

편집 및 발행인 : 조정희 · 발행처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터

총괄 : 김동환 · 감수 : 이연경 · 전화번호 : 051-797-4913 · E-mail : kdong@kmi.re.kr

목 차

▶ 아세안 물류시장 동향

- 인도, 경제특구 제품 내수 판매 한시 허용...
내륙 물류·공급망 구조 변화 가능성 제기
- 인도, 대체 환적 네트워크 확대 본격화...
중동 리스크를 기회로 활용

▶ 유럽 물류시장 동향

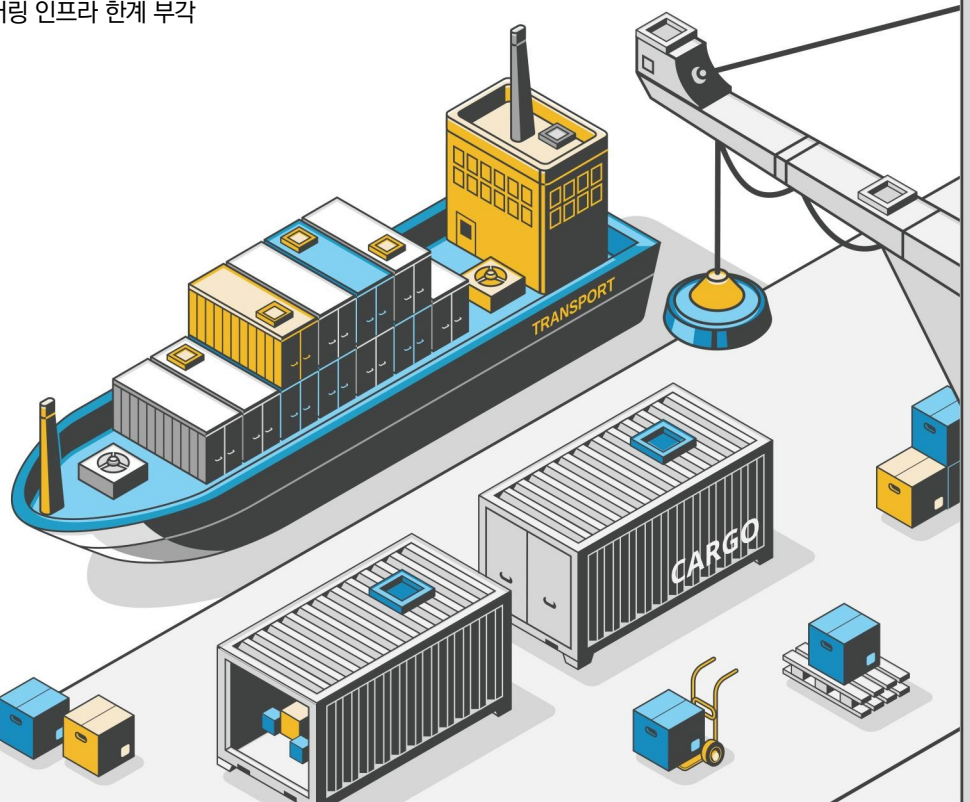
- 호르무즈 봉쇄 충격 확산...자동차 공급망,
또 한 번 시험대에

▶ 아프리카 물류시장 동향

- 홍해·호르무즈 동시 봉쇄 위기...희망봉 우회
필수 속 아프리카 벙커링 인프라 한계 부각

▶ 공지사항

- 「국제물류 정보포탈」 카카오톡 플러스친구 서비스 안내



인도, 경제특구 제품 내수 판매 한시 허용... 내륙 물류·공급망 구조 변화 가능성 제기

- ▶ 인도 정부, SEZ 제조기업 대상 국내 판매 한시 허용
 - 인도 정부는 '26-'27년 예산을 통해 경제특구(SEZ) 제조기업이 생산 물량의 일부를 국내 관세지역(DTA)에 판매할 수 있도록 하는 임시 조치를 시행함
 - 기존에는 SEZ에서 생산된 제품의 국내 판매가 수입으로 간주되어 일반 수입과 동일한 관세 및 제세금이 부과되었으나, 이번 조치에서는 일정 물량에 한해 저율 관세 적용이 허용될 예정이며, 관련 제도 개정을 통해 시행될 예정임
 - 다만, 국내 판매 물량은 수출 실적의 일정 비율 내로 제한되며, 수출 중심 성격을 유지하는 범위 내에서 운영될 예정임
- ▶ SEZ, 인도 수출·투자·고용 창출 핵심 기반으로 기능
 - 인도 내 SEZ는 특정 규제 및 세제 혜택이 적용되는 지역으로, 제조·서비스·물류 활동을 통해 수출 확대와 투자 유치를 목적으로 운영됨
 - '26년 2월 기준 총 368개 SEZ가 지정되어 있으며, 수출, 투자, 고용 창출 등에서 핵심적인 역할을 수행하고 있음
 - '25-'26년(12월 기준) SEZ 수출은 약 11.70조 루피로 '24-'25년 동일 기간 대비 32.02% 증가하는 등 성장세를 지속하고 있음

인도 주요 SEZ 현황



자료: <https://www.pib.gov.in/PressReleaseDetail.aspx?PRID=2246386®=3&lang=1> (검색일: 2026.03.31.)

➤ 반도체·전자부품 중심 첨단 제조 SEZ 확대 병행

