

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

목 차

▶ 유럽 물류시장 동향

- 발렌시아·바르셀로나항, 중장기 개발 통해
지중해 '컨' 허브 기능 강화

▶ 공지사항

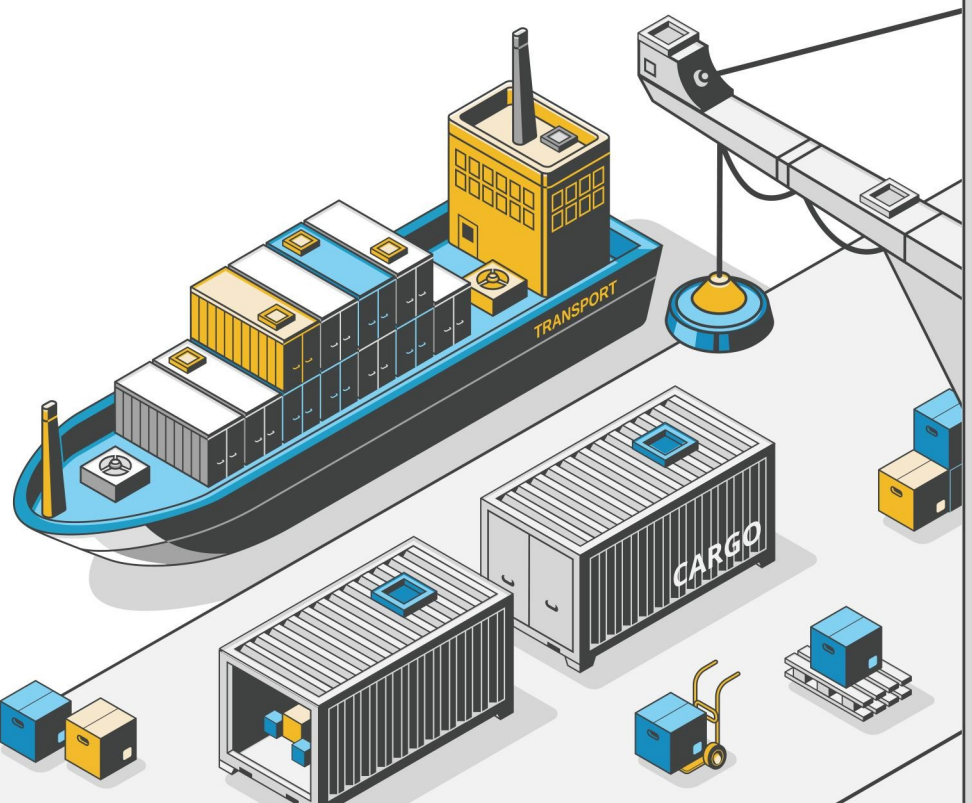
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내
- 『2026 해외물류시장 투자설명회』 안내

