

글로벌 물류 현지시장 동향

발행인 조정희 원장 발행처 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터(49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26)
총괄 김동환 감수 이연경 자료 문의 051-797-4770 Email: kdong@kmi.re.kr

아시아·태평양 지역 물류 네트워크 재편과 태국의 전략적 역할

Contents

- 01 서론
- 02 태국 물류시장의 거시 환경과 경쟁 위치
- 03 운송 모드별 분석: 항공·해운·철도·창고
- 04 요약 및 결론

「글로벌 물류 현지시장 동향」은 우리나라 국제물류 기업의 해외 진출을 돕기 위한 취지로 월 2회 발간하는 국제물류투자분석·지원센터의 정기 간행물입니다.

매호 글로벌 물류시장 각 지역·국가별 화주·물류 기업 진출 현황, 투자 전망 등 현지 물류시장 정보와 주요 이슈, 정책지원 건의사항을 현지에 진출한 기업들로부터 직접 수집·제공하오니 의사결정 및 실무, 정책 참고 자료로 널리 활용될 수 있기를 기대합니다.



아시아·태평양 지역 물류 네트워크 재편과 태국의 전략적 역할

한국머스크물류서비스

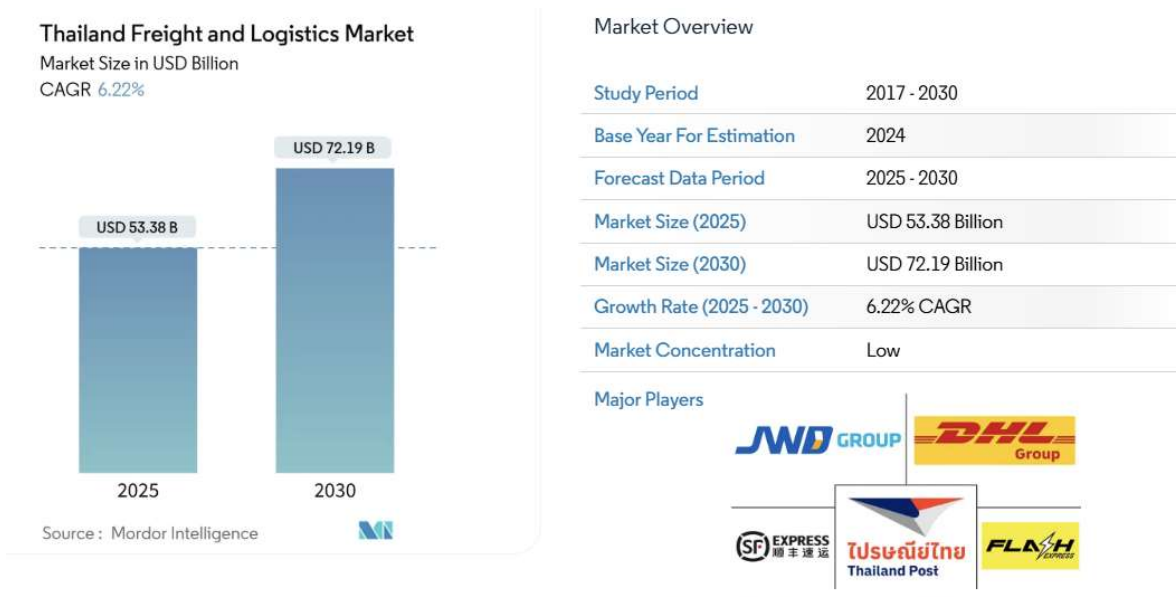
박민혁 차장

01 서론

아시아-태평양(APAC) 물류 네트워크를 운영하는 글로벌 물류사(LSP) 입장에서, 지역본사(Regional Headquarters, 이하 RHQ)를 어디에 두고 운영 허브를 어떤 조합으로 구성할지는 비용과 리스크를 동시에 좌우하는 전략적 선택이다. 그동안 홍콩 또는 싱가포르를 사실상 정답에 가까운 선택지였다. 그러나 최근 몇 년 사이 중국 중심 공급망 운영에 부담을 느끼는 글로벌 물류기업들은 현장에서 '두 번째 허브'를 모색하며 아세안 국가들을 다시 들여다보고 있다. 태국과 베트남이 그 중심축이다. 이러한 재배치 논의 속에서 태국은 공급망 다각화와 비용 최적화 관점에서 가장 주목받는 후보지 중 하나로 부상하고 있다.

