현안연구 2026-05

호르무즈해협 봉쇄위기가 해양수산업에 미치는 영향과 정책 대응방안

The Impact of the Strait of Hormuz Blockade Crisis on Korea's Maritime and Fisheries Industries and Policy Responses

이언경 · 조지성 · 김동환 · 박혜리 · 신정훈 · 이나영 · 최건우 · 황수진
김대현 · 김병주 · 김한나 · 엄단비 · 한기욱 · 배정준 · 최영재 · 이승석









KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

현안연구 2026-05

호르무즈해협 봉쇄위기가 해양수산업에 미치는 영향과 정책 대응방안

The Impact of the Strait of Hormuz Blockade Crisis on Korea's Maritime and Fisheries Industries and Policy Responses

이언경 · 조지성 · 김동환 · 박혜리 · 신정훈 · 이나영 · 최건우 · 황수진 · 김대현 · 김병주 · 김한나 · 엄단비 · 한기욱 · 배정준 · 최영재 · 이승석

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

저자	**이언경, 조지성, 김동환, 박혜리, 신정훈, 이나영, 최건우, 황수진, 김대현, 김병주, 김한나, 엄단비, 한기욱, 배정준, 최영재, 이승석**
내부연구진	연구책임자 이언경 한국해양수산개발원 해운물류·해사연구본부 선임연구위원 공동연구원 조지성 한국해양수산개발원 해운물류·해사연구본부 연구위원 공동연구원 김동환 한국해양수산개발원 해운물류·해사연구본부 부연구위원 공동연구원 박혜리 한국해양수산개발원 해운물류·해사연구본부 부연구위원 공동연구원 신정훈 한국해양수산개발원 항만연구본부 부연구위원 공동연구원 이나영 한국해양수산개발원 항만연구본부 부연구위원 공동연구원 최건우 한국해양수산개발원 해운물류·해사연구본부 부연구위원 공동연구원 황수진 한국해양수산개발원 해운물류·해사연구본부 부연구위원 공동연구원 김대현 한국해양수산개발원 기획조정본부 전문연구원 공동연구원 김병주 한국해양수산개발원 해운물류·해사연구본부 전문연구원 공동연구원 김한나 한국해양수산개발원 해운물류·해사연구본부 전문연구원 공동연구원 엄단비 한국해양수산개발원 글로벌전략연구본부 전문연구원 공동연구원 한기욱 한국해양수산개발원 수산연구본부 전문연구원 공동연구원 배정준 한국해양수산개발원 해운물류·해사연구본부 연구원 공동연구원 최영재 한국해양수산개발원 해운물류·해사연구본부 연구원
외부연구진	공동연구원 이승석 한국경제연구원 글로벌리스크팀 책임연구위원

연구기간	2026. 4. 17. ~ 2026. 9. 17.

보고서 집필내역

연구책임자	이언경 연구총괄, 제1장, 제2장 제1절, 제6장
내부연구진	조지성 제3장 제1절 일부, 제4장 제1절 김동환 제3장 제2절 일부, 제5장 제3절 박혜리 제2장 제2절 일부, 제3장 제3절 일부 신정훈 제5장 제2절, 제6장 제2절 일부 이나영 제3장 제2절 일부, 제6장 제2절 일부 최건우 제5장 제1절 일부 황수진 제5장 제1절 일부 김대현 제3장 제2절 일부 김병주 제5장 제1절 일부 김한나 제1장 일부, 제3장 제3절 일부, 제6장 제2절 일부 엄단비 제2장 제2절 일부·제4절, 제6장 제2절 일부 한기욱 제3장 제1절 일부·제2절 일부, 제5장 제4절, 제6장 제2절 일부 배정준 제2장 제3절, 제3장 제3절 일부 최영재 제3장 제1절 일부·제2절 일부
외부연구진	이승석 제4장 제2절

산·학·연·정 연구자문위원	민순홍 연세대학교 교수 배혜림 부산대학교 교수 양지영 해양수산부 해운정책과 사무관

※순서는 산·학·연·정 순임

발간사

2026년 2월 28일 미·이란 간 무력충돌과 함께 시작된 호르무즈해협 봉쇄 위기는 세계 에너지 및 물류 공급망의 가장 취약한 연결고리가 어디에 있는지를 여실히 보여주었다. 세계 석유 공급량의 약 20%가 통과하는 단일 해협의 통항이 멈추자 국제 에너지 가격과 해상운임, 전쟁위험보험료 등이 동시에 급등하였고, 그 충격은 해운, 항만, 물류, 수산 등 우리 해양수산업 전반으로 빠르게 전이되었다. 원유 수입의 약 70%를 중동에 의존하고, 그 대부분이 호르무즈해협을 통과하는 우리나라에 이번 위기는 결코 남의 일이 아니었다.

한국해양수산개발원은 위기 발생 직후부터 호르무즈 위기 대응 TF('26.3.17.)를 가동하고 해양수산부 주관의 수출입물류비상대응반 참여를 통해 관련 정보를 제공해왔고, '국제공급망리스크 모니터링 주간 리포트'를 매주('26.3.24.~) 발간해왔다. 그 일환으로 본 현안연구를 4월부터 수행하여 봉쇄 위기가 우리 해양수산업에 미친 영향을 실증적으로 분석하고 정책 대응 방안을 마련하고자 하였다.

본 연구는 첫째, 호르무즈해협의 지정학적, 물류적 특성과 위기의 전개 과정을 국제법적 쟁점과 함께 정리하였고, 둘째, 전쟁 전후의 에너지, 비료 원료 가격, 해상운임, 초크포인트 통항량, 항만물동량, 해상보험 등 주요 데이터의 변화를 분석했으며, 셋째, 위기 지속기간별 시나리오에 따라 핵심가격과 GDP, 그리고 해운, 항만, 물류, 수산 각 부문에 미치는 영향을 정량적으로 추정하였다.

분석 결과는 단일 해협, 단일 허브에 의존하는 공급망 구조, 사후 대응 중심의 위기관리, 해외 재보험 의존 등 우리 공급망의 구조적 취약성을 분명하게 드러냈다. 이에 본 연구는 글로벌 해운 물류 공급망 조기경보시스템 구축, 위기 대응형 국적선대 확충과 우리 화물 우선수송 체계, 해상보험 국가 안전망 구축, 항만 운영 안정화, 해외 물류거점과 대체 물류 우회로 확보, 수산 및 식량 공급망 안정화 등의 정책과제를 제시하였다.

이번 위기는 봉쇄, 개방 부분 회복, 재교란 등 다양한 형태로 변이가 일어나고 있지만 머지않아 마무리가 될 것으로 예상된다. 하지만 지정학적 리스크가 상시화된 시대에 유사한 위기는 언제든 재발할 수 있다. 본 보고서가 우리나라 해양수산업과 국가 공급

망의 회복력을 한 단계 높이는 정책 수립의 실질적인 기초 자료로 활용되기를 기대한다. 연구진의 노고와 관계자 여러분의 적극적 협조에 깊이 감사드린다.

2026년 11월

한국해양수산개발원

원장 조 정 희

목차

정책제안 _ i

요약 _iii

Executive Summary _ix

01 서론 _1

제1절 연구 배경 및 목적 1
1. 연구 배경 및 필요성 1
2. 연구 목적 4

제2절 연구 범위 및 방법 5
1. 연구 범위 5
2. 연구 방법 7

제3절 선행연구 검토 및 본 연구의 차별성 10
1. 해상 초크포인트 봉쇄의 경제적 영향 10
2. 호르무즈해협 위기 및 유사 사례 관련 선행연구 11
3. 충격전파 및 정량화 방법론 14
4. 에너지안보 및 공급망 복원력 정책 프레임워크 15
5. 본 연구의 차별성 16

02 호르무즈해협의 특성과 사건 경위 _19

제1절 호르무즈해협의 지정학적·물류적 특성 19
1. 글로벌 해상 초크포인트 개관 19
2. 해협의 지리적·지형적 특성 21
3. 글로벌 에너지·물류 공급망에서의 위치 25

제2절 과거 사례와 2026년 위기의 차별성 27
1. 과거 봉쇄 위협 사례 비교 27

2. 호르무즈해협 통과통항권과 국제사회의 법적 대응 29
3. 국제해사기구(IMO) 논의 및 대응 경과 33

제3절 단계별 사건 경위(2.28.~6.29.) 38
1. 위기 발발 및 해협 봉쇄 선언 단계 40
2. 해협 통제 강화 및 국제사회 대응 단계 44
3. 군사적 긴장 고조 및 해협 통항 제한 단계 50
4. 휴전 협상 및 통항 정상화 논의 단계 57
5. 휴전 합의 및 해협 제한적 정상화 단계 63

제4절 해상법 75
1. 자유약관의 의의와 법적 근거 75
2. 전쟁위험조항의 구조와 효력 77
3. 당사자별 법적 책임 소재 79
4. 통행료 부과와 공동해손 성립 가능성 81
5. 소결 84

03 미·이란 전쟁 전후 주요 데이터 변화 분석 _87

제1절 관련 가격 변화 87
1. 주요 에너지 품목별 가격지수 변화 87
2. VLSFO 벙커 가격 변화 113
3. 해상운임 변화 117
4. 수산물 수출입 가격 변화 123
5. 수산물 수급 변화 126

제2절 해상물류 흐름 변화 132
1. 초크포인트별 통항량 변화 132
2. 우회항로/물류루트 전환 현황 154
3. 항만물동량 변화 165
4. 항만체선 변화 186
5. 수산물 수급 변화 203

제3절 해상보험 및 안전사고 현황 207
1. 해상보험시장 구조 변화 207
2. 해상보험 및 안전사고 현황 218

04 핵심가격 및 경제지표 전망 _227

제1절 주요 가격 시나리오별 가격 전망 227
1. 싱가포르 선박연료유 가격 전망 228
2. 나프타 가격 전망 231

제2절 GDP 전망 236
1. 벙커링가격 변화에 따른 GDP 전망 236

05 해양수산업 영향 분석 _241

제1절 해운산업 영향 241
1. 벙커링 가격 변화에 따른 '컨' 선사 영향 241
2. 벙커링 가격/화물량 변동에 따른 연안화물선사 영향 244
3. 전환해상물동량 추정 246

제2절 항만산업 영향 255
1. 영향 분석 모델 설정 256
2. 항만물동량 변화 260

제3절 국제물류산업 영향 265
1. 호르무즈해협 봉쇄가 국제물류산업에 미치는 영향 265
2. 호르무즈해협 봉쇄가 우리 물류기업에 미치는 영향 270

제4절 수산업 영향 275
1. 영향 분석 모델 설정 275
2. 벙커유 가격 변화에 따른 수산업 영향 279
3. 나프타 가격 변화에 따른 수산업 영향 282

06 **결론 및 정책제언 _287**

제1절 결론 287
1. 호르무즈해협 위기의 성격 및 부문별 영향 요약 287
2. 호르무즈해협 위기 중 물류·조달 경로의 우회 변화 289
3. 위기 대응 방향 292

제2절 정책제언 및 연구 한계·향후 과제 293
1. 정책과제 294
2. 연구의 한계 및 향후 과제 308

참고문헌 _311

표 목차

〈표 2-1〉 주요 초크포인트 특징 및 우리나라 5대 항만 수출입 통항량·품목 ····· 21
〈표 2-2〉 주요 IMO 회의체별 논의사항 ····· 37
〈표 2-3〉 호르무즈해협 봉쇄 관련 주요 사건 일지(2026.2.28.~6.29.) ····· 39
〈표 2-4〉 당사자별 법적 책임 소재 ····· 79
〈표 3-1〉 국제 원유가격 변화 주요 사건(호르무즈해협 위기) ····· 90
〈표 3-2〉 중동 군사충돌 발생 초기 주요 사건 및 국제유가 변동 ····· 92
〈표 3-3〉 호르무즈해협 통항 제한 장기화 시기 주요 사건 및 국제유가 변동 ····· 94
〈표 3-4〉 휴전 협상 단계의 주요 사건과 국제 원유가격 변화 ····· 96
〈표 3-5〉 LNG(ANEA) 가격 변화 주요 사건(호르무즈해협 위기) ····· 98
〈표 3-6〉 군사작전 개시 이후 LNG 가격 변화 ····· 99
〈표 3-7〉 해협 통제 강화 단계의 주요 사건과 LNG 가격 변화 ····· 101
〈표 3-8〉 암모니아 가격 변화 주요 사건(호르무즈해협 위기) ····· 104
〈표 3-9〉 군사작전 개시 이후 주요 사건과 암모니아 가격 변화 ····· 105
〈표 3-10〉 공급 불확실성 확대 단계의 주요 사건과 암모니아 가격 변화 ····· 106
〈표 3-11〉 요소 가격 변화 주요 사건(호르무즈해협 위기) ····· 107
〈표 3-12〉 군사작전 개시 이후 주요 사건과 요소 가격 변화 ····· 109
〈표 3-13〉 공급 불확실성 확대 단계의 주요 사건과 요소 가격 변화 ····· 110
〈표 3-14〉 공급 정상화 단계의 주요 사건과 요소 가격 변화 ····· 111
〈표 3-15〉 미·이란 무력충돌 전후 주요 에너지 및 비료 원료 가격 변화 비교 ····· 113
〈표 3-16〉 VLCC 권역별 배치 변화 ····· 118
〈표 3-17〉 BDI 세부 지수 변화 ····· 120
〈표 3-18〉 SCFI 주요 항로별 운임 변화 ····· 122
〈표 3-19〉 호르무즈해협 방향별 일평균 통항량 추이 ····· 135
〈표 3-20〉 호르무즈해협 선종별 일평균 통항량 추이 ····· 135
〈표 3-21〉 호르무즈해협 선종별 무통항일 ····· 137
〈표 3-22〉 수에즈운하 방향별 일평균 통항량 추이 ····· 139
〈표 3-23〉 수에즈운하 선종별 일평균 통항량 추이 ····· 140
〈표 3-24〉 아덴만 방향별 일평균 통항량 추이 ····· 144
〈표 3-25〉 아덴만 선종별 일평균 통항량 추이 ····· 145
〈표 3-26〉 희망봉 방향별 일평균 통항량 추이 ····· 147

〈표 3-27〉 희망봉 선종별 일평균 통항량 추이 ····· 149
〈표 3-28〉 파나마운하 방향별 일평균 통항량 추이 ····· 151
〈표 3-29〉 파나마운하 선종별 일평균 통항량 추이 ····· 152
〈표 3-30〉 미국 원유 및 석유제품 수출량 추이 ····· 153
〈표 3-31〉 미·이란 전쟁 이전 걸프 항로 투입 컨테이너 선복 규모 ····· 155
〈표 3-32〉 호르무즈해협 봉쇄 이후 대체 항만 운영 현황 ····· 163
〈표 3-33〉 품목 통계분류 코드 ····· 166
〈표 3-34〉 對중동 항만물동량(2021~2025) ····· 168
〈표 3-35〉 對중동 유류 물동량(2021~2025) ····· 170
〈표 3-36〉 주차별 원유 수입 항만물동량 및 중동 비중 ····· 173
〈표 3-37〉 항만별 원유 수입 항만물동량 ····· 175
〈표 3-38〉 주차별 LNG 수입 항만물동량 및 중동 비중 ····· 179
〈표 3-39〉 항만별 LNG 수입 항만물동량 ····· 180
〈표 3-40〉 주차별 경질석유 및 조제품 수입 항만물동량 및 중동 비중 ····· 183
〈표 3-41〉 항만별 경질석유 및 조제품 수입 항만물동량 ····· 185
〈표 3-42〉 UAE 제벨알리항 주요 시점별 항만 체선율 변화 ····· 190
〈표 3-43〉 UAE 제벨알리항 주요 시점별 컨테이너 물동량 변화 ····· 192
〈표 3-44〉 우회항로 주요 항만의 항만체선율 변화 ····· 195
〈표 3-45〉 우회항로 주요 항만의 컨테이너 물동량 변화 ····· 196
〈표 3-46〉 동남아시아 주요 환적 항만의 항만체선율 변화 ····· 199
〈표 3-47〉 동남아시아 주요 환적 항만의 컨테이너 물동량 변화 ····· 200
〈표 3-48〉 호르무즈해협 전쟁위험보험료(AWRP) 사태 전후 비교 ····· 213
〈표 3-49〉 주요 초크포인트 위기별 전쟁위험보험료 비교 ····· 215
〈표 3-50〉 국내 보험사별 전쟁위험보험료 인상 현황(2026.3.13. 기준) ····· 216
〈표 3-51〉 호르무즈해협 인근 사고 조사 대상 및 범위 ····· 219
〈표 3-52〉 호르무즈해협 인근 사고 발생 통계 ····· 220
〈표 4-1〉 전쟁 시나리오 구분 ····· 228
〈표 4-2〉 전쟁 시나리오별 거시경제 전망 ····· 238
〈표 5-1〉 선박 크기별 연료유가 상승에 따른 항차당 운항비 영향 ····· 243
〈표 5-2〉 연안선 주요 유류 품목 물동량 변화 ····· 245

〈표 5-3〉 호르무즈해협 봉쇄 종료 시점별 GDP 충격 시나리오 ····· 248
〈표 5-4〉 GDP 충격에 따른 해상 원유 물동량 감소폭 추정치 ····· 249
〈표 5-5〉 호르무즈해협을 통과한 원유(초경질유 포함)의 출발지별 수송량 ····· 249
〈표 5-6〉 우회 가동 수준별 일평균 원유 수송 차질량 ····· 251
〈표 5-7〉 봉쇄 기간 및 우회 수준에 따른 누적 원유 수송 차질량 ····· 251
〈표 5-8〉 시나리오별 재고 방출량 가정 ····· 253
〈표 5-9〉 재고 방출 및 수요 감소 반영 후 잔여 원유 수송 차질량 ····· 255
〈표 5-10〉 거시경제 전망 및 적용 값 ····· 259
〈표 5-11〉 시나리오별 1·2차 직접 영향 산정 결과 ····· 262
〈표 5-12〉 시나리오별 3차 간접 영향 산정 결과 ····· 263
〈표 5-13〉 시나리오별 물동량 변동 종합 ····· 265
〈표 5-14〉 수산업 영향 분석 개요 ····· 275
〈표 5-15〉 벙커유 가격 변화에 따른 수산물 수출 영향 ····· 280
〈표 5-16〉 벙커유 가격 변화에 따른 수산물 수입 영향 ····· 282
〈표 5-17〉 포장재 가격 상승에 따른 수산물 수출 영향 ····· 283
〈표 5-18〉 포장재 가격 상승에 따른 품목별 수출 영향 ····· 284
〈표 6-1〉 호르무즈해협 위기 대응 정책과제 ····· 294
〈표 6-2〉 벙커유 가격 변화에 따른 수산물 수입 영향 ····· 306

그림 목차

〈그림 1-1〉 연구 추진 전략 ····· 9
〈그림 2-1〉 글로벌 주요 초크포인트 위치 ····· 20
〈그림 2-2〉 호르무즈해협의 지리적 구조와 평시 해상운송 네트워크 ····· 22
〈그림 2-3〉 호르무즈해협 원유 우회항로(공급 측) ····· 24
〈그림 2-4〉 호르무즈해협 통과 물량의 글로벌 교역 비중(전쟁 이전) ····· 25
〈그림 2-5〉 호르무즈해협 통과 원유·LNG·LPG의 주요 수입국별 비중(2025) ····· 26
〈그림 2-6〉 우리나라 주요 해상항로와 초크포인트 ····· 27
〈그림 2-7〉 호르무즈해협 내 대체항로 구축 ····· 36
〈그림 2-8〉 공습 이후 이란 테헤란 피해 현장 ····· 42
〈그림 2-9〉 호르무즈해협 및 인근 해역의 고위험해역 지정 범위 ····· 46
〈그림 2-10〉 IMO 제36차 긴급이사회의 호르무즈해협 안전통항 체계 논의 ····· 50
〈그림 2-11〉 2026년 4월 8일 기준 호르무즈해협 주변 원유·석유제품 및 LNG·LPG 운반선 대기 현황 ····· 52
〈그림 2-12〉 2026년 4월 21일 이란 혁명수비대 고속정이 호르무즈해협에서 화물선 Epaminondas에 접근하는 모습 ····· 53
〈그림 2-13〉 국제해사기구(IMO) 아르세니오 도밍게스 사무총장의 회원국·해운업계 대상 안전통항 및 국제공조 추진 현황 브리핑(2026.4.24.) ····· 57
〈그림 2-14〉 미국·이란 휴전 연장 및 호르무즈해협 재개방 협상이 진행되던 시기(2026.5.27.) 백악관 각료회의의 도널드 트럼프 대통령 및 피트 헤그세스 국방장관 ····· 58
〈그림 2-15〉 미·이란 휴전 및 호르무즈해협 재개방 양해각서를 공개하는 마수드 페제시키안 이란 대통령(2026.6.18.) ····· 64
〈그림 3-1〉 국제 원유가격(WTI·Brent) 변화(2026.1.26.~2026.6.19.) ····· 90
〈그림 3-2〉 LNG(ANEA) 가격 변화(2026.1.26.~2026.6.19.) ····· 98
〈그림 3-3〉 암모니아 가격 변화 (2026.1.26.~2026.6.19.) ····· 103
〈그림 3-4〉 Urea Granular FOB Middle East(요소) 가격 변화 (2026.1.26.~2026.6.19.) ····· 107
〈그림 3-5〉 VLSFO/HSFO 가격 동향 ····· 115
〈그림 3-6〉 VLSFO spread/HSFO spread 가격 동향 ····· 116
〈그림 3-7〉 BDTI TD3C 추이 ····· 117

〈그림 3-8〉 BDI 추이 ····· 119
〈그림 3-9〉 SCFI 추이 ····· 121
〈그림 3-10〉 최근 3년 수산물 수출가격 동향 ····· 124
〈그림 3-11〉 최근 3년 수산물 수입가격 동향 ····· 125
〈그림 3-12〉 최근 3년 전체 수산물 수출 동향 ····· 127
〈그림 3-13〉 최근 3년 품목별 수출 동향 ····· 128
〈그림 3-14〉 최근 3년 전체 수산물 수입 동향 ····· 129
〈그림 3-15〉 최근 3년 품목별 수입 동향 ····· 131
〈그림 3-16〉 호르무즈해협 통항량 추이 ····· 132
〈그림 3-17〉 수에즈운하 통항량 추이 ····· 138
〈그림 3-18〉 사우디아라비아 얀부항 원유 수출량 추이 ····· 141
〈그림 3-19〉 아덴만 통항량 추이 ····· 142
〈그림 3-20〉 희망봉 통항량 추이 ····· 146
〈그림 3-21〉 파나마운하 통항량 추이 ····· 150
〈그림 3-22〉 파나마운하 대기시간 추이 ····· 153
〈그림 3-23〉 전쟁 전 기존 물류루트 ····· 157
〈그림 3-24〉 전쟁 이후 대체 및 우회 물류루트 ····· 164
〈그림 3-25〉 對중동 항만물동량 비중(2021~2025) ····· 169
〈그림 3-26〉 전쟁 전후 원유 수입 항만물동량 ····· 172
〈그림 3-27〉 중동 주요 항만 위치도 ····· 174
〈그림 3-28〉 중동산 원유 우회 수출로 ····· 177
〈그림 3-29〉 전쟁 전후 LNG 수입 항만물동량 ····· 178
〈그림 3-30〉 전쟁 전후 경질석유 및 조제품 수입 항만물동량 ····· 182
〈그림 3-31〉 UAE 제벨알리항 컨테이너 물동량 및 항만체선율 변화(2026.1.26.~2026.6.19.) ····· 188
〈그림 3-32〉 UAE 제벨알리항 항만체선율 변화(2026.1.26.~2026.6.19.) ····· 189
〈그림 3-33〉 UAE 제벨알리항 컨테이너 물동량 변화(2026.1.26.~2026.6.19.) · 191
〈그림 3-34〉 제다항·문드라항·콜롬보항 컨테이너 물동량 및 항만체선율 변화 (2026.1.26.~2026.6.19.) ····· 193
〈그림 3-35〉 제다항·문드라항·콜롬보항 항만체선율 변화(2026.1.26.~2026.6.19.) 194

〈그림 3-36〉 제다항·문드라항·콜롬보항 컨테이너 물동량 변화 (2026.1.26.~2026.6.19.) ····· 196
〈그림 3-37〉 싱가포르항·포트클랑항·탄중펠레파스항 컨테이너 물동량 및 항만체선율 변화(2026.1.26.~2026.6.19.) ····· 197
〈그림 3-38〉 싱가포르항·포트클랑항·탄중펠레파스항 항만체선율 변화 (2026.1.26.~2026.6.19.) ····· 198
〈그림 3-39〉 싱가포르항·포트클랑항·탄중펠레파스항 컨테이너 물동량 변화 (2026.1.26.~2026.6.19.) ····· 201
〈그림 3-40〉 최근 3년 수산물 수출 실적 ····· 205
〈그림 3-41〉 최근 3년 수산물 수입 실적 ····· 206
〈그림 3-42〉 해상보험의 분류 체계 ····· 209
〈그림 3-43〉 해상보험시장 작동 메커니즘(평상시/ 전쟁 시) ····· 211
〈그림 3-44〉 SAFEEN PRESTIGE 침몰 사고 ····· 222
〈그림 3-45〉 MSC Francesca 나포 사고 ····· 224
〈그림 3-46〉 HMM NAMU 폭발·화재 사고 ····· 225
〈그림 3-47〉 OLYMPIC LIFE 외부폭발 사고 ····· 226
〈그림 4-1〉 1990~2025년까지의 주요 이벤트 ····· 229
〈그림 4-2〉 예측모델과 이벤트별 경향성 차이 ····· 230
〈그림 4-3〉 싱가포르 선박연료유 가격 전망 ····· 231
〈그림 4-4〉 부산항 선박연료유와 나프타 가격 간 관계 ····· 233
〈그림 4-5〉 시나리오별 나프타 가격 전망 ····· 235
〈그림 5-1〉 품목-산업-경제 영향 ····· 256
〈그림 5-2〉 공급·생산 차질로 인한 시나리오별 2026년 누적 물동량 변화(1차) ···· 260
〈그림 5-3〉 공급·생산 차질로 인한 시나리오별 2026년 누적 물동량 변화(2차) ···· 261
〈그림 5-4〉 제벨알리항 중심의 해상운송 네트워크 구조 ····· 266
〈그림 5-5〉 긴급할증료 주요 내용 및 사례 ····· 268
〈그림 5-6〉 호르무즈해협 봉쇄 조치 이후 물류비 변화 ····· 271
〈그림 5-7〉 물류비 상승이 미치는 영향 및 구조 ····· 273
〈그림 5-8〉 물류비 상승에 따른 업계 의견 수렴 ····· 274
〈그림 5-9〉 수산업 영향 세부 분석 개요 ····· 276

〈그림 5-10〉 벙커유 가격 변화에 따른 시나리오별 수산물 수입 영향 ····· 282
〈그림 6-1〉 컨테이너 물류 흐름 변화 ····· 290
〈그림 6-2〉 원유 물류 흐름 변화 ····· 291
〈그림 6-3〉 호르무즈해협 위기 대응을 위한 해양수산 공급망 전환 방향 ····· 293

정책제안

▌분석 내용 및 방법

1. 호르무즈해협의 지정학적, 물류적 특성과 2026년 봉쇄위기의 단계별 전개 과정을 정리하고, 통과 통항권, 전쟁위험조항 등 국제법 및 해상법 쟁점을 문헌 기반 분석

2. 미·이란 전쟁 전후 에너지, 비료 원료 가격, 벙커 가격, 해상운임, 초크포인트 통항량, 항만물동량 및 체선, 수산물 수출입, 해상보험 등 주요 데이터의 변화를 실증 분석

3. 종전 시점별 3개 시나리오(단기 해소, 중기 부분 완화, 장기 봉쇄)를 설정하고, GARCH 기반 Event Overlay 모형과 B-(S)VAR 모형으로 벙커, 나프타 가격과 GDP 충격을 전망한뒤, 해운, 항만, 물류, 수산 부문별 영향을 정량 추정

▌정책제안

1. 글로벌 해운물류 공급망 조기경보시스템 구축·운영

2. AIS와 해운항만물류정보시스템(Port-MIS) 연계 화물, 선박 정보 기반 공급망 추적 및 물동량 분석체계 구축

3. 위기 대응형 국적선대 확충 및 우리 화물 우선수송 체계 구축
4. 해상보험 국가 안전망 구축(전쟁위험할증료 한시 지원, 국가 전쟁(재)보험 프로그램 도입 등)
5. 항만 운영 안정화 및 공급망 회복력 강화
6. 위기 대응형 해외 항만, 터미널, 물류센터 거점 확보
7. 대체 물류 우회로 확보 및 글로벌 사우스 신흥시장 선제 진출
8. 수산·식량 공급망 안정화(수출 바우처 지원 한도 상향, 수입선 다변화, 포장재·기자재 수급 점검 등)

요 약

호르무즈해협 봉쇄위기가 해양수산업에 미치는 영향과 정책 대응방안

이언경 · 조지성 · 김동환 · 박혜리 · 신정훈 · 이나영 · 최건우 · 황수진 · 김대현 · 김병주 · 김한나 · 엄단비 · 한기욱 · 배정준 · 최영재 · 이승석

1. 연구 배경 및 목적

- **2026년 2월 28일 미·이란 간 무력충돌(Operation Epic Fury)이 발발하고, 3월 2일 이란이 호르무즈해협 통제를 선언하면서 세계 에너지·물류 공급망의 핵심 관문이 사실상 봉쇄됨**
  - 호르무즈해협은 전쟁 이전 기준 세계 석유 공급의 약 20%(해상 원유 교역의 약 37%), 세계 LNG 교역의 약 19%가 통과하는 세계 최대 에너지 초크포인트로, LNG는 우회 수단이 없고 송유관 우회 능력도 통과 물동량의 1/4 수준에 불과함
  - 해협 통항 선박은 전쟁 이전 일평균 약 125척에서 3월 한때 7척까지 급감하였고, 6월 17일 미·이란 양해각서 체결로 통항이 재개될 때까지 약 110일간 통항 마비가 지속됨
  - 특히 우리나라는 원유 수입의 약 70%를 중동산에 의존하고, 그중 95%가 호르무즈해협을 통과하며, 세계 기준 호르무즈 통과 원유의 약 12%, LNG의 약 9%를 수입하는 최대 당사국 중 하나임

▪ 이에 본 연구는 봉쇄 위기가 해운, 항만, 물류, 수산 등 해양수산업에 미치는 영향을 실증 분석하고, 위기 지속 기간별 시나리오에 따른 파급 효과를 정량 추정하여 단기, 중기, 중장기 정책 대응방안을 제시하는 것을 목적으로 함

2. 연구 방법

▪ 위기의 전개 과정과 국제법·해상법 쟁점은 문헌·사건 분석으로, 시장 영향은 2026년 1월 26일~6월 19일 일별 데이터의 실증 분석으로 접근함

- 에너지·비료 원료 가격(WTI·Brent·LNG·암모니아·요소), 벙커 가격, 해상운임(BDTI·BDI·SCFI), AIS 기반 초크포인트 통항량, 항만물동량·체선율, 수산물 수출입, 전쟁위험보험료 등을 분석함

▪ 종전 시점별 3개 시나리오(단기 해소: 4월 말 종전, 중기 부분 완화: 6월 말 종전, 장기 봉쇄: 10월 말 종전)를 설정하여 벙커 및 나프타 가격을 전망함

- GARCH 베이스 모델에 Merton 도약확산·마르코프 체제전환을 결합한 Event Overlay 방식으로 벙커·나프타 가격을 전망함
- 하이브리드 모형과 B-SVAR 모형으로 시나리오별 GDP 충격을 추정하고, 이를 해운(선사 운항비), 항만('품목-산업-경제' 3단계 파급 모형), 물류(물류비·리드타임), 수산(수출입 계량모형) 부문별 영향 분석에 연계함
- 실제 위기는 6월 중순 협상 타결로 중기 시나리오에 가까운 경로로 전개되어, 시나리오 분석의 현실 정합성을 확보함

3. 연구 결과

1) 위기의 전개와 국제법적 쟁점

▪ **위기는 ① 위기 발발(2.28.) → ② 해협 통제 강화·국제사회 대응 → ③ 군사충돌 확산·통항 제한 → ④ 제한적 통항 재개·휴전 협상 → ⑤ 종전 합의·정상화의 5단계로 전개됨**

- 유엔 안보리는 3월 11일 결의 제2817호로 이란의 행위를 국제평화 위협으로 규정했으나 강제조치는 포함하지 못했고, IMO는 제36차 긴급이사회에서 해협 봉쇄를 규탄하고 안전 해상 회랑 구축을 제기함
- 이란의 UNCLOS 비당사국 지위에 따른 통과통항권이 '법적 회색지대', 전쟁위험조항 및 자유약관에 따른 운송계약상 면책, 일방적 통행료 부과와 공동해손 성립 여부 등 세 가지 법적 쟁점이 미해결 과제로 남음

2) 미·이란 전쟁 전후 주요 데이터 변화

▪ **(가격) WTI, Brent뿐만 아니라 동북아 LNG 가격이 급등했고, 중동산 암모니아 등 비료 원료까지 충격이 확산됨**

- WTI는 개전 직전 67.02달러/배럴에서 최고 112.95달러(+68.5%), Brent는 118.35달러(+63.3%)까지 상승했고, 동북아 LNG(ANEA)는 10.41달러/MMBtu에서 25.165달러(+141.8%)로 급등함
- 중동산 암모니아(+64.6%)와 요소(+77.3%) 등 비료 원료까지 충격이 확산됨
- 실제 공급 감소보다 통항 불확실성에 따른 위험 프리미엄이 가격을 지배했으며, 휴전 이후에도 원유는 전쟁 전 대비 11~14%, LNG는 약 47% 높은 수준을 유지함

- **(벙커·운임) 전쟁 후 VLSFO의 지역 간 격차가 확대되고, 운임이 상승했으며 특히 원유운반선 운임이 급등함**
  - 싱가포르항 VLSFO는 3월 10일 톤당 1,255달러로 최고치를 기록했고, 푸자이라-싱가포르 간 스프레드가 −306달러에서 +552달러로 반전되는 등 지역 간 가격 격차가 확대됨
  - 원유운반선 운임(TD3C)은 WS 127에서 전쟁 기간 평균 WS 428로 급등했고, 컨테이너 운임(SCFI)은 약 46% 상승(페르시아만 항로+199.2%)함
- **(통항·물류) 호르무즈해협 통항량은 약 90% 급감했고, 대체항로의 항만물동량이 증대함**
  - 호르무즈해협 통항량은 일평균 126척에서 11척으로 약 90% 급감한 반면, 수에즈운하(+6%), 아덴만(+13%), 희망봉(+6%)은 증가하여 우회 구조가 확인됨
  - 제벨알리항 물동량이 최대 93% 급감하는 동안 제다항(+493%)과 문드라항(+75%) 등 우회 거점이 부상함
  - 중동산 원유 수입 비중은 65.4%에서 52.7%로, LNG는 18.8%에서 2.9%로, 경질석유·조제품은 64.8%에서 30.6%로 하락하며 공급선 다변화가 급속히 진행됨
- **(해상보험) 전쟁위험보험료(AWRP)는 평시 선가 대비 0.10~0.125%에서 2~3%(최대 5%)로 급등했고, 재보험사의 담보 취소로 '보험 공백-출항 보류'의 구조적 마비가 발생함**
  - 국내 선박보험료도 최대 1,056% 인상되었으며, 미국은 200억 → 400억 달러 규모의 민관 전쟁위험 재보험 백스톱을 가동함

3) 핵심가격 및 경제지표 전망

- 싱가포르 선박연료유 가격은 시나리오별로 최고 926.6달러(단기), 1,125.7달러(중기), 1,631.6달러/톤(장기)까지 상승하는 것으로 전망됨
- 시나리오별 GDP 성장률 충격은 단기 -0.13~-0.15%p, 중기 -0.50~-0.56%p, 장기 봉쇄 시 -1.41~-1.52%p로 추정됨

4) 해양수산업 부문별 영향

- (해운) 컨테이너선사의 항차당 운항비용이 선형·항로별로 약 15만~559만 달러 증가하며, 특히 비용 전가가 어려운 연안화물선사의 채산성이 악화됨
- (항만) 비컨테이너 물동량은 시나리오별로 약 2,370만(-2.3%)~8,087만 톤(-7.9%) 감소하는데, 컨테이너는 4.2만~44.2만 TEU 감소되고, 액체화물 감소(-4.5~-13.7%)가 가장 두드러짐
- (물류) 각종 할증료 부과로 TEU당 총 물류비가 평시 2,000달러에서 5,000~6,000달러로 150~200% 급등했고, 중소 포워더는 선복 확보난과 고정운임 계약이 겹쳐 이중 부담에 직면함
- (수산) 유가의 직접 영향은 제한적이나, 시나리오 3에서 수산물 수입량이 최대 7.48% 감소하고, 나프타발 포장재 가격 상승 시 수출량이 0.58~2.90% 감소하며 김·명태·오징어 등 특정 품목에 충격이 집중됨

4. 결론 및 정책제언

- 이번 위기는 단일 해협·단일 허브 의존, 사후 대응 중심 위기관리, 외국선사·해외 재보험 의존, 중동 집중 수입구조, 특정 수입선·나프타 기반 포장재 의존이라는 우리 공급망의 구조적 취약성이 나타남
- 이에 본 연구는 8대 정책과제를 제시함
  - ① 글로벌 해운물류 공급망 조기경보시스템 구축·운영, ② AIS-Port-MIS 연계 공급망 추적·물동량 분석체계 구축, ③ 위기 대응형 국적선대 확충 및 우리 화물 우선수송 체계, ④ 해상보험 국가 안전망 구축, ⑤ 항만 운영 안정화 및 공급망 회복력 강화, ⑥ 위기 대응형 해외 물류거점 확보, ⑦ 대체 물류 우회로 확보 및 글로벌 사우스 진출, ⑧ 수산·식량 공급망 안정화

EXECUTIVE SUMMARY

The Impact of the Strait of Hormuz Blockade Crisis on Korea's Maritime and Fisheries Industries and Policy Responses

Eon-Kyung Lee·Ji-Sung Cho·Dong-Hwan Kim·Hye-Ri Park·Jung-Hoon Shin·Na-Young Lee·Gun-Woo Choi·Soo-Jin Hwang·Dae-Hyun Kim·Byeong-Ju Kim·Han-Na Kim·Dan-Bi Um·Ki-Uk Han·Jung-Joon Bae·Young-Jae Choi · Seung Suk Lee

1. Background and Purpose

- The armed conflict between the United States and Iran, which broke out on February 28, 2026 (Operation Epic Fury), and Iran's subsequent declaration of control over the Strait of Hormuz on March 2 resulted in the de facto closure of the strait, a critical gateway for global energy and logistics supply chains.
  - Before the war, the Strait of Hormuz was the world's largest energy chokepoint, through which approximately 20% of global oil supply (including about 37% of global seaborne crude oil trade) and 19% of global LNG trade passed. While LNG shipments had no alternative route, the available pipeline

bypass capacity was equivalent to only one-quarter of normal transit volumes.

- Daily vessel transits fell from approximately 125 before the war to as few as seven in March. This disruption continued for roughly 110 days, until transit resumed following the signing of a U.S.–Iran memorandum of understanding on June 17.
- Approximately 70% of Korea's crude oil imports come from the Middle East, and about 95% of those imports pass through the Strait of Hormuz. Korea imports approximately 12% of all crude oil and 9% of all LNG transported through the strait, making it one of the countries most exposed to disruptions in the region.

▪ This study aims to empirically analyze the impact of the blockade crisis on Korea's shipping, port, logistics, and fisheries industries; quantitatively estimate its ripple effects under duration-based crisis scenarios; and propose short-, medium-, and medium- to long-term policy responses.

2. Methodology

▪ The progression of the crisis and related international and maritime law issues were examined through document and event analyses. Market impacts were analyzed using daily data covering the period from January 26 to June 19, 2026.

- The analysis covered energy and fertilizer feedstock prices (WTI, Brent, LNG, ammonia, and urea), bunker fuel prices, freight

indices (BDTI, BDI, and SCFI), AIS-based chokepoint transit volumes, port throughput and congestion, fisheries trade, and war risk insurance premiums.

- This study developed three scenarios based on the assumed timing of the end of the conflict and forecast bunker fuel and naphtha prices under each: short-term resolution, with the conflict ending at the end of April; medium-term partial easing, with the conflict ending at the end of June; and a prolonged blockade, with the conflict ending at the end of October.
  - Bunker fuel and naphtha prices were projected using an event-overlay approach that combines a GARCH baseline model with Merton jump-diffusion and Markov regime-switching models.
  - GDP impacts across scenarios were estimated using hybrid and B-SVAR models and linked to sector-specific analyses: vessel operating costs for shipping; a three-stage "commodity–industry –economy" propagation model for ports; logistics costs and lead times for logistics; and econometric trade models for fisheries.
  - The actual crisis followed a trajectory close to that of the medium-term scenario, with an agreement reached in mid-June, indicating that the scenario analysis was broadly consistent with actual developments.

3. Results

1) Crisis development and issues under international law

- The crisis unfolded in five phases: (1) crisis outbreak (February 28); (2) intensified strait control and international response; (3) expansion of military conflict and transit restrictions; (4) limited resumption of transit and ceasefire negotiations; and (5) end-of-war agreement and normalization.
  - The UN Security Council designated Iran's actions as a threat to international peace under Resolution 2817, adopted on March 11, but the resolution did not provide for enforcement measures. The IMO Council condemned the blockade of the strait and called for the establishment of a safe maritime corridor at its 36th Extraordinary Session.
  - Three legal questions remain unresolved: the "legal grey zone" surrounding the right of transit passage arising from Iran's status as a non-party to UNCLOS; potential exemptions from carriage liability under war risk clauses and liberty clauses; and whether transit fees unilaterally imposed by Iran may be recognized as general average expenses.

2) Key changes in market data

- (Prices) Beyond WTI and Brent, Northeast Asian LNG prices surged as well, with the shock rippling as far as fertilizer feedstocks such as Middle Eastern ammonia.

- WTI rose from USD 67.02 per barrel immediately before the war to a peak of USD 112.95, an increase of 68.5%. Brent crude rose to USD 118.35 per barrel (+63.3%), while Northeast Asian LNG prices (ANEA) increased from USD 10.41 to USD 25.165 per MMBtu (+141.8%).
- Middle Eastern ammonia and urea prices rose by 64.6% and 77.3%, respectively.
- Price formation was driven primarily by risk premiums stemming from transit uncertainty rather than by actual supply losses. Even after the ceasefire, crude oil prices remained 11–14% above pre-war levels, while LNG remained approximately 47% higher.

▪ **(Bunker and Freight Rates) Following the outbreak of the war, regional price disparities in VLSFO widened, and freight rates rose, with crude oil tanker rates rising particularly sharply.**

- Singapore VLSFO reached a record USD 1,255 per metric ton on March 10, and the Fujairah–Singapore price spread reversed from −USD 306 to +USD 552 per metric ton, highlighting widening regional price disparities. The benchmark VLCC rate for the TD3C route surged from WS 127 to a wartime average of WS 428, while the SCFI rose by approximately 46%, led by a 199.2% increase on the Persian Gulf route.

▪ **(Transit and Logistics) Transit volume through the Strait of Hormuz declined by approximately 90%, while port throughput along alternative shipping routes increased.**

- Daily transits through the Strait of Hormuz declined by more than 90%, from 126 to 11 vessels. Meanwhile, traffic through the Suez Canal, the Gulf of Aden, and around the Cape of Good Hope increased by 6%, 13%, and 6%, respectively, as these routes absorbed diverted flows.
- Throughput at Jebel Ali fell by as much as 93%, while Jeddah (+493%) and Mundra (+75%) emerged as alternative transshipment hubs.
- The Middle Eastern share of Korea's imports declined sharply: from 65.4% to 52.7% for crude oil, from 18.8% to 2.9% for LNG, and from 64.8% to 30.6% for light oils and preparations. These declines reflected the rapid diversification of supply sources.

▪ (Marine Insurance) Additional war risk premiums (AWRP) rose from peacetime levels of 0.10–0.125% of hull value to 2–3%, reaching as high as 5%. The withdrawal of reinsurance capacity created a structural cycle of coverage gaps and suspended sailings.

- Hull insurance premiums for Korean vessels rose by as much as 1,056%, while the United States activated a USD 20 billion public–private war risk reinsurance backstop, which was subsequently expanded to USD 40 billion.

3) Economic Indicator Projections

▪ Singapore HSFO prices were projected to peak at USD 926.6, USD 1,125.7, and USD 1,631.6 per metric ton under the

short-term, medium-term, and prolonged-blockade scenarios, respectively. The corresponding impacts on GDP growth were estimated at −0.13 to −0.15 percentage points, −0.50 to −0.56 percentage points, and −1.41 to −1.52 percentage points.

4) Sectoral impacts on Maritime and Fisheries Industries

- (Shipping) Per-voyage operating costs for container carriers were projected to increase by approximately USD 0.15–5.59 million, depending on vessel size and route. Domestic coastal carriers, which face difficulties in passing on higher costs, are expected to see a particularly pronounced deterioration in profitability.
- (Ports) Non-container port throughput was projected to decline by 23.7–80.9 million metric tons (2.3–7.9%), while container throughput was projected to fall by 42,000–442,000 TEU, with the decline most pronounced in liquid cargo (-4.5% to -13.7%).
- (Logistics) Total logistics costs per TEU rose by 150–200%, from USD 2,000 to USD 5,000–6,000, driven by the imposition of various surcharges. Small and medium-sized freight forwarders faced a dual burden, caught between space shortages and fixed-rate contracts.
- (Fisheries) Although the direct impact of oil prices was

limited, import volumes of fishery products were projected to decline by up to 7.48% under Scenario 3, the prolonged-blockade scenario. Increases in packaging costs driven by higher naphtha prices were estimated to reduce export volumes by 0.58–2.90%, with the impacts concentrated in specific products such as laver, pollock, and squid.

4. Conclusion and Policy Recommendations

- The crisis exposed five structural vulnerabilities in Korea's maritime and fisheries supply chains: dependence on a single strait and logistics hub; reactive crisis management; reliance on foreign carriers and overseas reinsurance markets; the concentration of energy imports in the Middle East; and dependence on specific import sources and naphtha-based packaging materials.
- Eight policy priorities are proposed:

1. Establish and operate a global shipping and logistics supply chain early warning system.
2. Develop an AIS–Port-MIS-integrated system for tracking supply chains and analyzing port throughput.
3. Expand the national crisis-response fleet and establish a priority transportation system for Korean cargo.
4. Establish a national maritime insurance safety net.

5. Stabilize port operations and strengthen supply chain resilience.
6. Secure overseas ports, terminals, and logistics hubs for crisis response.
7. Develop alternative logistics corridors and proactively enter Global South markets.
8. Stabilize fisheries and food supply chains.

01
서론

제1절 연구 배경 및 목적

1. 연구 배경 및 필요성

호르무즈해협은 페르시아만과 오만만을 연결하는 세계 핵심 해상 초크포인트로서, 중동 산유국의 원유·LNG·석유제품이 세계시장으로 이동하는 대표적 해상교통로이다. 이 해협의 통항 불안은 특정 지역의 군사·외교 갈등에 그치지 않고 국제 유가, 선박연료유 가격, 해상운임, 보험료, 석유화학 원료 가격, 국내 수출입 물류비로 빠르게 전이된다. 따라서 호르무즈해협 위기는 에너지 수급 문제이면서 동시에 해운·항만·물류·수산업 전반의 비용 구조와 운영 안정성을 흔드는 복합 위기로 이해할 필요가 있다. 이에 본 연구에서는 2026년 2월 말 발생한 호르무즈해협 봉쇄 위기가 우리나라 해양수산업과 국가 공급망에 미치는 영향을 검토하고, 이에 대한 정책적 대응 필요성을 제시한다.

2026년 2월 28일 미·이란 전쟁 발발과 함께 시작된 호르무즈해협 봉쇄 사태는 과거의 일시적 긴장이나 봉쇄 위협과 달리, 실제 통항 제한과 협상,

재봉쇄, 우회항로 활용이 반복되는 양상을 보였다. 봉쇄 초기 군사작전과 이란의 보복 조치가 맞물리며 통항이 제한되었고, 이후 유조선 피격과 선원 피해, 브렌트유·VLCC 운임 급등, 미국의 해협 재개방 압박, 미·이란 협상과 재봉쇄가 연속적으로 이어졌다. 그 결과 전쟁 이전 일평균 약 125척에 달하던 호르무즈해협 통항 선박은 봉쇄 국면에서 하루 한 자릿수까지 급감하였다(3월 한때 7척, 6월 중순 한때 2~5척). 그러나 6월 17일 미·이란 양해각서 체결로 통항이 재개되면서, 직전 주 일평균 약 10척 수준이던 통항 선박은 6월 17~21일 일평균 약 29척으로 빠르게 늘었고, 6월 20일에는 하루 53척까지 회복되어 봉쇄 이후 최고치를 기록하였다.[1] 같은 기간 걸프로 진입하는 선박과 걸프를 빠져나가는 선박이 모두 증가하는 등 통항 회복 흐름이 본격화되었다. 다만 이는 전쟁 이전 일평균 약 125척에는 아직 미치지 못하는 수준으로, 기뢰 제거와 걸프 내 대기 선박의 순차 통과 등 물리적 절차를 고려할 때 통항이 완전히 정상화되기까지는 추가 시간이 소요될 것으로 전망된다.

우리나라는 원유와 LNG의 해외 의존도가 높고, 수출입 물동량의 대부분을 해상운송에 의존하는 국가이다. 특히 우리나라는 원유 수입의 약 70%를 중동산에 의존하며 그중 약 95%가 호르무즈해협을 통과하고, 호르무즈를 통과하는 원유의 약 12%, LNG의 약 9%를 수입하는 주요 당사국이다.[2] 이에 따라 해협 봉쇄는 국내 에너지 수급과 해상물류 안정성에 직접적인 영향을 미쳤다. 원유와 LNG 수송이 지연되거나 우회항로로 전환될 경우 운송기간이 늘어나고 선복 운용 효율이 낮아지며, 전쟁위험할증료와 선박보험료가 상승한다. 이러한 비용 증가는 선사·화주·물류기업의 부담으로 전가되어 최종적으로 제조업 생산비, 소비자물가, 수출입 경쟁력에 영향

1) Clarksons Shipping Intelligence Network, Middle East Conflict: Shipping Market Update(검색일: 2026.6.22.); Clarksons Shipping Intelligence Network, Strait of Hormuz Transit Listings (검색일: 2026.6.22.)을 바탕으로 저자 작성

2) Howden Re(2026.3.26.); Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.5.8.)

을 줄 수 있다.

호르무즈해협 위기의 파급효과는 에너지 가격에만 국한되지 않는다. 실제로 2026년 사태에서 싱가포르·부산 등의 저유황 선박연료유(VLSFO) 가격은 전쟁 발발 직후 급등하여 부산항 기준 봉쇄 이전 약 500달러/톤에서 3월 중 1,200달러/톤을 상회하였다[3]. 선박연료유 가격 상승은 컨테이너선사·벌크선사·유조선사·연안화물선사의 운항비 증가로 이어지고, 이는 해상운임 상승과 물류비 부담 확대로 연결된다. 나프타 등 석유화학 원료 가격 상승은 석유화학 산업뿐 아니라 포장재·어구·냉동냉장 물류·수산물 수출용 자재 등 해양수산 관련 산업의 간접 비용에도 영향을 미친다. 수산업의 경우 어업용 유류비 상승이라는 직접 충격과 나프타 기반 소재 가격 상승이라는 간접 충격이 동시에 발생할 수 있어, 해운·항만·물류 부문보다 더 복합적인 비용 전이 구조를 가질 가능성이 있다.

또한 호르무즈해협 봉쇄는 항만 운영과 국내 물류체계에도 영향을 미친다. 에너지 수입항인 울산·여수 등은 원유·석유제품·화학원료 물동량 변동에 직접적으로 노출되며, 부산항과 같은 환적 허브는 글로벌 선대 재배치와 항로 우회에 따른 기항 패턴 변화의 영향을 받을 수 있다. 통항 지연과 우회항로 확대는 항만 체선, 선박 대기시간, 장치장 운영, 내륙 연계 운송에도 부담을 줄 수 있다. 따라서 호르무즈해협 위기는 해상교통로의 문제이면서 국내 항만과 배후 물류망, 산업 공급망이 동시에 대응해야 하는 국가 물류 회복력의 문제이다.

기존의 에너지안보 대책은 주로 비축유 방출, 수급 모니터링, 단기 가격 안정 조치에 초점을 맞추어 왔다. 그러나 이번 사태처럼 봉쇄와 부분 개방, 협상과 재봉쇄가 반복되는 경우에 단기 비축 대응만으로는 충분하지 않다. 실시간 선박 위치, 통항량, 운임, 보험료, 에너지·원자재 가격, 항만물동량,

3) Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.16.)

산업별 비용 전이를 통합적으로 모니터링하고, 위기 단계별로 정책수단을 조합할 수 있는 데이터 기반 대응체계가 필요하다. 특히 해양수산 분야는 선박 운항, 항만 운영, 국제물류, 수산업, 수출입 산업이 상호 연결되어 있기 때문에 부문별 대응을 넘어 통합적 위기관리 체계가 요구된다.

이러한 배경에서 본 연구는 호르무즈해협 봉쇄 위기를 해양수산업 전반의 공급망 충격으로 진단하고, 실제 데이터와 시나리오 분석을 통해 정책 대응의 근거를 마련하고자 한다. 기존 선행연구는 초크포인트 봉쇄, 에너지 안보, 해상보험, 운임 변동, 공급망 회복력 등을 각각 다루어 왔으나, 호르무즈해협 봉쇄라는 단일 위기 상황에서 해운·항만·물류·수산 부문의 충격 전이 경로를 통합적으로 분석한 연구는 충분히 이뤄지지 않았다.

2. 연구 목적

본 연구의 목적은 호르무즈해협 봉쇄 위기가 해양수산업에 미치는 영향을 분석하고, 그 결과를 바탕으로 정책 대응방안을 제시하는 데 있다. 구체적으로는 첫째, 2026년 호르무즈해협 봉쇄 사태를 실증 사례로 삼아 해운·항만·물류·수산 부문에서 나타나는 가격·물동량·운임·보험료·체선·산업비용의 변화를 분석하고, 이를 통해 이번 위기가 단순한 에너지 가격 충격이 아니라 해양수산업과 국가 공급망 전반에 걸친 복합 리스크임을 규명한다.

둘째, 위기의 지속기간과 통항 회복 수준에 따른 시나리오별로 선박연료유·나프타 가격과 거시경제지표를 전망하고, 그 충격이 해운·항만·물류·수산 부문으로 전이되는 경로와 규모를 정량적으로 비교한다.

셋째, 분석 결과를 바탕으로 단기 긴급 대응, 중기 공급망 다변화, 중장기 회복력 구축에 이르는 단계별 정책방안을 도출하여 해양수산부와 관계

부처가 활용할 수 있는 정책과제를 제시한다.

마지막으로는 본 위기 대응을 넘어 향후 말라카·수에즈·홍해·대만 등 유사 초크포인트 위기에도 적용할 수 있는 해양수산 공급망 위기관리의 분석틀을 정립하는 데 그 목적이 있다.

제2절 연구 범위 및 방법

1. 연구 범위

본 연구는 문제인식에서 출발하여 자료수집, 시나리오 분석과 전망, 해양수산업 영향 분석, 대응전략 도출, 결론 및 정책제언으로 이어지는 연구체계를 따른다. 또한 호르무즈해협 봉쇄 위기를 단일 사건으로 보지 않고, 에너지 가격 충격이 해상물류 흐름과 항만 운영, 물류산업, 수산업 수출입에 이르기까지 연쇄적으로 전이되는 공급망 위기로 분석한 뒤, 그 결과를 정책 대응방안으로 연결한다.

공간적 범위는 호르무즈해협과 페르시아만, 오만만, 아라비아해 일대를 기본 범위로 하되, 위기 발생 시 영향을 받는 대체항로와 국내 항만·물류체계까지 포함한다. 호르무즈해협은 원유와 LNG의 주요 이동 통로이므로 페르시아만 산유국에서 동북아시아와 우리나라로 연결되는 에너지 수송 경로가 핵심 분석 대상이 된다. 동시에 봉쇄 또는 통항 제한이 발생할 경우 홍해·수에즈운하·희망봉 우회 등 대체 경로가 활용될 수 있으므로 항로 연장, 운송기간 증가, 선복 부족, 보험료 상승 등 우회항로의 파급효과도 포함한다. 국내적으로는 울산·여수 등 에너지·석유화학 물동량 관련 주요 항만,

환적과 글로벌 선대 재배치의 영향을 받는 부산항, 그리고 수출입 물류망과 수산업 생산·유통 체계를 함께 검토한다.

시간적 범위는 2026년 2월 28일 호르무즈해협 봉쇄 위기 발생 시점을 기준으로 전쟁 전후의 변화를 비교한다. 이에 따라 본 연구의 시나리오는 단기 해소(1개월 이내·4월 말 종전), 중기 부분 완화(3개월 수준·6월 말 종전), 장기 봉쇄(6개월 이상·10월 말 종전 또는 이중 통제 고착)의 세 단계로 구분한다. 단기적으로는 봉쇄 초기의 가격 급등·운임 상승·통항량 감소·보험료 상승 등의 데이터 흐름을 분석한다. 중기적으로는 협상과 재봉쇄가 반복되는 국면의 통항 회복 수준과 항로 전환 등의 각 분야별 영향을 분석한 결과와 실제 통항 재개에 따른 변화 등을 살펴본다. 장기적으로는 봉쇄 지속 시 국내 에너지·원자재 수급, 해상물류 비용, 항만물동량, 수산업 비용 구조에 미치는 영향을 전망한다.

대상적 범위는 해운·항만·물류·수산의 네 분야를 중심으로 설정한다. 해운 분야에서는 벙커링 가격 변화에 따른 컨테이너선사·연안화물선사의 비용 부담과 항로 우회에 따른 운항일수 증가·선복 효율 저하를, 항만 분야에서는 유가·GDP 변화와 에너지 수급 차질이 항만물동량·체선에 미치는 영향을, 물류 분야에서는 전쟁위험할증료·보험료·운임·리드타임 증가가 화주와 물류기업의 비용 구조에 미치는 영향을 분석한다. 수산 분야에서는 어업용 유류비 상승이라는 직접 영향과 나프타 기반 포장재·어구·수출자재 가격 상승이라는 간접 영향을 함께 검토한다.

내용적 범위는 크게 다섯 부분으로 구성된다. 첫째, 글로벌 초크포인트 개관과 호르무즈해협의 지정학적·물류적 특성, 우리나라 항만의 연계 품목 구조 및 사건 경위를 정리한다. 둘째, 전쟁 전후 주요 데이터 변화를 분석하여 가격·물류 흐름·보험·안전·거시경제 지표의 변화를 파악한다. 셋째, 시나리오별로 벙커링 가격·나프타 가격·GDP 등 핵심 지표를 전망한다. 넷

째, 전망 결과를 해운·항만·물류·수산업 영향 분석으로 연결한다. 다섯째, 결론 및 단기·중기·중장기 대응전략을 제시한다.

2. 연구 방법

본 연구는 호르무즈해협 봉쇄 위기의 파급효과를 분석하기 위해 문헌조사, 사례분석, 통계자료 분석, 시나리오 분석, 계량모형 전망, 산업별 영향 분석, 정책대안 검토를 결합한 다층적 연구방법을 적용한다. 본 연구의 대상은 단일 가격이나 단일 산업이 아니라 해상교통로·에너지 가격·선박연료비·운임·보험료·항만물동량·물류비·수산업 비용·거시경제 지표가 상호 연계된 복합 위기이므로, 정성적 사건 분석과 정량적 데이터 분석을 병행하고, 그 결과를 정책대안 도출로 연결한다.

첫째, 문헌조사와 선행연구 검토를 통해 이론적 기반을 정리한다. 해상 초크포인트 봉쇄의 경제적 영향, 호르무즈해협 및 유사 위기 사례, 충격전파·리스크 정량화 방법론, 에너지안보·공급망 복원력 정책 프레임워크를 검토하고, 수에즈운하 장기 폐쇄, 탱커 전쟁, 소말리아 해적, 2021년 에버기븐 사고, 2023년 이후 홍해 위기 등 유사 사례에서 통항 제한·우회항로·보험료 상승·운임 급등·공급망 지연의 공통 메커니즘을 도출한다.

둘째, 사건 경위와 데이터 변화를 결합한 전후 비교 분석을 수행한다. 2026년 2월 28일 이후의 봉쇄·부분 개방·협상·재봉쇄·선박 공격·우회항로 이용 사례를 시간순으로 정리하고, AIS 기반 선박 위치·통항량, 클락슨(Clarksons) 시계열, 해운항만물류정보시스템(Port-MIS) 항만 운영 자료, 원유·LNG·벙커링·나프타 가격, 해상운임지수, 전쟁위험할증료·선박보험, 수산물 수출입 가격, 환율·금융지수 등을 활용한다. 이를 통해 봉쇄 전후의 가격·운임·통항량·체선·물동량 변화와 충격 발생 지점을 파악한다.

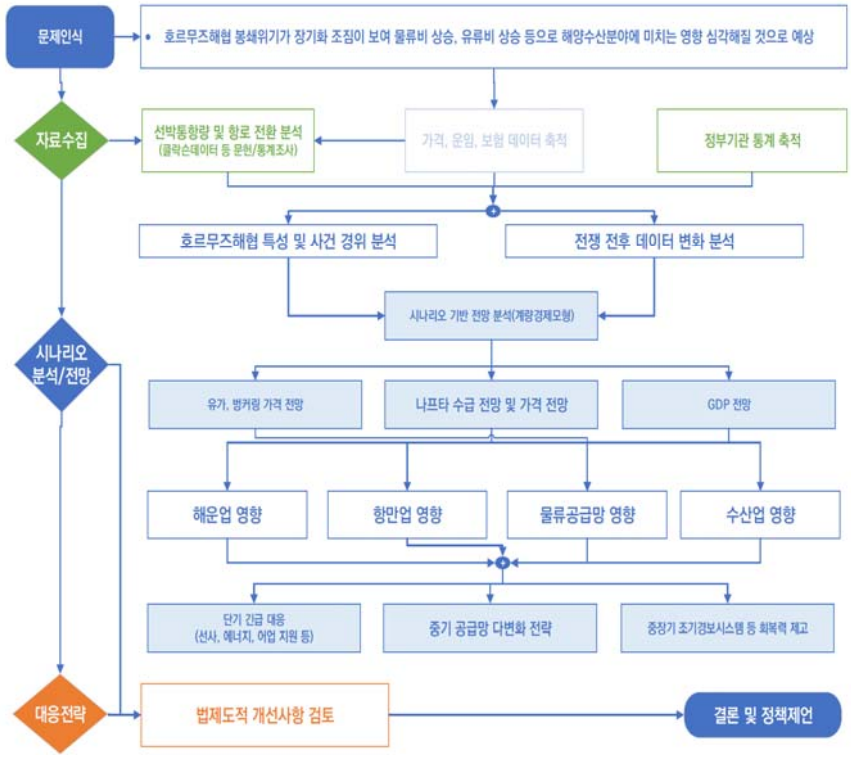
셋째, 위기의 지속기간과 통항 회복 수준을 기준으로 단기 해소·중기 부분 완화·장기 봉쇄의 세 시나리오 분석을 수행한다. 넷째, 핵심 가격 및 경제지표 전망에는 계량모형을 활용한다. 벙커링·나프타 가격은 평시 흐름을 설명하는 GARCH 베이스 모델에 전쟁·공급차질 충격을 반영하는 Merton 도약확산 모형과 마르코프 체제전환 모형을 결합하여 전망하고, 필요시 SARIMAX 기반 로그차분 분석을 적용한다. 거시지표 간 충격전파는 VAR·충격반응분석과 B-SVAR(하이브리드 산업연관) 모형으로 추정하며, 그 결과 시나리오별 국내 GDP 성장률 충격은 약 -0.13~-0.15%p, -0.50~-0.56%p, -1.41~-1.52%p로 전망되었다.

한편 실제로는 2026년 6월 중순 미·이란 협상 타결로 호르무즈해협 통항 재개가 결정되어, 위기는 중기(3개월 수준·6월 말 종전) 시나리오에 가까운 경로로 전개되었다. 다만 본 연구는 위기가 진행 중이던 시점에서 향후 전개의 불확실성을 전제로 복수의 시나리오를 사전에 설정하여 분석하였으며, 이러한 시나리오 기반 분석 틀은 위기의 조기 종결 여부와 무관하게 충격의 크기와 전이 경로를 비교·이해하고, 향후 유사 초크포인트 위기에 대비하는 데 의의가 있다.

다섯째, 산업별 영향 분석은 해운·항만·물류·수산 부문으로 구분하여 수행한다. 시나리오별 벙커링 가격, 나프타 가격, GDP, 해상물동량, 항만물동량, 물류산업 영향, 수산업 수출입 영향이 어떻게 변하는지 검토한다.

마지막으로 본 연구는 분석 결과의 신뢰성을 높이기 위해 시나리오별 주요 가정이 달라질 경우 벙커링 가격, 나프타 가격, GDP, 해상물동량, 항만물동량, 물류산업 영향, 수산업 수출입 영향이 어떻게 변하는지 검토한다. 이러한 절차를 통해 본 연구는 호르무즈해협 봉쇄 위기의 단기 충격뿐 아니라 중장기 공급망 회복력 관점의 정책 대응까지 체계적으로 제시하고자 한다.

〈그림 1-1〉 연구 추진 전략



자료: 저자 작성

제3절 선행연구 검토 및 본 연구의 차별성

2026년 2월 말 발생한 호르무즈해협 봉쇄는 전 세계 석유공급의 약 20%(해상 원유 교역의 약 37%)가 통과[4]하는 세계 최대 에너지 초크포인트가 실제로 마비된 사건으로, 에너지·물류·산업이 중첩된 복합 위기이자 해양수산업 전반에 단·중기 충격을 유발하는 초크포인트 사태이다. 우리나라는 원유 수입의 상당 부분을 호르무즈 통과 물량에 의존하고 LNG 수입 비중도 높아, 봉쇄에 따른 운임·보험료·원자재 가격 충격이 해운·항만·물류·수산 전반으로 전이될 가능성이 크다. 따라서 본 사태가 해양수산업에 미치는 영향을 정확히 진단하고 정책 대응의 근거를 마련하기 위해서는, 먼저 관련 분야의 이론적·실증적 연구가 어디까지 축적되어 있는지를 체계적으로 검토할 필요가 있다.

이때 그 영향을 체계적으로 분석하기 위해서는 초크포인트 봉쇄의 경제적 메커니즘과 과거 유사 위기 사례에서 축적된 방법론적·정책적 선행연구를 종합적으로 검토하여야 한다. 이에 본 절에서는 국내외 선행연구를 ① 해상 초크포인트 봉쇄의 경제적 영향에 관한 이론·실증 연구, ② 호르무즈해협 및 유사 초크포인트 위기 사례 연구, ③ 충격전파 및 리스크 정량화 방법론, ④ 에너지안보·공급망 복원력 정책 프레임워크의 네 축으로 나누어 검토하고, 이를 바탕으로 본 연구의 차별성을 제시한다.

1. 해상 초크포인트 봉쇄의 경제적 영향

해상 초크포인트는 해운 경로가 좁은 해협·운하에 집중되어 교역량과 리

4) Clarksons Shipping Intelligence Network(2026.5.8.), p. 3.

스크가 동시에 응축되는 전략적 지점으로 정의된다. Rodrigue(2004)는 석유 해상운송의 지정학적 관점에서 해협·통로·초크포인트의 전략적 의미를 체계적으로 정리하였으며, 이후 Pratson(2023)은 GIS 기반 국제 항로 데이터와 양자 교역 데이터를 결합하여 11개 주요 해상 초크포인트 각각의 폐쇄가 국가별 교역 흐름과 우회 경로에 미치는 영향을 정량화하는 평가 접근을 제시하였다.

봉쇄의 영향을 산업·품목별로 분해한 후속 연구들도 이어졌다. Meza et al.(2022)은 에이전트 기반 모형으로 파나마·수에즈·말라카 등 3개 초크포인트 봉쇄가 글로벌 LNG 교역에 미치는 영향을 정량화하였고, Gao & Lu(2019)는 중국 선대의 해협·운하 봉쇄에 따른 운송비 변화를 분석하였다. Nguyen et al.(2023)은 해운산업의 교란 관리문헌을 체계적으로 리뷰하였으며, Sielker & Dannenberg(2025)는 우크라이나 전쟁이 유라시아 해상·내륙 수송로와 공급망에 초래한 리스크와 교란을 경제지리학 관점에서 분석하였고, Koray et al.(2025)은 해운·물류 전문가 판단을 AHP 기법으로 분석하여 해운 공급망 교란 완화를 위한 물류전략의 우선순위를 도출하고 공급망 회복력 강화 방안을 제시하였다. Mohsendokht et al.(2025)은 베이지안 네트워크로 해상운송 테러 리스크를 데이터 기반으로 평가하였다. 국내에서는 이성우 외(2024)가 한국–북미 물류 공급망을 중심으로 글로벌 공급망 리스크 대응 물류망 최적화 방안을 연구하여, 재글로벌화 국면에서의 해운·항만·물류 재편과 대응 정책 방향을 제시하였다.

2. 호르무즈해협 위기 및 유사 사례 관련 선행연구

호르무즈해협은 전 세계 석유 소비량의 약 20%(해상 석유교역의 1/4 이상)와 전 세계 LNG 교역의 약 20%가 통항하는 세계 최대 에너지 초크포

인트로,[5] 2026년 2월 봉쇄 사태 이전에도 안보·법제·경제 측면에서 지속적으로 연구되었다. Gholz & Press(2010)는 걸프 석유 공급 보호를 위한 미국의 군사적 개입 필요성을 비판적으로 검토하고, 시장의 조정 메커니즘을 고려하면 대규모 군사주둔 없이도 석유 공급안보가 확보될 수 있음을 주장하였으며, Shi & Li(2013)는 호르무즈해협 안보가 중국의 수입 원유 공급과 해상운송에 미치는 영향을 중국 측 관점에서 분석하였다. Hu et al.(2021)은 이란에 대한 미국의 경제제재가 중국의 에너지안보와 경제성장에 미친 영향을 GTAP-E 연산가능일반균형(CGE) 모형으로 시나리오 분석(호르무즈 봉쇄 확전 시나리오 포함)하였고, Al-Saidi & Saliba(2019)는 GCC 국가의 수자원–에너지–식량 공급안보를 리스크 관점에서 종합하였다. 법적 측면에서 Lott & Kawagishi(2022)는 2019년 유조선 기뢰 공격 및 유조선 나포 사건을 바탕으로 호르무즈해협의 해양법적 통항제도와 무력사용 법리를 분석하였으며, 국내에서는 이기범(2020)이 이란이 UNCLOS 비당사국인 점을 들어 통과통항권이 아닌 국제관습법상 정지될 수 없는 무해통항권을 근거로 청해부대 호위 활동의 허용 범위를 검토하여 한국적 맥락의 법적 근거를 제시하였다. 또한 김화년(2016)은 MENA 사태, 이란 제재, IS 사태 등 중동 지정학적 리스크 3대 사례가 국제 유가와 에너지 시장에 미친 영향을 사건분석 모형으로 분석하였다. 그러나 이들 선행연구는 대부분 봉쇄 가능성 시나리오 또는 저강도 충돌을 전제한 개념적·법적 분석이거나, 중국·미국 등 특정 국가 관점의 에너지안보 연구에 국한된다는 한계가 있다.

한편 과거 초크포인트 사건들은 본 연구에 풍부한 실증 자원을 제공한다. 1967~1975년 수에즈운하 장기 폐쇄에 대해 Feyrer(2021)는 폐쇄 기간을 외생적 해상거리 충격으로 활용한 패널 중력모형으로 거리 증가가 양자 무역에 미친 효과를 추정하고, 이를 도구변수로 무역이 국가소득에 미

5) U.S. Energy Information Administration(2025.6.16.)(검색일: 2026.6.12.)

친 인과효과를 식별하였고, Gao & Lu(2019)도 수에즈 운하를 포함한 주요 해협·운하의 봉쇄 시나리오별 운송비 변화를 분석하였다. 1980~1988년 탱커 전쟁에 대해 Cordesman & Wagner(1990)는 1984~1987년 수백 건에 이른 선박 공격을 전쟁 단계별로 기록하고 해상 분쟁의 교훈을 도출하였으며, Navias & Hooton(1996)은 상선 공격과 보험시장의 반응을 정리하여 1984년 5월 Yanbu Pride호 피격 직후 카르그(Kharg)섬 항로의 선체 전쟁위험보험료율이 7.5%까지 급등한 사실을 제시하였다. 2008~2012년 소말리아 해적에 대해 Besley, Fetzer, & Mueller(2015)는 이중차분 기반의 준실험적 식별전략으로 2008년 해적공격 급증이 영향 항로의 해운비용을 약 8~12% 상승시켰음을 추정하였고, He et al.(2023)은 IMO GISIS 해적 사건 데이터(2006~2021)를 바탕으로 해역별 해운 해적 리스크를 평가하고 고위험 해역을 식별하였다. 2021년 수에즈운하 봉쇄(Ever Given)에 대해 Qu et al.(2024)은 에이전트 기반 해운 네트워크 모형으로 글로벌 손실을 약 1,369억 달러로 추정하였다. Mechai & Wicaksono(2024)는 인과추론으로 World Container Index가 사건 직후 40% 상승하였음을 분석하였다. 2023년 이후 홍해(Bab el-Mandeb) 위기에 대해서는 Bolat(2025)이 GEO-SHIP 프레임워크로 바브엘만데브 통항 감소와 희망봉 우회 증가를 실증하였으며, Sun et al.(2026)은 AIS 기반 모형으로 컨테이너선의 희망봉 우회에 따른 온실가스·비용·항해기간 증가를 정량화하였다.

이러한 사례 연구들은 중력모형 기반 거리–교역 탄력성 추정, 전쟁위험 할증료 급등과 보험시장 반응의 계량적 실증, 구조단절 시계열 분석·이중차분·인과추론, 에이전트 기반 네트워크 모형, 위성·AIS 고빈도 데이터 활용이라는 누적적 방법론 프레임을 확립하였으며, 본 연구가 호르무즈 사태의 해양수산업 영향을 정량화하는 데 직접 활용 가능한 방법론적 논리를 제공한다.

3. 충격전파 및 정량화 방법론

운임·유가·공급망 압력의 충격전파를 정량화하는 계량경제 방법론은 본 연구가 다루는 사태 발생에 따른 수치 변화(운임·통항량·체선·물동량·가격·금융지수)에 직접 적용된다. VAR·IRF 계열 연구로 Drobetz et al.(2021)은 지정학적 리스크 지수(GPR)와 경제정책 불확실성(EPU)이 건화물선 운임에 미치는 영향을 Bayesian VAR로 분석하여 글로벌 GPR 충격이 운임에 즉각적·점진감소형의 양(+)의 효과를 유발함을 실증하였다. Dagher & Hasanov(2023)는 SVAR 분석으로 유가충격의 원천(수요·공급)에 따라 아시아 국가 금융스트레스에 상반된 효과가 나타남을, Zhu et al.(2016)은 분위수 IRF로 중국 주식시장의 비대칭 반응을, Ready(2018)와 Xu et al.(2021)은 유가–주식시장 관계 및 에너지 시장 불확실성과 유가의 동학을 실증하였다. 국내에서는 안병철 외(2022)가WTI·Brent·Dubai 유가와 BDI·BCI·BPI 운임지수 간 VAR 충격반응 분석으로 WTI 유가가 건화물운임(BDI)에 가장 큰 영향을 미침을 실증하였고, 김명희 외(2014)는 운임 변동이 약 2개월 시차로 중고선가에 파급되어 12개월 후 소멸하는 동학을 규명하였다.

공급망 압력 및 인플레이션 전이에 관해서는 Asadollah et al.(2024)이 지정학적 리스크와 글로벌 공급망 압력 충격이 글로벌 인플레이션에 미치는 효과를 SVAR로 분석하였고, Benigno et al.(2022)은 글로벌 운송비와 제조업 구매관리자지수(PMI) 구성요소를 결합한 글로벌 공급망 압력지수(GSCPI)를 개발하여 공급망 압력 측정의 표준 지표를 제시하였고, Ginn & Saadaoui(2025a·2025b)는 GSCPI 충격이 미국 비금융기업 부문의 재무레버리지와 글로벌 경기여건으로 전이되는 효과를 각각 정량화하였으며, Mrabet et al.(2025)은 시변 인과관계 분석으로 미국·EU의 소비자 물가 전이를 실증하였다. 국내 수산물 가격 전이 분석으로 이정미 외(2023)는

한·중FTA 이후 중국산 주요 수산물 10개 품목의 환율 전가도를 OLS 회귀로 분석하여 시장점유율에 따라 환율변동이 수산물 수입가격에 전가되는 정도가 상이함을 실증하였다. 이러한 방법론은 호르무즈 봉쇄 충격이 운임→벙커/연료→화주 비용→소비자물가로 전이되는 경로를 계량적으로 식별할 수 있게 하며, 본 연구는 이를 수산물 수입가, 나프타, 석유화학 원료 등 해양수산업 세부 품목까지 확장 적용한다.

4. 에너지안보 및 공급망 복원력 정책 프레임워크

정책 대응방안 도출을 위한 이론적 기반은 에너지안보와 해양안보 연구에 축적되어 있다. Metcalf(2014)는 에너지안보를 공급 교란에 대한 경제주체의 대응능력으로 정의하는 경제학적 관점을 제시하고, 수입의존도보다 에너지집약도 감축이 에너지안보를 높인다고 논증하였고, Mara et al.(2022)은 기존 에너지안보·경제안보·국가취약성 지수를 결합한 회귀분석으로 에너지안보와 국가안보의 연관성을 검토하였으며, Strojny et al.(2023)은 에너지안보의 개념적 접근과 지표 기반 정량화 연구를 종합적으로 검토하였다. Gitelman et al.(2023)은 에너지안보의 신규 위협과 대응방안을 개념적으로 제시하였고, Sotnyk et al.(2021)은 신흥경제의 에너지안보 평가지표 보완 방안을 제시하였다. 국내에서는 김태현(2012)이 에너지안보를 국가안보 개념 및 국제정치이론에 비추어 체계화하고 한국 사례를 통해 그 함의를 논하였으며, 이성규 외(2024)는 Caldara·Iacoviello GPR 지수를 활용하여 사우디아라비아와 미국의 지정학적 위험이 주요 32개국 및 한국의 석유제품 가격과 에너지 수출입에 미치는 영향을 패널 고정효과·중력모형으로 실증하였다. 해양안보 측면에서 Bueger & Edmunds (2017)는 해양안보를 기존의 군사·해적 중심에서 해상교역·블루이코노미·해양환경·인간안보·해양거버넌스를 포괄하는 확장된 의제로 재정립하였으

며, 공급망 리스크관리의 고전 연구인 Christopher & Lee(2004)는 공급망 참여자의 신뢰 결여가 위험을 증폭시키는 리스크 스파이럴을 제시하고, 가시성과 통제력 제고를 통한 리스크 완화의 기본 프레임을 제시하였다.

5. 본 연구의 차별성

앞서 검토한 선행연구는 다음과 같은 공통된 한계를 지닌다. 첫째, 초크포인트 봉쇄의 경제적 영향에 관한 연구는 대부분 가상의 봉쇄 시나리오나 거시·산업 단위의 교역 충격을 추정하는 데 머물러, 실제 봉쇄 상황에서 해양수산업이 받는 부문별 충격을 다루지 못하였다. 둘째, 호르무즈 및 유사 위기 사례 연구는 봉쇄 가능성 시나리오·저강도 충돌을 전제한 개념적·법적 분석이거나 중국·미국 등 특정 국가 관점의 에너지안보 연구에 국한되어, 한국 해양수산업의 특수성을 반영하지 못한다. 셋째, 충격전파·정량화 방법론과 에너지안보 정책 연구는 VAR/IRF, 에이전트 기반 네트워크, 구조단절 이중차분 등 단일 기법 중심이거나 화석연료·전력 부문에 적용되어, 원유·LNG부터 수산·석유화학 원료에 이르는 수직 연계 전이를 한국 해양수산업 전반에 일관되게 적용한 통합적 분석은 제시되지 못하였다. 무엇보다 분석 결과를 해양수산 분야의 단기·중기·장기 정책 대응방안으로 연결한 연구는 거의 찾아보기 어렵다.

본 연구의 목적은 2026년 호르무즈해협 봉쇄 사태가 해운·항만·물류·수산 등 해양수산업에 미치는 영향을 실증적으로 분석하고, 그 결과를 바탕으로 단기·중기·장기 정책 대응방안을 제시하는 것이다. 기존 선행연구가 주로 가상 시나리오나 거시·산업 단위 분석, 단일 기법에 기반한 부분적 분석에 그쳤다면, 본 연구는 현실화된 봉쇄 사태를 실증 사례로 삼아 충격 전이 경로를 부문별로 정량화하고, 이를 정책방안으로 연결한다는 점에서

다음과 같은 뚜렷한 차별성을 갖는다.

첫째, 실제 봉쇄 국면의 해양수산업 충격 전이 경로를 정량적으로 실증하였다. 본 연구는 가상 시나리오가 아닌 2026년 현실화된 봉쇄 사태를 분석 대상으로 삼아, 호르무즈 통항 중단 상황에서 운임·통항량·체선·물동량·가격·금융지수 등 핵심 지표의 변화를 정량적으로 추적한다. 이는 기존 연구가 봉쇄 가능성 시나리오나 거시 교역 충격 추정에 머문 것과 달리, 실제 봉쇄가 해양수산업 각 부문으로 전이되는 경로를 데이터로 규명한다는 점에서 차별성을 가진다.

둘째, 원유·LNG부터 수산·석유화학 원료에 이르는 수직 연계 영향을 분야별로 규명하였다. 본 연구는 원유·LNG 유조선→벙커/나프타→석유화학·수산 원료→국내 수산물 수입 및 가격으로 이어지는 수직 전이 경로를 해운·항만·물류·수산 4개 분야에 걸쳐 체계적으로 분석한다. 이는 컨테이너 해운과 거시 교역 충격에 편중되어 있던 기존 연구와 달리, 호르무즈 통과 화물의 특성을 반영한 부문 간 연계 효과를 통합적으로 규명한다는 점에서 차별성을 가진다.

셋째, 국내에서 분절적으로 축적된 선행연구를 단일 위기 맥락에서 통합·확장하고 다층 분석 틀을 적용하였다. 본 연구는 에너지안보, 유가–운임 전이, 수산물 가격전이, 물류 공급망 리스크에 관한 국내 개별 연구를 호르무즈 위기라는 단일 맥락에서 통합하고, 거시 VAR/IRF, 분야별 네트워크 영향 분석, 정책 시나리오 분석, 계량모형 및 AI 기반 전망을 결합한 다층 통합 프레임을 적용한다. 이는 기존 방법론이 사건별로 단일 기법을 개별 적용한 것과 달리, 단일 위기의 거시·산업·정책 차원 파급을 동시에 분석한다는 점에서 차별적이다.

넷째, 진단 결과를 해양수산 분야의 정책 대응방안으로 직접 연결하였다. 본 연구는 한국 국적선사와 화주·물류업체, 에너지 항만(울산·여수)과

환적 허브(부산), 수산업에 미치는 구체적 영향을 분석하여, 해양수산부와 관계부처가 활용 가능한 단기·중기·장기 대응방안과 지원 우선순위 기준을 도출한다. 이는 기존 연구가 영향 규모 추정이나 리스크 식별에 머문 것과 달리, 진단 결과를 비상대응 매뉴얼과 정책금융 등 실무 수단으로 전환한다는 점에서 정책적 차별성과 실무 활용성을 동시에 확보한다.

결론적으로, 본 연구는 2026년 호르무즈해협 봉쇄라는 초크포인트 위기를 해양수산업 부문별로 진단하고, 이를 단·중·장기 정책 대응방안으로 연결함으로써, 그간 가상 시나리오·거시 단위 분석과 화석연료·전력 부문에 치우쳐 있던 초크포인트·전환 리스크 연구의 학문적·정책적 공백을 보완한다. 이는 향후 유사 초크포인트 위기 발생 시 해양수산 분야의 선제적·체계적 대응을 위한 정책 설계에 실질적으로 기여할 것으로 기대된다.

02
호르무즈해협의 특성과 사건 경위

제1절 호르무즈해협의 지정학적·물류적 특성

호르무즈해협은 세계 에너지 공급망에서 가장 핵심적인 해상 초크포인트(chokepoint)로서, 이 해협의 통항 안정성은 특정 지역의 군사·외교 문제를 넘어 국제 유가와 해상물류 전반을 좌우한다. 본 절에서는 글로벌 해상 초크포인트의 일반적 특성을 개관한 뒤, 호르무즈해협의 지리적·지형적 특성과 글로벌 에너지·물류 공급망에서의 위치를 차례로 정리한다.

1. 글로벌 해상 초크포인트 개관

해상 초크포인트는 해상 교통로가 좁은 해협이나 운하에 집중되어 교역량과 리스크가 동시에 응축되는 전략적 지점을 의미한다. 세계 해상 물동량의 상당 부분이 소수의 초크포인트에 의존하고 있어, 특정 지점의 통항이 제한되면 운임·보험료·리드타임 상승과 공급망 지연이 광범위하게 확산된다. 〈그림 2-1〉과 같이 전 세계적으로 지브롤터해협, 터키해협(보스포루스), 수에즈운하, 바브엘만데브해협, 호르무즈해협, 말라카해협, 대만해협,

파나마운하 등 8개 지점이 핵심 초크포인트로 꼽힌다. 이들은 각각 지중해·흑해·홍해·페르시아만·동아시아·미주를 연결하는 관문으로 기능한다. 그중에서도 호르무즈해협은 세계 최대의 에너지 수송 관문으로, 대체 우회로가 사실상 부재하다는 점에서 가장 취약한 초크포인트로 평가된다.

〈그림 2-1〉 글로벌 주요 초크포인트 위치



자료: 저자 작성

초크포인트별로 대체항로의 존재 여부와 우회 비용은 크게 다르다. 수에즈운하는 아프리카 희망봉 우회라는 대체로가 존재하나 항해거리와 운송기간이 크게 늘어나며, 말라카해협은 롬복·순다해협 우회, 파나마운하는 미 대륙횡단 철도 등이 일부 대안이 될 수 있다. 반면 호르무즈해협은 페르시아만을 빠져나가는 사실상 유일한 해상 통로로서, 내륙 송유관 우회를 제외하면 대체 해상로가 존재하지 않는다.

우리나라의 관점에서도 초크포인트 의존도는 매우 높은 편이다. 본 연구에서 AIS 데이터를 기반으로 우리나라 5대 항만(광양·평택당진·울산·인천·부산)의 입출항 선박의 2025년 통항 구조를 분석한 결과, 말라카해협(약 1억 9,450만 톤), 파나마운하(약 1억 4,770만 톤), 호르무즈해협(약 1억

3,960만 톤) 순으로 통항량이 많았다.[6] 특히 우리나라의 중동발, 중동향 물량은 100%가 호르무즈해협을 통과한다.

〈표 2-1〉 주요 초크포인트 특징 및 우리나라 5대 항만 수출입 통항량·품목

단위: 백만 톤

초크 포인트	특징	대체항로 및 우회가능성	통항량 (5대 항만)	주요 통과 품목 (5대 항만)
말라카 해협	• 동아시아와 중동·유럽을 잇는 가장 짧고 물동량이 가장 많은 길(우리 통항량 1위)	• 롬복·순다해협으로 돌아갈 수 있고(거리·시간 늘어남), 먼 미래엔 북극항로 이용 가능	194.5 (36%)	• 유럽·중동에서 들여오는 화물 대부분(에너지·곡물·컨테이너)
파나마 운하	• 미주와 아시아를 잇는 관문(가뭄이 들면 통항 제한)	• 마젤란해협 우회(거리 크게 늘어남) 또는 미국 횡단 철도	147.7 (28%)	• 북미산 LPG·LNG·석탄, 남미산 곡물·대두박
호르무즈 해협	• 페르시아만 산유국이 빠져나올 수 있는 사실상 유일한 바닷길	• 송유관으로는 통과량의 1/4만 우회 가능, LNG·컨테이너는 우회 불가	139.6 (26%)	• (수입) 원유·LNG·나프타 / (수출) 자동차·배터리·철강
희망봉 (케이프)	• 수에즈·홍해가 막혔을 때 유럽으로 돌아가는 핵심 우회로	• 언제든 다닐 수 있으나 시간·운임이 늘어남	44.2 (8%)	• 유럽으로 가는 컨테이너·자동차·산업 원자재
수에즈 운하	• 아시아와 유럽을 잇는 가장 짧은 길(정시 운송에 중요)	• 아프리카 희망봉으로 돌아가야 함(거리·시간·운임 늘어남)	10.7 (2%)	• (수입) 나프타·곡물·식품 / (수출) 컨테이너·자동차·철강

자료: 젤큰(검색일: 2026.6.22.); 한국무역통계 정보포털(2026.6.22.) 데이터 분석을 기반으로 저자 작성

2. 해협의 지리적·지형적 특성

호르무즈해협은 페르시아만과 오만만(아라비아해)을 잇는 해협으로, 북쪽으로는 이란, 남쪽으로는 오만의 무산담(Musandam) 반도와 아랍에미

6) 젤큰(검색일: 2026.6.22.); 한국무역통계 정보포털(2026.6.22.) 데이터 분석을 기반으로 저자 작성

리트(UAE)를 사이에 두고 있다. 페르시아만 연안의 사우디아라비아·이란·이라크·쿠웨이트·카타르·UAE 등 주요 산유·가스 생산국이 생산한 원유와 LNG가 해상으로 반출되기 위해서는 사실상 이 해협을 반드시 통과해야 하므로, 호르무즈해협은 지리적으로 '외길'에 가까운 병목 구조를 형성한다.

