

2024

제13호



G L O B A L

# 해운·항만·국제물류 주간 리포트

① 해운시장 관련 지수

② 항만 관련 지수

③ 국제물류 관련 지수

발 행 처 한국해양수산개발원

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번지 26

발 행 인 김종덕

담 당 황수진, 김세원, 최나영환, 최영재, 이다예, 조성현, 김아름

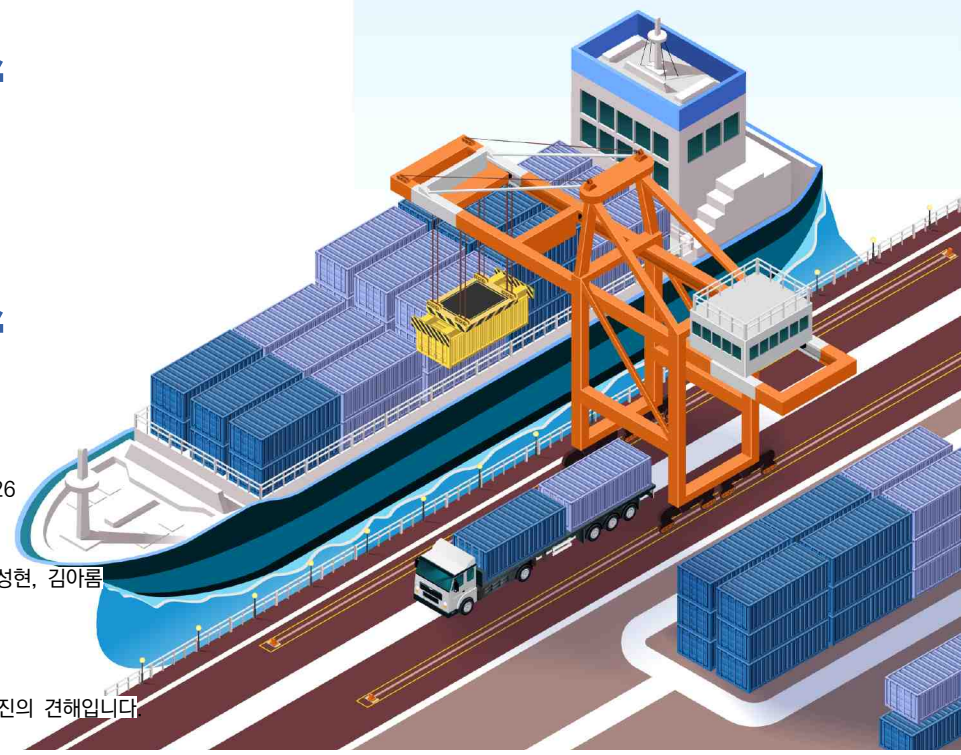
감 수 이호춘, 김근섭, 이연경

발 간 년 월 2024년 11월 8일

※ 이 보고서의 내용은 우리원의 공식적인 견해가 아닌 집필진의 견해입니다.



한국해양수산개발원  
KOREA MARITIME INSTITUTE





## 1. 해운시장 관련 지수

**컨테이너선** 미국 대선 이후 관세 인상 우려로 수입 수요 급증, 장기 계약 시즌 앞두고 유럽 항로 GRI 성공

**건화물선** 중국 전인대 상무위원회 추가 경기부양책 논의에도 시장 기대 저조, 아르헨티나 운송 노조 파업으로 곡물 선적 차질

**유 조 선** OPEC+ 감산 연장으로 성수기 물동량 유입 부진, 인도 정유시설 유지보수 및 디왈리(Diwali) 축제로 시장 활동 둔화

### ■ 해운시장 운임지수

| 구 분           | 10월11일 | 10월18일 | 10월25일 | 11월1일 | 전주대비 | 운임 추이 |
|---------------|--------|--------|--------|-------|------|-------|
| 컨테이너선(SCFI)   | 2,063  | 2,062  | 2,185  | 2,303 | ▲118 |       |
| 미서안(\$/FEU)   | 4,730  | 4,726  | 4,783  | 4,826 | ▲43  |       |
| 미동안(\$/FEU)   | 5,554  | 4,969  | 5,099  | 5,258 | ▲159 |       |
| 유럽(\$/TEU)    | 2,040  | 1,950  | 2,226  | 2,442 | ▲216 |       |
| 지중해(\$/TEU)   | 2,369  | 2,312  | 2,555  | 2,907 | ▲352 |       |
| 건화물선(BDI)     | 1,809  | 1,576  | 1,410  | 1,378 | ▼32  |       |
| 케이프(BCI)      | 2,835  | 2,276  | 1,856  | 1,848 | ▼8   |       |
| 파나마크(BPI)     | 1,435  | 1,285  | 1,201  | 1,199 | ▼2   |       |
| 수프라막스(BSI)    | 1,269  | 1,250  | 1,240  | 1,163 | ▼77  |       |
| 유조선(BDTI)     | 1,036  | 1,043  | 1,036  | 957   | ▼79  |       |
| VLCC (중동-극동)  | 56     | 57     | 57     | 51    | ▼6   |       |
| 석유제품선 (인도-극동) | 156    | 159    | 143    | 121   | ▼22  |       |

