



북미 물류동향

KMI N.America Logistics Trend Bi-Monthly

편집 및 발행인: 조정희 발행처: 한국해양수산개발원 한미물류공급망센터

총괄: 이성우 감수: 이연경 전화번호: +82-(051)-797-4751/+1-(269)-285-4819 E-mail: hjsung@kmi.re.kr

CONTENTS

▶ 미국 물류 시장 동향

- 美 FDA, 식품 이력 추적 규칙 준수 기한 2028년으로 연장 추진...콜드체인 대응 기간 확보
- 美 물류업계, '물리적 AI' 도입 확대...화물 추적부터 하역까지
- 美 물류시장, 견조한 수요·공급 제약 지속...하반기 물류비 상승 압력 확대
- 美 휴스턴항, 아시아발 물동량 급증에 제3 '컨' 터미널 개발 조기 추진

▶ 전문가 Focus

- 멕시코 CIIT, 아시아~북미 공급망의 새로운 보완 운송로로 부상

▶ 물류 공급망 안정 지표

- 글로벌 물류 공급망 안정 지표



美 FDA, 식품 이력 추적 규칙 준수 기한 2028년으로 연장 추진...콜드체인 대응 기간 확보

▶ 美 식품 이력 추적 규칙(Food Traceability Rule) 주요 내용

- 美 식품의약국(U.S. Food and Drug Administration, 이하 FDA)은 식품 안전 현대화법(Food Safety Modernization Act, 이하 FSMA) 제204조에 따라 식품 이력 추적 목록(Food Traceability List, FTL)에 포함된 식품에 대해 로트 코드 부여와 핵심추적사건(Critical Tracking Events, CTE)별 핵심 데이터요소(Key Data Elements, KDE) 기록·관리를 의무화하는 「식품 이력 추적 최종 규칙(Food Traceability Final Rule)」을 '22년 11월 21일 관보에 게재함
- 기존 규정상 준수 기한은 '26년 1월 20일이었으며, 식품 제조·가공·포장·보관업체와 유통·소매업체 등은 대상 식품의 이력 정보를 관리하고 FDA 요청 시 24시간 이내 관련 정보를 제공할 수 있는 체계를 구축해야 함

FSMA 204 규정 준수를 위한 단계별 대응 로드맵

	1-6개월 차	7-12개월 차	13-18개월 차	19-24개월 차	25-30개월 차
1. 프로젝트 구조화	■				
2. 공급업체 및 고객사 조정	■	■			
3. 소싱 및 온보딩		■	■		
4. 구성 및 통합			■	■	
5. 테스트 및 검증				■	■
6. Train & Deploy				■	■
7. 규정 준수					■

자료: FDA (검색일: 2026.08.18.)

▶ 준수 기한 30개월 연장 및 주요 배경

- FDA는 '25년 8월 7일 연방관보(Federal Register)를 통해 식품 이력 추적 규칙의 준수 기한을 기존 '26년 1월 20일에서 '28년 7월 20일로 30개월 연장을 제안하는 규칙안을 발표함
- 이번 연장은 다수의 이해관계자가 IT 시스템 구축, 공급망 참여자 간 데이터 연계 및 소규모 업체의 대응 역량 확보 등에 추가적인 준비기간이 필요하다는 의견을 제기한 데 따른 것임
- 다만, 준수 기한 연장은 규정의 주요 요구사항을 변경한 것은 아니며, FDA는 추적 로트 코드와 핵심 추적 사건(CTE)·핵심 데이터 요소(KDE) 관련 기록관리 및 요청 시 24시간 이내 정보 제공 등 기존 이력 추적 요건은 유지한다고 밝힘



FSMA 204의 핵심 추적 사건(CTE) 및 핵심 데이터 요소(KDE)

식품 추적성 규칙: 핵심 추적 이벤트(CTE) 및 핵심 데이터 요소(KDE)

FDA 미국 식품의약국
미국 식품의약국

수확	예냉 (최초 포장 포장 전)	최초 포장 (RAC)	최초 육상 수취인 수취인	운송	수취	가공	추적성 계획
어획 선박에서 획득한 식품 이외의 RAC에 대한 최초 포장 KDEs KDE는 포장하는 식품에 대해 활동하는 추적성 로트와 연결되어야 합니다 - 수확한 식품의 품목 및 해당되는 경우 품종 - Date you received the food - 수취한 식품의 수량 및 측정 re of the food received - Location description for the farm where the food was harvested - 식품이 수확된 농장의 위치 설명 - 농산물의 경우: - Name of the field or other growing area from which the food was - 식품이 수확된 농경지 또는 기타 재배 구역의 명칭 (재배자가 사용하는 명칭과 일치해야 함), 또는 - 농경지 또는 재배 구역 명칭만큼 정확하게 수확 위치를 식별하는 기타 정보 - 양식 식품의 경우: - Name of the container (e.g., pond, pool, tank, cage) from which the food was harvested (must correspond to the container name used by aquaculture) - 식품이 수확된 용기(예: 연못, 수영장, 수조, 케이지)의 명칭 (양식업자가 사용하는 용기 명칭과 일치해야 함), 또는 - 용기 명칭만큼 정확하게 수확 위치를 식별하는 기타 정보 - 식품 수확자의 업체명 및 전화번호 - Date of harvesting - 수확 날짜 - 식품을 예냉한 장소의 위치 설명 (해당되는 경우) - 예냉 날짜 (해당되는 경우) - 귀하가 할당할 추적성 로트 assigned - 포장된 식품의 제품 설명 - 포장된 식품의 수량 및 측정 단위 - 포장한 식품의 수량 및 측정 of the packed food - Location description for where you initially packed the food (i.e., 식품을 최초 포장한 장소의 위치 설명(즉, 추적성 로트 코드 출처) 및 (해당되는 경우) 추적성 로트 코드 출처 참조 - 최초 포장 날짜 packing - 참조 문서 유형 및 참조 문서 번호							

자료: FDA (검색일: 2026.08.18.)

