

편집 및 발행인 : 김중덕 · 발행처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터

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

Contents

● 국제물류 통계

- 인니, ASEAN-5 국가 중 사업비용 가장 높아...
- 온라인 쇼핑과 무료배송, 글로벌 공급망 한계 시험...
- 글로벌 항공화물 수요, 최근 5개월간 두 자릿수 성장세 지속

● 미국·중남미 물류 시장 동향

- 열대성 폭풍 알베르토 미국·멕시코 강타...자동차 공급망 타격

● 중동·아프리카 물류 시장 동향

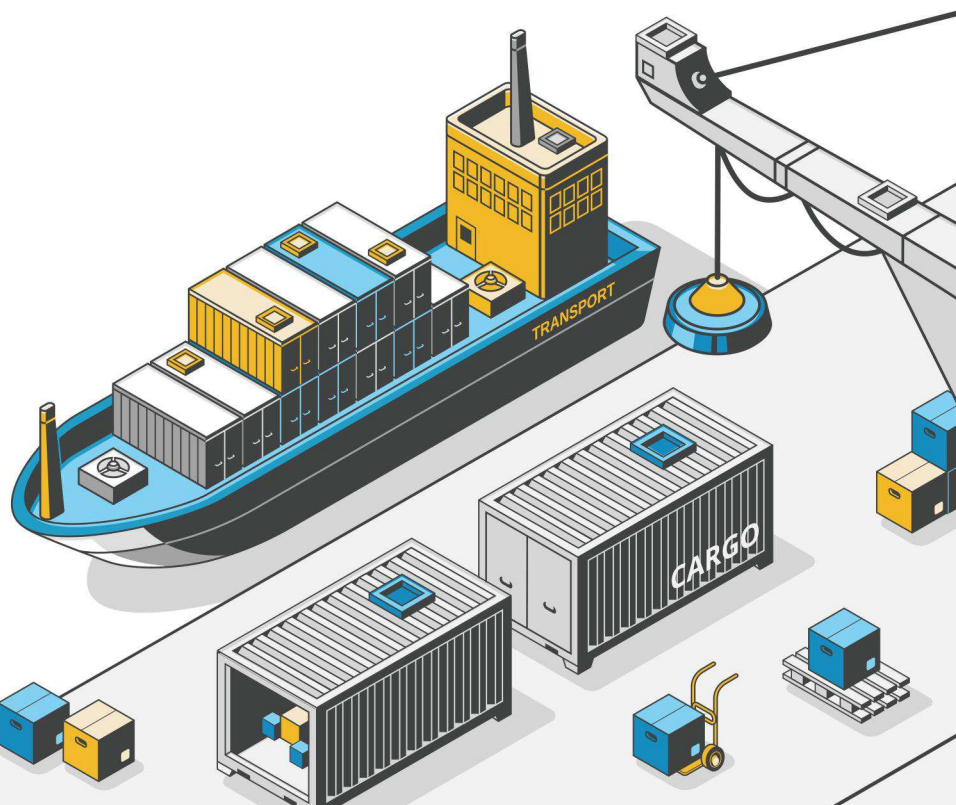
- UAE, 공급망 산업의 중추적 역할로 물류 및 FDI 리더로 지속 성장...

● 심층분석

- 중동지역 분쟁으로 인한 글로벌 공급망 영향 및 대응 방안(하)

● 공지 사항

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



인니, ASEAN-5 국가 중 사업비용 가장 높아 ...

- ▶ 인도네시아는 ASEAN-5(말레이시아, 필리핀, 태국, 베트남, 인도네시아) 국가 중 사업 운영비용이 가장 높은 것으로 나타남

 - 인도네시아 고용주협회(Indonesian Employer's Association·Apindo)에 따르면 ASEAN-5 국가 중 인도네시아에서 사업을 할 때 기업은 가장 큰 비용을 지출하는 것으로 나타남
 - 협회는 인도네시아가 고비용 경제 범주에 속해 ASEAN-5 지역에서 경쟁력이 떨어진다고 언급함
- ▶ 인도네시아에서 지속되는 문제는 해당 국가가 고비용 경제를 지니고 있다는 점이라고 할 수 있음

 - 인도네시아는 ASEAN-5 국가 중 물류, 에너지, 노동 및 대출비용이 가장 높음
 - Apindo에 따르면 인도네시아의 최저 임금은 월 329달러로 ASEAN 5개국 평균인 302달러보다 높음(말레이시아와 필리핀의 최저 임금은 329달러, 태국은 313달러 수준이며 베트남은 최저 임금이 209달러로 가장 낮음)
 - 인도네시아의 대출 금리 또한 8~14%로 ASEAN-5 평균 4~6%보다 높은 편임
- ▶ 인도네시아의 물류비용이 국내총생산(GDP)에서 차지하는 비중은 23.5%로 말레이시아 13% 및 싱가포르 8%에 비해 훨씬 높은 수준

 - Bappenas(국가개발계획청)는 인도네시아의 물류비용이 GDP의 14% 수준으로 감소했다고 주장했으나, 2023년 인도네시아 LPI(물류 성과지수)는 그렇지 않음을 보여주고 있음(총점 5점 중 3점을 획득해 139개국 중 61위를 차지함)
 - 말레이시아와 태국은 각각 3.6점(26위)과 3.5점(34위)을 받았으며, 필리핀 3.3점(43위)과 베트남 1.9점(138위)을 기록함
- ▶ 수출입 소요 시간 측면에서도 인도네시아는 수출 경쟁력이 가장 낮음

 - 기업이 인도네시아에서 상품을 수출하는 데 드는 비용은 211달러에 불과하나 수출에는 보통 56시간이 소요되는데 이는 ASEAN-5 국가의 평균 45시간보다 훨씬 더 긴 시간임
 - 수입 시간은 약 106시간으로 ASEAN 5개국 평균 수입 시간(58시간)의 거의 두 배이며, 수입 비용도 164달러로 ASEAN-5 국가의 평균 104달러에 비해 가장 비싼 편임
 - 인도네시아는 수입에도 가장 오랜 시간이 걸리기 때문에 기업들은 필요한 원자재를 수입하는 데 어려움을 겪고 있음

참고 자료 : <https://jakartaglobe.id/>(검색일: 2024.06.28.)

온라인 쇼핑과 무료배송, 글로벌 공급망 한계 시험 ...

