

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

- 베트남, 다낭 리엔치우 '컨' 항만 개발 프로젝트
투자 승인... '36년 완공 및 중부 물류 허브로 도약

▶ 공지사항

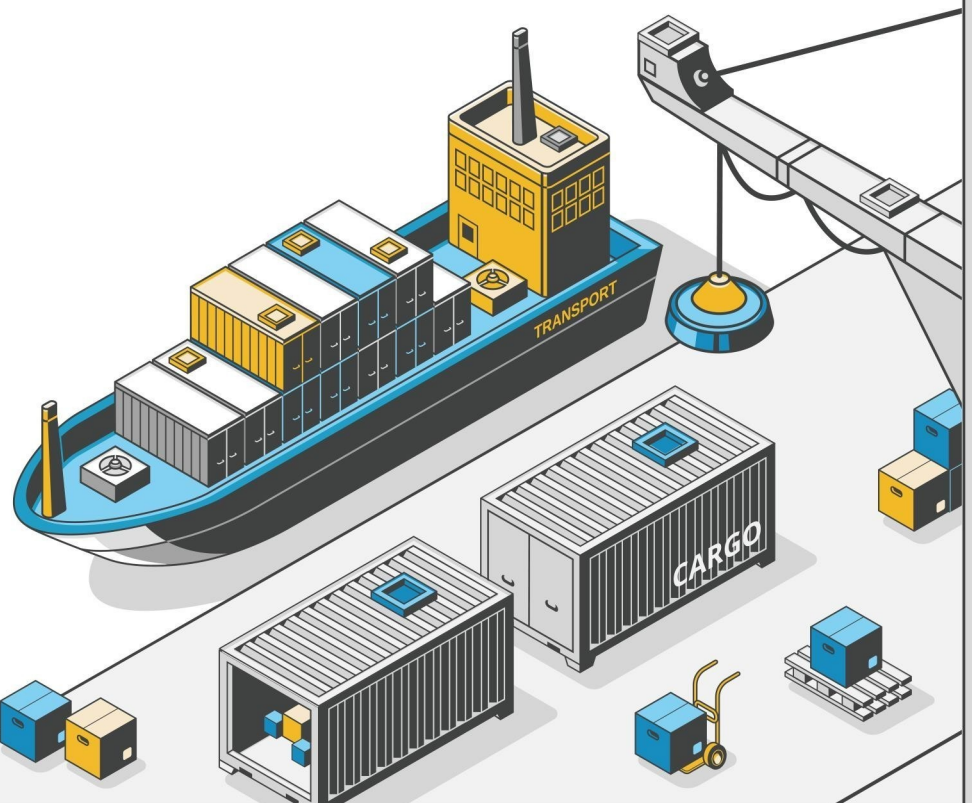
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 미주·중남미 물류시장 동향

