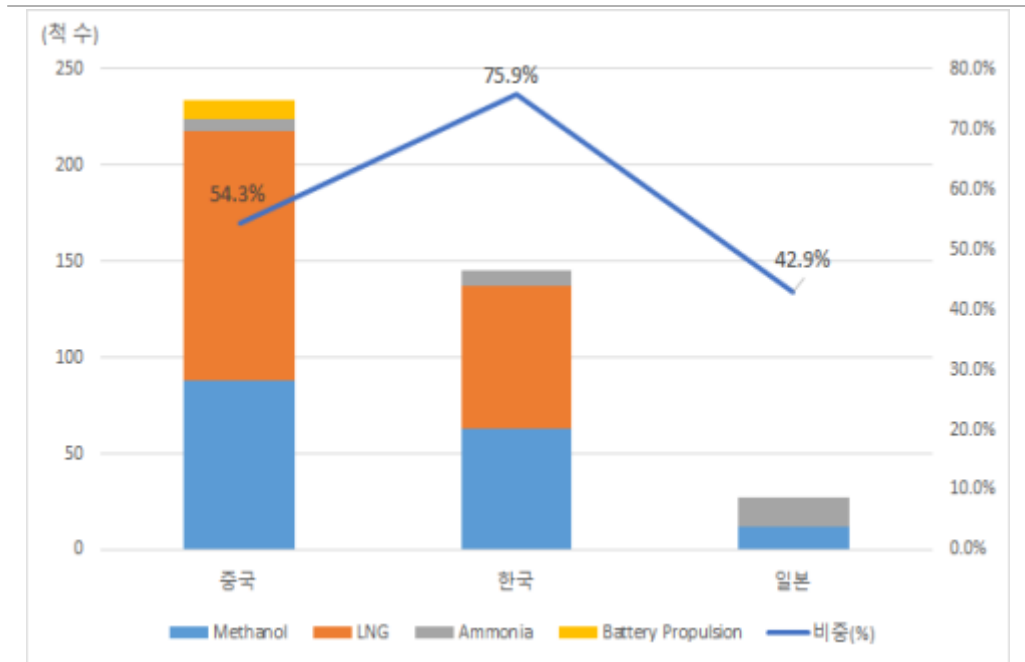
자료: 삼일PwC경영연구원, 「환경규제 강화에 따른 조선업 영향 점검」 (검색일: 2024.06.21.)

▶ 국가별 컨테이너선 대체 연료 추진 선박 발주 현황

- 컨테이너선을 살펴보면, 현재 총 오더북 695척 중 대체 연료 추진선 발주는 413척 (59.4%)으로 나타남

- 발주 잔량이 많은 3개 국가 순은 중국 431척, 한국 191척, 일본 63척이며, 대체 연료 추진선 발주 척수는 중국 234척(54.3%), 한국 145척(75.9%), 일본 27척(42.9%)임
- 확연히 눈에 띄는 점은 대체 연료 추진선 발주 비율이 약 60%로 매우 높으며 한국의 경우 컨테이너선 전체 발주 척수는 중국에 비해 열위지만, 대체 연료 추진 비율은 약 76%로 높은 수준으로 한국 조선소의 고 부가가치 선박 집중도를 확인할 수 있음.

