

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

목 차

▶ 아세안 물류시장 동향

- 인도, 외국 선사 의존 낮추려 상선 100척 확충 계획...과다한 노후선 해소는 과제

▶ 공지사항

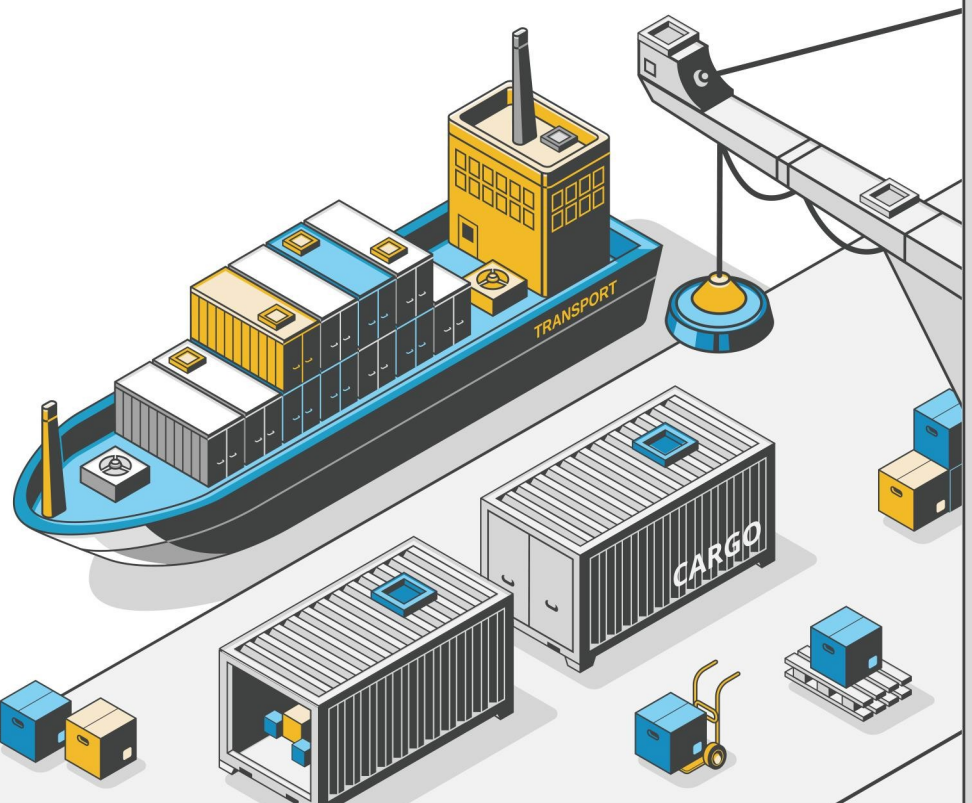
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 미주 · 중남미 물류시장 동향

- 美 수입항로 운임 강세...태평양은 수요·대서양은 공급이 견인

▶ 유럽 물류시장 동향

- 라인강 저수위로 로테르담항-엔트워프항 배후물류망 운영 부담 심각화



인도, 외국 선사 의존 낮추려 상선 100척 확충 계획...과다한 노후선 해소는 과제

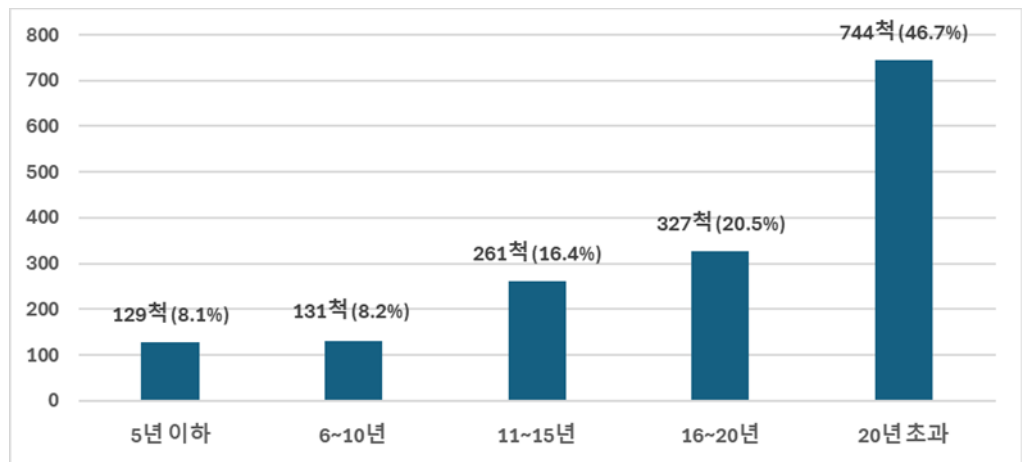
- ▶ 인도 정부가 외국 선사에 대한 의존도를 낮추기 위해 자국 상선대 선박 확충 방안 추진

