LOGISIGHT

WEEKLY INTELLIGENCE

WEEKLY LOGISTICS REPORT

41주차
글로벌 물류 시황

보고기간 10/05~10/11 · 작성 2026-10-11

경영기획팀 · 임원회의 보고

2026-W41

Executive Summary

주제	결론(신호등)	핵심 근거
종합 시황	🟡	해상 약세·항공 호조 엇갈리는 혼조 국면 지속
해상	🔴	SCFI 유럽 -9.3% 급락 및 BDI·KCCI·CCFI·WCI 동반 약세(출처: freight_indices)
항공	🟢	글로벌 수요 CTK +4%·적재율 46%(+1.9%p) 개선, 아시아태평양·유럽·북미 동반 성장(출처: iata-cargo)
물류	🟡	글로벌 물류활동 4년래 최고치 속 창고·운송 타이트 및 ETA 데이터 공란 문제 노출(출처: DC Velocity)
무역	🟡	IEEPA 관세 집단소송 인증과 CBP 환급 개시로 통상 불확실성 지속(출처: Supply Chain Dive)

> ※ 신호등은 리스크 수준(🟢 안정 / 🟡 관망 / 🔴 주의)이며 가격 등락색과 무관.

1. 주간 글로벌 시황 정리

> **결론: 해상 약세·항공 호조 엇갈리는 혼조 국면 지속 (🟡).**

핵심 이벤트

1. SCFI 유럽노선 9.3% 급락(출처: freight_indices)
2. 아시아~북유럽 5주간 34개 항차 결항(출처: Portal Portuario)
3. 글로벌 항공화물 수요 4% 성장·적재율 개선(출처: iata-cargo)
4. 글로벌 물류활동 4년래 최고치 기록(출처: DC Velocity)
5. 미국 IEEPA 관세 집단소송 인증(출처: Supply Chain Dive)

종합 해설

- **배경:** 해상 운임지수 전반 약세 전환과 항공화물 수요 견조세가 동시 관측되는 가운데, 물류 현장 타이트화와 통상 리스크가 중첩 진행(출처: freight_indices, iata-cargo, DC Velocity, Supply Chain Dive)
- **분석:** 선사들의 결항·신규 서비스 재편 움직임이 해상 운임 변동성 확대로 연결되는 반면, 항공은 아시아태평양·유럽·북미 중심 수요 회복이 공급 증가율을 상회하며 운임 강세 뒷받침(출처: Linerlytica, iata-cargo). 물류 현장은 활동량 급증에도 데이터 정합성 문제 노출, 무역 부문은 관세 소송·환급 절차로 정책 불확실성 잔존(출처: DC Velocity, Supply Chain Dive)
- **시사점:** 해상 운임 하락 압력에 대비한 선복 관리 강화, 항공 수요 호조 구간 선제 확보, 통상 리스크 모니터링 체계 강화 필요

2. 해상

> **결론: 유럽노선 급락 주도 해상 운임 전반 약세 전환 (🔴).**

INDEX

지수	최신값	기준일	전주 대비
SCFI 종합	3664.11pt	10/05	▲ +0.1%
SCFI 미주서안	7578pt	09/28	▲ +0.2%
SCFI 미주동안	10528pt	09/28	▼ -0.5%
SCFI 유럽	2199pt	09/28	▼ -9.3%
KCCI 종합	4629pt	10/05	▼ -1.0%
CCFI 종합	1912.38pt	10/05	▼ -0.6%
WCI 종합	4351달러/FEU	10/05	▼ -1.9%
BDI	3169pt	09/28	▼ -5.9%

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

이슈

- **배경:** SCFI 종합은 전주 대비 소폭 상승했으나(출처: freight_indices) 유럽노선 -9.3% 급락이 지수 전반을 압박, KCCI·CCFI·WCI·BDI 모두 동반 하락(출처: freight_indices)
- **분석:** HMM·PIL·RCL 북중국-인도네시아 공동 서비스 개시, COSCO 말레이시아 EBS 출시 등 선사들의 노선 재편 움직임이 지역별 운임 편차 확대 요인으로 작용(출처: Linerlytica). 동시에 아시아~북유럽 구간 5주간 34개 항차 결항이 전체 결항의 절반을 차지하며 공급 조절 지속(출처: Portal Portuario)
- **시사점:** 유럽노선 운임 추가 하락 가능성에 대비한 선적 일정 분산 및 결항 리스크 반영한 계약 조건 재검토 필요

주요 뉴스

해상

HMM·PIL·RCL, 북중국-인도네시아 공동 서비스 개시

HMM·PIL·RCL, 북중국-인도네시아 신규 서비스 개시



HMM·PIL·RCL이 북중국과 인도네시아를 잇는 신규 공동 서비스를 개시한다. Linerlytica에 따르면 서비스명은 각각 NIS·NCI·RCI05이며, 오는 2026년 11월 8일 칭다오에서 2742TEU급 WHUTTHI BHUM호를 시작으로 운항에 들어간다.

기항 순서는 칭다오-상하이-난사-자카르타-수라바야-싱가포르-칭다오로 구성됐다. 4척의 선박이 투입되며 선복량은 2700~4700TEU 규모다. 왕복 기간은 4주로 설계됐다.

기존 HMM과 PIL이 운영하던 NIS·NCI 서비스는 개편된다. 기존 서비스는 싱강-칭다오-샤먼-싱가포르-자카르타-수라바야-싱가포르-싱강 순으로 연결했다. 이번 개편으로 기존 싱강과 샤먼 기항은 빠지고, 대신 상하이와 난사가 새로 포함됐다.

