

LOGISIGHT

WEEKLY INTELLIGENCE

WEEKLY REGIONAL ANALYSIS · AMERICAS

미주 권역 물류 현황 분석

보고기간 08/31~09/06

1. 동아시아 항만 적체와 미주 노선 운임 상승
2. 미국 리쇼어링 가속화
3. 미국 물류 성장 둔화와 운송 가격 급등

LOGISIGHT 인텔리전스팀

2026-W36

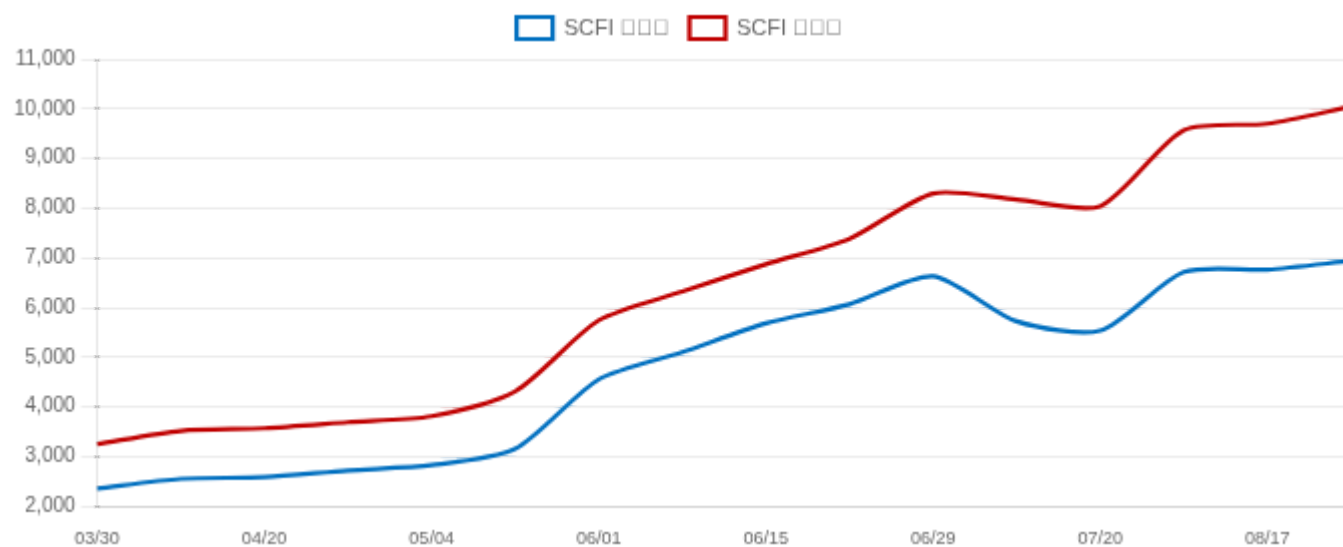
종합

이번 주 미주 권역은 글로벌 공급망의 재편 압력과 비용 부담이 동시에 고조되는 흐름이 두드러졌음. 동아시아 항만 적체로 인한 선박 부족과 수요 호조가 겹치며 미주 노선 컨테이너 운임이 2022년 이후 최고 수준을 유지하고, 미국 내에서는 물류 성장 둔화 속 운송 가격 지수가 급등하는 등 하반기 공급망 비용 부담이 지속될 조짐을 보임.

이러한 물류 비용 상승은 미국 기업들의 리쇼어링 전략과 맞물려 복합적인 파급을 낳고 있음. 미국 제조사 36%가 관세·지정학적 리스크와 고객 근접성을 이유로 리쇼어링을 추진 중이나, 정책 불확실성과 실행 기업들의 만족도 하락이 확산의 걸림돌로 작용함. 결과적으로 비용 절감을 위한 공급망 재편이 단기적으로는 물류비 상승과 운영 리스크를 키우는 역설이 나타나며, 향후 기업들의 공급망 전략은 효율성보다 회복탄력성에 무게를 두는 방향으로 선회할 전망이다.

