

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

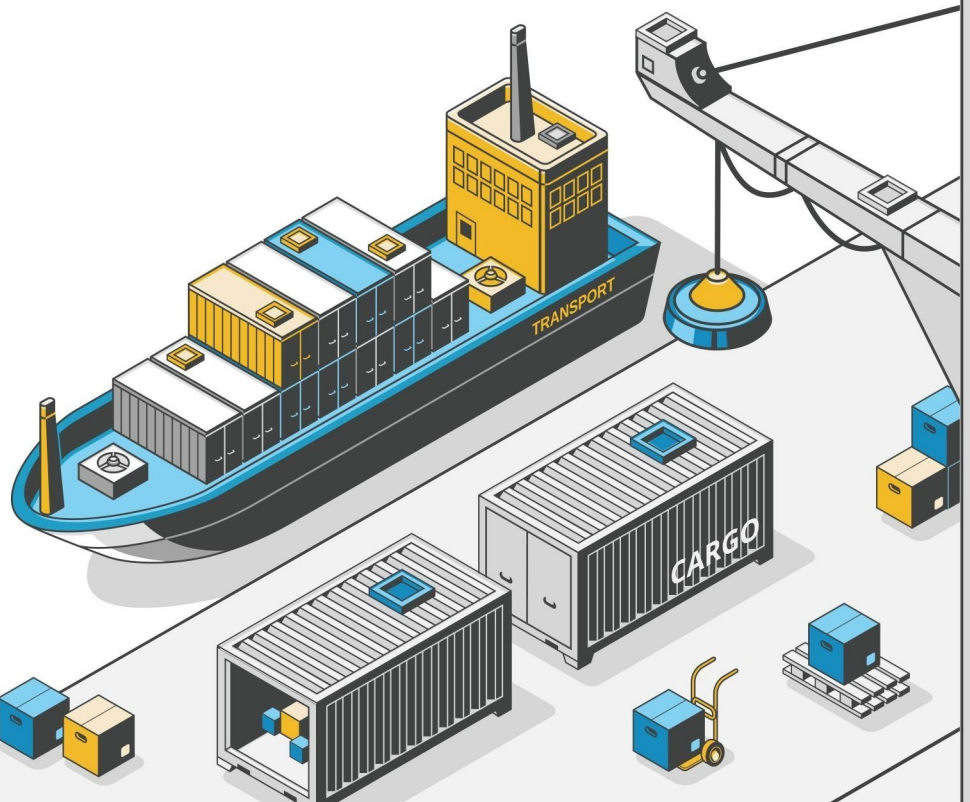
- 싱가포르, 글로벌 최상위 허브 향만 지위 유지...
연결성은 '복잡성 한계'에 직면
- 하이퐁 동부 개발 본격화 ... 북부 물류 거점화 전략
가시화

▶ 공지사항

- 「국제물류 정보포탈」 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 유럽 물류시장 동향

- 폴란드, 그단스크항 중심 내륙 철도 연계망
강화...중·동부 유럽 철도 접근성 확장



싱가포르, 글로벌 최상위 허브 항만 지위 유지...연결성은 '복잡성 한계'에 직면

- ▶ 싱가포르항은 상하이와 함께 세계 최대 컨테이너 항만 지위 유지

 - SIPG(Shanghai International Port Group)에 따르면, 상하이는 '25년 컨테이너 처리량 5,506만 TEU를 기록하며 세계 1위 항만 자리를 유지했으며, 이는 '24년(5,160만 TEU) 대비 6.9% 증가한 수치임
 - PSA가 발표한 자료에 따르면, 싱가포르항은 '25년 전년 대비 8% 증가한 4,450만 TEU를 처리해 세계 2위를 기록했으며, 싱가포르 외 해외 터미널에서도 6,040만 TEU를 처리했다고 밝힘

