LOGISIGHT

WEEKLY INTELLIGENCE

WEEKLY LOGISTICS REPORT

43주차
글로벌 물류 시황

보고기간 10/19~10/25 · 작성 2026-10-25

경영기획팀 · 임원회의 보고

2026-W43

Executive Summary

주제	결론(신호등)	핵심 근거
종합 시황	🟡	해상·항공 지표 혼조 속 중동발 지정학 리스크와 통상 마찰 동시 부각으로 관망 기조 확대
해상	🟡	SCFI 종합 3679.58pt로 소폭 상승(출처: freight_indices) 속 호르무즈 해협 긴장에 따른 CMA CGM 4척 회항으로 중동 항로 불확실성 확대(출처: Linerlytica)
항공	🟡	글로벌 항공화물 수요 전년 대비 +4% 증가(출처: iata-cargo) 했으나 중동 수요·공급 각각 -18.2%·-22.9% 급락 및 사우디 공항 피격에 따른 운임 하락(출처: Air Freight News)
물류	🟡	항만 인근 창고 공실률 7.7%로 수입 물동량과 동반 상승(출처: DC Velocity), AI 하드웨어 화물 절도 피해 1억 5천만달러로 보안 리스크 확대(출처: DC Velocity)
무역	🔴	미국행 캐나다산 50% 관세 법정 공방 지속 및 반도체 공급망 투입재 50% 취약성 경고로 통상 리스크 고조(출처: Supply Chain Dive)

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

1. 주간 글로벌 시황 정리

> **결론: 해상·항공 지표 혼조 속 중동발 지정학 리스크와 통상 마찰 동시 부각으로 관망 기조 확대 (🟡).**

핵심 이벤트

1. SCFI 종합 3주 연속 완만한 상승세(출처: freight_indices)
2. 호르무즈 해협 긴장에 따른 선사 회항 발생(출처: Linerlytica)
3. 글로벌 항공화물 수요 회복세 지속이나 중동 급락(출처: iata-cargo)
4. 미국 대캐나다 관세 법정 공방 및 반도체 공급망 취약성 경고(출처: Supply Chain Dive)
5. 항만 창고 공실률 상승 및 화물 절도 급증(출처: DC Velocity)

종합 해설

- **배경:** 해상·항공 운임 지표는 전주 대비 소폭 등락을 반복하는 가운데, 중동 지역 지정학적 긴장과 미국 중심 통상 마찰이 동시에 부각되는 양상 전개.
- **분석:** 해상은 유럽 항로 운임 강세(+3.4%, 출처: freight_indices)와 중동 항로 회항 이슈가 공존하며 방향성 혼재, 항공은 아시아태평양·북미 중심 수요 호조(출처: iata-cargo)에도 중동 노선 붕괴 수준 위축이 전체 지표를 희석. 무역 부문은 관세·공급망 리스크가 구조적 불확실성으로 고착화하는 모습.
- **시사점:** 단기적으로 중동 리스크 노출도가 높은 항로·노선에 대한 대체 루트 확보와 통상 리스크 모니터링 체계 강화 필요.

2. 해상

> **결론: 유럽 항로 중심 운임 강세 속 중동 지정학 리스크로 변동성 확대 (🟡).**

INDEX

지수	최신값	기준일	전주 대비
SCFI 종합	3679.58pt	10/12	▲ +0.4%
SCFI 미주서안	7584pt	10/05	▲ +0.1%
SCFI 미주동안	10524pt	10/05	-0.0%
SCFI 유럽	2274pt	10/05	▲ +3.4%
KCCI 종합	4646pt	10/19	▼ -0.2%
CCFI 종합	1922.64pt	10/12	▲ +0.5%
WCI 종합	4485달러/FEU	10/12	▲ +3.1%
BDI	2991pt	10/05	▼ -5.6%

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

이슈

- **배경:** SCFI 종합 3679.58pt로 전주 대비 +0.4% 상승(출처: freight_indices), 유럽 항로는 +3.4% 상승한 반면 미주 동안은 보합권 유지.
- **분석:** CCFI(+0.5%)·WCI(+3.1%) 동반 상승으로 운임 강세 신호 확인되나, KCCI는 -0.2% 소폭 하락(출처: freight_indices)하며 지표 간 온도차 존재. 특히 호르무즈 해협 인근 CMA CGM 선박 4척 회항(출처: Linerlytica) 및 아시아~중동 노선 재개(출처: Linerlytica) 등 중동발 공급망 불확실성이 벌크 시장(BDI -5.6%, 출처: freight_indices)에도 하방 압력으로 작용.
- **시사점:** 중동 항로 의존도 높은 화주는 대체 루트 사전 확보 및 운임 변동성 대비 전략 필요.

주요 뉴스

해상

아시아~중동 AGX/FM1 주간 서비스 재개...10월부터 정규 운항

Hapag-Lloyd와 Maersk가 극동-지중해 노선의 AGX/FM1 서비스를 주간 단위로 재개한다. 이 서비스는 한국을 포함한 주요 아시아 기항지를 연결하며, 복수 선사가 공동 운영한다.



하파그로이드와 머스크가 오는 10월 17일부터 아시아~중동 노선인 AGX/FM1 서비스의 정규 주간 운항을 재개한다고 Linerlytica가 밝혔다. 이 서비스는 칭다오, 닝보, 탄중펠레파스, 코르파칸, 싱가포르를 기항한 뒤 칭다오로 회항하는 구조다.

