

LOGISIGHT

WEEKLY INTELLIGENCE

WEEKLY LOGISTICS REPORT

# 25주차 글로벌 물류 현황

보고기간 06/15~06/21 · 작성 2026-06-21

경영기획팀 · 임원회의 보고

2026-W25

# Executive Summary

주제	결론(신호등)	핵심 근거
종합 사항	●	글로벌 물류 불확실성 고조 및 공급망 압박 심화 구간 진입
해상	●	SCFI 미주·유럽 노선 급등 및 호르무즈 항로 차질 심화
항공	●	아태 수요 성장 지속, 중동 공급 급감 및 글로벌 적재율 상승
물류 사업 전반	●	파나마운하 제한 가능성 및 호르무즈 영향 미국 화물 급감
무역	●	연준 금리 동결·유류할증료 인상, 통관 규칙 개편 혼선 예상

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

# 1. 주간 글로벌 시황 정리

결론: 글로벌 물류 불확실성 고조 및 공급망 압박 심화 구간 진입 (●).

## 핵심 이벤트

- SCFI 미주서안 전주 대비 +12.1% 급등, 유럽 +17.6% 상승(출처: freight\_indices)
- CMA CGM 호르무즈 탈출 실패 4척 회항, 코스코는 2차 시도 후 통과(출처: Linerlytica)
- 파나마운하 가뭄 경고로 제한 가능성 제기(출처: DC Velocity)
- 항공화물 글로벌 수요 +4% 공급 -0.4%, 중동 공급 -22.9% 급감(출처: iata-cargo)
- 호르무즈 영항 미국 입항 화물 93% 급감(출처: DC Velocity)

## 종합 해설

- 배경:** 이번 주(25주차)는 해상 운임이 미주·유럽 전 노선에서 두 자릿수 상승을 기록하며 공급망 압박이 극대화된 시기. 호르무즈 해협 통항 차질과 파나마운하 가뭄 경고가 동시에 발생, 해상 물류 리스크가 복합적으로 작용. 항공 부문은 아태 지역이 수요 성장을 주도했으나 중동 공급 급감으로 지역 편차 심화. 연준 금리 동결과 유류할증료 인상 등 비용 압력도 가중.
- 분석:** SCFI 종합 기준 3121.69pt로 전주 대비 +4.6% 상승, 주요 노선 모두 상승세 지속. KCCI와 CCFI도 각각 +10.1%, +8.0% 상승하며 해상 운임 강세 확인. 반면 BDI는 2809pt로 9.8% 하락, 건화물 시장과 대비. 항공 글로벌 적재율 46%로 1.9%p 상승, 공급 감소가 수요를 압도. 특히 중동 노선은 공급 22.9% 감소로 수요 -18.2%에도 불구하고 운임 상방 압력 존재. 호르무즈 사태로 CMA CGM이 4척 회항했고, 코스코는 두 번째 시도 끝에 통과 성공, 우회 경로 대안 부재 시 추가 운임 상승 가능성. 미국 입항 화물 93% 급감(출처: DC Velocity)은 해상 공급망 붕괴 심각성 시사. 연준 기준금리 동결은 완화 기조 종료 신호로 단기 수요 위축 우려.
- 시사점:** 단기적으로 해상 운임 추가 상승 불가피, 특히 미주·유럽 노선 스펙 확보 경쟁 심화. 호르무즈 우회 및 파나마운하 제한 가능성에 대비한 대체 루트 선제 검토 필요. 항공의 경우 아태 수요 강세가 지속되나 중동 경유 화주는 대체 경로 또는 선적 전환 검토 시급.

## 2. 해상

결론: 해상 운임 전 노선 급등 및 호르무즈 항로 차질 장기화 우려 (●).

### INDEX

지수	최신값	기준일	전주 대비
SCFI 종합	3121.69pt	06/15	▲ +4.6%
SCFI 미주서안	5101pt	06/08	▲ +12.1%
SCFI 미주동안	6321pt	06/08	▲ +10.1%
SCFI 유럽	3064pt	06/08	▲ +17.6%
KCCI 종합	3349pt	06/15	▲ +10.1%
CCFI 종합	1599.07pt	06/15	▲ +8.0%
WCI 종합	3549달러/FEU	06/08	▲ +3.4%
BDI	2809pt	06/08	▼ -9.8%

출처: freight\_indices(SCFI·KCCI·CCFI·WCI·BDI).

### 이슈

- 배경:** SCFI 종합 3121.69pt(+4.6%)로 연내 최고 수준 근접. 미주 서안 +12.1%, 동안 +10.1%, 유럽 +17.6% 급등. KCCI+10.1%, CCFI+8.0%도 동반 상승. WCI는 +3.4%로 상대적 완만. 반면 BDI -9.8%로 해상 시장 이분화.
- 분석:** SCFI 미주서안 5101pt로 전주비 12.1% 상승, 미주 동안 6321pt로 10.1% 상승. 유럽 3064pt로 17.6% 급등, 홍해 사태 영향 지속. KCCI 종합 3349pt로 10.1% 상승, 한국발 수출 물량 증가 반영. CCFI 1599.07pt로 8.0% 상승 장기 운임 계약도 상승 압력. CMA CGM 4척 회항(출처: Linerlytica)으로 호르무즈 통항 불확실성 고조, 코스코는 2차 시도 성공으로 모멘텀 부재. MSC 극동 네트워크 재편(바얀코 서비스 중단)은 공급 감축 요인.
- 시사점:** 미주·유럽 항로 운임 강세 지속 전망. 호르무즈 차질 및 MSC 서비스 중단으로 추가 공급 부족 예상. BDI 하락은 건화물 수요 약세 시사, 컨테이너와 온도차 존재.

