



LOGISIGHT

MARITIME INTELLIGENCE

GLOBAL LOGISTICS & MARKET INTELLIGENCE

월간 시장 인텔리전스 리포트

2026년 6월호 · VOL.06

글로벌 해운·항공·철도 운임과 공급망·지정학 동향 종합 분석

STRATEGIC INTELLIGENCE FOR GLOBAL SHIPPING

발행 2026-06-04

VOL.06

목차

01 핵심지표 & 시황 총론

02 해운 시황

03 항공 화물

04 철도 시황 (TCR·TSR·유라시아)

05 지역별 이슈

06 거시경제·지정학 리스크

SECTION 01

01

핵심지표 & 시황 총론

핵심지표

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%
BDI	3,226p	2026-05-25	▲ +6.8%	▲ +20.6%

* 기준주는 각 지수 최종 공표 주차. MoM은 약 4주 전 주간 종가 대비 근사치이며, 격주 공표 지수는 직전 공표치를 기준으로 환산함. 출처: SSE-KOBC-SSE/CCFC-Drewry-Baltic Exchange.

동반 상승의 의미

핵심지표 8개 중 7개가 같은 방향으로 움직인 것은 특정 항로의 일시적 성수기 수요보다 **공급 충격이 전 시장으로 전이**했다는 신호. SCFI·KCCI·CCFI·BDI가 동시에 상승한 흐름은 컨테이너 현물, 한국발 참고 지수, 계약성 지수, 건화물선 시장이 모두 같은 비용·선복 제약을 가격에 반영하기 시작했다는 의미. 특히 02-8 벵커유 페이지와 연결하면 호르무즈발 연료비 부담이 해상 운임의 하단을 높이고, 02-6 블랭크 세일링은 선사가 공급을 관리해 **가격 방어력을 보강하는 구조**로 해석 가능.

지수 간 시차

SCFI는 현물 지수라 **충격을 가장 먼저 반영**하고 CCFI는 계약 운임 성격 때문에 같은 방향으로 후행. 두 지수의 상승률 격차는 시장이 아직 **계약 영역으로 전부 전이되지 않았음**을 보여주는 시차 신호. WCI 종합만 하락한 것은 시장 약세의 증거라기보다 산출항로 혼합과 평가 시점 차이의 결과. 02-4 WCI 페이지에서 보듯 상하이-LA와 상하이-뉴욕은 강세를 보였고, 종합지수의 하락은 **항로별 양극화가 평균값 안에서 가려진 사례**.

모드 간 전이

BDI 동반 급등은 원자재 톤-마일 증가와 벌크선 수요 확대만의 문제가 아니라 **컨테이너 선복 부족을 예고하는 선행 신호**. 벌크선의 컨테이너선 개조 사례는 건화물과 컨테이너 시장의 물리적 경계가 흐려지고 있음을 보여주며, 이는 02-5 BDI 분석과 02-1 KCCI의 원양 항로 강세를 연결하는 핵심 배경. → 한국 화주·포워더는 6~7월 선적분에서 **우대운임·계약운임 비중을 높이고**, BAF 산정식과 cap 조항을 선적 전 재점검할 필요.

시황 총론

전 항로·전 모드 동반 상승

2026년 5월 시장은 컨테이너 현물, 한국발 지수, 중국 계약성 지수, 건화물선 지수가 **동시에 강세**를 보인 전면 동조 국면. 통상 성수기 초입의 물량 증가는 일부 항로에 먼저 나타나지만, 이번 흐름은 아시아-북미-아시아-유럽·한국발 원양·건화물선까지 **같은 방향으로 움직인 점**이 특징. 02장 해운 세부 페이지 전반에서 확인되는 운임 하단 상승은 특정 선사나 개별 항로의 가격 정책보다 **구조적 비용 충격**에 가까운 양상.

진짜 동인은 수요보다 공급 제약

물동량 회복이 운임 반등의 촉매였으나, **가격을 밀어 올린 핵심**은 호르무즈발 벵커유 부담, 보안 비용, 우회 운항, 선박 회전을 저하. 02-8 벵커유 페이지와 02-6 블랭크 세일링 페이지가 같은 방향을 가리키는 이유도 여기에 있음. 선박이 많아도 **실제 투입 가능 선박이 줄어드는 환경**에서는 수요가 완만하게 늘어도 운임이 빠르게 반응.

트럼프 중재 모멘텀과 정상화 시차

미국의 중재 발언은 단기 심리 안정 요인이지만, 해협 통항 정상화는 정치적 선언과 다르게 작동. 기뢰 제거, 보험료 정상화, 선원 안전 확인, 항만·급유망 복구에는 **2~3개월 시차**가 필요. 따라서 6월 시장은 **협상 기대와 실제 운항 제약이 동시에 존재**하는 과도기이며, SCFI의 빠른 반등과 CCFI의 느린 전이가 이 시차를 반영.

중동과 무관한 인프라 확충

리우데자네이루 수로 확장, 지중해 환적 허브 경쟁, 유럽 내륙 철도 병목 대응은 중동 리스크와 별개로 진행되는 **공급망 다변화 신호**. 이는 05장 지역별 이슈와 04장 철도 회랑 분석으로 연결됨. 항만과 내륙 회랑의 개선은 장기적으로 리스크를 분산하지만, 단기적으로는 전환 물량이 **특정 관문에 몰리며 병목**을 키울 수 있음.

6월 전망

호르무즈 해협의 외교적 해법이 진전되더라도 벵커유 가격, BAF, 결항 계획, 항만 혼잡은 **즉시 정상화되기 어려운 구조**. 현물 지수는 조정과 반등을 반복하겠지만, 계약 운임과 한국발 공시운임은 **후행적으로 상승 압력을 흡수**할 가능성. 03장 항공과 04장 철도에서 보듯 해상 리스크는 항공 단거리·중동 노선과 유라시아 육상 회랑으로도 전이 중.

실무 합의

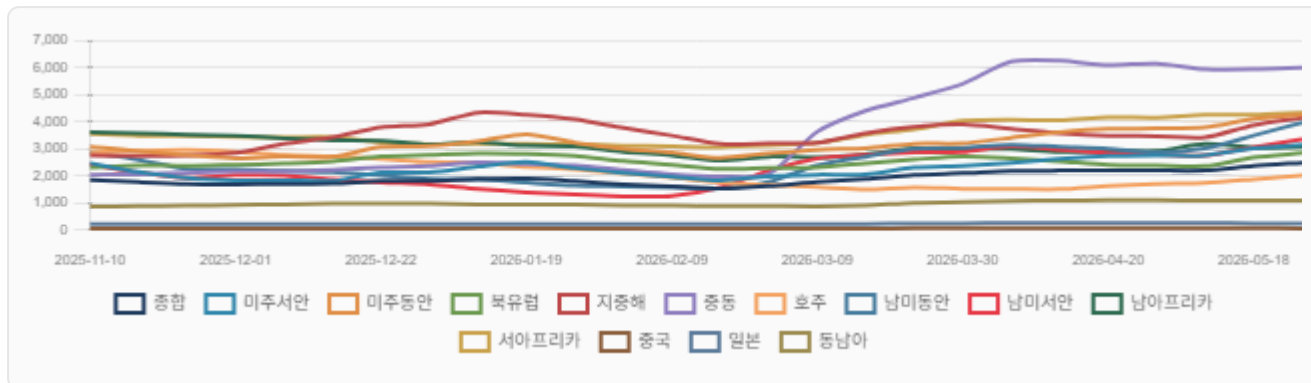
6월의 핵심은 운임 고점 맞추기가 아니라 **조달 포트폴리오의 방어력 확보**. → 한국 화주·포워더는 단기 현물 의존도를 낮추고, 계약 운임·우대운임·BAF cap·환해지 조건을 6월 중순 이전에 병행 점검할 필요.

