KMI 국제물류위클리
KMI International Logistics Weekly

제815호
2026.11.13.
www.kmi.re.kr

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

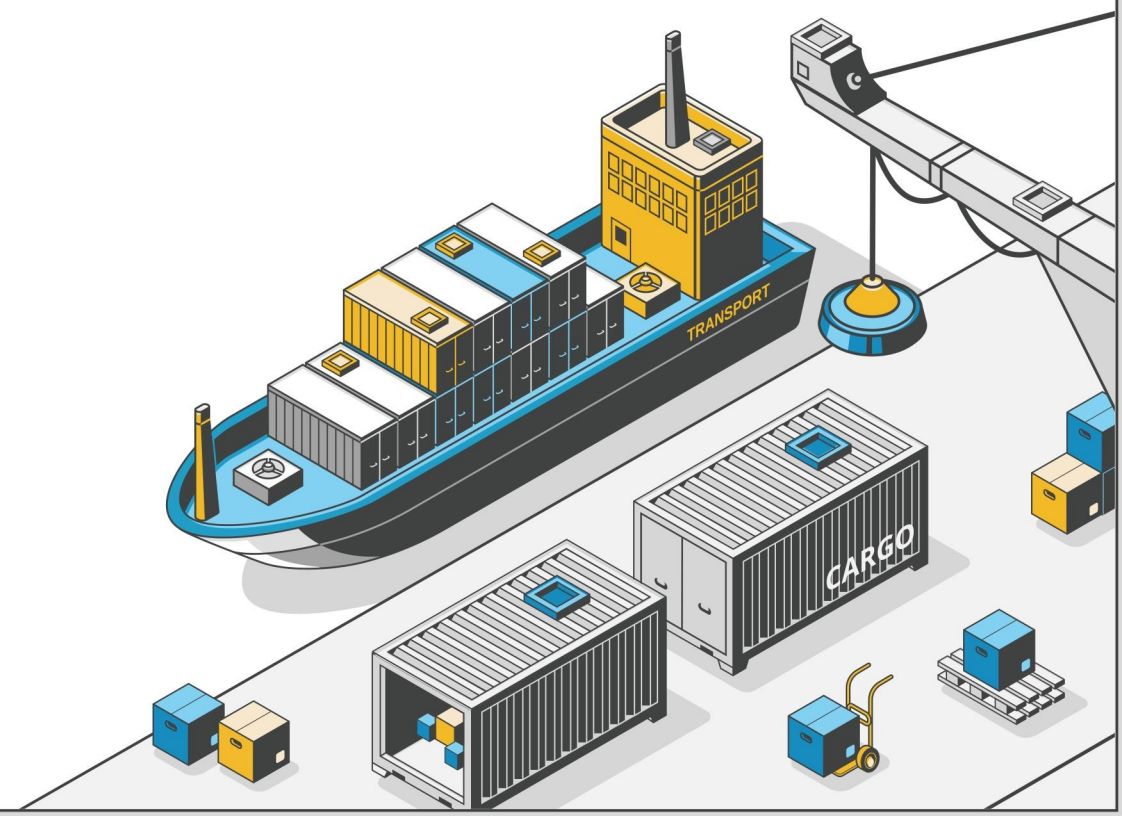
목 차

아시아 물류시장 동향
- 베트남 다낭시, 꼬어러항 선박입출항 항로 개발사업 승인…추라이항 선박 접근성 개선

유럽 물류시장 동향
- 함부르크항, 공공·민간 산업용지 재개발 확대…복합물류거점 기능 강화 목표

미국 물류시장 동향
- 美 중간선거 이후 물류시장, 관세 기조 유지 속 항만 인프라 후속 재원 확보 관건

공지사항
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내



정부혁신 보다 나은 해양수산부
해양수산부
KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

KMI 국제물류 위클리 | 아시아 물류시장 동향

베트남 다낭시, 끄어러항 선박입출항 항로 개발사업 승인…추라이항 선박 접근성 개선

- 베트남 다낭시는 추라이항의 선박 접근성과 물류 처리능력을 개선하기 위해 약 7조 5,860억 동(약 2억 9,700만 달러) 규모의 끄어러(Cửa Lở) 항 선박입출항 항로 개발사업을 승인함
  - 다낭시 인민위원회는 '26년 11월 7일 결정 제5136호를 발령했으며, 사업 대상은 추라이 개방경제구역(Chu Lai Open Economic Zone) 내 땀히엡(Tam Hiep)·땀호아(Tam Hoa) 항만구역임
  - 이번 사업은 '22년 당시 꽝남성이 '25년 말 단계적 운영을 목표로 추진했던 사업으로, 당초 일정이 지연된 이후 '26년 5월 사업 투자방침 승인과 11월 개발사업 승인을 거쳐 구체적인 추진계획을 마련함
  - 다낭시는 이번 사업을 통해 외해에서 항만구역으로 진입하는 항로를 확충하고, 최대 5만 DWT급 선박의 입출항을 지원할 계획임

