

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

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

목차

▶ 미주 · 중남미 물류시장 동향

- 브라질 산투스항 신규 터미널 개발사업, 규제 독립성 논란 재점화

▶ 공지사항

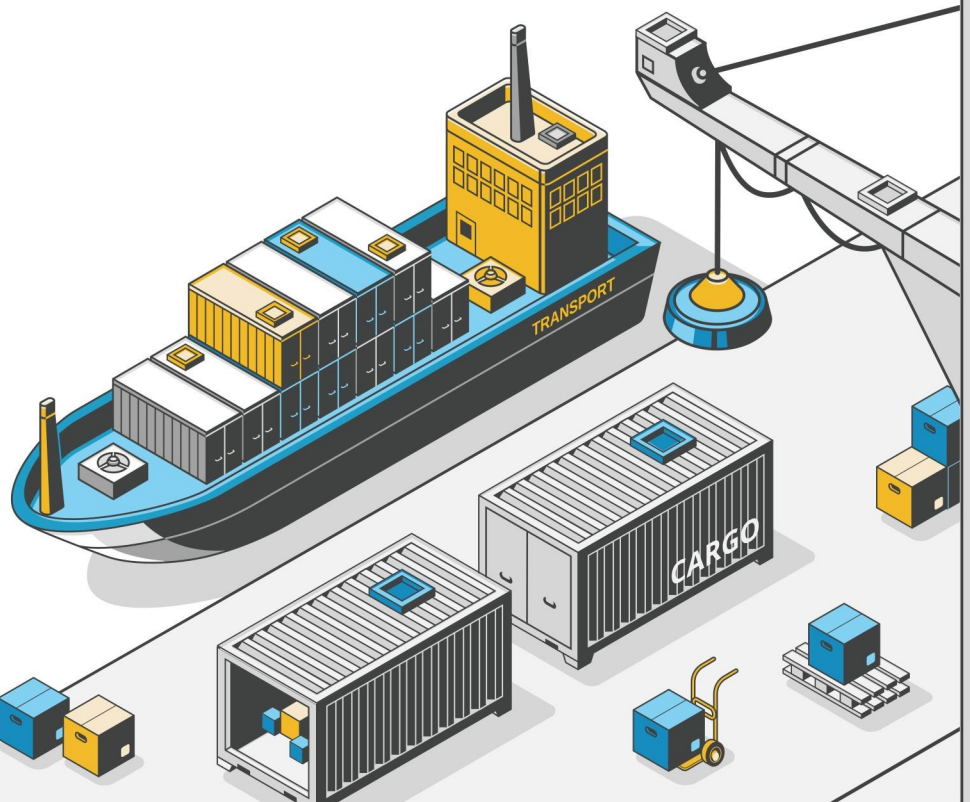
- 『2026년 해외물류시장 개척지원 사업』 모집 공고
- 『국제물류 정보포털』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 유럽 물류시장 동향