시장조사기관 Mordor Intelligence에 따르면, 태국의 화물·물류 시장 규모는 약 530억 달러 수준으로 추정되며 2030년까지 연평균(CAGR) 6%대 성장이 예상된다.

2025~2030 태국 화물 및 물류시장 규모 전망



*Disclaimer: Major Players sorted in no particular order

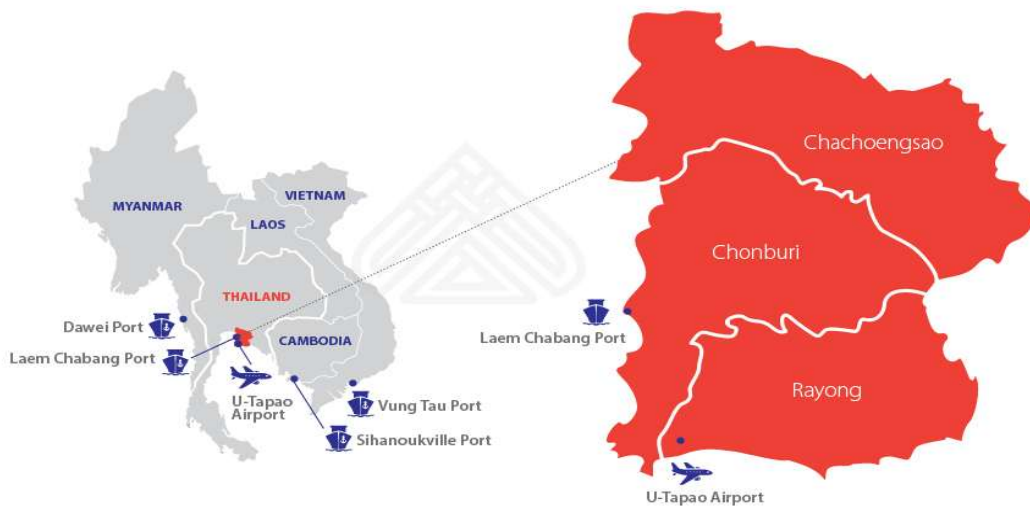
자료: Mordor Intelligence(검색일: 2025.12.16.)



물류·창고 시장만 별도 기준으로 보면 2023년 약 7,200억 바트(THB) 규모로 원화 약 32조 6,952억 원에 해당한다. 이는 전자상거래 성장과 동부경제회랑(Eastern Economic Corridor, EEC) 중심의 인프라 투자 확대에 의해 뒷받침되고 있다.