베트남 추라이항 위치 및 끄어러항 선박입출항 항로 개발사업 추진 경과



끄어러항 선박입출항 항로 개발사업 추진 경과

2018년	신규 선박입출항 항로 개발계획 반영	추라이 개방경제구역 개발계획에 5만 DWT급 선박 통항을 위한 항로 개발 포함
2022년	사업계획 구체화	길이 약 6km, 폭 140m의 항로 개발계획 제시, '25년 말 단계적 운영 목표 설정
2024~2025년	사업 추진 및 투자 협의	사업 추진 건의와 투자 준비 지속, 당초 '25년 운영 목표 지연
2026년 5월 29일	사업 투자방침 승인	다양시 업단회의, PPP·BT 방식의 사업 투자방침 승인, '28년까지 건설계획 설정
2026년 9~10월	사업 추진 절차 협의	타당성조사 실시, 토지보상 및 부지 확보 등 후속 절차 논의
2026년 11월 7일	개발사업 승인	다양시 인민위원회, 총사업비 약 7조 5,856억 동 규모의 사업 승인
2026년 4분기~2028년 4분기	공개입찰 및 건설 추진 계획	'26년 4분기 공개입찰 추진, '28년 4분기 건설 완료 목표 (계획)

: 완료된 주요 단계 (계획 반영, 구체화, 승인 등) : 향후 계획 단계 (입찰, 건설 등)

자료: https://vlr.vn, https://1022.vn, https://baochinhphu.vn, https://baodanang.vn, https://cttdt.danangportal.gov.vn, https://chulaikkt.danang.gov.vn/ (검색일: 2026.11.11.) 바탕으로 저자 작성

- 끄어러항 선박입출항 항로는 길이 6.58km, 폭 140m 규모로 조성하며, 항로 바닥고는 해도기준면 대비 -13.2m로 계획함
  - 주요 시설에는 총 2,530m 길이의 방파제·방사제(1,246m·1,284m)와 총 2,037m 길이의 양안 보호시설(852m·1,185m)이 포함됨

- 항로 준설량은 약 1,797만㎥로 추산되며, 항로표지시설과 도선사 승·하선구역도 조성할 계획임
- 관련 기반시설은 설계수명 50년을 기준으로 조성할 계획임

끄어러항 선박입출항 항로 개발계획 비교(2022년 계획 vs 2026년 승인)

항목	2022년 개발계획	2026년 승인사업
대상 선박	5만 DWT급	5만 DWT급
항로 길이	6km	6.58km
항로 폭	140m	140m
항로 바닥고	−13.2m	−13.2m
준설량	2,000만㎥ 이상	약 1,797만㎥
방파제·방사제	모래 유입 차단시설 약 2,090m	방파제·방사제 총 2,530m
양안 보호시설	약 2,245m	총 2,037m
투자방식	민간기업 직접 투자방식 제안	PPP·BT, 토지로 사업대금 지급
추진 일정	2024~2025년 건설, '25년 말 운영 목표	'26년 4분기 공개입찰, '28년 4분기까지 건설 계획

주: 2022년 수치는 당시 사업 제안 및 계획안 기준이며, 2026년 수치는 다낭시 인민위원회가 승인한 사업계획 기준임. 방파제·방사제 등 시설 항목은 자료별 명칭과 설계 범위에 차이가 있을 수 있으므로 단순한 동일 시설의 증감으로 해석하는 데 유의할 필요가 있음
자료: https://vlr.vn, https://1022.vn/ (검색일: 2026.11.11.) 바탕으로 저자 작성

다낭시는 끄어러항 선박입출항 항로의 연간 화물 운송규모가 '50년 2,200만 톤에 달할 것으로 전망함

- 연간 화물 운송규모는 '30년 750만~900만 톤, '40년 1,400만 톤으로 증가할 것으로 예상함
- 이번 사업은 베트남 중부지역과 중부고원(Central Highlands), 라오스 남부, 캄보디아 북동부 및 태국을 연결하는 물류 접근성을 개선하기 위해 추진함