- 인도 정부는 SEZ 제도 개편과 함께 반도체 및 전자부품 제조를 위한 특화 SEZ를 신규 지정하고 관련 규제 완화도 추진 중임
- 특히 토지 요건 완화, 운영 규제 개선 등을 통해 자본집약적 첨단 산업의 진입 장벽을 낮추고, 글로벌 공급망 내 역할 확대를 도모하는 정책을 추진하고 있음

➤ SEZ 제도, 인도 경제 성장 및 글로벌 경쟁력 강화 수단으로 활용

- SEZ는 수출 확대, 투자 유치, 글로벌 가치사슬 참여를 위한 핵심 정책 수단으로 활용되고 있음
- 이번 제도 개선은 생산 및 유통의 유연성을 보완하는 조치로, 글로벌 공급망 내 인도의 대응력을 강화하는 기반으로 작용할 수 있음
- 이에 따라 인도는 수출뿐 아니라 내수 연계를 포함한 복합적 공급망 거점으로 기능이 확대 될 수 있음

➤ 항만 중심 물류 구조에서 내륙 연계형 공급망으로 전환 가능성 제기

- SEZ 생산품의 일부 내수 유통 허용에 따라 기존 수출 중심 물류 구조와 함께 내륙 유통 물량이 일부 발생할 수 있는 구조가 형성될 것으로 보임
- 이는 항만 중심 물류 흐름에서 내륙 운송 및 복합운송을 포함하는 공급망 구조로의 확장 가능성을 보여주는 변화로 해석될 수 있음
- 특히 내륙 컨테이너기지(ICD), 철도 등 내륙 물류 인프라의 역할이 확대되는 방향으로 작용할 수 있음
- 전반적으로 인도 물류는 수출 중심에서 내수 연계를 포함한 복합적 공급망 구조로 전환되는 흐름이 나타날 가능성이 있음

참고자료: <https://www.pib.gov.in> (검색일: 2026.03.31.)

인도, 대체 환적 네트워크 확대 본격화... 중동 리스크를 기회로 활용

- ▶ 인도 정부는 중동전쟁 발발 후 대체 해상 네트워크 필요성이 증대됨에 따라 자국 항만을 대체 허브화하기 위한 전략을 추진

 - 호르무즈 해협의 지정학적 리스크가 심화되고 있는 가운데 두바이항, 제벨알리항, 살랄라항 등 중동지역의 대표적인 환적허브항의 구조적 안정성이 저하되고 있음
 - 이에 글로벌 선사들은 해당 항만에 대한 의존도를 낮추고 리스크 분산이 가능한 대체 환적 네트워크를 확보하기 위해 방안을 모색 중임
 - 인도 정부는 DBGT(Dakshin Bharat Gateway Terminal), 비진잠항(Vizhinjam Port) 운영사와 협력해 해당 항만의 환적 기능을 강화 중임

- ▶ 인도 정부의 자국 항만 허브화 전략 추진을 위해 아랍에미리트 국적 선사인 Global Feeder Shipping과 협력해 중동지역 신규 피더 네트워크를 구축함

