

제44회 KMI 세계해운전망 세미나

Global Shipping Insight

일시 2025.11.19(수), 13:30~17:40

장소 서울 은행회관 2층 (국제회의실)



제44회 KMI 세계해운전망 세미나

Global Shipping Insight

- 행사명 : 제44회 KMI세계해운전망 세미나
- 일 시 : 2025. 11. 19. (수) 13:30 ~17:40
- 장 소 : 서울 은행회관 (2층 국제회의실)
- 주최 · 주관 :  한국해양수산개발원
- 세미나 일정

시 간	주 요 내 용		비 고
13:00~13:30 (30분)	등 록		사 회
13:30~14:00 (30분)	개 회 사	조정희 한국해양수산개발원장	
	축 사	허만옥 해양수산부 해운물류국장	
	축 사	양창호 한국해운협회 부회장	
	기념촬영		
제1세션 : 세계 해운 이슈			
14:00~15:00 (60분)	주 제 발 표	대외 환경 변화와 2026년 세계 경제 전망 주 원 현대경제연구원 연구본부장 IMO MEPC ES.2 주요 결과와 합의 김희준 한국선급 협약업무팀장	좌 장 이상운 교 수
15:00~15:30 (30분)	토 론	김경훈 한국해운협회 이사, 양종서 한국수출입은행 수석연구원, 이언경 KMI 해운물류·해사연구본부장, 발표자	
15:30~15:50 (20분)	Coffee Break		
제2세션 : 2026년 해운시황 전망			
15:50~16:30 (40분)	주 제 발 표	컨테이너선 시장 동향과 전망 김병주 한국해양수산개발원 전문연구원 유조선 시장 동향과 전망 류희영 한국해양수산개발원 전문연구원	좌 장 전준수 교 수
16:30~17:10 (40분)	주 제 발 표	건화물선 시장 동향과 전망 - 케이프선 황수진 한국해양수산개발원 실장	
		건화물선 시장 동향과 전망 - 파나마크선, 수프라마크선 이우찬 팬오션 리서치센터장	
17:10~17:40 (30분)	토 론	서정령 HMM 상무, 공병준 프레스코 인터내셔널 대표이사, 배성훈 삼성SDS 그룹장, 발표자	
17:40	폐 회		

※ 상기 일정은 진행 상황에 따라 변경될 수 있음.

목 차 / Contents

| 제1세션 : 세계 해운 이슈 |

I. 대외 환경 변화와 2026년 세계 경제 전망	07
- 주 원 현대경제연구원 연구본부장 -	
II. IMO MEPC ES.2 주요 결과와 합의	29
- 김희준 한국선급 협약업무팀장 -	

| 제2세션 : 2026년 해운시장 전망 |

III. 컨테이너선 시장 동향과 전망	43
- 김병주 한국해양수산개발원 전문연구원 -	
IV. 유조선 시장 동향과 전망	59
- 류희영 한국해양수산개발원 전문연구원 -	
V. 건화물선 시장 동향과 전망 - 케이프선	75
- 황수진 한국해양수산개발원 실장 -	
VI. 건화물선 시장 동향과 전망 - 파나막스선, 수프라막스선	87
- 이우찬 펜오션 리서치센터장 -	

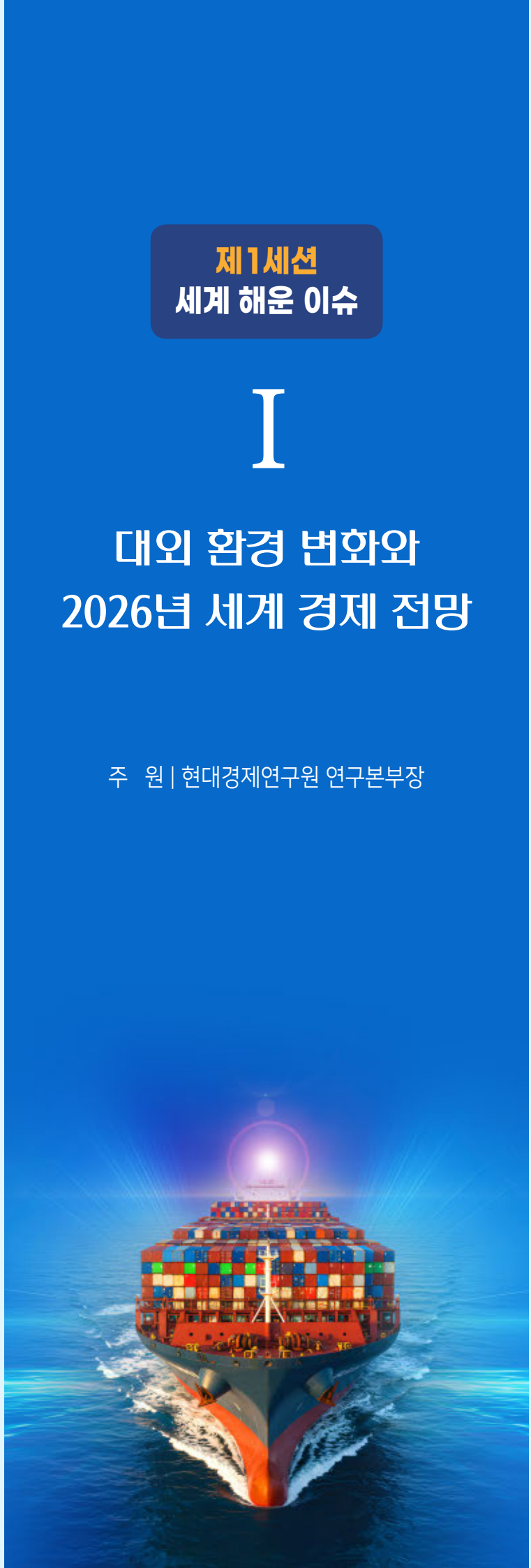
제1세션
세계 해운 이슈

I

대외 환경 변화와 2026년 세계 경제 전망

주 원 | 현대경제연구원 연구본부장

제44회 **KMI**
세계해운전망
세미나
Global Shipping Insight



대외 환경 변화와 2026년 세계 경제 전망

- KMI 「세계해운전망 세미나」

2025. 11. 19

현대경제연구원
주 원 연구본부장



現代經濟研究院

목 차

1 대외 경제 환경 변화

2 주요 경제 이슈

3 시사점



HYUNDAI RESEARCH INSTITUTE

1 대외 경제 환경 변화



① 세계 경제 개관

1. 대외 경제 환경 변화

2026년 미·중 리스크가 글로벌 시장의 최대 불안 요인

- 코로나 팬데믹 이후 대부분의 글로벌 리스크는 영향력 소멸, 대신 G2 리스크 요인이 대두

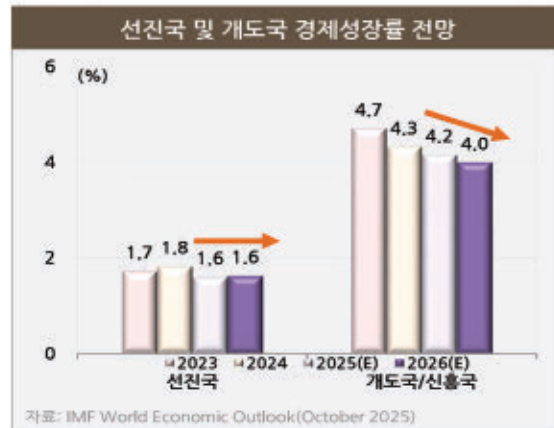
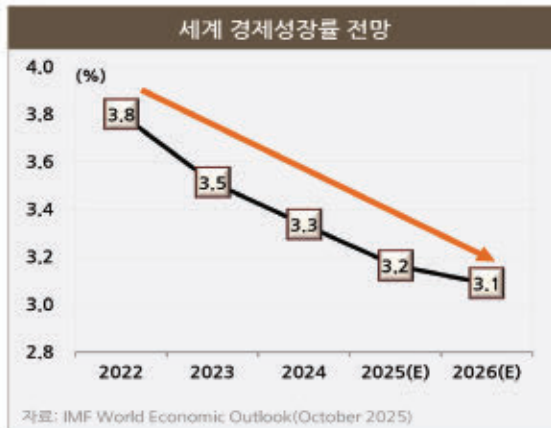


① 세계 경제 개관

1. 대외 경제 환경 변화

2026년 저성장 지속 (IMF 3.2%²⁵ → 3.1%²⁶)

- 새로운 무역질서인 **트럼프 라운드(Trump Round)**에 따른 글로벌 교역의 위축으로 성장률 소폭 하락
- 선진국 : 유로존 경기가 미약하지만 미국 경제가 견조한 흐름을 보이면서 경기 하강을 방어
- 신흥/개도국 : BRICs(브라질, 인도, 중국의 성장 둔화 및 러시아 저성장 지속) 저성장으로 경기의 슬로우 다운

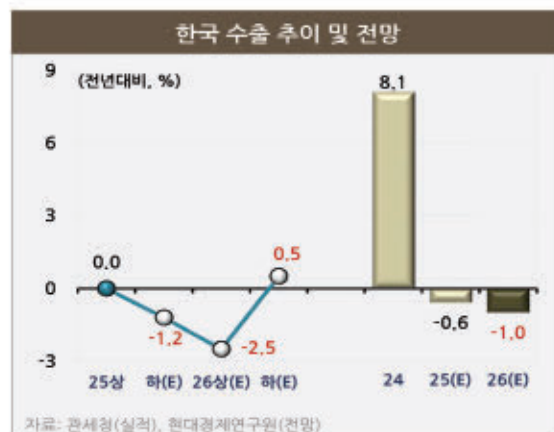
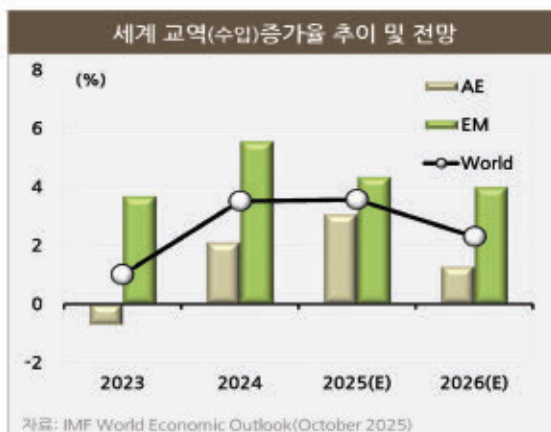


① 세계 경제 개관

1. 대외 경제 환경 변화

수출 경기 침체 강도 심화 예상 (HRI $\Delta 0.6\%$ ²⁵ → $\Delta 1.0\%$ ²⁶)

- 2025년 수출은 미국과 중국의 성장률 약화에 따른 글로벌 경제 전반의 부진으로 경기 침체가 우려
- 나아가 2026년에도 트럼프 관세인상 영향으로 대미 수출 감소와 글로벌 교역 전반에 따른 불확실성 확대

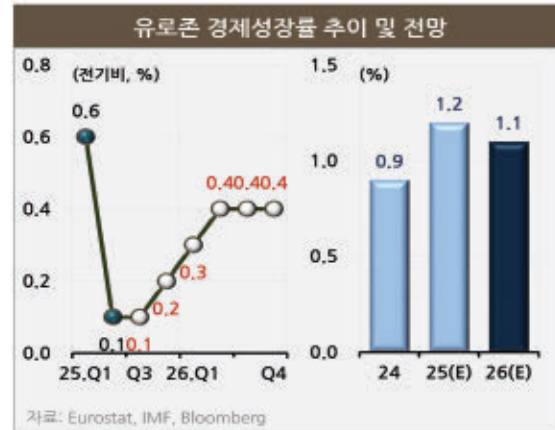
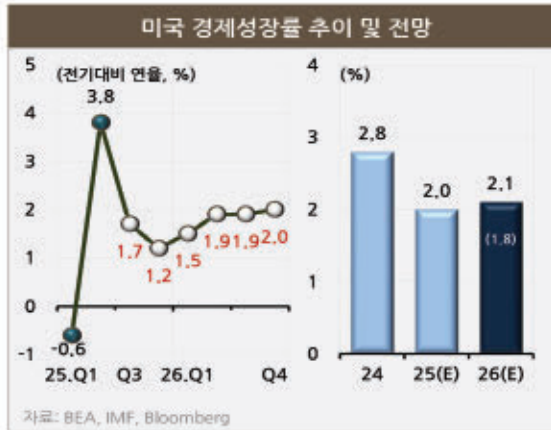


② 주요국 경제 동향과 전망

1. 대외 경제 환경 변화

■ 미국 경제의 확장이 예상되는 가운데, 유로존도 소폭 회복 전망

- (미국) 잠재성장률 전후의 경제 성장, 미국 경제에 대한 국제기구와 민간의 시각차가 존재하면서 경기 방향성에 여전히 불확실성이 높은 상황
- (유로존) 지정학적 리스크 상존으로 큰 폭의 경기 개선은 어려울 듯, 종전(終戰) 시 빠른 경기 회복도 가능

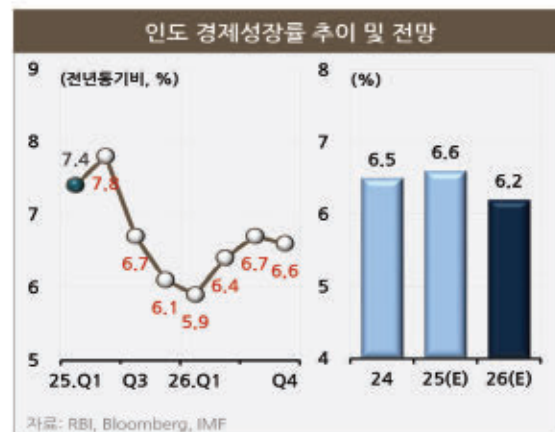
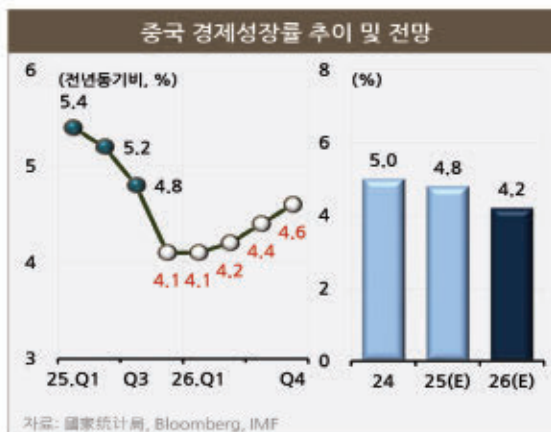


② 주요국 경제 동향과 전망

1. 대외 경제 환경 변화

■ 중국 성장 감속과 인도 고성장 지속

- (중국) 주택 시장에서의 디레버리징(Deleveraging) 지속, 2026년 성장률 감속 전망
- (인도) 정부의 적극적인 경기부양책(금리 인하, 법인세 감면 등)으로 소비와 투자가 강세를 보이면서 고성장 기조 유지가 가능할 것으로 보이나, 미국과의 관세협상 결과에 따른 불확실성이 상존

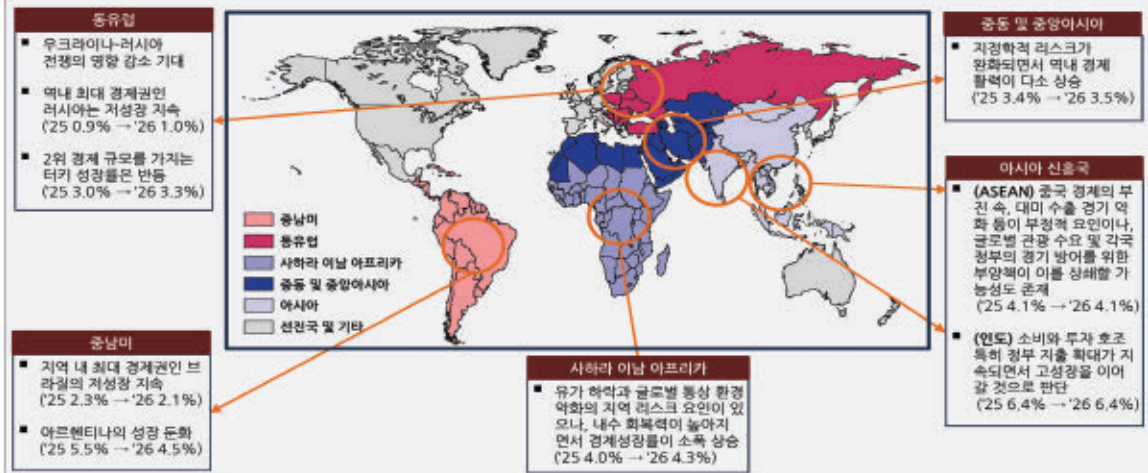


② 주요국 경제 동향과 전망

1. 대외 경제 환경 변화

■■■ 신흥시장 경제 상황은 회복 (IMF 4.1%²⁵ → 4.0%²⁶)

주요 신흥경제권 경제 전망



HYUNDAI RESEARCH INSTITUTE

9

2 주요 경제 이슈



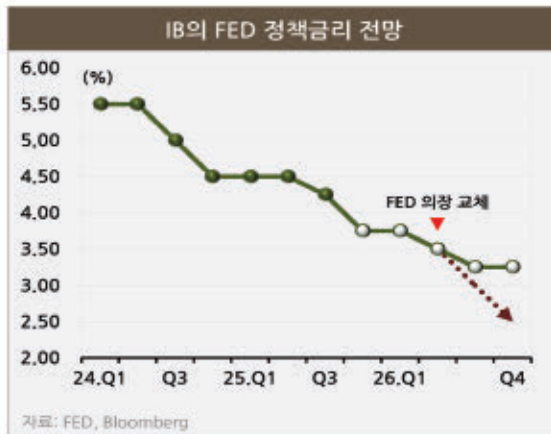
HYUNDAI RESEARCH INSTITUTE

① 금리 인하 가속 가능성 증대

2. 주요 경제 이슈

■ FED 내 매파와 비둘기파 대립 속, 매파의 입지 약화

- 파월 FED 의장의 재임 기간인 '26년 4월까지 매파적 통화정책 지속, FOMC내 反파월파의 목소리도 커질 듯
- 2026년 5월 이후 親 트럼프 성향의 새 FED 의장이 들어서면, 포퓰리즘적 빠른 금리 인하 기조로 전환(?)
- 한편, 2026년 하반기 이후 인플레이션 강도가 높아지면 90년대 후반의 사례를 따를 가능성도 상존



② 환율 변동성 리스크 확대

2. 주요 경제 이슈

■ 미국 경제의 성장 둔화로 글로벌 약달러 예상

- FED의 매파적 통화정책이 지속 중이나, 트럼프 불확실성이 펀더멘털의 약화로 이어지고 이는 약달러를 유발
- 특히, 트럼프노믹스의 관세 및 감세 정책에 따른 환율 방향성은 약달러 의미([미란 보고서](#))
- 향후 달러화 방향성은 실물 지표(고용 시장)의 성적에 따라 결정될 것으로 판단



IB 환율(기말) 전망

	25.Q2	25.Q3	25.Q4	26.Q1	26.Q2
엔/달러	144.0	147.9	146.0	143.0	141.0
위안/달러	7.16	7.12	7.10	7.07	7.05
달러/유로	1.18	1.17	1.18	1.19	1.20
원/달러	1,354	1,404	1,380	1,360	1,340

자료: Bloomberg

③ 에너지 가격 안정

2. 주요 경제 이슈

■ 국제유가, 하향 안정화 예상

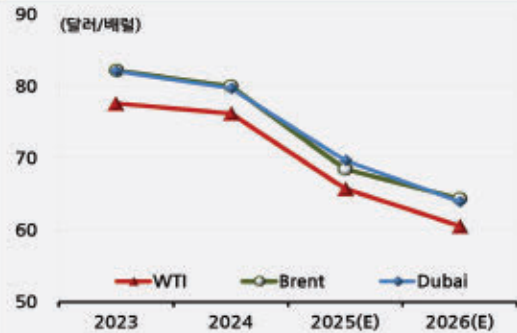
- 국제 유가는 회원국들의 수입 악화에 따른 OPEC+ 증산 조치가 하방 압력으로 작용
- 주요 원유 소비국인 중국 경제의 부진 가능성 등으로 글로벌 시장 수요의 감소가 예상되는 가운데, **트럼프 행정부의 화석 연료 생산 확대** 정책으로 공급이 증가하면서 수급 상황도 악화될 것으로 전망

세계 주요국 원유 생산 및 소비량(2024년)

생 산(1,000배럴/일)				소 비(1,000배럴/일)			
순위	국가	생산량	점유율	국가	소비량	점유율	
	World	96,890	100.0%	World	101,418	100.0%	
1	US	20,135	20.8%	US	18,995	18.7%	
2	Saudi	10,856	11.2%	China	16,374	16.1%	
3	Russia	10,752	11.1%	India	5,621	5.5%	
4	Canada	5,888	6.1%	Saudi	3,959	3.9%	
5	Iran	5,062	5.2%	Russia	3,846	3.8%	
6	Iraq	4,398	4.5%	Japan	3,238	3.2%	
7	China	4,264	4.4%	Korea	2,891	2.9%	
8	UAE	4,006	4.1%	Brazil	2,575	2.5%	
9	Brazil	3,466	3.6%	Canada	2,333	2.3%	
10	Kuwait	2,719	2.8%	Mexico	2,051	2.0%	

자료: British Petroleum

IB 국제유가 전망



자료: Bloomberg

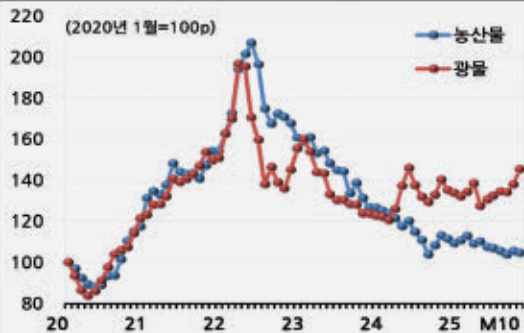
④ 원자재 공급망 불안 속 가격 약세

2. 주요 경제 이슈

■ 원자재가, 비철 광물 중심 강보합세 전망

- 최근 국제 원자재 가격의 하향 안정화가 이어지고 있는 상황, 광물보다는 **농산물 가격 하락세가 강한 모습**
- 기본적으로 원자재 최대 수입국인 중국 수요의 부진 등과 같은 글로벌 수급 상황은 약세 압력
- 비철 광물은 미국 관세 인상 확산 우려, AI 데이터 센터 구축 붐 등이 Upside Risk

주요 원자재 가격 지수 월간 추이



자료: 현대경제연구원, World Bank Commodity Price Data

주요 광물 원자재 가격 추이 및 전망

종 목	2023	2024	2025	2026(E)
석탄(호주산) (USD/MT)	172.8	136.1	107.0	100.0
아연 (USD/MT)	2,653	2,776	2,800	2,750
동 (USD/MT)	8,490	9,142	9,700	9,800
알루미늄 (USD/MT)	2,256	2,419	2,580	2,600
철광석 (USD/DMT)	120.6	109.4	98.0	94.0

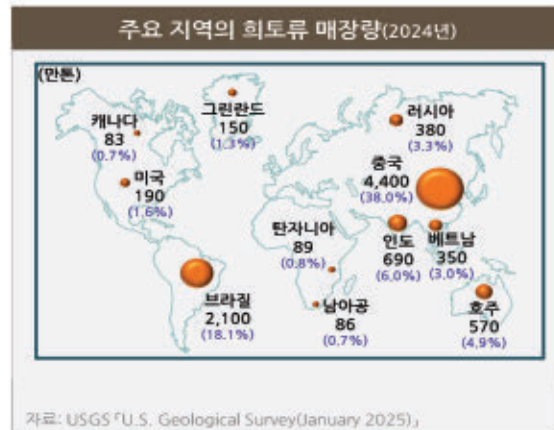
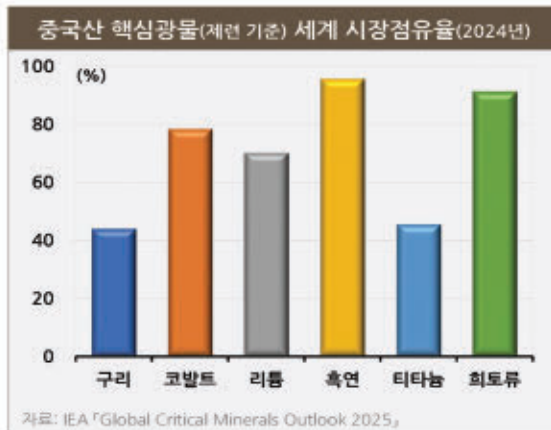
자료: World Bank Commodity Markets Outlook(October 2025)

④ 원자재 공급망 불안 속 가격 약세

2. 주요 경제 이슈

■ 핵심 광물의 공급망 리스크 상존

- 최근 중국은 갈륨·게르마늄('23년 8월), 흑연('23년 12월), 안티모니('24년 9월), 텅스텐·인듐·비스무스·몰리브덴·텔루륨 및 7종 희토류('25년 2월) 등을 수출 통제 리스트에 포함
- 첨단 산업에 필수 광물인 희토류 보유국인 **중국 및 신흥국, 미국과 외교적 갈등 심화 시 공급망 불안 우려**

