LOGISIGHT

WEEKLY INTELLIGENCE

WEEKLY LOGISTICS REPORT

44주차
글로벌 물류 시황

보고기간 10/26~11/01 · 작성 2026-11-01

경영기획팀 · 임원회의 보고

2026-W44

Executive Summary

주제	결론(신호등)	핵심 근거
종합 시황	🟡	해상·항공 혼조 속 비용 압박 지속되는 관망 국면 진입
해상	🟡	SCFI 종합 소폭 상승 속 미주 노선 하락과 BDI 11.9% 급락 혼재(출처: freight_indices)
항공	🟡	글로벌 수요 CTK +4%·적재율 46% 개선이나 중동 노선 수요 -18.2% 급감(출처: iata-cargo)
물류	🔴	미국 화주 운송비 5년 만 최고 증가 속 물동량 정체(출처: DC Velocity)
무역	🟡	미국 물가 3.7% 상승에도 연준 동결 유지, 관세 보류로 협상 여지 확대(출처: Supply Chain Dive)

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

1. 주간 글로벌 시황 정리

> **결론: 해상·항공 혼조 속 비용 압박 지속되는 관망 국면 진입 (🟡).**

핵심 이벤트

1. SCFI 종합 소폭 상승 및 BDI 급락(출처: freight_indices)
2. LA-LB 항만 파업 위협 및 교량 폐쇄 물류 차질(출처: Seatrade Maritime, Hellenic Shipping)
3. 아시아~유럽 선복량 사상 최대 공급 전환(출처: Container News)
4. 글로벌 항공 수요 개선 및 적재율 상승(출처: iata-cargo)
5. 미국 물가 상승 속 연준 통화정책 동결 유지(출처: Supply Chain Dive)

종합 해설

- **배경:** 10월 마지막 주 해상 운임지수는 노선별 등락이 엇갈리고, 항공 수요는 완만한 회복세 지속, 무역 정책 측면에서는 관세·제재 이슈가 동시 진행.
- **분석:** 해상은 SCFI 종합 소폭 상승(출처: freight_indices)에도 미주 노선 운임 하락과 BDI 11.9% 급락(출처: freight_indices)이 겹쳐 방향성 불명확. 항공은 글로벌 수요 CTK +4%, 적재율 46%(출처: iata-cargo)로 완만한 개선이나 중동 노선 급감이 변수. 물류 현장은 미국 화주 운송비 급등(출처: DC Velocity)으로 비용 압박 확대.
- **시사점:** 단기 운임 변동성 확대 대비 노선별 분산 전략 필요, 미국 서안 항만 리스크 모니터링 강화 필요.

2. 해상

> **결론: 해상 운임 노선별 혼조 속 공급 과잉 및 항만 리스크 확대 (🟡).**

INDEX

지수	최신값	기준일	전주 대비
SCFI 종합	3687.35pt	10/26	▲ +0.2%
SCFI 미주서안	7521pt	10/19	▼ -0.8%
SCFI 미주동안	10388pt	10/19	▼ -1.3%
SCFI 유럽	2351pt	10/19	▲ +3.4%
KCCI 종합	4666pt	10/26	▲ +0.4%
CCFI 종합	1881.82pt	10/26	▲ +0.3%
WCI 종합	4429달러/FEU	10/26	▼ -3.4%
BDI	2634pt	10/19	▼ -11.9%

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

이슈

- **배경:** SCFI 종합은 소폭 상승했으나 미주서안·동안 노선은 하락 전환, 유럽 노선은 강세 지속(출처: freight_indices).
- **분석:** SCFI 종합 3687.35pt로 전주 대비 +0.2% 상승(출처: freight_indices)했으나, 미주서안 -0.8%·미주동안 -1.3% 하락(출처: freight_indices)으로 북미 노선 약세 뚜렷. 반면 유럽 노선은 +3.4% 상승(출처: freight_indices)하며 아시아~유럽 선복량 35만TEU 돌파라는 사상 최대 공급 확대 소식(출처: Container News)과 맞물려 단기 공급 과잉 우려 공존. 벌크 운임 지표 BDI는 -11.9% 급락(출처: freight_indices)하며 건화물 시황 둔화 신호. 한편 LA-LB 항만 파업 위협(출처: Seatrade Maritime)과 교량 폐쇄에 따른 물동량 지연(출처: Hellenic Shipping) 등 미국 서안발 공급망 차질 리스크 누적.
- **시사점:** 미주 노선 운임 추가 하락 가능성 대비 대체 루트 확보 및 서안 항만 상황 실시간 모니터링 권고, 유럽 노선은 단기 강세 활용한 선복 확보 검토.

주요 뉴스

해상

LA-LB 항만 파업 위협, 컨테이너 흐름 차질 우려

LA/LB 항만 노동계약 만료로 파업이 임박해 컨테이너 처리에 차질이 예상됨. 파업 시 미국 서안 최대 항만 복합체의 하역 작업이 중단될 수 있음.



LA/LB 항만 노동계약 만료로 파업이 임박해 컨테이너 처리에 차질이 예상됨. 파업 시 미국 서안 최대 항만 복합체의 하역 작업이 중단될 수 있음.

한국·중국발 미주 서안 노선의 핵심 기항지인 LA/LB 파업은 화물 지연과 운임 변동을 초래해 화주·포워더의 일정 관리에 직접적 위험 요소임.

