LOGISIGHT

WEEKLY INTELLIGENCE

WEEKLY REGIONAL ANALYSIS · MIDDLE EAST

중동 권역 물류 시황 분석

보고기간 10/12~10/18

1. 홍해 항로 복귀와 선사 전략 변화

2. 중동 산유국 경제 다각화와 물류 인프라 투자

LOGISIGHT 인텔리전스팀

2026-W42

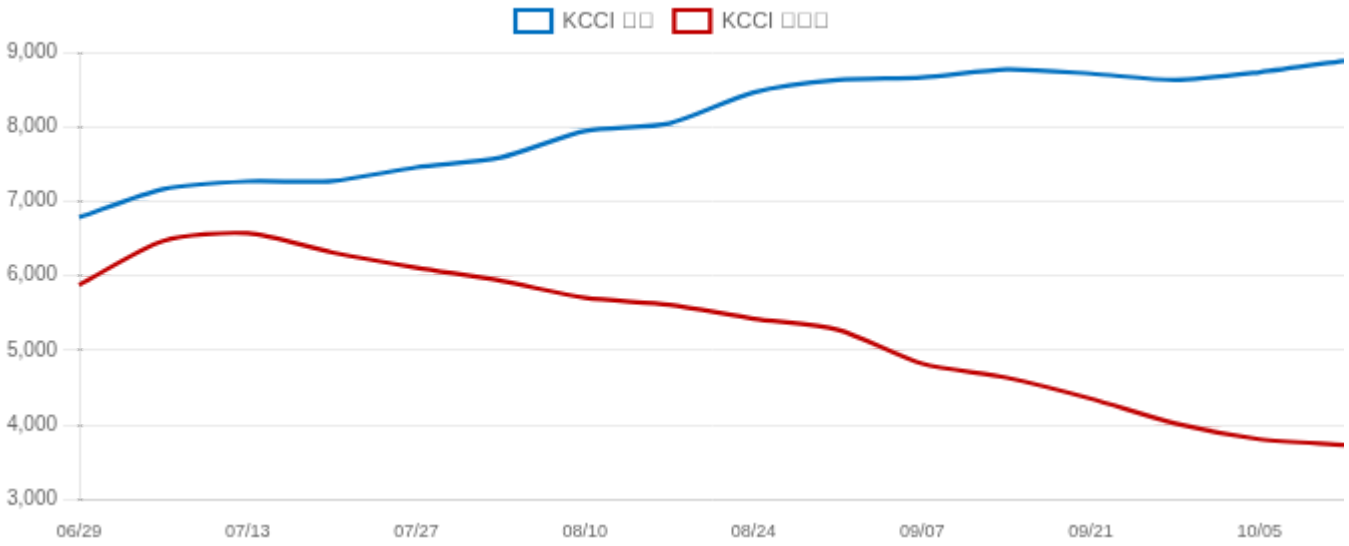
종합

이번 주 중동 권역의 핵심 흐름은 해상 물류와 인프라 투자를 둘러싼 변화의 가속화임. 홍해 항로 복귀가 빠르게 진행되며 바브엘만데브 해협 통과 선복이 두 배로 확대되는 등 컨테이너 선사들의 전략적 전환이 뚜렷해짐. 동시에 중동 산유국들은 석유 의존도를 낮추기 위해 물류·에너지 인프라에 대규모 투자를 단행하며 경제 다각화를 추진하고 있음.

이러한 흐름은 글로벌 컨테이너 운임과 서비스 구조의 재편을 촉발할 전망임. 홍해 항로 복귀 정상화는 운임 하락과 공급망 안정화로 이어질 수 있으나, 중동 산유국의 물류 인프라 투자는 지역 물류 시장의 구조적 변화를 가져와 새로운 경쟁 구도를 형성할 것으로 보임. 결과적으로 이번 주 이슈들은 중동 지역이 단순한 원유 공급지를 넘어 글로벌 물류·경제 허브로 부상하는 과정의 중요한 분기점이 될 전망임.

운임 지표

지수 · 항로	최신값	기준(월/일)	WoW	MoM
KCCI 중동	8,885 $/FEU	10/12	+1.8%	+1.3%
KCCI 지중해	3,730 $/FEU	10/12	-2.0%	-19.5%



자료: freight_indices (KCCI) · 기준 10/12

홍해 항로 복귀와 선사 전략 변화

> **컨테이너 선사들이 홍해 항로 복귀를 가속화하면서 6주 만에 바브엘만데브 해협 통과 예정 선복이 두 배로 확대됨. 이는 선사들의 전략적 대전환을 시사하며, 향후 글로벌 컨테이너 운임과 서비스 구조 재편의 핵심 변수로 작용할 전망임.**

홍해 항로 복귀가 빠르게 진행되며 10월 5일 기준 주간 투입 선복이 44만 8,273TEU로 집계됨. 이는 선사들이 희망봉 우회를 시작하기 전인 2023년 8월의 93만 679TEU 대비 48% 수준까지 회복한 수치임. 특히 8월 27일 이후 6주 만에 선복이 두 배로 증가한 것은 보안 평가 변화에 따른 전략적 판단으로 해석됨.

홍해 복귀 확대는 성수기 이후 물동량이 감소하는 10월이라는 시점과 맞물려 있음. 복귀로 풀리는 선복 일부는 현재 글로벌 해운 네트워크의 혼잡이 흡수할 여지가 있지만, 화주들은 이 변화를 2027년 컨테이너 해운 시장의 핵심 변수로 인식해야 함.

극동발 미국 노선에서는 선사들이 공급 조절에 나선 정황이 포착됨. 극동~미서안과 미동안 노선에서 각각 5만 8,200TEU, 3만 5,500TEU의 임시 결항이 발생함. 미국행 현물 운임이 호르무즈 사태 이전 대비 세 자릿수 상승률을 유지하는 국면에서 결항을 택한 것은 시장 방어 성격이 짙음.