 - 인도 정부는 간선과 지선 간 환적 기능을 자국 항만으로 이전하기 위해 DBGT와 비진잠항의 환적 역량을 강화하기 위한 항만 개발을 핵심 과제로 설정하고 항만 인프라 투자 정책을 추진함
 - Global Feeder Shipping은 Mundra-Nhava Sheva-Jeddah-King Abdullah-Sokhna - Aqaba-King Abdullah-Jeddah-Mundra 구간을 연결하는 신규 피더 서비스 JJS를 개설함
 - 이는 두 주체가 중동, 홍해 권역으로 해상 네트워크를 다변화하고 장기적으로 항로를 재조정하기 위한 시도로 해상운송 서비스 포트폴리오를 확대하기 위한 선제적 전략임

- ▶ 인도 정부는 자국 수출기업의 경쟁력을 유지강화하기 위해 국가 산업 정책 측면에서 재정 지원을 적극 추진

 - 인도 정부와 JNPA(Jawaharlal Nehru Port Authority)는 문드라항의 보관료 면제 조치를 추진해 화주와 물류기업의 경제적 부담을 경감함
 - 또한, 인도 정부는 49.7억 루피 규모의 재정적 조치를 통해 수출기업을 지원하고 '26년 3월 23일을 기점으로 RoDTEP(Remission of Duties and Taxes on Exported Products) 혜택을 복원해 수출 과정에서 발생하는 세금, 부대 비용을 지원함
 - 추가적으로 전쟁위험 할증료 부과 문제와 관련해 인도 해운부, 해사규제당국 및 선사들과의 협의를 통해 리스크 비용이 수출기업과 화주에게 과도하게 전가되지 않도록 조정하고 있음

▶ 중동 리스크를 기회로 활용한 인도는 자국의 항만 경쟁력을 강화하여 경제 성장 기여도를 확대

- 인도는 중동 리스크 상황에서 인도양 지역의 해상 네트워크 허브 입지를 강화했으며, 자국 항만의 환적 물동량 확대 목표를 달성할 것으로 예상됨
- 또한 환적 운영을 수행할 수 있는 역량과 기술적인 기반 축적으로 항만 중심의 경제개발 국가 전략인 “Sagarmala Programme”을 가속화할 수 있음
- 장기적으로, 자립형 해사 생태계를 조성하기 위한 인도의 장기 국가 전략 “maritime self-reliance agenda”가 목표 시점인 '47년 보다 더 빨리 달성될 수 있을 것으로 전망됨

호르무즈 봉쇄 충격 확산... 자동차 공급망, 또 한 번 시험대에

- ▶ 미-이란 전쟁이 지속되면서 자동차 산업 전반에 걸쳐 공급망 불안이 빠르게 확산

 - 호르무즈 해협 봉쇄와 에너지 가격 불안정이 맞물리며 자동차 산업이 직면한 복합 위기가 더욱 심화되고 있음
 - 이에 따라 해상 운송 차질로 차량 부품과 완성차 이동이 지연되고, 물류 경로 재편 등 공급망 불확실성도 확대되는 모습임
 - 또한 코팅재·플라스틱·배터리 소재·반도체 등 핵심 자원의 가격 변동성이 커지면서 제조 비용 상승 압박도 가중되고 있음
 - 주요 완성차 업체들은 아직 대규모 생산 중단을 공식화하지 않았지만, 공급업체 리스크 점검과 물류 대응 전략 강화는 불가피한 상황임

- ▶ 호르무즈 해협 봉쇄의 영향으로 글로벌 물류 흐름이 위축되고 중동 시장 접근성도 크게 제한

 - 전쟁 이후 해협 통과 선박 수가 전쟁 이전 대비 약 90~95% 감소하면서 글로벌 해상 물류 흐름이 급격히 위축됨
 - 이에 따라 선사들은 컨테이너 보관, 회송, 대체 항만 활용 등 임시 대응에 나서며 공급망 재조정을 진행 중임
 - 특히 중동은 프리미엄 자동차의 핵심 고수익 시장으로 물류 차질과 함께 수요 위축 가능성도 동시에 커지고 있음
 - 이로 인해 포르쉐·아우디 등 프리미엄 브랜드를 중심으로 판매 둔화와 시장 성장성 약화 우려가 제기됨