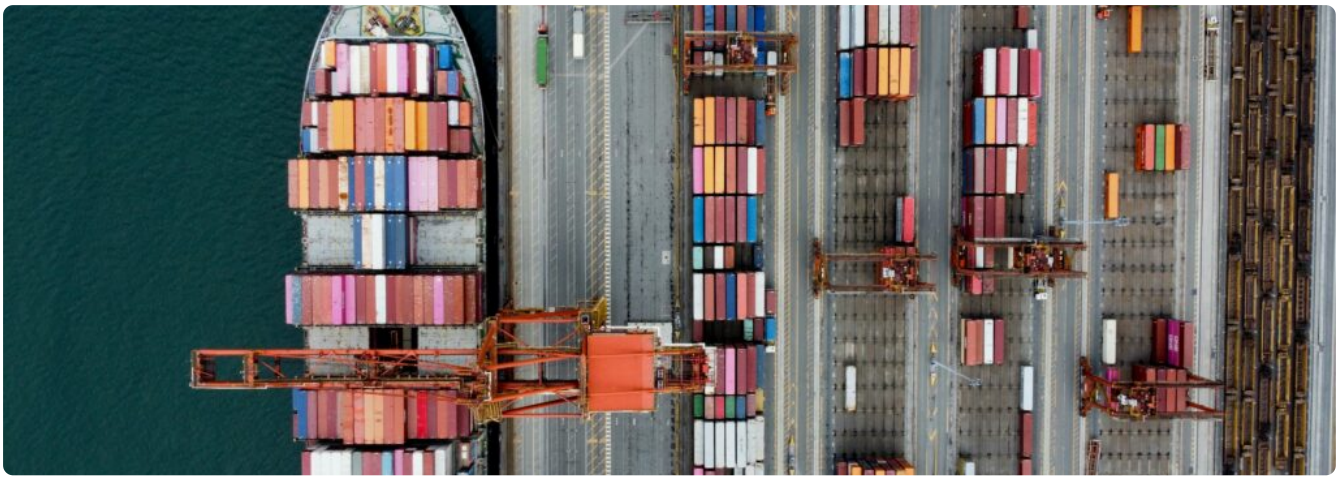
LA/LB 도착 예정 화물의 대체 경로(오클랜드·시애틀)와 재고 전략을 점검하고 파업 진행 상황을 실시간 모니터링하라.

출처: Seatrade Maritime

해상

아시아~유럽 선복량 35만TEU 돌파...10~11월 사상 최대 공급

Sea-Intelligence: 10~11월 사상 최대 선복량 공급



10월과 11월 아시아~유럽 항로의 주간 평균 선복량이 사상 최대 수준으로 치솟았다. 아시아~북유럽은 35만TEU를 넘어섰고, 아시아~지중해는 26만TEU를 웃돌았다. Sea-Intelligence가 발표한 선데이 스포트라이트 최신호에 따르면, 통상 골든위크 이후 4분기 수요 둔화에 맞춰 공급이 줄어들던 과거 패턴과 완전히 동떨어진 흐름이 나타났다.

성수기였던 3분기 말부터 이어진 항만 혼잡과 선박 일정 지연이 10~11월 공급 급증의 직접적인 원인으로 지목된다. 아시아 지역에서 출발 예정이던 선박들이 대거 지연되면서 10월과 11월에 한꺼번에 몰렸고, 이는 배선된 선복량을 인위적으로 끌어올리는 결과로 이어졌다.

홍해 사태로 우회 항로가 길어진 것도 연중 높은 선복량을 유지하게 만든 배경이다. 주간 출항 빈도를 유지하려면 통상보다 많은 선박이 필요하기 때문이다. 다만 Sea-Intelligence는 10월과 11월의 증가 폭이 이미 높았던 2025년 기준선마저 크게 벗어난 수준이라고 분석했다.

태평양 항로도 비슷한 양상이다. 아시아~북미 서안은 10월 주간 평균 선복량이 약 39만3000TEU까지 올랐고, 11월에는 40만TEU에 근접할 것으로 집계됐다. 아시아~북미 동안 역시 8월까지는 예년 수준을 유지했으나 10월과 11월 수치는 역대 최고치를 기록했다.

업계 전문가들은 이 같은 공급 과잉이 단기 운임 하방 압력으로 작용할 수 있다고 입을 모은다. 성수기 대비 물동량이 줄어드는 시점에 지연됐던 선복이 한꺼번에 시장에 풀리면서, 선복 소화 경쟁이 치열해질 가능성이 높다는 관측이다.

글로벌 공급망 차원에서 항만 혼잡과 선박 지연이 해소되지 않는 한, 이 같은 일시적 선복 급증 현상은 재발할 여지가 크다는 지적이다. 연말 성수기 종료 이후 운임 조정 폭과 속도가 향후 시장 방향성을 가르는 변수가 될 전망이다.

출처: Container News

해상

LA·LB항 교량 폐쇄·물동량 급증에 컨테이너 지연

LA/LB 항만, 교량 폐쇄·수입 물량 증가로 컨테이너 지연



미국 서부 로스앤젤레스·롱비치(LA·LB) 항만에서 대규모 교량 공사와 수입 물동량 급증이 맞물리면서 철송 및 화물 반출입 지연이 발생하고 있다고 ICIS가 보도했다. 시장 참여자들은 통상적인 리드타임에 최대 3~4일이 추가되고 있다고 전했다.

태평양상선협회(PMSA) 집계에 따르면 지난 9월 LA·LB 항만의 트럭 체류시간은 3.18일로 8월의 2.95일보다 늘었다. 철송 화물 체류시간도 같은 기간 6.75일에서 7.19일로 증가했다.

