



LOGISIGHT

MARITIME INTELLIGENCE

GLOBAL LOGISTICS & MARKET INTELLIGENCE

월간 시장 인텔리전스 리포트

2026년 5월호 · VOL.05

글로벌 해운·항공·철도 운임과 공급망·지정학 동향 종합 분석

STRATEGIC INTELLIGENCE FOR GLOBAL SHIPPING

발행 2026-06-01

VOL.05

목차

01 이번 달 핵심 & 시황 총론

02 해운 시황

03 항공 화물

04 철도 시황 (TCR·TSR·유라시아)

05 지역별 이슈

06 거시경제·지정학

07 규제·정책

SECTION 01

01

이번 달 핵심 & 시황 총론

이번 달 핵심

지수	최신값	기준주	WoW	MoM
SCFI 종합	2,572p	2026-05-25	▲ +15.9%	▲ +34.6%
SCFI 미주서안	3,154p	2026-05-18	▲ +11.6%	▲ +22.0%
SCFI 미주동안	4,313p	2026-05-18	▲ +13.1%	▲ +20.8%
SCFI 유럽	1,905p	2026-05-18	▲ +19.4%	▲ +27.3%
KCCI 종합	2,478p	2026-05-25	▲ +5.0%	▲ +13.0%
CCFI 종합	1,367p	2026-05-25	▲ +3.7%	▲ +7.6%
WCI 종합	\$2,712/FEU	2026-05-19	▼ -3.1%	▼ -3.1%
FBX 글로벌	데이터 미수집	—	—	—
BDI	3,226p	2026-05-25	▲ +6.8%	▲ +20.6%
HRCI	데이터 미수집	—	—	—

* MoM은 약 4주 전 주간값 대비 근사치 (oneksa 격주 데이터 기준)

호르무즈 해협 봉쇄 4개월 지속으로 글로벌 에너지·식량 공급망 동시 교란...IEA·IMF·세계은행·WTO 4개 기관 공동 경고 및 컨테이너 운임 전 항로 급반등 촉발.

시황 총론

2026년 5월 글로벌 해운·물류 시황은 호르무즈 해협 봉쇄 장기화라는 단일 지정학 변수가 에너지 시장, 컨테이너 운임, 벙커유 가격, 공급망 안정성 전반을 동시에 압박하는 구도로 전개됨.

호르무즈 해협 봉쇄가 4개월째 이어지는 가운데, Anglo-Eastern은 자사 관리 선단 700척 이상 중 상시 30~50척이 고위험 구역을 통항 중이며 선원 350명 이상·16척이 직접 영향권에 놓였다고 밝힘. 동 사(社)는 호르무즈 외에도 홍해·바브엘만데브·기니만·소말리아 동부 해안·말라카해협·흑해를 복합 위험 구역으로 지목하며, 글로벌 해상 리스크 환경이 단일 분쟁 지역을 넘어 다층적으로 확산됐음을 시사함. IEA·IMF·세계은행·WTO 4개 국제기관은 호르무즈 봉쇄로 인해 글로벌 원유 재고가 "기록적 속도"로 소진되고 있으며, 연료·비료 가격 상승이 취약 경제권에 비대칭적 충격을 가하고 있다고 공동 경고함. 호르무즈 해협은 정상 시기 전 세계 원유 소비량의 약 5분의 1, 상당 규모의 LNG·비료 물동량을 처리하는 전략 수로로, 그 차질이 에너지·식량 가격 변동성을 동시에 증폭시키는 구조임.

이러한 지정학 불안이 공급망 불확실성으로 전이되면서 컨테이너 운임 지수는 5월 들어 전 항로에 걸쳐 가파른 반등세를 기록함. 상하이컨테이너운임지수(SCFI) 종합은 2026년 5월 25일 기준 2,572p로 WoW ▲15.9%·MoM ▲34.6%의 큰 폭 상승을 나타냄. 항로별로는 미주서안 3,154p(WoW ▲11.6%·MoM ▲22.0%), 미주동안 4,313p(WoW ▲13.1%·MoM ▲20.8%), 유럽 1,905p(WoW ▲19.4%·MoM ▲27.3%)로 모든 주요 항로가 두 자릿수 월간 상승률을 기록함. 국내 지표인 KCCI 종합 역시 2,478p(WoW ▲5.0%·MoM ▲13.0%)로 동반 강세를 보였으며, 중국 CCFI 종합도 1,367p(WoW ▲3.7%·MoM ▲7.6%) 수준으로 완만하나 지속적인 상승 흐름을 유지함.

반면 Freightos의 WCI 종합은 2,712달러/FEU로 WoW ▼3.1%·MoM ▼3.1%를 기록하며 SCFI와 다소 엇갈린 방향성을 보임. 이는 SCFI가 아시아 수출 출발지 기준 운임을 반영하는 반면, WCI가 글로벌 현물 시장 평균을 집계하는 데 따른 표본 구성 차이에서 비롯된 것으로 판단됨. 두 지수의 일시적 괴리는 항로별 수급 불균형과 선사들의 선별적 블랭크 세일링 여부에 따라 단기 변동성이 지속될 전망이다.

[Logisight 분석] SCFI 전 항로 동시 두 자릿수 MoM 상승은 단순 계절 수요 회복을 넘어 호르무즈·홍해 이중 우회 장기화에 따른 유효 선박 감소가 주된 구조적 동인으로 작용한 것으로 판단됨. (추정)

벌크 시장도 동반 강세를 보임. 발틱건화물운임지수(BDI)는 3,226p(WoW ▲6.8%·MoM ▲20.6%)로 5월 한 달간 가파른 상승 흐름을 기록함. 에너지 공급 차질에 따른 대체 물자 운송 수요 증가와 항로 우회에 따른 선박 가동 일수 증가가 건화물 운임 강세를 뒷받침하는 것으로 분석됨.

외교 국면에서는 트럼프 대통령이 Truth Social을 통해 호르무즈 해협의 즉각적·무제한 개방을 이란 협상 조건으로 공개 제시하면서 60일 휴전 연장을 골자로 한 예비 협정 윤곽이 드러남. 다만 최종 서명 전까지 해상 기뢰 제거·농축 핵물질 처리 등 핵심 이행 조건이 미확정 상태로 남아 있어, 봉쇄 해소 시점에 대한 불확실성은 단기간 내 해소되기 어려운 상황임.

인프라 측면에서는 브라질 리우데자네이루 항만이 약 3,200만 달러 규모의 준설·엔지니어링 공사를 마무리하며 선박 수용 가능 길이를 최대 366m, 수심을 15.0m에서 16.2m로 확장함. 첫 기항 선박은 14,100 TEU급 MSC Katrina로, 본 확장을 통해 리우 항만의 대형선 접안 경쟁력이 강화됨. 이는 글로벌 항로 우회가 지속되는 환경에서 남미 대서양 관문 항만의 전략적 위상이 높아지는 흐름과 맥을 같이함.

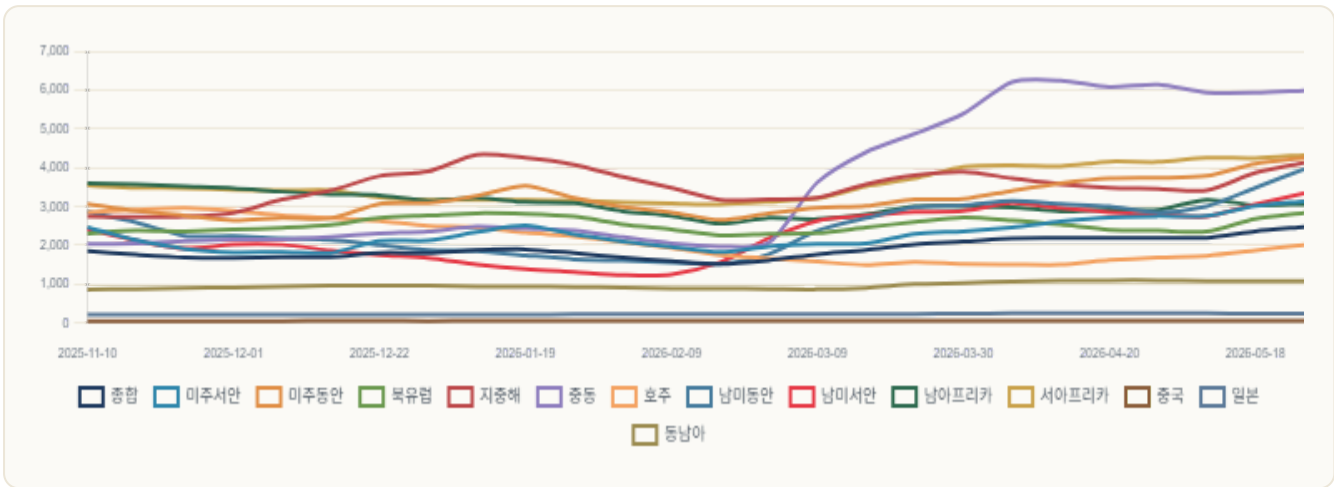
5월 시황을 종합하면, 호르무즈 봉쇄 장기화에 따른 공급망 불확실성이 컨테이너·건화물 운임 동반 강세의 핵심 동인으로 자리잡은 상황으로, 외교 협상 진전 여부가 6월 이후 운임 방향성을 결정하는 가장 중요한 변수로 부상함. 협상 타결 시 선복 공급 정상화로 운임이 빠르게 조정될 수 있는 반면, 협상 지연 또는 이행 불이행 시 현 강세 기조가 연장될 가능성도 배제할 수 없어 시황 변동성이 한층 확대될 전망이다.