 - 인도 국가해운위원회(National Shipping Board, NSB)는 '26년 8월 24일 열린 'Sagar Samvad'에서 향후 5년간 인도 상선대에 선박 100척을 추가하기 위한 5개 분야 로드맵을 제안함
 - NSB가 제안한 로드맵은 재정제도 개혁, 안정적인 화물 확보 지원, 경쟁력 있는 금융 접근성, 규제 간소화 및 사업환경 개선에 초점을 둠
 - Sarbananda Sonowal 인도 항만해운수로부 장관은 이러한 조치가 인도 선주들의 해운시장 참여를 확대하는 기반이 될 것이라고 설명함
 - 인도 정부는 Maritime Amrit Kaal Vision에 따라 '47년까지 세계 5대 선박 보유국으로 도약하는 것을 목표로 하고 있음
- ▶ 인도는 주요 화물의 외국 선사 의존도가 높은 가운데 인도 국적선의 높은 운항비도 자국 선대 확대를 가로막는 요인으로 지적됨

 - NSB는 인도가 원유, 가스, 석탄, 요소 등 주요 화물을 운송하기 위해 외국 선사에게 연간 약 750억 달러의 운임을 지급하고 있다고 설명함
 - 업계 관계자들은 인도 국적선의 운항비가 외국선보다 약 16~20% 높은 수준이라고 지적함
 - 업계는 선박 수입과 유지보수 서비스에 부과되는 세금, 선원 임금 및 운임에 대한 과세, 그리고 상대적으로 높은 국내 금융비용 등을 주요 원인으로 제시함
 - 인도 정부는 자국의 주요 교역로를 외국 선사에게 계속 의존하기 어렵다고 보고 자국 선박과 해운 역량을 확대할 필요성을 강조함
 - 인도 정부는 외국 소유 선박의 인도 국적 전환과 조선업 지원 등을 통해 자국 선대의 총톤수를 확대할 계획임
- ▶ 인도 정부의 선대 확대 추진에도 기존 선대의 고령화가 향후 실질적인 선대 증가를 제약할 가능성이 제기됨

 - 인도 항만해운수로부의 「Indian Shipping Statistics 2025」에 따르면, '25년 12월 기준 인도 선대는 총 1,592척에 1,402만GT로 집계됨
 - 이 가운데 선령 20년 초과 선박은 744척, 544만GT로 선박 수와 총톤수 모두 가장 큰 비중을 차지함
 - 선령 16~20년 선박 327척을 포함하면 선령 16년 이상 선박은 총 1,071척으로 전체 선대의 67.2%를 차지함
 - 현재 선령 16~20년인 선박도 향후 5년 동안 순차적으로 20년을 초과하게 되는 만큼 신규 선박 도입과 기존 고령선의 교체가 동시에 진행될 가능성이 있음

인도 선대의 선령별 선박 수



자료: <https://indiashippingnews.com/> 자료 기반 저자 재구성

➤ 특히 인도 외항선대는 전체 선대보다 고령선 비중이 높아 선대 고령화 문제가 두드러짐

- '25년 인도 외항선대는 총 503척, 1,232만GT로 집계됐으며, 이 가운데 선령 20년 초과 선박은 207척(41%), 452만GT를 차지함
- 선령 16~20년 선박 151척을 포함하면 외항선대 가운데 선령 16년 이상 선박은 총 358척으로 전체 외항선대의 약 71%에 해당함
- 선종별로도 선령 20년 초과 원유운반선은 13척(109만GT), 석유제품운반선은 55척(123만GT), 건화물 벌크선은 41척(80만GT)으로 나타남
- 선박 수를 기준으로 건화물 정기선 80척과 예인선 184척도 선령 20년을 초과한 것으로 집계됨