- ▶ 유가와 천연가스 가격이 급등락을 반복하면서 자동차 산업의 비용 구조에 대한 부담 증가

 - 브렌트유와 천연가스 가격은 전쟁 직후 급등한 뒤 큰 폭의 변동을 이어가며 시장 불안정성을 확대시키고 있음
 - 특히 카타르 LNG 설비 타격으로 글로벌 공급의 약 17%가 영향을 받으면서 에너지 수급 불안도 심화됨
 - 이에 대해 IEA는 이번 사태를 글로벌 석유 시장 역사상 최대 수준의 공급 충격으로 평가함
 - 자동차 산업은 화석연료 의존도가 높은 만큼 이러한 에너지 비용 상승이 생산과 물류 전반에 부담으로 작용하고 있음

- ▶ 알루미늄 공급 차질이 발생하며 차량 생산에 필수적인 핵심 소재 수급에도 차질 우려

 - 차량 1대당 200kg 이상 사용되는 알루미늄 공급망이 중동 생산 차질의 직접적인 영향을 받고 있음

- 알바(Alba·Aluminium Bahrain)의 생산 감축과 카탈룸(Qatalum)의 가동 중단으로 글로벌 공급 감소가 현실화됨
- 이에 따라 걸프 지역 의존도가 높은 서방 자동차 업계의 원자재 확보 리스크도 크게 확대되고 있음
- 알루미늄 가격 상승과 함께 단기 공급 부족 신호가 나타나면서 생산 차질 우려도 커지고 있음

▶ 특수가스 공급 불안이 이어지면서 반도체 생산 차질 가능성도 다시 부각

- 반도체 제조에 필수적인 헬륨 등 특수가스 공급이 중동 분쟁의 영향을 크게 받고 있음
- 카타르는 글로벌 헬륨 공급에서 큰 비중을 차지하는 만큼, 공급 차질의 영향이 전 세계로 확산되고 있음
- 가격 급등으로 반도체 생산 비용 상승과 공급 부족 가능성이 함께 커지고 있음
- 이는 과거 반도체 대란을 겪은 자동차 산업에 다시 한번 생산 차질 리스크로 작용할 가능성이 있음

▶ 화학소재 가격 인상이 이어지며 공급망 전반에 걸쳐 비용 상승 압력이 확대

- BASF 등 주요 화학업체들은 원자재·물류·에너지 비용 상승을 반영해 가격 인상세에 나서고 있음
- 자동차 코팅 관련 중간재인 네오펜틸글리콜 가격이 인상됐고, 일부 제품군은 최대 30% 이상 상승함
- 이러한 흐름은 공급망 불안과 에너지 위기가 화학 산업까지 확산되며 연쇄적인 가격 상승 구조로 이어지고 있음을 보여줌
- 전쟁 장기화 시 자동차 산업 전반의 수익성 악화와 소비자 가격 상승 가능성도 더욱 커질 것으로 보임

▶ 이번 전쟁은 산업 구조의 취약성을 드러내며 에너지 전환과 공급망 다변화 필요성을 더욱 부각

- 이번 사태는 자동차 산업의 화석연료 의존과 특정 지역 편중 구조의 취약성을 다시 한번 보여줌
- 물류·에너지·원자재가 동시에 흔들리면서 공급망 리스크가 복합적으로 확대되는 양상임
- 이에 따라 대체 에너지 확대와 공급망 다변화 전략이 단순한 친환경을 넘어 산업 생존 전략으로 부상하고 있음
- 업계 전반에서도 장기적 회복력 확보를 위한 구조적 전환 필요성이 더욱 커지고 있음

참고자료: <https://www.automotivelogistics.media> (검색일: 2026.03.30.)

