

글로벌 물류 공급망 대응 중장기 핵심 물류 시장 선정 및 진출 방안 조사

A Study on the Selection of Strategic Logistics Markets and Entry
Strategies in Response to Global Supply Chain Changes

성현정·김동환·하도연



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

저자	성현정, 김동환, 하도연
내부연구진	연구책임자 성현정 한국해양수산개발원 해운물류·해사연구본부 전문연구원 공동연구원 김동환 한국해양수산개발원 해운물류·해사연구본부 전문연구원 공동연구원 하도연 한국해양수산개발원 해운물류·해사연구본부 연구원

연구기간	2025. 1. 1. ~ 2025. 10. 31.
------	-----------------------------

보고서 집필내역

연구책임자	성현정 연구총괄, 제1장, 제2장, 제3장, 제4장, 제5장
내부연구진	김동환 제4장 3, 4절 일부 하도연 제2장 1절 일부

목차

01	연구의 배경 및 목적 _1	
	제1절 연구의 배경 및 목적	1
	제2절 연구의 방법과 범위	3
	1. 연구의 방법 및 내용	3
	2. 연구의 범위	4
	제3절 연구의 차별성 및 기대효과	5
02	우리나라 글로벌 물류 공급망 구조와 과제 _7	
	제1절 우리나라 글로벌 물류 공급망 구조	7
	1. 우리나라 수출입 교역 현황	7
	2. 우리나라 해외직접투자 현황	12
	3. 우리나라 글로벌 물류거점 현황	20
	제2절 우리나라 글로벌 물류 공급망 위험 요인과 과제	28
	1. 우리나라 글로벌 물류 공급망의 위험 요인	28
	2. 우리나라 글로벌 물류 공급망의 과제	32
03	글로벌 물류 공급망 대응 중장기 핵심 물류 시장 선정 _35	
	제1절 개요	35
	제2절 핵심 물류 시장 선정 과정 및 기준	36
	1. 선정 과정	36
	2. 선정 기준 및 방법	37
	제3절 핵심 물류 시장 선정	39
	1. 수출입 교역 상위국 현황	39
	2. 해외직접투자 상위국 진출 현황	43
	3. 해상물류 상위국 진출 현황	46
	4. 우리 기업 해외 진출 현황	48

제4절 핵심 물류 시장 선정 결과	55
--------------------	----

04 중장기 핵심 물류 시장진출 우선순위 도출 및 진출전략 마련_59

제1절 개요	59
제2절 핵심 물류 시장 중요도 및 성장성 분석	61
1. 분석 방법	61
2. 분석 결과	62
3. 추이 분석 결과	67
제3절 핵심 물류 시장진출 우선순위 도출	69
1. 분석 방법	69
2. 분석 결과	70
3. 핵심 물류 시장진출 우선순위 도출	74
제4절 핵심 물류 시장진출 전략 수립	76
1. 전략적 선제 진출형 시장	77
2. 성장 추세 대응형 시장	77
3. 장기적 협력형 시장	78

05 결론 및 시사점_81

제1절 요약 및 결론	81
제2절 연구의 한계점 및 정책 제언	84

표 목차

〈표 1-1〉 연구 범위 및 방법	4
〈표 1-2〉 선행 연구 검토	6
〈표 2-1〉 우리나라 중간재 수출입액 및 비중 추이 (2015~2024년)	11
〈표 2-2〉 업종별 해외직접투자 및 신규법인 수 현황 (2024년)	14
〈표 2-3〉 해상운송 수출입 상위국 현황 (2024년)	21
〈표 2-4〉 부산항과 주요 교역항 간 물동량 추이 (2015년 및 2024년)	22
〈표 2-5〉 국내 주요 물류기업별 주요 진출 국가 및 해외 진출 현황	26
〈표 3-1〉 핵심 물류 시장 선정 과정	36
〈표 3-2〉 핵심 물류 시장 선정 기준 및 방법	38
〈표 3-3〉 수출입 교역 상위국 현황 (2024년)	39
〈표 3-4〉 중간재 수출입 교역국 상위국 현황 (2024년)	41
〈표 3-5〉 소비재 수출입 교역국 상위국 현황 (2024년)	42
〈표 3-6〉 제조업 해외직접투자 상위국 현황 (2024년)	44
〈표 3-7〉 물류업 해외직접투자 상위국 현황 (2024년)	46
〈표 3-8〉 항만 수출입 상위국 현황 (2024년)	47
〈표 3-9〉 제조기업 해외 진출 현황(전체, 2024년)	49
〈표 3-10〉 물류기업 해외 진출 현황(전체, 2024년)	52
〈표 3-11〉 중장기 핵심 물류시장 후보국 선정 결과	57
〈표 4-1〉 핵심 물류 시장 중요도-성장성 분석 방법	61
〈표 4-2〉 핵심 물류 시장 중요도-성장성 분석 결과	64
〈표 4-3〉 중요도-성장성에 따른 핵심 물류 시장 분류	65
〈표 4-4〉 핵심 물류 시장 중요도-성장성 추이 분석 결과	68
〈표 4-5〉 물류 수요-물류 공급 분석 방법	69
〈표 4-6〉 물류 수요-물류 공급 평가 구간 설정	71
〈표 4-7〉 물류 수요-물류 공급 분석 결과	73
〈표 4-8〉 핵심 물류 시장 우선순위 설정	74
〈표 4-9〉 핵심 물류 시장 특성별 진출 방안	79
〈표 5-1〉 연구 과정 및 결과 요약	83

그림 목차

〈그림 2-1〉 우리나라 수출입 동향 및 무역의존도 추이 (2015~2024년)	8
〈그림 2-2〉 주요 선진국 대비 우리나라 무역 및 수출 의존도 (2023년)	8
〈그림 2-3〉 우리나라 가공 단계별 수출액 비중 (2024년)	9
〈그림 2-4〉 우리나라 중간재 수출액 및 비중 추이 (2015~2024년)	10
〈그림 2-5〉 주요 수출교역국의 중간재 수출 비중 (2024년)	12
〈그림 2-6〉 우리나라 해외직접투자 및 신규법인 수 추이 (2015~2024년)	13
〈그림 2-7〉 제조업 해외직접투자 및 신규법인 수 추이 (2015~2024년)	15
〈그림 2-8〉 4대 주요 제조업의 해외직접투자 추이 (2015~2024년)	16
〈그림 2-9〉 물류업 해외직접투자 및 신규법인 수 추이 (2015~2024년)	17
〈그림 2-10〉 우리나라 지역별 해외 투자액 추이 (2015~2024년)	18
〈그림 2-11〉 제조업·물류업 해외 투자국 수 및 집중도 지수 추이 (2015~2024년)	19
〈그림 2-12〉 우리나라 항만·공항 수출입 교역 규모 (금액 및 중량 기준, 2024년) ..	20
〈그림 3-1〉 제조기업 해외 진출 현황(권역별, 2024년)	50
〈그림 3-2〉 제조기업 해외 진출 현황(상위 20개국, 2024년)	51
〈그림 3-3〉 물류기업 해외 진출 현황(권역별, 2024년)	53
〈그림 3-4〉 물류기업 해외 진출 현황(상위 20개국, 2024년)	54
〈그림 4-1〉 핵심 물류 시장 중요도-성장성 추이 분석 결과 (7개 주요국 중심)	68
〈그림 4-2〉 핵심 물류 시장 최우선 진출국 선정 결과	76

01

서론

제1절 연구의 배경 및 목적

최근 글로벌 물류 공급망은 지정학적 리스크 심화, 보호무역 강화 및 공급망 재편 등으로 불확실성과 변동성이 커지고 있다. 특히 미·중 갈등의 장기화, 러·우 전쟁, 글로벌 사우스(南) 진영의 부상 등 국제 질서의 재편은 기존에 안정된 교역망을 약화하게 하고, 지역 간 블록화된 무역 체계로 변화를 촉진한다. 한편, 각국은 자국 내 제조기지 복귀(re-shoring), 우호국 중심의 공급망 구축(friend-shoring) 정책을 강화하는 등 국가 간 무역 경로와 물류 네트워크가 재편(reconfigure)되는 전환기에 놓여 있다. 이처럼 국가 간 교역 구조와 물류 네트워크가 재구성되고 있는 가운데, 우리나라는 국내 총생산(GDP)의 약 70%를 수출입 무역에 의존하고 있고, 수출입 물동량의 95% 이상을 해상으로 운송하는 구조를 보유함에 따라 무역 환경 변화에 의한 외부 충격에 취약할 수밖에 없다. 특히 코로나 팬데믹 기간과 2022년 글로벌 운임 급등 당시 우리 수출입 기업은 물류비 상승, 선복 부족 및 항만 혼잡 등으로 복합적인 어려움을 경험하면서, 공급망 리스크는 단순히 개별기업의 운송비 변동을 넘어 국가 경제의 안정성과 산업 경쟁력 더 나아가 경제 안보의 핵심 요소로 직결될 수 있음을 확인하였다.

더욱이 우리나라 제조업은 해외 생산 거점을 북미·동남아·동유럽 등으로 빠르게 확산하고 있는 가운데, 북미 지역은 전기차·배터리 클러스터, 동남아의 전자·기계 산업벨트, 동유럽의 자동차·부품 생산 허브 등은 우리 기업의 해외 진출 중심지로 지속해 성장하고 있다. 그러나 이와 달리 물류업의 해외 진출은 상대적으로 미국, 중국, 베트남 등 특정 국가에 집중되어 있거나 그 규모가 미미해, 실제 해외 제조·생산 규모와 현지 물류 인프라 간의 불균형이 발생할 수 있다. 이러한 구조적 불균형은 해외 제조 거점에 운영 리스크로 작용하며, 공급망 위기 시 대체 경로 확보 능력을 제약하는 공급망 병목 현상으로 이어질 가능성이 크다. 또한 세계 주요국이 자국 내 항만·물류 인프라 투자를 확대하고, 글로벌 3자 물류기업이 전 세계 물류 네트워크를 다변화하는 가운데, 우리나라 물류산업은 아직 체계적인 글로벌 물류 거점 확보 전략(Global Logistics Hub Strategy)을 갖추지 못하고 있다. 특히 공공부문은 해외항만 개발, 현지 공동물류센터 등 개별 사업 중심의 접근에 머물러 있고, 민간 물류기업 또한 주요 화주 및 계열사 해외 진출에 단편적으로 대응하고 있어 국가 차원의 중장기 핵심 물류 시장 선정 및 전략적 진출 체계가 부재한 상황이다.

이에 본 연구는 글로벌 공급망 불안정성에 대응하고, 우리나라 물류산업의 지속 가능한 해외시장 확대 기반을 마련하기 위해 중장기 핵심 물류 시장을 체계적으로 선정하고 국가별 특성에 따른 진출 방안을 제시하는 것을 목적으로 한다. 이 과정에서 기존의 교역 및 투자 규모에 기반한 단편적인 분석을 넘어 중장기적 관점에서 체계적인 물류 거점 도출과 우선순위를 제시하고자 한다. 또한 우리나라 경제에서 개별 물류 시장의 중요도와 성장성을 평가하고, 현재 물류 수요와 물류 공급 간의 불균형을 기반으로 최우선 진출국을 발굴해 향후 공공기관과 물류기업의 해외 물류 거점 투자 전략 수립과 정책적 지원체계 마련에 기초 자료로 제공하고자 한다.

제2절 연구의 방법과 범위

1. 연구의 방법 및 내용

본 연구는 글로벌 공급망 재편 과정에서 우리나라의 안정적인 물류 네트워크 형성을 위해 중장기 핵심 물류 시장 선정과 진출 방안 마련을 목적으로 한다. 이에 분석 과정은 크게 5단계로 구성하였는데, ① 우리나라 글로벌 물류 공급망의 구조적 특성과 위험 요인 분석, ② 중장기 핵심 물류 시장 후보국 도출, ③ 후보국 중요도와 성장성 평가를 통한 우선 진출 거점 분류, ④ 물류 수요-물류 공급 분석을 통한 최종 우선 진출국 선정, ⑤ 최종 우선 진출국을 대상으로 진출 전략 및 방안 마련으로 구성된다.

단계별 주요 내용으로는 첫째, 우리나라 글로벌 물류 공급망의 구조적 특성과 위험 요인을 분석하여 중장기 핵심 물류 시장을 도출해야 하는 근거를 마련하고자 한다. 둘째, 주요 경제 및 무역 지표를 기반으로 핵심 물류 시장 후보국을 도출하고자 한다. 이때 우리나라와의 수출입 교역액, 해외직접투자 규모, 신규법인 수 및 기업 진출 현황 등 다양한 요인을 활용해 후보군을 구성한다. 셋째, 도출된 후보국을 대상으로 우리 경제에서의 영향력과 성장 속도를 정량적으로 평가하여 국가별 중요도(importance)와 성장성(growth)을 도출하고 전략적 위치에 따라 4개 그룹으로 분류한다. 넷째, 앞선 평가로 도출된 유망거점의 물류 수요(물동량)-물류 공급(물류 서비스) 분석을 해, 실제 물류 인프라와 서비스 공급이 부족하나 물류 수요는 안정적으로 발생하거나 향후 급증할 가능성이 높은 국가를 우선 진출국으로 최종 선정한다. 마지막으로 이들 국가별 물류 시장 특성과 우리나라와의 교역·투자·기업 진출 현황을 고려해 물류 투자 및 공공-민간 협력 진출 방안을 마련하고자 한다.

〈표 1-1〉 연구 범위 및 방법

구분		주요 내용	
연구 범위	시간적	• 2015~2024년(10년)	
	공간적	• 우리나라 무역 및 경제와 밀접한 전 세계 60여 개국	
연구 방법 및 내용	단계	방법	주요 내용
	1단계 (2장)	공급망 구조 및 위험 요인 분석	• 우리나라 글로벌 물류 공급망의 구조적 특성과 취약 요인(높은 무역의존도, 해상운송 편중, 낮은 물류 투자 등)을 진단해 핵심 물류 시장 선정의 근거 마련
	2단계 (3장)	중장기 핵심 물류 시장 후보국 도출	• 우리나라 수출입 및 해외투자 등 다면적 기준을 활용해 중복성이 높은 중장기 핵심 물류 시장 후보국 선정
	3단계 (4장)	후보국 별 중요도-성장성 평가	• 도출된 후보국을 대상으로 경제적 영향력(종요도)과 성장 속도(성장성)를 정량적으로 평가해 4개 전략 그룹으로 재분류
	4단계 (4장)	물류 수요-물류 공급 분석 및 우선 진출국 선정	• 우선 진출 거점을 중심으로 물류 수요 대비 공급 수준을 추정하여 물류 공급력이 낮은 진출 거점을 도출해 거점별 진출 우선순위 설정
	5단계 (4장)	국가별 진출 전략 마련	• 우선 진출국의 특성과 우리나라와의 관계를 고려해 민관협력 기반 물류거점 투자 및 진출 전략 제시

자료 저자 작성

2. 연구의 범위

연구의 시간적 범위는 2015년에서 2024년까지 최근 10년간을 대상으로 하며, 글로벌 공급망 재편의 주요 전환기였던 미·중 무역 분쟁(2018년), 팬데믹(2020~2021년), 공급망 재편기(2022~2024년)를 모두 포함해 이를 통해 중장기 흐름과 변동성을 함께 고려해 분석할 수 있도록 설정하였다. 한편, 공간적 범위는 우리나라와 경제·무역·운송 네트워크가 밀접한 전 세계 주요 60여 개국을 대상으로 하되, 연구 과정을 통해 중장기 핵심 물류 시장 도출을 위해 주요국의 범위를 줄이는 방식으로 진행하였다.

제3절 연구의 차별성 및 기대효과

본 연구는 기존의 단편적인 해외 물류 거점 연구에서 벗어나, 우리나라 글로벌 물류 공급망의 구조적 특성과 취약점을 종합적으로 진단하고 이를 기반으로 중장기 핵심 물류 시장을 체계적으로 도출했다는 점에서 차별성이 있다. 기존에 선행 연구는 주로 우리나라 물류기업의 해외 진출 사례나 해외 물류 투자 결정 요인 탐색, 물류업 해외 진출 전략 등에 국한되어 있으나, 본 연구는 국가 차원의 공급망 안정성과 경제 안보와 연계해 우리나라 수출입 교역, 해외직접투자, 해상운송 물동량, 기업 진출 현황 등 복합적인 요소를 고려하여 통합적으로 분석하였다. 특히 국가 단위의 핵심 물류 시장을 선정하고 개별 국가의 중요도-성장성 분석을 통해 우리나라 교역국으로서의 상대적 중요도와 성장 가능성을 정량적으로 평가함으로써, 중장기 물류 거점 발굴의 객관성과 정책 활용성을 제고하였다.

이에 본 연구는 글로벌 공급망 불확실성이 가속화되는 상황에서 우리나라 물류산업의 해외 진출 전략과 정부의 물류산업 해외 진출 지원 방향을 제시함으로써 실질적인 정책적·산업적 기여도를 예상할 수 있다. 먼저, 본 연구는 공급망 변화에 대한 선제 대응을 위해 단순히 거점 후보국을 제시하는 데 그치지 않고, 우리나라와의 교역, 투자, 운송 및 기업 활동의 연계성을 종합적으로 고려해 전략적 우선 진출국을 제시하고 진출 전략과 방안을 마련함으로써 우리나라 물류산업이 향후 글로벌 물류 공급망 재편 과정에서 국가 단위의 물류 인프라 투자 우선순위 설정 및 공공-민간 협력 정책 설계에 합리적인 근거를 마련할 수 있을 것으로 예상된다. 이 과정에서 중요도와 성장성이 높은 국가 중 물류 수요 대비 공급이 부족한 시장을 도출함으로써 투자 효과가 높은 지역에 자원을 집중할 수 있어 무분별한 해외투자 분산을 방지하고, 합리적인 예산 배분이 가능하다. 더욱이 물류

기업 입장에는 핵심 물류 시장 및 우선 진출 거점을 중심으로 해외투자 의사결정, 파트너십 구축 등 구체적인 실행 전략 수립에 활용할 수 있을 것으로 예상된다. 또한 정부와 민간기업 협력형 글로벌 진출 모델을 구축하고, 장기적 글로벌 물류 인프라 확충 및 네트워크 다변화 전략을 수립하는 데 정책 지원 방향 설정과 지침 수립이 가능할 것으로 예상된다.

〈표 1-2〉 선행 연구 검토

연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
• 과제명: 국제물류주산업의 해외진출 전략에 관한 연구 • 연구자(연도): 김호환, 신용준 (2015) • 목적: 급변하는 물류 환경 속에서 국제물류 주산업체가 글로벌 물류기업으로 성장하고 국제 경쟁력을 확보하기 위한 효과적인 해외시장 진출 전략 제시	• 설문조사 • 심층 인터뷰 • SWOT 분석 • AHP(Analytic Hierarchy Process, 계층 분석법)	• 시장 성장성, 파트너 네트워크, 물류 인프라 수준이 해외 진출 결정에 가장 큰 영향을 미치는 요인으로 나타남 • 물류기업-화주 간 동반 진출 및 기업 간 협업 체계 구축이 요구되며, 장기적으로 정부 사업을 활용한 진출 방안 마련 필요함
• 과제명: 한국 물류기업의 해외진출 요인과 성과에 관한 연구 • 연구자(연도): 이용우 (2009) • 목적: 우리 물류기업의 해외시장 진출에 영향을 미치는 주요 요인과 그에 따른 성과를 분석함으로써, 물류기업의 글로벌 경쟁력 제고 및 정책적 지원 방향 제시	• 설문조사 • 회귀분석 • 요인분석	• 현지 네트워크 구축, 정부의 정책 지원, 글로벌 운영 역량이 해외 진출 성과에 유의미한 영향을 미치는 것으로 나타남 • 공공지원과 민간의 실행 역량 간 시너지 강화가 물류기업의 지속적 해외 확장에 핵심 요인으로 도출됨
• 과제명: AHP를 이용한 3자 물류기업의 해외시장 진출 고려 요인의 중요도 산정 연구 • 연구자(연도): 김창희, 이규석, 김수옥 (2015) • 목적: 3자 물류(3PL)기업이 해외시장 진출 시 고려해야 할 주요 요인을 체계적으로 도출하고, 각 요인의 상대적 중요도를 계량적으로 평가함으로써 전략적 의사결정의 근거 마련	• 전문가 설문 • AHP(Analytic Hierarchy Process, 계층 분석법)	• 해외 진출 시 시장 잠재력과 물류 인프라 수준이 가장 중요한 요인으로 평가되며, 정책·제도적 안정성, 현지 파트너십 가능성이 주요 결정 요인으로 제시됨
• 과제명: 대·중소 물류기업 간 얼라이언스 기반 해외 진출 전략 • 연구자(연도): 이현수, 최동현, 채준재, 최수희 (2018) • 목적: 국내 대기업 물류사와 중소 물류사 간의 전략적 제휴를 통한 해외시장 진출 전략을 제시하고 상생형 해외 진출 모델 개발	• 문헌 연구 • 사례분석 • AHP(Analytic Hierarchy Process, 계층 분석법)	• 해외 진출 성공을 위해서는 대기업의 네트워크·자본력과 중소기업의 현지 운영 역량 간 상호보완적 협력 체계 구축이 필요함 • 정부의 정책 금융·세제지원 등 공공적 조정 메커니즘이 병행되어야 한다고 제시함

자료 저자 작성

02

우리나라 글로벌 물류 공급망 구조와 과제

제1절 우리나라 글로벌 물류 공급망 구조

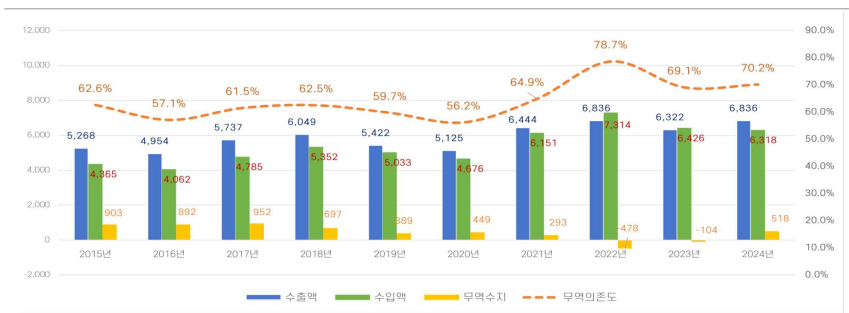
본 장에서는 우리나라 글로벌 물류 공급망 구조를 체계적으로 분석하여 향후 글로벌 물류 공급망 재편에서 직면할 수 있는 위험 요소를 파악하고 이에 대응하기 위한 과제를 도출하고자 한다. 이에 본 절에서는 1) 우리나라 수출입 교역 현황을 통해 글로벌 가치사슬에서 우리나라의 역할과 주요 교역국을 확인하고, 2) 해외직접투자(FDI) 추이를 검토해 주요 산업의 해외투자 거점과 이에 따른 글로벌 물류 공급망 구조를 파악하고자 한다. 한편, 현재 글로벌 물류 주요 거점을 도출하기 위해 우리나라 수출입에서 해상운송이 차지하는 비중을 고려해 3) 해외 주요 교역항과 우리 물류기업의 해외 진출 거점을 분석하는 데 목적을 둔다.

1. 우리나라 수출입 교역 현황

우리나라는 연간 약 1.2조 달러 규모의 무역을 기록하며, 국내 총생산(GDP)의 평균 70%가 무역 활동으로 창출되는 높은 무역의존도를 보유하고 있다. 이는 우리 경제가 대외 교역에 크게 의존하고 있음을 의미하며, 글로벌 물류 공급망의 변화가 국내 경제와 산업 전반에 직결되는 구조적

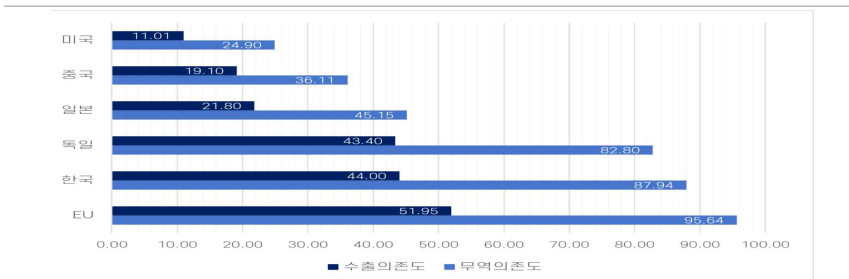
특징을 반영하기도 한다. 2023년 기준 주요 선진국과의 무역의존도를 비교한 결과에서도 우리나라 의존도는 약 87.9%로 EU(95.6%)를 제외한 독일(82.8%), 일본(45.2%), 중국(36.1%), 미국(24.9%)보다 월등히 높은 수준을 보여, 우리나라 국내 총생산(GDP)에서 무역이 차지하는 비중이 세계 최고 수준임을 방증한다. 특히 수입을 제외한 수출 의존도의 경우, 우리나라는 약 44.0%에 달해 일본(21.9%)이나 중국(19.1%), 미국(11.0%) 등 내수시장 중심의 경제구조를 가진 국가들과 큰 차이를 보여, 우리 경제가 글로벌 무역 환경에 크게 영향을 받으며 외부 변동성에 민감할 수밖에 없는 구조적 한계를 보유하고 있음을 더욱 잘 보여준다.