■ 태국 동부경제회랑(EEC) 핵심 지역 및 물류 인프라

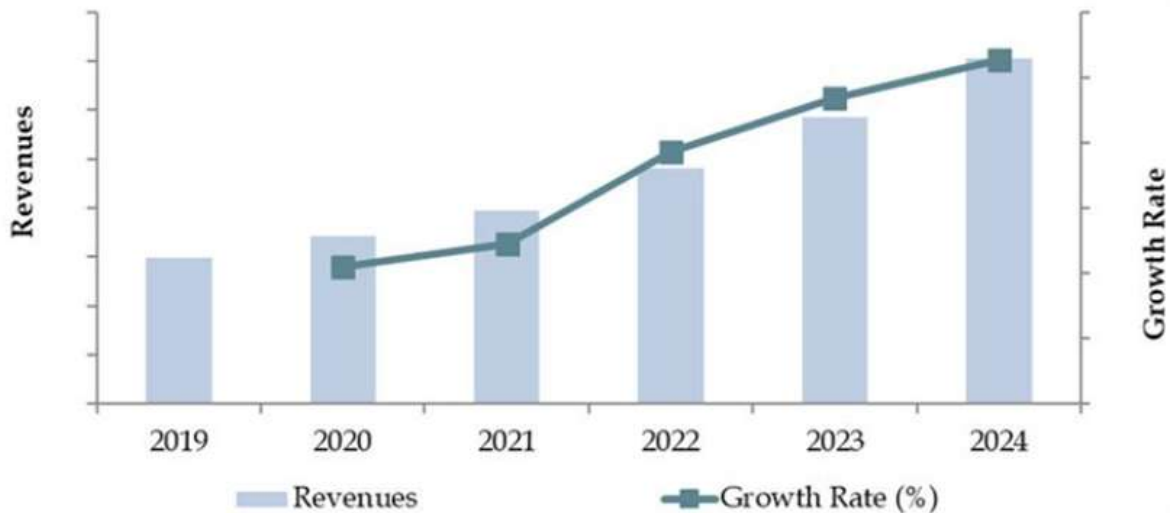
Thailand's Eastern Economic Corridor



Graphic©Asia Briefing Ltd.

자료: 시장조사 기관 TraceData Research, 한아세안센터(검색일: 2025.12.15.)

■ 2019~2024 태국 물류 및 창고 산업 매출 및 성장률 추이



자료: Mordor Intelligence(검색일: 2025.12.15.)



2024년 기준 Cross-border Trade Value는 1.8조 바트로 사상 최대를 기록했으며(원화 약 81조 7,380억 원), 2027년까지 2조 바트 달성이 정책 목표로 제시되어 있다.¹⁾

본 기고문에서는 태국 물류 인프라를 주요 모드별로 짚어 보되, 최근 기업들의 실제 의사결정 흐름, 세제·인력·운영비까지 함께 분석해 보고자 한다.

02 태국 물류시장의 거시 환경과 경쟁 위치

태국은 인도차이나 반도 중앙부에 위치해 CLMV(ASEAN의 유망한 저개발국 캄보디아·라오스·미얀마·베트남)를 잇는 육상 교역의 관문이자, EEC를 통해 인도양-태평양을 연결하는 해상 허브로 기능한다. 그리고 제조업 비중이 높은 경제 구조(자동차, 전자, 석유화학, 농식품)가 안정적인 물류 수요를 제공한다. 특히 EEC는 국가 물류 전략의 핵심 축으로, 2025년 1~4월에만 313억 6,000만 바트, 약 1조 4,245억 원의 투자를 유치해 태국 전체 FDI의 54%를 차지했다.²⁾ 이 일대는 항만·공항·산업단지가 한 덩어리로 돌아가는 구조여서, 태국 물류·제조업계에서는 이미 ‘국가 산업 엔진’으로 불린다.

현업에서 잠재 고객이나 투자자에게 한국의 물류 경쟁력을 설명할 때, 필자가 가장 자주 꺼내는 자료가 세계은행의 물류성과지수(LPI)다. LPI는 국가별 통관, 인프라, 국제 배송, 물류 품질, 추적성, 적시성 등을 종합적으로 평가하는 지표다. 2023년 LPI에서 한국은 3.8점을 기록하며 세계 상위 20위권에 진입했고, 미국과 동일 점수를 받았다. 싱가포르를 전통적으로 최상위 그룹을 유지하고 있으며, 홍콩 역시 인프라·통관 효율성 면에서 아시아 상위권을 차지한다.

태국의 LPI 점수는 싱가포르·홍콩과 비교하면 확실히 낮지만, 아세안 역내에서 물류 기업들이 ‘실제 사업 확장국’으로 꼽는 국가군에는 꾸준히 포함된다. 즉, 싱가포르=지배적 금융·물류 허브, 홍콩=중국 남부·대륙 관문, 한국=고부가가치 제조·IT 물류 쪽 강점, 태국=CLMV 및 ASEAN 육상·해상 연결 허브라는 식으로 역할이 자연스럽게 분화되고 있다고 볼 수 있다.

태국 정부는 BOI(Board of Investment)와 국제비즈니스센터(IBC) 제도를 통해, 제조·R&D·RHQ를 통합 이전하는 기업에게 최대 13년간 법인세 전액 면제, 그 이후 10년간 50% 법인세 감면 등 공격적인 인센티브를 제공하고 있다. IBC 제도는 RHQ, Treasury Center, R&D 센터를 태국에 설치하는 다국적 기업을 대상으로 매출 구조와 지출 규모에 따라 법인세를 3~8%

1) FedEx Business Insights, E-Commerce Articles(검색일: 2025. 12. 01)

2) Market Research Thailand Consulting Firm(검색일: 2025. 12. 01)



수준까지 낮출 수 있고³⁾, 해외 관계회사에 지급하는 배당에 대해서는 원천세를 면제하며 외국인 주재원에 대해 15%의 고정 소득세율을 적용하는 등, 인력 유치 측면에서도 메리트를 제공한다. 또한 2022년 이후 BOI는 제조 + RHQ + R&D를 통합해 태국으로 이전하는 기업에 대해, 통합 Relocation 패키지를 신설했다. 세 활동 모두를 태국으로 이전하는 경우 5년 법인세 면제, 특정 조합만 이전하는 경우 1~3년 법인세 면제 등 차등 인센티브를 부여한다.

