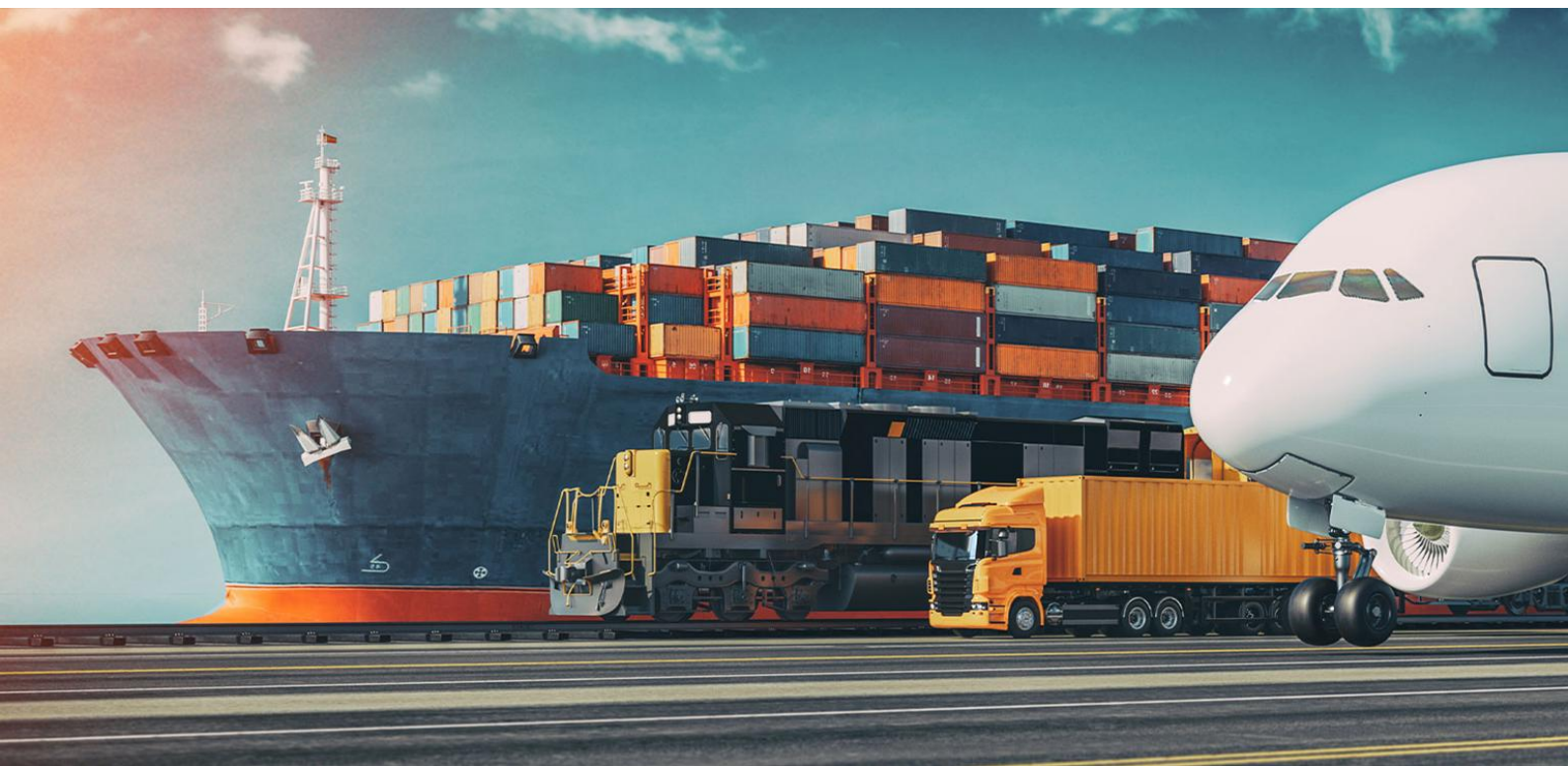


MAX LOGISTICS NEWSLETTER



2025년 11월호

SEOUL, KOREA

바운드별 스케줄

미주 (BSA/LUZ/GCR) 및 중남미

- 미주 LAX/ORD/JFK 및 주요 노선 지역(ATL/DFW) BUP 프로그램을 진행
- KJ, OZ 스케줄 중심으로 한 지속 가능한 BUP 작업 및 안정적인 Allocations 기반한 스페이스 제공
- OAL 직항을 포함한 다양한 T/S OAL SVC (WS/UA/DL등)구간의 경쟁력 있는 운임과 서비스 지원
- 주요 미주 지역 외 캐나다(YYZ/YVR) 및 중남미 (MEX/GRU/BOG/SCL 외) 상품 서비스

콘솔 및 BUP 스케줄

DEST	FLIGHT	ETD/ETA	FREQUENCY	ROUTE
JFK	KJ587	2330/0120+1 1610/1800 2330/0120+1	D2 D5 D7	DIRECT
	OZ222	0900/0900	DAILY	DIRECT
	DL158 DL196	1015/1030 1920/1340	DAILY	DTW T/S SEA-LAX T/S
YYZ / YVR	WS081	0850/1120 0725/0950	DAILY	NRT-YYC T/S
LAX	KJ284/KJ286 KJ282	2330/1850	DAILY	DIRECT
	OZ202	1245/0800	DAILY	DIRECT
	DL172	1940/1615	DAILY	SLC T/S
SFO	OZ212	2055/1530	D13456	DIRECT
	DL172	1940/1615	DAILY	SLC T/S
SEA	OZ272	2100/1455	D12467	DIRECT
DFW	KJ244 / KJ242	2300/0435+1 0800/1225 0700/1125 2300/0335+1	D1 D3 D5 D6	DIRECT
	DL170 DL158 DL172	1840/1655 1015/1025 1940/1615	DAILY	MSP-ATL T/S DTW T/S SLC T/S, 1 1 D257
ORD	KJ244 KJ242/KJ248	1000/0945 2300/2355 0800/0745 2300/2255 0700/0645	D1 D156 D3 D3 D5	DIRECT
	DL158 DL170	1015/1025 1840/1655	DAILY	DTW T/S MSP T/S
ATL	KJ248	1000/1455 2300/0335+1 2300/0505+1	D1 D3 D5	DIRECT
	DL188 DL026 DL170	1625/1710 1850/1935 1840/1655	DAILY	DIRECT DIRECT MSP T/S

SEOUL, KOREA

바운드별 스케줄

미주 (BSA/LUZ/GCR) 및 중남미

DEST	FLIGHT	ETD/ETA	FREQUENCY	ROUTE	CUT-OFF TIME	실무자
LAX	KJ284/KJ286	2330/1830	D123456	DIRECT	작업일 17시	안범준 매니저 (070-5069-9441) 조대호 매니저 (070-5096-9342)
	KJ282		D7			
	OZ202	1245/0800	DAILY	DIRECT	전일 17시	
	YP101	1320/0720	DAILY	DIRECT	전일 17시	
SFO	UA806	1245/0620	DAILY	SFO T/S (TRUCKING)		
	OZ212	2050/1530	DAILY	DIRECT	당일 15시	
	DL196	2005/1430	DAILY	SEA T/S		
ORD	KJ244	2300/2255	DAILY	DIRECT	작업일 17시	강준환 매니저 (070-5096-9869) 왕유진 매니저 (070-5096-9886)
	KJ242	0800/0745				
	KJ248	2300/2255				
ATL	DL158	0935/0840	DAILY	DTW T/S	전일 17시	
	KJ248	2300/0405+1	D357	DIRECT	작업일 17시	
	DL188	1750/1725	DAILY	DIRECT	당일 오전	
DFW	KJ244	2300/0335+1	D1	DIRECT	작업일 17시	양병규 매니저 (070-5096-9473)
	KJ242	0800/1225				
	DL026	1925/1850			당일 오전	
JFK	KJ587	2230/0020+1	D2	DIRECT	작업일 17시	
	OZ222	0940/1055	DAILY	DIRECT	전일 18시	
	DL196	2005/1430	DAILY	SEA-LAX T/S	당일 15시	
YYZ/YVR	WS087	2045/1610	D146	YYC T/S	전일 17시	

메일: usa@maxlogis.com / 네이트온: maxkorea airexp@nate.com / TEL: 02-3144-2289

US 향 주요 PAX 항공사 선적 진행으로 인한 주요 직항 및 T/S 노선 개발 중 (OZ, WS 집중 판매중)

항공사	출발지	항공편	기종	Frequency	ETD/ETA	Cut Off	Remark
OZ	ICN-JFK	OZ222	A350	Daily	09:40-10:55	17:00	11, AUG~
	ICN-LAX	OZ202	A350	Daily	14:40-10:20	17:00	01, SEP~
WS	ICN-YYC	WS087	B787-9	D1,2,4,5,6	21:40-16:58	14:00	19, MAY~12, OCT
				D1,4,5,6,7		14:00	13, OCT~19, OCT
DL	ICN-SLC	DL 172	A350-900	Daily	19:40-16:15	13:40	13. JUN~
	ICN-DTW	DL 158	A350-900	Daily	09:35-08:40	17:00	
	ICN-ATL	DL 188	A350-900	Daily	17:50-17:25	12:00	
	ICN-ATL	DL 026	A350-900	Daily	19:25-19:05	13:00	
	ICN-MSP	DL 170	A350-900	Daily	19:30-16:50	13:00	
	ICN-SEA	DL 196	A350-900	Daily	20:05-13:30	14:00	
UA	ICN-SFO	UA 892	B777	Daily	18:00-11:35	12:00	
		UA 806	B787	Daily	11:30-06:15	17:00	
YP	ICN-LAX	YP 101	B787-9	Daily	12:45-08:20	17:00	
	ICN-LAX	YP 103	B787-9	D1,3,5,7	22:05-17:20	14:00	
	ICN-EWR	YP 131	B787-9	Daily	21:30-22:30	14:00	
	ICN-SFO	YP 111	B787-9	D1,3,5,6,7	18:20-13:00	12:00	
	ICN-HNL	YP 151	B787-9	D1,3,5,6	22:10-11:50	14:00	2, JUL~
AC	ICN-YUL	AC 068	B787-8	D2,3,5,7	18:00-18:50	12:00	
	ICN-YYZ	AC 062	B787-9	Daily	18:20-11:20	12:00	
	ICN-YVR	AC 064	B787-9	Daily	16:55-09:55	12:00	

SEOUL, KOREA

바운드별 스케줄

유럽 (BSA/LUZ/GCR) 및 서남아시아/중앙아시아

- 유럽 주요 지역(LHR/FRA/VIE/MXP) 콘솔 및 BUP 프로그램 진행
- KJ, OZ 스케줄 및 주요 OAL(QR/TK/LH/CV)을 통한 유럽 및 서남아시아를 포함한 이원 구간 지원
- FRA/VIE에 대한 안정적 스페이스 및 경쟁력 있는 운임 지원 및 LHR/STN의 안정적인 스페이스 운영
- 중앙아시아 (ALA/TAS/IST) 지역에 대하여 OZ 및 OAL을 통한 지속 가능한 서비스 지원

콘솔 및 BUP 스케줄

DEST	FLIGHT		ETD/ETA	FREQUENCY	ROUTE
FRA	FRTR	KJ795/KJ775 KJ793	22:30-10:00+1 22:00-11:05+1	화 금 / 수 토 목 일	DIRECT
LHR	FRTR	KJ793	22:30-22:00+1	목 일	STN T/S
VIE	FRTR	KJ795/ KJZ775 / KJ789 / KJ797	23:00-06:30+1 23:00-06:30+1	화 금 수 토 / 목 일	DIRECT
MXP	FRTR	KJ789KJZ797	22:30-10:05+1 22:30-10:05+1	목 일	DIRECT
DEST	FLIGHT		ETD/ETA	FREQUENCY	ROUTE
OAL	QR	QR8985 QR8981	0135-0610 0155/0610	수 금 일 토	DOH T/S *T/TIME: 2~4DAYS
	LH	LH8385 LH8383	02:25-08:45 00:55-07:15	금 일 월	FRA T/S *T/TIME: 2~4DAYS
	TK	TK6545 TK0091 TK6545	14:55-20:25 23:20-04:50+1 11:25-17:40	목 금 일	IST T/S *T/TIME: 2~4DAYS
	CV, C8	CV7153 CV9015 CV7156	04:00-12:35 03:15-17:25 04:00-12:35	목 토 일	ICN-LUX *T/TIME: 2~4DAYS
		C8 7111 C8 7113	05:20-17:20 12:25-00:25+1	월 수	ICN-MXP *T/TIME: 2~4DAYS
	WS	WS087	20:45-15:51	월 목 토	ICN-YYC *T/TIME: 2~4DAYS
	SK	SK988	23:45-05:25+1	월 수 금 토	ICN-CPH *T/TIME: 3~4DAYS
	OZ	OZ511	11:50- 19:10	화 목 금 토 일	ICN-BCN *T/TIME: 1DAY

