KMI 국제물류위클리
KMI International Logistics Weekly
제808호
2026.09.18.
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

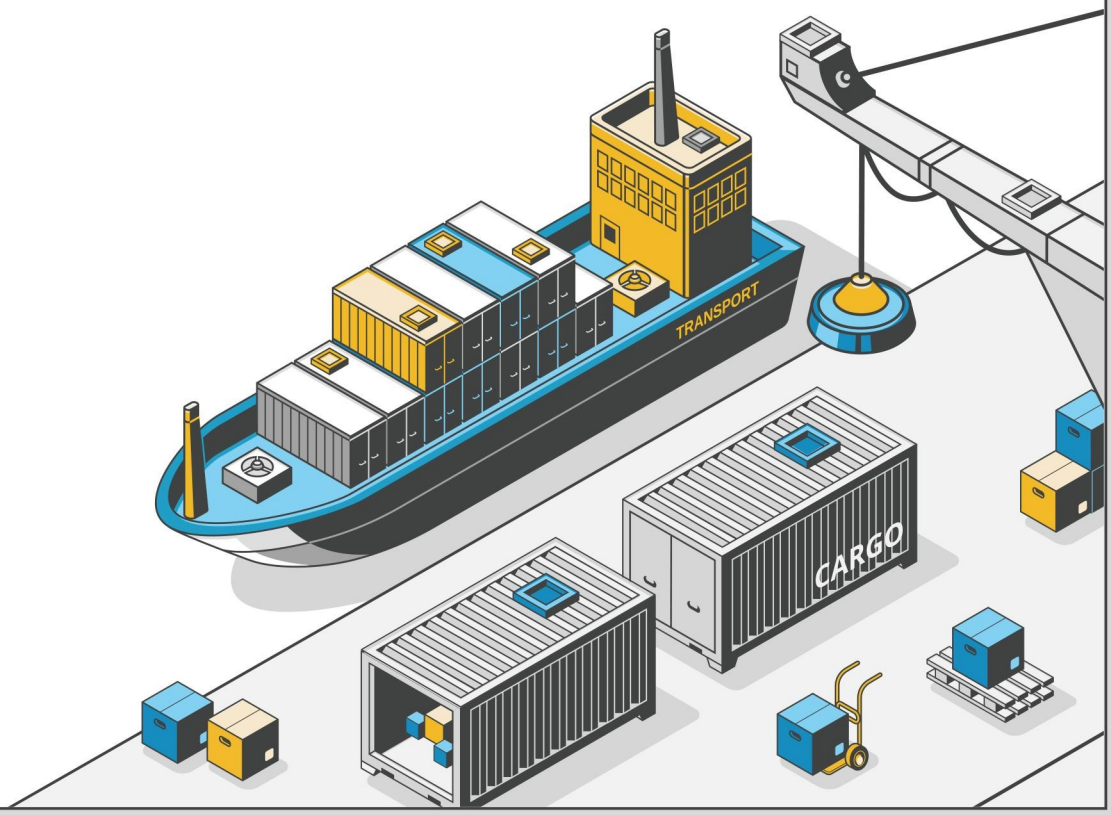
목 차

아세안 물류시장 동향
- 글로벌 컨테이너항 혼잡 심화…높은 시설 이용률로 정상화 오래 걸릴 듯

유럽 물류시장 동향
- 그단스크·그디니아항, '컨' 선박 대형화 맞춰 항만 인프라 확충

아프리카 물류시장 동향
- 서아프리카 주요 5개국 교역량, '50년까지 2배로… 물류 인프라·서비스 수요 증가 전망

공지사항
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내



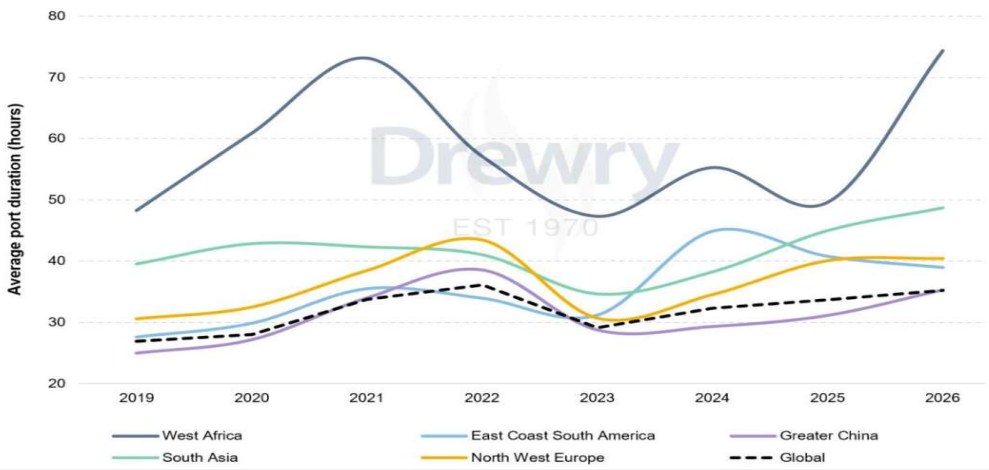
정부혁신 보다 나은 해양수산부
해양수산부
KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

글로벌 컨테이너항 혼잡 심화…높은 시설 이용률로 정상화 오래 걸릴 듯

- **최근 아시아 주요 항만의 기상악화와 혼잡으로 글로벌 컨테이너선 운항 정시성이 크게 하락함**
