

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

- 아세안 對미 '컨' 물동량 급증 ... 글로벌 해운선사 터미널 확보 경쟁 치열

▶ 공지사항

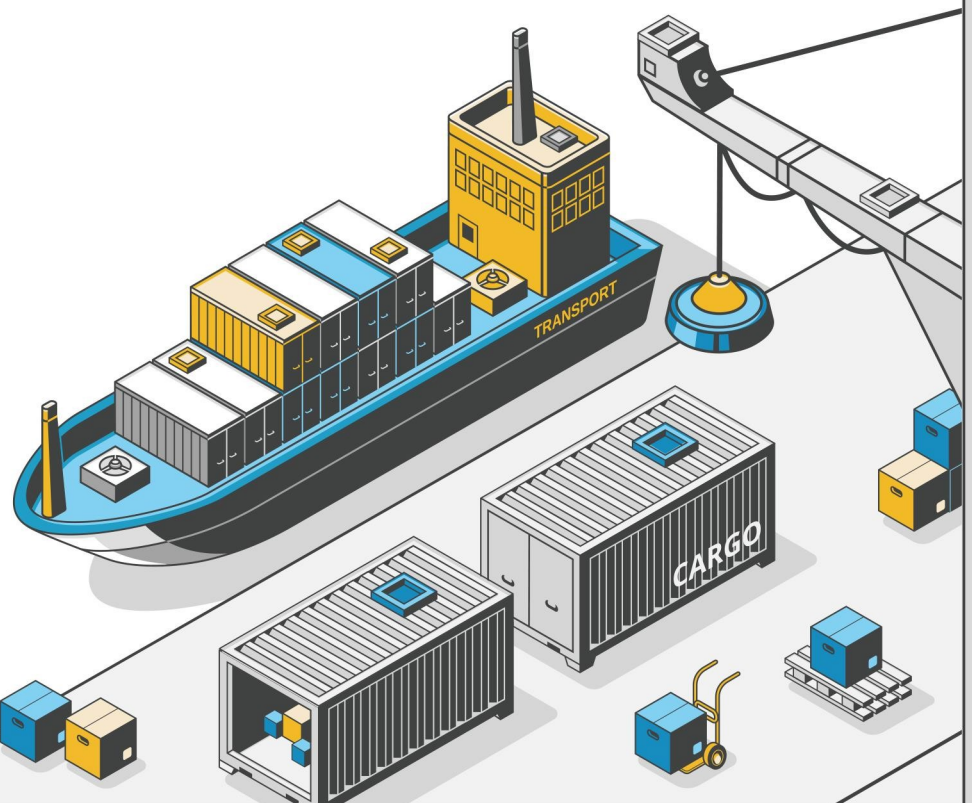
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 유럽 물류시장 동향