주: 컨테이너선종합지수 SCFI, 건화물선운임지수 BDI와 BCI, BPI, BSI, 유조선운임지수 BDTI 단위는 point이며, VLCC(중동-극동)과 석유제품선(인도-극동) 단위는 ws(world scale)임  
 자료: Clarksons 자료를 바탕으로 KMI 작성 (2024.11.06. 기준)



## 컨테이너선 운임지수 추이

단위: SCFI 종합지수는 point, 미서안과 미동안은 \$/FEU, 유럽과 지중해는 \$/TEU, KCCI 종합지수 등은 모두 \$/FEU

| 구 분   | SCFI   |        |        |       |      | KCCI   |        |        |       |      | SCFI와 KCCI 운임 추이 비교 |
|-------|--------|--------|--------|-------|------|--------|--------|--------|-------|------|---------------------|
|       | 10월11일 | 10월18일 | 10월25일 | 11월1일 | 전주대비 | 10월14일 | 10월21일 | 10월28일 | 11월1일 | 전주대비 |                     |
| 컨테이너선 | 2,063  | 2,062  | 2,185  | 2,303 | ▲118 | 3,327  | 3,209  | 3,177  | 3,259 | ▲71  |                     |
| 미서안   | 4,730  | 4,726  | 4,783  | 4,826 | ▲43  | 5,246  | 5,157  | 5,158  | 5,149 | ▼9   |                     |
| 미동안   | 5,554  | 4,969  | 5,099  | 5,258 | ▲159 | 6,335  | 6,156  | 6,127  | 5,759 | ▼368 |                     |
| 유럽    | 2,040  | 1,950  | 2,226  | 2,442 | ▲216 | 3,872  | 3,440  | 3,329  | 4,009 | ▲680 |                     |
| 지중해   | 2,369  | 2,312  | 2,555  | 2,907 | ▲352 | 4,175  | 3,633  | 3,469  | 4,109 | ▲640 |                     |

주1: SCFI는 Shanghai Containerized Freight Index, KCCI는 KOBIC Container Composite Index

주2: SCFI는 매주 금요일, KCCI는 매주 월요일 공표

자료: 상하이해운거래소, 한국해양진흥공사 자료를 바탕으로 KMI 작성 (2024.11.06. 기준)

## 건화물선 운임지수 추이

단위: BDI 등은 모두 point, KDCI 등은 모두 \$/day

| 구 분   | BDI    |        |        |       |      | KDCI   |        |        |        |        | BDI와 KDCI 운임 추이 |
|-------|--------|--------|--------|-------|------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------------|
|       | 10월11일 | 10월18일 | 10월25일 | 11월1일 | 전주대비 | 10월11일 | 10월18일 | 10월25일 | 11월1일  | 전주대비   |                 |
| 건화물선  | 1,809  | 1,576  | 1,410  | 1,378 | ▼32  | 18,114 | 16,041 | 14,916 | 14,365 | ▼551   |                 |
| 케이프   | 2,835  | 2,276  | 1,856  | 1,848 | ▼8   | 25,844 | 21,170 | 18,110 | 17,903 | ▼207   |                 |
| 파나마스  | 1,435  | 1,285  | 1,201  | 1,199 | ▼2   | 14,329 | 12,798 | 12,684 | 12,264 | ▼420   |                 |
| 수프라막스 | 1,269  | 1,250  | 1,240  | 1,163 | ▼77  | 16,208 | 15,646 | 15,183 | 14,129 | ▼1,054 |                 |

주: BDI는 Baltic Exchange Dry Index, KDCI는 KOBIC Dry Bulk Index

자료: Clarksons, 한국해양진흥공사 자료를 바탕으로 KMI 작성 (2024.11.06. 기준)

