

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

목 차

▶ 아세안 물류시장 동향

- 베트남 띠깡-목바이 내륙항만 개장으로 떠난 국경 물류 활성화 기대

▶ 미주·중남미 물류시장 동향

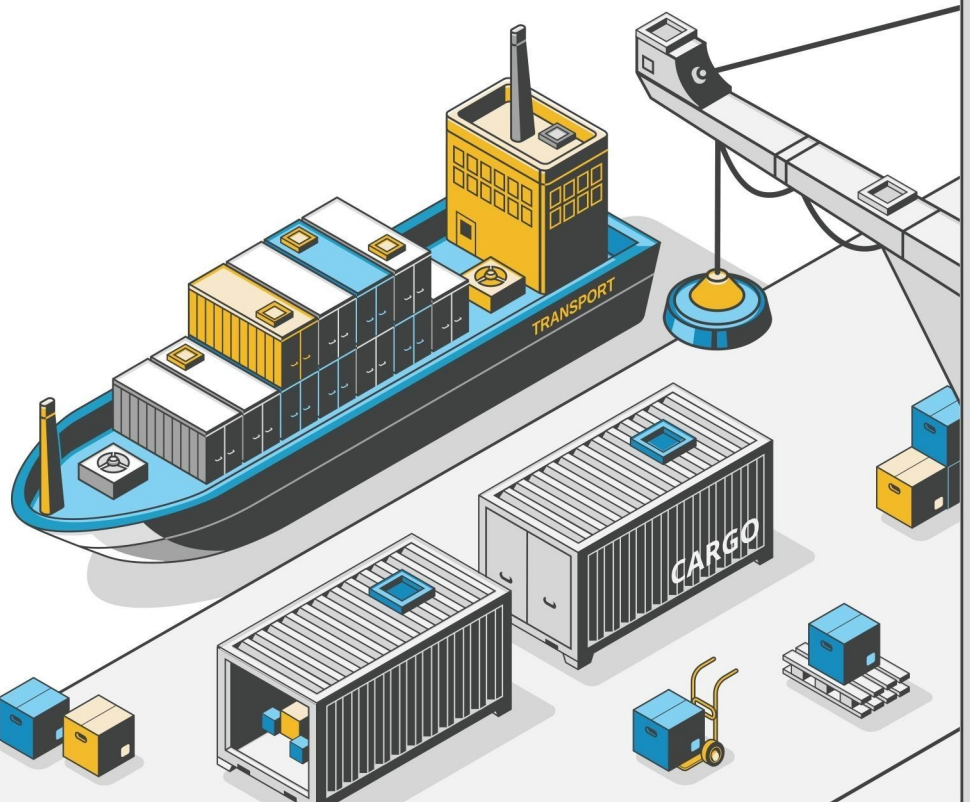
- 美 항만, 물동량 회복 속 수입 구조 변화... 베트남 등 신흥시장 부상 두드러져

▶ 유럽 물류시장 동향

- 유럽 물류·제조업, '탄소비용 시대'에 들어서다

▶ 공지사항

- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내
- 『2025년 해외물류시장 투자설명회』 안내



베트남 띠엡-목바이 내륙항만 개장으로 떠이닌 국경 물류 활성화 기대

- ▶ 띠엡(Tan Cang)-목바이(Moc Bai) 내륙항만 개장으로 베트남-캄보디아 국경 물류 활성화와 베트남 남부 공급망 효율성 제고 기대
 - '25년 10월 20일, 사이공 뉴포트(Saigon Newport) 산하 띠엡-떠이닌(Tan Cang-Tay Ninh) JSC가 약 5,500억 VND(2,088만 달러)를 투자해 건설한 띠엡-목바이 내륙항만이 공식 개장함
 - 해당 항만은 16.5헥타르 규모로 컨테이너 야드, 창고, 통관·환적 기능을 통합한 복합 물류 거점으로 구축됨
 - 특히 목바이 국경경제구역 입지로 지리적 이점이 높아 캄보디아 공장과 베트남 내륙 간 공급망 연계성 및 통관 효율성이 크게 개선될 것으로 예상됨
 - 실제로 사이공 뉴포트는 본 항만을 통해 화물 통관 시간을 기존 국경 통관 절차 대비 약 50% 단축을 목표로 한다고 발표함
 - 이에 따라 베트남-캄보디아 간 국경 물류의 핵심 허브로 활용될 것으로 기대됨

띠엡-목바이(Tan Cang-Moc Bai) 내륙항만 개장



자료: <https://theinvestor.vn> (검색일: 2025.10.28.)

