

해외 물류 동향

[2025년 1분기]

2025. 4

KOTRA

지 사 화 물 류 팀

목 차

1. 미국	1
2. 유럽	6
3. 중국	11
4. 싱가포르	15
5. 중동(UAE)	18
6. 일본	21
참고. 텍사스 물류 인프라 현황	17

1 미국

□ 해상운송 동향

- '25년 2월 LA/롱비치항 컨테이너 양은 각각 80.1만TEU, 76.5만 TEU로 연초 수요 위축이 반영되며 전월 대비로는 -13.2%(LA항), -19.6%(롱비치항) 감소함.
- '24년 12월~ '25년 1월동안 중국과 동남아에서 출발한 수입 화물이 급증하면서 LA와 롱비치항 빈 컨테이너 적체 현상 심화

(단위 : TEU)

항만	물동량(25년 2월)	물동량(25년 1월)	물동량(24년 12월)
LA항만	801,398(-13.2%)	924,245	921,616
롱비치항만	765,385(-19.6%)	952,733	861,006

*자료원 : LA, 롱비치 항만청

<3월 해상 참고 운임>

(단위 : 달러/TEU)

출발지	도착지	25년 운임(20'/40')	24년 운임(20'/40')
부산	로스앤젤레스	2,350/3,300	3,650/4,550
부산	뉴욕	3,800/4,300	4,850/6,000
부산	시카고	4,800/6,200	4,910/6,000
부산	달라스	5,550/6,200	5,010/6,250

*자료원 : 한국무역협회

□ 항공운송 동향

- (25년 1월) 미국 관세 정책으로 인한 항공화물 수요 회복 지연 동향
 - 2025년 1월 글로벌 항공 화물 수요는 전년 대비 2% 증가했으나, 2024년 동안의 두 자릿수 증가율에 비해 낮은 성장률
 - 2024년 중국-미국 간 전자상거래 화물은 미국 내 전체 판매량의 25%를 차지, 중국발 항공화물 용량의 50% 이상이 해당되나 미국의 중국 제품에 대한 관세 예고로 전자상거래 시장의 지속 가능성에 위협으로 작용 중

- (25년 1월) 미국발 남미 항공 물류 정체 동향
 - 2024년 말에 미국의 남미로의 수출은 전자상거래 수요 증가를 따라가지 못해 물류 정체 현상 발생
 - 현재 극심한 정체는 완화되었으나 여전히 유럽과 아시아에서 남미로 향하는 항공 물류 수요가 높아 미국을 포함한 다른 시장은 남미 항공운송에 여전히 심한 정체와 높은 비용을 직면
- World ACD 보고서에 따르면 '25년 2월 기준 전 세계 항공 화물량은 5% 증가. 북미지역은 4% 증가하였고, 중남미지역은 8% 증가.
 - 평균 항공운송 효율은 6% 증가하였고, 북미지역은 3%, 중남미 지역은 4% 증가.

<3월 항공 참고 운임>

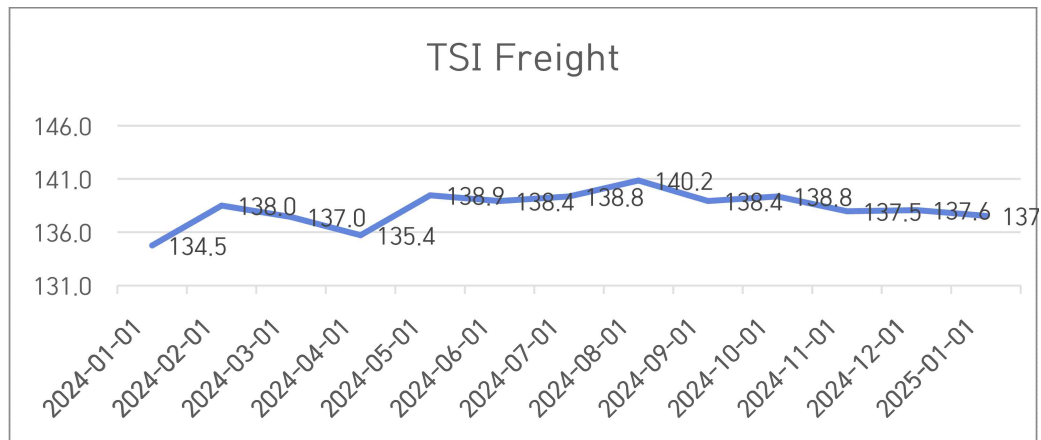
(단위 : 달러/Kg)

출발지	도착지	25년 운임	24년 운임
		100kg/300kg/500kg	100kg/300kg/500kg
인천	로스앤젤레스	7,750/7,750/7,650	6,950/5,940/6,250
인천	뉴욕	7,350/7,350/7,350	7,340/6,340/5,840
인천	시카고	7,550/7,550/7,500	8,250/6,940/6,840
인천	달라스	7,050/7,050/7,050	10,550/9,040/8,840

*자료원 : KITA한국무역협회

□ 내륙 운송 동향

- 미 내륙 운송은 연말에 해당하는 성수기가 끝났음에도 불구하고, 미국 내 복합운송 물동량이 전년 대비 높은 수준을 유지하고 있음
 - 美 화물운송 서비스 지수(Freight Transportation Services Index)*
 - * 미국 내 트럭, 철도, 내륙수로, 항공 등 유료 서비스를 통해 운송된 물량의 월별 데이터로 매월, 2000년 월간 평균 운송액을 기준으로 한 변화율을 측정함



* 출처 : 美교통통계국(Bureau of Transportation Statistics)

- 2025년에는 새로운 철도 노동협약과 인플레이션 압력으로 인한 복합운송 요금 인상이 예상

□ 통상 관련 주요 이슈

○ 트럼프, 중국과의 TikTok 거래 위해 관세 인하 가능성 시사(25.3.25 발표)

- 도널드 트럼프 미국 대통령, 3월 25일 TikTok의 중국 모회사인 ByteDance와의 거래 성사를 위해 중국에 대한 관세를 일부 인하할 가능성 언급.
- 4월 5일까지 TikTok 매각 안될 시, 기한 연장 의향 밝힘
- 중국 상무부는 미국과의 협상할 준비가 되어 있다고 입장 표명

□ 항만 관련 주요 이슈

○ 무역대표부(USTR), 중국의 조선·해운업 불공정 관행 조사 발표(25.3.)

