

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

총괄 : 최나영환 감수 : 길광수 전화번호 : 051-797-4770 · E-mail : chnayoung@kmi.re.kr / jhlee8604@kmi.re.kr

## Contents

### ● 국제물류 통계

- 중국·동아발 유럽행 컨 해상운임, 연초 대비 40% 이상 하락

### ● 유럽 물류시장 동향

- 카자흐스탄, 아시아-유럽 간 핵심 물류거점으로 성장 ...  
물류인프라 확보 적극 추진

### ● 미주 물류시장 심층분석

- 미주-아시아 간 무역 및 운송 관련 주요 이슈 및 대응 방안

### ● 공지사항

- 2023 해외물류시장 개척지원 사업 모집 공고  
- “국제물류 정보포털” 카카오톡 플러스친구 서비스 안내



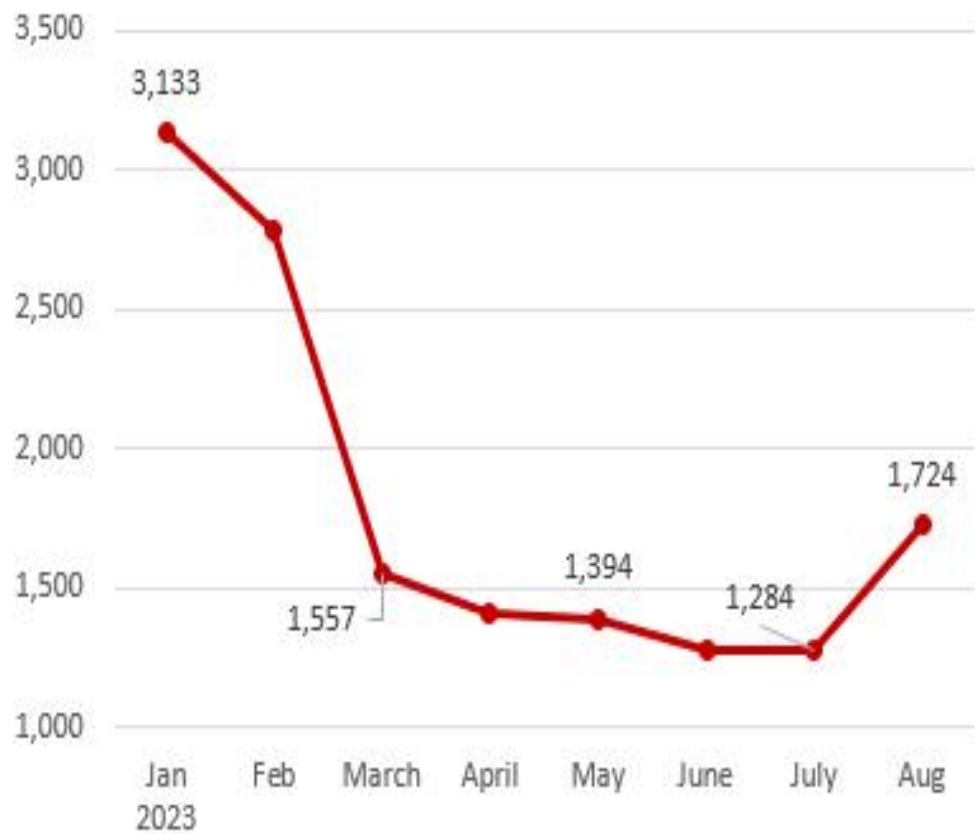
## 중국·동아발 유럽행 컨 해상운임, 연초 대비 40% 이상 하락

▶ 지난 8월 중국·동아시아발 유럽행 컨테이너 해상운임이 2023년 연초 대비 40% 이상 하락함

- Freightos International Freight Index 자료에 따르면 중국·동아시아발 유럽행 컨테이너(40피트 기준) 해상운임은 2023년 1월 평균 3,133달러에서 지난 8월 평균 1,724달러로 약 45퍼센트 하락함
- 지난 7월에는 1,284달러로 연중 최저점을 기록하며 연초 대비 약 59퍼센트 하락했음
- 이는 지난해 같은 기간 약 30% 하락한 중국·동아시아발 유럽행 컨테이너 해상운임 동향과 유사한 양상을 보인 것임

중국·동아시아발 유럽행 컨테이너(1FEU 기준) 해상운임 변화(2023년 1월-8월)

(단위 : 달러)



자료 : [www.gscintell.com](http://www.gscintell.com)(검색일 : 2023.9.26.)

중국·동아시아발 유럽행 컨테이너(1FEU 기준) 해상운임 변화(2022년 1월-8월)

(단위 : 달러)



자료 : [www.gscintell.com](http://www.gscintell.com)(검색일 : 2023.9.26.)

참고자료 : [www.gscintell.com](http://www.gscintell.com)(검색일 : 2023.9.26.)

이재호 전문연구원  
051-797-4685, [jhlee8604@kmi.re.kr](mailto:jhlee8604@kmi.re.kr)

## 카자흐스탄, 아시아-유럽 간 핵심 물류거점으로 성장 ... 물류인프라 확보 적극 추진

- ▶ 아시아와 유럽을 잇는 주요 운송루트가 코로나19에 따른 항만 폐쇄 및 혼잡, 러-우크라이나 전쟁 지속 등으로 공급망 다변화를 위한 대체 루트로 주목받고 있음
  - 지난 몇 년간 코로나19 및 러-우크라이나 사태 등으로 기존 해상운송 루트 중단 및 주요 운송루트 화물 적체 현상이 지속됨에 따라 공급망에 대한 리스크 관리가 더욱 중요해짐
  - 이에 아시아-유럽 간 수출입 공급망 다변화 및 리스크 관리를 위한 대체 루트로 'Middle Corridor'의 활용도가 높아지고 있으며, 아시아-유럽 간 최단경로로 기업들의 관심이 높아지고 있음
  - 해당 루트는 중국에서 중앙아시아 및 카자흐스탄을 거쳐 카스피해를 경유해 유럽까지 이어지는 경로로 지난해 동 루트를 이용한 물동량은 전년 대비 2.5배 증가한 150만톤에 달했으며, 향후 더욱 늘어날 것으로 전망됨
- ▶ Middle Corridor를 활용한 물류루트의 수요가 증가함에 따라 중앙아시아 국가 중 가장 큰 규모를 자랑하는 카자흐스탄의 지리적 입지가 더욱 장점을 발휘하고 있음
  - 카자흐스탄은 지리적으로 아시아와 유럽의 중간 거점에 위치해 있으며, 과거 수출입 화물의 경유 및 환적을 위한 물류인프라 개발을 적극 추진해 주변국 대비 교통·물류 경쟁력이 뛰어남
  - 이에 최근 카자흐스탄을 경유하는 물동량이 꾸준히 증가하고 있으며, 특히 중국과 중앙아시아발 화물의 약 80% 이상이 카자흐스탄을 경유하고 있어 중앙아시아 내 핵심 물류허브로 자리매김하고 있음
  - 카자흐스탄을 경유하는 물류루트는 석유 및 가스 등 에너지자원을 글로벌 시장으로 운송하는 역할뿐만 아니라 농식품, 기계 및 화학제품 등 다양한 화물의 수출입 경로로 활용되고 있음