SEOUL, KOREA

바운드별 스케줄

유럽 (BSA/LUZ/GCR) 및 서남아시아/중앙아시아

DEST	FLIGHT	ETD/ETA	FREQUENCY	ROUTE	CUT-OFF TIME	실무자
FRA	FRTR KJ795/KJ775 KJ793	22:30-10:00+1 22:00-11:05+1	화 금 / 수 토 목 일	DIRECT	작업일 17시	박주상 수석 (070-5096-9385) 임진슬 매니저 (070-5096-0003) 이성빈 매니저 (070-5096-9341)
LHR	FRTR KJ793	22:30-22:00+1	목 일	STN T/S	작업일 17시	
VIE	FRTR KJ795 KJ775 / KJ789 KJ797	23:00-06:30+1 23:00-06:30+1	화 금 수 토 / 목 일	DIRECT	작업일 17시	
MPX	FRTR KJ789 KJ797	23:00-10:10+1 23:00-10:10+1	목 일	DIRECT	작업일 17시	

메일 : europe@maxlogis.com / 네이트온 : max_export1@nate.com / TEL : 02-3144-2289

EY Hard Block 진행 (10월 31일 부)

- LHR, AMS 향 EY AUH T/S 각 노선 주 1회 (D5), 각 1 LDP 선적 진행

Agreed Pivot Weight & Schedule

MDP	LDP	PLB/ALF	AKE
	1650		

Flt Seg	Board Point	Off Point	Flight #	Date	DOW	MDP	LDP	PLB/ALF	AKE	Weight(kgs)	Volume(cbm)	Remarks
1	ICN	AUH	EY0823	10-26-2025	5		1			1,650	10.0	
2	AUH	LHR	EY0063	10-26-2025	6		1			1,650	10.0	
3	ICN	AUH	EY0823	10-26-2025	5		1			1,650	10.0	
4	AUH	AMS	EY0041	10-26-2025	6		1			1,650	10.0	

SEOUL, KOREA

바운드별 스케줄

아시아(BSA/LUZ/GCR) 및 중일지역

- 주요 아시아 노선 (HAN/HKG/PVG) 콘솔 및 BUP 프로그램 운영
- HKG 화물 별 특가 제공 및 TPE 행 특송 화물에 대한 안정적인 연말 스페이스 지원 가능
- KJ, OZ PVG 및 HKG 그리고 HAN BUP 프로그램 운영으로 경쟁력 있는 운임 및 서비스 제공
- KJ, OZ 직항 이외 OAL 주요 운항 노선 프로모션으로 다양한 이원 구간 노선 서비스 구축 확보

콘솔 및 BUP 스케줄

DEST	FLIGHT	ETD/ETA	FREQUENCY	ROUTE
PVG	KJ0987 KJ0947 KJ0957 KJ0937	월 1250-1405 화 0050-0205 / 0115-0230 수 0050-0205 / 0115-0230 목 0050-0205 / 1340-1455 금 1050-1205 토,일 0115-0230	DAILY	DIRECT
	OZ0361 OZ0363	0900-1005 1045-1145		
HKG	KJ973/971(73F)	2310-0200+1	DAILY	DIRECT
	KJ967,969(74F)	1050-1340	D2~7	DIRECT
HAN	KJ513,515 (73F)	2320-0150+1	DAILY	DIRECT
	KJ387,933,951,389(74F)	0040-0310	DAILY	DIRECT
NRT/KIX	NRT / KJ0194, KJ0198 KIX / KJ0192, KJ0182	NRT 수,목,금,토,일 1540-1820 화 1040-1320 KIX 화-일 1630-1825	D2-D7	DIRECT
	KIX OZ0112 OZ0114 OZ0118	0755-0940 1405-1550 토 제외 1605-1750	DAILY	DIRECT
TPE	OZ711 OZ713	1015-1150 1420-1550	DAILY	DIRECT

DEST	FLIGHT	ETD/ETA	FREQUENCY	ROUTE	CUT-OFF TIME	실무자
PVG	KJ0987 KJ0947	일자별 상이 0050-0205	DAILY	DIRECT	작업일 17시	곽지연 매니저 (070-5096-0004)
HKG	OZ745	DAILY / 1925-2240	DAILY	DIRECT	작업일 17시	김정은 매니저 (070-5096-9384) 한효정 매니저 (070-5096-9366) 윤현빈 매니저 (070-5096-9893)
	OZ967/OZ969	화,수,토,일 / 일자별 상이	화,수,토,일	DIRECT		
	OZ951/OZ953	화,수,토 / 2345-0735+1	화,수,토	HAN병합노선		
HAN	OZ733	DAILY / 일자별 상이	DAILY	DIRECT	작업일 17시	

DEST	FLIGHT	ETD/ETA	FREQUENCY	ROUTE	CUT-OFF TIME	실무자
NRT	KJ0194 KJ0198	화 1040-1320 수-일 1540-1820	화-일	DIRECT	전일 17시	지민정 매니저 (070-5096-9340)
TPE	OZ711 OZ713	DAILY 1015-1150 1420-1550	DAILY	DIRECT	전일 17시	김지희 매니저 (070-5096-9470)

BUSAN, KOREA

해상 물류 동향

전재수 해수부 장관 "HMM 등 해운사 본사 부산 이전 필요"

전재수 해양수산부 장관이 HMM(옛 현대상선) 등 해운사 본사의 부산 이전이 필요하다고 말했다.

전 장관은 지난 5일 연합뉴스와 인터뷰에서 해수부 외에 해수부 관련 기관 여러 곳도 부산으로 이전하는 방안을 추진하고 있다며 이같이 밝혔다. 그는 "시너지를 낼 수 있는 기관을 검토하고 있다"면서 "구성원 의견 수렴 과정을 거쳐 이전을 추진할 것"이라고 말했다.

전 장관은 국내 유일의 원양 컨테이너 선사인 HMM 외에 다른 여러 해운사 본사의 부산 이전도 필요하다고면서 "의견을 듣고 있다"고 말했다. 그는 "중앙정부와 지방정부가 동원할 수 있는 인센티브를 다 모아서 주면 선사들이 항만 인프라가 잘 갖춰진 부산으로 갈 유인책이 될 것"이라고 설명했다.

업계에서는 해수부가 벌크선사인 SK해운, 에이치라인해운, 팬오션 등의 부산 이전을 원할 것으로 보고 있다. 전 장관은 HMM 매각 작업은 당분간 시도하지 않을 뜻을 내비쳤다.

그는 2023년 산업은행과 한국해양진흥공사가 HMM 매각을 추진했을 때보다 상황이 어려워졌다면서 "지불 능력이 있는 인수 기업이 나타나기 쉽지 않다. (2023년보다) HMM 덩치가 커져서 더 쉽지 않다"고 말했다.

전 장관은 또 "(HMM을) 억지로 매각하려고 하면 오히려 기업 가치가 훼손되는 결과가 있을 수 있다"면서 "국가 동원 경제 체제에서는 정부가 관여하면 비효율성이 너무 심해 민간에 맡기는 게 경쟁력이 있었겠지만, 지금은 그렇지 않다"고 설명했다. 또 전 장관은 북극항로 시대가 열릴 때를 대비해 전담조직을 꾸려 내년부터 시범운항에 나서겠다고 밝혔다.

그는 "내년에 북극항로에서 시범운항을 한다"면서 "정부 내 북극항로 업무 전담조직을 연내 신설해 관련 부처와 함께 중장기 로드맵을 수립할 계획"이라고 말했다. 전 장관은 자신이 이재명 대통령의 해수부 부산 이전 공약을 설계했다면서, 업계와 학계 인사들과 함께 '북극성 프로젝트'라는 이름으로 해수부 이전과 북극항로 공약을 만들어 대통령에게 건의했다는 뒷얘기도 처음 공개했다.

전 장관은 북극항로 시범운항에 대해 "최대한 빨리 진행할 것"이라면서 선사들에 예산 등의 지원도 할 것이라고 말했다. 그는 주요 국가는 이미 북극항로에 주목하고 있다면서 "미국은 쇄빙선 15척 구매를 발표했고 러시아는 2035년까지 39조원을 투자하기로 했다. 중국은 이미 작년까지 북극항로를 35번 다녔는데 '일대일로' 정책에 '빙상 실크로드'까지 있다"고 소개했다.

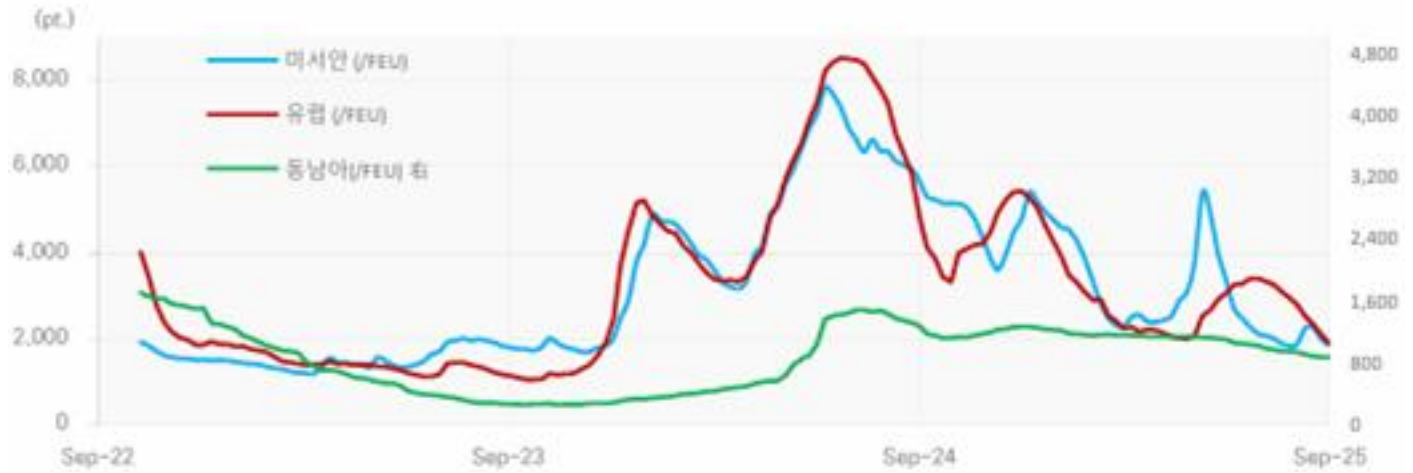
전 장관은 북극항로 시대에 우리나라와 경쟁할 상대로 중국을 꼽으면서 북극항로의 거점항만이 될 부산은 중국 거점항만 상하이와 경쟁할 것이라고 말했다. 그러면서 다른 나라들이 중국의 팽창을 견제하기 때문에 국제 역학 관계상 부산이 상하이보다 유리할 것이라고 기대했다.

전 장관은 해수부가 부산으로 이전해 마중물 역할을 하고 부산을 거점으로 북극항로 시대를 선도해야 한다면서 "북극의 얼음을 깨고 나가는 '쇄빙선 장관', '북극항로 전도사'가 되겠다"고 강조했다.

출처 : 딜라이트닷컴(<https://www.delighti.co.kr>)

BUSAN, KOREA

해상 물류 동향



KCCI (KOBEC Container Composite Index)							
Group	Code	Route		Weight	9/29	9/22	증감
종합지수		KCCI			1,692	1,785	▼ 93
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	1,873	2,019	▼ 146
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	2,890	3,038	▼ 148
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	1,917	2,126	▼ 209
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	2,269	2,427	▼ 158
Non-Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	2,267	2,293	▼ 26
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	2,517	2,537	▼ 20
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	3,130	3,323	▼ 193
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	2,176	2,429	▼ 253
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	3,947	3,979	▼ 32
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	3,858	3,927	▼ 69
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	50	50	-
	KJI	Japan	일본	10.0%	217	219	▼ 2
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	877	880	▼ 3

- 지난 2주간 美는 입항수수료 부과공식화 (10/14~), 중국산 제품 관세 100%인상 (11/1~) 등을 연이어 발표하고 있으며 이에 中은 美선박 / 선사대상 수수료 부과 (10/14~), 희토류 수출 허가제 강화를 내놓으며 양국간 긴장감 고조. 中입항 선박대상 수수료는 미국 건조선박 및 미국 자본비중 25%이상 선사를 대상으로 하여 Matson, 美정부/군수물자 운송을 위해 설립된 법인 및 USFlag 를 취득한 선박에 직접 영향 (APL: CMACGM소속, MaerskLine Limited: 덴마크 Maersk 미국 자회사 중하나)
- 3분기 중,장거리 항로 부진 심화로 OOCL의 매출액은 전년 동기대비 25.9% 급감. 조기 성수기 종료, 수요감소,선복과잉등 영향으로 3분기 타선사 실적도 유사한 양상을 보일 것으로 전망



2025년 11월호

HONG KONG, CHINA

홍콩 지점소식

2025년 11월 공휴일

- 11월 휴일이 없습니다.