- 미국 무역대표부(USTR)는 중국 선사 및 중국산 선박에 대해 미국 항만 입항 시 수수료인 항만세를 부과하는 방안 발표
- 중국산 선박을 포함한 복수의 선박을 운영하는 선사는 미국 항만에 입항하는 중국산 선박에 조건에 따라 최대 150만 달러 수수료

부과 추진

- 해당 조사 결과에 따른 권고 조치에 대해 무역구제 공청회를 24, 26일 양일간 개최하였으며 관련 업계는 미국 신정부의 중국 해양력 억제에 대한 지지를 표명 하면서도, USTR이 구제책으로 제안한 입항료 부과를 재고할 것을 촉구

○ 자산운용사 블랙록社, 파나마 항구 인수 발표(25.3.4 발표)

- 자산운용사 블랙록社, 항만 인수를 통해 기반 시설 분야 확장 추진. 블랙록社는 홍콩 CK 허친슨으로부터 파나마 항구 지배 지분을 190억 달러에 인수. 또한, CK 허친슨이 소유한 파나마 두 항만을 포함해 40개 이상의 항만 인수 합의
- 블랙록과 자회사가 허친슨 포트 그룹의 80% 지분과 파나마 운하 입구에 위치한 주요 항구를 운영하는 파나마 포트 컴퍼니의 90% 지분 인수 관련 합의(3.4)

○ 밴쿠버항, 2024년 물동량 1억 5,800만톤 사상 최고치 기록(25.3.12 발표)

- 컨테이너, 벌크, 자동차 화물 등 물동량이 23년 대비 5% 증가하여 캐나다 최대 항구로 입지 확보
- 최근 미국이 중국산 선박에 항만 사용료를 부과하는 방안을 검토하면서, 밴쿠버항이 중국 및 아시아 국가들과의 교역에서 중요한 대체 항로로 고려

○ ILA-USMX, 새로운 노동협약에 최종 서명(25.3.11 발표)

- 북미 동안·걸프 지역 항만노조(ILA)와 미국해사동맹(USMX), 1월 8일 최종 합의 후 3월 11일 6년간 유효한 새로운 노동협약 최종 서명
- 협약은 2024년 10월 1일부터 소급 적용되며, 62%의 순차적 임금

인상, 항만 자동화 관련 노동자 보호, 신입 근로자 임금 인상
가속화, 컨테이너 사용료 기금 전액 노조 반환, 건강 보호 프로그램
개선을 포함

□ 2025년 미국 관세 정책에 따른 물류 영향

- 니어쇼어링(Near Shoring) 및 국경 간 배송 : 효율성을 높이고 비용을 절감하기 위한 니어쇼어링 및 국경 간 배송 전략이 강화될 예정
- 재고전략변화 : 소매업체들은 기존 생산(Just-in-time) 방식에서 비축(Just-in-case) 방식으로 전환하며, 작년부터 일부 재고를 확보해 두었으나, 소비자 수요변동에 따른 리스크 보유
- 일부 미국에서 수입을 받아, 캐나다 원저공장으로 납품하던 기존 물류 방식을 미국의 강화된 관세 정책에 따라 캐나다 수입으로 변동하려는 요청이 있어 캐나다 물류창고 추가 확보 노력 중

* 출처 : NALARA 물류사 인터뷰, '25.3.31.

2 유럽

□ 동향 및 제도 변화

- 25.1분기 유럽 수출입 물류시장은 전년도 말부터 안정세를 유지하여 에너지 가격 및 글로벌 공급망 안정화, 내수 회복 반영
 - * 유로존 20개국 '25.1월 대외수출 3.0% 증가(2,326억유로), 수입 7.6% 증가(2,315억유로)
- 제재 준수 및 검사 강화
 - 회원국 세관, 대러시아 제재 위반 단속을 대폭 강화
 - 환경 및 안전 검사의 강화 추세로 화학물질, 폐기물 반입 단속 엄격
 - 전자상거래 소형화물 통관 급증으로 EU 세관은 데이터 분석 기반의 위험 관리 검수를 확대
- 수입통제시스템 2(ICS2) 최종 단계 시행 (25.4.1일)
 - 철도·도로 운송 화물까지 사전 안전 신고(ENS) 확대
 - 해상 화물도 하우스(b1) 단위까지 안전 신고 요건 확대 적용, 9월까지 전환 유예기간 이후 미준수시 적재 불허 또는 통관 지연 가능
 - 수출기업은 모든 대EU 수출 화물에 대해 상세 화물정보를 선적 전 전자신고 해야 하므로 운송 서류의 정확성 및 적시 제출이 중요
- 탄소국경조정제도(CBAM) 시범 조치 보고 요건 강화 (25.1.1.)
 - 실제 배출량 산출 값을 적용해야 하며 기본값 사용 신고 불인정
 - 역외 생산자가 탄소배출 데이터를 등록하여 수입자에 자동 제공할 수 있는 새로운 포털 개설(25.1.1.), '26년 실제 비용 부과에 대비
 - 철강, 알루미늄 등 해당 품목의 EU 수출기업은 공급망의 탄소배출 보고를 위한 자료 축적과 시스템 체계 정비 필요
- HS 품목분류 개편 (25.1.1.)
 - Combined Nomenclature 코드가 다수 변경, 통관 시 적용에 유의

○ 불가리아·루마니아의 쟁쟁 지역 가입 (25.1.1.)

- 동유럽발 화물의 국경 통과가 원활해져 대기시간이 줄어드는 효과

□ **해상운송 동향**

○ (물동량) 소비 회복으로 주요 항만 컨테이너 1분기 물동량 회복세

- 임금 상승과 인플레이션 완화로 소비재 수요 증가(로테르담 항 당국 분석), 반면 벌크 및 에너지(석탄·원유 등) 화물 물동량은 감소
- * (로테르담) 24년 총 물동량 전년 대비 0.7% 감소, 컨테이너는 2.8% 증가
(함부르크) 24년 컨테이너 처리량 전년 대비 0.9% 증가
(앤티워프-브뤼헤) 24년 컨테이너 물동량 전년 대비 6.8% 증가

○ (운임) 1분기 해상 운임은 전반적으로 약세 유지

- 아시아-유럽 항로 운임 인상 시도(GRI)는 춘절 이후 물동량 회복세 둔화로 효과 제한, 25년 글로벌 선복량(공급) 4.9% 증가 전망
- * 상하이컨테이너운임지수(SCFI) 연초 대비 19%, 드류리 세계컨테이너지수(WCI) 14% 하락
- 선사 노선 조정이 완료되는 2분기 이후 운임은 안정적인 박스권을 형성할 것이라는 전망
- 5,000GT 이상 선박 FuelEU Maritime 시행(25.1월)으로 선사의 운영 비용 증가를 화주 부담으로 전가 가능성

