

편집 및 발행인 : 조정희 원장 · 발행처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터
총괄 : 김동환 · 감수 : 이연경 · 전화번호 : 051-797-4913 · E-mail : kdong@kmi.re.kr

목 차

▶ 아세안 물류시장 동향

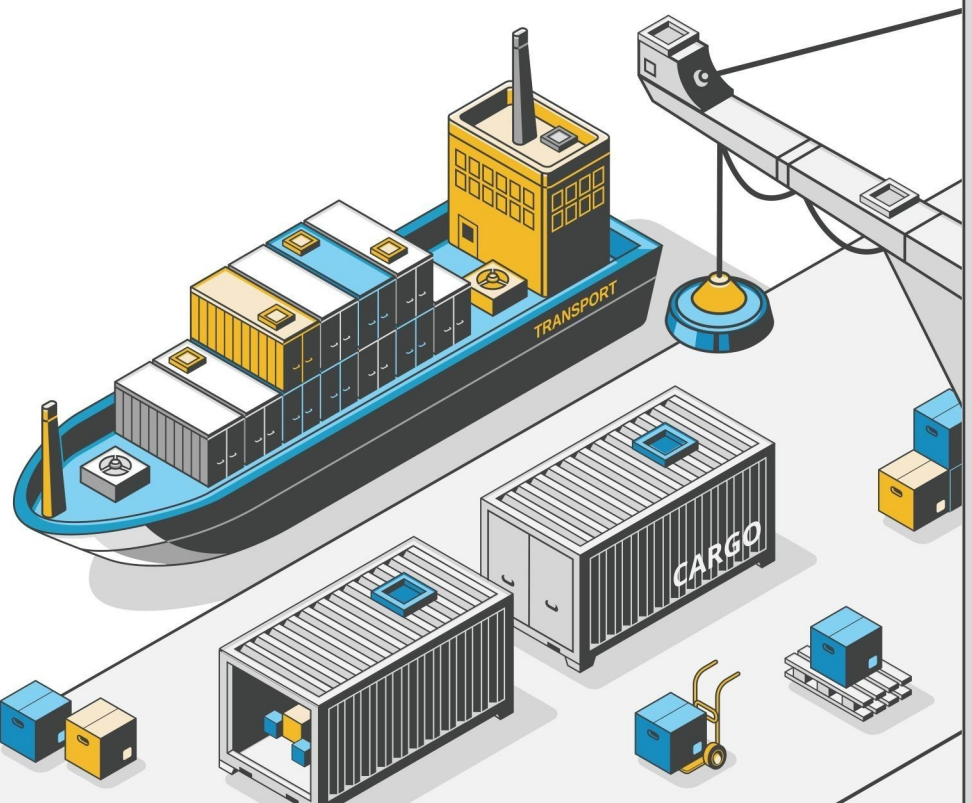
- 싱가포르 벙커유 마진, 수요 부진으로 하락...
공급업체 운영 축소
- 태국-캄보디아 국경 분쟁 휴전에도 긴장감 지속...
해상 · 철도 우회전략 가속화

▶ 공지사항

- 『2025년 해외물류시장 개척지원 사업』 모집 공고
- 『우수물류기업 인증제』 모집 공고
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 유럽 물류시장 동향

- DP World, 흑해 연안 물류망 대폭 강화...
루마니아-튀르키예 운송 시간 절반으로 단축
- 슬로베니아, 유럽 물류 중심지로 부상



싱가포르 벙커유 마진, 수요 부진으로 하락... 공급업체 운영 축소

▶ 싱가포르 선박 연료 판매량이 '25년 상반기에 감소했으며, 이는 지정학적 불확실성과 글로벌 관세 부과로 인한 운송 불확실성에 따른 수요 제한이 원인

- 싱가포르 해양항만청(MPA)에 따르면, 2025년 1~6월 벙커유 총 판매량은 2,698만 톤으로, 전년 같은 기간(2,719만 톤) 대비 1% 감소함
- 중유(residual fuel oil)와 연료유(marine gasoil)를 포함한 전통적 연료 판매량은 2,596만 톤으로, 지난해보다 2.7% 줄었음
- 6월 벙커유 판매량은 460만 톤으로 5월 대비 5.8% 감소했지만, 지난해 같은 달보다는 7.5% 증가
- 한편, 대체 연료 시장은 성장세를 지속해 바이오 혼합 선박 연료와 액화천연가스(LNG) 등 대체 연료 판매량은 올해 상반기 100만 톤을 넘어서며 2배 이상 증가함
- 6월에는 바이오연료 혼합물과 LNG 벙커 판매가 각각 156,200톤, 55,400톤으로 사상 최고치를 기록

