KMI 국제물류위클리
KMI International Logistics Weekly

제775호
2026.01.09.
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

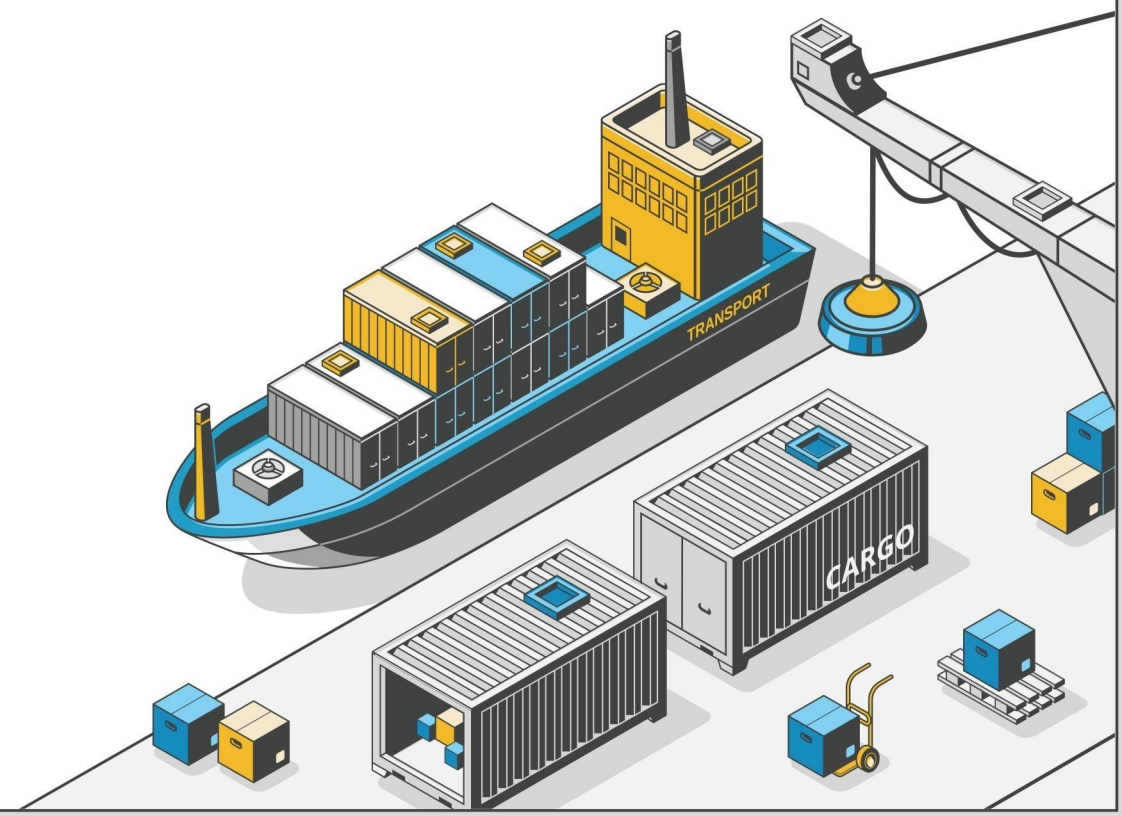
목 차

아세안 물류시장 동향
- Maersk, 인도-미 동부 항로 홍해 통항 재개…'경유지 변경 할증료' 면제

유럽 물류시장 동향
- 크로아티아, 리예카항 중심 '국가 물류산업 핵심 거점화 전략' 본격 추진

미주·중남미 물류시장 동향
- 선복은 늘고 수요는 식는다…'26년 아시아 –美 항로 운임 하방 압력 강화 전망

공지사항
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내



정부혁신 보다 나은 해양수산부
해양수산부
KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

KMI 국제물류 위클리

아세안 물류시장 동향

Maersk, 인도-미 동부 항로 홍해 통항 재개…'경유지 변경 할증료' 면제

- **머스크가 인도-미국 동부(India-USEC) 항로에서 홍해·수에즈 운하를 경유하는 운항을 재개하며 '경유지 변경 할증료(TDS, transit disruption surcharge)'를 면제함**
  - 머스크는 12월 12일 인도 나바셰바(Nhava Sheva)를 출항해 12월 18일 바브엘만데브 해협을 통과한 Maersk Sebarok호에 실린 화물에 대해 TDS를 면제함
  - 해당 선박은 싱가포르 선적 6,500TEU급 컨테이너선으로, 인도에서 미국 동부까지 홍해·수에즈 운하를 경유해 운항함