- ‘소셜 주도(Social-driven)’ 전자상거래의 급증과 무료 배송 및 반품에 대한 수요 증가는 향후 10년 내 글로벌 공급망의 한계를 시험하게 될 것이라는 전망이 나옴

 - 올 6월에 발표된 DHL의 전자상거래 동향 보고서에 따르면 24개국 약 12,000명의 소비자를 대상으로 설문조사를 실시한 결과, 2030년까지 소셜 미디어 플랫폼을 통한 구매가 12배 증가해 그 가치가 현재 7천억 달러에서 8조 5천억 달러로 증가할 것으로 예상함
 - 이러한 추세를 주도한 것은 Facebook, Instagram 및 TikTok과 같은 소셜 미디어 플랫폼이었으며, 설문조사에 참여한 사람 중 37%는 Facebook, 28%는 Instagram, 18%는 TikTok을 통해 구매했다고 언급함
 - 전 세계적으로 조사 대상자의 50% 정도가 소셜 미디어 플랫폼을 통해 구매했다고 답한 반면, 태국에서는 그 수가 90%나 되는 것으로 나타남
- 온라인 판매가 증가하는 가운데 기존의 소매업체가 무료 정책을 회피하려 하자 소비자의 무료 배송 및 무료 반품의 선호도는 높아짐

 - 설문 대상자 중 67%는 무료 배송을, 48%는 무료 반품을 원하는 것으로 나타났으며 약 41%는 배송비용이 너무 높아 구매하지 못하는 것으로 나타남
 - 이러한 추세는 기존의 소매업체가 ‘무료’ 정책에서 벗어나려고 함에 따라 증가하는데, Amazon은 무료 배송을 위한 최소 주문량을 늘리고 있음
 - 영국 패션 소매업체인 Oh Polly와 PrettyLittleThings는 소셜 미디어를 통해 의류를 구매한 뒤 한 번 착용하고 반품, 환불하는 소비자에 대처하기 위해 무료 반품 정책을 개정하고 있음
- Amazon이 무료 배송을 위한 최소 구매 금액을 인상한 것은 중국의 헤비급 라이벌인 Shein 및 Temu와의 경쟁이 치열해짐에 따라 발생한 결과로 볼 수 있음

 - 조사 대상자의 51%는 현재까지 Amazon에서 주로 쇼핑한다고 응답했지만 24%는 Shein에서, 18%는 Temu에서 쇼핑한 적이 있다고 응답함
 - Amazon은 Shein과 Temu가 점차 시장을 잠식함에 따라 손실까지 감수하려는 의지를 보였다는 점에서 더욱 경쟁이 치열해질 것으로 우려됨

글로벌 항공화물 수요, 최근 5개월간 두 자릿수 성장세 지속

- ▶ 글로벌 항공화물 산업이 최근 5개월간 두 자릿수 성장세를 기록한 가운데 항공화물 수요 증가율이 공급 증가율을 뛰어넘는 추세 지속
 - 국제항공운송협회(IATA)에 따르면 2024년 4월 글로벌 화물 운송량은 217억 톤킬로미터로 전년 대비 11.1% 증가함
 - 전월 대비 글로벌 화물 운송량은 6.5% 감소했으나 계절성을 조정하면 실제 0.2% 감소에 불과함
 - 이러한 운송 실적의 호조는 주로 아시아-태평양 및 유럽 항공사의 화물 운송량 증가 수혜에 힘입은 것으로 해당 증가량이 전체 실적 증가량의 2/3를 차지함
 - 올 4월 기준 항공화물 운송 용량은 494억 톤킬로미터로 전년 대비 7.1% 증가했는데 이는 36개월 연속 두 자릿수 성장세를 기록한 여객기 하부의 화물 용량 증대로 인한 것으로 이에 비해 화물기의 용량은 전년 대비 5.0% 증가에 불과함
 - 아프리카 항공사를 제외하고 모든 지역의 항공사 화물 운송량 증가율이 운송 용량 증가율을 추월해 화물탑재율(Cargo Load Factor, CLF)에 긍정적인 영향을 미침

전년 동기 대비 항공화물 운송량 증감 (2024년 4월 기준)

(단위: 화물 톤킬로미터; Cargo Tonne-Kilometres, CTK)

Evolution of air freight volumes (CTK*) April 2024 / April 2023				
Area	Global traffic		International traffic	
	Traffic	Capacity	Traffic	Capacity
Asia-Pacific	+ 14.0 %	+ 7.8 %	+ 13.8 %	+ 14.4 %
North America	+ 7.0 %	+ 4.0 %	+ 8.5 %	+ 6.4 %
Europe	+ 12.7 %	+ 10.3 %	+ 12.9 %	+ 10.6 %
Middle East	+ 9.4 %	+ 5.7 %	+ 9.4 %	+ 5.7 %
Latin America	+ 11.7 %	+ 9.8 %	+ 8.9 %	+ 10.7 %
Africa	+ 10.6 %	+ 18.7 %	+ 11.1 %	+ 18.8 %
Total Market	+ 11.1 %	+ 7.1 %	+ 11.6 %	+ 10.2 %

자료 : International Air Transport Association(IATA) (검색일: 2024.06.25.)

- ▶ 아시아~유럽 항공화물 수요는 홍해 후티 공격으로 인한 항공운송 전환으로 급증했지만, 중동 노선은 두바이 국제공항 홍수와 지정학적 요인으로 위축세
 - 지난 3월 아시아 역내 운임과 아시아~유럽 회랑 운임이 전월 대비 눈에 띄게 인상했는데 홍해 후티 공격으로 인한 해상운송 차질과 컨테이너 용량 부족으로 항공운송으로 전환 수요가 높았던 것이 그 원인으로 추정됨
 - 중동을 경유하는 노선은 최근 두바이 국제공항을 강타한 홍수와 이란-이스라엘 간 지정학적

요인으로 인해 긴장감이 더해져 중동~유럽 항공화물 운송량은 전월 대비 8.5%p, 중동~아시아 노선은 9.5%p 하락해 지난 7개월간 가장 낮은 운송량을 기록함

- 반대로 아시아 태평양과 유럽 항공사는 올 4월 전년 대비 각각 13.8%, 12.9%로 가장 높은 성장률을 기록하였으며 북미 항공사의 경우 가장 낮은 성장을 보이거나 개선세가 뚜렷함

전년 동기 및 전월 대비 항공운임 비교 (2024년 4월 기준)

Evolution of air freight rates		
Corridor	April 2024 / March 2024	April 2024 / April 2023
Intra-Asia	+ 7.9 %	- 17.0 %
Asia / Europe	+ 5.0 %	+ 3.1 %
Europe / Asia	- 6.0 %	- 31.4 %
Europe / Middle East	- 13.2 %	- 17.3 %
Europe / North America East Coast	- 7.7 %	- 27.8 %
North America East Coast / Europe	- 2.4 %	- 20.1 %

자료 : Uply Freight Index (검색일: 2024.06.25.)

- 올 초 항공사는 수요가 공급을 초과하고 특정 노선의 가격이 상승하는 등 시장 상황이 개선될 것으로 예측했으나 전체적인 상황은 위축세 지속
- 6월 초 발표된 IATA 경제전망에 따르면 항공화물 운송량이 2023년 1.8% 감소한 후 올해 5% 정도 성장할 것으로 예측하였으나 화물 수익(revenue)은 2024년 1,198억 달러로 전년 동기 대비 13.4%, 2021년 정점 대비 42% 감소할 것으로 예상함
- IATA는 제조업 생산의 구매관리자지수(Purchasing Managers' Index, PMI) 성장이나 신규 수출주문 등 일부 긍정적 신호를 기반으로 낙관적으로 바라보았으나 지난 3월 국경 간 상품무역이 전월 대비 0.6% 감소, 전년 대비 -0.8%로 위축세 기록함
- 이러한 원인으로 장기간 인플레이션, 공급망 혼란, 지정학적 긴장과 국경 간 무역 제한 증가를 꼽을 수 있으며 향후 몇 개월간 위축세를 지속할 다양한 위험 요인이 있을 것으로 예상됨

참고 자료: <https://market-insights.uply.com> (검색일: 2024.06.25.)