### 카자흐스탄 경유 Middle Corridor



자료 : www.railwaygazette.com(검색일 : 2023.9.13.)

➤ 카자흐스탄 정부는 자국을 경유하는 수출입 물동량이 증가함에 따라 항만을 비롯한 내륙 물류인프라 구축에 적극 나서고 있으며, 주변국과 협력을 확대해 나갈 계획임

- 카자흐스탄 정부는 대통령이 직접 물류인프라 구축 사업을 주관하고 있으며, 중앙아시아 및 카스피해를 잇는 물류루트 내 인프라 구축에 더욱 집중하고 있음
- 이에 카스피해에 위치한 Aktau와 Kuryk항의 신규 터미널 건설을 추진하고 있으며, 2030년 완공예정임
- 또한 키르기스스탄 Alatau 및 중국 Khorgos 등 국경 지역 내 물류단지 조성 및 카자흐스탄 우랄스크공항 내 유라시아 글로벌 무역센터 설립을 통해 주변국과의 수출입 규모를 더욱 늘려갈 계획임

➤ 카자흐스탄을 경유하는 아시아-유럽 간 물류루트는 글로벌 공급망 다변화의 핵심 운송 루트로 주목받고 있으며, 해당 시장 내 글로벌 기업들의 진출이 더욱 늘어날 것으로 전망됨

- 카자흐스탄을 경유하는 Middle Corridor은 기존 해상운송 대비 리드타임이 짧고 탄소배출량 저감 등 여러 이점이 있으나, 해상운송 대비 물동량 규모가 작고 비용이 높은 단점이 있음
- 그럼에도 코로나19 및 러-우크라 전쟁 등 글로벌 공급망 이슈 발생 이후 카자흐스탄을 경유하는 물류루트의 수요는 더욱 늘어나고 있으며, 공급망 다변화 차원에서 핵심 루트로 활용되고 있음
- 카자흐스탄은 유라시아 국가와의 수출입 증가로 외국인 투자도 크게 늘어나고 있는 가운데 지난해 기준 약 280억 달러에 달하는 외국인 투자를 유치해 역대 최대 규모를 달성했음
- 이에 카자흐스탄 물류시장에 대한 글로벌 기업들의 관심이 높아지고 있어 해당 시장 내 물류기업들의 진출 및 물류서비스 범위 확대 등이 가속화 될 것으로 예상됨

## 미주-아시아 간 무역 및 운송 관련 주요 이슈 및 대응 방안

### ① 미주 및 아시아 무역 추이

#### ● 북미 및 아시아 무역 추이: 2010-22년

- (수출 연평균 증가율): 북미 2.5%, 미국 1.9%, 멕시코 5%, 아시아 4%, 중국 4.9%, 인도 4%, 동아시아 6개국 3.6%로서, 권역별로는 아시아와 북미가 1, 2위임
- (수입 연평균 증가율): 북미 3.3%, 미국 3.5%, 멕시코 3.2%, 아시아 3.7%, 중국 3.9%, 인도 3.6%, 동아시아 6개국 3.5%로서, 권역별로는 아시아와 북미가 1, 2위임
- 미국-아시아 간 연평균 무역 증가율은 5.86%로서, 타 지역 증가율 보다 높음
- (2022년 상품 수출 비율): 아시아 35.1%, 북미 13.3%로서, 양 권역이 48.4%를 차지하며, 2019년 47.9% 대비 증가함
- (2022년 상품 수입 비율): 아시아 32.5%, 북미 18.3%로서 양 권역이 50.8%를 차지하며, 아시아는 소폭 증가, 북미는 소폭 감소함

#### ● 미국-아시아 간 무역 추이: 2019/20년

- (미국-아시아 간 무역): 세계 무역 대비 비중이 크며, 2019년 7.96%에서 2022년 9.78%로 크게 증가함
- (미국의 대 아시아 무역): 2019년 15.53천억 달러(US Census Bureau)로, 세계 무역 195천억 달러의 7.96%(WTO), 2022년 총 20.15천억 달러로, 세계 무역 206천억 달러의 8.06%를 차지함
- (2019/20년 미국-아시아 국가 간 무역 비중): 중국 2.96/3.02%, 베트남 0.41/0.41%, 인도네시아 0.15/0.18%로, 인도네시아의 증가 비율이 상대적으로 큼

#### ● 미주 및 아시아 국가별 상품 수출입 비중: 2019년/22년 추이

- (국가별 세계 상품 수출 대비 비중): 1. 중국 13.2/14.4%, 2. 미국 8.7/8.3%, 5. 일본 3.7/3%, 7. 한국 2.9/2.7%, 8. 홍콩 2.8/2.4%, 11. 멕시코 2.4/2.3%, 12. 캐나다 2.4/2.4%, 18. 인도 1.7/1.8%, 23. 베트남 1.4/1.5%, 25. 태국 1.3/1.2%, 26. 말레이시아 1.3/1.4%, 32. 인도네시아 0.9/1.2%로, 인도, 베트남, 말레이시아, 인도네시아 등 아시아 국가의 비중이 증가했으며, 특히 인도네시아의 증가율이 커서, 32위에서 27로 상승함
- (국가별 세계 상품 수입 대비 비중): 1. 미국 13.4/13.2%, 2. 중국 10.8/10.6%, 4. 일본 3.7/3.5%, 8. 홍콩 3.0/2.6%, 9. 한국 2.6/2.9%, 10. 인도 2.5/2.8%, 12. 멕시코 2.4/2.4%, 13. 캐나다 2.4/2.3%, 22. 베트남 1.3/1.4%, 23. 태국 1.2/1.2%, 26. 말레이시아 1.1/1.1%, 33. 인도네시아 0.9/0.9%로, 한국, 인도, 베트남의 비중이 증가했으며, 인도네시아는 비중은 동일하나 33위에서 28위로 상승함

