

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

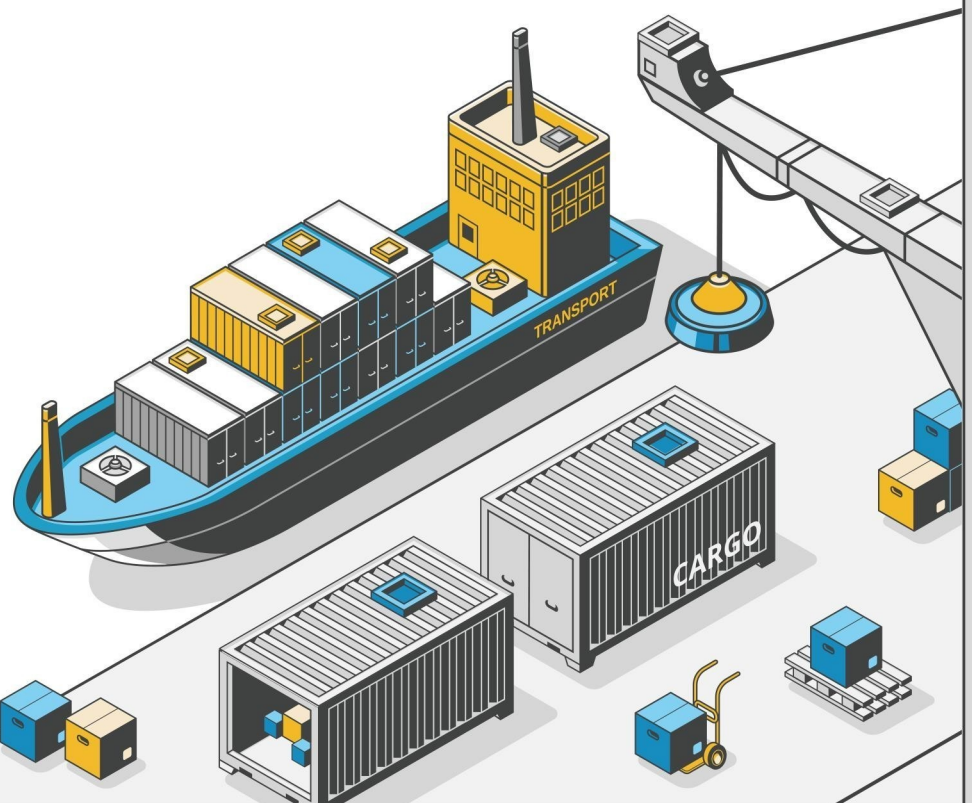
- 베트남의 철도 인프라 투자...하이퐁항 중심 북방 물류 연계 전략 본격화
- 하이퐁항 · 앤트워프항 협력 강화...북베트남-유럽 공급망 연계 확장 본격화 진입

