

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

▶ 아세안 물류시장 동향

- 인도 물류·산업용 부동산, 금년 상반기 3,070만 평방피트 임대...역대 최대 전망

▶ 공지사항

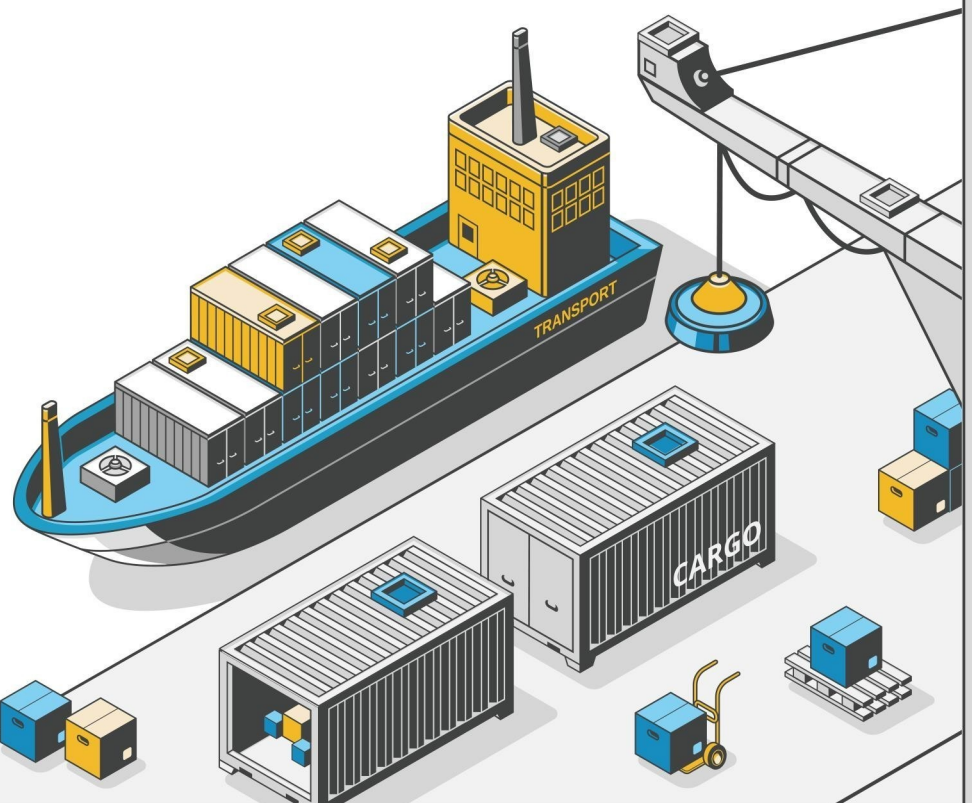
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 미주·중남미 물류시장 동향

- 9월 성수기 없어진 美 항로...수요 둔화·무역전쟁으로 물류 시장 불확실성 확대

▶ 유럽 물류시장 동향

- 일본·EU, 배터리 공급망 협력...중국 의존도 축소에 초점
- 트럼프 변수로 드러난 유럽의 한국 배터리 의존도



인도 물류·산업용 부동산, 금년 상반기 3,070만 평방피트 임대…역대 최대 전망

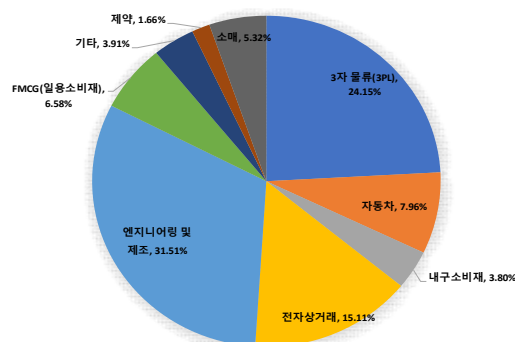
➤ Cushman & Wakefield의 H1 2025 Logistics & Industrials Marketbeat Report에 따르면 인도의 물류·산업용 부동산 임대시장은 2025년 상반기 견고한 성장세

- 본 보고서에 의하면 '25년 상반기 물류·산업용 부동산 임대 시장의 실적이 총 3,070만 평방피트를 기록했으며 이는 전년 동기 대비 21.6% 성장, 2024년 하반기 대비 12.1% 증가한 수치임
- 이 실적은 인도 물류·산업 부동산 시장이 3년 연속 연간 5,000만 평방피트를 초과한 것으로 보고서는 '25년 연말까지 6,000만 평방피트 돌파를 전망하고 있음
- 이번 성과는 단기 경기 변동을 넘어 공급망 기반시설에 대한 수요가 구조적으로 확대되고 있음을 보여주는 것으로 해석할 수 있음

