



트레이드 렌즈

TRADE LENS

투자에 초점을 맞추다.

MACRO INSIGHT / No.03

거시경제를 기업의 현금흐름으로 읽는 리서치

문제는 원유가 아니라 디젤이다

에너지 쇼크가 실물경제를 때리는 경로

정제제품의 부족이 운송비·기업마진·물가·소비로 번지는 경로

정제·물류의 제약 → 연료비·가격 전가 → 소득·소비

원유의 가격과, 실제로 쓸 수 있는 연료의 가격을 분리한다.

원유가 내려도 비용은 남을 수 있다.
디젤의 공급과 가격 전가가 실물 충격을 결정한다.

원유의 중요성을 부정하는 주장이 아니다. 정제제품별 병목과 비용의 최종 부담자를 분석한다.

01 / RESEARCH VIEW

원유가 풀려도, 실물경제의 연료비는 남을 수 있다

TradeLens 판단 | 공급의 정상화는 원유의 배럴 수가 아니라 실제 연료의 인도와 비용 회수에서 확인한다.

핵심 결론

이번 충격을 원유 가격 한 줄로 설명하기는 어렵다. 정제·운송의 제약이 남으면 디젤을 쓰는 기업의 비용은 더 오래 높게 유지될 수 있다. 비용 전가가 가능한 기업도 이익률과 현금 회수 시차까지 자동으로 보호받지는 않는다.

10월 2일 IEA는 중동 원유 수출이 상당히 회복됐지만 정제제품 흐름에는 심한 제약이 남아 있다고 평가했다. 이 차이가 이번 보고서의 출발점이다. 원유의 중요성을 부정하는 것이 아니라, 원유 이후 단계의 병목을 따로 보자는 의미다. [1]

질문	이 보고서의 판단	판단을 가르는 지표
무슨 변화인가	원유와 제품 공급의 회복 속도가 다름	디젤 공급·재고·지역별 인도 가격
왜 중요한가	운송·생산 원가와 실질소득으로 전달	연료비 비중·가격 전가·물동량
누가 부담하나	공급자·사용기업·고객 사이에서 이동	계약·헤지·재고·수급 시차
무엇을 확인하나	물량 정상화와 비용 정상화의 동행	제품 스프레드·청구액·근원물가

서로 다른 세 가지 회복

원유 공급 회복 → 디젤 공급 회복 → 기업의 현금흐름 회복은 같은 사건이 아니다. 중간 단계의 정제설비, 운송 경로, 연료 규격과 계약 갱신 시점을 건너뛰면 정책 효과와 사업 성과를 과대평가할 수 있다.

독자가 가져갈 판단 기준

원유가 내려갔는가보다, 쓸 수 있는 연료가 도착했고 그 비용이 누구에게 언제 청구됐는가를 먼저 묻는다.



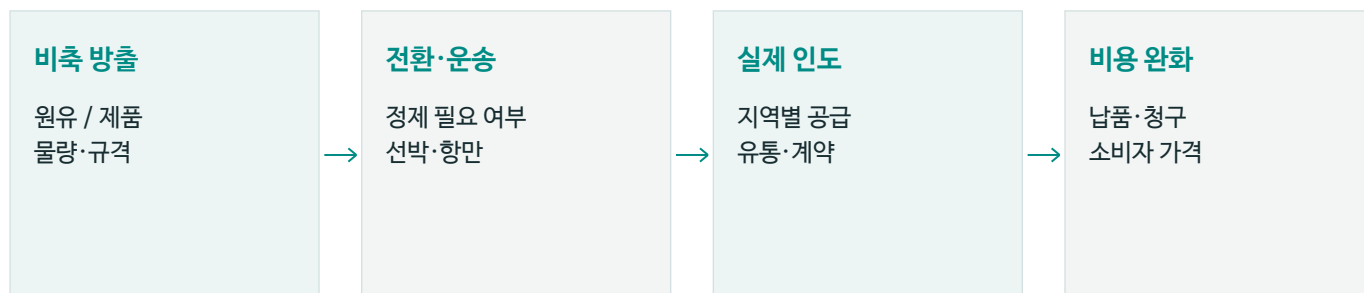
02 / THE RELEASE IS NOT THE DELIVERY

1억 배럴 발표와 디젤 공급 정상화는 다르다

정책 계획 · 10월 2일 G7 공동성명의 물량·기간·제품 구분을 유지한다.