본 사업은 민관협력(PPP) 방식의 건설·양도(BT) 계약으로 추진하며, 다낭시는 사업자에게 공사대금을 토지로 지급할 계획임

- 전체 투자비는 약 7조 5,860억 동(약 2억 9,700만 달러)으로, 국가 예산을 투입하지 않고 민간자금으로 조달할 계획임
- 자금조달 구조는 투자자 자기자본 약 1조 1,380억 동(약 4,460만 달러, 15%)과 차입금 및 기타 조달자금 약 6조 4,480억 동(약 2억 5,270만 달러, 85%)으로 구성됨
- 사업대금 지급에 활용할 토지는 땀호아 항만 산업·물류단지 744.04ha와 땀호아~땀띠엔 주거·상업·관광 개발구역 590.56ha로, 전체 면적은 1,334.6ha임

- **다낭시는 '26년 4분기 중 사업자 선정을 위한 공개입찰을 추진하고, '28년 4분기까지 선박입출항 항로 건설을 완료할 계획임**
  - 추라이 개방경제구역 관리위원회는 사업자 선정과 BT 계약 협상·체결을 담당하며, 다낭시 토지개발센터는 사업 추진에 필요한 보상과 부지 확보를 담당할 예정임
  - 다낭시는 이번 사업을 통해 항만시설의 연계 활용도를 높이고, 다낭항 남부지역을 1급 항만으로 육성하는 한편, 물류비 절감과 투자 유치, 지역 경제·사회 발전을 도모할 계획임

- **우리나라도 추라이항 선박입출항 항로 개발에 따른 베트남 중부지역의 해상운송 여건과 배후지역 물류 연계성 변화를 지속적으로 점검할 필요가 있음**
  - 국내 물류기업은 선박입출항 항로 건설 추진 상황과 사업 완료 이후 대형 선박의 실제 입출항 여건 및 운항서비스 변화를 확인할 필요가 있음
  - 또한 베트남 중부지역과 인접 내륙지역의 운송 연계 여건을 함께 검토해 추라이항을 활용한 물류서비스의 이용 가능성을 살펴볼 필요가 있음

참고자료: https://en.portnews.ru, https://cttdt.danangportal.gov.vn, https://congbao.chinhphu.vn, https://vlr.vn, https://1022.vn, https://baochinhphu.vn, https://baodanang.vn, https://chulaikkt.danang.gov.vn (검색일: 2026.11.11.)

