KMI 국제물류위클리
KMI International Logistics Weekly

제766호
2025.10.24.
www.kmi.re.kr

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

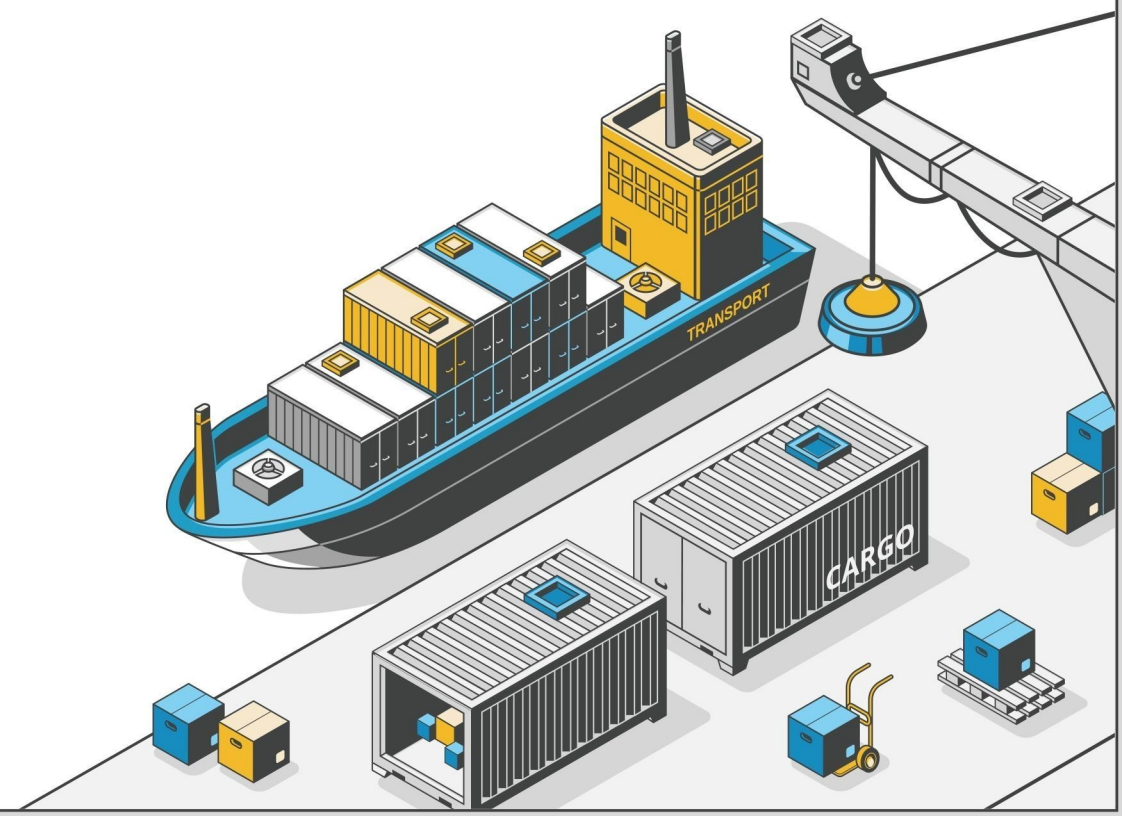
목 차

아세안 물류시장 동향
- 인도, 글로벌 조선 중심지로 부상…선박 발주에 내포된 CMA CGM의 해운·물류 전략

미주·중남미 물류시장 동향
- 탈중국 외쳤지만…美 공급망, 여전히 아시아 의존

아프리카 물류시장 동향
- 남아공, 하우텡 내륙 물류 허브 건설 추진… 육상 혼잡 해소로 물류 효율화 기대

공지사항
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내



정부혁신 보다 나은 해양수산부
해양수산부
KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

KMI 국제물류 위클리

아세안 물류시장 동향

인도, 글로벌 조선 중심지로 부상‥선박 발주에 내포된 CMA CGM의 해운물류 전략

- **CMA CGM이 인도 조선소에 LNG 이중연료 컨테이너선 6척을 발주하며, 인도 조선업이 글로벌 해운 공급망 내 주요 조달 거점으로 부상**
  - CMA CGM은 인도 조선업체인 코친십야드(Cochin Shipyard Ltd.)와 1,700TEU급 LNG 이중연료 선박 6척을 약 3억 5천만 달러(척당 6천만 달러)에 발주함
  - 해당 선박은 모두 인도 국적선(India-flagged)으로 2029~2031년 인도될 예정이며, 이는 CMA CGM의 인도 현지화 전략 확대의 일환으로 볼 수 있음
  - 인도 정부는 본 계약을 위해 조선보조금 25%를 승인하며, 중국·한국과의 비용격차 해소에 나섰음
  - CMA CGM은 이미 인도 나바셰바(Nhava Sheva), 문드라(Mundra) 항에서 전용 터미널을 운영하고 있으며, 자사 항만의 선석 접안 시간대(Berth Window) 재조정을 통해 Indamex(인도-미 동해안)와 Epic(인도-유럽) 항로의 운용 정시성과 선박 턴어라운드를 개선해, 네트워크 안정성을 강화하고 있음

