KMI 국제물류위클리
KMI International Logistics Weekly
제770호
2025.11.28.
www.kmi.re.kr

편집 및 발행인 : 조정희 원장 **발행처 :** 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터
총괄 : 김동환 **감수 :** 이언경 **전화번호 :** 051-797-4913 **E-mail :** kdong@kmi.re.kr

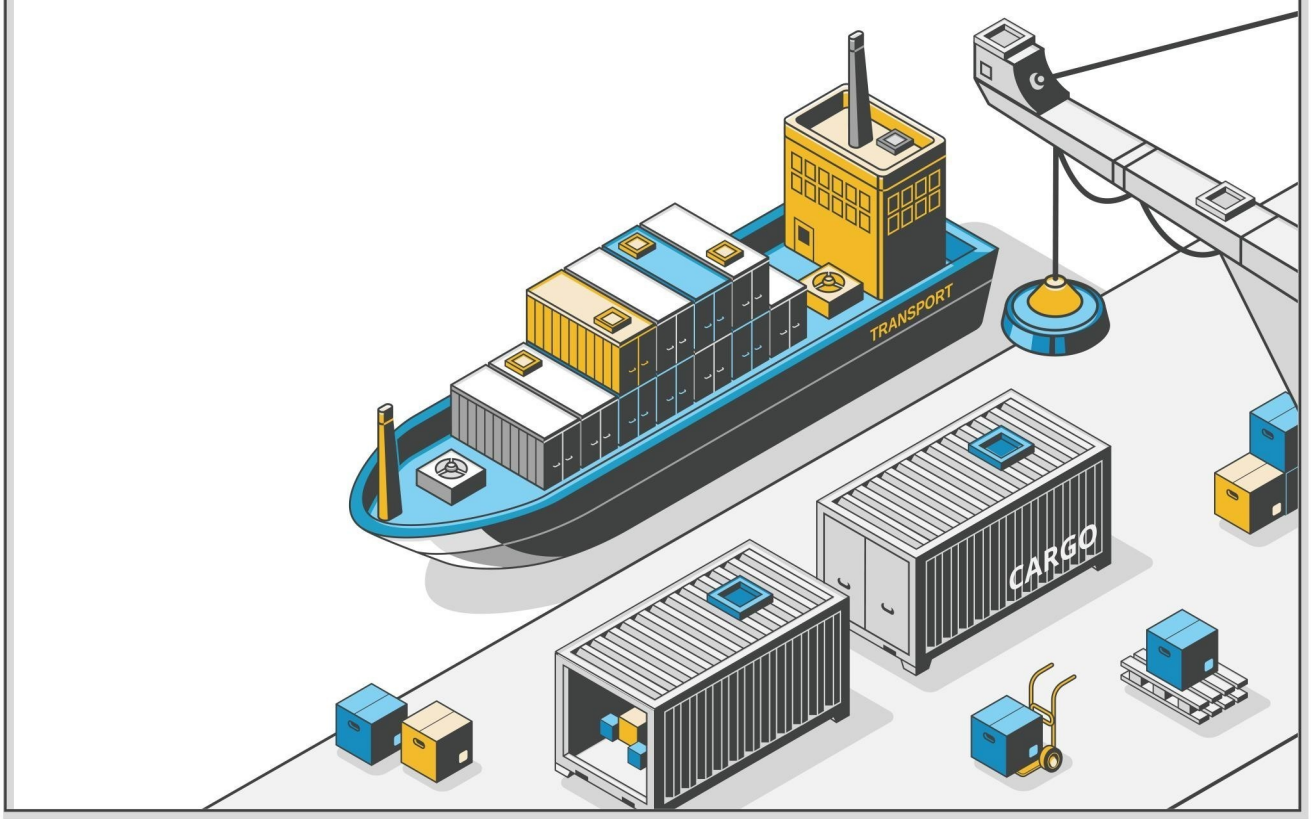
목 차

미주·중남미 물류시장 동향
- 美 소비심리 둔화·재고 축소로 해상 수입 물동량 급감…선·화주 모두 신중 대응

유럽 물류시장 동향
- EU, 핵심 원자재 확보 위해 호주와 협력 확대

글로벌 물류시장 동향
- 글로벌 해운선사, 3분기 수익 급감… '26년 적자 전환 우려

공지사항
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

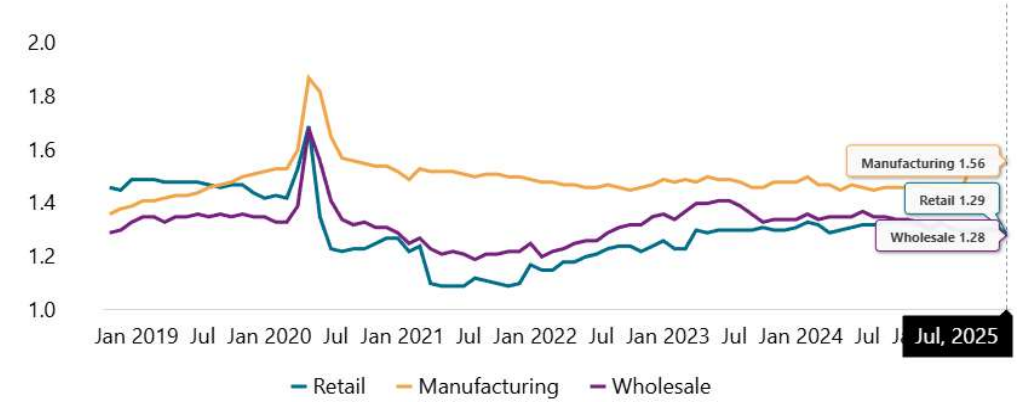


정부혁신 보다 나은 해양수산부
해양수산부
KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

