

LOGISIGHT

WEEKLY INTELLIGENCE

WEEKLY LOGISTICS REPORT

36주차 글로벌 물류 현황

보고기간 08/31~09/06 · 작성 2026-09-06

경영기획팀 · 임원회의 보고

2026-W36

Executive Summary

주제	결론(신호 등)	핵심 근거
종합 상황	●	해상·항공·물류·무역 전 부문 혼조세 지속 속 공급망 재편 압력 확대 국면 진입
해상	●	SCFI 종합 2716pt대 유럽 하락 속 미주노선·BDI 동반 급등으로 항로별 온도차 확대(출처: freight_indices)
항공	●	글로벌 공급 축소 속 적재율 46%로 개선되나 중동 물동량 급감으로 지역별 편차 심화(출처: iata-cargo)
물류	●	미국 물류산업 성장 두 달 연속 둔화 속 운송가격 지수 90.0 급등으로 비용 압박 가중(출처: DC Velocity)
무역	●	미국 제조사 리쇼어링 비중 36%로 전년 대비 7%포인트 확대되며 공급망 재편 가속(출처: Supply Chain Dive)

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

1. 주간 글로벌 시황 정리

결론: 해상·항공·물류·무역 전 부문 혼조세 지속 속 공급망 재편 압력 확대 국면 진입 (🟡).

핵심 이벤트

1. SCFI 종합 3590.05pt로 상승 지속(출처: freight_indices)
2. BDI 3031pt로 전주 대비 7.7% 급등(출처: freight_indices)
3. 글로벌 항공화물 공급 -0.4%로 축소 전환(출처: iata-cargo)
4. 미국 리쇼어링 추진 비중 36%로 확대(출처: Supply Chain Dive)
5. 중국 상하이항 대기 선박 135척으로 혼잡 장기화(출처: Hellenic Shipping)

종합 해설

- **배경:** 3분기 진입과 함께 해상운임은 미주노선 중심 강세, 유럽노선 약세로 항로별 양극화 뚜렷, 항공은 수요 회복 대비 공급 조정으로 적재율 개선 흐름 포착(출처: freight_indices, iata-cargo)
- **분석:** 항만 혼잡과 태풍 등 물리적 병목이 해상·항공 운임 동반 압박 요인으로 작용하는 가운데(출처: Hellenic Shipping), 미국 내수 물류지표 둔화와 관세발 공급망 재편 움직임이 겹치며 단기 방향성 판단이 쉽지 않은 국면 형성
- **시사점:** 단일 지표보다 항로별·권역별 세분화 모니터링 필요성 증대, 3분기 성수기 진입에 따른 운임 추가 변동 가능성 대비 필요

2. 해상

결론: 미주노선 강세와 유럽노선 약세 병존하는 항로별 양극화 심화 국면 (☀️).

INDEX

지수	최신값	기준일	전주 대비
SCFI 종합	3590.05pt	08/31	▲ +2.3%
SCFI 미주서안	6940pt	08/24	▲ +2.6%
SCFI 미주동안	10046pt	08/24	▲ +3.6%
SCFI 유럽	2716pt	08/24	▼ -4.4%
KCCI 종합	4591pt	08/31	▲ +1.9%
CCFI 종합	1833.99pt	08/24	▲ +0.7%
WCI 종합	4465달러/FEU	08/31	▼ -0.2%
BDI	3031pt	08/24	▲ +7.7%

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

이슈

- **배경:** SCFI 종합 3590.05pt로 전주 대비 2.3% 상승, 미주서안·동안 각각 2.6%·3.6% 오른 반면 유럽노선은 4.4% 하락(출처: freight_indices)
- **분석:** BDI는 3031pt로 7.7% 급등하며 벌크 시장 개선 신호 발신, 반면 드류리 지수는 태평양 상승·아시아-유럽 하락으로 SCFI 흐름과 궤를 같이함(출처: Hellenic Shipping), 상하이항 대기 선박 135척으로 항만 혼잡 장기화 가세하며 공급 측 압박 요인 지속(출처: Hellenic Shipping)
- **시사점:** 미주노선 화주는 단기 운임 추가 상승 대비 선복 확보 서두를 필요, 유럽노선은 하락 흐름 활용한 협상력 강화 여지 존재, 싱가포르발 환적 규제 강화로 배터리 등 위험물 화주는 비용·리드타임 재점검 필요(출처: Container News)

주요 뉴스

해상

싱가포르 환적 위험물 수수료 개편...배터리 화물 규제 강화

ONE이 싱가포르 환적 위험물 화물에 대해 새로운 수수료를 도입한다고 발표했다. 구체적인 수수료 금액은 아직 공개되지 않았지만, 위험물 화물을 취급하는 화주와 포워더에게 직접적인 비용 영향을 줄 수 있다.



Ocean Network Express(ONE)가 싱가포르 환적 위험물 화물에 대한 처리 수수료 체계를 변경한다고 밝혔다. PSA 그룹의 유엔번호 분류 기준 개정에 따른 조치로, 특히 배터리 관련 위험물에 대한 규제가 한층 강화된다.

ONE은 배터리 관련 위험물 일부가 PSA 그룹 3등급에서 2등급으로 재분류된다고 설명했다. 적용 대상은 UN3090, UN3091, UN3171, UN3480, UN3481, UN3536, UN3551, UN3552, UN3556, UN3557, UN3558 등 11개 유엔번호다. 개정된 분류와 관련 위험물 할증료는 싱가포르를 경유하는 환적 컨테이너에 적용된다.