SECTION 02

02

해운 현황

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: KOBC.

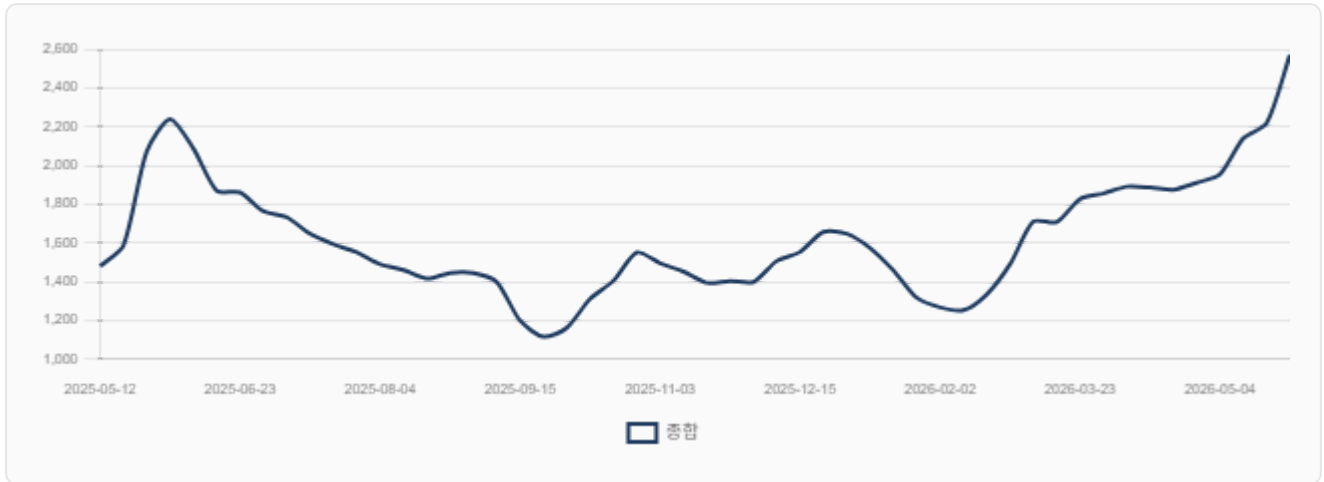
한국발 고유 수급

KCCI는 중국 상하이발 현물 지수인 SCFI와 달리 **부산발·한국발 선적 조건을 반영**하는 지표이므로 한국 수출 화주의 체감 운임을 더 직접적으로 보여줌. 원양 항로는 SCFI 반등과 같은 방향으로 움직였지만 역내 항로는 약세 또는 보합에 머물러 한국발 시장 내부에서도 **원양과 단거리의 가격 체계가 분리**되는 모습. 이는 02-7 Intra-Asia의 낮은 운임 압력과 연결됨.

원인과 전망

한국발 원양 운임의 상승은 **호르무즈발 벙커유 비용, 성수기 전 선복 선점**, 02-6 블랙크 세일링을 통한 공급 조절이 겹친 결과. 반면 중국·일본·동남아는 **피더·근해 선복이 상대적으로 넉넉**해 원양처럼 즉각적인 프리미엄이 붙지 않는 구조. SCFI가 선행하고 KCCI가 **한국발 실제 운임으로 후행 반영**되는 만큼, 6월에는 미주·유럽 계약 운임이 추가로 조정될 가능성. → 한국 화주·포워더는 SCFI 급등 직후 KCCI가 완전히 반영되기 전 구간을 활용해 6~7월 원양 선복과 **BAF cap 조건을 선확정**할 필요.

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).

현물 선행성

SCFI의 급반등은 표 값을 다시 읽기보다 **현물 시장이 가장 먼저 공급 충격을 가격화**했다는 점이 중요. 상하이발 미주·유럽 항로가 동시에 오른 것은 단일 항로 수요보다 **선박·연료·위험 프리미엄이 아시아발 주요 항로 전반으로 전이**됐음을 의미. 02-3 CCFI가 더 완만한 흐름을 보이는 것은 계약 운임이 아직 이 충격을 모두 흡수하지 않았기 때문.

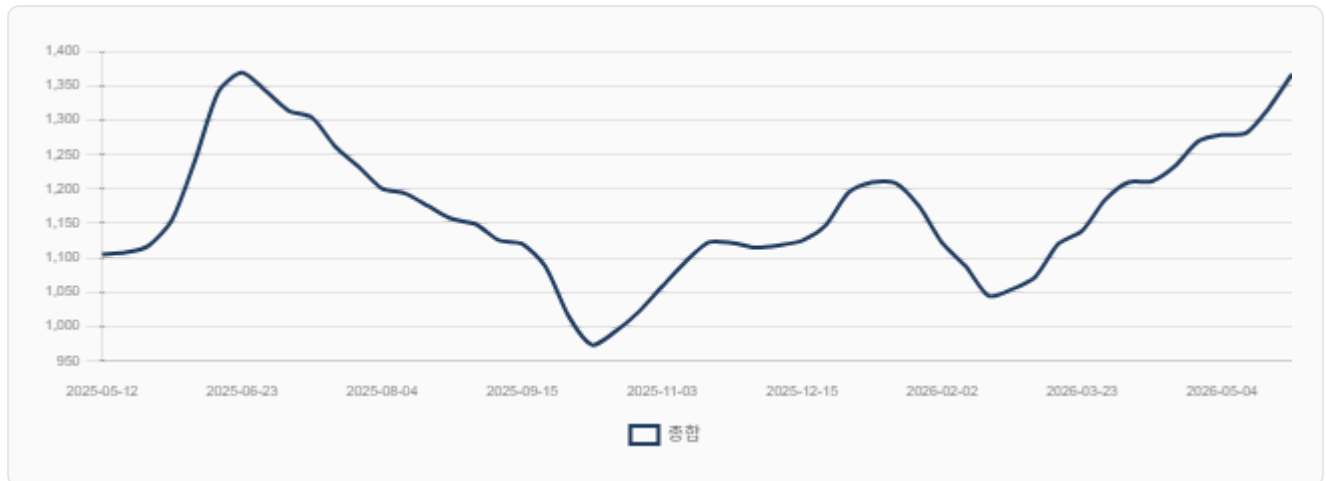
호르무즈 전이 경로

호르무즈 차질은 상하이발 컨테이너가 해협을 **직접 통과하는지 여부와 무관하게** 벵커유, 보험료, 선박 회전을, **빈 컨테이너 재배치 비용**을 통해 SCFI에 반영됨. Freightos와 Linerlytica가 지적한 조기 성수기 물동량과 선박 타이트 현상은 이 비용 충격에 수요 측 촉매를 제공. 02-8 벵커유 페이지의 **비용 하단이 SCFI의 하락 방어선**으로 작동하는 구조.

배경과 전망

선사들이 **6월 중순 GRI와 결항을 병행**할 경우 SCFI는 단기 조정 이후에도 높은 레벨을 유지할 공산. 다만 02-4 WCI처럼 평가 시점과 항로 혼합에 따라 다른 지수는 엇갈릴 수 있으므로 단일 지수로 계약 판단을 내리기보다 KCCI·CCFI와 함께 봐야 함. → 포워더는 SCFI 급등 주간에 장기 운임을 그대로 추적하기보다 2~4주 후 CCFI·KITA 반영 시점을 감안해 **단기 spot과 우대운임을 분리 운용**할 필요.

02-3 CCFI (중국 컨테이너운임지수)



지수/항목	최신값	전주대비	전월대비
중합	1,367	▲ 3.7%	▲ 7.6%

※ 2026-05-25 기준. 출처: SSE/CCFC.

