

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

### ▶ 미국·중남미 물류시장 동향

- 스톤피크, CMA CGM과 100억 달러 규모 글로벌 항만 합작법인 설립

### ▶ 유럽 물류시장 동향

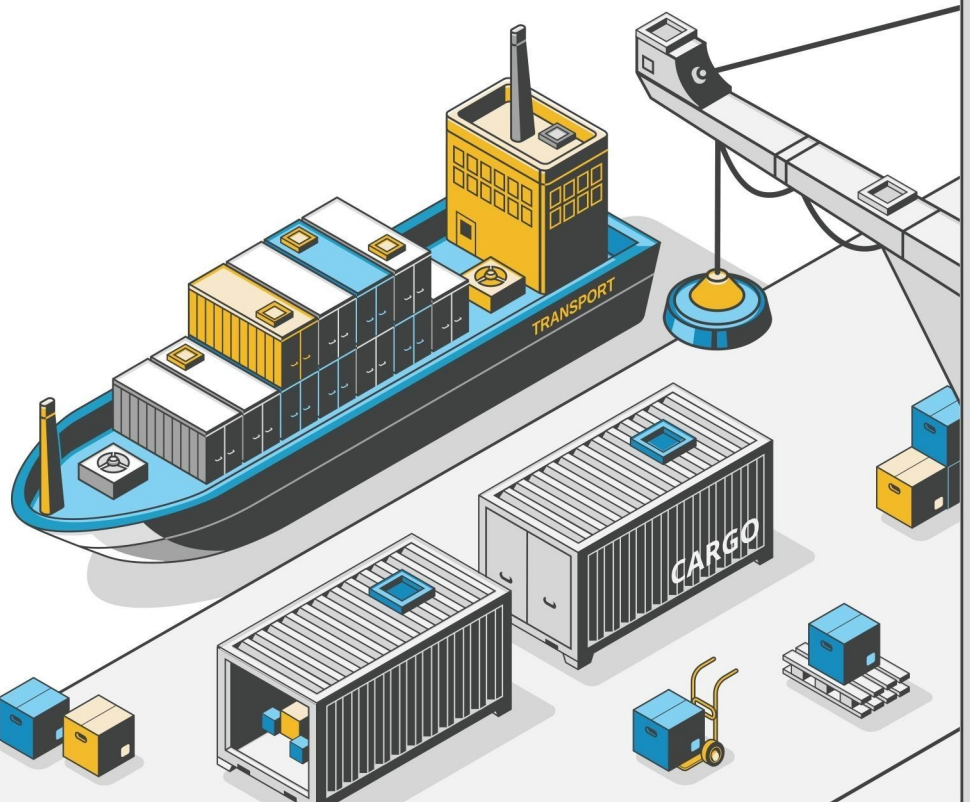
- 리투아니아, 클라이페다항 개발 본격 착수...복합항만 기능 강화로 지역권 우위 향상 기대