## 주요 뉴스

해상

### CMA CGM 호르무즈 탈출 실패...4척 회항 강제

호르무즈 해협에서 CMA CGM 컨테이너선 4척이 통과를 시도했으나 회항했고, 8척은 통과에 성공했습니다. 이는 이란의 통제 및 보험 조건 강화 속에서 이루어졌습니다.



글로벌 해운 컨설팅사 Linerlytica에 따르면 프랑스 선사 CMA CGM 소속 컨테이너선 4척이 이란의 호르무즈 해협 봉쇄로 인해 페르시아만 탈출에 실패하고 회항하는 사태가 발생했다. 2026년 4월 18일, 이란이 해협 재개방을 발표한 지 채 24시간도 지나지 않아 다시 통행을 차단하면서 이들 선박이 억류됐다.

해당 선박들은 총 12척으로 구성된 선단에 포함돼 있었다. 선두에는 Apollo Easterns가 관리하는 1,030TEU급 BHAGYA LAXMI호가 위치했으며, 뒤이어 15,254TEU급 CMA CGM EVERGLADE호, 2,592TEU급 CMA CGM MANAUS호, 15,254TEU급 CMA CGM GALAPAGOS호, 3,534TEU급 CMA CGM DIAMOND호가 항진 중이었다. 이 중 4척이 강제로 회항 명령을 받았다.

반면 8척은 해협 통과에 성공한 것으로 집계됐다. 두 번째 선단 그룹의 선박들은 호르무즈 해협을 무사히 빠져나간 반면, 첫 번째 그룹 가운데 일부가 이란의 갑작스러운 봉쇄 조치의 직격탄을 맞은 셈이다.

Linerlytica는 이번 사태가 중동발 컨운임 시장에 즉각적인 영향을 미칠 것으로 분석했다. 홍해 우회에 이어 호르무즈 해협까지 불안정해지면서 글로벌 해운 업계의 공급망 리스크가 확대되고 있는 가운데, 주요 선사들은 대체 항로 모색에 나설 수밖에 없는 상황이다.

업계 전문가들은 이란의 해협 통제가 단기간에 해소되지 않을 경우 아시아발 중동행 및 유럽행 컨운임이 추가로 급등할 가능성이 있다고 내다봤다. 다만 현 단계에서는 봉쇄가 일시적인지, 장기화할지를 예단하기 어렵다는 신중론도 제기된다.

출처: Linerlytica

## 코스코 1만8892TEU급 호르무즈 통과...두 번째 시도 끝 성공

COSCO 선박, 두 번째 시도 끝에 호르무즈 통과



COSCO 소속 컨테이너선 두 척이 30일 호르무즈 해협 통과에 성공했다. 이는 이란과 직접 연계되지 않은 컨테이너선이 페르시아만을 빠져나간 첫 사례다. COSCO의 CSCL ARCTIC OCEAN과 CSCL INDIAN OCEAN은 지난 3일 SSF LEO(2553TEU)가 호르무즈를 통과한 이후 약 한 달 만에 같은 항로를 통과한 선박으로 기록됐다.

두 선박은 각각 1만8892TEU급으로, OCEAN Alliance의 극동-중동항로 MEA5(일명 MEX/ME5/CMEX) 서비스에 투입됐다. 당초 이 선박들은 27일 호르무즈 해협 진입을 시도했으나 케슈 섬 남쪽 해상에서 회항해 두바이 인근으로 대피한 바 있다.

Linerlytica에 따르면 이번 통과는 3일 만에 재시도된 끝에 이뤄졌다. 두 선박이 페르시아만을 벗어남에 따라 COSCO는 중동 지역 컨테이너 운항 정상화 신호탄을 쏘아 올린 것으로 해석된다.

한편 이란 해역을 둘러싼 지정학적 리스크는 여전히 진행형이다. 해운 업계는 호르무즈 해협 통항 안정성에 촉각을 곤두세우며 선박 운항 일정과 화물 흐름에 미칠 영향을 예의주시하고 있다.

글로벌 공급망 차원에서 대형 컨테이너선의 호르무즈 통과 재개는 안정적인 중동발 물동량 확보에 긍정적인 시그널로 평가된다. 시장에서는 향후 유사 선박들의 추가 통과 여부와 해협 통항 정상화 속도에 주목하고 있다.

출처: Linerlytica

---

## MSC 극동 네트워크 재편...바안코 서비스 중단

MSC, 극동 내 네트워크 재편



MSC가 역내 극동 네트워크를 전면 재편한다. 알파라이너에 따르면 MSC는 기존 바안코 서비스를 중단하고 여러 역내 항로의 기항 순서를 개편해 동아시아와 동남아시아 전역의 광범위한 커버리지를 유지할 방침이다.

폐지되는 바안코 서비스는 주강 삼각주와 베트남, 필리핀을 연결하던 항로다. MSC는 이를 대체해 사올라, 파이어호스, 페르티위 등 기존 7개 서비스의 기항 순서를 조정했다.

