

편집 및 발행인 : 김중덕 · 발행처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터
총괄 : 김동환 · 감수 : 이연경 · 전화번호 : 051-797-4780 · E-mail : kdong@kmi.re.kr

Contents

▶ 유럽 물류 시장 동향

- 스페인 남동부 지역 기습 대홍수...물류 공급망 타격

▶ 글로벌 물류 시장 심층분석

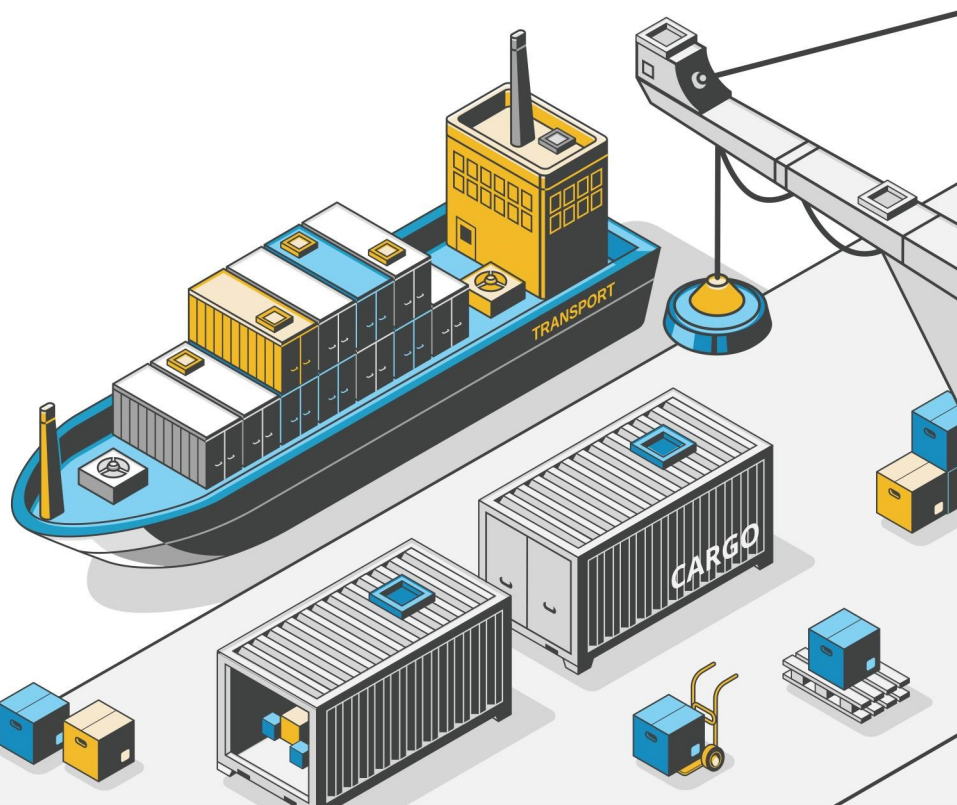
- 미국 관세 회피를 위한 중국의 Backdoor, 멕시코의 현황과 전망

