

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 비진잠항, 환적 허브로 부상... 콜롬보 중심 구조 변화 예고

▶ 공지사항

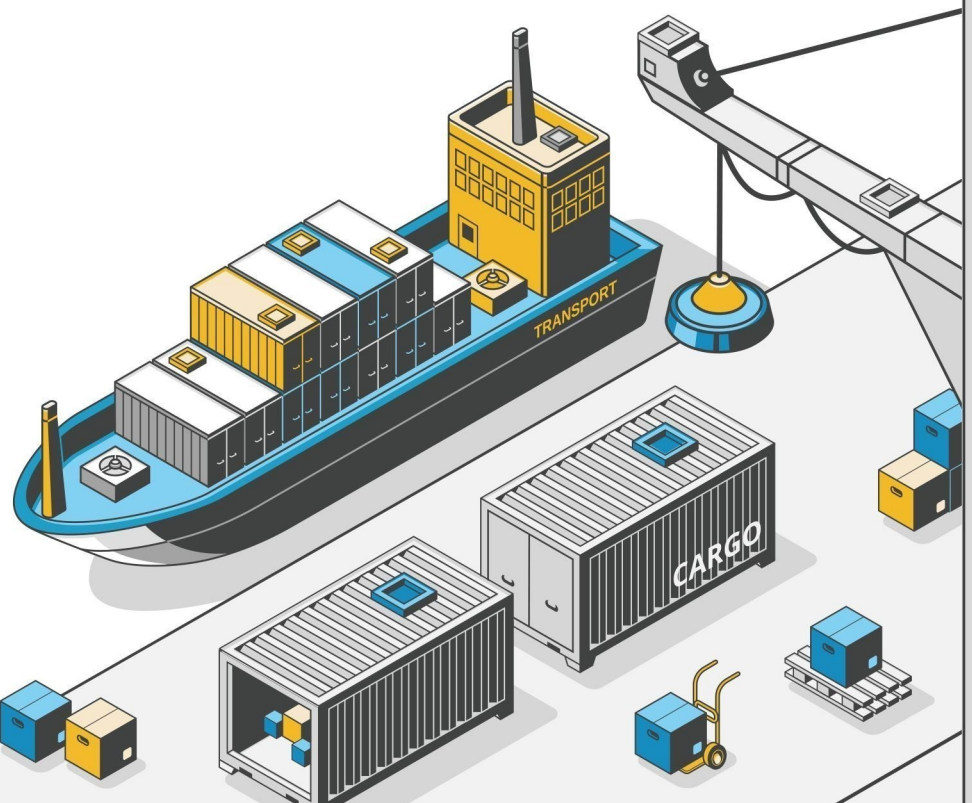
- 『우수물류기업 인증제』 모집 공고
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 미주·중남미 물류시장 동향

- 올 7월 美 수입 '컨' 물동량 사상 최고치 기록...동남아·인도네시아 수입 물동량 급증

▶ 유럽 물류시장 동향

- EU 규제 후퇴로 패션 산업 공급망 흔들



인도 비진잡항, 환적 허브로 부상... 콜롬보 중심 구조 변화 예고

- ▶ 인도 남부의 비진잡항(Vizhinjam Port)이 본격적인 상업 운영 8개월 만에 매출 약 5,400만 달러를 기록하며 인도 최초의 환적 허브로 자리매김하고 있음

 - 아다니(Adani) 그룹이 운영하는 비진잡항은 인도 케랄라주(Kerala)에 위치해 있음
 - 운영을 시작한지 8개월 만에 누적 97.7만 TEU를 처리하고, 448척의 선박을 유치해 괄목할 성장세를 기록함
 - 2025년 7월 한 달간 10.5만TEU를 처리해 남인도 항만 중 최대 물동량을 기록함
 - 비진잡항은 인도의 첫 반자동화 환적 항만으로, 400m급 모선의 직접 접안이 가능한 수심과 인프라를 갖추고 있음
- ▶ 비진잡항은 기존의 해외 의존적 해운 구조에서 자립형 환적 네트워크로의 전환을 상징함