컨테이너선 대체 연료 채택 선박 동향



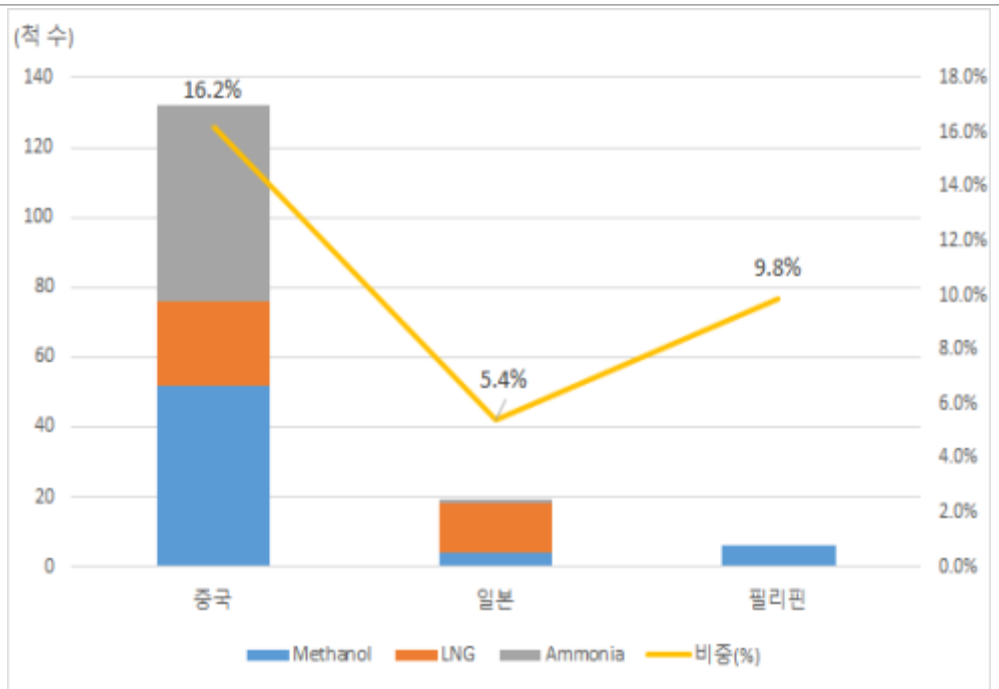
자료: <https://www.clarksons.net/> (검색일: 2024.06.11.)

연료 구분: Capable/Ready는 이중연료/개조를 통해 상용화 가능성에 따라 대체 연료로 분류함

● 국가별 드라이벌크선 대체 연료 추진 선박 발주 현황

- 드라이벌크선을 살펴보면, 현재 총 오더북 1,241척 중 대체 연료 추진선 발주는 157척 (14.5%)으로 나타남
- 발주 잔량이 많은 3개 국가 순은 중국 816척, 일본 351척, 필리핀 61척이며, 대체 연료 추진선 발주 척수는 중국 132척(16.2%), 일본 19척(5.4%), 필리핀 6척(9.8%)임
- 아래 그래프를 보면, 중국의 대체 연료 추진선 발주량은 암모니아, 메탄올, LNG 순으로 나타남
- 암모니아 추진선의 인도 일정은 '25년 하반기 이후에 집중되어 있으나, 타 국가 조선소들과 다르게 중국은 암모니아 추진선 건조에 역량을 집중하고 있음을 확인

드라이벌크선 대체 연료 채택 선박 동향



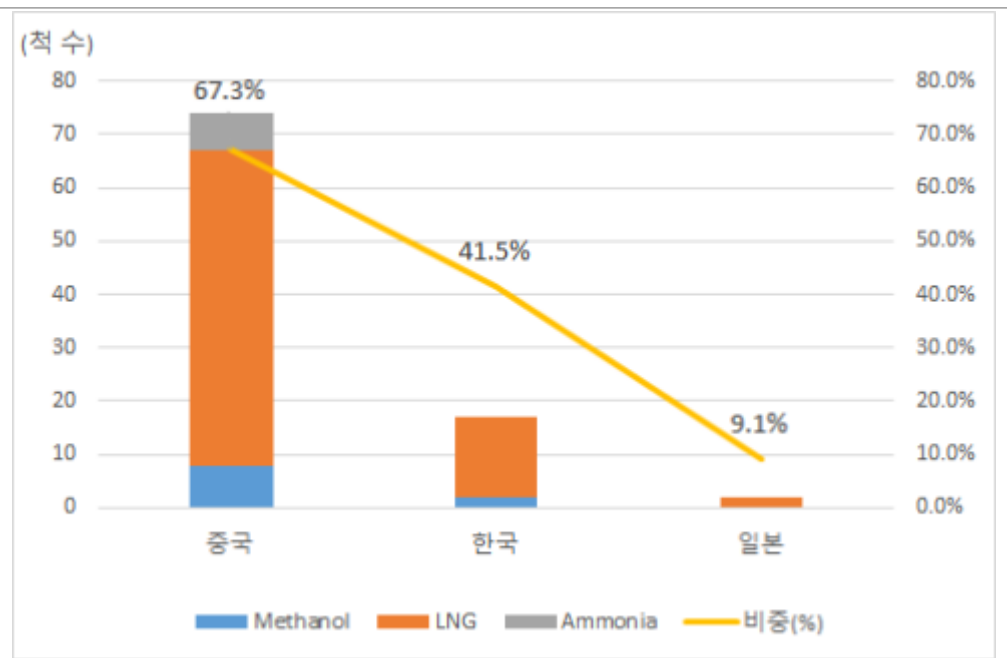
자료: <https://www.clarksons.net/> (검색일: 2024.06.11.)