신규 서비스는 북중국 주요 항만에서 인도네시아 양대 항만인 자카르타와 수라바야를 직접 연결한다는 점이 특징이다. 인도네시아발 화물은 싱가포르 환적을 통해 다른 노선으로 연계될 수 있는 구조다.

3개 선사는 인트라 아시아 네트워크 조정 차원에서 이번 서비스를 공동 편성했다. Linerlytica는 해당 서비스가 인트라 아시아 구간에 해당한다고 분류했다.

업계에서는 북중국발 인도네시아 직항 서비스가 강화되면서 해당 구간 화물 유치 경쟁이 한층 치열해질 것으로 보고 있다. 기존 싱강·샤먼발 화주들의 대체 기항지 선택도 시장 변수로 꼽힌다.

출처: Linerlytica

해상

COSCO, 말레이시아 겨냥 EBS 출시…전자상거래 화물 공략

COSCO, 중국-말레이시아 전자상거래 화물 겨냥 Easy Buy Service(EBS) 출시



COSCO Shipping이 중국 남부와 말레이시아를 잇는 신규 서비스 출시를 통해 급증하는 전자상거래 화물 공략에 나섰다. 이번에 선보인 Easy Buy Service(EBS)는 서커우와 난사, 포트클랑을 기항하는 노선으로 구성됐다.

EBS는 오는 2026년 9월부터 본격적인 운항에 들어간다. 첫 항차에는 1708TEU급 TOKYO TOWER가 투입돼 9월 24일 서커우를 출발하며, 이어 1560TEU급 IBN AL ABBAR가 9월 30일 같은 항만에서 운항을 시작한다.

이번 서비스는 1500~1700TEU급 선박 2척을 투입해 14일 주기로 운영될 예정이다. 중국 남부에서 말레이시아로 향하는 전자상거래 물동량 증가세에 대응하기 위해 설계된 노선으로, 서커우와 난사를 거쳐 포트클랑까지 연결하는 구조다.

코로나 팬데믹 이후 동남아시아 전자상거래 시장이 빠르게 성장하면서 중국발 크로스보더 화물 운송 수요도 함께 늘어나는 추세다. 특히 말레이시아는 인구 구조와 디지털 인프라 확충을 바탕으로 전자상거래 침투율이 가파르게 상승하는 지역으로 꼽힌다.

COSCO Shipping은 기존 아시아 역내 네트워크에 EBS를 추가함으로써 화주들에게 보다 세분화된 운송 옵션을 제공할 수 있게 됐다. 이는 중국 남부 전자상거래 화물의 말레이시아 유통 경로를 다변화하는 동시에 기항지 간 운송 시간을 단축하려는 전략으로 풀이된다.

EBS는 서커우, 난사, 포트클랑, 서커우 순으로 기항하는 단순 순환 구조를 취하고 있다. 14일이라는 짧은 턴어라운드는 전자상거래 화물의 특성상 빠른 재고 회전과 배송 리드타임 단축이 중요한 화주들의 요구를 겨냥한 것으로 보인다.

시장에서는 역내 피더 서비스 경쟁이 심화되는 가운데 COSCO Shipping이 전자상거래 특화 노선을 내세워 차별화를 시도하는 것으로 관측하고 있다. 중국발 전자상거래 물동량이 당분간 성장세를 이어갈 것으로 예상되면서 유사 노선의 추가 개설 가능성도 점쳐진다.

출처: Linerlytica

해상

5주간 34개 항차 결항…아시아~북유럽 구간 절반 차지

향후 5주 동안 전 세계 주요 컨테이너 항로에서 34개의 항차가 결항될 것으로 추정됩니다. 이는 공급 과잉과 수요 약세에 대응하기 위한 선사들의 공동 운항 재편과 블랭크 세일링 증가에 따른 것입니다.



향후 5주간 주요 컨테이너 노선에서 34개 항차가 결항할 것으로 집계됐다. Drewry 분석에 따르면 이는 발표된 전체 713개 항차의 5% 수준이며, 평균적으로 선박의 95%는 예정대로 운항을 시작할 전망이다.

Drewry는 42주차(10월 12~18일)부터 46주차(11월 9~15일)까지 태평양 횡단, 대서양 횡단, 아시아~북유럽·지중해 등 주요 노선의 운항 계획을 분석했다. 이 기간 전체 출항 예정 713개 가운데 34개 항차가 운항 취소될 것으로 나타났다.

노선별로 보면 아시아~북유럽·지중해 구간이 전체 결항의 50%를 차지하며 가장 큰 비중을 기록했다. 이어 태평양 횡단 동향 노선이 32%, 대서양 횡단 노선이 18%로 각각 집계됐다.

Drewry는 해상운송 이용자에게 유효 선복량 증가와 결항 감소가 공급 압력을 점진적으로 완화할 수 있다고 설명했다. 다만 항만 혼잡과 운영 네트워크의 지속적인 재조정이 일부 노선에서 선복을 제한하고 운임을 높은 수준으로 유지할 가능성이 있다고 덧붙였다.

한편 Drewry는 Golden Week 이후 운영이 안정화됨에 따라 결항 일정과 유효 선복량, 수에즈 운하 우회, 글로벌 항만 혼잡 상황을 지속적으로 모니터링하겠다고 밝혔다.

업계에서는 이번 결항 규모가 특정 구간에 집중된 만큼 해당 노선을 이용하는 화주들의 선복 확보 부담이 단기적으로 이어질 수 있다는 관측이 나온다.

