

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

- 볼티모어항 붕괴 교량,  
지난해 1200여 만대 차량 이용

### ● 공지사항

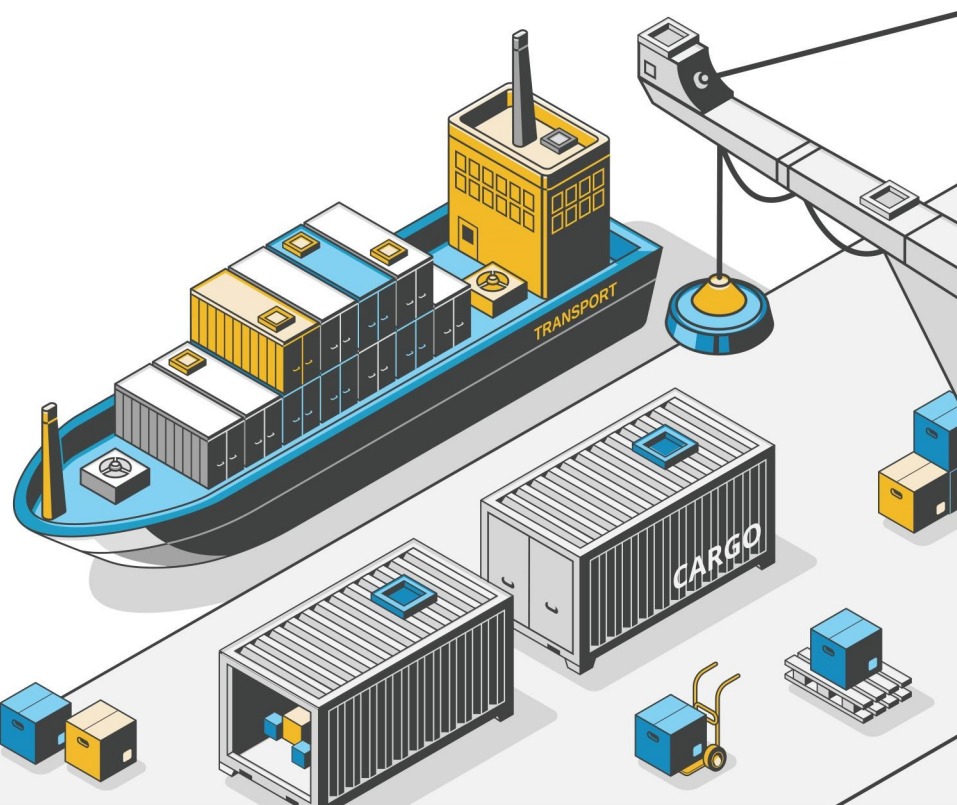
- “국제물류 정보포탈” 카카오톡 플러스친구  
서비스 안내

### ● 미주·중남미 물류시장 동향

- 볼티모어 교량 붕괴...미국은 공급망 중단에 대비

### ● 아시아·중동 물류시장 동향

- 인도 물류 인프라 및 인프라 시장의  
강점·약점·기회·위협 요인
- 아부다비 항만 그룹,  
조지아 드라이포트 지분 60% 인수



## 볼티모어항 붕괴 교량, 지난해 1200여 만대 차량 이용

- ▶ 볼티모어 항만은 연간 처리량(톤) 및 컨테이너 수 기준으로 미국 내 상위 20개 항만 중 하나이며, 벌크화물(Dry Bulk) 부문에서 10번째로 큰 항만이자 자동차 수출입의 주요 허브임
  - 미국 교통부의 2024년 연간 보고서에 따르면 톤 기준으로 17위, 벌크화물 기준 10위, TEU 기준 15위를 차지함
  - 2023년에만 1,250만대의 차량이 이번 사고로 무너진 프랜시스 스콧 키 대교(Francis Scott Key Bridge)를 이용했으며, 이는 연중 하루 평균 34,000대 이상의 차량이 해당 다리를 이용한 것과 같음

### 프랜시스 스콧 키 교량(Francis Scott Key Bridge) 위치



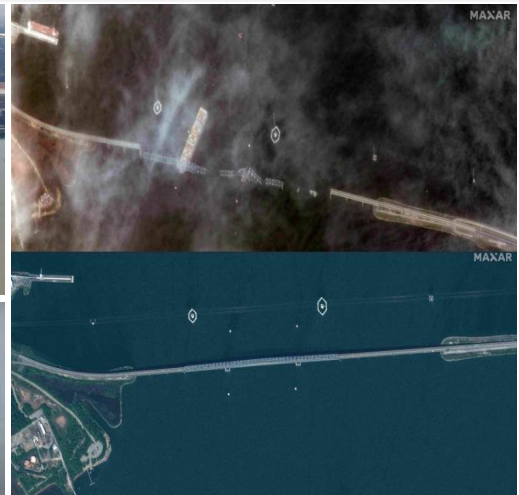
자료 : <https://www.bts.gov/> (검색일: 2024.04.01.)

