

편집 및 발행인 : 조정희 · 발행처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터

총괄 : 김동환 · 감수 : 이연경 · 전화번호 : 051-797-4913 · E-mail : kdong@kmi.re.kr

목차

▶ 아세안 물류시장 동향

- 인도, 중동 물류 차질 여파로 항만 병목 심화...운송비 상승 압력 확대

▶ 공지사항

- 「국제물류 정보포탈」 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 미주·중남미 물류시장 동향

- 북미 서안-내륙 철도 복합운송 연결고리 약화... 북미 수입 물류 구조 재편 대응 필요

▶ 유럽 물류시장 동향

- 헝가리·슬로바키아, 송유관 연결로 에너지 안보 강화... 러 의존 탈피는 '시간 문제'
- 가오송항, 폴란드 그디니아항과 협력 강화...중동부 유럽 물류시장 진출 본격화

▶ 아프리카 물류시장 동향

- 남아공, 철도·항만 물류 개혁 본격화... 공급망 병목 해소 통한 수출 경쟁력 회복 추진



인도, 중동 물류 차질 여파로 항만 병목 심화.. 운송비 상승 압력 확대

- ▶ 중동지역 내 주요 항만 운영 중단이 지속되면서 아시아발 화물의 인도 항만으로 유입되는 현상이 확대되고 있음

 - 미국·이스라엘과 이란 간 충돌 이후 중동 지역 항만 운영 차질이 확산되면서 아시아발 중동행 '컨' 화물이 인도 항만으로 우회 유입되고 있음
 - 현지 관계자에 따르면 현재까지 약 4~5만 TEU 규모의 화물이 인도 항만에 반입된 것으로 추정되며, 이 중 나바셰바(JNPA) 항만에서만 약 2만 5천 TEU가 처리된 것으로 추산됨
 - 선사들은 인도 항만을 임시 거점으로 활용해 중동으로 재운송하기 위해 셔틀 및 대체 항로 운영을 병행하고 있는 것으로 나타남

- ▶ 인도 경유 화물의 중동 재운송 과정에서 페르시아만 환적 거점 운영 제약 발생

 - 중동 항만 차질 이후 오만 소하르(Sohar), UAE 푸자이라(Fujairah)·코르파칸(Khor Fakkan)이 대체 환적 거점으로 활용되고 있음
 - 그러나 세 항만의 냉동 컨테이너 처리 능력 부족으로 냉동·신선 화물 처리에 제약이 발생하고 있으며, 특히 푸자이라 항만은 약 120개의 리퍼 플러그를 보유하고 있는 것으로 확인됨
 - UAE 당국은 코르파칸 항만에서 국경 간 운송 부담을 이유로 환적 화물 규모를 제한하고 있으며, 일부 선박의 하역 제한 및 입항 거부 사례도 발생하고 있음
 - 이러한 상황을 반영해 인도에서 출항하는 선박의 환적 화물 적재 비중을 약 30% 이하로 계획하도록 권고되고 있는 것으로 알려짐

- ▶ 항만 혼잡 및 체선 장기화로 물류 불확실성 확대

 - 코르파칸 항만에서는 하역을 위한 대기 시간이 일주일 이상(최대 12일)으로 늘어나는 등 혼잡이 심화되고 있으며, 이에 따라 일부 선박은 타 항만으로 우회하는 사례도 나타남
 - UAE 항만에서는 수입 물량 증가로 화물 반출 기한이 2일로 제한되면서 체선료 및 추가 비용 부담이 늘어나고 있음
 - 또한 사전 통관 등록을 완료하지 않은 수입업체들이 항만에 집중되면서 터미널 게이트 혼잡도 점차 심화되고 있음

- ▶ CMA CGM의 경우 대응 확대 중이나 공급망 비용 상승 요인이 동시 발생

 - CMA CGM은 인도 서부 나바셰바(Nhava Sheva) 및 문드라(Mundra) 항만에서 오만 소하르(Sohar)와 UAE 푸자이라(Fujairah)를 연결하는 중동 셔틀 서비스를 단기적으로 운영할 계획임
 - 이는 중동 항만 차질로 인해 인도 항만으로 우회된 화물을 처리하기 위한 선제적 조치로 인도-페르시아만 간 대체 운송 체계가 확대되고 있음

