

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

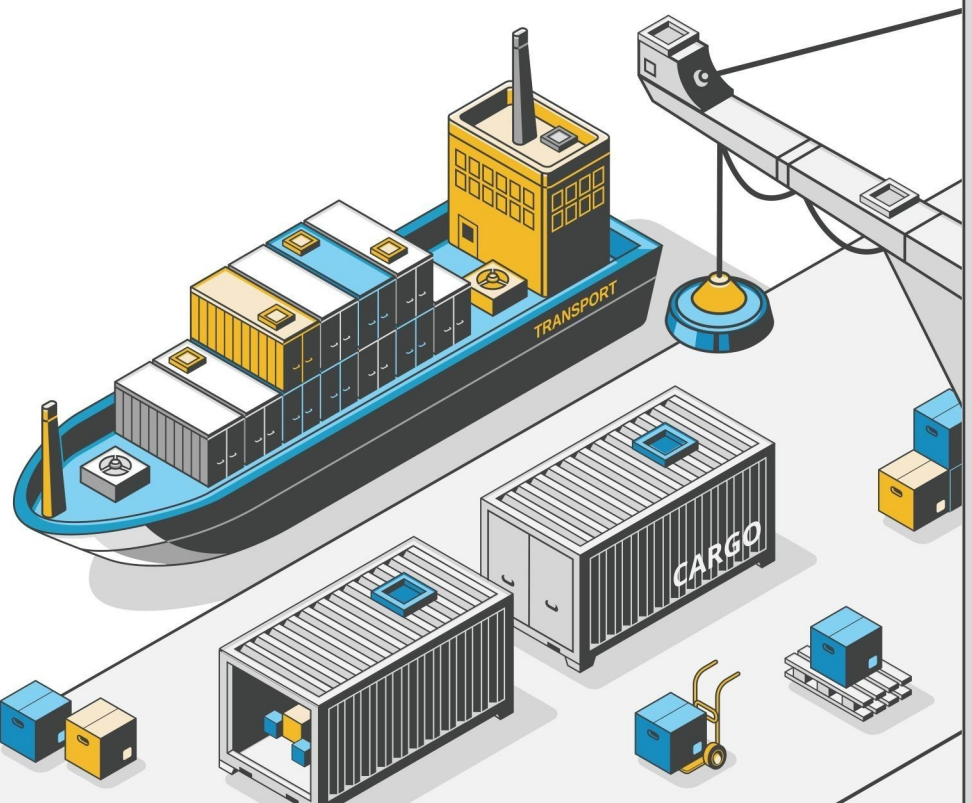
- 인도~미 동부항 해상운임, 1800달러선 붕괴... 10월 추가 하락 우려
- Cosco Shipping Ports, 태국 람차방 터미널 지분 인수 완료...동남아시아 물류 입지 강화

