KMI 국제물류위클리
KMI International Logistics Weekly

제814호
2026.11.06.
www.kmi.re.kr

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

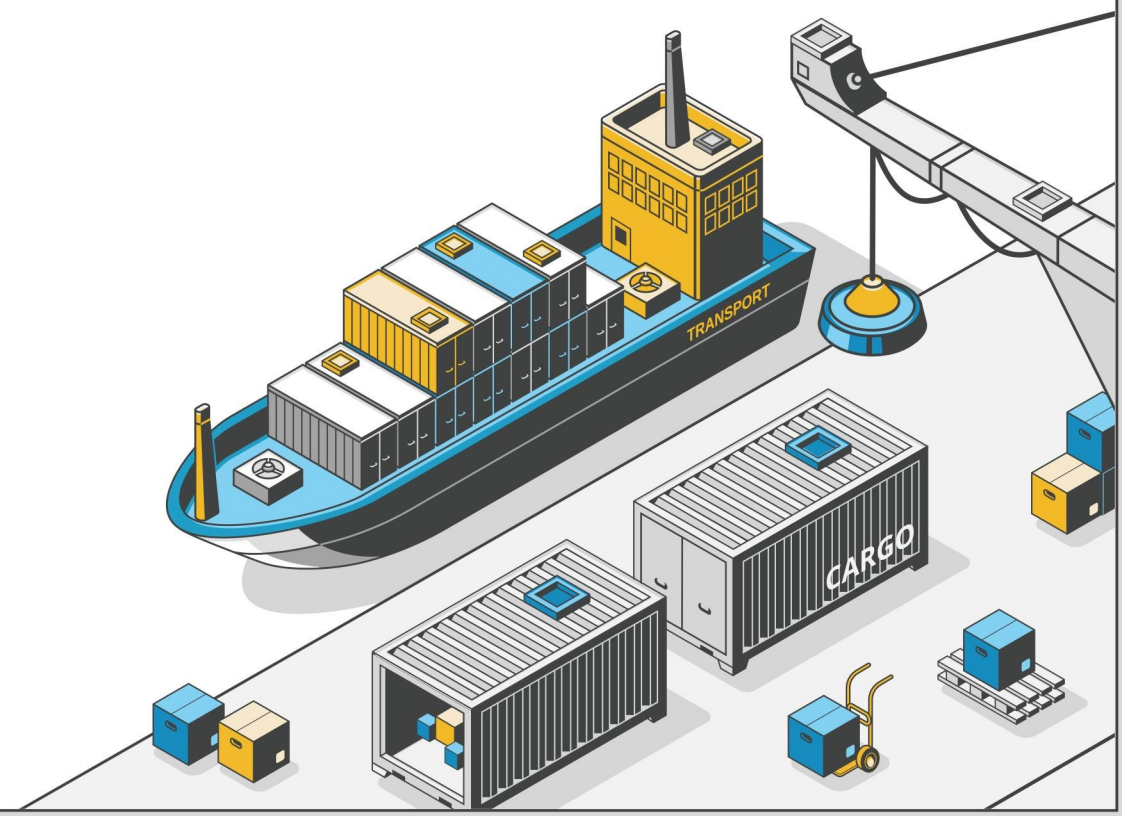
목 차

유럽 물류시장 동향
- 아시아-유럽 항로 선복 공급 조정 한계…유럽 향만·공급망 운영 부담 확대

미국 물류시장 동향
- 美 물류시장, 성수기 재고 확충·운송 공급 제약으로 물류비 부담 확대

글로벌 물류시장 동향
- 주요 선사, 수에즈 운하 경유 서비스 일부 재개… 운송시간 개선 효과는 항로별 차이

공지사항
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내



정부혁신 보다 나은 해양수산부
해양수산부
KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

KMI 국제물류 위클리

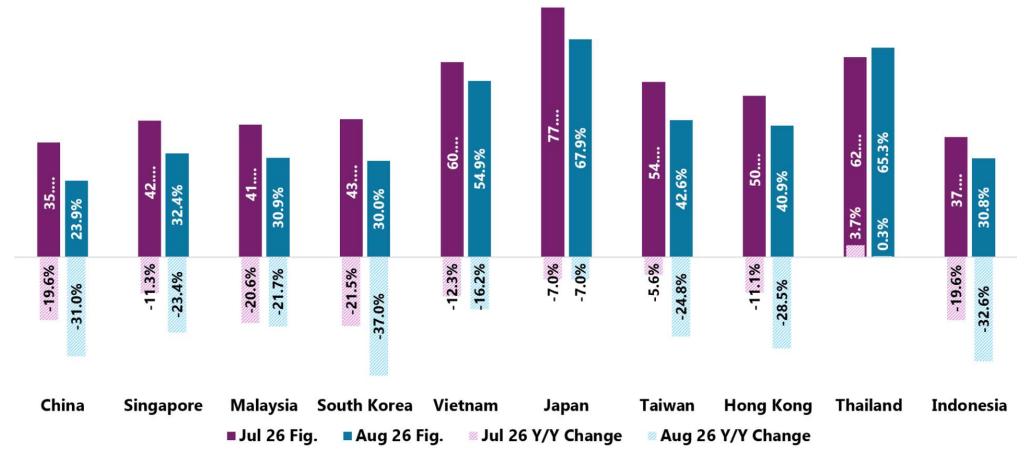
