

LOGISIGHT

WEEKLY INTELLIGENCE

WEEKLY LOGISTICS REPORT

33주차 글로벌 물류 현황

보고기간 08/10~08/16 · 작성 2026-08-16

경영기획팀 · 임원회의 보고

2026-W33

Executive Summary

주제	결론(신호 등)	핵심 근거
종합 상황	●	해상·항공 수요 견조 속 정책·지정학 리스크 동시 부각으로 전반적 관망세 우세
해상	●	SCFI·KCCI 상승 대비 BDI·주요 서안 노선 약세로 방향성 혼조(출처: freight_indices)
항공	●	글로벌 수요 회복 속 중동 급감·피크시즌 실종 우려 공존(출처: iata-cargo, Air Freight News)
물류	●	이란전 여파로 극동발 미주 계약운임 40% 급등, 공급망 비용 압박 확대(출처: DC Velocity)
무역	●	관세·면세 정책 리스크 및 러시아 항만 피격으로 통상환경 불확실성 확대(출처: Supply Chain Dive, The Moscow Times)

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

1. 주간 글로벌 시황 정리

결론: 해상·항공 수요 견조 속 정책·지정학 리스크 동시 부각으로 전반적 관망세 우세 (🟡).

핵심 이벤트

- SCFI-KCCI 상승 전환, BDI는 급락(출처: freight_indices)
- 아시아태평양 항공 수요 두 자릿수 증가, 중동은 급감(출처: iata-cargo)
- 극동발 미주 계약운임 40% 급등(출처: DC Velocity)
- 미국 면세 한도 폐지 및 대중 관세 리스크 확대(출처: Supply Chain Dive)
- 러시아 우스트루가 항만 드론 피격으로 물류 차질 우려(출처: The Moscow Times)

종합 해설

- 배경:** 주간 해상 운임은 SCFI-KCCI 중심 반등 흐름이나 벌크 지수인 BDI는 6%대 급락 기록(출처: freight_indices). 항공은 IATA 최신 데이터 기준 글로벌 수요(CTK)가 공급(ACTK)을 상회하며 적재율 개선 흐름 지속(출처: iata-cargo). 다만 물류 현장에서는 이란전 여파에 따른 계약운임 급등, 무역 정책 변화, 지정학적 리스크가 동시다발적으로 부각.
- 분석:** 컨테이너 운임은 상승세지만 지역별 편차가 뚜렷하며(출처: freight_indices), 항공은 아시아태평양·유럽 중심 회복세와 중동 시장 붕괴가 극명한 대조(출처: iata-cargo). 물류·무역 영역에서는 관세 리스크와 지정학적 변수가 비용 상승 압력으로 작용하며 단기 변동성 확대 예상.
- 시사점:** 해상·항공 모두 지역별 차별화 전략 필요, 물류비 급등 구간에 대비한 계약 조건 재점검 및 대체 노선 확보 검토 필요.

2. 해상

결론: 종합 지수 반등에도 주요 노선별 하락세 혼재로 방향성 불투명 (🟡).

INDEX

지수	최신값	기준일	전주 대비
SCFI 종합	3355.24pt	08/10	▲ +2.4%
SCFI 미주서안	5535pt	07/20	▼ -3.3%
SCFI 미주동안	8040pt	07/20	▼ -1.6%
SCFI 유럽	3155pt	07/20	▼ -1.9%
KCCI 종합	4288pt	08/10	▲ +3.6%
CCFI 종합	1846.96pt	08/10	▲ +0.4%
WCI 종합	4339달러/FEU	08/10	▲ +1.0%
BDI	2705pt	07/20	▼ -6.5%

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

이슈

- **배경:** SCFI 종합 3355.24pt로 전주 대비 2.4% 상승, KCCI 종합도 3.6% 상승 기록(출처: freight_indices). 반면 SCFI 미주서안(-3.3%), 미주동안(-1.6%), 유럽(-1.9%) 등 주요 노선은 동반 약세, 벌크 지수 BDI도 6.5% 급락(출처: freight_indices).
- **분석:** 드류리 지수의 2주 연속 상승과 태평양 노선 강세(출처: Container News)는 SCFI·KCCI 반등과 궤를 같이하나, 실제 서안·동안 노선 운임은 하락 전환되며 단기 수급 불균형 시사. 8월 말 시행 예정인 아시아-태평양 성수기 할증료(출처: Container News)는 향후 운임 반등 요인으로 작용 가능성 존재.
- **시사점:** 단기 노선별 차별적 대응 필요, 성수기 할증료 시행 전 선복 확보 및 계약 시점 조율 검토 필요.

주요 뉴스

해상

드류리 운임지수 2주 연속 상승...태평양 노선 강세

Drewry WCI 2주 연속 상승, 태평양 횡단 운임 강세



드류리(Drewry)가 발표하는 세계 컨테이너 운임지수(WCI)가 8월 13일 기준 40피트 컨테이너당 4339달러를 기록하며 2주 연속 상승세를 이어갔다. 전주 대비 1% 오른 수치로, 아시아발 미국행 현물 운임 강세가 지수 상승을 견인한 것으로 나타났다.

