

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

- 호치민 건너 국제 환적항 개발 본격화 ...
사이공 항만은 MSC 연계 컨소시엄 참여 검토

▶ 공지사항

- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 유럽 물류시장 동향

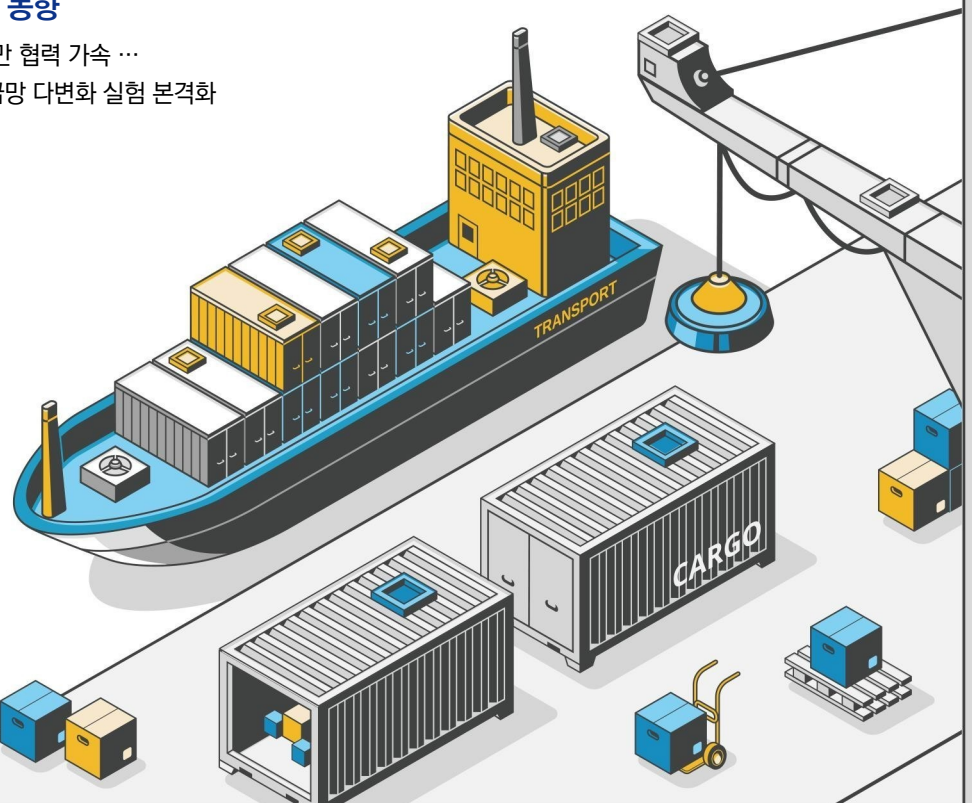
- 머스크, 수에즈 항로 복귀를 둘러싼 올해 글로벌
공급망 리스크 진단

▶ 중동 물류시장 동향

- 쿠웨이트, 주요 항만 개발 본격화 ...
“Vision 2035” 구현 위한 전략적 협력 확대

▶ 아프리카 물류시장 동향

- 이집트, 주변국과 항만 협력 가속 ...
동아프리카 물류 공급망 다변화 실험 본격화



호치민 건너 국제 환적항 개발 본격화... 사이공 항만은 MSC 연계 컨소시엄 참여 검토

- ▶ 호치민 건너 국제 환적항 개발을 둘러싼 투자자 선정 절차가 본격화하는 가운데, 사이공 항만이 MSC 계열 컨소시엄 참여를 공식 검토 중

 - Saigon Port JSC는 건너 항만 개발을 위해 VIMC 및 MSC 산하 TiL과의 컨소시엄 구성을 추진 중임
 - Saigon Port는 해당 컨소시엄에 지분 15% 출자를 제안하고, 임시 주주총회 안건으로 상정함
 - 해당 안건은 '26년 1월 말 임시 주주총회를 통해 최종 승인 여부가 결정될 예정으로, 컨소시엄 참여의 공식화 여부를 가르는 핵심 절차로 평가됨
 - 논의 중인 건너 항만은 호치민시 외곽 해상에 총 571ha 규모로 조성되며, 단계적 개발을 통해 중장기적으로 대규모 국제 환적 기능 확보를 목표로 하고 있음
- ▶ 본 사업은 국제 환적 기능을 분리·강화하려는 베트남의 이중 항만 전략하에서 추진되는 핵심 프로젝트로, 남부 항만권 전반의 기능 재편과 직접 연계

 - 베트남 정부는 건너 지역을 글로벌 환적 중심 항만으로, Cai Mep-Thi Vai를 수출입 물류 거점으로 구분하는 이중 항만 전략을 유지하고 있음
 - 이를 통해 남부 항만권 내 기능 중복을 최소화하고, 항만별 역할 분담을 명확화할 수 있음
 - 특히 MSC의 참여를 통해 글로벌 선사 관점에서 환적항만 운영 경험과 네트워크 활용 가능성을 제공할 것으로 기대함
 - 다만, 실제 환적 물동량 이전 규모 및 시점, 단계별 개발 구조 등은 추후 논의가 필요한 실정임

건너 국제 환적항(Can Gio port) 조감도



자료: <https://theinvestor.vn>, <https://en.sggp.org.vn> (검색일: 2026.1.13.)