➤ 전체 임대 부동산 중 중 물류창고가 71.3%(2,190만 평방피트)를 차지하며 시장을 주도

- 산업용 임대는 28.7%(880만 평방피트)로 전년 동기 대비 23.8% 성장해 제조업 중심의 성장 흐름을 뚜렷하게 나타냄
- 주요 수요 업종 중에서는 엔지니어링·제조업이 32%(970만 평방피트)로 전년 동기 대비 37% 성장하며 중심축 역할을 수행함
- 3자물류는 24%(740만 평방피트)로 안정적인 수요를 유지함
- 이커머스는 15%(460만 평방피트)로 전년 동기 대비 158% 성장을 기록해 폭발적인 성장을 보여주었으며 이는 대도시권 이외 지역으로의 확장과 라스트마일 거점 확보가 주요 요인으로 분석됨
- 산업 부문별 점유율은 '제조업-3PL-전자상거래' 3대 축이 전체의 70% 이상을 차지함

산업별 부동산 임대시장 점유율



자료: <https://www.manufacturingtodayindia.com/>(검색일: 2025.9.16.)

- 도시별로는 뭄바이가 700만 평방피트(23%)로 가장 높은 임대 실적을 기록했고, 텔리 NCR(510만), 푸네(450만), 첸나이(440만), 벵갈루루(330만) 등이 뒤를 이음

 - 뭄바이는 전체의 23%를 차지하며 전년 동기 대비 131.3% 성장하고 창고 및 산업시설 수요 모두 고르게 증가함
 - 특히 아메다바드(Ahmedabad)는 임대 규모 비중이 5.48%이나 전년 동기 대비 192.2%로 가장 높은 성장률을 기록함
- '25년 상반기 수요 증가와 함께, Grade-A 창고 공급은 향후 2~3년간 약 2,500만 평방피트 수준으로 예측

 - 임대료는 대부분의 지역에서 안정세 혹은 점진적 상승세를 보이며, 흡수율 증가와 맞물린 공급 안정화 국면에 진입하고 있음
 - 물류단지, 복합운송망(MMLP), 물류자동화 기반시설 도입과 함께 정책적 제조업 육성 기조가 맞물리며 수요 기반을 더욱 확장 중임
- 인도 물류시장 성장세는 제조·이커머스 연계를 기반으로 고도화되고 있으며, 국내 물류기업의 현지 진출 전략 재정비가 필요함을 시사

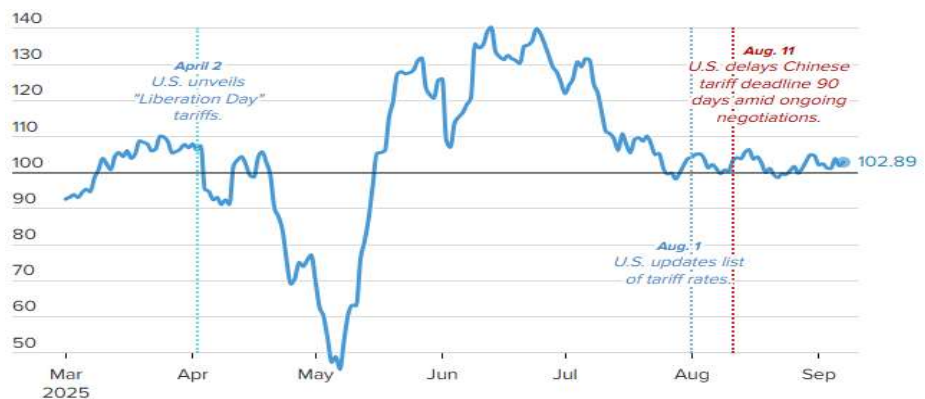
 - 3PL 및 이커머스 물류 수요가 급증하면서 자동화·통합운영 역량을 갖춘 고부가 물류서비스의 수요가 뚜렷해지고 있으며, 이는 ESG·자동화 기준에 부합하는 친환경 물류자산 운영 역량이 인도 진출 시 차별화 요소가 될 수 있음을 시사함
 - 제조·물류 융합 클러스터 수요 확대에 따라, 복합운영 역량 확보 및 현지 기업과의 전략적 제휴가 요구됨

참고자료: <https://www.maritimegateway.com>, <https://www.manufacturingtodayindia.com>,
<https://www.logisticsinsider.in> (검색일: 2025.9.16.)