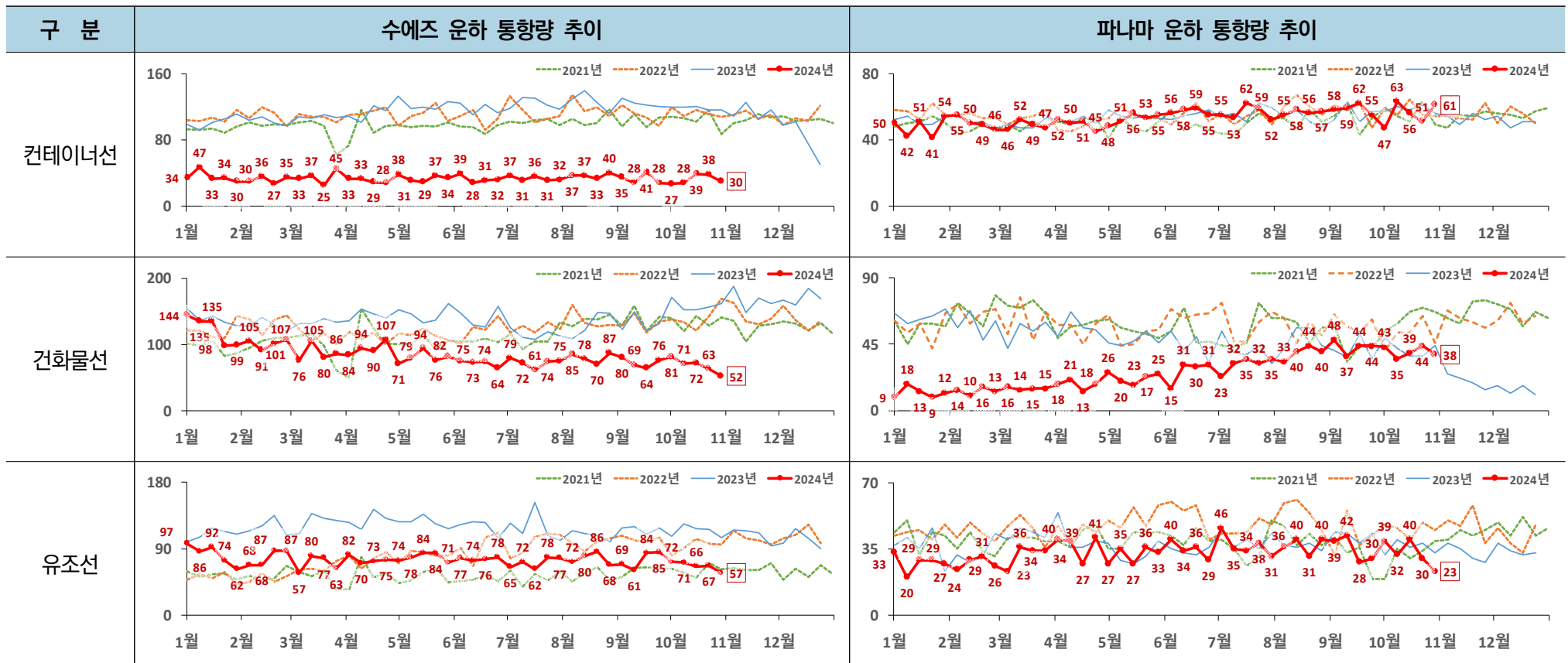


## 주요 운하 통항량

- (수에즈 운하 통항량) 수에즈 운하 통과 선박 전 선종 감소
- (파나마 운하 통항량) 컨테이너선(61척, ↑10척)을 제외한 파나마 운하 통과 선박 감소

## 양대 운하 통항량 추이

(단위 : 척)



주: X축 눈금은 월 단위, 수치는 주 단위임

자료: Clarksons 자료를 바탕으로 KMI 작성 (2024.11.06. 기준)

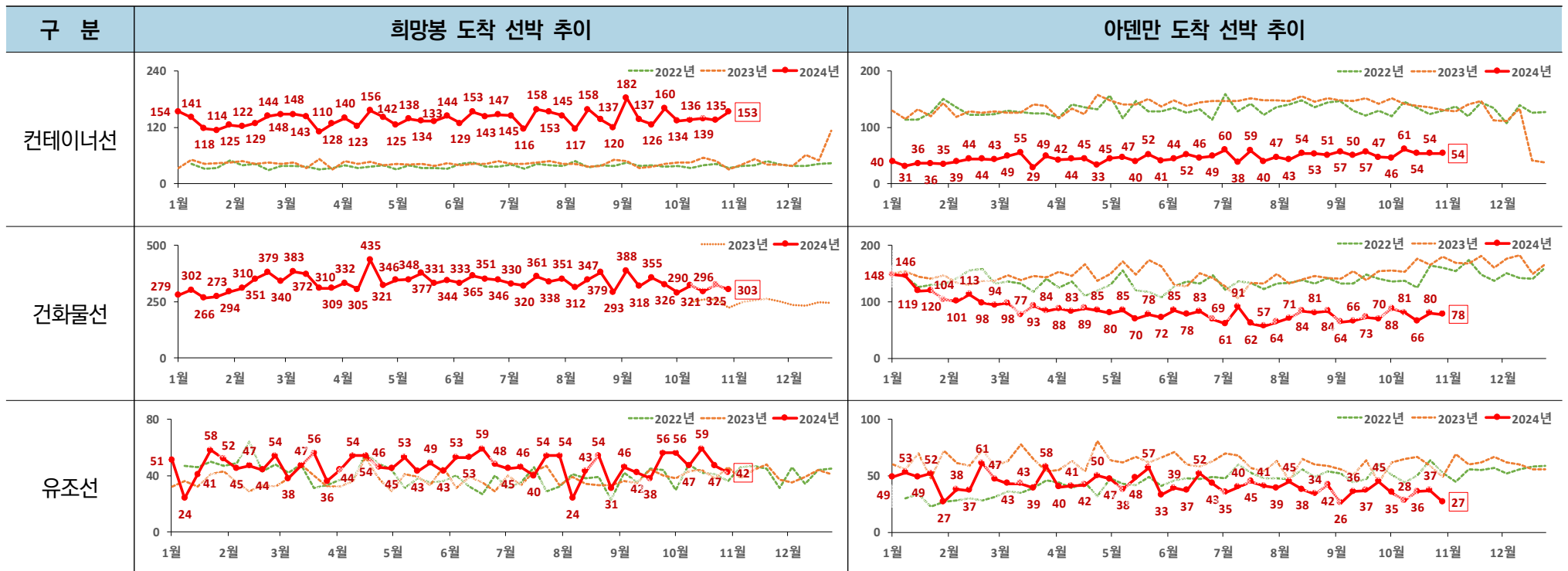


## 대체 항로 통항량

- (히망봉 도착 선박) 컨테이너선(153척, ↑18척)을 제외한 히망봉 도착 선박 감소
- (아덴만 도착 선박) 컨테이너선(54척, -)을 제외한 아덴만 도착 선박 감소

## 대체 항로 통항량 추이

(단위 : 척)



