

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

- 다국적 물류기업, 인도 물류 인프라 투자 확대 ...
인도, 차세대 글로벌 물류 허브로 주목

▶ 공지사항

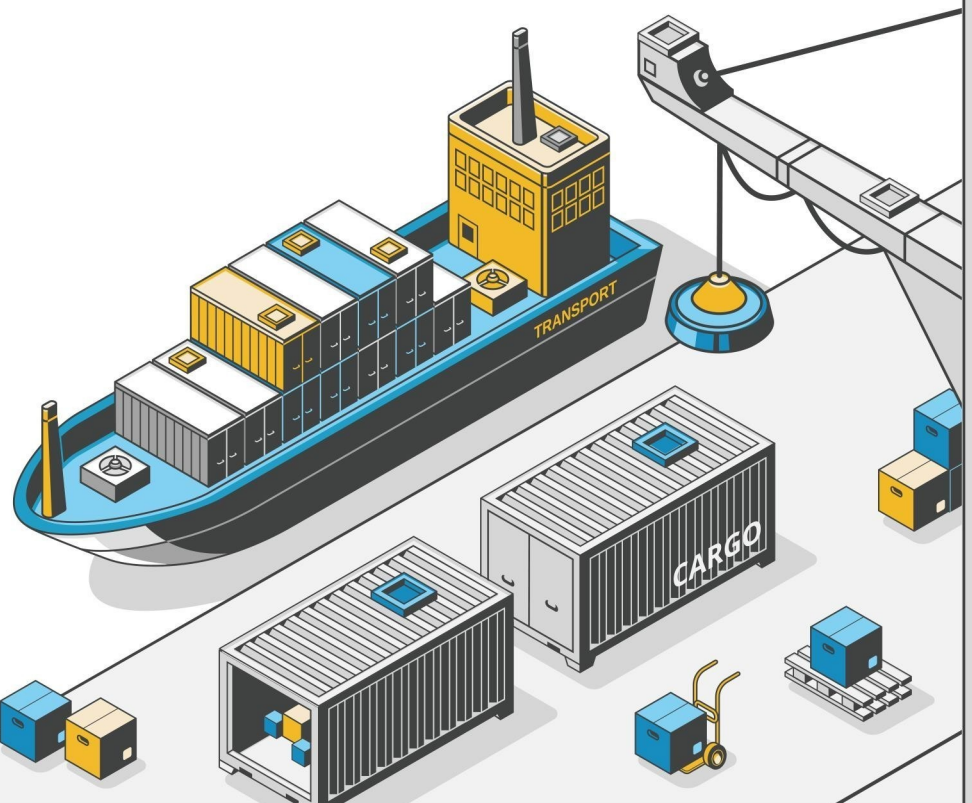
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 유럽 물류시장 동향

- CMA-CGM 복합운송체계 강화, 아드리아해-중부유럽
철도 네트워크 연결성 강화

▶ 아프리카 물류시장 동향

- 모로코 나도르 웨스트 메드항 조기 개항, 지중해
환적 시장 구조 변화 촉발



다국적 물류기업, 인도 물류 인프라 투자 확대.. 인도, 차세대 글로벌 물류 허브로 주목

- ▶ 다국적 물류기업들이 인도 시장에 대한 중장기 전략 투자를 본격화함에 따라 인도가 글로벌 공급망 내 '차세대 물류 허브'로 주목받고 있음
 - 물류·공급망 투자 확대의 배경 중 하나로 인도의 높은 경제성장률 전망을 꼽을 수 있으며, IMF는 인도의 '25년 GDP 성장률을 6.6%로 전망함
 - 이는 주요국 중 가장 빠른 속도이자 글로벌 평균(3.2%)과 신흥국 평균(4.2%)을 크게 상회하는 수준임

IMF의 '25년 세계 경제 성장률 전망치

국가/경제권	'25년 실질 GDP 성장률	비고
인도	6.6%	• 주요 경제국 중 가장 빠른 성장; 내수 수요가 성장 주도
중국	4.8%	• 부동산 부문 침체 및 무역 압력으로 성장세 둔화
브라질	2.4%	• 완만한 성장; 긴축적 금융여건이 활동을 제약
인도네시아	4.9%	• 아세안 내 강세 유지; 소비·투자 안정적
멕시코	1.0%	• 성장 모멘텀 약함; 미국 수요 및 투자 사이클 의존
남아프리카공화국	1.1%	• 거의 정체 수준; 구조적 제약 지속
전세계	3.2%	• 글로벌 기준 성장률
신흥·개도국 전체	4.2%	• 평균 성장률이 인도보다 낮은 수준 유지

자료: <https://theloadstar.com> (검색일: 2025.11.18.)