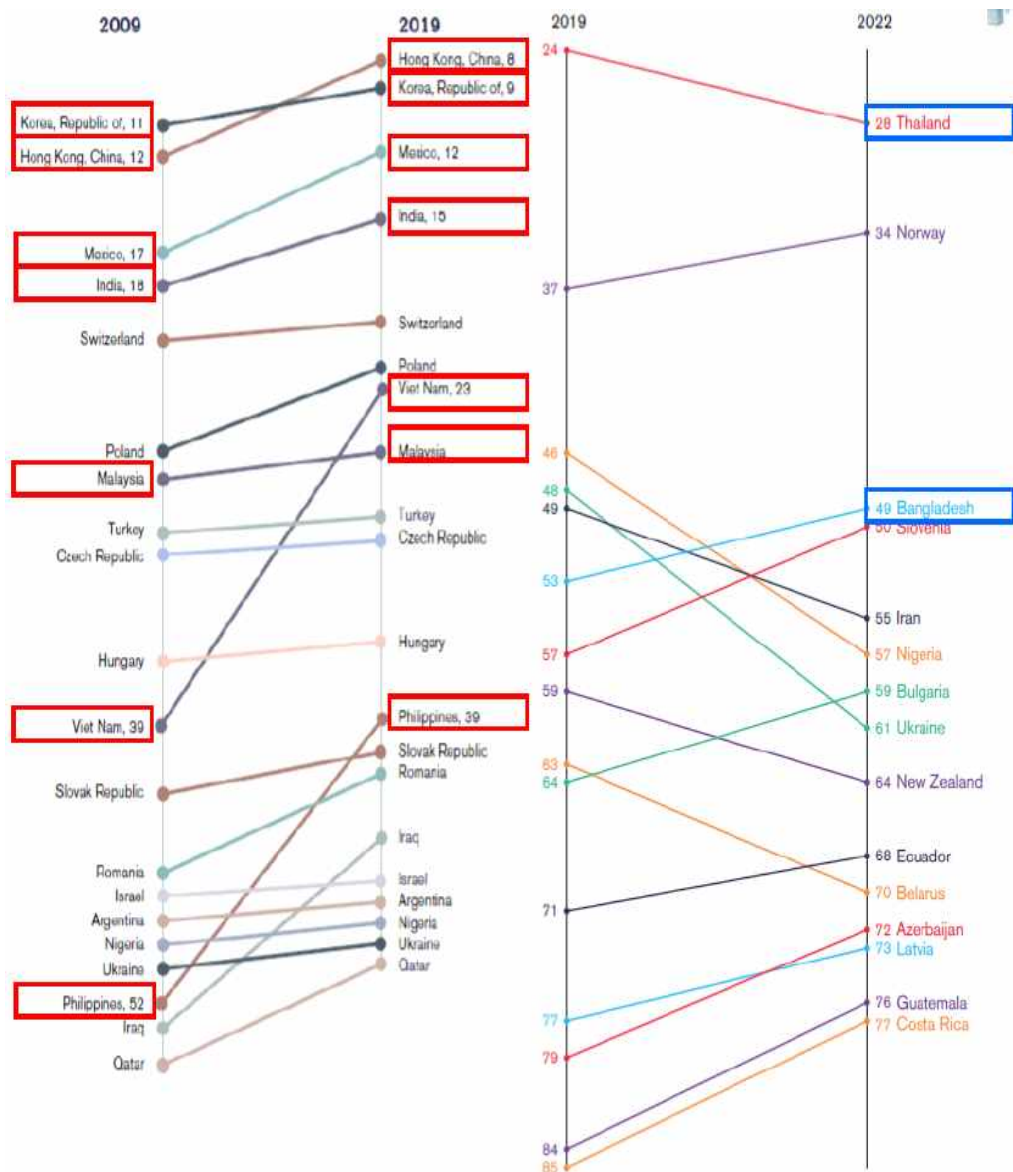
#### ● 미주 및 아시아 상품 무역 및 서비스 무역 추이

- 2009년과 팬데믹의 영향이 미치기 전인 2019년 대비 미주, 아시아 각국의 상품 및 서비스 무역의 순위가 크게 상승함



- (2009-19년 상품 무역 순위 추이): 한국 11 ⇒ 9, 멕시코 17 ⇒ 12, 인도 18 ⇒ 15, 베트남 39 ⇒ 23, 필리핀 52 ⇒ 39
- (2019-22년 상품 무역 순위 추이): 태국 24 ⇒ 28, 방글라데시 53 ⇒ 49
- (서비스 무역): 인도네시아, 필리핀, 베트남의 상승 폭이 상대적으로 큼

상품 무역 순위 변화 추이: 2009-19(좌), 2019-22(우)

