

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

목 차

▶ 아세안 물류시장 동향

- 인도-유럽 항로 컨테이너 선박 부족 심화...유럽항 운임 6천달러/FEU로 상승

▶ 공지사항

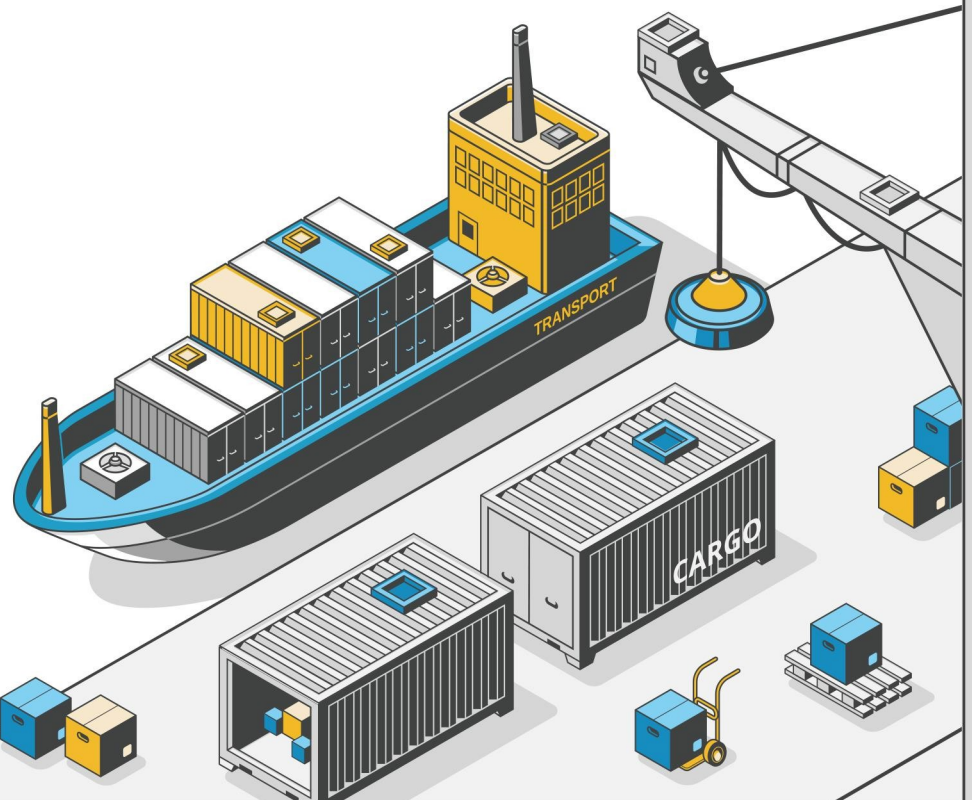
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 유럽 물류시장 동향

