

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

- 인도발 자동차 Ro-Ro 물류, 멕시코·남아공 관세 인상으로 제동

▶ 미국·중남미 물류시장 동향

- 美 마허 터미널 매각 가능성 부상... 북미 동부 항만 주도권 경쟁 일환으로 촉각

▶ 중동지역 물류시장 동향

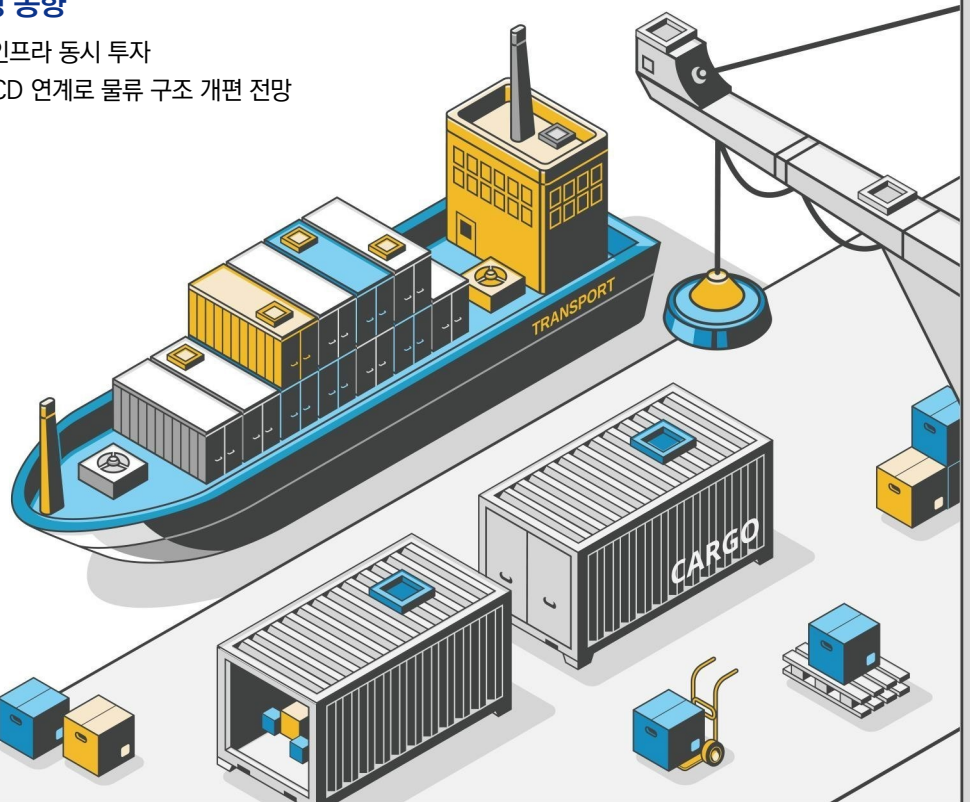
- 요르단, 아카바항 다목적 터미널 합작투자 추진...항만 중심 물류 생태계 기반 조성

▶ 아프리카 물류시장 동향

- 올해 아프리카 물류 인프라 동시 투자 본격화...항만·철도·ICD 연계로 물류 구조 개편 전망

▶ 공지사항

- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내



인도발 자동차 Ro-Ro 물류, 멕시코·남아공 관세 인상으로 제동

- ▶ 멕시코와 남아프리카공화국의 자동차 수입 관세 강화가 인도발 Ro-Ro (Roll-on/Roll-off) 물류에 부담으로 작용하고 있음

 - 멕시코는 자유무역협정(FTA)을 체결하지 않은 국가, 특히 인도와 중국으로부터 수입되는 완성차에 대한 관세를 기존 20%에서 50%로 인상했으며, 해당 조치는 1월 1일부터 발효됨
 - 남아프리카공화국 역시 유사한 보호무역주의적 조치를 검토 중인 것으로 전해짐
 - 두 국가는 인도 자동차 수출에서 총 20억 달러 규모의 비중을 차지하는 핵심 시장임

