



Blis Weekly Logistics

Issue 086 date: 2026-10-12



지표
요약

KCCI : 4629

SCFI : 3664.11

물류
시황

美 철강업계 8개 단체, 한국산 철강 급증에 쿼터제·고율 관세 도입 공동 요구
해수부, 해운법 개정안 포함 11개 법안 국회 본회의 통과
북미 물류시장 공략, 운송 경로 다변화와 내륙운송 역량 확보가 핵심

해상

글로벌 컨테이너 운임지수 2주 연속 하락...유럽·남미 노선 약세 지속
평택시, 베트남 현지 선사·화주와 포트세일즈...평택항 물동량 확대 추진
美 LA·롱비치항 책임자 "화물량 40~55%가 중국...對중 협력 강화 기대"

항공

글로벌 항공화물 운임, 성수기 진입 앞두고 전년 대비 최대 31% 상승
JAL카고, 태평양 노선 화물기 편명공유 협력 대폭 강화
TAP 포르투갈항공 인수전, 에어프랑스-KLM vs 루프트한자 양자 대결로 압축



美 철강업계 8개 단체, 한국산 철강 급증에 쿼터제·고율 관세 도입 공동 요구

3줄 요약

- 미국 철강 관련 8개 단체가 한국산 철강 수입 급증에 대응해 관세할당(TRQ) 도입과 불공정 무역 조사를 미 정부에 공식 요청했다.
- 올해 1~8월 한국산 철강 수입허가 신청량이 296만 8천 톤으로 전년 대비 52% 급증했으며, 봉형강·강관·도금강판 등 품목별 수입도 크게 늘었다.
- 쿼터제 재도입 시 현대제철·동국제강 등 전기로 철근사와 세아제강·넥스틸 등 강관사의 대미 수출 경쟁력이 크게 위축될 전망이다.

미국철강협회(AISI)를 포함한 8개 철강 단체는 지난 28일 하워드 러트닉 상무장관과 USTR 대표에게 공동서한을 보내, 한국산 철강에 대한 관세할당(TRQ) 도입을 요구했다. 이들은 쿼터 내 물량에도 최소 50% 관세를 유지하고 쿼터 초과 물량에는 추가 고율 관세를 부과할 것을 촉구했으며, 미 상무부·USTR·CBP에 불공정 무역 관행 여부 조사도 요청했다. 품목별로는 봉형강 수입이 2024년 7월 대비 약 6배 급증해 14만 5천 톤으로 사상 최대를 기록했고, 강관(유정용강관·배관재)·도금강판·열연·후판 등도 증가세가 두드러졌다.

국내 주요 철강사들에 대한 규제 압박도 동시에 강화되고 있다. 미국 상무부는 최근 한국산 유정용강관(OCTG)에 대한 최종 덤핑마진을 넥스틸 29.94%, 세아제강 9.80%로 확정했는데, 두 업체 모두 예비판정 때는 '덤핑제로'였으나 최종판정에서 세율이 대폭 상향됐다. 여기에 쿼터제까지 재도입될 경우 세아제강·넥스틸 등 강관사와 현대제철·동국제강 등 전기로 철근 제강사의 대미 수출 경쟁력이 동시에 타격을 받을 것으로 업계는 우려하고 있다.



해수부, 해운법 개정안 포함 11개 법안 국회 본회의 통과

3줄 요약

- 해양수산부가 추진한 해운법 일부개정법률안 등 11개 법안이 국회 본회의를 통과하였다.
- 해당 법안들은 해운·항만·수산 등 해양수산 분야의 제도적 기반을 강화하기 위해 마련되었다.
- 법안 통과로 해운업 경쟁력 제고 및 관련 산업의 법적 안정성이 높아질 것으로 전망된다.

해양수산부가 추진한 해운법 일부개정법률안을 포함한 총 11개의 법률안이 국회 본회의를 통과하였다. 이번에 통과된 법안들은 해운, 항만, 수산 등 해양수산 분야 전반에 걸친 제도 개선을 목적으로 하며, 관련 산업의 운영 효율성과 법적 안정성을 높이는 데 초점이 맞춰져 있다.

해수부는 이번 법안 통과를 통해 해운업계의 경쟁력을 강화하고, 해양수산 분야의 체계적인 관리와 지원을 위한 제도적 기반이 한층 공고해질 것으로 기대하고 있다. 향후 개정된 법령의 시행에 따라 해운·항만 산업 종사자와 관련 기업들에게 실질적인 변화가 나타날 것으로 전망된다.



