

LOGISIGHT

WEEKLY INTELLIGENCE

WEEKLY LOGISTICS REPORT

35주차 글로벌 물류 현황

보고기간 08/24~08/30 · 작성 2026-08-30

경영기획팀 · 임원회의 보고

2026-W35

Executive Summary

주제	결론(신호등)	핵심 근거
종합 시황	●	해상·항공 지표 혼조 속 무역 규제 리스크 확대로 전반적 관망세 우세
해상	●	SCFI 종합 3509.53pt로 전주 대비 2.9% 상승했으나 BDI는 5.5% 급락하며 지수별 방향성 혼조(출처: freight_indices)
항공	●	글로벌 수요 CTK 4% 증가·적재율 46%로 개선되었으나 중동 수요 18.2% 급감 및 중국-유럽 운임 22% 하락으로 성수기 기대 약화(출처: iata-cargo, Air Freight News)
물류	●	미국 트럭운임 공급 축소에 반등하고 라스트마일 통제력 강화로 정시 배송률 상승·비용 부담 완화(출처: DC Velocity)
무역	●	미·캐나다 상호 관세로 농산물·소비재·포장 원자재 소싱 차질 확대 및 뉴욕시 배송보호법 추진으로 물류 규제 리스크 가중(출처: Supply Chain Dive)

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

1. 주간 글로벌 시장 정리

결론: 해상·항공 지표 혼조 속 무역 규제 리스크 확대로 전반적 관망세 우세 (🟡).

핵심 이벤트

- SCFI 종합 2.9% 상승 vs BDI 5.5% 급락 지수 간 괴리
- MSC 홍해 항로 첫 정상화 복귀
- IATA 글로벌 항공화물 적재율 46%로 개선
- 중동 항공 수요 18.2% 급감
- 미·캐나다 상호 관세로 북미 공급망 타격

종합 해설

- 배경:** 해상운임 지수는 항로별 등락이 엇갈리는 가운데 홍해 항로 정상화 움직임이 감지되고, 항공 부문은 아시아·유럽·북미 중심 수요 성장에도 중동 시장 위축이 뚜렷. 물류 현장은 미국 트럭운임 반등과 자동화 투자 확대로 개선 조짐이 나타나는 반면, 무역 정책 측면에서는 미·캐나다 관세 갈등이 공급망 전반에 부담으로 작용.
- 분석:** SCFI·KCCI 종합지수는 상승했으나 유럽 노선과 벌크 지표인 BDI는 하락해 해상 시장의 방향성이 명확하지 않은 상황(출처: freight_indices). 항공은 수요 증가에도 성수기 특수가 실종되었다는 평가가 나오며 중국-유럽 구간 운임 급락이 확인(출처: Air Freight News). 물류 현장에서는 비용 효율화 흐름이 포착되나, 무역 정책 리스크가 이를 상쇄할 가능성 존재.
- 시사점:** 단기적으로 항로별·권역별 차별화 대응이 필요하며, 무역 정책 변수에 대한 모니터링 강화와 공급망 다변화 검토 필요.

2. 해상

결론: 종합지수 상승세 유지하나 유럽·벌크 지표 약세로 항로별 차별화 진행 (🟡).

INDEX

지수	최신값	기준일	전주 대비
SCFI 종합	3509.53pt	08/24	▲ +2.9%
SCFI 미주서안	6765pt	08/17	▲ +0.8%
SCFI 미주동안	9700pt	08/17	▲ +1.4%
SCFI 유럽	2842pt	08/17	▼ -3.5%
KCCI 종합	4506pt	08/24	▲ +2.6%
CCFI 종합	1821.65pt	08/17	▼ -1.4%
WCI 종합	4473달러/FEU	08/24	▼ -1.2%
BDI	2815pt	08/17	▼ -5.5%

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

이슈

- **배경:** SCFI 종합은 3509.53pt로 전주 대비 2.9% 상승(출처: freight_indices), KCCI 종합도 2.6% 올랐으나 SCFI 유럽은 3.5% 하락하고 CCFI 종합·BDI도 각각 1.4%, 5.5% 하락하며 지수 간 온도차 확대.
- **분석:** 미주서안·동안 노선은 소폭 상승 지속하며 견조한 흐름 유지(출처: freight_indices)한 반면 유럽 노선은 수요 둔화 신호. 홍해 항로 정상화 움직임이 본격화되며 MSC 히말라야 익스프레스가 수에즈 항로로 복귀(출처: Linerlytica), ONE·완하이는 롱비치로 기항지 변경(출처: Container News), CMA CGM은 상하이·닝보를 제외한 극동·중동 서비스 축소 결정(출처: Container News)으로 선사별 네트워크 재편 가속.
- **시사점:** 홍해 항로 정상화가 본격화될 경우 아시아-유럽 운임 하방 압력이 추가될 가능성 존재하며, 미주 노선 대비 유럽 노선 운임 관리 전략 차별화 필요.

주요 뉴스

해상

MSC 히말라야 익스프레스 수에즈 복귀...홍해 항로 첫 정상화

MSC가 히말라야 익스프레스 서비스를 수에즈 운하 경유로 전환하며 홍해 항로에 첫 정상 복귀했다. 이는 아시아-유럽 노선의 운항 시간 단축과 비용 절감을 의미한다.



MSC가 인도 아대륙과 지중해를 잇는 히말라야 익스프레스 서비스를 양방향 모두 수에즈 항로로 전환했다고 Linerlytica가 밝혔다.

MSC가 2024년 이후 홍해 항로에 전체 서비스를 복귀시킨 것은 이번이 처음이다.