  - Sea-Intelligence 자료를 인용한 Upply에 따르면, '26년 7월 글로벌 컨테이너선 운항 정시성은 전월 대비 6.1%포인트 하락한 56.4%로, 전년 동월보다 8.8%포인트 낮아짐
  - 평균 선박 지연시간도 '26년 6월 대비 0.56일, '25년 7월 대비 1.34일 증가한 6.06일로, '26년 월평균 지연시간 중 가장 높은 수준을 기록함
  - Upply는 여름철 아시아 주요 항만이 태풍 등 기상악화로 운영 차질을 겪으면서 정시성이 악화했다고 분석함
  - Drewry에 따르면, '26년 8월 초 중국은 태풍 영향으로 선박의 평균 선석 대기시간이 3.6일을 기록함
  - 상하이항의 정시성은 21.0%로 하락했으며, 닝보항 34.6%, 싱가포르항 43.2%, 부산항 40.9% 등 아시아 주요 항만에서도 낮은 수준을 기록함

- **글로벌 컨테이너항의 선박 대기시간은 코로나19 이전보다 크게 증가하면서 구조적인 혼잡 부담도 확대됨**
  - '26년 1~7월 글로벌 평균 선박 대기시간은 '19년 같은 기간보다 거의 두 배로 증가함
  - 같은 기간 선박의 전체 항만 체류시간도 증가했으며, 특히 전체 항만 체류시간에서 접안 대기시간이 차지하는 비중이 확대됨
  - 접안 대기시간 증가 등의 영향으로 컨테이너선의 평균 항만 체류시간은 '19년보다 31% 증가함