노선별로는 상하이→뉴욕 구간이 40피트당 8706달러로 전주 대비 10% 급등하며 드류리가 집계하는 8개 동서 기간항로 가운데 가장 큰 주간 상승폭을 기록했다. 상하이→로스앤젤레스 구간도 6% 오른 6244달러로 집계됐다.

태평양 횡단 운임 강세는 선사들의 선박 공급 조절과 맞물려 있다. 드류리에 따르면 최근 2주간 각각 10건의 공운(blank sailing)이 발생했고, 다음 주에도 7건의 결항이 예정돼 있다. 드류리는 공급 축소로 인해 다음 주 태평양 횡단 운임 변동성이 다소 완화될 것으로 내다봤다.

반면 아시아→유럽 노선은 하락세를 보였다. 상하이→제노바 구간이 8% 내린 5080달러, 상하이→로테르담 구간이 5% 내린 4425달러를 각각 기록했다. 유럽행은 희비가 엇갈린 셈이다.

일부 선사는 오는 15일부터 아시아→지중해 항로에 40피트당 6700~7100달러 수준의 전품목운임(FAK)을 새로 적용한다고 발표했다. 다만 드류리는 수요 약세를 근거로 해당 운임 수준이 유지될 수 있을지 의문을 제기했다. 유럽행 운임은 다음 주 보합세를 보일 것으로 전망됐다.

한편 선사들은 9월부터 아시아→미국 동안 및 걸프만 항로에 파나마 운하 할증료 부과를 예고한 상태다. 수에즈 운하와 호르무즈 해협의 안보 우려, 파나마 운하 통행 제한, 태풍 돌핀에 따른 아시아 항만 혼잡 등 공급망 교란 요인이 여전히 운임 변동성을 키우고 있다.

업계에서는 선사들이 선박 조절과 각종 할증료 도입을 통해 운임 방어에 나서고 있으나, 지정학적 리스크와 항만 적체가 맞물리며 당분간 동서 기간항로의 불안정한 흐름이 지속될 것으로 보고 있다.

출처: Container News

코스코·양밍, 일본-대만-중국 남부 서비스 7월 개편

COSCO, 양밍과 일본-대만-중국 남부 신규 서비스 개설



코스코(COSCO)와 양밍(Yang Ming)이 오는 7월 18일부터 일본-대만-중국 남부(JTS) 노선을 개편해 공동 운항한다고 Linerlytica가 전했다.

개편된 서비스는 나고야, 도쿄, 요코하마, 지룽, 가오슝, 서커우, 샤먼을 기항한 뒤 다시 나고야로 돌아오는 기항지를 구성했다. 총 3척이 투입되며 선복량은 1,400~1,800TEU급으로 운영될 예정이다.

코스코는 1,702TEU급 칭윈허(QING YUN HE)호를 오는 8월 5일 나고야에서 투입한다. 양밍은 1,440TEU급 케이프펠턴(CAPE FELTON)호와 1,803TEU급 YM 이노규레이션(YM INAUGURATION)호 등 2척을 배선한다.

이번 공동 운항은 양밍이 기존에 단독 운영하던 JTS 서비스를 대체하는 성격이다. 기항지 구성과 선박 교체를 통해 아시아 역내 네트워크 효율을 높이려는 의도로 풀이된다.

서비스 턴어라운드는 21일로 설계됐다. 코스코와 양밍은 이번 협력을 통해 일본과 대만, 중국 남부를 잇는 역내 화물 수요에 공동 대응한다는 구상이다.

업계에서는 선사 간 슬롯 교환이나 공동 배선을 통해 아시아 역내 노선의 고정비 부담을 줄이려는 움직임이 이어질 것으로 보고 있다.

출처: Linerlytica

아시아-태평양 항로 성수기 할증료 도입...8월 말 시행

ANL·CMA CGM, 아시아-태평양 항로 성수기 할증료 도입



CMA CGM 그룹이 아시아-태평양 다수 노선에 성수기 할증료를 신설한다. 자회사 ANL과 함께 오는 8월 28일부터 파푸아뉴기니와 솔로몬제도, 바누아투, 뉴칼레도니아, 피지, 동티모르 및 호주 일부 항만행 화물에 성수기 할증료를 부과한다고 밝혔다. 적용 기한은 별도 통보 시까지다.

북동아시아에서 파푸아뉴기니, 솔로몬제도, 바누아투, 타운즈빌, 글래스스턴으로 향하는 화물에는 20피트 컨테이너당 300달러, 40피트 컨테이너당 600달러가 각각 부과된다. 일반 컨테이너와 냉동 컨테이너 모두 동일한 요율이 적용된다.

동남아시아와 인도 아대륙, 중동, 호주발 화물이 아시아를 경유해 같은 목적지로 운송되는 경우에는 다소 높은 할증료가 책정됐다. 20피트당 350달러, 40피트당 700달러로 각각 정해졌다.