▶ 미주·중남미 물류 시장 동향

- 중국 이커머스기업, 미국 물류창고 임대 확대 추세

▶ 공지 사항

- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

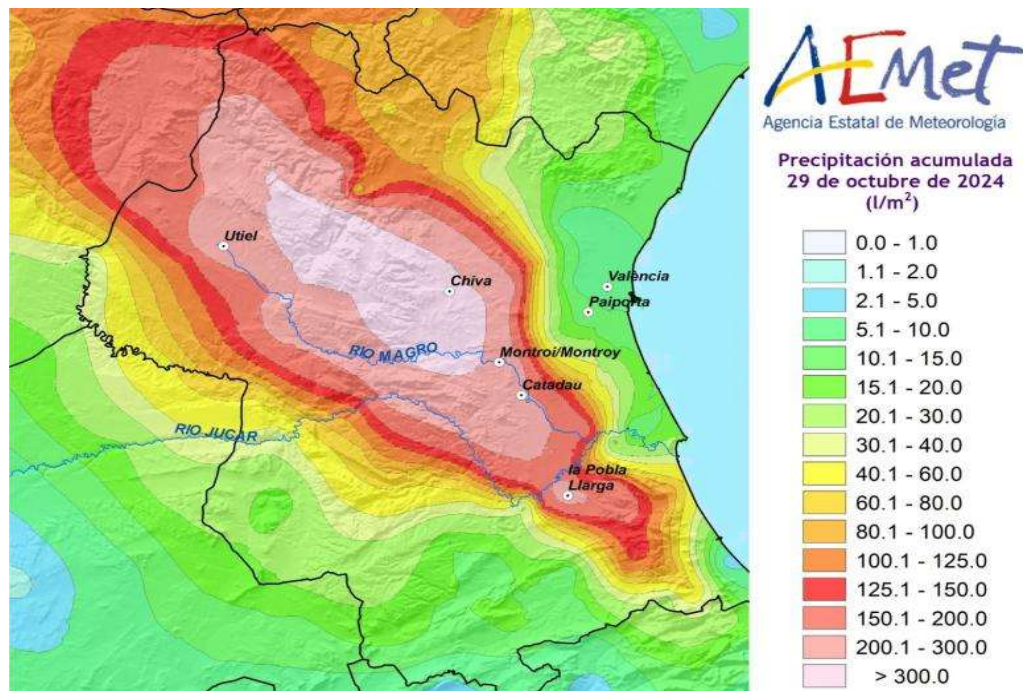


스페인 남동부 지역 기습 대홍수...물류 공급망 타격

▶ 지난달 29일 스페인 남동부 지역, 폭우로 인한 홍수 피해 발생

- 스페인 발렌시아 지역을 중심으로 카스티야라만차, 안달루시아 지역 내 폭우 피해가 발생함
- 특히 항만, 공항, 육상 등 물류 인프라가 홍수로 인해 심각한 혼란을 초래함
- 발렌시아 항만은 홍수로 인해 모든 해상 교통이 중단되어 정상적인 운영에 차질이 발생함
- 발렌시아 공항은 홍수로 인해 항공편 우회 30건, 항공편 취소 49건 등 공항 운영도 차질이 발생함
- 육상의 경우 A-3, A-7 고속도로가 홍수로 인해 붕괴, 침수로 인해 원활한 내륙 운송이 중단됨
- 철도의 경우 바르셀로나, 마드리드행을 포함한 철도 운영이 중단된 상태임
- 이와 관련해 현재 스페인 정부와 관계자들은 적극적으로 복구를 하고 있으나 이번 달 4일 집중호우 경보가 다시 발령됨
- 이에 집중호우로 인한 추가 피해 우려가 커지고 있으며 복구가 지연될 경우, 물류 공급망에 악영향을 미칠 수 있음

지난 29일 스페인 발렌시아 지역 강수량



자료: <https://www.aemet.es/es/portada> (검색일: 2024.11.07.)

➤ 추가적인 홍수 발생 시 물류 공급망 타격 우려

- 현재 항만 및 공항은 복구작업을 통해 점차 정상화되고 있으나 집중호우로 인한 추가적인 홍수 발생 시 또다시 운영 중단 가능성이 높음
- 특히 발렌시아 항만은 스페인 최대 컨테이너 항만 중 하나로 발렌시아 항만 폐쇄 시 물류 공급망에 큰 악영향을 미칠 것으로 전망됨
- 특히 스페인 교통국은 비가 그치더라도 발렌시아 지역 이동 시 고속도로 이용 지양을 권고함
- 이를 통해 고속도로 등 육상 물류 인프라 복구작업 장기화 가능성을 확인할 수 있음

스페인 발렌시아 지역 홍수로 인한 피해 발생



자료: <https://edition.cnn.com> (검색일: 2024.11.07.)

➤ 추가적인 홍수, 인프라 복구작업 장기화 예상...모니터링 필요

- 지난달 29일 발생한 홍수와 더불어 추가적인 홍수 발생에 따라 복구작업이 더욱 장기화될 가능성이 높음
- 이에 해당 지역 내 운송 지연 및 단기적 물류비 증가가 발생할 수 있어서 지속적인 모니터링이 필요함

참고 자료: <https://wmo.int> (검색일: 2024.11.07.)