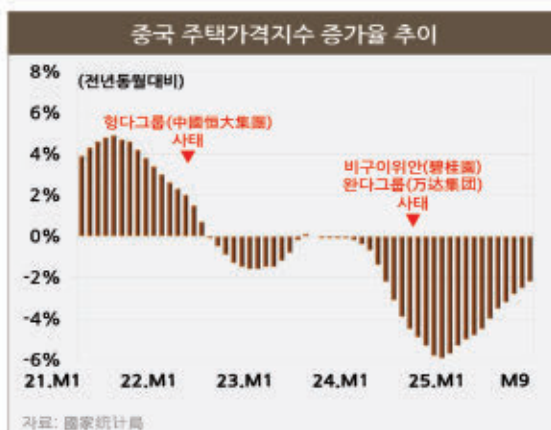


⑤ 중국의 유동성 함정(Liquidity Trap)

2. 주요 경제 이슈

■ 중국, 완화적 통화정책에도 디플레이션 지속

- 경제 이론상 금리 인하(완화적 통화정책) 시 인플레이션 강도가 높아져야 하나, 물가가 오히려 하락
- 특히, 생산자물가가 장기간 하락하는 점은 재고가 과도한 수준이라는 것을 의미
- 즉, 중국 경제가 **유동성 함정**(Liquidity Trap, 경제심리 위축으로 통화정책 효과가 미약)에 빠진 것으로 판단

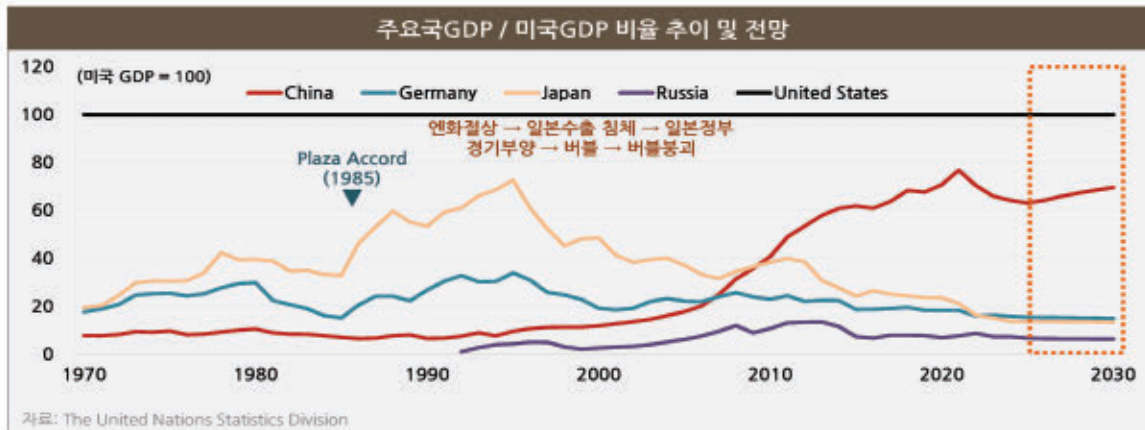


⑥ 미·중 경제 전쟁

2. 주요 경제 이슈

■ 미국의 글로벌 시장 헤게모니 유지

- 미국의 중국에 대한 견제 또는 봉쇄 전략의 배경은 중국 경제의 빠른 추격을 막고자 하는 것으로 풀이
- 중국/미국 GDP, '00년 11.8%, '21년 76.8%로 정점, 당초 예상과 달리 미국 추격이 불가능할 것으로 전망
 - ※ (Capital Economics), 인구구조 변화로 중국이 2030년대에 미국을 추월하지 못하면 영원히 불가능할 수 있음을 언급



HYUNDAI RESEARCH INSTITUTE

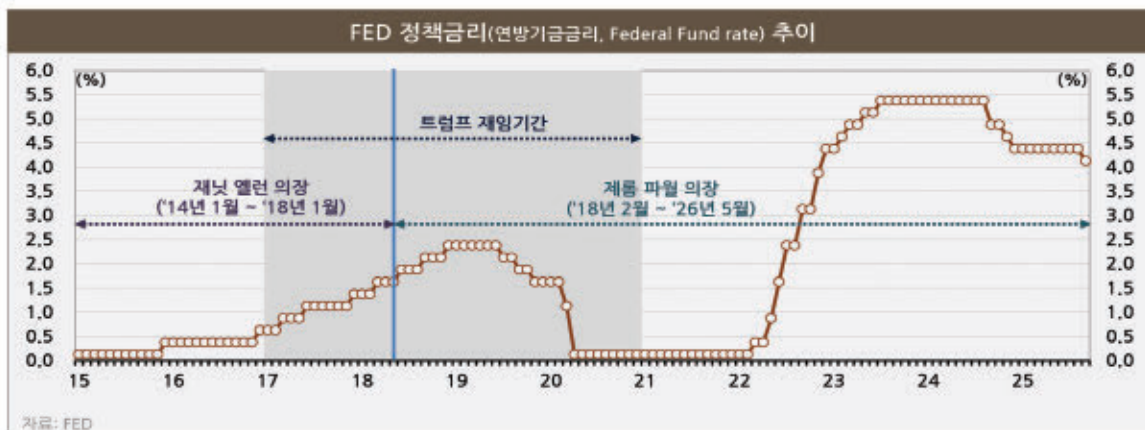
17

⑦ 트럼프 노믹스 2.0 - 통화정책

2. 주요 경제 이슈

■ 미 정책금리 단기 시나리오에 큰 영향 없을 듯

- 현 제롬 파월(Jerome Powell) 연준 의장 임기까지 통화정책에 영향력을 미칠 수 있는 수단이 거의 없음
- 다만, 연준 의장의 임기 이후 2026년 5월 새 의장의 성향에 주목
 - ※ 차기 의장: 케빈 워시(55) 전 이사, 케빈 하셋(63) NEC 위원장, 스티븐 미란(41) CEA 위원장, 크리스토퍼 월러(66) 현 이사



HYUNDAI RESEARCH INSTITUTE

18

⑦ 트럼프 노믹스 2.0 - 통화정책

2. 주요 경제 이슈

트럼프 행정부의 파월 때리기

- 트럼프의 파월 때리기와 **연준 장악 시도**가 본격화되는 중, 파월은 신념에 따라 금리 동결 기조를 지속

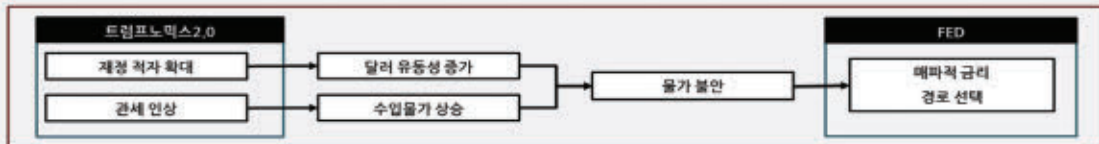
FED의 금리 및 환율 경로 시나리오

- 파월의 해임은 하루빨리 이뤄져야 한다.
- 제롬 파월 의장이 나를 좋아하지 않아서 금리를 안 내리는 것이다.
- 파월은 정치를 중단해라.
- 파월 의장이 기준 금리를 낮추지 않는 것은 실수다.
- 파월은 Mr. Too Late 이다.
- 파월은 도무지 믿기지 않는다, 유럽은 이미 9차례나 금리를 낮췄다.



(Image: Reuters)

- 트럼프 관세 인상 정책의 불확실성 높아서 연준은 금리인하를 서두르지 않겠다.
- 나와 연방공개시장위원회(FOMC) 동료들이 법에 따라, 최대한의 고용과 안정적인 물가를 지원하기 위해 통화 정책을 설정할 것이다.
- 신중하고 객관적이고, 정치적 고려 없는 분석만을 바탕으로 금리를 결정할 것이다.



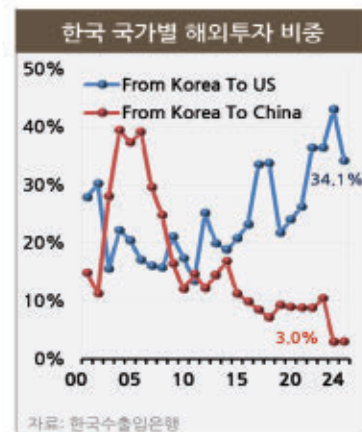
자료: 현대경제연구원

⑦ 트럼프 노믹스 2.0 - 공급망정책

2. 주요 경제 이슈

패널티(수입관세 부과)를 통한 투자 유치

- 트럼프 1기, 조세 감면, 주 정부 단위의 부지나 용수 지원 등을 통한 주요 외국 기업들의 미국 내 투자를 유인
- 이번에는 수입 관세 인상을 통해 미국 내 생산을 유도하는 간접적 투자 유치 전략에 주력할 것으로 판단

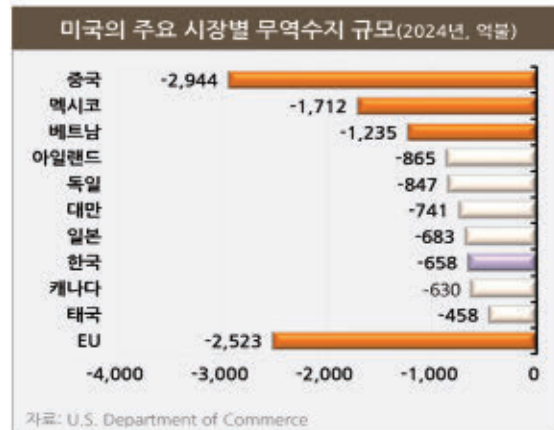
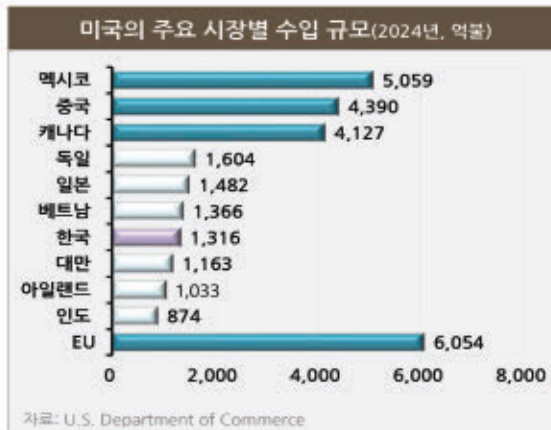


⑦ 트럼프 노믹스 2.0 - 통상정책

2. 주요 경제 이슈

수입 및 무역적자 규모가 큰 국가에 트럼프의 관심 집중

- 2024년 기준 미국의 총 무역적자 규모는 1조 1,989억 달러, 중국(25%), 멕시코(14%), 베트남(10%)
- 총 수입 3조 2,674억 달러, 멕시코(15%), 중국(13%), 캐나다(13%), 독일·일본·베트남·한국·대만(5%)

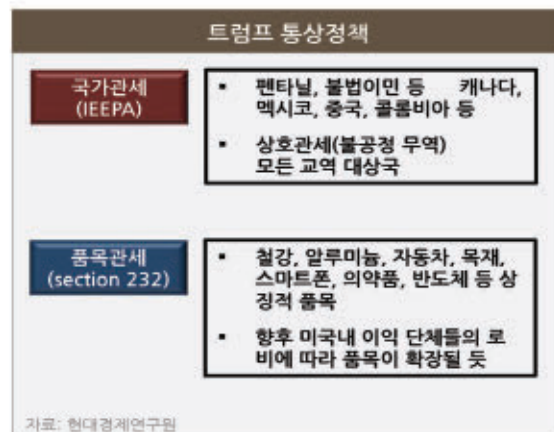
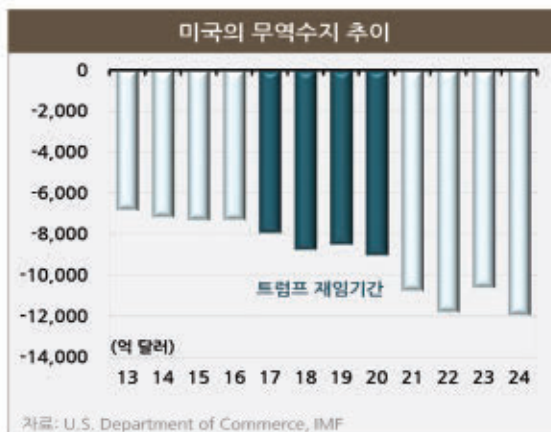


⑦ 트럼프 노믹스 2.0 - 통상정책

2. 주요 경제 이슈

무역적자 해소를 위한 전방위적 압박

- 2024년 기준 미국의 무역수지는 1조 2,000억 달러로 거의 사상 최대치
- 트럼프 1기 당시 품목 관세와 대 중국 관세 인상으로 무역적자가 소폭 개선된 경험을 기억
- 품목 관세는 미국 내 상징적 제조업에, 국가별 관세는 상호관세의 틀로 접근

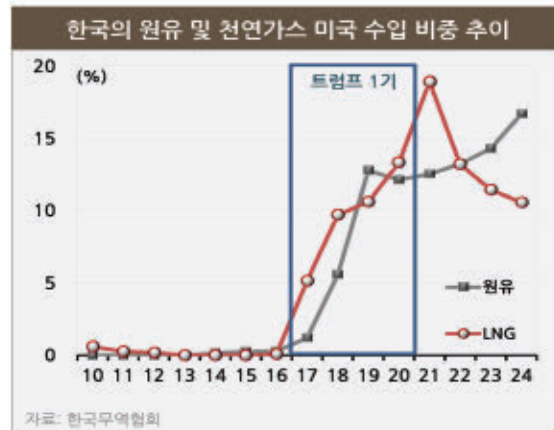
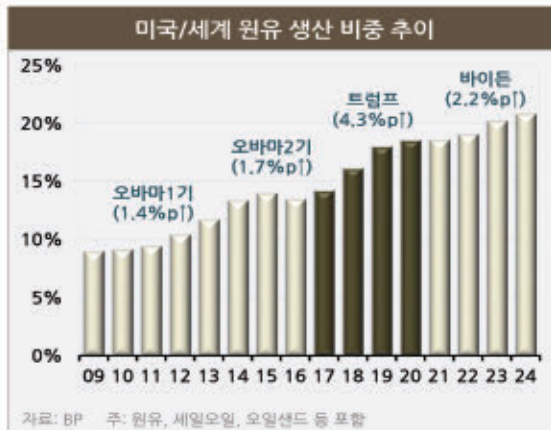


⑦ 트럼프 노믹스 2.0 - 에너지정책

2. 주요 경제 이슈

■ 화석 연료 생산 확대 예상

- 트럼프 집권 기간(2017~2020년) 미국의 원유 생산 비중은 14.2%에서 18.5%까지 급증
- 트럼프 1기 이후 한국의 원유 및 천연가스 수입 중 미국 수입 비중이 급증
- 2024년 현재 우리나라의 미국산 원유 수입 비중 16.7%, 천연가스 수입 비중 10.6%

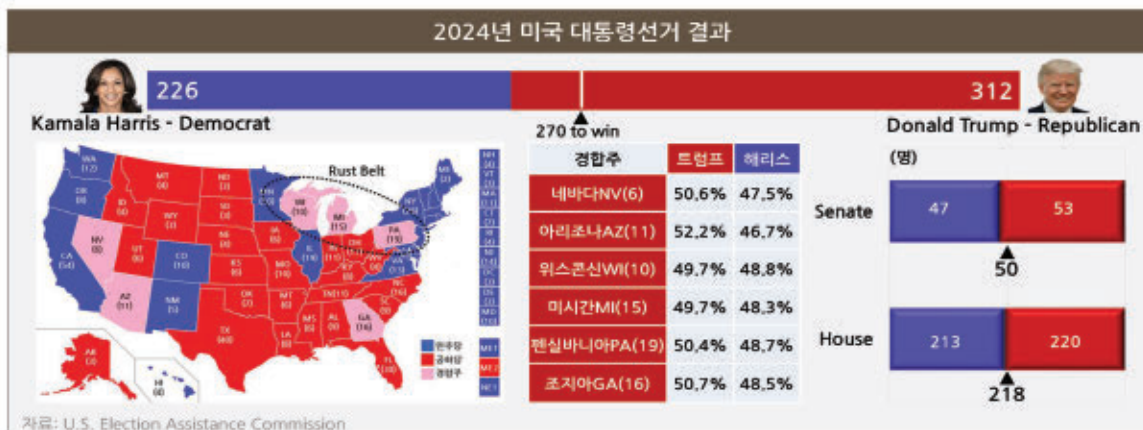


⑦ 트럼프 노믹스 2.0

2. 주요 경제 이슈

■ 트럼프 미국 제47대 대통령으로 당선

- 트럼프는 경합주에서 모두 승리하면서 선거인단 과반수 이상을 얻어 당선
- 전국 투표율도 약 49.9%(해리스 48.4%)를 차지
- 동시에 치러진 의회 선거에서도 공화당이 상원과 하원을 모두 장악

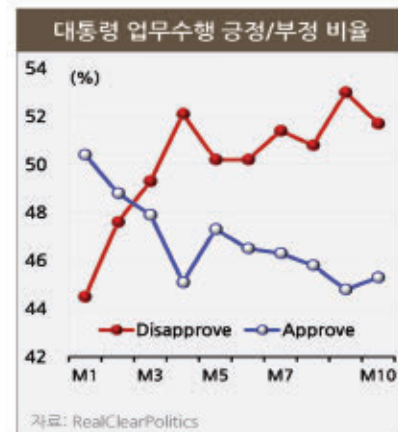
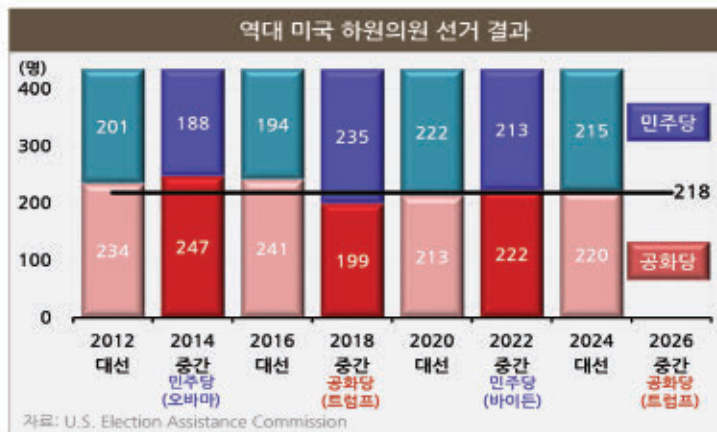


⑦ 트럼프 노믹스 2.0

2. 주요 경제 이슈

2026년 중간선거 승리를 위한 또 다른 통상 압박 가능

- 하원(임기 2년) 선거 2회 중 1회는 대통령 선거 일치, 나머지 1회 중간선거(하원 전원 435명, 상원 1/3)
- **최근 중간선거 결과, 항상 야당이 승리**(14년 공화당, 18년 민주당, 22년 공화당)
- 미국 사회, 특정 정당 독주에 대한 경계 심리가 강한 편, **지난 대선 공화당이 다수당 차지**



HYUNDAI RESEARCH INSTITUTE

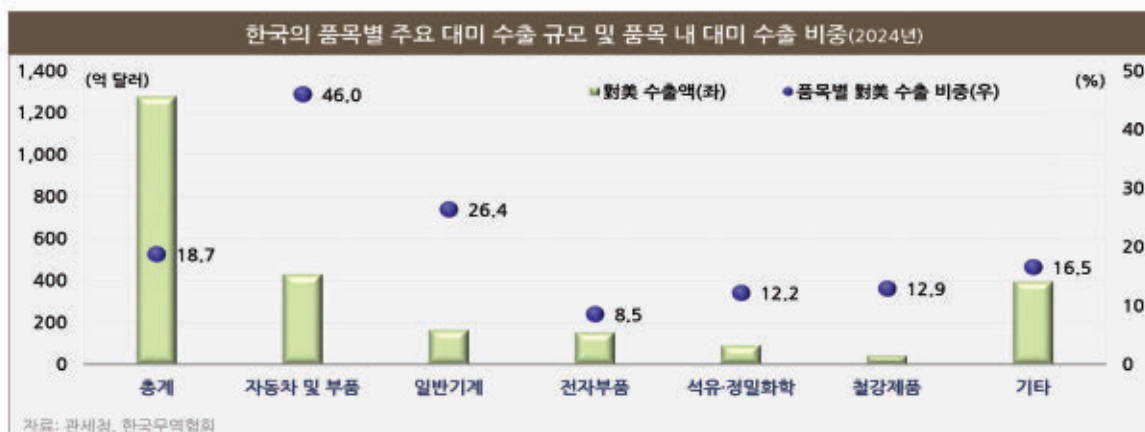
25

⑧ 트럼프 라운드의 위협

2. 주요 경제 이슈

품목 관세의 부정적 영향

- 무역확장법 232조에 의거 철강·알루미늄(50%), 자동차·자동차 부품(15%), 구리 반제품/파생품(50%)
- 지난 4월 1일 「반도체 및 의약품에 대한 232조 국가안보 조사 개시」
- 대미 수출의존도가 높은 품목, 자동차, 기계, 유화, 철강 등



HYUNDAI RESEARCH INSTITUTE

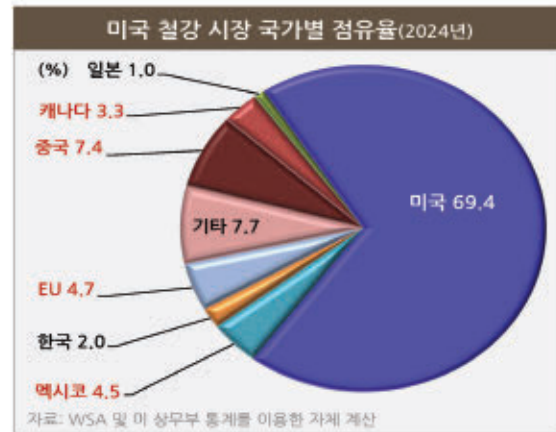
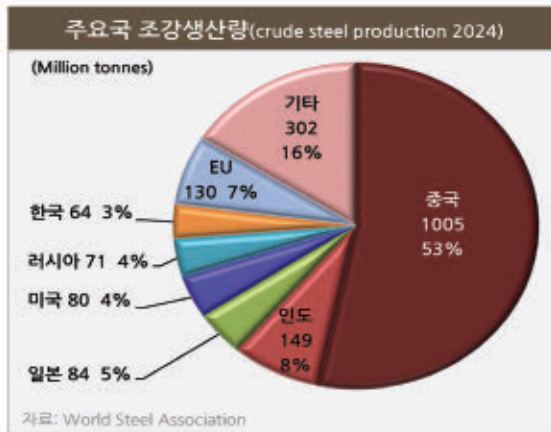
26

⑧ 트럼프 라운드의 위협

2. 주요 경제 이슈

■ (철강) 일정 부분 타격 불가피

- 세계 철강 공급, 중국의 생산능력이 절반을 차지, 한국은 조강생산량 기준 3%에 불과
- 미국 시장에서 수입 철강 점유율은 30%, 한국산 비중은 2%
- 국내 대형철강사의 미국시장 의존도는 낮은 편, 일부 **중소·중견 철강사의 대미 수출 급감 우려**

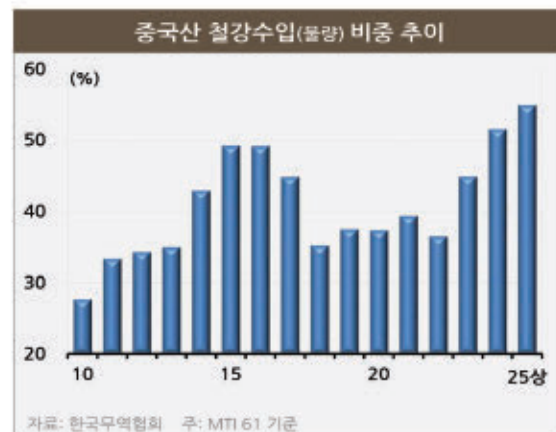
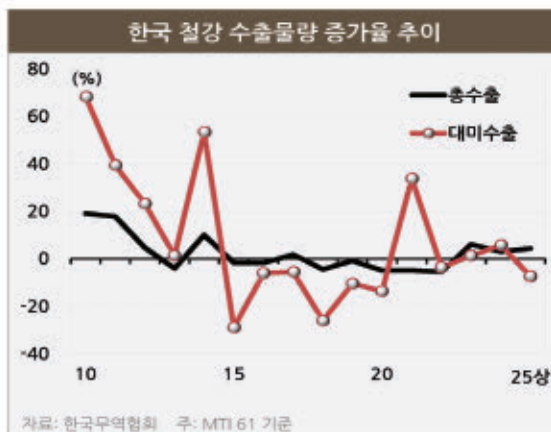


⑧ 트럼프 라운드의 위협

2. 주요 경제 이슈

■ (철강) 대미 수출 침체 및 중국산 철강 침투의 이중고

- 철강 수출은 2015년 이후 부진한 모습, 트럼프 1기의 쿼터제, 최근의 철강 관세 인상으로 수출 침체
- 다만, 2023년 이후 다른 지역으로의 철강 수출은 증가세를 유지
- 국내 시장에서 **중국산 철강제품의 수입침투율이 증가**, 최근 중국산 철강에 대한 덤핑 조치 강화