이 노선은 지난 5월부터 부정기적으로 운영돼 왔다. 기존 기항지였던 제벨알리가 코르파칸으로 대체됐지만, 이번 정규화로 주간 고정 스케줄을 회복하게 됐다. Gemini Cooperation 체제 아래 8주 로테이션으로 운영되며 8000~1만3000TEU급 선박 8척이 투입된다.

첫 운항 선박은 8440TEU급 머스크 아타바스카호로 칭다오에서 출발한다. 해당 선박은 기존 서비스에 투입되던 선형과 유사한 중형급으로, 아시아발 중동향 화물 수송에 주력할 전망이다.

양사는 Gemini Cooperation 출범 이후 일부 노선에서 운항 빈도를 조정하거나 기항지를 변경하는 방식으로 네트워크 효율화를 추진해 왔다. 이번 AGX/FM1 정규화 역시 이러한 전략의 연장선으로 풀이된다.

Linerlytica는 해당 서비스가 중동향 수요 변동에도 불구하고 주간 고정 스케줄로 복귀함에 따라 화주들의 선복 확보 불확실성이 다소 완화될 수 있다고 평가했다.

시장에서는 이번 정규 운항 재개가 아시아~중동 구간의 선복 공급 안정성에 긍정적 신호로 작용할지 주목하고 있다. 다만 홍해 사태 이후 중동항로 우회에 따른 운항 일정 변수가 여전히 남아 있어 실제 서비스 안정성은 향후 수 주간 확인이 필요하다는 관측도 나온다.

출처: Linerlytica

해상

CMA CGM 호르무즈 출항 시도 4척 회항

CMA CGM, 호르무즈 출항 시도 중 4척 회항...8척은 통과 성공



CMA CGM 선박 4척이 호르무즈 해협 통과를 시도하다 회항한 것으로 파악됐다. 이란의 해협 봉쇄 조치가 재개된 직후 벌어진 일이다. 반면 같은 선단에 포함된 8척은 통과에 성공한 것으로 나타났다.

Linerlytica에 따르면 이란은 호르무즈 해협 재개방을 발표한 지 24시간도 채 지나지 않아 다시 통과를 차단했다. 이로 인해 페르시아만을 빠져나가려던 CMA CGM 소속 선박 4척이 출항 시도를 중단해야 했다고 Linerlytica는 전했다.

회항한 선박 4척은 각각 1만5254TEU급 CMA CGM EVERGLADE, 2592TEU급 CMA CGM MANAUS, 1만5254TEU급 CMA CGM GALAPAGOS, 3534TEU급 CMA CGM DIAMOND로 확인됐다. 이들 선박은 Apollo Easterns가 관리하는 1030TEU급 BHAGYA LAXMI가 이끄는 12척 선단의 일부였다.

이들 4척은 선단의 첫 번째 그룹에 포함돼 호르무즈 해협 통과를 준비하던 중 이란의 봉쇄 재개로 발길을 돌렸다. 두 번째 그룹에 속한 나머지 8척은 통과에 성공한 것으로 집계됐다. 다만 통과에 성공한 선박들의 구체적인 선명과 규모는 공개되지 않았다.

이란의 호르무즈 해협 재봉쇄는 글로벌 해운 시장의 공급망 불확실성을 다시 키우는 요인으로 작용할 전망이다. 중동 항로를 이용하는 선사들의 운항 스케줄 차질과 우회 항로 검토 가능성이 제기되는 가운데, 컨테이너선 운임에도 적지 않은 영향을 미칠 것으로 보인다.

업계에서는 이란의 해협 통제가 단기간에 해소되기 어려운 지정학적 리스크인 만큼, 선사들이 호르무즈 해협 대신 대체 항로를 적극 검토할 가능성이 크다고 보고 있다.

출처: Linerlytica

3. 항공

> **결론: 아시아태평양·북미 중심 수요 회복 지속 속 중동 노선 급격한 위축 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 항공화물 수요 전년 대비 +4%, 공급 -0.4%로 수급 타이트화 지속, 적재율 46%(+1.9%p, 출처: iata-cargo).
- **분석:** 아시아태평양(+10.5%)·북미(+5%)·유럽(+6%) 등 주요 권역 수요 호조 지속(출처: iata-cargo)되는 반면, 중동은 수요 -18.2%·공급 -22.9%로 급격한 위축(출처: iata-cargo). 사우디 공항 피격 여파로 중국발 유럽 운임 하락 압력까지 가세(출처: Air Freight News), 9월 전 세계 항공화물 3% 반등 추세(출처: Air Freight News)와 대조적 흐름 형성. 에티오피아항공 보잉 777 화물기 10대 발주(출처: Asia Cargo News)는 아프리카 역내 수요 대응 움직임으로 해석.
- **시사점:** 중동 경유 노선 의존 화주는 우회 루트 검토 필요하며, 아시아·북미 중심 성수기 수요 대응을 위한 선복·공급 확보 선제적 추진 권고.

주요 뉴스

항공

사우디 공항 피격에 항공화물 차질...중국발 유럽 운임 하락

[Freightos 주간 업데이트] 공격으로 사우디 항공화물 차질, 중국-유럽 운임 하락



후티 반군의 사우디아라비아 공항 미사일 공격으로 해당 허브의 항공화물 운영이 차질을 빚고 있다고 프레이트오스가 주간 업데이트에서 밝혔다. 사우디의 보복 예고는 홍해 항로의 지정학적 긴장을 다시 높일 가능성이 있는 것으로 분석됐다.