 - 인도의 '컨' 물동량 처리 규모는 연간 2억~2.5억TEU에 달하며, 이 중 약 25%는 400m 이상급 모선을 수용할 수 있는 환적항을 통해 처리됨
 - 현재 인도 내에는 유사한 기능을 수행할 항만이 부족해, 대부분 콜롬보(스리랑카), 싱가포르, 살랄라(오만) 등 해외 항만에 의존하고 있음
 - 이에 따라 연간 약 300만 TEU가 국외에서 환적 처리되고 있으며, 연간 2.2억 달러의 외환 유출이 발생하고 있음
 - 비진잡항은 이러한 구조적 취약성을 보완하고, 인도가 자국 내 환적 기반을 확보했다는 점에서 전략적 의미가 큼
- ▶ 글로벌 선사들도 비진잡항을 중심으로 정기 및 임시 항차 운항을 확대하고 있음

 - MSC는 비진잡항 1단계 시설을 활용해 유럽 중심의 정기 서비스 및 임시 기항을 운영 중이며, 최근에는 24,346TEU급 초대형 컨테이너선 'MSC Irina'호가 접안함
 - 초대형 선박의 기항은 항만의 수심·장비·운영 역량이 국제 기준에 부합함을 입증하는 것으로, 비진잡항이 글로벌 환적 포트폴리오에 본격 편입되고 있음을 시사함
- ▶ 2028년 2단계 확장 사업을 통해 연간 300만 TEU 이상의 처리 능력 확보가 가능할 전망이다

 - 현재 800m인 선석은 2028년까지 2Km까지 확장되어, 400m급 선박 4척이 동시에 접안 가능함
 - 장비도 현재 야드 크레인 24대, 안벽(Ship-to-Shore) 크레인 8대에서, 각각 60대, 20대로 확대할 예정임
 - 다목적 선석, 벙커링 시설, 도로 및 철도 연결망 등 복합 인프라가 함께 구축되어 항만 운영 효율성과 물류 연계성이 한층 강화될 예정임

- 비진잠항 운영은 케랄라 주정부에도 장기적인 재정 수익을 창출함
 - 케랄라 주정부는 2034년부터 항만 총매출의 1%를 배당받기 시작하며, 이후 매년 1%씩 증가해 40년간 최대 40%까지 배당 비율이 확대될 예정임
 - 이를 통해 주정부는 약 2.5조 루피(INR) 규모의 누적 수익 확보가 가능할 전망임
 - 이는 항만 개발이 단순 인프라 투자를 넘어 지역경제 전반에 미치는 파급 효과가 크다는 점을 시사함

- 한편, 스리랑카의 콜롬보항은 인도-파키스탄 간 무역 중단 조치(2025년 5월)로 단기적인 반사이익을 누리고 있음
 - 무역 중단 이후 환적 물동량이 10~15% 증가해, 5~7월 간 월간 575,000~610,000 TEU를 기록, 이는 직전 3개월 동안의 평균치인 525,000~530,000 TEU를 상회하는 수치임
 - 이는 인도가 파키스탄 화물의 자국 항만 경유를 금지한 결과, 선사들이 콜롬보항을 경유지로 활용했기 때문임
 - 다만 최근 일부 선사들이 파키스탄 직항을 재개하고 있어, 콜롬보의 물량 증가는 장기적으로 지속되기 어려울 가능성이 있음

- 최근까지 콜롬보가 남아시아 환적시장의 중심이었으나, 비진잠항의 급부상은 시장 판도의 구조적 변화를 예고하고 있음
 - 콜롬보항은 지정학적 갈등에 기반한 일시적인 수혜인 반면, 비진잠항은 인프라 확충, 선사 유치, 국가 전략이 결합된 구조적 성장 모델로 평가할 수 있음
 - 비진잠항은 인도가 국외 환적 의존을 줄이고, 해운·물류 주권을 확보하는 상징적 인프라 자산으로 자리매김하고 있음
 - 이에 따라 한국을 비롯한 아시아권 해운기업도 비진잠항의 성장 흐름을 예의주시하면서, 인도 항로 대응전략과 환적 연결망을 점검할 필요가 있음

참고자료: <https://indiashippingnews.com/vizhinjam-port-crosses-%e2%82%b9450-crore-revenue-as-indias-first-transshipment-hub-gains-momentum/>, <https://theloadstar.com/colombo-still-gaining-from-india-pakistan-spat-but-vizhinjam-is-emerging/>
(검색일: 2025.8.20.)

