

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

목 차

▶ 아세안 물류시장 동향

- 베트남 항공화물 운송량 빠른 상승세...화물터미널 등 인프라 확충 본격화

▶ 공지사항

- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 미주 · 중남미 물류시장 동향

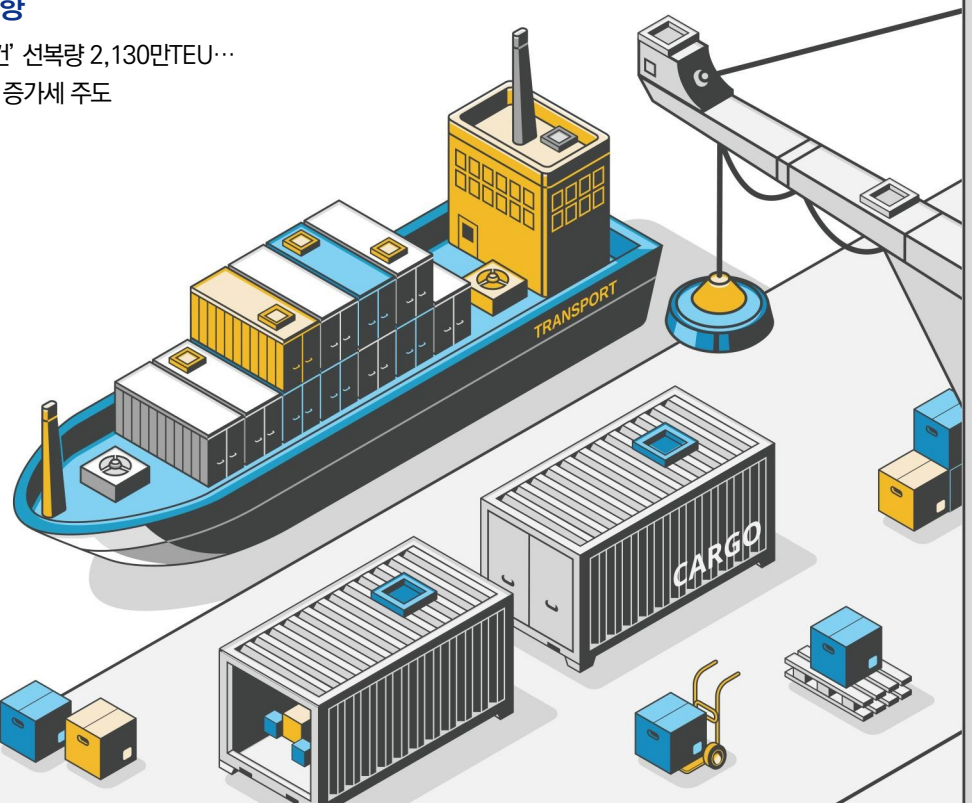
- 美 AI 데이터센터 투자 확대, 해상·트럭 운송시장의 새로운 성장동력으로 부상

▶ 유럽 물류시장 동향

- 동유럽, 복합 물류 네트워크 투자 확대...유럽 물류회랑 내 연결성 강화

▶ 글로벌 물류시장 동향

- 올 7월 글로벌 투입 '컨' 선복량 2,130만TEU... 극동 연계 장거리항로 증가세 주도



베트남 항공화물 운송량 빠른 상승세... 화물터미널 등 인프라 확충 본격화

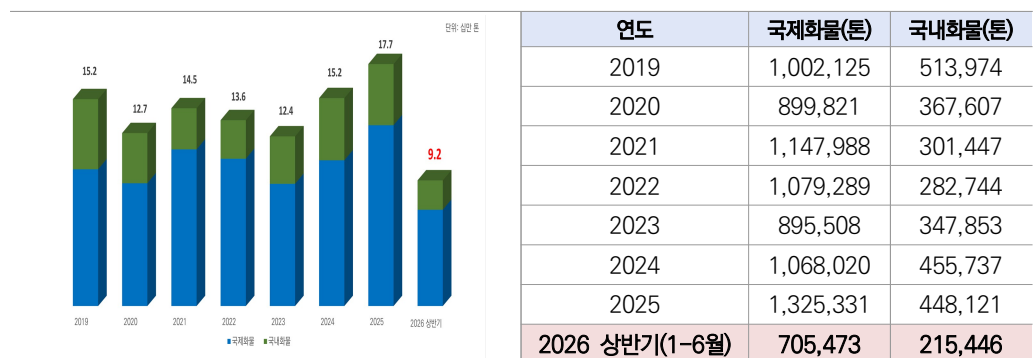
● 글로벌 공급망 재편과 전자상거래 확산에 대응해 항공화물 인프라 확충과 항공화물 처리능력 강화

