

LOGISIGHT

WEEKLY INTELLIGENCE

WEEKLY LOGISTICS REPORT

32주차 글로벌 물류 현황

보고기간 08/03~08/09 · 작성 2026-08-09

경영기획팀 · 임원회의 보고

2026-W32

Executive Summary

주제	결론(신호 등)	핵심 근거
종합 상황	●	해상 운임 혼조와 항공 수요 지역별 편차, 통상 리스크 확대가 겹치는 관망 국면 진입
해상	●	SCFI 종합 3276.14pt로 전주 대비 2.2% 상승하나 미주·유럽 노선은 동반 하락하며 노선별 혼조 지속(출처: freight_indices)
항공	●	글로벌 항공화물 수요 CTK 전년 대비 4% 증가하나 공급은 0.4% 감소해 적재율 46%로 개선(출처: iata-cargo)
물류	●	3자물류 업계 B2B 비중 확대 전략과 함께 7월 물류산업 성장세 둔화 및 재고 축소 압력 확인(출처: DC Velocity)
무역	●	미국 상무부의 폴리실리콘·탱크트레일러·금관악기 등 잇단 관세 조치로 통상 리스크 확대(출처: Supply Chain Dive)

* 신호등은 리스크 수준(● 안정 / ● 관망 / ● 주의)이며 가격 등락색과 무관.

1. 주간 글로벌 시황 정리

결론: 해상 운임 혼조와 항공 수요 지역별 편차, 통상 리스크 확대가 겹치는 관망 국면 진입 (🟡).

핵심 이벤트

- SCFI 종합 상승 속 주요 노선 운임 하락 혼조
- 글로벌 항공화물 수요 견조 속 아프리카·중동 급감
- 3자물류 업계 B2B 비중 확대 움직임
- 미국 관세 조치 잇단 발표로 통상 불확실성 확대
- 태평양 노선 성수기 물동량 급증 전망

종합 해설

- 배경:** 3분기 진입 이후 해상은 성수기 수요와 GRI 반영이 맞물리며 지수별 편차 확대, 항공은 아시아태평양·유럽 중심 수요 회복이 이어지는 가운데 중동·아프리카 지역 공급 축소가 두드러지는 상황(출처: freight_indices, iata-cargo).
- 분석:** 해상은 SCFI 종합 지수 상승(출처: freight_indices)에도 미주서안·동안·유럽 노선이 동반 하락하며 지역별 온도차 확인, 항공은 글로벌 CTK +4%·ACTK -0.4%로 수요 우위 지속되나 성수기 전세기 수요 위축이 관측되며 물동량 회복세 둔화 신호 포착(출처: Air Freight News). 무역 부문은 미국의 관세 조치 확대가 공급망 비용 부담을 가중시키는 요인으로 부상(출처: Supply Chain Dive).
- 시사점:** 단기적으로 노선·권역별 차별화 대응 전략 수립 필요, 관세 리스크에 따른 원가 구조 재점검 및 대체 공급망 확보 검토 요구.

2. 해상

결론: SCFI 종합 상승에도 주요 노선 운임 하락하며 혼조 국면 지속 (🟡).

INDEX

지수	최신값	기준일	전주 대비
SCFI 종합	3276.14pt	08/03	▲ +2.2%
SCFI 미주서안	5535pt	07/20	▼ -3.3%
SCFI 미주동안	8040pt	07/20	▼ -1.6%
SCFI 유럽	3155pt	07/20	▼ -1.9%
KCCI 종합	4138pt	08/03	▲ +0.4%
CCFI 종합	1839.61pt	08/03	▼ -0.9%
WCI 종합	4297달러/FEU	08/03	▲ +1.0%
BDI	2705pt	07/20	▼ -6.5%

출처: freight_indices(SCFI·KCCI·CCFI·WCI·BDI).

이슈

- **배경:** 태평양 노선은 성수기 수요와 GRI(운임 인상) 반영이 맞물리며 반등 시도, 유럽 노선은 4주 연속 하락세 지속(출처: The Loadstar, gCaptain).
- **분석:** SCFI 종합 지수 3276.14pt로 전주 대비 2.2% 상승(출처: freight_indices)했으나, 미주서안(-3.3%)·미주동안 (-1.6%)·유럽(-1.9%) 노선은 동반 하락하며 종합 지수와 개별 노선 간 괴리 확대. CCFI(-0.9%)와 BDI(-6.5%) 동반 약 세는 건화물 및 컨테이너 수요 둔화 신호로 해석 가능(출처: freight_indices). 오션 얼라이언스의 태평양 노선 기항지 개 편에 따른 광양항 영향도 변수로 부상(출처: Container News).
- **시사점:** 단기 노선별 선별적 운임 반등 가능성 존재하나 전반적 수요 기반 악화 우려로 신중한 선복 계획 수립 필요.

주요 뉴스

해상

오션 얼라이언스, 태평양 3개 노선 기항지 개편...광양항 변동

오션 얼라이언스가 태평양 횡단 서비스를 재편한다. 구체적인 항로 변경, 기항지 조정, 선박 배치가 포함될 가능성이 높다.



오션 얼라이언스(Ocean Alliance)가 CMA CGM이 운송을 맡고 있는 태평양 횡단 3개 서비스의 기항지를 전면 개편한다. 이번 개편으로 국내 광양항의 기항 스케줄에도 변화가 생겼다.

해당 얼라이언스는 CMA CGM을 비롯해 COSCO Shipping Lines·OOCL, Evergreen으로 구성돼 있다. 이번 재편 대상은 콜럼버스 PNW(CPNW), MTE, 펄(PRX) 등 3개 노선이다.

노선별 세부 조정 내용을 보면, 먼저 콜럼버스 PNW 서비스 기항지에서 칭다오, 닝보, 광양이 제외됐다. 대신 가오슝과 선전 옌텐 터미널이 새로 편입됐다. 개편된 콜럼버스 PNW의 기항 순서는 선전(옌텐)-상하이-부산-밴쿠버-시애틀-가오슝-선전(옌텐)으로 재편됐다.

