

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

총괄 : 김동환 · 감수 : 이연경 · 전화번호 : 051-797-4913 · E-mail : kdong@kmi.re.kr

목 차

▶ 아세안 물류시장 동향

- 인도, 해상보험 풀 도입...지정학적 리스크 대응 및 해외 보험 의존도 축소 목적
- 중동 전쟁 유발 에너지 충격, 수입 의존형 국가 물류·경제 충격 현실화

▶ 공지사항

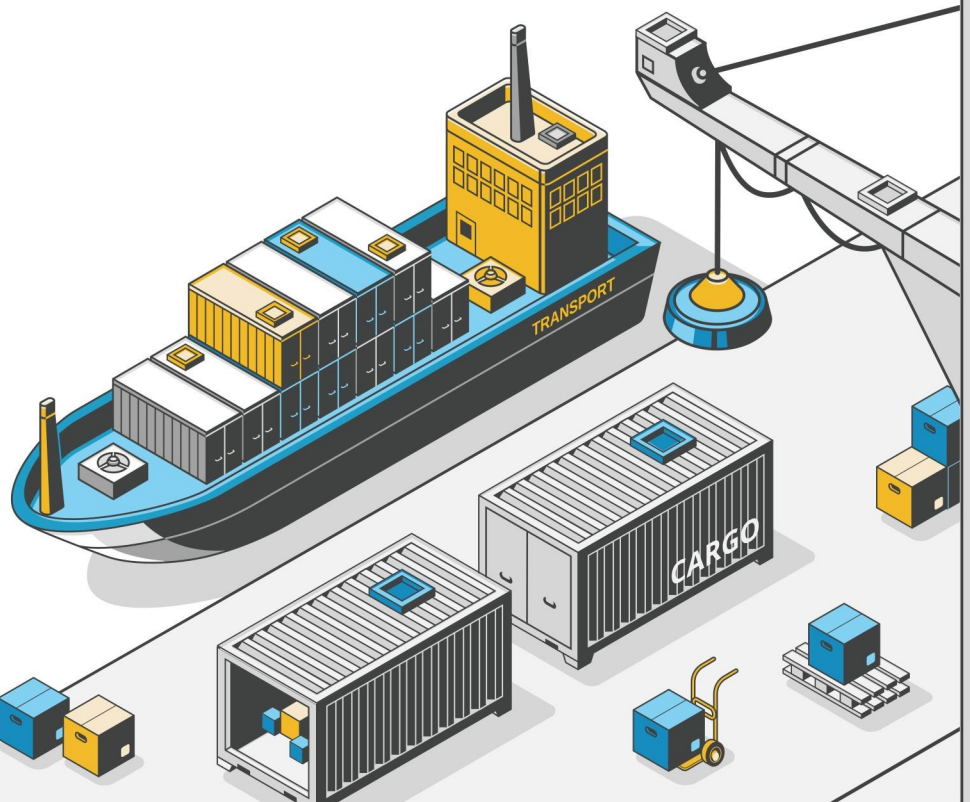
- 『2026년 해외물류시장 개척지원사업』 2차 모집 공고
- 『국제물류 정보포털』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 미주·중남미 물류시장 동향

- 美 동부 항만, 선사 주도 터미널 운영 구조로의 재편 가속

▶ 유럽 물류시장 동향

- AD Ports 그룹, 유라시아 물류 네트워크 확보 위해 콘스탄차항 투자



인도, 해상보험 풀 도입...지정학적 리스크 대응 및 해외 보험 의존도 축소 목적

- ▶ 인도 정부, 1조 2,980억 루피(₹12,980Cr) 규모 해상보험 풀 승인

 - '26년 4월 18일 인도 정부는 정부 보증(1조 2,980억 루피 규모)을 기반으로 '바라트 해상 보험 풀(Bharat Maritime Insurance Pool, BMI Pool)' 설립을 승인함
 - 이 제도는 글로벌 불확실성이 커지는 가운데 인도의 해상 무역을 보호하고, 외국 보험사에 대한 의존도를 줄이고, 해상 운송 보험 보장을 안정적으로 유지하기 위한 정책적 조치임
 - 적용 대상은 인도 국적선, 인도 통제 선박, 그리고 인도를 출발지 또는 목적지로 하는 선박이며, 해당 선박은 고위험 해상 항로를 운항하는 경우도 포함됨

