

월간 시장 인텔리전스

글로벌 해운·항공·철도 운임과 공급망·지정학 동향 종합 분석 · 2026년 8월호



IN THIS ISSUE

- | | |
|------------------|-------------------------|
| 01 핵심지표 & 시황 총론 | 02 해운 시황 |
| 03 항공 화물 | 04 철도 시황 (TCR·TSR·유라시아) |
| 05 지역별 이슈 | 06 거시경제·지정학 |
| 07 이달의 프레임 — 맺음말 | |

RATES

KCCI 4,123p · ▲ +5.2% MoM

- SCFI ▼ -3.6% · WCI ▼ -6.1% MoM — 원양 지수 동반 상승
- BDI ▲ +2.3% MoM — 컨테이너-벌크 상반된 흐름

CONTRACT

스팟 급등분의 계약 반영 가속

- 계약-스팟 갭(CCFI/SCFI 비율): 57.9% (4주 전 54.4%)
- SCFI→CCFI 전이 시차: 3주 (상관계수 1.00)

CAPACITY

향후 null주 결항률 8%

- 예정 723편 중 58편 결항 — week 32 (3-9 August) to week 36 (31 August-6 September)
- 출항 예정 비율 92.0% (Drewry Cancelled Sailings Tracker, 31 Jul 2026)

DEMAND · COST

물동량 완만, 연료비 하락

- RWI/ISL 글로벌 컨테이너 처리량 지수 143.1 (▲0.77% MoM) — 2026-08-06 기준
- KCCI 종합 ▲+5.2% MoM vs VLSFO ▲+33.1% MoM — 괴리 -27.9%p (운임이 연료비를 크게 앞서는 폭 = 선사 마진 방향의 정량 신호)

KCCI 항로별 월간 등락률 히트맵 (%)				최근 6개월 · 월말 최근접 공표주 · ±1% 이내 보합 · 출처 KOBIC		
항로	2월	3월	4월	5월	6월	7월
미주서안	▼20.0	▲29.6	▲16.5	▲13.9	▲90.4	▲2.4
미주동안	▼17.5	▲20.2	▲17.1	▲13.7	▲69.5	▲21.4
북유럽	▼17.8	▲20.6	▼12.5	▲19.4	▲66.3	▲4.8
지중해	▼22.2	▲22.7	▼11.2	▲19.5	▲42.2	▲3.9
중동	▼17.1	▲173.0	▲14.0	▼2.5	▲13.2	▲9.9
호주	▼21.6	▼13.2	▲11.4	▲19.0	▲53.8	▲35.9
남미동안	▼7.1	▲99.3	▼5.9	▲39.0	▲98.0	▼16.1
남미서안	▲18.8	▲84.8	▼3.4	▲19.9	▲74.9	▼15.7
남아프리카	▼17.2	▲17.6	▼3.2	▲5.1	▲13.8	▲5.1
서아프리카	▼3.2	▲31.8	▲3.0	▲4.3	▲21.6	0.6
중국	▼3.8	▲13.7	▼3.4	▼7.1	▲3.8	▲1.9
일본	0.0	▲8.7	▲2.9	▼2.9	▼6.7	▲7.7
동남아	▼4.4	▲15.6	▲7.1	▼2.0	▲2.1	▲4.6

출처: KOBIC(KCCI) © Logisight — 셀 값은 전월 말 대비 등락률, ±1% 이내는 보합

SECTION 01

01

핵심지표 & 시황 총론

지난달(2026-07) 전망 점검

지수	최신값	기준주	WoW	MoM
SCFI 종합	3,206p	2026-07-27	▲ +4.7%	▼ -3.6%
SCFI 미주서안	5,535p	2026-07-20	▼ -3.3%	▼ -8.8%
SCFI 미주동안	8,040p	2026-07-20	▼ -1.6%	▲ +8.9%
SCFI 유럽	3,155p	2026-07-20	▼ -1.9%	▼ -5.6%
KCCI 종합	4,123p	2026-07-27	▼ -1.9%	▲ +5.2%
CCFI 종합	1,857p	2026-07-27	▼ -2.3%	▲ +2.5%
WCI 종합	\$4,255/FEU	2026-07-27	▼ -2.7%	▼ -6.1%
BDI	2,705p	2026-07-20	▼ -6.5%	▲ +2.3%

※ 기준주는 각 지수 최종 공표 주차. WoW는 직전 공표주, MoM은 4주 전(해당 주 미공표 시 그 이전 최근접 공표주) 대비. 출처: SSE·KOBIC·SSE/CCFC·Drewry·Baltic Exchange.

정량 판정이 가능했던 두 건은 엇갈린 결과. 상하이발 유럽 스팟의 강보합 전망은 빗나가 SCFI 유럽이 3,155p로 전월 대비 ▼5.6% 후퇴한 반면, 미주동안 8,000선 돌파 국면 지속 전망은 SCFI 미주동안 8,040p(MoM ▲8.9%)로 유지된 형국. 유럽 예측이 어긋난 것은 **선사들의 효율 방어력을 과대평가한 결과**로, 계약 시즌 진입과 함께 할인 경쟁이 먼저 효율을 끌어내린 셈. 하반기 모드 간 수요 재배분 변곡점, 관세 변수에 따른 하반기 재평가, 호르무즈 교착 장기화 시 중동-아시아 선복 효율성 저하, 피크 시즌 호주·남미 우회 항로 수요 확대 등 나머지 정성적 전망은 이번 호 각 섹션에서 조건부로 이어지는 흐름이라 적중·실패 판정은 유보. 다만 같은 달에 유럽은 후퇴하고 미주동안은 버틴 점은, 8월 전망에서 가격결정력을 지수 종합값이 아니라 항로 단위로 따로 봐야 한다는 신호.

2026년 8월 시장 총론

공급 배분이 가격을 좌우하는 해운시장 8월 해운 지표는 지수별로 방향이 엇갈리는 양상. KCCI 종합은 4,123p로 MoM ▲5.2%를 기록하며 미주동안·호주 원양을 중심으로 13개 항로 중 11개가 동반 강세를 보인 반면, SCFI 종합은 3,206p로 MoM ▼3.6% 후퇴, 미주서안(5,535p, MoM ▼8.8%)·유럽(3,155p, MoM ▼5.6%) 모두 역신장. 같은 원양 시장인데도 지수 간 방향이 엇갈리는 이유는 산출 구조의 차이보다 **캐리어 간 할인 경쟁**에서 비롯된 결과. 8월 요율 인상 시도가 실제 스팟 시장에서 관철되지 못한 배경에는, 블랭크세일링 결항률이 8.0%(5주간 58편)에 그쳐 유효 선복이 시장에 넉넉히 풀려 있는 상황이 맞물린 형국. 결항률이 한 자릿수에 머문다는 것은 선사들이 공급을 조여 가격을 방어하기보다 물량 확보 경쟁을 우선하고 있다는 뜻이며, 이 국면에서는 계약 협상 테이블에서 화주 쪽 우위가 당분간 이어질 가능성. CCFI(1,857p, MoM ▲2.5%)가 스팟 대비 완만하게 오르는 것은 3주 시차를 두고 스팟 급등분이 계약 요율에 후행 반영되는 구조 때문으로, 스팟이 이미 꺾인 지금은 이 반영 효과도 조만간 둔화될 개연성. WCI(\$4,255/FEU, MoM ▼6.1%)에서도 상하이-로테르담 구간만 나 홀로 강세를 유지하고 지중해가 가장 크게 후퇴한 점은 항로별 수급 편차가 지수 전체 흐름보다 세부 구간에서 더 크게 벌어지고 있음을 보여주는 대목. 벌크 시장(BDI 2,705p, MoM ▲2.3%이나 WoW ▼6.5%)은 오히려 주간 기준으로 꺾이는 흐름을 보이며 컨테이너 강세와 괴리를 키우는데, 벌크선의 컨테이너 전용 유인이 사라지고 있다는 신호로 읽히며 이는 컨테이너 선복 공급의 경직성이 단기간에 해소되기 어렵다는 뜻으로 연결.

유라시아 회랑 투자와 지정학 리스크의 교차 철도 부문은 방향이 분명한 양상. 중국-유럽 철도는 서부·동북 노선이 견인하는 지역별 편차 속에서도 성장세를 유지했고, 이 흐름을 뒷받침하는 인프라 투자가 이번 달에도 잇따른 모습. 카자흐스탄 KTZ Express는 미들 코리도어를 통해 영국으로 광물성 비료 수출을 성사시켰고, 튀르키예는 아시아인프라투자은행으로부터 보스포루스 횡단 INRAIL 연결에 15억달러 규모의 1단계 금융을 확보했으며, 벨라루스는 폴란드 접경 브레스트 컨테이너 터미널 현대화를 완료. 카자흐스탄이 중국 기업과 카스피해 쿠릭항 확장에 나선 것도 같은 흐름. 다만 우즈베키스탄이 화물 화차 1만 대 부족을 겪으며 파트너국에 유휴 화차 확보를 요청한 사례는, 회랑 확장이 물리적 운영 능력의 병목 없이 진행되고 있지 않다는 점을 동시에 보여주는 대목. 러시아 TSR는 개별 실적과 CIS 전체 통계가 엇갈리는 모습이고, 남캅카스에서는 아르메니아-러시아 간 철도 갈등이 지역 회랑의 안정성에 균열 요인으로 남은 상황.

이 유라시아 회랑 투자 확대는 해운 쪽 리스크와 무관하지 않은 흐름. 호르무즈 봉쇄 위기가 6개월째 이어지며 탱커선과 항공화물이 동시에 흔들리는 상황(05-1)은, 중동을 경유하는 해상·항공 물류의 대안 경로로서 카스피해-흑해를 잇는 미들 코리도어에 대한 화주·정부 차원의 투자 유인을 키우는 배경으로 작용. 즉 해운 항로의 지정학 리스크가 유라시아 철도 회랑 투자를 가속하는 모드 간 파급이 8월 시장의 이면에서 진행 중. 여기에 EU의 SAF 보조금 2.9억유로 투입에도 항공 연료비 압박이 장기화되는 흐름(05-2)이 겹치면서, 항공 화물의 원가 부담은 단기간에 해소되기 어려운 구조로 남은 상황.

