

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

- 태국 EEC 산업단지, 토지 수요 강세 속 공급 확대와 시장 재편 움직임

▶ 공지사항

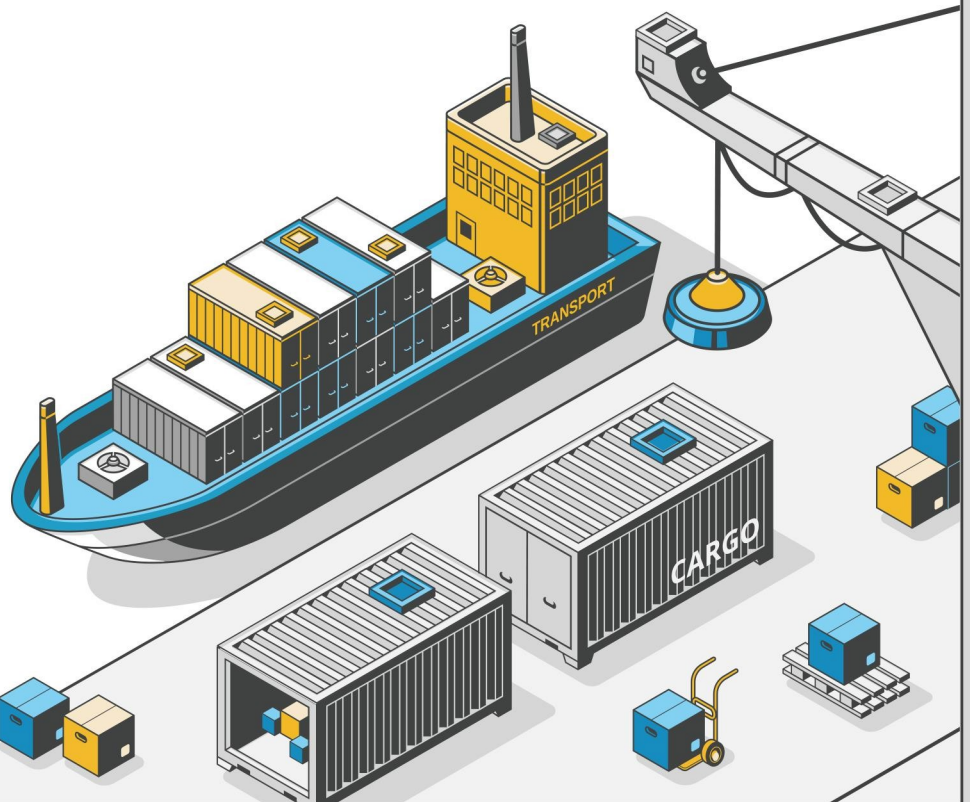
- 「국제물류 정보포탈」 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 미주·중남미 물류시장 동향