## 볼티모어 교량 붕괴... 미국은 공급망 중단에 대비

- ▶ 지난 3월 26일 퍼태프스코 강(Patapsco River)을 통해 스리랑카로 향하던 컨테이너선 DALI호가 프랜시스 스콧 키 대교(Francis Scott Key Bridge)에 충돌하는 사고가 발생함
  - DALI호는 볼티모어 항만에서 출항한 지 얼마 되지 않아 교량과 충돌했으며, 다리가 파태프스코 강으로 무너지면서 최소 6명이 사망한 것으로 추정됨
  - 이번 사고로 메릴랜드주(State of Maryland)는 비상사태를 선포함

### 볼티모어 교량 붕괴 현장

프랜시스 스콧 키 다리 붕괴 직후

사고 전후에 찍힌 프랜시스 스콧 키 다리 위성사진  
(상단) 2024.3.26., (하단) 2023.5.6. 촬영

자료 : <https://www.theguardian.com/> (검색일: 2024.04.01.)

- ▶ 교량이 무너져 내리는 참사가 일어나면서 볼티모어 항만이 폐쇄되었으며, 이로 인해 공급망에 장기적인 영향을 미치게 될 것으로 예상됨
  - 길이만 2km가 넘고 4차선으로 이뤄진 프랜시스 스콧 키 브리지는 볼티모어 산업 중심지의 핵심 동맥으로 알려져 있으며, 해당 교량을 계획하는데 9년, 건설하는데 거의 5년이 걸렸음
  - 해당 교량은 미국 북동부 경제를 지탱하는 가장 중요한 자원 중 하나로 이번 붕괴로 인해 미국에서 가장 분주하고 중요한 항만 중 하나에 대한 접근이 차단되었음
- ▶ 메릴랜드 항만청에 따르면 볼티모어는 미국에서 9번째로 큰 항만임
  - 특히 가장 많은 자동차 운송이 이루어지는 항만으로 2023년에만 최소 75만대의 차량을 처리했으며, 자동차와 부품은 볼티모어 항만 전체 수입의 42%를 차지하고 있음
  - 2023년 한해 800억 달러 수준의 국제 화물을 처리했는데 교량 붕괴로 선박의 접근이 차단되어 매일 수백만 달러의 무역 손실과 세금이 발생할 것으로 예상됨

- ▶ 이번 사고로 인해 가장 타격을 받게 될 분야는 석탄 수출일 것으로 예상됨
  - 2023년 기준 볼티모어는 미국에서 두 번째로 많은 석탄 수출물량을 처리한 항만으로, 인도는 해당 석탄의 단일 최대 수입국이었음
  - 석탄 무역 회사 Xcoal Energy & Resources는 대부분의 석탄이 인도로 향하는 만큼 현 시점에서 가장 큰 문제는 전 세계적인 영향보다도 인도에 미치는 영향이 더 클 것이라고 언급함
  - 물론 해당 석탄 중 일부는 경로를 변경해 운송이 이루어지겠지만 복잡한 물류로 인해 다른 항만에서 수용할 수 있는 양이 제한됨
  - 볼티모어는 석탄 수출의 주요 항만이며 이를 위한 전문 시설이 필요하기 때문에 석탄을 다른 시설로 옮길 수는 없는 실정임
  - 특히 현존하는 시설은 대부분 용량이 부족하기 때문에 볼티모어 항만 폐쇄는 향후 에너지 운송에 큰 영향을 미칠 것으로 예상됨
- ▶ 항만 외에도 볼티모어 지역 사회는 일상적인 기능을 위해 교량에 크게 의존하고 있는 만큼 그 피해는 더 클 것으로 예상됨
  - 연간 1,200만대의 차량이 이번 사고로 무너진 다리를 이용하고 있었음
  - 또한 항만에는 아마존과 페덱스가 소유한 유통창고가 있어 일부 운영에 차질이 생길 가능성도 높을 것으로 예상됨
- ▶ 해당 다리를 재건하는데 18개월에서 수년이 걸릴 것으로 예상됨
  - 재건 비용은 최소 4억 달러 또는 그 두 배 이상이 될 수도 있을 것으로 예상됨

참고자료 : <https://www.theguardian.com/>, <https://apnews.com/>(검색일: 2024.04.01.)