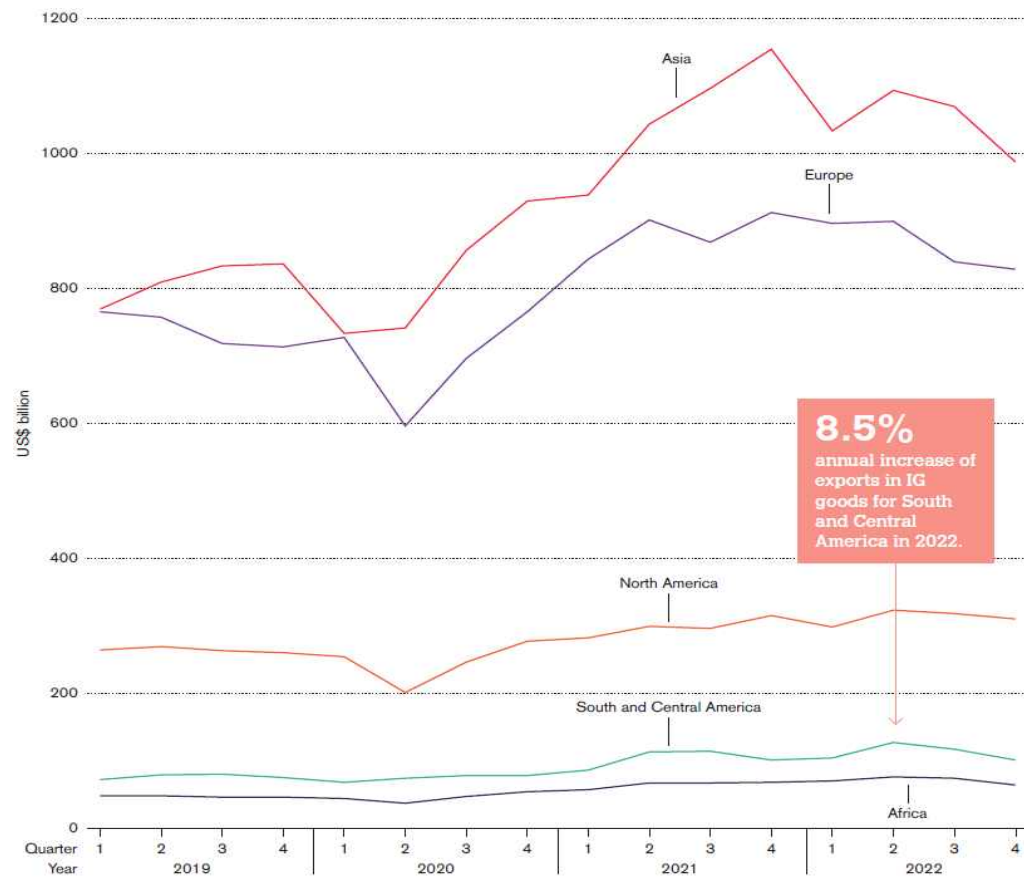


자료 : WTO, "World Trade Statistical Review 2020, 2023," (2020.7, 2023.7)

### 지역별 중간재 수출 추이

- 글로벌 조달망의 크기를 보여주는 중간재 수출의 경우 아시아가 41.8%(전년 동기 43%)를 차지하며 2020Q1 이후 빠른 증가추세를 보인 후, 2021Q4 이후 감소세임
- 아시아 중간재 수출의 67%가 아시아 지역 내에서 이루어지므로, 특히 반도체 등 하이테크 산업을 중심으로 아시아 지역 밸류체인이 구축됨
- 북미 및 남미는 5.7% 증가했으며, 이는 니어쇼어링(near-shoring)의 영향도 상당히 있는 것으로 판단됨
- (2021년 중간재 수출): 아시아는 중국 15.1%, 한국 4.2%, 일본 3.8%, 대만 3.4%, 싱가포르 2.6%, 인도 1.9%, 말레이시아 1.8%이고, 미주는 미국 10.3%, 캐나다 2.2%, 브라질 1.9%, 멕시코 1.7%임
- (2021년 중간재 수입): 아시아는 중국 16%, 일본 3.1%, 인도 3%, 한국 2.8%, 베트남 2.7%, 싱가포르 2.2%, 대만 2.2%, 태국 1.5%이고, 미주는 미국 10.4%, 멕시코 2.7%, 캐나다 2%임
- 인도네시아는 아직 아시아 및 글로벌 공급/밸류체인 연계가 약한 편이며, 같은 아세안 국가인 말레이시아는 공급, 그리고 베트남과 태국은 수입 물량이 상대적으로 많음

### 지역별 중간재 수출 추이(2019Q1 - 2022Q4)



자료 : Trade Data Monitor(2023)



## ② 미주와 아시아 상품별 무역 추이

## ➤ 농산물 무역 추이: 2019/22년

- (수출): 미국 9.3/9.6%, 중국 4.6/4.4%, 인도네시아 2.4/3%
- (수입): 중국 11.2/12.3%, 미국 10.1/11%
- 인도네시아의 농산물 수출 비중이 크며, 크게 증가함

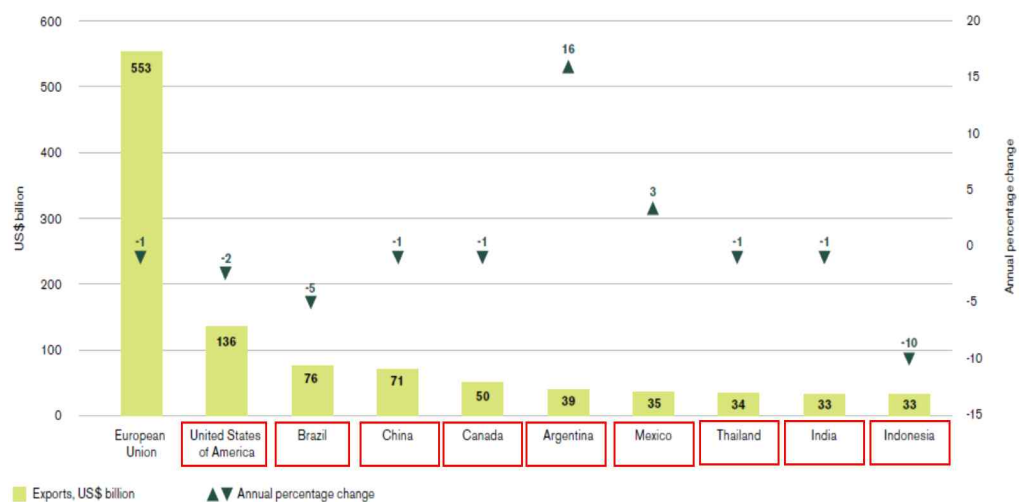
## ➤ 식품 무역 추이: 2019/22년

- (수출): 미국 8.9/9.3%, 중국 4.7/4.4%, 인도네시아 2.2/2.9%
- (수입): 미국 10.4/10.9%, 중국 9.0/11.1%, 일본 4.7/3.9%
- 인도네시아의 농산물 수출 비중이 크며, 크게 증가함
- (인도네시아의 농산물/식품 수출 비중 증가 요인): 팬데믹 이후 글로벌 수요 및 상품가격 회복으로 인해 팜오일, 천연고무, 코코아, 커피, 쌀, 향신료 등 농산물 수출 촉진

## ➤ 미주 및 아시아 식품 수출 추이

- EU를 제외하고는 상위 10개국이 모두 미주 및 아시아 국가임
- (인도네시아): 대 인도 수출 물량의 31% 감소로 인해 총 10%의 감소가 이루어졌으며, 6위권에서 10위로 하락함

2019년 상위 10개 식품 수출국(단위: 십억 달러, %)



