

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

목 차

▶ 유럽 물류시장 동향

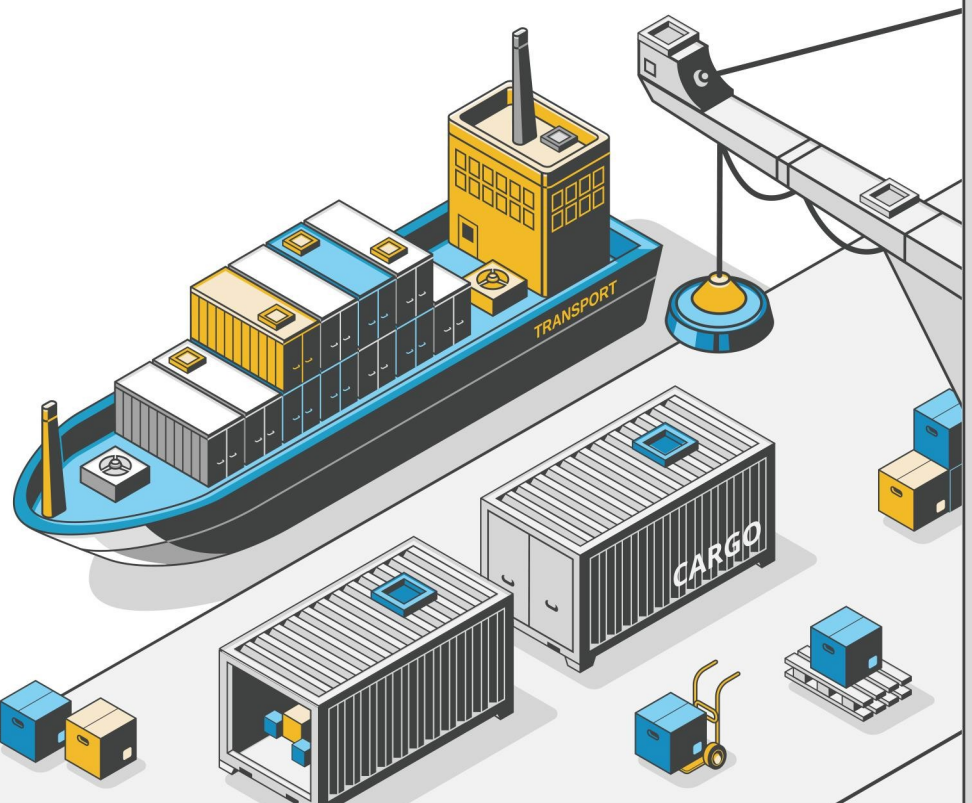
- 폴란드, 시비노우이시치에항 '컨' 터미널 개발 ... 자국 항만균형발전 전략 본격화

▶ 공지사항

- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 글로벌 물류시장 동향

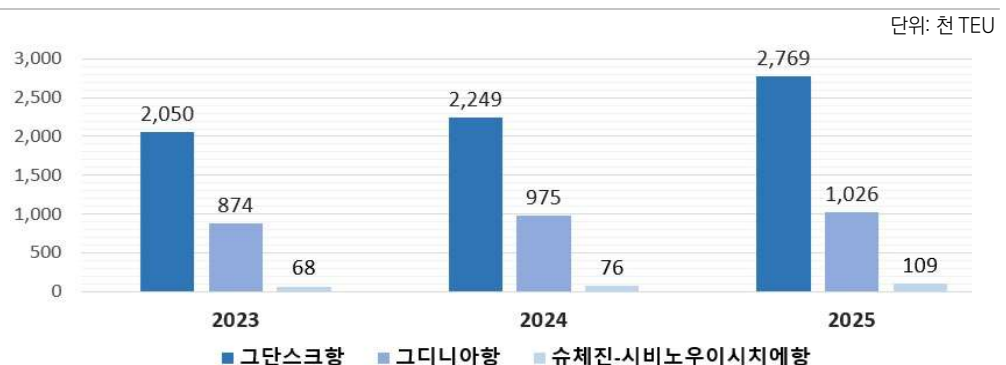
- 애틀랜틱 카운슬, 인-중동-유럽 다중 네트워크 전략 제안...호르무즈 의존도 낮춘다
- 글로벌 '컨' 해운 네트워크, '더 적은 기항·더 많은 환적' 구조로 재편