- 알헤시라스항, 환적·복합물류 경쟁력 강화 위한 인프라 투자 본격화

▶ 글로벌 물류시장 동향

- 글로벌 컨테이너 해운시장 집중도 심화...선사 경쟁 제한 우려 확대



인도-유럽 항로 컨테이너 선복 부족 심화.. 유럽향 운임 6천달러/FEU로 상승

- ▶ 인도발 유럽향 컨테이너 해운 운임이 선복 부족과 물동량 증가로 팬데믹 당시의 고점에 근접함

 - Journal of Commerce에 따르면, 인도-유럽 항로의 컨테이너 예약 운임은 선사들의 네트워크 조정에 따른 선복 부족과 예상보다 큰 유럽향 물동량 증가로 크게 상승함
 - 인도 서부 나바세바(Nhava Sheva)와 문드라(Mundra)에서 펠릭스토(Felixstowe), 사우샘프턴(Southampton), 런던게이트웨이(London Gateway), 로테르담(Rotterdam)으로 향하는 8월 항차의 임은 평균 약 6,000달러/FEU까지 상승함
 - 이는 최근 4년 만에 가장 높은 수준이며, 7월 말 평균 운임 대비 500~800달러/FEU 증가한 수치임
 - Journal of Commerce의 과거 데이터 분석에 따르면, '22년 5~6월 인도-유럽 예약 화물의 평균 선사 운임 수입은 FEU당 6,500~7,000달러 수준이었으며, 이후 하락하다 '23년 말 홍해 사태 이후 다시 반등함
 - 인도 현지 포워더들은 선복 확보 경쟁이 심화하면서 선사들이 화주에게 추가 운임을 부과할 수 있는 여건이 형성됐다고 설명함
- ▶ 유럽계 선사의 인도-유럽 주요 서비스는 일부 항차에서 9월 초까지 선복이 소진됨

 - 포워더들에 따르면, 유럽계 선사가 운영하는 주요 서비스는 8월 말까지 선복이 이미 소진됐으며, 일부 항차는 9월 초까지 선복 확보가 어려운 상황임
 - 이에 따라 현물 선복은 선박별 할당 상황에 따라 간헐적으로 화주에게 제공되고 있는 것으로 알려짐
 - 반면 아시아계 선사가 운영하는 일부 인도-유럽 서비스는 상대적으로 선복 확보가 용이한 것으로 나타남
 - 다만 이들 서비스는 일반적으로 정시성 지표가 낮은 것으로 나타남
- ▶ 인도발 유럽향 물동량 증가로 성수기 수요가 다시 나타남

 - 최근 물동량 증가는 '25년 계절적 비수기 이후 성수기 수요가 다시 나타나는 신호로 분석됨
 - SOGESE의 Andrea Monti CEO는 최근 성수기 수요는 단순한 화물량 자체보다 화주가 선적 시기를 언제로 결정하는지에 따라 달라지고 있다고 설명함
 - 또한 소비 자체뿐 아니라 화주의 위험관리 의사결정이 수요에 영향을 미치면서 수요 예측이 더욱 어려워지고 있다고 설명함
 - 업계 추정에 따르면, '26년 상반기 인도의 유럽향 컨테이너 수출은 약 51만 8,000TEU로 추정됨

➤ MSC의 일부 선박 재배치도 인도-유럽 항로의 공급 제약 요인으로 작용함

- 인도 현지 포워더들은 MSC가 인도-유럽 항로의 HEX 및 IPAK 서비스에서 일부 유럽항 선박을 중남미항 화물 운송에 재배분한 점을 선박 부족 요인 중 하나로 지목함
- MSC는 최근 철수한 인도-미국 동안 Indus Express 서비스에서 운송하던 중남미 연계 화물을 환적 방식으로 처리하기 위해 인도-유럽 서비스의 일부 선박을 활용하고 있는 것으로 알려짐
- 이에 따라 인도-유럽 항로에서 이용 가능한 유럽항 선박이 감소하면서 선박 확보 경쟁이 더욱 심화한 것으로 나타남

➤ 결항과 화물 이월, 나바세바-문드라항 혼잡도 선박 부족을 가중함

- 인도-유럽 항로의 선박 부족은 MSC의 선박 재배치뿐 아니라 결항(blank sailing), 화물 이월(rolled cargo), 선박 할당 변동 등 복합적인 요인의 영향을 받고 있음
- 또한 최근 약 한 달간 나바세바항과 문드라항의 혼잡으로 선박당 처리 물량이 감소한 점도 선박 압박 요인으로 지목됨

➤ 국내 해운·물류기업은 인도-유럽 항로의 선박 배치와 인도 서부 주요 항만의 운영 상황을 지속적으로 점검할 필요가 있음

- 인도-유럽 항로의 사례는 수요 증가뿐 아니라 선사별 항로별 선박 재배치와 항만 혼잡이 특정 항로의 운임과 선박 확보 여건에 영향을 미칠 수 있음을 보여줌
- 국내 해운·물류기업은 나바세바-문드라항의 혼잡 상황과 주요 선사의 인도-유럽 서비스 운영 변화를 함께 점검할 필요가 있음
- 특히 인도발 유럽항 화물을 취급하는 기업은 선박 부족에 따른 예약 시점과 운임 변동 가능성을 고려해 선적 계획을 수립할 필요가 있음

참고자료: <https://www.joc.com> (검색일: 2026.08.11.)