열대성 폭풍 알베르토 미국·멕시코 강타... 자동차 공급망 타격

▶ 열대성 폭풍 '알베르토'로 인한 미국·멕시코 내 피해 증가

- 2024년 6월 19일 멕시코에서 형성된 열대성 폭풍이 육지를 관통함에 따라 멕시코와 미국 텍사스 주 해안 도시를 중심으로 피해가 증가함
- 현지 매체에 따르면 제1호 열대성 폭풍인 '알베르토'는 멕시코 탐피코 동쪽 270km 해상에서 최대 풍속 65km의 속도로 북상했으며 멕시코와 미국 텍사스 주 해안을 따라 점차 확대되었음
- 이에 따라 미국·멕시코의 도로 및 항만은 일시 폐쇄, 다리 붕괴 및 강물 범람으로 인해 산사태가 발생했으며 현재까지 파악되는 인명피해는 4명임
- 미국 국립해양대기청(National Oceanic and Atmospheric Administration)은 대서양 해수 온도의 급격한 상승 및 여러 악조건으로 인해 '알베르토'와 같은 폭풍이 지속해서 발생할 것이라 예상함
- '알베르토'로 인한 피해가 점차 확산됨에 따라 유엔은 추가 피해를 위해 구호 작업을 준비하고 있음

폭풍 '알베르토'로 인한 피해 증가

열대성 폭풍 '알베르토'로 침수된 멕시코 해안 마을



열대성 폭풍 '알베르토'로 인해 붕괴된 도로



자료 : <https://www.newstree.kr>, <https://www.wsj.com/us-news> (검색일: 2024.06.30.)

▶ 멕시코, 글로벌 자동차 산업의 허브로의 성장

- 최근 멕시코는 자동차 최대시장인 미국을 겨냥해 전기차 허브로의 성장을 지속해서 추진함
- 이에 최근 USMCA¹⁾ 협정 체결, 관세 혜택, 지리적 이점 및 저렴한 노동력을 중심으로 주요 자동차 기업을 유치하고 있음
- 특히 이러한 전기차 허브로의 성장은 점차 증가하고 있는 전기차 수요에 따름
- 전기차의 대표적인 기업 테슬라는 작년 미국 접경 누에보레온 주에 50억 달러를 투자했으며 아우디 멕시코는 올해 6월 전기차 생산시설 구축을 위해 10억 유로 규모의 투자 계획을 밝힘

1) 미국-멕시코-캐나다 협정(USMCA, United States-Mexico-Canada Agreement)

멕시코 내 글로벌 자동차 기업 유치 현황(2022년 기준)



자료 : <https://insights.tetakawi.com/>(2024.06.30.)

▶ 열대성 폭풍 ‘알베르토’로 인해 자동차 공급망 리스크 발생

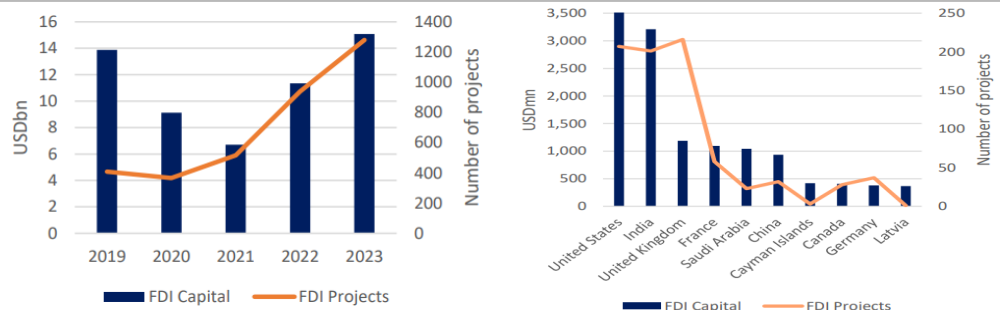
- 멕시코의 자동차 산업 중요도가 커짐에 따라 ‘알베르토’로 인한 도로 및 항만 폐쇄와 같은 피해는 자동차 공급망에도 큰 피해를 미침
- 특히 이번 폭풍으로 인해 자동차 제조공장이 주로 위치한 멕시코 북동부 몬터레이 주변의 제조 클러스터 전력이 차단됨
- 또한 항만의 일시적인 폐쇄에 따라 물류업체 CH Robinson 부사장 Mike Burkhart는 항만 내 통관 작업이 제한되어 일부 컨테이너가 선상에 있다고 언급함
- 몬터레이에서 미국으로 이어지는 도로의 경우 산사태로 인해 폐쇄되었으며 우회 도로를 이용할 경우, 약 8시간이 더 걸리는 등 자동차 운송 시간 및 물류비 증가가 나타나고 있음

참고 자료: <https://www.automotivelogistics.media>, <https://www.aljazeera.com/new> (검색일: 2024.06.30.)

UAE, 공급망 산업의 중추적 역할로 물류 및 FDI 리더로 지속 성장...

- ▶ 아부다비와 두바이가 UAE를 글로벌 FDI 리더로 견인하고 있음
 - 그린필드 프로젝트의 눈에 띄는 성장으로 UAE는 전 세계 2위를 차지했으며, 주요 부문이 투자를 주도한 것으로 나타남
 - UAE는 2023년 신규 FDI 프로젝트 세계 2위를 기록하며 선도적인 외국인직접투자(FDI) 대상국으로서의 입지를 확고히 했음
 - 유엔무역개발회의(UNCTAD)가 발표한 2024년 세계 투자 보고서에 따르면 UAE는 그린필드 FDI 프로젝트 발표가 33% 증가해 총 1,323개 프로젝트에 이르렀음
 - 이러한 성과로 인해 UAE는 세계 순위에서 미국 바로 뒤를 잇게 되었음
- ▶ 두바이와 아부다비 모두 FDI에서 선두 지위를 유지함
 - 두바이는 전년 대비 32% 증가한 1,036개 프로젝트로 전체 그린필드 프로젝트의 81%를 차지하며 UAE FDI 선도 도시로서의 지위를 유지했음
 - 아부다비 역시 전년 대비 74% 증가한 172개 프로젝트로 세계 6위를 기록함
 - 두바이에서 FDI를 유치하는 상위 부문에는 운송 및 창고(45%), 호텔 및 관광, 대체·재생에너지(각각 9%), 소프트웨어 및 IT 서비스(8%), 소비재(5%)가 포함되어 있음
 - 이러한 부문은 UAE의 물류 및 공급망 산업의 중추적인 역할을 하며, 주요 글로벌 물류 허브로서의 국가 역할을 강조하고 있음
 - 2023년에 미국은 UAE로의 그린필드 FDI 유입의 주요 원천으로 부상한 것으로 나타남

UAE 그린필드 FDI 유입 현황 및 국가별 UAE 그린필드 FDI 투자 현황



자료 : <https://www.emiratesnbdresearch.com/> (검색일: 2024.06.27.)

참고 자료 : <https://www.logisticsmiddleeast.com/>, <https://www.emiratesnbdresearch.com/> (검색일: 2024.06.27.)