- **인도 정부는 'Maritime India Vision 2030 and Vision 2047'을 통해 세계 5대 조선국 도약을 목표로 산업정책과 투자환경을 전방위로 개편 중**
  - 현재 인도는 전 세계 조선 점유율 1% 미만, 세계 16위 수준이나, 향후 20년간 1,000척 이상 자국 상선 신조 계획을 수립함
  - 인도 정부는 National Shipbuilding Mission(7조 원 규모)을 비롯해 조선업에 재정지원, 장기저리 융자(Maritime Development Fund), 조달우선권, 인프라 지위, 세제 감면 등 전방위적 지원 정책을 추진하고 있음
  - 통합 조선 클러스터 8개소(조선소-공급업체-R&D 센터 공동 배치) 조성, India Ship Technology Centre(약 3조 5천억원 지원), 국내 철강 우선 사용 정책 등 공급망 자립 기반도 강화 중임
  - ONGC, IOCL, BPCL, GAIL 등 국영 에너지 공기업의 수요가 112척 규모로 집계되었으며, 수요 기반도 뒷받침되고 있음

- **인도 조선시장 확대는 단순 선박 건조를 넘어 해운사의 자산조달 전략 변화와 글로벌 물류 공급망 구조 전환의 신호탄 가능성**
  - CMA CGM의 인도 선박 발주는 인도 현지에서 선박을 건조하고, 인도 국적선으로 운항함으로써 선사-조선소-항만 간 전략적 통합 시도의 일환으로 해석할 수 있음
  - 이러한 흐름은 선사 입장에서 인도항 정시성 확보, 운영 유연성 확대, 정부 보조금 수혜 등을 동시에 누릴 수 있는 구조가 제공됨을 확인할 수 있음

- 궁극적으로 글로벌 해운기업이 '기항국 중심 자산 운용' 및 '시장 기반 선박 조달' 방식으로 전환하는 움직임을 보이고 있음을 시사함

글로벌 선사의 인도 자산 중심 전략은 '운항-운영-조달' 통합모델의 확산 가능성 시사

- 우리 물류기업은 선사들의 신흥시장 중심 선박 운용 전략 변화에 대비해, 동남아·인도·중동 등 주요 신흥기항지의 선복·항차 구조 변화를 모니터링할 필요가 있음
- 주요 항로별 선복 구조, 항차 변화, 기항지 정시성 등을 모니터링하며, 화주 대상 정보 제공 및 서비스 안정성 확보 노력이 병행되어야 함

인도 조선소에 대한 대형 선사들의 수요 확대는 동아시아 조선소와의 글로벌 경쟁구도 변화 의미

- 한국 조선사와 항만공사 등도 중장기적으로 '현지 조선 연계 물류 허브 개발' 또는 '국적선사 인도기항 확대'에 따른 대응전략을 모색할 필요가 있음
- 조선보조금 정책, 민간 투자 유인 구조 등에 대한 국가 간 정책 비교 연구가 필요함

인도 물류산업 전반의 구조적 성장과 맞물려, 우리 물류기업은 단순 운송을 넘어 현지 복합물류 진출 전략을 재정비할 시점

- CMA CGM처럼 터미널 확보, 현지 해상 네트워크 구축, 복합운송 솔루션 운영 등을 조합한 자산기반 진출전략 사례를 분석할 필요가 있음
- 인도 정부의 MMLP 조성, 친환경선박 확대, 해운 연계 산업 투자 인센티브 등을 고려한 '물류-항만-제조' 연계 진출 전략을 수립하는 것이 중요해짐

참고자료: https://www.joc.com, https://www.tribuneindia.com (검색일: 2025.10.20.)