알헤시라스항, 환적·복합물류 경쟁력 강화 위한 인프라 투자 본격화

- 알헤시라스 항만청은 항만·내륙물류 인프라 개발을 통해 알헤시라스항의 환적 '컨' 물동량 증가세에 대응하고 복합물류 허브화를 도모

- 스페인의 알헤시라스항은 유럽, 아프리카, 미주, 아시아를 연결하는 정기선 해상운송 네트워크상에 입지하고 있으며, '컨' 화물에 대한 전략적인 환적거점 역할을 담당함
- 알헤시라스항의 '컨' 물동량은 코로나 팬데믹의 영향으로 '20~'21년 동안 감소했으며 '22년에는 러-우 전쟁에 따른 공급망 불확실성 확대에 의해 감소세가 이어진 것으로 나타남
- 반면 '23~'25년의 경우 홍해·수에즈 운하 사태에 따른 정기선의 희망봉 우회가 환적 '컨' 물동량의 점진적인 증가에 영향을 준 것으로 나타남
- 알헤시라스 항만청은 'Plan de Empresa 2027'에 따라 알헤시라스항의 환적 기능과 복합물류 기능을 강화하기 위해 항만·내륙물류 인프라 개발 사업을 '26~'30년 동안 추진함

알헤시라스항의 '컨' 물동량 변화 추이(2020-2025)



자료: Puertos del Estado 자료 기반 저자 재구성 (검색일: 2026.08.11.)

- TTI Algeciras社は 알헤시라스항에서 운영 중인 '컨' 터미널을 확장 개발하고 터미널 운영 체계에 IoT를 접목해 터미널 인프라의 운영·관리 효율성을 강화

- 알헤시라스항의 '26~'30년 인프라 개발에 배정된 민간투자 자본 7.11억 유로 중 1.5억 유로가 TTI Algeciras社에서 운영 중인 '컨' 터미널 확장 사업에 투입될 예정임
- 이를 통해 Isla Verde 외항 개발 2단계에서 조성된 15.9 헥타르의 매립지가 추가적인 '컨' 터미널 운영부지로 개발돼 TTI Algeciras社사의 '컨' 터미널에 편입될 예정임
- TTI Algeciras社は 해당 운영부지에 안벽 크레인 2기, 셔틀 케리어 2기, 자동화 야드 크레인 12기를 배치할 계획임
- TTI Algeciras社は 운영 중인 '컨' 터미널의 기존 연간 처리능력 160만 TEU를 '28년까지 210만 TEU로 확대하고자 함
- 또한 TTI Algeciras社は 운영 중인 '컨' 터미널에 IoT 기반 운영시스템과 디지털 트윈 기술을 도입해 안벽, 야드, 게이트의 운영 효율성과 하역장비의 안전관리 수준을 강화할 예정임

- 알헤시라스 항만청은 공공투자를 통해 알헤시라스항의 내륙 화물운송 체계를 개선
 - 알헤시라스 항만청은 알헤시라스항의 유럽 물류시장 접근성을 강화하기 위해 공공투자 자본인 6.77억 유로 중 1.25억 유로를 내륙운송 인프라 개발에 투자할 계획임
 - 게다가 알헤시라스 항만청은 알헤시라스항과 스페인 내륙, 유럽을 연결하는 단일 철도축인 Algeciras-Bobadilla 노선을 현대화하는 사업을 '23년부터 추진하고 있음
 - 또한 알헤시라스항의 철도화물 처리능력을 강화하고자 Botafuegos 철도터미널을 포함하는 신규 연결지선 개발을 위해 배정된 0.62억 유로와 추가적인 공공투자 자본을 투입할 예정임
 - 개발 예정인 Botafuegos 철도터미널은 알헤시라스항 내 철도선로의 길이 제약을 보완하기 위해 화물열차 편성과 철도 교통 조정 기능을 담당하게 됨

Botafuegos 철도터미널 및 알헤시라스항 신규 연결지선 개발 계획도



자료: Gobierno de España 자료 기반 저자 재구성 (검색일: 2026.08.11.)