- **TDS는 홍해 리스크 확대에 따라 2024년 1월 도입된 긴급 요금 조치 할증료임**
  - 머스크는 예멘 후티 반군의 상선 공격 격화로 글로벌 해운업계가 희망봉 우회 운항을 확대하면서 TDS를 도입함
  - 서향 항로 기준 TEU당 약 200달러, FEU당 약 450달러 수준으로 부과했음

- **TDS는 주로 인도 지역 계약 화주를 대상으로 적용됐으며, 이번 면제는 홍해 경유 운항에 대한 선사의 신뢰 회복 신호로 해석됨**
  - 글로벌 대형 화주들은 물량 기반 협상을 통해 별도의 운임 조건을 적용받은 것으로 전해짐
  - 현지 포워더들은 다른 주요 선사들로부터는 유사한 할증료를 확인하지 못했다고 언급함
  - 이번 TDS 면제는 홍해 경유 운항 일정이 주요 고객에게 사전에 공유됐음을 시사하며, 화물 보험 적용 여부를 둘러싼 논의가 이어지는 상황에서 홍해 통과에 대한 불확실성이 완화되고 있음을 보여줌

- **머스크는 인도-미국 동부 항로에서 시장 점유율을 회복 중임**
  - 머스크는 2025년 2월 MECL(Maersk East Coast Loop) 서비스의 선복과 일정을 개선함
  - 업계 자료에 따르면, 머스크는 2025년 11월까지 인도발 미국향 물동량 약 130만 TEU 가운데 약 23만 1천 TEU를 처리해 시장 점유율 약 18%를 차지함

- **다만 인도-미국 동부 항로에서는 일정 차질이 지속되며 운임 하락세도 함께 나타나고 있음**
  - 시장 관계자들에 따르면, 2026년 1월까지 CMA CGM(Indamex), MSC(Indus), ONE(WIN) 네트워크에서 총 4회의 결항(blank sailing)이 예정되어 있음
  - 이는 홍해·수에즈 운하 통과 재개 움직임에도 불구하고, 항로 운영의 불안정성이 완전히 해소되지 않았음을 보여줌
  - 이러한 상황 속에서 Platts 자료 기준 인도-미국 동부 항로 현물 운임은 이달 초 FEU당 1,440달러에서 최근 FEU당 약 1,300달러 수준까지 하락함

KMI 국제물류 위클리

아세안 물류시장 동향

머스크도 일부 항차에서 인도 내 기항지를 조정함

- 머스크는 MECL(Maersk East Coast Loop) 서비스의 Week 4 항차에 투입되는 Maersk Hartford호가 인도 구간에서 문드라(Mundra)와 피파바브(Pipavav) 기항을 생략할 예정이라고 인도 고객들에게 통보함
- 해당 항로는 통상 제벨알리, 문드라, 피파바브, 나바셰바, 살랄라, 뉴어크, 찰스턴, 서배너, 휴스턴, 노퍽, 뉴어크, 탕헤르, 살랄라 순으로 운영됨
- 문드라 및 피파바브발 화물은 추가 투입 선박(extra-loader) 'Ren Jian 26'호를 통해 살랄라(Salalah)에서 환적될 예정임

머스크의 TDS 면제는 홍해·수에즈 항로가 비상 국면에서 벗어나 선사별 관리 단계로 전환되고 있음을 보여줌

- 홍해 경유 항차에 대해 요금 조정을 선제적으로 적용함으로써, 항로 리스크를 일률적 할증이 아닌 항차·고객별 관리 대상으로 인식하고 있음을 시사함
- 다만 결항과 기항지 조정이 병행되고 있어, 항로 정상화가 곧바로 일정 안정으로 이어지지는 않는 상황임을 확인할 수 있음
- 이러한 불확실성 속에서 운임 하락이 동시에 나타나며, 인도-미국 동부 항로에서는 선사별 요금 정책과 네트워크 운영 전략의 차별화가 더욱 중요해질 것으로 보임

참고자료: https://www.joc.com (검색일: 2026.01.07.)