출처: Portal Portuario

3. 항공

> **결론: 수요 견조 속 적재율 개선 지속 (🟢).**

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% 성장하며 공급(ACTK) -0.4% 감소와 대비, 적재율 46%(+1.9%p) 개선(출처: iata-cargo)
- **분석:** 아시아태평양(+10.5%)·유럽(+6%)·북미(+5%) 권역 수요 성장이 전체 지수를 견인한 반면, 중동은 수요(-18.2%)·공급(-22.9%) 동반 급감하며 지역 편차 뚜렷(출처: iata-cargo). 에티오피아항공의 777-8F 화물기 발주 등 공급 확대 투자도 병행되나(출처: Asia Cargo News), 화주들의 장기계약 기피로 현물 시장 의존도 상승 우려(출처: Air Freight News)
- **시사점:** 아시아태평양·유럽 노선 중심 공급 선점 전략 유효, 중동 노선은 수요 위축 지속 여부 모니터링 필요

주요 뉴스

항공

에티오피아항공, 보잉 화물기 10대 발주...777-8F 아프리카 첫 도입

에티오피아항공, 화물기 777 및 777-8F 주문으로 기단 확대



에티오피아항공이 보잉과 777-8F 화물기 8대 및 777F 화물기 2대를 주문하며 화물 기단 확대에 나섰다. 이번 계약은 아프리카 항공사 최초의 777-8F 도입 사례로, 에티오피아항공은 기존 777-9 여객기 8대 구매에 이어 보잉 777X 계열에 대한 두 번째 발주를 기록했다.

이번에 도입하는 777-8F는 최대 구조적 탑재량 118톤을 갖춘 쌍발 화물기로, 업계에서 톤당 운영 비용이 가장 낮은 기종으로 평가된다. 에티오피아항공은 신형 화물기를 통해 아프리카와 국제 시장을 잇는 화물 허브로서의 입지를 강화할 계획이다.

메스핀 타슈 에티오피아항공 그룹 최고경영자는 "이번 계약은 화물 역량을 강화하고 글로벌 네트워크 확장을 지속하기 위한 중요한 이정표"라며 "보잉 777-8F와 777F 도입으로 더 큰 탑재량과 운영 유연성, 효율성, 지속가능성을 확보하게 될 것"이라고 밝혔다. 이어 "화물 서비스 수요가 계속 증가하는 가운데 이들 항공기는 글로벌 무역 촉진과 공급망 연결성 강화에 핵심 역할을 할 것"이라고 덧붙였다.

보잉 측은 이번 주문이 양사 파트너십의 강점과 함께 전 세계 항공화물 수요 증가를 반영한다고 설명했다. 브래드 맥멀런 보잉 상업 판매·마케팅 수석부사장은 "에티오피아항공이 아프리카 최초로 신형 777-8F를 주문하며 또 한 번 역사를 썼다"고 말했다.

에티오피아항공은 현재 777F 화물기 12대, 767 화물기 2대, 737-800SF 4대 등 총 18대의 화물기를 운용하며 아프리카, 아시아, 유럽, 중동, 북미에 걸쳐 70개 이상의 화물 노선을 연결하고 있다. 신규 기재는 기존 777F와 동일한 단면 구조와 통로를 유지해 대형 특수화물 운송과 높은 가동률을 지원할 전망이다.

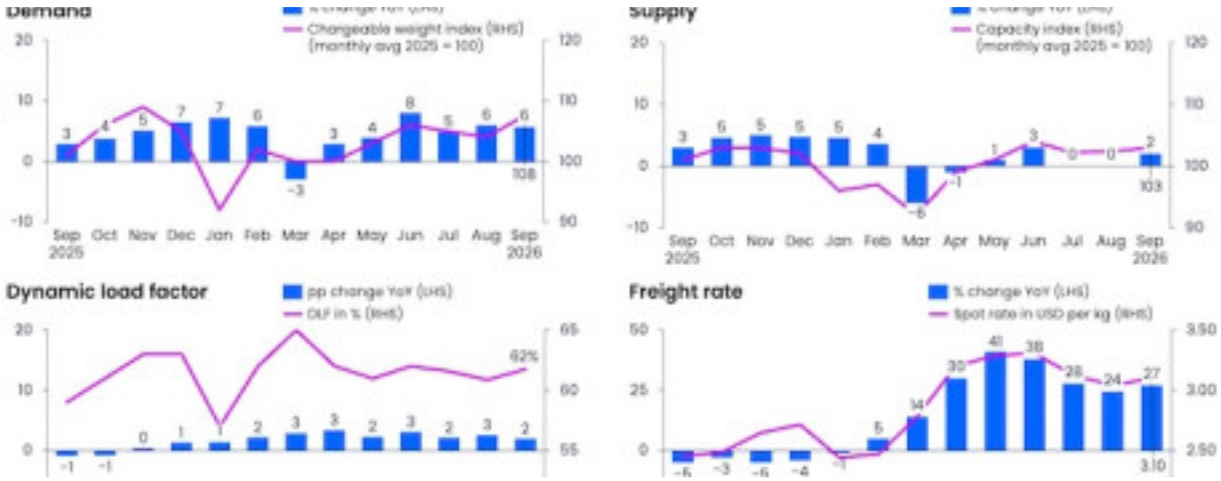
시장에서는 이번 발주가 아프리카발 항공화물 처리 능력 확대로 이어질지 주목하고 있다. 에티오피아항공은 새 화물기 도입으로 증가하는 글로벌 항공화물 수요에 대응하는 한편, 아프리카와 국제 시장을 연결하는 화물 게이트웨이로서의 역할을 한층 확대할 것으로 기대된다.