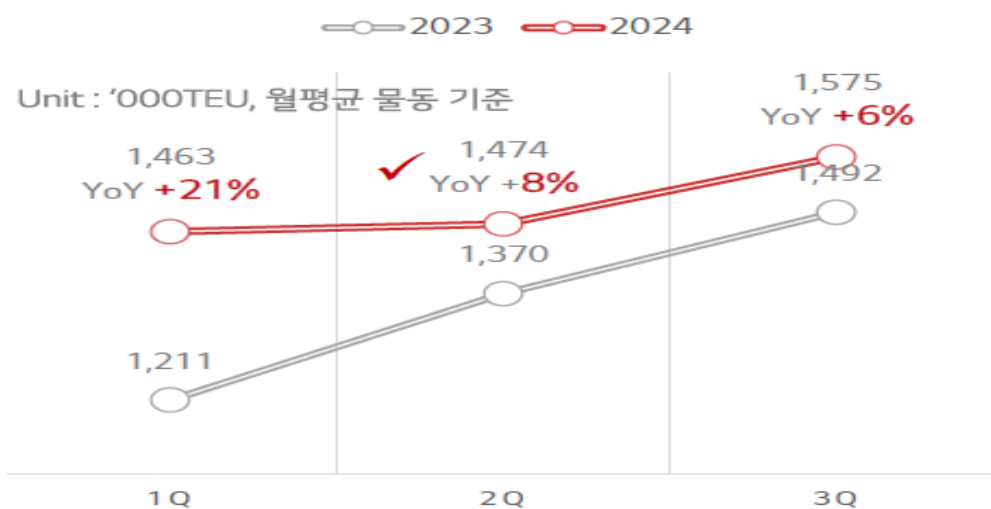
중동지역 분쟁으로 인한 글로벌 공급망 영향 및 대응 방안(하)

공급망 단절 관련 전망

- ▶ 중동지역 분쟁으로 인한 공급망 단절 상황과 그 영향을 수요와 공급 측면에서 전망
 - 예멘 후티 반군의 홍해와 아덴만에서의 화물선 공격, 이스라엘-팔레스타인 간 전쟁, 이스라엘-이란 간 갈등의 심화 등 중동지역 분쟁으로 인한 공급망 영향 발생함
 - 수요 측면에서는 ① 중국의 내수 부진에 따른 과잉 생산으로 글로벌 수출 물동량 증가, ② COVID-19 팬데믹으로 인해 누적되었던 과잉재고가 소진되면서 미국, 유럽 등 글로벌 시장의 재고 보충 추세 확대, ③ 지정학적 리스크, 기상 변수, 파업 등에 대비한 안전재고의 확보가 수요 증가의 주요인으로 작용
 - 특히 최근 중국 중심의 생산 네트워크에서 벗어나고자 하는 세계 각국의 글로벌 공급망 다변화 전략, 미국의 니어쇼어링(near-shoring) 정책의 영향으로 인해 아시아발 멕시코향 물량의 가파른 증가세 확대

아시아발 북미향 분기별 월평균 컨테이너 물동량 추이

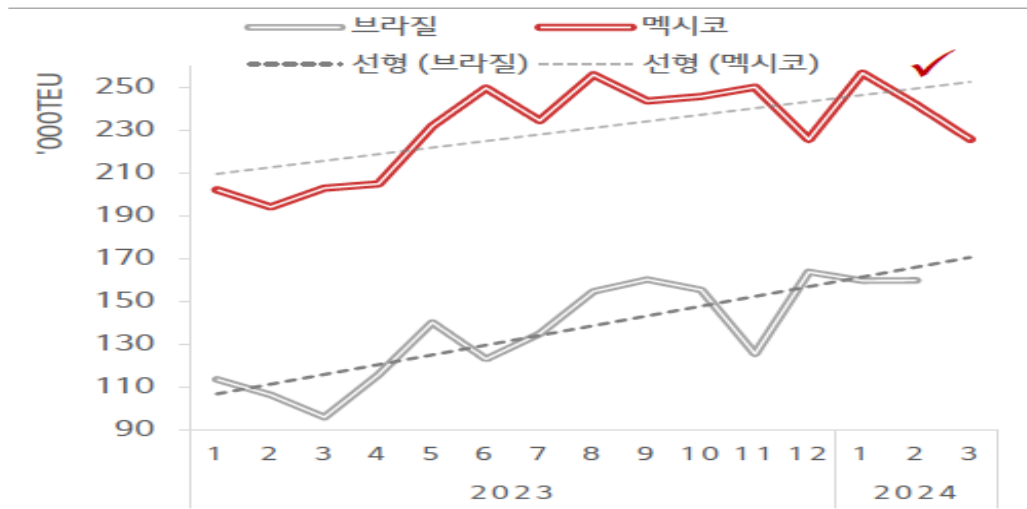
(단위: 천TEU)



자료: LX Pantos, 원출처: Descartes Datamyne

아시아발 브라질, 멕시코항 월평균 컨테이너 물동량 추이

(단위: 천TEU)

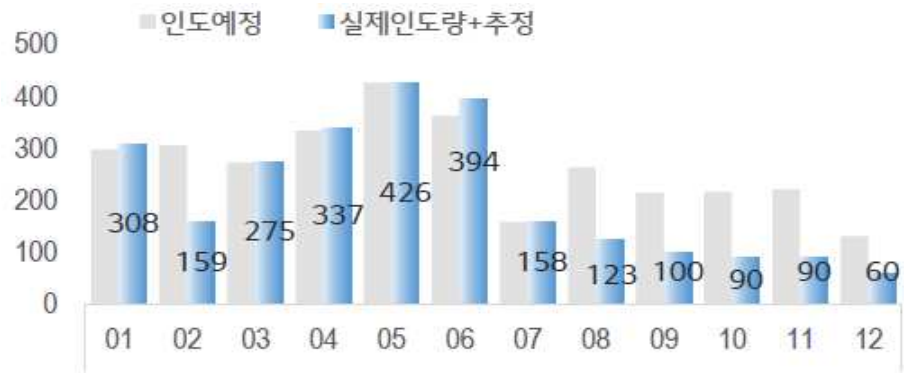


자료: LX Pantos, 원출처: Descartes Datamyne

- 공급 측면에서는 수요 급증에 대응하고자 시장 가용 선박 확보 노력 중**
 - 최근 수요 급증으로 인한 가용 선박이 부족해 추가 선대를 확보하고자 가용 선박을 모두 투입하였으며, 신조 인도선 또한 공급 부족을 완화하고 있음
 - 공급 관련 리스크는 ① 중동지역 분쟁으로 인한 항로 우회로 추가 선대가 필요해 올 3분기까지 불확실한 운항 스케줄, ② 특정 환적항으로의 물량 집중과 이에 따른 피더 노선 및 물량 급증으로 인한 선박 부족 심화, ③ 항로 우회와 대체항 기항 등에 따른 장비 화송 지연, ④ 연료비, 용선료 급등에 따른 노선 안정화 지연 및 선사 실적 악화 등이 우려됨
- 이스라엘-팔레스타인 간 전쟁 이후 선박 수요가 급증했는데, 이는 신조 인도로 대응 가능**
 - 올 4월까지 연간 신조 인도 예정량 총 320만 TEU의 34%인 108만 TEU가 인도되었으며, 올 3분기까지 신조 인도가 완료되면 스케줄 회복을 위해 필요한 선대의 상당 부분을 해소할 수 있을 것으로 예상
 - 또한, Drewry에 따르면 피더선 수요의 급증으로 인해 폐선 수도 급감하였는데, 2019년 폐선 수 183척 대비 2024년 150척으로 감소할 것으로 예상됨

