

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

- 중동, 글로벌 종합물류허브로 지속 성장 예상

● 아시아 물류시장 동향

- 홍해 사태로 남아시아-유럽 컨테이너 서비스라인 연결성 변화

● 중동아프리카 물류시장 동향

- 중동 갈등 확대, 공급망에 지속 영향

● 심층분석

- 컨테이너 선박 해체 동향

● 공지사항

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



중동, 글로벌 종합물류허브로 지속 성장예상

- ▶ 중동에서 석유와 천연가스가 발견된 1900년대 중반부터 해당 지역은 가장 큰 수입원인 화석연료 산업 발전에 주력해 왔음

 - 그러나 지난 10년 동안 해당 지역 국가들은 경제 다각화를 위해 전략적으로 다른 분야로 방향을 전환해 왔음
 - 기술에 초점을 맞추고 무역 포트폴리오를 확장하여 지속 가능한 개발과 미래 번영을 향한 적극적인 접근 방식을 제시하고 있음
- ▶ 사우디아라비아(KSA)와 아랍에미리트(UAE)는 중동을 국제 무역의 핵심 물류 허브로 구축하기 위해 지속적으로 노력중임

 - 무역과 운송은 항상 중동의 성장과 발전에 핵심적인 역할을 해옴
 - 역사적으로 이 지역은 아시아, 유럽, 아프리카를 연결하는 대륙 간 무역의 중요한 허브로 여겨져 왔으며, 특히 페르시아만과 홍해를 따라 위치해 있기 때문에 해상 무역을 위한 최적의 조건을 지니고 있다고 볼 수 있음
 - 사우디아라비아(KSA)와 아랍에미리트(UAE)가 주도하는 중동 정부는 창고 및 디지털 시스템과 함께 해상, 항공 및 내륙 운송을 포괄하는 통합 서비스를 제공하기 위해 물류 역량을 확대하고 있음
- ▶ 사우디아라비아의 '국제통합물류 허브(international integrated logistics hub)' 비전

 - 석유를 넘어 산업 다각화를 향한 변화는 사우디 비전 2030에서 잘 드러나고 있는데, 이 종합 계획은 프로세스 최적화, 시장 자유화, 민영화 계획, 인프라 업그레이드, 새로운 경제자유구역 설립, 거버넌스 및 규제 개혁을 강조하고 있음
 - 최근 조사에 따르면 2020년 사우디아라비아의 물류시장 가치는 276억 달러에 달해 중동, 북아프리카(MENA), 걸프협력회의(GCC) 지역 중 가장 높은 것으로 나타남
 - 해당 시장은 연평균 성장률(CAGR) 5.85%로 2026년까지 388억 달러 규모로 성장할 것으로 예상됨
- ▶ 사우디아라비아의 물류 투자 현황

 - 사우디아라비아는 이미 물류 부문에서 큰 발전을 이루었으며, 허브 국가로의 발돋움을 위해 1,066억 달러 이상을 투자한 바 있음
 - 이로 인해 육상, 항공, 해상 화물 물량이 증가함과 동시에 수출입 업무를 포함한 물류 운영의 효율성이 증가했음
 - 2023년 사우디 항만청(SPA)은 해양, 물류, 항만 부문에 약 45억 달러를 투자했으며, 이번 투자는 최신 기술을 갖춘 새로운 물류단지를 조성하는 데 사용될 예정임

