

2025

제39호



G L O B A L

해운·항만·국제물류 주간 리포트

특별호

1. 이스라엘-이란 분쟁에 따른 해상물류 동향

2. 해운·항만·국제물류 관련 지수

발행처	한국해양수산개발원
주소	49111 부산광역시 영도구 해양로 301번지 26
발행인	조정희 원장
담당	황수진, 조지성, 김세원, 최영재, 배정준, 이다예, 이혜령
감수	이연경, 김근섭
발간년월	2025년 6월 20일

※ 이 보고서의 내용은 우리원의 공식적인 견해가 아닌 집필진의 견해입니다.



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE





1. 이스라엘-이란 분쟁에 따른 해상물류 동향

- (지정학적 리스크로 인한 운임 급등) 지난 6월 13일 이스라엘의 對이란 공습 직후 중동의 정세 불화 심화에 따른 유조선 운임 급등
 - 중동-중국(TD3C TCE) 항로 운임이 공습 직후 47% 급등한 33,489달러/일을 기록한 뒤 지속 상승하고 있으며, 지정학적 리스크로 인한 전쟁 위험보험료 상승이 유조선 운임에 추가 비용으로 전가됨
 - * 중동-중국(TD3C TCE) 운임: 22,764달러/일(6.12) → 33,489달러/일(6.13) → 45,879달러/일(6.16) → 52,124달러/일(6.17)
 - 유조선 시장의 거래 활동이 둔화되는 등 단기적 위험 회피 분위기가 확산되고 있으나 호르무즈 해협 통항은 현재까지 정상적으로 유지 중임
 - * 호르무즈해협 통항량: 144척(6.12) → 153척(6.13) → 137척(6.14) → 168척(6.15) → 171척(6.16) → 155척(6.17)

■ 중동-중국(TD3C TCE) 항로 운임 및 호르무즈해협 통항량



주: 중동-중국 운임 단위는 달러/일, 호르무즈해협 선박 통항량은 척/일임
 자료: Clarksons 자료를 바탕으로 KMI 작성 (2025.6.18 기준)



■ **(호르무즈 해협 내 상선 피습 등으로 긴장감 고조) 이란산 원유 공급 차질로 중국의 원유 수입처 다변화 가능성 증가**

- 중국은 이란산 원유 수입 차질 가능성에 대비해 원유 수급처 다변화 모색이 예상되고, 이로 인해 원유의 수송 거리 증가로 톤마일 확대가 전망됨
- 이란산 원유 일부를 운송하는 그림자 선대(Shadow fleet)에 대한 수요 감소로 동 선대에 주로 활용되는 노후 유조선의 폐선 증가 가능성이 높으며, 이는 선박 공급 조정 요인으로 작용할 것으로 예상됨

* 그림자 선대 : 이란, 러시아 등 제재 대상국의 원유를 국제사회의 제재를 우회하여 비공식적으로 운송하는 유조선 집단

■ **(OPEC+ 생산능력, 이란 원유 공급 차질 가능성 상쇄) 이란의 원유 수출 인프라 손상 발생 시에도 OPEC+의 생산량으로 이란 원유 공급량 대체 가능**

- 이스라엘의 공격으로 이란의 원유 수출 인프라가 손상될 가능성이 제기되고 있으나, 현재 OPEC+의 여유 생산능력(하루 평균 570만 배럴)은 이란의 생산능력(330만 배럴)을 충당할 수 있는 수준으로 단기적인 공급 차질로까지 이어질 가능성은 낮은 것으로 전망됨
- 이스라엘은 이란 공격을 내수용 에너지를 생산·저장하는 원유 및 가스 저장고, 정유 공장으로 한정하고 있고, 이란의 원유 수출의 90%를 담당하는 카르그 터미널(Kharg Oil Terminal)은 공격 대상에서 제외함

■ **(호르무즈 해협 봉쇄 가능성 희박) 이란 정부의 자국 수출입 여건을 고려 시 호르무즈 해협 봉쇄 가능성은 낮을 것으로 전망**

- 이란 정부는 호르무즈 해협의 봉쇄 가능성을 언급하고 있으나 호르무즈 해협은 전 세계 원유 해상물동량의 약 34%가 통과하는 전략적 요충지이고, 이란 또한 자국의 핵심 해상 통로임을 감안할 때 실제 이행 가능성은 낮은 것으로 평가됨
- 이란의 원유 수출의 약 80%가 중국으로 향하고 있는 상황에서 해협 봉쇄는 자국의 수출 여건을 악화시켜 전면 봉쇄보다는 긴장 조성 수준에 머무를 가능성이 높음