오션 얼라이언스는 MTE 서비스에서 하이퐁 기항을 펄 서비스로 이관하기로 결정했다. 또한 MTE 노선에는 포트클랑이 새로 추가됐다. 이에 따라 MTE 서비스는 포트클랑-호치민-상하이-로스앤젤레스-오클랜드-가오슝-포트클랑 순으로 운항하게 된다.

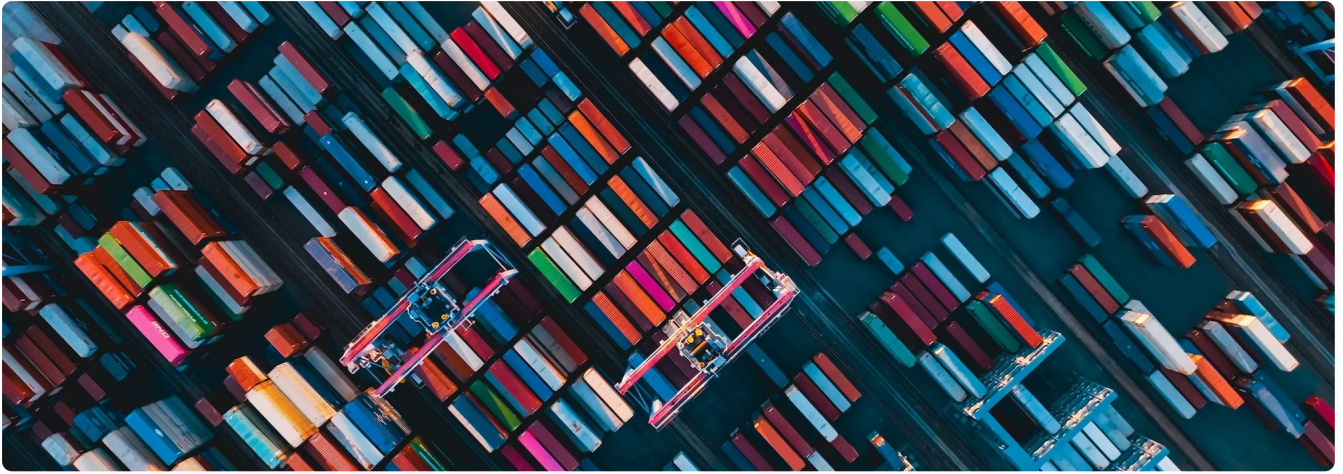
펄 서비스는 이번 조정으로 하이퐁을 새로운 기항지로 편입했다. 개편된 펄 서비스의 전체 로테이션은 포트클랑-램차방-하이퐁-선전(옌텐)-로스앤젤레스-광양-칭다오-상하이-닝보-선전(서커우)-싱가포르-나바세바-문드라-카라치-포트클랑으로 구성됐다. 콜럼버스 PNW에서 빠졌던 광양은 펄 서비스의 기항지로 이름을 올렸으며, 칭다오와 닝보 역시 같은 노선에 재편입됐다.

해운 동맹이 대규모 노선 재편을 단행하는 것은 화물 흐름 변화와 선박 최적화를 반영한 조치로 풀이된다. 시장에서는 새 로테이션이 적용될 경우 환적 항만을 중심으로 한 피더 네트워크의 수요가 일부 조정될 수 있다는 관측을 내놓고 있다.

출처: Container News

유럽 운임 4주 연속 하락...태평양은 GRI 반영 반등

유럽 성수기가 꺾이는 동안 태평양 횡단 컨테이너 운임 반등



유럽항로 컨테이너 운임(운임)이 8월에도 하락세를 이어간 반면, 태평양 횡단 항로는 운임 인상(GRI)이 성공적으로 반영되며 상승세로 전환됐다. 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 유럽 기초운임 하락과 북미 노선 강세라는 상반된 시장 흐름을 동시에 반영했다.

SCFI에 따르면 상하이~북유럽 운임은 전주 대비 2.1% 하락한 40피트 컨테이너당 4934달러를, 상하이~지중해 운임은 3.4% 내린 5730달러를 각각 기록할 것으로 전망됐다. 드류리(Drewry)의 세계 컨테이너 지수(WCI)에서 상하이~제노바 구간은 전주 대비 2% 하락한 5506달러로 집계되며 유럽 노선의 약세를 확인했다.

Linerlytica 애널리스트는 "아시아-유럽 운송사들이 8월까지 운임을 유지하는 데 실패했으며 가격은 여전히 하향 추세"라고 분석했다. 이어 "초순 평균 운임은 40피트당 4000달러에서 5000달러까지 넓은 범위에서 변동하고 있으며, 운임 반등은 8월 15일 이후로 미뤄질 가능성이 있다"고 덧붙였다. CMA CGM과 MSC는 8월 15일부터 각각 6200달러, 7800달러의 새 기초운임(FAK) 적용을 예고한 상태다. CMA CGM이 제시한 새 FAK는 7월 중순 공지보다 900달러 낮춘 수준이며, 머스크(Maersk)는 8월 14일 예정했던 극동-지중해 성수기 할증료(PSS) 적용을 철회했다.

라스 엔센 베스푸치 마리타임 CEO는 이런 움직임에 대해 시장이 "성수기 정점을 지났다"는 신호라고 진단했다. 가운데 드류리는 아시아-유럽 항로에서 금주 3건의 공백 항차(블랭크 세일링)를 기록했고 다음 주에도 동일한 수준이 예정된 점을 들어 운임이 당분간 안정세를 보일 것으로 내다봤다.

이와 대조적으로 태평양 횡단 노선은 뚜렷한 반등을 나타냈다. SCFI 기준 상하이~미국 서안 운임은 전주 대비 4.1% 상승한 6484달러, 동안 운임은 2.6% 오른 9290달러로 각각 집계됐다. WCI에서도 상하이~로스앤젤레스 구간은 3% 오른 5894달러, 상하이~뉴욕은 4% 상승한...

