

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

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

## 목 차

### ▶ 유럽 물류시장 동향

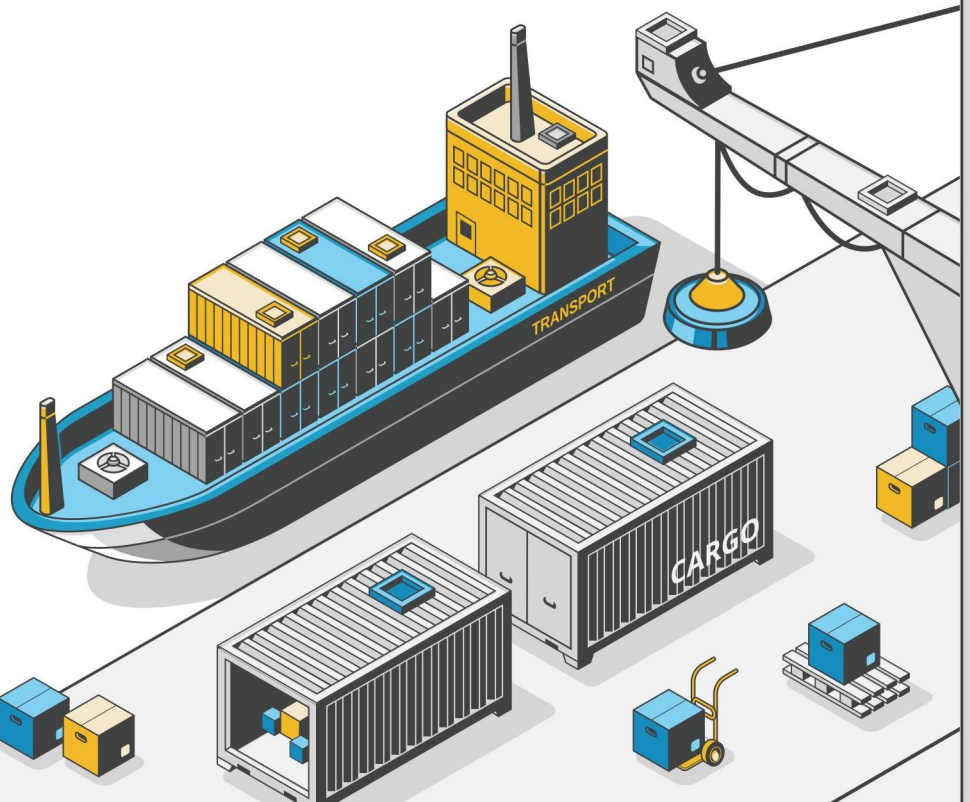
- EU·미국, 핵심 광물 동맹 추진...中 의존 탈피 본격화
- 그리스, 알렉산드루폴리 항·배후부지 개발 통해 지역물류 허브 기능 강화

### ▶ 공지사항

- 『2026년 해외물류시장 개척지원사업』 2차 모집 공고
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

### ▶ 글로벌 물류시장 동향

- 글로벌 해운 운임 인상 압력 증대...선사, 연료비 부담에 할증료 도입 확대
- 해운업 '규모 경쟁' 심화...선사 간 글로벌 '전략적 통합' 기회 확대



## EU·미국, 핵심 광물 동맹 추진... 中 의존 탈피 본격화

- ▶ EU와 미국이 첨단 산업과 안보에 필수적인 핵심 광물 공급망 확보를 위해 중국 의존도 완화 협력을 추진 중

  - 유럽연합(EU)과 미국은 핵심 광물 생산·조달·가공 전반에서 협력 강화 합의에 근접함
  - 해당 협력은 단순 통상을 넘어 첨단 제조업 및 방위산업 자원 확보를 위한 경제안보 대응 성격을 가짐
  - 특히 EU는 핵심원자재법(CRMA)을 통해 역내 생산 확대와 제3국 협력을 병행하며 공급망 재편을 추진 중임
  - 아울러 이번 협력은 탐사·채굴부터 정제·재활용까지 전 가치사슬을 포괄하는 형태로 논의되고 있음
  