G7은 4개월에 걸쳐 1억 배럴을 조정 방출하고, 첫 20일에 상당한 디젤 물량을 앞당겨 공급한다는 계획을 제시했다. 정유시설 정비 일정 조정과 가능한 범위의 가동률 제고도 포함했다. 발표 물량은 즉시 인도된 디젤 실적이 아니다. [2]

공동성명의 요소	경제적으로 확인할 것
1억 배럴 · 4개월	제품별 구성, 실제 방출 속도, 도착 지역
첫 20일 디젤 우선 공급	원유가 아닌 사용 가능한 제품의 도착량
정비 조정·가동률 제고	안전·설비·원료 조건 안에서 늘어난 제품 생산
기존 약속의 이행 맥락	이미 이행한 물량을 반영한 계획인지 구분



개념적 전달 경로 · 기존 원유 비축분은 디젤 완제품과 동일한 속도로 공급되지 않는다. [5] [6]

발표를 합산해 새로운 총량을 만들지 않는다

이번 성명은 3월 약속의 이행과 이미 충족한 약속을 함께 언급한다. 따라서 앞선 계획에 1억 배럴을 단순히 더해 “전부 추가 공급”이라고 해석하지 않는다. 비축 방출은 재고를 당겨 쓰는 수단이지 지속적인 생산능력 증가 자체가 아니다. [2]

TradeLens 해석

방출의 효과는 발표 규모보다 제품 구성·도착 속도·지속 공급의 회복으로 평가한다. 비축이 시간을 벌어도 정제와 운송 제약은 별도로 해소돼야 한다.



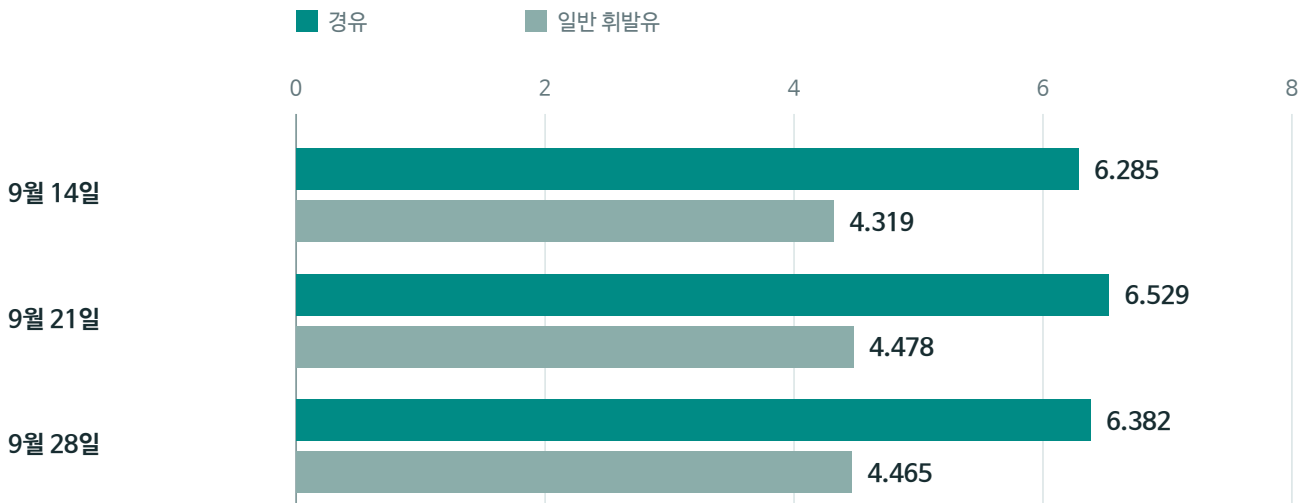
03 / RETAIL PRICE EVIDENCE

디젤은 한 주 하락했다. 비용 수준은 여전히 높다

미국 전국 평균 · 2026년 9월 29일 EIA 발표 · 세금 포함 달러/미국 갤런.

같은 날짜·같은 소매가격 기준

USD/gal



9월 28일 관측값	가격	전주 대비	전년 대비
자동차용 경유	6.382	-0.147	+2.628
일반 휘발유	4.465	-0.013	+1.347

출처: EIA [3]. 변화 열도 USD/gal이며 상승률(%)이 아니다. 경유는 on-highway diesel, 휘발유는 regular gasoline이다.

하락 방향과 비용 부담의 크기를 구분한다

두 연료 모두 직전 주보다 낮아졌다. 그렇다고 지난해 수준으로 돌아온 것은 아니다. 운송기업은 한 주의 방향보다 실제 구입가격·사용량·할증료 갱신 시점의 조합으로 부담을 판단해야 한다.

해석의 경계

9월 28일 가격은 10월 2일 G7 발표보다 앞선 관측이다. 이 하락을 그 발표의 결과로 설명할 수 없다. 또한 경유와 휘발유 소매가격의 차이는 정유사의 크랙 스프레드가 아니다.



04 / REFINING & PHYSICAL BOTTLENECKS

원유 한 배럴을 디젤 한 배럴로 바꿀 수는 없다

정제능력·제품 수출·지역 간 이동은 서로 다른 공급 제약이다.