### ▶ 글로벌 물류시장 동향

- 20년 협상 결실 '인도-EU FTA', 글로벌 무역 지도 재편 전망

### ▶ 공지사항

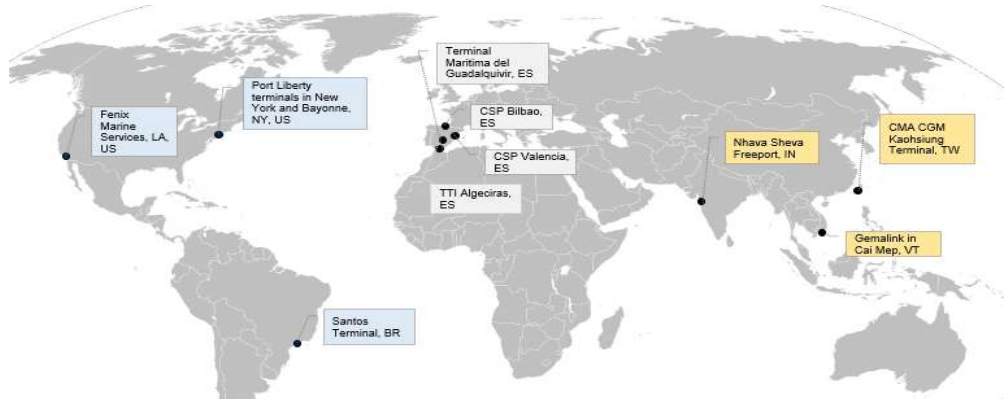
- 「국제물류 정보포탈」 카카오톡 플러스친구 서비스 안내



## 스톤피크, CMA CGM과 100억 달러 규모 글로벌 항만 합작법인 설립

- ▶ 美 인프라 전문 투자사 스톤피크(Stonepeak)가 CMA CGM과 약 100억 달러 규모의 항만자산 기반 합작법인 United Ports 설립을 발표
  - CMA CGM 그룹과 인프라·실물자산 전문 투자사 스톤피크는 美 합작법인(JV)인 United Ports LLC를 설립하고, CMA CGM이 소유·운영 중인 전 세계 주요 '컨' 터미널 10곳을 공동으로 소유하는데 합의함
  - 이를 통해 스톤피크는 총 24억 달러를 투자해 합작법인의 25%에 달하는 지분을 확보할 예정이며, CMA CGM은 75%의 지분을 보유하는 동시에 기존과 같이 터미널 운영권을 유지함
  - 이러한 구조는 글로벌 선사기 항만이라는 전략적 인프라 자산에 대한 운영 통제력을 유지하면서도, 외부 인프라 투자 자본을 활용해 대규모 성장 재원을 확보하는 전형적인 '자산 분리형 JV 모델'로 평가할 수 있음
  - 특히 해당 투자 사례는 항만자산을 단순한 물류 인프라가 아닌 장기적·전략적 투자 대상으로 재정 의했다는 점에서 의미가 큼

### 합작법인 United Ports LLC의 자산 및 거점 보유 현황



지분 구조	CMA CGM 75% 및 스톤피크 25%로 구성 (CMA CGM이 운영권 유지)
대상 자산 및 주요 거점	<p><b>미국·브라질·스페인·인도·대만·베트남 등 6개국 10개 터미널</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Los Angeles Fenix Marine Services, Port Liberty terminals in New York and Bayonne (United States)</li> <li>- Santos terminals (Brazil)</li> <li>- CSP Valencia and CSP Bilbao, Terminal Maritima del Guadalquivir, TTI Algeciras (Spain)</li> <li>- Nhava Sheva Freeport Terminal (India)</li> <li>- CMA CGM Kaohsiung Terminal (Taiwan)</li> <li>- Gemalink in Cai Mep (Vietnam)</li> </ul>

자료: 스톤피크 공식 발표 자료 기반 KMI 작성 (검색일: 2026.02.03.)

- **합작투자 대상은 미국, 브라질, 인도 등 주요 6개국 대상 CMA CGM이 보유한 핵심 항만터미널로 글로벌 주요 해상 물류 거점을 포괄하는 포트폴리오로 구성**

  - United Ports에 편입되는 터미널은 미국 LA Fenix Marine Services, 뉴욕/뉴저지 Port Liberty, 브라질 산투스, 스페인 발렌시아·빌바오·알헤시라스·과달키비르, 인도 나바셰바, 대만 가오슝, 베트남 카이몹 터미널 등으로 구성
  - 이들 자산은 미주·유럽·아시아 주요 교역 축에 위치한 핵심 항만으로, 글로벌 해상 물류 흐름에서 주요 교차점이자 전략적 관문을 수행하는 물류거점임
  - 스톤피크는 '컨' 터미널이 글로벌 무역구조에서 핵심적인 기능을 수행하는 동시에 대체 가능성이 매우 낮고 자산으로 확보하기 어려운 인프라 자산이라는 점을 강조하며, 이번 합작투자를 '고품질·방어적 인프라 자산에 대한 장기 투자 기회'로 평가
  - 이는 항만을 단기 수익 중심의 자산이 아닌, 공급망 안정성과 시장 접근성을 좌우하는 전략 자산으로 인식하는 최근 글로벌 투자 트렌드를 반영한 것으로 해석됨
  