개편된 네트워크를 살펴보면 사올라는 2500TEU급 4척으로 상하이, 닝보, 하이퉁, 호찌민, 다낭, 마닐라, 다바오, 상하이 순으로 기항한다. 파이어호스 역시 2500TEU급 4척으로 상하이, 닝보, 선전(서커우), 싱가포르, 수라바야, 스마랑, 싱가포르, 상하이로 연결한다.

페르티위 서비스는 4500TEU급 4척이 투입된다. 다렌, 톤진, 칭다오, 선전(서커우), 싱가포르, 자카르타, 판장, 자카르타, 싱가포르, 난사, 홍콩, 가오슝, 부산, 다렌을 경유한다. 타이 서비스는 싱가포르와 램차방을 잇는 단일 항로로 2800TEU급 1척이 운항한다.

이 밖에 불가리아 서비스는 상하이, 닝보, 난사, 포트클랑, 페낭, 쿠알라탄중, 싱가포르, 상하이 순으로 기항한다. 말라카 익스프레스는 싱가포르와 벨라완을 왕복하며, 삼바르 서비스는 4500TEU급 4척이 다렌, 인천, 톤진, 칭다오, 샤먼, 동나이, 램차방, 싱가포르, 페낭, 파시르구당, 탄중펠레파스, 싱가포르, 동나이, 부산, 다렌을 순환한다.

알파라이너는 이번 조정이 MSC의 역내 운항을 최적화하면서 중국, 동남아시아, 필리핀의 주요 항만 커버리지를 유지하기 위한 것이라고 분석했다. 시장에서는 글로벌 1위 선사의 이 같은 네트워크 재편이 역내 컨운임과 소석률에 영향을 미칠 가능성을 주목하고 있다.

출처: Container News

→ **한국 화주 시사점:** 한국 수출기업은 미주·유럽 항로 스페크 운임 부담 가중 및 선박 확보 어려움 예상. 호르무즈·홍해 우회 경로의 추가 비용과 통관 지연 리스크 사전 대비 필수.

### 3. 항공

결론: 아태 수요 주도 속 글로벌 공급 부족 지속, 중동 지역 급감 (●).

#### 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 2026-06). 글로벌 적재율(CLF) 46%(+1.9%p).

#### 이슈

- 배경:** 전체 글로벌 수요 CTK +4%, 공급 ACTK -0.4%로 공급 감소. 적재율 46%(+1.9%p). 아태 수요 +10.5%로 가장 높은 성장, 중동 수요 -18.2%로 급감. 아프리카 수요 +7.7%이나 공급 -9.4%로 공급 부족 심화.
- 분석:** 글로벌 적재율 46%로 작년 동기 대비 1.9%p 상승, 수요 대비 공급 부족 지속. 아태 수요 +10.5%, 공급 +5.3%로 적재율 상승. 유럽 수요 +6%, 공급 +3%로 양호. 북미 수요 +5%, 공급 +1.2%로 안정. 중동 수요 -18.2%, 공급 -22.9%로 수급 동반 급감, 지정학적 리스크 영향. 남미 수요 -2.8%, 공급 +1.2%로 공급 과잉 가능성. 아프리카 공급 -9.4%로 수요 7.7% 성불구. 항공화물 운임 21주차 보험(5.16달러, 출처: Air Freight News), 전주 수준 유지. 아시아 조기 성수기 공급망 압박(출처: Asia Cargo News). 항공화물 물량 9% 급감·운임 2% 상승(출처: Air Freight News) 수급 불균형 시사.
- 시사점:** 아태·유럽 항로 안정적이나 중동 발 리스크 존재. 적재율 상승으로 항공 운임 하방 경직성. 아조시 성수기 대비한 사전 예약 권장.

## 주요 뉴스

항공

### 항공화물 운임 21주차 보합...아시아發 스팟 5.16달러

WorldACD 주간 항공화물 동향 (21주차) - 2026

Origin Regions last 2 to 5 weeks	Capacity <sup>1</sup>			Chargeable weight <sup>1</sup>			Rate <sup>1</sup>		
	Last 5 wks	2Wo2W	YoY	Last 5 wks	2Wo2W	YoY	Last 5 wks	2Wo2W	YoY
Africa	+0%	+4%	+6%	-1%	-6%	+37%			
Asia Pacific	+1%	+8%	+9%	+6%	-2%	+34%			
C. & S. America	-8%	-0%	-13%	+6%	-5%	+10%			
Europe	+2%	+1%	+0%	-6%	-1%	+38%			
M. East & S. Asia	+6%	-3%	+4%	+1%	-3%	+56%			
North America	-0%	+4%	-2%	+3%	+2%	+26%			
Worldwide	+1%	+3%	+3%	+2%	-0%	+36%			

글로벌 항공화물 시장이 5월 중순 이후 안정세를 되찾고 있다. 21주차(5월 18~24일) 전 세계 항공화물 물동량은 전주 대비 변동이 없었으며, 전년 동기 대비로는 2% 증가한 것으로 집계됐다. WorldACD Market Data가 발표한 주간 동향에 따르면, 아시아태평양 지역의 물동량은 전년 동기 대비 5% 상승하며 견조한 수요를 유지했다.

중동·남아시아(MESA) 지역의 항공화물 중량 기준 물동량은 전주 대비 2% 늘었지만, 전년 동기와 비교하면 1% 소폭 감소했다. 걸프 지역을 중심으로 한 지정학적 불안정이 지속되면서 일부 항로의 공급은 여전히 제약받고 있는 모습이다. 글로벌 공급망 측면에서는 미국과 유럽의 리드타임이 수개월 내 최고 수준으로 늘어나면서 화물 재고 확보 움직임이 이어지고 있다.