출처: gCaptain

아시아-유럽 운임 4주 연속 하락...태평양 횡단은 GRI 적용↑

아시아-유럽 운임은 지속 하락, 태평양 횡단은 상반된 양상



유럽항로 컨테이너 운임이 4주 연속 하락세를 이어간 반면, 태평양 횡단 항로는 일반운임인상(GRI) 적용에 성공하며 상승세로 전환되는 등 노선별 희비가 극명하게 엇갈렸다.

드류리 세계 컨테이너 운임 지수(WCI)에 따르면, 상하이-로테르담 구간 운임은 40피트당 4,653달러로 전주와 동일한 수준을 유지했다. 그러나 상하이-제노바 구간은 전주 대비 2% 하락한 5,506달러로 집계돼 하락 압력이 지속됐다.

라이너리티카 애널리스트들은 "아시아-유럽 항로 선사들이 8월까지 운임을 유지하는 데 실패했다"며 "8월 초 평균 현물 운임은 40피트당 4,000달러에서 5,000달러 사이에 널리 분포돼 있다"고 분석했다. 이어 "운임 반등에 대한 기대는 CMA CGM과 MSC가 8월 15일부터 40피트당 각각 6,200달러, 7,800달러의 새로운 FAK 운임을 발표한 8월 중순까지 기다려야 한다"고 말했다. CMA CGM의 이번 FAK 운임은 7월 중순 발표했던 가격보다 900달러 낮은 수준이다.

머스크는 이보다 더 적극적으로 오는 14일 부과할 예정이던 극동발 지중해항 성수기 할증료(PSS)를 더 이상 적용하지 않겠다고 확정했다. 베스푸치 마리티임의 라스 엔센 최고경영자는 이 같은 결정이 시장이 "성수기 정점을 지났다"는 신호라고 해석했다.

이와 대조적으로 태평양 횡단 항로는 상승세를 나타냈다. 상하이 컨테이너화물 운임 지수(SCFI) 기준 상하이-미국 동안 운임은 전주 대비 2.6% 오른 40피트당 9,290달러, 상하이-미국 서안 운임은 4.1% 상승한 6,484달러를 각각 기록했다. 드류리는 선사들의 GRI가 8월까지 성공적으로 유지됐기 때문이라고 진단했다.

라이너리티카는 "중국발 물동량이 8월까지 견조함을 유지하는 가운데 중국 중남부 지역의 항만 혼잡으로 공급 능력이 계속 제약을 받고 있다"며 이번 운임 반등이 예상 밖이었다고 평가했다. 한편 SCFI의 전주 상하이-미국 서안 급등분에 대해 엔센은 "지난주 WCI가 이번 주 소폭 오르는 데 그친 점을 감안하면..."

출처: The Loadstar

3. 항공

결론: 글로벌 항공화물 수요 견조 속 권역별 극심한 편차 심화 (🟡).

INDEX

권역	수요 CTK(YoY)	공급 ACTK(YoY)
전체(글로벌)	+4%	-0.4%
아시아태평양	+10.5%	+5.3%
유럽	+6%	+3%
북미	+5%	+1.2%
중동	-18.2%	-22.9%
남미·카리브	-2.8%	+1.2%
아프리카	+7.7%	-9.4%

출처: IATA Air Cargo Market Analysis(iata-cargo, asOf 2026-05). 글로벌 적재율(CLF) 46%(+1.9%p).

이슈

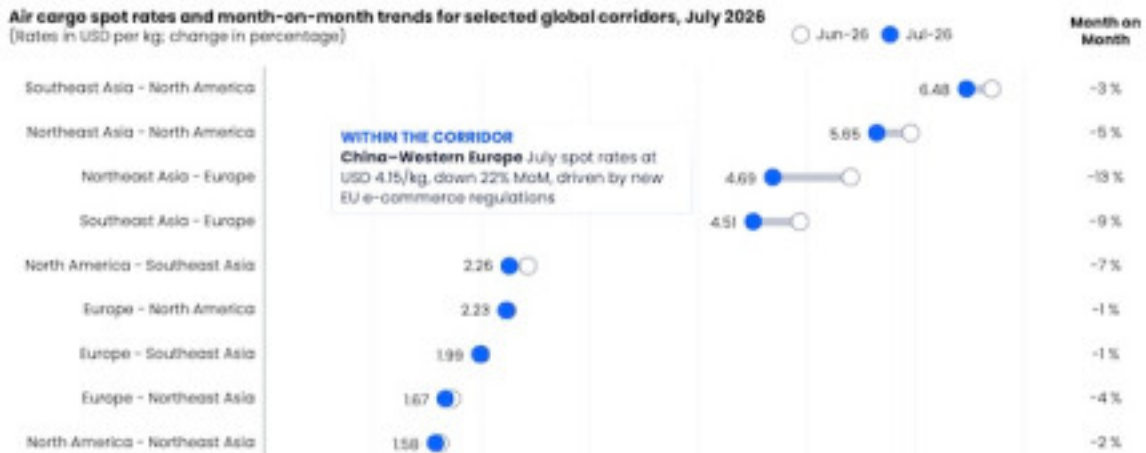
- **배경:** 아시아태평양·유럽·북미는 수요·공급 모두 증가세 유지하는 반면 중동은 지정학적 요인으로 수요·공급 동반 급감(출처: iata-cargo).
- **분석:** 글로벌 CTK 전년 대비 4% 증가, ACTK -0.4% 감소로 적재율 46%(+1.9%p) 개선(출처: iata-cargo). 아시아 태평양(CTK +10.5%)과 아프리카(CTK +7.7%) 수요 강세 지속되나 아프리카는 공급 -9.4%로 병목 우려, 중동은 CTK -18.2%·ACTK -22.9%로 급격한 위축 지속. 성수기 전세기 수요 위축과 7월 운임 상승폭 둔화(28%)가 동시 관측되며 회복세 정체 신호 포착(출처: Air Freight News).
- **시사점:** 아시아태평양·유럽 중심 물량 확보 전략 유효, 중동·아프리카항 노선은 공급 병목 대비 선제적 대체 루트 검토 필요.

