

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

- 물류·공급망 분야 여성 인력 증가세

● 아시아 물류시장 동향

- Kuehne+Nagel, 아-태 지역 국경 간 서비스 강화 위해 City Zone Express 인수
- 인도-태평양 글로벌 공급망 재편 및 거점 항만 현황

● 미주·중남미 물류시장 동향

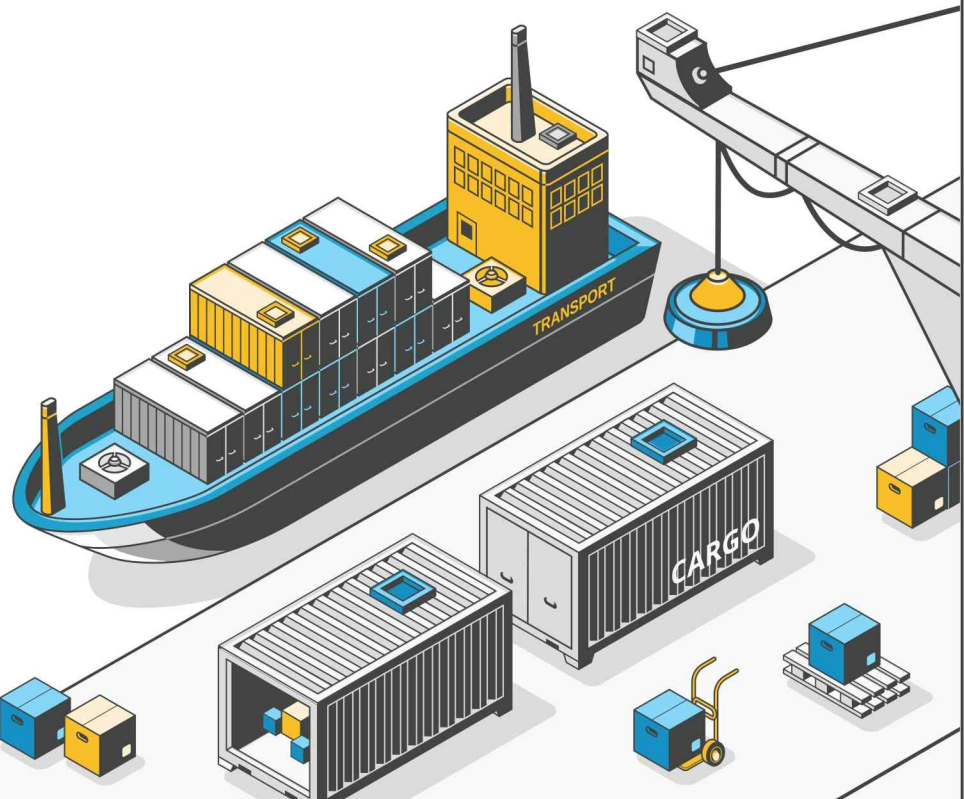
- 멕시코 내 화물차 강도 범죄 증가로 물류 위험 확산

● 아프리카 물류시장 동향

- 이집트, 수에즈 운하 확장 연구 중

● 공지사항

- 2024년 해외물류시장 개척지원 사업 모집 공고
- “국제물류 정보포탈” 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

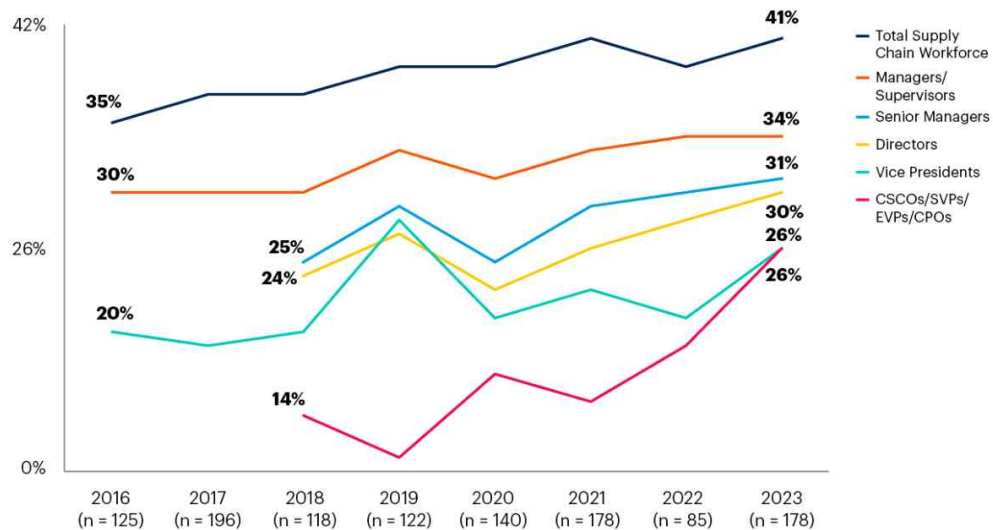


물류공급망 분야 여성 인력 증가세

물류 및 공급망 분야에서 일하는 여성의 수가 사상 최고치를 기록함

- 최근 실시된 설문조사¹⁾에 따르면 현재 여성이 공급망 인력의 41%를 차지하고 있는 것으로 나타났음
- 이는 2022년 39%에서 2023년 41%로 증가한 수치임
- 하지만 리더십과 일선에서는 여성의 대표성이 여전히 부족한 것으로 나타남

공급망 분야 리더십 수준에서의 여성 비중



n = end-user respondents

자료: <https://www.gartner.com/>(검색일: 2024.3.5.)