- 관세·홍해 리스크 영향 속 캐나다 서부 항만 경쟁력 확대 움직임

▶ 유럽 물류시장 동향

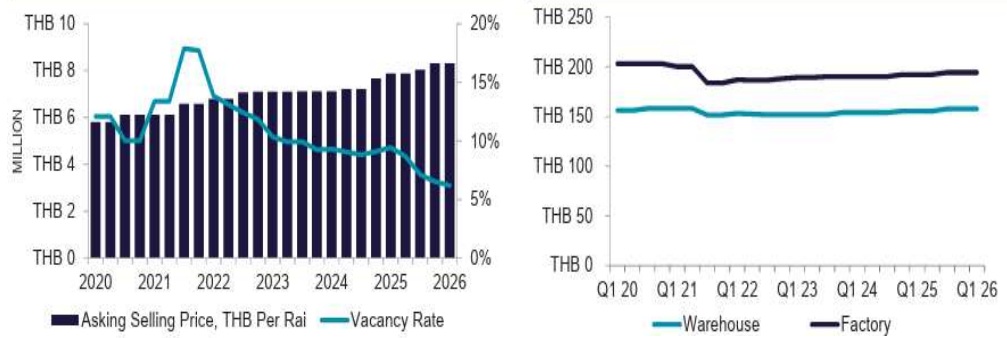
- CMA CGM, 내륙 물류공급망 강화 위해 대규모 투자 지속



태국 EEC 산업단지, 토지 수요 강세 속 공급 확대와 시장 재편 움직임

- ▶ 태국 EEC 산업단지는 China+1 전략 과 외국인 투자 확대 영향으로 토지 수요가 지속되는 가운데, 신규 공급 확대 등으로 최근 2년간 이어진 가격 급등세가 '26년 들어 점차 안정화되는 흐름을 보임
 - Cushman & Wakefield에 따르면 '26년 1분기 태국 산업용지(SILPs) 공급량은 22만 2,388rai(약 3억 5,582만㎡)로 직전 분기 대비 증가했으며, 가용 산업용지 비율은 6.2%로 하락해 수요 강세가 지속되는 것으로 나타남
 - 특히 제조기업 이전 수요가 집중된 EEC 지역은 최근 2년간 산업용지 가격이 20~30% 상승했으며, 촌부리(950만 바트/rai), 차츰사오(775만 바트/rai), 라용(750만 바트/rai) 등 주요 지역 가격이 전국 평균(831만 바트/rai)을 상회하는 상황임
 - 다만 '26~'27년 약 2만 286rai(약 3,245만 7,600㎡) 규모 신규 산업용지 공급이 예정되어 있어 향후 공급 경쟁 심화와 함께 토지 가격 상승세는 다소 둔화될 가능성이 제기됨
 - 미국·중국 간 공급망 재편과 생산거점 다변화 전략이 지속되면서 일본·중국·싱가포르 기업 중심의 투자 수요는 당분간 유지될 것으로 전망됨

태국 산업용지 가용 비율 및 평균 판매가격 추이(좌), 태국 창고·공장 임대료 추이(우)



자료: Thailand Industrial MarketBeat Q1 2026(Cushman & Wakefield, 2026)

- ▶ 한편, 공장시설은 안정적 수요가 이어지고 있으나 창고시설은 공급 과잉 압력이 확대되며 물류 시설 차별화 경쟁 심화 양상
 - 임대형 공장(Ready Built Factory, RBF) 공실률은 10.57%로 상승했으나, 전자·자동차 산업 중심 임대 수요가 유지되면서 평균 임대료는 ㎡당 월 194바트 수준을 유지함
 - 반면 임대형 창고(Ready Built Warehouse, RBW) 공실률은 15.54%까지 상승했으며, 향후 3년간 약 46.1만㎡ 신규 공급이 예정되어 있어 임대료 상승 여력은 제한적일 것으로 예상됨

- 글로벌 경기 둔화와 제조 생산 둔화가 창고 수요 증가세를 제한하는 가운데, 일부 사업자는 스마트 창고, 자동화 물류센터, 온도조절 창고 등 고부가가치 물류 시설 중심으로 전략 전환을 추진 중임
- 이에 따라 단순 보관 기능 중심의 일반 창고보다 첨단 물류 기능과 ESG·콜드체인 역량을 확보한 시설 중심으로 시장 재편이 가속화될 가능성이 제기됨

▶ 최근 태국 산업단지에서는 이른바 ‘Grey Chinese Capital(불투명 중국 자본)’ 문제가 주요 정책 이슈로 부상하며 투자 유치 전략에도 변화 조짐

- 일부 중국 투자자들이 산업단지 내외 토지를 대규모 매입하는 과정에서 환경오염, 불법 노동, 용도 위반(전자 제조용 토지를 창고로 전용 등) 문제가 제기되며 지역사회 갈등이 확대되는 상황임
- 이에 따라 태국 정부와 관련 기관은 토지 소유 구조, 건설 허가, 환경영향평가(EIA) 등에 대한 규제 강화를 추진하고 있으며, 최근에는 단속 역시 강화하는 추세임
- 시장에서는 향후 태국이 단순 투자 유치보다 합법·투명 자본 중심의 선별적 투자 유치 정책으로 전환할 가능성이 높다는 전망이 나옴
- 특히 '26년 하반기는 공급망 재편에 따른 투자 유치 확대와 외국 자본 규제 강화 간 균형 조정 방향이 EEC 산업단지의 전환점이 될 것으로 전망됨

▶ 태국 경제는 완만한 회복세를 보이고 있으나, 세계 경기 둔화와 공급 증가 부담이 산업용 부동산 시장의 변동성을 확대할 가능성 존재

- 태국 GDP 성장률은 '25년 4분기 기준 2.5%를 기록하며 직전 분기 대비 회복세를 보였고, 실업률은 0.70% 수준까지 하락함
- 다만 글로벌 경기 둔화 장기화 시 제조 및 물류 수요 증가세가 제한될 가능성이 있으며, 특히 창고 중심의 공급 과잉 리스크는 지속 모니터링이 필요한 상황으로 판단됨
- 이에 따라 향후 태국 산업용 부동산 시장은 투자 확대보다는 입지 경쟁력, 규제 대응력, 첨단 물류 기능 확보 여부에 따라 시장 성과가 차별화될 가능성이 높아질 것으로 예상됨

참고자료: Thailand Industrial Market Beat Q1 2026(Cushman & Wakefield), <https://www.nationthailand.com> (검색일: 2026.05.19.)