아시아발 유럽행 컨테이너 운임은 성수기 수요가 식고 홍해 통항이 늘며 지난 7월 이후 하락세를 이어갔다. 다만 아시아발 지중해행 운임은 지난주 7% 상승한 FEU당 3804달러를 기록했다. 선사들이 2027년 장기 계약 협상을 앞두고 운임 인상을 시도한 결과로 풀이된다.

선사들은 작년보다 약 70% 높은 운임 수준에서 협상에 들어간 상태다. 일부 화주는 내년 선복량 증가와 홍해 복귀 가능성으로 운임이 완화될 것으로 보고 현 수준의 연간 계약 체결을 주저하고 있다고 프레이트오스는 전했다.

태평양 노선 컨테이너 운임은 7월 이후 최고 수준을 유지해왔으나, 아시아발 미국 서안 운임은 지난주 2% 하락한 FEU당 8149달러로 집계됐다. 골든위크 이후 물동량 감소 추세의 시작일 수 있다는 관측이 나온다. 미 동안 운임은 9606달러, 북유럽행은 3260달러로 보합세를 보였다.

프레이트오스 에어 인덱스 글로벌 기준 항공화물 운임은 유가 상승과 인공지능 하드웨어 수요 등 강한 물동량에 힘입어 전년 대비 33% 높은 수준을 기록했다. 중국발 북미행은 3% 오른 킬로그램당 5.77달러, 북유럽발 북미행은 2% 오른 2.18달러를 나타냈다.

반면 중국발 북유럽행 항공 운임은 지난주 7% 하락한 킬로그램당 3.58달러로, 전년 동기 대비 9% 낮은 수준이다. 유럽연합의 소액 면세 제도 종료 이후 전자상거래 물량 감소가 이 노선 운임을 끌어내리는 요인으로 지목됐다.

시장에서는 사우디가 주요 환적 허브는 아닌 만큼 항공화물 차질이 글로벌 시장 전반으로 확산될 가능성은 제한적이라고 보고 있다. 다만 화물기 공급이 아시아-유럽 노선에서 태평양 노선으로 이동하는 흐름은 당분간 이어질 전망이다.

출처: Air Freight News

항공

9월 세계 항공화물 3% 반등…아시아·북미 기점 10%↑

주간 항공화물 동향 – 2026년 9월 28일~10월 4일



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		+0%	+8%		+2%	+7%		+6%	+31%
Asia Pacific		-1%	+5%		-6%	+5%		+5%	+25%
C. & S. America		+0%	+5%		+3%	+6%		+1%	+7%
Europe		-1%	+1%		+1%	+6%		+2%	+25%
M. East & S. Asia		-1%	+2%		-1%	+7%		+3%	+53%
North America		+0%	+3%		+4%	-8%		+0%	+18%
Worldwide		**-1%**	**+3%**		**-2%**	**+6%**		**+2%**	**+26%**

세계 항공화물 물동량이 8월 주춤했던 흐름을 딛고 9월 반등에 성공했다. WorldACD Market Data 집계에 따르면 9월 전 세계 항공화물 톤수는 전월 대비 3% 증가했고, 전년 동월 대비로는 9% 성장한 것으로 나타났다.

주요 기점 지역별로는 아시아·태평양과 북미 출발 화물이 전년 동월 대비 각각 10% 늘며 성장세를 이끌었다. 중동·남아시아는 9%, 유럽과 아프리카는 각각 8%, 중남미는 5% 증가했다. 유럽연합의 저가 수입품 면세 혜택 폐지 이후 7월부터 홍콩과 중국 남부발 전자상거래 물량이 위축된 가운데서도 거둔 성과다.

전 세계 평균 운임도 반등했다. 9월 전체 시장 평균 운임은 전월 대비 1% 상승했는데, 아프리카발이 4%로 가장 높은 상승률을 기록했고 아시아·태평양과 유럽발은 각각 2% 올랐다. 중동·남아시아는 보합, 북미발은 3% 하락했다. 전년 동월 대비로는 25% 높은 수준으로, 미국·이란 갈등에 따른 공급 교란과 유가 상승이 운임을 끌어올린 배경으로 지목된다. 중동·남아시아발 운임은 전년 대비 52% 급등하며 가장 큰 폭으로 올랐다.

9월 공급 능력은 대체로 안정적으로 유지됐다. 9월 말 기준 전 세계 항공화물 공급은 전년 동기 대비 약 4% 증가했는데, 화물기 공급이 7%, 여객기 벨리 공급이 2% 각각 늘었다. 다만 미국·이란 갈등 여파로 중동·남아시아 노선 공급은 2월 말 대비 약 10% 감소했고, 걸프 지역 노선은 약 17% 줄어 대조를 보였다.

10월 첫째 주(9월 28일~10월 4일) 세계 톤수는 중국 국경절 연휴 영향으로 2주 연속 감소했다. 아시아·태평양발 물량이 2% 줄어든 영향이 컸다. 반면 평균 스팟 운임과 전체 시장 운임은 각각 1%씩 올랐다. 전년 동기 대비로는 스팟 운임 32%, 전체 평균 26% 높은 수준이다.

