KMI 국제물류위클리
KMI International Logistics Weekly

제817호
2026.11.27.
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

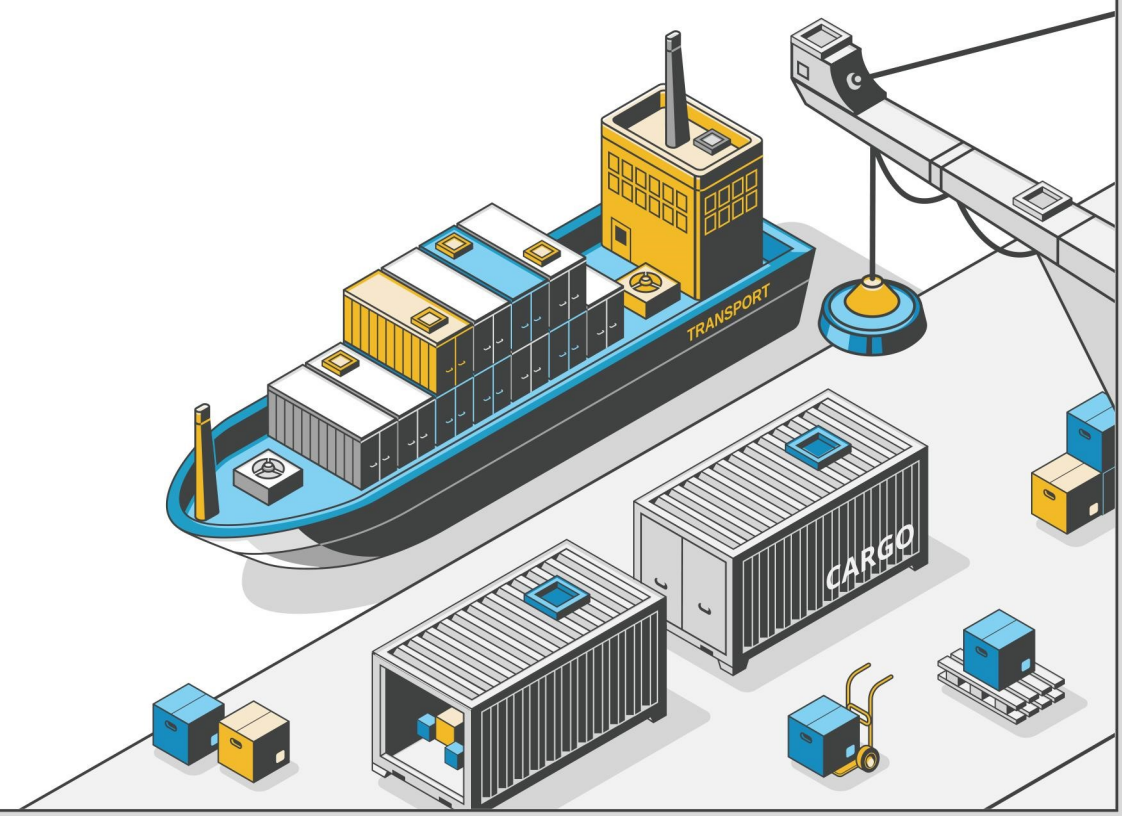
목 차

아시아 물류시장 동향
- 인도~미 동안항로, 화물 수요 둔화로 운임 44% 하락…선사 운항일정 조정

유럽 물류시장 동향
- 함부르크항, 'PortConnect' 프로젝트 기반 항만 인력 운영체계 혁신

미국 물류시장 동향
- 북미 남북 물류망 확장…국경 철도와 내륙 물류거점의 역할 증대

공지사항
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내



정부혁신 보다 나은 해양수산부
해양수산부
KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

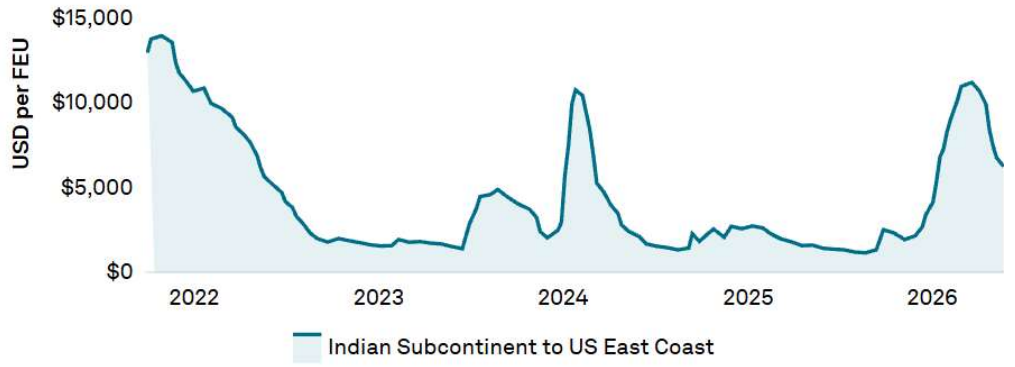
KMI 국제물류 위클리

아시아 물류시장 동향

인도~미 동안항로, 화물 수요 둔화로 운임 44% 하락…선사 운항일정 조정

- 인도~미국 동안항로에서 성수기 이후 화물 수요가 감소하면서 주요 선사들이 선박 적재율을 높이기 위해 운항일정을 조정하고 있음
  - S&P Global Platts에 따르면, 11월 19일 기준 인도아대륙~미국 동안항로의 컨테이너 현물 운임은 40피트 컨테이너(FEU)당 6,275달러로, 9월 중순 최고치인 11,240달러 대비 44%, 전주 대비 4% 하락함
