

LOGISIGHT

WEEKLY INTELLIGENCE

WEEKLY REGIONAL ANALYSIS · AMERICAS

미주 권역 물류 현황 분석

보고기간 08/24~08/30

1. 미-캐나다 무역 갈등 격화와 보복 관세 영향
2. 미국 트럭 운임 반등 조짐과 시장 회복
3. 북미 복합운송 물동량 감소 전망

LOGISIGHT 인텔리전스팀

2026-W35

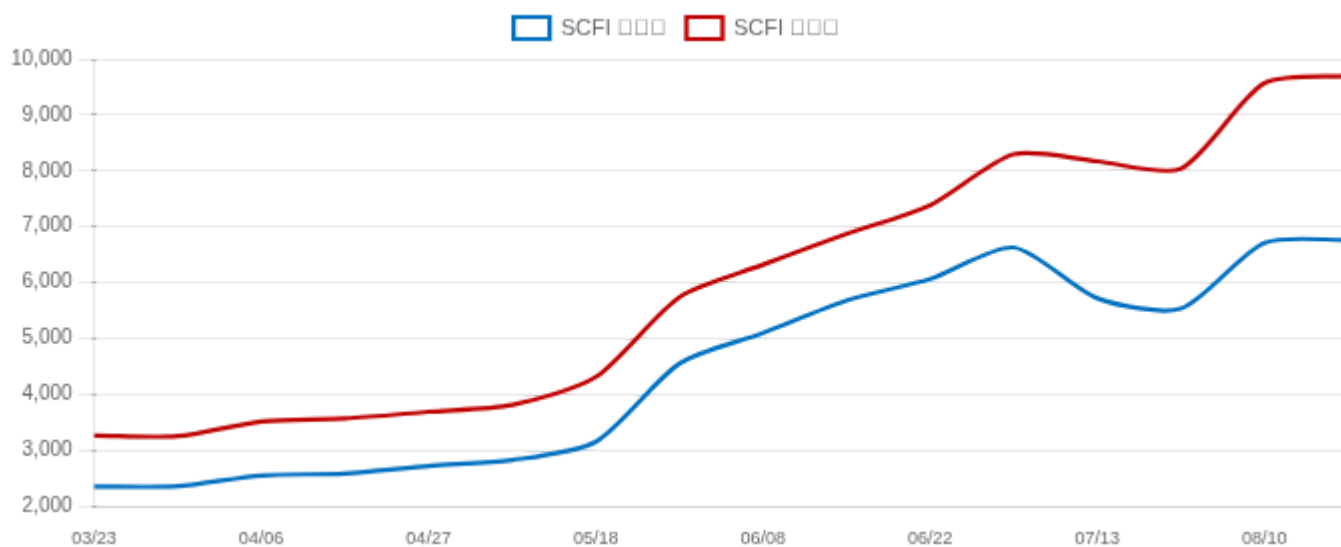
종합

이번 주 미주 권역은 미-캐나다 무역 갈등의 심화로 촉발된 공급망 불확실성과 운송 시장의 구조적 회복 신호가 교차하는 흐름이었다. 미국 트럭 운송 시장은 장기 공급 과잉에서 벗어나 운임 반등 조짐을 보이는 가운데, 북미 복합운송 물동량은 소폭 감소에도 불구하고 전년 대비 성장세를 유지하며 견조한 수요가 확인됨.

이러한 흐름은 관세로 인한 비용 상승 압력과 운임 회복 기대가 맞물리면서 북미 물류 시장 전반의 변동성을 높이는 요인으로 작용하고 있음. 특히 캐나다의 대미 보복 관세와 미국의 추가 위협은 공급망 재편과 비용 전가 가능성을 높이며, 기업들의 물류 전략 수정을 압박하는 상황임. 운송 시장의 반등 조짐은 수급 균형 회복의 신호로 해석되나, 통상 마찰의 장기화 여부에 따라 회복 속도는 제약될 수 있음.

운임 지표

지수 · 항로	최신값	기준(월/일)	WoW	MoM
SCFI 미서안	6,765 \$/FEU	08/17	+0.8%	+22.2%
SCFI 미동안	9,700 \$/FEU	08/17	+1.4%	+20.6%
KCCI 미서안	7,095	08/24	+2.7%	+16.0%
KCCI 미동안	10,311	08/24	+3.3%	+17.7%



자료: freight_indices (Shanghai SCFI · KCCI) · 기준 08/17

미-캐나다 무역 갈등 격화와 보복 관세 영향

미-캐나다 무역 갈등이 격화되면서 캐나다가 미국산 수입품에 최대 50%의 보복 관세를 부과하고, 미국도 추가 관세 위협으로 대응함에 따라 북미 공급망의 불확실성과 비용 부담이 크게 증가하고 있다.

캐나다는 미국의 338조 및 232조 관세에 대응해 9월 8일부터 미국산 수입품에 최대 50%의 보복 관세를 부과한다. 철강·알루미늄은 50%, 가전·유제품·수산물 등은 25%, 일부 품목은 15%의 세율이 적용된다. 또한 기존 미국산 자동차 보복 관세를 유지하고 피해 기업 지원을 위한 75억 달러 패키지를 도입한다.