중국발 유럽행 시장은 감소 폭을 다소 줄였다. 9월 중국 본토와 홍콩발 유럽행 톤수는 전년 동월 대비 10% 감소했는데, 7월 14%와 8월 15% 감소에서 낙폭이 둔화됐다. 중국 본토발은 2%…

출처: Air Freight News

항공

에티오피아항공, 보잉 777 화물기 10대 발주…아프리카 최초 777-8F 도입

에티오피아항공, 보잉 777·777-8F 화물기 발주로 화물 기단 확대



에티오피아항공이 보잉에 777-8F 화물기 8대와 777F 화물기 2대를 발주했다고 Boeing이 2026년 10월 1일 밝혔다. 이번 계약은 에티오피아항공의 화물 기단 확대를 위한 것으로, 아프리카 항공사 가운데 777-8F를 주문한 첫 사례다.

에티오피아항공은 이번 발주로 기존 777F 화물기와 차세대 777X 계열인 777-8F를 함께 운용하게 된다. 앞서 이 항공사는 777-9 여객기 8대를 주문하며 아프리카 최초의 777X 고객사가 된 바 있다. 777-8F는 최대 구조 적재량 118톤으로, 쌍발 화물기 가운데 가장 높은 적재량과 항속 거리를 제공한다고 Boeing은 설명했다.

Mesfin Tasew 에티오피아항공 그룹 최고경영자는 "이번 계약은 화물 역량 강화와 글로벌 네트워크 확장의 중요한 이정표"라며 "777-8F와 777F 도입으로 더 큰 적재량, 운영 유연성, 효율성, 지속 가능성을 확보해 전 세계 고객 서비스 역량이 향상될 것"이라고 말했다.

그는 이어 "화물 수요가 계속 늘어나는 가운데 이들 항공기가 글로벌 무역 촉진과 공급망 연결성 강화에 핵심 역할을 할 것"이라며 "에티오피아가 아프리카와 국제 시장을 잇는 화물 관문으로서의 위상을 더욱 공고히 할 것"이라고 덧붙였다.

Boeing의 Brad McMullen 상업 판매·마케팅 수석 부사장은 "이번 주문은 양사 파트너십의 강점과 전 세계 항공 화물 수요 증가를 동시에 보여준다"며 "에티오피아항공이 아프리카 최초로 777-8F를 주문하며 다시 한번 역사를 썼다"고 평가했다.

에티오피아항공은 현재 777F 12대, 767 화물기 2대, 737-800SF 4대 등 총 18대의 화물기를 보유하며 아프리카, 아시아, 유럽, 중동, 북미에 걸쳐 70개 이상의 화물 노선을 연결하고 있다. 회사 측은 신규 기재 도입으로 늘어나는 항공 화물 수요에 대응할 수 있는 유연성이 커질 것이라고 밝혔다.

777-8F는 기존 777F의 단면 구조와 통로를 유지해 대형 화물 운송의 효율성과 신뢰성을 계승하도록…

출처: Asia Cargo News

4. 물류 사업 전반

> **결론: 창고 수요 증가와 자동화 투자 확대 속 고가화물 보안 리스크 급부상 (🟡).**

이슈

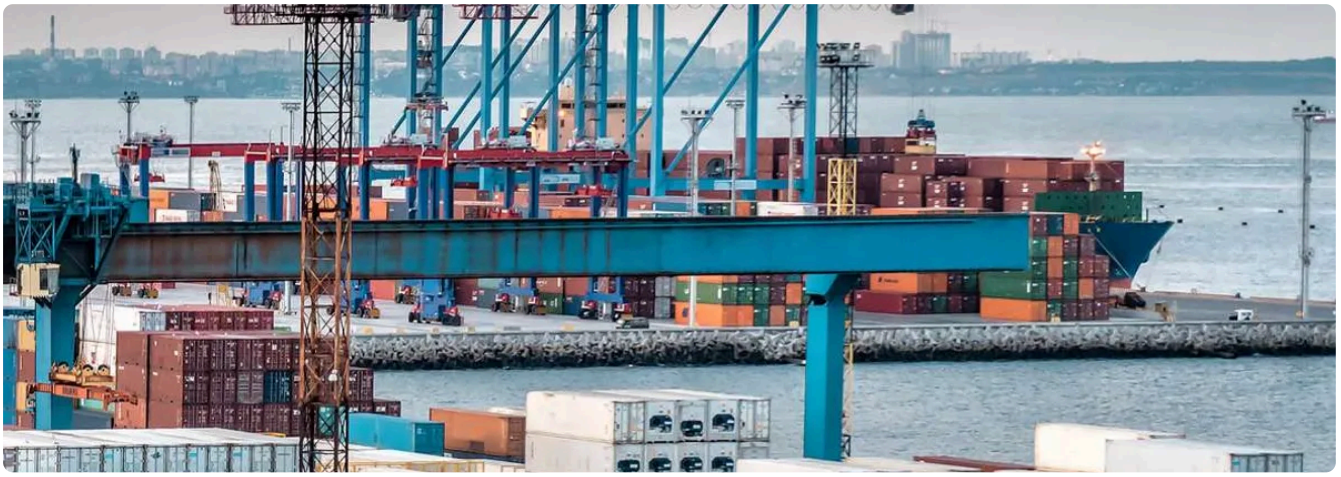
- **배경:** 항만 인근 창고 공실률 7.7%로 수입 물동량 증가와 동반 상승(출처: DC Velocity), 액센츄어 자율이동로봇 안전 인증 디지털화로 도입 기간 단축(출처: DC Velocity).
- **분석:** 창고 공실률 상승은 수입 물동량 회복과 연동된 긍정 신호이나, AI 하드웨어 등 고가 화물 겨냥 절도 피해 올해 누적 1억5천만달러로 급증(출처: DC Velocity)하며 보안 투자 필요성 부각. 자동화 기술 도입 가속화는 운영 효율화 측면에서 긍정적 요인으로 평가.
- **시사점:** 고가 화물 취급 물류사는 보안 체계 강화 및 자동화 투자 병행을 통한 리스크 관리 역량 확보 필요.