- ▶ 관세 인상은 인도 자동차 수출 확대를 기대해 온 Ro-Ro 공급망 전반에 직접적인 리스크로 부상함

 - 인도 Ro-Ro 업계 관계자들은 불확실한 환경이 무역 차질로 이어질 수 있다며 우려를 표명함
 - 뭄바이에 본사를 둔 한국 자동차 운송업체 담당자는 “관세 인상은 인도 자동차 산업의 확장 국면에 실질적인 타격이 될 수 있다”고 평가함

- ▶ 단기적으로 인도발 자동차 수출 물량 둔화 가능성이 제기됨

 - 자동차 제조업체 OEM들은 관세 충격을 완화하기 위해 일부 운영 전략 조정을 검토하고 있으나, 단기적인 수출 물량 조정 가능성도 배제하기 어렵다는 전망을 제기함
 - '25년 상반기 남아공에서 판매된 승용차 가운데 인도산 차량 비중이 절반에 달했다는 점에서, 이번 관세 정책 변화가 인도발 자동차 수출에 미칠 잠재적 영향 범위를 가늠할 수 있는 지표로 볼 수 있음

- ▶ 인도 Ro-Ro 물류는 문드라·피파바브 항만을 중심으로 빠르게 성장해 옴

 - 인도발 Ro-Ro 선은 MOL, NYK Line, K Line, Hoegh Autoliners, Hyundai Glovis, EUKOR Car Carriers 등이 주도하고 있음
 - 주요 기항지는 문드라(Adani Ports)와 피파바브(APM Terminals)로, 피파바브항 자료에 따르면, 해당 항만의 Ro-Ro 물동량은 '25년 4~12월 16만 1천 대로 전년 동기(11만 6천 대) 대비 증가함

- ▶ OEM 업체들은 공식적으로 인도발 자동차 수출 확대 전략을 유지하고 있으나, 관세 정책 변화에 대해서는 신중한 관망 기조를 보임

 - Skoda Auto Volkswagen India는 “멕시코 시장을 핵심 수출지로 유지하고 있으며, 현재로서는 사업 영향이 없다”고 밝힘
 - 인도의 자동차 제조사인 Maruti Suzuki는 관세 상황을 모니터링하며 수출 포트폴리오 리스크관리 방안을 검토 중이라고 언급함

- '25년 인도의 자동차 수출은 전년 대비 24% 증가한 630만 대를 기록했으며, 승용차 수출도 16% 늘어난 86만 3천 대로 집계됨
- 이러한 수출 실적은 관세 불확실성 속에서도 인도 자동차 수출 기반이 일정 수준 유지되고 있음을 보여주는 지표로 해석할 수 있음

- ▶ 인도 자동차 수출 둔화는 컨테이너 해운시장에도 일부 파급효과를 줄 수 있음
 - 인도에서는 완성차를 Ro-Ro선 뿐 아니라 컨테이너를 활용해 병행 수송하는 사례도 존재함
 - 이에 따라 자동차 수출 물량 변화는 특정 항로·구간을 중심으로 컨테이너 화물 수요에 제한적인 영향을 줄 수 있음
- ▶ 인도발 자동차 수출 확대 흐름 속에서 통상·관세 리스크가 해상 물류 구조의 불확실성을 키우는 변수로 부상함
 - 멕시코와 남아공의 관세 강화는 인도발 완성차 수출과 연계된 Ro-Ro 물류 흐름에서 외부 정책 환경 변화가 영향을 미칠 수 있음을 보여줌
 - 인도 자동차 수출은 증가세를 유지하고 있으나, 특정 시장의 정책 변화가 물류 흐름 전반에 변수로 작용할 가능성도 함께 나타나고 있음
 - 이에 따라, 인도발 자동차 물류는 수요 확대 국면과 함께 통상·관세 환경 변화에 대한 지속적인 관찰이 필요한 단계로 전환되고 있음을 시사함

美 마허 터미널 매각 가능성 부상... 북미 동부 항만 주도권 경쟁 일환으로 촉각

- ▶ 뉴욕·뉴저지항의 마허 터미널(Maher Terminals)은 북미 동부 핵심 물류 인프라로, 최근 매각 가능성이 부각되며 글로벌 해운사 및 인프라 투자자들의 관심 집중