개편된 히말라야 익스프레스는 나바세바, 문드라, 비진잠, 시네스, 발렌시아, 조이아타우로, 킹압둘라포트, 제다, 콜롬보, 나바세바 순으로 기항한다. 양방향 모두 수에즈 운하를 통과할 예정이지만, 현행 선박 스케줄에는 여전히 케이프 항로가 표기돼 있는 것으로 나타났다.

이번 항로 복귀는 MSC가 홍해를 피해 희망봉 우회를 선택한 지 약 1년여 만에 이뤄졌다. 그동안 주요 글로벌 선사들은 예멘 후티 반군의 상선 공격 위협으로 수에즈 운하 대신 아프리카 남단 케이프 오브 굿 호프를 우회해 왔다.

Linerlytica에 따르면 히말라야 익스프레스의 수에즈 통과는 양방향 모두 이뤄질 전망이다. 다만 실제 선박 운항 일정이 케이프 항로 기준으로 남아 있어, 수에즈 복귀 시점과 실제 운항 간에는 시차가 있을 것으로 보인다.

MSC는 최근 수개월간 일부 노선에서 수에즈 항로 재개 가능성을 타진해 왔다. 이번 히말라야 익스프레스 전환은 홍해 통항 안전에 대한 선사 측 판단이 일부 변화했음을 시사한다.

다만 다른 주요 선사들의 수에즈 복귀 움직임은 아직 뚜렷하지 않다. 업계 일각에서는 MSC의 이번 결정이 홍해 항로 정상화의 신호탄이 될지 주목하고 있다.

시장에서는 이번 수에즈 복귀가 실제 운항 일정에 반영될 경우, 인도~지중해 구간의 운송 기간 단축과 선박 공급 증가로 이어질 가능성이 있다고 보고 있다. 글로벌 공급망 차원에서도 희망봉 우회에 따른 선박 부족 현상이 일부 완화될 수 있을지 관심이 쏠린다.

출처: Linerlytica

ONE·완하이 PS8 공동 서비스, LA 대신 롱비치 기항 변경

ONE·완하이, PS8/AP2 서비스 기항지 LA에서 롱비치로 변경



오션네트워크익스프레스(ONE)와 완하이라인이 공동 운영하는 태평양 횡단 서비스의 미국 서부 기항지가 로스앤젤레스(LA)에서 롱비치로 교체된다. ONE은 이 노선을 PS8로, 완하이라인은 AP2라는 서비스명으로 각각 운용하고 있다.

변경된 기항 순서는 칭다오 - 닝보 - 롱비치 - 오클랜드 - 칭다오 순이다. 기존 LA 기항을 롱비치로 대체하는 것이 이번 개편의 핵심이다. 양사는 해당 노선에 투입 중인 선박과 운항 일정 조정을 통해 서비스 안정성을 높인다는 방침이다.

이번 기항지 변경은 미 서부 항만의 혼잡 상황과 터미널 운영 효율성을 고려한 조치로 풀이된다. LA와 롱비치는 인접한 산페드로만에 위치해 있으나, 터미널별 화물 처리 속도와 철도 연계 인프라에서 차이를 보여왔다.

ONE과 완하이라인은 그동안 PS8-AP2 서비스를 통해 아시아발 미국 서부 화물을 주간 단위로 수송해왔다. 이 노선은 중국 주요 항만과 북미 서안을 잇는 정기 컨테이너 서비스로, 전자상거래 화물과 일반 소비재 수요가 꾸준한 구간이다.

양사는 공동 운항 계약에 따라 선박을 상호 교환하며 서비스를 운영 중이다. 이번 변경으로 롱비치 항만의 처리 물동량은 일부 증가할 수 있으나, 항만 당국이 제시한 야간 작업 확대와 데이터 공유 시스템을 통해 추가 물량을 소화할 수 있을 것으로 보인다.

업계에서는 이번 조정이 단일 노선에 국한된 변화이긴 하나, 미 서부 기항지 선택을 둘러싼 선사들의 유연성이 커지고 있다고 보고 있다. 특히 터미널 체류 시간과 게이트 처리 속도가 기항지 결정의 주요 변수로 부상하면서, 향후 타 선사들의 노선 설계에도 영향을 미칠 수 있다는 관측이 나온다.

출처: Container News

CMA CGM, 극동·중동항로 서비스 축소...상하이·닝보 제외

CMA CGM, CIMEX1 서비스 축소



CMA CGM이 극동아시아-중동 항로에서 운영 중인 CIMEX1 서비스 기항지를 축소했다. 알파라이너에 따르면 이번 개편으로 기존 기항지 가운데 상하이와 닝보가 로테이션에서 빠진다.

이와 함께 해당 서비스에 투입되는 선박 수도 기존 8척에서 6척으로 줄어든 것으로 파악됐다. 개편된 CIMEX1 서비스에는 약 4천TEU 급 선박들이 배치될 예정이다.

조정된 기항 순서는 선전 서커우에서 출발해 난사, 홍콩, 싱가포르, 푸자이라, 소하르를 거쳐 다시 싱가포르를 경유한 뒤 선전 서커우로 돌아오는 구조다. 중국 화동 지역의 주요 수출 거점인 상하이와 닝보 기항이 제외되면서 해당 구간 화주들의 선박 확보 부담이 커질 수 있다는 관측이 나온다.

CMA CGM은 CIMEX1 서비스의 선박 운용 효율성을 높이기 위해 이 같은 결정을 내린 것으로 보인다. 최근 중동 정세 불안과 홍해 통항 차질이 이어지는 가운데, 글로벌 선사들이 노선별 수익성을 재점검하며 일부 서비스의 기항지와 선박량을 조정하는 흐름이 이어지고 있다.