운임 측면에서 전 노선 평균 항공화물 운임은 21주차에 킬로그램당 3.23달러로 보합을 기록했다. 그러나 전년 동기 대비로는 제한된 공급 용량과 높은 제트유 가격, 화물기 투입 증가 등의 영향으로 35% 상승한 수치다. 특히 스팟 운임은 전주 대비 1% 오른 3.75달러를 나타냈으며, 아시아태평양 지역이 2% 상승한 5.16달러를 기록하며 상승을 주도했다.

지역별 스팟 운임을 보면 MESA 발 화물이 전년 동기 대비 59% 급등한 4.26달러로 가장 높은 상승률을 보였다. 중남미(CSA) 지역을 제외한 대부분의 기타 지역에서도 전년 대비 40% 이상 운임이 뛰었다. WorldACD는 주간 50만 건 이상의 거래 데이터를 기반으로 이 같은 추이를 분석했다.

공급 용량 회복 속도는 더디게 진행되고 있다. 21주차 글로벌 항공화물 용량은 전주 대비 1% 증가했으며, 여객기 용량은 2% 늘어난 반면 화물기 용량은 정체 상태였다. MESA 지역의 용량은 전주 대비 5% 회복됐지만, 이란과의 전쟁 발발 이전인 7주차와 비교하면 32% 줄어든 수준이다. 걸프 지역은 용량이 전쟁 전의 절반(48% 감소)에도 미치지 못하는 실정이다.

시장에서는 걸프 지역 외 항공사들의 화물기...

출처: Air Freight News

## 아시아 태평양 화물 성장 주도...조기 성수기 공급망 압박

아시아 태평양이 화물 성장 주도하지만 조기 성수기로 공급망 압박



DHL 글로벌 포워딩이 최근 발표한 항공·해운 운임 시장 업데이트 보고서에 따르면 아시아 태평양 지역이 글로벌 화물 성장을 주도하는 가운데 조기 성수기 수요가 공급망에 압박을 가하고 있는 것으로 나타났다. 보고서는 2026년 4월 항공 화물 수요가 전년 동월 대비 5% 증가했으며 연간 누계 기준으로도 4% 상승했다고 밝혔다. 특히 아시아가 글로벌 물동량의 약 50%를 차지하며 같은 기간 8% 성장률을 기록했다.

항공 화물 부문에서는 고부가가치 반도체와 인공지능 관련 장비가 수요 증가를 견인했다. DHL 글로벌 포워딩 아시아 태평양 항공 화물 담당 수석 부사장 파비오 바이스는 “데이터센터 같은 AI 관련 장비가 수요 증가에 크게 기여하고 있다”며 “기술 부문이 강력한 물동량을 유지하며 아시아의 프리미엄 항로 지배력을 강화하고 있다”고 말했다.

해운 화물 수요 역시 연간 누계 기준 4% 증가했다. 지정학적 혼란과 관세 효과로 인한 단기 변동성에도 불구하고 아시아발 수출 강세가 지속된 덕분이다. DHL은 오는 7월 1일부터 시행될 예정인 새로운 벙커 조정 인자가 현재보다 높은 수준으로 예상되면서 해운 화물 수요가 더욱 시간에 민감해지고 있다고 분석했다.


DHL 글로벌 포워딩 아시아 태평양 해운 화물 담당 수석 부사장 비외른 스킨은 “화주들은 예상되는 비용 상승과 공급 부족에 대비해 선복을 확보하기 위해 화물 이동을 앞당기고 있다”며 “이는 조기 성수기 수요 패턴과 일치하는 현상”이라고 설명했다. DHL 글로벌 포워딩 아시아 태평양 최고경영자 니키 프랭크는 “변화하는 것은 수요 자체가 아니라 수요가 네트워크와 상호작용하는 방식”이라며 “성수기가 더 일찍, 더 강력하게 도래하면서 물동량이 짧은 기간에 집중돼 선복과 운임에 즉각적 압력을 가하고 있다”고 진단했다.

이 같은 조기 성수기를 촉발한 요인으로는 3분기 ahead of 재고 축적, 상승하는 비용 기대감, 아시아발 수출 모멘텀 등이 꼽힌다. 수요가 공급 대응 속도를 앞지르면서 일부 화주들은 타이트한 시장에서...

출처: Asia Cargo News

## 항공화물 물량 9% 급감...운임은 2% 상승

WorldACD 주간 데이터에 따르면 5월 25~31일 휴일로 물동량은 감소했으나 운임은 상승세를 유지했습니다.

Origin Regions last 2 to 5 weeks	Capacity <sup>1</sup>			Chargeable weight <sup>1</sup>			Rate <sup>1</sup>		
	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%

22주차(5월 25~31일) 글로벌 항공화물 유상중량 기준 물량이 전주 대비 9% 감소한 것으로 나타났다. WorldACD 시장데이터에 따르면 이는 성령강림절, 미국 현충일, 이드 알 아드하 등 공휴일이 겹친 데 따른 영향이다. 비슷한 시기인 작년 같은 주에도 8% 감소를 기록한 바 있다. 반면 운임은 전주 대비 2% 상승했으며, 용량은 1% 줄었다.