- 로테르담항, '비혼잡 시간대 운송' 통해 '컨' 터미널 및 물류운영 효율성 제고

▶ 글로벌 물류시장 동향

- 中 항만, '25년 세계 '컨' 항만 성과지수 최상위권 석권...항만 간 효율성 경쟁 심화

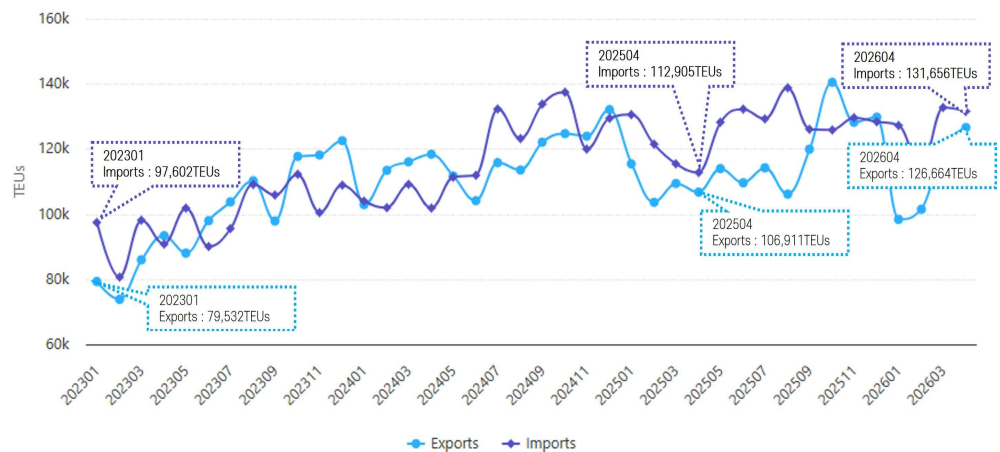


브라질 산투스항 신규 터미널 개발사업, 규제 독립성 논란 재점화

- ▶ 브라질 정부가 산투스항 신규 컨테이너터미널(STS10)의 기존 사업자 입찰 참여 제한 완화를 검토하면서 시장 경쟁 촉진 기대와 규제 신뢰성 우려가 동시에 제기
 - 브라질 대통령 비서실(Casa Civil)은 최근 기술 검토 의견서를 통해 기존 사업자가 신규 터미널 입찰에 참여하지 못하도록 한 제한 조치가 과도하다고 지적하며 입찰 참여 확대 필요성을 제기함
 - STS10은 브라질 전체 대외무역의 약 3분의 1을 처리하는 산투스항에 조성되는 초대형 컨테이너터미널로, 남미 최대 규모의 신규 터미널 중 하나로 평가받고 있음
 - 브라질 최대 항만인 산투스항은 최근 장거리 해상운송 물동량이 지속 성장하고 있으며, Datamar 자료에 따르면 '26년 1~4월 컨테이너 수출입 물동량은 전년 동기 대비 4.2% 증가함
 - 현재 산투스항의 처리능력이 한계에 근접한 상황에서 STS10은 향후 항만 경쟁력 확보와 물동량 증가에 대응하기 위한 핵심 인프라 사업으로 주목받고 있음
 - 이에 따라 STS10 사업은 수년간의 기술 검토와 공청회, 경쟁 영향 평가 및 규제기관 심사를 거쳐 현재의 입찰 구조가 마련됨

브라질 산투스항 수출입 물동량(TEUs) 추이 (2023.1~2026.4)

Exports & Imports | Port of Santos | Jan 2023 – Apr 2026 | TEUs



자료: DataLiner (검색일: 2026.06.17.)

- ▶ 브라질 항만 규제기관은 시장 집중도 확대를 우려해 기존 사업자의 입찰 참여를 제한했으나, 정부는 입찰 경쟁 확대를 이유로 정책 방향 변경 추진
 - 브라질 항만 규제기관인 국가수운교통청(ANTAQ)은 산투스항 내 기존 운영 사업자가 신규 터미널까지 확보할 경우 시장 집중도가 크게 높아질 수 있다고 분석함

- 일부 시나리오에서는 단일 사업자가 산투스항 전체 컨테이너 처리능력의 약 60%를 통제할 수 있는 것으로 평가됐으며, 브라질 경쟁당국(CADE) 역시 시장 집중과 수직계열화 확대 가능성을 우려한 바 있음
- 이에 ANTAQ는 입찰 이전 단계에서 경쟁 제한 위험을 사전에 방지하기 위해 기존 사업자의 참여를 제한하는 예방적 규제 방식을 채택함
- 이후 해당 사업은 브라질 연방회계감사원(TCU)의 검토까지 거치면서 사실상 사업 구조에 대한 논의가 마무리된 것으로 평가되었으나, 정부의 정책 변경 제안으로 논란이 재점화됨

▶ 정부는 자산 매각을 조건으로 기존 사업자의 입찰 참여를 허용하는 대안을 제시했으나 실효성 논란 지속

- 정부는 특정 조건 하에서 기존 보유 자산을 매각(divestment)하는 것을 전제로 기존 사업자의 입찰 참여를 허용하는 방안을 검토하고 있음
- 그러나 규제기관과 업계는 자산 매각 이후에도 우회 지분 보유, 계열사 간 거래, 장기 상업 계약 등을 통해 사실상 시장 지배력이 유지될 가능성을 우려하고 있음
- 또한 매수자와 매도자 간 실질적 독립성을 어떻게 보장할 것인지, 향후 경쟁 제한 행위를 어떻게 차단할 것인지에 대한 구체적 방안도 제시되지 않은 상황임
- 이러한 문제들은 당초 규제기관이 입찰 참여 제한 조치를 도입했던 핵심 배경으로 지적되고 있음