- **이번 합작법인 설립은 단발성 자산 거래를 넘어 CMA CGM과 스톤피크 간 장기적 파트너십의 출발점이라는 점에서 주목**

  - 양사는 기존 터미널 운영 효율화뿐만 아니라, 향후 신규 항만 개발 및 추가 공동 투자 프로젝트를 추진할 수 있는 협력 기반을 구축했으며, 스톤피크는 최대 36억 달러 규모의 추가 투자 옵션을 보유하게 됨
  - 본 거래는 각국의 경쟁 당국 및 외국인 투자 심사를 거쳐 '26년 하반기 중 종결될 예정이며, 이번 사례는 글로벌 해운·물류 산업에서 선사-인프라 투자자 간 전략적 제휴가 구조화·고도화되고 있음을 보여주는 대표적 사례로 평가됨
  - 이는 향후 항만·물류 인프라 투자에서 ▲운영권과 소유권의 분리, ▲장기 자본 유치를 통한 투자 여력 확대, ▲공급망 안정성 확보를 위한 물류거점 확보 전략 등이 더욱 중요해질 것으로 예상됨

참고자료: <https://stonepeak.com>, <https://www.reuters.com> (검색일: 2026.02.02.)

## 리투아니아, 클라이페다항 개발 본격 착수... 복합항만 기능 강화로 경쟁력 제고 기대

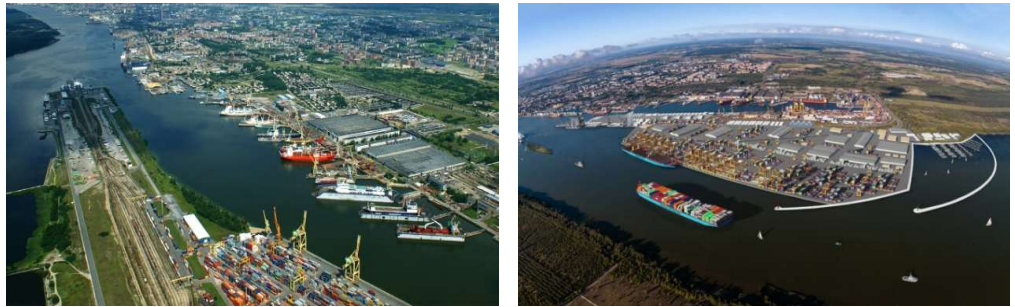
- ▶ 리투아니아 클라이페다 항만청은 국가 및 지역측면에서 클라이페다 항만의 산업 지원 기능을 강화하기 위해 클라이페다 항만의 장기 개발 로드맵을 구상

  - 클라이페다항은 발틱권역의 리가항, 탈린항 대비 환적 경쟁력이 높은 항만이며, 클라이페다 자유경제구역과 비즈니스 파크와의 거리상 이점으로 수출입 관문항 역할을 담당함
  - 특히, 클라이페다항은 리투아니아 GDP 6.13%를 차지하며, 연계된 물류산업 및 관련 기업은 800개 이상으로 국가 산업구조에서 중요한 역할을 수행함
  - 이에 클라이페다 항만청은 북유럽과 지중해권역의 물류 흐름을 유치하고 자국 거점항만의 기능을 확충함으로써 국가 경쟁력을 강화하기 위해 “클라이페다 남부 확장 개발 프로젝트”를 주요 국가전략 과제로 채택함
  
- ▶ 클라이페다 항만청은 발틱 지역에서 물량 유치 경쟁력이 높은 클라이페다항의 입지를 견고화하기 위해 “클라이페다 남부 확장 개발 프로젝트”를 추진

  - 클라이페다항은 '24년 기준 컨테이너 물동량 100만 TEU를 포함하여 총 3,550만 톤의 화물을 처리했으며, 지난해 '컨' 물동량과 총 물동량이 각각 30%와 10% 증가하는 등 물동량 처리 규모가 지속 증가하고 있음
  - 클라이페다 항만청은 환적 허브 기능 강화를 목적으로 컨테이너 처리능력을 250만 TEU 수준으로 설계해 1,300m의 안벽 확장과 17m의 수심을 확보함으로써 BALTMAX급 선박을 수용할 수 있도록 추진할 계획임
  - 또한 100ha 규모의 신규 항만 부지를 조성해 제조 활동을 수용할 수 있는 복합 항만 기능을 강화할 계획임
  