〈그림 2-1〉 우리나라 수출입 동향 및 무역의존도 추이 (2015~2024년)



자료 : 한국무역협회 K-stat, KOSIS 국가통계포털 기반 KMI 구성

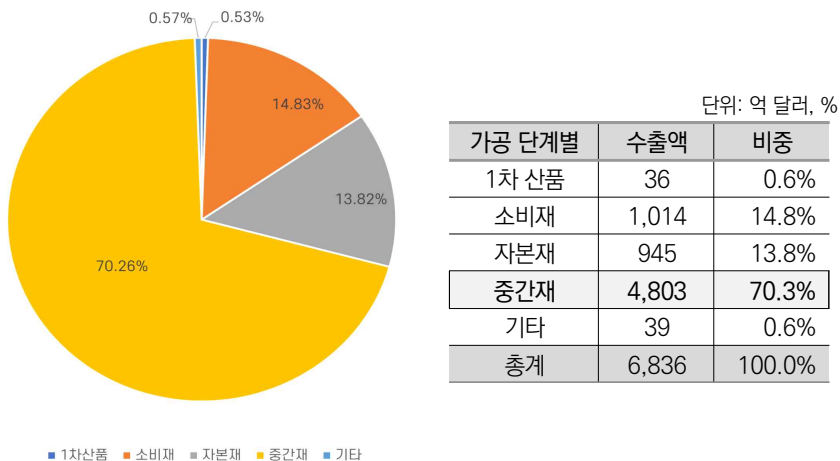
〈그림 2-2〉 주요 선진국 대비 우리나라 무역 및 수출 의존도 (2023년)



자료 : World Bank Data 기반 KMI 구성

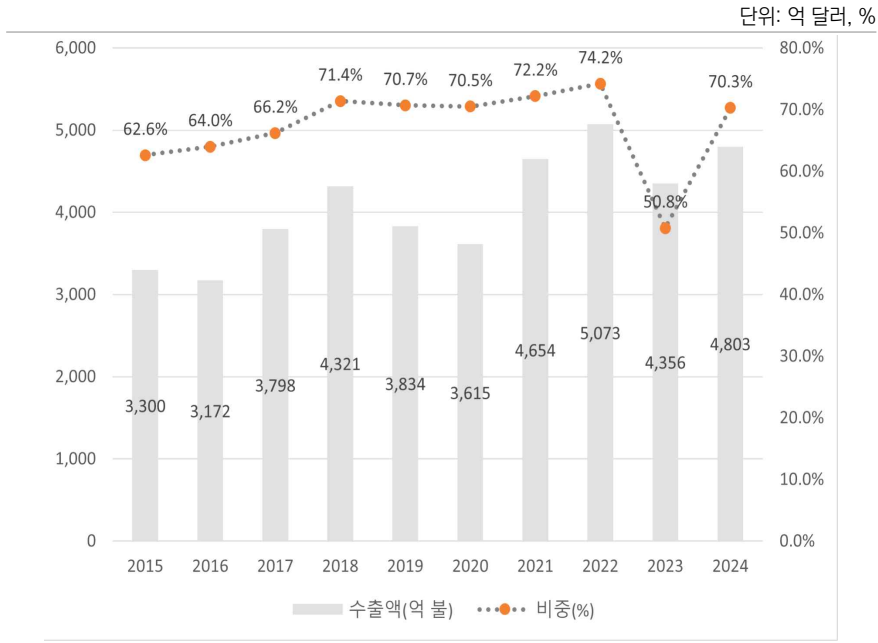
한편, 2024년 기준 전체 수출액 중 중간재 비중은 약 70.3%로 자본재(13.8%)나 소비재(14.8%)에 비해 약 4~5배에 가까운 수출액 규모를 보유했다. 생산 공장에 투입되는 재화의 비중이 최종 소비재에 비해 압도적으로 높다. 수출액 규모에서도 중간재는 4,803억 달러로 소비재(1,014억 달러)와 자본재(945억 달러)를 크게 웃돌아 우리 수출 경제에서 중간재의 중요성은 절대적이다. 이러한 중간재 중심의 우리 수출구조는 더욱 심화해 2015년 우리나라 수출액 규모 5,268억 달러에서 2022년 6,836억 달러까지 약 1.3배 증가할 동안, 중간재 비중 또한 2015년 62.6.2%에서 2022년 74.2%로 지속 상승하였다. 이는 우리나라 수출이 과거 완제품 중심에서 반도체, 배터리 소재, 석유화학 제품 등 중간재 중심 구조로 전환되었음을 의미하며 글로벌 물류 공급망에서 업스트림(상위 공정) 국가로 변화해 글로벌 가치사슬(Global Value Chain, GVC)에서 ‘핵심 중간재 공급국’으로서 역할을 담당함을 시사한다.

〈그림 2-3〉 우리나라 가공 단계별 수출액 비중 (2024년)



자료: 한국무역협회 K-stat 기반 KMI 구성

〈그림 2-4〉 우리나라 중간재 수출액 및 비중 추이 (2015~2024년)



자료: 한국무역협회 K-stat 기반 KMI 구성

2024년 기준 우리나라 주요 수출국은 중국으로, 수출액 1,330억 달러 (19.6%)를 기록하며 가장 큰 비중을 차지했다. 이어 미국이 1,278억 달러 (18.7%), 베트남이 583억 달러(8.5%)로 뒤를 이었다. 상위 10대 수출국이 전체 수출액에서 차지하는 비중이 약 70.8%로 이들 국가가 주로 아시아에 집중되어 있다는 점이 특징적이다. 주요 수입국 역시 중국으로, 수입액 1,399억 달러(22.1%)를 기록하며 가장 큰 비중을 차지했으며, 뒤를 이어 미국(721억 달러, 11.4%)과 일본(476억 달러, 7.5%)이 차지하였다. 상위 10대 수입국은 전체 수입액의 약 68.7%를 차지하며, 이 가운데 원유 공급국 4개국이 포함된 것이 특징이다. 종합적으로 볼 때, 우리나라는 수출입 모두 특정 국가에 집중된 교역 구조를 보유하고 있다는 점이 두드러진다.

〈표 2-2〉 우리나라 중간재 수출입액 및 비중 추이 (2015~2024년)

단위: 백만 달러, %

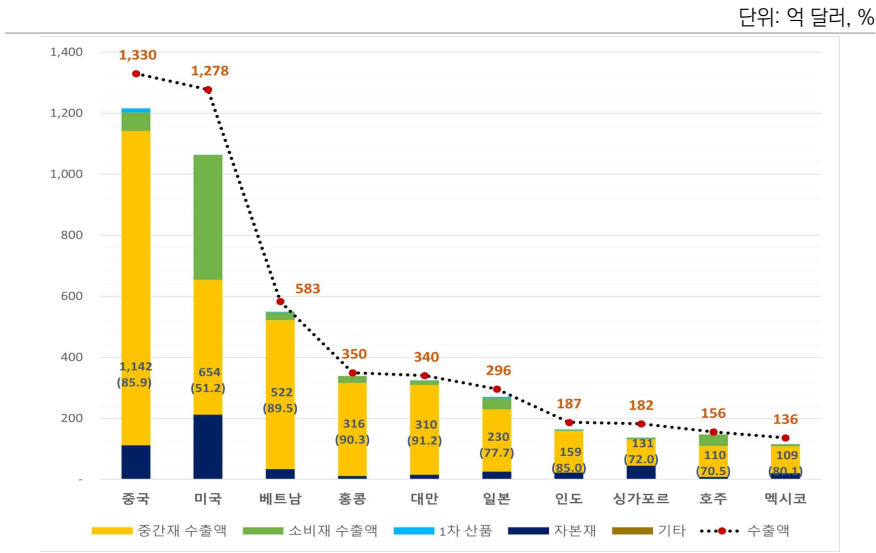
수출액 기준 10대 상위국 현황				상위 10대 수출국 비중(%)	
순위	국가명	수출액	비중		
1위	중국	133,011	19.46		
2위	미국	127,761	18.69		
3위	베트남	58,323	8.53		
4위	홍콩	35,022	5.12		
5위	대만	33,969	4.97		
6위	일본	29,607	4.33		
7위	인도	18,696	2.73		
8위	싱가포르	18,224	2.67		
9위	호주	15,598	2.28		
10위	멕시코	13,604	1.99		
수입액 기준 10대 상위국 현황				상위 10대 수입국 비중(%)	
순위	국가명	수출액	비중		
1위	중국	139,878	22.14		
2위	미국	72,132	11.42		
3위	일본	47,594	7.53		
4위	사우디	31,450	4.98		
5위	대만	30,225	4.78		
6위	호주	29,955	4.74		
7위	베트남	28,444	4.50		
8위	독일	22,292	3.53		
9위	UAE 연합	17,931	2.84		
10위	카타르	14,208	2.25		

자료: 한국산업기술진흥원, 2025년 우리나라 산업구조 동향 분석

10대 주요 수출국을 대상으로 가공 단계별 수출구조를 살펴보면, 미국(51.2%)을 제외한 대부분 국가에서 중간재 수출 비중이 80%를 웃도는 것으로 나타났다. 중국은 전체 수출에서 중간재 수출 비중이 85.9%(1,142억 달러)에 달하며, 베트남은 89.5%(522억 달러), 홍콩은 90.3%(316억 달러), 대만은 91.2%(310억 달러)로 90%에 근접한 수준을 기록했다. 이와 같이 주요 교역국과의 수출구조 또한 중간재에 집중되어 있어 우리나라 수

출이 글로벌 가치사슬 내 중간재 공급 역할을 하고 있음을 의미한다.

〈그림 2-5〉 주요 수출교역국의 중간재 수출 비중 (2024년)



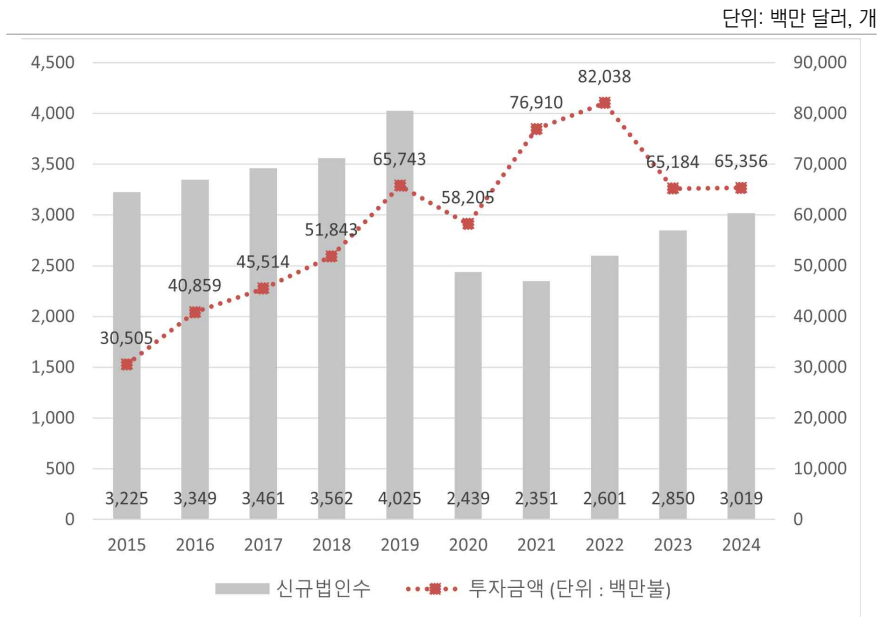
자료: 한국무역협회 K-stat 기반 KMI 구성

2. 우리나라 해외직접투자 현황

2015~2024년 우리나라 해외직접투자(FDI) 총액은 약 6,000억 달러, 연평균 582억 달러로 다소 등락이 있으나 꾸준한 증가세를 기록하고 있다. 또한 신규법인 수는 평균 3,088개로 2019년까지 증가세를 유지했으나, 2020년 급격한 감소 이후 더딘 회복세를 보인다. 이러한 추세는 우리 기업이 국내 시장만으로는 한계가 있어 해외 생산 및 서비스 거점을 확충해 글로벌 가치사슬에 적극적으로 편입하고 있음을 의미한다. 또한 투자액은 꾸준히 증가하는 데 반해 신규법인 수 증가가 부진한 것은 기업별 투자 단위가 커진다는 뜻으로 주요 시장 중심의 선택과 집중 전략이 강화되고 있다

고 해석할 수 있다. 우리 기업이 단순히 해외거점을 늘리는 양적성장보다 주요 산업 중심의 효율적인 진출로 전환되고 있음을 의미한다.

〈그림 2-6〉 우리나라 해외직접투자 및 신규법인 수 추이 (2015~2024년)



자료: 한국무역협회 K-stat 기반 KMI 구성

2024년 신규법인과 해외직접투자 규모를 분석한 결과, 해외에 설립된 신규법인은 총 3,019개, 해외 투자액은 총 654억 달러로 집계되었다. 업종별로는 신규법인 기준 ▲제조업(817개, 27.1%)이 가장 많았으며, ▲도매 및 소매업(693개, 23.0%), ▲부동산업(302개, 10.0%)이 높은 비중을 차지하였다. 한편, 투자액 기준으로는 ▲금융 및 보험업(283억 달러, 43.2%)이 압도적인 비중을 보였으며, 이어 ▲제조업(163억 달러, 25%), ▲부동산업(56억 달러, 8.6%)이 그 뒤를 차지했다.

〈표 2-2〉 업종별 해외직접투자 및 신규법인 수 현황 (2024년)

단위: 개, 백만 불, %.

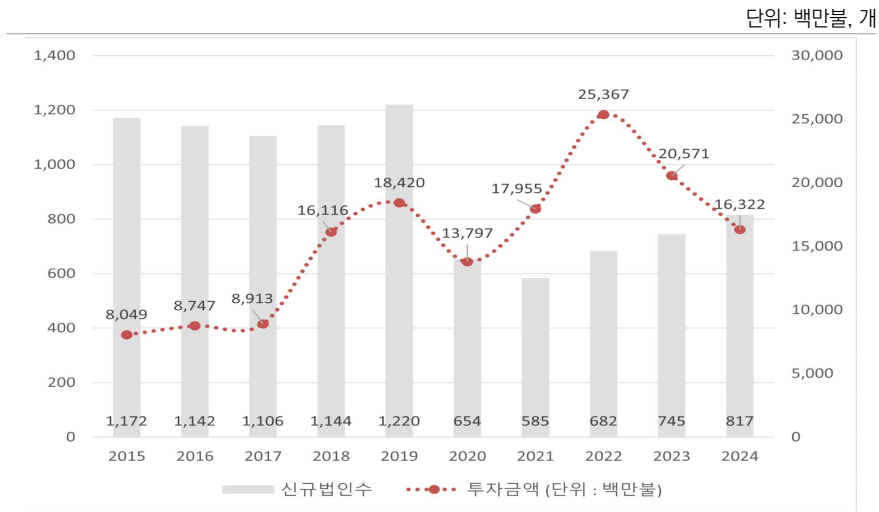
업종	신규법인			해외 투자액		
	법인 수	비중(%)	순위	투자액	비중(%)	순위
전체 업종	3,019	100.0	-	65,356	100.0	-
농업, 임업 및 어업	12	0.4	15위	26	0.0	17위
광업	12	0.4	15위	4,034	6.2	4위
제조업	817	27.1	1위	16,322	25.0	2위
전기, 가스, 증기 및 공기 조절 공급업	14	0.5	14위	601	0.9	12위
수도, 하수 및 폐기물 처리, 원료 재생업	6	0.2	18위	105	0.2	14위
건설업	86	2.8	10위	713	1.1	10위
도매 및 소매업	693	23.0	2위	1,831	2.8	6위
운수 및 창고업	95	3.1	9위	610	0.9	11위
숙박 및 음식점업	110	3.6	8위	896	1.4	9위
정보통신업	302	10.0	3위	3,070	4.7	5위
금융 및 보험업	267	8.8	4위	28,246	43.2	1위
부동산업	140	4.6	6위	5,638	8.6	3위
전문, 과학 및 기술 서비스업	259	8.6	5위	1,666	2.5	7위
사업시설 관리, 사업 지원 및 임대 서비스업	127	4.2	7위	1,311	2.0	8위
공공 행정, 국방 및 사회보장 행정	3	0.1	19위	2	0.0	19위
교육 서비스업	19	0.6	12위	17	0.0	18위
보건업 및 사회복지 서비스업	8	0.3	17위	146	0.2	13위
예술, 스포츠 및 여가 관련 서비스업	32	1.1	11위	90	0.1	15위
협회·단체, 수리 및 기타 개인 서비스업	17	0.6	13위	33	0.1	16위

자료: 한국수출입은행, 「해외 직접투자 통계(stats.koreaexim.go.kr)」 홈페이지(검색일: 2025.3.4.)를 활용해 저자 작성

이중 제조업은 신규법인 수에서는 전체 업종 중 1위, 해외 투자액 규모에서는 2위를 차지해 활발한 글로벌 진출 활동을 이어가고 있는 것으로 나타났다. 반면, 운수 및 창고업(물류업) 경우, 신규법인 수는 95개, 해외 투자액은 약 6억 달러로 전체의 5% 미만에 불과했다. 더욱이 전체 19개 업종 가운데 물류업은 신규법인 수 기준 9위, 투자액 기준 11위에 머물러, 타 업종에 비해 해외사업 확장에 소극적인 양상을 보인 것으로 나타났다.

이에 2015~2024년 우리나라 제조업의 해외직접투자 추이를 살펴본 결과, 평균 154.2억 달러, 927개의 신규법인이 투자된 것으로 나타났다. 이러한 추이는 우리나라 전체 해외직접투자 흐름과 유사한 양상을 보이고 있는데, 이는 제조업 비중이 평균 30%대로 높기 때문이다. 이처럼 우리나라 해외직접투자의 제조업 편중은 우리나라가 글로벌 공급망에서 생산 및 수출 거점 확보에 초점을 두고 있으며, 중간재·완제품 생산 및 수출 기지를 구축하는 방식으로 경쟁력을 확보하고 있음을 의미한다.

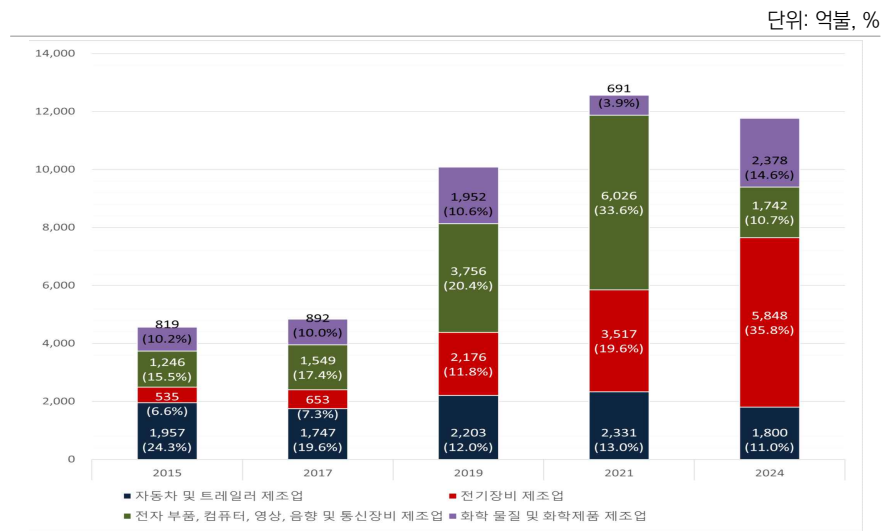
〈그림 2-7〉 제조업 해외직접투자 및 신규법인 수 추이 (2015~2024년)



자료: 한국수출입은행, 「해외 직접투자 통계(stats.koreaexim.go.kr)」 기반 KMI 구성

또한 제조업 세부 업종 중 해외직접투자 비중이 큰 업종은 전자부품, 컴퓨터·통신장비 제조업으로 평균 20%의 비중을 차지하며, 해당 기간 평균 37억 달러 규모의 투자가 유발되었다. 다음으로는 전기장비 제조업으로 평균 29억 달러(16.2%), 자동차 및 트레일러 제조업 21억 달러(16.0%), 화학물질 및 화학제품 제조업 15억 달러(9.8%)가 뒤를 이었다. 4대 업종 전체 투자액은 증가하는 추세이며, 비중은 전체 50~70%를 상회하는 수준으로 소수 핵심 산업이 주도하는 해외직접투자 흐름이 형성된 것으로 해석된다. 업종별로는 전자장비 제조업의 경우 해당 기간 해외 투자액이 5.3억에서 58.5억으로 10배가 넘는 규모로 성장한 것이 띄며, 전자부품, 컴퓨터·통신장비 제조업 또한 2021년까지 약 5배에 가까운 투자 확대가 이루어진 것이 특징이다. 이는 반도체, ICT, 자동차 등 주요 품목은 이제 단순한 생산기지의 이전을 넘어 해외 현지 생산과 판매, R&D 등이 결합한 글로벌 공급망을 구축하고 있음을 시사한다.

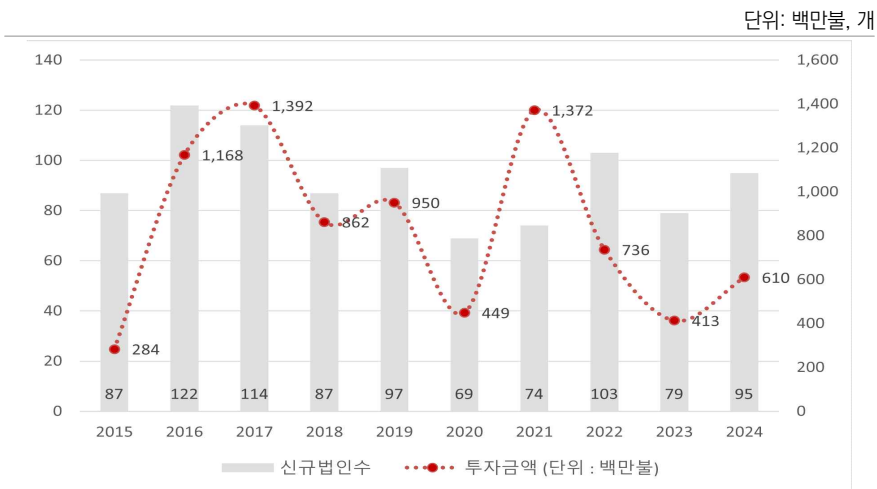
〈그림 2-8〉 4대 주요 제조업의 해외직접투자 추이 (2015~2024년)



자료: 한국수출입은행, 「해외 직접투자 통계(stats.koreaexim.go.kr)」 기반 KMI 구성

반면 2015~2024년 우리나라 물류업의 해외직접투자 추이를 살펴본 결과, 평균 8.2억 달러 규모와 93개의 신규법인이 투자가 진행되었으나 모두 연도별 변동 폭이 큰 것이 특징이다. 특히 코로나19 팬데믹과 글로벌 경기 둔화로 2020년 급격한 해외투자 위축세를 기록했으나, 투자액 측면에서는 2021년 큰 폭으로 증가했는데 이는 코로나19로 인한 글로벌 물류 대란 및 전자상거래 물량 증가로 안정적인 해외거점 확보와 자체 물류망 강화를 위해 활발한 투자가 진행된 것으로 보인다. 그러나 제조업 해외직접투자에 비해 신규법인 수는 1/10 수준, 투자액은 0.5% 미만으로 극히 소규모에 불과하다. 이에 특정 물류기업의 해외투자 활동이 물류업 전체 투자에 큰 영향을 미치는 구조적인 한계를 보인다. 더욱이 제조업 해외투자는 지속적으로 상승하는 반면, 물류업 투자는 이를 따라가지 못해 현지 생산 거점 물류 수요 대비 물류 서비스 공급이 부족할 수도 있으며, 해외 물류거점 부족으로 인해 글로벌 공급망 위기 시 대체 경로를 확보하기 어려울 가능성도 높다.