자료 : WTO Secretariat based on data from Comtrade and Trade Data Monitor. (2020)

### ➤ 금속/철강 무역 추이: 2019년/22년

- (수출): '22년 인도네시아가 4.5%로 급격히 증가함
- (수입): 태국 2.7/2.4%, 인도네시아 2.6/2.4%, 베트남 2.4/2.0% 등 아세안 국가의 비중이 대체로 감소함
- 전반적으로는 인도네시아 등 아세안 국가의 비중이 큰 편임

### ➤ 섬유 무역 추이: 2019/22년

- (수출): 중국 39.2/43.6%, 인도 5.6/5.7%, 베트남 2.9/3.2%로, 중국의 비중이 압도적으로 크며, 아시아 각국의 비중이 대체로 증가함
- (수입): 베트남 5.2/5.0%, 중국 5.0/3.2%, 일본 2.8/2.5%, 인도네시아 2.1/2.0%로, 아시아 각국의 비중이 대체로 감소함

### ➤ 의류 무역 추이: 2019/22년

- (수출): 중국 30.8/31.7%, 방글라데시 6.8/7.9%, 베트남 6.2/6.1%, 인도 3.5/3.1%, 인도네시아 1.7/1.7%
- (수입): 일본 5.7/4.5%, 한국 2.1/2.2%, 중국 1.7/1.8%
- 베트남, 인도네시아가 섬유를 수입 후 가공해 의류로 수출하는 물량이 많음

### ➤ 공산품 무역 추이: 2019/22년

- (수출): 중국 14.8/21.7%, 미국 8.7/7.8%, 한국 4.1/3.8%, 멕시코 2.2/2.9%, 베트남 0.5/2.0%로서, 중국, 베트남의 증가율이 상대적으로 큼
- (수입): 미국 13.2/15.7%, 중국 8.6/8.9%, 멕시코 2.3/2.7%, 한국 2.3/2.5%로서, 미주 및 아시아 각국의 비중이 대체로 증가함

## ③ 운송 서비스 무역 추이

### ➤ 해상운송 서비스 추이

- 팬데믹 기간 동안의 수요 및 운임 증가에 따라 해운 서비스가 운송 서비스 무역의 52.4%(2021년)를 차지해 글로벌 무역 운송 수단으로서의 중요성이 더욱 제고됨
- 운임이 하락하기 시작함에 따라 2022년 비중은 48.4%로 감소함

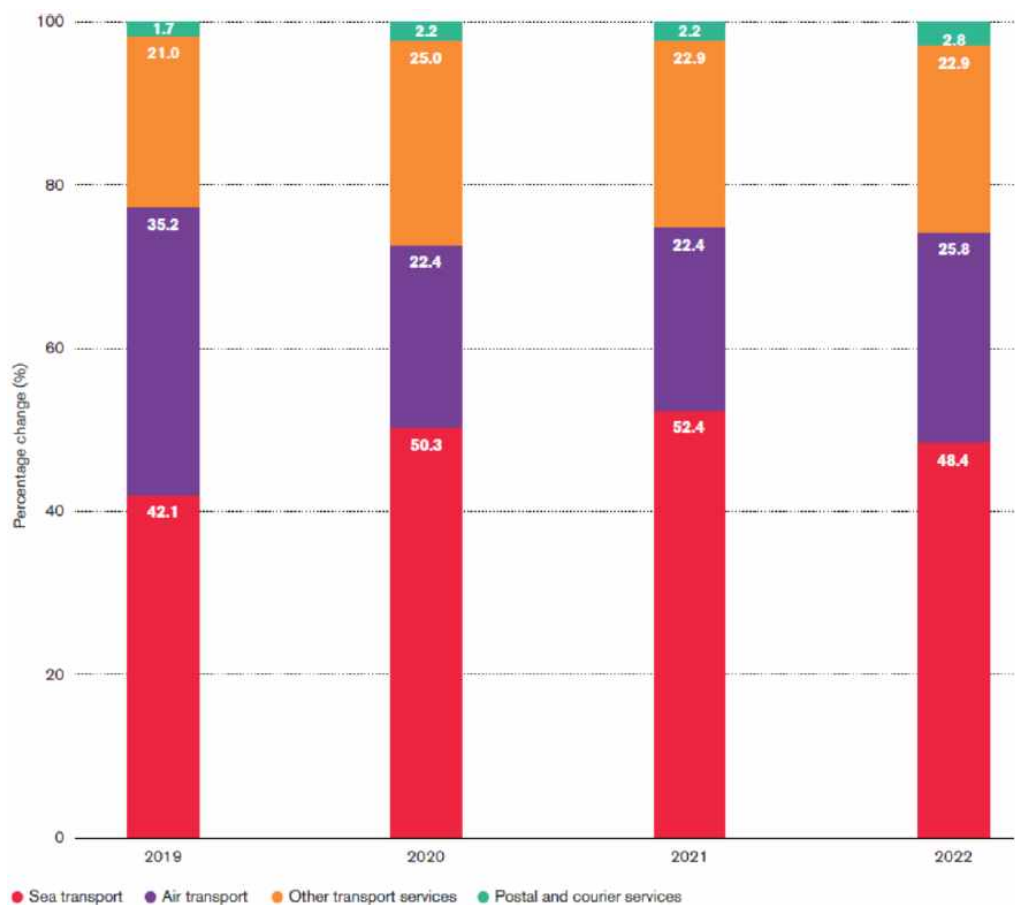
### ➤ 항공운송 서비스 추이

- 2022년에 여러 지역에서 회복세를 보였으나, 점유율이 25.8%로, 팬데믹 이전(35.2%) 대비 회복이 느림

### > 특송 서비스 추이

- 2019년 이후, 국제 전자상거래 물량이 급증함에 따라 글로벌 특송 점유율이 2019년 1.7%에서 2022년 2.8%로 급증함
- 2022-31년 연평균 예상 성장률이 5.7%로 지속적인 증가가 예상됨(Allied Market Research, 2022.9)

운송 서비스 무역 추이(2019 - 2022)