중국 이커머스 기업, 미국 물류창고 임대 확대 추세

- Prologis는 올 3분기까지 중국 이커머스 기업과 3PL 업체가 美 전역 물류창고 임대의 20%를 차지할 것으로 예상
 - 세계 최대 산업용 부동산 운영업체 Prologis의 글로벌 전략 담당자는 장기간 중국 소매업체와 물류업체를 대상으로 창고를 임대해 왔으나 올해 그 수요가 빠르게 늘어나고 있다고 밝힘
 - 임대 계약을 체결한 중국 기업 중 일부는 미국 현지에 본사를 두고 중국발 미국행 물동량을 처리하고 있으며 대부분 캘리포니아, 뉴저지, 조지아주 사바나항 등 주요 물류 거점에 창고를 임대했다고 전함
 - 부동산 서비스 업체 JLL 또한 뉴저지에 중국 물류기업이 올 3분기까지 560만ft²의 창고 공간을 임대했으며 이는 작년 한 해 뉴저지 창고 임대 규모의 3배에 달한다고 언급함

중국 패스트패션 기업 쉬인(Shein)의 미국 인디애나주 화이트타운 창고 보유



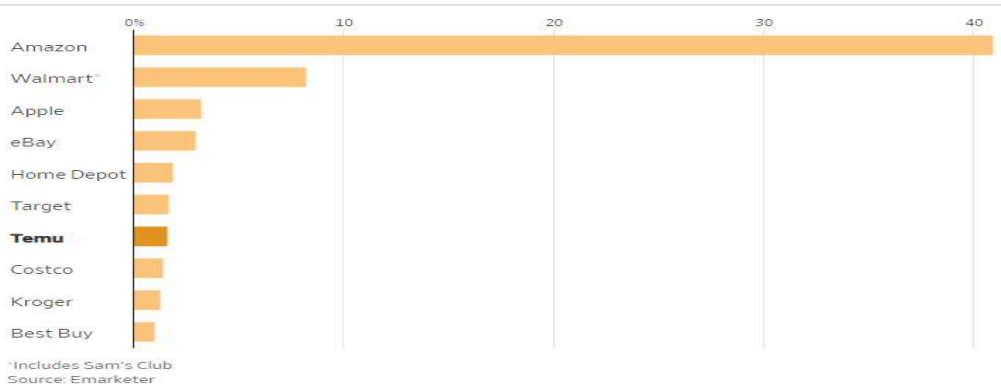
자료 : <https://www.wsj.com/> (검색일: 2024.11.07.)

- 중국 이커머스 대표기업인 쉬인과 테무는 미국 시장 점유율 확대와 빠른 배송, 물류비 절감을 위해 최근 美 현지에 물류센터 확보
 - 쉬인(Shein)과 테무(Temu)는 미국에 대형 창고를 세워 재고를 쌓지 않고 물류비 부담에도 불구하고 배송 속도를 위해 아시아 공급업체에서 미국 소비자까지 항공운송을 주로 활용하고 있음
 - 높아지는 항공운임에 대응해 미국 현지에 물류창고를 확대하는 추세는 계속될 것으로 예상함
 - 싱가포르에 본사를 둔 쉬인은 최근 인디애나와 캘리포니아에 물류창고를 개장해 영업일 기준 4~7일 이내 미국 소비자에게 배송할 수 있어 그동안 Target, Walmart, Amazon과의 경쟁에서 열위였던 배송 속도 문제를 해소함
 - 중국 PDD홀딩스 자회사 테무는 미국 창고에 재고가 있는 중국과 미국 판매업체를 자사 판매자로 등록하고 웹사이트 제품 사진 하단에 녹색 글씨로 'Local' 라벨을 붙여 로컬창고에서 배송되는

제품을 중국 배송 제품과 차별화함

- 또한 테무는 제품 검색 시, 로컬창고에서 배송되는 유사 제품도 함께 검색되도록 하여 구매를 유도하는 전략을 활용함

2024년 미국 이커머스 시장 예상 점유율



자료 : Emarketer, <https://www.wsj.com/> (검색일: 2024.11.07.)