정유시설은 원유를 여러 제품으로 분리하고 후속 공정을 거친다. 디젤 가격이 오른다고 모든 설비를 즉시 디젤 생산으로 전환할 수는 없다. EIA는 공정과 원료 조건이 제품 생산의 유연성을 제한한다고 설명한다. [5]

병목	원유 공급만 늘려서는 부족한 이유	완화의 증거
정유시설 가동	정비·고장·설비별 처리 능력의 제약	실제 원유 투입과 제품 출하 회복
제품 구성·규격	원료와 공정에 따라 산출물 조합이 달라짐	필요 규격의 디젤 생산·수출 증가
운송·항만	추가 물량과 수요 지역 사이에 거리·시간 존재	도착 물량, 운임·체선 부담 완화
재고 위치	세계 총재고와 특정 지역의 가용 재고는 다름	수요 대비 지역 재고·배송 여력 회복

미국에서 생산해도 해외 수급과 분리되지 않는다

정제제품은 지역 간 거래로 연결된다. 다른 지역의 부족은 수입 수요나 수출 유인을 바꾸고 국내 가격에도 전달될 수 있다. 다만 가격 차이에는 운임·품질·세금도 들어가므로 지역 간 격차 전체를 공급 부족으로 환산하지 않는다. [6] [7]

재고가 충분한가보다, 바로 인도할 수 있는가

원유·중간 제품·최종 연료는 서로 바꿔 쓸 수 있는 같은 재고가 아니다. 물량의 위치와 규격, 다음 보충까지의 시간을 함께 보아야 한다. 재고 증가는 공급 개선의 결과일 수도, 주문 감소로 판매되지 않은 결과일 수도 있으므로 출하와 소비를 대조한다.

현장의 병목과 거시경제의 점점

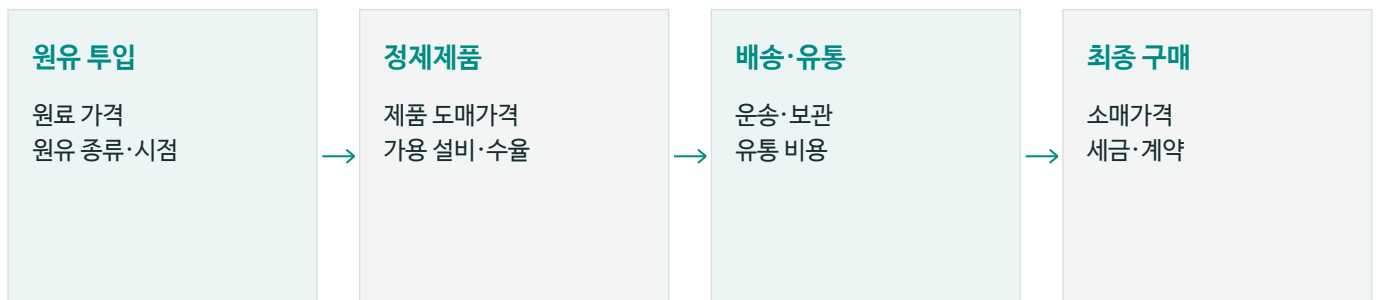
가용 물량이 부족할 때 기업은 단가뿐 아니라 안전재고와 조달 시간을 늘릴 수 있다. 이는 재고 자금·금융비용을 추가로 묶는다. 이 경로는 기업별 계약과 재고정책에 따라 달라지는 TradeLens 분석이다.



05 / FROM CRUDE TO THE PUMP

정유 마진, 소매가격, 기업 순이익은 다른 숫자다

가격이 만들어지는 단계를 나누어야 누가 이익을 얻는지 판단할 수 있다.



EIA는 경유 소매가격을 원유, 정제, 유통·판매, 세금으로 구분한다. 제품 수급이 타이트하면 원유 가격과 최종 연료비 사이의 간격이 달라질 수 있다. 구성 비중은 지역·시점에 따라 달라지므로 고정된 비율을 현재 가격에 적용하지 않는다. [4] [7]

지표	읽을 수 있는 것	읽을 수 없는 것
디젤 크랙 스프레드	제품 도매가격과 원유 환산가격의 간격	정유사의 세후 순이익률
주유소 경유 가격	세금·유통을 포함한 최종 연료가격	정제 단계의 이익만 분리한 값
운송사 연료할증료	계약상 연료비 조정 청구액	실제 연료 원가 비중이나 이익률

크랙 스프레드의 정의·범위 [4]; 유통·세금 구조 [7]; 할증료와 통계 지수의 구분 [10].

스프레드 확대는 수익 기회이지 이익 확정이지 아니다

제품 가격이 원료보다 빨리 오르면 가동 가능한 정유설비의 수익 여지가 커질 수 있다. 그러나 가동 중단, 공정 에너지비, 원유 조달 조건과 재고평가 손익이 함께 움직인다. 제품 간 스프레드와 개별 회사의 영업현금은 별도로 연결해야 한다.

기업을 읽는 순서

제품 가격 → 판매 가능한 물량 → 실제 투입원가 → 운영비·재고 → 현금 회수. 가격 하나만으로 정유·운송기업의 실적을 같은 방향으로 단정하지 않는다.



06 / WHERE THE COST TRAVELS

디젤의 비용은 주유소 밖으로 번진다

생활물가에는 직접 주유비뿐 아니라 운송·생산 비용의 간접 경로가 있다.

노출 영역	비용이 발생하는 지점	부담이 이동하는 경로
도로·철도 운송	화물 운행과 장비의 연료	운임·할증료 → 화주 → 상품 가격
농업	농기계·관개·수확·수송	농가 마진 또는 납품 가격
건설	중장비·현장 운반·발전	고정가격 공사 마진 또는 신규 견적
난방·산업용	용도·규격이 다른 증류유 제품	난방비·운영비 → 가계 실질소득
발전·비상 전원	디젤 발전기의 실제 가동	가동 시간에 따른 비용 노출

사용처의 범위는 EIA [8], 계절성과 가격 경로는 [7]. 난방유·자동차용 경유는 같은 소매가격 통계가 아니다.