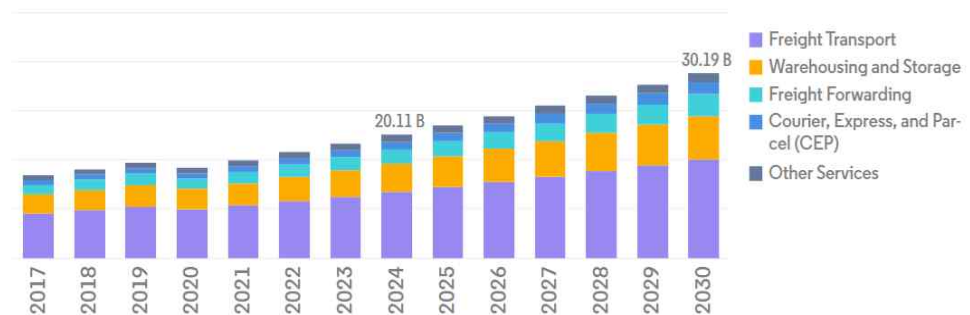
- 2016년에는 네옴(NEOM)에서 수상 산업 도시인 옥사곤(Oxagon)이 출범했는데 홍해 연안에 위치한 이 부지에는 항만과 물류 센터가 포함되어 있으며 모두 청정에너지로 운영됨
- Vision 2030에서는 항만과 함께 항공운송의 역할도 주요하게 다루고 있음
- 사우디아라비아는 인프라 병목 현상을 해소하기 위해 공항을 현대화하고 항공 화물 시설을 확장하고 있음
- 현재 사우디아라비아는 45개국에 81개 이상의 공항을 연결하여 120만 톤 이상의 화물을 전 세계로 운송할 수 있으며, 추가적인 개발을 통해 2030년까지 전체 항공 화물 처리 능력을 연간 600만 톤으로 증대할 예정임

▶ 아랍에미레이트 물류시장 현황

- 2024년 기준 아랍에미리트의 화물·물류 시장 규모는 200억 3천만 달러로 추산됨
- 최근 발표된 보고서에 따르면 해당 시장은 연간 6.55% 성장하여 2029년까지 275억 1천만 달러에 이를 것으로 예상됨
- 이런 성장세는 외국인 투자 기회, 자유 무역 지역 및 경쟁 인센티브를 통해 물류 산업 발전을 촉진하려는 UAE 정부의 상당한 노력에 기인한 결과임

2017~2030년 아랍에미리트의 물류기능별 화물 및 물류시장 규모

(단위: USD)



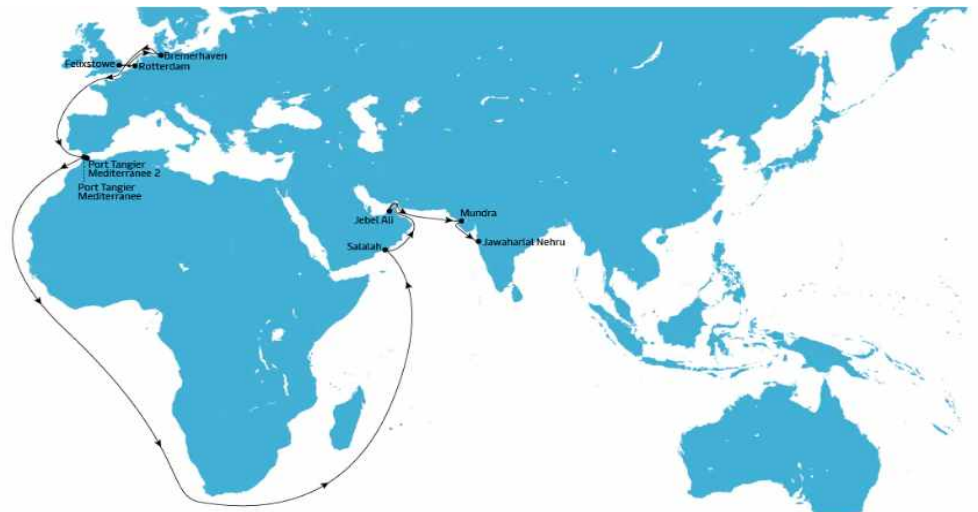
자료 : <https://www.mordorintelligence.com/> (검색일: 2024.04.23.)

참고자료 : <https://www.mordorintelligence.com/>, <https://www.maersk.com/> (검색일: 2024.04.23.)