〈그림 2-2〉 호르무즈해협의 지리적 구조와 평시 해상운송 네트워크



자료: 저자 작성

호르무즈해협은 가장 좁은 구간의 폭이 약 21마일(약 34km)이고, 실제 선박 운항은 이란과 오만이 제안하고 국제해사기구(IMO)가 1968년 채택한 통항분리수역(TSS)을 중심으로 이루어진다. TSS는 입항·출항 방향별로 각각 폭 약 2마일(약 3.2km)의 항로가 배치되고 그 사이에 폭 약 2마일의 분리구역이 설정되어 있어, 선박이 이용할 수 있는 항행 공간이 매우 제한적이다.[7] 이처럼 좁은 수로에 세계 최대 규모의 에너지 물동량이 집중되어

있어, 소규모 기뢰 부설이나 무력 위협만으로도 통항 전반이 제약될 수 있다. 또한 수심과 흘수(draft) 제약으로 초대형 유조선(VLCC)의 운항 여건이 제한되어 통항 선박의 분산이 어렵다는 점도 병목 특성을 강화한다.

호르무즈해협은 대체 우회로의 가용성 측면에서도 다른 초크포인트와 구분된다. 수에즈운하나 홍해의 통항 차질은 아프리카 희망봉 우회 등으로 항로를 전환할 수 있어 주로 운송거리와 비용 증가의 문제에 해당한다. 반면 호르무즈해협이 차단될 경우에는 페르시아만으로부터의 해상 반출 자체가 제약된다. 사우디아라비아 얀부항과 아랍에미리트 푸자이라항으로 연결되는 육상 송유관이 일부 대안이 되나, 최대 대체 수출경로의 가용 수송능력이 일 약 350만~550만 배럴 수준으로 기존 통과 물동량의 약 4분의 1에 그치며, LNG는 송유관을 통한 우회가 불가능하다.[8)]

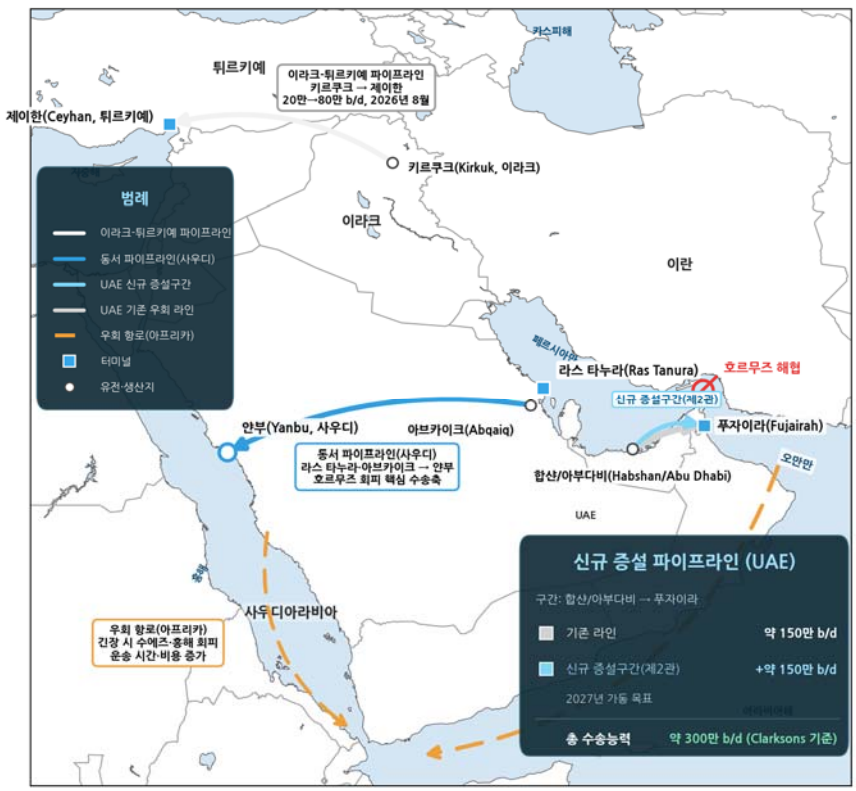
중동 산유국은 호르무즈해협 통항 위험에 대비해 해협을 우회하는 육상 송유관을 확충하고 있다. 사우디아라비아는 동서 파이프라인을 통해 라스타누라·아브카이크의 원유를 홍해의 얀부항으로 보내는 경로를 호르무즈 회피의 핵심 수송축으로 운영하고 있다. 아랍에미리트는 합샨·아부다비에서 오만만의 푸자이라로 이어지는 송유관에 제2관을 증설하여, 기존 약 150만 b/d에 약 150만 b/d를 더해 2027년까지 총 약 300만 b/d 규모로 확대할 계획이다. 이라크-튀르키예 파이프라인(키르쿠크→지중해 제이한)도 2026년 8월 수송능력을 일 20만 배럴에서 80만 배럴로 확대할 예정이다.[9)]

다만 이러한 우회 수단으로 호르무즈해협 통과 물동량 전체를 대체하기는 어렵다. 송유관 우회의 가용 능력은 평시 호르무즈 통과 물동량(일 약 2,000만 배럴)의 일부에 그치고, 송유관으로 수송할 수 없는 LNG와 컨테

7) International Maritime Organization(검색일: 2026.6.29.); U.S. Energy Information Administration (2018.7.25.)(검색일: 2026. 6.16)
8) International Energy Agency(IEA)(검색일: 2026.6.5.)
9) Clarksons Shipping Intelligence Network, Middle East Conflict: Shipping Market Update, https://sin.clarksons.net/(검색일: 2026.6.9.)

이너 화물은 우회 자체가 불가능하다.[10] 이 점에서 호르무즈해협은 항로 전환으로 대응할 수 있는 수에즈운하·홍해와 달리, 통항 차질이 곧 페르시아만으로부터의 해상 반출 제약으로 이어지는 구조적 취약성을 지닌다.

〈그림 2-3〉 호르무즈해협 원유 우회항로(공급 측)



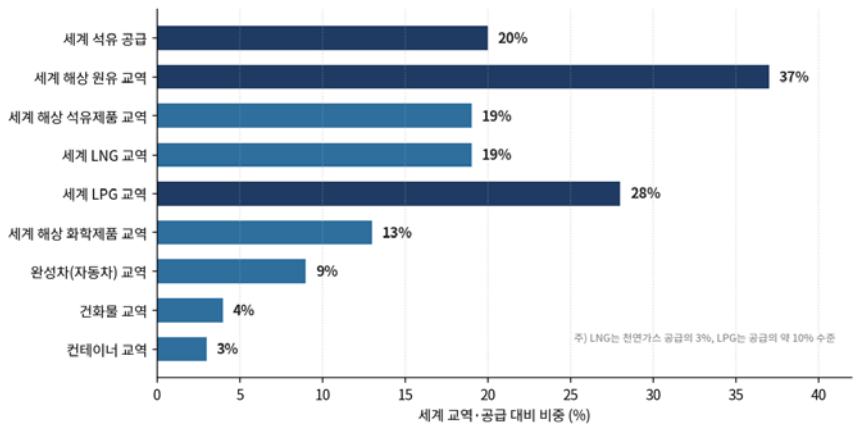
자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.9.)을 바탕으로 저자 작성

10) Clarksons Shipping Intelligence Network(2026.5.8.)

3. 글로벌 에너지·물류 공급망에서의 위치

호르무즈해협은 전 세계 에너지 해상물류의 핵심 관문이다. 평시 기준 하루 약 2,000만 배럴에 달하는 원유(글로벌 해상 원유 교역의 약 3분의 1 수준)와 전 세계 LNG의 약 19~20%가 이 해협을 통과한다.[11] 주요 통과 품목은 원유와 LNG·LPG, 비료(요소), 그리고 메탄올·나프타 등 석유화학 소재로, 에너지뿐 아니라 산업 원자재 공급망의 동맥 역할을 동시에 수행한다. 클락슨(Clarksons Research)의 분석에 따르면 전쟁 이전 호르무즈해협은 세계 석유 공급의 20%(해상 원유 교역의 37%), 세계 LNG 교역의 19%, LPG 교역의 28%, 해상 화학제품의 13% 등을 담당하였다.[12]

〈그림 2-4〉 호르무즈해협 통과 물량의 글로벌 교역 비중(전쟁 이전)



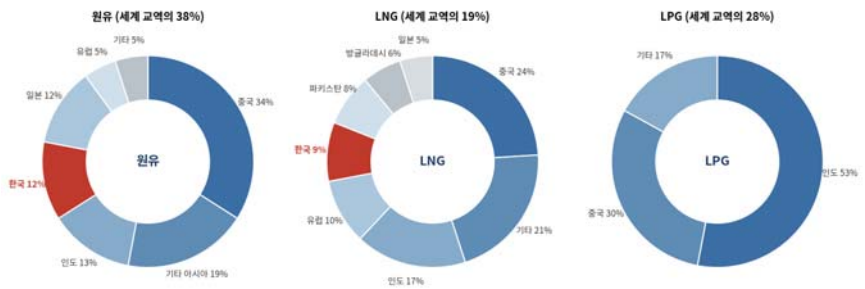
자료: Clarksons Research, Middle East Conflict Update No 15(2026.5.8.) 기준 저자 작성

특히 아시아 지역의 의존도가 절대적이다. 호르무즈를 통과하는 원유의 약 84%, LNG의 약 83%가 아시아 시장으로 향하며, 한·중·일 산업경제의 핵심 에너지원과 원자재가 모이는 최종 관문으로 기능한다. 수입국별로는

11) Clarksons Shipping Intelligence Network(2026.5.8.)
12) Clarksons Shipping Intelligence Network(2026.5.8.)

원유가 중국 34%·인도 13%·한국 12%·일본 12%, LNG가 중국 24%·인도 17%·한국 9% 순으로 아시아 주요국에 집중된다. 우리나라의 경우 원유 수입의 약 70%, LNG 수입의 약 30%가 호르무즈 통과 물량에 의존하고 있어, 해협의 기능 마비는 곧바로 국내 정유·석유화학·발전 등 기반 산업의 생산 차질로 전이될 수 있다.[13]

〈그림 2-5〉 호르무즈해협 통과 원유·LNG·LPG의 주요 수입국별 비중(2025)



자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(2026.5.8.)을 바탕으로 저자 작성

이러한 의존 구조는 우리나라 입출항 선박의 초크포인트별 통항 현황과 함께 볼 때 더욱 분명해진다. 통항 물량이 가장 많은 말라카가 수출입 물류의 '양적' 관문이라면, 호르무즈해협은 중동발·중동향 에너지 물동량의 100%가 통과하는 '질적·전략적' 관문이라는 점에서 성격이 다르다. 즉 호르무즈는 대체 가능성이 가장 낮아, 봉쇄 시 글로벌 에너지 가격 폭등과 직결되는 최고 수위의 리스크를 내포한다.

나아가 호르무즈해협에 연계된 우리나라 주요 항만의 수출입 품목 구조를 보면, 수입 측에서는 원유·나프타·천연가스 등 에너지·석유화학 원료와 알루미늄·구리 등 비철금속이, 수출 측에서는 자동차 부품·배터리·철강재 등 제조업 품목이 이 해협에 연계되어 있다. 즉 호르무즈해협은 에너지 수

13) Clarksons Shipping Intelligence Network(2026.5.8.)

입과 제조업 수출을 동시에 연결하는 한국 산업의 전략적 핵심축으로, 통항 차질은 우리나라 에너지안보와 수출 경쟁력 양면에 영향을 미친다.

〈그림 2-6〉 우리나라 주요 해상항로와 초크포인트



자료: AIS, TRASS 데이터 기반 우리나라발 해상항로와 초크포인트 분석내용 기반 저자 작성

제2절 과거 사례와 2026년 위기의 차별성

1. 과거 봉쇄 위협 사례 비교

국제항행해협의 통항권에 관한 국제법적 논의는 이전에도 존재하였다. 국제사법재판소(International Court of Justice, ICJ)는 1946년 발생한 코르푸해협(Corfu Channel) 사건에서 국제항행해협의 통항권에 관한 판단을 제시하였다. 영국 군함이 알바니아 영해 내 코르푸해협을 통항하던

중 기뢰에 충돌하여 피해를 당하자, ICJ는 1949년 4월 9일 판결에서 '국제 항행을 위해 이용되는 해협'에서는 평시에 군함이 연안국의 사전 허가 없이 통항할 수 있는 권리를 국제관습법상 인정한다고 판시하였다.[14] 동 판결은 군함에 대해서조차 최소한의 통항권을 국제관습법상 인정한 것으로, 이후 유엔해양법협약(United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS) 체제에서 통과통항권(right of transit passage) 규정의 관습법적 기초를 제공하는 것으로 평가된다.[15]

1980년대 이란-이라크 전쟁 중 발생한 이른바 탱커 전쟁(Tanker War) 시기에도 걸프 지역 상선 및 유조선에 대한 공격이 국제적 문제로 제기된 바 있다. 유엔 안전보장이사회(United Nations Security Council, UNSC)는 1984년 6월 1일 결의 552호를 채택하여, 쿠웨이트 및 사우디아라비아 항구를 오가는 상선에 대한 공격을 규탄하고, 적대행위 당사국이 아닌 연안국의 항구와 시설을 오가는 선박의 항행권을 재확인하였다.[16] 2026년 안보리는 3월 11일 결의 2817호를 채택하면서 그 전문에서 결의 552호를 명시적으로 상기하였다.[17] 이는 2026년 호르무즈해협 위기가 1980년대 탱커 전쟁과 동일한 국제법적 쟁점 구조 위에 놓여 있음을 국제사회가 확인한 것으로 볼 수 있다. 다만 탱커 전쟁 시기에는 이란-이라크 양국 간 무력충돌 과정에서 선박 공격이 발생한 반면, 2026년의 경우 이란이 해협 통항 체제 자체에 대한 통제를 시도하고 통행료 부과 법안을 논의하는 등 항행의 자유 원칙에 대한 보다 직접적인 도전 양상을 보였다는 점에서 차이가 있다.[18]

14) ICJ, Corfu Channel Case(United Kingdom v. Albania), Judgment of 9 April 1949, I.C.J. Reports 1949.
15) Kudrin, Bertina(2026.3.23.)(검색일: 2026.6.15.)
16) United Nations Secretary-General(1984.12.31.), Report of the Secretary-General in pursuance of Security Council resolution 552(1984), UN Doc. S/16877, 31 December 1984.
17) United Nations Security Council(2026.3.11.)(검색일: 2026.3.28.); United Nations Security Council(2026.3.11.), Resolution 2817(2026), UN Doc. S/RES/2817(2026).
18) Reuters(2026.3.19.a)(검색일: 2026.3.28.)

2. 호르무즈해협 통과통항권과 국제사회의 법적 대응

1) 유엔해양법협약 및 호르무즈의 해협에 대한 적용

호르무즈해협은 UNCLOS 제37조에서 규정하는 국제항행해협이다.[19] 이러한 국제항행해협에서 모든 선박 및 항공기는 군용·민간 구분 없이 통과통항권(right of transit passage)을 향유하며, 동 권리에 따라 연안국이 정지시키거나 방해할 수 없다.[20]

통과통항권은 영해에서 인정되는 무해통항권(right of innocent passage)과 구별된다. 무해통항의 경우 연안국은 자국의 평화·질서·안전을 보호하기 위해 일정한 법률과 규칙을 제정할 수 있으며, 일정한 사유가 있는 경우 무해통항을 정지시킬 수 있다.[21] 반면 국제항행해협에서의 통과통항은 모든 선박뿐 아니라 항공기의 상공비행까지 포함하며, 연안국이 이를 방해하거나 정지시킬 수 없다는 점에서 일반 영해에서의 무해통항권보다 강화된 항행의 자유를 보장하는 제도라 할 수 있다.[22]

이란은 해협을 법적으로 소유하지 않으나 지리적 인접성을 바탕으로 사실상의 통제력을 행사해 왔다. 이란은 UNCLOS에 서명하였으나 비준하지 않아 동 협약의 당사국 지위를 갖지 않는다. 이란은 과거 해석 선언을 통해 무해통항권 및 통과통항권은 UNCLOS 당사국 간에만 인정된다는 입장을 밝혀 왔다.[23] 이에 따라 미국 등이 통과통항권을 국제관습법으로 원용하는 반면, 이란은 영해에서의 무해통항만을 주장하는 법적 해석의 차이가 존재했으며, 동일 해역에 대해 상이한 법체계가 적용되는 이른바 '법적 회색지

19) UNCLOS(1982), Article 37.
20) UNCLOS(1982), Article 38.
21) UNCLOS(1982), Article 17, Article 25(3).
22) UNCLOS(1982), Article 44.
23) 김인현(2026.3.30.)(검색일: 2026.6.15.)

대(legal grey area)'가 형성되어 있다는 분석이 제기되기도 했다.[24]

이후 이란의 상선 공격 및 기뢰 부설 의혹은 통과통항권을 침해하는 행위로 평가되었으며, 해협 통항을 실질적으로 제한하는 요인으로 작용하였다. 유럽국제법저널(European Journal of International Law, EJIL) 분석에 따르면, 일부 선박 통항이 지속되고 있어 엄밀한 법적 의미의 봉쇄(blockade)로 해석하기 어려운 측면도 있었다.[25] 또한 해군 호위 선박이 상선을 보호하는 경우, 해당 상선이 국제인도법상 군사목표로 간주될 수 있는가에 관한 의문이 제기되기도 했다.[26]

2) 유엔 안전보장이사회의 결의 제2817호

2026년 3월 11일 유엔 안전보장이사회(UNSC)는 제10119차 회의에서 결의 제2817호를 채택하였다. 전문은 이란의 민간인 및 민간 시설에 대한 고의적 공격, 호르무즈해협 내외 상선 및 상업 선박에 대한 공격과 위협, 그리고 국제법 위반으로 인한 해상안보 파괴 및 국제무역·에너지안보·세계경제에 대한 부정적 영향을 명시하였다.[27]

결의 본문의 핵심 결정사항은 다음과 같다. 제2항은 이란의 관련국 영토에 대한 공격이 국제법 위반이며 국제평화와 안보에 대한 심각한 위협을 구성한다고 "결정"하였다. 제4항은 이란의 모든 공격의 즉각 중단을 "요구"하였으며, 제7항은 국제법에 따른 상선 및 상업 선박의 항행권과 자유 행사가 존중되어야 하며, 회원국이 항행권과 자유를 침해하는 공격 및 도발로부터 자국 선박을 방어할 권리를 주목하였다. 제8항은 호르무즈해협을 통

24) Lott(2026.3.10.)(검색일: 2026.3.17.)
25) Lott(2026.3.10.)(검색일: 2026.3.17.)
26) Nevitt(2026.3.15.)(검색일: 2026.3.17.)
27) United Nations Security Council(2026.3.11.), Resolution 2817(2026), UN Doc. S/RES/2817(2026).

한 국제항행을 폐쇄, 방해 또는 간섭하거나 바브엘만데브해협의 해상안보를 위협하려는 이란의 행위를 규탄하고, 이러한 국제 수로에서의 합법적 통과통항을 저해하려는 시도는 국제 평화와 안보에 대한 심각한 위협을 구성한다고 확인하였다.[28]

결의의 법적 성격과 관련하여 몇 가지 사항이 확인된다. 제2항에서 사용된 '결정한다(determines)'는 표현은 단순한 우려 표명이나 규탄을 넘어 유엔 헌장 제39조상 '평화에 대한 위협, 평화의 파괴 또는 침략행위'에 관한 안전보장이사회의 공식 인정에 해당하는 것으로 평가된다.[29] 제7항과 제8항은 UNCLOS 제38조의 통과통항권에 대한 안보리 차원의 지지를 명시적으로 표명한 것으로 평가할 수 있다. 다만 동 결의는 경제제재나 군사적 조치 등 구체적 강제조치를 포함하지 않았다.[30]

3) 유엔 안전보장이사회의 추가 결의 부결

2026년 3월 19일 영국 정부는 대한민국을 포함한 총 38개국이 참여한 공동성명을 발표하였다. 성명은 걸프 지역 비무장 상업 선박에 대한 이란의 공격, 민간 기반시설에 대한 공격, 호르무즈해협의 사실상 폐쇄를 규탄하고, 이란에게 위협, 기뢰 부설, 드론 및 미사일 공격, 상업 선박의 해협 통항을 막으려는 기타 시도를 즉시 중단하고 안전보장이사회 결의 2817호를 준수할 것을 촉구하였다.[31] 2026년 4월 2일 영국 외교·영연방·개발부(Foreign, Commonwealth & Development Office, FCDO) 주재로 40여 개국과 주요 국제기구가 참여한 회의가 개최되었으며, 참석국들은 호

28) 위 결의문 제9항
29) Southey(2026.3.17.)(검색일: 2026.6.15.)
30) 위 United Nations Security Council(2026.3.11.), Resolution 2817(2026) 제9항; "remain actively seized of the matter"는 추가 조치 가능성을 유보하는 표준적 문구이다.
31) Prime Minister's Office(2026.3.19.)(검색일: 2026.6.24.)

르무즈해협의 즉각적이고 무조건적인 재개방을 요구하고 이란에 대한 통행료 부과 시도를 포괄적으로 거부한다는 입장을 제시하였다.[32] 2026년 4월 7일에는 이란의 선박 공격 중단 및 통항 방해 즉시 중단을 요구하는 안전보장이사회 결의안이 표결에 부쳐졌으나, 중국과 러시아의 거부권 행사로 채택이 부결되었으며, 콜롬비아와 파키스탄은 기권하였다.[33] 이로써 결의 2817호 채택에도 불구하고 국제사회의 추가적인 구속력 있는 대응 수단은 확보되지 못하였다.

4) 이란 통행료 부과의 국제법적 쟁점 및 종전 합의

이란 의회는 호르무즈해협 통행료(서비스 수수료) 부과의 법적 근거가 되는 '호르무즈해협 관리 관련 법률안'을 2026년 4월 말 소관 상임위원회에서 가결하였으나, 본회의 최종 표결에 이르지 못하였다. 이후 2026년 6월 17일 미국·이란 간 서명된 이슬라마바드 양해각서(Islamabad Memorandum of Understanding)에 따라 호르무즈해협을 통과하는 선박에 대한 통행료 부과는 60일간 유예되기로 합의되었다.[34] 만약 이러한 조치가 시행되었을 경우 영해 내 통항 수수료 부과 금지를 규정한 UNCLOS 제26조 제1항과의 합치성 문제뿐만 아니라, 국제해협에서의 통과통항 자체에 대한 방해 및 중단을 금지하는 제44조 위반 여부를 논의할 필요가 있다. 협약 제26조 제1항은 연안국이 외국 선박에 대하여 단지 영해를 통과(Passage)한다는 이유만으로 요금을 부과할 수 없음을 천명하고 있다. 다만 동조 제2항은 특정 용역의 대가로 수수료를 부과하는 것을 허용하고 있어, 이란이 항행 지원·환경 보호 등 용역 명목으로 부과하는 수수료

32) UK Foreign, Commonwealth & Development Office 보도자료(2026.4.2.)(검색일: 2026.6.24.)
33) United Nations News(2026.4.7.)(검색일: 2026.6.15.)
34) Islamabad Memorandum of Understanding between the United States of America and the Islamic Republic of Iran(2026.6.17.) Article 5; Foreign Policy(2026.6.17.)(검색일: 2026.6.24.)

가 동 허용 범위에 해당하는지 여부가 핵심 쟁점이 될 것으로 전망된다.[35]

3. 국제해사기구(IMO) 논의 및 대응 경과

1) IMO 긴급이사회 개최 및 해상안보 상황 점검[36]

IMO는 2026년 3월 18~19일 제36차 긴급이사회를 개최하여 호르무즈 해협 및 걸프 해역의 선박 공격과 해상안보 위기가 선박과 선원에 미치는 영향을 집중 논의하였다. 이번 회의는 다수 회원국 요청으로 소집된 비상 대응 회의이며, 호르무즈해협을 포함한 아라비아해, 오만해 및 걸프 지역에서 발생한 최근 사태가 선박 운항과 선원 안전에 미치는 영향을 주요 의제로 다루었다. IMO 이사회는 현재 호르무즈해협에서 발생한 선박 공격과 이에 따른 선원 피해, 항행 안전 저해 문제를 심각한 국제 해사안보 이슈로 인식하고, 글로벌 해운, 에너지 공급망, 해양환경까지 영향을 미치는 국제적 위기를 우려했다.

우선 최근 호르무즈해협 인근에서 발생한 선박 공격으로 인해 선원 사망 및 부상 사례가 발생한 점에 대해 깊은 우려를 표명하고, 선원들이 분쟁의 부수적 피해자가 되어서는 안 된다는 점을 강조하였다. 또한 해당 해역에 고립된 선박과 선원에 대한 지원 필요성을 언급하며, 식량·연료 등 필수 물자의 공급과 원활한 선원 교대가 이루어질 수 있도록 회원국의 협력을 촉구하였다.

호르무즈해협을 포함한 주요 해상 통로에서의 항행의 자유와 안전 확보가 국제 평화와 글로벌 경제 안정에 핵심적이라는 점을 재확인하였다. 특

35) Gulf News(2026.6.19.)(검색일: 2026.6.24.); UNCLOS(1982), Article 26(1)(2), Article 38, Article 44.
36) IMO(2026), Summary Of Decisions(C/ES.36 WP.1) 기반으로 저자 정리

히 선박에 대한 공격 및 해협 봉쇄 시도는 국제법 위반이며, 국제항행 질서를 위협하는 중대한 행위로 규정하고 이를 강하게 규탄하였다. 또한 모든 당사국이 긴장을 완화하고 외교적 해결을 모색할 것을 촉구하였다.

아울러 이사회는 선박과 선원의 안전 확보를 위해 국제적 공조의 필요성을 강조하였다. 특히 위성항법장치(GNSS) 교란, 장시간 대기 및 항해로 인한 선원의 피로 증가 등 새로운 위험 요인을 고려한 통합적 대응이 필요하다는 점을 지적하였다. 이러한 상황에서 선장의 최종 판단권과 안전 운항 원칙을 존중하는 것이 중요하다는 점도 함께 강조되었다.

이에 이사회는 긴급 조치로서 고위험 해역에 체류 중인 상선의 안전한 이탈을 지원하기 위한 '안전 해상 회랑(safe maritime corridor)' 구축 필요성을 제기하였다. 이는 자발적 참여를 기반으로 선박의 안전한 이동을 보장하고, 해상 영역에서의 군사적 위협을 최소화하기 위한 임시적 대응방안임을 강조했다.

2) 이란 호르무즈해협 내 대체항로 발표[37)]

2026년 4월 9일 이란은 호르무즈해협을 통항하는 선박에 대해 기존의 주 항로 대신 대체항로(alternative routes)를 이용하도록 하는 새로운 항행 지침을 발표하였다. 발표에 따르면, 이란 측은 호르무즈해협의 기존 통항 수역에 대함기뢰가 존재할 가능성이 있다고 설명하면서, 후속 공지가 있을 때까지 선박들이 지정된 대체 경로를 사용해야 한다고 밝혔다. 주요 언론보도에 따르면 이 조치는 해협 재개방 및 제한적 통항 재개 국면에서 제시된 것으로, 이란이 안전 확보를 명분으로 통항 질서의 주도권을 행사하려는 조치로 해석했다.

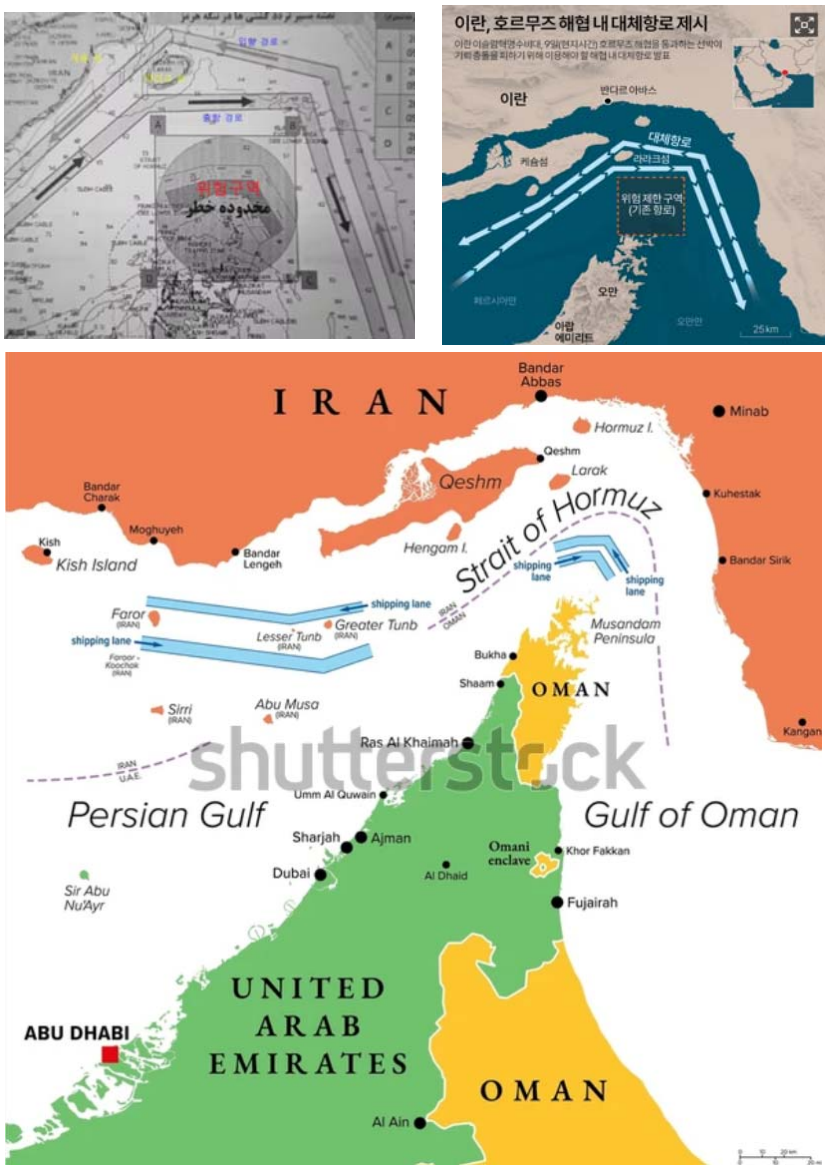
37) 연합뉴스(2026.4.10.)(검색일: 2026.4.10.)

이러한 조치는 호르무즈해협의 기존 항로가 더 이상 “자유롭고 통상적인 국제 통항 수로”로 기능하지 못할 것이라는 우려가 제기된다. 이란은 주 항로의 기뢰 위험을 이유로 들고 있으나, 실질적으로는 선박이 어느 경로로, 어떤 조건 아래, 누구의 지시에 따라 통과할 수 있는지를 자국이 통제하는 방향으로 해협 운영 방식을 전환하고 있는 것으로 볼 수 있다. 즉, 이는 단순한 안전 공지가 아니라 항로 지정 권한과 해협 관리 권한을 사실상 행사하려는 조치라는 점에서 의미가 크다.

또한 대체항로 지정은 통항 안전 확보라는 측면에서 오히려 새로운 불확실성을 야기할 가능성이 있다. 대체항로가 실제로 어느 정도 안전한지, 국제적으로 인정되는 항로인지, 항행보조시설과 군사적 보호가 충분한지 여부가 명확하지 않기 때문이다. 더구나 호르무즈해협은 세계 원유 해상수송의 상당 비중이 통과하는 핵심 초크포인트이므로, 항로가 변경될 경우 통항 속도 저하, 대기 선박 증가, 보험료 상승, 운항 스케줄 재조정 등 연쇄적 비용 증가가 불가피하다. 실제로 휴전 이후에도 통항량은 평시 수준에 크게 못 미치는 것으로 보도되고 있어, 대체항로 발표가 곧바로 정상화로 이어진다고 보기는 어렵다.

호르무즈해협은 국제항행의 자유가 보장되어야 하는 대표적 국제 해협인데, 특정 연안국이 안전을 이유로 항로를 사실상 재지정하고 통항 방식을 조정하는 것은 국제법적 논란을 불러올 수 있다. 이미 IMO 이사회는 호르무즈해협에서의 위협과 공격이 국제항행 안전, 선원 복지, 해상 공급망 안정성에 중대한 위험이라고 평가하고, 국제항행의 자유가 존중되어야 한다는 입장을 재확인한 바 있다. 따라서 이번 조치는 단순한 해상 안전 문제를 넘어 국제항행권과 연안국 통제권 간 이슈가 될 전망이다.

〈그림 2-7〉 호르무즈해협 내 대체항로 구축



자료: 연합뉴스(2026.4.10.)(검색일: 2026.4.10.)

3) 해사안전위원회 등 선원 보호 및 국제항행 안전 확보 강조[38)]

IMO는 중동 사태 이후 해당 지역의 해상안보 상황이 급격히 악화됨에 따라 IMO 긴급이사회(C/ES.36) 이후 선원·선박 및 국제해운에 미치는 영향을 논의하였으며, 이후 주요 위원회에서 관련 사안을 지속적으로 검토하였다. 제84차 해양환경보호위원회(MEPC)에서는 호르무즈 및 인근 해역에서 발생한 선박 사고와 무력 행위로 인한 원유 및 유해액체물질 유출 가능성에 우려를 표명하고, 해양환경 보호를 위한 결의안을 채택하는 등 관련 논의가 해상안전 문제를 넘어 해양환경 분야까지 확대하였다.

〈표 2-2〉 주요 IMO 회의체별 논의사항

구분	기간	내용
IMO 긴급이사회 (C/ES.36)	3월	• 최근 지정학적 갈등이 선원과 국제해운에 심각한 영향을 미치고 있음을 확인하고, IMO 협약 이행 영향 검토 및 회원국·국제기구의 협력을 요청함
제50차 간소화위원회 (FAL)	3월	• UAE 제안(FAL 50/J/6)을 기반으로 선원과 상선에 대한 영향 문제를 중요하게 다룸
제113차 법률위원회 (LEG)	4월	• 항행 안전 저해 행위 대응 필요성을 강조하고, 특정 국가 책임 여부와 무관하게 객관적·중립적 접근 원칙을 확인함
제84차 해양환경보호위원회(MEPC)	5월	• MEPC 결의서 채택(MEPC.406(84): 이란의 불법 활동으로부터 아라비아해·오만해·걸프 지역 해양환경 보호를 위한 조치) • 지정학적 갈등 문제가 IMO 내 환경 분야까지 확대됨

자료: IMO(2026), REPORT OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE ON ITS 111TH SESSION를 바탕으로 저자 작성

특히 선원 보호와 국제항행 안전 확보 방안을 모색하기 위해 해사안전위원회에서 집중 논의하였으며, 지난 5월 제111차 해사안전위원회를 통해 호르무즈해협 및 걸프 지역 해상안전 문제를 주요 의제로 논의하였다. 다수 회원국은 선원 보호 및 국제항행 자유 보장을 핵심 원칙으로 강조하며,

38) IMO(2026), REPORT OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE ON ITS 111TH SESSION를 바탕으로 저자 작성

이란의 선박 공격, 드론·미사일·기뢰 사용 및 사실상 해협 봉쇄 시도에 대해 우려를 표명했다. 이에 IMO는 '이란의 불법 활동으로부터 아라비아해·오만해·걸프 지역 및 호르무즈해협의 항행안전과 선원 안전 보장을 위한 조치' 결의서를 채택하고, 이란에 대해 호르무즈해협 인근 국제항행 방해, 선박 공격 및 위협 행위의 즉각 중단과 국제법상 항행 자유 보장을 촉구했다. 해당 결의서에는 선원 보호, 상선 안전 확보, 안전회랑(safe maritime corridor) 운영 지원, 회원국 간 정보공유 및 국제협력 강화 등의 내용이 포함되었다.

이와 같이 IMO 내 논의가 해상안전 분야를 넘어 해양환경 이슈까지 확대되고 있으며, 특히 IMO MSC 결의서 채택은 지정학적 갈등이 해상안보 차원을 넘어 국제항행 자유 보장 및 글로벌 공급망 안정과 직결되는 사안임을 보여준다. 이에 호르무즈해협을 둘러싼 지정학적 긴장이 장기화됨에 따라 IMO 차원의 선원 보호 및 국제항행 안전 확보 논의가 더욱 확대될 것이며, 이를 고려하여 고위험 해역 내 선박 및 선원 안전 확보를 위한 국가 차원의 적극적인 지원이 필요할 것으로 예상된다.

제3절 단계별 사건 경위(2.28.~6.29.)

호르무즈해협 위기는 2026년 2월 말 미국·이스라엘의 대(對)이란 군사작전을 계기로 본격화되었으며, 이후 이란의 보복 대응, 해협 통제 강화, 국제사회의 항행 안전 확보 논의, 제한적 통항 재개, 휴전 및 종전 협상 단계로 전개되었다.

특히 이번 위기는 군사적 충돌이 국제 에너지 수송망과 해상교통 안전

문제로 확산되면서 글로벌 공급망 안정성과 직결되는 현안으로 부상하였다. 본 절에서는 주요 사건을 시기별로 구분하여 위기 전개 과정을 검토한다.

〈표 2-3〉 호르무즈해협 봉쇄 관련 주요 사건 일지(2026.2.28.~6.29.)

구분	기간	주요 사건 내용
① 위기 발발 및 해협 봉쇄 선언 단계	2.28. ~ 3.2.	• 미국·이스라엘, Operation Epic Fury 개시 및 이란 핵·군사시설 공습 • 이란 최고지도자 사망 발표 이후 군사적 긴장 급격히 고조 • 이란, 호르무즈해협 폐쇄 및 통항 시도 선박에 대한 공격 방침 발표 • 해협 통항 급감 및 원유·LNG 운반선 등 다수 선박 대기
② 해협 통제 강화 및 국제사회 대응 단계	3.3. ~ 3.23.	• 주요 선사·에너지 기업의 운항 중단 및 운항계획 재검토 • 전쟁위험보험 담보 축소·보험료 및 전쟁위험할증료 상승 • ITF·JNG, 호르무즈해협 및 인근 해역을 고위험해역(HRA)·전쟁위험구역(WOA)으로 지정 • 유엔 안보리 결의 제2817호 채택 및 항행의 자유 보장 촉구 • IMO 제36차 긴급이사회 개최 및 안전통항 체계 마련 요구 • 미국, 해협 재개방을 위한 국제 해군 공조 논의 추진
③ 군사적 긴장 지속 및 해협 통항 제한 단계	4.1. ~ 4.30.	• 호르무즈해협 통항량이 평시 대비 크게 감소하고 선박·선원 고립 장기화 • 이란의 선박 접근·검색 및 상선 나포로 선박 안전 우려 심화 • 오만 측 수역을 이용한 선박 안전 이탈 방안 등 제한적 통항방안 논의 • 미국의 이란 항만 봉쇄와 이란의 해협 통제가 병존하며 정상 운항 제약 지속 • 국제 원유·LNG 공급망 불안 및 해협 재개방을 위한 국제협력 논의 확대
④ 휴전 협상 및 통항 정상화 방안 논의 단계	5.1. ~ 6.14.	• 미국·이란 간 휴전 연장 및 종전 협상 구체화 • 60일간 휴전 연장과 호르무즈해협 재개방을 연계한 양해각서안 논의 • 이란의 기뢰 제거·통항료 중단과 미국의 이란 항만 봉쇄·일부 제재 완화를 연계한 방안 검토 • 종전 합의 후 약 30일의 준비기간을 거쳐 해협을 재개방하는 방안 논의(최종 승인과 서명이 완료되지 않아 실제 해협 정상화는 이루어지지 않음)

구분	기간	주요 사건 내용
⑤ 휴전 합의 및 단계적 해협 정상화 단계	6.15. ~ 6.29.	• 6월 15일 미국·이란, 군사행동 중단과 전쟁 종식을 위한 예비합의 발표 • 6월 17일 양해각서 체결 및 6월 18일 미국의 이란 항만 봉쇄 해제 • 호르무즈해협 상업선박 통항과 원유·LNG 등 에너지 운송의 제한적 재개 • 기뢰 제거, 안전항로 확인, 전쟁위험보험 조정 등 정상화 준비 • IMO, 걸프 지역 고립 선박·선원 대피 지원체계 시행(선박 공격과 해협 관리방식에 대한 이견이 지속되며 완전한 정상화는 지연)

자료: Associated Press(2026.2.28.); PBS NewsHour(2026.2.28.); Reuters(2026.2.28., 2026.3.1., 2026.3.2., 2026.3.16., 2026.4.9., 2026.4.15., 2026.4.21., 2026.4.23., 2026.4.30., 2026.5.24., 2026.5.25., 2026.5.28., 2026.5.29., 2026.6.15., 2026.6.19., 2026.6.25., 2026.6.27.); International Transport Workers' Federation(2026.3.2., 2026.3.5.); Lloyd's List(2026.3.2., 2026.3.3.); United Nations Security Council(2026.3.11.); Al Jazeera(2026.3.15.); Türkiye Today(2026.4.9.); International Maritime Organization(2026.4.24.); La Jornada(2026.4.28.); Vucci(2026.5.27.) 등을 바탕으로 저자 작성

1. 위기 발발 및 해협 봉쇄 선언 단계

2026년 2월 말 발생한 미국·이스라엘의 대이란 공습은 호르무즈해협 위기의 발단이 되었다. 이후 이란의 대응 가능성이 제기되면서 국제 해운시장에서는 호르무즈해협 통항 제한과 원유 수송 차질에 대한 우려가 확대되었다.

1) 위기 발발

위기 발발 단계에서는 미국·이스라엘의 대이란 공습과 이에 대한 이란의 대응이 핵심 사건으로 작용하였다. 특히 군사 충돌이 중동 지역 에너지 수송망과 해상교통 안전 문제로 연결되면서 국제사회의 우려가 증대되었다.

(1) 미국·이스라엘의 대이란 공습 개시

2026년 2월 28일 미국과 이스라엘은 이란 핵시설과 군사시설을 대상으로 대규모 공습을 실시하였다. 미국 국방부는 해당 군사작전을 「Operation Epic Fury」로 명명하고, 이란의 미사일 능력 등 군사 지휘체계를 무력화하기 위한 조치라고 설명하였다.[39]

이번 공격은 미국과 이스라엘이 공동으로 수행한 최근 수십 년간 최대 규모의 대이란 군사작전 가운데 하나로 평가된다. 도널드 트럼프 미국 대통령은 공습 개시 후 이란 최고지도자 아야톨라 알리 하메네이(Ali Khamenei)의 사망 사실을 발표한 것으로 보도되었다.[40]

이란 정부는 해당 공습을 국가 주권에 대한 침해이자 침략행위로 규정하고 보복 조치를 예고하였으며, 중동 지역 내 미국과 이스라엘 관련 시설을 잠재적 대응 대상으로 지목하였다.[41]

공습 직후 국제사회는 긴장 완화를 촉구하였으나, 시장에서는 중동 지역 군사적 충돌이 확대될 경우 호르무즈해협을 통한 원유 수송과 국제 해상교통에 차질이 발생할 수 있다는 우려가 확산되었다. 이에 따라 국제유가와 해상운임 변동성이 확대되기 시작하였다.[42]

39) U.S. Department of Defense(2026.3.3.), p. 1.
40) Associated Press(2026.2.28.), Iran's supreme leader killed in major attack by U.S. and Israel, Trump says(검색일: 2026.6.15.)
41) Reuters(2026.3.1.), US-Israeli attack triggers fear and panic in Iran(검색일: 2026.6.16.)
42) PBS NewsHour(2026.2.28.), U.S. and Israel launch a major attack on Iran, Trump says Supreme Leader Khamenei killed(검색일: 2026.6.16.)

〈그림 2-8〉 공습 이후 이란 테헤란 피해 현장



자료: WTTW News(2026.2.28.)(검색일: 2026.7.1.)

(2) 이란의 보복 선언 및 해협 통제 방침

2026년 2월 28일 공습 직후 이란 정부는 이번 공격을 국가 주권에 대한 침해이자 침략행위로 규정하고 보복 대응 방침을 공식화하였다. AP통신에 따르면, 이란 정부는 미국과 이스라엘이 이번 공격에 대한 책임을 져야 한다고 주장하며 향후 대응을 예고하였다.[43]

이후 이란 혁명수비대(IRGC)는 호르무즈해협을 통과하는 선박에 대한 통제를 강화할 수 있음을 시사하였으며, 특히 이란에 비우호적인 국가와 연계된 선박에 대한 감시와 검색을 확대할 방침을 밝혔다.[44]

2) 호르무즈해협 봉쇄 선언 및 초기 통항 차질

미국·이스라엘의 대이란 공습에 대한 이란의 보복 대응이 본격화되면서 호르무즈해협의 통항 제한 가능성도 현실화되었다. 이란은 공습 후 역내 미국 관련 시설에 대한 군사적 대응에 나선 데 이어, 호르무즈해협을 통과하는 선박에 대해서도 직접적인 통제 방침을 제시하였다.

43) Associated Press(2026.2.28.)(검색일: 2026.6.15.)
44) Reuters(2026.3.1.)(검색일: 2026.6.16.)

(1) 이란의 호르무즈해협 봉쇄 선언

2026년 3월 2일 이란 혁명수비대(IRGC) 고위 관계자는 호르무즈해협이 폐쇄되었으며, 해협을 통과하려는 선박에 대해 군사적으로 대응하겠다고 발표하였다. 당시 이란 혁명수비대 총사령관의 선임고문인 에브라힘 자바리(Ebrahim Jabari)는 이란 국영매체를 통해 해협이 폐쇄되었으며, 통항을 시도하는 선박을 공격하겠다는 입장을 밝혔다[45].

이는 미국·이스라엘의 공습 이후 이란이 호르무즈해협의 통항을 직접 제한하겠다는 입장을 명시적으로 발표한 것으로, 국제 해운시장에서는 해협 봉쇄 위험이 실제 선박 운항 차질로 전환되는 계기로 받아들여졌다.

(2) 해협 통항 급감 및 선박 대기 증가

이란의 봉쇄 발표와 인근 해역에서의 선박 피격으로 호르무즈해협의 상업적 통항은 급격히 위축되었다. Reuters에 따르면 2026년 3월 2일 호르무즈해협을 통한 선박 운항은 사실상 거의 중단된 상태에 이르렀으며, 해협과 주변 해역에는 원유 및 LNG 운반선을 포함한 약 150척의 선박이 정박하거나 대기하였다.[46]

같은 시기 인근 해역에서는 다수의 유조선이 무인기나 발사체의 공격을 받아 손상되는 사례가 발생하였다. 이에 따라 선주들은 선박을 걸프 지역에 추가 투입하는 데 신중한 태도를 보였으며, 중동에서 아시아로 향하는 원유 운송비도 상승할 것으로 전망되었다.[47]

45) Reuters(2026.3.2.), Iran vows to attack any ship trying to pass through Strait of Hormuz(검색일: 2026.6.29.)
46) Reuters(2026.3.2.), Iran conflict disrupts global shipping as tankers are stranded, damaged (검색일: 2026.6.29.)
47) Reuters(2026.3.2.), Marine insurers cancel war risk cover, tanker costs to rise as Iran conflict intensifies(검색일: 2026.6.29.)

또한 Gard, Skuld, NorthStandard, London P&I Club 및 American Club 등 주요 해상보험사는 이란 해역과 걸프 및 인접 해역을 대상으로 한 전쟁위험보험 담보 취소 방침을 발표하였다. 해당 보험사들의 담보 취소는 2026년 3월 5일부터 적용될 예정이었으며, 선사들은 기존 보험을 유지하기 위해 더 높은 요율의 대체 담보를 확보해야 하는 상황에 놓였다.[48]

이와 같은 초기 통항 차질은 이란의 봉쇄 발표가 정치적·군사적 경고에 그치지 않고, 선박 대기와 보험 담보 축소, 운송비 상승 등 실제 해운시장 제약으로 이어지기 시작했음을 보여준다.

2. 해협 통제 강화 및 국제사회 대응 단계

이란의 보복 조치와 해협 통제 강화 방침이 발표된 이후 호르무즈해협을 둘러싼 긴장은 더욱 고조되었다. 특히 해협을 통과하는 선박의 안전에 대한 우려가 확산되면서 선사와 화주들은 운항계획을 재검토하기 시작하였으며, 국제사회 역시 항행의 자유 보장과 해상안전 확보를 위한 대응 논의에 착수하였다.

1) 해협 통제 강화

2026년 3월 초부터 호르무즈해협과 인근 해역에서는 선박 운항 차질이 본격화되기 시작하였다. 군사적 긴장 고조와 선박 공격 우려로 인해 일부 선사들은 해협 통과를 연기하거나 운항계획을 조정하였으며, 주요 정박지와 대기 해역에서는 혼잡 현상이 발생하였다.

48) Reuters(2026.3.2.)(검색일: 2026.6.29.)

(1) 고위험해역 지정 및 선박 적체

국제운수노동자연맹(ITF)과 공동교섭단(JNG)은 2026년 3월 2일 호르무즈해협, 오만만(Gulf of Oman) 및 페르시아만(Persian Gulf)을 고위험해역(High Risk Area)으로 지정하였다. 양 기관은 미국·이스라엘·이란 간 군사적 긴장 고조, 상선 공격 사례 발생, 선원의 안전 위협 등을 지정 사유로 제시하였다.[49]

ITF와 JNG는 이어 2026년 3월 5일 국제교섭포럼(IBF) 전쟁위험구역위원회(WOAC) 검토를 거쳐 해당 해역을 전쟁위험구역(Warlike Operations Area, WOA)으로 격상하였다. ITF는 당시 발표문에서 호르무즈해협 통항 중단으로 인해 수백 척의 선박이 걸프 지역에 고립되었으며, 민간 선원들이 중대한 위험에 노출되어 있다고 설명하였다.[50]

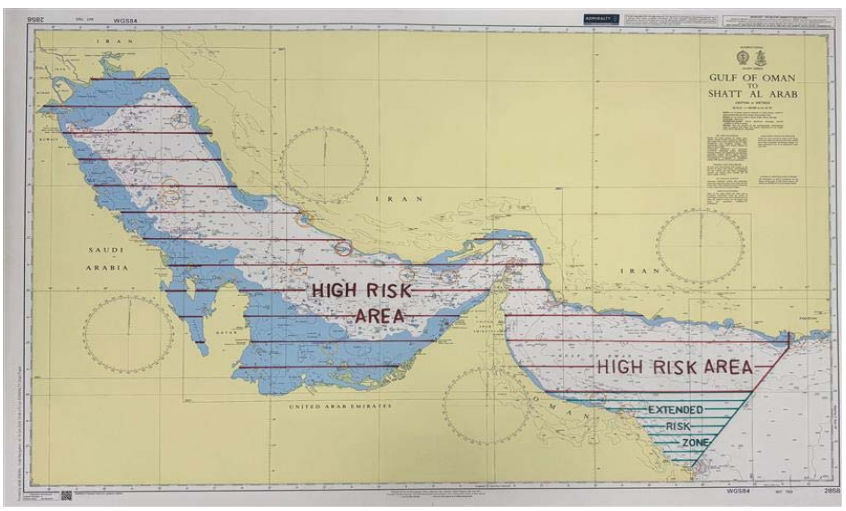
실제로 같은 시기 다수의 선사가 해협 통과를 중단하거나 제한하면서 선박들은 푸자이라항 인근 해역과 걸프 외곽 안전 정박지에서 대기하기 시작하였다. 국제 해사·항만 상황보고서에 따르면, 다수의 상업선박이 안전 정박지로 이동하거나 걸프 지역 진입을 보류하였으며, 해협을 통한 상업 항행은 심각한 제약을 받기 시작하였다.[51]

이와 같은 상황은 단순한 군사적 충돌을 넘어 국제 에너지 공급망과 해상물류 네트워크 전반에 영향을 미치기 시작했음을 내포한다. Reuters는 호르무즈해협이 사실상 폐쇄된 이후 푸자이라항과 코르파칸 항이 기존 호르무즈 경유 물동량을 일부 대체하는 주요 거점으로 기능하게 되었다고 보도하였다.[52]

49) International Transport Workers' Federation & Joint Negotiating Group(2026.3.5.), ITF-JNG: High Risk Area designation in the Strait of Hormuz(검색일: 2026.6.16.)
50) International Transport Workers' Federation(ITF)(2026.3.5.), Joint ITF-JNG Statement: Designation of Warlike Operations Area in the Strait of Hormuz(검색일: 2026.6.16.)
51) Ali(2026.3.11.), Situation Update – 11 March 2026(검색일: 2026.6.16.)
52) Reuters(2026.5.6.), Gulf's fragile trade lifeline hangs on two eastern UAE ports(검색일:

또한 주요 선사와 에너지 기업들은 안전 문제를 이유로 호르무즈해협 경유 운송을 중단하거나 축소하기 시작하였다. Reuters에 따르면 Maersk, Hapag-Lloyd 등 주요 선사와 에너지 기업들은 해협을 통한 운송을 일시 중단하거나 재검토하였으며, 이에 따라 국제 원유 및 LNG 공급망에 대한 우려가 확대되었다.[53]

〈그림 2-9〉 호르무즈해협 및 인근 해역의 고위험해역 지정 범위



자료: International Transport Workers' Federation(2026.3.2.)(검색일: 2026.6.16.)

(2) 전쟁위험보험료 상승 및 선사 운항 조정

고위험해역 지정 이후 해운시장에서는 전쟁위험 증가에 대응하여 보험료와 운송비용이 상승하는 등 상업적 대응이 나타났다. 해상보험시장은 호르무즈해협 및 인근 해역의 위험도를 반영하여 전쟁위험보험(War Risk Insurance) 추가보험료를 인상하였으며, 선사들은 항차 조정과 운항 여부를

2026.6.16.)

53) Reuters(2026.2.28.), Oil and gas majors and traders suspend shipments via Hormuz, sources say(검색일: 2026.6.16.)

재검토하는 등 위험관리에 나섰다.[54]

Lloyd's List에 따르면 2026년 3월 초 호르무즈해협을 운항하는 선박의 전쟁위험보험료는 기존 수준보다 크게 상승하였으며, 특히 미국·영국·이스라엘과 관련된 선박은 일반 선박보다 높은 보험료가 적용된 것으로 알려졌다. 또한 주요 컨테이너선사들은 중동 항로를 대상으로 전쟁위험할증료(War Risk Surcharge)를 부과하거나 예약을 제한하는 등 위험노출을 최소화하기 위한 조치를 시행하였다.[55]

이와 같은 보험료 및 운송비용 상승은 호르무즈해협의 군사적 긴장이 해운시장에도 영향을 미치기 시작했음을 보여주며, 선사와 화주의 운송 의사결정에도 상당한 영향을 미친 것으로 평가된다.

2) 국제사회 대응

호르무즈해협 통항 제한과 선박 안전 문제가 현실화되면서 국제사회는 항행의 자유 보장과 선원 보호를 중심으로 대응에 착수하였다. 이 단계의 국제사회 대응은 크게 유엔 안전보장이사회 차원의 법적·외교적 대응, 주요국의 해상안보 공조 논의, IMO를 중심으로 한 선박·선원 안전 확보 논의로 구분된다.

(1) 유엔 안전보장이사회의 결의 채택

2026년 3월 11일 유엔 안전보장이사회는 제10119차 회의에서 결의 제2817호를 채택하였다. 동 결의는 이란의 주변국 공격과 호르무즈해협 내

54) Lloyd's List(2026.3.3.), US, UK and Israeli ships charged three times more than others for Middle East war cover(검색일: 2026.6.16.)
55) Lloyd's List(2026.3.2.), Carriers rush to impose war risk surcharges as Middle East crisis deepens(검색일: 2026.6.16.)

외 상선 및 상업 선박에 대한 공격·위협을 규탄하고, 국제법에 따른 상선 및 상업 선박의 항행권과 자유가 존중되어야 한다는 점을 확인하였다.[56]

안보리는 결의 제2817호에서 호르무즈해협을 통한 국제항행을 폐쇄·방해·간섭하려는 행위 또는 위협이 국제평화와 안보에 대한 심각한 위협을 구성한다고 판단하였다. 또한 회원국이 국제법에 따라 자국 선박을 방어할 권리를 가진다는 점을 언급하며, 항행의 자유 보장을 위한 국제사회의 공동 대응 필요성을 강조하였다.[57]

동 결의는 호르무즈해협 위기를 단순한 지역분쟁이 아니라 국제평화와 안보, 에너지안보, 국제무역 질서에 영향을 미치는 사안으로 규정했다는 점에서 의미가 있다. 다만 결의는 경제제재나 군사적 강제조치 등 구체적인 집행수단을 포함하지 않아, 이후 해협 통항 정상화를 위한 추가 외교·군사적 논의가 계속되었다.

(2) 주요국의 해상안보 공조 논의

미국은 호르무즈해협 통항 차질이 국제 에너지 시장과 세계경제에 미칠 영향을 우려하며, 주요 동맹국과 우방국에 해협 통항 안전 확보를 위한 협력을 요청하였다. 2026년 3월 중순 도널드 트럼프 미국 대통령은 호르무즈해협을 재개방하고 상선 통항을 보호하기 위한 국제 해군 공조 필요성을 제기하였다.[58]

이에 대해 일부 국가는 해협의 전략적 중요성과 항행의 자유 원칙에는

56) United Nations Security Council(2026.3.11.), Security Council Adopts Resolution 2817 (2026), Condemning Iran's 'Egregious Attacks' against Neighbours as Middle East Violence Rapidly Escalates(검색일: 2026.6.16.)
57) United Nations Security Council(2026.3.11.)(검색일: 2026.6.16.)
58) Al Jazeera(2026.3.15.), Trump seeks naval coalition to open Strait of Hormuz(검색일: 2026.6.16.)

공감하면서도, 직접적인 군함 파견이나 군사작전 참여에는 신중한 입장을 보였다. Reuters에 따르면 호주는 호르무즈해협 재개방을 위한 미국 측 요청과 관련하여 군함을 파견하지 않겠다는 입장을 밝혔으며, 이는 주요국들이 해상안보 공조의 필요성과 군사적 확전 위험 사이에서 신중하게 대응했음을 보여준다.[59]

주요국은 해협 통항 정상화의 필요성에는 공감하였으나 군함 파견 등 직접적인 군사적 개입에는 신중한 입장을 유지하였다. 이에 따라 초기 국제사회 대응은 외교적 협의와 선박 안전 확보 방안 논의를 중심으로 전개되었으며, 공동 군사행동은 제한적인 수준에 머물렀다.

(3) IMO 긴급이사회 소집

국제해사기구(IMO)는 호르무즈해협 사태가 선박과 선원 안전에 미치는 영향을 논의하기 위해 2026년 3월 18일부터 19일까지 런던 IMO 본부에서 제36차 긴급이사회(C/ES.36)를 개최하였다. IMO는 동 회의가 여러 이사국의 요청에 따라 소집되었으며, 아라비아해, 오만해 및 걸프 지역, 특히 호르무즈해협 주변 상황이 국제해운과 선원에 미치는 영향을 논의하기 위한 것이라고 설명하였다.[60]

IMO 이사회는 2026년 3월 19일 발표문을 통해 선박에 대한 공격과 호르무즈해협의 폐쇄 시도를 강하게 규탄하고, 상선 및 상업 선박의 안전한 통항을 보장하기 위한 안전통항 체계 마련 필요성을 제기하였다. 또한 IMO는 유엔 안전보장이사회 결의 제2817호의 취지에 따라 항행의 자유와 선원 보호 원칙이 존중되어야 한다는 점을 강조하였다.[61]

59) Reuters(2026.3.16.), Reactions to Trump's call for help to secure Strait of Hormuz(검색일: 2026.6.16.)
60) International Maritime Organization(IMO)(2026.3.12.), IMO calls Extraordinary Council meeting to discuss Middle East situation(검색일: 2026.6.16.)

IMO의 긴급이사회 개최는 호르무즈해협 위기가 군사·외교 문제를 넘어 국제해운 질서와 선원 안전 문제로 확대되었음을 보여준다. 특히 IMO가 선원 안전, 선박 보호, 안전통항 체계 구축을 공식 의제로 다루기 시작하면서, 이후 국제사회 논의는 단순한 해협 재개방 요구를 넘어 선박·선원 보호를 위한 구체적 운영방안으로 확장되었다.

〈그림 2-10〉 IMO 제36차 긴급이사회의 호르무즈해협 안전통항 체계 논의



자료: International Maritime Organization(IMO)(2026.3.19.)(검색일: 2026.6.16.)

3. 군사적 긴장 고조 및 해협 통항 제한 단계

국제사회의 외교적 노력과 항행의 자유 보장 요구에도 불구하고, 2026년 4월 들어 호르무즈해협을 둘러싼 군사적 긴장은 다시 고조되었다. 이란은 해협 통제 조치를 지속하였고, 주요 선사와 에너지 기업은 선박 안전 문제를 이유로 운항계획을 재검토하였다.

이 시기 호르무즈해협은 법적 의미의 전면 봉쇄 여부와 별개로, 상업 선

61) International Maritime Organization(IMO)(2026.3.19.), IMO condemns attacks on shipping, calls for safe-passage framework in Strait of Hormuz(검색일: 2026.6.16.)

박의 정상적 통항이 제약을 받는 단계에 진입하였다.

1) 군사적 긴장 지속 및 해협 통제 강화

호르무즈해협 통제 문제는 항행 안전을 넘어 미국과 이란 간 군사적·외교적 대립의 주요 쟁점으로 확대되었다. 특히 이란의 해협 통제와 미국의 대응 방침이 맞물리면서 선박 운항의 불확실성이 지속되었다.

(1) 해상안보 긴장 고조

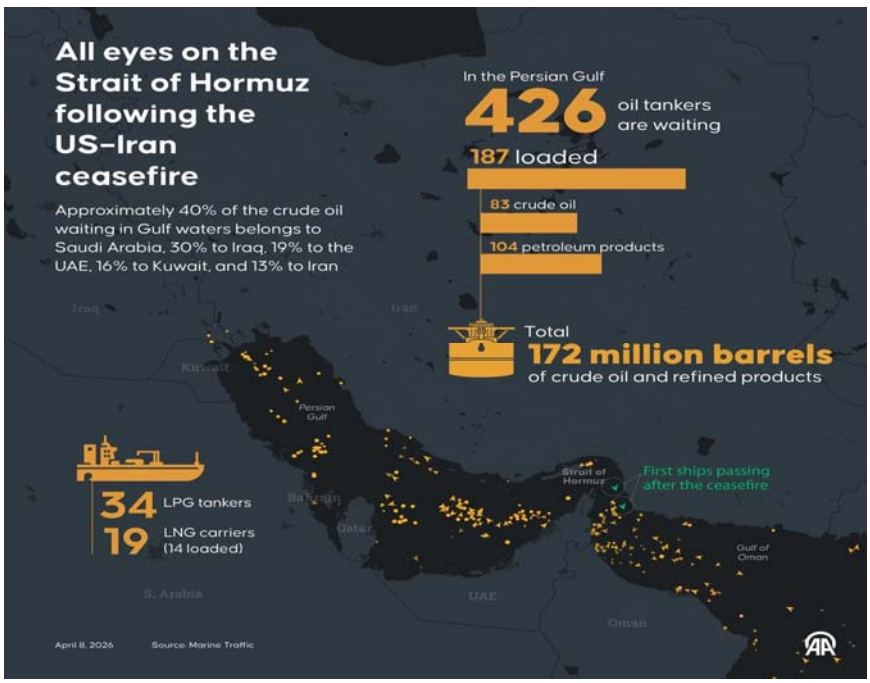
2026년 4월에도 이란은 호르무즈해협에 대한 통제 조치를 유지하였으며, 선박 통항량은 전쟁 이전 수준을 크게 밑돌았다. 상선 나포와 선박에 대한 접근·검색이 이어지면서 해협을 운항하는 선박과 선원의 안전에 대한 우려도 확대되었다.

가. 해협 통제 및 통항량 감소

휴전 논의에도 불구하고 호르무즈해협의 선박 통항량이 평시의 10% 미만에 머물렀다. 이란은 선박이 자국 영해를 따라 항행하도록 요구하면서 해협에 대한 통제권을 주장하였고, 수백 척의 유조선과 상선이 걸프 지역에 머물러 있었다.[62]

62) Reuters(2026.4.9.), Hormuz at near standstill as Iran warns ships to keep to its territorial waters(검색일: 2026.6.16.)

〈그림 2-11〉 2026년 4월 8일 기준 호르무즈해협 주변 원유·석유제품 및 LNG·LPG 운반선 대기 현황



자료: Newsroom(2026.4.9.)(검색일: 2026.6.16.)

2026년 4월 21일에도 호르무즈해협의 통항은 크게 제한된 상태였다. Reuters에 따르면 직전 24시간 동안 해협을 통과한 선박은 3척에 그쳤으며, 이는 전쟁 이전 하루 평균 약 140척이 통항하던 것과 비교해 현저히 낮은 수준이다.[63]

나. 이란의 상선 나포

2026년 4월 23일 Reuters는 이란이 호르무즈해협에서 상선을 나포하고 관련 영상을 공개하였다고 보도하였다. 해당 사건은 미국과 이란 간 협상

63) Reuters(2026.4.21.), Shipping traffic through Hormuz still largely halted(검색일: 2026.6.16.)

이 지연되는 가운데 발생하였으며, 해협 내 선박 운항과 선원 안전에 대한 우려를 다시 높이는 요인으로 작용하였다.[64]

〈그림 2-12〉 2026년 4월 21일 이란 혁명수비대 고속정이 호르무즈해협에서 화물선 Epaminondas에 접근하는 모습



자료: La Jornada(2026.4.28.)(검색일: 2026.7.1.)

(2) 해협 정상화를 위한 중재 노력과 한계

호르무즈해협의 통항 차질이 장기화되면서 미국과 이란 간 협상 및 주변국의 중재를 통해 선박의 제한적 이동을 허용하는 방안이 논의되었다. 그러나 해협 통제와 항만 봉쇄 조치가 동시에 유지되면서 상업선박의 정상적인 운항으로 이어지지는 못하였다.

가. 오만 측 수역을 통한 안전 이탈 방안

2026년 4월 중순 이후 미국과 이란 간 협상 가능성이 제기되었으나, 해협

64) Reuters(2026.4.23.), Iran seizes vessel in Strait of Hormuz, defying US naval superiority(검색일: 2026.6.16.)

통항 정상화는 단기간에 이루어지지 않았다. 이란이 오만 측 수역을 통해 선박이 안전하게 이탈할 수 있도록 하는 방안을 제안했다고 보도되었으나, 미국의 이란 항만 봉쇄와 이란의 해협 통제 조치가 병존하면서 상업 선박의 정상 운항은 계속 제약을 받았다.[65]

나. 평화협상 지연과 통항 정상화 한계

미국과 이란 간 평화협상이 지연되는 가운데 호르무즈해협의 통항이 여전히 대부분 중단된 상태라고 보도되었다. 이란의 해협 통제와 미국의 이란 항만 봉쇄가 지속되면서 외교적 협상만으로는 선박의 안전한 통항과 해협 정상화를 확보하기 어려운 상황이 이어졌다.[66]

2) 해협 통항 제한

군사적 긴장과 해협 통제 조치가 지속되면서 호르무즈해협의 통항 기능은 크게 저하되었다. 모든 선박의 통항이 일률적으로 중단된 것은 아니었으나, 선박 안전, 보험 조건, 항로 선택 및 화주의 위험 부담 등을 고려할 때 정상적인 상업 운항에 제약이 발생하였다.

(1) 선박 운항 차질 및 대기 증가

호르무즈해협의 통항 제한은 선박 운항 차질과 걸프 지역 내 선박 대기 증가로 이어졌다. 특히 유조선과 LNG 운반선 등 에너지 운송 선박은 안전이 확보될 때까지 해협 통과를 보류하거나 걸프 지역에 대기하였다.

65) Reuters(2026.4.15.), Iran proposes letting ships exit safely through Oman side of Hormuz (검색일: 2026.6.16.)
66) Reuters(2026.4.23.), US peace efforts with Iran stall – as it happened(검색일: 2026.6.16.)

가. 선박·선원 고립 장기화

2026년 4월 21일 약 2만 명의 선원과 수백 척의 선박이 걸프 지역에 머물러 있다고 보도되었다. 또한 비이란계 초대형 유조선 60척 이상이 걸프 지역에 묶여 있었으며, 이 가운데 약 50척은 최대 200만 배럴의 원유를 적재한 상태인 것으로 파악되었다.[67]

이란은 나포한 선박을 반다르아바스(Bandar Abbas)항으로 이동시켰으며, 관련 국가들은 승선 선원의 안전과 소재를 확인하기 위한 외교적 접촉을 진행하였다. 이는 호르무즈해협 위기 과정에서 선박 운항 차질과 함께 선원 안전 및 보호 문제가 국제사회의 주요 관심사항으로 부각되었음을 보여준다.[68]

나. 통항 제한의 지속

2026년 4월 말에도 호르무즈해협의 통항 제한은 해소되지 않았다. Reuters는 이란이 자국 및 우호국과 연계된 선박을 제외한 대부분의 선박 통항 제한을 유지하고 있다고 보도하였다[69].

이에 따라 호르무즈해협을 이용한 상업 선박의 정상적인 운항은 계속 제약을 받았으며, 해협을 경유하는 국제 원유 및 천연가스 수송의 불확실성도 지속되었다.

(2) 국제사회의 봉쇄 장기화 우려

호르무즈해협의 통항 차질이 장기화되면서 국제사회는 이를 에너지안보와 공급망 안정성에 대한 위협으로 인식하였다. 특히 해협 통항 제한은 원

67) Reuters(2026.4.21.)(검색일: 2026.6.16.)
68) Reuters(2026.4.23.), Iran takes seized ships to port, countries check on seafarers' safety (검색일: 2026.6.16.)
69) Reuters(2026.4.30.), Iran threatens painful response if US renews attacks(검색일: 2026.6.16.)

유·LNG 공급뿐 아니라 걸프 지역 항만 운영, 선원 안전, 보험료 및 운임 변동성에도 영향을 미쳤다.

가. 에너지안보 우려 확대

호르무즈해협의 통항 제한이 장기화되면서 국제사회는 중동산 원유와 천연가스의 안정적인 공급에 대한 우려를 제기하였다. 호르무즈해협은 세계 원유 및 천연가스 공급 흐름의 약 20%가 통과하는 핵심 해상교통로인 만큼, 통항 차질이 지속될 경우 국제 에너지 시장과 공급망에 미치는 영향이 확대될 가능성이 제기되었다.

이러한 우려는 국제유가의 변동성을 확대시키고 주요 원유 수입국의 에너지안보에도 부담으로 작용하였다. 이에 미국은 호르무즈해협의 통항 정상화를 위해 국제사회의 협력을 요청하였으며, 주요국들은 해상안보와 에너지 공급망 안정성 확보 방안을 지속적으로 논의하였다.[70]

나. 해협 재개방을 위한 국제협력 논의

호르무즈해협의 통항 제한이 장기화되면서 미국은 해협의 항행을 회복하기 위한 국제적 협력을 추진하였다. 미국 국무부는 주요 동맹국과 우방국을 대상으로 호르무즈해협 재개방을 위한 국제 연합체 구성 가능성을 협의하였으며, 국제사회의 참여를 요청하였다. 당시 해협의 통항 제한은 약 두 달간 지속되고 있었으며, 국제 에너지 가격과 공급망에 대한 우려도 계속되는 상황이었다.

국제해사기구(IMO)는 2026년 4월 24일 회원국과 해운업계를 대상으로 실시한 비공식 브리핑에서 호르무즈해협에서 안전한 통항이 가능한 상황이 아니라(No safe transit through the Strait of Hormuz)고 평가하였다.

70) Reuters(2026.4.30.)(검색일: 2026.6.16.)

또한 걸프 지역에 약 2만 명의 선원이 머물러 있고, 최근 선박 나포와 기뢰 위험이 지속되고 있음을 설명하면서 선원의 안전 확보와 회원국 간 긴밀한 정보 공유 및 협력의 필요성을 강조하였다[71].

〈그림 2-13〉 국제해사기구(IMO) 아르세니오 도밍게스 사무총장의 회원국·해운업계 대상 안전통항 및 국제공조 추진 현황 브리핑(2026.4.24.)



자료: International Maritime Organization(IMO)(2026.4.24.)(검색일: 2026.7.1.)

4. 휴전 협상 및 통항 정상화 논의 단계

2026년 5월에는 미국과 이란 간 휴전 연장 및 호르무즈해협 재개방을 둘러싼 협상이 구체화되었다. 양측은 4월 초 성립된 휴전을 연장하고, 그 기간에 해협 통항 회복과 이란 핵프로그램 등 주요 현안을 협의하는 방안을 논의하였다.

특히 5월 말에는 60일간의 휴전 연장과 해협 재개방을 연계한 양해각서

71) International Maritime Organization(IMO) 보도자료(2026.4.24.), No safe transit through Strait of Hormuz: IMO Secretary-General(검색일: 2026.6.16.)

안이 마련되면서 군사적 충돌 완화와 통항 정상화를 위한 협상이 새로운 단계에 진입하였다. 다만 당시 합의는 최종 승인 및 서명이 완료되지 않은 상태였으며, 해협의 실제 통항 정상화도 이루어지지 않았다.[72]

〈그림 2-14〉 미국·이란 휴전 연장 및 호르무즈해협 재개방 협상이 진행되던 시기(2026.5.27.) 백악관 각료회의의 도널드 트럼프 대통령 및 피트 헤그세스 국방장관



자료: Vucci, E.(2026.5.27.)(검색일: 2026.6.16.)

1) 휴전 연장 협상 구체화

미국과 이란은 수 주간의 간접 협상을 거쳐 기존 휴전을 연장하고 후속 협상을 진행하기 위한 기본 틀을 논의하였다. 협상의 주요 내용에는 군사적 충돌 중단뿐만 아니라 호르무즈해협 통항 회복, 미국의 대이란 봉쇄 및 제재 일부 완화, 이란 핵프로그램에 관한 후속 협상 등이 포함되었다.

(1) 60일 휴전 연장안 마련

2026년 5월 말 미국과 이란은 기존 휴전을 60일간 연장하는 내용의 양

72) Reuters(2026.5.29.)(검색일: 2026.6.29.)

해각서안에 합의하였다. 해당 기간에는 이란의 고농축우라늄 보유 문제를 비롯한 핵프로그램 관련 쟁점을 우선적으로 협의하는 방안이 포함되었다.

그러나 미국 측 최종 승인 절차가 남아 있었고, 이란도 합의문의 문안이 최종 확정되거나 공식 승인된 것은 아니라는 입장을 보였다. 이에 따라 당시 협상 결과는 최종 종전 합의라기보다 휴전 연장과 후속 협상을 위한 잠정적 합의 단계로 보는 것이 적절하다고 판단된다.[73]

가. 휴전 연장과 후속 협상 연계

휴전 연장안은 양측이 즉시 모든 쟁점을 해결하는 방식이 아니라, 우선 군사적 충돌을 중단한 상태에서 일정한 협상 기간을 확보하는 방식으로 구성되었다.

60일간의 휴전 기간에는 이란 핵프로그램, 고농축우라늄 처리, 제재 완화 및 동결자금 문제 등 핵심 현안을 계속 협의하는 방안이 논의되었다.[74]

나. 최종 합의의 불확실성 지속

양측이 양해각서안에 접근했음에도 협상의 최종 타결 여부는 불확실한 상태로 남아 있었다. 미국 대통령의 승인이 완료되지 않았고, 이란 측에서도 합의문이 확정되지 않았다는 반응이 나왔다. 또한 이스라엘의 입장과 이란 핵프로그램, 제재 해제의 범위 및 이행 순서 등 쟁점이 남아 있어, 휴전 연장안이 곧바로 전쟁 종식이나 관계 정상화를 의미하는 것은 아니었다.[75]

73) Reuters(2026.5.28.), US-Iran MOU on 60-day ceasefire extension reached, but Trump must approve, sources say(검색일: 2026.6.29.)
74) Reuters(2026.5.28.)(검색일: 2026.6.29.); Reuters(2026.5.29.), How far have the U.S. and Iran got towards ending the Iran war?(검색일: 2026.6.29.)
75) Reuters(2026.5.29.)(검색일: 2026.6.29.)

2) 호르무즈해협 통항 정상화 방안 논의

휴전 연장 협상에서는 호르무즈해협 재개방이 핵심 의제 중 하나로 다루어졌다. 미국은 해협 재개방을 우선적인 협상 목표로 제시하였고, 이란은 해협 통제와 기뢰 제거 문제를 협상의 주요 수단으로 활용하였다.

이에 따라 5월 하순에는 휴전 연장 기간에 해협을 개방하는 방안과 종전 합의 후 일정한 준비 기간을 거쳐 통항을 정상화하는 방안이 각각 제시되었다.

(1) 휴전 연장 기간 중 해협 재개방 방안

5월 24일 보도된 협상안에는 60일간의 휴전 연장 기간에 호르무즈해협을 재개방하고, 이란이 해협에 설치한 기뢰를 제거해 선박의 자유로운 통항을 허용하는 내용이 포함되었다.

이 기간에는 이란의 통항료 부과를 중단하는 방안도 제시되었다. 그 대가로 미국은 이란 항만에 대한 봉쇄를 해제하고, 이란의 원유 수출이 가능하도록 일부 제재를 완화하는 방안을 검토한 것으로 전해졌다.[76]

가. 기뢰 제거 및 무통행료 통항 논의

협상안에 따르면 이란은 호르무즈해협에 설치한 기뢰를 제거하고 선박이 별도의 통항료 없이 자유롭게 통과할 수 있도록 하는 방안을 검토하였다.

이는 해협의 물리적 안전 확보와 통항 관련 제약 철회를 함께 추진하는 구상이었다. 다만 해당 내용은 당시 제안 또는 협상안의 일부였으며, 실제 기뢰 제거 작업이나 전면적인 통항 재개가 시작된 것은 아니었다.

76) Reuters(2026.5.24.), Axios says proposed US-Iran deal involves opening strait during 60-day ceasefire extension(검색일: 2026.6.29.)

나. 미국의 대이란 봉쇄 및 제재 완화 논의

해협 재개방과 함께 미국이 이란 항만에 대한 봉쇄를 해제하고 일부 제재를 완화하는 방안도 논의되었다.

이는 이란의 원유 수출과 국가재정에 영향을 미치고 있던 미국의 조치를 완화하는 대신, 이란이 해협 통항을 회복하도록 유도하기 위한 교환 조건의 성격을 지녔다. 다만 제재 해제의 범위와 동결자금 처리, 양측의 조치 이행 순서 등은 후속 협상 과제로 남아 있었다.

(2) 종전 합의 후 단계적 재개방 방안

5월 25일에는 미국과 이란이 적대행위 종료에 합의한 뒤 약 30일의 준비 기간을 거쳐 호르무즈해협을 재개방하는 방안을 논의하고 있다는 보도가 나왔다.

해당 방안에 따르면 이란은 합의 이후 30일 동안 해협의 기뢰를 제거하고, 이후 모든 국가의 선박이 자유롭고 안전하게 항행할 수 있도록 하며 통항료 징수를 중단하는 방안을 검토하였다. 또한 4월 초 성립된 휴전을 60일간 연장하고, 그 기간에 이란 핵프로그램에 관한 협상을 진행하는 내용도 포함된 것으로 전해졌다.[77]

가. 30일간의 통항 정상화 준비기간

이 방안은 합의 직후 즉시 해협을 전면 개방하는 방식이 아니라, 약 30일 동안 기뢰 제거와 항행 안전 확보에 필요한 조치를 시행한 뒤 통항을 정상화하는 구상이었다.

77) Reuters(2026.5.25.), Iran would open Strait of Hormuz 30 days after peace deal, Nikkei reports citing source(검색일: 2026.6.29.)

따라서 30일이라는 기간은 해협 폐쇄를 추가로 유지하기 위한 기간이라기보다 안전한 통항을 회복하기 위한 준비기간으로 제시되었다.

나. 자유롭고 안전한 항행 회복 논의

협상 과정에서는 종전 합의 이후 일정 기간 동안 해협 내 기뢰를 제거한 뒤 선박의 자유롭고 안전한 항행을 회복하는 방안이 논의되었다.

해당 방안은 해협의 안전 확보를 위한 준비기간을 거쳐 통항을 단계적으로 정상화하는 내용을 포함하고 있었으며, 모든 국가 선박의 항행 자유를 회복하는 것을 목표로 하였다. 다만 이러한 내용은 중동 외교 소식통을 인용한 보도에 따른 협상안으로, 당시 미국과 이란 정부가 공식적으로 확정하거나 발표한 합의사항은 아니었다.[78]

3) 통항 정상화 논의의 한계

2026년 5월 말까지 미국과 이란의 협상은 휴전 연장과 호르무즈해협 재개방을 포함하는 단계까지 진전되었으나, 최종 합의가 확정된 것은 아니었다. 양해각서안에 대한 미국 대통령의 승인이 남아 있었으며, 이란 측도 합의문이 최종 확정되지 않았다는 입장을 보였다.

또한 해협에 설치된 기뢰의 위치와 제거 방법, 안전보장, 통항 관리 방식 및 제재 완화의 이행 순서 등 실무적 쟁점은 해결되지 않은 상태였다.[79]

이에 따라 5월은 제한적 통항이 실제로 재개된 단계라기보다, 휴전 연장과 통항 정상화 방안이 구체적인 협상 의제로 제시된 단계로 볼 수 있다.

일부 선박의 실제 이동이 확인되더라도 이를 해협의 공식적·제도적 재개

78) Reuters(2026.5.25.)(검색일: 2026.6.29.)
79) Reuters(2026.5.28.)(검색일: 2026.6.29.); Reuters(2026.5.29.)(검색일: 2026.6.29.)

방으로 보기는 어려우며, 국제 해운업계가 운항을 본격적으로 재개하기 위해서는 기뢰 제거와 안전보장 조치가 선행될 필요가 있었다.[80]

5. 휴전 합의 및 해협 제한적 정상화 단계

6월 중순 미국과 이란은 약 4개월간 지속된 군사적 충돌을 종식하기 위한 휴전 합의에 도달하였다. 양측은 호르무즈해협 재개방과 해상 안전 확보를 포함한 양해각서(MOU)에 서명하고 후속 협상을 추진하기로 하였다. 이에 따라 국제사회의 관심은 군사적 충돌 대응에서 해협의 정상적인 운영과 국제 해운시장 회복으로 점차 이동하기 시작하였다.

1) 휴전 합의 및 후속 협상

휴전 합의 이후에는 군사적 충돌을 종식하기 위한 후속 협상과 합의사항의 이행이 주요 과제로 부상하였다. 특히 휴전 유지와 호르무즈해협 재개방, 핵문제 협상 등을 포함한 후속 절차가 병행 추진되면서 군사적 긴장에서 외교적 협상 국면으로 전환되는 모습을 보였다.

(1) 휴전 합의와 양해각서 체결

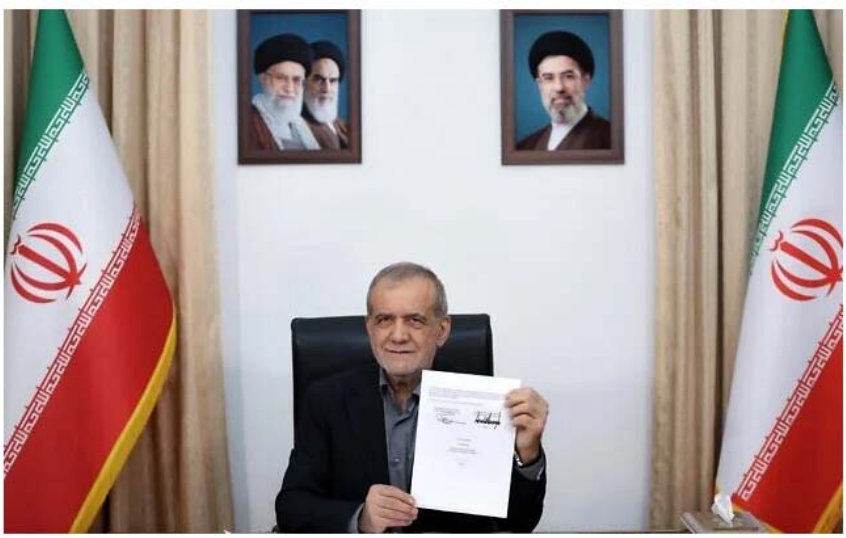
미국과 이란 간 휴전 합의는 군사행동을 즉각 중단하는 데 그치지 않고, 호르무즈해협 재개방과 이란 항만에 대한 봉쇄 해제 등 긴급한 현안을 우선적으로 처리하는 방식으로 추진되었다.

양측은 이러한 내용을 양해각서에 반영하고, 이후 핵문제와 제재 해제

80) International Maritime Organization(IMO) 보도자료(2026.4.24.)(검색일: 2026.6.16.)

등 장기적인 정치·안보 현안은 별도의 후속 협상을 통해 논의하기로 하였다. 이에 따라 이번 합의는 모든 쟁점을 일괄적으로 해결한 최종 평화협정보다는 군사적 충돌을 중단하고 협상체계를 복원하기 위한 단계적 합의의 성격을 가졌다고 해석할 수 있다.[81]

〈그림 2-15〉 미·이란 휴전 및 호르무즈해협 재개방 양해각서를 공개하는 마수드 페제시키안 이란 대통령(2026.6.18.)



Iranian President Masoud Pezeshkian displays a memorandum of understanding signed with US President Donald Trump, in Tehran, Iran, early on June 18, 2026. (Iranian Presidency Office via AP)

자료: The Times of Israel(2026.7.20.)(검색일: 2026.11.4.)

가. 군사행동 중단과 단계적 합의 이행

6월 15일 미국과 이란은 중재국을 통해 군사작전을 중단하고 전쟁을 종식하기 위한 예비합의에 도달하였다고 발표하였다.

합의 발표 당시 양측은 즉각적인 군사행동 중단을 선언하고, 양해각서가

81) Reuters(2026.6.15.), What the US and Iran say is in the memorandum to end the war(검색일: 2026.6.29.)

체결되는 시점부터 호르무즈해협의 재개방과 미국의 이란 항만 봉쇄 해제를 추진하기로 하였다. 이란 측은 양해각서 체결 이후 호르무즈해협을 상업용 선박에 개방한다는 입장을 밝혔으며, 미국도 이란 항만에 대한 봉쇄 조치를 해제하기로 하였다.[82]

양해각서는 6월 17일 체결되었으며, 이후 미국과 이란은 합의사항의 단계별 이행에 착수하였다. 다만 합의는 적대행위 중단, 해협 재개방 및 항만 봉쇄 해제와 같은 긴급 현안을 우선 다루고, 핵개발과 제재 해제 등 정치·안보 현안은 후속 협상 대상으로 남겨두었다. 이에 따라 휴전 합의 이후에는 해협 통항 재개와 항만 봉쇄 해제 등 초기 합의사항의 이행 여부가 후속 협상의 중요한 과제로 부각되었다.[83]

나. 호르무즈해협 재개방과 항만 봉쇄 해제

휴전 합의에서 호르무즈해협 재개방은 군사행동 중단과 함께 우선적으로 이행해야 할 핵심 조치로 다루어졌다. 미국은 양해각서가 체결되면 이란 항만에 대한 봉쇄를 해제하기로 하였고, 이란은 상업용 선박의 해협 통항을 다시 허용하기로 하였다. 다만 해협 통항은 이란과 오만의 협조 아래 관리될 예정이었으며, 기존 통항체계와 재개방 이후의 항로 운영방식을 둘러싼 세부사항은 완전히 정리되지 않은 상태였다.[84]

미국은 6월 18일 이란 항만에 대한 봉쇄를 해제하였다. 이후 원유·석유제품·액화석유가스 등을 운송하는 선박이 다시 해협에 진입하기 시작하였으며, 분쟁 기간 운항이 지연되었던 선박도 순차적으로 해협을 빠져나갔다. 그러나 이는 해협 전체의 안전이 완전히 확보된 상태에서 이루어진 전면적인 정상화라기보다, 휴전 합의에 따라 제한적으로 통항이 회복되는 초기

82) Reuters(2026.6.15.)(검색일: 2026.6.29.)
83) Reuters(2026.6.19.), Oil shipments rise in Hormuz although questions grow over Iran's transit terms(검색일: 2026.6.29.)
84) Reuters(2026.6.15.)(검색일: 2026.6.29.)

단계에 해당하였다.[85]

(2) 후속 협상 추진

초기 휴전 합의에서는 군사행동 중단과 해협 재개방 등 즉시 이행이 필요한 사항이 우선 다루어진 반면, 핵문제와 대이란 제재, 장기적인 평화체제 구축과 같은 핵심 쟁점은 해결되지 않은 채 남아 있었다.

이에 따라 양측은 일정 기간 협상을 계속하면서 잠정적인 휴전을 유지하고, 최종 합의의 범위와 이행방식을 구체화하는 절차에 착수하였다. 다만 협상 의제와 합의 내용에 대한 양측의 설명이 일부 다르게 나타나면서 후속 협상의 불확실성도 계속되었다.[86]

가. 핵문제와 대이란 제재 협상

미국과 이란은 휴전 합의 이후 60일 동안 이란 핵문제와 미국의 대이란 제재를 포함한 주요 쟁점에 관한 협상을 진행하기로 하였다. 이란은 최종 합의가 마련될 때까지 우라늄 농축 확대와 신규 핵시설 확충을 중단한다는 입장을 제시하였으며, 미국은 최종 합의 이전까지 새로운 제재 부과를 유보하고 일정 기간 원유 관련 제재를 면제하는 방안을 추진하였다. 다만 핵물질 처리, 사찰체계, 제재 해제의 범위와 시기 등 핵심 쟁점은 초기 합의에서 구체적으로 확정되지 않았다.

6월 22일 스위스에서 열린 첫 후속 협상 이후 미국은 이란에 대한 일부 제재를 60일 동안 면제하였다. 미국 측은 해당 협상이 최종 평화합의를 위한 기반을 마련했다고 평가하였으나, 이란은 핵문제에 관한 본격적인 협상이 개시되었다는 미국 측 설명과는 다른 입장을 보였다. 이에 따라 군사행

85) Reuters(2026.6.19.)(검색일: 2026.6.29.)
86) Reuters(2026.6.15.)(검색일: 2026.6.29.)

동 중단과 해협 통항 회복에는 일정한 진전이 있었지만, 핵문제와 제재 해제에 관한 양측의 입장 차이는 계속 유지되었다.[87]

나. 휴전 합의의 불확실성 지속

휴전 합의 이후에도 호르무즈해협의 관리 권한과 통항 조건을 둘러싼 미국과 이란 간 견해차는 완전히 해소되지 않았다. 미국은 선박의 자유롭고 제한 없는 통항을 요구한 반면, 이란은 해협 통항을 자국이 오만과 협조하여 관리해야 한다는 입장을 유지하였다. 또한 합의 이행 과정에서 선박 공격이나 통항 제한이 재발할 경우 군사행동이 다시 발생할 가능성도 남아 있었다.

