

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

## 목 차

### ▶ 아시아 물류시장 동향

- 세계은행, '40년까지 카스피해 횡단 물동량 3.6배 증가 전망... 철도·항만 인프라 확충 추진

### ▶ 공지사항

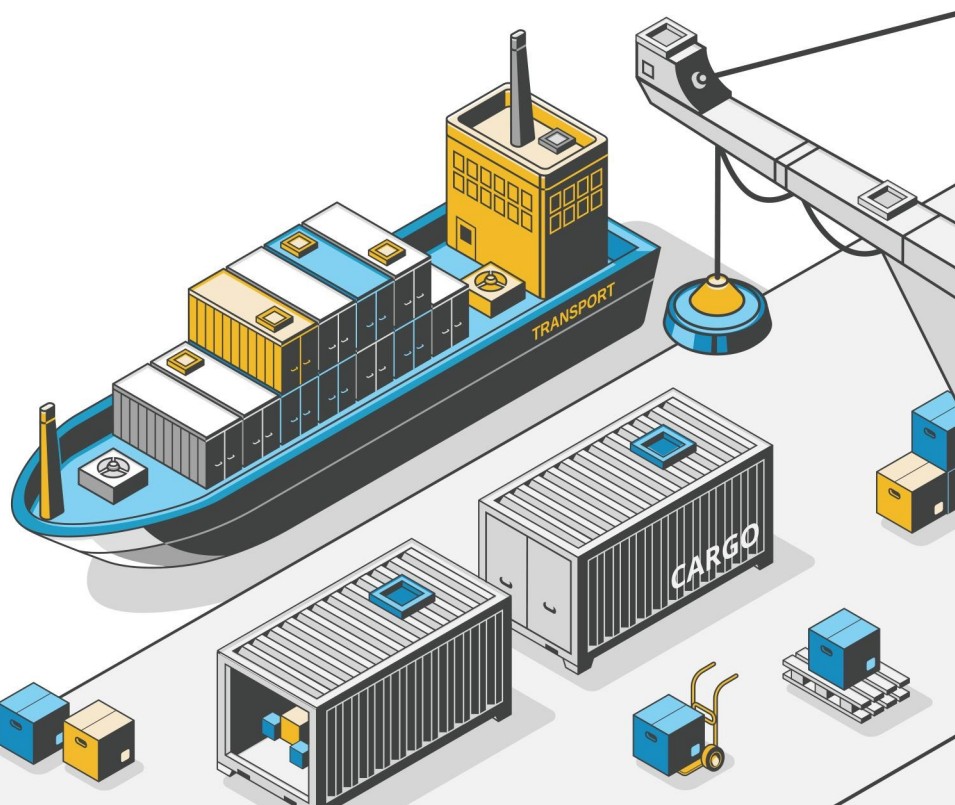
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