지연 요인으로는 캘리포니아교통국(Caltrans)의 빈센트 토마스 브리지 폐쇄 준비가 꼽힌다. 이 교량은 일평균 5만3000대가 통행하며, 이 중 약 9%가 대형 트럭이다. 다음 달 7일부터 교량 상판 교체를 포함한 16개월간의 보수 공사에 들어간다. Caltrans는 우회로 정비와 교통 통제 인력 배치로 혼잡을 줄인다는 방침이다.

항만 물동량도 기록적인 수준이다. LA항은 9월 한 달간 104만2652TEU를 처리해 개항 118년 역사상 최대 월간 실적을 올렸다. 수입은 전년 동월 대비 19% 증가한 54만5696TEU, 수출은 10% 늘어난 12만5751TEU로 각각 집계됐다. 공(𝌆) 컨테이너도 37만1206TEU로 사상 최고치를 기록했다.

LB항도 9월 99만7177TEU를 처리하며 2024년 10월의 종전 기록을 넘어섰다. 같은 달 수입은 31.3% 급증한 50만9390TEU, 수출은 7.8% 증가한 9만1747TEU로 나타났다. LB항은 6주간 야간·토요일 터미널 게이트 운영을 연장하기로 했다.

한편 ILWU 소속 약 250명의 항만 경비원이 이번 주말 파업에 돌입할 경우 8개 터미널 운영이 중단될 수 있다는 우려도 나온다. 경비원은 양대 항만 ILWU 인력의 2%에 불과하지만, LB항 화물의 약 85%, LA항 화물의 약 33%를 처리하는 터미널에서 근무하는 것으로 알려졌다.

업계 전문가들은 폴리에틸렌(PE)·폴리프로필렌(PP) 등 폴리머와 이소탱크 화학물까지 컨테이너 운송 의존도가 높은 만큼, 교량 공사와 파업...

출처: Hellenic Shipping

3. 항공

> **결론: 항공화물 수요 완만한 회복 속 지역별 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

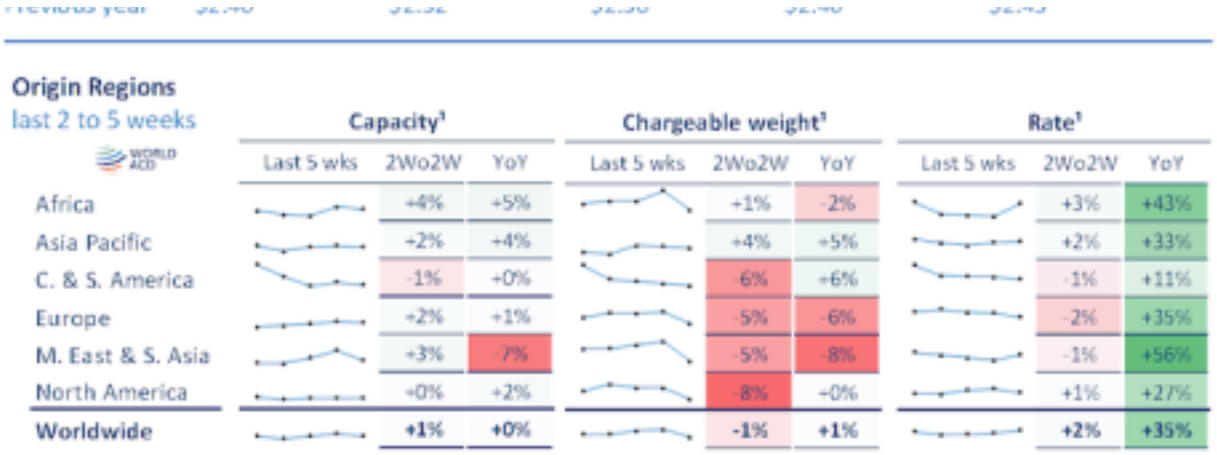
- **배경:** 글로벌 항공 수요는 공급 증가율을 상회하며 적재율이 개선되었으나, 중동 노선은 급격한 수요 위축 지속(출처: iata-cargo).
- **분석:** 글로벌 수요 CTK +4%, 공급 ACTK -0.4%(출처: iata-cargo)로 수급 균형 개선, 적재율(CLF) 46%(+1.9%p, 출처: iata-cargo)로 상승세. 아시아태평양(+10.5%)·유럽(+6%)·북미(+5%) 등 주요 권역 수요 견조한 반면, 중동은 수요 -18.2%·공급 -22.9%(출처: iata-cargo)로 큰 폭 위축. 9월 글로벌 항공화물 수요 7.7% 증가했으나 유가 급등에 따른 채산성 악화 우려 제기(출처: Air Cargo Week), 화주들은 단기 계약으로 선회하는 움직임 뚜렷(출처: Air Freight News).
- **시사점:** 중동 노선 운항 전략 재검토 필요하며, 유가 변동에 따른 운임 전가 체계 점검과 단기 계약 비중 확대 대응 필요.

주요 뉴스

항공

글로벌 항공화물 22주차 물동량 9%↓…운임은 오름세 지속

WorldACD 주간 항공화물 동향 (22주차) - 2026



Origin Regions
last 2 to 5 weeks

	Capacity¹			Chargeable weight¹			Rate¹		
	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%**

글로벌 항공화물 물동량이 22주차(5월 25~31일)에 전주 대비 9% 감소한 것으로 집계됐다. 이는 유럽 성령강림절과 미국 메모리얼데이, 이슬람 최대 명절 이드 알 아드하 연휴가 겹친 데 따른 것으로, 지난해 같은 주간의 8% 감소와 유사한 흐름을 보였다. 반면 항공화물 운임은 전주 대비 2% 올랐고 공급 좌석은 1% 줄었다. WorldACD 마켓데이터가 발표한 주간 통계에서 이같이 나타났다.