폴란드, 시비노우이시치에항 '컨' 터미널 개발... 자국 항만균형발전 전략 본격화

- ▶ 폴란드 정부는 '지속가능교통개발전략 2030'과 '항만개발프로그램 2030'을 통해 자국의 주요 항만과 국가 교통체계 간 연결성을 확대할 계획
 - 폴란드 정부는 국가 교통체계를 효과적으로 개선함과 동시에 그단스크항과 그디니아항 운영에 따른 육상운송 혼잡 문제를 해결하기 위해 '19년 9월부터 지속가능교통개발전략 2030과 항만개발프로그램 2030을 추진하고 있음
 - 지속가능교통개발전략 2030은 폴란드의 도로, 철도, 내륙수로 교통망을 통합적으로 개선하기 위한 전략이며, 항만개발프로그램 2030은 지속가능교통개발전략 2030과 연계해 그단스크항, 그디니아항, 슈체진-시비노우이시치에항의 균형 발전을 도모하고 경쟁력을 강화하기 위한 프로그램임
- ▶ 폴란드 정부는 서부 항만권을 활성화해 그단스크항과 그디니아항으로 컨테이너 물동량이 집중되는 현상을 완화하기 위한 전략 추진
 - 폴란드의 주요 수출입 항만은 그단스크항, 그디니아항, 슈체진-시비노우이시치에항이며, 각 항만의 컨테이너 물동량은 증가하고 있는 추세임
 - 그단스크항의 '컨' 물동량은 '23년 2,050천 TEU, '24년 2,249천 TEU, '25년 2,769천 TEU 등 지속 증가하고 있으며, 그디니아항 또한 '23년 874천 TEU, '24년 975천 TEU, '25년 1,026천 TEU로 물동량 증가세가 이어지고 있음
 - 슈체진-시비노우이시치에항 또한 '23년 68천 TEU, '24년 76천 TEU, '25년 109천 TEU로 나타나고 있어 폴란드 주요 수출입 항만뿐만 아니라 소규모 항만까지 '컨' 물동량 증가세가 확산되고 있음
 - 특히 그단스크항과 그디니아항으로의 컨테이너 물동량 집중화는 트리시티 광역 간선망 S7, 폴란드 남북 간선망 A1 및 TEN-T의 발트해-아드리아해 회랑에서 교통 혼잡을 유발함
 - 이에 폴란드 정부는 시비노우이시치에항의 컨테이너 처리능력을 강화하고 서부 배후교통 연계망을 개발해 자국 항만의 균형 발전을 달성하고자 함

폴란드 주요 항만의 컨테이너 물동량(2023-2025)



자료: Actia Forum 기반 저자 재구성 (검색일: 2026.07.23.)

➤ 폴란드 정부는 시비노우이시치에항 신규 컨테이너터미널 및 배후지역 교통네트워크 개발을 통해 서부 물류회랑의 장기적인 발전을 추구

- 폴란드 정부와 슈체진-시비노우이시치에 항만공사는 시비노우이시치에항 내 신규 컨테이너 터미널 개발을 통해 서부 물류회랑을 활성화하기 위한 장기 전략을 추진함
- 폴란드 서부 물류회랑은 S3 급행도로, 401 철도, E59 철도, C-E59 철도, 오데르 내륙수로와 발트해-아드리아해 회랑을 연계하는 복합운송 네트워크임
- 서부 물류회랑 활성화를 위해 슈체진-시비노우이시치에 항만공사는 '26년 7월에 시비노우이시치에항 내 200만 TEU 규모의 신규 컨테이너터미널 개발을 착공함
- 또한 유럽 교통망과 신규 컨테이너터미널을 연결하는 3.2km 인입 철도와 인터모달을 위한 800m 선로 10개를 구축하는 사업에 착수함
- 이를 통해 그단스크항과 그디니아항으로 운송되는 컨테이너 물동량의 일부와 오스트리아, 헝가리의 컨테이너 물동량을 서부 물류회랑으로 유치해 시비노우이시치에항의 기능을 강화하고자 함