2024년 신조 인도 추정량

(단위: 천TEU)



자료: LX Pantos, 해운 MI 분석팀 시뮬레이션 자료

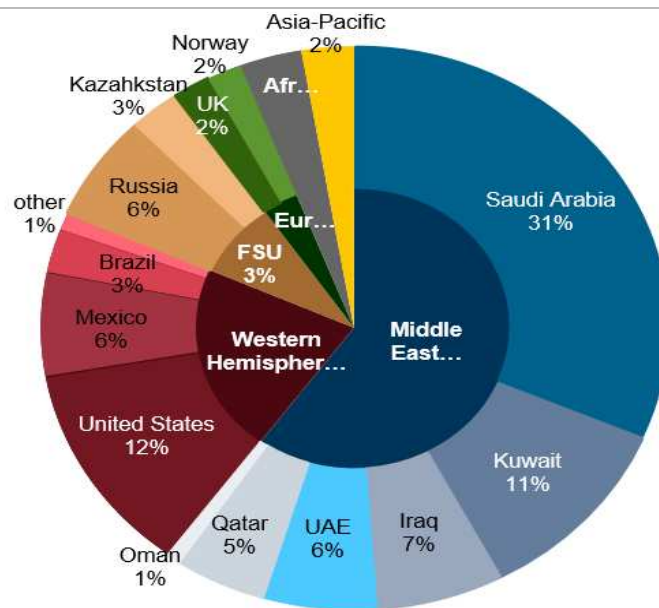
➤ 이러한 중동지역의 혼란이 세계 경제에 미치는 영향은 심대할 것으로 예상

- 중동지역 혼란으로 해상 운임 인상, 글로벌 공급망 지연 등으로 인해 글로벌 인플레이션이 약 1% 증가한 것으로 추정됨(IMF)
- 또한 글로벌 운송 비용이 두 배로 인상하면, OECD 국가의 소비자 물가 인플레이션이 1년 뒤 0.4% 증가할 것으로 예상됨(OECD)
- 특히 석유와 가스 운송의 핵심 경로로서 원유의 40%, LNG의 20%가 지나가는 호르무즈 해협의 폐쇄, 이란의 본격적인 개입 등 지속적인 해상운송 중단 현상이 발생할 경우, 글로벌 인플레이션이 더욱 심화될 가능성 존재
- 더 나아가, 레바논, 시리아, 이집트뿐만 아니라 다른 중동 국가로 분쟁이 확대될 경우, 그 영향력은 더욱 커질 수밖에 없음

➤ 특히, 국제 에너지 파이프라인 연결이 없는 한국은 석유 수입의 60%를 중동에 의존해야 하므로 중동지역 분쟁이 우리 경제에 미치는 영향은 상당함

- 한국은 세계 5대 석유 수입국 중 하나로 에너지 포트폴리오의 80%에 해당하는 석탄, 천연가스, 석유를 유조선으로 주로 수입하고 있으며 특히 중동지역에서 60% 이상을 수입하고 있어 이 지역의 분쟁이 한국 경제에 미치는 영향은 매우 큼
- 중동지역의 분쟁 상황이 더욱 확대되면, 석유 관련 화물 운반에도 리스크가 발생하는데 과거 1980~1988년 이란이 유조선을 공격하자 미국이 이란 해군을 반격한 사건으로 호르무즈 해협과 아라비아만에서 발생한 소위 '유조선 전쟁'과 같은 상황이 발생할 수 있음
- 또한, 이러한 분쟁은 항공화물 운송에도 영향을 직·간접적인 영향을 미침

한국 원유 수입국별 비중(2021년)



자료: US Energy Information Administration, 2023.4

- ▶ 향후 분쟁이 확대되면 세계 경제는 수십 년 만에 우크라이나 전쟁과 중동지역 분쟁으로 인해 에너지 가격충격을 연달아 받을 것으로 우려됨
 - 최근 중동지역 분쟁은 1970년대 이후 원자재 시장에 가장 큰 충격을 미친 러시아의 우크라이나 침공의 여파가 가시지 않은 상태에서 연달아 발생해 세계 경제에 상당한 영향을 미침
 - 또한, 유가 상승은 식량 가격 상승으로 이어지는데 러시아의 우크라이나 침공으로 인해 이미 많은 개발도상국에서 경험한 식량 가격 인플레이션이 향후 더욱 악화될 것으로 예상됨

중동지역 분쟁의 인도에 대한 영향 및 대응 방안

- ▶ 인도는 중동지역 분쟁의 가장 큰 영향을 받은 국가 중 하나로 인도 경제 및 국가 차원에서 큰 우려 존재
 - 후티 반군에 의해 인도로 향하거나 인도 승무원이 탑승한 선박 약 6척이 공격을 받거나 무장 해적에게 납치됨에 따라 인도는 약 12척의 군함을 배치해 아라비아해에서의 해상 입지를 강화하고자 함

- 그러나 홍해를 통과하는 수출 화물의 약 25%가 보류되고 인도에서 출발하는 화물선의 약 95%가 희망봉을 지나는 경로로 전환(Federation of Indian Export Organizations)
- 또한, 중동지역 불안정이 공급망 혼란과 무역 위축 추세 확대로 이어져 식품 인플레이션 감축에도 악영향을 줄 것이라는 우려가 제기됨

➤ 인도는 유럽, 북미, 북아프리카 및 중동과의 무역을 위해 수에즈 운하를 통과하는 홍해 항로에 크게 의존

- 인도는 중동을 통과하는 무역로와 가깝고 중동 의존도가 높아 이 지역의 운송망 단절에 취약함
- 인도의 신용평가 기관인 CRISIL Ratings에 의하면, 이 지역은 2023년 3월 기준 인도 수출(2,170억 달러)의 약 50%, 수입(2,050억 달러)의 약 30%를 차지
- 2024년 1월 기준, 중동지역 분쟁으로 인해 운송이 21~28일가량 지연되었으며 지난해 300억 달러 이상의 수출 손실이 발생했을 것으로 추정함(RIS)

➤ 이에 따라 인도 수출 비용이 인상되어 화주에게는 큰 부담을 초래하며 농·축산물, 기계 부품 및 전자 제품 운송이 지연되어 해당 수출입업체도 손실 발생

- 세계 최대 쌀 수출국인 인도는 매년 450만 톤 이상의 바스마티 쌀을 수출하며 약 750만 톤의 생산량 중 약 35%가 홍해를 통해 유럽, 북미, 북아프리카 및 중동으로 운송됨
- 중동지역 분쟁으로 인해 바스마티 쌀 수출 비용은 보험료 인상, 컨테이너 부족, 운송 시간 연장 등으로 인해 5배나 급등하는 등 수출 비용이 급증함
- 수입의 경우도 마찬가지로, 인도로의 비료, 해바라기유, 기계 부품 및 전자 제품의 수입이 지연되어 소비자의 비용이 커질 위험이 확대되고 있음
- 예를 들면, 해바라기유 수입 물류비의 35% 증가(Sunvin Group), 육류 수출 물류비의 3배 증가(All India Meat and Livestock Exporters Association), 차 수출 물류비의 60% 증가(Tea Association of India) 등이 초래되었으며 홍해 위기가 상당히 기간 지속될 것으로 예상됨