업계에서는 상하이·닝보 물량이 CMA CGM의 다른 극동-중동 서비스나 환적 네트워크로 흡수될 가능성에 주목하고 있다. 다만 중국 화동발 서아시아항 화주 입장에서는 직기항 축소로 운송 시간이 늘어날 수 있어 대체 노선 확보 움직임이 나타날 전망이다.

시장에서는 이번 CIMEX1 서비스 축소가 극동-중동 구간의 수급 균형에 미칠 영향을 예의주시하고 있다. 선박 공급 축소가 단기적으로 해당 항로 운임의 하방 압력을 완화하는 요인으로 작용할 수 있다는 분석이 제기된다.

출처: Container News

3. 항공

결론: 수요 성장세 지속에도 중동 급감과 성수기 특수 실종으로 혼조 국면 진입 (🟡).

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 항공화물 수요(CTK)는 전년 대비 4% 증가한 반면 공급(ACTK)은 0.4% 감소해 적재율(CLF)이 46%로 1.9%포인트 개선(출처: iata-cargo). 아시아태평양(+10.5%)·유럽(+6%)·북미(+5%) 등 주요 권역은 견조한 수요 성장 기록.
- 분석:** 중동 수요는 18.2% 급감하고 공급도 22.9% 축소되며 지정학적 불안 영향 지속 시사(출처: iata-cargo). 홍콩공항은 화물 처리량 1.9% 감소했으나 환적 물량은 14.5% 증가해 허브 기능 재편 진행 중(출처: Asia Cargo News). 성수기 기대감이 실종되며 중국-유럽 운임은 한 달 새 22% 하락(출처: Air Freight News), 물동량이 9% 급감한 가운데 운임은 오히려 2% 상승하는 수급 불일치 현상도 관찰(출처: Air Freight News).
- 시사점:** 권역별 수급 불균형이 심화되는 만큼 중동·유럽 노선 운임 변동성에 대비한 탄력적 계약 전략 필요.

주요 뉴스

항공

홍콩공항 화물 1.9% 감소...환적 14.5%↑ 대조

홍콩 항공화물 물동량 7월 1.9% 감소



홍콩국제공항(HKIA)의 7월 화물 처리량이 42만2천톤으로 집계되며 전년 동월 대비 1.9% 감소했다. 수출 수요 약세가 환적과 수입 화물의 성장세를 상쇄한 결과다.

전월인 6월의 43만6천톤과 비교하면 소폭 줄어든 수치로, 계절적 둔화와 장거리 노선 시장의 변동성이 반영됐다. 이 기간 환적 화물은 14.5%, 수입은 2.9% 각각 증가하며 아시아 역내 물동량의 회복력을 보여줬다.

반면 수출은 전년 동월 대비 8.4% 감소했다. 유럽과 북미발 수요 약세가 직접적인 영향을 미쳤다. HKIA는 동남아시아와 중국 본토가 7월 가장 견조한 실적을 기록하며 장거리 노선 감소분을 일부 만회했다고 밝혔다.

올해 1월부터 7월까지 누적 화물 처리량은 292만톤으로 전년 동기 대비 3.2% 증가했다. 동남아시아가 14%, 유럽이 11% 성장하며 북미와 중동 지역의 하락세를 상쇄했다. 최근 12개월 누적 기준으로는 516만톤을 처리해 3.2% 늘었다.

홍콩공항공단의 채프먼 폰 허브개발국장은 “세계 항공화물 시장이 변화하는 무역 환경 속에서 복잡한 운영 여건을 헤쳐 나가고 있다”며 “HKIA의 광범위한 네트워크와 효율성이 신속한 화물 경로 변경과 물류 조치를 가능하게 했다”고 말했다.

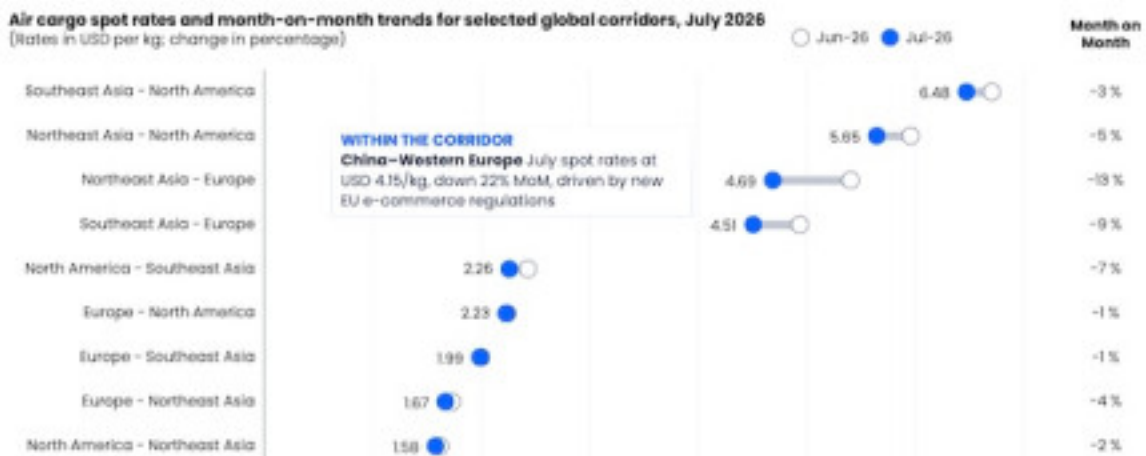
여객 부문은 7월 562만명을 처리해 전년 동월 대비 8.4% 증가했고, 항공편 운항은 3만4천230회로 1.7% 늘었다. 환승·경유 여객의 두 자릿수 성장이 실적을 견인했다.

업계에서는 동남아시아와 중국 본토발 성장세가 홍콩의 국제 화물 허브 지위를 유지하는 핵심 축으로 작용하는 가운데, 유럽과 북미 수요의 회복 속도가 하반기 전체 물동량 방향을 좌우할 변수로 보고 있다.