※ 연료 구분 : Capable/Ready는 이중연료/개조를 통해 상용화 가능함에 따라 대체 연료로 분류함

● 국가별 유조선 대체 연료 추진 선박 발주 현황

- 유조선 오더북 현황을 살펴보면, 현재 총 187척 중 대체 연료 추진선 발주는 104척 (55.6%)으로 나타남
- 발주 잔량이 많은 3개 국가 순은 중국 110척, 한국 41척, 일본 22척이며, 대체 연료 추진선 발주 척수는 중국 74척(67.3%), 한국 17척(41.5%), 일본 2척(9.1%)임
- 앞서 분석한 컨테이너선, 드라이벌크선과는 다르게 유조선은 대체 연료 추진선으로 LNG 비중이 높은 것으로 나타나 유조선 시장에서 전통적 강세였던 LNG 연료가 여전히 선호되고 있음을 확인

유조선 대체 연료 채택 선박 동향



자료: <https://www.clarksons.net/> (검색일: 2024.06.11.)

※ 연료 구분: Capable/Ready는 이중연료/개조를 통해 상용화 가능성에 따라 대체 연료로 분류함

● 종합

- 대체 연료 추진선 발주 비율은 컨테이너선(59.4%), 유조선(55.6%), 드라이벌크선 (14.5%) 순으로 나타나 거래 특성상, 스팟 계약 비중이 높은 드라이벌크선의 대체 연료 추진 전환율이 다소 떨어짐
- 선종별로 차이는 있지만, 한국 조선소들은 대체 연료 추진선 중에서도 수익성이 높은 LNG 추진선에 집중되어 있는데 이는 메탄올 추진선의 경우 기술 진입 장벽이 다소 낮아 중국의 거센 수주 물량 때문인 것으로 분석됨

● CII 규제 내용 및 영향

- IMO CII 등급은 실제 운항 결과를 바탕으로 올해 중순에 발표될 예정이며, 매년 A~E등급 부여 되는데, A~C등급의 선박은 운항에 지장이 없으나, 연속 3회 D등급 및 E등급 선박은 에너지 효율 개선 계획 수립 및 승인을 받았을 경우만 운항이 가능
- 매해 온실가스 감축 목표 상황에 따른 우수 등급 유지에 어려움이 예상

선종별 CII 예상 등급('23년 Vs '26년)

선종별 구분 (CII 등급, 척 수)	2023년					2023년	2026년
	A	B	C	D	E	A~C(%)	A~C(%)
컨테이너선	1,289	1,156	1,936	1,214	226	75%	62%
드라이벌크선	2,160	2,461	5,327	1,873	322	82%	56%
탱커선	1,233	1,651	1,294	1,054	109	78%	63%

자료: <https://www.clarksons.net/> (검색일: 2024.06.11.)