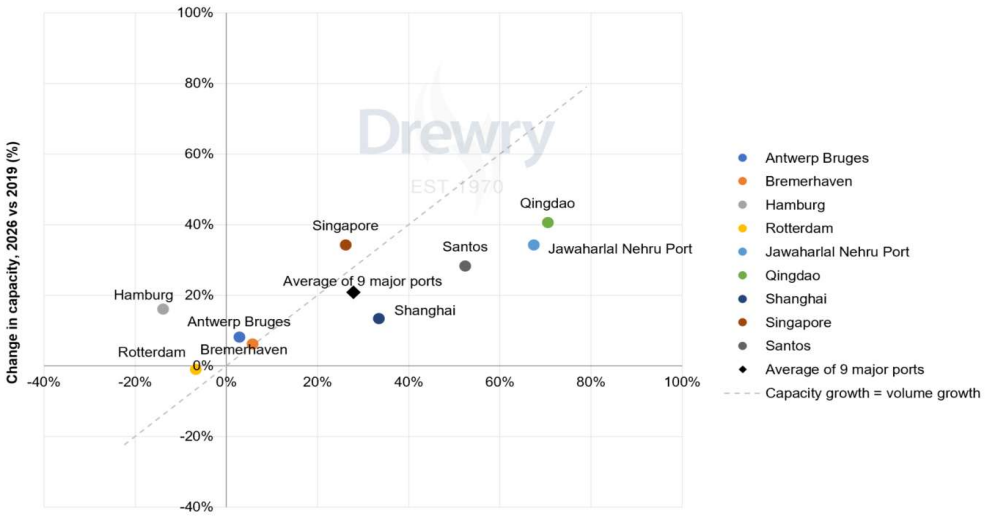
지역별 컨테이너선 1회 기항당 평균 항만 체류시간



주: 각 연도의 1~7월을 기준으로 산정
자료: Drewry, Ports and Terminals Insight(2026)

- **항만의 높은 시설 이용률과 제한적인 여유 처리능력은 외부 충격 이후 혼잡 회복을 어렵게 하는 요인으로 분석됨**
  - Drewry가 9개 주요 컨테이너항을 분석한 결과, '19년 상반기 대비 '26년 상반기 물동량은 평균 28% 증가했으나 항만 처리능력은 21% 증가하는 데 그침
  - Drewry는 항만이 높은 시설 이용률을 유지할수록 운영 차질 이후 정상화에 더 많은 시간이 필요하다고 분석함
  - 특히 선석 이용률이 90%인 터미널은 하루 동안 운영 차질이 발생하면 정상화까지 약 1주일이 걸리는 반면, 이용률이 75%인 터미널은 약 2일 만에 정상화할 수 있는 것으로 분석됨
  - 이에 따라 높은 시설 이용률과 제한적인 여유 처리능력은 태풍 등 외부 충격이 발생했을 때 항만 혼잡의 회복기간을 늘리는 요인으로 작용할 수 있음

9개 주요 컨테이너항 처리능력 및 물동량 변화('19년 상반기 대비 '26년 상반기)



주: 각 연도의 1~7월을 기준으로 산정
자료: Drewry, Ports and Terminals Insight(2026)

- **다만 Drewry는 최근 항만 혼잡을 전 세계적인 항만 투자 부족의 결과로 단정하기 어렵다고 평가함**
  - Drewry는 대부분 지역의 터미널 운영사가 처리능력에 대한 투자를 지속하고 있으나, 자산 이용률을 높이는 데 중점을 두는 경향이 항만 혼잡 위험을 높이고 있다고 분석함
  - 특히 싱가포르항은 '19년 상반기 대비 '26년 상반기 물동량보다 처리능력을 소폭 빠르게 확대했으며, 상하이항, 산투스항, 자와할랄네루항 및 칭다오항은 물동량 증가가 처리능력 증가를 앞선 것으로 나타남

- Drewry는 터미널 운영사가 항만 혼잡에 대비한 '여유 처리능력(buffer capacity)'을 단독으로 확보하기 위한 재원을 부담하기는 어렵다고 지적함

선사의 운항전략도 주요 항만의 물동량 집중과 혼잡에 영향을 미칠 수 있음

- Drewry는 공선운항, 임시 운항 및 추가 선박 투입 등 선사의 운항전략이 주요 항만에 특정 시점의 물동량 집중을 유발할 수 있다고 분석함
- 이러한 물동량 집중은 컨테이너 야드 혼잡을 가중하고 선박 대기시간을 늘리는 요인으로 작용할 수 있음

우리나라도 항만 경쟁력을 처리능력의 절대 규모뿐 아니라 외부 충격 이후 혼잡을 해소할 수 있는 운영 회복력 측면에서 점검할 필요가 있음

- 부산항의 정시성이 '26년 7월 40.9%까지 낮아지는 등 최근 아시아 주요 항만에서 기상악화에 따른 운항 차질이 나타남
- 특히 높은 시설 이용률에서는 단기간의 운영 차질도 장기간의 선박 대기로 이어질 수 있는 만큼 항만 처리능력의 규모와 함께 외부 충격에 대응할 수 있는 여유 처리능력과 운영 회복력을 살펴볼 필요가 있음
- 우리나라도 향후 물동량 증가와 처리능력, 시설 이용률 및 선박 대기시간 등을 종합적으로 점검해 외부 충격에 대한 항만의 운영 회복력을 확보할 필요가 있음

참고자료: Upply, Monthly Barometer: Trends in Container Shipping Freight Rates, 2026.08, Drewry, Port congestion is getting worse in container shipping: who is responsible? (검색일: 2026.09.15.)