### ▶ 유럽 물류시장 동향

- 로테르담항, 수출입 '컨' 불균형·환적 화물 감소 이중고

### ▶ 미국 물류시장 동향

- 美 동부·걸프 연안 항만, 교역 다변화에 맞춰 터미널·철도 확충 추진

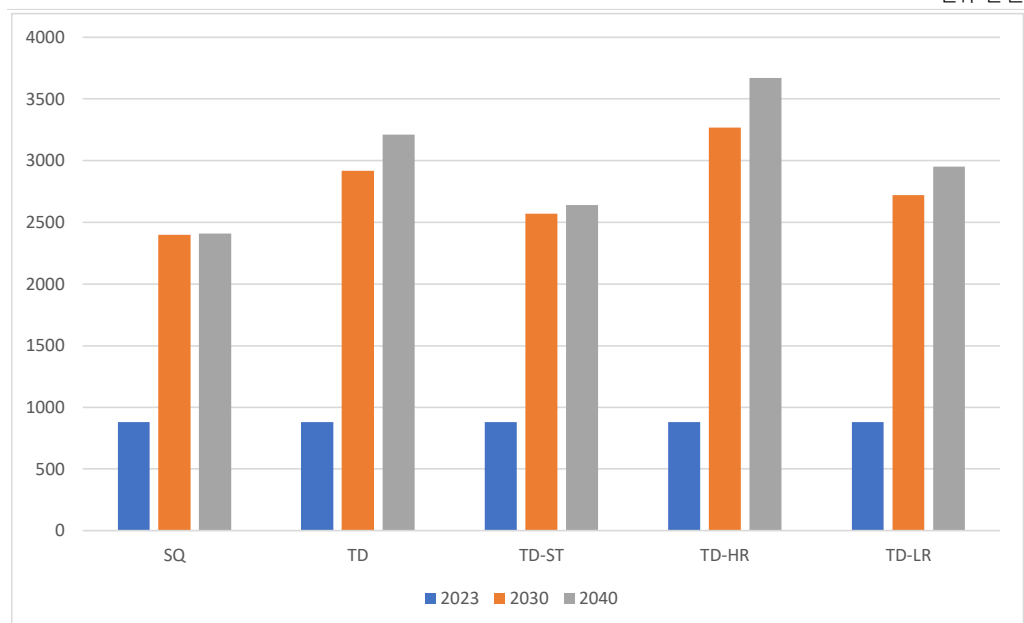


## 세계은행, '40년까지 카스피해 횡단 물동량 3.6배 증가 전망... 철도·항만 인프라 확충 추진

- ▶ 세계은행(World Bank)은 카스피해 횡단 운송회랑의 물동량이 인프라 확충에 따라 '23년 880만 톤에서 '40년 3,210만 톤으로 약 3.6배 증가할 것으로 전망함
- 세계은행은 '26년 발간한 「Integration: World-Class Trade Logistics Along the Trans-Caspian Transport Corridor」 보고서에서 카스피해 횡단 운송회랑(Trans-Caspian Transport Corridor, TCTC)의 물동량과 운송 경쟁력, 인프라 투자 필요성 등을 분석함
- 카스피해 횡단 운송회랑은 동아시아와 중앙아시아, 남캅카스, 튀르키예 및 유럽을 연결하는 복합운송망으로, 철도·도로와 카스피해·흑해 해상운송을 결합한 운송경로임
- 세계은행은 철도·항만 인프라 확충과 운송장비 공급 확대를 반영한 인프라 개발(TD, TCTC development) 시나리오에서 카스피해 횡단 구간의 물동량이 '30년 2,920만 톤, '40년 3,210만 톤에 이를 것으로 전망함
- 반면, 기존 시설 유지와 이미 확정된 사업만 반영한 현상유지(SQ, status quo) 시나리오에서는 '30년 2,300만 톤, '40년 2,410만 톤에 그쳐, '40년 기준 인프라 개발 시나리오보다 약 800만 톤 적을 것으로 분석함

### 카스피해 횡단 구간 물동량 전망('23~'40년)

단위: 만 톤



주: SQ는 현상유지, TD는 TCTC 개발, TD-ST는 거시경제 충격, TD-HR은 해상운임 상승, TD-LR은 해상운임 하락을 반영한 시나리오를 의미함. '23년은 기준 연도 모형 추정치이며, '30년과 '40년은 시나리오별 전망치임

자료: World Bank(2026), Integration: World-Class Trade Logistics Along the Trans-Caspian Transport Corridor, Figure 3.1, p.44를 바탕으로 저자 재작성

