

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

Contents

▶ 아세안 물류시장 동향

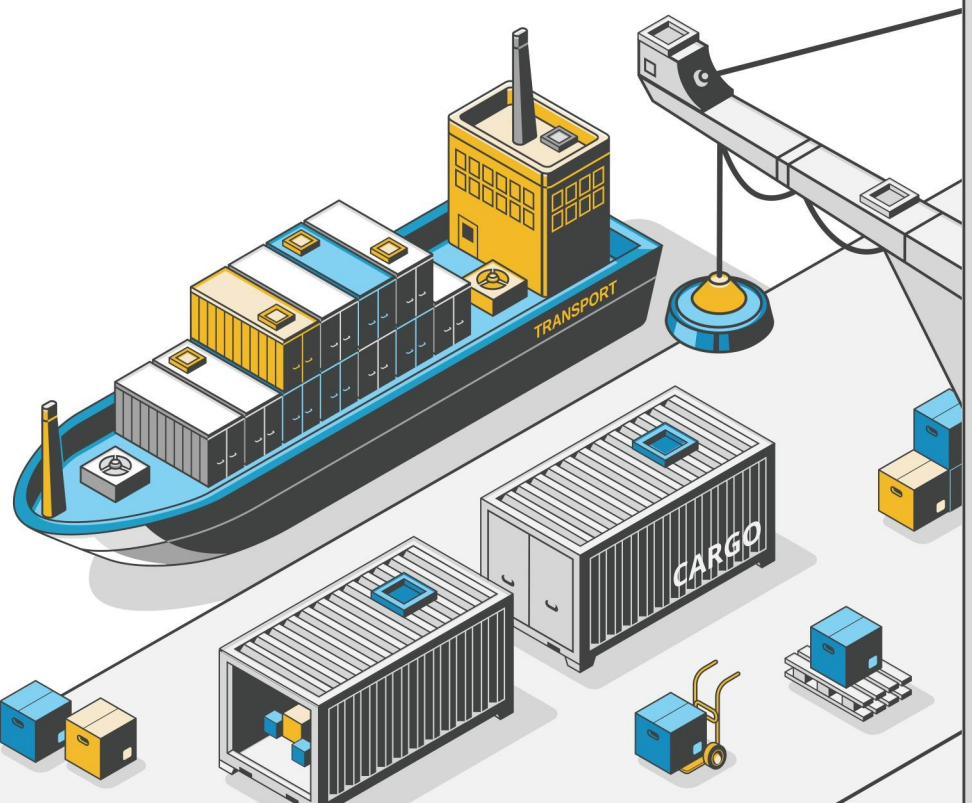
- 인도, 특정 항만 통한 방글라산 제품 수입 제한
- 하이퐁 락후옌 항만 제 3 · 4부두 개장...
북부 수출입 거점 기능 강화

▶ 공지사항

- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 미주·중남미 물류시장 동향

- 미 · 중 관세 유예로 아시아~美 운임 최대 8천
달러까지 급등 가능



인도, 특정 항만 통한 방글라산 제품 수입 제한

- ▶ '25년 5월 17일 인도 정부는 특정 항만을 통한 방글라데시산 기성 의류와 가공식품 등의 수입을 제한하는 조치를 단행함
 - 이번 조치는 인도 외국무역총국(DGFT, Directorate General of Foreign Trade)이 발표한 공고 제07/2025-26호를 통해 공지되었으며, 즉시 발효됨
 - 이번 결정에 따라 해당 품목의 수입은 일부 해상항만(나바 셰바 및 콜카타 항만)을 통해서만 가능하며, 내륙항만(Land Port)을 통한 반입은 전면 금지됨
- ▶ 내륙통관 금지 품목 및 제한 지역은 다음과 같음
 - 통관 금지 품목은 기성 의류(RMG 전 품목), 과일·과일 향 음료 및 탄산음료, 가공식품(스낵, 제과류 등), 면 및 면사 폐기물 등임
 - 본 품목은 아삼(Assam), 메갈라야(Meghalaya), 트리푸라(Tripura), 미조람(Mizoram) 등 동북부 4개 주의 모든 내륙세관(LCS, Land Customs Stations) 및 통합검문소(ICP, Integrated Check Posts), 그리고 서벵골(West Bengal)의 창그라반다(Changrabandha) 및 풀바리(Fulbari)의 내륙세관을 통해 수입할 수 없음