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

KMI 국제물류 위클리

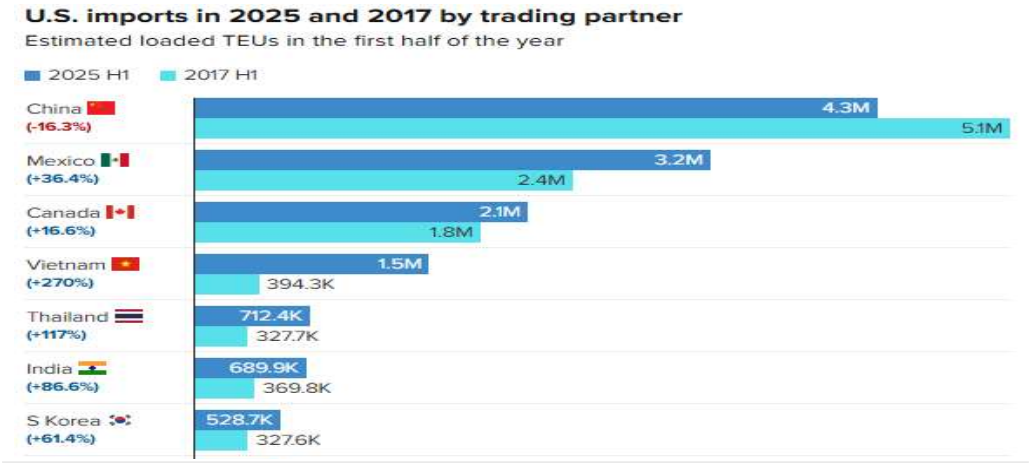
미주·중남미 물류시장 동향

탈중국 외쳤지만… 美 공급망, 여전히 아시아 의존

- **'25년 상반기 美 국내총생산(GDP)은 트럼프 행정부의 무역정책에 따른 관세 부과와 무역 불확실성에 따른 급격한 수출입 변동으로 등락을 기록**
  - '25년 1분기 미국의 수입은 전년 대비 41.3% 급증했으며, 이 중 상품 수입이 50.9% 증가해 1974년 이후 최고치를 기록함
  - 이러한 급격한 수입 증가는 GDP 성장률 하락의 주요 요인으로 작용하면서, 결과적으로 '22년 이후 처음으로 마이너스 성장세를 기록했으나, 주요 경제전문가들은 이는 일시적인 회계상 변동(noise)에 불과하다고 평가함
  - 다만, 관세로 인한 수입 단가 상승이 소비자들의 해외 제품 구매 감소로 이어지고 있어, 실질적인 소비 행태 변화가 진행되고 있는 것으로 분석됨

- **무역 불확실성과 관세 정책으로 인한 조기 선적(front-loading)에도 불구하고, 2분기에는 美 공급망 일정 부분 안정세 회복**
  - 그러나 2분기 미국의 수입은 약 30% 감소하며 재고 조정이 진행되었고, GDP 성장률은 3.3%로 반등하면서 부분적인 안정세를 기록함
  - 특히 GDP 구성요소 중 실질적인 내수의 최종 수요를 나타내는 '민간 최종 판매(Final Sales to Private Domestic Purchase)'가 1.9% 증가하며 예상보다 美 가계 소비와 민간 투자가 견고함을 확인했음
  - 그러나 하반기에는 관세가 반영된 재고의 가격 상승 압력이 소비심리를 제약할 가능성이 제기됨에 따라 소비자들은 할인·프로모션을 적극 활용하며 '가성비 소비'를 추구하고 있고, 소매업체들은 가격경쟁력을 유지하기 위해 재고관리와 할인 전략을 강화하고 있다고 밝힘

美 주요 교역국 수입 물동량 변화 ('17년 상반기 대비 '25년 상반기)



자료: MDSTransmodal (검색일: 2025.10.20.)

- **무역정책의 변화 속에서 美 공급망 구조는 여전히 아시아 의존적이며, 미국 전체 해상 수입 컨테이너의 2/3 이상이 아시아발 물량으로 구성**
  - '17~'25년 기간 동안 美 전체 수입의 약 50%를 동아시아(중국, 한국, 일본 등) 물량이 차지했으며 관세와 지정학적 요인으로 중국의 직접 수출 비중은 감소했으나, 동남아·멕시코·캐나다가 그 공백을 일부 대체하고 있을 뿐 완전한 탈중국화(decoupling)는 아니라는 평가가 지배적임
  - 실제로 멕시코와 캐나다를 통한 해상 및 육상 복합운송 수입량은 '17년 대비 약 23% 증가했으며, 美 전체 수입 컨테이너 물동량(TEU 기준) 중 멕시코가 15~20%. 캐나다가 약 11~14%를 차지함
  - 중국산 중간재가 여전히 다수의 글로벌 가치사슬(Global Value Chain)에 깊이 내재되어 있어, 미국이 공급망 다변화를 추진하더라도 중국에 대한 구조적 의존도가 여전히 높음을 보여줌
  - 결과적으로 美 교역 구조는 '탈중국화'보다는 '다변화(diversification)' 단계에 머물러 있으며, 향후 인플레이션·소비 둔화 압력·정책 불확실성이 동시에 작용할 경우, 연말 경기와 무역 흐름은 높은 변동성을 보일 가능성이 존재함