○ (리드타임) 홍해 항로 재개 불확실성 지속

- 글로벌 선박 스케줄 신뢰도 51.5%(25.1, 전년 동기 동일), 아시아-유럽 항로 신뢰도는 41%로 저하
- 후티 공격 이후 홍해 항로 보험료 약 38배 급등, 영구적 휴전 전까지 홍해 동향 불가 전망하며, 재개 시에도 최소 6개월 이상 우회 유지 예상

○ (이슈) 글로벌 해운동맹 재편

- 10년간 유지되었던 2M 동맹(Maersk - MSC) 25.2월 종료, 현재까지 스케줄 운영은 대체로 원활

- * (재편된 동맹 체제) (1)MSC 단독 노선, (2)신 제미니(Gemini): Maersk-Hapag Lloyd
(3)Ocean Alliance: CMA CGM, COSCO/OOCL, Evergreen (4)THE Alliance: ONE, HMM 등
- * (선사별 전략) Maersk: 종합물류 기업화(항공·내륙 운송 포함), MSC: 세계 최대 선복량 기반 독자 노선 운영 강화, CMA CGM: 항공사·물류사 인수 통한 수직계열화 추진

□ 항공운송 동향

- (운송량) 25.1월 유럽 수요 증가는 전년 대비 1.3%에 그쳐 세계 수요 성장(3.2%, 18개월 연속 성장) 대비 다소 완만
 - * 주요 공항별 물동량: (프랑크푸르트) 25.1월 14.8만 톤(-3.9%)
(히드로) 24년 160만 톤(+10.4%), 25.3월 정전으로 5,400만 파운드 화물 지연
(샤를드골) 24년 187만 톤(-1.3%), (스키폴) 149만 톤 수준으로 정체
(이스탄불) 24년 197만 톤(+39.6%) – 터키항공 노선 확대 및 지정학적 위치 효과
- (운임) 하향 안정화 추세, 팬데믹 전 수준으로 점진적 회복 전망
 - 전년 말 대비 1월 CTK 기준 운임 약 10% 하락, 아시아-유럽 노선 운임 및 수요 모두 1월 급락하여 1분기 내내 약세 유지
 - (공급 측면) 여객기 운항 회복으로 벨리캐리어 용적 공급 증가
(수요 측면) 경기 둔화·해상 운임 하락으로 해운 전환 증가. 단, 반도체 장비·의약품·전자상거래 등 특화 수요는 견조
- (이슈) 친환경 연료 정책 도입과 지정학적 리스크 비용 증가
 - ReFuelEU Aviation 정책 시행으로 SAF(지속 가능 항공연료) 혼합 의무화(25.1.), 일부 항공사 SAF 할증료 도입
 - ETS(탄소배출권 거래제) 확대 등으로 중장기 운영비 상승 압력
 - 이스라엘-하마스 분쟁으로 홍해 항공로 불안정, 중동-유럽 운임 1월 한때 전년 대비 63% 급등

□ 내륙운송 동향

- (도로 운송) 유럽 내륙 물류는 도로 중심의 강세 지속
 - * EU 화물운송 중 도로 비중은 2022년 기준 53.8%로 꾸준히 증가
 - [운송량] 도로 물류 허브로 기존 독일·네덜란드 외에 슬로바키아, 헝가리 등 중부유럽 부상
 - 니어쇼어링, 역내 생산 확대로 폴란드·루마니아·튀르키예 등 동남부 유럽으로 물류 흐름 재편 가능성 (1월 쉥겐 가입으로 가속화)
 - 글로벌 기업 물류센터, 폴란드·체코 등 신설 확대
 - [운임 및 비용] 인건비, 환경 규제 등 구조적 상승 압력
 - 1분기 도로 화물 운임지수 전기 대비 소폭 상승, 전년 대비 낮은 수준
 - 상승 요인: 운전자 부족(약 50만명), 탄소배출 기반 통행료(25년 도입, Eurovignette), 트럭 배출가스 신기준 도입 따른 차량 교체 비용(25.7.)
 - [리드타임] 쉥겐 체제로 대륙 내 국경 간 이동 예측성 높고 안정적
- (철도 운송) 경쟁력 약화 및 화물 이탈 지속
 - [운송량] 유라시아 루트 위축 이후 중국-유럽 철도 물동량 감소
 - 업계 '25년 성과 전망: 10점 만점에 4.9점, 업계 60% “화물이 철도에서 도로로 이동 중” 응답
 - TEN-T 정책, 항만~내륙 연계 철도 투자(독일·폴란드), 화물열차량 증가 시도(프랑스·이탈리아)에도 물동량의 가시적 증가는 아직 미비
 - [리드타임] 러시아 우회, 노후 인프라 보수 등으로 증가 추세
- (내륙수로) 수위 개선으로 수송량 소폭 증가
 - [운송량] 라인강(Rhine)과 도나우강(Danube)을 중심으로 역내 무역에서 중요한 역할을 수행
 - * 로테르담 항구 중심으로 6,000km 이상의 라인강(Rhine), 뉘르강(Meuse), 스텔더강(Scheldt) 수로 네트워크를 통해 독일, 벨기에, 프랑스, 스위스, 체코, 루마니아까지 주요 내륙국과 긴밀히 연결

- 도나우강은 흑해 접근 제한 영향으로 철도·도로에서 일부 화물 전환, 헝가리·루마니아 농산물·비료 운송 증가로 1분기 전년 대비 5.6% ↑
- [운임] 1분기 전년 대비 안정화~소폭 하락, 여름철 라인강 수심 저하 시 운임 및 리드타임 리스크 재발 우려 존재

□ 향후 주목해야 할 사항

- (수요 전망) 대체로 안정적 흐름 예상되며 급격한 증가 기대는 어려움
* (IHS Markit 등) 25년 세계 교역 증가율 하향 전망, 유로존 제조업 생산도 수축 국면
- (노선 재편) 해운사 항로 체계 개편에 따른 영향 주목
 - MSC·Maersk의 신규 항로가 2분기부터 본격 적용, 아시아-유럽 노선 기항지 변화, 선박 스케줄 재조정 등 물류 네트워크 변동 주시
- (영국) 7월부터 EU발 일부 농식품 수입검역 강화 예정, 수입통관 요건이 단계적으로 EU 수준으로 강화→ 통관 서류 증가 가능성
- (정책) EU 집행위 2분기 중 역외 보조금 규제 및 운송 탄소 감축 정책 발표 가능성, 미국 무역정책, 중국 수출규제의 유럽 공급망 파급 효과 등 모니터링 필요