❖ 콜드체인 물류에 미치는 영향과 대응 과제

- FSMA 204 적용 대상에는 신선 과일·채소, 연질치즈, 조개류, 냉장·냉동 조리식품(RTE) 등 콜드체인을 통해 유통되는 주요 식품군이 다수 포함되어 있어 관련 물류기업의 이력 추적 및 데이터 관리 역량이 중요해질 전망이다
- 준수 기한 연장으로 관련 기업들은 창고관리시스템(WMS), 전자데이터교환(EDI) 등 기존 물류정보시스템과 식품 이력 추적 데이터를 연계·정비할 수 있는 추가적인 준비기간을 확보함
- 특히 식품의 생산·가공부터 보관·운송·유통까지 공급망 참여자 간 핵심 추적 사건(CTE)·핵심 데이터요소(KDE) 정보를 정확하게 연계해야 하는 만큼, 향후 콜드체인 물류에서는 단순한 화물 관리뿐 아니라 표준화된 이력 정보의 수집·저장·공유 역량이 물류 서비스의 신뢰성과 규제 대응력을 좌우하는 주요 요소로 부상할 전망이다
- 이에 우리나라 대미(對美) 수산·식품 수출업체와 3PL 역시 연장된 준비기간을 활용해 로트(lot) 관리 체계와 관련 IT 시스템을 점검하고, 미국 바이어 및 현지 공급망 파트너와 연계할 수 있는 표준화된 데이터 교환 체계를 선제적으로 구축해야 함

★ 참고자료

- FDA, "FSMA Final Rule on Requirements for Additional Traceability Records for Certain Foods"
- Federal Register, "Requirements for Additional Traceability Records for Certain Foods; Compliance Date Extension" (2025.08.07).
- Inecta, "FSMA 204 Compliance Guide: KDEs, CTEs & July 20 2028"
- Barley & Barley, "Food Traceability Rule Enforcement Deadline Extended" (검색일자: 2026.08.05)

작성자 안성일 NJCU 객원교수
(let.it.be0111@gmail.com)

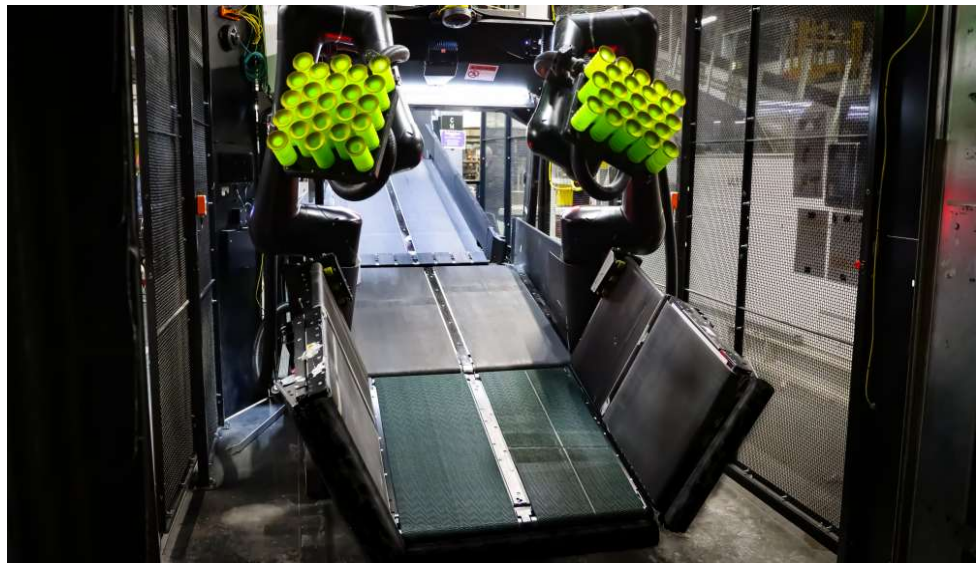
美 물류업계, '물리적 AI' 도입 확대...화물 추적부터 하역까지

▶ AI, 사무 업무 넘어 물류 현장으로 확산

- 美 물류업계의 AI 활용은 사무·관리 업무를 넘어 화물 위치 추적, 물류 시설 운영, 화물 처리 및 운송경로 최적화 등 실제 물류 운영과 직접 연계되는 영역으로 확대되고 있음
- 美 물류 전문매체 「Supply Chain Dive」에 따르면 주요 물류기업들은 RFID 센서, 로봇 시스템, 예측 분석 등 AI와 연계된 기술을 물류 네트워크 전반에 적용하면서 화물 가시성과 운영 효율성을 높이고 있음
- 특히 AI 활용은 물류 업무 전반을 일시에 자동화하기보다 화물 추적, 하역, 설비 유지보수, 운송경로 조정 등 개별 업무에서 발생하는 병목을 해결하는 방향으로 구체화되고 있음
- 미국의 한 물류업체는 AI를 활용해 약 10만 건의 구간별 운송경로를 최적화하고 있으며, '28년까지 핵심 운영 업무의 50% 이상으로 AI 적용 범위를 확대할 계획이라고 밝힘

▶ 화물 추적부터 하역·설비관리까지 AI 적용 본격화

FedEx의 AI 기반 자율형 트레일러 하역 로봇 'Scoop'



자료: <https://newsroom.fedex.com> (검색일: 2026.08.08.)

- FedEx는 최근 일부 고객 화물에 RFID 센서를 시험 적용해 화주의 공급망 정보와 자사 물류 데이터를 연계하고, 화물 이동 과정의 가시성을 높이고 있음
- UPS 또한 미국 내 소형 화물 배송 차량과 배송 시설 및 UPS Store를 통해 발송되는 화물에 RFID 감지 기술을 적용하면서 기존 수동 스캔 중심의 화물 추적 방식을 네트워크 기반 자동 감지 방식으로 전환하고 있음
- 더욱이 물류 허브에서는 FedEx와 로봇 기업 Berkshire Grey가 공동 개발한 하역 로봇 'Scoop'이 크기와 형태가 다양한 화물을 인식해 트레일러에서 자동으로 하역하고 있으며, 해당 시스템은 '26년 하반기부터 첫 시스템이 운영될 예정임

- 물류 시설 내부에서는 예지 보전 플랫폼 MOBIUS가 센서, 초음파 장비 및 이미지 시스템에서 수집한 데이터를 분석해 분류 설비의 이상과 고장 가능성을 사전에 감지하고 있으며, 현재 41개 시설의 약 1만 8,000대 기계설비를 모니터링해 잠재적인 가동 중단 약 1만 7,000시간을 방지한 것으로 나타남
- 시설 외부에서도 악천후나 교통혼잡 등으로 배송 차질이 예상될 경우, 예측 분석을 활용해 위험을 조기에 식별하고, 화물을 항공·육상운송 간 전환하거나 다른 운송경로 및 물류 시설로 재배분하는 등 운송망 조정에 AI가 활용되고 있음