단, 2025년부터 OECD 글로벌 최저한세(15%)가 시행되면서, 연매출 7.5억 유로 이상인 다국적 기업은 결국 15%의 실효세율을 맞춰야 한다. 태국은 기본 법인세율 20%에 BOI 인센티브로 최대 13년간 면세를 허용하고 있으나, 글로벌 최저한세 대상 기업은 해외 모회사 차원에서 “Top-up Tax”를 부담해야 한다. 결국 ‘세율 0%’ 같은 상징적 혜택보다, 운영비·인건비·입지 경쟁력의 조합이 RHQ 이전 판단의 핵심 축으로 떠오르고 있다.

아울러 태국은 기존 내연기관 자동차 허브에서 EV·하이브리드·배터리 생산 허브로 전환을 시도하고 있다. 이에 하이브리드 차량 제조사에게 2028~2032년까지 소비세 인하를 제공하는 등 집중적인 인센티브를 부여하고 있다. 또한 BOI는 2025년 11월, 사상 처음으로 단순 세제 혜택을 넘어서 50억 바트, 약 2,271억 원의 직접 재정 지원을 통해, 바이오·전자·고급 농업·식품·의료기기 등 고부가 산업에서 10만 명의 인력 Upskilling을 추진하겠다고 발표했다. 이 프로그램은 물류·제조·디지털 역량을 동시에 강화하는 효과를 노린다는 점에서, RHQ 유치와도 간접적으로 연결된다.

RHQ 후보지를 비교할 때, 세제 다음으로 중요한 요소가 언어·인재 Pool이다. 이 부분에서 태국은 싱가포르·홍콩·한국과 비교해 상대적으로 구조적 약점을 지닌다. EF English Proficiency Index 2023/2024에 따르면, 태국은 2023년 기준 전 세계 113개국 중 101위, 아시아 23개국 중 21위로, “Very Low” 그룹에 속한다. 같은 조사에서 한국은 EF EPI 점수 523점을 기록하며, 아시아 5위, 전 세계 50위로 “Moderate” 수준이다. 싱가포르는 2024년 기준 EF EPI 점수 609점, 전 세계 3위, 아시아 1위로 “Very High” 그룹에 속한다. 홍콩은 “Moderate”~“High” 수준으로, 아시아 상위권에 속한다. 즉, “업무 언어가 영어인 RHQ 또는 글로벌 물류 Control Tower” 라는 관점에서는 태국이 싱가포르·홍콩·한국보다 분명히 뒤처진다. 실제 현장에서 글로벌 기업들이 선택하는 구조는 점차 비슷한 패턴을 보이고 있다.

전략·재무·법무·IT 등 고난도 기능은 싱가포르/홍콩/서울 등 영어·전문 인력이 풍부한 도시에 두고, 운영·공유서비스센터·AP Hub Planning·Cross-border Trucking Control 등은 태국(특히 방콕·EEC)으로 분산 배치하는 구조다.

태국 정부도 이 약점을 인식하고 있어, 앞서 언급한 BOI Upskilling 프로그램에서 영어·디지털

3) Thailand Corporate Tax and Incentives Guide 2025(검색일: 2025. 12. 01)



역량 강화를 주요 목표로 내세우고 있다. 다만 전체 인력의 영어 숙련도가 단기간에 싱가포르·말레이시아 수준으로 오르는 것은 기업들이 공통적으로 지적하는 대목이다. 다시 말하면 영어 능력이 높은 코어 인력을 일부 해외에서 데려오고, 나머지는 현지 인력 Upskilling으로 보완하는 형태가 현실적인 시나리오다.