주요 뉴스

물류

항만 인근 창고 공실률 7.7%...수입 물동량과 동반 상승

쿠시먼앤드웨이크필드 보고서에 따르면 미국 주요 항만 인근 산업용 부동산 임대 수요가 급감하여 공실률이 상승하고 임대료 상승세가 둔화되고 있다.



미국 주요 항만의 컨테이너 수입 물동량이 증가세를 보이는 가운데에서도 항만 인근 창고 공실률은 오히려 상승한 것으로 나타났다. 쿠시먼앤드웨이크필드 보고서에 따르면 올해 7월까지 미국 항만 인근 창고 공실률은 7.7%로, 지난해 말보다 20bp 상승했다. 이는 미국 전체 평균 공실률 6.8%를 웃도는 수치다.

보고서는 견조한 수입 물동량에도 항만 창고 수요가 줄어든 배경으로 유통 네트워크의 변화와 신규 창고 과잉 공급을 꼽았다. 미국 10대 항만의 올해 1~7월 수입 물동량은 전년 동기 대비 0.5% 증가한 1450만TEU를 넘어섰고, 5월부터 7월까지 월간 수입 컨테이너 물동량은 3개월 연속 200만TEU를 상회했다.

반면 화주들은 항만 인근에서 재고를 보관하는 대신 내륙 시장으로 물류 거점을 옮기는 흐름을 보였다. 실제로 올해 상반기 미국 산업용 부동산 순흡수 면적의 83%를 내륙 시장이 차지했으며, 이는 2010년 이후 가장 높은 비중이다. 내륙 시장은 항만 인근보다 인건비와 임대료, 에너지 비용이 낮아 기업들의 선호도가 높아진 것으로 분석됐다.

이 밖에 멕시코발 수입 확대도 항만 창고 수요 감소에 영향을 줬다. 미국 항만을 거치지 않고 트럭이나 철도로 바로 유통 시설에 도달하는 화물이 늘어나면서, 항만 배후 창고보다 내륙 물류 네트워크에 대한 수요가 강해졌다는 설명이다.

쿠시먼앤드웨이크필드의 제이슨 프라이스 미주 물류·산업 리서치 총괄은 화물량이 창고 수요의 일부만 설명할 뿐이라며, 상품은 계속 도착하지만 기업들이 어디에 보관하고 유통할지 선택하는 지점이 바뀌고 있다고 말했다. 항만 시장은 건설 붐 시기에 공급된 물량을 여전히 소화하는 단계라고 덧붙였다.

업계 전문가는 인플레이션과 고금리, 에너지 가격 상승이 소비자 지출과 임차 수요를 위축시킬 수 있고, 통상 정책 변화가 화물 흐름과 물류 거점 결정을 바꿀 가능성도 남아 있다고 내다봤다.

출처: DC Velocity

물류

액센츄어, 자율이동로봇 안전 인증 디지털화...도입 기간 단축

액센츄어 협업으로 공장·창고 내 자율이동로봇 도입 가속



액센츄어가 독일 시험인증 기관 TUV SUD와 협력해 공장·창고 내 자율이동로봇 도입을 가속화한다고 밝혔다. 양사는 물리 AI 장비를 사람 작업자와 함께 안전하게 배치할 수 있도록 지원하는 '물리 AI 안전 스위트'를 선보인다.

이 솔루션은 물리 AI 기반 자동화 솔루션 도입 시 요구되는 복잡한 표준 체계를 디지털 트윈과 AI 기반 시뮬레이션으로 일부 전환한다. 시설·장비에 대한 수동 평가와 인증 패키지 준비 과정을 간소화하는 방식이다.

기존에는 중형 생산 공장이 안전 개념의 반복적 조정, 검증, 승인이라는 표준 절차를 따르는 데 수 주가 소요될 수 있었다. 대표적 기준으로는 무인 산업용 트럭과 자율이동로봇을 포함한 시스템의 안전 요구사항을 규정한 ISO 3691-4가 있다.

TUV SUD는 디지털화된 인증 프로세스를 적용하면 생산 개시 시점을 최대 30% 앞당길 수 있을 것으로 추정했다. 파트릭 볼머 TUV SUD AG 최고경영자 겸 이사회 의장은 "시뮬레이션 생성 증거를 활용해 엔지니어링 수명주기 초기부터 규정 준수 준비를 지원할 수 있다"고 말했다.

액센츄어는 물리 AI를 디지털 트윈, 시뮬레이션, 센서, 로봇, AI 모델을 결합한 기술로 정의한다. 로봇과 기계가 변화하는 조건에서 지속적으로 감지·판단·행동하고 실제 환경에서 더 자율적으로 작동하도록 돕는 개념이다.

회사는 최근 창고와 생산 시설을 위한 물리 AI 솔루션을 발굴·구축·확장·배포하는 전문 조직을 설립한 바 있다. 이번 협업으로 자율이동로봇 등 물리 AI 장비의 안전 인증 병목이 완화될지 주목된다.