물류 동향

항공

Hong Kong Air Cargo 2026 Block Space Agreement (BSA) program

- 2026년 1월 1일부터 12월 31일까지의 BSA 프로그램 모집 시작

주요 노선

1. 아시아 :
HKG-BKK / HKG-CRK / HKG-DAC / HKG-HAN / HKG-KIX / HKG-MAA / HKG-MNL
HKG-PVG / HKG-SIN / HKG-TPE
2. 유럽 (Technical stop at TAS) :
HKG-BUD / HKG-LGG / HKG-STN
3. 중동 (Technical stop at TAS) :
HKG-RUH
기종: A332F

홍콩국제공항, 에어랜드 신선화물 전용 통로(AIR-LAND FRESH LAY) 개통

- 홍콩국제공항(HKIA)과 홍콩세관(C&ED)은 에어랜드 신선화물 전용 통로(AIR-Land Fresh LAY)를 개통했습니다.
- 홍콩국제공항 에어랜드 신선화물 전용 통로는 홍콩세관 및 중국 본토 당국과 협력하여 홍콩국제공항이 개통한 전용 물류 통로로, 홍콩과 대만구(GBA) 간 신선식품 및 부패하기 쉬운 상품의 환적을 간소화하기 위해 설계.
- 환적 통관 절차를 간소화함으로써, 홍콩국제공항과 홍콩-주하이-마카오 대교를 통해 해외에서 GBA로 냉장 수산물, 생수, 과일을 수입할 수 있는 전용 통로가 마련. 생 식품 및 냉장 식품등이 항공운송으로 홍콩공항에 도착 후 트럭으로 주하이로 운송되어 중국 본토 통관을 거쳐 GBA(광역교통청)까지 최단 3시간 이내에 도착할 수 있습니다.
- 캐세이 카고에서 홍콩-GBA신선화물 전용 통로(AIR-LAND FRESH LAY) 시범운영 및 정식시행



HONG KONG, CHINA

물류 동향

해상

2025년 상반기 세계 주요 항만, 화물 증가율 기록

- 대부분의 모든 주요 세계 항만에서 상반기 컨테이너 물동량 증가세가 나타났으며 이는 미국 관세 인상에 대비한 선적(프런트로딩)이 수요 부진을 상쇄했기 때문입니다.
- 시장 정보 플랫폼 Upply의 새로운 분석에 따르면, 중국 항만은 세계 순위 상위 10위권 중 6곳을 차지했으며, 선전은 상위 20위권에 포함된 9개 중국 항만 중 가장 높은 성장률을 기록, 홍콩과 가오슝만 전년 대비 감소세를 보였습니다.
- 상위 20대 항만 중 유럽을 대표하는 두 항만인 로테르담과 앤트워프-브뤼헤는 각각 11위와 12위를 차지했으며, 홍콩의 하락세 덕분에 앤트워프는 한 계단 상승, 미국 로스앤젤레스와 롱비치 항만은 매우 큰 폭의 성장을 기록했는데, 이는 추가 관세 부과에 대비한 선적(프런트로딩)으로 인한 물동량 반등의 수혜로 보입니다.

Global Top 20 Container Ports in the first half of 2025				
Rank	Port	Country	H1 2025 (TEUs)	Year-on-Year Growth Rate (%)
1	Shanghai	CN	27,060,000	6.1%
2	Singapore	SG	21,715,400	7.2%
3	Ningbo - Zhoushan	CN	21,050,000	9.9%
4	Shenzhen	CN	17,230,000	10.8%
5	Qingdao	CN	16,380,000	7.8%
6	Guangzhou	CN	13,640,000	7.7%
7	Busan	KR	12,892,419	3.2%
8	Tianjin	CN	12,250,000	3.1%
9	Jebel Ali	AE	7,774,000	6.0%
10	Port Klang	MY	7,327,909	2.9%
11	Rotterdam	EU	7,026,000	2.7%
12	Antwerp-Bruges	EU	6,910,000	3.7%
13	Tanjung Pelepas	MY	6,872,111	15.4%
14	Hong Kong	CN	6,552,000	-3.2%
15	Xiamen	CN	5,940,000	1.2%
16	Laem Chabang	TH	5,109,838	10.5%
17	Los Angeles	US	4,955,814	4.7%
18	Beibu Gulf	CN	4,760,000	10.2%
19	Long Beach	US	4,746,631	10.6%
20	Kaoshiung	TW	4,516,808	-2.2%

© upply

TOKYO, JAPAN

도쿄 지점소식

2025년 11월 공휴일

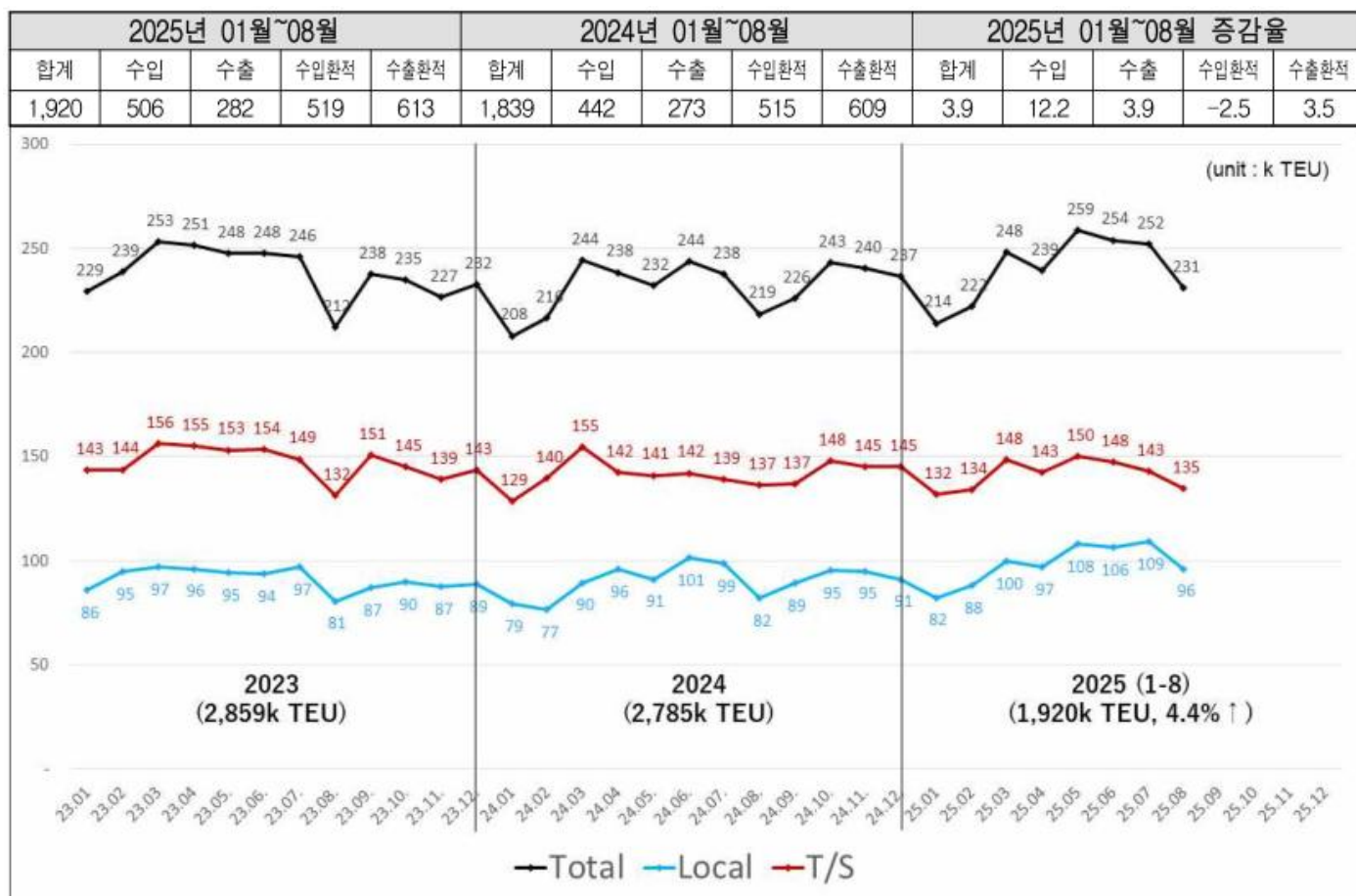
- 11월 3일(월) : 문화의 날
- 11월 24일(월) : 근로 감사의 날

물류 동향

해상

부산-일본 물동량: 1,920천TEU 처리 (4.4% ↑)

- 수출입 788천TEU (10.2% ↑)
- 환적 1,132천TEU (0.7% ↑)



TOKYO, JAPAN

물류 동향

요코하마항 HONMOKU 부두 D5 일부 사용 개시, 제1호선 기항 예정

국교성 간토지방정비국과 요코하마시 항만국, 요코하마가와사키국제항만회사(YKIP)는 요코하마항 HONMOKU 부두 D5 컨테이너 터미널의 일부를 공동사용 개시한다고 발표함

- 16일부터 안벽과 야드의 일부를 이용하며, 같은 날 제1호선이 기항
- 세 기관은 앞으로도 D4 / D5 터미널의 가동을 유지하면서 공사가 원활히 이루어지도록 협력하고, D5 터미널의 조기 완공을 목표로 한다는 방침임

[요코하마항 혼모쿠 부두 시설 현황]

시설명	운영사	안벽연장(m)	면적(m ²)	수심(m)	G/C수(기)
BC	요코하마 메가터미널	1,390	456,000	13~16	10
D-1	요코하마 메가터미널	482.5	145,000	13~14	3
D-4	CMA-CGM	400	187,000	16	3
D-5	-	-	-	-	-




혼모쿠 D5 터미널은 선박 대형화와 컨테이너 처리기능 강화를 목적으로 정비를 추진해 왔음

- 일부 사용이 시작되는 항만 시설은 수심 16m, 길이 300m의 내진 강화 안벽으로, 총 면적은 약 13헥타르에 이릅니다
- 최종 공사가 완료되면 안벽은 길이 400m까지 연장되고, 총면적도 22.3헥타르로 확장될 예정입니다
- 또한 D5의 화물 처리방식은 기존 스트래들 캐리어에서 RTG전환하여 생산성 향상을 도모함
- 아울러 D4 터미널에서 20열 9단 적재가 가능한 갠트리 크레인 3기를 이전하며, 요코하마시에 따르면 “3기 모두 가동이 가능하다”는 설명임

D5 터미널은 원래 MOL이 임차하고 있었으나, 동 사는 미나미혼모쿠로 이전하였고, 시설의 노후화도 진전되어 재정비 공사에 착수하게 되었음

- 이후 YKIP는 2022년 10월, 인접한 D4 터미널을 임차하고 있는 CMA재팬과 D5 터미널 임차에 관한 예약 계약을 체결하였고, CMA는 앞으로 D4 터미널에서 D5 터미널로 이전할 계획임

TOKYO, JAPAN

물류 동향

이로써 CMA는 1만5,000TEU급 대형 컨테이너선 운송에도 유연하게 대응할 수 있게 됨

- 또한 새롭게 정비되는 D5 터미널은 기존 D4 터미널과 비교해 컨테이너 야드가 약 20% 늘고, 리퍼 플러그(냉동·냉장 컨테이너용 전원 장치)는 약 2.2배로 강화됨
- 장래에는 전기구동 하역 장비 도입, 절전형 조명 설치, 육상 전력(shore power) 공급 등 환경 친화적 조치를 실행하여 탄소중립항만(CNP) 구현을 지향할 방침임

국토교통성, 요코하마시, YKIP는 앞으로도 D4 / D5의 가동을 유지하며 재정비 공사를 추진해 기능을 강화하고, 장래적으로는 D4 / D5의 일체적 운영을 실시할 계획임

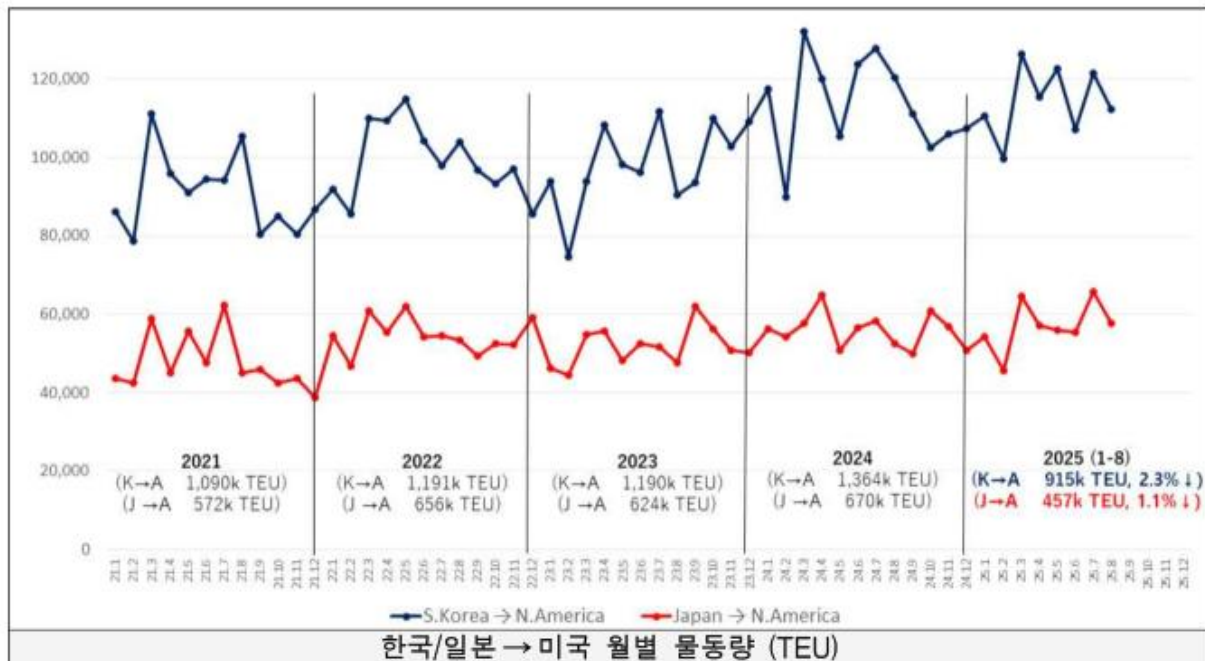
TOKYO, JAPAN

물류 동향

일본발 북미, 지난 25년간 축소 경향, 선사·포워더, 화물확보에 고전...
자동차 부품감소

일본발 북미항 '컨 물동량은 전년 동월 대비 13% 증가한 6.6만TEU를 기록함

- 호조를 보인 2024년 물동량 영향도 있어 2025년 증가세는 없으나, 단월 수송량이 6만TEU를 넘은 것은 3월 이후 최초이며, 미국 관세의 영향은 크게 나타나지 않고 있음
- 반면 현재 일본발 운임은 일부 선사가 9월에 제시하는 FAK(품목무차별 운임)가 이번 기의 연간 계약 수준까지 떨어진 것으로 보임