운임 지표

지수 · 항로	최신값	기준(월/일)	WoW	MoM
SCFI 미서안	6,940 \$/FEU	08/24	+2.6%	+25.4%
SCFI 미동안	10,046 \$/FEU	08/24	+3.6%	+25.0%
KCCI 미서안	7,203	08/31	+1.5%	+16.7%
KCCI 미동안	10,482	08/31	+1.7%	+16.6%



자료: freight_indices (Shanghai SCFI · KCCI) · 기준 08/24

동아시아 항만 적체와 미주 노선 운임 상승

동아시아 항만 적체로 인한 선박 부족과 수요 호조가 맞물리며 미주 노선 컨테이너 운임이 2022년 이후 최고 수준을 유지하고 있다.

아시아발 미국행 컨테이너 운임이 동아시아 항만 혼잡에 따른 선박 부족으로 강세를 지속하고 있다. 전 세계 항만에서 하역을 기다리는 물량이 430만TEU를 넘어서며 2022년 팬데믹 당시 기록을 절대 물량 기준으로 상회했다. 이는 전 세계 선대 3440만TEU의 12.6%에 해당하며, 태풍으로 인한 선박 일정 교란이 동아시아 중심의 지연을 확대시킨 것으로 나타남.

파나마 운하 혼잡도 가중되고 있으며 9월 통항 슬롯 추가 축소로 대기 물량이 늘어날 전망이다. 공급 측 요인에 더해 미국항 수요가 견조하게 유지되고 선사들의 선박 관리가 지속되면서 운임 하방 경직성이 강화되고 있다. 상하이발 미 서안 운임은 FEU당 6300~7500달러, 동안은 8200~10500달러 선에서 형성됐다.

동아시아 항만의 처리 지연이 당분간 해소되지 않을 것으로 예상됨에 따라 트랜스퍼시픽 노선의 공급 부족이 지속될 전망이다. 이로 인해 화주들은 높은 운임과 선박 확보 어려움을 겪고 있으며, 포워더들은 물류 일정 관리에 어려움을 겪을 것으로 보인다.

한국의 경우 본 기사에서 한국발 화물에 대한 직접적 언급은 없으나, 부산항이 동아시아 환적 허브 역할을 한다는 점을 고려하면 주변 항만 적체로 인한 영향이 있을 수 있음을 시사함. 다만 기사에 명시된 내용이 아니므로 추정은 배제함.

- 동아시아 항만 적체로 전 세계 항만 정박 대기 물량 430만TEU 돌파
- 이는 전 세계 선대의 12.6%이며, 2022년 최고치 400만TEU(당시 선대의 15.7%)를 절대량으로 추월
- 태풍으로 인한 선박 일정 교란이 동아시아 지연 확대의 주요 원인
- 상하이발 미 서안 운임 FEU당 6300~7500달러, 동안 8200~10500달러 형성
- 파나마 운하 9월 슬롯 추가 축소 예정으로 혼잡 심화 전망

전망

동아시아 항만 적체가 해소되기 전까지 선박 부족이 이어지며 트랜스퍼시픽 운임의 강세가 유지될 전망이다. 수요가 견조하고 선사들의 선박 관리가 지속되는 한 운임의 하방 경직성은 높을 것으로 보인다. 다만 결항 감소 등 공급 증가 요인이 일부 상쇄 요인으로 작용할 수 있다.

시사점

화주 — 높은 운임과 선박 확보 어려움이 지속되므로 장기 계약 확대 및 대체 노선 검토가 필요함.

포워더 — 항만 지연으로 인한 일정 변동성이 커져 화주와의 긴밀한 소통과 재고 관리 전략이 중요해짐.

선사 — 선박 관리와 운임 방어 전략이 유효하며, 항만 혼잡 해소 시 운임 조정 가능성에 대비해야 함.