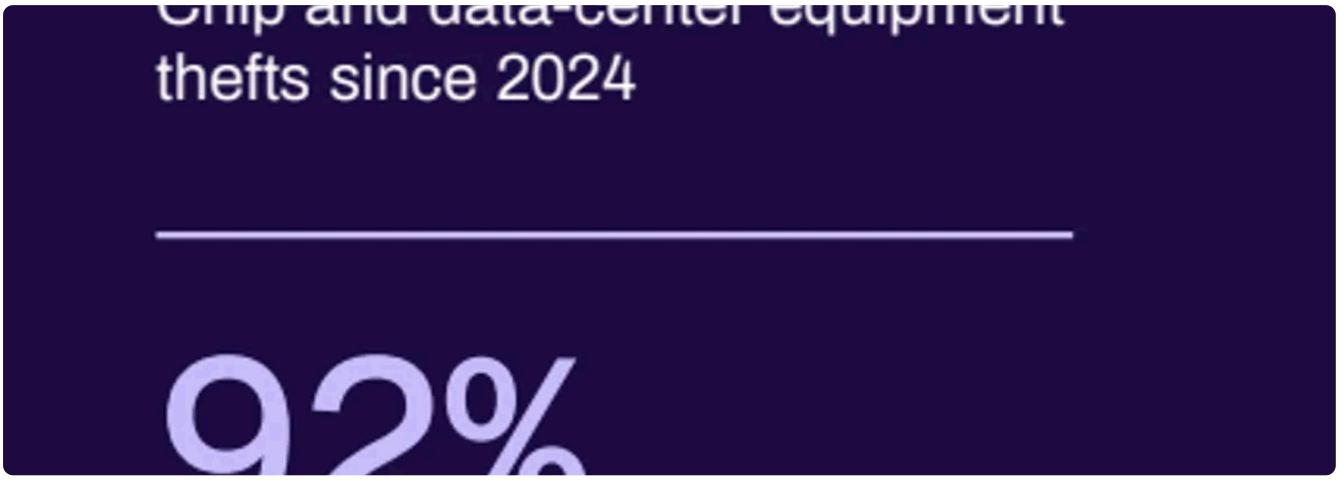
업계 전문가는 "자동화 설비 도입에서 안전 인증 지연은 프로젝트 일정을 좌우하는 핵심 변수"라며 "시뮬레이션 기반 사전 검증이 확산되면 로봇 배치 전 불확실성을 줄이고 물류·생산 현장의 효율성 향상으로 이어질 수 있다"고 내다봤다.

출처: DC Velocity

물류

고가 AI 하드웨어 노린 화물 절도 급증…올해 1억5천만달러 피해

화물 도둑, 고가 AI 컴퓨터 하드웨어 노려



올해 인공지능(AI) 장비를 노린 화물 절도 피해액이 1억5천만달러를 넘어선 것으로 나타났다. 공급망 가시성 솔루션 업체 Overhaul이 최근 발표한 AI 인프라 인텔리전스 보고서에 따르면 데이터센터 장비·칩·컴퓨팅 부품 절도가 2024년 대비 34% 증가한 것으로 집계됐다.

이번 보고서에서 주목할 점은 범행 수법이 물리적 탈취에서 사기로 빠르게 전환되고 있다는 데 있다. 고가 기술 화물 운송 건 가운데 92%가 기만 수법으로 빼앗긴 것으로 조사됐다. 위조된 운송사 신원, 이중 중개, 통신 스푸핑, 허위 서류 등으로 합법적인 운송 거래에 침투해 화물을 탈취하는 방식이다.

AI 서버 랙 1대의 가격이 약 300만달러에 달해, 트럭 한 대에 실리는 화물 가치는 통상 8자릿수를 기록한다. 설치 전까지 일반 도로로 운송되는 구조가 절도 표적이 되는 배경으로 꼽혔다. 실제로 개별 손실액이 3000만달러를 넘는 사건이 정기적으로 발생하고 있으며, 이런 규모의 절도가 매주 일어나고 있다고 Overhaul은 전했다.

Barry Conlon Overhaul CEO 겸 창립자는 “AI 하드웨어는 현재 공급망에서 가장 가치가 집중된 화물 중 하나로, 범죄 조직에 가장 빠르게 성장하는 표적이 됐다”며 “범죄 수법이 갈수록 교묘해지면서 단순한 화물 추적만으로는 피해를 막기 어렵다”고 말했다.

Overhaul은 이번 보고서를 통해 범죄 조직이 화물을 빼앗는 방식과 해당 장비의 최종 유통 경로를 분석해, 화주들이 차기 절도 시도를 사전에 차단할 수 있도록 대비책을 마련해야 한다고 조언했다.

업계 전문가는 AI 인프라 투자가 확대되는 가운데 고가 장비의 운송 보안 체계를 강화하지 않으면 유사한 피해가 이어질 수 있다고 내다봤다.

출처: DC Velocity

5. 무역

> **결론: 미국 중심 통상 마찰 심화와 공급망 구조적 취약성 동시 노출 (🔴).**

이슈

- **배경:** 미국행 캐나다산 제품 50% 관세 관련 법정 공방 지속(출처: Supply Chain Dive), 미국 반도체공업협회(SIA) 공급망 투입재 50% 취약성 경고(출처: Supply Chain Dive).
- **분석:** 관세 적용 범위를 둘러싼 "무역법 남용" 논란이 법적 분쟁으로 비화하며 북미 역내 교역 불확실성 확대(출처: Supply Chain Dive). 동시에 반도체 등 핵심 산업 공급망의 숨은 투입재 취약성 경고는 중장기 공급망 재편 압력으로 작용 가능. 러시아산 디젤의 미국행 첫 선적 추진(출처: The Moscow Times)은 에너지 교역 구도 변화 가능성을 시사하나 아직 가시화 초기 단계.
- **시사점:** 대미 수출입 기업은 관세 리스크 법적 대응 동향 모니터링과 함께 핵심 부품 공급망 다변화 전략 병행 필요.