SECTION 02

02

해운 시황

02-1 KCCI (한국형 컨테이너 운임지수)



지수/항로	최신값	전주대비	전월대비
종합	2,478	▲ 5.0%	▲ 13.0%
미주서안	3,135	▲ 4.1%	▲ 15.0%
미주동안	4,257	▲ 3.8%	▲ 14.2%
북유럽	2,838	▲ 5.9%	▲ 18.2%
지중해	4,133	▲ 6.9%	▲ 18.8%
중동	5,991	▲ 1.0%	▼ 1.5%
호주	2,013	▲ 8.0%	▲ 24.4%
남미동안	3,967	▲ 13.9%	▲ 32.2%
남미서안	3,340	▲ 9.4%	▲ 17.2%
남아프리카	3,060	▲ 0.8%	▲ 4.6%
서아프리카	4,326	▲ 1.8%	▲ 4.0%
중국	52	▼ 7.1%	▼ 7.1%
일본	238	▲ 0.0%	▼ 2.9%
동남아	1,075	▲ 0.0%	▼ 1.8%

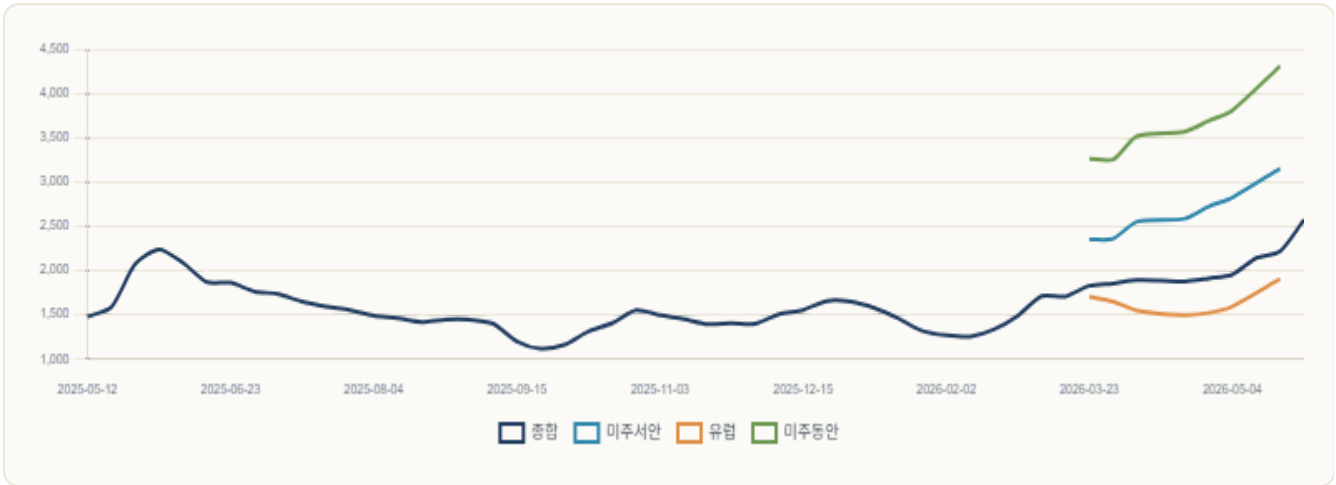
* 2026-05-25 기준. 출처: KOBIC.

KCCI 종합지수는 2,478로 전주 대비 ▲5.0%, 전월 대비 ▲13.0% 상승을 기록함. 이르게 시작된 피크 시즌 화물 러시가 주요 간선 항로 전반에 걸쳐 선박 여건을 타이트하게 조이는 가운데, 신조 선박 인도 물량이 제한적이고 항만 혼잡이 가중되며 가용 선적 공간이 추가로 압박받는 상황임.

항로별로는 남미동안이 전주 대비 ▲13.9%, 전월 대비 ▲32.2%로 가장 가파른 상승세를 보였으며, 호주 항로도 전월 대비 ▲24.4%의 두 자릿수 신장을 기록함. 유럽 계열에서는 지중해가 전월 대비 ▲18.8%, 북유럽이 ▲18.2%로 강세를 띠었고, 미주 서안·미주동안도 각각 전월 대비 ▲15.0%·▲14.2% 오르며 주요 원거리 항로 전반이 동반 상승함. 반면 중국 항로는 전주 대비 ▼7.1%, 전월 대비 ▼7.1%로 '나 홀로 하락'을 기록했으며, 일본(전월 대비 ▼2.9%)·동남아(전월 대비 ▼1.8%) 등 근거리 항로 역시 약세를 면치 못함. 중동 항로는 최고 수준인 5,991을 유지하면서도 전월 대비 ▼1.5%로 소폭 조정됨.

원거리 항로 전반의 강세는 호르무즈 해협 봉쇄에 따른 벙커유 가격 상승과 조기 피크 시즌 수요 선행이 복합적으로 작용한 결과로 분석되며, 근거리 항로의 약세는 역대 화물 수요 회복이 더딘 데서 비롯된 것으로 판단됨. 7월 1일 예정된 벙커 조정 앞 화물 선적 전진 수요가 당분간 원거리 항로 강세를 지지할 전망이다.

02-2 SCFI (상하이 컨테이너운임지수)



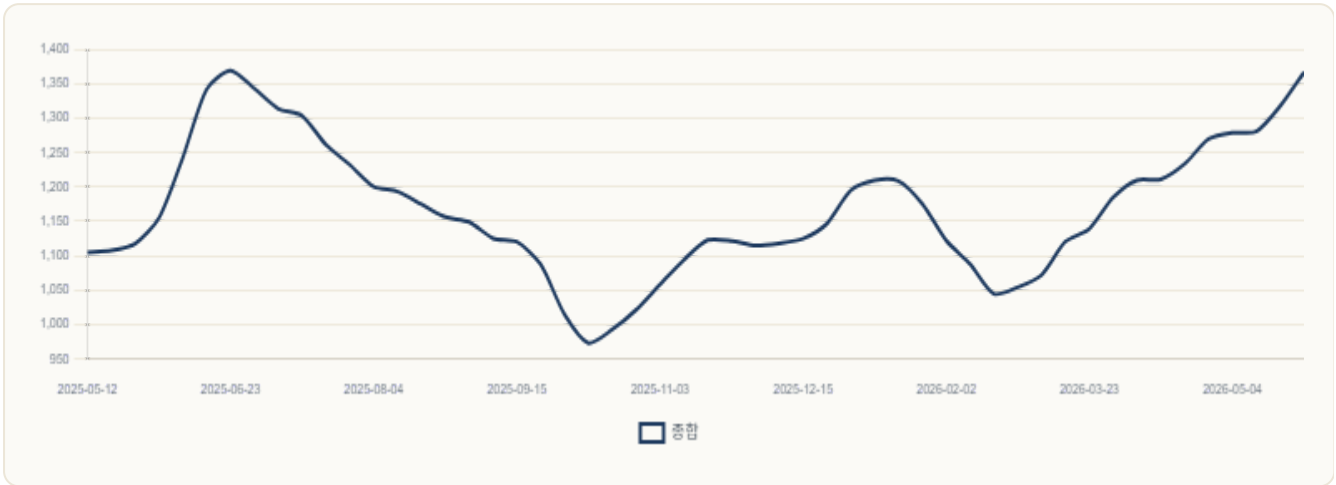
지수/항로	최신값	전주대비	전월대비
종합	2,572	▲ 15.9%	▲ 34.6%
미주서안	3,154	▲ 11.6%	▲ 23.6%
유럽	1,905	▲ 19.4%	▲ 23.1%
미주동안	4,313	▲ 13.1%	▲ 22.6%

* 2026-05-25 기준. 출처: SSE(상하이항운교역소).

SCFI 종합지수는 2,572로 전주 대비 ▲15.9%, 전월 대비 ▲34.6%의 강한 반등을 기록함. 5월 들어 글로벌 컨테이너 화물 물동량이 강하게 회복되면서 추가 운임 인상 국면을 촉발하고 있으며, 호르무즈 해협 봉쇄 장기화에 따른 높은 벅커유 가격이 여전히 운임의 하방 지지 요인으로 작용 중임.

항로별로는 SCFI 유럽이 전주 대비 ▲19.4%·전월 대비 ▲23.1%, 미주동안이 전주 대비 ▲13.1%·전월 대비 ▲22.6%, 미주서안이 전주 대비 ▲11.6%·전월 대비 ▲23.6%를 각각 기록하며 3대 주요 항로가 고르게 강세를 나타냄. 아시아-유럽 항로의 경우 벅커유 상승으로 수요 비수기인 3~4월에도 운임이 하락하지 않았고, 수요 재개와 함께 5월부터 조기 피크 시즌 양상이 뚜렷해짐. 선사들이 7월 전 벅커 조정 적용을 앞두고 FAK 인상을 본격 추진하는 흐름 속에서, 아시아-북미·아시아-유럽 항로 운임의 상방 압력은 단기간 이어질 전망이다.

02-3 CCFI (중국 컨테이너운임지수)



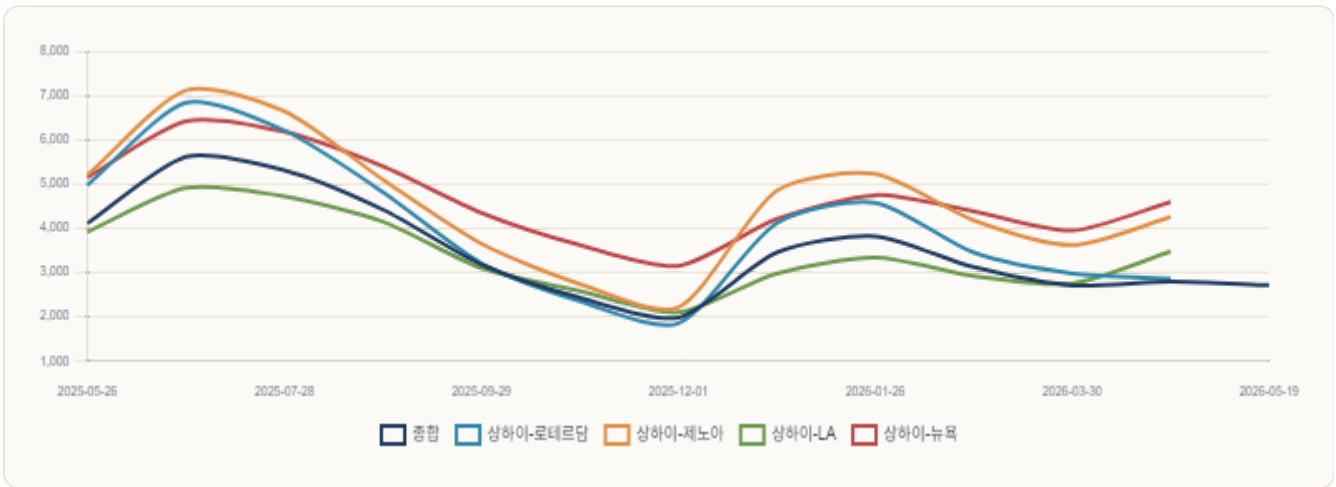
지수/항로	최신값	전주대비	전월대비
종합	1,367	▲ 3.7%	▲ 7.6%

* 2026-05-25 기준. 출처: SSE/CCFC.

CCFI 종합지수는 1,367로 전주 대비 ▲3.7%, 전월 대비 ▲7.6% 상승함. SCFI 종합이 전월 대비 ▲34.6%를 기록한 것과 비교하면 상승 폭이 상대적으로 완만한데, 이는 CCFI가 현물 운임 외 장기 계약 운임을 포함한 중국 수출 컨테이너 시장 전반을 반영하기 때문으로 분석됨.

중국발 수출 컨테이너 시장의 기저에는 선복 과잉 구조와 수요 회복의 불균형이 상존하는 가운데, 호르무즈 사태에 따른 비용 증가분을 선사들이 화주에게 전가하는 흐름이 계약 운임에도 점진적으로 반영되는 중임. 중국발 유럽·북미 항로의 계약 운임은 현물 운임 급등 대비 완만한 오름세를 유지하고 있으며, 유럽에서 컨테이너 가용성이 감소해 이탈리아 물류 기업 Sogese는 아시아로의 박스 재배치로 인해 유럽 내 컨테이너 가용성이 하락할 것이라 경고한 바 있음. 피크 시즌 본격화에 따라 CCFI 지수도 점진적 상방 압력이 유지될 전망이나, 선복 과잉 기조와 대형 선사들의 블랭크 세일링 확대가 상승 속도를 조절하는 변수로 작용할 전망이다.