- TTI Algeciras의 '컨' 터미널 확장과 알헤시라스항 배후권역의 내륙물류 인프라 개발은 알헤시라스항의 전략적 입지를 강화
 - 알헤시라스항의 물류 인프라 개발은 복합운송 기능을 강화해 배후권 국가의 화물 유치에 기여할 것임
 - 또한 알헤시라스항의 입지가 환적거점에서 복합물류거점으로 강화될 수 있을 것임

참고자료: <https://www.puertos.es>, <https://www.transportes.gob.es>, <https://www.ttialgeciras.com>
(검색일: 2026.08.12.)

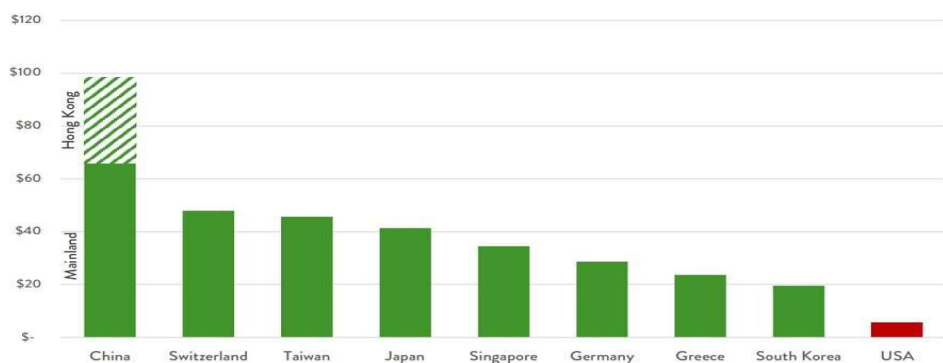
글로벌 컨테이너 해운시장 집중도 심화... 선사 경쟁 제한 우려 확대

▶ 글로벌 컨테이너 해운시장에서 선대 자산과 선복량이 일부 국가 및 대형 선사에게 집중되면서 시장 집중도 심화

- '26년 기준 글로벌 컨테이너 선대의 실질 소유가치는 중국이 가장 큰 규모를 차지하고 있으며, 스위스, 대만, 일본, 싱가포르 등이 뒤를 잇고 있음
- 특히 중국은 글로벌 컨테이너 선대 가치의 약 30% 내외를 차지하고 있으며, 중국·일본·싱가포르·한국·대만 등 아시아 주요국이 전체 선대 가치의 약 70%를 차지하는 등 글로벌 컨테이너 선대 소유가 아시아 지역을 중심으로 집중되어 있음
- 이러한 국가별 선대 자산의 편중과 함께 선사 차원에서도 시장 집중이 심화되고 있으며, 글로벌 상위 10개 컨테이너 선사의 선복량 점유율은 '00년 약 61%에서 최근 약 84%까지 상승함

2026년 국가별 컨테이너 선대 실질 소유 가치 (Beneficial Ownership)