- ▶ 선체·화물·책임·전쟁 위험까지 포함한 포괄적 보장 체계 구축

 - BMI 풀은 선체 및 기계(Hull & Machinery), 화물(Cargo), 책임보험(P&I), 전쟁 위험 (War Risk) 등 주요 해상 리스크를 포괄적으로 보장하도록 설계됨
 - 보험은 참여 보험사들의 공동 인수 방식으로 운영되며, 약 950억 루피 수준의 인수 역량이 활용될 예정임
 - 이를 통해 기존 해외 보험 의존 구조를 보완하고, 인도 해운 환경에 적합한 보험·손해사정·법률 역량을 국내에서 강화하는 기반이 마련될 것으로 보임

- ▶ 중동 리스크 확대 속 해상보험 비용 상승 및 보험 제공 불확실성 대응

 - 최근 중동 지역 분쟁으로 인해 홍해, 호르무즈 해협 등 주요 해상 항로의 리스크가 증가하면서 보험료 상승 및 일부 보험사의 보장 축소 사례가 발생함에 따라 인도 해운 관련 이해관계자들은 재정적·운영상 위험에 직면한 것으로 나타남
 - 특히 인도 해운은 유류 오염 책임, 난파선 제거, 화물 손상, 선원 부상 및 송환, 충돌 책임 등과 같은 제3자 책임을 보장하는 P&I 보험을 국제 보험 시장에 크게 의존하고 있어, 지정학적 리스크 확대 시 보험 담보 불확실성이 발생하는 구조임
 - 이번 보험 풀 도입은 제재 및 지정학적 긴장 상황에서도 보험 보장을 유지하기 위한 대응 수단으로 추진됨

- ▶ 무역 연속성 확보 및 해운 리스크 대응 체계 강화 목적

 - 인도 정부는 해상보험 풀을 통해 고위험 해역 통과 시에도 선박 운항과 화물 운송이 지속될 수 있도록 하는 것을 목표로 하고 있음
 - 이를 통해 무역 흐름의 연속성을 확보하고, 보험 비용 변동에 따른 운송 리스크를 완화하는 정책적 기반을 마련하고자 함
 - 해당 제도는 10년간 운영 후, 5년 연장이 가능하도록 설계됨

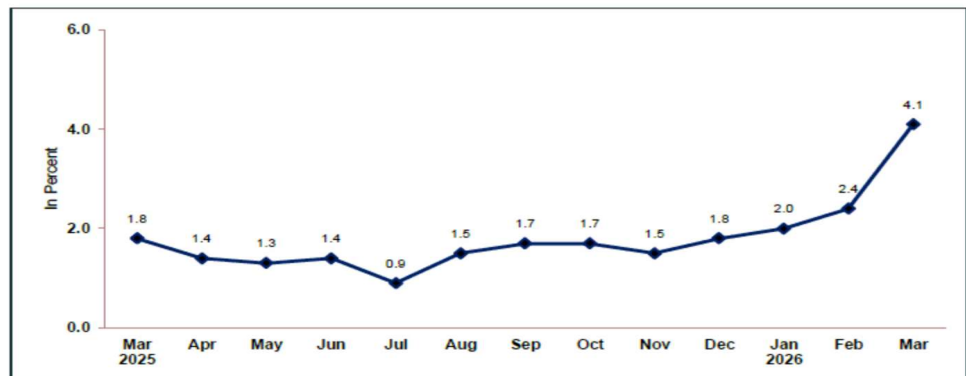
- ▶ 인도 정부, 해외 보험 의존 구조 완화 및 해운 자립성 강화 추진
 - 인도 해운은 물동량 기준 약 70%, 금액 기준 약 95%의 무역을 담당하고 있으나, 보험 시장은 대부분 해외 보험사에 의해 운영되어 왔음
 - 이번 조치는 영국, 일본, 한국 등 보험 체계를 갖춘 주요 해양국과 유사한 국가 지원 보험 체계를 도입하는 것으로, 해운 부문의 전략적 자립성 확보를 위한 정책으로 평가됨
 - 또한 Maritime India Vision 2030과 연계해 글로벌 해운 경쟁력 강화를 위한 기반으로 활용될 것으로 보임