▶ 업계는 STS10 논란이 단순한 항만 개발사업을 넘어 브라질 인프라 투자 환경 전반의 규제 안정성과 투자자 신뢰를 시험하는 사례가 될 것으로 평가

- STS10 논쟁의 핵심은 신규 터미널 개발 자체보다 독립 규제기관이 수년간의 기술 검토와 공적 심사를 통해 마련한 사업 구조가 정치적 개입에 의해 변경될 수 있다는 점에 있음
- 인프라 투자사업은 장기간에 걸쳐 투자금 회수가 이루어지는 특성상 안정적이고 예측 가능한 규제 환경이 필수적이며, 규제 신뢰성은 투자 수익성만큼 중요한 투자 결정 요인으로 평가됨
- 업계는 이미 독립 규제기관과 감사기관의 검토를 거친 사업이 사업 후반부에 다시 수정될 경우 향후 브라질 인프라 시장 전반에 불확실성을 확대할 수 있다고 우려하고 있음
- 전문가들은 “컨테이너터미널은 수년 안에 건설할 수 있지만, 규제 신뢰성은 수십 년에 걸쳐 형성되며 훨씬 짧은 시간 안에 훼손될 수 있다”고 평가함

참고 자료: <https://www.joc.com> (검색일: 2026.06.17.)

로테르담항, '비혼잡 시간대 운송' 통해 '컨' 터미널 및 물류운영 효율성 제고

- ▶ 로테르담항의 '컨' 물동량이 늘어나는 동시에 피크 시간대 화물 처리량이 집중됨에 따라 항만 운영의 비효율이 나타나고 있으며, 대안으로 비혼잡 시간대 화물 반출을 위한 운송 방안이 나타나고 있음

 - 로테르담항의 '컨' 물동량은 '23년(13,447백만 TEU), '24년(13,820백만 TEU), '25년(14,245백만 TEU) 등 최근 3년간 물동량이 증가하고 있으며, 이에 항만 내 반출입 작업 증가로 혼잡이 늘어나고 있음
 - 항만물동량은 증가세를 이어가고 있으나, 항만 운영 피크 시간에 화물처리량이 집중되면서 터미널 혼잡 및 병목현상 등 항만 운영 프로세스 전반에 비효율이 발생하고 있음
 - 특히 로테르담항의 배후 도로망 혼잡으로 터미널 반출입 대기시간 증가 및 항만과 내륙 간 셔틀운송 생산성 저하 등 문제점이 증가하고 있음

- ▶ ODIN Warehousing&Logistics社は 항만 내 혼잡 완화 및 효율성 제고를 위해 최초로 비혼잡 시간대 운송서비스를 제공해 화물 반출입의 예측 가시성을 확보함

 - 로테르담항 '컨' 물동량 증가로 터미널 운영 및 도로 혼잡이 가중되고 있어 현지 물류기업을 중심으로 터미널 혼잡 시간대를 피해 화물 운송 서비스를 제공하는 방향으로 전환하고 있음
 - 과거 오전 6시부터 오후 6시 사이 평균 6개의 컨테이너를 반출 가능했으나, 현재 물동량이 늘어나 반출 처리량이 2~3개 수준으로 감소해 로테르담항의 효율성 저하가 크게 지적되고 있음
 - 이에 ODIN Warehousing&Logistics社は 최초로 마스블락테 지역의 '컨' 터미널을 대상으로 비혼잡 시간대 운송서비스를 도입함
 - 해당 기업은 터미널 반출입을 위한 셔틀 운송 서비스를 오후 6시부터 다음 날 오전 6시까지 집중적으로 제공해 교통 혼잡 및 터미널 대기시간을 줄여 운영 효율성 제고를 적극 추진함

- ▶ 비혼잡 시간대 운영은 터미널 반출입 용이성 확보 및 대기시간 절감, 화물 운송의 정시성 및 신뢰성 향상 등 여러 가지 장점이 있으며 항만 운영의 효율성 제고를 위해 터미널, Depot, 트러킹 등 운영시간의 연장이 필수적임