■ **(종합 대응 방안 마련 필요) 중동 국제정세 변화에 대한 다각적인 관점에서의 영향 분석과 공급망 재편 및 유가 상승에 따른 대응 방안 마련**

- 협상 기반 완화(정상화), 소규모 확전(호르무즈 해협 단기 또는 부분 봉쇄), 전면전 및 확전(호르무즈 해협 및 홍해 전면 봉쇄) 등 다양한 시나리오 기반 해상 운임 및 항로 통항량, 중동-유럽 항만 혼잡도, 국제물류 리드타임 변화 등 글로벌 공급망 영향에 대한 종합적인 분석이 요구됨
- 또한 우리나라의 원유 수입처 다변화 등 공급망 재편에 따른 해상물류 네트워크 재구축 분석과 국제 유가 상승이 해양수산 산업에 미치는 영향과 대응 방안을 마련하여 관련 업계에 미치는 영향을 최소화할 필요가 있음



2. 해운·항만·국제물류 관련 지수

1) 해운시장 관련 지수

컨테이너선 관세 유예 수요 대응을 위한 미주 항로 선박 투입 증가, 유럽 항로 주요 항만 혼잡 심화

건 화 물 선 서호주 철광석 수출 증가세 지속, 폭우 및 홍수로 호주 뉴캐슬 항만 석탄 선적 차질, 인도네시아 석탄 물동량 저조

유 조 선 중동 지역의 지정학적 긴장 고조로 VLCC 시장 불확실성 확대, 아시아 연휴 이후 제품선 공급 과잉 지속

■ 해운시장 운임지수

구 분	5월23일	5월30일	6월6일	6월13일	전주대비	운임 추이
컨테이너선(SCFI)	1,586	2,073	2,240	2,088	▼152	
미서안(\$/FEU)	3,275	5,172	5,606	4,120	▼1,486	
미동안(\$/FEU)	4,284	6,243	6,939	6,745	▼194	
유럽(\$/TEU)	1,317	1,587	1,667	1,844	▲177	
지중해(\$/TEU)	2,328	3,061	3,302	3,190	▼112	
건화물선(BDI)	1,341	1,343	1,520	1,796	▲276	
케이프(BCI)	1,872	2,005	2,560	3,268	▲708	
파나마맥스(BPI)	1,286	1,158	1,163	1,335	▲172	
수프라맥스(BSI)	984	961	940	927	▼13	
유조선(BDTI)	979	927	951	938	▼26	
VLCC (중동-극동)	62	53	45	46	▲1	
석유제품선 (중동-극동)	153	137	132	118	▼14	

주1: 컨테이너선종합지수 SCFI, 건화물선운임지수(주간 평균) BDI와 BCI, BPI, BSI, 유조선운임지수(주간 평균) BDTI 단위는 point이며, VLCC(중동-극동)과 석유제품선(중동-극동) 단위는 ws(world scale)임
 자료: Clarksons 자료를 바탕으로 KMI 작성 (2025.6.18 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
	5월23일	5월30일	6월6일	6월13일	전주대비	5월26일	6월2일	6월9일	6월16일	전주대비	
컨테이너선	1,586	2,073	2,240	2,088	▼152	1,906	2,186	2,807	2,827	▲20	<p>5월 4주 5월 5주 6월 1주 6월 2주</p> <p>SCFI KCCI SCFI KUWI SCFI KUEI SCFI KNEI SCFI KMDI</p> <p>종합지수 북미 서안 북미 동안 유럽 지중해</p>
미서안	3,275	5,172	5,606	4,120	▼1,486	3,076	3,785	5,418	4,921	▼497	
미동안	4,284	6,243	6,939	6,745	▼194	4,142	4,860	6,373	6,382	▲9	
유럽	1,317	1,587	1,667	1,844	▲177	2,012	2,083	2,540	2,677	▲137	
지중해	2,328	3,061	3,302	3,190	▼112	2,950	3,319	4,361	4,533	▲172	

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

주2: SCFI는 매주 금요일, KCCI는 매주 월요일 공표

자료: 상하이해운거래소, 한국해양진흥공사 자료를 바탕으로 KMI 작성 (2025.6.18 기준)

건화물선 운임지수 추이

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

구 분	BDI					KDCI					BDI와 KDCI 운임 추이
	5월4주	5월5주	6월1주	6월2주	전주대비	5월4주	5월5주	6월1주 ²⁾	6월2주	전주대비	
건화물선	1,341	1,343	1,520	1,796	▲276	13,205	13,265	14,329	16,136	▲1,807	<p>5월 4주 5월 5주 6월 1주 6월 2주</p> <p>BDI KDCI BCI KDCI BPI KDCI BSI KDCI</p> <p>종합지수 케이프션 파나마션 수프라마션</p>
케이프	1,872	2,005	2,560	3,268	▲708	17,973	18,852	23,748	28,269	▲4,521	
파나마스	1,286	1,158	1,163	1,335	▲172	11,442	10,693	9,842	11,460	▲1,618	
수프라마스	984	961	940	927	▼13	11,647	11,665	11,245	11,200	▼45	