- Airbus는 '25년 「Cargo Global Market Forecast」를 통해 세계 항공화물 운송량이 향후 20년간 연평균 약 3.3% 성장하고, 운송량은 약 두 배로 확대될 것으로 전망함
- Boeing 또한 '24년 「World Air Cargo Forecast 2024」을 통해 글로벌 항공화물 운송량이 향후 20년간 연평균 약 4% 성장하고, 글로벌 화물기 보유 규모도 '43년까지 현재 대비 약 67% 확대될 것으로 전망한 바가 있음
- 특히 아시아 지역은 제조업 생산기지 확대와 역내 교역 증가를 기반으로 글로벌 항공화물 시장의 성장을 견인할 핵심 권역으로 평가되고 있음
- 특히 베트남은 글로벌 공급망 재편과 China+1 전략에 따른 제조업 투자 확대에 따라 전자제품, 반도체, 의약품 등 고부가가치 화물 수요가 빠르게 증가하고 있음

● 글로벌 항공화물 성장세에 힘입어 베트남 항공화물시장 확대 기반 마련

- 베트남 공항의 항공화물 운송량은 '25년 177만 톤으로 역대 최고치를 기록했으며, 국제화물은 전체의 약 74.7%를 차지하며 증가세를 견인하고 있음
- IMARC Group은 베트남 항공화물 시장이 '25년 13억 5천만 달러에서 '34년 22억 3천만 달러 규모로 확대되며 연평균 5.56% 성장할 것으로 전망함
- 베트남 정부는 「공항 개발 마스터플랜 2021~2030」을 통해 '30년까지 전국 항공화물 처리능력을 약 435만 톤으로 확대하는 것을 목표로 인프라를 확충하고 있음
- 뿐만 아니라 싱가포르 SATS Ltd.와 Vietnam Airlines의 롱탄 화물터미널 공동 개발 MoU 체결 등 민간 부문 투자도 확대되는 추세임

베트남 항공화물 운송 실적(2019~2026년 상반기)



연도별 베트남 항공화물 운송 실적 합계

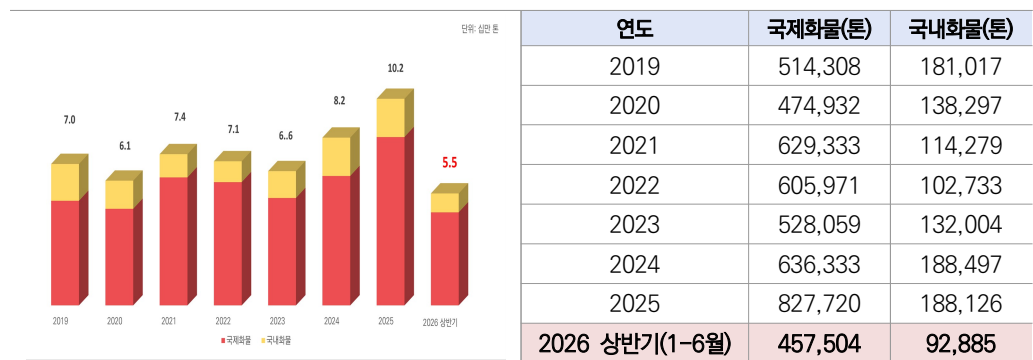
연도별 베트남 항공화물 운송 실적 합계(국제/국내)

자료: 베트남 민간 항공청(CAAV), <https://www.vietnam.vn> 기반 저자 재구성 (검색일: 2026.08.03.)

베트남 정부는 노이바이, 떤선녓 공항 내 물류 인프라 투자 확대 및 롱탄 국제공항 중심 물류 허브 구축 추진

- 베트남 정부는 북부 노이바이 공항과 남부 떤선녓 공항의 화물 처리시설을 지속 확충하고 있으며, 냉장·보관시설과 디지털 물류시스템도 함께 구축하고 있음
- 특히 북부 최대 항공화물 거점인 노이바이국제공항의 화물 처리량은 '25년 처음으로 100만 톤을 돌파하며 북부 첨단 제조업 성장과 수출 확대에 따른 항공화물 수요 증가 혜택을 받고 있음
- 뿐만 아니라 롱탄 국제공항을 중심으로 대규모 화물터미널과 스마트 물류단지도 조성할 계획임
- 향후 베트남은 항공·육상운송을 연계한 복합물류허브를 구축함으로써 동남아시아 대표 물류 허브로의 도약 및 글로벌 공급망의 핵심 거점으로서 전략적 중요성이 더욱 확대될 것으로 전망됨

베트남 노이바이 국제공항 항공화물운송 실적(2019~2026년 상반기)



연도별 노이바이 국제공항 항공화물 운송 실적 합계

연도별 노이바이 국제공항 항공화물 운송 실적 합계(국제/국내)

자료: 베트남 민간 항공청(CAAV), <https://www.vietnam.vn> 기반 저자 재구성 (검색일: 2026.08.03.)

