

LOGISIGHT

WEEKLY INTELLIGENCE

WEEKLY LOGISTICS REPORT

26주차 글로벌 물류 현황

보고기간 06/22~06/28 · 작성 2026-06-28

경영기획팀 · 임원회의 보고

2026-W26

Executive Summary

주제	결론(신호 등)	핵심 근거
종합 상황	●	물류 시장 혼조 속 해상운임 강세·항공 보험·무역 리스크 대두
해상	●	SCFI·KCCI·CCFI·WCI 전반 급등 및 SCFI 미주서안 11.4% 상승 등 공급 우위 심화
항공	●	글로벌 수요·공급 동시 부진 속 적재율 상승, 북미·아시아 수요 견조
물류 사업 전반	●	AI·SaaS 기반 위험물 자동화 및 WMS 현대화로 효율성 개선
무역	●	러시아 수산물 수입 봉쇄, 페덱스 관세 환급 지연, 프랑스 새도플릿 나포 등 지정학·통상 리스크 확대

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

1. 주간 글로벌 시황 정리

결론: 물류 시장 혼조 속 해상운임 강세·항공 보험·무역 리스크 대두 (🟡).

핵심 이벤트

- 해상운임 전 노선 급등세 지속
- 항공화물 적재율 개선 불구 물동량 정체
- 러시아 수입 봉쇄·페덱스 관세 환급·나포 사건 등 무역 장벽 증가

종합 해설

- 배경:** 글로벌 물류 수요는 시장별로 온도 차이를 보임. 해상은 홍해 리스크와 선박 공급 부족이 운임 상승 압력으로 작용, 항공은 전자상거래와 부품 수요가 일부 지탱하나 전방 수요 위축으로 물동량 감소. 무역은 대러 제재 강화와 보호무역주의 확산으로 추가 리스크 요인 발생.
- 분석:** 해상 SCFI 종합 3.8% 상승, KCCI 11.9% 급등 등 운임 강세 이어짐. 항공 수요 글로벌 +4%에 그치나 북미·아시아는 5~10%대 성장. 무역 측면에서는 러시아의 아르메니아산 수산물 수입 전면 봉쇄, 페덱스 관세 환급 불확실성, 프랑스의 러 새도플릿 나포 등 통상 마찰 및 지정학 리스크 부각.
- 시사점:** 물류비 상승 압력이 지속되며 수출기업 원가 부담 가중. 항공은 제한적 공급으로 운임 방어 가능하나 해상은 연내 고운임 기조 예상. 다만 물류 자동화·IT 도입은 효율성 개선 기회 제공.

2. 해상

결론: 해상운임 전 노선 급등세 지속, 공급 우위 심화 (●).

INDEX

지수	최신값	기준일	전주 대비
SCFI 종합	3239.64pt	06/22	▲ +3.8%
SCFI 미주서안	5683pt	06/15	▲ +11.4%
SCFI 미주동안	6873pt	06/15	▲ +8.7%
SCFI 유럽	3158pt	06/15	▲ +3.1%
KCCI 종합	3747pt	06/22	▲ +11.9%
CCFI 종합	1710.47pt	06/22	▲ +7.0%
WCI 종합	4166달러/FEU	06/22	▲ +5.0%
BDI	2676pt	06/15	▼ -4.7%

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

이슈

- **배경:** SCFI 종합 3239.64pt(+3.8%), KCCI 3747pt(+11.9%), CCFI 1710.47pt(+7.0%), WCI 4166달러/FEU(+5.0%) 등 주요 지수 동반 상승. 미주서안 SCFI 5683pt(+11.4%), 미주동안 6873pt(+8.7%), 유럽 3158pt(+3.1%). BDI는 4.7% 하락해 건화물선은 냉각. 홍해 리스크·선화·환적 증가가 공급 부족 심화.
- **분석:** 홍해 운항 재개 징후(머스크 26년 3월 이후 첫 재개)에도 즉각 효과 제한적. SM라인 선전-부산 SBX 신설로 태평양 환적 활성화, ZIM 지중해-극동항로 텐진 기항·부산 환적 전환 등 환적 수요 증가. 미주 노선 공급 부족으로 운임 고공 행진. CCS(탄소포집)·환경 리스크는 아직 가격에 선반영되지 않음.
- **시사점:** 단기 고운임 기조 지속, 연내 운임 하락 전망 어려움. 환적 거점(부산) 수혜 가능성. 장기계약 비중 확대 필요.

주요 뉴스

해상

머스크, 26년 3월 이후 첫 홍해 운항 재개

머스크가 2026년 3월 이후 처음으로 홍해/수에즈 운하 통항을 재개했습니다. 이는 그동안 후티 공격으로 중단되었던 항로 재개 신호로, 글로벌 해운에 큰 영향을 미칠 전망이다.



머스크(Maersk) 소속 컨테이너선 두 척이 2026년 3월 1일 이후 처음으로 홍해와 수에즈 운하를 통과했다. 이에 따라 글로벌 해운업계의 홍해 우회 기조에 변화가 감지되고 있다.

선박 추적 정보에 따르면 7,154TEU급 '산타 카타리나 머스크'호와 8,648TEU급 '클레멘타인 머스크'호가 각각 다른 일정으로 수에즈 운하를 통과했다. 산타 카타리나 머스크는 중국에서 지중해로 향하는 배치 항해 중 6월 4일 수에즈 통과를 완료했다.

이어 클레멘타인 머스크는 살랄라에서 뉴욕으로 향하는 중동-인도-미국 동안(MECL) 서비스 항로에서 6월 13일 서쪽 방향 수에즈 운하를 통과한 것으로 확인됐다. 이는 머스크 선단이 홍해-수에즈 구간을 정기 서비스로 통과한 첫 사례다.

머스크는 지난 2026년 3월 이후 예멘 후티 반군의 선박 공격을 피해 아프리카 희망봉 우회 항로를 주력으로 운영해 왔다. 이번 통과는 일부 선박의 홍해 재진입 가능성을 시사하지만, 전 노선 확대 여부는 추가 상황을 지켜봐야 한다는 분석이다.