유럽 물류시장 동향

아시아-유럽 항로 선복 공급 조정 한계… 유럽 항만·공급망 운영 부담 확대

중국 국경절 기간 글로벌 선사의 선복량 공급 조정에 따라 아시아-유럽의 투입 선복량이 통상적으로 감소 추세와 달리 일시적으로 증가

- '26년 8월 아시아 지역 정기선 운항의 정시성은 평균 32.3%로 하락했으며 입항 평균 지연 기간은 7.28일에 달했음
- 아시아 지역 주요 항만의 적체로 당해 3분기 출항 예정인 컨테이너선의 운항 일정이 이월돼 4분기 중국 국경절 기간(9월 28일~10월 18일)에 걸쳐 12건의 중복 출항이 예정됐음
- 이에 따라 홍해 사태에 의한 아시아-유럽 항로의 선복 공급량이 더욱 증가해 특정 주간의 선복 공급 집중과 정기선 운항 일정의 불규칙성이 심화됐음

아시아 주요 '컨' 항만 운영 국가별 평균 컨테이너선 입항 정시성 추이 ('26년 8월)



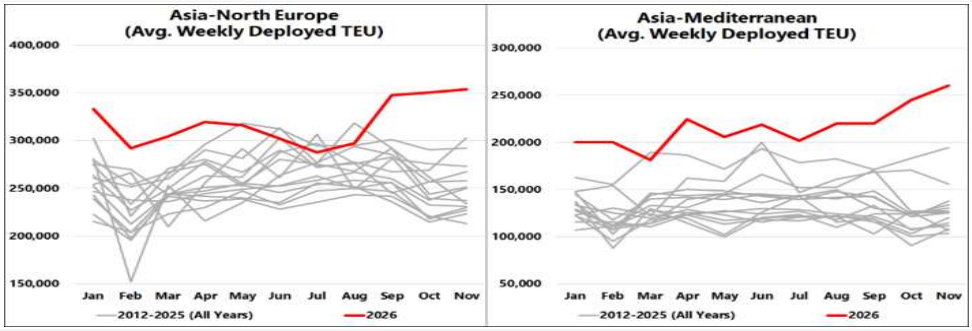
자료: sea-intelligence (검색일: 2026.11.03.)