태국으로 본사 또는 지역본부(RHQ)를 이전할 경우 가장 먼저 검토하게 되는 요소는 역시 세제 구조다. 태국의 기본 법인세율은 20%로, 아세안 평균과 비교해 중간 수준이지만, BOI(Board of Investment) 인센티브와 IBC(International Business Center) 제도를 함께 적용할 경우 실효세율은 크게 낮아진다. BOI 인가 프로젝트의 경우 최대 13년간 법인세 면제, 이후 최대 10년간 50% 감면이 가능하며, 설비·원자재에 대한 관세 면제 혜택도 함께 제공된다. 여기에 IBC 제도를 적용하면, 요건 충족 시 법인세율을 3~8% 수준까지 낮출 수 있고, 해외 관계회사로부터 받는 배당에 대한 원천세 면제, 외국인 주재원에게는 15%의 고정 소득세율이 적용된다.

다만 2025년부터 OECD 글로벌 최저한세(15%) 제도가 본격 시행되면서, 연매출 7.5억 유로 이상인 다국적 기업은 태국에서 아무리 세제 혜택을 받아도, 본국 또는 지주회사 차원에서 추가 세금(Top-up Tax)을 부담해야 한다. 이로 인해 대형 글로벌 기업에게 태국의 세제 메리트는 과거보다 다소 희석되고 있으며, 세율 그 자체보다는 임금, 임대료, 에너지 비용, 물류비 등 운영비 구조 전반이 더 중요한 판단 기준으로 떠오르고 있다. 반면, 글로벌 매출 7.5억 유로 미만의 중견·중소 물류기업에게는 BOI·IBC 인센티브가 여전히 실질적인 비용 경쟁력을 제공하는 요소로 작용한다.

이를 싱가포르, 홍콩, 한국과 비교하면 태국의 위치는 더욱 선명해진다. 싱가포르는 법인세 17%의 단일세율 구조에 더해, 스타트업 및 혁신 기업 대상 면세 제도, 광범위한 조세조약 네트워크, 금융·법무 인프라를 바탕으로 여전히 아시아 최고 수준의 HQ 유치력을 유지하고 있다. 홍콩은 2단계 이윤세(Profits Tax) 구조를 통해 200만 홍콩달러까지는 8.25%, 그 이상은 16.5%를 적용하며, 배당과 자본이득이 비과세라는 단순한 세제 구조와 중국 본토 접근성을 강점으로 삼는다. 한국은 과세표준 구간별 10~17%의 법인세율에 지방소득세가 추가되어, 상위 구간에서는 실질적으로 20%대 초반의 부담이 발생하며, 고급 인력과 IT 인프라는 강점이나 인건비와 임대료는 태국·베트남 대비 높다.

표면적인 법인세율만 놓고 보면 홍콩과 싱가포르가 가장 유리하고, 그 다음이 태국, 한국 순으로 보이지만, BOI와 IBC 인센티브를 고려한 프로젝트 단위 경제성에서는 태국이 상당히 공격적인 조건을 제시한다. 특히 RDC(Regional Distribution Center), Cross-border Hub, 일부 기능형 HQ를 통합하는 구조에서는 '싱가포르 RHQ + 태국 오퍼레이션' 조합, 혹은 '태국 RHQ + 싱가포르 금융·법무 서브 오피스' 모델이 모두 현실적인 대안으로 검토되고 있다.



03 운송 모드별 분석: 항공·해운·철도·창고

태국 해운 물류의 중심은 단연 램차방(Laem Chabang) 항이다. 이 항만은 태국에서 유일하게 대형 컨테이너선을 수용할 수 있는 깊은 수심(Deep-sea) 항만으로, 현재 세계 20위권 내 컨테이너 항만으로 평가된다. 연간 약 1,100만 TEU의 처리 능력을 보유하고 있으며, 2029~2030년 완공을 목표로 진행 중인 Phase 3 확장 사업이 완료되면 연간 최대 1,800만 TEU까지 처리할 수 있는 규모로 확대될 예정이다. 이는 태국이 단순한 연안 물류국을 넘어, 본격적인 국제 해상 물류 허브로 도약하기 위한 핵심 인프라 투자로 해석할 수 있다.