02-4 WCI (드류리 세계 컨테이너 운임지수)



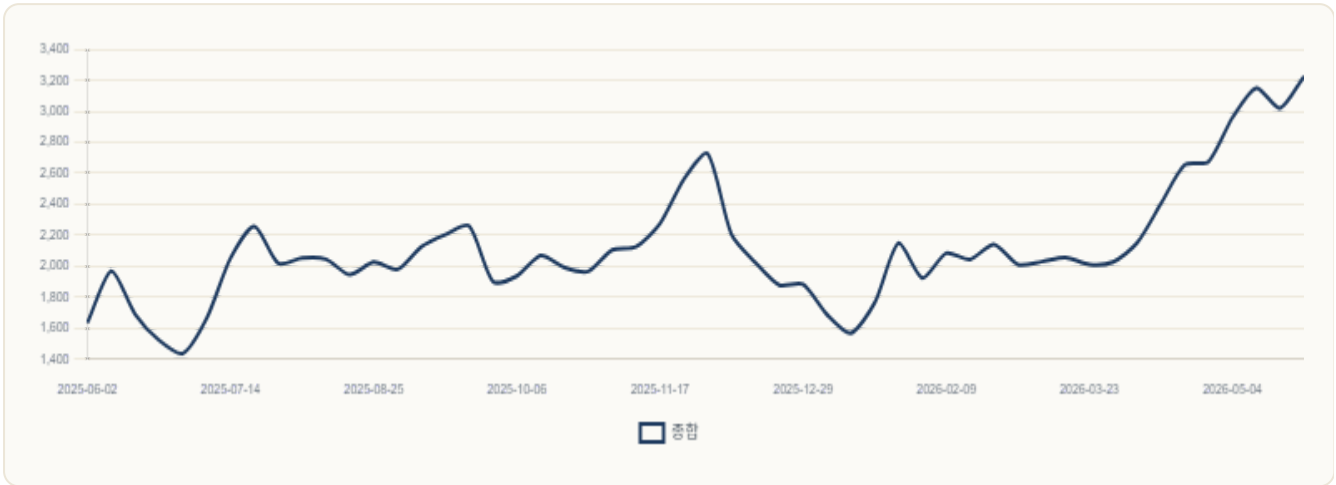
지수/항로	최신값 (USD/FEU)	전월대비	전분기대비
종합	\$2,712	▼ 3.1%	▼ 13.1%
상하이-로테르담	\$2,861	▼ 4.0%	▼ 37.5%
상하이-제노아	\$4,253	▲ 17.5%	▼ 18.7%
상하이-LA	\$3,473	▲ 26.3%	▲ 4.0%
상하이-뉴욕	\$4,597	▲ 16.4%	▼ 3.2%

* 2026-05-19 기준. 출처: Drewry.

드류리 WCI 종합지수는 2,712달러/FEU로 전월 대비 ▼3.1%, 전분기 대비 ▼13.1%를 기록함. 종합 지수는 분기 기준으로 하락세를 보이고 있으나, 항로별로는 뚜렷한 희비가 엇갈림. 상하이-로테르담은 2,861달러/FEU로 전월 대비 ▼4.0%·전분기 대비 ▼37.5%로 부진한 반면, 상하이-LA는 3,473달러/FEU로 전월 대비 ▲26.3%·전분기 대비 ▲4.0%로 강하게 반등함.

상하이-뉴욕은 4,597달러/FEU로 전월 대비 ▲16.4%, 상하이-제노아는 4,253달러/FEU로 전월 대비 ▲17.5%를 기록하며 북미동안·지중해 항로 강세가 두드러짐. 4주 연속 주간 상승(최근 주간 ▲3% WoW)을 지지한 동력으로는 조기 피크 시즌 수요, 7월 1일 벙커 조정 전 화물 선적 전진, 그리고 아시아-북미 항로에서 8개 블랭크 세일링 예고에 따른 선복 긴축이 꼽힘. CMA CGM이 아시아-유럽 FAK 운임으로 약 4,700달러/FEU, 아시아-지중해는 5,500~5,700달러/FEU 수준을 제시하는 등 선사들의 적극적 운임 방어 의지도 확인됨. 중동 지정학적 긴장 해소 여부와 선복 조절의 지속성이 향후 WCI 방향성을 결정하는 핵심 변수로 부상할 전망이다.

02-5 BDI (건화물선운임지수)



지수/항로	최신값	전주대비	전월대비
종합	3,226	▲ 6.8%	▲ 20.6%

* 2026-05-25 기준. 출처: Baltic Exchange.

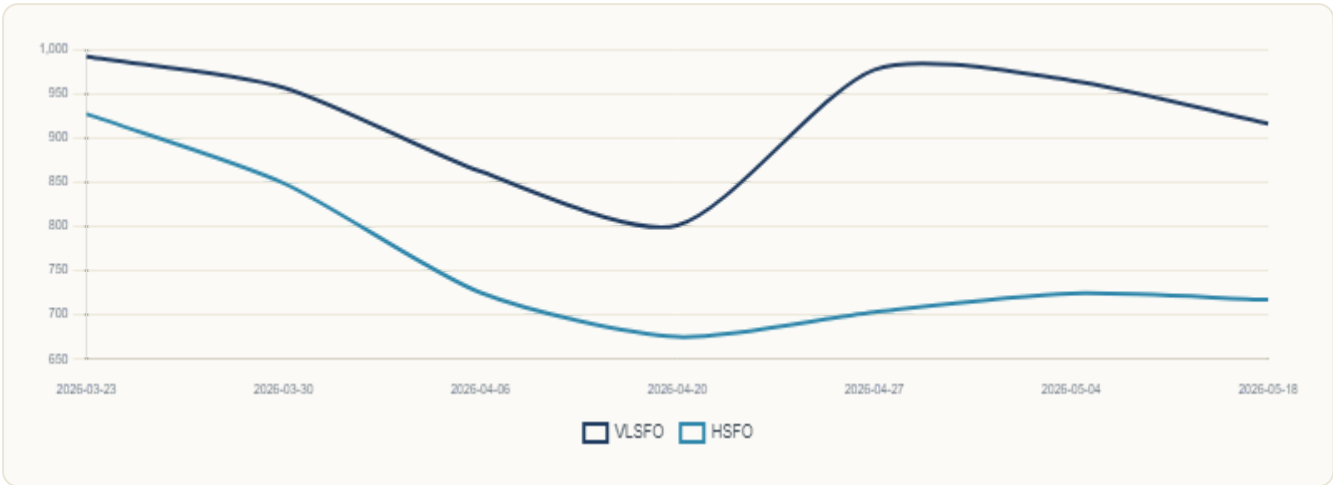
BDI는 3,226으로 전주 대비 ▲6.8%, 전월 대비 ▲20.6%를 기록하며 강한 상승 모멘텀을 보임. 중동 분쟁에 따른 이란발 철광석·곡물의 러시아 철도 수출 대체 흐름과, 호르무즈 봉쇄로 촉발된 글로벌 에너지 공급 차질이 건화물 항로 수요를 간접적으로 지지하는 배경으로 작용함. 실제로 IEA·IMF·세계은행·WTO 4개 국제기구가 공동 성명을 통해 호르무즈 사태로 글로벌 석유 재고가 기록적 속도로 감소하고 있다고 경고한 만큼, 에너지 대체 조달 수요가 케이프사이즈·파나마급 수요를 뒷받침하는 것으로 판단됨.

건화물 운임의 강한 반등은 컨테이너 시장에도 선행 시그널을 제공함. 벌크선 수요가 확대되는 국면에서 벌크 수요 증가가 컨테이너 화물 연계 물동량 증가로 이어지는 패턴이 과거 사례에서 반복됨.

[Logisight 분석] 과거 벌크 수요 확대 국면에서 컨테이너 화물 연계 물동량이 동반 증가하는 패턴이 반복된 점에 비추어, 현 BDI 강세가 컨테이너 시장의 선행 지표로 기능할 가능성이 있음. (추정)

호르무즈 해협의 지뢰 위협이 현실화되는 단계에 접어든 가운데, 분쟁 장기화 시 건화물·컨테이너 모두 높은 비용 수준을 유지할 전망이다.

02-6 종합 전망



5월 해운 시황은 복수의 지수가 동반 상승하는 수렴 국면으로 진입한 모습임. KCCI·SCFI·CCFI·BDI가 전월 대비 일제히 플러스를 기록한 반면, WCI 종합은 전분기 대비 ▼13.1%로 여전히 분기 누적 기준에서 하방 조정 흐름을 완전히 벗어나지 못한 상태임. 이 같은 지수 간 발산은 단기 현물 운임의 급등과 중장기 계약·분기 평균 사이의 시차에서 비롯된 것으로, 피크 시즌 진입과 함께 격차가 점차 좁혀질 가능성이 높음.

상승 동인의 핵심은 세 가지로 압축됨.

첫째, 호르무즈 해협 봉쇄 장기화(4개월 이상)에 따른 벵커유 가격 구조적 상승이 운임의 하방을 지지함. 트럼프 대통령이 해협 즉각 개방을 합의 조건으로 명시하며 협상 진전 가능성을 시사했으나, 오만 수역 내 부유 기뢰 의심 물체 발견으로 단기 물리적 재개통 전망은 불투명한 상태임.

둘째, 조기 피크 시즌 화물 집중과 7월 1일 벵커 조정 전 선적 전진 수요가 복합 작용하며 선박 여건을 타이트하게 유지 중임 (Linerlytica, Week 21).

셋째, 남미동안·호주·지중해 등 비주력 항로에서도 두 자릿수 상승이 나타나는 등 수요 저변이 확대됨.

다만 선박 과잉 기조는 완전히 해소되지 않았으며, 대형 해운 동맹의 수익성 악화(Gemini Cooperation의 1분기 손실 지속, Linerlytica Week 20)와 미국 Section 122 관세 법적 불확실성 등이 수요 측 불안 요인으로 잠복해 있음. 독일 북부 철도망 혼잡 등 내륙 연결 인프라 병목도 유럽 수입 화물 처리에 부담을 더할 전망이다. 결과적으로 2분기 운임은 벵커유 비용 고공 유지·조기 피크 수요 지속·선사의 선박 관리 의지가 맞물려 현 수준 부근에서 등락하는 가운데, 호르무즈 협상 진전 여부가 하반기 운임 방향성을 결정할 핵심 분기점으로 작용할 전망이다.

해운시황

호르무즈 봉쇄 4개월째, 세계 4대 경제기관 공동 경고

원유 재고 사상 최고 속도로 소진 중 — 글로벌 공급망 전반에 파급



세계 4대 경제·에너지 기관 수장들이 이례적인 공동 성명을 통해 호르무즈 해협의 지속적인 해운 차질이 원유 재고를 사상 유례없는 속도로 고갈시키고 있다고 경고. 이번 공동 경고는 단일 기관이 아닌 복수의 최고위급 기관이 동시에 서명했다는 점에서 국제 에너지 시장에서 이례적인 긴박감의 신호. Xeneta와 Container Trades Statistics 데이터에 따르면 중동 지역 컨테이너 수입은 분쟁이 재격화된 직후인 3월에 전년 대비 64%, 수출은 62% 급감하며 충격의 규모를 수치로 확인.