지역별로는 물량 감소 폭에 차이가 컸다. 아시아태평양과 중남미발 물량은 각각 3% 줄어드는 데 그쳤지만, 아프리카발은 20%, 중동·남아시아(MESA)발은 21% 급감했다. 특히 MESA발 유럽행 물량은 17% 감소했는데, 두바이와 방글라데시발이 각각 25%, 45% 줄어든 반면 인도발은 4% 감소에 머물렀다. 역방향인 유럽발 MESA행도 22%, 유럽발 아프리카행도 17% 각각 줄며 이중 감소세를 보였다.

연간 기준으로는 전년 동기 대비 전체 물량이 3% 줄었다. 북미발은 3% 감소했으며, 유럽·아프리카·MESA발은 두 자릿수 감소율을 기록했다. 반면 아시아태평양과 중남미발은 한 자릿수 증가세를 유지했다. MESA 지역은 글로벌 용량 축소의 주된 원인으로 지목됐다. 22주차 글로벌 용량은 전주 대비 1% 줄며 중동 전쟁 발발 이후 두 번째 감소를 기록했는데, MESA발이 6% 줄어든 반면 다른 지역은 포함 또는 1% 감소에 그쳤다.

아시아태평양발 주요 노선별로 보면 유럽행과 미국행 물량이 각각 2%, 1%씩 줄었다. 다만 유럽행의 경우 중국·베트남·태국발이 1~4% 증가하며 다른 기점의 감소를 일부 상쇄했다. 미국행은 홍콩·한국·태국·인도네시아발이 2~4% 증가했으나 중국발은 포함, 다른 기점은 2~9% 감소했다. 이에 따라 4월 5% 증가했던 월간 물량 성장률은 5월 전체로는 3%로 둔화됐다.

물량 둔화 속에서도 운임 상승세는 이어졌다. 22주차 글로벌 평균 항공운임은 kg당 3.29달러로 전주 대비 2% 올랐다. 아프리카발이 9%, MESA발이 4%, 아시아태평양발이 1% 각각 상승한 반면 미주와 유럽발은...

출처: Air Freight News

→ **한국 화주 시사점:** 한국 기업은 아태 노선 공급 증가에도 적재율 상승으로 성수기 운임 상승 가능성. 중동 경유 화물은 대체 루트 검토 필요.

## 4. 물류 사업 전반

**결론: 파나마운하·호르무즈 중첩 리스크로 글로벌 공급망 추가 압박 (●).**

### 이슈

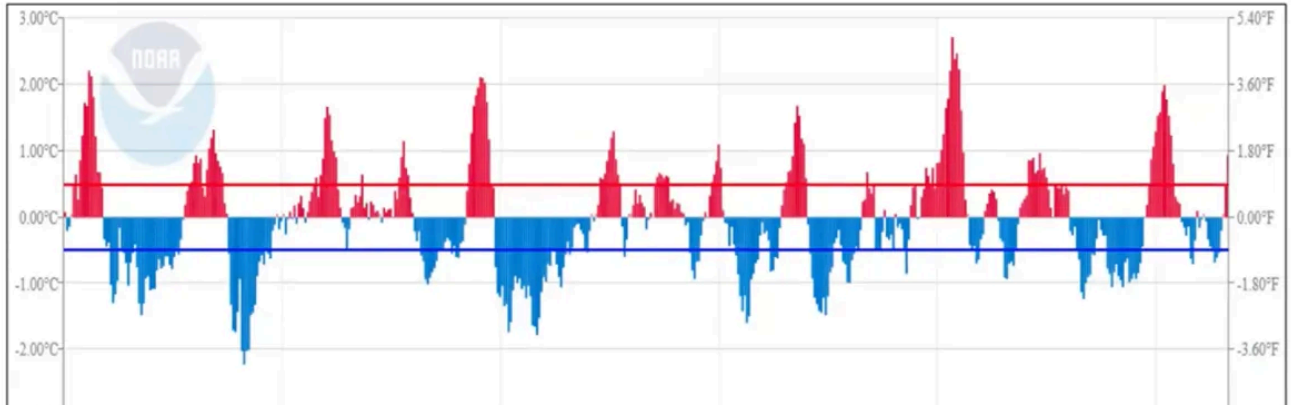
- **배경:** 엘니뇨 가뭄 경고로 파나마운하 제한 가능성(출처: DC Velocity). 호르무즈 영향 미국 입항 화물 93% 급감(출처: DC Velocity). 슈나이더일렉트릭 공급망 순위 1위 발표(출처: DC Velocity)는 디지털 전환 우수 사례.
- **분석:** 파나마운하 제한 시 태평양-대서양 간 화물 우회로 추가, 해상/항공 운임 상승 요인. 호르무즈 사태로 5월 미국 입항 화물 93% 급감은 공급망 붕괴 수준(출처: DC Velocity). 슈나이더일렉트릭 사례는 공급망 디지털화의 필요성 강조.
- **시사점:** 파나마운하 대비 태평양 항로 다변화 및 대체 루트 확보 시급. 호르무즈 영향 지속 시 미국-아시아 무역량 추가 감소 가능. 디지털 전환 투자로 공급망 가시성 제고 필요.

## 주요 뉴스

물류

### 파나마운하 제한 가능성...엘니뇨 가뭄 경고

파나마 운하가 엘니뇨로 인한 가뭄 발생 시 선박 통행 제한을 검토할 것이라는 전망 발표. 운하 통과량과 선적 용량에 직접적 제약이 예상됨.