- 중국 이커머스 기업은 미국 드 미니미스 적용 제외, 위구르 강제노동 방지법 적용과 항공 운임 급등으로 직배송 전략의 수정이 불가피해 美 현지 창고 임대 추세는 확대될 예정
 - 미 의회는 지난 9월 미국 고객에게 상품 배송할 때 800달러 미만의 택배에는 관세나 세관 심사 없이 입국할 수 있도록 하는 '최소 허용 기준(드 미니미스, De minimis)'에서 중국 전자상거래 판매자를 배제하는 내용을 담은 초당적 법안을 발의함
 - 또한 미국은 중국 위구르족 등 소수민족의 강제 노동으로 생산된 제품이나 이를 취급하는 기업의 제품을 수입 금지하는데 쉬인이나 테무는 이를 검증할 방법이 없어 미 의회는 중국 전자상거래 플랫폼에 위구르 강제노동 방지법을 적용하는 방안도 검토 중임
 - 이에 테무와 쉬인이 저렴하게 제품을 제공할 수 있었던 전략인 D2C(Direct to Customer)와 CBT(Cross-Border Trade) 수정이 불가피해지면서 주요 시장인 미국 현지 물류센터 임대 및 신축 추세는 확대될 것으로 예상됨

참고 자료: <https://www.wsj.com/> (검색일: 2024.11.7.)

미국 관세 회피를 위한 중국의 Backdoor, 멕시코의 현황과 전망

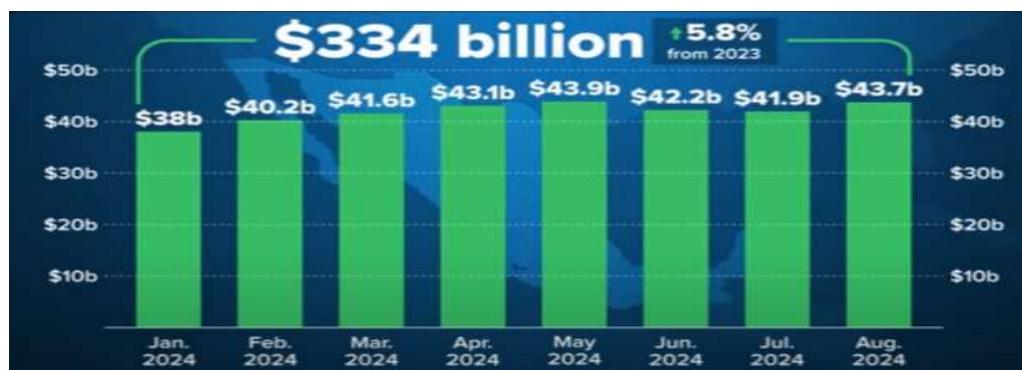
- 2023년 멕시코에서 미국으로 수입되는 상품 가치는 4,750억 달러로 2006년 이후 17년 만에 중국을 제치고 미국의 최대 수입국으로 등극
 - 2022년까지 미국 최대 수입국이었던 중국의 2023년 상품 수출액은 4,270달러이며, 이는 전년도 대비 1,100억 달러 감소한 수치임
- 이러한 증가세는 현재까지 이어지고 있는데, 2024년 1~8월까지 멕시코에서 미국으로 수입된 총 상품 가치는 2023년 동 기간 대비 5.8% 증가한 3,340억 달러 기록
 - 이에 대해 미-중 무역 긴장, 급성장하는 멕시코 제조 기반 등 여러 요인이 영향을 끼친 것으로 분석됨

중국과 멕시코에서 미국으로 수입되는 상품 가치(2023년)



자료: U.S. Congressional Research service, Coalition for a Prosperous America (검색일: 2024.11.08.)

2024년 1~8월 멕시코에서 미국으로 수입되는 상품 가치



자료: U.S. Congressional Research service, Coalition for a Prosperous America (검색일: 2024.11.08.)