아시아와 인도 아대륙, 중동에서 뉴칼레도니아, 프렌치폴리네시아, 피지로 가는 화물에는 별도 성수기 할증료가 적용된다. 20피트당 250달러, 40피트당 500달러 수준으로 모든 화물 유형에 동일하게 부과된다.

동티모르와 다윈행 노선도 할증료 부과 대상에 포함됐다. 북동아시아와 동남아시아, 인도 아대륙, 중동발 화물에 20피트당 225달러, 40피트당 450달러가 각각 적용된다. 이 노선 역시 일반·냉동 컨테이너 구분 없이 같은 요율이 매겨진다.

CMA CGM과 ANL은 이번 성수기 할증료 도입 배경에 대해 최근 수급 불균형 심화를 꼽았다. 세 가지 성수기 할증료는 모두 8월 28일부터 발효되며, 추후 통보 전까지 유지될 예정이다.

업계 전문가들은 이번 조치가 아시아발 태평양 도서 지역 항로의 운임 상방 압력으로 작용할 것으로 보고 있다. 성수기 할증료가 신설되면서 해당 노선을 이용하는 화주들의 비용 부담은 당분간 확대될 가능성이 크다고 전망했다.

출처: Container News

3. 항공

결론: 글로벌 항공화물 수요 회복세 지속되나 중동 붕괴와 피크시즌 실종 우려 공존 (🟡).

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:** 글로벌 CTK +4%, ACTK -0.4%로 수급 개선, 적재율(CLF) 46%로 전년 대비 1.9%포인트 상승(출처: iata-cargo). 아시아태평양(+10.5%)·유럽(+6%)·북미(+5%) 수요 견조, 중동은 CTK -18.2%, ACTK -22.9%로 급락(출처: iata-cargo).
- **분석:** 운임은 전년 대비 35% 상승했으나 안정세 진입 조짐(출처: Air Freight News), 다만 5월 넷째주 물동량은 9% 감소하며 운임만 소폭 상승하는 수급 미스매치 발생(출처: Air Freight News). 2026년 하반기 전통적 피크시즌 실종 우려도 제기(출처: Air Freight News), 이는 중동발 프리미엄 약세와 연계된 구조적 리스크로 해석.
- **시사점:** 지역별 포트폴리오 재조정 필요, 중동 노선 의존도 축소 및 아시아태평양·유럽 중심 수요 대응 전략 수립 필요.

주요 뉴스

항공

중동발 프리미엄 약세...2026년 하반기 항공화물 피크시즌 실종

피크시즌 전세기 수요 감소, 2026년 하반기 항공화물 시장 약세 신호



글로벌 항공화물 스팟 운임의 상승세가 둔화하며 2026년 하반기 피크시즌에 대한 기대감이 빠르게 떨어지고 있다. 화주들이 중동 분쟁 이후 지불해 온 운임 프리미엄도 점진적으로 해소되는 모습이다.

Xeneta가 발표한 7월 데이터에 따르면 글로벌 항공화물 스팟 운임은 킬로그램당 평균 3.12달러로 전년 동월 대비 28% 상승했다. 다만 상승률은 6월 38%, 5월 41%에서 두 달 연속 둔화했고, 전월 대비로는 6% 하락했다.

Xeneta의 Niall van de Wouw 최고항공화물책임자는 "7월은 전통적으로 6월보다 시장이 약한 시기"라며 "연간 기준으로 운임이 예상대로 내려왔고, 하반기에는 더 약세를 보일 것으로 전망한다"고 말했다. 이어 "화주 커뮤니티와의 대화 중 단 한 곳에서만 피크시즌 전세기 이야기가 나왔다"며 "이는 향후 수개월에 대한 낮은 기대치를 보여주는 또 다른 신호"라고 덧붙였다.

7월 가장 큰 폭의 운임 하락은 아시아발 유럽행 노선에서 나타났다. 동북아시아→유럽 스팟 운임은 전월 대비 13%, 동남아시아→유럽은 9% 하락했다. 특히 중국→서유럽 노선은 전월 대비 22% 급락한 킬로그램당 4.15달러를 기록했다. 이는 최근 2년간 같은 기간에 한 자릿수 초반 하락에 그쳤던 것과 대비되는 낙폭이다.

이 같은 급락은 유럽연합이 2026년 7월 1일부터 150유로 이하 저가 수입품에 대한 면세 혜택을 폐지하고 개당 3유로의 정액 관세를 부과한 시점과 맞물린다. 시장에서는 이미 중국~유럽 전자상거래 서비스에서 화물기 공급이 철수하고 있다는 보고가 나오고 있다.