홍해 사태로 남아시아-유럽 컨테이너 서비스라인 연결성 변화

- MAERSK가 4월부터 북유럽 주요 항만을 포함해 개편된 ME2 서비스를 실시함
 - 본 서비스는 지난 1월 지중해/홍해 지역 항만에 기항하는 서비스라인에 대해 대규모 서비스 네트워크를 변경한 이후, 3개월이 지난 시점에서 다시 재편한 것임
 - 기존 서비스라인에서 Felixstowe, Rotterdam, Bremerhaven을 추가 기항하고 2척의 선박을 서비스라인에 추가 투입해 기존 위클리 서비스를 유지할 것이라 발표함
 - 기존 ME2 서비스라인은 이탈리아 및 서부 지중해와 인도·UAE를 연결해 왔으나, 올해 1월 홍해사태 및 후타반군에 의해 홍해가 아닌 희망봉을 경유해 Jebel Ali - Mundra - Jawaharlal Nehru- Port Tanger - Algeciras - Salalah - Jebel Ali 순으로 서비스를 제공함
 - 이번 ME2 서비스의 전략적 확장은 인도 북부의 수출업자가 북유럽의 주요 소비자 시장에 신속하게 접근할 수 있도록 뭄바이 항만과 북유럽 간 해상운송 시간을 5~7일 단축하며, 북유럽에서 인도까지의 자동차 부문 수입업체는 인도로 들어오는 운송 시간을 단축할 수 있을 것으로 기대함

MAERSK의 ME2 Service Line



자료 : <https://www.maersk.com> (검색일: 2024.04.22.)

- 함반토타항은 MSC 요청에 의해 4월부터 컨테이너 환적 서비스를 개시함
 - 스리랑카의 주요 컨테이너 취급 항만은 콜롬보항으로 함반토타는 동서무역 간 자동차 환적터미널로 활용되고 있었으나 홍해 위기로 인해 콜롬보항이 물량 증가로 혼잡도가 심화 됨에 따라 MSC는 희망봉을 경유해 경로가 변경된 유럽에서 중동으로 향하는 컨테이너의 중계지로 함반토타 기항을 결정함
 - 이에 따라, 함반토타 국제항만그룹(Hambantota International Port Group)은 4월 9일부터

- MSC 선박을 대상으로 한 컨테이너 환적 서비스를 시작한다고 공표함
- 먼저 4월 16일에 기항할 것으로 예상되는 MSC Sky II에 연결하기 위해 MSC Ingrid이 기항해 500TEU 이상의 컨테이너를 하역함
 - Johnson Liu 함반토타 국제항만그룹(HIPG)의 CEO는 MSC 컨테이너 화물 환적을 시작으로 함반토타항의 컨테이너 환적 서비스가 남아시아 지역의 해상 연결에서 스리랑카 입지를 강화시킬 수 있는 기회라고 소견을 밝힘

함반토타항에 입항중인 MSC Ingrid



자료 : <https://www.hipg.lk> (검색일: 2024.04.22.)

- 홍해 예멘 사태의 장기화로 수에즈 운하 통항에 대한 불확실성이 증가함에 따라 남아시아-유럽 간 글로벌 컨테이너선사들의 서비스 재편에 따른 항만 간 연결성이 변화하고 있음
- 글로벌 생산기지 이전과 더불어 홍해사태 등으로 인해 인도양 주요 컨테이너항만의 서비스라인 기항이 변하고 있으며 '25년 예정된 얼라이언스 재편과 더불어 동 지역의 허브항만 경쟁은 더욱 심화될 것으로 예상됨

참고자료: <https://www.joc.com>, <http://www.maersk.com>, <http://www.seatrade.maritime.com>, <https://www.hipg.lk> (검색일: 2024.04.22.)

김대현 전문연구원

051-797-4788, kdh@kmi.re.kr

중동 갈등 확대, 공급망에 지속 영향

- 이스라엘에 대한 이란의 공격, MSC Aries 컨테이너선 나포 등 중동에서 발생한 분쟁 확대가 공급망에 영향을 미칠 것이라고 분석가들이 지적하고 있음

 - 이와 더불어 분석가들은 호르무즈 해협이 완전 혹은 부분적으로 폐쇄될 경우 연료 가격, 배송비 등이 영향을 받을 것이라고 것이라고 분석함
 - 12월 공격이 시작된 이후 649척의 선박이 홍해를 피해 항로를 변경했으며 이에 따라 수에즈 운하를 통한 화물 운송량은 역사상 가장 낮은 수준임
 - 중국에서 유럽, 동남아시아에서 유럽, 동남아시아에서 미국 동부 해안까지 모두 평균 10~14일 운송 시간이 증가했으나 홍해 사태가 지속됨에 따라 홍해 노선 변경이 일반화되면서 컨테이너 라인 신뢰성이 향상됨
- 유가의 경우 시장에서 이미 공격 가능성을 인지하고 있었으므로 공격 이후에도 가격이 오르지 않았다고 씨티 그룹 Max Layton 원자재 연구 글로벌 책임자가 말함