  - 인도 나바셰바항~미국 뉴욕항 구간에서 현지 포워더들이 제시한 평균 현물 예약운임도 FEU당 약 5,000달러 수준으로 하락함
  - 특히 선사들은 저속운항과 중간 기항지 체류시간 조정 등을 통해 인도 선적항 입항을 늦추고, 화물 예약 마감 전까지 추가 물량을 확보하는 방식으로 대응하고 있음

인도아대륙~미국 동안항로 컨테이너 현물운임 추이('22~'26년)



자료: www.joc.com (검색일: 2026.11.23.)

- 금년 9월 인도~미국 동안항로에서 일부 선사가 선박 대형화를 추진했으나, 10월 이후 화물 예약이 둔화하면서 11월 말 일부 주차(週次)의 선복 공급이 예상 수요를 초과할 전망임
  - PIERS에 따르면, 5~8월 미국 동안항만의 인도발 컨테이너 수입량은 월평균 81,625TEU로 1~4월 대비 20% 증가했으며, Maersk는 9월부터 MECL 서비스에 기존 6,000~8,000TEU급 선박을 9,000TEU급으로 순차 교체하는 등 선복 확대를 추진함
  - 그러나 10월 들어 신규 화물 예약이 둔화하면서 현지 포워더 한 곳의 현물 예약량은 9월 대비 50% 감소했으며, 10월 22일 기준 현물운임도 FEU당 8,575달러로 전주 대비 14% 하락한 것으로 나타남
  - 11월 48주차 인도발 미국 동안항로의 예정 선적공간은 약 28,000TEU로, 예상 수요인 주당 24,000TEU보다 약 4,000TEU(16.7%) 많아 단기적인 선복 공급 부담이 예상됨