- ▶ DHL은 인도에 대한 장기적 투자 의지를 표명하며, '30년까지 총 10억 유로 규모의 투자 계획을 발표함
 - 기발표된 투자 계획은 인도 최대 저배출 물류거점인 블루다트(Blue Dart)의 비즈와산(Bijwasan) 시설, 뉴델리의 인디아 익스프레스 최초 자동화 분류센터, 인도르(Indore)의 다섯 번째 DHL IT 서비스 센터 및 첫 기술 아카데미, 하리아나(Haryana)의 저배출 지상 운송 허브임
 - 최근 확정된 신규 계획은 DHL 서플라이체인을 위한 'DHL 헬스 물류 허브'(금월 개소, 내년 운영 예정), 현재 기획 단계에 있는 '전기차(EV) 및 배터리 물류 우수 센터'임
 - DHL의 투자는 생명과학 및 헬스케어 물류, 전자상거래, 신에너지, 디지털화 등 DHL 전략의 핵심 성장 분야에 집중되어 있음

➤ DP월드는 'India Maritime Week 2025'에서 인도 물류 인프라에 50억 달러 추가 투자를 발표함

- 이번 투자에는 녹색연안해운(Green Coastal Shipping), 선박 수리 시설 확대, 항만 처리 능력 개선, 항만 자동화 기술(MagRail) 도입, 해양 전문인력 양성 등 다양한 분야가 포함됨
- DP월드는 “약 30년간 인도와 함께 성장해 왔으며, 금번 투자는 인도 해운·물류 산업을 발전시키고 세계 무역에서 DP월드의 입지를 강화하기 위한 전략”이라고 밝힘
- 투자 방향은 인도 정부의 물류 인프라 통합계획인 ‘PM Gati Shakti’, 해운 활성화 정책인 ‘Sagarmala’, ‘Maritime Amrit Kaal Vision 2047’과 연계되어 있으며, 물류비용 절감, 현지 제조 지원, 인도 전역의 시장 접근성 확대에 중점을 두고 있음

➤ 글로벌 물류기업, 인도 물류 인프라에 대한 중장기 투자 확대

- 글로벌 이커머스 기업 Amazon은 '25년까지 약 2억 3,300만 달러를 인도 물류 인프라에 투자할 계획이며, 이는 주로 풀필먼트 센터, 분류 허브, 배송 네트워크 확장, 기술 개발 및 직원 복지 향상에 초점을 맞추고 있음
- APM 터미널도 인도 피파바브(Pipavav) 항만 확장 등 약 20억 달러 규모 프로젝트를 발표함
- 물류 기반시설 확충 측면에서, 인도 Uttar Pradesh주는 약 9.6억 달러(8,000 크로어 루피) 규모의 통합 산업·물류 허브 프로젝트를 Greater Noida(Bodaki)에 추진 중임
- 해당 허브는 Delhi-Mumbai 산업벨트(DMIC) 계획하에 추진되며, 전용화물철도(DFC)와 직접 연결, 컨테이너 터미널(800에이커 부지), 대규모 창고단지 등이 포함됨
- 이 외에도 Dadri 지역에 별도로 약 1억 4,400만 달러(1,200 크로어 루피) 규모의 물류단지가 동시에 추진 중임

