

LOGISIGHT

WEEKLY INTELLIGENCE

WEEKLY LOGISTICS REPORT

37주차 글로벌 물류 현황

보고기간 09/07~09/13 · 작성 2026-09-13

경영기획팀 · 임원회의 보고

2026-W37

Executive Summary

주제	결론(신호 등)	핵심 근거
종합 상황	●	해상·항공 운임 지표 개선 흐름 속 지정학·통관 리스크 병존하는 혼조 국면
해상	●	SCFI 종합 3662.18pt로 전주대비 2.0% 상승했으나 유럽 노선은 4.4% 하락하는 등 지역별 편차 확대(출처: freight_indices)
항공	●	글로벌 수요(CTK) +4%로 공급(-0.4%)을 상회하며 적재율 46%로 개선됐으나 중동 노선은 수요 -18.2%·공급 -22.9%로 급감(출처: iata-cargo)
물류	●	창고업 재해율이 민간 평균 대비 2배 수준으로 안전 리스크 확대되는 가운데 물류로봇 투자는 급증세(출처: DC Velocity)
무역	●	미국 CBP가 9월 18일부터 통관 정보 오류 시 수입 권한을 박탈하는 강화 규정 시행 예정(출처: Supply Chain Dive)

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

1. 주간 글로벌 시황 정리

결론: 해상·항공 운임 지표 개선 흐름 속 지정학·통관 리스크 병존하는 혼조 국면 (🟡).

핵심 이벤트

- SCFI·KCCI·CCFI 동반 상승 및 BDI 9.7% 급등(출처: freight_indices)
- 홍해·호르무즈 항로 긴장 지속 속 일부 선사 정상 운항 재개(출처: Linerlytica)
- 글로벌 항공 수요 공급 초과 지속 및 적재율 개선(출처: iata-cargo)
- 중동 항공 물동량 급감세 지속(출처: iata-cargo)
- 미국 CBP 통관 규정 강화 예고로 무역 실무 리스크 확대(출처: Supply Chain Dive)

종합 해설

- 배경:** 9월 둘째 주 글로벌 물류 시장은 해상 운임 지표 전반의 완만한 상승과 항공 화물 수급의 구조적 개선이 동시에 관측되는 가운데, 홍해·호르무즈 해협 등 주요 항로의 지정학적 긴장과 미국 통관 규정 강화 이슈가 새로운 불확실성 요인으로 부각.
- 분석:** 해상은 미주 노선 강세와 유럽 노선 약세가 엇갈리는 가운데 벌크선 시황(BDI)이 두 자릿수에 근접하는 급등세를 보여 원자재 수요 회복 신호 감지(출처: freight_indices). 항공은 아시아태평양·유럽·북미 전 권역에서 수요가 공급을 상회하며 적재율 개선이 뚜렷한 반면 중동은 지정학적 요인으로 수요·공급 모두 급감하는 양극화 심화(출처: iata-cargo). 무역 측면에서는 미국의 통관 규정 강화가 공급망 실무 리스크로 작용할 소지 확대(출처: Supply Chain Dive).
- 시사점:** 단기적으로 해상·항공 운임 개선 흐름은 긍정적이나 지정학 리스크와 통관 규제 변화에 따른 선별적 대응 전략 필요.

2. 해상

결론: 미주 노선 강세와 유럽 노선 약세 공존하는 가운데 벌크 시황 급등으로 혼조 국면 지속 (🟡).

INDEX

지수	최신값	기준일	전주 대비
SCFI 종합	3662.18pt	09/07	▲ +2.0%
SCFI 미주서안	6940pt	08/24	▲ +2.6%
SCFI 미주동안	10046pt	08/24	▲ +3.6%
SCFI 유럽	2716pt	08/24	▼ -4.4%
KCCI 종합	4697pt	09/07	▲ +2.3%
CCFI 종합	1862.18pt	09/07	▲ +1.4%
WCI 종합	4476달러/FEU	09/07	▲ +0.2%
BDI	3325pt	08/31	▲ +9.7%

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

이슈

- **배경:** SCFI 종합 지수가 3662.18포인트로 전주대비 2.0% 상승하며 KCCI(4697pt, +2.3%)·CCFI(1862.18pt, +1.4%)와 함께 상승 흐름을 이어간 반면, 유럽 노선은 4.4% 하락하며 상반된 흐름 시현(출처: freight_indices).
- **분석:** 미주서안(+2.6%)·미주동안(+3.6%) 운임 강세는 성수기 물동량 회복과 관련 있는 것으로 추정되며, BDI가 3325 포인트로 전주대비 9.7% 급등하며 벌크선 시황 회복세 뚜렷(출처: freight_indices). 다만 호르무즈 해협 통제 강화로 CMA CGM 선박 4척이 회항한 사례와(출처: Linerlytica) 코스코 대형선의 통과 성공 사례가 공존하는 등 항로 안정성에 대한 불확실성 상존. MSC의 수에즈 운하 복귀 및 홍해 정식 운항 재개는 항로 정상화 기대감을 높이는 요인(출처: Linerlytica).
- **시사점:** 미주 노선 중심 운임 상승 수혜 가능하나 중동 항로 지정학 리스크에 따른 운항 계획 변경 가능성 대비 필요.