주: X축 눈금은 월 단위, 수치는 주 단위임

자료: Clarksons 자료를 바탕으로 KMI 작성 (2024.11.06. 기준)

황수진 부연구위원 / 최영재 연구원

051-797-4635, zin@kmi.re.kr / 051-797-4608, cyj@kmi.re.kr



## 2. 항만 관련 지수

**유럽, 아프리카 주요 항만 혼잡 현황** 11월 1주(10.27~11.2) 대기시간은 전주 대비 다르에스살람항 대폭 증가, 더반항·콜롬보항에서 감소, 접안시간은 라스팔마스항·더반항 증가세 기록

- **(평균 대기시간)** 전주 대비 다르에스살람항(+4.7일) 증가, 더반항(-1.0일)·콜롬보항(-0.7일) 감소  
전년 동기 대비 다르에스살람항(+1.4일)·라스팔마스항(+1.1일)·알헤시라스항(+0.8일) 증가, 포트사이드항(-1.3일)·콜롬보항(-0.6일) 감소
- **(평균 접안시간)** 전주 대비 라스팔마스항(+3.4일)·더반항(+0.8일) 증가  
전년 동기 대비 라스팔마스항(+3.2일)·피레우스항(+0.5일) 증가, 더반항(-1.1일) 감소

### ■ 주요 항만 컨테이너선 혼잡 관련 지표

(단위 : 척, 일)

| 국가   | 항만     | 24년 10월 4주(10.20~10.26) |      |      | 24년 11월 1주(10.27~11.2) |      |      | 전주 대비 |      |      | 전년 동기(23.10.29~11.4) 대비 |      |      |
|------|--------|-------------------------|------|------|------------------------|------|------|-------|------|------|-------------------------|------|------|
|      |        | 출항척수                    | 대기시간 | 접안시간 | 출항척수                   | 대기시간 | 접안시간 | 출항척수  | 대기시간 | 접안시간 | 출항척수                    | 대기시간 | 접안시간 |
| 그리스  | 피레우스   | 19                      | 0.6  | 2.1  | 32                     | 0.7  | 2.0  | ▲13   | ▲0.1 | ▼0.2 | 0                       | ▼0.2 | ▲0.5 |
| 스페인  | 바르셀로나  | 23                      | 0.3  | 1.0  | 25                     | 0.1  | 0.8  | ▲2    | ▼0.2 | ▼0.1 | ▼7                      | ▼0.3 | 0.0  |
| 스페인  | 알헤시라스  | 16                      | 1.3  | 0.7  | 22                     | 1.0  | 0.9  | ▲6    | ▼0.3 | ▲0.2 | ▲6                      | ▲0.8 | ▲0.1 |
| 스페인  | 라스팔마스  | 19                      | 2.3  | 1.3  | 16                     | 2.4  | 4.7  | ▼3    | ▲0.1 | ▲3.4 | ▼4                      | ▲1.1 | ▲3.2 |
| 네덜란드 | 로테르담   | 99                      | 0.7  | 1.8  | 97                     | 0.5  | 1.7  | ▼2    | ▼0.1 | ▼0.1 | ▼44                     | ▲0.2 | ▲0.2 |
| 남아공  | 더반     | 8                       | 2.3  | 2.5  | 13                     | 1.4  | 3.3  | ▲5    | ▼1.0 | ▲0.8 | ▲5                      | ▼0.3 | ▼1.1 |
| 모로코  | 탕헤르메드  | 40                      | 0.2  | 0.9  | 43                     | 0.1  | 1.1  | ▲3    | ▼0.1 | ▲0.1 | ▼13                     | ▼0.1 | ▲0.1 |
| 이집트  | 포트사이드  | 12                      | 0.0  | 1.0  | 15                     | 0.0  | 1.1  | ▲3    | 0.0  | ▲0.1 | ▼4                      | ▼1.3 | ▼0.2 |
| 탄자니아 | 다르에스살람 | 11                      | 2.7  | 2.5  | 2                      | 7.4  | 2.7  | ▼9    | ▲4.7 | ▲0.3 | ▼8                      | ▲1.4 | ▼0.1 |
| 스리랑카 | 콜롬보    | 36                      | 1.4  | 1.0  | 33                     | 0.8  | 1.2  | ▼3    | ▼0.7 | ▲0.2 | ▼1                      | ▼0.6 | ▲0.2 |

주: '출항척수'는 매주 부두 접안을 마치고 출항한 선박 수, '대기시간'은 출항한 선박이 정박지에서 대기했던 평균 시간, '접안시간'은 출항한 선박이 부두에서 머물렀던 평균 시간을 의미함

자료: AIS 데이터를 활용하여 KMI 분석 (2024.11.6. 기준)