➤ 전면 무인화보다 개별 물류 병목 해결에 초점

- 이처럼 현재 물류산업의 AI 활용은 하나의 AI 시스템이 물류 업무 전체를 대체하는 방식보다 화물 추적, 트레일러 하역, 설비 유지보수 및 운송경로 조정 등 개별 업무에 특화된 기술을 적용하는 형태로 이루어지고 있음
- 특히 AI가 화물의 위치와 설비 상태, 운송망의 위험 요인을 실시간으로 파악하고 이를 토대로 개별 작업을 자동화하거나 의사결정을 지원하는 방향으로 활용 범위가 확대되고 있음
- 다만 일부 기술은 아직 특정 시설이나 고객을 대상으로 시험·적용하는 단계에 있으며, 복잡한 물류 네트워크 운영과 예외 상황 대응에는 여전히 사람의 검토와 판단이 필요한 상황임
- 이에 따라 '26년 미국 물류기업의 AI 활용은 인력을 일시에 대체하는 전면적인 무인화보다 센서와 데이터를 활용해 물류 현장의 병목을 식별하고, 반복적·정형화된 업무를 중심으로 자동화를 단계적으로 확대하는 방향으로 전개될 것으로 전망함

✦ 참고 자료

- <https://www.supplychaindive.com/news/fedex-ai-usage-rfid-robotics-network-2/816220>
(검색일: 2026.08.10)
- <https://about.ups.com/us/en/newsroom/press-releases/customer-first/ups-s-rfid-sensing-technology-transforms-logistics-industry-giving-cu.html> (검색일: 2026.08.10)
- <https://newsroom.fedex.com/newsroom/global-english/fedex-launches-berkshire-greys-full-y-autonomous-robotic-trailer-unloader-to-create-a-safer-and-more-efficient-workplace>
(검색일: 2026.08.10)
- <https://newsroom.fedex.com/fedex-named-cio-100-awards-honoree-for-fedex-mobius>
(검색일: 2026.08.10)

작성자: AIF 김두원 책임
(duwonk@aif-usa.com)



美 물류시장, 견조한 수요·공급 제약 지속...하반기 물류비 상승 압력 확대

▶ 美 물류시장, 예상보다 견조한 수요와 공급 제약으로 3분기 운임 강세 전망

- 올해 초 美 주요 유통업체의 물류 수요가 7월 말 이후 둔화될 것이라는 전망과 달리, 낮은 재고 수준과 반도체·AI 데이터센터 등 첨단산업 관련 투자 확대에 따른 기자재 운송 수요가 지속되면서 美 물류시장의 수요가 예상보다 견조한 흐름을 보임
- 특히 美 주요 기업의 평균 재고 수준이 낮은 가운데 제조업 지표가 개선되는 모습을 보이면서 단기간 내 물류 수요가 크게 감소할 가능성은 제한적일 것으로 전망됨
- 여기에 9월 이후 연말 성수기 물동량이 본격화될 경우 추가적인 운송 수요가 발생하면서 해상 및 내륙 운송시장의 수급에도 영향을 미칠 것으로 예상됨
- 반면 공급 측면에서는 아시아~북미 항로의 선박 조정과 자연재해에 따른 운송 차질, 미국 내 철도 운송 적체 및 서비스 지연 등이 복합적으로 작용하면서 물류 공급의 제약 요인으로 작용하고 있음
- 이러한 수급 여건을 반영해 주요 선사들은 8월부터 일반운임인상(GRI)을 추진하고 있으며, 실제 태평양 횡단 항로의 운임도 8월 초 반등하는 모습을 보임
- 향후 하반기 성수기 물동량과 선박 공급 상황에 따라 해상운임의 변동성이 확대될 가능성이 있으며, 데이터센터 건설 등 산업 화물 수요와 제한적인 내륙 운송 공급도 미국 내 물류비용에 추가적인 영향을 미칠 것으로 예상됨
- 이에 따라 3분기 이후 美 물류시장은 예상보다 견조한 화물 수요와 해상·내륙 운송의 공급 제약이 동시에 나타나면서 운임 강세와 운송 여건의 변동성이 당분간 지속될 가능성이 있음

美 소매·제조·도매업 재고·판매 비율 추이



주: 재고·판매 비율(Inventory-to-Sales Ratio)은 월말 재고액을 월간 판매액으로 나눈 값으로, 수치가 낮을수록 판매 규모 대비 보유 재고가 적음을 의미함
자료: <https://www.joc.com/> (검색일: 2026.08.08.)

▶ 美 CBP의 우회 수출 단속 강화로 원산지·공급망 관리 중요성 확대

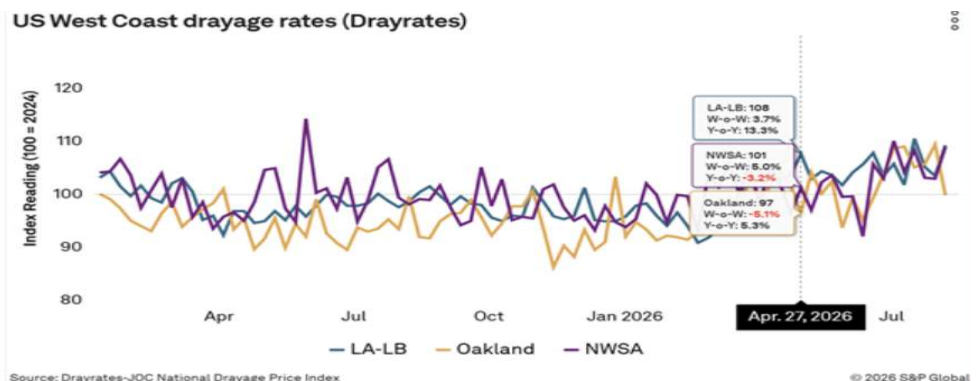
- 한편, 美 관세국경보호청(CBP)이 관세 회피를 목적으로 한 불법 환적 및 우회 수출에 대한 단속을 강화하면서 대미(對美) 수출기업의 원산지 증빙과 공급망 관리 중요성이 높아지고 있음

- 특히 중국산 원재료·부품을 사용해 제3국에서 생산한 후 미국으로 수출하는 제품의 경우 단순 환적 여부뿐 아니라 생산·가공 과정에서 실질적 변형(substantial transformation)이 발생했는지 등 미국의 원산지 결정 기준 충족 여부를 사전에 점검할 필요가 있음
- 이에 따라 중국산 원재료·부품을 사용해 완제품을 생산·수출하는 국내 기업은 제품별 원산지 결정 기준을 사전에 점검하고, 자재명세서(Bill of Materials, BOM), 생산공정 및 원재료 조달 내역 등 원산지를 입증할 수 있는 관련 자료를 체계적으로 관리할 필요가 있음
- 또한 미국 수입자 역시 통관 과정에서 요구될 수 있는 공급망 및 원산지 관련 자료를 보다 면밀하게 관리할 가능성이 있어, 국내 수출기업은 현지 수입자 및 물류 파트너와 관련 정보를 사전에 공유하고 통관 리스크에 대비할 필요가 있음
- 특히 중소 수출기업은 미국의 복잡한 원산지·통관 규정에 개별적으로 대응하기 어려운 만큼, 원산지 판정과 공급망 검증, 통관 관련 컨설팅 등 정부 차원의 지원체계를 강화할 필요가 있음