➤ 폴란드 정부의 지속가능교통개발전략 2030과 항만개발프로그램 2030은 폴란드 물류 네트워크 개선과 서부 항만축 경쟁력 강화에 기여

- 시비노우이시치에항 내 신규 컨테이너터미널 개발과 배후교통망 연계성 강화는 폴란드 육상운송 네트워크의 효율성 향상과 항만균형발전에 기여할 것임
- 또한 시비노우이시치에항의 철도운송 네트워크 강화는 서부 물류회랑을 활성화하는 전략적 기반으로 작용함
- 특히 시비노우이시치에항의 철도 중심 운송체계 활성화를 통해 도로혼잡을 완화할 것임

참고자료: <https://railmarket.com>, <https://port.szczecin.pl>, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura> (검색일: 2026.07.23.)

애틀랜틱 카운슬, 인-중동-유럽 다중 네트워크 전략 제안...호르무즈 의존도 낮춘다

▶ 미 국제 안보 싱크탱크 애틀랜틱 카운슬(Atlantic Council), IMEC 다중 네트워크 전략 제안

- Atlantic Council이 발간한 Afaq Hussain과 Maisoon H. Kafafy의 *'Beyond the corridor: IMEC as a network of routes'* 보고서는 기존 인도-중동-유럽 경제회랑(IMEC)을 단일 회랑이 아닌 복수의 물류 네트워크(Network of Routes)로 확대하는 전략을 제안함
- 저자는 최근 호르무즈 해협과 홍해 등 중동 해상 병목구간에서 발생한 공급망 차질을 고려해 IMEC를 보다 회복력 있는 네트워크 구조로 확대할 필요성을 제시함
- 특히 오만, 사우디아라비아, 이집트, 시리아를 새로운 물류 거점으로 포함하는 네트워크형 IMEC 구축 방안을 제안함
- 또한 확장된 IMEC가 호르무즈 해협을 통과하는 컨테이너 물동량의 약 60%를 대체하고 최대 3,300억 달러 규모의 교역을 뒷받침할 잠재력이 있다고 분석함

확장형 IMEC 네트워크(원안 대비 제안 노선)

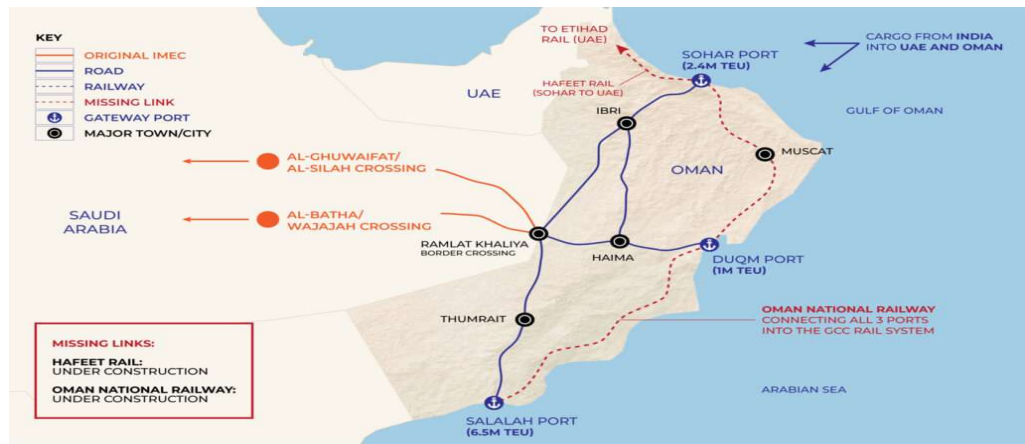


자료: Atlantic Council, Beyond the corridor: IMEC as a network of routes (2026.6.) (검색일: 2026.07.20.)

