

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2025년 10월 13일

감 수 이언경 해운물류·해사연구본부장

발 행 인 조정희 원장

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스

01

건화물선

04

컨테이너선

14

탱커선

16

중고선

18

주요 해운지표

21

건화물선

지난주 케이프선 운임은 6.2% 하락한 23,590달러/일을 기록

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 46p 상승한 1,160p를 기록

탱커선

유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 7.1p 하락한 72.2p를 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

EU, 미국의 보복 위협에도 불구하고 넷제로 프레임워크 지지

- ▶ 유럽연합 집행위원회는 미국의 보복 위협에도 불구하고 해운업의 탈탄소화를 위한 국제해사기구(IMO) 넷제로 프레임워크 채택을 촉구하며 확고한 지지 입장을 재확인함
 - 점진적인 탄소 가격 책정 매커니즘을 포함한 초안은 올해 4월 회원국들의 폭넓은 지지를 받았으며, 10월 14일부터 개최되는 IMO 회의에서 정식 채택 여부가 결정될 전망이다
 - 반면 미국은 해당 프레임워크를 자국 기업과 소비자 비용을 높이는 사실상의 글로벌 탄소세로 규정하며 강력히 반대하고 있어, 14일 개시되는 표결 결과가 한층 불확실해지고 있음
- ▶ 미국은 넷제로 프레임워크를 지지하는 국가에 대해 해당 국가 선박의 미국 항만 입항 제한, 외국인 선원에 대한 비자 요건 강화 및 수수료 인상 등 보복 조치를 취할 수 있다고 경고함
 - 또한 지지국과 연계된 조선소 및 LNG 인프라에 불이익을 부과하고, 자국에 해를 끼친다고 보는 기후 정책을 추진하는 관료에 대한 제재까지 검토하는 등 전방위적 압박을 가하고 있음
 - 이러한 미국의 위협 속에서 EU 집행위원회는 넷제로 프레임워크가 채택되면, 이중 과금 문제를 해결하기 위해 배출권거래제(ETS) 등 기존 EU 규정을 검토·조정할 것이라고 밝힘

자료: <https://www.loydslist.com/LL1155091/EU-stands-firm-on-IMO-NetZero-plan-as-US-threatens-retaliation>

최건우 부연구위원

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

미국, 중국의 반발에도 불구하고 항만 수수료 부과 강행

- ▶ 미국 무역대표부(USTR)는 중국 선박에 대한 항만 수수료 부과를 예정대로 10월 14일부터 개시한다고 최종 통보했으며, 이에 중국 또한 미국 지분 25% 이상 선사에 대해 상호주의에 입각한 항만 수수료를 부과할 예정임
 - 특히 미국 항만으로부터 2,000해리 이내 항해에 대한 면제 규정은 전체 서비스 항로에서 가장 먼 기항지를 기준으로 산정하기로 확정되어, 캐나다나 멕시코를 경유하는 방식으로 면제를 받을 수 없게 됨
 - 또한 발라스트 면제는 화물·승객이 전혀 없을 때만 적용되며, 중국산 STS 크레인 100% 관세는 25년 4월 17 이전 계약·27년 4월 18일 이전 도착하는 크레인은 예외로 하고 예정대로 시행된다고 명확히 함
- ▶ 현재 USTR은 4가지 수정 제안을 발표하고 업계 의견을 수렴 중임. 여기에는 2025년 4월 17일 이전 중국에 발주하고 20년 이상 장기용선 계약을 맺어 2027년 12월 31일 이전에 취항하는 에탄·LPG 운반 선에 대해, 용선자를 소유 및 운영자로 간주하는 예외 조항이 포함됨
 - 또한 기존 '레이커(Laker)' 선박 면제 규정은 미국 오대호 항만에서 미국·캐나다·멕시코 간 화물을 싣고 내리는 항차에만 적용하는 것으로 변경하고, 중국산 화물처리장비(RTG, RMG 등)에는 150%의 관세를 부과하는 안이 제안됨
 - USTR은 향후 경제적 영향이나 미중 관계에 따라 수수료 프로그램이 계속 변경될 수 있다고 여지를 남겨, 업계에서는 향후 규칙이 더 악화될 수 있다는 우려와 함께 불확실성이 증폭되고 있음

자료: <https://www.loydslist.com/LL1155089/US-forges-ahead-with-port-fees-despite-Chinese-protests>

김병주 전문연구위원

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



1. 주간뉴스

호주, 아시아의 에너지 믹스 변화로 석탄 수출 감소 전망

- ▶ 중국은 태양광과 배터리 확산으로 전력 부문 배출을 3% 줄이며 석탄 소비 감소의 분기점을 만들었고, 동남아 역시 석탄에서 재생에너지와 가스 전환함에 따라 호주 석탄 수출의 성장 기반이 무너지고 있음
 - 중국의 석탄화력발전소 평균 가동률은 2024년에 50%, 2050년에는 50% 이하로 하락할 전망이고, 동남아 국가들 역시 재생에너지는 석탄의 10배, 가스는 3배 규모로 확대되며 탈석탄 흐름이 가속화되고 있음
 - 탈탄소 시대의 대안으로 제시되는 탄소포집저장(CCS) 기술은 비용 및 기술적 제약이 커서 실현 가능성이 낮고, 재생에너지 및 저장설비의 경제성이 높아지면서 석탄 화력 발전의 입지는 빠르게 축소되고 있음
- ▶ 중국이 자국 내 석탄 생산을 확대함에 따라 2025년 석탄 수입량은 전년 대비 20% 이상 감소할 전망이며, 인도네시아·러시아 등으로 수입선을 전환하면서 중국 시장에서 호주 연료탄의 점유율은 감소하고 있음
 - 인도네시아는 중국과 동남아시아의 최대 석탄 공급국으로 이 국가들의 수입 증가분의 대부분을 차지했으며, 러시아산 석탄 수입도 러-우 전쟁 이후 3배로 성장함에 따라 아시아 내 석탄 공급 경쟁이 치열함
 - 미국 에너지경제·재무분석연구소(IEEFA)는 저품위 석탄의 가격 경쟁력이 강화되면서 호주산 석탄의 수익성은 하락하고, 아시아의 에너지 믹스 변화로 석탄 수출의 구조적 쇠퇴가 시작되었다고 평가함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/risks-loom-for-australian-thermal-coal-as-growth-markets-stall/>

최영재 연구원

051-797-4608, cyj@kmi.re.kr

미국, 중국의 수입처 전환으로 대두 수출 기반 약화

- ▶ 국제 통신사 로이터(Reuters) 통신은 미·중 무역전쟁 이후 중국이 미국산 대두 수입을 중단하면서, 미국 대두 농업과 농기계·비료 산업 전반이 수익 악화를 겪고 있으며 대두 재고가 증가하고 있다고 보도함
 - 일리노이 대학(University of Illinois)의 추정에 따르면, 낮은 대두 가격과 수출 부진으로 미국 최대의 대두 생산 및 수출 지역인 일리노이에서 대두 생산에 따른 손실이 에이커 당 최대 8달러에 이르고 있음
 - 미국 정부 통계에 따르면, 가을 대두 수확 철 전인 올해 1~7월의 미국산 대두의 중국 수출량은 전년 대비 약 39% 감소한 590만 톤이며, 금액 기준으로는 전년 대비 약 51% 감소한 25억 달러로 집계됨
- ▶ 전 세계 대두 수입의 약 61%를 차지하는 중국이 브라질과 아르헨티나 등 남미산 대두로 수입선을 전환하면서 미국산 대두의 입지는 약화되고 세계 대두 교역의 중심축이 브라질과 아르헨티나로 이동하고 있음
 - 로이터 통신에 따르면 지난달 기준으로 미국산 대두는 브라질산 대두보다 약 80~90센트/부셸 저렴했지만, 중국의 23% 관세가 부과되면서 미국산 대두 가격이 2달러/부셸 추가되어 오히려 비싸졌음
 - 이러한 영향으로 인해 트랙터 및 콤바인을 생산하는 장비 제조업체 CNH의 2025년 1~6월 농업 부문 매출이 전년 대비 20% 감소하는 등 관련 산업으로 확산되어 미국 농업 경제 전반으로 파급되고 있음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/us-soybean-farmers-deserted-by-big-buyer-china-scramble-for-other-importers/>