美 소비심리 둔화·재고 축소로 해상 수입 물동량 급감…선·화주 모두 신중 대응

- **관세 불확실성과 소비 둔화로 美 소매업체들이 재고를 최소화하면서 연말 해상 수입 물동량이 200만 TEU 이하로 급감할 것으로 예측**
  - '25년 말~'26년 초 美 해상운송 시장은 심각한 수입 둔화에 직면할 것으로 예상되는데, 이는 소매업체들이 관세 불확실성을 회피하기 위해 1년 이상 물량을 선제적으로 수입(front-loading)해 온 데다, 美 소비자들은 물가 부담·고용 둔화로 인해 지출을 신중하게 조절하고 있기 때문임
  - 이에 따라 소매업 판매는 두 자릿수 감소가 예상되며, GPT(Global Port Tracker)는 내년 3월까지 월간 수입량이 200만 TEU를 넘기기 어렵다고 전망함
  - 일정 시점의 재고가 동일 기간의 매출 대비 어느 정도 축적되어 있는지 나타내는 지표인 매출 대비 재고 비율(Inventory-to-Sales Ratio)도 1.28~1.32 수준으로, 이는 현재 보유 재고가 약 1.28~1.32개월 동안의 판매를 충족할 수 있을 정도로 매우 낮아 소매업체들도 '필요한 만큼만 보유하는 전략'을 강화하고 있음을 보여줌