- 또한 CMA CGM은 기존 해상 운임에 반영되던 연료비 상승과 별도로, '3월 23일부터 중동행 화물에 대해 내륙 긴급 연료 할증료(inland emergency fuel fee)를 부과할 계획임
- 이와 함께 일부 선사들은 홍해 항로 재투입 및 복합운송 활용 등 대응 전략을 병행하고 있는 것으로 알려졌으며,
- 이러한 대응은 공급망 병목 해소를 위한 조치이나, 동시에 운송 비용 상승 요인으로 작용하고 있음

▶ 한편, 디젤 공급 부족으로 인도 서부 항만권 내륙 운송 차질 및 운임 인상 발생

- 중동의 지정학적 리스크에 따른 디젤 공급 부족으로 칸들라(Kandla)·문드라(Mundra) 항만을 중심으로 컨테이너 운송에 차질이 발생하고 있음
- 연료 공급 지연과 수급 불균형으로 인해 트레일러 운송업체들의 운송 지연이 확대되면서 적시 화물 이동에 어려움이 발생하고 있는 것으로 나타남
- 칸들라·문드라 컨테이너 운송복지협회(KMCTWA, Kandla Mundra Container Transport Welfare Association)는 이러한 운영 부담 증가에 따라 '26년 3월 24일부터 모든 구간의 운송요율을 20% 인상한다고 발표함
- 또한 디젤 가격 상승(리터당 약 112루피)과 타이어·부품 가격 인상(3~4%) 등 비용 증가 요인이 운송업체 부담을 가중시키고 있음
- 업계에서는 이러한 운송 차질이 수출입 화물 지연 및 체선 비용 증가로 이어질 가능성이 있는 것으로 보고 있음

▶ 중동 리스크에 따른 글로벌 공급망 재편 대응을 위한 인도 경유 물류 구조 관리 필요

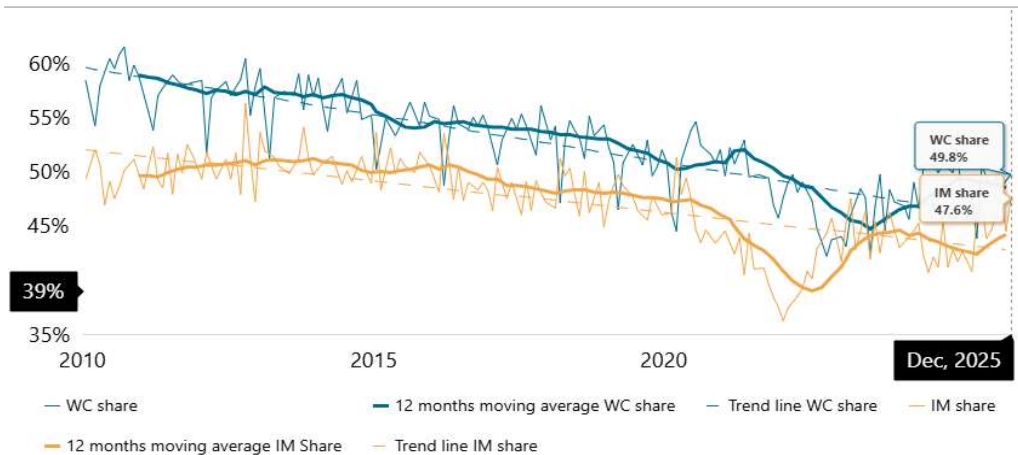
- 중동 항만 차질 시 인도를 경유한 우회 물류가 급증하는 구조가 확인됨에 따라, 인도-중동 간 대체 운송 네트워크에 대한 선제적 관리 및 협력 체계 구축이 필요함
- 페르시아만 환적 거점의 인프라 한계 및 운영 제약이 병목 요인으로 작용하고 있어, 주요 환적 거점 다변화 및 처리 역량 확보 방안이 요구됨
- 선사의 셔틀 운항 확대 및 추가 비용 부과 사례와 같이 공급망 대응 과정에서 비용 전이 구조가 나타나고 있어, 물류비 상승 리스크에 대한 모니터링 및 대응 체계 구축이 필요함
- 디젤 공급 부족 등 내륙 운송 리스크가 항만 운영과 직결되는 구조가 확인된 만큼, 항만-내륙 연계 물류 체계 전반에 대한 통합적 관리 및 위기 대응 전략 수립이 요구됨

참고자료: <https://www.joc.com/>, <https://indiashippingnews.com/> (검색일: 2026.03.24.)