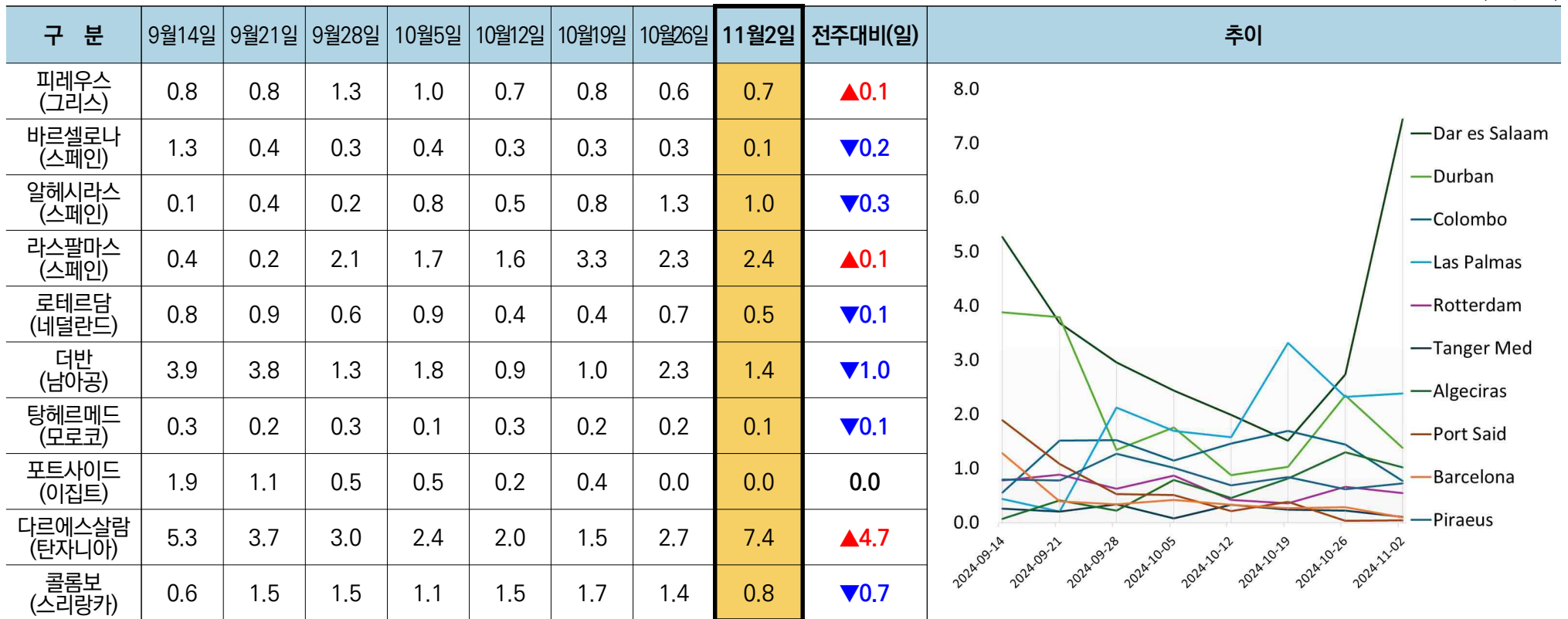


### - (주별 대기시간 추이) 11월 1주(10.27~11.2) 기준 다르에스살람항의 대기시간이 증가, 더반항·콜롬보항은 감소

- 다르에스살람항의 대기시간은 9월 2주(9.8~9.14) 이후 5주 연속 감소세 이후, 2주 연속 가파른 증가세를 나타내며 금주 7.4일을 기록
- 라스팔마스항의 대기시간은 편차가 큰 증감을 반복하고 있으나, 금주에는 전주 대비 유사한(+0.1일 증가) 수준인 2.4일을 기록
- 더반항의 대기시간은 10월 4주에 전주 대비 1.3일 증가한 2.3일을 기록했으나, 금주에는 다시 1.0일 감소한 1.4일을 기록

### ■ 주요 항만 컨테이너선 주별 대기시간 추이

(단위 : 일)



주: '대기시간'은 대상 기간(주) 동안 출항한 선박이 정박지에서 대기했던 평균 시간을 의미함

자료: AIS 데이터를 활용하여 KMI 분석 (2024.11.6. 기준)

**아시아 주요 항만 선박대기 현황** 10월 5주 기준 아시아 주요 항만 선박대기는 전주 대비 감소세

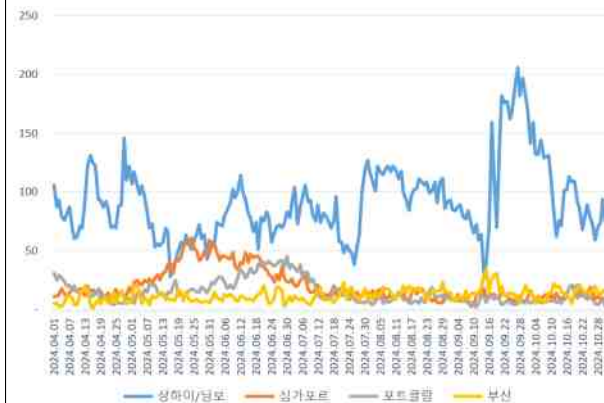
- (평균 대기 선박 수) 전주 대비 상하이/닝보항(-6척)·싱가포르항(-5척)·포트클랑항(-7척)·부산항(-1척) 감소
- (평균 대기 선복량) 전주 대비 상하이/닝보항(-76천TEU)·싱가포르항(-36천TEU)·포트클랑항(-9천TEU) 감소, 부산항(+37천TEU) 증가
- (평균 선박 대기율) 전주 대비 상하이/닝보항(+0.05) 증가, 싱가포르항(-0.05)·포트클랑항(-0.25)·부산항(-0.01) 감소