북미 물류시장 공략, 운송 경로 다변화와 내륙운송 역량 확보가 핵심

3줄 요약

- 한국국제물류협회(KIFFA)가 북미 물류시장 진출전략 세미나를 개최하고, 국내 물류기업의 경쟁력 강화를 위한 운송 경로 다변화 및 내륙운송 역량 확보의 필요성을 강조했다.
- 파나마운하 가뭄으로 인한 통항 제약(동북아~미 동안 컨테이너 화물의 약 46% 경유), 트럼프 행정부의 관세·이민 정책 변화, 현지 트럭 운전기사 부족 등이 북미 물류 환경을 악화시키고 있다.
- 전문가들은 최소 3~4개의 대체 운송 경로 확보, 안전재고 분산, 리스크 프리미엄을 반영한 계약 구조 개편, 물류창고 자동화 등을 핵심 대응 전략으로 제시했다.

한국국제물류협회 세미나에 따르면, 파나마운하 가뭄으로 인한 통항 제약과 미국의 관세 및 이민 정책 변화로 북미 물류 환경이 악화되고 있습니다. 이에 따라 중국의 대미 직접 수출은 줄고 동남아 및 멕시코를 경유하는 물량이 증가하며, 물동량 중심이 미국 서안에서 동안으로 이동하는 추세입니다.

북미 물류의 핵심은 내륙 운송으로, 이민자 규제와 데이터센터 건설 증가 등으로 트럭 운전기사 및 장비 확보가 점차 어려워지고 있습니다. 이러한 불확실한 환경 속에서 전문가들은 잦은 규제 변화에 대응하기 위해 화주와 물류 기업이 리스크를 분담할 수 있는 합리적인 계약 구조가 필요하다고 조언합니다.

전문가들은 안정적인 물류망 확보를 위해 캐나다, 멕시코 등을 활용한 최소 3~4개의 대체 운송 경로 구축과 분산 안전 재고 운영을 강조합니다. 아울러 정부 기관(한국해양진흥공사, KOTRA)에서도 펀드를 활용한 현지 물류센터 확보 및 전 과정 수출물류 지원 방안 등을 통해 국내 기업들의 북미 시장 진출을 돕겠다는 계획입니다.



글로벌 컨테이너 운임지수 2주 연속 하락...유럽·남미 노선 약세 지속

3줄 요약

- 9월 30일자 SCFI가 3662.3을 기록하며 전주 대비 1% 하락, 2주 연속 하락세를 이어갔다.
- 유럽·지중해 노선이 13주 연속 하락하고, 남미 노선도 큰 폭으로 떨어지며 전반적인 운임 하락을 주도했다.
- 북미 서안·동안 및 일부 노선은 소폭 반등했으나, 전체적인 운임 약세 흐름을 되돌리기엔 역부족이었다.

상하이해운거래소가 발표한 9월 30일자 SCFI는 3662.3으로 전주(3686.62) 대비 약 1% 하락하며 2주 연속 내림세를 기록했다. 특히 남미 동안(산투스)행 운임이 전주 대비 8% 급락한 5980달러로 두 달 만에 6000달러 선을 밑돌았고, 남미 서안(만사니요)행도 6% 하락한 4843달러를 기록했다. 유럽행과 지중해행은 각각 5%, 2% 하락하며 13주 연속 하락세를 이어갔으며, 중동·인도·동아프리카 노선도 1~3%의 하락세를 보였다. 반면 북미 서안(7578달러)과 동안(1만528달러) 노선은 한 주 만에 1~2% 소폭 반등했다.

한국발 해상운임지수(KCCI)도 10월 6일 기준 4629를 기록, 전주(4678) 대비 1% 하락하며 2주 연속 약세를 나타냈다. 유럽행과 지중해행이 각각 5% 내려 3555달러, 3806달러를 기록했으며, 남미 동안행은 12% 급락한 7084달러로 낙폭이 가장 컸다. 반면 한국발 북미 서안행은 2% 오른 8194달러, 중동행은 1% 상승한 8730달러를 기록했고, 동남아시아행은 17% 급등한 1622달러를 나타내며 일부 노선에서는 강세가 두드러졌다.



평택시, 베트남 현지 선사·화주와 포트세일즈...평택항 물동량 확대 추진

3줄 요약

- 평택시가 베트남 호치민·다낭에서 장금상선·고려해운·HMM 등 현지 선사 및 화주를 대상으로 포트세일즈를 실시했다.
- 베트남은 평택항의 주요 교역국으로, 올해 8월 기준 양국 간 컨테이너 처리량이 4만 4,516 TEU에 달하는 긴밀한 교역 관계를 유지하고 있다.
- 이번 포트세일즈를 통해 베트남발 신규 화물 유치와 물류 협력 네트워크 강화로 평택항 활성화에 탄력이 붙을 것으로 기대된다.