북미 서안내륙 철도 복합운송 연결고리 약화... 북미 수입 물류 구조 재편 대응 필요

- ▶ 최근 해상 운송 패턴 변화와 거점 분산 전략으로 미국·캐나다의 서안 수입 물동량 유입 비중과 철도 기반 복합운송 비중이 동시에 감소하는 추세
 - 미국 및 캐나다의 서부로 유입되는 수입 물동량 중 철도를 통해 내륙으로 이동하는 비중은 지속적으로 감소했으며, 이러한 변화의 주요 원인 중 하나로 해상 운송 패턴 변화가 지목됨
 - 지난 16년간의 추이를 살펴보면, 미국과 캐나다 서부 전체 수입 물동량(TEU) 중 서안을 통해 유입되는 비중 역시 지속적으로 감소한 것으로 나타남
 - 이는 수입업체들이 기존의 '서안 중심 전략'에서 벗어나, 물류 리스크 분산과 비용 절감을 동시에 고려한 '4~5개 거점 기반 분산 전략'으로 전환한 결과로 해석됨
 - 이에 따라 서안의 수입 물동량 비중은 '10년 약 59%에서 '25년 49% 이하로 10%p 이상 감소했으며, 해안에서 내륙으로 복합운송을 통해 이동하는 수입 물동량 비중 또한 유사한 장기 하락세를 보임

2010~2025년 미국·캐나다 서안 수입 비중(%) 및 내륙 철도 복합운송 비중(%)



주: WC(west coast) Share는 북미 서안 수입 비중을 의미하며, IM(inter-modal) Share는 북미 서안으로 유입된 수입 물동량 중 내륙 철도 복합운송 비중을 의미함

자료: IANA ETSO, Port Reports, PIERS, GTC analysis (검색일: 2026.03.23.)

- ▶ 서안 유입 비중과 복합운송 비중은 장기간 높은 상관관계를 보였으나, '22년 이후 지정학적 리스크와 항만 혼잡 등의 영향으로 탈동조화 현상 발생
 - 서안 수입 물동량 유입 비중과 복합운송 비중이 장기간 유사한 흐름을 보여온 것은 서안의 장거리 운송 구조에 기인함
 - 즉, 서안에서 내륙 소비지까지의 장거리 운송은 복합운송 방식이 유리하나, 동안 및 기타 항만은 상대적으로 짧고 분산된 운송이 많아 복합운송 활용도가 낮은 구조임

- 그러나 '22년 중반 이후 이러한 '서안-복합운송 연계 구조'는 점차 약화되고 있으며, 팬데믹 이후 항만 혼잡 완화 과정에서 복합운송 비중이 먼저 회복됨에 따라 서안 수입 물동량 유입 비중과 엇갈린 흐름을 보이며 탈동조화(decoupling) 현상이 나타나기 시작함
- 특히 '25년에는 서안 수입 물동량 비중이 다시 감소하는 가운데 복합운송 비중이 상승하는 흐름이 관찰되며, 이는 두 지표 간의 관계가 단순한 동조를 넘어 항만 혼잡, 지정학적 리스크 등 외생 변수의 영향에 따라 변하는 복합적 구조로 전환되고 있음을 시사함

➤ 다만 이러한 변화는 구조적 붕괴라기보다 글로벌 공급망 불확실성 확대에 따른 일시적 재조정 과정으로 해석

- 실제로 최근 중동 지역 긴장, 홍해-수에즈 항로 불안정, 항만 혼잡 등 지정학적·운영적 변수들이 해상 경로 선택에 직접적인 영향을 미치면서, 항만 선택과 내륙 운송 방식 간의 전통적 연계성이 약화된 것으로 분석됨
- 특히 환태평양 항로는 상대적으로 이러한 리스크에서 자유로워 단기적으로 서안 비중이 안정 또는 반등할 가능성이 있으며, 이는 복합운송 수요에도 긍정적으로 작용할 것으로 전망됨
- 다만 전체 물류 흐름의 상당 부분은 여전히 선사와 화주의 경로 선택에 의해 결정되는 만큼, 철도 운영사의 직접적인 통제력 행사에는 한계가 존재함

