

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, 캄보디아-티바이 남측 자유무역지역 조성 본격화...남부 새로운 성장엔진 시동

▶ 공지사항

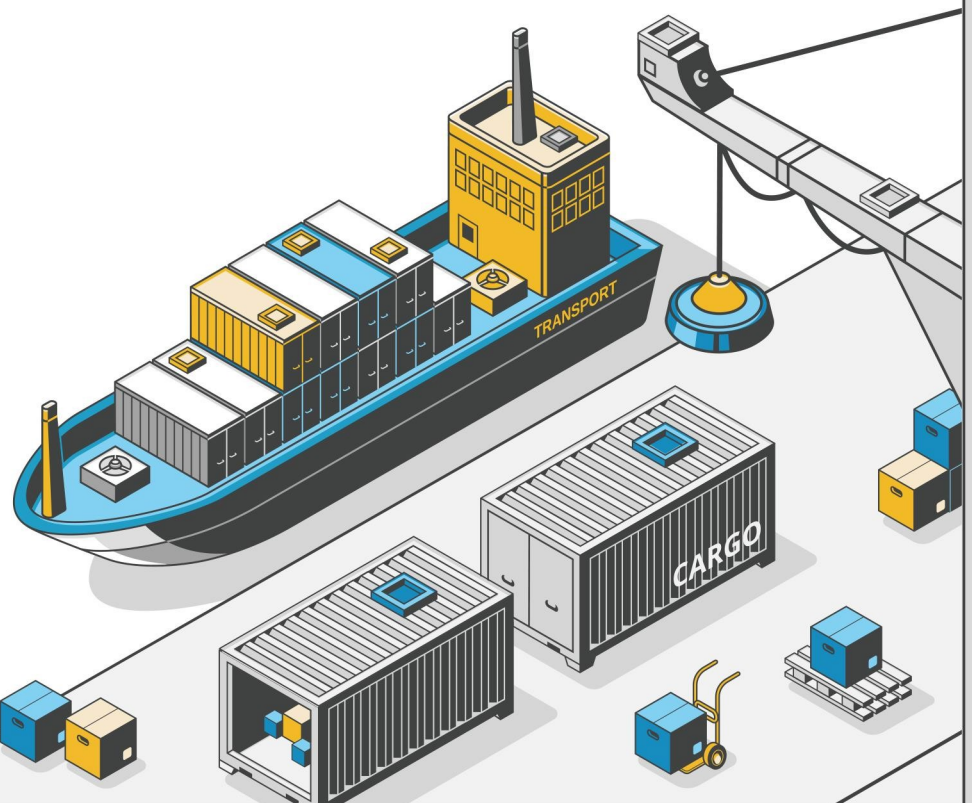
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 미주 · 중남미 물류시장 동향

- 美, 7월 수입 '컨' 물동량 최고치 기록 전망...301조 고율 관세 앞둔 막판 선적 확대

▶ 유럽 물류시장 동향

- 폴 말라세비치, 중-유럽 철송량 증가로 유라시아 공급망 관문으로 부상



베트남, 까이몹-티바이 남측 자유무역지역 조성 본격화...남부 새로운 성장엔진 시동

- ▶ '26년 7월 호치민시는 까이몹항 남측 국제항만 사업 착공과 함께 자유무역지역 (Free Trade Zone, FTZ) 조성 추진
 - 최근 호치민시는 총 50조 동(약 19억 달러) 규모의 까이몹 남측 국제항만 사업 착공과 함께 항만과 연계한 자유무역지역(Free Trade Zone, FTZ) 조성을 본격화하며 글로벌 물류 허브 구축에 속도를 내고 있음
 - 특히 이번 사업은 까이몹-티바이(Cai Mep-Thi Vai) 항만과 연계해 물류·제조·무역 기능을 통합한 복합 공급망 거점을 조성하는 것이 핵심임
 - 까이몹-티바이 항만은 초대형 컨테이너선(ULCV)의 미주·유럽 직항이 가능한 베트남의 주요 심해항이나, 현재 화물의 환적과 보관 기능을 주로 하고 있어 부가가치를 충분히 확보하지 못하고 있음
 - 이에 따라 호치민시는 기존 항만의 화물 처리 중심 기능에서 벗어나 제조·가공·유통·서비스를 연계한 자유무역지역을 구축하고, 공급망 내 부가가치를 지역에 축적하는 새로운 성장엔진을 마련함으로써 성장 한계를 극복할 계획임
 - 이는 단순한 항만 인프라 확충을 넘어 항만·산업·물류를 통합한 새로운 성장 모델을 구축하려는 전략으로 평가됨