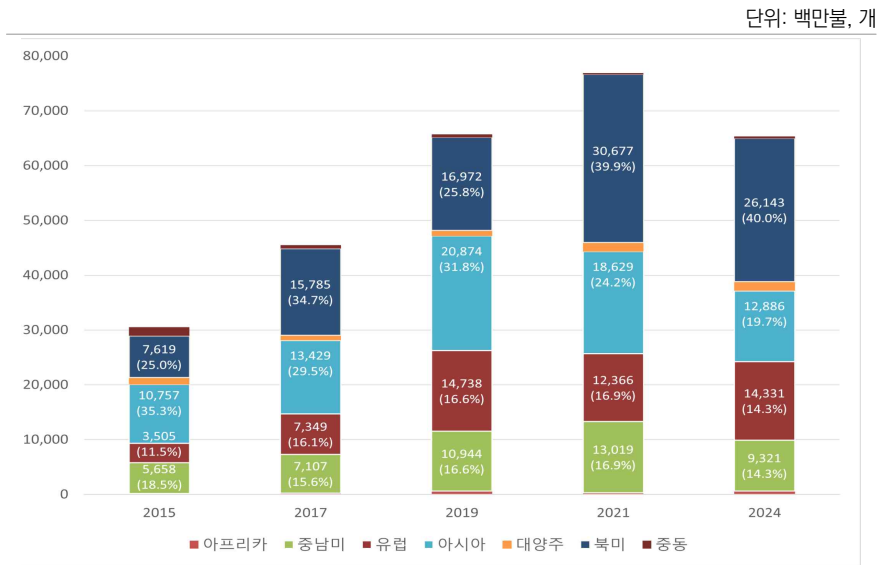
〈그림 2-9〉 물류업 해외직접투자 및 신규법인 수 추이 (2015~2024년)



자료: 한국수출입은행, 「해외 직접투자 통계(stats.koreaexim.go.kr)」 기반 KMI 구성

한편, 2015~2024년 지역별 해외직접투자 추이를 살펴보면, 북미, 아시아, 유럽 및 중남미 등 다양한 지역으로의 투자가 활발히 이루어졌다. 가장 많은 투자가 이뤄진 지역은 북미 지역으로 평균 194억 달러(33.1%)를 기록했으며, 그 뒤로 아시아 지역(153억 달러, 28.1%), 유럽 지역(105억 달러, 17.6%), 중남미 지역(92억 달러, 16.4%)이 차지하였다. 해당 기간 지역별 투자액 규모는 전체적으로 증가하는 추세를 보였으나, 아시아 지역으로의 투자액 비중은 2015년 35.3%에서 2024년 19.7%로 감소하는 반면, 북미 지역은 같은 기간 25.0%에서 40.0%로 급격히 증가했다. 이는 글로벌 공급망 재편과 지정학적 리스크로 인해, 과거 비용 경쟁력이 높은 중국 및 동남아 중심으로 생산기지 이전에 투자하는 비중이 높았다면, 최근에는 세계 최대 소비시장인 북미로 자동차, 전자, 배터리 등 제조업 이전 투자가 활발한 결과로 해석할 수 있다.

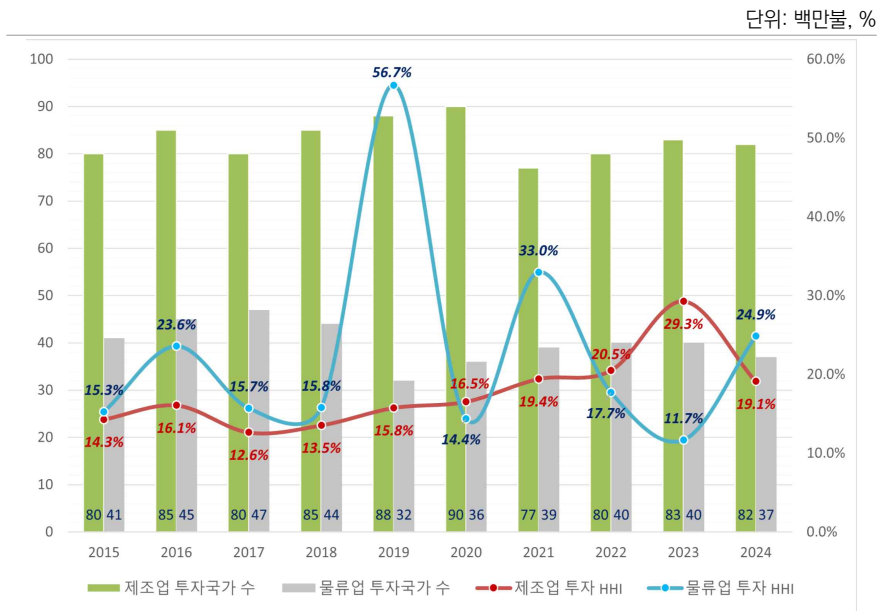
〈그림 2-10〉 우리나라 지역별 해외 투자액 추이 (2015~2024년)



자료: 한국수출입은행, 「해외 직접투자 통계(stats.koreaexim.go.kr)」 기반 KMI 구성

또한 해당 기간 우리나라 제조업과 물류업의 해외직접투자 대상국 규모와 HHI(Herfindahl-Hirschman index) 지수를 이용한 투자국 집중도 추이를 살펴보았다. 제조업의 경우 매년 80개 내외의 국가에 투자하고 있으며, 2022년을 제외한 전반적으로 15~20%대의 안정적인 집중도를 유지해 비교적 다변화된 투자국 현황을 보여준다. 그러나 물류업의 경우, 투자국 규모가 평균 40개로 제조업 대비 절반 수준이며, 집중도 추이 또한 변동성이 매우 크다. 특히 2019년에는 물류업 전체 해외 투자액의 약 74%가 미국에 집중되면서 HHI 지수가 56.7%로 급등했으며, 이후에도 20~30% 사이에서 등락을 보였다. 이는 물류업 해외투자 대상국이 제한적이고 집중도가 높은 상황이기도 하나, 전체 투자 규모 자체도 극히 작아 특정 기업의 투자 활동이 투자 전체 흐름을 좌우하는 구조적인 한계도 존재한다.

〈그림 2-11〉 제조업·물류업 해외 투자국 수 및 집중도 지수 추이 (2015~2024년)



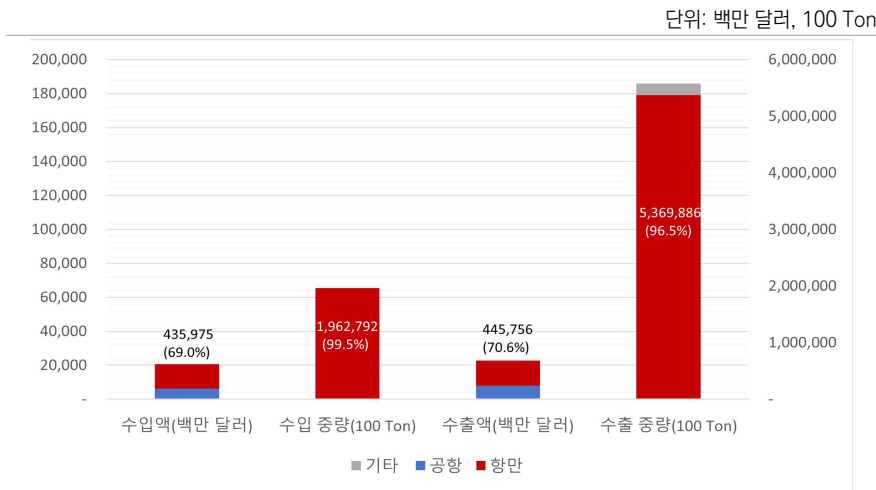
자료: 한국수출입은행, 「해외 직접투자 통계(stats.koreaexim.go.kr)」 기반 KMI 구성

3. 우리나라 글로벌 물류거점 현황

1) 우리나라 해상물류 거점 현황

우리나라 전체 수출입 물류에서 해상운송이 차지하는 비중은 약 70%로 2024년 기준 전체 수출액 6,836억 달러 중 4,458억 달러(70.6%), 수입액 6,318억 달러 중 4,360억 달러(69.0%)가 해상운송으로 진행되었다. 더욱이 중량 기준으로는 전체 수출입의 약 97%가 해상운송에 의존하고 있는데, 이는 항공운송 대비 물량 수송 효율성이 높고, 단가가 낮아 대량 화물, 특히 중간재·자본재 수출입에 필수적이기 때문이다. 이는 수출 주도형 제조업을 기반으로 하는 우리나라 경제에서 대량 물동량 운송에 효율적인 해상운송을 중심으로 글로벌 물류 거점이 형성되어 있음을 가늠할 수 있다.

〈그림 2-12〉 우리나라 항만·공항 수출입 교역 규모 (금액 및 중량 기준, 2024년)



자료: 한국무역협회 K-stat 기반 KMI 구성

또한 중국, 미국, 베트남 및 일본 등 주요국과의 교역도 대부분 해상운송에 집중되어 있는데, 2024년 기준 주요국과의 수출입 규모에서 해상운송

으로 처리된 비중은 약 70% 이상으로 그중 인도네시아(91.8%)와 멕시코(91.6%)의 경우 수출입 물동량의 90% 이상이 해상으로 운송된다. 이처럼 우리나라 수출 주요 항로는 중간재·완제품을 컨테이너 물량으로 미주, 유럽 및 아시아 전역에 운송되며, 미주 항로는 주로 태평양 노선을 따라 미국 LA, 롱비치, 시애틀 등 서안과 서배너, 휴스턴, 뉴욕 등 동안으로 연결된다. 유럽 항로의 경우, 수에즈 운하 경유 후 로테르담, 함부르크 등 허브항만을 중심으로 연결되어 있으며, 아시아 역내 항로는 중국, 일본, 베트남 등 인접국을 중심으로 단거리 노선에 집중되어 있다. 한편, 수입 물동량은 주로 원유, 가스, 철광석 등 원자재 중심으로 중동과 동남아 지역에서 수입하는데, 특히 중동 지역에서 공급되는 원유는 인도양~말라카해협을 지나 우리나라로 운송된다.

〈표 2-3〉 해상운송 수출입 상위국 현황(2024년)

단위: 백만 불, %

순위	국가명	해상운송 수출입		수출 부문		수입 부문	
		합계	비중	수출액	비중	수입액	비중
1위	중국	166,703	73.5	64,630	38.8	102,073	61.2
2위	미국	146,860	61.1	102,117	69.5	44,743	30.5
3위	일본	53,269	69.0	24,876	46.7	28,393	53.3
4위	호주	41,710	47.6	15,224	36.5	26,486	63.5
5위	베트남	41,273	87.5	24,126	58.5	17,147	41.5
6위	인도	19,946	79.4	14,418	72.3	5,528	27.7
7위	독일	18,465	58.9	5,734	31.1	12,731	68.9
8위	인도네시아	18,839	91.8	7,055	37.4	11,784	62.6
9위	멕시코	18,475	91.6	12,203	66.1	6,272	33.9
10위	캐나다	15,252	73.2	9,236	60.6	6,016	39.4
11위	대만	12,845	20.0	8,898	69.3	3,947	30.7
12위	태국	10,874	68.0	5,667	52.1	5,207	47.9
13위	러시아	10,211	81.9	4,062	39.8	6,149	60.2
14위	튀르키예	8,428	88.6	7,747	91.9	681	8.1
15위	이탈리아	7,120	56.1	4,084	57.4	3,036	42.6

자료: 한국무역협회 K-stat 기반 KMI 구성

〈표 2-4〉 부산항과 주요 교역항 간 물동량 추이(2015년 및 2024년)

단위: 천 TEU, %

순위	국가 및 항만	2015년		2024년		2015년대비 성장률(%)	
		물동량	비중	물동량	비중		
1	중국, 칭다오항	5,208	5.1	7,127	6.2	36.84	↑
2	중국, 상하이항	4,315	4.2	5,617	4.9	30.17	↑
3	중국, 텐진항	5,386	5.2	5,233	4.6	-2.85	↓
4	중국, 닝보항	2,020	2.0	3,396	3.0	68.11	↑
5	미국, 롱비치항	3,172	3.1	3,080	2.7	-2.92	↓
6	캐나다, 밴쿠버항	2,567	2.5	2,818	2.5	9.76	↑
7	중국, 다롄항	2,914	2.8	2,658	2.3	-8.81	↓
8	미국, LA항	2,243	2.2	2,553	2.2	13.84	↑
9	멕시코, 만사니요항	1,579	1.5	2,281	2.0	44.39	↑
10	미국, 서배너항	1,674	1.6	2,176	1.9	30.00	↑
11	러시아, 블라디보스토크항	1,185	1.2	1,809	1.6	52.59	↑
12	베트남, 호치민시티항	1,560	1.5	1,616	1.4	3.58	↑
13	미국, 휴스턴항	595	0.6	1,484	1.3	149.24	↑
14	태국, 램차방항	1,167	1.1	1,415	1.2	21.27	↑
15	미국, 뉴욕항	1,084	1.1	1,379	1.2	27.26	↑
합계		36,669	35.7	44,642	39.0		

주: 집계된 물동량 수치는 수출입 물동량과 수출입 환적 물동량을 모두 포함한 것임
 자료: 부산항만공사 자료 기반 KMI 구성

2015년과 2024년 부산항과 주요 항만 간 물동량 규모를 바탕으로 우리나라 해상물류 거점을 살펴보면, 중국·동아시아 거점 항과 북미 지역 항만 양대 축으로 형성되어 있음을 확인할 수 있다. 특히 중국은 칭다오항(712만 TEU), 상하이항(561만 TEU), 텐진항(523만 TEU) 등 다수 핵심 항만이 상위권에 포함되어 있어 우리나라 해상물류와 가장 긴밀한 연결성을 보인다. 특히, 텐진항(-2.9%)과 다롄항(-8.8%)을 제외한 대부분의 항만이 2015년 이후 꾸준한 성장세를 기록해 중국 동부 연안항과의 물류 네트워크

워크가 강화됨을 의미한다. 또한 베트남 호치민시티항(161만 TEU, 3.6%), 태국 램차방항(142만 TEU, 21.3%)은 동남아 허브항으로서 입지를 강화하는 한편, 러시아 블라디보스토크항 또한 지난해 181만 TEU 물동량을 기록해 높은 성장률(52.6%)을 보여 환동해권 물류 거점으로 주목받고 있다.

한편, 북미 지역은 캐나다와 멕시코 등 신흥시장 항만이 급격히 부상하고 있는 가운데, 미국 롱비치항(308만 TEU)과 LA항(224만 TEU) 등 서안은 여전히 우리나라 북미 수출입 핵심 관문으로서 자리 잡고 있다. 최근에는 서배너항(218만 TEU, 30.0%), 휴스턴항(148만 TEU, 149.2%), 뉴욕항(138만 TEU, 27.2%) 등 동안과 걸프만 항만의 성장세가 두드러져 미국 내 물류 수요가 서부에서 동남부로 분산되는 흐름이 뚜렷하게 나타나고 있다. 또한 캐나다 밴쿠버항은 지난해 282만 TEU를 처리하며 연평균 9.8% 성장해 북미 지역에서 우리 물동량의 대체·보완 거점으로 기능하며, 멕시코 만사니요항(228만 TEU, 44.4%) 또한 급격한 성장세를 기록하며 최근 북미 생산 거점으로서의 부상과 함께 물동량 확대가 두드러진다.

이처럼 2024년 부산항 기준 주요 15개 교역항의 물동량은 총 4,464만 TEU로 전체 39.0%를 차지하며 2015년 35.7% 대비 약 3.3% 상승하였다. 이는 우리 해상교역이 소수 핵심 항만에 집중되어 있음을 의미하며, 특히 중국 칭다오항, 상하이항, 닝보항과 미국 롱비치항, LA항, 서배너항 등 중국과 미국 거점항만에 대한 의존도가 두드러진다. 한편, 멕시코 만사니요항, 미국 휴스턴항 등 일부 신흥 항만이 빠르게 성장하면서 새로운 물류거점으로 부상하고 있으나, 여전히 상위 15개 항만이 전체 교역 물동량의 40% 가까이 차지하는 높은 집중도를 보인다. 이러한 구조는 특정 항만에 서의 물류 차질이 글로벌 물류 공급망 전반에 직결될 수 있음을 의미해 공급망 안정성과 연결성을 위해 거점의 다변화와 대체 항로 확보가 필요함을 시사한다.

2) 우리나라 물류기업 진출 거점 현황

미국 리서치 기관 암스트롱 앤 어소시에이츠(Armstrong & Associates)가 발표한 ‘50대 글로벌 물류기업’ 중 CJ Logistics(62억 달러)와 LX Pantoas(53억 달러) 각각 20위, 25위로 평가하였다. 이외에도 현대 글로벌비스, 롯데글로벌로지스, 한진 등 다수의 물류기업이 해외 물류 거점을 보유하고 있다. 주목해야 할 점은 이러한 물류기업은 주요 화주 즉 주요 제조업이 밀집해 있는 국가를 중심으로 주요 물류 서비스 네트워크 구축 및 인프라를 보유하고 있다는 점이다.

CJ Logistics의 경우 약 40개국 이상에 글로벌 네트워크를 보유하고 있으며 주로 아시아, 북미, 유럽, 중동을 중심으로 물류 서비스를 제공하고 있다. 특히 아시아 지역에서는 전자상거래 물류를 강화하고 있으며 북미 지역의 경우 한국해양진흥공사와 협력해 NEXUS 프로젝트를 추진해 일리노이 및 뉴저지에 대형 콜드체인, 풀필먼트 센터를 구축했다. 또한 캔자스 시티와 조지아주에 냉동·냉장 물류창고를 확보하는 등 인프라 확대를 통해 북미 지역의 물류 수요 대응 및 공급망 강화, 더 나아가 전체 시장 점유율 확대도 기대하고 있다. 중동의 경우 카타르를 중심으로 크로스보더 허브를 운영해 글로벌 프로젝트 물류 서비스 역량을 향상하고 있다. 이렇듯 CJ Logistics는 대륙 및 국가별로 상이하게 나타나는 화주 니즈(needs) 충족을 위해 차별화된 서비스를 제공하고 있다. 뿐만 아니라 해외시장 입지도 적극적으로 확대하는데, 실제로 2017년 베트남 Gemadept 지분 인수, 2018년 미국 DSC Logistics 인수를 추진했으며 이외에도 현지 기업과의 적극적인 M&A(인수합병)을 통해 글로벌 물류 시장에 진출하고 있다.

LX Pantos의 경우 약 380개 글로벌 네트워크를 바탕으로 체계적인 물류 공급망을 구축하고 있다. 특히 북남미, 유럽, 아시아를 중심으로 물류 인프라 투자를 진행하고 있다. 실제로 미국 조지아주 달튼에 위치한 메가

물류 센터를 구축했으며, 남미의 경우 멕시코, 브라질 등 5개국 이상에서 물류 서비스 사업을 제공하고 있다. 유럽의 경우 폴란드 로워실레지아 내 130,000㎡ 규모의 물류 센터를 구축했으며 아시아 지역은 중국에서 약 60개 지사를 설립해 운영하고 있다. 특히 해당사는 복합운송 서비스에 특화되어 있는데, 실제로 미국, 중국 기업 등 다수의 현지 기업과의 합작을 통해 멀티모달 네트워크를 확대하였다. 또한 에너지 프로젝트 물류 등 대규모 산업 프로젝트 경험을 바탕으로 글로벌 대형 화주와의 신뢰를 구축하는 동시에 공급망 불안정화 등의 변화에 따라 향후 미국 내 복합운송 합작투자를 확대해 북미 시장에서의 경쟁력을 강화할 예정이다.

현대글로비스의 글로벌 물류망은 현대그룹의 자동차 생산 및 글로벌 판매 네트워크와 직결되어 있다. 현재 약 97개의 해외 물류 거점을 운영 중이며, 유럽 주요 항만 인근 지역을 중심으로 자동차 및 자동차 부품 물류 조달·운송 서비스에 특화된 한편 최근 ESG, 탈탄소화 등 글로벌 변화에 맞춰 친환경·스마트 물류기업으로의 전환을 추진하고 있다. 롯데글로벌로지스 또한 계열사 화물을 기반으로 글로벌 확장을 추진하고 있다. 주로 아시아, 동남아, 유럽, 북미 등 약 30개국 이상에 네트워크를 확보하고 있다. 특히 K-푸드 수요가 높은 베트남에 콜드체인 물류센터 운영을 통해 동남아시아 지역에 집중하고 있다. 뿐만 아니라 동나이 지역에 추가적인 물류센터 구축을 통해 동남아 물류 수요 대응력을 강화할 전망이다. 또한 친환경·탈탄소화 흐름에 맞춰 향후 수소 물류 에코시스템 구축을 통해 친환경 물류 인프라를 구축할 예정이다. 한진은 현재 약 22개국에서 글로벌 물류 사업을 확장하고 있다. 타 기업과 유사하게 북미, 아시아, 유럽 중심으로 물류 거점을 두고 있으며 최근 신흥 물류 시장인 아프리카 시장 진출을 위한 논의를 활발하게 진행하고 있다. 뿐만 아니라 기업이 보유한 운송수단 연계를 통해 항공·해상 복합운송 서비스를 제공하고 있다.

〈표 2-5〉 국내 주요 물류기업별 주요 진출 국가 및 해외 진출 현황

국내 물류기업	해외거점 현황 및 주요 물류 서비스	향후 투자 및 진출 계획
CJ Logistics	• 약 40개국 이상 물류 인프라 구축 • 아시아 e-커머스, 북미 콜드체인(NEXUS), 중동 카타르 허브 기반 물류 서비스 제공	• 美 Kansas City 콜드체인 센터 개장 예정 • e-커머스·헬스케어 강화 및 M&A를 통한 인프라 확보
LX Pantos	• 약 380개 글로벌 물류 네트워크 구축 • 美 조지아 메가센터, 유럽(폴란드), 中 60여 지사 기반 물류 서비스 제공 • 물류 서비스의 경우 인터모달 특화	• 북미 인터모달 JV 확대 • 남미 신규 국가(멕시코, 브라질 등) 진출
현대글로벌비스	• 약 97개 글로벌 물류 거점 구축 • 자동차, 자동차 부품 물류 서비스 특화	• 기존 거점을 활용한 글로벌 물류 네트워크 강화
롯데글로벌로지스	• 약 30개국 대상 물류 서비스 제공 • 베트남, 동남아, 유럽, 북미 물류 거점 • K-Food 중심 콜드체인 서비스 특화	• 동나이 콜드체인 물류센터 구축 • 헝가리 내 물류허브 건설
한진	• 약 22개국, 42개 거점 물류 인프라 기반 물류 서비스 제공 • 북미·유럽·아시아 물류 거점 • 항공·해상 복합운송, e-커머스 특화	• 아프리카 진출 및 신규 법인 설립

자료: 저자 작성

국내 주요 물류기업의 해외 진출 현황을 살펴보면 물류기업의 해외 진출 거점 국가와 국내 제조업의 생산 거점과 유사하다는 점을 확인할 수 있다. 실제로 앞서 살펴본 주요 물류기업들의 글로벌 네트워크 및 인프라 확보 현황을 살펴보면 기업별 진출 방식 및 핵심 서비스는 상이하나, 대부분 북미, 유럽, 동남아 등 전통적인 제조업 중심 국가를 중심으로 진출하고 인프라를 구축하고 있다. 이는 제조기업과 물류기업 간 진출 국가 선택이 긴밀하게 연결되어 있다고 볼 수 있으며 결국 물류기업의 기본적 역할이 제조업체(화주)의 화물 운송이라는 점에서 자연스러운 현상으로 판단된다. 그러나 이러한 진출 국가 선정 방식은 그간 물류기업의 해외거점 선정이 비교적 보수적으로 이루어져 왔다고 볼 수 있다. 이는 결국 글로벌 공급망의 재편에 따른 제조업의 생산기지 다변화에 대한 유연한 대응에 한계를 가진다.

최근 제조업은 글로벌 공급망 불안정성, 지정학적 리스크, 핵심 광물 확보 경쟁, 인건비 상승 등 다양한 요인으로 신규 생산기지 다변화를 적극 추진하고 있다. 대표적으로 전자, 자동차, 석유화학 등 국내 주력 제조기업은 중남미, 인도, 아프리카 등으로 생산설비를 확대 및 이전하고 있다. 글로벌 차원에서도 새로운 수요지 발굴과 시장 다변화 움직임이 가속화되고 있다. 전통적 제조국에서 벗어나 신흥시장 도출의 변화는 코로나19 이후 공급망 재편 과정에서 전통적 제조국에 집중되었던 편중 구조에서 벗어나 복수의 생산 거점을 확보하려는 전략적 움직임이 본격화되었다. 이러한 제조기업의 변화에도 불구하고 대부분의 국내 물류기업의 해외거점 확보 및 진출은 전통적인 주요국 중심에 머무르고 있다. 즉 북미, 유럽, 동남아 등 기존 대형 제조시장에 대한 투자가 꾸준한 반면, 최근 제조업이 진출 모색 및 확대하는 인도, 중남미, 아프리카 국가에 대해서는 진출 및 투자가 미비한 것으로 보인다. 다만 인도, 중남미, 아프리카 등의 신흥시장의 경우 타 국가 대비 정보 접근성 부족, 정부 차원의 인프라·정책 미비, 물류 시설 부족, 제도적 여건의 한계 등 복합적 요인 등의 여러 애로사항이 있어 물류기업의 적극적 진출을 검토하기에 어려운 측면이 존재한다. 그러나 이러한 불균형은 우리 물류기업의 경쟁력 한계로 작용할 수 있다. 즉 다수의 제조기업이 진출국에 물류기업이 물류 네트워크 확보 실패 시 신규 수요 선점에 한계가 있으며 더 나아가 기업의 글로벌 공급망 운영 전반에도 제약이 발생할 수 있다.