권보배 전문연구원
051-797-4774, b2kwon@kmi.re.kr

KMI 국제물류 위클리

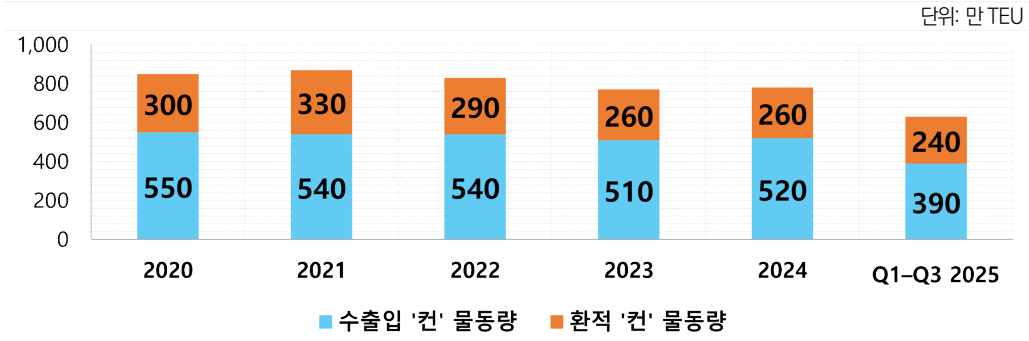
유럽 물류시장 동향

함부르크항, 공공·민간 산업용지 재개발 확대…복합물류거점 기능 강화 목표

● 독일의 함부르크항만공사는 기존 산업용지를 재개발해 항만 연관 산업 경쟁력과 물류 인프라 연계성을 강화

- 함부르크시는 '23년 6월 채택한 「항만개발계획 2040」에 따라 기존 항만 산업용지의 효율적 활용과 제조·물류·친환경 에너지 산업기반을 확충하고 있음
- 이에 따라 함부르크항만공사는 함부르크항 내 기존 산업용지를 고부가가치 산업클러스터로 개발해 복합물류거점 기능을 강화하고 있음
- 한편 '26년 상반기 함부르크 지역의 물류시설 임대거래면적은 19.6ha로 전년 동기 대비 10% 감소했으며, 산업용지 공급 제약과 낮은 공실률에 의해 수급 불균형이 지속되고 있음
- 게다가 함부르크항의 수출입 '컨' 물동량은 '20년 550만 TEU에서 '24년 520만 TEU로, 환적 '컨' 물동량은 같은 기간 300만 TEU에서 260만 TEU로 감소했음
- 이에 따라 함부르크항만공사는 기존 산업용지의 재개발을 통한 신규 물류시설 공급과 항만 연계 산업기반을 확충해 중장기적 물동량 확보와 경쟁력 강화 전략을 추진하고 있음

함부르크항 수출입 및 환적 '컨' 물동량 변화('20~'25년 3/4분기)



자료: 함부르크항만공사 자료 기반 저자 재구성 (검색일: 2026.11.11.)

● 함부르크항만공사는 Port One 프로젝트를 통해 유휴부지를 고부가가치 산업용지로 재편하고 관련 기업 유치를 통해 항만 내 산업클러스터 조성을 추진

- 함부르크항만공사는 산업용지의 소유권을 유지하면서 장기 토지 임대차계약(Long-term Lease) 또는 지상권(Heritable Building Right) 설정을 통해 제조·가공·물류 기업에 산업용지를 공급할 계획임
- 함부르크항만공사는 기존 Hansa 및 Roß 터미널 부지를 Steinwerder Süd 산업용지로 재개발해 총 23.1ha를 단일 기업 또는 최소 5ha 단위로 복수 기업에 공급하고자 '26년 11월 5일 입주기업 모집을 개시함
- 또한 함부르크항만공사는 Shell社의 기존 석유 저장시설 부지 52ha 중 핵심구역 32ha를

수소 등 친환경 에너지원의 저장·가공·물류 기능을 갖춘 산업거점으로 재개발할 계획임
- 해당 산업용지는 친환경 에너지 및 관련 물류 기업 유치를 지원하는 방향으로 개발되며, 구체적인 공급 일정은 향후 사업 추진계획에 따라 결정될 예정임

독일의 민간투자기업은 함부르크항의 인근 산업용지를 복합물류단지로 재개발해 항만 배후 물류시설 공급을 확대

- Urban Partners 및 HIH Invest Real Estate社는 기존 항만 산업용지를 철도, 도로, 수운과 연계된 TriPort Hamburg 복합물류단지로 재개발해 물류용지 공급을 지원하고 있음
- 특히 TriPort Hamburg는 총임대면적 7.7ha 중 4.5ha의 임대계약을 확보한 데 이어, 잔여 3.2ha에 대한 추가 입주기업을 유치하고 있음
- 또한 두 기업은 '26년 5월 함부르크 Billbrook 지역의 기존 산업용지 2.4ha 내 총 임대면적 1.73ha를 신규 물류시설 용지로 개발하는 사업에 투자하고 있음
- TriPort Hamburg 및 Billbrook 재개발 용지는 함부르크 지역의 제조·물류 산업을 지원해 함부르크항의 배후 내륙물류 연계성 강화를 촉진할 것으로 기대됨

함부르크항 대상의 산업용지 재개발은 물류시설 공급 확대와 복합운송 경쟁력 강화를 통해 해당 항만의 중장기 경쟁력 확보에 기여

- 함부르크항만공사와 민간투자기업의 산업용지 재개발은 제조·물류 기업의 신규 입주를 촉진해 함부르크항의 신규 화물 수요를 확대할 수 있음
- 또한 함부르크 지역 내 신규 물류 산업용지 개발은 해당 지역의 중장기적 물류 부동산 공급 여건 개선에 기여할 수 있음
- 아울러 함부르크항의 친환경 에너지원의 저장·취급 기반 확충은 해당 항만의 운영 인프라 및 장비의 에너지 전환을 지원하고 항만 중심의 관련 산업 공급망 구축에 기여할 수 있음

참고자료: www.hafen-hamburg.de, https://logistik-heute.de, www.cbre.de
(검색일: 2026.11.11.)