물류분야 일선에서의 여성 비율도 증가할 것으로 기대됨

- 물류 및 공급망 업무에서 남성 대 여성 비율이 전반적으로 개선되고 있지만 데이터는 또 다른 사실을 말해주고 있는데 여전히 일선 직원의 31%만이 여성이라는 사실임
- 한 예로 IMO(국제해사기구)는 여성이 전 세계 항해 인력의 1.2%만 차지하고 있다고 밝힘
- 하지만 분명한 사실은 성별 다양성이 향상되고 있으며 많은 해운회사가 성별, 배경, 종교 등에 관계없이 모든 선원을 위한 안전하고 포용적인 직장을 조성하기 위해 노력하고 있음
- 트럭킹 분야에서도 눈에 띄는 변화가 일어나고 있는데, 여전히 운전자의 13%만이 여성이지만 3~4년 전과 비교했을 때 여성 운전자 수가 눈에 띄게 증가하고 있음

참고자료: <https://www.maersk.com/>, <https://www.gartner.com/>(검색일: 2024.3.5.)

신수용 연구위원

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

1) Gartner의 제8차 연례 공급망 여성 설문조사는 2023년 2월부터 3월까지 225명의 공급망 리더를 대상으로 실시되었음

Kuehne+Nagel, 아태지역국경간 서비스 강화 위해 City Zone Express 인수

● 최근 Kuehne+Nagel이 Chasen Holdings Ltd.²⁾의 자회사인 City Zone Express를 인수하는 계약을 체결함

- 이는 동남아시아가 자사의 '로드맵 2026'에 맞춰 도로 물류 서비스를 개발할 수 있는 매력적인 지역이기
때문이며, 이를 통해 동남아시아 및 중국에서 국경 간 도로 물류 서비스를 확대할 계획임
- 말레이시아에 본사를 두고 2006년에 설립된 City Zone Express는 500명 이상의 직원을 보유하고 있으며
말레이시아, 싱가포르, 베트남, 태국 및 중국에서 사업을 운영하고 있음
- City Zone Express 인수로 즉시 수익이 창출될 것이며 Kuehne+Nagel의 아시아 지역 국경 간 도로 물류
서비스 제공이 전략적으로 강화될 것으로 기대됨

Kuehne+Nagel & City Zone Express



자료: <https://kuehne-nagel.com/> (검색일: 2024.3.5.)

● 이번 인수를 통해 해당 지역의 고객들은 향후 양질의 혜택을 받을 수 있을 것으로 기대됨

- City Zone Express는 260대의 차량과 80,000sqm의 창고 공간을 갖추고 있으며, 동남아시아 전체에서
중국까지 안정적인 국경 간 물류 서비스를 제공하고 있음
- 여기에 Kuehne+Nagel의 자체 네트워크, 물류 전문 지식 및 eTrucknow 가시성 플랫폼과 결합하면 전자상거래
및 하이테크와 같이 급성장하는 지역 산업의 고객은 매우 신뢰도가 높은 서비스를 이용할 수 있을 것으로 기대됨
- 나아가 City Zone Express의 설립자는 하이테크, 반도체, 전자상거래와 같은 중요 산업의 중요한 제조 허브로
알려진 동남아시아의 도로 물류 서비스에 대한 수요 증가를 더 잘 충족할 수 있을 것으로 기대된다고 밝힘

● 해당 인수 거래는 향후 몇 달에 걸쳐 완료될 것으로 예상됨

- 이번 인수는 해당 규제 당국과 Chasen Holdings 주주의 승인을 받아 마무리 될 예정임

참고자료: <https://kuehne-nagel.com/> (검색일: 2024.3.5.)



신수용 연구위원

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

2) 싱가포르 거래소 메인보드 상장회사(Singapore Exchange Mainboard-listed company)

인도-태평양 글로벌 공급망 재편 및 거점 항만 현황

인도-태평양 글로벌 공급망

- ▶ 인도-태평양 지역의 국가들이 원자재, 중간재, 최종재 등 상품과 서비스 등을 교류하고 유통하는 체계 및 프로세스인 글로벌 공급망은 인도-태평양 지역의 경제 발전뿐 아니라 안전보장에 중요한 역할을 함
- ▶ 인도-태평양 글로벌 공급망은 미국과 중국이 주도하는 두 가지 모델로 나뉘어져 있음
- ▶ 미국은 인도-태평양 경제 프레임워크(IPEF)를 통해 무역 촉진, 디지털 경제와 기술 표준 정립, 공급망 회복력 확보, 탈탄소화와 청정에너지, 인프라 구축, 노동 분야에 대한 표준화 등을 중심으로 파트너 국가들과의 협력을 추진함
 - IPEF를 통해 중국 주도의 역내 포괄적 경제 동반자 협정(RCEP)을 견제하고자 함
 - IPEF에는 한국, 미국, 호주, 인도, 태국, 인니, 베트남, 일본, 싱가포르 등 14개국이 참여함

인도 태평양 경제 프레임워크(IPEF)



