

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

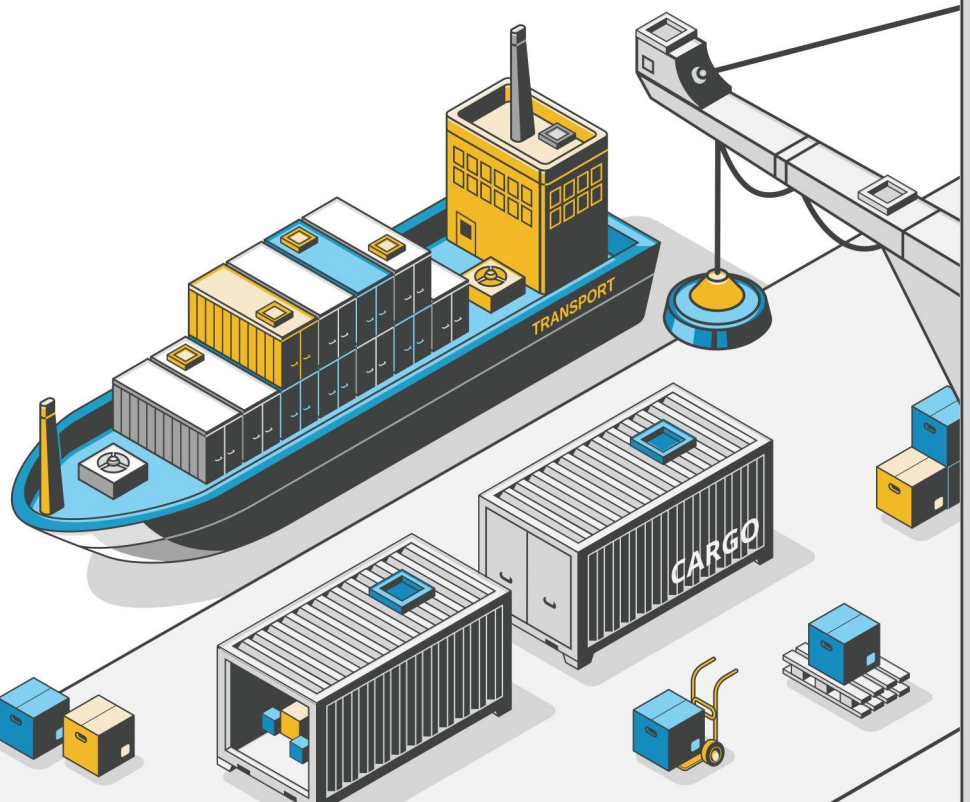
- 인도-미 동안항로 운임 상승 속 선사 간 협력 확대 움직임
- 베트남, 전략적 FDI 유치 체계로 전환... 동남아 공급망 허브 도약 본격화

▶ 공지사항

- 「국제물류 정보포탈」 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 미주·중남미 물류시장 동향