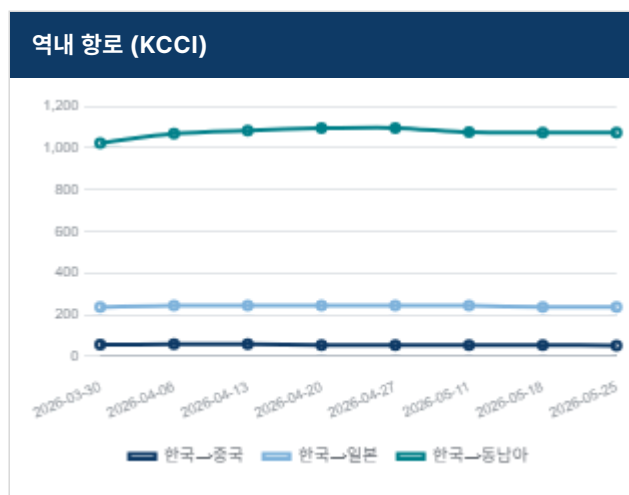
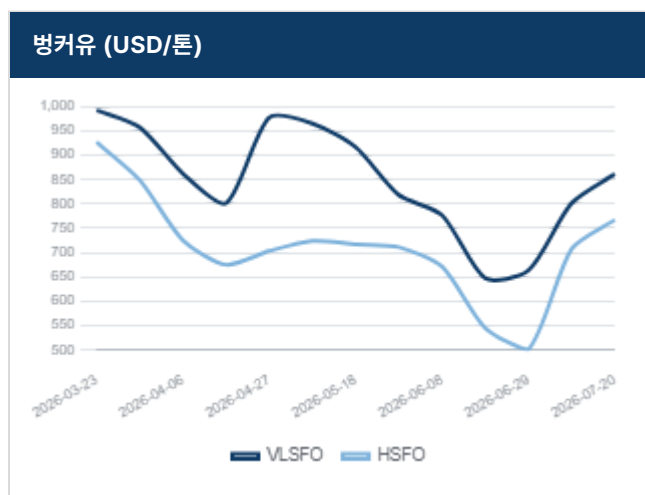
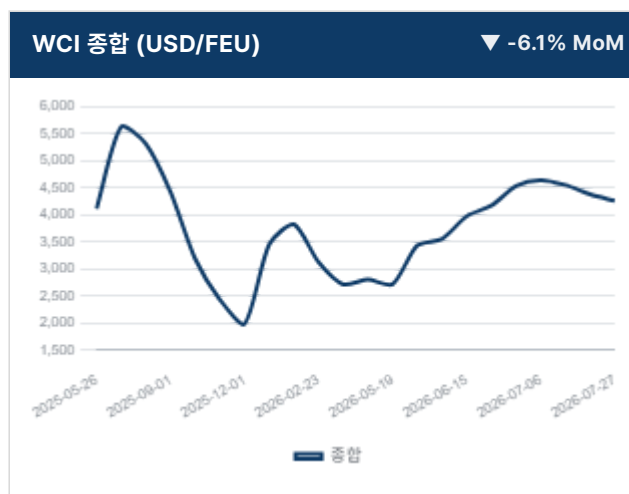
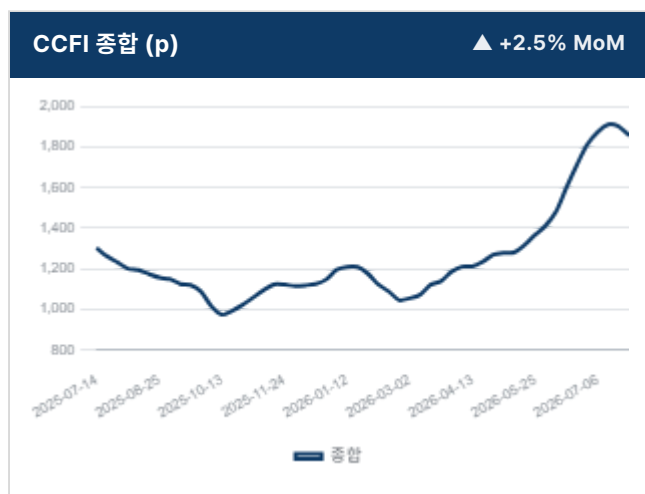
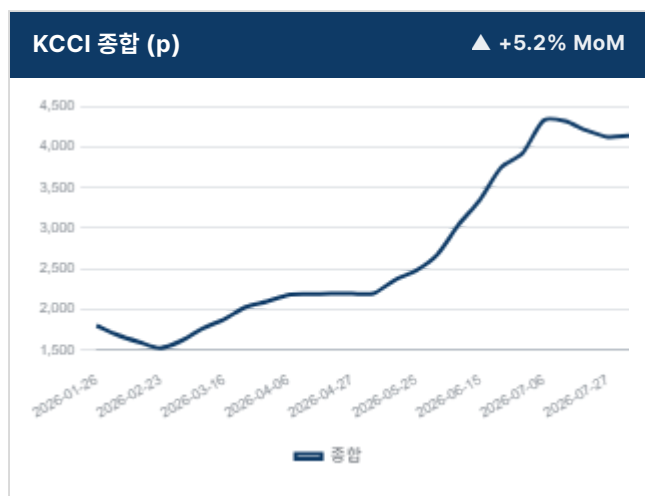
거시 측면에서는 미 연준의 금리 동결 속에 러시아 정제시설 피격과 관세 불확실성이 겹쳐 번거유·통관 비용 변수를 키우는 가운데, 글로벌 항만 처리량 지수(143.1)는 완만한 회복세를 이어가고 물동량·운임이 동반 상승하되 교차신호는 보합권에 머무는 절충적 그림.

이번 달 시장을 관통하는 단일한 축은 **공급 통제력의 약화**. 해운은 원양 항로 동반 강세에도 낮은 결항률과 할인 경쟁으로 요율 방어에 실패, 벌크-컨테이너 간 선복 전용 유인도 단절. 이 공급 측 여유가 화주 협상력을 뒷받침하는 동안, 정작 물류 흐름의 안정성을 위협하는 것은 수요가 아니라 호르무즈·항공연료·유라시아 철도 병목 같은 지정학·구조적 변수.

» 원양 항로 동반 강세에도 낮은 블랭크세일링 결항률과 할인 경쟁이 8월 요율 인상을 무력화하는 가운데...호르무즈 리스크 장기화가 유라시아 철도 회랑 투자를 견인하는 모드 간 재편 국면.

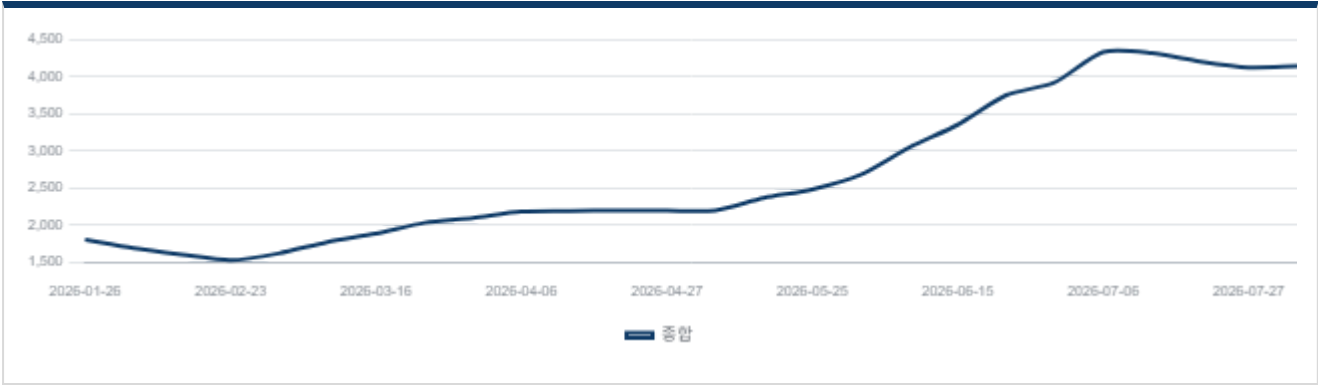
02 해운 현황

Container Freight · 데이터 기준 직전월 최종 공표 주차



출처: KOBV-SSE-CCFC-Drewry © Logisight — 상세 항로별 분석은 02-1~02-9 참조

02-1 KCCI 4,123...미주동안·호주 원양 강세, 남미만 역행



지수/항로	최신값	전주대비	전월대비
종합	4,123	▼ 1.9%	▲ 5.2%
미주서안	6,115	▼ 4.2%	▲ 2.4%
미주동안	8,758	▲ 0.7%	▲ 21.4%
북유럽	4,947	▼ 4.6%	▲ 4.8%
지중해	6,107	▼ 3.3%	▲ 3.9%
중동	7,455	▲ 2.6%	▲ 9.9%
호주	4,206	▲ 2.9%	▲ 35.9%
남미동안	6,590	▼ 4.2%	▼ 16.1%
남미서안	4,925	▼ 5.8%	▼ 15.7%
남아프리카	3,662	▲ 0.5%	▲ 5.1%
서아프리카	5,290	▼ 0.2%	▲ 0.6%
중국	55	▼ 3.5%	▲ 1.9%
일본	239	0.0%	▲ 7.7%
동남아	1,149	▲ 1.1%	▲ 4.6%

※ 2026-07-27 기준. 출처: KOBC.