까이몹 남측 자유무역지역 토지이용계획 및 기능 구역 배치도



자료: Vietnam News Agency 기반 저자 재구성 (검색일: 2026.07.14.)

- ▶ 심해항과 자유무역지역을 연계해 항만 중심 물류에서 고부가가치 공급망으로 전환 추진
 - 자유무역지역은 심해항 기반 국제물류와 첨단 제조·산업, 무역·금융·혁신 서비스를 연계한 복합 경제권으로 조성되며, 항만·물류·산업·상업·서비스 등을 포함한 8개 기능 구역을 단계적으로 구축할 계획임

- 특히 AI·빅데이터·블록체인 기반의 스마트 통관과 원스톱 행정서비스를 도입해 통관 절차를 간소화하고 기업 운영 효율성을 높이는 디지털 물류체계를 구축할 계획임
- 또한 비엔호아-붕따우(Biên Hòa - Vũng Tàu) 고속도로, 호치민(Hồ Chí Minh) 제 3·4순환도로, 롱탄(Long Thanh) 국제공항 등을 연계해 해상·항공·도로를 아우르는 복합운송 체계를 구축하고 글로벌 공급망에 대한 접근성을 강화할 방침임
- 기존 북측 까이몹 지역이 일반 산업단지와 항만 중심의 물류 거점으로 발전했다면, 신규로 개발되는 남측은 자유무역지역을 중심으로 제조·물류·무역 기능을 결합한 고부가가치 공급망 거점으로 육성할 계획임

➤ 자유무역지역을 기반으로 베트남 남부 공급망 경쟁력 강화와 우리 기업의 물류 거점 다변화 기회 확대 기대

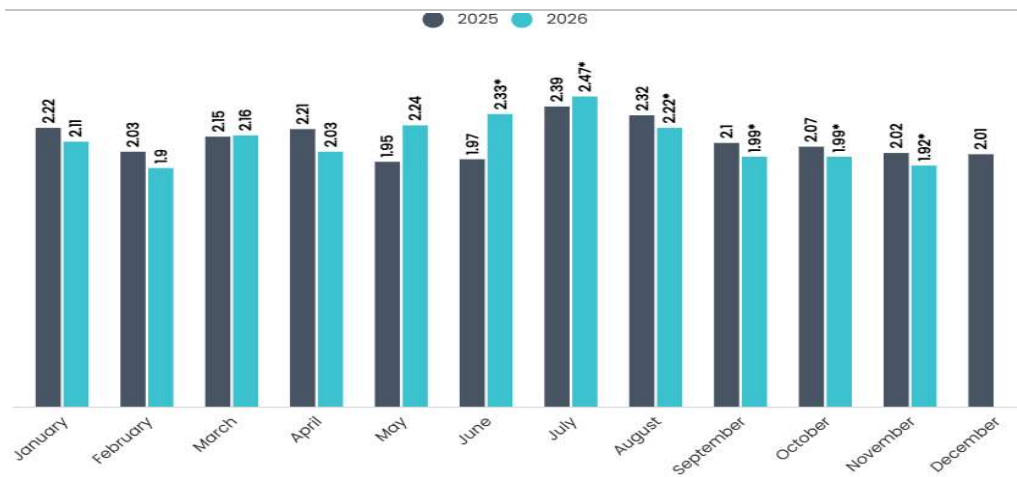
- 이번에 조성되는 까이몹 남측 자유무역지역은 세제 혜택과 원스톱 행정서비스, AI·빅데이터·블록체인 기반의 스마트 통관 등을 도입해 글로벌 제조기업과 물류기업의 투자를 촉진할 계획임
- 또한 제조·물류·무역·금융이 융합된 고부가가치 산업 생태계 조성도 함께 추진할 방침임
- 이번 자유무역지역 조성을 계기로 베트남 남부에서는 제조업과 항만·물류 기능 간 연계가 강화되면서 공급망 운영 효율성이 더욱 높아질 것으로 기대됨
- 또한 화물의 보관·가공·조립·포장·유통 등 부가가치 물류 활동이 가능해짐에 따라 우리 기업도 단순 생산기지를 넘어 지역 완결형 공급망 구축과 고부가가치 물류 서비스 확대를 검토할 필요가 있음