**주요 허브항 혼잡 현황**

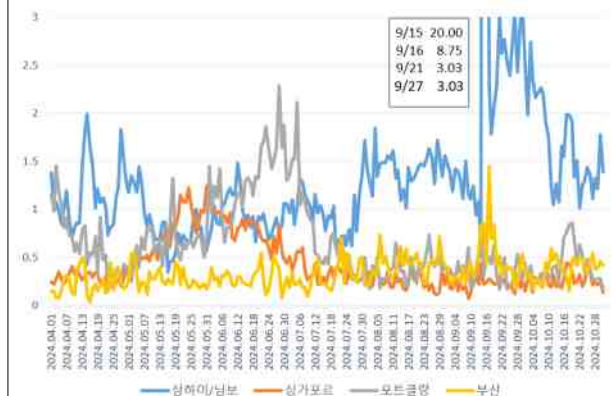
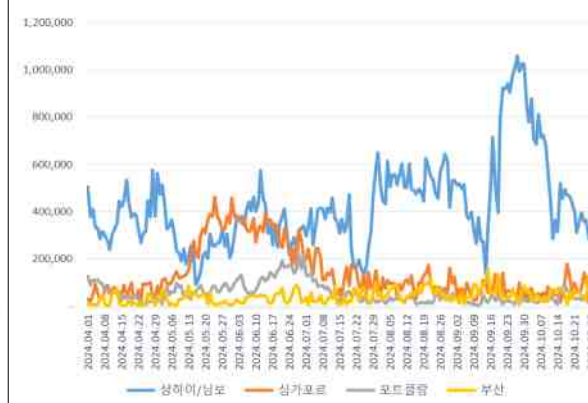
| 항만     | 대기 선박 수(척)              |                         |      | 대기 선복량(천TEU)            |                         |      | 선박 대기율                  |                         |       |
|--------|-------------------------|-------------------------|------|-------------------------|-------------------------|------|-------------------------|-------------------------|-------|
|        | 10월 4주<br>(10.20~10.26) | 10월 5주<br>(10.27~10.31) | 전주대비 | 10월 4주<br>(10.20~10.26) | 10월 5주<br>(10.27~10.31) | 전주대비 | 10월 4주<br>(10.20~10.26) | 10월 5주<br>(10.27~10.31) | 전주대비  |
| 상하이/닝보 | 81                      | 74                      | ▼6   | 375                     | 299                     | ▼76  | 1.31                    | 1.36                    | ▲0.05 |
| 싱가포르   | 14                      | 9                       | ▼5   | 91                      | 55                      | ▼36  | 0.28                    | 0.21                    | ▼0.07 |
| 포트클랑   | 12                      | 5                       | ▼7   | 33                      | 24                      | ▼9   | 0.50                    | 0.25                    | ▼0.25 |
| 부산     | 17                      | 15                      | ▼1   | 45                      | 82                      | ▲37  | 0.44                    | 0.43                    | ▼0.01 |

추이

(단위: 척)



(단위: TEU)



주: 1) 선박 대기율 = 대기 선박 수 / 접안 선박 수, 2) 10월 5주는 10.27~10.31 기준  
 자료: Linerlytica 자료를 바탕으로 KMI 작성 (2024.11.6. 기준)

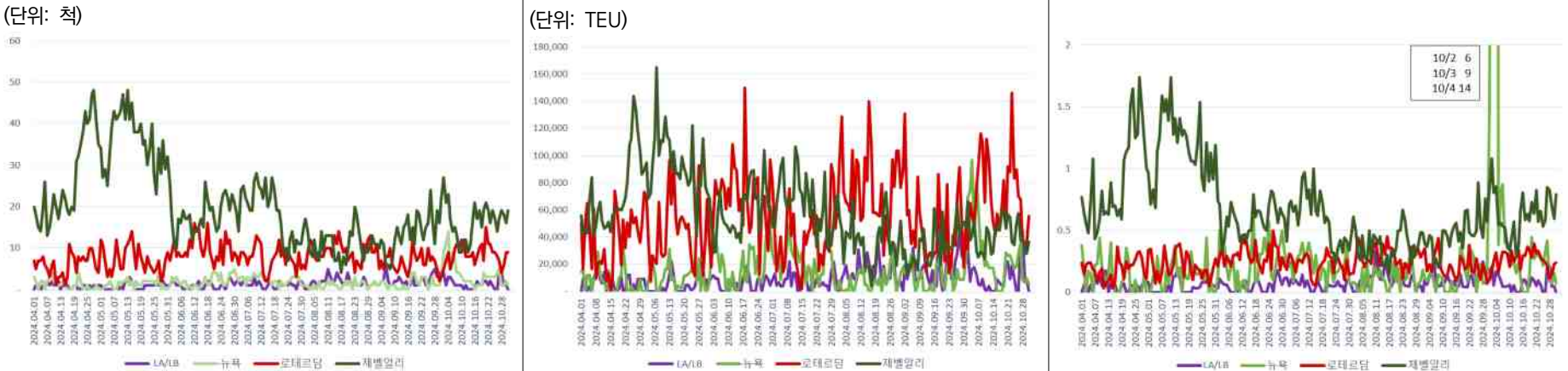
**북미·유럽·중동 주요 항만 선박대기 현황** 10월 5주 기준 LA/LB항 선박대기 증가, 뉴욕항·로테르담항 감소