▶ 공지사항

- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 미주 · 중남미 물류시장 동향

- 브라질 산투스항, '테콘 산투스 10' 프로젝트 추진...남미 물류 허브 도약 기대

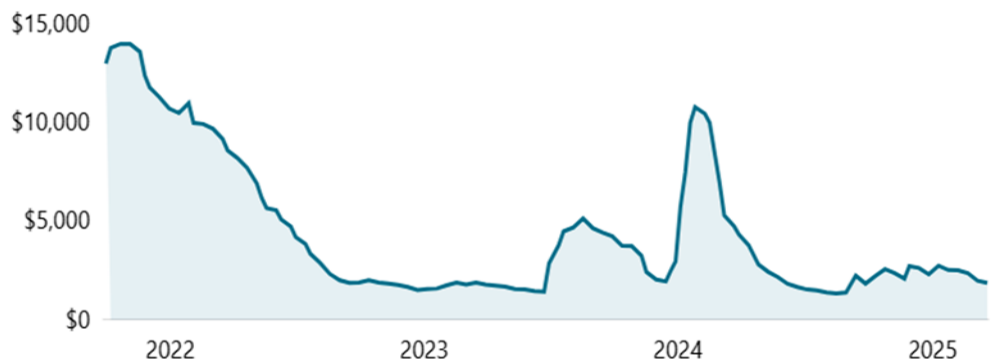


인도~미 동부항 해상운임, 1800달러선 붕괴...10월 추가 하락 우려

- ▶ 미국발 고율 관세 여파 속 인도-미국 해상운임이 급락하며 '25년 9월 들어 1,800달러선이 붕괴되었으며 추가 하락이 우려됨
- 9월 현재 인도 서부항(문드라, 나바셰바)에서 미국 동부항(뉴욕)까지의 컨테이너 해상운임은 FEU(40피트 컨테이너)당 400~600달러 하락함
- COSCO, OOCL, HMM, ONE 등 아시아 선사들은 1,600~1,800달러/FEU의 운임을 제시하고 있으며, 이는 8월 2,000~2,100달러/FEU 대비 약 20% 하락한 수치임
- S&P Global 자회사 Platts는 9월 18일 기준 평균 운임을 1,888달러로 집계했으며, 이는 전주 대비 2% 하락한 수치임

인도발 미국 동부 해상운임 추이

단위: USD/FEU

자료: <https://www.joc.com> (검색일: 2025.9.23.)

- ▶ 고율관세·물동량 둔화·선복공급 과잉 등 복합적 요인이 운임 하방 압력으로 작용하고 있음
- 주요 포워더에 따르면 인도-미국 동부 항로의 선박 적재율은 기존 80~90%에서 60~70% 수준으로 하락했다고 밝힘
- '25년 8월 인도의 대미 수출은 전월 대비 약 16% 감소해 올해 최저 월간 증가율을 기록함
- 유럽계 선사 관계자는 “일부 대형 화주들은 아직 선적을 중단하지는 않았지만, 10월 출항 물동량이 전월 대비 40% 가까이 줄어든 것으로 보인다”고 언급함

- 주요 글로벌 해운선사들은 운임 하락 방지를 위해 10월 중 기항지 축소 및 블랭크 세일 확대에 나설 전망이다
 - 대부분의 해운선사는 10월 중 USEC 항로 기항지를 축소하고, 선박 공급을 조절하는 방식으로 운임하락 방어에 나설 것으로 예상됨
 - 인도-미국 서부항(West Coast) 운임도 1,600~1,700달러/FEU로 하락해, 8월 평균 2,300~2,500달러/FEU에서 급락한 상태임
- 인도-미국 동부 해상운임의 하락세가 당분간 지속될 것으로 예상되는 가운데 현지 물류기업과의 협력 강화 등을 통해 장기적인 관점에서 경쟁력을 유지할 수 있는 대응책 마련이 필요할 것으로 사료됨
 - 인도-미국 항로의 운임 급락은 해운선사의 수익성 악화로 이어지며 노선 운영 전략과 선대 배치 계획의 재조정과 함께 블랭크 세일링 확대 및 얼라이언스 간 선박 조정 등 유연한 선대 운영을 통해 경쟁력을 확보해야 함
 - 아시아발 물동량 경쟁이 심화되는 가운데 선사와의 장기운송계약 확보와 스페이스 협상력 강화가 필수 전략으로 부각되고 있으며, 특히 인도발 수출 일정의 불확실성이 확대되면서 선적 타이밍 조율 및 화물 흐름 예측 역량이 물류 서비스의 핵심 경쟁 요소가 되고 있음
 - 또한 인도 항로에서의 장기계약 단가 재협상 가능성이 커지고 있으며, 항만 혼잡과 운송 지연 리스크 또한 함께 증가하고 있으므로 국내 기업은 현지 파트너와의 협업을 통한 탄력적 운송망 운영 및 위험 분산 전략을 강화해야 함
 - 한편, 인도 내 제조업 및 이커머스 기반 물류 수요가 구조적으로 성장하는 흐름을 예상해 볼 때 현재 운임 하락세를 활용한 인도 물류시장 진입 전략도 고려해 볼 수 있음