➤ 이러한 북미 수입 물류 재편에 대응해 항만 중심 투자에서 벗어나 내륙 복합운송 거점 확보와 운영 역량 강화가 핵심과제로 부상

- 특히 시카고, 댈러스, 애틀랜타 등 철도 네트워크와 연계된 내륙 허브에 대한 선제적 진출이 필요하며, 특정 항만에 의존하는 전략에서 탈피해 서부·동부·걸프 지역을 병행 활용하는 멀티 포트 전략을 고도화하고, 화주 맞춤형 경로 설계 역량을 강화할 필요가 있음
- 결국 향후 북미 물류 경쟁력은 '어느 항만을 선택하느냐'보다 '내륙 물류 네트워크를 얼마나 효율적으로 구축하고 운영하느냐'에 달려 있을 것으로 전망됨

참고자료: <https://www.joc.co> (검색일: 2026.03.23.)

헝가리·슬로바키아, 송유관 연결로 에너지 안보 강화... 러 의존 탈피는 '시간 문제'

- ▶ 헝가리와 슬로바키아가 정유공장을 연결하는 석유제품 파이프라인 건설에 합의 하면서 중부 유럽의 에너지 공급망 재편 본격화
 - 다만 양국의 핵심 정유기업 MOL은 여전히 러시아 원유 의존에서 완전히 벗어나지 못한 상태로 에너지 전환은 점진적으로 진행될 전망이다
- ▶ 정유공장을 연결하는 파이프라인 구축 통해 공급 안정성 확보
 - 양국 정부는 최근 브뤼셀에서 협정을 체결하고, 슬로바키아 브라티슬라바와 헝가리 사즈할 롬바타를 잇는 약 127km 길이의 석유제품 파이프라인 건설을 추진하기로 했음
 - 해당 파이프라인은 연간 약 150만 톤 이상의 디젤과 휘발유를 운송할 수 있으며, '27년 상반기 완공이 목표임
 - 이는 MOL이 보유한 양국 정유시설을 직접 연결하는 프로젝트로 연료 공급의 유연성과 물류 효율을 크게 높일 것으로 기대됨
 - 특히 철도 및 도나우강을 통한 기존 운송경로를 대체해 비용 절감과 환경 개선 효과도 동시에 기대됨

MOL 정유 네트워크 및 주요 원유 공급 경로 (드루즈바아드리아 포함)



자료: <https://www.spglobal.com> (검색일: 2026.03.23.)

- ▶ 여전히 높은 러시아 원유 의존도 및 공급 차질로 위기 부각
 - 이번 협력은 최근 드러난 에너지 공급 불안정성이 직접적인 계기가 된 것으로 분석됨

- 헝가리와 슬로바키아는 현재 EU 회원국 가운데 러시아 원유를 계속 수입하는 사실상 유일한 국가들임
- 러시아 원유를 운송하는 드루즈바 송유관이 우크라이나 구간에서 손상되며 공급이 중단되자 양국은 심각한 에너지 리스크에 직면함
- 양국 정부는 공급 지연을 둘러싸고 우크라이나와 갈등을 빚기도 했음
- 이 같은 상황은 기존 공급망의 취약성을 드러내며 대체 경로 확보와 인프라 확충 필요성을 부각시킴

▶ MOL은 “금년 말까지 러시아 원유를 완전 대체하기 어렵다”는 입장

- 그러나 정유 산업 현장에서는 탈러시아가 쉽지 않은 과제로 남아 있음
- 헝가리 에너지 기업 MOL은 최소 금년 말까지는 러시아 원유 없이 완전히 운영하기 어렵다고 밝힘
- 현재 정유시설이 러시아산 ‘우랄(Urals)’ 원유에 최적화되어 있어 다른 원유로 전환하려면 상당한 기술적·경제적 부담이 따른다는 설명임
- MOL은 이미 정유 공정 유연성 확보에 투자해 비(非)러시아 원유 비중을 30~40%까지 늘릴 수 있는 기반을 마련했지만 완전한 전환에는 추가 시간이 필요하다는 입장임