항만 — 동아시아 항만들은 처리 능력 확대와 혼잡 완화를 위한 운영 개선이 시급함.

미국 리쇼어링 가속화

미국 제조사 36%가 리쇼어링을 추진 중이며, 관세·지정학적 리스크와 고객 근접성이 주요 동인으로 작용함. 그러나 정책 불확실성과 실행 기업들의 만족도 하락이 리쇼어링 확산의 양면성을 보여줌.

미국 제조업체 10곳 중 3곳 이상이 생산시설을 자국으로 되돌리는 리쇼어링을 추진 중인 것으로 나타났다. 리쇼어링 이니셔티브와 리전스 리크루팅의 2026년 조사에 따르면, 응답 OEM 118개 중 36%가 리쇼어링을 완료했거나 적극 진행하고 있으며, 이는 전년 29%에서 7%p 상승한 수치다. 특히 63%의 OEM이 리쇼어링 또는 미국 내 생산 확대를 위한 자본 투자 계획을 보유한 것으로 집계됐다.

리쇼어링 결심의 주요 배경으로는 관세, 지정학적 리스크, 납기 단축을 위한 고객사와의 근접성이 꼽혔다. 그러나 관세 불확실성이 동시에 최대 장애물로 작용하고 있는데, 응답 OEM의 57%가 정책 불확실성을 가장 큰 애로사항으로 지목했다. 시장 가격 및 고객사 비용 전가 어려움을 꼽은 비율은 15%에 그쳐 정책 리스크가 압도적인 우려 요인으로 부각됐다.

리쇼어링 실행 기업들의 만족도는 하락 추세를 보였다. 리쇼어링을 완료했거나 진행 중인 OEM 가운데 만족한다고 답한 비율은 지난해 96%에서 올해 65%로 크게 낮아졌다. 긍정적 효과로는 시장 출시 속도 개선, 납기 준수율 향상, 운임 절감이 거론된 반면, 인건비 및 간접비 상승, 국내 부품 공급 공백, 인력 확보난 등이 부정적 요인으로 지적됐다.

계약 제조사(CM) 시장에서도 리쇼어링 움직임이 가속화되고 있다. 리쇼어링 프로젝트를 견적 중인 CM 비율은 지난해 16%에서 올해 32%로 두 배 증가했으며, 총소유비용(TCO)을 검토하는 제조사 비율도 30%에서 40%로 확대됐다. 관세가 유지되는 상황에서 일부 OEM은 생산 일부를 국내로 이전할 경우 총비용이 낮아진다고 판단하고 있다는 분석이다.

- 미국 OEM 36%가 리쇼어링 추진 중 (전년 대비 7%p 증가)
- 응답 OEM의 63%가 미국 내 생산 확대를 위한 자본 투자 계획 보유
- 정책 불확실성을 최대 장애물로 지목한 OEM 비율 57%
- 리쇼어링 실행 기업의 만족도 지난해 96%에서 올해 65%로 하락
- 리쇼어링 프로젝트 견적 중인 CM 비율 지난해 16%에서 올해 32%로 두 배 증가

전망

리쇼어링 추세는 관세와 공급망 리스크 관리 차원에서 당분간 지속될 것으로 전망된다. 다만 정책 불확실성과 인건비·공급망 공백 등 실행상의 장애 요인이 투자 속도를 제약할 가능성이 크다. 기업들은 리쇼어링과 글로벌 소싱을 병행하는 하이브리드 전략을 취할 것으로 예상된다.

시사점

화주 — 미국 내 생산 확대 시 물류비 절감과 납기 단축 효과를 기대할 수 있으나, 현지 운영 비용 상승 리스크를 사전에 검토해야 한다.

포워더 — 리쇼어링 확대에 미주항 해상·항공 화물 수요가 일부 감소할 수 있으므로, 내륙 운송 및 창고 등 미국 내륙 물류 서비스로의 포트폴리오 다각화가 필요하다.