해운 분석 업계에서는 머스크의 이번 결정이 안전 보험료와 운항 일정 안정성 측면에서 긍정적 신호로 평가된다. 반면 후티 반군의 휴전 및 보안 상황 변화가 수반돼야 전 노선 정상화가 가능할 것으로 전망했다.

출처: Linerlytica

SM라인 선전-부산 SBX 신설...태평양 환적 전략

SM라인, 선전-부산 익스프레스(SBX) 신설...태평양 환적 연결



SM라인이 오는 2026년 7월 6일부터 선전-부산 익스프레스(SBX) 서비스를 신설한다. 이 항로는 옌텐과 부산을 연결하는 왕복 형태로, 새로 용선한 1103TEU급 컨테이너선 'ULTIMA'호가 투입된다. 이 같은 결정은 기존 태평양 북서안(PNW) 서비스에서 옌텐 직기항을 대체하기 위한 조치로 분석된다.

SBX 서비스는 PNW 항로의 운항 효율성을 높이기 위해 마련됐다. 기존 PNW 서비스는 닝보-상하이-부산-밴쿠버-시애틀-부산-닝보를 경유하며 42일이 소요됐으나, 개편 후에는 35일로 단축된다. 이 과정에서 4250~4380TEU급 선박 5척이 투입될 예정이며, 옌텐의 마지막 직기항은 2026년 6월 29일로 끝난다.

선사 관계자는 SBX 신설이 환적 화물 유치와 선단 운영 효율성을 동시에 겨냥한 전략이라고 설명했다. 부산항을 거점으로 중국 남부 화물을 태평양 환적 네트워크에 편입시키려는 의도가 담겼다는 게 업계의 분석이다.

이번 서비스 조정으로 SM라인은 PNW 항로의 항차당 운항일수를 7일 줄이면서도 선복량을 유지할 수 있게 됐다. 반면 옌텐 지역 화주들은 부산 환적을 통해 태평양 노선에 접근해야 하는 경로 변경이 불가피해졌다.

글로벌 해운 분석기관 Linerlytica는 SM라인의 이번 조치가 중형 선사들의 환적 허브 경쟁 심화를 반영한다고 평가했다. 시장에서는 태평양 항로에서의 환적 연결성이 더욱 세분화되면서 부산항의 중계 물동량이 추가로 확대될 가능성에 주목하고 있다.

출처: Linerlytica

ZIM 지중해·극동항로 텐진 기항...부산 환적 전환

ZIM, ZMP 서비스를 텐진으로 확장



이스라엘 선사 ZIM이 자사 지중해-극동항로 ZMP 서비스 기항지를 조정했다. DynaLiners에 따르면 ZIM은 이번 개편을 통해 부산을 로테이션에서 제거하고 텐진을 추가 기항지로 편입했다. 텐진은 해당 서비스의 최북단 기항지로 자리 잡았다.

개편된 ZMP 로테이션은 텐진-칭다오-상하이-닝보-선전(다찬)-호찌민(카이맵)-발렌시아-바르셀로나-제노바-아슈도드-하이파-선전(다찬)-텐진 순으로 운영된다. 기존 부산 기항은 닝보에서의 환적을 통해 유지될 예정이다.

이번 변경은 ZIM의 중국 북부 지역 직접 서비스 범위를 확대하는 동시에 환적 네트워크를 활용해 부산 연결성을 보강하기 위한 전략으로 풀이된다. 텐진은 중국 화북 물류 거점으로 컨운임 시장에서 중요도가 높아지고 있는 지역이다.

ZIM은 지중해와 동아시아를 잇는 ZMP 서비스를 통해 아시아-지중해 노선에서 경쟁력을 확보해 왔다. 이스라엘 아슈도드와 하이파를 포함한 동지중해 항로는 최근 수에즈운하 우회 수요와 맞물려 운임 강세를 보이고 있다.

글로벌 공급망 차원에서 이 같은 항로 조정은 선사들의 항만 선택과 환적 전략 변화를 반영한다. ZIM이 북중국 직접 기항을 늘린 것은 한국 포워더와 화주에게도 부산 환적 물량 변동 요인으로 작용할 가능성이 있다.

업계 전문가는 ZMP 개편이 아시아-지중해 컨운임 시장에서 선사들의 항로 효율성 경쟁을 가속할 것이라고 전망했다. 향후 다른 선사들의 유사한 로테이션 변경 여부가 시장의 추가 변수가 될 것으로 보인다.

출처: Container News

→ **한국 화주 시사점:** 한국 수출기업은 미주·유럽 해상 운임 상승으로 수출채산성 악화 심화(ASSUMPTION). 환적 확대는 부산항 물동량 증가 요인으로 단기 긍정적이나, 중장기 선사 전략 변화 모니터링 필요.

3. 항공

결론: 항공화물 시장 혼조세 지속, 지역별 편차 뚜렷 (●).