지역별 물동량은 모든 지역에서 감소세를 나타냈다. 아시아태평양과 중남미가 각각 3% 줄어든 반면 아프리카는 20%, 중동·남아시아(MESA)는 21% 급감했다. 특히 4일간 지속된 이드 알 아드하 연휴 영향으로 MESA와 아프리카발 화물 감소폭이 컸다. MESA에서 유럽행 유상중량은 전주 대비 17% 줄었으며, 두바이발 물량은 25%, 방글라데시발은 45% 각각 감소했다. 인도발은 4% 줄었다. 반대 방향인 유럽발 MESA행과 아프리카행도 각각 22%, 17% 감소하며 두 자릿수 하락률을 기록했다.

연간 기준으로는 전 세계 물동량과 북미발 물동량이 각각 3% 줄었다. 유럽·아프리카·MESA발은 두 자릿수 감소율을 보인 가운데, 아시아태평양과 중남미는 한 자릿수 성장세로 희비가 엇갈렸다. 항공화물 공급은 전주 대비 1% 위축됐는데, 이는 중동 전쟁 발발 이후 두 번째 감소다. MESA발 공급이 6% 줄며 전체 감소를 주도했고 다른 지역은 보합 또는 1% 감소에 그쳤다.

아시아태평양발 유럽행과 미국행 물동량은 전주 대비 각각 2%, 1% 줄었다. 다만 중국·베트남·태국발 유럽행은 1~4% 늘어나며 선전했고, 홍콩·한국·태국·인도네시아발 미국행도 2~4% 증가했다. 중국발 미국행은 보합세를 보였으며 다른 기점은 2~9% 감소했다.

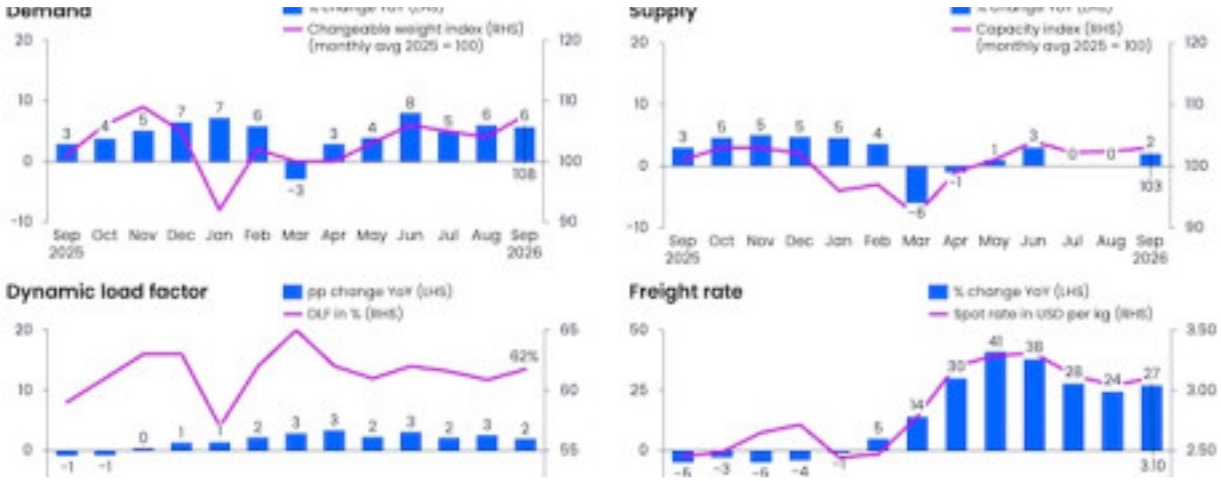
월간 기준으로는 5월 말 물동량 둔화가 전체 성장세를 끌어내렸다. 4월 중동 사태 충격에서 벗어나 전년 대비 5% 성장했던 글로벌 물동량은 5월 들어 3% 성장으로 속도가 줄었다. 전월 대비로는 중남미가 7%, 유럽이 1% 줄었으나 다른 지역은…

출처: Air Freight News

항공

9월 글로벌 항공화물 6%↑...화주, 단기 계약 선회 뚜렷

9월 항공화물 수요가 전년 대비 6% 증가하며 화주들이 장기 계약 대신 변동 운임을 선호하는 추세가 나타났다.



9월 글로벌 항공화물 물동량이 전년 동월 대비 6% 증가하며 3개월 연속 안정적 성장세를 이어갔다. 다만 화주들은 장기 운임 계약 대신 시장 변동성을 반영할 수 있는 유연한 조건을 요구하며 3개월 이하 단기 계약 비중을 크게 늘린 것으로 나타났다.

Xeneta에 따르면 9월 글로벌 항공화물 스팟 운임은 킬로그램당 평균 3.10달러로 전년 동월 대비 27% 상승했다. 전월 대비로는 2% 올라 3분기 말 전형적인 계절적 강세와 중동 긴장 지속에 따른 제트유 가격 상승이 반영됐다. 브렌트유는 9월 초 배럴당 100달러를 넘어섰다.

공급 측면에서는 9월 글로벌 항공화물 공급력이 전년 동월 대비 2% 늘어나는 데 그쳤다. 7월과 8월 보합세를 보인 뒤 소폭 증가한 수준이다. 이에 Xeneta의 동적 소석률은 62%로 전월 대비 2%p 상승했다.