주요 뉴스

해상

호르무즈 해협 통제 강화...CMA CGM 선박 4척 회항

CMA CGM과 MSC 소속 컨테이너선 9척이 호르무즈 해협 탈출을 시도했으나 4척이 회항했다. 나머지 8척은 통과에 성공했다. 이는 호르무즈 해협 통행 위험이 여전히 높고 선사들이 실시간으로 회항을 결정하고 있음을 보여준다.



CMA CGM 소속 선박 4척이 페르시아만 이탈을 시도하다 회항한 것으로 확인됐다. 이란 당국이 호르무즈 해협 재개방 발표 24시간도 지나지 않아 통행을 다시 차단하면서 선단 운항에 차질이 빚어졌다.

Linerlytica에 따르면 이들 4척은 당초 12척 규모 선단의 일부로 호르무즈 해협 통과를 준비하고 있었다. 선단 선두에는 Apollo Easterns가 관리하는 1030TEU급 BHAGYA LAXMI가 자리했으며, 뒤이어 1만5254TEU급 CMA CGM EVERGLADE와 2592TEU급 CMA CGM MANAUS, 1만5254TEU급 CMA CGM GALAPAGOS, 3534TEU급 CMA CGM DIAMOND가 항행 중이었다.

이란이 해협 재개방을 발표한 직후 다시 통행을 차단하면서 선단 내 선박들의 운항 계획이 급변했다. 특히 1만TEU 이상 대형 컨테이너선들이 포함된 가운데 회항이 불가피해진 선박들이 발생하며 해당 구간 물류 흐름에 대한 우려가 커지고 있다.

선단을 구성한 선박 중 일부는 회항했지만, 나머지 8척은 호르무즈 해협을 통과한 것으로 전해졌다. 선박 규모별로 회항 여부가 갈리면서 페르시아만 진출입 경로에 대한 불확실성이 당분간 지속될 가능성이 제기된다.

호르무즈 해협은 중동발 원유·가스뿐 아니라 컨테이너 물동량의 주요 통과 지점으로, 통행 차단이 반복될 경우 아시아-유럽 노선 운임과 선박 스케줄에 직접적인 영향을 줄 수 있다. 이번 CMA CGM 선단 사례는 해협 통제가 단기간에 완화되기 어렵다는 신호로 읽힌다.

업계 전문가는 이란의 해협 통행 재차단이 특정 선사만의 문제가 아니라 역내 정기선 서비스 전반의 기항 신뢰도를 떨어뜨리는 요인으로 작용할 수 있다고 내다봤다. 글로벌 공급망 차원에서는 호르무즈 우회 가능성까지 염두에 둔 비상 운항 계획 점검이 필요하다는 지적이 나온다.

출처: Linerlytica

MSC 히말라야 익스프레스 수에즈 복귀...홍해 첫 정식 운항

MSC, 히말라야 익스프레스 수에즈 항로 전환... 홍해 첫 정식 복귀



MSC가 인도 아대륙과 지중해를 잇는 히말라야 익스프레스 서비스를 수에즈 항로로 전환했다고 Linerlytica가 밝혔다. 지난 2024년 이후 MSC가 홍해 항로에 정식 복귀한 첫 서비스로 기록됐다.

개편된 히말라야 익스프레스는 나바세바, 문드라, 비진잠, 시네스, 발렌시아, 조이아타우로, 킹압둘라포트, 제다, 콜롬보, 나바세바 순으로 기항한다. 현재 선박 스케줄에는 케이프 항로가 표기돼 있으나 향후 양방향 모두 수에즈를 통과할 예정이다.

이번 결정은 글로벌 컨테이너 선사들의 홍해 복귀 움직임 가운데 나온 것이다. 그동안 주요 선사들은 후티 반군의 상선 공격 위협으로 케이프타운 우회 항로를 고수해 왔다.

MSC는 지난 2024년 이후 수에즈 운하를 피해 남아프리카 케이프 오브 굿 호프 항로를 이용해 왔다. 히말라야 익스프레스의 수에즈 복귀는 서비스 전체가 홍해를 정식으로 다시 이용하는 첫 사례다.

업계에서는 이번 MSC의 항로 전환이 다른 주요 선사들의 수에즈 복귀 여부를 판단하는 시험대가 될 것으로 보고 있다. 다만 안보 리스크가 여전히 남아 있어 당분간 케이프 항로 유지 선사가 더 많을 것이라는 관측도 나온다.

시장에서는 히말라야 익스프레스의 수에즈 통과가 정기적으로 이뤄질 경우 인도~지중해 구간 운송 기간 단축 효과가 클 것으로 내다본다. 수에즈 항로는 케이프 우회 대비 항해 거리를 크게 줄여 선박 효율성을 높일 수 있다는 평가다.

출처: Linerlytica

코스코 1만8천TEU급 2척 호르무즈 해협 통과 성공

COSCO 선박, 두 번째 시도 만에 호르무즈 통과



코스코(COSCO) 소속 초대형 컨테이너선 2척이 두 번째 시도 만에 호르무즈 해협을 통과했다. 이란과 연계되지 않은 선사 선박으로는 지난 3월 초 이후 처음으로 페르시아만을 빠져나온 사례다.