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

그단스크·그디니아항, '컨' 선박 대형화 맞춰 항만 인프라 확충

- **그단스크와 그디니아 항만공사는 초대형 '컨' 선박 수용 능력을 강화해 정기선 해상운송 네트워크 편입을 위한 전략을 이행**
  - 그단스크와 그디니아 항만공사는 각각 '20년과 '25년부터 개별 항만의 중장기 개발계획에 따라 항만 및 배후물류 인프라 개발사업을 단계적으로 추진하고 있음
  - 그단스크항은 '컨' 본선 기항에 따른 환적 및 관문항 기능을 고도화하는 전략에 따라 개발되고 있으며, 그디니아항은 피더항 기능 유지 및 '컨' 본선 기항을 유치하기 위한 전략에 따라 개발되고 있음
  - 그단스크항을 기항한 '컨' 선박의 연도별 평균 선형은 41,094GT('21년)로 감소했으나, 이후 57,199GT('24년)로 지속적으로 증가함
  - 또한 그디니아항의 경우 15,420GT('21년)에서 20,764GT('24년)로 기항 '컨' 선박의 평균 선형이 5년 연속 증가함
  - 이에 따라 그단스크와 그디니아 항만공사는 각 항만을 기항하는 '컨' 선박 대형화에 대응하기 위해 항만 인프라를 단계적으로 확충하고 있음

그단스크항과 그디니아항 기항 '컨' 선박의 연도별 평균 선형 변화('20~'24년)

단위: GT

자료: G ł ówny Urząd Statystyczny 자료 기반 저자 재구성 (검색일: 2026.09.16.)

- **그단스크항은 항만 인프라 확충을 통해 대륙 간 정기 및 역내 피더 네트워크를 확보**
  - 그단스크항은 기존 Ocean Alliance의 아시아-유럽 정기선 서비스와 CMA CGM社의 아시아-북유럽 정기선 서비스인 FAL1 '컨' 본선의 직항 기항지 역할을 담당함
  - '25년 2월 Maersk社와 Hapag-Lloyd社의 Gemini 피더 서비스, ONE의 신규 PLS 피더 서비스의 기항지로 그단스크항이 연결되어 '컨' 본선 및 피더선 네트워크 연계 기능이 강화됨
  - 그단스크항의 '컨' 터미널운영사인 Baltic Hub는 '25년 6월 T3 '컨' 터미널 운영을 통해 '컨' 본선 기항을 유치할 수 있는 기반을 강화함
  - 이를 통해 '25년 4월 MSC社가 운영하는 아시아-북유럽 간 Britannia 서비스와 아시아-북유럽-미국 동부 간 Albatros 서비스에 그단스크항이 신규 직항 기항지로 편입됨

그단스크항의 정기선 해상운송 네트워크 현황(2026년 09월 기준)

자료: https://www.portgdansk.pl (검색일: 2026.09.16.)

그디니아항은 Baltmax급 선박 대상 역내 직항 및 피더항으로서의 기능 강화를 제고

- 그디니아 항만공사는 '23년 항내 수역을 15.9m로 준설하고 '25년 8월 제2선회장의 직경을 480m로 확장해 선장 400m, 선폭 58m '컨' 선박의 기항 여건을 확보함
- '25년 10월 COSCO社는 GBX 2.0 서비스에 그디니아항을 기항지로 편입해 북유럽-발트해 피더 네크워크를 구축했으며, 같은 해 12월 MSC社는 영국과 이베리아 반도를 그디니아항과 연결하는 역내 직항 서비스를 개설함
- 이후 그디니아 항만공사는 Helskie 부두 현대화 사업 추진을 통해 안벽 수심 15.5m, 부두길이 800m를 확보하고 30m 길이의 갠트리 크레인 주행레일을 '26년 2월 설치함
- '26년 4월 Hapag-Lloyd社는 독일의 함부르크항, 브레멘하펜항, 빌헬름스하펜항과 그디니아항을 연결하는 PGX 피더 서비스를 개시했으며, 같은 해 5월 ONE은 포르투갈-발트해 주요 항만에 대한 IBX 역내 직항 서비스를 개시함
- 특히 Helskie 부두에서 BCT '컨' 터미널을 운영 중인 ICTSI社는 같은 해 6월 '컨' 선박의 25열 화물을 처리할 수 있는 신규 갠트리 크레인 2기를 도입함