▶ 미국 물류시장 동향

- 美 휴스턴항, 산업용 화물 수입·합성수지 수출 확대로
드레이지 운임 강세

▶ 글로벌 물류시장 동향

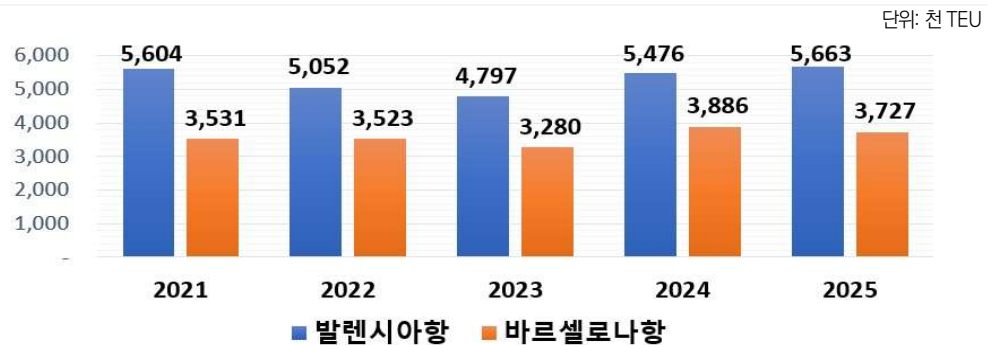
- 글로벌 해상 초크 포인트 리스크 확대...대체항로
확보가 관건



발렌시아·바르셀로나항, 중장기 개발 통해 지중해 ‘컨’ 허브 기능 강화

- ▶ 발렌시아와 바르셀로나 항만공사는 각 항만공사의 중장기 항만 개발 로드맵에 따라 항만 및 배후 인프라 개발을 위해 단계적으로 투자할 계획
 - 발렌시아와 바르셀로나항은 TEN-T 지중해 회랑의 핵심 항만으로 각 항만은 지중해에서 허브 항만 기능과 유럽 내륙지역의 복합운송 거점 역할을 담당하고 있음
 - '24년 발렌시아와 바르셀로나항의 '컨' 물동량은 홍해 사태로 정기 해상운송 네트워크가 희망봉을 경유하는 항로로 전환됨에 따라 각각 5,476천 TEU, 3,886천 TEU로 증가함
 - '25년 발렌시아항의 '컨' 물동량 증가 추세는 이어졌지만, 바르셀로나항의 경우 '24년 일시적으로 증가한 환적 '컨' 물동량이 감소함에 따라 총 '컨' 물동량은 소폭 줄어들음
 - 하지만 각 항만공사는 항만물류 수요 변화와 연계 물류 인프라의 화물 수용 규모 및 처리 능력을 강화하기 위해 중장기적인 항만 인프라 개발을 단계적으로 추진하고 있음

발렌시아와 바르셀로나항의 '컨' 물동량 추이('21~'25년)



자료: 각 항만공사 자료 기반 저자 재구성 (검색일: 2026.10.06.)

- ▶ 발렌시아항만공사는 '컨' 터미널의 연간 처리능력을 강화하기 위해 항만 내부 인프라 확장과 고도화를 추진
 - 발렌시아항만공사는 '29년 8월 완공을 목표로 항만 북부 확장구역에 터미널 부지와 안벽을 단계적으로 조성 중이며, '24년 9월 MSC 그룹 계열인 TIL社에 신규 '컨' 터미널 개발·운영을 위한 50년 양허권을 부여함
 - TIL社は '19년에 수립한 '컨' 터미널 개발 계획 이후 최신 기술 기반의 '컨' 터미널 자동화, 터미널 운영 체계 고도화를 위해 투자 규모를 10.1억 유로에서 16.5억 유로로 확대함
 - 또한 발렌시아항만공사가 TIL社에 제공하는 터미널 부지 및 안벽의 단계별 인도 일정을 조정함에 따라 TIL社は 해당 일정에 맞춰 터미널 건설단계와 시설 구축 일정을 재조정함
 - 발렌시아항의 북부 터미널 및 안벽 부지가 TIL社 계열의 신규 '컨' 터미널 운영사인 VNT에 인도되는 일정에 맞춰 '컨' 터미널 개발 착공과 확장 공사가 순차적으로 진행될 예정임

- 2단계 부지 및 안벽 확장공사 완료 이후 VNT社は 기존 MSCTV '컨' 터미널의 물동량을 신규 '컨' 터미널로 이전해 '29년 8월까지 연간 약 500만 TEU의 처리능력을 확보할 계획임

➤ **바르셀로나항만공사는 바르셀로나항의 배후물류지역과 항만 간 연결성을 강화하기 위해 신규 복합운송 인프라를 구축 중**

- 바르셀로나항만공사는 바르셀로나항의 '컨' 처리능력 재편을 위한 프라트 및 카탈루냐 부두 건설을 위해 '27년 하반기까지 44.7헥타르의 수역 매립을 완공할 예정임
- 바르셀로나항만공사는 해당 부두에 '컨' 관련 물류 기능을 집중하고 철도·도로 운송 인프라를 연계해 바르셀로나항 남부지역을 '컨' 물류 거점으로 육성할 계획임
- 이를 위해 바르셀로나항만공사는 신규 외부 접근도로를 건설하고자 '26년 5월 발주 절차를 진행했으며 해당 도로는 프라트 부두 및 카탈루냐 부두와 연결될 예정임
- 아울러 바르셀로나항 남부의 '컨' 터미널과 ZAL 배후물류지역 간 복합운송 체계를 고도화해 물류 연계성을 제고할 계획임
- 또한 바르셀로나항 남부수역에 장기적으로 신규 부두인 주드 I 을 개발해 남부 '컨' 화물 처리 구역을 확장할 예정임