- EU, 전략원자재 공급망 재편 본격화 ...
역내·중아시아 공급망 동시 구축

▶ 글로벌 물류시장 동향

- 선박 운항 지연으로 글로벌 '컨' 선복 170만TEU
묶여...선사 수에즈 복귀 확대

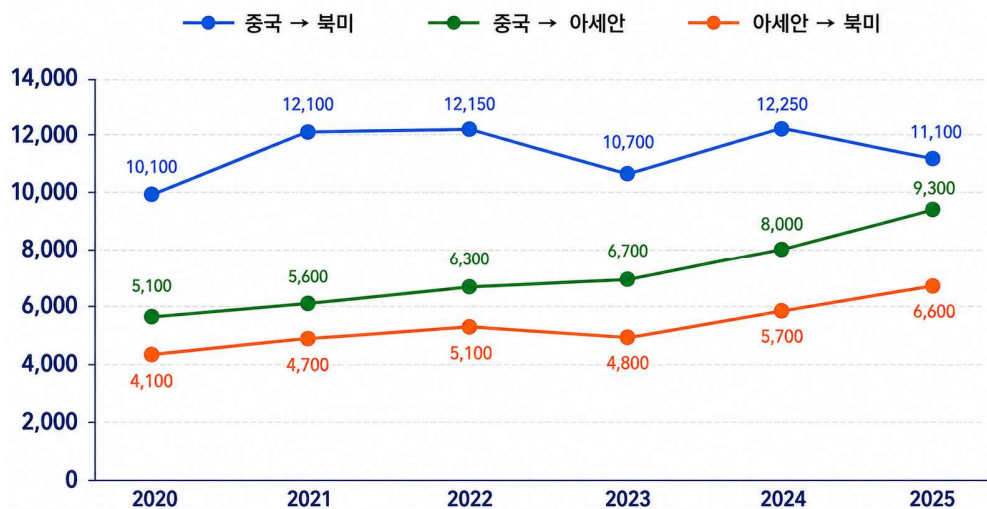


아세안 對미 '컨' 물동량 급증 ... 글로벌 해운선사 터미널 확보 경쟁 치열

- 공급망 재편 가속화 및 미국 관세정책 등으로 글로벌 공급망 안정성에 대한 중요성이 증대되면서 글로벌 기업의 생산·조달 전략도 중국 중심의 단일 생산체계에서 아세안을 포함한 다거점 생산체계로 전환되고 있음
 - 글로벌 기업들은 공급망 리스크가 확대되면서 중국 생산 기반을 전면 대체하기보다는 베트남, 태국, 인도네시아 등으로 생산과 조립 기능을 분산하는 'China+1' 전략을 확대하고 있음
 - 이에 중국에서 생산된 중간재 및 부품을 아세안에서 가공·조립 후 북미시장으로 수출하는 중국-아세안 생산 분업구조가 확대되고 있음
 - 최근 5년간 중국발 북미행 '컨' 물동량을 살펴보면 2020년부터 2022년까지 증가했으나, 이후 성장세가 둔화되며 전반적인 물동량 감소세가 이어지고 있음
 - 반면 중국발 아세안 '컨' 물동량은 2020년(5,100천TEU) 이후 지속 증가해 지난해 약 9,300천TEU를 달성함으로써 약 82% 증가함
 - 동 기간 아세안발 북미행 '컨' 물동량은 약 61%(4,100천TEU→6,600천TEU) 증가해 아세안이 단순 중국의 대체 생산거점을 넘어 중국의 중간재 공급망과 북미시장을 연결하는 핵심 물류거점 역할을 확대하고 있음

중국 및 아세안 對미 '컨' 물동량 변화 추이(2020-2025)

단위: 천 TEU



자료: S&P Global 자료 기반 저자 재구성

- ▶ 글로벌 생산거점의 아세안 지역으로 분산 및 수출 확대에 따라 아세안 주요국의 對미 수출 '컨' 물동량은 2020년 이후 전반적으로 높은 성장세를 나타내고 있으며 베트남, 태국, 인도네시아 등을 중심으로 물동량 증가세가 두드러지게 나타남

- 최근 5년간(2020-2025년) 아세안 주요국의 對미 수출 '컨' 물동량 변화를 살펴보면 베트남(70.5%), 태국(60.2%), 인도네시아(59%), 필리핀(36.9%) 등 대부분 국가에서 큰 폭으로 증가함
- 특히 캄보디아는 상대적으로 작은 물류시장 규모에도 불구하고 동 기간 약 168% 증가하는 물동량 수요를 빠르게 흡수하며 신흥 생산거점으로 부상하고 있음
- 베트남은 반도체, 전자제품 등 첨단산업을 중심으로 對미 수출산업의 성장과 글로벌 제조기업의 생산기지 이전 등으로 아세안 최대 수출 '컨' 시장으로 성장함
- 태국 및 인도네시아 또한 자동차 및 기계산업과 제조업 육성 정책 등으로 수출 물동량을 늘려가고 있음

아세안 주요국 對미 수출 '컨' 물동량 변화 추이(2020-2025)