- (평균 대기 선박 수) 전주 대비 LA/LB항(+1척) 증가, 뉴욕항(-1척)·로테르담항(-3척) 감소
- (평균 대기 선복량) 전주 대비 LA/LB항(+8천TEU) 증가, 뉴욕항(-11천TEU)·로테르담항(-42천TEU)·제벨알리항(-13천TEU) 감소
- (평균 선박 대기율) 전주 대비 LA/LB항(+0.04)·제벨알리항(+0.10) 증가, 뉴욕항(-0.15)·로테르담항(-0.11) 감소

**주요 허브항 혼잡 현황**

| 항만    | 대기 선박 수(척)              |                         |      | 대기 선복량(천TEU)            |                         |      | 선박 대기율*                 |                         |       |
|-------|-------------------------|-------------------------|------|-------------------------|-------------------------|------|-------------------------|-------------------------|-------|
|       | 10월 4주<br>(10.20~10.26) | 10월 5주<br>(10.27~10.31) | 전주대비 | 10월 4주<br>(10.20~10.26) | 10월 5주<br>(10.27~10.31) | 전주대비 | 10월 4주<br>(10.20~10.26) | 10월 5주<br>(10.27~10.31) | 전주대비  |
| LA/LB | 1                       | 2                       | ▲1   | 11                      | 19                      | ▲8   | 0.06                    | 0.10                    | ▲0.04 |
| 뉴욕    | 3                       | 2                       | ▼1   | 24                      | 13                      | ▼11  | 0.31                    | 0.16                    | ▼0.15 |
| 로테르담  | 10                      | 7                       | ▼3   | 88                      | 46                      | ▼42  | 0.30                    | 0.19                    | ▼0.11 |
| 제벨알리  | 18                      | 18                      | -    | 48                      | 35                      | ▼13  | 0.65                    | 0.75                    | ▲0.10 |

추이



주: 1) 선박 대기율 = 대기 선박 수 / 접안 선박 수, 2) 10월 5주는 10.27~10.31 기준  
 자료: Linerlytica 자료를 바탕으로 KMI 작성 (2024.11.6. 기준)

김세원 연구위원 / 이다예 전문연구원 / 조성현 연구원

051-797-4660, ksw@kmi.re.kr / 051-797-4907, daye@kmi.re.kr / 051-797-4690, shcho@kmi.re.kr




### 3. 국제물류 관련 지수

**글로벌 공급망 압력지수** 미국의 금리인하 및 노동시장 성장 등으로 인한 공급망 압력 감소

- 9월 글로벌 공급망 압력지수는 0.13point로 전월 대비 0.07point 하락

#### ■ 글로벌 공급망 압력 지수

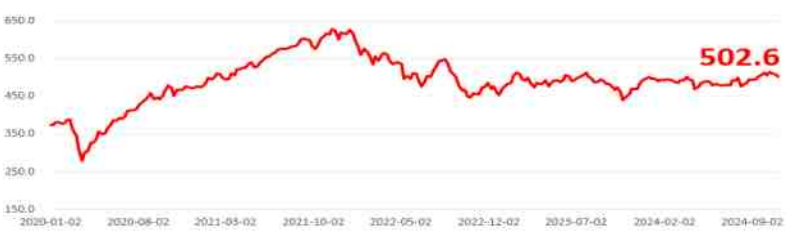
| 구 분             | 24년2월 | 24년3월 | 24년4월 | 24년5월 | 24년6월 | 24년7월 | 24년8월 | 24년9월 | 전월대비<br>(point) | 추이  |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------|---|
| 글로벌<br>공급망 압력지수 | -0.18 | -0.34 | -0.96 | -0.56 | -0.34 | -0.04 | 0.2   | 0.13  | ▼0.07           |  |

자료: Federal Reserve Bank of New York (2024.11.6. 기준)

**글로벌 물류지수** 주요 물류 및 관계기업(JB Hunt, DSV, GXO 등)의 실적 부진 지속으로 인해 전주 대비 물류지수 하락

- 11월 5일 기준 전주 대비 5.4point 하락(전년 동기 대비 +9.9%)

#### ■ 글로벌 물류 지수

| 구 분         | 9월17일 | 9월24일 | 10월1일 | 10월8일 | 10월15일 | 10월22일 | 10월29일 | 11월5일 | 전주대비<br>(point) | 전년동기  | 추이  |
|-------------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|-------|-----------------|-------|---|
| 글로벌<br>물류지수 | 501.7 | 505.8 | 514.0 | 507.4 | 515.4  | 511.3  | 508.0  | 502.6 | ▼5.4            | 457.3 |  |

주: 동 지수는 글로벌 상위 물류기업 57개사의 실적을 기반으로 물류지수를 산정

자료: MarketVector 자료를 바탕으로 KMI 작성 (2024.11.6. 기준)

**물류부동산 지수** 산업용 부동산 공급 증가(Maersk 베트남 보세창고 개장 등)로 인한 지수 하락

- 11월 5일 기준 전주 대비 8.5point 하락(전년 동기 대비 +22.8%)

■ **물류부동산 지수**

| 구 분          | 9월17일 | 9월24일 | 10월1일 | 10월8일 | 10월15일 | 10월22일 | 10월29일 | 11월5일 | 전주대비<br>(point) | 전년동기  | 추이 |
|--------------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|-------|-----------------|-------|----|
| 물류 부동산<br>지수 | 299.5 | 311.3 | 313.6 | 305.2 | 306.4  | 311.4  | 306.9  | 298.4 | ▼8.5            | 228.6 |    |