➤ 카스피해 횡단 운송회랑의 인프라 개발에 따라 비석유 화물의 운송 규모가 확대되면서 기존 벌크화물 중심의 운송구조에도 변화가 나타날 전망이다

- 세계은행은 카스피해 횡단 구간의 비석유 물동량이 '23년 350만 톤에서 현상유지 시나리오에서는 '40년 830만 톤, 인프라 개발 시나리오에서는 1,560만 톤으로 증가할 것으로 전망함
- '23년 기준 카스피해 횡단 구간 물동량의 90% 이상은 원유·석유제품, 곡물, 건설자재 및 비료 등 벌크·비컨테이너 화물이 차지했으며, 해당 화물의 운송은 주로 인프라 처리능력과 직접 운송비에 영향을 받는 것으로 분석됨
- 반면, 컨테이너를 이용하는 고부가가치·시간민감 화물은 운송시간과 정시성, 국경 통과 및 운송수단 간 연계 효율성에 더 민감한 특성을 보임
- 이에 따라 세계은행은 카스피해 횡단 운송회랑이 컨테이너 화물시장에서 경쟁력을 확보하기 위해서는 인프라 확충과 함께 운송시간 단축, 정시성 개선 및 국가 간 운영협력이 필요하다고 강조함

➤ 카스피해 횡단 운송회랑의 주요 병목구간을 해소하기 위해 약 251억 달러 규모의 핵심 철도·항만 인프라 투자가 추진되고 있음

- 세계은행은 회랑의 주요 병목구간을 해소하기 위해 16개 핵심 인프라 사업에 총 250억 5,200만 달러의 투자가 필요하며, 이 중 약 225억 달러가 철도 인프라에 해당한다고 분석함
- 주요 철도사업에는 이스탄불 해협 철도 연결사업(82억 달러), 우즈베키스탄~키르기스스탄~중국 철도 건설(47억 달러), 아제르바이잔~아르메니아~튀르키예 철도 연결사업(27억 달러) 등이 포함됨
- 항만 분야에서는 조지아 아나클리아항 건설(12억 달러), 아제르바이잔 바쿠항 확장(5억 달러), 카자흐스탄 악타우항 확장(3억 1,000만 달러), 투르크메니스탄 투르크멘바시항 개선(2억 8,500만 달러) 등이 주요 투자사업으로 제시됨
- 세계은행은 16개 핵심 인프라 사업 중 12개 사업이 추진 중이거나 착수를 앞두고 있으며, 해당 사업의 추정 투자비가 전체 투자 규모의 약 85%를 차지한다고 밝힘

## 카스피해 횡단 운송회랑 주요 철도·항만 인프라 투자사업



Investment list (in order of estimated size, \$)

Ongoing?

|                                                                                       |                                              |
|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| 1. Overland rail crossing of the Istanbul Strait (Bosphorus) (8.2B)                   | Yes                                          |
| 2. Uzbekistan to Kyrgyz Republic to China railway line (4.7B)                         | Yes                                          |
| 3. Railway link between Azerbaijan and Türkiye via southern Armenia (2.7B)            | Not yet in all three participating countries |
| 4. Divriği to Kars to Georgia border railway line rehabilitation and expansion (1.6B) | Yes                                          |
| 5. Moyinty to Kyrgyz railway line (1.4B)                                              | Yes                                          |
| 6. Bakhty to Ayagoz railway line and BCP (1.2B)                                       | Yes                                          |
| 7. Anaklia Port construction (1.2B)                                                   | Yes                                          |
| 8. Halkali to Kapikule railway line (1B)                                              | Yes                                          |
| 9. Targeted Tashkent to Turkmenbashi railway line rehabilitation (625M)               | Not yet                                      |
| 10. Darbaza to Maktaaral railway line (550M)                                          | Yes                                          |
| 11. Baku Port expansion (500M)                                                        | Yes                                          |
| 12. Almaty Bypass railway line (315M)                                                 | Yes                                          |
| 13. Aktau Port expansion (310M)                                                       | Yes                                          |
| 14. Port of Turkmenbashi improvements (285M)                                          | Not yet                                      |
| 15. Poti Port in situ capacity addition (250M)                                        | Not yet                                      |
| 16. Altynkol to Zhetigen railway line (212M)                                          | Yes                                          |