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

KMI 국제물류 위클리

유럽 물류시장 동향

크로아티아, 리예카항 중심 '국가 물류산업 핵심 거점화 전략' 본격 추진

- **크로아티아 경제는 서비스업의 비중이 높았으나 제조, 건설 등에 대한 외국인 직접투자가 증가함에 따라 GDP 측면에서 물류산업의 기여 잠재력이 존재**
  - '24년 기준 크로아티아의 산업 부문별 GDP 비중은 서비스업 60.8%, 건설업 19.84%, 제조업 10.77% 등임
  - 물류산업 성장을 요구하는 주요 산업들이 외국인 직접투자(FDI)를 통해 성장함에 따라 크로아티아 정부는 리예카항 거점의 물류산업 활성화 전략을 추진할 예정임
  - 제조업의 FDI가 2021년부터 급증해 2024년 1,386백만 유로에 달한 후, 지속 증가 추세임
  - 더욱이, 유럽의 "TEN-T" 프로젝트와 "Rijeka Gateway" 프로젝트 간 상호 연계로 크로아티아 물류산업의 성장 잠재력은 높은 것으로 평가됨

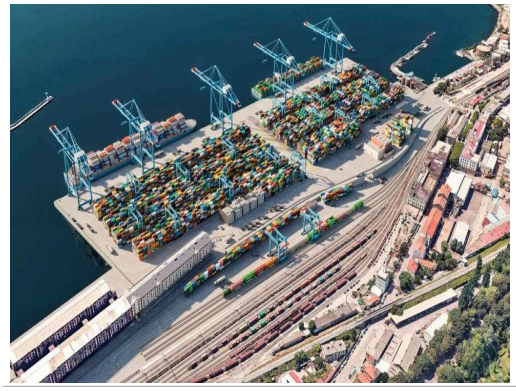
- **크로아티아 정부와 ENNA 그룹은 리예카항과 배후지역의 철도망을 대상으로 단계적인 병행 투자를 수행해 리예카항의 경쟁력 강화를 추진 중**
  - 해당 협력투자는 "Rijeka Gateway" 구축을 목적으로 '25년 9월 1단계 운영에 대해 총 210백만 유로를 투자했으며, 10년 내 2단계 운영에 약 180만 유로를 투자할 예정임
  - 단계별 컨테이너 물동량 처리능력 기준은 1단계 650,000TEU, 2단계 1,000,000TEU 수준으로 계획함
  - 1단계에서 안벽 400m, 수심 20m의 제원을 확보하고 원격 운영 STS 크레인 4기, RTG 15기, RMG 2기, 야드 트랙터 28대, 리퍼 플러그 170개를 도입함
  - 2단계에서는 안벽 제원을 680m로 확장하고 물류기능 강화를 위해 터미널 운영 고도화에 대한 세부 지원을 확대할 예정임
  - 추가적으로, 1단계 중 터미널 내 400m 제원의 철도 작업선 4개 선로를 개발했으며, 2단계 중 동일 제원의 철도 3개 선로를 추가적으로 개발할 계획임

- **철도 연계망의 경우, 리예카항의 내륙 운송 네트워크 강화를 목적으로 유럽의 "TEN-T" 프로젝트와 연계해 개발을 진행 중**
  - 크로아티아 정부는 항만-내륙 간 고성능 철도 회랑 구축을 통해 리예카항 중심의 국가 물류기능 강화를 도모하고 있음
  - 류블랴나/리예카-자그레브-부다페스트-UA 국경 지선으로 명시된 지선에 대해 리예카-자그레브 구간을 "TEN-T"의 지중해 지역 핵심 구간으로 강화하기 위한 전략을 구상 중임
  - 1단계의 경우, 터미널 내부 인터모달 철도 기능을 강화하고 향후, "TEN-T" 연계 철도축에 대한 예비설계와 인허가를 준비해 '26년 중 완료 예정임
  - 2단계의 경우, 1단계 준비를 기반으로 복선 신설, 신규 노선 개설 등의 인프라 확장을 통해 중앙유럽을 연결하는 철도망 기능 강화를 목적으로 함

KMI 국제물류 위클리

유럽 물류시장 동향

리예카항 인프라 현황 및 TEN-T 연결 계획도



자료: https://www.portseurope.com, https://www.railwayhero.com (검색일: 2026.01.07)

- **리예카항의 자체 기능 강화와 철도 운송의 "TEN-T" 연계로 공급망 구간 다변화가 이루어지고 이에 따른 해상과 내륙 연계 신규 운송서비스 기회 확대 전망**
  - 리예카항에 대한 해상운송 안정성이 확보될 경우, 리예카항 기점의 중앙유럽 철도운송 서비스가 활성화될 수 있을 것으로 전망됨
  - 또한, 루트 다변화에 대한 공급망 대응 옵션이 확대되어 국제물류주선업 부문의 리스크 대응 전략이 가능할 것임
  - 철도 연계망 구축사업을 위한 중량물, 프로젝트 카고 등에 대한 물류 사업의 기회가 창출되어 국내 물류기업들의 참여 기회가 있을 것으로 기대됨
  - 항만 및 철도 운영 부문에 대한 신기술 도입이 예상되며 이에 따른 기술 관련 기업들의 신규 시장이 활성화될 것으로 판단됨

참고자료: www.croatiaweek.com, https://vlada.gov.hr, www.railfreight.com (검색일: 2025.01.07.)