- ▶ 롱안(Long An)성이 떠이닌성과 통합됨에 따라 떠이닌을 중심으로 한 베트남 남부 내륙-항만 복합 물류 벨트 형성과 산업단지 연계 확대 본격화
 - '25년 7월 1일, 롱안성과 떠이닌성의 행정 통합이 완료되면서 기존 롱안 지역의 항만, ICD, 물류센터 프로젝트 등의 행정 관할권이 떠이닌 관할로 이관됨
 - 이로써 남부 내륙-항만 간 물류 인프라가 단일 체계로 재편되었으며, 떠이닌성은 호치민-목바이 고속도로와 순환도로(Ring Road 3·4) 등 주요 교통축과의 연계성이 강화됨

- 또한 호치민시·까이맵-티바이(Cai Mep-Thi Vai)항만과 직접 연결되는 내륙 거점으로 성장하면서 화물 운송의 효율성 및 환적 접근성이 크게 향상됨
- 이러한 행정 개편은 떠이닌 중심의 베트남 남부 공급망 강화와 산업단지-항만 간 연계 확대를 촉진하는 전환점이 되었다고 볼 수 있음

➤ **떠이닌성은 내륙항만 인프라를 기반으로 자국 핵심 물류거점으로 도약을 준비하고 있으며, 메콩강 유역의 신흥 거점으로 성장할 것으로 전망됨**

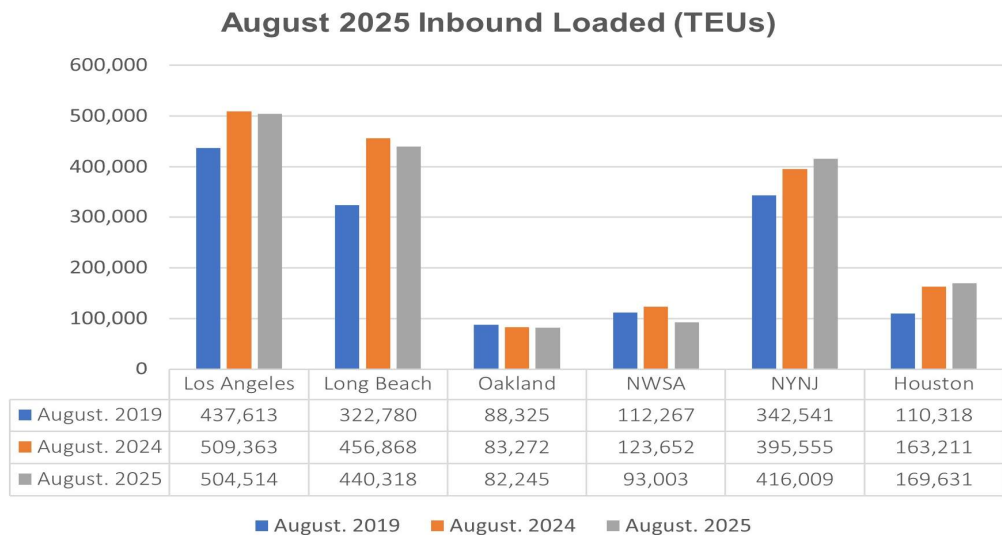
- 떠이닌성은 이번 내륙항만 개장을 시작으로 국경 교역 거점에서 국가 물류체계의 핵심 관문으로 도약하기 위한 전략을 본격화하고 있음
- 최근 싱가포르, 중국, 미국, 스웨덴 등 주요국 항만 및 물류기업과의 협력을 확대하며, 글로벌 공급망 네트워크를 연결하는 복합 협력 체계를 구축 중임
- 특히 YCH Group 및 T&T Group과의 공동 프로젝트를 통해 디지털 물류 플랫폼과 전자 상거래 연계 기능을 강화하고 있으며 이를 바탕으로 지역 산업단지의 수출·물류 역량을 높이고 있음
- 이러한 변화는 떠이닌성이 국경 물류 거점을 넘어 베트남 남부 및 메콩 지역을 아우르는 국제 물류 허브로 자리매김하는 시발점이 될 것으로 전망됨