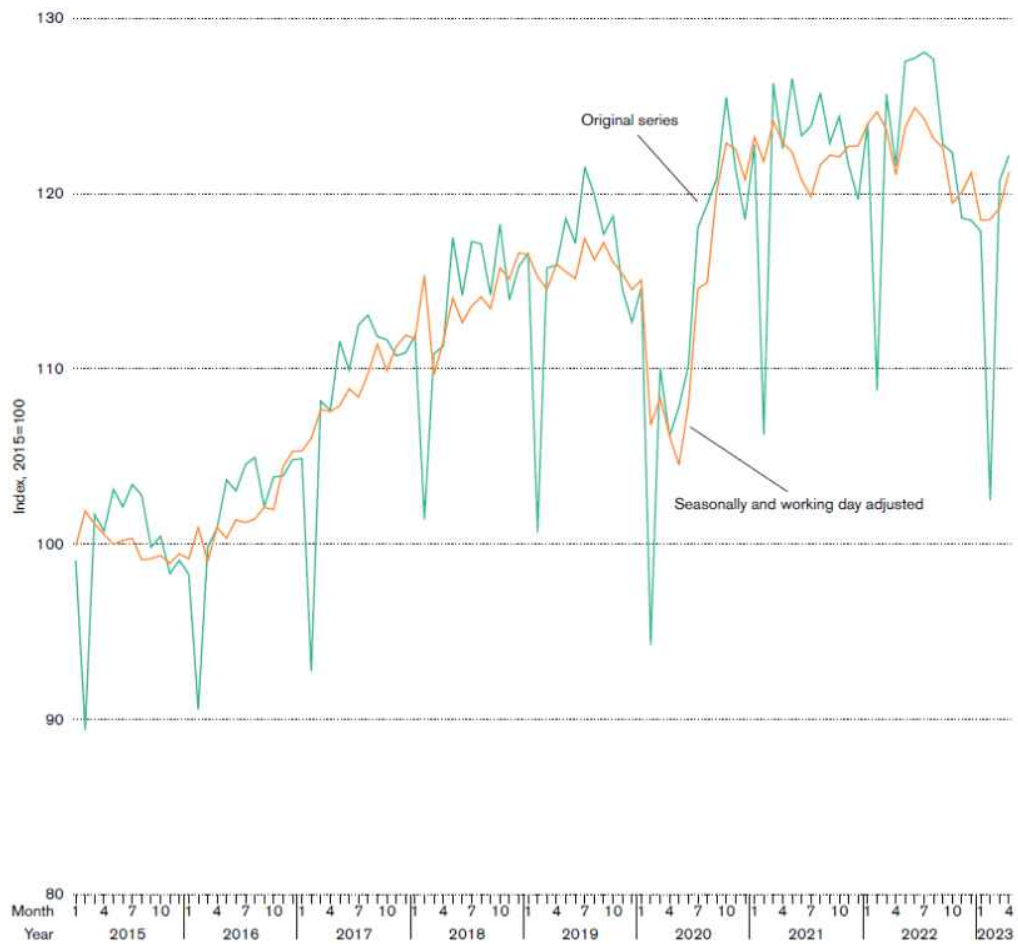


주: 비율은 수출입 물량의 평균으로 추정함  
자료 : WTO-UNCTAD estimates. (2023)

### > 글로벌 컨테이너 물동량 추이

- 2022년 정점을 기록한 후, 상품 무역 감소와 경제 성장 둔화에 따라 감소 추세가 시작됨
- 2023년 5월의 물량 증가가 세계 무역 반등의 신호일 수 있으나, 여러 불확실성 요소로 인해 불투명한 상태임
- 글로벌 컨테이너 물량의 64%를 처리하는 92개 항만의 데이터를 기반으로 추정한 물량임

글로벌 컨테이너 물동량 추이(2015.1-2023.5)(2015=100)



자료 : Leibniz Institute for Economic Research and Institute for Shipping Economics and Logistics. (2023)

#### ● 미주 및 아시아 국가별 운송 무역 추이: 2019/22

- (수출): 미국 8.9/6.1%, 싱가포르 5.7/6.9%, 중국 4.5/10%, 홍콩 2.9/2.2%, 한국 2.6/3.5%, 일본 2.5/2%, 인도 2.1/2.5%로, 중국, 한국의 상승 폭이 큼
- (수입): 미국 8.9/9.2%, 중국 8.7/9.9%, 인도 5.6/6.4%, 싱가포르 5.1/5.4%, 일본 2.8/2.1%, 한국 2.5/2.1%로, 중국 등 상위 국가들의 상승 폭이 큼

#### ● 미주 및 아시아 권역별 운송 무역 추이: 2019/22년

- (수출): 북미 10.4/7.3%, 중남미 2.8/2.2%, 아시아 25/30.7%
- (수입): 북미 12.2/12.2%, 중남미 3.8/5%, 아시아 34.8/34.9%
- 수출은 아시아, 수입은 중남미의 상승 폭이 큼

### ➤ 한국 운송 수출 증가 요인

- 2020년 전체 상품 수출의 13.4%를 차지한 자동차 산업의 실적 등 물량 증가
- (2020년 팬데믹 이후 항공운송 산업의 회복): ① 2021년 상반기 항공운송 수출이 전년 동기 대비 32.6% 증가, ② 특히 의약품과 전자상거래 제품에 대한 높은 수요, ③ 여객기 운항의 점진적인 재개

### ➤ 북미 운송 수출 증가 요인

- 팬데믹 이후 북미 경제의 빠른 회복 및 물량 증가에 따른 세계 최대 운송 서비스 수출국 중 하나인 미국의 수요 증가
- 2020년 7월 NAFTA를 대체하고 특히 자동차, 항공우주, 철도 분야에서 3국 간 무역 및 투자 관계를 강화한 미국-멕시코-캐나다 협정(USMCA)의 시행