- UP·NS 합병, 美 전역 물류 네트워크 재편 신호탄

▶ 유럽 물류시장 동향

- 로테르담·함부르크, 세계 최저 효율 항만에 포함...
유럽 항만 경쟁력에 경고등



베트남, 다낭 리엔치우 '컨' 항만 개발 프로젝트 투자 승인...'36년 완공 및 중부 물류 허브로 도약

- 지난 23일 다낭 시 인민위원회가 베트남 다낭시 리엔치우 컨테이너 항만 개발 프로젝트 투자 정책을 승인하면서 본격 추진에 들어감
 - 기존 다낭 항만은 처리 능력과 대형 컨테이너선 접안 한계, 항만 혼잡, 하역시간 증가 등으로 인한 물류비용 상승 등 한계를 가지고 있음
 - 이에 베트남 정부는 '2030년 항만 개발계획(2050년 비전)'에서 리엔치우 항만을 중부 지역 전략 거점으로 지정하여 국가 물류망 재편을 도모하고 있음
 - 이러한 개발 계획에 따라 실제로 지난 5월에는 APM Terminals BV, Hateco Seaport 등 글로벌 터미널 운영사도 본 항만 개발을 위한 제안서를 제출함
 - 이를 통해 본 항만이 글로벌 물류 시장에서도 전략적 가치와 잠재력을 인정받고 있음을 확인할 수 있음
 - 개발 항만은 글로벌 항만 추세에 발맞춰 친환경·자동화 기반의 '그린 포트'로 설계되어 지속가능한 물류 인프라 모델을 구현할 예정임
 - 또한 이번 개발을 통해 지역 고용 창출과 교통 혼잡 완화, 물류 효율성 제고 등 경제·사회적 파급 효과를 동반할 것으로 전망됨
- 본 항만은 '25년 1단계를 시작으로 총 3단계에 걸쳐 추진될 예정이며 '36년 완공을 목표로 하고 있음
 - 리엔치우 컨테이너 항만 화물 처리 능력은 연간 약 570만 TEU이며 총 부두 길이 2,750m, 8개 부두로 최대 18,000TEU급 컨테이너선을 수용할 수 있도록 계획함
 - 또한 바지선 터미널 건설을 통해 도로 부하를 감소시키고 항만 배후단지 구성을 통해 화물 검사장, 하역장 등을 조성할 예정임
 - 뿐만 아니라 철도와의 복합운송 활성화를 위해 리엔치우 항만-김리엔 철도역까지 1.5km 철도선을 구축할 계획임
 - 총 투자금은 약 45조 2,680억 동(약 18억 달러)으로 이 중 자기자본 20%(약 9조 536억 동), 나머지 80%(약 36조 2,144억 동)는 국내외 금융기관 대출을 통해 조달 예정임
 - 본 항만 건설은 '25년 4분기부터 시작될 예정이며 1단계('25년 4분기~'28년 4분기)에는 2개 부두 건설, 배후단지 내 물류구역 조성, 철도 및 도로 물류 인프라 착공 등을 통해 '28년 말 운영을 개시할 계획임
 - 2단계('29년 1분기~'32년 4분기)에는 2개 부두 추가 건설, 물류지원 인프라 확충, 준설 작업 등을 진행할 계획이며 '33년 초 운영 개시할 계획임
 - 3단계('33년 1분기~'35년 4분기)에는 4개 부두 추가 건설 및 바지선 부두 완공, 전체 컨테이너 터미널 인프라 구축을 통해 '36년 초 최종 완공할 예정임

다낭 리엔치우 컨테이너 항만 프로젝트 구역



자료: <https://www.vietnam.vn> (검색일: 2025.09.29.)

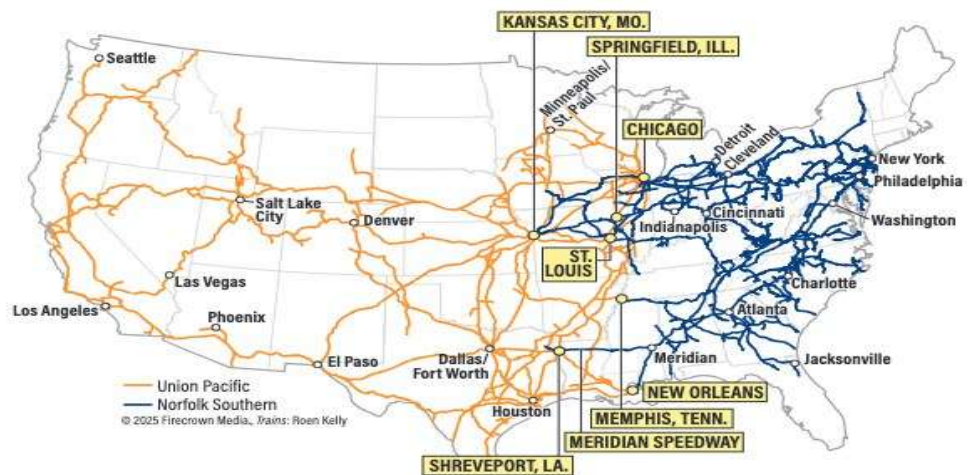
➤ 이번 컨테이너 항만 개발을 통해 리엔치우 항만은 향후 중부 베트남 물류 허브로 도약할 것으로 전망됨