출처: Asia Cargo News

항공화물 성수기 기대감 실종...중국→유럽 운임 한 달새 22%↓

성수기 전세기 수요 부족, 2026년 하반기 항공화물 시장 악세 신호



글로벌 항공화물 스팟 운임의 상승세가 둔화하며 올해 성수기 특수가 사실상 사라질 것이라는 전망이 제기됐다. Xeneta가 발표한 7월 데이터에 따르면 글로벌 스팟 운임은 전년 동기 대비 28% 높은 킬로그램당 평균 3.12달러를 기록했지만, 상승률은 6월 38%, 5월 41%에서 두 달 연속 꺾였다. 전월 대비로는 6% 하락했다.

니알 반 데 바우 Xeneta 최고항공화물책임자는 “7월은 전통적으로 6월보다 약세인 시기이며 연간 기준으로 운임이 예상대로 내려왔다”며 “연초 강한 성장세를 반영해 중간 전망을 상향했지만 하반기는 더 약해질 것으로 본다. 성수기를 언급하는 사람이 거의 없다”고 밝혔다. 그는 이어 “화주 커뮤니티와의 모든 대화에서 단 한 건만 성수기 전세기 수요가 언급됐다”며 “이는 향후 수개월에 대한 기대치가 낮다는 또 다른 신호”라고 말했다.

노선별로는 아시아발 유럽행 하락 폭이 가장 두드러졌다. 동북아시아→유럽 스팟 운임은 전월 대비 13%, 동남아시아→유럽은 9% 각각 떨어졌다. 중국→서유럽 노선은 전월 대비 22% 급락한 킬로그램당 4.15달러를 기록했다. 이는 지난 2년간 같은 기간 관측된 한 자릿수 초반 하락률을 크게 웃도는 수준이다. 유럽연합이 7월 1일부터 150유로 면세 기준을 폐지하고 건당 3유로의 정액 관세를 도입한 직후라는 점에서 전자상거래 물량 감소가 확인되는 모양새다.

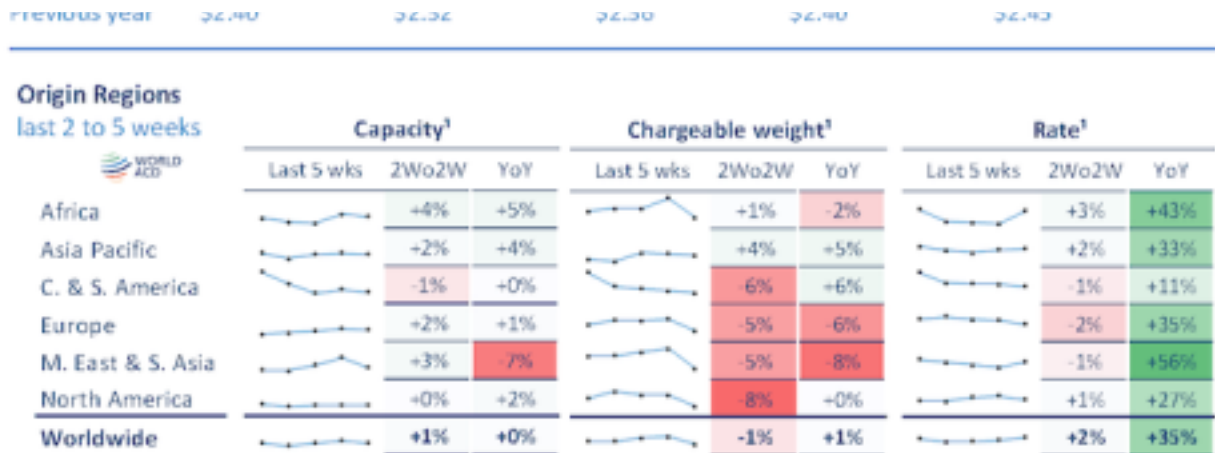
중동 프리미엄은 느리게 해소되는 가운데, 갈등 격화 이전인 2월 말과 비교한 남아시아발 중동행 운임은 84%, 동남아시아발은 47%, 유럽발은 62% 각각 높은 수준을 유지했다. 미주 노선은 인공지능 관련 물동량이 버팀목이 됐다. 동북아시아-동남아시아발 북미행 스팟 운임은 모두 2월 말 대비 33% 높았으나, 6월 말 기록한 41%, 42%보다는 상승 폭이 줄었다. 북대서양 노선은 여름철 여객기 벨리 공급이 늘며 유럽발 북미행 운임이 2월 말 대비 27% 낮아졌다.

수요 측면에서는 7월 글로벌 항공화물 수요가 전년 동기 대비 4% 증가하는 데 그쳤다....

출처: Air Freight News

항공화물 물동량 9% 급감...운임은 2% 상승

2026년 22주차(5월 25일~31일) WorldACD 주간 항공화물 동향에 따르면, 휴일로 물동량은 둔화됐지만 운임은 하락하지 않았다.



5월 마지막 주 글로벌 항공화물 유상 중량 기준 물동량이 전주 대비 9% 감소했다. WorldACD 마켓 데이터 주간 집계에 따르면 유럽의 오순절, 미국 메모리얼데이, 이슬람 최대 명절 이드 알 아드하 연휴가 겹친 영향이 컸다. 반면 같은 기간 평균 운임은 전주 대비 2% 상승한 킬로그램당 3.29달러를 기록했고, 공급 좌석은 1% 줄었다.

지역별 물동량 감소 폭은 아시아태평양과 중남미가 각각 3% 줄며 상대적으로 선방했다. 반면 아프리카 출발 화물은 20%, 중동·남아시아 출발 화물은 21% 급감했다. 이드 알 아드하 연휴가 4일간 이어진 점이 중동·남아시아와 아프리카발 물동량 급락의 주된 배경으로 분석됐다.