▶ 대체 공급 경로로 아드리아 파이프라인 모색 및 원유 혼합 전략 추진

- 이에 따라 MOL은 러시아 원유 의존도를 낮추기 위한 다양한 대안을 시험 중임
- 대표적으로 크로아티아 오미살리 항구를 통해 연결되는 아드리아(Adria) 파이프라인이 주요 대안으로 거론되고 있음
- 해당 경로를 활용하면 이론적으로 최대 80% 수준의 공급을 충당할 수 있으나 물류 제약과 비용 문제로 안정적인 운영에는 한계가 있다는 평가임
- 이에 따라 MOL은 카스피해 및 중동 지역 원유를 혼합(blending)해 러시아산과 유사한 특성을 가진 원유를 사용하는 전략도 추진하고 있음

▶ 인프라 확충과 공급 다변화 등의 에너지 전략 전환 본격화

- 종합적으로 보면 헝가리와 슬로바키아 정부는 파이프라인 구축을 통해 연료 운송과 공급 안정성 확보에 나서고 있음
- 동시에 MOL은 원유 조달 구조를 바꾸는 중장기 공급 다변화 전략을 추진하고 있음
- 여기에 더해 MOL은 정유 과정에서 사용하는 수소를 친환경 수소로 대체하는 등 탈탄소 투자도 병행하며, 에너지 구조 전환을 가속화하고 있음

- ▶ ‘두 개의 공급선이 하나보다 낫다’는 관점에서 장기적 에너지 안보 강화
 - MOL 측은 현재와 같은 상황에서는 공급 리스크가 분명히 존재한다며 두 개 이상의 공급 경로를 확보하는 것이 에너지 안보 측면에서 중요하다고 강조함
 - 이번 파이프라인 건설과 원유 공급 다변화 전략은 단순한 인프라 사업을 넘어 전쟁과 지정학적 갈등 속에서 중부 유럽이 에너지 자립도를 높이기 위한 구조적 변화의 일환으로 평가됨

가오슝항, 폴란드 그디니아항과 협력 강화... 중동부 유럽 물류시장 진출 본격화

- ▶ 지난해 9월 대만 가오슝시와 폴란드 그디니아시는 자매도시 협약을 체결하고, 경제협력 방안을 모색하면서 항만 및 공급망 간 협력을 주요 전략으로 채택했음

 - 가오슝항은 동아시아, 동남아와 미주, 유럽 항로를 연결하는 허브항 기능을 담당함. 반면, 폴란드 그디니아항은 발트 및 중동부 유럽 배후권으로 화물을 분산하는 관문항 역할을 수행함
 - 폴란드는 대만의 對EU 6대 교역국으로 양국간 교역규모는 '23년 18.29억 달러, '24년 20.76억 달러, '25년 25.43억 달러로 꾸준히 증가하고 있으며, 대외무역 의존도가 확대되고 있음
 - 이는 그디니아항을 통해 폴란드 및 중동부 유럽 제조 거점으로 대만산 전자, 반도체, 자동차 관련 중간재가 분산되는 공급망 특성에 따름
 - SEMI Europe과 Polish-Taiwanese Chamber of Commerce 또한 대만과 폴란드 간 반도체·첨단기술 산업발전 가속화를 위해 협력을 추진함

- ▶ '26년 3월, 폴란드 그디니아항과 대만 가오슝항은 항만 연결성과 기능 강화를 위해 양해각서를 체결

 - 가오슝항은 그디니아항의 외항 개발, 항만 접근 교통망 개발, 철도 노선 현대화, 인터모달 물류 인프라 확장에 대한 장기 계획과 해당 항만의 전략적 입지에 따라 그디니아항과 장기적인 전략적 협력을 추진함
 - 폴란드를 제외한 중동부 유럽 국가에 대만계 기업인 Foxconn, Inventec가 진출함. 더욱이, Delta Electronics는 폴란드, 체코, 슬로바키아에 법인을 두고 있음
 - 추가적으로, 유럽 생산 기지화 및 공급망 거점화를 위한 대만계 기업의 투자를 촉진할 것으로 전망되며, TSMC, Foxconn, Ming Rong Yuan Business Co.(MRY)는 중동부 유럽에 대한 잠재적 협력 파트너로서의 투자를 고려함