Cosco Shipping Ports, 태국 람차방 터미널 지분 인수 완료 ... 동남아시아 물류 입지 강화

- 최근 Cosco Shipping Ports는 태국 람차방항 터미널 내 2개 터미널 지분을 인수하며 동남아시아 내 전략적 항만 거점을 확보함
 - 지난 17일 Cosco Shipping Port는 태국 Laemchabang Terminal (TLT) 12.5%, Hutchison Laemchabang Terminal (HLT) 30% 지분을 인수함
 - 이번 인수를 통해 확보한 선석은 TLT A2, HLT A3, C1-C2, D1-D3이며, 향후 모든 선석 완공 시 약 연간 처리 능력은 약 670만 TEU로 예상됨
 - Cosco Shipping Ports는 이번 터미널 지분 확보를 통해 동남아시아 역내 물류 입지를 강화하고 핵심 거점을 확보했다는 점에서 의의가 있다고 밝힘
 - 특히 이번 인수를 통해 기존 Cosco Shipping Ports가 보유한 인도네시아, 말레이시아, 싱가포르 등 아세안 지역 내 약 40개에 달하는 항만과의 연계를 통해 물류서비스 범위를 확대하고, 핵심 시장의 연결성을 더욱 강화할 수 있을 것으로 예상됨

태국 람차방항 터미널 배치도



자료: <https://sitc.co.jp/thailand> (검색일: 2025.09.23.)

- 람차방항은 태국 정부의 동부경제회랑(EEC)과 연계된 핵심 물류 인프라로 이번 인수는 Cosco Shipping Port의 물류 경쟁력 확보의 중요한 발판
 - 람차방항은 태국 전체 '컨' 물동량의 약 80%를 처리하고 있으며 태국 정부가 추진 중인 동부경제회랑(Eastern Economic Corridor, EEC) 프로젝트의 중심에 있는 전략 항만으로 글로벌 공급망 내 해상운송의 핵심 거점으로 자리매김하고 있음
 - 특히 동부경제회랑은 해안 지역을 중심으로 첨단산업을 비롯해 글로벌 제조 및 물류기업이

진출해 있어 Cosco Shipping Ports의 터미널 지분 인수는 장기적인 관점에서 물류 경쟁력 확보 및 공급망 강화를 위한 핵심 수단이 될 것으로 예상됨

- 아세안 물류시장을 중심으로 공급망 재편 흐름이 지속되는 가운데 핵심 항만물류 인프라 인수 전략은 아세안 시장을 넘어 글로벌 물류시장의 점유율 확대 및 경쟁력 제고에 크게 기여할 것으로 전망됨

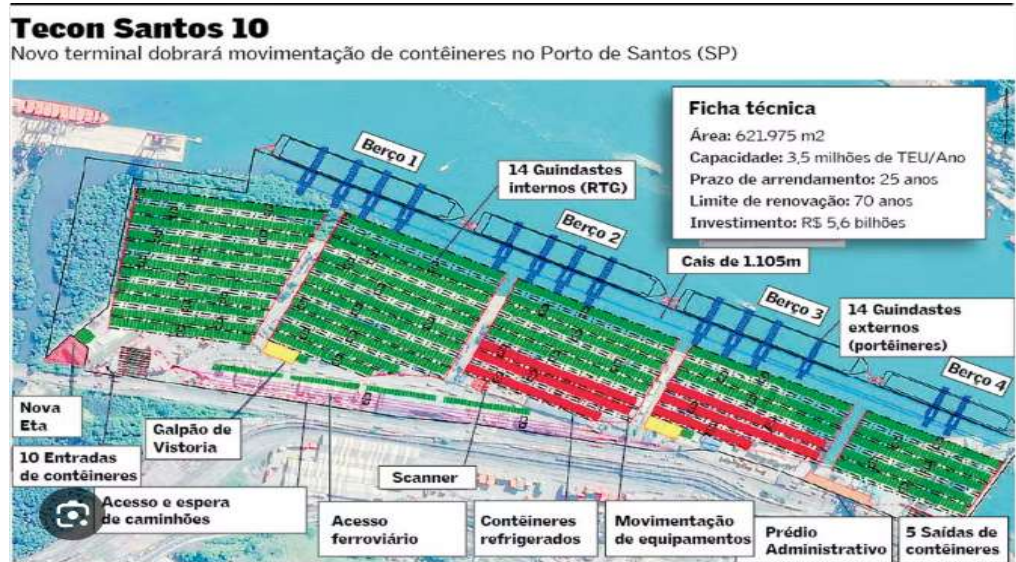
- Cosco Shipping Ports의 인수는 태국 람차방항에 전략적 거점 구축을 통해 동남아시아 뿐 아니라 글로벌 물류 시장 내 해운 네트워크의 영향력 강화를 위한 전략의 일환으로 보임
- 특히 다수의 항만 터미널 운영 경험을 바탕으로 운영 효율성 제고와 물류 네트워크 연결성 강화를 통해 아세안 지역 내 물류 영향력을 확대할 수 있을 것으로 기대됨