 - ODIN Warehousing&Logistics社 비혼잡 시간대 반출입 및 화물운송 서비스 제공을 통해 생산성이 크게 향상되었으며, 전반적인 물류 프로세스의 예측 가능성을 높였다는 점에서 자사의 물류운영 전략이 높이 평가되나,
 - 로테르담항 전반적인 운영체계 개선 및 효율성 제고를 위해서는 '컨' 터미널 운영사, 배후지역 물류창고 및 Depot, 트러킹 등 모든 주체가 비혼잡 시간대에 반출입 및 화물 운송이 가능하도록 협력 체계가 필수적임

- 장기적인 관점에서 비혼잡 시간대 물류운영은 현실적으로 항만 혼잡을 완화할 수 있는 대안으로 보여지며 항만 내 화물 흐름 개선뿐만 아니라 대기질 개선 및 교통 혼잡 완화 등 다양한 기대효과가 나타날 것으로 예상됨
 - 로테르담항의 비혼잡 시간대 운송 사례는 시간대별 화물 처리능력의 불균형을 완화하기 위해 적용 가능한 실질적인 운영 대안으로 평가되고 있으며,
 - 비혼잡 시간대 운송을 확산하기 위해 터미널 운영사를 비롯해 관련 기업들의 운영시간 확대 및 조정에 대한 적극적인 협력이 필요함
 - 종합하면 비혼잡 시간대 운송은 항만을 중심으로 화물 흐름을 개선하는 효과뿐만 아니라 환경 개선 및 교통 문제 완화에 기여하는 운영 방식으로 로테르담항을 중심으로 더욱 확대 될 것으로 전망됨

中 항만, '25년 세계 '컨' 항만 성과지수 최상위권 석권...항만 간 효율성 경쟁 심화

- ▶ '25년 기준 세계 주요 컨테이너 항만 성과지수(CPPI) 상위권은 여전히 중국 항만을 중심으로 아시아 수출·환적 허브항이 주도하는 것으로 나타남
 - 세계은행(World Bank)과 S&P Global Market Intelligence가 공동 발표한 「Container Port Performance Index(CPPI) 2025」에 따르면, '25년 CPPI 상위권 대부분을 중국·동남아시아·중동 지역의 수출·환적 허브가 차지
 - 특히 중국 푸저우항, 다롄항, 마완항, 치완항, 오만 살랄라항 등이 최상위권을 형성하며 높은 운영 효율성 유지
 - 한편 아세안 대표 신흥시장인 베트남 까이멩항과 하이퐁항은 각각 세계 11위와 13위를 기록하며 글로벌 Top 20에 동반 진입했으며, 말레이시아 탄중펠레파스항은 최근 순위 변동에도 불구하고 세계 18위를 기록하며 주요 환적 허브로서의 입지를 유지
 - 국내 항만은 부산항이 '24년 27위에서 '25년 24위로 효율성을 개선했으며, 인천항(32위), 여수항(66위), 평택항(148위)이 뒤를 이음

컨테이너 항만 CPPI 상위 20개 항만 및 국내 주요 항만 순위(2025년 기준)

순위	항만명(지역)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1	푸저우항(중국)	118	27	63	95	139	145
2	다롄항(중국)	122	38	54	123	137	141
3	살랄라항(오만)	141	143	136	141	117	136
4	마완항(중국)	84	73	106	125	133	135
5	치완항(중국)	126	98	92	137	130	134
6	탕헤르메드항(모로코)	133	128	125	139	136	134
7	닝보항(중국)	139	125	118	128	128	130
8	하마드항(카타르)	110	138	117	128	125	129
9	홍콩항(홍콩)	142	68	112	119	123	123
10	고베항(일본)	75	77	63	55	59	123
11	까이멩항(베트남)	122	110	106	132	132	122
12	알헤시라스항(스페인)	116	113	104	126	109	122
13	하이퐁항(베트남)	70	52	14	55	87	122
14	샤먼항(중국)	114	70	72	103	115	121
15	포트사이드항(이집트)	96	101	111	118	137	117
16	텐진항(중국)	124	75	89	109	118	115
17	가오슝항(대만)	146	94	89	110	113	114
18	탄중펠레파스항(말레이시아)	140	93	118	137	118	111
19	칼리파 빈 살만항(바레인)	31	53	41	78	46	106
20	포소르하항(에콰도르)	34	47	103	95	107	104
∴	∴	∴	∴	∴	∴	∴	∴
24	부산항(한국)	112	85	94	97	92	96.8
∴	∴	∴	∴	∴	∴	∴	∴
32	인천항(한국)	84	65	75	67	85	88.9
∴	∴	∴	∴	∴	∴	∴	∴
66	여수항(한국)	111	79	95	113	103	50.6
∴	∴	∴	∴	∴	∴	∴	∴
148	평택항(한국)	-	-	-	8	17	8.8