▶ 공지사항

- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 미주 · 중남미 물류시장 동향

- 美 연말 소비 유지에도 '26년 물류시장은 '불안' 지속 우려



베트남의 철도 인프라 투자...하이퐁항 중심 북방 물류 연계 전략 본격화

- 베트남은 ASEAN 지역의 주요한 제조허브 역할을 수행하고 있으며, 이를 기반으로 물류산업 운영 역량을 강화하기 위한 전략을 추진 중
 - '24년 기준 베트남 GDP 부분에서 제조업과 물류업이 차지하는 비중은 각각 24.4%와 4.5%임
 - 특히, 베트남에 입지한 제조시설들은 상당한 규모의 원자재를 중국에서 공급받고 있으며, 해당 공급망을 안정적으로 유지하는 것은 경제협력 측면에서 중요한 요소로 작용함
 - 따라서 베트남 정부는 해운·항공물류 대비 상대적으로 열악한 육상물류 인프라 개발에 적극적으로 투자해 중국의 일대일로 정책과 연계하고자 함
- 베트남 정부는 자국의 철도 연계망 인프라 개발을 중국의 일대일로 정책과 전략적으로 연계하기 위한 협력을 진행 중
 - 베트남 정부는 산업 전반에 대한 정부 인프라 개발 사업 중, 철도 인프라 개발을 물류 부문에서 가장 높은 우선순위를 갖는 프로젝트로 인지하고 있음
 - 베트남 철도 연계망의 제원은 메인 선로 391km, 지선 28km로 베트남 국회 투자 정책에 따라 하노이, 하이퐁, 라오까이를 포함한 9개 도시를 우선적으로 연결하는 계획을 추진 중임
 - 해당 프로젝트에 대해 베트남 정부는 77억 2천만 달러를 투자했으며, 중국 정부는 이를 일대일로 정책 구현의 협력 사항으로 인지하고 재정을 지원할 예정임
 - 중국 정부는 국경 도시인 허커우와 라오까이를 연계하기 위한 철도 네트워크 확보 사업에 대해 타당성 검토를 추진하고 있음
- 베트남 철도 네트워크 개발 프로젝트는 2단계로 구분해 수행되며, 최종 완공 시점은 '30년으로 계획
 - 1단계의 경우, '25년 12월 19일부터 철도역 구축 공사가 진행되고 있으며, 라오까이역, 푸토역, 하노이역, 르엉따이역, 하이즈영남역에 대해 동시 착공한 후, 이외 4개소의 철도역 건설은 추후 진행할 예정임
 - 2단계의 경우, 메인 궤도 구간을 착공한 후 간선 궤도로 공사를 확대할 계획이며, 착공 시점은 '26년 4분기로 예정되어 있으며 '30년 완공을 목표로 함
 - 현재 총 9개소의 철도역을 우선 건설하고 있으나, 운영계획에 따라 철도역을 총 32개소로 확장할 예정임

중국 일대일로 연계 베트남 철도 네트워크 인프라 개발 계획도



자료: <https://vli.edu.vn>, <http://vietnam.vn> (검색일: 2025.12.22)

▶ 베트남의 공로 운송에 대한 과잉 수요가 철도 운송으로 전환될 것이며, 중국 철도 네트워크와 연계됨에 따라 물류시장 환경 변화를 촉진

- 베트남 철도운송 인프라 개발에 따라 '30년 이후 하이퐁항과 연계된 철도운송 서비스가 활성화될 수 있을 것으로 전망됨
- 대체 운송 수단 활용이 가능함에 따라 공급망 리스크에 대해 대응할 수 있는 복합운송 서비스를 고도화할 수 있을 것임
- 또한, 하이퐁항과 배후물류단지가 철도 시설과 연계됨에 따라 철도 운송 서비스 지원 기능이 강화될 것으로 판단됨
- 더욱이, 하이퐁항과 배후물류단지에 대한 신규 복합운송 기능 강화는 관련 기업체들의 경제적 성과를 창출할 수 있는 전략 포트폴리오 모색 기회로 작용할 수 있을 것임

하이퐁항·엔트워프항 협력 강화 ... 북베트남-유럽 공급망 연계 확장 본격화 진입

- ▶ 하이퐁항과 엔트워프항 간 항만·산업 협력 가속에 따라 북베트남 항만 허브의 유럽 공급망 연결성과 투자 기반 동시 확대
 - 하이퐁 대표단은 '25년 12월 초 엔트워프 방문을 통해 항만 간 협력 심화 방안을 논의하며, 북베트남-유럽 간 공급망 확장 전략을 본격 추진함
 - 특히 DEEP C와의 28년 장기 파트너십을 바탕으로 항만-산업 복합 개발 모델의 제도적 기반을 강화하고, 제조·물류·에너지 분야 협력을 확대하는 방안을 논의함
 - 실제로 엔트워프 측은 하이퐁항을 “북베트남의 전략적 관문으로, 엔트워프항과 유사한 역할을 수행한다”고 평가함
 - 또한 수입·수출 게이트웨이 기능과 산업단지 연계성 등에서 구조적 유사성을 강조하며, 원자재 유입-완제품 수출을 통한 광역 시장 연결이라는 상호 보완적 역할을 높이 평가함
- ▶ DEEP C 하이퐁-광닌 복합단지와 신규 심해항 개발을 중심으로 북베트남 제조·물류 클러스터가 유럽과 직결되는 구조적 확장기에 돌입
 - DEEP C 산업단지는 베트남 내 벨기어가 주도하는 핵심 산업 플랫폼으로, USI 등 글로벌 제조기업의 가동 확대와 함께 유럽 공급망과의 연계성이 빠르게 강화되고 있음
 - Lach Huyen 심해항은 단계적 개발 중이며, '25년 일부 선석 운영을 통해 하이퐁항 전체 처리물량이 200만 TEU에 달함
 - 최근 CMA CGM의 심해터미널 투자 등 항만 인프라 확장이 병행되며 생산-수출-해상 운송을 통합하는 클러스터 구조가 본격적으로 형성되고 있고, 하이퐁-광닌성 측은 유럽 기업의 생산거점 다변화 수요를 흡수하는 제조·물류 허브로 부상 중임
 - 이러한 진전 속에서 이번 하이퐁-엔트워프 협력 심화는 그린 포트 모델, 인력 양성 등 분야에서 중요한 계기로 작용하며 장기 파트너십을 더욱 강화하는 계기로 평가됨