실제로 6월 하순에는 해협 통항 방식과 선박 안전을 둘러싼 긴장이 다시 나타났다. 이는 양해각서 체결이 곧바로 항행 안전의 완전한 회복이나 정치적 갈등의 해소를 의미하는 것은 아니었음을 보여준다. 따라서 6월의 휴전 합의는 군사적 충돌을 중단하고 협상을 재개하는 전환점이었으나, 장기적인 평화체제와 안정적인 해협 운영체계가 확립된 단계로 보기는 어려웠다.[88]

2) 호르무즈해협 정상화 준비

휴전 합의와 해협 재개방 방침에 따라 국제 해운업계는 중단되었던 선박 운항을 재개하기 위한 준비에 들어갔다. 그러나 해협 내에는 기뢰 위험이 남아 있었고, 기존 항로 일부의 이용이 제한된 상태였으며, 전쟁위험보험료도 정상 수준으로 회복되지 않았다. 이에 따라 선박 통항은 휴전 합의 직후 즉각적으로 정상화되기보다 기뢰 제거, 안전항로 확인, 보험조건 조정 및

87) Reuters(2026.6.22.), US waives Iran sanctions after talks; Lebanon fighting abates(검색일: 2026.6.29.)
88) Reuters(2026.6.27.), Iran and US agree to halt attacks and renew talks(검색일: 2026.6.29.)

선사의 위험평가를 거치며 단계적으로 회복되었다.[89]

(1) 항행 안전 확보

해협의 공식적인 재개방만으로 상업 선박의 정상적인 운항이 즉시 보장되는 것은 아니었다. 실제 통항을 회복하기 위해서는 해협에 남아 있는 기뢰를 제거하고, 기존 통항항로의 안전성을 확인하며, 고립된 선박과 선원의 이동을 지원하는 조치가 병행되어야 했다. 이에 따라 6월 하순에는 해협 재개방 자체보다 기뢰 제거와 안전항로 확보, 선박·선원 보호가 정상화의 선결조건으로 부각되었다.[90]

가. 기뢰 제거와 안전항로 확인

호르무즈해협의 실질적인 정상화를 위해서는 해협에 설치된 기뢰를 제거하고 선박이 이용할 수 있는 안전항로를 확보하는 조치가 선행되어야 했다.

해상안보기관은 통항 재개 이후에도 선박에 해협 내 기뢰의 존재 가능성을 경고하고, 기뢰 제거작업이 진행되는 동안 해군 전력의 활동이 계속될 수 있다고 안내하였다. 또한 선박에는 기뢰 위험이 남아 있는 기존 통항분리방식(Traffic Separation Scheme, TSS) 구간을 피하도록 권고하였다.[91]

1968년 국제해사기구가 채택한 호르무즈해협 통항분리방식은 이란과 오만 수역에 각각 항로를 설정하여 선박의 충돌을 방지하고 통항 안전을 확보하기 위한 제도이다. 그러나 6월 하순에도 중앙 항로 일부는 기뢰 위험으로 인해 정상적으로 이용하기 어려웠다. 이에 따라 다수의 선박은 기존

89) Reuters(2026.6.19.)(검색일: 2026.6.29.)
90) Reuters(2026.6.25.), Crude shipments through Hormuz at highest since Iran war began(검색일: 2026.6.29.)
91) Reuters(2026.6.19.)(검색일: 2026.6.29.)

항로 전체를 이용하기보다 오만 측 수역에 가까운 경로를 선택하여 통항하였다.[92]

기뢰 위험이 해소되지 않은 상황에서 해협 재개방은 법적·정치적 개방과 실제 선박 운항 가능성 사이에 차이가 있는 상태였다. 즉, 휴전 합의로 해협의 재개방 방침은 마련되었지만, 선박이 분쟁 이전과 같은 항로와 운항 방식으로 통항하기 위해서는 추가적인 기뢰 제거와 안전성 검증이 필요하였다. 국제 해운업계는 이러한 안전조치가 완료되어야 통항량이 의미 있는 수준으로 회복될 수 있다고 보았다.[93]

나. 고립 선박과 선원 대피 지원

해협 내 안전 문제가 지속되면서 국제해사기구는 휴전 합의 이후 페르시아만 지역에 고립된 선박과 선원의 대피를 지원하는 계획을 시행하였다. IMO는 미국과 이란의 양해각서 체결 이후 약 1만 1,000명의 선원을 대상으로 대규모 대피계획을 추진하였으며, 이란·오만 등 연안국과 미국 및 해운업계가 협력하는 방식으로 운영하였다.[94]

IMO의 대피체계는 해협 내 모든 선박의 상업운항을 정상화하기 위한 일반적인 항행체계라기보다, 분쟁으로 페르시아만에 고립된 선박과 선원이 안전하게 빠져나올 수 있도록 지원하는 긴급조치였다. 6월 23일부터 26일까지 총 136척의 선박과 약 2,900명의 선원이 해당 체계를 통해 대피한 것으로 집계되었다. 다만 6월 25일 선박 공격이 발생하면서 대피계획이 일시 중단되는 등 해협의 안전성은 여전히 불안정한 상태였다.[95]

92) Reuters(2026.6.25.)(검색일: 2026.6.29.)
93) Reuters(2026.6.15.), Global shippers cautious on Hormuz transit despite US-Iran deal(검색일: 2026.6.29.)
94) International Maritime Organization(IMO) 보도자료(2026.6.23.), IMO announces evacuation plan in the Strait of Hormuz(검색일: 2026.6.29.)
95) International Maritime Organization, Middle East: Information related to shipping and seafarers – Strait of Hormuz and the Middle East(검색일: 2026.6.29.)

(2) 선박 운항 재개

휴전 합의 이후 일부 선박이 호르무즈해협 통항을 재개하면서 해상교통 회복의 초기 징후가 나타났다. 그러나 선사들은 기뢰 제거 수준과 항로 안전성, 보험조건 등을 종합적으로 검토하면서 운항 여부를 결정하였다. 이에 따라 선박 운항은 일시에 전면 재개되기보다 에너지 운반선과 대기 선박을 중심으로 제한적으로 시작되었으며, 통항량과 원유 수송량도 단계적으로 증가하였다.[96]

가. 상업 선박의 단계적 통항 회복

휴전 합의 직후 일부 LNG 운반선과 유조선이 호르무즈해협 통항을 재개하였으나, 주요 선사들은 항행 안전과 보험조건이 확인될 때까지 신중한 입장을 유지하였다. 해운업계는 의미 있는 수준의 선박 통항이 재개되기 위해서는 수 주간의 기뢰 제거작업과 보험료 정상화가 필요하다고 평가하였다. 분쟁 이전 수준의 물동량 회복에는 더 오랜 기간이 소요될 수 있다는 전망도 제기되었다.[97]

6월 18일에는 호르무즈해협을 통과한 상업 선박이 25척으로 증가하였다. 이는 4월 18일 이후 가장 많은 일일 통항량이자 6월 초 열흘간의 하루 평균보다 5배 이상 많은 수준이었다. 그러나 분쟁 이전 하루 약 120척이 통항했던 것과 비교하면 여전히 크게 낮은 수준이었다.[98]

같은 기간 원유·석유제품·LPG를 운송하는 탱커들이 이라크의 걸프 지역 항만을 향해 해협에 진입하였으며, 분쟁으로 운항이 지연되었던 일본행 원유 운반선과 인도 국적의 초대형 원유 운반선도 통항을 재개하였다. 선박들은 분쟁 기간 위치 노출을 피하기 위해 꺼두었던 선박자동식별장치

96) Reuters(2026.6.19.)(검색일: 2026.6.29.)
97) Reuters(2026.6.15.)(검색일: 2026.6.29.)
98) Reuters(2026.6.19.)(검색일: 2026.6.29.)

(AIS)를 다시 작동시키기 시작하였다. 이는 제한적이나마 선박 운항과 해상 교통 관리가 회복되고 있음을 보여주는 변화였다.

나. 원유 수송량 증가

6월 넷째 주에는 호르무즈해협을 통한 원유 수송량이 분쟁 발발 이후 가장 높은 수준으로 증가하였다. 6월 24일에는 6척의 유조선을 통해 약 1,080만 배럴의 원유가 반출되었으며, 6월 25일에도 4척의 유조선이 약 600만 배럴의 원유를 운송하였다. 이와 별도로 이란산 원유 약 400만 배럴을 적재한 유조선 2척도 해협을 빠져나간 것으로 파악되었다.[99]

다만 수송량 증가는 분쟁 이전 수준으로의 완전한 회복을 의미하지 않았다. 전체 선박 통항량은 여전히 과거 평균의 일부에 머물렀고, AIS 신호 교란과 일부 선박의 위치정보 비공개로 인해 정확한 물동량을 파악하는 데에도 한계가 있었다. 또한 당시의 수송량 증가는 중동 산유국 수출체계의 단기적 회복을 보여주는 것이며, 분쟁 이전 교역구조가 안정적으로 복원된 것으로 해석하기에는 이른 단계로 판단된다.

3) 해운 보험 및 시장 반응

해협 통항의 안정적 회복을 위해서는 물리적인 항행 안전뿐만 아니라 선박보험과 화물보험을 포함한 보험시장의 기능 회복이 필요하였다. 휴전 합의로 단기적인 위험은 일부 완화되었으나, 기뢰와 선박 공격 가능성이 남아 있어 보험사는 높은 위험평가를 즉시 철회하지 않았다. 이에 따라 해협 정상화는 기뢰 제거와 선박 통항 회복뿐만 아니라 보험료와 용선료가 안정되는 과정까지 포함하는 문제로 이어졌다.[100]

99) Reuters(2026.6.25.)(검색일: 2026.6.29.)
100) Reuters(2026.6.15.)(검색일: 2026.6.29.)

(1) 보험시장의 위험평가 유지

휴전 합의가 체결되었더라도 선박보험시장은 해협의 실제 안전성이 확인되기 전까지 기존의 높은 위험평가를 유지하였다. 보험사는 합의문 자체보다 추가 공격 여부, 기뢰 제거 진행 상황, 선박 통항의 지속성과 같은 실질적인 위험요인을 기준으로 보험료와 인수조건을 결정하였다. 이에 따라 보험시장 정상화는 정치적 합의와 별개로 일정 기간의 안전운항 실적이 축적되어야 가능한 과제로 남았다.[101]

가. 전쟁위험보험의 높은 위험평가 지속

호르무즈해협과 페르시아만을 운항하는 선박에는 일반 선체보험과 별도로 전쟁·테러·기뢰 등으로 인한 손실을 보장하는 전쟁위험보험이 적용된다. 휴전 합의에도 불구하고 기뢰가 완전히 제거되지 않았고, 기존 통항항로의 안전성도 충분히 확인되지 않아 보험료는 즉각적으로 분쟁 이전 수준으로 회복되지 않았다. 해운업계는 선박 통항량이 의미 있게 회복되기 위한 조건으로 기뢰 제거와 함께 보험료 정상화를 제시하였다.[102]

보험시장의 위험평가는 단순히 휴전 합의의 체결 여부보다는 해협에서 추가 공격이 발생하는지, 기뢰 제거가 어느 정도 진행되었는지, 선박이 지속적으로 안전하게 통항하는지가 확인된 이후 조정될 수 있었다. 따라서 일부 선박이 운항을 재개했더라도 보험료가 높은 수준을 유지하면 선주와 용선자는 운항 재개를 연기하거나 추가 위험비용을 운임에 반영할 가능성이 있었다.

나. 보험료 안정 지연

분쟁 이전 수준의 선박 통항을 회복하기 위해서는 해상 안전보장, 기뢰

101) Reuters(2026.6.15.)(검색일: 2026.6.29.)
102) Reuters(2026.6.15.)(검색일: 2026.6.29.)

제거와 함께 보험 인수체계의 복원이 필요한 것으로 평가되었다. 해협 통항 재개가 논의되던 5월 말에도 해운업계는 정상적인 교통량 회복을 위한 조건으로 안전보장, 기뢰 제거 및 보험체계 복원을 제시하였다. 이러한 조건은 휴전 합의 이후에도 계속 유효하였다.[103]

보험료 안정은 선박의 운항비용뿐만 아니라 원유·LNG 등 에너지 화물의 최종 운송비용에도 영향을 미친다. 전쟁위험보험료가 높은 수준을 유지할 경우 선사는 추가 비용을 운임에 반영하게 되고, 이는 해협을 통과하는 에너지 및 일반화물의 공급비용 증가로 이어질 수 있다. 따라서 보험시장 정상화는 해협 재개방 이후 국제 해운시장이 실질적으로 회복되기 위한 주요 조건이었다.

(2) 국제 해운시장 회복 지연

선박 통항량과 원유 수송량이 증가하면서 국제 해운시장에는 공급망 정상화에 대한 기대가 형성되었다. 걸프 지역 산유국들도 해협 통항 상황을 확인하면서 원유 수출과 판매를 재개하기 시작하였다. 다만 시장 참여자들은 휴전 합의의 지속 가능성과 해협 재봉쇄 가능성을 함께 고려하였으며, 운항·용선·보험 관련 의사결정에서도 보수적인 태도를 유지하였다.[104]

가. 운항 증가와 시장 불확실성의 병존

휴전 합의 이후 원유 수송량과 선박 통항량이 증가하면서 국제 해운시장에는 정상화에 대한 기대가 형성되었다. 쿠웨이트는 불가항력 선언을 해제하고 7월 인도분 원유 판매를 추진하였으며, 아랍에미리트의 국영석유회사도 원유 수출을 위한 입찰을 확대하였다. 이는 걸프 지역 산유국들이 해협 통항 회복에 맞춰 생산과 수출을 확대하기 시작했음을 보여준다.[105]

103) Reuters(2026.5.27.)(검색일: 2026.6.29.)
104) Reuters(2026.6.19.)(검색일: 2026.6.29.)

그러나 해운시장에서는 해협이 장기간 안정적으로 개방될 수 있는지에 대한 불확실성이 계속되었다. 60일간의 잠정합의는 단기적인 항행 위험을 완화했지만, 이란과 미국 간 갈등 및 해협 관리방식을 둘러싼 문제까지 해소하지는 못하였다. 선사와 화주는 해협 재봉쇄 가능성, 기뢰 위험 및 선박 통제 가능성 등을 고려하여 운항 여부를 판단하였다.[106]

나. 제한적인 정상화 단계

6월 하순의 호르무즈해협은 휴전 합의에 따라 통항량과 원유 수송량이 증가했지만, 분쟁 이전의 정상적인 해운시장으로 완전히 복귀한 단계는 아니었다. 선박들은 기존 통항분리방식의 중앙항로를 피해 오만 측 수역을 중심으로 운항하였고, 일부 선사는 높은 보험료와 안전위험으로 인해 운항 재개를 유보하였다.

따라서 6월의 해협 정상화는 군사적 충돌 중단과 해협 재개방을 바탕으로 선박 통항이 점진적으로 회복되기 시작한 단계로 해석할 수 있다. 기뢰 제거, 안전항로 확보, 보험체계 복원과 후속 협상의 진전이 동시에 요구되었다는 점에서, 당시의 정상화는 확정된 결과라기보다 지속적인 이행과 위험관리가 필요한 과정에 가깝다.

105) Reuters(2026.6.19.)(검색일: 2026.6.29.)
106) Reuters(2026.6.25.)(검색일: 2026.6.29.)

제4절 해상법

호르무즈해협의 상업적 통항이 제한되자, Maersk, MSC 등 주요 컨테이너선사들은 걸프 지역 목적 화물의 운송 경로를 조정하였다. 일부 화물은 원래 목적항 대신 오만의 살랄라(Salalah)·소하르(Sohar), 아랍에미리트의 코르파칸(Khor Fakkan), 사우디아라비아의 제다(Jeddah) 등 대체 항만에서 하역되거나, 해당 항만을 거점으로 한 환적·육상연계 운송 방식으로 최종 목적지까지 운송되었다.[107] 이 과정에서 일부 선사는 계약운송인 또는 화주에게 사전 통지 없이 화물을 하역한 사례가 보고되었으며, 그 법적 근거로 선하증권 약관에 편입된 자유약관(Liberty Clause)과 전쟁위험조항(War Risk Clause)을 원용하고 있다. 이하에서는 해당 조항의 법적 구조와 국제법·국내법상 근거, 그리고 운송 당사자별 책임 소재를 순서대로 검토한다.

1. 자유약관의 의의와 법적 근거

자유약관이란 선하증권 또는 항해용선계약서(voyage charterparty)에 삽입되어, 전쟁·봉쇄·항만폐쇄·공권력 제한 등 비정상적인 위험 상황이 발생한 경우 운송인이 예정된 항로 또는 목적항을 변경하거나 제3의 장소에 화물을 하역할 수 있는 권한을 사전에 약정하는 조항을 의미한다. 이 조항은 국제협약이 아닌 사적 운송계약의 문구에 근거하며, 계약자유의 원칙에 따라 그 유효성이 인정된다.

107) Kpler(2026.3.4.)(검색일: 2026.5.9.); Maritime News(2026.4.5.)(검색일: 2026.5.9.)

1) 국제법 근거

비록 계약자유의 원칙에 따른 조항이나, 국제법 차원에서의 근거를 살펴보면, 헤이그-비스비 규칙(Hague-Visby Rules, 1968) 제4조 제4항은 "인명 또는 재산을 구조하기 위한 이로, 혹은 그 밖의 합리적 이로는 운송계약 위반 또는 이 협약의 위반을 구성하지 아니하며, 운송인은 이로 인하여 발생한 어떠한 손실 또는 손해에 대하여도 책임을 지지 아니한다"고 규정한다.[108] 즉, 국제법 차원에서 합리적 이로(reasonable deviation)는 계약 위반으로 보지 않으며, 이것이 자유항해약관의 국제법적 정당성의 토대가 된다.

2) 국내법 근거

국내법에서도 한국 민법 제105조는 선량한 풍속 기타 사회질서에 관계없는 임의규정에 관해 당사자의 의사를 우선한다고 규정하여, 운송계약 당사자들이 법정 기준과 다른 내용을 약정할 수 있는 근거를 제공한다.[109] 또한 상법 제796조 제8호는 구조행위로 인한 항로이탈 또는 그 밖의 정당한 사유로 인한 항로이탈을 운송인 면책사유로 규정하며, 동조 단서는 감항능력 및 화물 취급 주의의무를 다하였더라면 손해를 피할 수 있었음에도 이를 게을리한 경우에는 면책이 인정되지 않는다고 규정한다. 이러한 국내법 규정은 헤이그-비스비 규칙 제4조 제4항과 동일한 취지로서, 전쟁위험 등 정당한 사유가 있는 경우의 이로를 면책 사유로 인정한다.

다만 자유항해약관의 효력에는 일정한 한계가 있다. 영국 귀족원(House of Lords)은 'Glynn v Margetson & Co [1893] AC 351' 판결에서, 자

108) International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, as amended by the Protocol of 23 February 1968(Hague-Visby Rules) Article IV Rule 4(검색일: 2026.5.9.)
109) 민법 제105조

유항해약관의 문언이 포괄적이더라도 계약의 주요 목적(main purpose)에 반하는 방식으로는 적용할 수 없다는 '주요 목적 원칙(main purpose rule)'을 확립하였다. 또한 대한민국 민법 제2조는 권리 행사와 의무 이행은 신의에 좇아 성실히 해야 하며 권리를 남용할 수 없다고 규정하는바, 자유항해약관이 있다 하더라도 운송인의 권한 행사는 이 신의성실 원칙의 제한을 받는다. 또한 상법 제799조는 제794조부터 제798조까지의 규정에 반하여 운송인의 의무 또는 책임을 경감·면제하는 특약은 효력이 없다고 규정하므로, 자유항해약관이 운송인의 기본적 주의의무까지 면제하는 것으로 해석될 수는 없다.

2. 전쟁위험조항의 구조와 효력

전쟁위험조항(War Risk Clause)은 전쟁, 적대 행위, 봉쇄, 나포, 억류 등을 열거하여 이러한 사유로 인한 손해에 대해 운송인의 책임을 제한 또는 면제하는 조항이다.

1) 국제법 근거

헤이그-비스비 규칙 제4조 제2항 (e)호는 전쟁 행위로 인한 손해를, (g)호는 공권력 제한으로 인한 손해를, (q)호는 운송인의 과실 없이 발생한 그 밖의 사유로 인한 손해를 각각 운송인의 면책 사유로 열거한다. 또한 국제사적 계약 원칙(Principles of International Commercial Contracts, UNIDROIT 원칙) 제7.1.7조는 불가항력 요건으로 ① 당사자의 통제를 벗어난 장애, ② 계약 체결 시 합리적으로 예견할 수 없었을 것, ③ 회피 또는 극복 불가능성을 요구한다.[110] 이에 따라 호르무즈해협 봉쇄와 같이 당사

110) Hague-Visby Rules Article IV Rule 2(e), (g), (q)

자의 통제를 벗어난 사유로 인한 이행 불능은 국제 계약법 원칙상 면책의 근거가 될 수 있다.

2) 국내법 근거

상법 제796조 제3호(전쟁·폭동·내란), 제4호(해적행위), 제5호(공권에 의한 제한)는 각각 운송인의 면책사유로 규정한다. 다만 동 조는 운송인이 이러한 면책 사유의 존재와 그 사유로 손해가 통상 발생할 수 있음을 증명해야 하고, 상법 제795조상 감항능력(seaworthiness) 및 운송물 취급상 주의의무를 다하였음도 함께 입증해야 면책이 인정된다.

해운 실무에서 광범위하게 사용되는 표준 전쟁위험조항은 국제해운회의소(Baltic and International Maritime Council, BIMCO)가 제정한 항해용선계약용 전쟁위험조항(War Risks Clause for Voyage Charter Parties, VOYWAR 2025) 및 정기용선계약용 전쟁위험조항(War Risks Clause for Time Charter Parties, CONWARTIME 2025)이다.[111] CONWARTIME 2025 및 VOYWAR 2025는 전쟁위험을 실제·위협·보고된 전쟁, 전쟁 행위, 내전, 적대 행위, 봉쇄, 해적 행위, 나포, 억류, 테러 행위 등으로 폭넓게 정의하며, 선장 또는 선주의 합리적 판단(reasonable judgement)상 선박·화물·선원 등이 이러한 위험에 노출될 우려가 있는 경우 해당 지역으로 항해할 의무가 없고, 일정한 통지 절차를 거쳐 대체항에 화물을 하역할 수 있다고 규정한다.

여기서 핵심 쟁점은 통지 절차이다. CONWARTIME 2025는 선주가 원래 항구로 진행하지 않으려 할 경우 용선자에게 즉시 통지해야 하고, 대체항 하역 전에는 용선자에게 안전한 대체항 지정을 요청해야 하며, 72시간 이내 지정이 없을 경우에 한해 선주가 안전항을 선택할 수 있다고 규정한

111) BIMCO, CONWARTIME 2025(검색일: 2026.6.15.); BIMCO, VOYWAR 2025(검색일: 2026.6.15.)

다. 이번 사태에서 일부 선사가 계약운송인 또는 화주에게 사전 통지 없이 대체항에 하역한 것은, 자유항해약관 자체의 유효성과는 별개로, 이 통지 절차 위반에 따른 계약 위반 책임을 별도로 남긴다.

3. 당사자별 법적 책임 소재

호르무즈해협 봉쇄로 인한 대체항 하역이 발생하는 경우 당사자별 법적 책임 소재는 아래 표와 같이 정리된다.[112]

〈표 2-4〉 당사자별 법적 책임 소재

당사자	면책 가능성	주요 법적 근거	주요 위험 및 조건
선주	높음	• CONWARTIME 2025·VOYWAR 2025상 위험 지역 항해 거부권	• 불가항력 주장 가능
용선자	낮음	• 표준 정기용선계약상 • 안전항 보증의 절대적 의무	• 위험항 인지하면서 지정 시 선주에 대한 손해배상 책임 발생, • 전쟁위험 추가보험료 분담 의무
선사(실제 운송인)	조건부	• 선하증권상 면책 조항 및 헤이그-비스비 규칙 제4조 제2항 (e), (g), (q)호	• 대체항 합리성 및 통지 절차 준수 여부가 면책 인정의 핵심 요건이며, 통지 누락 시 절차 위반 책임 발생
계약운송인	조건부	• 자체 발행 운송 서류(House B/L)의 면책 조항 구조에 의존	• 자체 하우스 선하증권(House B/L)에 히말라야 약관(Himalaya Clause) 또는 동등한 면책 조항이 없으면 화주에게 직접 책임
화주	낮음	• 적하보험 등 전보 수단으로 보완	• 운송인 면책 성립 시 대체항 추가비용 화주 부담

자료: BIMCO CONWARTIME 2025·VOYWAR 2025, Hague-Visby Rules Article IV Rule 2을 바탕으로 저자 작성

112) 호르무즈 위험을 사전에 알지 못했고, 알 수도 없었던 것으로 전제한다.

선주는 CONWARTIME 2025, VOYWAR 2025 및 상법 제796조에 따라 전쟁위험을 면책 사유로 원용할 수 있다. 당사자들이 계약 체결 당시 호르무즈해협의 위험을 알 수 없었더라도 봉쇄 발생 이후 우회항로 탐색, 화주에 대한 적시 통지 등 사후적 상당한 주의의무를 다하였는지는 별개의 판단 사항으로, 사후 대응 과정에서 과실이 인정되면 헤이그-비스비 규칙 제4조 제2항 (q)호의 면책 입증에 실패할 수 있다.

용선자는 선주에 대하여 안전항 보증의 절대적 의무를 부담한다. 다만 항구 지정 당시 위험을 알 수 없었던 경우 초기 지정 행위에 대한 책임은 제한될 여지가 있다. 이 경우 봉쇄 조치 직후 선박에 대체항을 신속히 지시하는 의무를 이행하였는지 여부가 책임 판단의 핵심 요소가 된다.

실제운송인인 선사는 선하증권상 전쟁 행위 및 공권력 제한 면책 조항과 헤이그-비스비 규칙을 근거로 면책을 주장할 수 있다. 다만 우회항로 선택의 합리성 입증, 약관상 통지 절차의 엄격한 준수, 화주 손해 최소화를 위한 상당한 주의의무 이행이 결합되어야만 면책이 인정된다.

계약운송인은 실제운송인에 대하여는 화주의 지위를, 화주에 대하여는 운송인의 지위를 동시에 갖는 이중적 구조로 인하여 법적 위험에 가장 크게 노출된다. 위험의 예견 불가능성은 화주의 지연 손해 청구에 대한 방어 논거가 될 수 있으나, 자체 발행 선하증권에 실제운송인의 자유약관을 연동하는 면책 조항이 편입되어 있지 않은 경우에는 예견 가능성 여부와 무관하게 화주에 대하여 재운송비 및 지연 손해에 대한 배상 책임을 질 수 있다.

화주는 운송인이 정당한 약관에 의거하여 대체항 하역을 완료하는 시점에서 운송인의 책임이 종료되므로, 이후 발생하는 보관료·추가 하역비·최종 목적지까지의 추가 운송비를 부담하는 실질적 피해의 최종 귀속 주체가 된다.

4. 통행료 부과와 공동해손 성립 가능성

이란이 호르무즈해협 통항 선박에 일방적으로 통행료를 부과하는 상황에서 선장의 판단으로 통행료를 지급하고 해협을 통과한 경우, 해당 비용의 공동해손 해당 여부가 법적 쟁점으로 제기된다.

공동해손은 공동의 해상사업에 관련된 재산을 공동의 위험으로부터 보존하기 위하여 의도적이고 합리적으로 비상의 희생 또는 비용이 지출된 경우에 성립한다.[113] 호르무즈 통행료는 종전에 부과되지 않던 것이 봉쇄 상황에서 갑자기 부과된 것으로, 위험 회피를 위한 비상적 지출의 성격을 가진다. 이에 따라 공동해손 성립 요건인 ① 공동의 위험 존재, ② 선장의 의도적 결정, ③ 특별한 희생, ④ 공동 안전을 위한 결정, ⑤ 재산의 일부 보전 필요를 충족할 여지가 있는 것으로 검토된다. 공동해손이 인정될 경우, 선박소유자는 화주에게 지분에 따른 분담금을 청구할 수 있으며, 선박보험 및 적하보험에서 각각 보험자가 이를 부담한다.[114]

다만 선박소유자의 공동해손 분담금 청구가 배척될 수 있는 두 가지 사정을 유의할 필요가 있다. 첫째, 선장이 지출한 비용이 공동의 안전을 위해 급박하게 지출되어야 했다는 공동해손 고유의 합리성 요건을 충족하는지에 대하여 정산인과 화주 사이에 다툼이 발생할 수 있다. 이를 위해 지출 당시의 긴박성과 합리성이 독립적으로 입증되어야 한다.

둘째, 요크-앤트워프 규칙 Rule D는 공동해손의 원인이 당사자 일방의 과실에 의한 것이라 하더라도 분담금 청구권 자체의 성립에는 영향을 미치지 않는다고 규정한다.[115] 다만 Rule D 후단은 과실 당사자에 대한 구제수단과 항변을 함께 보존하고 있으므로, 선박의 감항능력 결함이나 선행

113) York-Antwerp Rules(YAR) 2016 Rule A(검색일: 2026.8.28.)
114) York-Antwerp Rules(YAR) 2016 Rule A(검색일: 2026.8.28.); 상법 제865조
115) York-Antwerp Rules(YAR) 2016 Rule D(검색일: 2026.8.28.)

과실이 소송 가능한 과실로 입증되는 경우 화주는 분담금을 지급한 후 별도의 소를 제기하는 방식이 아니라, 선주의 분담금 청구에 대하여 처음부터 지급을 거부하는 항변권을 행사할 수 있다.[116]

아울러 요크-앤트워프 규칙 Rule C 제3항은 지연으로 인한 손해 및 간접 손해는 어떠한 경우에도 공동해손으로 인정되지 않는다고 명시한다. 이에 따라 해협 봉쇄나 통행료 부과로 인한 대기·우회 과정에서 발생하는 화물 도착 지연, 시장 가치 하락, 용선료 손실 등은 공동해손 분담의 대상에서 제외되며, 선사가 이를 공동해손 명목으로 화주에게 전가하려는 시도는 Rule C에 의하여 차단된다.[117]

이러한 법적 불확실성을 배경으로, 이번 사태에서는 다음 세 가지 문제점이 확인되었다. 첫째, 선사들이 사전 통지 없이 제3 항만에 하역을 완료함에 따라 국적 화주·계약운송인이 대체항 지정·보험 통지·재운송 조치 기회를 상실하는 문제가 발생하였다. 둘째, 통행료를 지급하고 해협을 통과한 경우 공동해손 성립 여부가 불분명하며, 통행료 지급이 불법 부과에 대한 묵인으로 해석될 가능성도 있어 선사·화주·보험사 간 비용 분담을 둘러싼 분쟁 발생이 우려된다. 셋째, 해상보험사들이 호르무즈해협 기항 선박에 대한 보험 제공을 대거 철회하고 있어, 통행료 지급·대체항 하역 등 비상 상황에서 발생하는 비용에 대한 보험 처리가 불투명한 상황이었다. 화주의 지연 관련 손해는 화주 스스로 부담하여야 하는 문제가 발생한다. Rule C 제3항은 선사가 지연 손실을 공동해손 명목으로 화주에게 전가하지 못하도록 차단하는 기능을 하나, 화주 자신의 도착 지연·시장 손실에 대한 구제 수단을 제공하지는 않는다. 대다수의 적하보험 및 전쟁위험 특약이 지연 손해를 면책하고 있어 보험을 통한 전보 가능성도 극히 제한적이므로, 화

116) York-Antwerp Rules(YAR) 2016 Rule D(검색일: 2026.8.28.)
117) York-Antwerp Rules(YAR) 2016 Rule C(검색일: 2026.8.28.); 국내법의 경우, 상법 제794조, 제796조 단서

주는 이러한 손해를 고스란히 독자적으로 부담하여야 하는 현실에 직면할 수 있다.

이에 대한 대응방안으로는 다음을 검토할 수 있다.

첫째, 화주 권리 보호 측면에서 CONWARTIME 2025 및 선하증권 약관상 규정된 전쟁위험 발생 시 선사의 대체항 지정 요구 및 통지 절차에 관한 안내 자료를 마련할 필요가 있다. 선사의 절차적 흠결만을 단독 사유로 손해배상을 청구하는 데에는 실무상 한계가 있으나, 대체항 선택의 비합리성 등 실체적 사유와 결합할 경우 유효한 청구 근거가 될 수 있으므로, 화주가 이를 사전에 인지하고 대비할 수 있도록 관련 법리를 정리한 가이드라인을 마련하고 지원할 필요가 있다.

둘째, 통행료 지급 시 공동해손 성립 여부를 둘러싼 분쟁에 대비하여, 국적 선사가 통행료 지출의 불가피성을 사후적으로 입증할 수 있도록 서면 기록 작성 및 보존 방법에 관한 실무 지침을 마련하여 안내할 필요가 있다.

셋째, 전쟁 위험 특약의 지연 손해 면책으로 인한 보험 공백에 대비하여, 국적 선사 및 화주의 전쟁보험 가입 현황과 면책 조항 내용을 점검하고, 보험 공백이 확인되는 구간에 대하여는 기존 정책금융 수단의 활용 가능성을 검토할 필요가 있다. 아울러 위기 발생 시 우회 운송비용 등의 분담에 관하여 선사와 화주가 사전에 대비할 수 있도록 참고할 수 있는 표준 약관 예시를 제공하는 방안도 검토할 수 있다.

넷째, 제3 항만에 하역된 국적 화주 화물의 재운송 경로 및 비용에 관한 정보를 수집·공유하고, 국적 선사의 대체 운송 서비스 연계를 지원하는 방안을 병행할 필요가 있다.

5. 소결

2026년 2월 28일 개시되어 6월 17일 미·이란 양해각서 체결까지 지속된 호르무즈해협 봉쇄 위기는 해상운송법의 주요 쟁점을 복합적으로 야기하였다.

자유약관 및 전쟁위험조항과 관련하여, 선사들은 CONWARTIME 2025 및 VOYWAR 2025가 정한 대체항 지정 요구 및 통지 절차 등 약관상 요건을 엄격히 준수한 경우에 한하여 오만 살랄라·소하르, 아랍에미리트 코르파칸 등 대체항 하역의 법적 유효성을 주장할 수 있다. 이번 사태에서 일부 선사가 계약운송인 또는 화주에게 사전 통지 없이 대체항에 하역한 것은, 자유약관 자체의 유효성과는 별개로, 통지 절차 위반에 따른 계약 위반 책임을 별도로 남긴다. 아울러 감항능력 주의의무 및 화물 취급 주의의무의 이행 여부가 면책 인정의 전제 조건이 된다는 점도 유의하여야 한다.

계약운송인의 경우, 화주에 대해서는 운송인의 지위를, 실제운송인에 대해서는 화주의 지위를 동시에 갖는 이중적 구조로 인하여 법적 위험에 크게 노출된다. 자체 발행 하우스 선하증권에 실제운송인의 자유항해약관 및 우회 면책의 효력을 연동하는 면책 조항을 구비하지 못한 경우, 실제운송인이 면책되더라도 계약운송인은 화주에 대해 재운송비·지연 손해 등을 배상할 책임을 부담할 수 있다.

공동해손과 관련하여, 선장의 판단으로 통행료를 지급하고 해협을 통과한 경우 해당 비용이 요크-앤트워프 규칙 2016 Rule A의 공동해손 성립 요건을 충족할 여지가 있으나, 통행료 지급이 불법 부과에 대한 묵인으로 해석될 가능성 및 감항능력 주의의무 위반 여부에 따라 면책이 부인될 수 있어 법적 불확실성이 상존한다.

통행료 문제와 관련하여, 이란 의회는 호르무즈해협 통과 선박에 대한

통행료 부과 법안을 2026년 4월 22일 본회의에 상정하였으나 2026년 5월 30일 시점에서도 본회의 표결이 완료되지 않은 상태였으며, 동년 6월 17일 양해각서 체결로 법률로서 확정·발효되기에 이르지 못하였다. 다만 이란은 양해각서 체결 이후에도 60일 유예기간 종료 후 항행 지원·환경 보호 명목의 수수료 도입 가능성을 배제하지 않고 있어, 동 문제가 완전히 해소되었다고 단정하기는 어렵다. 아울러 이란이 유엔해양법협약 비준을 완료하지 않은 점은 향후 분쟁 발생 시 협약상 강제적 분쟁해결 절차의 원용 가능성을 제한하는 요인으로 지적될 수 있다.

이상의 검토를 종합하면, 2026년 호르무즈해협 봉쇄 위기는 통과통항권의 국제법적 쟁점, 계약법상 면책 요건의 해석, 그리고 대체항 하역 및 통행료 지급이 공동해손·보험 실무에 미치는 영향이라는 세 측면에서 법적으로 정리되지 않은 사항을 남기고 있다. 양해각서에 따른 60일 유예기간 이후의 협상 결과 및 이란의 수수료 부과 여부는 현재로서 확정하기 어려운 상황이나, 본 위기가 제기한 법적 쟁점들은 향후 유사한 해협 봉쇄 사태에서도 반복적으로 문제될 수 있다는 점에서 지속적인 모니터링이 요구된다.

03
미·이란 전쟁 전후 주요 데이터 변화 분석

제1절 관련 가격 변화

수산물 수출입 가격은 국제 원자재 가격, 환율, 물류비, 생산량, 재고 수준, 주요 수출입국의 수급 여건, 소비 동향, 무역정책 등 다양한 요인의 영향을 받는다. 특히 국제 분쟁이나 지정학적 리스크는 에너지 가격과 물류비 변동을 통해 수산물 교역 여건에 영향을 미칠 수 있다.

전쟁 역시 국제 유가, 환율, 물류 환경 등의 변화를 통해 수산물 수출입 가격에 영향을 미칠 가능성이 있다. 다만 수산물 가격은 다양한 요인에 의해 결정되므로 특정 시기의 가격 변동을 해당 이슈의 영향으로 단정하기에는 한계가 있다. 따라서 본 절에서는 미·이란 전쟁 전후의 수산물 수출입 가격 변화를 비교하여 가격 변동이 실제로 발생하였는지를 우선적으로 살펴보고자 한다.

1. 주요 에너지 품목별 가격지수 변화

미·이란 무력충돌은 국제 에너지시장과 원자재시장의 가격 변동성에 영

향을 미친 주요 요인 가운데 하나이다. 특히 호르무즈해협은 세계 원유 및 LNG 해상물동량이 통과하는 주요 해상교통로이며, 중동 지역은 세계 암모니아 및 요소의 주요 생산·수출 지역으로서 국제 공급망에서 중요한 역할을 수행하고 있다. 이에 따라 군사적 긴장과 해협 통항 불확실성은 원유, LNG 및 비료 원료 시장의 가격 변동 요인으로 작용할 가능성이 제기되었다. 본 연구에서는 미·이란 무력충돌 전후 주요 에너지 및 비료 원료 품목의 가격 변화를 비교하여 시장의 변동 양상을 분석하였다.

분석 대상은 국제 원유 가격지표인 서부텍사스산 원유(WTI, West Texas Intermediate)와 브렌트유(Brent), 동북아 LNG 현물가격 지표인 LNG DES Northeast Asia(ANEA), 그리고 중동산 암모니아 및 요소 가격으로 설정하였다. 원유 가격은 한국석유공사 유가정보서비스(Opinet)의 국제유가 자료를 활용하였으며, LNG와 암모니아는 Argus의 현물가격 자료를, 요소는 Investing.com의 Urea Granular FOB Middle East 선물가격 자료를 활용하였다. 수집된 자료를 바탕으로 미·이란 무력충돌 전후의 가격 수준과 변동 추이를 비교하여 품목별 가격 반응 특성을 분석하였다.

1) 국제 원유 가격 변화

국제 원유시장은 지정학적 위험에 가장 민감하게 반응하는 국제 원자재 시장 가운데 하나이다. 국제유가는 세계 원유의 수급 여건뿐 아니라 산유국의 생산정책, 주요 원유 수송로의 운영 상황, 지정학적 갈등 등 다양한 요인에 의해 영향을 받는다. 특히 호르무즈해협은 세계 원유 해상수송의 상당 부분이 통과하는 핵심 해상교통로로서, 해협의 통항 불확실성은 국제 원유시장의 가격 변동성을 확대시키는 주요 요인으로 알려져 있다.[118]

118) U.S. Energy Information Administration(EIA), What Drives Crude Oil Prices?(검색일: 2026.5.31.)

(1) 국제 원유가격지표의 개요

국제 원유가격을 대표하는 가격지표로는 서부텍사스산 원유(WTI)와 브렌트유(Brent)가 활용된다. WTI는 미국에서 생산되는 저유황 경질유(light sweet crude oil)를 기준으로 하는 가격지표로 북미 원유시장의 대표적인 기준가격이며, 브렌트유는 북해산 원유를 기준으로 유럽과 아시아를 포함한 국제 원유거래에서 널리 활용되는 국제 벤치마크이다.[119][120] WTI와 Brent는 거래시장과 기준 원유는 서로 다르지만, 국제 원유시장에서는 동일한 지정학적 사건과 공급·수요 변화에 대체로 유사한 방향으로 반응하는 특징을 가진다.[121]

본 연구에서는 한국석유공사 유가정보서비스(Opinet)에서 제공하는 WTI와 Brent의 일별 종가를 활용하여 2026년 1월 26일부터 6월 19일까지 미·이란 무력충돌 전후 국제 원유가격의 변화를 분석하였다. 주요 사건 발생 시점을 기준으로 ① 군사작전 개시에 따른 국제유가 상승, ② 해협 통제 지속에 따른 가격 상승 확대, ③ 제한적 통항 재개 및 긴장 완화에 따른 가격 안정의 세 단계로 구분하여 국제 원유가격의 변화를 살펴보고자 한다.

국제 원유가격은 미·이란 무력충돌의 전개 과정에 따라 비교적 뚜렷한 변동 양상을 나타냈다. 무력충돌 직후에는 원유 공급 차질 우려가 확대되면서 WTI와 Brent 모두 상승하였으며, 해협 통제 강화와 국제사회의 대응이 이어진 3월 중순부터 4월 초까지는 분석기간 중 가장 높은 가격 수준을 기록하였다. 이후 제한적 통항 재개와 휴전 협상이 진행되면서 국제 원유가격은 점진적으로 안정되는 모습을 나타냈다.

119) U.S. Energy Information Administration(EIA)(2014.10.28.), Benchmarks Play an Important Role in Pricing Crude Oil(검색일: 2026.5.31.)
120) U.S. Energy Information Administration(EIA)(2017.3.10.), Another Type of Crude Oil to be Included in Calculation of Brent Benchmark(검색일: 2026.5.31.)
121) International Energy Agency(IEA)(2026.3.12.), Oil Market Report – March 2026(검색일: 2026.6.15.)

〈그림 3-1〉 국제 원유가격(WTI·Brent) 변화(2026.1.26.~2026.6.19.)

단위: 달러/배럴(USD/bbl)



주: 파란색은 Brent, 주황색은 WTI를 의미
자료: 한국석유공사 유가정보서비스(Opinet) (검색일: 2026.6.18.)를 바탕으로 저자 작성

〈표 3-1〉 국제 원유가격 변화 주요 사건(호르무즈해협 위기)

번호	일자	주요 사건	영향
①	2.28.~ 3.2.	• 美·이스라엘 대이란 공습(Operation Epic Fury) 및 이란 IRGC 호르무즈해협 폐쇄 선언	▲ 급등
②	3.5.	• 고위험해역 → 전쟁위험구역(WOA) 격상, 선박 적체·통항 차질 본격화	▲ 상승
③	3.31.	• 해협 봉쇄 장기화, 통항량 평시 10% 미만 → 고점 형성	▲ 고점
④	4.30.	• 세계 원유·가스 약 20% 차단 효과, 에너지안보 우려 확산	■ 고점 유지
⑤	5월 중순	• 휴전 협상 진전·제한적 통항 재개 논의 → 하락 전환	▼ 하락
⑥	6.15.	• 美·이란 종전 예비합의 발표(호르무즈해협 재개방 포함)	▼ 급락

자료: Associated Press(2026.2.28.)(검색일: 2026.6.15.); PBS NewsHour(2026.2.28.)(검색일: 2026.6.16.); Reuters(2026.2.28., 2026.3.2., 2026.4.9., 2026.4.30.)(검색일: 2026.6.16.); International Transport Workers' Federation(2026.3.2., 2026.3.5.)(검색일: 2026.6.16.); Reuters(2026.5.24., 2026.5.25., 2026.5.28., 2026.5.29., 2026.6.15.)(검색일: 2026.6.29.); 한국석유공사 유가정보서비스(Opinet)(검색일: 2026.6.18.)등을 바탕으로 저자 작성

가. 군사작전 개시 이후 국제 원유가격 상승

2026년 2월 28일 미국·이스라엘은 이란 핵시설과 군사시설을 대상으로

군사작전(Operation Epic Fury)을 개시하였다. 이후 시장에서는 중동 지역의 군사적 충돌이 확대될 경우 호르무즈해협을 통한 원유 수송에 차질이 발생할 수 있다는 우려가 확산되었다.[122][123]

실제로 군사작전 직후 국제 원유가격은 즉각 상승하기 시작하였다. 무력충돌 직전인 2026년 2월 27일 WTI는 배럴당 67.02달러, Brent는 72.48달러를 기록하였으나, 이란이 3월 2일 호르무즈해협 통제 방침을 밝히고 주요 에너지기업과 원유 트레이더들이 해협 통과 운항을 재검토하기 시작하면서 가격 상승폭이 확대되었다.[124][125]

WTI는 3월 2일 71.23달러, 3월 3일 74.56달러, 3월 5일 81.01달러, 3월 6일에는 90.90달러까지 상승하였다. 같은 기간 Brent 역시 72.48달러에서 77.74달러(3월 2일), 81.40달러(3월 3일), 85.41달러(3월 5일), 92.69달러(3월 6일)로 상승하여 WTI와 유사한 가격 흐름을 나타냈다.[126]

이와 같은 가격 상승은 실제 원유 공급 감소가 발생하였다기보다 향후 호르무즈해협 통항 제한으로 중동산 원유의 공급이 차질을 빚을 가능성이 국제 원유시장에 선반영된 결과로 볼 수 있다. 당시 국제에너지기구(IEA)와 미국 에너지정보청(EIA)도 호르무즈해협은 세계 원유 해상수송의 핵심 경로로서, 지정학적 위험이 확대될 경우 국제유가의 변동성이 커질 수 있다고 설명하고 있다.[127][128]

122) U.S. Department of Defense(2026.3.3.), Operation Epic Fury Fact Sheet: First 72 Hours (검색일: 2026.6.15.)
123) Associated Press(2026.2.28.)(검색일: 2026.6.15.)
124) Reuters(2026. 2 .28.)(검색일: 2026.6.16.)
125) Al Jazeera(2026.3.16.), Strait of Hormuz: Which countries' ships has Iran allowed safe passage to?(검색일: 2026.6.16.)
126) 한국석유공사 유가정보서비스(Opinet)(검색일: 2026.6.18.); Investing.com, Crude Oil WTI Futures Historical Data(검색일: 2026.6.19.)
127) U.S. Energy Information Administration(EIA)(검색일: 2026.5.31.)
128) International Energy Agency(IEA)(2026.3.12.), Oil Market Report – March 2026

〈표 3-2〉 중동 군사충돌 발생 초기 주요 사건 및 국제유가 변동

일자	주요 사건	WTI 가격 (달러/배럴)	Brent 가격 (달러/배럴)
2026.2.27.	• 군사작전 직전	67.02	72.48
2026.2.28.	• 미국·이스라엘의 이란 대상 군사작전(Operation Epic Fury) 개시	–	–
2026.3.1.	• 주요 에너지기업·트레이더의 호르무즈해협 운항 중단 및 재검토 확대	–	–
2026.3.2.	• 이란의 호르무즈해협 통제 방침 발표	71.23 (+6.28%)	77.74 (+7.26%)
2026.3.3.	• 중동 원유 공급 차질 우려 확대 및 국제유가 상승 지속	74.56 (+11.25%)	81.40 (+12.31%)
2026.3.5.	• OPEC 산유량 감소 전망 및 공급 불안 지속	81.01 (+20.88%)	85.41 (+17.84%)
2026.3.6.	• 국제유가 급등세 지속(주간 기준 상승폭 확대)	90.90 (+35.63%)	92.69 (+27.88%)

주: ① 2026년 2월 28일 및 3월 1일은 OPIS 가격자료가 공시되지 않아 '–'로 표시함, ② 괄호 안의 수치는 개전 직전인 2026년 2월 27일 대비 증감률을 의미함
자료: U.S. Department of Defense(2026.3.3.); Reuters(2026.2.28.); Reuters(2026.3.2.); Investing.com(검색일:2026.6.19.) 등을 바탕으로 저자 작성

나. 해협 통제 지속에 따른 가격 상승 확대

3월 중순 이후에는 호르무즈해협을 둘러싼 군사적 긴장이 단기 충돌을 넘어 장기화 국면으로 접어들면서 국제 원유가격의 상승세가 지속되었다. 특히 국제사회가 해상안전 확보를 위한 외교적 대응에 나섰음에도 불구하고 해협 통항 정상화 여부가 불확실한 상황이 이어지면서 시장에서는 중동산 원유 공급 차질 가능성을 지속적으로 반영하였다.

2026년 3월 11일 유엔 안전보장이사회는 결의 제2817호를 채택하여 호르무즈해협에서의 상선 공격과 국제항행 방해를 규탄하고 항행의 자유 보장을 촉구하였다. 그러나 결의 채택 이후에도 해협을 둘러싼 긴장은 해소되지 않았으며, 국제 원유시장은 공급 차질 가능성을 위험요인으로 계속

반영하였다.[129]

이어 3월 18일부터 19일까지 국제해사기구(IMO)는 제36차 긴급이사회를 개최하여 호르무즈해협의 선박 공격과 선원 안전 문제를 논의하고, 고위험 해역에 체류 중인 상선의 안전한 이동을 위한 안전 해상회랑(safe maritime corridor) 구축 필요성을 제시하였다. 이는 국제사회가 호르무즈해협의 항행 안전을 글로벌 공급망 안정과 직결되는 사안으로 인식하고 있음을 보여주는 조치였다.[130]

이러한 상황에서 국제 원유가격은 높은 수준을 유지하였다. WTI는 3월 11일 배럴당 87.25달러에서 3월 18일 96.32달러, 3월 30일에는 102.88달러로 상승하였으며, 4월 2일에는 111.54달러, 4월 7일에는 분석기간 중 최고치인 112.95달러를 기록하였다. Brent 역시 같은 기간 91.98달러(3월 11일)에서 107.38달러(3월 18일), 112.78달러(3월 30일)로 상승한 뒤 3월 31일 118.35달러로 분석기간 최고치를 기록하였으며, 이후 109.03달러(4월 2일)로 조정되었다가 4월 29일 118.03달러까지 다시 상승하였다[131]

한편 2026년 4월 9일 이란 혁명수비대(IRGC)는 호르무즈해협의 기존 권고항로에 기뢰 접촉 위험이 존재한다는 이유를 들어 라라크섬(Larak Island) 인근 대체항로를 이용하고, 통항 예정 선박은 IRGC 해군과 사전 조율할 것을 요구하는 새로운 항행지침을 발표하였다. 국제사회에서는 이를 단순한 안전조치가 아니라 호르무즈해협 통항 질서에 대한 사실상의 통제 강화 조치로 해석하였다.[132] 이후 WTI는 97.87달러, Brent는 95.92

129) United Nations Security Council(2026.3.11.), Resolution 2817 (2026), UN Doc. S/RES/2817(2026), United Nations
130) Reuters(2026.3.19.), UN shipping agency IMO calls for safe corridor to evacuate seafarers from Gulf(검색일: 2026.6.16.)
131) 한국석유공사 유가정보서비스(Opinet)(검색일: 2026.6.18.); Investing.com(검색일:2026.6.19.)
132) Reuters(2026.6.24.), Ships start sailing through Hormuz under UN evacuation scheme, agency says(검색일: 2026.6.24.)

달러를 기록하며 단기 조정을 보였으나, 여전히 전쟁 이전 수준을 크게 상회하였다.

종합하면, 이 시기의 국제 원유가격은 국제사회의 외교적 대응이 병행되었음에도 실제 공급 감소보다는 호르무즈해협의 지속적인 통항 불확실성과 중동산 원유 공급 차질에 대한 시장의 위험 프리미엄(risk premium)이 확대되면서 높은 수준을 유지한 것으로 나타났다.[133]

〈표 3-3〉 호르무즈해협 통항 제한 장기화 시기 주요 사건 및 국제유가 변동

일자	주요 사건	WTI 가격 (달러/배럴)	Brent 가격 (달러/배럴)
2026.3.11.	• 유엔 안전보장이사회 결의 제2817호 채택	87.25 (+30.18%)	91.98 (+26.91%)
2026.3.18. ~19.	• IMO 긴급이사회 개최 및 해상운송 안전대책 논의	96.32 (+43.72%) → 96.14 (+43.46%)	107.38 (+48.15%) → 108.65 (+49.90%)
2026.3.30.	• OPEC 감산 및 중동 공급 차질 우려 지속	102.88 (+53.51%)	112.78 (+55.60%)
2026.3.31.	• 분석기간 중 Brent 최고가 기록	101.38 (+51.27%)	118.35 (+63.29%)
2026.4.2.	• 중동 지역 공급 불확실성 지속	111.54 (+66.43%)	109.03 (+50.43%)
2026.4.7.	• 분석기간 중 WTI 최고가 기록	112.95 (+68.53%)	109.27 (+50.76%)
2026.4.9.	• 이란, 대체항로 이용 및 IRGC 사전 조율 요구	97.87 (+46.03%)	95.92 (+32.34%)
2026.4.29.	• Brent 재상승(분석기간 중 두 번째 고점)	106.88 (+59.48%)	118.03 (+62.84%)

주: 괄호 안의 수치는 2026년 2월 27일(개전 직전) 대비 증감률(%)을 의미함
자료: United Nations Security Council(2026.3.11.)(검색일: 2026.6.15.); International Maritime Organization(IMO)(2026.3.12., 2026.3.19.)(검색일: 2026.6.16.); Reuters(2026.3.19., 2026.4.9.)(검색일: 2026.6.16.); 한국석유공사 유가정보서비스(Opinet)(검색일: 2026.6.18.)등을 바탕으로 저자 작성

133) International Energy Agency(IEA)(2026.3.12.), Oil Market Report – March 2026; U.S. Energy Information Administration(검색일: 2026.5.31.)

다. 휴전 협상 진전과 국제 원유가격 안정

4월 중순 이후 국제 원유시장은 단기 급등 국면에서 점차 안정되는 모습을 보였다. 다만 호르무즈해협을 둘러싼 군사적 긴장이 완전히 해소되지 않은 가운데 국제사회는 해상안전 확보와 외교적 해결을 위한 논의를 지속하였으며, 시장 역시 이러한 상황을 반영하면서 높은 변동성을 유지하였다.[134)135)]

국제 원유가격은 3월 말~4월 초 최고 수준을 기록한 이후 점진적인 조정 국면에 진입하였다. WTI는 2026년 4월 7일 배럴당 112.95달러를 기록한 이후 4월 17일 83.85달러까지 하락하였으며, 이후 5월 중순 다시 상승하여 5월 18일에는 108.66달러를 기록하였다. Brent 역시 3월 31일 분석기간 중 최고치인 배럴당 118.35달러를 기록한 이후 등락을 반복하였으며, 4월 29일 118.03달러로 다시 고점 수준에 근접한 뒤 5월 하순부터 하락세로 전환되었다.[136)]

5월 하순 이후에는 국제 원유가격의 하락세가 더욱 뚜렷하게 나타났다. WTI는 5월 29일 배럴당 87.36달러를 기록한 이후 6월 3일 96.02달러로 일시 반등하였으나, 이후 다시 하락하여 6월 18일에는 76.60달러를 기록하였다. Brent 역시 5월 29일 92.05달러에서 6월 18일 79.85달러까지 하락하였다. 이는 전쟁 초기 시장에 반영되었던 공급 차질 우려가 일부 완화되고, 국제 원유시장이 점차 위험 프리미엄을 조정한 결과로 해석할 수 있다.[137)138)]

134) United Nations Security Council(2026.3.11.), Resolution 2817 (2026), UN Doc. S/RES/2817(2026), United Nations.
135) International Maritime Organization(IMO)(2026.3.18.~19.), Council, 36th Extraordinary Session (C/ES.36)(검색일: 2026.6.16.)
136) 한국석유공사 유가정보서비스(Opinet)(검색일: 2026.6.18.); Investing.com(검색일: 2026.6.19.); Investing.com(검색일: 2026.6.20)
137) U.S. Energy Information Administration(EIA)(검색일: 2026.5.31.)
138) International Energy Agency(IEA)(2026.3.12.), Oil Market Report – March 2026

분석기간 종료 시점인 2026년 6월 19일에도 국제 원유가격은 무력충돌 이전 수준으로 완전히 회복되지는 않았다. Brent는 배럴당 80.57달러를 기록하여 무력충돌 직전인 2월 27일(72.48달러)보다 약 11.2% 높은 수준을 유지하였다. WTI 역시 6월 18일 기준 76.60달러로 2월 27일(67.02달러) 대비 약 14.3% 높은 수준을 나타냈다. 이는 호르무즈해협의 통항 불확실성과 중동 지역의 지정학적 위험이 분석기간 종료 시점까지 국제 원유시장에 지속적으로 반영되고 있었음을 보여준다.

한편 본 연구의 분석기간 이후인 2026년 6월 24일에는 미국의 중재 아래 이란과 이스라엘이 휴전에 합의하였으며, 국제기구의 지원 아래 호르무즈해협을 통한 선박 운항 재개를 위한 조치가 추진되기 시작하였다. 그러나 이후에도 선박 안전 문제와 군사적 긴장이 지속되면서 관련 운항 지원이 일시 중단되는 등 호르무즈해협의 통항 정상화는 제한적인 수준에 머물러 있다. 따라서 국제 원유시장은 분석기간 이후에도 호르무즈해협의 통항 여건과 중동 지역의 지정학적 상황 변화에 따라 변동성이 지속될 가능성이 있는 것으로 판단된다.

〈표 3-4〉 휴전 협상 단계의 주요 사건과 국제 원유가격 변화

일자	주요 사건	WTI 가격 (달러/배럴)	Brent 가격 (달러/배럴)
2026.5.18.	• 영국, 호르무즈해협 상선 보호를 위한 군사 지원 확대 발표	108.66 (+62.13%)	112.10 (+54.66%)
2026.5.29.	• 미국, 오만의 호르무즈해협 공동관리 가능성 부인 및 대이란 압박 유지	87.36 (+30.35%)	92.05 (+27.00%)
2026.6.3.	• 조건부 휴전 유지 및 제한적 선박 통항 지속	96.02 (+43.27%)	97.81 (+34.95%)
2026.6.12.	• 휴전 협상 지속 및 원유 공급 우려 완화	84.88 (+26.65%)	87.33 (+20.49%)
2026.6.18.	• 미국·이란 60일 협상 개시 및 호르무즈 통항 정상화 합의 발표	76.60 (+14.29%)	79.85 (+10.17%)

일자	주요 사건	WTI 가격 (달러/배럴)	Brent 가격 (달러/배럴)
2026.6.19.	• 이란, 호르무즈해협 재개방 발표(이란 통제 유지 조건)	-	80.57 (+11.16%)

주: ① 2026년 6월 19일 WTI 가격은 자료 미공시, ② 괄호 안의 수치는 2026년 2월 27일(개전 직전) 대비 증감률(%)을 의미함
자료: Reuters(2026.5.24., 2026.5.25., 2026.5.28., 2026.5.29., 2026.6.15., 2026.6.19.)(검색일: 2026.6.29.); 한국석유공사 유가정보서비스(Opinet)(검색일: 2026.6.18.); Investing.com(검색일: 2026.6.19.); Investing.com(검색일: 2026.6.20.)등을 바탕으로 저자 작성

2) LNG 가격 변화

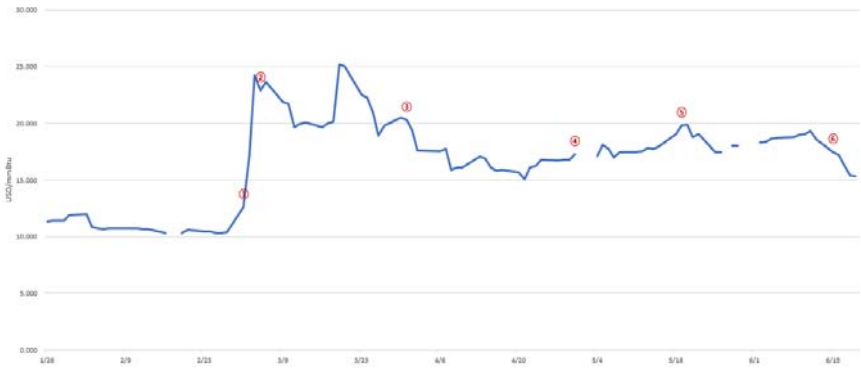
LNG는 원유와 함께 국제 에너지시장의 대표적인 거래 품목으로, 호르무즈해협을 통한 해상수송 의존도가 높은 에너지원 가운데 하나이다. 특히 세계 최대 LNG 수출국 가운데 하나인 카타르의 LNG 대부분이 호르무즈해협을 통과하여 아시아 시장으로 공급되고 있어, 해협의 통항 차질은 국제 LNG 가격에 직접적인 영향을 미칠 수 있다.[139]

본 연구에서는 동북아시아 LNG 현물가격을 대표하는 LNG DES Northeast Asia(ANEA) 가격지표를 활용하였다. 해당 지표는 Argus가 발표하는 동북아시아 인도조건(DES, Delivered Ex-Ship) 현물가격으로, 한국·일본·중국 등 동북아 LNG 현물시장의 가격 변동을 대표하는 지표 가운데 하나이다.[140] 본 연구에서는 Argus가 제공하는 일별 가격자료를 활용하여 미·이란 무력충돌 전후 LNG 가격 변화를 분석하였다.

무력충돌 이후 LNG 가격은 국제 원유시장과 유사하게 단기간 급등한 이후 점차 안정되는 모습을 보였다. 다만 LNG는 원유보다 공급지가 제한적이고 현물시장의 비중이 상대적으로 높아 공급 차질 우려가 가격에 더욱 민감하게 반영되는 특징을 보였다.[141]

139) International Energy Agency(IEA)(2026.4.24.), Gas Market Report, Q2-2026
140) Argus Media(검색일: 2026.6.19.)
141) International Energy Agency(IEA)(2025), Gas 2025, p. 9; pp. 81-95.

〈그림 3-2〉 LNG(ANEA) 가격 변화(2026.1.26.~2026.6.19.)



자료: Argus Media, LNG DES Northeast Asia (ANEA) Month 1, Singapore Close(검색일: 2026.6.19.)를 바탕으로 저자 작성

〈표 3-5〉 LNG(ANEA) 가격 변화 주요 사건(호르무즈해협 위기)

번호	일자	주요 사건	영향
①	2.28.~ 3.2.	• 美·이스라엘 대이란 공습(Operation Epic Fury) 및 이란 IRGC 호르무즈해협 폐쇄 선언	▲ 급등
②	3.5.	• 고위험해역 → 전쟁위험구역(WOA) 격상, 선박 적체·통항 차질 본격화	▲ 상승
③	3.31.	• 해협 봉쇄 장기화, 통항량 평시 10% 미만 → 고점 형성	▲ 고점
④	4.30.	• 세계 원유·가스 약 20% 차단 효과, 에너지안보 우려 확산	■ 고점 유지
⑤	5월 중순	• 휴전 협상 진전·제한적 통항 재개 논의 → 하락 전환	▼ 하락
⑥	6.15.	• 美·이란 종전 예비합의 발표(호르무즈해협 재개방 포함)	▼ 급락

자료: U.S. Department of Defense(2026.3.3.)(검색일: 2026.6.15.); Associated Press(AP)(2026.2.28.); Reuters(2026.3.1., 2026.3.2., 2026.4.9., 2026.4.30.)(검색일: 2026.6.16.); International Transport Workers' Federation(2026.3.2., 2026.3.5.)(검색일: 2026.6.16.); International Energy Agency(IEA)(2026.4.24.)(검색일: 2026.6.15.); Reuters(2026.5.24., 2026.5.25., 2026.5.28., 2026.5.29., 2026.6.15.)(검색일: 2026.6.29.); Argus Media(검색일: 2026.6.19.)등을 바탕으로 저자 작성

(1) 군사작전 개시 이후 LNG 가격 급등

미·이란 무력충돌 직전인 2026년 2월 27일 동북아 LNG 가격은 10.41달러/MMBtu를 기록하였다. 이후 2월 28일 미국·이스라엘의 대이란 군사작전이 개시되고 호르무즈해협의 통항 차질 우려가 확대되면서 LNG 가격은 단기간에 큰 폭으로 상승하였다.[142]

특히 카타르산 LNG 수출이 호르무즈해협에 집중되어 있다는 점에서 시장은 LNG 공급 차질 가능성을 원유시장보다 더욱 민감하게 반영하였다. Reuters는 당시 호르무즈해협 폐쇄로 세계 LNG 공급량의 약 20%가 영향을 받을 수 있으며, 아시아 LNG 현물가격이 전쟁 이후 급격히 상승하였다고 보도하였다.[143]

실제 LNG 가격은 3월 2일 12.588달러/MMBtu로 상승한 이후 3월 3일 17.100달러, 3월 4일 24.175달러, 3월 6일에는 23.655달러를 기록하였다. 이는 전쟁 직전과 비교하면 불과 일주일 만에 약 127% 상승한 수준이다.[144]

〈표 3-6〉 군사작전 개시 이후 LNG 가격 변화

일자	주요 사건	LNG 가격 (달러/MMBtu)
2026.2.27.	• 무력충돌 직전	10.41
2026.2.28.	• 미국·이스라엘의 이란 대상 군사작전(Operation Epic Fury) 개시	-
2026.3.2.	• 이란의 호르무즈해협 통제 방침 발표	12.588 (+20.92%)
2026.3.3.	• 카타르 LNG 선박 운항 차질 우려 및 글로벌 LNG 공급 불안 확대	17.10 (+64.27%)

142) International Energy Agency(IEA)(2026.4.24.), Gas Market Report, Q2-2026
143) Reuters(2026.3.30.)(검색일: 2026.6.28.)
144) Argus(검색일: 2026.6.19.)

일자	주요 사건	LNG 가격 (달러 /MMBtu)
2026.3.4.	• 호르무즈해협 통항 제한 장기화에 따른 LNG 공급 차질 우려 확산	24.175 (+132.23%)
2026.3.6.	• 중동산 LNG 공급 불확실성 지속 및 현물시장 가격 강세 유지	23.655 (+127.23%)

주: 괄호 안의 수치는 2026년 2월 27일(무력충돌 직전) 대비 증감률(%)을 의미함
자료: U.S. Department of Defense(2026.3.3.)(검색일: 2026.6.15.); Associated Press(AP)(2026.2.28.)(검색일: 2026.6.16.); Reuters(2026.3.1.)(검색일: 2026.6.16.); Reuters(2026.3.2.)(검색일: 2026.6.29.); International Energy Agency(IEA)(2026.4.24.)(검색일: 2026.6.15.); Argus Media, LNG DES Northeast Asia (ANEA) Month 1, Singapore Close(검색일: 2026.6.19.)등을 바탕으로 저자 작성

(2) 해협 통제 지속과 LNG 가격 최고치 형성

3월 중순 이후에는 호르무즈해협을 둘러싼 군사적 긴장이 지속되면서 LNG 가격 역시 높은 수준을 유지하였다. 유엔 안전보장이사회 결의 제2817호 채택과 IMO 긴급이사회 개최에도 불구하고 시장에서는 카타르 LNG 수출 차질 가능성을 지속적으로 위험요인으로 반영하였다.[145][146]

LNG 가격은 3월 18일 20.143달러/MMBtu, 3월 19일에는 분석기간 최고치인 25.165달러/MMBtu를 기록하였다. 이후에도 3월 20일 25.000달러, 3월 23일 22.450달러, 3월 24일 22.288달러를 기록하는 등 20달러 이상의 높은 수준을 유지하였다.[147]

Reuters는 당시 아시아 LNG 가격이 전쟁 이전 대비 약 143% 상승하였으며, 카타르 LNG 설비 피해와 호르무즈해협 통항 차질이 가격 상승의 주요 요인으로 작용하였다고 분석하였다.[148]

145) United Nations Security Council(2026.3.11.), Resolution 2817 (2026), UN Doc. S/RES/2817 (2026), United Nations.
146) Reuters(2026.3.19.)(검색일: 2026.6.16.)
147) Argus(검색일: 2026.6.19.).
148) Reuters(2026.3.26.), Iran war damage to Qatar hits global LNG outlook, upends Asia demand growth(검색일: 2026.6.28.)

〈표 3-7〉 해협 통제 강화 단계의 주요 사건과 LNG 가격 변화

일자	주요 사건	LNG 가격 (달러 /MMBtu)
2026.3.11.	• 유엔 안전보장이사회 결의 제2817호 채택	19.670 (+88.95%)
2026.3.18. ~19.	• IMO 긴급이사회 개최 및 해상운송 안전 확보 방안 논의	20.143 (+93.50%) → 25.165 (+141.74%)
2026.3.20.	• 호르무즈해협 통항 제한 지속 및 중동산 LNG 공급 불확실성 확대	25.000 (+140.15%)
2026.3.24.	• 주요 선사의 우회 운항 지속 및 LNG 공급망 불안 지속	22.288 (+114.10%)

주: 괄호 안의 수치는 2026년 2월 27일(무력충돌 직전) 대비 증감률(%)을 의미함
자료: United Nations Security Council(2026.3.11.)(검색일: 2026.6.15.); International Maritime Organization(IMO)(2026.3.18.~19.)(검색일: 2026.6.16.); Reuters(2026.3.19.)(검색일: 2026.6.16.); Reuters(2026.3.26.)(검색일: 2026.6.28.); International Energy Agency(IEA)(2026.4.24.)(검색일: 2026.6.15.); Argus Media(검색일: 2026.6.19.)등을 바탕으로 저자 작성

(3) 제한적 통항 재개와 LNG 가격 안정

4월 이후에는 국제사회의 외교적 대응과 함께 LNG 가격도 점진적인 안정세를 보였다. 다만 호르무즈해협의 통항이 완전히 정상화된 것은 아니었으며, 시장은 제한적인 통항 재개와 공급 불확실성을 동시에 반영하면서 가격이 등락하였다.

LNG 가격은 4월 1일 19.393달러/MMBtu에서 4월 21일 15.073달러까지 하락하였다. 이후 5월에는 17~20달러 수준에서 등락을 반복하였으며, 분석기간 종료 직전인 2026년 6월 19일에는 15.303달러/MMBtu를 기록하였다.[149]

비록 가격은 3월 최고치 대비 약 39.2% 하락하였으나, 전쟁 직전인 2월

149) Argus(검색일: 2026.6.19.)

27일(10.410달러)과 비교하면 여전히 약 47.0% 높은 수준을 유지하였다. 이는 호르무즈해협의 통항 불확실성과 카타르 LNG 공급에 대한 위험 프리미엄이 분석기간 종료 시점까지 완전히 해소되지 않았음을 보여준다.

분석기간 이후인 2026년 6월 하순에는 미국의 중재 아래 휴전 합의가 이루어지고 호르무즈해협을 통한 LNG 운반선의 통항이 점진적으로 재개되기 시작하였다. Reuters는 카타르 관련 LNG 운반선들이 다시 호르무즈해협을 통과하기 시작했지만 선사들은 여전히 신중한 운항 기조를 유지하고 있다고 보도하였다.[150] 이에 따라 LNG 시장 역시 가격은 안정세를 보였으나, 공급망 불확실성은 완전히 해소되지 않은 것으로 판단된다.

3) 비료 원료 가격 변화

질소비료의 주요 원료인 암모니아(ammonia)와 요소(urea)는 천연가스를 원료로 생산되며, 중동 지역은 세계적인 생산 및 수출 거점 가운데 하나이다. 특히 사우디아라비아, 카타르, 아랍에미리트, 이란, 바레인 등 주요 생산국의 수출물량은 대부분 호르무즈해협을 통과하므로, 해협의 통항 차질은 국제 비료 공급망과 가격에 직접적인 영향을 미칠 수 있다. 국제비료협회(IFA)는 중동 지역이 세계 요소 교역량의 약 34%, 암모니아 교역량의 약 23%를 차지하고 있으며, 호르무즈해협은 세계 비료 교역의 핵심 해상 운송로라고 설명하였다.[151]

본 연구에서는 Argus의 Ammonia Middle East FOB Daily 가격과 Investing.com의 Urea Granular FOB Middle East Futures 가격을 이용하여 미·이란 무력충돌 전후 비료 원료시장의 가격 변화를 분석하였다.

150) Reuters(2026.6.23.), More vessels transit Hormuz, Qatar-linked LNG tankers return, data show(검색일: 2026.6.28.)

151) International Fertilizer Association(IFA)(2026.3.16.), Open Letter: Protect Fertilizer Supply Chains to Safeguard Global Food Security(검색일: 2026.5.20.)

암모니아는 중동 FOB 현물가격을, 요소는 중동 FOB 선물가격을 활용하여 전쟁 전후의 가격 수준과 변동 추이를 비교하였다.

(1) 비료용 암모니아 가격 변화

암모니아는 질소비료 생산의 핵심 원료이자 요소 생산의 직접적인 중간재로 사용되는 대표적인 기초 화학제품이다. 천연가스 가격과 중동 지역의 생산 및 수출 여건에 민감하게 반응하는 특성이 있어 국제 에너지시장과 비료시장을 연결하는 대표적인 품목으로 활용된다. 본 연구에서는 Argus가 제공하는 Ammonia Middle East FOB Daily 가격자료를 이용하여 분석을 수행하였다.

〈그림 3-3〉 암모니아 가격 변화 (2026.1.26.~2026.6.19.)



자료: Argus Media, Ammonia Middle East FOB Daily(USD/t)(검색일: 2026.6.20.)를 바탕으로 저자 작성

〈표 3-8〉 암모니아 가격 변화 주요 사건(호르무즈해협 위기)

번호	일자	주요 사건	영향
①	2.28.~ 3.2.	• 美·이스라엘 대이란 공습(Operation Epic Fury) 및 이란 IRGC 호르무즈해협 폐쇄 선언	▲ 급등
②	3.5.	• 고위험해역 → 전쟁위험구역(WOA) 격상, 선박 적체·통항 차질 본격화	▲ 상승
③	3.31.	• 해협 봉쇄 장기화, 통항량 평시 10% 미만 → 고점 형성	▲ 고점
④	4.30.	• 호르무즈 봉쇄로 중동산 암모니아 수출·해상운송 차질 심화, 공급 우려 확산	■ 고점 유지
⑤	5월 중순	• 휴전 협상 진전·제한적 통항 재개 논의 → 하락 전환	▼ 하락
⑥	6.15.	• 美·이란 종전 예비합의 발표(호르무즈해협 재개방 포함)	▼ 급락

자료: U.S. Department of Defense(2026.3.3.)(검색일: 2026.6.15.); Associated Press(AP)(2026.2.28.)(검색일: 2026.6.16.); Reuters(2026.3.1., 2026.3.2., 2026.4.9., 2026.4.30.)(검색일: 2026.6.16.); International Transport Workers' Federation(2026.3.2., 2026.3.5.)(검색일: 2026.6.16.); Reuters(2026.5.24., 2026.5.25., 2026.5.28., 2026.5.29., 2026.6.15.)(검색일: 2026.6.29.); Argus Media(검색일: 2026.6.20.)등을 바탕으로 저자 작성

가. 군사작전 개시 이후 암모니아 가격 상승

무력충돌 직전인 2026년 2월 27일 중동산 암모니아 가격은 톤당 495달러를 기록하였다. 이후 미국·이스라엘의 대이란 군사작전이 개시되고 호르무즈해협의 통항 불확실성이 확대되면서 암모니아 가격은 상승세로 전환하였다.

3월 초에는 가격이 495달러 수준을 유지하였으나, 시장에서는 중동산 암모니아 수출 차질 가능성과 천연가스 공급 불확실성을 반영하기 시작하였다. Reuters와 Rabobank는 당시 호르무즈해협을 통한 질소비료 원료 수송이 제한되면서 국제 비료시장의 공급 우려가 확대되었다고 분석하였다.

실제 암모니아 가격은 3월 16일 585달러, 3월 23일 600달러, 3월 30일에는 650달러를 기록하며 전쟁 이전 대비 약 31.3% 상승하였다.

〈표 3-9〉 군사작전 개시 이후 주요 사건과 암모니아 가격 변화

일자	주요 사건	암모니아 (달러/톤)
2026.2.27.	• 무력충돌 직전	495
2026.3.2.	• 이란의 호르무즈해협 통제 방침 발표	495 (+0.00%)
2026.3.16.	• 중동산 천연가스 공급 차질 우려 및 암모니아 공급 불안 확대	585 (+18.18%)
2026.3.23.	• 호르무즈해협 통항 제한 지속 및 암모니아 공급 불확실성 확대	600 (+21.21%)

주: 괄호 안의 수치는 2026년 2월 27일(무력충돌 직전) 대비 증감률(%)을 의미함
자료: Reuters(2026.3.2.)(검색일: 2026.6.29.); Al Jazeera(2026.3.16.)(검색일: 2026.6.16.); Reuters(2026.3.26.)(검색일: 2026.6.28.); International Energy Agency(IEA)(2026.4.24.)(검색일: 2026.6.15.); Argus Media(검색일: 2026.6.20.)등을 바탕으로 저자 작성

나. 공급 불확실성 확대와 가격 최고치 형성

4월 이후에는 중동 지역의 생산 차질과 해상운송 제약이 지속되면서 암모니아 가격도 추가 상승하였다. ICIS는 카타르의 요소·암모니아 생산이 전쟁으로 일시 중단되었으며, 호르무즈해협 봉쇄로 오만을 제외한 걸프 지역의 수출이 큰 영향을 받았다고 분석하였다.

암모니아 가격은 4월 1일 675달러, 4월 8일 690달러, 4월 15일 725달러, 4월 16일 765달러로 상승하였으며, 4월 23일에는 800달러에 도달하였다. 이후 5월 말까지 대부분 800~815달러 수준을 유지하여 분석기간 중 최고 수준을 기록하였다.

World Bank 역시 중동 전쟁의 영향으로 2026년 국제 비료가격 상승을 전망하면서, 요소를 중심으로 질소비료 가격 상승 압력이 확대될 것으로 전망하였다.

〈표 3-10〉 공급 불확실성 확대 단계의 주요 사건과 암모니아 가격 변화

일자	주요 사건	암모니아 (달러/톤)
2026.4.1.	• 중동산 암모니아 공급 차질 장기화 및 국제 공급 불안 지속	675 (+36.36%)
2026.4.15.	• 천연가스 가격 강세 지속 및 암모니아 생산비 상승	725 (+46.46%)
2026.4.16.	• 주요 생산국 공급 불확실성 지속 및 국제시장 가격 상승	765 (+54.55%)
2026.4.23. ~	• 중동 공급망 불안 지속 및 국제 암모니아 시장 강세 유지	800 (+61.62%)

주: 괄호 안의 수치는 2026년 2월 27일(무력충돌 직전) 대비 증감률(%)을 의미함
자료: Reuters(2026.4.9., 2026.4.15., 2026.4.21., 2026.4.23.)(검색일: 2026.6.16.); International Energy Agency(IEA)(2026.4.24.)(검색일: 2026.6.15.); Argus Media(검색일: 2026.6.20.)등을 바탕으로 저자 작성

다. 공급 정상화 기대와 가격 안정

5월 이후에는 일부 생산시설이 재가동되고 제한적인 선박 운항이 재개되면서 암모니아 가격은 점차 안정되는 모습을 보였다. 다만 공급망이 완전히 정상화되지 않아 가격은 여전히 전쟁 이전보다 높은 수준을 유지하였다.

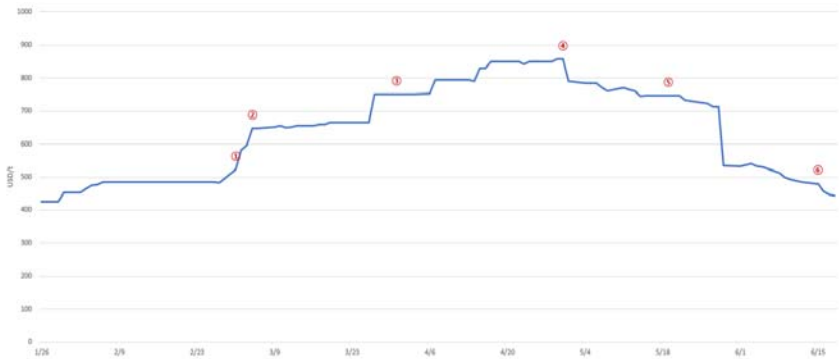
암모니아 가격은 6월 3일 815달러, 6월 10일 810달러, 6월 17일 800달러, 6월 19일 770달러를 기록하였다. 이는 최고치 대비 약 5.5% 하락한 수준이지만, 전쟁 직전(495달러)과 비교하면 약 55.6% 높은 수준이다.

Reuters는 6월 하순 휴전 합의 이후 요소와 암모니아를 포함한 비료 선적이 점진적으로 재개되고 있으나, 상당수 물량은 기존 계약분이며 시장의 정상화에는 시간이 필요하다고 보도하였다.

(2) 비료용 요소 가격 변화

요소(Urea)는 질소비료 가운데 가장 널리 사용되는 품목으로, 암모니아를 원료로 생산된다. 요소 가격은 천연가스 가격과 암모니아 가격뿐 아니라 주요 생산국의 수출정책, 해상운송 여건 및 국제 농산물 시장의 수급 변화에도 영향을 받는다. 본 연구에서는 Investing.com에서 제공하는 Urea Granular FOB Middle East Futures 일별 가격자료를 활용하여 미·이란 무력충돌 전후 가격 변화를 분석하였다.

〈그림 3-4〉 Urea Granular FOB Middle East(요소) 가격 변화
(2026.1.26.~2026.6.19.)



자료: Investing.com, Urea Granular FOB Middle East Futures Historical Data(검색일: 2026.6.21.)를 바탕으로 저자 작성

〈표 3-11〉 요소 가격 변화 주요 사건(호르무즈해협 위기)

번호	일자	주요 사건	영향
①	2.28.~ 3.2.	• 美·이스라엘 대이란 공습(Operation Epic Fury) 및 이란 IRGC 호르무즈해협 폐쇄 선언	▲ 급등
②	3.5.	• 고위험해역 → 전쟁위험구역(WOA) 격상, 선박 적체·통항 차질 본격화	▲ 상승
③	3.31.	• 해협 봉쇄 장기화, 통항량 평시 10% 미만 → 고점 형성	▲ 고점
④	4.30.	• 호르무즈 봉쇄로 중동산 요소 수출·해상운송 차질 심화, 공급 우려 확산	■ 고점 유지

번호	일자	주요 사건	영향
⑤	5월 중순	• 휴전 협상 진전·제한적 통항 재개 논의 → 하락 전환	▼ 하락
⑥	6.15.	• 美·이란 종전 예비합의 발표(호르무즈해협 재개방 포함)	▼ 급락

자료: Investing.com(검색일: 2026.6.21.); U.S. Department of Defense(2026.3.3.)(검색일: 2026.6.15.); Reuters(2026.3.2.)(검색일: 2026.6.29.); International Transport Workers' Federation(ITF)(2026.3.5.)(검색일: 2026.6.16.); Reuters(2026.3.30.)(검색일: 2026.6.28.); Reuters(2026.4.30.)(검색일: 2026.6.16.); Reuters(2026.5.24.)(검색일: 2026.6.29.); Reuters(2026.6.15.)(검색일: 2026.6.29.)등을 바탕으로 저자 작성

가. 군사작전 개시 이후 요소 가격 상승

미·이란 무력충돌 직전인 2026년 2월 27일 중동산 요소 가격은 톤당 484달러를 기록하였다. 이후 미국·이스라엘의 대이란 군사작전이 개시되고 호르무즈해협의 통항 불확실성이 확대되면서 요소 가격은 암모니아보다 빠른 상승세를 나타냈다.

3월 2일 요소 가격은 522.5달러를 기록하였으며, 3월 3일 582.5달러, 3월 4일 597달러, 3월 5일에는 647.5달러까지 상승하였다. 전쟁 개시 이후 약 일주일 만에 전쟁 직전 대비 약 33.8% 상승한 수준이다.

Reuters는 당시 중동 지역의 군사적 충돌로 호르무즈해협을 통한 비료 원료 운송 차질 우려가 확대되면서 국제 비료시장의 공급 불확실성이 증가하였다고 보도하였다. 또한 시장에서는 카타르와 걸프 지역 생산시설의 운영 차질 가능성까지 반영되면서 요소 가격 상승 압력이 확대된 것으로 분석하였다.[152]

152) Reuters(2026.3.5.), Farmers see fertiliser price surge as Iran war blocks exports, threatening losses(검색일: 2026.4.5.).

〈표 3-12〉 군사작전 개시 이후 주요 사건과 요소 가격 변화

일자	주요 사건	요소 가격 (달러/톤)
2026.2.27.	• 무력충돌 직전	484
2026.3.2.	• 이란의 호르무즈해협 통제 방침 발표	522.5 (+7.95%)
2026.3.3.	• 중동발 에너지 가격 상승에 따른 요소 생산비 증가 우려 확산	582.5 (+20.35%)
2026.3.4.	• 천연가스 공급 불확실성 확대 및 요소 생산 차질 우려	597.0 (+23.35%)
2026.3.5.	• 국제 천연가스 가격 상승 지속 및 요소 시장 공급 불안 확대	647.5 (+33.78%)

주: 괄호 안의 수치는 2026년 2월 27일(무력충돌 직전) 대비 증감률(%)을 의미함
자료: Investing.com(검색일: 2026.6.21.); Reuters(2026.3.2.)(검색일: 2026.6.29.); Reuters(2026.3.5.)(검색일: 2026.4.5.)등을 바탕으로 저자 작성.

나. 공급 불확실성 확대와 가격 최고치 형성

3월 말 이후에도 호르무즈해협의 통항 불확실성이 지속되면서 요소 가격은 추가 상승하였다. 특히 중동산 비료의 선적 지연과 공급 차질 우려가 계속되면서 국제 요소시장은 높은 가격 수준을 유지하였다.

요소 가격은 3월 27일 750달러를 기록하며 처음으로 700달러를 넘어섰으며, 이후 4월 7일부터 4월 13일까지 795달러 수준을 유지하였다. 4월 15일에는 830달러, 4월 17일에는 850달러까지 상승하였고, 4월 29일부터 30일까지는 분석기간 최고치인 858달러를 기록하였다. 이는 전쟁 직전 대비 약 77.3% 상승한 수준이다.

ICIS는 당시 호르무즈해협을 통한 중동산 요소 선적이 크게 지연되었으며, 일부 생산시설의 운영 차질과 선박 부족 현상이 겹치면서 국제 요소시장의 공급 불확실성이 확대되었다고 분석하였다. 또한 세계 최대 요소 수출국 가운데 하나인 중동 지역의 공급 차질 우려가 국제 현물가격 상승을 견인한 것으로 평가하였다.[153]

〈표 3-13〉 공급 불확실성 확대 단계의 주요 사건과 요소 가격 변화

일자	주요 사건	요소 가격 (달러/톤)
2026.3.27.	• 중동산 천연가스 공급 불안 지속 및 요소 수급 우려 확대	750 (+54.96%)
2026.4.7.	• 호르무즈해협 통항 차질 장기화 및 국제 요소시장 공급 불안 지속	795 (+64.26%)
2026.4.15.	• 중동산 암모니아 공급 차질 우려 지속 및 요소 생산비 상승	830 (+71.49%)
2026.4.17.	• 국제 요소시장 공급 불확실성 지속 및 수급 불안 심화	850 (+75.62%)
2026.4.29.	• 중동 지역 공급망 불안 지속 및 국제 요소시장 가격 강세 유지	858 (+77.27%)

주: 괄호 안의 수치는 2026년 2월 27일(무력충돌 직전) 대비 증감률(%)을 의미함
자료: Investing.com(검색일: 2026.6.21.); ICIS(2026.3.13.)(검색일: 2026.3.15.); Reuters(2026.3.26.)(검색일: 2026.6.28.); Reuters(2026.4.9.)(검색일: 2026.6.16.); Reuters(2026.4.21.)(검색일: 2026.6.16.); Reuters(2026.4.28.)등을 바탕으로 저자 작성

다. 공급 정상화 기대와 가격 안정

5월 이후에는 중동 지역의 생산시설이 점진적으로 정상화되고 일부 선적이 재개되면서 요소 가격은 하락세로 전환하였다. 다만 시장에서는 호르무즈해협의 통항이 완전히 정상화되지 않았다는 점과 공급망 불확실성이 여전히 남아 있다는 점을 반영하여 가격은 전쟁 이전보다 높은 수준을 유지하였다.

요소 가격은 5월 18일 746달러, 5월 29일 535달러, 6월 9일 500달러, 6월 18일에는 442.5달러를 기록하였다. 분석기간 종료 시점의 가격은 최고치 대비 약 48.4% 하락하였으며, 전쟁 직전인 2월 27일(484달러)과 비교하면 약 8.6% 낮은 수준으로 회복되었다.

Reuters는 6월 하순 휴전 합의 이후 호르무즈해협을 통한 비료 선적이

153) ICIS(2026.3.13.), "INSIGHT: Global fertilizer markets brace for soaring prices amid geopolitical shockwaves"(검색일: 2026.3.15.).

점진적으로 재개되기 시작하였으며, 일부 중동산 요소 수출도 정상화 단계에 진입했다고 보도하였다. 다만 선박 대기와 계약 이행 지연이 지속되면서 시장의 불확실성은 완전히 해소되지 않은 것으로 분석하였다.[154]

〈표 3-14〉 공급 정상화 단계의 주요 사건과 요소 가격 변화

일자	주요 사건	요소 가격 (달러/톤)
2026.5.18.	• 미국·이란 간 휴전 협상 진전 및 중동 공급망 불안 완화	746 (+54.13%)
2026.5.29.	• 국제사회 외교 협의 지속 및 공급 정상화 기대 확대	535 (+10.54%)
2026.6.9.	• 호르무즈해협 제한적 통항 유지 및 공급망 안정화 지속	500 (+3.31%)
2026.6.18.	• 미국 중재 아래 휴전 합의 및 통항 정상화 협의 진전	442.5 (−8.57%)

주: 괄호 안의 수치는 2026년 2월 27일(무력충돌 직전) 대비 증감률(%)을 의미함
자료: Investing.com(검색일: 2026.6.21.); Reuters(2026.5.24.)(검색일: 2026.6.29.); Reuters(2026.5.28.)(검색일: 2026.6.29.); Reuters(2026.5.29.)(검색일: 2026.6.29.); Reuters(2026.6.15.)(검색일: 2026.6.29.); Reuters(2026.6.19.)(검색일: 2026.6.29.)등을 바탕으로 저자 작성

4) 종합 분석 및 시사점

앞서 살펴본 주요 에너지 및 비료 원료 가격지표를 종합하면, 미·이란 무력충돌은 국제 에너지시장과 비료 원료시장 전반에 가격 상승을 유발하였으며, 품목별 공급망 구조와 시장 특성에 따라 가격 반응의 시기와 상승폭에는 차이가 나타났다.