일본발 화물 흐름은 지난 25년간 점진적으로 감소하는 경향을 보이고 있으며, 변화가 적은 일본 시장 속에서 선사·포워더는 화물 확보에 고전하고 있음

- 5~6월 아시아발 화물의 시황이 크게 뛰었지만, 일본발은 그 정도는 아니었으며, 선사 측은 불안정한 상황 속 시황 변동을 예상해 포워더 대상 스페이스 제공을 축소

해는 예년에 비해 선사가 포워더 대상 네임드 어카운트 (포워더가 특정화주를 대리해 선사로부터 스페이스를 매입) 제공에 소극적인 분위기가 확산

- 일본 마켓은 축소경향에 있어 제한된 네임드(화주)를 포워더가 서로 차지하려는 구도가 있고, 선사 입장에서 계약 성사율이 낮아지고 있음
- 그 때문에 선사도 일본에서는 BCO (대형 화주) 위주로만 대응하는 추세

TOKYO, JAPAN

물류 동향

2025년 일본 항공 수출 노선별 세부 분석

구분	2024	2025	특징	구체적 이유
항공 화물 총수출량	990.4천톤	1,044.7천톤 (+5.5%)	수출 회복세 지속	- 반도체·정밀기계·자동차 부품 등 첨단 제조업 중심 수출 회복 - 글로벌 공급망 안정화로 항공 운송 활용도 재상승 - 환율(엔저) 효과로 수출 경쟁력 강화, 항공 운송 비중 유지
TC-1 (태평양 노선)	198.9천톤	213.8천톤 (+7.5%)	북미 노선 반등세 뚜렷	- 미국의 반도체·배터리 생산 투자 확대에 따른 일본 부품 수요 증가 - 자동차 및 전자 부품의 긴급 운송 수요 회복 - 북미행 화물기 운항편수 증가로 스페이스 확보 개선
TC-2 (유럽 노선)	179.1천톤	179.1천톤 (+0%)	유럽 노선 정체 예상	- 유럽 경기 둔화(특히 독일 제조업 침체)로 수요 제한 - 우크라이나 사태 장기화 및 에너지비 부담 지속
TC-3 (아시아 노선)	612.4천톤	651.8천톤 (+6.4%)	아시아권 수출이 전체 성장 견인	- 중국·한국·동남아 간 전자부품·소형기기·의료기기 등 단거리 항공 물류 수요 지속 확대 - 일본 내 생산기지에서 아시아 각국으로의 중간재 수출 활발 - EC (전자상거래) 및 크로스보더 소형 화물의 급증으로 소형 항공화물 증가

2025년 11월 물류 전망

연말 수요 본격화

- 블랙프라이데이, 크리스마스 시즌 등 글로벌 소비 이벤트를 앞두고 수입 및 국내 재고 이동이 활발해질 시기
- 전자상거래·소비재·식품류 중심으로 물동량이 증가할 전망. 항공·트럭 운송 모두 피크 시즌 진입

자동화·지속가능성(ESG) 트렌드 가속화

- 물류센터 내 자동 피킹 시스템, 자율주행 AGV, AI 배차시스템 등 도입 확산
- 동시에 전기 트럭, 탄소 저감형 포장재 등 '그린 로지스틱스' 투자가 활발히 진행 중

※ 금년 들어 중국산 EV 버스를 시작으로 소형/중형 화물 트럭의 완성품 일본 수입량이 증가 추세

물류시설 및 부동산 시장 반응

- 2025년 상반기까지 수도권(도쿄권) 및 간사이권(오사카권) 중심으로 신규 대형 물류센터 공급 지속
- 그러나 실제 임차 수요는 전자상거래(E-Commerce)와 3PL(Third-Party Logistics) 업체에 집중으로 인해 전체 공실률은 완만한 상승세로 전환

수도권 (Greater Tokyo) :

공실률 약 7~8% 수준 유지. 신규 공급이 이어지며 단기적으로 공실 증가세

간사이권 (Osaka Area) :

신규 물류센터 공급이 있었으나, 흡수율(Absorption Rate) 양호. 주요 입지(AMAGASAKI, SAKAI 지역 등) 중심으로 임대료 안정세 유지

지방권 (후쿠오카, 센다이 등) :

수도권 집중 해소를 위한 수요 분산 효과 발생. 중규모 화주 및 지역 기반 EC기업 중심으로 공실 해소 경향

SINGAPORE

항공 : 여객기 콘솔 서비스 + 화물기 서비스

- Route : SIN → ICN
- OZ 여객기 DAILY CONSOL SERVICE 운영
- KJ 화물기 장비, 벌크 화물 전문 서비스 운영

Flight No.	ETD	ETA	Frequency	Route	Remark
OZ752 (PAX)	22:50	06:40	Daily	DIR	- GCR Only - Height Limit: 160cm
KJ (FRT)	11:20	18:50	2, 4, 7	DIR	- 장비, 벌크 화물

물류 동향

항공

- 10월 항공 수요(미주향 등) 증가, 스페이스 부족, 운임 인상 중

Data Series	2025 Aug	2025 Jul	2025 Jun	2025 May	2025 Apr	2025 Mar	2025 Feb	2025 Jan
Total Aircraft Arrivals And Departures (Number)	30,764	31,281	30,927	31,672	31,031	31,624	29,238	33,104
Aircraft Arrivals (Number)	15,384	15,632	15,454	15,834	15,514	15,803	14,614	16,553
Aircraft Departures (Number)	15,380	15,649	15,473	15,838	15,517	15,821	14,624	16,551
Total Passengers (Number)	5,908,173	5,967,038	5,882,419	5,821,062	5,775,769	5,616,764	5,441,857	6,155,064
Passengers Arriving (Number)	2,929,231	3,042,743	2,962,918	2,873,379	2,923,118	2,766,949	2,754,111	3,130,805
Passengers Departing (Number)	2,922,836	2,869,416	2,872,337	2,900,113	2,806,520	2,809,669	2,645,524	2,971,086
Passengers In Transit (Number)	56,106	54,879	47,164	47,570	46,131	40,146	42,222	53,173
Total Air Cargo Tonnage (Tonne)	177,333	179,512	172,680	176,032	167,499	177,401	143,108	159,763
Imports Of Air Cargo Tonnage (Tonne)	97,985	97,725	92,693	95,597	89,506	96,886	77,306	87,112
Exports Of Air Cargo Tonnage (Tonne)	79,348	81,788	79,987	80,435	77,993	80,514	65,802	72,651

해상

- 부두 혼잡에 따른 출/도착 지연 중(3-5일)

Data Series	2025 Aug	2025 Jul	2025 Jun	2025 May	2025 Apr	2025 Mar	2025 Feb	2025 Jan
Vessel Arrivals (Number)	11,182	11,242	10,841	11,338	10,558	10,662	9,660	10,695
Vessel Arrivals - Shipping Tonnage (Thousand Gross Tonnes)	277,059	281,541	262,837	275,645	260,852	258,091	227,235	269,555
Total Cargo (Thousand Tonnes)	52,584.5	54,462.7	49,908.5	52,855.5	49,776.9	52,361.6	46,880.7	48,889.7
Cargo (General) (Thousand Tonnes)	34,235.1	34,004.7	32,739.8	34,587.3	32,984	33,694.4	29,676.3	32,014.9
Cargo (Bulk) (Thousand Tonnes)	18,349.4	20,458	17,168.7	18,268.2	16,792.9	18,667.3	17,204.4	16,874.9
Cargo (Oil-In-Bulk) (Thousand Tonnes)	14,989.9	18,180.3	14,648.7	15,574.5	14,229.5	15,949.3	14,633.9	14,459.2
Cargo (General & Non-Oil In Bulk) (Thousand Tonnes)	37,594.6	36,282.4	35,259.8	37,281	35,547.4	36,412.3	32,246.8	34,430.6
Total Container Throughput (Thousand Twenty-Foot Equivalent Units)	3,864.9	3,866.9	3,708.9	3,829.1	3,628.1	3,735.8	3,316.6	3,496.9

SINGAPORE

싱가포르 지점소식

- 10월 휴일: 10/20(MON) Deepavali

항공 : 여객기 콘솔 서비스 + 화물기 서비스

- Route : SIN → ICN
- OZ 여객기 DAILY CONSOL SERVICE 운영
- KJ 화물기 장비, 벌크 화물 전문 서비스 운영

Flight No.	ETD	ETA	Frequency	Route	Remark
OZ752 (PAX)	22:50	06:40	Daily	DIR	- GCR Only / Height Limit: 160cm
KJ (FRT)	11:20	18:50	3, 5, 7	DIR	- 장비, 벌크 화물

물류 동향

항공 : 9월말부터 항공 수요 증가에 따른 스페이스 부족, 운임 인상

Data Series	2025 Jul	2025 Jun	2025 May	2025 Apr	2025 Mar	2025 Feb	2025 Jan
Total Air Cargo Tonnage (Tonne)	179,512	172,680	176,032	167,499	177,401	143,108	159,763
Imports Of Air Cargo Tonnage (Tonne)	97,725	92,693	95,597	89,506	96,886	77,306	87,112
Exports Of Air Cargo Tonnage (Tonne)	81,788	79,987	80,435	77,993	80,514	65,802	72,651
Total Direct Tonnage (Tonne)	111,617	104,864	105,920	101,019	107,448	87,822	95,309
Imports Of Direct Tonnage (Tonne)	64,350	59,684	60,988	56,796	62,300	49,714	55,008
Exports Of Direct Tonnage (Tonne)	47,266	45,180	44,931	44,224	45,148	38,108	40,301
Total Transshipment Tonnage (Tonne)	67,896	67,816	70,112	66,480	69,953	55,286	64,454
Imports Of Transshipment Tonnage (Tonne)	33,374	33,009	34,609	32,710	34,587	27,592	32,104
Exports Of Transshipment Tonnage (Tonne)	34,521	34,808	35,504	33,769	35,366	27,694	32,350

해상 : 부두 혼잡에 따른 출/도착 지연 中 (3-5일)

Data Series	2025 Aug	2025 Jul	2025 Jun	2025 May	2025 Apr	2025 Mar	2025 Feb	2025 Jan
Vessel Arrivals (Number)	11,182	11,242	10,841	11,338	10,558	10,662	9,660	10,695
Vessel Arrivals - Shipping Tonnage	277,059	281,541	262,837	275,645	260,852	258,091	227,235	269,555
Total Cargo (Thousand Tonnes)	52,584.5	54,462.7	49,908.5	52,855.5	49,776.9	52,361.6	46,880.7	48,889.7
Cargo (General) (Thousand Tonnes)	34,235.1	34,004.7	32,739.8	34,587.3	32,984	33,694.4	29,676.3	32,014.9
Cargo (Bulk) (Thousand Tonnes)	18,349.4	20,458	17,168.7	18,268.2	16,792.9	18,667.3	17,204.4	16,874.9
Cargo (Oil-In-Bulk) (Thousand Tonnes)	14,989.9	18,180.3	14,648.7	15,574.5	14,229.5	15,949.3	14,633.9	14,459.2
Cargo (General & Non-Oil In Bulk) (Thousand Tonnes)	37,594.6	36,282.4	35,259.8	37,281	35,547.4	36,412.3	32,246.8	34,430.6
Total Container Throughput (Thousand TEU)	3,864.9	3,866.9	3,708.9	3,829.1	3,628.1	3,735.8	3,316.6	3,496.9



HO CHI MINH, VIETNAM

호치민 지점소식

- 9월말 지점 이전, 10월 중순 새로운 지점 주소 등록 완료
- 한국발 및 제 3세계발 호치민착 화물 새로운 주소로 진행 당부
- 11월 호치민 지점 새 주소 NOTICE 당부

경제 동향 및 전망

항공

- 아시아나 여객기 10월말부터 아시아나 11월말까지 NARROW BODY, 당분간 CARGO 서비스 중단
- 대한 항공/아시아나/베트남 에어등 한베간 항공운임 큰 변동 없음
- 호치민발 한국 및 제 3세계착 항공운임 또한 큰 변동 없음

해상

- 호치민 PORT CONGESTION 여전히 심각한 수준이며, 대략 3 ~ 5일정도 DELAY 지속
- 계속적인 태풍의 영향 및 홍수로 인하여 DELAY 지속 예상
- 운임은 호치민발 한국착 및 미주착 등 전체적으로 큰 변동 없음



HO CHI MINH, VIETNAM

경제 동향 및 전망

호치민시, ‘떤선넛↔롱탄신공항’ 철도 연결 추진

베트남 호치민시가 댜선넛공항(Tan Son Nhat)과 롱탄신공항(Long Thanh)을 잇는 연결 철도 개발을 추진하고 있다. 호치민시 인민위원회는 최근 두 공항을 철도로 연결하는 각 계획에 대한 장단점을 분석한 보고서를 정부사무국에 제출했다.