황제호 전문연구원
051-797-4685, hjh3904@kmi.re.kr

KMI 국제물류 위클리

미국 물류시장 동향

美 중간선거 이후 물류시장, 관세 기조 유지 속 항만 인프라 후속 재원 확보 관건

민주당의 美 상·하원 다수 확보로 행정부에 대한 의회 견제가 강화될 전망이나, 단기 관세 완화 가능성은 제한적

- AP의 '26년 11월 10일(현지시간) 집계에 따르면, 민주당은 하원 전체 435석 중 255석(58.6%)을 확보했으며, 상원에서는 전체 100석 중 54석(54.0%)을 확보할 전망임
- 새 의회가 관세 부과와 예외 적용에 대한 감독을 강화할 수 있으나, 무역확장법 232조와 무역법 301조 등에 따라 행정부에 관세 권한이 위임돼 있고, 관련 법 개정안에 대통령이 거부권을 행사할 가능성도 있어 기존 관세 기조가 단기간에 바뀌기는 어려울 전망임
- 이에 화주와 물류기업은 현행 관세를 기준으로 '27년 조달·운송 비용을 산정하고, 새 의회의 입법 동향과 행정부의 품목·원산지별 관세 조치를 함께 살펴볼 필요가 있음

추가 연방 재원이 필요한 항만 인프라 사업은 의회의 예산 결정에 영향을 받는 만큼, IIJA 5개년 지원 이후 후속 재원 확보가 관건

- 美 해사청(MARAD)에 따르면 '26회계연도 항만 인프라 개발 프로그램(PIDP)의 지원 가능 재원은 약 4억 9,786만 달러이며, 이 중 4억 5,000만 달러는 PIDP에 투입된 인프라투자·일자리법(IIJA) 5개년 지원의 마지막 배정분임
- 중간선거 전인 10월 27일 발표된 선정 사업에는 잭슨빌항 선석 현대화, 파두카 내륙항의 철도·도로 연결, 타코마항 컨테이너 처리시설 개선 등이 포함됨
- 새 예산안 합의가 늦어져 임시예산으로 기존 사업을 이어갈 경우, 추가 재원이 필요한 신규 사업의 착수는 늦어질 수 있음
- 미국 내 물류거점 투자나 운송망 조정을 검토하는 기업은 연방 보조금 지원이 결정된 사업은 착공·완공 일정을, 후속 재원이 필요한 사업은 예산 확보 여부를 각각 확인할 필요가 있음

'26년도 美 항만 인프라 개발 프로그램(PIDP) 주요 선정 사업

(백만 달러)

항만·지역	주요 지원 내용	연방 보조금
카훌루이, 하와이	기존 화물 야드 개선 및 신규 야드 조성	40.15
파두카, 켄터키	바지선 선석, 중량화물 진입도로 및 철도 인입선 조성	40.02
잭슨빌, 플로리다	블라운트아일랜드 터미널 선석 재건 및 크레인 레일 설치	40.00
타코마, 워싱턴	대형선 접안설비 및 컨테이너 야드 크레인 주행로 개선	11.39

주: '26년 10월 27일 발표된 선정 사업 중 일부를 발췌함. 금액은 사업별 연방 보조금이며 총사업비나 실제 집행액과는 구분됨
자료: 미국 해사청(MARAD) (검색일: 2026.11.11.)