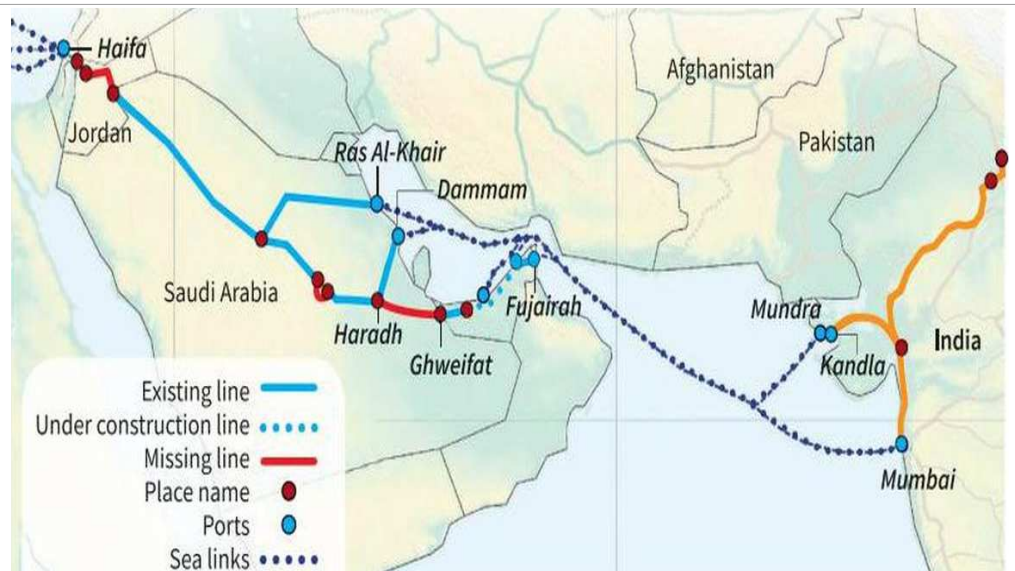
➤ 이처럼 인도 기업들은 홍해에서 계속되는 문제로 인해 수출입 측면에서 해외 공급망에 심각한 혼란을 겪고 있어 대응 방안 모색 중

- 인도 기업은 운송 시간 지연과 운송 및 보험 비용 증가로 인한 영향을 완화하기 위한 대응 방안을 강구하고 있음
- 이러한 조치에는 비상 상황 발생 시 신속한 대응을 위한 추가 운전 자본 최대 확보, 원자재 재고의 사전 보충, 다양한 운송 경로 모색 등 물류 대안 마련이 포함됨

➤ 인도-중동-EU 경제 회랑(India-Middle East-Europe Economic Corridor, IMEC) 프로젝트 추진 고려

- 운송 경로 대안으로서 인도-중동-유럽 경제 회랑(IMEC)과 관련해 아랍에미리트와 협력하기 시작하는 등 인도와 유럽 간 상품 운송을 위한 대체 경로를 확보하기 위해 노력
- IMEC 프로젝트는 ① 인도의 동부 화물 전용 통로(EDFC)와 서부 화물 전용 통로(WDFC), ② 인도 서안의 칸들라(Kandla)항, 구자라트 주의 문드라(Mundra)항, 마하라슈트라 주의 JNPA(Jawaharlal Nehru Port Authority)항, ③ UAE의 푸자이라(Fujairah)항, 제벨 알리(Jebel Ali)항, 아부다비(Abu Dhabi)항, ④ 사우디아라비아와 요르단 통과 철도, ⑤ 이스라엘 하이파(Haifa)항, ⑥ 프랑스 마르세유(Marseille)항, 이탈리아 메시나(Messina)항, 그리스 피레우스(Piraeus)항 등을 연계하는 회랑으로 계획함
- 처음 계획한 화물 유형은 컨테이너였으나 건식 벌크, 액체 벌크(POL 제외) 추가 확대 계획

인도-중동-EU 경제 회랑(IMEC) 프로젝트 루트



자료: NOWHYDERABAD, 2023.09.17.

- 더 나아가, IMEC를 통해 국제 무역의 허브로 자리매김하려는 마스터 플랜의 일환으로 항만 개발을 추진하는 등 인도에 큰 기회를 제공
 - 뭄바이 외곽의 밴드하반(Vadhavan) 신항만 개발, 칸들라(Kandl)a항의 컨테이너 터미널 건설, JNPA항 확장 등이 추진되고 있음
 - 인도의 큰 애로사항 중 하나는 인도가 서아시아와의 연결하려는 노력에 인도 서쪽에 자리한 파키스탄이 장애 요소라는 점으로 파키스탄은 이러한 연결과 관련된 모든 제안을 거부
 - IMEC는 인도가 아프가니스탄, 이란, 중앙아시아, 더 나아가 유럽과의 연결을 구축하는 데 이러한 장벽을 극복할 수 있도록 함
- IMEC를 통해 인도와 중동 및 유럽이 긴밀한 전략적 관계를 형성하는 데 EU가 중요한 역할을 할 것으로 기대
 - 인도는 오랜 기간 중동 국가들과 전략적 관계를 형성하고자 하여 UAE, 사우디아라비아 등 일부 국가와 강력한 유대 관계를 구축하였으나 IMEC를 통해 더 많은 잠재적 기회 보유
 - 중국이 대부분의 투자하는 일대일로(BRI)와 달리 IMEC는 이 지역의 인프라 개발에 대해 유럽 국가의 참여가 기대됨