- 실제로 다낭은 자유무역지역(Free Trade Zone, FTZ)으로 생산, 물류, 무역, 디지털 산업 등 여러 산업을 기반으로 한 복합지역으로 발전하고 있음
- 특히 '22년 착공된 제방, 도로, 전기·급수 인프라 등 핵심 인프라가 '25년 말 완공 예정으로 이를 통해 항만 운영 효율성 향상에 기여할 것으로 기대됨
- 이러한 물류 및 산업 인프라와 연계되는 리엔치우 항만은 신성장 거점으로서의 발전과 더불어 국가 공급망 경쟁력 강화에도 기여할 것으로 예상됨

UP·NS 합병, 美 전역 물류 네트워크 재편 신호탄

- 美 유니언 퍼시픽과 노퍽 서던 간 대륙횡단 철도 합병은 서부 항만의 물동량 확대와 분수계 시장(watershed markets) 접근성 강화로 美 전역 물류 네트워크 재편 가능성 높아
 - 美 유니언 퍼시픽(Union Pacific, UP)과 노퍽 서던(Norfolk Southern, NS) 간 대륙횡단 철도 합병은 美 서부 항만 경쟁 구도에 구조적 변화를 초래할 가능성이 높음
 - 현재 美 서부 항만에서 중서부 및 동부 시장으로 화물을 운송할 경우, 시카고에서의 환적 및 물류 네트워크 연계 과정에서 24~48시간의 추가 시간과 비용이 발생함
 - 그러나 두 철송사 합병으로 네트워크와 IT시스템이 통합되면 이러한 환적 절차가 불필요해 운영비와 운송 시간 모두 절감됨
 - 이는 LA·LB 항을 거점으로 서부 항만의 물동량 증가를 유도할 수 있으며, 특히 오히이오 밸리 및 미시시피강 동부 지역과 같은 '분수계 시장'의 접근성이 확대됨
 - 이에 따라 캐나다 밴쿠버항과 캐나다 내셔널(CN)의 기존 우위를 위협하는 요인으로 작용함으로써 단순히 항만 간 경쟁을 넘어, 美 전역의 물류 네트워크 재편과 해운-철도 간 전략적 제휴 구도에도 영향을 미침

유니언 퍼시픽(UP)-노퍽 서던(NS) 합병으로 美 전역 초대형 철도망 형성



자료: Trains, Roen Kelly (검색일: 2025.09.29.)

- 최근 서부 항만은 물동량 회복세를 보였으나 2015년 수준에 못 미쳐, 향후 경쟁력 유지를 위해 철도 합병 후 안정적인 운송 능력과 인프라 보강 필수
 - 최근 2년간 서부 항만은 동부 및 멕시코만 항만으로 유출되던 물동량 일부를 되찾는 성과를 거뒀는데, 이는 '24년 동부 항만의 노사갈등과 관세 불확실성에 대응한 선제적 물량 반입이 주요 요인으로 해석됨

- 더욱이 항만 운영 측면에서도 이해관계자 간 협력 강화, 수요 예측 고도화, 인프라 개선이 긍정적인 효과를 발휘해 '24~'25년 8개월까지 기간에 서부 항만의 아시아발 수입 컨테이너 처리 비중이 약 59%로, '23년 최저치인 56%에서 회복세를 보임
- 그러나 이러한 회복은 여전히 '15년 65% 수준과 비교하면 낮은 수준으로 두 철송사 간의 합병 이후에도 충분한 화차 공급이 되지 않으며 해상 터미널의 혼잡으로 이어질 가능성이 높음
- 따라서 향후 서부 항만이 안정적으로 경쟁력을 유지하기 위해서는 합병된 철송사가 화물 운송 수요를 충분히 충족할 수 있도록 제도적 협력과 인프라 보강이 병행되어야 함