EEC 전략에 따라 램차방을 중심으로 한 동부 해안 항만 클러스터도 빠르게 재편되고 있다. 램차방, 마프타퓏(Map Ta Phut), 사타힙(Sattahip) 항만은 자동차, 석유화학, 냉동식품, 일반 컨테이너 등 화물 특성에 따라 기능이 분업화되고 있으며, 복선 철도, 고속도로, 고속철을 통해 방콕과 EEC 내 주요 산업단지, 그리고 내륙 공단과 유기적으로 연결되는 구조로 발전하고 있다. 이는 단일 항만 중심이 아니라, '항만-산업-물류'가 하나의 생태계처럼 작동하는 클러스터 모델로 진화하고 있음을 보여준다.

한국·싱가포르·홍콩과 비교하면 태국의 해상 물류 포지션도 보다 명확해진다. 부산항은 동북아 최대 환적 허브로서 유럽·북미 장거리 항로의 핵심 기항지 역할을 수행하고 있으며, 규모와 서비스 레벨 측면에서 태국을 앞선다. 싱가포르 PSA는 세계 최대 환적 허브로, 글로벌 해운 얼라이언스의 메가 허브라는 지위를 공고히 하고 있다. 이에 비해 태국은 장거리 환적 중심지라기보다는, 자동차·농식품·소비재 제조 수출 거점이자 CLMV 및 인도양 권역과 연결되는 지역 허브로 포지셔닝하는 것이 보다 현실적인 전략이다. 실무 관점에서도 글로벌 물류기업들은 램차방을 동남아-인도-중동 노선, INTRA-ASEAN 구간에서 '서브 허브(Sub-hub)'로 활용하는 한편, 장거리 항로 환적은 여전히 싱가포르 및 말레이시아 항만과 병행하는 복합 구조가 비용과 서비스 품질 측면에서 가장 합리적인 모델로 평가하고 있다.

태국의 내륙 화물 운송은 오랫동안 도로 중심 구조에 의존해 왔다. 2023년 기준 등록된 트럭은 약 120만 대에 달하며, 이 중 66%는 자가 운송, 34%는 상업 운송용으로 활용되고 있다. 이러한 구조는 태국을 '트럭 천국'이라 부르게 만들었지만, 물류비 상승과 탄소 규제, 국경 간 교역 확대라는 환경 변화 속에서 점차 한계를 드러내고 있다. 이에 따라 태국 정부는 EEC 전략과 중국의 Belt & Road Initiative와 연계해, 육상 물류 구조의 전환을 본격적으로 추진하고 있다. 방콕-EEC를 잇는 고속철도, 동부 해안 복선 철도, 그리고 태국 북동부에서 라오스 비엔티안, 중국 쿤밍으로 이어지는 국제 철도망이 단계적으로 구축되고 있으며, 이는 태국을 단순한 도로 중심 국가에서 동남아-중국을 잇는 육상 물류 허브로 탈바꿈시키는 기반이 되고 있다.



한국은 이미 고속도로·철도망 밀도가 높고, 시간·서비스 품질 측면에서도 성숙한 구조를 갖추고 있다. 반면 태국은 여전히 도로 중심 구조에 복선 철도가 보완되는 전환 단계에 머물러 있으나, CLMV 국가들과의 국경 무역 및 Cross-border Trucking에서는 훨씬 큰 확장 잠재력을 지닌다. 실제로 많은 글로벌 기업들이 태국을 CLMV 육상 네트워크의 베이스캠프로 활용하고 있다. 램차방 또는 방콕으로 유입된 컨테이너를 EEC나 방콕 인근 물류센터에서 분해(Deconsolidation)한 후, 트럭과 철도를 연계해 라오스, 캄보디아, 미얀마, 베트남 내륙까지 연결하는 복합 운송 구조가 대표적인 사례다.

태국의 물류·창고 시장은 2023년 기준 약 7,200억 바트 규모로 추정되며, 2024~2030년 연평균 8% 후반대의 높은 성장률이 예상된다. 특히 2025년에는 국제무역 증가와 미국 관세 인상 이전의 선제 수입(Front-running Import) 영향으로 창고 임대 시장이 단기 호황을 경험했으며, 2026~2027년 이후에는 태국 및 글로벌 경제 회복과 함께 점진적인 수요 증가가 전망된다. 특히 EEC 지역에서는 자동화 창고, 냉동·냉장 창고, 전자상거래 전용 풀필먼트 센터에 대한 투자 수요가 빠르게 증가하고 있으며, 로컬 3PL뿐 아니라 글로벌 3PL 기업들이 시장을 주도하고 있다. 방콕 공항 인근에 구축된 Maersk의 친환경 물류 허브는 이러한 변화의 상징적인 사례로 꼽힌다.