참고자료: 베트남 민간 항공청(Civil Aviation Authority of Vietnam, CAAV), <https://www.vietnam.vn>
(검색일: 2026.08.03.)

하도연 연구원

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

美 AI 데이터센터 투자 확대, 해상·트럭 운송시장의 새로운 성장동력으로 부상

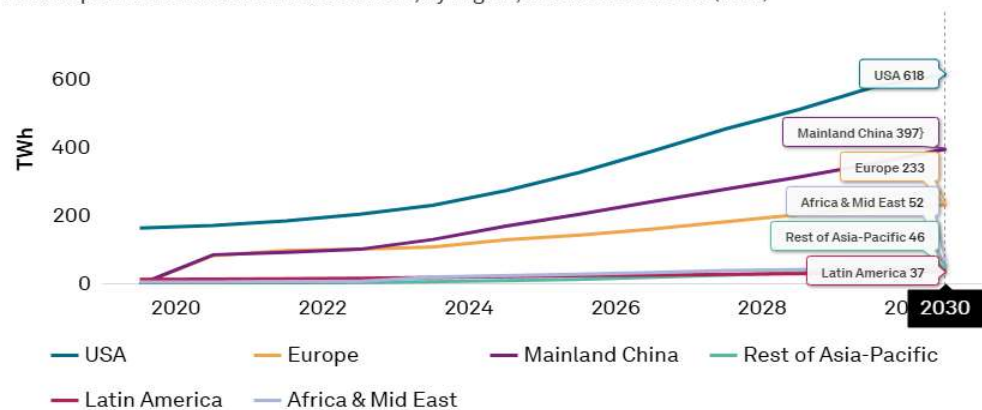
● 최근 美 AI 데이터센터 투자 확대에 따른 산업재 수입 증가로 아시아~美 항로의 물동량 증가세 지속

- 미국 내 AI 데이터센터 건설이 확대되면서 서버, 랙(Rack), 전력 설비, 냉각 장비, 네트워크 장비 등 관련 기자재 수입이 빠르게 증가해 아시아~美 항로의 산업재 물동량 확대를 견인하고 있음
- PIERS에 따르면 AI 데이터센터 구축 관련 컨테이너 수입은 '23년 상반기 52.6만TEU에서 '26년 상반기 81.7만TEU로 55% 증가했으며, 미국의 AI 데이터센터 건설 투자도 '26년 1분기 593억 달러(전년 대비 26.4% 증가)로 사상 최고치를 기록함
- 이에 AI 데이터센터 구축 장비 대부분이 중국에서 생산되면서 중국발 미국행 화물이 증가하고 있으며, 중국의 對美 수출 증가율도 최근 아시아 평균을 상회하는 것으로 나타남
- S&P Global은 미국 AI 데이터센터 전력 수요가 '26년 392TWh에서 '30년 618TWh(연평균 13.5% 증가)로 확대될 것으로 전망하며, AI 인프라 투자가 향후 수년간 지속될 것으로 예상함

주요 권역별 AI 데이터센터 전력 수요 전망(2020~2030년)

Data center power demand growth for US forecast to average 13.5% per year 2026-2030

Annual power demand from data centers, by region, in terrawatt-hours (TWh)



자료: S&P Global Energy(2026) (검색일: 2026.08.03.)

주: 전력 수요는 연간 기준이며, 단위는 TWh(Terawatt-hour, 테라와트시)임. 2030년 미국의 데이터센터 전력 수요는 618TWh로 가장 높을 것으로 전망되며, 중국(397TWh), 유럽(233TWh)이 뒤를 이을 것으로 예상됨

● 소비재 수요 둔화에도 AI 데이터센터 관련 산업 화물이 美 수입 물동량과 항만 운영을 안정적으로 뒷받침

- 美 소매업체들의 관세 대응 조기 선적(front-loading)으로 7월 수입 물동량은 월간 최고치를

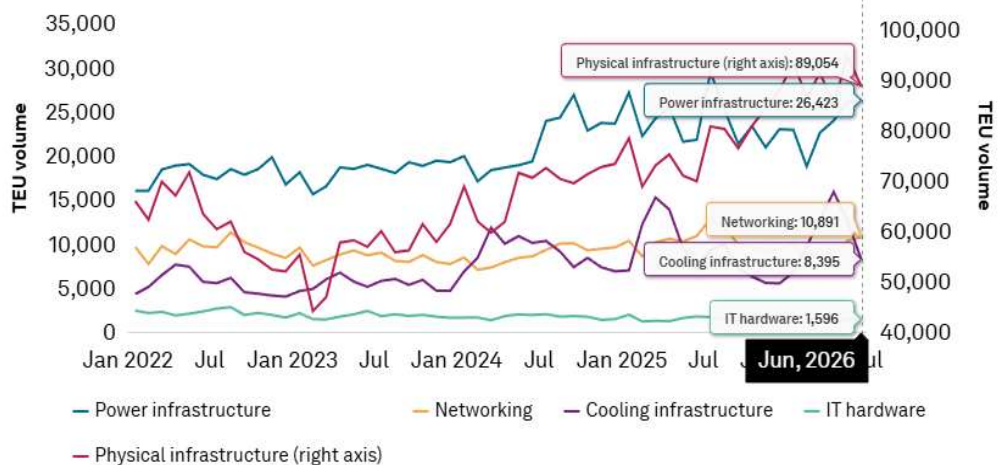
기록할 것으로 전망되나, 美 소매협회(NRF)는 8~11월 소비재 수입이 전년 대비 3~5% 감소할 것으로 예상함