- ▶ 양측은 가격 보장 및 투자 협력을 통해 비중국 공급망 강화 및 시장 왜곡 대응 모색

  - 이러한 협력의 일환으로 비중국 공급업체 지원을 위한 최저가격 보장 성격의 인센티브가 포함될 가능성이 있음
  - 또한 표준 마련, 공동 투자 및 프로젝트 추진, 공급망 교란 발생 시 공동 대응 체계 구축 등이 함께 논의됨
  - 나아가 미국은 일본·멕시코 등과도 유사한 협력 체계를 구축해 온 만큼 이번 협의도 같은 흐름에서 진행됨
  - 특히 양측은 중국의 저가 공급에 대응하기 위해 가격 안전장치와 장기 구매 계약 등의 방안도 검토 중인 것으로 알려짐
  
- ▶ EU와 미국은 동맹국 협력 확대를 통해 공급망 다변화 및 중국 중심 구조 재편 도모

  - 이를 위해 일본, 멕시코 등 '뜻을 같이하는 국가들(like-minded partners)'과 다자 협력 체계 구축을 추진 중임
  - 이 과정에서 탐사·채굴·정제·재활용 등 핵심 광물 가치사슬 전반의 분산 전략이 함께 추진됨
  - 실제로 미국과 호주는 약 35억 달러 규모 공동 지원 계획을 통해 핵심 광물 프로젝트 투자를 확대함
  - 이와 함께 EU·미국·일본 3자 협력 틀에서도 핵심 광물 무역 협정 기반을 마련하기 위한 논의가 진행된 바 있음
  
- ▶ 중국 수출 통제와 시장 지배력 대응을 위한 글로벌 공급망 리스크 관리 강화 추진

  - 이러한 움직임은 중국의 희토류 및 관련 기술 수출 제한 조치 이후 본격화됨
  - 중국은 희토류 생산 약 60%, 정제 약 90%를 차지하며 여전히 높은 시장 지배력 유지함

- 이로 인해 수출 규제가 곧바로 유럽 산업계 공급 차질 및 생산 중단 우려로 이어지는 구조가 형성됨
- 실제로 중국의 수출 통제 이후 일부 유럽 기업들이 생산 중단 위기를 겪으며 공급망 취약성이 현실화됨

➤ **협력 공감대 형성에도 불구하고 세부 정책 조율 및 구조적인 대중 의존도 완화는 시급**

- 이 같은 협력은 진행 중이지만 해당 협정은 아직 초안 단계로 EU 회원국 검토가 진행 중임
- 특히 가격 기준, 보조금, 구매 보장 등 핵심 정책 수단에 대해서는 여전히 이견이 존재함
- 동시에 EU는 중희토류 100%, 경희토류 약 85%, 희토류 자석 약 98%를 중국에 의존하는 구조가 유지되고 있어 전환에 시간이 필요함
- 또한 공급망 재편에는 대규모 투자와 장기간이 필요해 단기간 내 중국 의존도를 크게 낮추기는 어렵다는 평가도 제기됨

## 그리스, 알렉산드루폴리 항 배후부지 개발 통해 지역물류 허브 기능 강화

- 그리스는 알렉산드루폴리항의 전략적 입지를 기반으로 해당 항만과 배후부지 개발을 통해 물류 허브 기능 강화를 도모

  - 그리스 북동부에 위치한 알렉산드루폴리항은 해상화물 처리 기능을 포함해 연안 여객 운송 기능을 수행하는 다기능 항만임
  - 특히, 흑해 지역으로의 해상운송을 보완하는 에게해 연안 항만인 동시에 발칸반도 내륙 복합운송을 연계하는 곳임
  - 이 항만은 러시아-우크라이나 전쟁에 따라 NATO의 군수물자 운송 거점이자 유럽지역의 에너지 물류 거점으로 안보 측면의 중요성이 높은 전략적 자산임
  - 특히 그리스 정부는 주변 권역의 광범위한 물류 네트워크 구축 사업과 연계되는 것을 기회로 알렉산드루폴리항의 복합물류 기능을 강화하기 위한 전략을 추진 중임
  