국제 원유 가격은 군사작전 개시 직후 가장 먼저 반응하였다. WTI는 2026년 2월 27일 배럴당 67.02달러에서 4월 7일 112.95달러까지 상승하였으며, Brent는 72.48달러에서 3월 31일 118.35달러까지 상승하였다. 이는 호르무즈해협을 통한 원유 공급 차질 우려가 국제 원유시장에 즉각적

154) Reuters(2026.6.26.)(검색일: 2026.6.26.).

으로 반영된 결과로 볼 수 있다. 이후 국제사회의 외교적 대응과 제한적인 통항 재개가 이루어지면서 국제유가는 점진적으로 안정되는 모습을 보였다.

동북아 LNG 가격은 원유보다 더욱 큰 폭의 가격 변동을 나타냈다. 전쟁 직전 10.41달러/MMBtu였던 LNG DES Northeast Asia(ANEA) 가격은 3월 19일 25.165달러/MMBtu까지 상승하여 약 141.7%의 상승률을 기록하였다. 이는 카타르를 비롯한 중동산 LNG가 호르무즈해협을 통해 수출되는 구조적 특성으로 인해 공급 차질 우려가 현물시장에 더욱 민감하게 반영된 결과로 해석된다.

비료 원료시장 역시 유사한 흐름을 보였다. 중동산 암모니아 가격은 전쟁 직전 톤당 495달러에서 5월 말 815달러까지 상승하여 약 64.6%의 상승률을 기록하였으며, 요소 가격은 484달러에서 4월 29~30일 858달러까지 상승하여 약 77.3%의 상승률을 나타냈다. 특히 요소는 암모니아를 원료로 생산되는 특성과 함께 국제 비료 수급 및 교역 여건의 영향을 동시에 받으면서 암모니아보다 높은 가격 상승폭을 기록하였다.

한편 가격 회복 속도에서는 품목별 차이가 확인되었다. 국제 원유와 LNG 가격은 4월 이후 국제사회의 외교적 대응과 제한적 통항 재개가 이루어지면서 점진적인 하락세를 보였으나, 암모니아는 분석기간 종료 시점까지 770달러 수준을 유지하여 전쟁 이전보다 높은 가격을 지속하였다. 반면 요소 가격은 6월 중순 442.5달러까지 하락하면서 전쟁 이전 수준에 근접한 모습을 보였다. 이는 비료시장에서는 생산시설 재가동과 선적 재개가 이루어진 이후 가격 조정이 상대적으로 빠르게 진행되었음을 보여준다.

종합적으로 볼 때 미·이란 무력충돌은 국제 에너지 및 비료 원료시장에 단기적인 가격 급등을 초래하였으며, 호르무즈해협의 통항 불확실성이 주요 가격 변동 요인으로 작용하였다. 다만 품목별 가격 반응은 공급망 구조

와 시장 특성에 따라 차이를 보였다. 원유는 국제 금융시장과 선물시장의 위험 프리미엄이 빠르게 반영되는 특성을 보였고, LNG는 특정 수출국 의존도가 높아 가장 큰 가격 변동성을 나타냈다. 반면 암모니아와 요소는 에너지시장뿐 아니라 비료 수급 및 생산시설 운영 여건의 영향을 함께 받으면서 원유와는 다른 가격 조정 과정을 보였다. 이러한 결과는 지정학적 위기가 발생할 경우 국제 에너지시장뿐 아니라 비료 원료시장까지 연계된 공급망 리스크가 동시에 확대될 수 있음을 시사한다.

〈표 3-15〉 미·이란 무력충돌 전후 주요 에너지 및 비료 원료 가격 변화 비교

품목	전쟁 직전	최고가	분석 종료 시점	최고 상승률
WTI(달러/배럴)	67.02	112.95	76.60(6.18)	68.53%
Brent(달러/배럴)	72.48	118.35	80.57(6.19)	63.29%
LNG DES Northeast Asia(달러/MMBtu)	10.41	25.165	15.303(6.19)	141.74%
중동산 암모니아 FOB (달러/톤)	495	815	770(6.19)	64.65%
중동산 요소 FOB (달러/톤)	484	858	442.5(6.18)	77.27%

자료: 한국석유공사 유가정보서비스(Opinet)(검색일: 2026.6.18.); Investing.com(검색일: 2026.6.19.); Investing.com(검색일: 2026.6.19.); Argus Media(검색일: 2026.6.19.); Argus Media(검색일: 2026.6.20.); Investing.com(검색일: 2026.6.21.)등을 바탕으로 저자 작성

2. VLSFO 벙커 가격 변화[155)]

미국-이란 간 군사적 긴장이 고조된 직후, 중동 및 아시아 지역의 주요 벙커링 허브를 중심으로 선박연료 가격이 급격히 상승한 것으로 나타났다. 특히 푸자이라항과 싱가포르항에서는 VLSFO(Very Low Sulfur Fuel Oil)와 HSFO(High Sulfur Fuel Oil) 가격이 3월 중순부터 하순 사이 집중적으로 상승하였다. 이 가운데 싱가포르항은 푸자이라항보다 가격 상승 시점

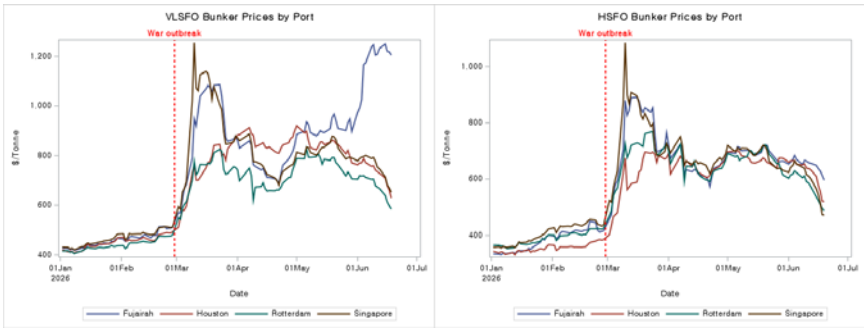
155) VLSFO 가격동향은 Clarksons Shipping Intelligence Network 데이터를 기반으로 작성한 것임

이 더 이르게 나타났으며, 가격 수준 또한 상대적으로 높게 형성된 것으로 분석된다. 이는 중동 지역의 지정학적 리스크 확대에 따라 선사들이 벙커링 거점을 상대적으로 안정적인 아시아 지역으로 분산하거나 이전하면서 싱가포르항의 벙커링 수요가 증가한 결과로 해석된다. 실제로 싱가포르항의 VLSFO 가격은 3월 10일 톤당 1,255달러를 기록하며 분석기간 중 최고 수준에 도달하였다.

4월 이후에는 전반적인 가격 상승세가 다소 완화되면서 안정 국면에 진입하는 양상이 나타났다. 그러나 5월 이후 푸자이라항의 벙커 가격이 다시 상승하기 시작했으며, 6월 들어 상승폭이 확대되면서 6월 15일에는 VLSFO 가격이 톤당 1,249달러로 최고치를 기록하였다. 이는 6월 초 협상에 대한 기대가 약화되고 군사적 충돌이 재개된 가운데, 공급망 차질 우려가 장기간 지속되면서 선박연료 수급 불안이 재차 확대된 데 따른 영향으로 판단된다. 또한 주요 항로에서 성수기가 예년보다 조기에 도래하면서 선박연료 수요가 증가한 점도 가격 상승 요인으로 작용한 것으로 보인다.

반면, 휴스턴항·로테르담항·싱가포르항의 경우 전쟁 이전과 비교하면 여전히 높은 가격 수준을 유지하고 있으나, 6월 이후에는 가격 변동성이 축소되며 점진적인 안정세를 보이고 있다. 한편 HSFO 가격은 전쟁 직후인 3월 중순경 최고치를 기록한 이후 비교적 빠르게 안정화되는 모습을 보였으며, VLSFO에 비해 가격 변동성이 상대적으로 제한적인 것으로 나타났다.

〈그림 3-5〉 VLSFO/HSFO 가격 동향



자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.) 바탕으로 저자 재작성

한편, 이란-미국 갈등 이후 주요 벙커링 허브 간 가격 수준이 차별적으로 움직이면서 지역 간 가격 격차 또한 크게 확대된 것으로 나타났다. VLSFO를 기준으로 푸자이라항과 싱가포르항 간 가격 스프레드는 전쟁 직후 약 -306달러/톤 수준까지 확대되었으나, 6월 들어 푸자이라항 가격이 급등하면서 최대 552달러/톤까지 반전·확대된 것으로 나타났다. 이는 중동 지역의 공급 불확실성이 재차 확대되면서 글로벌 벙커링 연료 가격 형성에 대한 중동 지역의 영향력이 확대되었음을 시사한다. 푸자이라항과 휴스턴항 및 로테르담항 간 스프레드 역시 각각 최대 약 575달러/톤, 621달러/톤까지 벌어진 것으로 확인되었다. HSFO 또한 유사한 흐름을 보이며 지역 간 가격 괴리가 확대된 것으로 나타났다.

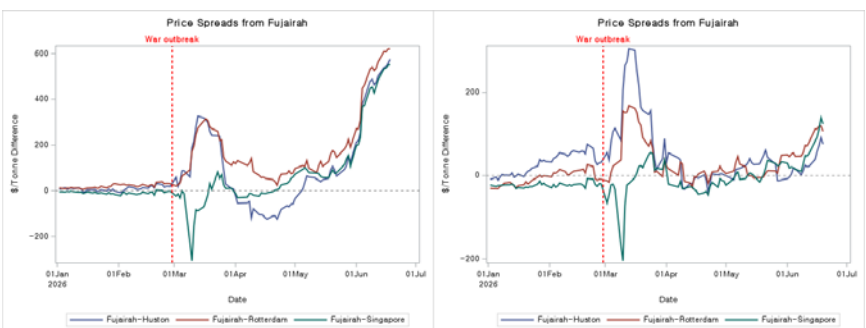
이러한 스프레드 확대는 단순한 가격 상승을 넘어 지역별 수급 여건의 차이가 가격에 반영되기 시작했음을 의미한다. 전쟁 이전에는 주요 벙커링 항만 간 가격 차이가 비교적 제한적인 수준에서 유지되었으나, 갈등 발생 이후에는 중동 지역의 공급 불확실성과 벙커링 수요의 지역 간 이동이 동시에 발생하면서 가격 격차가 확대되는 양상이 확인되었다.

연료유 종류에 따라 가격 격차의 조정 속도에도 차이가 관찰되었다.

HSFO의 경우 전쟁 직후 확대된 스프레드가 시간이 경과함에 따라 점진적으로 축소되며 주요 항만 간 가격이 다시 수렴하는 모습을 보였다. 반면 VLSFO는 6월 이후 푸자이라항 가격이 재차 급등하면서 주요 항만 간 가격 차이가 높은 수준을 유지하였으며, HSFO보다 조정 속도가 느린 것으로 나타났다. 이는 HSFO가 비교적 단순한 공급 구조와 제한적인 수요 기반을 가지고 있는 반면, VLSFO는 블렌딩 중심의 공급체계와 높은 수요 변동성을 특징으로 하고 있어 지역 간 수급 불균형이 보다 장기간 지속되기 때문으로 해석된다.

종합하면, 이란-미국 갈등은 글로벌 벙커링 연료 가격을 상승시켰을 뿐만 아니라 주요 벙커링 허브 간 가격 격차를 확대시키는 요인으로 작용한 것으로 나타났다. 특히 VLSFO 시장에서는 지정학적 리스크 발생 시 지역별 수급 여건에 따른 가격 차별화 현상이 더욱 뚜렷하게 나타나는 것으로 분석된다.

〈그림 3-6〉 VLSFO spread/HSFO spread 가격 동향



자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.) 바탕으로 저자 재작성

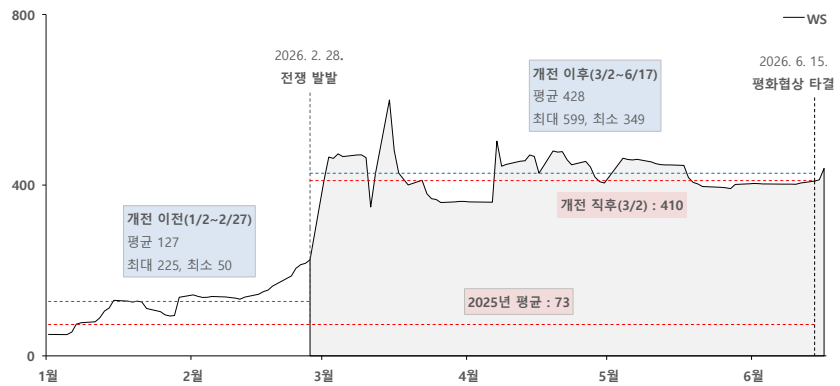
3. 해상운임 변화

1) 원유운반선 운임

미국-이란 전쟁 발발 이후 원유운반선 운임은 중동발 항로를 중심으로 빠르게 상승하였다. 호르무즈해협을 경유하는 중동-극동 항로 운임인 BDTI TD3C는 전쟁 발발 이전인 1월 2일부터 2월 27일까지 평균 WS 127로, 2025년 평균인 WS 73보다 약 74% 높은 수준을 기록하고 있었다. 개전 직후인 3월 2일에는 WS 410까지 상승하여, 전쟁 직전인 2월 27일 WS 225 대비 약 83% 상승하였다.

전쟁 기간(3월 2일~6월 15일) 평균 운임은 WS 428로, 특히 3월 16일에는 WS 599까지 상승하여 전쟁 기간 중 최고치를 기록하였다. 이후 운임은 최고치에서 다소 조정되었으나, 개전 이전의 평균인 WS 127의 3배를 상회하는 WS 400 안팎에서 등락하며 높은 수준을 유지하였다.

〈그림 3-7〉 BDTI TD3C 추이



자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.) 바탕으로 저자 재작성

한편 6월 15일 휴전 이후에도 원유운반선 운임의 즉각적인 하락은 나타나지 않았다. 6월 초 WS 400 안팎에서 안정적인 움직임을 보이던 운임은 휴전 직후부터 다시 반등하며 고운임 기조가 이어지고 있어, 휴전이 운임의 하향 안정으로 이어질지 향후 추이를 확인할 필요가 있다.

원유운반선 운임 상승은 VLCC 선복의 권역별 배치 변화와도 연관된다. 개전 이전의 VLCC 선복은 아시아 권역에 상대적으로 집중되어 있었다. 대서양 권역 비중은 약 16.2%, 아시아 권역 비중은 83.8%로 2025년 평균보다 아시아 권역 비중이 높은 상태였다. 개전 당일과 3월에도 대서양 권역 비중은 각각 17.2%, 16.7%에 그쳐 선복 배치 구조에는 즉각적인 변화가 크지 않았다.

그러나 4월 이후에는 대서양 권역으로의 선복 이동이 뚜렷해졌다. 대서양 권역 배치 비중은 개전 이전 16.2%에서 4월 21.7%, 5월 24.6%, 6월(1~17일) 25.7%로 상승하였다. 반면 아시아 권역 배치 비중은 개전 이전 83.8%에서 4월 78.3%, 5월 75.4%, 6월(1~17일) 74.3%로 하락하였다.

〈표 3-16〉 VLCC 권역별 배치 변화

단위: 척

권역	2025년 평균	개전 전 (1.1.~2.27.)	개전일 (2.28.)	3월	4월	5월	6월 (6.1.~6.17.)	개전 후 (3.1.~6.17.)
대서양	174	142	153	148	190	213	218	189
	19.8%	16.2%	17.2%	16.7%	21.7%	24.6%	25.7%	21.7%
아시아	705	731	735	738	683	653	631	682
	80.2%	83.8%	82.8%	83.3%	78.3%	75.4%	74.3%	78.3%

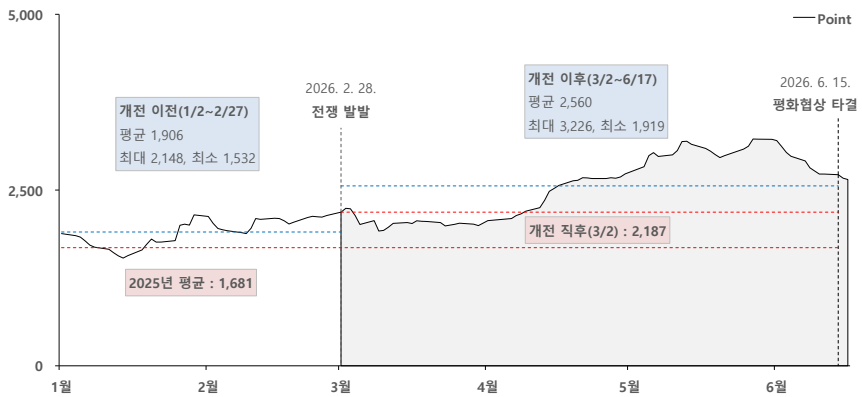
주: 척수는 해당 기간의 일별 배치 척수를 평균한 값이며, 비중은 대서양 권역과 아시아 권역의 배치 척수 합계 기준으로 산정함
자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.) 바탕으로 저자 재작성

개전 직후에는 운임 상승이 먼저 나타났고, 권역별 선복 배치 변화는 4월 이후에 뚜렷해졌다. 전쟁 발발 이후 일부 원유 운송 수요가 대서양 권역으로 이동하면서, 대서양 권역의 VLCC 수요가 확대된 것으로 보인다. BDTI TD3C의 상승은 호르무즈해협 통항 차질뿐 아니라, 아시아 권역 VLCC 선복 감소에 따른 수급 여건 변화가 함께 반영된 결과로 해석할 수 있다.

2) 건화물선 운임

건화물선 운임도 개전 이후 상승세를 보였으나, 원유운반선 운임과 달리 개전 직후 급등하는 양상은 나타나지 않았다. 개전 이전인 2026년 1월 2일부터 2월 27일까지 BDI는 평균 1,906포인트였으며, 개전 이후에는 3월 평균 2,047포인트, 4월 평균 2,443포인트, 5월 평균 3,049포인트로 상승하였다. 6월에 접어들면서 BDI는 다소 조정되어 6월(1~17일) 평균 2,890포인트로, 전월 대비 다소 낮아졌다.

〈그림 3-8〉 BDI 추이



자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.) 바탕으로 저자 재작성

개전 이후인 3월 2일부터 6월 17일까지 BDI는 평균 2,560포인트로 개전 이전 대비 약 34% 높은 수준이었다. 다만 BDI의 상승세는 원유운반선 운임과 성격이 다르다. 원유운반선 운임은 호르무즈해협 통항 차질이 발생한 직후 급등한 반면, BDI는 3월에는 개전 이전 평균을 소폭 상회하는 것에 그쳤고 4월 이후 상승폭이 확대되었다. 이러한 흐름을 고려하면, 이 시기의 건화물선 운임 상승은 호르무즈해협의 통항 차질의 직접적인 결과라기보다 건화물선 수급 여건 변화와 더 가깝게 보인다.

〈표 3-17〉 BDI 세부 지수 변화

단위: 포인트

구분	2025년 평균	개전 전 (1.2.~2.27.)	3월	4월	5월	6월 (6.1.~6.17.)	개전 후 (3.2.~6.17.)	개전 전 대비
BDI	1,681	1,906	2,047	2,443	3,049	2,890	2,560	34.3%
BCI	2,568	2,911	2,912	3,850	5,070	4,592	4,015	37.9%
BPI	1,486	1,624	1,871	1,913	2,306	2,261	2,062	27.0%
BSI	1,131	1,085	1,281	1,396	1,549	1,620	1,440	32.8%

주: 각 수치는 해당 기간의 일별 운임지수를 평균한 값임. BCI는 Baltic Capesize Index, BPI는 Baltic Panamax Index, BSI는 Baltic Supramax Index를 의미함
자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.) 바탕으로 저자 재작성

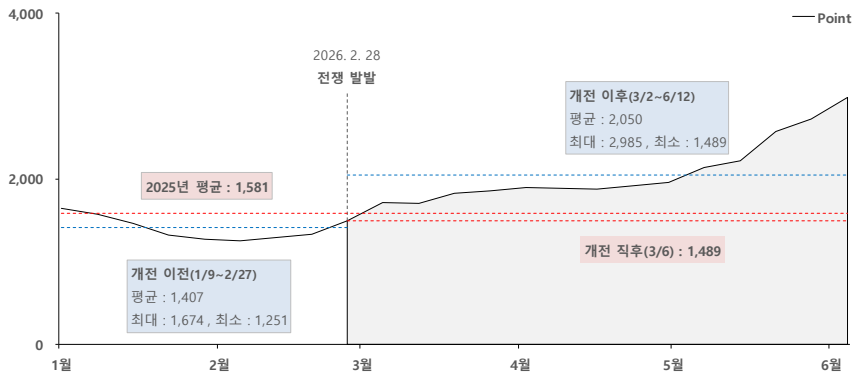
세부 지수별로 보면, 개전 이후 BDI 상승은 케이프선 운임 강세의 영향을 크게 받은 것으로 보인다. BCI는 개전 이전 평균 2,911포인트에서 개전 이후 4,015포인트로 약 37.9% 상승하여 BDI의 상승률을 상회하였다. BPI와 BSI 역시 개전 이전 대비 각각 27.0%, 32.8% 상승하였으나 BDI의 상승률보다는 낮은 것으로 나타났다.

개전 이후 기간의 BDI 상승은 케이프선 시황 강세의 영향을 더 크게 받은 것으로 볼 수 있다. 따라서 건화물선 운임은 개전 이후 상승하였으나, 이를 미국-이란 전쟁에 따른 직접적인 운임 충격으로 해석하기는 어렵다.

3) 컨테이너선 운임

컨테이너선 운임도 미국-이란 전쟁 발발 이후 상승세를 보였다. 개전 이전인 2026년 1월 9일부터 2월 27일까지 SCFI는 평균 1,407포인트였으며, 개전 이후인 3월 6일부터 6월 12일까지는 평균 2,050포인트로 개전 이전 대비 약 46% 상승한 것으로 나타났다. 월별로 보면 SCFI는 3월 평균 1,683포인트, 4월 평균 1,877포인트, 5월 평균 2,159포인트, 6월(5~12일) 평균 2,856포인트로 점진적으로 상승하는 움직임을 보였다. 컨테이너선 운임은 개전 이후 전반적으로 상승하였으나, 상승폭은 전쟁이 발발한 직후인 3월보다 5월 이후에 본격적으로 확대되는 양상을 보였다.

〈그림 3-9〉 SCFI 추이



자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.) 바탕으로 저자 재작성

SCFI 상승은 원유운반선 운임과 같이 전쟁 발발 직후 즉각적으로 나타난 급등으로 보기 어렵다. 원유운반선 운임은 호르무즈해협 통항 차질이 발생한 직후 급등한 반면, 컨테이너선 운임은 항로별로 상이한 반응을 보였다. 특히 개전 직후의 초기 반응을 보면, 운임 상승이 전체 항로에서 동시에 나타난 것이 아니라, 개전 직후에는 페르시아만 항로에 집중되었다.

〈표 3-18〉 SCFI 주요 항로별 운임 변화

단위: 달러

구분	2025년 평균	개전 전 (1.9.~2.27.)	3월	4월	5월	6월 (6.5.~6.12.)	개전 후 (3.6.~6.12.)	개전 전 대비
종합지수	1,581	1,407	1,683	1,877	2,159	2,856	2,050	45.7%
페르시아만	1,427	1,312	3,140	4,032	4,152	4,716	3,925	199.2%
유럽	1,587	1,513	1,602	1,549	1,863	2,835	1,839	21.5%
지중해	2,429	2,595	2,644	2,546	2,999	4,002	2,917	12.4%
미 동안	3,723	2,791	3,004	3,482	4,275	6,031	3,958	41.8%
미 서안	2,551	1,973	2,149	2,527	3,194	4,827	2,955	49.8%

주: 각 수치는 해당 기간의 주간 운임을 평균한 값임. 종합지수는 포인트, 페르시아만·유럽·지중해는 달러/TEU, 미 동안·미 서안은 달러/FEU임
자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.) 바탕으로 저자 재작성

항로별 운임을 보면, 개전 직후의 급격한 반응은 페르시아만 항로에서 가장 뚜렷하게 나타났다. 페르시아만 항로 운임은 개전 이전 평균 1,312달러/TEU에서 개전 직후인 3월에 평균 3,140달러/TEU로 약 139.3% 상승하였고, 전쟁 기간 동안 평균 운임은 약 3,925달러/TEU로 개전 이전 대비 약 199.2% 상승한 것으로 나타났다.

유럽 및 지중해 항로의 변화는 페르시아만 항로보다 제한적이었다. 유럽 항로는 개전 이전 대비 개전 이후에 약 21.5%, 지중해 항로는 12.4% 상승하였다. 특히 지중해 항로의 4월 평균 운임은 2,546달러/TEU로 개전 이전 평균인 2,595달러/TEU를 하회하기도 하였다. 유럽 및 지중해 항로 역시 홍해 및 수에즈운하 등 중동 지역의 주요 해상운송로와 연관이 있음에도, 페르시아만 항로와 같은 급등 양상은 나타나지 않았다.

미주 항로는 4~6월 들어 상승폭이 확대되었다. 개전 이후 평균 기준으로 미 동안 항로는 개전 이전 대비 41.8%, 미 서안 항로는 49.8% 상승하였다. 그러나 개전 직후인 3월 평균 기준으로 미 동안은 약 7.6%, 미 서안은 8.9% 상승에 그쳐 페르시아만 항로와 같은 즉각적인 반응과는 구분된다.

컨테이너선 운임의 전반적인 상승은 호르무즈해협 통항 차질의 직접적인 결과로 보기 어렵다. 다만 항로별로 보면 페르시아만 항로에서는 개전 직후부터 뚜렷한 급등이 나타났고, 유럽·지중해 및 미주 항로의 상승은 시차를 두고 확대되었다.

4. 수산물 수출입 가격 변화

수산물 수출입 가격 변화는 수산물 교역에서 비중이 높고 대표성이 있는 주요 품목으로 한정하였다. 수출 부문은 김, 참치, 굴, 전복, 넙치를 대상으로 하였으며, 수입 부문은 갈치, 조기, 오징어, 명태를 대상으로 가격 변화를 분석하였다. 이를 통해 중동 지역 지정학적 리스크 전후 주요 수산물의 수출입 가격 변동 양상을 살펴보고자 한다.

1) 수산물 수출가격 동향

수출 부문은 김, 참치, 굴, 전복, 넙치를 대상으로 수출단가 변화를 비교하였다. 다만 동일 품목이라 하더라도 가공 형태, 품질, 규격 등에 따라 수출가격 차이가 크게 발생할 수 있다는 점을 고려하여, 각 품목별로 수출 비중이 높고 대표성이 있는 세부 품목을 중심으로 분석을 실시하였다.

구체적으로 김은 조미김(HSK 2008995010), 참치는 냉동 가다랑어(HSK 0303430000), 굴은 냉동 굴(HSK 0307120000), 전복은 활전복(HSK 030781000), 넙치는 냉동 넙치(HSK 0301998000)를 대상으로 하였다. 이를 통해 품목 구성 변화에 따른 가격 왜곡을 최소화하고, 중동 지역 지정학적 리스크 전후의 실질적인 수출가격 변동 여부를 보다 정확하게 파악하고자 하였다.

전반적으로 주요 수산물의 수출단가는 중동 지역 지정학적 리스크 전후에도 품목별 상이한 움직임을 보였으며, 전쟁에 따른 공통적인 가격 충격은 확인되지 않았다. 이에 따라 단기적으로는 중동 지역의 지정학적 리스크가 우리나라 주요 수산물 수출가격에 미치는 영향은 제한적인 것으로 판단된다.

〈그림 3-10〉 최근 3년 수산물 수출가격 동향

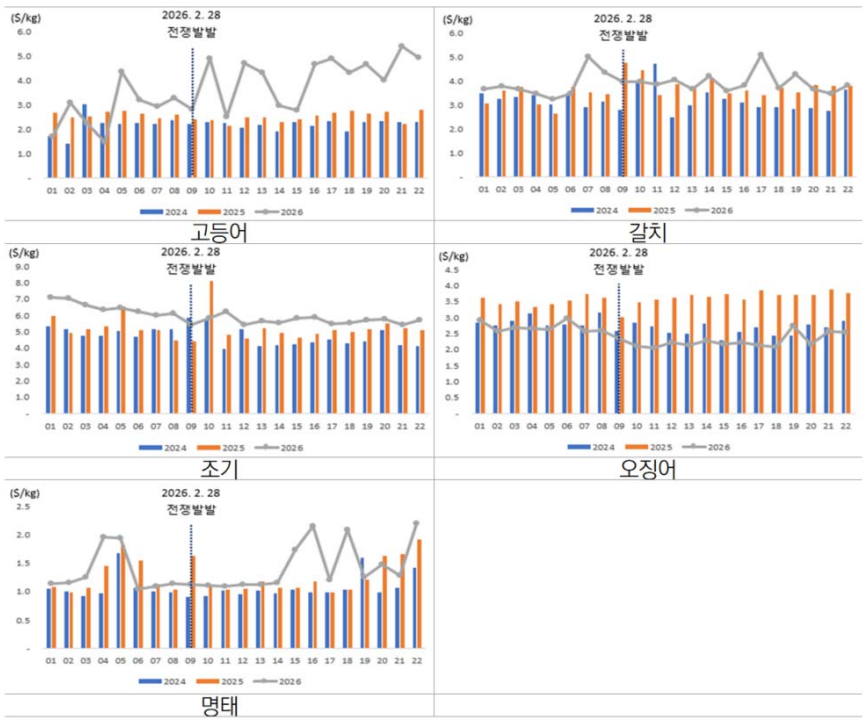


자료: 한국무역통계진흥원 원자료를 가공하여 저자가 작성

2) 수산물 수입가격 동향

수입 부문[156]은 고등어, 갈치, 조기, 오징어, 명태를 대상으로 수입단가 변화를 비교하였다. 각 품목별로 수출 비중이 높고 대표성이 있는 세부 품목을 중심으로 분석을 실시하였다. 고등어는 냉동 고등어(HSK 0303540000), 갈치는 냉동 갈치(HSK 0303892000), 조기는 냉동 조기(HSK 0303895010), 오징어는 냉동 오징어(HSK 0307432090), 명태는 냉동 명태(HSK 030367000)를 대상으로 하였다.

〈그림 3-11〉 최근 3년 수산물 수입가격 동향



자료: 한국무역통계진흥원 원자료를 가공하여 저자가 작성

156) 우리나라 주요 물가 관리 품목 대상을 중심으로 정리함

수입가격은 중동 지역 지정학적 리스크 전후 일부 품목에서 단기적인 변동이 나타났으나, 전 품목에 걸쳐 공통적으로 관찰되는 가격 상승 또는 하락 추세는 확인되지 않았다.

고등어는 전쟁 이후에도 상승세를 유지하였으나 이는 주요 수입국의 공급 여건(노르웨이 TAC 감축 등)과 수급 상황의 영향을 받은 것으로 판단된다. 갈치는 일부 주차에서 가격 상승이 나타났으나 이후 기존 수준으로 회귀하는 모습을 보였으며, 조기와 오징어는 전쟁 전후에도 비교적 안정적인 가격 흐름을 유지한 것으로 나타났다. 명태 역시 가격 변동 폭이 제한적으로 나타나 전쟁에 따른 직접적인 영향은 확인되지 않았다.

이는 수입가격이 국제유가와 물류비뿐만 아니라 주요 생산국의 어획량, 재고 수준, 환율, 수입국의 수급 여건 등 다양한 요인에 의해 결정되기 때문으로, 관측된 가격 변동을 중동 지역 지정학적 리스크의 직접적인 영향으로 해석하기에는 한계가 있는 것으로 판단된다.

5. 수산물 수급 변화

중동 지역 지정학적 리스크 확대가 수산물 무역 부문에 미치는 영향을 살펴보고자 하였다. 특히 중동 지역의 무력충돌이 확대되어 홍해 및 수에즈운하 항로 이용에 제약이 발생할 경우, 선박이 아프리카 남단의 희망봉을 우회해야 하는 상황이 발생할 수 있다.

희망봉 우회는 항해거리와 운항기간 증가로 이어져 해상운임, 연료비, 선박 운영비 등의 상승 요인으로 작용하며, 수산물 수출입 과정에서 물류비 부담을 확대시킬 가능성이 있다. 또한 운송기간 장기화는 냉동·냉장 수산물의 재고 운영 부담을 증가시키고, 수급 불안정성을 확대시키는 요인으

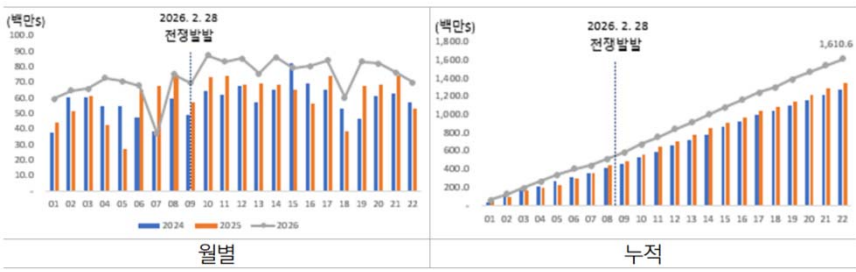
로 작용할 수 있다.

다만 우리나라 수산물 수출입은 중국, 일본, 미국, 동남아시아 등 환태평양 국가와의 교역 비중이 높아 중동 및 유럽 항로 의존도가 상대적으로 낮은 편이다. 이에 따라 중동 지역의 지정학적 리스크가 우리나라 수산물 수급에 미치는 직접적인 영향은 제한적일 것으로 예상되나, 글로벌 해상운임 상승과 물류망 혼잡이 장기화될 경우 간접적인 영향이 발생할 가능성은 존재한다.

1) 수산물 수출 동향

2026년 6월 누적 기준(22주차, 6월 4일 누적) 수산물 수출은 16.1억 달러를 기록하며 전년 동기 대비 20.3% 증가하였다. 중동 지역 지정학적 리스크가 확대된 이후에도 수출 증가세는 지속되고 있으며, 현재까지 수출 감소로 이어지는 직접적인 영향은 확인되지 않았다.

〈그림 3-12〉 최근 3년 전체 수산물 수출 동향



자료: 한국무역통계진흥원 원자료를 가공하여 저자가 작성

품목별로는 김이 전체 수산물 수출의 약 30%를 차지하며 수출을 견인하였다. 김은 전체 수산물 수출의 약 30%를 차지하는 대표 수출 품목으로 높은 수출 비중을 유지하고 있으며, 중동 지역 지정학적 리스크보다는 글로벌 소비 확대와 K-Food에 대한 관심 증가 등 구조적인 수요 요인의 영

향을 크게 받은 것으로 분석된다. 또한 굴은 일부 기간 수출단가와 수출금액이 증가하는 모습을 보였으며, 글로벌 수요 회복과 품목별 수급 여건이 영향을 미친 것으로 판단된다. 반면 참치는 원양어업의 특성상 조업 일정과 선적 시기에 따라 주차별 변동성이 크게 나타났으며, 전복과 넙치는 비교적 안정적인 수출 흐름을 유지하여 중동 지역 리스크에 따른 뚜렷한 변화는 확인되지 않았다.

〈그림 3-13〉 최근 3년 품목별 수출 동향



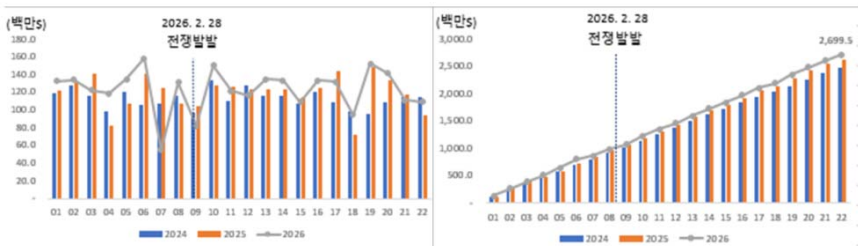
자료: 한국무역통계진흥원 원자료를 가공하여 저자가 작성

우리나라 수산물 수출은 중국, 일본, 미국, 동남아시아 등 환태평양 국가를 중심으로 이루어지고 있어 중동 지역과의 직접적인 교역 비중은 매우 낮다. 특히 이란의 경우 국제 제재와 대금결제 제약 등으로 수산물 교역 규모가 이미 제한적인 수준이기 때문에 최근 중동 지역의 무력충돌 확대가 우리나라 수산물 수출에 미치는 직접적인 영향은 제한적인 것으로 판단된다. 다만 분쟁이 장기화될 경우 국제유가 상승, 해상운임 증가, 전쟁위험할증료 부과 등 물류비 부담 확대를 통해 수출기업의 채산성에 간접적인 영향을 미칠 가능성은 존재한다.

2) 수산물 수입 동향

2026년 6월 누적 기준(22주차, 6월 4일 누적) 수산물 수입은 27.0억 달러를 기록하며 전년 동기 대비 2.8% 증가하였다. 수출과 마찬가지로 중동 지역 지정학적 리스크가 확대된 시점인 2월 누적 기준(9주차, 3월 5일 누적) 수입이 전년 동기 대비 0.8% 증가한 것과 비교할 때, 이후에도 증가세가 지속되면서 수입 규모 역시 확대된 것으로 나타났다.

〈그림 3-14〉 최근 3년 전체 수산물 수입 동향



자료: 한국무역통계진흥원 원자료를 가공하여 저자가 작성

품목별[157]로는 연어가 전체 수산물 수입에서 높은 비중을 차지하는 주요 품목으로 나타났다. 연어는 국내 소비 확대와 외식·가정간편식 시장 성장에 힘입어 안정적인 수입 흐름을 유지하고 있으며, 2026년에도 주요 수입 품목으로서 전체 수산물 수입 증가를 견인한 것으로 분석된다.

오징어는 전체 수산물 수입에서 높은 비중을 차지하는 대표 품목으로, 국제 공급 여건 변화와 가격 상승 압력에도 불구하고 일정 수준의 수입 흐름을 유지하였다. 다만 주차별로 수입금액과 물량의 변동성이 나타나고 있어, 중동 지역 리스크보다는 주요 생산국의 어획 여건과 국제 수급 상황의 영향을 크게 받은 것으로 판단된다.

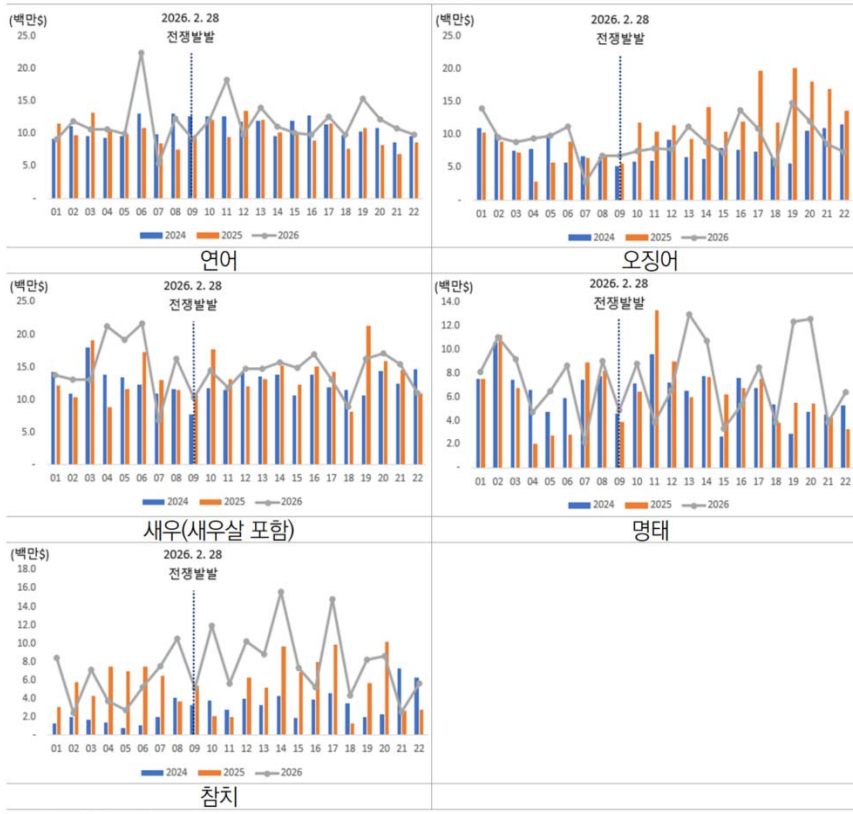
새우는 외식 수요와 가공식품 원료 수요를 바탕으로 꾸준한 수입이 이루어지고 있으며, 일부 주차에서는 전년 대비 수입금액이 증가하는 모습을 보였다. 명태 역시 국내 소비 기반이 큰 품목으로, 주차별 변동은 있으나 전체적으로는 안정적인 수입 흐름을 유지하였다. 참치는 원료 수급과 선적 시기에 따라 주차별 변동성이 크게 나타났으나, 특정 시점 이후 중동 지역 지정학적 리스크에 따른 일관된 감소 흐름은 확인되지 않았다.

우리나라 수산물 수입은 러시아, 중국, 노르웨이, 미국, 베트남 등 주요 생산국을 중심으로 이루어지고 있으며, 중동 지역과의 직접적인 교역 규모는 매우 제한적이다. 따라서 현재까지 중동 지역 지정학적 리스크가 국내 수산물 수입에 미치는 직접적인 영향은 제한적인 것으로 판단된다.

다만 중동 지역의 긴장이 장기화될 경우 국제유가 상승, 해상운임 증가, 전쟁위험할증료 부과 등을 통해 수입 원가가 상승할 가능성이 있다. 특히 원거리 수입 의존도가 높거나 냉동·냉장 운송 비중이 큰 품목의 경우 물류비 상승이 수입가격에 전이될 수 있으므로, 주요 수입 품목의 가격·물량 변화와 공급망 리스크를 지속적으로 점검할 필요가 있다.

157) 우리나라 최대 수산물 수입 품목을 중심으로 정리함

〈그림 3-15〉 최근 3년 품목별 수입 동향



자료: 한국무역통계진흥원 원자료를 가공하여 저자가 작성

제2절 해상물류 흐름 변화

1. 초크포인트별 통항량 변화

1) 호르무즈해협

미국-이란 전쟁 발발 이후 호르무즈해협 통항량은 급격히 감소하였다. 전쟁 발발 이전인 2026년 1월 2일부터 2월 27일까지 통항량은 최소 92척에서 최대 151척 사이에서 등락하며 평균 약 126척/일 수준을 유지하였다. 이는 2025년 연간 평균인 121척/일보다 약 4% 높은 수준으로, 개전 직전까지 호르무즈해협 통항량은 전년과 유사하거나 오히려 다소 높은 수준에 있었음을 의미한다. 전쟁이 발발한 2월 28일 통항량은 95척으로, 개전 이전 기간 변동 범위의 하단에 머물렀다. 개전일까지 뚜렷한 통항량 감소 흐름은 확인되지 않았으며, 통항량 급감은 개전 직후인 3월 1일부터 본격적으로 나타났다.

〈그림 3-16〉 호르무즈해협 통항량 추이



자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.) 바탕으로 저자 재작성

3월 1일 이후 호르무즈해협 통항량은 급격히 감소한 뒤 낮은 수준에 머물렀다. 3월 1일부터 6월 17일까지 호르무즈해협 통항량은 평균 약 11척/일에 그쳤다. 개전 이전 평균 통항량이 약 126척/일이었다는 점을 고려하면, 개전 이후의 일평균 통항량은 이전 수준의 10%에도 미치지 못한 것이다. 또한 개전 이후 최대 통항량도 44척에 불과하여, 개전 이전 기간의 최저치인 92척의 절반 수준에도 미치지 못하였다. 이는 호르무즈해협의 통항량 감소가 일시적 변동이 아니라, 지속적인 통항량 위축 현상임을 보여준다.

월별 흐름으로 보아도 뚜렷한 회복세는 확인되지 않았다. 3월 평균 통항량은 약 7척/일로 급감하였고, 4월에는 약 14척/일로 소폭 반등하였으나 여전히 개전 이전 평균의 10% 수준에 그쳤다. 5월에도 평균 통항량은 약 11척/일 수준에 머물렀으며, 6월 1일부터 17일까지도 낮은 수준이 이어졌다. 미국-이란 전쟁은 6월 15일 평화협상 타결로 일단락되었으나, 6월 16일과 17일의 통항량에서 협상 타결로 인한 개전 이전 수준으로 회복되는 흐름은 확인되지 않았다. 〈그림 3-16〉에 제시된 개전 이전 평균 통항량인 126척/일이 유지되었다고 가정하면, 3월 1일부터 6월 17일까지 약 1만 3,700척이 해협을 통과했을 것으로 예상된다. 그러나 〈그림 3-16〉에 제시된 해당 기간의 평균 통항량인 11척/일을 기준으로 추산한 통항량은 약 1,200척으로, 두 추정치 간에는 약 1만 2,500척 정도의 차이가 발생한 것으로 나타난다.

(1) 방향별 통항량

호르무즈해협의 통항량 감소는 동향(오만만행)과 서향(페르시아만행) 모두에서 나타났다. 다만 감소폭은 양방향에서 동일하지 않았다. 2025년 평균 기준 동향 통항량은 59.8척/일, 서향 통항량은 61.0척/일로 동향과 서

향의 비중은 각각 49.5%, 50.5%였다. 개전 이전인 2026년 1월 1일부터 2월 27일까지도 동향 62.3척/일(49.6%), 서향 63.3척/일(50.4%)로 양방향 통항량은 균형을 유지하였다.

전쟁이 발발한 2월 28일에는 서향 통항량의 감소가 뚜렷하게 나타났다. 개전 당일 동향 통항량은 56척으로 개전 이전 대비 약 10% 낮은 수준이었으나, 서향 통항량은 39척으로 개전 이전 대비 약 38% 감소하였다. 이에 따라 동향 비중은 개전 이전 49.6%에서 개전 당일 58.9%로 상승했고, 서향 비중은 50.4%에서 41.1%로 하락하였다. 이는 전쟁이 발발한 당일의 통항량 감소가 양방향에서 같은 폭으로 나타난 것이 아니라, 오만만에서 페르시아만으로 진입하는 서향 통항량에서 더 크게 나타났음을 보여준다.

개전 이후에는 동향과 서향 모두 통항량이 크게 줄어든 가운데, 동향 비중이 높은 구조가 이어졌다. 3월 1일부터 6월 17일까지 동향 통항량은 평균 6.7척/일, 서향 통항량은 평균 4.1척/일에 그쳤다. 2025년 평균과 비교하면 동향은 약 89%, 서향은 약 93% 감소한 수준이다. 같은 기간 방향별 비중은 동향 61.9%, 서향 38.1%로 개전 이전의 양방향 균형 구조와는 다른 흐름이 전개되었다.

월별로 보면 3월과 4월에는 동향 중심의 구조가 뚜렷하게 나타났다. 동향 비중은 3월 63.1%, 4월에는 66.0%까지 높아졌으며, 서향 비중은 각각 36.9%, 34.0%에 그쳤다. 5월과 6월에는 동향 비중이 각각 58.5%, 57.5%로 낮아져 방향별 격차가 다소 줄어들었으나, 양방향 통항량 모두 개전 이전 수준과는 큰 차이를 보였다. 4월의 일시적인 통항량 반등에도 호르무즈 해협 통항은 정상적인 양방향 구조로 회복되지 않았으며, 제한된 통항량이 동향 중심으로 유지되는 양상이 6월 중순까지 이어졌다.

〈표 3-19〉 호르무즈해협 방향별 일평균 통항량 추이

단위: 척/일

구분	2025년 평균	개전 전 (1.1~2.27.)	개전 당일 (2.28.)	3월	4월	5월	6월 (6.1.~6.17.)	개전 후 (3.1.~6.17.)
동향	59.8	62.3	56	4.6	9.3	6.8	5.9	6.7
	49.5%	49.6%	58.9%	63.1%	66.0%	58.5%	57.5%	61.9%
서향	61.0	63.3	39	2.7	4.8	4.8	4.4	4.1
	50.5%	50.4%	41.1%	36.9%	34.0%	41.5%	42.5%	38.1%
합계	120.8	125.6	95	7.3	14.0	11.6	10.3	10.8

주: 일평균은 해당 기간의 통항량 합계를 일수로 나눈 값이며, 동향·서향 비중은 동향 및 서향 통항량 합계 기준으로 산정함
자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.) 바탕으로 저자 재작성

(2) 선종별 통항량

선종별 통항량은 컨테이너선·건화물선·원유운반선·제품유운반선 모두 큰 폭으로 감소하였다. 개전 이전인 2026년 1월 1일부터 2월 27일까지 네 선종의 일평균 통항량은 컨테이너선 21.7척/일, 건화물선 20.4척/일, 원유운반선 19.6척/일, 제품유운반선 21.4척/일로 비교적 고르게 유지되었다. 2025년 평균과 비교해도 네 선종 통항량이 큰 차이를 보이지 않아, 개전 직전까지 특정 선종에서 통항량 감소가 먼저 나타난 것으로 보기 어렵다.

〈표 3-20〉 호르무즈해협 선종별 일평균 통항량 추이

단위: 척/일

구분	2025년 평균	개전 전 (1.1.~2.27.)	개전일 (2.28.)	3월	4월	5월	6월 (6.1.~6.17.)	개전 후 (3.1.~6.17.)
컨테이너선	22.2	21.7	11	0.8	1.3	0.6	0.7	0.9
건화물선	18.4	20.4	17	2.2	2.9	1.9	1.8	2.3
원유운반선	19.0	19.6	18	0.6	1.2	0.6	0.5	0.8
제품유운반선	21.0	21.4	20	1.2	2.0	1.3	1.3	1.5

주: 일평균은 해당 기간 통항량 합계를 기간 일수로 나눈 값임
자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.) 바탕으로 저자 재작성

선종 간의 차이는 전쟁이 발발한 2월 28일부터 나타났다. 개전 당일 컨테이너선 통항량은 11척으로 개전 이전 평균인 21.7척/일의 절반 수준까지 감소하였다. 반면 건화물선은 17척, 원유운반선은 18척, 제품유운반선 20척으로 개전 이전 평균보다 낮아졌지만 감소폭은 컨테이너선보다 제한적이었다. 이는 개전 당일의 통항량 감소가 네 선종에서 같은 폭으로 나타난 것이 아니라, 컨테이너선에서 먼저 크게 나타났음을 보여준다.

개전 이후에는 네 선종 모두 통항량이 급격히 낮아졌다. 3월 1일부터 6월 17일까지 일평균 통항량은 컨테이너선 0.9척/일, 건화물선 2.3척/일, 원유운반선 0.8척/일, 제품유운반선 1.5척/일에 그쳤다. 개전 이전 기간인 1월 1일부터 2월 27일까지의 평균과 비교하면 컨테이너선은 약 96%, 원유운반선은 약 96%, 제품유운반선은 약 93%, 건화물선은 약 89% 감소한 수준이다. 특히 컨테이너선과 원유운반선의 일평균 통항량은 1척에도 미치지 못해, 전쟁 기간 동안 두 선종의 호르무즈해협 통항은 사실상 마비되었음을 보여준다.

월별 통항량을 보아도 뚜렷한 회복세는 확인되지 않는다. 4월에는 네 선종 모두 통항량이 3월보다 소폭 증가하여 컨테이너선 1.3척/일, 건화물선 2.9척/일, 원유운반선 1.2척/일, 제품유운반선 2.0척/일로 나타났다. 그러나 5월에는 다시 감소하여 컨테이너선 0.6척/일, 건화물선 1.9척/일, 원유운반선 0.6척/일, 제품유운반선 1.3척/일에 그쳤다. 6월 1일부터 17일까지도 컨테이너선 0.7척/일, 건화물선 1.8척/일, 원유운반선 0.5척/일, 제품유운반선 1.3척/일로 큰 변화 없이 유지되었다.

이러한 선종 간 차이는 통항량뿐 아니라, 통항이 이루어진 일자의 빈도에서도 확인된다. 3월 1일부터 6월 17일까지 총 109일 중 원유운반선은 56일, 컨테이너선은 51일 동안 통항량이 발생하지 않았다. 반면 건화물선의 무통항일은 24일, 제품유운반선은 27일로 상대적으로 적었다. 특히 원

유운반선은 6월 들어 총 17일 중 13일 동안 해협을 통항한 선박이 없어 무통항일 비중이 약 76.5%에 달하였다. 이는 전쟁 기간 후반으로 갈수록 원유운반선 통항 제한이 더욱 두드러졌음을 보여준다.

〈표 3-21〉 호르무즈해협 선종별 무통항일

단위: 일

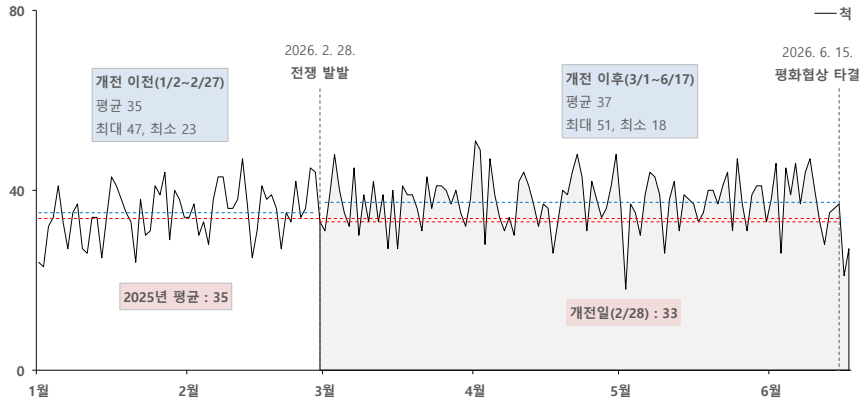
구분	3월 (총 31일)	4월 (총 30일)	5월 (총 31일)	6월 (총 17일)	개전 후 (3.1.~6.17., 총 109일)
컨테이너선	16	10	15	10	51
	51.6%	33.3%	48.4%	58.8%	46.8%
건화물선	7	4	9	4	24
	22.6%	13.3%	29.0%	23.5%	22.0%
원유운반선	16	9	18	13	56
	51.6%	30.0%	58.1%	76.5%	51.4%
제품유운반선	9	6	9	3	27
	29.0%	20.0%	29.0%	17.6%	24.8%

주: 무통항일은 통항량이 0인 일자를 의미하며, 2025년 전체와 2026년 1월 1일~2월 27일에는 컨테이너선, 건화물선, 원유운반선, 제품유운반선 모두 통항량이 0인 일자는 발생하지 않았음
자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.) 바탕으로 저자 재작성

2) 수에즈운하

수에즈운하 통항량은 미국-이란 전쟁 발발 이후 급격히 감소하지 않았으며, 평균 통항량은 오히려 개전 이전보다 소폭 상승하였다. 전쟁 발발 이전인 2026년 1월 2일부터 2월 27일까지 통항량은 최소 23척에서 최대 47척 사이에서 등락하며 평균 약 35척/일이었다. 이는 2025년 연간 평균인 약 35척/일을 소폭 상회하는 수준이다. 개전 당일인 2월 28일의 통항량은 33척으로 개전 이전 기간의 변동 범위 내에 있었다.

〈그림 3-17〉 수에즈운하 통항량 추이



자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.) 바탕으로 저자 재작성

개전 이후에도 수에즈운하의 통항량은 큰 폭의 감소 없이 유지되었다. 3월 1일부터 6월 17일까지 통항량은 약 37척/일로, 개전 이전인 약 35척/일 대비 약 6% 높았다. 월별로는 3월 평균 37척/일, 4월 평균 39척/일, 5월 평균 37척/일, 6월 1~17일 평균 37척/일을 기록하였다. 4월에 통항량이 가장 많았고 이후 소폭 감소하였으나, 6월 중순까지도 개전 이전 평균을 상회하는 수준이 유지되었다.

(1) 방향별 통항량

수에즈운하의 통항량 증가는 남향(홍해행)과 북향(지중해행)에서 모두 나타났다. 개전 이전인 2026년 1월 1일부터 2월 27일까지 남향 통항량은 16.7척/일, 북향 통항량은 18.3척/일이었다. 방향별 비중은 남향 47.7%, 북향 52.3%로, 북향이 다소 높았으나 양방향 통항량은 대체로 균형을 이루고 있었다. 개전 당일에도 남향 16척, 북향 17척으로 개전 이전과 유사한 구조가 유지되었다.

개전 이후에는 남향과 북향 모두 통항량이 소폭 증가하였다. 3월 1일부터 6월 17일까지 남향 통항량은 18.7척/일, 북향도 18.7척/일을 기록하였다. 개전 이전과 비교하면 남향은 약 12%, 북향은 약 2% 증가하였다. 이에 따라 개전 이후 방향별 비중은 남향과 북향이 각각 50.0%로 나타났다. 수에즈운하의 통항량 증가는 특정 방향에 집중되었다기보다, 양방향에서 함께 나타난 변화라고 볼 수 있다.

〈표 3-22〉 수에즈운하 방향별 일평균 통항량 추이

단위: 척/일

구분	2025년 평균	개전 전 (1.1.~2.27.)	개전일 (2.28.)	3월	4월	5월	6월 (6.1.~6.17.)	개전 후 (3.1.~6.17.)
남향	16.8	16.7	16.0	18.0	18.8	18.5	19.9	18.7
	49.7%	47.7%	48.5%	48.7%	48.8%	50.4%	54.2%	50.0%
북향	17.0	18.3	17.0	19.0	19.7	18.3	16.8	18.7
	50.3%	52.3%	51.5%	51.3%	51.2%	49.6%	45.8%	50.0%
합계	33.7	35.0	33.0	37.1	38.5	36.8	36.8	37.3

주: 일평균은 해당 기간의 통항량 합계를 일수로 나눈 값이며, 남향·북향 비중은 남향 및 북향 통항량 합계 기준으로 산정함
자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.) 및 저자 재작성

월별로 보면 3월과 4월에는 북향 통항량이 남향보다 소폭 많았다. 3월에는 남향 18.0척/일, 북향 19.0척/일이었고, 4월에는 남향 18.8척/일, 북향 19.7척/일을 기록하였다. 5월에는 남향 18.5척/일, 북향 18.3척/일로 거의 균형을 이루었으며, 6월 1~17일에는 남향 19.9척/일, 북향 16.8척/일로 남향 통항량이 상대적으로 많아졌다. 다만 전체 기간으로 보면 개전 이후 방향별 통항량은 대체로 균형을 유지한 것으로 나타났다.

(2) 선종별 통항량

선종별로 보면 수에즈운하 통항량 증가는 원유운반선을 중심으로 나타났다. 개전 이전 대비 개전 이후 일평균 통항량을 비교하면, 원유운반선은

5.3척/일에서 6.8척/일로 약 28% 증가하였다. 건화물선은 9.8척/일에서 10.7척/일로 약 9% 증가하였고, 제품유운반선은 6.5척/일에서 6.9척/일로 약 6.2% 증가하였다. 반면 컨테이너선은 개전 이전 4.6척/일에서 개전 이후 4.5척/일로 거의 변화가 없었다.

〈표 3-23〉 수에즈운하 선종별 일평균 통항량 추이

단위: 척/일

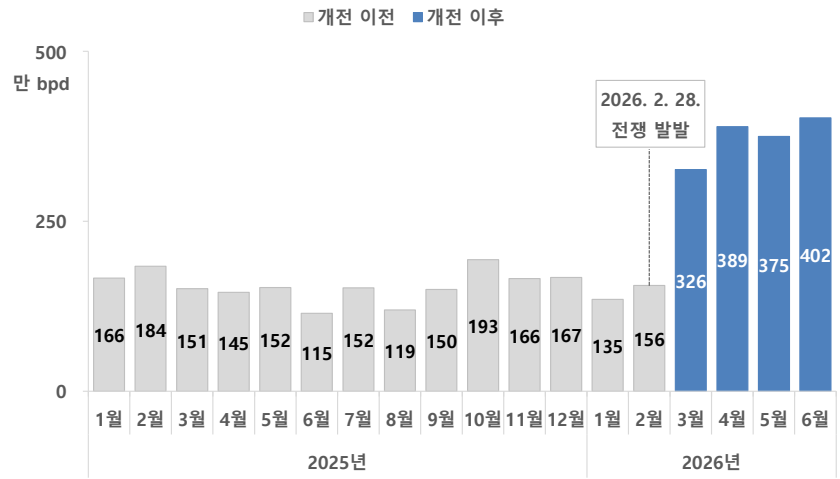
구분	2025년 평균	개전 전 (1.1.~2.27.)	개전일 (2.28.)	3월	4월	5월	6월 (6.1.~6.17.)	개전 후 (3.1.~6.17.)
컨테이너선	5.1	4.6	6	4.8	4.6	4.2	4.2	4.5
건화물선	9.9	9.8	10	9.8	10.3	10.9	12.5	10.7
원유운반선	5.4	5.3	3	6.6	7.1	6.7	6.4	6.8
제품유운반선	5.5	6.5	7	6.6	7.8	6.6	6.1	6.9

주: 일평균은 해당 기간 통항량 합계를 기간 일수로 나눈 값임
자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.) 바탕으로 저자 재작성

월별 흐름에서도 원유운반선 통항량 증가는 비교적 뚜렷하게 나타났다. 원유운반선 통항량은 3월 6.6척/일, 4월 7.1척/일, 5월 6.7척/일, 6월 1~17일 6.4척/일로 나타나 전쟁 기간 내내 개전 이전 평균을 상회하였다. 제품유운반선도 3월 6.6척/일, 4월 7.8척/일, 5월 6.6척/일, 6월 1~17일 6.1척/일로 4월에 가장 높은 수준을 보였다. 건화물선은 6월 1~17일 평균 12.5척/일을 기록하여 전쟁 기간 후반에 통항량이 증가한 반면, 컨테이너선 통항량은 개전 이후에도 여전히 4.5척/일로 나타나 개전 이전과 비교하여 변화가 거의 나타나지 않았다.

수에즈운하에서 원유운반선 통항량이 증가한 흐름은 사우디아라비아 얀부(Yanbu)항 원유 수출 증가와 함께 검토할 필요가 있다. 얀부는 페르시아만에 인접한 산유국들의 원유를 동서 파이프라인을 통해 홍해 연안으로 운송하여 수출하는 항만이다. 이 경로를 활용하면 호르무즈해협을 거치지 않고 홍해와 수에즈운하 방향으로 원유를 수출할 수 있다.

〈그림 3-18〉 사우디아라비아 얀부항 원유 수출량 추이



주 : 2026년 6월 원유 수출량은 6월 1일부터 17일까지의 평균값임
자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.) 바탕으로 저자 재작성

얀부항 원유 수출량은 개전 이후 큰 폭으로 증가하였다. 2025년 월평균 수출량은 대체로 100만~190만 배럴/일 수준에서 등락하였고, 2026년 1월과 2월에도 각각 135만 배럴/일, 156만 배럴/일 수준이었다. 그러나 전쟁 발발 이후인 2026년 3월에는 326만 배럴/일로 증가하였고, 4월 389만 배럴/일, 5월 375만 배럴/일, 6월 1~17일 402만 배럴/일을 기록하였다. 3월부터 6월 17일까지 평균 원유 수출량은 약 373만 배럴/일로 개전 이전 수준을 대폭 상회하였다.

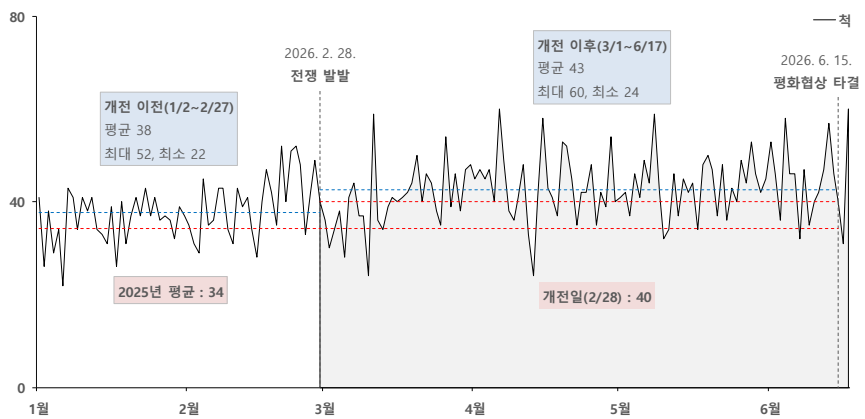
이러한 흐름을 종합하면, 수에즈운하는 호르무즈해협처럼 통항량이 급감한 초크포인트가 아니라, 중동산 원유의 우회 수출 경로로 활용되면서 일부 선종의 통항량이 증가한 구간으로 볼 수 있다. 특히 원유운반선 통항량 증가와 얀부항 원유 수출 확대가 동시에 나타났다는 점에서 전쟁 발발 이후 호르무즈해협의 원유 해상운송 흐름이 홍해·수에즈운하 방향으로 일부 조정되었을 가능성이 있다. 다만 수에즈운하 전체 통항량의 증가는 크지

않았고 컨테이너선·건화물선·제품유운반선 통항량도 거의 변하지 않았으므로, 이 변화는 수에즈운하 전체의 급격한 통항량 증가라기보다 원유운반선을 중심으로 한 일부 선종의 통항량 증가로 해석하는 것이 적절하다.

3) 아덴만

아덴만 통항량은 미국-이란 전쟁 발발 이후 증가하였다. 전쟁 발발 이전인 2026년 1월 2일부터 2월 27일까지 아덴만 통항량은 최소 22척에서 최대 52척 사이에서 등락하였으며, 평균 약 38척/일을 기록하였다. 이는 2025년 연간 평균인 약 34척/일을 약 12% 상회하는 수준이다. 개전 당일인 2월 28일의 통항량은 40척으로 개전 이전 기간 변동 범위 내에 있었다.

〈그림 3-19〉 아덴만 통항량 추이



자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.) 바탕으로 저자 재작성

개전 이후 아덴만의 통항량은 개전 이전보다 증가하였다. 2026년 3월 1일부터 6월 17일까지 통항량은 평균 약 43척/일로, 개전 이전 평균 38척/일보다 약 13% 증가하였다. 2025년 연간 평균과 비교하면 약 26% 증가하였다. 월별 평균은 3월 약 40척/일, 4월 약 43척/일, 5월 약 43척/일,

6월 1~17일 44척/일로 나타났다. 개전 직후부터 통항량이 급증한 것은 아니지만, 4월 이후에는 개전 이전 평균을 상회하는 수준으로 유지되었다. 6월 15일 평화협상 타결 이후에는 통항량이 개전 이전보다 높은 수준을 기록하였다.

(1) 방향별 통항량

아덴만의 통항량 증가는 동향(인도양행)과 서향(홍해행) 모두에서 나타났다. 개전 이전인 2026년 1월 1일부터 2월 27일까지 동향 통항량은 17.4척/일, 서향 통항량은 20.4척/일이었다. 방향별 비중은 동향 46.1%, 서향 53.9%로, 개전 이전에는 서향 통항량이 다소 많았다.

개전 이후에는 양방향 통항량이 함께 증가하는 모습을 보였다. 3월 1일부터 6월 17일까지 동향 통항량은 평균 20.7척/일, 서향 통항량은 평균 22.0척/일을 기록하였다. 개전 이전과 비교하면 동향은 약 19%, 서향은 약 8% 증가하였다. 같은 기간 방향별 비중은 동향 48.5%, 서향 51.5%로 나타나 개전 이후에도 양방향 통항량은 대체로 균형을 유지하였다.

월별로 보면 3월에는 서향 통항량이 상대적으로 많았으나, 4월 이후에는 동향과 서향의 격차가 감소하였다. 3월에는 동향 17.9척/일, 서향 22.5척/일로 나타났고, 4월에는 동향 21.7척/일, 서향 21.6척/일로 거의 같은 수준을 보였다. 5월에도 동향 21.5척/일, 서향 21.8척/일로 양방향 통항량이 비슷하였다. 6월 1~17일에도 동향 22.6척/일, 서향 22.2척/일로 나타나, 아덴만의 통항량 증가는 특정 방향에 편중되기보다 양방향에서 함께 나타난 변화로 볼 수 있다.

〈표 3-24〉 아덴만 방향별 일평균 통항량 추이

단위: 척/일

구분	2025년 평균	개전 전 (1.1.~2.27.)	개전 당일 (2.28.)	3월	4월	5월	6월 (6.1.~6.17.)	개전 후 (3.1.~6.17.)
동향	17.0	17.4	22.0	17.9	21.7	21.5	22.6	20.7
	49.7%	46.1%	55.0%	44.3%	50.1%	49.7%	50.5%	48.5%
서향	17.2	20.4	18.0	22.5	21.6	21.8	22.2	22.0
	50.3%	53.9%	45.0%	55.7%	49.9%	50.3%	49.5%	51.5%
합계	34.3	37.8	40.0	40.3	43.3	43.3	44.8	42.7

주: 일평균은 해당 기간의 통항량 합계를 일수로 나눈 값이며, 동향·서향 비중은 동향 및 서향 통항량 합계 기준으로 산정함

자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.) 바탕으로 저자 재작성

(2) 선종별 통항량

선종별로 보면 아덴만의 통항량 증가는 원유운반선을 중심으로 나타났다. 개전 이전인 2026년 1월 2일부터 2월 27일까지 원유운반선 통항량은 평균 5.8척이었으나, 개전 이후인 3월 1일부터 6월 17일까지는 평균 9.7척/일로 개전 이전 대비 약 67% 증가하였다. 제품유운반선도 같은 기간 6.0척/일에서 6.7척/일로 약 12% 증가하였다. 컨테이너선은 평균 6.9척/일에서 7.2척/일로 소폭 증가하였으며, 건화물선은 10.9척/일에서 10.6척/일로 개전 이전과 큰 차이를 보이지 않았다.

월별 흐름에서도 원유운반선의 증가가 뚜렷하게 나타났다. 원유운반선 통항량은 3월 10.1척/일, 4월 9.8척/일, 5월 9.0척/일, 6월 1~17일 9.9척/일로 전쟁 기간 전체에 걸쳐 개전 이전 평균을 크게 상회했다. 제품유운반선은 4월이 7.2척/일로 가장 많았으며, 3월, 5월, 6월 모두 6척/일 수준을 유지하였다. 컨테이너선은 3월 6.1척/일에서 5월 8.0척/일로 증가하였으나, 6월 1~17일에는 7.8척/일로 소폭 감소하였다. 건화물선은 3월 9.5척/일에서 6월 1~17일 11.7척/일로 점차 증가하는 양상을 보였다.

아덴만의 원유운반선 통항량 증가는 앞서 살펴본 수에즈운하 및 얀부항 원유 수출 증가와 함께 해석할 필요가 있다. 얀부항을 통해 홍해 연안으로 이동한 원유는 수에즈운하 방향으로 이동하거나, 홍해 남단을 지나 아덴만을 통과해 인도양 방향으로 이동할 수 있다. 전쟁 이후 얀부항 원유 수출량이 크게 증가하고, 같은 기간의 아덴만의 원유운반선 통항량도 증가했다는 점에서 호르무즈해협을 우회한 원유 해상운송 흐름의 일부가 홍해와 아덴만을 경유한 것으로 해석할 수 있다. 다만 아덴만 전체 통항량의 증가는 특정 선종 하나만으로 설명되지 않는다. 원유운반선 증가가 가장 두드러졌지만, 4월 이후에는 컨테이너선과 건화물선 통항량도 개전 이전 수준을 상회하는 구간이 나타났다. 따라서 아덴만은 호르무즈해협처럼 통항량이 감소하는 구간이라기보다, 전쟁 발발 이후 홍해와 인도양을 연결하는 통항량이 유지되거나 일부 확대된 구간으로 볼 수 있다.

〈표 3-25〉 아덴만 선종별 일평균 통항량 추이

단위: 척/일

구분	2025년 평균	개전 전 (1.1.~2.27.)	개전일 (2.28.)	3월	4월	5월	6월 (6.1.~6.17.)	개전 후 (3.1.~6.17.)
컨테이너선	7.2	6.9	8	6.1	7.1	8.0	7.8	7.2
건화물선	10.1	10.9	8	9.5	10.8	11.0	11.7	10.6
원유운반선	5.5	5.8	4	10.1	9.8	9.0	9.9	9.7
제품유운반선	4.8	6.0	9	6.5	7.2	6.3	6.6	6.7

주: 일평균은 해당 기간 통항량 합계를 기간 일수로 나눈 값임
자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.) 바탕으로 저자 재작성

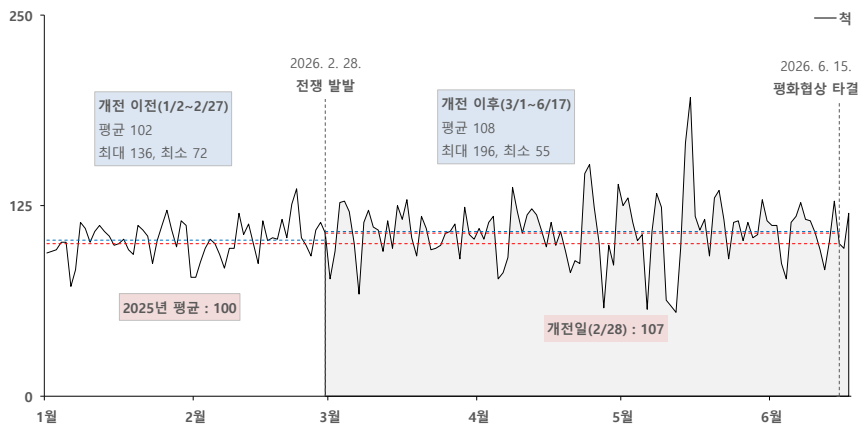
4) 희망봉

희망봉 통항량은 미국-이란 전쟁 발발 이후 소폭 증가하였다. 전쟁 발발 이전인 2026년 1월 1일부터 2월 27일까지 통항량은 최소 72척에서 최대 136척 사이에서 등락하였으며, 평균 약 102척/일을 기록하였다. 이는 2025년 연간 평균인 약 100척/일과 유사한 수준이다. 개전 당일인 2월 28

일의 통항량은 107척으로 개전 이전 기간의 변동 범위 내에 있었다.

개전 이후 희망봉의 평균 통항량은 개전 이전보다 다소 증가했다. 2026년 3월 1일부터 6월 17일까지 희망봉 통항량은 평균 약 108척/일로, 개전 이전 평균인 약 102척보다 약 5% 증가하였다. 2025년 연간 평균과 비교하면 약 8% 높은 수준이다. 월별로는 3월 106.9척/일, 4월 106.8척/일, 5월 111.0척/일, 6월 1~17일 109.4척/일을 기록하였다. 5월에 통항량이 가장 많았고 6월에는 소폭 감소하였으나, 6월 중순까지도 개전 이전 평균을 상회하는 움직임을 유지하였다.

〈그림 3-20〉 희망봉 통항량 추이



자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.) 바탕으로 저자 재작성

(1) 방향별 통항량

희망봉의 통항량 증가는 동향(인도양행)을 중심으로 나타났다. 개전 이전인 2026년 1월 1일부터 2월 27일까지 동향 통항량은 47.4척/일, 서향 통항량은 53.9척/일이었다. 동향 비중은 46.8%, 서향은 53.2%로 개전 이전에는 서향 통항량이 동향보다 많았다. 개전 당일인 2월 28일에도 동향 39척, 서향 67척으로 서향 통항량이 더 많았다.

개전 이후에는 동향 통항량이 증가하면서 방향별 격차가 감소했다. 2026년 3월 1일부터 6월 17일까지 동향 통항량은 평균 54.1척/일로, 개전 이전보다 약 14% 증가하였다. 반면 서향 통항량은 평균 52.5척/일로, 개전 이전 평균인 53.9척/일보다 소폭 낮게 나타났다. 비중 역시 개전 이전에는 동향 46.8%, 서향 53.2%였으나, 개전 이후에는 동향 50.8%, 서향 49.2%로 바뀌었다.

월별로 보면 동향 통항량 증가는 4월 이후 뚜렷하게 나타났다. 3월에는 동향 49.8척/일, 서향 55.5척/일로 서향 통항량이 더 많았다. 그러나 4월에는 동향 55.7척/일, 서향 50.0척/일로 동향 통항량이 서향을 상회했고, 5월에도 동향 56.1척/일, 서향 53.6척/일로 같은 흐름이 이어졌다. 6월 1~17일에는 동향 55.6척/일, 서향 48.9척/일로 방향별 격차가 더 확대되었다. 이 흐름은 희망봉의 통항량 증가가 양방향에서 동일하게 나타난 것이 아니라, 대서양에서 인도양으로 향하는 동향 통항량 증가와 더 밀접하게 관련되어 있음을 보여준다.

〈표 3-26〉 희망봉 방향별 일평균 통항량 추이

단위: 척/일

구분	2025년 평균	개전 전 (1.1~2.27.)	개전 당일 (2.28.)	3월	4월	5월	6월 (6.1.~6.17.)	개전 후 (3.1.~6.17.)
동향	49.6	47.4	39	49.8	55.7	56.1	55.6	54.1
	50.1%	46.8%	36.8%	47.3%	52.7%	51.1%	53.2%	50.8%
서향	49.5	53.9	67	55.5	50.0	53.6	48.9	52.5
	49.9%	53.2%	62.6%	52.7%	47.3%	48.9%	46.8%	49.2%
합계	99.2	101.3	106	105.4	105.7	109.7	104.5	106.6

주: 일평균은 해당 기간의 통항량 합계를 일수로 나눈 값이며, 동향·서향 비중은 해당 기간의 통항량 합계 기준으로 산정함
자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.)를 바탕으로 저자 재작성

(2) 선종별 통항량

선종별로 보면 희망봉의 통항량 증가는 제품유운반선과 원유운반선에서 상대적으로 뚜렷하게 나타났다. 개전 이전인 2026년 1월 1일부터 2월 27일까지 제품유운반선 통항량은 평균 3.5척/일이었으나, 개전 이후인 3월 1일부터 6월 17일까지는 약 43% 증가한 평균 5.0척/일로 증가하였다.

반면 컨테이너선과 건화물선의 통항량 변화는 원유운반선·제품유운반선과 비교하여 제한적이었다. 컨테이너선 통항량은 개전 이전 20.7척/일에서 개전 이후 21.1척/일로 소폭 증가하였다. 건화물선은 개전 이전 52.5척/일에서 개전 이후 51.2척/일로 오히려 소폭 감소하였다. 희망봉 전체 통항량은 건화물선 비중이 크기 때문에 전체 평균의 변화폭은 크지 않았지만, 선종별로 보면 원유운반선·제품유운반선의 통항량 증가가 두드러진다는 점을 확인할 수 있다.

월별로는 제품유운반선과 원유운반선 모두 4월에 증가폭이 큰 것으로 나타났다. 제품유운반선은 3월 5.1척/일, 4월 6.7척/일, 5월 4.5척/일, 6월 1~17일 3.1척/일로 나타났다. 원유운반선은 3월 7.9척/일, 4월 9.9척/일, 5월 8.7척/일, 6월 1~17일 7.5척/일이었다. 6월에는 두 선종 모두 4~5월보다 감소하였으므로, 원유운반선과 제품유운반선의 증가세가 이어지고 있다고 보기에는 어렵다. 다만 개전 이후 전체 기간 평균으로 보면 제품유운반선과 원유운반선이 희망봉 통항량 증가를 견인한 것으로 해석된다.

〈표 3-27〉 희망봉 선종별 일평균 통항량 추이

단위: 척/일

구분	2025년 평균	개전 전 (1.1.~2.27.)	개전일 (2.28.)	3월	4월	5월	6월 (6.1.~6.17.)	개전 후 (3.1.~6.17.)
컨테이너선	20.8	20.7	12	20.8	21.5	21.4	20.5	21.1
건화물선	50.3	52.5	68	52.7	47.9	52.8	51.3	51.2
원유운반선	7.1	7.7	2	7.9	9.9	8.7	7.5	8.6
제품유운반선	4.2	3.5	7	5.1	6.7	4.5	3.1	5.0

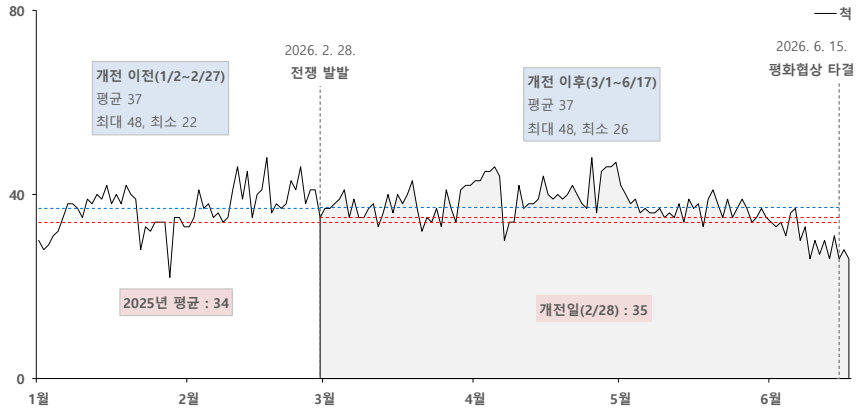
주: 1) 일평균은 해당 기간의 통항량 합계를 일수로 나눈 값이며, 동향·서향 비중은 동향 및 서향 통항량 합계 기준으로 산정함
2) 합계 통항량은 방향별 통항량의 합계이며, 전체 통항량과 다름
자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.)을 바탕으로 저자 재작성

희망봉은 호르무즈해협처럼 통항량이 급감한 것은 아니며, 전쟁 이후 통항량이 완만하게 증가한 초크포인트라고 볼 수 있다. 다만 증가폭은 크지 않았고, 그 변화도 모든 방향과 선종에서 같은 방식으로 나타난 것은 아니었다. 방향별로는 동향 통항량 증가가 두드러졌고, 선종별로는 제품유운반선과 원유운반선의 증가가 상대적으로 컸다.

5) 파나마운하

파나마운하의 통항량은 미국-이란 전쟁 발발 이후 큰 변화 없이 유지되었다. 전쟁 발발 이전인 2026년 1월 2일부터 2월 27일까지 통항량은 최소 22척에서 최대 48척 사이에서 등락하며 평균 약 37척/일을 기록하였다. 이는 2025년 연간 평균인 약 34척/일을 다소 상회하는 수준이다. 개전 당일인 2월 28일의 통항량은 35척으로 개전 이전 평균과 큰 차이를 보이지 않았다.

〈그림 3-21〉 파나마운하 통항량 추이



자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.)을 바탕으로 저자 재작성

개전 이후에도 평균 통항량은 개전 이전과 유사한 수준에 머물렀다. 2026년 3월 1일부터 6월 17일까지 통항량은 평균 약 37척/일로, 개전 이전 평균과 거의 차이가 없었다. 월별로는 3월 약 38척/일, 4월 약 41척/일, 5월 약 37척/일, 6월 1~17일 35척/일로 나타났다. 4월에는 일시적으로 증가했으나, 5월에는 개전 이전 수준으로 되돌아왔고, 6월에는 오히려 소폭 감소하였다. 파나마운하에서는 호르무즈해협과 같은 통항량 급감이나 수에즈운하·아덴만과 같은 통항량 증가가 관찰되지 않았다.

(1) 방향별 통항량

파나마운하의 통항량은 북향(대서양행)과 남향(태평양행) 모두 큰 변화를 보이지 않았다. 개전 이전인 2026년 1월 1일부터 2월 27일까지 남향 통항량은 약 16.0척/일, 북향 통항량은 18.1척/일이었다. 방향별 비중은 남향 47.0%, 북향 53.0%로, 개전 이전에는 북향 통항량이 상대적으로 많았다. 개전 당일인 2월 28일에는 남향 15척, 북향 19척으로 개전 이전과 유사한 방향별 구조가 유지되었다.

월별로 보면 4월에는 남향과 북향 모두 통항량이 증가했다. 남향 통항량은 3월 17.3척/일에서 4월 18.6척/일로 증가하였고, 북향 통항량도 3월 18.8척/일에서 4월 19.5척/일로 증가하였다. 5월에는 남향 16.9척/일, 북향 19.5척/일이었으며, 6월 1~17일에는 남향 15.1척/일, 북향 14.0척/일로 양방향 모두 감소하였다. 이러한 흐름을 고려하면, 파나마운하의 통항량 변화는 특정 방향에 집중되었다기보다 양방향 모두 제한적인 범위 내에서 등락한 것으로 볼 수 있다.

〈표 3-28〉 파나마운하 방향별 일평균 통항량 추이

단위: 척/일

구분	2025년 평균	개전 전 (1.1~2.27)	개전 당일 (2.28.)	3월	4월	5월	6월 (6.1~17)	개전 후 (3.1~6.17)
남향	15.7	16.0	15	17.3	18.6	16.9	15.1	17.2
	48.2%	47.0%	44.1%	47.9%	48.8%	46.4%	51.8%	48.2%
북향	16.8	18.1	19	18.8	19.5	19.5	14.0	18.5
	51.8%	53.0%	55.9%	52.1%	51.2%	53.6%	48.2%	51.8%
합계	32.5	34.1	34	36.1	38.1	36.5	29.1	35.7

주: 일평균은 해당 기간의 통항량 합계를 일수로 나눈 값이며, 남향·북향 비중은 해당 기간의 통항량 합계 기준으로 산정함
자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.)을 바탕으로 저자 재작성

(2) 선종별 통항량

선종별로 보면 파나마운하의 통항량 변화는 제품유운반선에서 상대적으로 뚜렷하게 나타났다. 개전 이전인 2026년 1월 1일부터 2월 27일까지 제품유운반선 통항량은 평균 7.1척/일이었으나, 개전 이후인 3월 1일부터 6월 17일까지는 평균 8.8척/일로 약 24% 증가하였다. 반면 컨테이너선 통항량은 8.2척/일에서 8.3척/일로 거의 변화가 없었고, 건화물선은 7.1척/일에서 6.0척/일로 감소하였다. 원유운반선은 개전 전후 모두 1척 미만의 낮은 수준에 머물렀다.

월별 흐름에서도 제품유운반선 통항량 증가가 확인된다. 제품유운반선은

3월 7.9척/일, 4월 11.2척/일, 5월 8.7척/일, 6월 1~17일 6.5척/일을 기록했다. 특히 4월에는 개전 이전 평균을 크게 상회하였으나 6월에는 다시 감소하였다. 컨테이너선은 3월 8.3척/일, 4월 8.1척/일, 5월 8.4척/일, 6월 1~17일 8.7척/일로 안정적인 움직임을 보였다. 건화물선은 3월 7.0척/일, 4월 6.4척/일, 5월 6.0척/일로 서서히 감소하다가 6월 1~17일에는 3.8척/일까지 감소하여, 전쟁 기간 후반에 접어들면서 뚜렷한 감소세를 보였다.

〈표 3-29〉 파나마운하 선종별 일평균 통항량 추이

단위: 척/일

구분	2025년 평균	개전 전 (1.1.~2.27.)	개전일 (2.28.)	3월	4월	5월	6월 (6.1.~6.17.)	개전 후 (3.1.~6.17.)
컨테이너선	8.0	8.2	7	8.3	8.1	8.4	8.7	8.3
건화물선	6.2	7.1	5	7.0	6.4	6.0	3.8	6.0
원유운반선	0.2	0.4	1	0.3	0.6	0.2	0.1	0.3
제품유운반선	6.6	7.1	12	7.9	11.2	8.7	6.5	8.8

주: 일평균은 해당 기간 통항량 합계를 기간 일수로 나눈 값임
자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.)을 바탕으로 저자 재작성

파나마운하의 제품유운반선 통항량 증가는 미국의 석유제품 수출 확대 흐름과 함께 볼 필요가 있다. 미국의 석유제품 수출은 개전 이전 평균 약 694만 배럴/일에서 약 11% 증가하여 개전 이후 약 767만 배럴/일로 확대되었다. 월별로도 3월 736만 배럴/일, 4월 773만 배럴/일, 5월 783만 배럴/일, 6월 5~12일 775만 배럴/일로, 전쟁 기간 전체에 걸쳐 개전 이전 평균을 상회한 것으로 나타났다.

〈표 3-30〉 미국 원유 및 석유제품 수출량 추이

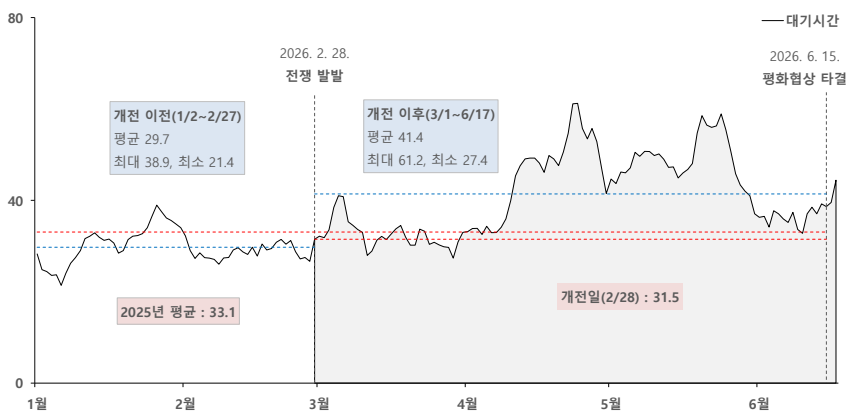
단위: 만 배럴/일

구분	2025년 평균	개전 전 (1.2.~2.27.)	3월	4월	5월	6월 (6.5.~6.12.)	개전 후 (3.6.~6.12.)
원유	387	417	379	515	523	458	474
석유제품	684	694	736	773	783	775	767
합계	1,070	1,111	1,116	1,288	1,307	1,234	1,241

주: 각 수치는 주간 수출량(배럴/일) 자료를 해당 기간별로 평균한 값임
자료: U.S. Energy Information Administration(검색일: 2026.6.19.)을 바탕으로 저자 재작성

파나마운하에서는 통항량보다 파나마운하 통항을 위한 대기시간의 변화가 더 뚜렷하게 나타났다. 개전 이전인 2026년 1월 2일부터 2월 27일까지 평균 대기시간은 약 29.7시간이었다. 이는 2025년 평균인 33.1시간보다 낮은 수준이었다. 개전 당일인 2월 28일의 대기시간도 31.5시간으로 개전 이전 평균과 큰 차이를 보이지 않았다.