 - 뉴욕·뉴저지항의 최대 컨테이너 터미널인 마허 터미널(Maher Terminals)은 약 450에이커 규모의 부지와 함께 초대형 컨테이너선 6~7척을 동시에 접안할 수 있는 시설을 보유하고 있어, 항만 내 타 터미널 대비 압도적인 처리 역량을 갖추고 있음
 - 특히 뉴욕·뉴저지항은 美 북동부 최대 소비시장의 관문이자 유럽·동남아 수입 물동량의 주요 거점으로, 대형 터미널 자산이 시장에 매물로 등장하는 사례가 극히 드문 구조적 특성을 보유함
 - 이러한 여건 속에서 최근 맥쿼리 자산운용그룹(Macquarie Asset Management)은 뉴욕·뉴저지 항만청과의 협상을 통해 '30년부터 '63년까지 적용되는 33년 장기 임대계약을 확보했으며, 이를 계기로 약 30억 달러 이상의 가치가 거론되는 매각 가능성이 본격화되고 있음
 - 이에 해당 터미널의 자산 가치와 사업 안정성이 크게 제고되었으며, 시장에서는 사실상 '뉴욕항에서 마지막으로 거래 가능한 대형 터미널'로 인식되고 있음

美 뉴욕·뉴저지항 마허 터미널(Maher Terminals) 개관



- **(위치)** 미국 동부 최대 항만인 Port of New York and New Jersey 위치한 대표적인 컨테이너 전용 터미널로, 뉴저지주 엘리자베스(Elizabeth)에 자리함
- **(규모 및 접안 능력)** 약 450에이커 규모의 부지를 보유한 항만 내 최대 터미널로, 초대형 컨테이너선 (super post-Panamax) 6~7척 동시 접안이 가능한 선석을 갖추고 있음
- **(처리 능력)** 연간 300만 TEU 이상 처리 가능하며, '24년 기준 뉴욕·뉴저지항 전체 컨테이너 물동량의 약 35%를 처리하는 핵심 거점
- **(소유 구조)** 호주 맥쿼리 자산운용이 운영하는 맥쿼리 인프라스트럭처 파트너스(MIP)
- **(전략적 특징)** 뉴욕·뉴저지항 내 유일하게 해운사 지배구조에 편입되지 않은 대형 터미널이자 오션 얼라이언스(Ocean Alliance) 소속 선사와 독립 선사들이 함께 이용하는 공용 터미널

자료: 마허 터미널 공식 웹사이트 및 NAIOP 리포트 (검색일: 2026.02.09.)

- 마허 터미널을 둘러싼 인수 경쟁에는 다양한 주체가 참여하고 있으며, 이는 단순 자산 취득을 넘어 북미 동부 공급망 주도권을 확보하기 위한 전략적 선택으로 해석
 - 업계에 따르면, 글로벌 해운사, 항만 운영사, 인프라 투자자 등 다양한 주체가 인수 경쟁에 참여하고 있음
 - MSC, Hapag-Lloyd 등 글로벌 해운사의 경우, 터미널 확보를 통해 해상운송-항만-내륙 운송으로 이어지는 물류 가치사슬 전반에 대한 통제력 강화 전략을 추진 중임
 - PSA International, DP World, SSA Marine, TIL 등 주요 터미널 운영사 역시 운영 전문성과 규모의 경제를 활용한 사업 확대를 모색하고 있음
 - 특히, 코로나19 이후 해운업계가 축적한 막대한 이익을 바탕으로, 단순 운송을 넘어 Door-to-Door 물류체계 구축과 공급망 안정성 확보를 중시하는 방향으로 전략이 전환됨
 - 이미 뉴욕·뉴저지항 내 대부분의 터미널이 해운사 지배구조로 편입된 상황에서 마허 터미널 인수는 단순 자산 취득을 넘어 북미 동부 공급망 주도권을 확보하기 위한 전략적 선택으로 해석됨