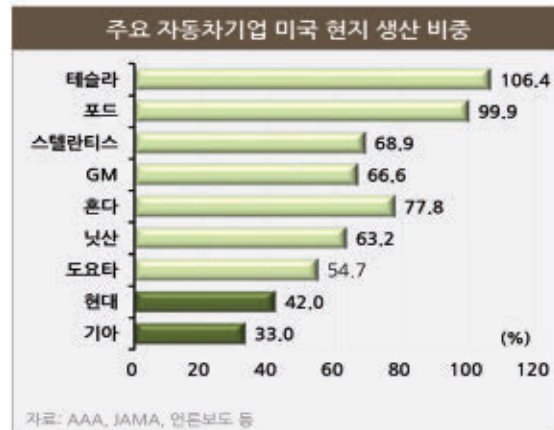
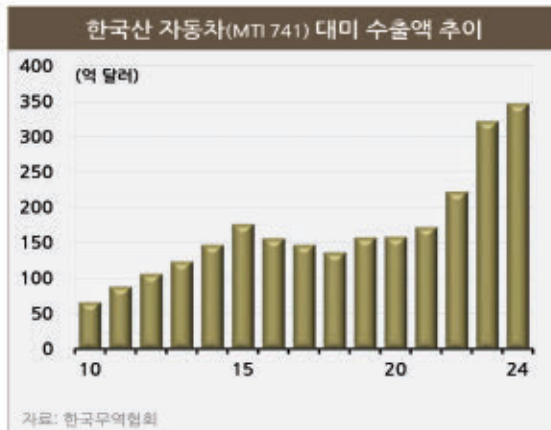


⑧ 트럼프 라운드의 위협

2. 주요 경제 이슈

■ (자동차) 가격경쟁력 약화, 일정 부분 흡수 가능

- 경쟁력 강화로 지난 바이든 행정부 시기 대미 수출이 급증, 그러나 이번 품목 관세 부과로 조정 국면 예상
- 현, 우리 자동차 기업의 **미국 현지 생산 비중이 경쟁사들보다 낮은 편**으로 가격 경쟁력에서 일정 부분 불리
- 다만, 현대·기아 기준으로 영업이익률이 경쟁사 대비 높아, 가격 인상분을 자체적으로 흡수할 여력은 존재

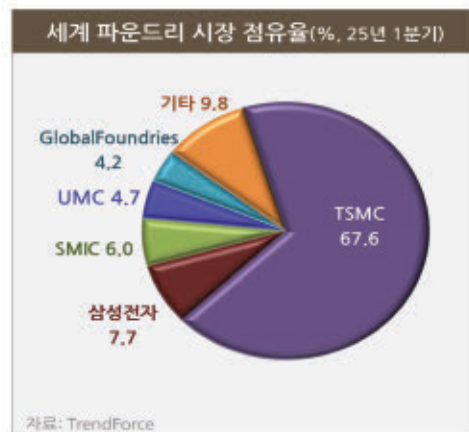
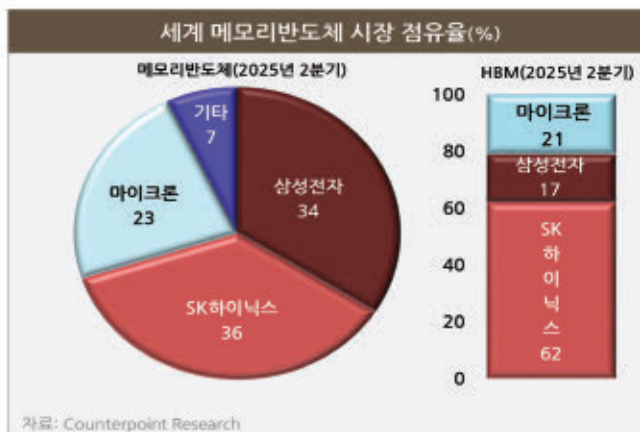


⑧ 트럼프 라운드의 위협

2. 주요 경제 이슈

■ (반도체) 미국내 시설투자 기업에게 최대국 대우 혜택

- 미국에 투자하는 기업에게는 반도체 관세에 대해 낮은 수준 또는 무관세 언급
- 우리 기업들과 경쟁하는 기업들 대부분 미국에 현지 생산 공장이 있거나 향후 투자 계획 수립
- 중국 기업인 SMIC 타격 예상, **TSMC의 대규모 투자 계획 대비 한국 기업 투자 규모가 작은 것은 우려**

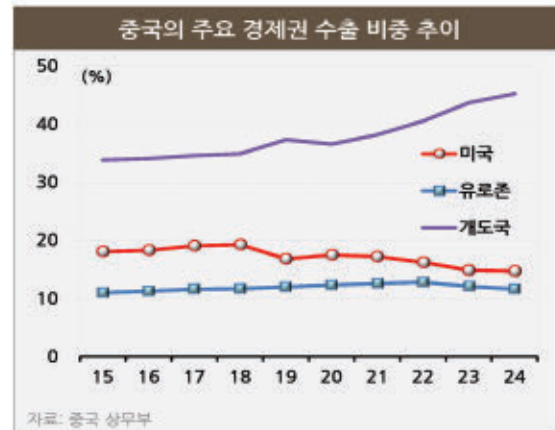


⑧ 트럼프 라운드의 위협

2. 주요 경제 이슈

■ (중국 밀어내기 수출 위협) 대미 수출이 막힌 중국 제품의 덤핑 수출 우려

- 단일 국가 기준으로 중국의 최대 수출 시장은 미국(2024년 기준 14.6% 비중)
- 따라서 미국의 대 중국 관세 인상으로 중국의 대미 수출 타격은 불가피
- 다만, **최근 신흥시장 수출 비중이 높아졌기 때문에**, 트럼프 1기 때의 충격 강도에는 미치지 못할 것으로 판단

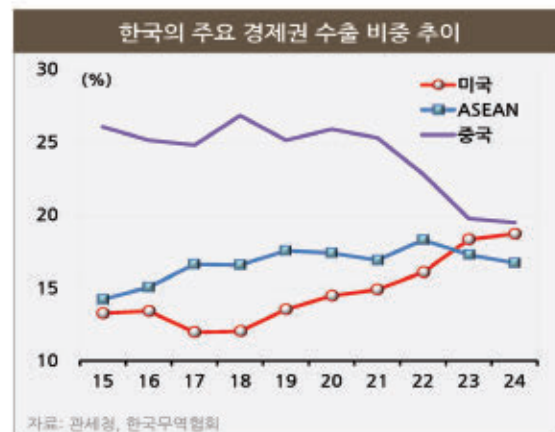
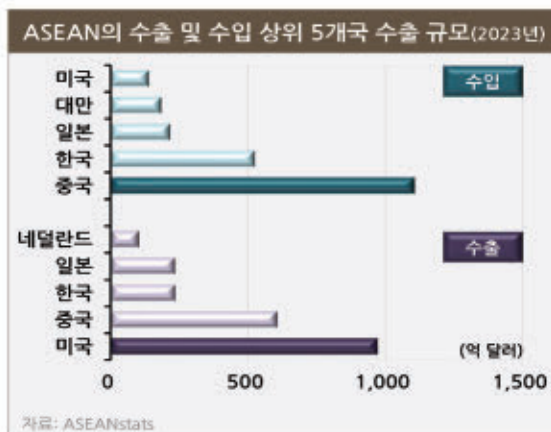


⑧ 트럼프 라운드의 위협

2. 주요 경제 이슈

■ (동남아) 한국 기업의 우회수출 기지 아세안 타격 우려

- ASEAN의 대미 수출 비중은 약 27.5% (2023년 총수출 3,531억 달러 중 미국 수출 971억 달러)
- ASEAN의 대중 수입 비중은 약 34.0% (2023년 총수입 3,254억 달러 중 중국 수입 1,107억 달러)
- **환적 화물에 대한 보복관세 우려**, 동남아를 경유한 중국, 한국 등의 미국향 우회 수출 경로가 차단될 가능성

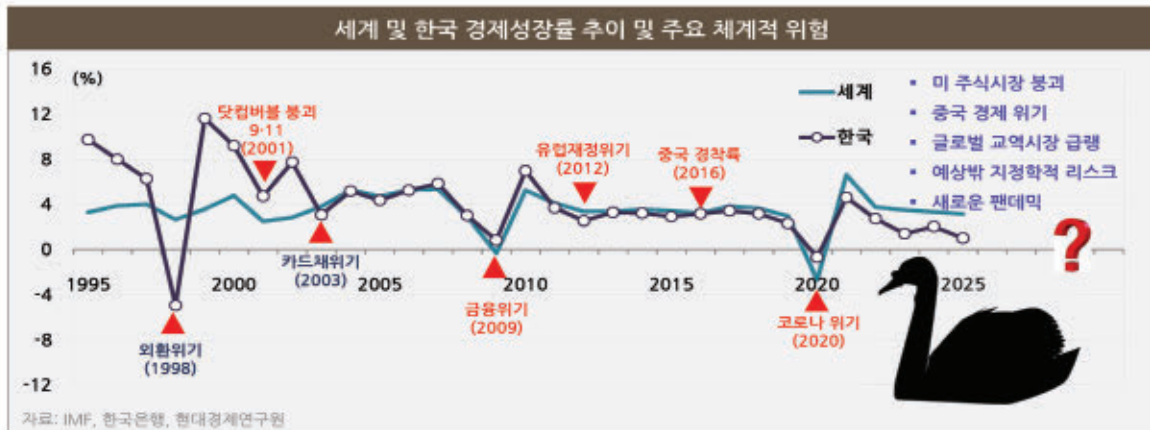


⑨ 시스템 리스크(또 다른 경제 위기 가능성)

2. 주요 경제 이슈

한국 경제 내 비체계적 위험은 크지 않으나, 체계적 위험은 우려

- 비체계적 위험: 기업이나 산업에 국한된 위험으로, 경영 실패, 소송, 파업 등 내부 요인에 의해 발생
- 체계적 위험: 경제·금융 시장 전반에 영향을 미치는 거시경제 위기, 포트폴리오 다각화로도 위험 회피 불가능
- 선행위기와 후행위기가 연이어 오는 특징(평균 4년에 한번 꼴), 2025년 이후 체계적 위험 발생 타이밍



3 시사점



대응 방안

3. 시사점

첫 째, 경제·산업 지형의 급변 과정(3차 산업 혁명에서 4차 산업 혁명으로 넘어가는 과도기) 에서 나타나는 저성장 기조의 장기화 가능성에 대응하여 '성장'과 '안정'에 대한 전략적 비중 도출 필요

둘 째, 국가자본주의 부상이 시장경쟁원리와 자유무역주의의 훼손으로 이어질 가능성의 연장선상에서 해외·국내 시장의 새로이 출현하는 현상에 대한 지속가능성 확인과 유연한 대응 요구

셋 째, 경제위기는 연이어 온다는 경향(외환위기·닷컴버블붕괴, 금융위기·재정위기)을 인지하고 기업의 생존을 위협할 가능성이 높은 거시경제 환경에서의 체계적 위험을 포착하는 것이 중요

넷 째, 미국 경제의 불확실성보다 더 위험하다고 판단되는 중국 경제의 중진국 함정 가능성에 예의주시 중국 시장 의존도가 높은 외수 기업은 물론, 내수 기업도 중국산의 국내 시장 대량 수입 침투 대비

감사합니다



MEMO



MEMO



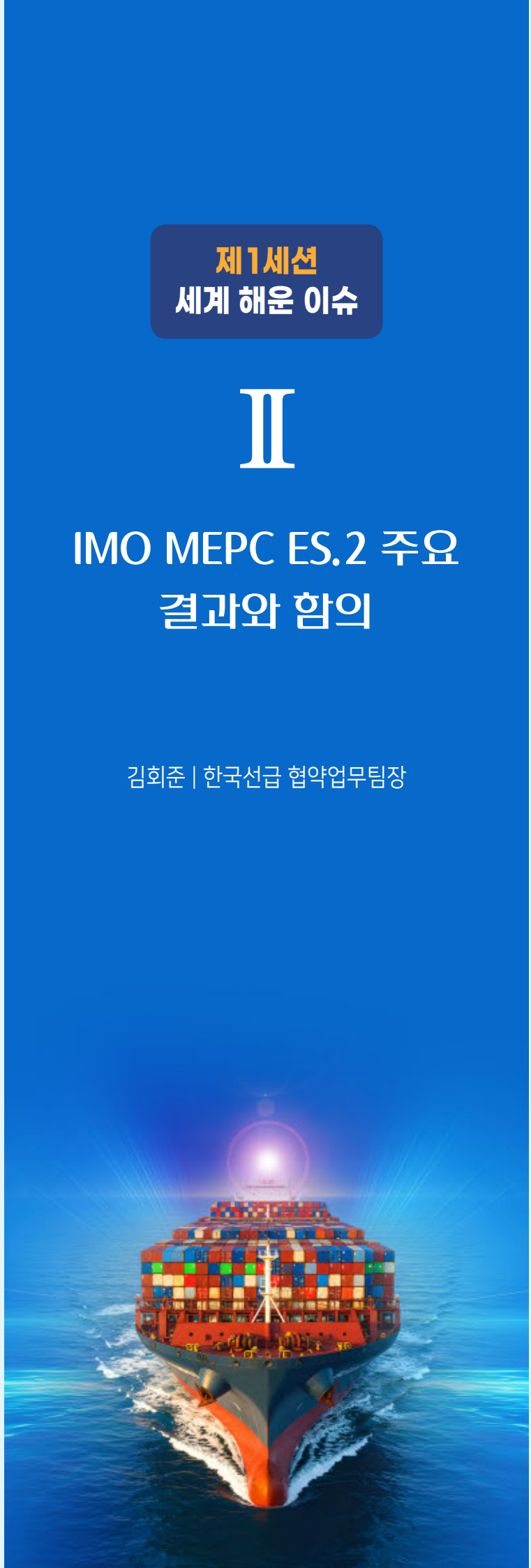
제1세션
세계 해운 이슈

II

IMO MEPC ES.2 주요 결과와 합의

김희준 | 한국선급 협약업무팀장

제44회 **KMI**
세계해운전망
세미나
Global Shipping Insight





IMO 넷제로 프레임워크 규제 도입 배경



【중/장기조치 작업계획 수립 – MEPC 76, '21.6월】

- (1단계, '21년~'22년 봄) 회원국들 간 협의를 통해 중장기 후보조치 (추가) 식별
- (2단계, '22봄~'23년 봄) 후보조치에 대한 평가를 통해 필수 조치 선별
- (3단계) 선별된 조치에 대한 영향평가, 협약이행체계 구축 및 채택, 이행일정 수립

【IMO 2023 온실가스 감축전략 채택 (MEPC 80, '23.7월)】

- (중기조치 개념) 중기 결함조치는 다음 두 가지를 포함하여 개발되고 확장되어야 한다.
 - 기술적 요소, 즉 선박연료의 온실가스 집약도를 단계적으로 감축하도록 규제하는 목표기반 연료 표준제 (GHG Fuel Intensity)
 - 경제적 요소, 해양 온실가스 가격 메커니즘에 기반한 경제적 요소
- (중기조치 일정) 중기조치 승인(MEPC 83, '25.3월) → 채택(특별 MEPC, '25.10월) → 발효('27.3월)

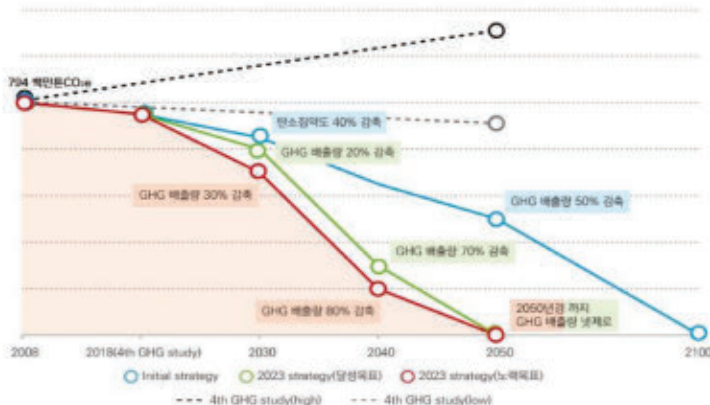
【온실가스 감축 중기조치 승인 (MEPC 83, '25.4월)】

- EEDI 규제 채택(MEPC 62, '11.7월) 이후 14년 만에 조치 승인을 위한 투표 실시 (사우디 등 산유국의 승인 반대)
- 찬성 63표, 반대 16표로 온실가스 감축 중기조치 협약개정안 승인 완료

IMO 넷제로 프레임워크 규제 도입 배경



■ 2023 국제해운으로부터의 GHG 배출 저감 전략



【중기조치 달성목표】

- Level of ambition (중기조치의 궁극적 목표)
- 2030년까지 ZNZ 기술 5~10% 도입
- 2050년경까지 Net-Zero GHG 배출

【중기조치 중간목표】

- Indicative Checkpoint (중간목표)
- 2030년 총 연간 GHG 20~30% 저감
- 2040년 총 연간 GHG 70~80% 저감

✓ 2030년까지의 ZNZ 5~10% 목표는 특정 온실가스 연료집약도 기준을 만족시킬 수 있는 연료 및 기술력의 도입목표로서, 2030년 총 연간 GHG 20~30% 저감목표와 다를 수 있음

IMO 넷제로 프레임워크 협약 개정안 주요 내용



■ 중기조치 이행을 위한 "IMO Net-Zero Framework"의 기본 구조 (MARPOL 부속서 VI 제5장 신설)

【적용】

- ✓ 총톤수 5,000톤 이상의 모든 선박에 적용 (400톤 이상 적용 논외)
- ✓ 제외선박
 - ① 국내항해 선박(기국의 주관 또는 관할수역 내 항해)
 - ② 기계적 추진 수단을 사용하지 않는 선박 및 FPSO, FSU를 포함한 해양 구조물 및 Drilling rig
 - ③ 반잠수식 선박(semi-submersible vessels). 단, 이에 대한 적용 여부는 추후 재검토 후 결정

【연간 GFI 계산 방식】

$$GFI_{attained} = \frac{\sum_{j=1}^J EI_j \times Energy_j}{Energy_{total}}$$

- ✓ EI_j = 연료 j 에 대한 GHG 집약도(WtW)
- ✓ $Energy_j$ = 선박이 연료 j 로 사용한 에너지 양, MJ
- ✓ $Energy_{total}$ = 선박이 사용한 총 에너지 양, MJ

【연간 GFI 감축율】

	Year	Base Target	Direct Compliance Target
연 2% 연 4.4% 상황	2028	4.0 %	17.0 %
	2030	8.0 %	21.0 %
	2035	30.0 %	43.0 %
	2040	65 % 합의	-

【GFI 준수 여부 평가】

- GFI 기준값 = 93.3 gCO_{2eq}/MJ (2008년 국제해운 온실가스 집약도)
- GFI 목표값 계산 = (1 - Base or Direct 목표) x 93.3 gCO_{2eq}/MJ
- GFI 준수여부 평가 = (Direct GFI 목표값 - GFI 달성값) x $Energy_{total}$

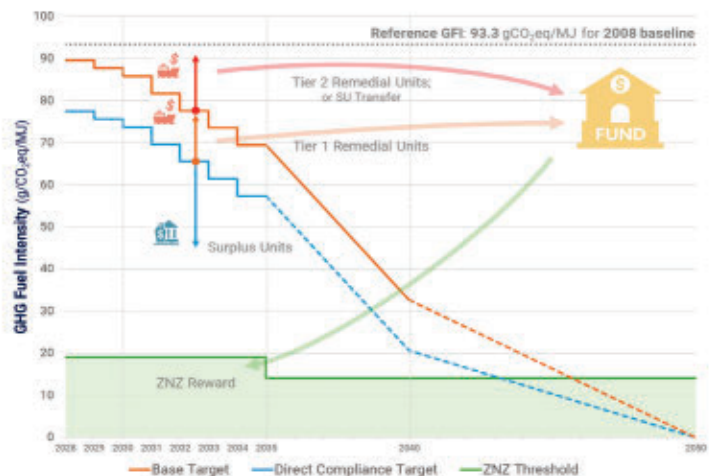
IMO 넷제로 프레임워크 협약 개정안 주요 내용



■ IMO 넷제로 프레임워크에 관한 MARPOL 부속서 VI 개정안 주요 내용

➢ Two-Tier 기반 연료 표준제 :

- (감축률) Direct Compliance Target / Base Target
2개 Tier로 구분
- SOC 발급을 위해 Direct Compliance Target 달성 필요 (미 달성 시 RU/SU로 상쇄 가능)
- Direct 목표 초과달성 시 Surplus Units 지급
- ZNZ 연료, 기술 [및 에너지원] 사용 시 별도의 보상(reward) 지급
 - ~2035 : 19 gCO_{2eq}/MJ
 - 2035~ : 14 gCO_{2eq}/MJ



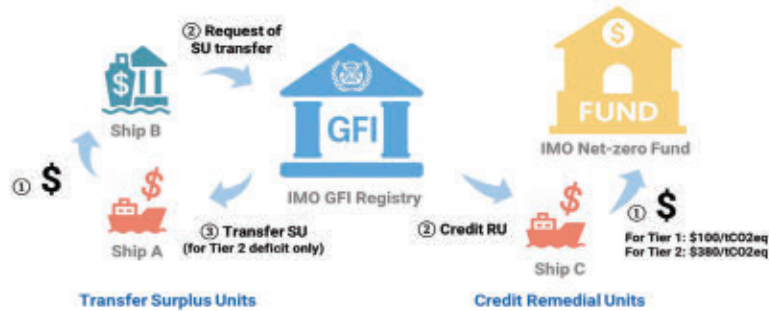
IMO 넷제로 프레임워크 협약 개정안 주요 내용



■ IMO 넷제로 프레임워크에 관한 MARPOL 부속서 VI 개정안 주요 내용

➢ 보충유닛(Remedial Units, RU) :

- 이산화탄소 환산톤(tCO₂eq) 단위, IMO 넷제로 펀드에 온실가스 배출 부과금 기여*를 통해 취득할 수 있는 양도 불가능한 유닛. 규제 준수 부족분(deficit)을 상쇄하기 위해서만 사용할 수 있음(적립 · 이전 불가)
- * Tier 1 RU : GHG 톤당 USD 100, Tier 2 RU : 톤당 USD 380 ('28~'30년 적용, 이후 가격은 '27년 결정)



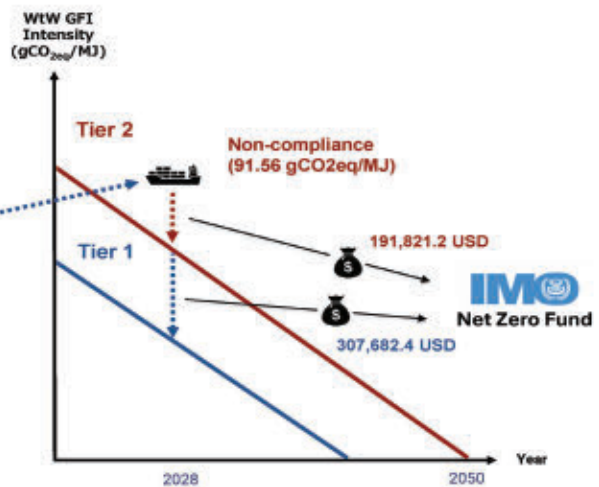
IMO 넷제로 프레임워크 협약 개정안 주요 내용



■ 미시적 실선 데이터를 활용한 RU, SU 가격 산출

【 Case 1 】

DWT 100,000 Bulk Carrier	
HFO : 6000 MT	
MGO : 250 MT	
산정 방법	
Fuel(MT) x LCV(MJ/t) x GFI(gCO ₂ eq/MJ)	
계산 예시 Attained GFI : 91.56 gCO ₂ eq/MJ	
6000 x 0.0405 x 91.6 = 22,258.8 tCO ₂ eq	
250 x 0.0427 x 90.6 = 967.2 tCO ₂ eq	
Total Energy Consumption =	
253,675,000 MJ (23,226.0 tCO₂eq)	
RU 가격 산정	
Tier 1 = 307,682.4 USD	
Tier 2 = 191,821.2 USD	
Total : 499,503.6 USD	