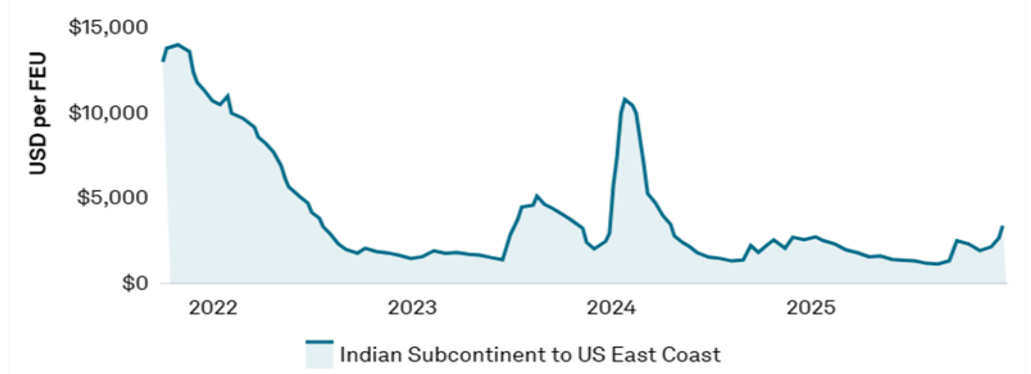
- 美 트럭 운송 능력 부족 운임 상승에 철도 복합운송으로 전환 가속



인도-미 동안항로 운임 상승 속 선사 간 협력 확대 움직임

- ▶ 인도-미국 동안항로, 물동량 증가 및 선박 부족으로 운임 상승
 - 인도-미국 동안(India-US East Coast, USEC) 항로는 선박 부족과 수요 증가가 맞물리면서 운임이 상승한 것으로 나타남
 - MSC의 Indus Express 서비스 철수를 비롯해 Hapag-Lloyd(TPI), CMA CGM(Indamex), ONE(WIN) 서비스에서 최근 총 6회의 blank sailing이 발생하면서 선박 공급이 축소된 것으로 나타남
 - S&P Global 데이터에 따르면 6월 15일 인도-미국 동안항로 운임은 3,200달러/FEU를 기록해 전주 대비 19% 상승했으며, '24년 10월 중순 이후 최고 수준을 보임
 - 인도 서부(나바셰바-문드라)에서 뉴욕까지의 예약 운임은 FEU당 3,400~3,600달러 수준으로 최근 18개월여 만에 최고 수준을 형성함

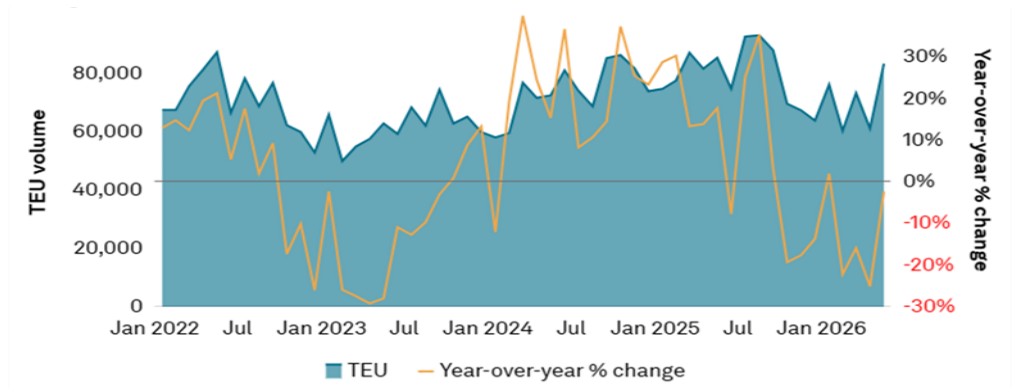
인도-미 동안항로 스팟 운임 추이(2022.01~2026.06)



자료: <https://www.joc.com> (검색일: 2026.06.23.)

- ▶ 인도발 미국 동안 수출 증가와 예약 경쟁 심화
 - PIERS 자료에 따르면 5월 인도의 미국 동안항 수출은 83,470TEU로 전월 대비 약 40% 증가했으며, 지난해 9월 이후 가장 높은 수준을 기록함
 - 최근 몇 주간 선박 부족으로 인해 인도 수출기업의 화물이 다음 항차로 이월되는 롤오버(Rollover) 사례가 증가한 것으로 나타남
 - Maersk 관계자에 따르면 인도-미국 항로의 수요 증가와 시장 전반의 선박 부족으로 예약 수요가 급증하고 있으며, 이에 현지 포워더들은 MECL 서비스의 선박 확보를 위해 2~3주 전에 서둘러 선박을 확보하고 있는 것으로 파악됨

인도 → 미 '컨' 물동량 추이(2022.01~2026.05)



자료: <https://www.joc.com> (검색일: 2026.06.23.)

▶ CMA CGM·ONE, 인도-미국 동안항로 VSA 협상 추진

- CMA CGM과 ONE는 각각 운영 중인 Indamex와 WIN 서비스를 통합하는 선박 공유협정(VSA, vessel-sharing agreement)을 위해 여러 차례 협상을 진행하고 있는 것으로 알려짐
- 업계는 VSA가 성사될 경우 인도-북미 항로의 선박 운영 효율성과 서비스 안정성이 개선될 것으로 기대하고 있음

▶ 홍해 사태 이후 서비스 운영 차질 지속

- 홍해 사태 이후 Indamex와 WIN 서비스 모두 서비스 신뢰성 문제가 지속되고 있는 것으로 나타남
- Indamex는 올해 1월 일시적으로 수에즈 운하 항로 운항을 재개했으나, 중동 전쟁 발발 이후인 3월 초 다시 해당 항로 운항을 중단함
- CMA CGM은 현재 Indamex 서비스에 10척을 투입하고 있으며, 희망봉 경유 주간 서비스를 운영하기 위해서는 총 13척이 필요한 것으로 분석됨
- ONE는 WIN 서비스를 인도-북미 핵심 서비스로 육성하고 있으나, 선대 제약으로 운영에 어려움을 겪고 있는 것으로 나타남