□ 해상운송 동향

- (컨테이너) 컨테이너 운송 시장 춘절 이후 회복세
 - (상하이항) '24년 12월 세계 최초 컨테이너 물동량 5000만 TEU 돌파, '25년 1월 500만 TEU로 월간 물동량 신기록 수립
 - (닝보저우산항) '25년 2월 컨테이너 물동량 335만 TEU로 전년 동기 대비 11% 증가, 화물 물동량 8007만 톤으로 전년 동기 대비 0.5% 증가 예상
 - (광저우항) '25년 2월 컨테이너 물동량 181.7만 TEU로 전년 동기 대비 18.1% 증가, 화물 물동량 4078만 톤으로 전년 동기 대비 13.7% 증가 예상
- (선박 임대) 컨테이너 선박 임대 시장은 안정적 호조세이나 상승세는 둔화
 - '25년 춘절 연휴 동안 화물량 감소로 선박 임대 시장 수요가 축소되고 공급은 초과 상태로 임대료 인상이 어려운 상황임
 - '25년 2월 2,750TEU, 4,250TEU, 6,500TEU, 9,000TEU 선박 임대료는 전월 대비 각각 0.1%, 0.4%, 0.8%, 1.0% 상승함
- (운임지수) 주로 항로의 운임 하락 추세 지속
 - 상하이항운거래소가 발표한 '25년 2월 중국 수출 컨테이너 종합 운임지수(CCFI) 평균값은 1342.89포인트로, 전월 대비 13.0% 하락
 - 시장 상황을 실시간 반영하는 상하이 수출 컨테이너 종합 지수(SCFI) 평균값은 1691.46포인트로, 전월 대비 24.6% 하락

<2025년 2월 주요 항로별 중국 수출 컨테이너 운임 지수>

항로	2024년	2025년 1~2월	2월	전월 대비(%)
종합 지수	1550.59	1442.88	1342.89	-13.0
유럽 항로	2377.34	2034.34	1832.03	-18.1
지중해 항로	2750.86	2568.54	2366.88	-14.6
미서부 항로	1186.71	1127.46	1088.28	-6.7
미동부 항로	1323.77	1261.21	1123.35	-5.8
일본 항로	797.89	980.42	989.13	1.8
동남아 항로	988.67	1131.72	1031.30	-16.3
한국 항로	496.07	508.59	505.72	-1.1

출처: 중국 교통운송부

□ 항공운송 동향

- 중국 춘절 영향으로 '25년 1~2월 항공화물 수요 감소 후 증가 추세로, 3월 생산 및 무역 활동 회복으로 항공 화물량 증가 예상
- (전체) '25년 1월, 중국 항공화물 운송량은 82.1만 톤으로 전년 동월 대비 9.0% 증가함. 이 중 국내선 51.4만 톤으로 전년 동월 대비 6.7% 증가, 국제선 30.7만 톤으로 전년 동월 대비 13.1% 증가
- (광저우공항) '25년 2월, 광저우 바이윈 국제공항 화물 운송량 35.47만 톤으로 전년 동기 대비 0.34% 증가, 이 중 국제선 화물 운송량 21.84만 톤으로 전년 동기 대비 0.89% 감소
- (상하이공항) '25년 1월, 상하이 푸둥 국제공항 화물 운송량 30.50만 톤으로 전년 동기 대비 0.07% 감소, 이 중 국제선 화물 운송량 274,300톤으로 전년 동기 대비 0.58% 감소함. 상하이 홍차오 국제공항 화물 운송량 37,500톤으로 전년 동기 대비 3.6% 증가, 이 중 국제선 화물 운송량은 3,100톤으로 전년 동기 대비 19.23% 증가
- (베이징공항) '25년 2월, 베이징 수도 국제공항 화물 운송량 9.48만 톤으로 전년 동기 대비 9.6% 감소, 이 중 국제선 화물 운송량 43,500톤으로 전년 동기 대비 1.4% 증가

□ 내륙 운송 및 통관 동향

- (내륙 운송) 도로 운송 수가 점차 회복, 제조업 및 소매업 물류 수요 증가세
 - '25년 2월 중국물류구매연합회 및 린안물류그룹이 공동 조사한 중국 도로 물류 운임지수*는 104.8포인트로 전월 대비 0.8% 하락, 전년 동기 대비 2.21% 상승함

* (중국 도로 물류 운임지수) 일정 기간 동안 중국 경제 영토 내 도로 물류 운송 가격 변동 정도와 변동 추세를 반영하는 상대적인 수치로, 린안 물류망을 대표로 하는 도로 물류 플랫폼의 동적 거래 정보를 기반으로 산정함. 현재 수집된 가격 데이터는 중국 전국 9대 물류 지역, 38개 주요 도시, 74개 물류 노드 플랫폼, 1406개의 도로 운송 노선, 200만 대의 화물 차량을 포함함

<2025년 2월 상하이발 주요 도시행 내륙 운송 운임>

2/26 기준	FTL(Full Truck Load) (9.6m) (위안/대)	LTL(Less Than Truckload) 경화물 (위안/m³)	LTL(Less Than Truckload) 중화물(위안/톤)
상하이-남징	2,170	30	120
상하이-충칭	13,691	180	759
상하이-광저우	13,113	128	728

출처: 린안물류그룹

- '25년 2월 중국 국가통계국 제조업 구매관리자지수(PMI)는 52.1로 50의 경기침체 기준선을 상회하며 제조업 활동 확장 추세
- (통관) 중국 춘절 연휴로 운항 중단이 증가하며 입항 시간 단축
 - '25년 2월, 춘절 연휴 동안 항구별 선박이 운항 중단하며 중국 주요 항구의 국제 컨테이너 선박 평균 입항 시간*(Port Stay Time) 1.43일, 정박 시간**(Berth Time) 0.83일로 전월 대비 각각 5.3%, 12.6% 감소
 - * (선박 입항 시간/Port Stay Time) 선박이 항구의 대기 정박지에 도착하여 하역 작업을 완료하고 정박지를 떠날 때까지의 총시간. 동 지표는 항구 시설 장비, 도선, 조정, 하역, 집화 및 운송, 항구 통관 등의 종합 효율성을 집중 반영
 - ** (선박 정박 시간/Berth Time) 선박이 정박지에 도착하여 하역 작업을 수행하고 작업을 완료하고 정박지를 떠날 때까지의 총시간. 동 지표는 주로 항구 체류 기간 동안의 하역 작업 효율성을 반영