출처: Asia Cargo News

항공

9월 글로벌 항공화물 6% 성장...화주 장기계약 기피 뚜렷

9월 수요 증가로 화주들은 유연한 항공운임을 원해



9월 글로벌 항공화물 수요가 전년 동월 대비 6% 증가하며 3개월 연속 안정적 성장세를 이어갔다고 Xeneta가 밝혔다. 이는 8월 6%, 7월 5% 증가에 이은 상승 흐름으로, 당초 예상됐던 운임 하락 폭을 제한하는 요인으로 작용했다.

9월 글로벌 항공화물 현물 운임은 킬로그램당 평균 3.10달러로 전년 동월 대비 27% 높았다. 전월 대비로는 2% 상승하며 3분기 말 계절적 반등과 중동 긴장 지속에 따른 제트유 가격 상승이 복합적으로 영향을 미쳤다. 브렌트유는 9월 초 배럴당 100달러를 넘어섰다.

수요 증가율이 공급 증가율을 웃돌면서 Xeneta의 동적 소석률은 62%로 전월 대비 2%포인트 상승했다. 9월 공급은 전년 동월 대비 2% 늘어나는 데 그쳤는데, 7월과 8월에는 정체 상태였다.

화주들의 계약 행태 변화가 두드러진다. Xeneta가 2026년 3분기 개시 신규 계약을 분석한 결과, 3개월 이하 단기 계약 비중이 60%에 달했다. 2025년 3분기 25%, 2026년 2분기 47%에서 급증한 수치다. 3개월 계약만 놓고 보면 42%로 전년 동기 16%에서 크게 늘었고, 12개월 계약 비중은 40%에서 25%로 줄었다.

Xeneta의 니얼 반 데 부브 항공화물 최고책임자는 화주들이 시장 상황에 따라 기본 운임을 조정하는 변동 장치를 원하고 있다고 말했다. 그는 "1년 고정 운임 계약은 현 여건에 맞지 않는다"며 "조정 장치 없는 1년 계약은 예외가 되어가고 있으며, 설령 존재하더라도 향후 12개월을 버티기 어려울 것"이라고 말했다.

노선별로는 중국발 유럽행 전자상거래 수출이 8월 전년 동월 대비 40% 감소한 반면, 미국행은 17% 증가하며 희비가 엇갈렸다. 유럽연합의 건당 3유로 관세 부과 여파가 지속되는 가운데 중국발 서유럽행 현물 운임은 9월 킬로그램당 4.26달러로 전월 대비 10% 반등했다.

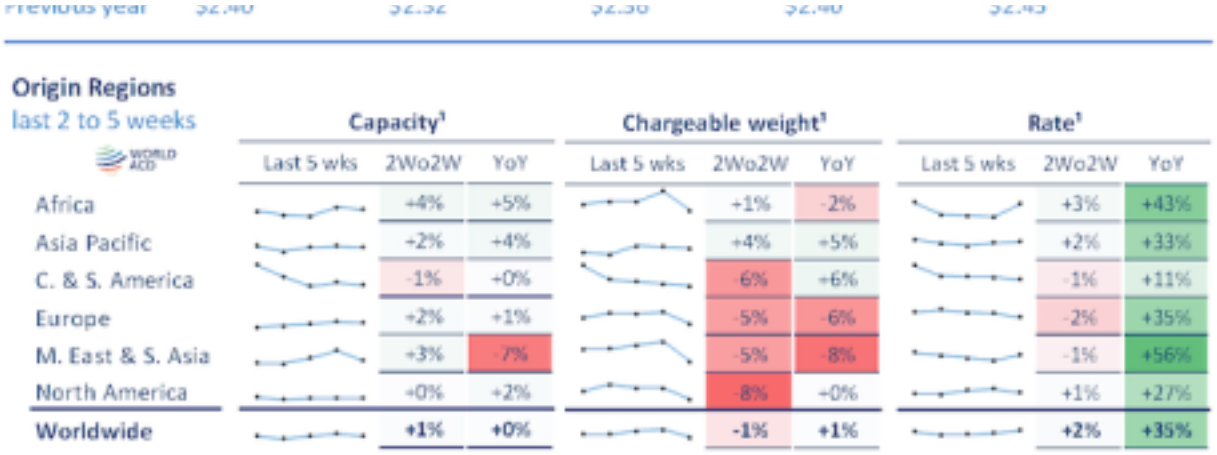
시장에서는 4분기 성수기 신호가 아직 감지되지 않는다는 관측이 나온다. 반 데 부브 책임자는 "해상 운송의 신뢰성이 회복되지 않은 점이 변수"라며...

출처: Air Freight News

항공

22주차 항공화물 물동량 9%↓…운임은 2%↑ 역대급 강세

WorldACD 22주차 데이터에 따르면, 휴일로 인해 항공화물 물동량은 감소했으나 운임은 하락하지 않고 유지되었다.



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%**

전 세계 항공화물 물동량이 지난 5월 마지막 주 공휴일 연휴 여파로 급감했지만, 운임은 오히려 상승하며 초강세 흐름을 이어갔다. WorldACD Market Data가 2026년 22주차(5월 25~31일) 주간 집계를 분석한 결과, 글로벌 유상 중량 기준 물동량은 전주 대비 9% 감소했다. 이는 지난해 같은 주 8% 감소와 유사한 수준이다.