싱가포르 벙커유 판매량

단위: 천 톤

기간	총계	MGO	LSMGO	MFO	Bio-blended MFO	LSFO	Bio-blended LSFO	LNG
2025.01	4487.9	3.1	256.5	1,655.3	16.0	2,431.3	92.0	32.8
2025.02	4145.1	8.9	305.7	1,624.4	22.1	2,065.1	85.0	30.0
2025.03	4469.2	0.1	333.5	1,618.6	51.9	2,331.9	93.7	39.0
2025.04	4404.4	0.0	314.7	1,700.1	33.3	2,236.5	75.6	42.0
2025.05	4878.1	1.7	342.4	1,892.8	40.9	2,454.3	95.8	45.0
2025.06	4594.7	4.5	362.0	1,703.8	38.8	2,311.0	114.3	55.4

자료: <https://www.mpa.gov.sg/who-we-are> (검색일: 2025.7.21.)

▶ 세계 최대 선박 연료 보급 허브인 싱가포르는 올해 상반기 해상 연료 수요 부진으로 공급업체들의 수익성이 수년 만에 최저 수준으로 감소

- 일반적으로 싱가포르의 바지선에서 급유되는 벙커유는 터미널에서 공급되는 원유의 부두 출고 가격보다 톤당 최소 7달러 이상 높게 판매돼야 손익분기점에 도달할 수 있음
- 그러나 로이터 통신에 따르면 올해는 저유황 및 고유황 선박 연료 등급 모두에서 가격 차이가 4달러 아래로 떨어짐으로써 마진이 급락함

➤ 이와 같은 마진 악화로 대형 공급업체들은 바지선 운영 축소

- TFG 마린(TFG Marine)은 지난해 9척의 바지선을 운영했으나 현재는 3~5척으로 줄었으며, 선박에 직접 연료를 공급하기보다는 터미널 인도(ex-wharf) 거래에 집중하고 있음
- 싱가포르에서 약 10척의 바지선을 운영하는 Sinopec Fuel Oil은 물동량이 감소함에 따라 장기화물운송계약(COA, Contract of Affreightment) 방식으로 임차한 선박 수를 2~3척에서 1~2척으로 줄었으며, 정기용선(TC, Time Charter) 방식의 바지선 수는 유지하고 있음
- SK에너지도 올해 말 싱가포르 바지선 규모 축소를 계획 중인 것으로 전해짐

➤ 싱가포르 벙커링 시장의 마진 압박은 지역적 문제가 아니라 해운업과 글로벌 공급망 전반에 걸쳐 파급

- 공급업체들은 바지선 운영을 축소하며 손실을 줄이고 있지만, 지속적인 마진 압박은 소규모 공급업체의 시장 퇴출 또는 대형 업체로의 합병 가능성을 높이고 있음
- 이로 인해 연료 가격 결정력이 소수 대형업체에 집중되면서 경쟁이 줄어들고 가격 변동성이 확대될 수 있음
- 업계는 전통적 연료 부문의 회복과 대체 연료 시장의 성장세를 함께 주목하며 대응 전략을 마련해야 함
- 특히 가격 변동성 확대와 공급망 리스크 증가에 대비한 선제적 대응 방안 마련이 필요함