주요 뉴스

항공

항공화물 성수기 전세기 수요 위축...7월 운임 상승폭 28%로 둔화

성수기 전세기 수요 약화...2026년 하반기 항공화물 시장 둔화 신호



글로벌 항공화물 시장의 성수기 특수가 무색해지며 올해 하반기 둔화 신호가 뚜렷해지고 있다. 7월 글로벌 항공화물 스팟 운임은 전년 동월 대비 28% 상승한 킬로그램당 평균 3.12달러를 기록했지만, 상승률은 2개월 연속 꺾였다. 이는 지난 6월의 38% 상승과 5월의 41% 정점 대비 크게 완화된 수치다. 전월 대비로는 6% 하락했다.

Xeneta의 니얼 반 데 부우 최고항공화물책임자는 “7월은 전통적으로 6월보다 시장이 부드럽고 전년 대비 운임도 예상대로 떨어졌다”며 “연초 강한 성장세 덕분에 중간 연례 검토에서 2026년 전망을 상향 조정했지만 하반기는 더 약세를 보일 것”이라고 밝혔다. 이어 “화주 커뮤니티와의 모든 대화 중 단 한 곳만 성수기 전세기를 언급했다”며 “이는 향후 몇 달간 기대치가 낮다는 또 다른 신호”라고 덧붙였다.

이란을 둘러싼 중동 분쟁 격화 이후 지속된 운임 프리미엄도 계속 해소되는 모양새다. 7월 마지막 주 중동행 노선을 보면 남아시아발 스팟 운임은 갈등 격화 전인 2월 말 대비 84% 높았고, 동남아시아발은 47% 상승했다. 유럽발 중동행도 62% 높은 수준을 유지했다. 북미행 노선은 동북아시아와 동남아시아발 모두 2월 말 대비 33% 높아 6월 말의 41%, 42%보다 상승 폭이 줄었다.

지역별 희비도 엇갈렸다. 7월 가장 큰 낙폭을 보인 노선은 아시아발 유럽행이었다. 동북아시아발 유럽행 스팟 운임은 전월 대비 13% 하락했고, 동남아시아발은 9% 떨어졌다. 특히 중국발 서유럽행 스팟 운임은 전월 대비 22% 급락한 킬로그램당 4.15달러를 기록했다. 이는 최근 2년간 같은 기간 한 자릿수 초반대 하락률을 보였던 것과 대비되는 움직임이다. 이 같은 급락은 유럽연합이 2026년 7월 1일부터 150유로 이하 저가 수입품에 대한 면세 한도를 폐지하고 건당 3유로의 관세를 부과하기 시작한 시점과 맞물린다.

이 밖에 글로벌 항공화물 수요는 7월 전년 동기 대비 4% 성장에 그치며 6월의 8% 성장에서 속도가 반감됐다. 반면 중동발...

출처: Air Freight News

글로벌 항공화물 물동량 3%↓...아프리카발 7% 급감

WorldACD 30주차 데이터에 따르면 글로벌 항공화물 운임이 전주 대비 소폭 하락했으나, 아시아발 노선은 여전히 강세를 유지. 특히 상하이발 유럽·미주 노선 운임은 연초 대비 높은 수준.



7월 넷째 주 글로벌 항공화물 유상 중량이 전주 대비 3% 감소한 것으로 집계됐다. 공급도 1% 줄었으나, 4주 연속 하락하던 운임은 항공 유 가격 상승에 힘입어 보합세로 돌아섰다.

WorldACD의 주간 시장 데이터에 따르면, 30주차(7월 20~26일) 전 지역에서 물동량이 위축됐다. 특히 아프리카 출발 화물이 7% 줄며 가장 큰 낙폭을 기록했고, 아시아태평양 지역도 5% 감소했다. 유럽과 중동·남아시아는 각각 2% 줄었고, 북미와 중남미는 1%씩 뒷걸음질 쳤다.

지역별로 보면 중동·남아시아발 물동량 감소에는 페르시아만의 지속적인 지정학적 리스크가 영향을 미쳤다. 두바이에서 미국과 유럽으로 향하는 유상 중량이 각각 14% 급락했다. 아프리카발 물량 감소분의 절반가량은 유럽행 감소에서 비롯됐으며, 이는 홍해 해운 차질과 중동 항공사의 운항 차질 영향으로 분석됐다.

아시아태평양 지역에서는 역내 물동량이 전주 대비 7% 줄며 이 지역 전체 감소분의 거의 60%를 차지했다. 한국발 유럽행은 3% 증가했으나, 일본 수출 물량이 17% 급감하고 홍콩발 유럽행 화물은 전년 동기 대비 23% 줄며 대조적인 흐름을 보였다. WorldACD는 홍콩의 물량 감소가 태풍 '노을'로 인한 약 350편의 항공편 결항과 무관치 않다고 분석했다.

중국 본토발 물동량은 5% 감소하며 전년 동기 대비 격차가 29주차 -8%에서 30주차 -10%로 벌어졌다. 이는 유럽연합의 소액 면세 규정 종료 영향이 일부 작용한 것으로 풀이된다. 반면 AI 관련 수요에 힘입어 싱가포르, 한국, 대만, 베트남발 미국행 물량은 성장세를 유지했다.

