KMI 국제물류위클리
KMI International Logistics Weekly
제790호
2026.05.08.
www.kmi.re.kr

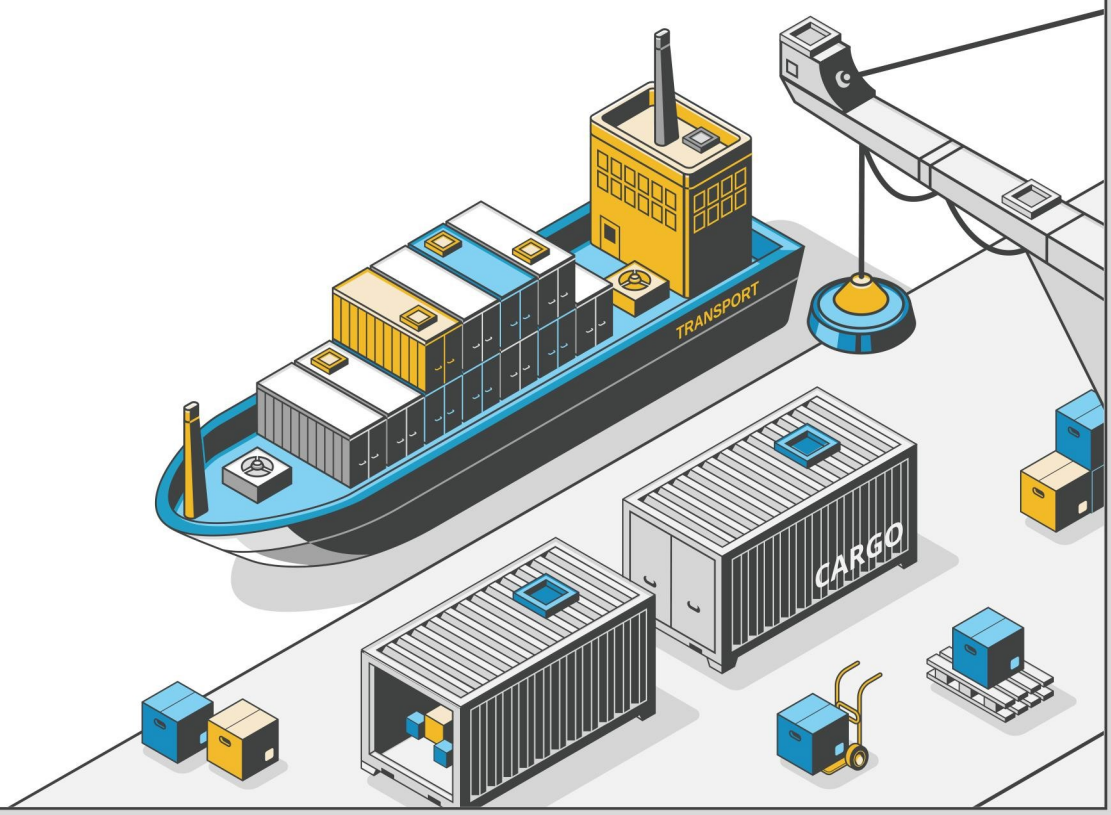
편집 및 발행인 : 조정희 **발행처 :** 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터
총괄 : 김동환 **감수 :** 이언경 **전화번호 :** 051-797-4913 **E-mail :** kdong@kmi.re.kr

목 차

인도·중동 물류시장 동향
- 중동 리스크 장기화, 인도-지중해 항로 선박 재편 및 우회 운송 확대

아세안 물류시장 동향
- 태국, 14조 원 규모 교통 메가프로젝트 추진…물류·관광 연결성 재편 본격화
- 중동 사태 장기화로 싱가포르 경제에 '이중 충격'

공지사항
- 『2026년 해외물류시장 개척지원사업』 2차 모집 공고
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내