자료: "중에 휘둘리지 않는 공급망 구축," 매일경제, 2023.5.28

- 2023년 5월 IPEF 공급망 합의에 따라 ① 14개 참여국이 특정 분야나 품목에서 공급망 위기가 발생하면 '위기대응 네트워크'를 가동해 협력 추진함. 예를 들어 중국의 희토류 수출금지 조치 등으로 한국 등에 공급망 위기가 발생하면 참여국들이 대체 공급처와 운송 경로를 공유하고 신속 통관을 실시하는 방식으로 협력함.
- ② 공급선 다변화를 위해 투자 확대, 물류 개선, 공동 R&D 등을 위해 노력하며, 각국 정부 관계자로 구성된 공급망 위원회(Supply Chain Council)를 통해 각국의 이행 상황을 점검하고 추가 협력 방안을 논의함

➤ 미국의 인도-태평양 전략

- 미국의 인도-태평양 지역 협력 핵심 방향은 자유와 개방성, 연결성, 번영, 안전, 회복력이며, 글로벌 공급망과 보다 직접적으로 관련되는 전략 방향은 연결성임
- (연결성) ① 호주, 일본, 한국, 필리핀, 태국과의 5개 역내 조약 동맹 심화, ② 인도, 인도네시아, 말레이시아, 뉴질랜드, 싱가포르, 대만, 베트남을 포함한 선도적인 역내 파트너들과의 관계 강화, ③ 인도의 지속적 부상과 역내 리더십 지원, ④ 인도-태평양과 유럽-대서양 간 연결 관계 구축
- 따라서 중국에 대응하는 역내 리더십 강화 및 태평양-대서양 연결 강화 측면에서 인도의 전략적 중요성이 부각되고 있음

➤ 중국은 쌍순환 발전전략과 혁신주도 성장을 통해 국내시장과 국제시장을 균형있게 육성하고, 첨단과학기술 분야에서의 공급망 재편에 주력하고 있음

➤ 따라서 우리도 미중 간 갈등 및 공급망 경쟁에 유연하게 대응하고, 다각적인 무역협정과 전략적 파트너십을 통해 글로벌 불확실성에 대응할 수 있는 유연성과 강력한 회복력을 가진 공급망을 확보해야 함

- 특히 세계 경제 및 우리산업에 대한 영향이 큰 반도체, 전기차 배터리 등 핵심 산업의 글로벌 공급망을 주도하기 위한 국가 및 기업 차원에서의 전략적 접근이 필요함

인도 중심의 글로벌 공급망 재편

➤ 글로벌 공급망 재편과 관련하여 인도를 중심으로 한 새로운 글로벌 공급망의 구축과 확장이 빠른 속도로 이루어질 것으로 기대됨

➤ 글로벌 공급망의 새로운 축으로서 인도의 부상 배경은 다음과 같으며, 미국의 외교 및 경쟁 전략과 밀접하게 연계되어 있음

- (패권 경쟁국과의 지리적 인접성) 과거 미국의 지원이 소련이라는 패권 경쟁국의 팽창을 저지할 수 있는 지리적 인접성을 가진 서유럽, 일본, 한국, 중국 등을 중심으로 차례로 이루어졌던 것처럼, 패권 경쟁국이 된

중국의 남서쪽에 자리한 인도 및 동남아시아가 주요 지원 대상이 되고 있음

- (패권 경쟁국과의 정치적 대립 관계) 인도는 중국과 여러 차례 국경 분쟁을 했던 국가로서, 중국의 팽창을 저지하면서 향후 중국과 손잡을 리스크가 없는 국가임
- (전략적 요충지) 인도는 아시아-태평양과 유럽-대서양 간을 연결하는 요충지에 입지해 정치경제적 관점에서 패권 경쟁국에 뺏겨서는 안 될 중요한 지역임. 인도는 남아시아의 패권국이었고 세계 1위 인구 대국으로서, 지속적으로 성장하는 거대한 노동력과 소비 시장을 가지고 있는 인도는 미국의 다음 세계화 시대 준비를 위한 핵심 국가가 될 것임

- 인도는 글로벌 공급망 재편에 적극적으로 참여하기 위해 인프라 개선, 규제 완화, 투자 유치, 혁신 촉진 등의 다양한 정책을 추진하고 있음

- 인도 중심의 글로벌 공급망 재편은 세계적으로 가장 높은 해외 시장 및 글로벌 공급망 의존도를 가지고 있는 국가 중 하나인 한국에게 중요한 이슈임. 따라서 인도 중심의 글로벌 공급망 재편에 적극적으로 대응하고 선도하며, 인도와의 상생협력 기반을 조기 구축함으로써 새로운 기회 및 성장동력을 창출하고 선점해야 함

- 특히 중국에 대한 과도한 중간재 수입의존도를 낮추기 위해 인도 및 동남아시아를 중심으로 중간재 공급처 다변화 및 저비용 생산체계를 확립해야 하며, 이를 위해 글로벌 공급망 재편이 필요로 됨

인도-태평양 글로벌 공급망 거점 항만을 위한 경쟁 현황

- 인도-태평양 지역이 세계 경제의 중심이 되고 있으며, 이에 따라 인도 태평양 지역의 항만들은 글로벌 공급망의 재편과 확장에 적극적으로 참여하고, 무역과 물류의 허브 위치 선점 및 경쟁력 강화를 위해 노력하고 있음