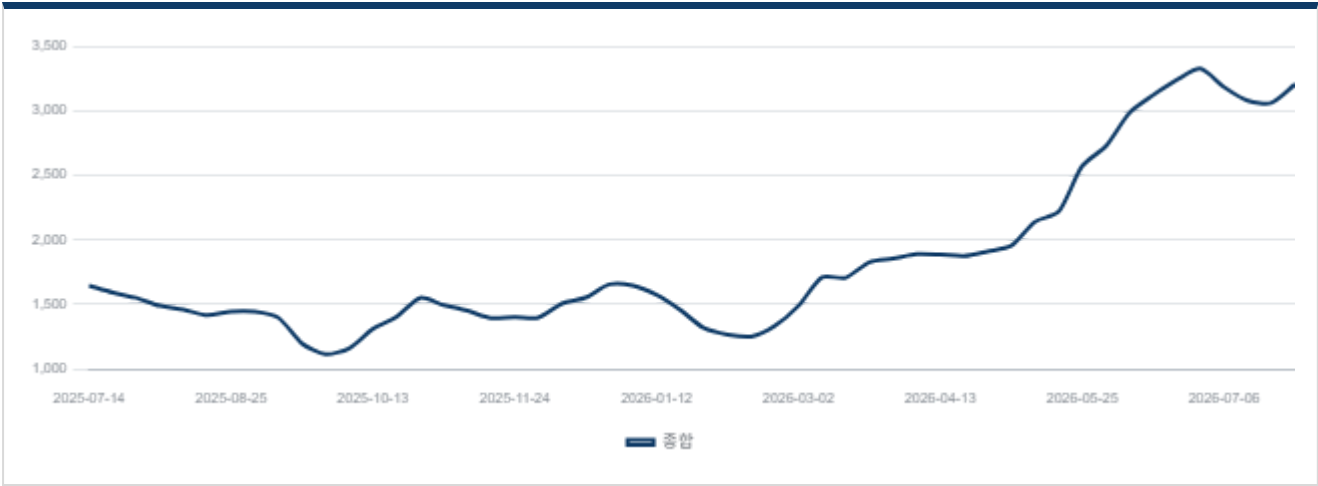
13개 항로 중 11개 상승, 남미 두 항로만 하락

KCCI 종합지수는 4,123으로 전주대비 ▼1.9% 소폭 조정됐으나 전월대비로는 ▲5.2% 상승, 7월 내내 이어진 원양 강세 흐름을 유지. 미주 동안이 전월대비 ▲21.4%로 두 자릿수 상승을 기록했고 호주 항로는 ▲35.9% MoM로 13개 항로 중 최대 상승폭을 나타냈으며, 중동 (▲9.9%)·북유럽(▲4.8%)·지중해(▲3.9%)도 함께 강세 지속. 반면 남미동안(▼16.1% MoM)과 남미서안(▼15.7% MoM)은 역대 수요 둔화 속 나 홀로 역신장.

원양 항로의 동반 강세는 벙커유 가격이 VLSFO 기준 ▲33.1% MoM 급등한 흐름과 시기적으로 겹치지만, **운임 상승폭이 연료비 상승폭에 크게 못 미쳐** 원가 전가보다 수급 요인이 더 크게 작용한 것으로 판단(02-8 참조). 미주서안은 전주대비 ▼4.2%로 조정돼 8월 초 성수기 물량 확인이 다음 확인 지점.

» 미주동안·호주 중심 강세가 8월 초 결항률 확대와 맞물려 하락 방어 국면으로 이어질 전망

02-2 SCFI 3,206...8월 인상 시도, 할인 경쟁에 밀려



지수/항로	최신값	전주대비	전월대비
종합	3,206	▲ 4.7%	▼ 3.6%
미주서안	5,535	▼ 3.3%	▼ 8.8%
유럽	3,155	▼ 1.9%	▼ 5.6%
미주동안	8,040	▼ 1.6%	▲ 8.9%

※ 2026-07-27 기준. 출처: SSE(상하이항운교역소).

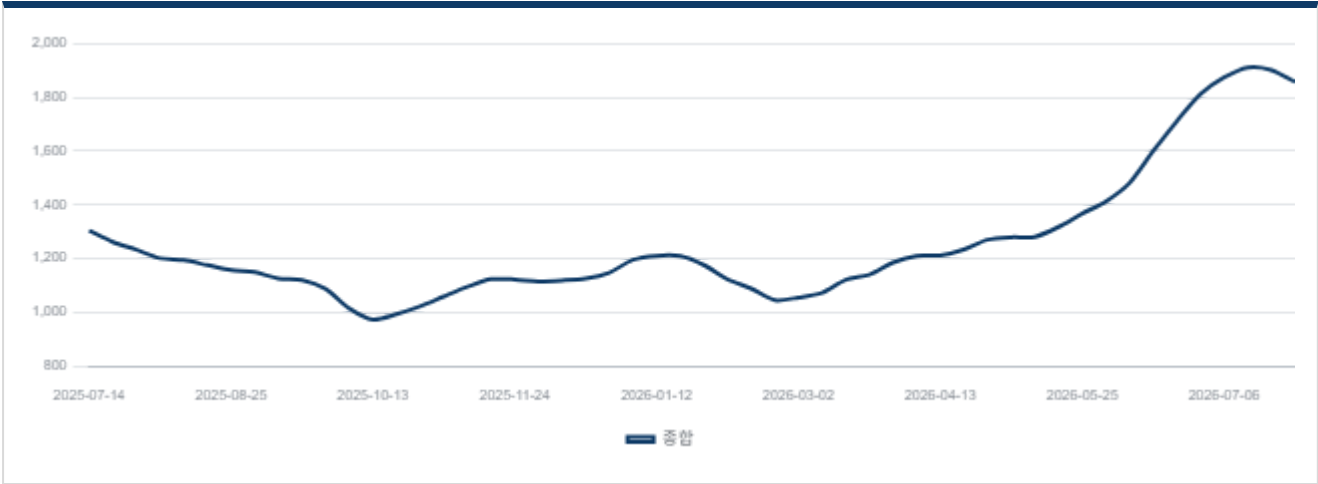
캐리어 할인 경쟁이 짓누른 8월 요율 인상

SCFI 종합지수는 3,206으로 전주대비 ▲4.7% 반등했지만 전월대비로는 ▼3.6% 후퇴, 7월 하락 기조가 아직 완전히 반전되지 못한 모습. 미주서안은 전주대비 ▼3.3%·전월대비 ▼8.8%, 유럽 항로는 전주대비 ▼1.9%·전월대비 ▼5.6%로 나란히 후퇴했고, 미주동안만 전월대비 ▲8.9%로 견조. The Loadstar에 따르면 아시아-북미·아시아-유럽 모두 선복이 상대적으로 타이트한 데도 **선사들의 할인 경쟁이 운임 약세의 직접 원인**으로 지목되며, 8월 1일 예정된 요율 인상에 대한 시장 지지가 빠르게 식고 있는 것으로 관측.

이런 가운데 아시아-유럽 항로의 블랭크세일링이 이번 주 4편에서 다음 주 3편으로 줄어, 선사들이 공급 조절 강도를 오히려 낮추는 신호로 해석될 여지(02-6 참조). KCCI 원양 항로의 전월대비 강세(02-1)와 SCFI의 전월대비 약세가 엇갈리는 구도는 한 국발과 중국발 화주가 체감하는 시황 격차를 넓히는 요인.

» 할인 경쟁과 완화된 블랭크세일링이 겹치며 8월 초 SCFI는 추가 하락 압력 속 성수기 반등 시점이 늦춰질 가능성

02-3 CCFI 1,857...계약-스팟 갭 확대, 스팟 상승분이 3주 뒤 계약운임에 반영



지수/항로	최신값	전주대비	전월대비
종합	1,857	▼ 2.3%	▲ 2.5%

※ 2026-07-27 기준. 출처: SSE/CCFC.

스팟 급등, 3주 지나 계약운임에 반영 가속

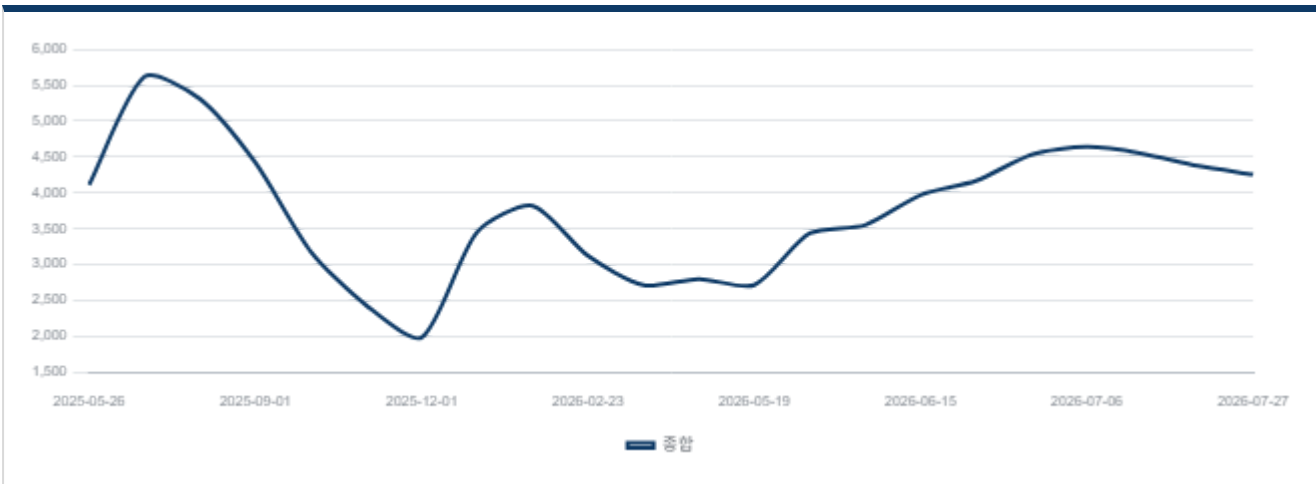
CCFI 종합지수는 1,857로 전주대비 ▼2.3% 후퇴했으나 전월대비로는 ▲2.5% 상승, SCFI의 전월대비 ▼3.6% 후퇴와 방향이 엇갈리는 구도. CCFI는 계약 물량 비중이 커 스팟 시장 등락이 반영되기까지 시차가 존재하는 지수 특성이 이번에도 확인.

계약-스팟 갭(CCFI/SCFI 비율)은 57.9%로 4주 전 54.4%에서 확대됐고, SCFI가 오른 뒤 CCFI가 따라 오르기까지는 3주가 걸리는 것으로 측정(상관계수 1.00). 이는 최근 스팟 급등분이 일시 랠리가 아니라 **구조적 레벨 시프트로 시장에서 받아들여지고 있음을 뒷받침**하는 신호로, 선사들이 계약 테이블에서 인상분을 빠르게 회수 중임을 시사. 갭이 좁아지지 않고 벌어지는 흐름은 3분기 계약 갱신 협상에서 선사 우위 국면이 이어질 가능성.

해상운임 밖에서도 미국 트럭운송 시장에서 Schneider National이 "시장 불균형을 활용한 가격 회수"를 언급하며 요율 정상화 초기 단계라고 밝힌 것과 맥락이 닿아 있어, 운송 시장 전반에서 공급자 우위 심리가 확산되는 흐름과 무관하지 않은 것으로 판단. 다만 CCFI 자체는 전주대비 소폭 하락해 스팟 약세가 계약 지수에 서서히 스며들 여지도 남아, 8월 중순 이후 갭 축소 여부가 확인 지점.