정부혁신 보다 나은 해양수산부
해양수산부
KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

중동 리스크 장기화로 인도-지중해 항로 선박 재편 및 우회 운송 확대

Gemini 얼라이언스의 인도-지중해 항로 선복 축소로 '컨' 선 공급 감소

- Gemini Cooperation은 호르무즈 사태 이후 기존 중동-인도-지중해 서비스(ME11/IMX)를 중단하고, 서부 지중해 허브를 연계한 인도-중동-유럽 서비스(ME1/IOS)를 개시함
- 기존 서비스는 평균 15,000~16,000TEU 규모의 초대형 선박이 투입되었으나, 통합 운영 이후 상대적으로 작은 규모의 선박이 투입되면서 인도발 북유럽·지중해 항로 선복 공급이 감소한 것으로 나타남

CMA CGM, 공급 축소 영향으로 인도-지중해 운임 상승 수혜

- CMA CGM은 홍해·수에즈 운하를 경유하는 'Medex' 서비스와 북유럽 연결 'Epic' 서비스를 통해 인도-지중해 항로를 운영 중임
- 항만 물동량 데이터 분석에 따르면 CMA CGM의 인도 서부발 Medex 및 Epic 서비스의 주간 선적 물량은 4월 기준 평균 약 5,000TEU 수준까지 증가한 것으로 나타남
- 인도-지중해 항로 운임은 3월 말부터 4월까지 FEU당 약 800~1,000달러 상승했으며, 현재 나바셰바발 포트사이드/발렌시아행 운임은 FEU당 약 3,000~3,200달러 수준으로 형성된 것으로 나타남

Hapag-Lloyd와 MSC는 피더선 기반 북부 페르시아만 연결 재개

- Hapag-Lloyd와 MSC는 호르무즈 해협 통항 차질 장기화에 대응해 피더선과 육상 연계 운송을 활용한 북부 페르시아만 연결 서비스를 재개함
- 양사는 두바이 제벨알리(Jebel Ali), 사우디아라비아 담맘(Dammam), 쿠웨이트 슈와이크(Shuwaikh) 등 주요 항만을 연결하는 피더 네트워크를 운영하고 있으며, 일부 구간에서는 육상 운송(land bridge)도 병행하고 있음

Hapag-Lloyd, 샤르자-코르파칸 연계 기반 우회 운송 확대

- Hapag-Lloyd는 건화물(dry cargo), 냉동화물(reefer), 규격 특수화물(in-gauge cargo)에 대해 북부 걸프 지역 예약을 재개함
- 피더 서비스는 샤르자(Sharjah)와 UAE 주요 항만, 쿠웨이트, 사우디아라비아, 카타르, 이라크를 연결하는 방식으로 운영될 예정임
- 이와 더불어 샤르자와 코르파칸(Khor Fakkan)을 연결하는 보세 트럭 서비스를 운영하며, 해당 구간의 육상 운송 소요 기간은 약 5일 수준으로 제시됨
- Hapag-Lloyd는 현재 피더 서비스가 고정 주간 스케줄이 아닌 반(半)임시적으로 운영되며, 지역 내 통항 안전 상황에 따라 운항 여부가 결정된다고 밝힘

MSC, 중동지역 피더서비스 확대 예정

- MSC는 5월 10일부터 시작되는 유럽-홍해-중동 익스프레스 서비스의 일환으로 북부 페르시아만 지역에서 유사한 피더 네트워크를 활용할 계획이라고 밝힘
- 해당 서비스는 제벨알리, 아부다비, 쿠웨이트, 이라크 움카스르(Umm Qasr)를 담맘(Dammam)과 연결하며, 항만 하역후 트러킹을 통해 사우디아라비아 횡단 및 킹압둘라(King Abdullah) 항으로 이동함
- MSC는 이번 서비스가 유럽-홍해 항로 수요 증가와 중동 지역의 불안정한 운송 환경에 대응하기 위해 도입된 것이라고 설명함
- 첫 항차는 5월 10일 앤트워프(Antwerp)에서 출항 예정이며, 주요 기항지는 발렌시아(Valencia), 바르셀로나(Barcelona), 제다(Jeddah), 아카바(Aqaba) 등으로 구성됨