한국은 인건비와 부동산 비용이 높은 대신 자동화, WMS, IT 통합 수준이 높고, 고부가 풀필먼트 및 옴니채널 운영 역량이 강점이다. 반면 태국은 인건비와 임대료가 상대적으로 낮고 대규모 토지 확보가 용이하지만, 데이터 기반 운영과 자동화 수준은 아직 성장 단계에 있다. 이 때문에 고부가 운영 설계는 한국이나 싱가포르에서 수행하고, 실제 대규모 물류 용량 확보와 운영은 태국에서 담당하는 구조가 가장 비용 대비 효율적인 모델로 평가된다.

두 국가를 단순히 우열로 비교하기보다는, ‘역할이 다르다’고 이해하는 것이 산업 현장에서는 더 현실적이다. 한국은 고급 인력, 안정적인 제도와 법치, IP 보호, 고부가 제조와 연계된 정시성 높은 물류, 그리고 복잡한 옴니채널 풀필먼트 운영 경험을 강점으로 가진다. 반면 태국은 동남아·CLMV·인도양 접근성, 낮은 인건비와 임대료, EEC 기반 인프라, BOI·IBC 인센티브, 그리고 자동차·농식품·소비재 제조 클러스터와의 근접성이 강점이다.

이를 바탕으로 글로벌 물류사와 제조사가 선택할 수 있는 구조는 점차 세 가지 시나리오로 수렴하고 있다. 첫째, RHQ는 싱가포르에 두고, 동북아 고부가 물류와 R&D는 한국, ASEAN 및 CLMV 운영과 대규모 창고는 태국(EEC·방콕)에 두는 모델이다. 둘째, 프로젝트 규모와 인센티브 조건이 유리하고, RHQ 기능이 전략보다는 운영 중심인 경우에는 태국(EEC 또는 방콕)을 RHQ로 두고, 싱가포르·홍콩·서울에 금융·법무·전략 서브 오피스를 두는 구조도 고려 가능하다. 셋째, 한국 기업이 APAC 전체를 관리하는 경우, 서울을 RHQ로 두고 태국을 Regional Operation Center로 활용하는 모델이 현실적인 대안이 된다.



04 요약 및 결론

태국 정부와 산업계가 풀어야 할 과제도 분명하다. 무엇보다 영어와 디지털 역량 격차를 해소하지 못한다면, 전략·HQ 기능 유치에는 구조적인 한계가 따른다. 중장기적으로는 영어, 데이터 리터러시, 디지털 물류 역량을 국가 차원의 핵심 경쟁력 과제로 다뤄야 한다. 또한 글로벌 최저한세 환경에서는 단순 세율 인하보다, 현금 보조, 인프라 지원, R&D 매칭 펀드 등 직접적인 비용 절감 수단이 중요해지고 있으며, BOI의 대규모 인력 업스킬링 프로그램은 이러한 방향의 첫 시도로 평가할 수 있다. 무엇보다 램차방 Phase 3, 복선철도, 고속철, 우타파오 공항 개발과 같은 대형 인프라 프로젝트가 계획대로 실행되는지가 해외 투자자들의 신뢰를 좌우하는 핵심 변수다.

한국 기업에게도 시사점은 분명하다. 동북아-동남아-인도-중동을 잇는 중장기 네트워크 설계에서 부산-인천-싱가포르-램차방-방콕-CLMV를 연결하는 구조는 비용과 리스크 분산 측면에서 의미가 크다. 또한 태국 3PL 및 지역 물류기업과의 협업을 통해, 한국의 고부가 운영 노하우와 태국의 지리·비용 경쟁력을 결합하는 JV 모델도 충분히 검토할 수 있다. 향후 일부 한국 기업이 APAC RHQ를 싱가포르·홍콩·태국으로 이전하더라도, 한국은 글로벌 기능(R&D, 디지털, 고급 풀필먼트 설계)과 북아시아 컨트롤 타워 역할을 유지·강화하는 방향으로 포지셔닝할 필요가 있다.