글로벌 공급망 리스크 분석업체 에버스트림 애널리틱스(Everstream Analytics)가 올해 '슈퍼 엘니뇨' 현상으로 인한 파나마운하 통행 제한 가능성을 경고했다. 이 업체는 태평양 해수면 온도 상승이 전 세계 기후 패턴을 변화시켜 중미 지역에 극심한 가뭄을 초래할 수 있다고 분석했다.

에버스트림 애널리틱스의 수석 기상학자 존 데이비스(Jon Davis)는 웹캐스트에서 "이번 엘니뇨는 수십 년 만에 가장 큰 기상 이변"이라며 "올해 남은 기간 동안 공급망에 중대한 영향을 미칠 것"이라고 말했다. 그는 엘니뇨가 한 달 전 시작됐으며 여름을 거쳐 연말까지 '슈퍼 엘니뇨' 수준으로 강화될 것으로 전망했다.

업체는 지난 40년간 발생한 세 차례의 슈퍼 엘니뇨(1982년·1997년·2015년) 사례를 인용, 올해 역시 유사한 영향을 예측했다. 특히 중미와 파나마 지역의 건조 현상 심화로 파나마운하의 핵심 수원인 가툰호수(Gatun) 수위가 하락할 가능성이 있다고 지적했다. 과거 사례에서 호수 수위 저하는 하루 선박 통행 제한과 흘수 제한 조치로 이어졌다.

반면 북미와 남미 지역에는 강수량 증가가 예상됐다. 이 밖에 인도와 동남아시아에서도 가뭄이 발생할 가능성이 있어 제조업·농업·식음료·운송 네트워크에 타격이 우려된다고 업체는 덧붙였다.

한편 슈퍼 엘니뇨는 중국·한국·일본·대만·홍콩·베트남 등 주요 산업 중심지에 대형 태풍 위험을 높일 수 있다고 에버스트림 애널리틱스는 밝혔다. 시장에서는 이 같은 기후 변동성이 글로벌 컨테이너 운임과 물류 일정에 추가 변수로 작용할 가능성을 주시하고 있다.

출처: DC Velocity

## 슈나이더일렉트릭 공급망 순위 1위...가트너 발표

Gartner: 슈나이더 일렉트릭, 공급망 순위 1위 재탈환

순위	기업명	점수
1	Schneider Electric	7.00
2	NVIDIA	6.42
3	Walmart	5.78
4	Cisco Systems	5.77
5	AstraZeneca	5.49
6	Danone	5.21
7	Lenovo	5.20
8	United Parcel	5.10

글로벌 공급망 분석 기관 가트너가 2026년 글로벌 공급망 톱25 순위를 발표했다. 1위는 4년 연속 슈나이더 일렉트릭이 차지했으며, 엔비디아가 2위, 월마트가 10계단 상승한 3위에 이름을 올렸다.

가트너에 따르면 슈나이더 일렉트릭은 자율적 인력 운용과 종단간 자원 오케스트레이션을 통합하며 입지를 강화했다. 특히 생성형 AI와 에이전틱 AI를 활용해 인간의 의사결정을 지원, 전체 공급망에 걸쳐 실시간 가시성과 예측 인사이트, 조정된 실행을 향상시킨 점이 주요했다.

이번 순위는 포춘 글로벌 500과 포브스 글로벌 2000 기업을 대상으로 재무 성과와 ESG 데이터, 업계 동료 및 가트너 전문가의 커뮤니티 의견을 합산한 종합 점수로 산출됐다. 재무 및 환경·사회·지배구조 지표가 과거 성과를 반영하는 반면, 커뮤니티 의견은 성숙도와 리더십, 혁신 역량을 평가했다.

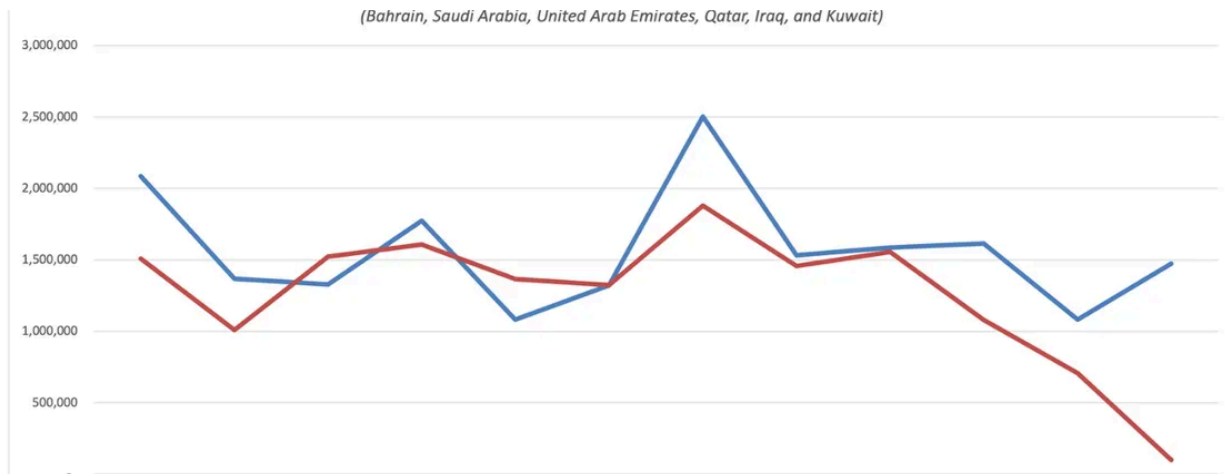
가트너는 2026년 순위에서 세 가지 거시 트렌드를 도출했다. 자율 인력(autonomous workforce), 네트워크 중심 전략(network-centric strategies), 종단간 공급 오케스트레이션(end-to-end supply orchestration)이 그것이다. 가트너 수석 분석가 로라 레이니어는 "선도 기업들은 AI를 단순 업무 자동화가 아닌 인간과 기계 간 업무 재설계에 활용하고 있다"고 평가했다.