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

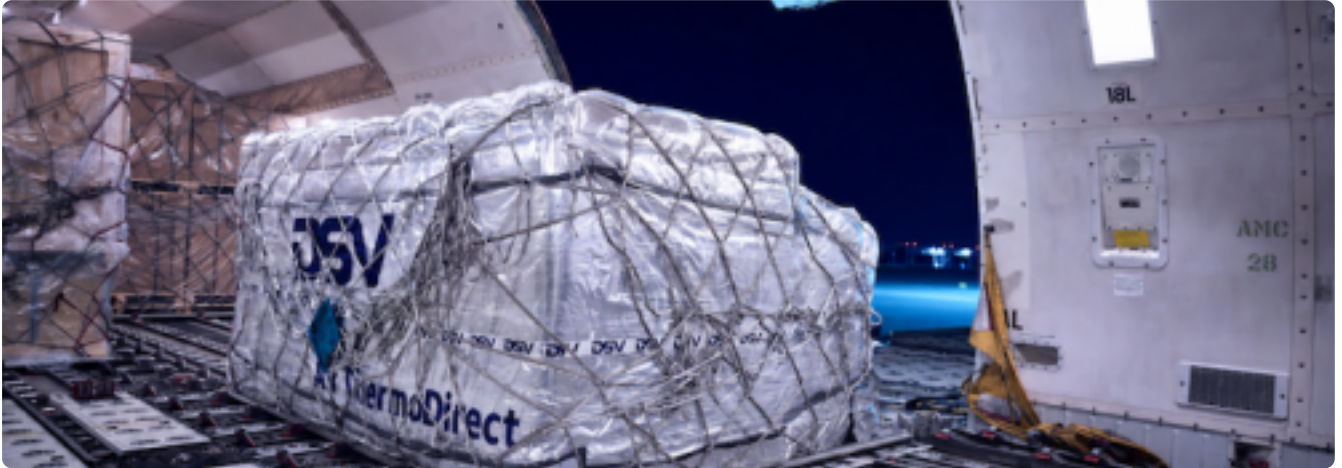
- 배경:** 글로벌 수요 CTK +4%, 공급 ACTK -0.4%, 적재율 46%(+1.9%p). 아시아태평양 수요 +10.5%, 공급 +5.3%로 가장 빠른 회복. 중동 수요 -18.2%, 공급 -22.9%로 급감. 북미 수요 +5%, 유럽 +6%. 물동량 22주차 9% 감소, 운임은 2% 반등.
- 분석:** 전자상거래·반도체 의존도 높은 아태 노선 강세, 중동은 지정학 리스크(홍해·가자)로 항공화물 수요 위축. 북미에서는 DSV 룩셈부르크-인디애나폴리스 의약품 항로 개설, CEVA 전세기 증편 등 프리미엄 수요 대응. 공급 제약이 운임 하락 방어.
- 시사점:** 지역별 공급 부족과 수요 회복 차이로 항공운임 양극화 심화. 한국은 반도체·전자·자동차 부품 수출 중심으로 항공화물 수요 일부 회복 가능. 인천공항 허브 지위 유지 위해 신규 노선 및 전세기 유치 전략 필요.

주요 뉴스

항공

DSV 룩셈부르크-인디애나폴리스 직항 노선 개설...의약품 콜드체인 강화

DSV, 룩셈부르크-인디애나폴리스 직항 의약품 항공 노선 개설



글로벌 물류기업 DSV가 의약품 전용 항공 솔루션 'Air ThermoDirect'의 최신 확장 차원에서 룩셈부르크와 미국 인디애나폴리스를 연결하는 직항 노선을 개설했다. 이번 노선은 미국 내에서도 가장 빠르게 성장하는 생명과학 및 헬스케어 물류 허브 중 하나인 인디애나폴리스 국제공항을 기반으로, 의약품 공급망의 콜드체인 연결성을 전략적으로 강화하는 데 초점을 맞췄다.

DSV는 이 노선을 통해 통제되지 않은 환경에서 머무는 시간을 최소화하고 액티브 컨테이너의 복잡성을 제거했다고 밝혔다. Air ThermoDirect 솔루션은 의약품 기업들이 총비용과 배출가스, 운영 불확실성을 낮추면서 제품 무결성을 보호할 수 있도록 지원한다고 회사 측은 설명했다. 이번 연결은 글로벌 의약품 공급망에서 핵심적인 두 지점을 잇는 역할을 한다.

이 노선은 예측 가능하고 확장 가능한 콜드체인을 구축하는 동시에 최적화된 핸들링과 지속가능한 열 솔루션을 통해 환경 영향을 적극적으로 최소화하는 데 기여한다고 DSV는 강조했다. 성공적인 헬스케어 물류는 더 이상 단순한 용량 확보가 아닌 통제력, 일관성, 진정한 종단 간 소유권에 의해 정의된다는 점을 재확인한 셈이다.

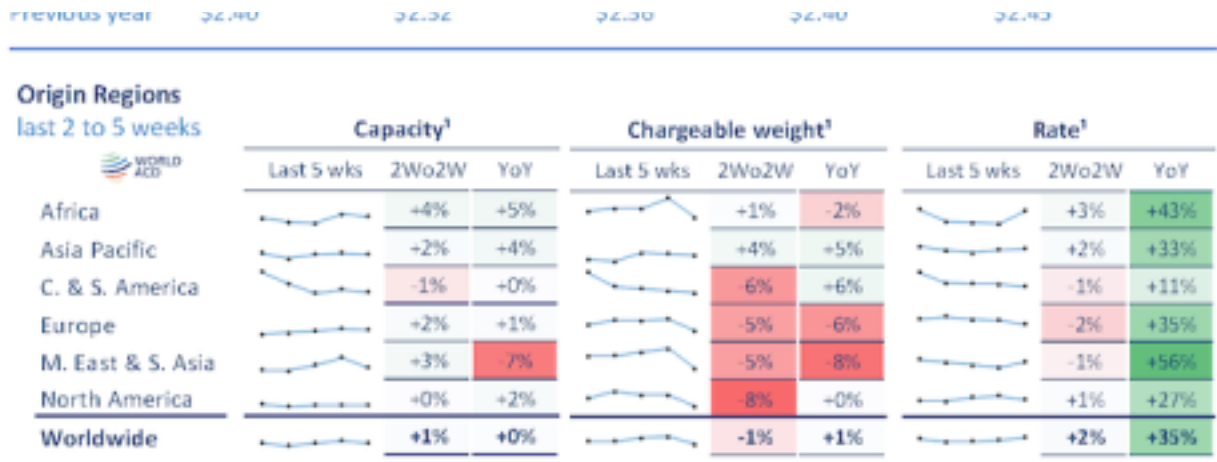
DSV 헬스케어 부문 글로벌 총괄 케네스 켈스트롬(Kenneth Källström) 부사장은 "인디애나폴리스 운영은 글로벌 Air ThermoDirect 헬스케어 네트워크에서 중추적 역할을 하며 미국, 유럽, 미주, 아시아태평양 지역의 의약품 생산 지역 간 종단 간 가시성과 통제력을 강화할 것"이라고 말했다. 이어 "이 허브는 생명을 구하는 치료제가 더 빠르고 신뢰성 있게 이동할 수 있도록 보장할 것"이라고 덧붙였다.

DSV 에어 프로덕트 아메리카 부사장 스테파니 페나레테(Stephanie Penarete)는 "이번 인디 윈스(Indy Wings) 프로젝트는 공급망의 중요한 지점을 완전한 책임 아래 두려는 전략을 반영한다"며 "핵심 의약품 허브를 더 정밀하고 탄력적으로 연결하는 데 주력할 것"이라고 밝혔다. 시장에서는 이러한...