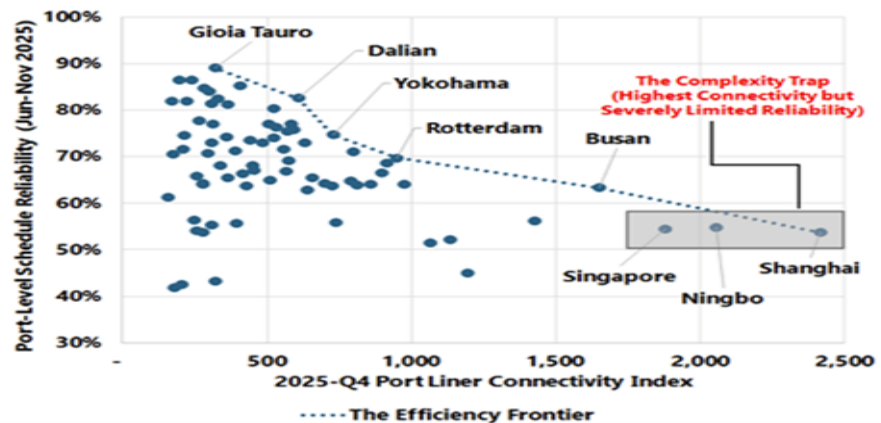
- ▶ 싱가포르항은 글로벌 항로 연결성 측면에서 여전히 최상위 허브로 평가

 - 상하이, 싱가포르, 닝보는 UNCTAD의 항만연결성지수(PLSCI, port liner shipping connectivity index)에서 가장 높은 점수를 기록함
 - 이는 글로벌 선사 네트워크 접근성과 환적 선택지가 가장 풍부한 항만임을 의미함
 - 글로벌 네트워크 중심 항만으로서 싱가포르의 전략적 위상이 여전히 견고함을 확인할 수 있음

- ▶ Sea-Intelligence는 연결성이 과도하게 집중될 경우 구조적 지연이 발생하는 '복잡성 한계(Complexity ceiling)'가 나타날 수 있다고 분석

 - Sea-Intelligence에 따르면, 상하이, 싱가포르, 닝보의 항만 정시 도착률은 60%를 하회하고 있으며, 이는 항로 집중과 환적 연결 증가로 인해 일정 지연이 구조적으로 발생하기 때문임
 - Alan Murphy Sea-Intelligence 최고경영자는 "상하이, 싱가포르, 닝보와 같은 '메가 허브' 항만은 신뢰성의 한계에 도달했다"며, "지리적으로 서로 다른 위치에 있음에도 불구하고, 이들 항만은 50%대 신뢰도 범위에 밀집돼 있다"고 밝힘

글로벌 항만 연결성과 정시성 간 관계



자료: <https://theloadstar.com/>(검색일: 2026.01.28.)

- > 싱가포르항의 낮은 정시성에는 항만 운영상의 구조적 요인도 작용
 - 싱가포르 항만 터미널 상당수는 선사와의 합작 형태로 운영되고 있음
 - 이에 따라 특정 항차가 지연될 경우, 선사가 다음 항차를 대기시키는 방식으로 일정 조정을 선택하는 사례가 발생함
 - 이에 따라 개별 터미널이나 서비스의 전체 신뢰도가 낮아지는 결과가 나타남