美, 7월 수입 '컨' 물동량 최고치 기록 전망... 301조 고율 관세 앞둔 막판 선적 확대

➤ 美 소매업체들의 관세 인상 전 조기 선적으로 7월 수입 컨테이너 물동량이 월간 기준 사상 최고치를 기록할 것으로 전망

- 美 소매업체들이 8월부터 적용될 가능성이 높은 추가 관세에 대비해 수입을 앞당기면서 '26년 7월 美 수입 컨테이너 물동량이 월간 기준 사상 최고치를 기록할 것으로 전망됨
- 美 소매협회(NRF)와 Hackett Associates가 발표한 「Global Port Tracker(이하 GPT)」에 따르면, 美 주요 13개 항만의 7월 수입 컨테이너 물동량은 247만 TEU로 전망되며, 이는 팬데믹 이후 최고치를 기록했던 '22년 5월(약 243만 TEU)을 넘어서는 역대 최고 수준임
- 올해 美 수입 성수기는 5월부터 시작해 7월까지 이어지는 조기 성수기(Early Peak Season) 양상을 보이며, 전통적인 9~10월 중심의 성수기 패턴이 여름철로 앞당겨지는 모습이 나타남
- NRF는 소매업체들이 추가 관세 부과 가능성과 무역정책 불확실성에 대비해 신학기과 가을·연말 판매용 상품을 예년보다 조기에 확보하고 있다고 분석함

2025~2026년 美 해상 수입 물동량(100만 TEU) 추이 및 전망



자료: NRF/Hackett Associates Global Port Tracker (검색일: 2026.07.13.)

주: *표시는 전망치를 의미함

➤ 관세·운임 인상에 따른 조기 선적으로 美 수입 성수기가 앞당겨졌으며, 하반기에는 수입 물동량 증가세 둔화 전망

- 美 수입업체들은 현재 적용 중인 10% 수준의 한시적 122조 관세가 7월 24일 종료된 이후, 품목에 따라 더 높은 수준의 301조 관세가 적용될 가능성에 대비해 관세 인상 이전 선적을 집중적으로 확대함
- 또한 7월 분기별 유류할증료(Bunker Adjustment Factor, BAF) 조정으로 아시아발 화물의

운송비가 FEU당 약 300~400달러 증가할 가능성이 제기되면서, 운임 상승 전에 화물을 확보하려는 움직임도 조기 선적을 가속화한 요인으로 분석됨

- 이에 따라 美 수입 성수기는 전통적인 소비 일정뿐만 아니라 관세·운임 변동 등 공급망 리스크에 대응한 선제적 재고 확보 전략에 의해 형성되는 구조로 변화하고 있으며, 최근 4년 중 3년간 여름철 중심의 조기 성수기가 나타남
- 다만 GPT는 8~11월 수입 물동량이 전년 동월 대비 감소할 것으로 전망하고 있어, 상반기와 7월에 집중된 조기 선적의 반작용으로 하반기 수입 증가세가 둔화될 것으로 예상함

▶ **아시아발 美향 예약 물동량이 높은 수준을 유지하는 가운데, 조기 선적 영향이 북미를 넘어 주요 글로벌 항로로 확산되며 선복 수요와 운임 상승 견인**

- 해상화물 예약 데이터 플랫폼 Vizion에 따르면, 7월 5일 종료 주간 아시아발 美향 예약 물동량은 32만 7,151TEU로 6월 중 기록한 연중 최고치보다는 감소했으나 여전히 올해 들어 높은 수준을 유지한 것으로 나타남
- 업계는 팬데믹 이후 항만 파업 우려, 관세정책 변화 및 공급망 불확실성이 반복되면서 전통적인 가을철 성수기의 경계가 약화되고, 정책·시장 변화에 따라 연중 여러 차례 수요가 분산되는 새로운 물동량 패턴이 형성되고 있다고 평가함
- 실제 올해는 북미뿐만 아니라 유럽·중남미·아프리카 등 주요 항로에서도 관세 및 운임 상승에 대비한 조기 선적이 확대되면서 글로벌 선복 수요와 해상운임 상승을 동시에 견인한 것으로 분석됨

아시아, 중국 및 동남아시아발 미국행 주간 컨테이너 예약 물동량



자료: Vizion (검색일: 2026.07.13.)