- ▶ 지정학적 리스크 확대 속 해운 리스크 관리에 대한 국가 개입 필요성 제기
 - 중동 지역 분쟁 등 지정학적 리스크로 해상 운송 보험 시장의 불안정성이 확대되는 양상이 나타나고 있음
 - 인도의 해상보험 풀 도입은 민간 보험 시장 의존 구조를 보완하기 위한 정책적 대응 사례로 볼 수 있음
 - 특히 보험료 상승 및 보장 축소와 같은 시장 변동성이 선사 운영에 직접적인 영향을 미치는 구조가 확인됨
 - 이에 따라 해운 리스크 관리가 시장 기능과 함께 제도적 대응을 병행하는 방향으로 전개될 가능성이 있음

중동 전쟁 유발 에너지 충격, 수입 의존형 국가 물류·경제 충격 현실화

- 최근 중동전쟁으로 인한 유가 급등이 에너지 수입 의존국의 물류·경제 전반에 비대칭적 충격을 유발하며 필리핀이 대표적 취약 사례로 부상
 - Baker Institute for Public Policy는 전쟁으로 글로벌 유가가 급등할 경우 비용 흡수 여력이 낮은 국가일수록 피해가 집중되는 구조라고 발표함
 - 실제로 필리핀은 1차 에너지의 약 30%를 석유에 의존하며, 대부분을 중동, 걸프지역에서 수입(약 98%)하는 구조로 외부 충격에 취약한 특징을 보임
 - 특히 교통·운송 시스템이 사실상 석유 기반으로 운영되고 있어 유가 상승이 곧바로 물류비 증가로 전이되는 구조임
 - 또한 저소득층 비중이 비교적 높은 경제 구조로 인해 연료 가격 상승이 소비 위축, 물가 상승, 재정 부담 확대 등으로 빠르게 확산되는 특징을 보임
 - 이에 따라 에너지 가격 변동이 단순 비용 문제가 아닌 사회·경제 전반의 불안정을 초래하는 구조적 특성을 가짐
- 중동 공급 차질과 호르무즈 해협 리스크가 아시아 정제 제품 공급망 불안정 유발 및 물류비 급등으로 전이
 - 아시아의 경우 중동 원유 의존도가 높은 구조로 호르무즈 해협 봉쇄로 인해 원유 공급 충격이 집중되며, 원유뿐 아니라 정제 제품까지 공급 차질이 동반 발생함
 - 필리핀 통계청(PSA)에 따르면 3월 휘발유 가격은 전월 대비 27.3% 상승했으며 이와 같은 휘발유와 경유 가격 인상은 러시아의 우크라이나 침공으로 연료와 식료품 가격이 폭등했던 '22년 9월 이후 최고 수준이라고 발표함
 - 실제로 필리핀은 섬 국가 형태로 선박 중심의 해상운송 의존도가 높아 이러한 변화는 물류비 급등으로 직결됨

중동전쟁 이후 필리핀 물가상승률 추이 ('25.3 ~ '26.3)



Date: 필리핀 통계청(PSA), 소비자물가지수(CPI) 산출을 위한 주요 품목 소매가격 조사
자료: <https://www.abs-cbn.com> (검색일: 2026.4.21.)

- 또한 마닐라 지역 연료 가격은 '26년 3월을 기점으로 급격한 상승세를 보이며 구조적 가격 수준 전환이 발생함
- 특히 디젤 가격이 리터당 최대 130페소로 사상 최고 수준을 기록했으며, 이는 물류·운송 비용 상승 압력이 직접적으로 확대되고 있음을 시사함
- 이러한 가격 급등은 해상 및 트럭운송 트럭 운송 중심 물류 구조에서 연료비 의존도가 높다는 점과 결합되어 공급망 전반의 비용 상승 요인으로 작용함