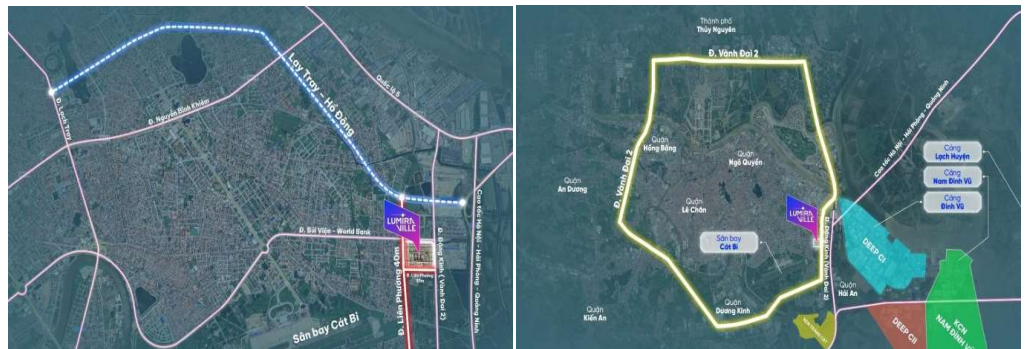
- > 연결성과 신뢰성 간의 균형이 향후 싱가포르항의 핵심 과제로 부상
 - 높은 연결성은 화주에게 다양한 선택지를 제공하지만, 일정상의 신뢰성 저하는 물류 계획 수립에 부담으로 작용함
 - Sea-Intelligence는 싱가포르와 같은 초대형 허브 항만이 운영 효율성과 네트워크 복잡성 간 균형점을 모색해야 하는 단계에 진입했다고 평가함
 - 이에 따라 싱가포르항의 허브 전략은 양적 확대 중심에서 질적 안정성을 중시하는 방향으로 전환될 필요성이 제기되고 있음
 - 이러한 글로벌 초대형 허브의 구조적 한계는, 동북아 주요 항만을 포함한 중대형 허브 항만이 '연결성 확대'와 '운영 안정성'이라는 과제를 차별화 전략으로 어떻게 활용할 수 있을지 재검토할 필요가 있음을 시사함

참고자료: <https://theloadstar.com/> (검색일: 2026.01.28.)

하이퐁 동부 개발 본격화 ... 북부 물류 거점화 전략 가시화

- ▶ '26년 들어 베트남 하이퐁시 동부지역 개발 본격화 및 물류 기능 중심 개발 구조로 전환 가시화
 - 하이퐁 동부 개발은 '21~'30년 GRDP 연평균 13~14% 성장을 목표로 하는 베트남 국가 장기 전략임
 - 기존 하이퐁 서부 도심·항만 지역은 과밀화 및 인프라 포화로 인해 추가 확장이 어려운 단계에 도달함
 - 이에 따라 상대적으로 미개발 상태였던 동부 지역이 새로운 성장 축으로 공식 선택됨
 - 동부 지역은 캣비 공항, 락후옌(Lạch Huyện) 심수항, 중국 라오카이 국경 연결 철도망과 인접해 항만-항공-철도 복합물류 거점으로 전환 가능한 입지 조건을 보유함
 - 특히 락후옌 심수항 확장을 통해 대형 선박의 직기항이 가능해지면서, 하이퐁은 북부 베트남 보조항만에서 글로벌 직결항으로 격상되는 전환점에 진입함
 - 실제로 베트남 정부의 동부 경제회랑(하노이-하이퐁-꽝닌) 전략과 자유무역지역(FTZ) 시범 정책이 결합되면서 동부 지역은 항만·산업·도시 기능이 동시에 집적되는 구조로 전환되고 있음
 - 이에 하이퐁의 물류 중심축은 기존 서부 항만에서 동부 심수항·FTZ 지역으로 단계적으로 이동하는 구조적 전환기에 진입한 것으로 판단됨

베트남 동부 락후옌 심수항 중심 복합물류 거점 개발 지도



자료: <https://vnexpress.net> (검색일: 2026.1.26.)