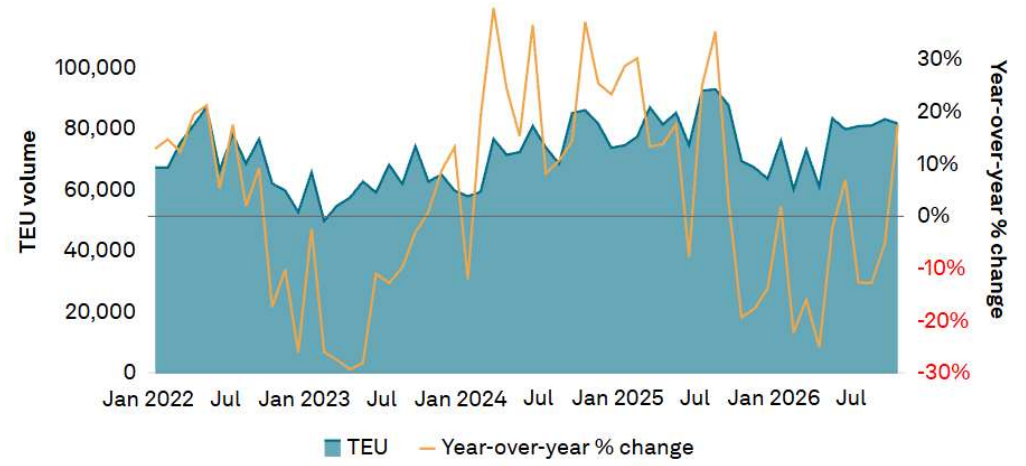
KMI 국제물류 위클리

아시아 물류시장 동향

● **올 10월 들어 인도발 미국 동안항로의 컨테이너 물동량은 전월 대비 소폭 감소했으며, 미국 주요 항만의 컨테이너 수입량도 연말 성수기 종료에 따라 점차 줄어들 전망임**

- PIERS에 따르면, 10월 미국 동안항만에 도착한 인도발 컨테이너 수입량은 81,940TEU로 9월의 83,400TEU 대비 1.8% 감소함
- 미국소매협회(NRF, National Retail Federation)에 따르면, 미국 주요 항만의 컨테이너 수입량은 9월 237만 TEU를 기록했으며, 10월에는 226만 TEU, 11월에는 205만 TEU, 12월에는 203만 TEU까지 감소할 것으로 예상함
- 다만 인도 상공부에 따르면, 10월 인도의 대미 상품 수출액은 전년 동월 대비 39.3% 증가한 87억 2,030만 달러를 기록해, 인도발 미국 동안항로의 물동량 감소를 대미 수출 전반의 위축으로 확대 해석하는 데에는 주의가 필요함

미국 동안항만의 인도발 컨테이너 수입 물동량 및 전년 동월 대비 증감률 추이('22~'26년)



자료: www.joc.com (검색일: 2026.11.23.)

● **인도~미국 동안항로에서 주요 선사들이 화물 적재율을 높이기 위해 기항일정을 연기하는 가운데, 일부 주차의 운항 횟수도 감소할 전망임**

- CMA CGM은 Indamex 서비스에 투입한 10,700TEU급 APL Paris호의 나바셰바항 기항을 당초 47주차에서 48주차로 연기했으며, 인도발 화물 배정량도 통상적인 5,000TEU보다 많은 약 7,000TEU로 늘린 것으로 알려짐
- 그러나 현지 포워더들은 기항일정 연기에도 해당 선박의 적재율이 약 70%에 그칠 것으로 예상했으며, Hapag-Lloyd도 TPI 서비스의 47주차 예정 기항을 48주차로 연기함
- 49주차에는 Maersk의 MECL 서비스와 MSC의 Indusa 서비스 등 2개 항차만 운항할

예정으로, 통상적인 4개 항차의 절반 수준이며 예정 선적공간은 약 13,000TEU에 그칠 전망임

- **인도~미국 동안항로는 연말 화물 수요 둔화와 주차별 선복 공급 변화가 맞물리면서 단기적인 수급 불균형이 지속될 가능성이 있음**
  - 49주차에는 운항 횟수 감소로 예정 선적공간이 축소되지만, 50주차에는 48주차와 유사한 선복 초과공급이 예상되는 등 주차별 수급 상황이 달라질 전망임
  - 인도 현지 포워더는 12월 화물 수요가 약세를 보이는 반면, 1월 도착 예정 화물에 대한 예약이 집중될 가능성을 제기함
  - 이에 따라 인도발 미국 동안항로를 이용하는 국내 물류기업은 현물운임뿐 아니라 주차별 선복 공급, 기항일정 및 화물 예약 상황 등을 함께 점검할 필요가 있음

참고자료: www.joc.com, https://cdn.nrf.com, www.commerce.gov.in (검색일: 2026.11.23.)

