

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

- 독일, 내륙수운 산업 협의회 출범...내륙수운 활성화·복합운송체계 연계 강화

▶ 공지사항

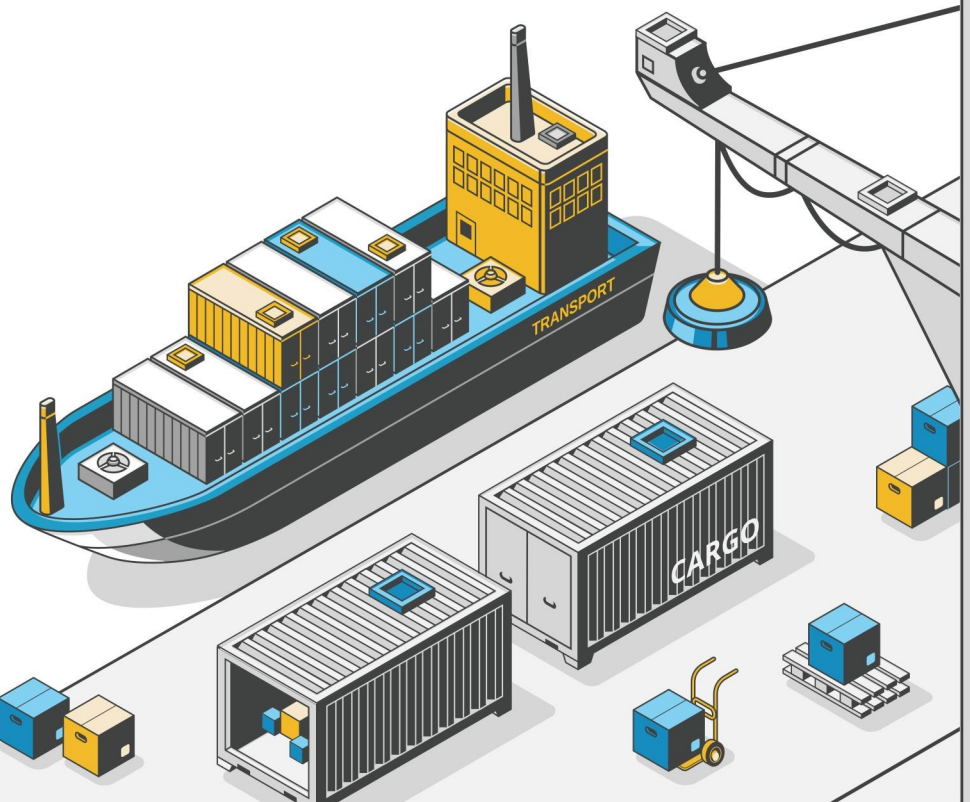
- 「국제물류 정보포탈」 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 아프리카 물류시장 동향