최영재 연구원

051-797-4608, cyj@kmi.re.kr



1. 주간뉴스

미국, 이란산 원유 거래 중국 정유사 및 터미널 등 제재 발표

- ▶ 미 재무부는 이란의 에너지 수출 및 자금 흐름을 차단하기 위해, 이란산 원유와 석유제품 거래에 관련한 중국 정유사와 원유 터미널을 비롯한 관련 기업·개인·선박 등 약 100개 제재 대상을 지정했다고 밝힘
 - 제재 대상에는 이란의 그림자 선단을 수용한 중국의 독립 정유사인 산둥 진청 석유화학그룹(Shangdong Jincheng Petrochemical Group)과 르자오 스화(Rizhao Shihua) 원유 터미널이 포함된다고 발표함
 - 미 재무부는 이란의 에너지 수출 체계를 해체해 현금 흐름을 차단하겠다고 강조했으며, 트럼프 대통령은 제재 발표 후 이란의 핵무기 보유는 허용되지 않을 것이라고 언급해 정치적 압박 기조를 분명히 밝혔음
- ▶ 워싱턴 주재 중국대사관은 미국의 일방적 제재를 불법적 남용이라 규탄하며, 자국 기업의 합법적 권익을 보호하기 위한 모든 조치를 취하겠다고 경고했으나, 이란 유엔대표부는 즉각적인 답변을 내놓지 않았음
 - 이란의 석유 수출을 추적하는 단체인 UANI(United Against a Nuclear Iran)은 이란의 지난 9월 원유 수출량은 올해 최고치인 약 6,320만 배럴, 금액 기준으로는 약 42억 6,000만 달러라고 밝힘
 - 이에 대해 UANI는 유엔의 이란 제재에 앞서 선제적 비축 수요가 늘어난 결과일 가능성이 크다고 분석했으며, 국제 통신사 로이터(Reuters) 통신은 이란은 여전히 원유 수출을 이어가고 있다고 지적함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/us-imposes-sanctions-on-china-refinery-others-for-iran-oil-purchases/>

최영재 연구원

051-797-4608, cyj@kmi.re.kr

원유, 중국 비축 수요 및 인도 정제 수요 확대

- ▶ 선박중개사 인터모달(Intermodal)은 중국의 원유 수입이 경기 둔화와 산업 부진 속에서도 저유가 상황에 힘입어 증가세를 보이고 있으나, 이는 내수 소비 확대가 아닌 일시적 재고 축적에 따른 확대라고 평가함
 - 인터모달은 중국의 9월 원유 수입량이 전년 동월 대비 약 6.5% 증가했고, 주요 공급원은 중동·러시아·브라질·서아프리카이며 인도네시아를 통한 수입 확대는 이란산 원유의 지속적 유입을 의미한다고 밝힘
 - 중국 정유 부문의 과잉설비와 연료 수요 둔화, 전기차 보급 확산과 함께, 중국 중앙 정부의 산업 통합 정책과 독립 정유소 규제 강화로 2026년 중국의 원유 수입 증가율은 1% 대로 둔화할 것으로 전망함
- ▶ 인터모달은 중국과 달리 인도는 정제 능력 확충과 내수 소비 회복 및 수출 확대에 힘입어 원유 수입과 석유제품 수출 모두 견조한 증가세를 유지하는 지속 가능한 원유 수요 구조를 보여주고 있다고 평가함
 - 인터모달 측은 2025년 인도의 원유 수입과 석유제품 수출이 각각 5% 성장할 전망이며 2026년에도 성장세를 이어갈 것으로 예상하며, 이는 인도의 수출 중심의 견고한 수요 구조를 반영한 것이라 평가함
 - 중국의 원유 수입은 경기 둔화 및 전기차 확산 속에서 비축 중심으로 불안정하게 유지되는 반면 인도는 안정적인 경제 성장 전망과 정제 능력 확충으로 유조선 시장의 안정적 수요 기반을 형성한다고 평가함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/tankers-china-and-india-offering-market-support/>

최영재 연구원

051-797-4608, cyj@kmi.re.kr



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	10월 2주					
	주간평균운임	전주 대비 차이		11월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	23,590	▼ -1,562	-6.2 %	26,342	▲ 681	2.7 %
파나막스선 5TC (달러/일)	15,313	▼ -284	-1.8 %	15,173	▲ 285	1.9 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	15,871	▼ -601	-3.6 %	14,075	▼ -125	-0.9 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

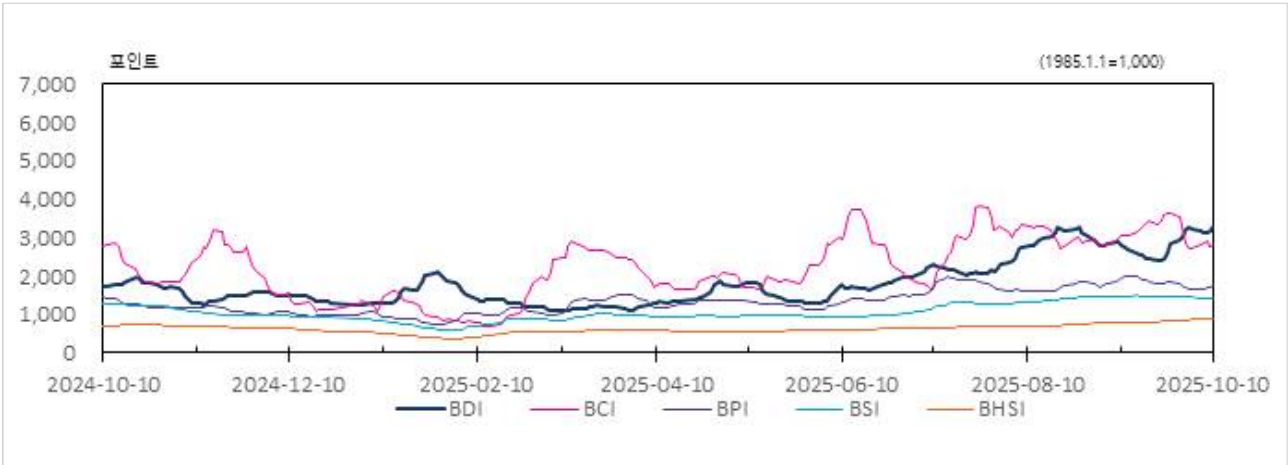


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		10월 2주	전주 대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
선형별 운임	운임지수 BDI	1,940	▼ -89	976	2,419	1,755	530	3,346	1,378
	케이프(5TC)	23,590	▼ -1,562	8,945	35,780	22,593	2,246	21,814	11,848
	파나마스(5TC)	15,313	▼ -284	8,616	20,757	14,099	7,277	16,669	12,276
	수프라막스(10TC)	15,871	▼ -601	9,637	16,441	13,601	6,874	14,703	10,928
	핸디(7TC)	15,643	▲ 175	10,197	14,537	12,660	7,763	12,703	10,317
1년 용선료	케이프	25,375	▲ 575	18,800	32,000	24,750	13,750	25,125	17,161
	파나마스	15,625	▲ 325	12,000	19,575	16,554	12,050	18,750	15,202
	수프라막스	15,250	▼ -625	13,250	18,500	16,737	12,438	18,625	15,131
	핸디	13,375	▲ 375	12,000	15,250	14,064	9,750	15,500	12,512
건화물선 시장(FFA)									
		11월물		2026년 1분기		2026년물		2027년물	
		10월 2주	전주 대비	10월 2주	전주 대비	10월 2주	전주 대비	10월 2주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	26,342	▲ 681	16,940	▼ -1,553	22,603	▲ 343	21,772	▲ 379
	파나마스(5TC)	15,173	▲ 285	12,430	▼ -396	13,435	▲ 208	12,522	▲ 148
	수프라막스(10TC)	14,075	▼ -125	11,004	▼ -599	12,288	▲ 105	11,380	▲ 52
	핸디(7TC)	14,165	▲ 93	10,481	▼ -387	11,590	▲ 173	10,909	▲ 49