'26년 4분기 아시아-유럽 항로에 대한 글로벌 선사의 선복량 공급 조정 한계로 주간 선복량 변동성을 확대

- '26년 아시아-유럽 항로의 선복 공급량이 높은 수준을 유지한 가운데, 중국 국경절을 전후한 10~11월에는 '12~'25년의 계절적 공급 감소 추세와 달리 선복 공급 집중 현상이 나타남
- 특히 '26년 중국 국경절 기간 아시아-북유럽 및 아시아-지중해 항로의 블랭크 세일링에 따른 선복량 감축 비중은 각각 5%와 3%로 코로나19 이전('12~'19년) 평균인 17%와 23%를 하회했음
- 같은 기간 두 항로의 주간 평균 배치 선복량은 3분기 나머지 기간 평균 대비 각각 4%와 18% 증가해, 코로나19 이전 평균 감소율인 16%, 21%와 상반되는 양상이 나타남
- 이에 따라 '26년 10~11월 아시아-북유럽 및 지중해 항로의 주간 평균 선복량은 각각 35만 TEU와 26만 TEU를 초과해 코로나19 이전 같은 기간 선복 공급량 수준을 상회함

- Drewry는 '26년 11월 2일~12월 7일 동안 아시아-북유럽·지중해 항로에서 26회의 임시 결항이 발생할 것으로 전망했음

아시아-북유럽 및 지중해 항로의 주간 투입 선복량 변화 ('26년 1월~11월)



자료: sea-intelligence (검색일: 2026.11.03.)

아시아-유럽 항로의 선박 운항 일정 변동은 유럽 주요 항만의 운영 부담을 가중

- 아시아-유럽 정기선 항로의 선복 공급 집중과 운항 일정 불규칙성은 유럽 주요 '컨' 항만의 선박 입항 시점의 중첩으로 이어져 선석 배정 및 하역 일정 조정의 부담을 야기할 수 있음
- 특히 네덜란드의 로테르담항, 독일의 함부르크항, 벨기에의 엔트워프 및 브뤼헤항의 경우 현재 선박 적체, '컨' 장치장 포화 상황이 심화돼 항만 운영 효율성이 저하될 수 있음
- 또한 아시아발 본선의 입항 일정 변동성은 피더선의 환적 '컨' 해상운송 및 내륙 배후운송 일정의 불확실성을 야기할 수 있음

중국 국경절에 대한 글로벌 선사의 선복량 공급 조정 제약은 유럽의 공급망 혼란을 야기

- 글로벌 선사들의 일부 기항지 생략 및 기항 순서 조정은 해상운임의 변동성을 확대하고 유럽 주요 항만 간 환적 '컨' 물동량의 이전을 야기할 수 있음
- 유럽 내륙 산업 지역으로의 화물 운송 정시성이 저하되고 공급망 운영의 불확실성이 확대될 우려가 있음

참고자료: www.porttechnology.org, https://sea-intelligence.com (검색일: 2026.11.03.)