항만·선사 — 미국발 수입 물동량 증가세가 둔화될 가능성이 있으므로, 미주 역내 물동량 변화에 대비한 네트워크 조정과 비용 관리가 요구된다.

미국 물류 성장 둔화와 운송 가격 급등

미국 물류 성장세가 재고 축적 완화와 비용 압력 심화로 두 달 연속 둔화됐으며, 특히 운송 가격 지수가 90.0으로 급등하며 하반기 공급망 비용 부담이 지속될 전망이다.

8월 미국 물류관리자지수(LMI)가 66.6을 기록해 7월 68.9 대비 2포인트 이상 하락했고, 6월 71.1보다는 4포인트 이상 낮아지며 성장세가 뚜렷이 꺾였다. 지수 50 이상은 확장 국면을 의미하므로 여전히 성장 중이지만 속도는 둔화됐다. 이러한 둔화는 재고 수준 증가세 약화가 주된 배경으로, 8월 재고 수준 지수가 52.8로 전월보다 2포인트 이상 하락했고 상류 부문 기업들의 재고 지수는 49.0으로 위축 국면에 접어들었다.

성장 둔화와 대조적으로 비용 압력은 한층 거세졌다. 최근 관세 부과와 중동 분쟁 여파가 반영되며 LMI의 세 가지 비용 지수가 모두 높은 상승세를 보였다. 재고 비용은 78.6으로 1포인트 이상 올라 최근 12개월 내 두 번째로 빠른 확장 속도를 기록했고, 창고 가격은 75.0으로 상승세를 이어갔다. 운송 가격은 3포인트 이상 급등한 90.0을 나타내며 가장 두드러진 오름세를 보였다.

이처럼 물류 성장은 둔화되는데 비용은 급등하는 현상은 근본적인 수요-공급 상황과 무관하게 물류 비용이 빠르게 증가하는 양상을 보여준다. 연구진은 보고서에서 이번 달 결과가 이러한 괴리를 명확히 드러낸다고 밝혔다. 이는 기업들의 재고 소진 노력에도 불구하고 관세와 지정학적 리스크가 물류 전반의 가격 상승을 부추기고 있기 때문으로 풀이된다.

- 8월 LMI 66.6으로 7월(68.9) 대비 2포인트 이상 하락, 두 달 연속 둔화
- 재고 수준 지수 52.8로 전월 대비 2포인트 이상 하락, 상류 부문 재고 지수는 49.0으로 위축
- 재고 비용 78.6(12개월 내 두 번째 빠른 확장), 창고 가격 75.0, 운송 가격 90.0 기록
- 운송 가격 지수는 3포인트 이상 급등하며 LMI 역사상 최고 수준에 근접
- 관세 부과와 중동 분쟁 여파가 비용 상승의 주요 동인으로 지목됨

전망

미국 물류 시장은 당분간 성장세 둔화와 비용 상승이 동시에 진행되는 스태그플레이션적 양상을 보일 것으로 예상된다. 운송 가격 지수가 90.0에 근접한 점을 고려할 때 하반기 미국발 공급망 비용 부담은 지속적으로 높은 수준을 유지할 가능성이 크다. 기업들은 재고 전략과 운송 계약 조건을 재점검하며 비용 리스크 관리에 주력할 필요가 있다.

시사점

화주 — 운송 가격 급등으로 인한 비용 부담 증가에 대비해 조기 계약 체결이나 장기 운임 협상 등 선제적 대응이 필요함

포워드 — 운송 수요는 여전히 확장 국면이므로 가격 상승기를 활용한 마진 개선 기회를 모색하되, 고객사와의 장기 관계 유지를 위한 유연한 요율 제시가 중요함

항만·선사 — 운송 가격 지수가 90.0에 근접할 만큼 운임 상승 압력이 강하지만, 성장 둔화 신호가 감지되는 만큼 선복 관리 및 운임 전략에 신중함이 요구됨