» 계약-스팟 갭 확대와 3주의 반영 시차는 3분기 계약 협상에서 선사 우위가 이어질 가능성을 시사

02-4 WCI \$4,255...항로별 차별화, 지중해 최대 후퇴



지수/항로	최신값 (USD/FEU)	전주대비	전월대비
종합	\$4,255	▼ 2.7%	▼ 6.1%
상하이-로테르담	\$4,824	▼ 1.0%	▲ 9.8%
상하이-제노아	\$4,677	▼ 3.0%	▼ 26.5%
상하이-LA	\$5,739	▼ 2.4%	▼ 9.6%
상하이-뉴욕	\$7,578	▼ 0.3%	▼ 4.1%

※ 2026-07-27 기준. 출처: Drewry.

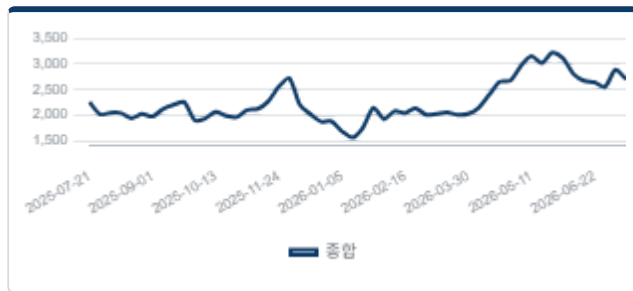
상하이-로테르담만 전월대비 강세 유지

드류리 세계 컨테이너 운임지수 종합은 \$4,255/FEU로 전주대비 ▼2.7%·전월대비 ▼6.1% 후퇴, 7월 한 달 하락 기조 지속. 상하이-로테르담은 \$4,824로 전주대비 ▼1.0%에도 전월대비 ▲9.8% 상승을 유지한 반면, 상하이-제노아는 \$4,677로 전주대비 ▼3.0%·전월대비 ▼26.5%로 전체 항로 중 최대 후퇴. 상하이-LA(\$5,739, 전월대비 ▼9.6%)와 상하이-뉴욕(\$7,578, 전월대비 ▼4.1%)도 함께 약세를 나타내 아시아-북미 항로 전반이 조정 국면.

The Loadstar는 아시아-유럽·아시아-북미 모두 선복이 상대적으로 타이트한 가운데서도 선사 할인 경쟁이 약세의 직접 배경이라고 짚었으며, \$5,000/FEU 이하 오퍼가 나오며 8월 1일 인상분에 대한 지지가 약해지고 있다고 설명. 지중해 노선의 상대적 급락은 SCFI 유럽 항로의 전월대비 ▼5.6% 후퇴와 같은 방향을 가리켜, **유럽 관련 항로 전반이 아시아-북미보다 더 가파른 조정을 겪는 것으로 판단**. 상하이-로테르담만 전월대비 강세를 지킨 점은 북유럽 노선 수급이 상대적으로 견조함을 시사.

» 항로별 차별화가 뚜렷한 가운데 지중해 노선 중심의 하락 폭이 8월에도 이어질지가 확인 지점

02-5 BDI 2,705...건화물 주춤, 컨테이너와 괴리 지속



지수/항로	최신값	전주대비	전월대비
종합	2,705	▼ 6.5%	▲ 2.3%

※ 2026-07-20 기준. 출처: Baltic Exchange.

벌크 하락 속 컨테이너 홀로 강세인 구도

BDI는 2,705로 전주대비 ▼6.5% 후퇴했으나 전월대비로는 ▲2.3% 소폭 상승, 7월 한 달 기준으로는 완만한 개선세를 유지. 다만 급격한 주간 되돌림은 건화물 수요의 계절적 둔화 또는 선형별 수급 변화가 반영된 것으로 추정되며, 방향 전환 여부는 다음 주간 데이터에서 판가름될 전망.

건화물과 컨테이너 시장의 방향 괴리는 벌크선의 컨테이너 시장 전용 유인이 소멸했음을 방증하는 신호로 해석 가능. BDI가 전월대비 완만한 상승에 그친 반면 KCCI 종합은 같은 기간 ▲5.2% MoM 상승해 **컨테이너 선박의 공급 경직이 벌크보다 더 뚜렷하게** 나타나는 국면이며, 이는 컨테이너 선박 부족 국면이 단기간에 해소되기 어려울 것이라 선행 신호.

» 벌크-컨테이너 시장 괴리가 이어지면 컨테이너 선박 경직 국면이 8월에도 지속될 가능성

02-6 블랭크세일링 결항률 8.0%...5주간 58편 결항 예정

발표 기준	전망 구간	예정 출항	예정 결항	결항률	정상 운항 예정
31 Jul 2026	week 32 (3-9 August) to week 36 (31 August-6 September)	723편	58편	8.0%	665편 (92.0%)

결항률 한 자릿수, 유효 선박은 여유 있는 구간

Drewry Cancelled Sailings Tracker에 따르면 7월 31일 발표 기준 8월 3일부터 9월 6일까지 5주간(week 32~36) 동서 주요 항로 예정 출항 723편 중 58편이 결항 예정으로 결항률 8.0%, 정상 운항 예정은 665편(92.0%). 향후 5주간의 예정치로 실제 결항률은 각 주차가 다가오며 조정될 수 있는 전망 구간의 수치.

한 자릿수 결항률은 선사들이 선박 공급을 급격히 조이기보다 완만한 조절 수준에 머물고 있음을 시사하며, 이는 The Loadstar가 전한 아시아-유럽 항로 블랭크세일링이 이번 주 4편에서 다음 주 3편으로 줄었다는 관측과도 궤를 같이 하는 양상. 결항률이 낮게 유지되는 가운데 SCFI는 전월대비 후퇴하고 KCCI 원양 항로는 전월대비 강세를 보이는 엇갈린 흐름은, **유효 선박이 급격히 줄지 않는 한 스팟 운임의 추가 반등 동력이 제한적**일 수 있음을 뒷받침.

» 결항률이 한 자릿수에 머무는 한 8월 초 스팟 운임은 완만한 등락에 머물 전망

02-7 역내 항로도 원양과 거의 같은 폭으로 상승 (차이 0.5%p)



노선	최신값	전주 대비	전월 대비
한국→중국	55	▼3.5%	▲1.9%
한국→일본	239	0.0%	▲7.7%
한국→동남아	1,149	▲1.1%	▲4.6%

※ 2026-07-27 기준. 출처: KOCB (KCCI 역내 항로 proxy).

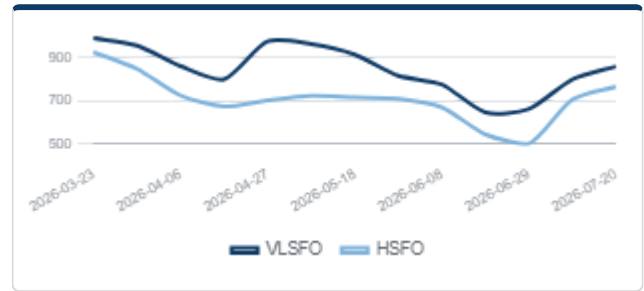
한국-중국-일본-동남아 모두 완만한 동반 강세

KCCI 역내 항로는 한국→중국이 55로 전주대비 ▼3.5%·전월대비 ▲1.9%, 한국→일본이 239로 전주 보합(0.0%)·전월대비 ▲7.7%, 한국→동남아가 1,149로 전주대비 ▲1.1%·전월대비 ▲4.6%를 각각 기록. 세 항로 모두 전월대비 상승을 유지하되 상승폭은 원양 항로보다 낮은 수준.

원양 항로 평균이 전월대비 ▲5.2%, 역내 항로 평균이 ▲4.7%로 집계돼 두 그룹의 차이는 0.5%p에 그쳐, 이번 달은 원양과 역내가 큰 틀에서 같은 방향으로 움직인 국면. 두 그룹의 차이가 크게 벌어지지 않은 점은 이번 운임 상승이 특정 원양 항로만의 국지적 요인이 아니라 벙커유 가격 상승 등 비용 요인이 역내에도 함께 작용했음을 시사. 한국→일본의 전주 보합은 역내 항로 내에서도 온도차가 존재함을 보여줘, 8월 이후 원양-역내 갭 확대 여부가 확인 지점.

» 원양과 역내가 거의 같이 움직이는 현재 구도가 유지된다면 역내 운임도 비용 전기형 상승세를 이어갈 전망

02-8 벙커유 VLSFO 861달러...운임과 괴리 -27.9%p



지수/항로	최신값 (USD/톤)	전주 대비	전월 대비
VLSFO	861	▲7.5%	▲33.1%
HSFO	767	▲8.5%	▲40.7%

※ 2026-07-20 기준. 출처: oneksa 주간 벙커 시세.

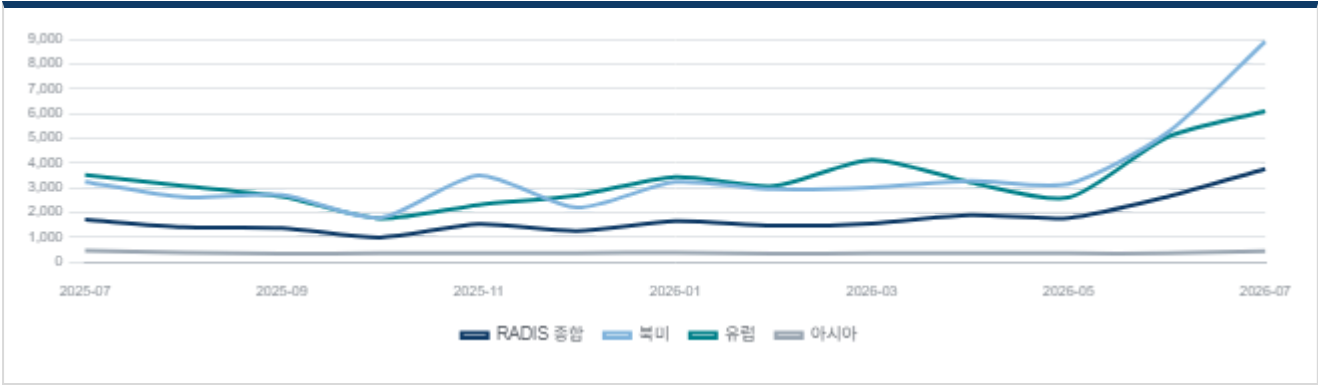
연료비 상승폭이 운임 상승폭을 크게 앞서는 구도

VLSFO는 톤당 861달러로 전주대비 ▲7.5%·전월대비 ▲33.1% 급등, HSFO도 767달러로 전주대비 ▲8.5%·전월대비 ▲40.7% 오르며 두 유종 모두 7월 한 달간 급격한 상승세. 벙커유 가격의 급등은 컨테이너 선사의 원가 부담을 직접적으로 키우는 요인으로, BAF(벙커유 할증료) 협상에서 선사 측 근거로 활용될 전망.