- ▶ '26년 1단계 인프라 착공 개시, 향후 항만·FTZ·철도 프로젝트 순차적으로 추진
 - 이러한 전략적 전환을 기반으로, '25년 10월 16일 FTZ 설립 승인 이후 1단계 구역인 딘 부 깃하이(Đình Vũ-Cát Hải)은 '26년부터 인프라 구축 및 시범 운영 준비 단계에 진입함
 - 동시에 '25년 12월 하이퐁-하노이-라오카이-윈난 철도 기공식을 완료했으며, 현재 측량 절차가 진행 중으로 '26년 상반기부터 본격 공사 착수가 예정됨

- 더불어 48개 우선 프로젝트 중 16개가 교통 인프라 사업으로 구성되어 공항 확장, 고속도로, 벨트웨이 공사가 동시에 추진되고 있음
- 이러한 인프라 동시 추진은 동부 지역 물류 기능 전환을 위한 물리적 기반이 본격적으로 구축되고 있음을 의미함
- 이에 따라 '27년까지 항만·도로·철도 인프라의 약 70% 완공, '30년까지 전체 프로젝트 완료를 목표로 설정함
- 아울러 딘 부 깻하이(Đình Vũ-Cát Hải) 등 핵심 경제구역 내 산업단지 10개 이상 중 다수가 '26년까지 세부 구획 계획을 수립 완료할 예정임

➤ **본 개발을 바탕으로 심수항 확장, 복합운송 회랑 구축 등을 통해 하이퐁이 북부 베트남의 주력 수출항만 역할 수행 가능성 확대**

- 현재 락후옌 심수항은 Hateco와 APM Terminals가 운영 중인 2개 선석을 중심으로 가동 중임
- 여기에 더해 '27년 추가 선석 준공이 예정되어 있어 처리능력 확대와 글로벌 항로 내 직결 기능 강화가 동시에 예상됨
- 이처럼 항만 확장과 인프라 착공이 병행되면서, 동부 지역은 계획 단계에서 실물 투자·운영 준비 단계로 전환됨
- 그 흐름 속에서 '26년부터 하이퐁 동부 FTZ 및 산업단지 프로젝트가 FDI 유치의 주요 동력으로 작용하고 있으며, 싱가포르 Mapletree 등 글로벌 투자자의 참여도 확대 중임
- 종합적으로, 이는 하이퐁 동부 개발이 단순 인프라 구축 단계를 넘어 글로벌 물류·부동산·산업 자본이 실제로 정착하는 국면에 진입했음을 의미함

참고자료: <https://vnexpress.net>, <https://www.vietnam.vn>, <https://vneconomy.vn>
(검색일: 2026.1.26.)

폴란드, 그단스크항 중심 내륙 철도 연계망 강화...중·동부 유럽 철도 접근성 확장

- ▶ 폴란드 정부는 그단스크 항만 인입 철도와 내수 산업 철도 연계망 현대화를 통해 제조·물류 산업 역량을 강화하기 위한 장기 정책을 추진

 - '25년 기준, 폴란드 제조 수출의 외국인 직접투자(Foreign Direct Investment, FDI) 비중은 65%로 제조 관련 수출입은 주로 컨테이너화되어 수행되고 있음
 - 폴란드 그단스크항의 T3 터미널이 '25년 6월에 개장함에 따라 '25년 3분기까지 200만 TEU 이상의 물동량을 처리했고, 이는 전년 동기 대비 21.7% 상승한 규모임
 - 그단스크항의 급격한 물동량 증가로 배후 연계망의 병목현상이 유발되어 폴란드 인프라부와 그단스크 항만공사는 연결유럽기금(Connecting Europe Facility, EU CEF)의 지원을 투입해 철도 배후 연계망을 효율적으로 운영하기 위한 운영 방안과 확장사업을 구상하고 있음

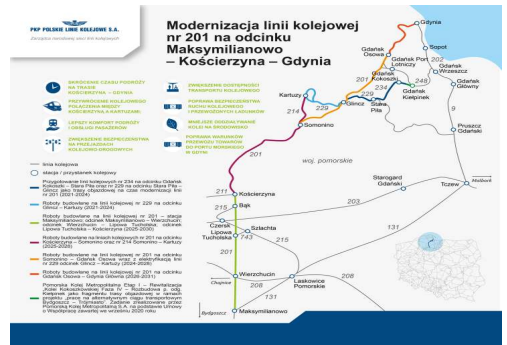
- ▶ 확장사업의 경우, 항만 및 배후 물류지역뿐만 아니라 국가 단위 철도 연계망 구축을 목적으로 고안