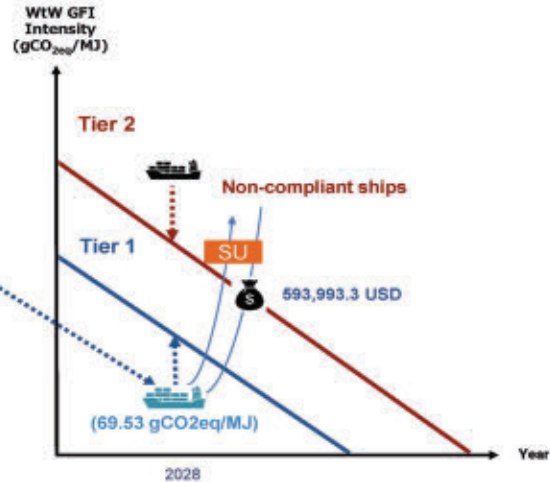
IMO 넷제로 프레임워크 협약 개정안 주요 내용



■ 미시적 실선 데이터를 활용한 RU, SU 가격 산출

【 Case 2 】

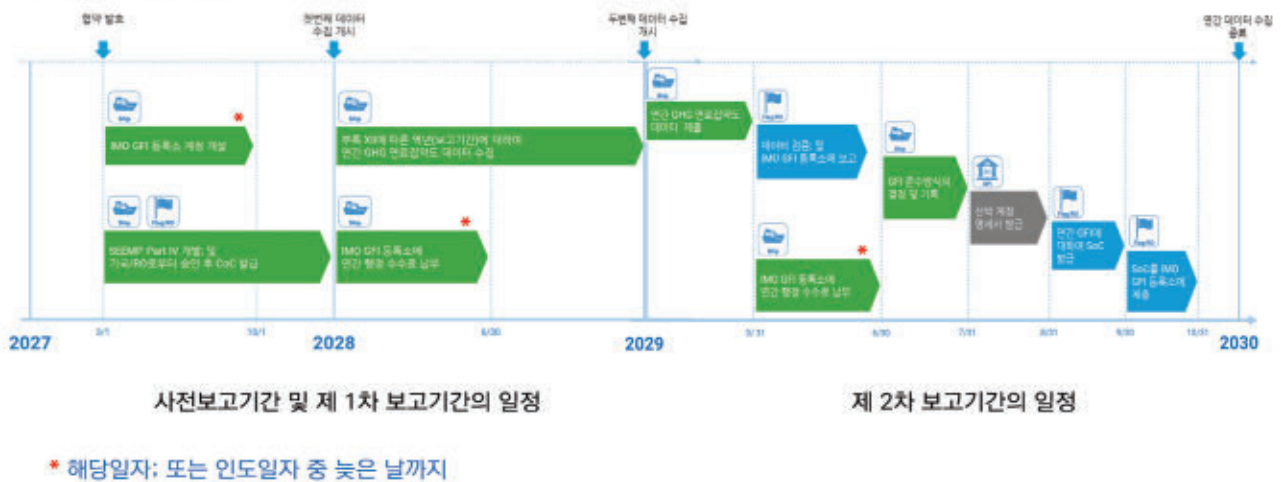
DWT 100,000 Bulk Carrier	
Bio30 : 6150 MT (650 USD/t)	
MGO : 250 MT	
산정 방법	
Fuel(MT) x LCV(MJ/t) x GFI(gCO ₂ eq/MJ)	
계산 예시 Attained GFI : 69.53 gCO ₂ eq/MJ	
6150 x 0.03931 x 68.6 = 16,584 tCO ₂ eq	
250 x 0.0427 x 90.6 = 967.2 tCO ₂ eq	
Total GHG emissions =	
252,431,500 MJ (17,551.0 tCO ₂ eq)	
SU 가격 산정	
SU issued = 1,996.64	
Price = 1,996.64 x 300 = 598,993.3 USD	
Total : 598,993.3 USD	



IMO 넷제로 프레임워크 협약 개정안 주요 내용



■ 이행 일정 및 절차



IMO 넷제로 프레임워크 개정안 추가 제안 및 논의



■ 우리나라 제출 문서 논의 결과(SEEMP 회사심사 적용 여부)

➢ SEEMP 회사심사의 IMO NZF 적용 여부 명확화 제안 :

- MEPC 83 승인 협약 개정안, SEEMP part III 회사심사를 IMO NZF에 확대 적용 명시
 - 에너지효율 개선 노력·이행의 감독에 관한 회사심사의 목적상 IMO NZF 규제에는 부적합함을 제기
- 논의 결과, SEEMP 회사심사는 **현행대로 CII 규제에만 적용 유지하는 것으로 합의**



IMO 넷제로 프레임워크 개정안 추가 제안 및 논의



■ 우리나라 제출 문서 논의 결과(SU의 이전 가능성 조항)

➢ 초과유닛(SU)의 적립 후 이전 가능성 조항 명확화 제안 :

- MEPC 83 승인 협약 개정안, SU는 적립·이전·취소 중 **한 번만(once for one)** 사용 가능한 것으로 명시되어 **적립(banking)** 이후 타 선박 이전 가능 여부 불명확
 - 적립 이후 타 선박 이전이 불가능한 경우, 본선에서 소진하기 위해 **의도적으로 준수 부족분(deficit)** 발생시킬 우려. 결론적으로 **온실가스 배출 증가**에 기여할 수 있음을 제기
- 논의 결과, **적립 이후에도 이전 가능한 것으로 합의**하였고, 아국 문서의 원안 그대로 개정안 반영

2029년 지급된 SU를 적립



2030/2031년 타 선박 이전 또는 본선 사용



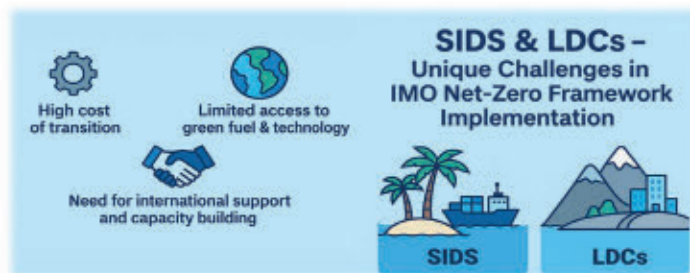
IMO 넷제로 프레임워크 개정안 추가 제안 및 논의



■ 협약 개정안 서문(preamble) 수정 논의

➢ 중기조치의 취지 및 배경 반영 제안(솔로몬제도 및 마셜제도 등) :

- 2023 GHG 감축 전략의 기본원칙을 재확인 문구 제안
 - 군소도서국(SIDS) 및 저개발국(LDCs)의 이행 어려움의 인식 및 인적요소의 중요성 인정 문구 제안
- 논의 결과, 상기 제안에 따른 문구를 개정안에 반영하기로 합의



IMO 넷제로 프레임워크 개정안 추가 제안 및 논의



■ 협약 개정안 서문(preamble) 수정 논의

➢ 지역규제 중복 방지 반영 제안(UAE) :

- IMO NZF가 진정한 글로벌 체계로 작동하기 위해 EU 등 지역규제의 난립 방지 주장
 - 유럽, SIDS, 브라질 등은 NZF 협약 개정안 채택과 별도로 결의서 개발되어야 함을 강조
- 논의 결과, 문구를 일부 수정하여 **NZF가 국제해운의 유일한 중기조치이며, 지역적 규제 난립을 방지해야 한다는 문구 합의**

(서문 추가) IMO 넷제로 프레임워크가 국제 해운을 위한 유일한 전 지구적 중기조치임을 재확인하며

(본문 추가) IMO 넷제로 프레임워크가 발효되는 즉시, 국제 해운을 위한 유일한 전 지구적 중기조치임을 합의하며, 이를 통해 중복적인 국가 또는 지역 조치들의 난립을 방지하는 것을 목적으로 한다.



IMO 넷제로 프레임워크 개정안 채택 여부 논의



■ 협약 개정안의 채택 이후 수락(acceptance) 절차 수정 논의

➢ 발효 요건 충족을 위한 수락 방식과 절차에 대한 회원국 간 의견 대립 → 논의 결과, 미 합의

➢ 명시적 수락(explicit acceptance) 지지 :

NZF 채택에 대한 미 합의, 중대한 조치 발효에 통상적인 묵시적 수락 절차는 부적절. MARPOL 조문에 명시된 위원회가 수락 방식을 결정할 수 있다는 근거 제시

- 개정안 채택 후 전 세계 상선 총톤수의 50% 이상을 보유한 당사국의 3분의 2 이상이 개별적으로 수락 통보해야 하며, 그로부터 6개월 후 개정안이 발효됨. NZF의 발효 시점을 담보할 수 없고 수년 이상 지연될 가능성이 높음

➢ 묵시적 수락(tacit acceptance) 지지 :

발효 시점이 명확해 산업계의 예측 가능성 제고. 이미 일정 이 합의된 NZF는 묵시적 수락을 기본 절차로 반영. 반면 명시적 수락은 발효 지연 초래 및 비효율적 → IMO의 신뢰도와 전략 이행에 부정적 영향 가능성 지적

- MARPOL 개정의 일반적 절차로, 채택 후 10개월 내 별도 반대가 없으면 자동 수락으로 간주되고 수락 6개월 후 2027년 3월 1일 발효됨. 개정안 발효 전에 각국은 명시적 거부 의사를 표명할 수 있음

IMO 넷제로 프레임워크 개정안 채택 여부 논의



■ IMO 넷제로 프레임워크를 반영한 MARPOL 부속서 VI 개정안 채택 여부 검토

➢ MEPC ES.2 회의 주요 결과('25.10) :

- MARPOL 부속서 VI 통합 개정안의 초안 검토작업 후 최종 채택 여부 논의
- 개정안의 수락(acceptance) 절차에 대한 이견(묵시적 vs. 명시적)으로 회원국 간 입장 양극화
- 최종적으로 일부 회원국 제안에 따라 MEPC ES.2 휴회(adjournment) 여부를 표결한 결과,

1년간 휴회 결정됨(찬성: 57, 반대: 49, 기권: 21, 불참: 8)



IMO 넷제로 프레임워크 개정안 채택 여부 논의



■ 협약 개정안의 채택(adoption) 여부 논의 및 전망

- 채택 찬성국이 채택여부를 투표로 결정할 것을 요청 → 찬반과열로 다음 차수 결정을 제안 → 채택 반대국, 회기의 정회를 요청(Suspend) → 어떤 투표제안이 우선권을 지니는지에 대한 법적 검토 → 채택 반대국, MEPC 의사규칙 (MEPC.1/Circ.919) 제31.1.2규칙에 따라 1년간 MEPC ES.2 회기의 휴회(adjournment) 요청 및 호명 투표 발의 → 의사규칙 의거, 휴회 요청 동의안(motion)이 우선권을 가지므로 투표 진행함
- 표결한 결과, MEPC ES.2의 1년간 휴회가 결정됨(찬성: 57, 반대: 49, 기권: 21, 불참: 8)
→ 1년 뒤 협약 개정안의 채택 여부 논의 재개. 채택연기에 따라 세부 이행일정 등 추가 조정 전망
- MEPC 84('26.5), 의제 7(온실가스) 논의 시 ISWG-GHG 20 및 21 결과보고서 검토 예정
의제 13(작업 프로그램) 논의 시 MEPC ES.2의 재개 일정 논의 예정
- MEPC 85('26.11) 직전, 10월 말 ISWG-GHG 21차 회의 및 MEPC ES.2 재개
→ 예상 일정, 월~수: ISWG-GHG 21(비공식 작업반 협상 등), 목~금: MEPC ES.2 재개(최종 채택 여부 결정)

IMO 넷제로 프레임워크 후속 논의 예상 시나리오



■ 협약 개정안의 채택의 연기에 따른 후속 논의 시 예상되는 쟁점

- 수락(acceptance) 절차: 묵시적 vs. 명시적 수락 대립 재점화 가능
- 개정안 세부사항 조정 요구:
 - RU 가격 하향 조정 (예, Tier 2 RU: USD 380 → 2xx /tCO2eq ?)
 - 감축률(Z factor) 완화 (예, FuelEU Maritime 규제 수준 고려)
 - 이행시기 유예 및 실현 가능한 일정으로 조정
- EU-미국 간 대립 지속:
 - 중북규제 방지 요구로 인한 EU-미국 간 정치적 대립 장기화
 - EU의 자체 규제 완화 여부 및 시점(IMO NZF 채택 이전? 이후?)
- 1년 연기로 인한 미국에 유리한 국면
 - 트럼프 행정부 집권 동안 다자 기후체계에 대한 지속적인 비협조 가능성
 - 채택 반대국 입장 강화, 협상구도 경직



IMO 넷제로 프레임워크 후속 논의 예상 시나리오



■ 결론 및 제언

IMO Net Zero Framework 채택 결정의 1년 연기는 단순한 규제 도입 지연이 아닌, 해운사들이 보다 신중하고 유연한 전략을 수립할 수 있는 기회로 활용하고, 세계적 탈탄소화 흐름 속에서 **“끝이 아닌 과정”**의 일부로 이해되어야 함



【유연성 확보】

이중연료 추진선 도입을 통해 미래 규제 및 연료 시장 변화에 대한 대응력을 높이고, 자산 좌초 리스크 최소화



【운항효율 극대화】

데이터 기반 최적 항로/속도 관리를 통해 단기적인 탄소 배출량 감축과 운영 비용 절감 동시에 달성



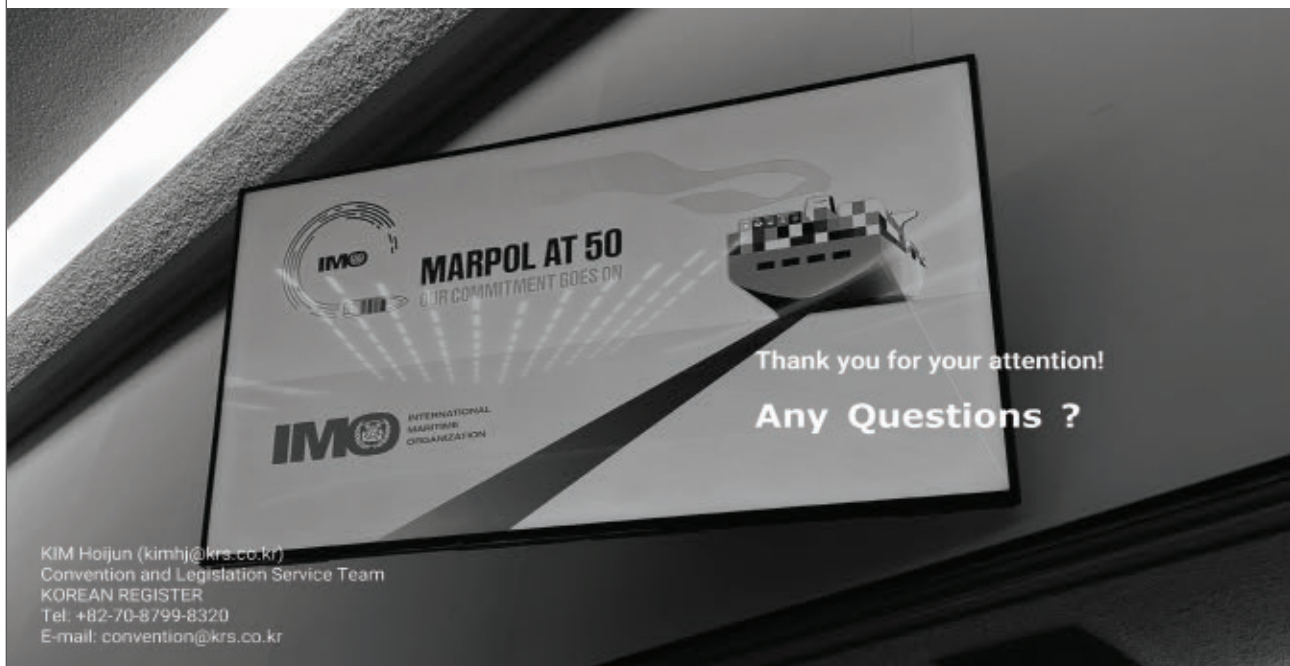
【전략적 파트너십】

연료 공급사 및 조선소와의 협력을 강화하여 안정적인 친환경 연료 공급망을 확보하고, 신기술 도입 리스크 분산



지역규제 난립(patchwork)과 지속가능성 관점 고려의 중요성

IMO NZF의 채택유예 동안 각종 지역규제들이 더욱 심화될 것으로 예상되는 바, 유연한 선대 포트폴리오 구축과 데이터 기반 의사결정은 변화하는 환경 속에서 해운사가 성공적으로 나아갈 수 있는 핵심동력이며, 지속가능한 성장을 위해선 **단기적 불확실성** 보다는 **장기적 전략적 사고** 필요



MEMO



MEMO



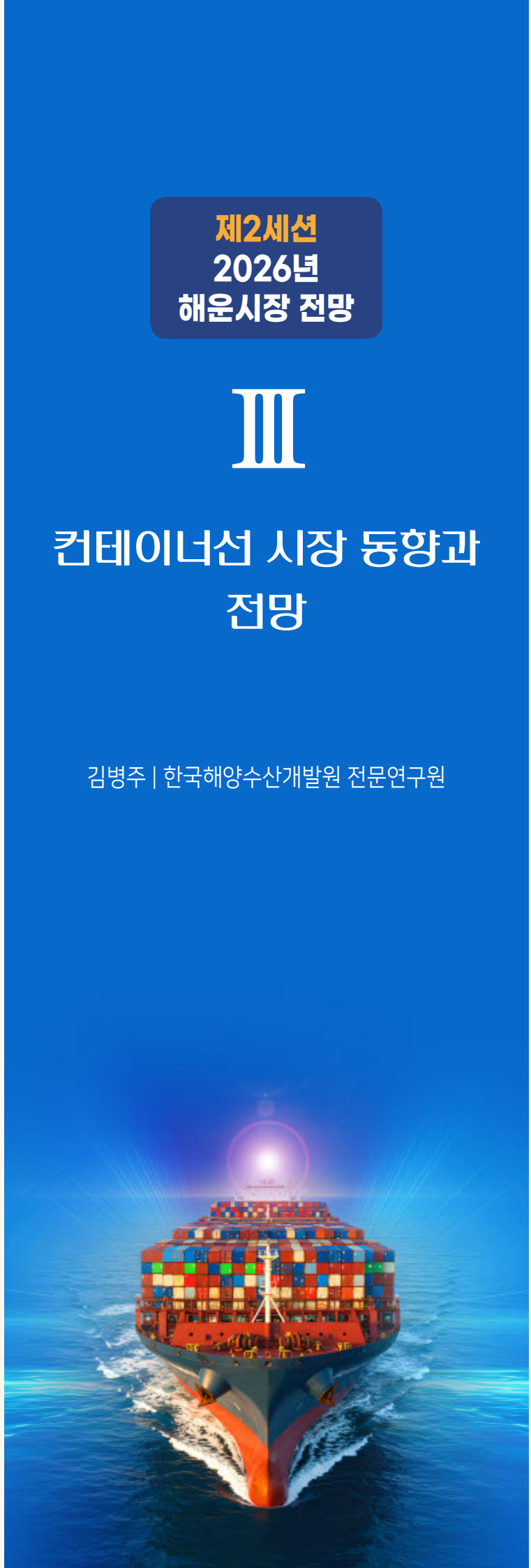
제2세션
2026년
해운시장 전망

III

컨테이너선 시장 동향과 전망

김병주 | 한국해양수산개발원 전문연구원

제44회 **KMI**
세계해운전망
세미나
Global Shipping Insight





목 차

- I 컨테이너 시장 동향
- II 수요전망
- III 공급전망
- IV 운임전망

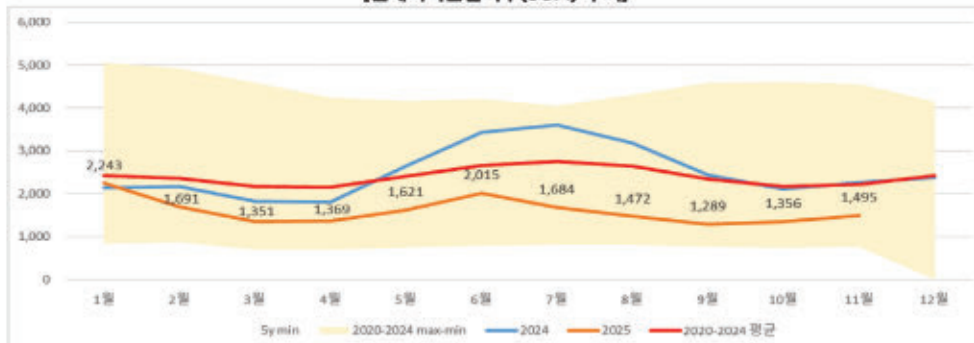


컨테이너 운임

관세발 조기 선적 효과 소멸 및 공급 압박으로 운임 조정 국면 진입

- 2025년 연 평균 컨테이너운임지수(SCFI)는 1,598p로 전년 대비 36% 하락(2024년 평균 2,506p)
- (수요) 美 관세 인상 우려에 따른 상반기 조기 선적(Front Loading) 집중
- (공급) 홍해 사태 장기화에도 신조 인도에 따른 공급 압박 심화

[컨테이너운임지수(SCFI) 추이]



자료: 삼해이해운거래소

글로벌 선사 협력 구도 재편

3+1 체제 전환 - Gemini 선택·집중형 네트워크 구축

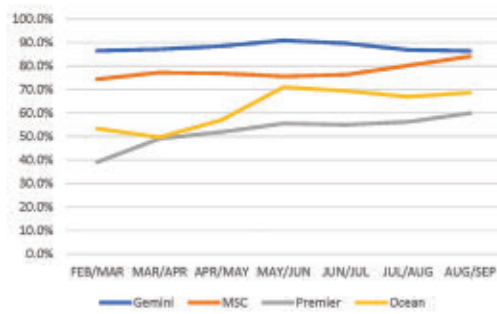
- 오션 얼라이언스 선복 우위 유지, Gemini 기항지 축소 '허브 앤 스포크' 강화
- Gemini, 최고 수준 정시성(80~90%)을 바탕으로 서비스 차별화
- '선복량'에서 '공급망 신뢰도' 경쟁으로 패러다임 전환

[얼라이언스 재편 전후 동서항로 네트워크]

구분	얼라이언스	노드(항만 수)	링크(서비스 수)
2024년 2분기	2M	58	136
	오션	62	172
	디	40	98
	전체	83	324
2025년 2분기	Gemini	46	100
	오션	72	195
	프리미어	57	135
	MSC	82	166
	전체	114	448

자료: Drewry

[얼라이언스별 정시성 추이]



자료: Sea Intelligence

5

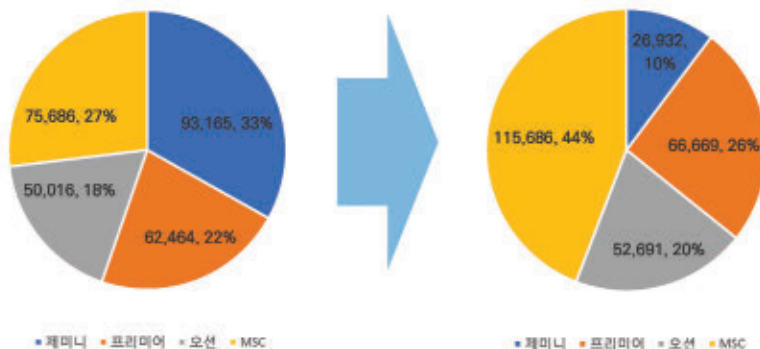
KMI 한국해양수산개발원

부산항 환적 구조 변화

Gemini 기항 축소 영향을 MSC 협력 확대로 상쇄

- Gemini 부산항 기항 축소로 환적 연계 물량 감소
- MSC 단독 운항 후 피더망 확충 위해 국적 인트라선사와의 협력 확대
- * 국적 인트라선사의 핵심 환적 파트너 축 이동(2M → MSC)

[국적 인트라선사 ↔ 얼라이언스 간 환적 물동량 변화(부산항)]



자료: Port-mis

주: 1) 2024년, 2025년 2~7월 환적 물동량
2) 각 그룹별 구성 선사는 얼라이언스 재편 후 기준

6

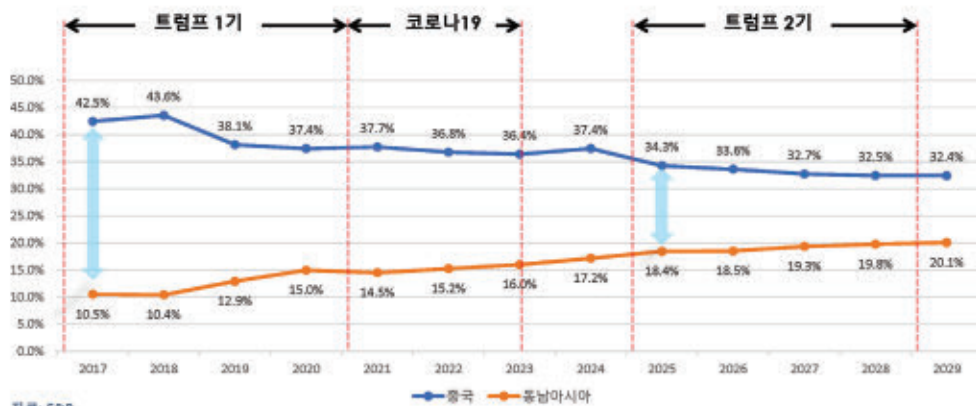
KMI 한국해양수산개발원

글로벌 공급망 재편

트럼프 2기 고율 관세와 공급망 재편으로 China + 1 구조 고착화

- (중국) 고율 관세와 공급망 리스크 회피로 북미의 對중국 수입 비중 하락세
- (동남아) 공급망 다변화 전략 수혜, 대체 생산 기지로 부상

[북미 지역 컨테이너 수입 비중]



7

KMI 한국해양수산개발원

발주잔량 및 폐선

사상 최대 발주잔량, 희망봉 항로 우회로 공급 과잉 일시 완화

- 2025년 발주잔량 1,000만 TEU 돌파(현존 선대의 약 30%), 폐선 실적 여전히 저조
- 희망봉 우회 항로 실질 공급량 일부 상쇄, 홍해 항로 정상화 시 공급 충격 불가피

[컨테이너선 발주잔량 및 폐선량 추이]