호르무즈 해협 봉쇄가 4개월째에 접어들면서 컨테이너선 다수가 페르시아만 내에 고립된 상태. Anglo-Eastern에 따르면 자사 선박 16척, 12개국 이상 국적의 선원 350명 이상이 직접적 영향권 안에 위치. 이에 따라 Anglo-Eastern은 중앙집중형 글로벌 보안 데스크(GSD)를 통해 위협 모니터링과 승무원 지원 체계를 강화 중.

Freightos Baltic Index 기준으로 아시아-북유럽 노선 운임은 5월 12일 주간에만 10% 상승했으며, 트럼프 미국 대통령이 이란과의 협상에서 해협의 즉각적인 상업 운항 재개를 요구했음에도 해운업계의 불확실성은 해소되지 않은 상황. Linerlytica는 호르무즈 재개 진전 부재와 고연료가 겹쳐 5월 컨테이너 화물 수요가 글로벌 전반에서 강하게 반등하며 운임 추가 상승을 유발하고 있다고 분석.

출처: gCaptain Analysis · 2026-05-29

해운시황

조기 피크시즌 도래, 컨테이너 시장 전 항로 용선 압박

Drewry WCI 4주 연속 상승, 2분기 선사 수익 대폭 개선 전망



Linerlytica의 2026년 21주차 마켓펄스에 따르면 조기 피크시즌 화물 급증으로 주요 항로 전반에 걸쳐 선복이 빠듯한 상태. 신규 선박 인도 물량 감소와 항만 혼잡이 가용 선복 확대를 억제하는 요인으로 동시에 작용 중. Drewry World Container Index(WCI)는 4주 연속 상승하며 40피트 컨테이너당 2,800달러(Drewry 기준)를 기록.

상하이-로테르담 구간 등 아시아-유럽 항로와 태평양 횡단 항로가 이번 운임 상승의 주도 구간. Linerlytica는 선사들이 격월 정기 운임 인상 발표를 지속하며 시장 내성을 시험하고 있다고 지적. COSCO와 ONE의 조기 실적 공시에서는 2025년 4분기 대비 EBIT 마진이 약 4%포인트 개선되며 2분기 수익 반등이 가시화.

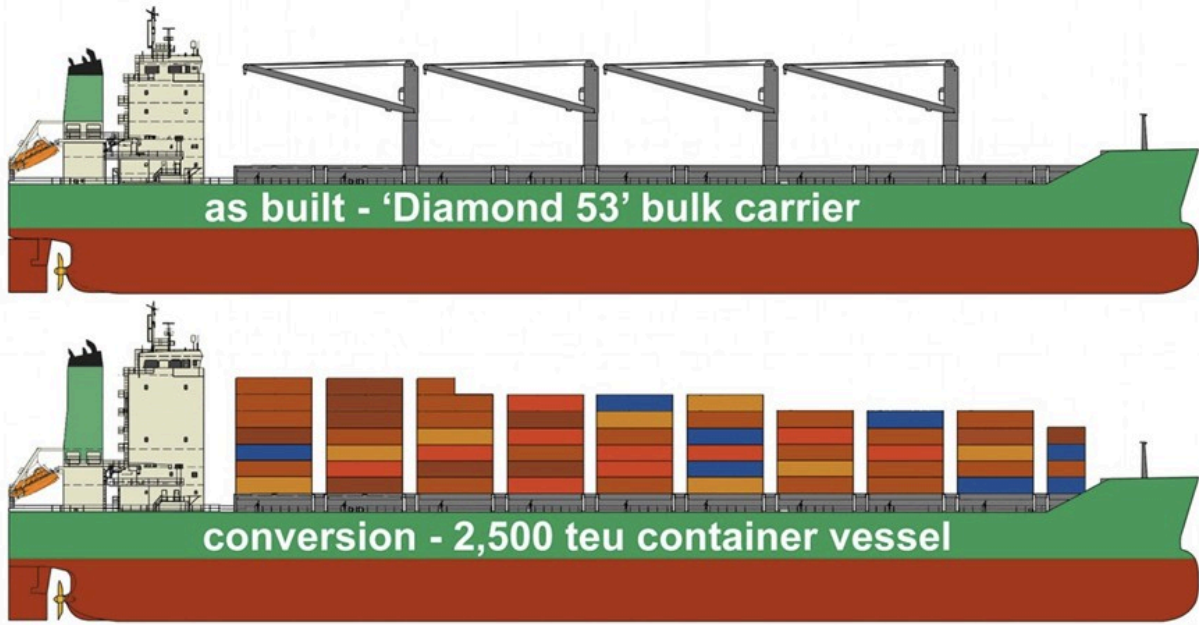
반면 Hapag-Lloyd와 Maersk의 Gemini Cooperation은 출범 1년이 지났음에도 경쟁사 대비 부진이 지속. Linerlytica에 따르면 두 파트너사의 1분기 수익은 비용 절감 효과에도 불구하고 마이너스로 전환됐으며, 대부분의 경쟁 선사가 운임 반등으로 플러스 수익을 기록한 것과 대조적.

출처: Linerlytica Market Pulse · 2026-05-25

해운시황

벌크선을 컨테이너선으로 — 선복 부족이 부른 이례적 전환

2029년까지 신조 인도 불가, 고용선료에 선주들 창의적 해법 모색



Alphaliner가 이번 주 공개한 바에 따르면, 적어도 2척의 기어드 오픈해치 화물선 'Diamond 53' 계열 선박이 컨테이너선으로 개조될 예정. 중고 컨테이너선 매물이 극히 드물고 신조선 인도가 최소 2029년까지 불가능한 상황에서, 선주들이 높은 용선료와 수요를 겨냥해 이례적인 선택을 하는 배경.

호르무즈 봉쇄로 인해 페르시아만에 다수의 컨테이너선이 묶여 있는 데다 신규 인도 물량도 적어 시장 내 가용 선박이 구조적으로 제한된 상태. Linerlytica의 19주차 분석은 페르시아만 내 계선 컨테이너선 수가 여전히 높은 수준이라고 지적하며, 이 요인이 선박 공급 압박을 심화시키는 핵심 변수로 작용 중.

벌크선의 컨테이너선 전환은 기술적·경제적 타당성이 일반 컨테이너선 대비 제한적이거나, 현재의 높은 운임 환경에서 투자 매력이 부각. 이 같은 움직임은 통상 컨테이너 선박 공급이 극단적으로 부족할 때만 나타나는 현상으로, 시장의 긴박감을 반영.

출처: Container News · 2026-05-31

해운시황

리우데자네이루항, 3,200만 달러 준설 완료로 대형 컨테이너선 접안

선박 길이 366m까지 수용 가능 — 브라질 관문항 역량 확대



DynaLiners에 따르면 브라질 리우데자네이루항이 약 3,200만 달러(USD) 규모의 준설 및 엔지니어링 프로젝트를 완료하고 대형 컨테이너선 수용 공식 승인을 획득. 이번 공사 완료로 동 항만은 선박 길이 최대 366미터까지 접안 가능한 기준을 충족하게 됨. 이는 현대 초대형 컨테이너선 클래스 일부를 직접 수용할 수 있는 수준으로, 운영 역량의 질적 변화를 의미.

이번 투자는 글로벌 해운사들이 기항지 선정 시 접안 능력과 수심을 핵심 지표로 삼는 환경에서 리우데자네이루항의 경쟁력 강화에 기여. 준설을 통한 항로 수심 확보와 엔지니어링 개선은 단순 인프라 업그레이드를 넘어 화물 처리 용량 증대와 직결. 브라질은 남미 주요 무역 관문으로서 컨테이너 물동량 흡수 여력 확대가 지역 공급망 구조에도 영향을 줄 것으로 관측.

출처: Container News · 2026-05-30

SECTION 03

03

항공 화물

운임·물동량 동향

2026년 5월 기준 항공 화물 시장에 대한 WorldACD·TAC Index 기반의 노선별 운임 수치 및 물동량 데이터는 이번 입력 기사에 포함되지 않음. 구체 지수 값은 Logisight 지표 대시보드 참조.

다만 해상 운임 동향과 공급 구조적 배경으로부터 항공 화물 시장에 시사하는 맥락은 도출 가능함.

컨테이너 수요 반등과 항공 화물 수요 간 연관성

2026년 5월 글로벌 컨테이너 물동량이 강하게 반등하는 가운데 해상 운임도 연쇄적인 상승 국면에 진입함. 해상 운임이 2분기 들어 상당 부분 회복되고 선사들이 1분기 수익 부진을 만회하는 흐름이 확인되는 상황에서, 선박 수급이 다시 타이트해질 경우 긴급 화물·고부가가치 화물의 항공 전환 수요도 동반 확대될 가능성이 높음.

특히 벌커의 컨테이너선 개조 움직임이 포착될 만큼 선박 공급이 구조적으로 제한된 상황이 지속되고 있음. Alphaliner에 따르면 최소 2척의 Supramax 벌크선이 2,500 TEU급 컨테이너선으로 전환 중이며, 신조 컨테이너선 인도는 적어도 2029년 이전까지 기대하기 어려운 상황임. 이처럼 해상 선박 확보가 구조적으로 난항을 겪을수록, 납기 민감 화물군—전자부품, 의약품, 패션·소비재 등—의 항공 화물 전환 압력은 더욱 증폭될 전망이다.

이란 호르무즈 해협·남파르스 생산 재개와 벙커유 가격 변수

호르무즈 해협 재개 협상이 여전히 진전을 보이지 못하고 있으며, 벙커유 가격도 지속적으로 높은 수준을 유지함. 이란 남파르스 가스전 해상 플랫폼 3기가 이스라엘의 공격으로 인한 육상 처리 시설 피해 이후 부분적으로 생산을 재개했으나, Phase 14 정제시설을 포함한 피해 설비의 수리는 아직 진행 중임. 에너지 공급 불안이 완전히 해소되지 않은 상황에서 항공유(Jet Fuel)와 연동성이 높은 에너지 가격의 불안정은 항공 화물 운임의 하방 지지 요인으로 작용할 전망이다.

항공사들은 연료비 변동성을 연료할증료(FSC) 메커니즘을 통해 운임에 전가하는 구조를 유지하고 있어, 에너지 가격 불확실성이 해소되지 않는 한 항공 화물 운임의 뚜렷한 하락 전환 가능성은 제한적임.

[Logisight 분석] 호르무즈 해협의 지정학적 불확실성 장기화, 선박 구조적 부족, 에너지 가격 고공 유지가 삼중으로 맞물릴 경우 2026년 하반기 성수기(3분기 이후) 항공 화물 운임은 전년 동기 대비 추가적인 상방 압력을 받을 가능성이 있음. (추정)

성수기 공급 전망

독일 북부 철도 네트워크의 광범위한 병목 현상이 보고되고 있으며, 이른 성수기 수요 빌드업이 시작되는 시점에서 화주·포워드·철도 운영사 모두 화물 흐름 유지에 어려움을 겪고 있음. 유럽 내 철도 차질이 복합운송 체인 전반에 영향을 미칠 경우, 일부 유럽항 화물이 항공 화물로 우회될 가능성도 배제할 수 없음.