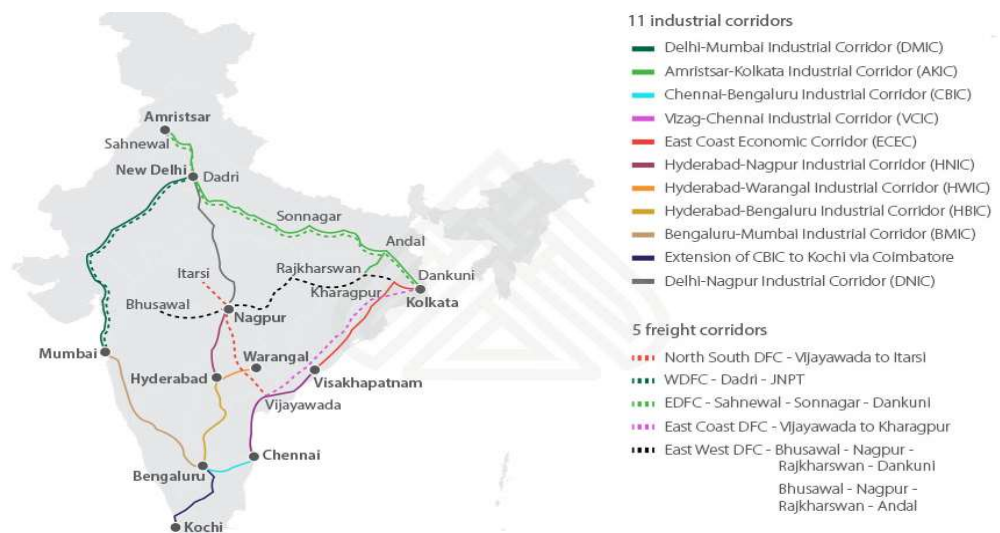
## 인도 물류 인프라 및 인프라 시장의 강점·약점·기화·위험 요인

### 인도 물류 인프라 및 인프라 시장 강점

#### ▶ 전략적 요충지

- 중동-중앙아시아-동남아-아프리카를 잇는 지리적 요충지로서 물류 허브 발전 추진
- 벙골만 연안국(인도, 방글라데시, 미얀마, 태국, 네팔 등) 간 고속도로 연결, 항만 간 연계, 전력 거래 및 국경무역 활성화 등 추진
- (인프라) 세계 2위 도로망, 4위 철도망 등 현 경제 발전 단계 대비 양호한 인프라 보유
- (비용 경쟁력) 값싸고 젊은 노동력, 값싼 건설비 등 인프라 건설 관련 비용 경쟁력 보유
- (산업 회랑) Delhi-Mumbai, Amritsar-SMP Kolkata, CBIC, VCIC 등 산업 회랑 구축 통한 산업 발전 및 물동량 창출

#### 국가 산업 회랑 및 화물 전용 회랑



자료 : National Industrial Corridor Development Programme

#### ▶ 디지털 시스템 통합

- ① 통합물류 인터페이스 플랫폼 [ULIP: 6개 부처(항만, 해운, 수로, 철도, 도로, 고속도로, 민간항공 등 관련) 24개 디지털 시스템 통합]
- ② NIP(국가 인프라 구축계획)/PMGS NMP(인프라 부흥 계획) 등과 관련된 온라인 플랫폼 [IIG(India Investment Grid), 통합 인허가 프로세스 등]
- ③ 단일창구 시스템 등 개발로 프로세스 합리성 및 투명성 제고



➤ **항만 투자유치 정책**

- ① 신모델 양허협정(요금 조정 권한 부여 등)
- ② 금융지원 정책(유류세 인하, 선박건조 산업 육성 지원 등)
- ③ 투자유치 정책(항만, 내륙 수로, 내륙항만의 개발·유지·운영 사업자에 대해 10년간 면세 등)

➤ **내륙 수운**

- 24개 주에 20,275Km, 111개 내륙 수로: 과부하된 철도 및 도로 운송을 보완할 수 있는 잠재력 보유

➤ **신흥 물류시장 매력도(Agility 2023)**

- 중국 1위(8.3), 인도 2위(7.4): 인도는 국내외 사업 기반 부문 열위이나, 디지털 부문 1위임

➤ **콜드체인 시장 강점 및 성장 잠재력**

- 콜드체인 보관 시설용량은 37.4백만 톤이며, '21년에 의약산업(세계 3위)이 2/3를 사용함

➤ **예산 및 재원**

- 국가 인프라 구축계획(NIP) 예산 중 도로(18%), 철도(12%), 산업(물류)(3%), 공항(1%), 항만(1%) 등 교통·물류 분야에 많은 예산 배정
- 국내외 펀드 지속 확대 및 자본력 확보에 따른 인센티브 확대

**인도 물류 인프라 및 인프라 시장 약점**

➤ **인프라 효율성**

- 인프라 효율성 지수(7점 척도)가 항공(4.9), 항만(4.5), 육상(4.5), 철도(4.4)로서, 전반적으로 세계 평균 수준(Kearney, WEF, '19)이므로, 제2 중국 도약에 제약요인