따라서 국내 물류기업들은 기존 물류 공급망 강화 전략 구축과 동시에 신흥국에 대한 적극적인 진출을 검토하고 글로벌 거점을 확대할 필요가 있다. 이를 통해 변화하는 글로벌 생산망에 대응 가능한 통합 물류 서비스를 제공할 수 있으며 공급망 리스크에 선제적으로 대응할 수 있는 역량 강화가 가능할 것으로 예상된다.

제2절 우리나라 글로벌 물류 공급망 위험 요인과 과제

앞서 살펴본 우리나라 글로벌 물류 공급망의 구조적 특성을 바탕으로, 본 절에서는 우리나라 글로벌 물류 공급망의 주요 위험 요인과 대응 과제를 도출하고자 한다. 이에 우리나라 글로벌 물류 공급망의 위험 요인을 크게 1) 특정국·중간재 중심의 교역 구조와 높은 무역의존도, 2) 제조업 대비 현저히 낮은 물류업 해외투자 3) 높은 해상운송 의존성 및 글로벌 물류 거점 집중도로 정리하였으며, 이러한 위험 요인을 극복하기 위한 대응 과제를 도출하면서 중장기적인 관점에서 우리 기업이 핵심 물류 시장에 진출해야 하는 당위성을 제시하고자 한다.

1. 우리나라 글로벌 물류 공급망의 위험 요인

1) 특정국·중간재 중심의 교역 구조와 높은 무역의존도

우리나라는 국내 총생산(GDP) 대비 무역의존도가 평균 70%에 달하는 무역 의존국으로 글로벌 무역 환경의 변화가 국내 경제 및 산업 전반에 영향을 미치는 구조적인 특성을 보유하고 있다. 이는 주요국의 무역의존도 수준과 비교해도 독일(82.8%), 일본(45.2%), 중국(36.1%), 미국(24.9%)에 비해 우리나라의 무역의존도는 87.9%로 상당히 높은 편이다. 이처럼 높은 무역의존도는 내수시장의 규모가 크고 안정적인 국가에 비해 글로벌 무역 환경 변화에 민감할 수밖에 없는 구조적 취약성을 보유한다. 더욱이 지난해 전체 수출의 70.3%를 중간재가 차지하며, 우리나라 수출구조는 소비재나 자본재보다 중간재 중심으로 형성되어 있다. 이는 우리나라가 글로벌 가치사슬에서 핵심 중간재 공급국으로 자리매김했음을 확인하는 동시에,

중간재 특성상 최종재에 투입되어야 하므로 국제 분업 체제에 따라 최종재 수요가 감소하면 그 충격이 중간재 교역에 직접적으로 영향을 미치는 글로벌 물류 공급망 상의 위험도 상존한다. 실제 2020년 팬데믹, 2023년 글로벌 경기둔화 시 우리나라의 수출 감소 폭이 다른 국가에 비해 큰 이유도 전체 교역에서 중간재 비중이 높기 때문이라는 의견이 있다.¹⁾²⁾

더욱이 이러한 높은 무역의존도는 특정국 중심의 수출입 구조로 인해 위험이 증폭되는데, 2024년 기준 우리나라 수출의 약 70.8%가 수출입 상위 10개국에 집중되어 있다. 이 중에서도 특히 미국, 중국, 베트남 등 주요국과의 교역 대부분 중간재 비중이 상당히 높아 특정 국가와 주요 품목에 편중된 교역 구조는 지정학적 갈등이나 무역 분쟁, 관세 및 비관세장벽 등에 따른 글로벌 물류 공급망 불확실성에 즉각적인 영향을 받는다. 또한 중간재 공급국으로서 특정국 중심의 무역은 생산 네트워크의 변동이나 글로벌 산업 수요에 따라 우리나라 수출입 구조와 국내 산업에 타격을 줄 수 있다. 이에 우리나라 물류 공급망은 ① 높은 무역의존도, ② 특정국 중심의 교역 집중도, ③ 중간재 편중 구조라는 세 가지 위험 요인이 중첩되어 대외 환경에 취약한 구조적인 한계를 보유하고 있다는 점에서 대응 방안 마련이 시급하다.

2) 제조업 대비 낮은 물류업 해외투자

2015~2024년 우리나라 해외직접투자 총액은 약 6,000억 달러, 연평균 582억 달러를 기록하며 지속적인 성장세를 기록했다. 같은 기간 신규법인수 또한 연평균 3,088개에 달해 우리 기업들이 해외 생산 및 서비스 거점

1) 산업연구원(2023. 10), “최근 대중국 수출 부진 원인 분석과 시사점”, 『i-KIET 산업경제이슈』, 제155호, p. 5.
2) 대외경제정책연구원(2021. 12). “코로나19가 무역에 미치는 영향”, 제21-07호

을 확대해 글로벌 가치사슬에 적극적으로 편입했음을 의미한다. 특히 제조업의 경우, 연평균 1,542억 달러, 927개 신규법인이 진출하여 전체 해외 직접투자의 약 30% 이상을 차지하면서 반도체, 자동차, 배터리 등 주력 산업을 중심으로 글로벌 생산 및 수출 거점을 확대했다. 그러나 같은 기간 물류업(운송·창고업)의 해외직접투자는 연평균 8.2억 달러, 신규법인 수는 93개 수준으로 제조업 대비 투자 규모가 약 0.5% 미만에 불과하다. 더욱이 물류업 해외투자는 소규모라는 한계로 인해, 특정 대기업의 해외거점 확보나 일회성 투자에 크게 좌우되는 경향이 있어 연도별 변동성이 크고 산업 전반에 안정적인 글로벌 네트워크 확대 기반을 갖추지 못한 것이 사실이다.

투자국 다변화 측면에서도 제조업은 매년 약 80개 내외 국가로 투자를 분산하며, 투자국 집중도 지수(HHI) 또한 15~20%대 수준으로 안정적인 추세를 이어가지만, 물류업은 투자국 수가 평균 40개 수준에 불과해 제조업 대비 절반가량이다. 또한 투자국 집중도 지수(HHI) 또한 변동성이 커 불안정한 등락을 기록했는데 특히 2019년에는 전체 물류업 해외 투자액의 74%가 미국에 집중되면서 투자국 집중도 지수가 56.7%까지 치솟는 등 특정국 편중 현상이 심각하게 나타났다. 이러한 상황은 실제 물류업 자체의 해외투자가 과도하게 작은 내재적인 제약성을 고려하더라도, 제조업 대비 소수 국가에 물류 거점이 확보된 것으로 해석된다. 그러나 이러한 낮은 물류업 해외투자 규모와 거점 범위는 단순한 투자 격차를 넘어, 공급망 전반의 불균형을 초래할 가능성이 큰데, 제조업이 해외 생산 거점을 다변화하더라도 이에 대응할 물류 서비스가 확보되지 않는다면 생산(수요)과 물류(공급) 간의 괴리로 공급망 전반의 효율성과 안정성이 확보되기 어렵다. 특히 현지 생산 거점에서 발생하는 물류 수요가 충족되지 못할 경우, 글로벌 경쟁 물류사에 의존할 수밖에 없어 수출입 비용 상승과 우리 기업의 공급망 통제력이 약화할 가능성이 크다.

3) 높은 해상운송 비중과 물류거점 집중도

2024년 기준 우리나라 수출입 물류의 약 97%는 해상운송으로 처리되고 있는데, 이는 우리나라 특유의 중간재 및 자본재 중심의 무역 구조로 인해 대량 화물 운송 효율성이 높은 해상운송에 절대적으로 의존할 수밖에 없다는 구조적 한계에 기인한다. 이러한 높은 해상운송 의존도는 운송비 절감과 물류 효율성 측면에서는 강점을 보유하나, 반대로 글로벌 해운시장의 변동성, 항만 혼잡 및 운항 중단 등 외부 충격 발생 시 공급망 전반의 병목 현상이나 리스크 전이 가능성이 매우 높다는 취약점도 존재한다. 특히 우리나라 해상교역은 소수 핵심 항만 중심의 편중된 구조를 보이는데, 2024년 기준 부산항과 주요 15개 항만 간 물동량은 총 4,464만 TEU로 전체의 약 39%를 차지하며, 2015년 대비 3.3%p 상승했다. 중국 칭다오항(712만 TEU), 상하이항(561만 TEU), 미국 롱비치항(308만 TEU), LA항(255만 TEU) 등 상위 소수 항만이 대부분의 물동량을 처리하고 있는데, 이러한 집중도는 특정 항만의 운영 차질이나 자연재해, 지정학적 리스크 발생 시 공급 전반의 위협과 비용 상승으로 이어질 수 있다.

이러한 집중성은 국내 물류기업의 해외 진출 거점에서도 유사하게 나타나는데, 우리나라 주요 물류기업의 해외 네트워크를 살펴보면, 북미·유럽·동남아 등 전통적인 제조업 중심국에 편중되어 있으며 신흥시장(중남미, 인도, 아프리카 등) 진출은 소수에 불과하다. 이는 물류산업의 특성상 스스로 물동량을 창출할 수 없으므로 화주(제조기업) 또는 계열사의 물량이 확보되어야만 해외거점 투자를 검토할 수 있다는 제약이 존재해 독립적인 글로벌 네트워크의 확장이 어렵다는 한계가 있다. 그럼에도 제조업의 생산거점이 북미, 인도, 동유럽 등 빠르게 확산하고 있으나, 물류 거점은 여전히 중국, 베트남, 미국 등 기존 주요 교역국에 고착되어 있고 투자 또한 특정국에 집중되어 있어 생산-물류 간 불균형 심화 가능성이 높다.

2. 우리나라 글로벌 물류 공급망의 과제

우리나라 글로벌 물류 공급망은 ▲특정국 및 중간재 중심의 교역 구조와 높은 무역의존도, ▲제조업 대비 낮은 물류업 해외투자, ▲높은 해상운송 비중과 물류거점 집중도라는 위험 요인을 보유하고 있다. 이러한 구조적 취약성은 지정학적 리스크나 글로벌 무역 환경 변화 등 외부 충격이 우리 물류 공급망과 경제 전반에 직접적인 타격으로 이어진다. 이에 우리나라 글로벌 물류 공급망의 안정성과 국가 차원의 물류 경쟁력을 확보하기 위해서는 앞서 살펴본 위험 요인을 고려한 종합적인 대응책 마련이 시급하다.

첫째, 교역 구조의 집중도 해소에 따른 해외 물류 거점의 동반 다변화가 요구된다. 우리나라 수출입은 중국, 미국 등 특정 소수 국가에 편중되어 있고, 특정 품목에 집중되어 있다. 이러한 구조는 특정국 상황이나 산업 규제 시 수출 감소 폭이 크게 확대되는 위험 요인이 된다. 따라서 인도, 아세아, 중남미 및 중동 등 신흥시장과의 수출입 네트워크 확대와 품목 다변화가 요구되며 이러한 과정에 중장기적인 핵심 물류 시장을 발굴해 수출입 과정에서 수반되는 물류 수요에 빠르게 대응할 수 있어야 한다.

둘째, 제조업 해외투자 다변화에 부합하는 물류업의 해외투자 확대와 전략적 거점 다변화가 필요하다. 우리나라 제조업은 현재 글로벌 생산 거점을 중심으로 북미, 동유럽, 동남아 등 다변화하고 있으나, 물류업의 해외투자는 제조업 투자의 0.5% 미만에 불과하며 투자국 또한 일부 국가에 집중되어 있다. 이는 생산과 물류 간 불균형을 심화하고 글로벌 경쟁 물류사의 의존도를 높인다. 따라서 향후 우리 제조업 진출 거점을 고려해 전략적 해외 물류 거점 선정과 투자 확대가 시급하며, 이를 통해 국가 차원의 중장기적인 물류 핵심 거점을 체계적으로 확보해야 할 필요가 있다.

마지막으로 해상운송 의존도와 물류거점 집중도가 높다는 것은 우리나라

라 글로벌 물류 공급망이 ‘단일 장애 지점(single point of failure)’을 내포하고 있음을 의미한다. 단일 장애 지점은 시스템이나 네트워크 조직이 하나의 특정 요소에 과도하게 의존하고 있어 이 요소에 차질이 발생 시 전체 시스템이 마비되거나 심각한 문제를 일으키는 취약한 구조를 의미한다. 즉, 특정 항만 또는 특정국 물류거점의 차질이 곧바로 우리 수출입 전반에 연쇄적으로 작용할 수 있어 거점 다변화(diversification)와 대체 운송망 구축을 최우선 과제로 설정하고 글로벌 공급망의 안정성과 회복 탄력성을 강화해야 할 필요가 있다.

따라서 우리나라 글로벌 물류 공급망의 구조적 위험 요소에 대응하고자 중장기 핵심 물류 시장을 선정 체계를 구축하고자 한다. 이는 단순히 교역 및 투자 현황만을 반영한 국가 순위를 제시하는 것보다 글로벌 공급망 재편 속에서 우리 물류기업이 선제적으로 대응할 수 있는 전략적 우선 진출국을 파악하고 거점 다변화를 통한 리스크 분산과 글로벌 물류 경쟁력 강화를 지원하는 데 목적을 두고 연구를 진행하고자 한다.

03

글로벌 물류 공급망 대응 중장기 핵심 물류 시장 선정

제1절 개요

최근 글로벌 물류 공급망은 미·중 갈등 심화, 트럼프 행정부 고율 관세 등 급격한 무역 환경 변화로 인해 구조적 재편기를 맞이하고 있다. 이 가운데 우리나라는 GDP의 약 70%를 무역 활동에 기반하고 있고, 전체 수출입 물동량의 95% 이상을 해상운송에 의존해 글로벌 물류 공급망의 불안정성이 국내 경제와 산업 전반에 직결되는 높은 취약성을 보유한다. 더욱이 우리 제조업의 해외 생산 거점은 북미, 동남아, 동유럽 등으로 빠르게 확대되고 있음에도 불구하고 물류업의 해외투자는 규모와 범위 면에서 여전히 부족해 생산과 물류 간의 불균형이 심화할 가능성이 크다. 이러한 상황에서 생산 거점 다변화에 수반되는 물류 거점 확대를 위해 핵심 물류 시장 후보국을 체계적으로 선정하는 것은 필수 과제이다.

이에 본 연구는 글로벌 공급망 재편 흐름 속에서 시장 접근성과 대응력 강화를 위해 우리 경제에서의 중요성과 성장성을 고려해 국가 수준에서의 중장기 핵심 물류 시장을 선정하고자 한다.

제2절 핵심 물류 시장 선정 과정 및 기준

1. 선정 과정

우리나라 글로벌 물류 공급망 대응을 위한 중장기 핵심 물류 시장을 체계적으로 도출하기 위해 단계적인 선정 과정을 수립하였다. 선정 과정은 크게 3단계로 구성하였는데, ① 유망거점 도출 → ② 유망거점별 중요도-성장성 평가 → ③ 수요·공급 분석을 통한 우선순위 설정으로 이어진다.

먼저, 중장기 핵심 물류 시장 유망거점 도출 단계로 해당 단계에서는 우리나라 수출입 규모, 해외투자 현황, 제조·물류 기업 진출 현황 등 주요 선정 기준을 중심으로 국가 단위의 중장기 핵심 물류 시장 후보국을 발굴한다. 이는 전체 글로벌 국가 중 전략적으로 진출해야 할 거점을 추출하는 기초 단계로 볼 수 있다.

〈표 3-1〉 핵심 물류 시장 선정 과정

단계	방법	주요 내용
1단계	중장기 핵심 물류 시장 유망거점 도출	• 우리나라 수출입 및 해외투자 등 주요 선정 기준을 바탕으로 국가 수준의 중장기 핵심 물류 시장 유망거점 선정
↓		
2단계	유망거점별 중요도-성장성 평가	• 유망거점 중심으로 우리 경제에서의 중요도 큰 시장과 성장 속도가 빠른 성장성 높은 시장으로 구분하여 우선 진출거점 선정
↓		
3단계	우선 진출거점별 물류 수요·공급 분석을 통한 우선순위 설정	• 우선 진출거점을 중심으로 물류 수요 대비 공급 수준을 추정하여 물류 공급력이 낮은 진출거점을 도출해 거점별 진출 우선순위 설정

자료: 저자 작성

둘째, 유망거점별 중요도-성장성 분석 단계로 유망거점을 대상으로 우리 경제와의 우리 수출입 경제와의 연계성, 해외 생산 거점 지원 필요성, 시장 성장 잠재력 등을 종합적으로 평가한다. 이때 ‘중요도’가 높은 시장은 우리나라 핵심 물류 시장으로 수출입 및 해외투자 규모, 현지 기업 진출 및 물동량 규모가 큰 국가를 의미하며, ‘성장성’이 높은 시장은 최근 10년간 우리 수출입 경제 및 해외투자, 기업 진출 등에서 차지하는 비중이 빠르게 성장한 국가로 정의하였다. 이 두 관점에서 유망거점을 평가하고 중요도가 크고 성장도 빠른 시장을 구분하여 우선 진출해야 할 거점으로 선별한다.

마지막으로 우선 진출 거점별 물류 수요-공급 분석 단계로, 현지 물류 수요와 공급 수준을 추정해 수요보다 공급 역량이 부족한 시장을 도출한다. 이때 현지 물류 수요는 해당 시장에 진출한 우리 제조기업 수와 물동량으로, 물류 서비스 공급 수준은 진출 물류기업 수 및 물류 인프라 확보 수준 등을 종합적으로 고려해 평가한다. 이를 통해 물류 수요는 높으나 공급력은 부족한 거점을 중심으로 우리 물류기업의 진출 우선순위를 설정하고, 국가 차원의 진출 지원안을 마련할 예정이다.

2. 선정 기준 및 방법

글로벌 물류 공급망 대응 중장기 핵심 물류 시장을 선정하기 위해서는 우리나라 전체 교역국에서 특정 주요국으로 범위를 좁혀나가는 방식이 요구된다. 이에 본 연구는 단순히 교역 규모나 물동량 등 단일 기준보다는 우리나라 경제와 글로벌 공급망을 포괄적으로 반영할 수 있는 다차원 기준이 필요할 것으로 판단하였다. 따라서 2024년 기준 우리나라 수출입 주요 상위국, 해외직접투자 주요국, 해상운송 및 기업 진출 상위국 현황 등을 활용해 중복성이 높은 국가를 핵심 물류 시장 유망거점으로 간주하였다.

선정 기준으로는 크게 ① 수출입 교역 상위국 현황, ② 해외직접투자 상위국 현황, ③ 해상운송 물동량 상위국 현황, ④ 우리 기업 진출 상위국 현황을 고려해 유망 거점국을 도출하였다. 이는 수출입 교역이 집중된 국가일수록 물류 수요가 높고, 우리나라 글로벌 물류 공급망에서 차지하는 중요도 또한 클 것으로 판단하였기 때문이다. 또한 해외직접투자는 단기적인 수출입 교역보다 안정적이고 지속적인 경제활동을 가능케 하므로, 투자 규모가 큰 국가일수록 생산-물류 간의 연계성이 높아 중장기적인 물류 수요 확대가 예상된다, 아울러 전체 수출입 물동량의 90% 이상이 해상운송을 통해 이뤄지는 점을 고려해 물류 네트워크가 집중된 해상운송 물동량 상위국을 반영했으며 동시에 현재 우리 제조·물류기업의 진출이 활발한 상위국을 고려하여 실제 수요와 공급이 창출되는 거점을 기준에 포함하였다. 이에 해당 기준을 근거로 상위국 15~20개국을 도출한 후, 중복성이 높은 국가를 우선 선별하는 과정을 통해 유망거점을 선정하였다.

〈표 3-2〉 핵심 물류 시장 선정 기준 및 방법

선정 기준			선정 방법
1	수출입 교역 상위국 현황	수출액 상위국	• 주요 기준별 2024년 현황을 기준으로 상위국 15~20개국을 도출해 중복성이 높은 국가를 우선 선별
2		수입액 상위국	
3		중간재 수출액 상위국	
4		중간재 수입액 상위국	
5		소비재 수출액 상위국	
6		소비재 수입액 상위국	
7	해외직접투자 상위국 현황	제조업 투자액 상위국	
8		물류업 투자액 상위국	
9	해상운송 상위국 (수출입 물동량 기준) 현황		
10	국내 기업 진출 상위국 현황	제조기업 진출 상위국	
11		물류기업 진출 상위국	

자료: 저자 작성

제3절 핵심 물류 시장 선정

1. 수출입 교역 상위국 현황

물류는 상품의 이동을 전제로 발생하므로 우리나라와 무역 규모가 큰 국가일수록 더 많은 물동량이 발생하므로 다양한 형태의 물류 수요가 동반될 것으로 예상하였다. 이에 2024년 수출입 교역 상위국을 파악하여 물류 수요가 확보된 국가를 우선 검토하였다.

〈표 3-3〉 수출입 교역 상위국 현황 (2024년)

단위: 백만 달러

수출액 기준 상위국			수입액 기준 상위국		
순위	국가명	수출액	순위	국가명	수입액
1	중국	133,011	1	중국	139,878
2	미국	127,761	2	미국	72,132
3	베트남	58,323	3	일본	47,594
4	홍콩	35,022	4	사우디아라비아	31,450
5	대만	33,969	5	대만	30,225
6	일본	29,607	6	호주	29,955
7	인도	18,696	7	베트남	28,444
8	싱가포르	18,224	8	독일	22,292
9	호주	15,598	9	아랍에미리트	17,931
10	멕시코	13,604	10	카타르	14,208
11	말레이시아	10,443	11	말레이시아	13,981
12	캐나다	10,352	12	인도네시아	12,564
13	필리핀	10,247	13	싱가포르	10,560
14	독일	9,037	14	이라크	9,028
15	튀르키예	9,009	15	쿠웨이트	8,850
16	폴란드	8,910	16	네덜란드	8,174
17	인도네시아	7,948	17	프랑스	8,148
18	태국	7,678	18	이탈리아	7,725
19	네덜란드	6,799	19	멕시코	7,514
20	영국	6,642	20	브라질	7,299

자료: 한국무역협회 K-Stat 무역통계(검색일: 2025.08.07.)를 활용해 저자 작성

먼저 수출 물동량 기준 상위국은 ▲중국(1,330억 달러), ▲미국(1,278억 달러), ▲베트남(583억 달러), ▲홍콩(350억 달러), ▲대만(340억 달러) 순이며, 수입 물동량 기준 상위국은 ▲중국(1,399억 달러), ▲미국(721억 달러), ▲일본(476억 달러), ▲사우디아라비아(315억 달러), ▲대만(302억 달러) 순이었다.

한편, 자본재, 중간재, 최종재 등 재화에 따른 산업 특성과 수출구조가 달라 물류 수요에도 차이가 있을 것으로 예상하여 가공 단계별 수출입 상위 교역국을 별도로 파악하였다. 특히 중간재 수출입의 경우, 생산·공정 간의 연결성을 위해 제조 중심의 공급망 물류가 필요하나 최종 소비자가 직접 사용하는 최종재의 경우, 최종 소비처로의 배송을 위해 현지 시장 중심의 유통물류가 요구되므로 이를 구분하여 상위국을 파악하였다.

1) 중간재 수출입 상위국 진출 현황

글로벌 분업 체계에서 우리나라는 핵심 중간재 공급국으로 소비재보다 생산공정에 투입되는 중간재나 자본재의 수출 비중이 압도적으로 높다. 특히 우리 산업은 전자, 반도체, 자동차 부품 및 화학소재 등 고부가가치 중간재를 중심으로 특화되어 있어 조립·가공을 위해 인건비가 낮고 생산 기반이 강한 글로벌 제조 거점과의 연결성을 고려해야 한다.

먼저, 2024년 중간재 수출 상위국을 살펴보면 ▲중국(1,142억 달러), ▲미국(654억 달러), ▲베트남(522억 달러), ▲홍콩(316억 달러), ▲대만(310억 달러) 순으로 나타났으며, 중간재 수입 상위국은 ▲중국(903억 달러), ▲일본(324억 달러), ▲미국(308억 달러), ▲대만(276억 달러), ▲베트남(146억 달러) 순으로 집계되었다. 전체 수출입 교역 상위국과 유사한 양상을 보였으며, 특히 중국, 미국, 베트남, 대만은 중간재 수출입 상위 5

개국에 공통으로 포함되어 있어, 우리나라 중간재 교역에 핵심적인 주요 파트너국임을 확인하였다.