태국-캄보디아 국경 분쟁 휴전에도 긴장감 지속...해상·철도 우회전략 가속화

- 29일 태국-캄보디아 국경 분쟁은 휴전했으나 여전히 재발 위험은 존재
 - '25년 5월 28일에 발생한 태국 우본라치타니주 남위안 지역 내 캄보디아-태국 국경 분쟁은 '25년 7월 29일 양국 간 합의로 휴전에 들어갔음
 - 그러나 태국 정부는 휴전 이후 캄보디아의 무력 공격이 지속적으로 나타나고 있다고 발표해 휴전 유지 여부가 주목됨
 - 그간 양국은 군 병력과 드론 등을 배치하며 추가적인 무력 분쟁 가능성도 지속적으로 나타남
 - 분쟁 이후 진행된 태국 정부의 국경 지역 보안 강화 목적 주요 검문소 운영 통제 조치 이후 태국 정부는 제한 조치 완화를 제안함
 - 그럼에도 캄보디아 정부는 대응하지 않아, 주요 국경 지역에서 발생하는 물류 활동은 사실상 중단 상태임
- 분쟁 장기화에 따라 글로벌 기업은 경제적 손실을 최소화하기 위해 해상, 철도 등을 활용한 물류 우회 전략을 적극 추진하고 있으나, 우회로 인한 현지 문제 또한 크게 발생
 - 기업은 분쟁 장기화에 유연하게 대응하기 위해 라오스, 베트남 등을 경유한 루트 구축, 서비스 중단 및 철수 계획 등 다양한 대응책을 모색하고 있음
 - 특히 해상, 철도 인프라 활용 우회 루트 구축이 가장 각광받고 있는 대응책 중의 하나임
 - 해상운송 우회 전략이 폭발적으로 발생하면서 여러 항만 내 화물 적체가 발생하고 있음
 - 또한 기존 육상운송 시 약 6~7시간 소요되던 운송 시간이 해상운송 시 대기시간 및 통관 검사 등으로 인해 약 2~3일로 증가됨

태국-캄보디아 국경 분쟁 장기화로 항만 내 화물 적체 심화



자료: <https://www.pattayamail.com>(검색일: 2025.06.21.)

- 이러한 변화에 대해 우리 기업 또한 글로벌 기업 대응책 구축 방안과 같은 우회 루트 다변화, 시간 및 비용 증가에 따른 물류 공급망 리스크 대비 등이 필요
 - 양국 간 분쟁 장기화가 예견되는 상황에서 우리 기업 또한 라오스·베트남 경유 루트, 해상 및 철도 복합 루트 등 우회 루트의 다변화를 모색해야 함
 - 뿐만 아니라 운송 시간 증가에 따른 물류비 증가 리스크 대응책이 필요하며, 현지 인력 보호 및 위기 대응 매뉴얼 마련도 필요함

DP World, 흑해 연안 물류망 대폭 강화.. 루마니아-튀르키예 운송 시간 절반으로 단축

▶ DP World, 루마니아-튀르키예 간 운송 효율 대폭 개선 추진

- DP World는 최근 흑해 연안 물류 인프라를 강화하며 루마니아와 튀르키예 간 운송 시간을 절반으로 단축했다고 발표함
- 지난해 루마니아 최대 흑해 항만인 콘스탄차 항(Container Port of Constanta)의 컨테이너 처리 능력을 기존 대비 두 배 이상 확대함
- 서부 루마니아에는 Ro-Ro(Roll-on/Roll-off) 터미널과 종합 물류 허브를 구축해 도로, 철도, 해상, 항공 운송을 통합 지원할 수 있는 기반을 마련함

▶ 총 1억 3,000만 유로 투자규모를 2억 유로까지 확대 예정 및 해상 운송 시간 50% 단축 기대

- 이번 물류 인프라 확충에 총 1억 3,000만 유로가 투입되었으며, 자동차 부품, 전자상거래, 재생에너지 관련 화물 증가에 대응해 총 2억 유로 이상으로 투자를 확대할 예정임
- 디지털 플랫폼 고도화 및 인력 확충을 병행하며 3PL 서비스 강화에도 박차를 가하고 있음
- 이스탄불↔부쿠레슈티(Istanbul↔Bucharest) 구간 해상 운송 시간을 기존 약 60시간에서 30시간 이내로 단축, 도로 운송의 실질적 대안으로 부상함
- 콘스탄차 Ro-Ro 터미널에 첨단 X-레이 스캐너를 도입해 트럭 검사 소요 시간을 5~7시간에서 평균 2분으로 획기적으로 단축함

▶ 최근 콘스탄차 항만의 전략적 가치 부각에 따라 DP World는 유럽 동부와 흑해, 중앙아시아를 연결하는 핵심 물류 허브로의 입지를 더욱 공고히 할 것으로 기대, 향후 서비스 지역 확장 예정