<2025년 2월 세계 주요 항구 원양 국제 컨테이너 선박 평균 입항 및 정박 시간>

항구	선박 평균 입항 시간			선박 평균 정박 시간		
	입항 시간 (일)	전년 동기 대비(%)	전월 대비	정박 시간(일)	전년 동기 대비(%)	전월 대비
상하이	1.95	-20.4	-16.3	0.90	-5.3	-6.2
싱가포르	1.56	-8.8	5.4	1.22	5.2	6.1
닝보저우산	1.55	-19.3	-23.6	0.8	-13.0	-22.3
선전	1.81	44.8	11.7	0.96	9.1	-13.5
광저우	1.44	42.6	8.3	0.83	16.9	0.0
칭다오	1.62	-16.5	5.9	0.95	-14.4	-9.5
부산	1.63	6.5	3.8	1.35	6.3	-1.5
텐진	1.51	-6.2	-15.2	0.86	-18.1	-27.7
홍콩	1.09	7.9	-0.9	0.70	-1.4	-4.1
로테르담	2.76	34.6	-27.2	1.75	25.9	-15.0

출처: 상하이항운거래소

○ (정책) 정책 지원과 기술 적용으로 통관 효율성 지속 개선

- '25년 2월 중국국가발전개혁위원회, 교통운수부, 해관총서 등 7개 부서에서 16개 도시(텐진, 닝보, 진화, 허페이, 광저우, 하이커우, 충칭 등) 선정 및 물류 데이터 개방적 연결 시범 사업 공동 추진
- 이를 통해 물류 데이터 자원의 개방적 연결 메커니즘 구축 추진하고, 화물의 전 과정 추적 및 물류 데이터 표준화 촉진, 복합운송의 '원스톱 시스템' 모델을 중심으로 세관, 항구, 철도, 도로, 수운, 항공, 화물 운송, 차량 등 다양한 분야의 데이터를 연결하여 통관 시간 단축을 추진하며 사회 전체의 물류비용 절감

4

싱가포르

□ 해상운송 동향

- (현황) PAS (Port of Singapore Authority), '24년 사상 최대 컨테이너 물량 처리
 - 사상 최초 1억 TEU 돌파 (총 처리량 1억 200만 TEU)
 - * 싱가포르 터미널: 4,900만 TEU (+5.5%)
 - * 해외 터미널: 5,920만 TEU (+5.7%)
- (주요 이슈) 해운업계 전반의 불확실성 증가로 인한 싱가포르의 물동량 증가
 - 홍해 위기로 인한 희망봉 경유 항로 선택 선박 증가 -> 길어진 경로로 추가 선박 배치 필요 -> 싱가포르항만 복잡도 증가 예상
 - 미국 내 주요 항구 부두 노동자 파업 -> 미국 동부 및 걸프 해안 주요 항구 운영 중단 가능성 증가
 - Gemini Cooperation 발효 (2025년 2월~): Maersk와 Hapag-Lloyd 간 새로운 얼라이언스로, 싱가포르가 이 네트워크의 핵심 허브 중 하나로 지정됨에 따라, 싱가포르 경유 물량 증가 예상
- (전망) Tuas 항만 중심으로 싱가포르 해운 운송 경쟁력 지속 강화
 - Tuas 항만 매립 75% 완료, 현재 11개 선석 운영 중으로 2027년까지 7개 선석 개장 예정 * 2040년 완공 예정
 - 대만 선사 에버그린(Evergreen) - PSA 간 합작 전용 터미널 설립, 싱가포르항만 내 처리 물량 증가 예상

□ 항공운송 동향

- (현황) 창이공항, '24년 항공화물 물동량 15% 증가하며 회복세 견인
 - 연간 총 199만 톤 처리 (2023년 대비 15% 증가)
 - * '24년 5월 최대 월간 증가율 기록 (전년 동기 대비 20% 증가)
 - 여객기 운항 증가(36.6만 회, 11.5% 증가) -> 벨리홀드 화물 수용력 회복
- (주요 이슈) 전자상거래 수요 및 해상운송 혼란 영향
 - 세계적 전자상거래 성장 기반, 싱가포르 경유 크로스보더 이커머스 화물 수요 동반 상승
 - * Temu, Shein 등 플랫폼의 직접 배송 모델 확산에 따른 항공운송 수요 증가
 - 모달 시프트 (Sea-Air shift) 가속화: 지정학적 불안정성에 따른 해상 운송 차질로 인하여 화주들이 시급한 화물을 항공으로 전환
 - 싱가포르의 반도체 수출 및 재수출 회복세와 맞물려, 주요 노선 (중국, 미국) 간 화물 흐름 개선
- (전망) 항공 허브로서의 위상 지속 강화 예정
 - 싱가포르 정부, 향후 5년간 창이공항 허브에 10억 SGD 추가 투자 예정 * 창이공항 개발기금(CADF)의 50억 SGD 투자와 별개로 책정
 - 전자상거래 확대와 바이오·제약 제품 운송 수요에 대응하기 위한 물류인프라 확대 예상
 - 홍해 사태 등으로 촉발된 해상운송 불확실성이 장기화될 경우, 항공화물 수요는 당분간 견조하게 유지될 전망. 특히 동남아 내 복합운송 거점으로서 창이공항의 활용도는 더욱 높아질 것으로 예상

□ 내륙 운송 및 통관 동향

- (현황) 복합운송 기반 강화 및 디지털화 추진
 - 해상-항공 복합운송 흐름이 본격 확대 중이며, Tuas 항만과 창이

공항 간 연계 물류의 효율성 제고가 주요 과제로 부상함

- 교통부(MOT) 및 경제개발청(EDB)은 복합운송 환적 체류시간 (dwell time)을 기존 5일 이상에서 절반 수준으로 단축하는 것을 목표로 설정하고, 24시간 이내 처리라는 도전 목표(stretch goal)도 제시함.
- * 이를 위해 실시간 항공·선박 데이터 제공, 예약 간소화, 지연 알림 기능을 갖춘 디지털 앱이 시범적으로 개발 및 운용되고 있음.

○ (이슈) 공급망 다변화 속 복합운송 수요 증가

- 미·중 무역 갈등, 지정학적 리스크 확대 등으로 글로벌 기업들의 공급망 재편이 가속화되는 가운데, 싱가포르를 동남아 중심의 물류 거점으로서 주목받고 있음
- 특히 해상운송 차질 시 항공과 연계된 긴급 운송 수요가 늘어나면서, sea-air 인터모달 물류 인프라에 대한 수요가 지속 증가 중
- 기존 항만과 공항 간 연결 교통망 및 물류 정보 연계가 제한적이라는 점에서, 시스템 통합과 운송 모빌리티 간 협업이 주요 과제로 대두됨