보고서에는 △도시철도 2호선 및 투티엠-롱탄(Thu Thiem-Long Thanh) 철도 △6호선 및 투티엠-롱탄 철도 △2·4호선 및 투티엠-롱탄 철도 △2·1호선, 동나이성 2호선 및 투티엠-롱탄 철도 등 모두 4개안이 포함됐다.

이 중 호치민시는 2호선과 투티엠-롱탄 철도의 조속한 사업 진행을 통해 두 공항을 잇는 방안을 가장 유력하게 검토하고 있다. 해당 계획은 댜선넛공항 터미널에 도착한 승객들이 도시철도 2호선을 타고 바궐오(Ba Queo)역까지 간 뒤, 투티엠-롱탄 철도로 환승해 롱탄공항에 도착하는 경로다.

시 당국은 해당 계획에 대한 타당성 분석에서 “2호선은 뱅탄역(Ben Thanh)을 통해 도심과 연결되는 장점이 있으며, 특히 뱅탄역은 1~4호선 등 현재 건설이 완료됐거나 진행될 여러 노선이 연결되는 허브 역할을 해 향후 환승 편의상 큰 이점을 보인다”고 평가했다. 현재 2호선은 2개 구간으로 구성되며 이 중 연장 11여km의 뱅탄-탐르엉(Ben Thanh-Tham Luong) 구간은 올해 말 착공해 2032년 이전 완공될 예정이다.

연장 약 6km 뱅탄-투티엠 구간은 주요 도로를 따라 지하로 건설된다는 점에서 부지 확보상 이점으로 보다 신속한 사업이 예상되며, 투티엠-롱탄 철도 역시 같은 이유로 사업에 속도가 붙을 것으로 기대되고 있다.

이에 따라 호치민시는 2호선과 투티엠-롱탄 철도의 우선적 추진을 정부 당국에 건의하는 한편, 두 공항 간의 연결성 향상을 위해 6호선 건설에 조기 투자 의사를 밝혔다. 6호선은 댜선넛공항 3개 역을 경유한 뒤 바궐오역을 통해 2호선 및 투티엠역과 연결된다. 이후부터는 투티엠-롱탄 철도를 통해 롱탄신공항까지 닿을 수 있다.

호치민시는 조속한 사업 추진을 위해 동나이성과 협력해 필요한 절차를 진행할 수 있도록 정부 당국의 협조를 건의했다. 호치민시는 계획 중인 모든 방안을 적극적으로 연구하고, 역량을 갖춘 투자자 및 시공사와 협력해 민관합작(PPP) 방식으로 프로젝트에 나설 계획이다.

롱탄신공항은 계획에 따라 올해 말 완공돼 내년 중반부터 본격적으로 운영될 예정이다. 그러나 현재 공항과 호치민시를 연결하는 주요 교통망은 호치민-롱탄-저우저이 고속도로와 51번 국도부터 1번 국도를 거쳐 하노이대로로 이어지는 구간 등 2개에 그쳐 통행 수요를 충족할 수 있는 신규 교통 인프라 사업에 대한 요구가 지속적으로 제기되고 있는 상황이다.

BANGKOK, THAILAND

물류 동향

항공

동남아시아, 성수기 수요의 중심지
올해 항공화물의 피크 시즌(9월~11월) 수요가 동남아시아(특히 Thailand, Vietnam, Malaysia, Singapore) 쪽으로 집중

- 주요 품목으로는 AI 서버, 반도체, 소비자 전자제품(high-tech electronics) 등이 있고, 이는 생산 거점을 중국에서 동남아시아로 전환하는 흐름과 관련됨
- 그러나 수요 증가와 동시에 공급(운송용량)이 따라가지 못하면서 ****허브 공항 및 환적 시설****에서 병목이 발생하고 있으며, 운임 안정성에도 도전이 됨
- 예를 들어, 동남아시아 → 미국 노선에서 항공화물 용량이 전년 대비 약 ****+85%****까지 증가했으나, 운임은 오히려 전년 대비 떨어지는 구간이 존재함
- 대응 전략으로, 선주·포워더·항공사들은 스페이스 블록(block-space agreements) 및 복수 출발지(multi-origins) 활용, 대체 허브 확보 등 사전 준비가 중요하다는 조언이 나옴

세부 고려사항

- 동남아시아가 글로벌 항공화물 시장에서 ****새로운 핵심 지역(hub/epicentre)****으로 부상.
- 수요 증가가 공급 확장보다 빠르게 진행되고 있어 ****혼잡(congestion) + 운임 압박(rate pressure)****이라는 이중 과제 존재
- 기업들은 기존의 중국 중심 공급망 대비 태국·베트남 등으로의 전환을 적극 검토해야 하며, 항공물류 측면도 이에 맞춰 운송 경로, 조업시간, 비용 구조 등을 재설계해야 함.

air market reviews & updates

한국착 스페이스 현황 및 운임 전망

- KE : 미주착 화물 (T/S : ICN) 의 대한 부킹 우선도가 높아, 스페이스확보에 어려움 발생 중
* 사전 스페이스 확보 권장 (물량에 따라)
- KJ (Freighter) : 11월 25,28,30일 항편 취소됨에 따른 스페이스 부족현상 일시적으로 발생 예상
- 11월 1일부로 수완나품 공항 터미널(TG Terminal) 내 unloading & weighting 작업이 터미널측에서 직접 핸들링을 하게됨에 따라, 추가 비용 발생 및 터미널 내 작업속도 지연 예상

BANGKOK, THAILAND

물류 동향

해상(수입)

태국-미국 무역 프레임워크 합의

Thailand(태국)과 United States(미국)이 서로간 무역에 대한 프레임워크(틀) 합의를 발표.

- 미국은 태국산 제품에 대해 19% 관세를 유지하기로 했으며, 향후 일부 품목에 대해 관세를 0%로 조정할 가능성을 모색하기로 함
- 태국은 이에 맞춰 미국의 산업·식품·농산물 전반에 대해 약 99%의 품목에 대한 관세 장벽을 제거하기로 약속

COSCO, 태국 램차방항 터미널 지분 인수 완료

- 이번 인수로 COSCO는 Thai Laemchabang Terminal(TLT)에 12.5%, Hutchison Laemchabang Terminal Limited(HLT)에 30%의 지분을 보유
- 연간 약 670만 TEU의 처리 용량을 갖추게 되어, COSCO의 글로벌 물류 네트워크 확장
- 이번 인수를 통해 태국 및 동남아시아 지역의 글로벌 해운사 및 파트너들과의 협력을 강화하고, 터미널 확장 서비스를 포함한 물류 서비스를 확대하여 고객에게 향상된 항만 물류 서비스를 제공할 계획.

세부 고려사항

- COSCO 계열 선사 및 제휴사 우선 운항 가능성 → 특정 선사 이용 시 스케줄 안정성 확보 가능.
- 비COSCO 선사 이용 시 터미널 혼잡, 처리 지연 발생 가능성 → 운송 일정 관리 강화 필요.
- COSCO의 지분 참여로 터미널 운영 정책이나 요금 체계가 조정될 가능성이 있음. (Ex. THC)

Ocean market reviews & updates

- 중국발/태국항의 경우 연휴 이후, 밀린 화물들로 인하여 지난달 대비 운임이 약 40-50%가량 인상이 되었고, 연말 까지 지속적으로 운임 상승할 것으로 예상됨
- 태국 → 미얀마항 국경운송의 경우 진행 가능하지만, 아직까지 규제가 완화되지 않아 사전 통관 가능 여부 확인 필요
- 캄보디아의 경우 아직 국경운송이 어려운 상황이며, 규제가 완화될 시점 또한 불 투명한 상황

BANGKOK, THAILAND

물류 동향

해상(수출)

ONE, 태국-인도네시아 간 서비스 강화 — 수라바야 항만 추가

해운선사 ONE이 태국과 인도네시아 간의 해상 네트워크를 강화하기 위해 서비스 개편을 단행

- 태국 램차방(Laem Chabang)을 출발해 인도네시아 자카르타(Jakarta) → 수라바야(Surabaya) → 다시 태국으로 돌아오는 'Thailand – Indonesia 1 (TID1)' 항로에 수라바야항을 호출항으로 새롭게 추가
- 이번 호출항 추가로 태국과 인도네시아(수라바야) 간 직접 연결이 형성되어, 양국 간 물동량 운송에 있어 중계 항구가 줄고 시간-비용 절감 예상

태국 수출, 9월에 예상 웃돌며 3년여 만에 최고 성장률 기록

2025년 9월 태국의 수출이 전년 동월 대비 19.0% 증가했으며, 이는 지난 42개월 중 가장 빠른 증가율

- 미국향 수출이 전년 대비 35.3% 증가했으며, 태국의 최대 수출 시장에서 큰 폭의 증가세
- 미국의 태국산 수입품에 대한 관세율이 약 19%로, 일부 다른 동남아국가보다 경쟁력 높음
- 태국 정부는 미국이 태국을 포함한 동남아 국가들의 중국산 제품 탈루·환적(transshipment) 가능성에 대해 감시를 강화함에 따라, 2025년 10월부터 특별 태스크포스를 출범시킬 계획

Ocean market reviews & updates

- 한국향의 경우 현재 스페이스 이슈는 없으나, 전 포트지 (중국, 베트남) 등 악천후로 인하여 기존 ETD 대비 2-3일 정도 딜레이 발생
- 미주향의 경우 운임은 연말로 인하여 조금씩 상승추세가 보이고 있으나, 스페이스의 경우 큰 이슈 없이 진행이 가능한 것으로 사료됨
- 최근 태국 주요포트지 (방콕/램차방) 외 송크라(Songkhla)발 / 한국향 선적 또한 증가
- 미국의 태국산 수입품에 대한 관세율이 약 19%로, 일부 다른 동남아국가보다 경쟁력 높음

BANGKOK, THAILAND

물류 동향

사회/경제

BOT, 수출 부진과 강한 바트화 압력으로 2026년 1.6% 성장 전망 성장 전망

- 2025년 예상 2.2% → 2026년 1.6%로 둔화 (2025년 상반기 GDP 3% 성장 → 하반기 급격히 둔화 (3분기 1.5%, 4분기 1.3%))
- 수출 부진과 **강한 바트화(THB)**로 인해 경기 둔화 우려

경기 부양책 영향

- 정부의 경기 부양 프로그램: Khon La Khrueng Plus/Tiew Dee Mee Kuen 이 두 정책이 GDP를 0.2~0.3% 정도 추가 견인할 것으로 기대
- 소비심리 및 국내 관광 회복에 초점

관광 산업

- 2026년 예상: 3,500만 명 (중국인 약 600만 명 포함), 1.5조 바트 수입
- 하지만 바트화 강세가 관광 경쟁력과 소비 지출에 악영향을 줄 우려

물가 및 인플레이션

- 2027년: 1.0%, 목표 범위(1~3%) 내 복귀 예상
- 디플레이션 우려는 부정, 저물가의 주요 원인은 에너지·식품가격 하락
- 중국산 저가 수입품과 내수 경쟁으로 물가 상승 제한

금융 및 통화정책

- 대기업 중심의 대출 축소 지속
- BOT(Bank of Thailand)는 부채 구조조정, 유동성 지원, 부실채권 처리(AMC) 설립
- 금리 인하만으로는 한계, 구조적 경쟁력 강화(SME 역량 향상) 필요

결론

BOT는 성장 둔화 + 강한 바트 + 낮은 인플레이션이라는 3중 부담 속에서도 단순한 금리 인하보다는 **정책 혼합(Policy Mix)**과 구조적 경쟁력 강화를 통해 중장기적인 안정 성장 기반을 다지는 데 초점을 맞추고 있음



PENANG, MALAYSIA

페낭 지점소식

- 2025년 10월20일: 힌두축제 (Diwali Day)

바운드별 스케줄

10월 말 KE Schedule

Temporary & Changeable

출발지	도착지	화				수				목			
		8월26일				8월27일				8월28일			
PEN	ICN	14:30	21:45	74Y	Freighter	8:20	18:40	77X	Freighter	12:40	19:40	77X	Freighter
KUL	ICN	23:20	07:05+1	333	Passenger	8:55	16:15	74Y	Freighter	23:20	07:05+1	333	Passenger
						23:20	07:05+1	333	Passenger				
출발지	도착지	금				토				일			
		8월29일				8월30일				8월31일			
PEN	ICN	14:30	21:45	74Y	Freighter	10:15	17:20	74Y	Freighter	10:50	18:05	77X	Freighter
KUL	ICN	8:15	18:45	77X	Freighter	23:20	07:05+1	333	Passenger	23:20	07:05+1	333	Passenger
		23:20	07:05+1	333	Passenger								

- PEN-ICN 구간: 기존 주5회에서 6월달부터 주 6회증편이후 변동없이 지속
- KUL-ICN 구간: 기존 여객기 Daily, 화물기 주 2회로 변동없이 지속 중

PENANG, MALAYSIA

경제 동향

한국-말레이시아 FTA 체결

- 10월27일 현재 아세안 회의에 참석중인 이재명 대통령은 말레이시아 안와르 이브라함 총리와 첫 정상회담을 갖고 자유무역협정 (FTA)를 체결
- 이번 체결과 더불어 방산업무협약 (MOU)도 체결하였고, 스마트 & AI분야에도 서로 협력함을 다짐