美 소매업체의 매출 대비 재고 비율(Inventory-to-Sales Ratio) 추이

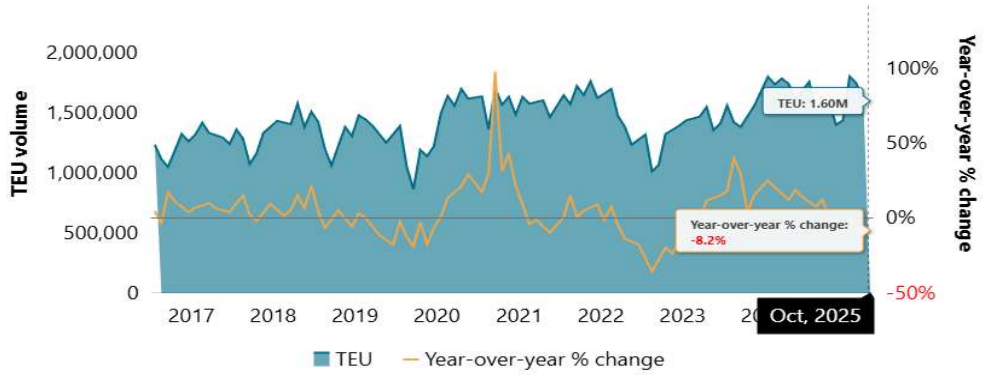


자료: US Census Bureau (검색일: 2025.11.25.)

- **물가 상승과 실업률 증가로 소비심리가 둔화함에 따라 2026년 물동량은 0~2% 감소가 예상되는 등 전반적으로 수요 회복이 미약할 것으로 전망**
  - 美 소비자물가지수(CPI, Consumer Price Index)와 실업률의 지속적 상승은 가계의 부담을 높이고 있으며, 소비자심리지수(CSI, Consumer Sentiment Index) 또한 43일간의 연방정부 셧다운(Shutdown) 여파로 2개월 연속 하락해 올 5월 이후 최저치를 기록함
  - S&P Global은 연말 소비 증가율이 3.2%로 작년 4.8% 대비 둔화할 것으로 예상하며, Home Depot 등 주요 소매업체들은 소비자의 소비 여력 축소를 반영해 연말 실적 전망을 하향 조정함

- 일부 제조업 구매관리자지수(PMI, Purchasing Managers' Index)는 52.2로 다소 확장 국면을 유지하고 있으나, Moody's는 '26년 컨테이너 물동량이 0~2% 감소할 것으로 예측하는 등 전반적으로 수요 회복 약세 전망이 지배적임

환태평양(Trans-Pacific) 항로의 전년 대비 '컨' 수입 물동량 증감률 추이



자료: US Census Bureau (검색일: 2025.11.25.)

아시아발 물동량 감소와 현물 운임 급락에도 해운사는 선복을 유지한 채 관망 전략을 지속하고, 물류업체와 화주 역시 시장 변화에 신중하게 대응하는 분위기

- '25년 8~10월 美 수입 물동량은 전년 대비 평균 4.6% 감소했으며 특히 아시아발은 5.6% 감소, 중국발은 47% 관세 부과로 16.7% 급감해 타격이 매우 큼
- 아시아~美 항로의 현물 운임(spot rates)은 FEU당 1,400달러 이하로 떨어지는 등 전년 대비 30~60% 급락했으며, 10주 연속 현물 운임이 장기계약 운임보다 낮은 상태가 이어지고 있음
- 이처럼 수요 약세임에도 해운사는 대규모 서비스 철수에 나서지 않고 평년과 유사한 수준으로 공선(空船) 항차를 운영하고 있으며, 일부 선사는 오히려 12월 아시아~美 항로에 선복을 추가할 계획을 발표하는 등 급격한 서비스 축소보다는 관망 전략을 유지하고 있음
- 이에 물류업체들 또한 현물과 계약 운임을 혼합해 가격을 조정하고 있으며, 화주들도 장기 계약을 성급하게 수정하지 않고 재협상 시점을 내년 계약 시즌(4~5월)으로 미루는 등 신중하게 대응하고 있음

참고 자료: https://www.joc.com (검색일: 2025.11.26.)