주1: BDI는 Baltic Exchange Dry Index 주간 평균, KDCI는 KOBC Dry Bulk Index 주간 평균

주2: KDCI 6월 3일, 6일 운임 미공시로 6월 2일, 4일, 5일 평균치임

자료: Clarksons, 한국해양진흥공사 자료를 바탕으로 KMI 작성 (2025.6.18 기준)

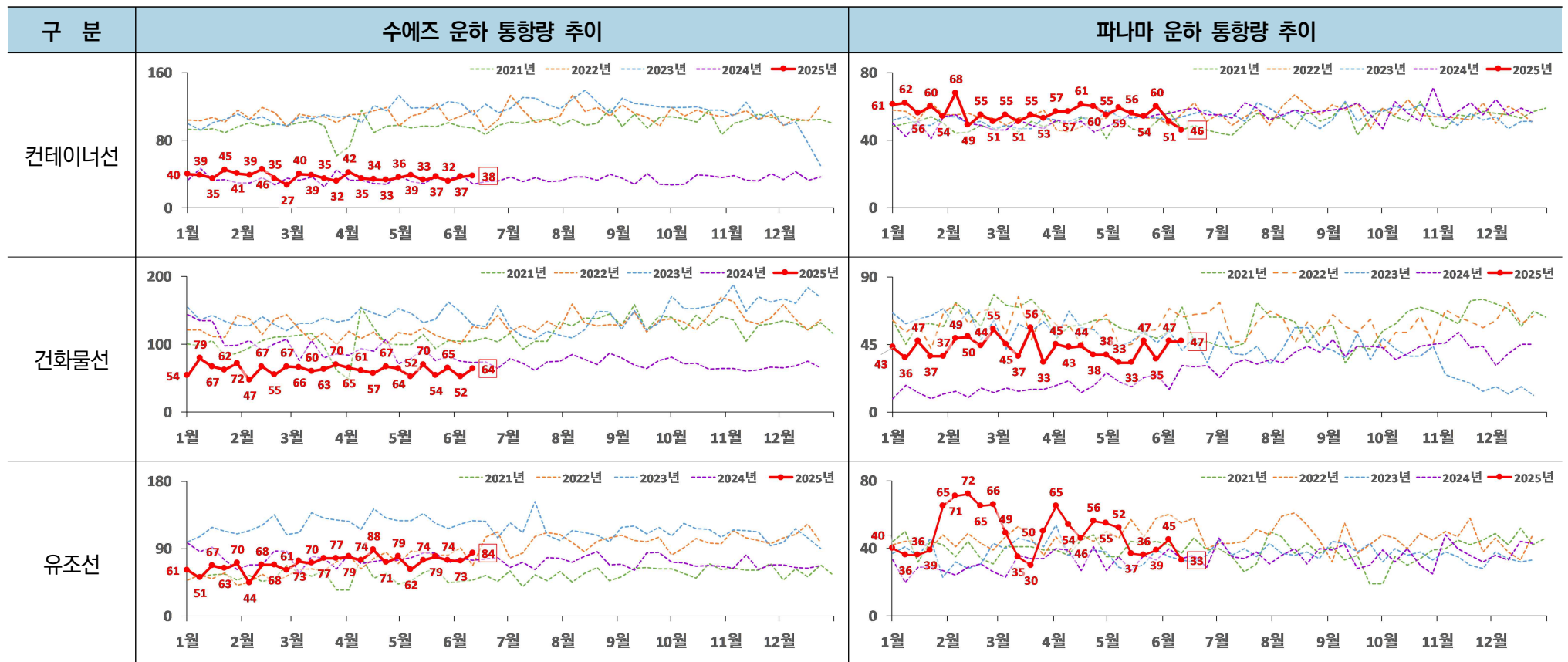


주요 운하 통항량

- (수에즈 운하 통항량) 컨테이너선(38척, ↑1척), 건화물선(52척, ↑12척), 유조선(73척, ↑11척) 모두 증가
- (파나마 운하 통항량) 건화물선(47척, -) 유지, 컨테이너선(46척, ↓5척)과 유조선(33척, ↓12척) 감소

양대 운하 통항량 추이

(단위 : 척)



주: X축 눈금은 월 단위, 수치는 주 단위임

자료: Clarksons 자료를 바탕으로 KMI 작성 (2025.6.18 기준)