단위: 천 TEU

국가	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025 변화율
 인도네시아	487,082	545,647	578,684	481,508	556,985	774,761	59.0% ↑
 캄보디아	150,152	192,048	244,240	274,121	323,097	402,451	167.9% ↑
 미얀마	17,209	14,616	14,683	16,717	11,758	14,114	-18.0% ↓
 말레이시아	596,714	596,967	575,180	516,015	592,258	688,572	15.4% ↑
 필리핀	120,147	135,722	151,612	131,923	127,896	164,400	36.9% ↑
 싱가포르	48,284	52,418	53,338	46,779	50,965	49,201	1.9% ↑
 태국	752,539	859,705	989,865	988,447	1,114,538	1,204,874	60.1% ↑
 베트남	1,711,074	2,053,484	2,247,592	2,044,081	2,560,289	2,917,401	70.5% ↑

자료: S&P Global 자료 기반 저자 재구성

- 아세안발 '컨' 물동량의 구조적 성장이 지속되면서 글로벌 해운선사는 항로 서비스 확대를 넘어 역내 핵심 수출입 관문항의 터미널 지분을 확보하는 등 공급망 재편에 대응하고 있음
 - CMA CGM와 Maersk는 각각 Gemalink와 CMIT(Cai Mep International Terminal) 지분투자를 통해 베트남 까이몹 '컨' 터미널 운영에 참여하고 있으며,
 - 이를 기반으로 미주·유럽 등 원양항로와 연계된 안정적인 물류네트워크를 구축하고 있음
 - ONE 또한 인도네시아 자카르타항과 태국 람차방항 등 주요 수출입 게이트웨이의 '컨' 터미널에 전략적으로 투자해 영향력을 확대해 나가고 있음
 - 이처럼 글로벌 해운선사의 아세안 터미널 투자는 단순한 항만 인프라 투자를 넘어 자사 해운 네트워크와 터미널을 연계해 화물 처리의 안정성과 물류네트워크에 대한 통제력을 강화하기 위한 전략으로 볼 수 있음
- 글로벌 공급망 재편이 장기화되고 지정학적 리스크가 지속될 경우 아세안은 중국의 중간재와 부품을 조달하는 생산거점이자 미국·유럽시장의 완제품 수출거점으로 그 역할이 더욱 확대될 것으로 예상되며, 핵심 터미널 확보를 위한 경쟁도 심화될 것으로 전망됨
 - 글로벌 해운선사의 아세안 터미널 투자는 향후 선사의 항로 구조 및 서비스 네트워크 구성에도 영향을 미칠 것으로 예상되며, 장기적으로 물동량 유치 경쟁을 심화시키는 요인으로 작용할 것으로 전망됨
 - 우리 기업 또한 아세안 시장을 단순한 '컨' 터미널 확보 시장으로 접근하기 보다는 글로벌 공급망과 생산거점 변화에 대응해 핵심 항만을 발굴해 선제적으로 투자하는 전략을 마련할 필요가 있음

참고자료: <https://www.cmacgm-group.com>, <https://www.maersk.com>, <https://www.porttechnology.org>
(검색일: 2026.08.25.)

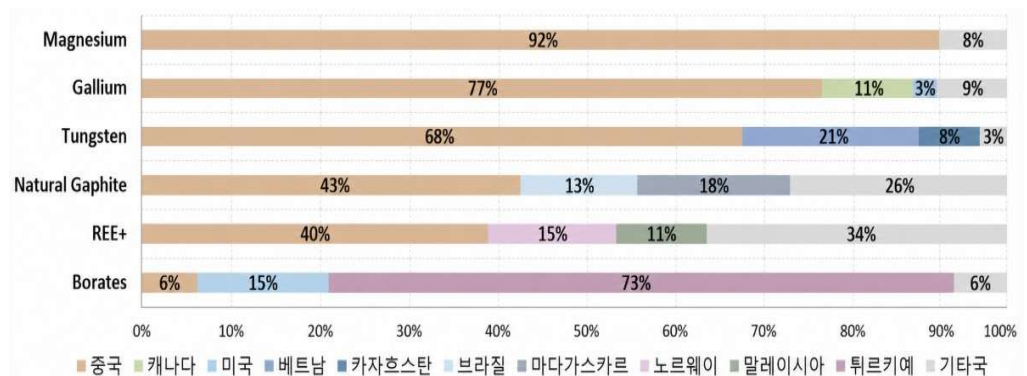
EU, 전략원자재 공급망 재편 본격화... 역내·중아시아 공급망 동시 구축