▶ 美 철도·트럭 운송 제약으로 내륙 물류비와 리드타임 상승 우려

- 미국 내 화물 증가와 항만·철도·트럭 간 연계 운송의 병목으로 일부 지역에서 철도 운송 지연과 체화대기 관련 비용 부담이 확대되고 있으며, 지역과 운송 사업자에 따라 서비스 수준의 편차도 나타나고 있음
- 특히 주요 항만과 내륙 지역을 연결하는 철도 운송의 지연은 항만 체류시간 증가뿐 아니라 후속 트럭 운송 일정에도 영향을 미쳐 전체 운송 리드타임과 비용을 증가시키는 요인으로 작용하고 있음
- LA·LB 항만에서는 8월부터 Pier PASS의 Traffic Mitigation Fee(TMF)가 인상되는 등 항만 혼잡 완화와 화물 처리 시간대 분산을 위한 조치가 지속되고 있어, 하반기 성수기 물동량 증가에 따른 추가 비용 및 운송 시간 변동 가능성을 고려해야 함
- 트럭 운송시장에서도 항만·철도 연계 지연에 따른 대체 운송 수요와 반도체·AI 데이터센터 등 대규모 산업 프로젝트 관련 화물 수요가 확대되면서 특정 지역과 장비를 중심으로 공급 부담이 나타나고 있음
- 특히 AI 데이터센터, 반도체 및 첨단 제조 시설 건설 확대는 발전기·변압기 등 대형 기자재 운송 수요를 증가시키면서 일반 화물운송과 중량·프로젝트 화물 간 트럭 및 트레일러 확보 경쟁을 심화시킬 가능성이 있음
- 이에 따라 미국의 일부 화주와 유통업체는 기존의 연간 장기계약 중심 운송 방식에서 벗어나 지역과 물량, 운송 시점에 따라 계약을 세분화하는 등 안정적인 운송 능력 확보를 위한 대응을 강화하고 있음

美 서안 주요 항만의 드레이지 운임지수 추이



주: 드레이지 운임지수는 2024년 1월 운임을 100으로 설정한 지수이며, LA-LB, Oakland 및 NWSA 등 美 서안 주요 항만권역의 단거리 컨테이너 육상운송 운임 변화를 나타냄

자료: DrayRates, JOC National Drayage Price Index, S&P Global (검색일: 2026.08.08.)

▶ 하반기 對美 수출 물류 전략, 비용보다 운송 안정성 확보 중요

- 최근 미국 물류시장은 관세 정책의 불확실성과 지정학적 리스크 등 대외 요인뿐 아니라 해상·철도·트럭 운송의 수급 불균형과 인프라 병목 등 미국 내 물류 여건의 영향을 동시에 받고 있음
- 특히 '26년 하반기에는 연말 성수기 물동량과 첨단산업 관련 화물 수요가 맞물리면서 해상운임뿐 아니라 미국 내륙 운송 비용과 리드타임의 변동성이 지속될 가능성이 있음
- 이에 따라 국내 대미(對美) 수출기업은 단순한 최저 운임 확보보다 선복 및 내륙 운송 능력 확보 가능성, 항만·철도 간 연계성, 운송 시간의 예측 가능성 등을 종합적으로 고려해 물류 공급망을 설계할 필요가 있음
- 또한 동일한 미국항 물류에서도 이용 항만과 내륙 운송경로, 물류기업의 운영 역량에 따라 비용과 리드타임에 차이가 발생할 수 있는 만큼, 주요 수출 경로별 대체 운송 방안을 마련하고 안정적인 운송 역량을 보유한 물류 파트너를 확보하는 것이 중요함

★ 참고 자료

- https://www.census.gov/mtis/current/index.html?utm_source=chatgpt.com (검색일: 2026.08.18.)
- https://www.ismworld.org/supply-management-news-and-reports/reports/ism-pmi-reports/pmi/july/?utm_source=chatgpt.com (검색일: 2026.08.18.)
- https://www.joc.com/article/spot-rate-surge-may-signal-early-peak-season-on-trans-pacific-6224734?utm_source=chatgpt.com (검색일: 2026.08.18.)
- https://rulings.cbp.gov/ruling/N361172?utm_source=chatgpt.com (검색일: 2026.08.18.)
- https://www.pierpass.org/?utm_source=chatgpt.com (검색일: 2026.08.18.)

작성자: 김승현 (주)헤바로지스 이사
(brian@hebalogis.com)

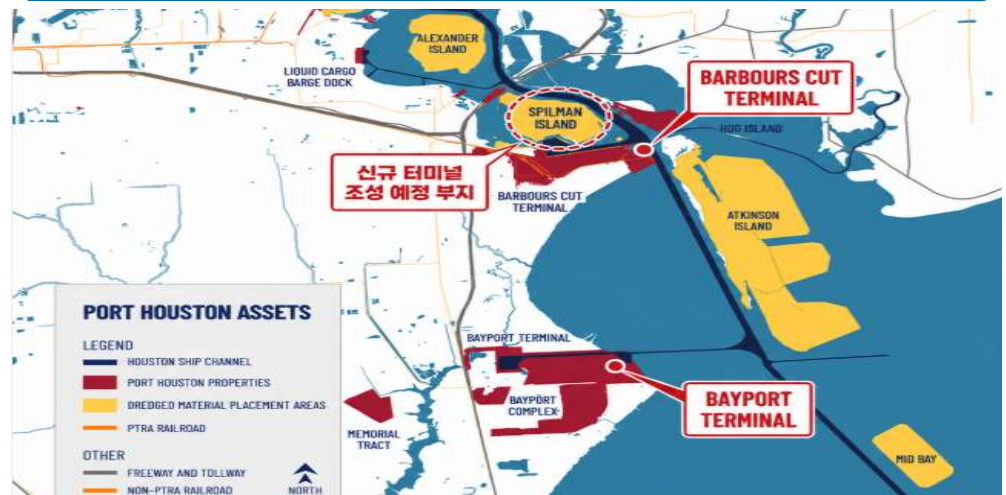


美 휴스턴항, 아시아발 물동량 급증에 제3 '컨' 터미널 개발 조기 추진

➤ 美 휴스턴항, 장기 물동량 증가 대비 제3 '컨' 터미널 개발 조기 추진

- 美 휴스턴항은 향후 컨테이너 물동량 증가에 대비해 기존 바버즈 컷(Barbours Cut)과 베이포트(Bayport)에 이은 제3 '컨' 터미널 개발을 위한 사전 준비에 착수함
- 美 육군 공병단(USACE)을 포함한 연방기관들은 휴스턴항만청이 제출한 「Barbours Cut North Expansion 프로젝트」를 연방 인프라 사업의 인허가 절차를 신속화하는 FAST Act에 따른 심사 대상으로 지정함에 따라 제3 '컨' 터미널 개발에 필요한 지반 조사와 설계 등의 사전 작업이 추진될 예정임
- 현재 검토 중인 스피لمان 섬(Spilman Island)은 기존 바버즈 컷 터미널 북측에 위치한 약 318에이커(약 129만㎡) 규모의 부지로, 제3터미널의 후보지 중 하나이며 최종 입지는 상업성 검토 등을 거쳐 결정될 예정임

휴스턴항 주요 컨테이너 터미널 및 제3터미널 후보지



주: 휴스턴항만청, 「포트 휴스턴 2040 계획」 (검색일: 2026.08.18.)