PSA는 일부 배터리 위험물 화물에 대해 의무 모니터링 서비스도 도입한다. 최근 배터리 화물과 관련된 화재 사고와 운영상 예외 상황이 증가한 데 따른 조치다. 특히 항만 내 장기 체류로 안전 위험이 높아질 수 있는 경우 모니터링이 적용될 전망이다.

ONE은 화주들에게 정확하고 완전한 위험물 신고서를 기한 내 제출할 것을 당부했다. 개정된 요건을 준수하지 않을 경우 과태료 부과, 지연 또는 운영 차질이 발생할 수 있다고 경고했다.

개정안의 시행일은 비FMC 규제 구간, FMC 규제 구간, 캐나다 모두 2026년 8월 3일로 명시됐다. 이 밖에 기타 현지 비용과 긴급 상황 관련 요금도 별도로 부과될 수 있다고 ONE은 덧붙였다.

업계에서는 싱가포르 환적 화물 비중이 높은 아시아 역내 노선을 중심으로 배터리 화물의 물류비 부담이 커질 가능성에 주목하고 있다. 글로벌 공급망 차원에서 위험물 취급 기준이 강화되는 흐름이 당분간 이어질 것으로 보인다.

출처: Container News

드류리 세계 컨테이너 운임 지수 5% 상승...태평양↑·아시아~유럽↓

드류리 세계 컨테이너 운임 지수, 지난주 5% 상승



드류리가 발표하는 세계 컨테이너 운임 지수(WCI)가 9월 첫째 주 40피트 컨테이너당 4,465달러로 전주와 같은 수준을 유지한 가운데, 노선별 희비가 엇갈렸다. 태평양 노선의 상승분을 아시아~유럽 노선의 하락분이 상쇄한 결과로 풀이된다.

상하이발 로스앤젤레스행 현물 운임은 전주 대비 5% 오른 40피트당 7,185달러를 기록했다. 같은 기간 상하이→뉴욕 구간도 3% 상승한 9,587달러로 집계됐다. 드류리 컨테이너 캐퍼시티 인사이트에 따르면 다음 주 예정된 결항은 6건으로 이번 주의 두 배 수준이다. 선사들의 공급 조절이 이어지는 가운데 수요가 견조해 태평양 노선 운임은 다음 주에도 보합세를 보일 것으로 드류리는 내다봤다.

반면 아시아~유럽 노선은 하락했다. 상하이발 제노바행 운임은 10% 내린 40피트당 4,368달러, 로테르담행은 5% 하락한 4,092달러를 각각 기록했다. 이 노선의 결항은 이번 주 4건에서 다음 주 1건으로 줄어들 예정이어서 시장 공급은 더 늘어난다. 화물 수요 둔화와 맞물려 드류리는 이 구간 현물 운임이 다음 주 완만한 하락세를 보일 것으로 전망했다.

수에즈 운하 통항이 다시 늘어나는 점도 아시아~유럽 운임 하방 압력으로 작용하고 있다. 희망봉 우회는 막대한 비용 부담과 운송 기간 증가를 초래해 선사들이 수에즈 복귀를 서두르고 있다는 분석이다.

한편 중동에서는 호르무즈 해협 인근 상선 공격이 이어지며 지정학적 리스크가 높은 상태다. 중국은 태풍 사우델 영향으로 항만 혼잡이 가중됐고, 파나마 운하는 가뭄 제한 조치로 9월 초 하루 통항 횟수가 34회, 이후 32회로 묶였다. 네오파나막스 슬롯은 하루 9척으로 제한됐다.

글로벌 공급망 차원에서 선사들의 운항 스케줄 조정과 기상·지정학 변수가 맞물리며 노선별 운임 편차는 당분간 확대될 수 있다는 관측이 나온다. 드류리는 6,700개 글로벌 항만 조합에 대한 현물 운임 정보를 별도 서비스로 제공하고 있다.

출처: Hellenic Shipping

중국 항만 혼잡 장기화...상하이 대기 선박 135척

태풍과 중동 전쟁으로 중국 항만 혼잡 장기화



중국 동부 주요 컨테이너 항만의 혼잡이 태풍 시즌과 중동 전쟁 여파로 수 주째 이어지고 있다. ICIS 집계에 따르면 상하이·닝보·옌텐·난사 등 주요 항만의 선박 대기 시간이 이번 주 최대 열흘까지 늘어났다. 일부 항만에서는 출항 지연이 일~이주일 발생할 수 있다는 정보도 확인됐다.

선박 추적 서비스 shipxy.com 자료를 보면 5일 오전 5시 기준 상하이항과 닝보항의 접안 대기 선박은 각각 약 135척과 100척으로 집계됐다. 이는 8월 29일의 107척과 78척에서 각각 늘어난 수치다. 두 항만은 이미 막대한 처리 능력을 갖춘 물류 허브인데도 대기 행렬이 길어지고 있다.

이번 혼잡의 직접 원인은 태풍의 연이은 상륙이다. 중국은 7월부터 9월까지가 태풍 시즌으로, 7월 세 개를 포함해 현재까지 총 일곱 개의 태풍이 상륙했으며 5일에도 새로운 태풍이 도달할 예정이다. 시장 소식통에 따르면 중국 항만들은 태풍 예상 도달 사흘 전부터 운영을 축소하고 통과 후에도 수일간 정리 작업이 필요해 연속된 태풍에 회복할 틈이 없었다.