세계은행: 말레이시아, 미국수출시장 점유율 상실 위험

- 세계은행이 말레이시아가 낮은 관세율을 적용받는 국가들에 미국수출시장 점유율을 빼앗길 수 있다고 경고
- 전기전자(E&E) 부분이 가장 높은 위험에 노출
- 말레이시아 대미 수출 60%가 19% 관세 적용대상, 높은 관세 노출로 인해 첨단 칩 시장 점유율 하락 및 낮은 R&D 투자로 취약성 지속

MMA, 9월 자동차 판매감소

- 9월 신차판매가 전월대비 22%감소로 집계되었으며, 이는 공휴일과 26년 예산발표를 앞둔 소비심리 위축이 주요 원인으로 분석된다고 MMA (말레이시아자동차협회)가 언급
- 올해 누적판매는 3%이상 감소하였으며, 생산량은 7% 감소

MITI, 조선&수리 부분에 21~25년중반까지 10억링깃 이상 투자유치

- SBSR(말레이시아 조선및 수리)산업이 21년이후 10억링깃 이상의 투자를 유치하고, 22억링깃 무역흑자 기록
- 이는 110개 조선소를 기반으로 하며, 자동차 및 Industry 4.0도입을 촉진하기 위한 다양한 세제혜택 지원 덕분

무디스 아시아-태평양 경제 25년 3.8% 성장 전망

- 무디스는 아시아-태평양 GDP가 25년에 3.8% 성장한후 26년 3.3%으로 둔화될 것으로 예상
- 미국의 관세 인상과 수출 약세가 주요 원인으로 지목
- 말레이시아는 관세 발효 전 선적증가에 따른 초기이익을 얻었으나, 향후 성장세는 완화될것 으로 분석

말레-미국간 무역협정 관세율 19%유지, 1,700개 이상의 말레 주요수출품 면제 확정

- 이번 아세안 회의에서 말레-미국간 새롭게 체결한 무역협정에서 양국간의 이전약속인 19% 관세는 유지하지만, 약 1700개의 품목은 면제됨. 이번 면제 품목은 말레의 전체 수출의 12%를 차지
- 미국은 최근 중국을 제치고 말레의 최대 수출시장이 되었으며, 2024년 기준 말레의 최대 외국인 투자국

SHANGHAI, CHINA

지점소식

- 2025년 11월 공휴일 없음

긴급연락처

항공 : 채향자부장 +86 155 0214 9791

해상 : 공현주부장 +86 188 2377 8753

물류 동향

항공

- 미중간의 관세 유예 90일 만기가 도래함에 따라, 잠재적 관세 회피를 위한 고가 상품 위주의 조기 출하로 중국발 미 주향 항공 수요 증가로 운임 강세 예상
- 중국발 아시아/태평양/중동/인도 항공은 성수기 시장 진입으로 수요 증가가 예상되나, 운임은 전반적으로 안정적으로 유지 또는 소폭 상승으로 전망 됨

해상

- 글로벌 해운운임, SCFI 운임지수 1300대 까지 급등
- 미국과 중국이 상대국에 각각 항만 입항비를 신규로 부과하며 중국 선박의 미국 노선 이탈 및 미국 선박의 중국 노선 이탈이 발생, 해당 노선의 전체 선복 감소로 운임 상승 압력으로 작용
- 미국과 중국간의 관세 협약 90일 유예 종료 시점이 도래함에 따라, 11월 운임 및 공급망 불안이 지속될 것으로 전망 됨

물류동향

- 최근 중국과 미국 간 해운 및 항만 분야에서 상호 항만 입항비 등의 제재 조치로 인하여 선박의 항로 변경, 조기 회항, 공급망 재조정 등 해운 흐름의 비정상적 리스크 증가 추세
- 이러한 지정학적 무역정책 리스크는 운임과 선박 가용성, 항로 안정성, 물류비용 및 공급망 안정성에 직접적인 영향을 끼칠 것으로 예상됨

경제동향

- 올해 IMF는 중국의 실질 GDP 성장률을 약 4.8%로 예상하였으나, 내년에는 성장률이 4.2%까지 둔화될 수 있다는 전망을 제시
- 중국정부는 2025년 소비자물가 성장목표를 5% 수준으로 설정하였으나, 실질적으로 제로수준의 성장률을 기록할 것으로 평가됨. 이에 따라 정부가 소비 활성화 정책을 내놓고 있지만, 신뢰회복까지는 시간이 걸릴 것으로 전망

CHONGQING, CHINA

충칭 지점소식

- 안정적인 반도체, 전자제품 등 수입/수출 및 국내운송 업무제공
- 반도체 생산공장 창고업무 외주 받아 고객과 화물 특성에 따라 Sorting 및 보관 Service 제공
- 충칭지점 주요 핸들링 지역: CKG / CTU / KMG / XIY

충칭시 수출입 물류 현황

1.3 주요 상품 수출입 현황

- 2025년 1~10월, 충칭시의 대외무역 수출입 총액은 6543.5억 원에 달해 전년 동기 대비 11.8% 증가했으며, 증가는 지속적으로 전국평균을 초과했습니다.
- 이 중 수출액은 4502.6억 원으로 전년 동기 대비 10.2% 증가했고, 수입액은 2040.9억 원으로 전년 동기 대비 15.6% 증가했습니다.
- 10월 단월 수출입은 안정적인 성적을 보이며 전월 대비 3.2% 증가했습니다.

1.2 주요 무역 파트너 구성

- 아세안 지역: 충칭의 제 1의 무역 파트너 지위를 유지하며, 1-10월 수출입 총액은 1258.4억 원 도달
- EU 지역: 2위를 차지했으며, 수출입액은 987.6억 원
- 미국: 무역전쟁의 영향으로 점유율이 다소 하락했지만 여전히 3위의 교역 상대국으로, 수출입액은 845.3억 원
- 일대일로 연선 국가: 무역 성장이 두드러져 전년 대비 18.7% 증가

1.3 주요 상품 수출입 현황

상품 분류	1-10월 수출액(억원)	전년 동기 대비 증가	주요 수출 시장	무역전쟁 영향 정도
노트북	1265	5.2%	유럽, 미국, 아세안	중도적 영향
반도체	568	15.3%	동아시아, 동남아시아	심각한 영향
전기 자동차	385	12.6%	유럽, 중앙아시아	경미한 영향
오토바이	225	32.4%	아프리카, 동남아시아	경미한 영향
휴대폰	495	38.7%	동남아시아, 중동	경미한 영향
농산물	156	25.8%	아세안, 일본, 한국	기본적으로 영향이 없음

CHONGQING, CHINA

충칭시 수출입 물류 현황

2.1 항공 수출입 운영 현황

서부 지역의 중요한 항공 화물 허브로서 충칭 장베이 국제공항은 2025년 1~10월 동안 화물 및 우편물 처리량이 45만 톤을 달성하여 전년 동기 대비 20.3% 증가. 10월 단일 월 기준 국제 화물 및 우편물 처리량은 5.8만 톤으로 사상 최고치를 기록했습니다.

주요 특징

- **항로 네트워크:** 총 45개의 국제 화물 항로를 개통하여 세계 주요 경제권을 아우르고 있습니다
- **특색 상품:** 고급 전자제품이 항공 수출의 68%를 차지하며, 수입은 정밀 기기와 의료 장비 위주
- **시효 우위:** 유럽 및 미국 노선은 최대 36시간 내 배송, 동남아 노선은 12시간 내 도착 가능합니다

2.2 해운 수출입 운영 현황

장강 황금 수로와 서부 육해신통로를 바탕으로 충칭의 해운 수출입이 지속적으로 증가하고 있다. 1~10월 동안 과원항과 완저우항을 통해 수출입 컨테이너 처리량이 128만 5천 TEU를 기록해 전년 동기 대비 14.2% 증가

운영 데이터

항구명	1-10월 화물량(만톤)	동기 대비 증가	주요 항로	주요 화물
과원항	6850	15.8%	상해 T/S 전 세계	컨테이너 화물
만저우항	2560	12.3%	장강 바지선	벌크 화물
부릉항	1420	18.5%	장강 바지선	공업 원자재

2.3 철송 수출입 운영 현황

중국-유럽 화물열차(渝新欧)와 서부 육해신통로 철도열차는 충칭의 대외 무역에 중요한 지원을 제공했고. 1~10월 중국-유럽 화물열차는 1,856편을 운행했고, 운송 화물 가치는 625억원 도달. 서부 육해신통로 철도-해상 복합운송 열차는 2,589편을 운행했고, 컨테이너 12.8만 TEU를 발송했습니다.

철도 운송의 장점 분석

- **시효성:** 중국/유럽 화물열차 충칭에서 유럽까지는 16~18일이 소요되며, 해운보다 20~25일을 절약할 수 있습니다
- **비용 효율성:** 운송비는 약 1/5의 항공 운송비이며, 소요 시간은 해상 운송보다 우수합니다
- **안정성:** 날씨 등의 요인에 미치는 영향이 적어 신뢰성이 높습니다

CHONGQING, CHINA

미국 무역전쟁의 영향과 대응

3.1 주요 산업에 대한 영향

3.1.1 노트북 산업

세계 최대의 노트북 생산 기지인 충칭은 연간 생산량이 전 세계의 3분의 1을 차지한다. 무역 전쟁으로 인한 직접적인 영향으로는 다음과 같습니다:

- 관세 비용 증가: 미국이 중국에 대해 25%의 관세를 부과하면서 수출 비용이 크게 상승
- 주문 이전 압력: 일부 브랜드 업체들이 생산 능력을 베트남 등 제 3국으로 이전할 것을 요구
- 이익 공간 압축: 평균 이윤율이 3-5% 포인트 하락

3.1.2 반도체 산업

미국의 중국에 대한 반도체 분야 제한 조치는 충칭에 더 깊은 영향을 미칩니다:

- 기술 봉쇄: 고급 반도체 제조 장비 수입 제한
- 투자 장벽: 미국 기업들의 충칭 투자 적금성 감소
- 공급망 재구축: 국산화 대체 과정이 강제로 가속화

3.2 정부와기업의 협력 대응

3.2.1 정부 조치

- 정책 지원: 「외무 규모 안정화 및 구조 개선을 위한 여러조치」를 발하고 가공무역 산업 펀드를 설립
- 시장 다각화: "일대일로" 연선 국가들과의 협력을 강화하고 기업들의참가를 조직하여 시장을 확장
- 물류 최적화: 중국/유럽 열차와 서부 육해신통로의 운영 효율성 강화

3.2.2 기업 대응 사례

사례 1: 창안자동차 국제 회사

- 정책 지원: 「외무 규모 안정화 및 구조 개선을 위한 여러조치」를 발하고 가공무역 산업 펀드를 설립
- 시장 다각화: "일대일로" 연선 국가들과의 협력을 강화하고 기업들의참가를 조직하여 시장을 확장
- 물류 최적화: 중국/유럽 열차와 서부 육해신통로의 운영 효율성 강화

사례 2: 충칭 이바오 스마트 전자 장치 유한회사

- 제품 구조를 최적화하고 스마트 웨어러블 기기의 생산 비율을높인다
- 기술 혁신을 통해 생산 원가 비용을 낮추어 관세 영향을 흡수한다
- 동남아 현지 시장 개발을 통해 다각화된 매출대상을 개발한다

CHONGQING, CHINA

미국 무역전쟁의 영향과 대응

3.3 영향 정도 정량적 분석

영향 차원	영향 정도(1-5 점)	구체적인 표현	해결 조치
수출 비용	4	관세로 인해 비용이 15-25% 상승	산업 공급망 통합
주문 안정성	3	일부 주문이 동남아로 이전	신흥 시장 개발
투자 신심	4	미국 기업들의 관망 분위기가 두드러짐	영업환경 개선

3.4 상황 예측

- 단기적으로는 미국의 무역 전쟁 영향이 지속될 것이며, 충칭의 노트북,반도체 등 주요 산업이 상당한 압력을 받을 전망이다. 장기적으로 보면,충칭의 완벽한 산업 인프라, 지속적으로 개선되는 물류 시스템, 그리고 적극적인 대응 방안이 대외 무역의 고품질 발전을 위한 견고한 기반을제공할 것이다
- 충칭시의 수출입 무역은 복잡한 국제 환경 속에서도 강한 탄력성을 보였으며, 3 대(항공,해상,철도) 국제 물류 통로가 협력하여 "충칭제조" 제품의 전 세계적 유통에 강력한 보장을 제공했습니다. 미국의 무역전쟁으로 인한 도전에 직면하여 충칭은 시장 다각화, 산업 업그레이드 및 물류 최적화 등 다양한 조치를 통해 외부 충격을 효과적으로 최적화 했습니다