美 항만, 물동량 회복 속 수입 구조 변화... 베트남 등 신흥시장 부상 두드러져

- ▶ 태평양상선협회(PMSA)는 최근 美 주요 컨테이너 항만들이 팬데믹 이후 안정적인 회복세를 보이며 글로벌 공급망 정상화의 흐름을 주도한다고 발표

 - '25년 8월 기준 LA항은 50만 4,514TEU의 수입 물동량을 처리해 전년 대비 1% 감소했으나, 팬데믹 이전인 '19년과 비교하면 15.3% 증가했으며, LB항 또한 44만 318TEU를 처리하며 전년 대비 3.6% 감소했지만 '19년 대비 36.4% 급증함
 - 이처럼 LA/LB항이 위치한 산 페드로 베이(San Pedro Bay) 관문은 올해 94만 4,832TEU 수입 물량을 처리해 전년 대비 2.2% 소폭 하락했음에도 '19년 대비 19.9% 증가를 기록함
 - 반면, 오클랜드항과 시애틀·타코마항은 각각 '19년 대비 -6.9%, -17.2%의 하락을 보여 지역 간 회복 속도에 차이가 있음을 의미함
 - 美 동부의 뉴욕·뉴저지항은 '19년 대비 21.4% 증가해 항만 경쟁력의 다변화를 입증했으며, 휴스턴항은 6년 전보다 53.8% 증가하는 등 걸프 연안의 성장세가 두드러져, 美 항만이 여전히 견고한 소비 수요를 기반으로 회복력을 유지하고 있음을 보여줌

'25년 8월 美 주요 항만 수입 물동량 추이 비교 (2019년 8월 ·2024년 8월 대비)



자료: www.pmsaship.com (검색일: 2025.10.28.)

- ▶ 동시에 미·중 무역전쟁과 트럼프 행정부의 고율 관세정책은 美 수입 구조를 근본적으로 변화시키는 전환점으로 작용
 - PIERS와 Journal of Commerce 자료에 따르면, '24년 4~9월 중국산 수입은 전년 대비 15% 감소(약 87만 5천TEU 감소)하여 '13년 이후 최저 수준으로 떨어짐
 - 반면, 베트남, 인도, 태국, 인도네시아, 말레이시아, 캄보디아 등 동남아 국가의 對美 수출은 큰 폭으로 증가해 중국의 빈자리를 일부 대체함
 - 이는 美 관세 회피를 위한 공급망 재편과 캐나다·멕시코를 통한 우회 수입 증가로 이어지고 있으며, 특히 베트남은 美 전체 수입의 16.5%를 차지하며 가장 큰 수혜국으로 부상함
 - 그러나 이러한 변화에도 美 전체 수입 물동량은 1.4% 증가해, 관세부과 정책이 중국발 물동량 하락에 영향을 미쳤으나 글로벌 '킨' 물동량 전반에 큰 제약을 주지 못했음을 보여줌
 - 또한 중국의 구매관리자지수(PMI)는 여전히 상승세를 유지하고 있으며, 이는 유럽 항만 혼잡과 멕시코 내 생산기지 확대로 이어짐

- ▶ 이러한 美 항만의 회복세와 관세로 인한 공급망 다변화는 전 세계 해운 네트워크의 구조적 전환을 촉진하며, 글로벌 해운사들은 신흥시장 중심으로 항로·투자 재편 진행
 - 에버그린(Evergreen Line)은 향후 5개년 계획을 통해 중남미 및 중동 노선 확대, 12,000TEU급 선박의 아시아~남미 서안 노선 투입, 아시아~카리브해 및 유럽~멕시코 간 노선 확충을 추진함
 - CMA CGM 또한 美 시장의 중요성을 강조하며, 향후 5년간 200억 달러 규모의 투자계획을 발표했는데, 이는 높은 인건비와 터미널 요금 제한에도 불구하고 美 시장의 핵심성을 유지하려는 움직임으로 해석됨
 - 향후 美 무역정책 방향, 지정학적 리스크, 운임 변동성 등은 글로벌 해운·물류기업의 항로 재배치와 투자 전략의 핵심 변수로 작용할 것으로 전망됨

참고자료: <https://www.joc.com>, <https://www.freightwaves.com> (검색일: 2025.10.28.)