중동 긴장도 일정을 교란하는 요인이다. 호르무즈 해협 통행 제한과 홍해 선박 공격이 이어지면서 희망봉 우회가 광범위하게 이뤄졌고, 이로 인해 선박 일정이 흐트러졌다. 여기에 8~9월은 중국 수출 성수기로 항만 처리 물동량 자체가 늘어나는 시기다. 혼잡 항만이 생기면 선사들이 기항을 건너뛰는 스킵핑이 늘어나 다른 항만으로 혼잡이 전이될 수 있다.

해운 정보 업체 Linerlytica는 8월 25일 보고서에서 전 세계 컨테이너 선대의 12.6%인 430만TEU 이상이 접안 대기 중이라고 밝혔다. 이는 코로나 시기 최고치였던 400만TEU를 넘어선 규모다. Linerlytica는 9월 파나마 운하의 절수 조치에 따른 일일 통항 슬롯 축소가 추가 마찰을 일으킬 수 있다고 지적했다.

광둥 소재 한 플라스틱 트레이더는 “단기간에 유의미한 완화를 기대하지 않는다”고 말했다. 시장에서는 중국 항만 혼잡이 수출 성수기 동안 지속되며 아시아발 공급망...

출처: Hellenic Shipping

3. 항공

결론: 공급 조정에 따른 적재율 개선 속 권역별 수급 편차 확대 국면 (🟡).

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 +4%, 공급 ACTK -0.4%로 공급 축소가 수요 증가를 상회하며 적재율 46%로 1.9% 포인트 개선(출처: iata-cargo)
- **분석:** 아시아태평양은 수요·공급 동반 확대(+10.5%, +5.3%)로 견조한 반면 중동은 수요·공급 각각 -18.2%, -22.9%로 급격한 위축, 아프리카는 공급 -9.4% 축소에도 수요 +7.7% 증가로 타이트한 수급 형성(출처: iata-cargo), 다만 최근 물동량 자체는 5% 감소하며 운임은 보합에 머무는 등 지표 간 괴리 관찰(출처: Air Freight News)
- **시사점:** 중동·홍콩발 노선 이용 화주는 용량 축소에 따른 리드타임 지연 가능성 점검 필요, 중국발 유럽 항공화물 8주 만에 반등 흐름은 성수기 진입 신호로 참고 가능(출처: Air Freight News)

주요 뉴스

항공

글로벌 항공화물 물동량 5% 감소...운임은 보험세

주간 항공화물 동향 - 8월 10일~16일, 2026



8월 둘째 주 글로벌 항공화물 물동량이 전주 대비 5% 줄어든 것으로 나타났다. 다만 공급 축소와 유류비 상승이 겹치며 운임은 전주와 같은 수준을 유지했다.

WorldACD 집계에 따르면 33주차(8월 10~16일) 글로벌 항공화물 유상증량은 중남미를 제외한 전 지역에서 감소했다. 중남미는 화웨이 수출 호조에 힘입어 2% 증가했지만, 유럽과 아시아태평양이 각각 6%씩 줄며 전체 하락을 주도했다. 이어 아프리카가 5%, 중동·남아시아와 북미가 각각 4% 감소했다.

아시아태평양발 미국행 화물은 전주 대비 4% 추가 하락했다. 일본발 물동량이 오봉 연휴와 태풍 찬홈으로 인한 하네다·나리타공항 결항 여파로 33% 급감한 영향이 컸다. 한국발 미국행 물동량은 12% 증가하며 아시아태평양 지역에서 유일한 성장세를 기록했다. 유럽행도 일본발 53% 급감 여파로 5% 줄며 25주차 이후 하락 흐름을 이어갔다.

미국행과 유럽행 노선의 희비는 연간 기준으로 더 뚜렷하다. 아시아태평양발 유럽행 물동량은 전년 동기 대비 14% 감소한 반면, 미국행은 14% 증가했다. 유럽연합의 소액 면세 혜택 종료 이후 홍콩·중국발 전자상거래 물량이 위축된 가운데, 인공지능 관련 수요가 아시아~미국 노선을 떠받친 결과로 풀이된다.

중동·남아시아발 유럽행은 방글라데시 13%, 스리랑카 5%, 인도 3% 감소가 두바이발 12% 증가분을 상쇄하며 3% 줄었다. 미국행은 방글라데시 29%, 인도 13% 급감으로 13% 위축됐다. 다만 연간 기준 미국행은 16% 증가했는데, 인도발 29% 증가가 다른 지역 감소분을 만회했다.

물동량 감소에도 운임은 지지력을 보였다. 주간 평균 운임은 킬로그램당 2.96달러에서 2.97달러로 소폭 올랐다. 항공유 가격 상승과 공급 축소가 물동량 감소 효과를 상쇄한 것이다. 글로벌 공급은 전주 대비 1% 줄며 최근 4주 중 세 번째 감소를 기록했다. 아시아태평양발 공급이 2% 줄었고 유럽·북미·중남미도 각각 1% 감소했다.

아시아태평양발 미국행 현물운임은 1% 상승에...

출처: Air Freight News

태풍발 극동 혼잡 지속...미주행 컨운임 동·서안 각각 2% ↑

태풍으로 인한 혼잡과 운임 압박



태평양 횡단 컨테이너 운임이 성수기 수요 지속과 극동발 혼잡 여파로 동·서안 모두 신고점을 경신했다. Freightos Baltic Index 주간 집계에 따르면 아시아발 미국 서안 운임(FBX01)은 전주 대비 2% 오른 7,621달러, 동안 운임(FBX03)은 2% 상승한 9,791달러를 각각 기록했다.