- 아프리카, 글로벌 사우스 생산·물류 거점으로 부상

▶ 글로벌 물류시장 동향

- 글로벌 선사들, 전략 항만 확보 경쟁 본격화...공급망 통합 전략 가속 전망

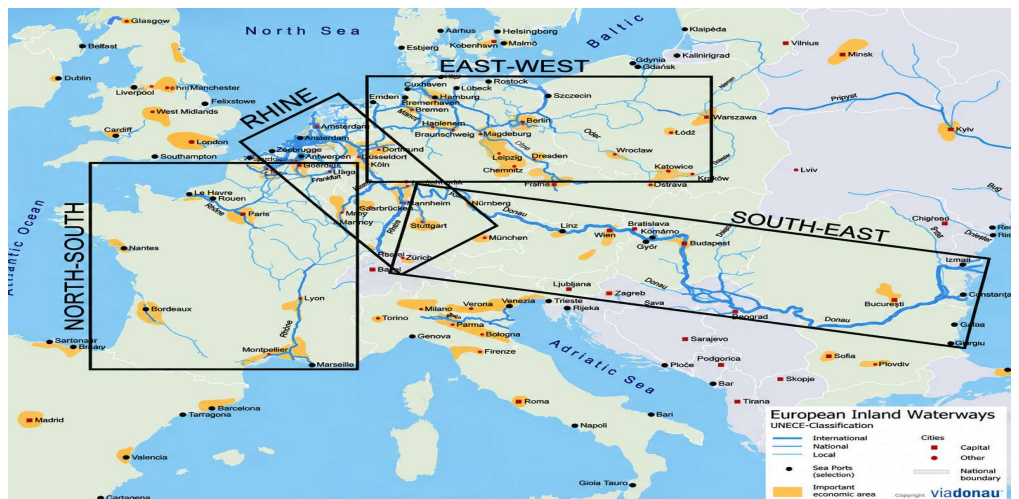


독일, 내륙수운 산업 협의체 출범 ... 내륙수운 활성화·복합운송체계 연계 강화

- ▶ 유럽연합 집행위원회는 NAIADES III Action Plan을 통해 내륙수운 시장을 활성화하여 복합물류체계 내 내륙수운의 역량 확대를 추진
 - 유럽연합 집행위원회는 “European Green Deal”과 “Sustainable and Smart Mobility Strategy”를 기반으로 NAIADES III Action Plan을 통해 내륙수운 역량 강화를 '30년 12월까지 추진함
 - 즉 유럽연합 집행위원회는 안정적인 내륙수운 서비스를 제공하기 위한 기반을 마련하고 EU 내륙수로 회랑을 범유럽 복합운송체계에 긴밀히 통합할 계획임
 - 또한 EU의 연안해운과 내륙수운 비중을 '15년 대비 '30년까지 25%, '50년까지 50% 증가시키는 것을 목표로 하고 있음
- ▶ EU와 독일의 내륙수운 운영 환경과 물류 네트워크의 구조적 한계에 의해 모달시프트 정책 대응의 필요성 부각
 - EU의 내륙수운 물류 네트워크는 41,000km 규모이지만 선박의 운항 가능성과 항행 조건이 일관되지 않는 한계를 지님
 - 이에 따라 내륙수운의 성장 잠재력에도 불구하고, EU 화물수송 부문에서 내륙수운 비중이 타 운송수단 대비 6%로 활용도가 낮게 평가됨
 - 독일의 내륙수운 물동량은 '24년 173.8백만 톤 대비, '25년 171.6백만 톤으로 감소했으며, 이는 당국의 연도별 내륙수운 화물 운송량을 기준으로 최저 수준임
 - 이는 EU의 모달시프트 목표 대비 독일의 내륙수운 시장 회복세가 낮음을 반증함

KMI International Logistics Weekly

유럽 지역 주요 내륙수로 현황



자료: <https://www.researchgate.net> (검색일: 2026.06.22.)

- ▶ 독일의 내륙수운 산업계는 ‘Allianz Wasserstraße’를 통해 내륙수운 활성화와 복합운송체계 연계 강화의 필요성을 제기

 - NAIADES III Action Plan에 따른 EU의 내륙수운 정책 기조와 연계해 독일의 내륙수운 산업계의 정책적 입장을 대변하는 ‘Allianz Wasserstraße’가 ’26년 6월에 공식 출범함
 - 해당 협의체는 Duisburger Hafen AG(Duisport), Häfen und Güterverkehr Köln AG(HGK), Rhenus Logistics, Viking Cruises AG로 구성됨
 - Duisport와 HGK는 내륙수로, 철도, 도로 운송 중심의 복합물류서비스를 제공하는 물류그룹이며, Duisport는 독일 노르트라인베스트팔렌주에 위치한 세계 최대 내륙항인 뒤스부르크항을 운영함
 - 또한 Rhenus Logistics社は 글로벌 종합물류기업, Viking Cruises AG社は 글로벌 수상 여객·크루즈 운영기업임
 - ‘Allianz Wasserstraße’는 EU 및 독일 정책당국을 대상으로 내륙수운 산업 활성화, 복합운송 연계 강화에 대한 산업계의 입장이 정책에 반영될 수 있도록 의견을 제시하는 역할을 수행함