➤ **발렌시아항과 바르셀로나항의 단계적 개발은 각 항만의 입지 강화와 경쟁력 향상에 기여**

- 발렌시아항 내 연간 500만 TEU의 '컨' 물동량 처리능력을 갖는 MSC의 '컨' 터미널 확보는 지중해 권역 네트워크 허브 기능을 강화할 것임
- 또한 첨단기술 도입에 따른 선박 체선시간 단축, 안벽 생산성 및 야드 회전율 향상, 설비 고도화는 정기선사를 유치하기 위한 항만의 경쟁력을 강화할 것임
- '컨' 처리 기능을 항만 남부에 집중하기 위한 바르셀로나항만공사의 전략은 기존의 분산된 물류 기능을 집적해 항만의 운영 효율성 향상과 배후물류부지의 기능 활성화에 기여할 것임
- 또한 신규 도로 및 철도 연계 인프라를 통해 항만 내부 및 인근 내륙의 교통 병목 현상 완화에 기여할 것으로 기대됨

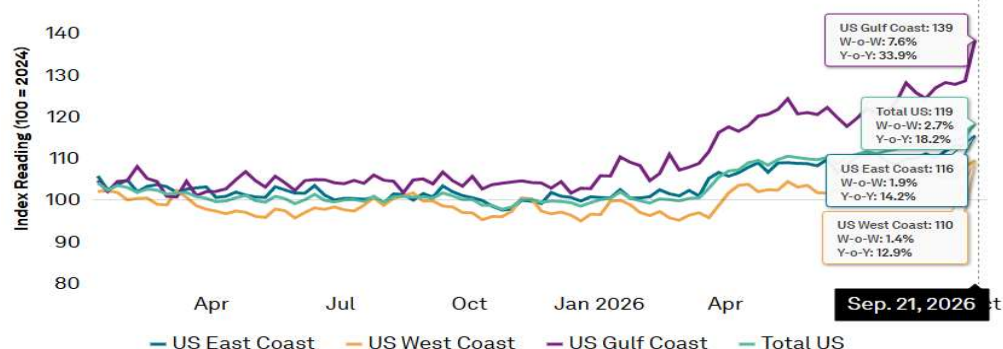
참고자료: www.valenciaport.com, www.portdebarcelona.cat, <https://commission.europa.eu> (검색일: 2026.10.06.)

美 휴스턴항, 산업용 화물 수입·합성수지 수출 확대로 드레이지 운임 강세

- 美 휴스턴항, 합성수지 수출과 인프라 건설 수요 확대로 드레이지(drayage) 현물 운임이 전년 대비 34% 상승
 - 美 주요 석유화학 수출 관문인 휴스턴항은 플라스틱 원료인 합성수지 수출 증가와 텍사스 지역의 데이터센터·첨단 제조시설 건설에 따른 기자재 수입 확대가 맞물리면서 '컨' 육상운송인 드레이지 수요가 증가하고 있음
 - 합성수지의 항만 반입과 인프라 건설용 수입 기자재의 내륙 반출이 함께 늘어나는 가운데, 긴 운송 거리와 교통 혼잡, 운전기사 부족으로 운송 공급 확대가 제약되면서 운임 상승 압력이 커지고 있음
 - 드레이지 운임 데이터 제공업체 Drayrates에 따르면 '26년 9월 말 휴스턴 지역의 드레이지 현물 운임은 전년 동기 대비 34% 상승해 美 전체 상승률인 18%를 크게 웃돌았으며, 걸프 연안의 운임은 美 주요 연안 중 가장 높은 수준을 기록함
 - 특히 Drayrates가 집계하는 6개 운송 거리 구간에서 9월 하반기 현물 운임이 같은 달 상반기 대비 각각 8~19% 상승했으며, 유류비를 제외한 기본 운송 운임도 상승세를 보임

美 지역별 드레이지 현물운임지수 추이

Tight Houston market puts Gulf Coast drayage rates at highest in US
Index of drayage rates on East, West and Gulf coasts, with overall US average.