9월 성수기 없어진 美 항로...수요 둔화·무역전쟁으로 물류 시장 불확실성 확대

- 통상적으로 9월은 중국발 對美 해운 성수기이지만, 올해는 가구·장난감 등 주요 품목의 수출 물동량 감소로 시장 회복세가 더딘 상황
 - 보통 9월 말부터 10월 1일 中 국경절 전까지 중국발 미국행 물동량이 급증하나, 올해는 중국발 수입이 3주 연속 전년 대비 27% 감소하며 예년과 다른 양상을 보임
 - 가구, 장난감, 스포츠용품, 전기 장치 및 부품과 기계류 등이 주요 감소 품목으로, 특히 장난감과 스포츠용품은 지난해 성수기 대비 20% 낮은 수준에서 장기간 정체 상태를 기록함
 - 트럼프 행정부의 관세 유예로 5월 말~6월 초 단기적으로 프런트 로딩(front-loading)이 발생했으나, 이는 일시적인 현상에 그쳤으며 이후 수요는 급격히 위축돼 성수기를 앞둔 현재도 대규모 주문이나 물동량 회복세가 나타나지 않고 있음

SONAR 해상운송 예약 자수 (2025.3.1.-9.7.)



주: 2020년 8월 1일을 100으로 설정함
자료: SONAR (검색일: 2025.09.15)

- 美 해운시장은 先재고 확보에 따른 수요 둔화와 선박 축소로 운임 변동성이 확대되며, 화주들의 스팟시장 전환 압력이 커지는 상황
 - 美 LA항은 지난 7월까지 사상 최대 수준의 물동량을 처리했으나, 화주들이 미국 내 재고를 충분히 확보한 뒤 선적을 일시 중단하면서 이후 물동량은 급격히 줄어들음
 - 이에 따라 해운사들은 오는 10월에만 35회의 블랙 세일링을 발표했고, ONE Alliance는 중국과 美 롱비치항·오�클랜드항 간 서비스를 중단하는 등 단기적으로는 선박 축소와 컨테이너 공급을 제한하면서 운임 인상 압력으로 이어짐
 - 실제로 9월 15일부터 40피트 컨테이너당 1,000달러의 일반운임 인상(GRI)이 시행돼 화주들에게 추가적인 부담을 주고 있음
 - 운임 변동성이 확대되는 가운데, 스팟운임은 점차 계약운임보다 낮은 수준으로 형성되어 화주들의 스팟시장 전환 유인이 커지고 있음

- 무역전쟁 장기화로 북미는 유일하게 물동량이 감소한 지역으로, 불확실한 통상환경 속에 美 소매업체는 재고 비축에도 불구하고 장기 계획수립에 어려움 호소

 - Sea-Intelligence는 무역전쟁 기간 전 세계 주요 지역 중 북미 지역만이 컨테이너 물동량 마이너스 성장률을 기록하면서 향후 무역전쟁의 장기화는 북미 무역 전반에 부정적 영향을 미칠 것으로 예상함
 - 전미 소매연맹(NRF)과 Hackett Associates의 Global Port Tracker 역시 여름철 정점 이후 연말까지 美 주요 항만의 수입 화물량이 지속적으로 감소할 것으로 전망함
 - 이처럼 美 관세 정책이 초기 10% 수준을 예상했으나, 계속 확대되고 있으며 적용 품목도 다양해지면서 소매업체들은 사전에 재고를 비축했으나 불확실한 통상환경으로 인해 장기 사업계획 수립에 어려움을 호소함
- '25년 하반기 북미 물류 시장은 수요 감소, 운임 변동성, 무역 불확실성이 복합적으로 작용해 부정적인 전망을 피하기 어렵다는 평가가 지배적

 - 미국행 물동량 감소는 단순히 해상운송에만 영향을 미치는 것이 아니라, 북미 내륙 운송과 물류 인프라 전반에도 부정적인 영향을 미침
 - 물류관리자 지수(LMI)의 8월 데이터는 화물 물동량 감소가 북미 전역의 철도, 트럭, 창고 등 운송보관 산업 전반의 수익성 악화로 이어질 수 있음을 경고함
 - 특히, 지난 8월 운송 용량이 증가했다는 사실은 옮길 화물이 부족하다는 점을 방증해 전문가들은 이러한 상황이 일부 재고가 사전 선적된 영향도 있지만, 전체적으로는 공급망 내 물량 자체가 줄어든 결과로 분석함

참고자료: <https://www.cnn.com> (검색일: 2025.09.15.)