매출보다 고정 계약과 사용량을 먼저 본다

동일 업종에서도 연료비 연동 계약을 가진 기업과 고정가격으로 납품하는 기업의 부담은 다르다. 연료 가격이 올라도 물량 감소가 더 크면 총 연료비가 줄 수 있지만, 고정비를 나눌 매출이 줄어 수익성은 악화될 수 있다.

항공을 디젤 소비로 합산하지 않는다

항공유는 별도 제품·가격 지수다. 정제제품 시장의 공통 제약을 받을 수 있지만, 항공기 연료비를 미국 도로용 경유 가격으로 계산하면 안 된다. FedEx도 서비스에 따라 디젤과 항공유 지수를 구분한다. [9]

TradeLens 판단

이 충격은 연료를 직접 사는 업종에만 머물지 않는다. 다만 최종 가격 효과는 각 단계의 연료 비중·전가율·사용량에 따라 희석되거나 기업 마진에 흡수된다.



07 / CONTRACTS & COLLECTION

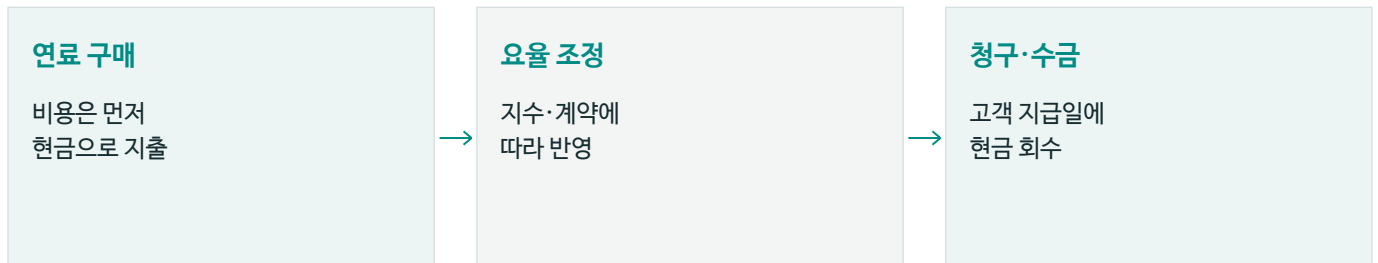
연료할증료가 있어도, 돈이 들어오는 시간은 남는다

한 회사 안에서도 지수·적용 시점·고객 계약이 다를 수 있다.

FedEx는 Ground 계열 서비스에 EIA의 미국 자동차용 경유 지수를 사용하고, 일부 다른 운송 서비스에는 미국 걸프 연안 항공 유 지수를 적용한다. 주 단위 조정이라도 기준 연료 관측일과 적용일은 같지 않다. [9]

계약에서 볼 항목	현금흐름에 주는 의미
어떤 지수인가	경유·항공유, 전국·지역, 도매·소매를 구분
언제 적용되는가	관측일 → 요율 갱신 → 청구 → 실제 입금
누구에게 적용되는가	표준 요율과 개별 할인·예외 계약의 차이
어디까지 회수되는가	연료비뿐 아니라 빈차·우회·기타 원가 변동 여부

EIA는 가격 지수를 제공하지만 운송사의 할증료를 설정하거나 규제하는 기관은 아니다. [10]



설명용 시차 계산 | 실제 회사 추정 아님

추가 연료비가 매월 1만달러 발생하고 전액 회수가 30일 늦으면 약 1만달러, 60일 늦으면 약 2만달러의 추가 운전자금이 필요하다. 월 30일·균등 지출, 매입채무·다른 현금 유입 없음의 단순 가정이다. 이 금액은 매월 반복되는 영구 손실이 아니다.

계약의 가치

비용 전가율이 같아도 회수 속도가 다르면 필요한 자금이 다르다. 지수 연동은 이익 방어 수단이며, 수금 조건은 별도의 유동성 방어 수단이다.