- 인도-태평양 글로벌 공급망 거점 항만에는 부산항, 상해항, 홍콩항 등도 포함되나, 남아시아, 동남아시아, 서아시아를 중심으로 보면 싱가포르항, 클랑항, 콜롬보항, 제벨알리항, 그리고 거점 항만으로의 개발을 추진 중인 인도의 항만 등이 포함될 수 있음

- (싱가포르항)

- 세계 2위의 컨테이너 항만으로, 인도양과 태평양을 연결하는 말라카 해협의 전략적인 위치에 있으며, 아세안, 인도, 중동, 유럽, 미국 등과의 무역을 중개하고 있음. IPEF에 적극적으로 참여하고 있으며, 디지털 경제와 기술 표준 정립을 위해 말레이시아, 인도네시아, 태국 등과의 협력을 강화하고 있음

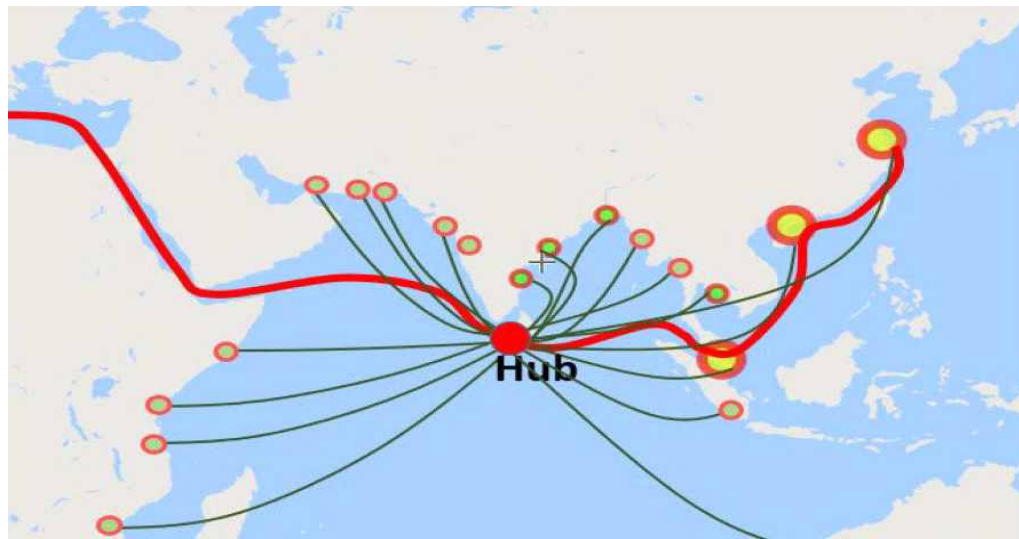
> (클랑항)

- 말레이시아의 주요 수출입 항구로 중국, 싱가포르, 인도네시아, 태국, 베트남 등과의 무역 거점임. 또한 중국의 일대일로 전략에 참여하고, 중국의 인프라 개발과 투자를 받고 있음

> (콜롬보항)

- 스리랑카의 수도에 위치한 인도양의 중요한 무역 허브로, 인도, 중동, 유럽, 아프리카 등과의 무역 거점으로서 인도 아대륙(Indian subcontinent) 환적화물의 75%를 취급함
- 중국의 일대일로 전략의 일환으로 중국의 인프라 개발과 투자를 받고 있으며, 또한 인도와의 경제협력을 강화하기 위해 인도와 무역협정을 체결하고, 인도의 투자를 유치하고 있음

콜롬보항을 중심으로 한 허브 앤 스포크 네트워크



자료: Kavirathna, "Transshipment Hubs in the Bay of Bengal Region," CSEP, 2023.2.14

> (제벨알리항)

- 두바이에 위치한 중동 최대 컨테이너 항구로 인도, 중국, 유럽, 아프리카 등과의 무역 거점임. 방대한 자유무역지역에 대해 외국인의 투자와 자유무역을 촉진하고 있으며, 인도와의 협력을 강화하고 있음

> (JNPT항)

- 인도의 경제 수도인 뭄바이에 위치한 인도 최대의 컨테이너 항구로 중동, 아프리카, 유럽, 미국 등과의 무역 거점임
- 인도 중심의 글로벌 공급망 재편의 중심 항구이며, 150km 북쪽으로 세계 10위권 항만을 목표로 Vadhvan항 개발이 추진되고 있음