유럽 물류 · 제조업, ‘탄소비용 시대’에 들어서다

- ▶ 유럽연합(EU)은 '27년부터 새로운 단계인 ETS2¹⁾(배출권거래제 2단계)를 시행해 탄소배출권 거래체계를 확대할 예정
 - 이번 단계에서는 도로 운송과 건물 난방 부문에서 발생하는 배출량이 처음으로 탄소 가격의 적용 대상이 됨
 - 이는 탄소가 단순한 환경 문제가 아니라 유럽 경제 전반의 직접적인 운영비용 요인으로 전환됨을 의미함

- ▶ ETS2 하에서는 연료 공급업체들이 탄소배출권을 구매하고, 그 비용을 공급망 전반에 전가하게 될 예정
 - 이산화탄소 1톤당 약 45~50유로의 가격이 예상되며, 이는 연료 1리터당 10~15유로센트의 추가 비용을 발생시키고 난방비를 약 20~25% 상승시킬 것으로 전망됨
 - EU는 약 860억 유로 규모의 '사회기후기금(Social Climate Fund)'을 조성해 저소득층의 부담을 완화할 계획이지만, 에너지와 운송비는 대부분의 기업과 소비자에게 상승 압력으로 작용할 것으로 보임
 - ETS2는 화물 운송, 물류창고, 제조업 등 실물경제 전반에 영향을 미치며, 탄소가격을 공급망의 비용 구조에 통합시켜 배출량을 재무성과와 직접적으로 연계하는 제도로 기능할 것임

- ▶ 소비자들은 연료 및 난방비 상승으로 인한 생활비 증가를 즉각적으로 체감하게 될 것
 - 가계의 에너지비용 상승은 운송비와 건물 운영비를 통해 상품 및 서비스 전반의 가격 상승으로 이어질 전망이다
 - 탄소가격 변동에 따른 에너지 시장의 가격 불안정성도 커질 것으로 예상되어 물류 및 산업계의 운영 계획 수립에 새로운 불확실성 요인이 추가될 것임
 - 사회기후기금이 일시적으로 부담을 완화하겠지만 장기적으로는 에너지 및 운영비의 상승세가 지속될 가능성이 높음

- ▶ ETS2는 유럽의 운송 네트워크 구조와 비용에도 직접적인 영향을 미칠 것으로 예상
 - 특히 디젤 연료 의존도가 높은 도로 화물운송업체가 가장 큰 타격을 입게 될 전망이다
 - 업계 추정에 따르면 총 화물운송비는 3~8% 상승할 가능성이 있으며, 이는 차량 효율성·운행 경로·지역별 에너지 믹스에 따라 차이를 보일 것임
 - 운송업체들은 이러한 부담을 연료할증료나 계약 단가 조정을 통해 화주에게 전가할 것으로 보임

1) ETS2는 European Commission이 2023년 개정된 배출권거래지침(EU ETS Directive)에 따라 신설된 제도로 기존 EU ETS가 적용하지 않던 건물 난방 및 도로 운송 연료 사용 같은 분야를 포함하도록 설계되어 있음. 시행 시점은 2027년으로 예정되어 있으며, 기존 산업·발전 부문 중심의 ETS와는 별도 체계로 운용될 예정임

- 이에 대응하기 위해 기업들은 전기 및 하이브리드 차량 도입, 철도·내륙수로 등 친환경 운송 수단으로의 전환, 데이터 분석 및 차량관제(텔레매틱스)를 통한 경로 최적화와 공회전 시간 단축 등의 전략을 추진하고 있음
- 탄소배출권이 시장 거래 상품으로 유통됨에 따라 운송비에는 탄소 가격 변동성에 따른 프리미엄이 반영될 가능성이 높음
- 또한 CFO와 물류 기획자들은 탄소비용을 연료비 예측과 함께 재무시스템에 통합해야 하며, 기업들은 검증된 배출량 보고 및 Scope 3(공급망 간접배출) 데이터 제공 의무가 가중될 전망이다