지난 5월 말 이래적으로 일찍 시작된 성수기 수요가 8월까지 이어지는 가운데, 7월 말 예고됐던 관세 인상이 없었던 점과 해상 운송 데이터센터 하드웨어 물량 증가가 수요를 떠받친 것으로 분석된다. 관세 환급으로 일부 유통업체가 재고 확대에 나선 점도 영향을 미친 것으로 보인다.

선사들은 골든위크 전까지 물량 강세가 지속될 것으로 보고 9월 선복을 일부 늘리는 한편, 동안 노선을 중심으로 추가 운임 인상을 계획 중이다. 파나마 운하 저수위에 따른 통항 제한으로 일부 선사가 9월부터 통과 화물에 할증료를 부과할 예정이어서 동안 운임에 추가 상승 압력이 될 전망이다.

아시아·유럽 항로는 수요 냉각에도 불구하고 극동 혼잡이 운임 하단을 지지하는 모습이다. 아시아발 북유럽 운임(FBX11)은 4,641달러로 전주 대비 1%, 지중해 노선(FBX13)은 4,800달러로 4% 각각 하락했다. 북유럽은 7월 고점 대비 1,000달러 이상, 지중해는 2,000달러 이상 내렸으나 성수기 시작 전인 5월 중순과 비교하면 각각 약 70%, 40% 높은 수준이다.

7월 중순 이후 연이은 태풍은 상하이·닝보 등 주요 항만을 반복적으로 폐쇄하며 극동 지역에 심각한 적체를 유발했다. 상하이에서만 90여 척이 입항 슬롯을 기다리고 있으며, 선사들은 일부 기항지를 건너뛰고 환적 물량을 인근 항만으로 우회시키고 있다. 최근 태풍 사우델은 부산까지 북상해 운영 차질을 빚었다.

북대서양 항로는 선사들의 선복 감축으로 2주간 400달러 오른 2,600달러까지 상승했다. 항공 화물의 경우 Freightos Air Index 글로벌 벤치마크가 전주 대비 10% 하락했으나 전년 동기 대비로는 20%...

출처: Air Freight News

중국발 유럽 항공화물 8주 만에 반등...홍콩발은 전년 대비 33%↓

8월 17~23일 전 세계 항공화물 운임과 물동량 동향을 분석한 WorldACD 주간 보고서가 발표됨.



중국·홍콩발 유럽행 항공화물 물동량이 유럽연합(EU)의 저가 수입품 면세 혜택 종료 이후 8주 만에 처음으로 반등했다. WorldACD 마켓데이터에 따르면 34주차(8월 17~23일) 중국 본토·홍콩발 유럽행 유상 중량은 전주 대비 1% 늘었다.

다만 전년 동기와 비교하면 여전히 큰 폭의 감소세를 보였다. 중국 본토발 유럽행은 전년 대비 8% 줄었고, 최근 2년간 전자상거래 의존도가 높았던 홍콩발 유럽행은 33% 감소했다. 홍콩발의 전년 대비 격차는 33주차 -35%에서 다소 좁혀진 반면, 중국 본토발은 -5%에서 -8%로 확대됐다.

지난 7월 1일 EU가 150유로 이하 저가 수입품에 대한 관세 면제를 폐지하면서 물동량은 급감했다. WorldACD는 34주차 반등을 두고 하락 추세의 바닥 통과 가능성과 여름 이후 수요 회복에 따른 새로운 수준에서의 안정화 신호로 해석했다.

일본발 회복세가 아시아태평양 전체 물동량을 끌어올렸다. 아시아태평양발 유럽행은 전주 대비 3% 증가했는데, 오본 연휴와 태풍 참호 여파로 결항이 많았던 일본발이 88% 급증한 영향이 컸다. 아시아태평양발 미국행은 중국(-3%)·홍콩(-2%) 감소를 일본(+33%)이 상쇄하며 보합세를 보였다.

운임 측면에서는 중국 본토발 유럽행 스팟 운임이 3주 연속 올랐다. 34주차 킬로그램당 4.14달러로 집계됐는데, EU 면세 폐지 직전인 25주차 5.43달러 대비 약 24% 낮지만 전년 동기보다는 13% 높은 수준이다. 홍콩발 유럽행 스팟 운임은 4.91달러로 전년 동기 대비 5% 높은 데 그쳤다.

아시아태평양발 유럽행 평균 스팟 운임은 4.42달러로 전년 대비 15% 상승했다. 주요 첨단기술 수출국인 한국(+25%)·대만(+25%)이 지역 평균을 웃돌았고, 말레이시아(+42%)·태국(+32%)·베트남(+22%)도 높은 증가율을 나타냈다. 아시아태평양발 미국행은 6.36달러로 전년 대비 32% 올랐다.

글로벌 공급망 차원에서 전 세계 항공화물 공급력은 34주차에 전주 대비 1% 회복했다....

출처: Air Freight News

4. 물류 사업 전반

결론: 미국 물류산업 성장 둔화 속 운송비용 상승 압박 지속되는 조정 국면 (🟡).