➤ 선복 운영 조정 및 서비스 재편 등으로 대응

- ONE는 최근 WIN 서비스의 기항지에서 하지라(Hazira)항을 제외하고 나바세바·문드라·콜롬보·뉴욕·노퍽·사바나·잭슨빌·찰스턴 기항 체계로 개편함
- Cosco Shipping은 슬롯 용선 방식으로 Indamex와 WIN 서비스에 참여하고 있으며, 인도 서부에서 주당 약 1,500TEU 규모의 선복을 확보한 것으로 나타남
- 인도-미국 동안항로에서는 선복 부족과 서비스 운영 차질이 이어지는 가운데 선사 간 협력을 통한 운영 효율화와 서비스 안정성 제고 움직임이 나타나고 있음

➤ 인도-미국 동안항로 서비스 재편에 따른 공급망 대응 필요

- 인도-미국 동안항로에서는 선복 부족과 운임 상승이 지속되는 가운데, 선사 간 VSA 추진과 서비스 재편 움직임이 확대되고 있음
- 이에 따라 국내 화주와 물류기업은 운임 변동과 선복 확보 상황, 서비스 변경 여부를 지속적으로 모니터링할 필요가 있음
- 정부 또한 인도-북미 항로의 운송 여건 변화와 선사 간 서비스 재편이 국내 수출기업의 물류 안정성에 미치는 영향을 지속적으로 점검할 필요가 있음

베트남, 전략적 FDI 유치 체계로 전환... 동남아 공급망 허브 도약 본격화

- '26년 6월 베트남 정부는 「Resolution No.10-NQ/TW」(이하 「Resolution 10」)를 발표하며 첨단산업·공급망 연계 중심의 전략적 외국인직접투자(FDI) 유치 체계로의 전환을 선언
 - 이번에 발표한 새 전략은 반도체, 인공지능(AI), 바이오, 청정에너지 등 첨단산업 중심의 선택적 투자 유치를 통해 국가 경제의 내생적 성장(endogenous growth) 기반을 강화 하겠다는 것임
 - 특히 단순 생산시설 유치를 넘어 기술 이전, 연구개발(R&D), 국내 기업과의 공급망 연계를 핵심 목표로 설정하고, FDI를 국가 산업 경쟁력 강화를 위한 핵심 동력으로 재정의함
 - 이는 FDI의 질적 개선과 효율성 제고에 초점을 맞췄던 '19년의 「Resolution 50」과 달리, 글로벌 공급망 재편에 대응한 산업·투자 전략의 패러다임 전환이라는 점에서 의미가 큼
 - 베트남 정부는 '26~'30년 동안 등록 FDI 2,000~3,000억 달러, 실현 FDI 1,500~2,000억 달러 유치를 목표로 제시했으며, 국내 부가가치 비중 확대를 위해 현지화율(Localization Rate)을 45~50% 수준으로 높인다는 계획임

베트남 FDI 정책(Resolution 50/Resolution 10) 비교

구분	「Resolution 50」 정책 주요 내용(2019)	「Resolution 10」 정책 주요 내용(2026)
정책 방향	<ul style="list-style-type: none"> • FDI 유치의 양적 확대에서 질적 개선 및 효율성 향상으로 전환 	<ul style="list-style-type: none"> • FDI를 국가 경제의 전략적 재편 도구로 재정의 • 기술·혁신·지속 가능 성장 중심
추진 전략	<ul style="list-style-type: none"> • 고품질 FDI 확대, 기술 이전 촉진, 투자 환경 개선 	<ul style="list-style-type: none"> • 반도체, AI, 바이오, 디지털 기술 등 첨단산업 선택적 투자유치 + R&D 활동 적극 장려
국내 산업 (공급망) 연계 방향	<ul style="list-style-type: none"> • FDI와 국내 기업 간 공급망 연계 강화 	<ul style="list-style-type: none"> • 핵심 제조업의 국내화율을 45~50% 수준으로 제고 • FDI 가치사슬 참여 베트남 기업 10,000개 육성 (Tier-1 공급사 500~1,000개) • M&A·합작·기술 이전 지원
정책 범위	<ul style="list-style-type: none"> • FDI 중심의 단독 정책 프레임워크 	<ul style="list-style-type: none"> • FDI+FII(포트폴리오 투자) 통합 관리 • 주식시장 업그레이드 연계 • '45년 FDI 부문의 GDP 기여도 30% 달성 장기 비전

자료: 베트남 공산당 중앙위원회 Resolution No.50-NQ/TW(2019), Resolution No.10-NQ/TW(2026), Mirae Asset 등을 바탕으로 저자 작성 (검색일: 2026.06.23.)