올 7월 美 수입 '컨' 물동량 사상 최고치 기록...동남아·인도 發 수입 물동량 급증

- ▶ 관세 유예로 금년 7월 美 수입 컨테이너 물동량은 관세 유예로 사상 최고치를 기록했으나, 경기 불확실성으로 올 하반기에는 감소세 예상
 - 트럼프 행정부의 고율 관세 부과 및 유예 조치로 지난 7월 미국의 수입 컨테이너 물동량은 사상 최고치인 260만 9천 TEU를 기록해 전월 대비 17.5% 증가했으며, 美 항만 대부분은 6월 대비 두 자릿수의 물동량 증가세를 기록함
 - 이러한 수치는 지난 4월 트럼프 대통령이 상호 관세 계획을 발표한 후 한동안 선적 예약이 줄어들어, 5~6월 물동량이 전년 동월 대비 3~5% 감소한 이후 행정부가 관세 계획을 유예하기 시작하자 화주들이 시장에 복귀하면서 나타난 반등임
 - 그러나 전문가들은 이러한 단기적인 반등에도 불구하고 인플레이션, 소비 위축, 경기 불확실성으로 인해 美 하반기 수입 컨테이너 물동량은 5.6% 감소할 것으로 전망함

관세 채찍효과(tariff bullwhip)로 인해 7월 美 수입 '컨' 물동량 사상 최고치 기록

US containerized imports reach new high in July from tariff bullwhip
Volumes for July 2025 surpass the May 2022 high



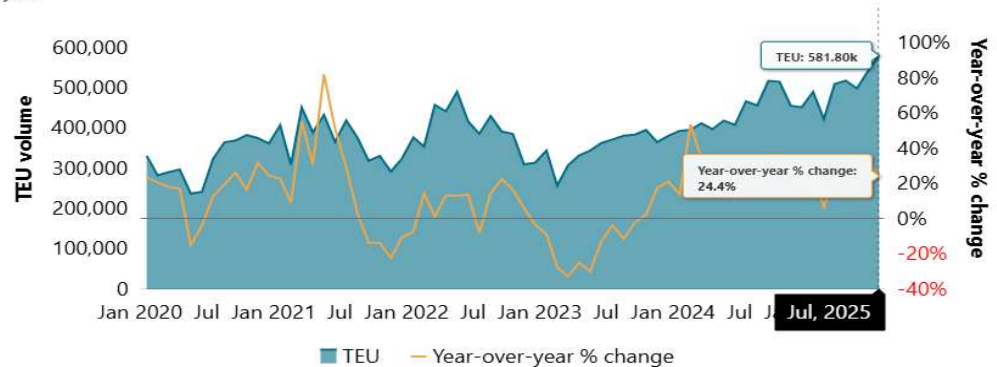
자료: PIERS, S&P Global (검색일: 2025.08.18.)

- ▶ 특히 美 수입 컨테이너 물동량에서 중국발 물량은 감소한 반면, 동남아·인도 아대륙·남유럽발 물량은 크게 늘어 탈중국 전략에 따른 공급망 다변화 흐름 반영
 - 미국의 중국발 수입은 2개월 연속 20% 이상 큰 폭으로 감소세를 지속하다 7월에 접어들며 36% 반등해 122만 8천 TEU를 기록했으나, 여전히 전년 동월 대비 8% 감소한 수준으로, 미국의 탈중국 공급망 전략이 반영된 결과로 해석됨
 - 반면, 베트남, 태국, 캄보디아 등 일부 동남아 국가들은 관세 유예 혜택을 받으며 전년 대비 수입 물동량이 24% 증가한 58만 1,803TEU로 역대 최고치를 달성했음
 - 또한 미국의 인도 아대륙발 수입도 15만 2,630TEU로 전년 대비 21% 확대돼 사상 최고치를 기록했으며, 남유럽발 수입은 15만 5,587TEU로 전년 동월 대비 7% 증가한 수준임

동남아발 상품이 7월 美 수입 '컨' 물동량 증가세 주도

Southeast Asia-origin goods led growth in July US container imports

China still ships the most to the US, but import volumes from that country were down year-on-year



자료: PIERS, S&P Global (검색일: 2025.08.18.)