지역별 물동량 감소 폭은 중동·남아시아(MESA)와 아프리카 출발 화물에서 두드러졌다. MESA 출발 물량은 전주 대비 21% 급감했고, 아프리카 출발도 20% 줄었다. 반면 아시아태평양과 중남미 출발 감소율은 각각 3%에 그쳤다. WorldACD는 유럽의 오순절과 미국 메모리얼데이에 더해 4일간 이어진 이드 알 아드하 연휴가 MESA와 아프리카발 물량 급감의 주된 원인이라고 설명했다.

노선별로는 MESA에서 유럽행 물동량이 전주 대비 17% 줄었고, 두바이와 방글라데시 출발 물량이 각각 25%, 45% 급감했다. 유럽에서 MESA행과 아프리카행도 각각 22%, 17% 감소하며 양방향 모두 두 자릿수 하락세를 보였다. 아시아태평양발 유럽행과 미국행은 각각 2%, 1% 소폭 감소에 그쳤고, 중국·베트남·태국발 유럽행은 오히려 1~4% 늘었다.

물동량이 쪼그라든 가운데서도 운임은 상승 곡선을 유지했다. 22주차 전 세계 평균 항공화물 운임은 킬로그램당 3.29달러로 전주 대비 2% 올랐다. 아프리카발이 9%, MESA발이 4%, 아시아태평양발이 1% 오르며 미주와 유럽발의 한 자릿수 초반 하락을 상쇄했다. 전년 동기 대비로는 35% 높은 수준으로, MESA발이 59%, 아프리카발이 50% 급등하며 상승세를 주도했다.

아시아태평양발 노선에서는 유럽행과 미국행 운임이 모두 전주 대비 1% 올랐다. 일본·대만·태국·말레이시아발 유럽행 상승분이 싱가포르·인도네시아발 하락분을 근소하게 앞질렀다. 전년 동기 대비로는 유럽행이 39% 올랐고, 태국발이 79% 급등하며 최고 상승률을 기록했다. 미국행도 전년 대비 36% 높은 수준을…

출처: Air Freight News

4. 물류 사업 전반

> **결론: 물류활동 호조 속 데이터 정합성 리스크 병존 (🟡).**

이슈

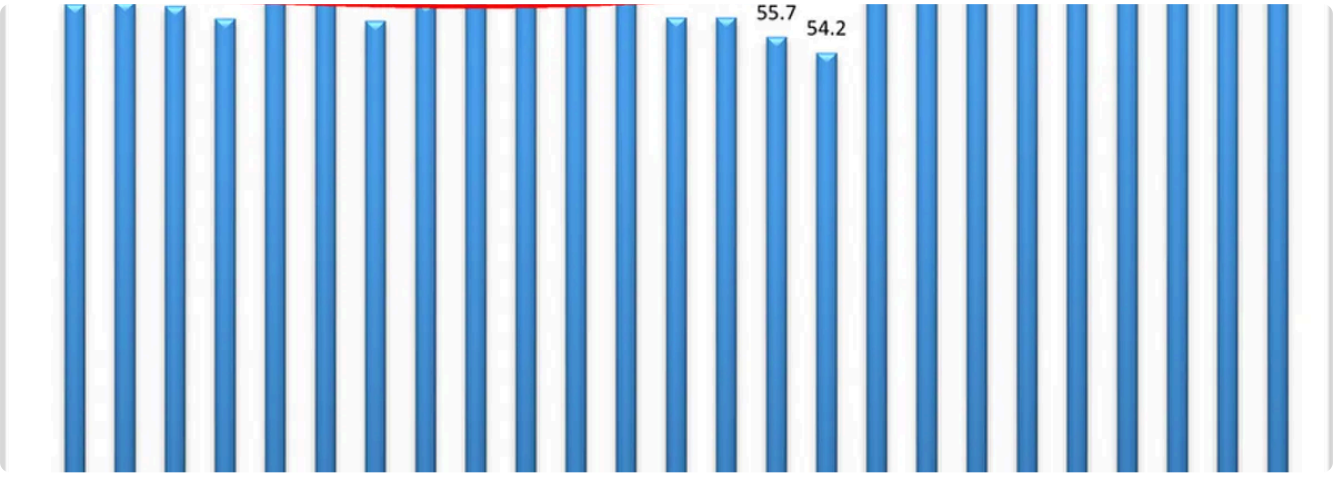
- **배경:** 글로벌 물류활동이 4년래 최고 수준으로 창고·운송 부문 동반 타이트화 진행(출처: DC Velocity)
- **분석:** 자율 화물 철도 스타트업 패러렐의 1억 달러 투자 유치 등 신기술 투자 확대가 공급망 효율화 기대를 높이는 반면(출처: DC Velocity), 선사 ETA 데이터의 8% 공란 처리 및 환적항 집중 누락 문제가 가시성 저하 리스크로 지적(출처: DC Velocity)
- **시사점:** 현장 타이트화에 대응한 선제적 용량 확보와 함께 ETA 데이터 품질 검증 체계 보완 필요

주요 뉴스

물류

글로벌 물류활동 4년래 최고…창고·운송 동반 타이트

9월 물류 활동 가속화



지난 9월 글로벌 물류 활동이 창고와 운송 부문의 동반 타이트 현상 속에 최근 4년 내 가장 높은 수준으로 확장된 것으로 나타났다. 물류관리자지수(LMI)는 70.2를 기록하며 전월 대비 3.6포인트 상승했다. LMI 조사 기관들은 70 이상의 수치를 상당한 속도의 확장 국면으로 해석한다.