태국은 아직 싱가포르나 홍콩처럼 ‘전략·재무·법무·IT 기능이 집약된 완전한 RHQ 허브’라고 부르기에는 이른다. 그러나 EEC를 중심으로 한 항공·해운·철도·창고 인프라의 빠른 확장, BOI·IBC를 통한 공격적인 세제·비세제 인센티브, 그리고 제조·자동차·농식품 클러스터와의 결합을 고려하면, 태국은 이미 ‘운영형 Regional Hub이자 Cross-border Logistics Center’로서 확실한 위상을 확보해 가고 있다. 이제 APAC 물류 전략은 더 이상 하나의 도시·국가에 모든 기능을 집중시키는 구조가 아니라, 기능별로 최적 입지를 조합하는 분산형 포트폴리오 전략으로 이동하고 있다. 이는 비용 리스크를 줄이고, 지정학·무역 환경 변화에 대한 대응력을 높이기 위한 구조적 전환이다.

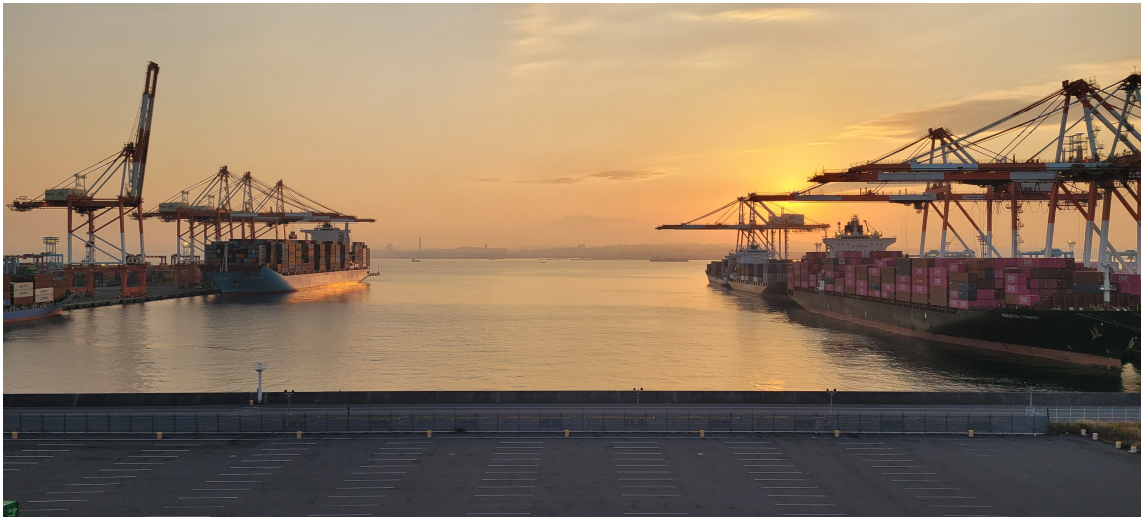
태국은 APAC 물류 네트워크에서 비용 효율적인 실행 허브로 자리 잡는 그림에 가깝다. RHQ를 한 곳에 묶어두는 사고방식에서 벗어나, 기능을 흩어 배치하는 ‘분산형 포트폴리오’가 점차 표준 선택지로 자리 잡고 있다. 전략·재무·법무·IT는 싱가포르·홍콩·서울, 고부가 물류·디지털 운영은 한국, 대규모 풀필먼트·Cross-border Trucking·Regional DC는 태국에 두는 구조가, 필자가 보기에는 현재 환경에서 가장 현실적인 선택지다.

마지막으로, 필자가 최근 일본 출장 중 요코하마항 APM 터미널에서 일몰을 바라보며 담아온 장면을 독자 여러분께 전하고 싶다. 붉게 저무는 태양 너머로 다가올 2026년이 다시 뜨겁게



타오를 한 해가 되기를, 그리고 그 여정 속에서 나와 여러분의 도전과 대한민국 경제가 더욱 힘차게 나아가기를 진심으로 응원한다.

■ 일본 요코하마항 APM 터미널



자료: 저자 제공