▶ 오만의 IMEC 보완적 해상 관문(Complementary Gateway) 역할 제시

- 보고서는 오만을 호르무즈 해협 밖에 위치한 보완적 해상 관문(Complementary Gateway)으로 평가함
- 소하르(Sohar), 살랄라(Salalah), 두쿰(Duqm) 3개 항만을 IMEC의 동부 진입 거점으로 활용하는 방안을 제안함
- 특히 UAE 에티하드 철도와 연결되는 Hafeet Rail을 핵심 사업으로 평가하며, 오만-UAE-사우디 철도망을 연결해 호르무즈 해협을 우회하는 육상 운송망 구축에 기여할 것으로 분석함
- 또한 오만은 GCC 국가 가운데 호르무즈 해협 외부에 주요 항만을 보유한 유일한 국가라는 점에서 IMEC의 공급망 회복력 강화에 중요한 역할을 수행할 것으로 평가함

IMEC의 보완적 해상 관문으로서 오만



자료: Atlantic Council, Beyond the corridor: IMEC as a network of routes (2026.6.) (검색일: 2026.07.20.)

➤ 사우디아라비아를 IMEC 육상 축 핵심 국가로 평가

- 보고서는 사우디아라비아를 IMEC의 구조적 중심축(Structural Backbone)으로 제시함
- UAE에서 유입된 화물이 사우디를 거쳐 요르단과 유럽으로 이동하는 핵심 육상축을 담당하는 것으로 분석함
- Saudi Landbridge 철도는 현재 설계 및 착공 준비 단계이며, 완공 시 홍해와 아라비아만을 연결하는 핵심 철도축 역할을 수행할 것으로 전망함
- 다만 완공 목표가 '34년으로 제시돼 단기적인 IMEC 구축의 핵심 제약요인으로 평가됨

사우디아라비아 중심의 IMEC 육상 연결망

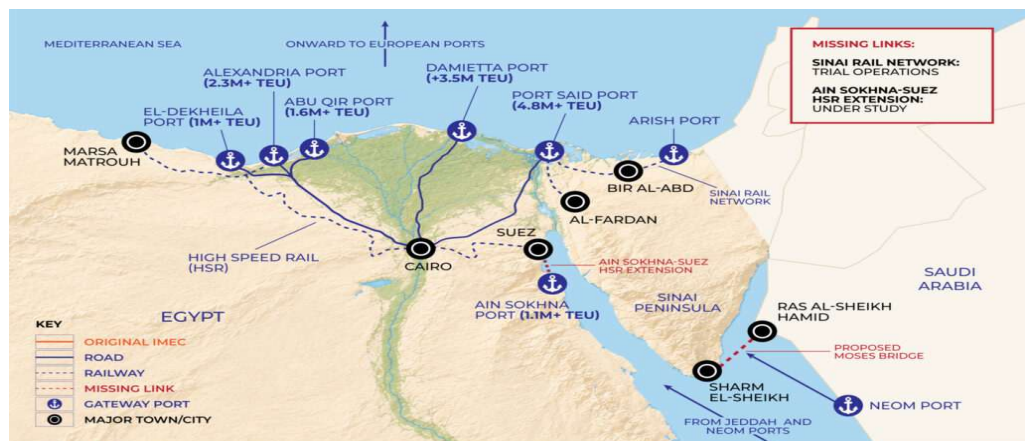


자료: Atlantic Council, Beyond the corridor: IMEC as a network of routes (2026.6.) (검색일: 2026.07.20.)