재고 수준이 7월과 8월에 비해 더 빠른 속도로 늘어나면서 비용 상승을 부추겼고, 이는 창고 용량 축소로 이어졌다. 창고 용량 지수는 39.3으로 급락하며 4년 만에 가장 빠른 위축세를 보였다. 조사에 따르면 재고 대부분은 도매상 단계의 업스트림에 머물며 연말 성수기를 앞두고 소매점으로 이동할 시점을 기다리고 있는 것으로 파악됐다. 통상 이 이동은 10월 중순에 이뤄진다.

재고 비용은 79.9로 집계되며 최근 2년 내 세 번째로 높은 수준을 나타냈다. 운송 용량 역시 타이트한 흐름을 지속했다. 운송 용량 지수는 34.4로 하락하며 10개월 연속 위축 국면의 흐름을 이어갔다.

운송 가격 지수는 전월보다 약 3포인트 오른 92.7을 기록하며 사상 최고치에 근접했다. 연구진은 성수기 진입을 앞둔 공급망에 영향을 미치는 핵심 압력으로 물류 차질에서 비롯된 고비용 구조를 지목했다.

재고 비용과 창고 가격, 운송 비용을 합산한 종합 물류 비용은 9월에 2022년 4월 이후 최고치를 기록했다. 당시는 코로나 시기 수요 종료와 우크라이나 침공의 여파로 공급 측 인플레이션이 극심했던 시기라는 게 연구진의 설명이다.

향후 12개월 전망에서도 물류 관리자들은 비용이 높은 수준을 유지할 것으로 내다봤다. 9월 미래 여건 지수에서 재고 비용은 81.3, 창고 가격은 72.4, 운송 가격은 86.1을 각각 기록했다. LMI는 애리조나주립대와 콜로라도주립대, 로체스터공과대, 러트거스대, 네바다대 리노 캠퍼스 연구진이 공급망관리전문가협회와 공동으로 매월 발표한다.

출처: DC Velocity

물류

자율 화물 철도 패러렐, 1억 달러 투자 유치

자율 화물 철도 기업 패러렐 시스템즈, 1억 달러 투자 유치



자율 화물 철도 기업 패러렐 시스템즈(Parallel Systems)가 1억 달러 규모의 시리즈 C 투자를 유치했다고 14일 밝혔다. 이번 투자금은 팬더(Panther) 철도 차량 생산 확대와 국제 시장 진출에 투입될 예정이다.

로스앤젤레스에 본사를 둔 패러렐 시스템즈는 배터리 전기 기반 자율 주행 철도 차량을 개발하는 업체다. 이 회사 기술은 철도 운영사들이 짧고 밀도가 낮은 노선을 경쟁력 있게 운용할 수 있도록 지원한다. 이를 통해 기존에 트럭이 담당하던 단거리 화물을 철도로 전환할 수 있다는 설명이다.

패러렐 시스템즈에 따르면 트럭 중심의 지상 화물 시장 규모는 1조 달러에 달한다. 이 시장은 운영 비용 상승과 운송 능력 부족, 물류 제약 등으로 지속적인 압박을 받고 있다. 반면 미국 철도 네트워크는 특히 500마일 미만 단거리 노선에서 활용도가 현저히 낮은 상태다. 이 구간은 지상 화물 시장의 60%를 차지한다.

맷 소울 패러렐 시스템즈 창업자 겸 CEO는 "시리즈 C 라운드 마감은 단거리 물류 산업의 중요한 전환점"이라며 "자율 화물 철도가 본격적으로 시장에 진입할 준비가 됐다는 가장 강력한 신호"라고 말했다. 이어 "미국 연방철도청(FRA) 승인 파일럿을 통해 실제 운행 구간에서 플랫폼을 검증했다"며 "이번 자본은 팬더 차량 생산 확대와 저비용·고회복력 공급망을 원하는 국제 시장 진출에 직접 투입될 것"이라고 덧붙였다.

이번 시리즈 C 라운드는 신규 투자자인 AVP와 힐스파이어, 애질리티 글로벌, 코발트 캐피털이 주도했다. 기존 투자사인 앤소스 캐피털, 콘그루언트 벤처스, 라이엇 캐피털, 콜라보레이티브 펀드도 참여했다. 앞서 패러렐 시스템즈는 2025년 시리즈 B 라운드에서 3800만 달러를 유치한 바 있다.

업계에서는 자율 철도 기술이 트럭 의존도가 높은 단거리 운송 시장의 구조를 바꿀 수 있을지 주목하고 있다. 특히 미국 철도 인프라의 유휴 구간 활용과 탈탄소 운송 수요가 맞물리면서 관련 투자 흐름이 확대될 것이라는 관측이 나온다.

출처: DC Velocity

물류

선사 ETA 8% 공란 처리…환적항 집중 누락 드러나

해운사 ETA 데이터 정확도에 대한 연구 결과가 발표되었으며, ETA가 종종 부정확하거나 완전히 누락되는 경우가 많은 것으로 나타났다.



해운 선사가 제공하는 도착예정시각(ETA) 정보가 부정확할 뿐 아니라 일부 구간에서 아예 누락되는 사례가 적지 않은 것으로 나타났다. 국내 공급망 데이터 플랫폼 기업 트래드링스(Tradlinx)가 연간 50만 건 이상의 선적 데이터를 분석한 결과, 전체 선적의 8.43%에 해당하는 4만2,832건에서 ETA가 공란으로 처리됐다.

