

글로벌 물류 현지시장 동향

발행인 김종덕 발행처 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터(49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26)
총괄 김동환 감수 이언경 자료 문의 051-797-4770 Email: kdong@kmi.re.kr

멕시코 물류 인프라 구축과 시사점

Contents

- 01 니어쇼어링의 메카, 멕시코
- 02 유망한 글로벌 생산과 수출 기지
- 03 물류 인프라 문제와 현황
- 04 요약 및 결론

「글로벌 물류 현지시장 동향」은 우리나라 국제물류 기업의 해외 진출을 돕기 위한 취지로 월 2회 발간하는 국제물류투자분석·지원센터의 정기 간행물입니다.

매호 글로벌 물류시장 각 지역·국가별 화주·물류 기업 진출 현황, 투자 전망 등 현지 물류시장 정보와 주요 이슈, 정책지원 건의사항을 현지에 진출한 기업들로부터 직접 수집·제공하오니 의사결정 및 실무, 정책 참고 자료로 널리 활용될 수 있기를 기대합니다.



멕시코 물류 인프라 구축과 시사점

타스해운(주)

함태형 차장

다가오고 있는 미국 대선의 결과는 미국뿐 아니라 세계 경제 전반에 큰 영향을 미칠 것으로 예상된다. 현재 미국 정부는 인플레이션감축법(IRA) 등을 통해 산업의 미국 내 생산을 유도함과 동시에, 미국 인접 국가 생산 제품에도 혜택을 주는 '니어쇼어링(nearshoring)' 또한 적극적으로 추진하고 있다. 그러나 만일 도널드 트럼프 전 대통령이 재선에 성공할 경우, 리쇼어링(reshoring) 정책 및 관세 부과 정책이 예상된다. 이는 멕시코 등 인근 국가를 활용해 우회 무역 경로를 활성화할 가능성이 높아짐을 의미한다. 즉, 목표 시장을 미국으로 설정하더라도 물류 경로는 미국과 더불어 멕시코로의 운송경로 활용이 필수적이라는 뜻이다. 이에 이번 원고는 니어쇼어링 관점에서 멕시코의 현황을 확인하고, 지정학적 위치를 활용한 물류 전망을 예측해 물류 인프라 구축에 대해 살펴보고자 한다.

01 니어쇼어링의 메카, 멕시코

과거 기업은 낮은 인건비라는 경쟁력을 보유한 국가에 생산기지를 건설하는 오프쇼어링(off-shoring)에 중점을 두었다. 그러나 COVID-19, 러시아-우크라이나 전쟁, 미국-중국 갈등, 홍해 사태 등 전 세계적인 공급망 시스템을 위협하는 상황들이 끊임없이 발생함에 따라 기업과 국가는 공급망 재편에 대한 전략을 수정하고 있다. 제품 판매가 활발한 국가에 생산시설을 건설하는 리쇼어링(reshoring) 전략은 제품 종류에 따라 목표 시장을 유럽과 미국과 같은 선진국에 둘 경우 비용 부담이 클 수밖에 없다. 따라서 차선의 방법으로 목표 시장과 인접한 국가에 생산기지를 건설하는 니어쇼어링 전략이 대두하였는데 이는 자국과 가까운 거리로 인해 생산 및 제조 과정에서 원활한 공급이 이뤄지고 판매를 위한 제품 운송의 수월하다는 장점을 보유하기 때문이다.

멕시코는 미국과 인접하며 약 2,000마일 정도의 국경을 공유하고 있다는 지정학적 위치로 인해, 내륙 운송이 가능하다. 또한 멕시코에서 미국으로의 운송 시간은 아시아~미국에 비해 약 1/10 수준에 불과하며 또한 멕시코는 미국과 캐나다 등 다른 북미 국가 대비 1/5 수준의 저렴한 인건비로 우수한 경쟁력을 보유하고 있다. 특히 자동차 산업의 경우, 멕시코는 미국



등을 목표 시장으로 설정한 기업들의 유망 생산 거점으로 부상 중이며, 세계 100대 자동차 산업 관련 기업 중 90개 기업이 멕시코에 진출하였다.

■ 멕시코 진출 세계 100대 글로벌 자동차기업 현황



자료: tetakawi (검색일: 2024.10.1.)