10월 16일 기준 극동~미서안 현물 운임은 FEU당 8,296달러, 극동~미동안은 1만 1,495달러로 전주 대비 각각 0.2%, 0.1% 하락함. 반면 극동~북유럽은 3,568달러로 2.5%, 극동~지중해는 4,165달러로 3.2% 상승함. 미동안행 운임이 북유럽행의 약 3배에 달하는 격차는 장기 지속이 어려우며, 격차 축소는 미국행 운임 하락이 주도할 전망임.

- 홍해 통과 예정 선복이 6주 만에 두 배로 증가하여 2023년 8월 우회 전 수준의 48%까지 회복함.
- 극동~미서안 및 극동~미동안 노선에서 각각 58,200TEU, 35,500TEU의 임시 결항이 발생하여 공급 조절 신호를 보임.
- 극동~미서안 현물 운임은 FEU당 8,296달러, 미동안은 11,495달러로 여전히 높은 수준을 유지함.
- 미동안행 운임이 북유럽행보다 약 3배 높은 격차가 나타나며, 향후 미국행 운임 하락으로 격차가 축소될 전망임.
- 홍해 복귀 속도는 2027년 컨테이너 운임과 서비스 구조 재편에 결정적 변수로 작용할 것이라고 Xeneta가 분석함.

전망

홍해 복귀가 지속되면 글로벌 선대의 가용 선복이 증가하여 노선별 운임 격차가 조정될 전망임. 특히 미국행 현물 운임은 하락 압력을 받을 가능성이 높으며, 유럽 노선 강세는 제한적일 것으로 예상됨. 연말까지 변동성이 확대되며 2027년 시장 재편의 변곡점이 형성될 수 있음.

시사점

화주 — 홍해 복귀로 인한 선복 증가와 운임 변동성을 모니터링하여 장기 계약 협상 전략을 조정해야 함.

포워더 — 노선별 운임 격차 변화에 대응하여 물동량 배분과 운송 솔루션을 유연하게 재편해야 함.

항만·선사 — 홍해 복귀와 공급 조절을 병행하며 수익성 방어와 시장 점유율 유지 사이의 균형을 모색해야 함.

참고자료: Hellenic Shipping News, Xeneta: Carriers accelerate Red Sea return with offered capacity doubling in six weeks · Splash247, Splash Wrap: A missile from Riyadh (검색일: 2026-10-18)

중동 산유국 경제 다각화와 물류 인프라 투자

> **중동 산유국들이 석유 의존도를 낮추기 위해 물류·에너지 인프라에 대규모 투자를 단행하고 있으며, 이는 지역 물류 시장의 구조적 변화를 야기함.**

사우디아라비아, UAE 등 중동 산유국들이 비전 2030 등 경제 다각화 정책을 추진하며 물류 인프라 확충에 나서고 있음. 특히 두바이 기반 에너지 물류 기업 트라이스타의 지분 89.8%를 인도 에이지스 로지스틱스가 8억 9백만 달러에 인수하기로 한 거래는 중동 물류 자산에 대한 글로벌 자본의 관심을 반영함.

이 같은 투자 확대는 산유국들의 재정 다각화 필요성과 글로벌 에너지 전환에 대한 대응 차원에서 비롯됨. 석유 수요 정체 가능성에 대비해 물류 허브 구축, 항만 개발, 에너지 물류 역량 강화에 자본을 집중하고 있음. 트라이스타는 유조선과 건화물선 운항 사업을 보유해 중동 내 석유·가스 물류뿐 아니라 글로벌 시장에서도 경쟁력을 갖춘 것으로 평가됨.

이러한 투자는 중동 물류 시장의 효율성을 높이고 지역 내 물동량 증가를 촉진할 것으로 예상됨. 또한, 글로벌 물류 기업들의 중동 진출이 가속화되면서 경쟁이 심화되고 물류 서비스의 질적 향상이 기대됨. 다만, 지정학적 리스크(호르무즈 해협 긴장 등)가 여전히 투자 심리에 부정적 영향을 미칠 수 있음.

- 인도 에이지스 로지스틱스, 두바이 기반 트라이스타 지분 89.8%를 8억 9백만 달러에 인수
- 트라이스타는 유조선·건화물선을 보유한 글로벌 에너지 물류 기업
- 사우디아라비아의 비전 2030 등 경제 다각화 정책이 물류 인프라 투자를 견인
- 미국 에너지 장관이 그림자 유조선 제재 완화 가능성을 시사, 탱커 운임 영향 가능성
- 호르무즈 해협과 흑해에서의 공격 지속으로 해상 안보 리스크 상존

전망

중동 산유국들의 물류 인프라 투자는 당분간 지속될 것으로 보이며, 에너지 전환 및 경제 다각화 진전에 따라 물류 수요가 다변화될 전망임. 다만, 지역 내 지정학적 긴장이 고조될 경우 투자와 물동량에 부정적 영향을 미칠 수 있음.

시사점

글로벌 물류 기업 — 중동 지역의 물류 인프라 투자 확대는 새로운 사업 기회를 제공하지만, 지정학적 리스크에 대한 면밀한 평가가 필요함.

에너지 화주 — 중동 물류 역량 강화로 에너지 물류 서비스 선택지가 늘어나고 비용 효율성이 개선될 수 있음.

항만·터미널 운영사 — 중동 지역 항만 개발 프로젝트 참여 기회가 증가하며, 지역 허브 경쟁이 심화될 수 있음.

참고자료: Splash247, Splash Wrap: A missile from Riyadh (검색일: 2026-10-18)