항공 수출 일정

YEAR /MONTH H	DEPT	항공사	FLT TYPE	DIRECT T /S	Route		MON			TUE			WED			THU			FRI			SAT			SUN			PALLET CARGO (Y/N)	SPACE	SIZE PER PACKAGE	SS W/T PER PAK						
		(P/C)	기종		출발지	도착지	FLT. NO.	ETD	ETA	FLT. NO.	ETD	ETA	FLT. NO.	ETD	ETA	FLT. NO.	ETD	ETA	FLT. NO.	ETD	ETA	FLT. NO.	ETD	ETA	FLT. NO.	ETD	ETA										
202511	TFU	02324	P	321	D	TFU	ICN	02324	00:30	05:10				02324	00:30	05:10				02324	00:30	05:10				02324	00:30	05:10			Y	300KG	130*120*100	150KG			
	CKG	CA439	P	B738	D	CKG	ICN	CA439	08:30	13:00	CA439	08:30	13:00	CA439	08:30	13:00	CA439	08:30	13:00	CA439	08:30	13:00	CA439	08:30	13:00	CA439	08:30	13:00	CA439	08:30	13:00	N	1000KG	50*50*50	50KG		
	CTU	KJ212	C	B737	D	CTU	ICN							KJ212	03:35	08:10				KJ212	03:35	08:10	KJ212	03:35	08:10	KJ212	03:35	08:10	KJ212	03:35	08:10	Y	1-2T	1.2*1.0*1.5M	1000KG		
	TFU	3U3973	P	A320	D	TFU	ICN							3U3973	09:15	13:30				3U3973	09:15	13:30				3U3973	09:15	13:30			Y	300KG	0.88*0.88*0.6M	100KG			
		KE812	P	A330																KE812	12:55	16:45	KE812	12:55	16:45	KE812	12:55	16:45	KE812	12:55	16:45		Y	500KG	1.0*0.8*0.8M	80KG	
	XIV	KE0328	C	B747F	D	XIV	ICN													KE0328	03:15	09:25				KE0328	03:15	09:25			Y	1-2T	1.2*1.0*1.5M	1000KG			
	XIV	CF201	C	B737F	D	XIV	ICN													CF201	16:00	19:00	CF201	16:00	19:00						Y	1-2T	1.0*0.95*1.1M	1000KG			
	CKG	C15998	C	747F	T	CKG	TPE													C15998	05:00	08:00				C15998	05:00	08:00				Y	1-2T	1.2*1.0*1.5M	1000KG		
	TPE	C10160	P	333	T	TPE	ICN	C10160	07:40	11:15	C10160	07:40	11:15	C10160	07:40	11:15	C10160	07:40	11:15	C10160	07:40	11:15	C10160	07:40	11:15	C10160	07:40	11:15	C10160	07:40	11:15		Y	500KG	1.0*0.8*0.8M	80KG	
		C10162	P	333				C10162	16:00	19:35	C10162	16:00	19:35	C10162	16:00	19:35	C10162	16:00	19:35	C10162	16:00	19:35	C10162	16:00	19:35	C10162	16:00	19:35	C10162	16:00	19:35			Y	500KG	1.0*0.8*0.8M	80KG
	CKG	BR0678	C	B77X	T	CKG	TPE													BR0678	02:10	05:15				BR0678	CANCEL	CANCEL					Y	1-2T	1.2*1.0*1.5M	1000KG	
	TPE	BR0160	P	789	T	TPE	ICN	BR0160/781	15:15	18:45	BR0160/781	15:15	18:45	BR0160	15:15	18:45	BR0160	15:15	18:45	BR0160	15:15	18:45	BR0160/781	15:15	18:45	BR0160	15:15	18:45	BR0160	15:15	18:45		Y	500KG	1.0*0.8*0.8M	80KG	
		BR0170	P	333				BR0170	07:30	11:00	BR0170/789	07:30	11:00	BR0170	07:30	11:00	BR0170/321	07:30	11:00	BR0170	07:30	11:00	BR0170/321	07:30	11:00	BR0170	07:30	11:00	BR0170	07:30	11:00						
		CX3261	C	74Y																																	
	CKG	CX3263	C	74Y	T	CKG	HKG																														
		CX053	C	74Y																																	
		CX945	P	333																																	
		CX416	P	333																																	
		CX418	P	333																																	
		CX410	P	773																																	
		CX434	P	32Q																																	
		LD128	P	33Y																																	
		CX036	C	74Y																																	
	CKG	PN6423	P	A320	D	CKG	HAN																														
	CKG	HT3861	C	737F	D	CKG	HAN	HT3861	09:10	10:10																											

GUANGZHOU, CHINA

물류 동향

지점 소식

주요 노선 개요

- KJ 화물기 / OZ 여객기 화물 운송 SPACE 유지
- KJ 대형화물 주3회, OZ DAILY 서비스 제공 가능

편명	출발지	출발 시간	도착지	도착시간	기종	ETD	RE
KJ0934	CAN	10:00	ICN	14:20	74F	D2,4	화물기
KJ0932	CAN	10:00	ICN	14:20	74F	D5	화물기
OZ0370	CAN	12:25	ICN	17:00	333	DAILY	여객기
OZ0356	CAN	01:15	ICN	05:45	321	DAILY	여객기

항공 물류

북미

11월 1일부 100% 對中관세 시행을 앞두고 밀어내기 수요가 급증하며 시황이 상승 국면에 진입. 관세 인상 전 재고 비축 확대로 화동·화북권 공급 부족이 심화, 운임은 강보합세 유지

- 블랙프라이데이(11월 28일) 앞두고 LAX·JFK·남미항 전자상거래 화물이 빠르게 회복 중
- 미 연방정부 셧다운으로 인한 CBP(세관) 검사 완화로 전자담배 화물이 일시 집중 선적되며 중국 주요 허브 공항의 과밀 현상 관찰

유럽

- 프랑크푸르트항 :
시장 수요가 크게 회복되었으며 전자제품, 자동차 부품 등의 출하 증가로 시장 운임이 빠르게 반등
- 암스테르담항 :
전자상거래 및 일반 화물 수요가 증가하면서 운임 추가 인상 전망

GUANGZHOU, CHINA

물류 동향

해운 물류

- **북미:** 북미서안·동안 2주 연속 상승. 추석 전후로 적극적인 공급 조절과 일시적 수요 회복 및 10월 15일 GRI(일반 운임인상) 조치로 상승세
- **유럽:** 10월 15일 GRI(일반운임인상)로 반등 중이며, 11월 추가 운임 인상 시도 전망
- **동남아:** 역내 일부 구간에 선박 부족 및 임시 결항 관측

중국, 10월14일 부터 美 선박 대상 항만 수수료 부과...USTR규제에 보복 대응

미국과 중국이 서로의 선박에 입항수수료를 부과하면서 글로벌 해운시장이 크게 흔들리고 있습니다. 지난주 SCFI는 전주 대비 12.9% 급등(1,310pt)하며 5개월 만에 최대 상승폭을 기록했습니다.

미국은 중국 소유·건조 선박에 t(Net Ton)당 최대 50달러(약 7만원), 중국은 미국 소유·국적 선박에 t당 400위안(약 8만원)의 수수료를 부과하는 맞불 조치를 시행했습니다. 이로 인해 Maersk·Hapag 등 주요 선사들은 **중국 Ningbo 기항을 중단** 하고 부산 경유 우회 노선으로 전환, 운송 시간과 비용이 증가했습니다.

반면, COSCO 등이 속한 오션얼라이언스의 시장 점유율은 상승세를 보이고 있으며, 전문가들은 이번 사태가 ‘물류비 인플레이션’으로 확산될 위험을 경고하고 있습니다.

中, 북극항로 급행노선 운항 성공... “수에즈운하보다 20일 단축”

中화물선 20일 걸려 영국 도착...‘빙상 실크로드’ 개척

중국이 북극항로를 이용해 유럽으로 가는 노선 운항에 성공해 소요 시간을 기존 수에즈운하 항로보다 20일 단축했다.

15일 중국 관영 신화통신에 따르면 중국·유럽 북극 컨테이너 급행 노선의 첫 화물선 '이스탄불 브릿지'호가 영국 동부의 펠릭스토우항에 13일(현지시간) 밤 도착했다.

이 화물선은 지난달 22일 저장성 Ningbo·저우산항에서 약 4천개의 컨테이너를 가득 싣고 출항, 20일 만에 영국 최대 컨테이너항인 목적지에 무사히 도착했다.

화물선은 영국을 지나 독일, 폴란드, 네덜란드 항구에서 차례로 하역한다.

중국·유럽 간 화물열차가 25일 이상, 수에즈운하 항로는 40일 이상 걸리고 홍해 위기로 아프리카 희망봉을 경유하면 50일 이상 소요되는 점을 감안하면 시간이 크게 단축됐다.

GUANGZHOU, CHINA

물류 동향

중국, 희토류 수출 통제 발표... 트럼프, 11월 1일부터 100% 관세 맞대응 예고

중국 정부가 중국산 희토류가 제품 가치의 0.1% 이상 포함된 경우 수출 허가를 의무화하는 통제 조치를 발표했습니다. 이번 조치는 해외에서 중국산 희토류를 활용해 생산된 제품까지 규제 범위를 확대한 것으로, 전기차, 군수장비, 반도체 등 첨단 제조업 공급망에 광범위한 영향이 예상됩니다.

이에 맞서 트럼프 대통령은 11월 1일부터 중국산 제품에 100% 추가 관세를 부과하고, 핵심 소프트웨어 수출도 통제하겠다고 밝혔습니다. 이번 조치가 시행되면 미국의 대중국 평균 관세율은 약 155%로 상승하게 됩니다.

트럼프 대통령은 APEC 정상회의에서 예정된 시진핑 주석과의 회담을 취소하겠다고 경고했으나, 이후 “중국과의 협상 여지는 열려 있다”고 언급해 11월 관세 부과 전 협상 가능성이 남아 있는 상황입니다.

가자 휴전 후에도 수에즈 운항 복귀 지연 전망 Maersk 재개 여부 검토 중

Vespucci Maritime은 가자전 휴전 합의에도 선사들의 수에즈운항 복귀에는 시간이 더 필요할 것으로 전망했습니다. 선박 네트워크 재조정에는 막대한 비용이 수반되고, 일시적 휴전 후에도 복귀가 지연된 전례가 있어 선사들이 신중히 접근할 것이라고 분석했습니다.

한편, Maersk는 수에즈 운항 재개를 위한 평가를 진행 중이며, 홍해 정세를 면밀히 모니터링하고 있다고 밝혔습니다. 이는 수에즈운하청(SCA)이 최근 ‘점진적 복귀’를 요청한 데 따른 것으로, Maersk는 현재 이집트 East Port Said 터미널 확장 및 Alexandria·Damietta항 운영 강화에 나서고 있습니다.

QINGDAO, CHINA

물류 동향

2025년 10월 공휴일

- **11.11(光棍节)**
11.11일 광군제 온라인 할인 쇼핑 축제이지만 휴무일은 아님
- 2025년 광군제 기간 전 중국 택배 처리량은 100억 건을 넘어설 것으로 예상

년도	통계 周期	택배 건수	동기 대비
2024년	11월1일~20일	95.17 억	123%
2023년	11월1일~20일	77.67 억	125%
2022년	11월1일~20일	62.41 억	92%
2021년	11월1일~20일	68 억	-

입항세 (미국 <-> 중국)

10월14일부로 미국 국적 선사 & 미국 자본 배경인 선사(25%자본) 선박 중국 포트 입항시 “특별 항무비/特别港务费” 입항세 신규 징수하기 시작 했습니다. 이는 미국의 대중국 선박 정책에 대한 대응 조치로 해석 됩니다. (징수 기관: 중국 해사 관리국)

미국 자본 선사 이지만 선박은 중국에서 건조된 선박 Made in China인 경우 입항세 면제 됩니다. 미국 선사 Matson은 해당비용 자체 부담할 예정이며 화주사에게 청구 하지 않기로 공문 발표하였습니다.

세계 최초 중국-유럽 북극 항로 개통 성공

현지 시간으로 10월13일 저녁, 9월23일 Ningbo 주산항을 출발한”Istanbul bridge”호 컨테이너 선박이 북극 항로로 거쳐 영국 최대 컨테이너 항구인 Felixstow port 항에 순조롭게 도착 했습니다.

중국-유럽 북극 항로는 한쪽으로는 Ningbo, Shanghai, Qingdao, Dalian, 등 중국의 주요 항고들을 연결 하고, 다른 한쪽으로는 영국 Felixstow, 네덜란드 Rotterdam, 독일 Hamburg, 폴란드 Gdynia항을 연결하여 중국에서 유럽 기본 항까지 가장 빠른 컨테이너 항로이며, 북극해를 가로지름으로써 항해 거리와 운송 시간을 크게 단축 했습니다.

중국 3분기 무역수출입 33.61조원...전년비 4% 증가

세관총서가 13일 발표한 데이터에 따르면 올해 3/4분기 중국 물품무역 수출입 총액은 33.61조 위안으로 전년 동기 대비 4% 증가했으며, 지난 8개월 대비 0.5%포인트 증가폭이 확대되었다.

그 중 수출은 19.95조 위안으로 전년 동기 대비 7.1% 증가하며, 수입은 13.66조 위안으로 전년 동기 대비 0.2% 감소했다.

9월 단월 수출입은 4.04조 위안으로 전년 동기 대비 8% 증가했으며, 지난달 대비 4.5%포인트 증가폭이 확대되어 올해 들어 월간 최고 증가율을 기록했다.