➤ **건조한 소비와 조기 선적 수요가 물동량 증가를 뒷받침하고 있으나, 향후 관세정책·국제 정세 변화에 따라 수입 수요와 해상운임의 변동성 확대 가능**

- GPT는 지난 5월 발표한 전망에서 5월과 6월 美 수입 물동량이 전년 동월 대비 11.1%와 8.2% 증가할 것으로 예상했으며, 실제 시장에서도 당초 예상보다 강한 수입 수요가 나타난 것으로 평가됨
- 업계는 국제유가 상승 우려와 Amazon Prime Day의 조기 개최 등이 예상보다 큰 선제적 수입 수요를 유발한 주요 요인으로 분석함
- 한편, 美 소비심리는 국제유가 하락과 지정학적 긴장 완화 기대 등에 따라 일부 회복세를 보였으며, 5월 소매 판매도 전월 대비 약 1% 증가하는 등 소비 여건은 건조한 흐름을 유지함
- 다만 추가 관세 시행 시기와 수준, 국제유가 및 지정학적 상황에 따라 美 수입 수요와 글로벌 해상운임의 변동성이 다시 확대될 수 있어, 화주와 물류기업들은 선복·재고·운송비 관리 등 선제적 공급망 대응에 나서야 할 것임

폴 말라세비치, 중-유럽 철송량 증가로 유라시아 공급망 관문으로 부상

- 중국은 유럽에 대한 자국의 물류 네트워크 연결성을 강화하기 위해 국가 간 협력 기반의 대륙 횡단철도 인프라 개발을 적극 추진함

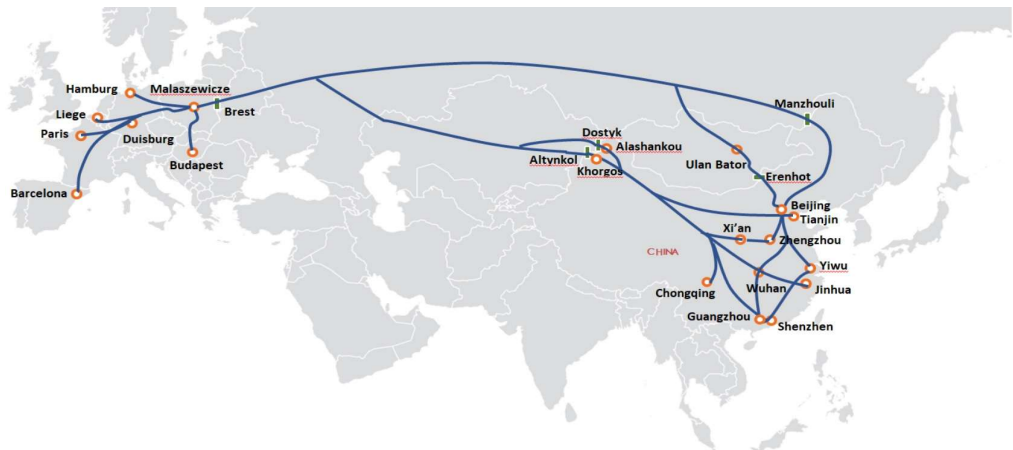
 - 중국의 China-Europe Railway Express(CRE) 운송 네트워크 구축 프로젝트는 일대일로 정책 이전의 프로젝트였으나, '15년 3월 일대일로 정책의 일환으로 편입됨
 - '21년 수에즈 운하에서의 에버기븐호 좌초 사고에 의해 유발된 아시아-유럽 간 해상운송 지연과 '23년 발생한 홍해 사태는 유라시아 대륙횡단 철도의 필요성을 인지하는 계기로 작용함
 - 중국은 변화하는 글로벌 물류환경 변화에 대응하고 자국 물류시장으로의 접근성을 향상하기 위해 CRE 운송 네트워크를 강화하고 있음
- CRE를 통한 중국과 EU의 물동량이 증가 추세를 나타냄에 따라 폴란드를 통한 국경 통관 비중이 가파르게 증가함