출처: Air Freight News

항공화물 22주차 물동량 9% ↓ ...운임은 2% ↑ 반등

WorldACD 주간 항공화물 동향 (22주차) - 2026



22주차(5월 25~31일) 글로벌 항공화물 유상중량 기준 물동량이 전주 대비 9% 감소했다. WorldACD Market Data에 따르면 이는 성령강림절, 미국 현충일, 이드 알 아드하 연휴가 겹친 영향으로 분석된다. 지난해 동기 8% 감소와 유사한 수준이다. 반면 평균 운임은 전주 대비 2% 오른 3.29달러를 기록했고, 전체 공급량은 1% 줄었다.

지역별로 전주 대비 물동량 감소 폭은 아시아태평양과 중남미가 각각 3%로 가장 낮았고, 아프리카 20%, 중동·남아시아(MESA) 21%로 가장 컸다. 특히 MESA 지역은 4일간 이어진 이드 알 아드하의 영향으로 유럽행 물동량이 17% 급감했다. 두바이와 방글라데시 발화물이 각각 25%, 45% 줄어든 반면 인디아는 4% 감소에 그쳤다. 역방향인 유럽발 MESA행과 아프리카행도 각각 22%, 17%씩 두 자릿수 하락했다.

전년 동기 대비 글로벌 물동량은 3% 줄었다. 북미 발화물 역시 3% 감소했고, 유럽·아프리카·MESA는 두 자릿수 하락세를 보였다. 반면 아시아태평양과 중남미는 한 자릿수 증가를 기록했다. MESA 지역은 글로벌 공급량 축소와 주요 요인으로 작용했다. 22주차 글로벌 용량은 전주 대비 1% 줄었는데, 이는 중동발 전쟁 발발 이후 두 번째 감소다. MESA 발화물 용량이 6% 줄어든 반면 다른 지역은 변동이 없거나 1% 감소에 머물렀다.

아시아태평양 발 유럽·미국행 물동량은 전주 대비 각각 2%, 1% 줄었다. 유럽행은 중국·베트남·태국을 제외한 전 지역에서 감소했고, 해당 국가들은 1~4% 증가를 기록했다. 미국행은 홍콩·한국·태국·인도네시아 발화물이 2~4% 늘었고 중국은 보합, 나머지 지역은 2~9% 줄었다. 4월 전쟁 여파로 위축된 글로벌 물동량이 전년 동기 대비 5% 회복된 후 5월 성장세는 3%로 둔화됐다. 5월 누적 기준 글로벌 톤수는 전년 동기 대비 3% 증가했고, 연간 누계로는 4% 늘었다.

MESA 발 유럽행 운임은 전주 대비 3% 내렸으나 두바이 발만 11% 급등했다....

출처: Air Freight News

CEVA, 북미행 항공화물 전세기 2편 신규 투입

CEVA Logistics가 베트남과 중국에서 미국으로 연결되는 2편의 전세기를 신규 투입해 아시아태평양-미주 노선 항공화물 용량을 확대했습니다.



CEVA Logistics가 아시아태평양-미국을 잇는 태평양 항로에 자체 통제 항공 용량을 강화한다. 베트남 하노이(HAN)에서 시카고(ORD)를 연결하는 신규 전세기 프로그램과 함께, 기존에 운영 중인 중국 우시(WUX)-시카고 노선을 연장 재개한다고 카고뉴스가 전했다.

하노이발 시카고행 화물기는 주 3회 보잉 777 전용기로 운항된다. 동일 출발 당일 도착이 가능해 하이테크·산업·소매·전자상거래 분야 고객을 지원한다. CEVA는 하노이, 다낭(DAD), 호찌민(SGN) 등 베트남 주요 거점에서 픽업 및 화물 통합 서비스를 제공하며, 국내 운영팀이 복합운송·통관·환적을 조율한다.

우시-시카고 전세기는 2025년 프로그램 성공에 힘입어 2년차 운영에 돌입했다. 이 노선은 CMA CGM Air Cargo를 활용한 협력 모델로, 주 2회 안정적인 일정에 B777 화물기를 투입해 편당 최대 100톤의 용량을 확보했다. CEVA는 중국 전역 주요 제조 및 수출 허브로 픽업 범위를 확대해 다중 발착지 통합과 원활한 연결성을 보장한다.

시카고 게이트웨이는 공항과 인접한 70만 제곱피트 규모의 다기능 시설로, 35만 제곱피트의 화물 공간과 8000제곱피트의 자유무역지대(FTZ), 6000제곱피트의 이중 챔버 냉장 보관소를 갖췄다. ETD·X-ray·K-9 검사가 가능한 공인 화물 검색 시설로 통관과 트럭킹을 간소화해 총 운송 시간을 단축한다.

CEVA Logistics 글로벌 항공·해상 운영 부문 부사장 Loic Gay는 "하노이 신규 전세기는 베트남의 제조 허브 성장에 대응한 것이며, 우시 서비스 재개는 고객의 태평양 공급망 안정성 요구를 충족하기 위함"이라고 밝혔다. 아울러 이 노선을 이용하는 고객은 지속가능항공유(SAF)와 탄소 감축 옵션을 선택할 수 있다.

시장에서는 태평양 항로의 항공화물 수요가 지속 고공 행진하는 가운데, CEVA가 자체 통제 용량을 확대하며 변동성 높은 현물 시장 의존도를 낮추는 전략을 취하고 있다고 분석했다. 글로벌 공급망 차원에서 이 같은...

출처: Air Freight News

→ **한국 화주 시사점:** 한국 화주는 북미·유럽 항공화물 운임 상승 리스크 인지, 장기계약·전세기 대비 필요 (ASSUMPTION). 의약품 등 고부가 품목은 콜드체인 인프라 활용 가능.

4. 물류 사업 전반

결론: 물류 운영 효율화 IT·AI 도입 확대로 생산성 개선 전망 (●).