➤ 향후 5년간 선박 100척을 추가하더라도 인도 상선대가 동일한 규모로 순증할지는 불확실함

- 인도 선대는 '15년 1,246척에서 '25년 1,592척으로 10년간 346척 증가해 연평균 약 35척의 순증 규모를 기록함
- 같은 기간 인도 선대의 총톤수는 1,051만GT에서 1,402만GT로 증가함
- 그러나 기존 고령선이 운항을 종료하거나 상업적 운항이 어려워질 경우, 신규 선박 가운데 일부는 기존 선박을 대체하는 역할을 할 수 있음
- 이에 따라 인도의 100척 확충 계획이 실질적인 선대 확대로 이어지는 정도는 신규 선박 도입과 함께 향후 고령선의 운항 종료 및 대체 규모에 따라 달라질 것으로 보임

- 인도의 자국 선대 확충은 신규 선박 확보와 함께 기존 국적선의 비용 부담 능력과 선대 고령화를 함께 고려할 필요가 있음
 - 인도는 향후 5년간 상선 100척을 추가할 계획이나, 인도 국적선의 운항비는 외국적선보다 약 16~20% 높은 수준으로 나타남
 - 또한 전체 선대의 67.2%, 외항선대의 약 71%가 선령 16년 이상으로, 향후 고령선의 운항 종료와 신규 선박의 대체 수요가 동시에 발생할 수 있음
 - 이에 따라 인도의 선대 확충은 신규 선박 도입 규모뿐 아니라 인도 국적선의 비용 부담 능력과 고령선 대체 규모를 함께 살펴볼 필요가 있음
- 우리나라도 국적선대의 규모와 경쟁 여건도 지속적으로 점검할 필요가 있음
 - 인도는 외국 선사에 대한 높은 의존도를 해운산업의 과제로 인식하고 자국 선대 확충, 외국 소유 선박의 국적 전환 및 조선업 지원 등을 추진하고 있음
 - 우리나라도 주요 항로에서 국적선대가 담당하는 역할과 선대 규모·선령, 운항비 등 경쟁 여건을 지속적으로 점검하고, 글로벌 공급망 변화에 대응한 국적선대의 안정적인 운송 역량을 확인할 필요가 있음
 - 따라서 국내 해운·물류기업은 인도의 자국 선대 확충이 향후 인도발 주요 항로의 선박 공급과 선사 간 경쟁구조에 미치는 영향을 지속적으로 점검해야 할 것임

참고자료: <https://indiashippingnews.com/>, <https://www.logisticsinsider.in/> (검색일: 2026.09.01.)

美 수입항로 운임 강세... 태평양은 수요·대서양은 공급이 견인

- 美 주요 수입항로, 태평양의 수요 강세와 대서양의 선박 감축으로 9월 운임 상승 압력이 지속될 전망

 - 美 주요 수입 항로인 아시아~美 태평양 항로와 유럽~美 대서양 항로에서 서로 다른 수급 여건에도 불구하고 9월 해상운임 상승 압력이 동시에 확대되고 있음
 - 태평양 항로는 美 관세 변경에 대비한 조기 선적(front-loading) 이후 8월부터 물동량이 감소할 것이라는 예상과 달리 수입 수요가 높은 수준을 유지하고 있으며, 중국 국경절(Golden Week)이 시작되는 10월 초까지 높은 선박 이용률이 지속될 전망이다
 - 반면 대서양 항로는 북유럽·지중해발 미국행 물동량이 감소하고 있음에도 선사들이 임시 결항(blank sailing)을 통한 선박 감축과 성수기 할증료(PSS) 부과에 나서면서 운임 방어를 강화하고 있음
 - 이에 따라 태평양은 '수요 강세', 대서양은 '공급 조절'이라는 상반된 요인이 미국행 '컨' 운임을 동시에 지지하는 양상을 보이고 있음
- 아시아~美 태평양 항로 수입 물동량은 AI 데이터센터·전력 인프라 관련 산업 화물 수요 확대에 예상보다 강한 흐름 지속