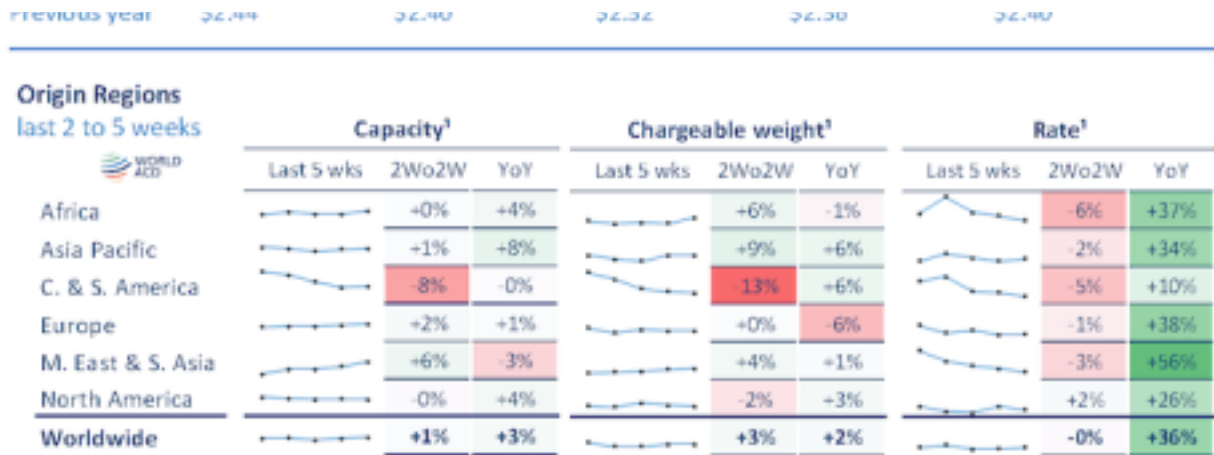
중동 분쟁으로 재편된 노선의 운임은 여전히 분쟁 이전보다 높은 수준을 유지했다. 7월 마지막 주 기준 남아시아발 중동행 스팟 운임은 2월 말 대비 84%, 동남아시아발은 47% 높았다. 유럽발 중동행도 62% 상승한 상태다. 반면 미주 노선은 인공지능 관련 물동량이 태평양 횡단 성장을 뒷받침하며 동북아·동남아→북미 운임이 2월 말 대비 각각 33% 높은 수준을 기록했다.

글로벌 항공화물...

출처: Air Freight News

세계 항공화물 5월 중순 안정세...운임 전년 대비 35% ↑

WorldACD 주간 항공화물 동향 (21주차) - 2026



5월 중순 글로벌 항공화물 시장이 동아시아 연휴 이후 회복하며 안정세를 보였다. WorldACD 주간 집계 기준 21주차(5월 18~24일) 전 세계 항공화물 톤수는 직전 주와 같았고, 지난해 같은 주보다 2% 늘었다. 아시아태평양발 톤수는 전년 동기 대비 5% 증가하며 시장을 견인했다.

평균 항공화물 운임은 킬로그램당 3.23달러로 직전 주와 같았으나, 지난해 같은 기간보다는 35% 높았다. 공급 제약과 높은 항공유 비용, 화물기 활용 확대가 운임 상승 요인으로 작용했다. 전 세계 평균 스팟 운임은 직전 주 대비 1% 오른 킬로그램당 3.75달러를 기록했다.

지역별로는 아프리카발 스팟 운임이 직전 주 대비 4%, 아시아태평양발은 2% 올라 킬로그램당 5.16달러로 집계됐다. 전년 동기 대비 기준으로는 중동·남아시아(MESA)발 스팟 운임이 59% 급등한 4.26달러를 기록했고, 대부분 지역에서 40% 이상 상승했다. 중남미발만 18% 오르는 데 그쳤다.

걸프 지역의 공급 제약이 지속되는 가운데 MESA발 유상 중량은 직전 주 대비 2% 늘었다. 다만 전년 동기 대비로는 1% 감소했다. 전 세계 항공화물 공급 능력은 직전 주보다 1% 증가했는데, 화물기 부문은 정체된 반면 여객기 벨리 공간이 2% 회복됐다.

주요 지역 중 MESA발 공급 능력은 직전 주 대비 5% 늘며 가장 큰 회복 폭을 보였다. 그럼에도 전쟁 이전인 7주차와 비교하면 32% 감소한 수준이다. 특히 걸프 지역은 같은 기간 48% 줄어 절반 수준에 머물렀다. 역내 항공사 외 외부 항공사들의 화물기 투입에도 회복 속도가 더딘 상황이다.

전년 동기 대비 글로벌 공급 능력은 3% 증가했다. 이는 올해 초 미국과 이스라엘의 이란 공습 이전 두 달간 기록한 증가율의 절반에도 못 미치는 수준이다. 미주와 유럽의 공급망 리드타임이 전쟁에 따른 해운 차질과 채고 비축으로 수개월래 최고치를 보이며 항공화물 수요를 떠받치고 있다.

업계 전문가는 중동발 공급 능력 회복이 지연되는 한 항공화물 운임의 높은 수준이...