업계 전문가는 슈나이더 일렉트릭이 AI 기반 오케스트레이션과 순환 경제, 인력 전환 측면에서 공급망 리더들이 자율 비즈니스 시대로 나아가는 방향성을 제시했다고 분석했다. 시장에서는 이러한 기술 기반 공급망 혁신이 향후 글로벌 물류 및 조달 전략의 기준점이 될 것으로 보고 있다.

출처: DC Velocity

## 호르무즈 영향 미국입항 화물 93% 급감...5월 붕괴 수준

Descartes: 호르무즈 영향 항만의 5월 미국 수입 '붕괴'



공급망 소프트웨어 기업 데카르트 시스템 그룹(Descartes Systems Group) 보고서에 따르면, 지난 5월 호르무즈 해협 폐쇄 여파로 해당 영향권 항만에서 출발한 미국 수입 물동량이 사실상 붕괴한 것으로 나타났다. 2025년 5월 150만 미터톤을 기록했던 물량은 2026년 5월 10만591미터톤으로 전년 동기 대비 93.2% 급감했다.

데카르트는 호르무즈 영향 항만을 이라크·쿠웨이트·카타르·바레인·아랍에미리트·사우디아라비아 등 출발국이 호르무즈 해협을 통한 해상 물류에 의존하는 항만으로 정의했다. 해당 항만의 미국행 물량 감소폭은 지난 12개월 동안 관찰된 통상적인 월별 변동폭을 크게 웃돌았다.

2025년 5월부터 2026년 2월까지의 전년 동기 대비 증감률은 27.7% 감소에서 26.2% 증가 사이를 오갔다. 반면 3월과 4월은 각각 33.0%와 34.7% 감소로 집계돼, 해협 폐쇄의 전면적 영향이 데이터에 반영되기 전부터 이미 수입 흐름이 약화하고 있었음을 시사했다.

가장 큰 타격을 입은 품목은 광물성 연료·광물유·증류물(HS27)로 나타났다. 이는 원유와 정제석유제품, LNG와 프로판 등 석유가스, 석유코크스, 역청, 윤활유 등 에너지 관련 상품을 포괄하는 조화시스템(HS) 주요 분류군이다.

업계 전문가는 해당 품목의 물동량 붕괴가 글로벌 에너지 공급망 재편의 신호탄이 될 수 있다고 분석했다. 특히 중동발 원자재 의존도가 높은 아시아·북미 노선의 대체 루트 발굴 압력이 커질 것으로 전망되는 가운데, 단기적 운임 변동성 확대는 불가피한 상황이다.

출처: DC Velocity

→ **한국 화주 시사점:** 한국 물류 기업은 파나마운하 제한 시 미주 동부 항로 차질 대비, 남미 서안 또는 캐나다 항구 우회 검토. 호르무즈 사태 대비 중동 경유 화물 전환 계획 수립 필수.

## 5. 무역

**결론: 연준 금리 동결 및 통관 규칙 개편으로 무역 환경 혼조 (●).**

### 이슈

- **배경:** 미 연준 기준금리 동결, 완화 기조 종료 시사(출처: Supply Chain Dive). 트럼프 행정부 통관 규칙 개편 중(출처: Supply Chain Dive). FedEx 수출화물 유류할증료 인상, 6월22일 단일요율 전환(출처: Supply Chain Dive).
- **분석:** 연준 금리 동결은 인플레이션 우려보다 경기 둔화 대응. 통관 규칙 개편은 미국 수입 절차 강화 예고, 화주 준비 부담 증가. FedEx 유류할증료 인상은 항공운송 비용 상승 요인, 단일요율 전환은 예측 가능성 제고.
- **시사점:** 금리 동결로 단기 수출 수요 위축 제한적. 통관 규칙 개편 대비 사전 문서 준비 및 규정 모니터링 강화. 항공 운송 비용 상승에 따른 화물 전환 고려.

### 주요 뉴스

무역

#### 트럼프, 통관 규칙 개편 중. 화주가 알아야 할 사항

미국 행정부가 IEEPA 및 Section 301 관세 부과와 함께 CBP 통관 절차를 대폭 변경 중입니다. de minimis 면세 기준 강화, HTS 코드 재분류, 집행 강화 등이 포함됩니다.



미국 행정부가 IEEPA 및 Section 301 관세 부과와 함께 CBP 통관 절차를 대폭 변경 중입니다. de minimis 면세 기준 강화, HTS 코드 재분류, 집행 강화 등이 포함됩니다.

미중 노선을 운영하는 화주와 포워더는 관세율 변동뿐 아니라 통관 지연, 벌금 리스크에 직접 노출됩니다. 정책이 빠르게 바뀌고 있어 실시간 대응이 필수입니다.

자사 화물의 HTS 코드를 재검토하고, de minimis 기준 변경이 적용되는 품목이 있는지 확인하세요. CBP 집행 강화에 대비해 정확한 신고 체계를 점검하십시오.