- ▶ 클라이페다 남부 확장에 대한 투자는 민관협력(Public Private Partnership, PPP) 형태로 추진될 예정임

  - 해당 PPP는 운영권 기반의 민간 터미널운영사와 제조기업을 유치하는 방식으로 수행되었으며, 클라이페다 항만청이 기반 인프라 조성을 지원하기 위해 6억 유로를 투자함
  - '26년 1월, 남부 게이트 시공사사가 선정되었고, '26년 상반기 중 운영사 선정 입찰이 진행될 예정임
  - 이에 따라, 확장된 부지에 운영권을 획득한 터미널 운영사와 제조기업이 확장된 산업용지에 OPEX 부분을 투자해 입주할 계획임
  - 더욱이, “클라이페다 남부 확장 개발 프로젝트”와 연계되어 마리나 개발 방향이 제기되고 있으며, 이는 클라이페다 항만을 해양복합시설로 전환하기 위한 장기 전략의 일환으로 볼 수 있음

### 클라이페다항의 현황 및 프로젝트 개발 후 전경



자료: <https://container-news.com> (검색일: 2026.02.03)

- 클라이페다항의 복합적 기능 강화는 유럽 물류시장의 공급망 다변화 및 다양한 사업 발굴 기회가 될 것으로 예상됨
  - 클라이페다항과 Trans-European Transport Network(TEN-T) 간 철도운송이 연계된다면 해당 항만의 접근성 향상에 따라 유럽 내 핵심 항만의 대체 항만 역할을 수행할 수 있을 것으로 예상됨
  - 또한 클라이페다항 내 물류거점을 기반으로 유럽 지역 공급망 안정성 확보를 위해 재고 분산 및 물류공급망 다변화 추진 등 지역 분산으로 리스크 관리 및 추가 사업 기회를 확보할 수 있을 것으로 예상됨
  - 현재 유럽 전 지역에 걸쳐 TEN-T가 구축되고 있는 상황에서 클라이페다항은 프로젝트 카고 운송 시장에 대한 접근 기회를 제공할 것으로 기대됨

## 20년 협상 결실 '인도-EU FTA', 글로벌 무역 지도 재편 전망

- ▶ 인도-EU가 장기 협상 끝에 자유무역협정(FTA)에 합의하며 글로벌 공급망 재편이 본격화 될 것으로 예상됨
  - 인도와 EU는 약 20년에 걸친 협상 끝에 자유무역협정에 합의함
  - 협정은 '26년 1월 27일 공식 발표됐으며, 27개 EU 회원국과 인도를 포괄함
  - 세계에서 가장 빠르게 성장하는 경제 중 하나인 인도는 EU와 제도적 통상 관계를 구축하게 됨
  - 해당 협정은 양측 간 교역 및 공급망 구조에 영향을 미치는 제도적 변화에 해당함
  - 단순한 외교적 합의를 넘어 글로벌 생산·조달 전략과 연계된 협정으로 평가됨

### 인도-EU 공급망 구조



자료: www.investorsight.co(검색일: 2026.02.02.)

- ▶ 미·중 무역 불확실성 속에서 인도와 EU는 대체적 통상 파트너십을 강화
  - 미국은 고율 관세 정책과 통상 압박 조치를 지속해 왔으며, 이러한 환경 속에서 인도와 EU는 양자 간 통상 협력을 진전시킴
  - EU는 중국 외 대체 생산·조달 거점으로 인도를 주요 협력국 중 하나로 설정함
  - 인도는 미국과의 통상 불확실성 속에서 EU 시장 접근성을 확대함
  - 협정은 양측의 교역 구조 다변화와 관련됨
- ▶ 주요 산업을 중심으로 관세 인하가 이뤄지며 교역 조건이 실질적으로 개선
  - 고급 자동차의 경우 기존 70~110% 관세를 40%로 인하함(차량 가격 €15,000 초과, 연간 20만 대 물량 한도 적용)