➤ 거점 항만 간 비교

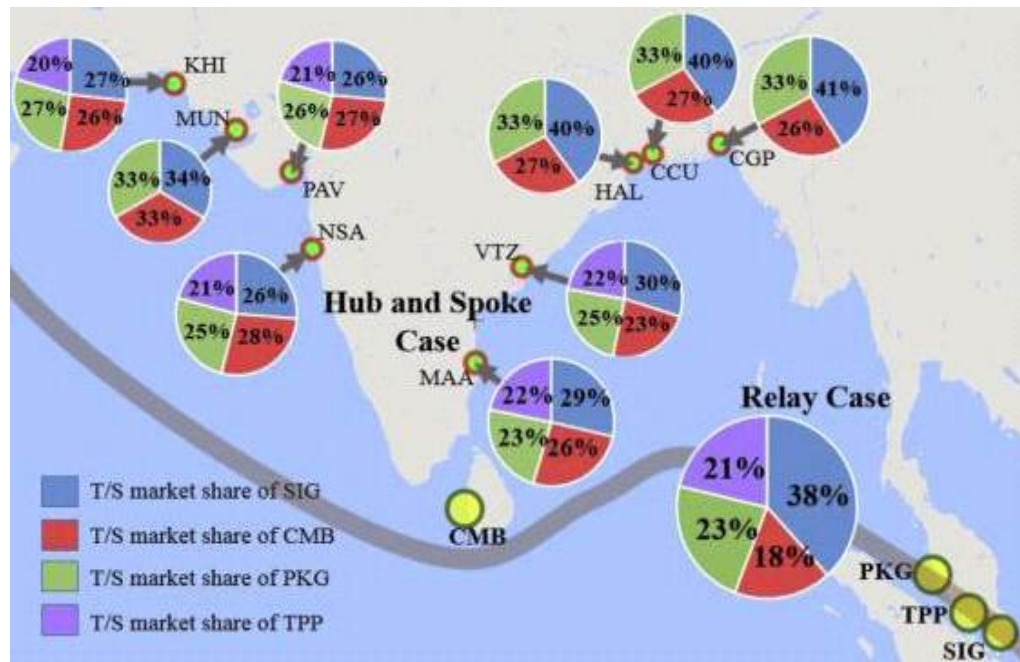
- 해운선사 등의 평가에 의하면 싱가포르항, 클랑항 등 동남아 소재 환적 거점항에 비해 간선 항로와의 편차가 상대적으로 크고, 중계 네트워크와 허브 앤 스포크 네트워크의 피더 포트 모든 면에서 콜롬보항의 경쟁력이 부족한 것으로 나타남. 따라서 뭄바이 등 서인도 항만과의 연계를 제외하고는, 환적항으로서의 경쟁력이 상대적으로 열위임
- 콜롬보항은, 특히 싱가포르항 대비 경쟁력의 상대적 열위로 인해 서인도 항만과의 허브 앤 스포크 네트워크의 경우를 제외하고는 점유율이 상대적으로 낮음

선사의 허브항만 선택 기준별 경쟁력 비교

Hub Port Selection Criteria	Rank 1	Rank 2	Rank 3	Rank 4
Location with other Hub Ports	SIG	CMB	TPP	PKG
Hub Port Accessibility	SIG	CMB	PKG	TPP
Location with Indian East Coast Feeder Markets	CMB	SIG	PKG	TPP
Location with Indian West Coast Feeder Markets	CMB	SIG	PKG	TPP
Port Capacity (TEUs)	SIG	CMB	PKG	TPP
Berth Availability	SIG	CMB	PKG	TPP
Frequency of Delays	SIG	CMB	TPP	PKG
Records of Damages	SIG	PKG/TPP	PKG/TPP	CMB
Policies and regulations	SIG	PKG	TPP	CMB
Port Infrastructure	SIG	PKG	CMB	TPP
Port Superstructure	SIG	PKG	CMB	TPP
IT and Advanced Technology	SIG	PKG	TPP	CMB
Logistics Facilities	SIG	PKG	CMB	TPP
Efficiency of Navigational Services	SIG	PKG	CMB	TPP
Efficiency of Husbandry Services	SIG	PKG	CMB	TPP
Professional Employees	SIG	PKG	CMB	TPP
Marketing Efforts	SIG	PKG/TPP	PKG/TPP	CMB
Port's Flexibility	SIG	CMB	TPP	PKG
Financial Clearance Capability	SIG	PKG	CMB/TPP	CMB/TPP
Frequency of Ship's Visits	SIG	CMB	PKG	TPP
No. of Services Calling at Port	SIG	CMB	PKG	TPP
Availability of Dedicated/Own Terminal	SIG	CMB/TPP	CMB/TPP	PKG
Personal Contacts	SIG	CMB	PKG	TPP
Special Preferences on Shipping Lines	SIG	CMB	PKG/TPP	PKG/TPP
Availability of Customers/Captive Cargo	SIG	PKG	CMB	TPP
Availability of Feeder Services	SIG	CMB	PKG	TPP
Opinion/Preference of Shipper and Forwarders	SIG	CMB	PKG/TPP	PKG/TPP
Location of Hub Port with Shipping Line's Services	SIG	PKG	CMB/TPP	CMB/TPP

자료: Kavirathna et al. (2018)