방글라데시산 주요 품목 수입에 대한 항만 제한 내용

품목	수입정책/항만제한
i 모든 기성복(RMG) HS 코드	방글라데시로부터의 수입은 어떤 내륙항만을 통해서도 허용되지 않으며, 단, 나바 셰바(Nhava Sheva) 항만과 콜카타(Kolkata) 항만을 통한 해상 운송만 허용
ii 과일/과일향 및 탄산음료	방글라데시로부터의 수입은 아삼, 메갈라야, 트리푸라, 미조람의 모든 LCS/ICP, 그리고 서벵골의 창그라반다와 풀바리 LCS를 통해서만 허용되지 않음
iii 가공식품(제과류, 스낵, 칩 등)	
iv 면 및 면사 폐기물	
자체 산업용 원자재로 사용되는 안료, 염료, 가소제 및	
v 원립을 제외한 플라스틱 및 PVC 완제품	
vi 목재 가구류	

자료: <https://www.dgft.gov.in/CP/>(검색일: 2025.05.20.)

- ▶ 이번 조치로 인해 방글라데시 수출업체는 수백만 달러 손실 위기에 직면함
 - 조치가 시행된 5월 19일 오전부터, 베나폴(Benapole) 내륙항만에서는 기성복을 실은 트럭 36대가 통관 거부로 국경에서 발이 묶이는 사태가 발생함

- 방글라데시 수출업체는 강력히 반발하며, "치타공(Chittagong) 항만을 통한 우회 운송은 물류비를 2배로 증가시키고 기간도 수 주 이상 지연됨에 따라 주문 취소 가능성을 높인다"고 지적함
- 일반적으로 베나폴에서 콜카타까지의 육상 운송비는 약 600,000 Tk며, 기간은 3일 정도 소요되는데 반해, 동일 화물을 해상으로 운송할 경우 약 1,200,000 Tk가 소요되고, 최대 25일이 걸릴 수 있음
- 방글라데시는 매년 약 7억 달러 규모의 의류를 인도에 수출하고 있으며, 이 중 93% 이상이 내륙항만(베나폴·봄라 등)을 통해 운송됨에 따라 수출업체는 이번 조치로 인해 "의류 산업 전체가 큰 타격을 입을 수 있다"고 경고하고 있음

➤ 이번 조치는 방글라데시가 인도산 면사 수입을 육로로 제한한 지 불과 한 달 만에 나온 인도의 대응으로 해석됨

- 양국 간 비관세 장벽 확대로 인해 국경 간 물류 및 공급망이 더욱 복잡해지고 있으며, 남아시아 지역 무역 전반에도 악영향을 미칠 수 있다는 우려가 제기되고 있음
- Petrapole Clearing and Forwarding Agents Staff Welfare Association의 Kartik Chakraborty 사무총장은 "이미 개설된 신용장(L/C, letters of credit) 및 전신환 송금(T/T, telegraphic transfers) 기반 화물에 대해서는 예외 적용을 협의 중"이라고 밝혔지만, 인도 세관의 공식 결정은 아직 발표되지 않음

➤ 방글라데시 국세청에 따르면 방글라데시는 '22-'23 회계연도에 인도로 17,659억 Tk, '23-'24 회계연도에는 17,425 억 Tk를 수출했으며, 올해 상반기 수출액이 이미 11,577억 Tk에 달해 국경 간 무역이 방글라데시 경제에서 매우 중요한 역할을 하고 있음을 보여줌

참고자료: <https://www.logisticsinsider>, <https://indiashippingnews.com>, <https://www.dgft.gov>
(검색일: 2025.05.20.)