자료: World Bank, based on data provided by S&P Global Market Intelligence (검색일: 2026.06.15.)

- ▶ 한편 최근 5년간(20~'25) 항만 성과지수 개선 폭 기준 상위 항만은 신흥시장 중심으로 나타나며 항만 인프라 투자와 운영 혁신 효과가 가시화되는 모습임
 - 개선 폭 상위권에는 남아프리카공화국 포트엘리자베스항, 바레인 칼리파 빈 살만항, 에콰도르 포소르하항, 스웨덴 예테보리항, 파키스탄 무함마드 빈 카심항 등이 위치
 - 특히 포트엘리자베스항과 칼리파 빈 살만항은 각각 80점과 75점 상승하며 최근 5년간 가장 큰 운영 효율성 개선을 기록
 - 베트남 하이퐁항 역시 52점 상승하며 개선 폭 상위권과 글로벌 Top 20에 동시에 이름을 올린 대표 사례로 평가
 - 한편 중국 마완항, 일본 고베항 등 기존 물류 허브도 지속적인 운영 혁신을 통해 효율성을 높이며 경쟁우위를 유지하는 모습
 - 이는 항만시설 확충, 장비 현대화, 디지털 전환, 운영 프로세스 개선 등을 통한 선박 체류시간 단축 노력이 실제 항만 경쟁력 향상으로 이어지고 있음을 확인
 - 이를 통해 신흥시장 항만은 인프라 투자 효과를 바탕으로 빠르게 성장하고 있으며, 기존 허브 항만은 지속적인 운영 혁신을 통해 경쟁력을 유지하는 등 글로벌 항만 효율성 경쟁이 심화되는 양상

CPPI 개선도 상위 20개 항만 순위(2020-2025년)

순위	항만명(지역)	2020	2025	2020년 대비 CPPI 개선폭
1	포트엘리자베스항(남아프리카공화국)	-103	-23	80
2	칼리파 빈 살만항(바레인)	31	106	75
3	포소르하항(에콰도르)	34	104	70
4	예테보리항(스웨덴)	-20	48	68
5	무함마드 빈 카심항(파키스탄)	8	60	52
6	하이퐁항(베트남)	70	122	52
7	사보나-바도항(이탈리아)	13	64	51
8	마완항(중국)	84	135	51
9	고베항(일본)	75	123	48
10	틴켄아일랜드항(나이지리아)	-68	-26	42
11	마르세유항(프랑스)	-96	-57	39
12	라고스항(나이지리아)	-61	-26	35
13	이스켄데룬항(튀르키예)	31	65	34
14	자와할랄 네루항(인도)	66	98	32
15	파이타항(페루)	38	70	32
16	지룽항(대만)	66	93	27
17	푸저우항(중국)	118	145	27
18	필라델피아항(미국)	41	67	26
19	이타포아항(브라질)	58	81	23
20	포트사이드항(이집트)	96	117	21

자료 : World Bank, based on data provided by S&P Global Market Intelligence (검색일: 2026.06.15.)