- '22년 러시아의 콘스탄차 항만 봉쇄 이후, 다뉴브 강을 통한 우크라이나 곡물 수출 루트가 활성화되며 콘스탄차가 중앙아시아 및 서유럽으로 연결되는 주요 관문으로 자리잡음
- 동유럽의 저비용 제조 기반을 활용하려는 글로벌 기업들의 공급망 재편 흐름에 따라, 흑해 연안을 중심으로 한 물류 네트워크의 중요성도 점차 증가하고 있음
- 통합 물류 서비스는 초기에는 루마니아, 불가리아, 몰도바, 세르비아, 튀르키예 등 인접 국가의 수출입 고객을 대상으로 제공됨
- 향후 유럽 전역으로 서비스 범위를 확대할 계획이며, '멀티모달' 운송 솔루션을 통해 물류비 절감과 운송 안정성 확보를 동시에 추구할 예정임

참고자료: <https://www.maritimeprofessional.com> (검색일: 2025.07.21.)

슬로베니아, 유럽 물류 중심지로 부상

▶ 슬로베니아, 지정학적 긴장 속 유럽 물류 중심지로 부상

- 우크라이나 전쟁, 홍해에서의 화물선 공격, 보호무역주의 강화 등으로 유럽 내 글로벌 공급망이 재편되는 가운데 슬로베니아는 안정성과 효율성을 갖춘 대안 물류 거점으로 주목받고 있음
- 과거 아드리아해와 중앙유럽을 연결하는 단순 경유지로 인식되던 슬로베니아는 이제 독립적인 물류 전략지로 그 위상이 변화하고 있음

▶ 코페르 항만(Port of Koper) 성장세 가속화

- 슬로베니아의 대표 해상 관문인 코페르 항은 이러한 전환의 흐름을 반영하고 있음
- '25년 1~5월 사이 컨테이너 처리량이 전년 동기 대비 12% 증가했으며, 특히 5월 한 달 동안만 30%에 달하는 급증세를 보임
- 정부 보조금 없이도 이와 같은 성과를 달성한 점은 코페르 항만의 지리적 이점, 운영 품질, 물류 효율성을 뒷받침하는 사례로 평가됨

▶ 최근 유럽 물류 지도 전환 추세 및 슬로베니아의 물류 허브로의 성장 기회 도래

- 슬로베니아는 수출이 GDP의 약 90%를 차지할 만큼 수출 지향성이 강한 국가로, 물류 인프라는 국가 경쟁력의 핵심 기반임
- 최근 헝가리 등 인접국에 신규 제조 허브가 조성되고 물류 수요가 증가함에 따라, 슬로베니아는 단순 통과국에서 자립형 물류·산업 허브로 전환할 기회를 맞이하고 있음
- 그러나 내륙 물류 인프라 현대화는 여전히 주요 과제로 남아 있는데 한 예로 슬로베니아의 철도망은 아직 유럽 표준인 740m 화물 열차 운행에 완벽히 대응하지 못하고 있으며, 이는 코페르 항만의 처리 능력과 비교해 내륙 연결의 효율성 부족이라는 제약을 낳고 있음
- 한편, 크로아티아는 리예카(Rijeka) 항 확장, 세르비아는 철도 인프라 구축에 속도를 내는 등 아드리아해 연안 국가 간 물류 경쟁도 본격화되고 있음

▶ 슬로베니아 물류의 전략적 가치 확대 추세

- 코페르 항은 지중해와 중앙유럽을 연결하는 전략적 관문일 뿐만 아니라 지중해-발트해 및 아드리아-발칸을 잇는 범유럽 물류 축 상의 핵심 노드로 기능하고 있음
- 특히 북-남축 철도 인프라의 확장과 국제복합운송 활성화가 진행되면서 슬로베니아 물류의 전략적 가치는 더욱 부각되고 있음

참고자료: <https://container-news.com> (검색일: 2025.07.21.)

