# KMI 주간해운시장 포커스

**발 간 일** 2025년 9월 8일
**감　　수** 이언경 해운물류·해사연구본부장
**발 행 인** 조정희 원장
**주　　소** 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26

주간뉴스 01
건화물선 04
컨테이너선 15
탱커선 17
중고선 19
주요 해운지표 21

**건화물선** 지난주 케이프선 운임은 3.6% 하락한 23,631달러/일을 기록

**컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 1p 하락한 1,444p를 기록

**탱커선** 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 6.5p 상승한 70.2p를 기록

**황수진** 해운산업연구실장 / zin@kmi.re.kr | 051-797-4635
**류희영** 전문연구원 / hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4634
**최영재** 연구원 / cyj@kmi.re.kr | 051-797-4608
**최건우** 부연구위원 / ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638
**김병주** 전문연구원 / bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4628

## 1. 주간뉴스

### 미국, IMO '해운 넷제로' 계획에 반대 입장

▶ 미국 행정부는 국제해사기구(IMO)가 10월 총회에서 채택하려는 '넷제로 프레임워크(Net-Zero Framework)'에 대해, 자국 산업에 부당한 부담을 준다는 이유로 강력히 반대하고 있음

- 특히 미국은 이 규제안을 지지하는 회원국을 대상으로 관세, 항만세 부과 및 비자 발급 제한과 같은 보복 조치까지 검토하겠다며 압박 수위를 높이고 있음
- 이러한 미국의 압박은 막대한 선박 등록 톤수를 보유해 국제 해운 규제에 결정적 영향력을 행사하는 라이베리아, 파나마 등 주요 기국(편의치적국)을 직접 겨냥하고 있음

▶ 2050년 해운 분야의 탄소중립 달성을 목표로 하는 이 규제안은 회원국 2/3 이상의 찬성과 함께, 찬성국들이 전 세계 선박 총톤수의 50% 이상을 차지해야 최종 채택됨

- 따라서 미국의 압박으로 주요 기국들이 반대 입장을 표명할 경우, IMO의 탈탄소 전략 자체가 무산될 수 있다는 우려가 커지고 있음
- 이러한 갈등 상황에 대해 IMO는 10월로 예정된 해양환경보호위원회(MEPC)가 모든 회원국의 우려 사항을 공식적으로 논의하고 해결책을 모색하는 자리가 될 것이라는 원론적인 입장을 밝힘

자료: https://www.joc.com/article/us-steps-up-attempts-to-derail-imos-net-zero-ambitions-6076148

최건우 부연구위원
051-797-4638, ak8102@kmi.re.kr

### 미주 항로 컨테이너 시황, 선복 조절 필요성 증대

▶ 미주 항로 컨테이너 시장이 수요 부진으로 공급 조절이 시급한 분기점을 맞았으며, 5월 말 이후 현물 운임이 크게 하락해 선사들이 공급 관리에 실패할 경우 기존 장기계약 물량의 이탈 위험이 커질 가능성이 있음

- 선사들은 연내 마지막 성수기인 중국 국경절 연휴를 마지노선으로 삼아 운임일괄인상(GRI)을 시도하며 방어에 나섰으나, 최근의 소폭 반등이 추세 전환인지는 아직 불확실함
- 연말 물동량 약세가 전망되고 관세 관련 조기 선적 물량의 여파가 이어지고 있음에도, 일부 선사들이 점유율 유지를 위해 노선을 고수하면서 선사들의 임시 결항을 통한 공급 조절은 신중하게 이루어지고 있음

▶ 현재 단기 현물 운임이 장기계약 운임보다 낮은 구간이 이어지면서 중소형 화주들의 현물시장 전환 유인이 커지고 있으며, 대형 화주보다 상대적으로 높은 가격에 계약한 화주일수록 부담이 커지는 양상임

- 선사들이 최소약정물량에 대한 위약금을 청구한 사례는 드물지만, 단기 이익을 위해 계약을 저버린 화주는 향후 시장이 타이트해질 때 선복 확보경쟁에서 후순위로 밀려나는 등 비공식적인 불이익을 겪을 수 있음
- 물류업계는 아직 본격적인 계약 이탈은 제한적이라고 보면서도, 현물 운임의 추가 하락으로 계약 운임과의 격차가 더 벌어질 경우 운임 재협상과 현물 전환 요구가 빠르게 늘어날 것으로 진단함

자료: https://www.joc.com/article/ocean-market-in-trans-pacific-arrives-at-spot-pricing-tipping-point-6073669

김병주 전문연구원
051-797-4628, bjkim17@kmi.re.kr

## 1. 주간뉴스

### 미·중 무역 갈등, 전 세계 곡물 시장 변화 촉발

▶ 해운 전문지 트레이드윈즈(TradeWinds)는 중국이 미국과의 관세 및 무역 갈등으로 미국산 대두를 수입은 줄이고 브라질·아르헨티나·우루과이 등 남미 국가로 대두 수입처 다변화를 진행하고 있다고 보도함

- 해운중개업체 얼라이드 쉽브로킹(Allied Shipbroking)은 중국이 아르헨티나와 우루과이에서도 대두를 수입하고 있으며, 이에 대해 중국이 보다 전략적이고 장기적인 조달처 전환을 추진하고 있다고 평가함
- 얼라이드 쉽브로킹에 따르면, 중국은 2024년 9월부터 2025년 7월까지 아르헨티나와 우루과이에서 이미 대두 500만 톤을 구매했으며, 2025/26 시즌 수입량은 최대 1,000만 톤에 이를 수 있다고 전망함

▶ 해운시장분석기관 시그널 오션(Signal Ocean)은 지난 7월 체결된 무역 협정에 따라 일본이 80억 달러 규모의 미국 농산물 구매를 약속하면서 미국산 농산물의 새로운 수출 기회가 열릴 수 있다고 평가함

- 트레이드윈즈는 일본이 옥수수, 대두 등의 미국산 주요 농산물에 더해 비료, 바이오 에탄올, 지속가능항공유(SAF)까지 포함하여 총 80억 달러에 달하는 대규모 구매를 미국 측에 약속한 바 있다고 보도함
- 시그널 오션은 일본이 수입 전략을 다변화하려 하고 있으며, 정책 입안자들이 미국산 농산물을 사료용뿐만 아니라 재생 에너지와 농업 관련 분야로의 활용으로 소비를 확대하는 방안을 검토 중이라고 밝힘

자료: https://www.tradewindsnews.com/bulkers/new-figures-shine-a-light-on-changing-grain-flows-to-china-and-how-the-us-is-losing-out/2-1-1866329

최영재 연구원
051-797-4608, cyj@kmi.re.kr

### 석탄, 2025년 1~7월 해상물동량 6.3% 감소

▶ 선박중개업체 반체로 코스타(Banchero Costa)에 따르면, 2025년 1~7월 전 세계 해상 석탄 물동량은 7억 3,220만 톤으로, 인도네시아·호주·미국·콜롬비아의 수출 감소로 전년 동기 대비 6.3% 감소한 것으로 집계됨

- 인도네시아의 해상 석탄 수출량은 전년 동기 대비 12.7% 감소한 2억 6,210만 톤, 호주는 3.1% 감소한 1억 9,329만 톤, 미국은 9.6% 감소한 4,640만 톤, 콜롬비아는 26.2% 감소한 2,550만 톤임
- 반면, 남아프리카공화국의 해상 석탄 수출량은 전년 동기 대비 8.6% 증가한 3,640만 톤이며, 캐나다 역시 3.6% 증가한 2,930만 톤, EU는 2.2% 증가한 3,590만 톤, 터키도 1% 증가한 2,200만 톤임

▶ 반체로 코스타에 따르면 중국의 2025년 1~7월 석탄 해상 수입량은 1억 9,610만 톤으로 전년 동기 대비 14.8% 감소하였으나, 여전히 26.5%의 점유율로 최대 석탄 수입국의 지위를 유지한 것으로 나타났음

- 중국의 주요 수입처는 인도네시아가 1위(48.9%)로 약 9,600만 톤을 공급한 것으로 나타났으며, 호주는 2위(21.3%)로 4,180만 톤, 러시아는 3위(18.4%)로 3,610만 톤을 중국에 공급한 것으로 집계됨
- 2025년 1~7월 중국으로 향한 석탄의 약 약 54.3%가 파나막스선을 이용해 운송되었으며, 수프라막스선·울트라막스선이 21.4%, 포스트 파나막스선이 8.5%, 케이프선이 12.3%를 차지한 것으로 집계됨

자료: https://www.hellenicshippingnews.com/dry-bulk-market-coal-imports-down-so-far-in-2025/

최영재 연구원
051-797-4608, cyj@kmi.re.kr

## 1. 주간뉴스

### 유럽, 러-우 전쟁 이후 중동·미국·인도 중심의 경유 공급망 재편

▶ 에너지시장분석기관 S&P 글로벌 코모디티 인사이츠(S&P Commodity Insights)에 따르면, 유럽의 러시아산 경유 수입량은 2022년 2,990만 톤에서 2024년 290만 톤으로 90% 이상 감소한 것으로 나타남

- 이로 인해 3~7일이 소요되는 발트해·흑해-북서유럽·지중해 핸디사이즈 제품선 항로는 이제 3~6주가 소요되는 페르시아만·인도발 MR 제품선 항로 또는 최대 40일이 소요되는 희망봉 경유 항로로 대체됨
- S&P 글로벌 코모디티 인사이츠는 러시아의 우크라이나 침공 이후 유럽의 경유 공급망은 더 비싸고 더 취약해졌으며, 운임·병목·지정학적 위험이 경유 가격에 미치는 영향력은 그 어느 때보다 커졌다고 평가함

▶ S&P 글로벌 코모디티 인사이츠는 중동산 경유의 유럽 수출량이 2022년 1,810만 톤에서 2024년 2,290만 톤으로 증가하여 러시아산 경유를 대체함에 따라 유럽 경유 공급의 핵심축으로 부상했다고 평가함