➤ **숙련 인력 및 기술 수준**

- 숙련도가 부족한 현지 인력(프로젝트 매니저, 엔지니어 등) 및 초기 단계의 기술 사용

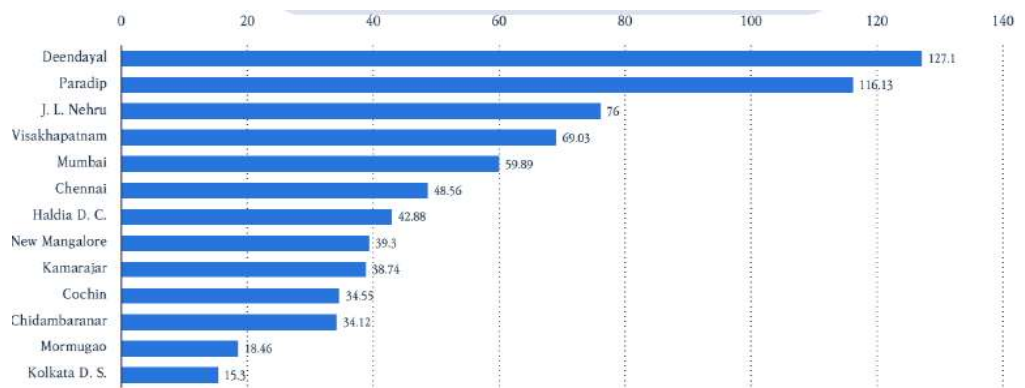
### 도로 운송

- 열악한 도로 인프라, 다중 검문소, 혼잡한 교통 상황, 장거리 운송의 철송 비중 감소, 고속도로 비중 낮음(4.89%)

### 항만

- 인프라 미흡, 제한된 내륙 연결, 낮은 디지털화 및 기계화 수준
- 환적거점 항만 부재로 인해 인도 환적화물의 75%가 콜롬보항, 싱가포르항, 클랑항 등에서 환적되고 있음

주요 항만별 물동량 현황('22)(단위: 백만 톤)



자료 : Statista(Ministry of Ports, Shipping and Waterways (India))

컨테이너 물동량 추이('14-'22)(단위: 백만 톤)



자료 : Statista(Ministry of Ports, Shipping and Waterways (India))

### ➤ 복합운송 및 ICD

- 항만-철송-수운-도로-공항 연계 복합 물류·운송 체계 미흡
- ICD의 수, 시설, 연결망, 복합물류 처리능력 미흡

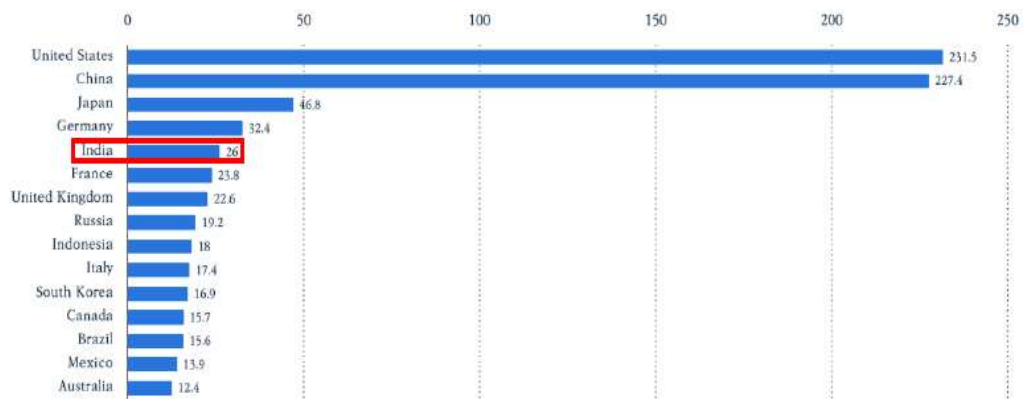
### ➤ 물류 및 공급망

- 수출입 불균형이 크므로, 물류 시설 및 기업의 수익성 확보 어려움
- 인도의 보호무역주의 심화가 글로벌 공급망 거점화 정책 추진의 장애 요인이 됨
- 많은 글로벌 기업의 공급망이 동남아·중국에 집중됨
- 생산지-소비지-수출입 항만 간 원거리로 인해 곡물, 의류, 자동차, 전자 등의 산단 및 제조 클러스터와 항만 간 운송 비용 및 시간 부담이 큼

### ➤ 물류 및 인프라 시장

- 3PL 시장 규모가 중국의 11.5%에 불과하며, 활성화가 미흡함
- 가격 민감도가 높은 시장으로서 저가격 경쟁 중심이며, 요구하는 품질 대비 수익성이 낮음
- 매출액 Aegis(12.3B rupee, 1,923억 원), 순이익 Great Eastern Shipping(1,288억 원), 시가총액 Blue Dart(2.7조 원) 등으로서, 중국 및 한국 대비 매우 영세함

글로벌 3PL 시장 규모('20)(단위: \$B)



자료 : Statista(Armstrong & Associates; IMF; Various sources)

- (행정 리스크) 인허가 지연, 대금 회수 어려움, 중앙정부 및 대형 기관 대비 상대적으로 더 큰 지방정부의 업무 리스크 등 정부 당국에 의한 행정 리스크



### ▶ 파트너사의 신뢰성

- 합작 사업 시, 파트너사의 신뢰성 여부와 사업 진행 중 지분 관련 분쟁 가능성 등 리스크 (인도 기업의 경영 지배권 요구, 계약서 내 과도한 독소조항 등)
- 한국 및 기타 진출국 협력사를 활용하는 대안은 아직 가용도가 낮음