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



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

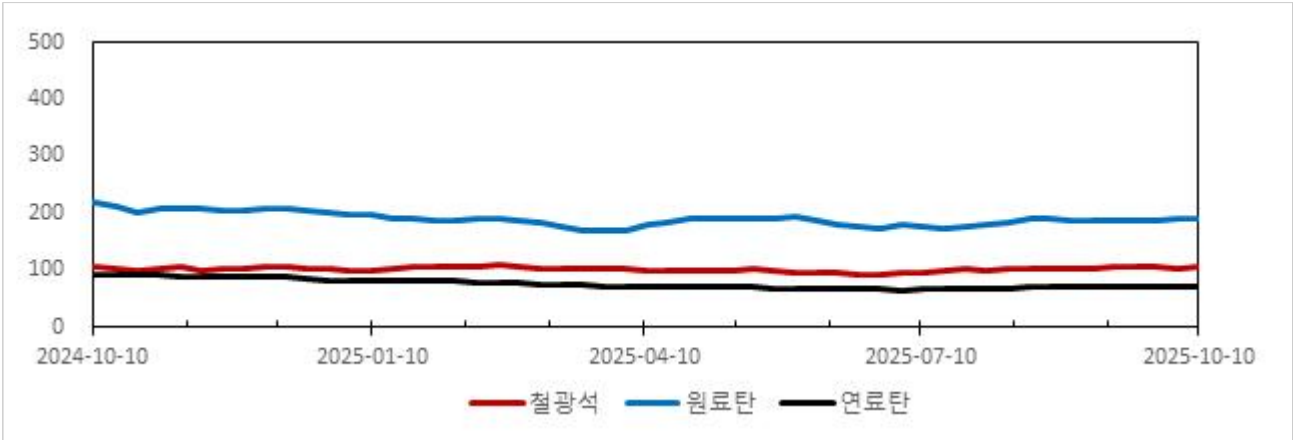
구분	2025년		전주 대비 차이				2024년			
	10월 2주	전주 대비					10월 2주	연평균	최저	최고
철광석	104.7	103.7	▲	1.0	1.0	%	105.7	109.7	91.2	142.6
원료탄	191.0	190.2	▲	0.8	0.4	%	217.6	242.5	183.6	326.1
연료탄	71.2	71.4	▼	-0.2	-0.3	%	90.1	91.0	82.5	99.3
대두	374.7	372.4	▲	2.3	0.6	%	374.1	405.9	344.9	469.2
옥수수	165.5	164.9	▲	0.6	0.4	%	165.5	167.4	145.2	181.8

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 — 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

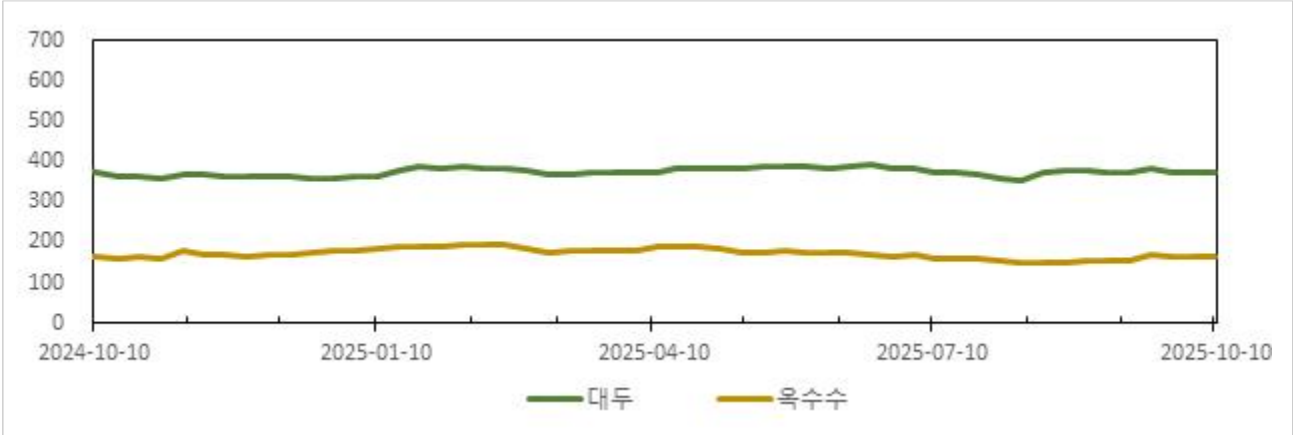
(달러/톤)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 대형선 : 케이프선

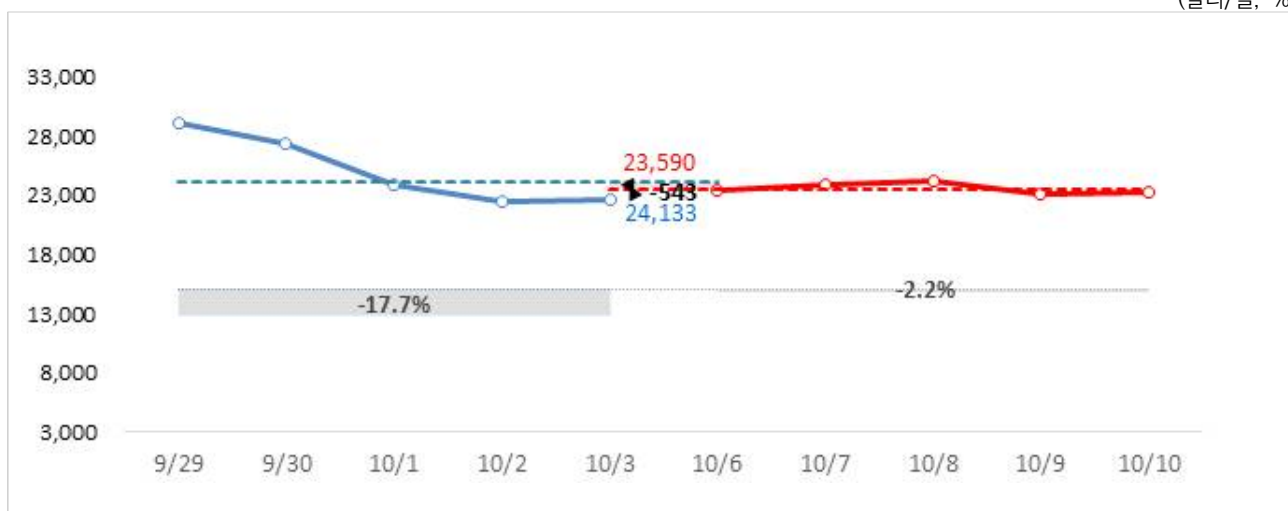
■ 케이프선 운임은 전주(10월 1주) 대비 6.2% 하락한 23,590달러/일 기록

(동향) 중국 국경절 연휴 이후 보합세 유지

- 중국의 국경절 연휴 이후 주요 광산업체의 철광석 수출 물량이 재개되고 중국에 발생한 태풍 마트모(Matmo)로 인한 항만 혼잡이 발생하면서 운임이 일정 수준을 기록하였으나 연휴 이전 수준까지는 회복하지 못한 것으로 나타남
- 한편 중국광물자원그룹(CMRG, China Mineral Resources Group Co.)이 호주의 BHP사와 장기계약 체결이 결렬된 후에 짐블바(Jimblebar: 서호주에 위치한 BHP사의 주요 광산)산 철광석 등에 대한 수입 중단을 권고한 바 있어 시장의 우려가 제기되었으나 연휴 이후 BHP사의 중국향 출하 재개 소식이 전해지면서 시장 영향은 제한적이었던 것으로 평가됨. 다만 출하가 재개된 철광석 등은 짐블바 광산에서 생산된 물량이 아닌 것으로 밝혀져 불확실성은 여전히 남아 있는 것으로 보임

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		10월 2주	10월 1주	전주대비차이	
BCI		2,844	3,033	▼ -188	-6.2%
스팟운임(5TC)		23,590	25,152	▼ -1,562	-6.2%
용선료	6개월	29,075	28,020	▲ 1,055	3.8%
	1년	25,375	24,800	▲ 575	2.3%
	5년	21,400	21,100	▲ 300	1.4%
FFA	11월물	26,342	25,661	▲ 681	2.7%
	'26년 1분기물	16,940	18,493	▼ -1,553	-8.4%
	'26년	22,603	22,260	▲ 343	1.5%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

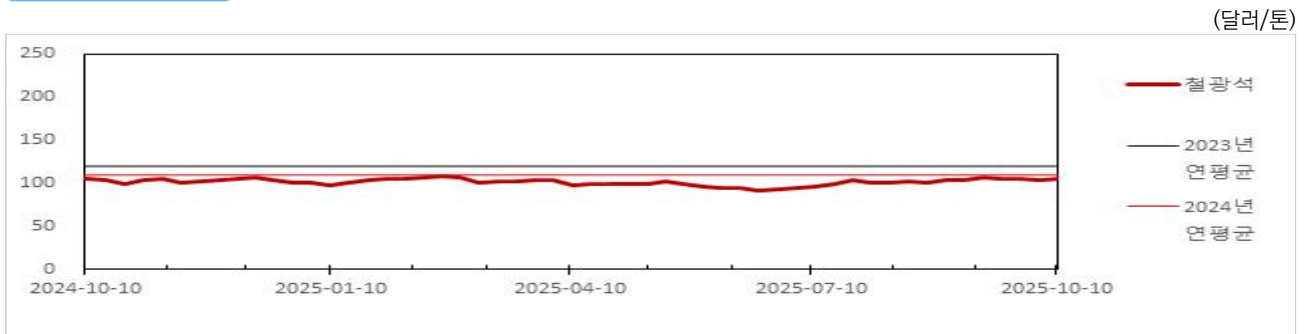
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선