그단스크항과 그디니아항의 전략적 개발은 중동부 유럽 내 물류거점 기능 강화에 기여

- 그단스크항과 그디니아항의 초대형 '컨' 선박 대상 화물 처리능력 강화는 '컨' 본선 직항, 역내 직항 및 피더 서비스 확대를 통해 상호보완적 정기선 네트워크 구축에 기여할 수 있음
- 또한 각 항만에서 진행 중인 배후물류 인프라 개발과 연계해 복합운송 경쟁력을 강화함

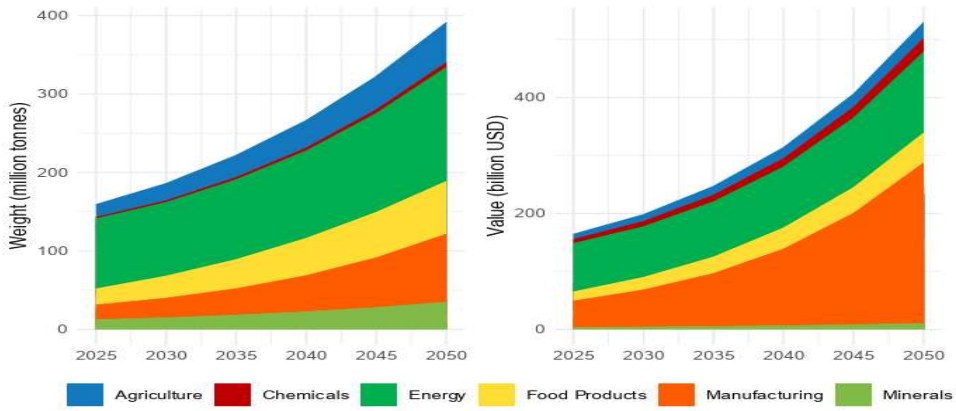
참고자료: https://www.portgdansk.pl, https://www.port.gdynia.pl, https://baltichub.com/en (검색일: 2026.09.16.)

황제호 전문연구원
051-797-4685, hjh3904@kmi.re.kr

서아프리카 주요 5개국 교역량, '50년까지 2배로… 물류 인프라 서비스 수요 증가 전망

- 서아프리카 주요 5개국의 교역 규모는 인구 증가와 경제성장, 산업화 등에 따라 '50년까지 중량 기준 약 2배, 금액 기준 약 3배 확대될 전망
  - 국제교통포럼(ITF)은 베냉, 코트디부아르, 가나, 나이지리아, 토고 등 서아프리카 주요 5개국의 인구가 '23년 약 3억 1천만 명에서 '50년 5억 명 이상으로 증가할 것으로 전망함
  - 특히 5개국이 위치한 아비장-라고스 회랑(Abidjan-Lagos Corridor)은 서아프리카경제공동체(ECOWAS) 상업활동의 약 75%가 집중된 주요 경제·물류 축으로, 인구 및 도시화 확대에 따라 향후 역내 물류 수요도 지속 증가할 것으로 예상됨
  - ITF 분석에 따르면 5개국의 교역 규모는 '25~'50년 중량 기준 약 2배, 금액 기준 약 3배 증가할 것으로 전망되며 산업화 진전에 따라 제조업 비중이 확대돼 '50년에는 제조업이 교역액에서 가장 큰 비중을 차지할 것으로 예상됨

서아프리카 주요 5개국 품목별 교역량 및 교역액 전망(2025~2050년)