## 인도 물류 인프라 및 인프라 시장 기회 요인

### ▶ (물류 및 인프라 정책) 경제 도약을 위한 인도의 활발한 물류 및 운송 인프라 프로젝트 개발 정책(NIP, PM Gati Shakti) 추진

### ▶ 현지 생산 장려 정책

- 자국 제조업 육성 기반 구축, 25개 중점 산업 육성, 외투 제한 완화, 신기업 정책 및 기업환경 개선, 주요 수입품 국산화 정책
- 생산 연계 인센티브(PLI), 수출지원제도(RoDTEP), 인도경제특구(SEZ) 등 추진

### ▶ 투자 유치 활성화

- 인도 정부 및 민간 참여(PPP) 통한 항만 등의 프로젝트 개발 및 물류 효율화 추진
- PPP 방식 확대, 인프라 부문에 개방된 FDI 등 적극적인 민간 및 외국자본 유치 정책(인프라 FDI에 대한 100% 자동경로 승인)

### ▶ 건설시장 확대

- 인프라 확장으로 건설장비 산업 성장세
- 장비, 감리, 설계, 온라인 플랫폼 등 한국 및 글로벌 기업 역량 보유 분야 진출 기회 확대

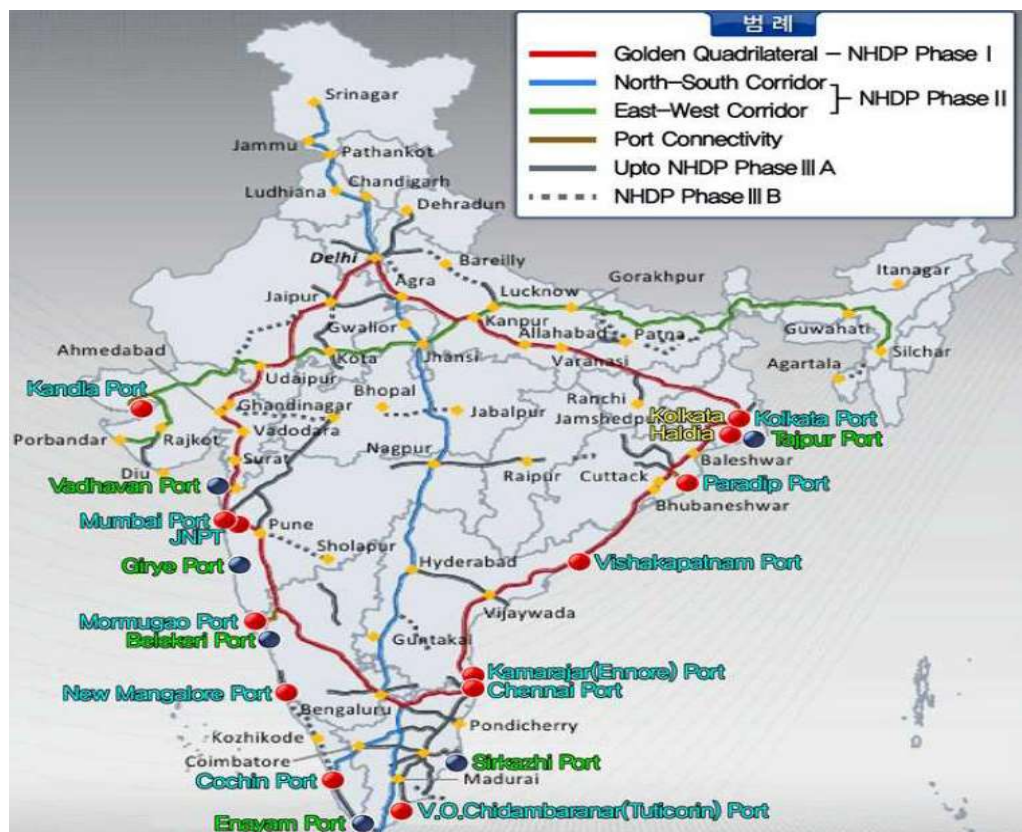
### ▶ 인도 중심 공급망 재편

- (국제 관계) 반중 정서 및 정책으로 인한 진출 기회 확대
- IPEF 활성화, 인도의 역내 리더십 확립, 인도-태평양과 유럽-대서양 간 연결 축 중요성 부각
- (글로벌 기업 투자) 일본 기업 등 인도를 생산·유통 허브로 삼아 중동·유럽·아시아 시장 공략 추진

### ➤ 고속도로

- '22~'23년 25,000Km의 고속도로 확장
- 50개 경제 회랑, 24개 물류단지, 북동부지역 7개의 복합항만을 잇는 66개 IC(inter-corridor), 116개 FR(feeder route) 건설 추진(Bharatmala 건설 계획)