■ 철광석 가격 : 전주 대비 1.0% 상승한 104.7달러/톤 기록

철광석 가격 추이



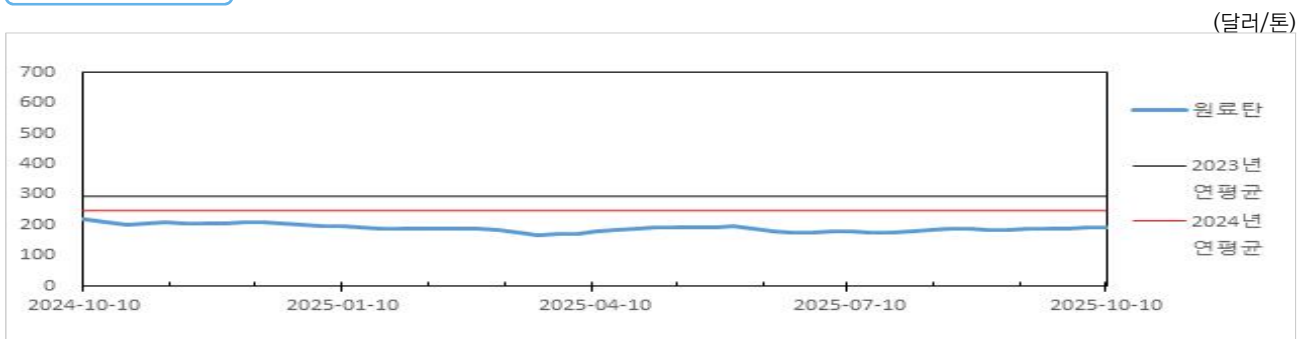
자료: Clarkson



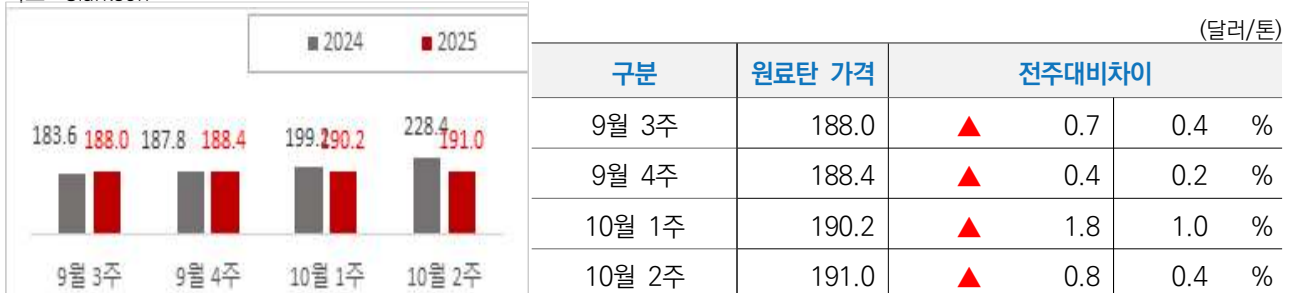
자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 0.4% 상승한 191.0달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



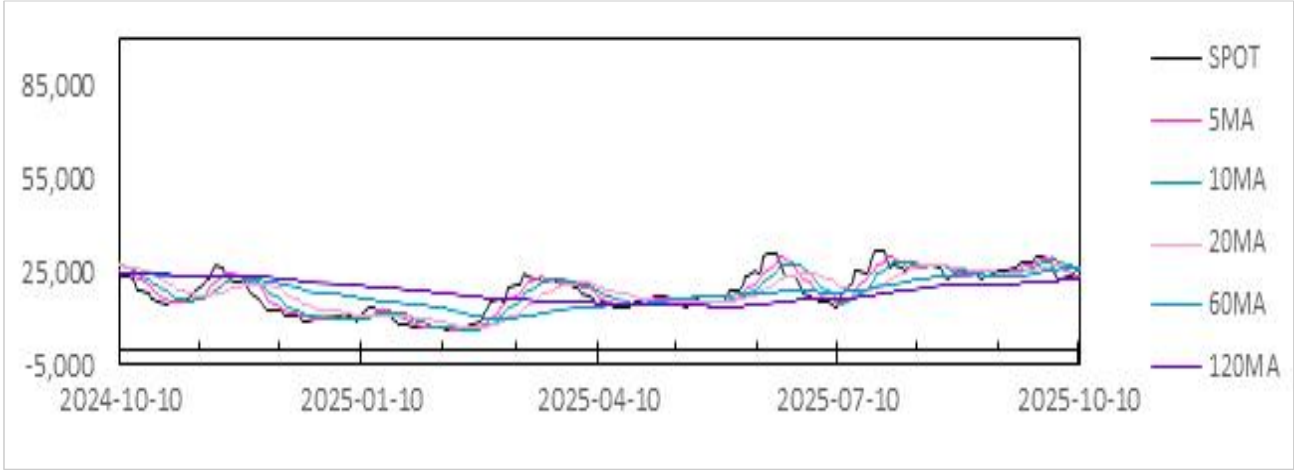
자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



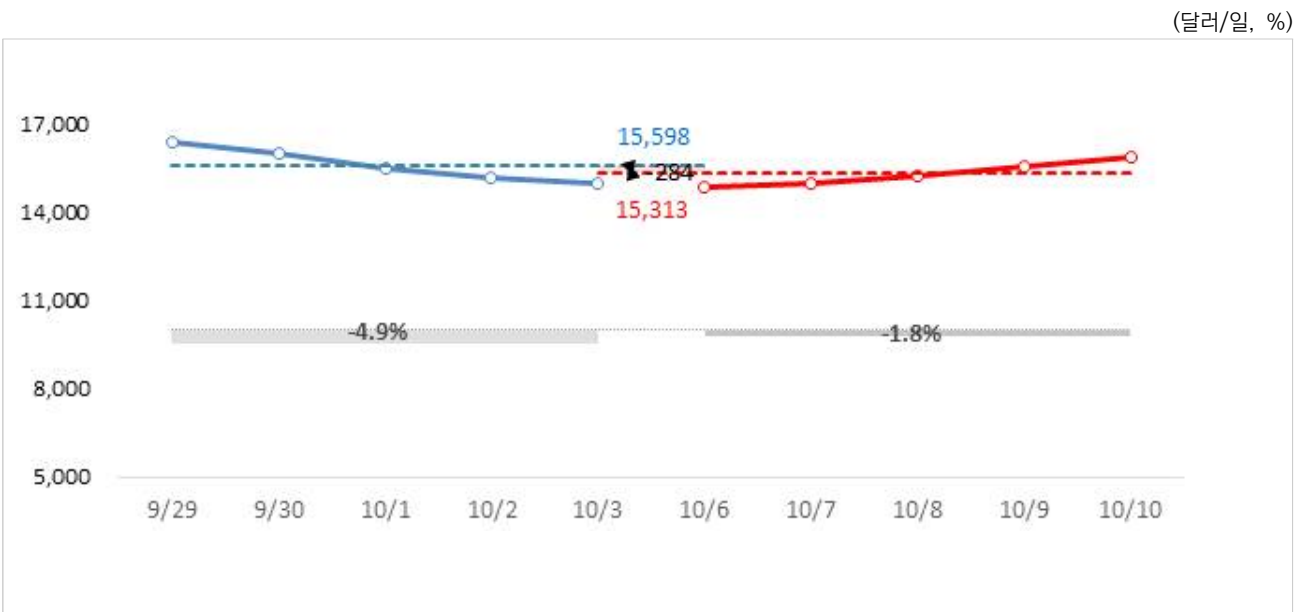
3 중소형선 : 파나막스선·수프라막스선

전주 대비 1.8% 하락한 15,313달러/일 기록

(동향) 곡물, 석탄 수요가 운임을 지지

- 미국의 곡물 시장의 활발한 거래가 운임을 지지하는 요인으로 작용했으며 인도로의 꾸준한 석탄 등 화물 유입도 수요를 뒷받침 한 것으로 나타났으나 반등폭은 제한적인 수준에 그침
- 한편 10월 10일 중국 교통운수부가 14일부터 미국 소유, 운영, 건조 또는 국적 선박에 항만사용료를 부과할 계획임을 밝히면서 해당 조치가 시장에 미치는 영향에 대한 우려가 확산됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		10월 2주	10월 1주	전주대비차이		
BPI		1,702	1,733	▼	-32	-1.8 %
스팟운임(5TC)		15,313	15,598	▼	-284	-1.8 %
용선료	6개월	16,625	16,125	▲	500	3.1 %
	1년	15,625	15,300	▲	325	2.1 %
	5년	13,510	13,100	▲	410	3.1 %
FFA	11월물	15,173	14,888	▲	285	1.9 %
	'26년 1분기물	12,430	12,826	▼	-396	-3.1 %
	'26년	13,435	13,226	▲	208	1.6 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