라이너리티카(Linerlytica)에 따르면 코스코는 1만8천982TEU급 CSCL ARCTIC OCEAN과 CSCL INDIAN OCEAN을 지난 3월 30일 호르무즈 해협으로 진입시켰다. 이들 선박은 극동-중동 5(MEA5) 노선에 투입 중이며 오션얼라이언스 서비스로 운영된다.

앞서 이 선박들은 지난 3월 27일 호르무즈 해협 통과를 시도했다가 케숨(Qeshm) 남쪽 해상에서 선회해 두바이 인근 해역으로 되돌아간 바 있다. 당시 첫 시도가 중단된 뒤 대기하다가 나흘 만에 재통과에 나선 것으로 확인됐다.

이번 통과로 이란과 무관한 컨테이너선이 페르시아만을 벗어난 것은 지난 3월 3일 2천553TEU급 SSF LEO가 통과한 이후 약 한 달 만이다. 그동안 다수 선사는 호르무즈 해협의 지정학적 위험을 이유로 우회 항로를 검토하거나 운항을 보류해 왔다.

중동 항로는 홍해 사태 이후 주요 선사들의 운임 인상과 선박 조정이 이어지던 구간이다. 코스코가 초대형 선박 2척을 동시에 투입해 해협 통과를 재개한 것은 해당 노선의 운항 정상화 가능성을 시험하는 신호로 해석될 여지가 있다.

다만 호르무즈 해협은 여전히 통과 선박에 대한 안전 보장이 불확실한 해역으로 남아 있다. 일부 선사는 군함 호위나 보험료 급등에 따른 비용 부담을 이유로 통과 일정을 유동적으로 운영하고 있다.

업계에서는 이번 코스코 선박의 통과가 중동해 컨테이너 서비스의 운항 패턴에 어떤 영향을 미칠지 관심을 보이고 있다. 향후 다른 선사들이 뒤따라 통과를 재개할 경우 중동 노선 선박 공급과 운임 흐름에도 변화가 나타날 수 있다는 관측이 나온다.

출처: Linerlytica

3. 항공

결론: 글로벌 항공 화물 수급 개선세 뚜렷하나 중동 노선 급격한 위축으로 권역별 양극화 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:** 글로벌 항공화물 수요(CTK)가 전년대비 4% 증가한 반면 공급(ACTK)은 0.4% 감소하며 적재율(CLF)이 46%로 1.9%포인트 개선(출처: iata-cargo).
- **분석:** 아시아태평양(수요 +10.5%, 공급 +5.3%)과 유럽(+6%/+3%), 북미(+5%/+1.2%) 등 주요 권역에서 수요가 공급을 상회하는 우호적 수급 구조 지속. 반면 중동은 수요 -18.2%, 공급 -22.9%로 전 권역 중 가장 큰 폭의 위축세 시현(출처: iata-cargo). 뉴스에서도 중국·홍콩발 유럽 항공화물이 1% 증가하며 하락세 진정 신호가 감지되고(출처: Air Freight News), 전년대비 운임이 35% 상승하며 물동량 안정세 확인(출처: Air Freight News).
- **시사점:** 아시아태평양·유럽 노선 중심 운임 상승 수혜 기대되나 중동 노선 의존도가 높은 화주는 대체 경로 확보 검토 필요.

주요 뉴스

항공

글로벌 항공화물 5% 감소...아시아발 미국·유럽 운임 희비

주간 항공화물 동향 - 2026년 8월 10~16일



8월 둘째 주 글로벌 항공화물 물동량이 전주 대비 5% 감소한 가운데, 아시아태평양발 미국 노선과 유럽 노선의 운임 및 물량 흐름이 뚜렷한 차이를 보였다. WorldACD 집계에 따르면 33주차(8월 10~16일) 전 세계 유상 중량은 중남미를 제외한 전 지역에서 줄었다.

지역별로는 유럽과 아시아태평양이 각각 6% 감소하며 하락 폭이 가장 컸다. 아프리카가 5%, 중동·남아시아와 북미는 각각 4% 줄었다. 중남미는 꽃 수출 증가에 힘입어 2% 늘었다. 2주 전 대비로는 아시아태평양 역내 물동량이 10% 급감했고, 유럽·북미·중동·남아시아행 노선도 3~5% 줄었다.

아시아태평양발 미국행 물량은 전주 대비 4% 추가 하락했다. 일본발 화물이 오본 연휴와 태풍 찬홈 영향으로 33% 급감한 것이 결정적이었다. 태풍으로 도쿄 하네다·나리타 공항에서 수심 편의 항공편이 결항했다. 한국발 미국행은 12% 증가하며 아시아태평양 지역에서 유일한 성장세를 보였다. 같은 기간 유럽행 물량은 5% 줄었고, 일본발이 53% 폭락하며 하락을 주도했다.

연간 기준으로 두 노선의 격차는 더 극명하다. 아시아태평양발 유럽행은 전년 동기 대비 14% 감소한 반면, 미국행은 14% 증가했다. 업계는 유럽연합의 소액 면세 제도 종료 이후 홍콩·중국발 이커머스 물량이 급감한 반면, 인공지능 관련 수요가 아시아발 미국행 화물을 떠받치고 있다고 분석했다.