- ▶ 두 항만 간 협력은 항만의 AI 도입 수준을 고도화하고, 양 항만 간 연결성을 강화하는 방향으로 추진

 - 양해각서에 명시된 주요 협력 방향은 안보 문제와 직결되는 항만 인프라 보호, 사이버 보안과 항만 운영 효율을 개선하기 위한 행정 프로세스 디지털화, 교통 및 시설관리 지능화임
 - 추가적으로, 글로벌 공급망 내 두 항만의 입지를 강화하고자 폴란드-대만 간 정기 해상운송 서비스 개발 프로젝트를 추진함
 - 즉, 두 항만은 직항 물동량 창출이 아닌 항만 간 정기 해상운송 서비스 확보와 공급망 재편에 선제적으로 대응하기 위한 구조적 협력체계를 구축하는 것을 목표로 함. 이는 글로벌 공급망에서 두 항만의 전략적인 위상을 제고하기 위함임

가오슝항과 그디니아항의 상호협약 및 그디니아항의 전략적 입지



자료: <https://www.kaohsiungtimes.com> (검색일: 2026.03.24.)

- ▶ 가오슝항과 그디니아항의 긴밀한 협력 관계는 두 항만의 전략적인 보완을 통해 대만, 폴란드, 중동부 유럽을 연결하는 기반을 조성
 - 가오슝항은 전자·전기·ICT·기계와 관련된 대만계 첨단산업 기업의 폴란드, 중동부 유럽 진출을 선제적으로 지원해 해당 공급망에서 항만 포지셔닝을 선점함
 - 가오슝항의 서유럽 중심의 네트워크가 발트 및 중동부 유럽으로 확장됨에 따라 가오슝항은 유럽항 네트워크에서 전략적 협상력을 제고할 것임
 - 그디니아항은 가오슝항과의 상호 항만 운영 기술 고도화를 통해 동아시아 연결 국제물류 플랫폼의 위상을 강화할 것임
 - 이를 통해 그디니아항은 신규 화물 및 신규 파트너십 유치, 신규 서비스 개발을 촉진할 수 있을 것임

참고자료: <https://www.marinepoland.com>, <https://www.port.gdynia.pl/en/>, <https://www.semi.org/en>
(검색일: 2026.03.16.)

남아공, 철도·항만 물류 개혁 본격화... 공급망 병목 해소 통한 수출 경쟁력 회복 추진

- ▶ 남아공이 철도 중심 물류 개혁을 본격화하며 공급망의 구조적 병목 해소와 수출 경쟁력 회복을 추진
 - 남아공은 철도와 항만 운영 비효율로 인한 하루 약 10억 랜드(약 5,870만 달러) 규모의 경제적 손실을 해소하기 위해 물류 개혁을 국가 경제 회복 전략의 핵심 수단으로 설정하고 있음
 - 특히 케이프타운 항만은 최근 역사상 최저 수준의 운영 성과를 기록하며, 유럽 도착 시 상품 가치가 훼손되는 사례가 반복되면서 항만 병목이 실질적 경제 손실로 이어지는 상황임
 - 이에 '26년 3월 16일 남아공은 국가 운송 회의에서 철도 중심 물류 구조 재편과 민간 참여 확대를 통한 구조 개선 계획을 공식 발표하며, 물류 시스템이 경제 성장과 경쟁력의 핵심 기반임을 강조함
 - 특히 이번 개혁은 그간 진행된 물류 개혁 및 정책을 기반으로 추진되며, 철도를 국가 물류 네트워크의 핵심 축으로 재건하는 동시에 인프라는 공공 소유를 유지하는 방향을 견지하는 구조임