주: World Bank가 제시한 16개 우선 투자사업을 표시했으며, 투자금액은 보고서의 추정치를 기준으로 함

자료: World Bank(2026), Integration: World-Class Trade Logistics Along the Trans-Caspian Transport Corridor, Map 0.2, p.xxxii

➤ 카스피해와 흑해 주요 항만에서는 컨테이너 물동량이 증가하면서 시설 이용률 상승과 항만 처리능력 확충 필요성이 나타나고 있음

- 카자흐스탄 악타우항의 컨테이너 처리량은 '23년 22,782TEU에서 '25년 65,000TEU로 약 2.9배 증가했으며, '25년 컨테이너 처리능력 이용률은 93%를 기록함
- 아제르바이잔 바쿠항은 '25년 기존 시설의 운영 효율화 등을 통해 컨테이너 처리능력을 연간 100,000 TEU에서 150,000 TEU로 확대했으나, 같은 해 10만 7,000TEU를 처리해 시설 이용률이 약 71% 수준임
- 조지아 포티항은 '25년 636,466TEU를 처리했으며, 컨테이너 시설 이용률은 약 98%를 기록해 컨테이너 처리시설의 혼잡 위험이 높은 것으로 분석됨

- 세계은행은 카스피해의 수위 하락과 항로 수심 제약, 적합한 선박의 부족 및 철도·해상운송 일정 간 연계 부족이 항만의 실질적인 처리능력과 운송서비스 신뢰성을 제한한다고 평가함

➤ 우리나라도 카스피해 횡단 운송회랑의 물동량 증가 전망과 철도·항만 인프라 확충에 따른 중앙아시아 물류시장 변화를 지속적으로 점검할 필요가 있음

- 세계은행은 카스피해 횡단 운송회랑의 물동량 증가에 대응하기 위해 주요 철도·항만의 처리능력을 확충하고, 운송수단 간 연계성을 개선해야 한다고 분석함
- 이에 따라 우리나라도 중앙아시아 물류시장의 인프라 개발 동향을 파악할 때 주요 항만의 컨테이너 처리능력과 철도·해상운송 연계 여건 등을 종합적으로 검토할 필요가 있음
- 또한 주요 철도·항만 인프라 투자사업의 추진 상황과 실제 물동량 변화를 지속적으로 살펴 보고, 국내 물류기업의 관련 물류서비스 시장 진출 여건을 검토할 필요가 있음

## 로테르담항, 수출입 '컨' 불균형·환적 화물 감소 이중고

### ● 네덜란드의 로테르담항이 수출입 '컨' 물동량 불균형과 환적 '컨' 물동량 감소 문제에 직면

- 로테르담항은 유럽행 수출입 및 환적 '컨' 화물 처리를 담당하는 유럽의 주요 관문항으로 '26년 3월 기준 47개의 원양 정기선 네트워크를 확보하고 있음
- 또한 라인강을 통한 내륙수운의 연계 거점으로 유럽 내륙에 위치한 산업지역의 화물 운송을 지원하는 복합물류 거점 기능을 수행하는 전략적 입지를 갖추고 있음
- 로테르담항의 수출입 '컨' 물동량은 '23년 9,545천 TEU, '24년 10,780천 TEU, '25년 11,688천 TEU로 증가세를 나타냈으며 '26년 기준 3분기까지 8,601천 TEU를 처리했음
- 환적 '컨' 물동량의 경우 '21년 5,661천 TEU에서 '22년 5,783천 TEU로 소폭 증가했으나 '25년까지 지속적으로 감소해 '26년 들어 3분기까지 2,150천 TEU를 처리했음
- 로테르담항의 수출입 '컨' 물동량 증가 추세에도 불구하고 유럽 제조업의 경기 악화에 따른 수출입 불균형 문제와 장기적인 화물 처리능력 제약에 따른 환적 '컨'이 타 항만으로 이전되고 있음

로테르담항의 '컨' 물동량 변화 추이('21년~'26년 3분기)

단위: 천 TEU



자료: 로테르담 항만공사 및 Drewry 자료 기반 저자 재작성(검색일: 2026.10.21.)