 - Max Layton 책임자는 이란과 이스라엘 사이의 직접적인 갈등이 계속될 가능성은 현재 시장에 반영되지 않았으나, 사건의 성격에 따라 유가가 배럴당 최대 100달러까지 거래될 수 있다고 추정함
- Goldman Sachs 분석가들도 공급에 대한 위험 프리미엄으로 이미 배럴당 5~10달러가 유가에 반영된 것으로 추정함

 - 이란의 공격에 대한 이스라엘의 대응이 매우 불확실하며 지역 석유 공급에 대한 위협의 정도에 따라 유가가 결정될 가능성이 높다고 말하며 Max Layton과 비슷한 발언을 함
- 골드만삭스 분석가는 이란의 원유 생산량이 지난 24개월 동안 20% 이상 증가해 하루 340만 배럴에 이르렀으며 이는 전 세계 공급량의 약 3.3%를 차지한다고 지적함

 - 시장이 이러한 공급 감소 가능성을 높게 평가할 경우 지정학적 위험 프리미엄이 높아질 것이라고 말함
 - 이와 더불어 Goldman Sachs는 미국 석유 생산량 증가가 유가에도 영향을 미쳤다고 강조함¹⁾
- Xeneta의 Peter Sand 수석 분석가는 시장에 불확실성이 있을 때마다 해상 화물 운송 요금이 인상될 가능성이 있다고 말함

 - 가장 최근에 홍해 사태가 확대된 이후도 이와 같았으나 유가는 우려한 만큼 급등하지 않았고,

1) 미국 에너지정보청(Energy Information Administration)은 최고 셰일 생산 지역이 하루 16,000배럴을 더 생산할 것이라고 했으며, 이는 5개월 만에 가장 높은 수치임

선박은 호르무즈 해협을 문제 없이 항해 중인 것으로 보여 유가에 직접적인 영향은 제한적일 수 있다고 말함

- Vespucci Maritime의 Lars Jensen CEO는 페르시아만 지역과 오만 만을 오가는 위험 할증료가 증가할 가능성이 있으며 잠재적으로 성수기 할증료(Peak Season Surcharge), 혼잡 할증료, 전쟁 위험 할증료(War Risk Premium) 또는 일부 새로운 유형의 위험 할증료가 부과될 수 있다고 말함
- 중동 분쟁의 확대는 여타 제조업체보다 일부 제조업체에 더 큰 영향을 미칠 것으로 예상되며 특히 의류업체는 니어쇼어링 증가와 가격 압박이 우려됨
 - Urmi Garments Ltd의 Asif Ashraf 상무이사는 언론과의 인터뷰에서 니어쇼어링의 증가가 이미 명백히 나타나고 있으며 운송 비용이 상승하면 상황이 더 악화될 수 있다고 말함
 - Daily Star와의 인터뷰에서 Ashraf 상무는 의류제조에서 니어쇼어링이 일어나고 있으며, 구매자에게 적기 배송을 확보하는 것이 매우 중요함에 따라 방글라데시에 생산 주문할 물량이 터키로 변경되는 있다고 말함