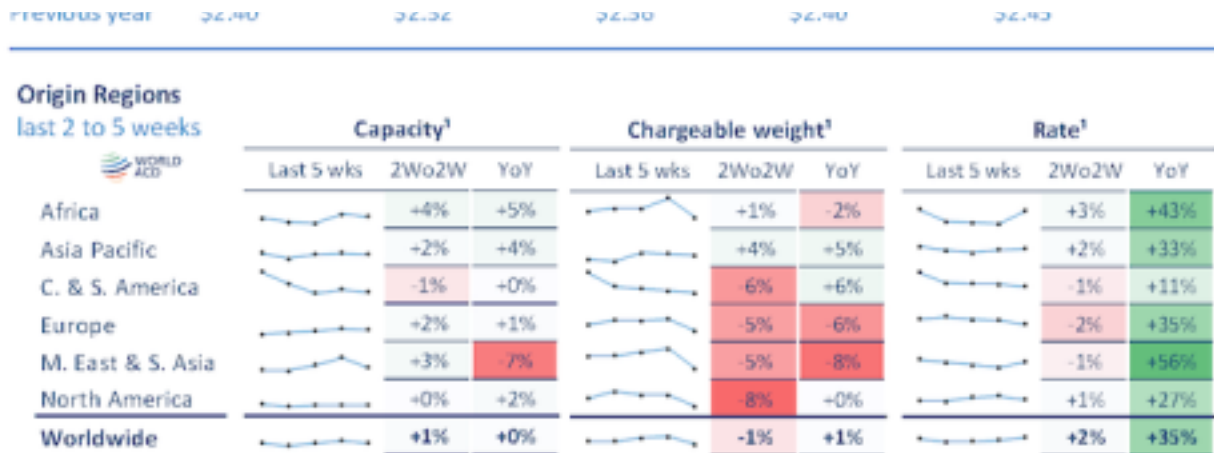
공급 측면에서는 중국과 동북아시아 출발을 중심으로 전체 운송 능력이 전주 대비 1% 감소했다. 미국과 이란 간 긴장 고조로 걸프 지역 연결 공급은 7% 급감했고, 분쟁 이전 수준 대비 공급 부족률은 29주차 -21%에서 30주차 -27%로 확대됐다.

전 세계 평균 운임은 킬로그램당 3.01달러에서 3.02달러로 소폭 상승했다. 4주간 이어지던 운임 하락세에 제동이...

출처: Air Freight News

글로벌 항공화물 물동량 9% ↓...운임 2% 상승하며 엇갈린 흐름

WorldACD 주간 항공화물 동향 (22주차)



5월 마지막 주 글로벌 항공화물 물동량이 복수의 공휴일 영향으로 전주 대비 9% 급감했으나, 운임은 오히려 2% 상승하는 흐름을 기록했다.

WorldACD Market Data의 주간 집계에 따르면, 22주차(5월 25~31일) 유상 중량 기준 물동량은 전주 대비 9% 감소했다. 이는 유럽의 성령 강림절, 미국 메모리얼 데이, 그리고 이슬람 최대 명절 중 하나인 이드 알 아드하가 겹친 데 따른 일시적 현상으로 분석된다.

지역별 물동량을 보면 아시아태평양과 중남미가 각각 3% 감소에 그친 반면, 중동·남아시아(MESA)와 아프리카 발 물량은 각각 21%, 20% 급락했다. 특히 4일간 이어진 이드 알 아드하 연휴 영향으로 두바이 발 물량은 25%, 방글라데시 발 물량은 45% 급감하며 MESA→유럽 노선의 물동량이 17% 줄었다. 반대 방향인 유럽→MESA 노선도 22% 감소하는 등 양방향 모두 두 자릿수 감소세를 나타냈다.

글로벌 공급은 전주 대비 1% 줄었다. 이는 아시아태평양 지역의 슈퍼 골든 위크와 어버이날 화훼 특수 종료 영향으로 2% 감소했던 19주차 이후 두 번째 공급 위축이다. 대부분 지역의 공급이 보합 또는 1% 감소한 가운데, MESA 지역의 공급만 6% 줄어들며 전체 감소세를 주도했다.

물동량은 줄었지만 평균 항공운임은 상승 곡선을 이어갔다. 22주차 글로벌 평균 운임은 전주 대비 2% 오른 킬로그램당 3.29달러를 기록했다. 아프리카 발 운임이 9%, MESA 발이 4%, 아시아태평양 발이 1% 각각 상승하며 유럽과 미주 발의 소폭 하락분을 상쇄했다. 전년 동기 대비로는 35% 높은 수준이며, MESA(59%)와 아프리카(50%) 지역이 가장 높은 상승률을 주도했다.

이 같은 5월 말의 물동량 위축으로 5월 전체 성장률은 전년 동기 대비 3%로 둔화됐다. 4월까지 연초 대비 성장률을 견인했던 흐름이 주춤하는 모습이다. 다만 올해 1~5월 글로벌 누적 물동량은 아시아태평양 발 8% 성장에 힘입어 전년 동기 대비 4% 증가한 상태를 유지했다....

출처: Air Freight News

4. 물류 사업 전반

결론: 3자물류 업계 수익성 개선 노력 속 산업 전반 성장세 둔화 뚜렷 (🟡).

이슈

- **배경:** 글로벌 재고 축소 흐름과 운임 상승 압력이 동시에 작용하며 물류기업들의 사업 구조 재편 움직임 확산(출처: DC Velocity).
- **분석:** GXO 등 주요 3자물류 기업이 수익성 개선을 위해 B2B 비중 확대 전략 추진(출처: DC Velocity), 이는 이커머스 중심 저마진 구조에서 벗어나려는 산업 전반의 대응으로 해석 가능. 동시에 7월 물류산업 성장세 둔화와 재고 축소·운임 상승 압력이 겹치며 수익성 관리 부담 확대(출처: DC Velocity).
- **시사점:** 고마진 B2B 물량 확보 경쟁 심화 예상, 재고관리 최적화 및 운임 변동 대응 역량 강화 필요.

주요 뉴스

물류

GXO, 3자물류 수익성 개선 위해 B2B 비중 확대 나선다

GXO가 소매 및 이커머스 부문에서 B2B 물류로 포트폴리오를 전환하며 더 높은 수익성을 예고했다.



글로벌 계약물류 기업 GXO가 인수·합병 중심 성장 전략에서 벗어나 항공우주·방위, 생명과학·의료기기, 기술·데이터센터 등 고부가가치 B2B 분야의 자체 성장에 집중하겠다고 밝혔다. 패트릭 켈러허 GXO 최고경영자는 5일(현지시간) 2분기 실적 발표 후 인터뷰에서 현재 70%에 달하는 소매·이커머스·소비재 매출 비중을 줄이고 기업 간 거래 매출 확대를 추진하겠다고 말했다.