하이퐁 락후옌 항만 제3·4부두 개장... 북부 수출입 거점 기능 강화

- ▶ 지난 5월 13일, 하이퐁 락후옌 항만의 제3부두와 제4부두가 공식 개장함
 - 하이퐁 락후옌 항만은 베트남 북부의 핵심 수출입 항만으로, 베트남 해양공사(VIMC)와 하이퐁 항만공사가 공동 투자 및 운영할 예정임
 - 두 부두는 길이 750m, 수심 16m이며 최대 100,000DWT(14,000TEU)급 본선 선박 접안이 가능함
 - 기존 운영되고 있던 1부두와 2부두를 포함하면 락후옌 항만 내 처리 능력은 약 350만 TEU 수준으로 확대됨
 - 특히 신규 개장된 부두는 그린-스마트 항만 구축 및 운영을 위해 자동화 설비 및 에너지 효율 기술을 도입할 예정임
 - 따라서 해당 항만을 주로 이용하는 기업의 경우 수출입 소요 시간 단축, 물류비 절감이 가능할 것으로 기대됨

하이퐁 락후옌 항만 제3부두, 제4부두 공식 개장



자료: <https://theinvestor.vn> (검색일: 2025.05.20.)

- ▶ 이에 하이퐁 항만은 베트남 북부의 수출입 거점으로서의 위상이 더욱 강화될 것으로 예상되며, 향후 락후옌 항만을 중심으로 북부 해운 네트워크가 강화될 것으로 기대됨
 - 락후옌 항만은 대형 선박 접안 가능, 신기술을 활용한 자동화 기반 운영체계를 바탕으로 베트남 북부 지역 해운 서비스의 정시성 및 안정성 확보 기반을 마련함
 - 또한 부두 확장을 통해 기존 하이퐁 항만이 가지고 있던 접안 지연, 선석 혼잡 등이 해소될 것으로 예상됨
 - 뿐만 아니라 하이퐁~하노이 간 내륙 운송 효율성 개선으로 내륙 제조업과 항만 간 연계성 또한 강화될 것으로 예상됨

- 더불어 하이퐁~라오까이 철도 신설이 본격적으로 추진되고 있어 하이퐁 지역 내 복합물류 중심지로의 성장이 기대됨
 - 베트남 정부는 하이퐁~라오까이를 연결하는 약 419km 규모의 복선 철도 신설 사업을 올해 12월 착공할 계획임
 - 해당 노선은 하이퐁항과 중국 국경 인근 내륙 지역을 연결하는 물류 노선으로, 상용화 시 해상과 철도 복합운송이 활성화될 것으로 예상됨
 - 항만과 철도 간의 연결성이 강화됨에 따라, 하이퐁은 해상 물류 거점뿐만 아니라 내륙과 해상을 연계하는 복합운송 허브로의 기능 전환 가능성도 높아지고 있음
 - 특히 이러한 연계는 북부 내륙 산업단지와 중국 접경 지역을 대상으로 한 수출입 경로 확대, 운송 시간 단축, 물류비 절감 효과로 이어질 수 있음

하이퐁 ~ 라오까이 지역 연결 철도 노선



자료: <https://theinvestor.vn> (검색일: 2025.05.20.)

- 따라서 우리 기업은 북부 베트남 진출 시 철도-항만 연계를 고려한 복합물류 전략 수립 및 거점 다변화를 함께 모색할 필요가 있음

참고자료: <https://e.theleader.vn>, <https://www.vietnam.vn/ko> (검색일: 2025.05.20.)