- 알렉산드루폴리항이 LNG 운송 회랑 구축 사업과 광역 내륙운송 구축 사업 부문에 포함됨에 따라 항만 입지 중요성이 부상

  - 러시아 이외의 공급원으로부터 LNG를 동부, 남부, 중부 유럽으로 공급하는 에너지 회랑 구축 사업이 관련국 정부와 가스 인프라 운영기관을 통해 추진되고 있음
  - 이 과정에서 알렉산드루폴리항의 인근 해상에서 'Gastrade' 사가 운영 중인 부유식 LNG 터미널의 에너지 공급망 거점 기능을 수행함
  - 또한, EU의 40억 유로 투자를 통해 알렉산드루폴리항, 카발라항, 테살로니키항과 흑해 서부의 부르가스, 바르나, 콘스탄차를 연결하는 내륙 운송망 건설 사업이 '33년 완공 예정임
  - 이 밖에도 시멘트 및 건설자재 관련 기업인 'TITAN' 사는 그리스 북부지역과 발칸반도에 대한 물류 효율성을 강화하기 위해 알렉산드루폴리항 내 시멘트 저장 및 유통 인프라를 건설하고 있음
  
- 알렉산드루폴리항의 인프라 개선 및 복합물류단지 조성 프로젝트를 통해 항만 경쟁력 강화 기반을 마련 중

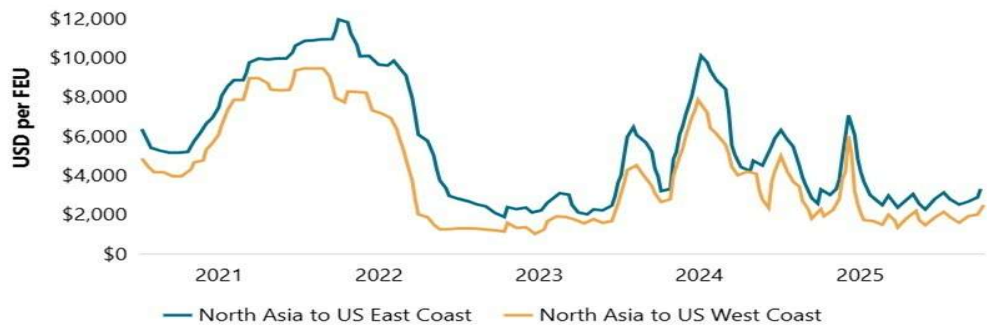
  - 알렉산드루폴리항의 인프라 개선 프로젝트는 항만 수역 증심 및 해당 항만과 신규 순환 도로를 연계하는 것을 목표로 추진되고 있음
  - EU의 1,700만 유로, 그리스 정부의 300만 유로가 투자된 위 프로젝트는 '26년 6월 중 완료될 예정임
  - 그리스 정부는 알렉산드루폴리항과 데모크리토스 공항이 인접한 시 소유의 140 헥타르 규모의 두 개 부지를 이전받아 비즈니스 단지와 물류 시설을 조성할 계획임
  - 이를 기반으로 해당 배후부지의 복합물류 거점 기능을 고도화해 동부 및 남부 유럽을 연결하는 전략적 물류 허브의 입지를 강화할 계획임

- ▶ 알렉산드루폴리항의 인프라 개선과 복합운송 네트워크 강화는 항만의 전략적 입지와 물류 경쟁력 강화에 기여
  - 알렉산드루폴리항의 광역 물류네트워크 편입은 항만 경쟁력과 복합물류 허브 입지를 강화하는 기반으로 작용함
  - 또한, 유럽지역의 LNG 공급망 측면에서 운송루트 다변화에 따라 에너지 부분 안보를 강화할 수 있음
  - 아울러 알렉산드루폴리항 중심의 복합물류 클러스터 조성은 알렉산드루폴리시의 물류산업 활성화에 기여할 것임

## 글로벌 해운 운임 인상 압력 증대... 선사, 연료비 부담에 할증료 도입 확대

- ▶ **벙커유 가격 상승으로 글로벌 해운 운임 인상 압력 증대**
  - 벙커유 가격 상승으로 선사들의 운영 비용이 증가하면서 주요 항로에서 운임 인상과 긴급 유류할증료(EFS Emergency Fuel Surcharge) 도입이 확대되고 있음
  - 선사들은 아시아-미국 항로를 중심으로 일괄 운임 인상(GRI, General Rate Increases)을 추진하며 태평양 항로 운임 수준 인상을 시도하고 있음
  - 4월 9일 기준 아시아-미국 동부 항로 운임은 FEU당 3,525달러로 4월 1일 대비 약 20% 상승했으며, 아시아-서부 항로도 FEU당 2,525달러로 약 24% 상승한 것으로 나타남

아시아-미국 항로 컨테이너 운임 추이 (동·서안, FEU 기준)



자료: <https://www.joc.com> (검색일: 2026.04.14.)