이슈

- **배경:** 미국 물류산업 성장세 두 달 연속 둔화 흐름 속 운송가격 지수 90.0으로 급등(출처: DC Velocity)
- **분석:** C.H. 로빈슨은 공급 축소 지속을 근거로 2027년 스팟 운임 10% 상승을 전망하며 구조적 타이트닝 예고(출처: DC Velocity), 데카르트의 3PL 특화 WMS 업체 익스텐시브 1억 2천만 달러 인수 등 디지털 역량 확보를 위한 M&A도 활발히 전개(출처: DC Velocity)
- **시사점:** 화주는 중장기 운송계약 시 스팟 운임 상승분 반영 협상 필요, 물류기업은 WMS 등 디지털 인프라 투자를 통한 경쟁력 확보 시급

주요 뉴스

물류

2027년 스팟 운임 10%↑ 전망...C.H. 로빈슨, 공급 축소 지속

C.H. Robinson이 2027년에도 화물 운송 스팟 운임이 현재의 불황에서 회복세를 이어갈 것으로 전망했다. 회사는 시장 데이터와 고객 수요 패턴을 분석해 운임 상승 추세가 지속될 것이라고 발표했다.



미국 물류기업 C.H. 로빈슨이 오는 2027년까지 트럭 운송 스팟 운임이 연간 10% 안팎의 상승세를 이어갈 것으로 내다봤다. 화물 불황이 4년 가까이 이어진 뒤 시장이 정상화되는 과정에서 운송 공급이 지속적으로 줄어드는 점이 운임 상승을 견인할 것이란 분석이다.

C.H. 로빈슨이 발표한 9월 엣지 보고서에 따르면 2027년 스팟 운임은 전년 대비 드라이벤 10%, 냉동 11%, 플랫폼베드 10% 각각 상승할 것으로 전망됐다. 단기적으로 화물 수요가 크게 살아나지 않더라도 시장에서 운송 capacity가 빠져나가면서 비용 상승 압력이 커질 것이라는 설명이다.

실제로 미국 내 과잉 트럭 capacity는 지난 1년 사이 상당 부분 축소됐다. 백악관의 노동 정책과 연방 규제가 직접적인 영향을 미쳤다. 미국 교통부는 여러 주에 압력을 넣어 해당 주에 더 이상 거주하지 않는 운전자에게 부적법하게 발급된 비거주자 상업운전면허를 취소하도록 했고, 연방자동차안전국은 영어 능력 시험 불합격에 대한 처벌을 면허 취소까지 확대하는 방안을 추진했다.

이러한 조치들이 운임을 떠받치는 효과를 냈지만 일부 운송 분석가들은 수요 증가가 동반되지 않은 채 공급 축소만으로 만들어진 '공급 주도 회복'은 지속 가능성이 떨어진다고 지적했다. C.H. 로빈슨 보고서 역시 9월 트럭로드 운임이 7월 정점에서 하락했다고 밝혔다. 소비 지출이 고르지 못해 수요 반등이 제한된 탓이다.

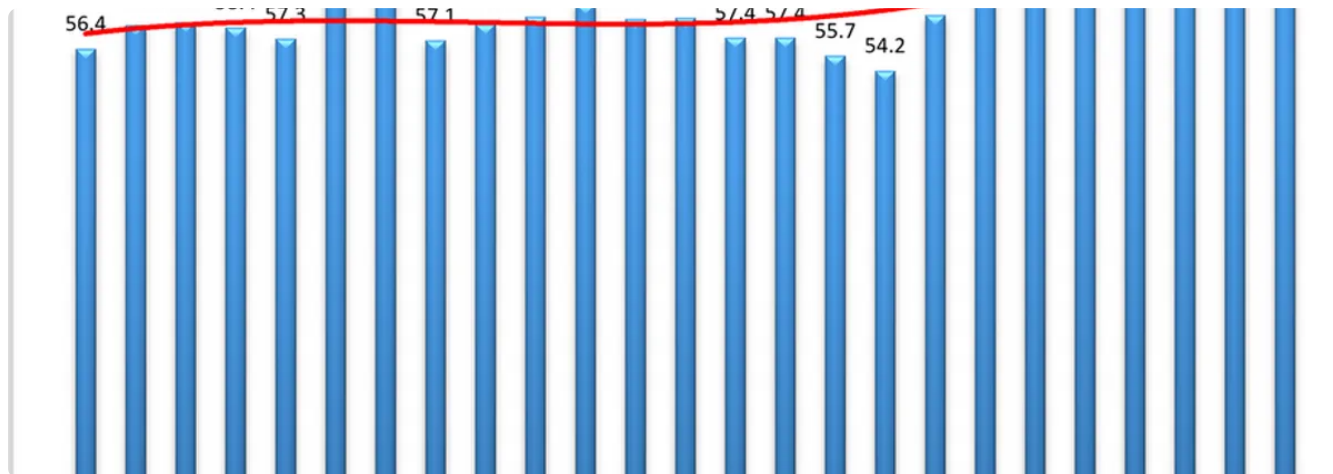
C.H. 로빈슨은 이 같은 흐름을 반영해 2026년 연간 스팟 시장 전망치를 드라이벤과 냉동 트럭로드 모두 소폭 하향 조정했다고 밝혔다. 다만 보고서는 "화물 시장의 근본적인 흐름은 크게 변하지 않았다"며 "보험료 상승, 운전자 자격 요건 강화, 연방 정부의 단속, 기타 사업상 어려움이 시장에서 capacity를 계속 제거하고 있다"고 진단했다.