➤ 인도의 물류 인프라 투자 확산은 글로벌 공급망 재편 흐름 속에서 나타나는 전략적 현지화의 일환으로 해석될 수 있음

- DHL, DP월드, Amazon 등 주요 기업이 물류거점, 기술센터, 창고 인프라에 대한 중장기 투자를 강화하고 있으며, 이는 단기 수요 대응이 아닌 장기 공급망 운영 거점 확보를 겨냥한 것으로 볼 수 있음
- 글로벌 기업의 전략적 거점 이동 흐름은 공급망의 ‘분산화·현지화’와 함께, 고부가 물류 부문의 시장경쟁 구도 변화로 연결될 가능성이 있음
- 우리 기업 또한 이커머스, 생명과학, 배터리·신에너지 등 특화물류 분야의 성장성에 주목하며, 시장 진입 가능성 및 협력모델 발굴이 필요한 시점임

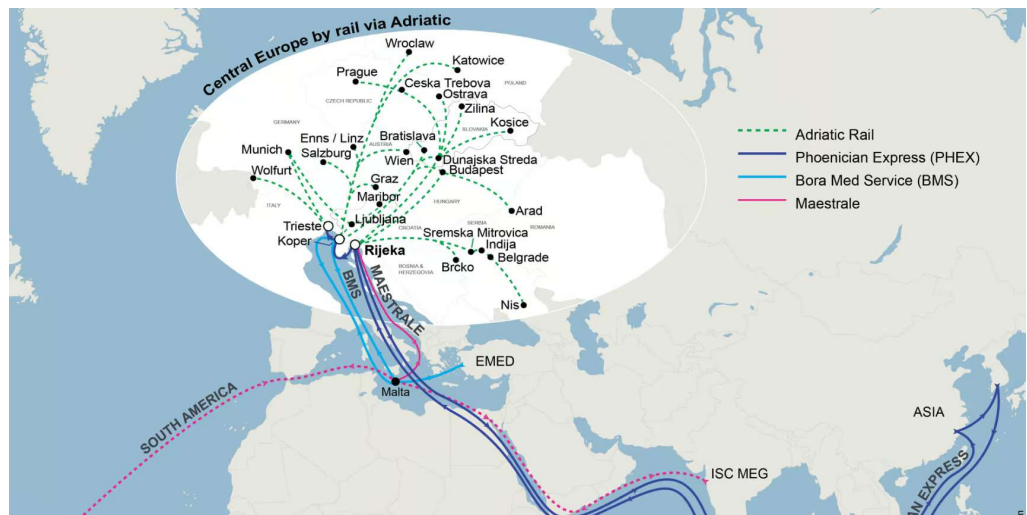
- 인도 정부와 글로벌 기업 간의 전략적 파트너십은 단순 민간투자가 아닌 정책 연계형 모델로 진화 중인 것으로 볼 수 있음
 - DP월드의 투자 방향은 'PM Gati Shakti', 'Sagarmala', 'Maritime Vision 2047' 등 정책 프레임워크와의 정합성을 강조하며, '정책-시장-인프라' 간 정렬(alignment) 전략을 보여줌
 - 우리 정부 또한 물류 인프라 투자 유치 및 민간 연계형 개발 프로젝트 추진 시, 유사한 정책-시장 연계 전략 수립을 고려할 필요가 있음
- 단기적으로 우리 기업에 대한 직접적 영향은 제한적일 수 있으나, 중장기적으로 글로벌 공급망 내 인도의 위상 상승 가능성에 주목해야 함
 - 인도 물류 인프라의 현대화가 진전되면, 기존 허브(예: 싱가포르, 두바이, 상하이)와의 기능 분담 재조정 가능성도 배재할 수 없음
 - 특히 배터리, 제약, 전자상거래 등 신성장 업종의 인도발 수출 확대 시, 해당 품목의 운송 서비스 및 허브전략 수립에 직접적 영향을 줄 수 있음
 - 우리 기업은 인도 내 주요 투자지역의 성장 속도 및 물류 서비스 수요 변화를 주기적으로 모니터링하고, 단순 진출 여부를 넘어 주요 화물 품목(예: e-Commerce, Pharma, EV 등)별 서비스 수요 예측과 함께 제휴 방식별 대응 전략(예: 공동 창고, 제휴 터미널, 3PL 계약 등) 마련이 필요한 시점임

참고자료: <https://timesofindia.indiatimes.com>, <https://theloadstar.com>,
<https://www.reuters.com>, <https://www.logisticsinsider.in> (검색일: 2025.11.18.)