8

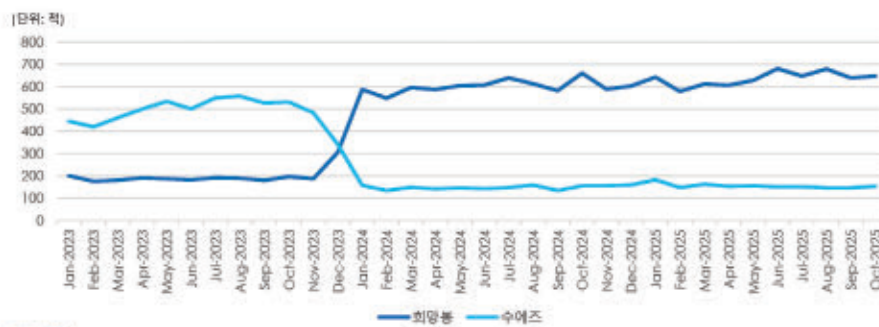
KMI 한국해양수산개발원

홍해 사태 공급 리스크

희망봉 우회에 따른 공급 흡수와 홍해 정상화 시 공급 충격

- 홍해 사태 장기화로 희망봉 우회 고착화되며 항해거리 및 일수 증가
→ 글로벌 선복 약 2백만 TEU 흡수(Xeneta)
- 후티 휴전 선언과 일부 대형선 시험적 홍해 통행으로 단계적 복귀 가능성
→ 홍해 항로 정상화로 흡수된 선복이 시장 복귀 시 단기 공급 충격 우려

[수에즈운하/희망봉 항로 컨테이너선 통행량]



9

KMI 한국해양수산개발원

CHAPTER

II

수요 전망

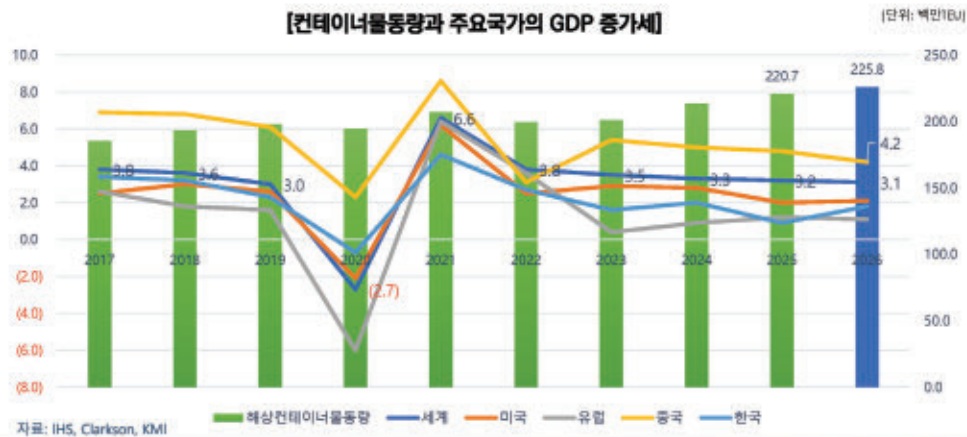


세계 경제 및 컨테이너 물동량

2026년 컨테이너 물동량은 2.3% 증가

- 2025년 컨테이너 물동량은 2024년 대비 3.3% 증가(Clarkson)
- 2026년 세계 GDP 성장률 3.1%, 중국 경제성장률 4.2% 상승 전망(IMF)
- 2026년 '컨' 물동량 증가율: KMI 2.3%, Clarkson 2.4%, Xeneta 3.0%

[컨테이너물동량과 주요국가의 GDP 증가세]



11

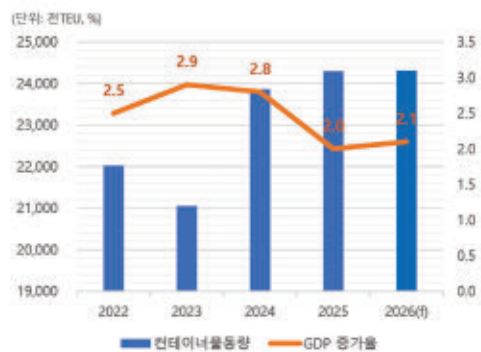
KMI 한국해양수산개발원

북미

2026년 컨테이너 물동량은 0.6% 증가

- 인플레이션 하락 전망되나 가처분소득 하락 전환으로 실질 소비력 약화
- 트럼프 2기 관세 정책이 아시아-북미 항로 '컨' 물동량에 하방 압력
- KMI 0.6%, Clarkson -0.1%, Drewry 0.5%

[컨테이너물동량과 GDP 증가율]



[가처분소득(상) 및 인플레이션율(하)]



12

KMI 한국해양수산개발원

유럽

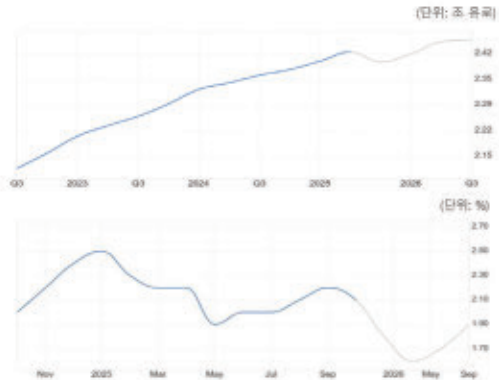
2026년 컨테이너 물동량은 0.5% 증가

- 유럽 중앙은행 금리 인하 및 인플레이션 완화로 소비 심리 점진적 회복
- 지정학적 리스크 장기화 및 기저효과로 아시아-유럽 '컨' 물동량 증가폭은 제한적
- KMI 0.5%, Clarkson 0.4%, Drewry -2.2%

[컨테이너물동량과 GDP 증가율]



[가처분소득(상) 및 인플레이션율(하)]



13

KMI 한국해양수산개발원

인트라아시아

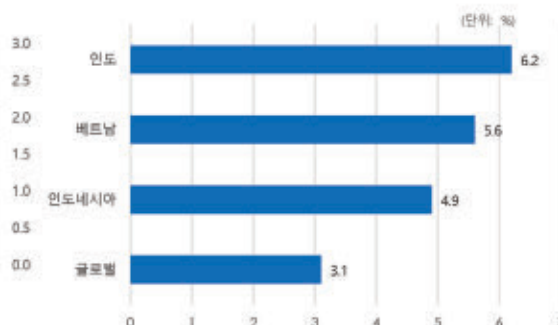
2026년 컨테이너 물동량은 2.7% 증가

- 글로벌 생산 거점 이전으로 동남아·인도항 원자재 및 중간재 교역 확대
- 인도·아세안 고성장 기조가 아시아 역내 수요 견인
- KMI 2.7%, Clarkson 3.3%

[컨테이너물동량과 GDP 증가율]



[2026년 주요 아세안 국가 경제성장률 전망]



14

KMI 한국해양수산개발원

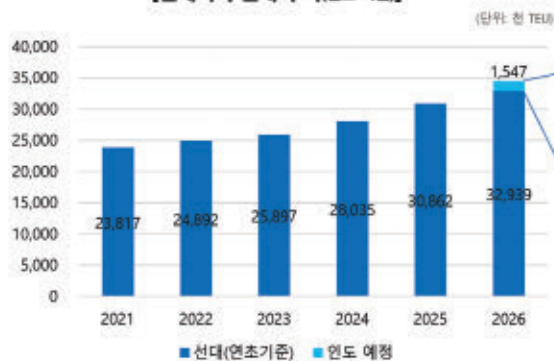


공급추이

2026년 컨테이너 선대 증가율은 4~5% 전망

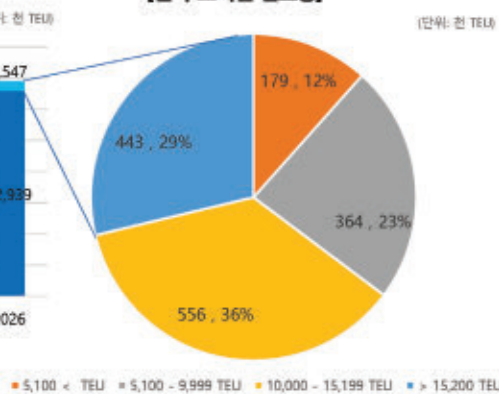
- 신조 인도량은 약 154만TEU(226척), 해체량은 30~50만TEU 내외로 예상
- 2026년에도 1만 TEU급 이상 선박 대규모 인도 이어져(약 100만 TEU, 65%)
→ 대형 신조 인도로 기존 선박이 타 항로로 이동, 전 노선 공급 압력 확산

[컨테이너 선대 추이(연초 기준)]



자료: Clarkson, Alphaliner

[선박 크기별 인도량]



아시아-북미

아시아-북미 항로 투입 선대, 신조 인도 및 전배로 유동적

- 2026년 4천~1.2만TEU급 인도량 83척(약 54만TEU) * 2025년 48척(약 40만 TEU)
- 대형선 인도에 따른 전배 및 임시결항 등으로 실질 공급은 탄력적 운용

[아시아-북미 컨테이너 공급 및 임시결항]



17

KMI 한국해양수산개발원

아시아-유럽

아시아-유럽 항로 투입 선대, 전년대비 약 5.7% 이상 증가

- 2026년 1.5만 TEU 이상 선박 24척 인도 예정(약 44만TEU)
- 대규모의 초대형선 신조 인도가 내년에도 이어지며 높은 선박 증가세 지속
- 희망봉 우회가 실질 공급 감소효과 → 홍해 항로 정상화 시 단기 공급 충격 우려

[아시아-유럽 컨테이너 공급 및 임시결항]



18

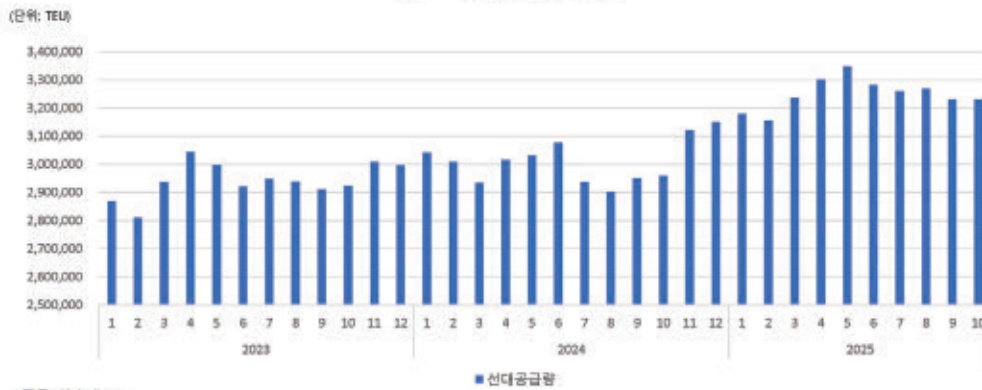
KMI 한국해양수산개발원

인트라아시아

인트라아시아 항로 투입 선대, 약 2% 이상 증가

- 2026년 3천TEU급 미만 선박 63척 인도 예정(약 6만 TEU)
→ 타 항로 대비 공급 과잉 우려 크지 않으나, 원양항로발 전배 물량으로 공급 압력은 상존
- 대형선 신조 인도에 따른 전배로 중소형 선박의 역내 항로 재배치 확대 가능성

[인트라아시아 공급 현황]



자료: Alphaliner

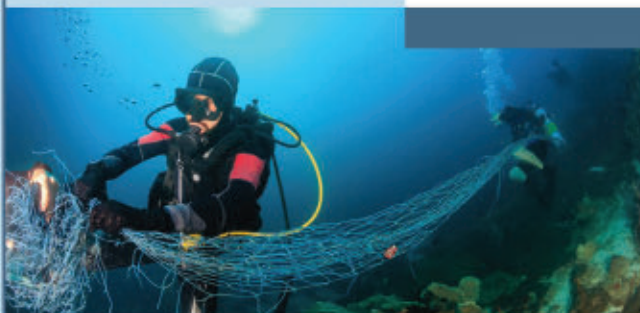
19

KMI 한국해양수산개발원

CHAPTER

IV

운임전망

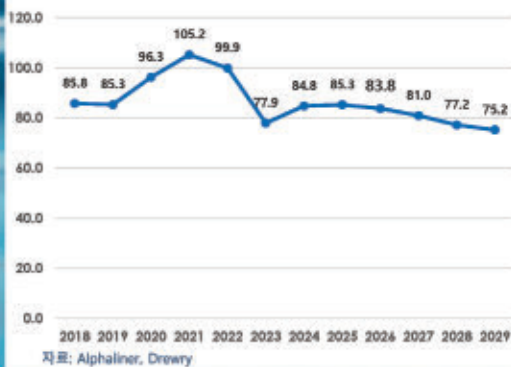


수급 불균형

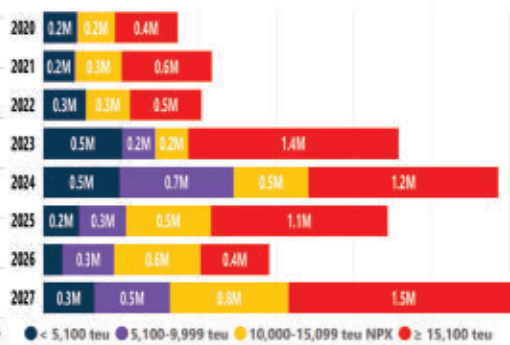
공급 우위에 따른 수급 불균형 장기화 전망

- 2026년 글로벌 수요/공급 지수는 공급이 수요를 상회하며 수급 격차 확대 전망
- 팬데믹 이후 대규모 신조 인도로 발주잔량 누적 심화
→ 홍해 사태 정상화 시 우회 선박 복귀로 수급 불균형 추가 악화 우려

[글로벌 수요/공급 지수]



[연도별 선박 인도량]



21

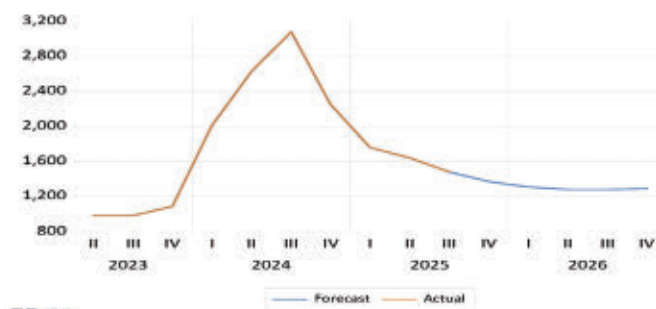
KMI 한국해양수산개발원

종합 SCFI 지수

2026년 컨테이너 운임지수(종합)는 1,100~1,300 전망

- 대량 신조 인도에 따른 공급 우위로 운임 상승 여력 제한
→ 수급 불균형에 따른 운임 하방 압력으로 계절적 운임 상승 동력 약화
- 선사 간 소식을 확보를 위한 경쟁 심화와 대외 변수로 인한 변동성 공존
→ 운임 방어를 위한 임시결항 및 저속운항 확대 가능성

[컨테이너 운임지수 예측결과]



22

KMI 한국해양수산개발원

주요 항로별 운임 전망

아시아-북미(서부) 항로 평균 운임은 1,800~2,000달러/FEU로 전망

- 트럼프 2기 관세 정책 현실화와 경기 불확실성에 따른 수요 둔화
- 비 얼라이언스 선사 1만 TEU급 내외 선박 인도로 경쟁 심화

아시아-유럽 항로 평균 운임은 1,000~1,200달러/TEU로 전망

- 희망봉 항로 우회가 주요 운임 방어요인이나, 정상화 시 운임 추가 하락 리스크 상존
- 유럽 경기 회복 지연 속 선사들의 고강도 임시결항·서비스 축소가 운임 방어의 핵심
→ 내년에도 초대형선 인도 이어져 구조적 공급 과잉 부담 지속

인트라아시아 항로 평균 운임은 250~450달러/TEU로 전망

- 공급망 재편 가속화로 동남아·인도항 중간재 교역량 호조 지속 전망
- 글로벌 선사들의 인트라아시아 시장 확장으로 운임 상승 여력 제한
- 신조 인도 부담 크지 않지만, 대형선 인도에 따른 선박 재배치로 공급 압력 상존

23

KMI 한국해양수산개발원

감사합니다

THANK YOU

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

MEMO



MEMO



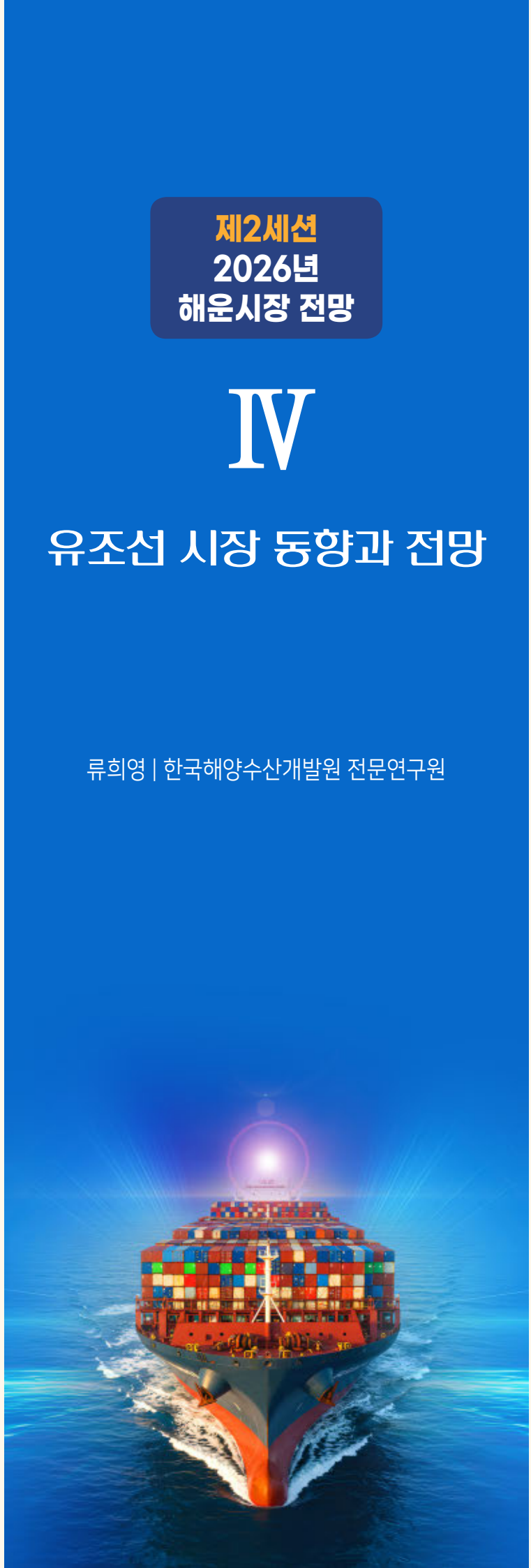
제2세션
2026년
해운시장 전망

IV

유조선 시장 동향과 전망

류희영 | 한국해양수산개발원 전문연구원

제44회 **KMI**
세계해운전망
세미나
Global Shipping Insight





목 차

- I 시장 현황
- II 수요 전망
- III 공급 전망
- IV 운임 전망
- V 요약 및 결론



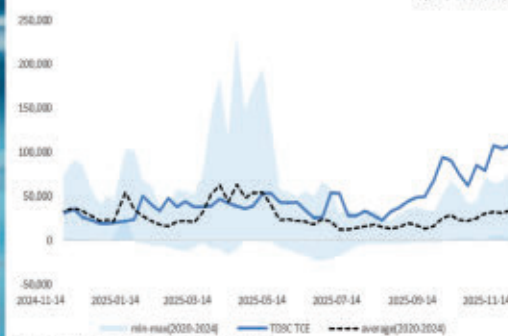
운임 현황

2025년 VLCC 시장, 공급 제약 및 수요회복에 기인한 상저하고(上低下高) 패턴의 시장 형성

- (상반기) 글로벌 경기 부진으로 인한 원유 수요 둔화, OPEC+ 감산 등으로 시장 약세
- (하반기) 3분기 이후 OPEC+ 감산 완화, 장거리 항로 운송 증가 등으로 운임 급등세
- 톤마일 증가 -> 홍해 사태, 러시아 제재 등으로 인한 항로 우회가 지속되며 실질적인 선박 공급 감소 효과 발생
- 신조선 유입 제한으로 타이트한 선박 수급 유지 지속되며 시장 개선 유도

【VLCC 운임 추이】

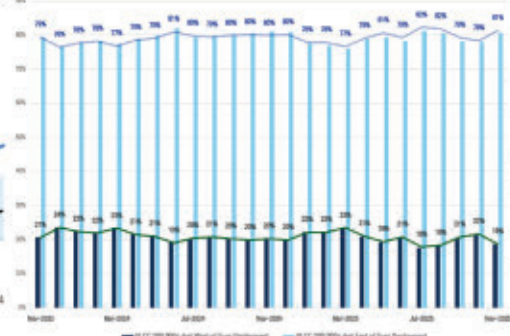
(단위: 달러/일일)



주 : VLCC 중동-중국(TDSC) TCE, 27점평균 중동-남미/영국 기준
자료: Baltic Exchange, Clarkson

【지역별 VLCC 투입 현황】

(단위: 척/일일)

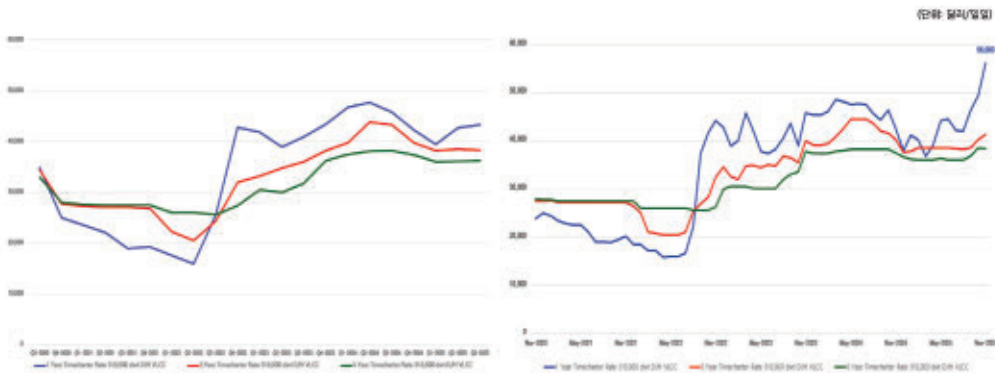


용선료 현황

용선료는 전년과 유사한 수준으로 약보합세

- 기간 용선료, 2022년 이후 톤마일 증가·지정학적 리스크 증대 등에 따라 변동성 확대
 - OPEC+ 감산 기조 완화로 인한 물동량 증가 등으로 운임이 상승하면서 용선료 또한 2분기 이후 상승 반등
 - 전체 기간 용선료는 전년 등 분기 대비 약 1% 하락에 그쳐 사실상 보합세 유지

【 VLCC 기간용선료 분기별·월별 추이 】



5

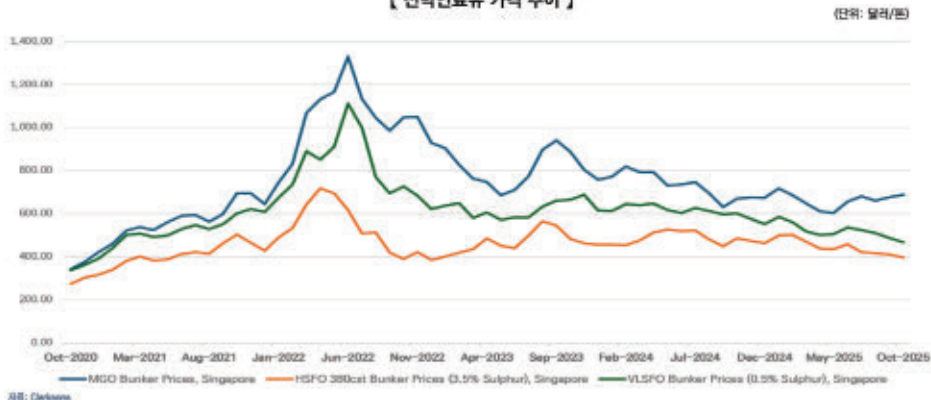
KMI 한국해양수산개발원

선박 연료유 가격 현황

국제유가 하락세 영향으로 선박 연료유도 동반 약세 유지

- 원유 가격 약세로 인해 연료유 가격도 대부분 하락 추세
 - IMO의 해운 탄소세 도입 지연으로 인한 시장 불확실성 증대(IEEPC E52, '선박 온실가스 감축을 위한 중기 조치' 채택 1년 연기)
 - 규제 변화, 제재 강화 등으로 유가 변동성이 지속되면서 선박 연료유 가격도 하락세

【 선박연료유 가격 추이 】



6

KMI 한국해양수산개발원

국제유가 현황

2025년 유가시장, 수요 둔화와 공급 확대 속 약세 압력 가중

- (상반기) 지정학적 리스크, OPEC+ 감산 기조 등이 유가 지지
 - (하반기) 글로벌 경기 둔화로 인한 수요 감소, 비 산유국 중심의 공급 확대, 공급 과잉 우려로 인한 유가 하락
 - 러 우랄산 원유, 이동 경로 재편 되면서 톤마일 증가를 유도해 유조선 운임에 영향을 미치는 구조적 변수로 작용

【 국제유가 추이 】



원유 수요·소비 현황

2025년 글로벌 원유 수요, 전년 대비 1.3% 증가

- 2025년 글로벌 원유 수요는 아시아·Non-OECD 중심으로 증가세, 상위 10개국이 전 세계 원유 소비량의 약 60%를 차지
 - 아시아 신흥국(인도, 기타 아시아)의 지속적 수요 확대로 수요 중심축이 아시아로 이동
 - 미국(20.3%), 중국(13.2%)이 세계 원유 소비의 약 33% 차지