호르무즈 우회 운송 확대 속 대체 물류 거점 활용 증가

- 선사들은 호르무즈 해협 통항 차질 장기화에 대응해 우회 운송 체계를 확대하는 움직임을 보이고 있음
- CMA CGM은 UAE AD Ports Group과의 우선 서비스 계약을 기반으로 인도-페르시아만 화물의 상당 부분을 푸자이라(Fujairah)를 통해 처리하고 있는 것으로 나타남
- 반면 기존 대체 관문으로 활용되던 코르파칸(Khor Fakkan) 기항은 일부 축소된 것으로 알려짐
- 또한 제다(Jeddah), 킹압둘라(King Abdullah) 등 홍해 연계 항만을 활용한 우회 운송 흐름도 확대되는 양상이 나타나고 있음

중동 리스크 장기화 속 우회 운송 및 복합운송 체계 확대 가능성

- 호르무즈 해협 통항 차질 장기화로 선사들의 피더선·육상 연계 기반 우회 운송 활용이 확대되는 흐름이 나타나고 있음
- 특히 기존 직항 중심 구조에서 피더선, 육상 운송, 대체 항만을 결합한 복합운송 체계 활용이 증가하는 양상으로 전개되고 있음
- 또한 선복 재편과 우회 운송 확대는 항로별 공급 구조와 운임 수준에도 영향을 미치는 구조로 나타남
- 이에 따라 중동 리스크가 글로벌 해상 네트워크와 항만 연계 구조 변화에 지속적인 영향을 미칠 것으로 예상됨

참고자료: https://indiashippingnews.com, https://www.logisticsinsider.in (검색일: 2026.04.22.)

권보배 전문연구원
051-797-4774, b2kwon@kmi.re.kr

태국, 14조 원 규모 교통 메가프로젝트 추진…물류·관광 연결성 재편 본격화

- 태국은 3,598억 바트 규모의 11대 교통 인프라 사업을 통해 도로·철도·공항을 결합한 국가 물류 네트워크 확장에 착수
  - 도로 6개, 복선 철도 3개, 공항 확장 4개 등 총 11개 프로젝트를 '즉시 추진 가능 사업' 중심으로 패키지화하여 '26년 내각 승인 후 착공을 목표하고 있음
  - 도로 부문에서는 방콕 외곽 순환도로(M9), 공항 연결 고속도로, 서부 고속도로(M8) 등 수도권-관광지-지역 거점을 연결하는 간선망 확충에 집중함
  - 특히 M8 고속도로(Nakhon Pathom-Cha-am-Pak Tho)는 약 100km 이상, 611.5억 바트 규모로 11개 사업 중 최대 프로젝트이며, PPP 방식으로 추진되어 건설·운영 통합형 민간 참여 구조 형성함
  - 철도 부문에서는 Chumphon-Surat Thani-Hat Yai-Padang Besar 구간 복선화를 통해 기존 단선 철도 병목 해소 및 말레이시아 국경 연결을 통한 국제 물류 연계성 강화할 예정임
  - 공항 부문에서는 수완나품(6,500만→8,000만 명), 돈므앙, 치앙마이, 푸켓 공항 확장을 통해 관광객 증가 대응과 함께 항공 화물 처리 역량 확대 병행할 예정임
  - 특히 푸켓 고속도로(Muang Mai-Koh Kaew-Kathu)는 약 30km 규모, 467.5억 바트 사업으로 고가도로와 터널을 결합해 푸켓 내 상습 정체 구간을 해소하고 공항-도심-관광지 접근성 개선을 목표로 추진할 계획임

M8 프로젝트 지도(좌), 푸켓 고속도로 프로젝트 렌더링(우)

자료: https://thephuketexpress.com, https://www.motorway-m81.com (검색일: 2026.5.4.)