중동·남아시아발 유럽행 화물은 전주 대비 17% 감소했는데, 두바이발이 25%, 방글라데시발이 45% 각각 줄었다. 인도발은 4% 감소에 그쳤다. 반대 방향인 유럽발 중동·남아시아행도 22%, 유럽발 아프리카행도 17% 줄며 두 자릿수 감소율을 보였다. 이 밖에 전년 동기 대비로는 글로벌 전체 물동량과 북미발이 각각 3% 감소했다.

이번 주 공급 좌석 축소는 중동·남아시아 지역이 주도했다. 해당 지역의 공급 좌석은 전주 대비 6% 줄었고, 다른 지역은 보합 또는 1% 감소에 그쳤다. 이는 19주차 아시아태평양 슈퍼 골든위크와 어버이날 화훼 특송 종료 이후 두 번째 글로벌 공급 위축이다.

아시아태평양발 유럽행 물동량은 전주 대비 2%, 미국행은 1% 각각 감소했다. 다만 중국·베트남·태국발 유럽행은 1%에서 4% 늘었고, 홍콩·한국·태국·인도네시아발 미국행도 2%에서 4% 증가했다. 중국발 미국행은 보험세를 보인 반면 다른 기점은 2%에서 9% 줄며 희비가 엇갈렸다.

5월 전체로 보면 글로벌 물동량은 전년 동기 대비 3% 성장하는 데 그쳤다. 월말 급감 여파로 4월의 회복세가 둔화된 모습이다. 다만 연초 이후 5개월 누적 물동량은 전년 동기 대비 4% 늘었고, 아시아태평양발이 8% 성장하며 전체 성장세를 이끌었다.

운임 상승 흐름은 물동량 둔화에도...

출처: Air Freight News

4. 물류 사업 전반

결론: 라스트마일 효율화와 트럭운임 반등으로 물류 현장 개선 흐름 확인 (●).

이슈

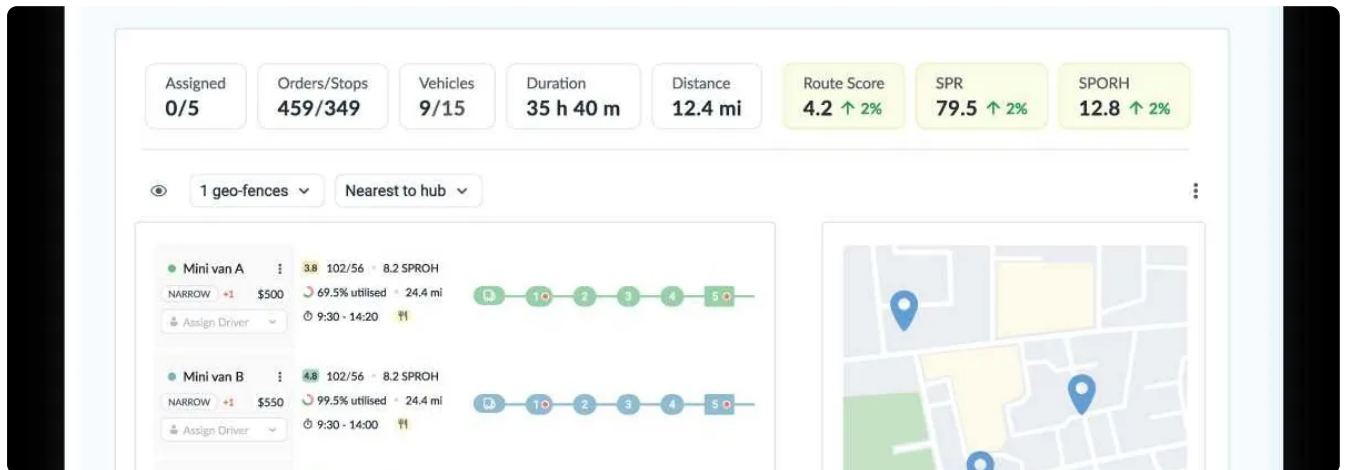
- **배경:** 미국 트럭운임이 공급 축소에 힘입어 바닥을 찍고 반등 조짐(출처: DC Velocity), 유럽 식품업계는 자동창고(AS/RS) 도입으로 생산성 25% 향상 달성 후 아프리카 시장 공략 추진(출처: DC Velocity).
- **분석:** 라스트마일 배송에 대한 통제력이 높을수록 정시 배송률이 높아지고 동시에 비용 부담도 완화되는 것으로 나타나 자체 배송망 투자 효과 입증(출처: DC Velocity). 트럭운임 반등은 공급 측 조정이 본격화되고 있음을 시사.
- **시사점:** 자동화·자체 배송망 투자를 통한 원가 경쟁력 확보와 공급 조정기에 맞춘 운임 계약 재검토 필요.

주요 뉴스

물류

라스트마일 통제력 높을수록 정시 배송 강세...비용 부담도 완화

최신 연구에 따르면 기업들이 라스트마일 배송 네트워크와 데이터에 대한 통제력을 높여야 하며, 이를 위해 자체 배송 역량 구축이나 기술 투자가 필요하다고 발표했다.



미국 기업들이 라스트마일 배송 네트워크와 데이터에 대한 통제력을 확보할수록 정시 배송률과 비용 관리 측면에서 우위를 보인다는 연구 결과가 나왔다. 시카고 소재 배송 소프트웨어 업체 FarEye가 미국 내 배송 운행사 500여 곳을 대상으로 조사한 결과, 네트워크 통제 수준이 높은 사업자의 정시 배송 성과가 저조한 사업자보다 두드러지게 높았다.