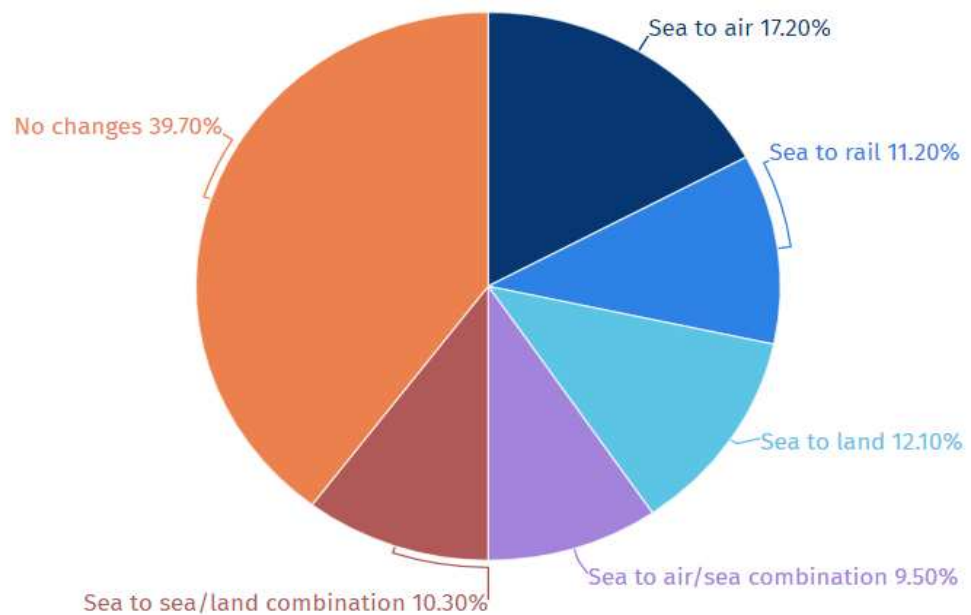
공급망 단절 대응 방안

- 첫째, 많은 기업이 공급망의 유연성과 탄력성을 제고하는 데 중점을 두어야 하며 이를 위해서는 운송수단 대안을 확보하는 것이 우선 필요
 - 지정학적 불확실성이 높아진 오늘날, 글로벌 공급망의 연속성과 안정성을 유지하기 위해서는 공급망의 탄력성 및 회복력(resilience)이 매우 중요함
 - 기업은 불확실성과 리스크에 대응하기 위해 다각적인 전략 접근 방식을 채택해야 하며 탄력성, 대응성, 비용, 지속 가능성 간의 적절한 균형을 유지하는 것이 중요하며, 환경변화에 따라 균형점을 끊임없이 조정해야 함
 - Ti Insight의 설문조사에 따르면, 세계 화주들이 희망봉 주변으로의 경로 변경과 관련된 지연을 피하고자 다양한 운송 대안을 활용하고 있음
 - 설문조사에 참여한 화주 중 약 2/3는 운송의 일부를 해상 화물 서비스로부터 전환하였으며 다양한 운송수단 중, 항공운송으로의 전환이 17.2%, 그리고 복합운송 솔루션(항공-해운 조합

및 해운-육송 조합)으로의 전환도 상당함

- 이는 항공으로의 전환에 비해 항공-해운 및 해운-육송 조합을 사용하는 경우 비용 및 시간적 이점이 있기 때문임
- 두바이~유럽 경로의 경우 특히 해공(Sea & Air) 복합운송으로 다수 전환해 전통적으로 수요가 작은 2024년 초반에도 두 자릿수 성장을 기록함(Xeneta)

홍해 위기로 인한 운송수단 전환 현황



자료: Ti Insight, 2024.2.1

- Maersk는 운송 네트워크를 유연하게 조정하고 격변하는 시기에 위기에 직면한 고객을 지원하기 위한 대체 솔루션을 제공함으로써 화주 기업의 요구에 대응
 - Maersk는 아시아-유럽 선박의 속도를 조절하고 항구 기항 일정을 세밀하게 조율해 서비스 네트워크의 무결성을 유지하면서 용량 문제를 완화함
 - 한편, 다양한 물류 대안 확보를 위해 트럭 랜드브리지 서비스 및 해공 복합운송과 같은 혁신적인 솔루션을 도입하였음
 - Maersk와 같이 신속하고 유연하게 대응하기 위해 민첩하고 혁신적인 공급망 전략의 수립과 지속적인 조정이 기본 전제가 되어야 함

Maersk의 트럭 랜드브리지(상) 및 해공(Sea & Air) 복합운송 솔루션(하)



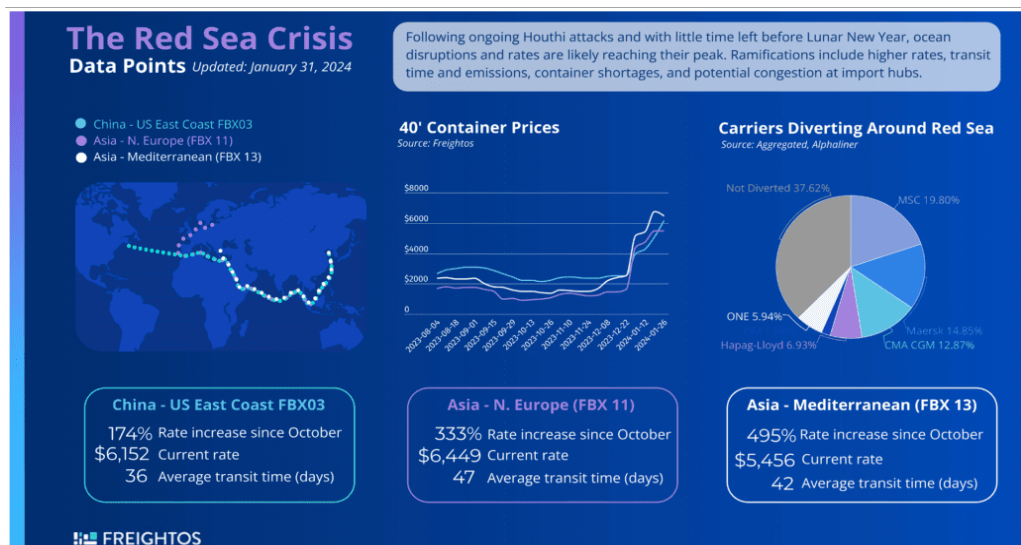
자료: Maersk website, 검색일: 2024.6.4

- 둘째, 글로벌 공급망의 핵심 지역에 관한 종합적인 시나리오 계획 수립은 기업이 지정학적 갈등을 다양하게 예측해 상황 악화에 대비할 수 있도록 해주므로 긴급요

 - 중동지역의 긴장이 장기화되는 시나리오에 따르면 유럽, 중동, 북아프리카 국가와의 무역 차질 지속, 가전, 자동차, 석유화학, 배터리 등 우리 기업의 중동, 동유럽 생산 공장의 부품 공급 차질, 원자재 중심의 인플레이션 인상 심화 등이 예상됨
 - 따라서 물류 장애 현상 심화에 대비해 자동차 등 특수 선종을 이용하는 화물을 중심으로 선복을 최대한 확보하고, 에너지 수급 차질 및 원자재 인플레이션에 대비해 비축유 확보 및 적시 방출 체계 구축 등 대비가 필요함

- 기업은 노출 가능성이 높은 리스크를 미리 파악하고, 기업의 전략 및 활동에 대한 위험 수준을 정량화하는 시스템 구축 필요
 - 오늘날 무역 디지털화와 공급망 데이터의 글로벌 가시성이 제고되면서 예측 가능하고 예방적인 관리 기능을 갖춘 전 과정(End-to-End) 통합 솔루션 확보가 쉬워짐
 - 이에 과거 계획 수립이 어려웠던 상황에 비해 사전에 계획하고 효과적으로 수행해야만 치열한 경쟁에서 생존 가능

홍해 위기 관련 운임, 운임 변동, 소요 시간, 운송 루트 등 현황 대시보드



- 셋째, 지정학적 상황이나 규제 환경의 갑작스러운 변화에도 신속하게 대응(quick response)이 가능한 글로벌 공급망 민첩성(agility) 확보 필요
 - 이를 위해 전 과정(End-to-End) 공급망 구성원 간의 긴밀한 의사소통과 협업 체계가 구축되어야 함
 - 특히 이러한 위험에 가장 빠르게 대응해야 하는 포워딩 기업의 경우, 화주와의 지속적인 소통을 통해 위험 가능성과 영향에 대해 세밀히 설명하고 공급망 단절을 줄일 수 있는 운송 및 물류 대안에 대한 실시간 논의가 이루어져야 함
 - 특히 선박 운항 속도와 소요 시간, 연료비, 배출가스 요금 간의 상반 관계가 작용하므로 화물이나 화주가 처한 상황에 따른 차별화된 대응 방안이 마련되어야 함