공급 측면에서는 벨리(Belly) 화물 용량이 여객 수요 회복세와 함께 완만하게 확대되고 있으나, 성수기 집중 수요에 대응하기에는 전용 화물기(Freighter) 용량 확보 여부가 핵심 변수로 남아 있음. 전자상거래·특송 화물의 수요가 집중되는 3분기 이후 특정 노선—아시아-북미, 아시아-유럽—에서의 용량 타이팅 가능성은 시장 전반의 공통된 우려 사항으로 지속 모니터링이 필요한 상황임.

노선별 세부 운임 등락·물동량 통계(WorldACD·TAC Index 기반)는 데이터 미수집 상태로, 차호 Logisight 지표 대시보드 업데이트 시 반영 예정임.

SECTION 04

04

철도 시황 (TCR·TSR·유라시아)

04-1 중국-유럽 철도 (TCR·일대일로) — 중구반열 운행·물동량, 중국측 국경

카자흐스탄 호르고스(Khorgos) 국경의 철도 처리 역량이 빠른 속도로 확장 중임. 호르고스에 인접한 알틴콜(Altynkol) 조차장에 신규 6개 선로가 추가되어 일일 열차 처리 역량이 기존 20편에서 28편으로 ▲40% MoM 확대됨. 알틴콜-제티겐(Zhetygen) 구간 32km 복선화, 신규 5개 대피선 신설 및 기존 8개 대피선 개량이 병행 추진 중이며, 완공 시 해당 구간의 일일 통과 역량은 18편에서 33편으로 ▲83% 확대될 전망(완공 목표: 2026년, RailFreight.com). 이 투자들은 호르고스를 단순 국경 통과 지점이 아닌 복합운송 허브로 격상하려는 카자흐스탄의 전략적 프로그램 일환임. 실제로 카자흐-독일 스카이한사(Skyhansa) 컨소시엄이 호르고스 경제특구 내 철도화물터미널을 갖춘 복합운송 공항 개발을 위한 기본협약을 카자흐스탄 교통부와 체결한 바 있음.

물동량 지표 역시 이러한 인프라 투자의 성과를 뒷받침함. 2025년 1분기 호르고스를 통한 중국-유럽 방향 통과 열차는 ▲28.5% YoY 증가했으며, 이는 카자흐-중국 양국이 국경 통과 허용 일일 열차 편수를 2배로 늘리는 조치를 시행한 직후의 수치임. 카자흐스탄에서 중국으로의 화물 수송 실적도 신기록을 경신했는데, 2024년 대중국 철도 화물은 ▲13% YoY 증가한 3,200만 톤에 달함. 호르고스 국경 통과 열차는 2024년 한 해 8,730편을 기록해 2023년 대비 ▲12.5% YoY 증가했으며, 통과 처리 시간은 12시간에서 68시간으로 단축됨. 또 다른 주요 국경인 도스틱-알라산코우(Dostyk-Alashankou)도 2025년 11월 누적 물동량이 ▲6% YoY 증가한 1,780만 톤을 기록함.

이 같은 확장세의 구조적 배경으로는 중간 회랑(Middle Corridor) 전반에 걸친 국가 단위 인프라 투자 경쟁이 있음. 조지아는 향후 10년간 약 14억 유로 규모의 철도 투자 계획을 발표했으며, 투르크메니스탄은 환적 병목 해소를 목표로 자국 철도를 현대화해 중간 회랑 관문 역할 확대를 추진 중임. 아르메니아는 튀르키예의 대(對)아르메니아 철도 차단 해제로 EU와의 철도 연결이 실현됨. 카자흐스탄 철도공사(KTZ Express)는 복합운송 가치사슬 확장을 위해 자체 해상 선단 건조를 개시했으며, 단순 철도 운영자를 넘어 엔드-투-엔드 물류사업자로의 전환을 공식화함. 한편 유럽 내 컨테이너 가용성 감소 현상이 보고되고 있어—아시아로의 컨테이너 재배치가 원인으로 지목됨—철도를 통한 대륙 간 화물 흐름에도 간접적인 영향을 미칠 가능성이 있음.

복수 회랑에 걸친 동시다발적 인프라 확충, 국경 통과 편수 제한 완화, 호르고스의 복합운송 허브화 등 구조적 요인들이 맞물리면서 TCR 및 중간 회랑의 처리 역량과 경쟁력은 중기적으로 지속 강화될 전망이다. 다만 아프가니스탄 하이라탄(Hairatan) 선 터미널 신설 등 남방 노선의 역량 확대도 병행되고 있어, 중간 회랑 내 경유 노선 간 경쟁 구도 역시 점차 심화될 것으로 관측됨.

04-2 러시아 철도 (TSR·극동) – RZD 동향, 러-중 국경, 대EU 물동량

러시아 철도(RZD)의 대외 물동량 구조에 중동 정세와 지정학적 변수가 복합적으로 영향을 미치고 있음. RZD는 이란 전쟁 발발 이후 철도 화물 수요에서 실질적인 이익을 얻고 있는 것으로 보고됨. 2026년 1분기 중 철광석과 곡물의 철도 수출이 급증했으며, 이는 중동 전쟁 국면을 배경으로 한 수요 변화가 주요 요인으로 작용한 것으로 분석됨. 러-카자흐스탄 국경을 통한 카자흐스탄 경유 철도 수출 화물은 2026년 1~4월 누적 기준 ▲20% YoY 증가한 1,210만 톤으로 사상 최고치를 경신했으며, 이 중 석유·석유제품이 320만 톤(▲32% YoY), 철강 제품이 220만 톤(▲21.9% YoY), 곡물·시리얼이 160만 톤(▲130% YoY)을 차지함. 2025년 러-카자흐스탄 간 전체 철도 운송량은 ▲4% YoY 증가한 9,420만 톤에 달했으며, 2026년 1분기에도 ▲5.7% YoY 성장세가 이어짐. 이 가운데 컨테이너 물동량은 31만 TEU로 ▲2.2% YoY 증가에 그쳐 벌크 화물 대비 상대적으로 완만한 성장세를 보임.

인프라 측면에서 러-중 국경의 역량 확충도 가시화됨. 러시아와 중국은 자바이칼스크(Zabaikalsk)–만저우리(Manzhouli) 구간에 1,435mm 표준궤 제2선로 건설 협약을 체결했으며, 이는 2026년 5월 푸틴 베이징 방문 시 공식 서명됨. 해당 구간은 현재도 주요 러-중 화물 통과 루트이나, 표준궤 복선화가 완료될 경우 양국 간 화물 처리 역량이 대폭 증대될 전망이다. 카니-쿠르간(Kani-Kurgan) 국경 검문소의 경우 2025년 12월 완공된 차선 확장(4개→16개) 이후 2026년 1분기 통과 트럭이 3만 3,000대 이상으로 ▲100% YoY 증가하는 성과를 거둬.

반면 대(對)EU 방향의 RZD 활동에서는 강압적 성격의 움직임이 주목됨. 러시아는 에스토니아·라트비아·핀란드를 대상으로 철도 화물 운임을 2배 인상하는 조치를 시행했으며, 이는 역사적으로 러시아 철도 인프라에 의존도가 높았던 EU 인접국을 겨냥한 것으로 분석됨. 이와 맞물려 러시아 발트해 항만의 2026년 4월 처리량은 ▼4% YoY(수출 ▼4.5%) 감소한 반면, 아조프·흑해 항만 처리량은 ▲18.7% YoY 증가했고 동 항만 컨테이너 물동량도 ▲15.9% YoY 늘어남. 이는 러시아의 서방 제재 장기화 속에서 물동량이 발트해에서 흑해·카스피해 방향으로 구조적으로 재편되고 있음을 시사함. RZD의 컨테이너 철도 물동량은 2026년 1~3월 전체 기준으로 ▼2% YoY 소폭 감소를 기록한 바 있어, 벌크 수출 급증과는 대조적인 컨테이너 부문의 부진이 RZD의 구조적 과제로 잔존함.

러-중 복선화, 카자흐스탄 경유 수출 물동량의 사상 최고치 경신, 남방 회랑으로의 화물 전환 등 복수의 흐름이 동시에 진행 중인 상황에서, TSR의 전략적 중요성은 당분간 대중 벌크·자원 수출 중심으로 유지될 전망이다. 다만 대EU 노선에 대한 운임 인상과 발트해 물동량 감소는 러시아 철도의 서방 방향 화물 기능이 점진적으로 축소되는 구조적 흐름을 반영하며, 컨테이너 부문 회복 여부가 TSR의 경쟁력 유지에 관건이 될 것으로 판단됨.

04-3 종합 전망 — 유라시아 회랑 시장의 구조적 방향성 종합

2026년 5월 현재 유라시아 철도 회랑 시장은 인프라 확충, 지정학 재편, 운영 주체 다변화라는 세 축이 교차하는 전환기적 국면에 있음. TCR 및 중간 회랑에서는 카자흐스탄이 알틴콜 조차장 ▲40% 역량 확대, 복선화 공사 진행, 복합운송 허브화 추진을 통해 유라시아 회랑의 핵심 결절 역할을 강화하고 있으며, 조지아의 14억 유로 철도 투자, 투르크메니스탄의 환적 인프라 현대화, 아르메니아의 EU 철도 연결 실현 등이 맞물려 중간 회랑 전 구간의 역량·경쟁력이 동시에 향상되는 양상임.

TSR 및 러시아 철도는 대중국 복선화 협약, 카자흐스탄 경유 수출 사상 최고치, 흑해·카스피해 항만 물동량 강세 등 자원·벌크 중심의 성장세를 이어가고 있음. 그러나 대EU 방향 운임 인상과 발트해 물동량 감소, 컨테이너 부문의 소폭 역신장은 러시아 철도의 서방 연결 기능 약화라는 구조적 흐름이 지속되고 있음을 시사함. 러시아와 카자흐스탄이 공동으로 추진하는 자율주행 화물 운송 실험 및 교통부문 디지털화 협력 계획은 중장기적으로 두 나라 간 물류 일체화를 심화시킬 변수임.

구조적 방향성 측면에서, 유라시아 회랑은 단일 축이 아닌 복수 경로가 동시에 성장하는 다극 체계로 전환 중임. 중간 회랑은 국경 통과 역량과 복합 인프라 측면에서 빠르게 병목을 해소하고 있으며, TSR은 자원 수출 경로로서의 기능을 심화하는 방향으로 분화되는 흐름임. 두 회랑 사이에서 카자흐스탄은 양방향 물동량의 핵심 환적 결절로서 그 전략적 지위를 강화하고 있으며, 이 같은 구도는 2026년 하반기 이후에도 구조적으로 지속될 가능성이 높음.