중동·남아시아발 수출도 노선별 희비가 엇갈렸다. 유럽행은 전주 대비 3% 줄었고 미국행은 13% 급감했다. 방글라데시발 미국행이 29%, 인도발이 13% 하락했다. 그러나 연간 기준으로 보면 중동·남아시아발 미국행은 인도발 29% 증가에 힘입어 16% 늘었고, 유럽행은 5% 줄었다.

물동량 감소에도 운임은 방어됐다. 전 세계 평균 운임은 킬로그램당 2.96달러에서 2.97달러로 소폭 올랐다. 항공유 가격 상승과 공급 축소가 물량 감소 효과를 상쇄했다. 글로벌 공급은 전주 대비 1% 줄며 최근 4주 중 3번째로 위축됐다. 아시아태평양발 공급이 2%...

출처: Air Freight News

중국·홍콩발 유럽 항공화물 1%↑...하락세 진정 신호

WorldACD 주간 항공화물 동향 (34주차) - 2026



중국·홍콩발 유럽행 항공화물 물동량이 34주차에 전주 대비 1% 늘며 6월 초 이후 처음으로 반등했다. 유럽연합의 저가 수입품 면세 혜택 종료 이후 이어지던 급감세가 바닥을 다지고 새로운 수준에서 안정화되는 신호로 해석된다.

WorldACD 마켓데이터 주간 집계에 따르면 34주차 중국 본토와 홍콩에서 유럽으로 향한 유상 중량은 전주 대비 1% 증가했다. 다만 전년 동기 대비로는 중국 본토발이 8%, 홍콩발이 33% 각각 감소한 수준에 머물렀다. 홍콩발 유럽 노선의 전년 대비 격차는 33주차 -35%에서 다소 좁혀진 반면, 중국 본토발은 -5%에서 -8%로 오히려 확대됐다.

아시아태평양 전체 발송 물량은 34주차에 전주 대비 7% 늘었다. 직전 주 약 5% 감소분을 만회하고 전년 동기 대비로는 4% 높은 수준이다. 이 증가분의 절반 이상은 일본발 물량 회복에서 비롯됐다. 오본 연휴와 태풍 참호 영향으로 결항이 잇따랐던 도쿄 하네다·나리타 공항발 화물이 전주 대비 88% 급증하며 지역 전체 반등을 이끌었다.

반면 아시아태평양발 미국행 물량은 보합세를 보였다. 일본발이 33% 늘었지만 중국 본토발과 홍콩발이 각각 3%, 2% 줄며 상쇄했다. 중국 본토발 미국행의 전년 대비 증가율은 33주차 14%에서 34주차 11%로 축소된 가운데, 홍콩발은 6%에서 9%로 확대됐다. 미국의 자국 면세 혜택 폐지와 관세 변경이 겹치며 전년 비교 해석은 복잡해졌다.

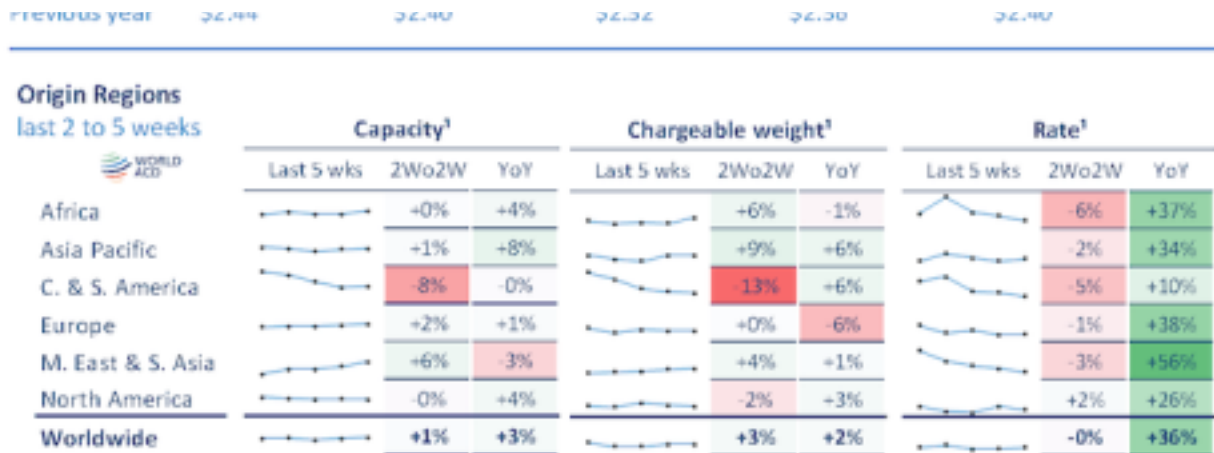
운임 측면에서 전 세계 평균 항공화물 운임은 킬로그램당 2.98달러로 5주 연속 안정세를 이어갔다. 전년 동기 대비 22% 높다. 평균 현물 운임은 전주 대비 1% 오른 킬로그램당 3.36달러로 전년 대비 28% 상승했다. 중국 본토발 유럽 현물 운임은 25주차 킬로그램당 5.43달러에서 31주차 3.79달러까지 약 30% 하락한 뒤 3주 연속 반등해 34주차 4.14달러를 기록했다. 홍콩발 유럽은 34주차 4.91달러로 전년 동기 대비 5% 높은 수준에 그쳤다.