- **美 관세 정책과 무역 불확실성은 수입·GDP 변동성을 심화시킨다는 점을 고려하면, 향후 글로벌 공급망 불안정이 단기적으로 반복될 가능성 시사**
  - 美 공급망은 현재 '탈중국화'가 아닌 '공급망 다변화'이 진행 중으로, 향후 아시아~북미 복합운송망 변화는 우리 기업의 對美 물류 전략 및 투자 거점 선택에 직접적 영향을 미칠 것으로 예상됨
  - 그러나 중국산 중간재가 여전히 글로벌 가치사슬에 포함되어 있어, 미·중 무역 갈등 속에서도 '공급망 연계성'과 '생산·물류 다변화' 전략을 병행할 필요가 있음

참고자료: https://www.cnbc.com (검색일: 2025.10.20.)

성현정 전문연구원
051-797-4648, hjsung@kmi.re.kr

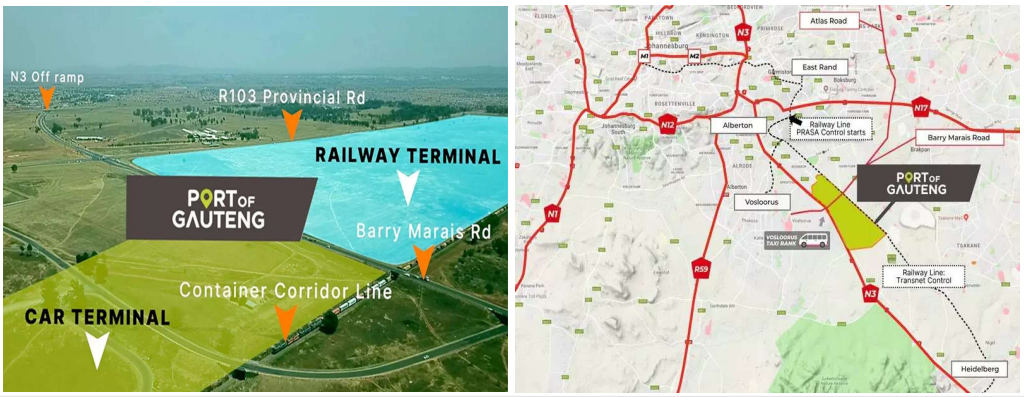
KMI 국제물류 위클리 | 아프리카 물류시장 동향

남아공, 하우텡 내륙 물류 허브 건설 추진… 육상 혼잡 해소로 물류 효율화 기대

- **남아프리카 공화국이 총 R50억(약 3조 5천억 원) 규모의 민간 주도 내륙 물류 허브 건설 계획 발표**
  - 남아프리카 공화국 하우텡(Gauteng)주에서 발표한 'Port of Gauteng 프로젝트'는 '25년 9월 30일 발표된 백서(White Paper)를 통해 공식적으로 공개됨
  - 해당 사업은 도로 혼잡을 완화하고 철도 중심의 물류체계를 구축하기 위한 전략적 민간 투자사업으로 남아프리카 국가개발계획(NDP) 2030의 주요 목표인 '화물의 50%를 도로에서 철도로 전환'하는 비전을 실현하기 위한 핵심 사업으로 평가됨
  - 특히 정부 재정에 의존하지 않고 민간 자본을 기반으로 추진될 예정이며 국영철도공사인 Transnet의 노후 인프라와 운영 한계를 보완하는 대체 물류 모델로 주목받고 있음