- 반면 AI 데이터센터 구축에 필요한 산업재 수입은 소비재 감소분 일부를 상쇄하며 성수기 이후에도 미국 수입 물동량을 지지하는 역할을 하고 있음
- LA·롱비치항은 데이터센터·산업재·인프라 관련 화물이 전체 수입의 20~25%를 차지한다고 밝히며, 소비재 중심이었던 물동량 구조가 점차 산업재 중심으로 변화하고 있다고 평가함
- 선사들의 추가 선복 공급으로 최근 태평양 항로 현물 운임은 다소 하락했으나, AI 데이터센터 관련 산업 화물이 꾸준히 유입되면서 운임 하락 폭을 제한하는 요인으로 작용하고 있음

美 AI 데이터센터 구축 관련 품목별 컨테이너 수입 물동량 추이(2022.1~2026.6)

US import volumes for key data center cargo on the rise

US imports of containerized cargo for freight linked to data center construction.



자료: PIER, S&P Global(검색일: 2026.08.03.)

주: 물리적 인프라(Physical Infrastructure)는 우측 축(TEU)을 기준으로 표시되었으며, 나머지 품목(전력 인프라, 네트워킹, 냉각 인프라, IT 하드웨어)은 좌측 축(TEU)을 기준으로 표시됨

➤ AI 데이터센터 건설 확대는 美 트럭운송시장으로 확산돼 운송 체계와 프로젝트 물류 수요 변화를 견인할 것으로 전망

- 해상을 통해 유입된 AI 데이터센터 기자재는 건설 현장과 내륙 물류거점으로 운송되면서 미국 트럭운송시장에도 새로운 화물 수요를 창출하고 있음
- 미국 LTL 운송업체 XPO는 전기설비, 화학제품, 농기계 및 중장비 등 제조업 관련 화물이 증가하면서 2분기 화물 건수는 전년 대비 2.8%, 7월에는 6% 증가했다고 발표함
- DAT Freight & Analytics는 올해 AI 데이터센터 관련 트럭운송 건수가 약 50만 건 발생한

것으로 추산하며, 일반 화물(Dry Van)·냉장 화물(Reefer)·평판 트레일러(Flatbed)의 운송 능력이 AI 데이터센터 프로젝트 물류로 이동하고 있다고 분석함

- 이는 AI 데이터센터 건설 초기 단계에서는 특수 규격 장비와 중량화물이 많아 일반 LTL 운송업체보다는 특수 운송, 평판 트레일러 및 중량물 전문 운송업체가 직접적인 수혜를 받고 있는 것으로 분석됨
- 특히 전력 설비와 중량 장비 운송이 확대되면서 일반 화물보다 프로젝트 화물 및 특수 중량화물 운송의 수익성이 높아지는 추세를 보임