- 한편, 마허 터미널 인수는 중장기적인 추가 투자 부담을 수반한다는 점에서 인수 주체에 신중한 판단이 요구
 - 최근 신규 임대계약에 따라 임대료 구조가 고정비 중심 방식에서 물동량 연동 변동 임대료 체계로 전환되었으며, 경과보관료(demurrage) 등에서 발생하는 초과 수익의 상당 부분을 뉴욕·뉴저지 항만청과 공유해야 하는 구조로 변경됨
 - 이에 더해, 선석 유지·보수 비용의 운영사 전가, 야드 고밀도화(densification), 하역 및 야드 장비 교체 등을 포함해 최소 30억 달러 규모의 추가 자본 및 유지·관리 투자가 요구 될 것으로 예상됨
 - 특히, 스트래들 캐리어 중심의 '자유 이동형(free-flow)' 운영 모델을 고적재·대량 장치화물 처리가 가능한 RTG 또는 RMG 갠트리 크레인 중심 체계로 전환할 경우, 트럭 처리 방식 변화에 따른 서비스 품질 조정과 함께, 국제항만노동자협회(ILA)와 신기술 도입 조항에 따른 노사 협상이라는 추가 과제도 수반될 가능성이 있음
 - 이러한 제약과 투자 부담은 '50년까지 항만 물동량이 두 배로 증가할 것이라는 장기 전망과 맞물려, 마허 터미널 매각이 뉴욕·뉴저지항의 운영 방식과 항만 투자 구조 전반의 전환을 촉발하는 중대한 분기점이 될 가능성을 시사함

참고자료: <https://www.wsj.com>, <https://www.joc.com> (검색일: 2026.02.02.)

요르단, 아카바항 다목적 터미널 합작투자 추진...항만 중심 물류 생태계 기반 조성

- ▶ 요르단 아카바 개발공사는 수출입과 내수 물동량을 처리하는 대표적인 항만인 아카바항의 지역 물류 허브기능을 강화하기 위해 합작 투자(Joint Venture, JV) 전략 추진

 - 아카바항은 홍해를 접하고 있는 요르단의 주요 항만으로 연간 100만TEU 물동량을 처리하며, 운영 효율 변화가 국가 물류비 변화에 높은 영향을 줌
 - 또한, 자체 물동량 수요뿐만 아니라 사우디아라비아, 이라크 등의 인접국가로 운송되는 물동량을 요르단의 내륙 인프라를 통해 국경을 하는 기능을 담당함
 - 아카바항은 요르단의 수출입 기능을 담당하며, 역내 공급망 흐름을 주도할 수 있는 성장 잠재력이 높은 것으로 평가됨
 - 따라서, 요르단 아카바 개발공사와 아랍에미리트 AD 포트 그룹은 30년의 장기 운영권 세션을 체결해 아카바항 내 다목적 터미널을 개발·운영하기 위한 JV를 추진함

- ▶ JV의 대상인 다목적 터미널을 중심으로 물동량 처리 능력을 개선하며, 주요 품목을 대상으로 물류 프로세스 효율화 추구

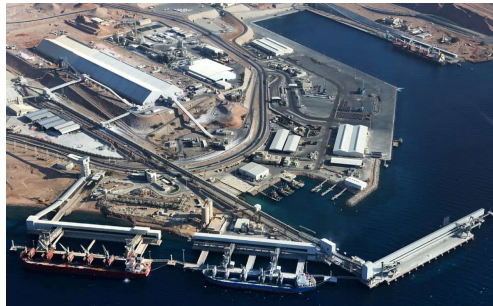
 - 아랍에미리트 AD 포트 그룹은 3,840만 달러를 투자해 다목적 터미널 운영권 지분 70%를 획득했으며, 요르단 아카바 개발공사는 투자 금액은 명시되지 않았으나 30%의 지분을 보유함
 - JV 모델에 따라 아랍에미리트 AD 포트 그룹은 실질적인 운영 주도권을 갖게 되고, 아카바 개발공사는 다목적 터미널 개발을 지원하기 위한 국가 및 지역 정책을 연계하는 기능을 수행할 것임
 - 해당 다목적 터미널의 '25년 처리 물동량은 530만 톤으로 수익성 창출 효과가 높은 Ro-Ro 물동량이 85,000 CEU로 집계됨. 이에 따라, 터미널 개발 포트폴리오는 Ro-Ro 물동량을 전략적으로 유치하는 방향으로 설정될 것임