〈표 3-4〉 중간재 수출입 교역국 상위국 현황 (2024년)

단위: 백만 달러

수출액 기준 상위국			수입액 기준 상위국		
순위	국가명	수출액	순위	국가명	수입액
1	중국	114,214	1	중국	90,336
2	미국	65,398	2	일본	32,357
3	베트남	52,190	3	미국	30,820
4	홍콩	31,550	4	대만	27,623
5	대만	30,953	5	베트남	14,632
6	일본	22,958	6	호주	11,048
7	인도(인디아)	15,945	7	말레이시아	10,369
8	싱가포르	13,058	8	카타르	9,549
9	호주	11,002	9	독일	9,315
10	멕시코	10,879	10	싱가포르	6,348
11	말레이시아	8,818	11	인도네시아	5,969
12	필리핀	8,620	12	아랍에미리트연합	5,561
13	튀르키예	6,901	13	인도(인디아)	5,298
14	인도네시아	6,441	14	오만	5,115
15	태국	5,939	15	태국	3,974
16	폴란드	5,335	16	러시아	3,306
17	독일	4,971	17	프랑스	3,034
18	네덜란드	4,535	18	알제리	2,498
19	헝가리	4,432	19	칠레	2,454
20	브라질	4,327	20	네덜란드	2,359

자료: 한국무역협회 K-Stat 무역통계(검색일: 2025.08.07.)를 활용해 저자 작성

2) 소비자재 수출입 상위국 진출 현황

우리나라 수출입 교역에서 소비자재는 중간재보다 상대적으로 비중이 작으나, 최근 한국 이미지와 직결되는 K-뷰티, 의류, 가전 및 식품 등 특정 품목을 중심으로 수출 다변화와 시장 확대에 핵심 역할을 한다. 더욱이 소비자재는 최종 소비자에게 직접 도달하는 상품인 만큼, 현지 유통·판매를 위한 물류 인프라 수요가 높아지는 경향이 있다. 이에 우리나라 소비자재 수

출입이 활발한 국가는 안정적 수요가 형성된 시장으로 이를 지원할 물류거점 구축이 필요할 것으로 예상하여 우리 제조·물류기업의 진출 현황과 연계하여 소비재 수출입 상위국 현황을 살펴보았다.

〈표 3-5〉 소비재 수출입 교역국 상위국 현황 (2024년)

단위: 백만 달러

수출액 기준 상위국			수입액 기준 상위국		
순위	국가명	수출액	순위	국가명	수입액
1	미국	40,917	1	중국	21,138
2	중국	6,147	2	미국	10,772
3	캐나다	5,851	3	독일	7,728
4	호주	3,760	4	베트남	7,321
5	일본	3,586	5	이탈리아	4,596
6	영국	2,760	6	프랑스	2,944
7	베트남	2,526	7	일본	2,886
8	홍콩	2,252	8	호주	2,061
9	사우디아라비아	1,645	9	인도네시아	1,784
10	카자흐스탄	1,633	10	스위스	1,646
11	독일	1,623	11	태국	1,452
12	키르기스스탄	1,608	12	영국	1,429
13	프랑스	1,519	13	스페인	1,089
14	대만	1,357	14	필리핀	792
15	네덜란드	1,338	15	캐나다	775
16	러시아	1,318	16	아일랜드	720
17	스페인	1,253	17	뉴질랜드	687
18	튀르키예	1,077	18	방글라데시	658
19	아랍에미리트 연합	1,050	19	말레이시아	577
20	이스라엘	949	20	노르웨이	561

자료: 한국무역협회 K-Stat 무역통계(검색일: 2025.08.07.)를 활용해 저자 작성

먼저, 2024년 소비재 수출 상위국을 살펴보면 ▲미국(409억 달러), ▲중국(61억 달러), ▲캐나다(59억 달러), ▲호주(38억 달러), ▲일본(36억 달러) 순으로 나타났으며, 소비재 수입 상위국은 ▲중국(211억 달러), ▲미국(108억 달러), ▲독일(77억 달러), ▲베트남(73억 달러), ▲이탈리아(46

억 달러) 순으로 집계되었다. 이러한 결과를 전체 수출입 교역 상위국과 비교하면 대부분 유사하며, 특히 미국과 중국의 경우 전체 교역뿐 아니라 소비재 및 중간재 교역에서도 상위국을 차지해 글로벌 공급망과 최종 소비시장 모두 중요한 비중을 차지하고 있음을 의미한다.

2. 해외직접투자 상위국 진출 현황

해외직접투자는 해외 기업, 자산, 생산 시설 등에 장기적으로 자본을 투자해 경영권을 확보하거나 경영에 실질적으로 참여하는 행위로 단순히 수출입 교역보다 안정적이고 지속적인 경제활동을 가능케 하며, 투자국과의 장기적인 생산·물류 연계성을 가늠할 수 있다. 특히 투자 상위국은 이미 현지에 생산 거점이나 유통 네트워크를 구축해 물류 수요가 안정적일므로 기존 네트워크를 확장할 가능성이 크다. 더욱이 제조업 해외투자는 물류 수요 창출의 원천이며, 물류업 투자는 그 수요를 수익으로 전환하는 기반이 된다. 이에 제조업과 물류업 해외투자 상위국 현황으로 국가별 물동량 잠재력과 거점 운영 지속성을 검증할 수 있을 것으로 예상하였다.

1) 제조업 해외직접투자 상위국 진출 현황

제조업 투자는 현지 생산기지를 중심으로 한 중장기 물류 수요의 근간이 되며, 원자재·중간재 조달부터 완제품 수출까지 공급망 전반에 물류 거점의 필요성이 요구된다. 특히 우리나라 무역과 물류 관점에서 제조업 해외투자 상위국은 핵심적인 전략국으로 단순한 생산 거점을 넘어 무역장벽 회피와 공급망 안정화와 직결되므로 해당 상위국은 중장기적으로 우리나라 수출입 경로 최적화와 글로벌 물류거점의 필수 전제라 할 수 있다.

〈표 3-6〉 제조업 해외직접투자 상위국 현황 (2024년)

단위: 백만 달러, 개

투자액 기준			신규법인 수 기준		
순위	국가명	투자액	순위	국가명	신규법인 수
1	미국	6,529	1	미국	163
2	중국	1,681	2	중국	147
3	베트남	1,557	3	베트남	124
4	캐나다	921	4	인도	55
5	폴란드	677	5	인도네시아	46
6	멕시코	652	6	일본	42
7	인도네시아	631	7	캐나다	23
8	말레이시아	587	8	대만	21
9	인도	355	9	태국	20
10	헝가리	343	10	멕시코	14
11	호주	318	11	독일	12
12	독일	173	12	홍콩	10
13	싱가포르	168	13	과테말라, 싱가포르, 헝가리	9
14	브라질	167		호주	8
15	홍콩	159	16	폴란드, 필리핀	7
16	핀란드	115	19	아랍에미리트 말레이시아, 영국, 우즈베키스탄, 이탈리아	6
17	카자흐스탄	113			
18	튀르키예	100			
19	필리핀	89			
20	태국	76			

자료: 한국수출입은행 해외직접투자통계(검색일: 2025.08.11.)를 활용해 저자 작성

이에 2024년 기준 제조업 해외투자 상위국 현황을 살펴보면, 투자액 기준으로는 ▲미국(65.3억 달러), ▲중국(16.8억 달러), ▲베트남(15.5억 달러), ▲캐나다(9.2억 달러), ▲폴란드(6.8억 달러) 순으로 나타났으며, 신규법인 기준으로는 ▲미국(163개), ▲중국(147개), ▲베트남(124개), ▲인도(55개), ▲인도네시아(46개) 순으로 집계되었다. 투자액과 신규법인 기준 모두 미국, 중국, 베트남이 압도적으로 높은 비중을 차지했으며, 이외 캐나다, 폴란드, 멕시코, 인도 등 북미·아시아·유럽의 핵심 생산 거점과 주요 시장에 대한 전략적 투자가 집중되고 있음을 확인하였다.

국내 제조업 해외 진출 상위국과 비교하면, 미국, 중국, 베트남이 두 지표 모두에서 최상위권을 차지해 우리 기업의 핵심 제조생산 거점이자 교역 중심지임을 확인하였다. 또한 인도네시아, 캐나다, 멕시코, 폴란드 등도 양 지표에서 높은 순위를 차지했는데 현지 시장 수요와 더불어 글로벌 공급망 내 전략적 중요도가 높음을 시사한다.

2) 물류업 해외직접투자 상위국 진출 현황

물류업 투자는 국내 기업이 해외시장에 물류 서비스 제공을 목적으로 현지 법인 설립, 물류센터·창고·터미널 건설, 합작회사 지분 인수 등 물리적·운영적 거점을 직접 보유하거나 운영하는 형태를 의미한다. 따라서 물류업 해외투자 상위국은 해외로 진출한 우리 제조업의 생산·수출입이 집중된 지역이나 해당 지역이 환적 유통허브로서 전략적 가치가 높은 경우가 많다. 이에 물류업 해외투자 상위국 분석으로 해외 물류 네트워크 구축과 글로벌 공급망 전략의 핵심 거점을 도출하고자 한다.

2024년 기준 물류업 직접투자 상위국 현황을 살펴보면, 투자액 기준으로는 ▲싱가포르(2.2억 달러), ▲미국(2.0억 달러), ▲베트남(3.9천만 달러), ▲파나마(3.1천만 달러), ▲필리핀(2.4천만 달러) 순으로 나타났으며, 신규법인 기준으로는 ▲미국(19개), ▲베트남(10개), ▲싱가포르(9개), ▲중국(8개), ▲인도네시아(7개) 순으로 집계되었다. 투자액으로는 싱가포르가 1위로 동남아 및 아시아 물류허브로서의 위상을 확인했으며, 그 외에도 파나마, 필리핀, 인도네시아 등 주요 항만·환적 거점과 신흥국이 상위권을 차지하였다. 신규법인 수로는 미국, 베트남, 싱가포르 등 투자액 상위국과 유사했는데, 특히 투자액과 신규법인 수 모두에서 높은 순위를 기록한 미국, 베트남, 싱가포르는 핵심국으로 주목해야 할 필요가 있다.

〈표 3-7〉 물류업 해외직접투자 상위국 현황 (2024년)

단위: 백만 달러, 개

투자액 기준			신규법인 수 기준		
순위	국가명	투자액	순위	국가명	신규법인 수
1	싱가포르	219	1	미국	19
2	미국	202	2	베트남	10
3	베트남	39	3	싱가포르	9
4	파나마	31	4	중국	8
5	필리핀	24	5	인도네시아	7
6	인도네시아	18	6	일본	6
7	캐나다	18	7	마셜제도	5
8	스위스	9	8	파나마, 태국 말레이시아, 아랍에미리트	3
9	미얀마, 헝가리	6			
11	홍콩, 일본	5			
13	인도, 사우디아라비아	4	12	필리핀, 크로아티아, 카자흐스탄	2
15	태국, 대만, 크로아티아, 스페인	3			

자료: 한국수출입은행 해외직접투자통계(검색일: 2025.08.11.)를 활용해 저자 작성

3. 해상물류 상위국 진출 현황

항만은 국가 간 무역의 핵심 관문이자 글로벌 공급망의 주요 노드로서, 우리나라 항만 물동량은 전체 수출입 물동량에서 평균 70%대의 압도적인 수준을 유지하고 있어 국가 교역의 핵심 운송 축이다. 특히 항만 수출입 규모가 큰 국가들은 글로벌 해상운송 네트워크에서 높은 연결성과 허브 기능을 보유하고 있어 우리나라 물류기업의 해외거점 확보, 환적·중계 물류 전략 수립에 핵심적인 시장이 될 것으로 예상해 항만 수출입 상위국 현황을 살펴보았다.

〈표 3-8〉 항만 수출입 상위국 현황 (2024년)

단위: 백만 달러, %

순위	국가명	수출입 합계	수출		수입	
			수출액	비중	수입액	비중
1위	미국	69,890	54,031	77.3	15,859	22.7
2위	중국	55,377	21,459	38.8	33,918	61.2
3위	일본	32,331	13,149	40.7	19,182	59.3
4위	베트남	14,077	8,614	61.2	5,463	38.8
5위	멕시코	12,585	9,785	77.8	2,800	22.2
6위	인도(인디아)	11,413	8,791	77.0	2,622	23.0
7위	독일	9,853	3,365	34.2	6,488	65.8
8위	인도네시아	7,427	4,162	56.0	3,265	44.0
9위	호주	6,717	2,478	36.9	4,239	63.1
10위	태국	5,365	2,927	54.6	2,438	45.4
11위	대만	5,211	3,425	65.7	1,786	34.3
12위	러시아	4,923	3,534	71.8	1,389	28.2
13위	튀르키예	4,886	4,313	88.3	573	11.7
14위	캐나다	4,844	3,215	66.4	1,629	33.6
15위	이탈리아	4,660	2,032	43.6	2,628	56.4
16위	프랑스	4,510	1,745	38.7	2,765	61.3
17위	브라질	4,484	3,070	68.5	1,414	31.5
18위	말레이시아	4,250	2,514	59.2	1,736	40.8
19위	필리핀	3,632	2,365	65.1	1,267	34.9
20위	네덜란드	3,507	2,468	70.4	1,039	29.6
21위	아랍에미리트연합	3,475	2,887	83.1	588	16.9
22위	싱가포르	3,328	1,554	46.7	1,774	53.3
23위	영국	3,279	1,954	59.6	1,325	40.4
24위	스페인	3,119	1,444	46.3	1,645	52.7
25위	폴란드	3,020	2,405	80.5	582	19.5
26위	체코	2,847	2,413	84.8	434	15.2
27위	헝가리	2,604	2,304	88.5	300	11.5
28위	슬로바키아	2,562	2,382	93.0	180	7.0
29위	벨기에	2,254	1,549	68.7	705	31.3
30위	사우디아라비아	2,224	1,868	85.6	315	14.4

주: 부산항 및 부산신항

자료: 한국무역협회 K-Stat 무역통계(검색일: 2025.08.12.)를 활용해 저자 작성

2024년 우리나라 항만 수출입 주요 교역국을 살펴보면 ▲미국(698.9억 달러), ▲중국(553.7억 달러), ▲일본(323.3억 달러), ▲베트남(140.7억 달러), ▲멕시코(125.8억 달러) 순으로 나타났다. 미국은 우리나라 최대 항만 수출입 교역국으로, 수출 비중(77.3%)이 수입 비중(22.7%)보다 높아 수출 중심의 교역 구조를 보인다. 반면 중국의 경우, 수입 비중(61.2%)이 수출 비중(38.8%)보다 높아 대중(對中) 무역은 수입 의존도가 상대적으로 높다는 특징이 있다. 이에 따라 대미(對美) 무역은 수출 중심, 대중(對中) 무역은 수입 중심이라는 상반된 교역 구조가 확인된다. 이외 베트남(4위)과 멕시코(5위), 인도(6위) 역시 수출 비중이 높은데, 이는 미·중 무역 갈등, 고율 관세 등으로 중국을 대체하는 생산기지로서 부상함에 따라 우리 기업이 현지에 생산기지를 설립하고, 중간재 및 부품을 수출해 조립·가공 후 재수출하는 거점 역할을 하기 때문으로 추정된다. 반면 독일(7위)은 고부가가치 완제품 및 부품 등 제조 원자재를 중심으로, 호주(9위)는 철광석, 석탄 등 에너지 자원의 수입 의존도가 높은 것이 특징이다.

4. 우리 기업 해외 진출 현황

1) 제조기업 해외 진출 현황

2024년 기준, 우리나라 제조기업은 총 83개국 7개 권역에 6,175개의 기업이 진출했으며, 권역별로는 ▲아시아(4,470개), ▲북미(609개) ▲유럽(492개), ▲중남미(185개), ▲중동(64개), ▲대양주(40개), ▲아프리카(15개) 순으로 나타났다. 특히 아시아 지역의 경우, 22개국에 총 4,770개 기업이 진출했는데, 이는 전체 제조기업의 약 77%에 해당해 압도적으로 높은 비중이다. 이어 북미 지역으로 진출한 기업은 약 609개(9.9%). 유럽 28개국에는 492개(8.0%)가 진출한 것으로 나타났다. 이에 아시아, 북미, 유

럽 3개 권역에 진출한 제조기업 수는 전체의 약 95%에 달해 제조기업의 해외 진출이 일부 권역에 집중되어 있음을 보여준다.

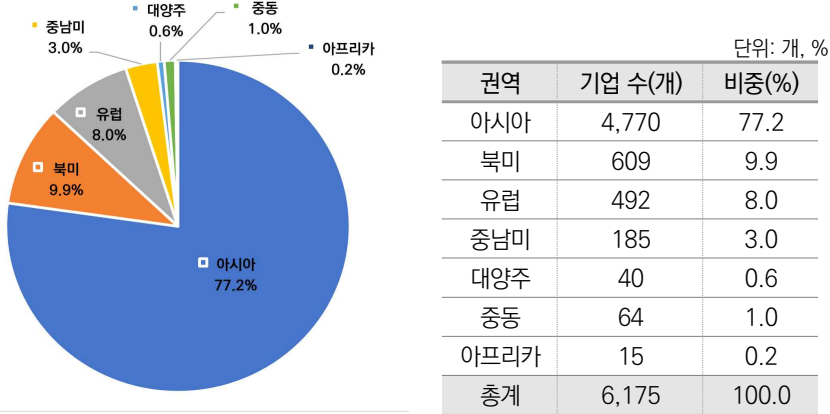
〈표 3-9〉 제조기업 해외 진출 현황(전체, 2024년)

단위: 개, %

권역	해당 국가	국가 수	기업 수	기업 비중
아시아	대만, 라오스, 말레이시아, 몽골, 미얀마, 방글라데시, 베트남, 스리랑카, 싱가포르, 아제르바이잔, 우즈베키스탄, 인도, 인도네시아, 일본, 중국, 키르기스스탄, 캄보디아, 태국, 파키스탄, 필리핀, 홍콩	22	4,770	77.2
북미	미국, 캐나다	2	609	9.9
유럽	그리스, 네덜란드, 노르웨이, 덴마크, 독일, 러시아 연방, 루마니아, 벨기에, 벨라루스, 불가리아, 세르비아, 스웨덴, 스위스, 스페인, 슬로바키아, 슬로베니아, 영국, 오스트리아, 우크라이나, 이탈리아, 조지아, 체코, 튀르키예, 포르투갈, 폴란드, 프랑스, 핀란드, 헝가리	28	492	8.0
중남미	과테말라, 도미니카 공화국, 멕시코, 브라질, 아르헨티나, 에콰도르, 엘살바도르, 아이티, 칠레, 콜롬비아, 파나마, 파라과이, 페루	13	185	3.0
대양주	뉴질랜드, 호주	2	40	0.6
중동	모로코, 사우디아라비아, 수단, 아랍에미리트, 요르단, 이스라엘, 이집트, 카타르, 쿠웨이트	9	64	1.0
아프리카	케냐, 탄자니아, 나이지리아, 모잠비크, 에티오피아, 코트디부아르, 남아프리카공화국	7	15	0.2
총계		83	6,175	100.0

자료: KOTRA, 「해외 진출기업 디렉토리 2024」(검색일: 2025.3.6.)를 바탕으로 저자 작성

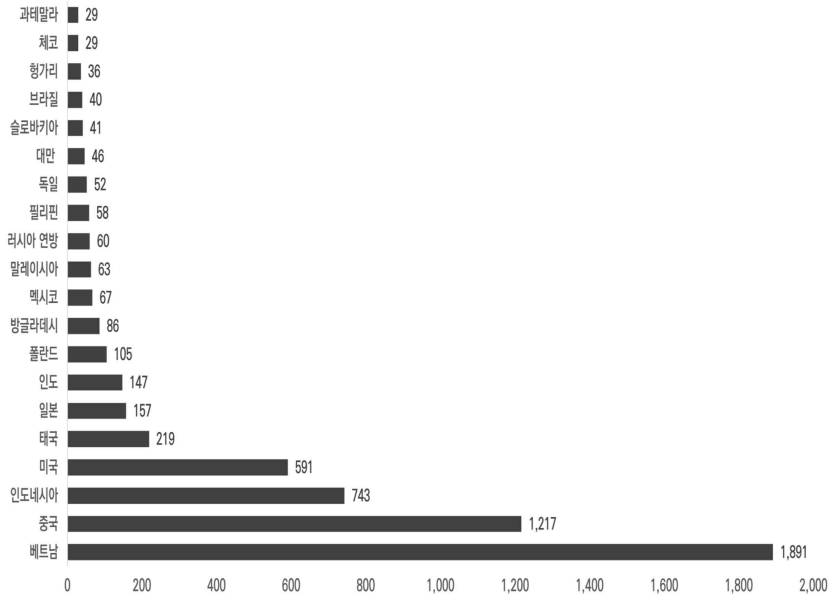
〈그림 3-1〉 제조기업 해외 진출 현황(권역별, 2024년)



자료: KOTRA, 「해외 진출기업 디렉토리 2024」(검색일: 2025.3.6.)를 바탕으로 저자 작성

국가별로 살펴보면, 상위 5개국은 ▲베트남(1,891개), ▲중국(1,217개), ▲인도네시아(743개), ▲미국(291개), ▲태국(219개) 순으로 나타났다. 이 가운데 베트남은 국내 제조기업의 최대 진출국으로 약 1,900개 우리 기업이 현지에 법인을 설립·운영 중이며, 이는 전체 제조기업의 약 31%에 해당한다. 즉, 국내 제조기업 3곳 중 1곳은 베트남에 진출한 셈이다. 또한 상위 5개국 중 아시아 국가인 베트남, 중국, 인도네시아, 태국에 진출한 제조기업은 총 4,070개로 전체의 약 66%에 달해 아시아 신흥국 중심으로 진출기업이 집중되는 경향이 뚜렷하게 나타났다.

〈그림 3-2〉 제조기업 해외 진출 현황(상위 20개국, 2024년)



단위: 개, %

순위	국가명	기업(개)	비중(%)	순위	국가명	기업(개)	비중(%)
1	베트남	1,891	30.6	11	말레이시아	63	1.0
2	중국	1,217	19.7	12	러시아 연방	60	1.0
3	인도네시아	743	12.0	13	필리핀	58	0.9
4	미국	591	9.6	14	독일	52	0.8
5	태국	219	3.5	15	대만	46	0.7
6	일본	157	2.5	16	슬로바키아	41	0.7
7	인도	147	2.4	17	브라질	40	0.6
8	폴란드	105	1.7	18	헝가리	36	0.6
9	방글라데시	86	1.4	19	체코	29	0.5
10	멕시코	67	1.1	20	과테말라	29	0.5

자료: KOTRA, 「해외 진출기업 디렉토리 2024」(검색일: 2025.3.6.)를 바탕으로 저자 작성

2) 물류기업 해외 진출 현황

2024년 기준, 운송업 또는 창고업으로 분류되는 우리나라 물류기업의 글로벌 진출 현황을 국가 및 권역별로 살펴보면, 총 57개국 7개 권역에 945개의 기업이 진출한 것으로 나타났다.