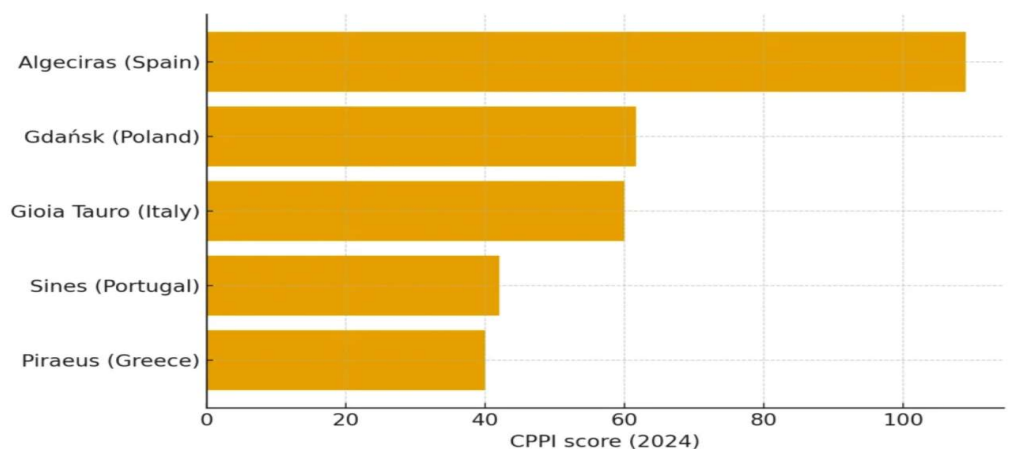
● **높은 운송비와 낮은 수익성, 합병 장기화로 인해 두 기업 간 합병에 따른 서부 항만의 수혜는 제한적이며, 합병 효과에는 여러 불확실성 존재**

- 다만, 이번 합병이 서부 항만에 단기적이고 직접적인 이익을 가져올 거라는 전망에는 여러 불확실성이 존재함
- 美 대륙횡단 철도 운송비는 컨테이너당 2,000달러 이상으로, 동부 항만에서 오히리오 밸리까지 트럭으로 운송하는 비용(600~700달러)에 비해 여전히 높은 수준임
- 이는 동부 항만 해상운임이 서부 항만 대비 약 1,000달러 더 비싸다는 점을 고려하더라도, 두 철송사 간의 합병이 해운사나 화주에게 가격 면에서 경쟁력이 높지 않음
- 또한 철송사 입장에서 국제 인터모달 화물은 상대적으로 이윤이 낮아 고부가가치 벌크 및 화학품 운송에 비해 우선순위가 낮게 설정될 가능성이 높음
- 이에 두 철송사 간의 합병 효과가 정상화되기까지 최소 3년 이상이 걸릴 것으로 예상되는 가운데, 동부 항만과 중규모 항만이 해운사와 제휴를 통해 추가 화물 유치에 나설 경우, 서부 항만의 수혜는 기대만큼 크지 않을 수 있음
- 따라서 이번 합병은 서부 항만에 새로운 기회를 제공하는 동시에 철송사들의 전략적 선택과 가격 정책, 화주 · 해운사의 경로 다변화 움직임에 따라 달라질 수 있는 복합적인 불확실성을 가지고 있음