이번 보복 조치는 양국 간 막판 협상이 결렬된 직접적 결과이다. 미국이 제시한 조건이 경제성이 없고 불공정하다는 이유로 캐나다 협상단이 철수했으며, 마크 카니 총리는 달러 대 달러 맞대응을 선언했다. 이에 트럼프 미국 대통령은 자동차·트럭·부품·철강에 50% 추가 관세를 위협하며 갈등이 확대되는 양상이다.

보복 관세의 상호 부과는 관련 품목의 국경 간 교역 비용을 즉각적으로 상승시키고, 북미 통합 공급망에 차질을 초래할 전망이다. 특히 철강·알루미늄은 자동차·건설 등 전방 산업에 광범위하게 투입되는 기초 소재로, 50% 관세는 완제품 가격 인상과 생산 지연을 유발할 수 있다. 유제품, 가전, 수산물 등 소비재도 수입 가격 상승으로 판매 부진과 재고 조정이 불가피하다.

미국의 추가 관세 위협이 공식화될 경우 누적 세율이 최대 100%에 달할 수 있어 양국 기업의 대응 부담은 더욱 커질 것이다. 관세 부과 품목이 넓고 세율이 높아 단기간에 공급망을 재편하기 어려우므로, 기업들은 원가 흡수, 판매 가격 전가, 재고 비축, 대체 공급선 확보 등 다각적인 리스크 관리에 나설 것으로 보인다.

- 캐나다, 미국산 수입품에 9월 8일부터 최대 50% 보복 관세 부과. 철강·알루미늄 50%, 가전·유제품·수산물 등 25% 적용
- 양국 협상 결렬: 캐나다는 미국 제안이 불공정하다며 협상단 철수, 미국은 자동차·철강 등에 50% 추가 관세 위협
- 캐나다, 자국 기업 지원 위해 75억 달러 규모 패키지 도입 및 기존 미국산 자동차 보복 관세 유지
- 미국의 추가 관세가 공식화되면 일부 품목의 누적 관세율이 100%에 이를 수 있어 공급망 비용 급증 우려

전망

미-캐나다 무역 갈등은 당분간 완화되기 어려우며, 양국의 정치적 협상 여지가 줄어들수록 보복 관세의 범위와 세율은 확대될 가능성이 크다. 북미 지역을 기반으로 하는 제조업과 유통업은 높은 관세 장벽에 직면해 원가 상승과 경쟁력 약화에 직면할 전망이다. 장기적으로는 북미 공급망의 재편과 무역 전환 효과가 나타날 수 있으나, 단기적으로는 교역 감소와 물가 상승 압력이 불가피하다.

시사점

화주 — 미국·캐나다 간 교역 화주는 관세 부과 품목과 원산지 규정을 면밀히 검토하고, 관세 비용을 반영한 가격 전략과 대체 공급선 발굴이 시급하다.

포워드 — 북미 노선 포워더는 통관 지연과 서류 요건 강화에 대비하고, 관세 변동에 따른 화물 수요 변화에 신속히 대응할 수 있도록 고객사와의 소통을 강화해야 한다.

항만·선사 — 북미 항만과 선사는 철강·자동차 등 주요 화물의 물동량 변동성을 예의주시하고, 노선 조정과 선복 관리의 유연성을 확보해야 한다.

미국 트럭 운임 반등 조짐과 시장 회복

미국 트럭 운송 시장이 장기 공급 과잉에서 벗어나 운임 반등 조짐을 보이며, 2026년 하반기 계약 운임은 전년 대비 5~8% 상승할 전망이다.

미국 트럭 운송 시장은 2025년 이후 지속된 운임 하락과 물동량 감소가 바닥을 찍고 회복 국면에 접어들었다. TD Cowen의 Jason Seidl 전무는 수요가 아닌 공급 과잉이 문제였으며, 트럭로드 부문을 중심으로 공급이 빠져나가고 있다고 진단했다. 현물 운임이 바닥을 다지는 가운데, 중소 운송업체의 파산과 감차가 가속화되며 수급 균형이 회복되고 있다.

공급 축소의 주요 원인은 시장 논리와 규제 요인이 복합적으로 작용했다. 1~5대를 보유한 영세 운송사업자들이 연료비·보험료 등 운영비 충당을 위해 원가 이하 운임으로 물량을 받다가 결국 시장에서 퇴출됐다. 또한 여러 주가 비거주 운전자의 상업 운전면허를 갱신하지 않거나 취소했고, 영어 능력 요건과 불법 운전면허 학원 단속도 운전자 풀을 줄이는 요인으로 작용했다.

공급 축소의 영향으로 운송 거부율이 상승하고 LTL 화물의 회귀가 나타나고 있다. 과거에는 LTL 화물이 부분 트럭로드 형태로 이탈했지만, 트럭로드 운임이 오르면서 중량 화물의 LTL 회귀가 가속화되고 있다. Old Dominion Freight Line의 Greg Plemmons 최고운영책임자는 현재의 반등이 공급 주도적이며, 트럭로드에서 빠져나간 물량이 LTL 영역으로 돌아오고 있다고 언급했다.