▶ **해외 송금 의존과 에너지 위기가 결합된 '이중 충격' 속 단기 대응 중심 정책과 구조적 전환 필요성 동시 부각**

- 필리핀은 약 240만 명 이상의 노동자가 중동 지역에서 근무하며 연간 약 65억 달러 규모의 송금을 통해 국내 경제를 지탱하는 구조임
- 전쟁 확산 시 노동자 고용 불안 및 송금 감소 가능성이 동시에 발생하며 외화 유입 감소 리스크가 확대될 가능성이 있음
- 실제로 '26년 3월 필리핀 페소화는 달러 대비 약 60페소 수준까지 하락하며 금융시장 불안이 확대됨
- 필리핀 정부는 국가 에너지 비상사태를 선포하고 4일 근무제 도입, 대중교통 보조금 지급, 연료 품질 기준 완화 등 단기 대응 조치를 시행함
- 다만 이러한 정책은 에너지 비용 부담을 일시적으로 완화하는 수준에 그치며 구조적 에너지 의존 문제 해결에는 한계가 있음

▶ **이에 따라 연료 저장시설 확대, 공급망 다변화, 전기화 및 재생에너지 전환 등 중장기 대응 전략 수립이 시급한 상황**

- 한편 전기화 전환은 유가 변동성 대응 수단으로 주목되나, 물류 부문에서는 차량 교체 비용, 충전 인프라 부족, 해상운송 적용 한계 등 제약이 존재함
- 특히 전기화 장비 공급이 중국 중심으로 이루어지며 새로운 공급망 의존 리스크가 병행 확대되는 상황임

참고자료: <https://www.bakerinstitute.or>, <https://www.bbc.com> (검색일: 2026.04.20.)

美 동부 항만, 선사 주도 터미널 운영 구조로의 재편 가속

- ▶ 팬데믹 이후 자금력을 확보한 선사들이 직접 항만 터미널 투자·운영에 참여하면서, 美 동부 항만 터미널의 운영 구조가 공용 모델에서 선사 중심으로 재편

 - 美 동부 및 남동부 항만을 중심으로 선사가 직접 터미널 운영에 참여하는 ‘선사 통제형 (carrier-controlled terminal)’ 확산이 가속화되고 있음
 - 이는 팬데믹 이후 글로벌 해운시장의 호황으로 선사의 자금 유동성이 크게 확대된 가운데, 공급망 전반에 대한 통제력을 강화하려는 전략과 맞물린 구조적 변화로 평가됨
 - 기존에는 항만 당국이 시설을 소유·운영하거나 공용 터미널 형태로 운영하던 모델에서 벗어나, 선사가 터미널 운영에 직접 참여하거나 지분을 확보하는 방식으로 전환이 이루어지고 있음
 - 이러한 흐름은 단순 투자 확대를 넘어 항만 운영 구조 자체를 변화시키는 요인으로 작용해, 향후 美 동부 항만 산업 전반의 재편 가능성을 시사함

- ▶ 이와 같은 구조 변화는 선사 자금력 확대와 임대 구조 변화, 노동 불확실성 해소로 터미널 인수·투자 확대를 견인하며, 운영 참여를 통해 전략적 이점 확보

 - 이러한 변화의 배경에는 선사의 자금력 확대, 터미널 확보 경쟁 심화, 항만 임대 구조 변화가 복합적으로 작용하고 있음
 - 뉴욕·뉴저지항의 경우, Maher 터미널이 약 40~50억 달러 규모로 매각을 추진 중이며, '23년에는 Global Container Terminals(GCT)의 Bayonne과 Howland Hook 터미널이 CMA CGM에 매각되는 등 선사 주도의 인프라 확보 사례가 증가하고 있음
 - 이 과정에서 선사는 항만이 담당하던 시설 투자 일부를 부담하고, 체선·체화료 수익을 항만과 공유하는 등 보다 적극적인 운영 주체로 참여하고 있음
 - 또한 항만 노동조합(ILA) 고용 구조가 명확해지면서 신규 터미널에서도 노동력 확보에 대한 불확실성이 완화된 점도 선사 투자 확대의 주요 요인으로 작용함
 - 선사 입장에서는 터미널 확보를 통한 우선 접안권, 하역 비용 통제, 물동량 집중 배치가 가능해지며, 이는 서비스 경쟁력 강화와 안정적 수익 확보로 이어지는 전략적 이점을 제공함