미·중 관세 유예로 아시아~美 운임 최대 8천 달러까지 급등 가능

- ▶ 미·중 90일간 관세 유예로 美 수입업체들이 중국발 물량을 선제적으로 확보함에 따라 중국 제조업의 생산 재개와 북미 물동량 급증
 - 미국의 對中 고율 관세가 90일간 유예되면서 수입업체들의 주문 재개로 물동량이 폭증할 것으로 예상돼 주요 컨테이너 해운사의 아시아~美 항로의 현물 운임이 급증함
 - 관세 유예 이후 5월 16일 기준, 美 서안의 평균 현물 운임은 3월 말 FEU당 1,600달러에서 2,840달러, 동안은 2,600달러에서 3,847달러로 양안 모두 약 50% 이상 상승함
 - 더욱이 가을·연말 시즌 상품을 관세 인상 전에 수입하기 위해 중국발 미국행 선적이 급증했는데, Hapag-Lloyd는 지난주 예약이 50% 증가, 일부 포워더는 100% 증가했다고 보고함
 - 한편, 중국 현지 공장도 4월 對中 관세 급등 이후 완전히 가동을 중단하지 않아, 생산 재개는 신속히 이뤄져 늘어난 주문에 빠르게 대응할 수 있을 것으로 예상됨

관세 유예로 환태평양 현물 운임 상승

Trans-Pacific spot rates tick higher amid tariff pause

Container spot rates from North Asia to US West and East coasts, in USD per FEU



자료: Platts, S&P Global, JOC (검색일: 2025.05.20.)

- ▶ 해운사는 6월 아시아~美 운임을 6,000~8,000달러로 인상해 가격신호를 통한 과열된 수요를 통제하고 수익을 확보하는 전략을 추진할 것으로 예상
 - 해운사는 오는 6월 1일부터 일괄운임인상(GRI, General Rate Increase)과 성수기 할증료(PSS, Peak Season Surcharge)를 조기 부과해 아시아~美 서안은 FEU당 약 6,000달러, 동안은 8,000달러 수준까지 인상할 전망이다
 - 일괄운임인상은 선적 규모와 상관없이 모든 화주에게 적용되며, 성수기 할증료는 해운사와 협약이 없는 소형 화주에게만 부과되는데, 이러한 운임 인상은 조기 과열된 수요를 통제하면서 동시에 수익을 확보하기 위한 전략임

- Hapag-Lloyd, MSC, CMA CGM, Ocean Network Express(ONE) 등 주요 해운사는 6월 1일부터 아시아~美 항로 FEU당 6,000달러로 현물 운임을 신고했으며, 6월 15일 부터는 8,000달러로 추가 인상할 예정이라고 공지함
- 이는 성수기 수요와 단기 관세 유예를 기회로 해운사들이 운임 인상을 압박하는 것으로 해석돼 '24년 7월 美 항만 노조 협상 시 운임이 8,000~10,000달러로 급등한 상황과 유사하다는 점에서 향후 운임급등으로 인한 물류대란이 재현될 우려가 있음

➤ 기업은 '90일'이라는 제한된 기간 내 선적을 서두르면서 운임급등에 따른 비용도 고려해야 하므로 신중한 의사결정과 대안 마련이 시급할 것으로 전망

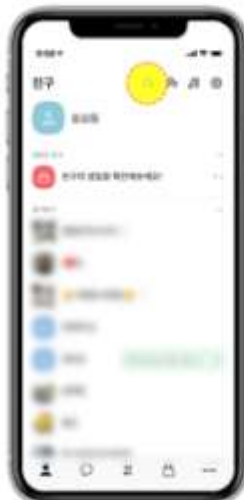
- 90일 관세 유예로 최대한 많은 물량을 확보하려는 수입업체들은 운임급등으로 인해 비용 절감 효과가 일부 상쇄될 것으로 예상됨
- 이에 美 수입업체는 '90일 내 물량 확보'에 집중하되 운임급등에 따른 손익계산이 필요하며 포워더와 협업해 LCL 활용이나 공동운송 전략으로 운임협상력을 확보할 필요가 있음
- 한편, 우리 기업 또한 美 수입업체의 빠른 발주에 대비해 조기 생산 및 출하 유연성을 확보하고 제품별 특성에 따른 주문 시기 조정 또는 해상에서 항공으로의 운송수단 전환 등 대안 마련이 시급할 것으로 전망됨

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면
상단 친구 검색



2. 『국제물류 정보포탈』
검색



3. 친구추가 버튼