- ▶ 다만 글로벌 항만 효율성 경쟁은 여전히 아시아 제조·수출·환적 네트워크가 주도하는 양상으로 나타남

 - 즉 '25년 CPPI 상위 20개 항만 가운데 14개 중국, 동남아시아, 중동 지역 항만이 여전히 글로벌 제조·수출·환적 네트워크의 중심 역할을 수행하는 점을 확인
 - 이는 대규모 제조업 기반, 정기선 네트워크, 환적 기능, 대형선 처리 역량 등이 주요 요인
 - 특히 베트남은 까이몹항과 하이퐁항이 CPPI Top 20 항만으로 선정됨과 동시에 하이퐁항의 경우 '20년 대비 '25년 CPPI 개선폭이 높은 항만으로 선정되면서 대표적인 신흥 항만 성장 사례로 평가
 - 이를 통해 글로벌 공급망 다변화와 China+1 전략 확산에 따라 베트남·인도·중동 지역 항만의 글로벌 공급망 내 역할이 확대될 것으로 전망

- ▶ 공급망 재편이 가속화되는 가운데 항만 운영 효율성은 국가 물류 경쟁력과 공급망 회복탄력성을 좌우하는 핵심 요소로 부상하고 있음

 - 과거 항만 경쟁력이 물동량 규모와 항만 인프라 중심으로만 평가됐다면, 최근에는 선박 체류시간 단축, 운영 생산성, 정시성 확보 등 운영 효율성의 중요성 확대
 - 특히 베트남 하이퐁항, 바레인 칼리파 빈 살만항, 에콰도르 포소르하항 등은 인프라 투자와 운영 혁신을 통해 단기간 내 경쟁력을 크게 향상시키며 글로벌 공급망 내 입지를 확대 중
 - 반면 중국, 오만, 카타르 등 기존 허브 항만은 지속적인 운영 혁신을 통해 상위권을 유지하며 신흥 항만과의 격차를 관리하는 모습
 - 이는 향후 글로벌 항만 경쟁이 단순 시설 확충을 넘어 운영 효율성과 공급망 회복탄력성 확보 중심으로 전개될 가능성 시사
 - 이에 따라 국내 항만 역시 선박 체류시간 단축과 운영 생산성 제고를 추진하는 한편, 자동화·디지털 기반 항만 운영체계 고도화를 통해 글로벌 환적 허브 경쟁력을 지속적으로 강화하는 방안 모색 필요

참고자료: World Bank and S&P Global Market Intelligence (2026). The Container Port Performance Index 2025: A Comparable Assessment of Performance based on Vessel Time in Port., <https://chaovietnam.co.kr>
(검색일: 2026.06.15.)

『2026년 해외물류시장 개척지원 사업』 모집 공고

2026년 해외물류시장 개척지원 사업 모집 공고

2026. 5. 28(목) - 6. 19(금)

해양수산부는 해외 유망사업 발굴을 지원하고 우리 기업의 글로벌 물류시장 진출 활성화를 위해 『해외물류시장 개척지원 사업』을 시행하고 있습니다. 이에 2025년도 본 사업을 다음과 같이 모집하오니, 관심 있는 기업의 많은 지원 바랍니다.

제출 방법

한국해양수산개발원(www.kmi.re.kr) 홈페이지 공지사항 또는 국제물류 정보포털(withlogis.co.kr) 공지사항에서 공고문과 양식을 다운받아 이메일(hjsung@kmi.re.kr) 제출

문의

한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터
김동환 센터장
T 051-797-4913 E kdong@kmi.re.kr
성현정 전문연구원
T 051-797-4648 E hjsung@kmi.re.kr



사업 개요

1. 해운·물류기업 해외진출 타당성조사 지원 사업

글로벌 물류네트워크 확대를 위한 투자사업 발굴 및 추진에 수반되는 타당성 조사·분석 비용 지원

- ① 인수합병형(현지기업 M&A 및 지분투자)
- ② 시설투자형(물류인프라 투자 및 확보)

지원내용

신청기업이 선정한 국내외 연구기관 및 컨설팅 기업 등을 통한 타당성 조사에 소요되는 비용 지원

지원금액

조사비용의 최대 50% 지원(최대 1억원)

2. 해외시장 조사·컨설팅 지원 사업

해외물류거점 확보(현지법인 및 지사 설립), 수출입 물류공급망 프로세스 분석 및 설계, 현지 물류시장 조사 등에 소요되는 비용 지원

지원내용

해외진출 및 시장조사 등을 위한 직접비용(인건비, 국외출장비, 컨설팅비 등) 지원

지원금액

- ✓ **물류기업 단독 수행** 조사비용의 최대 50% 지원 (최대 3천만원)
- ✓ **화주·물류기업 컨소시엄** 조사비용의 최대 50% 지원 (최대 4천만원)



『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.