남아공 정부 추진 주요 물류 개혁 및 정책

물류 개혁(정책)	발표 연도	세부 내용
국가철도정책 (National Rail Policy)	'22년	• (목적) 철도를 남아공 육상 운송의 중추적 역할로 변환, 철도 부흥을 통해 경제 성장 및 발전 도모 • (주요 내용) 철도망 개편을 통한 민간 기업 참여 확대, 규제 기관 설립, 대규모 인프라 투자, 철도 마스터 플랜 수립 등 → 도로운송 의존도 감소를 통해 운송비 절감 및 신선식품(과일 등) 수출 경쟁력 강화
국가화물물류로드맵 (National Freight Logistics Roadmap)	'23년	• (목적) 물류 인프라 부족 및 노후화로 발생하는 경제적 손실 해결, 물류 효율 강화를 통해 경제 성장 및 일자리 확보 • (주요 내용) 주요 5개 철도 구간 안정화, 보안 강화, 철도 인프라 관리기관 신설, 항만-철도 기능 분리 및 경쟁 체제 구축 → 물류 핵심 인프라 병목현상 해소, 주요 수출품(과일 등) 수출 경쟁력 강화 다만 장비 부족, 도난, 코로나 영향 등 외·내부적 이슈로 실행 지연 발생
국가 운송 회의 (Inaugural National Transport Conference 2026) 발표 내용	'26년	• (목적) 철도·물류 개혁을 통한 경제적 손실 완화, 물류 인프라 강화를 통한 국가 성장 발판 마련 • (주요 내용) 앞서 발표된 개혁 기반 + 철도망 개편, 정부 및 민간 협업체 신설 → 민간 투자 확대, 항만-철도 연계 강화, 신선 농수산물 수출 안정성 확보 등

자료: <https://www.gov.za>, <https://www.transport.gov.za> (검색일: 2026.03.23.)

- ▶ 남아공 도로 의존 구조를 철도 중심으로 전환하고 민간 운영자 도입을 통해 물류 효율성 및 처리 역량 확대 추진
 - 이번 개혁을 통해 현재 전체 화물의 약 69%가 도로에 의존하는 비효율적 구조를 철도로 전환하고, '29년까지 철도 물동량을 2억 5천만 톤까지 확대하는 것을 목표로 함

- 특히 '27년 4월부터 첫 민간 철도 운영자 도입이 예정되어 있으며, 이미 11개 운영사에 연간 약 2,400만 톤 규모의 열차운행 슬롯(Train Slots)가 조건부 할당됨
- 또한 TRIM 체계(Transnet Rail Infrastructure Manager, 철도 인프라 전문 관리 기관)를 도입해 철도망을 개방형 접근 구조로 전환하고, 민간 참여 기반의 경쟁 체계를 구축 중임
- 이는 공공 인프라를 유지하면서 운영 효율성을 민간 경쟁을 통해 개선하려는 구조적 전환으로, 장기적으로 운송 신뢰도 및 서비스 수준 개선이 기대됨

▶ **남아공은 항만 운영 정상화와 공급망 통합 관리 체계 구축을 통해 해상 중심 물류 구조 대응력 강화**

- 남아공은 전체 무역의 90% 이상이 해상 운송에 의존하는 국가로, 항만 성과 개선을 최우선 과제로 설정함
- 이에 케이프타운 항만을 포함한 주요 항만의 장비 현대화와 운영 효율화, 철도 및 내륙 운송과의 연계 강화를 통해 항만-내륙 간 통합 물류 체계 구축을 추진 중임
- 글로벌 항로 교란 등 외부 환경 변화와 AfCFTA 등 역내 통합 움직임에 대한 대응을 통해 남아공을 아프리카 물류 허브로 재정립하려는 전략적 의도가 반영됨
- 아울러 정부는 에너지 부문의 협력 모델을 참고해 정부·민간·운송 서비스 제공자가 참여 하는 상설 Transport Council 설립을 추진하며 정책·운영·투자 간 통합 거버넌스를 강화할 계획임

▶ **한편, 이번 개혁으로 신선 농산물 수출 공급망 안정성 회복이 기대되나 정책 실행력과 인프라 개선 속도가 핵심 변수로 작용**

- 지금과 같이 물류 병목이 완화될 경우 운송 시간 단축, 물류비 절감, 품질 안정성 확보를 통해 신선 과일 등 농산물 수출 경쟁력 회복이 가능할 것으로 전망됨
- 특히 철도와 항만 간 연계 개선은 부패성 화물의 시간 민감도를 고려할 때 공급망 신뢰도 제고 측면에서 직접적인 효과를 가져올 것으로 판단됨
- 다만 그간의 개혁 과정에서 나타난 실행 지연을 고려할 때, 실행 속도 및 애로사항에 대한 신속한 해결이 이번 개혁 성과 도출의 주요 요소가 될 것으로 판단됨

참고자료: <https://www.fruitnet.com>, <https://www.gov.za/news> (검색일: 2026.03.23.)

『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.