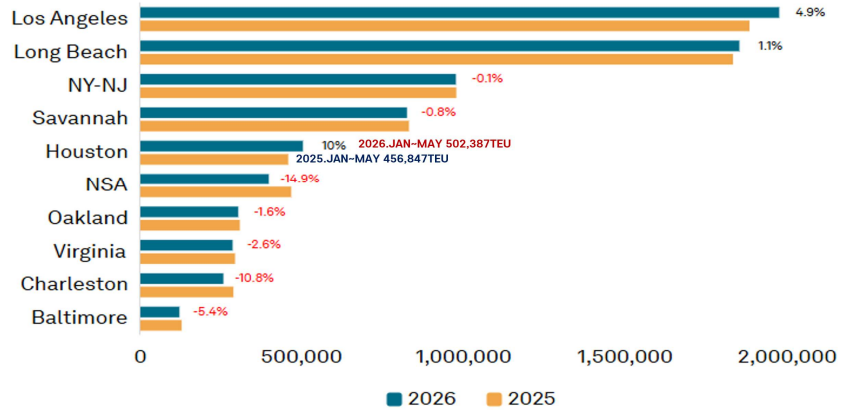
➤ 아시아발 수입 증가가 휴스턴항의 장기 처리능력 확충 필요성 확대

- PIERS에 따르면 '26년 1~5월 휴스턴항의 아시아발 수입 컨테이너 물동량은 50만 2,387TEU로 전년 동기 대비 10% 증가함
- 특히 베이포트 터미널은 美 걸프만으로 들어오는 아시아발 태평양 횡단 정기선 서비스를 주로 처리하고 있어 아시아~美 걸프만 교역 확대에 대응하기 위한 핵심 '컨' 시설로 기능하고 있음
- 휴스턴항은 향후 컨테이너 물동량 증가에 대응하기 위해 기존 터미널의 처리능력을 확대하는 한편, 장기적인 추가 처리능력 확보를 위한 제3터미널 개발을 검토하고 있음



美 주요 항만의 아시아발 컨테이너 수입 물동량 및 증감률('26년 1~5월)

Houston container volumes from Asia up 10% through May year on year
Top US ports for Asia import container volumes, 2026 vs. 2025.



주: 1) 美 주요 항만의 아시아발 '컨' 수입 물동량은 '25년 및 '26년 1~5월 누계 기준이며, 단위는 적재 컨테이너(laden TEU), 2) 휴스턴항의 '26년 1~5월 아시아발 '컨' 수입 물동량은 50만 2,387TEU로 전년 동기 대비 10% 증가함

자료: PIERs, S&P Global(검색일: 2026.08.18.)

➤ 기존 터미널 확장으로 단·중기 '컨' 처리능력 확대

- 제3터미널의 장기 개발계획과 별도로 휴스턴항은 약 20억 달러 규모의 투자를 통해 기존 베이포트와 바버즈 컷 컨테이너 터미널의 처리능력을 확대하고 있음
- 베이포트 터미널은 '26년 3월 3단계 확장 사업에 착수했으며, 신규 선석 2개와 약 100에이커 규모의 야드를 추가해 '28년까지 확장 사업을 완료할 계획임
- 사업 완료 시 베이포트 터미널은 초대형 포스트 파나마급(super-post-Panamax) 선박 5척을 동시에 처리할 수 있을 것으로 예상됨
- 바버즈 컷 터미널도 '28년까지 2개 선석의 안벽을 보강하고 초대형 포스트 파나마급 선박을 처리할 수 있는 대형 크레인을 도입하는 등 시설 개선을 추진하고 있음
- 두 터미널의 확장 사업이 모두 완료될 경우, 베이포트와 바버즈 컷의 처리 능력은 연간 약 800만 TEU에 이를 전망임

➤ 선박 수로 개선과 연계해 대형 '컨'선 대응 능력 강화

- 휴스턴항은 터미널 확장과 함께 대형 선박의 원활한 입·출항을 위한 Houston Ship Channel 개선 사업도 단계적으로 추진하고 있음
- '25년 10월 완료된 Project 11을 통해 선박의 양방향 통항을 원활하게 하기 위한 수로 확장과 일부 구간의 수심 46ft 준설을 완료했으며, 이후 대형 컨테이너선의 휴스턴항 기항도 증가하는 추세임
- 실제로 '26년 상반기 휴스턴항에 기항한 1만 TEU 이상 컨테이너선은 9척으로, '25년 하반기 4척에서 증가한 것으로 나타남
- 향후에는 Project 12를 통해 주 선박 수로의 수심을 55ft 수준 또는 그 이상으로 확대하는 방안이 검토되고 있으며, 제3터미널 개발 역시 향후 수로 개선과 대형 선박의 기항 확대 가능성을 고려해 추진될 것으로 예상됨



➤ 제3 터미널 개발로 美 걸프만 컨테이너 허브 기능 강화 전망

- 휴스턴항은 향후 약 10년 내 제3 '컨' 터미널의 1단계 시설을 확보하는 것을 목표로 하고 있으며, 최종 개발 시 약 400만 TEU의 처리 능력을 갖출 것으로 예상함
- 이에 따라 기존 베이포트와 바버즈 컷 터미널의 약 800만 TEU와 제3터미널의 약 400만 TEU를 합하면 장기적으로 휴스턴항의 컨테이너 처리 능력은 현재 계획 대비 크게 확대될 전망이다
- 특히 제3터미널 후보지인 스피어맨스 섬은 약 1만 5,000에이커 규모의 물류·창고·유통단지인 Cedar Port Industrial Park와 Houston Ship Channel을 사이에 두고 인접해 있어 향후 배후 산업·물류 시설과의 연계 가능성도 높은 것으로 평가됨
- 휴스턴항은 제3터미널 개발 과정에서 화주와 트럭운송업체 등의 의견을 반영해 도로망과의 연계성을 높이고 병목을 최소화하는 방안을 검토하고 있어, 향후 아시아~美 걸프만 교역 확대와 美 남부 지역 물류 수요 증가에 대응하는 주요 컨테이너 관문으로서의 역할이 확대될 것으로 전망됨

★ 참고 자료

- <https://www.joc.com/article/port-of-houstons-plan-for-third-container-terminal-put-on-fast-track-6251428> (검색일: 2026.08.18.)
- <https://porthouston.com/infrastructure/development/2040-plan/> (검색일: 2026.08.19.)