황제호 전문연구원
051-797-4685, hjh3904@kmi.re.kr

KMI 국제물류 위클리

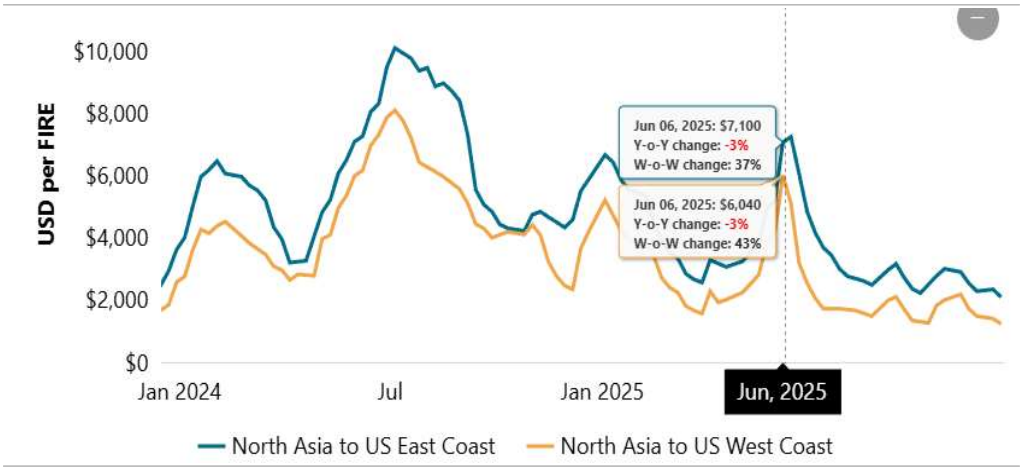
미주·중남미 물류시장 동향

선복은 늘고 수요는 식는다…
'26년 아시아-미 항로 운임 하방 압력 강화 전망

● **지난해 아시아~美 항로는 선적 앞당김의 영향으로 물동량·운임 모두 극심한 변동성을 기록했으며, 그 반작용으로 '26년에는 수요 둔화 국면에 진입할 것으로 전망**

- 트럼프 행정부의 관세 인상에 대비한 선적 앞당김(front-loading) 영향으로 '25년 환태평양 항로의 성수기는 예년보다 이른 7월에 정점을 기록했으며, 이후 물동량은 빠르게 둔화 국면으로 전환됨
- 이러한 비정상적인 성수기 이동은 계절적 물동량 사이클을 왜곡시키는 동시에, 하반기 이후의 급격한 수요 공백을 초래하는 결과로 이어짐
- 이러한 수요 왜곡의 반작용으로 '26년 아시아~美 항로는 단기적으로 조정 국면을 넘어 구조적인 수요 둔화 단계에 진입하고 있다는 평가가 시장 전반에서 우세함
- 선사들은 통상적으로 물동량 반등이 나타나는 춘절(Lunar New Year) 이전 선적 러시가 현물 운임을 일정 수준 지지해 주기를 기대하고 있으나, 美 소비 둔화와 재고 조정 기조가 맞물리며 운임 반등 가능성은 빠르게 낮아지고 있음

'25년 6월 아시아발 美 서안·동안 항로 컨테이너 현물 운임 (FEU당 美 달러 기준)



자료: Platts, S&P Global (검색일: 2026.01.06.)

● **선적 앞당김 효과 소진으로 아시아~美 항로의 수요 회복력이 약화된 가운데, 공급 조절만으로는 운임 하락을 막기 어려운 구조적 국면이 이어질 전망**

- 트럼프 행정부는 지난해 전 세계 국가 수입품을 대상으로 100건 이상의 관세 조치를 발표했으며, 이 가운데 중국산 제품에 대한 관세 인상 폭이 가장 큼
- 이에 따라 美 소매업체들은 관세 인상 이전 물량 확보를 위해 수입을 앞당겼고, 그 결과 아시아발 美 '컨' 수입은 지난해 1~8월 전년 대비 3.2% 증가했으나, 선적 선행효과가 줄어들면서 9~11월에는 오히려 8.8% 감소함