- ▶ 전문가들은 중국 기업이 미국 관세를 피하기 위한 백도어(backdoor)로 멕시코를 활용하고, 이것이 트럼프 정부(제45대)의 미-중 무역 전쟁의 영향에 따른 것이라고 지적

 - 이후 중국 기업들은 바이든 정부(제46대)의 Near-shoring 정책 흐름을 따라 멕시코 이전을 결정함
 - '백도어(backdoor)'란 컴퓨터 등 제품, 암호시스템에서 정상적인 인증 절차를 우회하는 방법론으로. 우리말로 '뒷문'이라는 단어의 어감에서 알 수 있듯, 허가받지 않고 시스템에 접속하는 권리를 얻기 때문에 대부분 은밀하게 작동한다는 특징을 지님
 - 당시 미국의 의도대로 관세, 쿼터 등과 같은 대외 무역정책이 중국 기업에 유효한 압박으로 가해진 것임
- ▶ Maersk, DHL, Uber Freight 등 물류기업은 경영활동의 중심을 텍사스로 옮기거나, 창고 공간 확보를 위한 토지 매수 등 국경 양쪽에 투자를 지속 확대

 - 싱가포르 물류 부동산 투자업체인 레드우드(Redwood)의 멕시코 지사장인 Jordan Dewart는 중국 제조업체의 멕시코 진출이 신규 시장 개척 외에도 기존의 거대 시장인 미국을 공략하고자 하는 전략적인 측면이 강하게 작용한 것이라고 언급함
 - 피부로 체감할 수 있는 부분은 현재 미국-멕시코를 잇는 주요 연결로인 이슬레타~사라고사 국제 교량(Ysleta-Zaragoza International Bridge)의 높은 혼잡도로, 2022년 기준 교통량은 65만 대 이상인 것으로 조사됨

미국-멕시코 국경과 Ysleta-Zaragoza International Bridge 전경



자료: CNBC(2024.10.25.) (검색일: 2024.11.08.)

- ▶ 정기선 시황 분석 플랫폼 제네타(Xeneta)는 지난 2년('22~'23년) 18개월 연속으로 중국에서 멕시코로 향하는 월별 컨테이너 수입량이 사상 최고치를 기록하며 증가했다고 지적
 - 최근 몇 년 동안 중국에서 멕시코로 가는 컨테이너 수입량은 계속해 증가하였으며, 2024년 1~8월까지 전년도 대비 22%로 급증하는 모습을 보임
- ▶ 여기에, 선박 추적 플랫폼인 VesselBot은 2024년 멕시코에서 미국으로 향하는 컨테이너 수출량이 4~6월까지 3개월간 가장 높다고 분석
 - 중국에서 멕시코, 멕시코에서 미국으로 수출되는 컨테이너 운송량은 동기간 유사한 증가세를 보인 반면, 중국에서 미국으로 향하는 컨테이너 수입량은 감소했다고 언급함

중국에서 멕시코로 수입되는 컨테이너 운송량(TEU) 추이



자료: Xeneta, CNBC(2024.10.25.) (검색일: 2024.11.08.)

- ▶ 헨코(Henco) 설립자이자 대표인 Simon Cohen은 현재 멕시코 물류 산업 핵심은 전 세계에서 물건을 가져와 멕시코에서 제조한 다음 미국 등 전 세계로 내보내는 것이라고 강조
 - 1998년에 멕시코 몬테레이에서 시작한 멕시코 종합 물류기업인 Henco는 멕시코시티에서만 대형 물류센터를 6개를 운영 중인데, 주요 업무는 해외에서 원자재와 완제품을 받아 가공, 라벨링, 포장 등 부가가치 물류 활동을 수행한 뒤 유통센터나 최종 고객에게 배송하는 것임
 - 현재 멕시코시티 외 몬테레이에 두 개의 대형 물류센터를 운영 중으로, 이들 센터에서 처리되는 상품의 약 20~30%는 미국으로 배송되는 한편, 2024년 연말에 두 개의 대형 물류센터가 추가 가동될 예정임