이러한 전략 전환은 자사가 보유한 특수 물류 역량을 활용해 수익성을 끌어올리기 위한 포석으로 풀이된다. GXO는 앞서 인수한 원컨튼 등 물류 전문업체들을 통해 고가치 화물에 요구되는 엄격한 보안·추적·온도 관리 서비스를 이미 제공할 수 있는 상태다. 켈러허 CEO는 “올해는 GXO가 독립 상장사가 된 지 5년 차가 되는 분기”라며 3년 만에 최대 규모의 신규 수주 성과를 거뒀다고 강조했다.

2분기 실적을 보면 매출은 34억달러를 기록했으며, 3개 지역 모두에서 자체 성장을 달성했다. 신규 수주액은 전년 동기 대비 34% 늘어난 약 4억1000만달러로 집계됐다. 조정 주당순이익은 0.59달러, 조정 에비타(EBITDA)는 2억1900만달러, 자체 성장률은 3.4%로 시장 예상에 부합했다고 TD 코웬은 분석했다.

실적 개선을 가속화하기 위해 GXO는 인공지능(AI)과 로봇 도입도 확대한다. 창고 인력난이 지속되는 가운데, 휴머노이드를 포함한 로봇 기술이 새로운 유형의 인력을 끌어들이 수 있다는 게 켈러허 CEO의 설명이다. 실제로 피킹 경로 최적화 AI 도입으로 생산성이 50% 향상되는 효과를 봤으며, 태블릿을 장착한 로봇이 작업자에게 올바른 상품 이미지를 보여주거나 작업 절차를 안내하는 기능도 활용되고 있다.

다만 자동화 확대에 걸림돌도 있다. 미국 백악관이 지난주 발표한 새 무역 정책에 따라 미국 기업의 외국산 휴머노이드·사족 보행 로봇·주행 로봇 구매가 제한될 수 있기 때문이다. 이는 최근 몇 년간 물류센터의 화물·작업자 이송 및 분류 작업에 대거 투입된 자율이동로봇(AMR)과...

출처: DC Velocity

2026-08-05 글로벌 물류 동향 브리프

수에즈 회귀 기대감 속 호르무즈·흑해 지정학적 리스크 동시다발 점화



글로벌 해운 시장은 희망봉 우회 감소에 따른 정상화 기대와 중동 및 흑해 지역의 군사적 긴장 고조가 상충하며 혼조세를 보이고 있다. 8월 첫째 주, 벌크선 운임이 반등한 반면 탱커와 컨테이너 부문은 지정학적 리스크에 노출된 주요 항로를 중심으로 변동성이 확대되는 모양새다.

****동아시아****: 중국은 전략 자원 비축에 속도를 내며 ****알루미늄**** 수입량을 급격히 늘리고 있다. 이에 따라 주요 항만의 원자재 하역 및 보관 물동량이 동반 상승하고 있으며, 선사들은 중동발(≡) 알루미늄 운송 계약을 장기로 전환하는 추세다. (출처: Hellenic Shipping)

****중동****: 해운 업계가 ****호르무즈 해협****의 통행료 부과 움직임에 강력히 반발하며 공동 공개 서한을 발표했다. 만약 통행료가 현실화 될 경우 중동발 원유 및 비료, 산업 원자재 가격이 급등할 것으로 분석된다. 이에 더해 무력 충돌 위협으로 에너지 운송 차질 우려가 커지며 해상 보험료가 이미 상승세로 돌아섰다. (출처: Hellenic Shipping)

****유럽****: ****우크라이나****의 드론 공격이 흑해에서 서방 국적 선박까지 위협하면서 해당 해역의 해상 보안이 최고조에 달했다. 이 여파로 러시아 흑해 및 아조프해 항만들의 원유 선적량이 전월 대비 62% 급감했으며, 이는 글로벌 탱커 시장의 수급 균형을 흔들고 있다. 한편 사우디는 희망봉 우회 물량을 확대하며 유럽 수출 전략을 다변화하고 있다. (출처: Hellenic Shipping)

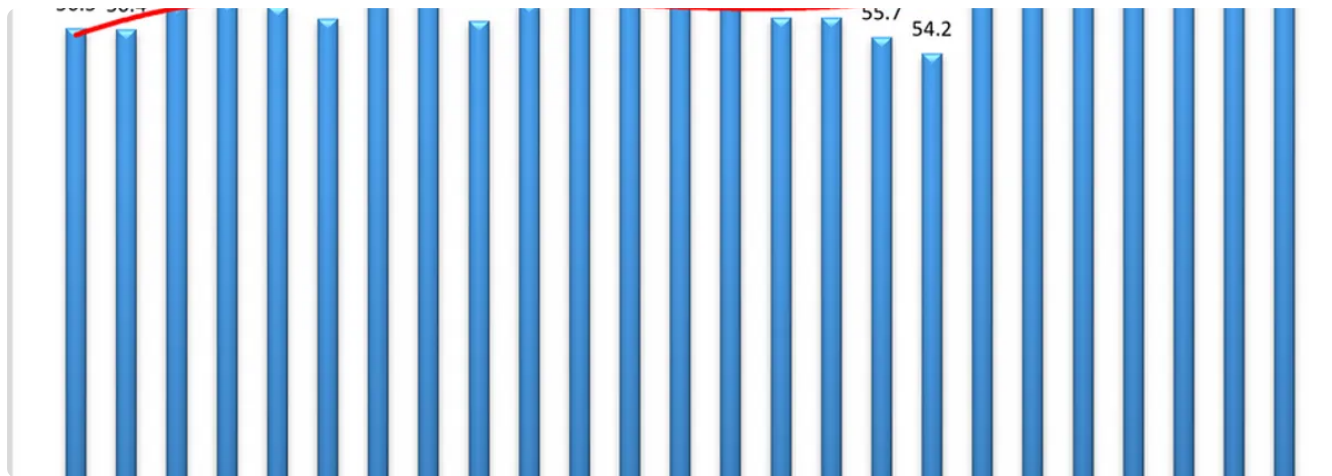
****미주****: ****GXO Logistics****가 미주를 포함한 모든 사업 지역에서 물류 매출이 증가했다고 밝혔다. 이는 미국 소비 시장의 재고 보충 수요가 여전히 견조함을 시사하며, 특히 창고 관리 및 라스트 마일 배송 부문의 실적 개선이 두드러졌다. (출처: Container News)