- '25년 정치 불안정으로 지연된 대형 인프라 사업을 정상화하고 경기 부양과 구조적 교통 문제 해소를 동시에 추진
  - '26년 2월에 진행된 태국 총선 이후 지연된 사업을 일괄 재정비하여 새 정부 출범 이후 즉시 추진 가능한 프로젝트 중심으로 선별함

- 교통부 예산은 전년 대비 8.52% 증가한 2,654.1억 바트로 확대되며 건설 경기 활성화 및 일자리 창출을 주요 정책 목표로 설정함
- 방콕 수도권의 만성 교통 혼잡, 관광지(푸켓·치앙마이) 접근성 저하, 남부 물류 병목 등 기존 인프라 한계가 누적된 상황임
- 특히 남부 철도는 단선 구조로 운송 용량 한계가 지속되어 왔으며, 도로 역시 관광 성수기 교통 정체로 물류 효율 저하 문제가 상시 발생해왔음
- 관광객 연 4,000만 명 시대 대비와 아세안 역내 물류 경쟁 심화에 대응하기 위한 선제적 인프라 투자 필요성이 확대됨
- 대부분 사업이 환경영향평가(EIA), 기관 협의 등 사전 절차를 완료한 상태로, 내각 승인 시 즉시 입찰 또는 착공 가능한 단계까지 도래함

도로·철도·공항을 연계한 멀티모달 전략을 통해 태국 물류 체계가 수도권 중심에서 전국 네트워크로 전환되는 계기 형성

- M8 고속도로를 통한 수도권-서부 연결, 남부 복선 철도를 통한 국경 연계, 공항 확장을 통한 관광·항공 물류 수요 대응이 하나의 통합 구조로 작동 가능함
- 기존 동부경제회랑(EEC) 중심 물류 축에서 서부·남부까지 확장되는 다핵화 네트워크 형성 가능성 존재함
- Phuket Expressway 사례와 같이 관광 인프라 개선이 라스트마일 물류 효율 향상으로 연결되는 '관광-물류 연계 구조' 강화될 전망임
- PPP 기반 사업 확대를 통해 민간 투자 유입 및 인프라 개발 속도 제고, 해외 건설·운영 기업 참여 기회 확대 예상임
- '26년 하반기부터 입찰 및 착공이 본격화될 가능성이 높아 중장기적으로 태국의 물류 경쟁력 강화에 직접적 영향 기대됨
- 단순 인프라 확충을 넘어 물류·관광·지역개발을 통합한 국가 성장 전략의 핵심 전환점으로 평가됨

참고자료: https://www.nationthailand.com, https://southeastasiainfra.com
(검색일: 2026.05.04.)

하도연 연구원
051-797-4683, ehdudl@kmi.re.kr

중동 사태 장기화로 싱가포르 경제에 '이중 충격'

- **중동에서 격화된 이란과 미국·이스라엘 간 갈등이 싱가포르와 같은 개방형 무역 경제에 심각한 충격을 초래**
  - 특히 에너지 비용 급등과 공급망 붕괴라는 '이중 악재'가 겹치며 경제 성장 전망에도 먹구름이 드리우고 있음
  - 또한 싱가포르는 원유의 약 55%를 중동에 의존하는 대표적인 에너지 수입국으로 갈등 심화에 따라 전력 및 생산 비용이 상승하고 있음
  - 여기에 더해 해상 운송 차질과 보험료 급등까지 겹치면서 물류비가 크게 증가하고 있음
  - 이에 따라 항공·제조업 등 주요 산업 전반에 부담이 확대되며 물가 상승 압력으로 이어지고 있음