계약 지수의 후행성

CCFI는 SCFI와 달리 계약 운임 성격이 섞여 있어 **현물 충격을 느리게 반영함**. 따라서 SCFI 대비 상승 폭이 작다는 사실은 약세 신호가 아니라 **계약 운임으로 전가되는 과정**이 아직 진행 중이라는 의미. 01장 핵심지표에서 보이는 SCFI-CCFI 격차는 향후 6월 계약 조정 압력의 방향성을 알려주는 시차 지표.

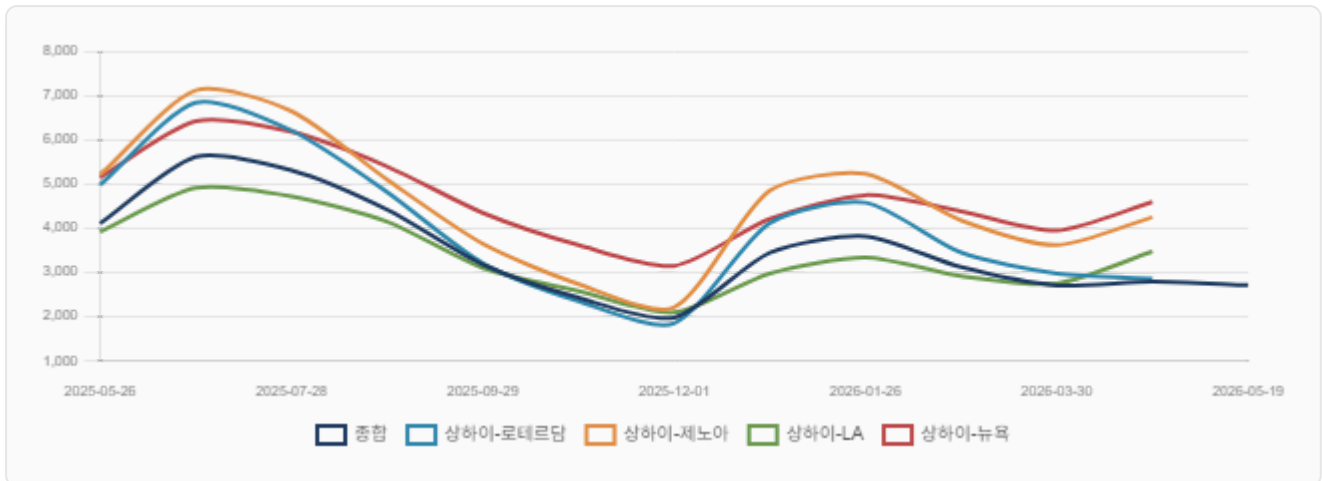
원인과 배경

선사는 **호르무즈발 벵커유 부담과 결항 계획**을 근거로 현물 운임을 먼저 끌어올리고, 이후 공시운임·FAK·계약 운임에 비용을 순차적으로 반영하는 구조. CCFI의 완만한 상승은 화주와 선사 간 **기존 계약이 단기 가격 급등을 일부 흡수**하고 있음을 뜻함. 그러나 02-8 벵커유 비용이 장기화되면 이 흡수 구간은 점차 좁아질 가능성.

전망

6월에는 **SCFI가 먼저 만든 가격대가 CCFI로 후행 전이**될 여지가 큼. WCI 종합이 일시적으로 약세를 보이더라도 CCFI가 상승 추세를 유지한다면 선사들이 계약 영역에서도 가격 방어에 성공하고 있다는 해석 가능. → 한국 화주·포워더는 신규 장기계약을 즉시 체결하기보다 CCFI 후행 반영 전후의 조정 폭을 확인하고, **BAF·PSS 항목을 기본운임과 분리**해 협상할 필요.

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.

종합 하락의 괴리

WCI 종합의 하락은 해운 시장 전반의 약세라기보다 **산출 항로 혼합과 평가 시점**의 문제로 해석해야 함. 개별 항로에서는 아시아-북미와 지중해 관련 구간이 강세를 보였고, 이는 02-2 SCFI와 같은 방향. 종합 평균만 보면 북유럽 약세가 전체 흐름을 눌러 보이지만, **항로별 체감 가격은 이미 양극화**.

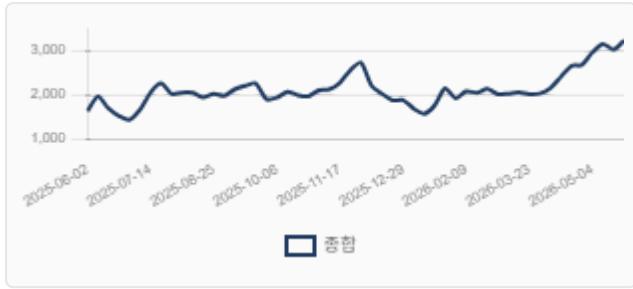
원인과 배경

Drewry는 아시아-유럽과 아시아-북미에서 예정 결항이 존재한다고 보고했고, 이는 02-6 블랭크 세일링 페이지의 향후 5주 공급 조절과 연결됨. 선사는 수요가 확실한 항로에서 FAK·GRI를 먼저 시도하고, 약한 항로는 결항으로 공급을 조정하는 방식으로 **평균 지수의 하락과 개별 항로 강세를 동시에** 만들 수 있음.

전망

WCI는 특정 주간의 항로별 혼합 효과가 크기 때문에 6월 방향성 판단에는 SCFI·KCCI·Drewry 항로별 수치를 함께 봐야 함. 상하이-LA·뉴욕 강세가 유지되면 한국발 미주 운임도 KCCI를 통해 뒤늦게 반영될 가능성. → 한국 화주·포워더는 WCI 종합 하락만 보고 미주-지중해 부킹을 늦추기보다 항로별 WCI와 KCCI를 대조해 **선적 우선순위를 조정**할 필요.

02-5 BDI (건화물선운임지수)



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

※ 2026-05-25 기준. 출처: Baltic Exchange.

건화물 강세의 의미

BDI 상승은 원자재 수요 회복만의 문제가 아니라 해상 공급망의 **톤-마일 증가**와 **선복 재배치 압력**을 보여주는 선행 신호. 호르무즈와 중동 긴장은 원유·곡물·원자재 운송의 회전을 낮추고, **대형 벌크선 수요를 밀어 올리는 구조**. 이 흐름은 01장 핵심지표에서 컨테이너와 건화물이 동시에 오른 이유를 설명.

컨테이너 시장과의 연결

Alphaliner가 보도한 벌크선의 컨테이너선 개조 사례는 **벌크와 컨테이너의 경계가 흐려지는 이례적 상황**을 보여줌. 컨테이너 용선 시장이 타이트해질수록 **비전통 선복까지 동원하려는 유인**이 커지고, 이는 02-1 KCCI 원양 항로 강세와 02-6 공급 조절의 배경으로 작동.

전망

BDI가 높은 수준을 유지하면 벌크선사의 수익 기회가 커져 **컨테이너 대체 투입 여지가 제한**될 수 있음. 반대로 컨테이너선 부족이 심화되면 일부 선행의 전용·개조 검토가 늘어 공급망 경계가 더 흐려질 가능성. → 한국 화주·포워더는 컨테이너 운임만 보지 말고 BDI와 용선 시장을 함께 모니터링해 **성수기 선복 부족 신호를 조기에 포착**할 필요.