- ▶ 아카바항 다목적 터미널에 대한 구체적인 제원, 인프라 개발에 대한 계획은 마련되어 있지 않으나, 거버넌스 기반의 항만 효율성 강화 도모

 - 해당 다목적 터미널의 제원은 안벽 2km, 200m 길이의 선석 9개, 수심 12~14m로 터미널 운영 효율 향상을 위해 CAPEX, OPEX 부분의 투자 비중은 설정되지 않음
 - 요르단 아카바 개발공사는 인프라 기반 운영환경 개선 정책, 터미널 개발사업 촉진 목적의 투자 유치, 장비 현대화 및 인력 교육 등을 지원할 계획임
 - 세부적으로, 아카바 항만청, 아카바 경제특구청, 아카바 개발공사, 터미널 운영사 간 항만 커뮤니티 시스템(Port Community System, PCS)을 개선할 예정임
 - 특히, 통관시간 단축, 공급망 효율화를 촉진해 홍해 지역의 핵심적 허브 기능을 강화하며

- 장기적으로 인접한 국가를 경유하는 물류 수요를 흡수하기 위한 정책을 추진할 예정임
 - 또한, 세관 시스템을 추가 결합해 디지털·정보 인프라를 개선함으로써 내륙 통관 기능을 강화할 계획임

아카바 다목적 터미널 전경과 JV 체결 협약 사진



자료: <https://www.bairdmaritime.com>, <https://www.adportsgroup.com> (검색일: 2026.02.10.)

- 다목적 터미널 중심의 투자 개발이 확산되어 민간 투자의 범위가 아카바항 중심의 물류산업으로 확대된다면 중동 물류시장 진출에 대한 전략적 기회 존재
 - 리드타임 변동성을 최소화하기 위한 디지털 기반의 물류정보 통합운영 정책은 랜드브릿지 물류의 정시성을 강화하고, 지역 항만의 허브 입지를 촉진할 것임
 - AD 포트 그룹의 노선과 화주 영업에 따라 아카바항의 글로벌 연결성이 단계적으로 강화될 것임
 - 아카바 경제특구를 연계한 투자환경 조성 and 고부가가치 물류기업 유치 목적의 정책이 시행된다면 국내 물류기업의 중동 물류업계 진출 기회가 될 수 있음
 - 항만배후 물류산업이 활성화됨에 따라 복합물류 기능 강화가 예상되며, 내륙 국경을 연계하는 통합 공급망이 견고화될 수 있을 것임

참고자료: <https://www.porttechnology.org>, <https://www.adportsgroup.com>, <https://www.mediaoffice.abudhabi>
 (검색일: 2026.02.10.)

올해 아프리카 물류 인프라 동시 투자 본격화.. 항만·철도·ICD 연계로 물류 구조 개편 전망

- ▶ 아프리카 물류 인프라 투자가 본격화하면서 항만 중심 구조에서 내륙 연계형 체계로 전환 가시화
 - '25년을 기점으로 아프리카 물류 인프라 투자는 항만 단독 확장 단계에서 벗어나 내륙 연결성과 복합 물류 자산을 결합하는 국면에 진입함
 - 이러한 변화의 주요 요인으로는 글로벌 물류 산업의 디지털화와 기후 리스크 대응 강화 등임
 - 아프리카는 '50년까지 약 10억 명의 인구 증가가 예상됨에 따라 항만·철도·도로·내륙 등 국내 물류 인프라에 대한 수요 확대가 불가피한 전망임
 - 그러나, 아프리카의 물류 인프라 중 가장 대표적인 항만 개발은 서부·도심 항만의 과밀화 및 재정적 한계로 추가 확장에 어려움이 있다는 점임
 - 이에, 글로벌 항만 운영사들의 투자자 참여 확대와 글로벌 기업의 신규 거점 개발로 방향 전환이 이루어지고 있음
 - 특히 '20년 이후 항만 운영의 민영화가 가속화되면서, 단순 하역 능력 확충이 아닌 내륙 연결성 확보 여부가 항만 경쟁력을 좌우하는 단계로 진입함
 - 이에 동·남부 아프리카 중심 항만-철도-내륙 거점을 연계하는 회랑(Corridor)형 개발이 확대되고 있음