출처: Air Freight News

5월 넷째주 항공화물 물동량 9%↓...운임은 2%↑

WorldACD 주간 데이터에 따르면 2026년 22주차(5/25~31) 항공화물 물동량은 휴일 영향으로 감소했으나 운임은 하락하지 않았다. 특히 아시아발 노선의 수요가 견조하며 전자상거래 물량이 지속 유입되고 있다.

previous year 2024 2025 2026 2027 2028									
Origin Regions last 2 to 5 weeks									
	Capacity ¹			Chargeable weight ¹			Rate ¹		
	Last 5 wks	2Wo2W	YoY	Last 5 wks	2Wo2W	YoY	Last 5 wks	2Wo2W	YoY
Africa		+4%	+5%		+1%	-2%		+3%	+43%
Asia Pacific		+2%	+4%		+4%	+5%		+2%	+33%
C. & S. America		-1%	+0%		-6%	+6%		-1%	+11%
Europe		+2%	+1%		-5%	-6%		-2%	+35%
M. East & S. Asia		+3%	-7%		-5%	-8%		-1%	+56%
North America		+0%	+2%		-8%	+0%		+1%	+27%
Worldwide		+1%	+0%		-1%	+1%		+2%	+35%

세계 항공화물 물동량이 5월 마지막 주 공휴일 영향으로 큰 폭 줄었지만 운임은 오히려 상승세를 이어갔다. WorldACD 주간 집계에 따르면 22주차(5월 25~31일) 전 세계 유상 중량 기준 물동량은 직전 주 대비 9% 감소했다. 이는 지난해 같은 주의 8% 감소와 유사한 수준이다.

같은 기간 글로벌 공급은 1% 줄었으나 평균 운임은 2% 올랐다. 물동량은 모든 지역에서 감소했는데, 아시아태평양과 중남미가 각각 3% 줄어든 반면 아프리카와 중동·남아시아(MESA)는 각각 20%, 21% 급감했다. 유럽의 성령강림절과 미국 메모리얼데이, 4일간 이어진 이드 알아드하 연휴가 겹친 영향으로 풀이된다.

특히 MESA발 유럽행 물동량은 17% 줄었고 두바이와 방글라데시발 화물이 각각 25%, 45% 감소했다. 유럽발 MESA행도 22%, 아프리카행도 17% 줄며 양방향 모두 두 자릿수 감소를 나타냈다. 아시아태평양발 유럽·미국행은 각각 2%, 1% 줄었으나 중국·베트남·태국발 유럽행은 1~4% 늘며 희비가 엇갈렸다.

월간 기준으로 보면 4월 회복세 이후 성장 폭이 다소 둔화됐다. 5월 전체 물동량은 전년 동월 대비 3% 증가에 그쳤고, 유럽(-4%)·MESA(-1%)·아프리카(-4%)는 역성장했다. 다만 연초 이후 5개월 누적으로는 전년 동기 대비 4% 늘었고, 아시아태평양이 8% 증가하며 가장 높은 성장률을 기록했다.

운임 측면에서는 물동량 감소에도 상승 흐름이 멈추지 않았다. 22주차 글로벌 평균 항공운임은 주간 2% 오른 3.29달러를 기록했다. 아프리카(+9%)와 MESA(+4%)가 상승을 주도했고 미주와 유럽발은 한 자릿수 초반 하락했다. 전년 동기 대비로는 35% 높은 수준이며, MESA는 59%, 아프리카는 50% 급등했다.

노선별로 보면 아시아태평양발 유럽·미국행 운임은 모두 1% 올랐다. 유럽행은 전년 대비 39% 상승했는데 태국발이 79%로 가장 높았고 홍콩발은 25%로 가장 낮았다. 미국행은 36% 올랐다. MESA발 유럽행은 두바이발 11%...

출처: Air Freight News

4. 물류 사업 전반

결론: 지정학적 리스크를 계약운임 급등과 자동화 투자 가속화 동시 진행 (●).

이슈

- **배경:** 이란전 여파로 극동발 미주 계약운임이 40% 급등하며 공급망 비용 부담 확대(출처: DC Velocity). 동시에 창고 자동화 3사 합병 법인 출범 및 임원진 발표(출처: DC Velocity), 아마존의 무인 택배함 미국 500개 대학 캠퍼스 확대(출처: DC Velocity) 등 자동화·무인화 투자 흐름도 지속.
- **분석:** 단기적으로는 지정학적 불안이 계약운임 급등이라는 직접적 비용 충격으로 작용하는 반면, 중장기적으로는 자동화·무인 물류 인프라 확대를 통한 구조적 효율화 시도 병행. 두 흐름이 상충되며 단기 비용 부담과 중장기 경쟁력 확보라는 이중 과제 부각.
- **시사점:** 계약운임 급등 리스크 대비 대체 운송로 확보 시급, 동시에 자동화 투자 트렌드에 대응한 중장기 설비 전략 병행 검토 필요.

주요 뉴스

물류

이란전 여파 계약운임 확산...극동발 미주 40% ↑

제네타(Xeneta)가 이란-이스라엘 분쟁으로 홍해 항로 차질이 장기화되며 컨테이너 계약 운임이 급등했다고 발표. 아시아-유럽 항로 계약 운임이 전월 대비 15% 상승했고, 일부 선사는 20% 이상 인상.



미국과 이스라엘의 이란 공습이 6개월 가까이 이어지는 가운데 중동발 지정학적 리스크가 단기 스팟 운임을 넘어 장기 계약운임까지 끌어올리고 있다. Xeneta 분석에 따르면 극동발 미 서안·미 동안 장기 계약운임은 2월 말 대비 각각 41%, 40% 상승했다.