TIANJIN, CHINA

천진시 물류동향

항공 물류

- KJ: TSN-ICN 구간 +300KG건 10 SHIPMENTS/MONTH 이상 경우, +300KG건 들에 REFUND 가능
- 최근 INCHON PORT에서 나쁜 날씨 때문에 INCHON PORT 도착 및 출발 스케줄 DELAY 상황이 자주 발생하고 BOOKING 시 주의해야 함
- 연말 가까워서 유럽&미국항 항공 SPACE는 점점 TIGHT 예상
- 천진은 물류 네트워크의 연결성을 강화하기 위해 "AIR&AIR", "TRUCK FLIGHT" 등의 복합수송 모델을 적극적으로 발전시키고 있음

TSN-ICN구간 2025년 10월 스케줄:

KJ997/KJ998 X WE X ICN/TSN/ICN X B74F
ICN 1600L 1715L TSN 1915L 2200L ICN

KJ997/KJ998 X SA X ICN/TSN/ICN X B76F
ICN 1855L 2010L TSN 2140L 0025L/1 ICN

KJ977/KJ978 X TU, TH, FR, SU X ICN/TSN/ICN X B73F
ICN 0300L 0415L TSN 0515L 0800L ICN

해상 물류

- **인프라 업그레이드:**
천진항 코크스 부두 회사는 2025년 10월 16일 남쪽 6번 부두의 업그레이드 및 현대화 사업을 시작했으며, 부두의 접안 능력을 5만 톤급에서 20만 톤급으로 향상할 계획. 이는 대형 벌크 선박의 하역 능력을 크게 향상시킬 것이며, 2027년에 완공된 후 징진지(京津冀) 및 화베이(华北), 동베이(东北), 시베이(西北) 지역의 대량 물자 수송에 더욱 효율적이고 경제적인 서비스 제공 가능
- **일대일로(一帶一路) 서비스:**
천진항은 '일대일로' 공동 건설 참여국과의 협력을 지속적으로 심화하고 있음. 예를 들어, 국경절 연휴 기간 동안 중미 국가로 발송된 대형 공사 장비의 선적 작업을 효율적으로 완료하여 맞춤형 물류 솔루션과 효율적인 작업 능력을 보여주었음

TIANJIN, CHINA

천진시 물류동향

해상 물류

- ONE 선사 동남아항 XINGANG발 MUNDRA항 및 Nhava Sheva PORT 직항으로 PVC 전문 선적
- 위해-한국 특송
 - 에어 특송-당일 발송 최소 24시간, 평균 48시간 배송완료!
 - 해운 특송-월요일 발송 목요일 한국도착! 최단시간 금요일 배송완료!
 - 해운 FCL/LCL-운송부터 통관까지! 전 중국 6개 창고!
 - 원스톱 서비스-중국에서 한국까지!

1. 선기(船期)와 운임 동향

- 10월은 해상 성수기 막바지이나, 전세계적인 수요 부진의 영향으로 올해는 성수기 특징이 뚜렷하게 나타나지 않았습니다.
- 운임 동향: 전체 운임이 8~9월의 높았던 수준에 비해 완화되는 모습을 보이지만, 큰 폭의 하락은 없었습니다. 주요 동서방향 항로(유럽, 미서부 등)의 운임은 상대적으로 안정적으로 유지되고 있으나, 선사별로 제시하는 운임에 차이가 있을 수 있습니다.
- "골든위크" 영향: 국경절 연휴(10월 1일~7일) 기간에는 공장들이 휴무에 들어가 화물 물량이 감소하며, 연휴 이후에는 물량이 한꺼번에 쏠리는 작은 물동량 정점이 나타납니다. 이로 인해 연휴 후 일시적으로 선박 공간이 부족해지고 운임이 소폭 상승할 가능성이 있습니다. 10월 중하순에 선적을 계획하고 계신다면, 선박 공간과 운임을 확보하기 위해 미리 계획을 수립하고 부킹을 하여야 함

2. 항만 운영 및 효율

- 운영 상황: 텐진신항(天津新港)은 현재 정상 운영 중이며, 대규모 정체는 발생하지 않고 있습니다. 항만 작업 효율은 양호한 편입니다.
- 기상 요인: 10월은 화베이(华北) 지역의 기상 조건이 전반적으로 양호한 時期로, 안개, 강풍 등 항만 작업에 영향을 미치는 기상 상황이 겨울이나 봄에 비해 현저히 줄어듭니다. 화물 선적에 유리한 時期라 할 수 있습니다.

3. 세관 및 통관

- 통관 관련하여 중대한 정책 변경은 예상되지 않지만, 다음 사항에 유의해야 합니다.
- 연말 세관 검사: 연말이 다가오면 세관의 审计 및 점검 작업이 강화될 수 있습니다. 모든 신고 데이터가 진실하고 정확하며, 모든 서류가 완비되어 있도록 반드시 확인해야 합니다.

SHENZHEN, CHINA

선전 지점소식

10월 선전 항공·해운 시장 동향 분석

- 최신 업계 데이터와 정책 동향에 따르면, 2025년 10월 현재 선전의 국제 항공 운송과 해상 운송 시장은 각기 다른 발전 추세를 보였습니다. 항공 운송 시장은 강한 성장세를 기록하며 화물 처리량이 사상 최고치를 경신한 반면, 해상 운송 시장은 변동을 겪으며 컨테이너 운임이 연휴 후 반등했으나 원유 수송 수요는 둔화되었습니다.
- 아래 표는 10월의 핵심 동향을 정리한 것으로, 전반적인 상황을 빠르게 파악하는 데 도움이 될 것입니다.

운송 방식	주요 동향	핵심 데이터
항공	공항 화물 처리량 최고 달성	올해 1월부터 9월까지의 국제 및 지역 화물 처리량은 77만 1,000톤을 기록하며, 지난해 같은 기간보다 12.7% 증가한 수치
	항공 운송 효율이 크게 향상	수출 화물 평균 통관 시간 9.6분으로 단축
해상	컨테이너 운송: 원양 항로 운임 반등세	• 유럽 항로 운임: TEU당 1,068달러, 15일 만에 10% 상승 • 미 서부 항로 운임: FEU당 1,468달러, 소폭 0.5% 상승
	원유 운송 수요가 둔화되고 운임이 하락	중국 원유 수입 운임 지수(CTFI), 월간 26.2% 하락

항공 운송 시장 강력한 성장세, 효율성 제고

- 최선전 항공 화물 시장의 두드러진 성장은 지속적인 항로 확장과 효율적인 구역 서비스에 주로 힘입은 바 크다.
- **화물 항로 지속적 증편**
올해 들어 선전 공항은 마이애미, 델리, 자카르타 등으로 가는 여러 국제 화물 항로를 신규 개설하고, 시카고와 방콕 등 기존 16개 노선의 운항 횟수를 늘렸다. 이 같은 추석·국慶 연휴 기간 동안 뚜렷이 드러났듯, 국제 및 지역 화물 운편량이 일평균 전년 동기 대비 19.7% 증가했다.
- **통관 효율성 혁신**
선전 항공 구역은 전국 최초의 "지능화·원격화" 국제货运站을 통해 수출 화물의 24시간 통관을 실현했으며, 세관 통관 소요 시간을 9.6분으로 대폭 단축했다. 이는 이커머스, 신선식품 등 시한이 중요한 화물의 수송에 강력한 지원을 제공하고 있다.

SHENZHEN, CHINA

선전 지점소식

해운 시장 컨테이너 운송과 유조선 운송, 뚜렷한 양극화

10월 해운 시장은 복잡한 국면을 보였으며, 선박 유형별로 상이한 모습을 나타냈습니다.

- **컨테이너 운송:** 성수기 운임 인상

10월, 유럽 및 미주 등 원양 항로의 운임이 반등했습니다. 이는 주로 다음과 같은 요인에 기인합니다.

- **계절적 수요:** 선사들이 크리스마스 전 출하 성수기를 맞아 적극적으로 운임을 인상했기 때문입니다.
- **운용 능력 관리:** 운임을 지지하기 위해 선사들이 일부 항로 운항을 취소하며 유효한 운용 능력을 축소했기 때문입니다.
- **원유 운송: 수요 부진:** 컨테이너 운송과는 반대로, 원유 운송 시장은 비교적 침체되었습니다. 주된 원인은 국경일 연휴 기간 동안 charterer들이 전반적으로 화물 선적 속도를 늦추면서, 중동 및 대서양 항로의 거래가 부진해지고 운임이 하락 압력을 받았기 때문입니다.

미래 전망과 정책 지원

현재 시장을 주도하는 주요 요인을 이해하는 것은 향후 동향을 판단하는 데 도움이 됩니다.

- **항공 운송 전망:**
선전시가 발표한 「저정경제 고품질 발전 지원 여러 조치 시행 세칙」이 공식 시행되며, 이는 미래 항공 화물 발전에 새로운 과학 기술 동력을 주입할 전망입니다.
- **해상 운송 과제:**
 - 컨테이너 운송의 반등이 얼마나 지속될지는 아직 지켜봐야 할 부분입니다. 한편으로는 무역 분쟁이 실제 물동량에 미치는 영향이 점차 나타날 수 있으며, 다른 한편으로는 2026년에 다량의 신조 선박이 인도될 예정으로, 운송 능력 공급 압력이 커질 것이며, 이는 장기 운임에 하방 압력으로 작용할 가능성이 있습니다.
 - 이 분석이 귀하의 비즈니스 의사 결정에 도움이 되었기를 바랍니다. 유럽 항로나 북미 항로 등 특정 노선에 대해 더 구체적인 질문이 있으시면, 더욱 상세한 정보를 제공해 드릴 수 있습니다.

SHENZHEN, CHINA

항공 서비스

SZX-ICN Flight schedule

AIR LINE	FLIGHT	ETD	ETA	TYPE		
CZ	CZ3089	8:40	13:40	32N	Narrow-body	Passenger plane
ZH	ZH631	11:05	14:40	322		
	ZH633	9:05	12:40	738		
OZ	OZ0372	14:05	18:20	333	Wide Body	
KE	KE0828	12:45	17:35	333		
UPS	5X0196	3:35	8:06	B767F	Cargo aircraft	

해상 서비스

Route : SHENZHEN → BUSAN/INCHEON

POL	POD	Carrier	SKDL
SHEKOU	BUSAN	KMTC	Week 7~10 Voyage
		HEUNG-A	Week 4~5Voyage
		PAN OCEAN	Week 2~3Voyage
		CK LINE	Week 2Voyage
		SITC	Week 3Voyage

POL	POD	Carrier	SKDL per Week
SHEKOU	INCHEON	KMTC	Week 6~7 Voyage
		HEUNG-A	Week 3 Voyage
		PAN OCEAN	Week 3 Voyage
		CK LINE	Week 3 Voyage
		SITC	Week 2Voyage

SHENZHEN, CHINA

보세구 서비스

Route: 해외 → 중국 보세구 → 중국 고객사 / 해외 고객사

- 보세 운송 및 Storage
- 명의 대행 수출/입 통관
- C/L 라벨링 작업, Repacking 작업 Trucking, Loading/Unloading



PARIS, FRANCE

물류동향

항공 물류 동향

- 보졸레 누보 출하 시작으로 아시아행 항공 공급이 감소 및 단기 운임 인상 발생 중
- 아시아나 파리지점 11월 부 GSA 화물 판매 및 예약 실시 (Global Airline Services)
- 티웨이 동계 스케줄 총 14편 비운항 예정
 - 11/5, 11/12, 11/19 (수)
 - 12/1, 12/8, 12/15 (월)
 - 2/6, 2/27 (금)
 - 3/15, 3/15, 3/21, 3/22 (토,일)

파리/인천 SKD

항공사	구분	월	화	수	목	금	토	일
KE	여객기	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	화물기					✓		✓
OZ	여객기	✓		✓		✓	✓	✓
TW	여객기	✓		✓		✓	✓	✓

해상 물류 동향

First Available Vessel Schedule

PORT	VESSEL	CUT-OFF	ETD	ETA	T/T
LE HAVRE	MSC GIUSY	90CT	12-10	13-12	62 DAYS
FOS SUR MER	ONE FORTUNE	80CT	11-10	30-11	50 DAYS

태풍 Benjamin 영향으로 인한 프랑스 주요 항만 지연 현황

- 프랑스 내 태풍 Benjamin 영향으로 인해 터미널 작업 일시 중단 후 작업 재개
- LE HAVRE : 평균 1일 지연 발생
- FOS SUR MER : 평균 5일 지연 발생 → 상대적으로 혼잡도가 높아 체류 기간이 길며, 화물 스케줄 관리에 주의 필요

컨테이너 장비 및 내륙 운송 현황

- 10월 RF 장비 수급이 원활하지 않을 것으로 예상되므로 CUT-OFF 최소 2주 전 모선 예약 필요
- 내륙 운송 정상 진행 가능

서울 영업팀

sales.kr@maxlogis.com

김민호 이사	mike.kim@maxlogis.com	010-2988-6309	070-5096-9367
김희명 팀장	hmkim@maxlogis.com	010-9281-0109	070-5096-9389
장명수 수석	simon.jang@maxlogis.com	010-4437-5175	070-5096-9387
이정현 수석	anna.lee@maxlogis.com	010-5833-5935	070-5096-9363
이진섭 매니저	david.lee@maxlogis.com	010-8969-7433	070-5096-9472

부산 영업팀

bus@maxlogis.com

최승린 지점장	steve.choi@maxlogis.com	010-8619-5761	070-5096-0585
김민준 매니저	harry.kim@maxlogis.com	010-2562-2617	070-5096-0584
박지선 매니저	amy.park@maxlogis.com	010-2825-2252	070-5096-0582