브라질 산투스항, '테콘 산투스 10' 프로젝트 추진 ... 남미 물류 허브 도약 기대

- 브라질 산투스항은 약 10억 달러를 투입해 연간 873만 TEU 규모의 초대형 터미널을 구축하기 위해 '테콘 산투스 10' 프로젝트를 추진하고 있으며 올해 사업자를 선정해 사업을 본격적으로 추진할 계획임

- 브라질 정부는 남미 최대 '컨' 터미널을 건설하기 위한 대규모 프로젝트 '테콘 산투스 10(Tecon Santos 10)'을 추진 중이며 올해 말까지 약 10억 달러에 규모에 달하는 입찰을 통해 사업자를 선정할 예정임
- 해당 터미널이 완공되면 산투스 항은 연간 컨테이너 처리능력이 현재보다 약 60% 늘어난 873만 TEU에 달하며, 아시아발 초대형 2만 TEU 선박을 수용할 수 있는 인프라를 갖추게 됨
- '25년 1~7월 산투스항 '컨' 물동량은 전년 동기 대비 약 8% 증가했으며, 산투스 항만청은 향후 매년 3% 내외의 물동량 성장이 지속될 것으로 전망함
- 더욱이 지난 5년간 산투스항의 연평균 수익성장률은 약 11%에 달해 빠른 성장세를 기록함으로써 이번 프로젝트의 필요성을 뒷받침함

브라질 산투스항 테콘 산투스 10(Tecon Santos 10) 프로젝트 조감도



자료: <https://www.atribuna.com.br> (검색일: 2025.09.24)

- 그러나 해당 프로젝트의 사업자 선정 입찰 과정에서 대형선사 입찰 배제, 재무부의 단일 입찰 및 기존 운영사 자산 매각 요구 등 여러 논쟁 발생

- 브라질 수로운송청(ANTAQ)은 사업자 선정을 위해 2단계 입찰 제도를 승인했는데, 이는 머스크(Maersk), MSC, CMA CGM 등 세계 최대 해운사들의 1차 입찰 참여를 제한하며, 상대적으로 규모가 작은 터미널 운영사들의 낙찰 가능성을 높이려는 의도에서 비롯됨

- 이에, 머스크는 지난 6월 소송을 제기하며 “국제적으로 가장 효율적인 항만을 운영해 오며 글로벌 경험을 갖춘 기업을 근거없이 입찰에 배제하는 것은 해당 프로젝트의 잠재력을 크게 훼손하는 일”이라고 강하게 반발했으나 브라질 법원은 7월 머스크의 입찰 중단 요청을 기각함
- 한편 브라질 재무부는 2단계 입찰방식을 반대하고 단일 입찰 방식을 택하되, 기존에 산투스항을 운영하는 기업이 낙찰될 경우 자산 매각을 의무화하는 방식이 더 합리적이라는 의견을 제시 하면서 사업자 선정을 둘러싼 갈등이 지속됨

➤ 이번 프로젝트는 단순히 항만의 처리 능력을 확대하는 수준을 넘어, 브라질이 글로벌 물류 허브로 도약하기 위한 국가적 차원의 전략적 시도로 해석

- Drewry는 “신규 터미널이 건설되면 선박 회항시간(vessel turnaround)은 단축될 수 있지만, 주변 교통 인프라가 이를 소화하지 못하면 브라질 최대 항만의 운영 효율성은 저하될 수 있다”고 지적함
- 이에 산투스~과루자 해저터널 등 교통 인프라 개선 사업도 병행하고 있는데, 해당 터널은 상용차와 승용차 모두 이용할 수 있으며 완공 시 산투스와 과루자 간 이동 거리를 기존 약 40km(약 40분 소요)에서 1km(약 1분 소요)로 획기적으로 단축할 예정임
- 따라서 해당 프로젝트는 단순한 항만 확장이 아닌 지역 전체의 물류 인프라 체계를 근본적으로 강화하는 의미를 가짐

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면
상단 친구 검색



2. '국제물류 정보포탈'
검색



3. 친구추가 버튼