〈표 3-10〉 물류기업 해외 진출 현황(전체, 2024년)

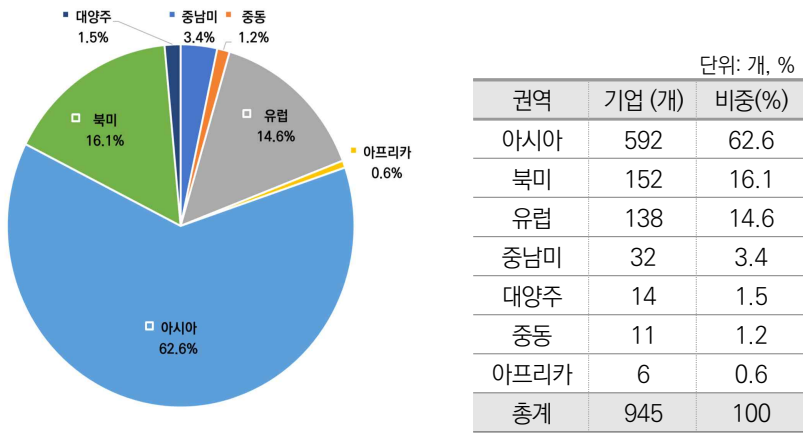
단위: 개, %]				
권역	해당 국가	국가 (개)	기업 (개)	비중(%)
아시아	대만, 말레이시아, 몽골, 미얀마, 방글라데시, 베트남, 우즈베키스탄, 싱가포르, 인도네시아, 일본, 중국, 인도, 카자흐스탄, 캄보디아, 태국, 필리핀, 홍콩	17	529	62.6
북미	미국, 캐나다	2	152	16.1
유럽	네덜란드, 덴마크, 독일, 러시아 연방, 벨기에, 스웨덴, 스위스, 스페인, 슬로바키아, 슬로베니아, 영국, 오스트리아, 우크라이나, 이탈리아, 체코, 튀르키예, 폴란드, 프랑스, 헝가리, 몰타	20	138	14.6
중남미	과테말라, 멕시코, 콜롬비아, 아르헨티나, 칠레, 브라질, 파나마, 그레나다, 온두라스	9	32	3.4
대양주	호주, 뉴질랜드	2	14	1.5
중동	아랍에미리트, 알제리, 이집트, 쿠웨이트	4	11	1.2
아프리카	탄자니아, 에티오피아, 남아프리카공화국	3	6	0.6
총계		57	945	100.0

자료: KOTRA, 「해외 진출기업 디렉토리 2024」(검색일: 2025.3.6.)를 바탕으로 저자 작성

권역별로는 ▲아시아(592개), ▲북미(152개) ▲유럽(138개), ▲중남미(32개), ▲대양주(14개), ▲중동(11개), ▲아프리카(6개) 순으로 나타났다, 아시아 지역의 경우, 22개국에 총 592개 기업이 진출했는데, 이는 전체 물류기업의 약 63%에 해당해 상당히 높은 비중이다. 이어 미국과 캐나다를 포함한 북미 지역으로 진출한 기업은 약 152개(16.1%). 유럽 28개국에는 138개(14.6%)가 진출한 것으로 나타났다. 결과적으로 아시아, 북미, 유럽

3개 권역에 진출한 제조기업 수는 전체의 약 93%에 달해 제조기업과 유사하게 물류기업의 해외 진출 또한 일부 권역에 집중되어 있음을 보여준다.

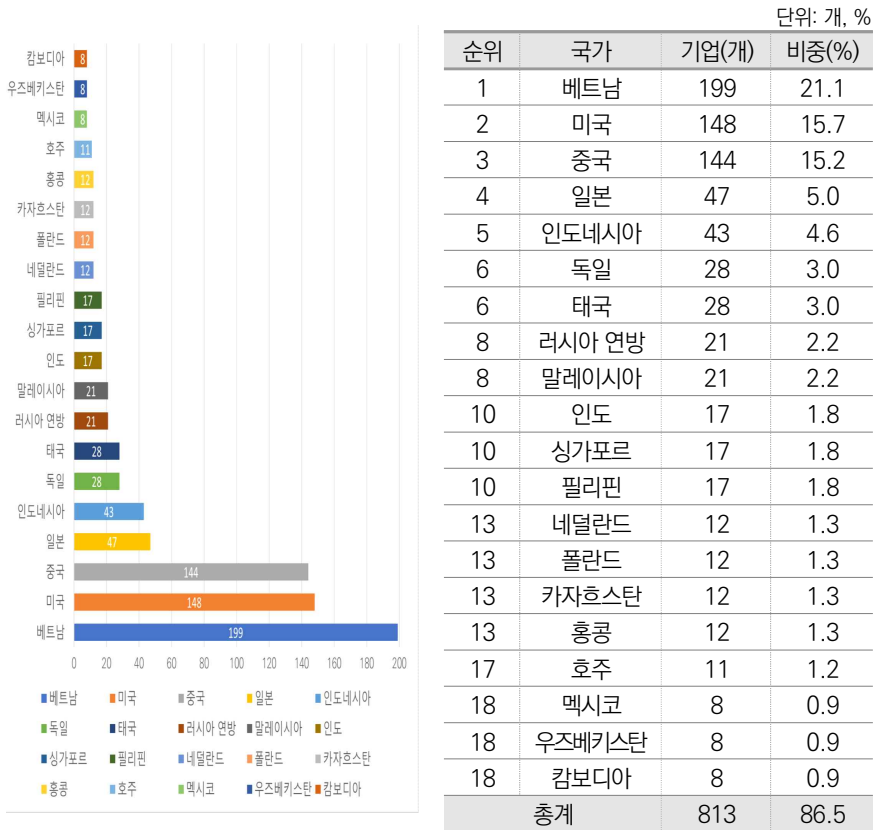
〈그림 3-3〉 물류기업 해외 진출 현황(권역별, 2024년)



자료: KOTRA, 「해외 진출기업 디렉토리 2024」(검색일: 2025.3.6.)를 바탕으로 저자 작성

국가별 물류기업 진출 현황을 살펴보면, 상위 5개국은 ▲베트남(199개), ▲미국(148개), ▲중국(144개), ▲일본(47개), ▲인도네시아(43개) 순으로 나타났다. 이중 베트남으로 199개 물류기업이 진출한 최대 진출국으로, 전체 해외 진출 물류기업의 약 21.1%를 차지해 국내 물류기업 5곳 중 1곳은 베트남에 진출한 셈이다. 또한 상위 5개국 모두 제조기업의 진출 10위권 국가에 포함되어 있다는 점에서 이는 물류기업이 주요 고객인 제조기업과 수출기업 등 화주 진출 흐름에 맞춰 해외거점을 구축하는, 이른바 고객 동반 진출(follow-the-customer) 전략에 기반한 것으로 해석할 수 있다. 즉, 화주 수요에 연동된 해외 동반 진출 구조가 물류기업의 입지 결정에 주요 요인으로 작용하고 있다는 것이다.

〈그림 3-4〉 물류기업 해외 진출 현황(상위 20개국, 2024년)



주) 해외시장에 진출한 전체 물류기업은 총 945개(100.0%)임

자료: KOTRA, 「해외 진출기업 디렉토리 2024」(검색일: 2025.3.6.)를 바탕으로 저자 작성

제4절 핵심 물류 시장 선정 결과

본 연구는 수출입 교역, 해외직접투자, 해상운송 및 제조·물류기업 해외 진출 등 다양한 기준을 근거로 중장기 핵심 물류 시장 후보국을 도출하였다. 11개 기준을 통해 선정된 국가는 총 48개국, 이중 최소 5개 기준에 중복적으로 충족하는 국가는 22개로 이를 향후 우리나라 글로벌 물류 공급망 전략 수립에 중점적으로 고려해야 할 전략적 거점국으로 평가하였다.

우선, 베트남, 미국, 중국, 독일 및 인도네시아 등 5개국은 11개 기준 중 10위 이상 선정 기준을 충족하여, 가장 높은 우선순위의 핵심시장으로 나타났다. 그중 베트남과 미국은 모든 기준을 충족했는데, 베트남은 우리나라 수출입 주요 교역국이자 제조·물류업 해외투자의 집중국으로 전자·섬유·부품 산업 중심의 글로벌 생산 허브로 부상하고 있다. 또한 미국은 세계 최대 소비시장으로서 북미 물류망의 핵심 거점으로 최근 미국 동남부 항만의 성장세는 우리 기업의 물류 전략 다변화와도 직결된다. 중국은 최대 교역국으로 해상운송 및 중간재 수출 의존도가 높아 단기적 위험 요인에도 불구하고 물류 거점을 확보해야 할 필요성이 높으며, 독일과 인도네시아는 유럽과 동남아 물류의 중심지로 우리 기업의 진출 확대와 글로벌 가치사슬상의 중요성이 반영된 결과로 해석된다,

일본, 말레이시아, 호주, 인도, 태국, 필리핀, 싱가포르, 대만 등 8개국은 8~9개의 기준을 충족하였는데, 이들은 우리 교역과 투자에서 일정한 비중을 유지하고 있으며, 특히 인도와 호주는 최근 글로벌 공급망 재편 과정에서 전략적 중요도가 높아지고 있으며, 싱가포르와 말레이시아 포함 동남아 주요 항만보유국은 해상운송 네트워크 측면에서 우리나라 물류망 다변화의 관문으로 기능할 수 있을 것으로 예상된다.

네덜란드, 멕시코, 폴란드, 캐나다, 홍콩 포함 5개국은 6~7개 기준을 충족했으며, 네덜란드는 유럽 물류의 허브로 로테르담항을 중심으로 글로벌 해상운송 네트워크와 직결되어 있으며, 멕시코는 북미 생산 거점 확대로 물동량이 빠르게 성장하는 신흥시장이다. 폴란드와 캐나다 역시 동유럽 및 북미 물류 거점으로 부상하고 있으며, 홍콩은 환적 중심지로서 여전히 전략적 가치를 보유하는 국가로 간주한다.

마지막으로 브라질, 튀르키예, 프랑스와 헝가리는 5개 기준을 충족해 선정 횟수는 상대적으로 적으나 지역적 균형성과 특정 산업과의 연계성을 고려해 전략적 시장으로서의 검토가 필요하다. 특히 브라질은 남미 물류 관문으로, 튀르키예는 유럽~중동~아시아를 연결하는 교차점이라는 점에서 전략적 요충지다. 또한 헝가리는 최근 배터리·자동차 산업 중심의 투자 확대로 우리 기업의 관심이 커지고 있으며, 프랑스는 우리나라 소비재 수출국·중간재 수입국으로서의 의미가 있다.

종합적으로 해당 분석을 통해 도출된 22개국은 우리나라 교역·투자·운송 기업 활동이 집중된 핵심 파트너국으로 향후 글로벌 공급망 재편 속에서 안정성과 성장성을 동시에 고려할 수 있는 전략적 핵심시장이다. 이러한 거점국은 단기적인 물류 수요 충족과 중장기적인 리스크 대응이 요구되는 최우선 후보국으로 이를 중심으로 물류 인프라 확충, 해외거점 구축, 민간 협력 전략을 선제적으로 추진하는 것이 우리 글로벌 물류 공급망의 경쟁력 강화를 위한 핵심 과제로 판단된다.

다만, 선정된 22개 국가별로 우리 경제에서 차지하는 중요도와 성장성은 다를 것으로 판단하여, 단순히 후보군 도출에 그치지 않고 국가별 특성에 따른 차별화된 진출 전략이 필요할 것으로 예상하였다. 이에 11개 선정 기준을 활용해 진출 상의 중요도와 성장성을 분석해 이를 토대로 우선 진출 대상과 전략적 관리가 필요한 거점을 체계적으로 판단하고자 한다.

〈표 3-11〉 중장기 핵심 물류 시장 후보국 선정 결과

번호	국가명	횟수	수출입 교역						해외투자		해상	기업 진출	
			A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
1	베트남	11	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
2	미국	11	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
3	중국	10	○	○	○	○	○	○	○	-	○	○	○
4	독일	10	○	○	○	○	○	○	○	-	○	○	○
5	인도네시아	10	○	○	○	○	-	○	○	○	○	○	○
6	일본	9	○	○	○	○	○	○	-	○	○	○	○
7	말레이시아	9	○	○	○	○	-	○	○	-	○	○	○
8	호주	9	○	○	○	○	○	○	○	-	○	-	○
9	인도	8	○	-	○	○	-	-	○	○	○	○	○
10	태국	8	○	-	○	○	-	-	○	○	○	○	○
11	필리핀	8	○	-	○	-	-	○	○	○	○	○	○
12	싱가포르	8	○	○	○	○	-	-	○	○	○	-	○
13	대만	8	○	○	○	○	○	-	-	○	○	○	-
14	네덜란드	7	○	○	○	○	○	-	-	-	○	-	○
15	멕시코	7	○	○	○	-	-	-	○	-	○	○	○
16	폴란드	6	○	-	○	-	-	-	○	-	○	○	○
17	캐나다	6	○	-	-	-	○	○	○	○	○	-	-
18	홍콩	6	○	-	○	-	○	-	○	○		-	○
19	브라질	5	-	○	○	-	-	-	○	-	○	○	-
20	튀르키예	5	○	-	○	-	○	-	○	-	○	-	-
21	프랑스	5	-	○	-	○	○	-	-	-	○	-	-
22	헝가리	5	-	-	○	-	-	-	○	○	○	○	-
총계			19	14	20	14	12	10	18	12	21	15	16

주1) A= 수출액 상위국 20개국; B= 2024년 수입액 상위국 20개국; C= 중간재 수출액 상위국 20개국; D= 중간재 수입액 상위국 20개국; E= 소비재 수출액 상위국 20개국; F=소비재 수입액 상위국 20개국; G=제조업 해외직접투자액 상위국 20개국; H=물류업 해외직접투자액 상위국 20개국; I=부산항 기준 해상운송 물동량 상위국 25개국; J= 우리나라 제조업 진출 상위국 20개국; K=우리나라 물류업 진출 상위국 20개국

주2) 모든 현황은 2024년 기준으로 산출함

04

중장기 핵심 물류 시장진출 우선순위 도출 및 진출전략 마련

제1절 개요

기존의 우리나라 해외 물류거점 전략은 교역 규모나 투자액 등 정태적 단일 지표에 기반해 주요 시장을 선정하는 방식이 주를 이루었다. 그러나 최근 글로벌 공급망 재편, 미·중 갈등 및 지역별 생산 거점 이동 등 세계 무역 환경의 변화가 급변함에 따라 단순히 규모 중심의 접근만으로는 변화하는 물류 수요에 대응하기 어렵다. 현재 수출입 교역이 큰 국가가 반드시 향후 물류허브로서의 잠재력이 높다고 단정할 수 없으며, 반대로 현재 규모는 작더라도 성장세가 빠른 시장은 공급망 안정성 측면에서 중요하기 때문이다.

이에 본 연구는 먼저 중요도(importance)와 성장성(Growth)이라는 이원적 평가 체계를 기반으로 앞서 선정한 22개 핵심 물류 시장을 평가하였다. 이때 중요도는 해당 국가가 우리 경제와 공급망에서 차지하는 절대적인 비중을 의미하며, 성장성은 최근 우리나라와의 교역·투자·해상운송 및 기업 진출 등 성장 속도를 반영해 향후 물류 수요가 얼마나 빠르게 확대될지를 예측한다. 즉, 중요도가 높아도 성장세가 둔화한 국가는 관리형 거점

으로, 반대로 성장성이 높고 성장세가 빠른 국가는 선제적 진출이 필요한 전략적 거점으로 구분할 수 있다. 이러한 물류 시장의 분류는 한정된 자원과 정책 지원을 효율적으로 분류하고, 중장기적으로 안정성과 확장성을 균형 있게 확보할 수 있을 것으로 예상된다. 한편, 중요도-성장성 평가를 통해 핵심 물류 시장의 전략적 가치와 성장 잠재력을 파악할 수 있으나, 실제 물류거점 확보 필요성은 시장의 잠재력뿐만 아니라, 해당 지역의 현재 물류 인프라와 서비스 공급 수준에 의해 크게 좌우된다. 이에 중요도와 성장성이 높은 국가라 하더라도 이미 우리 물류 네트워크가 높은 수준으로 구축되어 있다면, 추가적인 거점 투자 필요성은 낮을 수 있으며 반대로 물류 인프라나 운송 네트워크가 취약한 국가는 상대적으로 작은 시장이더라도 전략적 투자의 필요성이 높을 수 있다. 따라서 핵심 물류 시장별 물류 수요-공급 간 불균형 분석을 통해 우선 진출국을 도출하고자 한다. 이때 물류 수요는 우리나라와의 물동량 수준을, 물류 공급은 물류 서비스 공급 능력으로 평가하고자 한다. 이러한 수요-공급 수준을 종합적으로 평가함으로써, 물류 수요는 높으나 공급 인프라가 부족한 국가, 즉 물류 서비스 공급 역량이 취약한 고(高) 성장형 시장을 우선 진출 대상으로 도출할 수 있다. 이는 단순한 거점 확대가 아닌, 공급망의 공백을 보완하고 균형 잡힌 물류 네트워크를 확보하기 위한 전략적 접근으로 중장기적 관점에서 추진되어야 하는 과제이다.

이에 본 절에서는 먼저 중요도-성장성 결과를 토대로 도출된 우선 진출 후보국에 대해 물류 수요 대비 물류 공급 수준을 추가로 분석함으로써 중장기 핵심 물류 시장 진출을 위한 국가별 전략적 우선순위를 도출하였다. 이를 근거로 국가별 진출 전략을 마련해 중장기적으로 안정성과 성장성을 균형 있게 확보할 수 있는 해외 물류거점 확보 전략을 마련하고자 한다.

제2절 핵심 물류 시장 중요도 및 성장성 분석

1. 분석 방법

본 연구는 앞서 활용한 10개 선정 기준을 중심으로 핵심 물류 시장 22개국의 전략적 가치를 중요도와 성장성으로 평가하였다. 먼저 ‘중요도’는 우리 경제와 공급망에 미치는 절대적 영향 수준을 파악하기 위한 지표로 정의하고, 우리나라와 22개국 간의 ▲수출입 교역액(전체·중간재·소비재), ▲해외 직접 투자액(제조업·물류업), ▲해외 신규법인 진출 규모(제조업·물류업), ▲수출입 항만 물동량(부산항 기준)을 최근 10년간(2015~2024년) 평균으로 산출하였다. 다만 ▲해외 진출기업 규모(제조업·물류업)의 경우, 2024년 단일 년도 현황을 활용하였는데 이는 기업 진출 규모의 경우, 연도별 집계 방식과 자료 공개주기가 일정치 않아 자료의 신뢰성이 확보되지 않았으므로 최신 현황으로 중요도를 평가하는 편이 적합할 것으로 판단하였다.

〈표 4-1〉 핵심 물류 시장 중요도-성장성 분석 방법

산출 기준		산출 방법
1	전체 수출입 교역액	• (중요도) 10개 산출 기준의 최근 10년(2015~2024년) 평균값 • (성장성) 10개 산출 기준의 최근 10년 연평균성장률(CAGR) • (산출 방법) 지표 간 단위와 분포 차이를 제거하기 위해 표준화(Z-score) 절차로 국가별 상대적 위치 산출
2	중간재 수출입 교역액	
3	소비재 수출입 교역액	
4	우리나라 제조업 해외 직접 투자액	
5	우리나라 물류업 해외 직접 투자액	
6	국가별 수출입 항만 물동량(부산항 기준)	
7	우리나라 제조업 신규법인 규모	
8	우리나라 물류업 신규법인 규모	
9	국내 제조기업 진출 규모(2024년)	
10	국내 물류기업 진출 규모(2024년)	

자료: 저자 작성

다음으로 ‘성장성’은 해당 국가가 우리 경제에서 차지하는 중요성이 얼마나 빠르게 확대되고 있는지를 평가하기 위한 지표로, 이를 위해 중요도 항목과 동일 데이터를 활용해 최근 10년간(2015~2024년) 연평균성장률(CAGR)을 산출하였다. 특히 우리나라와의 교역 규모나 해외 직접투자 유입이 빠른 속도로 증가하는 국가의 경우, 향후 물류 수요가 급격히 확대될 가능성이 커 성장성이 높은 거점으로 정의하였다. 한편, 중요도-성장성 분석 과정에서 지표 간 이질성을 최소화하고 비교 가능성을 확보하기 위해 국가별 중요도와 성장성 지표 모두 Z-score 표준화 과정을 거쳤다. Z-score는 개별지표 값에서 전체 평균(μ)을 차감하고, 표준편차(σ)로 나누는 방식($Z = (X - \mu) / \sigma$)으로, 모든 지표를 평균 0과 표준편차 1의 공통 척도로 환산한다. 이를 통해 개별지표의 단위 및 분포 차이에 따른 이질성에서 발생하는 왜곡을 제거하고, 국가 간 상대적 위치를 동일한 기준에서 평가할 수 있도록 하였다. 이러한 평가 체계는 단순히 최근 교역량의 규모로 우선 진출 시장으로 선정하는 한계점을 해소하기 위해, 현재 경제적 중요성과 향후 성장 잠재력을 동시에 균형 있게 고려할 수 있다는 점에서 의미가 있다. 예를 들어, 중국과 같이 교역 절대 규모는 크지만, 성장률이 둔화하는 시장은 중요도가 크나 성장성은 낮게 평가될 수 있으며, 인도·헝가리와 같이 최근 우리나라와의 교역 및 해외투자 규모가 빠르게 성장하는 국가는 성장성이 높아 우선적인 물류 거점 확보 전략이 요구되는 시장으로 분류할 수 있다.

2. 분석 결과

중요도와 성장성을 표준화 점수(Z-score)로 산출해 22개 국가별 점수와 순위를 도출한 결과, 중요도 점수는 중국(1위, 1.88), 미국(2위, 1.77), 베트남(3위, 1.58) 순으로 높았으며, 이어 일본(4위, 0.82), 인도(5위, 0.53),

인도네시아(6위, 0.44) 등이 상위권을 기록하였다. 반면, 튀르키예(22위, -0.50), 헝가리(21위, -0.40), 프랑스(20위, -0.21) 등은 상대적으로 낮은 순위를 보였는데, 이는 중국 및 ASEAN 국가와 북미 지역이 여전히 우리나라 수출입 교역과 주요 제조의 핵심 거점국으로 절대적인 중요성을 보유하고 있음을 의미한다.

한편, 성장성 측면에서는 헝가리(1위, 0.89), 미국(2위, 0.75), 베트남(3위, 0.63) 순으로, 그 뒤로 캐나다(4위, 0.44), 호주(5위, 0.41), 인도(6위, 0.41) 등이 차지하였다. 반면 독일(22위, -0.22), 홍콩(21위, -0.20), 일본(20위, -0.12)은 최근 성장세가 둔화한 국가로 확인되었다. 이러한 결과는 북미와 동유럽 일부 국가에서의 신규 제조·투자가 활발하게 확대되나, 기존 서유럽 및 일부 아시아 시장의 성장세는 완만함을 반영한 결과로 해석된다. 또한 미국과 베트남의 경우 중요도와 성장성 모두 2위, 3위를 차지해 높은 순위를 기록하면서 핵심 물류 시장으로서 절대적인 교역량과 장기 성장성을 모두 보유한 국가로 평가할 수 있다.

해당 분석 결과를 바탕으로 22개국을 4개 그룹으로 분류하였는데, 먼저 중요도와 성장성 모두 높은 시장(High Importance-High Growth)은 9개국으로 미국, 캐나다, 인도네시아, 베트남, 중국, 멕시코, 인도, 태국, 호주 등을 ‘핵심 전략 시장’으로 정의하였다. 이들 국가는 우리 공급망과의 연계성이 높을 뿐 아니라 물류 수요 또한 빠르게 확대되는 시장으로 단기 안정성과 장기 성장성 모두 보유한 전략적 우선 진출국이다. 따라서 이 지역을 중심으로 거점형 물류허브 구축 및 민관 협력사업 추진의 우선 대상으로 설정해야 할 필요가 있다.

둘째, 중요도는 높으나 성장성은 낮은 시장(High Importance-Low Growth)으로 독일, 일본, 말레이시아, 중국, 홍콩을 포함해 총 5개국이 포함되었으며 이들 국가는 전통적 선진국 시장으로 ‘안정 유지시장’으로 정

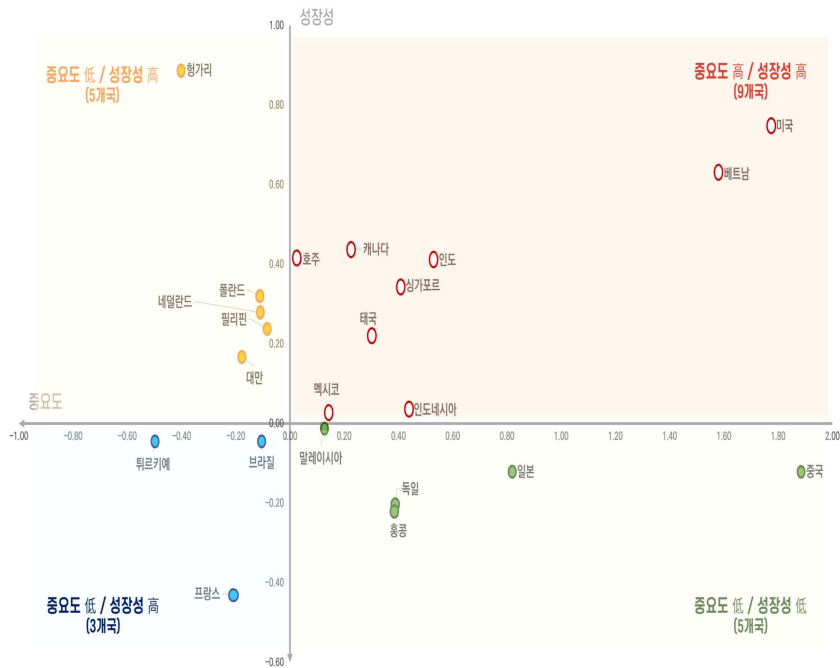
의하였다. 우리 경제 및 무역에서 안정적인 규모를 유지하고 있으나 성장 속도는 상대적으로 느려 새로운 물류 투자를 확대하기보다는 기존 거점을 유지하고 질적 개선 전략에 중점을 둘 필요가 있을 것으로 예상하였다.