- ▶ **주요 선사, 항로별 유류 할증료 및 운임 인상 본격화**
  - MSC는 5월 1일부터 아시아-북미 항로 EFS를 인상할 예정인데, 서안 항로는 70% 상승한 FEU당 467달러, 동안 항로는 50% 상승한 FEU당 644달러로 조정할 예정임
  - CMA CGM은 4월 16일부터 인도 북서부 및 파키스탄발 북유럽·지중해·북아프리카 항로에 대해 FEU당 4,300달러의 품목무차별(FAK) 운임을 적용할 계획으로, 이는 현재 대비 70% 이상 높은 수준임
  - Hapag-Lloyd 역시 인도 아대륙·파키스탄·중동에서 북미로 향하는 항로에 대해 FEU당 1,000달러의 운임 인상을 추진하고 있음
  - 다만 아시아-북유럽 항로에서는 선사들의 운임 인상 시도에도 불구하고 실제 운임은 FEU당 약 2,854달러 수준에서 유지되는 등 시장 수용 여건에 따른 차별화된 흐름도 나타나고 있음
- ▶ **호르무즈 해협 통항 기피 지속으로 연료 비용 상승 구조 고착화**
  - 전 세계 석유·가스 공급의 약 20%가 통과하는 호르무즈 해협은 전쟁 이후 사실상 통항이 제한되면서 에너지 공급 불확실성이 지속되고 있음

- 일시적 휴전에도 불구하고 선사들은 안전 확보 전까지 해당 해역 통과를 기피하고 있어 연료 수급 불안정이 이어질 가능성이 있음
- 원유 가격 상승은 벙커유 가격 상승으로 직결되며, 이는 선박 연료비 증가를 통해 해상 운송 비용 전반에 영향을 미치는 구조로 나타나고 있음

#### ▶ 연료 공급 불안정, 아시아 벙커링 시장 중심으로 확대

- 싱가포르와 한국 등 주요 아시아 벙커링 허브에서는 연료 공급 제약이 점차 심화되는 양상을 보이고 있음
- 일부 공급업체가 계약 물량을 충분히 보장하기 어려운 상황이라는 점과 함께, 4~5월 벙커 계약 확보가 점차 어려워지고 있다는 점이 업계에서 제기되고 있음

#### ▶ 유럽 주요 항만 혼잡 지속 및 정시성 저하 문제 발생

- 북유럽 및 지중해 주요 항만에서는 3월에 발생한 폭풍으로 인한 선박 접안 지연과 그에 따른 운영 차질이 지속되고 있음
- 앤트워프, 함부르크, 펠릭스토 항만에서는 최근 7일 평균 선박 대기 시간이 2일 이상인 것으로 확인됨
- 지난 몇 주 동안 앤트워프, 함부르크, 로테르담과 같은 항만에서는 야적장 밀도가 75% 이상으로 상승한 것으로 보고되었으며, 이는 2월~3월 초 폭풍으로 인한 접안 지연 영향이 지속된 결과로 분석됨
- 아시아-북유럽행 항로의 정시율은 3월 기준 32%로, 1월 22%와 2월 18% 대비 개선된 수준이나, 2025년 평균(29%)을 소폭 웃도는 데 그쳐 여전히 낮은 수준에 머물고 있음

#### ▶ 중동 우회 물동량 증가에 따라 아시아-지중해 항로 선복 확대

- 페르시아만발 화물이 우회하면서 아시아-지중해 항로 선복 투입이 증가하고 있음
- 4월 선복량은 약 84만 TEU로 전월 대비 25% 증가했으며, 5월에는 약 91만 TEU 수준으로 증가할 것으로 예상됨
- 제네타(Xeneta) 데이터에 따르면, 아시아-지중해 항로 선복은 4월 대비 5월에 약 8% 증가하는 것으로 계획되어 있으며, 우회하는 페르시아만 화물 수송을 위해 약 6만9천 TEU의 선복이 추가 투입될 예정임
- 극동-지중해 항로가 GCC 항 화물을 제다, 킹압둘라, 메르신 항만을 통해 운송하는 데 활용되고 있는 것으로 나타남