02-6 블랭크 세일링(결항)

발표 기준	전망 구간	예정 출항	예정 결항	결항률	정상운항
29 May 2026	W23-W27	707편	47편	6.6%	660편

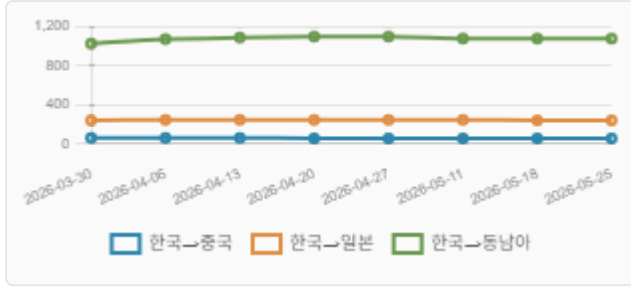
공급 조절과 운임 방어

블랭크 세일링은 실수요 부진의 단순 결과가 아니라 선사들이 **운임 하단을 방어하기 위해 쓰는 공급 레버**. 예정 결항이 유지되면 실제 선복 공급은 표면상의 선대 규모보다 작아지고, 이는 02-2 SCFI의 현물 강세와 02-4 WCI 항로별 양극화를 함께 설명.

전망과 실무 대응

6월 중순 이후 결항이 실제 집행되면 KCCI·SCFI의 하락 방어력은 커질 가능성. 다만 수요가 약하면 결항은 가격 방어보다 **선복 과잉 은폐 신호**로 해석될 수 있어 CCFI 후행 반응까지 봐야 함. → 결항이 많은 주차는 선적을 1~2주 앞당기고, roll-over 발생 시 **대체 항차·환적항 옵션**을 계약서에 명시할 필요.

02-7 역내(Intra-Asia) 운임



노선	최신값	전주 대비	전월 대비
한국→중국	52	▼ 7.1%	▼ 7.1%
한국→일본	238	0.0%	▼ 2.9%
한국→동남아	1,075	0.0%	▼ 1.8%

※ 2026-05-25 기준. 출처: KOBIC (KCCI 역내 항로 proxy).

역내 탈동조화

역내 운임은 원양 항로와 달리 단거리 피더 선복과 지역 수요의 영향을 크게 받기 때문에 KCCI 원양·SCFI 강세와 같은 속도로 움직이지 않음. 한국발 중국·일본·동남아 노선은 원양 성수기 프리미엄보다 지역 선복 여유가 더 크게 작용하는 구간. 이는 02-1 KCCI에서 보인 원양·역내 분리를 뒷받침.

항공 전환과 전망

호르무즈로 중동 해상망이 흔들릴 때 항공 전환은 단거리·역내 긴급 화물에서 먼저 발생하며, 피더 지연과 벙커유 부담이 누적되면 단거리에도 BAF 전가 압력이 커질 수 있음. 6월 역내 운임은 원양 급등보다 피더 연결성·중국발 전자상거래·항공 대체 수요에 좌우될 전망. → 일반 화물은 해상을 유지하고 고부가·납기 민감 화물은 항공 spot과 병행 견적할 필요.

02-8 벙커유 가격 추이



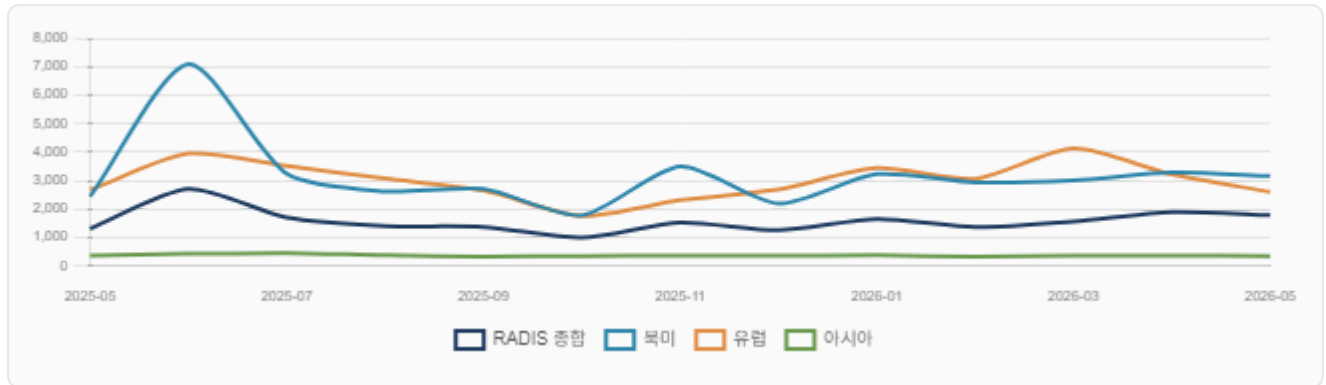
비용 충격의 출발점

호르무즈 해협 차질은 컨테이너 항로 단절보다 벙커유 가격과 급유 안정성에 먼저 반영됨. 걸프행 화물은 인도 서안 환적, 오만·아랍에미리트 피더, 육상 운송으로 우회할 수 있으나 그 과정에서 선박 회전율과 급유 계획이 흔들림. 이 비용 충격이 02-2 SCFI와 02-4 WCI의 하락 방어선으로 작동.

BAF 전이와 전망

선사는 벙커유 상승을 긴급 연료 할증, BAF, FAK 조정으로 나눠 전가하며, 급유 여건이 타이트해지면 결항 확대와 항공 전환까지 유발할 수 있음. 유가와 급유 가용성이 안정되지 않으면 운임 하락 폭은 제한되고 선사별 BAF 산정식 차이는 커질 전망. → 6~7월 계약에서 BAF 기준일·환율 적용일·cap·floor 조항을 별도 확인할 필요.

02-9 KITA 부산발 해상 운임



KITA 해상 참고운임 (부산 출발, USD), 기준 2026-05

노선 (부산 출발)	TEU (USD)	FEU (USD)	TEU MoM	FEU MoM	기준월
롱비치	2,400	2,900	▼500	▼200	2026-05
뉴욕	3,300	4,200	▲200	▲200	2026-05
로테르담	1,400	2,300	▼400	▼600	2026-05
상하이	30	50	▲10	▲20	2026-05
싱가포르	600	1,000	▼50	▼150	2026-05
두바이	5,600	7,400	▼200	▼400	2026-05
시드니	870	1,700	▼30	▲50	2026-05
산토스	4,200	4,500	▲700	▲1,000	2026-05

공시운임의 시차

KITA 부산발 운임은 SCFI처럼 당일 현물 충격을 반영하는 지표가 아니라 **공시·참고 운임 성격이 강해 2~4주 시차**가 존재함. 따라서 로테르담 하락은 02-2 SCFI 유럽 강세와 모순이 아니라 **이전 약세 구간이 늦게 반영된** 결과로 해석 가능. 두바이행 하락도 **걸프 직기항 부킹 위축**과 **인도 서안·오만 경유 우회**가 섞인 결과이며, 02-1 KCCI 중동 항로의 상대 약세와 같은 메커니즘.

권역별 동인과 전략

뉴욕은 **헤드홀 성수기와 미주 동안 선복 타이트**, 산토스는 곡물·완성차 시즌과 남미 항만 수요가 운임을 지지하는 구간. 반면 로테르담과 두바이는 **공시 시차와 우회 경로 재편**의 영향을 더 크게 받음. → 한국 화주·포워더는 SCFI 급등 초기 KITA 공시운임이 아직 낮게 남아 있는 구간을 활용해 부산발 **장기·우대 운임을 먼저 확정**하고, 유럽·중동은 BAF 재조정 조항을 별도로 잠글 필요.