➤ AI 데이터센터 공급망 확대는 향후 해상·내륙 운송을 연계한 美 물류시장 구조 변화의 핵심 성장동력으로 부상할 것으로 전망

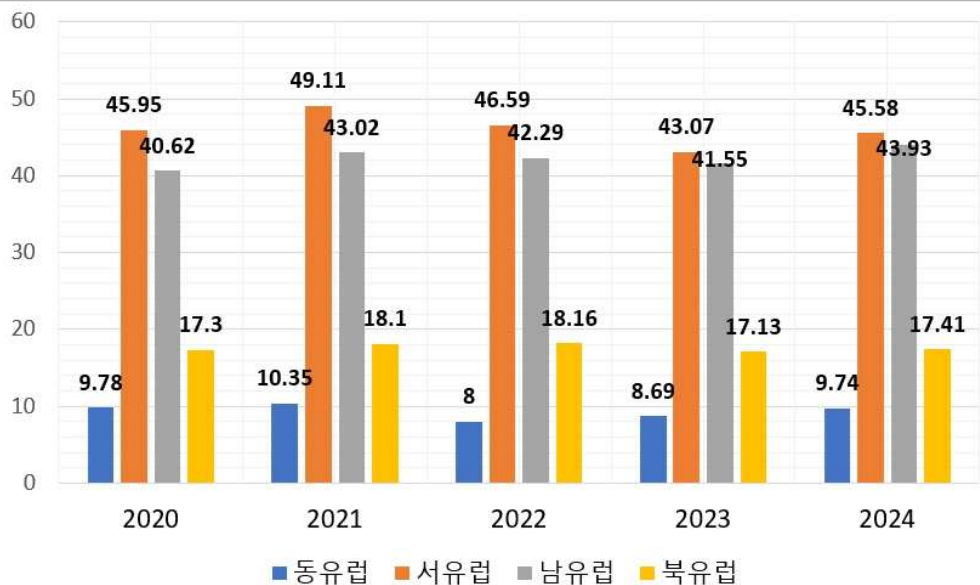
- 업계는 AI 데이터센터 건설이 단기적인 성수기 수요가 아닌 향후 3년 이상 지속될 구조적 성장 요인으로 평가하며, 미국 물류시장이 소비재 중심에서 산업재 중심으로 재편될 것으로 전망함
- 미국 제조업 PMI가 확장 국면을 유지하고 기업들의 재고 보충(restocking) 가능성도 제기되면서 하반기 산업재 물동량 회복에 대한 기대가 확산되고 있음
- 해상 운송, 항만, 철도, 트럭 운송을 연계하는 AI 데이터센터 공급망은 미주 물류시장의 새로운 장기 화물 창출 원으로 부상하고 있으며, 프로젝트 물류의 중요성도 더욱 커질 것으로 예상됨
- 다만 AI 데이터센터의 높은 전력 및 용수 소비에 대한 지역사회의 반대가 확대되면서 미국에서는 최소 64개 프로젝트가 취소·거부·철회됐으며, 뉴욕주를 비롯한 일부 주에서는 대형 데이터센터 건설 규제를 검토 또는 시행하고 있음
- 이에 따라 향후 데이터센터 물류 수요는 전반적으로 증가하겠지만, 지역별 규제와 전력망 여건에 따라 프로젝트 추진 속도와 화물 발생 규모에는 차이가 있을 것으로 전망됨

동유럽, 복합 물류 네트워크 투자 확대... 유럽 물류회랑 내 연결성 강화

- ▶ 동유럽은 유럽 내 '컨' 물동량 처리 비중이 낮지만 점진적인 '컨' 물동량 증가세에 대응하고 물류 네트워크를 강화하기 위해 관련 인프라 확충에 대한 투자를 지속
 - '20~'24년 동안 유럽에서 처리된 '컨' 물동량은 '20년 113.65백만 TEU, '21년 120.58백만 TEU, '22년 115.04백만 TEU, '23년 110.44백만 TEU, '24년 116.66백만 TEU로 연도별 '컨' 물동량 규모가 소폭 감소함
 - 반면 동유럽의 '컨' 물동량은 '22년에 소폭 감소했으나, 이후 지속적으로 증가하는 추세를 보이는 것으로 나타남
 - 이에 따라 동유럽 국가들은 항만과 내륙운송 중심의 물류 인프라 부문에 지속적으로 투자해 동유럽의 물류거점화와 광역 물류 네트워크 조성을 위한 투자를 지속하고 있음

유럽 권역별 컨테이너 물동량 변화 추이(2020-2024)

단위: 백만 TEU



자료: World Bank (검색일: 2026.08.05.)

- ▶ 루마니아 정부는 콘스탄차항과 배후권역의 연결성을 강화하기 위해 내륙운송 인프라 개발에 투자
 - 루마니아 교통인프라부는 콘스탄차항과 다뉴브-흑해 및 헝가리, 몰도바, 우크라이나 국경 간의 복합운송망 연계성 강화를 위해 도로 및 철도 인프라 현대화 사업을 수행하고 있음
 - 도로 부문의 경우 피레슈티-시비우 A1을 '26년에 일부 개통하고 '28년에 완공 예정이며, 부쿠레슈티-보르슈 A3는 도로 구간에 따라 타당성을 조사하거나 건설하고 있음