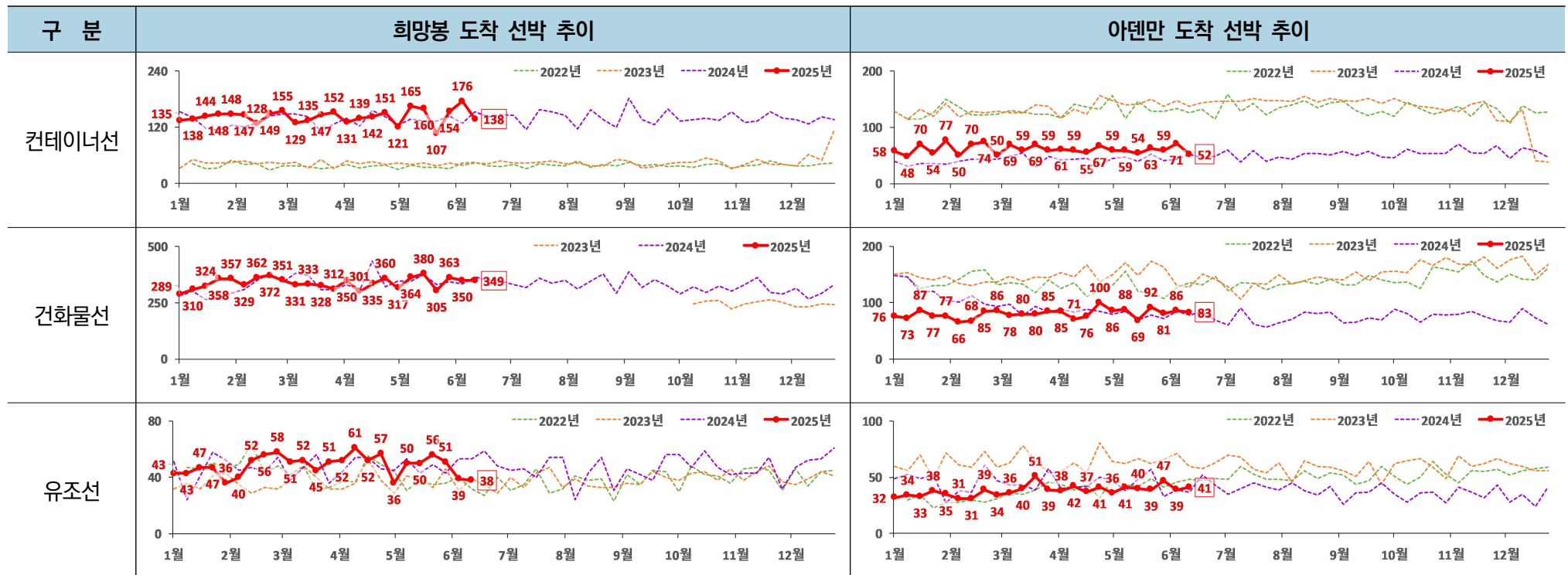


대체 항로 통항량

- (히망봉 도착 선박) 컨테이너선(138척, ↓38척), 건화물선(349척, ↓1척), 유조선(38척, ↓1척) 모두 감소
- (아덴만 도착 선박) 유조선(41척, ↑2척) 증가, 컨테이너선(52척, ↓19척)과 건화물선(83척, ↓3척) 감소

대체 항로 통항량 추이

(단위 : 척)



주: X축 눈금은 월 단위, 수치는 주 단위임

자료: Clarksons 자료를 바탕으로 KMI 작성 (2025.6.18 기준)



2) 항만 관련 지수

유럽, 아프리카 주요 항만 혼잡 현황 6월 2주(6.8~6.14) 대기시간은 전주 대비 더반, 라스팔마스 등에서 증가했으나, 콜롬보, 알헤시라스, 탕헤르메드 등은 감소

- (평균 대기시간) 전주 대비 더반(+0.8일), 라스팔마스(+0.4일) 증가, 콜롬보(-1.3일), 알헤시라스(-1.0일), 탕헤르메드(-0.6일) 감소
전년 동기 대비 포트사이드(+0.5일), 피레우스(+0.2일) 증가, 다르에스살람(-4.5일), 더반(-0.9일) 감소
- (평균 접안시간) 전주 대비 라스팔마스(+0.6일), 피레우스(+0.2일) 증가, 로테르담(-0.2일), 바르셀로나(-0.1일)감소
전년 동기 대비 라스팔마스(+0.8일), 탕헤르메드(+0.2일) 증가, 더반(-2.5일), 다르에스살람(-1.5일) 감소