〈표 4-2〉 핵심 물류 시장 중요도-성장성 분석 결과

국가명		중요도		성장성	
		표준점수	순위	표준점수	순위
1	네덜란드	-0.11	17	0.28	9
2	대만	-0.18	19	0.17	13
3	독일	0.38	9	-0.22	22
4	말레이시아	0.13	13	-0.01	16
5	멕시코	0.14	12	0.03	15
6	미국	1.77	2	0.75	2
7	베트남	1.58	3	0.63	3
8	브라질	-0.11	16	-0.04	18
9	싱가포르	0.41	7	0.35	7
10	인도	0.53	5	0.41	6
11	인도네시아	0.44	6	0.03	14
12	일본	0.82	4	-0.12	20
13	중국	1.88	1	-0.12	19
14	캐나다	0.22	11	0.44	4
15	태국	0.30	10	0.22	11
16	튀르키예	-0.50	22	-0.04	17
17	폴란드	-0.11	18	0.32	8
18	프랑스	-0.21	20	0.19	12
19	필리핀	-0.08	15	0.24	10
20	헝가리	-0.40	21	0.89	1
21	호주	0.03	14	0.41	5
22	홍콩	0.39	8	-0.20	21

주: 중요도 및 성장성은 각 지표를 Z-score 방식으로 표준화한 값으로, 국가 간 비교 가능성을 확보하기 위해 평균 0, 표준편차 1의 공통 척도로 환산하였으며, 모든 점수는 $-2 \leq Z \leq +2$ 에 분포함
 자료: 저자 작성

〈표 4-3〉 중요도-성장성에 따른 핵심 물류 시장 분류



구분	국가	중요도	성장성	구분	국가	중요도	성장성
중요도 高 성장성 高 (9개국)	미국	1.77	0.75	중요도 低 성장성 高 (5개국)	헝가리	-0.40	0.89
	베트남	1.58	0.63		폴란드	-0.11	0.32
	인도	0.53	0.41		네덜란드	-0.11	0.28
	싱가포르	0.41	0.35		필리핀	-0.08	0.24
	태국	0.30	0.22		대만	-0.18	0.17
	인도네시아	0.44	0.03	중요도 高 성장성 低 (5개국)	일본	0.82	-0.12
	캐나다	0.22	0.44		독일	0.38	-0.22
	호주	0.03	0.41		홍콩	0.39	-0.20
	멕시코	0.14	0.03		말레이시아	0.13	-0.01
중요도 低 성장성 低 (3개국)					중국	1.88	-0.12
				중요도 低 성장성 低 (3개국)	튀르키예	-0.50	-0.04
					브라질	-0.11	-0.04
					프랑스	-0.21	-0.43

자료: 저자 작성

세 번째는 중요도는 낮으나 성장성은 높은 국가(Low Importance-High Growth)로 헝가리, 폴란드, 필리핀, 네덜란드, 대만을 포함해 총 5개국으로 '성장 잠재 지역'으로 정의한다. 특히 헝가리·폴란드는 동유럽 생산기지로서 자동차와 전기차 배터리 생산기지 확대에 따라 한국계 제조업체의 공급망 허브로 부상할 가능성이 크다. 한편, 대만·필리핀은 동남아와 동북아 물류 경계지대로 지역 내 물류허브로 발전할 가능성이 커 중장기적 선제 투자 대상, 즉 향후 공급망 재편 속에서 경쟁국보다 앞서 물류 인프라를 확보할 필요가 있는 전략적 잠재시장으로 평가한다.

마지막으로는 중요도와 성장성 모두 낮은 국가(Low Importance-Low Growth)로 튀르키예, 브라질, 프랑스를 '관심 관망 시장'으로 정의하며, 현재 물류 수요와 교역 연계성은 낮으나, 중장기적으로 지정학적 요인, 자원 공급망 변화, 혹은 현지 산업정책 변화에 따라 새로운 기회를 모색할 수 있다. 따라서 단기적 투자는 신중하되, 정보수집과 현지 네트워크 구축을 통해 중장기 물류 시장 모니터링 전략이 필요하다.

해당 분석을 통해 단순히 교역 규모나 투자 현황만을 기반으로 한 정태적 평가가 아닌, 우리 경제의 중요도와 성장 가능성을 결합한 동태적 접근을 통해 핵심 물류 시장 후보국을 4개 그룹으로 구분해 제시했다는 점에서 의미가 크다. 특히 중요도와 성장성이 높은 시장을 단기적 정책 집중 시장, 중요도는 낮으나 성장성이 높은 시장을 선제 대응 시장, 중요도는 높으나 성장성은 낮은 시장을 유지·고도화 시장, 마지막으로 중요도와 성장성이 낮은 시장은 중장기 관망 시장으로 구분하여 향후 해외 물류 인프라 투자 전략 및 민간 물류기업의 글로벌 네트워크 다변화 전략 수립에 근거로 활용할 수 있을 것으로 예상된다.

3. 추이 분석 결과

본 연구는 분석의 타당성과 시계열적 일관성 확보를 위해 핵심 물류 시장 22개국의 중요도와 성장성의 추이를 추가로 분석하였다. 이는 단일 시점의 정태적 분석만으로는 국가별 물류 시장 역동성과 구조 변화를 충분히 반영하기 어렵기 때문이다. 이에 2015~2024년 기간을 전기(2015~2019년)와 후기(2020~2024년)로 구분하여 각국의 중요도 및 성장성 변화를 비교·분석하였다. 이를 통해 팬데믹 이후 글로벌 공급망 재편, 제조업 해외 이전, 교역 다변화 등 외부 요인이 물류 시장 구조에 미친 영향을 파악하고, 국가별 물류 수요 및 성장세의 지속성 여부를 검증하고자 하였다.

그 결과, 글로벌 물류 시장은 팬데믹 이후(2020~2024년) 교역 구조와 산업 네트워크의 재편에 따라 지역별 편차가 뚜렷하게 나타났다. 미국, 캐나다, 인도네시아 등은 중요도와 성장성이 모두 상승하며 북미 공급망 재편 및 탈(脫)중국의 핵심 수혜국으로 부상하였다. 반면 중국, 베트남, 폴란드, 헝가리, 독일 등은 제조 중심의 성장세가 일시적 정체 국면에 진입했음을 시사했으며, 멕시코, 태국, 인도 등은 중요도 또는 성장성이 상승하며 향후 물류 네트워크 확충 잠재력이 높은 신흥시장으로 부상하였다. 반면 홍콩, 대만, 싱가포르 등 기존 허브 국가들은 상대적으로 완만한 성장세를 유지하면서 글로벌 물류체계 내 위상이 조정되는 모습을 보였다.

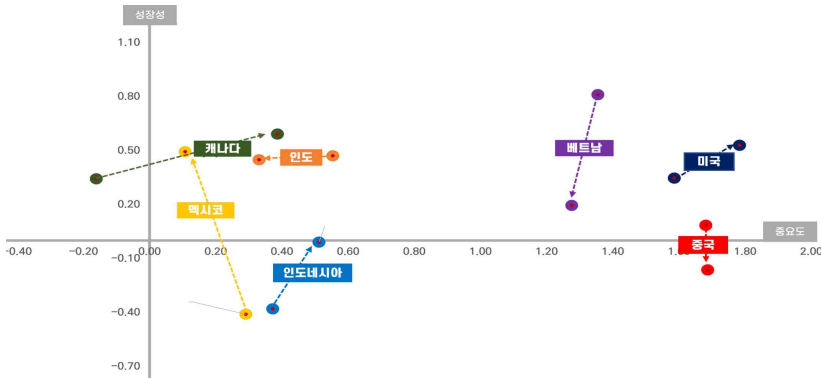
해당 분석을 통해 글로벌 공급망 재편 이후, 물류 중심축이 중국·동남아에서 북미 및 인도네시아 등 신흥시장으로 이동하고 있음을 확인하였다. 이에 기존 물류허브의 성장 둔화와 신흥 거점의 부상은 우리나라 물류거점이 다변화 구조로 전환되어야 함을 시사한다. 다음 절에서는 해당 시장의 물류 수요 대비 실제 물류 서비스 공급 수준을 산출하여 시급하게 진출해야 할 시장과 그 우선순위를 도출하고자 한다.

〈표 4-4〉 핵심 물류 시장 중요도-성장성 추이 분석 결과

국가명	중요도 표준점수			성장성 표준점수		
	전기	후기	변화	전기	후기	변화
1 네덜란드	-0.16	-0.11	(▲) 0.05	-0.13	0.24	(▲) 0.37
2 대만	-0.03	-0.07	(▼) 0.04	-0.37	0.73	(▲) 1.10
3 독일	0.37	0.44	(▲) 0.07	0.10	-0.57	(▼) 0.68
4 말레이시아	0.12	0.04	(▼) 0.08	0.10	-0.99	(▼) 1.09
5 멕시코	0.29	0.11	(▼) 0.18	-0.41	0.49	(▲) 0.90
6 미국	1.59	1.78	(▲) 0.20	0.35	0.53	(▲) 0.18
7 베트남	1.36	1.28	(▼) 0.08	0.81	0.19	(▼) 0.62
8 브라질	0.00	-0.14	(▼) 0.14	-0.05	0.07	(▲) 0.11
9 싱가포르	0.48	0.49	(▲) 0.01	0.11	0.43	(▲) 0.31
10 인도	0.55	0.33	(▼) 0.22	0.46	0.47	(▲) 0.01
11 인도네시아	0.37	0.51	(▲) 0.14	-0.38	-0.01	(▲) 0.37
12 일본	0.88	0.78	(▼) 0.10	-0.05	0.04	(▲) 0.09
13 중국	1.68	1.69	(▲) 0.01	0.08	-0.16	(▼) 0.25
14 캐나다	-0.16	0.39	(▲) 0.55	0.34	0.59	(▲) 0.25
15 태국	0.17	0.19	(▲) 0.02	0.00	0.39	(▲) 0.39
16 튀르키예	-0.69	-0.25	(▲) 0.44	-0.08	0.68	(▲) 0.75
17 폴란드	-0.23	-0.05	(▲) 0.18	0.94	0.52	(▼) 0.42
18 프랑스	-0.22	0.06	(▲) 0.28	0.11	0.32	(▲) 0.21
19 필리핀	-0.20	-0.16	(▲) 0.04	0.07	0.69	(▲) 0.62
20 헝가리	-0.59	-0.20	(▲) 0.39	1.18	0.67	(▼) 0.52
21 호주	0.18	0.03	(▼) 0.15	0.12	0.88	(▲) 0.75
22 홍콩	0.54	0.16	(▼) 0.38	-0.42	0.10	(▲) 0.51

주: 각국의 중요도와 성장성 표준점수는 2015~2019년을 '전기', 2020~2024년을 '후기'로 구분하여 산출함
자료: 저자 작성

〈그림 4-1〉 핵심 물류 시장 중요도-성장성 추이 분석 결과 (7개 주요국 중심)



자료: 저자 작성

제3절 핵심 물류 시장진출 우선순위 도출

1. 분석 방법

본 연구는 앞선 중요도-성장성 분석에서 도출된 유망국을 대상으로 물류 수요와 물류 공급 간 불균형 분석(Demand-Supply Gap Analysis)을 수행하였다. 이 분석은 국가 단위에서 물류 서비스(공급) 수준과 실제 물류 활동(수요)의 균형 정도를 정량적으로 비교·평가하는 방법으로 수요에 비해 공급이 부족한 지역을 식별하고, 향후 물류 인프라 확충이나 투자 우선순위를 도출하는 데 목적을 둔다. 이때 물류 수요는 국가별 물동량 발생 잠재력과 공급망 연계성 수준을 반영하기 위해 2024년 우리나라와의 수출입 교역액, 제조업 해외직접투자 규모, 제조업 진출 비중 및 수출입 물동량 등 4개 세부 지표를 선정하여 산출하였다. 물류 공급은 해당 국가의 물류 서비스 수준과 국내 물류기업의 진출 현황, 주요 물류기업의 물류 센터 운영 현황을 중심으로 4개 지표로 산출하였다.

〈표 4-5〉 물류 수요-물류 공급 분석 방법

구분	산출 기준		산출 방법
물류 수요	1	수출입 교역액	• (물류 수요) 4개 선정 기준의 2024년 평균값 • (물류 공급) 4개 선정 기준의 2024년 평균값
	2	우리나라 제조업 해외 직접 투자액	
	3	국내 제조기업 진출 규모	
	4	해상운송 수출입 물동량(부산항 기준)	
물류 공급	1	물류업 해외 직접 투자액	• (산출 방법) 지표 간 단위와 분포 차이를 제거하기 위해 표준화(Z-score) 후 물류 수요 대비 공급 산출
	2	국내 물류기업 진출 규모	
	3	주요 물류기업 물류센터 개수	
	4	주요 물류기업 물류센터 총면적	

자료: 저자 작성

분석 방법은 각 지표의 단위와 분포가 다르므로 Z-score 표준화 방식을 적용하여 국가 간 비교 가능성을 확보하였다. 이때 물류 수요와 물류 공급을 산출하기 위한 개별지표의 표준화 점수를 평균화하여 국가별 물류 수요지수와 물류 공급 지수를 도출하였고 이후 물류 수요 대비 물류 공급 비율로 균형 정도를 측정하였다. 이에 물류 수요 대비 물류 공급이 1보다 높을수록 공급이 부족한 지역으로, 1 이하일수록 상대적으로 공급이 충분하거나 과잉인 지역으로 해석된다. 해당 분석은 단순히 국가별 물류 시장 규모를 비교하는 것이 아닌 물류 수요에 비해 공급이 부족한 지역을 선제적으로 파악하고 투자 우선순위를 도출하는 데 중점을 둔다. 따라서 우리나라와의 교역량은 많으나 국내 물류기업의 진출이 부족한 국가 또는 제조업 투자 확대에도 불구하고 물류 서비스가 부족한 국가의 경우, 해당 분석을 통해 물류 수요 대비 공급이 부족한 국가로 선정될 가능성이 높으며, 이들 국가를 중심으로 향후 물류기업의 투자와 정부 지원이 우선 투입되어야 할 것으로 판단한다.

2. 분석 결과

본 연구는 22개국을 대상으로 물류 수요 대비 공급 비율을 통해 국가별 물류 수요와 물류 공급 간 불균형 정도를 분석하였다. 분석 결과, 전체적으로 물류 수요가 공급을 상회하는 국가가 다수 나타나, 향후 우리나라 물류기업이 진출하거나 투자를 확대할 여지가 높은 지역이 다수 존재하는 것으로 확인하였다. 물류 수요(A)-물류 공급(B) 불균형을 정량적으로 평가하기 위해 비율 값(A/B)을 기준으로 다섯 구간으로 분류하였는데, 비율이 1.5 이상이면 공급 부족, 1.1~1.5는 공급 다소 부족, 0.9~1.1은 수요-공급 균형, 0.7~0.9는 공급 다소 초과, 0.7 미만은 공급 초과로 구분하였다.

〈표 4-6〉 물류 수요-물류 공급 평가 구간 설정

구분	범위	내용
공급 부족 (over demand)	$A/B > 1.5$	• 물류 수요 대비 물류 공급이 현저히 부족 • 현지 물류 인프라 신설 및 우선 투자 대상국 검토 필요
공급 다소 부족 (demand surplus)	$1.1 < A/B \leq 1.5$	• 물류 수요 대비 물류 공급이 다소 부족 • 인프라 확충 및 장기적인 물류 투자 검토 필요
수요-공급 균형 (balanced)	$0.9 < A/B \leq 1.1$	• 물류 수요와 물류 공급 간 균형 형성 • 현재 물류 네트워크가 비교적 안정적 단기 조정 수준
공급 다소 초과 (supply surplus)	$0.7 < A/B \leq 0.9$	• 물류 공급이 물류 수요보다 다소 초과 • 공급력이 안정적으로 충족돼 중장기 수요 변화 검토 필요
공급 초과 (over supply)	$A/B \leq 0.7$	• 물류 공급이 물류 수요에 비해 현저히 초과 • 공급력이 과잉으로 단기적 신규 투자 필요성 낮음

주: 물류 수요-공급 분석은 물류 수요(A) 대비 물류 공급(B)의 비율(A/B)을 기준으로 수행함
 자료: 저자 작성

그 결과, 공급 부족국은 멕시코(2.77), 인도네시아(2.28), 프랑스(1.74), 말레이시아(1.62) 포함 4개국으로 수출입 물동량·제조업 투자 확대에 따라 물류 수요가 증가하는 반면, 물류 서비스 및 인프라는 이에 미치지 못하고 있는 것으로 나타났다. 특히 멕시코와 인도네시아의 경우 글로벌 공급망 재편 과정에서 주요 생산 거점으로 부상하고 있으나, 우리 물류기업의 진출은 미비한 상황으로 물류 네트워크 구축과 복합운송 인프라 확충이 시급한 지역으로 분류된다.

두 번째로 공급이 다소 부족한 국가로는 브라질(1.37), 캐나다(1.36), 중국(1.15)이 포함되며, 이들 국가는 일정 수준의 물류 인프라를 보유하고 있으나, 교역량과 제조업 투자 확대에 비해 물류 공급 역량이 상대적으로 부족한 상황으로 중장기적으로 물류 서비스의 확대와 효율화가 필요한 잠재적 성장시장으로 평가된다. 그러나 단기적으로 물류 공급 격차를 완화해야 하나 중장기적으로 성장성이 검증된 시장에 체계적인 투자가 요구되므로, 국가별 성장성과 전략적 중요도를 종합적으로 고려하여 선별적 장기 투자 대상국으로서 설정이 필요할 것으로 판단된다.

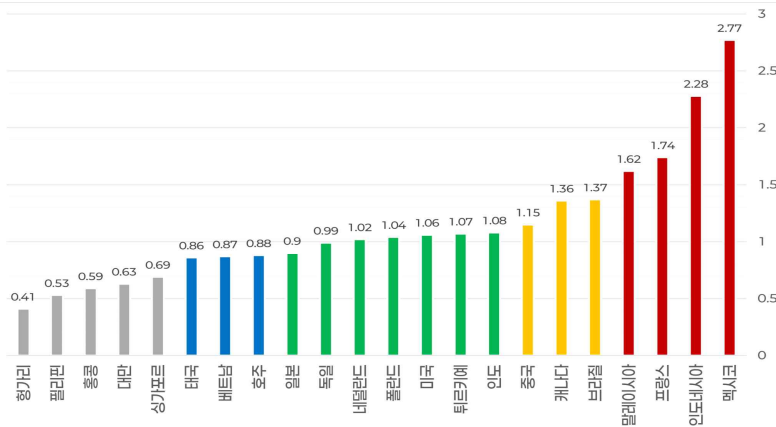
세 번째, 물류 수요-공급 균형 국가로는 인도(1.08), 미국(1.06), 네덜란드(1.02), 독일(0.99), 일본(0.90) 포함 5개국으로 현재 안정적인 물류 인프라 운영과 국제 물류기업의 진출이 활발한 지역이다. 특히 미국과 독일은 글로벌 물류 거점으로서 공급 역량이 안정적이며, 인도는 최근 제조업 투자가 확대되고 있음에도 물류 서비스 확대가 병행되어 균형을 유지하고 있는 것으로 보인다. 이에 해당 국가로의 신규진출 및 거점 투자보다는 고부가가치 물류 서비스 확장 및 디지털 물류 등 물류 서비스의 차별화를 통한 질적 경쟁력 강화 전략이 요구될 것으로 판단한다.

마지막으로 수요에 비해 공급이 초과·과잉된 국가로는 호주(0.88), 베트남(0.87), 태국(0.86), 싱가포르(0.69), 대만(0.63), 홍콩(0.59), 필리핀(0.53), 헝가리(0.41) 등으로 이미 물류 시설이 과포화되어 신규진출에 따른 수익이 낮은 지역으로 분류할 수 있다. 특히 필리핀, 헝가리, 홍콩 등은 코로나19 이후 교역 및 투자 규모가 급감하고 제조업 구조 변화로 물류 수요가 정체되어 중장기적 수요 창출 기반이 선행되어야 하는 한계가 존재한다. 그러나 이들 국가를 단순히 ‘공급 과잉국’으로 분류하기보다는 단기적 수요 정체와 장기적 성장 잠재력을 고려한 신중한 접근이 필요하며, 실질적인 수요 확대 가능성이 높은 국가를 장기적 물류 투자 대상국으로 선별하는 절차가 필요하다.

종합적으로 물류 수요-공급 분석은 국가별 물류 인프라의 상대적 균형 상태를 정량적으로 파악할 수 있는 장점이 있으나, 단순한 비율 값만으로 물류 시장 구조를 판단하기보다는 국가별 산업 구조와 정책 환경, 향후 우리 경제와의 중요도와 성장 가능성 등을 면밀하게 검토해야 한다. 특히 물류 수요의 장기적 확대 가능성과 전략적 투자 시점을 종합적으로 판단해 정책적 우선순위 설정과 시장접근 전략을 수립하는 것이 필요하다.

〈표 4-7〉 물류 수요-물류 공급 분석 결과

국가명	물류 수요 (A)	물류 공급 (B)	물류 수요-공급 분석(A/B)	물류 수요-공급 불균형 정도
1 네덜란드	1.66	1.63	1.02	수요-공급 균형
2 대만	1.17	1.86	0.63	공급 초과
3 독일	1.99	2.01	0.99	수요-공급 균형
4 말레이시아	2.19	1.35	1.62	공급 부족
5 멕시코	2.19	0.79	2.77	공급 부족
6 미국	3.75	3.53	1.06	수요-공급 균형
7 베트남	3.30	3.81	0.87	공급 다소 초과
8 브라질	1.70	1.24	1.37	공급 다소 부족
9 싱가포르	1.88	2.72	0.69	공급 초과
10 인도	2.41	2.24	1.08	수요-공급 균형
11 인도네시아	2.30	1.01	2.28	공급 부족
12 일본	2.29	2.55	0.90	수요-공급 균형
13 중국	3.74	3.26	1.15	공급 다소 부족
14 캐나다	2.21	1.62	1.36	공급 다소 부족
15 태국	1.95	2.25	0.86	공급 다소 초과
16 튀르키예	1.47	1.37	1.07	수요-공급 균형
17 폴란드	1.88	1.81	1.04	수요-공급 균형
18 프랑스	0.94	0.54	1.74	공급 부족
19 필리핀	1.33	2.54	0.53	공급 초과
20 헝가리	0.74	1.82	0.41	공급 초과
21 호주	1.49	1.70	0.88	공급 다소 초과
22 홍콩	1.41	2.41	0.59	공급 초과



주 1: 물류 수요-공급 분석은 물류 수요(A) 대비 물류 공급(B)의 비율(A/B)을 기준으로 수행함

주 2: 물류 수요와 물류 공급의 표준화 점수(Z-score)에 음수 값이 존재하여 해석 왜곡을 방지하기 위해 모든 표준화 점수에 +2를 더해 양수화하였고, 이에 수요와 공급 간 상대적 격차 및 비율 관계는 유지함

자료: 저자 작성

3. 핵심 물류 시장진출 우선순위 도출

본 연구는 핵심 물류 시장 22개국을 대상으로 중요도-성장성 분석 결과를 바탕으로 물류 수요-공급 불균형 상태를 결합하여 국가별 핵심 물류 시장 진출 우선순위를 도출하였다.