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

KMI 국제물류 위클리

유럽 물류시장 동향

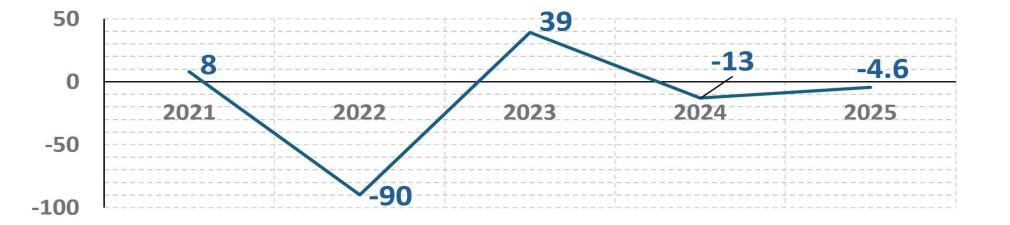
함부르크항, 'PortConnect' 프로젝트 기반 항만 인력 운영체계 혁신

독일의 함부르크항은 항만 운영환경의 불확실성 확대에 대응해 하역 생산성 및 인력 운영 효율성을 제고

- 함부르크항은 유럽과 아시아·미주를 연결하는 주요 정기선 기항지로 철도·도로·내륙 수운을 통해 중·동부 유럽의 배후 산업 지역을 연결하는 복합물류 거점 기능을 수행하고 있음
- 하지만 함부르크항은 선사의 수에즈 운하 복귀에 따른 '컨' 본선 입항 일정 변동과 '컨' 터미널의 단계적 자동화 전환에 의한 운영 제약으로 항만의 운영 안정성이 저하되고 있음
- 특히 함부르크항의 '컨' 항만 성과지수(CPPI)는 '24년 -13점, '25년 -4.6점으로 '24년 평가 대상 '컨' 항만의 평균 운영 성과 대비 저조해 항만 운영 성과 개선 필요성이 제기되고 있음
- 이에 따라 함부르크항은 관련 물류기업 및 연구기관과 함께 항만의 잠재적 운영환경 변화에 신속히 대응하기 위한 'PortConnect' 프로젝트를 추진해 해당 항만의 운영 효율성과 안정성 향상을 도모하고 있음

함부르크항의 '컨' 항만 성과지수(CPPI) 추이('21~'25년)

(단위: 점)



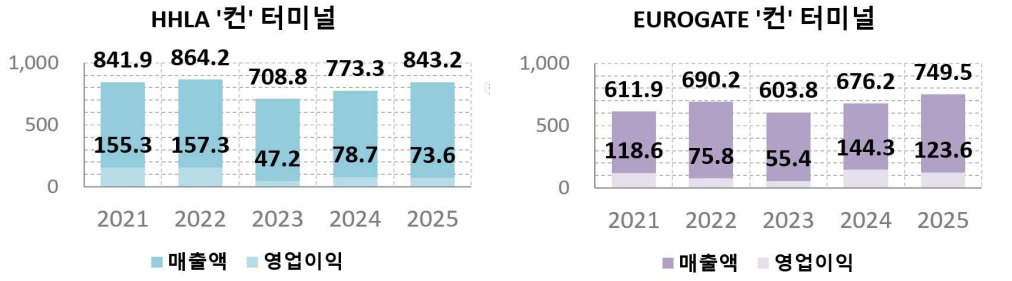
자료: World Bank, S&P Global Market Intelligence(검색일: 2026.11.25.)

함부르크항의 주요 '컨' 터미널 운영사는 인건비 등 운영비용 증가에 의한 수익성 저하 압력에 직면

- HHLA社의 '컨' 사업부문 매출액은 '21년 841.9백만 유로에서 '23년 708.8백만 유로로 감소했으나 '25년 843.2백만 유로로 회복했음
- 반면 영업이익은 '21년 155.3백만 유로에서 '25년 73.6백만 유로로 52.6% 감소했음
- 특히 HHLA社는 '25년 단체협약에 따른 임금 상승과 공동 인력공급기관(GHB) 소속 인력의 추가 투입, 외부 용역비 증가 등으로 전년 대비 영업이익이 6.4% 감소했음
- EUROGATE社의 매출액은 '21년 611.9백만 유로에서 '25년 749.5백만 유로로 22.5% 증가했으나 영업이익률은 동기간 19.4%에서 16.5%로 하락했음
- 해당 '컨' 터미널 운영사의 영업이익 감소는 인건비 및 시설·장비 유지보수 비용 증가에 기인함

HHLA 및 EUROGATE '컨' 터미널 재무 성과 추이('21~'25년)

(단위: 백만 유로)



자료: HHLA 및 EUROGATE 자료 기반 저자 재구성(검색일: 2026.11.25.)