전 세계 항공화물 공급석은 34주차에 전주 대비 1%...

출처: Air Freight News

세계 항공화물 운임 전년 대비 35% ↑ ...주간 물동량 안정세

WorldACD 주간 항공화물 동향 (21주차) - 2026



5월 중순 전 세계 항공화물 시장이 동아시아의 '슈퍼 골든위크' 연휴 충격에서 벗어나 안정세를 되찾은 가운데, 평균 운임은 전년 동기 대비 35% 높은 수준을 유지한 것으로 나타났다. WorldACD 마켓 데이터에 따르면 21주차(5월 18~24일) 글로벌 항공화물 톤수는 직전 주와 보합세를 보였고, 전년 동기 대비로는 약 2% 증가했다.

항공화물 공급은 여전히 제약을 받고 있다. 걸프 지역을 오가는 항공 편 운항 차질이 지속되면서 글로벌 전체 공급은 직전 주 대비 약 1% 늘어나는 데 그쳤다. 화물기 공급은 정체된 반면 여객기 벨리 공급만 2% 회복됐다. 특히 걸프 지역은 주간 기준 5%의 공급 회복에도 불구하고, 이란 관련 전쟁 발발 이전인 7주차와 비교하면 여전히 32% 낮은 수준에 머물렀다. 걸프 지역만 놓고 보면 공급이 전쟁 전의 절반 수준인 48% 감소 상태다.

운임 측면에서는 글로벌 평균 항공화물 운임이 킬로그램당 3.23달러로 직전 주와 같았다. 같은 기간 스팟 운임은 직전 주 대비 1% 오른 3.75달러를 기록했다. WorldACD가 집계하는 주간 50만 건 이상의 거래 데이터 기준이다. 지역별로는 아프리카발 화물 스팟 운임이 4%, 아시아태평양발이 2% 상승하며 전체 지수를 끌어올렸다. 아시아태평양발 스팟 운임은 킬로그램당 5.16달러로 집계됐다.

전년 동기와 비교하면 운임 상승 폭은 더욱 두드러진다. 글로벌 평균 스팟 운임은 전년 대비 50% 높았고, 중동·남아시아(MESA)발은 59% 급등한 4.26달러를 기록했다. 중남미발을 제외한 대부분 지역에서 스팟 운임 상승률이 40%를 웃돌았다. 중남미발은 전년 대비 18% 오르는 데 그쳐 상대적으로 낮은 증가 폭을 보였다.

물동량 회복세는 지역별로 희비가 엇갈렸다. 아시아태평양발 톤수는 전년 동기 대비 5% 늘며 견조한 수요를 이어갔다. 미국과 유럽의 공급망 리드타임이 전쟁발 해운 차질과 재고 비축 영향으로 수개월래 최고 수준을 보이면서 항공화물 수요가 뒷받침됐다. 반면 중동·남아시아발 유상...

출처: Air Freight News

4. 물류 사업 전반

결론: 창고 안전 리스크 확대와 자동화 투자 가속 공존하는 물류 현장 전환기 (🟡).

이슈

- **배경:** 창고업 재해율이 민간 평균 대비 2배 수준으로 나타나며 LTL 운송사들의 도크 안전 교육 강화 움직임 확산(출처: DC Velocity).
- **분석:** 산업용 팬을 활용한 체감온도 저감 효과로 노동생산성 회복 사례가 보고되는 등(출처: DC Velocity) 현장 안전·근무환경 개선 노력이 병행되는 가운데, 미국 물류로봇 기업 Vecna Robotics가 3100만 달러 규모 투자를 유치하며 자동화 전환 가속화 신호 포착(출처: DC Velocity).
- **시사점:** 인력 안전 관리 강화와 동시에 자동화 설비 투자 확대를 통한 생산성·안전성 동시 확보 전략 필요.

주요 뉴스

물류

창고업 재해율 민간 2배↑...LTL 운송사, 도크 안전 교육 강화

안전을 위한 주행



미국 노동부 산하 산업안전보건청(OSHA) 자료에 따르면 창고 근로자의 업무상 재해·질병 발생률이 민간 부문 전체 평균의 두 배를 웃도는 것으로 나타났다. 지난 2024년 기준 창고업 정규직 근로자 100명당 4.8건의 재해가 발생해 민간 전체 평균인 2.3건을 크게 상회했다. 이에 주요 LTL 화물 운송사들이 적재장(로딩 도크) 안전 교육과 기술 도입을 강화하고 있다.

ABF Freight의 맷 갓프리 사장은 자사 도시 배송 기사들의 약 95%가 도크 작업과 운전 업무를 겸하고 있다고 밝혔다. 이들은 지역 서비스센터에서 출발해 다수의 고객 시설을 방문하는데, 대부분 배송 전 자사 크로스 도크에서 화물 처리 경험을 쌓은 인력이다. 갓프리 사장은 “이들은 시설 운영 방식에 매우 익숙하며, 이는 매우 귀중한 지식”이라고 말했다.

FedEx Freight도 신규 입사자에게 3주간의 온보딩 교육을 제공한다. 클린트 맥코이 최고운영책임자(COO)에 따르면 교육에는 강의실 수업과 현장 멘토 지도가 포함되며, 기간 종료 후 멘토가 준비도에 확신이 없으면 추가 교육이 이뤄진다. OSHA 규정상 지게차 재인증 주기는 3년이지만 FedEx Freight는 2년으로 단축했다. 지게차 관련 사고가 발생하면 무조건 추가 교육과 재인증을 받도록 했다.