【 세계 원유 수요 현황(2025) 】

【 세계 주요 원유 소비국 상위 10개국 】

(단위: 백만 배럴/일)

	2024	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	2025
World oil demand						
Americas	25.2	25.0	25.2	25.6	25.3	25.3
of which US	20.6	20.4	20.6	20.9	20.7	20.7
Europe	13.5	12.9	13.7	14.0	13.5	13.5
Asia Pacific	7.2	7.3	6.8	7.0	7.1	7.1
Total OECD	45.8	45.2	45.7	46.7	46.0	46.0
China	16.7	16.9	16.5	17.0	16.7	16.9
India	5.6	5.7	5.7	5.4	5.7	5.7
Other Asia	9.5	9.8	10.1	9.6	9.8	9.9
Latin America	6.8	6.8	6.9	7.0	6.9	7.0
Middle East	8.9	8.8	8.7	9.2	9.0	9.0
Africa	4.6	4.9	4.6	4.8	4.8	4.8
Russia	4.0	4.0	3.9	4.0	4.0	4.0
Others	2.7	2.2	2.1	2.0	2.1	2.1
Total Non-OECD	58.0	59.1	58.5	59.0	59.1	59.2
Total World	103.8	104.3	104.2	105.5	105.1	105.1

(단위: bbl)

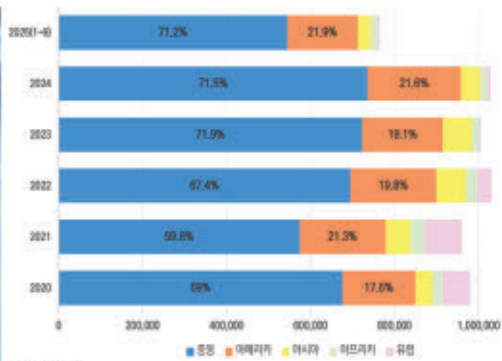
Country	Daily Oil Consumption (barrel)	Percentage
United States	20,600,000	20.3%
China	16,700,000	13.2%
India	5,600,000	4.6%
Japan	4,900,000	4.1%
Russia	4,000,000	3.7%
Saudi Arabia	3,900,000	3.4%
Brazil	3,700,000	3.1%
South Korea	2,700,000	2.7%
Canada	2,200,000	2.0%
Germany	2,100,000	2.0%

원유 수입 현황(우리나라)

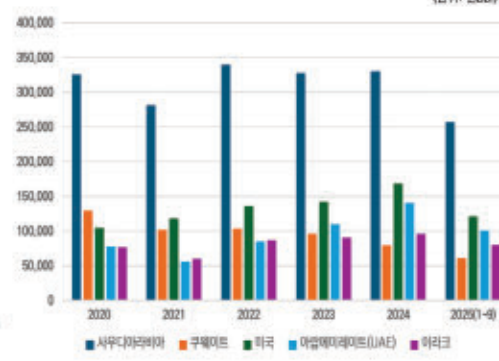
높은 중동산 원유 수입 비중, 향후 미국산 원유 수입 확대 전망

- 2022년 이후, 러-우 전쟁 이후 러시아산 원유에 대한 국제 제재 강화 -> 중동 중심으로 원유 공급망 재편 가속화, 전체 원유 수입 비중에서 중동산 원유가 약 70% 이상을 차지
- 2024년 기준, 우리나라의 최대 원유수입국은 사우디아라비아이며, 미국산 원유도 점진적으로 증가 추세
- 향후 대미 통상 관리, 중동 지정학적 리스크 분산 등의 측면에서 미국산 원유 도입 비중 확대 전망

【 우리나라의 대륙별 원유 수입 비중 】



【 우리나라의 국가별 원유 수입량 】

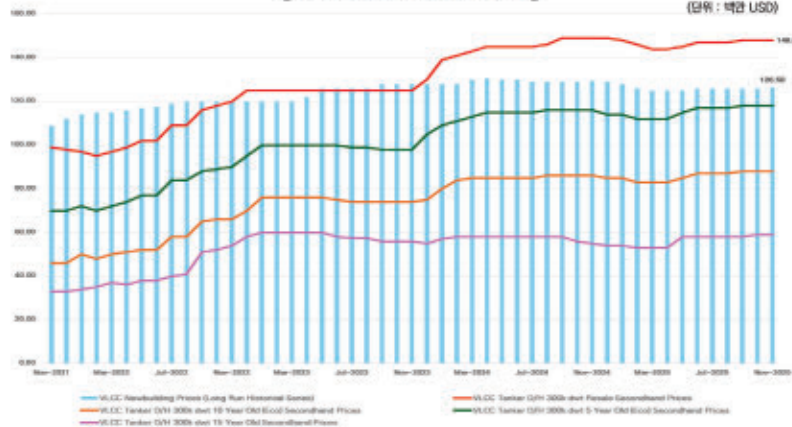


선가 현황

운임 급등으로 VLCC 중고선가 상승 추세

- OPEC+ 생산량 증가, 원유 수요 반등으로 운임이 급등하며 중고선 가격 급등(2025년 10월 사상 최고치 기록)
- 하반기 진입 이후 선박 공급 부족, 계절적 성수기인 동절기 도래로 인한 수요 증가로 운임과 선가가 동반 상승
- OPEC+ 생산 증가·수요 회복·톤마일 확대 등 다양한 요인이 결합되며 중고선 가격 상승 압력 지속

【 VLCC 신조선가·중고선가 추이 】





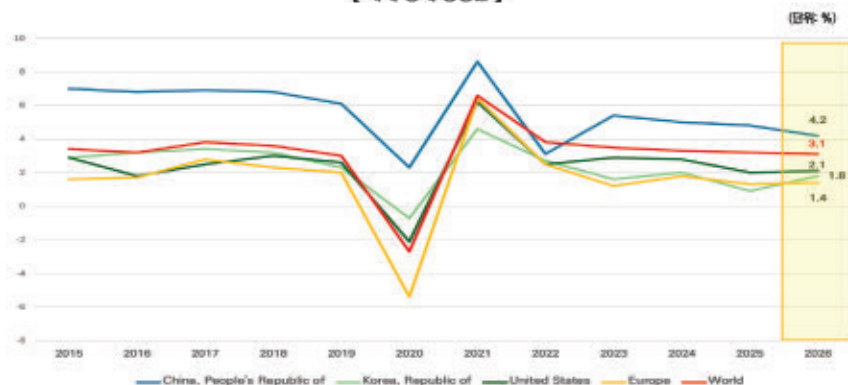
2026년 세계 경제 전망

2026년 세계 경제성장률 3.1% 전망(IMF)

■ 2026년 세계 경제성장률 전망치는 3.1%로 전망

- (하방 요인) 구조적 저성장의 고착화, 지정학적 리스크 잔존, 글로벌 교역 회복 속도 제한 등
- (기대 요인) 인플레이션 둔화, 주요국 통화정책 완화, 신흥국 시장의 견조한 성장세 지속 등

【 세계 경제 성장률 】



자료: IMF 2023년 10월 예측 전망치

2026년 원유 수요 전망

2026년 세계 원유 수요는 1.3% 증가할 것으로 전망

- 2026년 글로벌 원유 수요는 하루 1억 650만 배럴을 기록할 것으로 전망(전년 대비 약 1.3% 증가)
- 26년 원유 수요는 25년 대비 일일 약 140만 배럴 증가 전망, 기존 전망치 대비 비OECD 국가 일부 수요 상향 조정

【 세계 원유 수요 전망(2026) 】

(단위: 백만배럴/일일)

	2025	1Q26	2Q26	3Q26	4Q26	2026
World oil demand	25.3	25.0	25.3	25.8	25.7	25.5
Americas	20.7	20.5	20.7	21.1	21.1	20.8
of which US	13.5	12.9	13.7	14.0	13.5	13.5
Europe	7.1	7.3	6.8	6.9	7.4	7.1
Asia Pacific	46.0	45.3	45.8	46.8	46.6	46.1
Total OECD	16.9	17.0	16.7	17.3	17.2	17.1
China	5.7	5.9	5.9	5.6	6.2	5.9
India	9.8	10.1	10.4	9.9	9.9	10.1
Other Asia	6.9	6.9	7.0	7.1	7.0	7.0
Latin America	9.0	8.9	8.9	9.4	9.3	9.1
Middle East	4.8	5.0	4.8	4.9	5.2	5.0
Africa	4.0	4.1	3.9	4.1	4.2	4.1
Russia	2.1	2.3	2.2	2.0	2.2	2.1
Others	59.2	60.3	59.8	60.3	60.3	60.4
Total Non-OECD	105.1	105.6	105.6	107.1	107.1	106.5
Total World						

자료: OPEC

13

KMI 한국해양수산개발원

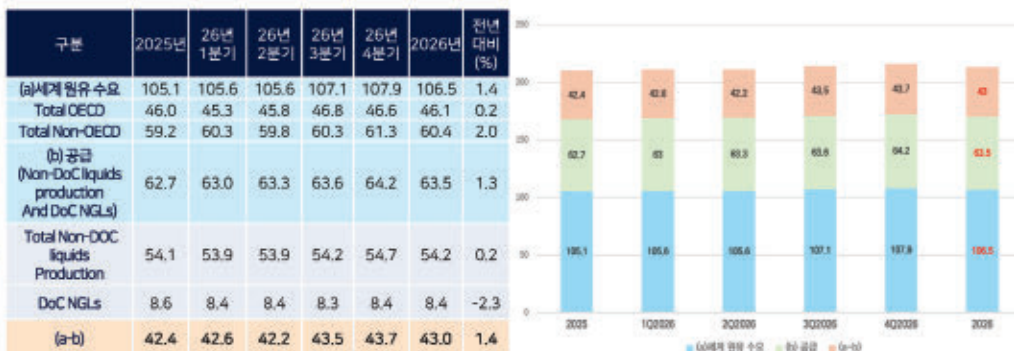
2026년 원유 수급 전망

2026년 글로벌 원유시장은 소폭 공급 과잉(Small Surplus) 전망

- 2026년 Call on OPEC+는 약 4,300만b/d를 기록할 것으로 전망
- Non-DoC 생산 증가 확대, OPEC+ 감산 기조 약화, 글로벌 재고(Stock) 증가 및 비축유(SPR) 운용 변화, 저탄소 정책 등에 따른 원유 수요 구조 변화 등이 요인으로 작용

【 세계 원유 수급 밸런스 】

(단위: 백만배럴/일일)



14

KMI 한국해양수산개발원

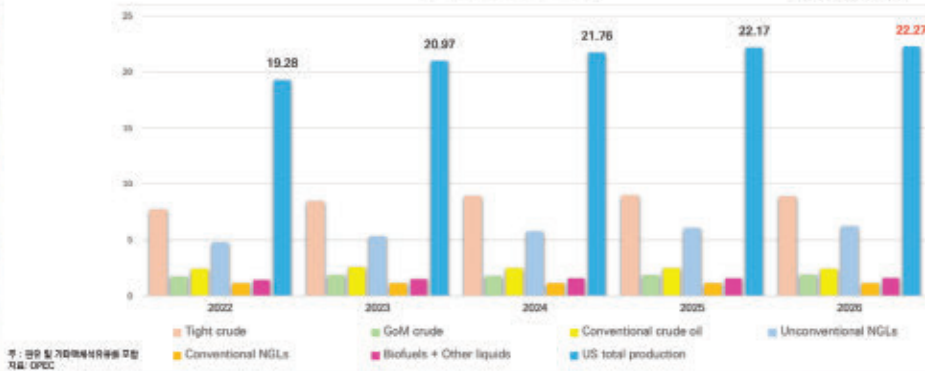
2026년 미국 석유 생산 전망

2026년 미국의 석유 생산량은 전년 대비 1.4% 증가할 것으로 전망

- 2026년 미국의 석유 생산량은 일일 2,227만 배럴을 기록하며 역대 최대치를 경신할 것으로 전망
 - 세계 최대 산유국 미국, 글로벌 유가 안정을 목표로 2023년부터 자국 원유의 대대적인 증산 계획 선언
 - 미국은 러시아, 사우디아라비아 등을 제치고 전세계 1위 원유 생산국으로 등극, 석유 순수출국으로 전환하며 중동 일부 지역의 원유 공급불안이 미치는 영향력을 감소시키는 효과를 야기

【 미국 석유 공급 전망 】

(단위: 백만배럴/일일)



15

KMI 한국해양수산개발원

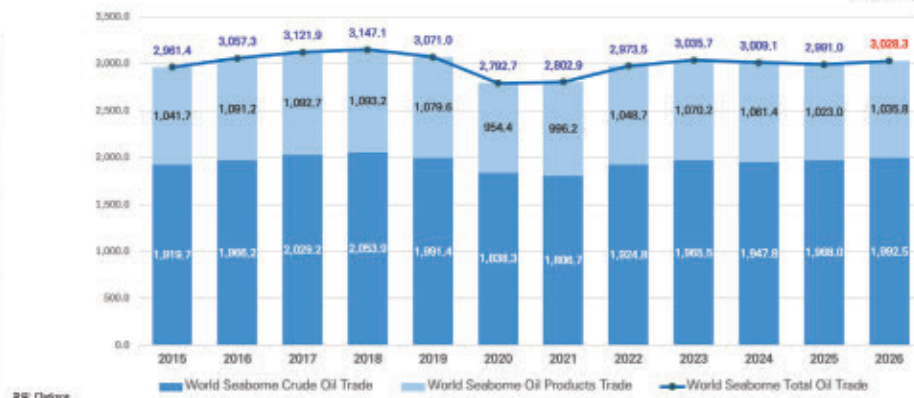
2026년 유조선 물동량 전망

2026년 글로벌 원유 물동량 약 1.3%, 석유제품 물동량 약 1.3% 증가할 것으로 전망

- 2026년 원유 약 19억 9,250만 톤, 석유제품 약 10억 358만 톤 전망
 - Non-OPEC 공급 확대 추세, OPEC+감산 완화로 인한 중동발 공급량 회복, 선복공급의 제한적 증가, 지정학적 요인으로 인한 톤마일 증가 지속 등에 따라 물동량 소폭 상승 전망

【 원유 및 석유제품 물동량 추이 】

(단위: 백만톤)



16

KMI 한국해양수산개발원

CHAPTER

III

공급전망



선박 인도·해체 전망

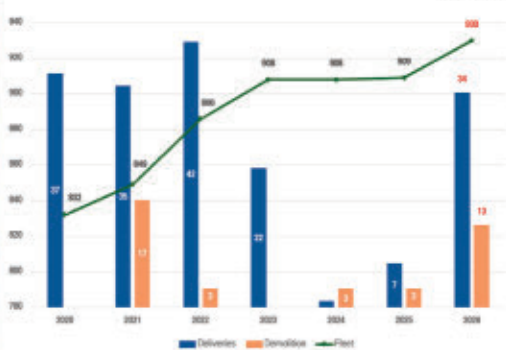
2026년 VLCC 선대, 선박 인도와 해체가 동시 증가

VLCC, 2026년 인도 예정 34척·해체 선박 13척 발생할 것으로 전망

- 탱커 시장 변동성으로 인한 선대 조정 압력, '그림자 선대(shadow fleet)'의 물리적 수명 한계 붕괴 및 국제 사회의 제재 이행 강화에 따른 퇴출 압박 가시화 등으로 해체 선박 증가 예상

【 VLCC 인도 선박 및 해체 추이 】

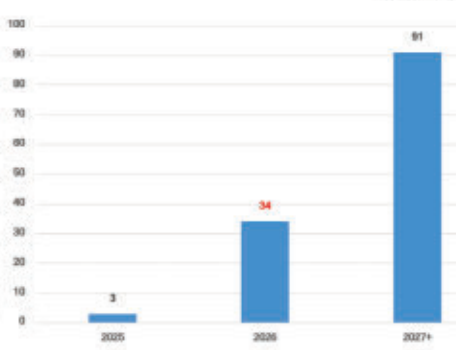
[단위: 척수]



자료: Drewry

【 인도 예정 VLCC 추이 】

[단위: 척수]



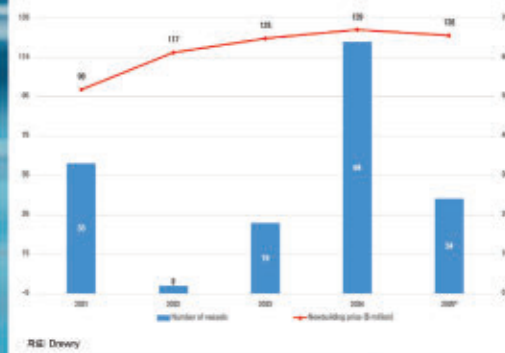
선박 발주 전망

낮은 발주량 유지, 향후 신조선가 지속 상승세 전망

- 2025년 VLCC 약 24척 발주 전망, 2025년 선박 인도 잔량은 전체 VLCC 선대 비율 중 약 14%에 달할 것으로 전망
- 신조선가 소폭 하락세, 전체 선대 대비 발주 잔량이 적고 노후선 비중이 높아 25년 이후 선대 교체 수요 증가

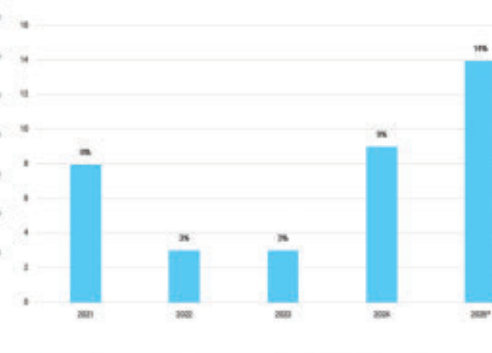
【 VLCC 신규 발주 추이】

(단위: 척수/백만 USD)



【 VLCC 인도 잔량/선복량 비율】

(단위: %)

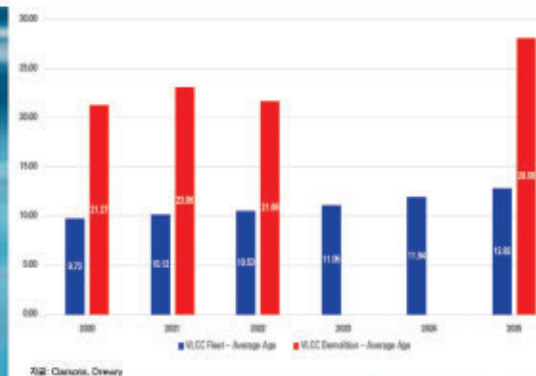


선령 전망

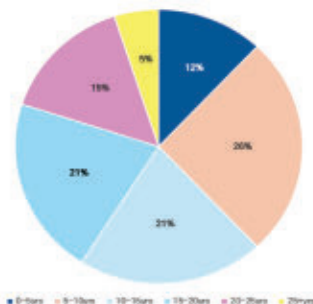
VLCC 평균 선령, 해체 선령 모두 증가할 것으로 전망

- 노후선 비중 증가, 폐선 급감 등으로 VLCC 평균 선령, 해체 선령 모두 전년 대비 상향
- 2025년 기준, 15년 이상 노후선박 전체 선대의 약 41%로 큰 비중을 차지
- 러시아 제재로 인한 '그림자 선대(Shadow Fleet)' 수요 급증, 운임 강세, 중고선가 상승 등으로 인한 운항 수익 증가하며 폐선 거의 미발생

【 VLCC 평균 선령 및 해체 선령】



【 VLCC 선령 분포】



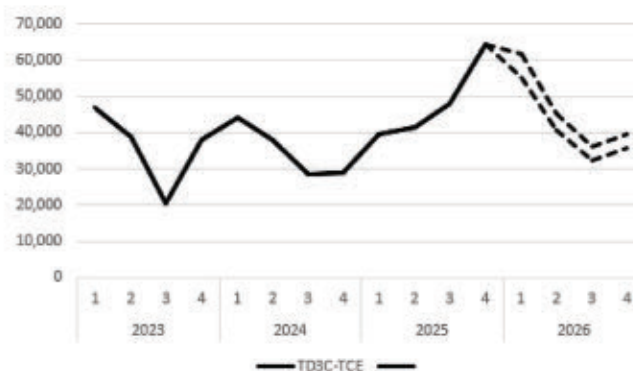
주: 전체 선박 744척 500척



유조선 운임 전망

2026년 유조선 운임은 올해 대비 하락할 것으로 전망

- 유조선 운임은 신조선 인도 본격화, 원유 소비 개선 둔화에 따른 물동량 정체 등으로 올해 대비 하락 전망
- (지지 요인) 지정학적 리스크 미해소로 톤마일 효과 잔존, 노후선 퇴출 등





요약 및 결론

2025년
현황

1

2025년 유조선 운임은 상저하고 패턴의 시황 형성

- ◆ 상반기 수요 둔화에 따른 약세를 딛고, 3분기 이후 OPEC+ 감산 완화에 따른 물동량 회복, 지정학적 리스크로 인한 본마일 증가 효과가 맞물리며 하반기 운임 급등세 시현
- ◆ 극히 낮은 신조선 인도량, 그림자 선대 수요에 따른 폐선 미발생으로 선박 수급이 극도로 타이트 하게 유지

2026년
수요

2

2026년 유조선 물동량은 증가세 이어가나 성장 폭은 제한적일 것으로 전망

- ◆ (기대 요인) 인플레이션 둔화와 통화정책 완화, 신흥국 견조한 성장 등에 힘입어 Non-OECD(중국·인도·기타 아시아, 중동·아프리카) 중심의 원유 수요 증가 예상
- ◆ (부정적 요인) Non-DoC 산유국 증산, 미국의 역대 최고 수준 생산 전망 등으로 공급 여력이 크게 확대되면서, 저유가-재고확대-에너지전환(저탄소 정책, 효율 향상, EV 확산)이 증장기 수요를 제약하는 요인으로 작용

2026년
공급

3

2026년 유조선 선대는 신조선 인도 재개로 신규 선대 공급 압력 가시화 될 것으로 전망

- ◆ 2023년 발주 재개 물량이 본격적으로 시장에 유입되기 시작하면서, 선대 공급 부족 현상 해소 전망
- ◆ '그림자 선대' 유입 선박들의 물리적 수명 한계 도달 및 국제 제재 이행 강화로 인해 멈췄던 폐선 사이클 재가동되며 폐선 본격화 예상

2026년
운임

4

2026년 유조선 운임은 올해 대비 하락할 것으로 전망

- ◆ 공급 압력이 수요 회복세를 소폭 상회하며, 2025년 하반기에 급등세 진정 후 조정국면 진입 전망
- ◆ 2026년 유조선 운임은 2025년 대비 하락할 것으로 예상되나, 지정화 리스크와 본마일 확대, 노후선 퇴출 등으로 급락보다는 완만한 조정세를 보일 것으로 전망



MEMO



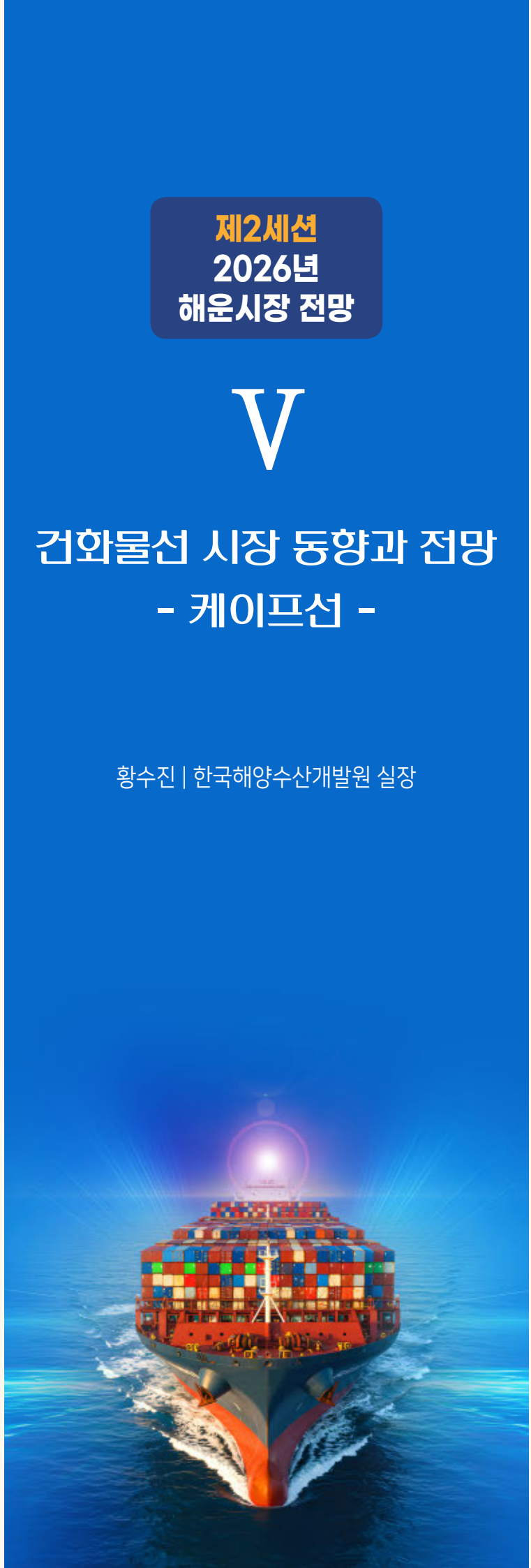
제2세션
2026년
해운시장 전망

V

건화물선 시장 동향과 전망 - 케이프선 -

황수진 | 한국해양수산개발원 실장

제44회 **KMI**
세계해운전망
세미나
Global Shipping Insight





목 차

- I 운임현황
- II 수요전망
- III 공급전망
- IV 운임전망

CHAPTER

I

운임현황



제44회 세계해운전망 세미나(Global Shipping Insight)