■ 주요 항만 컨테이너선 혼잡 관련 지표

(단위 : 척, 일)

국가	항만	6월 1주(6.1~6.7)			6월 2주(6.8~6.14)			전주 대비			전년 동기(24.6.9~24.6.15) 대비		
		출항척수	대기시간	접안시간	출항척수	대기시간	접안시간	출항척수	대기시간	접안시간	출항척수	대기시간	접안시간
그리스	피레우스	23	0.6	2.0	25	0.8	2.2	▲2	▲0.1	▲0.2	▲1	▲0.2	▲0.1
스페인	바르셀로나	16	0.2	1.2	21	0.0	1.1	▲5	▼0.2	▼0.1	▼7	▼0.2	▼0.1
스페인	알헤시라스	14	1.7	0.8	10	0.7	0.8	▼4	▼1.0	▼0.1	▼16	0.0	▼0.5
스페인	라스팔마스	25	0.9	1.3	20	1.3	1.9	▼5	▲0.4	▲0.6	▼5	▼0.4	▲0.8
네덜란드	로테르담	81	0.6	2.0	94	0.6	1.8	▲13	0.0	▼0.2	▼43	▼0.4	▼0.1
남아공	더반	15	0.1	1.7	13	1.0	1.9	▼2	▲0.8	▲0.2	0	▼0.9	▼2.5
모로코	탕헤르메드	33	0.9	1.1	30	0.3	1.1	▼3	▼0.6	0.0	▼21	0.0	▲0.2
이집트	포트사이드	16	0.7	1.4	17	0.8	1.6	▲1	▲0.2	▲0.2	▲3	▲0.5	▼0.1
탄자니아	다르에스살람	11	1.2	1.9	15	0.8	2.1	▲4	▼0.4	▲0.1	▲6	▼4.5	▼1.5
스리랑카	콜롬보	35	2.3	1.1	36	1.0	1.0	▲1	▼1.3	▼0.1	▲1	0.0	▼0.3

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 (2025.6.18. 기준)

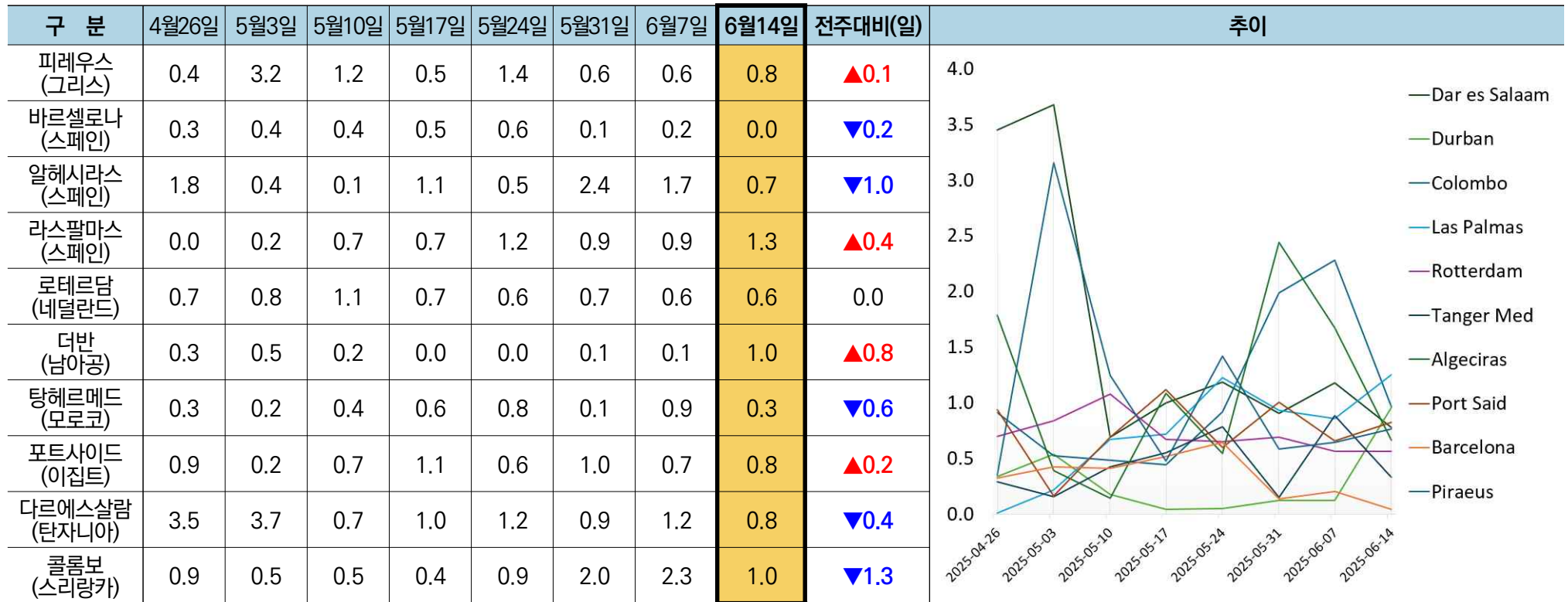


– (주별 대기시간 추이) 6월 2주(6.8~6.14) 기준 주별 대기시간은 더반, 라스팔마스, 포트사이드 등에서 증가했으나, 콜롬보, 알헤시라스, 탕헤르메드 등에서 감소