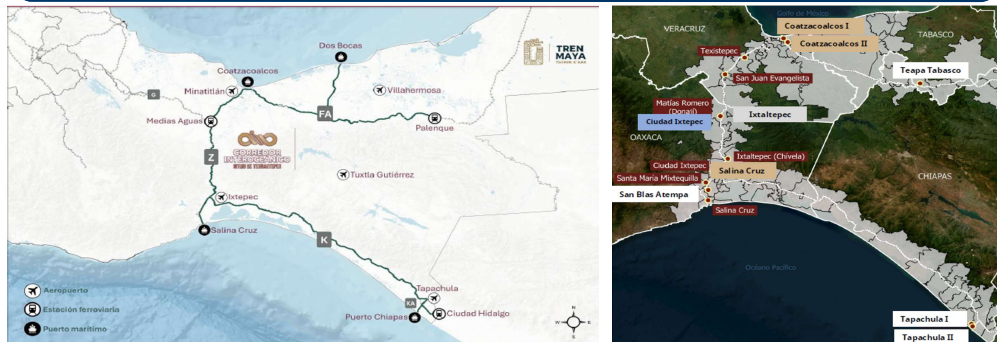
작성자: 성현정 한국해양수산개발원 전문연구원
(hjsung@kmi.re.kr)

멕시코 CIIT, 아시아~북미 공급망의 새로운 보완 운송로로 부상(1/4)

▶ 아메리카 대륙, 단일 경로 의존에서 다중 라우팅 구조로 전환

- 파나마운하를 둘러싼 지정학적 불확실성과 갈수기 등 운송 리스크가 지속되는 가운데, 화주와 선사들의 운송경로 선택 기준도 단순한 비용 중심에서 운송 시간과 신뢰성, 지정학적·기후 위험 및 공급망 회복탄력성 등을 종합적으로 고려하는 방향으로 변화하고 있음
- 이에 따라 기존 글로벌 물류망에 대한 과도한 의존을 완화하고 추가적인 공급망 선택지를 확보하려는 움직임이 확대되고 있으며, 멕시코 테우안테펙 지협 대양 간 회랑(Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, 이하 CIIT)이 미주 대륙의 새로운 보완 운송로로 주목받고 있음
- CIIT는 멕시코 남부 테우안테펙 지협을 통해 태평양과 멕시코만을 철도로 연결하는 물류·산업 인프라로, 기존 美 서안 랜드브리지와 파나마운하를 보완하면서 아시아~멕시코~북미 또는 유럽을 연결하는 새로운 공급망 선택지를 제공할 수 있을 것으로 기대됨
- 다만 현재 CIIT가 기존 주요 운송경로를 대체할 수 있는 수준의 물동량과 운송 신뢰성을 확보했다고 평가하기에는 이른 만큼, 파나마운하의 대체재보다는 공급망 리스크 분산을 위한 보완 운송로라는 관점에서 접근해야 함

멕시코 테우안테펙 지협 대양 간 회랑(CIIT)의 물류·산업 인프라 구성



자료: 가르시아 (2025: 학회발표자료)

▶ CIIT, 항만·철도와 산업단지를 결합한 물류·산업 회랑으로 개발

- CIIT는 지난 100여 년간 멕시코 정부가 다양한 형태로 구상해 온 국가적 프로젝트로, 그 기원은 20세기 초 개통된 테우안테펙 지협 횡단 철도로 거슬러 올라감
- 2018년 말 출범한 안드레스 마누엘 로페스 오브라도르(Andrés Manuel López Obrador) 정부는 CIIT 개발을 본격화했으며, 멕시코 정부는 2019년부터 관련 인프라 투자를 확대함
- 이후 사업 범위를 타바스코(Tabasco)와 치아파스(Chiapas)까지 확대하면서 태평양과 멕시코만을 연결하는 단순한 횡단 운송망을 넘어 항만·철도·산업단지를 결합한 광역 물류·산업 개발사업으로 추진하고 있음
- CIIT는 오아사카(Oaxaca), 베라크루스(Veracruz), 치아파스(Chiapas), 타바스코(Tabasco) 등 멕시코 남부 4개 주를 연결하며, 크게 물류 플랫폼(Logistics Platform)과 산업 플랫폼(Industrial Platform)의 두 축으로 구성됨
 - 물류 플랫폼은 살리나 크루즈(Salina Cruz), 코아트사코알코스(Coatzacoalcos), 푸에르토 치아파스(Puerto Chiapas), 도스 보카스(Dos Bocas) 등 주요 항만과 Z-FA-K 철도 노선을 연계해 태평양과 멕시코만, 멕시코 남부지역을 연결하는 복합 운송망을 구축하는 것이 핵심임

멕시코 CIIT, 아시아~북미 공급망의 새로운 보완 운송로로 부상(2/4)

- 특히 Z 노선은 태평양 연안의 살리나 크루즈와 멕시코만 연안의 코아트사코알코스를 연결해 CIIT의 대양간 물류기능을 담당하며, FA·K 노선은 타바스코와 치아파스 및 과테말라 국경 방향으로 연계 범위를 확대하는 역할을 수행함
- 산업 플랫폼은 회랑 주변에 포데비(PODEBI: Polos de Desarrollo para el Bienestar, 복지를 위한 개발 거점)를 조성해 제조업과 에너지, 물류 등 관련 산업을 유치하고 지역 내 부가가치 창출을 확대하는 것을 목표로 함