특히 화물이 환적항에서 대기하는 동안 ETA 누락이 집중적으로 발생했다. 전체 누락 건수의 약 4분의 3이 환적항 구간에서 확인됐다. 세부적으로는 중간 환적항 도착 예정시각이 3만929건(6.09%)으로 가장 많았고, 환적 화물의 최종 목적지 ETA 누락은 6,168건(1.21%), 직항 화물의 목적지 ETA 누락은 5,735건(1.13%)으로 각각 집계됐다. 환적 화물이 전체 누락의 87%를 차지했다.

ETA의 정확도 측면에서도 오차가 확인됐다. 검증 표본을 기준으로 선사가 제시한 ETA와 실제 도착 시각 간 평균 오차는 15.4시간으로 나타났다. 전체 선적의 5%에서는 오차가 48시간을 넘어섰으며, 이 구간에 속한 2만5,341건(4.99%)의 평균 오차는 90.0시간에 달했다.

트래드링스는 "업계 논의는 주로 선사 ETA의 정확도에 집중돼 있지만, 우리 데이터는 약 12건 중 1건꼴로 ETA 자체가 경로상에서 사라지는 더 근본적인 공백을 보여준다"고 밝혔다. 이어 "공란은 환적항에 밀집되는데, 이는 플래너에게 가시성이 가장 필요한 지점"이라고 덧붙였다.

ETA가 비어 있어도 시스템상 알람이 발생하지 않는 경우가 많아 실무진이 선사 포털을 수작업으로 확인해야 하고, 고객 업데이트가 지연되며, 트럭킹과 창고 계획도 신뢰할 수 있는 도착 시각 없이 수립되는 문제가 뒤따른다고 트래드링스는 설명했다.

업계에서는 환적항 구간의 ETA 누락이 공급망 계획의 불확실성을 키우는 요인으로 작용할 수 있다는 관측이 나온다. 특히 환적 화물 비중이 높은 아시아발 노선에서 선사와 화주 간 정보 비대칭이 심화될 경우, 터미널 혼잡과 연계된 추가 지연…

출처: DC Velocity

5. 무역

> **결론: 관세 정책 불확실성 속 태평양 운임 고착화 (🟡).**

이슈

- **배경:** 골든위크 기간에도 태평양 컨테이너 운임이 8천달러대 유지되며 기상 악재로 하락폭 제한(출처: Supply Chain Dive)
- **분석:** 미국 법원의 IEEPA 관세 집단소송 인증으로 비소송 수입업체 환급 가능성이 열리고, CBP의 폐지 관세 환급 절차 개시(42만 건 접수)가 동시 진행되며 통상 정책 리스크의 다면적 전개 양상(출처: Supply Chain Dive)
- **시사점:** 관세 환급 절차 모니터링 및 소송 결과에 따른 원가 구조 재검토, 태평양 노선 운임 고착화 대비 장기 계약 전략 점검 필요

주요 뉴스

무역

골든위크에도 태평양 컨운임 8천달러대...기상 악재로 하락 제한

골든위크 수요 감소에도 태평양 항로 해상운임 하락 어려울 듯



중국 골든위크 기간 선사들의 임시 결항 증가에도 불구하고 아시아발 북미행 컨테이너 운임이 여전히 높은 수준을 유지하고 있다. Freightos가 지난 6일 발표한 주간 보고서에 따르면 아시아발 미국 서안 스팟 운임은 FEU당 8,322달러로 전주 대비 3% 하락했고, 미국 동안은 9,606달러로 전주와 같은 수준을 기록했다.

통상 골든위크는 성수기 이후 물동량이 줄어드는 시기로 화주들에게 숨통이 트이는 구간이지만 올해는 상황이 다르다. Freightos는 중국 항만의 기상 악재로 인한 적체가 운임 하락을 제한하고 있다고 분석했다. 아메리칸 글로벌 로지스틱스의 앨버트 제레가 수석부사장은 링크드인을 통해 상하이에서 9월 중순 기준 157척의 선박이 정박 대기 중이며, 선적 지연이 약 7~10일 발생하고 있다고 밝혔다.

이번 골든위크는 지난 1일부터 7일까지 이어졌으며, 통상 이 기간에는 중국 내 공장과 물류 작업이 둔화된다. 그러나 태풍으로 인한 아시아 주요 관문의 혼잡이 항만 누락과 선박 집중, 스케줄 변경을 초래했고, 터미널과 선사가 누적된 화물을 처리하는 데 수 주가 소요될 수 있다는 것이 어센트 글로벌 로지스틱스의 설명이다.

장기화된 성수기도 막바지에 접어든 모습이다. 전미소매협회(NRF)와 해킷 어소시에이츠가 지난 8일 발표한 글로벌 포트 트래커에 따르면 미국의 관세 부과 시한과 할증료를 앞둔 화주들의 조기 선적이 예년보다 이른 성수기를 촉발했으며, 이러한 수요 급증은 8월까지 이어졌다. NRF는 9월이 주요 항만 수입 물동량 기준 올해 가장 바쁜 달이 될 수 있다고 전망했다.

NRF 공급망·통관정책 담당 부사장 조나단 골드는 "대부분의 연말 특수 상품은 이미 도착했으며, 남은 기간은 막바지 재보충과 2027년 초를 대비한 준비의 문제"라고 말했다. Freightos는 현재 해운 시장이 성수기 이후부터 춘절 러시 이전까지의 비수기에 진입해야 하지만, 항만 적체가 변수로 작용하고 있다고 덧붙였다.