로테르담·함부르크, 세계 최저 효율 항만에 포함...유럽 항만 경쟁력에 경고등

- > 유럽 최대 컨테이너 항만들이 글로벌 경쟁 항만에 비해 심각하게 뒤처짐
 - 로테르담(Rotterdam), 함부르크(Hamburg), 펠릭스토우(Felixstowe)가 세계에서 가장 비효율적인 터미널 그룹에 포함된 반면 일부 중소·지역 항만은 빠르게 개선되며 격차가 확대되고 있음¹⁾
- > '24년 지역별 추세를 보면 유럽·북미가 보합세이고 남·동아시아가 반등세
 - 유럽 항만은 하락세는 진정시켰으나 성과를 끌어올리는 데는 실패함
 - 반면 남아시아와 동아시아 일부 지역은 뚜렷한 반등세를 보임
 - 홍해 경로 차질의 영향은 유럽 전역에 동일하지 않았는데, 지중해 환적 허브는 타격이 컸고 북유럽 관문 항만(게이트웨이)은 선박 스케줄 불안과 내륙 병목으로 어려움을 겪음
- > 유럽 내 일부 항만은 선전하는 모습
 - 스페인 알헤시라스(Algeciras)는 유럽 내 선두를 유지하며 세계 20위(109.0점)를 기록함
 - 폴란드 그단스크(Gdańsk)는 발트해 교역 중요성 확대에 힘입어 47위(61.7점)로 상승함
 - 이탈리아 조이아 타우로(Gioia Tauro)는 49위(60.0점)를 차지함
 - 포르투갈 시네스(Sines) 79위, 42.0점, 그리스 피레우스(Piraeus) 82위, 40.0점도 100위권에 포함됨

2024년 유럽 주요 항만의 CPPI 점수

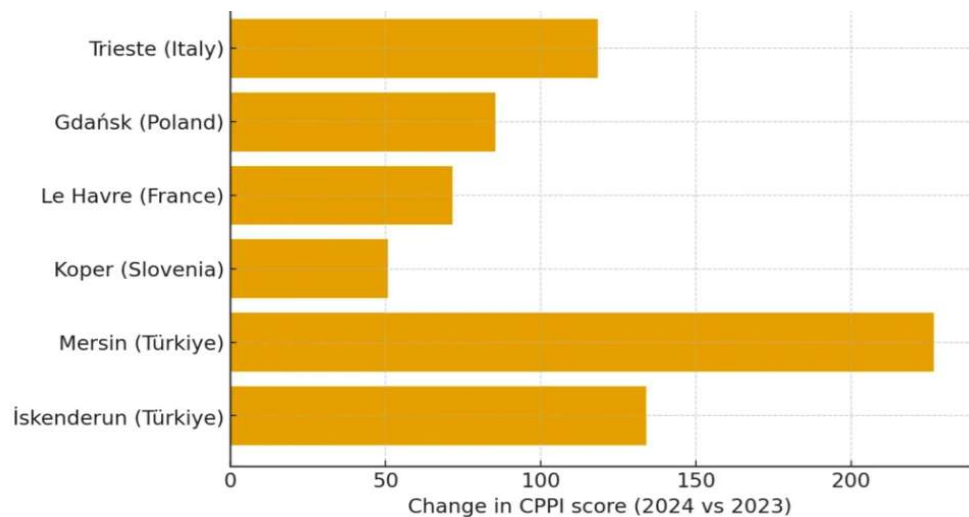


자료: <https://trans.info> (검색일: 2025.09.29.)

1) 세계은행과 S&P 글로벌 마켓 인텔리전스는 '20~'24년 기간을 대상으로 한 제5차 컨테이너 항만 성과지수(CPPI)를 발표함. 이 지수는 컨테이너선이 항만에 머무는 시간을 기준으로 항만을 순위화해 최근 위기 속에서 유럽 해상 관문이 어떤 성과를 보였는지 글로벌 경쟁자와 비교해 어떤 위치에 있는지를 보여줌

- '24년에는 이탈리아 트리에스테(Trieste·+118), 그단스크(+85), 프랑스 르아브르(Le Havre·+72), 슬로베니아 코페르(Koper·+51) 등이 큰 폭으로 개선됨²⁾
- 튀르키예 메르신(Mersin·+227), 이스칸데룬(İskenderun·+134)도 두드러지게 개선됨

2023년 대비 2024년 유럽 및 인근 지역 CPPI 주요 변동



자료: <https://trans.info> (검색일: 2025.09.29.)