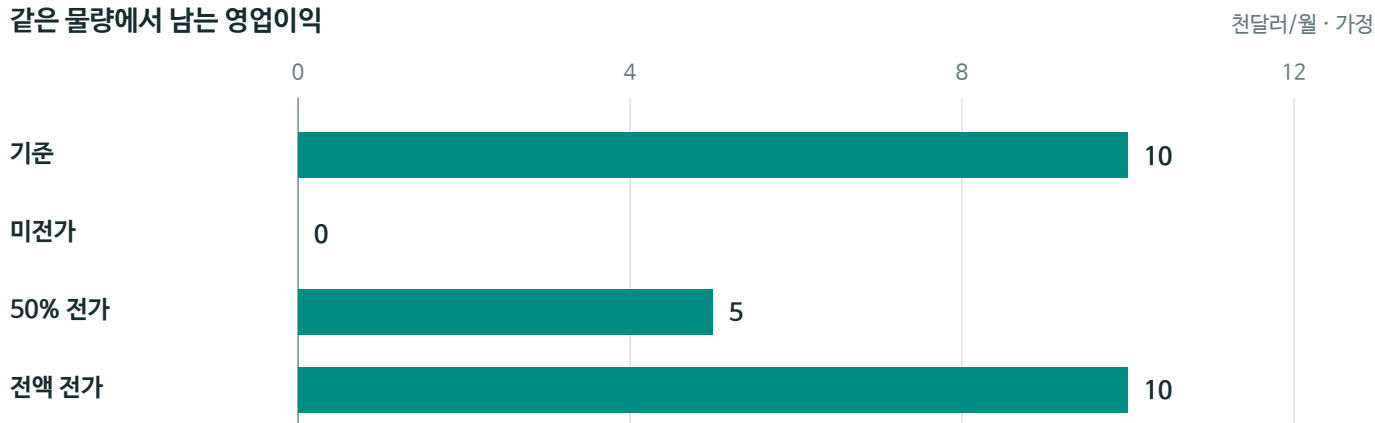
08 / CARRIER ECONOMICS LAB

연료비를 전부 넘겨도 이익률은 낮아질 수 있다

설명용 가정 | 같은 운송 물량에서 연료 가격이 40% 오르는 경우.

월간 가정 · 천달러	기준	미전가	50% 전가	전액 전가
매출	100	100	105	110
연료비	25	35	35	35
그 외 영업비용	65	65	65	65
영업이익	10	0	5	10
영업이익률	10.0%	0.0%	4.8%	9.1%

같은 물량에서 남는 영업이익



계산: 연료비 $25 \times 1.40 = 35$. 추가 비용 10의 $0.50 \cdot 100\%$ 를 매출에 반영. 이익률 = $\text{영업이익} \div \text{매출}$. 실제 기업 전망·관측치가 아니다.

이익 금액과 마진율의 회복은 다르다

전액 전가하면 영업이익은 10으로 돌아오지만, 분모인 매출이 110으로 커져 이익률은 9.1%다. 할증료 때문에 매출이 늘었다는 사실만으로 물동량 성장이나 경쟁력 개선을 판단할 수 없다.

모형이 남기는 질문

어느 정도를 넘겼는가, 얼마나 늦게 회수하는가, 물량은 유지되는가를 함께 본다. 이 가정은 운행량·효율·다른 원가가 고정이며 세금·이자·헤지·운전자본을 손익에서 별도로 계산하지 않는다.



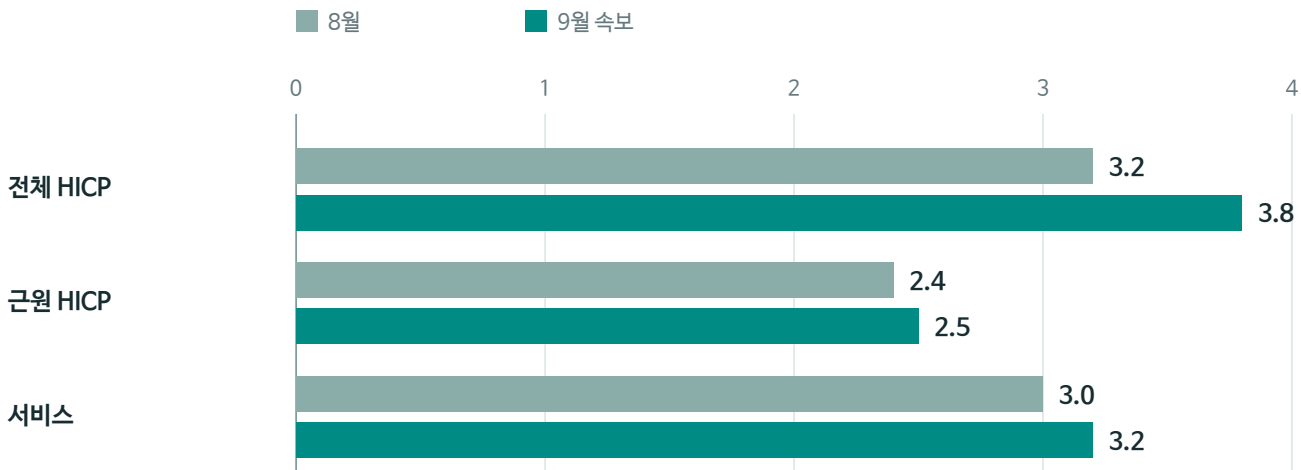
09 / INFLATION EVIDENCE

에너지 18.8%와 근원물가 2.5%는 다른 신호다

유로지역 · 2026년 9월 HICP 속보치와 같은 발표의 8월 수치 비교.

에너지와 구별해 볼 물가 지표

전년 동월 대비 %



동일 기준 · 전년 동월 대비	8월	9월 속보
에너지	14.3%	18.8%
식품·주류·담배	1.1%	1.4%
비에너지 공업제품	1.2%	1.1%

Eurostat 10월 2일 발표 [11]. 근원은 에너지·식품·주류·담배 제외. 각 상승률은 전체 물가에 대한 기여도(%p)가 아니며 항목을 합산하지 않는다.