### ➤ 아시아 운송 수출 증가 요인

- 팬데믹 이후 아시아 경제의 빠른 회복 및 물량 증가에 따른 세계 최대 운송 서비스 수출국인 중국의 수요 증가

#### ④ 미주-아시아 간 해상운송 관련 이슈, 문제점 및 대응 방안

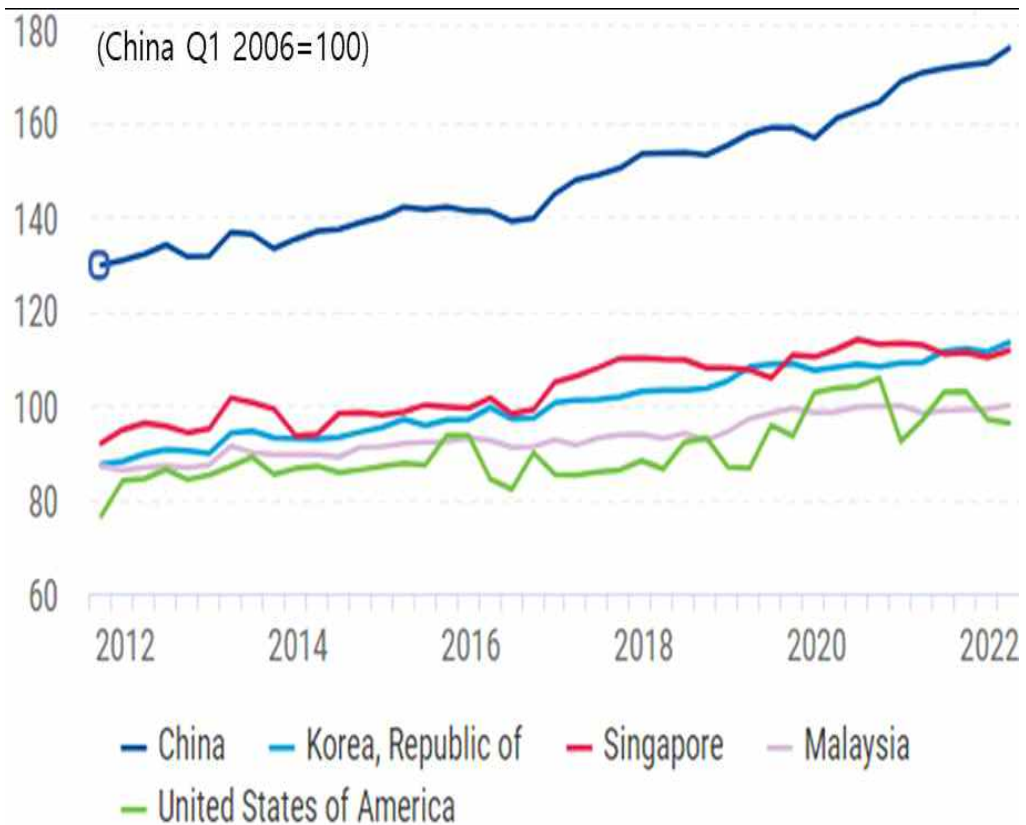
### ➤ COVID19 팬데믹과 같은 세계적 재난이 무역 흐름, 항만 운영, 선적 용량 및 수요 관련 불확실성에 미치는 영향

- 글로벌 공급망을 혼란에 빠뜨리고 운임, 화물량, 선박 가용성 및 항만 혼잡에 큰 불확실성 초래했으며, 아시아 항만도 마찬가지이지만, 미국의 경우 LA, 롱비치, 뉴욕/뉴저지, 사바나 등 주요 항만에서는 소비재 및 전자 상거래에 대한 수요 급증으로 인해 사상 최고 수준의 컨테이너 물동량 및 적체가 발생함
- (COVID19 팬데믹 등으로 인한 2020년 미국 수입 추이): 한국 9.8%, 인도네시아 13.4% 감소했으며, 주요 영향 상품은 자동차, 기계, 전기 장비, 신발 및 의류 등임
- (미국 수출 추이): 한국 3.4% 증가, 인도네시아 17.2% 감소했으며, 주요 영향 상품은 농산물, 화학제품, 기계, 항공기 등임(US International Trade Commission)
- 컨테이너 해운 시장은 봉쇄 등으로 인해 2020년 상반기 수요가 급감했으나, 2020년 하반기와 2021년 초에는 재고 보충 수요와 경기 부양책에 힘입어 수요가 반등함
- 이로 인해, 특히 아시아-북미 항로에서 컨테이너와 선박이 부족하게 되고, 운임이 일부 노선에서 TEU당 4,000달러 수준으로까지 급등함

### ● 세계적 재난 관련 불확실성 대응 방안

- (무역 원활화 지원 위한 혁신): 예를 들어, HMM은 공통 표준 확립과 디지털화 촉진을 목표로 하는 디지털 컨테이너 해운 협회(DCSA)에 참여해 왔으며, 다양한 이해관계자들 사이에서 안전하고 투명한 무역 정보 교환을 촉진하는 블록체인 기반 플랫폼인 TradeLens를 활용함
- (해상 무역 추적 및 예측 능력 개선): 삼성SDS는 인공지능, 빅데이터, 클라우드컴퓨팅 기반 스마트 물류 플랫폼인 Cello를 통해 화물 운송 및 단절에 대한 실시간 가시성과 예측 분석 능력을 제고함
- (공정경쟁 촉진): 공정거래위원회 등 기관에서 재난 상황 속에서 시장 추이 및 해운사의 행위를 면밀히 모니터링하고 중국, 일본 등 역내 다른 경쟁국의 당국과 협력하고 정보를 교환함으로써 불공정 관행을 방지하고 해상운송 부문의 공정한 경쟁을 보장해야 함
- (운송 수단 및 루트의 다변화): 다양한 유형의 리스크 및 불확실성에 대응하기 위해 복합운송 연결성 및 해상 운송 연결성 확보가 중요함. 2022년 3분기 글로벌 정기선 운송 연결성 지수는 중국, 한국, 싱가포르, 말레이시아, 미국의 순임(LSCI)

글로벌 정기선 운송 연결성 지수



자료 : UNCTAD, Handbook of Statistics 2022.



- **중국과 미국 등 지역 내 일부 주요 무역 상대국 사이의 지정학적 긴장과 무역 분쟁**

  - 이러한 긴장과 분쟁으로 인해 아시아와 북미/남미 간의 무역 흐름과 운송 패턴에 영향을 미치는 관세, 제재, 제한 및 불확실성이 발생함
  - (미·중 무역 전쟁): 두 국가 모두 시장과 공급원을 다각화하고, 서로에 대한 의존도를 줄이기 위해 노력함 따라서, 중국과 미국을 연결하는 글로벌 가치사슬의 일부인 한국, 인도네시아 등 다른 국가에도 파급효과가 발생했으며, 일부 국가는 무역 전환 및 대체 효과, 그리고 다른 국가는 무역 위축 및 중단 효과를 초래함
  - (인도네시아-호주 포괄적 경제동반자협정(IA-CEPA)): 양자 무역 및 투자 관계 강화를 목적으로 2020년 발효됨. 관세 철폐 및 인하, 서비스 및 투자에 대한 시장 접근 강화, 통관 절차 및 표준 촉진 등을 기반으로 양국 간 전략적 파트너십을 강화하고, 미주 등 글로벌 시장에서의 경쟁력을 제고함
- **지정학적 긴장과 무역 분쟁 관련 대응 방안**