- EU 집행위원회는 전략원자재의 공급망 안보를 강화하고 중국 의존도를 낮추기 위해 단계적인 전략 프로젝트를 추진

 - EU 집행위원회는 전략원자재의 연간 소비량 65% 이상이 단일 제3국에서 조달되지 않도록 공급망 다변화를 도모하고 있음
 - 또한 EU에서 소비되는 연간 전략원자재의 10%를 연합국에서 채굴하고, 이에 대한 40%의 중간공정을 연합국에서 수행하며, 소비량 10%에 대해 25%를 재활용하는 것을 추구함
 - 하지만 EU는 전략원자재의 연간 소비량인 65% 이상에 해당하는 Magnesium(92%), Gallium(77%), Tungsten(68%)를 중국에서 조달한 것으로 나타남
 - 게다가 EU는 조달한 전략원자재의 중국 대상 중간공정 의존도가 Gallium(86%), LREE(71%), Germanium(58%), HREE(48%), Tungsten(34%) 순으로 나타남
 - 이에 따라 EU 집행위원회는 전략원자재 공급망에 대한 중국의 의존도를 낮추기 위해 '25년 지정한 47가지 프로젝트를 추진 중이며, 이에 13개 회원국이 참여하고 있음
- 유럽 지역의 전략원자재 공급망 내재화와 다변화를 위한 프로젝트에 역내와 역외 국가 및 민간자본이 투자되어 유럽 기반 공급망 형성을 촉진

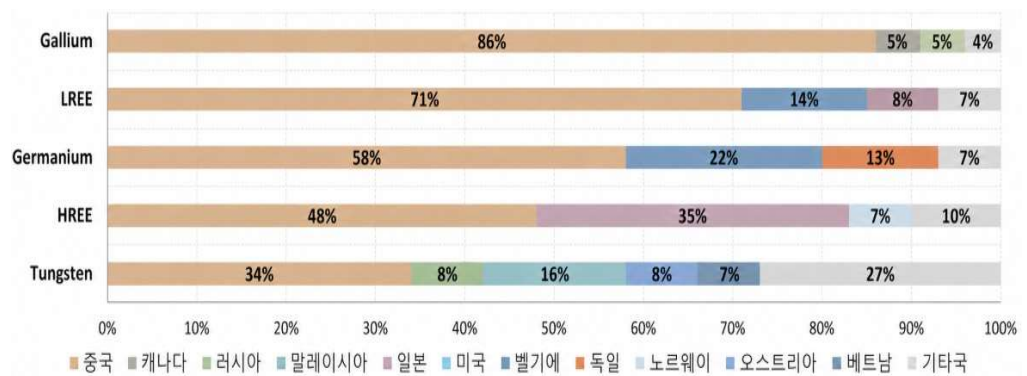
 - 프랑스의 CAREMAG 프로젝트는 폐 영구자석을 재활용해 연간 Dy 500톤, Tb 100톤의 생산 능력과 희토류의 분리·정제 기능 확보를 목표로 '27년에 완료될 예정이며, 이에 '25~'26년 동안 프랑스, 일본, 미국의 공공·민간 자본을 합해 2억 1,600만 유로가 투자됨
 - 그리스의 BAUX-EU, GALLANT, LEADER 프로젝트는 '26년 Bauxite 채굴, '27년 Alumina·Gallium 생산을 목표로 하며 공공, 민간, 금융 자본의 총 3억 4,000만 유로가 투자됨
 - 루마니아의 Rovina, SALROM Baia de Fier 프로젝트는 Copper 광산 개발, '28년부터 연간 15,000톤의 Graphitic Shale 채굴 및 가공을 목적으로 하며, 각 프로젝트에 공공·민간 자본 52,104만 유로와 1억 9,830만 유로가 투자됨
 - 네덜란드의 CRM Lion은 페리튬 이온 배터리에서 추출되는 Black Mass를 연간 2,000만 톤 이상 처리해 Li, Co, Mn, Ni를 회수하는 시설을 구축하기 위한 프로젝트로 '29년 완료 예정임
 - 해당 프로젝트에는 네덜란드의 공공자본 1,350만 유로와 공공·민간 자본 2,3000만 유로가 투자되었으며, 공공·민간 자본은 산업화와 기술개발 부분에 투입될 예정임