- ▶ 독일의 내륙수운 인프라 현대화는 북서부 유럽 항만 간 연계성을 기반으로 공로 운송 대체와 수송분담률 확대에 기여

 - 독일의 내륙수운 네트워크는 7,350km 규모이며, 이 중 75%는 하천, 25%는 운하로 구성됨
 - 또한 북해·발트해의 연안 항행 구역 면적 23,000km²가 연방 수로 범위에 포함됨
 - 독일의 대외 내륙수운 물동량은 ’25년 기준, 118.1백만 톤으로 엔트워프항, 로테르담항, 암스테르담항과 연계된 물동량이 84백만 톤으로 71.1%를 차지함
 - 이는 독일의 내륙수운 네트워크가 라인강 중심의 북서부 유럽 항만 및 배후물류 네트워크와 긴밀하게 연계되어 있음을 보여줌
 - 독일의 내륙수운 인프라는 운하교 15개, 갑문실 450개, 수위 조절을 위한 보 290개, 선박 리프트 2개, 댐 2개 등으로 구성됨
 - 한편 독일 연방교통부는 3,000톤급 내륙 화물선 운영이 최대 150대의 화물차 운영을 대체할 수 있음을 주장함
 - 이에 따라 독일 연방교통부는 도로교통 혼잡을 완화하고 내륙수운 효율성을 제고하기 위해 내륙수운 수송분담률을 ’19년 9% 대비, ’30년까지 12% 수준으로 높이는 것을 목표로 함

- ‘Allianz Wasserstraße’를 통한 개방형 협력은 내륙수운 활성화를 촉진하고 관련 정책의 실효성을 제고할 것으로 기대
 - 협력을 위한 개방형 협의체인 ‘Allianz Wasserstraße’에 다방면의 내륙수운 산업 이해 관계자들이 참여하면 EU 및 독일의 내륙수운 시장이 더욱 효과적으로 활성화될 수 있음
 - 내륙수운이 공로운송, 철도운송의 보조적인 운송 서비스가 아닌, 복합물류 관점에서 주요 운송 서비스로 정립된다면 공급망 안정성 강화와 다변화에 기여할 수 있음
 - 또한, 항만과 배후지역 간 대량운송 기능이 강화되고 물류 네트워크 효율화와 운송비 경쟁력을 확보할 수 있음

아프리카, 글로벌 사우스 생산·물류 거점으로 부상

- ▶ 공급망 다변화와 아프리카대륙자유무역지대(African Continental Free Trade Area, AfCFTA) 확대를 기반으로 아프리카가 새로운 글로벌 생산·물류 거점으로 부상
 - '25년 글로벌 항만 물동량 추이를 살펴보면 동남아시아, 중동, 아프리카 등 글로벌 사우스 지역 항만들의 영향력이 확대되고 있음
 - 이러한 변화는 공급망 다변화, 제조업 투자 확대, China+1 전략 등에 따른 것으로 분석됨
 - 특히 아프리카의 경우 풍부한 핵심 광물과 재생에너지 자원, 젊은 노동력을 기반으로 새로운 생산·물류 투자 거점으로 부상하고 있음
 - 또한 AfCFTA를 중심으로 역내 공급망 회복력과 시장 통합이 강화되면서, 더 이상 아프리카는 단순 원자재 공급지가 아닌 글로벌 가치사슬과 녹색 공급망의 핵심 거점으로 부상하고 있음

- ▶ 특히 남아공은 항만·철도·에너지 인프라 개선으로 글로벌 물류 경쟁력 강화
 - 최근 아프리카 주요국은 항만·철도·전력 등 무역 기반 인프라 개선을 통해 물류 경쟁력 제고에 나서고 있으며, 남아공을 중심으로 관련 성과가 가시화되고 있음
 - 최근 아프리카 주요국은 항만·철도·전력 등 무역 인프라 개선을 통해 물류 경쟁력 제고에 나서고 있으며, 남아공을 중심으로 관련 성과가 가시화되고 있음
 - Standard Bank가 발표한 자료에 따르면 남아공 기업들의 정부 무역 지원 인식, 남아공의 무역 관련 인프라 품질 지수 및 항만 인프라 평점, AfCFTA 인지도 등 물류 및 비즈니스 산업 주요 지표가 '25년에 크게 개선되는 등 물류·무역 인프라에 대한 기업 인식이 전반적으로 개선됨
 - 또한 남아공은 항만 현대화, 철도 운영 개혁, 민간 참여 확대 등을 통해 물류 효율성을 개선하고 있으며, Durban Container Terminal(DCT)의 선박 대기시간은 '25년 상반기 약 18일에서 하반기에는 48~72시간 수준으로 크게 단축됨
 - 이러한 물류 인프라 개선은 광물·제조업 수출 경쟁력 제고와 함께 글로벌 기업의 아프리카 생산기지 및 물류거점 투자 확대를 촉진하는 요인으로 작용할 전망이다
 - 다만 여전히 높은 내륙 운송 비용과 통관 지연, 국가 간 연결성 부족 등은 구조적 제약 요인으로 남아 있음