화주의 계약 행태 변화가 두드러진다. 2026년 3분기 시작 신규 계약을 분석한 결과 3개월 이하 단기 계약 비중이 60%에 달했다. 2025년 3분기 25%, 2026년 2분기 47%에서 빠르게 늘어난 수치다. 3개월 계약만 놓고 보면 42%로 전년 동기 16%에서 크게 뛰었고, 12개월 계약 비중은 40%에서 25%로 줄었다. 12개월 초과 장기 계약은 3%에 그쳤다.

Niall van de Wouw Xeneta 최고항공화물책임자는 "시장 불안정성이 여전해 화주들이 변동 조건 없이 장기 계약을 맺기 어려운 상황"이라며 "1년 고정 운임 계약은 현재 환경에 맞지 않으며, 포워더와의 계약에 유연성을 더하는 조정 장치를 원하는 화주가 늘고 있다"고 말했다.

노선별로는 중국발 유럽행 전자상거래 물량이 8월 전년 동월 대비 40% 감소하며 7월의 25% 감소보다 낙폭이 커졌다. 유럽연합의 건당 3유로 관세가 7월부터 시행된 영향이다. 반면 중국발 미국행 전자상거래 물량은 17% 증가했다. 이에 따라 중국~서유럽 스팟 운임은 9월 킬로그램당 4.26달러로 전월 대비 10% 반등했다. 동북아~유럽은 5% 오른 4.74달러,...

출처: Air Freight News

항공

9월 항공화물 수요 7.7%↑...유가 급등에 채산성 악화

9월 항공화물 수요 7.7% 증가, 연료비 부담



지난 9월 글로벌 항공화물 수요가 전년 동월 대비 7.7% 증가한 것으로 집계됐다. 국제선 기준으로는 8.6% 늘었지만, 제트유 가격이 1년 전보다 두 배 이상 오르면서 항공사의 수익성 부담이 커지고 있다.

국제항공운송협회(IATA)가 발표한 자료에 따르면 화물톤킬로미터(CTK) 기준 글로벌 항공화물 수요는 모든 지역에서 성장세를 기록했다. 반면 공급인 유효화물톤킬로미터(ACTK)는 전년 대비 2.7% 증가하는 데 그쳤고, 업계 평균 화물탑재율(CLF)은 2.2%포인트 오른 47.9%를 나타냈다.

마리 오웬스 톰슨 IATA 수석 이코노미스트는 "글로벌 무역과 제조업 회복이 수요를 뒷받침했고, 인공지능(AI) 관련 화물이 태평양 노선의 두 자릿수 성장을 이끌었다"며 "문제는 비용으로, 제트유 가격이 전년 대비 두 배 이상 올랐지만 운임 수익은 이를 따라가지 못하고 있다"고 말했다.

지역별로는 북미 항공사가 전년 동월 대비 11.8% 증가하며 가장 높은 성장률을 기록했다. 공급은 0.8% 늘어나는 데 그쳐 탑재율이 4.3%포인트 상승한 43.9%를 나타냈다. 최대 시장인 아시아태평양 항공사는 수요가 8.6% 늘었고, 국제선 화물의 35.8%를 차지했다. 유럽 항공사는 수요가 4.5% 증가한 반면 공급은 1.6% 줄면서 탑재율이 54.6%로 가장 높았다. 중동 항공사는 3.8% 증가에 그치며 전 지역 중 가장 낮은 성장률을 보였다.

무역 노선별 희비도 엇갈렸다. 아시아-북미 노선이 전년 대비 17.0% 증가하며 8개월 연속 성장세를 이어갔고, 아시아 역내 노선도 10.2% 늘며 35개월 연속 증가를 기록했다. 유럽-북미는 9.3%, 유럽-아시아는 6.0% 각각 증가했다.

반면 중동 연결 노선은 부진했다. 유럽-중동 노선은 전년 대비 18.0% 감소하며 7개월 연속 위축됐고, 중동-아시아 노선도 10.2% 줄어들며 7개월째 하락세를 보였다. 유럽-중동 노선은 업계 화물량의 5.2%, 중동-아시아는 7.4%를 각각 차지한다.

IATA에 따르면 8월 글로벌 무역은 전년...

출처: Air Cargo Week

4. 물류 사업 전반

> **결론: 물류비 상승 압박 속 운영 효율화 과제 확대 (🔴).**

이슈

- **배경:** 미국 화주 운송비가 5년 만에 최고 수준으로 증가했음에도 물동량은 정체되어 비용 구조 악화 우려 고조(출처: DC Velocity).
- **분석:** 미국 화주 운송비 5년 만 최고 증가 및 물동량 정체(출처: DC Velocity)는 공급망 비효율 심화를 시사. 기업의 지속가능성 추진 의지는 역대 최고 수준이나 실행 구조 미흡(출처: DC Velocity)으로 ESG 리스크 관리 공백 우려. AI 추천 구매 46% 반품, 설명 불일치가 최다 사유(출처: DC Velocity)로 나타나 디지털 전환 과정의 운영 리스크도 부각.
- **시사점:** 비용 효율화 및 반품률 관리를 위한 AI 품질관리 체계 강화, 지속가능성 실행 로드맵 구체화 필요.

주요 뉴스

물류

미국 화주 운송비 5년 만에 최고 증가...물동량은 정체

최근 보고서에 따르면 화주들이 부담하는 총 물류비가 5년 만에 최고치를 기록했다. 운임은 정체된 반면 창고비, 인건비, 보험료 등 부대 비용이 크게 올랐다.