하이퐁-엔트워프 핵심 협력 거점, DEEP C 통합 클러스터



자료: <https://hailongjsc.vn/>, <https://vietnamnews.vn> (검색일: 2025.12.19.)

- 북베트남-유럽 간 해상 네트워크 다변화가 글로벌 공급망 재편 속 수출 경쟁력 제고와 항만 허브 기능 확대로 이어지는 전략적 전환점으로 작용 기대
 - 하이퐁-엔트워프 항로는 자동차부품·건설자재·소비재 중심으로 수요가 꾸준히 증가하며, 평균 36~40일 운항구간을 기반으로 안정적인 공급망을 유지하고 있음
 - 신규 심해항 가동 확대, 배후부지 확장, 산업단지-항만 직결체계 강화는 유럽 선사와 화주의 항로 선택 폭을 넓히며 북베트남의 중장기 수출 경쟁력 상승으로 이어질 전망이다
 - 글로벌 제조업의 '중국 플러스 원' 전략, EU 공급망 재편 흐름 속에서 하이퐁항-꽝닌항 클러스터는 북아시아-유럽 연결의 새로운 관문으로 자리잡고 있음
 - 두 항만 간 교류는 항만·산업 협력의 외교적 기반을 안정적으로 강화하며, 북베트남-EU 공급망 전략에 긍정적 영향을 미치는 요인으로 평가됨

美 연말 소비 유지에도 '26년 물류시장은 '불안' 지속 우려

- CNBC 공급망 설문조사(CNBC Supply Chain Survey)¹⁾에 따르면 글로벌 무역·관세 불확실성에도 불구하고 '25년 美 연말 소비 수요는 비교적 안정세 기록
 - 美 물류업계 응답자의 44%는 전년 대비 창고 및 물류센터에서 출고되는 연말 상품 물량이 증가했으며, 증가 폭은 5~10% 수준이라 응답함
 - 반면 응답자의 33%는 오히려 출고 물량이 감소했다고 답해, 소비 회복이 산업 전반에 고르게 나타난 것은 아니며, 기업별·품목별 편차가 큰 것으로 해석됨
 - 특히, 이커머스 부문의 성장세가 두드러졌는데, 응답자의 53%는 온라인 주문 물량이 전년 대비 증가했다고 답해 온라인 채널을 중심으로 한 소비 구조가 강화되고 있음을 시사함
 - 품목별로는 할인제품, 생활용품, 의류가 강세를 보였지만, 가구 및 럭셔리 제품군은 상대적으로 부진한 것으로 나타남
 - 이는 고물가·고금리 속에서 美 소비자들이 필수 소비와 가격 민감도가 높은 품목 위주로 지출하는 반면, 고가 내구재나 사치재 소비는 억제하는 '선별적 소비' 패턴이 지속되고 있음을 보여줌
 - 이러한 흐름은 연말 시즌 소비 수요가 완전히 회복했다기보다는 제한된 범위 내에서 유지되고 있는 국면으로 해석할 수 있음
- '25년 연말 시즌은 관세 충격에 따른 물동량 변동보다는 이미 앞당겨 쌓아둔 재고를 기반으로 비교적 안정적인 흐름 속에서 마무리되고 있는 것으로 평가
 - 이번 설문에서 주목되는 점은, 10월 말 美·中 무역 휴전 합의 이후에도 공급망과 화물 시장에서 뚜렷한 추가 발주 확대가 나타나지 않았다는 점임
 - 이는 다수의 화주와 소매업체들이 이미 6~7월부터 관세 인상 가능성에 대비해 선적을 앞당기는 프런트로딩(front-loading) 전략을 통해 재고를 충분히 확보해 두었기 때문임
 - 실제로 응답자 대다수는 현재 창고재고 수준이 2~3개월 치라고 답했으며, 약 1/3은 몇 주치의 재고만을 보유하고 있다고 답해 기업별로 재고 전략이 상이하지만 전반적으로 연말 수요를 감당할 만큼의 재고는 이미 구축돼 있음을 시사함
 - 이러한 상황에서 美·中 무역긴장이 일시적으로 완화됐음에도 기업은 추가적인 대규모 재고 보충보다는 기존 재고를 소진하며 '시장을 관망하는 전략'을 선택하는 것으로 해석됨
 - 이는 관세 수준이 추가 변동될 수 있다는 불확실성이 여전히 크고, 소비 수요 또한 강한 회복 신호보다는 '유지' 수준에 머물고 있기 때문임
 - 향후 美 물류시장이 단기적인 정책 변화보다 누적된 재고 수준과 소비회복 속도에 크게 좌우될 가능성이 높을 것으로 해석됨