02 글로벌 생산 및 수출 유망기지

니어쇼어링의 메카 멕시코는 세계 4위의 자동차 부품 생산국이자 세계 7위의 자동차 생산국이다. 글로벌 자동차 생산 허브인 멕시코의 FDI는 72억 달러(전년 대비 67% 증가)로 미국-멕시코-캐나다 협정(USMCA) 발효 이후 역내 원산지 비율 규정이 75%까지 강화됨에 따라 더욱 부흥하고 있다. 2023년 멕시코 자동차 산업 수출액은 991억 달러로 전년 대비 약 15% 증가하였고, 90% 제조 차량 수출 중 76%는 미국 수출로 진행되고 있다. 수입액은 513억 달러로 전년 대비 약 24% 증가하였으며, 자동차 부품 63%, 완성차 37%로 이뤄졌다. 주요 자동차 수입국은 미국, 중국, 일본, 한국 등이며, 한국은 약 17억 달러 규모(전년 대비 37% 증가)의 수출하고 있다.



■ 멕시코 FTA 체결 현황

연번	협정명	시기		체결 국가
		서명	발효	
1	USMCA (T-MEC)	1992.12.17	1994.1.1	캐나다, 미국
		2018.11.30. *재협상	2020.7. *재협상	
2	Transpacific Association(CPTPP)	2018.3.8	2018.12.30	호주, 브루나이, 캐나다, 칠레, 일본, 뉴질랜드, 말레이시아, 페루, 싱가포르, 베트남
3	EU-Mexico Trade Agreement	1997.12.8	2000.10.1	EU 회원국 27개국
4	EFTA (AELC)	2000.11.27	2001.7.1	아이슬란드, 리히텐슈타인, 노르웨이, 스위스
5	Mexico-Central American FTA	2011.11	2021.9.1	니카라과, 엘살바도르
			2013.1.1	온두라스
			2013.7.1	코스타리카
			2013.9.1	과테말라
6	Chile-Mexico FTA	1998.4.17	1999.8.1	칠레
7	Mexico-Colombia FTA	1994.6.13	1995.1.1	콜롬비아
8	The Pacific Alliance	2014.2.10	2016.5.1	칠레, 콜롬비아, 페루
9	Mexico-Panama FTA	2014.4.3	2015.7.1	파나마
10	Mexico-Uruguay FTA	2003.11.15	2004.7.15	우루과이
11	Japan-Mexico Economic Partnership Agreement	2004.9.17	2005.4.1	일본
12	Mexico-Israel FTA	2000.4.10	2000.7.1	이스라엘
13	Mexico-Peru ACE 67	2011.4.	2012.2.	페루
14	Mexico-Bolivia ACE 66	2010.6.17	2010.6.7	볼리비아

자료: 멕시코 경제부 '무역협정 체결 현황' (검색일: 2024.10.1.)

멕시코는 자동차 산업뿐 아니라, 세계 자유무역의 중심지로 발돋움하고 있다. 52개국과의 14개 FTA를 체결해 전 세계 GDP 규모의 60%이자 13억 인구에 해당하는 소비시장에 대한 관세 혜택을 확보하였다. 이를 통해 북미와 중남미를 잇는 지리적 요충지를 넘어 전 세계를 향한 생산과 수출 기지의 허브로 발전하고 있음을 알 수 있다. 대한민국의 경우, 삼성, LG, 현대차, 포스코, CJ 등 대기업을 포함해 총 2천여 기업이 멕시코에 진출해 있는 것으로 확인되었다. 진출 지역은 아래 그림에서 확인되는 바와 같이 멕시코 전 지역에 분포되어 있다. 멕시코 내 OEM 등을 고려하는 기업은 해당 구매처 인근에 공장을 설립하고, 미국을 목표 시장으로 설정한 기업은 북부지역에 위치하여 경쟁력 있는 운송비 전략을 수립할 것이다. 인건비 절감이



중요한 기업은 인건비가 가장 저렴한 지역을 우선 검토할 것이다.

■ 멕시코 진출 주요 한국기업



자료: 멕시코시티무역관 자료 종합 (검색일: 2024.10.1.)

03 물류 인프라 문제와 현황

국가와 산업이 급속도로 성장하게 되면 물류 인프라의 확대도 필수적으로 병행되어야 하는데, 일반적으로 국가 기반 시설인 항만, 철도, 교통 등의 발전 속도는 산업의 성장 속도를 따라가기 어렵다. 그렇기에 멕시코는 현재 물류 인프라 부족이라는 과제에 당면해 있다.

더욱이 2024년 1분기 멕시코 주요 항만 컨테이너 물동량은 전년 대비 20% 이상 증가하였다. 아시아-멕시코 해상 운송의 경우, CMA-CGM, COSCO, MSC 등 대형 해운 선사들의 노선을



추가 운영하며 기존 25~40일 해상 운송 기간을 15~20일 단축해 진행 중이다(일부 항만에 해당). 그러나 앞서 언급한 바와 같이, 멕시코 내 물류, 유통 인프라와 서비스 부족으로 인해 통관 소요 시간은 30일 이상으로 지연되고 있어 멕시코 내 자동차기업들은 불필요한 비용을 연간 약 10억 달러 추가 지출하고 있다.