- 최근의 수입 물동량 성장세는 관세 불확실성에 따른 조기 선적에 기인하며 향후 흐름은 관세정책과 美 경기 상황에 의해 좌우될 것으로 예상

- 아시아발 컨테이너 해운 서비스의 첫 기항지인 LA항은 7월 수입량이 54만 2,940TEU로 전년 동월 대비 10% 증가해 '24년 8월 이후 최대치를 기록했으며, 이에 항만 측은 올해 성수기가 예년보다 일찍 도래했다고 진단함
- 특히 美 주요 항만 중 휴스턴항은 18만 4,418TEU로 전년 동월 대비 18.5% 증가하며 강한 성장세를 보였고, 이 중 동남아발 수입이 63% 급증해 성장을 견인함
- 전반적으로 이번 물동량 증가는 관세 불확실성 속에서 기업들이 연말 수요에 대비해 물량을 앞당겨 들어온 결과로, 향후 수입 흐름은 관세정책과 경기 상황에 크게 좌우될 것으로 예상함

EU 규제 후퇴로 패션 산업 공급망 흔들

▶ 패션 산업의 환경·사회 문제와 EU 규제 추진 배경

- 패션 산업은 글로벌 공급망에서 산림 파괴, 강제 노동, 탄소 배출 등 심각한 환경·사회 문제를 초래하고 있음
- 이에 EU는 2022~2023년 사이 CSDDD(기업 지속가능성 실사 지침), EUDR(산림파괴 없는 제품 규제), Green Claims Directive(그린 클레임 지침), CBAM(탄소국경조정제도) 등 규제 패키지를 마련함
- 그러나 최근 수개월 동안 ESG 우선순위에 대한 반발, 규제 완화, 기업 로비 강화, 정치적 우경화 흐름 등으로 인해 규제가 지연·약화되는 상황이 발생함

▶ 핵심 규제의 주요 내용

- (CSDDD·Corporate Sustainability Due Diligence Directive) 기후변화, 노동 착취 등 전체 패션 공급망 전반의 환경·인권 문제를 다룸
- (EUDR·Regulation on Deforestation-free Products) 포장재·가구·비스코스 등 생산 과정에서 발생하는 산림 파괴를 규제함
- (Green Claims Directive) 패션 업계의 무분별한 '친환경 주장'을 규제하기 위해 고안됨
- CBAM·Carbon Border Adjustment Mechanism) 수입품의 온실가스 배출량에 따라 세금을 부과하는 제도임¹⁾
- 원래 이들은 각각 2026년, 2024년, 2025년(및 CBAM 단계별 확대)에 시행될 예정이었으나 현재는 기한이 연장되고 요건이 완화된 상황임

▶ 핵심 규제의 후퇴 및 영향

- EU의 주요 패션 관련 규제들이 약화·지연되며 기업 로비와 정치적 압력에 흔들리고 있으며 이는 기후위기 대응과 지속가능성 추진에 불확실성을 초래하고 있음
- (옴니버스 패키지) 탄소국경조정제도(CBAM)를 약화시켜 배출 기준을 완화하고 규제 대상 기업을 축소함
- (EUDR) 전 세계 산림 보호를 목표로 했으나 2023년 개정으로 시행 기한이 연장되고 핀란드·브라질 등 주요 산림 파괴 연관국에 대한 규제가 약화됨
- (그린 클레임 지침) 기업의 친환경 주장 근거 의무화 규정이 있었으나, 초소형기업 예외 논란으로 철회 가능성이 제기됨
- 이로 인해 준비된 기업은 혼란 상태에 빠져있고, 반대로 규정을 지킬 의지가 없던 기업은 상대적 이익을 얻는 상황이 발생함

1) CBAM은 수입품의 온실가스 배출량에 따라 세금을 부과하는 제도로, 초기에는 패션이 직접 포함되지 않았지만 차기 단계에서 섬유가 적용될 가능성이 있었음

- 미국 뉴욕에서도 패션법(Fashion Act)이 추진 중이지만 교착 상태이며, LVMH·VF코프 등 대기업의 로비가 입법 지연 요인으로 지목됨
- 특히 이러한 규제 후퇴는 실제 제조 현장의 문제를 드러내고 있으며, 최근 럭셔리 브랜드 사례에서 그 한계가 뚜렷하게 나타남

➤ 패션 제조 관행과 CSDDD의 한계

- 로로 피아나(Loro Piana), 디올(Dior), 아르마니(Armani) 등 유럽의 주요 럭셔리 브랜드들이 공급망에서 '착취적 노동 환경' 문제로 비판을 받음
- 2024년 6월 승인된 CSDDD는 EU 내 대기업에 환경·인권 의무를 부과하여 패션 산업 전환을 기대하게 했으나 옴니버스 단순화 패키지²⁾로 인해 적용 대상 기업 축소, 이행 기한 연장, 전체 공급망에서 1차 공급업체(tier1)로의 실사 범위 축소 등의 결과를 가져옴
- 결과적으로 패션 기업들이 자사 제품의 대부분이 어떤 과정을 거쳐 생산되는지에 대해 책임을 회피할 수 있게 됨
- 의류의 환경 발자국 대부분은 원자재 단계(3~4차 공급망)에서 발생하며 인권 침해도 주로 이 단계에서 발생하는 만큼 실질적 규제 효과가 약화되었다고 할 수 있음