이어 "계절적 이벤트, 기상 상황, 단속 캠페인, 연말 출하 패턴 등이 최근 몇 년보다 더 큰 변동성을 만들 것"이라며 "갑작스러운 수요 변화를 흡수할 과잉 capacity가..."

출처: DC Velocity

미국 물류 성장 두 달째 둔화...운송가격 90.0으로 급등

8월 물류 성장 둔화



미국 물류 시장의 성장세가 재고 축적 완화와 비용 압력 심화로 두 달 연속 둔화됐다. 물류관리자지수(LMI)는 8월 66.6을 기록해 7월 68.9 대비 2포인트 이상 하락했고, 6월의 71.1보다는 4포인트 이상 낮아졌다.

LMI는 미국 물류 관리자들을 대상으로 창고와 운송 시장의 경제 활동을 측정하는 월간 지표다. 50 이상이면 업계 확장, 50 미만이면 위축을 뜻한다. 8월 지수는 여전히 확장 국면에 있으나 속도가 꺾인 모습이다.

둔화의 주된 배경은 재고 수준 증가세 약화다. 재고 수준 지수는 52.8로 전월보다 2포인트 이상 내려갔다. 연구진은 6월에 쌓아둔 재고를 기업들이 소진하면서 상류 부문 기업들의 재고 지수가 49.0으로 경미한 위축을 나타냈다고 분석했다.

반면 비용 압력은 한층 거세졌다. 최근 관세 부과와 중동 분쟁의 여파가 반영된 결과다. LMI의 세 가지 비용 지수는 모두 높은 상승세를 보였다. 재고 비용은 78.6으로 1포인트 이상 올라 최근 12개월 내 두 번째로 빠른 확장 속도를 보였고, 창고 가격은 75.0으로 상승세를 이어갔다.

운송 가격은 3포인트 이상 급등한 90.0을 기록하며 가장 두드러진 오름세를 나타냈다. 연구진은 보고서에서 “이번 달 결과는 근본적인 상황과 무관하게 물류 비용이 빠르게 증가하는 양상을 보여준다”고 밝혔다.

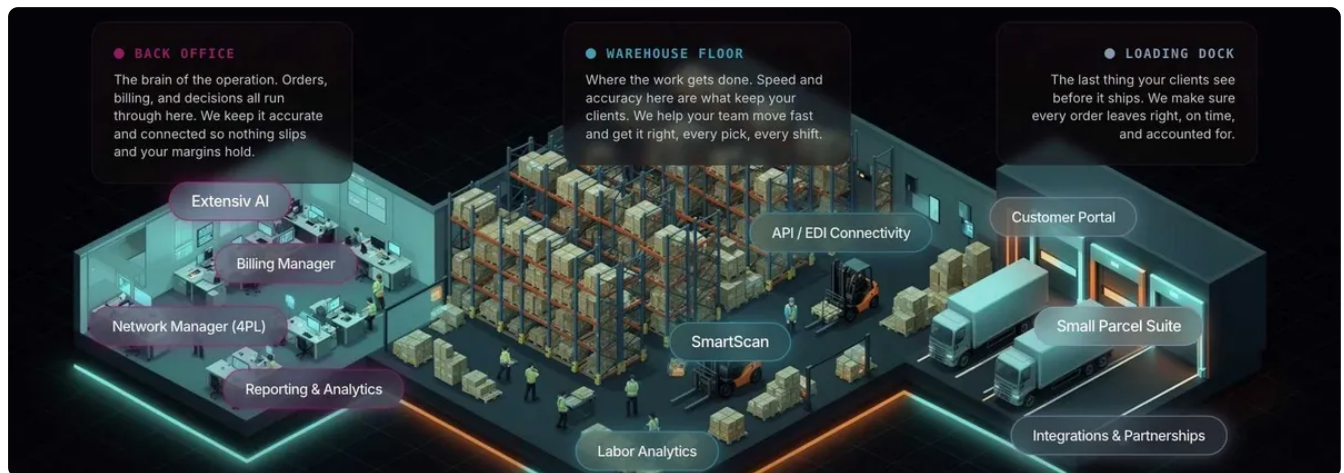
LMI는 애리조나주립대·콜로라도주립대·로체스터공대·렛거스대·네바다대 리노 캠퍼스 연구진이 공급망관리전문가협의회(CSCMP)와 함께 매월 발표한다. 재고 수준과 비용, 창고 용량·가동률·가격, 운송 용량·가동률·가격 등 8개 부문을 추적한다.

시장에서는 운송 가격 지수가 90.0에 근접한 수준까지 치솟으면서 하반기 미국발 공급망 비용 부담이 당분간 지속될 가능성에 주목하고 있다.

출처: DC Velocity

데카르트, 3PL 특화 WMS 업체 익스텐시브 1억 2천만 달러 인수

Descartes Systems Group이 3PL 전용 창고관리시스템(WMS) 제공업체 Extensiv를 1억 2천만 달러에 인수한다고 발표. 이번 인수로 Descartes는 물류 서비스 제공업체(LSP) 시장에서의 입지를 강화할 예정.



캐나다 공급망 소프트웨어 기업 데카르트시스템즈그룹이 미국 소재 창고관리시스템(WMS) 전문 업체 익스텐시브를 1억 2천만 달러에 인수했다고 밝혔다. 이번 인수로 데카르트는 창고·재고 관리 역량을 확대하고 3PL 및 이커머스 풀필먼트 시장에서의 입지를 강화한다는 구상이다.