〈그림 3-22〉 파나마운하 대기시간 추이



자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.)을 바탕으로 저자 재작성

그러나 미국-이란 전쟁이 발발한 이후 평균 대기시간은 증가하였다. 2026년 3월 1일부터 6월 17일까지 평균 대기시간은 약 41.4시간으로, 개

전 이전 평균보다 약 39% 증가하였다. 해당 기간 내 대기시간은 최대 61.2시간까지 증가하기도 하였다. 월별로는 4월과 5월에 대기시간이 큰 폭으로 증가하였고, 6월에는 다소 감소했으나 개전 이전 평균보다 높은 수준을 유지하였다. 이는 파나마운하의 통항량은 크게 증가하지 않았더라도, 운하 통과를 위한 대기시간은 개전 이후 뚜렷하게 증가했음을 보여준다.

파나마운하는 전쟁 이후 통항량이 큰 폭의 변화를 보인 초크포인트는 아니었다. 일평균 통항량은 개전 이전과 비슷한 수준을 유지했고, 방향별 구조 역시 큰 변화를 보이지 않았다. 다만 선종별로는 제품유운반선의 통항량이 증가하였고, 이는 미국 석유제품 수출 확대와 관련하여 해석할 수 있다. 또한 평균 대기시간이 개전 이전보다 크게 증가했다는 점에서, 파나마운하에서는 통항량보다는 대기시간과 선종 구성 변화가 더 중요한 특징으로 나타났다.

2. 우회항로/물류루트 전환 현황

1) 중동 지역 해상운송 및 기존 물류루트 현황

(1) 중동 지역 정기선 컨테이너 항로 구조

호르무즈 사태 이전 아시아발 중동 걸프(Middle East Gulf)행 화물은 호르무즈해협을 통과하여 아랍에미리트(UAE)의 제벨알리(Jebel Ali), 사우디아라비아의 담맘(Dammam), 이라크의 움카스르(Umm Qasr) 등 주요 걸프 항만으로 직기항하는 형태로 운송되었다. 알파라이너(Alphaliner)에 따르면 걸프 지역 내 1개 이상의 항만에 기항하는 컨테이너 정기선 서비스는 총 124개였으며, 해당 서비스에는 520척의 컨테이너선이 투입되어 약 360만 TEU에 달하는 선복 규모로 운영되고 있었다.[158)]

Vizion 자료를 기준으로 살펴보면 걸프 지역 컨테이너 항만의 연간 부킹 물동량은 약 340만 TEU로 화물 가치로 환산하면 약 1,400억 달러에 달하는 것으로 추정된다. 이는 걸프 지역이 글로벌 컨테이너 시장 전체에서 차지하는 비중은 상대적으로 크지 않으나, 역내 산업 및 소비시장을 뒷받침하는 핵심 물류 거점으로 기능하고 있음을 의미한다.[159]

〈표 3-31〉 미·이란 전쟁 이전 걸프 항로 투입 컨테이너 선복 규모

구분	수치
걸프 기항 컨테이너 정기선 서비스	124개
투입 컨테이너선	520척
투입 선복량	360만 TEU
걸프 항만 연간 부킹 물동량	약 340만 TEU

자료: Lloyd's List(2026.3.4.)(검색일: 2026.3.6.); Journal of Commerce(2026.3.6.)(검색일: 2026.3.9.)

한편, 아시아-유럽 항로는 홍해 사태 이후 후티(Houthi) 세력의 공격 위험이 확대되면서 이미 상당수 선박이 희망봉(Cape of Good Hope) 우회 항로를 이용하고 있었다. 이러한 상황에서 미·이란 간 군사적 긴장이 고조될 경우 바브엘만데브해협(Bab el-Mandeb Strait)의 통항 위험이 추가되어 중동 지역 해상운송의 불확실성이 더욱 확대될 가능성이 제기된다.[160]

걸프 항로는 아시아-유럽 및 아시아-북미 등 주요 동서 기간항로에 비해 운송 규모는 상대적으로 작은 편이다. 그러나 호르무즈해협 통항이 일시에 중단될 경우 걸프 지역으로 유입되는 원자재, 소비재 및 중간재 공급이 차질을 빚으면서 역내 공급망 전반에 상당한 영향을 미칠 수 있다. 특히 걸프행 화물의 약 절반이 극동 지역에서 출발하고 평균 운송기간이 약 20일 수준이라는 점을 고려하면, 통항 중단에 따른 영향은 즉각적으로 나타나기보

158) Lloyd's List(2026.3.4.)(검색일: 2026.3.6.)
159) Journal of Commerce(2026.3.6.)(검색일: 2026.3.9.)
160) Lloyd's List(2026.3.1.)(검색일: 2026.3.3.)

다는 항만 양하 지연, 환적 적체, 내륙운송 차질 등의 형태로 시차를 두고 확산되는 특징을 보일 것으로 예상된다.[161]

(2) 전쟁 전 호르무즈해협 운송루트

호르무즈해협이 정상적으로 운영되던 시기에는 중동 지역의 해상물류 네트워크가 UAE의 제벨알리항을 중심으로 형성되어 있었다. 제벨알리항은 중동 최대 규모의 컨테이너 환적항으로서, 아시아와 유럽을 연결하는 주요 간선항로(Main Route)의 핵심 거점 역할을 수행하였다. 동아시아에서 출발한 컨테이너 화물은 인도양과 아라비아해를 거쳐 호르무즈해협을 통과한 후 제벨알리항에 집결하였으며, 이후 중동 각국으로 재분배되거나 유럽 및 아프리카 지역으로 재수송되는 구조를 보였다.

특히 글로벌 해운선사들은 제벨알리항을 중심으로 허브앤스포크(Hub & Spoke) 체계를 구축하여 운영 효율성을 극대화하였다. 대형 컨테이너선은 아시아-중동 간 간선항로에 투입되고, 제벨알리항에서 중소형 선박 또는 육상운송 수단을 활용하여 사우디아라비아, 카타르, 쿠웨이트, 바레인 등 인근 국가로 화물을 운송하였다. 이 과정에서 UAE 내의 두바이 자유무역지대(JAFZA)는 보관, 통관, 재포장, 재수출 기능을 수행하며 역내 공급망의 핵심 역할을 담당하였다.

161) Lloyd's List(2026.3.13.)(검색일: 2026.3.16.)

〈그림 3-23〉 전쟁 전 기존 물류루트



자료: KOTRA 무역투자24(검색일 : 2026.5.15.) 자료를 토대로 저자 재구성

기존 물류체계의 가장 큰 특징은 단일 허브 중심의 집약적 구조라는 점이다. 호르무즈해협을 통한 최단 항로 이용이 가능하여 운송거리가 짧고 정시성이 높았으며, 대규모 환적 기능을 통해 규모의 경제를 실현할 수 있었다. 또한 선사 입장에서는 기항 항만 수를 최소화함으로써 선박 운영 효율성을 확보할 수 있었고, 화주 입장에서는 비교적 안정적인 운송서비스를 제공받을 수 있었다.

그러나 이러한 구조는 특정 항만과 특정 해상 통로에 대한 의존도가 높다는 취약성을 내포하고 있었다. 즉, 호르무즈해협이나 제벨알리항 운영에 차질이 발생할 경우 중동 전역의 물류 흐름이 동시에 영향을 받을 수 있는 구조적 위험이 존재하였다.

2) 호르무즈해협 봉쇄 이후 대체 운송 루트 이용 현황

(1) 미·이란 전쟁에 따른 호르무즈해협 봉쇄 및 통항 중단

호르무즈해협 봉쇄 이후 중동 지역으로 선박 운영이 중단되면서 글로벌 해운선사는 ① 기항 중단 및 화물 반송, ② 중동 지역 외곽 환적거점 활용, ③ 내륙운송 및 피더 연계 확대 등 3가지 방안으로 대응책을 마련하였다.

가. 기항 중단 및 화물 반송

호르무즈해협 통항 위험이 확대되자 주요 컨테이너 선사들은 걸프 서비스에 대해 서로 다른 수준의 대응 조치를 시행하였다. MSC는 가장 강도 높은 대응책을 도입하여, 걸프 지역으로 향하던 화물에 대해 항차 종료를 선언하였다. 이에 따라 해당 화물은 차기 안전 항만에서 양하되었으며, 이후 최종 목적지까지의 추가 운송에 대해서는 컨테이너당 800달러의 우회할증료(deviation surcharge)가 부과되었다.[162]

반면, COSCO, CMA CGM, Hapag-Lloyd는 걸프 지역을 목적지로 하는 신규 부킹 접수 중단조치를 시행하였다. HMM은 신규 부킹을 전면 중단하지는 않았으나, 고객사를 대상으로 운항 경보를 발령하고 상황을 예의주시하는 방식으로 대응하였다. Yang Ming은 환적 항만에 이미 적재되어 있던 걸프행 화물에 한해 항차 종료를 선언하는 등 제한적인 수준의 운송 중단 조치를 취하였다.[163]

선사별 세부 조치를 살펴보면, CMA CGM은 3월 3일부터 아랍에미리트의 후자이라(Fujairah)와 코르파칸(Khor Fakkan), 사우디아라비아의 제다(Jeddah), 킹압둘라항(King Abdullah Port), 얀부(Yanbu), 네옴(NEOM) 등 일부 대체 거점을 제외한 걸프 지역 전체 항만에 대한 신규 부킹을 중단

162) Lloyd's List(2026.3.4.)(검색일: 2026.3.6.)
163) Journal of Commerce(2026.3.6.)(검색일: 2026.3.9.)

하였다.[164] 또한 Hapag-Lloyd는 3월 6일부로 상부 걸프 서비스를 담당하던 IG1 및 KWF 노선의 운항을 중단하며 해당 지역에 대한 서비스 축소에 나섰다.[165] 이처럼 주요 선사들은 신규 화물 접수 중단, 특정 항만 서비스 유지, 항차 종료 선언 등 각기 다른 방식으로 대응하였으나, 공통적으로는 선박 및 선원의 안전 확보를 최우선 과제로 두면서 걸프 지역 노출도를 축소하는 방향으로 전략을 조정한 것으로 나타났다.

나. 중동 지역 외곽 환적거점 활용

걸프 지역 직기항이 어려워지면서 중동 및 인도양 주변 항만들이 새로운 환적 거점으로 부상하였다. 기존에는 제벨알리(Jebel Ali)를 중심으로 걸프 지역 환적 기능이 집중되어 있었으나, 위기 이후에는 UAE 동안의 코르파칸(Khor Fakkan)·후자이라(Fujairah), 오만의 소하르(Sohar)·살랄라(Salalah), 스리랑카의 콜롬보(Colombo) 등이 대체 환적항으로 활용되기 시작하였다. 이는 호르무즈해협 의존도를 낮추고 걸프 지역 공급망의 연속성을 확보하기 위한 선사들의 전략적 대응으로 평가된다.[166]

프리미어 얼라이언스(Yang Ming·ONE·HMM)는 중동–아시아–미국 서안을 연결하는 GS2 서비스에서 걸프 지역 기항을 중단하고, UAE 동안에 위치한 코르파칸항을 임시 환적 거점으로 지정하였다. 이에 따라 걸프행 화물은 코르파칸에서 피더 서비스를 통해 최종 목적지로 연결되었으며, 해당 조정 이후 첫 기항선으로는 16,000TEU급 HMM Mir가 투입되었다. 또한 일부 미국 서안행 동향 서비스는 출발지를 싱가포르로 변경하는 등 항로 운영 체계 전반에 대한 조정이 이루어졌다.[167]

164) CMA CGM(2026.3.3.)(검색일: 2026.3.6.)
165) Hapag-Lloyd(2026.3.)(검색일: 2026.3.6.)
166) Journal of Commerce(2026.3.10.)(검색일: 2026.3.13); Lloyd's List(2026.3.13.)(검색일: 2026.3.13.)
167) Journal of Commerce(2026.4.17.)(검색일: 2026.4.17.); Yang Ming(2026.4.20.)(검색일: 2026.4.20.)

CMA CGM 또한 서비스 네트워크 재편에 나섰다. 인도-북유럽 항로인 'Epic' 루프에는 콜롬보 기항을 추가하여 기존 걸프 지역에서 환적되던 파키스탄행 화물을 처리하도록 하였다. 또한 인도-지중해 항로인 'Medex' 루프에서는 아부다비(Abu Dhabi)와 제벨알리 기항을 제외하는 대신, 지부티(Djibouti), 발렌시아(Valencia), 포쉬르메르(Fos-sur-Mer)를 신규 기항지로 편입하였다. 이를 통해 걸프 지역 리스크를 회피하면서도 인도 및 지중해 지역 간 연결성을 유지하고자 하였다.[168]

제미니 협력의 인도-유럽 ME1/IOS 또한 기존 제벨알리 기항을 제외하고, 문드라(Mundra)-나바셰바(Nhava Sheva)-살랄라-탕헤르(Tangier)-로테르담(Rotterdam)-빌헬름스하펜(Wilhelmshaven)-함부르크(Hamburg)-런던 게이트웨이(London Gateway)를 연결하는 형태로 항로를 재조정하였다.[169]

이처럼 주요 선사와 얼라이언스들은 대체 환적항을 활용한 네트워크 재편을 통해 서비스 연속성을 유지하고자 하였으며, 그 결과 기존의 제벨알리 중심 단일 환적 구조는 코르파칸·소하르·살랄라·콜롬보 등 복수의 환적 거점을 활용하는 분산형 네트워크 구조로 변화하는 모습을 보였다. 이는 향후 중동 지역 공급망이 특정 해협 및 항만에 대한 의존도를 낮추고, 복수의 환적 거점을 기반으로 회복탄력성 중심의 운영 체계로 전환될 가능성을 시사한다.

다. 내륙운송 및 피더 연계 확대

호르무즈해협 통항 위험이 지속되자 주요 선사들은 걸프 지역 화물 운송을 유지하기 위해 대체 복합운송 체계를 구축하기 시작하였다. CMA CGM은 2026년 3월 11일부터 중동 지역 수입·수출 부킹을 재개하면서, 기존의

168) Journal of Commerce(2026.3.26.)(검색일: 2026.3.26.)
169) Journal of Commerce(2026.3.6.)(검색일: 2026.3.9.)

직기항 중심 운송 방식에서 벗어나 해상운송과 육상운송을 결합한 복합운송 회랑을 도입하였다. 구체적으로 제다(Jeddah)를 거점으로 보세 육상운송과 피더선·트럭을 연계하여 담맘(Dammam), 이라크, 쿠웨이트, 카타르, 바레인 및 UAE를 연결하는 제다 회랑을 운영하였으며, 이와 함께 소하르(Sohar) 회랑, 아카바(Aqaba) 회랑, 메르신(Mersin) 회랑 등을 구축하여 걸프 지역 접근성을 확보하였다.[170]

이 과정에서 사우디아라비아는 중동 물류의 핵심 대체 관문으로 부상하였다. 제다 이슬라믹항(Jeddah Islamic Port)은 연간 약 1,020만 TEU의 처리 능력을 보유하고 있으며, 킹압둘라항(King Abdullah Port)은 2025년 기준 약 50만 TEU를 처리하였으나 추가적으로 약 350만 TEU 규모의 여유 처리 능력을 확보하고 있는 것으로 평가된다. 이에 따라 사우디 서안 항만 전체의 컨테이너 처리 능력은 1,800만 TEU 이상이며, 최소한의 추가 투자만으로도 약 2,000만 TEU 수준까지 확장이 가능한 것으로 파악된다.[171]

다만, 제다항을 통해 양하된 화물을 걸프 지역 최종 목적지까지 운송하기 위해서는 약 1,500km에 달하는 내륙 구간을 거쳐야 하는 만큼, 트럭 및 운송장비 확보가 대체 운송 체계의 핵심 과제로 지적되었다. 실제로 위기 이후 아시아발 사우디행 추가 물동량은 8만 TEU 이상 증가한 것으로 집계되면서 내륙운송 수요가 급격히 확대되었다.[172]

사우디아라비아 정부 역시 대체 물류거점으로서 역할 강화를 위해 화물 유치 정책을 추진하였다. 대표적으로 항만 내 화물 보관 무료 기간(free storage period)을 기존보다 연장하여 최대 60일까지 제공하였으며, 이를 통해 추가 유입 화물의 원활한 처리와 물류비 부담 완화를 지원하였다.[173]

170) CMA CGM(2026.3.11.)(검색일: 2026.3.11.)
171) Lloyd's List(2026.3.13.)(검색일: 2026.3.13.)
172) Lloyd's List(2026.3.13.)(검색일: 2026.3.13.)

반면 선사들은 복합운송 확대에 따른 비용 증가를 운임에 반영하였다. CMA CGM은 기존의 해상 긴급 연료 할증에 더해 중동 지역 대상 내륙 긴급 연료 할증을 신설하여 적용하였다.[174]

이후 일부 선사들은 피더 서비스 확대를 통해 상부 걸프 지역 연결을 점진적으로 복구하기 시작하였다. Hapag-Lloyd는 2026년 5월 초부터 샤르자(Sharjah)를 거점으로 UAE, 쿠웨이트, 사우디아라비아, 카타르 및 이라크를 연결하는 피더 서비스를 운영하였으며, 샤르자와 코르파칸(Khor Fakkan) 간에는 약 5일이 소요되는 보세 트럭 운송 서비스를 제공하였다. MSC 역시 2026년 5월 10일부터 유럽-홍해-중동 급행(Europe-Red Sea-Middle East Express) 서비스를 개설하며 중동 서비스 정상화에 나섰다.[175]

반면, Maersk는 보다 보수적인 대응 전략으로 코르파칸을 제외한 UAE 전역과 이라크, 쿠웨이트, 카타르, 사우디아라비아 및 바레인을 대상으로 한 신규 부킹 중단 조치를 지속하였으며, 걸프 지역 내 서비스 재개에 신중한 입장을 유지하였다.[176]

(2) 호르무즈해협 봉쇄 조치 이후 우회항로 및 대체 물류루트 활용

호르무즈해협 봉쇄 또는 군사적 긴장 고조로 인해 제벨알리항을 포함한 UAE 주요 항만의 정상적인 운영이 제한될 경우, 글로벌 해운선사와 물류기업은 기존의 허브 중심 체계를 유지하기 어려워지게 된다. 이에 따라 중동 공급망은 기존의 단일 허브 구조에서 복수의 대체 거점을 활용하는 분산형 네트워크 체계로 전환될 가능성이 높다.

173) Journal of Commerce(2026.3.31.)(검색일: 2026.3.31.)
174) CMA CGM(2026.3.19.)(검색일: 2026.3.19.)
175) Journal of Commerce(2026.5.4.)(검색일: 2026.5.4.); MSC(2026.5.2.)(검색일: 2026.5.2.)
176) Journal of Commerce(2026.5.4.)(검색일: 2026.5.4.)

〈표 3-32〉 호르무즈해협 봉쇄 이후 대체 항만 운영 현황

항만	국가	기능 및 역할
Sohar	오만	제벨알리항 인접으로 두바이 게이트웨이 역할 수행
Salalah	오만	기존 제벨알리항 T/S 기능 흡수, 아시아-중동 피더 연결
Khor fakkan	UAE	UAE 동부 외곽에 위치해 제벨알리항 대체항 역할
Fujairah	UAE	벙커링 허브 역할 수행
Jeddah	사우디아라비아	홍해 지역에 위치해 원유 우회 운송

자료: KOTRA 무역투자24(검색일 : 2026.5.15.)

우선, 사우디아라비아의 제다항은 홍해 연안 최대 컨테이너 항만으로서 유럽과 아시아를 연결하는 대체 관문 역할을 수행할 수 있다. 유럽발 화물은 수에즈운하를 통과한 후 제다항에 하역 후 트럭킹을 이용한 육상운송을 통해 리야드 등 사우디 내륙 지역으로 이동하게 된다. 기존 제벨알리항 중심 체계에 비해 운송 단계가 증가하지만, 호르무즈해협 통과 위험을 회피할 수 있다는 장점이 있다.

또한 오만의 살랄라항과 소하르항은 호르무즈해협 외부에 위치하고 있어 대체 환적 거점으로 활용될 가능성이 높다. 살랄라항은 동서 간 주요 항로상에 위치하여 글로벌 선사들의 환적 기능을 수행해 왔으며, 소하르항은 GCC 국가 및 UAE 북부 지역과의 육상 연결성이 우수하다는 특징을 가지고 있다. 아시아발 화물은 이들 항만에서 하역된 이후 트럭 또는 철도를 활용하여 UAE, 사우디아라비아, 카타르 등으로 운송될 수 있다.

이와 같은 우회 물류체계에서는 해상운송과 육상운송을 결합한 복합운송의 중요성이 크게 증가한다. 과거에는 해상 중심의 단순 운송 구조였다면, 전쟁 이후에는 항만-내륙 물류거점 간 연계를 위한 트럭 및 철도 운송 비중이 확대될 것으로 예상된다. 특히 GCC 국가들이 추진 중인 역내 철도망 구축 사업이 완료될 경우, 대체 항만과 주요 소비시장 간 연결성이 더욱 강화될 가능성이 있다.

〈그림 3-24〉 전쟁 이후 대체 및 우회 물류루트



자료: KOTRA 무역투자24(검색일 : 2026.5.15.) 자료를 토대로 저자 재구성

3) 요약 및 시사점

전쟁 이후의 중동 물류체계 변화는 크게 네 가지 특징으로 요약할 수 있다.

첫째, 환적 거점의 다변화가 나타난다. 기존에는 제벨알리항에 집중되었던 환적 기능이 제다항, 살랄라항, 소하르항 등으로 분산되면서 복수의 허브가 공존하는 구조로 전환된다.

둘째, 복합운송의 확대가 예상된다. 대체 항만 이용 증가에 따라 해상운송 이후 육상운송을 결합한 서비스가 일반화되며, 물류기업의 내륙운송 역량 확보가 중요해질 것으로 전망된다.

셋째, 운송거리 및 물류비용 증가가 불가피하다. 우회항로 이용과 추가적인 내륙운송으로 인해 운송 시간이 증가하고 연료비, 보험료, 육상운송비 등의 상승 요인이 발생하게 된다. 일반적으로 기존 대비 수일에서 수주 수준의 운송 지연이 발생할 가능성이 있으며, 운송비 역시 상당한 수준의 상승 압력을 받을 것으로 예상된다.

넷째, 공급망 리스크 관리의 중요성 확대이다. 특정 항만이나 특정 해협에 대한 의존도를 낮추기 위해 선사와 화주는 복수의 항만과 운송 경로를 사전에 확보하는 전략을 추진할 가능성이 높다. 이에 따라 중동 지역 물류 시장은 효율성 중심의 공급망에서 회복탄력성(Resilience) 중심의 공급망으로 전환되는 양상을 보일 것으로 전망된다.

3. 항만물동량 변화

1) 개요

국내 항만물동량 통계는 해양수산부 해운항만물류정보시스템(Port-MIS)을 통해 관리되고 있으며, 무역·관세 행정에 활용되는 HS 코드 체계를 기반으로 품목별 물동량이 집계된다. Port-MIS에서는 HS 코드 기준 32개 세부 품목으로 물동량을 관리하고 있으나, 항만 부두 운영 및 개발을 위해 품목 특성과 물류 흐름의 유사성을 고려하여 컨테이너를 제외한 13개 품목으로 재분류하고 있다. 이에 따라 현재 국내 항만물동량은 컨테이너를 포함한 총 14개 품목 체계로 운영되고 있다.

〈표 3-33〉 품목 통계분류 코드

통계 분류명	화물품목 코드(HS CODE)	13개 품목
육류	02	잡화
어패, 갑각류	03	잡화
양곡	10	양곡
제분공업생산품	11	잡화
기타 동·식물 생산품	01, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 12, 13, 14	잡화
동·식물성 유지류	15	잡화
당류	17	잡화
조제식품·음료·주류	16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24	잡화
시멘트	2523	시멘트
모래	2505	모래
무연탄	270100, 270110, 270111	석탄
유연탄	270112	석탄
철광석	2601	철광석
기타 광석 및 생산품	25, 26, 27 (2505, 2523, 2601, 2705, 2709, 2710, 2711, 2712, 2713, 270100, 270110, 270111, 270112 제외)	기타 광석
원유(역청유), 석유	2709	유류
석유 정제품	2710, 2712, 2713	유류
석유가스 및 기타 가스	2705, 2711	유류
비료	31	잡화
화학공업생산품	28, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38	화학공업 생산품
플라스틱·고무 제품	39, 40	잡화
피혁류 및 그제품	41, 42, 43	잡화
원목	4403	목재
목재, 목탄, 코르크	44, 45, 46, 47, (4403 제외)	목재

통계 분류명	화물품목 코드(HS CODE)	13개 품목
방직용 섬유 및 그제품	50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63	잡화
고철	7204, 8908	고철
철강 및 그제품	72, 73, (7204 제외)	철재
비철금속 및 그제품	74, 75, 76, 78, 79, 80, 81, 82, 83	잡화
기계류 및 그부품	84, 90	잡화
전기기기 및 그부품	85	잡화
차량 및 그부품	86, 87	자동차
항공기, 선박 그부품	88, 89, (8908 제외)	잡화
기타	48, 49, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97	잡화

자료: 해양수산부(2024), p. 10의 자료를 바탕으로 저자 작성

한편 호르무즈해협은 전 세계 원유 및 LNG 수송의 핵심 통과 구간으로, 중동 지역과의 교역 비중이 높은 에너지 관련 품목은 해협 봉쇄 또는 항행 제한 발생 시 국내 항만물동량이 직접적인 영향을 받을 가능성이 높다. 따라서 호르무즈해협 봉쇄 위기에 따른 국내 항만 영향 분석을 위해서는 전체 항만물동량 중 중동 지역과 연계된 물동량 규모와 품목별 의존도를 우선적으로 파악할 필요가 있다.

이에 앞서 설명한 품목 분류체계를 기반으로 Port-MIS 자료를 활용하여 최근 5년(2021~2025년) 동안 중동 지역 국가와의 항만물동량을 분석한 결과, 중동 지역 물동량은 연평균 기준 국내 전체 무역항 물동량의 약 12.7%를 차지하는 것으로 나타났다. 연도별 비중은 2021년 10.9%, 2022년 12.9%, 2023년 12.8%, 2024년 14.6%, 2025년 12.1% 수준으로 집계되어 최근 5년간 대체로 10~15% 수준의 비중을 유지하고 있는 것으로 분석된다.

품목별로는 유류가 전체 중동 지역 물동량의 37.5%로 가장 높은 비중을

차지하는 것으로 나타났으며, 화학공업생산품(7.0%), 자동차(6.4%), 철재(3.7%), 잡화(3.4%), 컨테이너(2.2%)가 뒤를 이었다. 반면 양곡, 석탄, 시멘트, 모래 등은 중동 지역과의 교역 규모가 제한적인 것으로 분석되었다. 이는 국내 중동 교역이 에너지 자원과 석유화학 원료를 중심으로 이루어지고 있음을 보여준다.

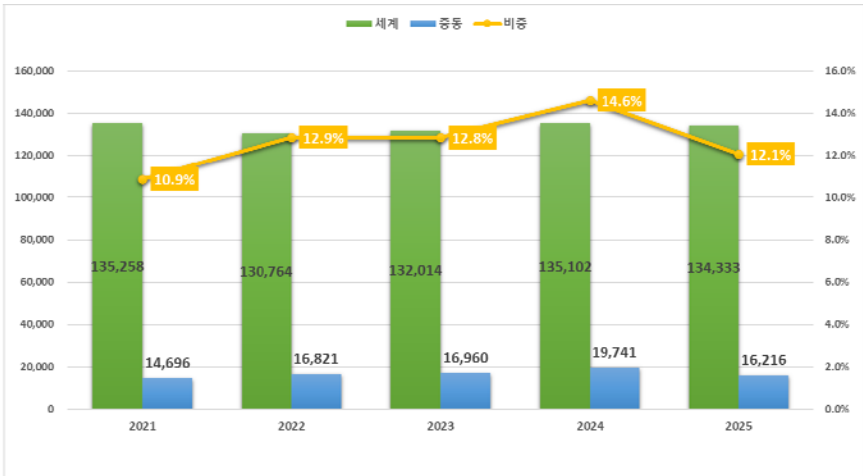
〈표 3-34〉 對중동 항만물동량(2021~2025)

단위: 만 톤, 만 TEU

구분		2021	2022	2023	2024	2025	평균 비중
총 물동량		14,696	16,821	16,960	19,741	16,216	12.7%
양곡		2	2	3	5	6	0.3%
시멘트		0	0	0	0	0	0.0%
모래		0	0	0	0	0	0.0%
석탄		0	1	9	1	0	0.0%
철광석		34	51	61	17	34	0.5%
기타 광석		53	42	54	51	17	1.8%
목재		0	0	0	0	0	0.0%
고철		0	0	0	0	0	0.0%
철재		105	144	215	212	196	3.7%
자동차		475	403	352	429	393	6.4%
잡화		58	100	109	95	109	3.4%
유류		12,671	14,737	14,719	17,297	14,148	37.5%
화학공업생산품		191	233	216	269	265	7.0%
컨테이너	만 톤	1,107	1,107	1,222	1,364	1,048	2.2%
	만 TEU	60	61	73	70	65	2.2%

주: 내항 물동량 제외, Port-MIS 국가 중 중동 지역(D1, D2, D3) 국가 대상
자료: 해운항만물류정보시스템(검색일: 2026. 6.11.)

〈그림 3-25〉 對중동 항만물동량 비중(2021~2025)



자료: 해운항만물류정보시스템(Port-MIS)(검색일: 2026. 6.11.)를 바탕으로 저자 작성

특히 유류 품목은 최근 5년 평균 기준 중동 지역 물동량에서 가장 높은 비중을 차지하고 있어, 호르무즈해협 봉쇄 위기 발생 시 국내 항만물동량에 가장 큰 영향을 미칠 가능성이 높은 품목으로 판단된다. Port-MIS 14개 품목 체계에서 유류는 '원유(역청유)·석유', '석유 정제품', '석유가스 및 기타 가스'로 구분되므로, 호르무즈해협 봉쇄에 따른 영향을 보다 구체적으로 파악하기 위해 유류 품목의 세부 품목별 물동량 현황과 중동 지역 의존도를 추가적으로 분석하였다.

최근 5년(2021~2025년) 동안 중동 지역과의 유류 물동량을 분석한 결과, 수입 물동량이 전체 유류 물동량의 대부분을 차지하는 것으로 나타났다. 수입 기준으로는 '원유(역청유)·석유'가 평균 66.8%로 가장 높은 비중을 차지하였으며, '석유 정제품' 39.1%, '석유가스 및 기타 가스' 27.5% 순으로 나타났다. 반면 수출 물동량은 '석유 정제품'이 평균 0.9%,' 석유가스 및 기타 가스'가 0.2% 수준에 불과하였으며, 원유 수출 실적은 없는 것으로 집계되었다. 이는 국내 항만의 중동 관련 유류 물동량이 사실상 에너

지 수입 중심 구조를 가지고 있음을 의미한다.

〈표 3-35〉 對중동 유류 물동량(2021~2025)

단위: 만 톤, %

구분		2021	2022	2023	2024	2025
수입	원유(역청유), 석유	7,558 (54.9)	9,384 (64.4)	9,578 (67.0)	10,920 (77.7)	9,832 (69.8)
	석유 정제품	1,925 (30.2)	2,155 (37.9)	2,308 (38.2)	3,144 (49.6)	2,281 (39.7)
	석유가스 및 기타 가스	3,122 (30.1)	3,131 (30.0)	2,751 (27.9)	3,151 (30.7)	1,961 (18.9)
	소계	12,605 (41.3)	14,670 (47.6)	14,637 (48.5)	17,216 (56.2)	14,074 (46.6)
수출	원유(역청유), 석유	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
	석유 정제품	65 (0.9)	67 (0.9)	81 (1.1)	81 (1.0)	73 (0.9)
	석유가스 및 기타 가스	1 (0.2)	0 (0.0)	0 (0.2)	0 (0.1)	1 (0.3)
	소계	66 (0.7)	67 (0.8)	82 (0.9)	81 (0.9)	74 (0.9)

주: 괄호( )는 비중임
자료: 해운항만물류정보시스템(Port-MIS)(검색일: 2026. 6.11.)

다만 현재 Port-MIS 품목체계는 HS코드 4단위 수준으로 집계되고 있어 실제 산업적 영향도를 분석하기에는 한계가 존재한다. 예를 들어 석유 정제품에 해당하는 HS 2710에는 휘발유, 경유, 항공유, 나프타 등 다양한 품목이 포함되어 있으며, 석유가스 및 기타 가스에 해당하는 HS 2711 역시 LNG, LPG 등 여러 에너지원이 포함되어 있다. 따라서 호르무즈해협 봉쇄 위기가 국내 산업 및 항만에 미치는 영향을 보다 정확히 분석하기 위해서는 HS 6단위 기준의 세부 품목 분석이 필요하다.

세부 품목 분석 결과, '원유(역청유)·석유'는 단일 코드인 원유(HS 270900)로 구성되어 있으며, '석유가스 및 기타 가스' 가운데서는 LNG에 해당하는 HS 271111이 최근 5년 평균 기준 약 97.5%를 차지하여 사실상 해당 품목군을 대표하는 것으로 분석되었다. '석유 정제품' 가운데서는 나프타가 포함된 '경질석유 및 조제품(HS 271010)'의 비중이 가장 높게 나타났으며, 최근 5년 평균 기준 약 27.6%, 2025년에는 약 44.3%를 차지한 것으로 분석되었다.

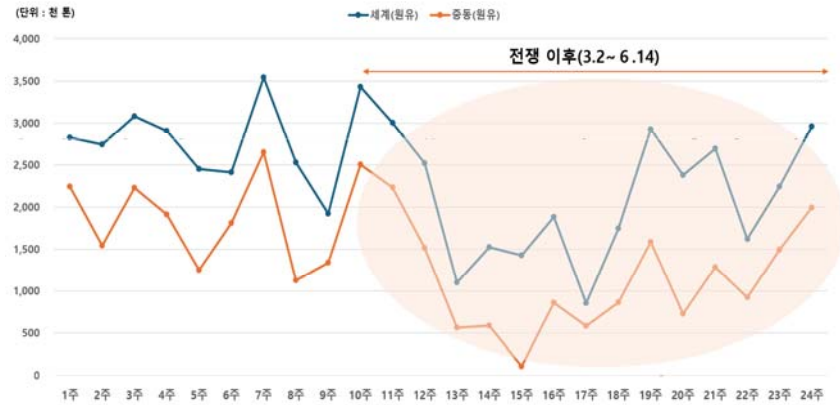
종합하면, 호르무즈해협 봉쇄 위기가 국내 항만물동량에 미치는 영향은 유류 품목을 중심으로 나타날 가능성이 높으며, 특히 원유(HS 270900), LNG(HS 271111), 경질석유 및 조제품(HS 271010, 나프타 포함) 등 3개 핵심 품목에 대한 모니터링이 필요하다. 또한 이들 품목은 국내 에너지 공급과 제조업 생산활동에 직결되는 전략 화물이므로, 향후 호르무즈해협 통항 제한이나 중동 지역 지정학적 리스크 확대 시 항만물동량 변화와 함께 국가 공급망 차원의 영향도 종합적으로 검토할 필요가 있다.

2) 주요 품목 수입 물동량 변화

(1) 원유(HS 270900)

전쟁 발생 이전인 1~9주차('25.12.29.~'26.3.1.)의 중동산 원유 수입 물동량은 주평균 178만 8천 톤으로 전체 원유 수입 물동량의 65.4%를 차지한 것으로 나타났다. 반면 전쟁 발생 이후인 10~24주차('26.3.2.~6.14.)에는 중동산 원유 수입 물동량이 주평균 119만 톤으로 감소하였으며, 전체 원유 수입 물동량에서 차지하는 비중도 52.7%로 하락하였다. 이에 따라 중동산 원유 비중은 전쟁 이전 대비 12.7%p 감소한 것으로 분석되었다.

〈그림 3-26〉 전쟁 전후 원유 수입 항만물동량



주: 실시간 신고데이터로 확정 통계치와 상이할 수 있음
자료: 해운항만물류정보시스템(Port-MIS)(검색일: 2026. 6.22.)를 바탕으로 저자 작성

특히 원유는 중동 지역 의존도가 높은 품목인 만큼, 호르무즈해협 통과 물동량을 별도로 산정하여 분석하였다. 다만, 호르무즈해협 통과 여부를 직접 확인할 수 있는 항로 정보는 제공되지 않으므로, 본 분석에서는 호르무즈 내측에 위치한 9개 원유 선적항(〈그림 3-27〉의 동그라미 표시 구역)에서 우리나라로 수입된 원유를 호르무즈해협을 통과한 물동량으로 가정하였다. 반면, 호르무즈 외측 항만 또는 홍해·아라비아해 연안 항만에서 선적된 원유는 수에즈운하 또는 희망봉을 경유한 물동량으로 가정하여 구분하였다. 따라서 본 절에서 제시하는 호르무즈 통과 물동량은 실제 선박의 항로를 추적한 결과가 아니라 선적항 위치를 기준으로 집계한 물동량이다.

이러한 기준에 따라 주차별 원유 수입 물동량을 분석한 결과, 전쟁 이전인 1~9주차에는 중동산 원유의 대부분이 호르무즈 내측 항만에서 수입된 것으로 나타났다. 반면 전쟁 이후에는 호르무즈 내측 항만에서 수입된 물동량이 감소하고, 수에즈운하 또는 희망봉 경유로 분류되는 물동량이 증가하는 것으로 분석되었다. 특히 13~23주차에는 호르무즈 내측 항만에서 수

입된 원유가 확인되지 않았으며, 24주차에는 일부 물량이 재개되었으나 호르무즈 통과 물동량은 중동산 원유의 약 14.5% 수준에 그쳤다. 이는 전쟁 이후 호르무즈해협 통항 불안에 대응하여 원유 선적항과 수송 경로가 변경된 것으로 해석된다.

〈표 3-36〉 주차별 원유 수입 항만물동량 및 중동 비중

단위: 천 톤

구분	세계	중동			중동 비중
		계	호르무즈	수에즈·희망봉	
1주	2,825	2,243	1,674	569	79.4%
2주	2,740	1,542	1,469	74	56.3%
3주	3,079	2,225	1,605	620	72.3%
4주	2,907	1,912	1,384	528	65.8%
5주	2,449	1,252	833	418	51.1%
6주	2,413	1,811	1,534	277	75.1%
7주	3,541	2,648	2,296	351	74.8%
8주	2,528	1,123	989	133	44.4%
9주	1,919	1,340	633	706	69.8%
10주	3,429	2,501	1,726	775	72.9%
11주	3,004	2,230	1,754	475	74.2%
12주	2,517	1,514	1,106	407	60.1%
13주	1,099	563	0	563	51.2%
14주	1,522	587	0	587	38.6%
15주	1,423	105	0	105	7.4%
16주	1,880	857	0	857	45.6%
17주	851	579	0	579	68.1%
18주	1,747	861	0	861	49.3%
19주	2,924	1,588	0	1,588	54.3%
20주	2,375	728	0	728	30.6%
21주	2,690	1,286	0	1,286	47.8%
22주	1,618	923	0	923	57.1%
23주	2,243	1,492	0	1,492	66.5%

구분	세계	중동			중동 비중
		계	호르무즈	수에즈·희망봉	
24주	2,960	1,995	290	1,705	67.4%
1~9주 평균	**2,711**	**1,788**	**1,380**	**409**	**65.4%**
10~24주 평균	**2,152**	**1,187**	**325**	**862**	**52.7%**

주: 실시간 신고데이터로 확정 통계치와 상이할 수 있음
자료: 해운항만물류정보시스템(Port-MIS)(검색일: 2026. 6.22.)

〈그림 3-27〉 중동 주요 항만 위치도



자료: Chat GPT(Pro 20x)(2026.6.22.) 및 Google 지도를 참고하여 저자 작성

항만별로 살펴보면, 호르무즈해협 내측에 위치한 사우디아라비아 라스 타누라(Ras Tanura)항의 경우 전쟁 이전(1~9주) 전체 원유 수입물동량의 33.0%를 차지하였으나, 전쟁 이후(10~24주)에는 5.1%로 감소하여 27.9%p 하락한 것으로 나타났다. 또한 13주차 이후부터는 라스 타누라항을 통한 원유 수입이 사실상 중단된 것으로 나타나, 호르무즈해협 봉쇄가 해당 항만의 물동량에 직접적인 영향을 미친 것으로 분석된다. 이라크 바

스라(Basra)항과 쿠웨이트 미나 알아하마디(Mina Al-Ahmadi)항 역시 각각 10.5%에서 2.0%, 5.3%에서 3.2%로 비중이 감소하여 호르무즈해협 내 주요 원유 수출항 전반에서 물동량 축소가 나타난 것으로 확인된다.

반면 호르무즈해협 외측 또는 우회 수송이 가능한 항만의 비중은 증가한 것으로 나타났다. UAE 알푸자이라(Al Fujairah)항은 전쟁 이전 평균 비중이 4.6%였으나 전쟁 이후 15.4%로 확대되어 10.8%p 증가하였다. 또한 사우디아라비아 홍해 연안의 얀부(Yanbu)항 역시 0.9%에서 15.6%로 증가하여 14.7%p 큰 상승폭을 기록하였다. 얀부항은 동서 원유 파이프라인(East-West Pipeline)과 연계되어 호르무즈해협을 우회할 수 있는 대표적인 수출항으로, 위기 상황에서 대체 수출 거점으로 활용된 것으로 판단된다.

아울러 미국 코퍼스 크리스티(Corpus Christi)항의 비중도 13.9%에서 15.3%로 소폭 증가한 것으로 나타났다. 이는 중동산 원유 공급 감소에 대응하여 국내 정유업계가 미국산 원유 도입을 확대하면서 수입선을 다변화한 결과로 해석된다.

〈표 3-37〉 항만별 원유 수입 항만물동량

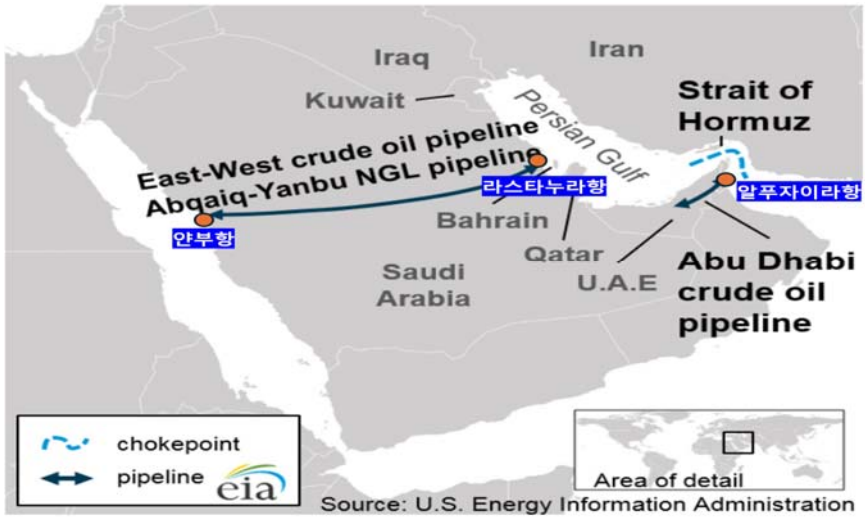
단위: 천 톤

구분	Ras Tanura	Corpus Christi	Basra	Mina al Ahmadi	Al Fujayrah	Yanbu	그 외
	사우디아라비아	미국	이라크	쿠웨이트	UAE	사우디아라비아	
1주	1,066	0	545	210	0	0	1,003
2주	1,061	587	270	70	0	0	753
3주	759	451	269	507	0	0	1,094
4주	1,242	483	0	142	281	248	512
5주	698	613	135	0	282	0	720

구분	Ras Tanura	Corpus Christi	Basra	Mina al Ahmadi	Al Fujayrah	Yanbu	그 외
	사우디아라비아	미국	이라크	쿠웨이트	UAE	사우디아라비아	
6주	723	145	657	154	0	0	734
7주	1,198	294	665	147	0	0	1,237
8주	713	442	136	140	133	0	963
9주	633	299	0	0	282	0	706
10주	765	288	269	569	0	277	1,262
11주	1,125	590	272	216	215	0	585
12주	421	723	332	354	0	267	421
13주	0	145	0	0	563	0	392
14주	0	574	0	0	295	293	360
15주	0	153	0	0	0	105	1,165
16주	0	433	0	0	568	0	878
17주	0	0	0	0	282	298	272
18주	0	195	0	0	290	442	820
19주	0	301	0	0	0	872	1,751
20주	0	785	0	0	210	293	1,087
21주	0	240	0	0	0	573	1,878
22주	0	147	0	0	568	285	617
23주	0	141	0	0	0	862	1,239
24주	0	267	0	290	859	285	1,260
1~9주 평균 비중	**33.0%**	**13.9%**	**10.5%**	**5.3%**	**4.6%**	**0.9%**	**31.8%**
10~24주 평균 비중	**5.1%**	**15.3%**	**2.0%**	**3.2%**	**15.4%**	**15.6%**	**43.4%**

주: 실시간 신고데이터로 확정 통계치와 상이할 수 있음
자료: 해운항만물류정보시스템(Port-MIS)(검색일: 2026. 6.22.)

〈그림 3-28〉 중동산 원유 우회 수출로

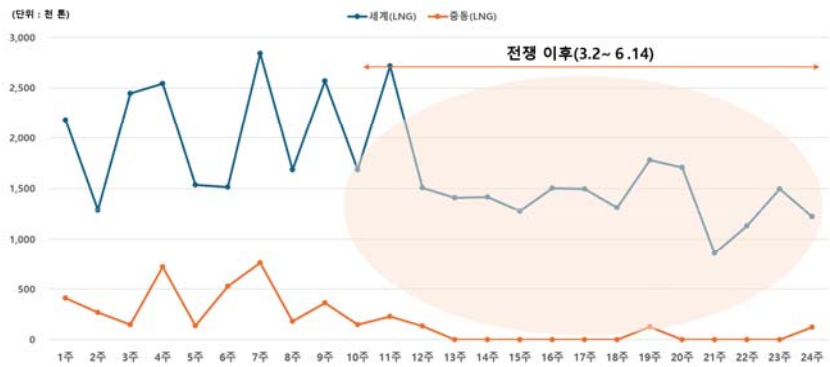


자료: 경제인문사회연구회(2026), p. 11.

(2) LNG(HS 271111)

전쟁 발생 이전인 1~9주차 동안 중동산 LNG 수입물동량은 주평균 39만 톤으로 전체 LNG 수입물동량의 18.8%를 차지한 것으로 나타났다. 반면 전쟁 발생 이후인 10~24주차에는 중동산 LNG 수입물동량이 주평균 5만 1천 톤으로 감소하였으며, 전체 LNG 수입물동량에서 차지하는 비중도 2.9%로 하락하였다. 이에 따라 중동산 LNG 수입 비중은 전쟁 이전 대비 15.9%p 감소한 것으로 분석되었다.

〈그림 3-29〉 전쟁 전후 LNG 수입 항만물동량



주: 실시간 신고데이터로 확정 통계치와 상이할 수 있음
자료: 해운항만물류정보시스템(Port-MIS)(검색일: 2026. 6.22.)를 바탕으로 저자 작성

주차별 추이를 살펴보면 전쟁 직후인 10~12주차에는 일부 중동산 LNG 수입이 유지되었으나, 3월 말인 13주차(3.23.~3.29.)부터 4월 말인 18주차(4.27.~5.3.)까지는 중동산 LNG 수입물동량이 전혀 발생하지 않은 것으로 나타났다. 또한 19주차에 일시적으로 12만 7천 톤이 반입된 이후에도 대부분의 기간 동안 중동산 LNG 수입은 이루어지지 않은 것으로 확인되었다.

반면 전체 LNG 수입물동량은 감소하였으나 중동산 물동량 감소 폭에 비해 상대적으로 안정적인 수준을 유지한 것으로 나타났다. 전쟁 이전 주평균 206만 7천 톤이던 전체 LNG 수입물동량은 전쟁 이후 150만 톤으로 감소하였으나, 중동산 LNG 비중 감소 폭에 비해서는 상대적으로 제한적인 감소세를 보였다. 이는 중동산 LNG 수입 감소분의 일부를 호주, 미국, 동남아시아 등 비중동 지역 공급처가 대체하였기 때문으로 추정된다.

〈표 3-38〉 주차별 LNG 수입 항만물동량 및 중동 비중

단위: 천 톤

구분	세계	중동	중동 비중
1주	2,181	410	18.8%
2주	1,288	267	20.7%
3주	2,445	147	6.0%
4주	2,544	721	28.3%
5주	1,534	136	8.9%
6주	1,512	527	34.9%
7주	2,843	760	26.7%
8주	1,684	181	10.8%
9주	2,568	363	14.1%
10주	1,685	147	8.7%
11주	2,718	230	8.4%
12주	1,504	133	8.8%
13주	1,409	0	0.0%
14주	1,414	0	0.0%
15주	1,275	0	0.0%
16주	1,501	0	0.0%
17주	1,495	0	0.0%
18주	1,308	0	0.0%
19주	1,779	127	7.1%
20주	1,706	0	0.0%
21주	860	0	0.0%
22주	1,132	0	0.0%
23주	1,495	0	0.0%
24주	1,222	121	9.9%
1~9주 평균	**2,067**	**390**	**18.8%**
10~24주 평균	**1,500**	**51**	**2.9%**

주: 실시간 신고데이터로 확정 통계치와 상이할 수 있음
자료: 해운항만물류정보시스템(Port-MIS)(검색일: 2026. 6.22.)를 바탕으로 저자 작성

항만별 LNG 수입물동량을 살펴보면, 전쟁 이전 국내 LNG 수입은 카타르의 라스라판(Ras Laffan)항을 중심으로 이루어졌으나 전쟁 이후 수입 구조에 상당한 변화가 나타난 것으로 분석되었다.

전쟁 이전(1~9주) 라스라판항은 전체 LNG 수입물동량의 14.8%를 차지하며 최대 LNG 수입항 역할을 수행하였다. 그러나 전쟁 이후(10~24주)에는 비중이 1.1%로 급감하여 13.7%p 감소한 것으로 나타났다. 특히 12주차 이후에는 라스라판항을 통한 LNG 수입이 사실상 중단되면서, 중동산 LNG 공급 차질이 직접적으로 반영된 것으로 분석된다.

반면 비중동 지역 LNG 수입항의 비중은 확대된 것으로 나타났다. 말레이시아 빈툴루(Bintulu)항은 전쟁 이전 14.6%에서 전쟁 이후 18.8%로 4.2%p 증가하였으며, 호주 글래드스톤(Gladstone)항 역시 8.9%에서 13.2%로 4.3%p 증가하였다. 이와 함께 미국 사빈(Sabine)항은 4.5%에서 4.8%로 소폭 증가하여 대체 공급선으로서 일정 역할을 수행한 것으로 분석된다. 반면 호주 배로우 아일랜드(Barrow Island)항은 7.8%에서 6.7%로 감소한 것으로 나타났다.

〈표 3-39〉 항만별 LNG 수입 항만물동량

단위: 천 톤

구분	Ras Laffan	Bintulu	Gladstone	Barrow Island	Sabine	그 외
	카타르	말레이시아	호주	호주	미국	
1주	410	246	147	279	279	820
2주	267	0	0	131	137	753
3주	147	127	484	280	0	1,407
4주	585	661	258	0	112	928
5주	0	380	137	129	0	889
6주	406	265	114	0	139	587
7주	513	230	228	0	110	1,762

구분	Ras Laffan	Bintulu	Gladstone	Barrow Island	Sabine	그 외
	카타르	말레이시아	호주	호주	미국	
8주	181	390	229	372	0	513
9주	230	388	133	134	0	1,684
10주	147	250	114	272	137	765
11주	230	375	508	229	0	1,375
12주	0	267	114	281	0	843
13주	0	278	325	0	252	554
14주	0	385	218	112	0	700
15주	0	393	229	136	0	517
16주	0	526	114	0	0	861
17주	0	369	246	0	112	767
18주	0	249	0	0	140	920
19주	0	412	114	135	0	1,118
20주	0	132	391	82	110	991
21주	0	123	115	0	0	622
22주	0	257	114	106	135	519
23주	0	0	331	108	137	919
24주	0	141	115	124	0	842
1~9주 평균 비중	**14.8%**	**14.6%**	**8.9%**	**7.8%**	**4.5%**	**49.4%**
10~24주 평균	**1.1%**	**18.8%**	**13.2%**	**6.7%**	**4.8%**	**55.3%**

주: 실시간 신고데이터로 확정 통계치와 상이할 수 있음
자료: 해운항만물류정보시스템(Port-MIS)(검색일: 2026. 6.22.)를 바탕으로 저자 작성

(3) 경질석유 및 조제품(HS 271012)

나프타가 포함된 경질석유 및 조제품의 경우 전쟁 발생 이전인 1~9주차 동안 중동산 수입물동량은 주평균 29만 6천 톤으로 전체 경질석유 및 조제품 수입물동량의 64.8%를 차지한 것으로 나타났다. 반면 전쟁 발생 이후인 10~24주차에는 중동산 수입물동량이 주평균 9만 3천 톤으로 감소하였으

며, 전체 수입물동량에서 차지하는 비중도 30.6%로 하락하였다. 이에 따라 중동산 경질석유 및 조제품 수입 비중은 전쟁 이전 대비 34.2%p 감소한 것으로 분석되었다.

〈그림 3-30〉 전쟁 전후 경질석유 및 조제품 수입 항만물동량



주: 실시간 신고데이터로 확정 통계치와 상이할 수 있음
자료: 해운항만물류정보시스템(Port-MIS)(검색일: 2026. 6.22.)를 바탕으로 저자 작성

주차별 추이를 살펴보면 전쟁 직후인 10~12주차에는 중동산 경질석유 및 조제품 비중이 60~72% 수준을 유지하여 즉각적인 영향은 제한적으로 나타났다. 그러나 3월 말인 13주차(3.23.~3.29.) 이후부터는 중동산 경질석유 및 조제품 수입이 급격히 감소하기 시작하였으며, 14주차(3.30.~4.5.)에는 비중이 10.9%까지 하락하였다. 특히 4월 중순 이후인 16주차(4.13.~4.19.)와 18주차(4.27.~5.3.)에는 중동산 경질석유 및 조제품 수입물동량이 전혀 발생하지 않은 것으로 나타나 공급 차질이 실제 물동량에 반영된 것으로 분석된다.

전체 경질석유 및 조제품 수입물동량 역시 감소한 것으로 나타났다. 전쟁 이전 주평균 46만 6천 톤이던 수입물동량은 전쟁 이후 27만 9천 톤으로 감소하여 약 40.1% 감소한 것으로 분석되었다. 이는 원유와 달리 비중동 지역으로의 대체 조달이 충분히 이루어지지 못했거나, 석유화학 경기

둔화에 따른 수요 감소가 함께 영향을 미쳤을 가능성을 시사한다. 다만 물동량 자료만으로는 공급처 전환 효과와 수요 변화 요인을 명확히 구분하기 어려우므로, 해당 감소분을 특정 요인에 의한 결과로 단정하기에는 한계가 있다.

한편 중동산 경질석유 및 조제품 비중은 21주차에 일시적으로 60.9%까지 회복되는 모습을 보였으나, 이후 다시 20% 내외 수준으로 하락하는 등 변동성이 확대된 것으로 나타났다. 이는 중동 지역 공급이 완전히 중단되기보다는 일부 물량이 간헐적으로 유입되는 가운데, 비중동 지역 공급선과 병행하여 조달이 이루어진 결과로 해석된다.

〈표 3-40〉 주차별 경질석유 및 조제품 수입 항만물동량 및 중동 비중

단위: 천 톤

구분	세계	중동	중동 비중
1주	564	333	59.0%
2주	460	296	64.3%
3주	754	374	49.6%
4주	450	308	68.6%
5주	416	279	67.1%
6주	370	259	70.1%
7주	341	242	71.0%
8주	476	385	81.0%
9주	359	189	52.8%
10주	508	308	60.7%
11주	236	170	72.0%
12주	454	292	64.2%
13주	162	73	45.1%
14주	424	46	10.9%
15주	181	27	14.8%
16주	104	0	0.0%
17주	310	70	22.4%

구분	세계	중동	중동 비중
18주	161	0	0.0%
19주	288	71	24.7%
20주	416	90	21.6%
21주	139	85	60.9%
22주	341	87	25.5%
23주	301	42	13.9%
24주	158	34	21.9%
1~9주 평균	**466**	**296**	**64.8%**
10~24주 평균	**279**	**93**	**30.6%**

주: 실시간 신고데이터로 확정 통계치와 상이할 수 있음
자료: 해운항만물류정보시스템(Port-MIS)(검색일: 2026. 6.22.) 바탕으로 저자 작성

항만별 경질석유 및 조제품 수입물동량을 살펴보면, 전쟁 이전 국내 경질석유 및 조제품 수입은 UAE 루와이스(Ruwais)항, 카타르 라스라판(Ras Laffan)항, 오만 두큼(Duqm)항 등 중동 지역 항만을 중심으로 이루어진 것으로 나타났다. 특히 전쟁 이전(1~9주) 기준 루와이스항은 전체 경질석유 및 조제품 수입물동량의 21.0%를 차지하며 가장 높은 비중을 기록하였으며, 두큼항(11.4%), 라스라판항(10.8%) 등이 주요 공급항 역할을 수행하였다.

그러나 전쟁 이후(10~24주)에는 중동 주요 항만의 비중이 전반적으로 감소한 것으로 나타났다. 루와이스항의 비중은 21.0%에서 6.2%로 14.8%p 감소하였으며, 카타르 라스라판항 역시 10.8%에서 3.5%로 7.3%p 감소하였다. 특히 루와이스항은 13주차 이후 대부분의 기간 동안 물동량이 발생하지 않았으며, 라스라판항 역시 14주차 이후 수입물동량이 사실상 중단된 것으로 나타났다.

반면 알제리 스키크다(Skikda)항과 오만 두큼항의 비중은 증가한 것으로 나타났다. 스키크다항은 전쟁 이전 3.8%에서 전쟁 이후 11.4%로 7.6%p

증가하였으며, 두큼항 역시 11.4%에서 12.9%로 소폭 증가하였다. 또한 UAE 알푸자이라(Al Fujairah)항의 비중도 1.8%에서 3.1%로 확대된 것으로 나타났다. 이는 호르무즈해협 통항 리스크 확대에 대응하여 일부 물량이 상대적으로 영향이 적은 공급항 또는 대체 공급선으로 전환되었음을 시사한다.

〈표 3-41〉 항만별 경질석유 및 조제품 수입 항만물동량

단위: 천 톤

구분	Ruwais	Skikda	Ras Laffan	Duqm	Al Fujayrah	그 외
	UAE	알제리	카타르	오만	UAE	
1주	172	0	0	68	0	324
2주	72	38	46	0	0	303
3주	179	108	33	108	0	326
4주	147	0	0	109	0	193
5주	108	0	0	0	40	267
6주	0	42	140	46	0	141
7주	103	0	61	20	0	157
8주	49	0	98	90	29	210
9주	69	0	24	51	0	214
10주	61	0	44	71	0	332
11주	146	0	0	0	0	91
12주	38	0	41	107	0	268
13주	0	0	56	17	0	89
14주	0	89	0	46	0	289
15주	0	0	0	27	0	155
16주	0	89	0	0	0	15
17주	0	0	0	70	0	240
18주	0	0	0	0	0	161
19주	0	109	0	71	0	107
20주	44	109	0	0	45	218
21주	0	0	0	43	42	54

구분	Ruwais	Skikda	Ras Laffan	Duqm	Al Fujayrah	그 외
	UAE	알제리	카타르	오만	UAE	
22주	0	0	0	68	18	254
23주	0	0	0	0	0	301
24주	0	0	0	34	0	123
1~9주 평균 비중	**21.0%**	**3.8%**	**10.8%**	**11.4%**	**1.8%**	**51.3%**
10~24주 평균 비중	**6.2%**	**11.4%**	**3.5%**	**12.9%**	**3.1%**	**63.0%**

주: 실시간 신고데이터로 확정 통계치와 상이할 수 있음
자료: 해운항만물류정보시스템(Port-MIS)(검색일: 2026. 6.22.)를 바탕으로 저자 작성

4. 항만체선 변화

호르무즈해협 통항 제한은 해협 통과 선박 감소뿐만 아니라 주요 항만의 운영에도 영향을 미친 것으로 나타났다. 특히 선박 운항 일정 변경, 항로 우회, 입항 제한 등이 복합적으로 발생하면서 항만별 처리물동량과 체선 수준에도 변화가 나타났다. 직접 영향권에 위치한 항만에서는 처리물동량 감소와 함께 체선율이 상승하는 양상이 관찰되었으며, 우회항로상에 위치한 항만에서는 우회 물량 유입에 따른 체선 증가가 나타났다. 반면, 싱가포르항, 포트클랑항 및 탄중펠레파스항 등 동남아시아 주요 환적 허브 항만에서는 일부 물동량 변동은 있었으나 항만체선율은 비교적 안정적인 수준을 유지한 것으로 나타났다.

항만체선율(Queue-to-Berth Ratio)은 선석 대비 대기선박 비율을 의미하는 항만 혼잡도 지표로, 일반적으로 체선율이 높을수록 선박의 대기시간이 증가하고 항만 운영 효율성은 저하된다.[177] 본 연구에서는 Linerlytica

177) Qu, H., X. Wang, L. Meng and C. Han, "Liner Schedule Design under Port Congestion: A Container Handling Efficiency Selection Mechanism," Journal of Marine Science and

의 Port Congestion 자료를 활용하여 개전 이전 항만 운영 수준을 비교하기 위해 2026년 1월 26일부터 자료를 수집하였으며, 개전일인 2026년 2월 27일을 기준으로 2026년 6월 19일까지 주요 항만의 항만체선율 변화를 분석하였다.[178]

1) 호르무즈해협 직접 영향권 항만

호르무즈해협 인근 항만은 통항 제한의 영향을 직접적으로 받을 가능성이 높은 지역이다. 특히 걸프 지역을 기항하는 컨테이너 정기선 서비스는 안전 확보를 위한 운항 일정 조정과 기항지 변경 등이 이루어지면서 항만 운영에도 영향을 받은 것으로 나타났다. 이에 따라 본 항에서는 UAE 제벨알리항을 대상으로 항만체선율 변화를 살펴보았다.

(1) UAE 제벨알리항

제벨알리항(Jebel Ali Port)은 UAE 두바이에 위치한 컨테이너 항만으로 DP World가 운영하고 있다. DP World에 따르면 제벨알리항은 150개 이상의 글로벌 항만과 연결되는 정기 컨테이너 서비스를 제공하고 있으며, 연간 약 1,940만 TEU의 처리능력을 보유한 중동 지역의 주요 컨테이너 항만이다.[179][180] 또한 호르무즈해협을 통과하는 걸프 지역 컨테이너 물동량의 주요 거점 항만으로 기능하고 있어, 해협 통항 여건 변화에 따른 항만 운영 동향을 분석하는 데 활용할 수 있다.

종합하면 분석기간 동안 제벨알리항에서는 항만체선율 상승과 컨테이너

Engineering, Vol. 12, No. 6, 2024, Article 951.

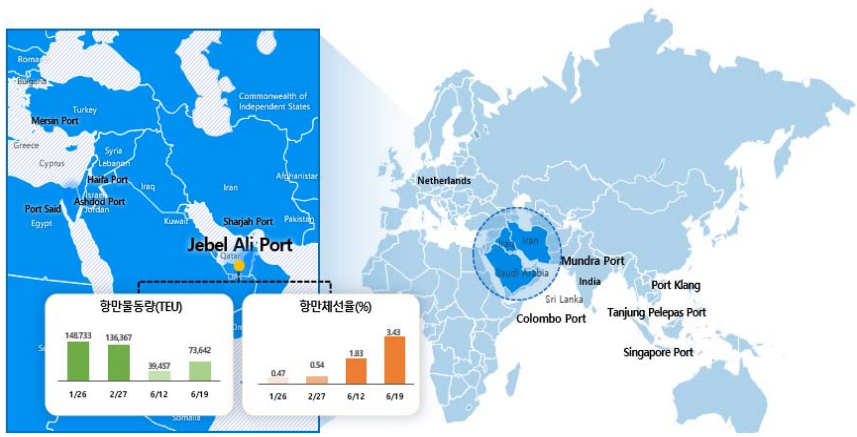
178) Linerlytica, Port Congestion(2026.1.26.~2026.6.19. 자료), https://www.linerlytica.com/ (검색일: 2026.6.20.)

179) DP World, "Jebel Ali Port"(검색일: 2026.6.20.).

180) DP World, "Jebel Ali Port – Terminal Facts"(검색일: 2026.6.20.).

물동량 감소가 동시에 관찰되었다. 일반적으로 항만 혼잡은 물동량 증가와 함께 나타나는 경우가 많지만, 본 사례에서는 물동량이 감소하는 가운데 체선율이 상승하는 양상이 확인되었다. 이는 선박 운항 일정 변경, 기항지 조정, 입항 제한 등 호르무즈해협을 둘러싼 해상운송 여건 변화가 복합적으로 반영된 결과로 해석될 수 있다. 분석 종료 시점에는 물동량과 체선율 모두 일부 회복되는 모습을 보였으나, 분석기간 내에서는 개전 이전 수준으로 완전히 회복되지는 않은 것으로 나타났다.

〈그림 3-31〉 UAE 제벨알리항 컨테이너 물동량 및 항만체선율 변화(2026.1.26.~2026.6.19.)



자료: Linerlytica(검색일: 2026.6.20.) 자료를 바탕으로 저자 작성

가. 항만체선율 변화

2026년 1월 26일부터 6월 19일까지 제벨알리항의 항만체선율 변화를 〈그림 3-31〉에 나타내었다. 분석기간 초반인 1월 말부터 개전 직전인 2월 말까지 체선율은 1% 미만 수준을 유지하며 비교적 안정적인 모습을 보였다. 2026년 2월 27일 체선율은 0.54%를 기록하였다.

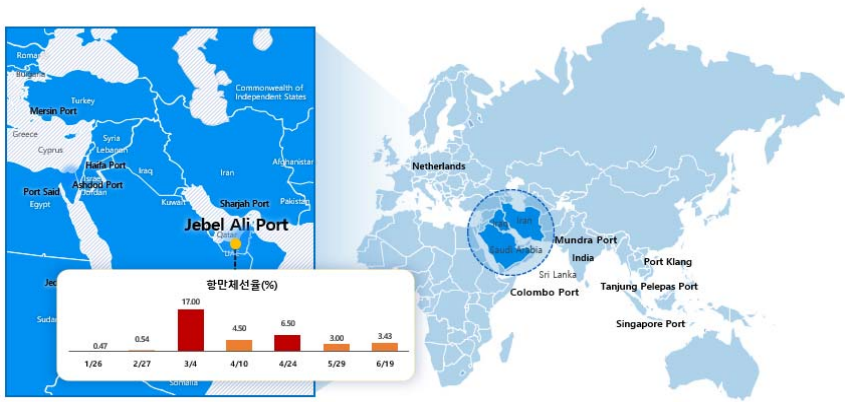
미·이란 무력충돌 이후 주요 컨테이너 선사들은 호르무즈해협 경유 운항

을 중단하거나 운항 계획을 조정하기 시작하였다. Lloyd's List는 2026년 3월 초 주요 컨테이너 선사들이 호르무즈해협 통항을 중단하거나 선박 운항을 조정하기 시작했다고 보도하였으며[181], Hapag-Lloyd 역시 Upper Gulf 지역에 대한 신규 부킹을 일시 중단한다고 공지하였다.[182]

같은 시기 제벨알리항의 체선율도 상승하는 양상이 나타났다. 체선율은 2026년 3월 4일 17.00%까지 상승하였으며, 3월 19일에는 분석기간 중 가장 높은 20.50%를 기록하였다.

이후 체선율은 전반적으로 하락하는 모습을 보였다. 4월 10일에는 4.50%, 4월 24일에는 6.50%, 5월 29일에는 3.00%를 기록하였으며, 6월 5일에는 다시 7.50%까지 상승하였다. 이후 6월 19일에는 3.43%로 하락하였다. 분석기간 후반에는 체선율이 점차 감소하는 모습을 보였으나, 기간 중 일시적인 상승이 반복되는 등 변동성이 지속적으로 관찰되었다.

〈그림 3-32〉 UAE 제벨알리항 항만체선율 변화(2026.1.26.~2026.6.19.)



자료: Linerlytica(검색일: 2026.6.20.) 자료를 바탕으로 저자 작성

181) Lloyd's List(2026.3.2.), Gulf liner trades seize up as carriers retreat from Hormuz and wider disruption looms(검색일: 2026.4.1.).
182) Hapag-Lloyd(2026.3.3.), Suspension of Strait of Hormuz Transits Due to Security Closure(검색일: 2026.6.20.).

〈표 3-42〉 UAE 제벨알리항 주요 시점별 항만 체선율 변화

시점	주요 상황	항만체선율(%)	개전 대비 증감(%p)
2026.1.26.	개전 한 달 전	0.47	-0.07
2026.2.27.	개전 직전	0.54	-
2026.3.4.	주요 선사 운항 조정 본격화	17	16.46
2026.4.10.	일부 서비스 재개	4.5	3.96
2026.5.29.	점진적 안정화	3	2.46
2026.6.19.	분석 종료 시점	3.43	2.89

자료: Linerlytica(검색일: 2026.6.20.) 자료를 바탕으로 저자 작성

나. 컨테이너 물동량 변화

항만체선율 변화와 함께 제벨알리항의 컨테이너 물동량도 분석기간 동안 큰 변화를 보였다. 컨테이너 물동량은 정박지 체류 물동량(TEU at Anchorage)과 항만 내 처리 물동량(TEU at Port)을 합산한 값으로, 항만의 실질적인 운영 규모를 보여주는 지표이다. 본 항에서는 2026년 1월 26일부터 6월 19일까지 제벨알리항의 컨테이너 물동량 변화를 살펴보고, 주요 시점별 변화 양상을 분석하였다.

아래 그림에서 나타난 바와 같이 제벨알리항의 컨테이너 물동량은 개전 이전까지 10만~16만 TEU 수준을 유지하였다. 분석 시작일인 2026년 1월 26일에는 148,733TEU를 기록하였으며, 개전 직전인 2월 27일에도 136,367TEU로 비교적 안정적인 수준을 유지하였다.

그러나 개전 이후 주요 컨테이너 선사들이 호르무즈해협 통항을 중단하거나 걸프 지역 기항을 조정하면서 제벨알리항의 물동량은 급격히 감소하였다. 2026년 3월 4일에는 41,173TEU를 기록하여 개전 직전 대비 약 69.8% 감소하였으며, 3월 12일에는 분석기간 중 최저 수준인 10,114TEU까지 감소하였다. 이는 개전 이후 선박 입항 감소와 서비스 중단이 동시에 나타난 결과로 판단된다.

4월 들어 일부 선박 운항이 재개되면서 물동량은 일시적으로 회복되는 모습을 보였다. 4월 10일에는 87,217TEU까지 증가하였으나, 이후 다시 감소하여 4월 24일에는 41,253TEU를 기록하였다. 이는 일부 서비스는 재개되었으나 전체 항로 운영이 정상화되지 못했기 때문으로 해석된다.

5월 말 이후에는 점진적인 회복세가 나타났다. 5월 29일에는 52,411TEU를 기록하였으며, 6월 5일에는 45,474TEU로 다시 감소한 뒤, 6월 19일에는 73,642TEU까지 증가하였다. 다만 분석 종료 시점에도 개전 직전인 2월 27일 대비 약 46.0% 낮은 수준에 머물러, 제벨알리항의 컨테이너 처리 기능은 완전히 회복되지 않은 것으로 나타났다.

〈그림 3-33〉 UAE 제벨알리항 컨테이너 물동량 변화(2026.1.26.~2.6.19.)



자료: Linerlytica(검색일: 2026.6.20.) 자료를 바탕으로 저자 작성

〈표 3-43〉 UAE 제벨알리항 주요 시점별 컨테이너 물동량 변화

시점	주요 상황	컨테이너 물동량(TEU)	개전 대비 증감률(%)
2026.1.26.	개전 한달 전	148,733	9.07
2026.2.27.	개전 직전	136,367	-
2026.3.4.	주요 선사 운항 조정 본격화	41,173	-69.81
2026.4.10.	일부 서비스 재개	87,217	-36.04
2026.5.29.	점진적 회복	52,411	-61.57
2026.6.19.	분석 종료 시점	73,642	-46.00

자료: Linerlytica(검색일: 2026.6.20.) 자료를 바탕으로 저자 작성

2) 우회항로 대체항만

호르무즈해협 통항 제한이 장기화되면서 일부 컨테이너 정기선 서비스는 걸프 지역 직접 기항 대신 홍해 및 인도양을 경유하는 대체항로를 활용하였다. 이에 따라 제다항(사우디아라비아), 문드라항(인도), 콜롬보항(스리랑카)은 기존 대비 우회 물량이 유입되면서 항만 운영에도 변화가 나타났다. 본 항에서는 우회항로상의 주요 거점항만을 대상으로 항만체선율과 컨테이너 물동량 변화를 살펴보았다.

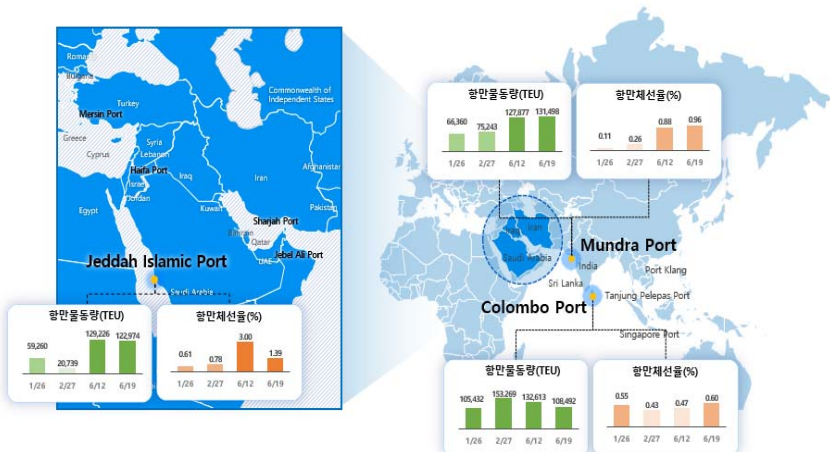
(1) 제다항·문드라항·콜롬보항

세 항만은 모두 호르무즈해협을 우회하는 해상 네트워크상에 위치하고 있으나, 항만별 운영 특성과 배후권역이 서로 달라 체선 및 물동량 변화 양상에도 차이가 나타났다.

종합하면 우회항로 주요 항만 가운데 제다항과 문드라항에서는 제벨알리항과 반대로 컨테이너 물동량 증가와 함께 항만체선율도 상승하는 양상이 나타났다. 특히 제다항은 물동량 증가폭이 가장 크게 나타나 호르무즈해협 통항 제한에 따른 우회 물량을 가장 많이 흡수한 항만 중 하나로 분석되었다.

반면 콜롬보항은 체선율 상승폭이 상대적으로 제한적이었으며, 분석 종료 시점의 물동량은 개전 직전보다 감소하였다.

〈그림 3-34〉 제다항·문드라항·콜롬보항 컨테이너 물동량 및 항만체선율 변화
(2026.1.26.~2026.6.19.)



자료: Linerlytica(검색일: 2026.6.20.) 자료를 바탕으로 저자 작성

가. 항만체선율 변화

2026년 1월 26일부터 6월 19일까지 제다항, 문드라항 및 콜롬보항의 항만체선율 변화를 〈그림 3-35〉에 나타내었다.

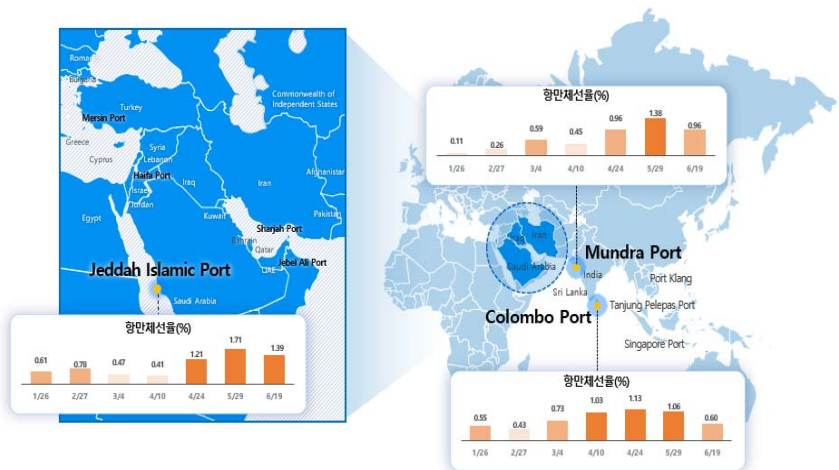
그림에서 나타난 바와 같이 제다항은 개전 이후 우회 물량 유입의 영향을 가장 크게 받은 항만 중 하나로 나타났다. 개전 직전인 2026년 2월 27일 체선율은 0.78%였으나 이후 점진적으로 상승하여 5월 29일에는 1.71%를 기록하였다. 6월 5일에도 1.61%를 유지하는 등 분석기간 동안 개전 이전보다 높은 수준이 지속되었다.

문드라항 역시 개전 이후 체선율이 증가하였다. 2월 27일 0.26%였던 체선율은 5월 29일 1.38%까지 상승하였으며, 이후 6월 5일에는 0.86%로 일

부 완화되었다. 이는 우회 물량 증가에 따라 항만 운영 부담이 일시적으로 확대되었음을 보여준다.

콜롬보항은 제다항과 문드라항보다 완만한 증가세를 보였다. 개전 직전 0.43%였던 체선율은 5월 29일 1.06%를 기록하였다. 전반적으로 체선율은 1% 내외 수준을 유지하였으나, 개전 이전과 비교하면 항만 혼잡도가 다소 증가한 것으로 나타났다.

〈그림 3-35〉 제다항·문드라항·콜롬보항 항만체선율 변화(2026.1.26.~2026.6.19.)



자료: Linerlytica(검색일: 2026.6.20.) 자료를 바탕으로 저자 작성

아래 표에서 확인할 수 있듯이 우회항만에서는 직접 영향권 항만과 달리 체선율이 지속적으로 증가하는 양상이 나타났다. 특히 제다항과 문드라항은 홍해 및 인도양을 경유하는 대체항로의 거점 역할이 확대되면서 체선 부담이 증가한 것으로 분석된다.

〈표 3-44〉 우회항로 주요 항만의 항만체선율 변화

항만	개전 직전(2.27.)	분석 종료 시점(6.19.)	증감(%p)
제다	0.78	1.39	+0.61
문드라	0.26	0.96	+0.70
콜롬보	0.43	0.6	+0.17

자료: Linerlytica(검색일: 2026.6.20.) 자료를 바탕으로 저자 작성

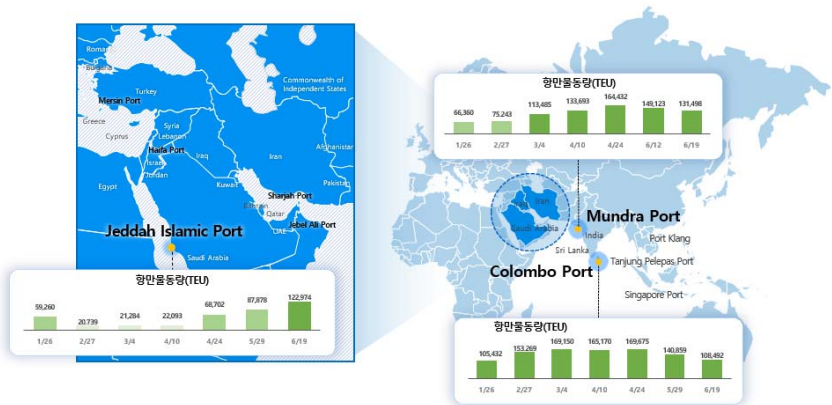
나. 컨테이너 물동량 변화

우회항만의 컨테이너 물동량은 제벨알리항과 상반된 양상을 보였다. 아래 〈그림 3-36〉은 분석기간 동안 제다항, 문드라항 및 콜롬보항의 컨테이너 물동량 변화를 나타낸 것이다.

제다항의 컨테이너 물동량은 개전 직전인 2월 27일 20,739TEU에서 6월 5일 127,448TEU로 증가하여 약 514.5% 증가하였다. 문드라항도 같은 기간 75,243TEU에서 129,590TEU로 증가하여 약 72.2% 증가하였다. 콜롬보항은 153,269TEU에서 82,838TEU로 약 46.0% 감소하여 제다항·문드라항과 상반된 양상을 보였다.

이는 걸프 지역으로 향하던 일부 컨테이너 물량이 홍해 및 인도양을 경유하는 항로로 분산되면서 우회항만의 처리물량이 증가한 것으로 해석된다.

〈그림 3-36〉 제다항·문드라항·콜롬보항 컨테이너 물동량 변화
(2026.1.26.~2026.6.19.)



자료: Linerlytica(검색일: 2026.6.20.) 자료를 바탕으로 저자 작성

〈표 3-45〉 우회항로 주요 항만의 컨테이너 물동량 변화

항만	개전 직전	분석종료시점	증감(TEU)	개전 대비 증감률
제다	20,739	122,974	+102,235	+492.96%
문드라	75,243	131,498	+56,255	+74.77%
콜롬보	153,269	108,492	-44,777	-29.21%

자료: Linerlytica(검색일: 2026.6.20.) 자료를 바탕으로 저자 작성

3) 동남아시아 환적 허브 항만

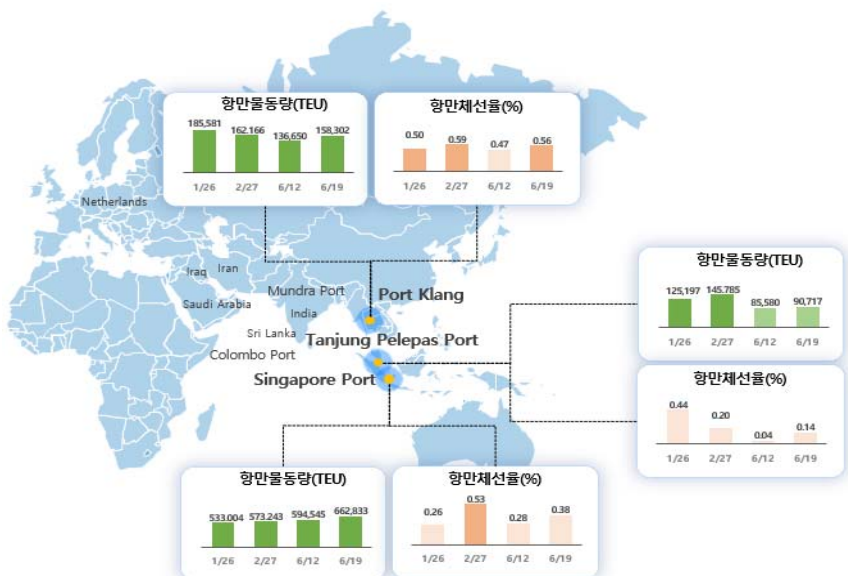
동남아시아 주요 환적 허브 항만은 아시아-유럽 항로와 동서항로를 연결하는 글로벌 환적 거점으로서 중동 지역 공급망 변화의 영향을 간접적으로 받는 지역이다. 본 항에서는 싱가포르항, 말레이시아 포트클랑항 및 탄중펠레파스항을 대상으로 항만체선율과 컨테이너 물동량 변화를 분석하여 호르무즈해협 통항 제한이 동남아시아 환적 네트워크에 미친 영향을 살펴보았다.

(1) 싱가포르항·포트클랑항·탄중펠레파스항

세 항만은 모두 글로벌 컨테이너 환적 기능을 수행하는 대표적인 허브항만으로, 중동 지역 물류환경 변화에 따라 일부 물동량 변동은 발생하였으나 항만 운영은 비교적 안정적으로 유지된 것으로 나타났다.

종합하면 동남아시아 주요 환적 허브 항만은 분석기간 동안 일부 물동량 증감은 있었으나 직접 영향권 항만이나 우회항만과 비교할 때 체선율과 물동량의 변동폭이 상대적으로 제한적이었다. 이는 싱가포르항, 포트클랑항 및 탄중펠레파스항이 높은 항만 처리능력과 환적 기능을 바탕으로 호르무즈 해협 통항 제한에 따른 충격을 비교적 안정적으로 흡수한 것으로 해석된다.

〈그림 3-37〉 싱가포르항·포트클랑항·탄중펠레파스항 컨테이너 물동량 및 항만체선율 변화(2026.1.26.~2026.6.19.)



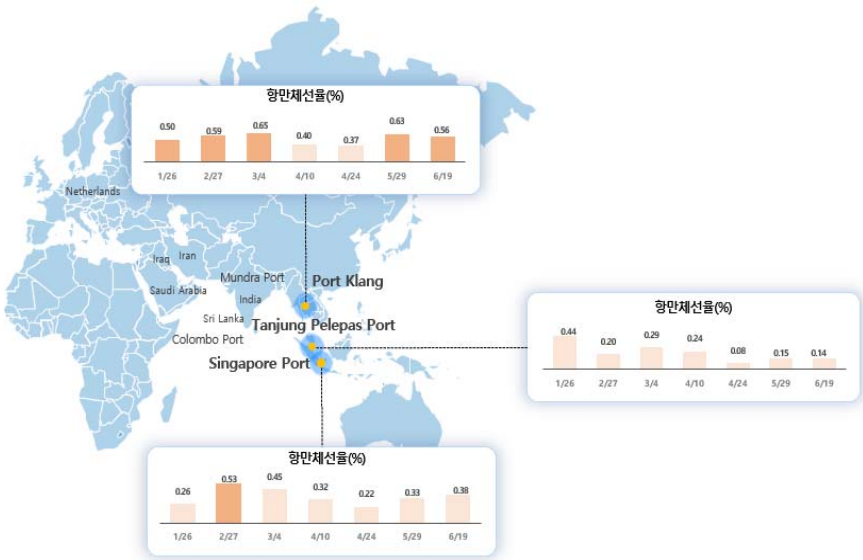
자료: Linerlytica(검색일: 2026.6.20.) 자료를 바탕으로 저자 작성

가. 항만체선율 변화

2026년 1월 26일부터 6월 19일까지 싱가포르항, 포트클랑항 및 탄중펠레파스항의 항만체선율 변화를 아래 〈그림 3-38〉에 나타내었다. 그림에서 나타난 바와 같이 세 항만 모두 분석기간 동안 항만체선율은 1% 미만 수준에서 비교적 안정적으로 유지되었다.

싱가포르항의 체선율은 개전 직전인 2026년 2월 27일 0.53%에서 5월 29일 0.33%, 6월 5일 0.43%를 기록하였다. 포트클랑항은 같은 기간 0.59%, 0.63%, 0.56%를 기록하며 큰 변동 없이 유지되었다. 탄중펠레파스항 역시 0.20%에서 0.15%, 0.08% 수준을 기록하며 분석기간 동안 안정적인 운영 수준을 유지하였다.

〈그림 3-38〉 싱가포르항·포트클랑항·탄중펠레파스항 항만체선율 변화
(2026.1.26.~2026.6.19.)



자료: Linerlytica(검색일: 2026.6.20.) 자료를 바탕으로 저자 작성

직접 영향권 항만이나 우회항만과 달리 동남아시아 환적 허브에서는 체선율이 급격히 상승하는 현상은 확인되지 않았다. 분석기간 동안 세 항만 모두 체선율이 1% 미만을 유지한 점은 호르무즈해협 통항 제한에도 불구하고 동남아시아 환적 허브의 항만 운영은 전반적으로 안정적인 수준을 유지하였음을 보여준다.

〈표 3-46〉 동남아시아 주요 환적 항만의 항만체선율 변화

항만	개전	분석 종료 시점	증감(%p)
싱가포르	0.53	0.38	-0.15
포트클랑	0.59	0.56	-0.03
탄중펠레파스	0.2	0.14	-0.06

자료: Linerlytica(검색일: 2026.6.20.) 자료를 바탕으로 저자 작성

나. 컨테이너 물동량 변화

동남아시아 환적 허브의 컨테이너 물동량 변화는 직접 영향권 항만이나 우회항만과는 다른 양상을 보였다. 아래 〈그림 3-39〉는 분석기간 동안 싱가포르항, 포트클랑항 및 탄중펠레파스항의 컨테이너 물동량 변화를 나타낸 것이다.

싱가포르항의 컨테이너 물동량은 개전 직전인 2026년 2월 27일 573,243 TEU에서 3월 4일 622,363TEU로 증가한 이후 4월 10일 417,055TEU까지 감소하는 등 단기적인 변동을 보였다. 이후 다시 증가하여 5월 29일 569,885TEU를 기록하였으며, 분석 종료 시점인 6월 19일에는 662,833 TEU로 개전 직전 대비 약 15.6% 증가하였다.

포트클랑항은 개전 직전 162,166TEU에서 3월 4일 222,300TEU로 일시적으로 증가하였으나, 이후 4월 10일 182,342TEU, 4월 24일 155,897TEU, 5월 29일 154,656TEU를 기록하였다. 6월 19일에는 158,302TEU로 나타나 개전 직전 대비 약 2.4% 감소하는 데 그쳐, 분석 종료 시점에는 개전

직전과 대체로 유사한 수준을 보였다.

탄중펠레파스항은 개전 직전 145,785TEU에서 3월 4일 119,727TEU로 감소한 이후 4월 10일 121,933TEU, 4월 24일 125,331TEU, 5월 29일 122,980TEU를 기록하였다. 즉, 3월 이후 5월 말까지는 대체로 12만 TEU 내외의 물동량 수준을 유지하였다. 다만 분석 종료 시점인 6월 19일에는 90,717TEU로 추가 감소하여 개전 직전 대비 약 37.8% 낮은 수준을 기록하였다.