케이프선 운임

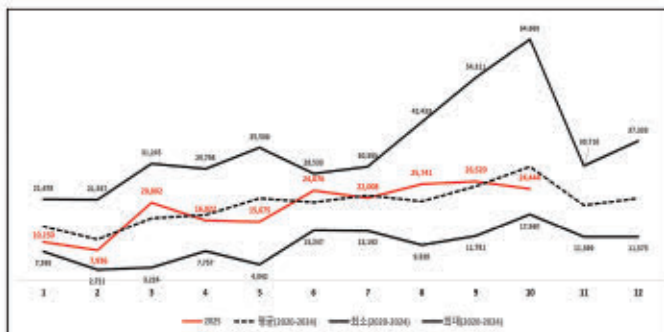
I. 운임현황

2025년 케이프선 운임은 19,337달러/일 기록

- 2025년 케이프선 평균 운임은 19,337달러/일*로 전년 동기(23,704달러/일) 대비 18.4% 낮은 수준 기록 (*1월에서 10월까지의 평균 운임)
- (수요) 미국의 관세 부과 정책으로 인한 불확실성 확대, 유주의 사이클론(악날), 보크사이드에 대한 중국의 견조한 수입 수요
- (공급) 지정학적 리스크, IMO 환경규제, 항만 혼잡 등으로 인한 선박 회전을 저해

[케이프선 운임 추이]

단위: 달러/일



자료: KMI

4

KMI 한국해양수산개발원

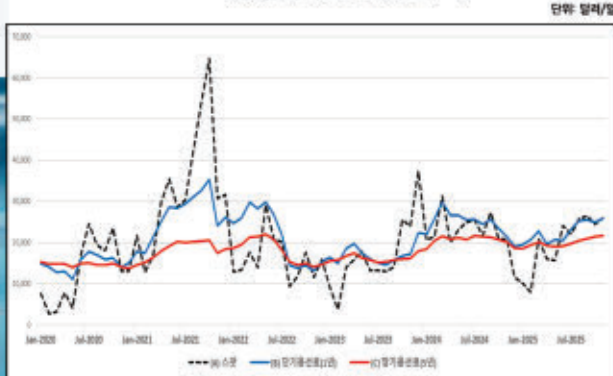
케이프선 운임

I. 운임현황

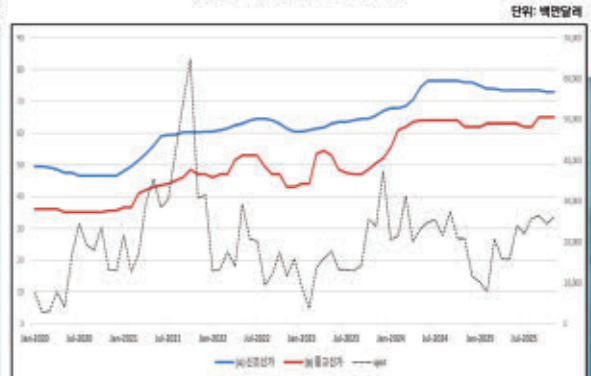
2025년 케이프선 장단기 용선료는 우상향, 선가 고점에서 안정화

- 중장기적인 시장 강세에 대한 기대감이 반영되어 케이프선의 장단기 용선료 모두 지속적인 상승세를 유지
- 신조선가와 중고선가 모두 고점에서 안정적인 추세를 기록

[스팟운임과 장단기 용선료 추이]



[신조선가와 중고선가 추이]



5

KMI 한국해양수산정책연구원

CHAPTER II

수요 전망



제44회 세계해운전망 세미나(Global Shipping Insight)

철광석 해상물동량

II. 수요전망

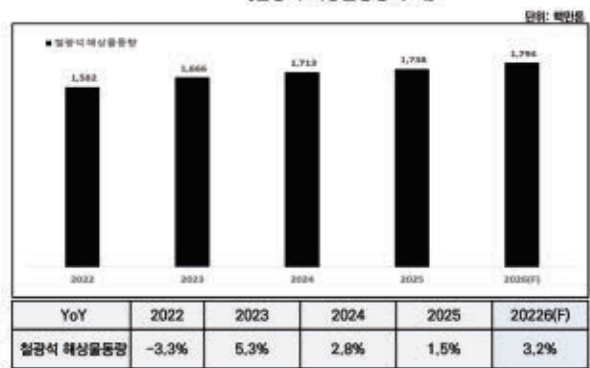
2026년 철광석 해상물동량은 전년 대비 3.2% 증가 전망

- 한국, 중국, 일본의 수요는 부진할 것으로 예상되나 인도, 아세안, MENA 등 신흥국 인프라 투자 증가로 전체 철강 수요를 견인 전망(WSA)
- 2026년 조강 생산량 및 철강 수요는 전년 대비 증가 각각 3.1%, 1.3% 증가 전망
- 기니 시만두 광산의 본격 가동으로 물동량 증가 기대, 중국의 철강 수요 감소폭은 축소

[조강생산량 및 철강 수요 추이]



[철광석 해상물동량 추이]



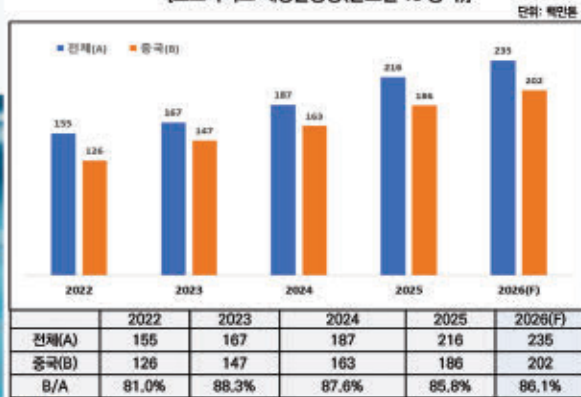
보크사이트 해상물동량

II. 수요전망

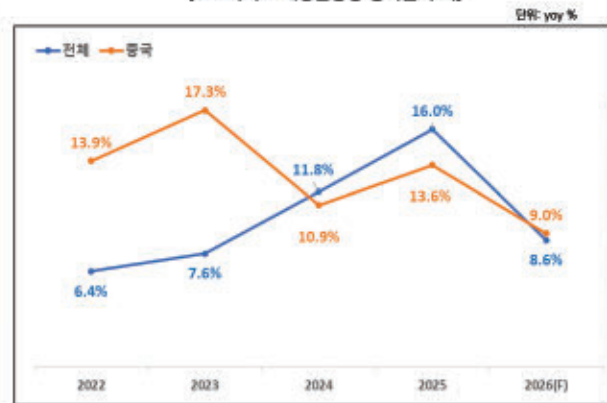
2026년 보크사이트 해상물동량은 전년 대비 8.6% 증가 전망

- 중국 등 알루미늄 생산 증가에 따라 중국의 보크사이트 수입 수요 지속 증가
- 중국 수입의 기니 의존도 심화에 따른 본-마일 효과

[보크사이트 해상물동량(글로벌 vs 중국)]



[보크사이트 해상물동량 증가율 추이]



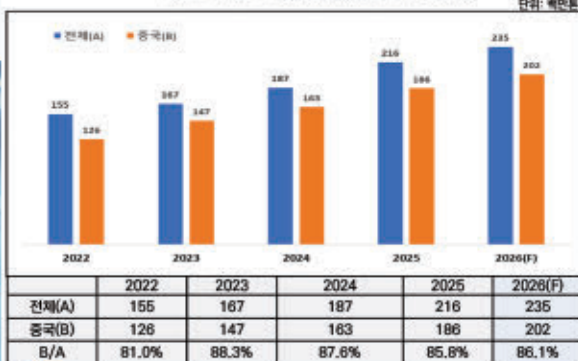
보크사이트 해상물동량

II. 수요전망

2026년 보크사이트 해상물동량은 전년 대비 8.6% 증가 전망

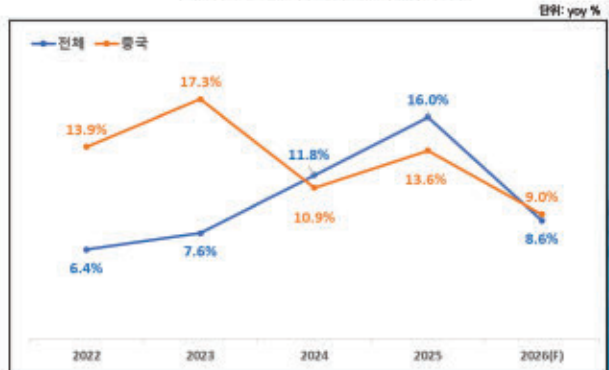
- 중국 등 알루미늄 생산 증가에 따라 중국의 보크사이트 수입 수요 지속 증가
- 중국 수입의 대부분을 기니에 의존하고 있어 장기적 항로 확대에 따른 본-마일 효과
- 기니, 호주, 인도네시아 등 보크사이트 생산 확대 계획 추진 중

[보크사이트 해상물동량(글로벌 vs 중국)]



자료: 트루리

[보크사이트 해상물동량 증가율 추이]



단위: yoy %

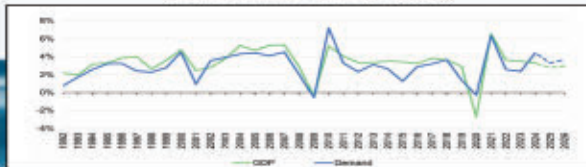
석탄 해상물동량

II. 수요전망

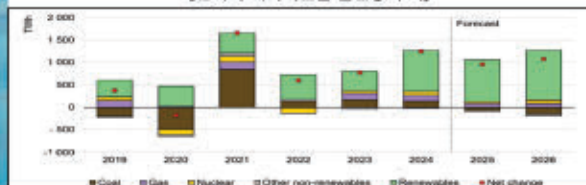
2026년 석탄 해상물동량은 전년 대비 0.7% 감소 전망

- (원료탄 +1.3%) 인도, 아세안 등의 인프라 투자 확대에 따른 수요 증가
- (연료탄 -1.3%) 탈석탄 기조 및 재생에너지 비중 확대에 감소
- 전 세계 전력 수요는 데이터 센터, 산업, 냉방 증가로 증가하나 재생에너지 비중 확대, 중국, 인도 등 국내 석탄 생산 증가와 동물의 육로 조달 확대에 해상물량 일부 대체
- 가상이전곡면, 가열 등에 따른 재생에너지 발전 저지 시 연료탄 수요의 일시적 변동 가능성 상존

[전세계 전력 수요의 전년 대비 증감률]



[전세계 에너지원별 발전량 추이]



[석탄 해상물동량 추이]



자료: 트루리, IEA

CHAPTER
III

공급전망



제44회 세계해운전망 세미나(Global Shipping Insight)

케이프선 선대 현황

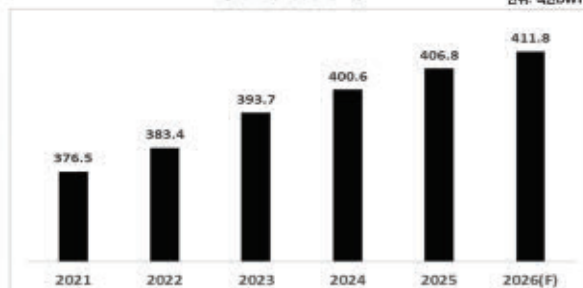
III. 공급전망

2026년 케이프선 선대는 1.2% 증가 전망

- 신조 인도(649만 DWT)가 해체량(148만 DWT)을 상회하여 508만 DWT 순증
- 공급 증가폭이 과거에 비해 크지 않아 완만한 공급 증가세 유지

[선복량 증가 추이]

단위: 백만DWT

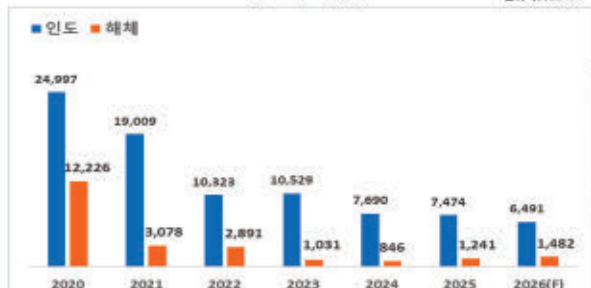


	2021	2022	2023	2024	2025	2026
YoY	4.2%	1.8%	2.7%	1.7%	1.6%	1.2%

자료: 드루리

[인도와 해체량]

단위: ,000DWT



YoY	2021	2022	2023	2024	2025	2026(F)
인도	-24.0%	-45.7%	2.0%	-27.0%	-2.8%	-13.1%
해체	-74.8%	-6.1%	-64.3%	-17.9%	46.7%	19.4%

케이프선 선대 현황

III. 공급전망

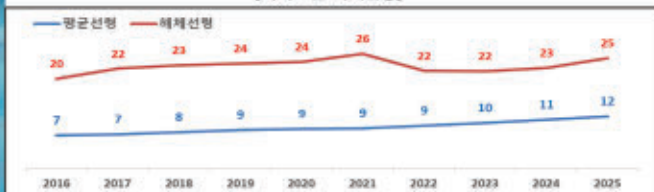
2025년 케이프선 평균 선령은 12년이며, 선령 15년 미만 선박 비중은 59%

- IMO 환경 규제 이후 저속 운항 기조 유지 → 평균 선속 11.1knots 수준
- 평균선령 12년(선령 15년 미만 59%), 해체선령은 25년으로 높아지는 추세

[케이프선 선속 추이]

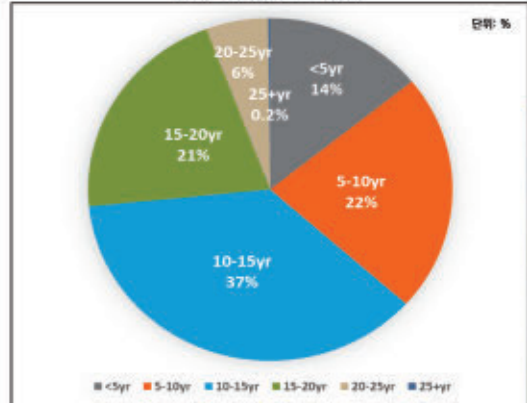


[케이프선 해체선령]



자료: 드루크

[케이프선 선령 구조 현황]



13

KMI 한국해양수산개발원

CHAPTER IV

운임전망



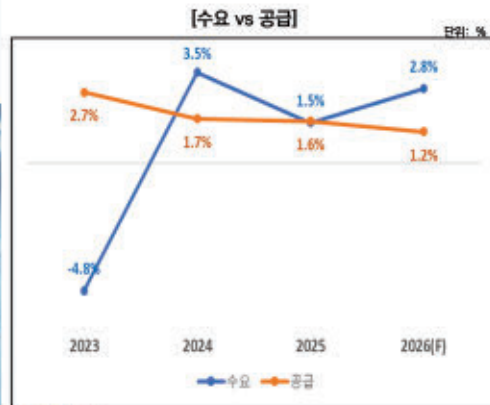
제44회 세계해운전망 세미나(Global Shipping Insight)

FFA

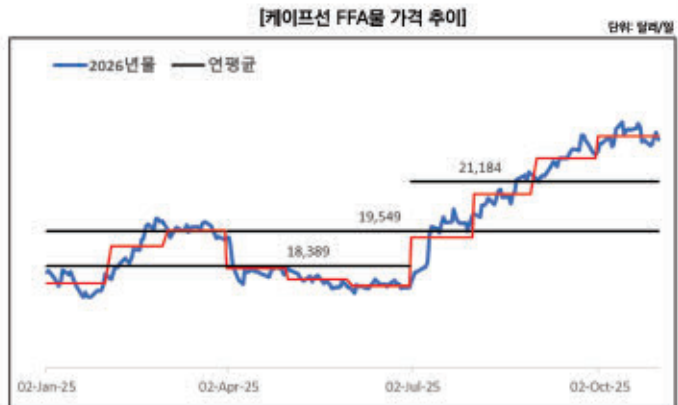
IV. 운임전망

케이프선 FFA 2026년물 가격은 연평균 19,549 달러/일 기록

- 2026년에는 수요(2.8%)가 공급(1.2%)을 상회하며 수급 개선 전망
- FFA 2026년물 가격도 상반기(18,389달러/일) 대비 하반기 상승(21,184달러/일)



자료: 드물리, 불릭



15

KMI 한국해양수산개발원

운임전망

IV. 운임전망

2026년 케이프선 운임은 전년 대비 15% 내외 상승 전망

[수요]

[긍정요인]

- 철광석
 - 인도, 아세안 등 신흥국 중심 인프라 투자 확대 등에 따른 철강 수요 확대
 - 시멘트 광산 가동 본격화로 철광석 증가
 - 브라질, 호주 대비 장거리 운송으로 톤마일 증가 효과 발생
- 보크사이트
 - 중국의 알루미늄 생산 증가로 보크사이트 수입 수요 유지
 - 중국은 수입의 85%를 기니에 의존, 장거리 항로 기반 톤마일 증가
 - 기니, 호주, 인도네시아 보크사이트 광급 확대
- 석탄
 - (원료단) 신흥국 중심의 철강 수요 증가
 - (연료단) 전 세계 전력 수요 증가, 폭염, 가뭄 등 기상이변 확대로 재생에너지 발전량 감소 가능성
 - 전력 수급 보충을 위한 석탄 수요 자극

[부정요인]

- 철광석
 - 중국 철강 수요 회복 지연, 감산 정책 강화, 철광석 가격 변동
- 보크사이트
 - 중국 경기 불확실성, 인도네시아 수출 규제 가능성, 기니의 정치적 리스크
- 석탄
 - 인도, 중국 등 국내 석탄 생산 증가
 - (연료단) 재생에너지 발전량 증가, 몽골 등 인접국의 석탄에 대한 중국의 수요 증가

[공급]

[긍정요인]

- 자국 운항 지속으로 실질 공급 감소
- IMO 환경 규제 대비 선박 개조 등의 조선소 수리기간 증가로 단기 공급 축소
- 중동지역의 지정학적 리스크로 인한 회랑봉 우회

[부정요인]

- IMO 환경 규제 연기
- 신조선 인도 지속
- 신조, 중고선가 상승으로 해체 지연
- 중동지역 지정학적 리스크 완화에 따른 수에즈 운하 통행 정상화

16

KMI 한국해양수산개발원



MEMO



제2세션
2026년
해운시장 전망

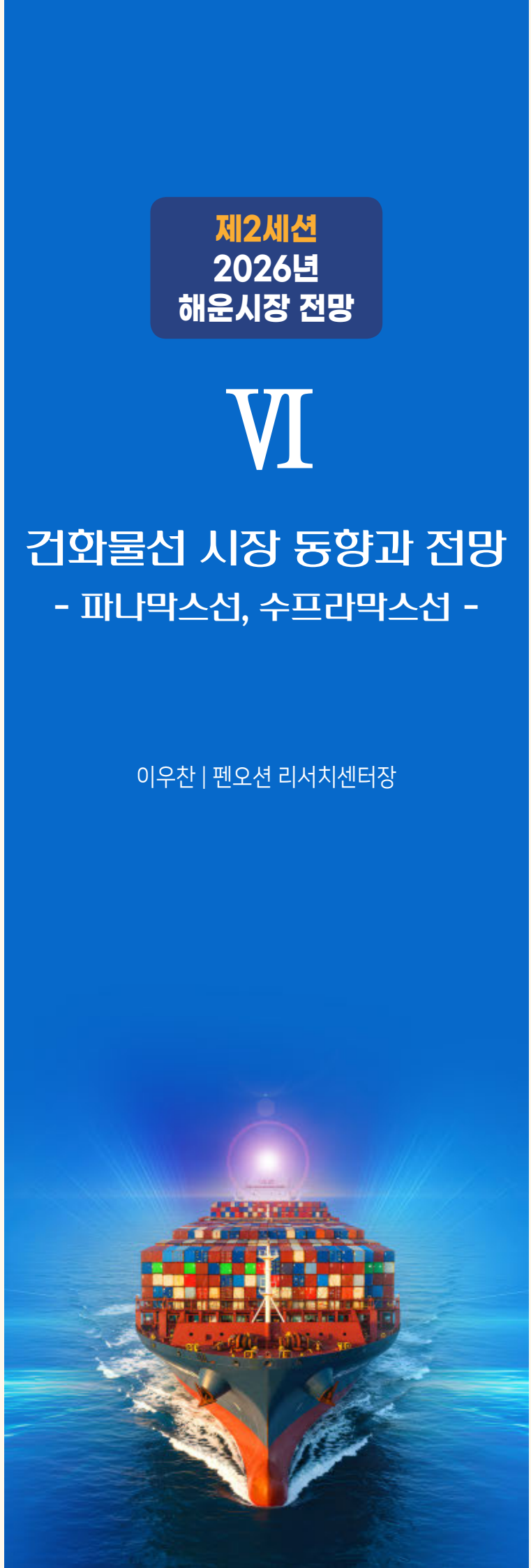
VI

건화물선 시장 동향과 전망

- 파나막스선, 수프라막스선 -

이우찬 | 펜오션 리서치센터장

제44회 **KMI**
세계해운전망
세미나
Global Shipping Insight



건화물선 시장 동향 및 전망 (P'MAX, S'MAX 선형)

- 2026년 세계 해운 시장 전망 (KMI)

2025. 11. 19

팬오션 영업지원실 리서치센터

목 차

I. 시장 회고

- Drybulk Index 동향
- Macro 전망 추이 : ① 해상 물동량, ② 세계 경제 성장률

II. '26년도 수급

- Rough Projection (어림 추정: 해상 물동량, 선대 공급)

III. 수요 전망 (화종별)

- 철강/철재
- 철광석
- 석탄
- 곡물
- 기타 화물 (Minor Cargo)

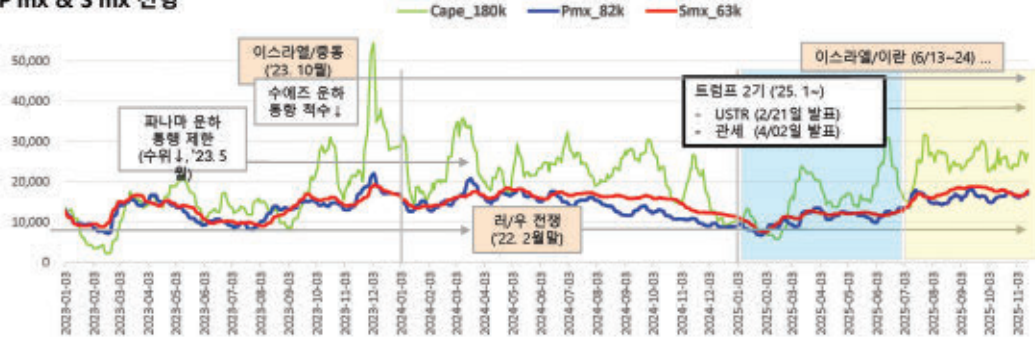
IV. 기타 고려사항 및 변수

V. 결론

I. 시황 회고 (Drybulk Index 동향)

PAN OCEAN
Carry your dream

1. P'mx & S'mx 선형



• '25년 10월 누적 TC Avg. 평균, Cape: \$19.5K, Pmx: \$12.9K, Smx: \$13.7K 기록

※ 전년 동기 대비: Cape (-3.1K, 14% ↓), Pmx (-1.2K, 9% ↓), Smx (-2K, 13% ↓)

- **상반기**: 트럼프 취임 후 미/중 무역분쟁 및 각국 상호관세 여파에 따른 불확실성 확대, 전반적인 수요 부진을 경험 (특히, 석탄 물량 급감: 전년 동기 대비, 약 -5.5 M.Mt, 8% ↓).

- **하반기**: 북반구 폭염으로 인한 석탄 수요 급증, 중국의 철재 수출 견조세 지속 및 철광석 재고 보충을 위한 수입 확대, 중국의 브라질산 대두 구매 집중 (i.e., 미산 대두 대체) 인한 혼-마일 증가 효과 등에, 전년 대비 높은 시황 연출 중.