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

KMI 국제물류 위클리

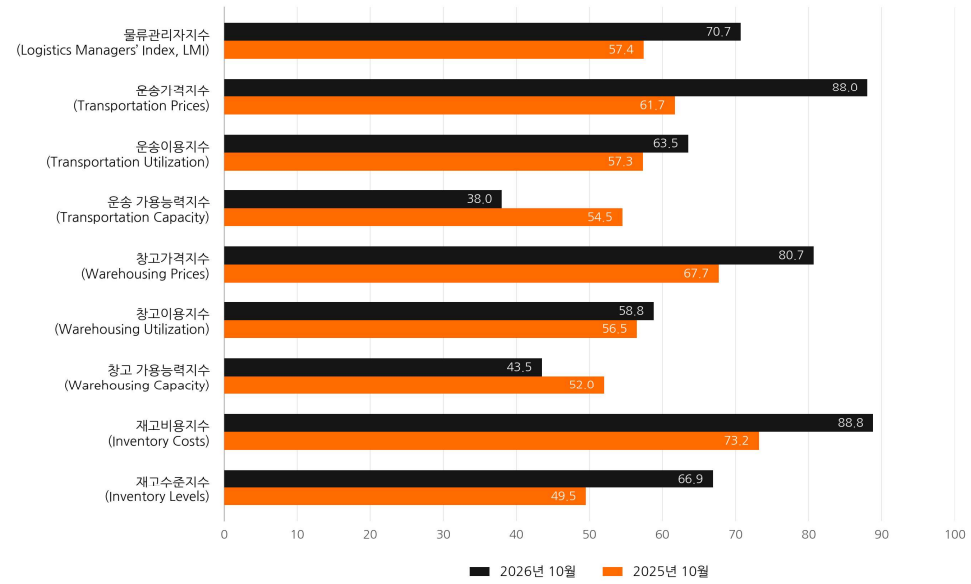
미국 물류시장 동향

美 물류시장, 성수기 재고 확충·운송 공급 제약으로 물류비 부담 확대

美 10월 물류관리자지수는 연말 성수기에 대비한 재고 확충과 물류비 증가로 전월 대비 상승한 70.7 기록

- '26년 10월 물류관리자지수(Logistics Managers' Index, LMI)는 전월 대비 0.5포인트 상승한 70.7로, '22년 3월 이후 두 번째로 높은 수준을 기록함
- 재고수준지수(Inventory Levels)는 전월 대비 8포인트 상승한 66.9로, '22년 9월 이후 최고치를 기록하며 연말 쇼핑 성수기에 대비한 재고 확보 움직임을 반영함
- 특히 소매업체 등 공급망 하류 기업의 재고 수준 지수는 69.6으로 상류 기업의 64.1을 웃돌아, 소비자 판매에 대비한 재고 확충이 활발한 것으로 나타남
- 다만 LMI는 물류 활동과 비용 관련 지수를 함께 반영하므로, 이번 상승은 물동량 증가뿐 아니라 재고 확보에 따른 비용 부담 확대도 반영한 것으로 해석할 필요가 있음

美 물류관리자지수(LMI) 및 세부 지수의 전년 동월 비교



주1: 검은색은 '26년 10월, 주황색은 '25년 10월이며, 각 시점의 지수는 전월 대비 변화 방향을 나타냄
주2: 지수는 50을 초과하면 증가 응답이, 50 미만이면 감소 응답이 우세하며, 50은 증가·감소 응답이 균형을 이룬 상태를 의미함. 이는 변화의 방향을 나타내며, 실제 비용 증가율이나 시설 가동률을 뜻하지 않음.
자료: LMI, October 2026 Logistics Managers' Index (검색일: 2026.11.04.)

재고 확충으로 보관 수요가 늘어나는 가운데, 창고 가용능력 감소와 재고·창고 비용 상승으로 보관 부담 확대

- 재고비용지수(Inventory Costs)는 전월 대비 8.9포인트 상승한 88.8로 '22년 3월 이후 최고치를 기록했으며, 10월 후반에는 92.4까지 높아짐

- 창고가용능력지수(Warehousing Capacity)는 43.5로 전월보다 상승했으나 여전히 기준선인 50을 밑돌아, 가용 공간의 감소 속도는 완화됐지만 공간 확보 부담은 지속됨
- 특히 공급망 상류기업의 창고 용량 지수는 37.5인 반면 하류기업은 50으로, 소매 재고가 창고보다 매장으로 직접 이동했을 가능성이 높음
- 창고가격지수(Warehousing Prices)는 전월 대비 7.2포인트 상승한 80.7을 기록했으며, 데이터센터 건설 자재 보관과 야외 적치 수요도 일부 지역의 공간 확보 부담을 높이는 요인으로 지목됨