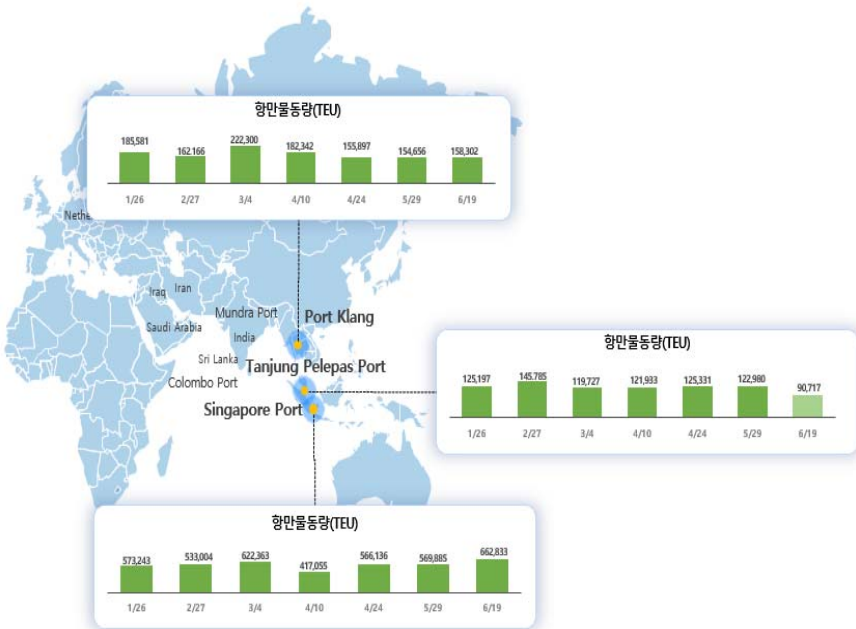
전체적으로 동남아시아 주요 환적 허브의 물동량은 분석기간 동안 항만별·시점별로 서로 다른 변동 양상을 보였다. 싱가포르항은 일시적인 감소 이후 물동량이 회복되어 분석 종료 시점에는 개전 직전 수준을 상회하였으며, 포트클랑항은 3월 초 일시적인 증가 이후 개전 직전과 유사한 수준을 유지하였다. 탄중펠레파스항 역시 5월 말까지는 3월 이후 형성된 물동량 수준을 대체로 유지하였으나, 6월 19일에는 추가적인 감소가 나타났다. 이에 따라 동남아시아 환적 허브에서는 직접 영향권 항만에서와 같은 일률적인 물동량 변화보다는 항만별 여건에 따라 상이한 변동이 나타난 것으로 확인되었다.

〈표 3-47〉 동남아시아 주요 환적 항만의 컨테이너 물동량 변화

항만	개전 직전	분석종료시점	증감(TEU)	개전 대비 증감률
싱가포르	533,004	662,833	+89,590	+15.63%
포트클랑	162,166	158,302	-3,864	-2.38%
탄중펠레파스	145,785	90,717	-55,068	-37.77%

자료: Linerlytica(검색일: 2026.6.20.) 자료를 바탕으로 저자 작성

〈그림 3-39〉 싱가포르항·포트클랑항·탄중펠레파스항 컨테이너 물동량 변화
(2026.1.26.~2026.6.19.)



자료: Linerlytica(검색일: 2026.6.20.) 자료를 바탕으로 저자 작성

4) 소결

2026년 1월 26일부터 6월 19일까지 주요 항만의 항만체선율과 컨테이너 물동량을 분석한 결과, 호르무즈해협 통항 제한은 항만의 위치와 기능에 따라 서로 다른 영향을 미친 것으로 나타났다.

호르무즈해협 직접 영향권에 위치한 UAE 제벨알리항에서는 주요 컨테이너 선사의 운항 조정과 기항 제한이 본격화된 3월 초부터 항만체선율이 급격히 상승하였다. 같은 기간 컨테이너 물동량은 개전 직전 대비 큰 폭으로 감소하였으며, 이후 일부 회복세를 보였음에도 분석 종료 시점인 6월 19일까지 개전 이전 수준에는 미치지 못하였다. 이는 호르무즈해협 통항

제한이 항만 처리능력 자체보다는 선박 운항계획과 기항 패턴 변화에 직접적인 영향을 미쳤음을 보여준다.

반면 제다항과 문드라항에서는 우회 물량 유입에 따라 컨테이너 물동량과 항만체선율이 모두 증가하는 경향이 나타났다. 특히 제다항은 분석 대상 항만 가운데 컨테이너 물동량 증가폭이 가장 크게 나타나 호르무즈해협 우회항로의 주요 거점으로 기능한 것으로 분석되었다. 문드라항 역시 우회 물량 증가에 따라 항만 운영 부담이 확대되었으나, 콜롬보항은 체선율이 소폭 상승한 반면 분석 종료 시점의 물동량은 개전 직전보다 감소하였다.

동남아시아 환적 허브인 싱가포르항, 포트클랑항 및 탄중펠레파스항에서는 항만별로 상이한 물동량 변화가 나타났으나, 항만체선율은 분석기간 동안 전반적으로 1% 내외 수준을 유지하였다. 싱가포르항은 분석 종료 시점에 개전 직전보다 높은 물동량을 기록하였고, 포트클랑항은 개전 직전과 유사한 수준을 보였다. 탄중펠레파스항은 3월 이후 5월 말까지 대체로 12만 TEU 내외의 물동량을 유지하였으나, 6월 19일에는 90,717TEU로 감소하였다. 이처럼 물동량에는 항만별·시점별 변동이 나타났지만, 이러한 변화가 동남아시아 환적 허브 전반의 항만 혼잡 확대로 이어지는 양상은 확인되지 않았다.

종합하면 호르무즈해협 통항 제한은 특정 항만의 문제가 아니라 글로벌 컨테이너 네트워크 내 항만 간 기능 재배분을 초래한 것으로 판단된다. 직접 영향권 항만에서는 처리물량 감소와 체선 증가가 나타났으며, 우회항만에서는 대체 물량 유입에 따른 운영 부담이 증가하였다. 반면 동남아시아 주요 환적 허브는 항만별로 물동량의 증감 방향과 폭에는 차이를 보였으나, 낮은 항만체선율을 유지하면서 직접 영향권 및 우회항만에서 나타난 수준의 항만 혼잡은 발생하지 않은 것으로 분석되었다.

이러한 결과는 공급망 위기 발생 시 단순히 선박 통항량이나 운임만을

모니터링하는 것으로는 항만 운영 영향을 충분히 파악하기 어렵다는 점을 시사한다. 향후에는 주요 초크포인트와 연계된 거점항만을 대상으로 항만 체선율(Queue-to-Berth Ratio), 컨테이너 물동량(TEU at Anchorage + TEU at Port) 및 선박 기항 패턴을 통합적으로 모니터링함으로써 공급망 위험의 확산 여부를 조기에 파악할 필요가 있다.

5. 수산물 수급 변화

중동 지역 지정학적 리스크 확대가 수산물 무역 부문에 미치는 영향을 살펴보고자 하였다. 특히 중동 지역의 무력충돌이 확대되어 홍해 및 수에즈운하 항로 이용에 제약이 발생할 경우, 선박이 아프리카 남단의 희망봉을 우회해야 하는 상황이 발생할 수 있다.

희망봉 우회는 항해거리와 운항기간 증가로 이어져 해상운임, 연료비, 선박 운영비 등의 상승 요인으로 작용하며, 수산물 수출입 과정에서 물류비 부담을 확대시킬 가능성이 있다. 또한 운송기간 장기화는 냉동·냉장 수산물의 재고 운영 부담을 증가시키고, 수급 불안정성을 확대시키는 요인으로 작용할 수 있다.

다만 우리나라 수산물 수출입은 중국, 일본, 미국, 동남아시아 등 환태평양 국가와의 교역 비중이 높아 중동 및 유럽 항로 의존도가 상대적으로 낮은 편이다. 이에 따라 중동 지역의 지정학적 리스크가 우리나라 수산물 수급에 미치는 직접적인 영향은 제한적일 것으로 예상되나, 글로벌 해상운임 상승과 물류망 혼잡이 장기화될 경우 간접적인 영향이 발생할 가능성은 존재한다. 본 부문에서는 우리나라 수산물의 무역통계를 활용하여 동향 변화가 있는지를 살펴보았다.

1) 수산물 수출 동향

2026년 3월 누적 기준 수산물 수출은 9억 달러를 기록하며 전년 동기 대비 19.0% 증가하였다. 수출 증가를 견인한 주요 품목은 김으로, 전체 수산물 수출의 32.5%를 차지하고 있다. 김은 글로벌 소비 확산과 한식에 대한 관심 증가에 따른 수요 확대가 지속되면서 통상환경 변화에도 비교적 안정적인 수출 증가세를 유지한 것으로 나타났다.

참치는 전체 수출의 12.3%를 차지하는 제2위 수출 품목으로, 원양산업 특성상 국내 조업 여건과 국제 어장 환경에 따라 수출 규모가 변동하는 특징을 보인다. 다만 주요 수출업체들은 장기 거래관계와 계약 물량을 기반으로 수출을 유지하고 있어 단기적인 지정학적 리스크가 수출에 미치는 영향은 제한적인 것으로 분석된다.

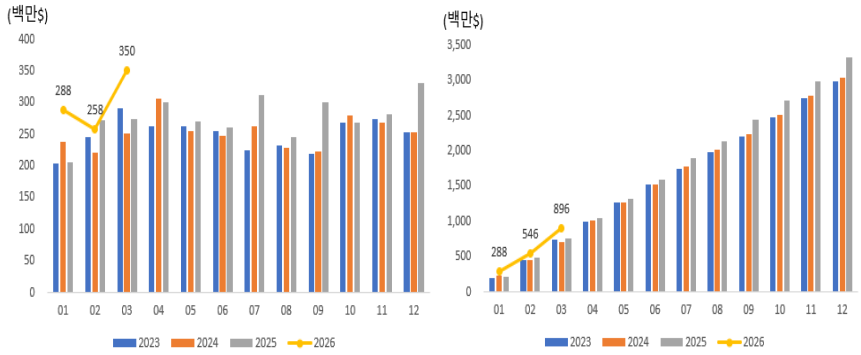
전복은 전체 수산물 수출의 1.4%를 차지하는 주요 품목으로, 최근 수출 감소는 중동 지역 긴장 고조보다는 국내 생산·유통 여건과 수출단가 하락 등의 영향이 크게 작용한 것으로 판단된다. 또한 일본, 대만 등 아시아 시장 중심의 수출 구조를 가지고 있어 중동 지역 리스크에 대한 직접적인 노출도는 낮은 것으로 분석된다.

한편, 우리나라 수산물 수출은 중국, 일본, 미국, 동남아시아 등 환태평양 국가를 중심으로 이루어지고 있어 중동 지역과의 직접적인 교역 비중이 크지 않다. 특히 이란의 경우 국제 제재와 대금결제 제약 등으로 인해 이미 수산물 수출이 사실상 중단된 상태로, 최근 중동 지역 무력충돌 확대에 따른 추가적인 수출 감소 영향은 제한적인 것으로 나타났다.

종합하면, 중동 지역 지정학적 리스크 확대에도 불구하고 우리나라 수산물 수출은 주요 시장의 수요 확대와 기존 거래관계 유지 등에 힘입어 뚜렷한 위축 조짐은 확인되지 않았으며, 단기적으로는 직접적인 영향이 제한적

인 것으로 판단된다.

〈그림 3-40〉 최근 3년 수산물 수출 실적



자료: 한국무역통계진흥원 원자료를 가공하여 저자가 작성

2) 수산물 수입 동향

2026년 3월 누적 기준 수산물 수입은 15.6억 달러를 기록하며 전년 동기 대비 1.7% 증가하였다.

품목별로는 연어가 전체 수입의 9.8%를 차지하며 가장 높은 비중을 보였다. 연어는 국내 소비 증가와 외식시장 확대에 힘입어 전년 대비 12.0% 증가하면서 전체 수산물 수입 증가를 견인한 것으로 나타났다.

오징어는 전체 수입의 7.2%를 차지하는 주요 수입 품목으로, 국제 공급량 감소와 가격 상승 압력에도 불구하고 수입이 전년 대비 8.0% 증가하는 등 비교적 안정적인 수입 흐름을 유지하고 있다.

반면 고등어는 주요 수입국인 노르웨이의 어획쿼터 축소 영향으로 수입이 감소하였다. 2026년 3월 누적 기준 고등어 수입액은 약 4,600만 달러로 전년 동기 대비 24.5% 감소한 것으로 나타났다. 다만 연어, 오징어 등 주요 품목의 수입 증가가 이를 상쇄하면서 전체 수산물 수입은 증가세를

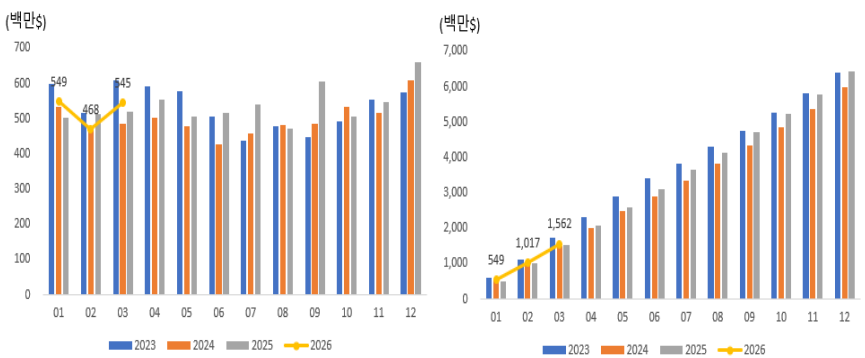
유지한 것으로 분석된다.

한편 우리나라 수산물 수입은 러시아, 중국, 노르웨이, 미국, 베트남 등 주요 생산국에 집중되어 있으며, 중동 지역과의 직접적인 교역 비중은 매우 낮은 수준이다. 이란으로부터의 수입 역시 갈치, 소금, 캐비아 등 일부 품목에 한정되어 있으며 규모 또한 미미한 수준으로 나타났다.

이에 따라 최근 중동 지역 지정학적 리스크 확대가 우리나라 수산물 수입에 미치는 직접적인 영향은 제한적인 것으로 판단된다. 다만 중동 지역 분쟁이 장기화될 경우 국제유가 상승과 해상운임 증가를 통해 수입 원가 상승 요인으로 작용할 가능성이 있으며, 특히 원거리 수입 의존도가 높은 품목을 중심으로 간접적인 영향이 발생할 가능성은 존재한다.

종합하면, 현재까지는 중동 지역 무력충돌 확대에 따른 국내 수산물 수입의 구조적인 변화는 확인되지 않았으며, 수입 동향은 주요 생산국의 공급 여건과 국내 수요 변화에 의해 결정되는 것으로 분석된다.

〈그림 3-41〉 최근 3년 수산물 수입 실적



월별 누적

자료: 한국무역통계진흥원 원자료를 가공하여 저자가 작성

제3절 해상보험 및 안전사고 현황

1. 해상보험시장 구조 변화

2026년 2월 28일 발생한 호르무즈해협 봉쇄 위기를 전후하여 해상보험시장의 구조가 어떻게 변화하였는지를 분석한다. 먼저 해상보험의 종류와 구조를 살펴보고, 호르무즈 위기 전개에 따른 전쟁위험보험 시장의 경색 과정, 사태 전후 보험료 변화, 그리고 공적 보험 백스톱으로의 구조 전환을 차례로 살펴본다.

1) 해상보험의 종류와 범위

(1) 대표적인 해상보험

해상보험(Marine Insurance)은 담보 대상에 따라 선박 자체의 물리적 손상을 보상하는 선체보험(Hull & Machinery, H&M), 선주의 제3자 배상책임을 보상하는 배상책임보험(Protection & Indemnity, P&I), 운송 화물을 담보하는 적하보험(Cargo Insurance)으로 구분된다.[183]

선체보험(H&M)은 선주 자기 재산의 손해를 보상하는 1인칭 보험(first-party insurance)으로, 자동차보험에 비유하면 자기차량손해담보에 해당하며 좌초·충돌·화재·침몰·기관 고장 등을 담보한다. 충돌사고 시에는 상대 선박에 대한 배상책임의 4분의 3까지 선체보험이 부담하고 나머지 4분의 1은 P&I가 담보하는 것이 영국 협회기간약관(ITC-Hulls)상의 관행이다.[184]

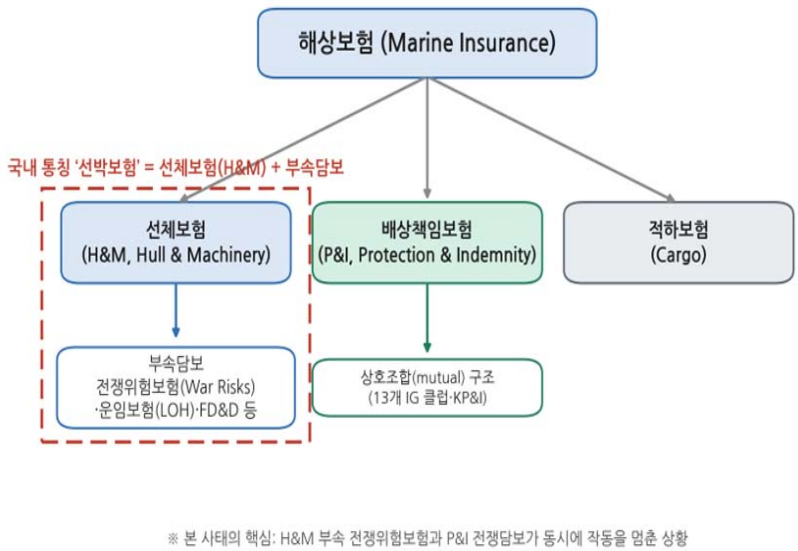
183) Strauss Center for International Security and Law(검색일: 2026.6.12.)
184) Gard(검색일: 2026.6.12.)

배상책임보험(P&I)은 선원 사상·화물 손해·유류오염 등 선주가 제3자에게 지는 법적 배상책임을 담보하는 3인칭 보험(third-party liability insurance)으로, 자동차보험의 대인·대물 배상책임에 해당한다. 운영 면에서도 H&M이 보험사가 보험료를 받고 위험을 인수하는 일반 상업보험인 반면, P&I는 선주들이 상호 출자해 손실을 분담하는 상호조합(mutual) 구조여서 손해가 큰 해에는 추가 부담금(call)이 부과될 수 있다.[185]

국내 손해보험사의 상품 분류에서 '선박보험'은 통상 선체보험(H&M)과 그 부속담보(전쟁위험보험·운임보험 등)를 함께 가리키며, 배상책임보험(P&I)은 별도 종목으로 구분된다. 본 절에서 다루는 선박보험시장 구조 변화의 핵심은 〈그림 3-42〉와 같이 H&M에 부속된 전쟁위험보험과 P&I 클럽의 전쟁위험 담보가 동시에 작동을 멈춘 것이다. 한편 배상책임보험은 국제적으로 13개 주요 P&I 클럽이 결성한 International Group of P&I Clubs가 전 세계 원양 선박(톤수 기준)의 약 90%, 유조선의 약 95%를 담보하며[186], 국내에는 「선주상호보험조합법」(2000)에 근거해 설립된 한국선주상호보험조합(KP&I)이 유일한 P&I 클럽으로 운영된다.[187]

185) Gard(검색일: 2026.6.12.)
186) Strauss Center for International Security and Law(검색일: 2026.6.12.); International Group of P&I Clubs(검색일: 2026.6.12.)
187) 「선주상호보험조합법」; 한국선주상호보험조합(KP&I)(검색일: 2026.6.12.).

〈그림 3-42〉 해상보험의 분류 체계



자료: 저자 작성

(2) 선사가 가입하는 주요 보험 종목

실제 선사의 보험 포트폴리오는 선체보험과 배상책임보험을 중심으로 다양한 부속·특수 담보로 구성된다. 첫째, 선체·기관보험(H&M)은 선박 자체의 물리적 손상을 담보하며 영국 ITC-Hulls 또는 노르웨이 NMIP 약관이 표준으로 쓰인다. 둘째, 선주상호보험(P&I)은 제3자 배상책임을 담보하고, 유류오염 책임은 통상 USD 10억 한도가 적용된다. 셋째, 전쟁보험은 전쟁·테러·해적·나포·기뢰 손해를 담보하는 별도 담보로, 고위험 해역 통과 시 추가보험료(AP)가 부과된다. 이 밖에 운임·용선료·체선 관련 상사분쟁의 법률비용을 담보하는 FD&D(Freight, Demurrage & Defence), 사고로 인한 운항 중단의 일실이익을 보상하는 운임보험(Loss of Hire, LOH),

건조 중 손해를 담보하는 신조선 보험(Builder's Risks), 그리고 선박저당권자이익보험(MII), 납치·몸값 담보(K&R), 사이버위험보험, 환경배상책임 추가담보 등이 운항 형태와 위험에 따라 부가된다.[188]

(3) 전쟁위험보험의 특수성

전쟁위험보험(War Risks Insurance)은 전쟁·테러·해적·나포·기뢰 등으로 인한 손해를 담보하며, 일반 H&M과 P&I가 전쟁위험을 면책하기 때문에 별도 가입이 필요하다.[189] 보험자는 매년 전 세계 위험을 재평가하여 통상 15~20개 내외의 '추가보험료(AP) 부과구역'을 지정하고, 해당 고위험 해역 통과 시 선주는 기본 전쟁보험료에 더해 추가전쟁위험보험료(Additional War Risk Premium, AWRP)를 부담한다.[190] 이때 담보는 통상 48시간~7일의 단기로 설정되어, 해역 내 운항을 지속하려면 만기마다 갱신해야 한다.[191] 추가 보험료는 보험자가 인식하는 위험 수준에 좌우되며, 과거에도 선가의 최대 10% 수준까지 부과된 사례가 있다.[192]

2) 호르무즈 위기에 따른 해상보험시장 구조 변화

호르무즈 사태로 해상보험시장은 〈그림 3-43〉과 같이 평시의 안정적 연간 인수 구조에서, JWC 고위험해역 지정과 재보험사의 No-Market 선언을 거쳐 담보 공백·출항 보류에 이르는 위기 국면으로 급격히 전환되었다.

188) Gard(검색일: 2026.6.12.)
189) Strauss Center for International Security and Law(검색일: 2026.6.12.)
190) Strauss Center for International Security and Law(검색일: 2026.6.12.)
191) Strauss Center for International Security and Law(검색일: 2026.6.12.)
192) Strauss Center for International Security and Law(검색일: 2026.6.12.)

〈그림 3-43〉 해상보험시장 작동 메커니즘(평상시/ 전쟁 시)



자료: 저자 작성

(1) JWC 고위험해역 지정과 전쟁위험 담보의 자동 제외

2026년 2월 28일 미국·이스라엘의 이란 공습으로 중동 전쟁이 발발하자, 런던 보험시장의 합동전쟁위원회(Joint War Committee, JWC)는 3월 3일 호르무즈해협을 포함한 페르시아만 전역을 고위험해역으로 확대 지정하였다.[193] 이는 JWC 설립 이래 가장 광범위한 걸프 지정으로, 지정 즉시 기존 연간 보험증권에서 해당 해역이 자동으로 제외되어 선주는 항차별로 별도의 전쟁위험 담보를 추가 구매해야 했다.[194]

193) Insurance Journal(2026.3.3.)(검색일: 2026.6.15.)
194) Insurance Journal(2026.3.3.)(검색일: 2026.6.15.)

(2) 재보험사 No-Market 선언과 담보 취소

전쟁 발발 72시간 이내에 세계 최대 해상보험 상호조합들(Gard, Skuld, NorthStandard, London P&I, Steamship Mutual 등)이 비조합 가입분, 즉 고정 P&I, 용선자 담보 등에 대해 전쟁담보 취소를 통지하였다.[195] P&I 클럽 차원의 취소 통지와 2024~2025년 홍해 손실 누적이 맞물리면서, 연간 전쟁위험보험은 사실상 사라지고 모든 담보가 항차별로 전환되었으며, 기존 계약은 만기까지만 인정되고 갱신되지 않았다.[196] 재보험사들이 인수여력(capacity)을 거두어들이자 원보험사도 단독 인수가 어려워, 선주가 통항에 필요한 전쟁위험보험을 사실상 구매할 수 없는 국면이 나타났다.[197] 그 결과 항로가 물리적으로 열려 있더라도 담보 공백과 과도한 보험비용만으로 상업 운항이 중단되는 상황이 초래되었다.[198]

(3) P&I 전쟁위험 담보 취소와 보험 종목 전반으로의 파급

P&I 부문에서도 비조합 가입분의 전쟁담보가 취소된 반면, 정규 조합원은 기존 War Hull 보험금액을 초과하는 5억 달러 한도의 초과전쟁 P&I를 유지하였다.[199] 충격은 해상보험에 그치지 않고 에너지·항공·정치폭력(PV)·무역신용 등 전 종목으로 확산되었다. 재보험 중개사 Howden Re는 본 사태를 마린·에너지·항공·정치위험·무역신용을 동시에 시험하는 복합보종(multi-line) 사건으로 규정하였다.[200]

195) Howden Re(2026.3.26.), p. 10.
196) Howden Re(2026.3.26.), p. 5, 9.
197) Howden Re(2026.3.26.), p. 5, 13.
198) Oxford Economics(2026.3.9.), p. 2; World Economic Forum(2026.4.9.)(검색일: 2026.6.12.)
199) Howden Re(2026.3.26.), p. 9.
200) Howden Re(2026.3.26.), p. 3, 7.

3) 호르무즈 사태 전후 선박보험료 변화

(1) 전쟁위험보험료(AWRP) 요율의 사태 전후 비교

전쟁위험보험료는 사태 전개와 함께 평시 대비 수십 배 수준으로 폭등하였다. 재보험 중개사 Howden Re에 따르면 호르무즈 통항 선박의 전쟁위험보험료(선가 대비, 항차 기준)는 사태 이전 약 0.10~0.125%에서 2026년 3월 2~3% 수준으로 약 10~24배(+1,000~2,400%) 상승하였다.[201] 미국·영국·이스라엘 연계 선박의 경우 사태 이전 0.25%에서 최대 3%로 약 12배 상승하였는데, 이는 2022년 러시아의 우크라이나 침공 직후 형성된 흑해 전쟁담보 요율(약 5%)보다는 낮은 수준이다.[202] Lloyd's의 패트릭 티어넌(Patrick Tiernan) 최고책임자는 3월 19일 호르무즈 통항 보험료가 선가의 약 5%로 전쟁 초기의 약 5배까지 치솟았다가 휴전 협상 신호로 소폭 진정되었다고 밝혔다.[203]

〈표 3-48〉 호르무즈해협 전쟁위험보험료(AWRP) 사태 전후 비교

구분	전쟁위험 요율 (선가대비, 항차)	전쟁위험 보험료 (최악 항차, 1억 달러 선박)	적하 전쟁위험 (에너지·벌크)	테러·정치적 문제 (Political Violence)
사태 이전 요율	약 0.10~0.125%	약 25만 달러	표준요율 가입	표준요율 가입
사태 후 (2026.3.)	2~3%	37.5만~300만 달러	항차별만 가능	사태 전의 수 배
변동	+1,000~2,400%	+50%~1,000%	큰 폭 상승	+200~500%

자료: Howden Re(2026.3.26.), pp. 11~13을 재구성하여 작성함

절대 금액으로 환산하면, 1억 달러 가액 선박의 걸프 1회 통항 전쟁위험보험료는 사태 이전 약 25만 달러에서 약 37.5만 달러로 상승하였고, 최악의 경우에는 300만 달러까지 제시되었다.[204] 선박 평균 가액을 2.5억 달

201) Howden Re(2026.3.26.), p. 12.
202) Howden Re(2026.3.26.), p. 13.
203) Howden Re(2026.3.26.), p. 9.

러로 가정하면 3% 요율 적용 시 선체 전쟁위험보험료는 약 750만 달러로 사태 이전 약 62.5만 달러의 약 12배에 달하며, 화물까지 함께 보험에 가입할 경우 보험료가 추가로 약 2배 증가할 수 있다.[205] 보험료 외에 운임·부대비용도 동반 급등하여, 중동~아시아 항로(TD3C) 스폿 운임이 2026년 들어 약 3배 상승하고 VLCC의 중동~중국 1회 항해 용선료가 약 1,200만 달러에 이르렀으며, Hapag-Lloyd는 표준 컨테이너 TEU당 1,500달러, 냉동·특수 컨테이너당 3,500달러의 전쟁위험할증료를 도입하였다.[206] 운항 정지에 따른 손실도 커져, 약 1,000척의 선박이 발이 묶이며 일일 20만 달러 기준 시장 전체 운항손실 익스포저가 하루 2억 달러를 넘어선 것으로 추정되었다.[207]

(2) 과거 초크포인트 위기 사례와의 비교

호르무즈 사태의 요율 급등은 과거 주요 초크포인트 위기와 비교할 때 그 성격이 분명해진다. 1980년대 탱커 전쟁 당시 1984년 사우디 탱커 Yanbu Pride 피격 직후 카르그(Kharg)섬 통항 선체요율이 7.5%까지 상승하였고[208], 2003년 이라크 전쟁 직후 이라크 인근 요율은 3.5%로 정점에 달했다가 2004년 초 0.25%로 회귀하였다.[209] 2019년 호르무즈 탱커 피격 시에는 보험료가 약 10배 상승하였으나 공격 중단으로 단기에 그쳤고[210], 2023~24년 홍해(후티) 위기에서는 평시 0.05~0.07%이던 요율이 0.7~1%(최고 약 2%)로 약 20배 이상 상승하였다.[211] 2026년 호르무즈

204) Howden Re(2026.3.26.), p. 10, 12.
205) Howden Re(2026.3.26.), p. 13.
206) Howden Re(2026.3.26.), pp. 11–12.
207) Howden Re(2026.3.26.), p. 8.
208) Strauss Center for International Security and Law(검색일: 2026.6.12.)
209) Strauss Center for International Security and Law(검색일: 2026.6.12.)
210) CNBC(2019.7.9.)(검색일: 2026.6.12.)
211) AGBI(Arabian Gulf Business Insight)(2024.2.1.)(검색일: 2026.6.12.)

사태는 이러한 과거 사례 중에서도 요율 급등 폭과 담보 공백이 동시에 발생하여 새로운 기준선을 형성한 점에서 구조적 차별성을 갖는다.

〈표 3-49〉 주요 초크포인트 위기별 전쟁위험보험료 비교

사건(연도)	평시 요율	위기 시 최고 요율	비고
탱커 전쟁(1984)	-	7.5%(카르그섬)	Yanbu Pride 피격 직후
이라크 전쟁(2003)	-	3.5% → 0.25%	2004년 초에 다시 0.25%로 회귀
호르무즈 탱커 피격(2019)	0.05~0.15%	약 10배	공격 중단으로 단기
흑해(러-우, 2022)	-	약 5%	-
홍해(후티, 2023~2024)	0.05~0.07%	0.7~1% (최대 2%)	약 20배 이상
호르무즈(2026)	0.10~0.25%	2~3% (최대 5%)	요율 급등+담보 공백

주: 기호 '-'가 표기된 칸은 자료상 평시 요율이 별도 제시되지 않은 경우임
자료: Strauss Center for International Security and Law(검색일:2026.6.12.); CNBC(2019.7.9.)(검색일: 2026.6.12.); AGBI(2024.2.1.)(검색일:2026.6.12.); Howden Re(2026.3.26.) 등을 종합·재구성함

(3) 국내 선박보험료의 변화

국내 보험시장에서도 해상보험료가 급등하였다. 금융감독원이 강민국 의원실에 제출한 자료에 따르면, 중동 지역에서 발생한 전쟁으로 인해 국내 선박과 적하물에 가입된 해상보험 규모가 7조 2,000억 원을 넘었으며, 이에 따른 지급 보험금 규모가 1조 9,000억 원에 육박하는 것으로 나타났다.[212] 2026년 3월 13일 기준 호르무즈 등 전쟁위험구역 진입 후 갱신된 선박보험 계약은 26건이며, 보험사별 인상률은 200~1,000%에 달하였다.[213] 한화손해보험은 한 계약의 보험료가 5,000만 원에서 5억 8,000만 원으로 1,056% 상승하였고, 현대해상(8건)은 6억 4,000만 원에서 41억

212) 파이낸스투데이(2026.3.29.)(검색일: 2026.6.12.)
213) 파이낸스투데이(2026.3.29.)(검색일: 2026.6.12.)

5,000만 원으로 553%, 삼성화재(8건)는 334%, KB손해보험(6건)은 253%, 메리츠화재(3건)는 221% 상승하였다.[214] 국내 원보험사 11곳과 재보험사 2곳이 보유한 중동전쟁 발발로 인해 보험사들이 지급해야할 익스포저는 약 1조 8,359억 원으로 추정되었다.[215]

〈표 3-50〉 국내 보험사별 전쟁위험보험료 인상 현황(2026.3.13. 기준)

보험사	계약(건)	인상률	대표 사례
한화손해보험	1	+1,056%	5,000만 원→ 5.8억 원
현대해상	8	+553%	6.4억 원→ 41.5억 원
삼성화재	8	+334%	-
KB손해보험	6	+253%	-
메리츠화재	3	+221%	-
합계·범위	26	+383% (257억 원→1,234억 원)	전쟁위험구역 진입 갱신분

자료: 파이낸스투데이(2026.3.29.)(검색일: 2026.6.12.)

4) 대응 현황

(1) 주요국의 정부 재보험 백스톱 가동

민간 보험·재보험만으로 초대형 지정학 리스크를 감당하기 어려워지자, 미국 정부가 최종 재보험자로 개입하는 공적 백스톱이 가동되었다. 미국 국제개발금융공사(U.S. International Development Finance Corporation, DFC)는 3월 11일부터 Chubb를 간사로 200억 달러 규모의 민관 합동 전쟁위험 재보험 프로그램을 가동하였으며, 이는 선체·적하·배상책임(난파물 제거·항만손해 포함) 전쟁위험과 환경손해까지 담보한다.[216] 이어 4월 6~7일 미국은 보증 규모를 400억 달러로 확대하고 Travelers, Liberty

214) 파이낸스투데이(2026.3.29.)(검색일: 2026.6.12.)
215) 파이낸스투데이(2026.3.29.)(검색일: 2026.6.12.)
216) Howden Re(2026.3.26.), p. 5. CNBC(2026.3.13.)(검색일: 2026.6.12.)

Mutual, Berkshire Hathaway, AIG, Starr, CNA 등을 인수 파트너로 추가하였다.[217]

(2) 한국 정부의 단계적 대응

우리 정부도 단계적으로 대응하였다. 해양수산부는 4월 8일과 10일 선사 회의로 의견을 수렴하고[218][219], 4월 10일 추가 경정 예산 1,448억 원을 확정하였으며[220], 4월 14일에는 해양수산부와 금융위원회가 '호르무즈 통항 대비 보험상황 점검회의'를 합동 개최해 손해보험 5사(삼성화재·DB손해보험·현대해상·KB손해보험·메리츠화재)와 재보험사 코리안리가 전쟁위험보험 요율 산정 및 가입 여건 개선방안을 논의하였다.[221] 이어 4월 21일 권대영 금융위원회 부위원장이 국무회의에서 정부 재보험 백스톱 신설 검토를 발표하고, 정부는 호르무즈 통항 선박에 대한 재보험 지원을 결정하였다.[222]

5) 시사점

호르무즈 위기가 약 2개월에 걸쳐 '전쟁 발발→ 보험시장 경색→ 정부 개입'의 단계를 거치며, 글로벌 보험시장의 위축이 한국 해운·에너지 공급망에 직접 충격을 준 양상을 보여준다. 핵심은 항로의 물리적 개방 여부와 무관하게 전쟁위험 담보의 공백만으로 선박이 출항할 수 없는 구조적 마비가 발생한다는 점이다. Howden Re는 2024~2025년 홍해 위기와 2026년 호르무즈 사태를 거치면서 해상 전쟁위험보험료가 과거의 낮은 수준으

217) AM Best(2026.4.6.)(검색일: 2026.6.12.)
218) 해양수산부 보도자료(2026.4.8.)(검색일: 2026.5.1.)
219) 해양수산부 보도자료a(2026.4.10.)(검색일: 2026.5.1.)
220) 해양수산부 보도자료b(2026.4.10.)(검색일: 2026.5.1.)
221) 해양수산부 보도자료(2026.4.14.)(검색일: 2026.5.1.)
222) 서울경제(2026.4.21.)(검색일: 2026.6.12.)

로 되돌아가지 않고, 이번에 오른 높은 요율이 앞으로의 '새로운 기준 가격(new baseline)'으로 굳어졌다고 평가하였다. 즉 한 번 오른 보험료가 위기가 끝난 뒤에도 다시 내려가지 않고 높은 수준에 계속 머무는 구조적 변화가 나타났다는 의미이다.

이러한 변화는 중동산 에너지 의존도가 높은 우리나라에 특히 큰 함의를 갖는다. 한국은 원유 수입의 70.7%가 중동산이고 그중 95%가 호르무즈를 통과하며[223], 봉쇄가 1개월 지속될 경우 약 9,000만 배럴의 도입 차질이 우려되었다.[224] 나아가 중동 에너지 의존도가 높은 한국 보험산업도 해상 화물·에너지보험의 손해율 악화와 재보험 비용 급등에 직면할 것으로 분석되었다.[225] 따라서 향후 위기 대응을 위해서는 민간 보험사만으로 감당하기 어려운 초대형 리스크에 대비한 공적 보험 풀·보증체계의 확대와 전쟁위험보험료(AWRP) 수준, 재보험 인수여력, 합동전쟁위원회(Joint War Committee, JWC) 지정, 정부 백스톱 가동 여부를 함께 추적하는 해운–에너지–보험 통합 모니터링 체계의 구축이 요구된다.

2. 해상보험 및 안전사고 현황

1) 선박 사고 통계

(1) 사고 발생 현황

2026년 3월부터 중동 지역의 지정학적 긴장이 고조되면서 호르무즈해협 및 인근 페르시아만·오만만 해역에서 선박을 대상으로 한 공격, 나포 및 위협 행위가 지속적으로 발생하였다. 특히 호르무즈해협은 전 세계 원유

223) Howden Re(2026.3.26.), p. 8, 13.
224) 한국해양진흥공사(2026.3.4.), p. 7.
225) 김진억(2026.3.23.), p. 22.

해상물동량의 상당 부분이 통과하는 핵심 해상교통로로서, 해당 해역에서 발생한 선박사고로 인해 개별 선박의 피해를 넘어 국제 해운시장과 에너지 공급망 전반에 영향을 미치게 되었다.

2026년 6월까지 호르무즈해협 및 인근 해역에서는 선박 피격, 화재, 나포, 침몰, 근접 위협 등이 지속적으로 보고 및 확인되었다. 특히 IMO는 걸프 및 오만만 지역의 분쟁이 선원의 안전·보안·복지뿐만 아니라 통항선박의 안전 및 항만 인프라에도 중대한 영향을 미치고 있으며, 관련 회원국에 사고 시 신속한 보고와 정보 공유를 요청하였다.

본 연구에서는 호르무즈해협 및 인근 해역에서 발생한 선박사고의 흐름과 특징을 파악하기 위해 다음과 같이 사고 조사 대상 및 범위를 설정하고, IMO, UKMTO 및 관련 기관 자료를 기반으로 확인된 사고사례를 중심으로 정리했다.

〈표 3-51〉 호르무즈해협 인근 사고 조사 대상 및 범위

구분	주요 내용
분석 대상	호르무즈해협, 페르시아만, 오만만 및 인접 해역
분석 기간	2026년 3~6월(시작~종료)
기준 자료	IMO, UKMTO, INTERCARGO 등 관련 기관자료
공격 유형	발사체 공격, 나포, 고속정 접근, 근접 폭발 등
사고 피해유형	선체 손상, 화재, 침몰, 나포, 선원 사망·부상·실종

자료: 저자 작성

2026년 3월부터 6월까지 발생한 주요 선박사고를 살펴보면 다음과 같으며, 시기별로 공격 양상과 목적이 변화하는 특징을 보인다.

〈표 3-52〉 호르무즈해협 인근 사고 발생 통계

구분		3월	4월	5월	6월	계
선박사고(건)		22	9	17	8	56
인명피해(명)	사망	11	0	0	0	11
	부상	10	0	2	0	12
	실종	2	0	0	0	2

자료: IMO(검색일: 2026.7.2.); UKMOTO(검색일: 2026.7.2.); INTERTARGO(검색일: 2026.7.2.) 기반으로 저자 작성

3월은 직접 공격 및 대규모 피해가 집중된 시기이다. 선박 침몰, 화재 및 선원 사상자가 가장 많이 발생한 시기로 평가된다. 3월 1일에 발생한 최초 선박사고 이후 SKYLIGHT 유조선 피격, SAFEEN PRESTIGE 컨테이너선 침몰, SAFESEA VISHNU 유조선 화재 등 대형 상선을 대상으로 한 드론 및 발사체 공격이 집중적으로 발생하였으며, 이로 인해 선박 침몰·화재 피해와 함께 선원 사망, 부상, 실종 등 인명피해가 집중된 시기이다. 당시 공격은 전쟁 초기 시기로, 선박의 운항능력을 상실시키거나 선체를 직접 파괴하여 선박의 통항을 제한하고 호르무즈 해역을 폐쇄하기 위한 목적이 있었던 것으로 분석된다.

4월은 선박 통항 통제 및 나포가 확대된 시기이다. 직접적인 선박 파괴보다 해상교통 통제를 목적으로 하는 공격이 증가하였다. MSC Francesca, Epaminondas 등의 선박 나포 사건이 집중 발생하였으며, 무장세력의 고속정 접근 시도가 빈번하게 보고되었다. 또한 항만 및 정박지에 있는 선박에 대한 공격이 발생하면서 위험 범위가 통항 선박뿐 아니라 정박 선박까지 확대되면서 선박 통항 위험성을 높였다.

5월에는 공격 대상과 공격 방식이 더욱 다양화되면서 해상안전 위험이 전반적으로 확대된 시기이다. 3월과 같은 대규모 인명피해를 수반한 고강도 공격은 감소하였으나, 사고 건수는 오히려 증가하였으며 유조선 중심이

었던 공격 대상이 컨테이너선, 일반 화물선, 벌크선 및 지원선까지 확대되었다. 특히, HMM NAMU 폭발·화재 사건과 한국 관련 화물선 피격 사례가 발생하면서 호르무즈해협의 통항 위험이 우리나라 해운산업에도 직접적인 영향을 미칠 수 있음을 확인시켜 주었다. 이와 함께 발사체 공격, 고속정 접근, 나포 시도, 화재 및 폭발 사고가 복합적으로 발생하면서 공격 양상도 다변화되는 모습을 보였다. 이는 공격의 목적이 선박을 직접 침몰시키거나 대규모 인명피해를 유발하는 것에서 벗어나, 해상교통의 불확실성을 확대하고 통항 선박에 지속적인 압박을 가하는 방향으로 변화하고 있음을 시사한다.

6월은 저강도 공격이 지속적으로 발생하게 되면서 호르무즈 인근 해역에 대한 상시적인 해상안전 위험을 높였다. 선박 침몰이나 대규모 인명피해를 유발하기보다는 선체 손상, 화재, 회피 기동 및 운항 지연 등을 초래하는 형태로 나타났다. 이는 선박 침몰보다는 운항 차질과 통항 불확실성을 확대하는 방식으로 해상교통에 지속적인 부담을 가하는 방향으로 변화하고 있음을 보여준다. 특히, 드론 위협, 통신 및 위치정보 교란 등 복합적인 위험요인이 지속되면서 호르무즈해협의 해상안전 위험은 일시적 위협이 아닌 상시적 위험요인으로 작용할 수 있음을 알수 있었다.

(2) 주요 사고 사례 분석

가. SAFEEN PRESTIGE 침몰 사고

SAFEEN PRESTIGE 사고는 2026년 3월 4일 발생한 이번 호르무즈 사태 초기의 대표적인 선박 침몰 사례이다.[226] 해당 선박은 호르무즈해협 인근 해역을 항해하던 중 공격을 받은 후 선원들 이 긴급 대피하였으며, 이후 선체가 침몰한 것으로 확인되었다. 당시 선원들은 구조되었으나 선박은 전

226) PortalPortuario 보도자료(2026.3.4.)(검색일: 2026.6.15.)

손 처리되었으며, 사고 이후 국제 해운업계는 호르무즈해협 통항 위험을 본격적으로 인식하기 시작하였다.

본 사고는 초기 공격이 단순한 위협이나 경고 수준을 넘어 실제 선박 손실로 이어질 수 있음을 보여준 첫 사례라는 점에서 의미가 크다. 특히 침몰한 선박이 유조선이 아닌 컨테이너선이었다는 점은 공격 대상이 에너지 수송선에 한정되지 않고 일반 상선으로 확대될 수 있음을 보여주었다. 또한 선박의 완전 손실 가능성이 현실화되면서 선사들의 운항계획 변경, 보험료 인상 및 위험평가 강화의 계기가 되었다.

〈그림 3-44〉 SAFEEN PRESTIGE 침몰 사고



자료: TELEGRAPH(2026.4.3.)(검색일: 2026.6.15.); PortalPortuario(2026.3.4.)(검색일: 2026.6.15.)

나. SAFESEA VISHNU 화재 사고

SAFESEA VISHNU 사고는 2026년 3월 11일 이라크 코르 알 주바이르(Khor Al Zubair) 인근 해역에서 발생한 화재 사고로, 이번 사태에서 확인된 대표적인 인명피해 사례 중 하나이다.[227] 사고 당시 선박 내에서 화재가 발생하였으며, 진화 과정에서 선원 1명이 사망하였다. 같은 시기에 인근 해역에서는 ZEFYROS 선박도 피해를 입어 복수 선박에 영향을 미친 복합 사고로 기록되었다.

본 사고는 선박 공격이 단순히 선체 손상에 그치지 않고 선원의 생명과

227) International Maritime Organization(검색일: 2026.6.29.)

안전을 직접적으로 위협할 수 있음을 보여준 사례이다. 특히 하나의 사고가 주변 선박 및 항만 운영에 연쇄적인 영향을 미칠 수 있다는 점에서 해상안전 위험이 개별 선박 수준을 넘어 항만 운영체계 전반으로 확산될 수 있음을 시사한다. 또한 선박 화재가 대형 해양오염사고로 이어질 가능성도 제기되면서 안전과 환경 문제가 동시에 부각된 사례로 평가된다.

다. MSC Francesca 나포 사고

MSC Francesca 사고는 2026년 4월 22일 발생한 대표적인 선박 나포 사례로, 이번 호르무즈 사태의 성격이 단순한 선박 공격에서 해상교통 통제 단계로 확대되고 있음을 보여준 사건이다.[228] MSC Francesca는 호르무즈해협을 통항하던 중 무장세력에 의해 강제로 통제권을 상실하였으며, 이후 이란 측 항구로 이동된 것으로 알려졌다. 같은 시기 컨테이너선 Epaminondas 역시 유사한 방식으로 나포(4.22. 발생)되면서 국제사회의 우려가 크게 증대되었다.

이 사고는 선박의 안전 문제가 단순한 항행안전이나 선체 보호 수준을 넘어 선원의 자유와 선박 운영권 확보 문제로 확대되고 있음을 보여주었다. 선박 나포는 선주와 화주, 보험사 및 항만운영자 모두에게 불확실성을 증가시키며, 장기적으로는 특정 해역의 통항 자체를 위축시키는 영향까지 미치게 되었다. 따라서 MSC Francesca 사건은 호르무즈해협에서 발생하는 해상안보 위협이 선박 공격에서 해상교통 통제로 진화하고 있음을 보여주는 대표적인 사례로 평가된다.

228) TELEGRAPH 보도자료(2026.4.27.)(검색일: 2026.6.10.

〈그림 3-45〉 MSC Francesca 나포 사고



자료: TELEGRAPH(2026.4.27.)(검색일: 2026.6.10.); Financialounge(2026.4.23.)(검색일: 2026.6.10.)

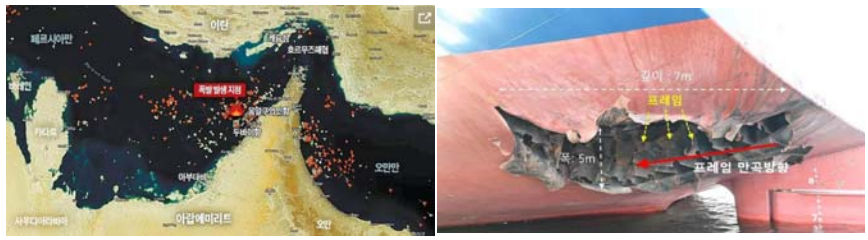
라. HMM NAMU 폭발·화재 사고

HMM NAMU 사건은 2026년 5월 4일 UAE 푸자이라(Fujairah) 인근 해역에서 발생한 폭발 및 화재 사고로, 우리나라 해운업계와 직접적으로 연관된 사례라는 점에서 큰 주목을 받았다.[229] 사고 당시 선박 내에서 폭발과 화재가 발생하였으나 선원들은 신속하게 대응하였으며, 한국인 선원을 포함한 승선자 전원이 안전하게 구조되었다. 이후 화재는 진압되었으며 두바이항까지 예인 조치가 이루어졌다.

본 사고는 현재까지 조사 중에 있으며, 외부 공격 여부에 대해서도 다양한 검토가 이루어지고 있다. 다만 사고 발생 시점과 위치가 호르무즈해협 긴장이 고조된 시기와 일치한다는 점에서 국내외 해운업계의 관심이 집중되었다. 특히 HMM NAMU 사건은 호르무즈해협 및 인근 해역의 안전 문제가 더 이상 특정 국가나 특정 선사의 문제가 아니라 우리나라 해운산업에도 직접적인 영향을 미칠 수 있음을 보여주었다. 우리나라는 원유와 원자재 수입의 상당 부분을 중동 항로에 의존하고 있는 만큼, 해당 해역의 위험 증가는 국내 해운기업의 운영비용 증가, 보험료 상승 및 공급망 불안정으로 이어질 수 있음을 확인했다.

229) Seatrade Maritime news 보도자료(2026.5.11.)(검색일: 2026.6.12.)

〈그림 3-46〉 HMM NAMU 폭발·화재 사고



자료: 중앙일보(2026.5.6.)(검색일: 2026.6.12.); SeatradeMaritimenews(2026.5.11.)(검색일: 2026.6.12.)

마. HAJI ALI 침몰 사고

HAJI ALI 침몰 사고는 2026년 5월 14일 오만 인근 해역에서 발생한 소형 화물선 사고이다.[230] 인도 국적의 목조 화물선인 HAJI ALI는 항해 중 공격을 받은 이후 화재가 발생하였으며, 이후 선체가 침몰하였다. 다행히 선원들은 구조작업을 통해 전원 구조되었으나 선박은 완전히 침몰하였다.

본 사고는 대형 상선뿐 아니라 소형 화물선까지 공격 대상이 확대되고 있음을 보여준 대표적인 사례이다. 초기 사고는 유조선과 컨테이너선 등 전략적 가치가 높은 선박을 중심으로 발생하였으나, HAJI ALI 사건은 선종이나 규모와 관계없이 모든 상업선박이 위험에 노출될 수 있음을 보여주었다. 특히 공격의 목적이 특정 국가나 특정 화물의 운송 차단에 국한되지 않고 해상교통 전반에 불확실성을 조성하는 방향으로 확대되고 있음을 보여주었다.

바. OLYMPIC LIFE 외부폭발 사고

OLYMPIC LIFE 사고는 2026년 5월 26일 오만 무스카트(Muscat) 동쪽 해역에서 발생한 외부폭발 사고로, 유조선이 항해 중 선체 외부에서 발생한 폭발로 손상을 입은 사례이다.[231] 사고 이후 선체 일부가 파손되었으며

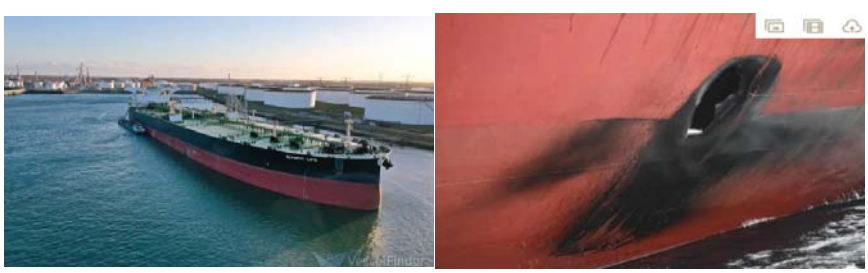
230) International Maritime Organization(검색일: 2026.6.29.)

제한적인 벙커유 유출 가능성이 제기되었다. 다행히 선원 피해는 발생하지 않았으나, 사고 원인에 대한 조사는 계속 진행되었다.

본 사고는 선박 공격이 해양환경 위험으로 연결될 수 있음을 보여준 대표적인 사례이다. 기존 사고들은 선박과 선원의 안전에 초점이 맞춰졌으나, OLYMPIC LIFE 사건은 유류 유출 가능성이 제기되면서 해양환경 피해 문제를 동시에 부각시켰다. 특히 호르무즈해협과 오만만은 세계 에너지 수송의 핵심 항로일 뿐 아니라 생태적으로도 중요한 해역이기 때문에 유조선 사고는 단순한 선박 손상을 넘어 광범위한 환경적 영향을 초래할 수 있다.

이러한 점에서 OLYMPIC LIFE 사건은 IMO가 MEPC.406(84)을 통해 선박 공격 문제를 해상안전 이슈뿐 아니라 해양환경보호 이슈로 확대하여 논의하게 된 배경을 잘 보여주는 사례라고 할 수 있다. 향후 유조선과 화학제품운반선 등에 대한 공격이 증가할 경우 해양오염 대응체계와 환경보호 정책이 해상안전 정책과 함께 논의될 필요가 있음을 시사한다.

〈그림 3-47〉 OLYMPIC LIFE 외부폭발 사고



자료: Vesselfinder(검색일: 2026.6.15.); Vesseltracker(검색일: 2026.6.15.)

231) International Maritime Organization(검색일: 2026.6.29.)

04
핵심가격 및 경제지표 전망

제1절 주요 가격 시나리오별 가격 전망

본 연구에서는 전쟁 지속 기간을 기준으로 세 가지 시나리오를 설정하였다. 시나리오 1은 단기 충격 후 조기 안정화되는 경우를 가정하며, 시나리오 2는 분쟁이 상반기 말까지 지속되는 경우를 의미한다. 시나리오 3은 군사적 긴장이 장기간 지속되면서 원유 및 해상물류 시장의 구조적 불확실성이 확대되는 상황을 가정하였다. 시나리오 간 차이는 전쟁 종료 시점뿐 아니라 위험 프리미엄이 시장에 반영되는 기간과 강도에도 영향을 미치는 것으로 설정하였다.

전쟁과 같은 지정학적 충격은 과거 정상 상태를 기반으로 추정되는 시계열 모형만으로는 충분히 설명하기 어렵다. 특히 호르무즈해협 봉쇄와 같은 저빈도·고충격(Low Frequency-High Impact) 사건은 과거 관측 빈도가 제한적이기 때문에 별도의 이벤트 효과를 반영할 필요가 있다. 이에 본 연구에서는 평시 가격 흐름을 설명하는 베이스 모델(Base Model)과 전쟁·공급차질과 같은 충격을 반영하는 Event Overlay 모델을 결합하여 가격 전망을 수행하였다. 베이스 모델로는 GARCH(Generalized Autoregressive

Conditional Heteroskedasticity)를 사용했으며, 이벤트 모델로는 Merton 도약 확산 모델(Jump Diffusion)과 마르코프 체제 전환 모델(Markov Regime-Switching model)[232]을 적용하였다.[233]

〈표 4-1〉 전쟁 시나리오 구분

구분	시나리오 1	시나리오 2	시나리오 3
전쟁 종료 가정	2026년 4월 30일 종료	2026년 6월 30일 종료	2026년 10월 30일 종료
위험 강도	단기 충격	중기 충격	장기 충격

자료: 저자 작성

1. 싱가포르 선박연료유 가격 전망

싱가포르 선박연료유(HSFO) 가격은 해상운송 비용 변화와 직결되는 지표이다. 싱가포르는 아시아 역내 대표적인 벙커링 허브로서, 해당 지역의 선박연료유 가격 상승은 특정 항만의 가격 변동에 그치지 않고 주요 항로의 운항비, 운임, 항만 선택, 우회항로 검토 등에 영향을 줄 수 있다. 이에 따라 선박연료유 가격 전망은 호르무즈 리스크의 해상물류 파급효과를 판단하는 데 우선적으로 검토되어야 한다.

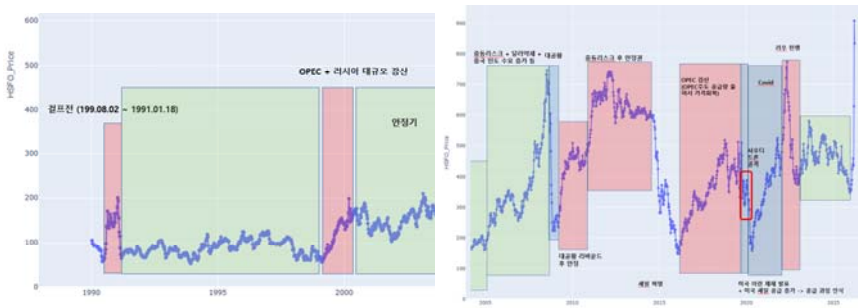
이벤트 효과를 추정하기 위해서는 과거 선박연료유 가격에 영향을 미쳤던 주요 지정학적 사건의 변동 특성을 반영할 필요가 있다. 이에 본 연구에서는 주요 지정학적 충돌 및 에너지 공급 충격 사례 가운데 전시 가격 변동성을 가장 잘 설명할 수 있는 사건들을 선정하여 Event Overlay 모델을

232) 본 연구에서는 전쟁 시작 시점과 종료 시점을 알고 있다고 가정했으며, 국면 전환 확률을 1.0으로 설정함

233) 향후 연구에서는 첫째, 전쟁 장기화 과정에서 발생하는 추가적인 지정학적 이벤트를 반영한 가격 변동 분석이 가능함. 둘째, 베이스 모델과 이벤트 모델을 중첩하여 적용할 경우, 각 모델의 예측 정확도 및 통계적 성과를 기반으로 가중치를 동적으로 조정하는 분석이 가능할 것으로 판단됨. 마지막으로 도약지수와 변동성을 과거 이벤트 모델이 아니라 미국-이란 전쟁 시의 초기 변화율을 추가적으로 반영하여 적용함으로써 전망 모델의 예측 정확도를 향상시킬 수 있을 것으로 기대됨

구축하였다. 본 연구에서 활용한 이벤트는 1990년 걸프전쟁, 2019년 사우디 아람코 드론 공격, 2022년 러시아-우크라이나 전쟁 등이다.[234]

〈그림 4-1〉 1990~2025년까지의 주요 이벤트

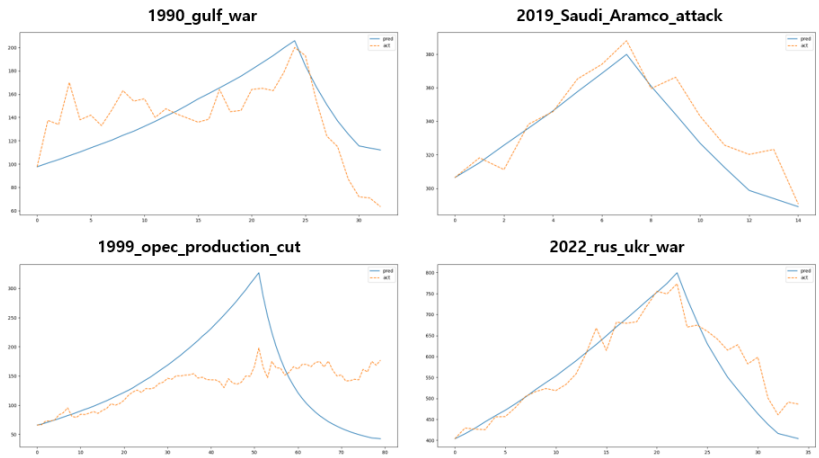


자료: 전문가 자문

예측모델의 설명력을 검증하기 위해 과거 사건을 대상으로 백테스트(back-testing)를 수행하였다. 분석 결과, 평시 구간에서는 MAPE가 약 4% 수준으로 나타났으며, 전시 구간에서도 약 18% 수준의 오차를 보여 주요 가격 급등 국면을 비교적 안정적으로 설명하는 것으로 확인되었다. 다음 〈그림 4-2〉는 예측 모델이 과거 발생한 이벤트의 최고점(Peak)을 잘 설명하는지 도식화한 것이다. 본 예측모델을 기반으로 미국-이란 전쟁 이후, 초기 변동성을 모델링에 반영하여 도약 지수 9.8%, 변동성 14.5%로 설정하여 최종 모델을 수립하였다.

234) 본 모델의 도약(Jump) 강도는 1990년 걸프전쟁, 2019년 사우디 아람코 드론 공격, 2022년 러시아-우크라이나 전쟁 시 발생한 도약 강도의 평균을 활용했으며, 예측 정확도를 고려하여 최종 결정함

〈그림 4-2〉 예측모델과 이벤트별 경향성 차이



자료: 전문가 자문

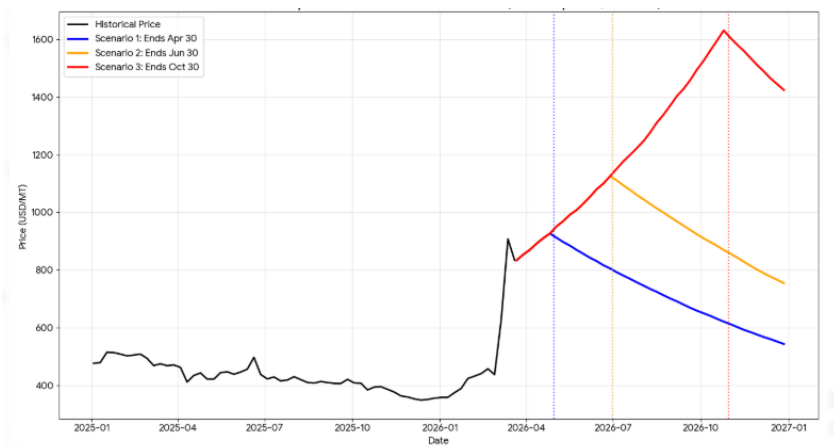
분석 결과, 싱가포르 선박연료유(HSFO) 가격은 전쟁 지속 기간에 따라 뚜렷한 차이를 보이는 것으로 나타났다. 시나리오 1에서는 2026년 3월 22일 톤당 833.5달러에서 출발하여 4월 26일 926.6달러까지 상승한 이후 점차 안정화되는 것으로 분석되었다. 이후 전쟁 프리미엄이 빠르게 해소되면서 12월 말에는 577.3달러 수준까지 하락하는 것으로 전망되었으며, 이는 전쟁 이전 수준에 근접한 수준이다.

시나리오 2에서는 전쟁이 2026년 6월 말까지 지속됨에 따라 가격 상승세가 보다 장기간 유지되는 것으로 나타났다. 해당 시나리오에서 HSFO 가격은 6월 28일 1,125.7달러까지 상승하는 것으로 전망되었으며, 전쟁 종료 이후에도 가격 조정 속도는 상대적으로 완만한 것으로 분석되었다. 이에 따라 12월 말에는 800.5달러 수준까지 하락하는 것으로 예측되었다.

시나리오 3에서는 가격 상승 압력이 가장 크게 나타났다. 전쟁이 2026년 10월 말까지 장기화될 경우, HSFO 가격은 10월 25일 1,631.6달러까지 상승하는 것으로 전망되었으며, 이후에도 높은 가격 수준이 지속되어

12월 말에는 1,494.3달러 수준으로 예측되었다. 이는 단기적인 공급 차질 우려를 넘어 중동 지역의 지정학적 리스크가 에너지 및 해상연료 시장에 지속적으로 반영되는 상황을 가정한 결과로 해석된다.

〈그림 4-3〉 싱가포르 선박연료유 가격 전망



자료: 전문가 자문

선박연료유 가격 상승은 선사의 비용 구조에 직접적으로 반영된다. 특히 저유황유 가격이 급등할 경우, 선사는 유류할증료 조정, 항로별 운항 속도 조정, 연료 효율이 높은 선박 배치, 벙커링 항만 재검토 등을 통해 비용 상승을 흡수하려고 한다. 그러나 전쟁이 장기화되어 가격 상승이 일시적 충격을 넘어 구조적 비용으로 인식될 경우, 이러한 대응은 운임 인상과 항로 재편으로 연결될 가능성이 커진다.

2. 나프타 가격 전망

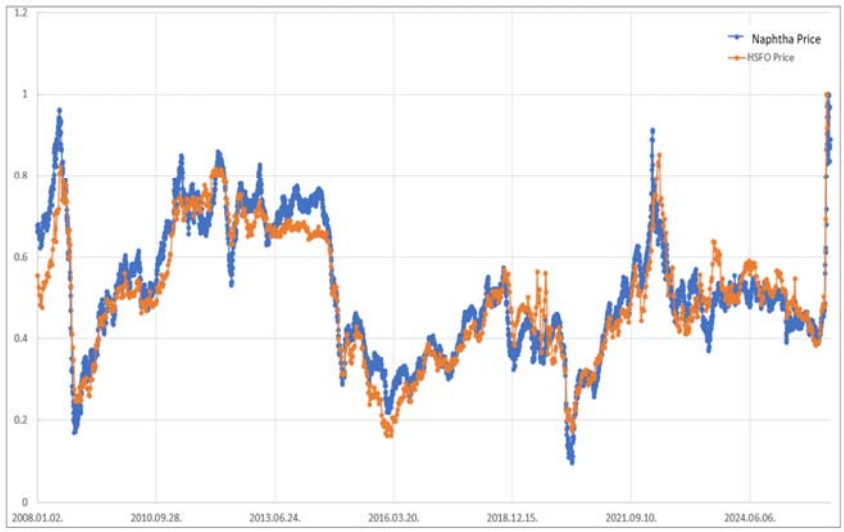
나프타는 석유화학 산업의 대표적인 기초원료로서 에틸렌, 프로필렌 등 기초유분 생산의 주요 투입재이다. 따라서 나프타 가격 변동은 석유화학

산업 전반의 생산비와 수출 경쟁력에 직접적인 영향을 미친다. 특히 호르무즈해협을 둘러싼 지정학적 리스크가 확대될 경우 원유뿐 아니라 정제제품 및 석유화학 원료에도 위험 프리미엄이 반영될 수 있어, 나프타 가격 전망은 전쟁 시나리오가 산업 공급망에 미치는 파급효과를 평가하는 데 중요한 의미를 가진다.

본 연구에서는 나프타 가격 전망을 위해 오피넷(Opinet) 데이터를 활용했으며, 선박연료유(HSFO) 가격과의 연계성을 검토하였다. 2008년 이후 부산항 선박연료유 가격과 나프타 가격을 무차원화하여 비교한 결과, 두 가격 간 상관계수(Correlation Coefficient)는 0.85로 나타나 높은 동행성을 보이는 것으로 확인되었다. 또한 주요 유가 충격 국면에서 나프타 가격의 변동폭이 선박연료유보다 상대적으로 크게 확대되는 경향이 관찰되었다.

미국-이란 전쟁의 경우 개전 이후 유가 상승 변동성이 과거 주요 지정학적 이벤트 대비 높은 수준으로 나타난 것으로 분석되었다. 이에 본 연구에서는 전쟁 초기 국면에서 관측된 변동성을 추가 반영하여 도약 지수(Jump Factor) 9.8%, 변동성 14.5%를 적용하였으며, 이를 기반으로 나프타 가격 전망 모형을 구축하였다.

〈그림 4-4〉 부산항 선박연료유와 나프타 가격 간 관계



자료: 전문가 자문

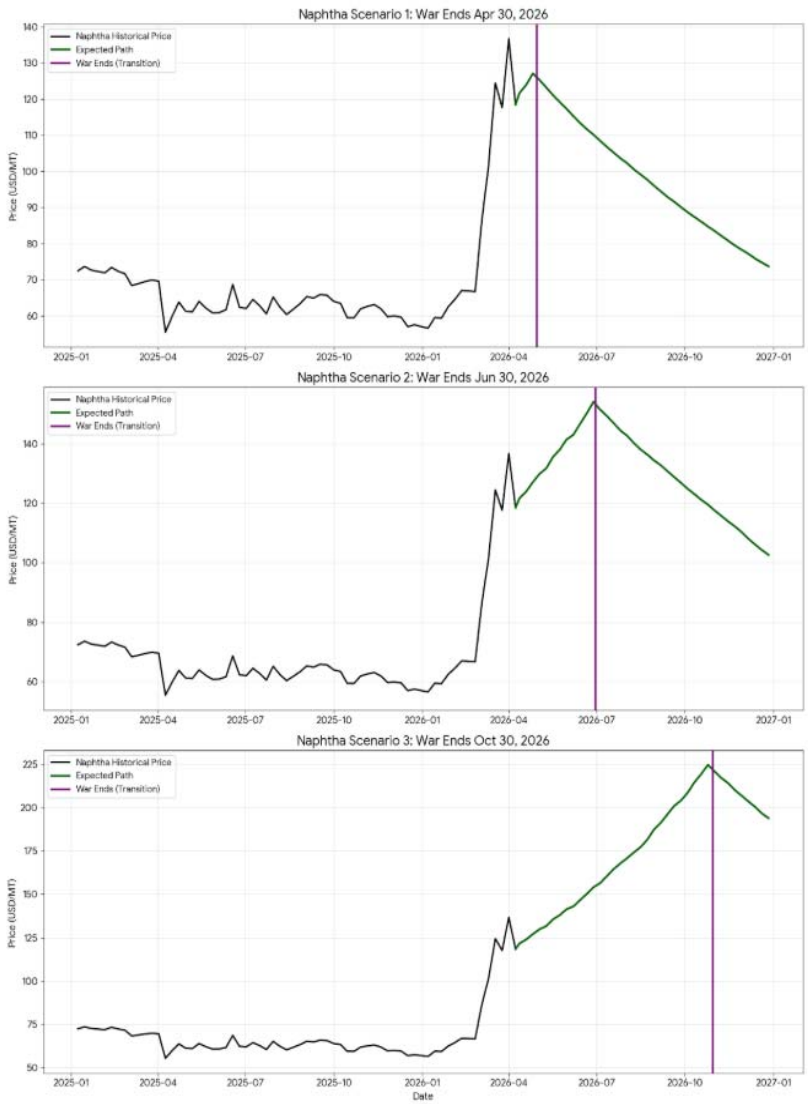
분석 결과, 나프타 가격은 전쟁 지속 기간에 따라 뚜렷한 차이를 보이는 것으로 나타났다. 시나리오 1에서는 가격이 2026년 4월 26일 126.37까지 상승한 이후 점차 안정화되며 연말에는 73.85 수준으로 하락하는 것으로 전망되었다. 이는 전쟁 종료 이후 공급 차질 우려가 완화되면서 가격에 반영된 위험 프리미엄이 빠르게 제거되는 경로를 의미한다.

시나리오 2에서는 전쟁이 2026년 6월 말까지 지속됨에 따라 가격 상승세가 보다 장기간 유지되는 것으로 나타났다. 해당 시나리오에서 나프타 가격은 6월 말 152.11까지 상승하는 것으로 전망되었으며, 이후 하락세로 전환되더라도 연말 가격은 101.80 수준을 유지하는 것으로 분석되었다. 반면 시나리오 3에서는 가격 상승 압력이 가장 크게 나타났다. 전쟁이 2026년 10월 말까지 장기화될 경우 나프타 가격은 10월 25일 220.58까지 상승하는 것으로 전망되었으며, 연말에도 190.83 수준을 유지하는 것

으로 분석되었다. 이는 지정학적 리스크가 단기적인 가격 충격을 넘어 석유화학 산업의 원가 구조에 지속적으로 영향을 미치는 상황을 가정한 결과로 해석된다.

종합하면, 시나리오 1에서는 가격 상승 기간이 비교적 짧고 연말에는 안정화되는 것으로 전망되어 산업계에 미치는 영향은 제한적일 가능성이 높다. 반면 시나리오 2에서는 원가 상승 압력이 하반기까지 지속되면서 석유화학 기업의 수익성에 부담 요인으로 작용할 수 있다. 시나리오 3에서는 가격 수준이 장기간 높은 상태를 유지하는 것으로 전망되어 석유화학 산업의 원가 부담 증가와 수출 경쟁력 저하 가능성이 확대될 것으로 예상된다. 또한 원료 가격 상승은 플라스틱·화학소재·포장재 등 연관 산업으로 파급되어 국내 제조업 공급망 전반의 비용 부담을 확대시키는 요인으로 작용할 수 있다.

〈그림 4-5〉 시나리오별 나프타 가격 전망



자료: 전문가 자문

제2절 GDP 전망

1. 벙커링가격 변화에 따른 GDP 전망

앞서 제시한 벙커C유 가격 전망은 호르무즈해협 봉쇄 위기가 해상물류 부문에 미치는 영향을 분석하기 위한 기초자료로 활용된다. 해운 부문의 경우 벙커C유 가격 상승이 선박 운항비용과 해상운임에 직접적인 영향을 미치므로, 벙커C유 가격 전망치를 활용하여 산업 영향을 직접 검토할 수 있다. 그러나 항만 부문의 경우 벙커C유 가격과 항만물동량 간의 직접적인 연계성이 제한적이므로, 물동량 영향을 분석하기 위해서는 거시경제 변수를 활용한 추가적인 접근이 필요하다.

일반적으로 항만물동량은 국내외 경제활동 수준과 높은 상관관계를 보이며, 국내총생산(GDP)은 물동량 전망 모형에서 가장 널리 활용되는 설명변수 중 하나이다. 특히 수출입 의존도가 높은 우리나라의 경우 경제성장률 변화는 컨테이너, 원유 등 주요 품목의 물동량 변화와 밀접하게 연계되어 있다. 따라서 호르무즈해협 봉쇄로 인한 해상물류 충격이 국내 경제에 미치는 영향을 GDP 성장률 변화로 계량화할 경우, 이를 활용하여 향후 항만물동량에 미치는 영향을 보다 체계적으로 분석할 수 있다.

이에 본 연구에서는 벙커C유 가격 전망 결과를 바탕으로 국내 GDP 영향을 추정하였다. 분석에는 벙커C유 사용 비중이 높은 해운·물류, 철강, 시멘트, 석유화학, 발전산업과 기타 산업을 구분한 하이브리드(Hybrid) 모형을 적용하였다. 해운·물류 등 에너지 다소비 산업에는 시나리오별 벙커C유 가격을 직접 적용하고, 기타 산업에는 두바이유 가격을 적용하여 산업별 비용 충격을 산정하였다. 이후 한국은행 산업연관표(2022년 산업연관표)를 활용하여 경제 전체의 비용 증가 효과를 도출하고, B-SVAR(Bayesian

Structural Vector Autoregression) 모형을 이용하여 GDP 성장률 변동폭을 추정하였다.

분석은 전쟁 종료 시점에 따라 세 개의 시나리오를 설정하였다. 시나리오 1은 2026년 4월 말 종전을 가정한 경우로 벙커C유 가격은 배럴당 108.03달러, 두바이유 가격은 배럴당 114.40달러를 적용하였다. 시나리오 2는 2026년 6월 말 종전을 가정한 경우로 벙커C유 가격은 배럴당 134.11달러, 두바이유 가격은 배럴당 142.02달러를 적용하였다. 시나리오 3은 2026년 10월 말 종전을 가정한 경우로 벙커C유 가격은 배럴당 174.37달러, 두바이유 가격은 배럴당 184.66달러를 적용하였다.

분석 결과, 전쟁 지속 기간이 길어질수록 국내 GDP에 미치는 부정적 영향이 확대되는 것으로 나타났다. 4월 말 종전을 가정한 시나리오에서는 GDP 충격은 제한적인 것으로 나타났으며, 6월 말 종전을 가정한 시나리오에서는 GDP 성장률이 약 0.53%p(0.50~0.56%p) 하락, 10월 말 종전을 가정한 시나리오에서는 GDP 성장률이 약 1.46%p(1.41~1.52%p)까지 하락하는 것으로 나타났다.

6월 말 종전 시나리오는 호르무즈해협 통항 차질이 일정 기간 지속되면서 벙커C유 가격 상승이 해상운임과 물류비 증가로 이어지는 상황을 가정한 것이다. 이 경우 선박 연료비 상승이 해운·물류 부문을 통해 제조업 전반에 점진적으로 전가되며, 철강·시멘트·석유화학 등 에너지 다소비 산업의 생산비용 상승과 수익성 악화를 초래하는 것으로 분석되었다. 특히 이 시기의 경제적 충격은 단순한 국제유가 상승 효과보다는 물류비 증가와 중간재 비용 상승이 동시에 발생하는 복합적인 공급충격으로 해석할 수 있다.

반면 10월 말 종전 시나리오는 에너지 가격 상승과 물류 차질이 장기간 지속되는 상황을 전제로 한다. 이 경우 수출입 물류의 병목현상이 심화되고 산업 전반의 비용 부담이 누적되면서 경제활동 위축 효과가 더욱 확대

되는 것으로 나타났다. 특히 수출입 의존도가 높은 우리나라 경제구조를 고려할 때 장기간의 해상물류 차질은 단순한 에너지 가격 상승을 넘어 공급망 전반의 비효율을 초래하며, 제조업 생산과 수출 경쟁력 약화로 이어질 가능성이 높은 것으로 분석되었다. 따라서 장기 시나리오는 단순한 유가 충격이 아닌 구조적인 공급망 충격이 경제 전반으로 확산되는 상황으로 볼 수 있다.

〈표 4-2〉 전쟁 시나리오별 거시경제 전망

구분	가정		GDP 성장률 변동폭
	벙커C유 가격 ($bbl)	두바이유 가격 ($/bbl)	
시나리오 1 (4월 30일 종전)	$108.03	$114.40	-0.13 ~ -0.15%p
시나리오 2 (6월 30일 종전)	$134.11	$142.02	-0.50 ~ -0.56%p
시나리오 3 (10월 30일 종전)	$174.37	$184.66	-1.41 ~-1.52%p

자료: 저자 작성

다만 본 분석 결과는 몇 가지 한계를 가진다. 우선 본 모형은 해운·물류, 철강, 시멘트, 석유화학, 발전산업 등 벙커C유 사용 비중이 높은 산업의 에너지 집약도를 반영하여 경제적 영향을 추정하였으나, 실제 위기 상황에서 기업들이 수행할 수 있는 연료 전환, 공급선 다변화, 재고 조정 등의 대응 효과는 제한적으로 반영하였다. 또한 국제유가와 벙커C유 가격 간 스프레드 변화, 각국의 비축유 방출 정책, 정부의 물류비 지원 및 시장 안정화 대책 등에 따라 실제 경제적 영향은 본 분석 결과와 다르게 나타날 가능성이 있다.

마지막으로 본 절에서 도출된 GDP 전망치는 이후 항만물동량 영향 분석의 주요 설명변수로 활용하였다. 항만 부문은 벙커C유 가격 변화가 물동

량에 직접적으로 연결되기보다는 경제활동 위축을 통해 간접적으로 영향을 미치는 특성이 있으므로, 본 연구에서는 GDP 성장률 변화를 반영하여 호르무즈해협 봉쇄가 국내 항만물동량에 미치는 영향을 계량적으로 분석하고자 하였다.

05
해양수산업 영향 분석

제1절 해운산업 영향

미국-이란 전쟁에 따른 호르무즈해협 봉쇄는 선박연료(벙커) 가격 급등과 중동산 원유·석유제품의 수송 차질을 통해 해운산업에 직접적인 충격을 미치고 있다. 본 절에서는 그 영향을 외항 컨테이너선사와 연안화물선사로 구분하여 살펴본다. 양자는 모두 연료비 상승의 압박을 받으나, 비용 전가 구조와 화물 특성의 차이로 인해 충격의 양상과 강도가 상이하게 나타난다.

1. 벙커링 가격 변화에 따른 '컨' 선사 영향

미국-이란 전쟁 발발(2026년 2월 28일) 직후 중동 및 아시아 주요 벙커링 허브를 중심으로 선박연료 가격이 급등하였다. 싱가포르항 VLSFO는 3월 10일 약 1,255달러/톤, 푸자이라항은 3월 23일 약 1,086달러/톤으로 각각 최고치를 기록하였으며, 4월 들어 점진적인 안정세를 보였으나 전쟁 이전 대비 여전히 높은 수준을 유지하고 있다.[235]

235) Clarksons Shipping Intelligence Network(2026)

싱가포르항 VLSFO 월평균 가격은 1월 448달러에서 2월 498달러, 3월 937달러로 급등한 뒤 4월(1~27일 평균) 766달러로 일부 조정되었으며, 4월 4주차 기준 싱가포르항과 부산항의 연료유 가격은 개전 이전 대비 각각 약 44%, 51% 높은 수준에서 형성되고 있다.[236]

컨테이너선사는 정해진 운항 스케줄에 따라 다수의 선박을 정기적으로 투입하는 정기선(liner) 서비스를 운영하므로, 연료유 가격 상승은 운항비용에 직접적이고 즉각적인 압력으로 작용한다. 선박연료유 가격 상승에 따라 정기서비스에 투입되는 선박의 항차당 운항비용은 척당 약 15만~559만 달러 증가하는 것으로 추정된다.

선박 크기별로 보면, 전쟁 이전 연료유가(484.48달러/톤)를 기준으로 한 항차당 운항비는 3,000TEU 이하 인트라아시아 서비스의 경우 약 36만 달러, 8,000~15,000TEU급 북미 서비스는 약 122만 달러, 15,000TEU 이상 유럽 서비스는 약 435만 달러 수준이다. 여기에 종전 시점에 따른 벙커유가 시나리오(2026년 평균 685.97~1,107.22달러/톤)를 적용하면, 항차당 운항비 증가분은 선형이 클수록, 그리고 봉쇄가 장기화될수록 비선형적으로 상승한다. 특히 유럽 서비스에 투입되는 15,000TEU 이상 대형선의 경우 장기 봉쇄 시나리오(S3)에서는 항차당 약 559만 달러의 추가 비용이 발생하는 것으로 나타난다.

236) Clarksons Shipping Intelligence Network(2026)

〈표 5-1〉 선박 크기별 연료유가 상승에 따른 항차당 운항비 영향

단위: 달러

크기(TEU)		3,000TEU 이하 (인트라)	8,000~15,000TEU (북미)	15,000TEU 이상 (유럽)
평균 크기(TEU)		1,332	9,003	17,816
일일 연료소모량(톤)		27.0	76.1	102.1
서비스 기간(week)		5.0	6.0	16.0
총 연료소모량(항만재항시간 제외)		742	2,512	8,984
전쟁 이전 운항비(A)	연료유가 (484.48달러/톤)	359,480	1,217,001	4,352,523
전쟁 이후 운항비(B)	시나리오 1 (685.97달러/톤)	508,989	1,723,154	6,162,744
	시나리오 2 (851.57달러/톤)	631,864	2,139,142	7,650,497
	시나리오 3 (1,107.22달러/톤)	821,560	2,781,345	9,947,296
차이(B-A)	시나리오 1 (685.97달러/톤)	149,508	506,153	1,810,221
	시나리오 2 (851.57달러/톤)	272,384	922,140	3,297,973
	시나리오 3 (1,107.22달러/톤)	462,079	1,564,344	5,594,772

주: 1) 선박 평균 크기는 2024년 기준
2) 운항비=일일 연료소모량×운항일수(항만재항일수 제외), 연료소모량은 KMI(2024) 추정값 사용
3) 전쟁 전 연료유가(2026.1.1.~3.20. 평균값)
4) 전쟁 이후 운항비는 시나리오별 벙커링 유가(2026년 예측 평균값) 반영
자료: 최건우(2024) 참조 저자작성

이러한 비용 상승분의 일부는 운임 인상을 통해 회수되고 있다. 상하이 컨테이너운임지수(SCFI)는 4월 1,877포인트로 1~3월 평균(1,507포인트) 대비 약 24% 상승하였는데, 이는 상당 부분 벙커 가격 상승분이 운임에 반영된 결과로 분석된다.[237] 또한 선사들은 유류할증료와 전쟁위험할증료 등 별도의 할증 체계를 통해 비용을 전가하고 있으며, HMM은 한국~남중

237) Shanghai Shipping Exchange

국 노선의 비상연료할증료(ECC)를 TEU당 20달러에서 100달러로 5배 인상하였다. 전쟁위험할증료(WRS) 또한 전쟁 초기 TEU당 약 2,500달러에서 봉쇄 장기화에 따라 4,000~5,000달러 수준까지 상승하였다.[238]

다만 선사 간 경쟁과 장기계약 화주의 기존 운임 유지 요구 등으로 인해 인상분을 전액 전가하기는 어려우며, 연료비 충격의 크기가 종전 시점에 비례하여 확대되는 만큼 봉쇄가 장기화될 경우 컨테이너선사의 채산성 압박은 점차 심화될 것으로 전망된다.

2. 벙커링 가격/화물량 변동에 따른 연안화물선사 영향

연안화물선사(내항선사)는 화물량 감소에 따른 매출 위축과 연료비 급등에 따른 비용 증가라는 이중고를 겪고 있다. 특히 비용 상승분을 화주에게 전가하기 어려운 계약 구조로 인해, 외항 컨테이너선사에 비해 충격을 보다 직접적으로 흡수해야 하는 취약성을 안고 있다.

1) 화물량(물동량) 영향

유류 내항운송의 물동량은 화물별로 차이가 있으나 대체로 감소하는 것으로 추정된다. 휘발유·경유 등 석유 정제품의 경우 영향이 비교적 미미한 반면, 수출 제한 조치가 시행된 나프타는 물동량이 감소한 것으로 추정된다.

이러한 경향은 연안 물동량 통계로도 확인된다. 연안 석유 정제품 물동량은 2026년 1~3월에는 전년 동월 대비 증가세를 유지하였으나 4월 들어 반전되어, 4월 기준 5,090,078톤으로 전년 동월(5,403,868톤) 대비 5.8%

238) Lloyd's List(2026.3.2.)

감소하였다. 석유가스 및 기타 가스 역시 4월 211,266톤으로 전년 동월 대비 10.3% 감소하였다. 반면 연안 총물동량은 4월 19,871,932톤으로 전년 동월(19,701,684톤) 대비 0.9% 증가하였는데, 이는 휘발유·경유 등 일반 정유제품의 연안 수송은 비교적 견조하게 유지된 가운데 선박용 벙커유·나프타 등 특정 유종을 중심으로 감소한 것으로 추정된다.

다시 말해, 호르무즈해협 봉쇄에 따른 원유 수입 차질이 정유사 가동과 출하 위축을 거쳐 연안 재배분 물량으로 시차를 두고 전이되며 그 영향이 유종별로 차별적으로 나타나고 있다. 실제로 원유의 수입물동량은 2026년 4월 691만 톤으로 전년동기대비 1,164만 톤 대비 40.7% 감소해 이를 정제해 배분되는 물량이 감소한 것으로 추정된다. 또한 이러한 수입량 감소는 시차를 두고 계속 되어 5월 물동량에도 영향을 미칠 것으로 예상된다.

〈표 5-2〉 연안선 주요 유류 품목 물동량 변화

단위: 톤

품목(연안선)	2025년 4월	2026년 4월	증감률
석유 정제품	5,403,868	5,090,078	-5.8%
석유가스 및 기타 가스	235,566	211,266	-10.3%
연안 총물동량	19,701,684	19,871,932	+0.9%

자료: Port-MIS 자료(검색일: 2026. 6.10.)를 바탕으로 저자 작성

2) 비용 및 수급 영향

선박연료 가격의 급등은 내항선사의 비용 압박을 심화시키고 있다. 3월 이후 선박용 경유(MGO)에 대해서는 최고가격제가 시행되고 있으나 중유(HFO, LSFO)에는 적용되지 않아, 중유를 주로 사용하는 선박은 가격 상승에 그대로 노출되어 있으며 유가보조금 집행 지연에 대한 우려도 커지고 있다. 벙커 수급 측면에서도 어려움이 가중되어, 기존에는 4~5일 전 예약으로 급유가 가능하였으나 최근에는 10~15일 전에 예약해도 급유에 차질

이 발생하고 있다. 아울러 선박용 윤활유와 페인트 등 관련 석유화학제품의 재고 부족으로 수급 문제가 나타나고 있는 등 부대비용 부담도 증가할 것으로 예상된다.

3) 비용 전가의 구조적 한계

연안화물선사가 직면한 가장 큰 어려움은 상승한 비용을 화주에게 전가하기 어려운 계약 구조에 있다. 내항운송은 정유사와 계약할 때 대부분 요율이 사전에 고정되어 있어 비용 상승분을 운임에 반영하기 어렵고, 비용 전가가 가능한 현물 계약의 경우에도 물량 감소에 따른 선사 간 경쟁이 심화되어 인상분을 화주에게 전액 전가하기 어려운 상황이다. 이는 유류할증료·전쟁위험할증료 등 별도의 할증 체계를 통해 비용의 일부를 회수할 수 있는 외항 컨테이너선사와 뚜렷이 대비되는 지점이다. 결국 연안화물선사는 화물량 감소에 따른 매출 위축, 연료비 급등에 따른 비용 증가, 그리고 비용 전가의 제약이라는 삼중의 압박에 노출되어 있어, 봉쇄가 장기화될 경우 채산성 악화가 외항선사보다 상대적으로 더 심각하게 나타날 가능성이 크다. 이에 따라 선박용 중유에 대한 최고가격제 확대 적용, 긴급경영안정자금 등 유동성 지원, 예·도선료 등 사용료의 과도한 인상 제어와 같은 정책적 대응이 요구된다.

3. 전환해상물동량 추정

본 절에서는 호르무즈해협 봉쇄가 세계 원유 해상물동량에 미치는 영향을 수요 측 경로와 공급 측 경로로 구분하여 검토하고, 이를 종합하여 잠재적 전환해상물동량을 추정하였다. 수요 측 경로는 봉쇄에 따른 유가 상승이 거시경제 충격으로 이어지고, 그에 따른 GDP 성장률 둔화가 원유 수요

감소를 거쳐 해상 원유 물동량 감소로 연결되는 구조를 의미한다. 공급 측 경로는 봉쇄로 기존 호르무즈해협 경유 수송에 차질이 발생하고, 그 차질 물량 가운데 파이프라인 우회, 재고 방출 및 수요 감소를 통해 흡수되지 못한 부분이 시장 내 추가적인 조정 대상으로 남는 구조를 의미한다.