- 이러한 물동량 변동성은 운임에서도 그대로 반영되었는데, 아시아~美 서안 항로 평균 운임은 1월 초 FEU당 5,000달러를 웃돈 후 3월에는 1,600달러로 하락했고, 6월에는 연중 최고치인 6,000달러를 기록한 뒤 7월에는 다시 1,700달러 수준으로 급락함
- 10월 이후 선사들이 격월 단위로 일반운임인상(GRI)을 단행하며 운임 방어에 나섰으나 그 효과는 단기에 그쳐 12월 중순에는 현물 운임이 FEU당 1,270달러로 '23년 7월 이후 최저치를 기록함
- 이는 '26년에도 아시아~美 해상물류 시장이 공급 조절만으로는 수요 부진을 상쇄하기 어려운 환경에 진입했음을 시사함

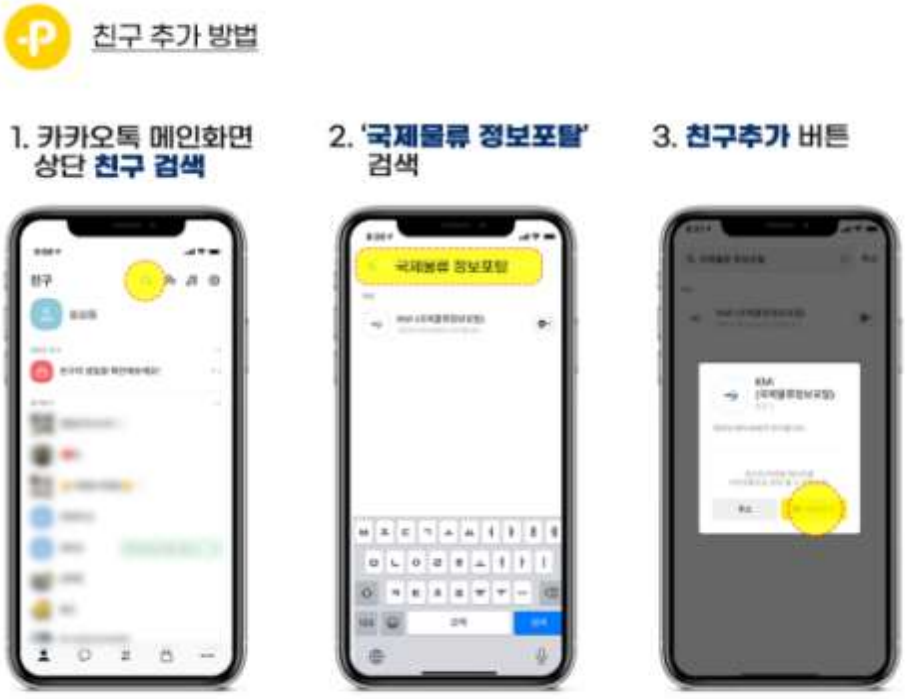
관세·소비 불확실성 속에서 '26년 아시아-美 항로는 수입 물량 감소가 지속되고, 선복 확대와 항로 정상화로 운임 하방 압력이 한층 강화될 것으로 예상

- '25년 하반기의 급격한 물동량 둔화는 수개월에 걸친 선적 앞당김(front-loading)의 반작용으로, 소비 심리 위축과 장기적인 통상정책 불확실성이 지속되는 가운데 美 소매업체들은 '26년 초에도 재고를 최소 수준으로 유지하는 보수적 조달 전략을 이어가고 있음
- 11월부터 美·中 상호 관세 협상이 1년간 유예되었으나, 중국산 제품에는 여전히 평균 47%의 실효 관세율이 적용되고 있어 춘절을 앞둔 통상적인 선적 성수기 효과는 제한적일 것으로 예상되며, 이에 '26년 1~4월 美 전체 수입 물량은 두 자릿수 감소가 전망됨
- 선사들은 추가적인 일반운임인상(GRI) 단행 가능성을 열어두고 있으나, 이는 운임 인상을 위한 시도라기보다 '25년 하반기와 마찬가지로 운임 하락을 방어하기 위한 대응에 가까울 것으로 보임
- 더 나아가 '26년에는 글로벌 컨테이너선 공급량이 약 4% 증가할 것으로 전망되며, 수에즈 운하 정상 통항 재개 여부에 따라 美 동안 항로의 실질 공급 능력이 확대되면서 운임 하락 압력은 한층 더 강화될 가능성이 있음

참고 자료: https://www.joc.com (검색일: 2026.01.06.)

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

KMI 국제물류 위클리

공지사항

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내