맥코이 COO는 “사고든 준사고든 발생하면 담당 직원과 관리자, 임원급까지 통화해 무엇을 다르게 해야 하는지 논의한다”고 설명했다. 또한 고객사마다 다른 도크 환경을 이해해야 한다고 강조했다. 일부 고객은 기사 출입을 제한하거나 도크 자체가 없어 지상에서 화물을 내려야 하는 경우도 있어, 기사들에게 ‘안전 우선’ 사고방식을 요구한다고 밝혔다.

트럭 내 안전 기술도 빠르게 발전하고 있다. 운전석 전방 카메라와 텔레매틱스는 물론 충돌 완화, 차선 이탈 경고 시스템까지 도입되고 있다. 도크에서는 자동 도크 레벨러와 리스트레인트, 트럭 출입 통제 센서 기술이 확산되는 추세다. 지게차에도 텔레매틱스를 장착해 사용량과 정비 필요성, 운전자 행동,...

출처: DC Velocity

산업용 팬 기류만으로 체감온도 10도↓...노동생산성 회복 효과

연구: 표적 공기 흐름이 공장 바닥의 열 스트레스를 상쇄



산업용 대형 팬이 냉방 설비가 없는 공장과 물류창고에서 작업자의 열 스트레스를 낮추고 생산성 저하를 막는 데 실질적 효과를 낸다는 연구 결과가 나왔다. 캘리포니아대학교 버클리캠퍼스 건축환경센터와 시드니대학교 공동 연구진은 미국 루이지애나주 배턴루지 소재 제조시설 두 곳에서 근무자 30명을 대상으로 팬 가동 여부에 따른 작업 환경 변화를 측정했다.

연구에 따르면 작업자들은 산업용 팬이 작동할 때 실내 온도가 약 10도 낮은 것처럼 느낀다고 평가했다. 전체 응답자의 79%는 팬이 켜진 상태에서 더 효과적으로 일했다고 답했고, 팬이 꺼졌을 때는 98%가 더 많은 공기 순환을 원한다고 밝혔다. 버클리 건축환경센터 창립 연구원인 찰리 후이젠가는 성명에서 “실제 루이지애나 현장 조건에서 작업자를 관찰한 결과 공기 이동이 불쾌감과 체감 노동 강도를 유의미하게 줄였다”고 말했다.

이번 연구는 산업용 팬 제조사 Big Ass Fans가 후원했다. 이 회사는 내부 시장 분석을 인용해 미국 산업 시설의 20% 미만만이 냉방 공기를 유지하고 있으며, 여름철 극심한 더위가 닥치면 노동 능력이 최대 30~50%까지 떨어질 수 있다고 지적했다. 또 실내 온도가 화씨 75도를 넘어 1도 오를 때마다 전체 생산성이 1~2%씩 감소한다는 별도 연구 결과도 제시했다.

Big Ass Fans는 대형 개방형 공장에 건물 전체 HVAC를 적용하는 것은 비용 부담이 크지만, 대용량 저속(HVLS) 팬이나 지향성 팬은 기존 냉방 대비 20~30배 적은 에너지로 운영된다고 설명했다. 회사 측은 “막대한 에너지 낭비를 없애면서 생산성 격차를 좁힐 수 있다”고 밝혔다.

이번 연구는 냉방이 어려운 대형 시설에서 표적 공기 흐름이 열 부담을 직접 완화한다는 점을 현장 데이터로 뒷받침했다는 의미가 있다. 업계에서는 이를 두고 무더위가 작업 판단력 저하와 이직을 증가, 수익성 악화로 이어지는 이른바 ‘열 비용’을 줄이는 대안으로 주목하고 있다.

시장에서는 이번 결과가 물류센터와 제조 공장의 하절기 운영 전략에...

출처: DC Velocity

미국산 물류로봇 수요 급증...Vecna Robotics 3100만 달러 유치

Vecna Robotics가 미국산 로봇 수요 급증에 힘입어 3,100만 달러 규모의 투자를 유치했다. 이 자금은 창고 자동화 로봇의 생산 확대와 기술 개발에 사용될 예정이다.



미국 창고로봇 기업 Vecna Robotics가 3100만 달러 규모의 시리즈 D 투자를 유치했다고 DC Velocity가 보도했다. 미국 연방통신위원회(FCC)의 외국산 로봇 판매 금지 정책 이후 미국산 자동화 기술 수요가 급증한 데 따른 행보다.

Vecna Robotics는 이번 투자금을 상업 판매 확대와 신기능 개발 가속화에 투입할 계획이라고 밝혔다. 매사추세츠주 월섬에 본사를 둔 이 회사는 규제 환경 변화 속에서 북미 로봇 시장 내 전략적 입지가 강화되고 있다고 설명했다.

FCC는 지난 7월 국가 안보 위험을 차단하고 자국 로봇 생산을 장려하기 위해 다수의 수입 로봇에 대한 미국 내 판매를 금지했다. 업계 분석가들은 이 정책으로 물류 현장에서 흔히 쓰이는 외국산 자율이동로봇(AMR)과 무인운반차(AGV)의 구매가 사실상 막힐 수 있다고 평가했다.