주요 뉴스

무역

미국행 러시아 디젤 첫 선적 초읽기…트럼프 에너지 거래 가시화

트럼프 거래에 따라 미국행 러시아 디젤 첫 선적 예정



미국행 러시아산 디젤을 실은 첫 유조선이 현지시간으로 오는 22일 출항한다. 알렉산드르 노박 러시아 부총리는 수요일 기자들에게 "첫 선박이 계획대로 내일 미국을 향해 출발한다"고 밝혔다고 The Moscow Times가 전했다.

노박 부총리는 해당 선박의 총 배수량이 4만 톤 규모라고 설명했으나, 실제 디젤 적재량은 공개하지 않았다. 도널드 트럼프 미국 대통령은 지난 10월 9일 러시아가 디젤 30만 톤을 즉시 미국과 글로벌 시장에 공급하고, 11월에 50만 톤, 이후 100만 톤을 추가 공급하기로 합의했다고 발표한 바 있다.

러시아는 이 합의 다음 날인 10월 10일, 올해 여름 국내 공급 부족으로 도입했던 디젤 수출 금지 조치를 일부 해제했다. 이번 미국행 선적은 해당 조치 완화 이후 첫 대규모 수출 사례로 평가된다.

다만 전문가들은 이번 거래가 단기적으로 글로벌 에너지 시장에 미치는 영향은 제한적일 것으로 보고 있다. The Guardian 계산에 따르면 이달 미국에 도착 예정인 30만 톤은 미국 일일 소비량의 4분의 3 수준에 불과하다.

노박 부총리는 후속 선적에 대해 "우리 역량 범위 내에서 미국의 모든 요구를 충족할 것"이라고 말했다. 이 밖에 다른 국제 구매자들에 대한 공급은 우크라이나 드론 공격 이후 러시아 정유 시설의 생산 회복 속도에 달려 있다고 덧붙였다.

한편 튀르키예 에너지 장관은 이번 주말 앙카라가 트럼프 합의에 따른 러시아산 디젤 물량 일부를 확보하기 위해 협상했다고 밝혔다. 볼로디미르 젤렌스키 우크라이나 대통령과 유럽 동맹국들은 이에 대해 러시아 경제를 지원하고 대서양 관계를 긴장시킬 것이라며 비판했다.

시장에서는 이번 디젤 거래가 11월 초 중간선거를 앞두고 공화당 지지율을 끌어올리기 위한 조치라는 분석이 나온다. 미국 내 에너지 비용 급등이 유권자 불만을 키우고 있다는 여론조사 결과가 이를 뒷받침한다.

출처: The Moscow Times

무역

미국행 캐나다산 50% 관세 법정 공방…“남용된 무역법”

트럼프 행정부가 캐나다산 제품에 50% 관세를 부과했으나 미국 법원에서 이의 제기가 진행 중이다.



미국 식품 수입업체 겔러트 글로벌 그룹이 캐나다산 수입품에 부과된 50% 관세의 철회를 요구하는 소송을 미국 국제무역법원에 제기했다고 공급망 전문 매체 서플라이체인다이브가 보도했다.

원고 측은 도널드 트럼프 대통령이 1930년 무역법 338조를 근거로 200억달러 규모의 캐나다산 제품에 관세를 매긴 것은 행정 권한을 넘어선 위법 행위라고 주장했다. 해당 조항은 96년간 한 번도 관세 부과에 사용된 적 없는 휴면 법안으로, 상대국의 차별적 통상 조치에 대응해 최대 50% 관세를 부과할 수 있도록 규정하고 있다.

소송을 대리하는 리버티 저스티스 센터는 트럼프 행정부가 338조의 요건을 충족하지 못했을 뿐 아니라, 차별과 무관한 품목까지 관세 대상에 포함하고 의무적인 30일 유예 기간을 지키지 않은 채 대상 품목을 확대했다고 지적했다. 사라 알브레히트 센터 회장은 “어떤 대통령도 의회가 요구한 제한 없이 휴면 법령을 꺼내 광범위한 관세를 부과할 권력을 가져서는 안 된다”고 말했다.

미국과 캐나다는 지난 8월 22일 50% 관세 발효를 앞두고 협상이 결렬되며 통상 전쟁에 돌입했다. 캐나다는 9월 보복 관세를 시행했고, 트럼프 대통령은 오토바이와 맥주 등 추가 품목에 수입 금지 조치를 내리며 대응했다.

이번 소송의 쟁점은 338조가 규정한 ‘차별’의 성격에 집중될 전망이다. 아렌트폭스 쉬프의 제임스 김 국제통상 파트너는 링크트인을 통해 “캐나다의 조치가 338조상 차별인지, 아니면 미국 관세에 대한 보복인지가 핵심”이라며 “보복도 차별로 인정될 수 있지만, 50% 세율이 미국 상업에 대한 부담을 실제로 상쇄하는지 입증이 필요하다”고 분석했다.