허브 앤 스포크 및 중계 네트워크 경우의 점유율 추정치



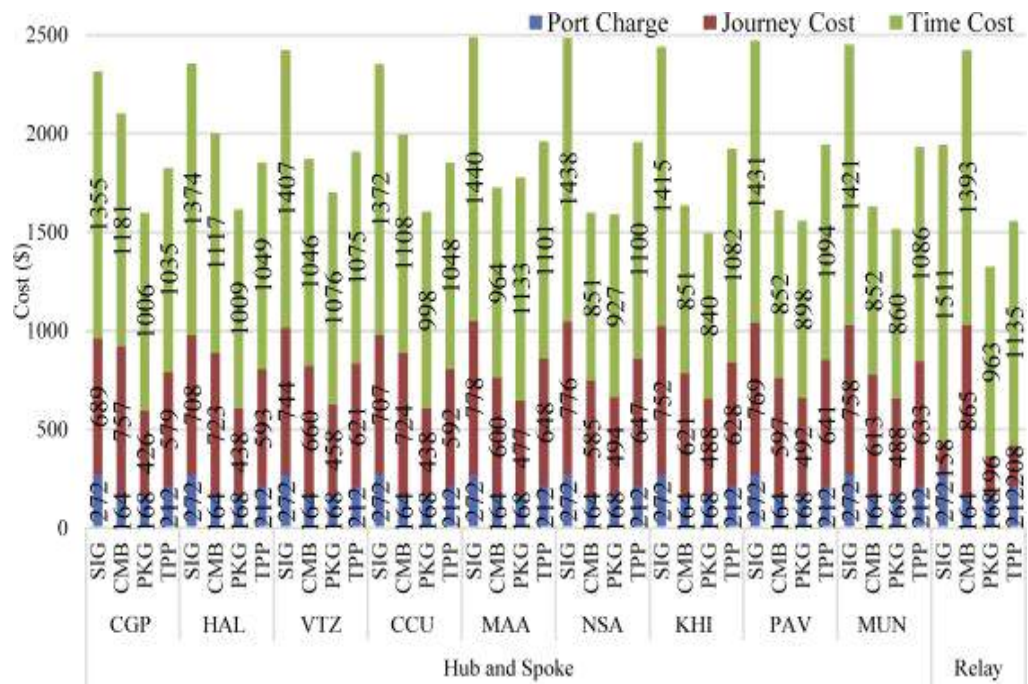
자료: Kavirathna et al. (2018)

- 9개의 피더 포트와 중계 네트워크 경우에 대해 도출된 항만 요금(PC), 통행 비용, 시간 비용 값은 아래 그림에 요약되어 있음. PC 값에 따르면 가장 높은 PC와 가장 낮은 PC는 각각 싱가포르항(SIG)과 콜롬보항(CMB)에 속하며 SIG가 가장 높은 포트 요금에도 불구하고 높은 시장 점유율을 차지함. 클랑항(PKG)의 통행 비용이 가장 낮으나, CMB도 피더항과의 근접성으로 인해 상대적으로 통행 비용이 낮으며, 중계 네트워크의 경우 CMB의 통행 비용이 매우 높음

▶ 글로벌 항만과 남아시아 항만 간 비교

- 콜롬보, 치타공, 카라치, 콜카타, 뭄바이 항구를 포함한 남아시아 컨테이너 항만의 경쟁력을 컨테이너 처리량, 선박 기항 수, 선박 회전율 및 체류 시간, 항만 효율성, 항만 연결성, 항만 요금 등의 지표를 사용해 글로벌 및 지역 벤치마크와 비교함(World Bank 보고서)
- 남아시아 항만은 동아시아 항만과의 격차를 줄였지만, 인도와 방글라데시의 일부 항만은 세계에서 가장 경쟁이 치열한 항만인 홍콩, 상하이, 싱가포르보다 컨테이너선을 취급하는데 3배 이상 더 오래 걸림
- 따라서 인도 항만 등 남아시아 컨테이너 항이 인도-태평양 공급망의 거점 항만 위상을 확립하기 위해서는 항만 처리능력 강화, 항만 장비 현대화, 항만 절차 간소화, 항만 거버넌스 강화, 지역 협력 강화 등 경쟁력을 향상시키기 위한 지속적인 노력이 필요함

항만별 항만 요금, 통행 비용, 시간 비용 비교

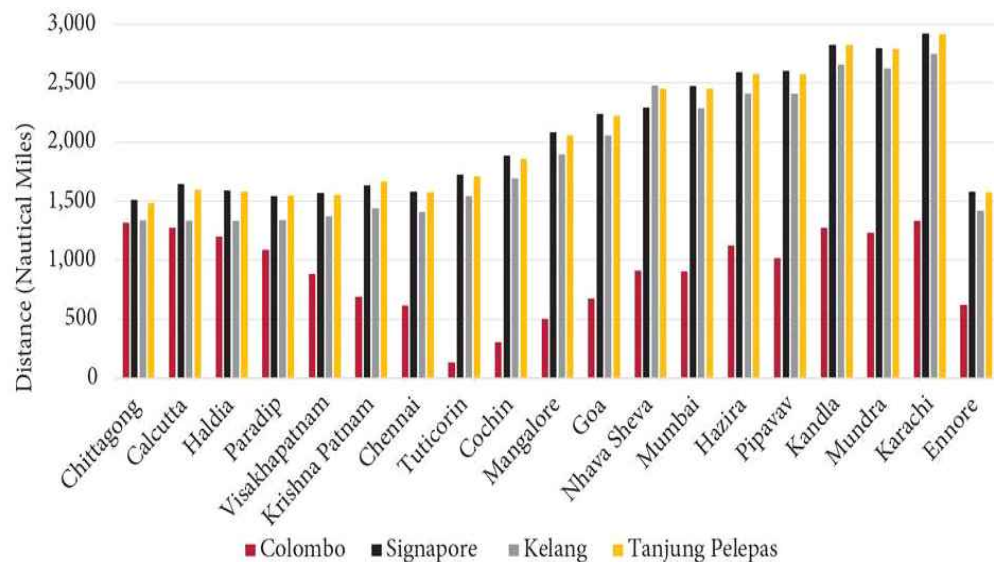


자료: Kavirathna et al. (2018)