▶ 포데비(PODEBI) 조성으로 물류 회랑을 제조·에너지 산업 거점으로 확대

- PODEBI는 초기 베라크루스와 오아사카를 중심으로 개발이 시작됐으며, 이후 치아파스와 타바스코가 사업 범위에 포함되면서 현재 총 14개 산업단지 입지가 확정된 것으로 파악됨
- PODEBI에는 제조업과 에너지, 상업 등 다양한 경제활동 유치가 추진되고 있으며, 산업단지 개발과 함께 고용 창출 및 학교·주택·병원 등 주변 지역의 생활 인프라 확충도 추진될 예정임
- 실제로 알루미늄 재활용 전문기업 Arzyz가 일부 산업단지 개발·운영에 참여하고 있으며, 시우다드익스테펙에서는 Helax-Istmo 컨소시엄이 그린수소·암모니아 생산 시설 개발을 추진하고 있음
- 전자·반도체, 자동차부품, 의약품, 의료기기, 농산업 및 중공업 등의 투자 유치가 추진되고 있으며, 에너지 분야에서도 재생에너지 기반의 그린수소와 친환경 해운 연료 생산 프로젝트가 개발되고 있음
- 멕시코 정부는 PODEBI 입주기업을 대상으로 부가가치세(IVA), 소득세(ISR), 신규 고정자산 감가상각 등 다양한 세제 혜택을 제공해 기업 투자를 유도하고 있음
- 이에 따라 PODEBI는 단순한 산업단지 공급보다 CIIT 물류망을 활용하는 제조·에너지 기업을 회랑 주변으로 유치함으로써 안정적인 화물 수요를 창출하는 기반이라는 점에서도 의미가 있음

▶ 자동차 실증 운송으로 CIIT의 상업적 활용 가능성 확인

- CIIT의 물류 인프라 구축이 진행되는 가운데, 최근에는 자동차 운송을 중심으로 실제 상업적 활용 가능성을 확인하는 사례도 나타나고 있음
- 현대자동차그룹과 현대글로벌비스는 CIIT를 활용해 한국에서 멕시코로 운송한 차량을 태평양 연안에서 멕시코만까지 철도로 운송하는 복합운송을 추진함
- 2025년 3월 말 현대글로벌비스는 한국에서 출발한 차량을 멕시코 태평양 연안의 살리나 크루즈에서 하역한 뒤 약 900대를 Z 노선을 통해 코아트사코알코스까지 철도로 운송하는 시험 운송을 실시함
- 이어 2026년 7월에는 한국발 약 3,000대의 현대 차량이 살리나 크루즈에 도착한 후 CIIT를 통해 코아트사코알코스까지 운송됨
- 이러한 사례는 CIIT가 단순한 인프라 개발계획을 넘어 아시아~멕시코 태평양 연안~CIIT 철도~멕시코만을 연결하는 실제 복합운송 경로로 활용될 가능성을 보여준다는 점에서 의미가 있음
- 또한 글로벌 자동차 운송선사들도 CIIT 활용 가능성에 관심을 보이고 있어 향후 Ro-Ro 화물을 중심으로 상업적 활용이 확대될 가능성이 있으나, 실제 정기 서비스와 지속적인 물동량 확보로 이어질지는 추가적인 운송 실적을 통해 확인할 필요가 있음

멕시코 CIIT, 아시아~북미 공급망의 새로운 보완 운송로로 부상(3/4)

▶ CIIT 상업화를 위해 운송 신뢰성과 종단 간 비용 경쟁력 검증 필요

- CIIT가 지속적인 국제 물류 경로로 자리 잡기 위해서는 항만·철도 인프라 구축뿐 아니라 안정적인 물동량 확보, 정기 서비스 구축 및 복합운송 전 과정의 신뢰성 확보가 중요함
- 특히 화주와 물류기업은 CIIT 이용 시 단순한 운송 거리나 철도운임보다 종단 간 운송 시간, 스케줄 신뢰성, 환적 소요 시간, 화물 가시성, 서비스 안정성 및 종단 간 물류비용 등을 종합적으로 검토할 필요가 있음
- 항만~철도~내륙 터미널~도로~통관~선사 간 복합운송 체계가 실제로 원활하게 연계되는지와 철도·해상운송 간 환적 및 실시간 화물 추적이 안정적으로 이루어지는지도 주요 점검 요인임
- 현재 살리나 크루즈와 코아트사코알코스의 항만 규모와 처리능력 등을 고려할 때 글로벌 컨테이너 선사의 대규모 정기 서비스가 단기간 내 충분히 확보되기는 쉽지 않을 것으로 예상됨
- 이에 따라 초기에는 자동차 등 실제 운송 사례가 축적되고 있는 품목을 중심으로 활용하고, 전자제품·고부가가치 부품 및 일반 컨테이너 화물 등은 소규모 시범 운송을 통해 서비스 안정성을 검증한 후 이용 규모를 단계적으로 확대하는 접근이 필요함
- 비용 측면에서도 철도운임만으로 CIIT의 경쟁력을 판단하기보다 항만 하역, 보관, 철도 환적, 통관, 내륙 운송 및 기타 부대 서비스를 포함한 종단 간 물류비용(end-to-end logistics cost)을 기존 파나마운하 및 미 서안 경로와 비교할 필요가 있음
- 특히 철도운임이 경쟁력을 갖더라도 환적·터미널 비용이 높거나 운송 지연으로 재고비용이 증가할 경우 최종적인 경제성이 낮아질 수 있으므로 운송비용·운송 시간·환적 비용·재고비용·서비스 신뢰성을 종합적으로 고려한 공급망 전체 비용을 기준으로 판단하는 것이 적절함

▶ 우리 기업, 공급망 다변화와 멕시코 생산 거점 연계 전략 필요

- 국내 화주와 물류기업은 CIIT를 파나마 운하를 직접 대체하는 운송경로가 아니라 공급망 다변화와 멕시코 생산 거점 확보를 동시에 지원할 수 있는 보완적 물류·산업 회랑이라는 관점에서 검토할 필요가 있음
- 물류 측면에서는 현대글로벌의 자동차 운송 사례 등을 참고해 CIIT 이용 시 실제 소요되는 운송 시간과 비용, 서비스 신뢰성을 확인하고, 기존 파나마운하 및 미 서안 경로에 차질이 발생할 경우 활용할 수 있는 추가적인 운송 옵션으로 검토할 필요가 있음
- 또한 투자 측면에서는 PODEBI 등 CIIT 인근 산업단지와 물류 인프라를 연계해 평가할 필요가 있으며, 특히 자동차·전기차·배터리·전자제품·반도체 등 멕시코 생산 거점 확대 가능성이 높은 산업은 CIIT 활용 가능성을 투자 타당성 평가에 함께 반영할 필요가 있음
- 한편, 친환경 연료와 재생에너지 관련 투자가 확대될 경우, CIIT가 제조·물류뿐 아니라 친환경 해운 및 에너지 공급망과 연계될 가능성이 있어 관련 물류기업의 신규 사업 기회도 검토할 필요가 있음
- 이에 궁극적으로 CIIT의 전략적 가치는 파나마운하를 대체하는 데 있기보다 아시아~멕시코~북미를 연결하는 추가적인 물류 경로를 확보하고, 이를 멕시코 내 제조·산업 거점과 연계해 공급망의 선택지와 회복탄력성을 높이는 데 있음