일본·EU, 배터리 공급망 협력... 중국 의존도 축소에 초점

- 일본과 유럽연합(EU)은 충전식 배터리 공급망 강화를 목표로 한 포괄적 파트너십을 시작할 예정
 - 9월 중순 스테판 세주르네(유럽연합 집행위원회 부위원장)의 일본 방문에 맞춰 일본과 유럽의 업계 단체들이 양해각서(MOU)를 체결할 예정임
 - 이 양해각서에는 재활용 협력을 통한 원자재 재사용 촉진 등이 포함되어 있으며, 이는 경제 안보 측면에서 충전식 배터리에 대한 중국 의존도를 줄이려는 의지를 반영함
- 본 양해각서 체결은 지난 7월 일본과 EU 정상들이 합의한 일본-EU 경쟁력 동맹의 틀 안에서 이루어지는 첫 번째 협력 조치
 - 양해각서는 배터리 재활용 확대, 공급망 관련 데이터 공유 강화, 전산화·정보 교류를 통한 인적 자원 육성 및 기업 간 협력 활성화를 주요 목표로 하고 있음
- 일본은 충전식 배터리, 특히 리튬이온 배터리 분야에서 첨단 기술력을 보유
 - '15년에는 전기차 등 자동차용 배터리 분야에서 세계 시장 점유율의 절반을 차지했으나 최근에는 중국 업체들이 시장을 장악하고 있음
 - '23년 기준 중국은 약 60%의 점유율을 기록한 반면 일본은 약 8% 수준에 머무름
 - 특히 중국은 2023년부터 리튬이온 배터리 생산의 핵심 소재인 흑연 수출을 제한하기 시작함
 - 전기차(EV) 보급이 급속히 확대되는 유럽은 중국산 배터리 의존이 경제안보 위험을 높일 수 있다는 점을 우려하고 있음
- 이에 따라 유럽은 일본과 유럽 제조업체 간 협력을 통해 생산 역량 강화를 모색
 - 또한 과도한 가격 경쟁을 방지하기 위해 보조금 제도와 공공 조달 방식을 재검토해 고성능·안전성이 높은 배터리가 정당한 평가를 받을 수 있는 시장 환경을 조성하고자 함
 - 일본과 EU는 이번 협력을 통해 산업 협력 확대, 기술 경쟁력 강화, 중국 의존도 축소라는 세 가지 목표를 동시에 달성하고자 함

참고자료: <https://japannews.yomiuri.co.jp/>(검색일: 2025.09.15.)