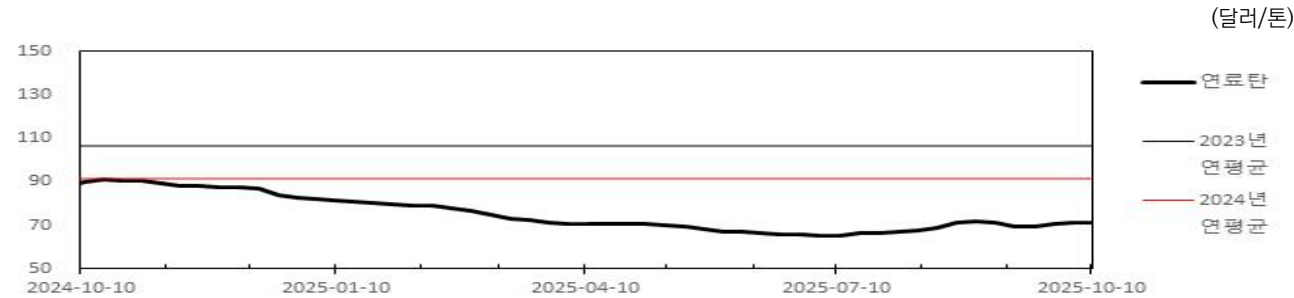
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선

연료탄 가격 : 전주 대비 0.3% 하락한 71.2달러/톤 기록

연료탄 가격 추이

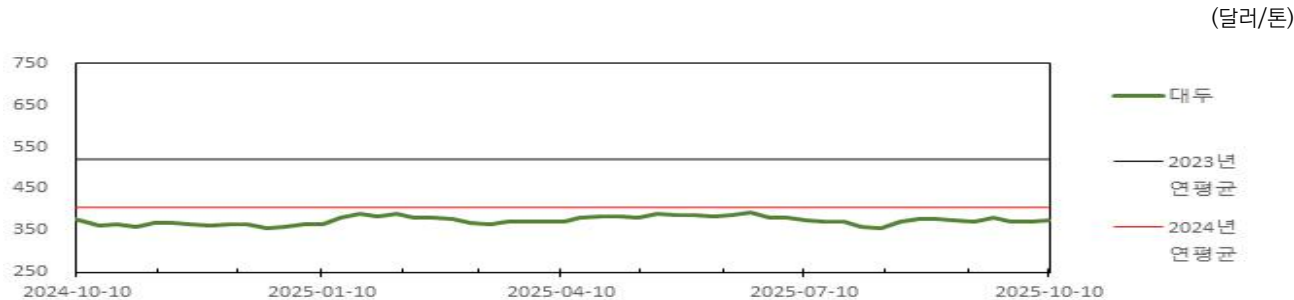


구분	연료탄가격	전주대비차이		
9월 3주	69.5	▼	-0.1	-0.2 %
9월 4주	70.4	▲	0.9	1.2 %
10월 1주	71.4	▲	1.1	1.5 %
10월 2주	71.2	▼	-0.2	-0.3 %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 0.6% 상승한 374.7달러/톤 기록

대두 가격 추이



구분	대두 가격	전주대비차이		
9월 3주	382.1	▲	9.4	2.5 %
9월 4주	371.7	▼	-10.4	-2.7 %
10월 1주	372.4	▲	0.7	0.2 %
10월 2주	374.7	▲	2.3	0.6 %

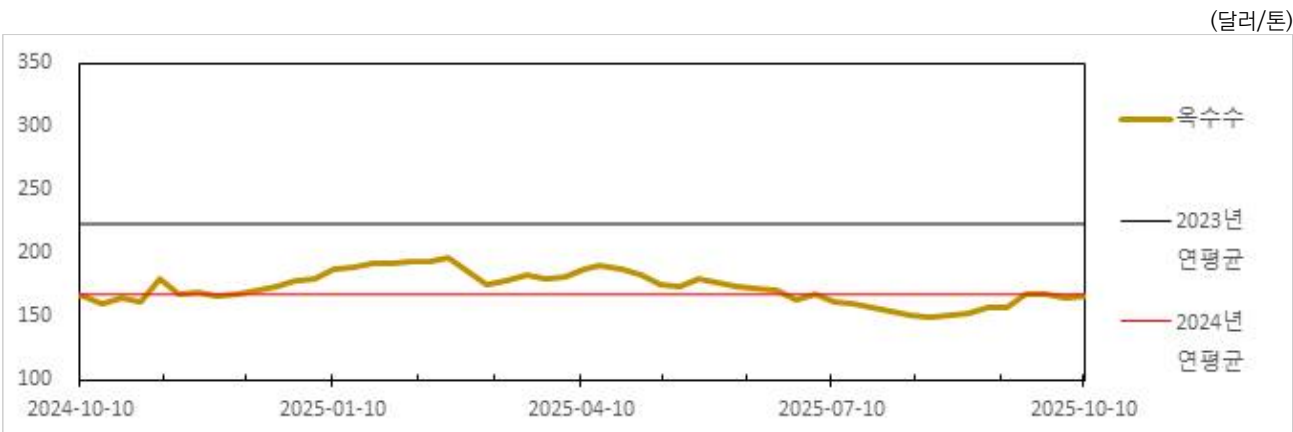
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선

옥수수 가격 : 전주 대비 0.4% 상승한 165.5달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



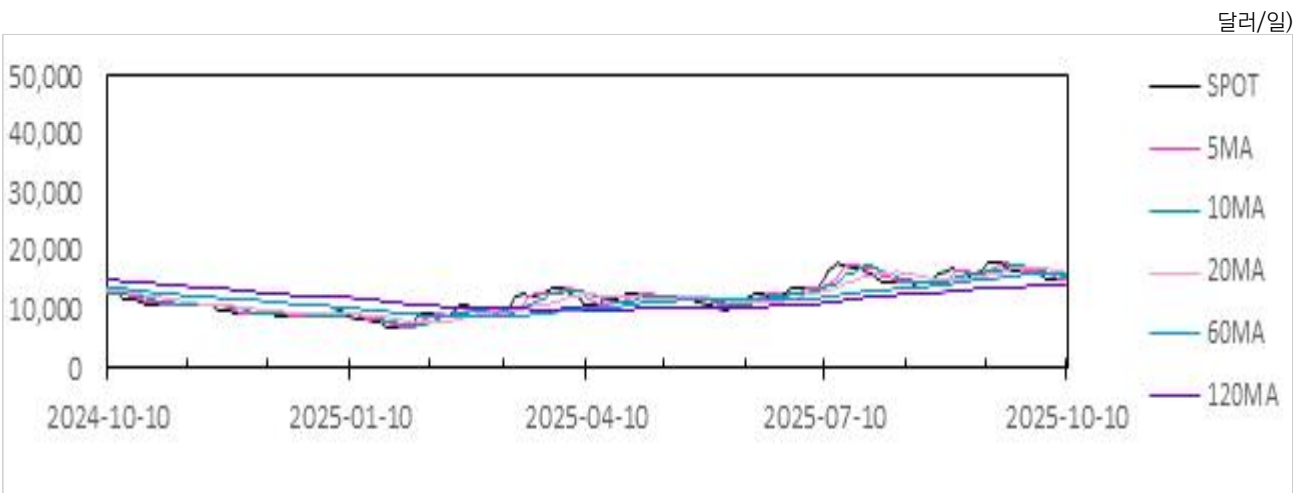
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
9월 3주	167.5	▲ 10.1	6.4	%
9월 4주	166.9	▼ -0.6	-0.3	%
10월 1주	164.9	▼ -2.0	-1.2	%
10월 2주	165.5	▲ 0.6	0.4	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