EU의 중국 대상 전략원자재 조달 의존도('25년 기준)



자료: Eurostat 자료 기반 저자 재구성 (검색일: 2026.08.26.)

EU의 중국 대상 전략원자재 중간공정 평균 의존도('20~'24년 기준)



자료: Flexx SCREEN 자료 기반 저자 재구성 (검색일: 2026.08.26.)

➤ EU는 전략원자재 비축 및 카자흐스탄과의 공동 프로젝트를 통해 공급망 안정화를 도모

- 로테르담항을 EU 공동의 전략원자재 비축 허브로 조성하기 위해 EU 집행위원회와 네덜란드 정부, 로테르담항만공사간 협의가 진행되고 있음
- 이에 로테르담의 물류 입지와 네덜란드의 화학 산업 기반이 주요 경쟁력으로 고려되고 있으며, REE+, Tungsten, Gallium이 비축 대상 첫 번째 전략원자재 후보로 선정됨
- 또한 이탈리아의 포르토 마르게라를 중심으로 트리에스테, 라벤나, 베로나를 연계하는 전략원자재

허브 구축에 관한 평가가 유럽위원회를 통해 진행되고 있음

- 이에 트리에스테항 및 라벤나항 기반의 해상운송 기능과 베로나의 철도기반 복합운송 및 분배 기능이 포르토 마르게라의 전략원자재 비축 거점 경쟁력으로 작용함
- 더욱이 카자흐스탄은 EU와 Sarytogan Graphite 프로젝트를 추진해, 산업 구조를 광물 수출 기반에서 중간공정을 통한 고부가가치 원자재 생산 기반으로 전환하고자 함
- 이에 따라 EU 회원국인 루마니아의 정부는 카자흐스탄과 전략원자재의 부존 잠재력이 높은 중앙아시아의 접근성을 높이기 위해 TITR 철도축 중심의 콘스탄차항 복합운송 기능을 강화하고 있음

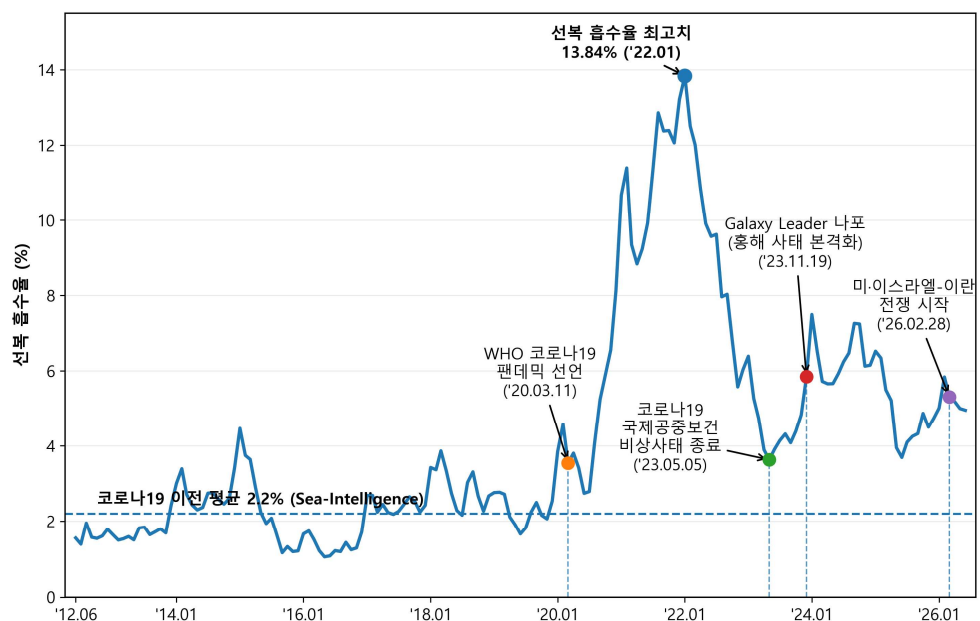
● EU의 전략원자재와 관련된 전략 프로젝트 추진은 연계 국가 간 장기 공급망 협력에 기여