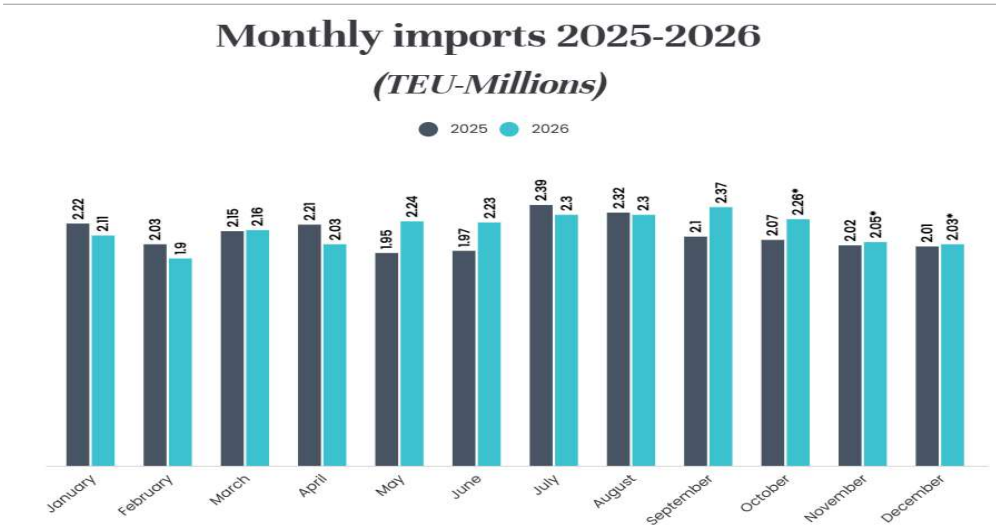
KMI 국제물류 위클리

미국 물류시장 동향

美 수입 물동량은 9월 정점 이후 둔화할 전망이며, '27년 초 운송 수요는 선거 결과보다 화주의 재고 소진과 신규 발주에 더 직접적인 영향을 받을 전망

- 전미소매협회(NRF)와 해킷어소시에이츠는 지난 '26년 2분기 신규 관세 도입에 대응한 소매업체의 조기 반입과 견조한 소비로 수입 성수기가 5월부터 10월 중순까지 이어졌다고 분석함
- 이에 美 주요 항만의 9월 수입 '적' 컨테이너 물동량은 237만 TEU로 전년 동월 대비 12.6% 늘어 연중 최대치를 기록했으며, 이후 10월 226만 TEU, 11월 205만 TEU, 12월 203만 TEU로 줄어들 전망이나, 모두 전년 동월보다는 높은 수준임
- 한편, '27년 1~3월 수입 물동량은 각각 204만·189만·192만 TEU로, 전년 동월 대비 3.0%·0.5%·11.2% 감소할 것으로 전망함
- Armada Corporate Intelligence는 선거 결과 자체가 단기 화물 물동량에 미치는 영향은 제한적이라고 전망하며, '27년 상반기에 화주가 선제 발주를 줄이고 보유 재고를 먼저 소진하면 판매가 급감하지 않더라도 신규 수입과 내륙 운송 물량은 줄어들 수 있다고 언급함
- 또한 소비재는 주로 재고 소진과 재발주 시점에, 데이터센터·전력 설비 기자재는 개별 사업의 착공과 장비 반입 일정에 영향을 받으므로,
- 중간선거 이후 연방·주정부의 정책 변화로 데이터센터와 전력 설비 건설이 둔화될 경우 관련 기자재의 수입과 내륙 운송 수요 증가세도 약해질 수 있어, 소비재와 산업 기자재 물량을 구분해 살펴볼 필요가 있다고 분석함

美 주요 항만의 월별 수입 '적' 컨테이너 물동량 비교('25~'26년)



주: 미국 주요 13개 항만의 수입 '적' 컨테이너 물동량을 비교한 것으로, 단위는 백만 TEU임. 별표(*)가 붙은 '26년 10~12월은 '26년 11월 보고서 기준 전망치임
자료: 전미소매협회(NRF)·Hackett Associates, Global Port Tracker (검색일: 2026.11.11.)

KMI 국제물류 위클리

미국 물류시장 동향

단기 운송비는 美 의회 변화보다 지정학적 위험과 연료 수급의 영향을 크게 받는 만큼, 정책 일정과 시장 지표를 함께 점검하는 것이 필요

- Breakthrough는 단기 운송시장에서 선거 결과보다 지정학적 상황, 에너지 재고, 업종별 화물 수요가 더 직접적인 변수라고 분석함
- 이에 기존 통상 정책과 중동 정세의 여파가 '27년에도 이어질 수 있어, 화주와 물류기업은 연료 수급 변화가 디젤 가격과 유류할증료에 미치는 영향을 주로 살펴볼 필요가 있음
- FTI Consulting은 '26년 3분기 미국 트럭 현물 운임 상승의 주된 배경으로 화물 수요 회복보다 가용 차량 부족을 지목했는데, 전체 물동량이 줄더라도 특정 노선에서 차량을 확보하기 어렵다면 운임이 내려가지 않을 수 있음
- 우리 화주와 물류기업은 '27년 1월 새 의회 출범 이후 관세·예산 논의를 살피되, 단기 운송 계획은 고객별 발주량, 주요 노선의 가용 차량, 디젤 가격과 유류할증료 조정 조건을 기준으로 조정해야 할 것으로 전망함

참고: www.supplychain247.com, www.joc.com (검색일: 2026.11.11.)

성현정 전문연구원
051-797-4648, hjsung@kmi.re.kr

KMI 국제물류 위클리

공지사항

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내