 - 태평양 항로의 예상 밖 수요 강세에는 전통적인 소비재뿐 아니라 AI 데이터센터와 전력 인프라 구축에 필요한 산업 화물 수입 증가가 새로운 물동량 성장요인으로 작용하고 있음
 - AI 데이터센터 건설에 필요한 랙·배선·케이블·냉각장치와 함께 배터리·태양광 패널 및 부품·풍력터빈 등 전력화와 발전 능력 확충에 필요한 산업 제품의 아시아발 미국행 수입이 확대되고 있음
 - 여기에 블랙프라이데이 관련 상품의 상당 부분이 이미 조기 선적됐음에도 신규 출시 제품과 일부 소비재의 추가 수요가 지속되면서 당초 예상보다 강한 수입 물동량이 유지되고 있음
 - 특히 최근 태풍으로 상하이·닝보 등 중국 주요 항만에서 혼잡과 선박 운항 차질이 발생하면서 일부 화물의 미국 도착이 9월로 이월되고 있으며, 산업 화물 수요 증가에 항만 혼잡에 따른 실질 선박 공급 제약까지 더해지면서 태평양 항로의 높은 선박 이용률과 운임 수준이 지속되고 있음
- 대서양 항로는 조기 선적 효과 약화 등에 따른 수요 둔화에도 불구하고 선사 선박 감축 및 성수기 할증료 부과로 운임 방어를 강화하는 양상

 - 美 관세 불확실성에 대응한 상반기 조기 선적으로 일부 수입 수요가 이미 반영된 가운데, 여름철 계절적 비수기까지 겹치면서 유럽발 미국행 컨테이너 수요가 둔화하고 있음
 - 7월 북유럽발 미국행 물동량은 19만 3,700TEU로 전년 동월 대비 2.6% 감소했으며, 지중해발 미국행도 15만 2,220TEU로 1.9% 감소하는 등 6월에 이어 2개월 연속 감소세를 기록함

- 수요 둔화에도 주요 선사들은 임시 결항을 통한 선복 감축과 성수기 할증료 부과 등 공급 조절을 통해 운임 방어를 강화하고 있으며, 8월 유럽~북미 항로에서 약 4만 5,200TEU의 선복이 감축된 데 이어 9월에도 북유럽~북미 항로의 가용 선복량이 약 9% 감소할 전망이다
- 이에 따라 북유럽~美 동안 스팟운임은 수요 감소에도 완만한 상승세를 이어가며 8월 25일 기준 2,700달러/FEU로 전년 동기 대비 68.8% 상승하는 등 대서양 항로에서는 수요보다 선사들의 공급 조절이 운임을 지지하는 양상이 나타남

북아시아발 美 동·서안 '컨' 스팟운임 추이

North Asia-US spot rates hitting multi-year highs

North Asia to US West and East coast container spot rates, with year-on-year and week-on-week comparisons.

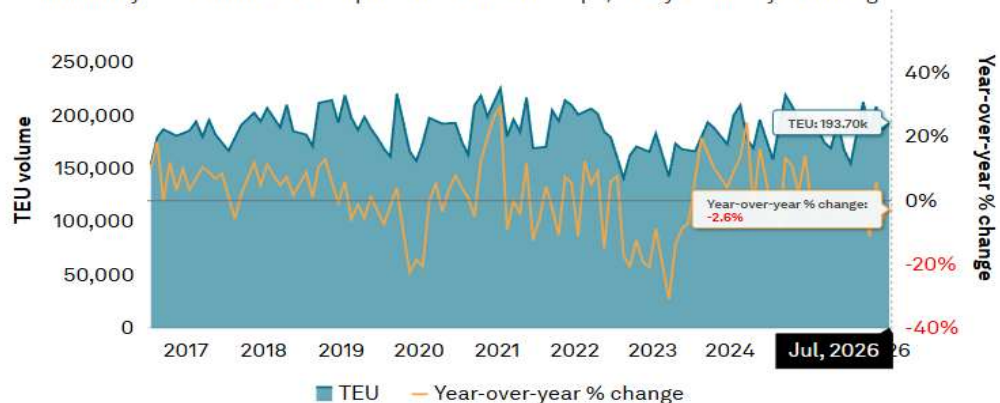


주: 북아시아발 미국 동안(USEC) 및 서안(USWC)행 컨테이너 스팟운임 기준이며, 단위는 달러/FEU임
자료: Platts, S&P Global (검색일: 2026.09.01.)

북유럽발 美 '컨' 수입 물동량 및 증감률 추이

US import demand from North Europe softens through July

Total monthly TEU volume of US imports from North Europe, with year-over-year change



주: 북유럽발 미국의 월별 '컨' 수입 물동량 및 전년 동월 대비 증감률 기준이며, 물동량 단위는 TEU임
자료: Platts, S&P Global (검색일: 2026.09.01.)