컨테이너 선박 해체 동향

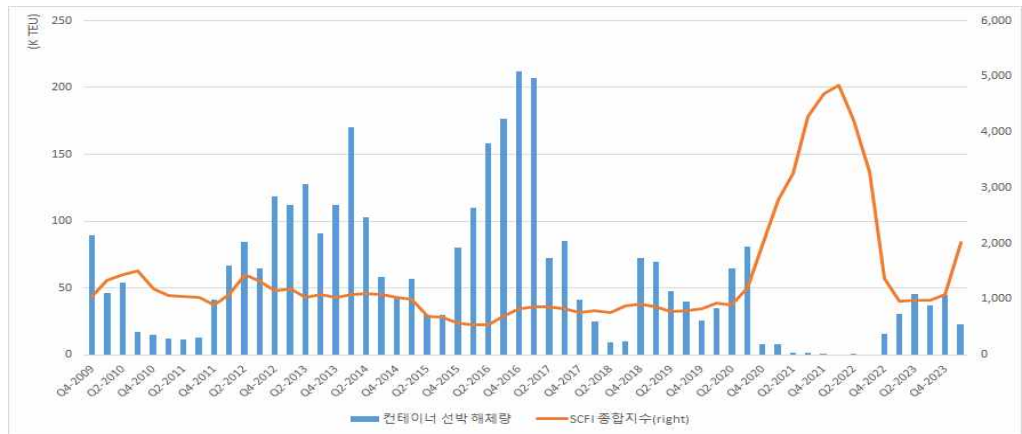
▶ 컨테이너 해상 운임과 해체량 관계 점검

- SCFI 종합지수 운임과 선박의 해체량은 역의 관계를 나타냄
- 컨테이너 상황이 좋은 호황기에는 선박 해체 물량이 급감하는 반면에, 불황기에는 선박 해체를 늘려서 공급을 조절하는 선대 운영 전략과 동시에 시장의 턴어라운드를 대비하는 측면이 있음

▶ 연도별 해체 컨테이너 선박 평균 선령과 해체량 비교

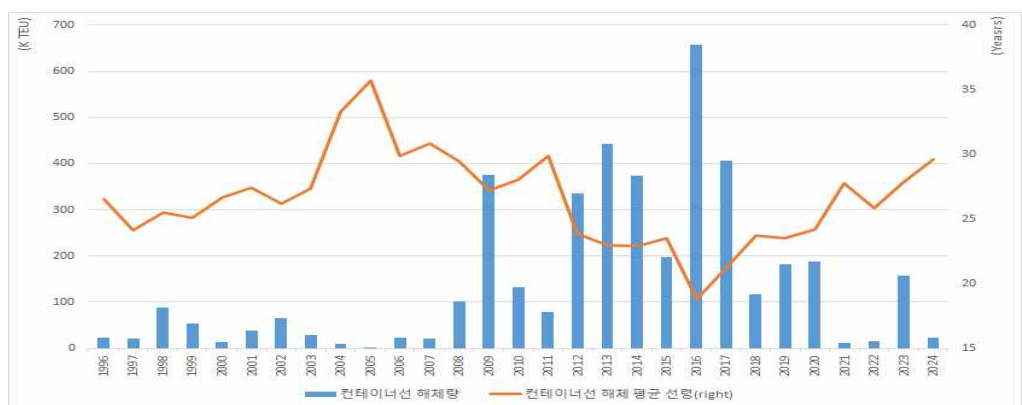
- 해체 선령은 일반적으로 저시황기에 낮아지고, 호황기에는 높아지는 경향이 있음
- C-19를 지나면서 맞이한 시황 호황기와 친환경 규제 시행(CII)을 앞두고, 변동성 대비 측면에서 선주들의 폐선은 지연되며 선령도 높아지는 추세에 있음

SCFI 종합지수 운임 Vs. 컨테이너 선박 해체량



자료: <https://www.clarksons.net/> (검색일: 2024.04.16.)