온타리오주에 본사를 둔 데카르트에 따르면, 캘리포니아 기반의 익스텐시브는 3PL과 이들이 서비스하는 브랜드를 대상으로 창고 관리 및 풀필먼트 솔루션을 제공해 왔다. 특히 판매 채널, 이커머스 플랫폼, 온라인 마켓플레이스, 운송사로 연결된 네트워크 전반에서 재고, 주문, 기업 간 거래와 기업·소비자 간 거래 이행, 과금 업무를 통합 관리하도록 지원하는 것이 특징이다.

데카르트는 이번 거래가 자사의 창고·재고 관리 기능을 보강하는 동시에 3PL 시장 접근성을 한층 넓히는 계기가 될 것으로 보고 있다. 데카르트의 이커머스 운영 총괄 마이클 리처드슨은 "3PL은 더 빠른 이행, 유연한 확장, 현대 브랜드의 변화하는 요구 대응이라는 지속적 압박에 직면해 있다"며 "데카르트는 오랫동안 3PL이 신뢰하는 기술 공급자였으며, 익스텐시브는 데카르트 글로벌 물류 네트워크에 더 많은 참여자와 운영 데이터, 풀필먼트 인텔리전스를 더해 이 지위를 강화할 것"이라고 말했다.

데카르트는 이번 인수를 통해 자사의 글로벌 물류 네트워크에 익스텐시브가 보유한 고객 네트워크와 운영 데이터를 결합할 수 있게 됐다. 공급망 소프트웨어 분야에서 인수합병을 통한 몸집 키우기를 이어 온 데카르트는 이로써 3PL 특화 창고 관리 및 이커머스 이행 영역에서 서비스 폭을 넓힐 전망이다.

업계에서는 데카르트의 이번 베팅이 분산된 이커머스 이행 환경에서 3PL의 역할이 커지는 흐름과 맞닿아 있다는 분석이 나온다. 다채널 판매와 빠른 배송 요구가 맞물리며 3PL의 창고 운영 복잡성이 커지는 가운데, 통합 관리 플랫폼의 중요성이 부각되고 있기 때문이다. 글로벌 공급망 소프트웨어 시장에서 인수합병을 통한 영역 확장 경쟁은 당분간 이어질 것으로...

출처: DC Velocity

5. 무역

결론: 관세 불확실성 속 공급망 재편 및 현지화 전략 가속화 국면 (🟡).

이슈

- **배경:** 미국 제조사의 리쇼어링 추진 비중이 36%로 전년 대비 7%포인트 상승(출처: Supply Chain Dive)
- **분석:** 오프프라이스 유통 3사는 관세 환급금 활용 전략에서 엇갈린 행보를 보이며 대응 방식 다변화 시사(출처: Supply Chain Dive), 테무 모회사는 EU 저가 관세 대응 차원에서 현지 풀필먼트 투자를 확대하며 규제 회피형 현지화 전략 강화(출처: Supply Chain Dive)
- **시사점:** 제조·유통기업 모두 관세 리스크 분산을 위한 생산기지 다변화 및 현지 물류망 투자 검토 필요, 국내 물류기업은 리쇼어링 수요에 대응한 내륙운송·창고 서비스 확대 기회 모색 가능

미국 제조사 36% 리쇼어링 추진...전년 대비 7%p↑

관세·비용 불확실성에도 더 많은 OEM, 리쇼어링 투자 계획



미국 제조업체 10곳 중 3곳 이상이 생산시설을 자국으로 되돌리는 리쇼어링을 추진 중인 것으로 나타났다. 리쇼어링 이니셔티브와 리전스 리크루팅이 발표한 2026년 조사 보고서에 따르면, 설문에 응한 118개 OEM 가운데 36%가 리쇼어링을 완료했거나 적극적으로 진행하고 있다고 답했다. 이는 지난해 29%에서 7%p 상승한 수치다.

OEM들은 2025년 1월 이후 리쇼어링을 결정한 주요 배경으로 관세, 지정학적 리스크, 납기 단축을 위한 고객사와의 근접성을 꼽았다. 특히 63%의 OEM이 리쇼어링 또는 미국 내 생산 확대를 위한 자본 투자 계획을 보유한 것으로 집계됐다. 반면 31%의 OEM은 리쇼어링 계획이 전혀 없다고 답해 업계 내 양극화가 뚜렷했다.

관세 불확실성은 리쇼어링 확대의 동인이자 동시에 최대 걸림돌로 작용하고 있다. 응답 OEM의 57%가 정책 불확실성을 가장 큰 애로사항으로 지목했다. 시장 가격 및 고객사로의 비용 전가 어려움을 꼽은 비율은 15%에 그쳐, 정책 리스크에 대한 우려가 다른 요인을 압도했다.

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

다만 리쇼어링을 실행한 기업들의 만족도는 하락했다. 리쇼어링을 완료했거나 진행 중인 OEM 가운데 65%가 결과에 만족한다고 답했는데, 이는 지난해 96%에서 크게 낮아진 수준이다. 긍정적 효과로는 시장 출시 속도 개선, 납기 준수율 향상, 운임 절감이 언급됐다. 반면 인건비 및 간접비 상승, 국내 부품 공급 공백, 인력 확보난이 부정적 요인으로 지적됐다.

미국과 캐나다 간 철강·알루미늄 관세 및 보복 조치 등 통상 긴장이 수주 단위로 격화하는 가운데, 업계에서는...