본 분석에서 잠재적 전환해상물동량은 두 경로를 모두 반영한 이후에도 남는 잔여 차질량을 의미하며, 이는 실제 전환되는 물량이 아니라 전환 규모의 상한에 해당한다. 이는 봉쇄로 새롭게 발생하는 원유 수요가 아니라 기존에 호르무즈해협을 통과하던 물량 가운데 대체 공급선 확보, 계약 물량 재조정, 정제 처리량 조정 및 항로 재편 등의 대상이 되는 물량이다.

따라서 전환해상물동량은 걸프 지역 이외에서 추가로 조달되는 원유 물량과는 구분되는 개념이다. 이러한 정의에 따라 분석은 세 단계로 이루어진다. 먼저 봉쇄 지속기간별 시나리오를 설정하고 각 시나리오의 GDP 충격이 해상 원유 물동량에 미치는 영향을 산정한다. 이어서 호르무즈해협 통과 물량에서 파이프라인 우회 가능량을 차감하여 초기 원유 수송 차질량을 구한다. 마지막으로 여기에서 재고 방출량과 수요 감소량을 차감하여 잔여 차질량을 추정한다.

1) 분석 시나리오 및 GDP 경로 영향

본 분석의 시나리오는 봉쇄로 인한 유가 및 거시경제 충격의 수준에 따라 해상 원유 물동량에 미치는 영향을 비교하기 위해 설정하였다. 시나리오별 GDP 성장률 충격은 〈표 5-3〉과 같이 적용하였다.

〈표 5-3〉 호르무즈해협 봉쇄 종료 시점별 GDP 충격 시나리오

구분	GDP 성장률 충격	주요 내용
평시(봉쇄 없음)	0.00%p	정상 물류 흐름 유지
시나리오 1(단기)	−0.13 ~ −0.15%p	GDP 충격 제한, 비축유·국제공조 흡수
시나리오 2(중기)	−0.50 ~ −0.56%p	물류 병목+중간재 비용 결합, 복합 공급 충격
시나리오 3(장기)	−1.41 ~ −1.52%p	구조적 공급망 충격, 수출입 의존도 높은 경제 노출

주: GDP 충격 수준에 따른 영향을 비교하기 위한 분석 조건임
자료: 이승석(2026.3.27.), p.3을 바탕으로 저자 작성

본 분석에서는 GDP 충격을 원유 수요와 해상 원유 물동량 변화로 연결하여 수요 측 경로의 물동량 감소분을 산정하였다. 산정 결과, 해상 원유 물동량은 시나리오 1에서 일평균 1.9만~2.2만 배럴, 시나리오 2에서 7.5만~8.3만 배럴, 시나리오 3에서 21.0만~22.6만 배럴 감소하는 것으로 나타났다. 유가 상승과 성장률 둔화의 정도가 커질수록 수요 위축이 물동량 감소로 반영되는 규모도 확대되는 것이다.

다만 이 값은 유가 급등에 따른 소비 억제, 정제 처리량 조정, 계약 물량 재배분 등 시장에서 발생할 수 있는 조정 효과를 모두 포함한 값은 아니다. 본 분석에서는 GDP 성장률 충격을 매개로 발생하는 물동량 감소분만을 반영하였다. 또한 실제 관측된 감소분이 아니라 과거 GDP 성장률과 해상 원유 물동량 변화 간의 관계에 시나리오별 충격을 적용하여 산정한 조건부 추정치이다. 따라서 이 값은 실제 시장에서 나타날 수 있는 전체 수요 감소 효과보다 보수적으로 산정된 것으로 볼 필요가 있으며, 본 분석에서는 이를 후속 단계에서 초기 원유 수송 차질량으로부터 차감하는 조정 항목으로 활용하였다.

〈표 5-4〉 GDP 충격에 따른 해상 원유 물동량 감소폭 추정치

구분	해상 원유 물동량 변화(mb/d)
시나리오 1(단기)	0.019~0.022mb/d
시나리오 2(중기)	0.075~0.083mb/d
시나리오 3(장기)	0.210~0.226mb/d

주: GDP 성장률 충격이 원유 수요 및 해상 원유 물동량에 미치는 영향은 과거 GDP 성장률과 해상 원유 물동량 변화 간 관계를 활용하여 추정
자료: S&P Global, S&P Global Commodity Insights – Crude Oil(검색일: 2026.6.11.); Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.) 자료를 활용하여 저자 작성

2) 원유(초경질유 포함) 수송 차질 규모 산정

전환해상물동량을 추정하기 위해서는 먼저 봉쇄로 직접 차질이 발생하는 원유 물량을 파악해야 한다. EIA는 호르무즈해협을 세계 원유 및 석유제품 교역의 핵심 수송 경로로 평가하면서 2024년 이 해협을 통과한 원유와 초경질유(condensate)의 물량을 일평균 약 1,460만 배럴로 제시하였다.[239] 이 가운데 대부분은 사우디아라비아, 이라크, 아랍에미리트, 이란, 쿠웨이트, 카타르 등 걸프 산유국의 수출 물량이다.

〈표 5-5〉 호르무즈해협을 통과한 원유(초경질유 포함)의 출발지별 수송량

단위: 백만 배럴/일

출발지	2020	2021	2022	2023	2024
Saudi Arabia	6.3	6.4	6.9	6.3	5.6
Iraq	2.9	2.9	3.2	3.3	3.3
United Arab Emirates	2.0	2.0	2.5	2.3	2.2
Iran	0.4	0.8	1.0	1.5	1.5
Kuwait	1.9	1.8	1.8	1.6	1.4
Qatar	0.8	0.7	0.7	0.7	0.7
Other	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1
합계 (mb/d)	14.5	14.7	16.2	15.8	14.8

주: EIA 원문 총계는 14.6mb/d이나, 국가별 반올림값 합산 시 14.8mb/d로 나타날 수 있어 세부 항목의 합계와 총계가 일치하지 않을 수 있음
자료: U.S. Energy Information Administration(EIA)(2026b)를 바탕으로 저자 작성

239) U.S. Energy Information Administration(EIA)(2026b)

해협이 봉쇄되더라도 일부 원유는 기존 파이프라인을 통해 우회 수송될 수 있다. 다만 우회 가능량은 확정된 값이 아니라 전쟁 상황, 수출항 가동 여부, 펌프장과 저장시설의 안정성, 수출 물류망의 재배치 능력 등에 따라 달라지는 불확실 변수이다. IEA는 사우디아라비아의 홍해 방향 파이프라인과 아랍에미리트의 푸자이라 방향 파이프라인 등을 통해 일평균 약 350만~550만 배럴의 우회 수출 능력이 확보될 수 있는 것으로 제시하였다.[240] 그러나 이는 관련 인프라가 정상적으로 운영된다는 전제에 기초한 값으로 위기 상황에서 실제로 이 수준의 물량을 지속적으로 재배치할 수 있는지는 충분히 검증되지 않았다.

이에 본 분석에서는 파이프라인과 관련 수출 인프라의 가동 수준을 세 가지로 구분하였다. 정상 가동은 IEA가 제시한 범위의 상한인 일평균 550만 배럴을 활용할 수 있는 경우이고, 제한 가동은 전쟁 위험과 운용 차질로 그 절반인 275만 배럴만 활용할 수 있는 경우이며, 우회 불능은 파이프라인, 수출항, 저장시설 또는 접안 인프라가 군사적·운영상의 문제로 정상 작동하지 않아 실질적인 우회 수송이 불가능한 경우이다.

제한 가동의 수준을 IEA 추정 범위의 하한(350만 배럴)보다 낮게 설정한 것은 해당 범위가 평시 운영을 전제로 산정된 값이어서 무력충돌 상황에서는 하한조차 달성하기 어려울 수 있다는 점을 고려한 것이다. 이에 따라 일평균 원유 수송 차질량은 정상 가동 시 910만 배럴, 제한 가동 시 1,185만 배럴, 우회 불능 시 1,460만 배럴로 산정하였다.

240) International Energy Agency(IEA), Oil Security and Emergency Response – Strait of Hormuz(검색일: 2026.6.11.)

〈표 5-6〉 우회 가동 수준별 일평균 원유 수송 차질량

단위: 백만 배럴/일

구분	평시 호르무즈 통과량	파이프라인 우회 가능량	일일 물리적 차질량
우회 정상 가동	14.6	5.5	9.10
우회 제한 가동	14.6	2.75	11.85
우회 불능	14.6	0.0	14.60

자료: U.S. Energy Information Administration(EIA)(2026b); International Energy Agency(IEA), Oil Security and Emergency Response – Strait of Hormuz(검색일: 2026.6.11.) 자료를 활용하여 저자 작성

누적 차질량은 일평균 물리적 차질량에 시나리오별 적용기간을 곱하여 산정하였다. 분석 결과, 우회 정상 가동 시 누적 차질량은 단기 시나리오에서 약 5억 5,500만 배럴, 중기 시나리오에서 약 11억 1,000만 배럴, 장기 시나리오에서 약 22억 2,000만 배럴로 산정되었다. 우회 제한 가동 시에는 각각 약 7억 2,300만 배럴, 14억 4,600만 배럴 및 28억 9,100만 배럴로 확대되며, 우회 불능 시에는 각각 약 8억 9,100만 배럴, 17억 8,100만 배럴 및 35억 6,200만 배럴까지 증가한다.

〈표 5-7〉 봉쇄 기간 및 우회 수준에 따른 누적 원유 수송 차질량

단위: 백만 배럴

구분	시나리오 1(61일)	시나리오 2(122일)	시나리오 3(244일)
우회 정상 가동	555	1,110	2,220
우회 제한 가동	723	1,446	2,891
우회 불능	891	1,781	3,562

주: 개별 항목의 반올림으로 인해 세부 항목의 합이 총계와 일치하지 않을 수 있음
자료: U.S. Energy Information Administration(EIA)(2026b); International Energy Agency(IEA), Oil Security and Emergency Response – Strait of Hormuz(검색일: 2026.6.11.) 자료를 활용하여 저자 작성

3) 재고방출 및 수요감소의 흡수 효과

앞서 산정한 초기 수송 차질량이 전량 신규 해상운송 수요로 이어지는 것은 아니다. 공급에 차질이 발생하면 각국 정부와 정유사는 전략비축유와 상업재고를 방출하여 단기적인 공급 부족을 일부 완충할 수 있고 유가 상

승에 따른 거시경제 충격은 원유 소비를 위축시켜 해상 원유 물동량을 감소시킨다. 본 분석에서는 이 두 요인을 차감 항목으로 반영하였다.

재고 방출 규모는 과거 국제적인 비축유 방출 사례를 참고하여 설정하였다. 2011년 리비아 원유 공급 차질 당시 IEA 회원국은 30일 동안 총 6,000만 배럴의 방출을 결정하였으며, 이는 일평균 약 200만 배럴에 해당하는 규모이다.[241] 반면 2022년 러시아-우크라이나 전쟁 대응 과정에서는 IEA 회원국들이 2022년 3월과 4월 두 차례에 걸쳐 총 1억 8,270만 배럴의 비축유 방출을 결정하였으며, 4월 결정분은 약 6개월 동안 방출되는 구조였다.[242] 전자는 단기간에 집중적으로 방출한 사례이고 후자는 장기간에 걸쳐 완만하게 방출한 사례로, 봉쇄가 길어질수록 가용 재고가 소진되어 일평균 방출 규모가 축소된다는 점을 시사한다.

이를 고려하여 시나리오 1에는 일평균 200만 배럴, 시나리오 2에는 150만 배럴, 시나리오 3에는 100만 배럴의 재고가 방출되는 것으로 가정하였다. 일평균 방출량의 감소 경로는 과거 사례에서 관측된 방출 속도의 차이를 참고하여 연구자가 설정한 것이다. 또한 재고 방출량은 우회 인프라의 가동 수준이 아니라 봉쇄 지속 기간에 따라 결정되는 외생적 정책 대응으로 가정하였다. 적용 기간을 반영한 누적 재고 방출량은 각각 약 1억 2,200만 배럴, 1억 8,300만 배럴 및 2억 4,400만 배럴이다.[243]

241) International Energy Agency(IEA)(2011.6.23.)(검색일: 2026.6.11.)

242) International Energy Agency(IEA), An Update on Member Countries' Contributions to IEA Collective Actions(검색일: 2026.6.11.); International Energy Agency(IEA)(2022.4.1.)(검색일: 2026.6.11.)

243) 다만 이러한 설정에는 한계가 있다. 시나리오 3의 누적 방출량은 2022년 IEA 공동 방출 결정 규모를 상회하는 수준이므로 실현 가능성 측면에서 상한에 가까운 가정이다. 실제로는 우회 수송이 불가능한 상황일수록 더 큰 규모의 방출이 이루어질 가능성이 있으므로 우회 불능 시나리오의 잔여 차질량은 다소 과대 추정되었을 수 있다.

〈표 5-8〉 시나리오별 재고 방출량 가정

구분	시나리오 1(61일)	시나리오 2(122일)	시나리오 3(244일)
일평균 재고 방출량	2.0mb/d	1.5mb/d	1.0mb/d
누적 재고 방출량	122mb	183mb	244mb

자료: International Energy Agency(IEA)(2011.6.23.); International Energy Agency(IEA)(2022.4.1.) 등의 비축유 방출 사례를 바탕으로 저자 작성

수요 감소량은 〈표 5-4〉의 일평균 감소폭에 시나리오별 적용 기간을 곱하여 산정하였다. 그 결과 누적 수요 감소량은 시나리오 1에서 약 120만~130만 배럴, 시나리오 2에서 920만~1,010만 배럴, 시나리오 3에서 5,120만~5,510만 배럴로 나타났다. 이는 같은 시나리오의 재고 방출량에 크게 못 미치는 규모로 수요 경로의 완충 효과가 재고 대응에 비해 제한적임을 보여준다.

4) 잔여 차질량 및 해상물동량 영향

본 분석에서는 누적 원유 수송 차질량에서 재고 방출량과 수요 감소량을 차감한 물량을 잔여 차질량으로 정의하였다. 이는 봉쇄로 운송되지 못한 원유 가운데 비축유·상업재고 인출과 거시경제 충격에 따른 수요 위축만으로는 흡수되지 못하고 대체 공급선 확보, 계약 물량 재조정, 정제 처리량 조정 및 항로 재편 등 추가적인 시장 조정을 필요로 하는 물량이다.

산정 결과, 잔여 차질량은 봉쇄 지속기간이 길어질수록 증가하고 동일한 시나리오에서도 우회 가동 수준이 낮아질수록 크게 확대되는 것으로 나타났다. 정상 가동 시 잔여 차질량은 시나리오 1에서 약 4억 3,200만 배럴, 시나리오 2에서 9억 1,700만~9억 1,800만 배럴, 시나리오 3에서 19억 2,100만~19억 2,500만 배럴로 산정되었다. 제한 가동 시에는 각각 약 6억 배럴, 12억 5,300만~12억 5,400만 배럴 및 25억 9,200만~25억 9,600만 배럴로 확대되고, 우회 불능 시에는 약 7억 6,800만 배럴, 15억

8,800만~15억 8,900만 배럴 및 32억 6,300만~32억 6,700만 배럴에 이른다.

재고 방출과 수요 감소를 통한 흡수 비율은 모든 경우에서 제한적으로 나타났다. 우회가 정상적으로 이루어지는 시나리오 1에서도 초기 차질량의 약 22%만 흡수되며, 우회가 불가능한 시나리오 3에서는 그 비율이 약 8%까지 낮아진다. 즉 IEA가 제시한 우회 가능량의 상한까지 파이프라인이 가동되더라도 재고와 수요 조정만으로는 초기 차질을 흡수하기 어려우며, 우회 능력이 제한되거나 상실되면 시장이 조정해야 할 물량이 급격히 커지는 것이다.

이는 호르무즈해협 봉쇄의 원유 수송 영향이 해협의 통항 여부뿐 아니라 파이프라인, 대체 수출항, 저장시설 및 접안시설 등 우회 인프라의 실제 가동 가능성에 따라 크게 달라진다는 점을 보여준다. 다만 잔여 차질량은 시장에서 확정적으로 발생하는 공급 부족량이 아니라 재고 방출과 수요 감소를 반영한 이후에도 남는 잠재적 조정 대상 물량이다. 실제로는 그 가운데 일부가 유가 상승에 따른 추가 수요 감소, 정유사 가동률 조정, 도입 계약 변경 및 조달선 전환 등을 통해 흡수될 수 있다. 따라서 본 분석 결과는 잔여 차질량 전부가 다른 산유지역의 신규 해상물동량으로 전환됨을 뜻하는 것이 아니라 봉쇄 시 국제 원유시장이 추가로 조정해야 할 물량의 상한을 제시한 것으로 보아야 한다.

〈표 5-9〉 재고 방출 및 수요 감소 반영 후 잔여 원유 수송 차질량

단위: 백만 배럴

구분		시나리오 1(61일)	시나리오 2(122일)	시나리오 3(244일)
누적 원유 수송 차질량	우회 정상 가동	555	1,110	2,220
	우회 제한 가동	723	1,446	2,891
	우회 불능	891	1,781	3,562
누적 재고 방출량		122	183	244
수요 감소량		1.2~1.3	9.2~10.1	51.2~55.1
잔여 차질량	우회 정상 가동	432	917~918	1,921~1,925
	우회 제한 가동	600	1,253~1,254	2,592~2,596
	우회 불능	768	1,588~1,589	3,263~3,267

주: 1) 잔여 차질량 = 누적 원유 수송차질량 -누적 재고 방출량 – 수요 감소량
2) 누적 재고 방출량과 수요 감소량은 우회 가동 수준과 무관하게 동일하게 적용함
3) 수요 감소량의 범위는 GDP 성장률 충격의 상·하한을 반영한 것임

자료: 이승석(2026.3.27.); S&P Global, S&P Global Commodity Insights – Crude Oil(검색일: 2026.6.11.); Clarksons Shipping Intelligence Network(검색일: 2026.6.19.); U.S. Energy Information Administration(EIA)(2026b); International Energy Agency(IEA), Oil Security and Emergency Response – Strait of Hormuz(검색일: 2026.6.11.) 자료를 활용하여 저자 작성

제2절 항만산업 영향

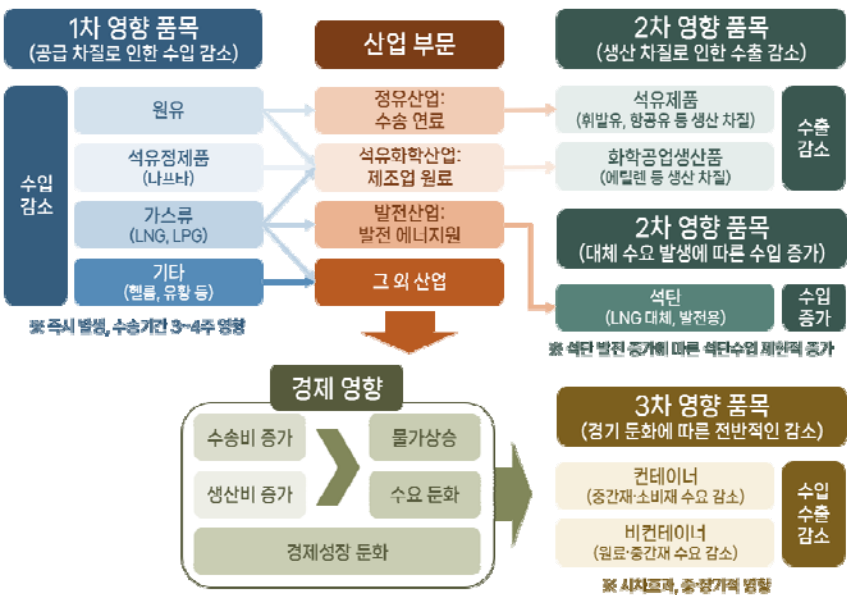
본 절에서는 호르무즈해협 봉쇄가 우리나라 항만산업에 미치는 영향을 분석한다. 다만 항만산업에 미치는 정량적인 판단을 위해 영향은 항만물동량의 변화로 한정한다. 이를 위해 먼저 봉쇄의 파급경로를 '품목–산업–경제'로 이어지는 단계별 구조로 정리하여 영향 분석 모형을 설정하고, 단계별 영향의 산정 방법과 시나리오, 분석에 활용한 GDP 전망의 도출 과정을 제시한다. 이어서 설정된 모형을 적용하여 유가 변화에 따른 GDP 변화가 항만물동량에 미치는 영향을 시나리오별로 추정한 결과를 살펴본다.

1. 영향 분석 모델 설정

1) 분석 모형의 기존 구조

호르무즈해협 봉쇄 영향은 지정학적 특징에서 비롯된 특정 품목의 수입 차질에서 시작하여 연관 산업의 생산 활동을 거쳐 경제 전반으로 확산되는 다층적 구조를 가진다. 본 연구에서는 이러한 파급경로를 '품목-산업-경제'로 이어지는 3단계의 구조로 설정하고, 각 단계에서 발생하는 물동량 영향을 1차·2차·3차 영향으로 구분하여 분석하였다.

〈그림 5-1〉 품목-산업-경제 영향



자료: 저자 작성

1차 영향은 물리적인 공급 차질로 인한 직접적인 수입 감소이다. 호르무즈해협을 경유하여 국내로 반입되는 원유, 나프타로 대표되는 석유 정제품,

LNG(액화천연가스)·LPG(액화석유가스) 등의 가스류, 유황 등 특정 품목의 수입 물동량은 해협 봉쇄 시, 직접적인 영향을 받게 된다. 해상 수송기간을 고려하면 봉쇄 발생 후 약 3~4주 이내에 국내 항만물동량 감소로 나타난다.

2차 영향은 원료 수입 차질이 산업부문의 생산 차질로 이어지면서 발생하는 물동량 변동이다. 수송 연료를 공급하는 정유산업과 제조업 원료를 생산하는 석유화학산업의 가동 차질로 석유제품(휘발유·항공유 등)과 화학공업생산품(에틸렌 등)의 수출 물동량이 감소한다. 한편 발전산업에서는 LNG 수급 차질에 따른 대체수요가 발생하여 석탄 수입이 제한적으로 증가하는 효과가 나타난다.

3차 영향은 경기 둔화에 따른 전반적인 물동량 감소이다. 수송비와 생산비 증가가 물가상승과 수요둔화를 거쳐 경제성장 둔화로 이어지면서, 컨테이너 화물은 중간재·소비재 수입을 중심으로, 비컨테이너 화물은 원료·중간재 수입을 중심으로 감소한다. 3차 영향은 1·2차 영향과 달리 시차를 두고 나타나는 중·장기적 영향이라는 특징을 가진다.

2) 단계별 영향 산정 방법

1차 및 2차 영향은 직접 영향을 받는 품목별로 봉쇄 이후의 실적 변화를 기준선(Baseline) 전망에 적용하는 원단위 방식으로 산정하였다. 구체적으로 기준선에 해당하는 2026년 예상 실적은 2025년 품목별 항만물동량 예측보고서의 값을 사용하였다.[244] 또한 Port-MIS에 집계된 최근 5개년(2021~2025년)의 품목별 월평균 물동량과 월별 비중을 이용하여 2026년의 월별 기준선 물동량을 전망하고, 봉쇄 발생 이후 확보된 2026년 4~5월

244) 한국해양수산개발원(2026)

의 품목별 실적이 기준선 대비 어느 수준인지를 비율로 도출하였다.[245] 이 비율을 봉쇄 지속 기간의 월별 기준선 물동량에 적용하여 시나리오별 물동량을 산정하였으며, 종전 이후에는 수송기간을 고려하여 종전 익월까지 영향이 지속된 뒤 기준선 수준을 회복하는 것으로 가정하였다.

산정 대상 품목은 1차 영향의 경우 원유, 석유 정제품, 석유가스 및 기타 가스의 수입물동량이며, 2차 영향의 경우 석유 정제품과 화학공업생산품의 수출물동량 및 석탄 수입물동량이다. 이 가운데 석탄은 LNG 발전 차질에 따른 석탄화력발전소 가동률 상승을 가정하여 노후 발전소 폐쇄 연기에 따른 수입물동량 수요를 반영하여 별도로 산정하였다. 2026년 폐쇄 예정이었던 석탄화력발전소 2기(보령#5, 하동#1)의 폐쇄가 9개월 연장되어 2027년 3월로 조정되는 것을 반영하고, 발전소별 연료사용 실적을 토대로 2026년에 해당하는 6개월분의 석탄 수입 증가분 약 87만 6천 톤(2025년 실적의 1/2)의 수입물동량 발생을 반영하였다.[246] 발전소별 연료사용 실적은 2026년 5월에 발표한 2025년 한국전력통계(제95호)를 활용하였다.[247] 2026년 폐쇄 예정인 석탄화력발전소에는 태안#2도 해당되나, 공식적으로 폐쇄 연기가 발표된 2기의 예상 석탄 사용량만 반영하였다.

3차 영향은 자기회귀시차분포(Autoregressive Distributed Lag, ARDL) 구조의 회귀모형을 이용하여 GDP 변동에 따른 항만물동량의 동태적 효과로 추정하였다. 모형은 컨테이너와 비컨테이너 물동량 각각에 대해 종속변수의 자기시차 3기와 당기 GDP 성장률을 설명변수로 구성하였으며, 1994년부터 2025년까지의 연간 자료를 활용하여 추정하였다. 추정된 GDP 성장률 계수에 시나리오별 GDP 성장률 변동폭을 적용하여 컨테이너 및 비컨테이너 물동량의 중·장기적 변화 규모를 산출하였다.

245) 해운항만물류정보시스템(Port-MIS)(검색일: 2026.6.11.)
246) 뉴시스(2026.5.6.)(검색일: 2026.6.11.)
247) 한국전력(2026.5.29.)(검색일: 2026.6.11.)

3) 시나리오 설정 및 GDP 전망

분석 시나리오는 앞서 4장에서 살펴본 GDP 전망을 활용하였다. 4장에서는 전쟁 종료 시점을 기준으로 3개의 시나리오로 설정하였는데, 시나리오 1은 단기 영향으로 벙커C유 $108.03/bbl 및 두바이유 $114.40/bbl을 기준으로 하였다. 시나리오 2는 중기 영향으로 벙커C유 $134.11/bbl 및 두바이유 $142.02/bbl을 기준, 시나리오 3은 장기 영향으로 벙커C유 $174.37/bbl 및 두바이유 $184.66/bbl을 기준으로 하였다. 다만 항만물동량 영향 분석에서는 각 GDP 성장률 변동 범위의 중앙값을 사용하였다. 또한, 2025년 말에 산정한 기존 항만물동량의 예측결과와의 비교를 위하여, 기준이 되는 우리나라의 GDP 성장률은 국제통화기금(IMF)이 2026년 1월에 발표한 '세계경제전망(World Economic Outlook Update)'의 1.9%를 사용하였다.[248] 그 결과, IMF 전망 기준 대비 시나리오 1에서는 0.14%p 하락한 1.76%, 시나리오 2에서는 0.53%p 하락한 1.37%, 시나리오 3에서는 1.465%p 하락한 0.435%의 성장률이 본 분석에 적용되었다.

〈표 5-10〉 거시경제 전망 및 적용 값

구분	GDP 성장률 변동		GDP 성장률
	변동폭	적용 값	
기준	-	-	1.9%
시나리오 1(단기)	-0.13 ~ -0.15%p	-0.14%p	1.76%
시나리오 2(중기)	-0.50 ~ -0.56%p	-0.53%p	1.37%
시나리오 3(장기)	-1.41 ~ -1.52%p	-1.465%p	0.435%

주: IMF의 2026년 대한민국의 GDP 성장률 전망치인 1.9%를 기준으로 함

248) IMF(2026), p. 12.

2. 항만물동량 변화

1) 공급·생산 차질로 인한 1·2차 영향

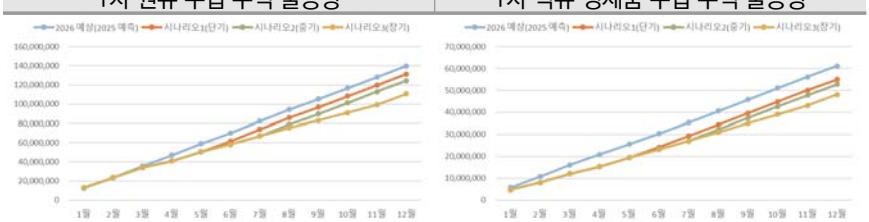
1차 영향은 호르무즈해협을 경유하는 원유, 석유 정제품, 석유가스 및 기타 가스 수입의 직접적인 차질로 나타난다. 품목별 원단위 방식으로 산정한 결과, 1차 영향에 따른 액체화물 감소 규모는 시나리오 1에서 약 1,732만 톤, 시나리오 2에서 약 2,815만 7천 톤, 시나리오 3에서 약 5,048만 1천 톤으로 추정되었다. 이는 각 시나리오별 비컨테이너 감소분의 73.1%, 67.0%, 62.4%에 해당하는 규모로, 봉쇄의 영향 가운데 가장 큰 비중을 차지한다.

2차 영향은 원료 수입 차질에 따른 산업부문의 생산 차질로 발생한다. 정유·석유화학산업의 가동 차질로 석유 정제품과 화학공업생산품의 수출물동량이 감소하는 한편, 발전산업의 LNG 수급 차질에 따른 대체수요로 석탄 수입은 제한적으로 증가한다. 이러한 효과를 합산한 2차 영향은 시나리오 1에서 약 544만 8천 톤, 시나리오 2에서 약 1,033만 7천 톤, 시나리오 3에서 약 2,064만 4천 톤 감소하는 것으로 추정되었으며, 시나리오별 전체 감소분에서 차지하는 비중은 각각 23.0%, 24.6%, 25.5% 수준이다.

〈그림 5-2〉 공급·생산 차질로 인한 시나리오별 2026년 누적 물동량 변화(1차)

단위: RT

1차 원유 수입 누적 물동량	1차 석유 정제품 수입 누적 물동량

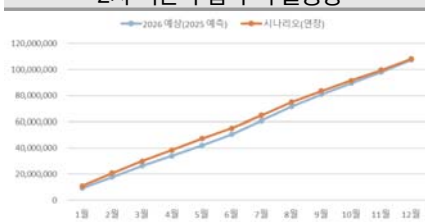
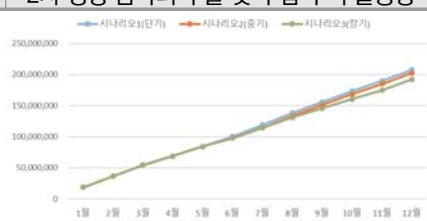


1차 석유가스 및 기타 가스 수입 누적 물동량	1차 영향 품목의 수입 누적 물동량
	

주: 2026 예상 물동량은 '2025년 품목별 항만물동량 예측보고서' 결과치 활용
자료: 한국해양수산개발원(2026)을 바탕으로 저자 작성

〈그림 5-3〉 공급·생산 차질로 인한 시나리오별 2026년 누적 물동량 변화(2차)

단위: RT

2차 석유 정제품 수출 누적 물동량	2차 화학공업생산품 수출 누적 물동량
	
2차 석탄 수입 누적 물동량	**2차 영향 품목의 수출 및 수입 누적 물동량**
	

주: 2026 예상 물동량은 '2025년 품목별 항만물동량 예측보고서' 결과치 활용
자료: 한국해양수산개발원(2026)을 바탕으로 저자 작성

1·2차 직접 영향은 봉쇄 즉시 가시화되는 1차 영향에 가공·수출 시차를 두고 2차 영향이 더해지는 구조이다. 두 영향을 합한 직접 영향은 시나리오 1에서 약 2,276만 8천 톤, 시나리오 2에서 약 3,849만 4천 톤, 시나리오 3에서 약 7,112만 5천 톤으로, 봉쇄 기간에 따라 직접 영향이 크게 증가하는 것으로 나타났다.

〈표 5-11〉 시나리오별 1·2차 직접 영향 산정 결과

구분	시나리오 1(단기)	시나리오 2(중기)	시나리오 3(장기)
1차 영향(공급 차질)	-1,732.0만 톤 (73.1%)	-2,815.7만 톤 (67.0%)	-5,048.1만 톤 (62.4%)
• 원유 수입	-847.3만 톤	-1,539.7만 톤	-2,906.7만 톤
• 석유 정제품 수입	-616.6만 톤	-837.7만 톤	-1,307.9만 톤
• 석유가스·기타 가스 수입	-268.1만 톤	-438.3만 톤	-833.6만 톤
2차 영향(생산 차질)	-544.8만 톤 (23.0%)	-1,033.7만 톤 (24.6%)	-2,064.4만 톤 (25.5%)
• 석유 정제품 수출	-582.8만 톤	-1,063.2만 톤	-2,075.5만 톤
• 화학공업생산품 수출	-49.5만 톤	-58.1만 톤	-76.4만 톤
• 석탄 수입(대체수요)	+87.6만 톤	+87.6만 톤	+87.6만 톤
직접 영향 계	-2,276.8만 톤	-3,849.4만 톤	-7,112.5만 톤

자료: 저자 작성

2) 경기 둔화에 따른 3차 영향

3차 영향은 유가 상승에 따른 비용 충격이 물가상승과 수요둔화, 경제성장 둔화로 이어지면서 발생하는 중·장기적 물동량 감소이다. 이를 추정하기 위해 먼저 GDP 변동이 항만물동량에 미치는 영향을 컨테이너와 비컨테이너 물동량 각각에 대해 회귀분석으로 도출하였다.

추정 결과, 컨테이너와 비컨테이너 모두에서 GDP 성장률은 물동량과 통계적으로 유의한 양(+)의 관계를 가지는 것으로 나타났다. 컨테이너 물동량 모형에서는 GDP 성장률이 1%p 상승할 때 물동량이 연간 약 29.9만 톤 증가하는 것으로 추정되었으며(5% 수준에서 유의), 전기 물동량의 계수가 0.97로 크고 유의하여 충격의 효과가 이후 기간으로 강하게 이월되는 동태적 구조가 확인(결정계수 0.99)되었다. 비컨테이너 물동량 모형에서는 GDP 성장률이 1%p 상승할 때 물동량이 연간 약 669만 9천 톤 증가하는 것으로 추정(0.1% 수준에서 유의)되었으며, 전기 물동량의 계수는 0.84로

유의(결정계수 0.84)하게 나타났다. 두 모형 모두에서 GDP 성장률 계수가 유의하게 추정되어, 경기 둔화가 항만물동량 감소로 이어지는 경로가 확인되었다.

위 추정 결과에 시나리오별 GDP 성장률 변동폭을 적용하여 경기 둔화 영향을 통한 3차 영향을 산출하였다. 컨테이너 물동량은 시나리오 1에서 기준선 대비 0.13%(약 4.2만 TEU), 시나리오 2에서 0.49%(약 16.0만 TEU), 시나리오 3에서 1.35%(약 44.2만 TEU) 감소하는 것으로 추정되었다. 비컨테이너 물동량 감소는 시나리오 1에서 기준선 대비 0.19%(약 93만 1천 톤), 시나리오 2에서 0.71%(약 352만 6천 톤), 시나리오 3에서 1.96%(약 974만 6천 톤) 감소하는 것으로 추정되었다. 3차 영향은 시차를 두고 반영되며 봉쇄 기간이 길어질수록 경기 둔화를 매개로 한 물동량 감소가 본격화됨을 의미한다.

〈표 5-12〉 시나리오별 3차 간접 영향 산정 결과

구분	시나리오 1	시나리오 2	시나리오 3
3차 영향(경기 둔화)	-4.2만 TEU 및 -93.1만 톤(3.9%)	-16.0만 TEU 및 -352.6만 톤(8.4%)	-44.2만 TEU 및 - 974.6만 톤(12.1%)
• 컨테이너 물동량	-4.2만 TEU	-16.0만 TEU	-44.2만 TEU
• 비컨테이너 물동량	-93.1만 톤	-352.6만 톤	-974.6만 톤

자료: 저자 작성

3) 종합 영향

1·2차 직접 영향과 GDP 경로를 통한 3차 영향을 종합하면, 호르무즈해협 봉쇄로 인한 2026년 비컨테이너 항만물동량 감소 규모는 시나리오 1 단기 영향에서 약 2,369만 9천 톤, 시나리오 2 중기 영향에서 약 4,202만 톤, 시나리오 3 장기 영향에서 약 8,087만 1천 톤으로 추정된다. 단계별로는 공급 차질에 따른 1차 영향이 시나리오 1에서 약 1,732만 톤(73.1%),

시나리오 2에서 약 2,815만 7천 톤(67.0%), 시나리오 3에서 약 5,048만 1천 톤(62.4%)으로 가장 큰 비중을 차지하고, 생산 차질에 따른 2차 영향이 각각 약 544만 7천 톤(23.0%), 1,033만 7천 톤(24.6%), 2,064만 4천 톤(25.5%), 경기 둔화에 따른 3차 영향이 각각 약 93만 1천 톤(3.9%), 352만 6천 톤(8.4%), 974만 6천 톤(12.1%)으로 뒤를 잇는다. 한편 3차 영향은 컨테이너 항만물동량 감소로도 이어지는데, 시나리오 1에서 컨테이너 약 4만 2천 TEU(-0.1%), 시나리오 2에서 약 16만 TEU(-0.5%), 시나리오 3에서 약 44만 2천 TEU(-1.4%)로 추정된다.

화물 유형별로는 액체화물의 감소가 가장 두드러진다. 액체화물은 원유·가스류 등의 수입 차질과 석유제품 등 가공·수출 품목의 연쇄적인 감소가 집중되면서 기준선 대비 시나리오 1에서 4.5%, 시나리오 2에서 7.5%, 시나리오 3에서 13.7% 감소하는 것으로 추정된다. 고체화물은 석탄 대체수요에 따른 수입 증가가 일부 상쇄 요인으로 작용하나 경기 둔화 영향이 더해지면서 시나리오 1, 시나리오 2, 시나리오 3에서 각각 0.01%, 0.5%, 1.8% 감소하는 것으로 나타났다.

종합하면, 봉쇄의 영향은 단기적으로는 액체화물의 직접적인 수입 차질에 집중되지만, 봉쇄가 장기화될수록 경기 둔화를 매개로 컨테이너와 고체화물을 포함한 물동량 전반으로 확산되는 양상을 보인다. 이는 경기 둔화의 영향이 시차를 두고 누적적으로 반영되는 3차 영향의 특성에 따른 것으로, 봉쇄 장기화 시나리오에서 항만산업 전반에 대한 대응의 필요성이 더욱 커짐을 시사한다.

〈표 5-13〉 시나리오별 물동량 변동 종합

단위: 만 톤, 만 TEU

구분		기준선(만 톤)	시나리오 1 (단기)	시나리오 2 (중기)	시나리오 3 (장기)
액체화물		52,706.3	-2,364.4 (-4.5%)	-3,937.0 (-7.5%)	-7,200.1 (-13.7%)
고체화물		49,054.3	-5.6 (-0.01%)	-265.3 (-0.5%)	-887.1 (-1.8%)
비컨테이너		101,760.5	-2,369.9 (-2.3%)	-4,202.0 (-4.1%)	-8,087.1 (-7.9%)
컨테이너		3,274.8	-4.2 (-0.1%)	-16.0 (-0.5%)	-44.2 (-1.4%)

주: 기준선은 2025년 항만물동량 예측보고서 예측결과
자료: 한국해양수산개발원(2026)을 바탕으로 저자 작성

제3절 국제물류산업 영향

1. 호르무즈해협 봉쇄가 국제물류산업에 미치는 영향

1) 전쟁 이전 중동 물류시장의 운영 구조

(1) 호르무즈해협 중심의 물류네트워크 형성

중동 지역의 해상물류 체계는 호르무즈해협을 중심으로 발전해 왔다. 호르무즈해협은 오만과 이란 사이에 위치한 폭 약 33km의 해협으로, 페르시아만과 오만만을 연결하는 유일한 해상 관문이다. 중동 주요 산유국의 원유 및 액화천연가스 수출뿐만 아니라, 걸프 지역 국가들의 컨테이너 화물 수출입 역시 호르무즈해협을 통과하는 경로를 구성하고 있다.

위기 이전 아시아발 중동 걸프 화물은 호르무즈해협을 경유하여 UAE의

제벨알리(Jebel Ali), 사우디아라비아의 담맘(Dammam), 이라크의 움카스르(Umm Qasr), 쿠웨이트의 슈와이크(Shuwaikh) 및 슈아이바(Shuaiba), 카타르의 하마드(Hamad)항 등 주요 걸프 항만으로 직기항하는 방식으로 운송되었다. 알파라이너에 따르면 걸프 지역 내 1개 이상의 항만에 기항하는 컨테이너 정기선 서비스는 총 124개였으며, 약 520척의 컨테이너선과 360만TEU 규모의 선복이 해당 시장에 투입되고 있다.[249]

(2) 제벨알리항 중심의 환적 운영 체계

중동 컨테이너 물류시장은 UAE 제벨알리항을 중심으로 허브앤스포크 체계로 운영되었다. 제벨알리항은 중동 최대 규모의 컨테이너 항만으로서 아시아-중동 기간항로의 기항지 역할을 수행하는 동시에 피더 네트워크를 통해 이라크, 쿠웨이트, 바레인, 카타르 및 이란 등 주변 국가로 화물을 분배하는 핵심 환적 거점으로 활용되었다.

〈그림 5-4〉 제벨알리항 중심의 해상운송 네트워크 구조



자료: 저자 작성

249) Lloyd's List(2026.3.4.)(검색일: 2026.3.6.)

특히, 중동 지역의 지정학적 특성과 항만 인프라의 불균형으로 인해 다수의 걸프 국가들은 자국 항만으로의 직기항보다 제벨알리를 활용한 환적 운송에 의존하는 비중이 높았다. 이에 따라 제벨알리는 단순한 UAE의 관문항을 넘어 중동 전역의 공급망을 연결하는 전략적 허브로 자리매김하였다.

(3) 정시성 및 비용 효율성 기반 물류운영 구조

위기 이전 중동 항로는 호르무즈해협을 경유하는 최단거리 운송 체계를 기반으로 운영되었다. 극동-걸프 항로의 평균 운송 기간은 약 20일 수준으로 유지되었으며, 선사들은 정기선 서비스를 통해 안정적인 운송 일정을 제공하였다. 또한, 제벨알리를 중심으로 구축된 환적 네트워크와 UAE의 자유무역지대는 중동 지역 물류비 절감과 공급망 효율성 제고에 기여하였다.

이와 같은 운영 구조는 평시에는 높은 효율성과 경제성을 제공하였으나, 특정 해협과 소수의 환적항에 대한 의존도가 높다는 구조적 취약성을 내포하고 있었다. 특히 호르무즈해협은 걸프 지역으로 진입하는 사실상 유일한 해상 통로로 기능하고 있었기 때문에, 해협 통항이 제한될 경우 중동 지역 공급망 전체가 영향을 받을 수 있는 위험 요인으로 지적되어 왔다.

2) 전쟁 이후 국제물류 영향

(1) 공급망 위기에 따른 물류비 급등

호르무즈해협 봉쇄는 중동 지역으로 향하는 해상운송 네트워크의 단절을 초래하며 물류비 전반의 상승 요인으로 작용하였다. 이는 단순한 운송거리 증가가 아니라 전쟁 위험의 가격화를 초래하는 결과로 나타났다. 글로벌 선사들은 운항 위험 증가와 우회 운송에 따른 추가 비용을 반영하기 위해 다양한 형태의 할증료를 부과하였다. 대표적으로 전쟁위험할증료(War Risk

Surcharge), 긴급위험할증료(Emergency Operational Surcharge), 유류할증료(Bunker Adjustment Factor), 우회운송할증료(Deviation Surcharge), 내륙긴급할증료(Inland Emergency Surcharge) 등이 적용되었다.

〈그림 5-5〉 긴급할증료 주요 내용 및 사례

할증료	내용	부과 금액 예시 (USD/TEU)	실제 부과 사례
전쟁위험할증료 (War Risk Surcharge)	전쟁, 무력충돌 위험 증가에 따른 선박·화물·선원 보험료 상승 반영	약 2,500	2024.6월 이후 걸프 항로 전면 부과
긴급운항할증료 (Emergency Operational Surcharge)	항로 변경, 안전확보 양향, 대기시간 증가 등 비계획적 운항 비용 보전	1,200 ~ 1,300+	장기화·위험 고조 시 단계적 인상 사례 다수
우회운송할증료 (Deviation Surcharge)	우회 항로 사용, 추가 항해거리 및 항만 환적 등 비용 반영	1,000 ~ 1,200	제다, 소하르, 코론파칸 등 대체 경로 이용 시 부과
유류할증료 (BAF)	유류 및 대기시간 증가에 따른 연료 소비 증가분 반영	600 ~ 800	유가 변동 + 운항 거리 증가 반영
내륙 긴급할증료 (Inland Emergency Surcharge)	육상운송(트럭, 통관, 보세창고 등) 추가 비용 반영	500 ~ 700	제다 → 걸프 지역 등 내륙운송 수요 급증

자료: 저자 작성

특히 일부 선사는 항차 종료를 선언한 후 안전항만에서 화물을 양하하고 최종 목적지까지 별도의 복합운송 서비스를 제공하면서 추가 비용을 부과하였다. 이에 따라 화주 및 물류기업이 부담해야 하는 총 물류비는 평시 대비 큰 폭으로 증가하였다. 즉, 호르무즈해협 봉쇄로 인해 발생한 비용 증가는 단순한 운임 상승이 아니라 해상 및 내륙운송 전 과정에서 위험비용이 물류 공급망에 반영된 결과라 할 수 있다.

(2) 해상운임 상승 및 선복 확보 경쟁 심화

호르무즈해협 봉쇄 이전 중동 물류시장은 제벨알리를 중심으로 한 직기항 및 환적 체계를 기반으로 운영되어 왔다. 아시아 주요 항만에서 출발한 컨테이너선은 호르무즈해협을 통과하여 제벨알리, 담맘, 움카스르 등 걸프 항만에 직접 기항하였으며, 일부 화물은 제벨알리를 통해 주변 국가로 재분배되었다. 그러나 호르무즈해협 통항이 제한되면서 선사들은 걸프 직기항 서비스를 중단하거나 축소하였다. 이에 따라 기존의 해상 직기항 중심 구조는 '대체 항만 + 피더 + 육상운송' 형태의 복합운송 체계로 전환되었다.

호르무즈해협 봉쇄로 중동 기항 서비스가 축소되면서 해당 항로의 공급 가능한 선복량은 감소하였다. 반면, 대체 항만을 활용한 우회 운송 수요는 증가하면서 중동 항로의 해상운임은 상승 압력을 받게 되었다.

또한 선사들이 제한된 선복을 장기운송계약을 체결한 대형 화주에게 우선 배정하는 형태가 나타났으며, 이로 인해 단기 계약 또는 스팟시장에 의존하는 중소 화주와 중소 포워더는 선복 확보에 어려움을 겪게 되었다. 이로 인해 운임 상승분을 그대로 부담해야 하는 상황에 직면했으며, 특히 중동 시장 의존도가 높은 물류기업의 경우 선복 확보 실패로 인한 계약 불이행 위험까지 확대되면서 영업활동 전반에 부정적인 영향을 받게 되었다.

(3) 리드타임 증가 및 공급망 불확실성 확대

호르무즈해협 봉쇄는 물리적인 선복 감소를 초래하지는 않았지만, 유효선복(effective capacity)의 감소를 유발하였다. 기존에는 하나의 선박이 걸프 지역을 순차적으로 기항하며 서비스를 제공하였으나, 봉쇄 이후에는 일부 선박이 걸프 진입을 중단하고 코르파칸, 소하르, 제다 등에서 화물을 양하하게 되었다. 이에 따라 화물은 피더선과 트럭을 통해 최종 목적지까

지 재운송되어야 했으며, 결과적으로 '환적 증가→피더선 부족→대체 항만 병목→트러킹 공급 부족→국경 통관 지연' 등 구조적 문제가 반복되면서 리드타임이 늘어나고 물류 효율이 크게 저하되었다.

기존의 중동 물류체계는 호르무즈해협을 통과하는 직기항 중심으로 운영되어 왔으나, 봉쇄 이후에는 제다, 소하르, 아카바 등을 활용한 복합운송 체계로 전환되었다. 이 과정에서 환적 횟수 증가, 육상운송 추가, 국경 통관 절차 확대 등이 발생하면서 전체 운송기간은 장기화되었다. 특히 제다항을 경유하여 걸프 지역으로 운송되는 경우 약 1,500km에 달하는 육상운송이 필요하게 되면서 운송 일정의 불확실성이 크게 증가하였다. 운송 리드타임 증가는 화주의 재고 운영 방식에도 영향을 미쳐 안전재고 확대 및 조기 발주 수요 증가를 유발하는 요인으로 작용하였다.

호르무즈해협 봉쇄는 단순한 해상운송 차질을 넘어 중동 지역 물류체계의 구조적 취약성이 드러난 공급망 위기로 볼 수 있다. 과거 중동 물류시장은 환적 기반의 높은 효율성을 바탕으로 성장해 왔으나, 일부 해협 및 해상 관문항에 대한 높은 의존도, 제벨알리항 중심의 환적 구조, 제한적인 대체 루트 등이 문제점으로 지적되었다.

2. 호르무즈해협 봉쇄가 우리 물류기업에 미치는 영향

1) 해상운임 및 물류비 상승

(1) 해상운임 상승 및 긴급 할증료 증가

호르무즈해협 봉쇄 조치가 장기화되고 중동행 선적 중단이 지속되면서 컨테이너 선복 부족 사태가 이어져 결과적으로 해상운임이 큰 폭으로 상승하였다. 중동 지역의 핵심 항만인 제벨알리항이 운영을 중단하면서 일부

대체 항만으로 수요가 집중되어 중동행 선복 운임이 크게 증가했으며, 중동 지역뿐만 아니라 인도 등 주변국으로 운임 상승 추세가 점차 확대되었다.

기존 우리 기업이 활용하는 중동노선은 두바이(제벨알리)를 중심으로 운임이 형성되어 있으나, 제벨알리항 선적 불능 및 항만 운영 리스크 확대로 제다항(사우디아라비아), 소하르·살랄라항(오만) 등 UAE 주변 지역 항만을 대상으로 우회운송을 통해 물류서비스를 제공하였다. 즉, 중동 지역에 대한 물류수요가 지속 발생하는 가운데 전쟁 리스크로 해상운임이 크게 증가했다고 볼 수 있다.

〈그림 5-6〉 호르무즈해협 봉쇄 조치 이후 물류비 변화



자료: D기업, C기업, L기업, H기업 담당자(2026.5.19., 대한민국 서울) 인터뷰 토대로 저자 작성

호르무즈해협 봉쇄에 따른 물류비 상승은 단순한 기본 운임(Base Freight)의 인상이 아니라, 다양한 형태의 위험 비용이 추가되는 방식으로 나타났다. 선사들은 전쟁위험 증가에 따른 보험료 상승을 반영하여 전쟁위험할증료(WRS)를 부과하였으며, 항로 재편 및 안전항만 양하에 따른 긴급

운항할증료와 우회운송할증료를 적용하였다. 또한 제다 회랑과 같은 복합 운송 체계가 도입되면서 내륙 긴급할증료까지 추가되어 화주가 부담하는 총 물류비는 크게 증가하였다. 이는 기존의 해상운임 상승과 달리 기본 운임 위에 다양한 위험 프리미엄이 중첩되는 구조적 비용 증가라는 점에서 특징적이다.

2) 공급망 리스크 확대에 따른 운영 애로 증가

(1) 선복 부족에 따른 물류 운영 어려움

국내 물류기업, 특히 중소 포워더는 대부분 글로벌 선사와의 장기 서비스 계약보다는 단기 운임 계약이나 스팟시장을 통해 중동행 선복을 확보하는 구조를 가지고 있다. 호르무즈해협 봉쇄 이후 MSC, CMA CGM, Hapag-Lloyd 등 주요 선사들이 걸프 지역 신규 부킹을 중단하거나 제한적으로 운영하면서 국내 포워더의 선복 조달 여건은 크게 악화될 가능성이 높다.

예를 들어, 국내 포워더가 부산항에서 담맘항으로 수출되는 자동차 부품 화물을 취급하는 경우, 기존에는 부산–제벨알리–담맘 또는 부산–담맘 직기항 서비스를 활용할 수 있었다. 그러나 봉쇄 이후에는 제다항 양하 후 보세트럭 운송 또는 코르파칸 환적을 거쳐야 하므로, 선복 확보뿐만 아니라 육상운송 및 피더 서비스까지 별도로 조달해야 하는 상황에 직면하게 된다. 특히 글로벌 네트워크를 보유한 대형 물류기업에 비해 해외 파트너에 대한 의존도가 높은 중소 포워더는 운송 대안 확보 능력이 제한적이어서 거래처 이탈 및 수익성 악화 가능성이 상대적으로 높다.

또한 중동 지역은 국내 건설사와 기자재 제조업체의 주요 해외 시장 중 하나이다. 국내 기업들은 사우디아라비아, UAE, 카타르 등에서 대규모 플

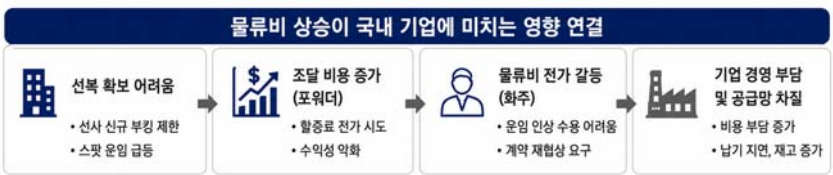
랜트 및 인프라 사업을 수행하고 있으며, 이에 따라 산업설비 및 프로젝트 화물 운송 수요가 지속적으로 발생하고 있다.

그러나 호르무즈해협 봉쇄로 인해 기존 해상운송 일정이 지연될 경우 현장 공정에도 직접적인 영향을 미칠 수 있다. 예를 들어, 발전설비 또는 정유설비와 같은 중량 화물이 예정된 시점에 도착하지 못할 경우 설치 일정이 지연되고, 이는 계약상 지체상금 부담으로 이어질 가능성이 있다. 특히 프로젝트 물류는 대체 운송수단 확보가 어렵고 화물 특성상 육상 우회 운송에도 제약이 많기 때문에 일반 컨테이너 화물보다 영향이 더욱 크게 나타났다.

(2) 화주기업의 물류비 부담 전가 및 갈등 심화

국내 물류시장은 연간 단위의 운송계약을 기반으로 운영되는 경우가 많다. 그러나 호르무즈해협 봉쇄와 같이 예측하기 어려운 지정학적 리스크가 발생할 경우 계약 체결 당시 예상하지 못했던 추가 비용이 발생하게 된다. 이 과정에서 물류기업은 증가한 운임과 할증료를 화주에게 전가하려는 반면, 화주는 기존 계약 조건의 유지를 요구하면서 비용 부담 주체를 둘러싼 갈등이 발생할 가능성이 높다.

〈그림 5-7〉 물류비 상승이 미치는 영향 및 구조



자료: 저자 작성

특히 협상력이 상대적으로 낮은 중소 포워더는 비용 상승분을 충분히 반영하지 못하는 경우가 많아 수익성 악화로 이어질 가능성이 높다. 반대로 중소 수출기업 역시 증가한 물류비를 제품 가격에 전가하기 어려워 이중 부담을 겪을 수 있다. 실제로 호르무즈해협 봉쇄 이후 MSC, CMA CGM, Hapag-Lloyd 등 주요 선사들은 중동 지역 신규 부킹을 중단하거나 제한적으로 운영하였으며, 일부 화물에 대해서는 항차 종료를 선언하였다.

예를 들어, 국내 중소 포워더가 중동 프로젝트 화물 50TEU에 대한 운송계약을 체결한 경우, 기존에 확보하기로 한 선복이 취소되면서 대체 선복을 높은 운임으로 재조달해야 하는 상황이 발생할 수 있다. 그러나 이미 화주와 고정운임 계약을 체결한 경우 증가한 비용을 전부 전가하기 어려워 수익성이 급격히 악화될 가능성이 높다. 특히 중동 노선 매출 비중이 높은 중소 물류기업은 거래처 이탈, 운전자금 부담 증가 및 현금흐름 악화 등 복합적인 경영 위험에 직면할 수 있다.

〈그림 5-8〉 물류비 상승에 따른 업계 의견 수렴



자료: D기업, C기업, L기업, H기업 담당자(2026.5.19., 대한민국 서울) 인터뷰 토대로 저자 작성

제4절 수산업 영향

1. 영향 분석 모델 설정

1) 분석 개요

중동 지역 지정학적 리스크 확대는 국제유가 상승, 해상물류 차질, 원자재 가격 상승 등 다양한 경로를 통해 해양수산업에 영향을 미칠 수 있다. 특히 수산업은 수출입 의존도가 높고 냉동·냉장 물류 비중이 큰 산업 특성상 국제 물류환경 변화에 상대적으로 민감하다. 또한 포장재와 어업·양식 기자재 등 석유화학 제품의 사용 비중이 높아 원자재 가격 상승 역시 생산비 증가 요인으로 작용할 수 있다.

본 연구에서는 이러한 영향 경로를 반영하여 벙커유(Bunker Fuel) 가격과 나프타(Naphtha) 가격을 주요 외생 충격 변수로 설정하였다. 벙커유 가격은 국제 해상운송비 변화의 대표 지표로 활용하였으며, 나프타 가격은 포장재와 어업·양식 기자재 가격 변화를 설명하는 대표 변수로 적용하였다.

〈표 5-14〉 수산업 영향 분석 개요

원인	영향
벙커유 가격 상승	물류비 증가 → 수출·수입 영향
나프타 가격 상승	포장재 등 생산투입재 비용 증가 → 수출 및 생산 영향

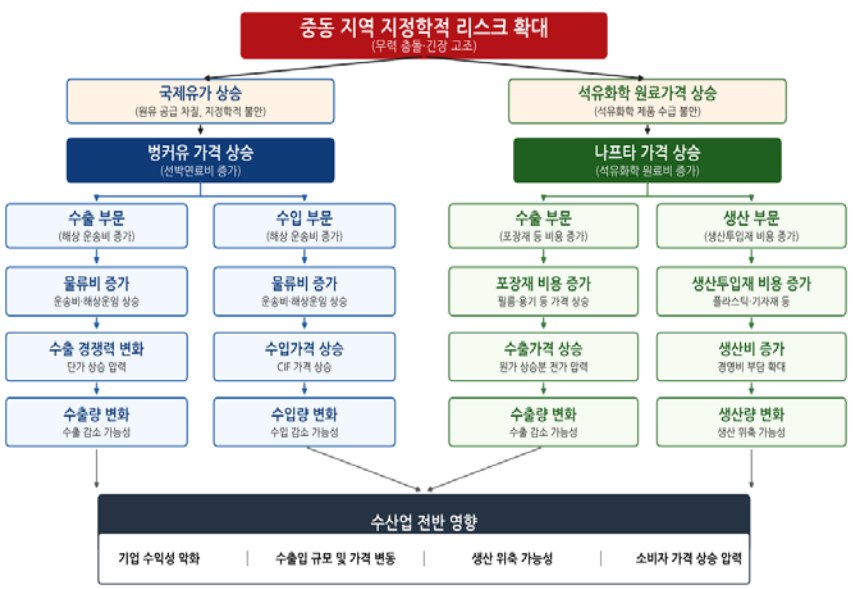
자료: 저자 정리

또한 수출과 수입은 국제유가의 영향이 전달되는 경로가 서로 다르다는 점을 고려하여 분석모형을 차별적으로 구성하였다. 일반적으로 수출은 FOB(Free on Board) 거래가 많아 국제유가 상승이 물류비와 기업의 수출 경쟁력을 통해 간접적으로 영향을 미치는 반면, 수입은 CIF(Cost, Insurance

and Freight) 거래 비중이 높아 운임과 보험료 상승이 수입가격에 보다 직접적으로 반영되는 구조를 가진다.

이러한 특성을 반영하여 수출 부문은 기존 수산물 수출 전망모형에서 추정된 국제유가 탄력성을 적용하여 벙커유 가격 변화가 수출 경쟁력에 미치는 영향을 분석하였다. 반면 수입 부문은 국제유가 상승이 수입가격에 먼저 반영되고, 이후 수입가격 변화가 수입량으로 전이되는 2단계 구조를 적용하였다. 생산 부문은 나프타 가격 상승에 따른 포장재 및 어업·양식 기자재 비용 증가 효과를 중심으로 분석하였으며, 장기 시계열 자료의 제약을 고려하여 정성적 분석을 병행하였다.

〈그림 5-9〉 수산업 영향 세부 분석 개요



자료: 저자 정리

2) 벙커유 가격 영향 분석 모형

(1) 수산물 수출

벙커유 가격 상승은 해상운송비 증가를 통해 수출입 물류비에 영향을 미치며, 수입가격 상승과 수입량 감소를 유발할 수 있다. 수출 부문은 Han, Won, & Chung(2026)[250]의 수산물 수출 전망모형을 활용하여 유가 변화에 따른 수출 탄력성(로그 차분 후)을 적용하였다. 분석 경로는 다음과 같다.

$$\text{식(1)} \quad \Delta \ln(EX_t) = \alpha + \beta_1 \Delta \ln(P_t) + \beta_2 \Delta \ln(ER_t) + \beta_3 \Delta \ln(GDP_t) + \beta_4 \Delta \ln(\mathrm{Pr}oduce_t) + \beta_5 \Delta \ln(OIL_t) + \epsilon_t$$

EX_t는 수산물 수출량, P_t는 수출가격, ER_t는 환율, GDP_t는 글로벌 소득, $\mathrm{Pr}oduce_t$는 생산량, OIL_t는 국제유가이다.

(2) 수산물 수입

수입 부문은 SARIMAX 기반 가격-수입량 전이모형을 활용하였다. 1단계로 유가가 수입가격에 미치는 영향을 추정하였다.

$$\text{식(2)} \quad \Delta \ln(MP_t) = \alpha + \beta \Delta ln(OIL_t) + \epsilon_t$$

MP_t는 수입가격, OIL_t는 벙커유 가격을 의미한다. 2단계로는 수입가격 변화가 수입량에 미치는 영향을 추정하였다.

$$\text{식(3)} \quad \Delta \ln(MQ_t) = \gamma + \delta_1 \Delta \ln(MP_t) + \delta_2 \Delta \ln(ER_t) + u_t$$

MQ_t는 수입량, MP_t는 수입가격, ER_t는 환율이다.

250) Han, K., Won, E., & Chung, K.(2026), Short-term forecasting of seafood exports: A hybrid approach for strategic trade planning, Fisheries Science, 92, pp. 725-741.

3) 나프타 가격 영향 분석 모형

나프타는 플라스틱 필름, 진공포장재, 비닐류, 카톤박스(포장용 상자) 코팅재 등 수산물 수출 포장재의 핵심 원료이다. 따라서 중동 지역 공급 차질로 인한 나프타 가격 상승은 포장재 가격 상승을 유발하며, 이는 수출가격 인상 및 수출량 감소로 이어질 수 있다. 분석 경로는 다음과 같다.

나프타 가격 상승 → 포장재 가격 상승 → 수출가격 상승 → 수출량 감소

또한 나프타는 어망, 로프, 부표 등 어업·양식 기자재 생산에도 사용되므로 생산비 상승 요인으로 작용할 가능성이 있다.

(1) 수산물 수출

1단계로 포장재 가격 상승률은 나프타 가격 상승률과 비례한다고 가정하였다($\Delta P_{pack} = \theta \Delta P_{naphtha}$). 2단계로 업계 면담 조사를 통해 포장재 비용이 총 생산원가의 10%를 차지하고, 비용 증가분의 50%가 수출가격에 전가된다고 가정하였다($\Delta P_{\exp ort} = 0.1 \times 0.5 \times \Delta P_{pack}$).[251] 3단계 Han et al.(2026)의 수출가격탄력성(-1.1619)을 적용하였다($\Delta EX = \eta \times \Delta P_{\exp ort}$). 따라서 최종적인 산식은 다음과 같다. $\Delta EX = -1.1619 \times (0.1 \times 0.5 \times \Delta P_{pack})$ 을 이용하여 시나리오별 수출 감소 효과를 산정하였다.

251) 비용전가율은 관련 통계자료의 구축이 미흡한 점을 고려하여 주요 수출업체 10개사를 대상으로 한 면담 조사 결과를 토대로 설정함. 최근 원가 상승기에도 해외 바이어와의 계약 구조 및 경쟁국과의 가격 경쟁으로 인해 증가한 비용 전부를 판매가격에 반영하기 어려운 것으로 조사됨. 이에 따라 본 연구에서는 원가 증가분의 절반 수준이 수출가격으로 전가되는 보수적인 시나리오(50%)를 적용함

(2) 수산물 생산

나프타는 포장재뿐 아니라 어망, 로프, 부표 등 어업·양식 기자재의 원료로 사용된다. 따라서 생산 부문은 다음의 영향 경로를 가질 수 있다.

나프타 가격 상승 → 기자재 가격 상승 → 생산비 증가 → 어업·양식 경영비 부담 확대

다만 현재 생산 부문에 대한 계량 추정이 가능한 장기 시계열 자료가 부족하여 본 연구에서는 업계 조사 결과를 중심으로 정성적으로 분석하였다.

현재 어업·양식 기자재 가격에 대한 장기 시계열 자료가 구축되어 있지 않아 직접적인 계량 추정에는 한계가 있다. 이에 따라 본 연구에서는 최근 나프타 가격 변동률과 주요 석유화학 제품의 가격 변동, 업계 면담 결과를 종합하여 생산 영향의 방향성과 상대적 크기를 분석하였다. 향후 기자재 가격 DB가 구축될 경우 나프타 가격과 생산비 간의 관계를 계량적으로 추정하여 분석의 정교성을 높일 필요가 있다.

2. 벙커유 가격 변화에 따른 수산업 영향

1) 수산물 수출 영향

벙커유 가격 상승은 해상운송비와 항공운임 상승으로 이어질 수 있으며, 수산물 교역에도 물류비 부담을 통해 영향을 미칠 수 있다. 다만 그 영향의 크기와 경로는 수출과 수입에서 다르게 나타난다. 수출의 경우 물류비 상승이 수출가격과 기업 수익성에 부담을 줄 수 있으나, 실제 수출 물량은 품목 구조, 해외 수요, 환율 여건 등에 의해 함께 결정된다.

우리나라 수산물 수출은 김 중심의 구조를 보이고 있으며, 최근 수출 확

대 역시 유가 변동보다는 해외 소비 확대와 K-푸드 인지도 상승에 힘입은 측면이 크다. 이러한 특성 때문에 유가 상승이 수출 물량을 직접적으로 크게 위축시킬 가능성은 상대적으로 제한적인 것으로 판단된다.

실제 수출모형 추정 결과에서도 유가 탄력성은 -0.1659로 나타나 수출가격(-1.1619), 환율(0.4626), 글로벌 소득(2.7513)에 비해 영향력이 작은 수준이었다. 이는 유가가 통계적으로는 유의한 영향을 보이지만, 수출 물량 변동을 설명하는 핵심 요인이라기보다는 부가적인 비용 요인에 가깝다는 점을 보여준다.

다만 유가 상승의 영향을 과소평가하기는 어렵다. 유가 상승은 해상·항공 운임 상승, 전쟁위험할증료 부과, 우회항로 이용 확대 등으로 이어질 수 있으며, 이는 수출업체의 채산성을 악화시키는 요인으로 작용한다. 특히 중동 지역 긴장이 장기화될 경우 운송기간 증가와 물류비 부담이 동시에 확대될 수 있어, 수출 물량보다는 기업 수익성 측면의 부담이 커질 가능성이 있다.

〈표 5-15〉 벙커유 가격 변화에 따른 수산물 수출 영향

구분	관계	탄력성	p-value
수출량 (종속변수)	수출가격	-1.1619	0.000
	환율	0.4626	0.001
	글로벌 소득 등	2.7513	0.053
	생산량	0.0886	0.032
	유가	-0.1659	0.000

주: 유가 변수는 통계적으로 유의한 영향을 보이지만 그 계수 크기는 가격 및 환율 변수에 비해 상대적으로 작아, 수출 물량 변화에 미치는 영향은 제한적인 수준인 것으로 분석됨
자료: 저자 분석

2) 수산물 수입 영향

우리나라 수산물 수입은 국내 생산이 어려운 품목에 대한 공급 보완뿐만 아니라 가격 경쟁력을 활용한 원료 확보의 성격도 함께 가지고 있다. 이에 따라 수입 수산물은 국제 물류 여건 변화에 상대적으로 민감하게 반응할 가능성이 있다. 특히 수산물은 대부분 해상운송을 통해 국내로 반입되기 때문에 국제유가 상승은 운송비 증가를 통해 수입가격에 영향을 미칠 수 있으며, 이는 다시 수입량 변화로 이어질 수 있다.

본 연구에서는 유가와 수입가격, 수입량 간의 전이 관계를 분석하였다. 분석 결과, 유가가 1% 상승할 경우 수입가격은 약 0.088% 상승하고, 수입가격이 1% 상승할 경우 수입량은 약 0.96% 감소하는 것으로 나타났다. 이는 유가 상승이 물류비 증가를 통해 수입단가를 높이고, 결과적으로 수입 수요를 위축시키는 경로가 존재함을 보여준다.

시나리오 분석에서도 이러한 경향이 확인되었다. 벙커유 가격이 상승할 경우 수입가격은 상승하고 수입량은 감소하는 것으로 나타났으며, 시나리오 3에서는 수입량이 최대 7.48% 감소하는 것으로 추정되었다. 특히 명태, 오징어 등 수입 의존도가 높은 품목의 경우 국제 물류비 상승이 장기화될 경우 국내 공급 여건에도 영향을 미칠 가능성이 있다.

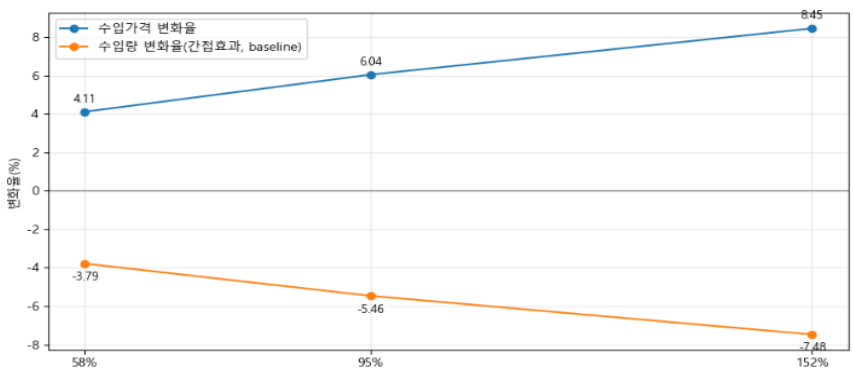
다만 실제 수입량은 환율, 국내 소비 여건, 대체품 수급 상황 등 다양한 요인에 의해 함께 결정되므로 본 결과는 유가 상승에 따른 잠재적 영향 규모로 해석할 필요가 있다. 그럼에도 국제유가 상승이 장기화될 경우 수입가격 상승과 수입량 감소를 통해 국내 수급 부담이 확대될 가능성은 존재하는 것으로 판단된다.

〈표 5-16〉 벙커유 가격 변화에 따른 수산물 수입 영향

구분	관계	탄력성	p-value
수입가격	유가 → 수입가격	0.0876	0.034
수입량	수입가격 → 수입량	-0.9583	0.000
	환율 → 수입량	-0.6753	0.000

주: 1) 탄력성은 로그차분 기준 추정치이며, 가격 경로를 통한 간접효과를 중심으로 해석함
2) 유가 1% 상승 시 수입가격은 약 0.088% 상승, 가격 1% 상승 시 수입량 약 0.96% 감소하는 것으로 나타남
자료: 저자 분석

〈그림 5-10〉 벙커유 가격 변화에 따른 시나리오별 수산물 수입 영향



주: 1) 본 분석은 SARIMAX 기반 로그차분 모형을 활용하여 유가-수입가격-수입량 간 전이 구조를 추정한 결과이며, 벙커유 가격 전망치(시나리오 1, 2, 3)를 적용하여 산출함
2) 수입가격 변화율(파란색 선)은 벙커유 가격 상승률(2025년 평균 대비 2026년 시나리오별 전망치)에 따라 예상되는 수입가격 변동률을 의미하며, 수입량 변화율(주황색 선)은 이에 대응하여 감소할 것으로 예상되는 수입량 변동률을 나타냄
자료: 저자 분석

3. 나프타 가격 변화에 따른 수산업 영향

1) 수산물 수출 영향

나프타는 플라스틱 필름, 진공포장재, 비닐류 등 수산물 수출에 활용되는 포장재의 주요 원료로 사용된다. 따라서 중동 지역 공급 차질 등으로

나프타 가격이 상승할 경우 포장재 가격 인상으로 이어질 수 있으며, 이는 수출기업의 생산비 부담을 높이는 요인으로 작용할 수 있다.

현재까지는 대부분의 수출업체가 기존 재고를 활용하고 있어 제품 판매 가격을 인상하지 않고 있는 것으로 조사되었다. 다만 나프타 가격 상승이 장기화될 경우 포장재 단가 상승분이 제품 가격에 반영될 가능성이 있으며, 이에 따라 수출 경쟁력에도 일정 부분 영향을 미칠 수 있다.

이를 반영하여 시나리오 분석을 실시한 결과, 포장재 가격 상승분이 수출가격에 일부 전가된다고 가정할 경우 수출량은 시나리오별로 약 0.58~2.90% 감소하는 것으로 추정되었다. 다만 이는 포장재 비용이 총 생산원가의 10%를 차지하고, 비용 증가분의 50%가 수출가격에 전가되는 상황을 가정한 결과로 실제 영향은 품목별 비용 구조와 시장 여건에 따라 달라질 수 있다.

〈표 5-17〉 포장재 가격 상승에 따른 수산물 수출 영향

구분	관계	포장재 가격	수출 영향
수출량	수출가격 (포장재: 10% 가정)	41% ↑	-0.58%
		57% ↑	-1.74%
		84% ↑	-2.90%

주: 1) 수산물 수출가격 탄력성(-1.1619)을 적용하였으며, 포장재 비용이 총 원가의 10%를 차지하고, 이 중 50%가 수출가격에 전가되는 상황을 가정함. 다만, 경쟁국의 나프타 수급 여건은 분석에 반영하지 않음
2) 포장재 가격 상승률은 시나리오별 전망치를 적용하였으며, 이에 따른 수출 영향 변화를 계측함
자료: 저자 분석

품목별로 살펴보면, 김의 경우 포장재 의존도가 높아 상대적으로 영향이 크게 나타날 가능성이 있다. 주요 수출업체들은 평균 1~2개월 수준의 포장재 재고를 보유하고 있으나, 공급 차질이 장기화될 경우 포장재 확보 지연에 따른 생산 및 수출 차질이 발생할 수 있는 것으로 조사되었다. 반면 참치는 통조림 캔과 알루미늄 포장재 비중이 높고 재고 확보 수준도 비교적 안정적이어서 단기적인 영향은 제한적인 것으로 판단된다. 굴은 건굴 및

냉동굴 포장에 사용되는 비닐류 가격 상승이 수출원가 부담으로 이어질 가능성이 있는 것으로 나타났다.

〈표 5-18〉 포장재 가격 상승에 따른 품목별 수출 영향

품목	영향
김	포장재 의존도가 높아 상대적으로 영향이 클 것으로 예상되며, 공급 차질 장기화 시 생산 및 수출 차질 가능성 존재
참치	캔·알루미늄 포장 비중이 높아 나프타 가격 상승의 직접적 영향은 제한적
굴	비닐류 가격 상승에 따른 원가 부담 증가 가능성 존재

자료: 저자 분석

2) 수산물 생산 영향

나프타 가격 상승의 영향은 수출 포장재에만 국한되지 않는다. 나프타는 어망, 로프, 부표 등 어업 및 양식업에 사용되는 주요 기자재의 원료로 활용되고 있어 가격 상승이나 공급 차질이 발생할 경우 생산 부문에도 영향을 미칠 수 있다.

특히 양식업과 연근해어업은 플라스틱 기반 기자재 의존도가 높아 원자재 가격 상승이 생산비 증가로 이어질 가능성이 있다. 또한 공급 지연이 발생할 경우 기자재 교체 및 보수 일정에 차질이 발생하여 생산 현장의 운영 부담이 확대될 수 있다.

다만 현재까지는 기자재 수급 차질이 본격화된 상황은 아닌 것으로 파악된다. 그럼에도 중동 지역 리스크가 장기화될 경우 나프타 기반 원자재 가격 상승과 공급 불안이 동시에 발생할 가능성이 있어, 주요 기자재의 수급 동향과 재고 수준을 지속적으로 점검할 필요가 있다.

3) 정책 대응 방향

(1) 포장재 수급 안정화

나프타 가격 상승과 공급 차질이 장기화될 경우 포장재 단가 상승과 수급 불안으로 인해 수출기업의 생산 및 수출 활동에 부담이 발생할 가능성이 있다. 특히 김과 같이 포장재 의존도가 높은 품목은 포장재 확보 여부가 생산 일정과 수출 이행에 직접적인 영향을 미칠 수 있다.

이에 따라 포장재 비용 상승에 따른 수출기업의 부담을 완화하기 위해 수출 패키징 사업 및 수출바우처 사업을 적극 활용할 필요가 있다. 또한 주요 수출 품목을 중심으로 포장재 수급 동향을 지속적으로 점검하고, 공급 차질이 예상될 경우 관련 업계와의 협력을 통해 선제적으로 대응할 필요가 있다. 이에 따라 포장재 비용 상승에 따른 수출기업의 부담을 완화하기 위해 수출 패키징 사업 및 수출바우처 사업을 적극 활용할 필요가 있다. 수출패키징 사업(15억 원)은 포장재 개발·개선 및 컨설팅 등을 지원하고 있으며, 수출바우처 사업(184억 원)은 포장재 비용을 포함한 수출 관련 비용을 지원하고 있어 포장재 가격 상승에 따른 기업 부담 완화에 활용할 수 있다. 또한 주요 수출 품목을 중심으로 포장재 수급 동향을 지속적으로 점검하고, 공급 차질이 예상될 경우 관련 업계와의 협력을 통해 선제적으로 대응할 필요가 있다.

(2) 생산 기반 유지

나프타는 포장재뿐만 아니라 어망, 로프, 부표 등 어업 및 양식업에 사용되는 주요 기자재의 원료로 활용되고 있다. 따라서 나프타 가격 상승이나 공급 차질이 장기화될 경우 기자재 가격 상승과 공급 지연을 통해 생산 현장의 경영 부담이 확대될 가능성이 있다.

이에 따라 주요 어업·양식 기자재에 대한 수급 동향을 지속적으로 점검하고, 공급 차질 발생 가능성이 높은 품목은 재고 확보 및 공급망 관리 강화를 추진할 필요가 있다. 또한 특정 국가 또는 공급처에 대한 의존도가 높은 기자재의 경우 대체 공급선 확보 등을 통해 공급 리스크를 분산함으로써 생산기반의 안정성을 유지할 필요가 있다.

06
결론 및 정책제언

제1절 결론

1. 호르무즈해협 위기의 성격 및 부문별 영향 요약

1) 호르무즈해협 위기의 성격

본 연구는 2026년 2월 28일 현실화된 호르무즈해협 봉쇄 위기를 실증 사례로 삼아, 해운·항만·물류·수산 등 해양수산업 전반에 미치는 충격을 정량적으로 분석하였다. 호르무즈해협은 세계 석유 공급의 약 20%, LNG 교역의 약 19%가 통과하는 세계 최대의 에너지 초크포인트로서, 한 지점의 통항 차질이 곧 전 세계 에너지 공급 마비로 이어지는, 단기간에 대체가 불가능한 단일 관문이다. 우리나라는 원유 수입의 약 70%를 중동산에 의존하고 그중 95%가 호르무즈를 통과하는 대표적 고노출 국가이다.

봉쇄와 함께 전쟁 이전 일평균 약 125척에 달하던 통항 선박은 3월 한때 7척까지 급감하였고, 원유 산유국의 얀부항 등을 이용한 우회 수출이 작동했으나 그 가용 용량(약 350만~550만b/d)은 평시 통항량(약 2,000만b/d)의 4분의 1에 그쳤다. 위기의 파급은 전쟁 지속기간에 비례하여 비선형적

으로 확대되어, 종전 시점을 단기(4월 말)·중기(6월 말)·장기(10월 말)로 구분한 시나리오에서 국내 GDP 성장률 충격이 단기-0.13~-0.15%p에서 장기-1.41~-1.52%p로 커지는 등 봉쇄가 장기화될수록 충격이 에너지 가격을 넘어 구조적 공급망 충격으로 전환됨이 확인되었다.

2) 부문별 영향 요약

선박연료유 가격 급등으로 컨테이너선사의 항차당 운항비는 대형선(15,000TEU급) 기준 장기 시나리오에서 최대 약 559만 달러까지 증가하는 것으로 나타났다. 상하이컨테이너운임지수(SCFI) 상승과 전쟁위험할증료 부과로 비용 일부가 운임에 전가되었으나, 선사 간 경쟁과 장기계약 화주의 운임 유지 요구로 전액 전가는 어려워 봉쇄가 장기화될수록 채산성 압박이 커지는 것으로 분석되었다. 화물량 감소까지 겹치는 연안화물선사는 외항선사보다 채산성 악화가 더 심각하게 나타났다.

아울러 봉쇄로 차질을 빚은 원유 해상물동량 가운데 파이프라인 우회·재고 방출·수요 감소로 흡수되지 못한 잔여 물량은 대체 수송·계약 재조정의 대상인 '전환해상물동량'으로 재편되는 것으로 나타났으며, GDP 둔화에 따른 해상 원유 물동량 감소만 보더라도 단기 약 0.02백만b/d에서 장기 약 0.21~0.23백만b/d로 확대되는 등 봉쇄가 장기화될수록 그 규모가 커지는 것으로 추정되었다.

항만 부문은 원유·석유제품 등 액체화물 물동량이 단기, 중기, 장기 시나리오별로 각각 4.5%, 7.5%, 13.7% 감소하고, 봉쇄가 장기화되면 경기 둔화를 매개로 컨테이너(장기 시나리오 약-1.4%)와 고체화물로 충격이 확산되는 것으로 분석되었다. 즉 단기에는 액체화물의 직접적 수입 차질에 집중되지만, 장기에는 물동량 전반의 감소로 이어지는 것으로 나타났다.

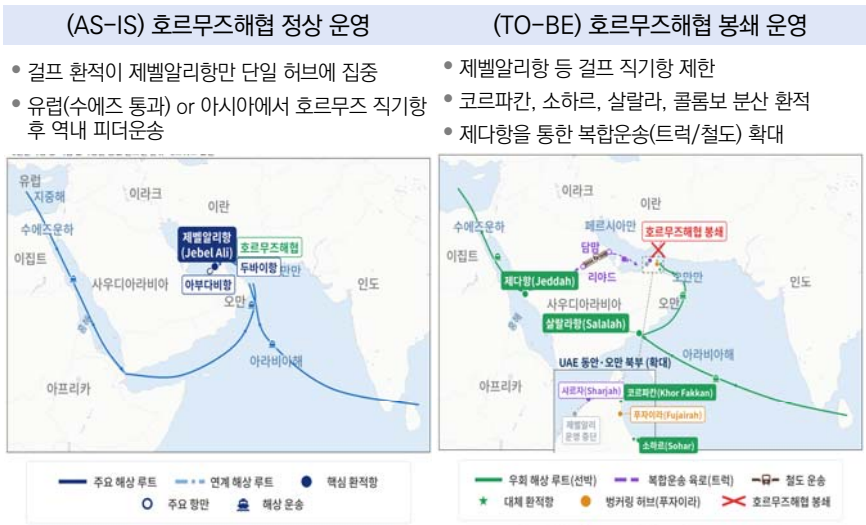
물류 부문은 제벨알리 단일 허브가 마비되면서 물류 흐름이 소하르·살랄라·제다·코르파칸·푸자이라 등 외곽 항만으로 분산되고, 제다항을 경유하는 약 1,500km의 육상운송과 전쟁위험·긴급·우회·내륙 등 다중 할증료가 더해져 총 물류비가 급등하였다. 선복을 단기·스팟으로 조달하는 중소 포워더는 선복 확보난과 고정운임 계약이 겹쳐 수익성 악화·거래처 이탈 등 이중 부담에 직면한 것으로 나타났다.

수산 부문은 어업용 유류비 상승의 직접 영향이 작게 나타났는데, 수출물량에 대한 유가 탄력성이 -0.166에 그쳤다. 충격은 주로 간접 경로로 나타났다. 먼저 나프타 가격 상승이 진공포장재·비닐류 등 수출 포장재 단가를 끌어올려 수출량이 시나리오별로 약 0.58~2.90% 감소하는 것으로 추정되었으며, 포장재 의존도가 높은 김이 가장 취약한 것으로 분석되었다. 다음으로 해상운송비 상승이 수입가격을 끌어올려 장기 시나리오에서는 수입량이 최대 약 7.48% 감소하는 것으로 추정되었고, 수입 의존도가 높은 명태·오징어가 특히 취약하였다. 또한 나프타는 어망·로프·부표 등 어업·양식 기자재의 원료이기도 하여, 공급 차질이 장기화되면 생산비 상승으로 이어질 수 있다. 요컨대 수산 부문의 충격은 직접적인 유류비보다 포장재를 통한 수출 경로와 물류비를 통한 수입 경로라는 간접 경로, 그리고 김·명태·오징어 등 특정 품목에 집중되는 구조적 특징을 보인다.

2. 호르무즈해협 위기 중 물류·조달 경로의 우회 변화

봉쇄 국면에서 우리나라를 포함한 동북아 수입국의 물류·조달 경로는 큰 폭으로 재편되었다. 컨테이너 물류는 제벨알리 단일 허브 중심의 직기항 체계에서 코르파칸·소하르·살랄라·콜롬보 등으로의 분산 환적과 제다 회랑을 통한 복합운송으로 전환되었다.

〈그림 6-1〉 컨테이너 물류 흐름 변화



자료: 저자 작성

원유의 경우 공급 측면에서는 사우디 동서 파이프라인(얀부)·UAE 푸자이라 송유관·이라크 제이한 등 송유관 우회와 인도·스리랑카 환적, 파나마 운하 경유 미주산 도입이 확대되었다. 원유의 수요 측면에서는 한·중·일이 호르무즈 의존을 줄이고 호주·러시아(ESPO)·서아프리카·미주(미국) 등으로 조달처를 다변화하였다.

이러한 우회·다변화는 위기 대응 과정에서 사후적으로 나타난 변화로, 송유관 우회 용량과 우회항로의 지속성에는 한계가 있다. 따라서 평시부터 대체 경로와 조달처를 선제적으로 확보하는 정책적 전환이 요구된다.

〈그림 6-2〉 원유 물류 흐름 변화

(AS-IS) 전쟁 전 원유 운송	(TO-BE) 전쟁 후 공급 측 우회
• 걸프 원유 대부분 호르무즈 경유 • 아시아/유럽(수에즈)로 직수송 • 파이프라인 우회는 보조적	• 송유관 우회: 얀부항, 푸자이라항, 제이한항 • 해상 우회: 인도/스리랑카 환적 후 동아시아 • 파나마운하 경유 미주산 원유 공급



(TO-BE) 전쟁 후 수요 측 우회

- 한·중·일 호르무즈 의존도 축소
- 호주, 러시아, 서아프리카, 미주 수입처로 다변화



자료: 저자 작성

3. 위기 대응 방향

해운, 항만, 물류, 수산 부문별 영향은 호르무즈해협 위기가 ① 단일 해협·단일 허브에 대한 과도한 의존, ② 위기 발생 후 사후 대응 중심의 위기관리, ③ 외국선사·해외 재보험에 대한 의존, ④ 중동에 집중된 수입 구조, ⑤ 수산 부문의 특정 수입선·나프타 기반 포장재에 대한 의존이라는 구조적 취약성에서 비롯됨을 보여준다. 또한 이번 사태는 항로의 물리적 개방 여부와 무관하게 전쟁위험 담보의 공백만으로 선박이 출항할 수 없는 마비를 낳았고, 한 번 오른 전쟁위험보험료가 위기 종료 후에도 '새로운 기준가격'으로 고착되는 등 해운·에너지 산업의 위험 평가 방식 자체를 바꾸었다.

따라서 정책 대응은 현재(AS-IS)의 취약 구조를 ① 대체항로·수입선 다변화, ② 조기경보 기반 사전 예방, ③ 국적선대 확충·국가 안전망 강화, ④ 해외 거점 확보·항만 운영 회복력, ⑤ 수산 부문은 나프타 수입선 및 포장재·기자재 원료 물질 다변화 등 구조적 대응이 필요하다. 이에 수산물 수출물류비·전쟁위험할증료 부담 완화(수출바우처·무역애로해소 지원 한도 상향), 포장재 수급 안정(수출패키징 사업 활용 및 포장재 수급 동향 점검), 수입 품목 수급 모니터링과 대체 수입선 확보, 어망·로프·부표 등 어업·양식 기자재의 재고 확보 및 공급망 다변화를 통해 대응해야 한다. 즉 수산 부문 대응은 직접 유류비 지원보다 포장재·물류비·기자재 등 간접 경로와 특정 품목(김·명태·오징어)에 초점을 맞추는 것이 효과적이다.

위와 같은 부문별 영향분석과 현재 구조(AS-IS)에서 대응 구조(TO-BE)의 전환 방향을 바탕으로, 호르무즈해협을 비롯한 해상 초크포인트 위기에 대응하기 위한 부문별 정책과제를 도출하였다. 특히 단기적 가격 안정 신호에도 기뢰 제거·선박 적체 해소·보험료 정상화에는 시차가 불가피한 만큼, 재고·조달 전략의 보수적 기조를 유지하는 한편 걸프 통항 리스크의 상시화를 구조적 전환으로 인식하여 사전 예방·상시 감시·신속 동원을 아우

르는 통합적 위기관리 체계를 갖추는 데 정책의 초점을 뒀다.

〈그림 6-3〉 호르무즈해협 위기 대응을 위한 해양수산 공급망 전환 방향



자료: 저자 작성

제2절 정책제언 및 연구 한계·향후 과제

본 연구는 분석 결과와 관계기관의 정책 동향을 종합하여 8대 정책과제를 제시하며, 이를 해운·항만·물류·수산 및 전 부문에 공통으로 적용되는 기반 과제로 그룹핑하여 정리한다. 시간에 따라서는 단기적으로 비상수송·전쟁위험할증료 및 보험료 지원·전략물자 우선 하역·수산업 경영 안정 등 긴급 대응을, 중기적으로 대체항로 확보·수입선 다변화·선복 및 항만 운영 탄력성 제고를, 장기적으로 조기경보시스템·데이터 기반 위기대응 플랫폼·공급망 회복력 지표·위기대응 매뉴얼 구축 등 제도적 기반 마련 등의 추진과제를 제안한다.