Xeneta 수석 애널리스트 피터 샌드는 “중동 전쟁으로 인한 약 반년간의 혼란이 장기 계약 시장으로 번지고 있다”며 “극동발 북유럽 장기 운임도 41% 올랐고, 지중해 노선은 상대적으로 낮지만 17% 상승했다”고 밝혔다.

스팟 운임 상승 폭은 더 가파르다. 같은 기간 극동발 미 서안 스팟 운임은 271%, 미 동안은 287% 급등했다. 극동발 북유럽은 121%, 지중해는 76% 올랐고 북유럽발 미 동안도 86% 상승한 것으로 집계됐다.

샌드는 “단기 시장에서 세 자릿수 운임 인상이 발생했고, 그 불길이 장기 계약으로 옮겨붙고 있다”며 “중동발 혼란은 당분간 해소되기 어려운 구조적 문제로 자리 잡아 선사들이 단기·장기 시장을 모두 주도할 수 있는 위치에 있다”고 진단했다.

이에 Xeneta는 화주들에게 최소 다음 분기까지 높은 계약운임을 감수해야 한다고 조언했다. 다만 상승장에서 1년 단위 장기 계약을 체결하기보다 짧은 기간의 계약으로 선복을 확보하되, 스팟 시장이 꺾일 경우 조정할 수 있는 장치를 둘 것을 권고했다.

Xeneta는 지난 2월 28일 미·이스라엘의 이란 폭격 개시를 기점으로 8월 12일까지의 운임 변동을 비교하며 이 같은 추세를 제시했다. 중동 리스크가 계약시장에 구조적으로 반영되면서 글로벌 공급망 비용 부담은 당분간 지속될 것으로 보인다.

출처: DC Velocity

창고 자동화 3사 합병 법인, CEO 등 임원진 발표

창고 자동화 3사 합병, 풀 라인업 구축



미국 사모펀드 운용사 아메리칸 인더스트리얼 파트너스(AIP)가 인테그레이티드(Intelligrated)와 트루(Trew), 트랜스놈(Transnorm)을 단일 회사로 통합한 지 한 달도 채 되지 않아 최고경영자(CEO)를 포함한 핵심 임원진을 확정했다고 밝혔다.

AIP는 지난 7월 허니웰로부터 인테그레이티드와 트랜스놈 사업부를 인수하고 이를 트루와 합병했다. 통합 법인은 소매, 전자상거래, 제조, 유통, 택배 분야 고객을 대상으로 창고 자동화 솔루션의 설계부터 구축, 지원까지 담당하게 된다.

AIP는 통합 법인의 CEO로 알프레드 레벨로를 선임했다고 발표했으며, 이어 최고운영책임자(COO)에 코트니 힛트, 최고매출책임자(CRO)에 존 네일러, 최고재무책임자(CFO)에 브라이언 존스를 각각 임명했다.

레벨로 CEO는 이메일 성명을 통해 이번 임원진 구성이 통합된 사업부들의 단일 정체성 구축을 향한 진전을 보여준다고 말했다.

통합 법인의 본사 위치는 아직 검토 중이다. 각 사업부는 기존 거점에서 계속 운영된다. 인테그레이티드는 오하이오주 메이슨, 트루는 오하이오주 웨스트체스터 시설, 트랜스놈은 독일 하르쭈머에서 각각 사업을 이어간다.

업계 전문가는 이번 합병으로 북미 창고 자동화 시장에서 풀 라인업을 갖춘 통합 공급업체가 등장함에 따라 향후 수주 경쟁 구도에 적지 않은 변화가 나타날 것으로 내다봤다.

출처: DC Velocity

아마존, 미국 대학 캠퍼스 500곳에 무인 택배함 확대

아마존, 대학 캠퍼스 500곳으로 무인 택배함 네트워크 확대



아마존이 미국 내 약 500개 대학 캠퍼스의 750여 개 지점으로 무인 택배함 네트워크를 확대했다고 밝혔다. 학생들이 거주하고 학습하는 공간과 가까운 곳에서 보다 안전하게 물품을 수령할 수 있도록 접근성을 높인 조치다.

이번에 확대된 아마존 라커는 미국 전역에 구축된 2만 5천여 개 픽업 지점 네트워크의 일부다. 학생들은 대상 주문 상품을 추가 비용 없이 캠퍼스 내 라커로 배송받을 수 있으며, 자신의 일정에 맞춰 픽업할 수 있다.

배송을 지정하려면 주소나 우편번호로 인근 라커를 검색한 뒤 아마존 주소록에 추가하고, 결제 단계에서 배송지로 선택하면 된다. 라커별 운영 시간과 위치 정보도 사전에 확인할 수 있다.

물품이 도착하면 아마존이 이메일로 안내문을 발송하며, 코드나 바코드 또는 아마존 쇼핑 앱을 통해 라커를 열 수 있다. 보관 기간은 3일이며, 이 기간 내 수령하지 않으면 주문이 자동 반품 처리되고 환불된다.