- 전기차(EV)는 국내 산업 보호를 이유로 향후 5년간 기존 관세를 유지함
- 섬유 및 보석류에 대한 관세는 대폭 인하됨
- 와인 및 증류주는 단계적 관세 인하 방식이 적용됨
- 인도는 EU의 철강 수입 규제 및 GSP 혜택과 관련한 협의를 병행하고 있음

➤ **인도-EU 자유무역협정은 글로벌 공급망뿐 아니라 해상 물류·운송 구조 재편을 동반**

- 인도-EU FTA는 약 20억 인구나 글로벌 GDP의 약 25%를 포괄함
- EU의 대인도 수출 97%와 인도의 대EU 수출 99% 이상에 대해 관세 철폐 또는 인하가 적용됨
- 관세 조정은 양측 간 교역 규모 확대 및 물동량 변화와 연관됨
- 인도와 유럽을 연결하는 해상 교역 경로의 중요성이 함께 부각됨

➤ **인도-유럽 항로에 컨테이너 물동량 증가 요인이 존재**

- 관세 절감 효과는 인도-EU 간 실물 교역 확대와 연계됨
- 컨테이너 화물, 기계류, 자동차 관련 화물이 주요 대상 품목에 해당함
- 인도 서부 항만(JNPT, 문드라, 피파바브)은 주요 수출 항만으로 활용됨
- 로테르담, 앤티워프, 함부르크 등은 유럽 측 주요 항만에 해당함
- 일부 선사는 인도-유럽 직기항 노선 확대를 검토 중임
- 기존 아시아 환적 허브를 경유하는 운송 구조에도 변화 가능성이 존재함

➤ **컨테이너 외 화물에서도 구조적 변화가 예상**

- 기계 및 산업설비 관세 인하는 브레이크 벌크 및 프로젝트 화물과 연관됨
- 자동차 및 제조업 분야 개방은 Ro-Ro선 수요와 연계됨
- 제조 거점 이동은 원자재 및 중간재 물동량 변화와 관련될 수 있음

➤ **협정 이행 과정에서 운임 및 운영 환경 변화 가능성 존재**

- 협정은 향후 비준 절차를 거쳐 단계적으로 이행될 예정임
- 실질적인 관세 인하 효과는 '20년대 후반부터 나타날 것으로 전망됨
- 교역량 증가는 선복 활용도 및 서비스 운영과 연계될 수 있음
- 통관 협력 및 규제 조정은 통관 절차 및 항만 운영 효율과 관련됨

- > 지정학적 환경 변화 속에서 인도-EU 해상 회랑의 전략적 위치 부각
  - 홍해 및 수에즈 운하를 둘러싼 불안정성은 글로벌 해상 운송에 영향을 미치고 있음
  - 인도-유럽 항로는 이러한 환경 속에서 주요 교역 경로 중 하나로 인식됨
  - 인도는 EFTA 및 영국과의 통상 협제도 병행 중임
  - 선사와 물류 기업은 노선 및 선박 운용의 유연성을 고려하고 있음
  
- > 관세 인하에도 불구하고 비관세 규제는 주요 변수로 잔존
  - EU의 CBAM은 인도 수출기업에 추가 비용 요인이 될 수 있음
  - 중소기업(MSME)의 경우 탄소 규제 대응이 부담으로 작용할 수 있음
  - EU는 지식재산권 및 데이터 보호 강화를 요구하고 있음
  - 협정은 서명 이후 5~6개월의 법적 검토를 거쳐 발효될 예정이며 발효 시점은 '27년 초로 예상됨
  
- > 조달·공급망 리더에게는 새로운 기회와 함께 전략적 재검토가 요구
  - 인도산 의류 및 의약품의 EU 수출 확대 가능성이 존재함
  - 자동차 관세 인하 조치는 유럽 완성차 업체의 대인도 사업 검토와 연관됨
  - 협정은 미·중·인 간 교역 환경 변화 속에서 하나의 통상 축을 형성함
  - 조달 및 공급망 담당자는 관세 변화와 규제 요인을 함께 고려할 필요가 있음
  - 중장기 공급망 전략 수립 과정에서 해당 협정이 반영될 수 있음

참고자료: <https://procurementmag.com>, <https://www.globaltrademag.com> (검색일: 2026.02.02.)

# 『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.