QoQ	YoY	QoQ
0.4%	0.5%	5.2
-3.1%	-2.1%	5.2
2.9%	-2.6%	8.6
-2.5%	2.4%	0.6
1.4%	2.8%	4.1

미국 화주들의 운송비 지출이 5년 만에 가장 큰 폭으로 늘어난 반면 물동량 증가는 미미한 수준에 그친 것으로 나타났다. US뱅크 화물결제지수에 따르면 3분기 화주 지출은 전년 동기 대비 32.1% 급증하며 2021년 이후 최대 연간 증가율을 기록했다.

이는 트럭 운송 공급이 빠듯해진 가운데 전국 평균 경유 가격이 갤런당 6.50달러를 웃돈 데 따른 결과로 분석된다. 반면 같은 기간 전국 물동량은 전분기 대비 0.4%, 전년 동기 대비 0.5% 각각 늘어나는 데 그쳤다. 분기와 연간 기준 동시 증가는 2021년 이후 처음이지만 증가 폭은 제한적이었다.

미국트럭협회(ATA) 수석부회장 겸 수석이코노미스트인 밥 코스텔로는 "이번 분기가 주목할 만한 점은 지출이 물동량보다 훨씬 빠르게 증가하고 있다는 것"이라며 "화물 수요는 여전히 불균등하지만 기업들은 빠듯한 트럭 공급, 높은 연료비, 강해진 운송사 가격 협상력에 직면해 있다"고 말했다.

지역별 희비도 엇갈렸다. 물동량은 남동부와 남서부, 북동부에서 증가한 반면 서부와 중서부에서는 감소했다. 남동부가 전분기 대비 4.7%로 가장 높은 증가율을 보였고, 서부는 3.1% 감소해 최대 낙폭을 기록했다. 전년 동기 대비로는 북동부가 2.8% 증가하며 가장 두드러졌다.

지출은 모든 지역에서 전분기 및 전년 동기 대비 모두 상승했다. 전분기 대비로는 중서부 0.6%에서 남동부 9%까지 분포했다. 남서부는 전년 대비 51.6% 급증해 연간 기준 최대 증가율을 나타냈다. 단속 강화로 국내 화물 운송 기사 확보가 어려워지면서 공급이 특히 빠듯해진 영향으로 풀이된다.

서부는 연료비 부담도 컸다. 캘리포니아주 경유 가격이 9월 말 갤런당 8.25달러까지 치솟았다. US뱅크 화물비즈니스분석 담당 임원은 "지역마다 화물 여건은 다르지만 비용 압박은 광범위하게 나타나고 있다"며 "물동량이 정체되거나 감소하는 지역에서도 공급 축소와 운영비 상승이 지출을 끌어올리고 있다"고 말했다.

업계에서는 화물 수요 회복세가 더딘 상황에서도 당분간...

출처: DC Velocity

물류

기업 지속가능성 의지 역대 최고…실행 구조는 미흡

MIT 보고서: 기업 지속가능성 의지 높지만 실행 장벽 여전



기업들의 공급망 지속가능성에 대한 의지가 7년 만에 최고 수준을 기록했지만, 내부 거버넌스 부재와 대외 불확실성이 실행을 가로막고 있다는 분석이 나왔다.

MIT 지속가능 공급망 연구소가 최근 발표한 '2026 공급망 지속가능성 현황' 보고서에 따르면, 91개국 공급망 전문가 1810명을 대상으로 조사한 결과 응답자의 83%가 지속가능성을 장기적 비즈니스 성공에 중요하거나 매우 중요하다고 평가했다. 이는 보고서 작성 7년 역사상 가장 높은 수치다.

미국 기후 정책 변화에도 불구하고 기업들의 의지는 오히려 강해졌다. 응답자의 59%는 지속가능성에 대한 의지가 더 커졌다고 답한 반면, 의지가 약해졌다는 응답은 13%에 그쳤다.

다만 대외 요인이 발목을 잡고 있다. 응답자의 약 70%는 관세 불확실성으로 인해 지속가능성 전략을 지연하거나 축소·타협했다고 밝혔다. 80% 이상은 지정학적 갈등이 기후 행동의 효과를 떨어뜨리고 있다고 지적했다.

내부 문제도 확인됐다. 공식적인 교차 기능 지속가능성 팀을 둔 기업은 57%가 일상적 의사 결정에 지속가능성을 자주 또는 항상 반영하는 것으로 나타났다. 단일 기능에 책임이 있는 경우는 13%에 불과했다. 그러나 공개적으로 지속가능성 목표를 가진 기업 중 교차 기능 팀을 운영하는 곳은 51%, 이사회 차원의 감독을 두는 곳은 33%에 머물렀다.

이 밖에 운송·물류, 조달, 창고, 제품·포장 설계 등 일상 운영 영역에서 지속가능성 실행이 가장 활발하게 이뤄지는 것으로 조사됐다. 반면 자본 투자나 네트워크 설계, 리스크 계획 단계에서는 적용이 더뎠다. 보고서는 지속가능성이 공급망을 운영하는 방식에는 빠르게 스며들고 있지만, 설계 단계까지는 미치지 못하고 있다고 진단했다.

시장에서는 기업들이 방향 설정을 넘어 내부 구조를 갖추는 단계로 전환해야 실행력이 담보될 것이라는 관측이 나온다.