- **함부르크항은 항만 운영 효율성 향상 및 공동 항만인력풀 운영체계의 디지털 전환을 위해 'PortConnect' 프로젝트를 추진 중**
  - 'PortConnect' 프로젝트는 독일 연방교통부로부터 228만 유로를 지원받아 '25년 12월부터 '28년 5월까지 30개월 동안 추진될 예정으로 '26년 11월 기준 실증·시험 단계에 있음
  - 해당 프로젝트에는 함부르크항 공동 인력공급기관(GHB), '컨' 터미널 운영사인 HHLA와 EUROGATE, 해운물류 연구기관(Fraunhofer CML), 인력관리 전문 IT 기업(p.l.i. solutions)이 공동 참여 중임
  - 함부르크항 내 '컨' 터미널 운영사와 GHB 간 인력 요청과 공급 업무를 연계하고 교대 근무 일정 조정 및 인력 운영 성과 분석체계 대시보드를 구축할 예정임

- **함부르크항은 항만 공동 인력풀 운영체계의 디지털 전환을 통해 항만 운영 안정성 및 터미널 수익성 제고를 도모**
  - 'PortConnect' 프로젝트가 완료되면 '컨' 터미널 운영사의 항만 인력 수급 불균형 문제를 해결해 운영비용 절감을 달성할 수 있을 것임
  - 해당 프로젝트의 현장 적용은 '컨' 터미널 운영 안정성 확보를 통해 함부르크항의 '컨' 선박 입항 일정 변동에 대한 대응 능력 강화에 기여할 수 있음

참고자료: https://thedigitalship.com, https://en.portnews.ru, www.hafen-hamburg.de (검색일: 2026.11.25.)