➤ 기업 리더십과 소비자 인식 변화 필요

- 이러한 규제 후퇴와 제도적 한계 속에서도 전문가들은 기업 리더십과 소비자 인식 변화에 더 많은 기대를 걸고 있음
- 기후위기의 현실에 대한 사회적 인식이 확산되는 가운데, 장기적으로 사업을 지키려면 회복탄력적인 공급망이 필수적이라는 점을 기업들이 점차 자각하고 있음
- 따라서 향후 패션 산업의 지속가능성은 제도적 규제, 기업의 ESG 전략, 소비자 선택이 결합될 때 비로소 현실화될 수 있음

참고자료 : <https://www.ft.com/>(검색일: 2025.08.18.)

신수용 전문연구원
051-797-4780, shinsy@kmi.re.kr

2) 옴니버스 단순화 패키지는 EU가 2024년 초 기업 부담 경감을 명분으로 발표한 규제 후퇴·조정 패키지로 패션 산업과 직접 연결된 EU 규제(CSDDD, EUDR, Green Claims Directive, CBAM 등)가 '옴니버스 패키지' 안에서 수정·완화됨

『우수물류기업 인증제』 모집 공고

2025
우수물류기업 인증 모집 공고
항만구역 내 물류창고업

2025.06.02(월) - 09.05(금)

신청자격

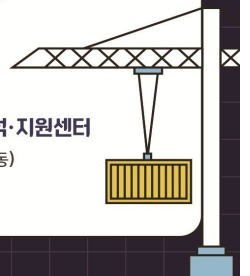
- [물류정책기본법] 제38조 및 [우수물류기업의 인증에 관한 규칙] 제3조에 따라 우수물류기업(항만구역 내 물류창고기업) 인증을 받고자 하는 자
- [항만법] 제2조 제4호 및 [물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률] 제21조의 2제1항에 따라 항만구역에 물류창고업을 등록한 자
* 물류창고업자는 물류창고업 등록 사업장별(물류창고)로 인증 신청
- [우수물류기업의 인증에 관한 규칙] 제2조 관련 별표 제2호 중 다음 요건을 갖춘 자
 - 화물의 안전한 보관을 위하여 화재보험 가입 등 화재예방 및 화재대응 매뉴얼을 갖출 것
 - 창고 운영을 위한 정보시스템 및 운영 매뉴얼을 갖출 것
 - 국내외 화물의 보관 실적 및 고용창출 실적이 우수할 것
 - 그 밖에 국토교통부장관과 해양수산부장관이 공동으로 정하여 고시하는 기준을 충족할 것

인증기준 및 절차

- 배점 및 평가기준 등은 [우수물류기업 인증요령] 제9조 인증평가의 기준 및 '우수물류기업 인증 심사항목 체계 및 심사 절차' 에 따른다
- 최종 결과발표(예정) : 2025년 12월 중

신청방법 및 신청 수수료

- 한국해양수산개발원 홈페이지(www.kmi.re.kr) 공지사항에서 인증신청서 및 관련 문서 양식을 다운받아 작성하고, 구비서류와 함께 제출
- 제출방법 : e-mail 접수(아래 메일 주소 참고)
- 신청 수수료 납부
 - * 신규 인증 : 300만원
 - * 납부 계좌 : 서류 제출시 아래 문의처에 별도 문의
- 문의처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터
 - * 주소 : (49111) 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
 - * 문의 : 051-797-4913, kdong@kmi.re.kr

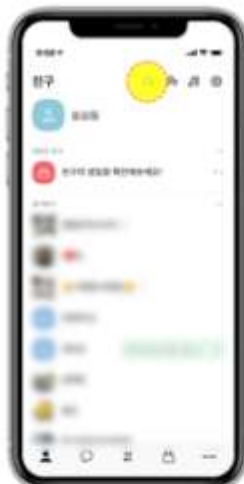


『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면
상단 친구 검색



2. '국제물류 정보포탈'
검색



3. 친구추가 버튼