『2025년 해외물류시장 개척지원 사업』
모집 공고2025년
해외물류시장
개척지원 사업
모집 공고

2025. 7. 21(월) - 8. 13(수)

해양수산부는 해외 유망사업 발굴을 지원하고 우리 기업의 글로벌 물류시장 진출 활성화를 위해 「해외물류시장 개척지원 사업」을 시행하고 있습니다. 이에 2025년도 본 사업을 다음과 같이 모집하오니, 관심 있는 기업의 많은 지원 바랍니다.

제출 방법

한국해양수산개발원(www.kmi.re.kr) 홈페이지 공지사항 또는 국제물류 정보포탈(withlogis.co.kr) 공지사항에서 공고문과 양식을 다운받아 이메일(hjsung@kmi.re.kr) 제출

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

해양수산부 KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

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

지원금액

조사비용의 최대 **50%** 지원 (최대 **1억원**)

2. 해외시장 조사·컨설팅 지원 사업

해외물류거점 확보(현지법인 및 지사 설립), 수출입 물류공급망 프로세스 분석 및 설계, 현지 물류시장 조사 등에 소요되는 비용 지원

지원내용

해외진출 및 시장조사 등을 위한 직접비용(인건비, 국외출장비, 컨설팅비 등) 지원

지원금액

- | | |
|--------------------------|---|
| ✓ 물류기업
단독 수행 | 조사비용의 최대 50% 지원
(최대 3천만원) |
| ✓ 화주-물류기업
컨소시엄 | 조사비용의 최대 50% 지원
(최대 4천만원) |



『우수물류기업 인증제』 모집 공고

2025
우수물류기업 인증 모집 공고
항만구역 내 물류창고업

2025.06.02(월) - 09.05(금)

신청자격

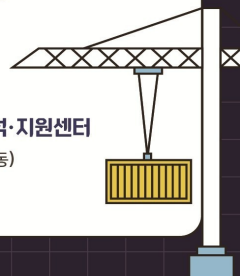
- [물류정책기본법] 제38조 및 [우수물류기업의 인증에 관한 규칙] 제3조에 따라 우수물류기업(항만구역 내 물류창고기업) 인증을 받고자 하는 자
- [항만법] 제2조 제4호 및 [물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률] 제21조의 2제1항에 따라 항만구역에 물류창고업을 등록한 자
* 물류창고업자는 물류창고업 등록 사업장별(물류창고)로 인증 신청
- [우수물류기업의 인증에 관한 규칙] 제2조 관련 별표 제2호 중 다음 요건을 갖춘 자
 - 화물의 안전한 보관을 위하여 화재보험 가입 등 화재예방 및 화재대응 매뉴얼을 갖출 것
 - 창고 운영을 위한 정보시스템 및 운영 매뉴얼을 갖출 것
 - 국내외 화물의 보관 실적 및 고용창출 실적이 우수할 것
 - 그 밖에 국토교통부장관과 해양수산부장관이 공동으로 정하여 고시하는 기준을 충족할 것

인증기준 및 절차

- 배점 및 평가기준 등은 [우수물류기업 인증요령] 제9조 인증평가의 기준 및 '우수물류기업 인증 심사항목 체계 및 심사 절차'에 따른다
- 최종 결과발표(예정) : 2025년 12월 중

신청방법 및 신청 수수료

- 한국해양수산개발원 홈페이지(www.kmi.re.kr) 공지사항에서 인증신청서 및 관련 문서 양식을 다운받아 작성하고, 구비서류와 함께 제출
- 제출방법 : e-mail 접수(아래 메일 주소 참고)
- 신청 수수료 납부
 - * 신규 인증 : 300만원
 - * 납부 계좌 : 서류 제출시 아래 문의처에 별도 문의
- 문의처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터
 - * 주소 : (49111) 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
 - * 문의 : 051-797-4913, kdong@kmi.re.kr

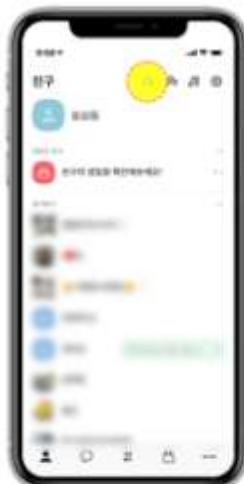


『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면
상단 친구 검색



2. '국제물류 정보포탈'
검색



3. 친구추가 버튼