  - (다자주의 및 지역 통합 촉진): 현대자동차그룹은 태평양동반자협정(CPTPP), 지역포괄적경제동반자협정(RCEP), 한·중·일·아세안 등을 포함하는 자유무역협정 등 지역의 무역 자유화 및 통합을 촉진하는 것을 목표로 하는 다양한 이니셔티브에 참여해 활용하고 있으며, 인도네시아, 베트남, 인도, 호주 등 지역 내 다양한 국가에서의 생산 및 판매 네트워크를 확대해 나가고 있음
  - (시장 및 공급원 다변화): SK그룹은 에너지, 통신, 전자상거래, 바이오 의약품 산업 등 성장 잠재력이 높은 다양한 분야 및 동남아시아, 중남미, 중동 등 여러 지역에 투자해 시장과 공급원을 다각화함
- **온실가스 배출, 대기 오염, 기상 이변, 해수면 상승, 해안 침식 등 환경 문제와 기후 변화가 해상운송에 미치는 영향**

  - (온실가스 배출): 미국과 아시아 간 해상운송은 2015년 약 1억 5천만 톤의 CO<sub>2</sub>를 배출했으며, 국제 운송이 발생시키는 총 CO<sub>2</sub>의 14%에 해당함(International Council on Clean Transportation(ICCT))
  - (기상 이변): 미국과 아시아 간 해상운송은 허리케인, 태풍과 같은 기상 이변에 취약하며, 이는 선박, 항만, 화물에 피해를 줄 뿐만 아니라 무역 흐름과 운송 패턴에 영향을 줌. 예를 들어, 2017년 허리케인 헤비가 미국 걸프 연안 여러 항만과 터미널에 피해를 발생시켰으며, 2018년 태풍 망쿯(Mangkhut)은 필리핀, 홍콩, 중국 등 아시아 여러 주요 항만과 컨테이너 터미널에 영향을 미침
  - (해수면 상승): 미국과 아시아 간 해상운송은 해수면 상승 위험에 노출되어, 항로 및 수심 변경, 항만 운영 및 인프라 영향 등 해상운송에 장기적인 영향을 미침. 온실가스 배출을 통해 지구 평균 해수면은 2100년까지 0.2~2미터 상승할 수 있으며(World Bank), 자카르타, 마닐라, 방콕, 상하이, 도쿄, 뉴욕, 로스앤젤레스 등의 항만이 영향을 받을 수 있음
- **환경 문제와 기후 변화 관련 대응 방안**

  - (CO<sub>2</sub> 배출량 감소): 배출 감소 및 에너지 효율성 향상을 위한 국제해사기구(IMO) 규정 준수, 대체 연료 및 기술 사용 촉진 등이 필요함
  - 예를 들어, IMO 규정 및 이니셔티브 이행을 위해, 현대중공업은 선박평형수관리 시스템, 선택적 촉매 환원 시스템, 배기가스 재순환 시스템, 스크러버 등 선박의 환경 성능을 개선하기 위한 기술을 개발 및 적용함

- 예를 들어, 대체 연료 및 기술 사용 장려를 위해 한국가스공사는 해상운송을 위한 대체 연료로서 LNG 벙커링 시설 및 선박에 투자하고, LNG 추진 선박 및 엔진 개발을 추진함
- (기상 이변 대처): 항만 인프라 및 적응 체계 강화, 일기 예보 및 조기 경보 시스템 개선, 비상 계획 및 대응 메커니즘 구축, 보험 적용 범위 확대 등이 필요함
- (해수면 상승에 적응): 항만 시설 및 기반 시설의 재배치, 해안 방어 및 장벽 구축 등이 포함됨
- 예를 들어, 항만 인프라 및 적응 능력 강화를 위해 부산항만공사는 태양광 패널, LED 조명, 전기 크레인 설치 등 항만 시설과 장비의 개선, 해안 침식 방지, 해양 생태계 복원 등을 위한 다양한 프로젝트를 추진함

참고자료 : “World Trade Statistical Review 2020, 2023,” WTO, (2020.7, 2023.7),

“Review of Maritime Transport 2020,” UNCTAD, (2020.11)

이현수 한국항공대학교 명예교수((사)한국물류산업정책연구원장)  
02-300-0150, hslee@kau.ac.kr

## 2023 해외물류시장 개척지원 사업 모집 공고

2023년  
해외물류시장  
개척지원 사업  
모집 공고OVERSEAS LOGISTICS MARKET  
DEVELOPMENT SUPPORT PROJECT

해양수산부는 해외 유망사업 발굴을 지원하고 우리 기업의 글로벌 물류시장 진출 활성화를 위해 "해외물류시장 개척지원 사업"을 시행하고 있습니다.

이에 2023년도 해외물류시장 개척 지원 사업을 다음과 같이 모집하오니, 관심 있는 기업의 많은 참여 바랍니다.

## 모집기간

9.13 (수) 09:00 ~  
10.18 (수) 18:00까지

## 대상사업

## 해운·물류기업 해외진출 타당성조사 지원 사업

대상 사업	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)
수행 대상	국내외 연구기관 및 컨설팅 기관
지원 금액	최대 8천만원 한도 내 조사비용의 50% 지원

## 해외시장 조사·컨설팅 지원 사업

대상 사업	해외물류시장 진출 과정 내 물류프로세스 및 공급망 진단·분석·설계, 시장조사 등에 소요되는 비용 지원
수행 대상	물류기업 및 화주-물류기업 컨소시엄
지원 금액	· 물류기업 단독 수행 : 최대 3천만원 내 조사비용의 50% 지원지원 · 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

## 문의처

한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터  
· 최나영환 센터장  
T 051-797-4770 E chnayoung@kmi.re.kr  
· 김동환 전문연구원  
T 051-797-4913 E kdong@kmi.re.kr

2023 해외물류시장 개척지원 사업  
온라인 사업설명회

YouTube 국제물류투자분석·지원센터

채널(https://youtu.be/0fMtckT0JJI)을 통해 실시

## 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



### 친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면  
상단 친구 검색



2. '국제물류 정보포탈'  
검색



3. 친구추가 버튼