주1: '24년 운임 수준을 100으로 설정한 지수로, 美 동부·서부·걸프 연안 및 전국 평균을 비교하며 이때 W-o-W는 전주 대비, Y-o-Y는 전년 동기 대비 증감률을 의미함

주2: '26년 9월 21일 기준 걸프 연안 지수는 139로 가장 높으며, 전년 동기 대비 33.9% 상승함

자료: Drayrates-JOC National Drayage Price Index (검색일: 2026.10.06.)

- '26년 1~8월 휴스턴항의 수입 물동량이 역대 최대치를 기록한 가운데, 긴 운송 거리·교통 혼잡으로 인해 드레이지 운송 공급 부담 가중
 - 휴스턴항의 '26년 1~8월 수입 적(積) '컨' 물동량은 전년 동기 대비 5% 증가한 약 140만 TEU로, 같은 기간 기준 역대 최대치를 기록함
 - 특히 PIERS에 따르면 같은 기간 아시아발 수입 물동량은 약 79만 2천 TEU로 전년 동기

대비 약 12% 증가해 美 주요 항만 중 가장 높은 증가율을 보임

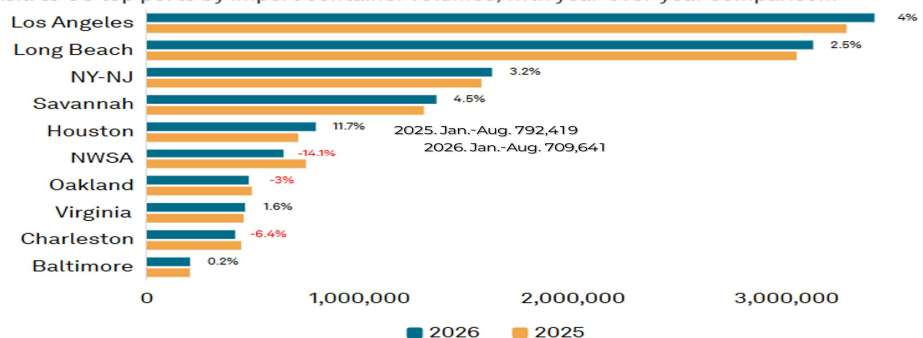
- 휴스턴은 넓은 배후권역으로 인해 지역 내 운송도 왕복 60~80마일에 달하는 경우가 있으며, 교통 혼잡까지 더해져 차량 운행 시간이 길어지고 회전율을 높이기 어려운 여건임
- 이에 물동량 증가에 맞춰 기존 차량과 인력으로 처리할 수 있는 운송량을 늘리는 데 제약이 발생하면서 운송 공급 부족이 심화하기 쉬운 구조임

➤ 최근 텍사스 데이터센터·첨단 제조 시설 건설로 휴스턴항 산업용 화물 수입이 41% 증가하고 내륙 장거리 운송 수요도 확대되는 추세

- 수입 화물의 운송 수요는 휴스턴 지역뿐 아니라 오스틴 등 텍사스 내륙으로 확대되고 있으며, 데이터센터·첨단 제조시설 건설이 항만과 내륙 사업장을 연결하는 장거리 '컨' 운송을 견인하고 있음
- ContainerPort Group에 따르면 테슬라는 휴스턴항에서 오스틴 기가팩토리로 운송할 약 6천~1만 '컨' 규모의 제안요청서(RFP)를 발행했으며, 해당 구간의 왕복 운송 거리는 300마일 이상에 달함
- 테슬라·SpaceX의 그라임스 카운티 테라팸 반도체 공장 건설 계획과 삼성전자의 테일러 반도체 공장 건설도 관련 물류 수요를 확대하는 요인으로 제기됐으며, 데이터센터 건설을 위한 대형 배터리 운송 문의도 증가하고 있음
- PIERS에 따르면 '26년 1~8월 휴스턴항을 통한 배선·변압기·스위치·냉각 장비·리튬이온 배터리 등 산업용 화물 수입은 약 8만 1천 TEU로 전년 동기 대비 41% 증가함

美 주요 항만의 아시아발 수입 '컨' 물동량 및 전년 동기 대비 증감률('26년 1~8월)

Houston had largest percentage gain for Asia imports this year through August
Asia to US top ports by import container volumes, with year-over-year comparison.