비라지 채터지 아마존 트랜스포테이션 부사장은 "대학생들은 항상 이동 중이므로 픽업이 그들의 일상에 맞춰야 한다"며 "전국 대학 캠퍼스로의 아마존 라커 확대는 안전한 픽업을 캠퍼스 생활의 흐름 속에 직접 배치하는 것"이라고 말했다.

이번 확대로 대학 캠퍼스 내 물품 도난이나 분실 우려가 줄어들고, 기숙사나 강의실 인근에서의 픽업 편의성이 높아질 것으로 보인다. 아마존은 대학가를 중심으로 한 픽업 인프라 확충을 통해 배송 완료율을 높이는 동시에 고객 접점을 넓히는 전략을 이어가고 있다.

출처: DC Velocity

5. 무역

결론: 관세 정책 변화와 지정학적 충격으로 통상환경 불확실성 확대 (●).

이슈

- **배경:** 포드의 중국산 링컨 대미 수입 단계적 철수(출처: Supply Chain Dive), 미국 무역법원의 800달러 미만 면세 한도 폐지 지지 판결(출처: Supply Chain Dive) 등 관세·통관 정책 변화 뚜렷. 러시아 우스트루가 항만은 드론 피격으로 화재 발생, 물류 차질 우려 제기(출처: The Moscow Times).
- **분석:** 완성차 업계의 공급망 재편 움직임과 소액 수입품 면세 폐지는 미국 내 수입 비용 구조 전반에 영향을 미칠 전망, 러시아 항만 피격은 흑해·동유럽 경유 물류 노선의 안전성 리스크로 직결. 세 사안 모두 단기 대응보다 중장기 공급망 재설계 필요성을 시사.
- **시사점:** 대미 수출입 기업은 관세·면세 정책 변화에 따른 원가 재산정 필요, 러시아 인근 경유 노선 이용 기업은 대체 루트 사전 확보 검토 필요.

주요 뉴스

무역

포드, 중국산 링컨 대미 수입 단계적 철수...관세 리스크 차단

포드, 미국용 중국산 링컨 모델 단계적 생산 중단 계획



포드가 관세 노출을 줄이기 위해 중국에서 생산되는 링컨 브랜드 차량의 대미 수입을 단계적으로 중단한다고 밝혔다. 현재 중국산 링컨 모델에는 중형 스포츠유틸리티차량(SUV) 노틸러스가 포함되며, 이 차량은 포드와 창안자동차가 50대 50으로 세운 합작사 창안포드가 중국에서 전량 생산하고 있다. 중국발 차량 수입에 적용되는 관세율은 현재 52.5%다.

포드는 이와 함께 오는 2030년부터 링컨 차량의 미국 내 생산을 확대할 계획이다. 회사 측은 이번 조치로 미국에서 수천 개의 직간접 일자리가 창출될 것으로 기대했다.

포드와 창안자동차는 2012년 창안포드 합작사를 출범시켰다. 이 합작사는 중국 시장용 포드와 링컨 차량을 모두 생산해 왔다. 2015년 가동을 시작한 항저우 공장에서는 현재 링컨 노틸러스, 에비에이터와 포드 익스플로러, 엡지 L SUV를 만들고 있다. 반면 링컨 내비게이터와 에비에이터 SUV는 미국에서 생산돼 캐나다, 멕시코, 중동 등으로 수출되고 있다. 내비게이터는 켄터키트럭공장, 에비에이터는 시카고조립공장이 각각 맡고 있다.

포드는 지난해 미국에서 200만 대 이상의 차량을 조립해 다른 완성차 업체보다 많은 물량을 기록했다고 밝혔다. 짐 팔리 포드 최고경영자는 성명에서 “링컨은 전형적인 미국 브랜드이고 포드는 미국의 자동차 회사”라며 “쉬운 길은 아니었고 경쟁사 대부분이 선택하지 않는 길이지만 포드는 미국을 믿기 때문에 미국에서 만든다”고 말했다.

중국산 링컨 생산을 접는 데는 2025년 1월 확정된 커넥티드 차량 규칙도 작용했다. 이 규칙은 중국과 연계된 커넥티드 기술을 탑재한 차량의 수입과 판매를 제한한다. 미 상무부는 블루투스, 셀룰러, 위성 기술과 자율주행 플랫폼 간 외부 연결이 지닌 보안 위협을 근거로 들고 있다. 앞서 전기차 업체 폴스타는 커넥티드 차량 규제에 2027년형 이후 판매 승인을 받지 못하자 6월 미국 시장 철수를 발표한 바 있다.

한편 포드의 발표는 경쟁사 제너럴모터스가 이달 초 상하이자동차와의 중국 합작 계약을...

출처: Supply Chain Dive

미국 무역법원, 800달러 미만 면세 폐지 지지

미국 무역법원이 de minimis 면세 한도(800달러 이하) 폐지를 지지했다. 이에 따라 중국발 소액 화물도 정식 통관과 관세 납부가 필요해진다. 해당 조치는 즉시 발효되며, 800달러 미만 화물의 면세 혜택이 사라진다.