▶ 이집트·시리아를 지중해 관문으로 다변화하는 전략 제안

- 보고서는 이집트를 IMEC의 지중해 관문으로 평가하며 아인소크나(Ain Sokhna)-알렉산드리아 고속철도와 지중해 항만 확충을 핵심 사업으로 제시함
- 또한 시리아에 대해서는 DP World와 CMA CGM의 항만 투자 및 철도 복구를 기반으로 동부 지중해의 새로운 관문으로 활용할 가능성을 제시함
- 하이파항 외에도 이집트와 시리아 항만을 추가해 유럽 연결 경로를 다변화하는 것이 보고서의 핵심 전략으로 제시됨

지중해 회랑 거점으로서 이집트



자료: Atlantic Council, Beyond the corridor: IMEC as a network of routes (2026.6.) (검색일: 2026.07.20.)

요르단-시리아 연결 회랑



자료: Atlantic Council, Beyond the corridor: IMEC as a network of routes (2026.6.) (검색일: 2026.07.20.)

● IMEC를 네트워크형 회랑으로 전환하기 위한 정책 과제도 제안

- 보고서는 IMEC를 단일 회랑이 아닌 복수의 항만과 철도망이 연결된 네트워크형 회랑으로 확대해야 한다고 제안함
- 이를 통해 물류 경로 선택권 확대, 처리능력 증가, 운송비 경쟁 촉진, 정치적 리스크 분산 등 네 가지 효과를 기대할 수 있다고 분석함
- 또한 IMEC 운영을 위해 참여국 간 공동 사무국 설립, 철도 연결, 민간투자 확대 등을 주요 정책 과제로 제안함

IMEC 주요 인프라 프로젝트 추진 현황 및 전략적 평가

프로젝트	개요	추진 현황	전략적 평가
Hafeet Rail (UAE·오만)	- 소하르항과 UAE 에티하드 철도를 연결하는 238km 규모의 GCC 최초 국경 간 철도 사업 - 에티하드 레일, 오만 레일, 무바달라가 합작 형태로 추진하며 총 투자 규모는 약 30억 달러임	- 공사 진행 중 - 공정률 약 40% - 공식 완공 일정은 미발표	- IMEC 육상 네트워크에서 가장 핵심적인 연결 사업으로 평가됨 - 완공 시 오만-UAE-사우디 철도망이 연결되면서 소하르항이 육상 물류허브로 전환될 것으로 전망됨 - 또한 호르무즈 해협을 우회하는 실질적인 육상 대체 경로를 제공할 것으로 평가됨
Hejaz Railway (튀르키예·시리아·요르단·사우디아라비아)	- 이스탄불-다마스쿠스-암만-메디나를 연결했던 총연장 1,750km의 오스만 시대 헤자즈 철도 복원 사업 - 현재 요르단 구간은 운영 중이며 시리아 구간은 내전 이후 중단된 상태임	- 복원 추진 중 '26년 4월 7일 시리아·요르단·튀르키예 3국 간 MOU 체결 - 암만-다마스쿠스 여객철도는 '26년 말 개통 목표	- 장기간 중단됐던 사업 가운데 가장 구체적인 정부 간 협력이 이뤄진 사례로 평가됨 - 다만 다마스쿠스-암만 구간 미연결, 시리아 구간 인프라 복구, 철도 규격 통일 등의 과제가 남아 있어 화물 운송축으로서의 아직 중장기 과제로 평가됨 '26년 말 발표될 효율성 검토 결과가 향후 사업 추진을 판단하는 중요한 기준이 될 것으로 평가됨
Saudi Land Bridge (사우디아라비아)	- 홍해 제다항과 리야드, 담맘을 연결하는 950km 이상의 철도 사업 - 킹압둘라항, 안부, 주베일까지 연계 예정	- 설계 단계 (착공 전) '34년 이전 완공 목표 '26년 중반 입찰 예정	- IMEC의 핵심 육상축이자 가장 큰 취약 요인으로 평가됨 - 완공 시 호르무즈 해협을 우회하는 동서 철도축(Rail Spine)을 구축할 수 있으나, 목표 시점이 '34년인 만큼 사업 지연 가능성이 높은 것으로 분석됨
Moses Bridge (이집트·사우디아라비아)	- 이집트 샤름엘셰이크와 사우디 라스알셰이크하미드를 티란섬을 경유해 연결하는 32km 규모의 연륙도로 및 교량 사업 - 네옴을 대륙과 직접 연결하고 수에즈 운하를 우회하는 대체 경로를 제공하는 것이 목적임	- 계획 완료 (미착공) '26년 현재 착공 일정 미확정 - 환경영향평가 진행 중	- 계획 완료 이후 착공까지 약 10년 가까이 지연되고 있는 사업으로 평가됨 - 티란섬 산호초 보호 문제 등 환경 규제가 주요 제약요인으로 지적되며, 사업 추진 일정의 불확실성이 높은 것으로 분석됨