CMA CGM, 아드리아해 경유 중부유럽 철도 네트워크 확대

- ▶ 글로벌 선사 CMA CGM이 아드리아해 관문항인 리예카·코페르·트리에스테를 기반으로 중부 유럽 철도 네트워크를 확장 중
 - 이는 유럽 내 화물 물동량이 친환경·복합운송(Multimodal) 방식으로 전환되는 가운데, 기업들의 보다 빠르고 유연한 내륙운송 수요에 대응하기 위한 전략적 조치로 평가됨
 - CMA CGM은 운행 빈도 확대와 연결 범위 확장을 통해 아시아-유럽 간 주요 물류 흐름을 강화하고, 환적 절차 단축을 통한 리드타임 개선을 목표로 하고 있음

CMA CGM 아드리아해 항만-중부유럽 철도 연계망(Intermodal) 확대 노선도



자료 : <https://breakbulk.news> (검색일: 2025.11.18.)

- ▶ 철도 운행 횟수를 주 10회에서 16회로 확대해 헝가리와 슬로바키아 등 중부유럽 내륙국과의 연결성을 강화
 - 기존 주 10회였던 철도 서비스가 16회로 증편되며, 헝가리·슬로바키아·체코·오스트리아 등 주요 제조·물류 거점 국가들을 아드리아해 항만과 직접 연결하는 구조로 확대됨
 - 최근 아드리아해 항로가 북유럽 항만을 대체하는 대안으로 부상하고 있는 상황에서 철도 네트워크 확장은 탄소배출 저감과 운송 안정성 제고를 동시에 달성할 수 있는 방향이라는 평가가 제기됨
- ▶ 부다페스트와 두나이스카스트레다까지의 운송시간을 2일로, 프라하까지의 운송시간을 3일로 단축해 리드타임을 대폭 개선
 - 새 철도 서비스는 CMA CGM의 아시아-유럽 핵심 해상 노선인 PHOENICIAN EXPRESS, BMS, MAESTRALE과 직결되어 해상-철도 간 연계를 강화함

- 전문가들은 아드리아해 경유 방식이 북유럽 항만의 혼잡을 회피하고 시간·비용 측면에서 경쟁력을 확보할 수 있는 전략적 접근이라고 분석함
- 이러한 변화는 유럽연합(EU)이 추진 중인 도로 화물의 철도 전환 정책(Modal Shift)과도 부합함

➤ 복합운송 확대를 통한 공급망 안정성 강화

- 이번 철도망 확장은 글로벌 선사들이 내륙 인프라 강화와 복합운송 확대를 통해 공급망 전반의 통제력과 안정성을 확보하려는 전략적 흐름의 일환임
- 중부유럽 제조·유통기업들은 더 빠른 연결성과 운행 빈도 증가, 운송 옵션 다양화 등을 통해 공급망 안정성 향상 및 리스크 완화 효과를 기대할 수 있을 것으로 전망됨

➤ 아드리아해 회랑의 전략적 가치 부상

- 최근 유럽에서는 아드리아해 회랑(Adriatic Corridor)의 전략적 가치가 빠르게 높아지고 있으며, 이는 북유럽 항만의 만성적 혼잡과 터미널 처리능력 한계, 중부·동유럽 제조·유통 거점 확장이 맞물린 결과로 분석됨
- 특히 폴란드·체코·슬로바키아·헝가리 등 주요 내륙국의 수출입 물동량 증가가 지속되는 가운데 기존의 함부르크·로테르담·앤티워프를 경유한 북유럽 루트보다 거리·시간 면에서 유리한 아드리아해 항만의 선호도가 꾸준히 상승하고 있음
- 이러한 구조적 변화는 CMA CGM뿐 아니라 MSC·COSCO 등 글로벌 선사들이 코페르·트리에스테를 중심으로 복합운송망 투자를 확대하는 추세와도 일치하며, 아드리아해 기반 유럽-아시아 복합운송 회랑의 성장세가 향후 더욱 강화될 것이라는 전망이 우세함