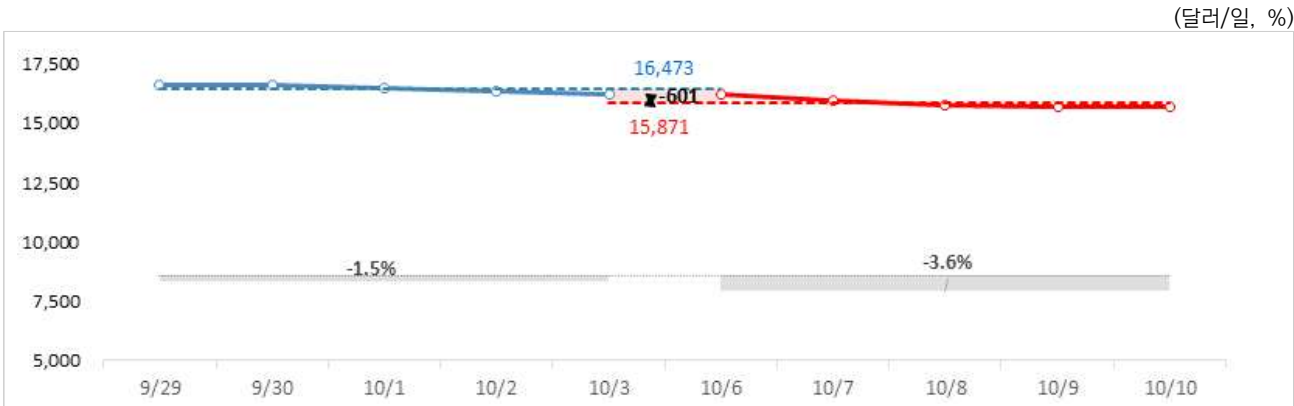
자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선

전주 대비 3.2% 하락한 15,871달러/일 기록

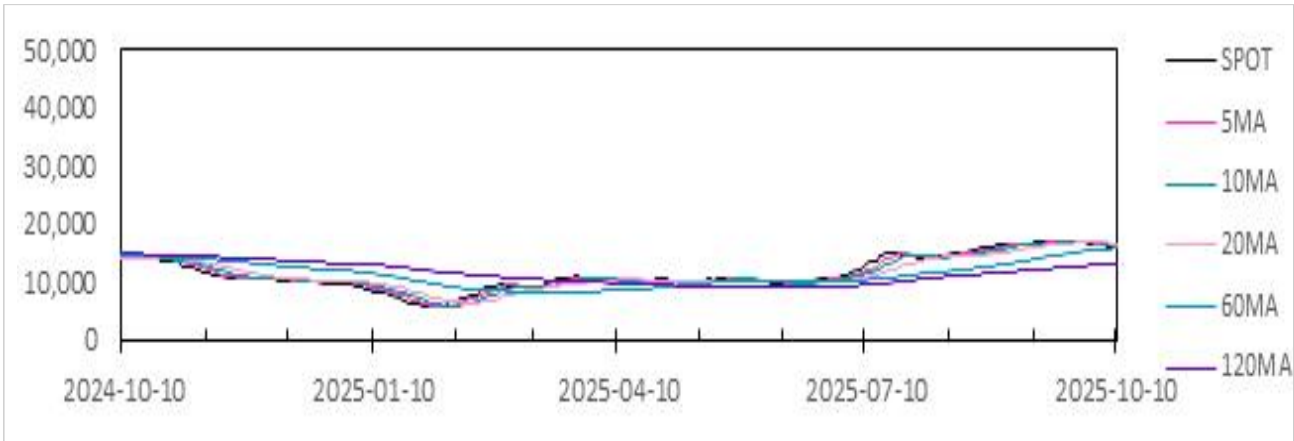
최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

이동평균

달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		10월 2주	10월 1주	전주대비차이	
BSI		1,417	1,464	▼ -47	-3.2 %
스팟운임(10TC)		15,871	16,473	▼ -601	-3.6 %
용선료	6개월	16,250	18,000	▼ -1,750	-9.7 %
	1년	15,250	15,875	▼ -625	-3.9 %
	5년	13,750	13,750	- -	- %
FFA	11월물	14,075	14,200	▼ -125	-0.9 %
	'26년 1분기물	11,004	11,604	▼ -599	-5.2 %
	'26년	12,288	12,183	▲ 105	0.9 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3. 컨테이너선

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

1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 전주 대비 46p 상승한 1,160p를 기록

(운임) 컨테이너 운임지수(SCFI)는 중국 국경절 연휴 후 최근 4주간 하락세를 멈추고 소폭 반등

● 유럽 항로 운임은 1천p 선을 회복했으며, 북미 항로 운임도 동반 상승했으나 여전히 수급불균형 상황은 지속

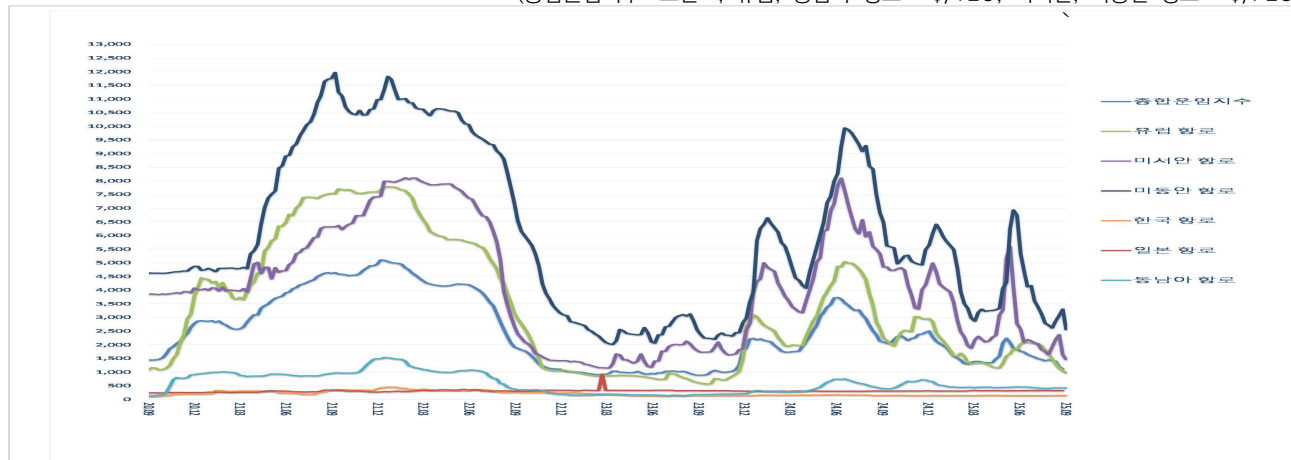
(현황) 주요 동서항로, 공급과잉 심화에 따른 운임 약세 및 선사 간 물량 확보 경쟁 지속

● 아시아-북미 항로는 공급과잉으로 운임 하락세가 지속되면서 소석을 확보를 위한 운임 경쟁이 장기화될 것으로 보이며, 서비스 차별화를 통한 운임 인상도 당분간 어려울 것으로 전망(Lloyds List)

● 아시아-유럽 항로는 수급 불균형으로 인한 운임 하방 압력이 지속되는 가운데, 선사들은 장기 계약 협상 시기가 다가옴에 따라 공격적인 공급 조절을 시행할 가능성이 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)

		10월 2주	전주대비	2025년			2024년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임	종합운임지수	SCFI	1,160	46	1,115	2,505	1,614	1,731	2,506
	유럽항로		1,068	97	971	2,851	1,639	1,943	3,132
	미서안항로		1,468	8	1,460	5,606	2,775	8,103	4,987
	미동안항로		2,452	67	2,385	6,939	3,993	3,931	9,945
	한국항로		138	0	135	148	139	138	172
	일본항로		321	0	308	327	318	297	316
	동남아항로		411	-7	398	655	449	259	753