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

KMI 국제물류 위클리

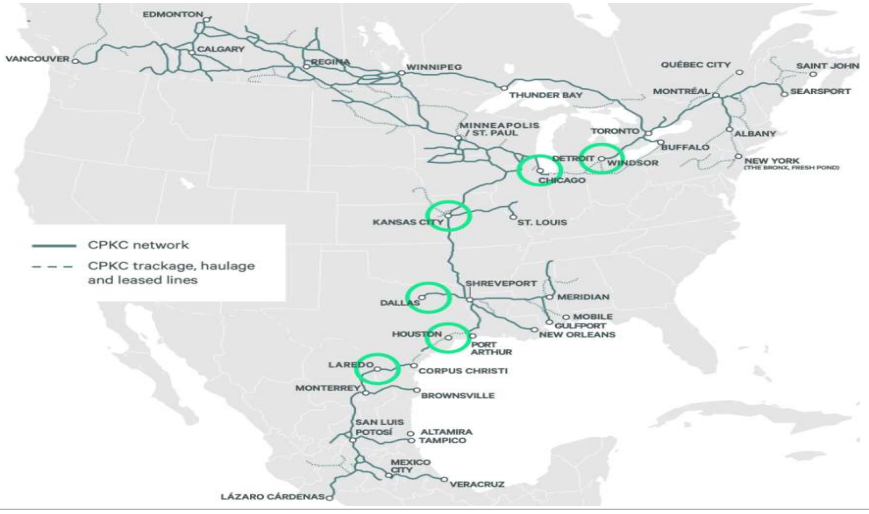
미국 물류시장 동향

북미 남북 물류망 확장…국경 철도와 내륙 물류거점의 역할 증대

美·멕시코 교역이 확대되고 국경 철도 수송 능력이 늘면서, 멕시코 생산 거점에서 美 내륙으로 향하는 운송 선택지 확장

- 글로벌 상업용 부동산 서비스 기업 CBRE에 따르면 '26년 상반기 美·멕시코 상품 교역액은 약 4,937억 달러였으며, 멕시코산 상품은 미국 전체 상품 수입액의 17.1%를 차지함
- 멕시코가 미국의 주요 상품 공급처로 자리 잡으면서 미국 내륙 납품처까지의 안정적인 운송이 중요해졌으며, 국경 철도망 확충은 장거리 화주에게 트럭 직송의 대안을 제공함
- 북미 철송사 캐나디안 퍼시픽 캔자스시티(CPKC)는 '25년 美 라레도(Laredo)와 멕시코 누에보 라레도(Nuevo Laredo)를 잇는 두 번째 철도교를 개통해 해당 국경 구간의 자사 수송 능력이 두 배 이상 확대됐다고 밝힘
- 이 철도망은 멕시코 몬테레이·산루이스포토시에서 라레도를 거쳐 美 캔자스시티·시카고로 이어져, 중서부로 정기 출하하는 화주에게 트럭 직송 외의 선택지를 제공함
- '26년 5월에는 CPKC와 美 동부 철송사 CSX가 공동 운영하는 'Southeast Mexico Express'의 운행을 개선해 몬테레이와 애틀랜타·샬럿 등 美 동남부를 잇는 철도 연결도 강화함

멕시코·미국·캐나다를 잇는 CPKC 철도망



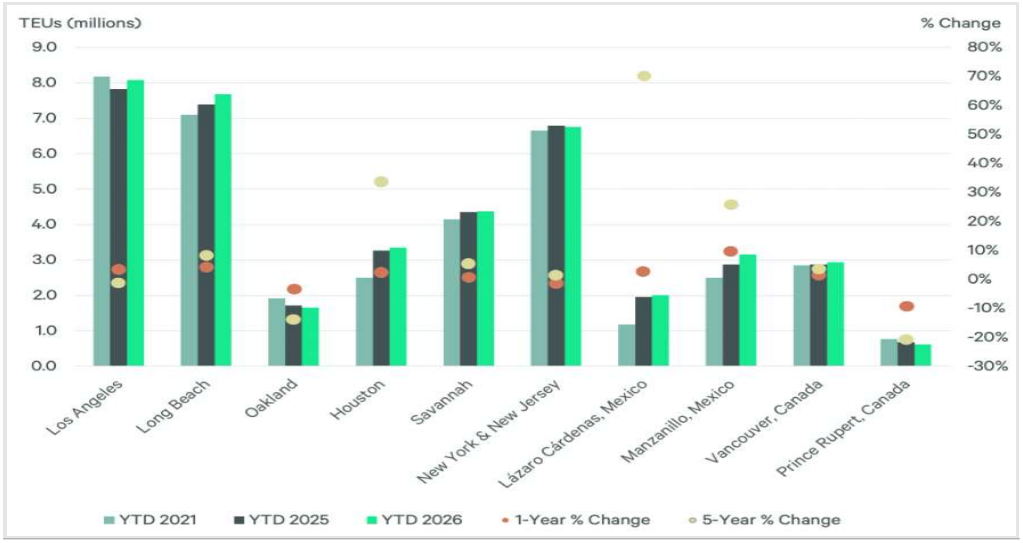
주: CPKC 철도망을 나타낸 것으로, 개별 화물 서비스의 정차지나 운행 빈도와는 구분됨
자료: CBRE Research·CPKC, '26년 3분기 (검색일: 2026.11.25.)

멕시코 국경을 통한 남북 경로가 확대되는 가운데, LA·롱비치항을 비롯한 기존 관문과 멕시코·걸프 연안 항만도 함께 성장

- 북미의 남북 운송망은 멕시코 생산 지역과 미국·캐나다 시장을 국경 너머로 연결하며, 동서 운송망은 LA·롱비치항 등 美 서안 항만과 중서부·동부 시장을 잇는 주요 경로를 의미함

- '26년 1~3분기 LA항과 롱비치항은 각각 약 810만 TEU와 770만 TEU를 처리했으며, 두 항만 모두 전년 동기 대비 처리량이 늘어 태평양 교역의 핵심 관문 역할을 유지함
- 같은 기간 멕시코 라사로카르데나스항과 만사니요항의 처리량은 '21년 동기 대비 각각 69.9%, 25.7% 늘었으며, 美 걸프 연안의 휴스턴항도 같은 기준으로 33.6% 증가함
- CBRE는 기존 美 서안의 주요 항만과 멕시코·걸프 연안 항만이 함께 성장한 점을 들어, 화주가 활용할 수 있는 관문이 다양해지고 있다고 평가함

북미 주요 항만의 컨테이너 처리량 비교('21·'25·'26년 1~3분기)



주: 각 연도 1~3분기 누적 컨테이너 처리량임. 본문의 멕시코 항만과 휴스턴항 증가율은 '21년 동기 대비임
자료: CBRE Research·각 항만 당국, '26년 3분기 (검색일: 2026.11.25.)