운송 가용능력 감소가 운임 상승 압력을 높이는 가운데, 운임 상승 속도 둔화에도 화주의 운송비 부담 지속

- 운송가용능력지수(Transportation Capacity)는 전월 대비 3.6포인트 상승한 38로, 운송능력 감소세는 완화됐으나 공급 제약은 지속되는 것으로 나타남
- 이러한 원인으로 운송업체의 신중한 투자와 소규모 업체의 시장 재진입 어려움, 운전 인력 부족 등이 운송능력 회복을 제약하는 요인으로 지목됨
- 운송가격지수(Transportation Prices)는 전월보다 4.7포인트 낮아진 88로, 운임은 계속 오르고 있으나 상승 속도는 다소 느려진 것으로 나타남
- SONAR에 따르면 신규 트럭운송 계약운임은 기존 계약보다 13.11% 높으며, 높은 현물운임과 운송 요청 거절률이 향후 계약 운임에도 영향을 줄 가능성이 있다고 밝힘
- 이처럼 높은 트럭 운송비에 대응해 철도 복합운송도 대안으로 활용되고 있으나, 터미널 접근성·환적·최종 배송을 포함한 전체 비용과 납기를 비교할 필요가 있음

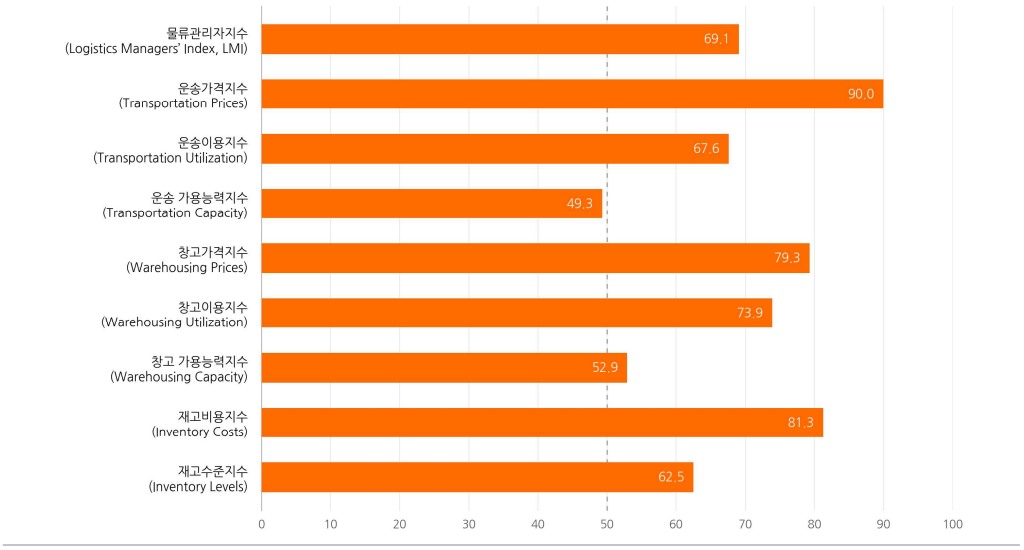
향후 12개월 동안에도 물류비 상승이 예상되며, 기업은 재고 배치와 운송·보관 능력 확보를 연계한 대응 필요

- 향후 12개월 종합 LMI 전망치는 69.1이며, 재고비용 81.3·창고가격 79.3·운송가격 90으로 물류활동 확대와 비용 상승이 지속될 것으로 예상됨
- 창고 가용능력 전망치는 52.9로 증가를 예상한 반면, 운송 가용능력은 49.3에 그쳐, 운송부문의 공급 여건 개선에 대한 기대는 제한적인 것으로 나타남
- 현재의 비용 부담도 높은 수준으로, 10월 재고비용·창고가격·운송가격지수의 합계는 257.5로 '22년 3월 이후 최고치를 기록해, 기업이 체감하는 물류비 상승 압력이 높은 수준임을 보여줌
- 이에 화주와 물류기업은 성수기 판매 계획에 맞춰 재고 반입 시점을 분산하고, 창고·운송계약과 대체 경로를 함께 검토해 납기 지연과 추가 비용 발생에 대비할 필요가 있음