보고서 'Eye on the Last Mile America 2026'에 따르면 통제력이 가장 높은 그룹의 정시 배송률은 95%를 기록한 반면, 통제력이 낮은 그룹은 65.5%에 그쳤다. 고객이 주문 위치를 문의하는 WISMO 비율도 통제력 상위 그룹은 중간값 6.2%로 나타났고, 하위 그룹은 20.8%에 달했다. 배송비 증가율 역시 상위 그룹이 8.3%로 하위 그룹의 14.5%보다 크게 낮았다.

FarEye는 이번 조사에서 라스트마일 업계에 '속도 페널티'가 확산하고 있다고 진단했다. 가장 빠른 배송을 최우선으로 삼는 운행사들의 정시 배송률은 76%에 불과했고 비용 증가율 중간값은 24%에 이르렀다. 반면 예측 가능한 배송을 강조하는 사업자는 정시 배송률 88.4%에 비용 증가율 10%를 기록했고, 실시간 추적 가시성에 집중한 사업자는 정시 배송률 90.3%와 비용 증가율 4.9%로 가장 양호한 성과를 보였다.

최대 속도를 우선시하는 운행사들은 예측 가능성 중시 그룹보다 두 배 이상, 가시성 우선 그룹보다 약 다섯 배 높은 비용 증가율을 나타냈다. 이는 빠른 배송이 곧바로 고객 가치로 이어진다는 기존 인식에 의문을 제기하는 대목이다.

라스트마일 배송의 경제성도 지속적으로 압박을 받고 있다. 2026년 건당 배송비 중간값은 전년 대비 12% 올라 2025년의 12% 상승과 동일한 수준을 유지했다. 응답자의 60%는 10% 이상의 비용 증가를, 20%는 20% 이상의 급등을 보고했다. 운행사 88%는 배송비가 매출과 같거나 더 빠르게 증가하고 있다고 답해 비용 압력이 구조적으로 고착화하고 있음을 시사했다.

FarEye의...

출처: DC Velocity

유럽 식품사 AS/RS 도입해 생산성 25% ↑...아프리카 공략

AS/RS 혁신



스페인 쌀 가공업체 에브로푸즈(Ebro Foods) 산하 헤르바 리세밀스(Herba Ricemills)가 자동창고시스템(AS/RS)을 구축해 생산성 25% 향상과 피킹 오류 95% 감축을 기록했다. 아프리카와 중동 시장 확대에 대응하기 위한 투자로, 즉석식품 수요 증가가 배경이다.

세비아 산호세데라린코나다 공장에 도입된 이번 AS/RS는 보관 솔루션 기업 메칼룩스(Mecalux)가 설계했다. 60피트 이상 높이의 랙킹 시스템에 최대 5400파렛트를 보관할 수 있으며, 스택어 크레인 1기가 중앙 통로를 오가며 전동 셔틀이 지정 위치로 팔레트를 이동시키는 구조다.

이 공장은 즉석 취반미 제품을 생산해 미닛(Minute) 브랜드를 북미로, 라시(Lassie)를 네덜란드로, 시갈라(Cigala)를 포르투갈로 수출한다. 국내용으로는 브리안테(Brillante)와 사브로스(Sabroz)를 출하한다. 기존에는 ERP 시스템으로 재고를 관리하며 작업자가 선반이나 바닥에 직접 적재했으나, 물량 증가로 흐름 조정과 공간 활용이 한계에 달했다.

후안 페드로 알바레스 에브로푸즈 안달루시아 즉석식품 부문 디렉터는 “보관 용량을 극대화하고 처리 시간을 단축하며 완전한 추적성을 보장할 시스템이 필요했다”고 밝혔다. 새 설비에는 기존 반자동 팔레트 셔틀과 팔레트 플로 랙킹도 통합됐다.

운영은 메칼룩스 창고관리시스템(WMS)이 총괄한다. 원료는 3개 입고 검사 스테이션을 통해 자동 창고로 들어오고, 생산 시점이 되면 AGV 대차가 랙에서 원료를 꺼내 생산 라인으로 운반한다. 조리·포장을 마친 완제품 팔레트는 다시 AGV가 AS/RS 투입 지점까지 옮기고, 스택어 크레인과 셔틀이 지정 위치에 적재한다.

이송 카는 WMS와 ERP 지시에 따라 출고 대상 SKU를 플로 채널로 분류하며, 팔레트 플로 랙킹은 품질 검사용 격리 재고 보관에 쓰인다. 물류 담당 마누엘 마티아스 마르티네스는 “위치·재고 상태·제품 흐름을 실시간으로 정확히 추적한다”며 “교육도 수월해 팀이 빠르게 자율 운영 체제를...

출처: DC Velocity

미국 트럭운임 바닥 찍었나...공급 축소에 운임 반등

DC Velocity의 보도에 따르면, 미국 트럭 운송 시장이 장기 불황에서 벗어날 조짐을 보이고 있다. 2025년 이후 지속된 운임 하락과 물동량 감소가 바닥을 찍었으며, 중소 운송업체의 파산·감차 등 공급 축소가 가속화되면서 수급 균형이 회복되고 있다. 2026년 하반기에는 계약 운임이 전년 대비 5~8% 상승할 것으로 전망된다.



미국 트럭운송 시장을 짓눌러온 운임 불황이 마무리 국면에 접어들었다는 진단이 나왔다. 지난 4년간 이어진 공급 과잉이 해소되면서 현물 운임이 바닥을 다지고 있다는 분석이다. TD Cowen의 Jason Seidl 전무는 “문제는 수요가 아니라 공급이었다”며 “트럭로드 시장을 중심으로 여전히 공급이 빠져나가고 있다”고 밝혔다.