평택시는 지난 9월 28일부터 10월 2일까지 베트남 호치민과 다낭에서 평택항의 경쟁력 홍보 및 화물 유치를 위한 포트세일즈를 실시했다. 이번 활동에는 평택시를 비롯해 경기평택항만공사, 한진평택컨테이너터미널, 평택동방아이포트 등 항만 관계기관과 운영사들이 공동으로 참여했다. 호치민에서는 장금상선·고려해운·HMM 등 현지 진출 국내 선사 관계자들과 간담회를 열어 평택항의 운영 현황과 터미널별 물류 서비스를 소개하고, 삼성전자 호치민 가전 복합단지를 방문해 수출입 물동량 확대 방안을 논의했다.

다낭에서는 KOTRA 다낭 무역관을 통해 베트남 중부 지역의 물류 흐름과 기업들의 수출입 수요를 파악하고, 다낭시 건설국과 리엔치에우 컨테이너 터미널 조성사업 현황 및 항만물류 협력 방안을 협의했다. 현재 평택항과 베트남 간 컨테이너 처리량은 올해 8월 기준 4만 4,516 TEU를 기록하며 교역 관계가 지속적으로 이어지고 있다. 평택시 관계자는 이번 포트세일즈를 통해 현지 물류 협력 네트워크를 한층 강화했으며, 향후 베트남발 신규 화물 유치와 평택항 활성화에 긍정적인 효과를 기대한다고 밝혔다.



美 LA·롱비치항 책임자 "화물량 40~55%가 중국...對중 협력 강화 기대"

3줄 요약

- 미국 1·2위 컨테이너항인 LA항과 롱비치항 책임자들이 미·중 무역 관계 강화의 중요성을 강조하며 향후 협력 확대 의지를 밝혔다.
- LA항은 對중 무역이 약 40%를 차지하며 상하이·광저우·선전 항만과 녹색 해운·디지털화·탄소 감축 프로젝트를 추진 중이고, 롱비치항은 수출입 물량의 약 55%가 중국 관련 물량이다.
- 양 항만 책임자들은 안정적인 미·중 관계가 글로벌 공급망 회복력과 미국 소비자·기업에 직결된다고, 화물량 안정과 공급사슬 비용 절감 효과를 기대했다.

미국 최대 컨테이너항인 LA항의 진 세로카 항만청장은 수십 년간 중국과 협력해 왔으며, 현재 對중 무역이 LA항 업무량의 약 40%를 차지한다고 밝혔다. LA항은 상하이·광저우·선전 등 중국 주요 항만과 협력 관계를 구축하고 있으며, 녹색 해운 항로 개발, 디지털화, 탄소 배출 감축, 무역 효율 및 공급망 회복력 강화를 목표로 한 프로젝트를 공동 추진하고 있다.

롱비치항의 노엘 하세가바 CEO는 중국이 수십 년간 롱비치항의 최대 협력 파트너였으며, 수출입 화물량 기준으로 약 55%를 차지한다고 설명했다. 롱비치항은 중국 제조·수출업체와 미국 소비자·기업·유통망을 연결하는 태평양의 핵심 무역 관문이자 캘리포니아주 상품의 對중 수출 창구 역할을 담당하고 있다. 하세가바 CEO는 안정적인 미·중 관계가 글로벌 공급망 회복력에 필수적이며, 이는 곧 화물량 안정, 건조한 수출, 공급사슬 비용 절감, 명확한 투자 계획 수립으로 이어진다고 강조했다.



글로벌 항공화물 운임, 성수기 진입 앞두고 전년 대비 최대 31% 상승

3줄 요약

- 2026년 9월 홍콩발 북미 노선 항공화물 운임이 7.02달러/kg, 유럽 노선은 4.80달러/kg으로 전월 대비 상승하며 성수기 전 단계에 진입
- 연말 소매업체들의 4분기 재고 확보 수요 증가, AI 관련 태평양 노선 물동량 확대, 중동 전쟁에 따른 항공유가 급등이 운임 상승의 주요 원인
- 전년 동기 대비 홍콩-북미 노선 31%, 홍콩-유럽 노선 8.8% 높은 수준으로, 4분기 성수기에도 강세 기조가 이어질 전망

발틱 항공운임지수(BAI) 기준, 2024년 9월 홍콩-북미 노선 항공화물 운임은 7.02달러/kg으로 8월(6.98달러/kg) 대비 소폭 상승했다. 홍콩-유럽 노선도 같은 기간 4.58달러/kg에서 4.80달러/kg으로 올랐다. 이는 소매업체들이 연말 성수기를 앞두고 4분기 판매 재고 확보에 나서면서 항공화물 수요가 확대된 데 따른 것으로, 글로벌 항공화물 시장이 본격적인 성수기 진입 전 단계에 접어든 것으로 분석된다.