같은 기간 KCCI 종합은 전월대비 ▲5.2% 상승에 그쳐 벙커유 상승폭에 크게 못 미쳤고, 그 괴리는 -27.9%p로 집계. 운임이 연료비 상승을 따라가지 못하는 구도는 이번 달 운임 상승이 원가 전가보다 수급 요인에서 비롯됐음을 뒷받침하며, 역설적으로 이 정도 벙커유 급등에도 운임이 이를 온전히 반영하지 못한 점은 아직 BAF 인상이 스팟 운임에 충분히 반영되지 않았을 가능성을 시사.

» 벙커유 급등과 운임 상승폭의 괴리가 유지되면 8월 BAF 인상 압력이 계약 갱신의 핵심 변수로 부상할 전망

02-9 KITA 부산발 참고운임, 실측 대비 여전히 웃돌아



KITA 해상 참고운임 (부산 출발, USD), 기준 2026-07

노선 (부산 출발)	TEU (USD)	FEU (USD)	TEU MoM	FEU MoM	기준월
롱비치	6,000	7,550	▲2,040	▲2,600	2026-07
뉴욕	7,500	9,500	▲2,500	▲3,350	2026-07
로테르담	3,700	5,800	▲600	▲1,000	2026-07
상하이	20	30	▼10	▼30	2026-07
싱가포르	650	1,000	→	→	2026-07
두바이	5,250	6,150	▼550	▼250	2026-07
시드니	2,150	4,000	▲640	▲1,080	2026-07

공시운임이 스팟보다 높게 유지되는 후행 그림자

KITA가 공시한 부산발 참고운임은 롱비치 FEU 7,550달러(MoM ▲2,600달러), 뉴욕 FEU 9,500달러(MoM ▲3,350달러), 로테르담 FEU 5,800달러(MoM ▲1,000달러)로 세 항로 모두 전월대비 큰 폭 상승. 해당 참고운임은 KITA가 공시하는 지표로 실제 계약 운임과는 구분되는 수치. 같은 기준으로 KCCI 미주서안 6,115, 미주동안 8,758, 북유럽 4,947을 기록해, KITA 공시운임과의 갭은 롱비치 23.5%, 뉴욕 8.5%, 로테르담 17.2%로 집계.

공시운임이 실측 지수보다 높게 유지되는 구조는 계약 기반 참고운임이 스팟 하락을 곧바로 따라가지 않는 후행 그림자 성격을 보여주며, **갭이 가장 큰 롱비치 구간**은 최근 스팟 조정(KCCI 미주서안 전주대비 ▼4.2%)이 아직 공시운임에 반영되지 않았음을 시사.

» 공시-실측 갭이 가장 큰 롱비치 구간을 중심으로 8월 계약 갱신 시 협상 여지가 남아 있을 전망

SECTION 03

03

항공 화물

03-1 IATA 권역별 공급·수요·적재율

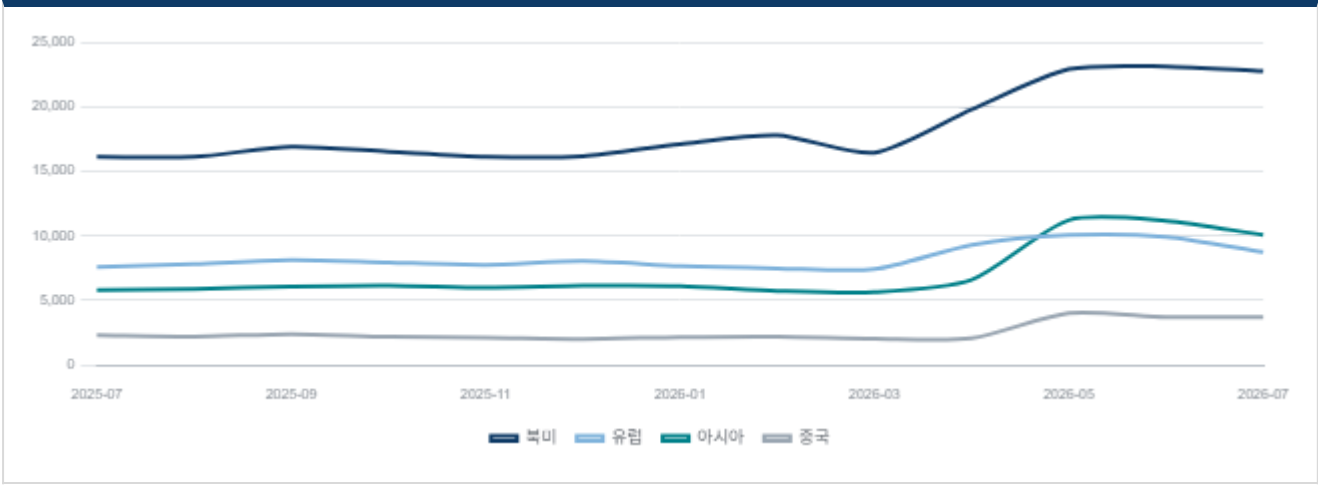
IATA Air Cargo Market Analysis, 2026-05 발표분

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

2026년 5월 발표 기준 전 세계 항공화물 수요(CTK)는 ▲4% YoY 증가한 반면 공급(ACTK)은 ▼0.4% YoY 감소해 적재율 (CLF)이 46%로 ▲1.9%p YoY 개선. 점유율 35.9%로 최대 권역인 아시아태평양은 CTK ▲10.5% YoY 증가가 ACTK ▲5.3% YoY 증가를 크게 앞서며 CLF 47%(▲2.2%p)를 기록했고, 유럽 역시 CTK ▲6% YoY·ACTK ▲3% YoY로 CLF 53.4%(▲1.5%p)를 나타내 전 권역 중 가장 높은 적재율을 유지. 북미는 CTK ▲5% YoY 대비 ACTK ▲1.2% YoY 증가에 그쳐 CLF 40.9%(▲1.5%p)로 개선됐고, 중동만 CTK ▼18.2% YoY·ACTK ▼22.9% YoY로 전 권역 중 유일하게 두 지표 모두 두 자릿수 역신장을 기록했음에도 공급 감소폭이 더 커 CLF는 오히려 46%(▲2.7%p)로 개선.

중동의 동반 역신장은 역내 항공 허브의 지정학적 혼란에 따른 운항·환적 차질이 직접 요인이며, IAG Cargo가 중동 사태로 인한 공급 축소 여파로 상반기 CTK ▼12.3% 감소를 보고한 사례와 일치. 반면 아시아태평양·북미의 견조한 수요 증가는 AI·반도체 관련 긴급 재고 이동이 아시아-북미 노선을 중심으로 확대되고 있는 구조적 배경과 맞물려 있으며, 아프리카는 ACTK ▼9.4% YoY의 공급 위축 속에서도 CTK가 ▲7.7% YoY 늘어 CLF가 ▲7.8%p 개선되며 전 권역 중 최대 변화폭을 기록. 중동 역내 여객 재개와 함께 공급이 점진적으로 회복되면 CLF 개선 폭은 다소 둔화되겠으나, 아시아태평양·북미 중심의 수요 우위 구도는 3분기 성수기 진입과 맞물려 당분간 이어질 전망.

03-2 KITA 인천발 항공 운임



KITA 항공 참고운임 (인천 출발, KRW(원/kg)), 기준 2026-07

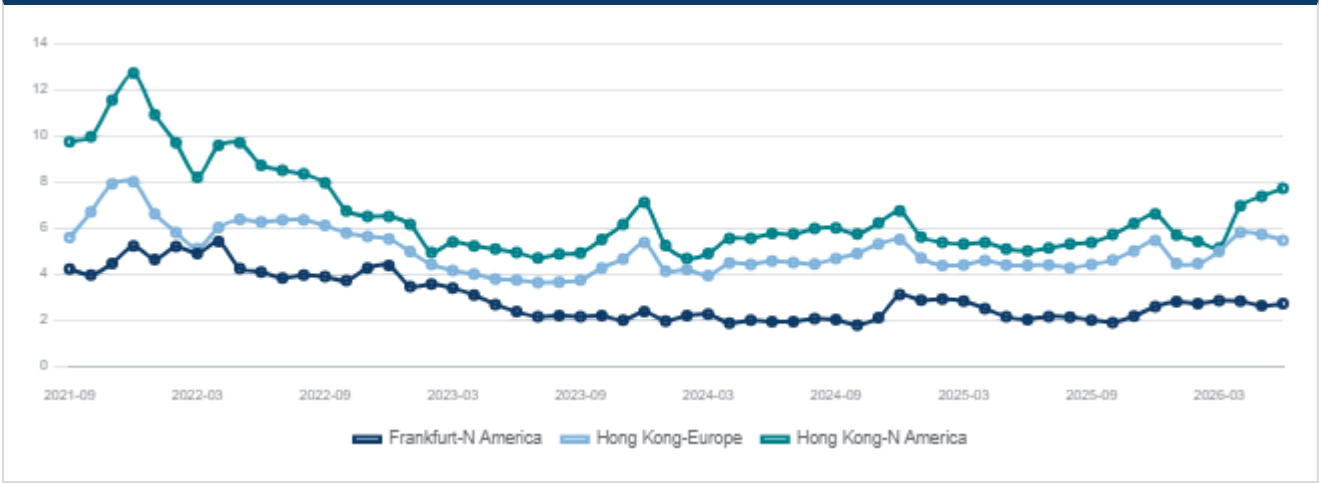
노선 (인천 출발)	+100kg	+300kg	+500kg	100kg MoM	기준월
시카고	11,580	11,480	11,480	▲28	2026-07
로스앤젤레스	10,480	10,440	10,440	▼397	2026-07
프랑크푸르트	8,800	8,286	8,286	▼900	2026-07
홍콩	2,715	2,715	2,715	▼61	2026-07
상하이	2,715	2,715	2,715	▼91	2026-07
두바이	7,290	7,290	7,290	▼395	2026-07
시드니	6,016	6,016	6,016	▼554	2026-07

2026년 7월 기준 인천발 참고운임(100kg 구간)은 시카고행만 11,580원으로 전월 대비 ▲28원 소폭 상승했을 뿐, 나머지 전 노선이 일제히 하락. 프랑크푸르트행이 8,800원으로 ▼900원 하락해 낙폭이 가장 컸고, 두바이행 7,290원(▼395원), 시드니행 6,016원(▼554원), 로스앤젤레스행 10,480원(▼397원)이 뒤를 이었으며 홍콩·상하이행은 각각 2,715원으로 ▼60~90원 수준의 완만한 하락에 그침.