이번 시리즈 D 라운드는 Unless가 주도했으며, 기존 투자자인 Drive Capital, Tiger Global, Highland Capital Partners, Tectonic Ventures가 참여했다. Karl Iagnemma CEO는 규제 변화와 더불어 창고·제조 운영사들의 생산성 향상 수요가 유연한 자동화에 대한 관심을 키우고 있다고 말했다.

Iagnemma CEO는 북미 창고 면적만 약 150억 제곱피트에 달하지만, 미국 창고 대부분이 자재 처리 자동화를 갖추지 않아 시장 침투율은 여전히 낮은 수준이라고 진단했다. Vecna Robotics는 현재 자율 지게차, 견인차, 팰릿잭과 함께 케이스 피킹 자동화 플랫폼인 CaseFlow를 공급 중이다.

회사는 팔레트 적재·하역 시스템과 트레일러 자동 상하차 시스템 등 두 가지 신제품군도 출시를 앞두고 있다고 밝혔다. Iagnemma CEO는 FCC 발표 이후 72시간 안에 고객 문의가 급증했다며, 짧은 발표였지만 잠재적 파급력은 매우 넓을 수 있다고 말했다.

글로벌 공급망 차원에서 외국산 로봇 배제 움직임은 미국 기반 생산업체들의 투자 유치와 제품 개발...

출처: DC Velocity

5. 무역

결론: 미국 통관 규정 강화로 수입 실무 리스크 확대되는 경계 국면 (●).

이슈

- **배경:** 미국 관세국경보호청(CBP)이 통관 정보 오류 발생 시 수입 권한을 상실시키는 강화 규정을 9월 18일부터 시행 예정(출처: Supply Chain Dive).
- **분석:** 해당 규정은 통관 서류 정확성에 대한 요구 수준을 크게 높이는 조치로, 화주 및 포워더의 실무 부담 가중이 우려. 이에 대응해 FedEx는 월 99달러 요금의 국제 배송 관세 사전 고지 도구를 출시하며 시장 대응 움직임 포착(출처: Supply Chain Dive). 한편 현대차는 북미 부품 현지 조달 비율을 2030년까지 80%로 상향하는 목표를 제시하며 공급망 현지화를 통한 규제 리스크 완화 전략 추진(출처: Supply Chain Dive).
- **시사점:** 통관 서류 정확성 제고를 위한 시스템 점검과 함께 공급망 현지화 전략 검토를 통한 규제 리스크 선제 대응 필요.

주요 뉴스

무역

미국 통관 정보 오류 땀 수입 권한 상실...CBP, 9월 18일 시행

미국 CBP가 수입자에게 제출하는 통관 정보가 부정확할 경우, 해당 수입자의 수입 특권을 박탈할 수 있다고 경고했다. 이는 단순 벌금을 넘어 수입 자격 자체를 상실할 수 있는 강력한 제재로, 모든 수입 화물에 적용된다.



미국 관세국경보호청(CBP)이 통관 서류에 부정확한 정보를 제출하는 수입업자의 미국 내 물품 반입 권한을 박수하는 조치를 오는 9월 18일부터 시행한다. 연방관보에 게재된 규정에 따르면 CBP는 수입자 기록(IOR) 정보의 정확성을 포괄적으로 검토하고, 위반 시 서면 통지와 함께 수입 특권을 무효화할 방침이다.

이번 조치는 통관 브로커가 정보를 대신 제출했다라도 모든 수입업자에게 동일하게 적용된다. CBP는 최초 제출 이후에도 정보의 정확성을 유지해야 할 책임이 화주에게 있다고 명시했다. 위반 판정을 받은 수입업자는 향후 CBP와의 수입자 자격 회복 절차에 대한 안내를 받게 된다.

CBP는 이번 규정 시행에 앞서 현재 등록된 수입업자 정보를 포괄적으로 검토하고 있다. 전화번호와 이메일 주소, 실제 주소 등의 정확성을 평가하는 작업이 진행 중이다. 연방관보 고시에는 "IOR에 관한 정확한 정보는 국가 안보를 보호하고 제품 안전 요건을 집행하며 세수를 보호하기 위한 미국 관세 및 무역법 준수에 필수적"이라고 명시됐다.

이번 조치는 도널드 트럼프 대통령이 지난 6월 서명한 행정명령에 따른 후속 조치다. 당시 행정명령은 외국 소재 수입업자에 대한 단속 강화와 관세 규정을 위반한 화주에 대한 벌금 하한선 상향을 지시했다. 또한 모든 수입업자가 명령 발효일인 6월 3일부터 180일 이내에 CBP와 양호한 관계를 유지해야 한다는 내용도 포함됐다. CBP는 규정 준수 이력과 위반에 대한 납부 실적 등을 기준으로 수입업자의 자격을 평가한다.

한편 CBP는 추적 가능성 기술 도입과 수출 서류 수집 방안도 별도로 검토하고 있다. 관세 준수 비용 부담이 커지는 가운데 공급망 가시성 확보의 중요성이 더욱 부각될 전망이다. KPMG US의 무역·관세 담당 선임 매니저인 안드레 크루즈는 지난 6월 링크트인에서 "지난 분기에 컴플라이언스 예산이 거부됐다면 이번 행정명령을 최고재무책임자(CFO)에게 가져가라"며 "컴플라이언스에 대한 투자수익률(ROI)이 두 배로 올랐다"고 말했다....