 - 그단스크 항만의 철도 접근성에 대한 투자가 '34년까지 단계적으로 수행될 예정이며, 포메라니아, 쿠 우이시치우, 씨티파크 그단스크 등의 항만배후지 연계 개발이 고려되고 있음
 - 특히, 그단스크 항만의 북부 외항인 발틱 허브 컨테이너 터미널과 스트기(Stogi) 섬의 산업·물류 단지의 연결성을 개선하기 위해 축선, 추가 선로, 교량, 터널 건설에 대한 사전 검토가 진행 중임
 - 이에 대해, 그단스크 항만공사는 교량과 터널 증설을 통한 단일 교량의 병목을 완화해 접근성을 안정화하는 방향을 제시함
 - 타당성 검토 결과에 따른 설계 착수가 '28년 진행될 예정으로 기존 노선 정비, 신설 구간 확장을 위한 사업 착공 기반이 마련될 계획임
 - 추가적으로, 철도 연계망 투자는 장기적으로 중부 및 동부 유럽으로 확장해 노선을 연결하기 위한 전략적 방향성을 갖고 있음

- ▶ 또한, 내륙운송 기능 강화 관점에서 4축의 본선 체계를 중심으로 간선을 확장해 그단스크 항만의 경쟁력을 강화하기 위한 세부 사업을 추진

 - 프루슈치 그단스키와 북부항을 연결하는 226번 철도 노선이 철도 연계의 주요 기능을 담당하고 있으나 그단스크 항만을 향하는 화물을 분리해 운송하기 위해 프슈츠키-프루슈치 그단스키 선로 구간에 4번째 선로를 건설하기 위한 계획을 수립함
 - 그디니아 항만 역량을 강화하기 위해 비드고슈차-트라이시티를 연결하는 201번 철도 노선과 글린츠와 카르투지를 연결하는 229번 철도 노선 현대화 공사를 '28년 중 완공 예정임
 - 그단스크 오소바-그디니아 글로프나 노선 구간과 코스시에르지나-막시밀리아노보 노선 구간의 현대화 공사는 '30년 중 완공 예정임
 - 철도 배후 연계망과 연계된 확장사업 발굴과 시행에 따라 해당 프로젝트는 '34년까지 수행될 수 있음

그단스크 항만 현황과 배후 철도 연계망 계획도



자료: <https://www.portgdansk.pl/en>, <https://multimedia.plk-sa.pl/> (검색일: 2026.01.27)

- ▶ 폴란드 정부의 그단스크 항만 중심의 철도 연계망 현대화 사업을 통해 중부 및 동부 유럽 등의 배후 물류시장 접근성 향상 기대
 - 그단스크 항만 전용 철도 노선 운영에 따른 고품질 철도 화물 운송 서비스를 저비용으로 이용할 수 있을 것으로 기대됨
 - 체코, 슬로바키아, 헝가리 등의 주변 국가 간 철도 연결성 확장으로 내륙 허브와 연계된 신규 철도 운송 서비스 개발이 가능할 것임
 - 철도 시스템이 고도화됨에 따라 IoT와 관련된 물류 모니터링 기술 시장에 대한 접근이 가능함
 - 또한, 국가 간 철도 시스템 연계 부분은 사이버 보안 부분이 중요한 요소이기에 물류보안 IT 기업들의 시장 개척이 가능할 것으로 판단됨

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내

국제물류정보포탈

Ch

카카오톡 플러스친구

다양한 정보와 소식을 놓치고 싶지 않다면?
'국제물류정보포탈'을 추가하고 편리하게 받아보세요!

KAKAO 채널 등록하기



1 카카오톡 검색창에 '국제물류정보포탈'을 검색합니다.



2 제일 오른쪽에 있는 '친구추가 아이콘'을 클릭합니다.