#### 고속도로 개발사업 추진 현황

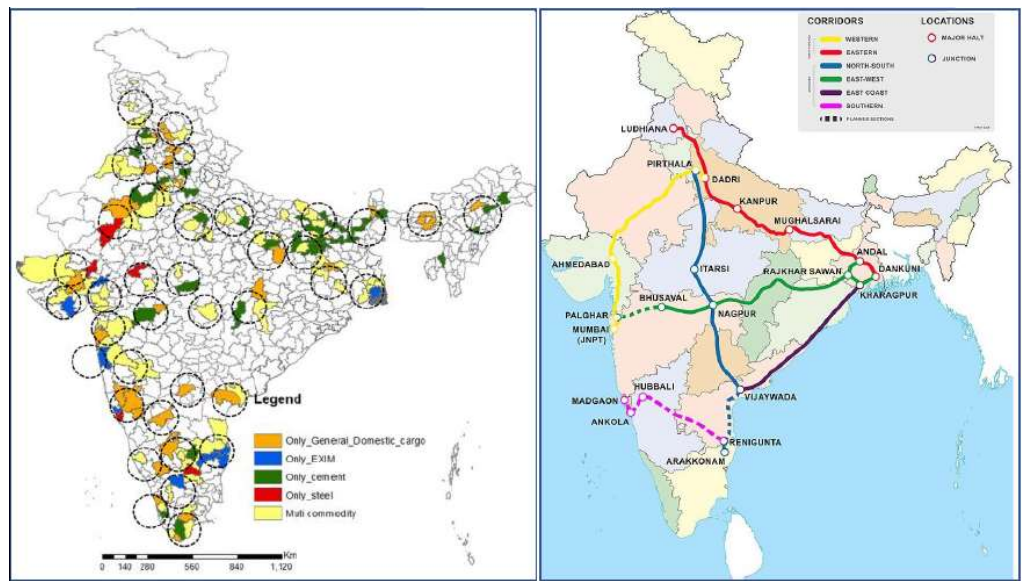


자료 : 도로교통 및 고속도로부(MoRTH), Howe Engineering Projects(India) Pvt. Ltd. 조사자료(2018. 06.)

### ➤ 철도

- 국토 생산 거점화 추진 ⇒ 철송 거리 및 물량 증가 예상 ⇒ 철도 인프라 확장 수요 지속 증가
- 광궤 노선 전기화('23-'24년): '22 이후 3년간 400대의 준고속열차 도입 예정
- (화물전용통로, DFCs) 건설 진행 중이며(서부, 동부, 동서, 북남, 동해, 남부 DFC), 서부 DFC 78% 완료(2023.12)
- ((준)고속철도 회랑) 암다바드-뭄바이, 푸네-나시크(준고속) 추진

## 철도 연계 화물 터미널 후보지(좌), 단계별 DFC(화물전용철도 회랑) 건설 계획(우)

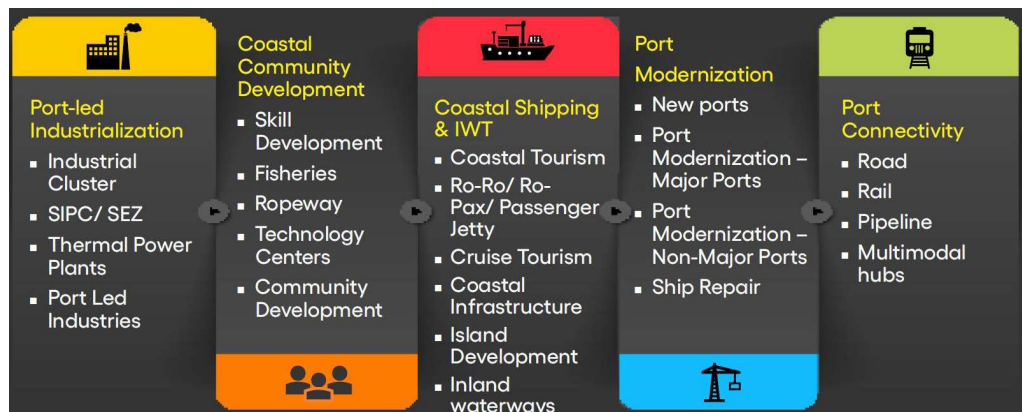


자료 : [https://en.wikipedia.org/wiki/Dedicated\\_freight\\_corridors\\_in\\_India](https://en.wikipedia.org/wiki/Dedicated_freight_corridors_in_India)(검색일:2024.03.28.)

### ➤ 항만 및 Sagarmala 프로젝트

- 6개 메가포트, 5개 철도 회랑, 10개 화물 중심 고속도로, 4개 내륙 수운 개발
- 항만 현대화, 항만 연결성 강화, 항만 연계 산업화, 해안 커뮤니티 개발 등 총 604개 (802개로 확대)의 세부 프로젝트 추진
- 중국 대체 진전 등에 따라 항만 물량 증가 가속화 예상

### Sagarmala 프로젝트 5대 축, 24개 분야



자료 : Sagarmala Project, MoPSW

### ● 클러스터 개발

- 15개 벌크 클러스터, 14개 제조 클러스터, 4개 시범 CEU(연안경제유닛: Kandla, JNPT, Ennore, Amaravati), 2개 해양 클러스터 조성 추진
- CEZ(14개 항만 연계 산업 개발), PLIC(항만 연계 산업 클러스터: 제조 23, 석유화학 4, 제철 2 등)