● 전략적 FDI 유치 확대와 첨단 제조업 육성 정책에 따라 산업단지외 제조 인프라 투자 수요가 지속 확대될 전망

- 베트남은 반도체·전자·첨단 제조업 중심의 투자유치를 확대하는 동시에 국내 공급기업 1만 개와 Tier-1 공급사 500~1,000개 육성을 추진하고 있음
- 이에 따라 부품·소재 기업의 현지 진출과 공급망 현지화가 가속화되면서 산업단지, 공장, 물류창고, 전력·교통 인프라에 대한 수요가 지속 확대되고 있음
- 특히 VSIP(Vietnam Singapore Industrial Park) 등 대규모 산업단지 개발이 지속 확대되고 있으며, 산업단지·항만·물류 시설을 연계한 복합 물류 클러스터 개발도 활발히 추진되고 있음
- 글로벌 기업의 China+1 및 Friend-shoring 전략이 지속되는 가운데 베트남은 동남 아시아 핵심 생산 거점을 넘어 글로벌 공급망 재편의 핵심 생산·제조 허브로 부상할 것으로 전망됨

● 첨단산업 중심의 FDI 확대는 베트남의 항만·물류 인프라 투자 및 공급망 경쟁력 강화를 견인할 것으로 전망

- 베트남 정부는 까이몹(Cai Mep), 하이퐁(Hai Phong), 호치민(Ho Chi Minh) 등 주요 항만의 처리 능력 확대와 초대형 선박 대응 인프라를 지속 구축 중임
- 산업단지와 항만, 물류센터를 연계한 물류 클러스터 조성을 통해 물류 효율성 제고와 공급망 회복탄력성 강화를 추진하고 있음
- 베트남은 '26년 총 화물 물동량 10억 톤 이상 달성을 목표로 하고 있으며 글로벌 제조 기업의 생산기지 이전과 환적 물동량 증가에 따른 컨테이너 처리량도 지속 확대될 것으로 예상함
- 또한 '35년까지 대형 물류센터 5개 이상을 구축하는 등 생산기지를 넘어 제조·물류·항만 기능을 결합한 동남아시아 공급망 허브로의 도약을 본격화하고 있음
- 이에 따라 베트남은 한국 기업의 생산 거점 다변화 및 공급망 재편 전략의 핵심 거점으로 부상할 가능성이 높아 산업단지·항만·물류센터 등 물류 인프라 투자 수요 역시 지속 확대 될 것으로 전망됨

참고자료: Communist Party of Vietnam (2026). Resolution No.10-NQ/TW on the development of the foreign-invested economic sector. Mirae Asset Securities (2026), New-generation FDI policy seen benefiting industrial parks, technology, financial sectors. The Investor. (검색일: 2026.06.23.)

美 트럭 운송 능력 부족·운임 상승에 철도 복합운송으로 전환 가속

- 최근 美 트럭 운송시장의 공급 조정과 운임 상승으로 화주들이 비용 효율성이 높은 철도 기반 복합운송(Intermodal)으로 전환하는 움직임 활발
 - 최근 미국 소매업체와 제조기업들은 운송비 절감과 공급망 안정성 확보를 위해 장거리 트러킹 대신 철도와 트럭을 결합한 복합운송 활용을 확대하고 있음
 - 미국 트럭 운송시장은 팬데믹 기간 급증한 소비재 수요로 트럭 운임이 사상 최고 수준까지 상승하자, 다수의 운전자와 소규모 운송업체가 시장에 진입하면서 트럭 공급이 크게 확대됨
 - 그러나 '22년 이후 소비 수요 둔화와 화물 물동량 감소로 운임이 급락했고, 과잉 공급이 해소되지 않으면서 트럭 운송시장은 장기간 저운임 국면을 지속해 왔음
 - 이에 장기간 수익성이 악화된 운송업체들의 시장 이탈이 늘어나면서 가용 운송 용량이 축소되고 있으며, 특히 이란 전쟁 장기화에 따른 유가 상승으로 운송비 부담까지 확대되면서 트럭 운임 상승 압력이 확대되고 있음
 - 여기에 미국 정부의 외국인 운전자 단속 강화까지 겹치면서 트럭 운임이 최근 4년 내 최고 수준으로 상승하자 화주들은 경제적인 대체 운송수단으로 철송을 적극 검토하고 있음

美 드라이밴(dry-van) 주간 현물 운임



자료: FTR Transportation Intelligence and Truckstop.com (검색일: 2026.06.23.)