- 중동뿐 아니라 2024년에는 미국산 경유가 1,650만 톤, 인도산 경유가 710만 톤이 유럽에 수출되며 각각 2위와 3위의 공급국으로 부상했으며, 인도는 정제능력 확대에 힘입어 더욱 중요해지고 있음
- 그러나 중동·미국·인도산 경유 수입으로 운항 거리가 길어지고 제품선 공급이 수요 대비 부족해졌으며, 희망봉 우회가 본격화되면서 운항 일수가 늘어나자 운임 급등, 기상 차질, 지정학적 충격에 더욱 취약해졌음

자료: https://www.spglobal.com/commodity-insights/en/news-research/latest-news/refined-products/090225-european-diesel-trade-map-redrawn-following-russia-ukraine-conflict

최영재 연구원
051-797-4608, cyj@kmi.re.kr

### OPEC+, 10월 증산 합의

▶ 국제 통신사 로이터(Reuters) 통신에 따르면, OPEC+는 사우디아라비아의 주도로 시장 점유율 회복을 위해 10월부터 추가 증산하기로 합의했으며, 다만 수요 둔화를 고려해 증산 속도는 완화하기로 결정함

- OPEC+은 지난 6월과 7월 411,000 배럴/일, 8월과 9월 555,000 배럴/일 증산한 데 이어 10월에도 증산 기조를 이어가기로 했으며, 10월 증산 규모는 137,000 배럴/일로 이전보다 크게 줄어든 수준임
- 10월 증산에 대해 에너지컨설팅업체 리스타드(Rystad)는 이번 증산은 물량 자체보다는 신호의 의미가 크며, OPEC+가 유가 하락 위험을 감수하더라도 시장 점유율 확보를 우선시하고 있다고 평가하였음

▶ 로이터 통신은 OPEC+의 올해 이어진 증산 기조가 미국 트럼프 대통령의 증산 압력, 사우디아라비아의 카자흐스탄 등 초과 생산국 견제, 아랍에미리트의 신규 생산능력 확대 요구 등과 맞물려 있다고 설명함

- 증산이 이어지면서 국제 유가는 약 15% 하락했으나 서방의 러시아·이란 제재로 유가가 65 달러/배럴 수준으로 유지되면서, OPEC+ 회원국들은 증산 기조를 이어가는 데 자신감을 얻은 것으로 분석됨
- 다만 대부분의 OPEC+ 회원국의 산유량은 생산능력에 근접한 수준으로 실제 증산 규모는 계획에 미치지 못하고 있으며, 사우디아라비아와 아랍에미리트만이 추가 증산 여력을 보유한 것으로 나타났음

자료: https://www.reuters.com/business/energy/opec-agrees-further-oil-output-boost-october-regain-market-share-2025-09-07/

최영재 연구원
051-797-4608, cyj@kmi.re.kr

## 2. 건화물선

황수진 부연구위원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

### 1 주간평균운임

| 구분 | 9월 1주 | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 주간평균운임 | 전주대비차이 | | | 10월물 FFA 주간평균가격 | 전주 대비 차이 | | |
| 케이프선 5TC (달러/일) | 23,631 | ▼ | -895 | -3.6 % | 27,879 | ▼ | -209 | -0.7 % |
| 파나막스선 5TC (달러/일) | 15,941 | ▼ | -738 | -4.4 % | 16,142 | ▼ | -774 | -4.6 % |
| 수프라막스선 10TC (달러/일) | 16,461 | ▲ | 134 | 0.8 % | 15,806 | ▼ | -594 | -3.6 % |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 – 혼조

케이프선 5TC (달러/일)

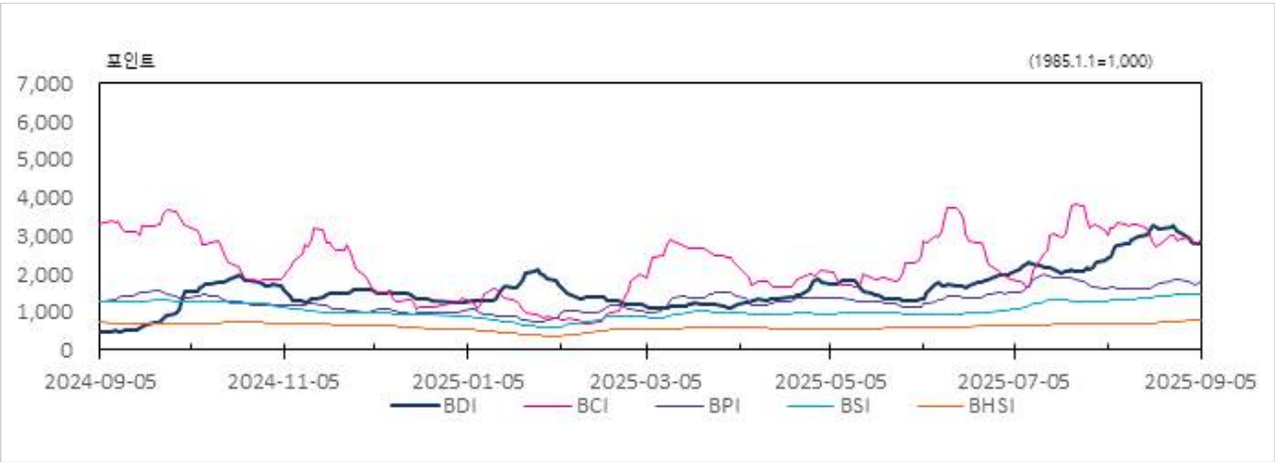
파나막스선 5TC (달러/일)

수프라막스선 10TC (달러/일)

자료: Clarkson, Baltic Exchange

## 2 시장동향

### 건화물선 운임지수




자료: Clarkson

### 건화물선 운임

(운임지수: 포인트, 선형별 운임: 달러/일, 1년 용선료: 달러/일, 선형별 운임 평가치: 달러/일)

| | | 9월 1주 | 전주 대비 | 2024년 | | | 2023년 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| **건화물선 시장(현물)[1)]** | | | | | | | | | |
| 운임지수 | BDI | 1,978 | ▼ -54 | 976 | 2,419 | 1,755 | 530 | 3,346 | 1,378 |
| 선형별 운임 | 케이프(5TC) | 23,631 | ▼ -895 | 8,945 | 35,780 | 22,593 | 2,246 | 21,814 | 11,848 |
| | 파나막스(5TC) | 15,941 | ▼ -738 | 8,616 | 20,757 | 14,099 | 7,277 | 16,669 | 12,276 |
| | 수프라막스(10TC) | 16,461 | ▲ 134 | 9,637 | 16,441 | 13,601 | 6,874 | 14,703 | 10,928 |
| | 핸디(7TC) | 14,128 | ▲ 625 | 10,197 | 14,537 | 12,660 | 7,763 | 12,703 | 10,317 |
| 1년 용선료 | 케이프 | 24,875 | ▼ -425 | 18,800 | 32,000 | 24,750 | 13,750 | 25,125 | 17,161 |
| | 파나막스 | 15,250 | - - | 12,000 | 19,575 | 16,554 | 12,050 | 18,750 | 15,202 |
| | 수프라막스 | 14,250 | - - | 13,250 | 18,500 | 16,737 | 12,438 | 18,625 | 15,131 |
| | 핸디 | 12,625 | - - | 12,000 | 15,250 | 14,064 | 9,750 | 15,500 | 12,512 |

| | | 10월물 | | 4분기물 | | 2026년물 | | 2027년물 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 9월 1주 | 전주 대비 | 9월 1주 | 전주 대비 | 9월 1주 | 전주 대비 | 9월 1주 | 전주 대비 |
| **건화물선 시장(FFA)** | | | | | | | | | |
| 선형별 운임 평가치 | 케이프(5TC) | 27,879 | ▼ -209 | 25,933 | ▼ -613 | 21,319 | ▼ -77 | 20,734 | ▼ -13 |
| | 파나막스(5TC) | 16,142 | ▼ -774 | 15,270 | ▼ -472 | 13,198 | ▲ 69 | 12,312 | ▼ -22 |
| | 수프라막스(10TC) | 15,806 | ▼ -594 | 14,565 | ▼ -92 | 11,949 | ▲ 6 | 11,366 | ▼ -15 |
| | 핸디(7TC) | 14,038 | ▲ 125 | 13,323 | ▲ 136 | 11,419 | ▲ 64 | 10,868 | ▲ 14 |

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주 평균값
자료: Clarkson, Baltic Exchange

## 2 시장동향

### 원자재 가격

(달러/톤)