 - 중국은 '11년 3월 충칭(Chongqing)과 독일의 뒤스부르크(Duisburg) 간 CRE 운영을 공식적으로 개시함
 - 이후 CRE와 연계된 유럽 국가와의 협력으로 중국의 129개 도시와 유럽 26개국의 236개 도시가 글로벌 철도운송 네트워크로 연결됨
 - CRE의 연도별 운행 횟수는 17회('11년), 815회('15년), 12,406회('20년), 20,022회('25년)로 급증하는 추세임
 - 중국과 EU 간 CRE 물동량은 21.11만 TEU('23년), 38.04만 TEU('24년), 31.06만 TEU('25년)로 집계됨
 - '24년 홍해 사태로 인해 아시아, 유럽 간 해상운송이 희망봉 우회항로로 전환되어 운임과 리드타임이 증가했고, 이에 따라 CRE로 물동량이 집중되는 현상이 나타남
 - 중국과 폴란드 간 CRE 물동량은 12.46만 TEU('23년), 30.16만 TEU('24년), 26.71만 TEU('25년)로 집계됨
 - CRE 운영에 따른 중국과 폴란드 간 연도별 물동량 비중은 중국과 EU 간 연도별 물동량의 59.01%('23년), 79.27%('24년), 86.00%('25년)로 지속적인 상승세를 기록함
- 중국-유럽 간 철송 물동량의 증가로 폴란드 동부에 위치한 말라세비치(Małaszewicze) 복합물류단지의 입지 경쟁력이 강화됨

 - 말라세비치(Małaszewicze) 복합물류단지는 CRE 운송 네트워크를 통해 EU로 진입하는 화물열차의 주요 관문 역할을 담당함
 - 해당 복합물류단지는 광궤와 표준궤 화차에 적재된 컨테이너 화물을 환적하거나, 공로 운송 연계를 위한 환적 기능을 수행함

- 말라세비치(Małaszewicze) 복합물류단지는 CRE를 EU의 범유럽 통합 네트워크(Trans-European Transport Network, TEN-T)와 연계해 유럽의 주요 제조, 물류 거점 지역에 대한 철도 연계 기반을 제공함
- 또한 해당 복합물류단지는 EU 동부 국경에 대한 통관 기능뿐만 아니라 일반 컨테이너, 냉동·냉장 컨테이너, 프로젝트 화물, 위험물 등에 대한 보세운송과 장치 및 임시보관 등의 물류서비스를 제공함

중국-말라세비치-유럽 간 CRE 북부회랑



자료: <https://www.freytworld.com> (검색일: 2026.07.15.)

- CRE 기반의 중국-유럽 간 철도운송 활성화 추세는 말라세비치(Małaszewicze) 복합물류단지의 전략적 입지 강화에 기여함
 - 말라세비치(Małaszewicze) 복합물류단지를 기반으로 폴란드에 진출한 물류기업은 다방면의 부가가치 물류서비스를 제공할 수 있는 투자 기회를 모색할 수 있음
 - 글로벌 물류기업은 CRE를 통해 해상운송 대비 리드타임 변동성 리스크를 줄이고, 공급망 변화에 따른 유럽-아시아 간 운송에 유연하게 대응할 수 있음
 - CRT와 TEN-T의 연결성이 강화된다면 유라시아 지역에 대한 공급망 다변화가 촉진될 수 있음

참고 자료: <https://english.news.cn>, <https://www.porttechnology.org/>, <https://www.upply.com/en>
(검색일: 2026.07.15.)

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



KAKAO 채널 등록하기



1 카카오톡 검색창에
'국제물류정보포탈'을
검색합니다.



2 제일 오른쪽에 있는
'친구추가 아이콘'을
클릭합니다.