1) CNBC 공급망 설문조사는 공급망·물류·재고·수요에 대한 미국 산업계의 인식을 파악하기 위해 CNBC가 정기적으로 실시하는 조사로, 화주, 소매업체, 물류업체 등을 대상으로 설문을 진행함

➤ 美 소비시장이 일정 수준 회복하더라도 '26년 물류시장은 구조적 공급과잉과 수요 둔화 압력 속에서 약세를 이어갈 전망

- 응답자의 43%는 현재 물류시장이 이미 침체 국면에 있거나 '26년 중 침체기에 진입할 가능성이 높다고 평가했는데, 주요 요인으로 무역 긴장, 지정학적 불안정성, 그리고 향후 2년간 예정된 대규모 컨테이너선 신규 투입에 따른 공급 과잉을 지목됨
- 美 소비시장은 일정 수준의 회복력을 보이고 있음에도 물동량 전망이 엇갈리는 것은 재고 조정 국면과 운임 경쟁 심화가 화물시장 수익성을 제약할 수 있음을 의미함
- 이와 동시에 기업들은 비용 압박과 불확실성에 대응하기 위해 공급망 구조의 재편을 가속화하고 있는데 응답자의 90% 이상은 공급망 조달이 지속 이동하고 있다고 평가함
- 베트남·말레이시아·캄보디아·태국 등 동남아 국가와 인도, 멕시코·브라질·콜롬비아 등 중남미 지역으로의 조달 다변화가 지속되고 있으며, 관세 영향 회피를 위해 멕시코와 튀르키예로의 니어쇼어링 및 미국 내 리쇼어링 움직임도 확대될 것으로 전망됨

➤ '26년 물류기업의 성과는 재고전략의 정교화와 디지털·AI기반 운영 역량에 의해 크게 좌우될 것으로 예상

- 운영 측면에서는 인공지능(AI)의 활용 확대가 핵심 대응 전략으로 부상하면서 설문 응답자 전원이 향후 물류분야에 AI 활용 범위를 확대할 것이라고 응답했으며, 예측 분석, 재고 관리, 경로 최적화, 창고 자동화 등이 주요 적용 분야로 제시됨
- 이는 불확실성이 상시화된 환경에서 AI 활용이 가시성과 의사결정 속도를 높여 비용을 통제하고 서비스 수준을 유지하기 위한 필수 수단으로 인식되고 있음을 의미함

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내

국제물류정보포탈

Ch

카카오톡 플러스친구

다양한 정보와 소식을 놓치고 싶지 않다면?
'국제물류정보포탈'을 추가하고 편리하게 받아보세요!

KAKAO 채널 등록하기



- 1 카카오톡 검색창에
'국제물류정보포탈'을
검색합니다.



- 2 제일 오른쪽에 있는
'친구추가 아이콘'을
클릭합니다.