〈표 6-1〉 호르무즈해협 위기 대응 정책과제

구분	정책과제	추진 시점
공통	• 글로벌 해운·물류 공급망 조기경보시스템 구축·운영	• 중장기
	• 화물·선박 정보 연계 기반 공급망 추적·물동량 분석체계 구축 (AIS-Port-MIS 연계)	• 중장기
	• 법적 쟁점 대응 실무 기반 정비	• 단중기
해운	• 위기 대응형 국적선대 확충 및 우리 화물 우선수송 체계 구축	• 단중기
	• 해상보험 국가 안전망 구축	• 단중기
항만	• 항만 운영 안정화 및 공급망 회복력 강화	• 단기-중장기
물류	• 위기 대응형 해외 항만·터미널·물류센터 거점 확보	• 중기
	• 대체 물류 우회로 확보 및 글로벌 사우스 신흥시장 선제 진출	• 중장기
수산	• 수산·식량 공급망 안정화	• 단중기

자료: 저자 작성

1. 정책과제

1) 글로벌 해운물류 공급망 조기경보시스템 구축 및 운영

이번 사태는 일시적 공급 차질을 넘어 해운·에너지 산업의 리스크 평가 방식 자체를 바꾸었으며, 운임·보험료·선박 배치·재고 운용에 위험 비용이 상시적으로 반영되고 있다. 더 이상 사후 대응만으로는 충분하지 않으며, 위기를 사전에 포착·경보하는 상시 체계가 요구된다.

이에 호르무즈·말라카·수에즈·희망봉·파나마 등 5대 초크포인트와 전략 물자 흐름을 실시간 감시하고, 한국형 해운물류 공급망 조기경보지수를 주간 단위로 산출하여 관심-주의-경계-심각의 위기 단계를 발령하는 통합 시스템을 구축한다. 특히 선물 곡선의 재확대(근월-차월 스프레드)와 투기적 숏 포지션의 급청산은 가격 재급등의 가장 빠른 조기경보 신호이므로, 가격·포지션·통항·보험 지표의 임계 신호를 사전 점검하는 기능을 포함한다.

나아가 위기 발생 시 원인분석→ 영향산업 식별→ 유사사례 검색→ 대응정책 시뮬레이션→ 권고안 작성을 지원하는 AI 에이전트(Agent)를 단계적으로 고도화한다.

조기경보의 실효성은 발령된 경보가 실제 대응으로 이어지는지에 달려 있으므로, 위기단계별로 비축유 방출 검토·국적선 우선배치·운임 및 보험 지원 발동 등 부처별 대응조치를 사전에 연계한 행동계획을 함께 마련한다. 또한 산출된 경보와 분석 결과를 해운·물류기업, 화주, 관계부처가 공유하는 정기 브리핑·상황전파 체계를 운영하여, 민간이 재고·배선·계약 조건을 선제적으로 조정할 수 있도록 지원한다.

그리고 한국해양진흥공사(시스템 구축·운영)와 한국해양수산개발원(조기경보지수·분석·AI 정책지원)이 역할을 분담하여 중복 투자를 방지하고, 「공급망안정화법」에 따른 해운·물류 분야 공급망 위기관리 전문기관으로 시스템을 구축하고 운영하는 것이 필요하다.

2) 화물·선박 정보 연계 기반 공급망 추적·물동량 분석체계 구축

위기 시 우리 화물의 실제 흐름과 영향을 신속히 파악하려면 선박 정보와 화물·항만 정보를 연계한 추적이 필수적이다. 본 연구에서도 AIS·Clarksons 기반 통항 분석과 Port-MIS 항만물동량 분석이 분절적으로 수행된 한계가 있었던 만큼, 이를 하나의 체계로 통합할 필요가 있다.

구체적으로 AIS(선박 위치·통항)와 Port-MIS(국내 항만 입출항·물동량), 관세청 TRASS(품목별 수출입)를 연계하여 '초크포인트 통항량–우회–항만 체선– 품목별 물동량'을 하나의 흐름으로 추적한다. 선박–화물 식별정보(IMO 번호·B/L·HS 코드 등) 연계 표준을 마련하여 우리 수출입 화물의 초크포인트 경유·우회 여부를 실시간 식별하고, Clarksons·Kpler 등 상용

데이터와 결합한 분석 플랫폼을 해운물류 공급망 조기경보시스템과 연계한다. 이렇게 산출된 항로·항만·품목별 위험 노출도 지표는 산업별 영향권 분석의 기초자료로 활용한다.

이렇게 구축된 분석체계는 사후 통계 집계에 그치지 않고, 우리 수출입 화물의 초크포인트 노출도와 우회 경로를 상시 산출하여 해운물류 공급망 조기경보 단계 판정에 직접 활용한다. 아울러 품목별·항만별 위험 노출도 지표를 해양수산부뿐만 아니라 산업통상부·기후에너지환경부·농림축산식품부 등 관계부처와 공유하여, 위기 발생 시 영향이 집중되는 산업과 기업을 신속히 식별하고 맞춤형 지원을 설계하는 기초자료로 삼는다.

이를 위해 AIS·Port-MIS·무역통계 등 기관별 데이터의 연계·공동활용 근거(개인정보·영업비밀 보호 범위 포함)와 데이터 표준화·품질관리 체계, 상용데이터 공동구매 및 활용 근거를 마련한다.

3) 위기 대응형 국적선대 확충 및 우리 화물 우선수송 체계 구축

비상 상황에서 즉시 동원할 수 있는 선박은 사실상 국적선에 한정되나, 핵심 에너지의 국적선 적취율은 LNG 34.5%, 원유 48.9% 수준[252]에 머물고 추세적으로도 낮아지고 있어 위기 시 동원 가능한 선복을 충분히 확보하기 어려울 수 있다. 본 연구의 영향분석에서도 컨테이너선사의 항차당 운항비가 대형선 기준 최대 약 559만 달러까지 증가하고 연안화물선사의 채산성 악화가 더 심각하게 나타나는 등 해운 부문의 비용과 수송 여력이 동시에 압박받는 것으로 확인되었다.

이에 에너지 분야 공기업의 신규 화물 운송계약에 수입자가 직접 선박을 수배하는 본선인도(FOB) 조건의 적용을 확대하고, 가격뿐 아니라 공급망

252) 해양수산부(2026.2), 제6차 해운산업 장기발전계획(2026~2030), p34.; 2004년 기준

기여도와 비상수송 실적을 함께 평가하는 낙찰방식을 도입하여 국적선사가 전략물자 수송에 참여할 수 있는 여건을 넓힌다. 아울러 비상시 동원 대상인 국가필수선박의 규모를 단계적으로 늘리고, 그 지정 범위를 대형선 위주에서 케미컬선 등 중소형 선박으로 확대하며, 위기 시 즉시 투입할 운항 인력의 우선 배정을 강화하여 우리 화물이 우선적으로 수송되도록 보장한다.

국적선대 확충은 평시 적취율 제고와 비상시 동원 역량 확보를 함께 겨냥한다. 이를 위해 노후 국적선의 친환경 선박 대체와 연계하여 선박금융·이차보전 지원을 확대하고, 위기 시 우선수송 의무를 부담하는 선사에는 화물 확보·운임 안정 등 상응하는 유인을 제공한다. 또한 국가필수선박의 비상 운항이 차질 없이 이루어지도록 예비 승선인력 풀을 사전에 확보하고 정기적인 동원 훈련을 시행한다.

법·제도 측면에서는 국가필수선박의 지정과 손실보상, 비상동원 절차에 관한 법적 근거를 정비한다. 또한 전략물자 수송에서 중요한 역할을 하는 선사를 경제안보 차원에서 별도로 관리하고, 이러한 선사가 외국 자본에 매각될 때 그 영향을 사전에 심사·승인하는 제도를 마련한다. 아울러 호르무즈 항행 안전을 위한 다국적 해상안보 협력 참여 요구에 대비하여 관계부처 간 사전 조율 체계를 갖춘다.

4) 해상보험 국가 안전망 구축

본 연구에서 전쟁위험 담보의 공백만으로도 출항이 불가능한 구조적 마비와, 위기 후에도 내려가지 않는 '새로운 기준가격' 고착이 확인되었다. 봉쇄 기간 중 걸프 통항 관련 보험 담보가 축소·중단되고 전쟁위험보험료가 급등하였으며, 사태 이후에도 담보 조건의 정상화가 지연될 가능성을 지적했다. 민간 보험시장만으로 감당하기 어려운 초대형 리스크에 대한 공

적 안전망이 필요하다.

단기적으로는 전쟁위험할증료·선박보험료 급등분에 대한 한시적 지원을 시행하고, KP&I의 기능을 P&I에서 선체보험·재보험까지 확장하여 비상시에도 안정적 담보를 제공한다. 나아가 민간 보험사가 인수를 거절할 경우 KP&I가 의무적으로 보험·재보험을 제공하되, 보험사의 손실한도를 초과하는 부분을 국가가 부담하는 국가 전쟁보험 프로그램을 도입한다.

해상보험 안전망은 평시에는 작동하지 않다가 위기 시 즉시 발동되어야 하므로, 발동 요건·보상 한도·국가 분담 비율을 사전에 규정하여 예측 가능성을 높인다. 단기 지원은 전쟁위험할증료 급등분에 한정하여 한시 운영하되, 중기적으로는 KP&I의 의무인수와 국가 재보험을 결합하여 민간 인수 여력이 소진되는 국면에서도 우리 선박의 출항이 중단되지 않도록 한다. 이를 위해 금융·보험 당국과 해운 당국이 공동으로 운영하는 협의체를 두어 발동 시점과 규모를 신속히 결정한다.

법·제도 측면에서는 「선주상호보험조합법」을 개정하여 KP&I 업무 범위를 선체보험·재보험까지 확대하고, 국가 전쟁(재)보험 프로그램의 도입 근거와 운영방안을 금융위원회·해양수산부·산업통상부 협의로 마련한다.

본 연구는 이번 사태에서 두 가지 구조적 문제를 확인하였다. 하나는 항로가 열려 있더라도 전쟁위험 담보가 확보되지 않으면 선박이 출항하지 못하는 '담보 공백에 따른 마비'이고, 다른 하나는 위기가 끝난 뒤에도 보험료가 내려가지 않고 높은 수준에 머무는 '새로운 기준가격'의 고착이다. 실제로 봉쇄 기간 중 합동전쟁위원회(JWC)가 해당 해역을 고위험구역으로 지정하고 재보험사가 인수를 거절하면서 걸프 통항 관련 담보가 축소·중단되었고, 전쟁위험보험료(AWRP)는 사태 이전의 10배가 넘게 치솟았으며, 국내 갱신 계약의 인상률도 최대 1,000%를 웃돌았다. 특히 전쟁위험보험의 요율과 담보 여부가 런던 재보험시장에서 결정되어 우리가 직접 통제하

기 어렵다는 점에서, 이는 민간 보험시장만으로 감당하기 어려운 초대형 위험이자 에너지·물류 공급망의 실질적 병목으로 작용한다. 따라서 정책 대응은 위기가 발생한 뒤 손실을 보전하는 사후 지원에 그치지 않고, 평시부터 자국의 인수여력과 요율 안정 기반을 함께 갖추는 방향으로 설계될 필요가 있다.

단기적으로는 전쟁위험할증료나 선박보험료 급등분에 대한 한시적 지원을 시행하되, 무역보험 등 기존 제도와 연계하여 선사·화주의 부담을 완화한다. 무역보험은 한국무역보험공사(K-SURE)가 수출입 과정의 대금 미회수·환변동·비상위험 등을 담보하는 정책보험으로 이들 제도의 지원 항목 및 한도에 전쟁위험 관련 비용을 포함하면 신규 재원 부담 없이 신속한 지원이 가능하다.[253] 아울러 전쟁위험 담보가 48시간~7일 단위로만 제공되어 항해 도중 담보가 끊길 수 있는 점을 고려하여, 보험사별로 다른 담보 조건을 통일한 표준 특약, 만료 시 별도 재가입 없이 갱신되는 자동갱신, 짧은 담보를 이어 항해 전 구간을 빈틈없이 보장하는 연속담보 장치를 정비한다. 또한 2026년 4월 해양수산부와 금융위원회가 개최한 '호르무즈 통항 대비 보험상황 점검회의'[254]를 상설 협의체로 전환하여 발동 시점과 지원 규모를 신속히 결정한다.

중기적으로는 런던 시장의 담보 취소에 우리 선대의 출항이 좌우되지 않도록 국내에 최소한의 전쟁위험 인수여력을 상시 확보한다. 노르웨이는 선주들이 공동으로 출자해 전쟁위험을 직접 인수하는 상호보험조합(DNK)을 운영함으로써, 상업 보험시장이 담보를 거절하는 국면에서도 자국 선박이 출항할 수 있는 최소한의 안전판을 자체적으로 갖추고 있다.[255][256] 이러한 사례를 준용하여, 국내 유일의 선주상호보험조합(KP&I)을 모체로 국적선·

253) 한국무역보험공사(검색일: 2026.7.27.)
254) 해양수산부(2026.4.14.)(검색일: 2026.5.1.)
255) Den Norske Krigsforsikring for Skib(DNK), About DNK(검색일: 2026.7.27.)
256) Norwegian Shipowners' Association(검색일: 2026.7.27.)

전략물자 수송선을 대상으로 하는 전쟁위험 상호조합을 설립하고, 정부는 조합의 인수여력을 넘어서는 손실을 최종적으로 보증하는 국가 재보증을 결합한다. 그 운영 방식은 두 단계로 구성된다. 평시에는 가입 선주들이 납입한 분담금을 재원으로 조합이 전쟁위험을 1차로 부담하고, 위기 시 손실이 조합의 인수여력을 초과하면 그 초과분에 한하여 정부가 재보증으로 부담한다. 이처럼 선주 공동기금이 먼저 위험을 흡수하고 대형 손실만 국가가 뒤에서 받치는 구조는 평시에는 재정 투입 없이 보증 여력만 대기시키고 위기 시에만 발동되므로 재정 부담과 도덕적 해이를 함께 줄일 수 있다. 정부가 재해보험의 초과손해를 최종 인수하는 국내 「농어업재해보험법」상 국가재보험[257], 미국의 테러위험보험(TRIA)[258], 영국의 Pool Re[259] 등이 이러한 공적 보증 방식의 대표적 사례이다.

동시에 요율의 급등과 고착을 완화하기 위한 장치를 마련한다. 실손 보상 대신 사전에 정한 통항·사고 기준을 충족하면 약정 금액을 신속히 지급하는 정액형 전쟁보험을 전략물자를 대상으로 시범 도입하여 요율 변동성을 줄이고[260], 담보 조건에 위기 종료 후 요율 재산정 기준을 명시하도록 유도하여 '새로운 기준가격'의 고착을 억제한다. 아울러 보험료가 보험사가 인식하는 위험 수준에 좌우되기 때문에 선박위치정보(AIS)·항만물류정보(Port-MIS)와 사고·통항 안전 자료를 결합한 위험정보를 보험사에게 상시 제공하여 과도한 요율 책정을 실측 기반으로 완화한다.

장기적으로는 우리 화물이 국제 보험시장에서 안정적으로 담보를 확보할 수 있도록, 여러 나라가 공동으로 조성하는 전쟁위험 재보험 협력체에 참여한다. 위기 시 미국 정부가 가동한 전쟁위험 재보험 프로그램이나[261]

257) 농어업재해보험법 제20조
258) U.S. Department of the Treasury(검색일: 2026.7.27.)
259) Pool Reinsurance Company Ltd.(Pool Re)(검색일: 2026.7.27.)
260) JENOA(검색일: 2026.7.27.)
261) Howden Re(2026.3.26.), p. 5.

2023년 흑해에서 우크라이나 정부와 보험사(Lloyd's), 보험중개사(Marsh)가 조성한 국가 보증형 전쟁보험 프로그램(Unity Facility)이 그 예이다.[262] 이러한 협력체에 참여하려면 그에 상응하는 기여가 요구되는 만큼, 우리는 재원 출자와 우리 해군의 호송(선박 경호)·기뢰 제거 등으로 역할을 분담하고, 그 대가로 우리 화물에 대한 담보 여력을 우선 확보한다.

법·제도 측면에서는 「선주상호보험조합법」[263]을 개정하여 전쟁위험 상호조합의 설립과 업무범위, 국가 재보증의 근거를 마련하고, 「경제안보를 위한 공급망 안정화 지원 기본법」(이하 「공급망안정화법」)[264]에 해상 전쟁위험 국가 안전망의 발동요건·보상한도·기금 운영 근거를 반영한다. 이때 정부가 재해보험의 초과손해를 재보험으로 인수하는 「농어업재해보험법」[265]상 국가재보험 방식을 준용하면 검증된 제도 틀을 활용하여 입법·설계 부담을 줄일 수 있다.

5) 항만 운영 안정화 및 공급망 회복력 강화

호르무즈해협 봉쇄나 통항 제한이 발생하면 에너지 수송 선박의 운항 지연과 항로 우회로 입항 일정의 변동성이 커지고, 특정 항만에 선박이 집중되어 항만 운영 차질이 발생할 수 있다. 본 연구의 영향분석에서도 액체화물 물동량이 장기 시나리오에서 최대 13.7% 감소하고 경기 둔화를 매개로 충격이 컨테이너 등으로 확산되는 것으로 나타난 만큼, 항만 운영의 안정성 확보와 공급망 위험에 대한 신속한 대응체계 구축이 우선적으로 요구된다.

단기적으로는 주요 에너지 수입항을 중심으로 선석 배정과 하역 운영의 탄력성을 강화하고, 선박 입항 변동성에 신속히 대응할 수 있는 운영체계

262) Insurance Journal(2023.11.15.)(검색일: 2026.7.27.)
263) 선주상호보험조합법(법률, 2000), 국가법령정보센터
264) 「경제안보를 위한 공급망 안정화 지원 기본법」(법률), 국가법령정보센터(검색일: 2026.7.27.)
265) 농어업재해보험법 제20조

를 갖춘다. 선사·터미널 운영사·화주·항만당국 간 정보공유를 강화하여 입항 예정 정보와 화물 처리계획을 사전에 공유하고, 이를 기반으로 장비·인력 운영계획을 조정하며, 위기 단계별 비상운영계획(Contingency Plan)을 수립하여 항만 혼잡과 물류 적체 가능성을 최소화한다. 아울러 국제유가·벙커링 가격·주요 에너지 수출항 운영현황·선박 위치정보(AIS)·항만물동량·선복량 변화를 종합적으로 분석하는 공급망 모니터링 체계를 구축하여 위험을 조기에 식별한다.

중기적으로는 원유·LNG·나프타 수입에서 중동 주요 항만의 비중이 줄고, 미국·호주·동남아시아 등 비중동 지역의 공급 비중이 확대되는 것으로 나타났다. 이에 중동 중심의 수입구조를 완화하기 위해 공급 권역을 다변화하고, 호르무즈해협을 통과하지 않는 얀부항·푸자이라항 등 우회 수출항과의 연계성을 강화한다. 항만 측면에서는 새로운 공급선에 대응하여 항로 네트워크를 다변화하고 주요 에너지 수입항 간 기능 분담체계를 강화하며, 항만별 물류 처리체계와 배후 운송망을 재정비하여 공급망 변화에 대한 적응력을 높인다.

중장기적으로는 공급망 불안이 장기화될 경우 운영 개선이나 공급선 다변화만으로는 한계가 있으므로 구조적 회복력을 확보한다. 원유·LNG 수입항을 중심으로 저장·비축시설 간 연계체계를 강화하고 공급 차질 시 비축물량을 활용할 수 있는 운영체계를 마련하며, 필요시 해상 저장(Floating Storage)을 활용한다. 나아가 주요 에너지 수입항을 국가 공급망 거점으로 육성하여 저장·배후물류·하역 인프라를 확충하고, 항만 운영정보·선박 위치정보·에너지 물동량·공급망 위험요인을 통합 관리하는 디지털 공급망 리스크 관리체계를 구축한다.

이상의 단계별 대응을 통해 특정 항만으로의 선박 집중과 체선을 완화하고, 에너지 수입항을 중심으로 한 공급 차질이 컨테이너 등 여타 화물로

확산되는 것을 차단한다. 항만 운영정보와 비축·배후물류 기능을 연계함으로써, 통항 제한이 장기화되더라도 국내 에너지·원자재 공급의 연속성을 유지하는 회복력을 확보한다.

6) 위기 대응형 해외 항만·터미널·물류센터 거점 확보

제벨알리 단일 허브 마비 시 우리 물류기업, 특히 중소 포워더가 대체 하역·운송 대안 확보에 어려움을 겪고 화물 처리에서 후순위로 밀리는 문제가 확인되었다. 실제로 봉쇄 이후 물류는 소하르·살랄라·제다·코르파칸·푸자이라 등 외곽 항만으로 분산되었으나, 대체항만의 적체 장기화와 트러킹 운임 급등이 이어졌다.

따라서 주요 항로·대체항만과 신흥시장에 컨테이너 터미널·물류센터·에너지 터미널 지분을 확보하여, 위기 시 우리 화물을 우선 하역·처리할 수 있는 자체 기반을 마련하는 것이 필요하다. 평시에 물류기업의 해외 진출(타당성조사·플랫폼·금융 등)을 지원하여 현지 네트워크와 터미널 운영권을 축적하고, 글로벌 물류·항만 투자펀드를 활용하여 재원 조달과 리스크 분산을 도모한다.

해외 거점 확보는 대형 국적 물류기업뿐 아니라 위기 시 가장 취약한 중소 포워더의 화물 처리 기반을 함께 보장하는 데 목적이 있다. 따라서 확보한 터미널·물류센터의 일정 용량을 위기 시 국적 화주·중소 물류기업에 우선 배정하는 운영원칙을 사전에 약정하고, 거점별로 대체 하역·보관·내륙 운송을 묶은 비상 물류패키지를 마련한다. 거점 선정은 제벨알리를 대체할 수 있는 인근 항만과 신흥시장의 관문 항만을 중심으로 우선순위를 정한다.

그리고 해외 물류거점 투자펀드 및 금융지원 근거를 확대하고, 위기 시 우리 화물 우선처리를 위한 운영권 확보·협약 기반을 마련한다.

7) 대체 물류 우회로 확보 및 글로벌 사우스 신흥시장 선제 진출

호르무즈 우회 해상로(홍해·희망봉)는 항해거리·운송기간이 크게 늘고 우회 용량이 제한적이다. 걸프 통항 리스크의 상시화와 원유 교역축의 대서양 연안 이동을 '구조적 전환'으로 인식하여, 해상에 국한되지 않는 다층적 대체 운송로의 사전 확보가 필요하다.

우선 에너지 수입 대체망으로 북극항로 시범운항을 정기서비스로 발전시키고 쇄빙선대·극지 인력·안전관리 기반을 조성한다. 또한 부산항–대륙철도(TSR·TCR, 장기TKR) 연계 해륙복합운송로를 확충한다. 홍해 사태 이후 유라시아 철도 물동량이 증가하고 TSR·TCR이 해상 대비 리드타임(약 20일)·운임에서 우위로 역전된 점을 활용하여, 항만–철송장 연계의 비효율을 개선하고 블록트레인 서비스를 확대한다.

특히 최근 서아프리카·인도·중동 등 이른바 '글로벌 사우스' 신흥시장으로 컨테이너 선대 투입이 빠르게 늘고 글로벌 공급망의 무게중심이 이동하고 있다. 따라서 위기 발생 이후의 사후 대응이 아니라, 신흥시장이 부상하는 현시점에 평시 선제적으로 진출 기반을 마련할 필요가 있다. 이를 위해 인도·중동·아프리카 등 신흥 물류시장의 거점 항만·물류센터에 선제적으로 지분을 투자하고, 현지 물류기업과의 M&A·합작과 피더선 네트워크 연계를 통해 현지 운영 역량과 네트워크를 축적한다. 아울러 민관 합동 물류 외교와 물류기업 정책발굴 플랫폼을 가동하고, 정부의 글로벌 물류 인프라 투자펀드(프로젝트·블라인드 펀드)를 활용하여 진출 재원을 뒷받침한다.

또한 병목구간별·시나리오별 대체항로 운항 매뉴얼(해수부·산업부·화주·선사의 행동계획)을 마련하여 위기 시 즉시 가동하고, 대체항로 투입 선사에 대한 선박금융 우대와 항만–철도 연계 인프라(철송장) 정비, 복합운송 통관 간소화를 함께 추진한다.

대체 우회로 확보는 개별 수단의 도입에 그치지 않고, 북극항로·대륙철도·신흥시장 항로를 위기 유형과 화물 특성에 따라 선택·조합할 수 있는 다층 운송망으로 통합할 때 실효성을 가진다. 이를 위해 수단별 운송 가능 물량·리드타임·비용을 정기적으로 갱신하는 데이터베이스를 구축하고, 해운물류 공급망 조기경보 단계와 연동하여 위기 시 우선 가동할 우회로를 사전에 정한다.

8) 수산·식량 공급망 안정화

수산은 어업용 유류비 상승의 직접 충격과 나프타 기반 포장재·어구 가격 상승의 간접 충격을 동시에 받는다. 본 연구의 영향분석에서도 포장재 가격 상승으로 수출량이 시나리오별 약 0.58~2.90% 감소하고 수입량은 장기 시나리오에서 최대 약 7.48% 감소하는 것으로 나타났으며, 포장재 의존도가 높은 김, 수입 의존도가 높은 명태·오징어가 특히 취약하다. 석유류 가격 상승과 고환율에 따른 농축수산물 가격의 상시 점검과 사료·농자재 원료 등 수입 의존 투입재의 수입선 다변화·비축이 필요하다.

이에 수출바우처·수출패키징 사업의 운임·포장재 지원 한도를 상향하여 수출기업의 물류비·원가 부담을 완화하고, 명태·오징어 등 수입 의존 품목과 사료·농자재 원료의 수입선을 다변화하며 비축·수급 모니터링을 강화한다. 어망·로프·부표 등 나프타 기반 기자재의 대체 공급선 확보로 생산기반을 유지한다.

수산 부문은 유류비와 포장재·기자재 가격의 동시 상승에 노출되므로, 가격 모니터링과 비축·다변화를 평시부터 상시 운영하는 것이 중요하다. 이를 위해 김·명태·오징어 등 취약 품목의 수급·가격을 조기경보 지표에 포함하여 상시 점검하고, 어업용 면세유 가격 급등 시 어업인의 부담을 완화하는 한시 지원 방안을 사전에 설계한다. 아울러 나프타 기반 포장재·어

구를 대체할 소재와 공급선을 발굴하여 생산·수출 기반의 변동성을 줄인다. 법·제도 측면에서는 수출물류비·포장재 지원 및 주요 품목 비축·수급 관리 근거를 정비한다.

(1) 수출기업 물류비 부담 완화

중동 지역의 지정학적 리스크가 지속될 경우 해상·항공 운임 상승과 전쟁위험할증료 부과 등으로 수출기업의 물류비 부담이 확대될 가능성이 있다. 특히 수산물은 제품 특성상 물류비 비중이 적지 않고, 일부 품목은 운송기간 증가에 따른 품질관리 부담도 함께 발생할 수 있다.

이에 따라 수출기업의 물류 부담을 완화하기 위해 수출바우처 사업 등을 활용한 운임 지원을 확대하고, 전쟁위험할증료 등 예기치 못한 비용 증가에 대한 지원 방안을 검토할 필요가 있다. 또한 주요 수출국별 물류 동향과 운임 변화를 지속적으로 점검하여 수출기업이 변화하는 물류 환경에 신속하게 대응할 수 있도록 지원할 필요가 있다. 예를 들면, 수출바우처 사업의 성장단계별 무역애로 해소(수출물류비) 지원 한도를 각 10%p씩 상향하는 방식 등이다.

〈표 6-2〉 벙커유 가격 변화에 따른 수산물 수입 영향

구분	성장 단계		
	내수 단계	초보 단계	성장·고도화 단계
무역애로 해소 지원 한도(기존→변경)	지원 금액의 최대 20%→30%	15%→25%	10%→20%

자료: 저자 분석

(2) 수입 수급 안정성 확보

국제유가 상승이 장기화될 경우 수입가격 상승과 물류비 부담 확대를 통해 수입 수산물의 조달 여건이 악화될 가능성이 있다. 특히 국내 생산이

제한적이거나 수입 의존도가 높은 품목의 경우 국제 물류 환경 변화가 국내 수급에도 영향을 미칠 수 있다.

이에 따라 주요 수입 품목에 대한 수급 모니터링을 강화하고, 공급 차질 가능성에 대비한 선제적 대응 체계를 마련할 필요가 있다. 또한 대체 수입선 확보와 공급망 다변화를 통해 수입 리스크를 분산하는 한편, 가공·유통 과정에 필요한 주요 원자재의 재고 및 공급망 관리도 병행할 필요가 있다.

9) 법적 쟁점 대응 실무 기반 정비

대체항 하역 과정에서 약관상 통지 절차 이행 여부를 둘러싼 법적 분쟁 가능성이 제기되었으며, 계약운송인이 자체 발행 하우스 선하증권에 실제 운송인의 자유약관을 연동하는 면책 조항을 갖추지 못한 경우 화주에 대한 직접 책임이 발생할 수 있다는 법적 위험도 이번 사태를 계기로 주목받게 되었다.

이에 전쟁위험 발생 시 약관상 통지 절차, 화주 권리, 공동해손 성립 요건 및 보험 처리 절차에 관한 실무 안내 자료를 마련하여 국적 선사 및 화주에게 제공한다. 아울러 통행료 지급 시 결정 경위·비상성과 같은 요건을 사후적으로 입증할 수 있도록 서면 기록 작성 및 보존 방법에 관한 실무 지침을 마련하여 국적 선사에 배포한다. 전쟁위험 특약의 지연 손해 면책으로 인한 보험 공백 구간에 대해서는 국적 선사 및 화주의 전쟁보험 가입 현황과 면책 조항 내용을 점검하고, 기존 정책금융 수단의 활용 가능성을 검토한다. 위기 발생 시 선사와 화주가 우회 운송비용 분담에 관하여 사전에 참고할 수 있는 표준 약관 예시를 제공하는 방안도 함께 마련한다.

법·제도 측면에서는 이란의 유엔해양법협약 비준 미완료로 인한 법적 회색지대와 안보리 강제조치의 실질적 한계가 이번 위기를 통해 재확인된 만

큼, 유사 사태 재발 시 국제법적 대응 절차와 외교적 공조 방안에 관한 사전 검토 기반을 갖출 필요가 있다.

2. 연구의 한계 및 향후 과제

본 연구는 현실화된 호르무즈해협 봉쇄 사태를 실증 사례로 삼아 해양수산업 전반의 충격 전이 경로를 정량화하고 정책방안으로 연결하였다는 점에서 의의가 있으나, 다음과 같은 한계를 지닌다.

첫째, 분석 결과는 전쟁 종료 시점에 관한 시나리오 가정에 의존한다. 실제 위기 상황에서 기업이 수행하는 연료 전환·공급선 다변화·재고 조정 등의 대응 효과와 각국의 비축유 방출·시장안정 정책은 제한적으로만 반영되어, 실제 충격은 추정치와 다를 수 있다. 둘째, 호르무즈해협 봉쇄와 같은 저빈도·고충격 사건은 과거 관측이 제한적이어서 계량모형의 설명력에 한계가 있다(전시 구간 예측오차(MAPE) 약 18% 수준). 셋째, 일부 부문의 영향은 가정에 기반한 추정으로, 특히 수산 부문의 포장재 비용 전가율과 산업 간 비용 전이는 단순화된 가정을 사용하였으므로 잠재적 영향 규모로 해석할 필요가 있다. 넷째, 정책대안의 일부는 현장 애로와 전문가 자문에 기반하므로 제도화 과정에서 관계부처 협의와 추가 검증이 요구된다.

향후 과제로는, 첫째, 한국형 해운물류 공급망 조기경보지수의 실증·고도화와 AI 기반 정책 시뮬레이션을 통해 본 연구의 분석 틀을 상시 운영 체계로 발전시킬 필요가 있다. 둘째, 산업연관 구조를 활용한 부문 간 연계 분석을 정밀화하고, 원유·LNG에서 수산·석유화학 원료에 이르는 수직 연계 전이를 세분화하여 추정할 필요가 있다. 셋째, 말라카·수에즈·홍해·대만 등 유사 초크포인트로 분석을 확장하여 위기 유형별 대응전략을 비교·정립하고, 넷째, 통항 안정·해상보험·국제공조에 관한 법·제도 연구를 병

행하여 정책 실행력을 높여야 한다. 이를 통해 본 연구가 제시한 분석 틀과 부문별 정책과제는 향후 해양수산 분야 공급망 위기관리의 기초자료로 활용될 수 있을 것이다.

참고문헌

국내 문헌

경제인문사회연구회(2026), 중동정세 급변에 따른 분야별 영향과 정책 대응 이슈페이퍼 제6호(5월 4주차).

김명희·이기환·김지영(2014), 벌크선 운임과 중고선가의 인과성 분석, 해운물류연구, 30(3), 한국해운물류학회, pp. 637-654.

김진억(2026.3.23.), 이란 전쟁이 글로벌 보험산업에 미치는 영향, KIRI 리포트, 보험연구원.

김태현(2012), 에너지안보의 국제정치학, 국제·지역연구, 21(3), 서울대학교 국제학연구소, pp. 27-62.

김화년(2016), 중동의 지정학적 리스크가 에너지 시장에 미친 영향, 예술인문사회 융합 멀티미디어 논문지, 6(6), 인문사회과학기술융합학회, pp. 441-450.

안병철·이기환·김명희(2022), 유가와 벌크선 운임의 상관관계 분석에 관한 연구, 한국항해항만학회지, 46(3), 한국항해항만학회, pp. 289-296.

이기범(2020), 호르무즈 해협의 법적 지위와 청해부대 활동의 범위, 이슈브리프2020-04, 아산정책연구원.

이성규 외(2024), 글로벌 지정학적 위험요인과 에너지 안보, 에너지경제연구원.

이성우 외(2024), 글로벌 공급망 리스크 대응 물류망 최적화 방안 연구: 한국-북미 물류공급망 중심, 한국해양수산개발원.

이승석(2026.3.27.), 호르무즈 리스크에 따른 벙커C유 가격 충격을 반영한 한국경제 GDP 영향 평가, 한국경제연구원.

이정미·임은선·백준혁(2023), 한·중FTA이후, 중국산 수산물 수입가격의 환율전가도 분석, 무역연구, 19(5), 한국무역연구원, pp. 275-292.

최건우(2024), 탄소배출규제 대응을 위한 컨테이너 선대 교체 수요 추정 연구, 한국해양수산개발원 일반연구

한국해양수산개발원(2026), 2025년 품목별 항만물동량 예측보고서.

한국해양진흥공사(2026.3.4.), 호르무즈 해협 통항 제한에 따른 해운물류 영향 분석, Special report.

해양수산부(2024), 해운항만물류정보시스템(Port-MIS) 이용코드집 Ⅱ.

_____(2026.2), 제6차 해운산업 장기발전계획(2026~2030).

국외 문헌

Al-Saidi, M., & Saliba, S.(2019), Water, energy and food supply security in the Gulf Cooperation Council (GCC) countries—A risk perspective, Water, 11(3), https://doi.org/10.3390/w11030455.

Asadollah, O. et al.(2024), Geopolitical risk, supply chains, and global inflation, The World Economy, 47(8), pp. 3450-3486.

Benigno, G. et al.(2022), The GSCPI: A new barometer of global supply chain pressures, Federal Reserve Bank of New York Staff Reports No. 1017, Federal Reserve Bank of New York.

Besley, T., Fetzer, T., & Mueller, H.(2015), The welfare cost of lawlessness: Evidence from Somali piracy, Journal of the European Economic Association, 13(2), pp. 203-239.

Bolat, F.(2025), Modeling the impact of Houthi attacks on Red Sea trade routes with the GEO-SHIP framework, Transactions on Maritime Science, 14(3), https://doi.org/10.7225/toms.v14.n03.004.

Bueger, C., & Edmunds, T.(2017), Beyond seablindness: A new agenda for maritime security studies, International Affairs, 93(6), pp. 1293-1311.

Christopher, M., & Lee, H.(2004), Mitigating supply chain risk through improved confidence, International Journal of Physical Distribution & Logistics Mana gement, 34(5), pp. 388-396.

Clarksons Shipping Intelligence Network(2026.5.8.), Middle East Conflict: Shippin g Market Update (No.15).

Cordesman, A. H., & Wagner, A. R.(1990), The lessons of modern war, Volume II: The Iran-Iraq war, Westview Press.

Dagher, L., & Hasanov, F. J.(2023), Oil market shocks and financial instability in Asian countries, International Review of Economics & Finance, 84, pp. 182-195.

Drobetz, W. et al.(2021), The effects of geopolitical risk and economic policy uncert ainty on dry bulk shipping freight rates, Applied Economics, 53(19), pp. 221 8-2229.

Feyrer, J.(2021), Distance, trade, and income — The 1967 to 1975 closing of the Suez canal as a natural experiment, Journal of Development Economics, 15 3, https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2021.102708.

Gao, T., & Lu, J.(2019), The impacts of strait and canal blockages on the transportati on costs of the Chinese fleet in the shipping network, Maritime Policy & Man agement, 46(6), pp. 669-686.

Gholz, E., & Press, D. G.(2010), Protecting "The Prize": Oil and the U.S. national inter est, Security Studies, 19(3), pp. 453-485.

Ginn, W., & Saadaoui, J.(2025a), Impact of supply chain pressures on financial lever age, International Review of Financial Analysis, 98, https://doi.org/10.101 6/j.irfa.2024.103883.

_____(2025b), Do supply chain disruptions matter for global economic condition s?, The World Economy, 48(7), pp. 1534-1551.

Gitelman, L., Magaril, E., & Kozhevnikov, M.(2023), Energy security: New threats and solutions, Energies, 16(6), https://doi.org/10.3390/en16062869.

Han, K., Won, E., & Chung, K.(2026), Short-term forecasting of seafood exports: A hybrid approach for strategic trade planning, Fisheries Science, 92, pp.

725-741.

He, Z. et al.(2023), Assessment of global shipping risk caused by maritime piracy, Heliyon, 9(10), https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2023.e20988.

House of Lords, Glynn v Margetson & Co [1893] AC 351.

Howden Re(2026.3.26.), Strait of Hormuz: (Re)insurance impact from recent events in the Middle East, Business Intelligence.

Hu, X., He, L., & Cui, Q.(2021), How do international conflicts impact China's energ y security and economic growth? A case study of the US economic sanctions on Iran, Sustainability, 13(12), https://doi.org/10.3390/su13126903.

ICJ, Corfu Channel Case(United Kingdom v. Albania), Judgment of 9 April 1949, I.C. J. Reports 1949.

IMF(2026), World Economic Outlook Update: Jan 2026.

International Energy Agency(IEA)(2026), Oil Market Report - March 2026.

_____(2026.3.12.), Oil Market Report – March 2026

_____(2026.4.24.), Gas Market Report, Q2-2026

_____(2026.4.24.), Gas Market Report, Q2-2026.

Koray, M., Kaya, E., & Keskin, M. H.(2025), Determining logistical strategies to mitig ate supply chain disruptions in maritime shipping for a resilient and sustain able global economy, Sustainability, 17(12), https://doi.org/10.3390/su17 125261.

Lott, A., & Kawagishi, S.(2022), The legal regime of the Strait of Hormuz and attacks against oil tankers: Law of the sea and law on the use of force perspectives, Ocean Development & International Law, 53(2-3), pp. 123-146.

Mara, D. et al.(2022), The place of energy security in the national security framewor k: An assessment approach, Energies, 15(2), https://doi.org/10.3390/en15 020658.

Mechai, N., & Wicaksono, H.(2024), Causal inference in supply chain management: How does Ever Given accident at the Suez Canal affect the prices of shipping containers?, Procedia Computer Science, 232, pp. 3173-3182.

Metcalf, G. E.(2014), The economics of energy security, Annual Review of Resource Economics, 6(1), pp. 155-174.

Meza, A. et al.(2022), Disruption of maritime trade chokepoints and the global LNG trade: An agent-based modeling approach, Maritime Transport Research, 3, https://doi.org/10.1016/j.martra.2022.100071.

Mohsendokht, M. et al.(2025), Enhancing maritime transportation security: A data-driven Bayesian network analysis of terrorist attack risks, Risk Analysis, 45 (2), pp. 283-306.

Mrabet, Z. et al.(2025), Do supply chain pressures affect consumer prices in major economies? New evidence from time-varying causality analysis, Economic Modelling, 142, https://doi.org/10.1016/j.econmod.2024.106914.

Navias, M. S., & Hooton, E. R.(1996), Tanker wars: The assault on merchant shipping during the Iran-Iraq conflict, 1980-1988, I.B. Tauris, 재인용: Robert Strauss Center for International Security and Law, Strait of Hormuz – Insurance mar ket, https://www.strausscenter.org/strait-of-hormuz-insurance-market/ (검색일: 2026.9.2.)

Nguyen, T.-T. et al.(2023), Managing disruptions in the maritime industry – a system atic literature review, Maritime Business Review, 8(2), pp. 170-190.

Oxford Economics(2026.3.9.), Iran Conflict 2026: Economic Impact of US, Israel & Iran Tensions.

Pratson, L. F.(2023), Assessing impacts to maritime shipping from marine chokepoi nt closures, Communications in Transportation Research, 3, https://doi.or g/10.1016/j.commtr.2022.100083.

Qu, H., X. Wang, L. Meng and C. Han(2024), Liner Schedule Design under Port Conge stion: A Container Handling Efficiency Selection Mechanism, Journal of Mar ine Science and Engineering, Vol. 12, No. 6, Article 951, https://doi.org/10. 3390/jmse12060951.

Qu, S. et al.(2024), Modeling the dynamic impacts of maritime network blockage on global supply chains, The Innovation, 5(4), https://doi.org/10.1016/j.xi nn.2024.100653.

Ready, R. C.(2018), Oil prices and the stock market, Review of Finance, 22(1), pp.

155-176.

Rodrigue, J.-P.(2004), Straits, passages and chokepoints: A maritime geostrategy of petroleum distribution, Cahiers de géographie du Québec, 48(135), pp. 357-374.

Shi, C. L., & Li, X. Y.(2013), 霍尔木兹海峡安全对中国进口石油供应和运输影响(The impact of the security of the Strait of Hormuz on China's imported oil supply and shipping), 中国软科学(China Soft Science), 2013(7), pp. 1-15.

Sielker, F., & Dannenberg, P.(2025), New economic geographies of war: Risks and disruptions in Eurasian transport routes and supply chains through the milit ary conflict in Ukraine, ZFW – Advances in Economic Geography, 69(1), pp. 41-54.

Sotnyk, I. et al.(2021), Energy security assessment of emerging economies under global and local challenges, Energies, 14(18), https://doi.org/10.3390/en1 4185860.

Strojny, J. et al.(2023), Energy security: A conceptual overview, Energies, 16(13), htt ps://doi.org/10.3390/en16135042.

Sun, R. et al.(2026), Geopolitical disruptions and maritime transitions: Environment al and economic costs of rerouting, Transportation Research Part A: Policy and Practice, 203, https://doi.org/10.1016/j.tra.2025.104737.

U.S. Department of Defense(2026.3.3.), Operation Epic Fury Fact Sheet: First 72 Ho urs.

U.S. Energy Information Administration(EIA)(2026a), Short-Term Energy Outlook.

_____(2026b), World Oil Transit Chokepoints: Strait of Hormuz.

United Nations Convention on the Law of the Sea(1982).

United Nations Secretary-General(1984.12.31.), Report of the Secretary-General in pursuance of Security Council resolution 552 (1984), UN Doc. S/16877, United Nations.

United Nations Security Council(2026.3.11.), Resolution 2817 (2026), UN Doc. S/RE S/2817(2026), United Nations.

_____(2026.3.11.), Resolution 2817 (2026), UN Doc. S/RES/2817(2026), United

Nations.

_____(2026.3.11.), Resolution 2817 (2026), UN Doc. S/RES/2817(2026).

Xu, B., Fu, R., & Lau, C. K. M.(2021), Energy market uncertainty and the impact on the crude oil prices, Journal of Environmental Management, 298, https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2021.113403.

York-Antwerp Rules 2016, https://comitemaritime.org/work/york-antwerp-rules-yar/(검색일: 2026.8.28.).

Zhu, H. et al.(2016), The asymmetric effects of oil price shocks on the Chinese stock market: Evidence from a quantile impulse response perspective, Sustainability, 8(8), https://doi.org/10.3390/su8080766.

인터넷 자료

김인현(2026.3.30.), 해상법주간 브리핑, https://kumaritimelaw.com/bbs/board.php?bo_table=board4&wr_id=204(검색일: 2026.6.15.)

뉴시스(2026.5.6.), 발전사들 '석탄 폐지' 준비…인프라·인력 전환 로드맵 수립 착수, https://www.newsis.com/view/NISX20260506_0003618166(검색일: 2026.6.11.)

서울경제(2026.4.21.), 정부, 호르무즈 선박 재보험 지원…보험사 손실 재정으로 메운다, https://www.sedaily.com/article/20035252(검색일: 2026.6.12.)

연합뉴스(2026.4.10.), 이란, 호르무즈 해협 내 대체항로 제시, https://www.yna.co.kr/view/GYH20260410000400044?input=1363m(검색일: 2026.4.10.)

젤큰, 2025년 AIS 데이터, https://vessel.biggest.co.kr(검색일: 2026.6.22.)

중앙일보(2026.5.6.), HMM Namu to be towed to Dubai after suffering explosion in Hormuz, https://www.koreajoongangdaily.com/korea/hmm-namu-to-be-towed-to-dubai-after-suffering-explosion-in-hormuz/12541211 (검색일: 2026.6.12.)

파이낸스투데이(2026.3.29.), 강민국 의원, 금융감독원 중동 전쟁 해상보험 규모 7조원 초과 발표, https://www.fntoday.co.kr/news/articleView.html?idxno=3

80950(검색일: 2026.6.12.)

한국무역보험공사, 단기수출보험(중소중견Plus+), https://www.ksure.or.kr/rh-kr/cntnts/i-137/web.do(검색일: 2026.7.27.)

한국무역통계 정보포털, 2024년 무역통계, https://bandtrass.or.kr(검색일: 2026.6.22.)

한국석유공사 유가정보서비스(Opinet), 국제유가, https://www.opinet.co.kr/(검색일: 2026.6.18.)

한국선주상호보험조합(KP&I), 조합 소개·연혁, https://www.kpiclub.or.kr(검색일: 2026.6.12.)

한국전력(2026.5.29.), 2026년도판 한국전력통계(제95호), https://www.kepco.co.kr/home/customer/library/electricity-statistics/kepco-stats/boardView.do(검색일: 2026.6.11.)

해양수산부 보도자료(2026.4.14.), 해수부·금융위, 호르무즈 해협 통항 대비 우리 선사의 애로사항 해소에 힘 합쳐, https://www.mof.go.kr/doc/ko/selectDoc.do?menuSeq=971&bbsSeq=10&docSeq=66158(검색일: 2026.5.1.)

_____ (2026.4.8.), 해수부, 호르무즈 해협 통항 재개 관련 선사 회의 개최, https://www.mof.go.kr/doc/ko/selectDoc.do?menuSeq=971&bbsSeq=10&docSeq=66098(검색일: 2026.5.1.)

해양수산부보도자료a(2026.4.10.), 해수부, 호르무즈 통항 재개 대비 보험 상황 긴급 점검회의 개최, https://www.mof.go.kr/doc/ko/selectDoc.do?menuSeq=971&bbsSeq=10&docSeq=66140(검색일: 2026.5.1.)

해양수산부보도자료b(2026.4.10.), 해양수산부, 중동전쟁 위기를 극복하기 위한 추가경정예산 1,448억원 확정, https://www.mof.go.kr/doc/ko/selectDoc.do?menuSeq=971&bbsSeq=10&docSeq=66138(검색일: 2026.5.1.)

해운항만물류정보시스템(Port-MIS), 해운물류통계, https://new.portmis.go.kr/(검색일: 2026.6.11.)

_____, 해운물류통계, https://new.portmis.go.kr/(검색일: 2026.6.22.)

AGBI(Arabian Gulf Business Insight)(2024.2.1.), Cost of Red Sea shipping insurance rises 2,700%, https://www.agbi.com/logistics/2024/02/cost-of-red-sea-shipping-insurance-rises-20-fold/(검색일: 2026.6.12.)

Al Jazeera(2026.3.15.), Trump seeks naval coalition to open Strait of Hormuz: Is any one joining?, https://www.aljazeera.com/news/2026/3/15/trump-calls-for-naval-coalition-to-open-strait-of-hormuz-can-it-work(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.3.15.), Trump seeks naval coalition to open Strait of Hormuz: Is anyone joining?, https://www.aljazeera.com/news/2026/3/15/trump-calls-for-naval-coalition-to-open-strait-of-hormuz-can-it-work(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.3.16.), Strait of Hormuz: Which countries' ships has Iran allowed safe passage to?, https://www.aljazeera.com/economy/2026/3/16/strait-of-hormuz-which-countriess-ships-has-iran-allowed-safe-passage-to(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.3.16.), Strait of Hormuz: Which countries' ships has Iran allowed safe passage to?, https://www.aljazeera.com/economy/2026/3/16/strait-of-hormuz-which-countriess-ships-has-iran-allowed-safe-passage-to(검색일: 2026.6.16.)

Ali, AbdulRahman(2026.3.11.), Situation Update – 11 March 2026, Gargour Shipping, https://www.vda.org.tr/upload/duyuru/SITUATION%20UPDATE%20-%2011%20MARCH.pdf(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.3.11.), Situation Update – 11 March 2026, Gargour Shipping, https://www.vda.org.tr/upload/duyuru/SITUATION%20UPDATE%20-%2011%20MARCH.pdf(검색일: 2026.6.16.)

AM Best(2026.4.6.), US Doubles Gulf Reinsurance Cover to $40 Billion, Names Underwriting Partners, https://news.ambest.com/newscontent.aspx?refnum=273662&altsrc=175(검색일: 2026.6.12.)

Argus Media, Ammonia Middle East FOB Daily(USD/t)(검색일: 2026.6.20.).

_____, LNG DES Northeast Asia (ANEA) Month 1, Singapore Close(검색일: 2026.6.19.)

Associated Press(2026.2.28.), Iran's supreme leader killed in major attack by U.S. and Israel, Trump says, https://apnews.com/article/iran-us-explosion-tehran-c2f11247d8a66e36929266f2c557a54c(검색일: 2026.6.15.)

Associated Press(AP)(2026.2.28.), Iran's supreme leader killed in major attack by U.S. and Israel, Trump says, https://apnews.com/article/iran-us-explosion-tehran-c2f11247d8a66e36929266f2c557a54c(검색일: 2026.6.15.)

BIMCO, War Risks Clause for Time Charter Parties 2025(CONWARTIME 2025), https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/war_risks_clause_for_time_charters_2025/(검색일: 2026.6.15.)

_____, War Risks Clause for Voyage Charter Parties 2025(VOYWAR 2025), https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/war_risks_clause_for_voyage_charter_parties_2025/(검색일: 2026.6.15.)

Clarksons Shipping Intelligence Network, Bunker Prices, https://sin.clarksons.net/(검색일: 2026.6.16.)

_____, https://sin.clarksons.net/(검색일: 2026.6.19.)

_____, Middle East Conflict: Shipping Market Update, https://sin.clarksons.net/(검색일: 2026.5.8.)

_____, Middle East Conflict: Shipping Market Update, https://sin.clarksons.net/(검색일: 2026.6.22.)

_____, Middle East Conflict: Shipping Market Update, https://sin.clarksons.net/(검색일: 2026.6.9.)

_____, Strait of Hormuz Transit Listings, https://sin.clarksons.net(검색일: 2026.6.22.)

CMA CGM(2026.3.11.), Advisory #8 – Middle East – Reopening of Export Bookings; Advisory #9 – Middle East – Reopening of Import Bookings, https://www.cma-cgm.com/news/5344/middle-east-situation-updates(검색일: 2026.3.11.)

_____(2026.3.19.), Advisory #11 – Middle East – Inland Emergency Fuel Surcharge Implementation, https://www.cma-cgm.com/news/5386/advisory-11-middle-east-inland-emergency-fuel-surcharge-implementation(검색일: 2026.3.19.)

_____(2026.3.3.), Advisory #5 – Middle East – Suspension of all Bookings, https://www.cma-cgm.com/news/5344/middle-east-situation-updates(검색일:

2026.3.3.)

CNBC(2019.7.9.), Insurance rates have 'increased 10-fold' after attacks in the Strait of Hormuz, shipping CEO says, https://www.cnbc.com/2019/07/09/oil-insurance-rates-have-soared-since-tanker-attacks-near-iran.html(검색일: 2026.6.12.)

_____(2026.3.13.), Chubb set as main U.S. insurer for Persian Gulf shipping amid Iran war, https://www.cnbc.com/2026/03/11/iran-israel-war-strait-hormuz-shipping-oil-insurance.html(검색일: 2026.6.12.)

Den Norske Krigsforsikring for Skib(DNK), https://www.warrisk.no/(검색일: 2026.7.27.)

DP World, "Jebel Ali Port – Terminal Facts", https://www.dpworld.com/en/ports-terminals/uae/jebel-ali-port (검색일: 2026.6.20.).

DP World, "Jebel Ali Port", https://www.dpworld.com/en/ports-terminals/uae/jebel-ali-port (검색일: 2026.6.20.).

Financialounge(2026.4.23.), he assault by the Iranian pasdaran on the MSC Francesca ship, https://www.financialounge.com/news/2026/04/23/ecco-il-video-dellassalto-dei-pasdaran-iraniani-alla-nave-msc-francesca/(검색일: 2026.6.10.)

Foreign Policy(2026.6.17.), U.S.-Iran Memorandum of Understanding: Full Text, https://foreignpolicy.com/2026/06/17/trump-us-iran-memorandum-of-understanding-mou-deal-read-full-text/(검색일: 2026.6.24.)

Gard, https://gard.no/en/insights/the-interface-between-hull-and-machinery-insurance-and-p-and-i-from-the-p/(검색일: 2026.6.12.)

Goodhart, Will(2026.3.23.), The Strait of Hormuz and the Limits of Maritime Law, Lawfare, https://www.lawfaremedia.org/article/the-strait-of-hormuz-and-the-limits-of-maritime-law(검색일: 2026.6.15.)

Gulf News(2026.6.19.), No tolls, just fees? What Iran's plan for Strait of Hormuz means, https://gulfnews.com/world/mena/no-tolls-just-fees-what-irans-plan-for-strait-of-hormuz-means-1.500575992(검색일: 2026.6.24.)

Hapag-Lloyd(2026.3.), Temporary Suspension of our IG1 & KWF Services, https://

www.hapag-lloyd.com/en/services-information/news/2026/03/shipping-with-our-ig1---kwf-services—here-s-an-update-for-your-.html(검색일: 2026.3.29.)

_____(2026.3.3.), Suspension of Strait of Hormuz Transits Due to Security Closure, https://www.hapag-lloyd.com/en/services-information/news/2026/02/suspension-of-strait-of-hormuz-transits-due-to-security-closure.html (검색일: 2026.6.20.).

Insurance Journal(2023.11.15.), Ukraine Launches Grain Insurance Program With Marsh McLennan, Lloyd's, https://www.insurancejournal.com/news/international/2023/11/15/748199.htm(검색일: 2026.7.27.)

_____(2026.3.3.), London Marine Insurers Widen High-Risk Zone in Mideast Gulf as Conflict Escalates, https://www.insurancejournal.com/news/international/2026/03/03/860272.htm(검색일: 2026.6.15.)

_____(2026.4.6.), US Doubles Hormuz Reinsurance Guarantees to $40 Billion With New Partners, https://www.insurancejournal.com/news/international/2026/04/06/864586.htm(검색일: 2026.6.12.)

International Energy Agency(IEA)(2011.6.23.), IEA Activates Coordinated Emergency Response Measures for Libya, https://www.iea.org/news/an-update-on-member-countries-contributions-to-iea-collective-stock-draw(검색일: 2026.6.11.)

_____(2022.4.1.), IEA Member Countries Agree to Second Collective Action to Release Oil Stocks, https://www.iea.org/news/iea-governing-board-concludes-2022-collective-actions(검색일: 2026.6.11.)

_____2026.3.12.), Oil Market Report – March 2026, https://www.iea.org/events/oil-market-report-march-2026(검색일: 2026.6.15.)

_____, An Update on Member Countries' Contributions to IEA Collective Actions, https://www.iea.org/news/an-update-on-member-countries-contributions-to-iea-collective-actions(검색일:2026.6.11.)

_____, Oil Security and Emergency Response - Strait of Hormuz, https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-response/strait-of-hormuz(검색일: 2026.6.11.)

_____, Strait of Hormuz Factsheet, https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-response/strait-of-hormuz(검색일: 2026.6.5.)

International Fertilizer Association(IFA)(2026.3.16.), Open Letter: Protect Fertilizer Supply Chains to Safeguard Global Food Security, https://www.fertilizer.org/news/protect-fertilizer-supply-chains-to-safeguard-global-food-security/(검색일: 2026.5.20.)

International Group of P&I Clubs, https://www.igpandi.org/reinsurance/(검색일: 2026.6.12.)

International Maritime Organization(2026.3.12.), IMO calls Extraordinary Council meeting to discuss situation in Middle East, https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-convenes-extraordinary-council-meeting-middle-east.aspx(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.3.12.), IMO calls Extraordinary Council meeting to discuss situation in Middle East, https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-convenes-extraordinary-council-meeting-middle-east.aspx(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.3.18.~19.), Council, 36th Extraordinary Session (C/ES.36), https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/council-36th-extraordinary-session.aspx(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.3.19.), IMO condemns attacks on shipping, calls for safe-passage framework in Strait of Hormuz, https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-calls-for-safe-passage-framework-in-strait-of-hormuz.aspx(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.3.19.), IMO condemns attacks on shipping, calls for safe-passage framework in Strait of Hormuz, https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-calls-for-safe-passage-framework-in-strait-of-hormuz.aspx(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.4.24.), No safe transit through Strait of Hormuz: IMO Secretary-General, https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/no-safe-transit-through-hormuz-imo-secretary-general.aspx(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.4.24.), No safe transit through Strait of Hormuz: IMO Secretary-General, https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/no-safe-transit-through-hormuz-imo-secretary-general.aspx(검색일: 2026.7.1.)

_____(2026.6.23.), IMO announces evacuation plan in the Strait of Hormuz, https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-accounces-evacuation-plan-in-strait-of-hormuz.aspx(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.6.23.), IMO announces evacuation plan in the Strait of Hormuz, https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-accounces-evacuation-plan-in-strait-of-hormuz.aspx(검색일: 2026.6.29.)

_____, Highlighted incidents in the Strait of Hormuz and the Middle East, www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/middle-east-highlighted-incidents.aspx(검색일: 2026.7.2.)

_____, Middle East: Information related to shipping and seafarers - Strait of Hormuz and the Middle East, https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/middle-east-strait-of-hormuz.aspx(검색일: 2026.6.29.)

_____, Middle East: Information related to shipping and seafarers—Strait of Hormuz and the Middle East, https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/middle-east-strait-of-hormuz.aspx(검색일: 2026.6.29.)

International Transport Workers' Federation & Joint Negotiating Group(2026.3.5.), ITF-JNG: High Risk Area designation in the Strait of Hormuz, https://safety4sea.com/itf-jng-high-risk-area-designation-in-the-strait-of-hormuz/(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.3.5.), ITF-JNG: High Risk Area designation in the Strait of Hormuz, https://safety4sea.com/itf-jng-high-risk-area-designation-in-the-strait-of-hormuz/(검색일: 2026.6.16.)

International Transport Workers' Federation(2026.3.5.), Joint ITF–JNG Statement: Designation of Warlike Operations Area in the Strait of Hormuz, https://www.itfseafarers.org/en/news/joint-itf-jng-statement-designation-high-risk-area-strait-hormuz(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.3.5.), Joint ITF–JNG Statement: Designation of Warlike Operations Area in the Strait of Hormuz, https://www.itfseafarers.org/en/news/joint-i

tf-jng-statement-designation-warlike-operations-area-strait-hormuz(검색일: 2026.6.16.)

INTERTARGO, News & Updates, www.intercargo.org(검색일: 2026.7.2.)

Investing.com, Brent Oil Futures Historical Data, https://www.investing.com/commodities/brent-oil-historical-data(검색일: 2026.6.20.)

_____, Crude Oil WTI Futures Historical Data, https://www.investing.com/commodities/crude-oil-historical-data(검색일: 2026.6.19.)

_____, Urea Granular FOB Middle East Futures Historical Data, https://www.investing.com/commodities/urea-granular-fob-middle-east-futures-historical-data (검색일: 2026.6.21.).

Islamabad Memorandum of Understanding between the United States of America and the Islamic Republic of Iran(2026.6.17.), https://www.presidency.ucsb.edu/documents/islamabad-memorandum-understanding-between-the-united-states-america-and-the-islamic(검색일: 2026.8.28.).

JENOA, Parametric Insurance in Geopolitical & Agricultural Risk, https://jenoa.com/en/insights/parametric-insurance-in-geopolitical-agricultural-risk/ (검색일: 2026.7.27.)

Journal of Commerce(2026.3.10.), Waves of diverted containers swamping Middle East ports, https://www.joc.com/article/waves-of-diverted-containers-swamping-middle-east-ports-6183989(검색일: 2026.3.10.)

_____(2026.3.26.), CMA CGM reorganizes India-Europe/Med network amid Middle East port woes, https://www.joc.com/article/cma-cgm-reorganizes-india-europemed-network-amid-middle-east-port-woes-6193362(검색일: 2026.3.26)

_____(2026.3.31.), Salalah disruptions send carriers on Indian trades back to adding Pakistan calls, https://www.joc.com/article/salalah-disruptions-send-carriers-on-indian-trades-back-to-adding-pakistan-calls-6195877(검색일: 2026.3.31)

_____(2026.3.6.), Gemini suspends, revamps Middle East services amid growing conflict, https://www.joc.com/article/gemini-suspends-revamps-middle-east-services-amid-growing-conflict-6182114(검색일: 2026.3.9.)

_____(2026.4.17.), Premier Alliance taps UAE's Khor Fakkan for war-diverted cargoes, https://www.joc.com/article/premier-alliance-taps-uaes-khor-fakkan-for-war-diverted-cargoes-6206141(검색일: 2026.4.16)

_____(2026.5.4.), Hapag-Lloyd, MSC to use feeders to restore upper Persian Gulf cargo links, https://www.joc.com/article/hapag-lloyd-msc-to-use-feeders-to-restore-upper-persian-gulf-cargo-links-6214083(검색일: 2026.5.4.)

KOTRA무역투자24(2026.5.14.), 중동전쟁 긴급대응 애로상담 데스크, https://www.kotra.or.kr/subList/41000064001(검색일 : 2026.5.15.)

Kpler(2026.3.4.), Strait of Hormuz disruption: Which container vessels are trapped, waiting, or diverting?, https://www.kpler.com/blog/strait-of-hormuz-disruption-which-container-vessels-are-trapped-waiting-or-diverting(검색일: 2026.5.9.)

Kudrin, Bertina(2026.3.23.), The Strait of Hormuz and the Limits of Maritime Law, Lawfare, https://www.lawfaremedia.org/article/the-strait-of-hormuz-and-the-limits-of-maritime-law(검색일: 2026.6.15.)

La Jornada(2026.4.28.), EU analiza propuesta de Irán para reabrir el estrecho de Ormuz, https://www.jornada.com.mx/noticia/2026/04/28/mundo/eu-analiza-propuesta-de-iran-para-reabrir-el-estrecho-de-ormuz(검색일: 2026.6.16.)

Linerlytica, Port Congestion(2026.1.26.~2026.6.19. 자료), https://www.linerlytica.com/ (검색일: 2026.6.20.).

Lloyd's List(2026.3.1.), Iran attacks prompt Red Sea rethink as box shipping exits Strait of Hormuz, https://www.lloydslist.com/LL1156478/Iran-attacks-prompt-Red-Sea-rethink-as-box-shipping-exits-Strait-of-Hormuz(검색일: 2026.3.1.)

_____(2026.3.13.), Hormuz closure forces costly liner detours as Gulf logistics tighten, https://www.lloydslist.com/LL1156611/Hormuz-closure-forces-costly-liner-detours-as-Gulf-logistics-tighten(검색일: 2026.3.13.)

_____(2026.3.2.), Gulf liner trades seize up as carriers retreat from Hormuz and wider disruption looms, https://www.lloydslist.com/LL1156487/Gulf-line

r-trades-seize-up-as-carriers-retreat-from-Hormuz-and-wider-disruption-looms (검색일: 2026.4.1.).

_____(2026.3.4.), Liner exodus accelerates as escalating Gulf conflict cripples Middle East services, https://www.lloydslist.com/LL1156513/Liner-exodus-accelerates-as-escalating-Gulf-conflict-cripples-Middle-East-services (검색일: 2026.3.6.)

_____(2026.3.2.), Carriers rush to impose war risk surcharges as Middle East crisis deepens, https://www.lloydslist.com/LL1156482/Carriers-rush-to-impose-war-risk-surcharges-as-Middle-East-crisis-deepens(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.3.2.), Carriers rush to impose war risk surcharges as Middle East crisis deepens, https://www.lloydslist.com/LL1156482/Carriers-rush-to-impose-war-risk-surcharges-as-Middle-East-crisis-deepens(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.3.3.), US, UK and Israeli ships charged three times more than others for Middle East war cover, https://www.lloydslist.com/LL1156502/US-UK-and-Israeli-ships-charged-three-times-more-than-others-for-Middle-East-war-cover(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.3.3.), US, UK and Israeli ships charged three times more than others for Middle East war cover, https://www.lloydslist.com/LL1156502/US-UK-and-Israeli-ships-charged-three-times-more-than-others-for-Middle-East-war-cover(검색일: 2026.6.16.)

Lott, Alexander(2026.3.10.), The Legality of Iran's Closure of the Strait of Hormuz, EJIL: Talk!,https://www.ejiltalk.org/the-legality-of-irans-closure-of-the-strait-of-hormuz/(검색일: 2026.3.17.)

Maritime News(2026.4.5.), Gulf of Oman Ports Experience Surge in Rerouted Container Traffic Amid Strait of Hormuz Restrictions, https://www.maritimenews.com/gulf-oman-shipping/gulf-oman-ports-container-traffic-surge(검색일: 2026.5.9.)

Nevitt, Mark(2026.3.15.), Legal and Operational Issues in the Strait of Hormuz: Transit Passage Under Fire, Just Security, https://www.justsecurity.org/133996/legal-operational-strait-hormuz-transit-passage/(검색일: 2026.3.17.)

Newsroom(2026.4.9.), ADNOC says Strait of Hormuz still closed, 230 oil tankers waiting, Türkiye Today, https://www.turkiyetoday.com/region/adnoc-says-strait-of-hormuz-still-closed-230-oil-tankers-waiting-3217758(검색일: 2026.6.16.)

Norwegian Shipowners' Association, Security and Contingency Planning, https://www.rederi.no/en/(검색일: 2026.7.27.)

PBS NewsHour(2026.2.28.), U.S. and Israel launch a major attack on Iran, Trump says Supreme Leader Khamenei killed, https://www.pbs.org/newshour/world/u-s-and-israel-launch-a-major-attack-on-iran-trump-says-supreme-leader-khamenei-killed(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.2.28.), U.S. and Israel launch a major attack on Iran, Trump says Supreme Leader Khamenei killed, https://www.pbs.org/newshour/world/u-s-and-israel-launch-a-major-attack-on-iran-trump-says-supreme-leader-khamenei-killed(검색일: 2026.6.16.)

Pool Reinsurance Company Ltd.(Pool Re), https://www.poolre.co.uk/(검색일: 2026.7.27.)

PortalPortuario(2026.3.4.), Maltese-flagged container ship damaged by projectile while passing through the Strait of Hormuz, https://portalportuario.cl/portacontenedores-con-bandera-de-malta-es-danado-por-proyectil-durante-paso-a-traves-del-estrecho-de-ormuz/ (검색일: 2026.6.15.)

Prime Minister's Office(2026.3.19.), Joint statement from the leaders of the United Kingdom, France, Germany, Italy, the Netherlands, Japan, Canada and others on the Strait of Hormuz, https://www.gov.uk/government/news/joint-statement-from-the-leaders-of-the-united-kingdom-france-germany-italy-the-netherlands-and-japan-on-the-strait-of-hormuz-19-march-2026 (검색일: 2026.6.24.)

Reuters(2026.2.28.), Oil and gas majors and traders suspend shipments via Hormuz, sources say, https://www.reuters.com/business/energy/oil-gas-majors-traders-suspend-shipments-via-hormuz-us-attacks-iran-sources-say-2026-02-28/(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.3.1.), Oil and gas majors and traders suspend shipments via Hormuz,

sources say, https://www.reuters.com/business/energy/oil-gas-majors-traders-suspend-shipments-via-hormuz-us-attacks-iran-sources-say-2026-02-28/(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.3.1.), US-Israeli attack triggers fear and panic in Iran, https://www.reuters.com/world/middle-east/us-israeli-attack-triggers-fear-panic-iran-2026-02-28/(검색일: 2026.6.16.

_____(2026.3.1.), US-Israeli attack triggers fear and panic in Iran, https://www.reuters.com/world/middle-east/us-israeli-attack-triggers-fear-panic-iran-2026-02-28/(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.3.16.), Reactions to Trump's call for help to secure Strait of Hormuz, https://www.reuters.com/world/asia-pacific/reactions-trumps-call-help-secure-strait-hormuz-2026-03-16/(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.3.16.), Reactions to Trump's call for help to secure Strait of Hormuz, https://www.reuters.com/world/asia-pacific/reactions-trumps-call-help-secure-strait-hormuz-2026-03-16/(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.3.19.), Iran considers levying transit fees on ships in Hormuz Strait, lawmaker says, https://www.reuters.com/world/middle-east/iran-considers-levying-transit-fees-ships-hormuz-strait-lawmaker-says-2026-03-19/(검색일: 2026.3.28.)

_____(2026.3.19.), UN shipping agency IMO calls for safe corridor to evacuate seafarers from Gulf, https://www.reuters.com/world/middle-east/un-shipping-agency-imo-calls-safe-corridor-evacuate-seafarers-gulf-2026-03-19/(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.3.19.a), Iran considers levying transit fees on ships in Hormuz Strait, lawmaker says, https://www.reuters.com/world/middle-east/iran-considers-levying-transit-fees-ships-hormuz-strait-lawmaker-says-2026-03-19/(검색일: 2026.3.28.)

_____(2026.3.19.b), UN shipping agency IMO calls for safe corridor to evacuate seafarers from Gulf, https://www.reuters.com/world/middle-east/un-shipping-agency-imo-calls-safe-corridor-evacuate-seafarers-gulf-2026-03-19/(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.3.2.), Iran conflict disrupts global shipping as tankers are stranded, damaged(검색일: 2026.6.30.)

_____(2026.3.2.), Iran conflict disrupts global shipping as tankers are stranded, damaged, https://www.reuters.com/business/energy/iran-conflict-disrupts-global-shipping-tankers-are-stranded-damaged-2026-03-02/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.3.2.), Iran vows to attack any ship trying to pass through Strait of Hormuz, https://www.reuters.com/world/middle-east/iran-vows-attack-any-ship-trying-pass-through-strait-hormuz-2026-03-02/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.3.2.), Iran vows to attack any ship trying to pass through Strait of Hormuz, https://www.reuters.com/world/middle-east/iran-vows-attack-any-ship-trying-pass-through-strait-hormuz-2026-03-02/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.3.2.), Marine insurers cancel war risk cover, tanker costs to rise as Iran conflict intensifies, https://www.reuters.com/world/middle-east/ship-insurers-cancel-war-risk-cover-due-iran-conflict-2026-03-02/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.3.2.), Marine insurers cancel war risk cover, tanker costs to rise as Iran conflict intensifies, https://www.reuters.com/world/middle-east/ship-insurers-cancel-war-risk-cover-due-iran-conflict-2026-03-02/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.3.26.), Iran war damage to Qatar hits global LNG outlook, upends Asia demand growth, https://www.reuters.com/business/energy/iran-war-damage-qatar-hits-global-lng-outlook-upends-asia-demand-growth-2026-03-26/(검색일: 2026.6.28.)

_____(2026.3.26.), Iran war damage to Qatar hits global LNG outlook, upends Asia demand growth, https://www.reuters.com/business/energy/iran-war-damage-qatar-hits-global-lng-outlook-upends-asia-demand-growth-2026-03-26/(검색일: 2026.6.28.)

_____(2026.3.30.), Crude oil and LNG supply are at risk of the worst-possible scenario, https://www.reuters.com/markets/commodities/crude-oil-lng-supply-are-risk-worst-possible-scenario-2026-03-30/(검색일: 2026.6.28.)

_____(2026.3.30.), Crude oil and LNG supply are at risk of the worst-possible scenario, https://www.reuters.com/markets/commodities/crude-oil-lng-supply-are-risk-worst-possible-scenario-2026-03-30/(검색일: 2026.6.28.)

_____(2026.3.5.), "Farmers see fertiliser price surge as Iran war blocks exports, threatening losses", https://www.reuters.com/business/energy/iran-war-threatens-asia-fertiliser-supplies-ahead-planting-season-2026-03-05/(검색일: 2026.4.5.)

_____(2026.4.10.), Hormuz at near standstill as Iran warns ships to keep to its waters, https://www.reuters.com/world/middle-east/shipping-traffic-through-hormuz-virtual-standstill-despite-ceasefire-data-shows-2026-04-09/(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.4.10.), Hormuz at near standstill as Iran warns ships to keep to its waters, https://www.reuters.com/world/middle-east/shipping-traffic-through-hormuz-virtual-standstill-despite-ceasefire-data-shows-2026-04-09/(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.4.15.), Iran proposes letting ships exit safely through Oman side of Hormuz, source says, https://www.reuters.com/world/middle-east/iran-offers-proposal-allowing-ships-exit-oman-side-hormuz-free-attack-source-2026-04-15/(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.4.15.), Iran proposes letting ships exit safely through Oman side of Hormuz, source says, https://www.reuters.com/world/middle-east/iran-offers-proposal-allowing-ships-exit-oman-side-hormuz-free-attack-source-2026-04-15/(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.4.21.), Shipping traffic through Hormuz still largely halted, https://www.reuters.com/world/middle-east/shipping-traffic-through-hormuz-still-largely-halted-2026-04-21/(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.4.21.), Shipping traffic through Hormuz still largely halted, https://www.reuters.com/world/middle-east/shipping-traffic-through-hormuz-still-largely-halted-2026-04-21/(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.4.23.), Iran seizes vessel in Strait of Hormuz, defying US naval superiority, https://www.reuters.com/world/asia-pacific/iran-tightens-control-

hormuz-after-us-calls-off-renewed-attacks-2026-04-23/(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.4.23.), Iran seizes vessel in Strait of Hormuz, defying US naval superiority, https://www.reuters.com/world/asia-pacific/iran-tightens-control-hormuz-after-us-calls-off-renewed-attacks-2026-04-23/(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.4.23.), Iran takes seized ships to port, countries check on seafarers' safety, https://www.reuters.com/world/europe/iran-takes-seized-ships-port-countries-seek-info-seafarers-safety-2026-04-23/(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.4.23.), Iran takes seized ships to port, countries check on seafarers' safety, https://www.reuters.com/world/europe/iran-takes-seized-ships-port-countries-seek-info-seafarers-safety-2026-04-23/(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.4.23.), US peace efforts with Iran stall - as it happened, https://www.reuters.com/world/iran-war-live-iran-seizes-tankers-strait-hormuz-trump-maintains-ports-blockade-2026-04-23/(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.4.23.), US peace efforts with Iran stall - as it happened, https://www.reuters.com/world/iran-war-live-iran-seizes-tankers-strait-hormuz-trump-maintains-ports-blockade-2026-04-23/(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.4.30.), Iran threatens painful response if US renews attacks, https://www.reuters.com/business/energy/us-seeks-international-help-reopen-strait-hormuz-crude-prices-surge-2026-04-30/(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.4.30.), Iran threatens painful response if US renews attacks, https://www.reuters.com/business/energy/us-seeks-international-help-reopen-strait-hormuz-crude-prices-surge-2026-04-30/(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.5.24.), Axios says proposed US-Iran deal involves opening strait during 60-day ceasefire extension, https://www.reuters.com/world/asia-pacific/axios-says-proposed-us-iran-deal-involves-opening-strait-during-60-day-ceasefire-2026-05-24/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.5.24.), Axios says proposed US-Iran deal involves opening strait duri

ng 60-day ceasefire extension, https://www.reuters.com/world/asia-pacific/axios-says-proposed-us-iran-deal-involves-opening-strait-during-60-day-ceasefire-2026-05-24/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.5.25.), Iran would open Strait of Hormuz 30 days after peace deal, Nikkei reports citing source, https://www.reuters.com/world/middle-east/iran-would-open-strait-hormuz-30-days-after-deal-with-us-end-fighting-nikkei-2026-05-25/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.5.25.), Iran would open Strait of Hormuz 30 days after peace deal, Nikkei reports citing source, https://www.reuters.com/world/middle-east/iran-would-open-strait-hormuz-30-days-after-deal-with-us-end-fighting-nikkei-2026-05-25/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.5.27.), COSCO products tanker leaving Strait of Hormuz, oil traffic still limited, https://www.reuters.com/world/china/cosco-products-tanker-leaving-strait-hormuz-oil-traffic-still-limited-2026-05-27/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.5.27.), COSCO products tanker leaving Strait of Hormuz, oil traffic still limited, https://www.reuters.com/world/china/cosco-products-tanker-leaving-strait-hormuz-oil-traffic-still-limited-2026-05-27/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.5.28.), US-Iran MOU on 60-day ceasefire extension reached, but Trump must approve, sources say, https://www.reuters.com/world/middle-east/us-iran-mou-60-day-ceasefire-extension-reached-trump-must-approve-source-says-2026-05-28/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.5.28.), US-Iran MOU on 60-day ceasefire extension reached, but Trump must approve, sources say, https://www.reuters.com/world/middle-east/us-iran-mou-60-day-ceasefire-extension-reached-trump-must-approve-source-says-2026-05-28/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.5.29.), How far have the U.S. and Iran got towards ending the Iran war?, https://www.reuters.com/world/china/whats-involved-talks-end-iran-war-2026-05-26/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.5.29.), How far have the U.S. and Iran got towards ending the Iran

war?, https://www.reuters.com/world/china/whats-involved-talks-end-iran-war-2026-05-26/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.5.6.), Gulf's fragile trade lifeline hangs on two eastern UAE ports, https://www.reuters.com/world/middle-east/gulfs-fragile-trade-lifeline-hangs-two-eastern-uae-ports-2026-05-06/(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.5.6.), Gulf's fragile trade lifeline hangs on two eastern UAE ports, https://www.reuters.com/world/middle-east/gulfs-fragile-trade-lifeline-hangs-two-eastern-uae-ports-2026-05-06/(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.6.15.), Global shippers cautious on Hormuz transit despite US-Iran deal, https://www.reuters.com/business/energy/one-lng-tanker-passes-hormuz-after-us-iran-agree-deal-shippers-stay-cautious-2026-06-15/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.6.15.), Global shippers cautious on Hormuz transit despite US-Iran deal, https://www.reuters.com/business/energy/one-lng-tanker-passes-hormuz-after-us-iran-agree-deal-shippers-stay-cautious-2026-06-15/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.6.15.), What the US and Iran say is in the memorandum to end the war, https://www.reuters.com/world/asia-pacific/what-us-iran-say-they-have-agreed-memorandum-end-war-2026-06-15/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.6.15.), What the US and Iran say is in the memorandum to end the war, https://www.reuters.com/world/asia-pacific/what-us-iran-say-they-have-agreed-memorandum-end-war-2026-06-15/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.6.19.), Oil shipments rise in Hormuz although questions grow over Iran's transit terms, https://www.reuters.com/business/energy/oil-shipments-rise-hormuz-although-questions-grow-over-irans-transit-terms-2026-06-19/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.6.20.), Oil shipments rise in Hormuz although questions grow over Iran's transit terms, https://www.reuters.com/business/energy/oil-shipments-rise-hormuz-although-questions-grow-over-irans-transit-terms-2026-06-19/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.6.22.), US waives Iran sanctions after talks; Lebanon fighting abates,

https://www.reuters.com/world/asia-pacific/us-iran-talks-go-into-day-2-after-trump-threats-hormuz-closure-2026-06-22/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.6.23.), More vessels transit Hormuz, Qatar-linked LNG tankers return, data show, https://www.reuters.com/business/energy/more-vessels-transit-hormuz-qatar-linked-lng-tankers-return-data-show-2026-06-23/(검색일: 2026.6.28.)

_____(2026.6.23.), More vessels transit Hormuz, Qatar-linked LNG tankers return, data show, https://www.reuters.com/business/energy/more-vessels-transit-hormuz-qatar-linked-lng-tankers-return-data-show-2026-06-23/(검색일: 2026.6.28.)

_____(2026.6.23.), US waives Iran sanctions after talks; Lebanon fighting abates, https://www.reuters.com/world/asia-pacific/us-iran-talks-go-into-day-2-after-trump-threats-hormuz-closure-2026-06-22/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.6.24.), Ships start sailing through Hormuz under UN evacuation scheme, agency says, https://www.reuters.com/world/middle-east/ships-start-sailing-through-hormuz-under-un-evacuation-scheme-agency-says-2026-06-24/(검색일: 2026.6.24.)

_____(2026.6.24.), Ships start sailing through Hormuz under UN evacuation scheme, agency says, https://www.reuters.com/world/middle-east/ships-start-sailing-through-hormuz-under-un-evacuation-scheme-agency-says-2026-06-24/(검색일: 2026.6.24.)

_____(2026.6.25.), Crude shipments through Hormuz at highest since Iran war began, https://www.reuters.com/business/energy/crude-shipments-through-hormuz-highest-since-war-amid-concerns-over-iran-exit-2026-06-25/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.6.25.), Crude shipments through Hormuz at highest since Iran war began, https://www.reuters.com/business/energy/crude-shipments-through-hormuz-highest-since-war-amid-concerns-over-iran-exit-2026-06-25/(검색일: 2026.6.29.)

_____(2026.6.26.), Fertiliser shipments begin exiting through Hormuz strait, https://www.reuters.com/world/middle-east/fertiliser-shipments-begin-exiting-through-hormuz-strait-2026-06-26/ (검색일: 2026.6.26.).

_____(2026.6.27.), Iran and US agree to halt attacks and renew talks, US official says, https://www.reuters.com/world/asia-pacific/us-carries-out-fresh-strikes-against-iran-after-tanker-struck-hormuz-escalating-2026-06-27/(검색일: 2026.6.29.)

S&P Global, S&P Global Commodity Insights - Crude Oil, https://www.spglobal.com/commodity-insights(검색일: 2026.6.11.)

SeatradeMaritimenews(2026.5.11.). HMM Namu hit twice in Gulf attack, https://www.seatrade-maritime.com/security/hmm-namu-hit-twice-in-gulf-attack(검색일: 2026.6.12.)

Shanghai Shipping Exchange, https://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp(검색일: 2026.6.11.)

Southey, Safia(2026.3.17.), Condemning the Counterstrike Without the Cause, Verfassungsblog, https://verfassungsblog.de/unsc-resolution-2817/(검색일: 2026.6.15.)

Strauss Center for International Security and Law, https://www.strausscenter.org/strait-of-hormuz-insurance-market/(검색일: 2026.6.12.)

TELEGRAPH(2026.4.27.), Filipino crewmembers safe after Iran seizes two containerships in Strait of Hormuz, https://www.maritimetelegraph.com/filipino-seafarers-safe-iran-hormuz-seizure/ (검색일: 2026.6.10.)

_____(2026.4.3.), Containership Safeen Prestige reportedly sinks in the Strait of Hormuz after missile attack, https://www.maritimetelegraph.com/safeen-prestige-sinks-strait-of-hormuz/(검색일: 2026.6.15.)

The Times of Israel(2026.7.20.), Iran's Pezeshkian says country in 'full-scale war' with US, https://www.timesofisrael.com/liveblog_entry/irans-pezeshkian-says-country-in-full-scale-war-with-us/(검색일: 2026.11.4.)

U.S. Department of Defense(2026.3.3.), Operation Epic Fury Fact Sheet: First 72 Hours, https://media.defense.gov/2026/Mar/03/2003882557/-1/-1/1/OPERATION-EPIC-FURY-FACT-SHEET-260303.PDF(검색일: 2026.6.15.)

U.S. Department of the Treasury, Terrorism Risk Insurance Program, https://home.treasury.gov/policy-issues/financial-markets-financial-institutions-and-fiscal-service/federal-insurance-office/terrorism-risk-insurance-program(검색일: 2026.7.27.)

U.S. Energy Information Administration(2014.10.28.), Benchmarks play an important role in pricing crude oil, https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=18571(검색일: 2026.5.31.)

_____(2014.10.28.), Benchmarks play an important role in pricing crude oil, https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=18571(검색일: 2026.5.31.)

_____(2017.3.10.), Another type of crude oil to be included in calculation of the Brent price benchmark, https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=30292(검색일: 2026.5.31.)

_____(2017.3.10.), Another type of crude oil to be included in calculation of the Brent price benchmark, https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=30292(검색일: 2026.5.31.)

_____(2018.7.25.), Three Important Oil Trade Chokepoints Are Located around the Arabian Peninsula, https://www.eia.gov/Todayinenergy/detail.php?id=32352(검색일: 2026. 6.16).

_____(2025.6.16.), Amid regional conflict, the Strait of Hormuz remains critical oil chokepoint, https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65504(검색일: 2026.6.12.)

_____, Weekly Petroleum Status Report, https://www.eia.gov/petroleum/supply/weekly/(검색일: 2026.6.19.)

_____, Weekly Petroleum Status Report, https://www.eia.gov/petroleum/supply/weekly/(검색일: 2026.6.19.)

_____, What drives crude oil prices: Overview, https://www.eia.gov/finance/markets/crudeoil/(검색일: 2026.5.31.)

_____, What Drives Crude Oil Prices?, https://www.eia.gov/finance/markets/crudeoil/(검색일: 2026.5.31.)

UK Foreign, Commonwealth & Development Office(2026.4.2.), Chair's statement

on the meeting on the Strait of Hormuz, https://www.gov.uk/government/news/chairs-statement-on-the-meeting-on-the-strait-of-hormuz(검색일: 2026.6.24.)

UKMOTO, Recent Incidents, http://www.ukmto.org/recent-incidents(검색일: 2026.7.2.)

United Nations News(2026.4.7.), Security Council: Russia and China veto resolution on Strait of Hormuz, https://news.un.org/en/story/2026/04/1167261(검색일: 2026.6.15.)

United Nations Security Council(2026.3.11.), Security Council Adopts Resolution 2817(2026)(검색일: 2026.3.28.)

_____(2026.3.11.), Security Council Adopts Resolution 2817 (2026), Condemning Iran's 'Egregious Attacks' against Neighbours as Middle East Violence Rapidly Escalates, https://press.un.org/en/2026/sc16315.doc.htm(검색일: 2026.6.16.)

_____(2026.3.11.), Security Council Adopts Resolution 2817 (2026), Condemning Iran's 'Egregious Attacks' against Neighbours as Middle East Violence Rapidly Escalates, https://press.un.org/en/2026/sc16315.doc.htm(검색일: 2026.6.16.)

Vesselfinder, Vessels, https://www.vesselfinder.com/vessels/details/9844277 (검색일: 2026.6.15.)

Vesseltracker, vessels, https://www.vesseltracker.com/en/Ships/Olympic-Life-9844277.html (검색일: 2026.6.15.)

Vucci, E.(2026.5.27.), U.S. President Donald Trump participates in a cabinet meeting, at the White House, Reuters Connect, https://www.reutersconnect.com/item/us-president-donald-trump-participates-in-a-cabinet-meeting-at-the-white-house/dGFnOnJldXRlcnMuY29tLDIwMjY6bmV3c21sX1JDMlNITEFJU1dBTA(검색일: 2026.6.16.)

World Economic Forum(2026.4.9.), What stopping war-risk insurance in the Strait of Hormuz tells us, https://www.weforum.org/stories/2026/04/how-middle-east-war-turning-governments-into-insurers-last-resort/(검색일: 2026.6.12.)

WTTW News(2026.2.28.), Trump Says Iran's Supreme Leader Is Dead After US and Israel Launch Major Attack, https://news.wttw.com/2026/02/28/us-and-israel-launch-major-attack-iran-trump-urges-iranians-take-over(검색일: 2026.7.1.)

Yang Ming(2026.4.20.), Customer Advisory: Declaration of Deviation & Operational Updates for GS2 Service, https://www.yangming.com/en/news/notice/16013(검색일: 2026.4.20.)

법령

경제안보를 위한 공급망 안정화 지원 기본법(법률 19828호, 2023.12.26.).

농어업재해보험법(법률 제21065호, 2025.10.1.).

민법(법률 제19409호, 2023.5.16.).

상법(법률 제21448호, 2026.3.6.).

선주상호보험조합법(법률 제20436호, 2024.9.20.).

국제조약·협약

International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, as amended by the Protocol of 23 February 1968(Hague-Visby Rules).

United Nations Convention on the Law of the Sea(1982).

생성형 AI 활용 자료

ChatGPT(Pro 20x)(2026.6.22.), 중동 주요 항만 위치 지도상에 표기, https://chatgpt.com/

현안연구 2026-05

호르무즈해협 봉쇄위기가 해양수산업에 미치는 영향과 정책 대응방안

발 행 2026년 11월 17일

발 행 인 조 정 희

발 행 처 한국해양수산개발원

주 소 49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

연 락 처 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)

등 록 1984년 8월 6일 제313-1984-1호

조판·인쇄 ㈜디자인월드 (051-916-1533)

비매품/무료

호르무즈해협 봉쇄위기가 해양수산업에 미치는 영향과 정책 대응방안

The Impact of the Strait of Hormuz Blockade Crisis
on Korea's Maritime and Fisheries Industries and Policy Responses

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26 (동삼동)
TEL. 051-797-4800

비매품/무료
95300
9 791168 663336
ISBN 979-11-6866-333-6 (PDF)