주1: '25년과 '26년의 1~8월 누적 물동량을 비교한 것으로, 단위는 TEU임

주2: 막대 옆 수치는 전년 동기 대비 증감률이며, 휴스턴항은 79만 2,419TEU로 약 11.7% 증가해 비교 대상 항만 중 가장 높은 증가율을 기록함
자료: PIERS, S&P Global (검색일: 2026.10.06.)

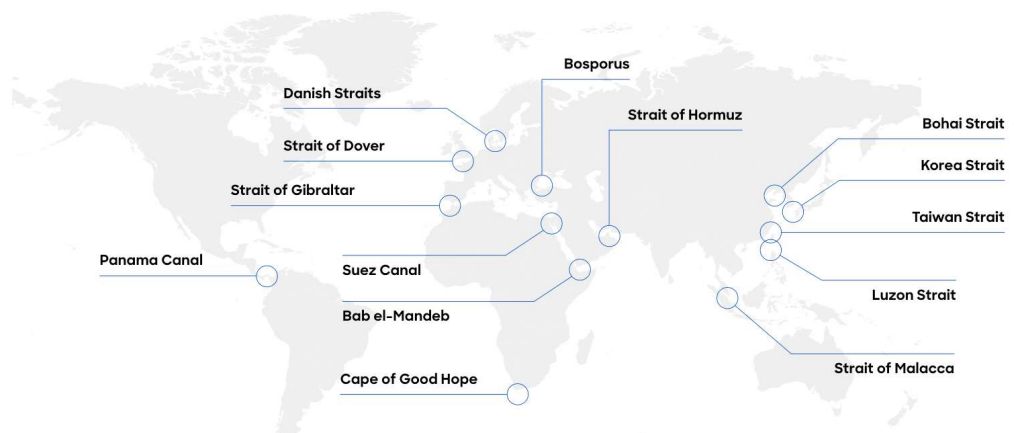
● **합성수지 수출 확대와 운전기사 부족으로 운임 상승 압력이 이어지며, '27년 초 수급 완화 전망에도 계약 운임 상승 예상**

- 수입 증가와 함께 합성수지 수출도 드레이지 수요를 뒷받침하고 있는데, 26년 1~7월 휴스턴항을 통한 폴리에틸렌·폴리프로필렌 수출은 전년 동기 대비 29% 증가함
- 이는 호르무즈 해협을 경유하는 중동산 합성수지의 공급 차질이 휴스턴항의 수출 확대에 영향을 미쳤을 가능성이 제기되며, 수출 '컨'의 드레이지 수요를 뒷받침하는 요인으로 작용함
- 이와 같은 수출 확대는 생산 시설·창고에서 항만으로 이어지는 수출 '컨' 운송 수요를 늘려, 수입 화물 증가와 함께 휴스턴 지역의 운송 공급 부담을 높이고 있음
- 반면 운전기사의 장거리 운송 등 타 부문 이동과 美 연방정부의 비거주자 상업용 운전면허 단속 강화로 운송 인력 확보의 어려움이 커짐에 따라 임금 인상과 입사 보너스 지급을 통해 인력을 확보하고 있으며, 관련 비용 증가가 운송 운임에 반영되고 있음
- '27년 초에는 연말 쇼핑 성수기 종료로 소매·소비재 화주의 선적 물량이 줄면서 드레이지 수급이 다소 완화될 전망이나, 운전기사 임금 상승 등 비용 증가가 반영되면서 '27년 계약 운임은 전반적으로 높아질 것으로 예상됨