공급 축소의 배경으로는 규제 요인도 작용했다. 연방정부의 권고에 따라 여러 주가 비거주 운전자의 상업운전면허를 갱신하지 않거나 취소했고, 영어 능력 요건과 불법 운전면허 학원 단속도 운전자 풀을 줄이는 요인으로 꼽혔다. 다만 가장 큰 동력은 시장 논리였다. 1~5대를 보유한 영세 운송사업자들이 연료비와 보험료 등 운영비 충당을 위해 원가 이하 운임으로 물량을 받아오다 결국 시장에서 퇴출됐다.

업계에서는 현물 운임의 회복세와 운송 거부를 상승을 공급 축소의 증거로 제시한다. Old Dominion Freight Line의 Greg Plemmons 최고운영책임자는 “지금까지는 공급 주도의 반등”이라며 “트럭로드 부문에서 빠져나간 물량이 다시 LTL 영역으로 돌아오고 있다”고 말했다. 실제로 과거에는 LTL 화물이 부분 트럭로드 형태로 이탈했지만, 트럭로드 운임이 오르면서 중량 화물의 LTL 회귀가 가속화하고 있다.

공급 과잉 국면에서 LTL 운송사들은 저운임에도 불구하고 시설 투자를 지속해 왔다. Old Dominion은 올해 설비투자 계획을 2억6500만달러에서 3억8000만달러로 상향 조정했다. Estes Express Lines는 연초 트랙터 600대와 트레일러 약 1000대를 추가 도입했고, 연말까지 트랙터 700대 이상을 더 확보할 계획이다. Webb Estes 사장은 “운전자 이직률은 10% 미만을 유지하고 있다”고 밝혔다.

공급관리협회(ISM)가 발표한 7월 제조업 구매관리자지수는 55.6으로 7개월 연속 확장 국면을 이어갔다. 전월 대비 2.3% 오른 수치로 2022년 5월 이후 최고치다. 생산과 신규 수주, 고용 지표가 동반...

출처: DC Velocity

5. 무역

결론: 미·캐나다 관세 갈등과 지역 규제 강화로 공급망 리스크 확대 (●).

이슈

- **배경:** 미국과 캐나다 간 상호 관세 부과로 농산물·소비재 소싱 차질이 발생하고(출처: Supply Chain Dive), 펄프·알루미늄 등 포장 원자재 업계도 직격탄을 맞은 것으로 파악(출처: Supply Chain Dive).
- **분석:** 뉴욕시는 '배송보호법' 추진을 통해 아마존 등 대형 물류업체의 배송 운영에 제약을 가할 가능성이 제기되며 규제 리스크 확대(출처: Supply Chain Dive). 관세 갈등이 북미 역내 공급망 전반에 파급되며 원자재 조달 비용 상승 압력 우려.
- **시사점:** 북미향 소싱 전략 재점검과 관세 리스크 헤지를 위한 공급처 다변화, 지역 규제 동향에 대한 선제적 대응 체계 마련 필요.

주요 뉴스

무역

뉴욕시 '배송보호법' 추진...아마존 물류 차질 우려

뉴욕시 법안이 아마존·페덱스 배송 운영에 미칠 파장



뉴욕시가 라스트마일 배송과 창고 인력의 직접 고용을 의무화하는 법안을 추진하면서 아마존과 페덱스 등 주요 운송사의 물류 운영에 상당한 파장이 예상된다. 뉴욕시의회 소비자·근로자보호위원회에 제출된 증언에 따르면 이 법안이 통과될 경우 배송 속도가 느려지고 운송 비용이 상승할 수 있다는 우려가 제기됐다.

줄한 마무리니 뉴욕시장은 이달 초 '배송보호법(Delivery Protection Act)'에 대한 지지를 표명했다. 이 법안은 시내 라스트마일 창고와 유통 시설 운영자가 핵심 배송·창고 인력을 제3자 업체와의 계약 대신 직접 고용하도록 요구하는 내용을 담고 있다. 직접 고용 의무를 준수하기 위한 2년의 유예 기간도 포함됐으며, 보관·유통 시설에 대한 면허 제도 신설과 안전·훈련·노동 기준도 새로 마련된다.

아마존은 현재 뉴욕시 전역에서 자사 브랜드 차량과 유니폼을 착용한 기사들이 택배를 배송하지만, 이들은 아마존 직원이 아닌 '배송 서비스 파트너(DSP)'라는 계약업체 소속이다. 페덱스 역시 지상 배송 부문에서 계약 서비스 공급업체를 활용하고 있으며, 온트랙과 고포 등 대체 운송사들도 독립 업체를 통해 배송 서비스를 지원하고 있다.

경제·운송 컨설팅 업체 AKRF가 파이프 보로 잡스 캠페인을 위해 작성한 지난 6월 보고서에 따르면 계약 기사를 직원으로 전환하면 아마존과 같은 기업의 인건비와 운영 비용이 증가할 것으로 분석됐다. 보고서는 기업들이 비용을 흡수하기보다 유통 활동의 상당 부분을 뉴저지 등 뉴욕시 인근 지역으로 이전할 가능성이 크다고 지적했다. 이 경우 경로와 서비스 지역까지의 이동 시간이 길어져 기사당 정차 횟수가 수십 건 줄어들고, 특히 외곽 자치구 고객에 대한 배송이 지연될 수 있다.

AKRF 보고서는 현재 뉴욕시 일일 택배 물량의 약 36%가 이 법안의 영향을 받을 수 있는 계약업체 운영과 연관돼 있다고 추산했다. 법안이 통과되면 가구와 소규모 사업장의 개당 배송 비용이 상승할 것으로 예상되지만, 인상 폭은 운송사들이 운영을 얼마나 이전하느냐에...