- **미국과 이스라엘의 군사 행동 이후 호르무즈 해협이 사실상 봉쇄되면서 글로벌 에너지 및 원자재 공급망에 심각한 타격 발생**
  - 이로 인해 원유, 천연가스, 비료 등 핵심 자원의 이동이 제한되며 공급 차질이 발생하고 있음
  - 동시에 선박 운항량이 최대 94% 감소하고 다수의 유조선이 해협 외곽에 대기하는 상황이 지속되고 있음
  - 결과적으로 원자재 가격이 급등하고 기업들의 에너지 및 운영 비용이 빠르게 상승하면서 전반적인 인플레이션 압력으로 이어지고 있음

- **호르무즈 해협과 홍해에서 동시에 발생한 긴장으로 글로벌 물류 시스템 이중 마비 발생**
  - 이는 '23년 팬데믹 이후 가장 심각한 물류 혼란으로 평가됨
  - 주요 해운사들이 위험 지역을 피해 아프리카 희망봉으로 우회하면서 운송 기간이 10~14일 증가하고 있음
  - 그 결과 컨테이너 회전율이 감소하고 글로벌 공급망 전반에 병목현상이 발생하고 있음
  - 아울러 대체 항만인 제다와 살랄라 등은 물동량 급증으로 극심한 혼잡을 겪고 있음

- **우회 항로 확대와 운송 지연이 장기화되면서 글로벌 해운 운송 능력 감소 초래**
  - 선박이 한 항차에 묶이는 시간이 길어지면서 전 세계 해운 운송량이 약 10~15% 감소함
  - 이는 단순한 일시적 문제가 아니라 기존 교역 경로와 물류 구조를 재편하는 요인으로 작용하고 있음

- **중동 지역 긴장 고조로 전쟁 위험 보험료가 급격히 상승하며 운송 비용 부담 증가**
  - 일부 보험료는 기존 대비 1000% 이상 상승한 사례도 나타남

- 대형 유조선의 경우 수백만 달러 규모의 보험료가 추가 부담으로 발생하고 있음
- 이는 에너지뿐 아니라 일반 상품 운송 비용까지 전반적으로 끌어올리는 요인으로 작용하고 있음

글로벌 해운사들의 위험 회피 전략으로 싱가포르 항만 혼잡 심화 발생

- 이로 인해 '선박 몰림 현상'이 발생하며 접안 대기 시간이 증가하고 있으며, 일부 컨테이너선은 2~3일 이상 대기하는 사례도 나타나고 있음
- 투아스 항만 확장에도 불구하고 예측 불가능한 물동량 증가로 처리 능력이 시험대에 오르고 있음

에너지 가격 상승과 함께 비료 공급 차질이 발생하면서 식량 가격 상승 가능성 증가

- 글로벌 비료 거래의 상당 부분이 호르무즈 해협을 통과하는 구조로 영향이 큼
- 유가 상승은 연료, 전력, 운송 비용 증가로 이어지며 물가 상승을 가속화하고 있음
- 다만 싱가포르는 연료 비축을 통해 단기 충격을 일부 완화할 수 있는 상황임