글로벌 해상 초크 포인트 리스크 확대... 대체항로 확보가 관건

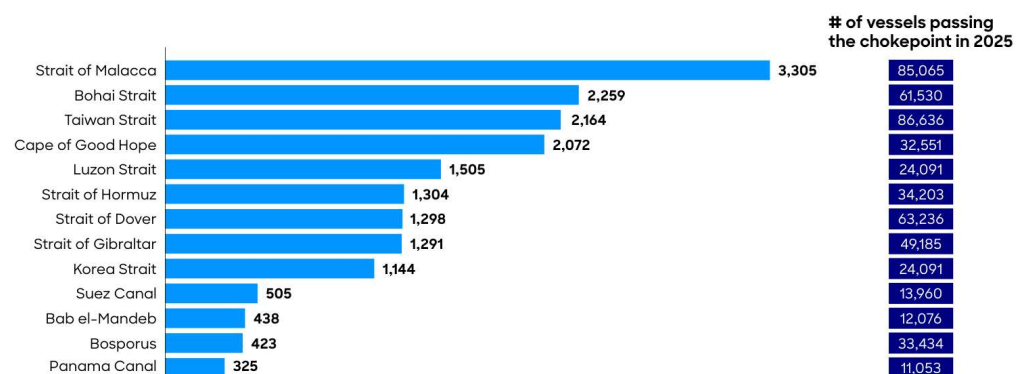
- ▶ 글로벌 해상교역이 소수의 해상 초크 포인트(Choke Point)에 집중되면서 주요 통항로의 차질이 글로벌 공급망 전반으로 확산될 수 있는 구조적 위험이 커지고 있음
 - Roland Berger에 따르면, 해상운송은 '25년 기준 글로벌 화물 운송량의 약 84%를 담당하며, 주요 경제권 간 교역은 해협·운하 등 소수의 해상 초크 포인트에 집중돼 있음
 - 특히 말라카해협은 전 세계 해상교역의 약 24%가 통과하는 주요 초크 포인트로, 특정 통항로의 폐쇄나 제한은 일시적으로 글로벌 교역경로 자체를 변화시킬 수 있다고 분석함
 - '25년 말라카해협을 통과한 해상교역량은 약 33억 500만 톤, 통항 선박은 8만 5,065척으로 보고서가 비교한 주요 초크 포인트 가운데 교역량이 가장 많았으며, 보하이해협, 대만해협 및 대한해협 등 동·동남아시아 주요 통항로에도 물동량이 집중된 것으로 나타남

세계 주요 해상 초크 포인트



자료: Roland Berger(2026) (검색일: 2026.10.06.)

주요 해상 초크 포인트별 교역량 및 통항 선박 수(2025년)