이슈

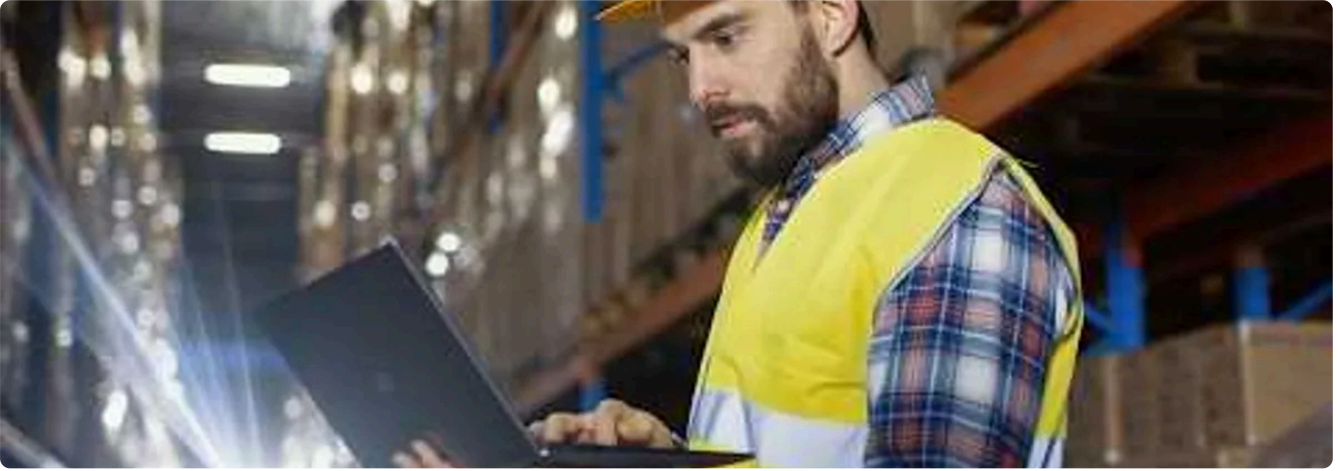
- **배경:** 위험물 운송 자동화 AI·SaaS 결합 오류 감소 사례 주목. 판도라 WMS 현대화로 물류센터 가동률 50% 상승. 워크스테이션 설계 첫 단계는 고객 운영 분석 선행 필요성 제기.
- **분석:** 디지털 전환은 물류 효율성과 안전성을 동시에 향상. AI·SaaS는 위험물 선별·분류 자동화로 인적 오류 감소, 판도라 사례는 WMS 업그레이드 직접적 성과 입증. 물류센터 설계는 운영 데이터 사전 분석이 성패 좌우.
- **시사점:** 한국 물류기업도 AI·SaaS 기반 위험물 관리 도입 검토 필요. WMS 현대화는 단기 투자 부담 있으나 가동률·정확도 개선으로 중장기 비용 절감. 설계·컨설팅 전문성 확보 경쟁력 요인.

주요 뉴스

물류

위험물 운송 자동화 AI·SaaS 결합 대세...오류 감소 주목

위험물 운송(DG) 분야에서 자동화 소프트웨어와 AI를 결합하여 오류를 줄이고 비용을 절감하는 방법을 소개하는 동영상. 글로벌 물류 대기업이 아닌 일반 기술 콘텐츠로, 구체적인 수치나 기업 발표는 없음.



위험물(DG) 운송 분야에서 자동화 소프트웨어와 인공지능(AI)의 결합이 오류 감소와 비용 절감을 이끌어낼 핵심 기술로 주목받고 있다. DC Velocity 보도에 따르면 최근 업계에서는 AI가 기존 DG 자동화 소프트웨어를 대체할지, 아니면 SaaS(서비스형 소프트웨어) 플랫폼의 가치를 더 높일지에 대한 논의가 활발하다. 결론은 두 기술의 '최적의 조화'에 있다고 업계 전문가들은 입을 모았다.

현대 DG 자동화 워크플로는 설정 가능한 자동화 기능을 제공하는 SaaS 플랫폼과 AI 역량을 결합하는 방향으로 진화하고 있다. AI는 그 뒤에 있는 데이터와 비즈니스 로직만큼 효과적이기 때문이다. 특히 안전과 규정 준수, 정확성이 중요한 위험물 운송에서는 고품질 규제 데이터와 검증된 업무 절차가 AI 기반 추천을 신뢰할 수 있게 만드는 필수 조건으로 꼽힌다.

SaaS 플랫폼은 규제 인텔리전스를 중앙화하고 선적 결정을 안내하는 기반을 제공한다. 이를 통해 점점 부족해지는 DG 전문가의 역량을 더욱 일관된 품질 관리 아래 확장할 수 있다는 분석이다. 반면 순수 AI 도구 단독으로는 이러한 일관성과 품질 관리를 달성하기 어렵다는 지적이 나온다.

위험물 운송에서 오류는 곧바로 비용 손실로 이어진다. 라벨링이나 문서 작성의 작은 실수도 반복되면 상당한 민사 처벌로 이어질 수 있다. 자동화는 이러한 인적 오류의 위험을 대폭 낮춰 고객 만족도를 보호하고, 최악의 경우 화물 사고로 이어질 수 있는 리스크를 방지하는데 기여한다. 업계 관계자는 "공급망 중단을 막는 가장 좋은 방법은 처음부터 중단을 유발하지 않는 것"이라고 강조했다.

AI가 DG 규정 준수 소프트웨어를 완전히 대체할 가능성은 낮은 것으로 전망된다. 급변하는 규제를 따라잡기 위해서는 깊이 있는 전문성이 필요하고, 사고 위험이 큰 분야에서 변동성 있는 도구에 의존하기는 어렵기 때문이다. 대신 AI는 검증된 규정 준수 워크플로를 더 빠르고 확장 가능하게 만드는 '힘의 배율자(force multiplier)' 역할을 할...

출처: DC Velocity

판도라 WMS 현대화...물류센터 가동률 50% ↑

주얼리 공급망 현대화



글로벌 주얼리 브랜드 판도라(Pandora)가 물류 창고관리시스템(WMS) 현대화 프로젝트를 유럽과 태국에서 완료하고, 오는 여름 북미 지역으로 확대 적용한다고 밝혔다. 이번 프로젝트는 기업자원관리(ERP), WMS, 운송관리시스템(TMS), 글로벌 가시성 플랫폼을 아우르는 공급망 전반의 디지털 전환의 일환이다.