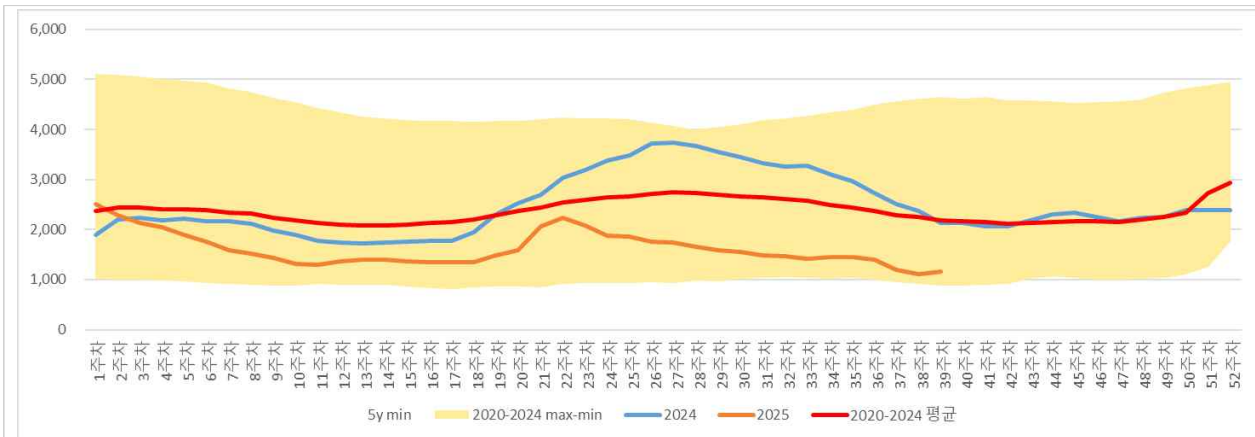
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



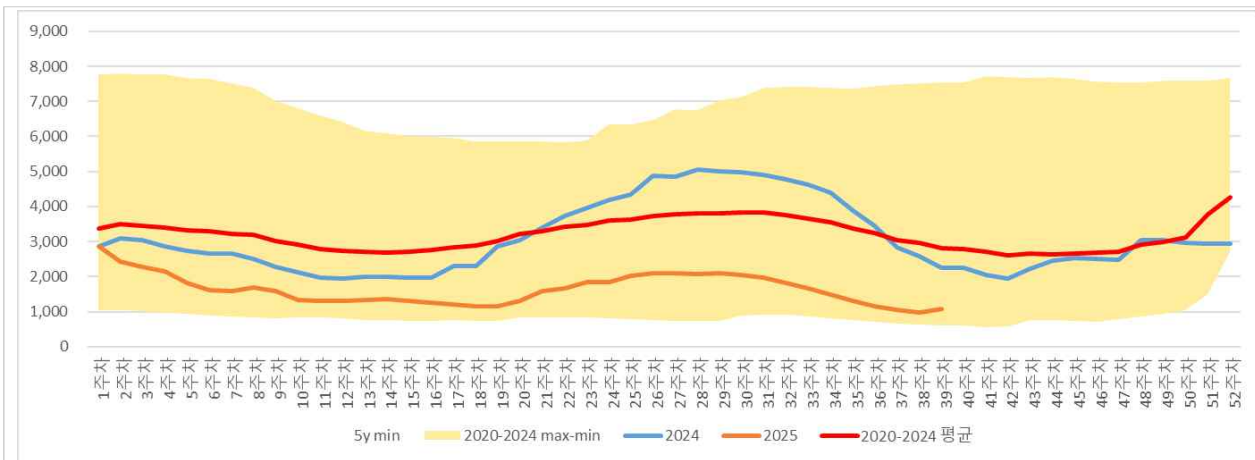
2 운임전망

| 10월 3주('25.10.13~'25.10.17)

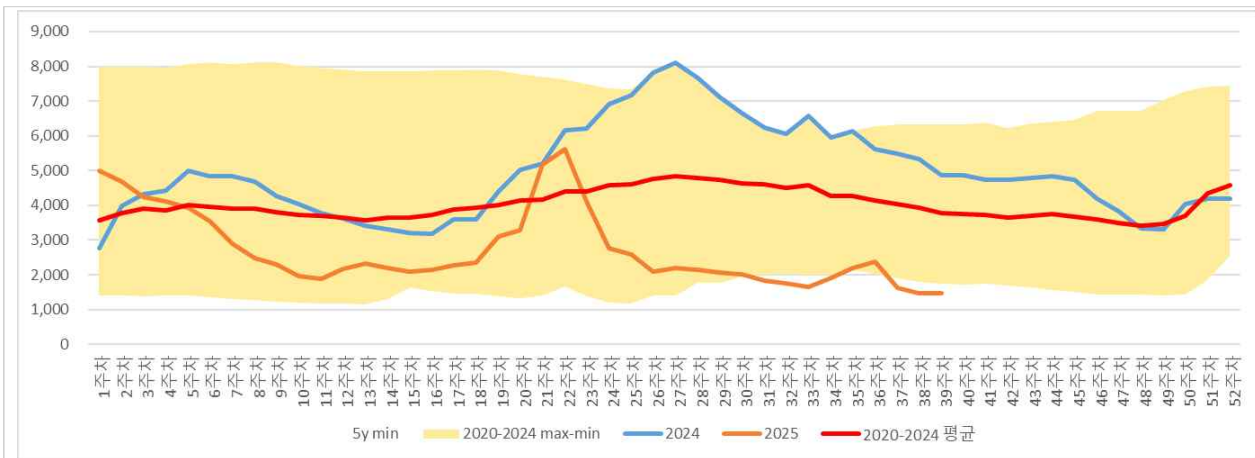
SCFI 지수는 하락할 것으로 전망



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 7.1p 하락한 72.2를 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 상승세를 보임

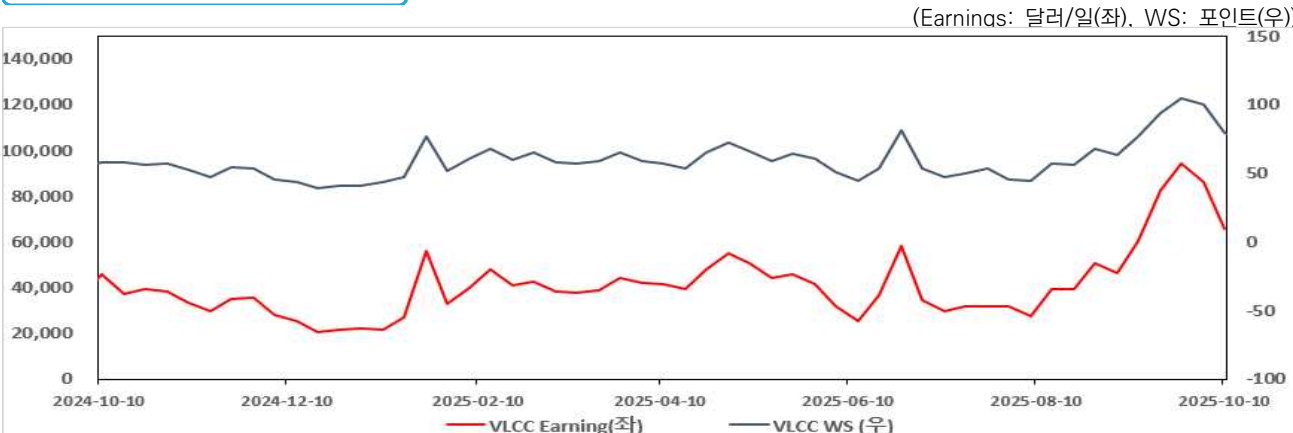
(달러/톤)

구분	10월 2주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	72.2	▼	7.1	9.0 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	57.5	▲	9.5	19.8 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	95.0	▲	16.0	20.3 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	90.0	▲	10.0	12.5 %

(동향) 단기 조정 후 운임 반등세, 수급 불균형 및 시장 불확실성 요인이 시황을 지지하며 상승세 전환

- 지속적인 상승세를 이어오던 VLCC 시황은 지난 주 초반 다소 약세를 보였으나, 주 후반 들어 회복세로 전환됨. 주요 항로 운임의 일시적 하락은 단기적인 수급 불균형에 기인한 현상으로, 성약 증가와 함께 미국의 중국 정유사 제재, 중국의 미국 선박 입항 수수료 부과 등 지정학적 불확실성이 확대되면서 단기적으로 상승세가 이어될 것으로 전망됨
- 지난 9일, 미국 재무부는 이란산 원유와 LPG 교역에 관련한 중국 정유사, 선박, 개인 등 50여 개를 제재 대상으로 지정했으며, 이에 따라 해당 자산이 동결되고 미국 기업과의 거래가 금지됨. 이번 조치로 이란산 원유 수출이 위축될 가능성이 높으며, 일부 유조선이 운항에서 제외되면서 선박 공급이 감소해 당분간 유조선 시황의 강세를 유도할 것으로 예상됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		10월 2주	전주대비	2025년			2024년		
유조선 시장(현물)				최저	최고	평균	최저	최고	평균
중동-중국 항로(TD3C)	운임지수	125	-3	125	246	154	119	348	202
	평균 수익	18,352	-1,223	15,759	36,864	22,003	11,218	59,894	17,134
VLCC	1년 용선료	20,500	1,500	18,250	21,500	19,067	19,500	41,750	27,797