### ● 유럽의 수출입 불균형은 로테르담항의 '컨' 터미널 처리능력 저하 문제를 야기해 타 항만으로의 환적 '컨' 물동량 이전을 야기

- '25년 로테르담항의 아시아발 적 '컨' 수입 물동량은 전년 대비 9.3% 증가한 반면, 유럽발 아시아행 적 '컨' 수출 물동량이 4% 감소해 항만 내 공 '컨' 장치 수요가 확대됨
- 원양 정기선 항로를 운항하는 컨테이너선의 기항이 집중되어 피더 컨테이너선의 평균 입항 대기시간이 '24년 8.95시간에서 '25년 12.93시간으로 증가함
- 또한 환적 '컨' 운송에 투입되는 피더선의 기항 횟수가 '23년 2,412회, '24년 2,049회, '25년 1,838회로 감소했음

- 피더 컨테이너선의 평균 입항 대기시간 증가와 입항 횟수 감소에 따라 로테르담항의 '컨' 환적 운송체계 연결성이 약화됨

➤ **글로벌 선사들의 운항 정시성 개선을 위한 정기선 기항지 재편이 로테르담항의 환적 '컨' 물동량 감소에 영향**

- 특히 '25년 1분기부터 '26년 3분기까지 로테르담항의 환적 '컨' 물동량 감소는 글로벌 선사의 운항 정시성 개선과 항만 혼잡에 따른 운영 효율성 제고를 위한 정기 항로 네트워크의 영향을 받음
- OCEAN Alliance는 '25년 3월 아시아와 북유럽 간 정기선 운송서비스의 기항지에서 기존의 로테르담항을 제외하고 영국의 사우샘프턴항으로 재편함
- 또한 동일 시점에 MSC 및 CMA CGM社は 유럽과 호주 간 Australia Express 및 NEMO 정기선 운송서비스 중 로테르담항의 기항을 일시적으로 중단하고 일부 '컨' 화물을 앤트워프항에서 처리함
- Hapag-Lloyd社は '25년 6월 카리브해 지역과 북유럽 간 CES 정기선 운송서비스에서 로테르담항의 기항을 중단하고 해당 '컨' 물동량을 앤트워프항에서 처리하도록 기항지를 재편함
- MSC社は '25년 10월 정기항로의 운항 정시성을 개선하기 위해 아시아-유럽 정기선 항로의 Swan 운송서비스의 기항지를 로테르담항에서 앤트워프항과 펠릭스토항으로 재편함

➤ **유럽의 '컨' 항만 경쟁력은 공 '컨' 처리 및 야드 운영 효율화, 선박의 입항 대기 시간 단축 역량이 좌우**

- 로테르담항은 야드 내 공 '컨' 보관 및 재배치 최적화와 야드 회전율 개선을 통해 야드 운영을 효율화하기 위한 방안을 모색 중임
- 즉 항만의 '공' 컨 처리 효율성이 부가적인 물류비용을 절감하고 공급망의 비용 경쟁력을 결정하는 주요 요인으로 부각될 수 있음
- 로테르담항을 포함한 유럽 주요 '컨' 항만의 경쟁력은 정시성 강화를 위한 글로벌 선사의 기항지 재편 전략에 따른 기항 횟수 및 물동량, 선박의 입항 대기 시간 감소, 항만의 화물 처리 효율성에 좌우될 수 있음

참고자료: [www.porttechnology.org](http://www.porttechnology.org), [www.portofrotterdam.com/en](http://www.portofrotterdam.com/en), [www.drewry.co.uk](http://www.drewry.co.uk) (검색일: 2026.10.21.)