- 넷째, 핵심 상품의 경우, 적절한 안전 재고 수준 유지와 재고 최소화(lean)가 균형을 이루는 재고 최적화가 중요
 - 우회 운송이나 지연으로 인한 재고 부족, 판매 손실, 생산 중단에 따른 영향이 큰 화물을 파악하고, 화물의 특성에 따른 운송 및 재고관리를 포함해 적합한 글로벌 공급망 관리 전략을 수립해야 함
 - 주요 제품 및 공급망에 관한 위험 허용 범위를 평가하고, 리드 타임이 길거나 예측하기 어렵고 비용이 큰 위험이 전 과정(End-to-End) 공급망에 미치는 영향을 완화할 수 있는 계획을 수립해야 함
- 다섯째, 강력한 리스크 관리와 비상 계획 시스템을 통한 긴밀한 모니터링으로 유연하고 신속한 전략 조정 필요
 - 예상치 못한 상황에 신속하고 유연하게 대응할 수 있는 전략을 도출하고, 공급망 단절에 대해 신속하게 대응하기 위해서는 시장 및 비용 변화에 대해 모니터링 후 전략 조정을 해야 함
 - 이러한 모니터링 및 전략 조정을 지원하는 서비스로 Drewry의 ① 운임 및 용량 예측 서비스는 지능형 컨테이너 현물 시장 운임 정보 예측, 계약 운임에 대한 내부(confidential) 벤치마킹, 컨테이너 용량 및 항만 혼잡을 예측하며 ② 입찰 및 지원 서비스는 계약 평가 및 설계, 선사 및 물류 기업 활용 전략 수립, 해운 서비스 구매 및 입찰 지원 등을 제공
 - Freightos Terminal의 경우, 각 운송수단 및 복합운송의 운임과 그 추이, 변동성, 할증료(surcharge), 시장 변화 업데이트, 운임, 공급, 시장, 노선 등과 관련된 분석 및 전망 자료 등을 제공

동아시아-북유럽 간 운임, 운임 추이, 변동성 등 표시 스크린



자료: Freightos Terminal - FBX, 검색일: 2024.6.4

- 포워딩 기업 및 선사는 모니터링에 기반한 시장 데이터 분석을 바탕으로 반기별 운임 협상 진행해야 함
 - 또한 이러한 모니터링은 향후 운송 능력의 변화를 전망하는 최신 정보를 신속하게 고객에게 공유해 신뢰할 수 있는 운송 스케줄을 확보할 수 있음
- 여섯째, 이러한 다각적이고 전략적인 접근을 효과적으로 수행하면서 상관관계에 있는 목표 간의 균형을 찾기 위해서는 디지털 전환 기반 공급망 재설계 필요
 - 기존의 방식이 아닌 Industry 4.0 기반 기술 혁신과 디지털 전환을 활용한 공급망 재설계를 통해 기업은 비용이나 효율성에 영향을 주지 않으면서 탄력성, 지속 가능성, 대응력을 강화해 공급망의 균형을 확보할 수 있음
 - 디지털 전환 기반 유연한 공급망 재설계 대응 방안은 중동 분쟁 등 지정학적 혼란으로 인해 복잡하고 불확실한 공급망 환경을 극복해야 하는 기업에게 필수임
 - 또한 해운 산업의 민첩성과 대응력은 글로벌 공급망의 복잡한 상호 의존성과 경제적 균형을 유지하고 공급망 위기를 헤쳐 나가며 나아가 글로벌 경제에 미치는 영향을 완화하는데 가장 주된 역할을 할 것임

참고자료 : "Charting the course: How the shipping industry is adapting to tensions in the Red Sea," WEF (2024.02.23.), "Exclusive: New survey reveals extent of Red Sea modal shift," Ti Insight (2024.02.01.), "India mulls connectivity trial runs with ports of Middle East to drive forward IMEC," The Hindu Business Line (2024.06.02.)

2024년 『해외물류시장 개척지원사업』
모집 공고

2024년

해외물류시장
개척지원 사업
모집 공고

해양수산부는 해외 유망사업 발굴을 지원하고 우리 기업의 글로벌 물류시장 진출 활성화를 위해 "해외물류시장 개척지원 사업"을 시행하고 있습니다. 이에 2024년도 해외물류시장 개척 지원 사업을 다음과 같이 모집하오니, 관심 있는 기업의 많은 참여 바랍니다.

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 화주-물류기업 컨소시엄
지원금액	· 물류기업 단독 수행 : 최대 3천만원 내 조사비용의 50% 지원 · 화주-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 운영 매뉴얼을 갖출 것
 - 국내외 화물의 보관 실적 및 고충처리 실적 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

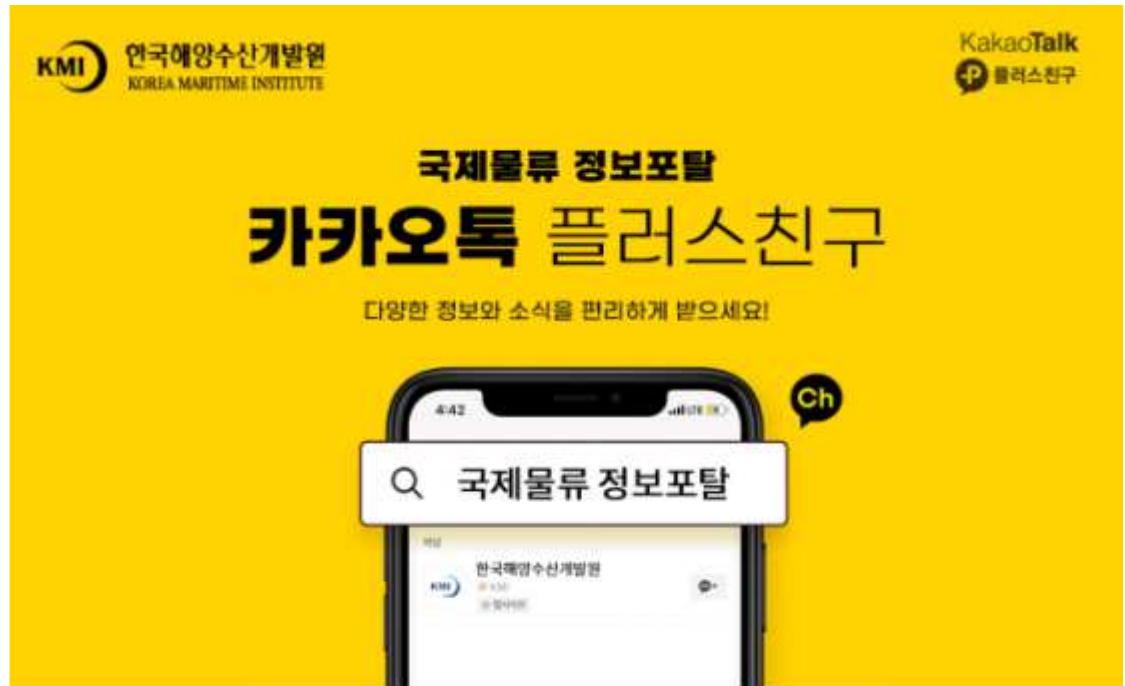
인증기준 및 절차

- 배점 및 평가기준 등은 「우수물류기업 인증요령」 제9조 인증평가의 기준 및 「우수물류기업 인증 심사항목 체계 및 심사 절차」에 따름
- 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 (등산동)
 - * 담당 : 김동환 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