[Logisight 분석] 중간 회랑 내 복수 국가의 동시다발적 인프라 투자와 TCR 물동량 성장세를 감안할 때, 2026~2027년 중 중간 회랑의 연간 처리 역량은 현재 대비 유의미한 수준으로 확대될 것으로 판단됨. 다만 실제 수요 흡수력, 환적 지점별 운영 효율, 지정학적 돌발 변수(중동 전쟁 확산 등)가 회랑별 성장 속도의 편차를 결정할 핵심 요인으로 작용할 전망. (추정)

SECTION 05

05

지역별 이슈

독일 북부 철도망 병목 가시화...피크시즌 화물 수요와 충돌 우려

독일 북부 철도 네트워크에서 대규모 운행 장애가 보고되며 선사·포워더·철도화물 운영사 모두 화물 흐름 유지에 비상이 걸린 상황임. 장애 시점이 피크시즌 초기 개시와 맞물리면서 혼잡 강도는 단순 인프라 결함 이상의 복합 충격으로 번지는 양상임.

독일 북부는 함부르크·브레멘 등 북유럽 주요 관문항과 내륙을 잇는 간선 철도망이 집중된 지역으로, 아시아발 수입 컨테이너를 독일·동유럽으로 분배하는 핵심 루트에 해당함. 이 시점에 유럽 전역에서 피크시즌 화물 초기 유입이 가속화되고 있는 만큼, 병목이 철도에서 발생할 경우 항만 야드 체류 시간 연장, 트럭 전환 비용 상승, 납기 지연의 연쇄가 불가피함. Linerlytica에 따르면 초기 피크시즌 화물 집중으로 주요 항로 전반에 걸쳐 선복 여유가 축소된 상태이며, 여기에 항만 후방 철도 인프라 차질까지 겹치면 병목 압박이 배가될 전망이다.

구조적으로 독일 철도화물 인프라는 여객·화물 혼용 선로 의존도가 높아 여객 운행 장애가 즉각 화물에 파급되는 취약성을 내재하고 있음. 함부르크항과 에스토니아 탈린항이 최근 발트해 협력 강화를 위한 의향서를 체결하며 디지털화·인프라 복원력 제고를 공동 과제로 명시했다는 점은, 역설적으로 현재 북유럽 물류 인프라가 직면한 취약성을 간접적으로 시인한 것으로 판단됨.

피크시즌이 본격화되는 2026년 3분기까지 독일 북부 철도 병목이 해소되지 않을 경우, 함부르크·브레멘 항만 야드 혼잡 심화와 더불어 인프라-유럽 내륙 운송 비용의 상승 압박이 지속될 전망이다.

캐나다, 공급망 개혁 입법 추진...밴쿠버 터미널 운영 구조 재편도 가시화

캐나다 연방정부가 공급망 전반의 구조 개혁을 겨냥한 야심적인 입법을 준비 중임. 동시에 밴쿠버 항만에서는 GCT(Global Container Terminals)가 메가터미널 운영사로 도약할 수 있는 '트루스(truce)' 국면이 형성되며 항만 운영 구조의 전면 재편 가능성이 부상함.

캐나다 공급망은 2023년 밴쿠버 항만 파업, 2024~2025년 철도 노동 분쟁 등 반복적인 노사 갈등으로 신뢰도 손상을 누적해 왔음. 이번 입법 추진은 이러한 구조적 취약성에 대한 정책적 대응으로, 항만·철도·내륙 물류를 아우르는 통합 거버넌스 틀 마련이 핵심 목표인 것으로 관측됨. 밴쿠버 GCT 구도 변화는 터미널 운영 효율화 및 처리 용량 확대와 직결된다는 점에서, 입법 논의와 맞물려 북미 서안 공급망 안정성 제고에 유의미한 변수로 작용할 전망이다.

한편 한국 한화오션이 건조한 KSS-III급 잠수함 도산안창호함이 캐나다 에스퀴몰트 해군기지에 입항하며 캐나다 초계잠수함 사업 (Patrol Submarine Project) 수주 경쟁이 공식화됨. 한화오션은 2026년 계약 시 2035년 이전에 4척 인도, 이후 연간 1척씩 추가 납품해 2043년까지 총 12척 완성이 가능하다고 제안한 상태임. 직접적인 물류 인프라 이슈는 아니나, 한·캐나다 간 방산·산업 협력 연계가 캐나다 서안 공급망·항만 투자 파트너십 논의로 확대될 가능성이 상존함.

캐나다의 공급망 개혁 입법이 실효성 있는 수준으로 통과될 경우, 밴쿠버·프린스루퍼트 등 서안 항만의 운영 안정성과 예측 가능성이 구조적으로 개선될 것으로 기대됨. 다만 입법 과정에서 노동계와의 이해 충돌이 발생할 경우 진전이 지연될 리스크도 배제하기 어려운 상황임.

호르무즈 해협 4개월째 봉쇄...중동 지정학 리스크, 피크시즌과 정면 충돌

호르무즈 해협 봉쇄가 4개월째 지속되는 가운데, 앵글로-이스턴(Anglo-Eastern)은 700척 이상의 관리 선단 중 상시 30~50척이 고위험 해역을 통항하는 상태라고 밝힘. 이 회사는 글로벌 보안 데스크(GSD)를 통해 홍해·바브엘만데브·말라카해협·기니만·소말리아 동안·흑해까지 복합 위협 구역을 통합 모니터링 중임.

이란 남파르스 가스전의 해상 플랫폼 3기가 이스라엘 공격으로 중단됐다가 생산을 재개했으나, 미국의 이란 공격 계획 유예와 협상 지속이 병행되면서 해협 재개통 전망은 여전히 불투명함. Freightos에 따르면 미 해군의 호르무즈 통항 지원 작전이 상업 선박에 대한 전면 재개통으로 이어지기는 어렵다는 분석이 우세함.

컨테이너 운임 측면에서 아시아-북유럽 항로와 아시아-지중해 항로는 홍해 우회 항행이 장기화된 탓에 벵커유 비용 상승분이 운임에 이미 반영된 기저 위에서 피크시즌 수요가 추가로 적재되는 구조임. Freightos는 이러한 상황에서 유럽 수입업자들이 통상보다 조기에 피크시즌 화물 선적에 나서기 시작했다고 분석함. Drewry WCI는 4주 연속 상승하며 40피트 컨테이너당 2,800달러를 기록했고, CMA CGM은 아시아-유럽 FAK 운임으로 40피트당 약 4,700달러, 아시아-지중해 구간에는 5,500~5,700달러 수준을 고시한 상태임.

호르무즈 해협 상황이 단기간 내 해소되지 않는다면, 2026년 3분기 피크시즌 운임은 벵커유 상승 기저와 수요 집중이 중첩되며 추가적인 상방 압력을 받을 전망이다. 7월 1일부로 예정된 벵커 조정 시행도 운임 상승 기조를 강화하는 추가 변수로 작용할 것으로 관측됨.

중앙아시아·중간 회랑, 인프라 투자 러시...유라시아 복합운송 대안 지위 강화

중간 회랑(Middle Corridor) 핵심 거점들에 인프라 투자가 집중되며 유라시아 대체 운송축으로서의 존재감이 빠르게 높아지고 있음. 조지아는 향후 10년간 14억 유로 규모의 철도 투자 계획을 발표했고, 카자흐스탄 호르고스 특별경제구역에는 카자흐-독일 합작 컨소시엄 Skyhansa가 철도화물 터미널을 포함한 복합운송 공항 건설 협약을 체결함. 투르크메니스탄도 회랑 내 환적 병목 해소를 위한 철도 현대화 추진에 나섰으며, 호르고스를 경유하는 중국-유럽 열차는 2025년 1분기에 ▲28.5% YoY 급증함.

폴란드 물류 기업 Rohlig SUUS는 중앙아시아의 "강한 잠재력"을 명분으로 우즈베키스탄에 현지 법인을 설립하며 중앙아시아 거점 확장을 공식화함. 터키가 수십 년간 유지해 온 아르메니아 철도 봉쇄를 해제하면서 아르메니아가 EU와의 철도 연결을 확보하게 된 점도 중간 회랑 노선의 다각화 측면에서 주목할 만한 변화임.

이러한 흐름의 구조적 배경에는 홍해·호르무즈 이중 봉쇄로 인한 해상 운임 상승 지속, 러시아 우회 필요성, 그리고 북방항로(TSR)에 대한 지정학적 접근 제한이 자리함. 카자흐스탄 철도(KTZ)는 단순 철도 운영사를 넘어 물류 솔루션 제공자로의 사업 전환을 공식화했으며, 이는 중간 회랑이 화물 유치 경쟁에서 서비스 품질 차별화 단계로 진입했음을 시사함.

복수의 회랑 국가에서 병목 해소 투자와 서비스 확충이 동시에 진행되고 있어, 중간 회랑의 아시아-유럽 간 대안 운송축 지위는 중기적으로 공고화될 전망이다. 다만 카자흐스탄-조지아 간 구간별 인프라 완성도 격차와 복수 환적점 운영 리스크는 신뢰성 제고의 핵심 과제로 남아 있음.

유럽 컨테이너 부족 경고...아시아 장비 풀림에 역내 공급 차질 가시화

이탈리아 물류 기업 Sogese는 선사들이 컨테이너를 아시아 방향으로 재포지셔닝함에 따라 유럽 내 가용 장비가 단기적으로 감소할 것이라고 경고함. 이는 아시아발 수입 화물 급증에 따른 공컨테이너 역류 현상으로, 조기 피크시즌과 맞물리면서 유럽 수출업자들의 선박 확보 여건을 추가로 악화시키는 요인으로 작용할 우려가 있음.

컨테이너 재포지셔닝 현상은 아시아-유럽 항로 운임 상승과 선사들의 수익 극대화 전략이 결합된 결과임. Linerlytica는 조기 피크시즌 화물 집중으로 주요 항로 전반에 걸쳐 선박 여유가 타이트해졌으며, 신규 선박 인도 물량이 제한적이고 항만 혼잡이 가용 선박 축소에 기여하고 있다고 분석함. 피크시즌 수요가 7월 이전부터 조기 가시화되고 있는 현 상황은, 유럽 화주에게 장비 부족과 운임 상승이 동시에 가중되는 시나리오를 현실화시키는 방향으로 전개 중임.

유럽 내 컨테이너 가용성은 피크시즌 본격화 이전 단계에서 이미 수급 불균형 양상을 보이고 있어, 2026년 3분기까지 유럽 역내 수출 화물의 선박 확보 여건은 점진적으로 악화될 가능성이 높은 것으로 판단됨.

러시아 철도 화물, 수해·봉쇄 이중 구도 지속

러시아의 카자흐스탄 방향 철도 수출화물은 2026년 1~4월 누계 기준 ▲20% YoY 증가해 1,210만 톤의 역대 최고치를 기록했으며, 이 중 석유·제품이 320만 톤(▲32% YoY), 철강이 220만 톤(▲21.9% YoY), 곡물·곡류가 160만 톤(▲2.3배 YoY)으로 집계됨. 아조프-흑해 항만 처리량은 2026년 4월 ▲18.7% YoY 증가했으며, 동 구간 컨테이너 트래픽도 ▲15.9% YoY 상승함.

반면 러시아 발트해 항만 처리량은 같은 기간 ▼4% YoY 감소했으며, 에스토니아·라트비아·핀란드행 러시아 철도 화물 운임은 러시아가 2배 인상을 단행하며 해당 국가들의 대러 의존 비용을 구조적으로 상승시키는 압박을 가하고 있음. 중동 전쟁을 배경으로 러시아 철도의 철광석·곡물 수출은 급증세를 지속하고 있으며, FESCO와 ATC Global Logistics는 중국 동관 경유 복합 항공화물 루트를 개통해 중-러 간 5일 내 전달 서비스를 구현함.