전년 동기 대비로는 홍콩-북미 노선이 31%, 홍콩-유럽 노선이 8.8% 각각 높은 수준을 기록했다. 이러한 전년 대비 큰 폭의 운임 상승은 태평양 노선에서 AI 관련 화물 수요가 늘어난 점과 중동 전쟁으로 인한 항공유가 급등이 복합적으로 작용한 결과로 풀이된다. 해당 운임지수는 현물운임과 계약운임의 중간값으로, 포워더가 실제로 지불하는 항공화물 운임을 기준으로 산출된다.



JAL카고, 태평양 노선 화물기 편명공유 협력 대폭 강화

3줄 요약

- JAL카고가 10월부터 아틀라스항공·칼리타항공과 태평양 노선 편명공유(C/S) 협정을 체결해 화물 판매를 본격 시작했다.
- 아틀라스항공은 나리타~LA 노선에 B747-400F로 주2편, 칼리타항공은 나리타~시카고 노선에 B747-400F로 주6편을 운항 중이다.
- 이번 협력 강화로 JAL카고는 와이드바디 화물기 운용 확대 없이도 태평양 노선의 화물 판매 역량을 크게 높이게 됐다.

일본항공(JAL)의 화물 부문인 JAL카고는 10월부터 태평양 노선에서 와이드바디 화물 전용기에 대한 협력체제를 대폭 강화했다. 우선 아틀라스항공(5Y)이 운항하는 나리타(NRT)~로스앤젤레스(LAX) 노선에 편명공유(C/S) 협정을 맺고 화물 판매를 시작했으며, 해당 노선에는 B747-400F 기재가 매주 금·토요일 총 2편 투입되고 있다.

아울러 칼리타항공(K4)이 운항하는 나리타~시카고(ORD) 노선에 대해서도 편명공유를 시작했다. 이 노선에는 B747-400F가 주6편 운항 중으로, JAL카고는 자체 기재 추가 없이도 미국 주요 거점 도시로의 화물 공급력을 효과적으로 확대할 수 있게 됐다.



TAP 포르투갈항공 인수전, 에어프랑스-KLM vs 루프트한자 양자 대결로 압축

3줄 요약

- TAP 포르투갈항공 인수 최종 입찰에 에어프랑스-KLM과 루프트한자항공 두 곳만 참여하며 양자 대결 구도로 확정됨
- 리스본(LIS)이 유럽-브라질 노선 공급력의 31.4%를 차지하는 핵심 허브공항으로, 양사 모두 남미 및 유럽 네트워크 확장을 위해 인수에 사활을 걸고 있음
- 포르투갈 정부는 추가 투자 규모와 항공 연계성 등을 종합 평가해 최종 인수자를 선정할 예정

TAP 포르투갈항공(TP) 인수전이 에어프랑스-KLM과 루프트한자항공 간의 양자 대결로 압축됐다. 에어프랑스-KLM CEO는 TAP 전체 지분의 49.9%까지 인수하는 최종 계획을 제출했다고 밝혔으며, 전사적 차원에서 합병에 집중하고 있다고 강조했다. 포르투갈 정부는 현재 보유 중인 44.9% 지분과 근로자 보유 5% 지분을 매각할 계획이며, 추가 투자 규모와 항공 연계성을 기준으로 최종 인수자를 결정할 방침이다.

양사가 TAP 인수에 주력하는 핵심 이유는 리스본 허브공항의 전략적 가치 때문이다. 리스본은 유럽과 브라질 노선 전체 공급력의 31.4%(OAG 통계)가 집중된 유럽-남미 핵심 관문으로, 이를 선점하는 항공사는 대서양 노선에서 강력한 경쟁 우위를 확보할 수 있다. 에어프랑스-KLM은 올해 안에 스칸디나비아항공(SK) 지분 인수도 마무리할 계획으로, TAP 합병까지 성사되면 유럽 중심 네트워크 시너지를 극대화할 수 있다. 루프트한자는 작년 ITA항공 합병에 이어 TAP 인수를 통해 남부 유럽 네트워크 강화를 노리고 있다.

Thank you
감사합니다.

www.blislogistics.co.kr

email: sales@blislogis.co.kr

Tel: 02-6749-8300