## 美 동부·걸프 연안 항만, 교역 다변화에 맞춰 터미널·철도 확충 추진

### 美 동부·걸프 연안 항만, 중국 외 교역 확대와 장기 물동량 증가에 대비해 2030년대까지 대규모 처리능력 확충 추진

- 美 동부·걸프 연안 항만들은 동남아·인도 등과의 교역 확대에 대응하고 향후 항만 혼잡을 예방하기 위해 신규 터미널 개발과 기존 시설 확장을 추진하고 있음
- 동부 연안에서는 서배너 제3 '컨' 터미널의 인허가 승인과 볼티모어·델라웨어주 월밍턴 신규 터미널 착공이 이루어져, 3개 사업의 개발이 완료되면 연간 약 680만 TEU의 처리능력이 추가될 전망이다
- 여기에 서배너 기존 터미널과 버지니아항 확장으로 약 340만 TEU, 필라델피아항 확장으로 약 100만 TEU가 추가되면, 동안 사업의 처리능력 증가분은 연간 약 1,120만 TEU에 달함
- 걸프 연안에서도 뉴올리언스·휴스턴·코퍼스크리스티의 신규 터미널과 모빌항 추가 선석 개발이 추진되고 있으며, 계획대로 완료되면 2030년대까지 연간 약 700만 TEU의 처리능력이 추가될 수 있음

### 美 동부 걸프 연안 주요 항만 확장 계획



주: 항만별 대표 위치를 표시한 개략도이며, 처리능력 증가분은 계획 사업의 최종 개발 완료 기준으로 사업별 추진 단계와 가동 시점은 상이함  
 자료: JOC 기사 및 각 항만 기관의 공개 사진을 바탕으로 KMI 작성 (검색일: 2026.10.22.)

### 美 동남아·인도 교역 확대와 수에즈 운하 이용 회복 전망이 항로 경쟁력 개선 기대를 높이며 항만 확장 수요 뒷받침

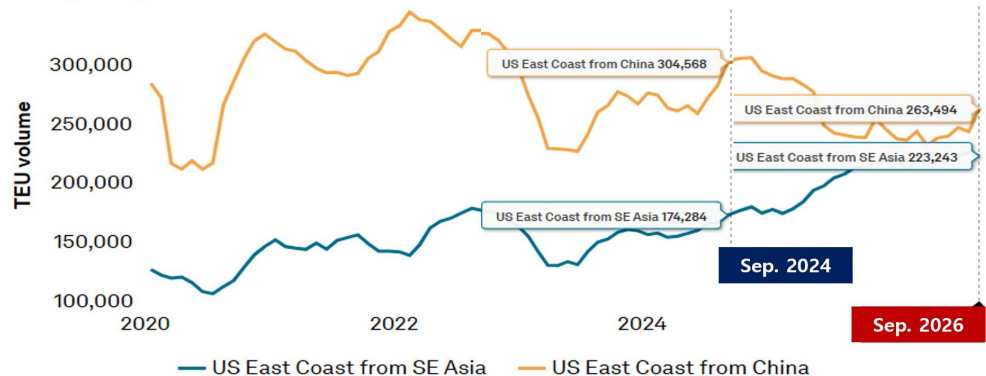
- 글로벌 인프라 자문기업 Moffat & Nichol은 향후 美 '컨' 물동량이 연평균 약 2.5~3% 증가할 수 있으며, 동안은 약 2~3% 성장률을 보일 것으로 전망함

- 특히 중국 외 생산 거점과의 교역 확대도 항만 개발의 배경으로 작용하는데 PIERS 자료에 따르면 동남아발 美 동부 연안 수입 '컨' 물동량은 최근 2년간 약 28% 증가함
- 이에 ZIM은 베트남·태국발 수입 증가에 대응해 최대 1만 5천 TEU급 대형선을 중국 항로에서 동남아 항로로 재배치하고 있다고 설명함
- 선사들은 수에즈 운하 이용이 확대될 경우 동남아·인도와 美 동부 연안을 연결하는 항로의 운송 시간 경쟁력이 회복돼, 해당 지역 항만의 성장 여건이 개선될 것으로 예상함

#### 동남아·중국발 美 동부 연안 수입 '컨' 물동량 추이

##### SE Asia imports to USEC up 28% over past two years

Total monthly TEU imports to US East Coast from Southeast Asia and China on four-month moving average.



