

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

▶ 미주·중남미 물류시장 동향

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

▶ 유럽 물류시장 동향

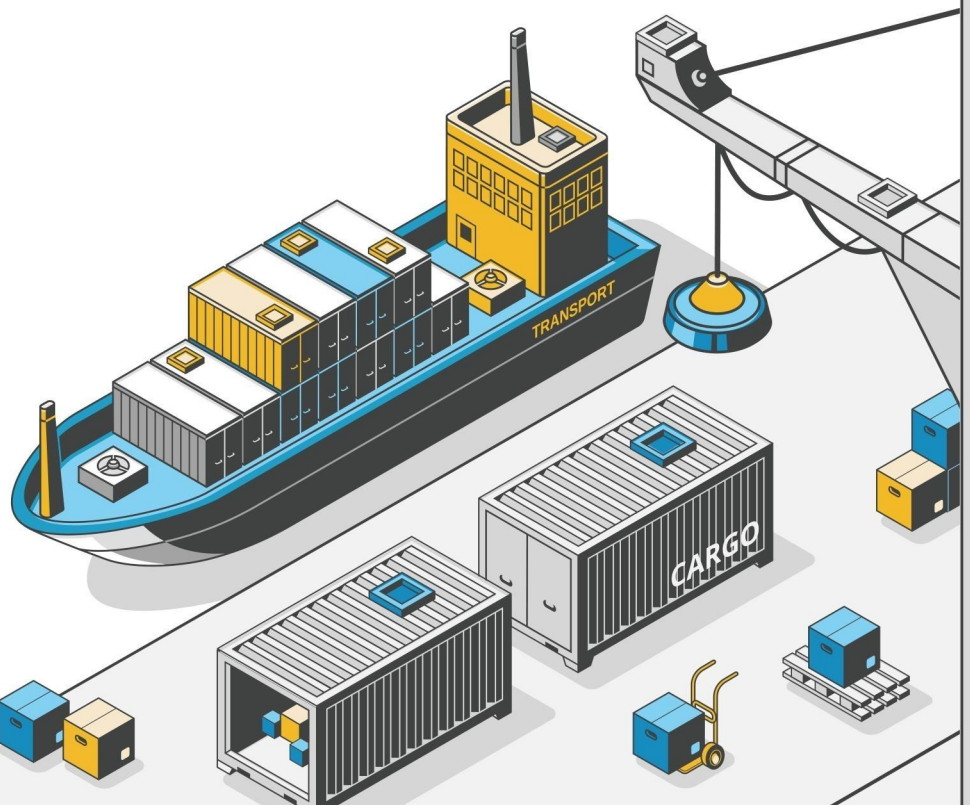
- EU, 핵심 원자재 확보 위해 호주와 협력 확대

▶ 글로벌 물류시장 동향

- 글로벌 해운선사, 3분기 수익 급감... '26년 적자 전환 우려

▶ 공지사항

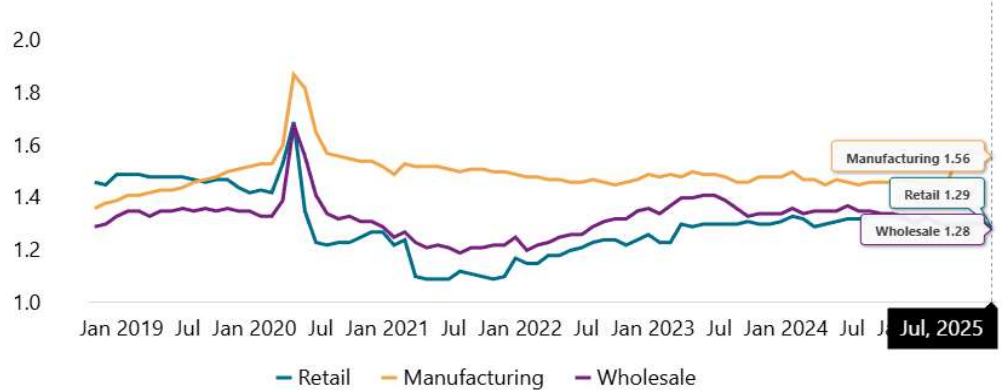
- 「국제물류 정보포탈」 카카오톡 플러스친구 서비스 안내



美 소비심리 둔화재고 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 넘기 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: 2025.11.25.)

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.)

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

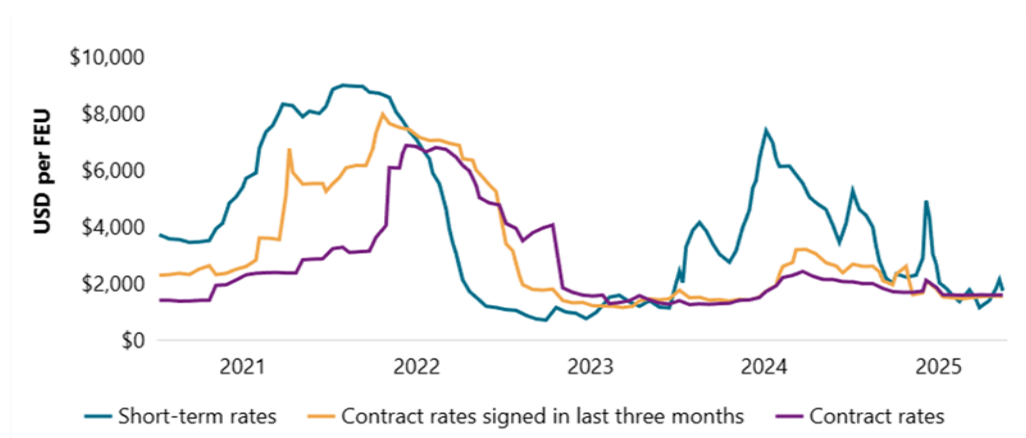
- ▶ 미주항로 수요 둔화 심화로 연말 수입량 급감 전망

 - 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

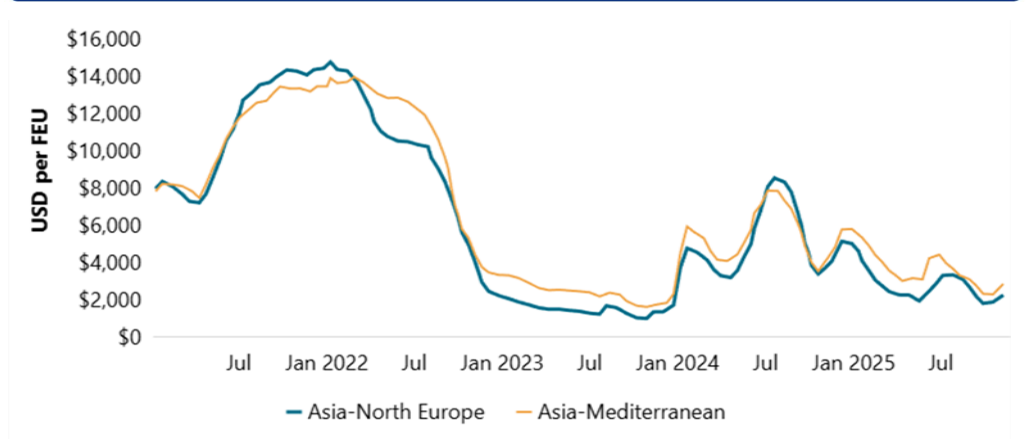
'22~'25 아시아-미국 서부 항로 해상운임 추이(USD per FEU)



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 포워드 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

『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.