※ BDI 평균: 1H, 1~6월 ('24: 1,836 vs '25: 1,290) → 2H, 7~10월 ('24: 1,817 vs '25: 1,983)

구분	年	평균	최대	최소	변동
Pmx	'23	12,854	21,966	7,277	14,689
	'24	14,099	20,757	8,616	12,141
	'25 (E)	13,600	18,056	6,736	11,320
Smx	'23	13,194	19,343	8,908	10,435
	'24	15,714	18,476	11,671	6,805
	'25 (E)	14,400	18,869	7,609	11,260

※ 상기, '25 (E): 11/14일자 FFA value 기준의 추정치

- CAL: 26: Cape (23,200), Pmx (14,800), Smx (15,200)

2

I. 시황 회고 (Macro Outlook)

PAN OCEAN
Carry your dream

2. 추이 점검: 해상 물동량 전망 vs 전세계 경제 성장률 전망

[해상 물동량] Clarksons' DBTO (Dry-Bulk Trade Outlook)

구분	24. 12월	4월	7월	8월	9월	10월
월평균	1,586	1,577	1,579	1,587	1,604	1,605
석탄	1,322	1,336	1,299	1,285	1,311	1,311
곡물	546	524	541	551	557	552
기타 (Minor)	2,309	2,251	2,353	2,360	2,370	2,389
• 보크사이트	206	205	226	228	237	236
Total QTY	5,763	5,688	5,771	5,782	5,843	5,857
증감		(75)	83	11	61	14

구분	24. 12월	4월	7월	8월	9월	10월
월평균	1,579	1,570	1,579	1,589	1,608	1,621
석탄	1,307	1,313	1,252	1,242	1,268	1,286
곡물	560	535	555	561	567	566
기타 (Minor)	2,349	2,297	2,400	2,406	2,412	2,434
• 보크사이트	214	215	246	248	252	247
Total QTY	5,796	5,716	5,785	5,797	5,855	5,907
증감		(80)	69	12	58	52

구분	24. 12월	4월	7월	8월	9월	10월
26년도 물동량 (P)						
증감 ('25년 대비)	33	28	14	15	12	50
증감 (상승: %)	0.6 %	0.5 %	0.2 %	0.3 %	0.2 %	0.9 %

• DBTO, '25년: 평년 대비, 전망치 조정 폭이 가장 컸던 + 가장 빈번했던 한 해

- IMF/OECD '25년 전망치 변화에 연동 (3~6월: ▼ → 7~10월: ▲), 민감히 반응

※ '25년 4월: 美 관세 정책 발표에 따른 심리 위축 확산, 물동량 전망치 급감

⇒ IMF/OECD '26년 경제성장률 전망치 고려 시, 내년 물동량 전망, 신중한 접근 필요

[경제 성장률] IMF & OECD

• 하기, IMF 10월 정기 보고서 (World Economic Outlook) 인용

- '25년: **예상 외의 복원력** + 잠정적인 연몰레 (temporary relief)

✓ 주요인 (복원력): 'front-loaded consumption & investment'

- 부연: **'Risks to the outlook remain tilted to the downside'**

✓ 여전히 높은 관세 + 정책 불확실성, 지역별 재정/금융 취약성 등

• 전년 말 vs 최근: '25 (3.2/3.3 → 3.2), '26 (하향: 3.3 → 2.9/3.1)

'25년 전망	전세계	미국	중국	유로존	한국	일본
'24. 10월 IMF	3.2	2.2	4.5	1.2	2.2	1.1
'24. 12월 OECD	3.3	2.4	4.7	1.3	2.1	1.3
'25. 3월 IMF	3.1	2.2	4.8	1.0	2.0	1.1
'25. 4월 IMF	2.8	1.8	4.0	0.8	1.0	0.6
'25. 6월 IMF	2.9	1.6	4.7	1.0	1.0	0.7
'25. 7월 IMF	3.0	1.9	4.8	1.0	0.8	0.7
'25. 9월 IMF	3.2	1.8	4.9	1.2	1.0	1.1
'25. 10월 IMF	3.3	2.0	4.8	1.2	0.9	1.1

'26년 전망	전세계	미국	중국	유로존	한국	일본
'24. 12월 IMF	3.3	2.3	4.4	1.5	2.1	0.6
'25. 3월 IMF	3.0	1.6	4.4	1.2	2.1	0.2
'25. 4월 IMF	3.0	1.7	4.0	1.2	1.4	0.6
'25. 6월 IMF	2.9	1.5	4.3	1.2	2.2	0.4
'25. 7월 IMF	3.1	2.0	4.2	1.2	1.8	0.5
'25. 9월 IMF	2.9	1.5	4.4	1.0	2.2	0.5
'25. 10월 IMF	3.1	2.1	4.2	1.1	1.8	0.6

3

건화물선 시장 동향과 전망 - 파나막스선, 수프라막스선

II. '26년도 수급 (Rough Projection)

PANOCEAN
Carry your dream

▶ 해상 물동량 (추정)

(단위: MMT)

	'20	'21	'22	'23	'24	'25 (E)	'26 (F)
I.Ore	1,508	1,523	1,475	1,543	1,597	1,596	1,599
ΔYoY (%)	3.4%	1.0%	-3.2%	4.6%	3.5%	-0.1%	0.2%
S.Coal	930	963	966	1,057	1,085	1,016	991
ΔYoY (%)	-9.7%	3.5%	0.3%	9.4%	2.6%	-6.4%	-2.5%
C.Coal	252	268	270	277	293	269	264
ΔYoY (%)	-6.7%	6.3%	0.7%	2.6%	5.8%	-8.2%	-1.9%
Grain	517	529	514	523	543	551	561
ΔYoY (%)	8.4%	2.3%	-2.8%	1.8%	3.8%	1.5%	1.8%
Bauxite	148	143	158	167	187	236	250
ΔYoY (%)	8.8%	-3.4%	10.5%	5.7%	12.0%	26.2%	5.7%
Etc.	2,008	2,138	2,052	2,069	2,121	2,153	2,174
ΔYoY (%)	-2.6%	6.5%	-4.0%	0.8%	2.5%	1.5%	1.0%
Total	5,363	5,564	5,435	5,636	5,827	5,821	5,838
ΔYoY (%)	-1.3%	3.7%	-2.3%	3.7%	3.4%	-0.1%	0.3%

(Source : Clarksons, Panocean)

▶ 선대 공급 (추정)

[연달 선대]

		'24	'25 (E)	'26 (F)
Cape	M. Dwt	400.9	407.1	416.3
	ΔYoY (%)	1.7%	1.5%	2.3%
Pmx	M. Dwt	262.2	272.7	284.5
	ΔYoY (%)	3.2%	4.0%	4.3%
Smx	M. Dwt	244.9	256.5	267.2
	ΔYoY (%)	4.1%	4.7%	4.2%
H'dy	M. Dwt	127.0	132.1	136.4
	ΔYoY (%)	4.2%	4.0%	3.3%
Total	No.	14,151	14,614	15,066
	M. Dwt	1,035.0	1,068.4	1,104.3
	ΔYoY (%)	3.0%	3.2%	3.3%

[참고] 신조 인도 · 폐선

(단위: M.Dwt)

		'24	'25 (E)	'26 (F)
신조 인도	Cape	7.7	7.5	10.6
	Pmx	10.0	11.9	13.6
	Smx	10.5	12.5	11.3
	H'dy	5.7	6.0	5.3
	Total	33.8	38.0	40.9
폐선	Cape	0.8	1.3	1.4
	Pmx	1.5	1.4	1.8
	Smx	0.8	0.9	0.7
	H'dy	0.5	0.9	1.1
	Total	3.8	4.5	5.0

(Source : Clarksons, Panocean)

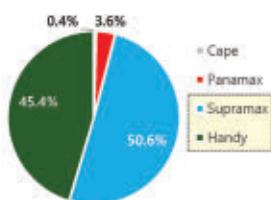
4

III. 수요 전망

PANOCEAN
Carry your dream

1. 철강/철재

< 선형별 수급 비중 >



※ 조화 기준 (전세계: '24.01 ~ '25.10)

- '26년도 전세계 철재 수요, 1,773 M.Mt 수준 전망 (+1.4%)
 - '25년: 선진국 수요 정체 (무역 마찰, 지정학 리스크 등) → '26년: 전반적으로, 안전한 회복 예상
- 개발도상국, 철강 수요 견조 ('25: +3.4% → '26: +4.7%)
 - 중국: 건설/주택 분야의 침체는 지속되고 있으나, 역성장률 축소 중 ('25: -2% → '26: -1% 예상)
 - ✓ '25년 9월 누적 철재 수출 (Finished Steel), 88.0 M.Mt 기록 (+9%)
 - ※ 내수 부진 → 수출 총력 (각국 반덤핑 제재 불구, 아프리카/중남미/중동 등 비규제 시장 우회 수출)
 - 인도: 산업 전반, 수요 확대 전망 ('25: +8.9% → '26: +9.1%)
 - ASEAN 및 MENA 지역: 인프라/제조 투자 및 산업 개혁이 수요 견인
- EU+UK 및 미국: 인프라/국방 지출 및 금융여건 개선에, 회복 전환 예 (EU+UK: +3.2%, 미국: +1.8%)

※ 상기 전망, 여러 변수들로 인하여 유동적 (여전한 변수: 무역마찰 수준, 환율 변동, 제재완가 압박 등)

전세계 철재 수요

(M.Mt)

	2024	2025(e)	증감	2026(f)	증감
중국	857	840	-2.0%	831	-1.1%
아시아 (중국 제외)	366	379	3.6%	398	5.0%
EU (27) + UK	140	142	1.4%	147	3.5%
북미 (USMCA)	130	128	-1.5%	131	2.3%
중동	58	60	3.4%	63	5.0%
아프리카	40	41	2.5%	43	4.9%
Others	159	160	0.6%	161	0.6%
World	1,749	1,749	0%	1,773	1.4%

*Finished Steel 기준

(Source : World Steel Association)

중국, 연도별 조강 생산량 & 철재 수출량



(Source: 중국세관)

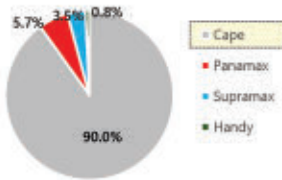
5

Ⅲ. 수요 전망



2. 철광석

< 선형별 수송 비중 >



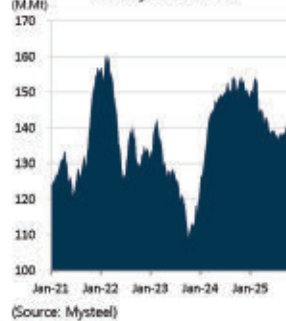
※ 조희 기준 (전세계: '24.01 ~ '25.10)

- '26년 글로벌 철광석 물동량, '25년과 유사한 1,599 M.Mt 수준 전망 (+3 M.Mt)
- Off-Set : 중국, 조강 생산량 감소 ↔ 인디아 등, 중국을 제외한 전세계 조강 생산량 견조세 유지
- 중국 : '26년 수입량, 전년비 소폭 감소 전망 ('25: 1,200~1,220 M.Mt → '26: 1,190 M.Mt 수준 예)
 ✓ 中 조강 생산량 감소분 ↔ 자국 철광석 생산량 축소 기조 (배경: 환경오염, 산업 구조조정 등)
 ✓ 중국 주요 항만, 수입산 철광석 재고량 : 10/31일 기준, 145 M.Mt 기록 (전년비, 8.8 M.Mt ↓)
- 호주/브라질 (기존 주요 수출국: 생산량 증가세 지속) + 기니 (신규 광산 가동 본격화)
 ✓ 기니, Simandou 프로젝트 : '28년까지 최대 생산량 연 1.2억 톤 도달 계획
 ※ '26년: 3천만 톤 이하 생산 예상 (인프라 상황 및 정부 정책에 따라 생산/수출 규모 가변적)

글로벌 철광석 수출량 vs 중국 수입량



China Iron Ore Stockpiles in Major 45 Ports



중국 철광석 생산량



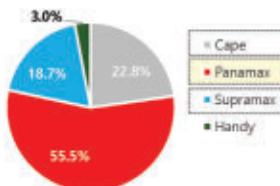
6

Ⅲ. 수요 전망



3. 석탄

< 선형별 수송 비중 >



※ 조희 기준 (전세계: '24.01 ~ '25.10)

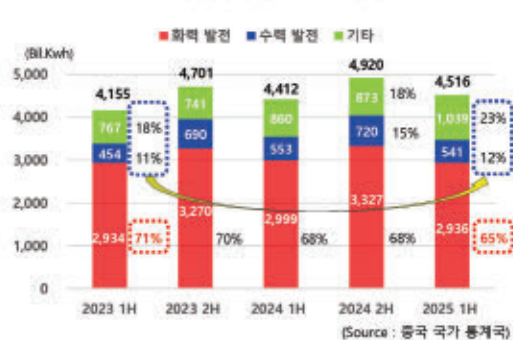
- '26년 글로벌 석탄 물동량, 1,255 M.Mt 전망 (전년비 2.3% 감소)
- 연료탄을 중심으로, 해상 물동량 전반의 감소세가 이어질 것으로 전망
 ✓ 중국/인도 (해상 수입국: 국내탄 생산 증대 노력 지속 중) + 중국 (재생 에너지 비중 확대 중)
- 연료탄 : 중국/인도 수입량 감소분, 베트남 등 동남아 지역 수요 증가세를 통해 일부 희석 예상
 ✓ '26년 글로벌 물동량, 991 M.Mt 전망 (전년비, -25 M.Mt/2.5% ↓)
 ✓ '26년 중국 해상 수입량, 344.7 M.Mt 전망 (전년비, -19.7 M.Mt/5.4% ↓)
- 원료탄 : '26년 글로벌 물동량, 264 M.Mt 수준 전망 (전년비, -5 M.Mt/1.9% ↓)
 ✓ 중국: 56.9 M.Mt (전년비, -2.4 M.Mt/4% ↓), 인도: 72.8 M.Mt (전년비, +4.2 M.Mt/6.1% ↑)

주요 지역, Coal 생산·수입 추이 (연료탄+원료탄)

구분	'21	'22	'23	'24	'25 (E)	'26 (F)
유럽	121.5	148.7	110.5	93.7	96.4	89.8
중국	4,026.2	4,486.2	4,678.2	4,745.5	4,804.0	4,866.5
인도	323.6	293.3	474.4	542.7	461.5	460.1
한국	280.7	233.6	359.1	421.3	364.4	344.7
일본	42.9	59.7	115.3	121.4	97.1	115.4
대만	778.2	893.2	997.8	1,047.7	1,157.0	1,246.1
베트남	204.0	245.0	264.8	252.6	231.9	230.1
필리핀	119.1	119.8	114.8	110.9	97.6	93.9
미국	176.4	178.1	163.0	162.4	157.6	154.9
러시아	68.8	63.3	58.6	57.4	52.8	50.5
인도네시아	34.6	40.0	58.7	69.3	74.0	77.4
아프리카	31.1	31.4	36.3	39.1	36.8	37.6

(Source : Clarksons, Ministry of Coal India, Sicoal)

중국 에너지 자원별 발전 추이

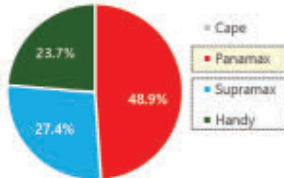


7

Ⅲ. 수요 전망

4. 곡물

< 선형별 수송 비중 >



※ 조화 기준 (전세계: '24.01 ~ '25.10)

• 미국 곡물 : '26년 수출량, 전 시즌 수준 유지 전망

- Corn, 작황 개선으로 인하여 '25/'26 시즌 생산량은 역대 최대치를 기록할 것으로 예상 → 수출량, 전 시즌 대비 3.3 M.Mt 증가 전망
- Soybean, 남미산 대두 수출 증가세 감안 시, 전 시즌 대비 5 M.Mt 가량의 감소 가능성 有 (단, 미/중 국면에 따라 가변적)

• 남미 곡물 : '26년 수출량, 전 시즌 대비 7% 증가 전망

- Corn, 아르헨티나 수출량 회복 및 브라질의 생산량 증가로 전년대비 3.5 M.Mt 증가 전망
- Soybean, 브라질 재배 면적 증가 및 건조한 중국 수요 지속에, 전년대비 8.6 M.Mt 증가 전망

• 흑해 곡물 : '26년 수출량, 전 시즌 대비 8% 증가 전망

- RUS : 소맥 생산량 증가 및 수출세 폐지로, 곡물 수출량 전 시즌 대비 1.9 M.Mt 증가 예상
- UKR : 옥수수 생산 면적 확대 및 수확량 개선에, 곡물 수출량 전 시즌 대비 4.9 M.Mt 증가 예

미국 곡물 수출량 추이

	'24/'25	'25/'26	Diff
Soybean	51.0	45.9	-5.2
Corn	71.7	75.0	3.3
Wheat	22.7	24.5	1.8
Total	145.4	145.4	-0.1

남미 곡물 수출량 추이

	'24/'25	'25/'26	Diff
BRZ			
Soybean	102.1	112	9.9
Corn	40.0	42.0	2.0
Sub-Total	142.1	154.0	11.9
ARG			
Soybean	7.3	6.0	-1.3
Corn	35.5	37.0	1.5
Sub-Total	42.8	43.0	0.2
Total	184.9	197.0	12.1

흑해 곡물 수출량 추이

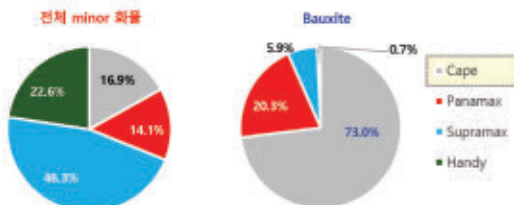
	'24/'25	'25/'26	Diff
RUS			
Wheat	43.0	45.0	2.0
Corn	3.3	3	-0.3
Barley	3.1	3.3	0.2
Sub-Total	49.4	51.3	1.9
UKR			
Wheat	15.8	15.0	-0.8
Corn	20.6	25.5	4.9
Barley	2.2	3	0.8
Sub-Total	38.6	43.5	4.9
Grand Total	88.0	94.8	6.8

(Source: USDA) 8

Ⅲ. 수요 전망

5. 기타 화물

< 선형별 수송 비중 >



※ 조화 기준 (전세계: '24.01 ~ '25.10)

• '26년 Minor 화물 물동량, 전년 대비 1.5% 증가 전망

- Bauxite: 공급량 불안정 가능성에도 불구하고, 건조한 중국 수요 기반 물동량 증가 전망
- Steel: 무역 규제 강화 영향으로 소폭 감소 전망
 - 중국 철재 수출량 증감 유무 주목할 필요
- Other : 전반적인 증가세 유지 전망
 - 인도/동남아/중남미/아프리카 등 지역, 성장 지속 중

[글로벌 GDP 성장률 및 기타 Cargo 물동량 추이]



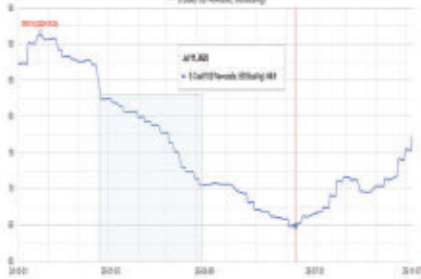
[연도별 주요 기타 Cargo 물동량]

	2022	2023	2024	2025(e)	2026(f)
Steel	366.3	375.8	398.5	400.9	396.7
YoY		-8.9%	2.6%	6.0%	0.6%
Forest	315.1	309.5	317.3	320.4	321.5
YoY		-5.1%	-1.8%	2.5%	1.0%
Fertiliser	183.2	193.5	206.1	211.5	215.5
YoY		-7.9%	5.6%	6.5%	2.6%
Bauxite	157.6	167.4	187.3	236.4	249.7
YoY		10.2%	6.2%	11.9%	26.2%
Cement	139.9	136.6	134.5	140.5	144.4
YoY		-16.2%	-2.4%	-1.5%	4.5%
ETC	1,048	1,053	1,064	1,079	1,096
YoY		1.0%	0.5%	1.0%	1.4%
Total	2,210	2,236	2,308	2,389	2,424
YoY		-3.1%	1.2%	3.2%	3.5%

(Source : Clarksons, OECD, WSA) 9

IV. 기타 고려사항 • 변수

PAN OCEAN
Carry your dream

상방	기니 철광석 (Simandou)	• 톤-마일 증가 통한, Cape 시장 상승/지지 전망 → 해 선형으로의 낙수 효과 예상																																				
중립	라니나 (BRZ IOre 관련)	• '26년 1분기 : (弱) 라니나 예상에 브라질 북부 강우 전망 (→ 생산 차질), 평년 패턴 반복 예. ※ '24년 1분기 (예외적) : 당시 브라질 강우 영향 거의 없어, Cape 시장 견인에 상당폭 기여																																				
	선복 입거 일수	• 정기 입거 대상 선복, 지난 5년간 최대치 예상 ('25: 2,760척 → '26: 3,100척 해당, +340척) • 중간 입거 대상 선복, 전년대비 550척 감소 예상 ('25: 2,950척 → '26: 2,400척 해당, -550척)																																				
하방	선복 공급량	• 총 선대 순증, 전년과 유사 전망 (연도별: '23/3.1% → '24/3.0% → '25/+3.2% → '26/+3.3%) ※ '26년 순증, 선형간 편차 존재 : Cape (+2.3%) , Pmx (+4.3%), Smx (+4.2%), Hdy (+3.3%)																																				
(하방)	중국의 미산 대두 구매 (P'mx 시황)	• 25 M.Mt, 중국의 통상적 연간 구매 수준 : Q1 (긍정적), 연간 (부정적: 남미 대비, 톤-마일 ↓)																																				
변수	미국 수입 관세책	[예시-1] 연료탄 가격 추이 ('24. 10/1~'25. 11/07)  [예시-2] Suez 운하 통행 척수 (주간) <table><thead><tr><th>시작일자</th><th>종료일자</th><th>척수</th></tr></thead><tbody><tr><td>2025.0823</td><td>2025.0829</td><td>78</td></tr><tr><td>2025.083</td><td>2025.0905</td><td>109</td></tr><tr><td>2025.0906</td><td>2025.0912</td><td>116</td></tr><tr><td>2025.0913</td><td>2025.0919</td><td>108</td></tr><tr><td>2025.0920</td><td>2025.0926</td><td>101</td></tr><tr><td>2025.0927</td><td>2025.1003</td><td>82</td></tr><tr><td>2025.1004</td><td>2025.1010</td><td>85</td></tr><tr><td>2025.1011</td><td>2025.1017</td><td>92</td></tr><tr><td>2025.1018</td><td>2025.1024</td><td>100</td></tr><tr><td>2025.1025</td><td>2025.1031</td><td>102</td></tr><tr><td>2025.1101</td><td>2025.1107</td><td>82</td></tr></tbody></table>	시작일자	종료일자	척수	2025.0823	2025.0829	78	2025.083	2025.0905	109	2025.0906	2025.0912	116	2025.0913	2025.0919	108	2025.0920	2025.0926	101	2025.0927	2025.1003	82	2025.1004	2025.1010	85	2025.1011	2025.1017	92	2025.1018	2025.1024	100	2025.1025	2025.1031	102	2025.1101	2025.1107	82
	시작일자		종료일자	척수																																		
	2025.0823		2025.0829	78																																		
	2025.083		2025.0905	109																																		
	2025.0906		2025.0912	116																																		
2025.0913	2025.0919	108																																				
2025.0920	2025.0926	101																																				
2025.0927	2025.1003	82																																				
2025.1004	2025.1010	85																																				
2025.1011	2025.1017	92																																				
2025.1018	2025.1024	100																																				
2025.1025	2025.1031	102																																				
2025.1101	2025.1107	82																																				
사전 수요 • 가수요																																						
미/중, 선박 기항 수수료																																						
중국철 철재 수출량																																						
석탄 해상 물동량																																						
변수	지정학적 변화 (중동 및 흑해 상황)																																					
	주요국 재무/금융 상황																																					
	...																																					

10

V. 결론

PAN OCEAN
Carry your dream

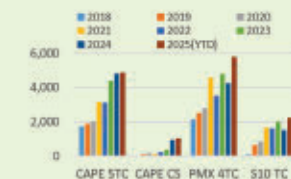
공급	- '26년도 연말 선대 전망 : 1,104.3 M.Dwt (+3.3%) • P'mx: 284.5 (+4.3%), S'mx: 267.2 (+4.2%), H'dy: 136.4 (+3.3%) • 폐선 관련: 전년과 마찬가지로, 환경 규제 영향은 '제한적' 판단 ※ '26년 폐선, 전년 규모와 유사 전망 ('25년, P/S/H : 3.2 M.Dwt)
	✓ 선복 회전율 (기상/날씨, 채선, SUEZ ...) ✓ 미국 관세책 (미/중 기항세 이슈 포함) ✓ 지역별 정세/재무 불안 (미국, 중국, 중동, 러/우, 유럽: 독일/프랑스, ...)
수요	- '26년도 해상 물동량 전망 : 5,838 M.Mt (+0.3%) • 석탄 (연료탄, wild card), 철재 (중국철 수출 물량 지속 여부) • 곡물 (작황, 중국: 미산 구매 이행 여부), 기타 (보크사이트 %) • 사전 수요 (or 가수요) 발생 여부 • 철광석 (중국 ↔ 인디아 & Others, 기나: 톤-마일 관련, Cape ↑)



- 해운 내부적 요인 뿐 아니라, 외부/거시적 환경 변화에 대한 영향력 ↑
- 내년도, Cape 시장으로부터의 낙수 효과로, 시장 전반의 지지 기대 가능

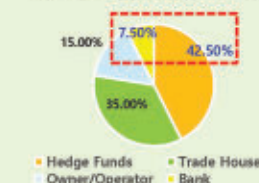
[참고] FFA 시장 거래 관련 ('25. Apr.)

- '21년 기점, MKT 유동성 큰 폭으로 증가
- 코로나 이후의 물류 혼선에 시장 상승
- 시장 불확실성 심화로, Hedging 수단으로서의 FFA 거래 ↑
- FFA 유동성 급증 (하기, 일평균 거래량)



• 거래자 구성 관련

- 높은 금융권 비율로, 해운 의적 환경 변화에 민감해 반응



11

End of Document

MEMO



MEMO



MEMO





제44회 KMI
세계해운전망
세미나

Global Shipping Insight