해체 컨테이너 선박 평균 선령 Vs. 컨테이너 선박 해체량

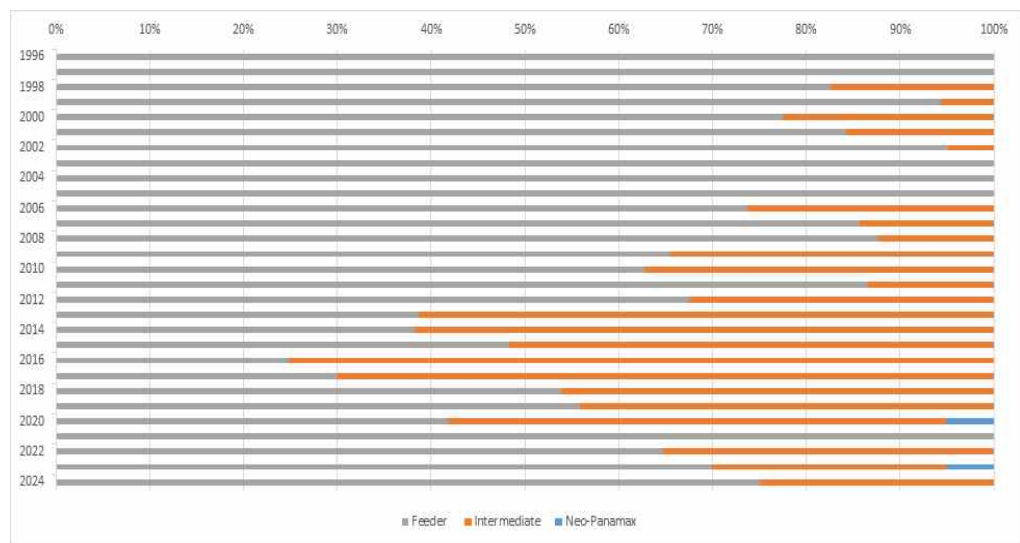


자료: <https://www.clarksons.net/> (검색일: 2024.04.16.)

▶ 컨테이너 선박 크기별 해체 동향

- 2013년 전까지는 Feeder 선박의 해체 비율이 50%를 상회하며, 전체 해체량을 견인했음
- 2013년 이후, 구 파나마 갑문을 통항하는 선박인 Intermediate급에서 해체가 증가하기 시작함
- Neo Panamax급의 대형선은 상대적 신조 선박임에 따라 2020년과 2023년에만 소량의 해체 물량이 발생했음
- 다만, 2021년 이후에도 Feeder 선박의 해체 비율이 계속 50%를 상회하고 있음에 따라, 동 선형의 해체 동향을 면밀히 살펴볼 필요가 있음

컨테이너 선박 크기별 해체 동향('96-'24 1Q)



자료: <https://www.clarksons.net/> (검색일: 2024.04.16.)

Feeder(3천TEU미만), Intermediate(3천~8천TEU미만), Neo Panamax(8천~17천TEU)

▶ 컨테이너 선박 크기별 평균 선령

- 주요 선사별 선대 평균 선령을 선박 크기별로 살펴보면, 크기의 역순으로 선령이 높아지고 있음을 알 수 있음
- Feeder 선박 평균 선령이 높은 부분은 동 선형 해체 이후에 적정량의 신조선 인도 등이 뒷받침되지 않을 경우, 향후 역내 운영에서 어려움이 있을 것으로 예상됨. 특히, Gemini 협력을 결성한 Maersk와 Hapag-Lloyd의 Feeder 선박 선령을 주시해야 할 필요가 있음

▶ 선사별 운영 선대 특징

- 일반적인 컨테이너 선박 해체 선령 25년을 가정했을 때, MSC(Feeder, Intermediate), Evergreen(Intermediate)에서 해체가 먼저 일어날 것으로 판단됨

- Maersk는 Post Panamax급 선박의 선령이 타 선사 대비 높는데, 이는 종합물류기업으로 변모하는 가운데 신규 인도/발주된 선박 비중이 낮기 때문인 것으로 추정됨
- HMM은 신규 발주된 Neo Panamax급 이상의 선박이 주를 이루고 있는 가운데, 대형 선대의 선령이 타 선사 대비 낮은 점은 경쟁력이 우위에 있음을 보여줌

주요 선사 운영 선대 평균 선령

선사	Feeder	Intermediate	Neo Panamax	Post Panamax
MSC	21.9	20.4	11.1	5.0
Maersk	15.9	15.5	12.9	10.4
COSCO	17.3	15.5	11.9	6.5
CMA CGM	14.0	13.6	9.9	7.3
Hapag-Lloyd	13.4	16.4	10.5	5.5
Evergreen	9.2	21.5	7.6	3.9
HMM	8.9	15.3	8.2	4.0
Yang Ming	12.9	14.8	7.4	-

자료: <https://www.clarksons.net/>(검색일: 2024.04.16.)

Feeder(3천TEU미만), Intermediate(3천~8천TEU미만), Neo Panamax(8천~17천TEU미만), Post Panamax(17천TEU이상)