- 추가적으로 트르구무레슈-이아시-웅게니 A8 완공과 브라쇼브-시기쇼아라 철도 인프라 현대화 사업은 '30년에 완료될 예정임

➤ 또한 헝가리 정부는 부다페스트를 중심으로 광역 교통망을 확충해 내륙물류 허브 기능을 강화

- 헝가리의 부다페스트는 라인-다뉴브 회랑을 통해 루마니아의 콘스탄차항과 연결되며, 발트해-아드리아해 회랑을 통해 슬로베니아의 코페르항, 크로아티아의 리예카항 및 스플리트항과 연결됨
- 또한 부다페스트는 지중해 회랑을 통해 스페인의 서부·남부 항만권, 프랑스의 마르세유항과 니스항, 이탈리아의 서부·북부 항만권과 연결됨
- 헝가리 정부는 부다페스트권을 외곽의 M1~M7 고속도로, M0 순환도로의 교통량을 분산하기 위해 M8 고속도로와 헝가리 서부, 중부를 연결하는 M200 건설 사업을 계획하고 있음
- 헝가리 건설교통부는 M6와 51번 도로를 연결하는 모하치 다뉴브 교량을 '28년 11월 개통 예정임
- 헝가리 건설교통부는 부다페스트의 남부 철도의 병목을 해소하기 위해 Déli Körvasút 철도 현대화를 추진하고 있으며 '28년 12월 완공 예정임
- 이외에도 헝가리 정부는 헝가리의 동부와 서부를 연결하는 V0 우회 화물철도 노선을 장기 국가철도망 사업의 일환으로 계획하고 있음

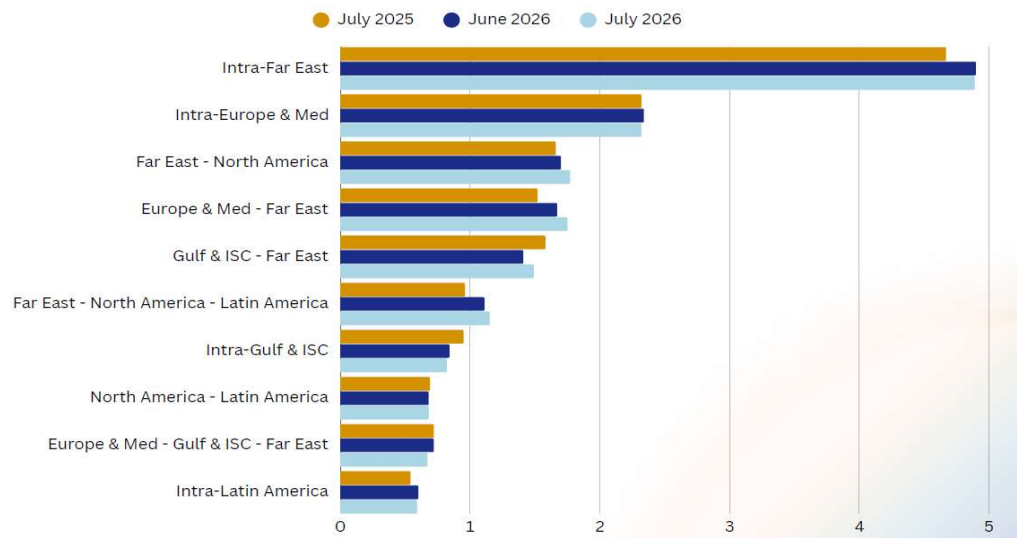
➤ 루마니아와 헝가리 정부는 복합운송체계 견고화를 통해 유럽의 주요 물류회랑에 대한 연결성을 전략적으로 강화

- 루마니아와 헝가리 정부의 내륙운송 네트워크 개발은 동유럽의 복합운송 효율성과 유럽 내 물류회랑 부분의 전략적 입지 강화에 기여할 것으로 기대됨
- 또한 물류 인프라를 포함해 국경관리 및 통관 절차 효율화를 위한 투자를 강화할 경우 국경 간의 운송을 더욱 효율적으로 개선할 수 있을 것임

올 7월 글로벌 투입 '컨' 선복량 2,130만TEU ...극동 연계 장거리항로 증가세 주도

- ▶ '26년 7월 글로벌 컨테이너 정기선항로에 투입된 선복량은 전년 동월 대비 1.7% 증가한 2,130만 TEU를 기록함
 - MDS Transmodal의 「Containership Databank Bulletin」에 따르면, '26년 7월 글로벌 정기선 투입 선복량(Global scheduled capacity)¹⁾은 전월 대비 0.3%, 전년 동월 대비 1.7% 증가함
 - 또한 글로벌 컨테이너선대 규모(Global fleet capacity)²⁾는 3,230만TEU로 집계됨
 - 보고서는 글로벌 선박 투입이 완만한 증가세를 이어가는 가운데 극동과 유럽·북미를 연결하는 장거리 동서항로에서 증가세가 두드러졌다고 분석함
- ▶ 극동 연계 장거리항로가 글로벌 선박 증가세를 주도함
 - 유럽·지중해-극동항로의 정기선 투입 선복은 전년 동월 대비 15.1% 증가함
 - 극동-북미항로는 같은 기간 6.1% 증가했으며, 극동-북미-중남미항로는 19.1% 증가함
 - 반면 걸프·인도아대륙-극동항로와 걸프·인도아대륙 역내항로 등 중동 관련 항로는 운항 차질과 불안정성이 이어지면서 선복이 감소함
 - 이에 따라 '26년 7월 글로벌 컨테이너 선박시장은 극동 연계 장거리항로의 증가와 중동 관련 항로의 감소가 동시에 나타나는 상이한 흐름을 보임

주요 10대 항로 선복량 비교



자료: MDS Transmodal, Containership Databank Bulletin, 2026.(검색일: 2026.08.04.)