SECTION 03

03

항공 화물

03-1 IATA 권역별 공급·수요·적재율

IATA Air Cargo Market Analysis, 기준 2026-04

권역	점유율	CTK YoY	ACTK YoY	CLF (수준)	CLF (ppt)
전체(글로벌)	—	▲4.0%	▼0.4%	46%	▲1.9pp
아시아태평양	35.9%	▲10.5%	▲5.3%	47%	▲2.2pp
유럽	21.4%	▲6.0%	▲3.0%	53.4%	▲1.5pp
북미	24.6%	▲5.0%	▲1.2%	40.9%	▲1.5pp
중동	13.2%	▼18.2%	▼22.9%	46%	▲2.7pp
남미·카리브	2.9%	▼2.8%	▲1.2%	37.4%	▼1.6pp
아프리카	2.1%	▲7.7%	▼9.4%	49.1%	▲7.8pp

수급의 비대칭 회복

IATA 4월 데이터의 핵심은 **글로벌 수요가 회복됐다는 사실보다 공급이 같이 늘지 못했다는 점**. 수요 증가와 공급 감소가 동시에 나타나면서 적재율이 상승했고, 이는 03-3 TAC/BAI의 아시아발 운임 강세와 같은 방향. 시장은 수요 회복 국면이라기보다 **허브 교란 속에서 제한된 공급을 재배분**하는 국면에 가까움.

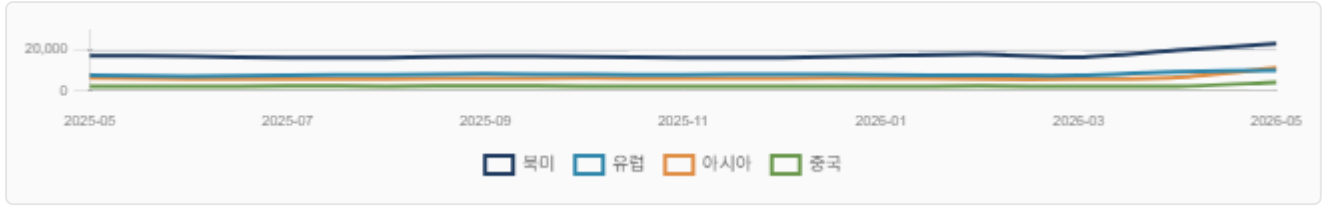
중동 최대 위축

중동 권역은 걸프 허브 교란으로 수요와 공급이 동시에 크게 줄었지만 적재율은 오히려 올라감. 이는 화물이 사라진 것이 아니라 **운항 가능한 공급이 더 빠르게 축소**됐다는 뜻이며, 02-8 벵커유·호르무즈 페이지의 해상 차질이 **항공 허브까지 번진 결과**. 두바이·도하 등 환적 기능이 약해지면서 일부 화물은 아시아 직항 또는 단거리 항공으로 재편되는 흐름.

아시아 단독 견인

아시아태평양은 반도체, AI 서버, 고성능 컴퓨팅 장비, 전자상거래 물량을 바탕으로 사실상 **글로벌 회복을 이끄는 축**. 03-2 KITA 인천발 운임에서 아시아·중동 노선이 민감하게 반응한 것도 이 구조와 정합. → 한국 화주·포워더는 중동 허브 경유 의존 화물은 대체 허브와 직항 옵션을 확보하고, 반도체·전자상거래 화물은 **최소 1주 이상 선복을 선점**할 필요.

03-2 KITA 인천발 항공 운임



KITA 항공 참고운임 (인천 출발, KRW/kg), 기준 2026-05

노선 (인천 출발)	+100kg	+300kg	+500kg	100kg MoM	기준월
시카고	11,237	11,237	11,237	▲2,077	2026-05
로스앤젤레스	10,803	10,803	10,803	▲1,327	2026-05
프랑크푸르트	10,016	9,568	9,568	▲701	2026-05
홍콩	3,190	3,190	3,190	▲1,810	2026-05
상하이	3,128	3,128	3,128	▲1,708	2026-05
두바이	8,040	8,040	7,990	▲1,773	2026-05
시드니	6,120	6,120	6,120	▲1,315	2026-05

단거리-중동 우선 반응

KITA 인천발 항공 운임은 해상 차질이 발생할 때 **장거리보다 단거리-역내 노선이 먼저 반응**하는 구조를 보여줌. 납기 민감 화물은 가까운 허브와 중동 연결 노선으로 먼저 이동하고, 장거리는 **여객기 벨리 공급 여력**이 일부 완충 역할. 이는 02-7 Intra-Asia의 피더 안정성과 항공 전환 가능성을 함께 봐야 하는 이유.

두바이와 환율 리스크

두바이 노선 강세는 **호르무즈 해상망 마비와 직접 연결**됨. 걸프 허브의 해상 환적 기능이 약해지면 긴급 화물은 항공으로 우회하고, 이는 03-1 중동 권역의 공급 축소·적재율 상승과 정합. KITA 항공 운임은 원/kg 기준이므로 **원화 약세가 겹치면** 국내 화주의 체감 부담이 더 커질 수 있음. → 단거리-중동 긴급 화물은 조기 부킹하고, 북미-유럽 장거리는 **벨리 공급과 환해지**를 병행할 필요.

03-3 TAC/BAI 항공 운임 보조 추세



노선	최신값 (USD/kg)	MoM	YoY	기준월
프랑크푸르트→북미	2.81	▼0.7% MoM	▲12.9% YoY	2026-04
홍콩→유럽	5.79	▲16.5% MoM	▲26.7% YoY	2026-04
홍콩→북미	6.94	▲35.8% MoM	▲29.5% YoY	2026-04

보조 지표의 역할

TAC/BAI는 KITA 인천발 공시운임보다 **글로벌 허브별 현물성을 더 빠르게 보여주는 보조 지표**. 홍콩-타이베이-인천을 잇는 동북아 고부가 화물 측은 AI 서버·반도체·전자상거래 물량이 겹쳐 **장거리 항공 선복을 먼저 잠식**하는 반면, 프랑크푸르트발 북미는 여객 벨리 공급이 완충 역할. 이는 03-1의 아시아 단독 견인과 03-2 인천발 운임의 후행 상승 압력을 함께 설명.

전망

아시아발 장거리 운임이 높게 유지되면 인천발 공시운임도 **2~4주 시차로 재조정**될 가능성. 해상 우회가 길어지고 중동 허브 기능이 회복되지 않으면 긴급 부품·반도체·전자상거래 화물의 항공 선복 경쟁은 계속될 전망. → 한국 화주·포워더는 KITA 운임만 보지 말고 TAC/BAI 허브 지표를 **선행 신호로 활용**해 미주·유럽 항공 spot 예약 시점을 앞당길 필요.

03-4 이달의 주요 기사 — 항공

중동 허브 붕괴에도 4월 항공 화물 수요 증가 — 아시아발 반도체·전자상거래가 떠받친 회복



현상

IATA 4월 항공 화물 데이터는 중동 허브 교란에도 글로벌 CTK가 전년 대비 증가하고 ACTK가 감소한 이례적 조합을 보여줌. 표면적으로는 수요 회복이지만, 실제로는 **공급이 줄어든 상태에서 아시아발 고부가 화물이 제한된 선복을 빠르게 흡수**한 결과. 03-1의 권역별 적재율 상승은 이 불균형의 정량적 결과.

원인

성장의 무게중심은 아시아로 이동했고, 성장분 상당 부분은 전용 화물기가 운송한 것으로 해석됨. 반도체, AI 서버, 고성능 컴퓨팅 장비, 전자상거래 물량이 타이베이·인천·홍콩 출발 축에 집중되며 북미와 유럽행 선복을 압박. Willie Walsh IATA 사무총장은 중동 전쟁으로 주요 걸프 허브가 교란되고 **핵심 회랑의 공급이 제약**됐다고 진단.