제조업 경기 회복도 트럭 운송 수요를 뒷받침하고 있다. 공급관리협회(ISM)의 7월 제조업 구매관리자지수는 55.6으로 7개월 연속 확장 국면을 이어갔고, 생산·신규 주문·고용 지표가 동반 개선됐다. 다만 A. Duie Pyle의 Frank Granieri 최고상업책임자는 급격한 반등보다는 점진적 회복을 예상하며, 고객별·업종별 수요 편차가 여전하다고 평가했다.

- 미국 트럭 운송 시장의 공급 과잉이 해소되며 현물 운임이 바닥을 다지고 있음.
- 영세 운송사업자의 파산·감차와 규제 요인으로 운전자 풀이 축소됨.
- 트럭로드 운임 상승으로 중량 화물의 LTL 회귀가 가속화됨.
- 7월 ISM 제조업 PMI 55.6으로 7개월 연속 확장, 2022년 5월 이후 최고치.
- 2026년 하반기 계약 운임은 전년 대비 5~8% 상승 전망.

전망

미국 트럭 운송 시장은 공급 축소가 지속되면서 점진적인 회복세를 보일 전망이다. 제조업 경기 확장이 수요를 뒷받침하지만, 업종별 편차가 있어 회복 속도는 완만할 것으로 예상된다. 2026년 하반기에는 계약 운임이 전년 대비 5~8% 상승하며 본격적인 회복 국면에 진입할 가능성이 높다.

시사점

화주 — 트럭 운임 상승 전환에 대비해 장기 계약 체결과 운송 모드 다변화를 검토해야 함.

포워더 — 트럭로드와 LTL 간 화물 이동을 모니터링하고 고객에게 최적의 운송 솔루션을 제안해야 함.

항만·선사 — 트럭 운송 시장 회복이 내륙 화물 흐름에 영향을 미칠 수 있어 연계 서비스 전략을 점검할 필요가 있음.

북미 복합운송 물동량 감소 전망

북미 복합운송 물동량이 8월 소폭 감소할 전망이나 전년 동기 대비 성장세는 유지되며 견조한 수요 흐름이 이어지고 있다.

북미복합운송협회(IANA)의 복합운송 물동량 지수(IVI)에 따르면 2026년 8월 추정치는 101.3으로 7월의 104.1 대비 하락할 것으로 예측됨. 이는 팬데믹 이전 기준선에 근접한 수준으로, 복합운송 수요가 급등이나 침체 없이 안정적인 범위에서 움직이고 있음을 시사함.

이 같은 소폭 감소 전망은 높은 불확실성이 반영된 결과로 분석됨. IANA 경제 담당 이사는 8월 하락에도 불구하고 올해 들어 지속된 견조한 흐름의 연장선이며 단기간에 추세가 반전될 이유가 없다고 평가함. 이는 시장의 불확실성이 지표에 일부 영향을 주고 있으나 근본적인 수요 기반은 흔들리지 않음을 의미함.

화주와 철도회사, 물류기업들은 이 지표를 선복과 장비, 운송 경로 결정의 참고 자료로 활용함. 현재 물동량 수준은 선복 부족을 우려할 만큼 과열되지도, 경기 침체를 우려할 만큼 위축되지도 않은 균형 상태로, 복합운송 부문의 수급이 안정적으로 관리되고 있음을 보여줌.

- IANA 복합운송 물동량 지수 8월 추정치 101.3, 7월 104.1 대비 하락 전망.
- 전년 동기 대비 성장세는 유지되며 팬데믹 이전 기준선에 근접한 안정적 수준.
- IANA 경제 담당 이사는 8월 하락이 견조한 흐름의 연장이며 긍정적 추세 반전 가능성은 낮다고 평가.
- 복합운송 수요가 급증이나 침체 없이 균형을 이루어 선복 및 장비 수급이 안정적임.
- 시장 불확실성이 지표에 일부 영향을 주나 근본적인 수요 기반은 견고함.

전망

북미 복합운송 물동량은 단기적으로 소폭 조정을 보일 수 있으나 전년 대비 성장 기조가 지속될 것으로 전망됨. IANA가 언급한 불확실성 요인이 해소될 경우 물동량은 다시 완만한 상승세를 보일 가능성이 높음. 전반적으로 복합운송 시장은 안정적인 수요를 바탕으로 균형 잡힌 성장을 이어갈 것으로 예상됨.

시사점

화주 — 복합운송 물동량이 안정적으로 유지됨에 따라 급격한 운임 변동이나 선복 부족 리스크가 크지 않으므로 장기 계약 협상에서 유리한 조건을 확보할 수 있음.

포워더 — 물동량 지표가 소폭 하락하더라도 수요 기반이 견고하므로 영업 전략을 보수적으로 변경할 필요는 없으나 단기 변동성에 대비한 유연한 용량 확보가 필요함.

철도회사 및 복합운송 사업자 — 현재 수급 균형 상태가 유지되는 가운데 장비 및 선복 투자를 과도하게 늘리기보다는 수요 변화에 탄력적으로 대응하는 운영 전략이 요구됨.