- 태평양 수요 강세·대서양 공급 조절로 美 수입항로 운임 상승 압력은 한동안 지속될 전망이다, 4분기 수요와 선박 변화가 운임 향방을 좌우할 핵심 변수로 작용
 - 대서양 항로에서는 '수요 감소 → 선박 감축 → 공급 조절 → 운임 방어'가 나타나는 반면, 태평양 항로에서는 '수요 강세 → 높은 선박 이용률 → 운임 상승'이라는 상반된 시장 구조가 형성되고 있음
 - 태평양 항로의 강한 수요와 대서양 항로의 공급 조절이 동시에 이어지면서 미국 수입 화주들의 해상 운송비 부담도 단기적으로 확대될 전망이다
 - 태평양 항로는 중국 주요 항만의 혼잡 등 공급망 차질이 더해지면서 높은 운임 수준이 당분간 지속될 가능성이 있으며, 대서양 항로 역시 선사들의 선박 감축과 성수기 할증료 부과가 운임 하락을 제한하는 요인으로 작용할 것으로 예상됨
 - 또한 일부 선사들이 유럽 내 트럭·바지선·철도 운송에 유류·에너지 관련 할증료를 확대하고 있어 대서양 항로를 이용하는 화주들은 해상운임뿐 아니라 내륙 운송비 상승에 따른 물류비 부담도 확대될 가능성이 있음
 - 이에 따라 향후 중국 국경절 이후 아시아발 수요 둔화 여부와 대서양 항로 선사들의 선박 조절 지속 여부가 4분기 미국 수입항로 운임의 방향성을 결정하는 핵심 변수로 작용할 전망이다

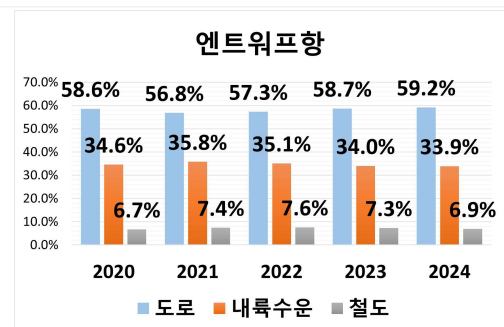
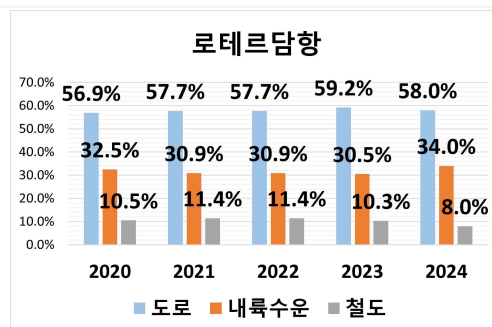
참고자료: <https://www.joc.com> (검색일: 2026.09.02.)

라인강 저수위로 로테르담항·엔트워프항 배후물류망 운영 부담 심각화

라인강의 저수위 악화로 내륙수로망을 운항하는 선박의 흘수가 제한되어 로테르담항과 엔트워프항의 배후물류망에 연쇄적인 운송 차질을 유발

- 라인강의 내륙수로망은 로테르담항, 엔트워프항에서 처리된 화물을 유럽 배후권역으로 분배하는 기능을 담당하며, '20~'24년 두 항만의 내륙수운 비중은 30% 이상을 유지하고 있음
- 하지만 올 여름 유럽 전역의 지속적인 폭염과 강수량 부족으로 라인강 내륙수로망의 수위가 급격하게 저하됨에 따라 주요 구간의 항행 여건이 악화됨
- 특히 지난 8월 카우프 관측소와 쾰른 관측소의 항행 저수위가 기준 대비 각각 72cm, 95cm 이상 하회함
- 이에 따라 바지선 항행 여건이 악화되어 내륙수운에 투입되는 선박의 가용 적재능력 감소, 바지선의 투입 빈도 상승, 운송 신뢰성 저하 등의 문제를 야기함
- 라인강의 저수위 악화로 인해 로테르담항과 엔트워프항의 배후운송체계에 물류 병목이 발생함에 따라 내륙수운, 철도 및 도로 운송에 대한 할증료가 부과되고 있는 상황임

로테르담항과 엔트워프항의 내륙운송 수단별 비중 변화 추이 ('20~'24년 기준)