에너지에서 시작됐는가와 오래 남는가는 별개다

9월 속보에서 에너지 상승률이 두드러지지만, 전체 상승분을 디젤 하나의 효과로 분해할 수는 없다. 근원·서비스의 변화, 임금과 기대의 지속성을 함께 보아야 비용 충격이 넓어지는지 판단할 수 있다.

두 가지 성급한 결론을 피한다

높은 에너지 물가만으로 광범위한 가격·임금 악순환이 확정된 것은 아니다. 반대로 근원물가의 변화가 작다는 이유로 이후 간접 파급까지 없다고 판단할 수도 없다.



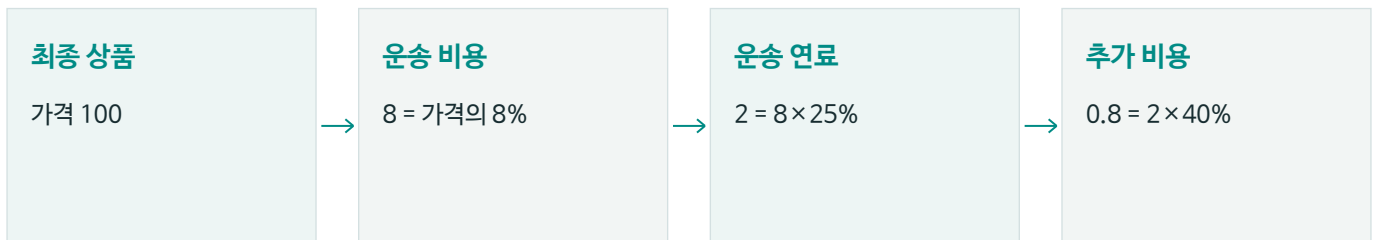
10 / PASS-THROUGH LAB

디젤이 40% 올라도 상품값이 40% 오르지 않는다

설명용 가정 | 원가 구성과 전가율을 거쳐 최종 가격 효과를 계산한다.

모형 B | 최종 가격 100인 상품

운송 서비스 비용은 가격의 8, 그중 연료 비중은 25%로 가정한다. 연료비는 2다. 사용량과 다른 비용을 고정한 채 연료 가격이 40% 오르면 추가 비용은 0.8이 된다. 이 모형은 앞의 운송사 손익 모형과 별개다.



최종 가격에 반영한 비율	가격 증가분	새 가격
0%	0.0	100.0
50%	0.4	100.4
100%	0.8	100.8

단위: 초기 상품 가격=100인 지수. 8%·25%·40%는 전부 설명용 가정이며 국가 CPI 가중치나 실제 기업 원가율이 아니다.

완충되는 것은 가격이지 반드시 손실이 아니다

최종 판매자가 가격을 올리지 않으면 소비자의 직접 부담은 줄지만 비용이 사라지는 것은 아니다. 공급자나 유통사의 마진이 줄거나, 이후 납품 조건에 반영될 수 있다. 어디서 흡수됐는지에 따라 투자·고용·소비에 미치는 경로가 달라진다.

모형의 한계와 활용

생산에 직접 쓰인 연료, 다른 원재료의 에너지비, 대체 조달·물량 감소는 제외했다. 따라서 0.8%를 경제 전체의 물가 효과로 쓰지 않는다. 이 계산의 목적은 원가 비중과 전가율을 생략하지 않는 데 있다.

11 / MACRO: RATES, FX & REAL INCOME

금리 결정은 유가의 숫자보다 충격의 지속성을 본다

원가 충격과 수요 약화를 동시에 읽는 조건부 분석이다.

ECB는 7월 23일 금리를 동결했고, 9월 10일에는 세 정책금리를 25bp 인상했다. 두 결정의 차이를 원유 가격 하나의 기계적 규칙으로 해석할 수는 없다. 기관은 물가 전망과 기초적 물가, 통화정책 전달을 함께 평가한다. [12] [13]

파급 단계	거시적으로 살필 증거	성급히 연결하지 않을 결론
직접 가격 효과	연료·난방 등 에너지 품목 가격	에너지 급등 = 영구적인 전체 물가 상승
간접 비용 전가	운송·제조 투입비와 판매가격	운송비 상승 = 모든 상품의 같은 상승률
2차 파급	임금·기대·서비스 가격의 지속성	한 달 속보 = 다음 금리 결정 확정
실질소득·수요	비에너지 소비·물량·기업 마진	가격 하락 = 공급 정상화의 증거

한국처럼 수입 비용을 다른 통화로 지불하면

달러 표시 연료 가격과 원화 환율은 별개의 변수다. 다른 조건이 같을 때 외화 단가 상승과 원화 약세가 겹치면 원화 기준 수입 부담이 증폭될 수 있다. 다만 세금·계약·헤지·국내 정제 구조가 최종 가격을 바꾸므로 미국 소매가격을 한국 가격으로 그대로 환산하지 않는다.

가계의 명목소득이 같다면 필수 연료·운송비 지출 증가는 다른 소비의 여력을 줄인다. 기업이 비용을 흡수하면 소비자물가 반영은 늦어질 수 있지만, 마진과 투자 여력이 먼저 약해질 수 있다.