모로코 Nador West Med Port, '26년 조기 가동...지중해 환적 축 재편 전망

- ▶ 모로코 Nador West Med Port가 '26년 말 조기 가동될 예정이어서 지중해-대서양 연결 축의 환적 기능이 한층 강화될 전망
 - 나도르 웨스트 메드항(Nador West Med Port)은 모로코 탕헤르 메드항(Tanger Med Port), 스페인 알헤시라스항(Algeciras Port)의 환적 수요 증가 추세에 따라, 모로코 정부가 북동부 해역에서 화물 처리 능력을 강화하기 위해 추진한 프로젝트임
 - 본 프로젝트와 관련해 모로코 설비·수자원부(Equipment and Water Minister) 니자르 바라카 장관은 '25년 11월 초 진행된 모코로 의회 예산 발표에서 개항 예정 연도였던 '27년에서 약 1년 정도 앞당긴 '26년 말에 가동할 예정이라고 발표함
 - 특히 두 항만이 지브롤터 해협(Gibraltar Strait)을 사이에 두고 마주 보고 있는 지점에 있으며, 지리적 이점을 활용해 아시아-유럽 물동량을 대부분 흡수하고 있음
 - 실제로 '24년 탕헤르 메드항이 1,024만 TEU를 기록하는 등 처리량이 급증했으며, 알헤시라스항 또한 470만 TEU 환적 물동량을 처리함
 - 그러나 최근 물동량의 폭발적인 증가, 홍해 위기로 인한 선박의 희망봉 우회 항로 선택 영향 등으로 환적 물동량이 폭발적으로 증가해 기존 허브의 부담이 확대된 상황임
 - 환경 변화로 모로코는 동·서 해역을 동시에 대응할 수 있는 환적항 구축이 요구되었으며, 이에 나도르 웨스트 메드항이 새로운 지중해 환적 축으로 개발됨

모로코 Nador West Med Port



자료: Google Earth 기반 저자 작성, <https://maritime-executive.com> (검색일: 2025.11.17.)

- ▶ Marsa Maroc-CMA Terminals 컨소시엄이 1단계 컨테이너 터미널의 30년 장기 운영권을 확보해 전반적인 항만 운영 담당
 - 모로코 주요 항만 운영사인 Marsa Maroc 51%, CMA Terminals 49%로 각 운영사의 현지 운영 경험과 글로벌 선사 네트워크를 결합해 안정적인 초기 운영 체계를 구축하기 위한 목적임

- 1단계 터미널은 연 120만 TEU 처리 능력, 대형 선박 중심의 환적 수요를 고려한 설계를 갖추고 있어 실질적인 처리 여력을 확보한 상태임
- 또한 CMA CGM 선박 우선 기항이 예정되어 있어 항만의 초기 항로 개설과 화물 유치 기반을 빠르게 마련할 수 있을 것으로 판단됨

➤ 나도르 웨스트 메드항의 가동은 기존 환적항만의 혼란을 줄이고 주요 선사 유치를 촉진하며 모로코 환적 시장의 흐름을 변화시킬 것으로 예상

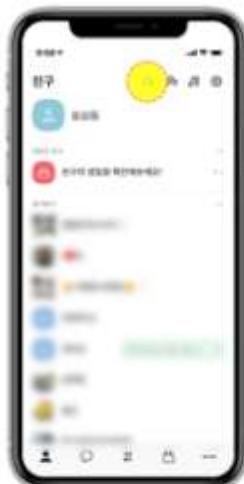
- 모로코 탕헤르 메드항이 세계 상위권 환적항으로 성장함과 동시에 처리 능력 한계 또한 나타나고 있음
- 이에 나도르 웨스트 메드항이 추가 물량을 흡수하며 모로코 전체 환적량 확대에 기여할 수 있을 것으로 보임
- 특히 CMA CGM은 탕헤르 메드항 TC3에 이어 추가적인 전략 거점을 확보하게 되어 아프리카-유럽 라인의 연결성이 높아질 것으로 예상되며, CEVA Logistics와 연계한 서비스 확장 효과도 기대됨
- 이러한 흐름에 최근 글로벌 주요 선사의 기항 가능성까지 거론되면서 지중해 환적 시장 내 경쟁 구도에도 새로운 변화가 나타날 가능성이 있음

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면
상단 친구 검색



2. '국제물류 정보포탈'
검색



3. 친구추가 버튼