- 더반항의 대기시간은 최근 4주 동안 0.0일~0.1일 수준에 머물렀으나, 금주에는 전주 대비 0.8일 증가한 1.0일을 기록
- 콜롬보항의 대기시간은 3주 연속 증가하였다가, 금주에는 전주 대비 1.3일 감소한 1.0일을 기록
- 알헤시라스항의 대기시간은 최근 2주 연속 감소세를 보였으며, 금주에는 전주 대비 1.0일 감소한 0.7일을 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 (2025.6.18. 기준)

**아시아 주요 항만 선박대기 현황** 6월 2주 선박 대기는 상하이/닝보항, 싱가포르항 증가, 부산항 감소

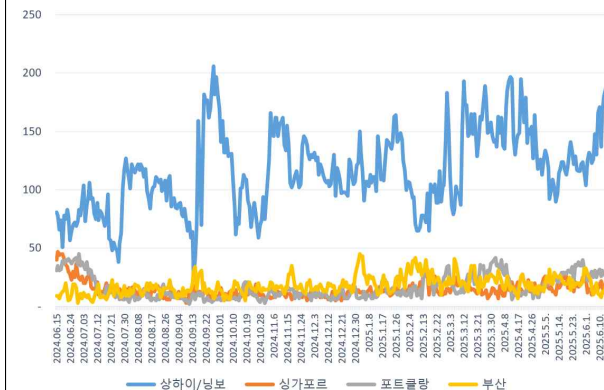
- (평균 대기 선박 수) 전주 대비 상하이/닝보항(+36척), 싱가포르항(+3척), 포트클랑항(+1척) 증가, 부산항(-8척) 감소
- (평균 대기 선복량) 전주 대비 상하이/닝보항(+246천TEU), 싱가포르항(+15천TEU) 증가, 포트클랑항(-18천TEU), 부산항 (-12천TEU) 감소
- (평균 선박 대기율) 전주 대비 상하이/닝보항(+0.17), 싱가포르항(+0.04) 증가, 포트클랑항(-0.02), 부산항(-0.15) 감소

주요 허브항 혼잡 현황

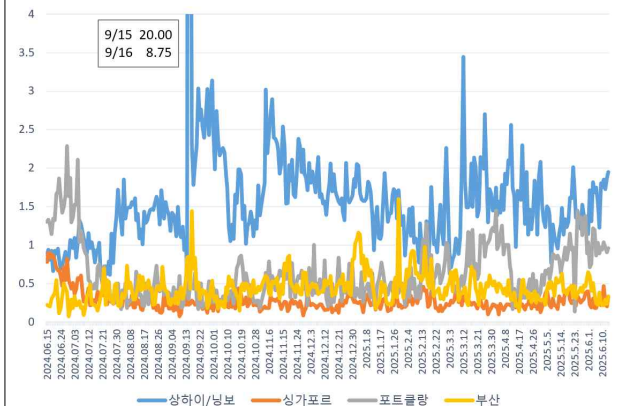
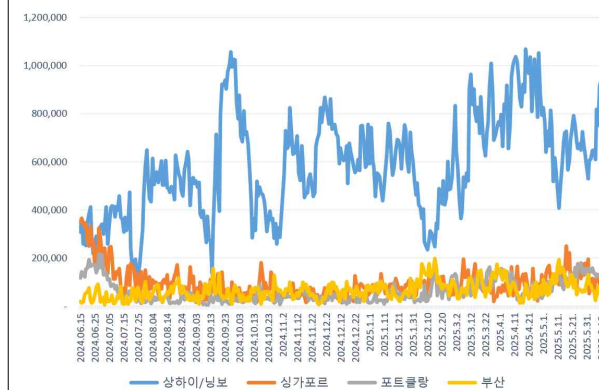
항만	대기 선박 수(척)			대기 선복량(천TEU)			선박 대기율		
	6월 1주 (6.1~6.7)	6월 2주 (6.8~6.14)	전주대비	6월 1주 (6.1~6.7)	6월 2주 (6.8~6.14)	전주대비	6월 1주 (6.1~6.7)	6월 2주 (6.8~6.14)	전주대비
상하이/닝보	127	162	▲36	639	885	▲246	1.57	1.74	▲0.17
싱가포르	15	18	▲3	110	125	▲15	0.25	0.28	▲0.04
포트클랑	27	28	▲1	141	124	▼18	0.97	0.95	▼0.02
부산	21	13	▼8	74	61	▼12	0.43	0.28	▼0.15