권역 운임지수는 북미가 22,763.5원으로 압도적 최고치를 유지해 시카고행 소폭 상승과 별개로 북미 노선 전반의 운임 수준이 여전히 아시아·유럽 대비 높은 구조를 방증하며, 이는 북미항 항공화물의 급행·전자상거래 비중이 커 원가 전가력이 상대적으로 견고하기 때문으로 풀이. 유럽·중동 노선의 동반 하락은 항공 화물 수요가 계절적 비수기 국면에 접어들며 캐리어 간 운임 경쟁이 심화된 결과로 해석되며, 8월 이후 성수기 물동량이 본격화될 경우 프랑크푸르트·두바이 등 장거리·중동 노선에서 반등 압력이 다시 나타날 가능성. KITA 공식 참고운임은 실제 계약운임과 구분되는 시장 참고치로, 노선별 반등 시점은 성수기 부킹 동향에 좌우될 전망.

03-3 TAC/BAI 항공 운임 보조 추세

항공유 (Jet Fuel)	가격	WoW
글로벌 평균	\$160.06/bbl	▲7.1%



노선	최신값 (USD/kg)	MoM	YoY	기준월
프랑크푸르트→북미	2.70	▲3.4% MoM	▲33.7% YoY	2026-06
홍콩→유럽	5.45	▼4.6% MoM	▲25.0% YoY	2026-06
홍콩→북미	7.71	▲4.6% MoM	▲54.5% YoY	2026-06

TAC Index 2026년 6월 기준 홍콩→북미 운임은 7.71달러/kg로 전월 대비 ▲4.6% 상승하고 전년 대비로는 ▲54.5% 급등해 3개 항로 중 가장 가파른 오름세를 나타낸 반면, 홍콩→유럽은 5.45달러/kg로 전월 대비 ▼4.6% 하락(전년 대비 ▲25.0% 상승)해 같은 홍콩 발 노선 안에서도 방향이 갈리는 모습이 뚜렷. 프랑크푸르트→북미는 2.70달러/kg로 전월 대비 ▲3.4%, 전년 대비 ▲33.7% 상승하며 완만한 강세를 이어감. 이러한 항로별 온도차는 Loadstar가 전한 것처럼 글로벌 항공화물 운임 지수 전 반이 5월 고점 대비 하락 흐름을 보이는 가운데서도, 아시아-북미 노선만은 별도의 강세 축을 형성하고 있다는 시장 구도를 뒷받침.

두 항로가 따로 움직인 배경은 두 갈래로 정리. 하나는 중동 사태에 따른 역내 허브 운항 차질로 유럽-중동, 중동-아시아 구간의 물동량이 급감한 반면 우회 수요가 아시아-북미 등 대체 노선으로 흡수되는 흐름이며, IATA 6월 통계에서 아시아-북미가 ▲14.7% 성장하며 최대 회랑의 성장을 이끈 점이 이를 뒷받침. 다른 하나는 AI·반도체 서버 장비 등 고부가 화물의 긴급 운송 수요가 지속적으로 유입되며 해당 항로의 선박 타이트 상황을 떠받치고 있다는 점으로, 이는 DHL Express의 화물기 추가 도입, Qatar Airways Cargo의 계절 화물기 증편 등 항공사들의 용량 대응이 병행되는 배경과도 맞물림. 다만 제트유 가격 상승이라는 원가 압박 요인이 동시에 작용하는 가운데 전체 지수는 하락하고 있어, 운임 방향이 원가보다 노선별 수급 불균형에 더 크게 좌우되는 국면으로 판단.

» 홍콩-북미 노선은 AI 서버 화물 수요와 중동발 우회 물량이 겹치며 나 홀로 강세를 이어가는 반면, 전체 지수는 성수기 진입 전 조정 국면에 머물러 항로별 차별화 심화 전망

SECTION 04

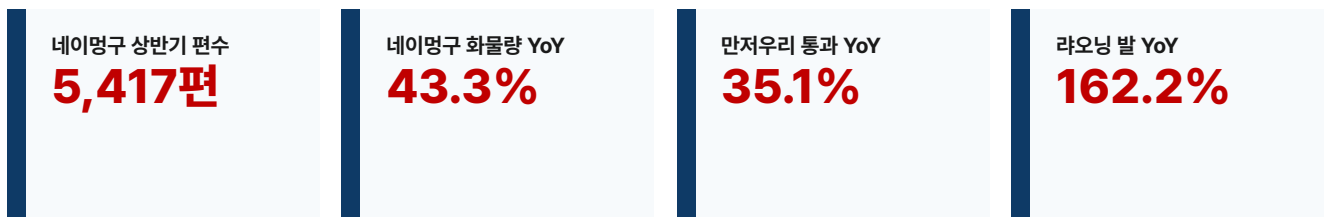
04

철도 현황 (TCR·TSR·유라시아)

04-1 중국-유럽 철도 (TCR·CR Express·일대일로)

거점·이슈 (기사 기준)	실적	YoY
상반기 라오닝 중유럽 열차 화물 발송량 16	280편 · 24.0만TEU	▲162.2%
육로와 해상 실크로드 손잡고 중유럽 열차,	2편 · 7918TEU · 16.0억USD	—
중유럽 열차 고품질 발전, 현저한 성과 거둬	5200.0억USD	—
네이멍구 항구, 무엇으로 '가속도'를 내나	5,417편 · 52.7만TEU	▲43.3%

중국-유럽 화물열차 네트워크는 2026년 상반기 전국 각지 통과 노선에서 동반 확대세 지속. 네이멍구 지역 육로 통상구는 상반기 5,417편·52.7만TEU를 처리해 전년 대비 ▲43.3% 증가하며 전국 육로 통상구 화물량·편수 부문 1위를 기록했고, 만저우리 철도 통상구를 통과한 중국-유럽 화물열차는 2,962편·29.3만TEU로 YoY ▲35.1% 확대. 지방 거점 노선도 고성장을 뒷받침했는데, 라오닝성 발 노선은 상반기 280편·24.0만TEU로 YoY ▲162.2%라는 이례적 증가율을 기록했고, 쉬저우 발 노선은 10년간 누적 2,800편·화물가치 40.0억달러 규모로 성장하며 상반기 기준 YoY ▲21.3% 기록. 신장 지역 두 통상구(호르고스·아라산 쿠 방면)는 올해 누적 통행량 1만 편 돌파. 네트워크 전체 화물가치는 5,200.0억달러 규모로 집계되며 브랜드 출범 이후 누적 실적 확대 구도.



Landbridge 집계, 2026년 상반기 기준

지역별 편차 속 서부·동북 노선이 견인

전국 단위 성장률을 밀어 올린 축은 서부(신장·네이멍구)와 동북(라오닝) 통상구. 네이멍구가 전국 1위를 유지한 배경은 러시아·몽골 방면 환적 인프라 확충과 통관 절차 간소화로 풀이되며, 라오닝의 세 자릿수 성장률은 절대 물량이 크지 않은 지역 노선에서 신규 서비스가 본격화된 기저효과 영향. 상하이 일대일로 공동 건설 국가와의 상반기 수출입 규모가 1조 위안을 넘어서며 철도 회랑을 포함한 유라시아 교역 전반의 저변 확대를 뒷받침.

» 중국 국가발전개혁위원회와 국가철도그룹은 2026~2030년 15차 5개년 계획 기간 중 중국-유럽 화물열차의 운행 관리 기술 고도화, 국제 협력 확대, 노선망 확충을 핵심 과제로 제시. 브랜드 출범 이후 누적 운송 품목이 53개 범주·5만여 종에 이른다는 점은 초기 원자재·부품 중심 화물에서 소비재·전자상거래 화물까지 품목이 다변화된 흐름의 방증. 통관 표준화, 신형 컨테이너 도입, 효율 정책 정비가 예고된 만큼 하반기에도 서부·동북 노선 중심의 물동량 확대가 이어질 가능성이 높으며, 다만 개별 통상구 간 성장을 편차는 지속될 전망이다.

04-2 러시아 TSR·중앙아 회랑

러시아 철도(RZD)는 상반기 수출 물동량이 YoY ▲3.4%(6월 단월 ▲4.4%) 증가했다고 밝혔으며, 컨테이너 운송량은 6월 기준 YoY ▲13% 확대. 특히 대중국 운송은 올해 누적 YoY ▲5.5% 증가해 매년 기록을 경신하는 흐름을 이어가는 반면, 핀란드·에스토니아 방면은 각각 YoY ▼25%·▼42% 급감하며 유럽 방향 물류는 사실상 축소된 상태. RZD는 우호국 비중이 전체 운송의 93%를 넘어섰다고 발표. 이런 가운데 CIS 지역 전체 철도 화물 운송량은 상반기 YoY ▼18.7% 감소하며, 러시아 자체 지표와 CIS 권역 통계 간 뚜렷한 괴리.



RZD·Landbridge 집계, 2026년 상반기·6월 기준

러시아 개별 실적과 CIS 전체 통계의 엇갈림

RZD의 대중국·대벨라루스(▲3%) 실적 개선은 동방노선(Восточный полигон) 수송력 확충과 우호국 중심 물류 재편의 결과로 해석. 실제로 RZD는 동방노선 수송능력을 연 1.8억톤 규모로 유지하며 석탄 외 곡물·비료·컨테이너 등 고수익 화물 비중을 늘리는 방향으로 자원을 배분하고 있다고 설명. 반면 CIS 권역 전체 철도 화물이 상반기 YoY ▼18.7% 감소한 배경에는 우크라이나 전환에 따른 흑해 항로 리스크 확대, 유럽 방향 교역 단절, 회원국 간 물류 재조정 지연이 복합적으로 작용한 것으로 풀이.