### ● MIV 2030(Maritime India Vision 2030) 및 내륙 수운

- 3억 톤 이상 항만 3개 건설: 인도항 통한 환적 비율의 25%에서 75%로의 증가, 선박 회전 시간 25시간에서 20시간 이내로 축소
- (수운) 16개 수운, 10개 Ro-Ro 터미널, 3개 복합터미널 건설 추진

MIV 2030 세부 목표

Key Performance Indicator		Current (2020)	Target (2030)
1	Major Ports with >300 MTPA cargo handling capacity	-	3
1	% of Indian cargo transshipment handled by Indian ports	25%	>75%
1	% of cargo handled at Major Ports by PPP/ other operators	51%	>85%
1	Average vessel turnaround time (containers)	25 hours	<20 hours
5	Average container dwell time	55 hours	<40 hours
6	Average ship daily output (gross tonnage)	16,500	>30,000
7	Global ranking in ship building and ship repair	20+	Top 10
8	Global ranking in ship recycling	2	1
10	Annual cruise passengers	4,68,000	>15,00,000
10	% share of Indian seafarers across globe	12%	>20%
11	% share of renewable energy at Major Ports	<10%	>60%

자료 : Ministry of Ports 2021

- (공항) 141개에서 '26년까지 200개 이상 증설 계획, 지역 공항 개발 확대(UDAN), 지역 연결성 제고(RCS)
- (물류) '22 이후 3년 내 복합운송 물류터미널 100개 조성 예정
- (특송 및 전자상거래) 특송 물량의 급속한 성장 전망(9억 건('14) ⇒ 39억 건('21)): 전자상거래의 성장에 따른 물류, 창고 및 공급망관리 부문 수요 증가
- (콜드체인) 콜드체인 시장 '21년 \$16M에서 '27년 \$36M로 성장 예상
- ODA) 물류·인프라 현대화 관련한 한국 정부의 ODA 확대 통한 한국기업 기회 증가

## 인도 물류 인프라 및 인프라 시장 위협 요인

- (정책 효과 지연) 의욕적인 정책 추진이 이루어지고 있으나, 실제 투자 및 수익 회수 기회 실현으로 연결되기까지는 상당한 기간 소요 예상
- (법규정 리스크) 법·규정 개선 노력에도 불구하고, 여전히 복잡한 관련 법률과 정부 행정의 투명성 부족으로 인한 사업 수행 어려움
- (FDI 장벽) 외국 기업 독점 방지를 위한 규제, 복잡한 세제 및 엄격한 과세, 인건비는 저렴하나 '23년 9.8% 상승 전망, 인프라 부흥계획(PM Gati Shakti) 아직 성과 미흡
- (노무 리스크) 강력한 노조, 복잡한 노동법 등으로 인해 분쟁으로 이어질 수 있는 노무 리스크
- (공기 연장) 토지 인수 문제, 인허가 등으로 인한 공기 연장 및 수익성 악화[250만 달러 이상의 프로젝트 1,423건 중 384건(26.9%)은 1개월-10년 이상 프로젝트 지연
- (사업 수행 리스크) 미비한 보상 및 환경 허가 시스템 등으로 인해 투자 진행 속도가 느림
- (창고 공실율) Mumbai(19%), Pune(16%), Chennai(15%) 등 여러 지역에서 높은 공실율을 보이는 등 수요-공급 간 조화 미흡

참고자료 : Final Report for Sagarmala(Vol. II), Ministry of Shipping, Indian Ports Association, (2016.11), Maritime India Vision 2030, Ministry of Ports, Shipping and Waterways(India), (2021), 2024 인도 진출전략, KOTRA, (2023), 인도 물류 인프라 시장동향 및 진출전략, KOTRA, (2022), 인도 항만시장 진출전략 타당성 분석 및 기본계획 검토, 해양수산부, (2019.8).



## 아부다비 항만 그룹, 조지아 드라이포트 지분 60% 인수

- ▶ 아부다비 항만 그룹(Abu Dhabi Ports Group)이 조지아의 트빌리쉬 드라이포트를 일부 지분 형식으로 투자를 단행함
  - 트빌리쉬 드라이포트는 현재 Inveco LLC와 Wilhelmsen이 소유하고 있으며 맞춤형 보세 서비스와 철도연결 복합물류 허브로 2024년 4분기부터 운영될 예정임
  - 아부다비 항만 그룹은 3월 22일 Inveco와 계약을 통해 드라이포트 전체 지분의 60%를 인수하는 것으로 합의함
  - 그룹 관계자에 따르면, 트빌리쉬는 카자흐스탄, 아제르바이잔, 아르메니아, 조지아, 터키의 항구를 통해 서아시아의 제조 허브와 동유럽의 소비자 시장을 연결하는 전략적으로 중요한 통로에 위치하고 있다고 언급함
  - 본 드라이포트 또한 카스피해와 흑해를 투르크메, 조지아의 포티 및 바투미 항만, 불가리아 및 루마니아의 유럽 흑해 항만과 연결하고 카스피해를 따라 철도로 아제르바이잔 간 연결 역시 가능하다고 밝힘
  - 트빌리쉬 공항 산업단지에 위치함에 따라, 해상·항공·철도·도로 간 복합운송이 가능할 것으로 기대함