➤ 유럽 대형 항만은 전반적으로 부진한 성과를 기록

- 로테르담항은 세계 197위에 그치며 4점을 기록함
- 앤트워프-브뤼헤는 123위(19점), 함부르크는 295위(-13점), 펠릭스토우는 336위(-33점)에 머무름
- 발렌시아도 308위(-18점)로 하락했으며, 이는 수입 물동량 비중이 큰 항만들이 제한된 야드와 복잡한 배후 교통망으로 구조적 제약을 겪고 있음을 보여줌
- 반면 수출 중심·환적 허브 항만은 상대적으로 높은 점수를 기록하는 경향을 보임

➤ '20~'24년 장기 추세에서는 일부 항만이 꾸준한 개선세

- 스웨덴 예테보리(+71), 프랑스 마르세유(+59), 낭트-생나제르(+27), 덴마크 오르후스(+26) 등은 꾸준한 개선세를 보임³⁾
- 이는 최근 혼란에도 장기적으로 운영 효율성이 향상되고 있음을 시사함

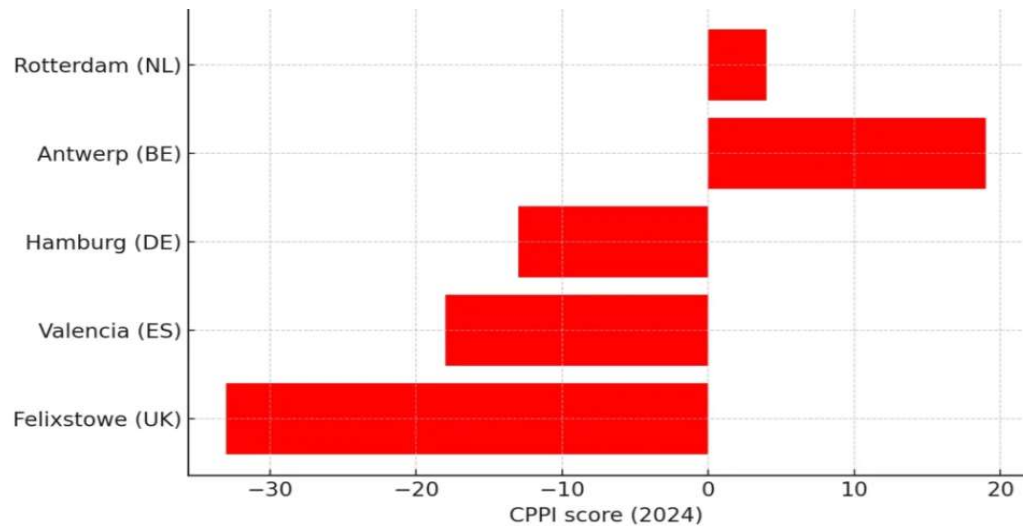
2) 이는 접안 생산성, 디지털화, 육상 연결성 개선 투자가 효과를 내고 있음을 시사함

3) 이는 최근의 혼란에도 불구하고 장기적으로는 운영 효율성이 향상되고 있음을 보여주고 있음

➤ 종합적으로 유럽 항만은 회복력은 있으나 활성화는 미진한 상태

- 팬데믹 시기의 급격한 악화를 피했으나 타 지역의 효율성 개선 속도를 따라가지 못함
- 유럽 내부에서도 성과 격차가 커 환적 허브는 개선 효과를 보이는 반면 대형 관문 항만은 여전히 구조적 제약에 묶여 있음

2024년 CPPI 기준 부진한 유럽 대형 항만



자료: <https://trans.info> (검색일: 2025.09.29.)

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면
상단 친구 검색



2. '국제물류 정보포탈'
검색



3. 친구추가 버튼