참고자료: <https://theinvestor.vn> (검색일: 2026.1.13.)

머스크, 수에즈 항로 복귀를 둘러싼 올해 글로벌 공급망 리스크 진단

- 머스크는 '26년 글로벌 및 유럽 공급망의 핵심 변수로 홍해 항로(수에즈 운하) 복귀 가능성을 제시

 - '25년 12월 19일 MECL 서비스 선박의 홍해-바브엘만데브 해협 통과는 항로 전환 가능성을 가늠하는 상징적 사례임
 - 다만 홍해 항로 복귀는 여전히 계획 단계에 있으며, 안전하고 지속 가능한 운항 여건 확보 여부가 전제 조건임
 - 머스크는 항로 복귀가 단기간에 일괄적으로 이뤄지기보다는 단계적으로 진행될 가능성이 높다고 판단함
- 수에즈 항로 복귀는 글로벌 해운 네트워크 전반에 상당한 변동성 유발 가능

 - 홍해를 통한 동서 항로 복귀는 과거 희망봉 우회 항로 전환 당시와 유사한 네트워크 충격을 수반할 전망이다
 - 항로 전환 속도에 따라 혼란의 규모가 달라질 수 있으며, 완전한 혼란 회피는 어렵다는 평가임
 - 다만 과거 위기 대응 과정에서 축적된 경험과 데이터는 일부 혼란을 완화하는 데 기여할 수 있을 것으로 분석함
- 유럽 재고 및 물류 흐름 측면에서 단기적인 재고 급증(overstocking) 리스크가 부각

 - 수에즈 운하 이용 선박과 희망봉 우회 선박이 유사한 시점에 유럽에 도착할 경우 수입업체가 단기간에 수개월 치 재고를 동시에 확보할 가능성이 있음
 - 이는 유럽의 매출액 대비 재고자산 비율(inventory-to-sales ratio)을 급격히 상승시킬 수 있음
 - 유로존의 재고 수준은 이미 '20년 초 대비 높고 평균 수요 대비로도 상회하는 상황임
 - 머스크는 유럽 및 아시아 지역에서 발생이 가능한 물류 충돌 시나리오를 분석 중이며, 고객과 함께 발주 패턴 조정 등 대응 전략을 검토 중임
- 유럽 항만 가동률 상승으로 인한 혼잡 리스크도 확대

 - Drewry 자료에 따르면 로테르담·함부르크·알헤시라스 등 주요 항만의 가동률은 '25년 여름 기준 약 80% 수준임
 - 해당 수준에서는 일정한 완충 여력이 존재하나 가동률이 90%에 근접할 경우 혼잡 리스크가 급격히 확대될 가능성이 있음
 - 홍해 항로 및 희망봉 항로를 통한 선박이 동시에 유입될 경우 일부 유럽 항만은 고위험 구간에 진입할 수 있음
 - 이에 따라 장기 리드타임 확보, 대체 운송 경로 검토, 선사와의 일정 조율을 포함한 시나리오 플래닝이 필요함

➤ **글로벌 차원에서 컨테이너 장비 불균형 발생 가능성이 제기**

- 유럽으로 컨테이너가 집중될 경우 타 지역에서는 장비 부족이 발생할 가능성이 있음
- 이는 농산물, 계절성 화물 등 컨테이너 적기 확보에 민감한 수출 시장의 물류 여건을 일시적으로 제약할 수 있음
- 글로벌 해운 네트워크의 상호 연결성이 강화된 만큼 특정 지역의 변화가 다른 지역으로 빠르게 확산될 수 있음

➤ **머스크는 네트워크 유연성과 인프라 통제력을 주요 대응 수단으로 제시**

- 모듈형 구조의 Gemini 네트워크를 통해 항로 조정, 일정 변경, 선박 재배치 등을 신속히 수행할 수 있음
- 자사 선박 및 터미널 보유 비중이 높아 제3자 의존도가 낮고 급격한 환경 변화 시 의사결정 및 실행 속도를 제고할 수 있음
- 팬데믹 종료 당시에는 활용하기 어려웠던 운영상의 레버리지를 통해 항로 전환 이후 공급망 안정화 속도를 높일 수 있을 것으로 전망함

➤ **머스크는 '26년 공급망 전략의 핵심으로 변동성 관리와 사전 대응의 중요성을 강조**

- 홍해 항로 복귀, 유럽 항만 혼잡, 재고 변동성은 상호 연계된 리스크로 작용할 가능성이 큼
- 화주들은 발주 패턴 조정, 재고 관리 전략 재검토, 리드타임 확대 등을 통해 단기적 충격에 대비할 필요가 있음
- 머스크는 '26년 동안 글로벌 공급망 변화를 면밀히 모니터링하며 고객과의 협업을 강화할 방침임

참고자료 : <https://www.maersk.com> (검색일: 2026.01.12.)