인도 항만의 환적 거점 항만 및 글로벌 항만으로의 성장 전략

- 현재 인도 환적 화물의 약 75%가 인도 외부 항만에서 처리되며 콜롬보, 싱가포르, 클랑 항은 이 화물의 85% 이상을 처리함
 - 따라서 인도 항만을 환적 허브로 개발해 외환 절감, 외국인 직접 투자 확대, 다양한 위계의 인도 항만에서의 경제 활동 및 물량 증가, 항만 연계 물류 인프라 개발, 고용 창출, 운영 및 물류 활동의 효율성 개선, 수익성 개선 등의 효익을 증대하고자 함
- 콜롬보항이 인도 항만들과 상대적으로 가깝기는 하나, 대부분 인도 지역에서의 연계 교통망 문제 및 원거리 문제가 있으며, 인도가 글로벌 공급망 거점으로 급속히 성장하고 있으므로, 인도 자체의 거점 항만 개발 추진이 적극적으로 이루어지고 있음

콜롬보항, 싱가포르항, 클랑항, 펠레파스항과 인도 및 벵갈만 항만 간의 거리 비교



자료: Kavirathna (2023)

인도의 항만 현황

- 인도에는 229개의 항만이 있고, 이중 13개 항만이 메이저 항만으로 지정되어 있으며, Deendayal, Paradip, JNPT, Visakhapatnam, Mumbai, Chennai, Haldia 등 대형 항만들이 넓은 배후 권역을 지원하고 있음
- 2022년에 물량이 급증했고, Deendayal(127백만톤), Paradip(116백만톤), J.L. Nehru(76백만톤) 항만의 물량이 많으며, 항만 간 격차가 큼
- (물동량) 1,323백만 톤('22)으로, 중국('21)의 해운(100억 톤, 증가율 5.2%), 수운(56억 톤, 9.9%) 물동량과 큰 차이를 보임
- (해외 물동량) 1,060백만 톤('22)으로, 코로나 영향을 제외하고는 증가 추세이며, 무역액의 70%, 무역량의 95% 처리를 처리함
- 향후 인도의 중국 대체 진전 등에 따라 항만 물량 증가의 가속화가 예상됨

인도의 환적 거점 개발 추진 대상 항만

- 메이저 항만 중에서 ① 동안의 Visakhapatnam항, ② 벵골만 및 버마해 인근의 인도네시아 수마트라섬 및 태국 남서안에 근접 입지한 Great Nicobar Islands의 Galathea Bay, ③ 남서안의 Cochin항, ④ 남안의 Vizhinjam(Enayam)항에서 환적 항만 프로젝트가 추진 중이며, ⑤ 뭄바이 JNPT항 150km 북쪽의 Vadhvan항을 글로벌 10대 항만 및 환적 항만을 목표로 개발하고 있음

인도의 주요 항만 현황



자료: 저자 작성

참고자료: Kavirathna et al., "Transshipment Hub Port Competitiveness of the Port of Colombo against the Major Southeast Asian Hub Ports," The Asian Journal of Shipping and Logistics, Vol. 34 (2018), Kavirathna, "Transshipment Hubs in the Bay of Bengal Region," CSEP (2023.2.14.)

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

멕시코 내 화물차 강도 범죄 증가로 물류 위험 확산

● 미국 최대 복합운송 물류기업 IMC Logistics의 지속적인 성장

- IMC Logistics는 1982년 설립되었으며 현재 테네시주(State of Tennessee)에 본사를 두고 있는 미국 내 복합운송 물류기업임
- 다양한 트럭 운송 네트워크 구축, 고속철도 활용 등 복합운송 서비스를 통해 효율적인 화물 운송 서비스를 제공하고 있으며 연간 약 2,000,000TEU 화물을 운송하고 있음
- 뿐만 아니라 실시간 카메라 모니터링, Nava 잠금 시스템 등 첨단 기술을 적용한 컨테이너 기지를 애틀랜타(Atlanta), 시카고(Chicago), 잭슨빌(Jacksonville), 사바나(Savannah) 등 미국 전역에 구축함
- 환경 보호 및 지속 가능성을 위해 IMC Logistics는 2024년 1월 수소 연료 전지 트럭 50대를 주문했으며 향후 캘리포니아주(State of California), 애리조나주(State of Arizona), 네바다주(State of Nevada)에서 운영할 계획임
- 또한 수소 충전 인프라 구축을 위해 수소 연료 공급업체와 계약해 수소 탱커를 IMC Logistics 시설로 직접 운송하기로 함

미국 최대 복합운송 물류기업 IMC Logistics



장치장(CY)의 컨테이너 앞에 주차된 IMC 트럭



최첨단 보안시설을 갖춘 IMC Logistics의 컨테이너 기지

자료: <https://news.imcc.com> (검색일: 2024.03.05.)