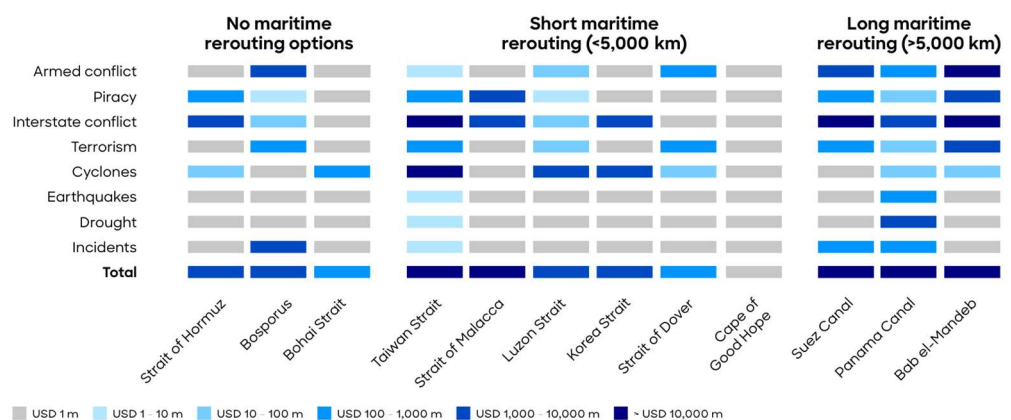


자료: Roland Berger(2026), p.7; IMF PortWatch 자료 인용

➤ 해상 초크 포인트의 공급망 위험은 단순한 통과 물동량보다 특정 품목의 집중도와 현실적인 대체항로의 유무에 따라 크게 달라지는 것으로 분석됨

- Roland Berger는 초크 포인트의 시스템적 중요성을 △글로벌 교역에서 차지하는 비중 △ 특정 핵심 품목의 집중도 △통항 차질 발생 시 현실적인 대체경로의 부재 등 세 가지 요인의 결합으로 설명함
- 보고서가 인용한 연구에 따르면, 주요 해상 초크 포인트의 운송 차질로 매년 통계적으로 위험에 노출되는 교역액은 약 1,915억 달러로, 글로벌 해상교역 가치의 약 0.77%에 해당하며, 바브엘만데브해협, 수에즈운하 및 대만해협의 교역 차질 기대가치(Expected Value of Trade Disrupted, EVTD)가 상대적으로 높은 것으로 나타남
- 다만 EVTD는 실제 경제적 손실이 아니라 교역의 위험 노출 정도를 나타내는 지표로, 대체항로가 짧고 비용 부담이 크지 않으면 높은 교역 노출에도 실제 경제적 손실은 상대적으로 제한될 수 있음
- 해당 연구는 실제 초크 포인트 차질에 따른 연간 경제적 손실은 우회운항비, 지연, 보험료 상승, 재고 부족 및 통항료 손실 등을 포함해 약 107억 달러로 추정됐으며, 우회에 따른 선박 감소와 컨테이너 운임 상승으로 약 34억 달러의 추가 비용이 발생하는 것으로 분석됨
- 특히 바브엘만데브해협, 수에즈운하 및 말라카해협에서 발생하는 손실이 전체 초크 포인트 관련 경제적 손실의 77%를 차지하는 것으로 나타남

주요 해상 초크 포인트별 교역 차질 기대가치(EVTD)



자료: Roland Berger(2026), p.9; Verschuur, Lumma & Hall(2025) 자료 인용

➤ 대체항로가 존재하더라도 추가 거리와 운송시간, 대체경로의 수용능력에 따라 실제 대체 기능에는 차이가 있는 것으로 분석됨

- Roland Berger는 말라카해협과 대한해협 등 주요 해상 초크 포인트에 대체항로가 존재하지만, 우회 시 추가 거리와 시간이 발생하고 대규모 물동량을 전환할 경우 대체항로의 수용능력에도 한계가 있다고 분석함
- 한편 Roland Berger는 태국이 말라카해협을 우회하기 위해 태국만과 안다만해를 연결하는 크라지협 랜드브리지를 개발하고 있으며, 멕시코의 테우안테펙 회랑도 태평양과 대서양을 연결해 파나마운하를 보완하는 복합운송 대안으로 제시되고 있다고 설명함

주요 해상 초크 포인트별 대체항로 및 우회 부담

해상 초크포인트	주요 대체항로	추가 거리	추가 시간	대체항로 한계
말라카해협	롬복·순다·마카사르해협	+500~2,000해리	+2~5일	롬복해협은 VLCC 통항이 가능하지만 수용능력이 말라카해협보다 크게 낮아 대규모 우회 시 병목 발생 가능
호르무즈해협	해상 대체항로 없음	-	-	육상 파이프라인으로 대체할 수 있는 물량은 해상운송량의 최대 약 20%
홍해 (바브엘만데브·수에즈운하)	희망봉	+7,000~10,000해리	+10~14일	대규모 우회 시 운송 및 병커링 등의 처리능력 제약 가능
파나마운하	케이프혼	+7,800해리	+14~21일	통항은 가능하지만 기상 위험이 있으며 관련 인프라가 매우 제한적
대한해협	쓰가루해협 또는 태평양	+800~1,500해리	+2~4일	쓰가루해협의 수용능력이 제한적이며 대규모 우회 시 병목 발생 가능

자료: Roland Berger(2026), pp.16~17을 바탕으로 저자 재작성

➤ 해상 초크 포인트의 운송 차질은 해상사고, 기후 및 지정학적 요인 등으로 발생할 수 있어 대체항로를 포함한 사전 대응체계의 중요성이 커지고 있음