판도라는 태국, 유럽, 북미에 제조시설과 물류센터(DC)를 두고 있으며, 광범위한 제3자물류(3PL) 네트워크를 운영 중이다. 확장성과 유연성을 갖춘 기반이 필요했던 판도라는 물류 기술 기업 하디스 서플라이체인(Hardis Supply Chain)의 WMS를 도입하기로 결정했다. Dawn Swackhamer 판도라 글로벌 운영·계획 기술 부사장은 “대형 업체들은 경직돼 맞춤형 제공이 어려웠지만, 하디스는 우리의 고유 요구에 맞춰 구성·커스터마이징을 해줬다”고 평가했다.

기존 WMS는 판도라의 성장 속도와 복잡한 물류 볼륨을 감당하지 못했다. 수백만 개의 제품이 DC를 드나드는 규모를 지원하지 못했고, 할당 로직이 제한적이었으며, 재고 가시성이 부족했다. 여기에 작업자 친화적이지 않은 인터페이스도 문제로 지적됐다. 판도라는 하디스 WMS를 통해 제조→DC, DC→직영점·프랜차이즈·도매·B2B 파트너 등 다중 흐름의 분배를 동시에 지원받게 됐다.

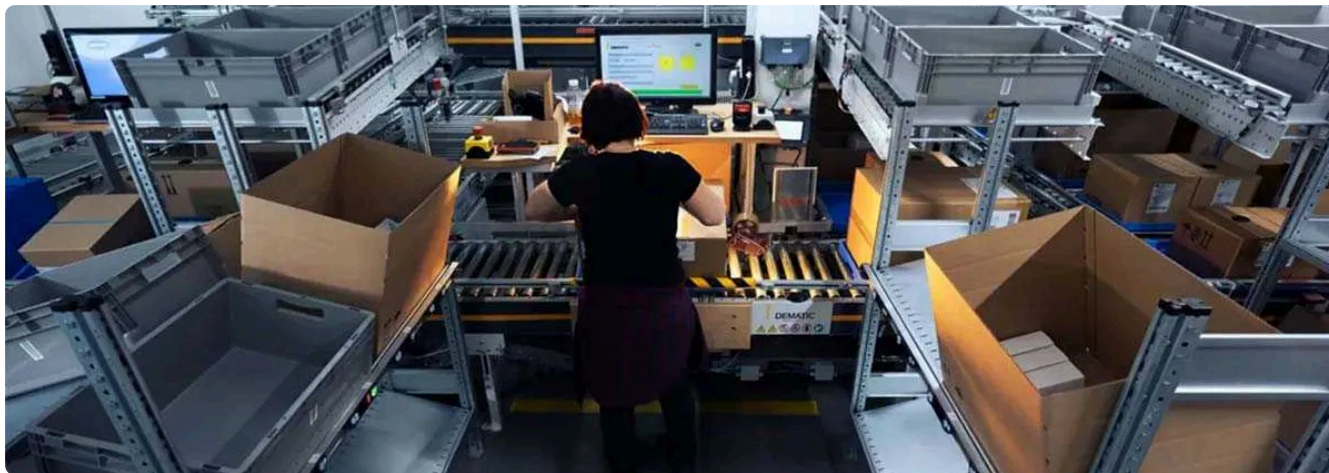
하디스 WMS는 실시간 재고 가시성과 역할 기반 대시보드를 제공해 데이터 기반 의사결정을 촉진했다. 판도라의 운영 모델에 맞춘 할당 우선순위 로직은 수요 신호, 마진, 파트너 약속에 동적으로 대응하며 유휴 재고를 줄이고 서비스 수준을 개선했다. 시스템은 SAP S/4Hana 및 신규 TMS와 긴밀하게 통합돼 피크 시즌 안정성을 확보했다.

실제 운영 결과, 피크 시즌 직전 가동에도 불구하고 고심각도 시스템 장애가 이전 대비 약 50% 감소했다. 장애 대응 속도가 빨라지고 서비스 수준 협약(SLA) 준수율이 개선됐으며, 재고 가시성 향상으로 할당·이행 정확도가 높아졌다. 일일 처리량은 약 18만7000유닛, 피크...

출처: DC Velocity

워크스테이션 설계 첫 단계...고객 운영 분석 선행

워크스테이션 디자인 해부



물류센터 내 워크스테이션 설계 시 가장 먼저 고객사의 운영 전반을 파악하는 과정이 필수적이라고 자동화 솔루션 전문가들이 강조했다. DC Velocity와의 인터뷰에서 스위스로그의 댄 카할런 영업이사와 데마틱의 벤 페럴 제품관리 선임이사는 워크스테이션 설계 접근법과 주요 고려사항을 각각 밝혔다.

페럴 이사는 첫 단계로 워크스테이션이 지원할 프로세스를 매핑하고, 손실이 발생하는 시간·공간·노동 효율성·정확성·안전 등을 파악해야 한다고 말했다. 이 과정에서 경영진뿐 아니라 현장 운영자의 의견을 수렴하는 것이 중요하며, ROI를 염두에 둔 설계가 핵심이라고 덧붙였다. 카할런 이사는 사용자가 픽킹 포트에서 스캔·태깅·라벨 부착·박스 조립 등 어떤 작업을 담당할지 정의하는 것에서 시작한다고 설명했다.

인간공학 측면에서는 작업자의 안전과 생산성을 동시에 높이기 위한 설계가 필요하다고 전문가들은 입을 모았다. 페럴 이사는 굽히기·비틀기·반복 동작을 최소화하고, 제품과 도구를 최적 작업 영역 내에 배치하는 것이 모범 사례라고 전했다. 데마틱은 RULA 평가 도구를 활용해 낮은 위험 점수를 확보하며, 로봇 픽킹 자동화가 반복 스트레스 부상을 줄이는 데 기여한다고 덧붙였다.

카할런 이사는 인간공학에서 자주 간과되는 요소로 소음을 지목했다. 일부 고객사는 워크스테이션 소음 수준을 75데시벨 미만으로 요구할 정도로 이 문제를 중요하게 다룬다고 밝혔다. 그는 인간공학 기준을 높게 설정한 고객의 요청에 따라 표준 워크스테이션을 재설계한 사례를 소개하며, 고객의 엄격한 기준이 설계의 질을 결정짓는다고 강조했다.