출처: Supply Chain Dive

미·캐나다 관세 전쟁에 북미 공급망 타격...농산물·소비재 소싱 차질

미·캐나다 무역전쟁, 농산물·소비재 소싱 리스크 초래



미국과 캐나다 간 관세 갈등이 격화하면서 북미 역내 공급망 전반에 비용 상승과 조달 차질 우려가 커지고 있다. 양국은 지난주 협상에서 합의에 이르지 못했고, 미국은 캐나다산 상품 200억달러 규모에 50% 관세를 부과했다. 캐나다도 철강·유제품·가전·농기계 등 미국산 수입품에 최대 50%의 보복 관세를 부과했다.

이번 통상 분쟁은 북미 무역 흐름 전반에 부정적 영향을 미칠 것으로 보인다. 특히 농산물, 임산물, 양모 의류, 석도강판, 소비재, 식품 등의 소싱 리스크가 두드러질 전망이다. 농업운송연합(AgTC)의 피터 프리드만 전무는 미국과 캐나다의 농산물·임산물 무역이 긴밀히 연결돼 있어 양국 간 무역 전쟁으로 심각한 타격을 받고 있다고 밝혔다.

그는 “미국과 캐나다의 농산물 및 임산물 화물은 양국 항만과 국경을 오가며 가장 효율적인 수출입 경로를 찾는다”며 “새로운 관세와 각종 조치로 무역 물량이 줄어들면서 운송 비용 절감과 지연 해소 노력이 약화되고 있다”고 말했다. 소비재 부문에서도 우려가 확산하고 있다.

미국의류신발협회(AAFA)의 스티브 라마 회장은 캐나다가 맞춤 양복, 양모 의류, 스키 재킷, 방수 신발, 양말류 등의 핵심 공급처라며 새로운 관세로 해당 제품 가격이 오를 것이라고 지적했다. 그는 “미국·멕시코·캐나다 협정(USMCA)의 분류 체계를 고려하지 않은 관세 부과가 신뢰할 수 있는 북미 무역을 악화시킨다”며 “캐나다의 보복 조치도 미국산 제품에 피해를 주고 있다”고 말했다.

전미소매협회(NRF)의 조너선 골드 부사장은 무역 정책의 예측 가능성과 안정성이 미국 가계의 물가 부담을 낮추는 핵심이라며 양국 정부에 즉각적인 협상 복귀를 촉구했다. 그는 “캐나다는 중요한 무역 파트너”라며 “관세 인상은 기업 비용과 미국 소비자의 상품·서비스 가격을 동시에 끌어올릴 것”이라고 말했다.

소비자브랜드협회(CBA)의 톰 매드레키 수석부사장은 캐나다의 보복 관세가 화장지와 헤어 컨디셔너 등 미국산 소비재 제품을 겨냥하고 있어 캐나다 소비자의 부담이 커질...

출처: Supply Chain Dive

미·캐나다 상호 관세에 포장업계 '긴장'...펄프·알루미늄 직격탄

포장 산업, 미·캐나다 무역전쟁 영향에 대비



미국과 캐나다 간 무역 갈등이 격화하면서 북미 포장 산업 전반에 비용 상승과 공급망 차질 우려가 확산하고 있다. 캐나다는 미국의 관세 부과에 대응해 펄프·종이·알루미늄·철강 등 포장 원자재를 겨냥한 보복 관세를 예고했고, 미국 역시 목재와 종이 제품을 관세 목록에 포함했다.

캐나다 마크 카니 총리는 지난주 무역 협상 결렬 이후 미국산 수입품에 최대 50%에 달하는 관세를 부과하겠다고 발표했다. 미국 인구조사국 데이터에 따르면 캐나다는 멕시코에 이은 미국의 두 번째 교역 대상국이다. 업계에서는 양국이 직접 명시한 펄프·종이·알루미늄·철강을 사용하는 포장 부문의 타격이 가장 클 것으로 보고 있다.

미국 산림제지협회(AF&PA)의 하이드 브룩 회장은 성명을 통해 “미국의 펄프·종이·포장·티슈 공급망은 북미 전역에 깊숙이 통합돼 있다”며 “새로운 보복 관세는 국경 양쪽의 제조업체와 노동자, 고객에게 불확실성과 비용 부담을 더할 위험이 있다”고 밝혔다. 캐나다 골판지·판지협회(CCCA)도 성명을 내고 “안정적이고 공정한 무역 합의가 이뤄지지 않은 데 실망했다”고 밝혔다.

CCCA의 세르주 데가네 사무국장은 서한에서 “골판지 산업은 국경을 넘어 깊이 통합돼 있으며 관세는 양국 제조업체와 노동자, 고객 모두에게 피해를 준다”며 “사실상 모든 제품이 골판지 포장에 의존하는 만큼 이 공급망의 붕괴는 다른 많은 공급망까지 흔들 것”이라고 말했다. CCCA는 골판지 교역 차질이 캐나다 재활용 인프라를 지탱하는 회수 섬유 시장에도 영향을 미칠 수 있다고 지적하며 양국 정상에게 협상 재개와 골판지 제품의 관세 제위를 촉구했다.

알루미늄 부문에서는 미국이 오는 9월 8일부터 캐나다산 금속 수입품에 대한 관세를 기존 25%에서 50%로 인상할 예정이다. 알루미늄 협회에 따르면 미국이 사용하는 1차 알루미늄의 약 3분의 2를 캐나다가 공급한다. 찰스 존슨 알루미늄협회 회장은 캐나다의 보복 조치 발표 후 “이번 조치는 미국 생산업체들이 캐나다에서 경쟁할 기회를 제한해 업계 일부 부문에...

출처: Supply Chain Dive