- 이를 반영하듯 실제 멕시코에 대한 중국의 외국인 직접 투자(FDI) 규모는 약 37억 달러로 이는 지난 수십 년간 투자 규모에 비해 가장 높은 수치이자 그간 평균을 상회
- 멕시코 몬테레이에서 북쪽으로 25마일 떨어진 호푸산 산업단지에는 최소 30개의 중국 기업이 입주하는 등 지난 3년 동안 중국의 BYD와 Chery 등 9개의 중국 자동차 제조회사가 멕시코에 사업을 시작함

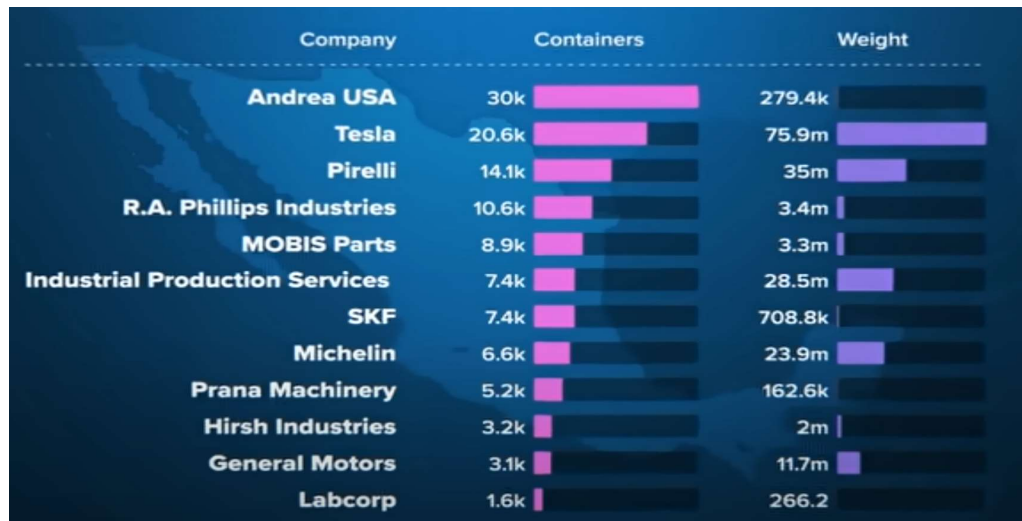
멕시코 내에서 중국 외국인 직접 투자(FDI) 추이(左)와 산업단지 중국기업 입주 사례(右)



자료: Xeneta, CNBC(2024.10.25.) (검색일: 2024.11.08.)

- 멕시코 제조업의 부흥은 중국 기업뿐만 아니라 유럽 및 미국 기업이 기존 중국 내 생산 거점을 멕시코로 이전한 데 따른 것으로 글로벌 공급망에서 멕시코의 위상 제고
- 2024년 멕시코로 수입되는 상위 10대 기업에 이탈리아 타이어 제조회사인 피렐리(Pirelli)와 스웨덴 자동차 부품 제조회사인 SKF 등 유럽 기업과 함께 테슬라, 제너럴 모터스와 같은 미국 자동차 제조회사가 포함됨
- 이들 기업이 멕시코를 선택한 이유는 멕시코의 노동력이 중국보다 비싸지 않고, 미국과 근접해 있기 때문으로 이처럼 멕시코와 미국은 47개의 입국장(land port)을 포함한 2,000마일의 국경을 공유함

멕시코로 수입되는 글로벌 기업 순위(2024)



자료: VesselBot, CNBC(2024.10.25.) (검색일: 2024.11.08.)