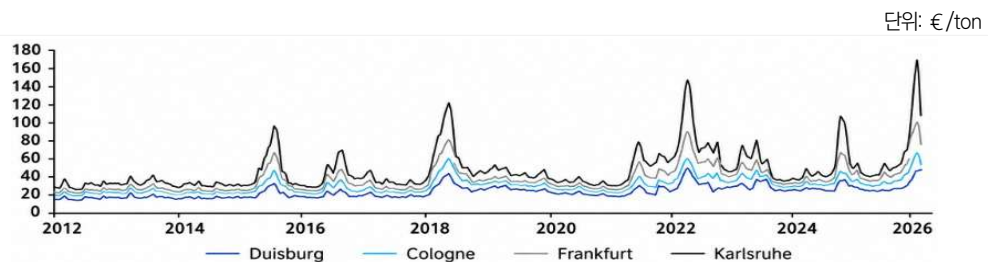


자료: CCNR 자료 기반 저자 재구성 (검색일: 2026.09.01.)

로테르담항과 엔트워프항을 중심으로 라인강 유역의 내륙수운 서비스를 제공하는 주요 선사들은 운항비용이 추가로 발생함에 따라 저수위 할증료를 부과

- 라인강의 극단적인 수위 저하로 인해 내륙수운 운임은 '26년 6월부터 상승했고, 특히 로테르담-카를스루 구간의 운임은 해당 시점의 €45/ton에서 €145/ton('26년 8월 12일)까지 상승함
- 게다가 '26년 8월 중순, 400TEU급 선박 투입이 불가함에 따라 300TEU급 바지선의 화물 수용 능력이 20%로 감소해 바지선 운임 상승과 저수위 할증료가 추가로 발생함
- 주요 선사인 MSC, Maersk, CMA CGM은 저수위 할증료를 단계적으로 인상했으며, 특히 저수위 현상이 심각한 카우프 지점에 대해 €1,350/TEU(MSC), €1,335/TEU(Maersk), €1,075/TEU(CMA CGM)의 저수위 할증료를 부과함

라인강 내륙수운 주요 목적지별 바지선 운임 추이 ('12~'26년 기준)



자료: <https://www.argusmedia.com> (검색일: 2026.09.02.)

▶ 라인강 내륙수운의 물동량이 도로·철도 운송으로 전환됨에 따라 운송능력 부담이 확대되고 교통혼잡이 가중되어 대체 운송수단의 물류비 상승도 초래

- 라인강 내륙수운의 물류 병목 현상으로 인해 화물을 도로 및 철도를 통해 운송하기 위한 대체 운송 수요 증가에 따라 추가적인 물류 비용이 발생함
- MSC는 '26년 8월 20일부터 로테르담-엔트워프 연계 구간 및 독일-알자스 연계 구간에 대해 각각 €44/container(도로 운송), €50/container(도로·철도 운송)의 추가 요금을 부과함
- Hapag-Lloyd는 '26년 9월 1일부터 서유럽의 독일, 오스트리아, 프랑스, 스위스, 동유럽의 체코, 슬로바키아, 헝가리로 내륙 운송되는 화물에 대해 규격에 따라 €50/TEU(20ft), €100/TEU(40ft)의 추가요금을 부과함
- CMA CGM은 수출입 화물의 도로·철도 운송에 대해 벨기에, 네덜란드의 경우 €50/container, 독일, 스위스, 프랑스의 경우 화물 규격에 따라 €75/TEU(20ft), €150(40ft)의 추가요금을 부과함
- CMA CGM은 수입화물의 경우 '26년 8월 24일, 수출화물의 경우 '26년 9월 1일부터 추가요금을 부과함

▶ 유럽권역의 기후 문제가 장기화될 경우 라인강을 통한 내륙수운 신뢰성 저하를 유발

- EU의 내륙수운 활성화 정책에도 불구하고 라인강의 저수위 현상 장기화는 도로 및 철도에 대한 의존도 상승을 초래할 수 있음
- 이에 따라 로테르담항과 엔트워프항의 배후물류거점이 철도 및 도로 중심의 복합운송거점으로 재편될 가능성도 배제할 수 없음

참고자료: <https://www.bairdmaritime.com>, <https://www.metro.global> (검색일: 2026.09.01.)

『국제물류 정보포탈』
카카오톡 플러스 친구 서비스 안내KAKAO
채널 등록하기

- 1 카카오톡 검색창에
'국제물류정보포탈'을
검색합니다.



- 2 제일 오른쪽에 있는
'친구추가 아이콘'을
클릭합니다.