■ 멕시코 자동차 산업의 성장에 따른 물류 인프라 문제



자료: ㈜대한스텐레스파이프 공식 블로그

그렇다면 현재 멕시코 물류 인프라 구축 진행 상황은 어떨까. 2023년 미국의 철도회사 Union Pacific(UP)과 멕시코 철도회사 Ferromex(FXE), 캐나다 국영철도(CN)가 협력해 캐나다와 미국, 멕시코 간의 복합운송 서비스인 팔컨 프리미엄(Falcon Premium)을 구축하였다. 이 서비스는 캐나다 각지의 철도 화물 터미널을 출발해 미국의 디트로이트를 거쳐 멕시코 몬테레이와 실라오에 있는 멕시코 철도회사 GMXT 터미널까지 연결하는 프로젝트로 캐나다 토론토에서 멕시코 몬테레이까지는 약 6~7일, 실라오까지는 7일~9일 정도가 소요된다.



▶ 팔콘 프리미엄 복합 운송 철도 연결망



자료: 캐나다 국영 철도(CN)

한편 DP 월드는 멕시코 자동차 제조 허브 인근 창고에서 완성차를 컨테이너에 적재하여 레일 터미널까지 트럭으로 운송한 뒤, 철도를 통해 미국과 캐나다 최종 목적지로 운송하는 복합 운송 서비스를 2024년 하반기에 소개할 것이라 밝혔다. 국내 기업인 현대 글로비스는 만잘리노 항만 철도 복합 서비스와 더불어 라자로 카르테나스 항만 차량 취급을 위한 야드 등 인프라 구축을 통해 라자로 카르테나스 항만의 물류 및 공급망 강화에 기여하고 있다.

04 요약 및 결론

여전히 멕시코 물류 인프라는 부족한 실정이며 우리 기업의 물류 인프라 개발 계획 및 현황정보 또한 찾기 어렵다. 글로벌 생산 및 수출 유망기지이자 니어쇼어링의 메카, 멕시코는 2,000여 개의 우리 기업이 상주하고 있으며 76개 국제공항, 2만 7,000km의 철도 인프라, 태평양과 대서양에



10개 이상의 무역항을 보유하고 있다. 정부나 기업의 물류 인프라 개발 계획이 대부분 대외에 공개되지 않는다는 점을 감안하고도 멕시코 물류 인프라 구축에 대한 기회는 무궁무진하다. 따라서 멕시코의 물류 인프라를 계획하고 있다면 멕시코 내 진출 기업의 물류 애로 사항 등 물류 전반에 걸친 광범위한 조사가 먼저 이뤄져야 한다. 그리고 데이터를 바탕으로 다양한 협업 모델을 기획하고 제안할 준비를 철저히 해야 한다. 예를 들어, 태평양 연안의 양대 항만인 만사니요항 및 라사로 카르데나스항은 멕시코 전체 항만 물동량의 2/3 이상을 처리한다. 현재 추가 항만이 개발되지 않는다면, 양항에 대한 의존도는 더욱 심각해질 것으로 예상되어 항만 개발에 대한 필요성에 공감하는 상황이다.

또한 최근 중동 전쟁 위기로 유가 상승, 미국 항만노조 파업으로 인한 해상 운임의 상승이 예상되는 시점에서 해상 운임이 상승할 때마다 그 대안으로 항공 운송은 더욱 활성화되었다. 멕시코와 우리나라뿐만 아니라, 다른 국가와의 얼라이언스를 통한 항공 운송시장에서의 우위 선점 전략에 대한 검토도 필요하다. 현재 MAERSK, DSV 등 세계적인 대형 물류기업들의 물류 전 분야에 걸친 확장이 가속화되고 있다. 이는 해운시장과 글로벌 물류 산업의 급격한 변화에 능동적이고 선제적으로 대응하기 위한 준비로 해석될 수 있다. 인프라가 없는 물류기업은 가격 경쟁에서 승리할 수 없다. 가격 경쟁에서 승리하지 못한 물류기업과 협업하는 제조사는 없다. 물류비 상승은 제품의 판매단가 상승과 직결되어 경쟁력을 잃기 때문이다. 많은 물류기업이 해외에서 임차로 사업을 영위하고 있으며, 글로벌 종합 물류 기업이 없는 대한민국. 끊임없이 발생하는 위기와 미래의 위협 속에서 생존 전략에 대한 고찰이 필요하다.