국경과 항만을 잇는 운송 경로가 다양해지면서, 여러 경로의 화물을 모아 분배할 수 있는 내륙 물류거점의 입지 강점 주목

- 댈러스·포트워스와 시카고는 주요 도로·철도망을 통해 멕시코 국경과 미국 내 여러 항만·소비 시장에 접근할 수 있어, 화주가 공급처나 배송지를 바꿔도 기존 거점을 활용하며 운송 경로를 조정하기에 유리함
- 캔자스시티 역시 라레도를 거쳐 멕시코 생산 지역과 연결되는 美 중서부 철도 거점으로서 '26년 3분기 산업용 부동산 공실률은 4.1%로 5개 비교 대상 시장 중 가장 낮았으며, 멕시코 접경 도시인 엘패소는 같은 해 1~3분기 점유 면적이 약 280만ft² 순증함
- CBRE는 멕시코와의 철도 연결 확대에 따른 부동산 수요가 캔자스시티에서 비교적 뚜렷하다고 평가했으나, 실제 공실률은 지역 전체의 지표이므로 멕시코 연계 수요는 해당 노선의 물동량과 관련 화주의 임차 계약을 함께 살펴야 함

북미 남북 교역축 주요 5개 시장의 산업용 부동산 지표('26년 3분기)

(단위: 백만ft²)

시장	시장 규모	3분기 공실률 (%)	순흡수 면적	건설 중 면적	임대차 계약 면적
엘패소	84.2	11.5	2.8	5.2	5.8
샌안토니오	142.9	10.3	1.4	2.4	5.5
댈러스	1,048.6	7.8	23.6	34.4	66.8
캔자스시티	291.7	4.1	6.0	3.9	17.6
시카고	1,080.0	5.3	10.4	13.2	48.2

주: 공실률은 '26년 3분기 기준이며, 순흡수 면적은 1~3분기 동안 점유 면적의 순증감을 나타냄
자료: CBRE Research, '26년 3분기 (검색일: 2026.11.25.)

북미 내륙 물류거점 투자는 멕시코발 화물과 미국 내륙 배송을 함께 처리할 수 있는 입지 선별 및 확보한 화주 물량에 맞춰 단계적으로 추진 필요

- 멕시코 생산 거점에서 미국으로 출하하는 우리 제조기업의 경우, 자사의 정기 출하 물량을 기반으로 다른 화주와 집하·보관·배송을 공동으로 처리할 수 있는 내륙 물류거점의 활용을 검토할 필요가 있음
- 특히 라레도·엘패소 등 국경 거점은 통관 지원과 환적에, 댈러스·포트워스·캔자스시티·시카고 등 내륙 거점은 재고 보관과 권역별 분배에 초점을 두고 후보지를 비교할 수 있음
- 이때 내륙 후보지는 철도 터미널과의 거리뿐 아니라 열차 운행 빈도, 터미널 왕복 트럭 운송비, 주요 납품처까지의 배송시간을 함께 비교해 거점 운영이 실제 비용 절감과 납기 안정으로 이어지는지 확인할 필요가 있음
- 초기에는 현지 운영사의 기존 시설을 활용해 정기 출하량과 보관 수요를 확인하고, 화주와의 계약으로 일정 물량이 확보되면 전용 공간의 장기 임차나 시설 투자를 검토할 수 있음
- 또한 투자 타당성을 검토할 때는 미국·멕시코·캐나다 협정(USMCA) 후속 협의에 따라 조달처나 국경 통과 경로가 달라지는 경우도 가정해, 예상 물량이 줄어도 임차료와 운영비를 감당할 수 있는지 점검할 필요가 있음

참고: www.cbre.com, (검색일: 2026.11.25.)

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

KMI 국제물류 위클리

공지사항

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내