출처: Supply Chain Dive

관세 환급금 활용 전략 엇갈린 오프프라이스 3사

오프프라이스 리테일러들의 관세 환급 관련 발언



미국 오프프라이스 리테일러들이 무효화된 IEEPA 관세 환급금을 두고 서로 다른 활용 전략을 내놨다. Burlington은 전액을 가격 경쟁력 강화에 투입하기로 했고, TJX는 일부를 직원 보너스로 지급한다. Ross Stores는 기존 가격 전략을 유지하는 데 무게를 뒀다.

Burlington은 2분기 약 5500만달러의 관세 환급금을 수령했다고 8월 27일 실적 발표에서 밝혔다. 마이클 오설리번 CEO는 일회성 이익 확대 대신 하반기 상품 가치 제고에 재투자하겠다고 말했다. 그는 환급 규모가 달러 기준과 매출 대비 비율 모두에서 경쟁사보다 훨씬 적다며, 이는 관세 영향이 큰 품목군을 미리 축소한 데 따른 것이라고 설명했다. 크리스틴 울프 CFO는 3분기와 4분기에 걸쳐 재투자가 이뤄지는 만큼 연간 실적 가이드에 미치는 순효과는 중립적일 것으로 전망했다.

TJX는 2027 회계연도 2분기에 IEEPA 관련 관세 환급금 3억3100만달러를 수령했다고 8월 28일 증권 보고서를 통해 공시했다. 회사는 그동안 납부한 IEEPA 관세 총액을 약 4억9000만달러로 추산했다. TJX 대변인은 Supply Chain Dive에 환급금 중 1억1200만달러를 적격 직원 대상 연말 보상과 보너스 적립에 사용한다고 밝혔다. 나머지 금액은 미래 성장 지원에 쓰인다. 환급금의 세전 순이익 기여분은 2억1900만달러로 집계됐다. TJX의 마백스 부문 상반기 이익률은 전년 동기 14.2%에서 15.6%로 올랐는데, 회사는 환급금 효과와 상품 마진 개선이 공급망 투자와 임금 비용 증가로 일부 상쇄됐다고 밝혔다.

Ross Stores는 약 2억5300만달러의 IEEPA 관세 환급금을 수령했다고 8월 20일 공시했다. 제임스 콘로이 CEO는 환급금의 구체적 용처를 밝히지 않았으나, 최근 4개 분기 동안 평균판매단가(AUR) 인상을 자제해왔다고 말했다. 다른 유통업체들이 비용을 소비자에게 빠르게 전가했다가 다시 되돌리는 것과 달리 Ross는 더 안정적인 가격 흐름을 유지하려 했다는...

출처: Supply Chain Dive

테무 모회사, EU 저가 관세 대응...현지 풀필먼트 투자 확대

미국의 de minimis 면세 한도 축소·폐지 움직임에 대응해 테무 모회사 PDD가 미국 내 현지 풀필먼트 투자를 확대. 중국발 소액 화물의 통관 절차 강화로 배송 시간·비용 영향.



PDD Holdings가 유럽연합(EU)의 저가 수입품 관세 부과에 대응해 현지 물류 인프라 투자를 확대한다. 레이 첸 공동 회장 겸 공동 CEO는 지난 8월 24일 실적 발표에서 현지 창고 및 풀필먼트 인프라 개발을 가속화하겠다고 밝혔다.

EU는 지난 7월 1일부터 150유로 이하 수입품에 건당 3유로의 관세를 부과하기 시작했다. 기존에는 역내 최소기준 면세 규정에 따라 무관세로 통관됐다. 첸 CEO는 통역을 통해 이번 조치로 해당 시장향 주문의 풀필먼트 효율이 낮아지고 비용이 늘어나 사업 일부에 상당한 영향을 미칠 것이라고 말했다.

장기적 충격을 줄이기 위해 PDD Holdings는 현지 우수 판매자 유치와 지원을 지속한다는 방침이다. 고객과 가까운 곳에서 상품 공급을 확대하고 현지 창고 및 풀필먼트 인프라 개발 속도를 높인다. 자오 지아젠 공동 회장 겸 공동 CEO는 현재 특정 시장에서 판매자들이 사용하는 개별 직송 방식이 통합 운송보다 풀필먼트 비용을 높이고 일부 소비자 수요를 충족하지 못하고 있다고 진단했다.

테무는 그동안 개별 상품을 목적지 국가로 직접 발송하는 저비용 국경 간 배송 모델에 의존해 왔다. 그러나 미국이 지난해 5월 중국발 저가 수입품 면세를 종료하고 몇 달 뒤 모든 국가발 물품으로 확대하면서 규제 리스크가 현실화됐다. PDD Holdings는 4월 제출한 연례 보고서에서 EU의 면세 기준 폐지가 테무 판매자의 관세·세금 부담을 키우고 세관 당국의 추가 규제 요건이 배송 지연과 비용 증가로 이어질 수 있다고 적시했다.

이에 따라 소비자 가격 인상, 주문량 감소, 플랫폼 내 판매자 이탈 가능성도 제기된다. 테무가 저가 상품 판매로 성장했지만 여전히 미국과 EU 외부 판매자에 크게 의존하고 있으며 대다수가 중국에 기반을 두고 있다는 점도 부담으로 작용한다.

PDD Holdings는 이번 공급망 투자에 대해 두 가지 상호 보완적 우선순위를 제시했다. 자오 CEO는 양질의 상품 공급 보장과 효율적 배송 인프라 구축이 핵심이라고 강조했다....

출처: Supply Chain Dive