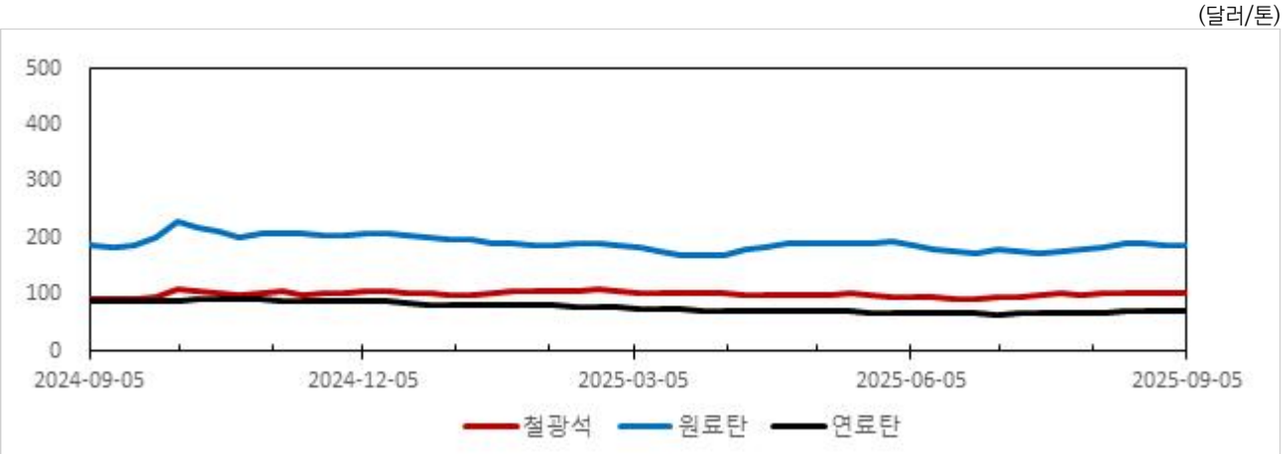
| 구분 | 2025년 | | 전주 대비 차이 | | | 2024년 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 9월 1주 | 전주 대비 | | | | 9월 1주 | 연평균 | 최저 | 최고 |
| 철광석 | 102.5 | 102.9 | ▼ | -0.4 | -0.4 % | 92.7 | 109.7 | 91.2 | 142.6 |
| 원료탄 | 185.1 | 185.7 | ▼ | -0.6 | -0.3 % | 187.2 | 242.5 | 183.6 | 326.1 |
| 연료탄 | 71.3 | 71.6 | ▼ | -0.3 | -0.5 % | 86.7 | 91.0 | 82.5 | 99.3 |
| 대두 | 373.0 | 378.2 | ▼ | -5.2 | -1.4 % | 373.1 | 405.9 | 344.9 | 469.2 |
| 옥수수 | 157.4 | 153.0 | ▲ | 4.5 | 2.9 % | 153.1 | 167.4 | 145.2 | 181.8 |

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 – 혼조

### 철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

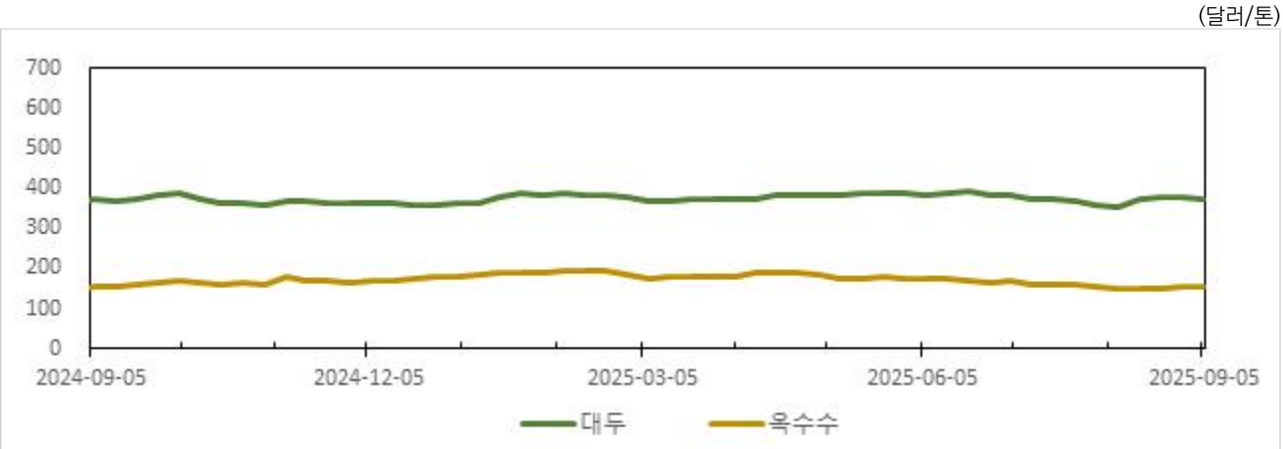
(달러/톤)




자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

### 곡물 가격 추세(주간)

(달러/톤)




자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

## 3 케이프선

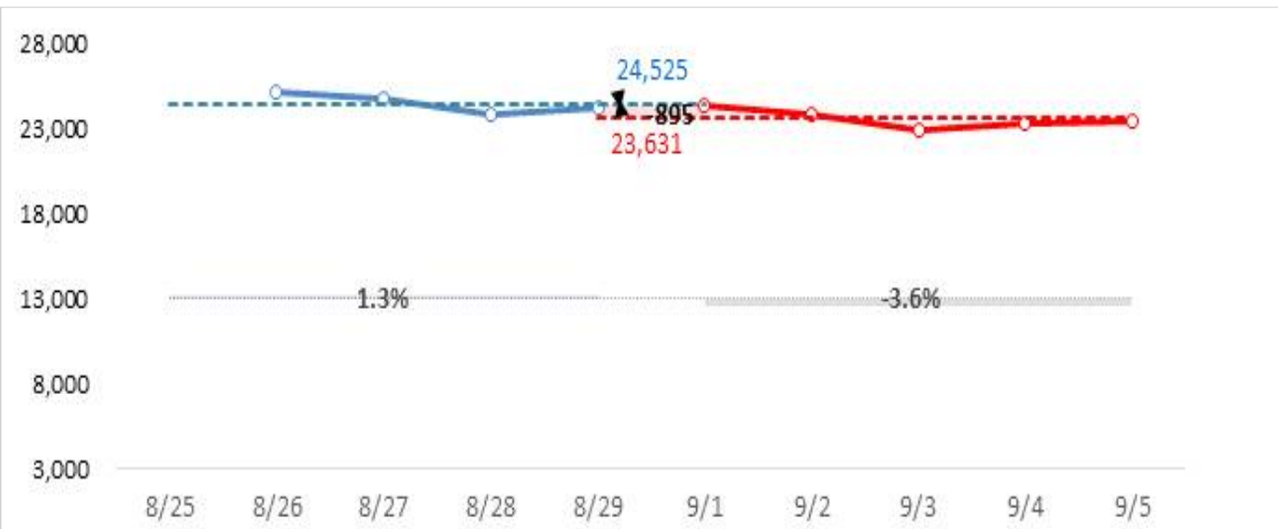
**▌케이프선 운임은 전주(8월 4주) 대비 3.6% 하락한 23,631달러/일 기록**

### (동향) 서아프리카 우기 영향으로 보크사이트 수출 감소, 중국 제철소 가을철 성수기 진입 대비

- 서아프리카 기니 지역의 보크사이트 수출은 우기의 영향으로 감소하여 시장에 부정적 영향을 미침
- 중국의 8월 철광석 수입량은 1억 523만 톤으로 3개월 연속 1억 톤을 상회함. 전월(1억 462만 톤) 대비 0.6% 증가한 것으로 나타났으며 이는 가격 하락에 따른 수요 자극과 9월 철강 수요의 계절적 증가 기대에 기인한 것으로 분석됨

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)




자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분 | | 9월 1주 | 8월 4주 | 전주대비차이 | |
|---|---|---|---|---|---|
| BCI | | 2,849 | 2,957 | ▼ -108 | -3.6% |
| 스팟운임(5TC) | | 23,631 | 24,525 | ▼ -895 | -3.6% |
| 용선료 | 6개월 | 29,200 | 30,650 | ▼ -1,450 | -4.7% |
| | 1년 | 24,875 | 25,300 | ▼ -425 | -1.7% |
| | 5년 | 20,600 | 20,700 | ▼ -100 | -0.5% |
| FFA | 10월물 | 27,879 | 28,087 | ▼ -209 | -0.7% |
| | 4분기물 | 25,933 | 26,546 | ▼ -613 | -2.3% |
| | '26년 | 21,319 | 21,396 | ▼ -77 | -0.4% |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

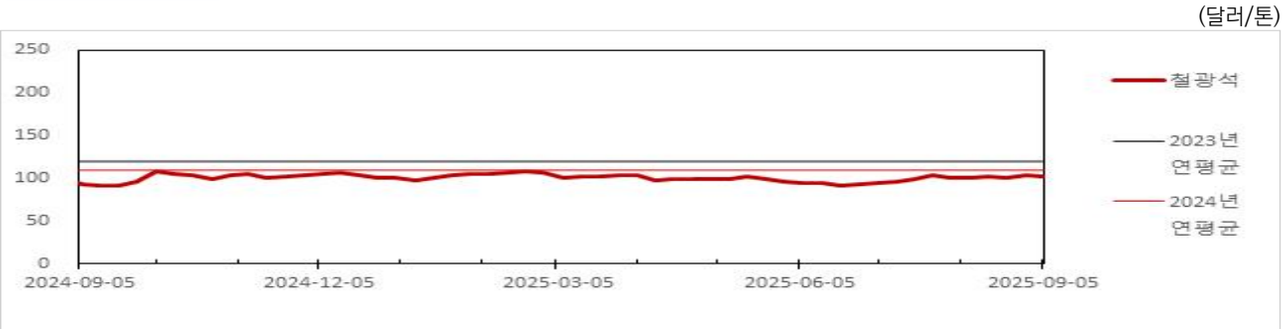
▲ 상승 ▼ 하락 – 혼조

## 3 케이프선

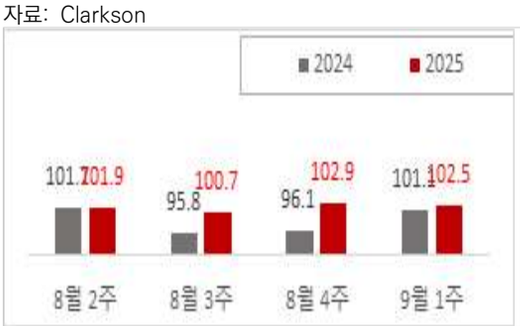
### ▌철광석 가격 : 전주 대비 0.4% 하락한 102.5달러/톤 기록

**철광석 가격 추이**

(달러/톤)




자료: Clarkson




(달러/톤)

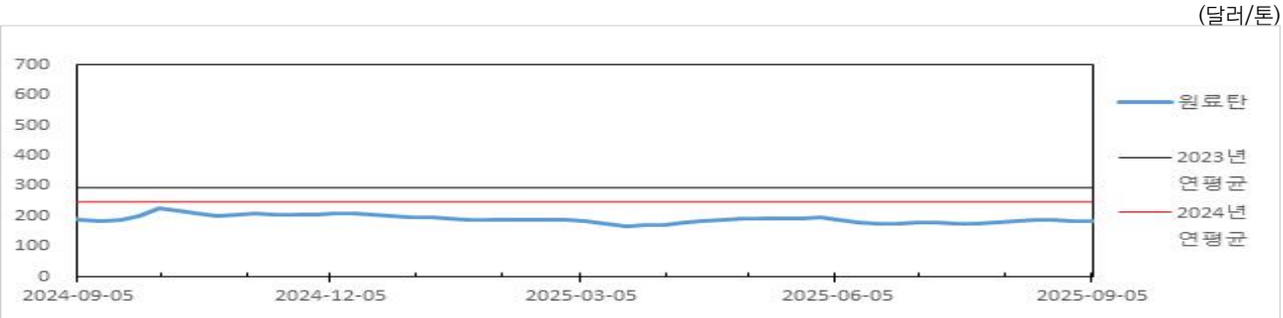
| 구분 | 철광석 가격 | 전주대비차이 | | |
|---|---|---|---|---|
| 8월 2주 | 101.9 | ▲ | 0.9 | 0.9 % |
| 8월 3주 | 100.7 | ▼ | -1.2 | -1.2 % |
| 8월 4주 | 102.9 | ▲ | 2.2 | 2.2 % |
| 9월 1주 | 102.5 | ▼ | -0.4 | -0.4 % |

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

### ▌원료탄 가격 : 전주 대비 0.3% 하락한 185.1달러/톤 기록

**원료탄 가격 추이**

(달러/톤)




자료: Clarkson

(달러/톤)

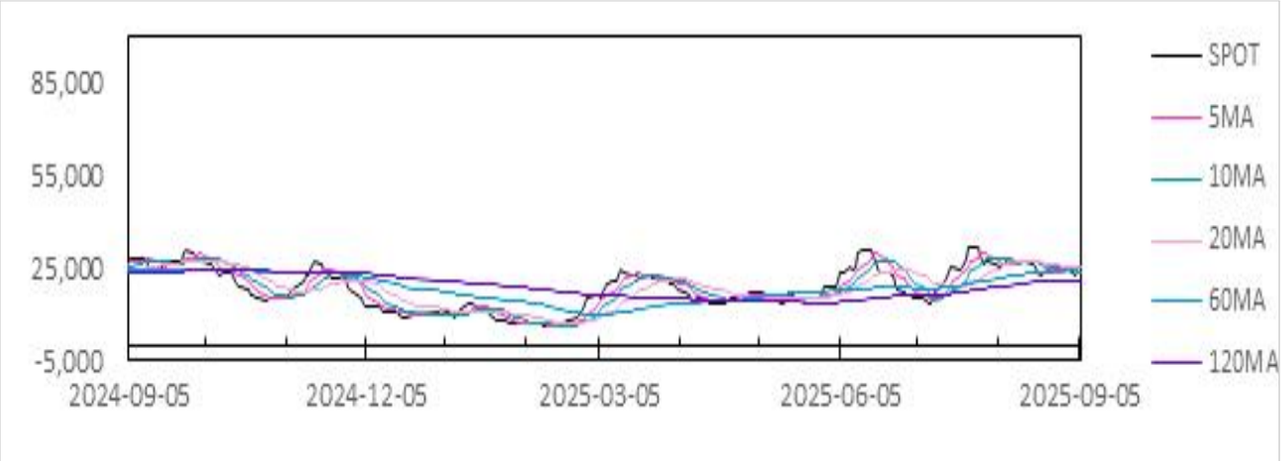
| 구분 | 원료탄 가격 | 전주대비차이 | | |
|---|---|---|---|---|
| 8월 2주 | 188.7 | ▲ | 5.5 | 3.0 % |
| 8월 3주 | 189.8 | ▲ | 1.1 | 0.6 % |
| 8월 4주 | 185.7 | ▼ | -4.1 | -2.2 % |
| 9월 1주 | 185.1 | ▼ | -0.6 | -0.3 % |

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

## 3 케이프선

이동평균

(달러/일)




자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공

## 3 파나막스선

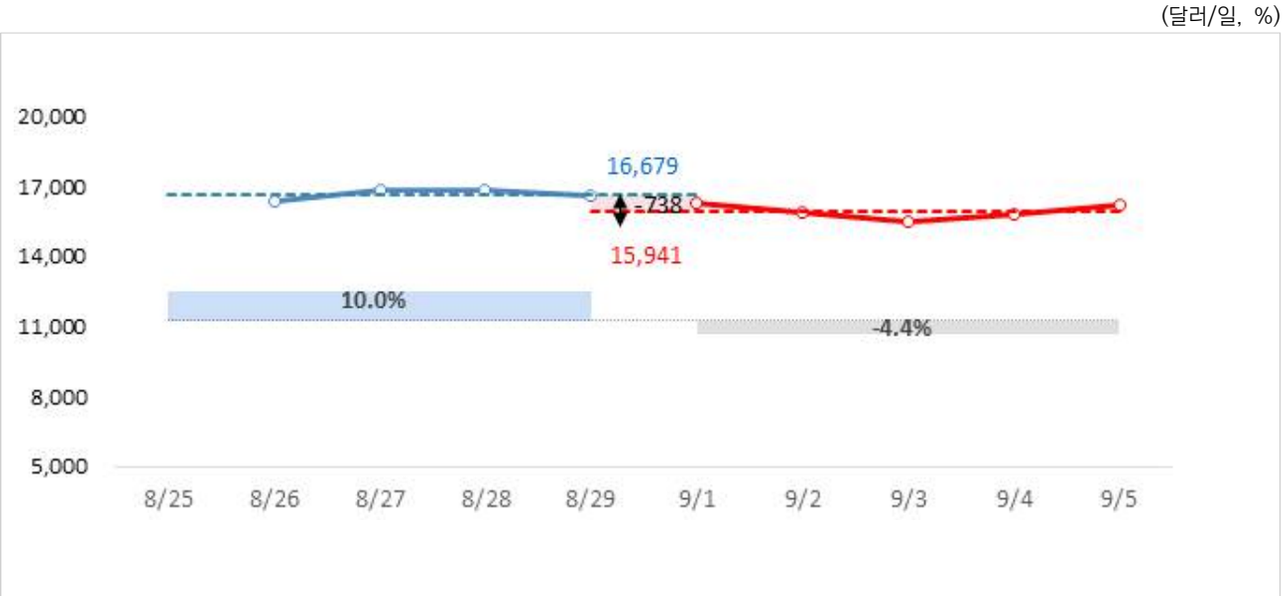
### ▌전주 대비 4.4% 하락한 15,941달러/일 기록

**(동향) 중국의 석탄 수요 감소, 미국 걸프만 곡물 유입 지속**

- 중국은 수력 발전 등 대체에너지 생산이 증가함에 따라 전체적인 전력용 석탄 소비가 감소 추세를 보이는 것으로 파악됨. 또한 중국 북부 산시성에 위치한 일부 광산은 안전 점검 및 시설 유지 관리를 위해 자발적으로 운영을 중단하면서 석탄 생산이 감소함
- 반면 미국 걸프만 지역에서는 곡물 수출 물량이 시장에 지속적으로 유입되면서 운임을 지지하였으나 선박 공급 과잉으로 인해 운임 상승을 견인하기에는 역부족이었음

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)




자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분 | | 9월 1주 | 8월 4주 | 전주대비차이 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| BPI | | 1,771 | 1,853 | ▼ | -82 | -4.4 % |
| 스팟운임(5TC) | | 15,941 | 16,679 | ▼ | -738 | -4.4 % |
| 용선료 | 6개월 | 16,250 | 16,000 | ▲ | 250 | 1.6 % |
| | 1년 | 15,250 | 15,250 | - | - | - % |
| | 5년 | 13,375 | 13,500 | ▼ | -125 | -0.9 % |
| FFA | 10월물 | 16,142 | 16,916 | ▼ | -774 | -4.6 % |
| | 4분기물 | 15,270 | 15,742 | ▼ | -472 | -3.0 % |
| | '26년 | 13,198 | 13,129 | ▲ | 69 | 0.5 % |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

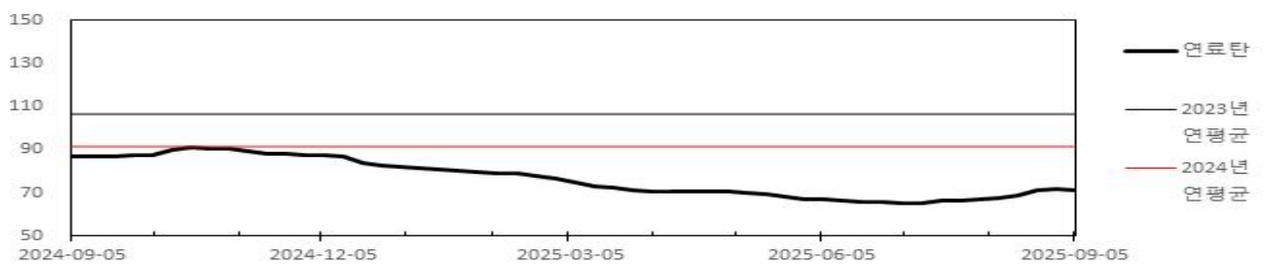
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

## 3 파나막스선

### ▌연료탄 가격 : 전주 대비 0.5% 하락한 71.3달러/톤 기록

**연료탄 가격 추이**

(달러/톤)




자료: Clarkson

(달러/톤)

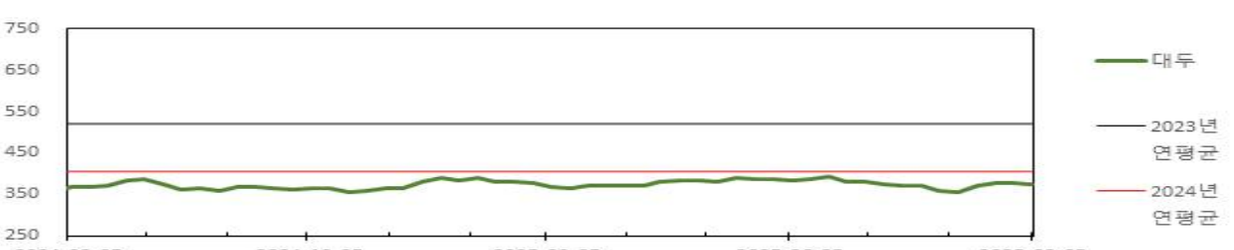
| 구분 | 연료탄가격 | 전주대비차이 | | |
|---|---|---|---|---|
| 8월 2주 | 69.0 | ▲ | 1.6 | 2.3 % |
| 8월 3주 | 71.0 | ▲ | 2.0 | 2.9 % |
| 8월 4주 | 71.6 | ▲ | 0.6 | 0.9 % |
| 9월 1주 | 71.3 | ▼ | -0.3 | -0.5 % |

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

### ▌대두 가격 : 전주 대비 1.4% 하락한 373.0달러/톤 기록

**대두 가격 추이**

(달러/톤)




자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

| 구분 | 대두 가격 | 전주대비차이 | | |
|---|---|---|---|---|
| 8월 2주 | 371.5 | ▲ | 16.0 | 4.5 % |
| 8월 3주 | 376.2 | ▲ | 4.7 | 1.3 % |
| 8월 4주 | 378.2 | ▲ | 2.0 | 0.5 % |
| 9월 1주 | 373.0 | ▼ | -5.2 | -1.4 % |

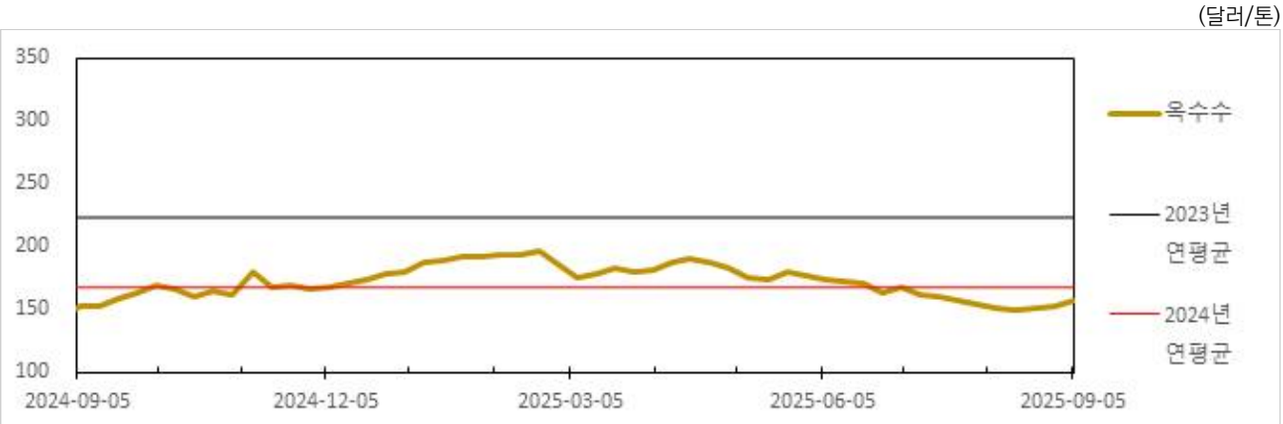
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

## 3 파나막스선

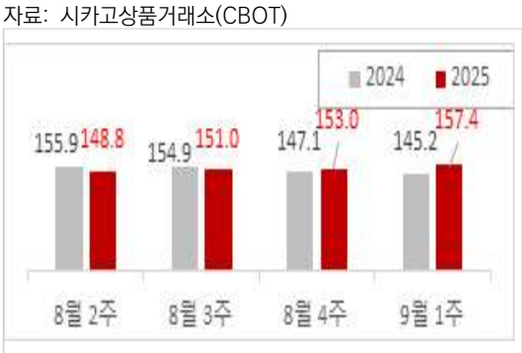
**▌옥수수 가격 : 전주 대비 2.9% 상승한 157.4달러/톤 기록**

옥수수 가격 추이

(달러/톤)




자료: 시카고상품거래소(CBOT)




(달러/톤)

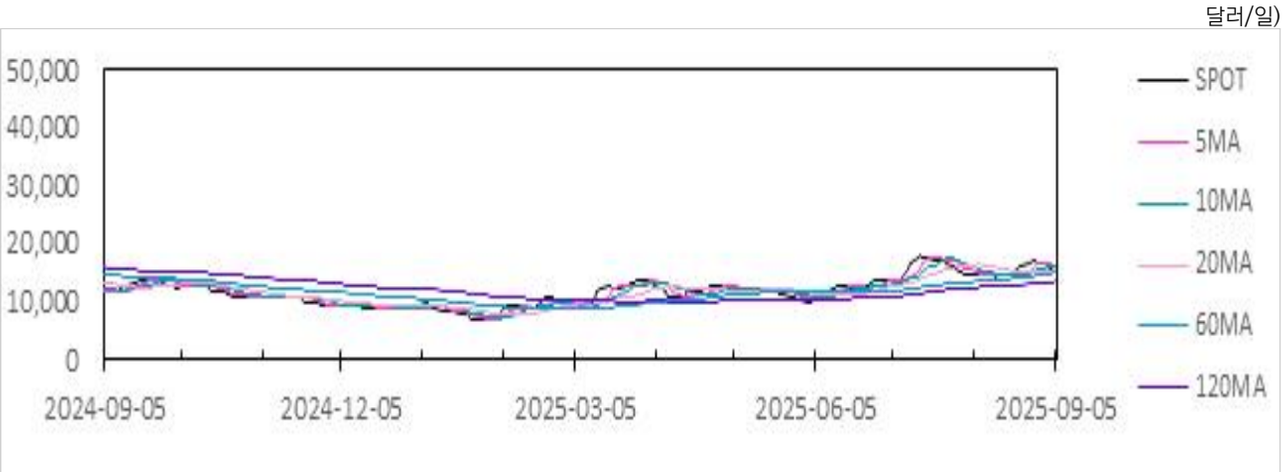
| 구분 | 옥수수 가격 | 전주대비차이 | | |
|---|---|---|---|---|
| 8월 2주 | 148.8 | ▼ | -2.1 | -1.4 % |
| 8월 3주 | 151.0 | ▲ | 2.3 | 1.5 % |
| 8월 4주 | 153.0 | ▲ | 1.9 | 1.3 % |
| 9월 1주 | 157.4 | ▲ | 4.5 | 2.9 % |

자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

## 3 파나막스선-기술분석

이동평균

달러/일)




자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공

## 3 수프라막스선

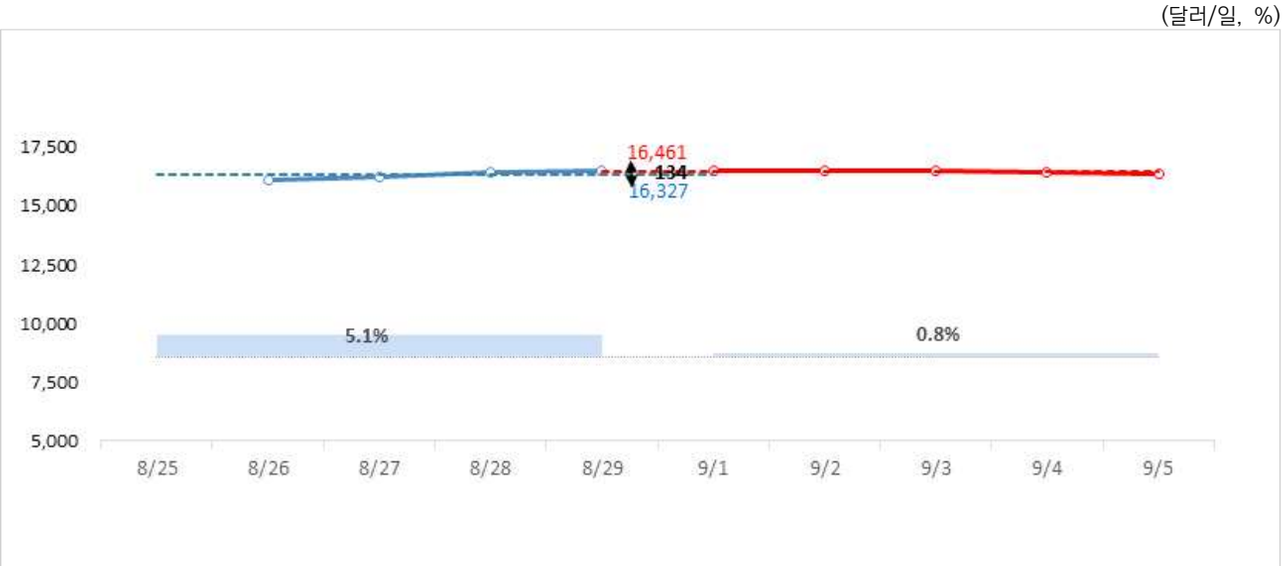
### ▌전주 대비 0.8% 상승한 16,461달러/일 기록

**(동향) 중국 7월 스크랩 수입량 전월 대비 12.1% 증가**

- 중국의 7월 스크랩 수입량은 전기로(EAF) 사용량 증가와 국내 공급 부족으로 인해 21,710톤을 기록하였으며 이는 전년 동기 대비 20% 증가한 수준임

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)




자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분 | | 9월 1주 | 8월 4주 | 전주대비차이 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| BSI | | 1,463 | 1,453 | ▲ | 11 | 0.8 % |
| 스팟운임(10TC) | | 16,461 | 16,327 | ▲ | 134 | 0.8 % |
| 용선료 | 6개월 | 16,000 | 16,000 | - | - | - % |
| | 1년 | 14,250 | 14,250 | - | - | - % |
| | 5년 | 14,000 | 14,000 | - | - | - % |
| FFA | 10월물 | 15,806 | 16,400 | ▼ | -594 | -3.6 % |
| | 4분기물 | 14,565 | 14,656 | ▼ | -92 | -0.6 % |
| | '26년 | 11,949 | 11,943 | ▲ | 6 | 0.0 % |

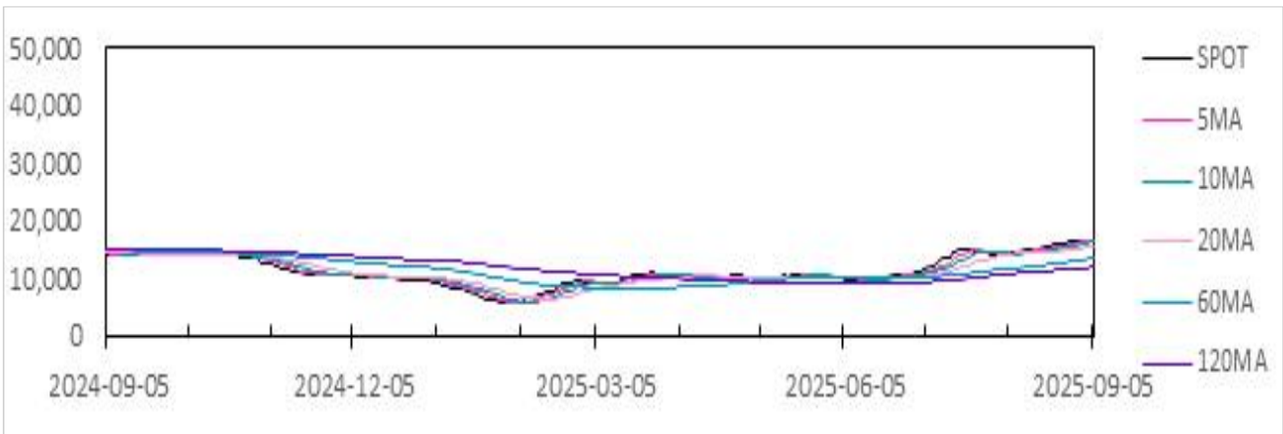
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

## 3 수프라막스선

이동평균

달러/일)




자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공

## 3. 컨테이너선

김병주 전문연구원 | bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4628

### 1 동향분석

**▌컨테이너 운임지수(SCFI) : 전주 대비 1p 하락한 1,444p를 기록**

**(운임) 컨테이너 운임지수(SCFI)는 북미·유럽 항로 등락 엇갈리며 보합세**

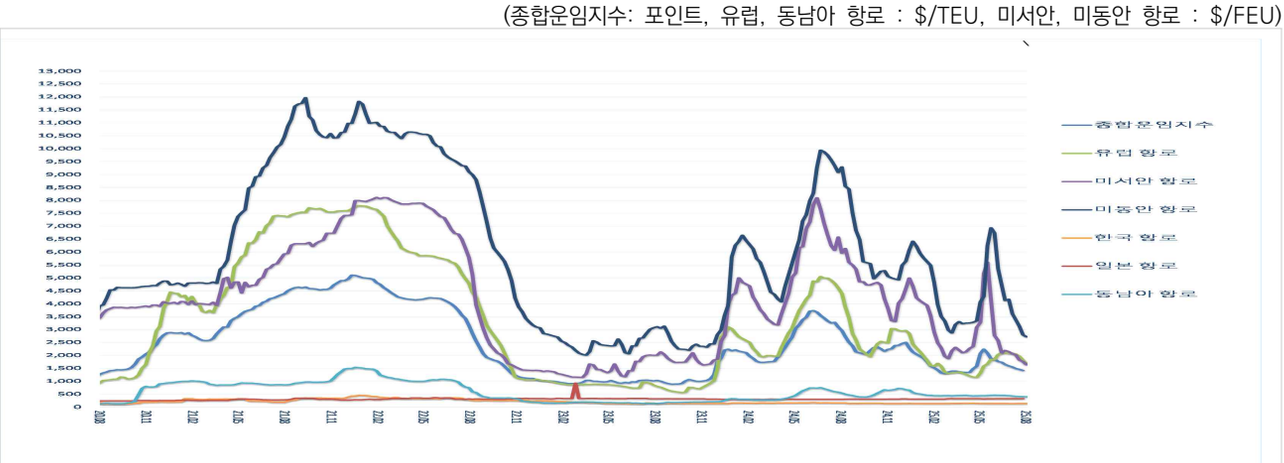
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 북미시장이 전주에 이어 상승했지만, 유럽 항로가 하락하며 종합 지수는 보합세 기록

**(현황) 수요 부진과 공급 과잉 지속되는 가운데 북미는 일괄운임인상으로 상승, 유럽은 약세 심화**

- 아시아 북미 수요 회복이 제한적인 상황에서 과도한 운임 하락을 방어하기 위해 9월 일괄운임인상(GRI)을 단행했으나, 관세 영향과 경쟁 심화로 다시 하방 압력이 발생할 가능성이 있음
- 아시아-유럽 항로는 이른 성수기 종료로 인한 수요 부진과 공급 과잉이 이어지는 가운데, 10월 국경절 이후 물량 감소를 우려한 선사들의 운임 경쟁까지 심화되고 있음

**컨테이너 운임지수**

(종합운임지수: 포인트, 유럽, 동남아 항로 : $/TEU, 미서안, 미동안 항로 : $/FEU)




자료: 상하이해운거래소

**컨테이너 운임**

(종합운임지수: 포인트, 유럽, 한국, 일본 동남아 항로 : $/TEU, 미서안, 미동안 항로 : $/FEU)

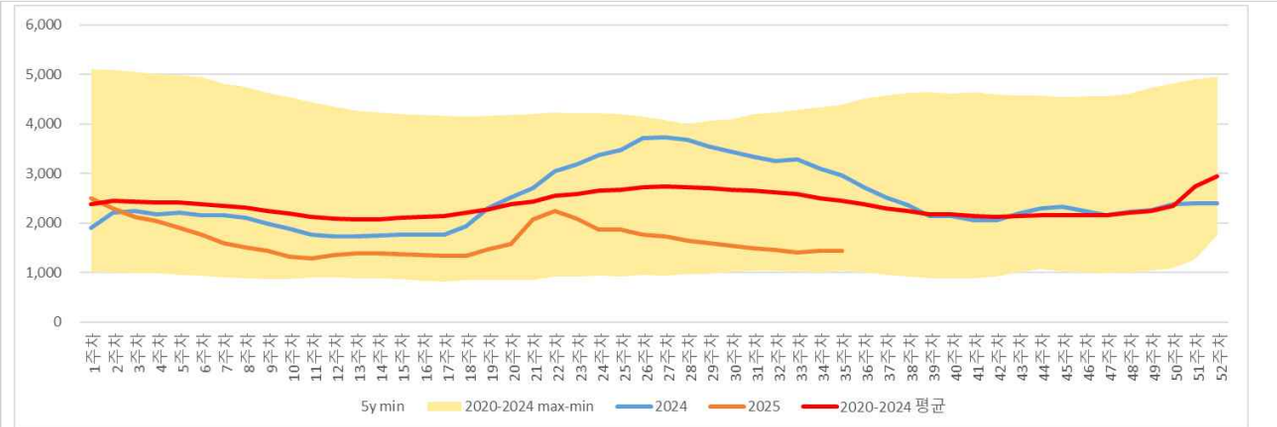
| | | 9월 1주 | 전주대비 | 2025년 | | | 2024년 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 컨테이너선 시장 | | | | | | | | | |
| 종합운임지수 | SCFI | 1,444 | -1 | 1,293 | 2,505 | 1,659 | 1,731 | 3,734 | 2,506 |
| 운임 | 유럽항로 | 1,315 | -166 | 1,154 | 2,851 | 1,705 | 1,943 | 5,051 | 3,132 |
| | 미서안항로 | 2,189 | 266 | 1,644 | 5,606 | 2,830 | 2,775 | 8,103 | 4,987 |
| | 미동안항로 | 3,073 | 207 | 2,613 | 6,939 | 4,143 | 3,931 | 9,945 | 6,463 |
| | 한국항로 | 139 | 0 | 135 | 148 | 139 | 138 | 172 | 153 |
| | 일본항로 | 322 | -1 | 308 | 327 | 318 | 297 | 316 | 303 |
| | 동남아항로 | 419 | 0 | 398 | 655 | 453 | 259 | 753 | 487 |

자료: 상하이해운거래소, Clarkson

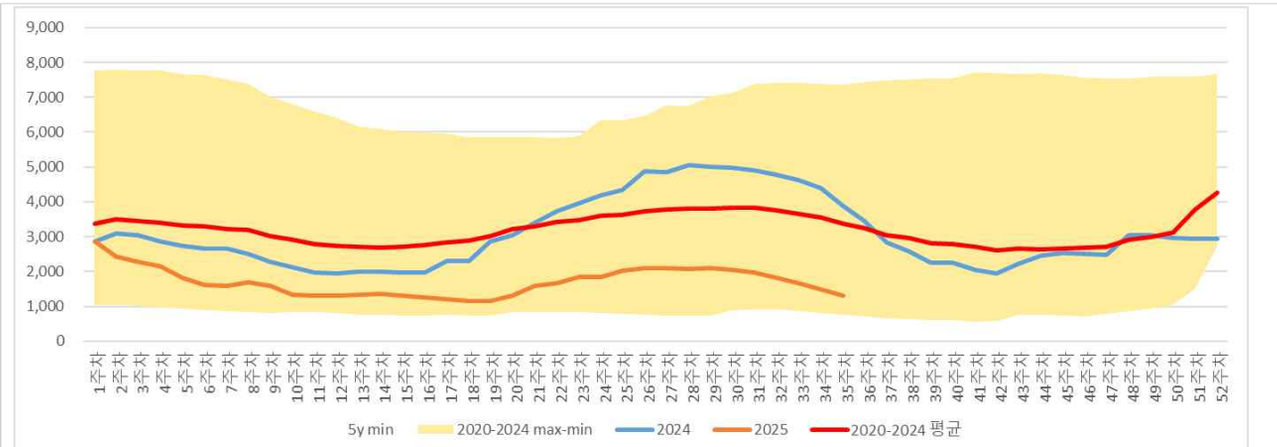
## 2 운임전망

| 9월 2주('25.9.8~'25.9.12)

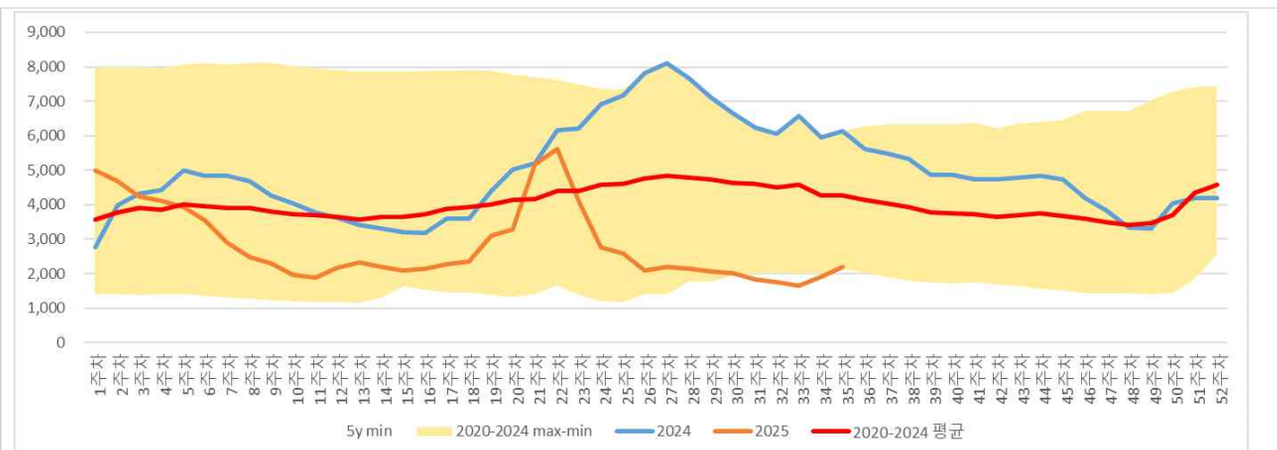
### SCFI 지수는 하락할 것으로 전망




### 아시아-유럽운임은 하락할 것으로 전망




### 아시아-북미운임(서부)은 하락할 것으로 전망



## 4. 탱커선

류희영 전문연구원 | hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4643

### 1 유조선-동향분석

**▌유조선 WS(VLCC World Scale) : 금주 유조선 WS는 전주 대비 6.5p 상승한 70.2를 기록함**

#### (운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 상승세를 보임

(달러/톤)

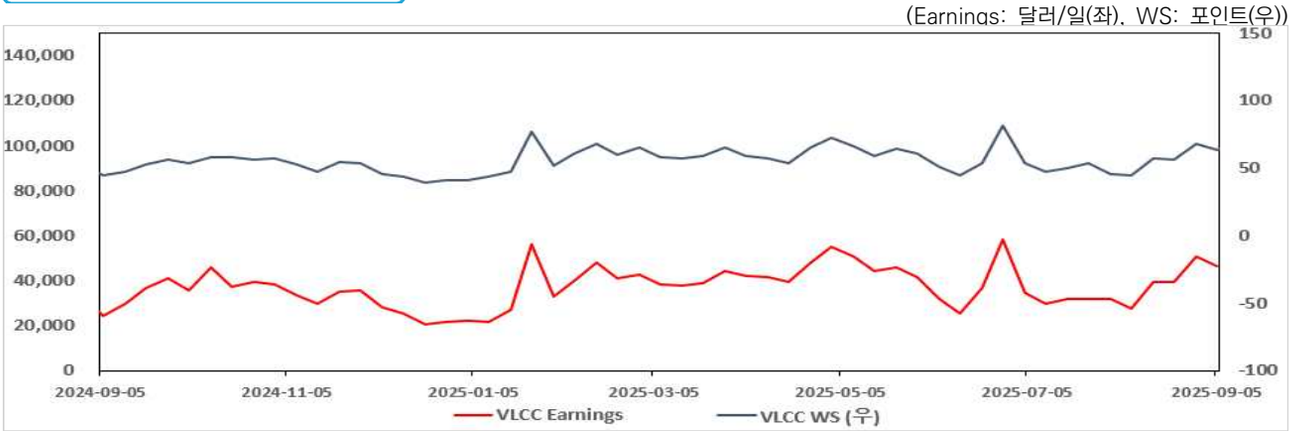
| 구분 | 9월 1주(WS) | 전주 대비 차이 | | |
|---|---|---|---|---|
| 중동-중국 항로(TD3C) | 70.2 | ▲ | 6.5 | 10.2 % |
| Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K | 45.0 | ▲ | 10.0 | 28.6 % |
| Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K | 75.0 | ▲ | 12.5 | 20.0 % |
| Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K | 63.5 | ▲ | 11.5 | 18.1 % |

#### (동향) 동절기 수요 확대·OPEC+ 증산 등이 시황 상승 유도, 당분간 상승세가 이어질 것으로 전망

- 중동항로는 주 중반 이후 물동량 급증으로 운임이 급등했고, 대서양항로 역시 주 후반 가용 선복이 빠르게 소진되면서 상승세가 이어졌음. 특히 동절기 진입에 따른 에너지 수요 확대와 OPEC+의 원유 증산 결정 등으로 화주들의 선복 확보 움직임이 활발해지면서 시장에 직접적인 상승 압력으로 작용, 시황을 견인한 것으로 분석됨
- OPEC+는 지난 7일 화상회의를 통해 내달 원유 생산량을 하루 13만 7천 배럴 증산하기로 결정함. 회의에서는 건전한 석유시장 여건과 안정적인 글로벌 경제 전망을 근거로 시장 안정화 의지를 재확인하며 생산량 조정 방침을 발표함. 이에 따라 OPEC+는 지난 4월 증산 기조 전환 이후 7개월 연속으로 생산량 확대를 이어가게 됨

**VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수**

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))




자료: Clarkson

**유조선 운임**

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

| | | 9월 1주 | 전주대비 | 2025년 | | | 2024년 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 유조선 시장(현물) | | | | | | | | | |
| 중동-중국 항로(TD3C) | 운임지수 | 70 | 6.5 | 43 | 82 | 59 | 40 | 80 | 57 |
| | 평균 수익 | 49,683 | 1,229 | 20,781 | 75,941 | 38,596 | 17,598 | 74,778 | 20,034 |
| VLCC | 1년 용선료 | 43,250 | 1,250 | 35,250 | 46,500 | 41,417 | 37,250 | 48,500 | 45,635 |

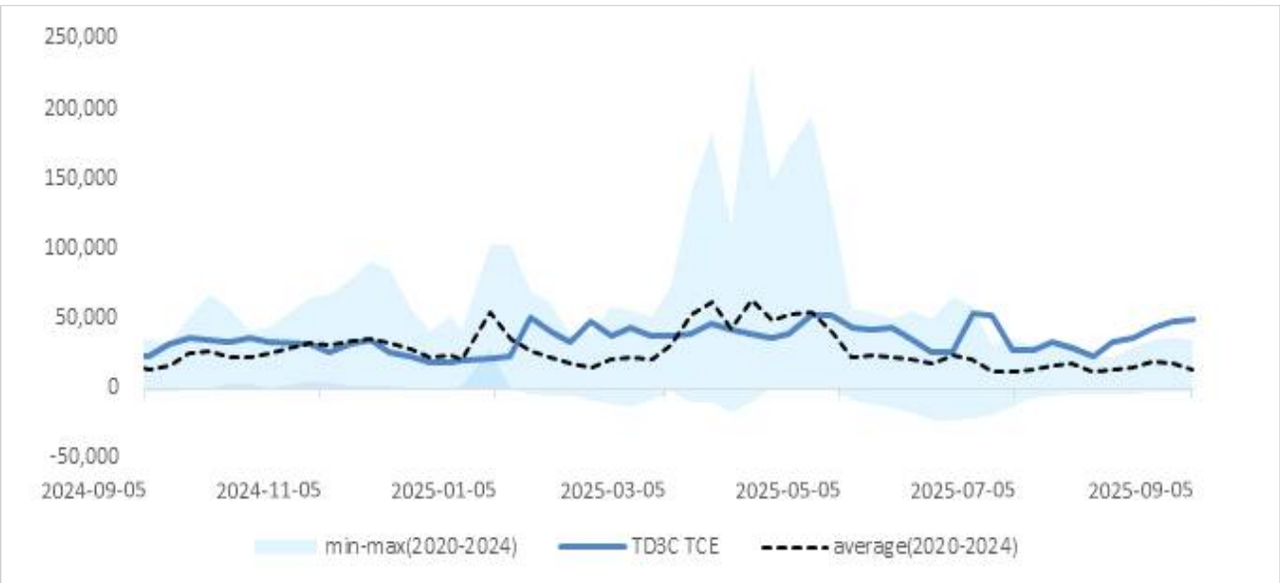
자료: Clarkson

## 2 유조선-기술분석

### ▌과거 평균 대비 회복 흐름을 보이며 점진적으로 상승세를 형성하는 모습이 나타나고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) TCE(Time Charter Equivalent)

(달러/일)

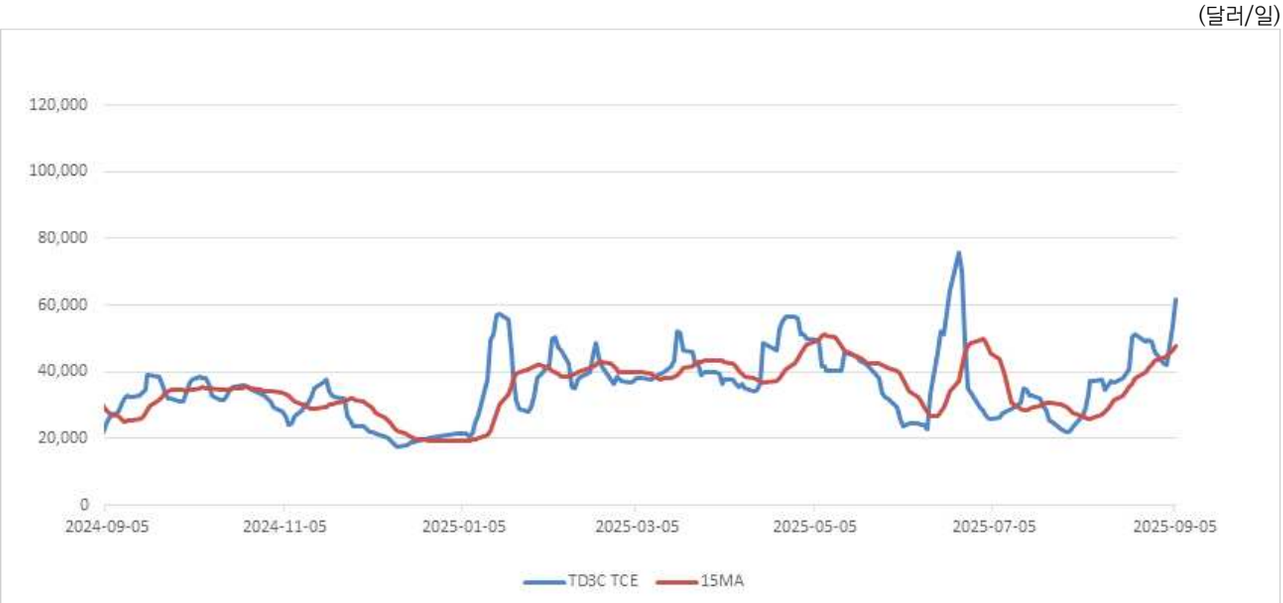



자료: Clarkson

### ▌단기 변동성 속에서도 저점 이후 반등세를 이어가며 상승 기조를 형성하고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)




자료: Clarkson

# 5. 중고선

## 1 동향분석

### ▌건화물 중고선가 지수는 27.4p로 전주 대비 5p 하락함

건화물선 운임지수와 중고선 지수

주: 건화물선 중고선지수는 선형별 10년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음
자료: Clarkson

### ▌컨테이너 중고선가 지수는 81.7p로 전월과 동일함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수

자료: Clarkson

## 2 거래실적 ('25.09.01~'25.09.05)

▌건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 중고선 12건 거래 발생

| 선종 | 선명 | 건조 년도 | 선형 | 단위 | 매매일자 | 가격 (백만달러) | 매도자 | 매수자 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bulk | Eternal Bliss | 2010 | 82,071 | DWT | 2025-09-05 | 17.00 | K-Line Pte Ltd | Undisclosed interests |
| Bulk | Jin Rong | 2008 | 58,729 | DWT | 2025-09-04 | 12.00 | Jinhui Shipping | Undisclosed interests |
| Tanker | Constantios | 2009 | 157,985 | DWT | 2025-09-03 | 40.00 | Tanker Ventures Ltd | Clients of Seven Islands Shpg |
| Bulk | Costanza | 2010 | 92,672 | DWT | 2025-09-03 | 16.00 | K Line Bulk | Indonesian interests |
| Bulk | Meteora | 2007 | 58,740 | DWT | 2025-09-03 | 11.70 | Helikon Shpg. Ent. | Undisclosed interests |
| Bulk | Cape Jacaranda* | 2011 | 181,452 | DWT | 2025-09-03 | 25.00 | Kumiai Senpaku | Greek interests |
| Bulk | Frontier Neige* | 2011 | 182,737 | DWT | 2025-09-03 | 25.00 | Kumiai Senpaku | Greek interests |
| Gas C'rier | BW Lord | 2008 | 84,682 | cu.m. | 2025-09-02 | 61.00 | BW LPG India | Undisclosed interests |
| Container | Cape Franklin | 2006 | 1,440 | TEU | 2025-09-02 | 17.00 | Schoeller Holdings | Undisclosed interests |
| Container | Alexander L | 2011 | 1,304 | TEU | 2025-09-01 | 19.00 | Hermann Lohmann | Middle Eastern interests |
| Container | Ji Tai | 2026 | 950 | TEU | 2025-09-01 | 16.00 | Fujian Zhongzhizhou | Vietnamese interests |
| Container | Nordic Porto | 2011 | 1,085 | TEU | 2025-09-01 | | Nordic Hamburg | Undisclosed interests |

## 6. 주요 해운지표

(2025.09.08. 기준)

| 주요 해운지표 추이 | | 금주 | 전주 대비 | 9월 평균 | 2025년 최저 | 2025년 최고 | 2025년 평균 | 2024년 최저 | 2024년 최고 | 2024년 평균 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **중고선가 ($ Million)** | | | | | | | | | | |
| 건화물선(5년) | Panamax | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| 유조선(5년) | VLCC | 117 | 0 | 117 | 112 | 117 | 115 | 106 | 116 | 114 |
| 컨테이너선(10년) | Sub-Panamax | 36 | 0 | 36 | 33 | 36 | 35 | 15 | 31 | 25 |
| 자료: Clarkson | | | | | | | | | | |
| **신조선가 ($ Million)** | | | | | | | | | | |
| 건화물선 | Panamax | – | – | – | – | – | – | 35 | 37 | 36 |
| 유조선 | VLCC | 126 | 0 | 126 | 125 | 129 | 126 | 128 | 131 | 129 |
| 컨테이너선 | Sub-Panamax | 45 | 0 | 45 | 44 | 45 | 45 | 41 | 44 | 42 |
| 자료: Clarkson | | | | | | | | | | |
| **연료유 ($/Tonne)** | | | | | | | | | | |
| 380 CST | Rotterdam | 404 | -2 | 404 | 401 | 493 | 440 | 407 | 522 | 471 |
| | Singapore | 409 | -4 | 409 | 407 | 514 | 453 | 439 | 536 | 485 |
| | Korea | 435 | -6 | 435 | 437 | 530 | 480 | 475 | 563 | 515 |
| | Hong Kong | 422 | -5 | 422 | 424 | 522 | 471 | 456 | 568 | 500 |
| VLSFO | Rotterdam | 470 | -7 | 470 | 440 | 553 | 498 | 502 | 615 | 555 |
| | Singapore | 496 | -10 | 496 | 484 | 604 | 529 | 548 | 657 | 610 |
| | Hong Kong | 508 | -7 | 508 | 493 | 604 | 539 | 568 | 680 | 620 |
| 자료: Clarkson | | | | | | | | | | |
| **주요 원자재가 ($)** | | | | | | | | | | |
| 철광석 ($/Tonne) | 국제價 | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| | 중국産 | | | | – | | | – | | |
| 연료탄 ($/Tonne) | 국제價 | | | | – | | | – | | |
| | 중국産 | | | | – | | | – | | |
| 원료탄 ($/Tonne) | 호주산 | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| | 내륙(몽골) | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| | 중국産 | | | | – | | | – | | |
| 곡물 (센트/부셸) | 대두(국제) | 1,027 | -28 | 1,033 | 536 | 1,078 | 1,019 | 952 | 1,277 | 1,100 |
| | 밀(국제) | 519 | -15 | 522 | 504 | 618 | 545 | 524 | 700 | 578 |
| 자료: mysteel, CBOT | | | | | | | | | | |

**세계 경제권역별 교역액 ($ Million)**

| | | 5월 | 6월 | 7월 | 2024년 합계 | 2023년 합계 | 2022년 합계 | 2021년 합계 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ASEAN | 수출 | 10,006 | 9,760 | 10,907 | 114,011 | 109,123 | 124,889 | 108,826 |
| | 수입 | 6,209 | 6,649 | 6,990 | 78,828 | 78,033 | 82,529 | 67,705 |
| NAFTA | 수출 | 12,080 | 13,160 | 12,212 | 151,717 | 136,353 | 130,259 | 113,907 |
| | 수입 | 8,018 | 7,625 | 7,714 | 86,499 | 85,097 | 98,901 | 87,472 |
| EU | 수출 | 6,655 | 6,416 | 6,747 | 74,722 | 74,147 | 74,413 | 69,576 |
| | 수입 | 5,583 | 6,124 | 6,243 | 69,321 | 73,011 | 73,966 | 71,740 |
| BRICs | 수출 | 12,880 | 12,809 | 13,685 | 162,194 | 154,128 | 187,108 | 194,151 |
| | 수입 | 13,146 | 12,987 | 14,346 | 163,110 | 168,691 | 189,991 | 173,284 |

자료: 한국무역협회

주)

1. 본 보고서의 내용은 한국해양수산개발원의 공식적 견해와 다를 수 있음
2. 인공지능(AI) 분석을 활용한 예측은 한국해양수산개발원이 개발 중인 분석모델의 예측결과로서 제공되는 내용임. 향후 산학연 공동연구를 통하여 모델의 성과를 지속적으로 향상시켜 나갈 예정임
3. 인공지능 분석을 포함한 본 보고서의 예측결과는 단순한 '참고용' 자료이므로 한국해양수산개발원은 본 보고서를 기반으로 한 이용자의 의사결정으로 인하여 초래된 손실, 손해 또는 기타 법적 의무에 대해서는 어떠한 책임도 부담하지 않음. 이 자료를 수령하는 것으로 정보 이용자는 위에 언급된 모든 책임의 한계에 대하여 명확히 인식하고 동의하는 것으로 간주함