출처: DC Velocity

물류

AI 추천 구매 46% 반품…설명 불일치 최다 사유

Blue Yonder: AI 쇼핑 이용자의 46%가 구매 제품 반품



미국 소비자 가운데 인공지능 추천으로 제품을 구매한 이들의 46%가 지난 1년 사이 해당 제품을 반품한 것으로 나타났다. 공급망 소프트웨어 기업 Blue Yonder가 발표한 연례 조사에서 AI 도구를 통한 구매 전환이 늘면서 반품 리스크도 동반 확대되고 있다.

Blue Yonder가 미국 전역 소비자 2000명을 포함해 5개국 5000여 명을 대상으로 실시한 '2026 소비자 리테일 반품 설문조사'에 따르면, 미국 응답자의 24%가 AI 추천을 받아 제품을 산 경험이 있다고 답했다. 이 가운데 46%가 AI가 권한 상품을 지난해 반품한 적 있다고 밝혔다.

반품 사유는 '설명과 실제 제품이 달랐다'는 응답이 36%로 가장 많았고, '사이즈나 핏이 맞지 않았다'가 23%로 뒤를 이었다. 미국 전체 반품에서는 사이즈 불일치가 42%, 설명 불일치가 20%를 차지해 순서가 뒤집혔다. AI 도구가 사이즈 예측보다 상품 정보를 정확하게 전달하는 데 더 취약하다는 해석이 나온다.

Duncan Angove Blue Yonder 최고경영자는 "쇼핑객이 리테일러의 준비 속도보다 빠르게 AI 조언을 받아들이고 있으며 절반 가까이가 제품을 되돌려 보내고 있다"며 "이는 AI 문제가 아니라 데이터 문제"라고 말했다. 이어 "대부분의 제품 데이터가 검색창을 기준으로 작성돼 기계가 개인에게 상품을 제안하는 용도로는 부족하다"고 지적했다.

반품 정책에 대한 민감도도 높게 나타났다. 미국 응답자의 51%가 더 나은 반품 정책 때문에 특정 리테일러를 선택했다고 답했고, 29%는 지난해 반품 규정을 강화한 업체에서 아예 발길을 끊었다고 밝혔다. 세대별로는 Z세대 47%, 밀레니얼 40%가 반품 정책 강화 업체 이용을 중단한 반면 X세대는 24%, 베이비부머는 17%에 그쳤다.

리테일러들이 AI로 반품 이력을 추적해 잦은 반품자를 관리하는 방안에 대해서는 응답자의 30%가 비용 통제를 위한 공정한 방법이라고 평가했고 25%는 쇼핑에 영향이 없다고 답했다. 그러나 24%는 과도한 감시라며 다른…

출처: DC Velocity

5. 무역

> **결론: 에너지·관세 정책 변수 속 통상환경 불확실성 지속 (🟡).**

이슈

- **배경:** 러시아 디젤 수출 제한 연장과 미국 물가·관세 정책 변화가 동시에 진행되며 글로벌 무역 환경 혼조.
- **분석:** 러시아 디젤 수출금지 연말까지 연장 및 미국향 공급 쿼터만 허용(출처: The Moscow Times)으로 에너지 공급망 긴장 지속. 미국은 물가 3.7% 상승에도 기준금리 동결, 연준의 인내심 기조 유지(출처: Supply Chain Dive)로 통화정책 불확실성 잔존. 한편 트럼프 행정부의 로봇·산업기계 관세 보류 결정(출처: Supply Chain Dive)은 무역협상 여지를 확대하는 완화 신호로 해석.
- **시사점:** 에너지 공급망 변동성 대비 대체 조달처 확보 및 미국 관세정책 변화 모니터링을 통한 수출입 전략 유연성 확보 필요.

주요 뉴스

무역

러시아 디젤 수출금지 연말까지 연장...미국 공급 쿼터만 허용

러시아가 디젤 수출 금지를 연장하고 미국과의 합의 이행을 위해 쿼터를 사용할 예정. 이는 글로벌 디젤 공급에 영향을 미칠 수 있음.



러시아가 디젤 수출 금지 조치를 연말까지 연장하는 동시에 미국과의 수출 이행을 위해 일부 기업에 한해 쿼터 방식의 선적을 허용하기로 했다고 로이터통신이 28일(현지시간) 보도했다. 복수의 소식통에 따르면 새 정부 명령은 이르면 11월 초 발표될 예정이다.

이번 조치는 블라디미르 푸틴 러시아 대통령과 도널드 트럼프 미국 대통령의 이달 초 통화 이후 합의된 디젤 공급 계약과 맞물려 있다. 러시아와 우크라이나 간 에너지 부분 휴전이 발표되면서 러시아의 연료 생산 여력도 확대되는 흐름이다. 반면 올해 초 발생한 연료 부족 사태로 정부는 석유제품 수출에 대한 통제 기조를 유지하고 있다.

알렉산드르 노박 러시아 부총리는 28일 기자들과 만나 "수출 시장으로 향하는 러시아산 디젤을 실은 유조선 3척이 이미 운항 중"이라며 "네 번째 선박은 10월 28일 출항할 것"이라고 밝혔다. 노박 부총리는 러시아 정유시설의 가동률이 수리 작업 이후 빠르게 회복되고 있다고 덧붙였다.

소식통에 따르면 드론 공격이 잦아든 이후 정유시설 가동률은 10월 초 대비 10월 말 기준 25% 상승했다. 현재 디젤 수출 금지 조치 아래에서 정부는 쿼터 시스템을 통해 제한적인 수출만 허용하고 있다. 11월 쿼터는 10월 물량의 4배인 200만 톤, 일일 약 50만 배럴 규모로 책정될 것으로 전해졌다.