주: 동남아발 물동량은 '24년 9월 약 17만 4천 TEU에서 '26년 9월 약 22만 3천 TEU로 약 28% 증가한 반면, 중국발 물동량은 같은 기간 약 30만 5천 TEU에서 약 26만 3천 TEU로 약 14% 감소함  
자료: PIERS, S&P Global. (검색일: 2026.10.22.)

#### ▶ 장기 물동량 증가와 대형 항만의 부지 부족에 대응해 외곽 신규 터미널 개발과 기존 시설의 공간 활용 효율 개선 병행

- 최근 美 항만은 물동량 급증에도 트럭·철도·창고가 원활하게 운영되면서 대체로 혼잡이 제한적인 상황이나, 선사들은 향후 물동량 증가에 대응할 항만 부지 부족을 우려하고 있음
- 이에 일부 신규 터미널은 대도시 밀집 지역에서 벗어난 입지에 조성되고 있으며, 항만 부지 확보와 함께 주변 도로 혼잡에 따른 처리능력 제약을 줄이는 방향으로 개발되고 있음
- 반면 기존 항만에서는 장비 고도화를 통해 동일한 부지에서 처리할 수 있는 물량을 늘리고 있는데, 뉴욕·뉴저지항의 일부 터미널은 '컨' 적재 높이를 기존 3~4단에서 최대 6단으로 높일 수 있는 장비를 도입하고 있음
- 글로벌 터미널 운영사 관계자에 따르면 뉴욕·뉴저지항의 현재 처리능력을 연간 약 1천만 TEU로 추정하며, 장비 교체와 공간 활용 최적화로 약 150만 TEU를 추가 확보할 수 있을 것으로 평가함

● 동부·걸프 연안 항만은 터미널 확장과 철도시설 확충으로 신속한 화물 반출과 중서부 연결을 강화해 서안 항만 대비 배후시장 경쟁력 제고 전망

- 동부·걸프 연안 항만들은 터미널 내 처리능력 확대에 그치지 않고 철도 복합운송 능력도 높여 화물을 신속하게 반출하고, 현재 서부 연안 항만이 주로 담당하는 내륙시장으로 서비스 범위를 확대하고 있음
- 볼티모어항은 '27년 이단적재 철도 복합운송 서비스 제공을 목표로 준비하고 있으며, 모빌 항은 철도 야드 확장을 마무리 중이며, 뉴욕·뉴저지항과 버지니아항도 철도 선로 확충과 '컨' 적재·환적 능력 확대를 추진하고 있음
- 한편, 동부·걸프 연안 항만들은 현재 추진 중인 Union Pacific(UP)과 Norfolk Southern(NS) 합병으로 인해 서안발 화물 유입이 늘어날 가능성을 우려하고 있으나, 양사는 철도망 연결 강화가 동·서부 항만 모두에 기회를 제공할 것이라고 설명함
- 이에 향후 항만 간 경쟁은 해상 항로와 터미널 처리능력뿐 아니라 철도 반출 속도와 중서부 연결성까지 확대될 전망이며, 물류기업은 신규 터미널의 단계별 개장 일정과 내륙 운송망 확충을 함께 점검할 필요가 있음

『국제물류 정보포탈』  
카카오톡 플러스 친구 서비스 안내KAKAO  
채널 등록하기

**1** 카카오톡 검색창에  
'국제물류정보포탈'을  
검색합니다.



**2** 제일 오른쪽에 있는  
'친구추가 아이콘'을  
클릭합니다.