배경

중동 허브는 해상 환적과 항공 환적이 동시에 맞물리는 지역이기 때문에 호르무즈 해상마비가 항공 네트워크에도 직접적인 파급을 만듦. 해상 우회가 길어질수록 **납기 민감 화물은 항공으로 이동**하고, 항공 공급은 허브 교란으로 줄어드는 역방향 압력에 놓임. 이는 03-2 두바이행 인천발 운임 강세와 정합.

전망

하반기 반도체 성수기와 해상 우회가 겹치면 아시아발 미주·유럽 항공 선복은 더 타이트해질 가능성. 특히 타이베이발 미주 노선의 긴장도는 인천발 항공 운임에도 간접 압력으로 작용할 수 있음. → 한국 화주·포워더는 반도체·전자상거래·긴급 부품 화물에 대해 인천발 아시아·미주 노선을 **최소 1주 전 선점**하고, 해상 지연 가능 화물은 항공 전환 예산을 별도 확보할 필요.

SECTION 04

04

철도 시황 (TCR·TSR·유라시아)

04-1 중국-유럽 철도 (TCR·중국-유럽 화물열차·일대일로)

지표	실적	YoY	기준월
중국-유럽 화물열차 운행편수	6,000편	▲9.1% YoY	2026-06
화물량	4.6만TEU	—	2026-06
화물가치	11.0억 USD	—	2026-06

중국-유럽 화물열차의 운행량이 올해 들어 누적 4,000편을 돌파하며 전년 동기 대비 ▲4.2% YoY 성장하는 등 **안정적 증가세 유지**. 허페이발 화물열차는 누적 발송량 6,000편을 돌파하는 상징적 이정표를 달성했으며, 처리 컨테이너 4만6,000TEU·화물가치 11억 달러로 전년 동기 대비 ▲14.0% YoY 신장 기록.

해상 운송 대비 **예측 가능하고 안정적인 배송 시간**을 선호하는 화주 수요가 꾸준히 확대된 데 따른 결과. 뤼양이 전통적인 북부 통로를 넘어 남부 통로인 카스피해 횡단 노선으로 첫 화물열차를 운행하는 등 중국 지방 정부 차원의 **노선 다변화 시도**가 활발해지며 물동량 증가 견인. 중앙아시아 구간의 핵심 관문인 호르고스 국경 통과 지점 인프라 병목 해소 노력도 가속화. 카자흐스탄 철도 당국은 호르고스 인근 알틴콜(Altynkol) 역의 선로를 6개 증설해 일일 열차 처리 능력을 기존 20편에서 28편으로 ▲40% 확대했으며, 추가 공사를 통해 향후 처리 용량을 일일 33편까지 확대할 계획. 도스틱-알라산커우 통과 지점 역시 전년 대비 ▲6% YoY 증가한 1,780만 톤의 물동량을 기록하며 견조한 흐름 지속.

인프라 개선이 가시화되면서 주요 국경 통과 지점의 **처리 시간 단축과 통과량 증가**가 동시에 진행 중인 구조적 배경. 카자흐스탄이 자체 해상 선단을 구축하고 복합 운송 체계를 강화하는 등 중앙아시아 통과 국가들의 물류 역량 강화 움직임도 아시아-유럽 간 육상 운송의 신뢰성을 높이는 요인으로 작용 중.

당분간 유럽행 철도 수요는 **안정적인 상승 기조 유지** 전망. 카자흐스탄 구간의 병목 완화 조치가 지속됨에 따라 서행 구간이 점차 해소되며 TCR 노선의 운송 경쟁력은 더욱 강화될 것으로 예상.

04-2 러시아 TSR·중양아 회랑

러-카자흐 수출 1~4월

1,210만 톤

석유·석유제품

320만 톤

1분기 컨테이너

31만 TEU

RZD, 2026-05

러시아-중앙아시아-유럽을 잇는 광역 철도망에서 **러시아의 동방 노선 의존도 심화**가 가속화되는 가운데, 러시아-카자흐스탄 경유 대중국 및 중앙아시아 화물 수송량이 **폭발적으로 증가**. 러시아 철도(RZD)에 따르면 러시아-카자흐스탄 국경을 통과한 수출 화물은 2026년 1월~4월 누계 1,210만 톤으로 전년 동기 대비 ▲20% YoY 급증하며 역대 최고 기록 경신. 품목별로는 석유·석유제품이 320만 톤으로 ▲32% YoY, 철금속이 220만 톤으로 ▲21.9% YoY 증가하는 등 원자재·중간재 중심 교역이 물동량 증가 주도. 2025년 한 해 러시아-카자흐스탄 간 철도 화물은 9,420만 톤에 달했으며, 2026년 1분기 컨테이너 물동량도 31만 TEU로 ▲2.2% YoY 증가하며 견조한 흐름 지속.

우크라이나 전쟁 이후 재편된 **러시아의 교역 구조가 본격 정착**한 결과. 유럽 노선이 위축된 대신 중국·중앙아시아·이란 경유 남방 회랑으로 화물 흐름이 대거 재편됐으며, 이란의 군사적 긴장 고조 역시 러시아의 대체 수송로로서 철도 활용도를 끌어올리는 요인으로 작용. 러시아와 중국은 자바이칼스크-만저우리 간 신규 국경 철도 건설에 합의하며 양국 간 철도 통관 역량을 장기적으로 확대할 기반 마련. 반면 러시아는 에스토니아·라트비아·핀란드 방면 화물 운임을 두 배로 인상하는 정책을 시행, 유럽 방면 직통 운임 경쟁력에 변화를 초래하며 TSR 경유 유럽행 노선의 가격 이점을 제한하는 요소로 작용.

중양아 회랑(Middle Corridor) 개발을 위한 투자도 연쇄적으로 확대. 조지아는 10년간 14억 유로 규모의 철도 투자 계획을 발표했고, 투르크메니스탄은 환적 병목 해소를 위한 철도 현대화에 착수. 우즈베키스탄에서는 폴란드 물류 기업 Rohlig SUUS가 현지 법인을 설립하며 국제 복합 운송 서비스를 확대하는 등 중앙아시아 물류 인프라가 빠르게 개편 중. 이와 동시에 러시아-카자흐스탄 간 무인 화물 트럭 운송 시험이 세계 최초로 성공하는 등 운송 디지털화·첨단화 협력도 회랑 경쟁력 강화에 기여.

러시아 구간 운임 정책의 변동성을 제외하면, TSR과 Middle Corridor 모두 인프라 투자 확대와 교역량 증가라는 공통된 상승 동력을 확보한 상황. 특히 러시아-카자흐스탄 국경 통과량은 당분간 최고치 경신 흐름 지속 전망. 유럽으로 향하는 노선 선택지가 다변화됨에 따라 회랑별 **서비스 품질과 가격 경쟁**은 더욱 치열해질 것으로 예상.

04-3 이달의 주요 기사 — 철도

호르무즈가 밀어 올린 트랜스-카스피 회랑 — 우한-바쿠 신규 노선과 미들 코리도어 부상



현상

중국-유럽 철도는 1분기 5,460편 운행, 546,000TEU 수송으로 각각 전년 대비 ▲29% YoY, ▲22% YoY 증가하며 **해상 불확실성의 대체 축**으로 부상. 1~2월에도 3,501편, ▲32% YoY 흐름을 보이며 **증가세가 일회성이 아님**을 확인. 02-8 벵커유와 06 장 지정학 리스크가 해상 운송의 **비용과 예측 가능성을 흔들면서 육상 회랑의 상대 매력**이 커지는 구조.

원인

우한-바쿠 신규 화물열차는 철도 약 4,250km와 해상 약 500km를 결합해 **러시아를 우회하고 카스피해·아제르바이잔·튀르키예 경유 지중해 연결성**을 확보하는 노선. 해상 운송이 13~25일 이상 흔들리고 선사 할증이 커지는 국면에서는 철도의 절대 운임이 높아도 **리드타임과 예측 가능성 측면의 프리미엄**이 줄어듦. 이는 04-1 중국-유럽 철도 증가세와 같은 방향.