이번 주 핵심 키워드 #수에즈정상화 #호르무즈위기 #흑해원유수출급감

출처: Logisight

7월 물류산업 성장세 둔화...재고 축소·운임 상승 압력

7월 물류 산업 성장 둔화



미국 물류 산업의 성장세가 7월 들어 다소 둔화됐지만, 여전히 높은 확장 국면을 유지하고 있는 것으로 나타났다. 물류관리자지수(LMI) 7월 보고서에 따르면, 이달 LMI는 68.9를 기록하며 전월(71.1) 대비 하락했다. 6월 수치는 2022년 3월 이후 가장 빠른 확장 속도였다. LMI가 50을 넘으면 물류 산업의 확장을, 밑돌면 위축을 의미한다.

이러한 둔화는 소매업체들의 재고 축소 움직임에서 비롯됐다. 이들은 관세 불확실성과 임시 관세 조치의 만료를 앞두고 5월과 6월에 걸쳐 재고를 미리 확보했던 것으로 분석됐다. LMI 연구진은 통상 마찰이 지속됨에 따라 기업들이 연말 성수기 대비 재고를 예년보다 일찍 확보하는 전략적 변화를 보이고 있다고 설명했다.

이에 따라 7월 재고 수준 지수는 전월보다 5포인트 이상 하락한 55를 기록했다. 특히 최종 소비자와 맞닿은 다운스트림 소매업체들의 재고 수준은 6월 66의 '강력한 확장'에서 46.3으로 급락하며 위축 국면으로 전환돼 감소 폭이 두드러졌다.

물류 산업 전반의 공급 능력이 조여드는 점도 성장 둔화 요인으로 작용했다. 7월 LMI의 창고 능력 지수는 46.3, 운송 능력 지수는 28.4로 각각 집계되며, 전월 대비 소폭 하락하며 위축세가 심화됐다.

공급 능력 축소는 곧바로 가격 상승 압력으로 이어졌다. 7월 창고 가격 지수는 75.5로, 2025년 1월 이후 가장 빠른 속도로 상승했다. 같은 기간 운송 가격 지수는 86.9를 기록해 여전히 높은 수준을 유지했지만, 전월(92.4)과 비교해서는 다소 낮아졌다.

향후 12개월 전망에 대해 설문 응답자들은 재고 수준이 다시 증가할 것으로 내다봤다. 또한 비용 부담과 공급 능력 압박이 지속될 것으로 예상했다. LMI 보고서는 응답자들이 "늘어나는 재고를 더 뾰족해진 공급 여건 속에서 더 높은 비용을 들여 처리해야 할 것"으로 본다고 분석했다.

한편, 이번 LMI는 애리조나주립대·콜로라도주립대·로체스터공대·릿거스대·네바다대 리노교 등 연구진이...

출처: DC Velocity

5. 무역

결론: 미국 관세 조치 확대로 통상 리스크 고조 (●).

이슈

- **배경:** 미국이 태양광 관련 품목에 이어 탱크트레일러·금관악기 등으로 관세 적용 범위를 확대하며 공급망 전반의 비용 부담 우려 증대(출처: Supply Chain Dive).
- **분석:** 폴리실리콘·태양광 셀에 15% 관세가 12월 4일 발효 예정이며, 탱크트레일러·금관악기에도 25% 관세 제안이 추가로 발표(출처: Supply Chain Dive). 동시에 태평양 노선은 중국발 화물 급증으로 Matson이 성수기 내내 만선을 전망하는 등 물동량 자체는 건조한 모습(출처: Supply Chain Dive).
- **시사점:** 품목별 관세 발효 일정 사전 점검 및 원산지 다변화 전략 검토 필요, 태평양 노선 선복 확보 경쟁 심화에 대비한 조기 계약 검토 권고.

주요 뉴스

무역

폴리실리콘·태양광 셀에 15% 관세...12월 4일 발효

트럼프, 반도체·태양광용 폴리실리콘에 15% 관세 부과



도널드 트럼프 미국 대통령이 폴리실리콘 및 특정 파생 제품에 대해 15%의 관세를 부과한다고 밝혔다. 수입 증가로 인해 반도체와 태양광 제조에 사용되는 핵심 소재의 자국 생산 능력이 잠식됐다는 판단에 따른 조치다.

트럼프 대통령이 서명한 포고문에 따르면 이번 관세는 12월 4일부터 발효된다. 잉곳 형태의 폴리실리콘과 태양광 셀, 특정 반도체 소자를 포함한 파생 제품이 적용 대상이며, 해당 수입품에는 최저 수입 가격 제도로도 함께 적용된다.

이번 무역확장법 232조 관세는 지난 2월 만료된 태양광 셀·모듈에 대한 세이프가드 관세를 대체하는 성격을 띤다. 일본, 한국, 대만, 스위스, 리히텐슈타인 및 유럽연합 회원국에서 수입되는 해당 품목에는 신규 관세와 기존 부과분을 합쳐 15%가 적용되는 반면, 영국산 제품에는 10%의 관세율이 책정됐다.

최저 수입 가격은 품목별로 상이하다. 폴리실리콘은 킬로그램당 21달러, 폴리실리콘 잉곳과 웨이퍼는 킬로그램당 100달러로 설정됐다. 태양광 셀은 와트당 0.22달러, 태양광 모듈은 와트당 0.38달러의 하한선이 적용된다. 미 상무부 장관은 시장 상황이나 공정 시장 가치에 영향을 미치는 기타 요인을 고려해 이 가격을 조정할 수 있는 권한을 갖는다.