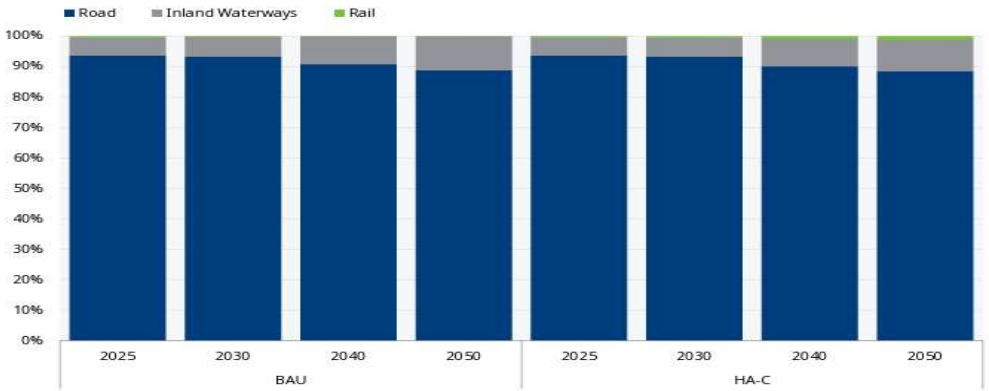


주: 분석 대상 지역은 베냉, 코트디부아르, 가나, 나이지리아 및 토고를 포함함
자료: OECD/ITF(2026), West Africa Freight Transport: Enhancing Regional Connectivity (검색일: 2026.09.14.)

- 교역 확대에 따라 역내 화물운송 수요가 증가하는 가운데, 도로 운송 중심의 물류 체계 지속으로 주요 물류 축의 수송 부담 가중 예상
  - 현행 정책과 계획이 지속되는 BAU 시나리오와 연결성 개선을 위한 인프라 투자 및 정책 시행을 확대하는 HA-C 시나리오 모두에서 '50년까지 토고를 제외한 4개국의 육상 화물운송이 '25년 대비 2배 이상 증가할 것으로 전망됨
  - 이에 따라 향후 역내 물류 인프라의 처리능력 확보가 주요 과제로 부상할 것으로 예상됨
  - 특히 현재 서아프리카 주요 5개국의 육상 화물운송은 톤-km 기준 90% 이상을 도로에 의존하고 있으며, '50년에도 도로 운송 비중은 BAU 89%, HA-C 88% 수준에 달할 것으로 전망됨

- 아비장-라고스 회랑에 역내 국경 간 화물운송이 집중되면서 기존 국경 통과 및 검문소에서 발생하는 지연이 심화될 가능성이 있어, 도로 인프라 확충과 함께 국경 통관 절차 개선 등 물류 효율화가 요구됨

서아프리카 주요 5개국 운송수단별 화물운송 비중 전망(2025~2050년)