성현정 전문연구원
051-797-4648, hjsung@kmi.re.kr

EU, 핵심 원자재 확보 위해 호주와 협력 확대

- **유럽연합(EU)이 핵심 원자재 확보와 대중(對中) 의존도 축소를 위해 호주와의 협력을 적극 강화하는 전략을 추진 중**
  - 최근 중국이 공급망 불안정 속에서 주요 광물에 대한 수출 규제를 전략적 지렛대로 활용한 상황이 EU의 우려를 심화시킨 배경임
  - 이에 EU 집행위원회 마로스 셰프초비치(Maroš Šefčovič) 부위원장은 호주의 핵심 원자재 프로젝트에 대해 지분 투자, 장기 구매계약(off-take), 공동 인프라 구축 등 다양한 형태의 직접적·전략적 투자를 확대할 계획을 밝힘
  - 단순 교역 중심의 기존 접근 방식에서 벗어나 목표를 설정한 자본 투입과 구속력 있는 공급 계약을 통해 장기적인 공급 안정성을 확보하려는 전략임
  - EU가 풍부한 광물 매장량과 높은 정치·제도적 안정성을 갖춘 호주를 안정적 파트너로 평가함에 따라 전략적 협력의 필요성이 더욱 커지고 있음

- **EU 내부에서의 핵심 원자재 확보 논의는 러시아 에너지 의존의 교훈을 계기로 크게 확대**
  - 유럽은 러시아산 석유·가스 의존으로 인해 우크라이나 전쟁 및 제재 이후 막대한 비용을 들여 에너지 공급망을 급히 재편해야 했던 경험을 보유함
  - EU는 이러한 단일 의존 구조의 위험성과 대체 공급처를 단기간에 확보해야 하는 부담을 반면교사로 삼고 있음
  - 반도체, 배터리 소재, 희귀 금속 등 주요 산업 분야에서도 소수 국가, 특히 중국에 대한 높은 의존 현상이 동일하게 나타나고 있음
  - 중국은 희토류, 흑연, 배터리 핵심 소재 및 정련 공정에서 글로벌 시장 지배력을 보유하고 있어 규제 강화나 수출 허가제 변경 시 유럽 산업 전반에 상당한 파급효과가 발생함
  - 핵심 원자재는 전기차, 재생에너지, 반도체, 디지털 인프라, 방위산업 등 전략 기술의 기본 요소로, 안정적 확보 여부가 산업 생태계 전체의 안정성과 직결됨
  - EU는 지난 에너지 위기의 경험을 바탕으로 새로운 의존 구조가 형성되는 것을 사전에 차단하고, 공급망을 다변화하려는 방안을 적극 모색 중임

- **이러한 공급망 전략 속에서 호주는 EU가 주목하는 핵심 공급국으로 부상**
  - 호주는 리튬, 희토류, 니켈, 흑연 등 배터리와 첨단기술 산업에 필수적인 자원을 대량 보유하고 있음
  - 정치적 안정성, 명확한 법적 체계, ESG 기준 충족 등 안정적 투자 환경이 갖춰져 있어 EU 기업·기관이 장기적으로 협력하기에 적합한 파트너임
  - EU는 호주 프로젝트에 대한 지분 투자, 장기 구매계약을 통한 사전 공급 확보, 인프라·

정련시설 공동 투자 등 다양한 방식의 참여를 검토하고 있음
- 유럽투자은행(EIB)은 이미 호주와의 협력을 강화하기로 합의했으며, 광산·정련 프로젝트 초기 자본 조달과 금융 지원을 제공할 수 있는 핵심 기관으로 주목받고 있음
- 각국의 정책금융기관과 산업계 역시 선투자 또는 지분 참여 방식으로 특정 원자재의 장기 공급망을 직접 확보하는 방안을 적극 검토 중임
- 이러한 조치는 공급망 리스크 완화뿐 아니라 유럽 내 정련·가공 산업 활성화라는 산업 정책 목표와도 맞물림