- ▶ 특히, '25~'26년 항만·철도·내륙 중심으로 물류 인프라 투자 동시 전개를 통해 아프리카의 전통적 물류 인프라 개발 방식인 항만 중심 투자 한계 보완
 - **(항만부문)** 현재 북아프리카는 이집트를 중심으로 신규 컨테이너 터미널 건설과 기존 항만 확장이 추진되고 있으며, 대부분의 인프라 투자 및 개발이 '25~'26년을 전후로 완료 단계에 진입함
 - 이러한 항만 투자 흐름은 서·중앙 아프리카로도 확산되며, 신규 항만 건설과 2차 터미널 확장이 동시에 추진되고 있음
 - 특히, 글로벌 항만 운영사(DP World, AD Ports 등) 중심의 양허·PPP 등의 개발 방식이 점차 일반화되고 있음
 - **(철도부문)** 다수의 국가들이 로비토 회랑(Lobito Corridor) II, SGR(Standard Gauge Railway, 표준궤 철도) 등 항만-내륙-국경을 연결하는 핵심 노선의 개발 및 확장 단계에 진입하고 있음
 - **(육상부문)** 대부분 신규 도로 건설보다는 내륙 연결 기능을 중심으로 유지·보존형 PPP와 톨링 프로젝트(tolling projects)가 확대되는 흐름이 나타나고 있음
 - 또한, ICD(Inland Container Depot), 원스톱 국경 통합 검역소(One-Stop Border Post) 개발을 통해 항만 혼잡 완화와 통관 비용 절감을 기대하고 있음

2025~2026년 아프리카 물류 관련 인프라 투자 동향

인프라	대표적인 개발 및 투자 프로젝트
항만	<ul style="list-style-type: none"> 북아프리카: 이집트 신규 터미널 건설 및 확장 서아프리카: 세네갈, 가나 항만 신규 터미널 건설 및 확장 중앙아프리카: 카메룬 Kribi, Douala 2차 터미널 완료 및 확장 동아프리카: 탄자니아(Zanzibar, Mtwara) 다목적 터미널 운영
철도	<ul style="list-style-type: none"> 북아프리카: 이집트, 모로코, 알제리 중심 고속철도 건설 중앙아프리카: 로비토 회랑(Lobito Corridor) II 개발 동아프리카: 탄자니아, 케냐, 에티오피아, 우간다 등 SGR 개발 및 확장
육상	<ul style="list-style-type: none"> 서아프리카: 가나·코트디부아르 톨링 도입 중앙아프리카: DRC·앙골라 톨링 프로젝트 추진

자료: <https://www.africafc.org> (검색일: 2026.02.09.)

▶ **항만 확장과 내륙 회랑 구축을 통해 아프리카 물류 산업 개발 구조가 ‘항만 집중형’에서 ‘내륙 연계형’으로 전환**

- 최근 아프리카의 물류 산업계는 항만 확장만을 위한 단일 프로젝트가 아닌 철도·도로·내륙 물류 거점과 결합된 형태로 추진되며, 투자 효율을 좌우하는 핵심 조건으로 작용함
- 실제로 다양한 물류 회랑은 광물 수송, 농업, 일반 화물까지 포괄하는 다용도 물류 회랑으로 기능이 확장되고 있음
- 즉, 향후 아프리카 물류 인프라는 항만 중심의 점적 개발 단계에서 벗어나 내륙 연결성과 운영 효율을 축으로 한 구조 재편 국면에 진입할 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.