○ (전망) 스마트 물류 인프라 및 인력 전환 본격화

- PSA는 Tuas 지역에 복합 창고 및 라스트마일 유통 기능을 갖춘 Supply Chain Hub @ Tuas를 2027년까지 구축할 예정이며, 이는 스마트 물류 허브의 기반이 될 전망이다
- EDB는 물류 업계 전환을 위한 Logistics Job Transformation Map을 2025년 출시 예정이며, 기술 기반의 자동화 창고 운영, 내륙 물류 인프라 설계, 복합운송 관리 등 새로운 일자리 중심의 인력 전환이 기대됨
- 싱가포르는 디지털 기반의 물류 효율화와 인터모달 네트워크 확대를 통해 글로벌공급망 리스크에 유연하게 대응하는 내륙 운송 전략을 지속 강화할 것으로 보임

5

중동(UAE)

□ **해상운송 동향**

- 1~3월 주요 선사(HMM 등) 중동 향 선박의 스페이스 모두 소진
 - 1~3월 모두 월초에 이미 해당 월의 중동 향 선박의 스페이스 모두 부킹 완료
 - 하지만, 3월 중순 이후 중동지역에 예약되어 있던 선박이 취소 예정이어서 정확한 도착 일정 예상이 어려워지며 중동 선적분 운임 역시 크게 오를 것으로 예상되고 있음
 - 아래 운임은 3월 14일까지만 유효한 운임으로 물류 시장에서는 3월 15일 이후, 컨테이너당 대략 150달러 ~ 350달러 정도가 인상될 것으로 전망하고 있음
- 2024년 동안 지속된 후티 반군의 홍해 공격으로 2025년 현재 아시아-유럽 간 해상 컨테이너 운임은 다시 상승하였음
 - 하지만, 2025년 1월 19일 가자지구 휴전 발표에 따라 홍해를 통과하는 상선 등에 대해 공격중지성명 발표. 단, 이스라엘 선박은 제외. 이에 한 때 몇몇 물류사들이 홍해 지역 운송로를 시험 삼아 이용했음
 - 하지만, 트럼프 대통령의 가자지구 발언 이후, 후티 반군이 다시 해상 공격을 시작할 가능성이 제기됨
 - 이에 따라 홍해 항로의 복귀는 다시 불확실성이 커졌음

<3월 해상 참고 운임>

(단위 : 달러/TEU)

출발지	도착지	운임(20'/40')
부산	제벨알리(Jebel Ali)	1,650/2,100
부산	도하(Doha)	1,800/2,300
부산	담맘(Dammam)	1,700/2,150
부산	제다(Jeddah)	3,400/4,200

□ 항공운송 동향

- 중국발 전자상거래 물량 증가로 인해 중국 내 항공 물류량이 부족하여 인천으로 우회하고 있음. 이로 인한 스페이스 부족 사태가 계속 발생 중이나 부족분은 일자별로 상이함
 - 또한, 1월 말에서 2월 초의 경우, 중국 춘절 연휴의 영향으로 항공 물동량이 줄어들었음. 이는 중국을 비롯한 몇몇 동아시아 국가들에 위치한 공장들이 대략 2주 정도 생산이 중단되었기 때문임
 - 에미레이트 항공(EK)이 2024년 2월 주 3회 서울 비행을 추가한 이후 두바이 향 스페이스는 여유가 있는 편이지만 운임이 높음
 - 이로 인해, 한국 고객들은 대체로 두바이 도착 화물은 대한항공을 선호하지만, 유럽, 아프리카 향 화물은 에미레이트 항공의 다양한 취항지 때문에 에미레이트 항공을 선호하는 경향이 있음
 - 특히, 3월 라마단으로 인해 대한항공(KE)이 단축운영(주 4회, 월/금/토/일, 기존 주 7회)을 시행함으로써 직항 스페이스가 줄어 일정을 맞추기 위해서는 사전 예약이 필수이며 이로 인해 에미레이트 사용도 증가추세임
- 2025년 1~2월, 중동-유럽 노선은 항공운임이 급격히 상승했는데 이는 트럼프 대통령의 가자지구 발언 등으로 홍해 위기의 영향으로 추정됨

<3월 항공 참고 운임>

(단위 : 달러/Kg)

출발지	도착지	100kg/300kg/500kg
서울(대한항공)	두바이	380/1,080/1,750 (3.8/3.6/3.5)
서울(에미레이트 항공)	두바이	410/1,170/1,800 (4.1/3.9/3.6)

□ 내륙 운송 및 통관 동향

- 라마단 이드 연휴 이전 물동량 소화를 위해 중동 내륙 운송 가능국
간 내륙 운송은 활발하게 진행중임. 매년 그랬던 것처럼 이드에
가까워질수록 내륙운송료 인상이 예상됨
- 현재는 통관 관련 특이사항은 없으나, 이드가 가까워지고 이드시기에는
통관에 오랜 시간이 소요될 것으로 보임

<3월 내륙 참고 운임>

(단위 : 달러/12M 트레일러)

출발지	도착지	운임(12M trailer 기준)
두바이	담맘(Dammam)	800
	제다(Jeddah)	1,500
	리야드(Riyadh)	1,300
	무스카트(Muscat)	1,200
	소하 (Sohar)	700

6 일본

□ 주재국 수출입 물류 동향

- (해상) 1월 항만통계속보에 따르면, 일본의 주요 6개 항(도쿄항·가와사키항·요코하마항·나고야항·고베항)의 외국 무역화물 컨테이너 수출입 물동량은 전년동월대비 1.8% 증가(105만 6769 TEU)

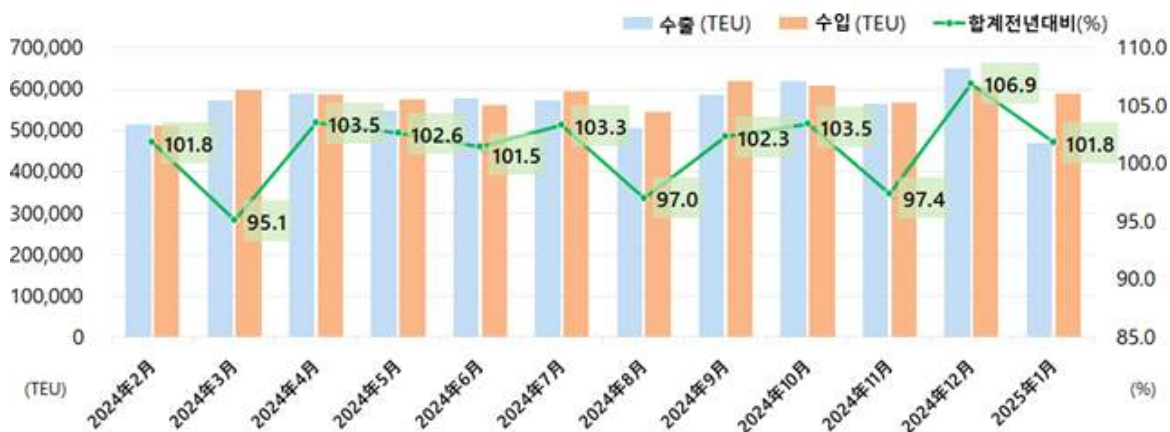
* 이 중, 수출이 46만 8913 TEU(-3.5%), 수입은 58만 7856 TEU(+6.5%)