러시아 화물 흐름은 서방 제재 우회 루트 다각화와 중앙아시아 경유 수출 확대 기조를 유지할 전망이나, 발트해 점점 약화와 인접국 대상 운임 압박 정책은 역내 물류 파편화를 심화시키는 방향으로 작용할 것으로 분석됨.

미국 관세 법리 공방, 글로벌 수입 비용 불확실성 장기화

Section 122 관세(10%)를 둘러싼 법적 공방이 진행 중임. 연방국제무역법원(CIT)은 2026년 5월 7일 해당 관세가 대통령의 법적 권한을 초과한다고 판결했으나, 연방항소법원(Federal Circuit)은 5월 12일 임시 집행정지를 발동해 CBP가 계속 10% 관세를 징수하도록 했음. CIT는 5월 20일 정부의 집행정지 신청을 재차 기각했으나, 연방항소법원의 임시 정지 효력은 유지되는 이중 구조가 형성됨. Section 122 관세는 2026년 7월 24일 만료 예정으로, 이 시점이 임박함에 따라 소송의 조기 결론 유인은 낮은 편임.

한편 대만산 자동차부품·목재·목재 파생제품에 대한 Section 232 관세는 2026년 5월 1일부로 소급해 최대 15% 상한이 적용되며 일부 완화됨. EU산 차량에 대한 관세 인상(15%→25%) 가능성은 트럼프 대통령이 공표했으나 구체 시점이 불확정 상태이며, 미-EU 협상이 5월 초 타결에 실패함에 따라 불확실성이 지속 중임. IEEPA 관세 환급 절차인 CAPE는 4월 26일 기준 제출 선언 중 63%만 초기 검증 통과, 검증 완료 1,330만 건 중 약 16%가 입력별 검증 단계에서 재차 거부됨.

미국 관세 정책은 법원·행정부·입법 만료 시한이 복잡하게 얽힌 구조 속에서 단기 해소가 어려운 불확실성을 형성 중임. 수입 원가 계획 수립과 계약 조건 설정에 있어 이 변동성 구간이 최소 2026년 하반기까지 지속될 가능성이 높은 것으로 전망됨.

SECTION 06

06

거시경제·지정학

호르무즈 해협 봉쇄 4개월째 — 운임·연료비 복합 압박 지속, 협상 불확실성 상존

호르무즈 해협의 기능적 봉쇄가 4개월째 이어지는 가운데, 5월 들어 글로벌 컨테이너 물동량이 뚜렷한 반등세를 보임. Linerlytica는 Week 19 Market Pulse에서 "호르무즈 재개 협상 진전 부재와 고유가 환경에도 불구하고 5월 전 세계 물동량이 강하게 반등하고 있다"고 평가하며, 이것이 신규 운임 인상 사이클을 촉발하고 있다고 분석함. 해협 봉쇄의 영향이 컨테이너 수요 자체를 직접 억누르지는 못하고 있으나, 페르시아만에 억류된 컨테이너선 수는 여전히 감소하지 않은 상태임.

이 같은 물동량 반등의 이면에는 선사들이 부담하는 추가 비용이 급격히 확대되는 구조적 압박이 자리잡고 있음. Maersk CEO 빈센트 클레르크는 해협 봉쇄에 따른 고유가로 인해 자사가 **월 5억 달러**의 추가 비용을 부담하고 있다고 밝혔으며, 현재까지는 이를 운임 인상과 할증료 형태로 화주에게 전가하는 데 성공하고 있다고 언급함. FBX 기준 주간 운임 변동을 보면, 아시아-북유럽 항로가 **▲10% WoW**로 가장 가파른 상승세를 기록했으며, 아시아-미국 서안은 **▲4% WoW**, 아시아-미국 동안은 **▲1% WoW** 상승한 반면, 아시아-지중해 항로는 **▼5% WoW** 하락해 항로별 희비가 엇갈림.

봉쇄 장기화에 따른 물류 우회 구조도 이미 상당 부분 고착화되고 있음. 호르무즈 우회 경로는 인도 서안 항만을 통한 환적, 오만·UAE 피더 서비스, 육상 트럭킹 연결 등 복합 경로로 재편되고 있으며, 이로 인해 본격적인 글로벌 컨테이너 흐름의 충격은 일정 부분 완화되고 있음. 다만 선박 집중에 따른 항만 혼잡, 벙커유 상승, 운항 비용 증가는 여전히 유의미한 운영 과제로 작용 중임.

Anglo-Eastern은 현재 350명 이상의 선원을 포함한 16척 이상의 선박이 해협 봉쇄 영향권에 있다고 밝혔으며, 호르무즈 외에도 홍해·바브엘만데브·기니만·소말리아 동안·말라카 해협·흑해 등 다중 고위험 수역이 동시에 활성화된 '복합 위기' 상황임을 강조함.

지정학 협상 국면에서는 돌파구 신호와 불확실성이 교차함. 트럼프 대통령은 Truth Social을 통해 이란이 핵무기 포기, 호르무즈 해협의 무료·무제한 통항 허용, 해저 기뢰 제거 등에 합의해야 한다고 천명했으며, 미국·이란 간 60일 휴전 연장을 골자로 한 예비 협정 프레임워크 보도가 나왔음. 그러나 트럼프 대통령이 해당 합의를 아직 승인하지 않은 상태이며, 부통령도 양측이 핵심 문안에 대해 여전히 협상 중이라고 밝힌 만큼, 해협 조기 재개 시나리오에 대한 과도한 낙관은 경계가 필요한 상황임. 이란은 별도로 '페르시아만 해협청(Persian Gulf Strait Authority)'을 신설, 통항 선박에 허가 및 수수료를 요구하는 체계를 발표해 실질적인 통항 장벽이 협상 타결 이후에도 완전히 해소되지 않을 가능성을 시사함.

오만 해상보안센터(MSC)는 5월 30일 호르무즈 해협 내 오만 영해에서 부유 기뢰로 의심되는 물체가 목격됐다는 항행 경보를 발령함. 이는 해운업계가 수개월간 경고해온 기뢰 위협이 현실화된 가장 구체적인 사례로, 협상 타결 후에도 물리적 항로 안전 확보가 별도의 과제임을 재확인시킴.

거시경제 차원의 경고도 고조되고 있음. IEA·IMF·세계은행·WTO 4개 기관장은 공동 성명을 통해 호르무즈 봉쇄로 인해 글로벌 석유 재고가 **사상 유례없는 속도로 감소**하고 있으며, 연료·비료 가격 상승이 취약 경제권에 비대칭적으로 타격을 가하고 있다고 경고함. 식량 안보와 경제 안정에 대한 구조적 위협이 단순 해운 운임 이슈를 넘어 글로벌 공급망 전반의 리스크 팩터로 확산되는 국면임.

→ 호르무즈 협상 불확실성과 기뢰 위협 현실화로 아시아-유럽·중동 항로의 비용 상승 압박이 단기 내 해소되기 어려운 구조적 국면으로 판단됨.

미·중·EU 관세 전선 — IEEPA 환급 개시, EU 자동차 관세 재점화

관세 전선에서는 완화와 재점화가 동시에 진행 중임. 미국 세관국경보호국(CBP)은 2026년 5월 11일경 IEEPA 관세에 대한 첫 환급을 개시할 것으로 예상됨. CBP가 법원에 제출한 4월 28일자 업데이트에 따르면, CAPE를 통해 총 수입신고 건수의 약 21%가 IEEPA 관세 삭제 대상으로 수리됐으며, 이 중 약 3%는 실제 환급 단계에 진입한 상태임.

반면 트럼프 대통령은 5월 1일 EU산 자동차·트럭에 대한 관세를 현행 15%에서 25%로 인상할 의향을 밝혔으며, 구체적 일정은 제시하지 않은 채 EU와의 무역 협정 협상 지연을 배경으로 제시함. EU 의회와 통상 당국은 5월 6일 협상을 재개했으나 합의에 이르지 못함. 이 조치가 완성차에만 적용될지, 부품까지 포함될지도 미확정 상태로, 유럽발 자동차 부품 공급망과 관련 해운 수요에 대한 불확실성이 지속됨.

Xeneta의 2026 Freight Report는 이 같은 복합 위기 구조를 '퍼머크라이시스(permacrisis)'에서 '폴리크라이시스(polycrisis)'로의 전환으로 규정함. COVID-19, 수에즈 운하 봉쇄, 우크라이나 전쟁, 파나마 운하 가뭄, 홍해 위기, 미국 동안 항만 파업, 관세 충격에 이어 중동 재확전까지 복수의 교란 요인이 동시에 중첩되며 상호 증폭되는 구조가 고착화되고 있다는 분석임. 이는 단일 이벤트 단위의 위기 대응 모델로는 현 공급망 리스크를 충분히 포착하지 못함을 시사함.

→ IEEPA 환급 개시와 EU 자동차 관세 인상 의향이 동시에 진행되는 구조적 이중성으로, 아시아-북미-아시아-유럽 항로 화물 수요의 방향성에 대한 면밀한 모니터링이 요구되는 국면임.

러시아 철도 운임 급등 — 발트 3국·핀란드 직격

러시아는 에스토니아·라트비아·핀란드를 목적지로 하는 철도 화물 운임을 ▲2배 인상함. 해당 국가들이 역사적으로 러시아 철도 운송에 대한 의존도가 높았던 점을 감안하면, 이번 인상은 경제적 압박 수단으로서의 성격이 강한 것으로 판단됨. 이로 인해 발트 3국 및 핀란드를 경유하는 유럽-아시아 복합운송 경로의 경쟁력이 추가 타격을 받을 전망이며, 대체 경로(중앙회랑·TCR 등)에 대한 관심이 높아질 것으로 예상됨.

→ 러시아 철도 운임 급등으로 중앙회랑·TCR 경유 유럽-아시아 복합운송 경로의 상대적 경쟁력 부각 전망임.

전망

5월 기준 글로벌 해운·물류의 거시·지정학 리스크는 단일 이슈가 아닌 복합 구조로 전개되고 있음. 호르무즈 협상의 불확실성, 기뢰 위협에 따른 물리적 항로 안전 리스크, 벙커유 상승에 따른 비용 전가 압박, 미·EU 관세 재점화, 러시아 철도 운임 급등이 동시에 진행 중인 가운데, IEA·IMF·세계은행·WTO의 공동 경고가 시사하듯 이 충격의 파급이 취약 경제권을 중심으로 비대칭적으로 확산될 가능성이 높음.