- **하우텡 내륙 물류 허브는 더반-하우텡 물류 회랑(Durban-Gauteng Freight Corridor)의 한계를 보완하기 위한 핵심 인프라로 조성될 예정**
  - 현재 남아공 내 주요 화물 상당 부분이 더반-하우텡 물류 회랑을 통과하고 있으나, 실제 철도 운송 비중은 약 14%에 불과해 물류 효율성 저하가 발생하고 있음
  - 특히 국영철도공사의 부실 운영으로 일일 화물열차 편수가 지속적으로 감소하면서 N3 고속도로를 중심으로 트럭 물동량이 급증하고 있음
  - 이에 따라 교통 혼잡, 물류비 증가, 탄소배출 확대 등 복합적 문제가 심화되고 있으며, 정부의 물류산업 활성화 정책 추진도 다소 지연되고 있음
  - 이러한 남아공 물류 운영의 애로사항을 해결하기 위해 본 프로젝트는 하우텡주 Sentrarand 지역(N3·N12·N17 고속도로 교차 지점)에 약 1,400ha 부지 중 260ha를 활용해 건설됨

하우텡주 내륙 물류 허브 건설 계획 발표



자료: Port of Gauteng.co.za (검색일: 2025.10.13.)

- 또한 철도 인접지와 고속도로 접근성이 우수한 입지를 기반으로 컨테이너 터미널, 자동차 물류단지, 복합운송시설 등이 단계적으로 구축될 예정임
- 특히 Rail Runner South Africa의 도로-철도의 장점을 활용한 bimodal 기술과 PBS(Performance-Based Standards) 차량을 도입해 40% 이상의 트럭 이동량 감축을 목표로 하고 있음
- 더하여 글로벌 친환경 물류 전환에 대응하기 위해 태양광 발전, 빗물 재활용, 폐기물 회수 시스템 등 친환경 설계 요소를 통합해 지속 가능한 물류 인프라 모델을 구현할 예정임

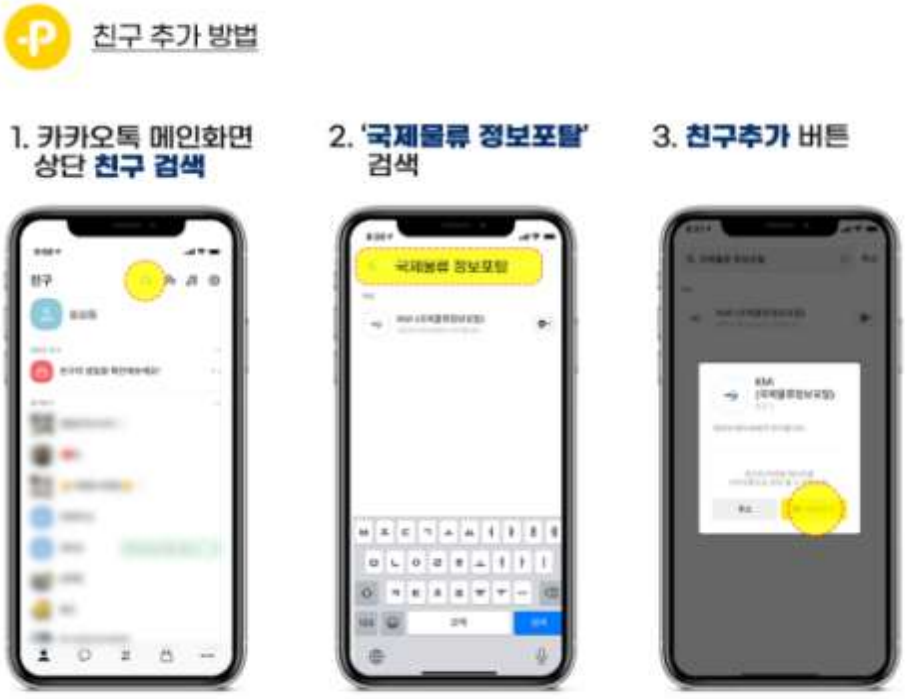
본 프로젝트를 통해 남아공 전반의 도로 혼잡 완화, 물류 효율성 제고, 고용 창출 등 다양한 경제적 파급효과가 예상

- PBS 기술 도입을 통해 트럭 운행량 감소에 따른 교통사고 및 배출가스 저감이 예상되며 철도 운송 확대를 통한 탄소 감축 효과도 기대됨
- 남아공 교통부와 하우텡 주정부는 철도 중심 물류체계 전환의 모범 사례로 소개했으며 Road Freight Association과 RailRunner SA 등 업계 또한 도로-철도 연계형 모델로 평가함
- 따라서 본 프로젝트는 Transnet의 한계를 보완하면서 남아공 물류망의 효율성과 지속 가능성을 동시에 강화하는 중요한 전환점이 될 것으로 전망됨

참고자료: https://businessreport.co.za, https://www.logupdateafrica.com (검색일: 2025.10.20.)

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

KMI 국제물류 위클리

공지사항

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내