워크스테이션 구현 과정에서 흔히 발생하는 실수에 대해 페럴 이사는 이를 전체 물류 시스템이 아닌 분리된 장비로 간주하는 점을 꼽았다. 또한 평균 물동량 기준 설계, 인간공학적 위험 간과, SKU 다양성 미반영 등도 주요 오류라고 지적했다. 카할런 이사는 설계자가 자신의 신체 조건만을 기준으로 작업 공간을 판단하거나, 비용 절감을 위해 인간공학을 희생하는 사례를 경계해야 한다고...

출처: DC Velocity

→ **한국 화주 시사점:** 한국 물류기업의 IT 투자 확대 시점. 중소 물류사도 클라우드·AI 솔루션 도입으로 경쟁사 대비 차별화 가능(ASSUMPTION).

5. 무역

결론: 러시아 제재 및 통상 리스크 확대, 글로벌 공급망 불확실성 증가 (●).

이슈

- **배경:** 러시아, 아르메니아산 수산물 수입 전면 봉쇄. 페덱스 8월 800백만달러 규모 관세 환급 연기. 프랑스, 시칠리아 인근 러 새도플릿 유조선 나포 등 제재 강화.
- **분석:** 러시아의 아르메니아산 수산물 수입 봉쇄는 우회 수출 차단 의도. 페덱스 관세 환급 지연은 미중 무역 갈등·행정 지연 복합적 원인. 프랑스 나포는 대러 제재 집행 강화 신호. 새도플릿 운항 위축으로 원유·LNG 해상 운송 차질 가능성.
- **시사점:** 러시아 관련 무역 업체는 새로운 우회 경로 탐색 압박. 관세 환급 지연은 중소 수출기업 유동성 부담 가중. 새도플릿 규제는 해상보험료 인상·선박 가용성 감소로 이어질 전망.

주요 뉴스

무역

러시아, 아르메니아산 수산물 수입 전면 봉쇄

러시아, 아르메니아산 수산물 수입 전면 금지



러시아가 아르메니아산 수산물에 대해 부분 금지 조치를 시행한 지 약 3주 만에 수입을 전면 중단했다. 국영 타스통신은 21일(현지시간) 러시아 농업안전감독청 로셀호즈나드조르의 발표를 인용, 이 같은 사실을 보도했다.

앞서 로셀호즈나드조르는 지난 1일 아르메니아 현지 수산 가공 공장들이 보건·안전 검사를 거부했다는 이유로 2개 공장을 제외한 모든 시설의 수산물 수입을 제한한 바 있다. 이어 지난 21일 성명을 통해 나머지 2개 공장인 MF Export와 Invest Plus에서도 안전 위반 사항이 적발됐으며, 해당 업체 제품의 수입 인증을 일시 중단한다고 밝혔다.

이번 조치는 이전에도 러시아가 아르메니아산 농산물, 종자, 화훼, 목재, 비료 등 대부분의 식품과 관련 품목에 대해 해충 '체계적 발견'을 이유로 수입 및 환적을 제한해 온 것과 같은 맥락으로 평가된다. 러시아는 또한 아르메니아산 광천수와 알코올 음료에 대해서도 다양한 보건·안전 위반을 이유로 판매와 수입을 통제 중이다.

러시아 당국은 이러한 수입 제한이 순전히 위생 우려에 기반한다고 주장하지만, 업계에서는 아르메니아가 유럽연합과의 관계 강화를 추진하는 가운데 경제적 압박 수단으로 변질되고 있다는 분석이 나온다. 로셀호즈나드조르의 세르게이 단크베르트 청장은 정치적 동기가 개입됐다는 주장을 부인했다.

아르메니아 중앙은행은 이번 러시아의 수입 금지 조치가 자국 국내총생산(GDP)의 약 2%에 영향을 미칠 것으로 추정했다. 당국은 러시아로 향하던 물량이 역내로 전환되면서 과잉공급이 발생, 현지 물가가 0.6% 하락할 수 있다고 전망했다. 한편, 전통적인 동맹국이었던 러시아와 아르메니아 간 마찰은 2023년 아제르바이잔이 나고르노카라바흐 지역을 탈환한 이후 더욱 심화됐다. 아르메니아는 당시 러시아 평화유지군이 바쿠의 군사 작전을 저지하는 데 실패했다고 비난하며, 지난해에는 러시아 주도 지역안보블록 참여를 중단한 바 있다.

출처: The Moscow Times

페덱스 8월 관세 환급 개시...800백만달러 규모

FedEx, 8월부터 고객에 관세 환급 시작



FedEx가 오는 8월부터 고객 대상 관세 환급 절차를 본격 시행한다. EVP 겸 최고고객책임자 브리 카레어는 24일(현지시간) 실적발표 컨퍼런스콜에서 "올 8월부터 폐지된 관세에 대한 환급금을 원래 부담했던 고객에게 돌려주기 시작할 것"이라고 밝혔다.

FedEx는 지난 5월 11일부터 미국 정부가 발급한 IEEPA(국제비상경제권한법) 관세 환급금을 수령해왔다. 회사가 수입자 명의로 환급을 받는 구조다. 4분기 실적보고서에 따르면 FedEx는 지난달 말 기준 8억달러(800백만달러) 규모의 IEEPA 관세 환급금을 고객에게 돌려 줄 예정이다.

다만 FedEx는 환급 절차가 단계적으로 진행 중이라고 설명했다. 미국 재무부가 순차적으로 환급금을 송부하고 있으며, 세관·국경보호국(CBP)의 1단계 시스템은 과거 80일 이내 청산된 건만 처리할 수 있다. FedEx 웹사이트는 "FedEx는 적용 가능한 모든 관세와 미 재무부로부터 받은 이자를 최대한 신속히 송금할 것"이라면서도 "현재 수십만 계정에 걸친 2000만건 이상의 IEEPA 관세 적용 건을 관리 중"이라고 전했다.