● IMC Logistics, American Pacific Transportation 인수

- American Pacific Transportation은 1976년 설립되었으며 미국 캘리포니아주(State of California)를 중심으로 국내 철도 및 국제 항만 운송, 트럭 운송 및 전용 유통 서비스를 제공하는 선두 업체임
- 2024년 3월 4일 IMC Logistics는 American Pacific Transportation 인수 내용을 발표함
- 인수와 관련해 세부적인 거래 조건은 공개되지 않았으나 American Pacific Transportation이 보유하고 있던 캘리포니아주(State of California) 롬포크(Lompoc)과 칼렉시코(Calexico) 지역의 시설이 IMC Logistics로 이관됨
- Joel Henry IMC CEO는 이번 인수에 대해 두 기업이 42년 이상의 전문적인 지식, 비슷한 가치, 고객 서비스 강화 및 우수한 고객 관리 제공을 위해 다양한 노력을 지속하고 있다는 점에서 동일하다고 발표함

➤ 인수를 통한 미국 내 IMC Logistics의 물류입지 강화 기대

- IMC Logistics는 이번 인수를 통해 캘리포니아주(State of California) 롬폭(Lompoc), 칼렉시코(Calexico) 지역까지 물류 서비스를 더욱 확장할 계획임
- 이를 통해 IMC Logistics는 미국 내 입지 강화뿐 아니라 캘리포니아와 미국 서부 해안 전역에서의 영향력이 확대됨
- 또한 신규 지역인 캘리포니아주(State of California)에 500대 이상의 트럭을 보유하게 되면서 원활한 물류 서비스를 제공할 수 있을 것으로 기대함

미국 전역의 IMC 위치도



자료: <https://news.imcc.com> (검색일: 2024.03.05.)

참고자료: <https://www.freightwaves.com/>, <https://news.imcc.com> (검색일: 2024.03.04.)

이집트, 수에즈 운하 확장 연구 중

▶ 이집트 정부가 수에즈 운하 확장을 위한 연구를 진행 중이라고 발표함

- 이집트는 세계 무역에서 중추적인 역할을 강화하기 위해 수에즈 운하 확장에 대한 연구를 진행 중이라고 발표함
- 또한 확장을 통해 운하 수용 능력을 제고하여 정체가 없는 원활한 물류 환경 개선을 계획하고 있음

홍해 상공에서 본 수에즈 운하



자료: <https://www.usnews.com/>(검색일:2024.03.05.)

▶ 수에즈 운하는 이집트의 주요 외화 수입원이나 수에즈 제2운하 개통 및 최근 발생한 사건들로 인해 수익이 급감하고 있음

- 이집트의 중요한 외화 수입원인 수에즈 운하는 국가 경제에 중요한 역할을 수행하고 있음
- 이번 수에즈 운하 확장 계획은 운하 수익이 공식 예상치에 미달하고 최근 발생한 외부 환경 요인 등으로 수익 성이 크게 감소하면서 내려진 결정으로 해운회사들이 수에즈 항로에서 이탈하는 상황이 발생하는데 따른 것임
- 지난 2015년 8월 약 1년여에 걸쳐 진행된 수에즈 제2운하 공사를 마치고 35km(22마일)의 평행 수로를 개통했으나 약 82억 달러를 지출하면서 막대한 빚이 발생함
- 최근 발생한 예멘 후티 반군들에 의한 무차별 공격 사건으로 다수의 해운회사들이 유럽과 아시아 간 최단 경로인 수에즈 운하를 활용하지 않고 다른 수단을 활용함에 따라 운하 수익이 급감하고 있음
- 지난 2023년 6월 수에즈 운하의 운영 수익이 약 94억 달러에 도달했으나 예멘 후티 반군 공격 등으로 인해 올해 초 최소 40% 정도 수익이 감소함

▶ 새롭게 확장을 계획하는 운하는 제2운하이며, 신규로 약 10km 확장 및 수심 확보 등의 보강 작업이 추가될 계획임

- 이 작업은 지난 2021년 3월 수에즈 운하에서 좌초한 컨테이너선 에버 기븐(Ever Given)호 사건 이후 거론되면서 신속하게 진행되고 있었음
- 에버 기븐(Ever Given)호 사건은 수에즈 운하 남측 입구에서 약 6km 북상한 지역에서 선수와 선미가 대각선으로 수로 전체를 막으면서 좌초된 사건으로 운하의 단일 차선 구간에서 좌초되어 약 6일 동안 운하 통행이 중단된 사건임

수에즈 운하에 좌초된 에버 기븐호



자료: <https://www.usnews.com/> (검색일: 2024.03.05.)

- 오사마 라비(Osama Rabie) 수에즈 운하청(SCA) 회장은 수에즈 운하의 확장이 운하의 경쟁력을 제고하고 보다 많은 선박들을 수용할 수 있을 것으로 기대한다고 밝힘
 - 오사마 라비(Osama Rabie) 회장의 성명에 따르면 추가 확장에 대한 초기 연구에는 약 16개월이 소요될 예정이며 타당성, 환경 및 공학 연구, 토양 및 준설 등의 연구가 포함될 것이라고 언급함
 - 본 연구에는 해당분야의 전문 글로벌 컨설팅 회사들이 협력할 예정임
 - 그러나 비평가들은 이러한 대규모 프로젝트가 이집트의 외화 부족과 부채 부담 증가를 가중시킨다는 점을 이유로 재정적 영향에 대한 우려를 제기함

참고자료: <https://www.reuters.com/>, <https://www.usnews.com/>, <https://tradecouncil.org/>, (검색일: 2024.03.05.)

2024년 해외물류시장 개척지원 사업
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.

2024.1.30(화) 09:00 - 3.8(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/0fMtcKTOJJI>)을 통해 실시



YouTube 국제물류투자분석·지원센터

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

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면
상단 친구 검색



2. 『국제물류 정보포탈』
검색



3. 친구추가 버튼