- 중국, 유럽 기업의 Near-shoring의 효과는 차치하고, 원래부터 미국은 멕시코의 가장 큰 수출시장으로 역내 무역에 있어 독특한 공생관계를 유지

 - 현재 멕시코 제조업의 생산 규모는 1조 3,000억 달러로 전체 국가 경제에서 제조업이 차지하는 비중은 약 40%이며, 미국 또한 약 600만 개의 자국 내 일자리가 멕시코와의 무역과 깊게 관련됨
 - 제품의 생산주기에서 많은 자재와 부품이 미국과 멕시코의 국경을 여러 번 통과하는 경우를 종종 볼 수 있듯이 미국과 멕시코 공장은 서로 협력하여 상품을 생산함
 - 그 결과, 멕시코에서 미국으로 수입되는 전체 상품 가치 중 40%는 이미 미국의 기여분으로 구성됨
- 즉, 중국에서의 수입과 달리 미국 소비자가 멕시코 수입품에 지출하는 돈의 상당 부분은 미국 기업과 근로자에게 다시 돌아가는 선순환 구조로 구축되었음을 의미

 - 과거 30~40년 전 멕시코의 주 생산품은 테킬라를 비롯한 티셔츠 정도였지만, 지금은 비행기 엔진, 항공우주, 전기자동차 등 훨씬 더 정교한 제품임
 - 2024년 6월 멕시코와 미국 간에 거래된 상위 10대 상품은 차량, 컴퓨터, 전기기계 등으로, 멕시코에서 매년 생산된 자동차(약 350만 대) 중 76%가 미국 시장으로 향하고 있음

멕시코로 수입되는 글로벌 기업 순위(2024)



자료: CNBC(2024.10.25.) (검색일: 2024.11.08.)

- 하지만 트럼프 정부(제47대)의 재집권과 2026년의 USMCA 갱신이라는 장애물이 있어, 멕시코 제조업 부흥의 지속 여부와 그 향방의 귀추 주목
 - 미국 우선 주위를 내세우며 이민, 관세 정책을 적극 활용했던 트럼프가 제47대 미국 대통령으로 다시 취임하게 되면서 미국-멕시코 간 무역 증가추세에 어떤 영향을 가져올 것인지 불확실성이 높아짐
 - 또한, 1994년에 시행되어 3개국 간의 관세를 대부분 없앤 북미자유무역협정(NAFTA)을 2020년부터 대체했던 미국-멕시코-캐나다 협정(USMCA)이 2026년 갱신을 앞두고 있음
- 2023년 테슬라는 멕시코의 몬테레이에 약 50억 달러 규모의 신규 공장 투자를 발표하였지만, 당시 전 대통령이자 유력한 공화당 대선 후보인 트럼프가 멕시코에서 생산된 차량에 100% 관세를 부과하겠다고 해 해당 계획은 보류
- 또한, 2026년에 갱신될 USMCA는 멕시코를 우회한 중국 및 유럽의 기업과 멕시코 기업에 대한 제재가 담길 것으로 예상
 - 중국 기업이 미국으로 직접 수입하는 경우 관세에 직면하게 되는데, 멕시코로 상품을 가져오고 해당 상품이 개량되거나 일부 부가가치가 추가되면 USMCA의 자격을 얻음
 - 결국, 멕시코산으로 표시된 제품을 만들기 위해 해야 할 일과 관련하여, 원산지가 중국산이 아닌 멕시코산으로 표시되려면 상당히 변형되어야 함
 - 이에 Peterson institute for international economics의 선임 연구위원인 Mary Lovely는 현 상황에 대해 중국 기업이 멕시코를 우회 무역로로 활용하는 것에 대해 'Backdoor'라 지칭함

- 이는 멕시코 제조업체가 중국산 자재나 부품을 사용한다고 해서 원산지 규칙을 위반한 것 아니지만, 정당하지 않다는 점을 지적함

현재 원산지 변경 방식



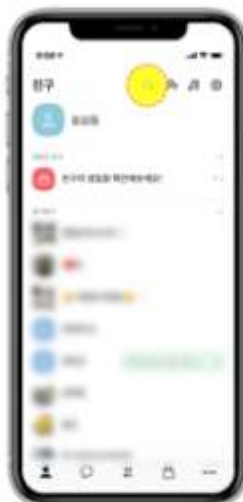
자료: CNBC(2024.10.25.) (검색일: 2024.11.08.)

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면
상단 친구 검색



2. '국제물류 정보포탈'
검색



3. 친구추가 버튼