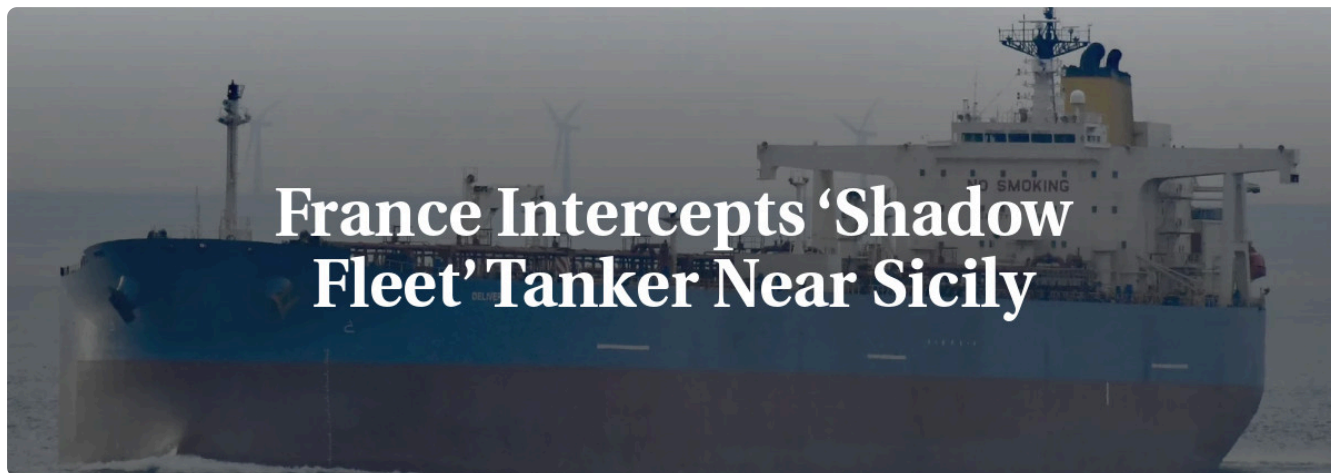
환급 대상 물량이 방대한 만큼, FedEx는 개별 고객별 환급 내역 보고서를 제공하지 못하고 있다. 회사 측은 "해당 정보가 불완전해 정확한 환급 추정이나 관세 최종 부담자를 판별할 수 없다"고 이유를 밝혔다. 이에 FedEx는 오는 7월 10일까지 고객이 선적 건별 환급 수령 여부와 금액을 확인할 수 있는 포털을 개설할 예정이다. 포털 내에서 '제한된 선적 및 환급 데이터를 신뢰할 수 있는 벤더 파트너와 공유'하는 화주에게는 우선 지급이 이뤄지며, 초기 환급금은 8월 10일경 송금된다.

데이터 공유를 거부하는 고객도 환급을 받을 수 있지만, 내부 여건에 따라 더 오랜 시간이 소요될 것으로 보인다. 한편 UPS는 CEO 캐롤 토메가 4월 28일 실적발표에서 "약 5억달러 미만의 관세 환급을 250만건의 적격 건에 대해 신청 중"이라고 말했다. UPS는 미 재무부로부터 환급금을 수령하는 즉시...

출처: Supply Chain Dive

프랑스, 시칠리아 인근서 러 새도플릿 유조선 나포

프랑스 해군이 시칠리아 해역에서 러시아산 원유를 운반하는 'Shadow Fleet' 유조선을 나포했습니다. 이는 EU의 러시아 원유 제재(SWIFT 차단 및 가격 상한제 회피 시도)를 강제하기 위한 조치로, 해상 단속이 강화되고 있습니다.



프랑스가 시칠리아 인근 해상에서 러시아 새도플릿 연계 유조선을 나포했다. 에마뉘엘 마크롱 프랑스 대통령은 18일(현지시간) 자신의 엑스(X·옛 트위터) 계정을 통해 이 사실을 밝혔다. 프랑스 해군은 지난 16일 시칠리아 연안을 통과 중이던 유조선 딜리버(Deliver)호에 승선했으며, 해당 선박은 카메룬 선적을 달고 러시아 발트해 프리모르스크 항을 출발한 것으로 확인됐다.

프랑스 해군 당국은 딜리버호의 선적 등록 유효성에 의문이 제기됐다며 선박을 강제 정선시킨 뒤 정박지로 호송해 추가 검사를 진행 중이다. 마크롱 대통령은 딜리버호가 서방 제재를 우회하기 위해 운용되는 러시아 새도플릿과 연계돼 있다고 지적했다. 이른바 '깃발 갈아 타기(flag-hopping)'나 무효 등록을 통해 추적을 회피하는 수법이 새도플릿에서 흔히 확인된다는 설명이다.

마크롱 대통령은 "우리는 '새도 플릿'이 제재를 우회하고 러시아의 전쟁 자금을 조달하는 것을 허용하지 않을 것"이라고 강조했다. 이번 작전은 지난해 9월 이후 프랑스가 새도플릿 의심 선박을 나포한 다섯 번째 사례다. 앞서 지난 5월 말 프랑스 당국은 영국 해군과 공조해 대서양에서 위장 선적이 의심되는 타고르(Tagor)호를 억류한 바 있다. 당시 러시아 국적 선장은 일시 구금됐다가 석방됐다.

이 같은 선박 적발이 잇따르자 프랑스는 지난 4월 유효한 선적 증명을 제시하지 않거나 해군 지시를 거부하는 선박에 대해 금전적·형사적 처벌을 두 배로 강화하는 방안을 발표했다. 한편 블라디미르 푸틴 러시아 대통령은 이 같은 러시아 연계 선박 차단을 '해적 행위'라고 비난했다.

글로벌 공급망 차원에서 새도플릿에 대한 단속이 강화되면서 해상 운송 리스크는 더욱 확대되는 양상이다. 특히 서방 제재 대상인 러시아산 원유·정제품 운송을 담당하는 노후 선박들의 우회 경로가 지속적으로 감시망에 포착되고 있어, 향후 관련 규제 준수 여부가 물류 안정성의 또 다른 변수로 작용할 전망이다.

출처: The Moscow Times

→ **한국 화주 시사점:** 한국 대러·대EU 수출기업은 러시아 제재 강화 및 2차 제재 리스크 대비 필요(ASSUMPTION). 페덱스 의존도 높은 기업은 관세 환급 지연 대안 마련. 새도플릿 관련 해상운송 리스크는 별도 모니터링.