관세·홍해 리스크 영향 속 캐나다 서부 항만 경쟁력 확대 움직임

- ▶ 캐나다 서부 항만이 북미 내륙 연계 경쟁력을 바탕으로 아시아발 물동량을 확대하며 '26년 1분기 수입 물동량이 증가한 반면 美 서안 항만은 감소세 지속
 - 캐나다 서부에 위치한 밴쿠버(Vancouver)항과 프린스루퍼트(Prince Rupert)항은 북미 내륙 연계 경쟁력을 바탕으로 아시아~북미 항로 내 입지를 확대하고 있음
 - Sea-Intelligence Maritime Analysis에 따르면, '26년 1분기 밴쿠버항의 컨테이너 수입 물동량은 전년 동기 대비 9% 증가했으며, 프린스루퍼트항도 7.8% 증가한 것으로 나타남
 - 반면 美 서안에 위치한 LA항 3.6%, 롱비치항 5.6%, 오클랜드항 6.8% 감소했으며, 시애틀-타코마항만연합(Northwest Seaport Alliance, 이하 NWSA)은 18% 감소함

캐나다 서부 항만의 북미 내륙 연계 복합운송(Intermodal) 네트워크



자료: <https://www.msc.com> (검색일: 2026.05.19.)

- ▶ 밴쿠버항은 IPI 서비스, 낮은 철도 운송비, 항만 유지세 절감 효과 등으로 물류 경쟁력을 강화하고 있으며, 홍해 사태로 캐나다 내륙화물 유입도 확대
 - 밴쿠버항은 캐나다 내륙뿐 아니라 미국 중서부 지역까지 직접 연결되는 IPI(Inland Point Intermodal) 서비스를 제공하며 경쟁력을 강화함
 - 캐나다 밴쿠버~미국 시카고 구간은 캐나다 로키산맥을 통과하는 철도 노선의 고도가 미국 로키산맥 경유 노선보다 낮아 연료 소모가 적고 철도 운송비 절감 효과가 큰 것으로 나타남
 - 이에 밴쿠버항은 미 서안 대비 중서부 내륙 운송에서 비용 경쟁력을 확보하고 있으며, 항만 유지세(Harbor Maintenance Tax) 절감 효과까지 더해지면서 일부 고부가가치 화주와 대형 유통업체의 이용 확대가 증가하고 있음
 - 또한 홍해 사태 이후 수에즈 항로 이용이 어려워지면서 몬트리올-할리팩스를 경유하던 캐나다 내륙화물이 밴쿠버항으로 전환되는 움직임도 나타나고 있음

- **美 관세 부담으로 일부 대형 유통업체의 캐나다향 화물이 캐나다 서부 항만으로 전환되는 가운데, 밴쿠버항은 캐나다 내륙화물 유치 전략 강화**

 - 미국의 對중 관세 정책은 전체 물류경로 결정에는 큰 영향을 미치지 않았으나 미국과 캐나다에 유통망을 동시에 보유한 대형 유통업체의 화물 운영 방식에는 변화를 가져오고 있음
 - 기존에는 아시아발 화물을 미국 서안으로 반입한 뒤 캐나다향 화물을 분리해 육상 운송하는 방식이 일반적이었으나, 최근에는 미국 관세 부담을 회피하기 위해 캐나다향 화물을 밴쿠버·프린스루퍼트항으로 직접 운송하는 사례가 증가하고 있음
 - 다만 밴쿠버항의 미국향 화물 비중은 '10년 약 25%에서 현재 약 8% 수준으로 감소하고 있으며, 캐나다 서부 항만은 미국 화물보다 캐나다 내륙 수출입 화물 유치에 더욱 집중하는 전략을 추진 중임

- **북미 서부권역 물동량 재편 경쟁이 심화되는 가운데, NWSA와 프린스루퍼트항은 인프라 및 복합운송 투자 확대를 통한 IPI 경쟁력 강화에 주력**