EU-호주 FTA는 양측의 공급망 협력을 제도적으로 뒷받침할 핵심 기반으로 재부상

- EU는 일본이 수년간 해외 광산·정련시설에 전략적으로 투자해 위기 상황에서도 안정적으로 원자재를 확보해온 모델을 벤치마킹하고 있음
- EU 역시 시장 가격 중심의 소극적 조달 구조에서 벗어나 가치사슬 전반에 걸친 능동적 참여로 전환하고자 함
- '23년 농업 분야의 이견으로 중단되었던 EU-호주 자유무역협정(FTA) 협상은 최근 다시 재개 동력을 확보함
- 협상이 재개될 경우, 관세 인하, 투자 보호 강화, 규범 정비를 통해 유럽 기업들의 호주 프로젝트 투자 진입 장벽이 낮아질 것으로 기대됨
- 호주는 EU 시장 접근성을 확대하게 되고, 양측 모두 중국의 글로벌 원자재 영향력에 전략적으로 대응할 수 있는 기반을 마련하게 됨
- 공급망 안정화, 기후 전환 산업 강화, 첨단 제조업 육성 측면에서도 양측의 FTA 체결은 상호 전략적 이익을 제공함

핵심 원자재 문제는 EU 산업·통상정책의 장기적 방향성을 결정하는 핵심 시험대

- EU는 에너지 위기 당시와 같은 비용·혼란을 반복하지 않기 위해 공급망 다변화와 전략 자율성 확보를 중장기 목표로 설정함
- 중국의 수출 규제, 지정학적 리스크, 공급망 병목 등은 EU가 기존의 '수동적 시장 참여자'에서 벗어나 보다 능동적이고 전략적인 정책 도구를 활용해야 함을 시사함
- 이 문제는 단순한 자원 확보를 넘어서 EU 산업의 경쟁력·안보·기술 자립도 전반에 영향을 미치는 구조적 과제로 인식되고 있음

참고 자료: https://goldinvest.de (검색일: 2025.11.26.)

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

글로벌 해운선사, 3분기 수익 급감… '26년 적자 전환 우려

글로벌 컨테이너 해운시장이 공급과잉과 수요 둔화의 이중 압력으로 '26년에 대규모 적자로 전환 가능성 제기

- Drewry에 따르면, 글로벌 선복량은 '25년 6.9% 증가해 3,297만 TEU에 달하며, '26년에도 2.2% 증가한 3,370만 TEU를 기록할 것으로 예측됨
- 반면, Bimco는 글로벌 컨테이너 물동량 증가율을 '25년과 '26년 두 해 모두 2.5~3.5% 성장에 그칠 것으로 전망함
- Drewry는 '25년 해운업계의 연간 영업이익이 200억 달러로 전년(600억 달러) 대비 1/3 수준에 그칠 것으로 전망했으며, '26년에는 100억 달러 이상의 손실이 발생할 수 있다고 경고함

주요 글로벌 선사, '25년 3분기 실적 두 자릿수 하락

- Sea-Intelligence에 따르면, 11개 주요 선사의 '25년 3분기 총 매출은 전년 동기 대비 22% 감소(440억 달러), 총 영업이익(EBIT)은 170.6억 달러에서 51.2억 달러로 급감한 것으로 나타남
- 평균 운임 역시 3분기에 두 자릿수 하락률을 기록했으며, 공급망 교란기에 형성된 고운임은 빠르게 해소되고 있음을 시사함

미주항로 수요 둔화 심화로 연말 수입량 급감 전망

- 미국 소비 둔화 및 관세인상 우려에 따라 미국 수입업체들의 조기선적으로 인해 11~12월 수입 물량이 두 자릿수 감소할 것으로 전망됨
- Global Port Tracker에 따르면, '26년 3월까지 미국 월간 수입량이 200만 TEU를 넘지 않을 것으로 예측함
- Drewry는 "아시아-북미 항로의 4분기 마이너스 성장이 '26년 1분기까지 지속되며, '26년 연간 성장률도 0%에 그칠 것"이라 전망
- Moody's는 미국 컨테이너 수입 물동량이 '26년에 0% ~ -2%로 역성장할 가능성이 있다고 진단함