- EU의 전략원자재 공급망 내재화와 다변화는 제3국 의존도를 분산해 안정성 확보에 기여함
- 또한 재활용 기반의 전략원자재 생산으로 전략산업의 자원 투입 효율성을 강화할 수 있음

선박 운항 지연으로 글로벌 '컨' 선박 170만TEU 묶여...선사 수에즈 복귀 확대

- ▶ 선박 운항 지연으로 글로벌 원양 컨테이너 선박의 5.0%가 묶여 있는 것으로 분석됨
 - Sea-Intelligence에 따르면, 현재 글로벌 컨테이너 정기선의 정시성은 약 60~65% 수준이며, 지연 선박의 평균 지연 일수는 약 5~5.5일을 기록함
 - 2011~2019년에는 선박 지연으로 묶인 글로벌 컨테이너 선박이 평균 2.2%였으나, 현재 글로벌 원양 컨테이너 선박의 5.0%¹⁾가 지연으로 묶여 있는 것으로 분석됨
 - 현재 선박 지연으로 묶인 선박 5.0%를 글로벌 선대 규모로 환산하면 약 170만TEU에 해당함
 - 이는 코로나19 이전 평균보다 2.8%포인트 높은 수준이며, 추가로 묶인 선박을 현재 선대 규모로 환산하면 약 100만TEU에 해당함
 - Sea-Intelligence는 추가로 묶인 약 100만TEU가 HMM의 전체 컨테이너 선박량과 유사한 규모라고 설명함

운항 지연에 따른 글로벌 원양 컨테이너 선박 흡수율 추이



주 1: 선박 흡수율은 지연 선박의 비중과 지연 기간을 함께 고려해 선박 지연으로 실질적으로 흡수되는 글로벌 원양 컨테이너 선박의 비중을 나타냄

주 2: WHO 코로나19 팬데믹 선언(2020.3.11), 코로나19 국제공중보건 비상사태 종료(2023.5.5), Galaxy Leader 나포(홍해 사태 본격화, 2023.11.19), 미-이스라엘-이란 전쟁 시작(2026.2.28)은 그래프의 시점 이해를 위한 기준으로 표시함

자료: Sea-intelligence 자료 기반 저자 재구성

1) Sea-Intelligence는 지연 선박의 비중과 지연 기간을 함께 고려해 운항 지연으로 실질적으로 흡수되는 글로벌 원양 컨테이너 선박을 산정함

- **홍해 사태 이후 희망봉 우회가 글로벌 선박 운용에 부담을 가중함**

 - Journal of Commerce에 따르면, 2023년 말부터 이어진 후티 반군의 상선 공격으로 주요 선사들은 홍해·수에즈 운하 대신 남아프리카 희망봉을 우회하는 항로를 대규모로 이용해 왔음
 - Journal of Commerce는 남아프리카 우회 운항으로 글로벌 선박의 약 8%가 묶였다고 설명함
 - 최근에는 일부 선사들이 희망봉 우회항로에서 홍해·수에즈 항로로 서비스를 점진적으로 전환하는 움직임을 보이고 있음
- **최근 주요 컨테이너 선사들은 홍해와 수에즈 운하를 통한 운항을 점진적으로 확대하고 있음**