<1월 항만별 컨테이너 수출입 물동량>
(단위: TEU, %)

	합계	전년동월대비	수출	전년동월대비	수입	전년동월대비
합계	1,056,769	101.8	468,913	96.5	587,856	106.5
도쿄	330,297	106.5	133,481	99	196,816	112.3
가와사키	7,294	106.1	3,246	97.2	4,048	114.6
요코하마	198,762	100.9	95,459	95.5	103,303	106.5
나고야	194,244	100.1	87,570	91.5	106,674	108.5
오사카	167,812	98.6	71,083	99.7	96,729	97.7
고베	158,360	99.3	78,074	96.8	80,286	101.9

[자료: 일본 국토교통성 항만통계속보('25.3.26)]

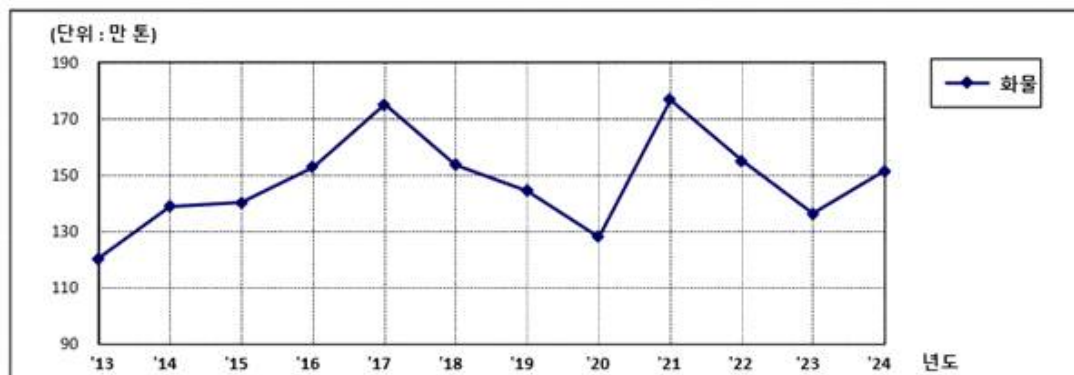
<최근 1년간 컨테이너 수출입 물동량 추이>
(단위: TEU, %)



[자료: 일본 국토교통성 항만통계속보('25.3.26)]

- (해상) 2월 일본발 미국향 화물은 전년동월대비 13.7% 감소(4만4494 TEU)
* 일본발 미국향 제3국 환적화물은 2.0% 증가. 화물 전체에서 차지하는 해외 환적률은 33.4%. 경유국별로는 대만이 전년 대비 35.0%로 가장 큰 폭으로 증가
- (항공) 항공 수송 통계속보에 따르면, 1월 국제항공 화물수송량은 전년동월대비 9.0%증가한 11만 7416 톤을 기록. 2024년도 국제항공 화물수송량은 전년 대비 11.2% 증가한 151만 4802 톤으로 전년 대비 11.2% 증가

<국제항공 화물수송량 추이>
(단위: 만 톤)



[자료: 일본 국토교통성 항공 수송 통계속보('25.3.19)]

- (내륙 운송 및 통관) 항공화물운송협회('25.3.25 발표)에 따르면, 일본 국내 택배 물량은 1월 269만 881개(전년동월대비 26.54% 증가), 2월 272만 1734개(전년동월대비 24.12%) 기록

□ 주재국 정부 대응 동향

- (물류 효율화법 개정)
 - 2024년 4월부터 일하는 방식 개혁 관련법에 의해, 트럭 운전자의 연간 시간외노동이 960시간으로 제한되는, 이른바 '물류 2024년 문제'에 대한 대응으로 물류 효율화법(정식명칭:유통업무 종합효율화법) 개정이 이루어짐

- 일본 정부는 물류 혁신을 위한 정책 패키지를 책정하여 비즈니스 관행 개선(운송대기시간 단축 의무화)과 임금 인상 대책 및 설비 투자(자동화와 관련된 기계 도입 보조금 제도) 등을 구축
- 또한, 일본 국토교통성은 운송 대기시간이나 운임에 대해서 화주나 원청사업자를 감시하는 '트럭 G멘'을 창설하여, 불공정한 상황이 발생하면 권고나 공표를 통해 문제를 알리는 등 법의 실효성을 높이기 위한 대처 진행

* 개정된 물류 효율화법은 올해 4월 1일부터 시행되어, 모든 화주와 물류 사업자에게 물류 효율화를 위한 노력 의무가 부과. 2026년까지 전면적으로 시행될 예정

○ (日 국토성 '재배달 삭감' 대처 강력 추진)

- 일본 국토교통성은 4월을 '재배달 삭감 PR 월'로 지정하여 관계 부처, 지방자치단체, 택배 사업자, EC 사업자 등과 연계해 재배달 삭감을 위한 대처를 강력히 추진해 나갈 것이라고 발표

* 일본 정부는 '종합물류시책대강(2021~25년도)'에서 택배 재배달률 감소 목표(2020년도 10% → 25년도 7.5%) 달성에 총력전

○ (사이버 포트 운용, 작업시간 35% 경감)

- 일본 국토교통성은 지난 1월 24일에 항만조사를 전자화·효율화하는 시스템 '사이버 포트'의 운용으로 기존보다 작업시간이 35% 경감됐다고 발표

* '사이버 포트(항만물류)(Cyber Port)'는 민간사업자 간 컨테이너 물류 절차의 전자화를 통해 업무의 효율화와 생산성 향상을 도모하는 것을 목적으로 한 일본 국토교통성 항만국이 운영하는 정보 플랫폼. 항만 물류 분야항만 관리 분야항만 인프라 분야가 상호 연계