아시아-미주 항로 운임 하락세 지속되면서 구조적 반등 가능성은 낮음

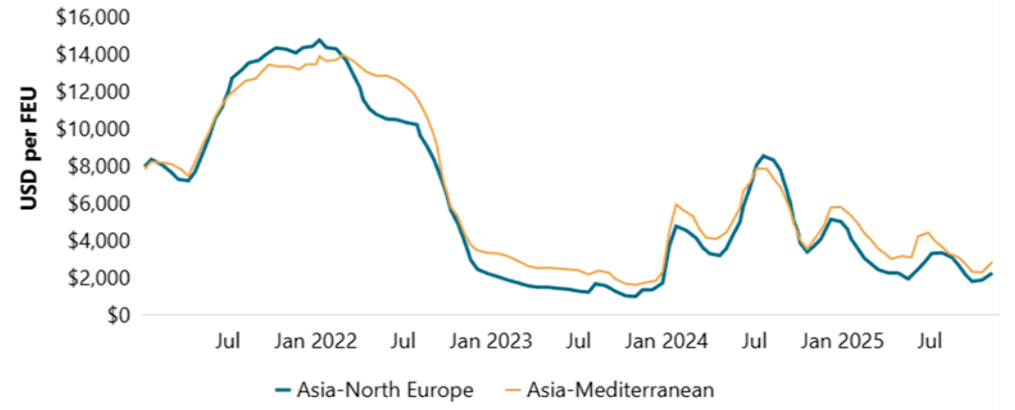
- J.P. Morgan은 ZIM(Zim Integrated Shipping)의 3분기 실적 발표 후 분석을 통해 "'26~'27년 미주항로 운임의 구조적 반등은 어려울 것"이라고 전망함
- Xeneta에 따르면 아시아-미서안 기준 평균 단기운임은 70% 하락했으며, 현재 FEU당 1,482달러 수준으로 집계됨

'22~'25 아시아-미국 서부 항로 해상운임 추이(USD per FEU)

자료: https://www.joc.com (검색일: 2025.11.26.)

- **아시아-유럽 항로는 비교적 안정적인 운임을 유지하고 있으나 향후 불확실성 존재**
  - 아시아-북유럽 및 지중해 항로는 '25년 10월부터 격주 단위로 운임 인상이 진행되었으며, 운임 상승분을 일정 부분 유지 중임
  - Xeneta에 따르면, 11월 기준 스팟운임은 10월 1일 대비 20% 이상 상승해 FEU당 평균 2,349달러를 기록함
  - 아시아-미주 항로는 대부분 계약 갱신 시점이 '26년 5월 이후로 예정되어 있어 현재 운임 유지 동력이 제한적임

'22~'25 아시아-유럽 주요 항로 해상운임 추이(USD per FEU)



자료: https://www.joc.com (검색일: 2025.11.26.)

- **선사들은 임시결항(blank sailing)으로 공급 조절 시도 중**
  - Xeneta의 eeSea 데이터에 따르면, 아시아-유럽 항로에서 11월 임시결항 규모는 약 11만 TEU, 12월은 약 8.3만 TEU로 집계됨
  - 이러한 임시결항은 수요에 맞춘 공급 유연성 확보를 위한 대표적인 운항 전략으로, 스팟운임 방어를 위한 주요 수단으로 사용됨

- **국내 해운·물류기업은 글로벌 해운시장의 공급과잉 및 수요 둔화 장기화를 고려해 향후 물류 운영전략 재정비 필요**
  - 임시결항 및 항로 탄력 운영 등 공급 유연성 확보, 고부가가치 물류 서비스로의 전환을 통해 수익성 방어 가능
  - 장기계약 리스크 확대와 수요 예측의 불확실성에 대응해, 선사와 포워더 간 유연한 계약 재설계 및 SLA(Service Level Agreement, 서비스 수준 계약) 기반 관리체계 강화 필요
  - 급격한 운임 변동기에는 선복 확보 경쟁보다 공급망 복원력·운항 전략 유연성이 핵심 경쟁력으로 작용할 것으로 예상됨

참고 자료: https://www.joc.com (검색일: 2025.11.26.)

권보배 전문연구원
051-797-4774, b2kwon@kmi.re.kr

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내