 - Journal of Commerce가 Xeneta 자료를 인용한 결과, '26년 7~10월 수에즈 운하를 통항할 예정인 월평균 선박은 약 130만TEU로, '26년 상반기 월평균 선박보다 60% 증가할 것으로 나타남
 - 다만 해당 선박은 후티 반군의 공격이 시작되기 이전인 3년 전 수준의 약 5분의 1에 불과해 수에즈 항로의 선박이 과거 수준을 회복한 것은 아님
 - Journal of Commerce는 안보 상황이 개선됐다는 인식과 높은 연료비, 수에즈 항로의 짧은 운항시간에 따른 경쟁력 등을 선사들의 수에즈 복귀 요인으로 제시함
 - MSC는 최근 2주 동안 7척의 선박을 바브엘만데브 해협으로 운항했으며, COSCO는 일부 홍해 및 아시아-홍해 서비스의 예약을 재개함
 - Maersk는 기존 아프리카 우회 물량 가운데 30% 이상을 수에즈 항로로 전환한 것으로 나타남
- **Maersk와 Hapag-Lloyd의 Gemini Cooperation도 인도-유럽 서비스를 대상으로 수에즈 항로 이용을 검토하고 있음**

 - Journal of Commerce가 업계 관계자를 인용한 내용에 따르면, Gemini Cooperation은 인도-유럽 항로에서 수에즈 운하를 이용하기 위한 2단계 전략을 마련함
 - Gemini Cooperation은 '26년 남은 기간에 비정기 항차를 운항하면서 운영 위험을 평가하고, '27년 1월부터 정기적인 수에즈 통항을 시작하는 방안을 추진하는 것으로 알려짐
 - Gemini Cooperation은 인도 서안의 나바셰바(Nhava Sheva)·문드라(Mundra)를 기점으로 하는 ME1/IOS 서비스와 인도 동안의 엔노르(Ennore)·첸나이(Chennai)를 기점으로 하는 ME2/IOX 서비스를 운영하고 있음
 - 다만 Maersk와 Hapag-Lloyd는 Journal of Commerce의 확인 요청에 인도-유럽 서비스의 구체적인 수에즈 운항 계획을 공식적으로 확인하지 않았음
 - Hapag-Lloyd는 현재 대부분의 서비스를 남아프리카 우회 항로로 운항하고 있으며, 안보 상황을 지속적으로 점검해 네트워크를 조정하겠다는 입장을 밝힘

➤ 수에즈 항로 복귀 과정에서 유럽 항만의 혼잡 가능성도 제기됨

- Journal of Commerce가 인용한 Xeneta의 Destine Ozuygur 수석 애널리스트는 수에즈 항로의 운항시간이 짧아지면서 수에즈 항로를 이용하는 선박과 이미 희망봉을 우회해 유럽으로 향하고 있는 선박의 도착 시점이 일부 겹칠 수 있다고 설명함
- 이에 따라 유럽 일부 항만에서 혼잡이 발생할 가능성이 제기됨
- 다만 혼잡 정도는 개별 서비스의 운영 상황과 향후 다른 선사들의 수에즈 항로 복귀 여부에 따라 달라질 수 있다고 설명함

➤ 수에즈 항로 복귀 시기는 향후 글로벌 컨테이너 선박 과잉 규모에 영향을 미칠 전망이다

- Journal of Commerce는 희망봉 우회 운항으로 글로벌 선박의 약 8%가 묶이면서 예상되는 선박 과잉을 완화하는 효과가 있었다고 설명함
- 이에 따라 선사들의 홍해·수에즈 항로 복귀 시기는 향후 시장에 공급되는 선박 규모와 선박 과잉 정도에 영향을 미치는 요인으로 작용할 것으로 분석됨
- 국내 해운·물류기업은 주요 선사의 수에즈 항로 복귀 시기와 이에 따른 선박 공급 규모, 그리고 유럽 항만 운영 변화를 지속적으로 점검할 필요가 있음

참고자료: <https://www.sea-intelligence.com/>, <https://www.joc.com/> (검색일: 2026.08.25.)

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



KAKAO 채널 등록하기



- 1 카카오톡 검색창에
'국제물류정보포탈'을
검색합니다.



- 2 제일 오른쪽에 있는
'친구추가 아이콘'을
클릭합니다.