KMI 국제물류 위클리

미국 물류시장 동향

향후 12개월 美 물류관리자지수 및 세부 지수 전망



주1: '26년 10월 응답자들이 예상한 향후 12개월의 변화 방향을 나타내며, 50 초과는 증가, 50 미만은 감소를 의미함.
주2: 운송 가격 전망치 90은 운임이 90% 상승한다는 의미가 아니며, 가격 상승을 예상하는 응답이 우세함을 나타냄.
자료: LMI, October 2026 Logistics Managers' Index (검색일: 2026.11.04.)

참고: www.the-lmi.com (검색일: 2026.11.04.)

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

KMI 국제물류 위클리

글로벌 물류시장 동향

주요 선사, 수에즈 운하 경유 서비스 일부 재개… 운송시간 개선 효과는 항로별 차이

● **주요 글로벌 선사들이 수에즈 운하 경유 서비스를 단계적으로 재개하고 있으나, 운항 재개 범위와 운송시간 개선 효과는 항로별로 차이를 보임**

- '23년 말 홍해에서 발생한 선박 공격 이후 주요 선사들은 수에즈 운하 대신 아프리카 희망봉을 우회하는 항로를 이용해 왔음
- 그러나 최근 들어 수에즈 운하를 경유하는 일부 정기선 서비스를 재개하고 있으나, 선사별 서비스에 따라 양 방향 운항, 한 방향 운항 및 개별 항차 통항 등으로 복귀 형태가 다르게 나타남

● **Maersk와 Hapag-Lloyd는 인도~유럽 ME1 서비스의 수에즈 운하 경유를 '26년 11월부터 순차적으로 적용할 계획임**

- Maersk는 11월 2일 Hapag-Lloyd와 공동 운영하는 Gemini Cooperation의 ME1 서비스 운항 경로를 희망봉 우회에서 수에즈 운하 경유로 변경한다고 발표함
- 변경된 서비스는 인도 문드라·나바셰바에서 오만 살랄라와 수에즈 운하를 거쳐 모로코 탕헤르, 네덜란드 로테르담, 독일 빌헬름스하펜·함부르크, 영국 런던 등을 연결하는 항로로 운영할 계획임
- 변경된 운항 경로는 11월 4일 살랄라에서 출항하는 Atlanta Express호의 서향 항차와 11월 13일 탕헤르에서 출항하는 Savannah Express호의 동향 항차부터 순차적으로 적용할 예정임
- Maersk는 수에즈 운하 경유가 희망봉 우회보다 운송시간 측면에서 효율적이라고 설명함
- 또한 Maersk와 Hapag-Lloyd는 중동 및 홍해 지역의 안보 상황을 지속적으로 점검하고, 향후 서비스 변경 여부를 홍해 지역의 안정성에 따라 결정할 방침임

● **MSC 등 주요 선사들도 수에즈 운하 경유를 일부 재개하고 있으나, 서비스별 운항방식에는 차이가 나타남**

- Journal of Commerce(JOC)에 따르면, ZIM은 MSC와 공동 운영하는 Seven Star Express(ZIM 명칭)·America(MSC 명칭) 서비스를 기존 희망봉 우회에서 수에즈 운하 경유로 변경하고 양 방향 운항을 재개한다고 밝힘
- 앞서 MSC는 '26년 9월 인도·파키스탄과 미국·멕시코를 연결하는 Indusa 서비스의 미국행 서향 항차를 수에즈 운하 경유로 전환했으며, 복항은 희망봉 경유를 유지하고 있음
- JOC가 인용한 Xeneta 분석가에 따르면, CMA CGM의 Indamex 서비스와 Maersk의 중동~미국 MECL 서비스도 수에즈 운하 경유를 재개한 것으로 나타남