- '21년 3월 컨테이너선 Ever Given호의 좌초로 수에즈운하가 6일간 차단되면서 430척 이상의 선박이 대기했으며, 하루 90억 달러가 넘는 교역이 지연된 것으로 분석됨
- 파나마운하는 '23년 중반부터 '24년 초까지 엘니뇨에 따른 가뭄으로 일일 통항 선박이 '23년 7월 36~38척에서 '24년 2월에는 18척까지 감소했으며, '24년 8월에야 처리능력이 정상 수준을 회복함

- 보고서는 사고, 기후 및 지정학적 요인을 주요 초크 포인트 위험요인으로 제시하며, 향후 공급망 대응에서는 특정 초크 포인트에서 차질이 발생할 가능성과 기업·산업별 노출 정도를 함께 점검해야 한다고 지적함

➤ 우리나라도 주요 해상 초크 포인트에 대한 공급망 노출도를 품목별로 파악하고, 대체항로의 실제 수용능력과 추가 운송 부담을 반영한 대응체계를 마련할 필요가 있음

- Roland Berger는 기업이 개별 제품 단위에서 원료 조달과 완제품 운송경로가 어떤 초크 포인트를 통과하는지 정량적으로 파악하고, 직접 공급업체뿐 아니라 2차 공급업체 등 공급망 상위 단계까지 노출도를 추적할 필요가 있다고 제안함

- 또한 공급망 차질이 발생한 이후 대체항로를 찾는 방식보다 선사와 사전에 협의해 대체항로의 선복을 확보하는 등 비상운송 능력을 사전에 마련할 필요가 있다고 제안함

- 우리나라도 말라카해협, 대한해협 등 주요 통항로별 수출입 품목의 의존도를 점검하고, 우회 시 추가 거리와 소요시간뿐 아니라 대체항로가 실제로 흡수할 수 있는 물동량까지 고려해 비상운송계획을 마련할 필요가 있음

- 특히 대체 공급선을 확보할 때 국가 단위의 공급처 다변화에 그치지 않고, 동일한 초크 포인트 차질에 동시에 영향을 받지 않는 서로 다른 운송경로를 활용할 수 있는 공급망 구조를 검토할 필요가 있음. 이는 Roland Berger가 제시한 ‘초크 포인트 노출도를 고려한 복수 공급선 확보’ 방향과도 부합함

『국제물류 정보포탈』
카카오톡 플러스 친구 서비스 안내KAKAO
채널 등록하기

1 카카오톡 검색창에
'국제물류정보포탈'을
검색합니다.



2 제일 오른쪽에 있는
'친구추가 아이콘'을
클릭합니다.

『2026 해외물류시장 투자설명회』 안내

2026 GLOBAL LOGISTICS MARKET INVESTMENT FORUM

2026 해외물류시장 투자설명회

2026.10.21(수) 14:00~16:30
웨스틴 조선 서울, 그랜드볼룸(1F)

PROGRAM

시간	발표 주제 및 발표자
14:00~14:05	개회사 및 축사
14:05~14:30	발표 01 북미 물류공급망 이슈 및 인프라 투자 전망 지경록 부장 FNS, Inc.
14:30~15:00	발표 02 북미 산업·공급망 재편에 따른 제조·물류기업의 기회와 대응전략 Duncan Wood, Fellow Wilson Center
15:00~15:10	휴식 시간
15:10~15:35	발표 03 미국 제조·물류 현장에서 바라본 물류서비스 수요와 개선 과제 이민수 팀장 한화솔루션 규설 부문
15:35~16:00	발표 04 글로벌 해운·물류기업의 미국 시장 진출 및 M&A 전략 김동환 센터장 한국해양수산개발원
16:00~16:20	질의 응답(Q&A) 및 정리

* 상기 프로그램 및 일정은 행사 운영 상황에 따라 일부 변경될 수 있음
※ 문의 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터 (051)797-4648

주최 |  해양수산부
주관 |  한국해양수산개발원
후원 |                                                           