이와 함께 포고문은 기업들이 미국 내 생산 시설을 구축·재정비·확장하는 계획을 제출하면 관세를 면제받을 수 있는 프로그램을 상무부가 수립하도록 지시했다. 이는 앞서 알루미늄 관세와 관련해 트럼프 대통령이 내린 지시와 유사한 방식이다. 승인을 받은 기업은 해당 시설 설립에 필요한 제품과 생산 장비를 추가 관세 없이 수입할 수 있으며, 상무부 장관은 신규 투자 규모에 따라 면제 물량을 결정하게 된다.

시장에서는 이번 관세 조치가 사실상 미국의 폴리실리콘 및 파생 제품 생산 시설의 상업적 생존력을 확보하려는 포석으로 보고 있다. 포고문은 이번 조치가 미국의 경제 및 국가 안보 요건을 충족하는 데 필요한 국내 생산을 보장하는 데 기여할 것이라고 명시했다.

출처: Supply Chain Dive

태평양 물동량, 중국발 화물 급증...Matson “성수기 내내 만선 전망”

Matson, 중국 수출 앞당기기로 태평양 물동량 급증



미국 선사 Matson의 중국발 초고속 해상 운송 서비스가 7월에 이어 성수기 종료 시점까지 만선에 가까운 가동률을 기록할 것으로 전망됐다. 매튜 콕스 Matson 최고경영자는 2분기 실적 발표 자리에서 화주들의 재고 보충과 계절성 상품 선적 일정 앞당기기가 중국 및 동남아시아발 수출 수요를 견인했다고 밝혔다.

콕스 CEO는 7월까지 자사의 중국-미국 특송 서비스인 CLX와 MAX의 화물 수요가 공급량을 초과했다며, 성수기 내내 이 같은 흐름이 이어질 것으로 분석가들에게 말했다. 그는 “하반기에도 지속적인 중국 서비스 수요와 견조한 소비 지출, 안정적인 태평양 교역 환경에 힘입어 낙관적인 전망을 유지한다”고 덧붙였다.

Matson은 태평양 항로의 공급 여건이 타이트한 가운데 전자상거래 화물의 높은 수요가 포착되고 있다고 전했다. 이에 힘입어 2분기 컨테이너 물동량은 전년 동기 대비 15.2% 증가한 것으로 집계됐다. 이는 관세 영향으로 시장이 하락세를 보였던 2025년 2분기와 대비되는 흐름이다.

화주들이 서둘러 물량을 밀어내는 배경에는 복합적인 불확실성이 자리하고 있다. 콕스 CEO는 일부 고객들이 운임 인상(GRI)과 유류할증료 인상을 피하고, 이란 전쟁과 연계된 관세 논의의 불확실성에 대비하기 위해 2분기 중 화물을 앞당겼다고 설명했다.

이러한 화주 심리는 미국 서안과 동안 항만에서 동시에 감지됐다. 실제로 6월 롱비치항 물동량은 전년 동월 대비 10.6% 상승했고, 로스앤젤레스항 물동량은 전년 동월 대비 12% 증가했다. 뉴욕·뉴저지항 역시 6월 물동량이 전년 대비 12% 늘었으며, 항만 당국은 연방 무역 정책 변화로 인해 성수기가 조기에 앞당겨진 징후라고 발표했다.

롱비치항의 노엘 하세가바 CEO는 7월 기자회견에서 화주들이 잠재적 공급망 혼란 이전에 물건을 미국 시장에 안착시키기 위해 선적을 서두르고 있다고 진단했다. 한편, Matson은 3분기와 4분기에도 견조한 실적을 예상하지만, 4분기 수요는 지난해 같은 기간의 비정상적 호황과 달리 전통적인...

출처: Supply Chain Dive

상무부, 탱크트레일러·금관악기에도 25% 관세 제안

미국 상무부가 국가안보 조사(Section 232)에 따라 추가 철강, 알루미늄, 구리 제품에 대한 관세 부과를 제안. 관세율·시행일은 명시되지 않았으나 즉각적인 공급망 비용 상승 요인.



미국 상무부가 탱크트레일러와 세미트레일러, 금관악기, 바닥형 금고 등 14개 철강·알루미늄·구리 파생상품에 무역확장법 232조 관세를 부과하는 규칙을 제안했다. 연방관보에 게재된 문서에 따르면 대부분 품목에 25%의 관세율이 책정됐다.

다만 농업·산업용 장비와 액화 프로판·산소·프로펜을 담은 철강 컨테이너는 예외로 분류됐다. 농업용 자체 적재·하역 트레일러에는 15%의 관세가 매겨지며, 자주식 크레인과 이동식 리프팅 프레임, 스트래들 캐리어는 원산지와 제조 방식에 따라 세율이 달라진다.

화학물질 자체가 아닌 이를 담은 철강 컨테이너에는 50%의 고율 관세가 적용될 전망이다. 이번 제안은 트럼프 행정부가 철강·알루미늄·구리 및 파생 상품을 대상으로 단계적으로 시행해 온 관세 조치의 연장선에 있다.

지난 4월 도널드 트럼프 대통령은 철강 코일과 알루미늄 시트 등 거의 전량을 금속으로 만든 제품에 50% 관세를 부과하는 포고령에 서명했다. 해당 금속으로 상당 부분 제조된 파생 상품에는 철제 조리 기구, 은식기류, 디젤 엔진 열차, 세미트레일러 운송 트럭 등을 포함해 25% 관세가 부과됐다.

이어 6월에는 콤팩트 수확기 등 특정 농업·산업용 제품의 관세율을 기존 25%에서 15%로 낮추는 포고령이 발표됐다. 인하된 세율은 일부 공조 시스템과 부품에도 동일하게 적용됐다.

이 밖에 최근 미국은 관세국경보호청(CBP) 게시를 통해 232조 철강·알루미늄 관세 대상 품목을 확대했으며, 미국 반입 시 50% 관세가 적용되는 수백 개 품목의 통일관세율표 코드를 공개한 바 있다.

상무부는 연방 규칙 제정 포털을 통해 이번 제안에 대한 공개 의견을 접수하며, 오는 8월 27일까지 제출을 완료해야 한다.

출처: Supply Chain Dive