▶ 컨테이너 선박 오더북 비율

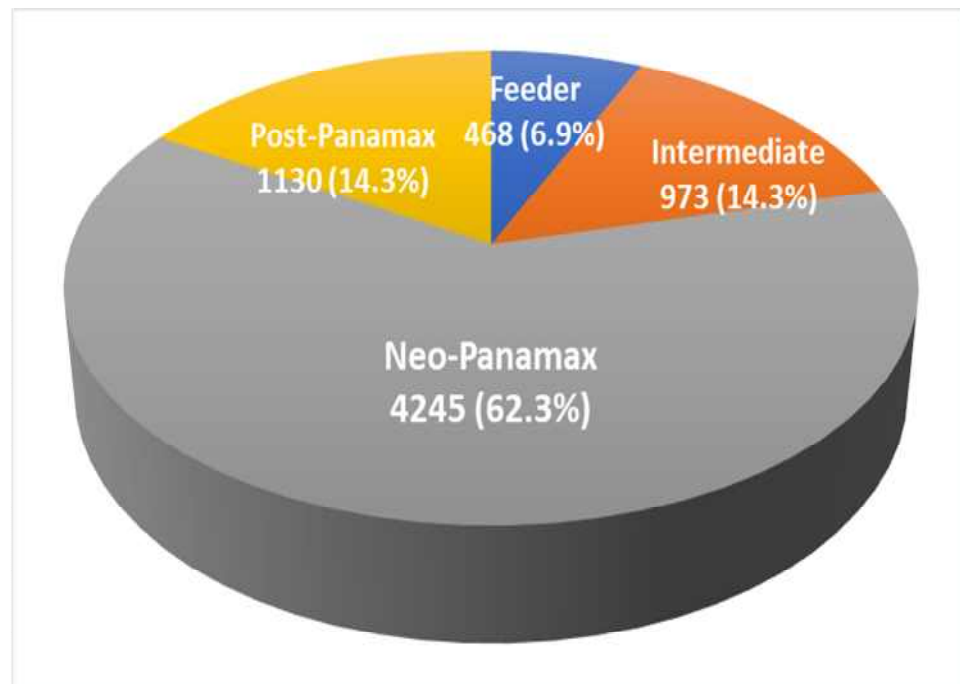
- 2024년 1분기 기준, 컨테이너 선박 오더북은 680만 TEU로 나타남. 최고점이었던 2023년 2분기의 760만 TEU에 비해서는 소폭 감소했으나, 여전히 매우 높은 수치임
- 현재 글로벌 총 컨테이너 선대는 2,835만 TEU이며, 오더북 680만 TEU가 향후 3~4년 내에 인도된다고 가정했을 때, 오더북 비율은 24%로 높은 공급 과잉 상황을 나타냄

▶ 컨테이너 선박 크기별 오더북 동향

- 크기별 오더북 동향을 살펴보면, Neo Panamax(62%), Post Panamax(17%)순으로 대형선 이상에서 약 80%의 비중을 차지하고 있음
- 특히, Feeder 선의 오더북 비중은 7%에 불과해, 친환경 규제에 따른 선박 교체와 저시항기 폐선 등이 맞물렸을 때 오히려 소형선 이하에서 공급난이 발생할 가능성이 있음

컨테이너 선박 오더북 동향('24 1Q)

(단위 : K TEU)

자료: <https://www.clarksons.net/> (검색일: 2024.04.16.)

Feeder(3천TEU미만), Intermediate(3천~8천TEU미만), Neo Panamax(8천~17천TEU미만), Post Panamax(17천TEU이상)

2024년 해외물류시장 개척지원 사업
모집 공고

해양수산부

한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE2024년
해외물류시장
개척지원 사업 모집 공고

4.15 (월) 09:00 - 5.17 (금) 18:00

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



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

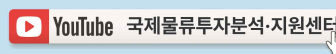
온라인 사업설명회('24.01.30~)

2024 해외물류시장 개척지원 사업

채널(youtube.com/watch?v=oBm8Xtza-A8)을 통해 실시



해외물류시장 개척지원 사업 설명회



문의처

한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터

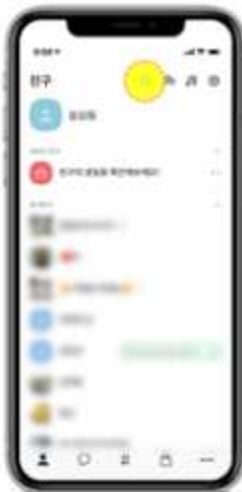
김동환 전문연구원 T 051-797-4913 E kdong@kmi.re.kr

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면
상단 친구 검색



2. 『국제물류 정보포탈』
검색



3. 친구추가 버튼