〈표 4-8〉 핵심 물류 시장 우선순위 설정

구분	국가	중요도	성장성	물류 수요-공급		최우선 진출국
중요도 高 성장성 高 (9개국)	미국	1.77	0.75	1.06	수요-공급 균형	선정/2순위
	베트남	1.58	0.63	0.87	공급 다소 초과	선정/3순위
	인도	0.53	0.41	1.08	수요-공급 균형	선정/2순위
	싱가포르	0.41	0.35	0.69	공급 초과	-
	캐나다	0.22	0.44	1.36	공급 다소 부족	선정/2순위
	태국	0.30	0.22	0.86	공급 다소 초과	선정/3순위
	인도네시아	0.44	0.03	2.28	공급 부족	선정/1순위
	호주	0.03	0.41	0.88	공급 다소 초과	선정/3순위
	멕시코	0.14	0.03	2.77	공급 부족	선정/1순위
중요도 低 성장성 高 (5개국)	헝가리	-0.40	0.89	0.41	공급 초과	선정/3순위
	폴란드	-0.11	0.32	1.04	수요-공급 균형	선정/2순위
	네덜란드	-0.11	0.28	1.02	수요-공급 균형	-
	필리핀	-0.08	0.24	0.53	공급 초과	-
	대만	-0.18	0.17	0.63	공급 초과	-
중요도 高 성장성 低 (5개국)	일본	0.82	-0.12	0.90	수요-공급 균형	-
	말레이시아	0.13	-0.01	1.62	공급 부족	선정/2순위
	중국	0.38	-0.36	1.15	수요-공급 균형	-
	독일	1.88	0.26	0.99	공급 다소 부족	선정/2순위
	홍콩	0.39	0.20	0.59	공급 초과	-
중요도 低 성장성 低 (3개국)	튀르키예	-0.50	-0.04	1.07	수요-공급 균형	-
	브라질	-0.11	-0.04	1.37	공급 다소 부족	-
	프랑스	-0.21	0.19	1.74	공급 부족	-

자료: 저자 작성

이 중 최우선 진출국은 멕시코와 인도네시아로, 두 국가는 중요도와 성장성이 높은 시장임에도 모두 물류 서비스 공급력이 심각하게 부족 상태로 나타나 향후 교역과 제조업 해외투자 확대에 따른 물류 인프라 확충이 시급한 지역으로 평가된다. 특히, 인도네시아는 우리 제조업의 주요 생산 거점이 빠르게 확대되는 지역으로 민간 물류기업의 거점 구축과 함께 정부 차원의 항만·내륙 물류 인프라 협력사업 추진이 요구되는 시장이며, 멕시코 역시 북미 공급망 재편의 중심지로 부상하고 있어 공공부문이 초기 거점을 확보하거나 인프라 공동개발을 주도해야 할 필요가 있다.

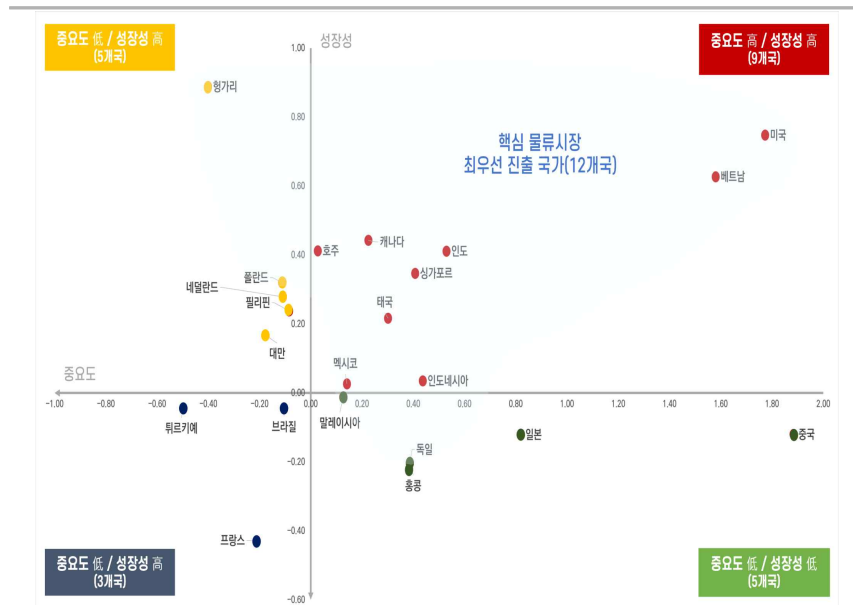
또한 2순위 진출국으로는 미국, 인도, 캐나다, 폴란드, 말레이시아, 독일 등이 포함되며, 이들 국가는 중요도나 성장성은 높으나 물류 수요 대비 공급력의 상대적 불균형이 예상되는 시장이다. 특히 미국은 안정된 시장과 대규모 물류 수요로 우리 물류기업의 글로벌 네트워크 확대를 위한 거점 시장이며, 인도는 제조 및 물류 해외투자 증가세가 뚜렷해 중국발 리스크 대안으로 부상하는 글로벌 생산기지로서의 역할 가능성이 크다. 한편, 캐나다와 폴란드는 기존 북미·유럽 공급망에서 보완 거점으로 기능해 정부 차원의 정책 지원과 민관 합작투자 모델을 구축해야 할 필요가 높다.

마지막으로 베트남, 태국, 호주, 헝가리 등은 3순위 진출국으로 물류기업의 진출이 활발하고 인프라가 이미 확충되어 있어 현재 물류 서비스 공급력은 균형을 이루고 있으나 향후 성장 가능성이 커 장기적인 관점에서 투자를 고려해야 할 시장이다. 특히 헝가리는 유럽 내 공급망 전환의 핵심 후보지로 전기차·배터리 산업 중심의 제조 핵심 허브로 빠르게 부상하고 있다, 이에 현재 물류 공급력이 수요에 비해 과잉된 것으로 평가되나 향후 물동량 증가 및 제조 물량 증가에 따라 중장기적인 수요 확대가 예상된다. 또한 베트남, 태국 역시 e-Commerce와 제조 물류 수요 확대 가능성으로 중장기적 관점의 전략적 투자와 네트워크 확대가 필요한 시장이다.

제4절 핵심 물류 시장진출 전략 수립

앞서 국가별 중요도와 성장성 평가, 물류 수요-공급 불균형 수준을 종합적으로 검토해 핵심 물류 시장진출 우선순위를 도출하였고, 이에 따라 12개의 최우선 진출국을 선정하였다. 그러나 개별 국가의 경제·산업 구조, 물류 인프라 수준, 정책 환경 등이 다르므로 우리 정부와 민간 물류기업의 현지 물류 시장진출 시 발생할 수 있는 위험과 진입 장벽이 상이할 것으로 예상하였다. 이에 따라 최우선 진출국을 권역별 거점 중요도와 진출 시급성을 고려해 ▲전략적 선제 진출형 시장, ▲성장 추세 대응형 시장, ▲장기적 협력형 시장 등 3가지 유형으로 구분하여 진출 시점과 방식 등 차별화된 진출방안을 수립하였다.

〈그림 4-2〉 핵심 물류 시장 최우선 진출국 선정 결과



자료: 저자 작성

1. 전략적 선제 진출형 시장

전략적 선제 진출형 시장은 우리 경제에서의 중요도와 성장성이 매우 높고, 향후 제조·소비재 중심의 교역이 안정적이거나 빠르게 증가하고 있으나 물류 인프라는 절대적으로 부족한 시장을 의미한다. 해당 시장으로는 ▲미국, ▲베트남, ▲폴란드, ▲멕시코, ▲인도네시아 포함 5개 국가가 선정되었는데, 이들 국가는 기존 글로벌 공급망의 중심인 북미·아세안·유럽 권역을 대표하는 핵심 물류허브로 우리나라 제조업의 글로벌 공급망 재편과 해외 생산 거점 확대와 직접적으로 연계된 전략적 거점이다. 이에 우리나라 제조업의 해외 생산기지가 빠르게 확대되고 있으나, 교역량과 물류 수요 증가보다 상대적으로 현지 물류 인프라가 부족할 가능성이 큰 공통점이 있다. 따라서 향후 물동량 확대 대비를 위한 ‘거점 선점형(first-mover)’ 진출이 필요하며, 이때 진출전략의 핵심은 초기 리스크 완화와 민간의 실질적 운영 역량 결합에 있다. 특히 멕시코나 인도네시아 등 신흥시장의 경우, 제도적 불확실성과 물류 인프라 미비로 민간 단독 진출의 위험이 클 수밖에 없다. 이에 정부는 정책 금융 및 투자 보증, 인프라펀드 등으로 초기 투자비 부담 완화를 지원하고, 민간 물류기업은 현지 제조·유통기업과의 파트너십을 통한 물류 네트워크의 확대하는 등 ‘공공 주도-민간 실행 구조의 진출 모델’을 수립해야 한다.

2. 성장 추세 대응형 시장

성장 추세 대응형 시장은 중기적 관점에서 교역·산업 성장세는 꾸준하나, 제도·운영체계 미비로 인프라 효율성이 낮고, 권역별 주요 물류거점의 보완적 역할을 하는 시장을 의미한다. 이에 향후 물동량 증가에 대비해 물류 공급이 점진적으로 확충되어야 할 과도기 시장으로 ▲인도, ▲말레이시

아, ▲태국, ▲헝가리, ▲캐나다 등 5개 국가를 선정하였다. 이들 국가는 북미·아세안·유럽의 2차 거점 시장으로서 기존 주요 거점과 연계한 보완적 물류망 구축(supplementary logistics network)이 필요해, 권역별 공급망 리스크를 분산하고 네트워크 탄력성을 강화하는 데 주력해야 한다. 이에 진출전략의 주안점은 제도적 기반 마련과 진입 장벽 완화로 ‘안정적인 현지화(localization)’에 있다. 따라서 정부는 해당국 정부와의 물류 협력 MOU 체결 및 통관·세제 절차 간소화를 통한 제도적 장벽을 완화하고 민간의 안정적인 시장진입을 지원해야 한다. 특히 일부 국가의 경우, 공공 개발 금융을 활용해 복합운송 인프라, 내륙 물류기지 등 기반 구축 단계를 선도적으로 추진하고, 이후 민간 기업이 운영 주체로 전환되는 전략을 병행하는 등 현지 파트너십 확대를 통해 물류 네트워크 확장을 도모해야 한다.

3. 장기적 협력형 시장

장기적 협력형 시장은 물류 인프라가 고도화되어 있어 시장진입 장벽이 높고, 물동량 성장 여력이 제한적이므로 전략적 협력이 필요한 시장으로 ▲독일, ▲호주를 선정하였다. 두 국가는 모두 물류 인프라와 시스템이 이미 고도화되어 있어 단기적이고 시급한 진출거점이라기보다는, 장기적 협력 위주의 진출이 요구된다. 특히 독일은 유럽권역의 핵심 물류허브이자 글로벌 제조·물류기업이 집중된 경쟁지로 디지털 전환 및 스마트 물류 시스템 등 첨단 분야 기술 협력을 통한 진출 기반 마련이 가능하다. 또한 호주는 자원·에너지·광물 중심의 공급망과 연계한 물류망 확충이 필요하며, 특히 핵심 광물, 에너지 운송, 친환경 물류 등 전략산업 분야 연계형 진출 모델을 추진할 필요가 있다. 이처럼 장기적 협력형 시장은 단기적 성과보다는 기술 협력·표준 연계·산업 간 융합을 통한 지속 가능한 협력관계 구축이 핵심이며, 정부는 양국 간 기술 표준 협력, 물류 디지털 전환 공동 프로

젝트, 탄소 중립 물류 실증사업 등을 지원함으로써 민간의 안정적 협력 기반을 조성해야 한다.

〈표 4-9〉 핵심 물류 시장 특성별 진출 방안

구분	선정 국가	시장 개념 및 특성	핵심 진출 전략
전략적 선제 진출형 시장 (5개국)	미국, 베트남, 폴란드, 멕시코, 인도네시아	- 우리 경제에서 중요도·성장성 모두 높은 핵심 거점 국가로, 제조·소비재 중심 교역이 빠르게 확대되는 시장 - 교역량 대비 물류 인프라가 부족할 것으로 예상되며, 특히 신흥시장 중심으로 공급역량 미비	‘거점 선점형(first mover)’ 진출 전략 추진 - 공공부문 주도의 인프라 투자 및 정책 금융 지원을 통해 시장진입 위험 완화 - 민간의 운영 역량·현지 파트너십 결합으로 물류 서비스 제공
성장 추세 대응형 시장 (6개국)	인도, 말레이시아, 태국, 헝가리, 캐나다	- 교역 및 산업 성장세는 높으나 제도·운영체계 미비로 효율성이 낮은 과도기 시장 - 기존 권역의 주요 거점을 보완하는 2차 거점(supplementary hub) 성격 보유	- 통관·세제 절차 간소화 및 협력 MOU를 통한 제도적 기반 마련 - 공공 개발금융을 활용한 복합운송·내륙거점 선도 구축 - 민간 중심의 점진적 현지화(localization) 추진
장기적 협력형 시장 (2개국)	독일, 호주	- 물류 인프라와 제도 체계가 이미 고도화된 시장으로 단기 진출보다는 기술·정책 등 장기적 협력이 요구 - 디지털 물류·스마트 물류·친환경 운송 등 첨단 물류 기술 협력 가능성이 큰 시장	- 기술·표준 공동개발 중심의 공공-민간 협력형 진출 전략 추진 - 디지털 물류, 스마트 인프라, 탄소 중립 물류 등 장기적 협력 기반 구축 - 핵심 광물·에너지·전략산업과 연계한 공급망 협력 모델 개발

자료: 저자 작성

05

결론 및 시사점

제1절 요약 및 결론

본 연구는 미·중 갈등, 공급망 재편 및 보호무역주의 강화 등 글로벌 통상 환경의 변화 속에서 우리나라의 해외 물류거점 확보 전략을 중장기적인 관점에서 수립하고, 공공-민간의 협력 기반의 진출 방안을 제시하는 것을 목적으로 한다. 최근 팬데믹, 러·우 전쟁, 글로벌 운임 급등 등 공급망 전반에 촉발된 예상치 못한 상황은 국가 경제 전반의 생산·무역 활동에 직접적인 영향을 미쳤으며, 이에 안정적이고 회복 탄력적인 공급망 체계 구축의 필요성이 대두되었다. 이러한 배경에서 본 연구는 글로벌 가치사슬 내에서 우리나라의 전략적 위치를 확인하고, 향후 물류 인프라 확대와 해외 진출 방향을 단계적으로 도출하고자 하였다.

이에 본 연구는 총 세 단계로 수행하였는데, 첫째, 우리나라 글로벌 물류 공급망의 구조적 특징과 취약 요인을 분석하였다. 그 결과 ▲수출입 무역의 특정 국가(중국·미국·베트남) 및 품목(중간재) 편중, ▲제조업 대비 물류업의 해외투자 부족, ▲해상운송 의존도와 물류거점 집중도가 높은 구조적 한계를 확인하였다. 이는 글로벌 공급망 충격에 따른 물류 병목 현상과 비용 급등으로 연결돼, 국가별 산업별 다변화된 물류거점 전략이 요구된다.

둘째, 우리나라와의 교역·투자·기업 진출 등을 고려해 22개 핵심 물류 시장 유망거점을 선정하였고, 이를 대상으로 중요도와 성장성 평가, 물류 수요-공급 불균형 분석을 통해 후보국을 체계적으로 도출하였다. 이때 중요도는 우리 경제와 공급망에 미치는 절대적 영향 수준을, 성장성을 최근 10년간 교역·투자·기업 진출 연평균 증가율(CAGR)을 통해 해당 시장의 성장 추세를 반영하도록 설정했다, 또한 물류 수요와 공급 불균형 분석은 각국의 교역량, 제조업 해외투자 및 진출기업 현황 등을 기반으로 수요 측면을, 물류업 해외투자 및 진출기업 현황과 인프라 수준을 공급 측면으로 측정하여 두 요인 간 불균형 정도를 산출하였다. 셋째, 정량적 분석 결과를 토대로 국가별 상대적 위치를 평가한 결과, 중요도와 성장성이 모두 높고, 물류 수요에 비해 공급 역량이 비교적 낮은 핵심 물류 시장 12개국을 최종 선정하였다. 이를 바탕으로 국가별 물류 시장의 성격과 공급망 내 역할에 따라 ▲전략적 선제 진출형 시장(5개), ▲성장 추세 대응형 시장(5개), ▲장기적 협력형 시장(2개)으로 구분하고, 정부 지원 방향 및 민관협력 진출 방안을 제시하였다.

우선, 전략적 선제 진출형 시장으로는 미국, 베트남, 폴란드, 멕시코, 인도네시아가 선정하였으며 해당 시장은 교역과 산업 성장성이 높으나 물류 인프라가 절대적으로 부족하거나 향후 부족이 예상되는 지역으로 공공의 정책 금융과 보증을 통해 초기 진입 리스크 완화와 민간의 네트워크 구축을 결합한 ‘공공 주도-민간 실행 구조의 진출 모델’이 필요하다. 한편, 성장 추세 대응형 시장으로는 인도, 말레이시아, 태국, 헝가리, 캐나다로 산업 확장세가 지속되며 권역별 보완적 물류거점으로 활용되는 시장이다. 이에 물류 협력 MOU 체결과 세제 간소화 등 안정적인 제도지원과 민간의 현지화 진출 전략이 병행되어야 한다. 마지막으로는 장기적 협력 시장으로 호주와 독일은 인프라가 이미 고도화되어 있으며, 성장 여력도 낮아 진출 시급성이 낮으므로 전략산업 연계 인프라 확충 및 첨단 분야 물류 기술 협력을 통한 진출 기반 마련 조성이 필요하다.

〈표 5-1〉 연구 과정 및 결과 요약

1단계 핵심 물류 시장 유망 거점 도출	선정 기준		선정 방법 및 결과		
	1	수출액 상위국			
	2	수입액 상위국			
	3	중간재 수출액 상위국			
	4	중간재 수입액 상위국			
	5	소비재 수출액 상위국			
	6	소비재 수입액 상위국			
	7	제조업 투자액 상위국			
	8	물류업 투자액 상위국			
	9	해상운송 상위국 (수출입 물동량 기준)			
	10	제조기업 진출 상위국			
11	물류기업 진출 상위국				
▼					
2단계 유망거점별 중요도- 성장성 평가	1	전체 수출입 교역액	• (중요도) 10개 산출 기준의 최근 10년(2015~2024년) 평균값 • (성장성) 10개 산출 기준의 최근 10년 연평균성장률 (CAGR) • (산출 방법) 지표 간 단위와 분포 차이를 제거하기 위해 표준화(Z-score) 절차로 국가별 상대적 위치 산출 • (결과) 중요도와 성장성 기준 4개 그룹으로 핵심 물류 시장 분류		
	2	중간재 수출입 교역액			
	3	소비재 수출입 교역액			
	4	우리나라 제조업 해외 직접 투자액			
	5	우리나라 물류업 해외 직접 투자액			
	6	국가별 수출입 항만 물동량(부산항 기준)			
	7	우리나라 제조업 신규법인 규모			
	8	우리나라 물류업 신규법인 규모			
	9	국내 제조기업 진출 규모			
	10	국내 물류기업 진출 규모			
▼					
3단계 물류 수요 대비 물류 공급 불균형 분석	물류 수요		• (물류 수요) 4개 선정 기준의 2024년 평균값 • (물류 공급) 4개 선정 기준의 2024년 평균값 • (산출 방법) 지표 간 단위와 분포 차이를 제거하기 위해 표준화(Z-score) 후 물류 수요 대비 공급 산출 • (결과) 물류 수요 대비 공급력이 부족한 국가 최우선 진출국으로 선정		
	1	수출입 교역액		1	물류업 해외 직접 투자액
	2	제조업 해외 직접 투자액		2	국내 물류기업 진출 규모
	3	국내 제조기업 진출 규모		3	주요 물류기업 물류센터 개수
	4	해상운송 수출입 물동량(부산항 기준)		4	주요 물류기업 물류센터 총면적

자료: 저자 작성

제2절 연구의 한계점과 정책 제언

본 연구는 우리나라 글로벌 물류 공급망의 구조적 위험 요인을 도출하고, 이를 바탕으로 우리나라와의 교역·투자·기업 진출 등을 고려해 중장기 핵심 물류 시장을 도출하여 시장별 진출 전략을 제시하였다. 그러나 이러한 연구 결과에도 다음과 같은 한계점이 존재한다.

첫째, 정량적 지표 중심의 평가 한계이다. 본 연구는 수출입 교역액, 해외직접투자, 기업 진출 현황 및 국가별 항만 물동량 등 객관적 데이터를 중심으로 시장별 중요도와 성장성, 물류 수요와 공급 수준을 산출하였으나, 정책 환경이나 행정 효율성, 인력 확보 가능성 등 정성적 요인은 충분히 반영되지 못했다. 그러나 해외시장 진출 시 시장 접근성, 문화적 장벽, 우수 인력 부족, 물류 행정 체계의 불확실성 등은 실제 의사결정에 주요한 영향을 미친다. 예를 들어 헝가리, 인도네시아 등 일부 국가는 제도적 위험이 크고 행정절차도 복잡하지만, 이러한 요인은 수치화하기 어렵다는 이유로 인해 충분히 반영되지 못했다. 따라서 후속 연구에서는 해외 물류 시장에 대한 정량적 평가와 함께 정성적 평가 지표(qualitative index)를 병행한 복합적인 평가 체계 정립이 필요하다. 또한 본 연구는 핵심 물류 시장을 도출하기 위해 2015~2024년 과거 실적 기반 데이터에 의존해 분석하였다. 중장기 시장 특성상 향후 고역 구조, 산업정책 및 공급망 재편 등 미래 요인을 반영해야 하나 성장 잠재력이나 해외 물류거점의 확충 가능성 등에 대한 신뢰할 만한 예측 데이터가 부재하였다. 그 결과, 현재 교역 규모나 물류 인프라 수준이 상대적으로 낮더라도 향후 급격한 성장세를 보일 가능성이 있는 인도, 브라질 등 글로벌 사우스 시장이 과소 평가되었을 수 있다. 따라서 후속 연구에서는 국가별 GDP 성장률, 수출입 증가율, 제조업 생산지수 등 거시경제 변수나 산업 구조 변화, 물류 인프라 관련 변수 등을

포함해 글로벌 관점에서 교역·투자·산업활동의 변동을 선제적으로 포착하도록 보완되어야 한다.

이상의 한계에도 불구하고 본 연구는 우리나라 글로벌 공급망 안정화를 위한 중장기 물류 전략의 기본 방향을 제시하였다. 이를 실질적인 정책과 실행 전략으로 연결하기 위해 다음과 같이 제언하고자 한다. 현재 해외 물류 거점 투자는 공공기관별, 민간 기업별로 분산되어 추진되고 있다. 이에 정부는 「국가 글로벌 물류 거점 종합계획(National Global Logistics Hub Master Plan)」을 수립하여 권역별(북미·유럽·아세안) 핵심 거점과 2차 보완 거점을 체계적으로 구분해야 한다. 이를 통해 투자 중복을 방지하고, 정책·재정·금융 지원의 일관성을 확보할 수 있다. 한편, 해외 물류 인프라 개발은 초기 투자 비용이 크고 회수 기간이 길어 민간 단독 추진이 어렵다. 정부는 정책 금융, 투자 보증, 세제 혜택 등을 통해 진입 리스크를 완화하고, 민간 기업은 운영 효율화와 현지 네트워크 구축을 담당하는 이원적 협력체계를 확립해야 한다. 특히 한국형 해외 물류 PPP 모델(K-PPP Logistics Model)을 제도화하여 공공의 신용 강화 기능과 민간의 사업 역량을 결합해야 한다. 마지막으로 우리 물류기업이 해외 현지 시장에 안정적으로 정착하려면, 현지 인력 양성·법규 자문·세제 컨설팅·통관 효율화 등이 병행되어야 한다. 정부는 이러한 현지화 지원체계를 제도화하고, 공공기관의 현지 물류센터를 기반으로 중소·중견 물류기업의 공동 진출을 지원할 필요가 있다.

따라서 본 연구를 기반으로 향후 ▲국가 단위의 글로벌 물류 거점 투자 로드맵을 구체화하고, ▲글로벌 물류거점의 정량·정성 통합형 투자 타당성 평가 체계 구축과 함께 ▲공공·민간의 역할 분담을 고려한 권역별 물류 협력 거버넌스 연구로 확장하여 우리나라의 공급망 안정성과 물류 경쟁력 강화에 기여해야 할 것이다.

참고문헌

국내 문헌

- 김창희·이규석·김수옥(2015), AHP를 이용한 3자 물류기업의 해외시장 진출 고려 요인의 중요도 산정 연구, 한국 SCM 학회지, 15(2), pp. 17-28.
- 김호환·신용존(2015), 국제물류주선업의 해외진출 전략에 관한 연구, 한국항만경제학회지, 31(2), pp. 69-83.
- 대외경제정책연구원(2021), 코로나19가 무역에 미치는 영향, 제21-07호.
- 산업연구원(2023), 최근 대중국 수출 부진 원인 분석과 시사점, 「i-KIET 산업경제이슈」, 제155호.
- 이용우. (2009). 한국 물류기업의 해외 진출 요인과 성과에 관한 연구, 중앙대학교 대학원, 박사학위논문.
- 이헌수·최동현·채준재·최수희(2018), 대-중소 물류기업 간 얼라이언스 기반 해외진출 전략, 로지스틱스연구, 26(4), pp. 69-87.
- 한국산업기술진흥원(2025), 2025년 우리나라 산업구조 동향 분석, KIAT 경제·산업통계, 2025년-제2호.

일반사업 2025-10

글로벌 물류 공급망 대응 중장기 핵심 물류 시장 선정 및 진출 방안 조사

인쇄 2025년 10월 29일

발행 2025년 10월 31일

발행인 조정희

발행처 한국해양수산개발원

주소 49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

연락처 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)

등록 1984년 8월 6일 제313-1984-1호

비매품