- ▶ **연료비 상승은 운임·할증료로 전이되는 구조로 고착화**
  - 벙커유 가격 상승은 선사 비용 증가를 통해 운임 인상 및 유류할증료 부과로 이어지는 구조를 형성하고 있음
  - 주요 선사들은 비용 회수를 위해 할증료 적용을 확대하고 있으며, 이는 화주 운송비 부담 증가로 전이되고 있음
  - 전반적으로 글로벌 해운 시장에서는 연료비 변동이 운임 및 운항 전략에 직접 반영되는 비용 전이 구조가 강하게 나타나고 있음
  
- ▶ **운임 인상 시도와 시장 수용 간 괴리 지속으로 운임 변동성 확대 가능**
  - 주요 선사들이 운임 인상과 할증료 부과를 확대하고 있으나, 일부 항로에서는 실제 운임 인상이 제한적으로 시행되는 등 시장 수용 여건에 따른 차별화된 흐름이 나타나고 있음
  - 이는 연료비 상승에도 불구하고 화물 수요 및 시장 상황에 따라 운임 인상 효과가 제한될 수 있음을 시사함
  - 향후 운임은 비용 요인뿐 아니라 수요·시장 경쟁 상황에 따라 변동성이 확대될 가능성이 있음

## 해운업 '규모 경쟁' 심화...선사 간 글로벌 '전략적 통합' 기회 확대

- ▶ 지난 2월 Hapag-Lloyd의 ZIM 인수 추진을 계기로 컨테이너 해운업계는 또 한 차례 대규모 통합(consolidation) 국면에 진입할 가능성 제기

  - Hapag-Lloyd의 약 42억 달러 규모 ZIM Integrated Shipping Services 인수 계획은, 과거와 달리 재무적 위기가 아닌 가운데서도 선사들이 규모 확대를 위해 전략적 통합을 추진하고 있음을 보여줌
  - 특히 팬데믹 이후 대규모 선복 확장을 단행한 Mediterranean Shipping Company(MSC)는 글로벌 선복량의 21.6%를 점유하며 5~6위 선사 대비 3배 이상의 규모를 확보하고 있으며, 2000년 이후 전체 선복 증가의 33.6%를 차지할 정도로 압도적인 성장세를 기록함
  - 이러한 시장 구조 속에서 상위 10위권에 속한 중형 선사들조차 경쟁력 유지를 위해 규모 확대의 필요성을 절감하고 있으며, 선복 확보를 위한 공격적 투자와 함께 과거에는 상상하기 어려웠던 인수·합병 가능성까지 검토함
  - 아울러 '사업 집중화(해상운송 및 터미널 중심) 전략'과 '수직적 통합·확장(End-to-End 물류) 전략' 모두에서 공통적으로 규모의 경제가 핵심 경쟁 요소로 작용하고 있음
  - 또한 상위 10대 선사가 전체 선복량의 85% 이상을 점유하는 고집중 시장 구조도가 이러한 흐름을 더욱 가속화하고 있음
  
- ▶ 이러한 규모의 경제 심화와 시장 구조 변화는 선복 공급 과잉과 불확실한 얼라이언스 체제와 결합하며 중형 선사들의 구조적 취약성을 더욱 부각

  - 일본의 Ocean Network Express(ONE)와 우리나라의 HMM 등 주요 선사들조차 현재 시장 환경에서는 규모 측면에서 한계가 있다는 평가가 제기되며, 향후 추가 합병 또는 민영화 가능성이 논의되고 있음
  - 또한 글로벌 선복량 대비 약 35%에 달하는 역대 최대 수준의 발주 잔량은 향후 업황 하락 시 공급 과잉과 수익성 악화로 이어질 수 있는 잠재적 리스크로 작용함
  - 특히 상위 10대 선사가 발주 잔량의 약 80~85%를 점유하고 있는 점은 대형 선사 중심의 시장 재편이 더욱 심화될 가능성을 시사함
  - 더불어 해운 얼라이언스 체제의 불확실성 역시 중형 선사들의 위험 요인으로 작용하고 있는데, 실제 얼라이언스 체제가 재편되는 과정에서 자체 네트워크가 제한적인 중형 선사들은 대형 선사에 대한 의존도가 높아질 수밖에 없는 구조적 한계에 직면할 가능성이 있음
  - 이에 중형 선사들은 대형 선박을 보유하고도 이를 충분히 활용하지 못하는 '규모의 역설' 상황에 직면할 위험이 제기됨
  