» 중앙아시아 방면에서는 벨라루스 발 신규 화물열차 '슬라비안스키 카라반'이 오르샤에서 러시아·카자흐스탄을 경유해 우즈베키스탄까지 무분리 직통 운행을 개시해 편도 운송 기간을 기존 최대 2개월에서 5~7일로 단축했다고 발표. 이는 미들 코리도어(중앙아-남캅카스 경유 노선)와 경쟁하는 북측 회랑의 서비스 고도화로 풀이. 하반기에는 러시아 개별 지표의 견조함과 CIS 전체 통계의 부진이라는 이중 구도가 이어질 가능성이 크며, 우호국 중심 물류 재편이 심화될수록 유럽 방향 노선의 구조적 축소는 되돌리기 어려운 흐름으로 고착될 전망.

04-3 남캅카스 철도 갈등...아르메니아-러시아 균열

이달 유라시아 철도 상황에서 가장 주목되는 이슈는 중국-유럽 회랑이나 러시아 TSR이 아니라 남캅카스 지역에서 불거진 러시아-아르메니아 간 철도 운영권 갈등. RailFreight 보도에 따르면 아르메니아는 정치·경제·안보 전반에서 서방으로의 선회를 가속화하고 있으며, 이 흐름이 남캅카스 철도(South Caucasus Railway) 운영을 둘러싼 러시아와의 마찰로 표면화.



남캅카스 철도는 아르메니아 국내 노선을 러시아 측 운영사가 장기 임대 형태로 관리해온 구조로, 이는 소련 해체 이후 러시아가 남캅카스 지역 교통 인프라에 대한 영향력을 유지해온 대표적 자산. 그러나 아르메니아가 유럽연합·미국과의 관계 강화를 모색하면서 러시아 자산에 대한 통제권 문제가 정치적 쟁점으로 부상했고, 이는 단순한 인프라 운영 이슈를 넘어 지역 철도망의 향방을 좌우하는 지정학적 변수로 확대되는 양상.

이 갈등의 배경에는 튀르키예의 아크야카-귄리 구간 철도 복원 착수와 아르메니아의 귄리-아후리크-예라스흐 구간 복원 준비의 맞물림. 튀르키예-아르메니아 국경 개방 논의가 진전되면 아르메니아는 러시아 의존 노선 외에 튀르키예-중동 방면 대체 회랑을 확보하게 되며, 이미 바쿠-트빌리시-카르스 노선의 물동량이 최근 수개월간 400% 증가했다는 현지 상공회의소 발언도 이런 흐름을 뒷받침. 아제르바이잔-조지아를 경유하는 이 노선은 미들 코리도어의 핵심 축으로, 카자흐스탄 국영 물류사(KTZ Express)가 영국행 광물성 비료 수출을 이 경로로 조직한 사례도 같은 시기 보도돼 회랑의 실질적 활용도가 높아지는 정황의 방증.

» 남캅카스 철도를 둘러싼 러시아-아르메니아 갈등은 단기간에 운영권 이전으로 귀결되기보다는 아르메니아의 다변화 전략과 러시아의 기득권 방어가 병행되는 장기 협상 국면으로 이어질 가능성. 튀르키예-아르메니아 국경 정상화 속도와 바쿠-트빌리시-카르스 노선의 물동량 추이가 향후 미들 코리도어의 실질적 경쟁력을 가늠하는 선행 지표로 작용할 전망.

SECTION 05

05

지역별 이슈

05-1 호르무즈 봉쇄 위기 6개월...탱커·항공화물 동시 흔들

걸프 지역 군사적 긴장이 6개월째 이어지며 호르무즈해협을 통한 원유 물동량이 붕괴 수준으로 위축됐고, 에너지·해상보험 비용 재편이 컨테이너·항공 화물 전반의 원가 구조로 파급되며 이달 중동 리스크 중 가장 무거운 변수로 부상. UN 사무총장 안토니우 구테흐스는 이번 사태를 "지역 분쟁에서 글로벌 불안정의 축으로 옮겨간 상황"으로 규정하며 항행 자유 회복을 촉구했는데, 이는 해상 보험료와 우회 항로 비용이 단기간에 해소되기 어렵다는 신호로 해석.

Adnoc VLCC 인수

5척

VLCC 인수 총액

5.9억달러

IAG Cargo CTK 감소

12.3%

Adnoc VLCC 매입안·IAG Cargo 상반기 실적

아부다비국영석유(Adnoc)가 프론트라인으로부터 초대형원유운반선(VLCC) 5척을 5억9000만달러에 인수한 것은 홍해·호르무즈 리스크로 탱커 선복 확보가 어려워진 시장 상황을 보여주는 **사례**. 에너지 대기업이 스팟 시장 의존을 줄이고 자체 선단을 확충하는 이 움직임은 유조선 확보 경쟁이 장기화될 것이라는 시장 판단을 반영하며, 이는 벙커유 가격과 보험 특약(전쟁위험 할증)을 통해 컨테이너선 운항비에도 서서히 옮겨가는 **경로**. 여파는 항공화물에서도 감지되는데, IAG Cargo의 상반기 매출은 전년 동기 6억2900만유로에서 5억7000만유로로 ▼후퇴했고, 매출톤킬로미터(CTK)는 중동 공급 차질에 따른 용량 축소로 전년 동기 대비 ▼12.3% 감소(YoY).

탱커·항공 양쪽에서 동시에 나타나는 공급 축소 신호는 호르무즈 사태가 단일 항로 문제가 아니라 **에너지·항공·해상을 관통하는 구조적 비용 충격**으로 굳어지고 있음을 시사. 분쟁이 단기간에 해소될 조짐이 보이지 않는 만큼, 우회 항로 비용과 전쟁위험 보험료가 4분기까지 높은 수준으로 유지되며 벙커유 서차지(BAF) 인상 압박이 지속되고, 계약 갱신 협상에서 전쟁위험 할증 조항과 항공 대체 노선 비용이 핵심 쟁점으로 부각될 가능성이 높은 **국면**.

05-2 EU SAF 보조금 2.9억유로...항공 연료비 압박 장기화

유럽위원회가 지속가능항공유(SAF) 생산 지원을 위해 네덜란드에 총 2억9000만유로 규모의 국가보조 2건을 승인한 것은 유럽 발 항공화물의 연료비 구조가 앞으로 수년간 상향 재편될 것임을 예고하는 사건으로, 유럽 항로를 이용하는 한국 포워더의 항공 운임 견적 관행에 직접 영향을 줄 수 있어 이달 주목. 이번 승인은 SAF 혼합 의무가 단계적으로 강화되는 ReFuelEU 항공 규제와 EU 청정산업협정(Clean Industrial Deal) 목표를 뒷받침하는 연속 조치.

EU SAF 보조금

2.9억유로

연간 SAF 생산목표

28.5만톤

케로신 환산량

3.5억리터

EU 지속가능항공유(SAF) 국가보조 승인안

지원 대상은 비(非)HEFA 계열 첨단 바이오SAF와 합성 e-SAF 생산시설 투자, 그리고 사전 설계연구(FEED)까지 포괄하며 2027년부터 2031년까지 단계적으로 **집행**. 승인된 프로젝트가 목표대로 가동되면 연간 약 28만5000톤, 케로신 환산 3억 5000만리터 규모의 SAF가 유럽 항공 연료 공급망에 추가될 것으로 예상되며, 이는 역내 SAF 공급 부족을 일부 완화하겠지만 항공사가 SAF 조달 비용을 화주에게 전가하는 **연료 할증 구조 자체의 반전으로는 이어지지 않을 전망**.

SAF 혼합 비율이 매년 상향되는 ReFuelEU 일정을 고려하면, 프랑크푸르트·암스테르담 등 유럽 주요 허브를 경유하는 항공화물의 연료 할증료는 공급 확충 속도와 무관하게 중장기적으로 **우상향할 전망**. 유럽행 항공 포워딩 계약에서 SAF 서차지 산정 기준이 점차 표준화될 국면이며, 장기 운송계약의 연료비 연동 조항 반영 여부가 SAF 서차지 협상에서 눈여겨볼 지점으로 부각될 **전망**.

SECTION 06

06

거시경제·지정학

06-1 미 금리 동결 속 러시아 정제시설 피격...관세 불확실성 가중

본 장은 운임·용선·벙커·통관 선행지표를 종합해 거시·지정학 환경의 구조적 영향을 진단. 미 연방준비제도는 7월 FOMC에서 기준금리를 3.5~3.75%로 동결했으며, 표결은 9대3으로 세 명의 지역 연은 총재가 0.25%포인트 인상 소수의견을 낸 것으로 확인. 연준은 성명에서 중동 정세를 둘러싼 "**"고조된 불확실성"을 직접 언급해, 통화정책 결정 과정에 지정학 리스크가 명시적 변수로 편입. 이는 달러 강세·약세 방향을 단기간에 결정짓기보다, 하반기 내내 통화당국이 인플레이션과 지정학 충격을 동시에 관리해야 하는 이중 부담 구조를 보여주는 신호로 해석.

같은 시기 러시아에서는 우크라이나의 드론 공격이 정유·물류 시설을 연쇄적으로 강타하며 국내 연료 시장이 흔들리는 모습이 뚜렷. 정부는 가솔린·디젤 수출 금지를 내년 1월 말까지 재연장했고, 러시아 국내 휘발유 가격은 연초 대비 ▲19% 상승해 리터당 77.89루블(약 3.69달러/갤런) 수준까지 오른 것으로 파악. 카자흐스탄은 자국 수요 우선 충족을 조건으로 러시아산 원유를 위탁 정제해 일부를 되돌려 보내는 방안을 협의 중인데, 이는 정제 인프라 피격이 역대 원유·연료 흐름을 재편시키는 구조적 파장을 시사. 볼가그라드·랴잔 등지의 물류창고 피해도 이어지며 러시아 내수 물류망의 취약성이 재확인.

관세 불확실성은 조달 전략 자체를 바꾸는 방향으로 작동. 미국의류산업협회 조사에 따르면 미국 패션 브랜드 다수가 향후 2년간 소싱 기지를 확대하기보다 소수의 전략적 벤더로 통합하는 쪽으로 방향을 틀었으며, 제너럴모터스는 관세 노출을 줄이기 위해 내년 미국 내 생산에 최대 15억달러를 추가 투입할 계획으로 파악. 여기에 인공지능 서버용 메모리 수요가 전 세계 칩 공급의 상당 부분을 흡수하면서 자동차 등 전통 제조업 부품 리드타임이 8~12주까지 늘어난 사례가 The Loadstar 보도로 확인돼, 관세·공급망 재편과 반도체 쟁탈전이 동시에 물류 리드타임을 늘리는 복합 압박으로 작용하는 국면.