수입 비용·소득 경로는 TradeLens의 분석 틀이다. 실제 환율·한국 물가·중앙은행의 향후 결정을 추정한 것이 아니다.

TradeLens 판단

가격 압력이 길어지는 동시에 소비가 약해질 수 있다. 통화정책을 이해하려면 제품 공급뿐 아니라 임금·기대·내수의 반응까지 확인해야 한다. 특정 원유 가격을 공통 금리 인상 기준으로 두지 않는다.



12 / WHO CAPTURES THE VALUE

높아진 연료비는 모두의 이익이 되지 않는다

산업의 매출 확대와 개별 기업의 현금 증가를 분리한다.

주체	수익·방어의 조건	동시에 확인할 부담
가동 가능한 정유사	제품 스프레드와 실제 판매량	에너지비·정비·원유 조달·재고 손익
저장·운송 인프라	처리 물량·계약 요율·가동 여력	혼잡·차질·운영비·책임 범위
물류·운송기업	원가 연동·회수 시차·운행 효율	물동량 감소·비연동 비용·현금 부족
화주·제조·유통	판매가격 조정과 공급망 대체	수요 탄력성·납기·안전재고 자금
가계	가격 안정과 소득의 회복	필수 지출 증가에 따른 다른 소비 축소

표는 공개 가격·계약 구조를 바탕으로 한 TradeLens 분석이다. 특정 기업의 수주·마진·가격결정력·투자수익을 확정하지 않는다. [4] [6] [9]

국가와 기업의 노출을 같은 방향으로 묶지 않는다

에너지를 수입하는 경제 안에도 정제제품 수출기업이 있을 수 있다. 제품 수출 단가의 상승과 국가 전체의 수입비·실질소득 부담은 공존할 수 있다. 기업 내부에서도 제품 믹스, 순수출입 물량과 환헤지에 따라 효과가 나뉜다.

현금 전환의 공통 체크포인트

판매가격·물량이 확정되는가 → 실제 원가를 회수하는가 → 재고·매출채권이 얼마나 늘어나는가 → 대금이 들어오기 전 추가 자금이 필요한가. 매출 증가를 현금 증가와 동일시하지 않는다.

이 보고서의 경제적 결론

지속 가능한 성과는 높은 유가 그 자체보다 가용 공급, 비용 전가의 범위, 수급 속도와 수요 유지에서 갈린다.



13 / SCENARIOS & MONITORING

가격 하락의 이유가 공급 회복인지 수요 위축인지 묻는다

확률·가격 목표가 아닌 조건부 시나리오와 확인 지표다.

경로	함께 나타날 조건	사업·거시적 의미
제품 공급 정상화	출하·도착 물량 증가, 재고 회복	연료비·납기·운전자금 부담의 완화
원유 회복·제품 제약 지속	원유 가격 완화, 디젤 공급과 스프레드 긴장	정제·운송 이후 단계의 비용 지속
수요 위축에 따른 하락	제품 가격 하락, 물동량·주문 동반 감소	원가 호재보다 가동률·매출 악화가 클 수 있음
공급 차질 재확대	정비·운송 차질, 지역별 가용 재고 감소	재고 확보·가격 전가·유동성 압력 재상승

EIA의 9월 전망은 미국 증류유 재고가 10월에 1억 배럴 아래로 내려갈 가능성을 제시했다. 이는 9월 9일 발표한 전망이지, 10월 3일 현재 재고 실적이 아니다. 실제 주간 재고·출하와 다음 전망에서 갱신해야 한다. [\[14\]](#)

후속 확인	무엇을 읽을 것인가
EIA 주간 연료가격 · 다음 발표 10월 6일	제품별·지역별 가격 수준과 방향 [3]
G7 초기 20일 공급 이행	디젤 구성·실제 인도·정제 및 물류의 개선 [2]
Eurostat 확정치·다음 물가와 계약 지표	속보 수정, 근원·서비스와 실제 비용 청구 [11] [9]

판단을 강화하거나 뒤집을 증거

원유가 완화돼도 디젤 가격·재고와 기업 청구비용이 개선되지 않으면 제품 병목의 중요성이 강화된다. 반대로 제품 공급·납품비용·현금 회수가 함께 정상화되면 지속 충격에 대한 판단을 낮춘다. 가격만 내려가고 물량이 약해지면 수요 위축 경로를 별도로 검토한다.



14 / SOURCE REGISTER

주장의 근거를 원문까지 연결한다

본문의 청록색 출처번호와 아래 자료명·‘원문 열기’를 누르면 해당 원문으로 이동한다.

01. IEA | G7 회의: 디젤 공급과 에너지 시장

원문 열기

2026.10.02 · 공식 발표 · 원유 수출 회복과 정제제품 제약의 차이

02. G7 · 프랑스 대통령실 | 에너지 안보와 시장 안정 공동성명

원문 열기

2026.10.02 · 공동성명 · 1억 배럴·4개월·초기 20일 및 정유시설 조정

03. 미국 EIA | Gasoline and Diesel Fuel Update

원문 열기

2026.09.29 · 공식 통계 · 9월 14·21·28일 미국 소매가격, 세금 포함

04. 미국 EIA | What goes into diesel prices?