자료: Atlantic Council, Beyond the corridor: IMEC as a network of routes (2026.6.) (검색일: 2026.07.20.)

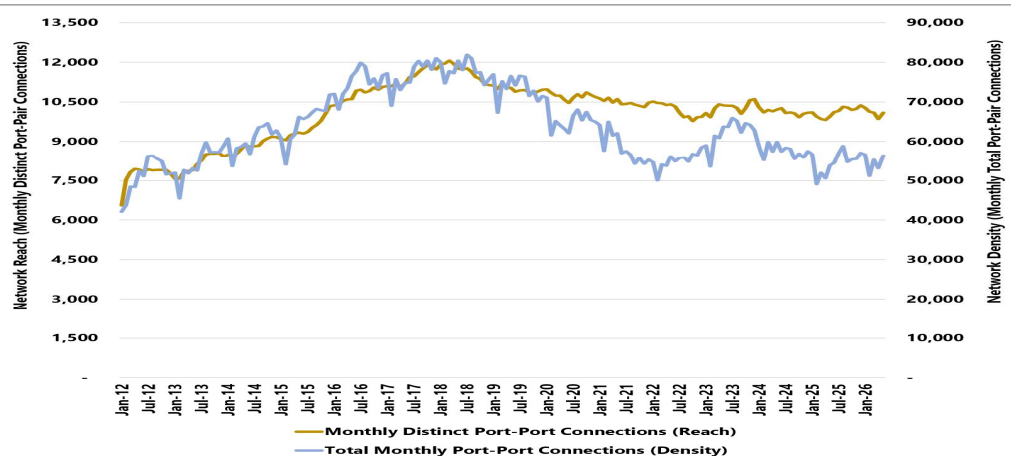
➤ IMEC 다중 네트워크 확장이 국내 물류에 미치는 영향 점검 필요

- Atlantic Council은 IMEC를 기존 단일 물류축이 아닌 복수의 항만과 철도망이 연계된 네트워크형 회랑으로 확대할 것을 제안함
- 오만, 사우디아라비아, 이집트, 시리아를 연계한 다중 거점 구조는 호르무즈 해협과 홍해 등 특정 해상 병목구간에 대한 의존도를 완화하고 물류 경로의 회복력을 높이는 방안으로 평가됨
- 국내 해운·물류기업과 정부는 IMEC 관련 인프라 구축과 참여국 간 협력 동향이 인도-중동-유럽 운송 경로와 항만·철도 네트워크에 미치는 영향을 지속적으로 점검할 필요가 있음