'25년 남아프리카공화국 물류 및 비즈니스 산업 주요 지표 변화

구분	'24년	'25년	개선 내용 및 기대사항
정부 무역 지원 인식 지수 (Government Support Index)	55	71	• 정부의 수출·산업 지원 정책에 대한 기업 신뢰도 개선
기업 경기 신뢰 지수 (Business Confidence Index)	56	69	• 에너지 안정화 및 물류 개혁에 따른 투자심리 회복
무역 관련 인프라 품질 지수 (Trade Infrastructure Index)	47	56	• 항만·철도·전력 등 무역 인프라 여건 개선
무역 개방성 지수 (Trade Openness Index)	55	62	• 수출입 확대 및 시장 접근성 향상 기대
교역 용이성 지수 (Ease of Trading Index)	42	58	• 통관·행정절차 개선 및 거래 환경 개선
AfCFTA 인지도 (Awareness of AfCFTA)	39	68	• 역내 시장 통합 및 역내 교역 확대 기대

자료: Standard Bank, Africa Trade Barometer Issue 5, 2025. 발표 자료 기반 저자 작성 (검색일: 2026.06.30.)

- ▶ **향후 친환경 산업 육성과 정책 지원 확대를 기반으로 아프리카 공급망 재편 가속 전망**
 - 최근 미국 관세 리스크에 대응해 BRICS, AfCFTA 등을 활용한 수출시장 다변화가 추진되고 있으며, 이는 아프리카 역내 교역 확대와 공급망 재편을 촉진할 것으로 예상됨
 - 남아공은 항만·철도·에너지 부문의 민간 참여 확대와 디지털 무역 시스템 도입을 통해 아프리카의 상업·물류 관문 기능을 강화하고 있음
 - 또한 그린수소, 재생에너지 등 고부가 친환경 산업을 본격 육성함에 따라 아프리카는 글로벌 공급망 재편과 녹색 전환을 이끄는 새로운 생산·물류 거점으로 부상할 것으로 전망됨

글로벌 선사들, 핵심 항만 확보 경쟁 본격화...공급망 통합 전략 가속 전망

- 글로벌 선사들이 전략 항만 확보를 위한 투자를 확대하는 가운데, MSC는 인도 비진잡항 운영사 지분을 인수하며 인도 항만 네트워크 강화에 주력
 - 글로벌 컨테이너선사들이 최근 항만과 터미널 투자를 확대하며 해상운송과 항만·내륙 물류를 통합하는 공급망 전략을 강화하고 있음
 - 세계 최대 선사 MSC는 터미널 운영 자회사 TiL(Terminal Investment Limited)을 통해 인도 남부 비진잡항(Vizhinjam Port) 운영사 지분 49%를 약 14억 달러에 인수하기로 합의했으며, 이는 인도 항만산업 역사상 최대 규모의 외국인직접투자(FDI)로 기록됨
 - 비진잡항은 현재 스리랑카 콜롬보항과 경쟁하는 인도 최초의 대형 환적항으로 개발되고 있으며, '28년까지 2단계 개발이 완료되면 연간 600만 TEU 규모의 환적 허브로 확대될 예정임
 - MSC는 이번 투자를 통해 기존 문드라(Mundra), 엔노르(Ennore), 투티코린(Tuticorin) 등 인도 내 터미널 네트워크와 연계성을 강화해 인도 시장 내 항만 거점을 확대하게 됨

인도 주요 항만 및 MSC 투자 항만 현황



자료: KMI 작성 (검색일: 2026.07.01.)