추이

(단위: 척)



(단위: TEU)



주: 1) 선박 대기율 = 대기 선박 수 / 접안 선박 수

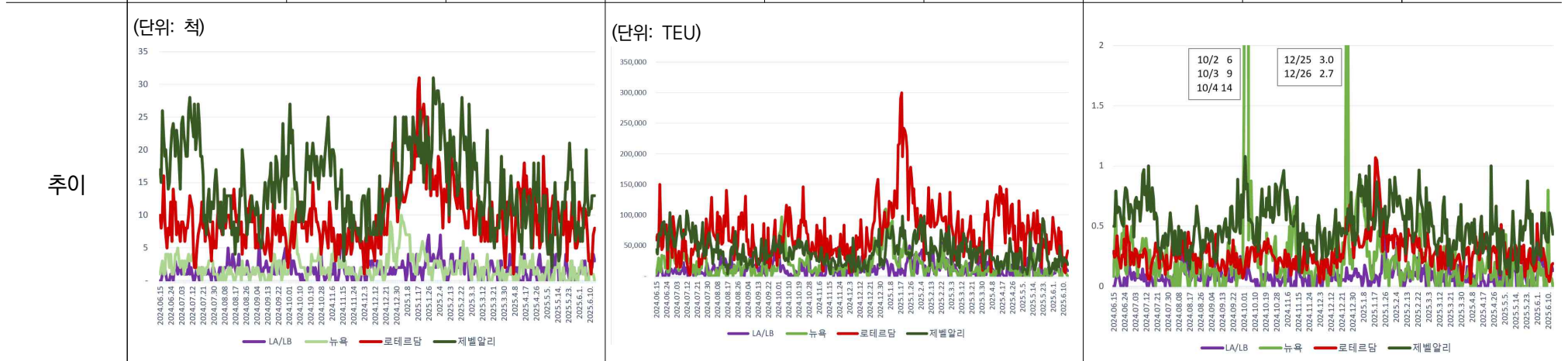
자료: Linerlytica 리포트 자료를 바탕으로 KMI 작성 (2025.6.18. 기준)

**북미·유럽·중동 주요 항만 선박대기 현황** 6월 2주 선박 대기는 제벨알리항 증가, 뉴욕항, 로테르담항 감소

- (평균 대기 선박 수) 전주 대비 제벨알리항(+2척) 증가, 뉴욕항(-1척), 로테르담항(-6척) 감소
- (평균 대기 선복량) 전주 대비 LA/LB항(+2천TEU), 제벨알리항(+2천TEU) 증가, 뉴욕항(-5천TEU), 로테르담항(-35천TEU) 감소
- (평균 선박 대기율) 전주 대비 뉴욕항(+0.04), 제벨알리항(+0.07) 증가, LA/LB항(-0.07), 로테르담항(-0.20) 감소

■ 주요 허브항 혼잡 현황

항만	대기 선박 수(척)			대기 선복량(천TEU)			선박 대기율		
	6월 1주 (6.1~6.7)	6월 2주 (6.8~6.14)	전주대비	6월 1주 (6.1~6.7)	6월 2주 (6.8~6.14)	전주대비	6월 1주 (6.1~6.7)	6월 2주 (6.8~6.14)	전주대비
LA/LB	2	2	▲0	11	12	▲2	0.17	0.10	▼0.07
뉴욕	2	1	▼1	12	7	▼5	0.11	0.15	▲0.04
로테르담	10	5	▼6	65	30	▼35	0.32	0.12	▼0.20
제벨알리	10	12	▲2	23	25	▲2	0.40	0.46	▲0.07



주: 1) 선박 대기율 = 대기 선박 수 / 접안 선박 수

자료: Linerlytica 자료를 바탕으로 KMI 작성 (2025.6.18. 기준)

김세원 연구위원 / 이해령 전문연구원 / 이다예 전문연구원

051-797-4660, ksw@kmi.re.kr / 051-797-4652, hrlee@kmi.re.kr / 051-797-4907, daye@kmi.re.kr




3) 국제물류 관련 지수

글로벌 공급망 압력지수 글로벌 해상(Baltic Dry Index 등)·항공(TAC Index 등) 운임 상승 및 물류 병목 현상 지속(라인강 수위 저하 및 적재 제한 등)