글로벌 '컨' 해운 네트워크, '더 적은 기항·더 많은 환적' 구조로 재편

- ▶ 팬데믹 이후 광역 서비스는 유지하면서 운영 효율성을 높이는 Lean Network 전략 확산
 - 최근 글로벌 컨테이너 해운시장은 비용 효율성과 운항 안정성을 높이기 위해 서비스 네트워크를 단순화하는 'Lean Network' 전략을 확대하고 있음
 - Lean Network 전략은 글로벌 서비스 범위는 유지하면서 직접 기항은 최소화하고, 주요 환적 허브와 셔틀 서비스를 활용해 화물을 운송하는 네트워크 운영 방식을 의미함
 - Sea-Intelligence 분석에 따르면 '20년 이후 항만 간 직접 연결 수(Network Reach, 서비스 범위)는 비교적 높은 수준을 유지한 반면, 항만 간 전체 연결 횟수(Network Density, 서비스 빈도)는 크게 감소하며 이러한 운영 방식이 확산되고 있는 것으로 나타남
 - 이를 통해 해운사들이 기존의 다중 기항(Multi-port Calling) 방식에서 벗어나 직접 기항을 줄이고 환적 중심으로 네트워크를 재편하고 있음을 보여줌
 - 또한 팬데믹 이후 비용 절감과 공급망 회복력을 동시에 확보하기 위한 전략으로, 글로벌 컨테이너 해운시장의 새로운 운영 모델로 자리 잡을 가능성이 높음

글로벌 해운 네트워크 직접 연결 수 및 전체 연결 횟수 추이(2012~2026)



자료: <https://globalmaritimehub.com> (검색일: 2026.07.20.)

- ▶ 직접 기항을 줄이고 환적 중심 네트워크를 확대하며 운항 효율성과 정시성 제고 추진
 - 해운사는 주요 간선항로(Mainline)의 기항지를 축소하고 허브-앤-스포크(Hub-and-Spoke) 운영을 통해 비용 절감, 선복 운영 효율화를 추진하고 있음
 - '25년 이후 새롭게 출범한 Gemini Cooperation, Premier Alliance, Ocean Alliance 등 주요 얼라이언스 또한 메인 항로를 단순화하고 셔틀 서비스를 확대하는 방향으로 네트워크를 재편하고 있음
 - 특히 Gemini Cooperation은 허브와 지역항을 연결하는 전용 셔틀 서비스를 확대해 운항 효율성과 정시성을 높이는 운영 모델(Network of the Future)을 적극 도입하고 있음

- 또한 China+1 전략, 홍해 사태 등 지정학적 리스크에 대응하기 위해 기존 메가 허브 중심 운영에서 벗어나 지역 거점항을 활용하는 유연한 네트워크 구축이 확대되는 추세임
- 이처럼 직접 기항을 최소화하고 환적 중심으로 네트워크를 재편하는 것이 해운사의 핵심 운영전략으로 자리 잡고 있음

➤ **환적 허브 경쟁 심화로 공급망 운영 효율성과 연결성이 항만 경쟁력의 핵심 요소로 부상**

- Lean Network 전략은 해운사의 운항 효율성과 정시성을 높이는 효과가 있지만 화주에게는 환적 증가에 따른 운송 시간과 연결 안정성 관리가 중요해지고 있음
- 또한 글로벌 환적 허브 간 경쟁이 심화하면서 항만들은 처리능력뿐 아니라 연결성과 운영 효율성을 확보해야 할 과제를 안고 있음
- 특히 부산항 등 글로벌 환적항은 주요 얼라이언스의 네트워크 변화에 대응해 환적 경쟁력과 서비스 신뢰도를 지속적으로 제고할 필요가 있음
- 향후 글로벌 컨테이너 해운은 환적 중심의 Lean Network 전략이 새로운 운영 표준(New Normal)으로 자리매김할 것으로 전망됨
- 다만 환적 과정에서의 추가 비용 및 운송 시간 증가, 특정 허브항 의존도 확대 등 새로운 리스크에 대한 관리도 필요할 것으로 전망됨

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



KAKAO 채널 등록하기



1 카카오톡 검색창에
'국제물류정보포탈'을
검색합니다.



2 제일 오른쪽에 있는
'친구추가 아이콘'을
클릭합니다.