홍해·호르무즈 동시 봉쇄 위기...희망봉 우회 필수 속 아프리카 벙커링 인프라 한계 부각

- ▶ 예멘 후티 반군의 중동 전쟁 참전 예고에 따라 홍해와 호르무즈 해협의 동시 봉쇄 리스크가 부각되면서 원유뿐 아니라 해상 운송 공급망 중단 가능성 확대

 - '26년 3월 28일 후티 반군은 미국·이스라엘의 이란 공습에 대응해 탄도미사일 공격을 시작으로 이란 전쟁 참전을 공식화함
 - 이에 따라 중동 해상 리스크가 미국과 이란 간 단일 분쟁을 넘어 다층적 충돌 구조로 전환됨
 - 특히 예멘 후티 반군 참전으로 호르무즈 해협에 이어 홍해 해협까지 글로벌 핵심 해상 교통로의 동시 마비 가능성이 크게 대두되고 있음
 - 실제로 두 해협은 유럽-아시아 해상 교역 및 글로벌 원유 수송의 핵심 통로로, 동시 봉쇄 시 해상 물류 흐름과 에너지 공급망에 직접적인 충격이 불가피한 구조임
 - 특히 '23~'24년 후티의 홍해 상선 공격으로 주요 선사들이 항로를 중단·우회한 사례가 있어, 이번 홍해 루트 봉쇄 또한 운항 중단으로 이어질 가능성이 높음

- ▶ 글로벌 선사는 수에즈 운하로의 운행을 축소하고 희망봉 우회를 '임시 대체'가 아닌 '필수 운영 전략'으로 전환하는 추세

 - Maersk, Hapag-Lloyd, CMA CGM 등 주요 선사가 수에즈 운하 운행을 축소하고 희망봉 우회를 기본 운항 전략으로 채택하고 있음
 - 실제로 아시아-유럽 항로 기준 최대 11,000해리 증가, 10~20일 운송 지연 및 항차당 약 100만 달러 수준의 연료비가 추가 발생함
 - 최근 중동 전쟁으로 인한 위험 보험료 및 운임 급등까지 더해지면서 연료 소비가 구조적으로 증가 추세임

- ▶ 이러한 변화에 따라 글로벌 연료 수요 구조가 급변하고 있으며, 아프리카 연안 벙커링 수요 급증 및 신규 허브 부상

 - 선박의 장거리 우회로 사용으로 인해 연료 소비가 구조적으로 증가하고 있으며, 기존 중동 중심 벙커링 구조가 약화되고 보급 거점 재편 필요성이 제기됨
 - 이에 Louis, Walvis Bay, Tema 항만 등을 중심으로 우회 선박 연료 수요가 집중되며 벙커링 시장이 급성장하고 있음
 - 뿐만 아니라 선용품 공급, 선박 정비, 선원 교대 등 해운 서비스 수요가 동반 증가하며 아프리카 항만의 기능이 복합화되는 추세임

- 다만, 아프리카 물류시장의 최대 한계인 공급 부족·인프라 병목 등으로 수요 급증 대비 공급이 불가하면서 ‘과도기적 병커링 거점’으로 평가
 - 아프리카 물류산업의 가장 큰 한계인 글로벌 수준의 인프라 부족 등으로 수요 증가 속도를 저장·공급 인프라가 따라가지 못하면서 연료 가격 상승, 리드타임 증가 및 항만 혼잡 심화가 가중되고 있음
 - 또한 Tema 항만 등 주요 항만의 적체 문제와 여전히 발생하고 있는 서아프리카 해적 리스크, 남아공 규제 불확실성 등이 운영 제약 요인으로 작용함
 - 특히 Algoa Bay는 규제 영향으로 물량이 감소하며 지리적 이점에도 불구하고 허브 기능을 충분히 흡수하지 못하고 있음
 - 실제로 나미비아 정부는 이러한 희망봉 우회 확대에 따라 수심 준설(14m→ 16.5m)을 완료했으며 대규모 연료 저장 시설 유치 추진을 통해 적극 대응하고 있으며, 모리셔스 정부 또한 Port Louis의 저장 용량 확대 투자 계획을 발표함
 - 그러나 여전히 국가 차원의 규제 및 인프라 병목 해소 문제로 기회를 일부 상실하고 있음
 - 즉 현재 아프리카는 단기적 수혜와 구조적 허브 전환 가능성이 동시에 존재하는 상황으로 볼 수 있음
 - 단기적으로는 희망봉 우회 확대에 따른 수혜가 크지만, 장기적으로 인프라 투자와 규제 개선이 뒷받침되지 않으면 글로벌 해운 허브로의 전환은 구조적으로 어려울 것으로 예상됨

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내

국제물류정보포탈

카카오톡 플러스친구 ^{Ch}

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.