멕시코 CIIT, 아시아~북미 공급망의 새로운 보완 운송로로 부상(4/4)

▶ 참고 자료

- Animal Político. (2018.12.4). AMLO anuncia inversión de 8 mil mdp para el proyecto del Istmo de Tehuantepec: obras iniciarán en 2019.
- Copenhagen Infrastructure Partners. (December 2023). CIP signs MoU with Mexican authorities for Helax Istmo, a green hydrogen project.
- Diario del Istmo. (2024.7.4). Corredor Interoceánico: Esta es la ubicación de los 14 Polos de Desarrollo.
- Diario del Istmo. (January 11, 2024). Corredor Interoceánico: Esta es la millonaria inversión que tendrán los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz.
- Gobierno de México, Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. (2023). Polos de Desarrollo para el Bienestar (PODEBIS). Gobierno de México. 6/27/2023.
- Mexico Business News. (2025.3.27). The strategic objectives of the Interoceanic Corridor.
- OECD. (2026). Promoting the development of the semiconductor ecosystem in Mexico. OECD Publishing.
- García, A. (2025). Mexico's Interoceanic Corridor: Connecting the Pacific and Atlantic and special economic development zones [Conference presentation]. U.S.-Mexico Logistics Conference, The United States-Mexico Chamber of Commerce, Northeast Chapter, Jersey City, NJ.
- 박정환. (2025). 현대차그룹, 멕시코 대륙 횡단 물류 신루트 개척... 파나마 운하 대체, 글로벌이코노믹.
- 정수현. (2024.3.13). 멕시코 최대 철도운송사, 파나마운하 대체 위한 대양횡단철도-철도페리 연계 행보 나서. 해외물류시장 이슈 704호.

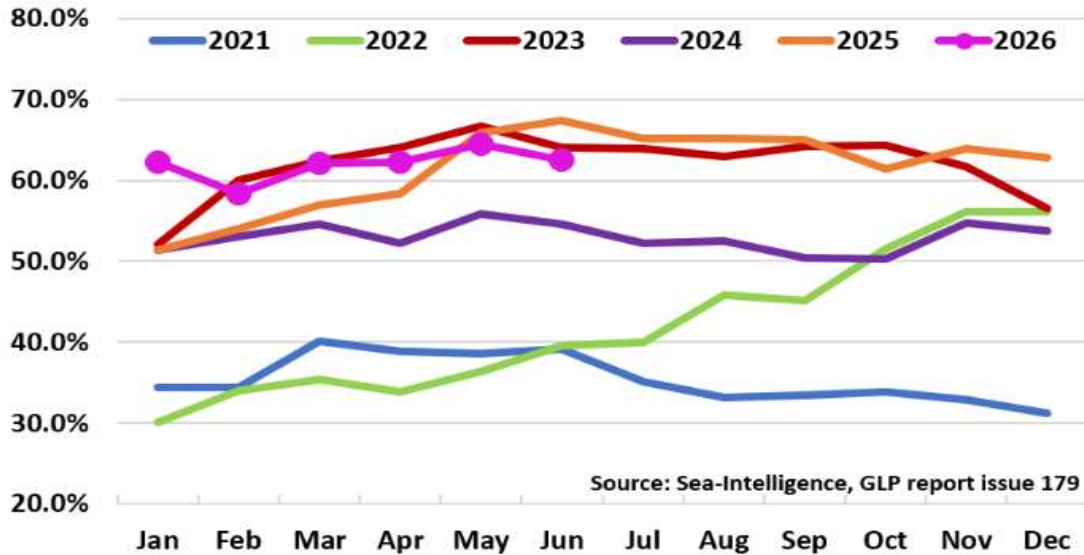
작성자: 이은수 CSCML센터장·KEAN대학 교수
(eunsu.lee@kean.edu)





글로벌 물류 공급망 안정 지표(2026.8월 기준)

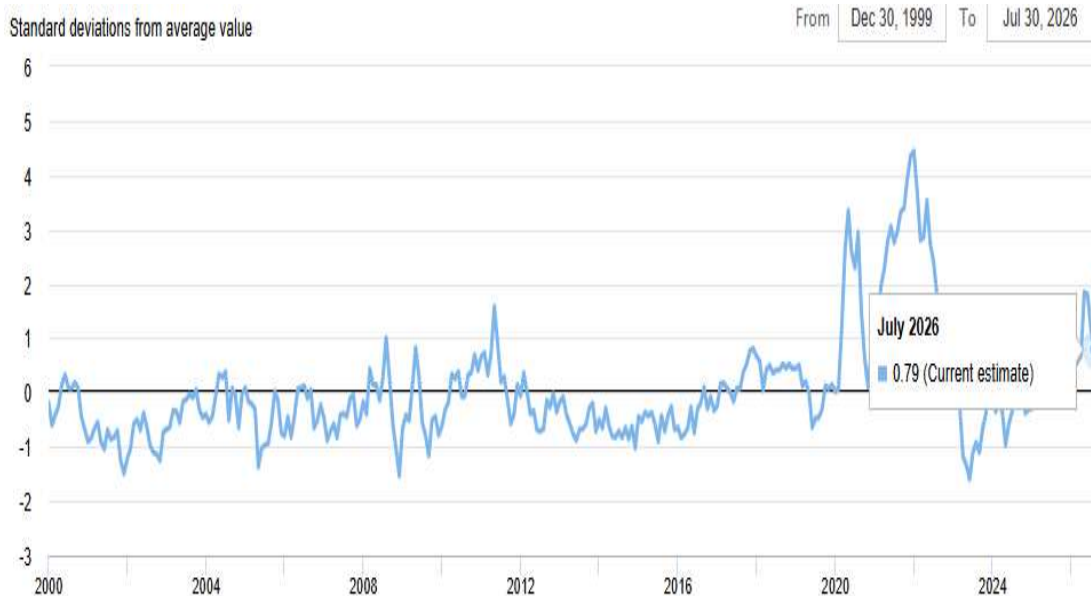
글로벌 선박 정시성 지수(Global Schedule Reliability)



주: 기준월은 2026년 6월이며, 선박이 제때 항구에 도착하는 비율을 뜻함

자료: <https://www.sea-intelligence.com/press-room/390-global-schedule-reliability-for-april-2026-the-highest-of-the-year>(검색일: 2026.08.18)

글로벌 공급망 압력 지수(Global Supply Chain Pressure Index)



주: 평균값 0을 기준으로, 지수가 0 이상일 경우 공급망 압력이 증가해 글로벌 경제에 부정적임을 나타냄

자료: <https://www.newyorkfed.org/research/policy/gscpi#/interactive>(검색일: 2026.08.18.)