참고

텍사스 물류인프라 현황

□ 해상, 항공, 육로 인프라가 균형적으로 구축된 美 물류 중심지 텍사스

- (해상) 미 남부 해안선을 따라 형성된 해상 물류 및 에너지 수출의 중심지
 - 미 남부 최대 항만 밀집 지역으로 휴스턴*, 코퍼스크리스티를 포함한 11개의 심해항을 포함한 19개의 상업 해양항구 보유
 - * 휴스턴 항구는 미국 내 수상화물 운송량 1위, 무요 국제 무역 거점 역할 수행
 - 텍사스 주에서는 항만 인프라의 연결성 향상을 위해 약 2억 4천만 달러를 투자, 최근 트럼프 행정부의 LNG 및 원유 생산 확대와 발맞춰 주요 에너지의 수출 허브로 급부상 중
- (항공) 물류와 사람의 아메리카 대륙 횡단을 잇는 중심 허브
 - 텍사스에 6개의 주요 국제공항이 위치해 있으며, 달라스-포트워스(DFW) 지역은 북미 최대 내륙항으로 미국 내 2번째로 큰 달라스-포트워스 공항을 보유
 - 아마존, 월마트 등 대형 유통기업들이 물류 허브를 운영하고 있으며, 항공과 지상배송 연계 시스템의 고도화로 빠른 배송 지원
- (육로) 미국 내륙 및 멕시코 국경의 주요 도로 지나는 물류의 중심축
 - 육상 도로는 314,000마일에 달하는 공공 도로 및 전세계에서 가장 큰 고속도로 (Katy Freeway) 보유, 미 남부 중심에 위치해 미국 어디 지역이든 약 2일 내로 도착
 - 철도로는 미국 4개 메이저 철도 회사 중 BNSF, Union Pacific 2개사가 소재, 철도 화물 터미널이 발달해 있어 장거리 수송에 최적화
 - 2,018km (서울-부산 거리의 약 6.2배) 국경이 멕시코와 접해있어 엘파소, 라레도 등의 지역에서 상대적으로 인건비가 저렴한 멕시코에서 제품을 생산하고 텍사스를 통해 미국으로 제품을 유통하는 마킬라도레 제도 발달

□ 텍사스 주요 물류 이동지

○ 해상 : 텍사스 주요 상업 해양 항구

유형	항구 이름	위치	주요 활동/비고
심해항 * (Deepwater)	Port of Houston	휴스턴	텍사스에서 톤수 기준으로 가장 큰 항구; 주요 컨테이너 및 석유 중심지
	Port of Corpus Christi	코퍼스 크리스티	주요 원유 및 에너지 수출 중심지
	Port of Beaumont	보몬트	벌크 화물, 석유, 산림 제품 처리
	Port of Port Arthur	포트 아서	석유 정제 및 화학 산업에 핵심
	Port of Texas City	텍사스 시티	석유, 화학 물질, 산업재에 중요
	Port Freeport	프리포트	화학 물질, 석유, 컨테이너 화물 처리
	Port of Galveston	갤버스턴	크루즈 승객 중심지, 화물 및 cotton 처리
	Port of Brownsville	브라운스빌	철강, 연료, 멕시코와의 무역에 핵심
	Port of Port Isabel	포트 이사벨	어업, 석유, 소규모 화물 운영 지원
	Port of Sabine Pass	사빈 패스	LNG 수출 및 에너지 관련 화물
얕은수심항 (Shallow-water)	Port of Orange	오렌지	산림 제품, 화학 물질, 산업재 처리
	Port of Port Lavaca	포트 라바카	석유화학 제품 및 소규모 화물 운영 지원
	Port of Victoria	빅토리아	내륙 항구, 화학 물질 및 농산물 처리
	Port of Port Mansfield	포트 맨스필드	소규모 항구, 어업 및 제한된 상업 활동
	Port of Palacios	팔라시오스	주로 어업 및 소규모 화물
	Port of Aransas (Harbor Island)	포트 아란사스	석유, 가스, 관광 관련 활동 지원
	Port of Ingleside	잉글사이드	석유 및 가스에 새롭게 떠오르는 중심지, 코퍼스 크리스티 근처
	Port of Matagorda	마타고다	소규모 항구, 어업 및 제한된 상업 교통
	Port of Calhoun	칼훈 카운티	지역 산업 및 소규모 화물 운영 지원

* 심해항은 대형 원양 선박을 수용할 수 있으며, 얕은 수심항은 일반적으로 멕시코만 연안 수로를 따라 소형 선박이나 바지선을 처리

○ 항공 : 텍사스 주요 상업 공항

공항 이름	도시
Abilene Regional Airport	Abilene
Rick Husband Amarillo International Airport	Amarillo
Austin-Bergstrom International Airport	Austin
Jack Brooks Regional Airport	Beaumont
Brownsville/South Padre Island International Airport	Brownsville
Easterwood Field	College Station
Corpus Christi International Airport	Corpus Christi
Dallas Love Field	Dallas
Dallas/Fort Worth International Airport	Dallas/Fort Worth
Del Rio International Airport	Del Rio
El Paso International Airport	El Paso
Valley International Airport	Harlingen
George Bush Intercontinental Airport	Houston
William P. Hobby Airport	Houston
Killeen-Fort Hood Regional Airport	Killeen
Laredo International Airport	Laredo
East Texas Regional Airport	Longview
Lubbock Preston Smith International Airport	Lubbock
McAllen Miller International Airport	McAllen
Midland International Air and Space Port	Midland/Odessa
San Angelo Regional Airport	San Angelo
San Antonio International Airport	San Antonio
Tyler Pounds Regional Airport	Tyler
Waco Regional Airport	Waco
Wichita Falls Regional Airport	Wichita Falls

○ 육상 : 텍사스 주요 주간(interstate) 고속도로

고속도로	주요 경로
I-2	리오그란데 벨리를 지나 하링겐(Harlingen)에서 미션(Mission)까지 연결
I-10	뉴멕시코 경계(엘파소)에서 시작해 샌안토니오, 휴스턴을 거쳐 루이지애나 경계(오렌지)까지 연결
I-14	킬린(Killeen)과 포트후드(Fort Hood)를 벨턴(Belton) 인근 I-35와 연결
I-20	I-10 (켄트)에서 시작해 미들랜드, 애빌린, 댈러스를 지나 루이지애나 경계(와스콤)까지 연결
I-27	러벅(Lubbock)과 아마릴로(Amarillo)를 연결하는 고속도로
I-30	포트워스와 댈러스를 거쳐 아칸소 경계(텍사카나)까지 연결
I-35	멕시코 국경(라레도)에서 시작해 샌안토니오와 오스틴을 지나 오클라호마 경계(게인즈발)까지 연결
I-37	코퍼스크리스티(Corpus Christi)에서 샌안토니오까지 연결
I-40	뉴멕시코 경계(글렌리외)에서 시작해 텍사스 판핸들(Panhandle)을 지나 오클라호마 경계(삼북)까지 연결
I-44	위치타폴스(Wichita Falls)에서 오클라호마 경계(버크버넷)까지 연결
I-45	갤버스턴(Galveston)에서 휴스턴과 댈러스를 연결
I-69	현재 여러 개의 구간(I-69E, I-69C, I-69W)으로 나뉘어 있으며 멕시코 국경과의 연결 확장 진행 중