1) 정기선항로 투입 선복량은 선사가 특정 항로에 배치한 정기선 서비스 선복량을 의미함

2) 글로벌 컨테이너선대 규모는 선사가 보유·운영 가능한 전체 컨테이너선 선복 규모를 의미함

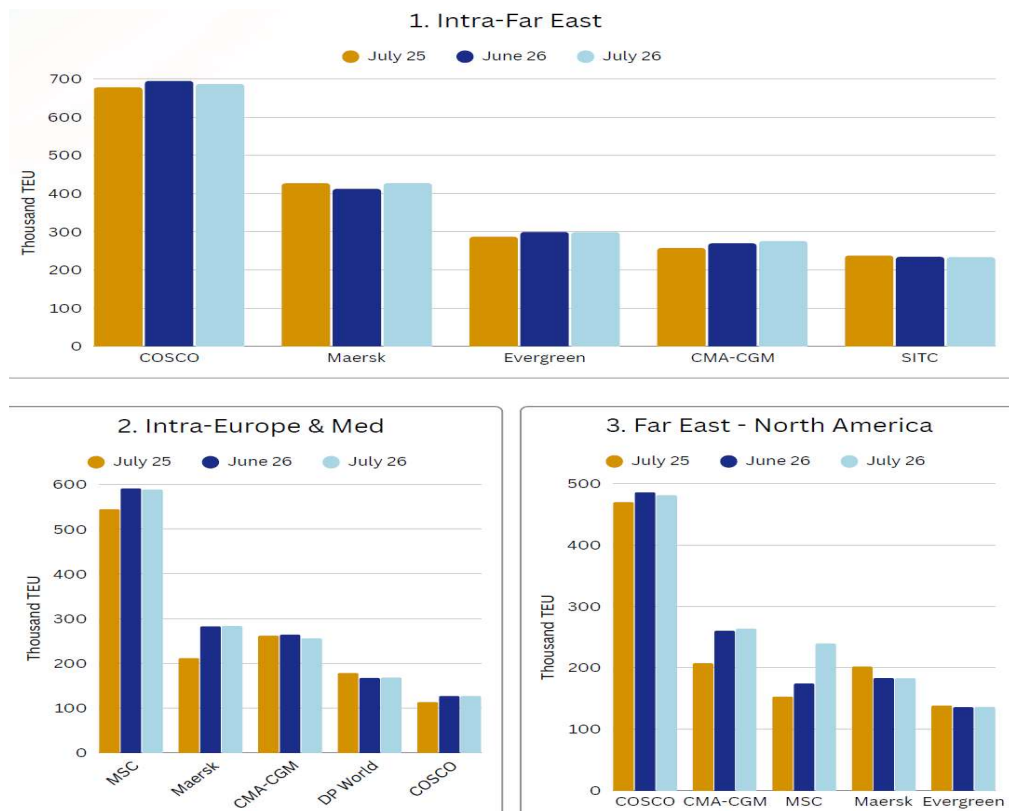
➤ 극동 역내항로는 전 세계 최대 컨테이너 정기선 시장 지위를 유지함

- 극동 역내항로는 전월 대비 선박이 소폭 감소했음에도 '26년 7월 글로벌 정기선 투입 선박의 22.9%를 차지하며 가장 큰 시장 규모를 유지함
- 주요 선사 가운데 COSCO가 가장 많은 선박을 투입했으며, Maersk, Evergreen, CMA CGM 및 SITC가 뒤를 이음
- CMA CGM은 서비스 수는 유지한 가운데 대형선을 투입해 선박을 7% 이상 확대함

➤ 극동-북미항로에서는 MSC의 서비스 및 선박 확대가 두드러짐

- MSC는 극동-북미항로에서 투입 선박을 56% 이상 확대했으며, 서비스 수를 두 배로 늘리고 '26년 7월 SIERRA 서비스를 새로 투입한 것이 주요 요인으로 분석됨
- CMA CGM도 같은 항로에서 투입 선박을 확대한 것으로 나타남
- 반면 Maersk와 Evergreen의 투입 선박은 감소하거나 큰 변동 없이 유지된 것으로 나타남