원문 열기

2026.09.18 · 공식 분석 · 가격 구성과 디젤 크랙 스프레드의 정의

05. 미국 EIA | Energy & Financial Markets: Production

원문 열기

2026.10.03 기준 · 공식 설명 · 정제 공정과 제품 수출의 제약

06. 미국 EIA | Energy & Financial Markets: Trade

원문 열기

2026.10.03 기준 · 공식 설명 · 지역 간 정제제품 거래와 가격 연결

07. 미국 EIA | Factors affecting diesel prices

원문 열기

2026.10.03 기준 · 공식 설명 · 원유·정제·유통·세금·계절성의 가격 경로

08. 미국 EIA | Use of diesel

원문 열기

2026.10.03 기준 · 공식 설명 · 육상운송·농업·건설·발전 등 디젤 사용처

09. FedEx | Fuel Surcharges

원문 열기

2026.10.03 기준 · 회사 요금 안내 · Ground의 디젤 지수와 항공유 연동 구분

10. 미국 EIA | Diesel fuel surcharges

원문 열기

2026.10.03 기준 · 공식 설명 · EIA 지수 제공과 운송사의 할증료 결정 구분

11. Eurostat | Euro area annual inflation up to 3.8%

원문 열기

2026.10.02 · 공식 속보 · 9월 HICP와 구성항목; 8월은 같은 자료의 확정치

12. ECB | Monetary policy decisions — 23 July 2026

원문 열기

2026.07.23 · 공식 결정 · 금리 동결, 충격의 지속성과 파급 점검

13. ECB | Monetary policy decisions — 10 September 2026

원문 열기

2026.09.10 · 공식 결정 · 세 정책금리 25bp 인상과 물가 전망

14. 미국 EIA | EIA expects record electricity generation in 2026 and 2027

원문 열기

2026.09.09 · 공식 전망 · 10월 증류유 재고 전망과 다음 전망 갱신

자료 적용: 공식 통계는 표시된 관측일 기준이며 전망·정책 계획은 실적과 구분한다. 가격·물가의 지역·기간·세금·통계 범위를 혼합하지 않는다.



15 / METHODOLOGY & USE

작성 기준·면책고지·보고서 이용 안내

사실·공식 전망과 계획·TradeLens 분석·설명용 가정을 구분한다.

항목	적용 기준
시점·범위	분석 기준일 2026.10.03. 미국 가격은 9월 28일까지, G7·IEA와 유로지역 물가는 10월 2일 발표 기준.
가격·물가	미국 소매 연료가격은 USD/미국 갤런·세금 포함. Eurostat 9월 HICP는 속보치. 유로지역 에너지 물가를 디젤 효과로 분해하지 않음.
모형 A · 9쪽	월 매출 100·연료비 25·기타비용 65(천달러), 연료 가격 +40%, 추가 원가 전가율 0·50·100%. 물량·다른 원가 고정.
모형 B · 11쪽	상품 가격 100, 운송비 8, 연료비 2, 연료 가격 +40%. 독립적인 원가 전달 모형이며 국가 물가 추정이 아님.
현금·제공 범위	8쪽 시차는 월 30일·균등 지출·추가 비용 전액 회수 가정. 가격·금리·주가 목표나 개인별 투자자문은 제공하지 않음.

수치는 원값으로 계산 후 반올림했다. 1bp=0.01%p. 디젤·항공유·난방유의 통계 범위를 구분한다. 도표는 TradeLens가 재작성했으며 원기관의 승인·보증을 뜻하지 않는다.

면책고지

본 보고서는 거시경제·산업 및 기업의 사업구조·성장성·수익성에 관한 일반적인 정보 제공을 목적으로 합니다. 매수·매도 의견·시점, 적정가격·목표가격 및 이용자별 투자자문은 제공하지 않습니다. 수록 정보와 분석은 작성일 기준이며 정확성·완전성·최신성을 보장하지 않습니다. 전망·추정 및 예시 계산에는 불확실성이 있으며 원금이나 투자수익을 보장하지 않습니다.

투자판단은 이용자의 책임으로 이루어져야 합니다. 관계 법령상 책임이 인정되는 경우를 제외하고, 트레이드렌즈는 본 보고서 이용에 따른 투자 손실에 책임을 지지 않습니다.

저작권 및 이용 제한

본 보고서의 서술·도표·디자인·편집 및 구성 중 트레이드렌즈가 권리를 보유한 부분은 관계 법령에 따라 보호됩니다. 개인 열람·보관 외에 사전 서면 동의 없이 전부 또는 일부를 수정·편집·번역·재가공하거나 복제·전송·재게시·재배포·판매할 수 없습니다. 유료·무료 제공 및 파일·화면 캡처 등 형태를 불문하며 로고·출처·권리표시를 제거하거나 제3자 명의로 배포하는 행위도 금지합니다.

다만 관계 법령상 허용되는 이용과 제3자 자료의 개별 이용허락조건은 그에 따릅니다. 공유는 트레이드렌즈 공식 게시페이지의 원문 링크를 이용해 주시기 바랍니다.