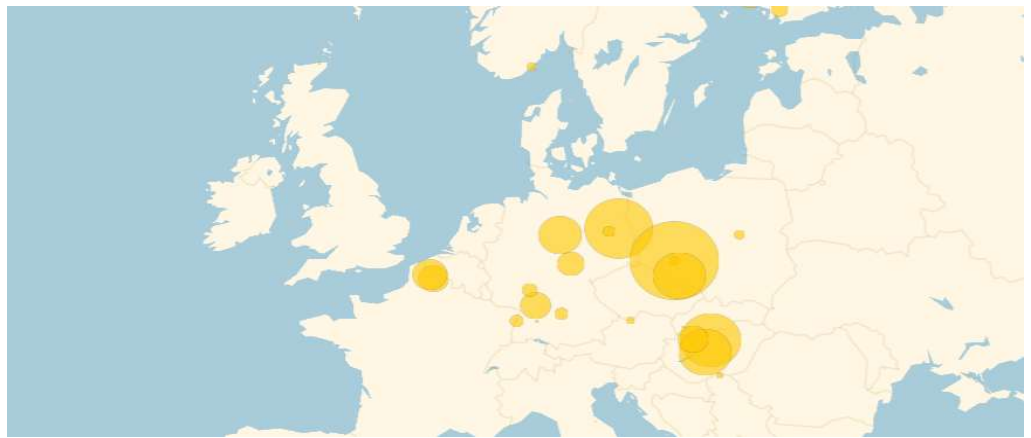
트럼프 변수로 드러난 유럽의 한국 배터리 의존도

- 유럽의 전기차(EV) 배터리는 한국 기업이 운영하는 공장에 크게 의존
 - 국제에너지기구(IEA)에 따르면 현재 유럽 내 기존 배터리 셀 제조 능력의 약 75%는 한국 기업이 소유하고 있으며, 이 중 50%는 LG가 차지함
- 이러한 한국 기업들의 글로벌 배터리 시장 영향력은 미국에서도 확인
 - 최근 미국에서는 조지아주에 위치한 현대차 시설이 이민세관단속국(ICE)의 급습을 받으면서 300명 이상의 한국인 직원들이 구금된 뒤 귀국하는 사건이 발생함
 - 현대차는 이 공장에서 전기차를 생산하고 있으며, LG에너지솔루션과 함께 배터리 합작 공장(메타플랜트, Metaplant)을 건설해 '26년 가동을 목표로 하고 있었음
 - 이번 급습 이후 합작 공장 건설은 중단되었으며, 이는 글로벌 전기차 배터리 공급망이 정치적 변수와 직결될 수 있음을 보여줌
 - 국제에너지기구는 한국 기업들이 이미 미국 배터리 셀 생산 능력의 40%를 차지하고 있으며, 이 비율은 '30년까지 50%를 넘을 것으로 예상하고 있음
- 이번 미국의 급습은 글로벌 EV 공급망의 구조에 의문을 제기
 - 유럽의 EV 시장은 대체로 미국 내 혼란으로부터 차단되어 있는데 이는 자동차 제조업체들이 보통 최종 시장과 가까운 곳에서 차량을 조립하고 주요 부품을 조달하기 때문임
 - 유럽에서 판매되는 대부분의 EV는 현지에서 생산되며, 차량뿐 아니라 배터리도 점차 현지 생산 비중이 높아지고 있음
 - 최근 발표된 보고서에 따르면 '23년까지 유럽 수요의 80%가 이미 유럽에서 생산된 셀로 충당되었다고 밝힘
- 그럼에도 불구하고 유럽은 여전히 한국 기업에 대한 높은 의존도를 보이고 있음
 - 유럽 내 배터리 생산 역량의 절대적 비중은 한국 기업들이 장악하고 있음
 - LG에너지솔루션, 삼성SDI, SK온 등 한국 대기업 계열사들은 '16년부터 중·동유럽에 기가팩토리를 건설해 유럽 EV 시장의 성장에 발맞춰 공급을 확대해 왔음
 - 메르세데스-벤츠는 한국산 EV 배터리의 최대 구매업체 중 하나로 '23년 9월 LG에너지솔루션과 장기 공급 계약을 체결했으며, '35년까지 32GWh, '37년까지 추가 75GWh의 배터리를 확보한다는 목표를 세움
- 이러한 의존 구조는 유럽 내 주요 생산 거점에서도 확인되며, 대부분의 기가팩토리는 한국 기업이 투자한 폴란드, 헝가리, 독일에 집중
 - '22년 폴란드는 중국에 이어 세계 2위 리튬이온 배터리 생산국이 되었으며, 유럽 전체

생산량의 60%를 차지한 것으로 나타남

- 브로츠와프(Wroclaw)에는 유럽 최대 규모인 LG에너지솔루션 공장이 들어서 연간 약 86GWh를 생산하고 9,500명을 고용하고 있음
- 이 공장은 폭스바겐 그룹, 아우디, 포르쉐, 재규어 랜드로버, 메르세데스-벤츠 등에 배터리를 공급함
- 헝가리에는 고드(Göd)의 삼성SDI 공장이 BMW와 폭스바겐에 배터리를 공급하며, SK온의 이반차(Ivancsa)와 코마롬(Komárom) 공장은 현대·기아 및 포드에 셀을 공급함
- 독일에서는 중국 CATL이 2022년 튀링겐에 공장을 세워 BMW와 폭스바겐에 배터리를 공급하고 있으며, 연간 8GWh 규모에서 14GWh까지 확대할 계획임

유럽 EV 배터리 생산 거점 (GWh/년 기준)



자료: <https://www.euronews.com/> (검색일: 2025.09.15.)

- 이처럼 유럽의 배터리 생산은 한국 기업 투자에 크게 의존하고 있으나 EU는 장기적으로 외부 의존도를 줄이고 자체 공급망을 강화하기 위해 정책적 노력
 - 유럽연합은 '17년 '유럽 배터리 동맹(EBA)'을 출범시켜 자급적 배터리 산업 기반을 육성하고 있음
 - 현재는 유럽에서 판매되는 전기차에 대해 셀과 부품의 일정 비율을 EU산으로 채우도록 하는 법안을 마련 중임

참고자료: <https://www.euronews.com/> (검색일: 2025.09.15.)

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면
상단 친구 검색



2. '국제물류 정보포탈'
검색



3. 친구추가 버튼