- 2025년 6월 글로벌 공급망 압력지수는 0.19point로 전월 대비 0.48point 상승

■ 글로벌 공급망 압력 지수


구 분	24년11월	24년12월	25년1월	25년2월	25년3월	25년4월	25년5월	25년6월	전월대비 (point)	추이
글로벌 공급망 압력지수	-0.32	-0.27	-0.26	-0.18	-0.01	-0.18	-0.29	0.19	▲0.48	

자료: Federal Reserve Bank of New York자료(2025.6.5. 기준)를 바탕으로 KMI 작성(2025.6.19. 기준)

글로벌 물류지수 무역 불확실성(통상 압력, 중동 긴장 등) 확대로 주요 물류 및 관계기업(DSV, Nippon Express, GXO 등)의 실적 감소

- 2025년 6월 17일 기준 전주 대비 11.7point 하락(전년 동기 대비 -5.2%)

■ 글로벌 물류 지수

구 분	4월29일	5월7일	5월15일	5월21일	5월27일	6월4일	6월10일	6월17일	전주대비 (point)	전년동기	추이
글로벌 물류지수	432.5	441.8	462.6	452.2	456.0	457.6	465.9	454.3	▼11.7	479.4	

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

자료: MarketVector 자료(2025.6.17. 기준)를 바탕으로 KMI 작성 (2025.6.19. 기준)



물류부동산 지수

미국(Applied Digital, CoreWeave와 장기 계약 기반 AI 데이터센터 대규모 확보 등) 중심 산업용 부동산 공급 증가 예상

- 2025년 6월 17일 기준 전주 대비 -5.6point 하락(전년 동기 대비 +15.0%)

물류부동산 지수

구 분	4월29일	5월 7일	5월15일	5월21일	5월27일	6월5일	6월10일	6월17일	전주대비 (point)	전년동기	추이
물류 부동산 지수	271.0	283.8	284.5	285.3	286.9	297.0	300.3	294.7	▼5.6	256.3	

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

자료: MarketVector 자료(2025.6.17. 기준)를 바탕으로 KMI 작성 (2025.6.19. 기준)

항공화물 지수

중동 지역 긴장 고조로 인한 항로 우회 및 아시아 주요 노선 수요 조정 등으로 전주 대비 9point 상승(전년 동기 대비 -5.9%)

- (시 카 고) 미국 내 특송 수요 둔화와 물동량 감소 영향으로 전주 대비 51point 하락(전년 동기 대비 +0.2%)
- (프랑크푸르트) 유럽발 수출 둔화 및 중동 공역 항공편 우회 영향으로 전주 대비 16point 하락(전년 동기 대비 +0.7%)
- (상 하 이) '618 쇼핑 시즌' 선적 집중 이후 수요 조정이 이어지며 전주 대비 40point 하락(전년 동기 대비 -5.0%)
- (싱 가 포 르) 동남아 경유 노선 수요 안정세와 환적 물동량 증가로 대비 2point 상승(전년 동기 대비 -20.7%)
- (홍 콩) 미국 관세 유예 조치 지속 및 전자상거래 선적 반등세로 전주 대비 27point 상승(전년 동기 대비 -7.6%)

항공화물 지수

구 분	4월28일	5월5일	5월12일	5월19일	5월26일	6월2일	6월9일	6월16일	전주대비 (point)	전년동기	추이
글로벌 항공화물 지수	2,089	1,996	2,025	2,004	2,012	2,020	2,008	2,017	▲9	2,144	



구 분	4월28일	5월7일	5월12일	5월19일	5월26일	6월2일	6월9일	6월16일	전주대비 (point)	전년동기	추이
시카고 항공화물 지수 (수출 기준)	1,462	1,314	1,222	1,244	1,104	998	947	984	▲37	971	
프랑크푸르트 항공화물 지수 (수출 기준)	1,007	957	974	981	983	919	903	934	▲31	967	
상하이 항공화물 지수 (수출 기준)	4,411	4,304	4,343	4,190	4,444	4,607	4,567	4,475	▼92	4,783	
싱가포르 항공화물 지수 (수출 기준)	289	261	279	252	247	254	256	213	▼43	314	
홍콩 항공화물 지수 (수출 기준)	3,494	3,377	3,414	3,419	3,378	3,406	3,433	3,351	▼82	3,791	

자료: TAC Index(2025.6.16. 기준)를 바탕으로 KMI 작성 (2025.6.19. 기준)

조지성 실장 / 배정준 연구원

051-797-4916, jisungjo@kmi.re.kr / 051-797-4647, jibae@kmi.re.kr