주: 동 지수는 주요 38개 지역의 실적을 기반으로 물류부동산 지수를 산정

자료: MarketVector 자료를 바탕으로 KMI 작성 (2024.11.6. 기준)

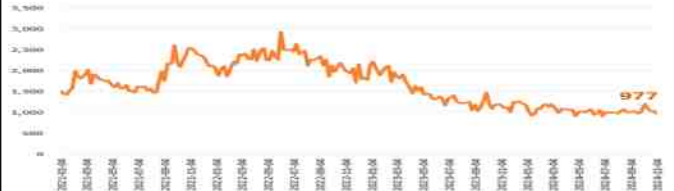
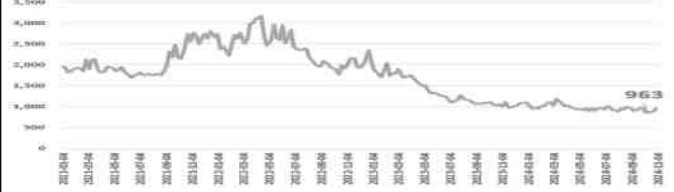
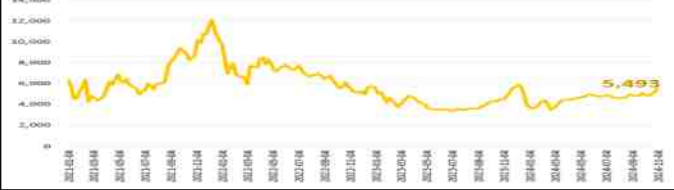
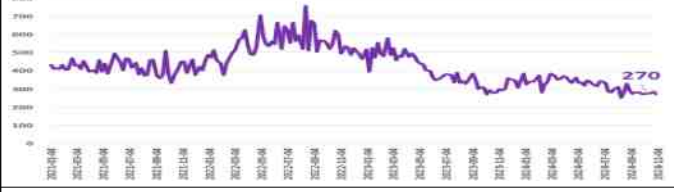
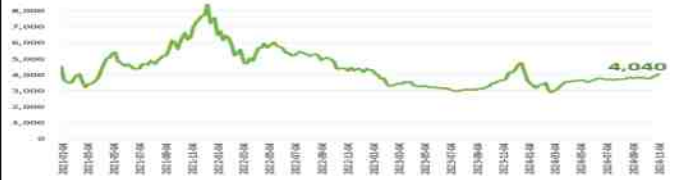
**항공화물 지수** 중국발 항공화물 수요 강세 지속으로 인해 운임 상승, 전주 대비 93point 상승(전년 동기 대비 +10.9%)

- (시 카 코) 유럽 및 중국 노선 공급 과잉 및 수출 물량 둔화로 인해 전주 대비 67point 하락(전년 동기 대비 -15.1%)
- (프랑크푸르트) 중국 및 동남아 노선 수요 증가로 인해 전주 대비 77point 상승(전년 동기 대비 -3.2%)
- (상 하 이) 중국발 전자상거래 물량 증가로 인해 전주 대비 303point 상승(전년 동기 대비 +22.4%)
- (싱 가 포 르) 아프리카 및 오세아니아 노선 수출입 물량 둔화로 인해 전주 대비 14point 하락(전년 동기 대비 -9.4%)
- (홍 콩) 아프리카, 미주, 유럽 노선의 수출입 물량 증가로 인해 전주 대비 116point 상승(전년 동기 대비 +10.2%)

■ **항공화물 지수**

| 구 분            | 9월16일 | 9월23일 | 9월30일 | 10월7일 | 10월14일 | 10월21일 | 10월28일 | 11월4일 | 전주대비<br>(point) | 전년동기  | 추이 |
|----------------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|-------|-----------------|-------|----|
| 글로벌<br>항공화물 지수 | 2,176 | 2,169 | 2,219 | 2,167 | 2,141  | 2,180  | 2,250  | 2,343 | ▲93             | 2,113 |    |



| 구 분                          | 9월16일 | 9월23일 | 9월30일 | 10월7일 | 10월14일 | 10월21일 | 10월28일 | 11월4일 | 전주대비<br>(point) | 전년동기  | 추이  |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|-------|-----------------|-------|---|
| 시카고<br>항공화물 지수<br>(수출 기준)    | 1,014 | 978   | 1,003 | 1,197 | 1,081  | 1,036  | 1,044  | 977   | ▼67             | 1,151 |    |
| 프랑크푸르트<br>항공화물 지수<br>(수출 기준) | 915   | 967   | 971   | 868   | 846    | 876    | 886    | 963   | ▲77             | 995   |    |
| 상하이<br>항공화물 지수<br>(수출 기준)    | 4,815 | 4,837 | 5,053 | 4,879 | 4,831  | 5,006  | 5,190  | 5,493 | ▲303            | 4,486 |    |
| 싱가포르<br>항공화물 지수<br>(수출 기준)   | 282   | 279   | 268   | 275   | 273    | 277    | 284    | 270   | ▼14             | 298   |   |
| 홍콩<br>항공화물 지수<br>(수출 기준)     | 3,816 | 3,803 | 3,813 | 3,734 | 3,752  | 3,813  | 3,924  | 4,040 | ▲116            | 3,667 |  |

자료: TAC Index (2024.10.07. 기준)를 바탕으로 KMI 작성 (2024.11.6. 기준)