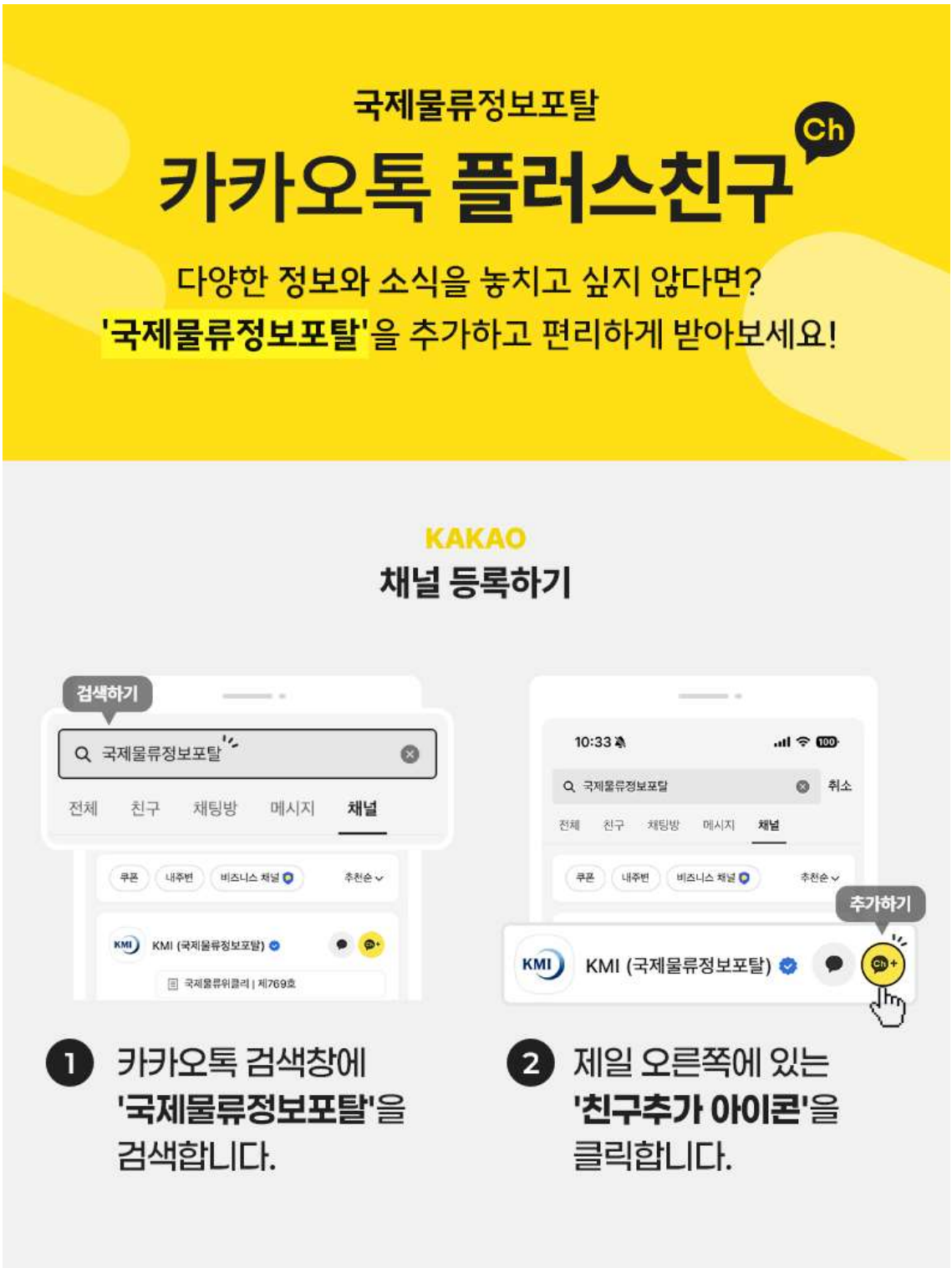


주: 분석 대상 지역은 베냉, 코트디부아르, 가나, 나이지리아 및 토고임. BAU는 현행 정책 유지 시나리오, HA-C는 연결성 강화 시나리오를 의미함
자료: OECD/ITF(2026), West Africa Freight Transport: Enhancing Regional Connectivity (검색일: 2026.09.14.)

화물 수요 증가에 대응한 주요 물류 회랑의 연결성 개선 및 운송수단 다변화가 요구되면서 관련 물류 인프라·서비스 시장에 대한 관심 필요

- ITF는 지속적인 도로 운송 의존이 장기적으로 물류망의 처리능력 제약으로 이어질 수 있다고 분석하고, 철도 및 내륙수로의 활용과 복합운송 연계성 개선 필요성을 제시함
- 특히 HA-C 시나리오에서는 철도 인프라 투자와 이용 지원정책 등이 확대될 경우 '50년 철도 화물운송이 '25년 대비 약 7배나 증가할 것으로 전망돼, 중장기적으로 도로 중심의 화물운송 체계를 보완할 가능성이 있음
- 또한 가나 타말레(Tamale), 코트디부아르 부아케(Bouaké)·코로고(Korhogo), 나이지리아 카노(Kano) 등 내륙지역의 농업생산·가공·유통 거점 성장 가능성이 제시되고 있음
- 이에 따라 해당 지역과 소비시장을 연결하기 위한 도로망 개선과 냉장·냉동시설 및 창고 등 물류시설 확충 필요성도 제기됨

참고자료: OECD/ITF(2026), West Africa Freight Transport: Enhancing Regional Connectivity, https://www.itf-oecd.org (검색일: 2026.09.14.)

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

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내