- 트럭 운임 상승과 운송 능력 축소로 철도 기반 복합운송의 경제성이 부각되면서 북미 복합운송 물동량 증가세 확대
 - 철송과 트러킹을 결합한 복합운송은 주로 장거리 구간에서 철도를 활용하고 최종 배송 단계에서 트럭을 결합하는 방식으로, 순수 트럭 운송 대비 운송 시간은 길지만 비용 효율성이 높다는 장점을 보유하고 있음
 - 실제 6월 기준 복합운송 현물 운임은 마일당 1.16달러로 일반 드라이밴 트럭 운임(3.03달러)의 약 38% 수준에 불과해 최대 60% 이상의 비용 절감 효과를 제공하고 있음

- 일반적으로 복합운송은 순수 트럭킹 대비 10~20% 수준의 비용 절감 효과를 제공하는 것으로 평가되며, 최근 트럭 운임 상승으로 그 효과가 더욱 확대되고 있음
- 이러한 비용 경쟁력을 바탕으로 북미 복합운송 수요도 증가하고 있는데, 美 철도협회 (AAR)에 따르면 올해 5월 북미 복합운송 물동량은 전년 동월 대비 약 6% 증가한 주간 평균 36만 9천 개를 기록해 '25년 3월 이후 가장 높은 증가율을 나타냄
- 다만 철도 야드 적체, 환적 과정의 복잡성, 상대적으로 긴 운송 시간 등은 여전히 복합운송의 제약요인으로 지적되고 있음

북미 복합운송 물동량 증가율 추이 (전년 동월 대비)



자료: Association of American Railroads (검색일: 2026.06.23.)

- 특히 트럼프 정부의 이민 단속 강화로 美~멕시코 운송 구간에서는 트럭 운송 능력이 감소하면서 이를 보완하기 위한 대안으로 철도 복합운송 수요 증가
 - 멕시코 생산기지와 미국 소비시장을 연결하는 국경 운송 구간에서는 미국 정부의 이민 단속 강화로 일부 트럭 운전자들이 해당 노선 운영을 기피하면서 가용 운송 능력이 감소하고 있으며, 이에 따라 국경 간 운송시장의 공급 부족 현상이 심화되고 있음
 - 이에 따라 화주들은 美~멕시코 간 장거리 운송에서 철도 기반 복합운송 서비스를 적극 활용하고 있으며, 운송비 절감뿐 아니라 운송 능력 확보와 공급망 안정성 측면에서도 복합운송의 활용도가 높아지고 있음
 - 업계는 향후 북미 제조업 투자 확대와 국경 간 물동량 증가가 이어질 경우 철도 기반 복합운송이 트럭 운송을 보완하는 핵심 운송수단으로 자리 잡을 것으로 전망하고 있음

- 더욱이 철도업계의 서비스 품질 개선과 운송 시간 단축 노력이 복합운송 수요 확대를 견인하며 북미 물류시장에서의 구조적 성장 가능성 기대
 - 과거 복합운송은 낮은 정시성과 긴 운송 시간이 약점으로 지적됐으나 최근 주요 철도사들은 서비스 품질 개선과 운송 시간 단축에 적극 투자하고 있음
 - J.B. Hunt는 BNSF Railway와 협력해 기존 복합운송보다 평균 하루 빠른 서비스를 제공하고 있으며, 올해 1분기 역대 최대 복합운송 물동량을 기록함
 - Schneider National 역시 복합운송 수요 증가세가 지속되고 있다고 밝히며, 화주들이 단순한 비용 절감 수단이 아닌 안정적인 장기 운송 전략으로 이를 채택하고 있다고 평가함
 - 이에 따라 최근 복합운송 시장 성장세는 일시적인 운임 상승효과를 넘어 북미 물류시장의 구조적 변화를 초래할 가능성이 있다는 분석이 제기되고 있음

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



KAKAO 채널 등록하기



1 카카오톡 검색창에 '국제물류정보포탈'을 검색합니다.



2 제일 오른쪽에 있는 '친구추가 아이콘'을 클릭합니다.