시장에서는 골든위크 이후에도 당분간 태평양 항로 운임의...

출처: Supply Chain Dive

무역

미 법원, IEEPA 관세 집단소송 인증…비소송 수입업체 환급 길 트나

연방법원, IEEPA 관세에 대한 집단소송 허용



미국 국제무역법원이 무효화된 IEEPA 관세와 관련한 집단소송을 인증했다. 개별 소송을 제기하지 않은 수입업체들도 환급받을 수 있는 제도적 경로가 마련될지 주목된다.

공개된 명령에 따르면 법원은 2025년 2월 1일부터 2026년 2월 19일 사이 국제비상경제권한법에 따라 부과된 관세를 납부한 수입업체들을 집단으로 인증했다. 다만 별도 소송을 이미 제기한 업체는 제외했다. 현재까지 4천 건 이상의 개별 소송이 접수된 것으로 파악됐다.

앞서 연방대법원은 지난 2월 IEEPA 관세가 위법이라고 판결했고, 국제무역법원은 관세국경보호청에 무효화된 부과분 약 1천660억 달러를 환급하라고 명령했다. 이후 CBP는 전용 포털인 CAPE를 통해 1천억 달러 이상을 환급한 것으로 집계됐다.

법원은 이번 집단 인증을 통해 CAPE를 이용하지 않은 모든 수입업체에 환급 통로를 열어주려는 의도를 분명히 했다. 명령문은 "일부 기록상 수입업체들은 CAPE를 활용하지 않았다"며 "비용이나 노력 부담, 또는 프로그램 인지 부족으로 영세 수입업체들이 대다수를 차지할 것"이라고 밝혔다.

법원은 집단소송 가능성이 없으면 약 300억 달러의 IEEPA 관세가 정부에 잔류할 것으로 추산했다. 명령문은 "이번 인증이 위법한 IEEPA 관세가 부과된 모든 통관 건의 청산 또는 재청산과 납부자에 대한 환급으로 이어지기를 기대한다"고 적시했다.

다만 이번 결정이 즉각적인 환급 대상 확대나 지급 명령을 의미하지는 않는다. 법원은 오는 10월 13일 비공개 회의를, 10월 22일까지 추가 서면 제출 일정 제안 기한을 각각 설정했다. ArentFox Schiff의 국제통상 파트너인 제임스 킴은 "비소송 당사자들이 개별 소송 없이도 환급받을 수 있는 잠재적 경로가 생긴 셈"이라고 평가했다.

한편 법무부는 최종 청산된 통관 건 전체에 대한 환급 명령에 대해 항소를 이어가고 있다. 소송을 제기한 수입업체에 대해서만 환급을 명령할 관할권이 있다는 입장이다. 업계에서는 항소심 결과와 집단소송 후속 절차가 맞물리며…

출처: Supply Chain Dive

무역

미국 CBP, 폐지 관세 환급 개시…42만 건 접수 처리

CBP가 IEEPA 관세가 부과된 후 최종적으로 청산된 수입 건에 대해 환급금을 지급하기 시작했다. 이는 2025년 IEEPA 관세 부과 이후 많은 수입업체가 환급을 기다려온 사안으로, 환급 절차가 본격화되었다.



미국 관세국경보호국(CBP)이 법원에서 환급 대상으로 인정된 폐지 관세에 대한 환급금 지급 절차에 착수했다. 지난 6일 법원 제출 자료에 따르면 CBP는 10월 6일 기준 477건의 환급 신고에 포함된 최종 확정 통관분 42만 5,517건을 처리 대상으로 접수했다.

해당 환급은 국제비상경제권한법(IEEPA)에 근거해 부과됐다가 올해 2월 연방대법원에서 무효화된 관세를 대상으로 한다. CBP는 자체 구축한 통관 환급 포털(CAPE)을 통해 기업들이 신청할 수 있도록 했으며, 브랜든 로드 CBP 무역프로그램국장이 법원 제출 자료에서 이를 확인했다.

다만 현재 환급이 가능한 기업은 지난 7월 30일까지 유효한 수입자 번호를 제출한 소송 당사자로 제한된다. 이후 번호를 제출한 원고들은 추가 지침이 나올 때까지 대기해야 하며, CBP는 구체적인 시점을 밝히지 않았다.

CAPE의 단계적 구축은 올해 초 시작됐다. 이번 최종 확정 통관분 환급 처리는 3단계에 해당하며, 당초 7월 말 시행을 목표로 했으나 10월로 연기된 바 있다. 이 단계에서 처리될 규모는 IEEPA 관세 전체의 6.9%에 해당하는 약 114억 달러로 추산된다.

앞서 국제무역법원(CIT)은 CBP가 미처리·미확정 통관분에 대한 환급 의무가 있다고 판결했고, 이후 최종 확정 통관분까지 적용 범위를 확대했다. 그러나 법무부는 법원이 모든 확정 통관분에 대해 보편적 환급 명령을 내릴 관할권이 없다며 항소했고, 해당 항소는 연방순회항소법원에서 계류 중이다.

10월 2일 기준 CAPE를 통해 접수된 잠정·확정 환급 신청액은 약 1,366억 달러에 달하며, 이 가운데 1,260억 달러가 재무부로 지급 이관된 것으로 집계됐다. 글로벌 공급망 차원에서는 항소심 결과가 최종 확정 통관분 환급의 전면 확대 여부를 가를 핵심 변수가 될 전망이다.

출처: Supply Chain Dive