주요 항로별 상위 선사 정기선 투입 선박량 현황

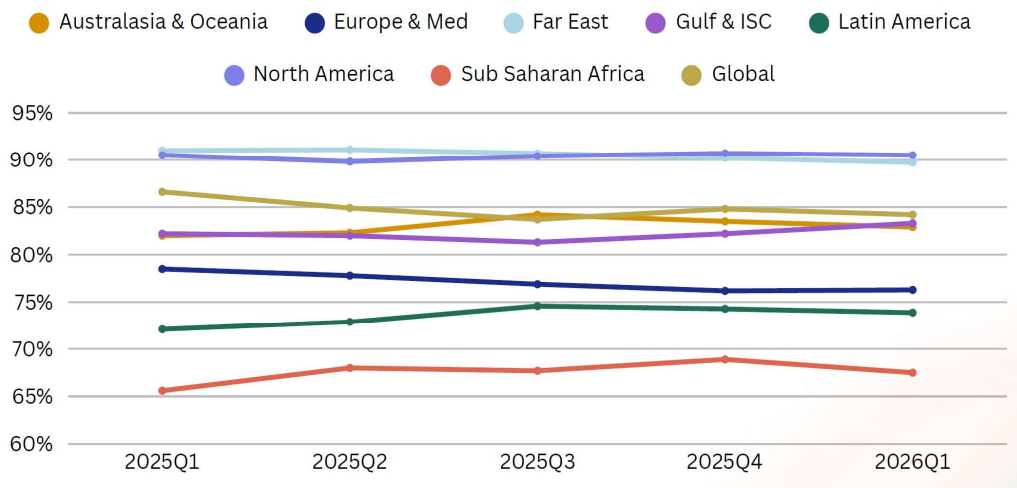


자료: MDS Transmodal, Containership Databank Bulletin, 2026.(검색일: 2026.08.04.)

➤ 극동 지역의 해상무역 직접 연결성은 세계 주요 권역 가운데 가장 높은 수준을 유지함

- 해상무역연결성지표(Maritime Trade Connectivity Indicator, MTCI)는 환적 없이 정기선 직항으로 연결 가능한 교역 비중을 나타내며, '26년 1분기 극동 지역의 해상무역 직접 연결성은 89.7%를 기록함
- 극동 지역은 주요 권역 가운데 가장 높은 직접 연결성을 유지하며 글로벌 정기선 네트워크의 핵심 지역으로 나타남
- 반면 사하라 이남 아프리카는 67.5%를 기록해 주요 권역 가운데 가장 낮은 수준을 나타냈으며, 극동 지역과의 격차는 22%포인트를 웃도는 것으로 분석됨

권역별 해상무역연결성지표(MTCI) 추이



자료: MDS Transmodal, Containership Databank Bulletin, 2026.(검색일: 2026.08.04.)

➤ Ningbo항의 정기선 연결성은 지속적으로 개선됨

- 중국 Ningbo항의 정기선 연결성지수(LSCI)는 '25년 7월 2,020에서 '26년 7월 2,092로 3.6% 상승함
- Ningbo항의 월간 정기선 투입 선박은 681만 700TEU에서 714만 100TEU로 증가했으며, 글로벌 항만 연결성 순위는 2위를 유지함

➤ 중동 관련 항로의 선박 감소 속에서도 코르파칸항의 연결성은 크게 개선됨

- UAE 코르파칸항의 LSCI는 '25년 7월 82에서 '26년 7월 245로 199% 상승함

- 같은 기간 코르파칸항의 서비스 수는 4개에서 18개, 기항 횟수는 5회에서 15회, 운영 선사는 6개사에서 14개사로 증가함
- 월간 정기선 투입 선박은 6만 2,100TEU에서 34만 9,900TEU로 늘었으며, 최대 투입 선박 규모도 1만 114TEU에서 2만 4,346TEU로 확대됨
- 글로벌 항만 연결성 순위는 296위에서 90위로 상승하며 중동 지역의 연결성이 크게 향상된 항만으로 나타남

➤ **글로벌 선박 확대가 주요 항로의 공급 여건과 운임에 미치는 영향에 대한 점검이 필요함**

- 극동-북미 및 유럽·지중해-극동항로의 선박 확대는 장거리 동서항로의 선박 공급과 운임에 영향을 미칠 가능성이 있음
- 특히 선사들이 서비스 확대와 대형선 투입을 병행하면서 항로별 선박 공급과 항만 기항 구조가 달라질 수 있음
- 국내 해운·물류기업은 극동 연계 장거리항로의 선박 확대와 중동 관련 항로의 축소, 코르파칸항 등 일부 허브항의 연결성 상승을 함께 점검할 필요가 있음
- 정부와 관련 기관도 글로벌 정기선 선박 투입 변화가 국내 수출입 화주의 선박 확보와 운임 변동에 미치는 영향을 지속적으로 모니터링할 필요가 있음

『국제물류 정보포탈』
카카오톡 플러스 친구 서비스 안내KAKAO
채널 등록하기

- 1 카카오톡 검색창에
'국제물류정보포탈'을
검색합니다.



- 2 제일 오른쪽에 있는
'친구추가 아이콘'을
클릭합니다.