 - 한편, 美 서부 항만은 동·걸프 연안 항만과의 경쟁뿐 아니라 최근 심화하고 있는 북미 서부권 물동량 재편에도 직면해 있음
 - 태평양상선협회(PMSA, Pacific Merchant Shipping Association)는 LA·LB항이 대규모 배후 시장과 광범위한 철도 네트워크를 기반으로 NWSA의 물동량을 흡수하며 서부권 내 물동량 집중 현상이 가속화하고 있다고 분석함
 - 이에 대응해 NWSA는 터미널 인프라 확충, 복합운송 효율화, 신규 서비스 유치 등을 추진하며 IPI 경쟁력 강화를 위한 투자를 확대하고 있음
 - 또한 프린스루퍼트항 역시 복합운송 효율성 제고를 위해 항만 인근 복합운송 센터 'LinX'를 개발 중이며, '27년 개장을 목표로 하고 있음

참고자료: <https://www.joc.com> (검색일: 2026.05.12.)

CMA CGM, 내륙 물류공급망 강화 위해 대규모 투자 지속

- ▶ 저비용 생산을 위한 제조거점의 Offshoring 전략이 최근 공급망 안정성 및 지정학적 리스크 대응 필요성이 확대되면서 니어쇼어링 및 우방국 중심(프렌드쇼어링) 구조로 재편되고 있음

 - 코로나 팬데믹, 미·중 갈등, 러·우 전쟁 등 글로벌 공급망 리스크가 일상화 되는 가운데 지정학적 리스크를 해소하고 공급망 안정성 확보를 위한 체계 전환이 이루어지고 있음
 - 공급망 리스크 대응력이 기업의 핵심 경쟁력으로 떠오르면서 글로벌 해운·물류기업 또한 역내 물류수요 증가에 대비하기 위한 투자가 점차 확대되고 있음

- ▶ CMA CGM은 현지 물류기업 M&A 전략을 적극 추진하고 있으며, 해상과 내륙을 연계한 복합운송을 기반으로 사업 영역을 확대해 나가고 있음

 - CMA CGM은 통합 물류공급망 구축을 위해 End-to-End 영역으로 사업을 확대해 나가고 있으며, 현지 물류기업 인수 및 지분투자 등을 토대로 사업 포트폴리오를 넓혀가고 있음
 - '18년부터 지난해까지 Containerships, CEVA Logistics, Continental Rail, GEFCO, Bolloré Logistics, Borusan Tedarik 등을 대상으로 적극적인 인수합병을 추진함
 - 또한 올해 1월 Freightliner가 운영하던 컨테이너 중심의 내륙터미널 운영, 철도운송, 공로 운송 및 복합운송 사업 영역을 인수하는 등 M&A 전략을 적극 추진하고 있음
 - 뿐만 아니라 GEFCO, Borusan Tedarik 인수를 통해 완성차 및 자동차 부품 물류공급망과 내륙 물류 역량을 강화하고 있음

- ▶ CMA CGM 등 글로벌 해운선사의 복합운송 및 내륙물류 역량 강화 전략은 장기적으로 유럽 내륙 운송시장 재편 및 구조변화에 영향을 미칠 것으로 예상됨

 - CMA CGM의 물류사업 확대 전략은 자사와 해상운송 계약을 체결한 화주들에게 해상·내륙·창고·통관 등을 연계한 통합 물류서비스 제공 혜택으로 이어질 가능성이 높음
 - 반면, 기존 3PL 및 육상운송 기업들은 글로벌 해운선사의 내륙물류시장 진출 확대에 따라 시장 경쟁 심화와 운임·서비스 가격 구조 변화에 따른 경쟁 압력에 직면할 가능성이 있으며,
 - 장기적으로 글로벌 해운·물류기업 중심의 시장 재편이 가속화되면서, 중소형 3PL 및 육상운송 기업 간 인수합병(M&A) 확대와 시장 집중도 상승 등 산업구조 변화로 이어질 것으로 예상됨

참고자료: www.navilinkglobal.com, www.lemonde.fr, container-mag.com, (검색일: 2026.05.20.)

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



KAKAO 채널 등록하기



1 카카오톡 검색창에 '국제물류정보포탈'을 검색합니다.



2 제일 오른쪽에 있는 '친구추가 아이콘'을 클릭합니다.