- ▶ 이러한 선사 주도 터미널 확대 흐름은 동남부 항만으로 확산되는 가운데, 시장 집중 및 공용체계 약화 우려로 공공성-민간 투자 간 균형 확보 필요

 - 이러한 흐름은 사바나, 찰스턴, 볼티모어 등 동남부 항만으로 확산될 가능성이 제기되고 있음
 - 사바나 항에서는 신규 컨테이너 터미널 개발과 함께 항만 당국이 토지 소유주로 남고 제3자 운영사에 임대하는 ‘랜드로드(port landlord) 모델’ 도입이 검토되고 있으며, 찰스턴 Hugh K. Leatherman 터미널 역시 향후 선사 참여 가능성이 논의되고 있음
 - 또한 MSC 계열 Terminal Investment Limited(TiL)는 볼티모어 Sparrows Point 지역에 약 165에이커 규모의 신규 터미널 개발 프로젝트에 참여하며 입지를 확대하고 있음

- 다만 이러한 선사 통제형 터미널 확대는 항만 처리능력 확충과 서비스 개선이라는 긍정적 효과와 함께, 특정 선사 중심의 시장 집중과 기존 공용 항만 체계 약화 가능성이라는 우려도 제기됨
- 특히 항만이 임대 조건을 통해 경쟁을 제한할 경우, 투자 유인이 감소할 수 있으며, 반대로 과도한 자율성을 부여할 경우, 항만 간 경쟁 구도가 왜곡될 수 있어 정책적 균형이 요구됨
- 이에 따라 향후 美 동부 항만은 공공성 유지와 민간 투자 유치 간 균형을 어떻게 설계하느냐가 핵심 과제로 부상할 것으로 전망됨

AD Ports 그룹, 유라시아 물류 네트워크 확보 위해 콘스탄차항 투자

- **콘스탄차항의 전략적 입지와 루마니아 정부의 국가 교통인프라 개발에 따라 AD Ports 그룹은 콘스탄차항에 대한 투자 추진**

 - 콘스탄차항은 흑해 연안에 위치한 다목적 항만으로 철도·공로 기반의 복합운송을 통해 중부·동부 유럽을 연결하는 관문항 기능을 수행함
 - 또한, 루마니아 정부는 콘스탄차항의 지역물류 허브입지를 강화하기 위해 '30년까지 교통 인프라 개발 프로젝트를 완료하기 위한 계획을 추진 중임
 - 특히, 복합운송 측면에서 러시아를 경유하지 않는 Trans-Caspian International Transport Route (TITR) 회랑과 콘스탄차항의 연결 가능성이 논의되고 있음
 - 이에 따라 아랍에미리트계 글로벌 터미널 운영사인 AD Ports 그룹은 콘스탄차항에 대한 전략적 투자계약을 체결함

- **AD Ports 그룹은 유라시아 네트워크 내 콘스탄차항의 전략적 입지를 기반으로 복합물류 네트워크 확장 전략을 모색**

 - AD Ports 그룹은 콘스탄차항의 관리 기관인 루마니아 국립해양항만청과의 투자계약 체결을 통해 콘스탄차항 기반의 신규사업 개발 기회를 모색함
 - AD Ports 그룹의 주요 경쟁사인 DP World 사가 우크라이나에 위치한 피우덴니항의 지분을 매각함에 따라 AD Ports 그룹의 흑해 지역 물류 네트워크 확대 전략이 부각됨
 - 해당 신규사업 포트폴리오 구상은 흑해-남캅카스-카스피해-중앙아시아를 연결하는 인터모달 네트워크에서 콘스탄차항의 입지를 활용하는 방향으로 추진 중임
 - 이는 'Middle Corridor' 내에서 내륙 복합물류 거점을 단계적으로 확보하고 TITR 기반의 유라시아 통합 물류 네트워크를 구축해 경쟁우위를 선점하기 위한 전략에 기반함