### AD Ports Group 트빌리쉬 드라이포트 인수 완료



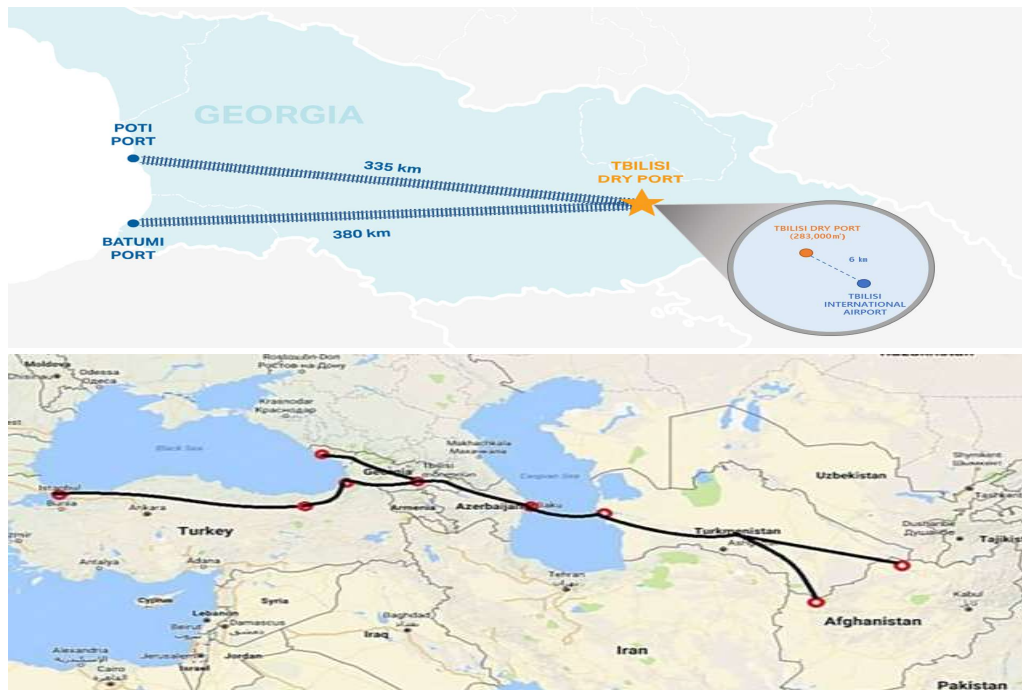
자료 : <https://www.adportsgroup.com> (검색일: 2024.03.29.)

- ▶ 본 투자는 트빌리쉬 드라이포트 프로젝트 완공과 더불어 카스피해 - 흑해 회랑 내 전략적 가치가 커질 것이라는 전망에 따른 것임
  - 현재 건설중인 본 시설은 총 3단계에 걸쳐 완공될 예정이며, 올해 10,000㎡ 창고와 자동차 보관 야드를 확보해 연간 96,500TEU 처리가 가능한 시설로 개장하며, 3단계 완료 시 100,000㎡ 창고와 자동차 보관 야드를 갖춰 연간 처리능력이 286,000TEU에 달할 것으로 기대함
  - 아랍에미리트는 지난 10월 조지아와 포괄적 경제동반자협정(CEPA)을 체결했고 이 협정을 통해 양국 간 비석유무역을 5년 내 15억달러까지 확대하기로 잠정 합의했음



- Ahmed bin Ali Al Sayegh 아랍에미리트 외무장관은 이번 투자는 양국 간 무역 및 투자 관계를 심화하고 글로벌 무역로를 개발하며 UAE와 조지아 기업 모두를 위한 시장 접근 기회를 창출하기 위한 것이라고 밝힘
  - Neal de Roche Wilhelmsen Port Services 사장 역시 이번 인수에 대해 카스피해와 흑해 사이의 무역 통로 개발을 지원하는 초석이 될 본 프로젝트에 항만 및 터미널 운영에 대한 경험이 풍부한 아부다비 항만 그룹이 대주주가 된 것을 기쁘게 생각한다 밝힘
- 홍해 예멘 사태, 러-우 전쟁 등 일련의 사태와 더불어 글로벌 공급망 내 본 회랑의 중요성이 점차 커지고 있으며, 향후 관련 지역의 복합물류 관련 시설 투자 현황 및 수요 확대 가능성을 지속적으로 주시할 필요가 있음

#### 트빌리쉬 드라이포트 입지 현황과 흑해-카스피해 회랑



자료 : <https://www.adportsgroup.com> 및 <http://www.sea-news.az> (검색일: 2024.03.29.)

참고자료: <https://www.adportsgroup.com>, <http://www.seatrade-maritime.com>, <http://www.sea-news.az>  
(검색일: 2024.03.29.)

## 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



### 친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면  
상단 친구 검색



2. 『국제물류 정보포탈』  
검색



3. 친구추가 버튼