출처: Supply Chain Dive

## FedEx 수출화물 유류할증료 인상...6월22일 단일요율 전환

FedEx 유류할증료 변경, 수출 화물 부담 가중



글로벌 특송사 FedEx가 오는 6월 22일부로 국제 화물 유류할증료 산정 방식을 변경한다. 현재 수출·수입 화물에 각각 별도로 적용되던 할증률을 단일 요율로 통합하면서, 수출 화주가 부담하는 비용이 상대적으로 증가할 전망이다. Supply Chain Dive는 이번 조정이 제트유 가격 급등 속에서 화주 비용 압박을 가중시킬 수 있다고 18일 보도했다.

현행 체계에서 FedEx의 국제 유류할증료는 주간 제트유 갤런당 가격에 따라 수출과 수입이 서로 다른 비율로 책정된다. 예를 들어 갤런당 가격이 3.31달러일 경우 수출 화물에는 34.25%, 수입 화물에는 38.5%의 할증률이 각각 적용된다. 그러나 새 체계에서는 수출과 수입 모두 37.75%로 단일화된다.

FedEx가 공개한 조정 기준표를 보면 갤런당 최소 가격이 3.23달러일 때 할증률 37.25%를 시작으로 3.31달러에서 37.75%, 3.43달러에서 38.5%, 3.47달러에서 38.75%로 단계별 상승 구조를 취한다. 이번 변경으로 수출 화주는 운임 1천 달러당 약 35달러를 추가 부담하는 반면, 수입 화주는 같은 금액 기준 약 7.5달러가 경감된다고 물류 분석업체 ShipScience는 추산했다.

ShipScience는 이번 조정에 대해 "수출 화주가 기존 수입 화물에만 적용되던 요율 체계로 편입되며, 더 이상 낮은 수출 전용 할증률로 되돌아갈 방법이 사라졌다"고 지적했다. 최근 몇 달간 이란 전쟁과 호르무즈 해협 교란으로 글로벌 석유 공급이 압박을 받으면서 제트유 가격이 상승했고, 이는 유류할증료 부담으로 이어지고 있다.

한편 FedEx의 수출·수입 유류할증료는 지난 5월 말 이후 하락세를 보이고 있지만 여전히 높은 수준에 머물고 있다. 이번 주 기준 수출 할증률은 34.5%, 수입은 38.75%로 집계됐으며, 3월 16일 주에는 각각 30.75%와 34.5%였다. 이번 변경은 국제 일반 화물에 적용되며 FedEx International Ground 서비스는 대상에서 제외된다.

경쟁사인...

출처: Supply Chain Dive

## 연준 기준금리 동결...완화 기조 종료 시사

연준, 완화 기조 종료·기준금리 동결



미국 연방준비제도(Fed)가 기준금리를 현 수준에서 동결하는 동시에 추가 금리 인하 가능성을 시사했던 기존 문구를 삭제했다. 연방공개시장위원회(FOMC)는 6월 18일 만장일치로 기준금리 범위를 3.5%~3.75%로 유지하기로 결정했다. 이번 결정으로 지난 2024년 9월부터 2025년 12월까지 이어져 온 금리 인하 국면은 사실상 종료됐다.

FOMC는 정책 성명서에서 인플레이션이 여전히 연준의 목표치인 2%를 상회하고 있다고 지적했다. 특히 에너지를 비롯한 일부 부문에서 공급 충격이 물가 상승을 견인하고 있다고 설명했다. FOMC는 "물가 안정을 달성하겠다"는 강한 의지를 표명하며 다음 금리 조정 방향이 인상이 될 수도 있음을 시사했다.

이번 회의는 새로 취임한 케빈 워시 연준 의장이 처음 주재한 자리였다. 워시 의장은 기자회견에서 "인플레이션은 선택의 문제"라며 "위원회는 분명하고 만장일치로 물가 안정 임무를 이행하겠다"고 밝혔다. 연준은 개인소비지출(PCE) 물가지수(변동성이 큰 식품·에너지 제외)가 올해 말 3.3%를 기록한 뒤 2027년 말에는 2.5%까지 하락할 것으로 전망했다.

워시 의장은 기존의 완화적 기조에서 선회한 배경으로 전쟁 발발 이후 2월부터 상승한 인플레이션 압력을 꼽았다. 그는 "경제 활동은 중동 분쟁 등 불확실성에도 불구하고 견조한 속도로 확장되고 있다"며 미국 경제 성장에 긍정적 시각을 유지했다. 연준 위원들은 올해 국내 총생산(GDP) 성장률을 2.2%, 2027년 성장률을 2.3%로 각각 전망했다.

워시 의장은 지난해 말 상원 청문회에서 연준의 대차대조표 축소와 '포워드 가이드' 등 커뮤니케이션 축소를 주장한 바 있다. 이번 회의에서 그는 이들 분야를 비롯해 데이터 수집 방식, 생산성과 인공지능, 인플레이션 동력 등 다섯 가지 분야를 검토할 태스크포스를 신설한다고 발표했다. 태스크포스는 2027년 이전에 보고서를 제출할 예정이다.

한편 연준 위원들은 올해 말 실업률을 4.3%로, 2027년 말에도 4.3%로 각각 전망했다....

출처: Supply Chain Dive

→ **한국 화주 시사점:** 한국 수출기업은 미국 통관 변경 사항 지속 확인 및 유류할증료 인상분 반영 가격 조정 필요. FedEx 단일요율 전환으로 비용 예측 가능성 개선되나 전반적 운임 상승 압력.