- CMA CGM은 오만 소하르항에 복합 물류터미널을 개발해 해상·육상 복합 운송 기반의 공급망 통합 전략을 확대하고 중동 핵심 물류거점 확보 계획
 - 프랑스 선사 CMA CGM은 오만 국영 물류기업인 아스야드 그룹(Asyad Group)과 약 4억 달러 규모의 투자 협약을 체결하고 소하르항(Port of Sohar)에 복합 물류터미널을 공동 개발하기로 함
 - 소하르항은 오만 정부와 네덜란드 로테르담항이 공동 운영하는 전략 항만으로, 호르무즈 해협(Strait of Hormuz) 남단에 위치해 중동 분쟁 이후 페르시아만을 연결하는 핵심 대체 물류거점으로 부상하고 있음
 - 특히 호르무즈 해협 통항이 제한되면서 글로벌 선사들은 소하르항, 푸자이라(Fujairah), 코르파칸(Khor Fakkan) 등을 중심으로 직기항을 확대하고, 이라크·쿠웨이트·카타르·바레인 등과 연계한 보세 육상운송(Land Bridge)을 구축하는 등 해상·육상 복합운송 체계를 강화하고 있음
 - CMA CGM은 이번 투자를 통해 중동 지역 항만·물류 네트워크를 확대하는 한편, 주요 무역 화랑과의 내륙 연결성을 강화해 지정학적 리스크에 대응할 예정이며, 오만 역시 이를 기회로 중동의 새로운 물류·환적 허브로 도약할 계획임

호르무즈 해협 우회 물류망과 중동 대체 물류거점



자료: www.icmpk.com (검색일: 2026.07.01.)

- Hapag-Lloyd 또한 유럽과 북아프리카 핵심 터미널 지분 확대를 통해 글로벌 항만 네트워크를 강화하며 공급망 통합 전략 가속
 - Hapag-Lloyd의 터미널 운영사인 Hanseatic Global Terminals(HGT)는 독일 함부르크 유로게이트 컨테이너터미널(Eurogate Container Terminal Hamburg, CTH) 지분 20% 인수를 추진함

- CTH는 유럽을 대표하는 '컨'터미널 중 하나로, Hapag-Lloyd는 이번 지분 인수를 통해 유럽 핵심 항만의 운영권을 확보하고 터미널 자동화 및 처리능력 확대를 기반으로 운영 효율성과 공급망 경쟁력을 강화할 계획임
- 현재 250만 TEU의 처리능력을 보유하고 있는 CTH는 23억 달러 규모의 서부 확장 사업과 터미널 자동화가 완료되는 2030년 이후에는 약 600만 TEU 규모로 확대될 예정임
- 동시에, HGT는 모로코 탕헤르메드(Tanger Med) TC3 터미널 지분도 기존 10%에서 20%로 확대할 계획이라고 발표함
- 탕헤르메드는 유럽-아프리카를 연결하는 핵심 환적항으로, Hapag-Lloyd의 이번 지분 확대는 환적 경쟁력과 공급망 연결성을 강화하려는 전략임
- 이번 투자는 Hapag-Lloyd의 'Strategy 2030'의 일환으로, 2030년까지 전 세계 항만 네트워크를 10~15개 추가 확보하기 위한 전략임
- Hapag-Lloyd는 이번 투자를 통해 유럽-아프리카 핵심 항만의 운영권과 접안 경쟁력을 강화하고, 보다 견고한 항만-해상운송 통합 네트워크를 구축해 공급망 안정성과 서비스 경쟁력을 제고할 계획임

➤ **글로벌 선사들은 향후 글로벌 공급망 통합과 서비스 경쟁력 강화를 위한 항만 인프라 확보 경쟁을 본격화할 것으로 전망**

- MSC, CMA CGM, Hapag-Lloyd 등 글로벌 선사들은 팬데믹 이후 확보한 대규모 수익을 바탕으로 전략 항만과 터미널 투자를 확대하며, 해상운송과 항만-내륙 물류를 연계한 공급망 통합 전략을 본격화하고 있음
- 업계는 홍해 사태와 중동 분쟁 등 지정학적 리스크가 상시화되면서 단순 선박 확대보다 전략 항만의 운영권 및 접안 우선권 확보, 터미널 자동화와 물류 네트워크 통합 역량이 서비스 안정성과 공급망 경쟁력을 좌우하는 핵심 요소로 부상하고 있다고 평가함
- 특히 전 세계 주요 전략 항만을 중심으로 글로벌 선사들의 투자 경쟁은 향후 더욱 확대될 것으로 전망되며, 해운시장의 경쟁 축도 선박 확보 중심에서 항만-터미널-내륙 물류를 아우르는 공급망 인프라 확보 중심으로 빠르게 전환될 것으로 예상됨

참고자료: <https://www.joc.com> (검색일: 2026.07.01.)

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내

국제물류정보포탈

카카오톡 플러스친구 Ch

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.