배경

ADY는 2025년 중국발 블록트레인 380편 이상, 137,000TEU를 처리하며 각각 ▲35%, ▲20% 증가를 기록. TITR 로드맵은 2030년 연 1,100만 톤 처리, **운송시간 절반 단축**, 기존 운임 대비 2530% 저렴한 비용 구조를 목표로 하고, 11개국 27개 물류기업이 참여하는 형태. 말라세비체는 ****EU 진입 중국-유럽 열차의 8590%****를 처리하는 관문이어서 미들 코리도어 확대 시 동유럽 터미널 병목 관리가 핵심 변수.

전망

호르무즈 리스크가 길어질수록 미들 코리도어는 **단기 우회 노선을 넘어 가격·리드타임을 비교하는 상시 옵션**으로 자리 잡을 가능성. 다만 카스피해 페리, 아제르바이잔·조지아·튀르키예 환적, 말라세비체 처리 능력은 여전히 병목 요인. → 한국 화주·포워더는 부산-중국 피더, 중국 내륙 철도 접속, 카스피해 환적, EU 도착 터미널까지의 리드타임을 **하나의 복합운송 견적 단위로 점검**할 필요.

SECTION 05

05

지역별 이슈

05-1 독일·북유럽 철도 혼란 심화...이른 성수기 수요 대란으로 확산

Drewry WCI(USD/FEU)

2,800

상하이-로테르담(USD/FEU)

2,861

상하이-제노바(USD/FEU)

4,253

Drewry WCI, 2026-05-29

허브그룹의 회계 오류로 경영진이 교체되는 사태가 발생한 북미와 달리, 유럽에서는 더 **근본적인 인프라 병목**이 물류 흐름을 교란하는 양상. 독일 북부 철도 네트워크 전반에 걸쳐 대규모 병목 현상이 보고되며 선사·포워더·철도 화물 운행사 모두 화물 흐름 유지에 어려움을 겪고 있는 것으로 파악됨. **이른 성수기 진입에 따른 수요 상승**이 철도망 과부하의 직접적 원인으로 작용.

지난 3~4월 비수기에도 호르무즈 해협 봉쇄로 인한 벙커유 가격 상승이 아시아-유럽 해상 운임의 하락 방어를 지지해 저점을 높여 놓은 가운데, 본격적인 성수기 초입 물량이 철도로 밀려들면서 **취약한 내륙 운송망이 한계를 노출**한 것으로 분석됨. 함부르크와 탈린 항만 간 디지털·공급망 협력 강화 합의, 남부 티레니아 항만청의 비보 발렌시아 재개발 계획 발표 등 유럽 주요 항만들이 처리 능력 확충에 나서고 있으나, 내륙 연결 구간의 해소에는 시간이 소요될 전망.

드류리 세계 컨테이너 지수(Drewry WCI)는 4주 연속 상승하며 FEU당 2,800달러를 기록, 이른 성수기 수요가 **운임 시장을 직접 떠받치는 구조**로 전환됨. 상하이-로테르담 구간 운임은 2,861달러로 ▲3% MoM 상승, 상하이-제노바는 4,253달러로 ▲4% MoM 상승하며 지중해 항로가 상대적으로 더 강한 상승 탄력을 보임. CMA CGM은 북유럽항 FAK 운임을 FEU당 4,700달러, 지중해항을 5,500~5,700달러 수준으로 공표하며 **선사들의 가격 주도권 강화** 움직임이 뚜렷해짐.

컨테이너 재배치로 인한 유럽 내 장비 부족 경고도 제기되며 화주들의 어려움이 가중될 공산이 큼. 이탈리아 소제세(Sogese)는 선사들이 아시아로 공 컨테이너를 대거 회송하면서 유럽 현지 컨테이너 가용성이 저하될 것이라고 경고한 상태. 이는 독일 철도 혼란과 맞물려 성수기 유럽 역내 운송의 리드타임 증가와 비용 상승을 부채질할 가능성이 높아 시장 참여자들의 주목이 집중될 전망.

05-2 캐나다: 공급망·서부 터미널 재편

캐나다 연방정부는 물류 공급망 전반을 개혁하는 **포괄적 입법 카드**를 준비 중이며, 밴쿠버 GCT 터미널 관련 합의는 서부 관문의 처리 능력과 운영 경쟁 구도가 바뀔 가능성을 보여줌. 북미 서안 항만이 운영 모델을 재검토하는 흐름과 맞물려 민관 협력과 병목 해소가 핵심 과제로 부상. 법안 통과와 터미널 확장에는 시간이 필요하므로 단기적으로는 기존 인프라 혼잡과 노동 이슈가 물류 안정성을 좌우할 전망. 한국 화주는 밴쿠버·프린스루퍼트의 처리 능력 변화와 미국 서안 대체 가능성을 함께 점검할 필요.

05-3 중동·중앙아시아: 육상 회랑 급증

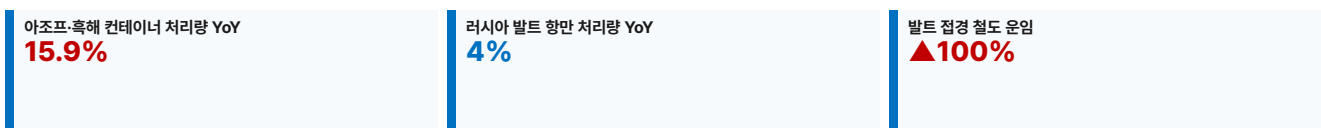


SeaNews, Russian Railways, RailFreight, 2026-05

호르무즈 해상 리스크와 카자흐의 열차 통과 능력 확대가 맞물리며 중앙아시아 육상 회랑이 가장 큰 반사이익을 얻고 있음. 호르고스 중국-유럽 열차와 러시아-카자흐 수출이 동시에 늘어난 것은 **예측 불가능한 해상 리드타임을 피하려는 화주 수요**가 육상으로 이동한 결과.

조지아-투르크메니스탄-카자흐의 철도 투자는 유럽-아시아 복합운송이 **구조적 성장 국면**에 진입했음을 시사. 한국 화주는 TCR-TSR 환적 거점과 부산-중국 피더 연결 시간을 함께 관리해야 함.

05-4 러시아: 남부 확대·발트 위축



SeaNews, RailFreight, 2026-05

중동 전쟁 발발 이후 러시아 물류 흐름이 **우호국과의 연계를 강화하는 방향**으로 급격히 재편되고 있음. 4월 기준 러시아 아조프·흑해 항만의 전체 물동량은 전년 동기 대비 **▲18.7% YoY** 급증했고, 같은 기간 컨테이너 처리량도 **▲15.9% YoY** 상승하며 남부 루트의 중요성을 부각시킨. 반면, 발트해 항만 처리량은 **▼4% YoY** 감소하며 상반된 흐름을 보임.

러시아 정부가 에스토니아, 라트비아, 핀란드로 향하는 철도 화물 운임을 두 배로 인상한 조치가 이러한 **탈(脫)발트 경향**을 더욱 가속화할 전망. 해당 국가들의 역사적·경제적 의존도가 높았던 점을 감안할 때, 이는 단순한 상업적 결정을 넘어 지정학적 압박의 성격을 띠는 것으로 풀이됨. 러시아-카자흐스탄 간 교통 디지털화 협력 및 무인 화물차 시범 운행 성공 사례는 대외 제재를 우회하는 **우호국 간 물류 블록 형성**에 속도가 붙고 있음을 시사. 흑해 항만의 물동량 확대 추세와 내륙 회랑 투자가 맞물리며 러시아 남부 루트의 구조적 성장이 지속될 전망.

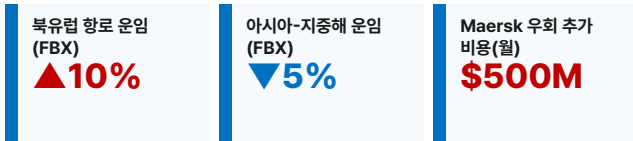
SECTION 06

06

거시경제·지정학 리스크

06-1 거시경제·지정학 리스크

5월 글로벌 해운·물류 시장은 호르무즈 해협 봉쇄 장기화와 미·중 무역 긴장 재점화가 중첩된 **복합 위기 속에서 재편되는 국면**. 호르무즈 해협은 사실상 2월 말부터 **기능이 정지된 상태가 4개월 차에** 접어들었으며, 이란은 페르시아만 해협 신설을 발표하며 통항 선박에 대한 허가·통행료 부과 가능성을 시사.



Freightos Baltic Index (2026-05-12)

호르무즈 교착 국면에서도 미-이란 협상은 진행 중이나, 트럼프 대통령이 "협상이 교착되면 작전을 재개할 수 있다"고 발언하고 오만 해역에서 부유 기뢰 의심 물체가 발견되는 등 **불확실성 지속**. IEA·IMF·세계은행·WTO 등 4대 국제 경제·에너지 기구는 호르무즈 교란이 **세계 석유 재고를 기록적 속도로 고갈**시키고 있으며, 개발도상국에 불균형적인 타격이 집중되고 있다고 공동 경고.

미국 무역정책 측면에서는 **IEEPA 관세 환급 절차**가 5월 11일경 첫 집행 단계에 진입했으며, CBP에 따르면 전체 통관분의 약 21%가 CAPE 시스템을 통해 IEEPA 관세 배제 승인을 받았고 약 3%가 환급 단계에 도달. Flexport는 IEEPA 환급 청구권 매입 프로그램을 개시하며 수입업자에게 빠른 현금화 경로를 제공 중. 한편 트럼프 대통령은 EU산 완성차·트럭 관세를 15%에서 25%로 인상하겠다고 발표했으나 구체적 시행 일정은 불투명.

병커유 가격은 호르무즈 봉쇄로 인한 원유 공급 경색 속에서 고공 행진 지속 중이며, Maersk CEO Vincent Clerc는 호르무즈 사태로 선사가 월 5억 달러의 **추가 연료비 부담**을 지고 있다고 추산. 다만 동 비용은 **운임 인상을 통해 화주에게 전가**되고 있는 구조.

이러한 **지정학 리스크의 중첩**은 단기적으로 해소되기 어려운 상황. 호르무즈 재개방 협상의 진전 속도가 더디고, 미-이란 신뢰 구축에는 최소 수개월이 소요될 전망. 선사들은 인도 서안 환적·오만·UAE 피더·중동 내륙 트럭킹 등 우회 경로를 통해 **운영 연속성을 유지**하고 있으나, 혼잡·선박 집중·추가 비용 부담은 지속될 전망.

→ 호르무즈 봉쇄 장기화와 병커유 고공 행진이 맞물리며 선사 비용 구조의 구조적 약화가 당분간 지속될 전망.

06-2 컨테이너 물동량 — 중동·경로별 편차

Linerlytica 5월 시장 분석에 따르면 호르무즈 재개방의 더딘 진전과 지속적 고유가에도 불구하고 **글로벌 컨테이너 물동량은 5월 강한 반등**세 기록. 페르시아만 내 유휴 상태로 묶여 있는 컨테이너선이 다수 존재함에도 불구하고 전반적 수요 회복이 두드러지며 운임 인상을 견인하는 양상.



Linerlytica Market Pulse Week 19 (2026-05)

중동 항로의 물동량은 호르무즈 우회 경로 의존도가 높아지면서 인도 서안 항만의 환적 물동량 증가와 오만·UAE로의 피더 연결 물량 확대로 **구조적 재편 진행** 중. Freightos 분석에 따르면 컨테이너선들은 호르무즈를 우회해 인도 서안 항만에서 환적한 후 오만·UAE로 피더 연결하거나 걸프 내륙으로 육상 운송을 연계하는 방식으로 운영되고 있으며, 이는 대규모 네트워크 쇼크를 방지하는 완충 역할 수행 중.

지역별로는 호르무즈 영향이 직접적인 중동 걸프 지역의 물동량이 병목·혼잡에 직면한 반면, 아시아-북유럽 항로는 **▲10% MoM** 운임 상승이 발생할 만큼 **견조한 수요**를 바탕으로 한 회복세 시현. 러시아 물동량은 아조프·흑해 항만이 **▲18.7% YoY** 증가했으나 발틱 항만은 **▼4% YoY** 감소로 대조적 흐름.

물동량 반등의 배경으로는 미·중 무역 갈등이 첨예화되는 가운데서도 **조기 성수기 진입**에 따른 수입 수요 확대가 지목되며, 독일 북부 철도 네트워크의 대규모 병목 발생도 피크 시즌 수요의 조기화를 시사하는 신호로 판단.

→ 우회 경로 의존 심화와 조기 성수기 진입이 맞물리며 항로별 물동량 편차 확대 전망.

06-3 수급 교차 — 운임·물동량 동반 반등

5월 시장의 핵심 특징은 **물동량 반등과 운임 반등이 동시 발생**하는 구도. Linerlytica는 물동량 반등이 운임 인상의 실질적 동력이 라고 진단하며, 이는 실수요 회복 국면의 전형적 신호로 해석.

**아시아-북유럽 운임 ▲10% MoM · 아시아-미 서안 운임 ▲4% MoM ·
아시아-미 동안 운임 ▲1% MoM · 아시아-지중해 운임 ▼5% MoM**

Freightos Baltic Index (2026-05-12)

Freightos Baltic Index 기준 북유럽 항로 운임은 ▲10% MoM 급등, 아시아-미 서안은 ▲4% MoM, 동안은 ▲1% MoM 각각 상승한 반면 지중해 항로는 ▼5% MoM 하락하는 등 항로별 편차 존재. **호르무즈 우회로 인한 비용 상승 압력**이 북유럽 항로 운임 상승으로 전이되고 있는 반면, 지중해 항로는 상대적으로 공급 과잉 압력이 더 크게 작용한 것으로 분석.

주목할 점은 이번 운임 반등이 단순한 공급 조절(블랭크 세일링·감속 운항)보다 **견조한 물동량 회복에 기반**한다는 점. Maersk의 월 5억 달러 추가 비용이 운임을 통해 화주에게 전가되고 있는 사실은 **수요 측면에서 비용 흡수 여력**이 존재함을 방증하는 신호. 이는 전형적인 공급 조절 주도의 인위적 운임 상승과는 다른 양상.

다만 호르무즈 합의 도출 시 벙커유 가격 급락과 함께 운임 하락 압력이 발생할 가능성은 리스크 요인. 글로벌 주요 경제 기구들이 경고한 대로 석유 재고 소진 속도가 빨라지고 있어, 유가와 벙커유 가격이 운임에 미치는 **구조적 비용 압력**은 당분간 지속될 전망.

→ 실수요 기반 운임 반등이 확인되고 있으나, 호르무즈 협상 타결 시 벙커유 가격 급락과 운임 조정이 동반될 리스크 상존.

LOGISIGHT

Global Logistics & Market Intelligence

해운·항공·철도 운임과 공급망 동향 종합 분석

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

contact@logisight.com · www.logisight.com

© 2026 Logisight / MTL Shipping Agency. All rights reserved.