» 통화정책·정제시설 리스크·관세발 소싱 재편이 겹치며 하반기 벙커 유·통관 비용의 상단 압박이 이어질 가능성 상존.

06-2 글로벌 항만 처리량 143.1...완만한 회복세

RWI/ISL 컨테이너 항만 처리량 지수는 143.1로 전월 대비 ▲0.8%(MoM) 상승하며 완만한 회복 흐름을 이어가는 모습. 개별 항만 지표도 대체로 우상향을 뒷받침하는데, 로테르담항은 상반기 총화물 처리량이 2.12억톤으로 ▲0.4% 늘었고, 서배너항은 2026회계연도 6월 처리량이 48만3684TEU로 전년 동월 대비 ▲18%(YoY) 증가한 것으로 파악. 다만 로테르담의 경우 벌크 화물 증가가 컨테이너 톤수 약세를 상쇄한 구조라, 지수 전체의 상승이 컨테이너 화물 자체의 강한 회복만을 의미하지는 않는다는 점은 유의할 부분.

글로벌 처리량지수
143.1

MoM 변화율
0.8%

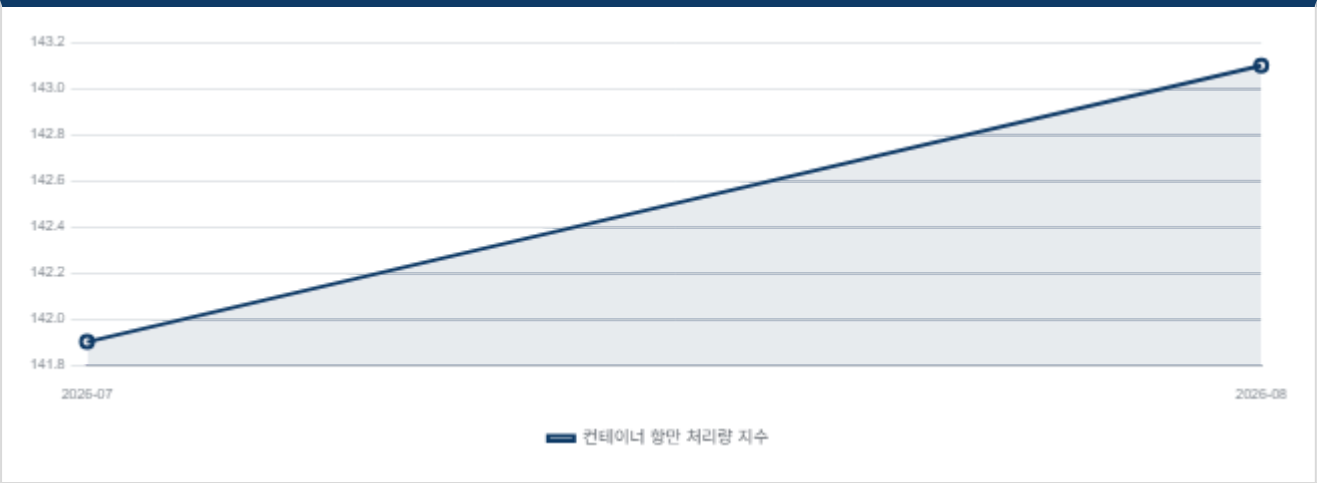
서배너 6월 YoY
18%

RWI/ISL Container Throughput Index, 2026-08-06 / PortSEurope-Portal Portuario 보도 기준

이러한 완만한 상승은 아시아-북미·아시아-유럽 항로의 성수기 밀어내기 물량과 미국 내륙 배후지 투자(서배너 내륙항 개장 등)가 겹친 결과로 풀이. 동시에 관세 불확실성에 대응한 브랜드들의 소싱 재편이 특정 항로의 선적 시점을 앞당기거나 늦추는 식으로 물동량 지수에 잡음을 더하는 배경도 함께 작동. 단기적으로는 지수가 143선을 중심으로 완만한 상승을 이어갈 가능성이 높으나, 정제 시설 피격에 따른 러시아·흑해 항로 리스크와 호르무즈 관련 긴장이 상존하는 만큼 처리량 회복이 항로별로 균질하게 나타나기보다는 부산·상하이발 원양 항로 중심의 선별적 회복에 머물 가능성이 커 보이는 국면.

» 글로벌 처리량 지수의 완만한 상승은 광범위한 수요 회복이 아니라 항로·항만별 선별적 강세에 기댄 결과로 판단.

06-3 물동량·운임 동반 상승...교차신호는 보합권



지역	지수	전월 대비	YoY
글로벌 종합	143.1	▲0.8%	—

항만 혼잡도

항만	median 대기	WoW	혼잡도
Shanghai (아시아)	3.1일	▲21%	높음
Ningbo (아시아)	0.7일	▼33%	낮음
Gdansk (발틱)	0.3일	▲142%	낮음
Busan (아시아)	0.2일	▲33%	낮음
Singapore (아시아)	0.1일	▲9%	낮음 · 롱테일
Jebel Ali (중동)	0.1일	▼87%	낮음 · 롱테일
Long Beach (북미)	0.1일	▲0%	낮음
Los Angeles (북미)	0.1일	▼33%	낮음
New York (북미)	0.1일	▲0%	낮음
Rotterdam (유럽)	0.1일	▲0%	낮음
Hamburg (유럽)	0.1일	▲100%	낮음 · 롱테일

컨테이너 항만 물동량 지수가 143.1로 전월 대비 ▲0.8%(MoM) 상승한 가운데, 운임은 주간 기준 ▲4.7%(WoW) 오른 것으로 확인돼 두 지표가 같은 방향으로 움직인 점이 특징. 다만 혼잡-운임 교차 신호는 항만 혼잡도 주간 중앙값이 0%(WoW, 보합)로 거의 변화가 없어 보합권에 머물렀고, 이에 따라 신호 강도 자체는 약한 수준으로 판정.

물동량 MoM

0.8%

운임 WoW

4.7%

혼잡도 WoW

0%

RWI/ISL-항만 혼잡도 파생지표, 2026-08 기준

물동량과 운임이 동시에 상승하는 조합은 통상 실수요 회복 국면에 가깝다는 해석을 뒷받침하지만, 항만 혼잡도가 거의 움직이지 않았다는 점은 병목이 항만 자체가 아니라 선박 배분 쪽에 있을 가능성을 열어두는 대목. 즉 이번 상승은 항만 적체가 촉발한 2021년형 장세와는 결이 다르며, 결항·선박 조절과 실수요 회복이 뒤섞인 절충적 국면으로 판단. 다음 달에는 혼잡도 변화가 뚜렷해지는지 여부가 이번 상승의 성격(공급 조절 주도 vs 실수요 회복)을 가르는 확인 지점으로 남는 상황.

» 물동량·운임 동반 상승에도 혼잡 신호가 약해, 8월 장세는 실수요 회복과 선박 조절이 혼재된 절충 국면으로 판단.

SECTION 07

07

이달의 프레임 — 맺음말

이달의 프레임 — 기대가 실수요를 앞서 반영

8월 시장을 관통한 흐름은 해상과 육상 모두에서 운임과 인프라 투자가 실제 물동량보다 먼저 움직였다는 점이다. 운임 지표는 강세를 이어가고 신규 투자 발표도 잇따랐지만, 물동량 지표의 회복 속도는 이에 미치지 못했다. 시장의 기대가 실물 수요보다 한발 앞서 반영된 셈이다.

해상운임에서는 스팟운임 상승이 실제 체결 운임으로 전이되는 흐름이 이어졌다. CCFI는 스팟운임이 오른 뒤 약 3주의 시차를 두고 상승하는 패턴을 유지했다. 선사들이 스팟시장의 상승분을 계약 및 실제 체결 운임에 점진적으로 반영하고 있다는 의미다.

같은 기간 블랭크 세일링 비율은 8.0%로 한 자릿수에 머물렀다. 대규모 결항을 통한 인위적인 공급 축소보다는 선사들이 항로별 수요와 수익성을 기준으로 선복을 선택적으로 배치하며 운임을 방어하고 있음을 시사한다.

반면 BDI는 2,705를 기록하며 건화물선 시장의 상승세가 둔화됐다. 건화물 운임이 주춤한 상황에서도 컨테이너 운임은 상대적 인 강세를 유지했다. 이는 8월 운임 상승이 해운시장 전반의 동반 회복이라기보다 컨테이너선 시장에 집중된 흐름이라는 점을 보여준다.

유라시아 육상 회랑에서도 선행 투자와 국지적인 공급 부족이 동시에 나타났다. RailFreight에 따르면 카자흐스탄 KTZ Express는 미들 코리도어를 통해 광물비료를 영국까지 운송하기 시작했다. 미들 코리도어가 단순한 환적 경로를 넘어 실제 산업 화물을 처리하는 상업 노선으로 자리 잡기 시작했다는 신호다.

우즈베키스탄에서는 반대 현상이 확인됐다. 정부가 외국산 화차 1만 량 확보 계획을 열흘 이내에 마련하도록 지시한 것은 기존 철도차량 공급이 증가하는 화물 수요를 따라가지 못하고 있다는 의미다. 회랑 전체의 투자 확대와 별개로 개별 국가의 장비 부족이 새로운 병목으로 부상할 가능성이 있다.

튀르키예는 보스포루스 해협을 횡단하는 INRAIL 연결사업과 관련해 아시아인프라투자은행으로부터 최대 15억 달러 규모의 1단계 자금을 확보했다. 남캅카스 지역의 지정학적 불확실성에도 불구하고 유라시아 회랑을 확충하려는 장기 투자가 지속되고 있음을 보여주는 대목이다.

다만 실제 물동량에서는 운임과 투자 흐름을 충분히 뒷받침하지 못하는 신호도 나타났다. 글로벌 항만 처리량 지수는 143.1을 기록하며 완만한 회복에 그쳤다. 가격 상승과 인프라 투자에 상응할 만큼 실제 화물 수요가 빠르게 늘어나지는 않았다는 뜻이다.

항로별 편차도 뚜렷했다. KCCI 13개 항로 가운데 남미 동안은 전월 대비 16.1%, 남미 서안은 15.7% 하락했다. 컨테이너 운임의 강세가 모든 항로에 동일하게 적용되고 있는 것은 아니다. 실제 물동량이 뒤따르지 않을 경우 8월의 운임 강세가 조정될 가능성도 남아 있다.



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.

logisight.net

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