쿠웨이트, 주요 항만 개발 본격화 ... “Vision 2035” 구현 위한 전략적 협력 확대

- ▶ 쿠웨이트 정부는 “Vision 2035”에 따라 국가 물류산업 포트폴리오를 확장하기 위한 장기 전략을 추진 중

 - '24년을 기준으로 쿠웨이트 경제는 석유산업이 GDP의 43%, 정부 세입의 88%를 차지함
 - 쿠웨이트 정부는 석유 수출에 대한 정책 조율의 리스크를 완화하고 항만 중심의 물류산업 육성을 위해 적극적인 투자를 진행 중임
 - 특히, 쿠웨이트항만청은 AD Ports 그룹과 슈아이하항 내 컨테이너 터미널 개발 협력, China Communications Construction Company(CCCC)와 무바라크 알카비르항 신항 건설 협력을 추진함
 - 이는, 쿠웨이트 정부가 국제적·지역적 물류 거점 입지를 확보하고 내륙 물류 연계 기능을 강화해 물류 중심으로 산업구조를 다각화하겠다는 전략적 의지를 반영함
- ▶ 쿠웨이트항만청은 '25년 12월, AD Ports 그룹과 슈아이하항 내 컨테이너 터미널 개발을 목적으로 MoU를 체결

 - 해당 MoU에 따라 AD Ports 그룹은 재정적, 기술적, 환경적 측면의 타당성 조사와 인프라 요구조건 조사를 종합적으로 수행하고 있음
 - 쿠웨이트항만청의 경우, 타당성 조사 협력과 관련기관의 인허가 취득을 지원 중임
 - 목표 물동량 처리능력(TEU), 단계별 케이팩스(CAPEX) 투자 규모, 운영권 기간, 요율 등에 대한 세부 검토의 경우, 선행 중인 종합 조사 이후 수행될 예정임
 - 주요 보도에서 위 MoU에 대한 정량화된 정보를 제공하고 있지 않으나 단계적인 후속 계약에 따라 구체화 된 컨테이너 터미널 개발 관련 정보들이 제공될 것임
- ▶ 또한, 쿠웨이트 공공사업부는 '25년 12월, CCCC와 무바라크 알카비르항 1단계 EPC(설계·조달·시공) 계약을 체결

 - 쿠웨이트 정부는 북부 지역의 무바라크 알카비르항 1단계 개발을 위한 설계, 자재/장비 조달, 시공 부분 계약을 CCCC와 진행했으며, 이는 해당 항만과 중국의 일대일로 정책을 연계하기 위한 전략적 포지셔닝으로 인지됨
 - 쿠웨이트 공공사업부는 본 EPC 계약에 4,170백만 달러를 투자했으며, 세부 개발 계획과 연계망 구축에 대한 정보는 후속적으로 구체화 될 것으로 전망됨
 - 1단계 컨테이너 터미널의 연간 컨테이너 물동량 처리 능력은 2.7백만 TEU 수준으로 설계되었으며, 터미널 운영을 위한 인프라 제원에 대한 사항은 1단계 개발 과정에서 순차적으로 구체화 될 것임

➤ 국제적·지역적 공급망 변화와 쿠웨이트 내수 물류 시장 활성화에 따라 잠재적인 경제적 효과 창출 기회가 존재

- 신규 대형 항만(무바라크) 확장과 기존 항만(슈아이바) 고도화는 쿠웨이트 물류산업에 대한 진출과 투자 기회로 작용할 수 있으며, 전략적인 시장 접근이 요구될 것으로 판단됨
- 무바라크 알카비르항 1단계에 대한 기항 수요, 항만 운영 생산성, 정시성이 확보된다면, 북부 걸프 지역의 환적 경로 다변화가 유발될 수 있을 것임
- 특히, 내륙 운송 연계망 및 ICD가 구축된다면 내수 물류 시장의 접근성이 향상되어 물류 서비스 포트폴리오 구상을 통해 수익 창출의 기회로 작용할 수 있음
- 특히, 물류산업 기술 수준 향상이 항만 경쟁력 향상에 직접적인 영향을 미치게 된다면 디지털화·지능화에 대한 기술적 수요가 증가할 것으로 판단됨