● ETS2는 철강, 시멘트, 화학, 자동차 등 에너지 집약적 산업의 생산비용도 높일 것으로 예상

- 해당 산업들은 이미 글로벌 경쟁국보다 높은 에너지 단가를 부담하고 있으며, 여기에 연료 및 난방에 대한 탄소비용이 추가됨
- 효율 개선이나 청정에너지 전환이 이루어지지 않을 경우 일부 공장은 생산을 축소하거나 저비용 지역으로 이전할 가능성이 있음
- 반면, 일부 기업들은 이번 제도를 수소 기반 설비, 전기열 시스템, 재생에너지 확대 투자의 계기로 삼아 장기적 경쟁력 강화로 연결하려는 움직임을 보이고 있음
- 산업활동은 재생에너지가 풍부하고 저렴한 지역으로 집중될 가능성이 큼
- 중부 유럽은 자동차 및 정밀부품 중심의 고부가가치 산업을 유지하고, 이베리아반도(스페인·포르투갈)는 저비용 태양광 에너지의 장점을 활용하며, 북유럽은 저탄소 금속 및 첨단 소재 산업 확장에 유리한 위치를 점할 것으로 예상됨

● ETS2는 일부 산업의 해외 이전 요인으로 작용할 가능성 존재

- 특히 저마진 산업 및 기초소재 생산업은 에너지 비용이 낮고 환경규제가 완화된 인도·중국·동남아시아 등으로 이전할 위험이 있음
- 그러나 탄소국경조정제도(CBAM)가 도입되어 탄소집약적 수입품에 관세를 부과하기 때문에 해외 이전의 이익은 제한적일 것으로 전망됨
- 또한 코로나19 이후 공급망 전략이 '비용 효율'보다 '회복탄력성과 근접 생산'을 중시하게 되었고, 자동화 및 재생에너지 투자가 확대되면서 저임금·화석연료 중심의 비용우위는 약화되는 추세임
- 결과적으로 기초 제조업은 해외 이전, 첨단·저탄소 제조업은 유럽 내 집중이라는 이중적 산업 재편이 예상되며, 향후 유럽의 경쟁력은 데이터 통합, 에너지 효율성, 디지털 탄소 관리 역량에 좌우될 것으로 보임

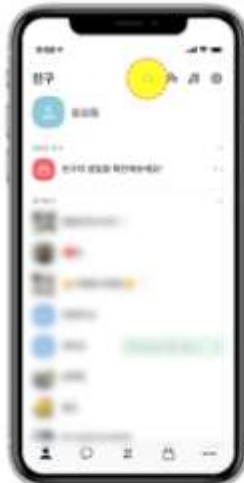
- ▶ ETS2는 단기적으로 유럽 물류 및 제조업의 비용을 상승시키겠지만 동시에 배출량의 측정·가격화·관리 방식의 표준화를 촉진할 것으로 전망됨
 - 공급망 리더십의 핵심 과제는 운영 전반에 탄소 데이터를 통합하고, 운송 효율을 최적화 하며, 저배출 인프라에 투자하는 것임
 - ETS2는 탄소비용 관리가 기업의 공급망 전략과 경쟁력의 핵심 요소로 자리 잡는 새로운 경제 구조로의 전환점이 될 것임

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면 상단 친구 검색



2. '국제물류 정보포탈' 검색



3. 친구추가 버튼



『2025년 해외물류시장 투자설명회』 안내

2025 해외물류시장 투자설명회

2025. 11. 11.(화) 14:00-16:00
로얄호텔 서울, 2F 로얄볼룸홀

투자설명회
사전등록 신청
바로가기



시간	주요내용
14:00-14:05	5' 행사 등록 및 소개 인사
14:05-14:30	25' 발표 I 트럼프 관세정책 변화에 따른 미국 물류시장 변화 및 전망 OTA AMERICA 김두기 대표
14:30-14:55	25' 발표 II 삼성전자 물류공급망 구조의 이해 삼성전자 정영진 프로
14:55-15:20	25' 발표 III 미국 물류부동산 시장 주요 이슈 및 전망 Cushman & Wakefield 전혜원 팀장
15:20-15:30	10' 휴식시간
15:30-16:00	30' 토론 및 질의응답

주최



해양수산부

주관



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE