2025. 10 동향

항만과 산업

국내·외 항만 및 품목 동향

www.kmi.re.kr

발행일 2025년 10월 30일
편집·발행인 조정희 원장
발행처 한국해양수산개발원 항만연구본부 항만수요분석연구실
주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26
(동삼동 한국해양수산개발원)
TEL 051-797-4800 **FAX** 051-797-4810

국내·외 항만 및 품목 동향
02 국내 항만 주요 동향
17 국외 항만 주요 동향
27 품목 및 산업 주요 동향

국내 항만 주요 동향

- 부산항, 서'컨' 2-6단계, 국산 자동화 하역장비 단계적 운송 시작
- 인천항, 해양관광 여객 119만 명 돌파, 크루즈·카페리·연안 여객 모두 성장세로 전환
- 울산항, 국내 최초로 드라이벌크선에 그린메탄올 급유 성공

국외 항만 주요 동향

- 중국, 美선박 입항 수수료 부과
- 파나마, 10년간 85억 달러 투자해 운하 현대화·확장 추진
- 로테르담항 파업 일시 중단, 유럽 항만 분쟁 확산 속 5일간 중지 합의

품목 및 산업 주요 동향

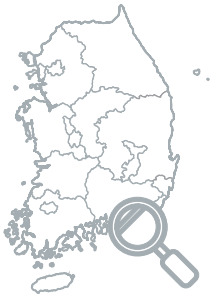
- 컨테이너 해운시장, 운임 급락 우려 확산
- 철광석 가격, 지정학 불안 속 약세 지속
- 유럽연합(EU)의 철강 수입 규제 강화, 국내 철강업계 위기 심화

항만과 산업은 최신 국내외 항만물동량과 산업동향을 월 2회 이메일로 배포하고 있으며,
한국해양수산개발원 홈페이지(www.kmi.re.kr)에서도 확인하실 수 있습니다. 이메일 수신을 원하시는 분은
KMI 홈페이지(https://www.kmi.re.kr/web/newsletter/reqInputNew.do?rbsIdx=330)에서 구독신청을 해주시기 바랍니다.

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

01 국내 항만 동향

1) 부산항



① 서‘컨’ 2-6단계, 국산 자동화 하역장비 단계적 운송 시작[1)]

부산항만공사(BPA, Busan Port Authority)는 국내 최초 완전 자동화 부두인 서‘컨’ 2-6단계 현장에 국산 자동화 하역장비인 컨테이너 크레인 블록의 운송을 시작함

- 컨테이너 크레인 1대를 상부, 하부, 하역부 등 3부분으로 나누어 바지선을 통해 운송을 시작하였으며, 지난 10월 15일 하역부 운송을 시작으로 ’26년 6월까지 총 6대의 크레인을 18항차로 나누어 운송할 예정임
- BPA는 ’24년 7월 국산 자동화 하역장비 도입을 위해 총사업비 1,632억 원을 들여 HD현대삼호(주)와 컨테이너 크레인 6기 제작 계약을 체결함
- HD현대삼호(주)는 유휴부두인 북항 자성대부두에서 크레인 블록을 제작 중에 있으며, 제작된 크레인 블록을 서‘컨’ 현장으로 운송하여 완성품으로 조립한 뒤 시운전을 진행할 계획임

한편, BPA는 지난해 4월 개장한 완전 자동화부두 2-5단계에 이어 2-6단계의 성공적인 추가 개장을 위해 최선을 다할 계획이라 밝힘

컨테이너 크레인 블록 운송 현장

자료: 부산항만공사, https://www.busanpa.com/kor/Board.do?mode=view&mCode=MN1445&idx=34295(2025.10.23. 검색)

이나영 전문연구원
051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

1) 부산항만공사 보도자료(2025.10.21.), https://www.busanpa.com/kor/Board.do?mode=view&mCode=MN1445&idx=34295(2025.10.23. 검색)

② AI 기반 실시간 전력 안전관리 체계 도입[2)]

BPA는 신항 변전소에 AI 실시간 안전관리 체계를 도입하기 위해 한국전력공사 부산울산본부와 업무협약을 체결함

- 이번 협약은 한국전력공사의 전력설비 예방진단 지원사업에 BPA가 선정되면서 성사되었으며, 신항 154kV 변전소에 AI 기반 예방진단 솔루션 시스템 SEDA (Substation Equipment Diagnostic & Analysis)를 도입할 예정임
- 신항 154kV 변전소는 신항 6개 부두(1~6부두) 내 전력을 공급하는 시설로, 365일 24시간 중단없는 부산항 운영을 위해 안정적인 전력공급이 필수적인 핵심 시설임
- 해당 변전소 내 중요 전력설비에 설치된 센서를 통해 고압 전력의 안전관리를 위한 주요 데이터를 실시간으로 수집하여, AI 분석 기술을 통해 차단기 동작 특성이나 부분 방전 여부 등 전력설비의 상태를 실시간으로 자동 판정하여 관리자에게 정상 여부를 보고할 예정임

BPA는 이번 협력을 통해 정부의 AI 정책 방향에 부응하며, 스마트항만과 안전항만 조성을 동시에 추진할 계획임

이나영 전문연구원
051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

2) 부산항만공사 보도자료(2025.10.01.), https://www.busanpa.com/kor/Board.do?mode=view&mCode=MN1445&idx=34246(2025.10.23. 검색)

2) 인천항

1 해양관광 여객 119만 명 돌파, 크루즈·카페리·연안 여객 모두 성장세로 전환[3)]

인천항만공사(Incheon Port Authority, IPA)는 '25년 9월까지 인천항을 이용한 해양관광 여객 수가 전년 동기 대비 22.6% 증가한 119만 명을 기록하였다고 발표함

- 특히 8월부터 크루즈, 한중 카페리, 연안 여객 전 부문에서 당월 및 누계 실적이 모두 상승세로 전환된 이후, 회복 흐름이 9월에도 지속된 것으로 나타남

크루즈 부문에서는 대형 선박 유치 및 인천항 모항 확대에 힘입어 26항차(모항 13항차, 기항 13항차)가 입항하였고, 총 67,367명이 방문해 303.7% 증가함

- 한중 카페리의 경우 지난 4월 단동 항로 재개 이후 7개 항로로 확대되며 여객 증가세가 본격화되었으며, 단체 관광 회복과 마케팅 효과가 맞물려 당월(9월) 42,171명, 누계 309,105명으로 각각 79.4% 및 7.7% 증가함

연안여객도 신규 항로 개설과 섬 관광 활성화 사업에 따라 전년 동기 대비 22.0% 증가한 82만 명을 기록함

- IPA는 연말까지 150만 명 돌파를 전망하고 있으며, 모든 해양관광 부문에서의 성장이 인천항의 경쟁력 회복과 확대를 이끌고 있다고 밝힘

2025년 9월 인천항 여객수송 실적

단위: 명, %

구분	2024년		2025년		전년 대비	
	9월	누적	9월	누적	동월	누적
크루즈	-	16,689	14,951	67,367	(순증)	+303.7%
국제카페리	23,502	287,007	42,171	309,105	+79.4%	+7.7%
연안여객	95,990	668,128	109,931	815,341	+14.5%	+22.0%
합계	119,492	971,824	167,053	1,191,813	+39.8%	+22.6%

자료: 인천항만공사(https://www.icpa.or.kr), 항만수요분석실 재작성

최상균 전문연구원
051-797-4699, sgchoi@kmi.re.kr

3) 인천항만공사 보도자료(2025.10.23.), https://www.icpa.or.kr/article/view.do?articleKey=31020&boardKey=217 &menuKey=400&currentPageNo=1(2025.10.24. 검색)

2 내항 1·8부두 재개발 사업계획 고시[4)]

해양수산부가 ’25년 10월 15일 인천항 내항 1·8부두 재개발사업의 사업계획을 고시하며, 해당 재개발 프로젝트가 본격적인 궤도에 진입함

- 본 사업은 인천항만공사, 인천광역시, 인천도시공사 등 3개 기관이 공동으로 추진하고 있음
- ’23년 12월 해수부에 사업 제안서를 제출한 이후, ’24년 12월 실시협약 체결을 거쳐 이번에 사업계획이 확정됨

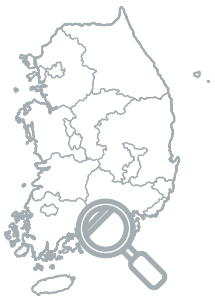
이번 고시를 통해 사업 대상지의 위치·면적, 명칭 및 목적, 사업 기간 등이 공식 확정됨

- 이후 실시계획 승인을 위한 설계 및 영향 평가 등 후속 행정절차가 신속히 추진될 예정임
- 인천항만공사에 따르면 내항 재개발을 통해 인천 원도심 재생, 지역경제 활성화, 국가 해양산업 발전의 중추적 거점 역할을 기대하고 있음

최상균 전문연구원
051-797-4699, sgchoi@kmi.re.kr

4) 인천항만공사 보도자료(2025.10.15.), https://www.icpa.or.kr/article/view.do?articleKey=30999&boardKey= 217&menuKey=400&currentPageNo=1(2025.10.23. 검색)

3) 여수·광양항



1 포스코인터내셔널·포스코플로우·여수광양항만공사, LNG 벙커링 협력체계 구축 본격화[5)]

3사가 여수·광양항 LNG 벙커링 조기 구축을 위한 업무협약을 체결하고 광양 LNG 터미널 인프라와 전용선을 연계해 '27년부터 동남권 항만에서 본격 공급을 개시하는 로드맵을 확정함

- 광양 LNG 제2터미널 벙커링 전용 부두를 '26년 3분기 준공하고 제1·2터미널 합산 133만 kℓ 규모 저장 인프라를 운용함
- '27년에는 12,500㎥급 벙커링 전용선을 투입해 Ship to Ship 중심으로 공급을 개시를 계획함
- 역할 분담은 조달·저장·공급을 포스코인터내셔널이 주관하고 항만 운영·안전성과 제도 지원을 여수광양항만공사가 담당하며 선박 건조·운영을 포스코플로우가 맡는 구조임

IMO 규제 강화로 LNG 추진선 수요가 확대되는 가운데 여수·광양항을 LNG 허브로 육성해 글로벌 선사 대상 장기공급 기반을 확보함

- LNG 추진선은 '22년 말 354척에서 '27년 778척으로 확대 전망이며 신조선의 약 30%가 LNG 추진선으로 예상됨
- 벙커링 방식은 Ship to Ship, Port to Ship, Truck 또는 Terminal to Ship 등으로 다변화되며 공급 안정성과 비용 효율이 핵심 경쟁 요소임
- 3사는 전용 부두·선박과 대규모 저장설비를 결합해 안정적 공급과 가격 경쟁력을 동시에 추구함

여수·광양항은 풍부한 배후 수요와 항로 접근성으로 LNG 벙커링 최적지로 평가됨

- 연간 약 6만 5천 척 입항과 2억 1,300만 톤 처리 실적으로 동북아 주요 항로의 핵심 거점임
- 일본 주요 선사 등 확인된 잠재 수요가 존재해 초기 수요 확보에 유리함
- 항만·터미널·정박지 배치와 내만 안전여건을 바탕으로 대형선 Ship to Ship 운영이 가능함

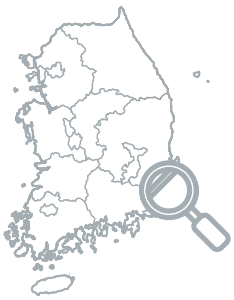
5) 포스코그룹 뉴스룸(2025.09.30.), https://newsroom.posco.com/kr/%ED%8F%AC%EC%8A%A4%EC%BD%94%EC%9D%B8%ED%84%B0%EB%82%B4%EC%85%94%EB%84%90-%ED%8F%AC%EC%8A%A4%EC%BD%94%ED%94%8C%EB%A1%9C%EC%9A%B0%C2%B7%EC%97%AC%EC%88%98%EA%B4%91%EC%96%91%ED%95%AD%EB%A7%8C%EA%B3%B5/(2025.10.24. 검색)

LNG 밸류체인 결집을 통해 연계 사업 확장과 지역 경제 파급 효과를 도모함

- 탐사·조달부터 운송·저장·공급·판매까지 밸류체인을 통합해 효율과 리스크 관리를 강화함
- 저장탱크 임대, 시운전 연료공급, 벙커링 운영서비스 등 파생 비즈니스로 확장이 가능함
- 공공·민간 협력으로 안전·환경 기준을 강화하고 단계적 증설과 장기공급계약을 통해 허브항만 기능을 정착시킬 계획임

이화섭 전문연구원
051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

4) 울산항



① 울산항만공사(UPA), 항만시설 건설·관리에 수중드론 본격 투입[6)]

UPA가 수중드론을 활용한 건설·항만시설 품질관리 체계를 본격 도입함

- 내진보강을 위한 항만시설 성능개선공사 현장에서 우선 적용하며, 기존의 잠수부 촬영 방식 한계를 보완하기 위한 조치임
- 수중드론을 통해 감독자가 실시간으로 현장을 점검하고 품질 불량 발생 시 즉시 보완 가능해짐
- 잠수부 의존도를 낮추며 안전사고 위험을 줄이고, 검사 효율성도 향상됨

UPA는 이번 체계를 통해 울산항 건설현장의 품질과 안전성을 강화할 계획임

- 지난해 수중드론 점검을 통해 검사 기간과 비용 절감 효과를 확인한 바 있음
- 향후 건설 및 유지보수 전반에 수중드론을 확대 적용해 관리 수준을 높일 방침임

항만시설 관리에 투입되는 수중드론

자료: 울산항만공사 보도자료(2025.09.26.), https://www.upa.or.kr/portal/board/post/view.do?bcIdx=671&mid=0501010000&&idx=15558(2025.10.23. 검색)

신정훈 전문연구원
051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

6) 울산항만공사 보도자료(2025.09.26.), https://www.upa.or.kr/portal/board/post/view.do?bcIdx=671&mid=0501010000&&idx=15558(2025.10.23. 검색)

② 국내 최초로 드라이벌크선에 그린메탄올 급유 성공[7)]

UPA가 울산항에서 국내 최초로 메탄올 이중연료 드라이벌크선에 그린메탄올 급유에 성공함

- 급유는 울산신항 남방파제 환적(T/S) 부두에서 안전하고 효율적으로 진행됨
- 대상 선박은 NYK그룹 계열사인 NYK벌크&프로젝트 캐리어즈가 칸바라키센으로부터 용선한 '그린 퓨처(Green Future)호'임
- 사용된 연료는 OCI Global이 생산하고 이토추 상사가 OTK 터미널에 저장·공급한 바이오 메탄올 830톤이며, 선박 간 연료공급(STS) 방식으로 이루어짐

울산항은 세계 최초 컨테이너선 대상 메탄올 급유(PTS/STS)를 성공했으며, 이번에 드라이벌크선 급유까지 성공하며 친환경 연료공급 항만으로서 입지를 강화함

- 국내 최대 액체화물 인프라와 실증 역량을 기반으로 상업용 친환경 연료공급 가능성을 세계적으로 입증함
- 이번 성과를 계기로 울산항은 메탄올을 포함한 차세대 친환경 선박 연료공급 거점으로 도약할 것으로 기대됨

신정훈 전문연구원
051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

7) 울산항만공사 보도자료(2025.09.28.), https://www.upa.or.kr/portal/board/post/view.do?bcIdx=671&mid=0501010000&&idx=15559(2025.10.23. 검색)

5) 평택·당진항

1 국제여객터미널 카페리부두 개장 1년째 가동 중단, 중국 단체관광객 증가에도 불구하고 경쟁력 하락 우려[8)]

평택당진항 국제여객터미널 카페리부두가 터미널 개장 1년이 돼가도록 사실상 가동 중단 상태로 이용객 불만과 항만경쟁력 하락 우려가 커지고 있음

- 평택항 국제여객터미널은 ’24년 12월에 지상 3층 규모로 개장했으며, 카페리부두는 ’18년 1,400억여 원을 들여 3만 톤급 4선석과 21만6,000㎡ 부지, 567m 호안을 조성함
- 장치장(CFS) 공사가 민간사업자 입찰 4차례 유찰로 지연되면서 카페리부두가 가동하지 못하고 있음

카페리 선박들은 7·8번 부두 및 옛 여객터미널 부두에 입항 후 승객들을 셔틀버스로 신국제여객터미널까지 이동시켜 입국 시간이 지연되고 있음

- 최근 중국 단체관광객 무비자 입국 허용으로 한 항차당 약 350명의 중국 관광객이 증가하고 있으나 입국 지연으로 관광객들의 항의가 빈번히 발생함
- 중국인 관광객들이 셔틀버스 이동 과정의 불편함과 입국 절차 지연으로 여행 일정 차질을 호소하며 다른 항만이나 공항 이용을 고려하겠다는 불만을 제기하고 있음

평택지방해양수산청은 당초 200억여 원이 소요될 장치장 설치를 민간사업자 대상 입찰로 추진했으나 4번 유찰되어 정부 재정을 투입해 ’26년 2월 완공을 목표로 공사 중이라고 밝힘

- 항만 관련 업계는 장치장 민간사업자 입찰 무산을 고려해 국가 예산을 투입하여 신국제여객터미널 개장에 맞춰 장치장과 여객부두도 개장했어야 한다고 지적함
- 수천억 원을 투입한 여객부두가 장치장 문제로 멈춰있는 상황이 평택항 전체 이미지에 부정적 영향을 미치고 있다는 우려가 제기됨

조아현 전문연구원
051-797-4696, ahjo@kmi.re.kr

8) 경인일보(2025.10.12.), https://www.kyeongin.com/article/1753190(2025.10.24. 검색)

6) 포항항

1 항만배후단지 1-1단계 신규 입주기업 모집[9)]

포항지방해양수산청은 포항항 항만배후단지 1-1단계에 신규 물동량을 창출할 수 있는 신규 입주기업을 모집한다고 밝힘

- 소재지는 경북 포항시 북구 흥해읍 용한리 913-6번지로 부지 면적은 총 20,160㎡로 1종 항만배후단지이자 자유무역지역으로 지정되어 있음
- 물류업, 제조업, 도매업 등의 사업을 영위하려는 기업을 대상으로 하며 사업제안 및 평가에 의한 공개경쟁입찰로 진행될 예정임
- 사업계획서는 오는 12월 3일부터 12월 12월 5일까지 접수하고 사업계획서 평가를 통해 12월 17일에 우선협상대상자를 발표할 예정임

포항지방해양수산청은 국내외 우수한 물류·제조기업 유치를 통해 영남권 수출입 활동을 지원하여 항만 경쟁력을 강화하고 지역경제 활성화 도모할 예정이라 밝힘

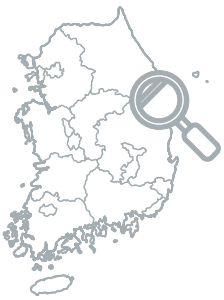
포항항 항만배후단지 1-1단계 임대구역

자료: 포항지방해양수산청, https://pohang.mof.go.kr/ko/board.do?menuIdx=2849&bbsIdx=127584(2025.10.23. 검색)

이나영 전문연구원
051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

9) 포항지방해양수산청(2025.09.23.), https://pohang.mof.go.kr/ko/board.do?menuIdx=2849&bbsIdx=127584(2025.10.23. 검색)

7) 동해·묵호항



1 '항만안전협의체' 회의 개최 및 항만하역사업장 합동점검 실시[10)]

동해지방해양수산청은 '25년 하반기 동해·묵호항 항만안전협의체 회의를 개최하고 항만하역사업장에 대한 합동 안전점검을 실시함

- 회의는 '25년 10월 28일에 열리며 항만안전사고 예방과 항만근로자 안전권 확보 등을 논의함
- 협의체는 「항만안전특별법」에 근거해 구성되었으며 반기 1회 회의와 합동점검을 정례 운영함
- 구성 기관에는 동해지방해양수산청 고용노동부 강릉지청 산업안전보건공단 강원동부지사 동해소방서 동해항운노동조합 동해항만물류협회 등이 참여함

사전회의에서 안전문화 확산과 핵심 수칙 공유 후 선박·위험물·하역장비 등 분야별 현장 합동점검을 시행함

- 관련 법령과 사고사례를 공유하고 '안전한 일터 프로젝트' 12대 핵심 안전수칙을 안내함
- 현장에서는 자체안전관리계획 이행 여부를 점검하고 선박 위험물 하역장비 안전을 분야별로 확인함
- 보도자료 부록에는 상반기 사전회의와 합동점검 사진이 수록되어 있으며 정례 활동의 이행 현황을 시각 자료로 제시함

합동점검을 통해 항만하역 현장의 안전의식을 제고하고 무재해 항만 구현을 목표로 지속 개선을 추진함

- 관계 기관 합동으로 점검과 피드백을 반복하며 현장 이행력을 높이고 사고 예방 중심의 관리체계를 강화함
- 점검 결과는 기관 간 협업과 후속 조치로 연계되어 현장의 안전수준 상향과 제도 개선 과제를 도출함

이화섭 전문연구원
051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

10) 동해지방해양수산청 보도자료(2025.10.24.), https://donghae.mof.go.kr/ko/board.do?menuIdx=2536&bbsIdx=127859(2025.10.24. 검색)

8) 목포항

① 해상풍력단지 전수조사 착수, 전남 국산화 허브 도약 기회[11)]

정부가 해상풍력 고정가격 경쟁입찰에 선정된 모든 단지를 대상으로 전수조사에 착수하며 국내 해상풍력 산업의 체질 개선 계기를 마련함

- 일부 사업자가 입찰 당시 국내산 부품 활용을 약속하고도 실제로는 중국산 부품을 사용하는 사례가 드러나면서 정부가 사업자 선정 취소까지 검토하는 강경한 입장을 취함
- '21년부터 '25년 상반기까지 수입된 풍력 발전기용 휠 976톤이 전량 중국산이며 전동기 부품 역시 84.6%가 중국산으로 나타남

목포신항이 국내 유일의 해상풍력 지원항만으로 지정되어 전남 서남해안 해상풍력 산업의 중심 역할을 수행함

- 목포신항은 32톤/㎡의 고하중 지내력을 갖춰 대형 타워와 블레이드를 조립·야적할 수 있으며 단지 건설부터 운송·설치까지 전주기를 지원할 수 있는 기반을 갖춤
- 신안과 영광, 목포, 여수에 이르는 서남해는 수심이 얕고 풍속이 안정적이어서 대규모 고정식 해상풍력에 최적화되어 있으며, 신안 해상에서는 8.2GW 규모의 초대형 단지 조성이 진행 중임

전남은 바람 자원, 항만 인프라, 전력 계통이 삼박자를 이루는 국내 유일 지역으로 국산화 중심지로 발돋움할 기회를 맞음

- 전남은 목포항을 중심으로 타워·재킷·케이블·변전설비 등을 한곳에서 조립할 수 있는 국산 부품 제작·조달 클러스터를 구축할 수 있음
- 울산이 부유식 기술에 강점을 지닌 반면 전남은 국산 부품과 대단지 양산 시스템을 중심으로 한 고정식 중심 허브로 성장할 수 있음

이번 전수조사를 계기로 국산 부품 공급망이 전남에서 뿌리내리면 향후 수출 산업으로까지 발전할 수 있을 것으로 전망됨

- 정부가 추진 중인 해상풍력 전담 공공기관 신설과 연계해 전남이 국가 해상풍력 산업의 중심 거점으로 자리매김할 가능성이 커짐
- 에너지 업계 관계자는 전남이 대규모 단지 조성과 항만·인프라를 모두 갖춘 국내 유일 지역으로 이번 조사를 계기로 국산 부품 공급망이 정착하면 수출 산업으로 발전할 수 있다고 평가함

조아현 전문연구원
051-797-4696, ahjo@kmi.re.kr

11) 에너지데일리(2025.09.26.), https://www.energydaily.co.kr/news/articleView.html?idxno=160440(2025.10.24. 검색)

9) 대산항

1 대산지방해양수산청(대산청), '전국 항만 운영 특별대책'에 맞춰 추석 연휴 기간 정상 운영[12)]

대산청은 추석 연휴(3~9일) 기간 원활한 항만 운영을 위해, 해양수산부의 '전국 항만 운영 특별대책'에 따라 자체 특별대책을 수립해 시행함

- 해운항만물류정보시스템(Port-MIS)을 통해 항만 민원과 허가업무를 정상 처리하며, 예선·도선 서비스도 평시와 동일하게 제공함
- 선박 입출항 지원을 위한 근무조를 편성해 연휴 중에도 항만 서비스 공백이 발생하지 않도록 조치함

항만 관련 업종의 비상 근무체계와 안전점검도 강화함

- 선박연료공급업, 선용품공급업, 항만용역업 등은 비상 근무조를 편성해 정상 운영을 유지함
- 위험작업장 및 설비에 대한 특별안전점검을 실시하고, 청원경찰이 휴무 없이 근무해 안전·보안사고를 예방함
- 긴급 상황 대응을 위해 비상연락체계를 구축하고, 관련 업체 연락처를 홈페이지에 게시해 이용자 불편을 최소화함

신정훈 전문연구원
051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

12) 뉴스1(2025.10.02.), https://www.news1.kr/local/daejeon-chungnam/5933783(2025.10.23. 검색)

10) 군산항

① 새만금신항 부두운영사에 '새만금신항만㈜' 컨소시엄 선정[13)]

군산지방해양수산청은 '25년 10월 새만금신항의 부두운영회사로 새만금신항만㈜(가칭) 컨소시엄을 최종 선정함

- 이번에 선정된 컨소시엄은 ㈜선광, ㈜동방, 세방㈜, CJ대한통운㈜ 등으로 구성되어 있으며, 비용지급 능력과 화물 유치 역량 등을 종합적으로 평가한 결과임
- 새만금신항은 5만t급 대형부두 10선석 규모의 종합 항만으로 개발되며, 해양관광·레저 기능을 갖춘 복합항만으로 조성됨
- '35년까지 1단계로 6선석을 우선 개항하고, '45년까지 2단계로 4선석을 추가 건설할 예정임

새만금 신항만 조감도

자료: 뉴스1(2025.10.15.), https://www.news1.kr/local/jeonbuk/5942407(2025.10.23. 검색)

최상균 전문연구원
051-797-4699, sgchoi@kmi.re.kr

12) 뉴스1(2025.10.15.), https://www.news1.kr/local/jeonbuk/5942407(2025.10.23. 검색)

11) 마산항

① 경남도의회 '경남항만공사 신설·자율성 확보' 대정부 건의안 제출[14)]

경남도의회가 진해신항 개발에 따른 지역 항만 침체 우려에 대응해 경남항만공사 신설과 경남 항만 운영 자율성 확보를 정부에 공식 건의했으며 대상 항만으로 마산항을 중심에 두고 거버넌스 개편과 물동량 분산 전략을 촉구함

- 현행 부산항만공사 중심 체계에서 권한·수익 편중과 항만위원회 지역 불균형이 지속되어 경남의 정책 참여와 통제력이 제약되어 왔다는 문제의식을 제기함
- 경남항만공사 설립을 통해 지역 중심 의사결정과 통합 운영체계를 구축하고 진해신항과 기존 지방 항의 기능 분담 정책적 물량 배분 배후단지 특화 선사 인센티브 등을 실행하는 분산 전략을 제안함

마산항을 중량화물·자동차 중심 거점으로 재편하여 지역 산업 생태계와 고용 기반을 지키는 것이 핵심 방향임

- 마산항은 최근 물동량 1,380만 톤 중 중량화물 비중이 75%로 높아 관련 연관 산업 파급력이 크며 가포신항을 축으로 동남권 자동차 환적 허브 도약 가능성이 확인됨
- 경남항만공사가 설치되면 마산항·진해항·옥포항·고현항·삼천포항·통영항 등 지역 항만을 통합 관리하여 안정적 물동량 확보와 업종별 일자리 보호에 유리하다는 논거를 제시함

대정부 요구 사항은 항만공사법 개정과 지역 항만 물동량 감소 대책 마련 등 제도·정책 패키지 추진임

- 정부에 경남항만공사 설립과 자율적 운영 보장을 위한 법령 개정 메가포트 중심 정책에 따른 지역 항만 물동량 감소 대응책 수립을 공식 요구함
- 경남의 독자적 항만 운영권 확립은 국가균형발전과 지역 해운항만 산업 경쟁력 유지를 위한 필수 조건임

이화섭 전문연구원
051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

14) 경상남도의회(2025.09.29.), https://council.gyeongnam.go.kr/record/appendixDownload.do?key=41dbca09e7af9e03dd39b822cebcaa144dbebb66b7f184d20ccfd4a389dd7250ae5d86a4ec79e92c(2025.10.24. 검색)

02 국외 항만 동향

1) 중국

① 9월 수출 전년 대비 8.3% 상승했지만, 미·중 무역갈등 재점화 우려[15)]

중국의 9월 수출이 로이터 조사 예상치인 6% 증가를 상회하여, 3월 이후 가장 높은 증가세를 기록함

- 9월 중국의 對미 수출은 전년 동월 대비 27% 감소했지만, 수출 시장 다변화로 인해 유럽연합(EU), 동남아시아, 아프리카로의 수출이 각각 14%, 15.6%, 56.4% 증가함
- 그러나 중국 수출업계는 시장 점유율 확보 경쟁이 과열되어 이익률이 악화되고 있어, 인건비 절감을 위한 인력 감축 등 비용 절감 조치를 불가피하다고 밝힘
- 수입은 전월 대비 7.4% 크게 증가하였으나, 이는 세계 최대 원자재 수입국인 중국의 비축 구매 목적에 따른 것으로, 내수 소비는 여전히 침체된 상황임

한편, 중국이 희토류 수출 통제 강화를 발표하자, 트럼프 대통령이 이에 대한 보복으로 100% 이상의 추가 관세 부과를 예고하는 등 미·중 무역갈등 재점화 우려가 커지고 있음

- 중국은 올해 미국의 35% 관세 인상 조치의 충격을 완화하기 위해 자국 제품의 가격 경쟁력을 바탕으로 수출 시장을 다변화하며 약 5%의 GDP 성장 목표를 유지해 왔지만, 갈등이 심화될 경우 상당한 하방 위험이 존재함
- 향후 몇 주간 베이징과 워싱턴이 긴장 완화를 위한 협상에 나설 것으로 예상되며, 이달 말 한국에서 열리는 APEC 정상회의에서 트럼프 대통령과 시진핑 주석의 회담 가능성도 일부 남아 있음
- 다만 불과 며칠 전과 비교해도 전망의 불확실성이 커지고 있으며, 이는 미·중 경쟁이 심화됨에 따라 투자자들이 감내해야 할 위험 수준이 높아지고 있음을 보여줌

이나영 전문연구원
051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

15) Reuters(2025.10.13.), https://www.reuters.com/world/china/chinas-september-exports-imports-surpass-expectations-2025-10-13/(2025.10.23. 검색)

2 美선박 입항 수수료 부과[16)]

중국은 미국의 중국 선박 입항 요금 부과에 대한 보복 조치로, 10월 14일부터 미국 선박에 대해 중국 항만 입항 수수료를 부과하겠다고 발표함

- 중국은 미국 선박에 대해 순톤(net ton)당 400위안(약 56달러)의 요금을 부과할 예정이며, 이는 미국이 중국 선박에 부과하기로 한 톤당 50달러와 유사한 수준임
- 또한 중국은 미국과 마찬가지로 ’28년 4월 17일까지 단계적으로 요금을 인상하는 계획을 마련함
- 이번 조치는 미국 기업, 기관, 개인 및 25% 이상의 지분을 보유한 단체가 소유한 선박에 적용되며, 미국 국기를 게양한 선박이나 미국에서 건조된 선박에도 부과될 예정임

중국 주재 관계자들은 이번 조치가 단순한 보복 협상 전술에 불과하다고 평가하며, 트럼프 행정부가 정책의 2차·3차 파급 효과를 충분히 고려하지 않았다고 비판함

- 단기적으로는 중국 선박에 대한 요금 부과로 인해 미국 소비자 비용이 상승하고, 선사의 이익이 감소하며, 일부 품목의 대미 수출 수요가 감소할 것으로 전망됨
- 장기적으로는 비중국 선박에 대한 수요가 증가할 수 있으나, 높은 가격과 낮은 조선 능력으로 인해 미국산 선박의 수요 증가는 제한적일 것으로 분석됨
- 한편, 미 전략국제문제연구소(CSIS, Center for Strategic and International Studies)에 따르면, 미국의 세계 조선 비중은 0.1%에 불과한 반면, 중국은 53.3%를 차지하고 있음

이나영 전문연구원
051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

16) CNBC(2025.10.10.), https://www.cnbc.com/2025/10/10/china-retaliates-against-us-port-fees-with-charges-on-american-ships.html(2025.10.23. 검색)

2) 아시아

1 Intra-Asia 항로, 동남아 수요 증가로 운임 급등[17)]

최근 동남아시아 지역의 수요 급증에 따라 아시아 역내(Intra-Asia) 항로에서 선복 부족 현상이 심화되고 있음

- 이에 따라 운임이 큰 폭으로 상승하고 있으며, 베트남, 태국, 말레이시아를 포함한 동남아 주요 항만을 중심으로 수출 물동량 역시 급격히 늘어남
- 선사들은 기존 선박 운용만으로 수요를 감당하기 어려운 상황에 직면하고 있는 것으로 보임

주요 Intra-Asia 항로의 운임은 9월 대비 약 30~45% 상승한 것으로 나타났으며, 일부 항차는 선복 부족으로 인해 출항 직전 취소되는 사례도 발생하고 있음

- 더불어 싱가포르(Singapore), 포트클랑(Port Klang), 탄중펠레파스(Tanjung Pelepas) 등 환적 중심 항만의 처리 지연도 영향을 미치고 있음
- 이들 항만은 선박 정체로 인해 야드 및 크레인 가동률이 한계에 도달하면서, 인근 중소 항만까지 병목 현상이 확산되는 모습임

업계는 이러한 수요 집중과 선복난이 연말까지 지속될 가능성이 높다고 보고 있음

- 이에 따라 추가적인 선박 투입이나 선사 간 공간(슬롯) 공유 협의 등 조정 노력이 필요한 시점이라고 진단하고 있음
- 즉, 물동량이 빠르게 회복되고 있음에도 불구하고 항만·선사 측 대응 여력은 충분하지 않아, 구조적인 항로 재조정 논의가 필요한 상황으로 보임

최상균 전문연구원
051-797-4699, sgchoi@kmi.re.kr

17) JOC.COM(2025.10.21.), https://www.joc.com/article/surging-southeast-asia-volumes-strain-intra-asia- capacity-6078465(2025.10.23. 검색)

② 홋카이도 내 최대 컨테이너 항만(토마코마이) 동향[18)]

토마코마이항은 홋카이도 내에서 컨테이너 처리량의 약 80%를 점유하며 지역 경제의 중심 항만으로 기능하고 있음

- '25년 6월 기준으로 외항 컨테이너 항로 6편이 운영되고 있으며, 한국·중국 노선이 주를 이루고 있음
- '24년 수출입 컨테이너 처리량은 전년 대비 1.0 % 감소한 233,455TEU로, 직항 노선은 178,033TEU(-0.4 %), 피더선 부문은 55,422TEU(-3 %)를 기록함

토마코마이항의 '24년 기준 총물동량은 약 1억 400만 톤으로 12년 연속 1억 톤 이상을 기록함

- 항만시설 측면에서 토마코마이항의 국제 컨테이너 터미널은 중앙부두 2·3호 안벽에 위치하며, 수심은 각 12m, 14m, 연장은 약 720m에 달함

해당 항만은 탈탄소화 전략도 적극적으로 추진 중으로 '항만 탈탄소화 추진계획'을 수립하고 재생에너지 전력 100% 도입, LNG 수요 확대, 수소·암모니아 등 차세대 연료 기반 시설 구축 등의 전략을 마련함

- 반면, 운영 측면에서 노동력 부족과 수익성 악화로 터미널 운영회사인 TICT에서 '25년 10월부터 RTG(타이어식 트랜스퍼크레인)를 5대에서 4대로 감축하고, 선박 동시 접안 가능 대수를 3척에서 2척으로 줄이는 등의 수익 개선 조치를 시행함

일본 토마코마이항 컨테이너 터미널

자료: 일본해사신문(2025.10.09.), https://www.jmd.co.jp/article.php?no=309149(2025.10.23. 검색)

최상균 전문연구원
051-797-4699, sgchoi@kmi.re.kr

18) The Japan Maritime Daily(2025.10.09.), https://www.jmd.co.jp/article.php?no=309149(2025.10.23. 검색)

3 인도, 3개 주요 항만을 녹색수소 허브로 지정하며 수출 전략 본격화[19)]

인도가 국가 녹색수소 미션에 따라 딘다얄항(구자라트), V.O. 치담바라나르항(타밀나두), 파라딥항(오디샤) 등 3개 주요 항만을 공식 녹색수소 허브로 지정함

- 이번 조치는 인도를 글로벌 수소 수출 선도국으로 자리매김하고 청정연료 생산 및 무역을 위한 연안 산업 회랑을 조성하는 것을 목표로 함
- 인도 신재생에너지부가 발표한 이번 지정은 '25년 6월 개정된 수소밸리 혁신 클러스터 및 녹색수소 허브 지침에 따라 이루어짐

3개 항만은 중앙 및 주정부 프로그램에 따른 인센티브와 혜택을 받을 수 있게 되어 전해조 제조, 수소 저장, 녹색 암모니아 수출 시설에 대한 투자가 가속화될 전망임

- 사르바난다 소노왈 인도 항만·해운·수로부 장관은 항만이 청정 에너지 혁신의 촉매 역할을 할 것이며 동서 무역로를 따라 전략적 위치를 활용해 지역의 지속가능한 물류를 주도할 것이라고 밝힘
- 지정된 항만들은 구자라트, 타밀나두, 오디샤의 재생에너지 클러스터를 유럽 및 동아시아 국제시장과 연결하는 수소 수출 회랑의 거점 역할을 수행함

이번 지정은 인도가 23억7,000만 달러 규모의 국가 녹색수소 미션을 통해 수소 및 녹색 암모니아·메탄올 등 파생 제품의 글로벌 허브로 자리매김하려는 노력의 일환임

- 산업 분석가들은 항만 기반 수소 생태계 조성이 인도의 재생에너지 과잉 생산을 산업 수요와 통합하고 특히 무탄소 해운 및 산업 원료 수요가 급증하는 상황에서 저비용 녹색 연료공급국으로 자리매김하는 데 도움이 될 것이라고 분석함
- 이는 글로벌 탄소중립 목표 달성을 위한 해운 및 항만 산업의 청정에너지 전환 움직임과 맞물려 있음

조아현 전문연구원
051-797-4696, ahjo@kmi.re.kr

19) FuelCellsWorks(2025.10.13.), https://fuelcellsworks.com/2025/10/13/clean-energy/india-designates-three-major-ports-as-green-hydrogen-hubs-to-anchor-export-push(2025.10.24. 검색)

3) 미주

1 파나마, 10년간 85억 달러 투자해 운하 현대화·확장 추진[20)]

파나마 정부가 향후 10년간 85억 달러를 투입하는 대규모 운하 현대화 및 확장 계획을 발표함

- 운하 확장 계획에 따른 '비전 2025-2035' 전략에는 인디오강 저수지 건설, LPG용 76km 파이프라인 건설, 신규 컨테이너 터미널 건설, 물류 회랑 확장 등이 우선순위 사업으로 포함됨
- 운하관리청 관계자는 세계 무역 변화에 대응하고 운하 경쟁력을 유지하기 위한 조치라고 설명하였으며, 특히 아시아로의 프로판·부탄·에탄 수출 증가에 따라 운하 수송능력 확충의 필요성을 강조함
- 미국에서 중국, 일본, 한국, 베트남 및 기타 아시아 지역으로 수출되는 프로판, 부탄 및 에탄의 증가로 그 양이 10년 안에 두 배로 늘어날 것으로 예상하고 있으며, 수송 용량 확대가 이루어지지 않으면 경쟁 노선으로의 이탈이 발생할 수 있음

다만, 운하 운영권과 관련한 홍콩·중국 기업 참여 여부 및 정치적 논란도 이어지고 있음

- 홍콩 CK허치슨 그룹은 '90년대부터 발보아·콜론 터미널을 관리해 왔으며, 현재 미국의 압력과 중국의 반발 속에 블랙록과의 매각 협상을 진행 중임
- 트럼프 전 대통령은 파나마 운하에 대한 미국의 통제권 회복을 주장하며 중국 영향력 확대를 비판한 바 있음
- 파나마 검찰은 CK허치슨 자회사의 불법 행위 의혹을 수사 중이며, 운하의 중립성 보장을 강조하는 정부 입장이 재확인됨

파나마 운하의 전체 경로와 항만 및 갑문 위치

자료: 뉴시스(2025.09.17.), https://www.newsis.com/view/NISX20250917_0003332239(2025.10.23. 검색)

신정훈 전문연구원
051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

20) 뉴시스(2025.09.17.), https://www.newsis.com/view/NISX20250917_0003332239(2025.10.23. 검색)

2 페루 찬카이항, 미·중 패권 경쟁 격화[21)]

중국이 투자한 페루 찬카이 심해항이 미국과 중국의 중남미 패권 경쟁의 새로운 중심지로 부상함

- 찬카이항은 35억 달러 규모가 투입되었으며, 중국의 '일대일로 이니셔티브'의 일환으로 중국 코스코해운(Cosco Shipping)이 건설·운영을 맡고 있음
- 찬카이항은 태평양을 가로지르는 운송 시간을 단축하고 남미로의 관문 항만으로 성장할 전망임
- 페루는 중국의 네 번째로 큰 무역 파트너이자 라틴아메리카 내 중국 투자의 주요 수혜국으로, 양국 간 경제협력은 정치적 불안에도 지속될 것으로 분석됨

미국은 트럼프 대통령의 두 번째 임기 초부터 중남미 내 중국 영향력 확대를 강하게 견제하고 있음

- 트럼프 대통령은 취임사에서 중국이 파나마 운하를 운영하고 있다며, 되찾을 것이라고 발언하면서 중남미 지역의 전략적 중요성을 재차 강조함
- 이러한 기조 아래 미국은 파나마에 중국 관련 항만 계약 재검토를 촉구했고, 파나마는 결국 올해 초 '일대일로 이니셔티브'에서 탈퇴함
- 전문가들은 미국의 견제가 강화되면서 찬카이항이 '제2의 파나마 순간'이 될 수 있다는 우려를 제기함

페루 내부에서는 찬카이항 프로젝트가 폭넓은 지지를 받고 있으며, '파나마 사태'와 같은 직접적 충돌로 발전할 가능성은 낮다는 분석이 제기됨

- 코스코의 독점 운영권 논란은 법적 틀 내에서 해결되었으며, 미국의 관심이 파나마 등 주요 전략 거점에 비해 상대적으로 낮고, 페루의 대중 경제 의존도가 높아 미국의 압력이 제한적일 것으로 전망함
- 찬카이항은 중국의 '일대일로' 구상이 미국의 전통적 영향권인 라틴아메리카 지역에서 얼마나 확장될 수 있는지를 보여주는 중요한 시험대로 평가됨

신정훈 전문연구원
051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

21) 글로벌이코노믹(2025.10.14.), https://www.g-enews.com/view.php?ud=2025101400320961870c8c1c064d_1(2025.10.23. 검색)

4) 유럽

1 로테르담항 파업 일시 중단, 유럽 항만 분쟁 확산 속 5일간 중지 합의[22)]

유럽 최대 컨테이너 터미널인 로테르담항에서 수백 명의 래싱 작업자들이 법원 중재 합의에 따라 10월 13일부터 17일까지 5일간 파업을 일시 중단함

- 지난 수요일 시작된 파업으로 로테르담 모든 컨테이너 부두의 하역 작업이 중단되어 상당수의 선박이 해상 대기 중이었으며, 컨테이너 고박 작업을 담당하는 래싱 작업자들은 임금 인상과 근무 조건 개선을 요구함
- 토요일 법원 판결에 따라 노조와 고용주 협회는 일요일 아침 협상 재개를 약속했으며, 금요일 아침까지 합의가 이루어지지 않으면 파업이 재개될 수 있음

로테르담의 위기는 고립된 사례가 아니며 북유럽 전역에서 산업 분쟁이 확산되고 있음

- 앤트워프-브뤼헤항에서는 항만 도선사들이 연금 개혁안에 반발하여 준법투쟁을 시작했으며, 이로 인해 일정 지연과 벨기에 항만 출입 차질이 발생함
- 앤트워프 당국은 수십 척의 선박이 확정된 부두 배정을 받지 못했다고 보고했으며, 이미 적체 압박을 받고 있는 앤트워프는 로테르담으로부터의 이월 물량을 흡수할 여력이 제한적임

파업과 병목 현상이 유럽 물류 네트워크 전반에 파급 효과를 일으키며 컨테이너 적재 지연, 회전 시간 증가, 항로 재배정 등이 발생하고 있음

- 5일간의 중지로 일부 적체가 해소될 수 있으나 임금 협상이 실패할 경우 파업이 신속히 재개되어 유럽 항만 전역의 혼란이 심화될 수 있음
- 분쟁의 핵심은 임금 및 노동 긴장으로, 래싱 작업자들은 7% 임금 인상과 물가 조정을 요구하고 있으나 많은 운영사들은 긴축되는 물류 노동시장에서 업계가 감당할 수 없는 비용이라고 주장함

조아현 전문연구원
051-797-4696, ahjo@kmi.re.kr

22) Metro Shipping(2025.10.13.), https://metro.global/news/rotterdam-strike-suspended-as-europes-port-disputes-worsen/(2025.10.24. 검색)

5) 오세아니아

① 멜버른항–상하이항 녹색해운항로 구축 MOU 체결[23)]

멜버른항과 상하이항이 '녹색해운항로' 구축을 위한 업무협약을 체결하고 저탄소 연료 공급망과 친환경 운항 확산을 공동 추진함

- '25년 10월 19일 상하이 노스번드 포럼에서 양 항만이 MOU를 체결함
- C40 지지 아래 Clydebank 선언 취지에 부합하는 항만 간 녹색항로 모델을 마련함
- 협력 파트너로 SIPG COSCO SHIPPING Lines HAMR Energy ABEL Energy 등이 참여함

친환경 선박 확대와 저탄소 연료공급망 일체화를 통해 항만–해운 전주기 탈탄소를 가속함

- 청정연료 추진선의 투입 확대를 유도하고 선사 대상 인센티브 및 운영 모범사례를 확산함
- 생산–운송–저장까지 통합된 연료공급망을 구축해 효율성과 비용 통제를 강화함
- 재생에너지 활용 장비 전환 항만 운영 최적화 등 친환경 기술 적용 범위를 넓힘

호주–중국 간 대표 컨테이너 항로에서 녹색 표준을 선도해 지역 무역 허브의 경쟁력을 제고함

- 멜버른항은 '25 회계연도 기준 1,540억 달러 규모의 무역을 처리한 동남호주 대표 관문항으로서 항로 탄소배출 저감 효과가 클 것으로 평가됨
- 양 항만은 산업계와의 공동 프로젝트를 통해 저탄소 연료 상용화 속도를 높이고 국제 해운 탈탄소에 모범사례를 제시할 계획임

이화섭 전문연구원
051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

23) Port Technology(2025.10.21.), https://www.porttechnology.org/news/ports-of-melbourne-shanghai-launch-green-shipping-corridor/(2025.10.24. 검색)

6) 아프리카

1 이집트, 탕헤르 메드항 글로벌 교역 혼란 속 전략 환적 허브로 부상[24)]

지정학적 긴장과 에너지 전환 보호무역 심화로 항로가 재편되는 가운데 모로코 탕헤르 메드항이 아시아–유럽–아프리카를 잇는 핵심 환적 거점으로 부상함

- 홍해 분쟁 팬데믹 여파 탈탄소화로 항로가 길어지고 비용이 상승하는 환경에서 아프리카 해상 연결성은 '25년 6월 기준 전년 대비 10% 확대됨
- 케이프 경유 물동 전환이 늘며 아시아·유럽 물동의 우회 수요가 북서아프리카로 집적되는 흐름임
- 탕헤르 메드항은 대륙 최고 수준의 연결성과 운영 효율을 바탕으로 환적 점유를 확대 중임

UNCTAD와 세계은행 평가에서 높은 성과를 기록하며 대륙 1위 성능과 글로벌 상위권 경쟁력을 입증함

- '24년 세계은행 CPPI에서 점수 135.8로 글로벌 5위에 올라 처리 효율성을 입증함
- 세관 공조 고도화와 디지털 단일창구 도입 등 무역 원활화가 경쟁력의 핵심 동인으로 지목됨
- 통합 물류 구역과 지속 투자로 선사 네트워크 유치력이 강화되는 추세임

항로 우회로 인해 운송 거리와 작업량이 비대칭적으로 증가하며 전략 입지의 이익이 확대됨

- 전략적 위치의 아프리카 항만들이 환적 수요를 흡수하는 가운데 탕헤르 메드항의 허브 역할이 강화됨

탈탄소 전환에 대한 선제 대응이 향후 경쟁력의 관건임

- 대체 연료 사용 선박이 글로벌 선대의 8% 수준에 불과해 연료 인프라 전환 수요가 빠르게 확대될 전망임
- LNG·수소 연료공급 인프라 구축과 항만 장비 전동화가 요구되며 노동 전환의 공정성 확보와 여성 인력 참여 확대 등 포용적 전환 과제가 병행되어야 함

경쟁 항만들도 자동화 국제 파트너십 24시간 운영으로 성능을 끌어올리며 추격 중임

- 다카르 자와할랄네루 메르신 포트사이드 포소르하 등이 운영혁신을 통해 성과를 개선하고 있어 탕헤르 메드항은 디지털·그린 전환을 지속 가속하고자 노력 중임

이화섭 전문연구원
051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

24) The North Africa Post(2025.09.25.), https://northafricapost.com/90898-tanger-med-emerges-as-strategic-maritime-hub-amid-global-trade-disruptions.html (2025.10.25. 검색)

03 품목 및 산업 동향

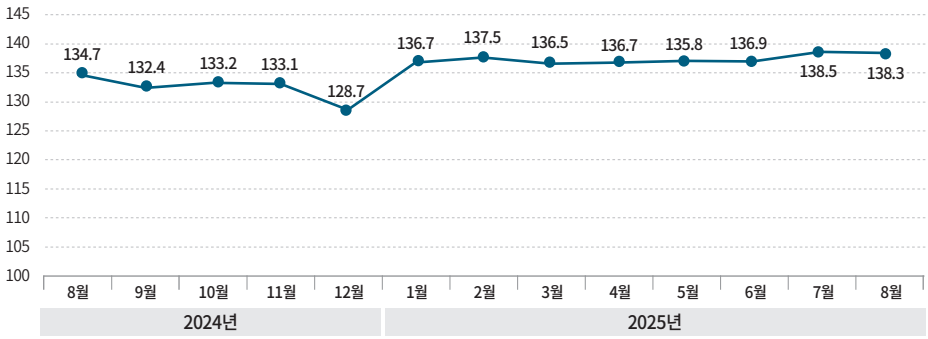
1) 컨테이너

① '25년 8월 컨테이너 항만물동량 지수 전월 대비 0.1% 소폭 감소[25)]

'25년 8월 컨테이너 항만물동량 지수는 전월 대비 0.1% 감소, 전년 동월 대비 2.7% 증가한 138.3p를 기록함

- 미국의 관세 정책으로 인한 불확실성에도 불구하고 전 세계 컨테이너 물동량은 안정적은 흐름을 나타내고 있음
- 중국 항만의 컨테이너 물동량 지수는 151.5p로 전월 대비 0.5%, 전년 동월 대비 0.3% 증가함
- 유럽 항만의 처리량은 117.3p로 전월 대비 2.0% 감소, 전년 동월 대비 2.4% 증가함

컨테이너 항만물동량 처리지수



구분	2024년					2025년								증가율(%)	
	8월	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	전월 대비	전년 동월 대비
Total	134.7	132.4	133.2	133.1	128.7	136.7	137.5	136.5	136.7	137.0	136.9	138.5	138.3	-0.1	2.7
China Index	151.1	147.2	148.2	144.1	136.6	153.8	156.4	152.1	152.6	151.9	150.9	150.7	151.5	0.5	0.3
North Range Index	114.6	112.7	115.1	115.4	108.7	115.4	113.1	114.8	117.1	118.4	118.0	119.7	117.3	-2.0	2.4

주: 2015=100, 계절조정
자료: https://www.isl.org/index.php/en/services/rwiisl-container-throughput-index-0825(2025.10.23. 검색)

이나영 전문연구원
051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

25) ISL(2025.09.30.), https://www.isl.org/index.php/en/services/rwiisl-container-throughput-index-0825(2025.10.23. 검색)

2 컨테이너 해운시장, 운임 급락 우려 확산[26)]

글로벌 해운시장이 미·중 상호 항만 입항수수료 부과와 수에즈항로 재개 가능성 등 복합적인 요인으로 불확실성이 확대되고 있음

- 홍콩상하이은행(HSBC)은 가자지구 휴전이 유지되더라도 선사들이 홍해 항로 복귀에 수개월이 걸릴 것으로 전망하며, 희망봉 경유로 인해 전 세계 컨테이너선 선복의 약 7%가 흡수된 상태라고 분석함
- 라이너리티카(Linerlytica)는 중국의 미국 선박에 대한 입항수수료 부과 조치가 1년 차에 총 39억 달러, 선박당 평균 1TEU당 300달러 이상의 추가 운항비 상승으로 이어질 수 있다고 전망함
- 다이나마르(Dynamar)는 미 무역대표부의 입항수수료 부과 시행이 불확실성을 키우고 있다며, 단기 운임 상승은 제한적일 것으로 보이나 과잉 선복으로 인한 운임 급락 가능성이 존재한다고 지적함

또한, 휴전 붕괴 시 홍해 공격 재개로 복항이 지연될 수 있다고 경고하였으며, 전문가들은 선복 과잉과 공급망 혼란이 지속될 경우 단기 운임이 계약운임보다 낮아지는 '운임 붕괴' 상황도 배제할 수 없다고 평가함

- 한편, 최근 해운사의 수익은 불균형과 공급망 혼란에 기반한 아이러니한 성과였으며, 향후 시장 안정화가 오히려 해운사의 수익성을 저하시킬 수 있다고 전망함

이나영 전문연구원
051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

26) Seatrade Maritime(2025.10.15.), https://www.seatrade-maritime.com/containers/is-a-collapse-in-the-container-shipping-market-imminent-(2025.10.23. 검색)

2) 양곡

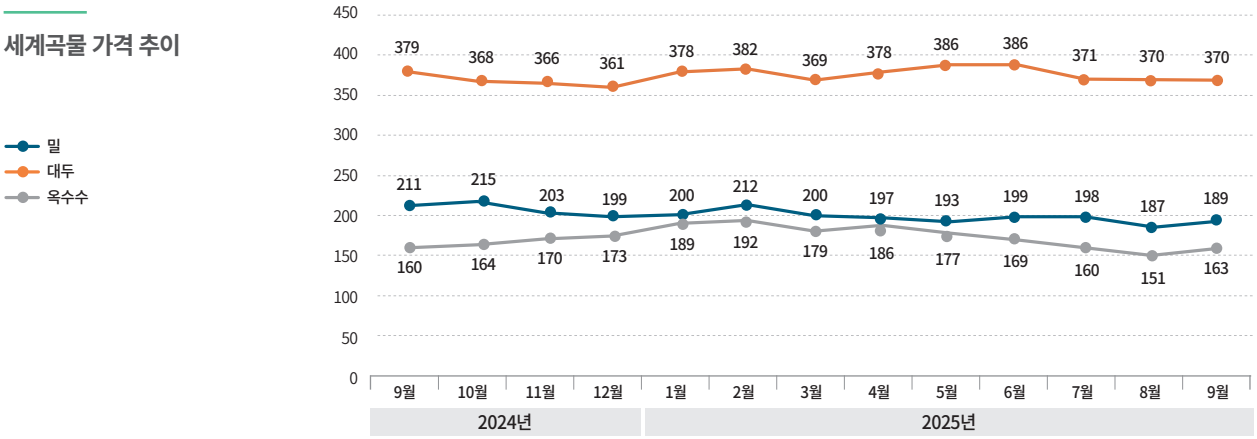
① '25년 9월, 주요 곡물의 시카고선물거래소(CBOT) 가격은 전월 대비 혼조세, 전년 동월 대비로는 낮은 수준을 보임[27)28)]

- **밀 가격은 189달러/톤으로, 전월(187달러) 대비 1.0% 상승하였으나 전년 동월(211달러) 대비 10.5% 하락, 러시아·북미 지역의 양호한 작황과 재고 증가가 가격 하방 요인으로 작용함**
  - 대두는 370달러/톤으로, 전월(370달러) 대비 변동 없으며(0.0%), 전년 동월(379달러) 대비 2.4% 하락, 브라질 산지의 생산 확대와 중국 수요 둔화 영향으로 보합세 지속
  - 옥수수는 163달러/톤으로, 전월(151달러) 대비 7.8% 상승하였으며 전년 동월(160달러) 대비 1.7% 상승, 남미 가뭄 우려와 미 중서부 작황 불확실성으로 단기 상승세 전환

- **한편, 주요 곡물의 국내 수입단가는 환율 및 해상운임 상승 영향으로 하락 폭이 제한됨**
  - 밀·대두는 국제가격 하락에도 불구하고 재고 조정이 이어지고 있으며, 옥수수는 상대적으로 견조한 가격 흐름을 보임
  - 향후 국제 곡물시장은 산지 기상여건과 흑해 지역 물류 상황에 따라 단기 변동성이 지속될 전망임

27) 한국농촌경제연구원 세계곡물 가격동향(2025.09.30.), https://www.krei.re.kr/grain/page/242(2025.10.23. 검색)
28) USDA(2025.09.30), https://www.usda.gov/oce/commodity/wasde(2025.10.25. 검색)

세계곡물 가격 추이



(단위: 달러/톤)

세계곡물 가격동향

구분	2024년				2025년									증가율(%)	
	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	전월 대비	전년 동월 대비
밀	211	215	203	199	200	212	200	197	193	199	198	187	189	1.0	-10.5
대두	379	368	366	361	378	382	369	378	386	386	371	370	370	0.0	-2.4
옥수수	160	164	170	173	189	192	179	186	177	169	160	151	163	7.8	1.7

최상균 전문연구원
051-797-4699, sgchoi@kmi.re.kr

② 브라질, ’25년 대두 수출이 연말까지 약 1억 220만 톤에 이를 전망임[29)]

이는 과거 최고치(’23년 약 1억 130만 톤)를 넘어서는 수치로 브라질의 풍작이 주요 배경으로 거론되었으며, 더불어 중국이 브라질산 대두의 93%를 차지했다는 수치도 공개됨

- 사실상 미국의 대두 수출이 중국에서 제외되면서 미국 농업계에는 역풍이 불고 있으며, 중국·미국 간의 무역 긴장 및 고관세가 이 같은 흐름을 촉진했다는 분석도 존재함

최상균 전문연구원
051-797-4699, sgchoi@kmi.re.kr

29) Reuters(2025.10.08.), https://www.reuters.com/sustainability/climate-energy/brazils-soybean- exports-hit-record-us-out-market-chinese-demand-strong-2025-10-08/ (2025.10.27. 검색)

3) 시멘트

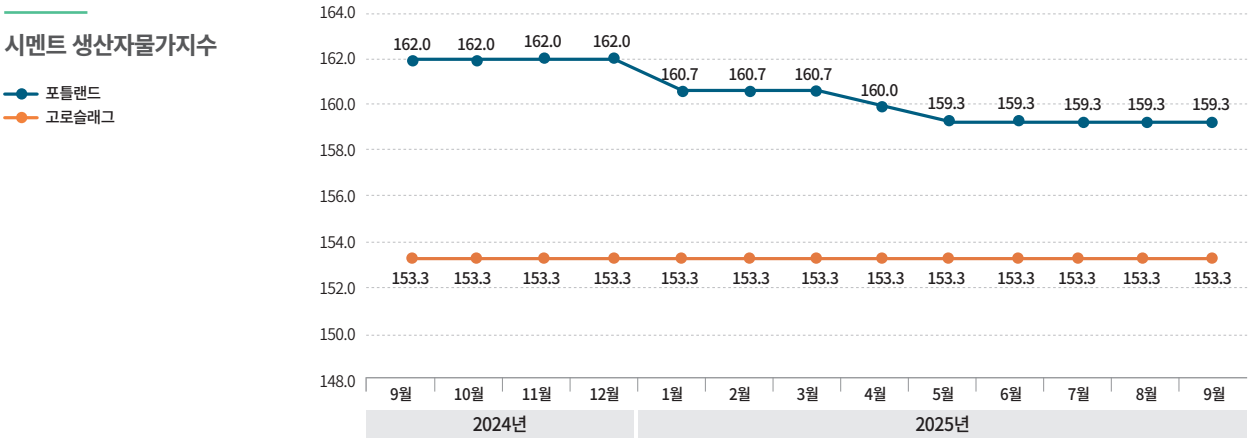
1 '25년 9월 시멘트 생산자물가지수 전월과 동일

'25년 9월 포틀랜드 시멘트의 생산자물가지수는 전월과 동일한 159.3p를 기록하였으며 고로 시멘트도 전월과 동일한 153.3p를 기록함

- 포틀랜드 시멘트는 지난 12월 이후 지속적인 감소세를 보이며 고로 시멘트는 변동 없이 보합세를 보임

(단위: 2020년 = 100 기준)

시멘트 생산자물가지수



구분	2024년				2025년									증가율(%)	
	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	전월 대비	전년 동월 대비
포틀랜드	162.0	162.0	162.0	162.0	160.7	160.7	160.7	160.0	159.3	159.3	159.3	159.3	159.3	0.0	-1.7
고로슬래그	153.3	153.3	153.3	153.3	153.3	153.3	153.3	153.3	153.3	153.3	153.3	153.3	153.3	0.0	0.0

자료: 한국은행 경제통계시스템, https://ecos.bok.or.kr/#/SearchStat(2025.10.24. 검색)

이화섭 전문연구원
051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

② 시멘트 생산 감소에도 폐기물 혼합비율 급증, 의무화 요구 확산[30)]

'25년 3분기 기준 국내 시멘트 생산이 전년 대비 660만 톤 감소했음에도 평균 폐기물 혼합비율이 24.3%로 급등하며 품질·안전성 논란과 정보공개 법제화 요구가 동시에 확대됨

- '25년 3분기 국내 시멘트 평균 폐기물 혼합비율 24.34%로 전 분기 21.41% 대비 약 3%p 상승함
- 전년 동기 생산량은 3,270만 톤에서 2,610만 톤으로 660만 톤 감소했으나 폐기물 사용량은 증가 추세를 보임
- 폐기물 혼합 확대는 원가 방어에 유리하지만 품질 변동과 환경·보건 리스크에 대한 우려가 커지는 상황임

업체별 혼합비율 편차가 확대되어 시장 내 관리·감독 기준 정비 필요성이 부각됨

- 한일시멘트 혼합비율 32.67%로 분기 최고치를 기록했으며 쌍용C&E 동해공장 30.77% 삼표시멘트 27.56% 등 주요 사업장에서도 상승세가 확인됨
- 혼합비율이 가장 낮은 한라시멘트 18.3%와의 격차가 14.4%p로 벌어져 업체 간 편차 관리가 과제로 부상함

환경·건강 영향 우려가 커지며 시멘트 폐기물 혼합비율의 투명 공개를 의무화하는 법 개정 요구가 확대됨

- '주택법' 개정안은 주택건설사업자가 사용 시멘트의 폐기물 혼합비율을 공개하도록 의무화하는 내용을 담고 있음
- 국회 계류로 후속 논의가 지연되는 가운데 관계 부처의 지침 강화만으로는 실효성이 낮다는 지적이 제기됨
- 대통령실도 시멘트 안전관리 제도 개선 필요성을 언급한 바 있어 제도 개선 논의의 탄력이 예상됨

정책 과제는 혼합비율 상한·표준 시험성적서 공개·전 과정 환경정보 관리체계 확립으로 요약됨

- 단기적으로는 혼합 원료별 한도 설정과 제품 라벨·전자문서 기반의 혼합비율 고지 의무화를 통해 소비자 알 권리를 보장할 필요가 있음
- 중기적으로는 성분·유해물질·배출기준 연계한 인증 체계 개편과 현장 점검 강화가 요구됨
- 장기적으로는 대체연료·부산물 사용의 환경 편익과 품질 안정성을 동시에 확보할 수 있는 LCA 기반 관리로 전환이 필요함

이화섭 전문연구원
051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

30) 에너지데일리(2025.10.22.), https://www.energydaily.co.kr/news/articleView.html?idxno=161057(2025.10.24. 검색)

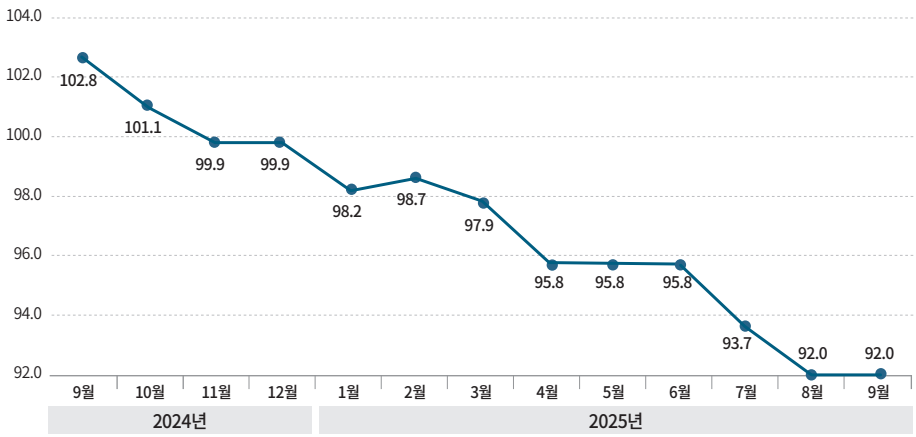
4) 모래

모래 생산자물가지수

① '25년 9월 생산자물가지수 전월과 동일한 92.0p 기록

'25년 9월 모래 생산자물가지수는 지속적인 감소세를 보이며 전월과 동일, 전년 동월 대비 10.5% 감소한 92.0p를 기록함

(단위: 2020년 = 100 기준)



구분	2024년				2025년									증가율(%)	
	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	전월 대비	전년 동월 대비
모래	102.8	101.1	99.9	99.9	98.2	98.7	97.9	95.8	95.8	95.8	93.7	92.0	92.0	0.0	-10.5

자료: 한국은행 경제통계시스템, https://ecos.bok.or.kr/#/SearchStat(2025.10.24. 검색)

이화섭 전문연구원
051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

② 부산권 골재 수급 차질 우려 확대, 모래 공급 불안과 물류비 상승 리스크 부상[31)]

부산권에서 골재선별 · 파쇄 시설의 지역 편중과 외부 반입 의존이 높아지며 동부산권을 중심으로 모래 수급 차질과 원가 상승 압력이 커지고 있어 향후 대형 공사 집행기에 공급 불안이 확대될 가능성이 높음

- 부울경(부산·울산·경남) 수급계획 기준 부산의 연간 골재 수요는 977만 8천 ㎥ 수준으로 추정되며 공급은 455만 7천 ㎥에 그쳐 약 522만 1천 ㎥의 격차가 발생함
- 서부산은 선별 · 파쇄 시설 분포가 상대적으로 양호하나 동부산은 시설이 3곳 수준에 머물러 구조적 공급 부족이 지속됨
- 동부산 지역 골재 가격은 서부산 대비 평균 3천 원/㎥ 높게 형성되어 레미콘 원가와 공사비 상승을 초래함
- 부족분을 김해·양산·울주 등 외부에서 반입하면서 운송거리 증가로 물류비·탄소배출·분진·소음 부담이 누적되는 상황임

대형 프로젝트 착수기 진입에 따라 모래 수요의 추가 확대가 예상되어 선제적 수급 관리가 요구됨

- 가덕신공항 건설과 대저·엄궁대교 승학터널 제2센텀 조성 등 '25~'26년 대규모 공사 착수로 모래·골재 수요 급증이 예상됨
- 동부산 레미콘 업계는 '25~'26년 약 120만 ㎥의 공급 부족 가능성을 제기하며 현장 지연과 단가 급등 리스크를 경고함
- 현장에서 발생하는 암석 잉여 약 120만 ㎥의 지역 내 순환 활용이 원활치 않아 자원 비효율과 추가 처리비 부담이 발생함

단기 운용과 중기 구조개선을 병행해 모래 수급 안정과 가격 급등 완화를 도모할 필요가 있음

- 단기적으로는 외부 반입선 다변화와 해상 모래 공급 스케줄링 최적화 분산 운송으로 현장 수요 피크 분절을 추진함
- 중기적으로는 동부산 권역 선별·파쇄 거점 확충과 현장 발생 잉여 암석의 지역 내 순환체계 구축으로 구조적 불균형을 완화함
- 수급 데이터의 상시 공개와 조달·운송비 연동형 발주 가이드 마련으로 시장 투명성을 높이고 가격 급등을 억제할 필요가 있음

이화섭 전문연구원
051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

31) 환경일보(2025.10.23.), https://www.hkbs.co.kr/news/articleView.html?idxno=808743(2025.10.24. 검색)

5) 석탄

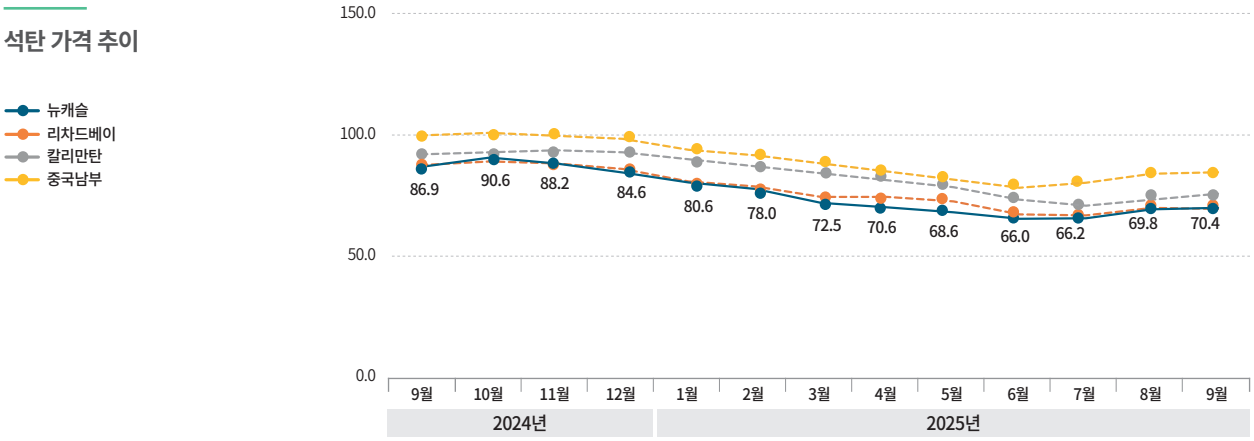
1 '25년 9월 유연탄 가격(뉴캐슬산) 전월 대비 증가

'25년 9월 유연탄 가격(뉴캐슬, 5,000kcal/kg, NAR, FOB 기준)은 톤당 70.4달러로 전월 대비 1.0% 증가, 전년 동월 대비 19.0% 감소함

- 7월 이후 전월 대비 증가세를 이어가고 있으나, 증가 폭은 둔화됨
- 지역별로 살펴보면 리차드베이산(-0.5%)을 제외한 칼리만탄산(+2.3%), 중국남부산(+0.8%) 모두 전월 대비 증가세를 기록함

(단위: 달러/톤)

석탄 가격 추이



구분	2024년				2025년									증가율(%)	
	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	전월 대비	전년 동월 대비
뉴캐슬	86.9	90.6	88.2	84.6	80.6	78.0	72.5	70.6	68.6	66.0	66.2	69.8	70.4	1.0	-19.0
리차드베이	87.6	89.1	88.3	85.9	81.1	79.0	74.8	74.8	73.0	67.8	67.4	70.4	70.1	-0.5	-20.0
칼리만탄	92.0	93.5	93.6	92.9	89.6	86.3	84.5	81.6	78.8	73.8	71.5	74.4	76.1	2.3	-17.2
중국남부	99.9	100.8	100.2	98.5	94.0	91.9	87.6	84.0	81.5	78.8	80.8	84.3	85.0	0.8	-14.9

자료: 한국자원정보서비스 https://www.komis.or.kr/Komis/RsrcPrice/IronOre(2025.10.23. 검색)

이나영 전문연구원
051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

2 전 세계 대비 한국은 여전히 높은 석탄 의존도[32)]

- **영국의 기후·에너지 싱크탱크 엠버(Ember)는 '25년 상반기 전 세계 재생에너지 발전량이 5,072TWh로 석탄 발전량 4,896TWh를 처음으로 넘어섰다고 발표함**
  - 그러나 한국은 여전히 석탄 발전 비중이 높아 에너지 전환 속도가 주요국보다 뒤처진 상황임
  - 한국전력 통계에 따르면 '24년 석탄 발전 비중은 28.1%, 재생에너지는 8.9%로, 재생에너지 확대 속도가 더딤

- **정부는 '36년까지 전국 58기 석탄화력발전소 중 28기를 폐쇄하고, '40년까지 추가 감축을 추진할 계획임**
  - 충남 태안석탄화력 1호기 폐지 후 노동자 전원을 타 발전소로 재배치하기로 한 조치는 '정의로운 전환'의 사례로 평가됨
  - 하지만 전문가들은 발전소 폐쇄 일정만으로는 탄소중립 달성이 어렵다며, 재생에너지 투자 확대와 지역 경제 지원이 병행되어야 한다고 강조함

- **기후위기가 심화되는 가운데 석탄 감축이 지연되면 탄소국경세 등 국제 규제에 따른 산업|경쟁력 저하가 불가피함**
  - 한국이 석탄 중심 에너지 구조를 조기에 전환하지 못할 경우, 글로벌 탈탄소 전환 흐름 속에서 시장 신뢰와 수출 경쟁력 모두 약화될 것으로 전망됨

이나영 전문연구원
051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

32) 경향신문(2025.10.10.), https://www.khan.co.kr/article/202510101746001(2025.10.23. 검색)

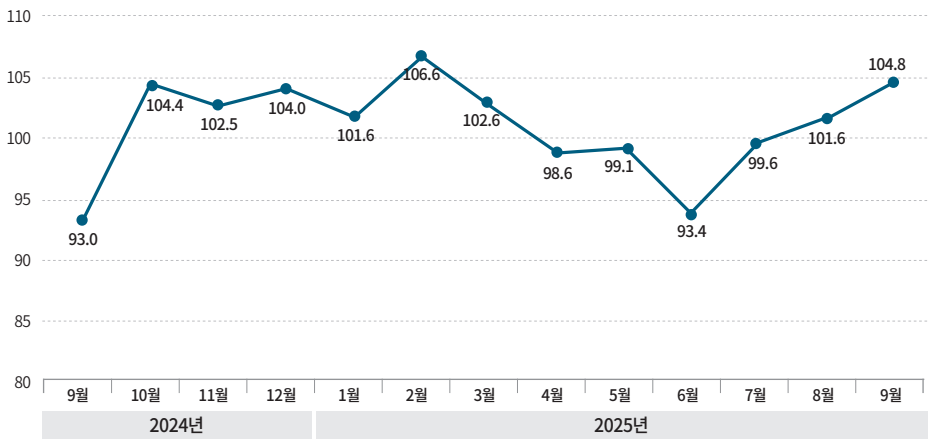
6) 철광석

① '25년 9월 철광석 가격 전월 대비 3.1%, 전년 동월 대비 12.7% 증가

'25년 9월 철광석 가격(Fe 62%, 중국 칭다오항 도착기준)은 톤당 104.8달러로 3개월 연속 전월 대비 증가세를 이어가고 있음

- 중국이 철강 수요 견조 영향으로 철광석 가격의 상승세가 지속되면서 톤당 100달러 수준을 회복함

철광석 가격 추이



구분	2024년				2025년									증가율(%)	
	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	전월 대비	전년 동월 대비
철광석	93.0	104.4	102.5	104.0	101.6	106.6	102.6	98.6	99.1	93.4	99.6	101.6	104.8	3.1	12.7

주: 62% 분광 중국 칭다오항 도착 기준
자료: 한국자원정보서비스, https://www.komis.or.kr/Komis/RsrcPrice/IronOre(2025.10.23. 검색)

이나영 전문연구원
051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

② 철광석 가격, 지정학 불안 속 약세 지속[33)]

10월 들어 철광석 가격이 하락세를 이어가며 저가권에서 등락을 보이고 있음

- 싱가포르거래소 11월 선물가는 톤당 105달러, 다롄상품거래소 내년 1월 선물가는 109~110달러 수준으로, 9월 말 대비 각각 0.2~0.5% 하락함
- 중국의 10월 초 황금연휴 기간 거래 위축 후 단기 반등이 있었으나, 미·중 갈등 및 원자재 시장 조정으로 다시 약세로 전환됨

중국은 9월 철광석 1억 1,630만 톤을 수입하며 전년 대비 11.7% 증가함

- 제철소의 일일 소비 증가와 재고 보충 수요가 단기 가격 상승을 견인했으나, 이후 당산 지역 선철 가격 하락이 시장에 부담으로 작용함
- 중국 내 고로 가동률은 안정세를 유지하고 있어, 기본적인 원료 수요는 유지되는 상황임

전문가들은 단기적으로 지정학 불안과 무역갈등이 시장을 압박하겠지만, 철강 수출과 인프라 투자로 인해 추가 하락 여력은 제한적일 것으로 전망함

- 향후 철광석 가격은 싱가포르거래소에서는 톤당 103~108달러, 다롄상품거래소는 108~112달러 범위에서 등락할 것으로 보이며, 생산 감축이나 추가 제재가 없는 한 100달러 이하로의 하락 가능성은 낮다고 평가함

이나영 전문연구원
051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

33) GMK(2025.10.15.), https://gmk.center/en/news/iron-ore-market-fluctuates-within-local-lows/(2025.10.23. 검색)

3 중국, BHP 철광석 구매 일정 부분 위안화 결제 전환 추진[34)]

중국 국영 광물자원그룹(CMRG, China Mineral Resources Group)은 호주 광산업체 BHP 그룹과의 가격 협상 결렬 이후, 달러화 결제 철광석 구매를 일시 중단함

- 이 조치는 이미 선적된 호주산 물량 중 일부 위안화 결제분을 제외한 신규 계약 체결을 금지하는 내용으로, 제철사들의 생산 계획 조정과 원료 대체를 유도함
- CMRG는 앞서 BHP의 짐블바(Jimblebar) 혼합광 구매 중단을 요청했으며, 이번 조치는 해당 제한을 전면 확대한 것임

이에 BHP는 향후 중국과의 현물 거래 중 약 30%를 위안화로 결제하기로 합의함

- 해당 전환은 ’25년 4분기부터 시행될 예정이며, 중국 항만 도착 기준 가격이 적용될 예정임
- 그러나 ’26년 장기 계약분에 대해서는 당분간 달러화 결제를 유지하기로 했으며, 이에 BHP 그룹과 CMRG 간의 철광석 가격 분쟁이 ’26년 초까지 이어질 가능성이 높음
- 시장 전문가들은 위안화 결제 확대가 중국 철강산업의 가격 협상력을 강화시키는 한편, 호주산 철광석 거래 구조에도 중장기적 변화를 초래할 것으로 전망함

이나영 전문연구원
051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

34) GMK(2025.10.11.), https://gmk.center/en/news/negotiations-between-bhp-and-china-s-cmrg-on-iron-ore-may-continue-until-2026/(2025.10.23. 검색)

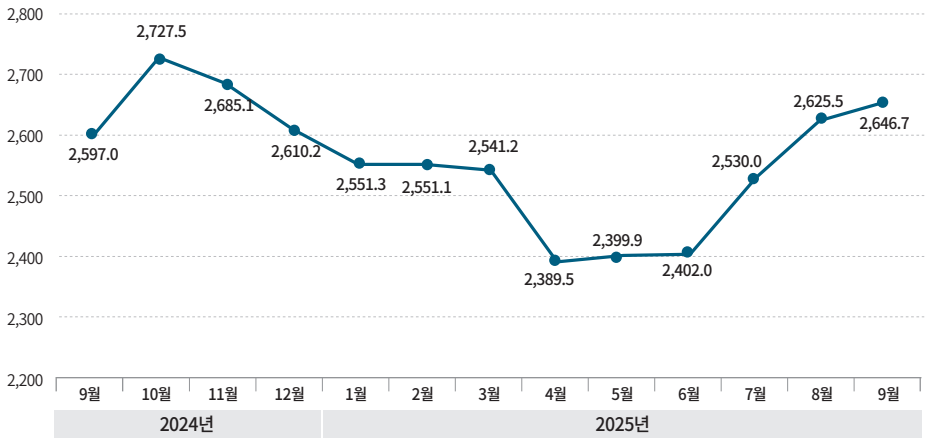
7) 기타광석

1 9월 광물종합지수는 2,646.7p로 3개월째 증가세

’25년 9월 광물종합지수는 전월 대비 0.8% 증가한 2,646.7p를 기록하였으며, 전년 동월(2,597.0p) 대비 1.9% 증가함

광물종합지수 추이

(단위: 2016년 = 1,000 기준)



구분	2024년				2025년									증가율(%)	
	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	전월 대비	전년 동월 대비
광물종합 지수	2,597.0	2,727.5	2,685.1	2,610.2	2,551.3	2,551.1	2,541.2	2,389.5	2,399.8	2,402.0	2,530.0	2,625.5	2,646.7	0.8	1.9

주: 광물종합지수는 한국광해광업공단에서 전반적인 자원시황을 파악할 수 있도록 국내 수입금액 20위권 이내 광종 중 산업전략적 중요광물(동, 니켈, 아연, 리튬 등) 15개를 선정하여 자체 개발한 종합지수로서, 기준시점은 2016년 1월을 1,000으로 함. 매일 발표하며 월별 실적은 일별 데이터의 평균값을 산출함

자료: 한국자원정보서비스, https://www.komis.or.kr/Komis/MnrlIndc/IndxMin(2025.10.24. 검색)

이화섭 전문연구원
051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

2 전략산업 흔드는 핵심광물 수급 리스크 자원안보 대전환 시급[35)]

배터리·반도체 핵심광물의 수입 의존이 약 95% 수준에 달하고 다수 품목의 중국 의존도가 70~90% 이상으로 높아 공급망 충격 시 국내 전략산업 전반의 리스크가 확대됨

- 리튬, 니켈, 코발트, 흑연 등 배터리 원자재의 수입 의존이 매우 높아 가격·조달 변동에 취약함
- 갈륨, 게르마늄, 텔륨 등 반도체 핵심광물도 대외 의존이 커 공정 안정성과 생산 연속성에 부담이 가중됨
- 알루미늄 등 일부 비철은 공급국이 다변화됐으나 보크사이트는 여전히 100% 수입 구조로 남아 있음
- 국내 정제·가공 인프라가 제한적이어서 원료 조달 차질이 곧바로 부품·완제품 생산 차질로 연결될 소지가 큼

중국의 자원 무기화와 수출 규제 강화가 구조적 리스크를 키우며 공급선 다변화의 시급성이 부각됨

- 희토류 수출 쿼터 강화에 이어 '23년 갈륨·게르마늄 규제 '24년 흑연 허가제 '25년 전략광물 추가 제한 논의 등 규제가 확산되는 흐름임
- 리튬은 주요 산지와 정제 능력이 특정 지역에 집중되어 있고 코발트는 생산과 정제가 공고하게 집중되어 있어 대체 조달이 쉽지 않음
- 공급 차질은 물류비 상승을 유발해 원가 압박을 증폭시키는 경향이 있음

정부와 산업계는 대체소재·재활용·국내 가공 역량 확충을 축으로 한 자원안보 전략 전환을 서둘러야 함

- 차세대 경량금속 기술과 영구자석 재활용 등 핵심 기술에 정책·재정 지원을 집중해 중국 의존을 점진적으로 낮출 필요가 있음
- 'Li·Ni·Co 프리' 차세대 전지 소재 로드맵과 흑연·희토류 재활용 상용화를 병행해 수입 리스크를 분산해야 함
- 국내 흑연 가공·정제 기반과 희토류 회수 체계를 단계적으로 구축하고 해외 자원권·오프테이크 계약을 확대할 필요가 있음

반도체·모빌리티 핵심 소재의 국산화와 생산기반 보강이 시급하며 국제 공조와 데이터 기반 수급 관리가 요구됨

- 갈륨·게르마늄·텔륨 등은 센서·레이저·파워반도체에 필수로 국내 대체재·저감 공정 개발과 전략비축이 병행되어야 함

35) 철강금속신문(2025.10.22.), http://www.snmnews.com/news/articleView.html?idxno=559687(2025.10.24. 검색)

- 전기차 모터용 네오디뮴·디스프로슘 등 영구자석 소재의 중국 의존이 매우 높아 리사이클링·대체자석 기술을 조속히 고도화할 필요가 있음
- 공급선 다변화 국제공동비축 장기구매와 함께 국내 정제·가공 투자 인센티브 도입 수급 데이터 상시 공개로 시장 불확실성을 완화해야 함

이화섭 전문연구원
051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

8) 목재

1 '25년 1~8월 원목 수입량은 98만 8천㎥로 전년 동기 대비 8.1% 감소

국내 부동산 및 건설경기 침체로 인해 제제목, 성형목재, 합판, 파티클보드의 수입이 감소한 반면, 목재펠릿 수입량은 증가함

- 제재목 수입량은 102만㎥로 전년 동기 대비 9.0% 감소하였으며, 성형목재 수입량은 50,052톤으로 전년 동기 대비 6.5% 감소함
- 합판(-8.3%), 파티클보드(-17.0%), 섬유판(-37.6%)의 수입량도 각각 전년 동기 대비 감소한 반면, 목재펠릿 수입량은 263만 4천 톤으로 0.5% 증가함

미국, 중국, 유럽 등 세계적인 건설경기 부진으로 목재 수요감소로 가격이 하락 또는 보합세를 유지

- '미국-중국' 관세 문제로 중국제품 국내 유입 가속화됨

국내 목재 품목별 수입현황

품목(단위)	2025년 누적 (1-8월)	2024년 누적 (1-8월)	증감률 (%)
원목(천㎥)	988	1,075	-8.1%
제재목(천㎥)	1,002	1,101	-9.0%
성형목재(톤)	50,052	53,518	-6.5%
합판(천㎥)	852	929	-8.3%
파티클보드(천㎥)	801	965	-17.0%
섬유판(천㎥)	133	213	-37.6%
목재펠릿(천 톤)	2,634	2,620	+0.5%

자료: 산림청 해외목재유통정보(2025.09.24.), https://www.forest.go.kr/kfsweb/cop/bbs/selectBoardArticle.do;jsessionid=Fa6fSRHF-HHEhV9h34jteUZd3Xs3Y3vdImr1tNSKgRKtrThAelDeFvGlalPoqqZ47.frswas02_servlet_engine5?nttId=3211535&bbsId=BBSM-STR_1067&pageIndex=1&pageUnit=10&searchtitle=title&searchcont=&searchkey=&searchwriter=&searchdept=&searchWrd=&ctgryLrcls=&ctgryMdcls=&ctgrySmcls=&ntcStartDt=&ntcEndDt=&orgId=&mn=AR01_04_02_03&component=(2025.10.24. 검색)

조아현 전문연구원
051-797-4696, ahjo@kmi.re.kr

2 산림청, 미국 목재 232조 관세 10% 부과에 따른 긴급 영향 점검회의 개최[36)]

산림청이 미국 트럼프 대통령이 9월 29일 무역확장법 232조에 근거해 수입 목재(침엽수 원목 및 제재목)에 관세 10%를 부과하는 포고령을 발표함에 따라 목재 관련 협회·단체와 긴급 영향 점검회의를 개최함

- 대한목재협회, 한국합판보드협회 등 주요 협회·단체 관계자들이 참석해 미국의 관세 부과 조치에 따른 영향을 점검하고 정부와 업계의 공동 대응 방안을 논의함
- 업계는 미국 정부의 관세 부과에 따른 기업 부담 증가와 수출 경쟁력 약화를 우려하며 정부의 맞춤형 지원 및 적극적인 협조를 요청함

산림청은 미국의 목재 232조 수입목재 조사 개시 발표 이후 우리 정부의 우려와 입장을 미국 상무부에 제출하는 등 대응해 왔으며, 산업통상자원부 등 관련 부처 및 목재업계와 긴밀히 소통하며 동향을 모니터링함

- 송원영 산림청 임업수출교역팀장은 관세 부과 이후 대미 수출 물량 감소 등 단기적 영향은 불가피하다고 밝히며, 수출 다변화 및 국내 생산기반 강화를 통해 우리 업계에 미치는 영향을 최소화하도록 모든 정책적 수단을 동원해 적극 대응하겠다고 밝힘
- 이번 조치는 목재펠릿 등 바이오매스 연료 수입과 항만을 통한 목재 물동량에도 영향을 미칠 것으로 예상됨

조아현 전문연구원
051-797-4696, ahjo@kmi.re.kr

36) 산림청 보도자료(2025.10.02.), https://www.forest.go.kr/kfsweb/cop/bbs/selectBoardArticle.do?nttId=3211837&bbsId=BBSMSTR_1036&pageUnit=10&pageIndex=1&searchtitle=title&searchcont=&searchkey=&searchwriter=&searchWrd=%eb%aa%a9%ec%9e%ac&ctgryLrcls=&ctgryMdcls=&ctgrySmcls=&ntcStartDt=&ntcEndDt=&mn=NKFS_04_02_01&orgId=(2025.10.24. 검색)

9) 고철

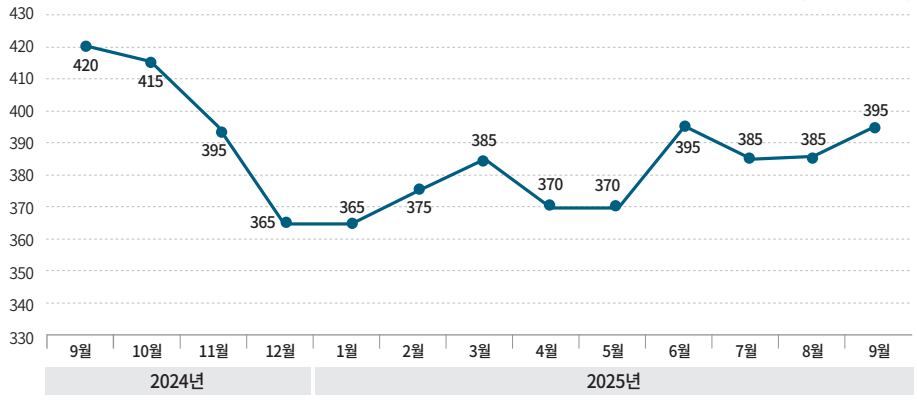
1 '25년 9월, 고철(생철) 가격 동향

국내 고철 평균가격은 톤당 39만5천 원으로 전월(38만5천 원) 대비 2.6% 상승하며 두 달 연속 오름세를 기록함

- 상반기 내내 약세를 보이던 고철 시세는 6월 반등 이후 완만한 회복 흐름을 이어가고 있으며, 제강사들의 구매 재개와 국제 철스크랩 가격 반등이 주요 요인으로 작용함
- 특히 건설 및 조선업계의 수요 회복 기대감이 맞물리면서 국내 시장의 매입 경쟁이 완화되었고, 일부 제강소에서는 생산 조정과 고철 재고 비축을 병행함
- 다만 전년 동월(41만5천 원) 대비로는 여전히 4.8% 낮은 수준을 유지하고 있으며, 경기 둔화와 수요 불확실성으로 인해 단기적 가격 상승 폭은 제한될 전망임

고철(생철)
연간 가격 추이

(단위: 천 원/톤)



자료: 산업통상자원부 원자재가격정보(2025.10.22.), https://www.motir.go.kr/kor/contents/103(2025.10.25. 검색)

최상균 전문연구원
051-797-4699, sgchoi@kmi.re.kr

② 철스크랩 가격 연중 최고치 기록, 제강사 수익성 부담 확대[37)]

추석 연휴 기간 중 고철 발생량이 줄고, 폐차 실적 감소 등으로 공급이 일시적으로 위축된 것이 주요 원인으로 지목됨

- 반면 철근 등 완제품 시세는 하락세를 보이면서 원재료와 제품 가격이 엇갈리는 '가격 디커플링' 현상이 나타나고 있음
- 제강업계는 제품 판매가격을 쉽게 인상하기 어려운 상황에서 원자재 부담이 커지며 수익성 악화를 우려하고 있음
- 업계 관계자들은 연말까지 고철 공급이 빠르게 회복되기 어려울 것으로 보고 있으며, 단기적으로는 재고 확보 경쟁이 이어질 가능성이 높은 것으로 전망함

최상균 전문연구원
051-797-4699, sgchoi@kmi.re.kr

37) 대한경제(2025.10.23.), https://www.dnews.co.kr/uhtml/view.jsp?idxno=2025102013353910602 99(2025.10.27. 검색)

10) 철재

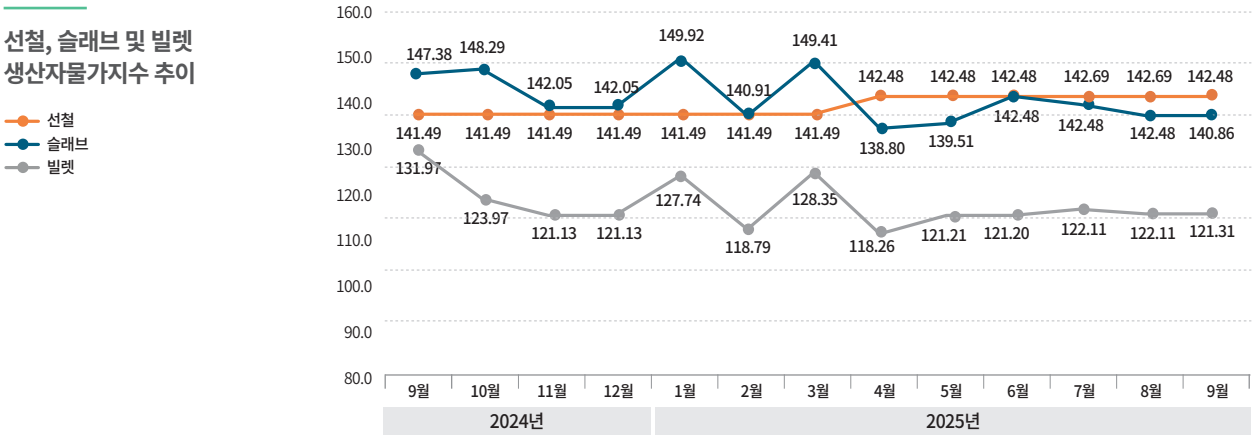
1 '25년 9월 생산자물가지수, 전년 동월 대비 선철 소폭 상승, 슬래브·빌렛 하락

9월 선철, 슬래브, 빌렛의 생산자물가지수는 142.48p, 140.86p, 121.31p를 기록함

- 철광석을 고로에 투입하여 제선 공정 후 생산된 선철의 생산자물가지수는 큰 변동 없이 지속되고 있으며, 4월부터 소폭 올라 전년 동월 대비 0.7% 높은 수준을 유지하고 있음
- 전로 및 전기로를 동해 생산되는 반제품인 조강의 대표 품목 중 하나인 슬래브와 빌렛의 생산자물가지수는 전월과 같은 수준을 유지했으나, 전년 동월 대비 각각 4.4%p, 8.1%p 낮은 수준을 유지함
- 철광석은 장기계약을 통해 안정적으로 수입되고 있어 선철의 생산자물가지수는 큰 변동이 없으나, 슬래브와 빌렛은 시장의 영향을 받아 전년 대비 하락한 모습을 보임

(2020=100 기준)

선철, 슬래브 및 빌렛 생산자물가지수 추이



구분	2024년				2025년									증가율(%)	
	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	전월 대비	전년 동월 대비
선철	141.49	141.49	141.49	141.49	141.49	141.49	141.49	142.48	142.48	142.48	142.48	142.48	142.48	0.0	0.7
슬래브	147.38	148.29	142.05	142.05	149.92	140.91	149.41	138.80	139.51	143.83	142.69	140.86	140.86	0.0	-4.4
빌렛	131.97	123.97	121.13	121.13	127.74	118.79	128.35	118.26	121.21	121.20	122.11	121.31	121.31	0.0	-8.1

자료: 한국은행 경제통계시스템, https://ecos.bok.or.kr/#/SearchStat(2025.10.23. 검색)

신정훈 전문연구원
051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

② 유럽연합(EU)의 철강 수입 규제 강화, 국내 철강업계 위기 심화[38)]

EU가 철강 수입 규제를 대폭 강화하면서 국내 철강업계의 수출 부담이 가중되고 있음

- EU 집행위원회는 무관세 철강 쿼터를 47% 축소해 1,830만 톤으로 제한하고, 초과 물량에는 기존 25%에서 50%로 관세율을 인상할 예정임
- EU는 한국 철강의 최대 수출 시장으로 지난해 對EU 수출액은 44억 8,000만 달러로 전체 수출액의 약 30%를 차지함
- 업계는 국가별 세부 쿼터가 미확정 상태라며 정부의 협의 결과를 주시하고 있으나, 열연·냉연·아연도금강판 등 판재류 중심의 수출량이 많아 판재류 타격이 클 것으로 우려됨

국내 철강업계는 이미 미국의 고관세와 내수 부진으로 수익성이 악화된 상황에서 추가 압박을 받게 됨

- 미국은 올해 철강 제품에 최대 50% 관세를 부과했으며, 이 여파로 5~8월 철강 수출량이 전년 대비 3~15% 감소함
- 내수시장도 건설경기 침체와 중국산 저가 철강재 유입으로 위축되며, ’23년 철강 수출액은 352억 달러에서 ’24년 333억 달러로 5.4% 감소함
- 정부는 이에 대응해 올해 중국산 후판·열연 제품에 반덤핑 관세를 부과해 저가 수입 물량을 억제했으며, 중국산 중후판 수입량이 감소하여 내수시장 방어 효과가 나타남
- 업계는 반덤핑 제도 등 무역구제 수단을 적극 활용해 대응할 필요가 있다고 강조함

신정훈 전문연구원
051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

38) 아이뉴스24(2025.10.14.), https://www.inews24.com/view/1894845(2025.10.23. 검색)

3 철강업계, 정부에 철강부원료 관세 면제 요청[39)]

국내 철강업계가 글로벌 공급 과잉, 보호무역주의 확산, 내수 부진 등 삼중고 속에 철강부원료 17개 품목의 수입 관세 면제를 정부에 요청함

- 해당 품목에는 페로니오븀, 페로크롬(고탄소·저탄소), 페로니켈, 니켈괴, 페로티타늄 등 주요 합금 원소가 포함되며, 이들 부원료는 열연·냉연·후판·스테인리스 등 주력 제품 전반에 사용되는 범용성 높은 품목임
- 일본, 중국, 대만 등 경쟁국은 대부분 철강 부원료에 대해 무관세 또는 저율관세를 적용하고 있으나, 국내는 2~8%의 고율 관세로 원가 부담이 높아 업계는 그간 수입산 철강 부원료에 대한 관세 철폐 필요성이 제기되어 옴

업계는 관세가 면제되는 완제품 대비 원재료에는 관세가 부과되면서 원가 경쟁에서 밀리는 불합리한 구조를 지적함

- 세계무역기구(WTO) 양허관세 적용으로 수입 완제품은 0% 관세를 받는 반면, 국내 생산용 부원료에는 2~8%의 관세가 붙어 '역차별'이 발생하고 있음
- 이에 따라 국내 생산업체가 오히려 수입 완제품보다 가격 경쟁력이 떨어지는 기형적 상황이 이어지고 있음
- 업계는 부원료 관세가 철폐될 경우 단기간 내 원가 절감과 수익성 개선, 제품 가격 경쟁력 회복 효과를 기대하고 있음

국내 철강산업은 내수 부진과 수출 부진이 겹치며 전례 없는 업황 침체를 겪고 있으며, 정부는 이달 중 관계부처 합동으로 '철강산업 고도화 방안'을 마련할 예정임

- 지난해 철강 내수 판매량은 5,000만 톤을 밑돌았고, 건설경기 둔화와 글로벌 공급 과잉으로 수요 회복의 여지가 제한적임
- 추가로 미국의 고율 관세 부과로 수출길마저 좁아지면서 업계 전반의 수익성이 악화됨
- 정부는 글로벌 공급 과잉 상황에 대응하기 위한 방안을 마련할 예정이며, 주요 내용에는 품목별 대응 전략 수립, 반덤핑 등 무역구제 제도 강화, 산업 경쟁력 제고를 위한 맞춤형 지원책이 포함될 계획임

신정훈 전문연구원
051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

39) 국민일보(2025.10.15.), https://www.kmib.co.kr/article/view.asp?arcid=0028829739&code=61141111&cp=nv(2025.10.23. 검색)

11) 자동차

① '25년 8월 자동차산업 동향, 내수·수출·생산 모두 증가세 기록[40)]

8월 내수는 전월 대비 0.2% 증가, 전년 동월 대비 8.3% 증가한 138,824대를 기록함

- 전년도 부진에 따른 기저효과와 친환경차 확산이 맞물리며 성장세를 나타냈으며, 한국지엠을 제외하고 대부분 업체가 증가세를 보임. 특히 EV와 HEV 중심의 신차효과가 두드러짐
- 친환경차 내수는 전년 동월 대비 36.2% 증가한 70,442대로 전체 내수의 50.7%를 차지함
- 전기차는 국산이 EV4, PV5, 무쏘EV 등 신차출시로 17.2% 증가, 수입차는 테슬라를 중심으로 163.8% 증가했으며, 하이브리드는 국산 중심으로 25.4% 증가, 수소차도 넥쏘 신차효과로 176.1% 증가함

8월 수출은 전월 대비 5.5% 감소, 전년 동월 대비 5.5% 증가한 200,304대를 기록함

- 전년도 파업과 생산라인 설비공사 등에 따른 생산 차질 기저효과가 일부 반영된 가운데, SUV와 친환경차 중심의 수출 확대가 긍정적으로 작용함
- 친환경차 수출은 현대기아의 전기차 수출 회복과 SUV 하이브리드 라인이 주도하였으며 KG모빌리티도 신차효과로 약진하면서 전년 동월 대비 26.6% 증가한 69,500대를 기록하여 전체 자동차 수출의 34.7%를 차지함

8월 생산은 전월 대비 1.5% 증가, 전년 동월 대비 7.1% 증가한 320,942대를 기록함

- 일부 업체 전년도 생산 차질에 의한 기저효과와 내수와 수출이 동반 증가하면서 전동화 모델 중심으로 생산이 확대됨
- 현대는 3.6% 증가, 기아는 9.1% 증가했으며, 한국지엠은 26.5% 증가, KG모빌리티는 21.2% 증가, 르노코리아는 4.8% 감소함

40) 한국자동차모빌리티산업협회(2025.09.30.), https://www.kama.or.kr/NewsController?cmd=V&boardmaster_id=Produce&board_id=926&menunum=0003&searchGubun=&searchValue=&pagenum=1(2025.10.24. 검색)

'25년 8월 국내 자동차산업 동향

단위 : 대, 백만$, %

구분	2024년			2025년			증감률		
	연간	8월	1~8월	7월	8월	1~8월	전월 대비	전년 동월 대비	1~8월
내수	**1,626,245**	**128,200**	**1,059,138**	**138,503**	**138,824**	**1,103,955**	**0.2**	**8.3**	**4.2**
(국산차)	1,344,432	102,804	878,259	110,397	110,352	900,524	0	7.3	2.5
(수입차)	281,813	25,396	180,879	28,106	28,472	203,431	1.3	12.1	12.5
OEM 수입	20,318	3,347	12,158	1,049	1,197	11,302	14.1	-64.2	-7
수출	**2,782,612**	**189,850**	**1,857,111**	**211,854**	**200,304**	**1,823,660**	**-5.5**	**5.5**	**-1.8**
(완성차 수출액)	70,786	5,058	47,420	5,831	5,491	47,678	-5.8	8.6	0.5
(부품 수출액)	22,533	1,834	15,215	1,921	1,673	14,360	-12.9	-8.8	-5.6
생산	**4,128,242**	**299,687**	**2,735,875**	**316,281**	**320,942**	**2,748,324**	**1.5**	**7.1**	**0.5**

자료: 한국자동차모빌리티산업협회(2025.09.30.), https://www.kama.or.kr/NewsController?cmd=V&boardmaster_id=Produce&board_id=926&menunum=0003&searchGubun=&searchValue=&pagenum=1(2025.10.24. 검색)

조아현 전문연구원
051-797-4696, ahjo@kmi.re.kr

2 산업부, 글로벌 통상환경 변화 속 자동차산업 해외시장 대응 전략 논의 포럼 개최[41)]

산업통상자원부가 9월 29일 한국자동차산업협동조합 대회의실에서 제6차 통상법무 카라반 글로벌 포럼을 개최하여 자동차산업의 해외시장 대응 전략을 논의함

- 국제 통상 전문가 및 로펌, 국내 자동차 업계 담당자 등이 참석하여 글로벌 통상환경 변화 속 자동차산업 해외시장 대응 전략을 주제로 논의함
- 주요국의 통상규범·환경규제 강화와 공급망 재편 속에서 우리 자동차산업이 직면한 과제와 대응 방향을 심도 있게 다룸

포럼에서는 통상환경 변화에 따른 자동차 및 부품 업계의 글로벌 경영 현황, 기업별 글로벌 경영 애로사항 및 법무 수요, 미주지역 진출 자동차 기업을 위한 글로벌 경영 및 컴플라이언스 전략 등을 상세히 살펴봄

- 오충종 다자통상법무관은 최근 글로벌 통상환경이 보호무역주의 강화와 환경·지속가능성 규범의 확산, 공급망 재편 등으로 급격히 변화하고 있다고 지적함
- 자동차산업이 이러한 통상환경 변화의 최전선에 있는 만큼 우리 기업이 선제적으로 규제와 분쟁 리스크를 관리하고 글로벌 경쟁력을 확보할 수 있도록 정부가 적극 지원하겠다고 밝힘

산업부는 앞으로도 주요 산업 분야를 대상으로 통상법무 카라반을 계속 이어나가며 업계의 애로를 청취하고 통상규제에 적극적으로 대응해 나갈 계획임

조아현 전문연구원
051-797-4696, ahjo@kmi.re.kr

41) 산업통상자원부 보도자료(2025.09.26.), https://www.motir.go.kr/kor/article/ATCL3f49a5a8c/171032/view?mno=&pageIndex=1&rowPageC=0&displayAuthor=&searchCategory=0&schClear=on&startDtD=&endDtD=&searchCondition=1&searchKeyword=%EC%9E%90%EB%8F%99%EC%B0%A8(2025.10.24. 검색)

12) 잡화

1 미국 공급자관리협회(ISM)[42], '25년 9월 제조업 구매관리자지수(PMI)는 49.1로 7개월 연속 위축 속 완만한 반등세[43]

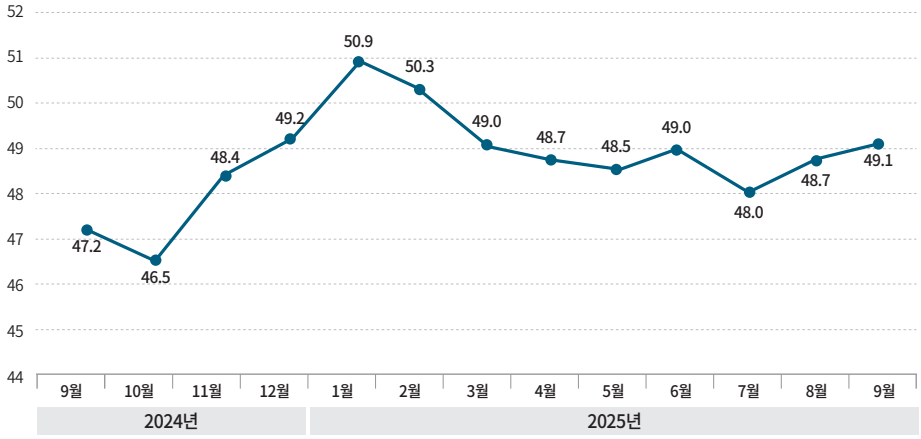
'25년 9월 제조업 구매관리자지수(PMI)는 49.1로 전월(48.7) 대비 소폭 상승하며 시장 예상치(49.0)를 소폭 상회함

- 이는 7개월 연속 기준선(50) 아래를 기록하며 여전히 경기 위축 국면에 머물러 있으나, 최근 둔화 국면 중 가장 완만한 수준으로 평가됨
- 세부 항목별로는 생산지수(51.0)가 전월(47.8)보다 크게 개선된 반면, 신규주문(48.9)은 하락하며 수요 부진이 지속됨을 시사함
- 고용지수(45.3)는 하락세가 완화되었으나 여전히 위축 국면이며, 재고(43.7)와 수주잔량(46.2) 역시 감소세를 보임

한편, 투입가격지수(61.9)는 전월(63.7)보다 낮아졌지만 여전히 높은 수준을 유지해 제조업 전반의 원가 부담이 지속되고 있음

- 응답 기업들은 관세, 비용 상승, 수요 둔화를 주요 애로 요인으로 지적했으며, 이에 따라 설비투자와 신규 프로젝트를 보류하고 비용 절감 및 주문 지연이 발생했다고 응답함
- 특히 기계, 금속, 반도체 분야의 수요 약세가 두드러지며, 전방 산업의 위축이 항만 물류 및 원자재 수입 수요에도 하방 압력으로 작용할 가능성이 제기됨

미국 PMI
(구매관리자지수) 추이



자료: Trading Economics(2025.10.01.), KMI 작성

최상균 전문연구원
051-797-4699, sgchoi@kmi.re.kr

42) 미국 공급자관리협회(ISM, Institute for Supply Management)
43) Trading Economics(2025.10.01.), https://tradingeconomics.com/united-states/business-confidence(2025.10.25. 검색)

13) 유류

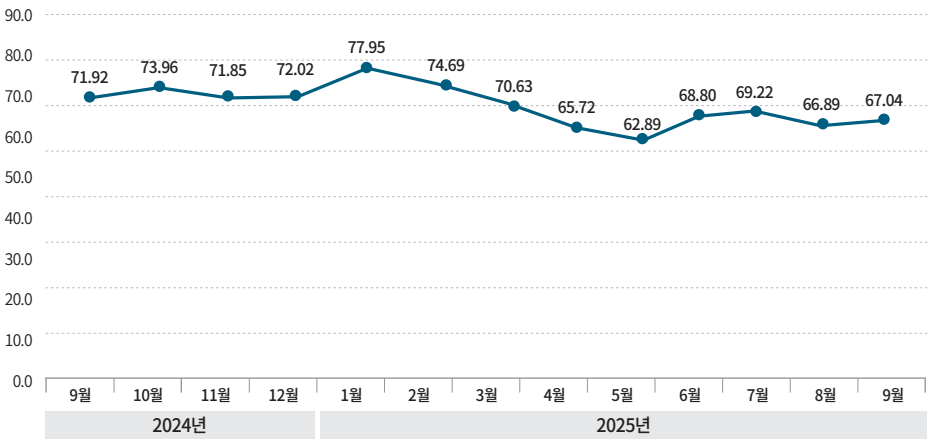
① ’25년 9월 국제유가, 전월 대비 3대 유종 모두 하락

’25년 9월 세계 3대 유종의 배럴당 평균 유가는 전월 대비 6.8% 하락한 67.04달러를 기록함

- 미국이 강력한 관세 정책을 지속적으로 발표하면서 미국 에너지정보청이 석유 수요 둔화를 전망했으며, 세계 경기 위축 우려가 높아지면서 유가가 지속 하락해옴
- 올해 1월부터 유가는 지속적으로 하락하면서 5월에는 전년 동월 대비 24.2% 하락하여 저점을 찍었으나 6월에 반등한 다음 소폭의 등락이 지속되고 있음
- 국제정세와 무역갈등, 경기 위축 우려 등으로 당분간 유가는 전반적인 하락세를 보이는 가운데 증감을 반복하는 등 변동성을 보일 것으로 전망됨

국제 원유 가격 추이

(단위: 달러/배럴)



구분	2024년				2025년									증가율(%)	
	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	전월 대비	전년 동월 대비
Dubai	73.52	74.94	72.61	73.23	80.41	77.92	72.49	67.74	63.73	69.26	70.87	69.39	70.01	0.9	-4.8
Brent	72.87	75.38	73.40	73.13	78.35	74.95	71.47	66.46	64.01	69.80	69.55	67.26	67.58	0.5	-7.3
WTI	69.37	71.56	69.54	69.70	75.10	71.21	67.94	62.96	60.94	67.33	67.24	64.02	63.53	-0.8	-8.4
평균	71.92	73.96	71.85	72.02	77.95	74.69	70.63	65.72	62.89	68.80	69.22	66.89	67.04	0.2	-6.8

자료: 한국석유공사 페트로넷 국제석유가격, https://www.petronet.co.kr/v4/sub.jsp(2025.10.23. 검색)

신정훈 전문연구원
051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

② 파나마운하 가스관 사업에 한·미·일 주요 기업 대거 참여[44)]

파나마 정부가 추진 중인 태평양-대서양 연결 가스관 건설 프로젝트에 한국의 SK에너지를 비롯한 글로벌 주요 에너지 기업들이 큰 관심을 보이고 있음

- 파나마운하청(ACP)이 공개한 '시장 진출 아웃리치 기업' 명단에 따르면 SK에너지 외에도 엑손모빌, 쉘, 비톨(Vitol), 미쓰비시, 에네오스(ENEOS), 일본국제협력은행(JBIC) 등 23개 기업이 참여함
- 이번 행사는 파나마시티에서 열렸으며, 전 세계 에너지 업계 관계자 45명 이상이 참석함
- 파나마운하청은 사업 구조와 운영 모델에 대한 기업들의 피드백을 바탕으로 세부 사업 구도를 마련 중이며, 최종 사업권자는 '26년 4분기 중 선정될 예정임

파나마운하 가스관 사업은 국가 경쟁력 강화와 글로벌 에너지 수송 효율 제고를 목표로 하는 전략적 인프라 사업임

- 호세 라울 물리노 정부의 핵심 프로젝트로, 파나마 운하 지대를 따라 태평양과 대서양을 연결하는 가스 수송망 구축을 추진하고 있음
- 이를 통해 미국 동부에서 한국, 일본, 중국 등 동북아시아로 프로판·부탄 등의 수송 효율을 높이고, 기존 운하의 선박 대기시간을 단축할 계획임
- 파나마운하청은 가스관이 본격 운영되면 연간 10억~12억 달러(약 1조 4천억 원 ~ 1조 6천억 원)의 수익 창출이 가능할 것으로 전망함

일본은 특히 사업권 확보에 강한 의지를 보이고 있음

- 물리노 대통령은 일본 방문 시 경제인 포럼에서 파나마운하 가스관 사업을 직접 설명하며 일본 기업의 참여를 독려한 바 있음
- 파나마 정부는 이번 프로젝트를 통해 파나마가 미주와 아시아를 잇는 에너지 수송 허브로 도약할 수 있을 것으로 기대하고 있음

신정훈 전문연구원
051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

44) 연합뉴스(2025.09.19.), https://www.yna.co.kr/view/AKR20250919011100087?input=1195m(2025.10.23. 검색)

3 OPEC+의 11월 하루 13.7만 배럴 증산 결정, 공급 과잉 우려 확대[45]

OPEC+가 11월부터 하루 13만 7천 배럴 규모의 원유 증산을 결정함에 따라 글로벌 시장의 공급 과잉 우려가 커지고 있음

- 국제유가가 4개월 만의 최저 수준으로 하락한 가운데, 수요 둔화 국면에서 이루어진 결정임
- 러시아는 가격 방어를 위한 제한적 증산을 주장한 반면, 사우디아라비아는 시장 점유율 확대를 위해 대규모 증산을 선호함
- 양국 간 입장 조율 끝에 소폭 증산하는 안으로 타결되었으며, 이는 논의된 여러 시나리오 중 가장 보수적인 안으로 알려짐

이번 결정은 OPEC+의 단계적 증산 기조 연장선에 있으며, 시장 내 공급 증가세가 본격화될 전망임

- OPEC+는 지난 4월 하루 220만 배럴의 공급 복귀를 발표한 이후, 추가로 165만 배럴을 단계적으로 확대해 옴
- 국제에너지기구(IEA)는 올해 4분기부터 재고 증가세가 가속화될 것으로 예상하며, '26년에는 수요 둔화와 미주 지역 생산 확대로 사상 최대 공급 과잉이 발생할 수 있다고 전망함
- 사우디는 감산 부담을 완화하고 점유율 회복을 추진하고 있으며, 이번 결정은 무함마드 빈 살만 왕세자의 미국 방문 및 트럼프 대통령과의 회담을 앞둔 시점에 이루어짐

일부 회원국은 생산 한계로 인해 증산 여력이 제한된 반면, 과잉 생산국들은 조정 생산으로 균형을 맞추고 있음

- OPEC+ 8개 주요 회원국은 5~9월 복원 예정이던 하루 220만 배럴 중 약 60%만 회복한 상태임
- 일부 국가는 기존 감산 한도를 초과 생산해 이번에 조정이 불가피했으며, 다른 국가는 이미 생산설비가 최대치로 가동 중이어서 추가 증산이 어려운 상황임
- OPEC+는 이번 회의에서 공급 과잉 문제에 대한 별도 논의는 진행하지 않음

신정훈 전문연구원
051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

45) 이데일리(2025.10.05.), https://www.edaily.co.kr/News/Read?newsId=01512086642329968&mediaCodeNo=257&OutLnkChk=Y(2025.10.23. 검색)

14) 화학공업 생산품

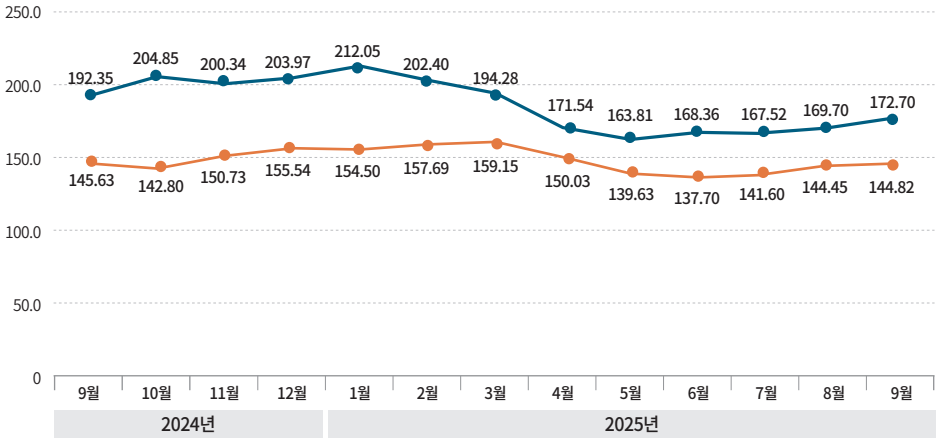
① ’25년 9월 생산자물가지수, 나프타 및 에틸렌 전월 대비 소폭 상승

9월 나프타와 에틸렌의 생산자물가지수는 각각 전월 대비 1.8% 상승한 172.70p, 0.3% 상승한 144.82p를 기록함

- 원유 정제를 통해 생산되는 나프타의 생산자물가지수는 원유 가격 하락이 시작된 1월 이후 동반 하락하였으나 5월에 저점을 기록한 다음 증감을 반복하며 전반적인 증가세를 보임
- 나프타 크래킹 등을 통해 생산되는 석유화학산업의 핵심원료인 에틸렌의 ’25년 9월 생산자물가지수는 나프타 생산자물가지수가 하락하면서 3월 이후 6월까지 하락했으며 7월부터 지속적으로 상승함
- 글로벌 경기침체 우려와 불확실성으로 정유산업과 함께 전방산업도 영향을 받을 것으로 보이며, 국내 NCC를 중심으로 석유화학 업계 구조 개편이 예정됨에 따라 변동 영향을 받을 전망임

나프타 및 에틸렌 생산자물가지수 추이

(단위: 2020 = 100 기준)



구분	2024년				2025년									증가율(%)	
	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	전월 대비	전년 동월 대비
나프타	192.35	204.85	200.34	203.97	212.05	202.40	194.28	171.54	163.81	168.36	167.52	169.70	172.70	1.8	-10.2
에틸렌	145.63	142.80	150.73	155.54	154.50	157.69	159.15	150.03	139.63	137.70	141.60	144.45	144.82	0.3	-0.6

자료: 한국은행 경제통계시스템, https://ecos.bok.or.kr/#/SearchStat(2025.10.23. 검색)

신정훈 전문연구원
051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

② 울산 석유화학 3사 사업재편 협약으로 국내 석화 구조조정 본격화[46)]

울산 지역 석유화학 3사인 대한유화, SK지오센트릭, 에쓰오일이 사업재편 업무협약을 체결하면서 국내 석유화학 산업의 구조조정이 본격화됨

- 이번 협약은 지난 8월 자율협약 이후 첫 개별 기업 간 후속 합의로, 울산 석화단지 경쟁력 강화와 산업 구조 개편의 신호탄으로 평가됨
- 3사는 외부 컨설팅 기관과 협력해 나프타분해시설(NCC) 감축 규모·방식, 고부가 제품 전환 전략 등을 검토할 계획이며, 결과는 연말까지 산업통상자원부에 제출될 예정임
- 이해관계 차이로 지연되던 NCC 통폐합 논의가 외부 평가를 통해 객관성을 확보하면서 조정 속도가 빨라질 전망임

정부는 석유화학 산업의 신속한 구조 개편을 유도하며 금융 지원 체계도 병행 추진 중임

- 산업통상자원부 장관은 지난달 울산산단 방문 시 기업들의 자율적 사업재편을 촉구했고, 이번 협약은 해당 주문 이후 이뤄진 구체적 성과로 평가됨
- 산업부와 금융위원회는 '석유화학산업 사업재편 금융지원 설명회'를 개최해 채권단 자율협의회, 외부 실사, 정부 승인 절차를 거쳐 만기 연장·이자 유예·신규 자금 지원 등을 포함한 금융 패키지를 가동하기로 함
- 구조조정 신청 기업은 주채권은행을 통해 자율협의회 절차를 개시하고, 산업부 승인과 구조혁신 약정 체결 후 본격적인 사업재편과 자금 지원을 받을 수 있음

석유화학산업의 구조조정은 여수 및 대산에서도 진행되고 있음

- 여수에서는 GS칼텍스–LG화학 간 수직계열화, 롯데케미칼–여천NCC 통합 논의가 진행 중이며, 대산에서는 롯데케미칼과 HD현대오일뱅크 간 설비 통폐합 협의가 추진되고 있음
- 정부는 지역별 구조조정이 산업 전반의 경쟁력 강화와 공급 과잉 해소로 이어질 수 있도록 단계적 지원 방안을 마련할 방침임

신정훈 전문연구원
051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

46) 아이뉴스24(2025.10.14.), https://www.inews24.com/view/1894907(2025.10.23. 검색)

3 정유·화학업계, CCU 상용화를 위해서는 정부 지원 필요[47)]

정유·화학업계가 이산화탄소 포집·활용(CCU) 기술 상용화를 위한 실증 사업을 본격화하고 있으나, 기술력과 경제성 한계로 제도적 지원이 필수적이라는 지적이 제기됨

- CCU는 포집한 이산화탄소를 메탄올, 합성가스, 합성연료 등으로 전환하는 기술로, 탈탄소 전환의 핵심 수단으로 주목받고 있음
- 정부는 올해부터 5년간 1,000억 원을 투입해 '기후위기 대응 이산화탄소 자원화 전략연구단'을 운영하며, 전기 기반 CCU 기술과 모듈형 통합공정 개발을 추진 중임
- 업계는 CCS(탄소 포집·저장)에 비해 CCU는 기술 수준이 선진국의 80% 수준에 불과하다며, 10~20년에 걸친 장기적 연구개발(R&D) 및 인센티브 지원이 필요하다고 강조함

주요 기업들은 실증 사업을 중심으로 CCU 기술 적용을 확대하고 있음

- GS칼텍스는 전라남도·여수시와 협약을 맺고 여수산단 내 대규모 CCU 실증 프로젝트를 추진 중임
- LG화학은 포스코홀딩스와 협력해 포항제철소 포집 탄소를 메탄 건식개질(DRM) 공정으로 전환하는 프로젝트를 진행하며, '30년 실증 운전을 목표로 함
- 한화토탈에너지스는 대산 NCC 공장에 배출 가스 포집용 파일럿 플랜트를 설치하고, 포집 탄소를 수소와 결합해 합성연료로 전환하는 실증을 추진 중임

다만, CCU 확산을 위한 제도적 기반은 아직 미비한 상황임

- 우리나라가 유엔기후변화협약(UNFCCC)에 국가온실가스감축목표(NDC)에 CCUS 기술이 포함되어 있으나, CCU의 감축량 산정 기준과 탄소배출권 연계 체계가 부재함
- 이에 따라 기업들은 외부감축사업(CDM) 등록이나 배출권 확보에 어려움을 겪고 있으며, 해외 저장소 확보와 민관 협력체계 부재도 상용화의 장애 요인으로 지적됨
- 올해 시행되는 CCUS 통합법 시행이 CCU 상용화의 제도적 전환점이 될 것으로 보이며, 기술 인증 기준과 기업 인센티브 체계의 세부적인 마련이 필요함
- 한편, 정부는 지난해 단일법으로는 세계 최초로 '이산화탄소 포집·수송·저장 및 활용에 관한 법률안'을 제정·공포했으며, 올해부터 기본계획 수립 및 R&D 방향 재조정을 정비에 착수함

신정훈 전문연구원
051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

47) 파이낸셜뉴스(2025.10.15.), https://www.fnnews.com/news/202510131614043480(2025.10.23. 검색)

집필 내역

연구책임자

최석우 항만수요분석연구실장

연구진

신정훈 항만수요분석연구실 전문연구원
이나영 항만수요분석연구실 전문연구원
이화섭 항만수요분석연구실 전문연구원
조아현 항만수요분석연구실 전문연구원
최상균 항만수요분석연구실 전문연구원

감 리

김근섭 항만연구본부장

항만과 산업

국내·외 항만 및 품목 동향

발행일 2025년 10월 30일

편집·발행인 조정희 원장

발행처 한국해양수산개발원 항만연구본부 항만수요분석연구실
49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26
(동삼동 한국해양수산개발원) www.kmi.re.kr
TEL 051-797-4800 **FAX** 051-797-4810

편집디자인 크리커뮤니케이션 **TEL** 02-2273-1775