주요 선사의 수에즈 운하 경유·재개 현황(2026년 11월 기준)

선사	서비스	주요 운송구간	수에즈 운하 경유 현황
MSC·ZIM	Seven Star Express / America	아시아~미국 동안	- 양 방향 수에즈 운하 경유 재개 발표('26년 10월)
Maersk·Hapag-Lloyd	ME1	인도~유럽	- '26년 11월 4일·13일 항차부터 순차 전환 예정
MSC	Indusa	인도·파키스탄~미국·멕시코	- 미국행 서향 항차 재개, 복항은 희망봉 경유
CMA CGM	Indamex	인도~미국 동안	- 수에즈 운하 경유 재개
Maersk	MECL	인도·중동~미국 동안	- '26년 7월 수에즈 운하 경유 재개
MSC	Dragon	아시아~유럽~미국	- 서향 항차 수에즈 경유 정황, 정기 복귀 여부 불분명
CMA CGM	Chesapeake Bay Express	아시아~미국 동안	- '26년 9월 선박 1척 수에즈 경유(비정기)
OOCL	South Atlantic Express	아시아~미국 동안	- '26년 10월 12일 선박 1척 수에즈 경유(비정기)

주: 선사별 양 방향 경유, 한 방향 경유, 개별 항차 통항 및 향후 전환 계획을 구분함. MSC·ZIM의 양 방향 경유 재개는 JOC가 인용한 ZIM의 설명에 근거함. MSC Dragon의 수에즈 경유는 Xeneta 분석가의 관측에 근거하며, 정기 복귀 여부는 불분명함. CMA CGM과 OOCL의 개별 항차 통항은 해당 서비스의 정기적인 수에즈 경유 재개를 의미하지 않음
자료: www.joc.com, www.maersk.com, www.reuters.com (검색일: 2026.11.03.) 바탕으로 저자 재구성

수에즈 운하 경유 재개에 따른 운송시간 개선 효과는 기항지 구성과 운항방식 등에 따라 서로 다르게 나타나는 것으로 분석됨

- JOC가 인용한 Xeneta의 Destine Ozuygur 선임 분석가에 따르면, 수에즈 운하 경유를 재개한 아시아~유럽 서비스의 운송시간은 평균 7일 단축된 것으로 나타남
- 반면 CMA CGM의 Indamex 서비스는 수에즈 운하 경유 이후 운송시간을 3일 단축했으나, MSC의 Indusa 서비스는 오히려 2일 증가한 것으로 분석됨
- Xeneta는 수에즈 운하와 희망봉 경유 시 기항지 구성의 동일 여부, 수에즈 운하의 양 방향 경유 여부, 혼잡한 환적거점 및 해상 병목구간의 통과 여부 등이 실제 운송시간 개선 효과를 결정하는 주요 요인이라고 설명함

- **우리나라도 주요 선사의 수에즈 운하 경유 재개에 따른 운송서비스 변화를 지속적으로 점검하고, 항로별 운송시간과 서비스 신뢰성을 종합적으로 검토할 필요가 있음**
  - 국내 화주와 물류기업은 수에즈 운하 경유 여부만으로 운송시간 단축을 판단하기보다 선사별 기항지 구성, 왕복 운항경로 및 실제 운송일정을 함께 확인할 필요가 있음
  - 특히 주요 선사들이 홍해 지역의 안보 상황에 따라 운항계획을 조정할 가능성이 있는 만큼, 항로 변경에 따른 운송시간과 정시성 변화를 지속적으로 살펴볼 필요가 있음
  - 또한 수에즈 운하 경유 재개에 따른 운송서비스 개선 여부를 판단할 때는 선사의 운항계획뿐 아니라 실제 운송시간과 지연 현황 등을 함께 검토할 필요가 있음

참고자료: www.joc.com, www.maersk.com, www.reuters.com (검색일: 2026.11.03.)

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

KMI 국제물류 위클리

공지사항

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내