- ▶ 한편, 팬데믹 이후 축적된 재무 여력을 바탕으로 글로벌 해운업계는 이러한 구조적 변화에 대응해 선제적 통합을 추진할 것으로 전망

- 팬데믹 동안 축적된 막대한 수익을 기반으로 해운업계는 비교적 안정적인 재무구조를 유지하고 있으며, 이는 향후 대규모 발주에 따른 업황 하락 가능성에도 대응할 수 있는 기반으로 작용함
- 실제로 컨테이너 해운업의 파산 가능성을 나타내는 Altman Z-Score는 '16년 대비 '25년 두 배 이상 개선되며 재무 건전성이 크게 향상된 것으로 나타남
- 이는 한진해운 파산과 주요 M&A가 집중됐던 '16~'17년과는 대조적인 모습으로, 전문가들은 현재를 기록적 선복 확장, 선사 간 규모 격차 확대 및 충분한 자금 여력이 결합된 '전환기'로 평가함
- 즉, 구조적 불균형이 본격화되기 이전에 선제적 통합이 진행될 가능성이 높으며 현재 해운업계는 대형 거래가 실현 가능하면서도 전략적으로 합리적인 기획의 창(window of opportunity)에 진입한 것으로 해석됨
- 이에 따라 향후 글로벌 해운시장과 공급망 구조 전반에 중대한 변화가 초래될 것으로 전망됨

### 2025년 컨테이너 해운업 'Altman Z-Score'

#### Container shipping 'Altman Z-Score' dipped in 2025

The Altman Z-Score measures the likelihood of bankruptcy in container shipping. The lower the number, the greater the chance of bankruptcy.



주: Altman Z-Score는 컨테이너 해운업의 파산 가능성을 측정하는 지표로, 값이 낮을수록 파산 가능성이 높음  
자료: Alix Partners (검색일: 2026.04.14.)

참고자료: <https://www.joc.com> (검색일: 2026.04.14.)



공지사항

# 『2026년 해외물류시장 개척지원사업』 2차 모집 공고

## 2026년 해외물류시장 개척지원 사업 모집 공고

2026. 4. 8(수) - 5. 8(금)

해양수산부는 해외 유망사업 발굴을 지원하고  
우리 기업의 글로벌 물류시장 진출 활성화를 위해  
해외물류시장 개척지원 사업을 시행하고 있습니다.  
이에 2026년도 본 사업을 다음과 같이 모집하오니,  
관심 있는 기업의 많은 지원 바랍니다.

### 제출 방법

국제물류 정보포탈(withlogis.co.kr) 공지사항 참조

### 문의

한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터  
김동한 센터장  
T 051-797-4913 E kdong@kmi.re.kr  
성현정 전문연구원  
T 051-797-4648 E hjsung@kmi.re.kr



### 사업 개요

#### 1. 해운·물류기업 해외진출 타당성조사 지원 사업

글로벌 물류네트워크 확대를 위한 투자사업 발굴 및  
추진에 수반되는 타당성 조사·분석 비용 지원

- ① 인수합병형(현지기업 M&A 및 지분투자)
- ② 시설투자형(물류인프라 투자 및 확보)

### 지원내용

신청기업이 선택한 국내외 연구기관 및 컨설팅 기업  
등을 통한 타당성 조사에 소요되는 비용 지원

### 지원금액

최대 2억원 지원 (조사비용의 최대 50%)

#### 2. 해외시장 조사·컨설팅 지원 사업

글로벌 물류거점 확보, 물류공급망 분석 및 설계,  
현지 물류시장 조사, 해외법인 설립 등에 소요되는  
조사 비용 지원

- ① 해외진출 및 현지 시장조사 등을 위한 인건비,  
국외출장비, 컨설팅비 등 직접 비용
- ② 현지 진출기업 컨설팅 지원

### 지원내용

해외진출 및 시장조사 등을 위한 인건비,  
국외출장비, 컨설팅비 등 직접 비용  
(단, 현지 진출기업 컨설팅 지원은 외부 자문 비용으로 제한)

### 지원금액

최대 5천만원 지원 (조사비용의 최대 50%)

KMI International Logistics Weekly



# 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



### KAKAO 채널 등록하기



**1** 카카오톡 검색창에 '국제물류정보포탈'을 검색합니다.



**2** 제일 오른쪽에 있는 '친구추가 아이콘'을 클릭합니다.