이집트, 주변국과 항만 협력 가속... 동아프리카 물류 공급망 다변화 실험 본격화

- 이집트가 Assab·Doraleh 항만과 협력하며 홍해 연안 항만에 대한 전략적 관여 확대
 - 이집트는 '25년 하반기(10월 에리트레아 협정, 12월 지부티 협정) 에리트레아의 위치한 Assab 항만과 지부티의 Doraleh 항만과 인프라 업그레이드 및 협력 협정을 체결함
 - 이를 통해 홍해 연안 항만에 대한 이집트 정부의 제도적 관여 범위를 확대하고 있음
 - 해당 협력은 나일강 수자원 분쟁(GERD 완공 이후 지속되는 에티오피아 압박 기조)과 맞물린 전략적 행보로 평가됨
 - 즉, 에티오피아가 Doraleh 항만에 90% 이상 의존하고 있는 해상 물류 구조를 간접적으로 견제하기 위한 홍해-아덴만 영향력 확대가 주요 배경으로 작용함
 - Assab 항만은 항만 개발과 물자 공급 인프라 조성을 중심으로 협력이 논의되고 있으며, 상업 인프라 개선에 초점을 둔 접근이 이루어지고 있음
 - Doraleh 항만은 태양광 발전소 구축을 통한 전력 공급 안정화, 컨테이너 터미널 신설, 자유무역지역 내 물류 거점 확보 등 상업적 협력이 공식화됨
 - 전반적으로 해당 협력은 항만의 상업적 운영과 군사적 접근을 구분하는 구조로 추진되고 있음
 - 특히 Assab-Doraleh 병행 방식은 특정 항만에 국한하지 않고 홍해 연안 전반을 포괄하는 접근으로, 이집트의 해상 물류·안보 영향력이 공간적으로 확장되고 있음을 시사함
 - 이러한 관여 확대는 Doraleh 항만의 운영 환경에 간접적인 압력을 가하며, 에티오피아 무역 흐름 변화의 배경 요인으로 작용하고 있음
- Doraleh 항만 혼잡 심화로 소말리아 Berbera 항만으로의 에티오피아 화물 분산 움직임 가시화
 - 최근 Doraleh 항만의 혼잡과 운영 비효율이 심화되면서, 에티오피아 화물 일부가 Berbera Port로 분산되는 흐름이 나타나고 있음
 - 실제로 '25년 하반기 홍해 해역 불안정과 환적 수요 증가가 겹치며 Doraleh 항만 선석 가동률은 80~90% 수준까지 상승한 것으로 파악됨
 - 또한 6개월간 컨테이너 처리 물량은 전년 대비 약 39% 증가했으며, 환적 비중 확대에 따라 항만 운영 부담이 누적되는 양상을 보이고 있음
 - 이러한 운영 압박 속에서 에티오피아 화물 일부가 Berbera항을 경유하는 시범 운송 형태로 조정되기 시작함
 - Berbera항은 신규 기항을 중심으로 물동량이 증가하고 있으며, Doraleh항 혼잡과 비용 부담을 보완하는 대안 항만으로서의 활용 가능성이 점진적으로 확대되고 있음

이집트, Assab·Doraleh 항만 병행 관여로 홍해 연안 영향력 확대



자료: <https://www.thenationalnews.com> (검색일: 2026.1.13.)

- 동아프리카 물류는 단일 항만 의존을 유지하며 복수 항만 병행 활용 국면으로 전환
 - 현재의 물류 흐름 변화는 항만 협정이나 안보 요인보다는, 혼잡 완화와 운송 비용 효율성 제고를 위한 화주·선사 중심의 실무적 대응 성격이 강한 것으로 평가됨
 - 에티오피아 정부는 Doraleh 항만을 주요 경로로 유지하되, Berbera 항만을 포함한 해상 접근 다변화를 중장기 과제로 제시하며 단일 항만 의존 구조의 점진적 완화를 추진 중임
 - 단기적으로는 Doraleh-Berbera 병행 구조가 유지될 가능성이 높으며, 특정 화물군이나 긴급·대체 물량을 중심으로 한 선택적 분산이 이어질 것으로 전망됨
 - 향후 홍해 해역 안보 상황과 GERD 관련 협상 진전 여부는 항만 간 역할 조정의 속도와 범위를 좌우하는 주요 변수로 작용할 가능성이 있음
 - 결론적으로 동아프리카 물류 체계는 단일 허브 중심 구조를 급격히 탈피하기보다는, 복수 항만을 병행 활용하며 안정성과 효율성을 동시에 모색하는 단계적 조정 국면에 진입한 것으로 판단됨

참고자료: <https://www.thenationalnews.com>, <https://addisstandard.com> (검색일: 2026.1.13.)

『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.