단위: 십억 달러



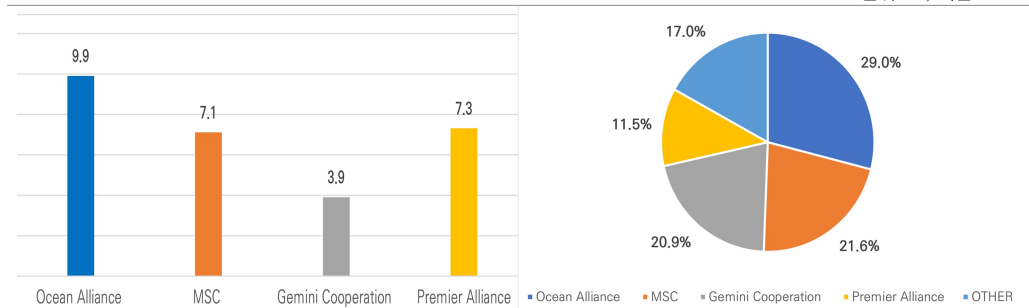
자료: VesselsValue, Galanopoulos (2026) (검색일: 2026.08.10.)

▶ 특히 대형 선사들이 얼라이언스를 통해 주요 항로의 선복과 서비스를 공동 운영하면서 시장 집중에 따른 경쟁 제한 우려 확대

- '25년 얼라이언스 재편 이후 글로벌 컨테이너 해운시장은 Ocean Alliance(약 994만 TEU), Gemini Cooperation(약 710만 TEU), Premier Alliance(약 390만 TEU) 등 3대 얼라이언스와 독립 운영 중인 MSC(약 732만 TEU)를 중심으로 재편되었으며, 해당 얼라이언스가 글로벌 컨테이너 선복량의 약 83%를 차지하고 있음
- 이처럼 소수 대형 선사가 얼라이언스를 통해 주요 항로의 공급능력을 공동으로 관리하면서 시장 집중이 운임과 서비스 경쟁에 영향을 미칠 것이라는 우려도 확대되고 있음
- 특히 결항(blank sailing), 화물 이월(rolled cargo) 등을 통한 선복 공급 조절이 화주의 운송 안정성을 저하시킬 가능성이 제기되면서 얼라이언스의 시장 영향력에 대한 규제 필요성이 다시 주목받고 있음

2026년 글로벌 컨테이너 선사 얼라이언스별 선복량 및 비중

단위: %, 백만 TEU



자료: Alphaliner, FullAvanteNews (2026.5.24.) 기반 저자 작성 (검색일: 2026.08.10.)

➤ 이처럼 최근 글로벌 해운시장 집중에 대한 우려가 커지면서 미국을 중심으로 선사 간 협력 및 경쟁체계에 대한 규제 논의 확대

- 선사 간 협력은 선복 공유와 공동운항을 통한 운항 효율성 제고 등을 목적으로 일정 범위에서 허용되어 왔으나, 최근 소수 대형 선사와 얼라이언스의 시장 영향력이 확대되면서 현행 경쟁체계에 대한 재검토 필요성이 제기되고 있음
- 대표적으로 '26년 3월 미국 하원 법사위원회는 해운산업의 경쟁구조를 점검하기 위한 청문회를 개최하고, 「Shipping Act」에 따른 선사 간 협정의 반독점법 적용 제외 제도를 주요 쟁점으로 논의함
- 또한 얼라이언스에 대한 연방해사위원회(FMC)의 모니터링 강화와 함께 항차 취소, 화물 이월 등 선복 공급과 운송서비스에 영향을 미치는 선사 행위에 대한 감독 강화 필요성도 제기되고 있음
- 이에 따라 향후 글로벌 컨테이너 해운시장은 대형화 및 얼라이언스를 통한 운항 효율성 확보와 시장 경쟁성 유지 간 균형이 주요 과제로 부상할 전망이다
- 특히 미국의 해운 경쟁정책 변화가 글로벌 선사들의 얼라이언스 운영과 서비스 네트워크 전략에 영향을 미칠 가능성이 있어 관련 정책 및 시장 변화에 대한 지속적인 모니터링이 필요함

참고자료: <https://www.openmarketsinstitute.org>, <https://globalmaritimehub.com>
(검색일: 2026.08.10.)

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



KAKAO 채널 등록하기



1 카카오톡 검색창에
'국제물류정보포탈'을
검색합니다.



2 제일 오른쪽에 있는
'친구추가 아이콘'을
클릭합니다.