[Logisight 분석] 호르무즈 협상 프레임워크가 60일 휴전 연장을 기반으로 하고 있는 만큼, 해협의 완전한 상업 통항 재개까지는 적어도 3개월 이상의 시간이 소요될 것으로 관측됨. 이 기간 동안 벙커유 상승 → 운임 할증료 전가 → 아시아-유럽-중동 항로 운임 강세 기조는 유지될 가능성이 높으며, 기뢰 위협이 확인될 경우 전쟁보험료 추가 상승도 배제하기 어려운 상황임. (추정)

SECTION 07

07

규제·정책

미국 관세 법리 공방: IEEPA 이후 Section 122 법정 다툼 장기화 전망

대법원이 IEEPA 관세를 위헌으로 판결한 직후 트럼프 행정부가 즉각 발동한 Section 122 10% 관세를 둘러싼 사법 공방이 복잡한 다층 구조로 전개되고 있음.

2026년 5월 7일 CIT(국제무역법원)는 Section 122 관세가 대통령의 법적 권한을 초과했다고 판결, 3개 원고 수입업체에 대해 영구적 금지 명령과 이자 포함 환급을 명령함. CIT는 해당 관세가 "국제수지 적자"가 아닌 "경상수지·무역수지 적자"에 근거했다는 점에서 법령상 요건을 충족하지 못한다고 판시함. 트럼프 행정부는 5월 8일 즉각 항소하였으며, 연방순회항소법원(Federal Circuit)은 5월 12일 임시 집행정지를 발령, CBP는 3개 원고를 포함한 전체 수입업체에 대해 10% 관세 부과를 계속 적용하는 상태가 유지되고 있음.

Federal Circuit의 임시 집행정지가 유효한 상황에서 CIT는 5월 20일 정부 측의 정식 집행정지 신청을 재차 기각함. CIT는 금지 명령이 3개 원고에게만 적용되는 좁은 범위임을 고려할 때 정부 측의 피해 주장이 투기적이며, 이미 위법 판결을 받은 관세를 원고들이 계속 납부하도록 강제하는 것은 실질적 손해를 초래한다고 판단함. 실질적인 집행 여부는 Federal Circuit이 정식 집행정지를 허용하느냐에 달려 있으며, 그 결정에는 수개월이 소요될 전망이다. Section 122 관세 자체가 2026년 7월 24일 만료 예정이라는 점은 항소심의 긴급성을 낮추는 요인으로 작용하며, 사건이 대법원까지 상고될 경우 실질적 법리 판단은 관세 만료 이후에나 확정될 가능성이 높음.

한편 IEEPA 관세 환급 절차인 CAPE(Customs Automated Processing Engine)는 1주차 기준 전체 신고 건 중 63%만 초기 파일 검증을 통과하였고, 검증된 신고에 포함된 1,330만 건 가운데 약 16%에 해당하는 210만 건이 개별 건 단위 검증에서 추가 거부된 것으로 확인됨. CBP는 2026년 5월 11일 전후로 최초 환급 처리를 개시할 계획을 밝혔으며, 신청 건의 약 21%가 IEEPA 관세 제거를 위한 수락 단계에 도달하고 약 3%가 환급 단계에 진입한 것으로 집계됨. 거부 건에 대해서는 이의신청(Protest) 및 사후 정정신고(PSC) 기한 관리가 환급 수령의 핵심 변수로 부상하고 있음.

Section 122 관세의 법적 유효성과 환급 범위가 최종 확정되지 않은 채 항소심이 진행되는 구조인 만큼, 납부 기록 보존 및 청구권 보전 기한 모니터링이 단기적으로 중요한 리스크 관리 사안으로 잔존함. Section 122 만료 시점인 7월 24일 이후에도 IEEPA·Section 232·Section 122 등 다층적 관세 수단의 법적 한계를 둘러싼 사법 공방은 미국 수입 관세 정책의 구조적 불확실성을 상당 기간 지속시킬 전망이다.

미·대만 무역협정: Section 232 관세 조정 및 소급 적용

미국 상무부는 2026년 5월 27일 연방관보를 통해 미·대만 무역·안보 협정의 관세 관련 조항을 이행하는 시행 공고를 게재함. 핵심 내용은 대만산 자동차 부품, 목재·원목·목재 가공품에 대한 Section 232 관세를 포함한 최대 실효 관세율을 15%로 상한 설정하는 것이며, 2026년 5월 1일부터 소급 적용됨.

구체적으로는 Column 1 관세율이 15% 이상인 해당 품목에 대해서는 Section 232 추가 관세가 부과되지 않으며, Column 1 관세율이 15% 미만인 품목에 대해서는 Column 1 관세율과 Section 232 관세율의 합산이 15%가 되도록 조정됨. 대만산 민간 항공기 부품에 대해서는 Section 232 철강·알루미늄·구리 파생 관세 적용이 전면 면제됨. 5월 1일 이후 납부된 과납분에 대해서는 CBP의 표준 사후 절차에 따라 환급 청구가 가능함.

다만 2026년 2월 체결된 미·대만 상호무역협정(reciprocal trade agreement)은 아직 발효되지 않았으며 이번 공고의 적용 범위에도 포함되지 않음. 이번 조치는 Section 232 틀 안에서의 품목별 관세율 조정에 한정된 것으로, 미·대만 간 포괄적 무역협정 이행까지는 추가적인 입법·행정 절차가 필요한 상황임. EU산 완성차에 대한 관세를 현행 15%에서 25%로 인상하겠다는 트럼프 대통령의 5월 1일 발언과 함께 고려하면, 미국의 Section 232 관세 정책이 무역 파트너별로 분화·차별화되는 방향으로 전개되고 있음을 시사함. 대만산 특정 품목에 대한 관세 부담 완화가 단기적으로 교역 흐름에 긍정적으로 작용하는 반면, EU산 자동차를 포함한 여타 품목에 대한 관세 인상 압박은 무역 경로 재편 유인을 지속적으로 강화할 전망이다.

호르무즈 해협 사실상 폐쇄: 벵커유 비용 상승과 대체 경로 정착

2026년 2월 말 이란 전쟁 발발 이후 호르무즈 해협이 사실상 폐쇄 상태에 놓이면서, 전 세계 원유 흐름의 약 20%가 통과하는 전략 항로의 기능이 마비된 상태임. 5월 13일 업데이트 기준으로 시장은 즉각적인 붕괴 국면에서 벗어나 취약하지만 상대적으로 안정된 운영 환경으로 이행하였으나, 군사적 긴장과 미·이란 협상이 동시에 진행 중인 구조적 불안정은 지속되고 있음.

선사들은 인도 서안 항만을 통한 환적, 오만·UAE로 연결되는 피더 서비스, 걸프 시장으로의 육상 트럭킹 연결 등 대체 경로를 통해 컨테이너 화물 흐름에 대한 광범위한 운영 충격을 방어하고 있음. 이러한 우회 경로는 전면적 공급망 붕괴를 예방하는 데 기여하고 있으나, 항만 혼잡·선박 집결(vessel bunching)·비용 상승은 걸프항 화물의 주요 도전으로 잔존하고 있음.

호르무즈 해협 이슈의 핵심 영향은 네트워크 전면 붕괴보다 벵커유 가격 상승에 집중되고 있음. 선사들은 높아진 벵커유 비용을 할증료 및 운임 인상을 통해 화주에게 전가하려 시도하고 있으나, 공급 과잉과 상대적으로 약한 수요가 운임 상승 폭을 제한하는 요인으로 작용하고 있음. Xeneta 분석에 따르면 걸프항 화물의 스팟 운임은 컨테이너당 약 4,000달러 수준까지 급등하였으며, 전쟁 리스크 프리미엄 및 벵커유 할증료가 동반 급등하고 있음.

5월 31일 이란 국영 파르스 석유가스공사(POGC)는 이란 사우스파르스 가스전의 해상 플랫폼 3기가 이스라엘 공격으로 피해를 입은 육상 시설 수리가 진행되는 가운데 인근 처리 시설로 생산을 재개했다고 발표함. 플랫폼 자체의 물리적 손상은 없는 것으로 확인됨. 이러한 점진적 생산 재개는 중기적으로 에너지 시장 안정화에 기여할 수 있으나, 해협 봉쇄 해소 여부는 군사·외교적 상황 전개에 전적으로 연동되어 있어 단기 전망의 불확실성은 높은 수준을 유지하고 있음.

호르무즈 해협 상황의 직접적 물류 충격이 전면 붕괴보다 비용 구조 악화에 집중되는 현 패턴이 지속된다면, 걸프 지역 화물의 운임 리스크 프리미엄은 해협 상황 정상화 전까지 구조적 상방 압력으로 작용할 전망이다.

독일 북부 철도망 혼잡: 조기 피크시즌 화물 집중의 내륙 파급 효과

JOC 보도(2026년 5월)에 따르면 독일 북부 철도 네트워크 전반에 심각한 병목이 보고되고 있으며, 조기 피크시즌 수요 급증에 대응하려는 선사·포워더·철도 화물 운송업체들이 화물 흐름 유지에 어려움을 겪고 있음. 이는 Linerlytica가 분석한 조기 피크시즌 화물 집중(Linerlytica, Week 21)이 해상 구간뿐 아니라 내륙 철도 인프라에도 동시에 부하를 가중시키고 있음을 보여주는 사례로, 항만 혼잡과 내륙 운송 병목의 연쇄 효과가 유럽 주요 물류 허브의 운영 효율성을 압박하는 구조적 국면이 전개되고 있음.

러시아가 에스토니아·라트비아·핀란드 행 철도 화물 운임을 2배로 인상한 조치는 역사적으로 러시아 철도망에 의존해 온 발트해 연안국들의 물류 비용을 급격히 상승시키는 요인으로 작용하고 있음. 해당 국가들의 역사적 의존도를 감안할 때 운임 인상의 타깃팅 성격이 명확하며, 이는 유럽 내 물류 경로 재편 및 대안 루트 수요를 자극하는 배경으로 작용할 전망이다.

반면 조지아는 2026년 5월 7일 향후 10년간 약 14억 유로 규모의 철도 인프라 투자 계획을 발표함. 중간회랑(Middle Corridor)의 핵심 통과국인 조지아의 대규모 투자 결정은 카자흐스탄 알틴콜 야적장의 처리 능력 ▲40% 확대(일일 처리 열차 20편→28편), 아프가니스탄 하이라탄 노선의 신규 터미널 완공 등과 맞물려 아시아-유럽 복합운송 중간회랑 전반의 용량 및 경쟁력을 구조적으로 강화하는 방향으로 작용할 전망이다.

[Logisight 분석] 러시아 철도 운임의 정치적 무기화, 독일 북부 철도 혼잡, 중간회랑 인프라 확충이 동시에 진행되는 현 국면은 아시아-유럽 복합운송 경로의 구조적 재편 압력이 단기 이벤트가 아닌 중기적 전환으로 가속화되고 있음을 시사함. (추정)

카자흐스탄-러시아 간 철도 수송량이 2025년 연간 9,420만 톤(YoY ▲4%)을 기록하고 2026년 1분기에도 YoY ▲5.7% 성장, 컨테이너 물동량은 31만 TEU(YoY ▲2.2%)로 집계되는 가운데, 중간회랑 노선과 북방 노선 간 경쟁 구도는 규제·지정학 리스크에 따라 향후 화물 배분에 의미 있는 영향을 미칠 전망이다.

본 리포트는 공개 출처 기반 분석이며, 운임 구체 수치는 Logisight 지표 대시보드를 참조 바람. 무단 전재 금지.