미국 무역법원이 도널드 트럼프 행정부의 800달러 미만 수입품에 대한 소액 면세 혜택 폐지를 지지했다. 이 판결로 저가 수입업체들이 활용하던 통관 특혜의 부활 가능성이 차단됐다.

14일 미국 무역법원은 관세 면제 조치를 되살리려던 미시간주 자동차 부품사 디트로이트 액슬의 청구를 기각했다. 재판부는 트럼프 대통령이 국가 비상사태를 근거로 소액 면세 제도를 폐지할 권한이 국제비상경제권한법에 명시돼 있다고 판단했다.

디트로이트 액슬은 중국 기반 제조사 부품을 저비용으로 통관시키기 위해 소액 면세 제도를 활용해 왔다. 회사 측은 이 제도 폐지로 중국산 자동차 부품 수입에 52.5%의 관세가 부과됐다고 주장했다. 특히 국제비상경제권한법이 광범위한 관세 부과 권한을 부여하지 않는다는 대법원 판례를 근거로 들었다.

재판부는 "면세 혜택 폐지는 새로운 관세 부과와 기능적으로 동일하지 않다"고 선을 그었다. 800달러 미만 수입품이 고가 제품과 동일한 관세율을 적용받게 됐지만, 별도의 새로운 관세가 부과된 것은 아니라는 논리다. 대법원이 올해 2월 무효화한 트럼프 행정부의 포괄적 관세 조치와는 법적 성격이 다르다고 봤다.

트럼프 대통령은 자신의 소셜미디어를 통해 "수입업체들이 소송을 냈지만 패소했다"며 "대통령이 이 특권을 폐지할 법적 권한이 있다는 법원 판결이 나왔다"고 밝혔다. 국내 생산업체를 대표하는 비영리단체 미국번영연합도 이번 판결이 "논쟁을 종결시킬 것"이라고 평가했다.

소액 면세 제도는 800달러 미만 수입품이 무관세·무세금으로 미국에 반입되도록 허용해 전자상거래 업체들이 널리 활용해 왔다. 트럼프 행정부는 마약 밀매 조장과 관세 회피 사례를 근거로 지난해 이 제도를 폐지했다.

시장에서는 이번 판결이 중국발 전자상거래 직구 물량의 미국 통관 비용 구조에 장기적 영향을 미칠 것으로 보고 있다. 다만 디트로이트 액슬이 승소했더라도 지난해 트럼프가 서명한 별도 법안에 따라 소액 면세 제도는 오는 2027년 7월 종료될 예정이었다.

출처: Supply Chain Dive

우스트루가 항만 드론 피격 화재...러시아 물류 차질 우려

우크라이나 드론 공격으로 우스트루가 항만 화재 발생



러시아 발트해 주요 원유 수출 거점인 우스트루가 항만에서 우크라이나 드론 공격으로 화재가 발생했다. 레닌그라드주 당국은 28일(현지시간) 새벽 드론 공격 이후 항만 시설에서 불이 났으며 오전 중 진화를 완료했다고 밝혔다.

알렉산드르 드로즈덴코 레닌그라드주 주지사는 이번 공격으로 인한 인명 피해는 없다고 전했다. 다만 시설 피해 규모와 물동량 차질 여부에 대해서는 구체적인 내용을 공개하지 않았다. 우스트루가 항만은 러시아산 원유와 석유제품을 수출하는 핵심 항만이다.

드로즈덴코 주지사는 앞서 상트페테르부르크를 둘러싼 레닌그라드주 일대에서 하룻밤 사이 방공망이 드론 50기 이상을 격추했다고 밝혔다. 우스트루가 항만은 상트페테르부르크에서 서쪽으로 약 110km 떨어진 발트해 연안에 위치해 있다.

인근 트베리주에서는 드론 잔해가 대형 온라인 유통업체 와일드베리스 창고 외벽을 손상시키는 사건도 발생했다. 인명 피해는 보고되지 않았으나, 상업 물류 거점을 겨냥한 공격이 이어지고 있다는 점에서 러시아 내륙 공급망의 불안정성이 커지고 있다.

러시아 국방부는 목요일 밤부터 금요일 오전 사이 자국 영토와 병합한 크림반도 전역에서 우크라이나 드론 553기를 요격했다고 발표했다. 우크라이나와 접경한 벨로로드주에서는 드론 공격으로 자전거를 타고 이동하던 민간인 1명이 사망했다고 당국이 전했다.

한편 라트비아 군 당국은 자국 영공을 침범한 드론을 북대서양조약기구(NATO) 전투기가 요격해 격추했다고 밝혔다. 인근 핀란드도 발트해 일부 해역에서 이동을 일시 제한하며 잠재적 공중 위협에 대비했다.

업계에서는 드론 공격이 러시아 서부 물류 거점까지 확대되면서 발트해 항만 운영과 내륙 운송 일정에 단기적 차질이 불가피할 것으로 보고 있다. 특히 우스트루가 항만 화재의 피해 범위가 확인되기 전까지 원유 및 석유제품 선적 일정 조정 가능성을 배제하기 어렵다는 관측이 나온다.

출처: The Moscow Times