출처: Supply Chain Dive

FedEx, 국제 배송 관세 사전 고지 도구 출시...월 99달러

FedEx, 예상치 못한 수입 비용 방지 위해 Shopify 앱 출시



FedEx가 전자상거래 판매자가 결제 단계에서 고객에게 관세와 세금을 보장해 제시할 수 있는 도구를 출시했다고 밝혔다. 예상치 못한 수입 비용이 뒤늦게 부과되는 사례를 줄이기 위한 조치다.

이번에 공개한 FedEx Duty and Tax는 쇼피파이 앱으로 제공되며 이용 요금은 월 99달러다. 결제 시 안내된 관세·세금이 실제 부과액 보다 낮을 경우 초과분을 FedEx가 부담한다. 다만 실제 부과액이 더 적어도 환불은 이뤄지지 않으며, 청구 금액에는 서비스 수수료가 포함된다.

이 앱은 FedEx가 함께 발표한 통합 디지털 도구 모음인 Global Trade Navigator의 일부다. 이 도구 모음은 국제 배송의 각 단계를 지원하는 것을 목표로 하며, 통관 서류 준비부터 운송 중 화물 추적, 배송 후 데이터 검토까지 아우른다.

FedEx에 따르면 국경을 넘는 상품에 대한 예상치 못한 운임은 화주들이 자주 겪는 문제로 꼽힌다. 2026 FedEx 중소기업 무역 지수의 일환으로 실시된 설문 조사에서 중소기업의 68%가 배송 시 추가 관세·세금·수수료로 고객이 놀라는 경우가 적어도 가끔 발생한다고 응답했다.

경쟁사들도 수입 비용 투명성 개선에 나서고 있다. UPS는 지난해 구매 완료 전 총 착륙 비용을 보장해 보여주는 UPS Global Checkout을 출시했으며, 국경 간 거래 기술 기업 Zonos 역시 쇼피파이에서 관세를 계산하고 통관 청구 차액을 지불하는 앱을 운영 중이다.

FedEx 디지털 포트폴리오 수석부사장 Jason Brenner는 FedEx Duty and Tax가 결제 단계 비용 투명성 측면에서 경쟁사와 동등하거나 더 낫다고 평가했다. 그는 쇼피파이 외 플랫폼으로의 앱 확장 가능성에 대해 구체적인 내용은 밝히지 않았으나 추가 계획이 있다고 말했다.

Global Trade Navigator에는 제품 설명이나 URL, 이미지를 입력해 HS 코드를 찾고 관세·세금을 추정하는 FedEx Trade Planner, HS 코드 분류와 통관 가액·제조 국가...

출처: Supply Chain Dive

현대차 북미 부품 현지 조달 80% 상향...2030년 목표

현대차, 북미 현지 조달 목표 상향 이유



현대자동차가 오는 2030년까지 북미 지역 생산 차량에 들어가는 부품의 현지 조달 비중을 80%까지 끌어올린다. 현재 60% 수준에서 20%p 확대하는 것으로, 물류비 절감과 공급망 안정화가 핵심 배경이다.

호세 무뇨스 현대차 사장 겸 최고경영자(CEO)는 지난달 열린 2026 CEO 인베스터데이에서 “현지 공급업체 네트워크를 발굴·확대해 공급 안정성을 확보하고 물류비를 줄이며 규제 노출을 완화하겠다”고 밝혔다. 신공장 가동을 개선과 제조 사양·공정 최적화를 통해 주요 공장의 비용 구조도 회사 최고 수준으로 개선한다는 방침이다.

현대차는 2030년까지 100개 이상의 신제품을 출시할 계획인 가운데 공급망 현지화를 최우선 과제로 삼고 있다. 실제로 미국에서 판매 되는 신타페와 투싼의 경우 미국 내 협력사로부터 조달하는 부품 비중이 10%p 이상 늘어난 것으로 나타났다.

북미 공급 기반 확대와 함께 현대차는 글로벌 제조 능력을 2030년까지 127만대 추가 확보할 계획이다. 이 가운데 50만대는 미국에서 증설한다. 앞서 현대차는 미국 사업에 210억달러를 투자하겠다고 발표한 바 있다.

현지화 전략은 인도에서도 속도를 낸다. 현대차는 2030년까지 인도 내 차량 제조에 사용되는 부품의 현지 조달 비중을 90%까지 높인다는 목표를 제시했다. 무뇨스 사장은 “인도에서 30년간 고객 요구를 학습해 왔으며, 인도의 비용 포지션은 글로벌 기준선보다 15% 이상 우수하다”고 말했다.

이 밖에 현대차는 전기차 원재료 비용을 2030년까지 30% 절감하고, 현지화와 제조·설계 공정 조정을 결합해 향후 수년간 매출 대비 비용 비율을 3%p 낮춘다는 구상이다. 업계에서는 글로벌 공급망 재편 흐름 속에서 완성차 업체들의 현지 조달 경쟁이 더욱 치열해질 것으로 내다보고 있다.

출처: Supply Chain Dive