※ 탱커선 : 유조선과 석유제품선을 모두 포함

※ CII 등급 구분 : A(매우 우수), B(우수), C(보통), D(다소 열위), E(열위)

● 선종별 CII 예상 등급 전망

- 2023년에서 2026년으로 갈수록 A~C등급 유지 비율이 각각 감소하였는데 컨테이너선은 $\Delta 13\%$, 드라이벌크선은 $\Delta 26\%$, 탱커선은 $\Delta 15\%$ 각각 감소 예상됨
- 앞서 국가별/선종별 발주 현황에서 살펴본 바와 같이, 드라이벌크선의 대체 연료 추진 전환비율이 가장 느려, 현재 속도를 고려하면 2026년에 44%가 D 또는 E등급 해당 전망
- 드라이벌크선과는 달리, 컨테이너선은 서비스 네트워크 기반의 정시성이 중요하기 때문에 선속 감소 대응은 한계가 있을 것으로 판단됨.
- CII 등급은 기상 변화, 운항 항로 및 속도 등에 따라 운항 결과가 달라질 수 있어, 같은 선박이라도 매년 동일 등급을 받기 어려워 EEDI와 EEXI 대비 CII가 해상 전반에 미치는 영향은 클 것으로 전망됨

2024년 『해외물류시장 개척지원사업』
모집 공고

2024년

해외물류시장
개척지원 사업
모집 공고

2024.6.10(월) 09:00 - 7.19(금) 18:00

지원내용

1. 해운·물류기업 해외진출 타당성조사 지원 사업

대상사업	글로벌 물류네트워크 확대를 위한 투자사업 발굴 및 추진에 수반되는 타당성 조사·분석 비용 지원 ① 인수합병형(현지기업 M&A 및 지분투자) ② 시설투자형(물류인프라 투자 및 확보)
수행대상	국내외 연구기관 및 컨설팅 기관
지원금액	최대 8천만원 한도 내 조사비용의 50% 지원

2. 해외시장 조사·컨설팅 지원 사업

대상사업	해외물류시장 진출 과정 내 물류프로세스 및 공급망 진단·분석·설계, 시장조사 등에 소요되는 비용 지원
수행대상	물류기업 및 하주-물류기업 컨소시엄
지원금액	·물류기업 단독 수행 : 최대 3천만원 내 조사비용의 50% 지원 ·하주-물류기업 컨소시엄 : 최대 4천만원 내 조사비용의 50% 지원

제출방법

한국해양수산개발원(www.kmi.re.kr) 홈페이지
공지사항 및 국제물류 정보포탈(withlogis.co.kr)에서
공고문 확인 및 양식을 다운받아 이메일 제출

온라인 사업설명회('24.01.30~)

2024 해외물류시장 개척지원 사업

채널(<https://youtu.be/OfMtckT0jJI>)을 통해 실시



YouTube 국제물류투자분석·지원센터

문의처

한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터

· 김동환 전문연구원 T 051-797-4913 E kdong@kmi.re.kr

2024년 『우수물류기업 인증』 모집 공고

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 운영매뉴얼을 갖출 것
 - 국내외 화물의 보관 실적 및 고용창출 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

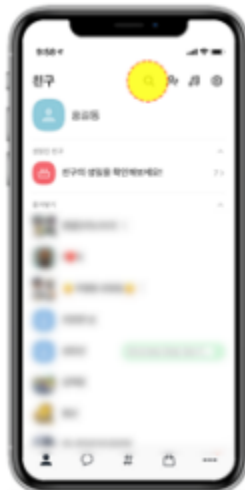
- 한국해양수산개발원홈페이지(www.kmi.re.kr, 공지사항)에서 인증신청서 및 관련 문서 양식을 다운받아 작성하고, 구비서류와 함께 제출
- 제출방법 : e-mail 접수(아래 메일 주소 참고)
- 신청 수수료 납부
 - * 신규 인증 : 300만원, 정기점검 : 150만원
 - * 납부 계좌 : 서류 제출시 아래 문의처에 별도 문의
- 문의처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석지원센터
 - * 주소 : 606-080, 부산시 영도구 해양로 301번길26 (동삼동)
 - * 담당 : 김동한 전문연구원 (051-797-4913,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