이번 갈등은 싱가포르 경제 전반에 압력 확대

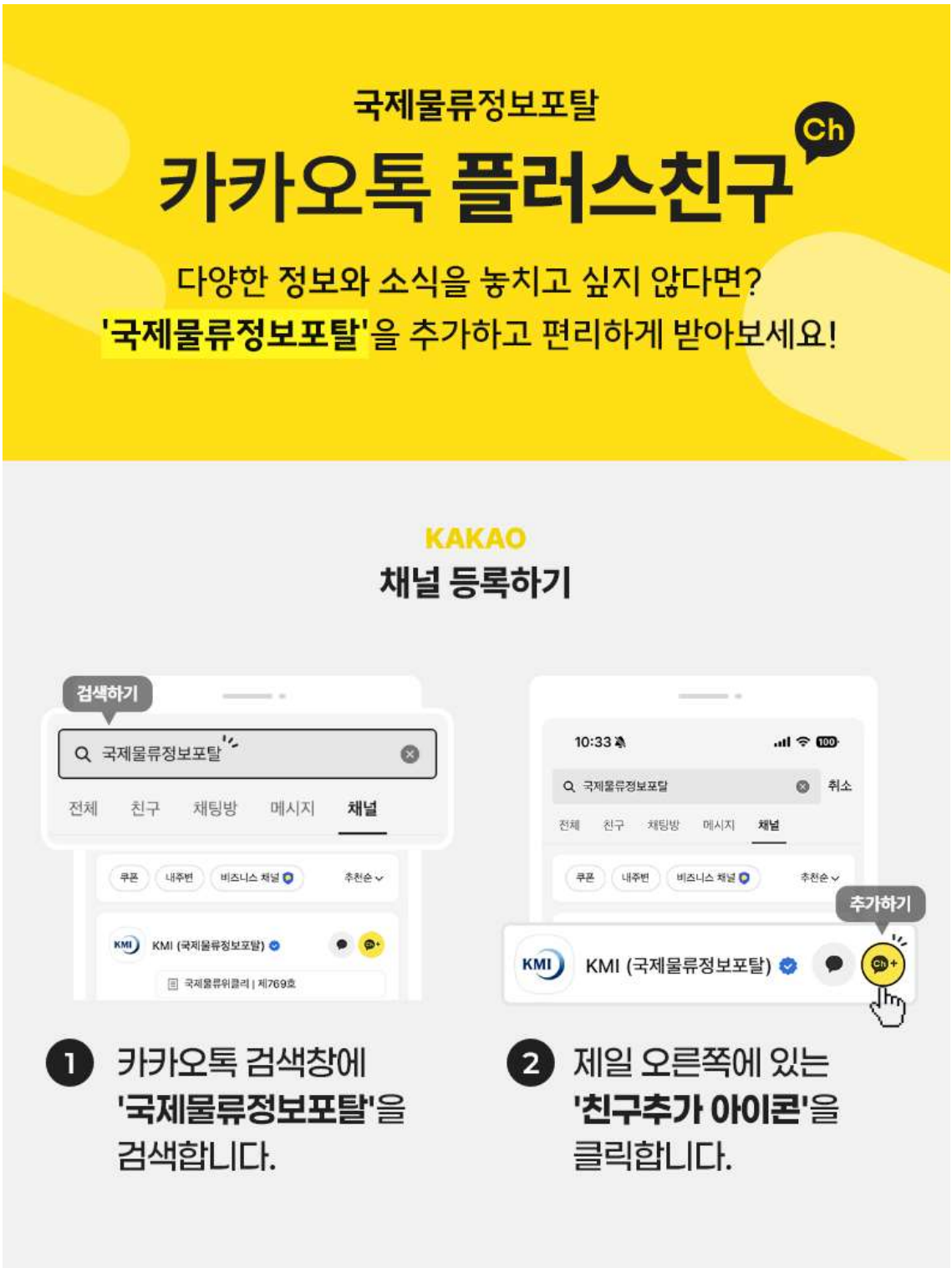
- '26년 GDP 성장률 전망에 부정적 영향을 미칠 가능성이 높으며, 물가 상승 압력으로 통화 정책 긴축 가능성도 제기되고 있음
- 일부 자금 유입 효과가 있지만 전체적으로는 비용 상승과 교역 위축 영향이 더 크게 작용할 것으로 전망됨

이번 사태는 단순한 지역 분쟁을 넘어 글로벌 공급망과 물류 구조 재편을 가속화

- 싱가포르와 같은 무역 의존 경제는 구조적인 충격에 노출되고 있으며, 에너지 가격 상승과 공급망 불안정성이 장기적인 경제 변수로 작용할 가능성이 큼
- 이에 기업과 정부 모두 중장기적 대응 전략 마련이 요구되는 상황임

참고자료: https://www.eurasiareview.com, (검색일: 2026.05.06.)

신수용 연구위원
051-797-4780, shinsy@kmi.re.kr

『2026년 해외물류시장 개척지원사업』 2차 모집 공고

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내