- **유라시아 복합물류 네트워크 구축을 위해 AD Ports 그룹은 주요 지역을 대상으로 물류거점을 단계적으로 확보할 계획**

 - AD Ports 그룹은 KTZ Express 사와의 합작투자를 통해 합작회사인 Gulf Link Logistics를 설립하고 '25년 7월을 기점으로 중앙아시아, 카자흐스탄에 대한 광역 복합운송 서비스를 제공 중임
 - 또한, Semurg Invest LLP 사와의 합작투자를 통해 카자흐스탄에 위치한 쿠릭항 곡물터미널 개발을 추진함. 이를 통해 카자흐스탄의 곡물을 카스피해를 통해 수출하기 위한 기반을 조성 중임
 - 해당 곡물터미널의 화물처리 능력은 '26년 하반기 완공 예정인 1단계에서는 연간 57만 톤, 향후 확장 예정인 2단계에서는 연간 150만 톤임
 - 추가적으로 조지아 트빌리시 복합물류허브(Tbilisi Intermodal Hub)의 드라이포트 지분을 60% 인수해 '25년 6월에 1단계 허브를 개장함

- AD Ports 그룹은 해당 복합물류허브 운영을 통해 코카서스 지역 물류 네트워크를 통합하고 카스피해-흑해, 중앙아시아-유럽을 연결하는 거점을 확보함

유라시아 물류 네트워크 내 Middle Corridor 현황



자료: <https://eias.org> (검색일: 2026.04.22.)

- ▶ 루마니아 정부의 국가 교통망 개발과 AD Ports 그룹의 유라시아 통합 물류 서비스 제공은 콘스탄차항의 경쟁력 강화에 기여
 - AD Ports 그룹의 'Middle Corridor' 진입 전략은 단계적인 물류 거점 확보를 통해 콘스탄차항을 포함하는 유럽지역 내륙 네트워크 범위로 확대될 수 있음
 - 또한, 복합운송 기반의 운송 서비스 제공은 해상운송 중심의 운송체계에 대한 대체경로로서 전략적 가치를 강화할 수 있음
 - 하지만, AD Ports 그룹의 복합물류 네트워크 정밀도와 물동량 확보 수준이 투자 이행에 따른 운영 성과에 직접적인 영향을 미칠 수 있음

참고자료: <https://maritime-executive.com>, <https://www.adportsgroup.com> (검색일: 2026.04.22.)



공지사항

『2026년 해외물류시장 개척지원사업』 2차 모집 공고

2026년 해외물류시장 개척지원 사업 모집 공고

2026. 4. 8(수) - 5. 8(금)

해양수산부는 해외 유망사업 발굴을 지원하고
우리 기업의 글로벌 물류시장 진출 활성화를 위해
해외물류시장 개척지원 사업을 시행하고 있습니다.
이에 2026년도 본 사업을 다음과 같이 모집하오니,
관심 있는 기업의 많은 지원 바랍니다.

제출 방법

국제물류 정보포탈(withlogis.co.kr) 공지사항 참조

문의

한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터
김동한 센터장
T 051-797-4913 E kdong@kmi.re.kr
성현정 전문연구원
T 051-797-4648 E hjsung@kmi.re.kr



사업 개요

1. 해운·물류기업 해외진출 타당성조사 지원 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)

지원내용

신청기업이 선택한 국내외 연구기관 및 컨설팅 기업
등을 통한 타당성 조사에 소요되는 비용 지원

지원금액

최대 2억원 지원 (조사비용의 최대 50%)

2. 해외시장 조사·컨설팅 지원 사업

글로벌 물류거점 확보, 물류공급망 분석 및 설계,
현지 물류시장 조사, 해외법인 설립 등에 소요되는
조사 비용 지원

- ① 해외진출 및 현지 시장조사 등을 위한 인건비,
국외출장비, 컨설팅비 등 직접 비용
- ② 현지 진출기업 컨설팅 지원

지원내용

해외진출 및 시장조사 등을 위한 인건비,
국외출장비, 컨설팅비 등 직접 비용
(단, 현지 진출기업 컨설팅 지원은 외부 자문 비용으로 제한)

지원금액

최대 5천만원 지원 (조사비용의 최대 50%)

KMI International Logistics Weekly



『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



KAKAO 채널 등록하기



1 카카오톡 검색창에 '국제물류정보포탈'을 검색합니다.



2 제일 오른쪽에 있는 '친구추가 아이콘'을 클릭합니다.