기존 정부 간 협정에 따른 선적도 계속 이뤄진다. 앞서 10월에는 일부 정유사에 대해 수출 금지 예외를 인정하고 총 50만 톤의 쿼터를 배정한 바 있다. 11월 새 정부 명령은 예외가 인정되는 정유사 목록을 늘리고 새로운 수출 한도를 설정하는 내용이 될 것이라고 소식통은 전했다.

러시아의 명목 디젤 생산량은 자국 내 소비량을 약 40% 웃돈다. 정유시설이 정상 가동률을 회복할 경우 국내 공급 과잉을 막기 위한 수출 창구가 필요하다는 분석이 나온다. 소식통은 쿼터가 조기에 소진될 경우 정부가 추가 증액을 검토할 수 있다고 덧붙였다.

에너지부는 이와 관련한 논평 요청에 응답하지 않았다. 현행 디젤 수출 금지...

출처: The Moscow Times

무역

미국 기준금리 동결에도 물가 3.7%↑…연준 "인내심"

인플레이션 가속에도 연준, 기준금리 동결



미국 중앙은행인 연방준비제도(Fed)가 인플레이션 가속에도 기준금리를 동결했다. 다만 위원 2명이 추가 인상을 주장하며 물가 압력에 대한 경계심을 드러냈다.

연방공개시장위원회(FOMC)는 10대 2 표결로 연방기금금리를 현행 3.75~4.00% 범위에서 유지하기로 결정했다고 밝혔다. 다음 정례 회의는 오는 12월로 예정돼 있다.

지난 9월 소비자물가지수(CPI)는 전년 동기 대비 3.7% 상승하며 시장 예상을 웃돌았다. 생산자물가지수(PPI)도 같은 기간 6.3% 올라 물가 상승 압력이 거세지고 있음을 보여줬다.

에너지 가격 급등이 전반적인 물가 상승을 부추기고 있다. 브렌트유 가격은 지난 1년간 80% 급등해 배럴당 115.75달러를 기록했다. 케빈 워시 연준 의장은 "인플레이션을 낮추는 것이 우리의 책임"이라고 말했다.

반면 고용 지표는 견조한 흐름을 이어갔다. 9월 실업률은 4.2%로 지난 3월부터 4.1~4.3% 범위에서 안정적으로 유지되고 있다. FOMC는 "경제 활동이 강한 속도로 확장되고 있다"며 "생산성 성장이 견조하고 자본 투자도 활발하다"고 평가했다.

채권 시장은 이미 긴축 기조를 반영하고 있다. 미국 10년 만기 국채 수익률은 5%를 상회했으며, 금리 선물 시장에서는 12월 0.25%포인트 인상 확률이 전날 75%에서 85%로 높아졌다고 CME그룹 페드워치가 집계했다.

업계에서는 연준의 이번 동결이 대선을 앞둔 관망 성격이 짙다고 보고 있다. 다만 워시 의장은 "정치가 이번 결정에 어떤 역할도 하지 않았다"며 "회의 기간 정치 관련 언급은 전혀 없었다"고 선을 그었다.

출처: Supply Chain Dive

무역

트럼프, 로봇·산업기계 관세 보류…무역협상 택했다

트럼프, 로봇·산업기계 관세 대신 무역협상 선택



도널드 트럼프 미국 대통령이 로봇·산업기계 수입품에 대해 관세 부과 대신 무역협상을 선택했다. 트럼프 대통령은 지난 28일 서명한 포고문에서 하워드 러트닉 상무장관과 제이미슨 그리어 미국무역대표부 대표에게 로봇·산업기계 및 관련 부품 수입 의존 문제를 해결하기 위한 협상을 진행하라고 지시했다고 Supply Chain Dive가 보도했다.

이번 조치는 지난해 9월 시작된 무역확장법 232조 조사에 따른 것이다. 조사 결과 미국은 로봇·산업장비 생산량이 수요에 미치지 못하며, 국내 생산 능력도 부족한 것으로 나타났다. 포고문은 "이러한 수입 의존은 미국 산업 기반에 위험을 초래하고 국가 안보에 점점 더 중요한 분야에서 미국의 장기 경쟁력을 위협한다"고 밝혔다.

내각 관료들은 협상 시작 후 180일 이내에 트럼프 대통령에게 진전 상황을 보고해야 한다. 트럼프 대통령은 협상 결과에 따라 향후 관세 부과 또는 수정 등 대안적 조치를 검토할 수 있다고 포고문에서 언급했다.

이로써 트럼프 대통령은 최근 3개월 사이 232조 조사 이후 즉각적인 관세 부과 대신 무역협상을 택한 사례가 세 번째로 늘었다. 이달 초 풍력터빈 수입에 대해서도 유사한 행정명령을 내렸고, 지난 7월에는 상업용 항공기·제트엔진·부품 수입과 관련해 협상을 지시했다. 앞서 1월에는 반도체 수입에 대해 일부 품목에 25% 관세를 부과하면서도 협상 카드를 병행한 바 있다.

이는 자동차·자동차 부품, 드론·부품, 폴리실리콘 등에 232조를 근거로 관세를 부과해 온 기존 행보와 대비된다. 업계에서는 트럼프 행정부가 로봇·산업기계 분야에서 관세 압박을 유예한 채 협상 성과를 우선시하는 전략을 구사하고 있다는 분석이 나온다.

출처: Supply Chain Dive