겔러트 그룹은 특정 치즈 생산 과정에서 국경 간 거래에 의존해 왔으며, 9월 트럼프 행정부가 338조 관세 대상에 특수 치즈를 추가하며 직접적인 타격을 입었다고 밝혔다. 토마스 겔러트 공동 대표는 “이번 관세는 수십 년간 쌓아온 공급망 관계를 하루아침에 무너뜨리고 비용과 불확실성을 초래한다”고 말했다.

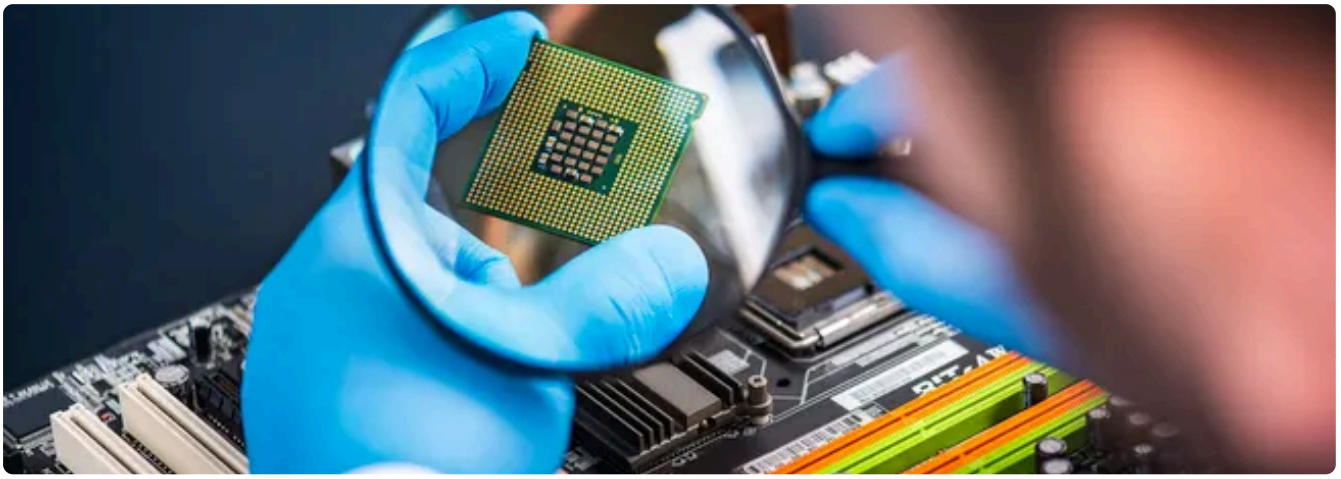
한편 트럼프 행정부는 앞서…

출처: Supply Chain Dive

무역

미국 반도체 공급망, 숨은 투입재 50% 취약...SIA 경고

미국 반도체 공급망이 특정 국가(중국 등)에서 생산되는 숨겨진 핵심 투입재(특수 화학물질, 가스, 소재)에 크게 의존하고 있어 지정학적 리스크에 노출되어 있음을 지적. 구체적인 수치로 특정 소재의 중국 의존도가 높음을 제시.



미국 반도체 생산에 필요한 장비와 소재가 글로벌 공급망 최상류에 숨은 취약한 투입재에 의존하고 있어 공급 차질 위험이 크다는 분석이 나왔다. 미국반도체산업협회는 신규 보고서에서 지정학적 불안과 비우호국 의존 등이 언제든 교란을 유발할 수 있다고 밝혔다.

협회는 미국 반도체 공급망 강화를 위해 국내 생산 확대, 우방국 공급망 보호, 희토류·핵심 광물 의존도 축소, 차세대 반도체 소재 연구개발 지원 확대를 주문했다.

반도체 생산에는 수개월이 걸리고 고도로 전문화된 소재·장비가 다층 구조로 연결된다. 협회는 올해 글로벌 반도체 매출이 1조5천억달러를 넘어설 것으로 예상되는 가운데, 적기·적량 공급이 핵심이라고 강조했다.

협회는 지리적 생산 집중도, 고위험국 노출, 공급자 집중도, 핵심 공급사 소유 구조 등을 반영한 취약성 지수를 개발했다. 이 체계로 전공정과 후공정에 필요한 200개 1차 장비·소재와 100개 하위 소재·장비 카테고리를 분석한 결과, 절반가량이 전반적으로 높음 또는 중간 수준의 취약성을 보였다.

미국 반도체 산업은 1차 장비·소재의 약 95%를 자국 또는 유럽·일본 본사 공급사에 의존한다. 다만 이들 1차 공급사가 해외 중간재·원자재 공급망에 다시 기대는 구조라 상류로 갈수록 교란 위험이 복합적으로 커진다고 보고서는 지적했다. 특히 희토류 생산은 중국과 러시아 등 고위험국이 지배해 주요 우려로 꼽혔다.

협회는 국내 공급 확대와 비축, 고우선순위 투입재에 대한 선별적 인센티브, 불필요한 규제 완화, 신뢰할 수 있는 우방국과의 관계 유지, 소재·재활용 연구개발 투자 등을 완화 전략으로 제시했다. 일부 반도체 공급망 부문은 국내 생산능력을 충분히 끌어올리는 데 10년 이상 걸릴 수 있지만 웨이퍼·칩 제조 지원 역량은 더 빠르게 구축할 수 있다고 덧붙였다.

시장에서는 반도체 공급망의 다층 구조상 상류 교란 위험이 하류로 증폭될 수 있어, 미국 정부와 업계의 공동 대응이 얼마나 신속하게 이뤄질지가 단기 공급 안정성을 좌우할 변수로 보고 있다.

출처: Supply Chain Dive