자료: Clarkson

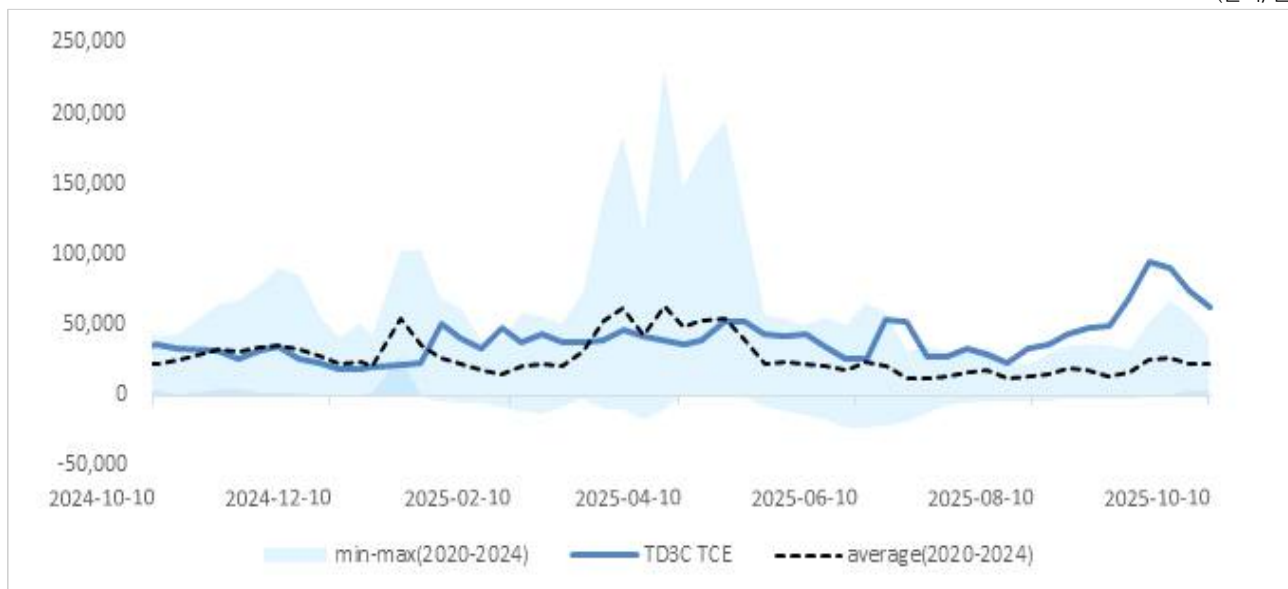


2 유조선-기술분석

■ 최근 가파른 상승세를 보인 이후, 소폭 하락하며 조정을 받는 추세를 보이고 있음

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

(달러/일)

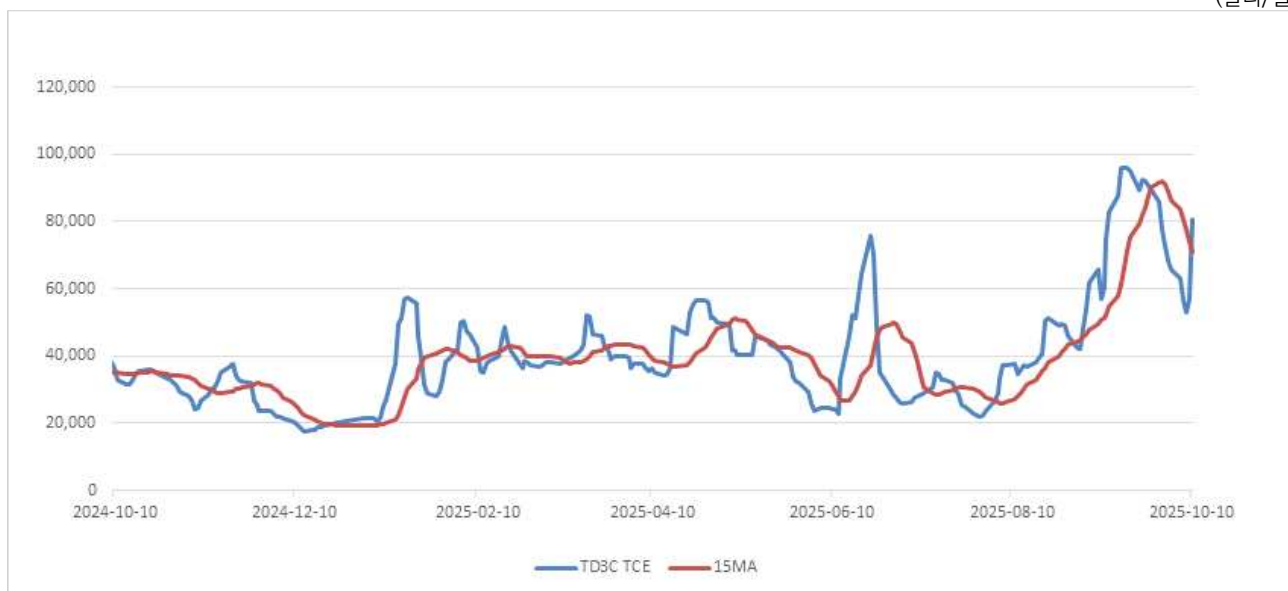


자료: Clarkson

■ 9월 연중 최고 수준의 고점을 기록한 이후 단기 하락 조정 추세로 전환됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

건화물 중고선가 지수는 35.0p로 전주와 동일함

건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

컨테이너 중고선가 지수는 82.6p로 전월과 동일함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

('25.10.01~'25.10.13)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 중고선 19건 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Gas C'rier	BWEK Bornholm	2022	7,544	cu.m.	2025-10-10		Sugahara Kisen	Clients of BW Epic Kosan
Bulk	Imabari Queen	2016	60,405	DWT	2025-10-10	23.50	Nissen Kaiun	Undisclosed interests
Tanker	Eco Bel Air*	2019	157,285	DWT	2025-10-09	76.50	Navigare Capital	Clients of Performance Shipping
Tanker	Eco Beverly Hills*	2019	157,285	DWT	2025-10-09	76.50	Navigare Capital	Clients of Performance Shipping
Ro-Ro/Pass	Sailor	1987	119	Passengers	2025-10-08		Tallink Group	Clients of Eckero Line
Bulk	Atheras	2006	74,475	DWT	2025-10-07	8.00	Sea Trade Marine	Undisclosed interests
Offshore	Esvagt Charlie	1976	900	HP	2025-10-07		ESVAGT	Clients of SeaOwl Group
Offshore	Noble Reacher	2009	350	Water Depth	2025-10-07		Noble Corp	Dutch interests
Barge	Ocean Treasure	2012	300	Accommodation	2025-10-07		Oil & Ind Services	Nigerian interests
Container	Optima	2011	1,024	TEU	2025-10-07		Kotoku Kaiun KK	Clients of Hai An Transport
Bulk	Andiamo	2019	63,562	DWT	2025-10-06	31.00	DryDel Shpg	Greek interests
Bulk	Bright Hope	2010	28,201	DWT	2025-10-06	9.60	Hinase Ship Mgmt	Undisclosed interests
Bulk	Duke Santos	2019	81,982	DWT	2025-10-06	27.50	Lepta Shipping	Greek interests
Offshore	Kayra	2014	78	LOA	2025-10-01	22.00	Lianson Fleet Group	Clients of MAG Offshore
Bulk	Nord Crux	2016	81,791	DWT	2025-10-01	26.00	Singa Star	Undisclosed interests
Container	NewNew Star*	2007	3,534	TEU	2025-10-01	55.00	New New Shpg Line	Clients of MSC



중고선

Container	Xin Xin Tian 2*	2007	2,553	TEU	2025-10-01		Dalian Haida Intl	Clients of MSC
Bulk	Jin Xing Ling*	2010	31,853	DWT	2025-10-01		COSCO Shipping Spec	Undisclosed interests
Bulk	Jin Yuan Ling*	2009	31,772	DWT	2025-10-01		COSCO Shipping Spec	Undisclosed interests



6. 주요 해운지표

(2025.10.13. 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	10월 평균	2025년			2024년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
종고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	-	-	-	-	-	-
유조선(5년)	VLCC	118	0	118	112	118	115	106	116	114
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	37	0	37	33	37	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	409	12	403	394	493	434	407	522	471
	Singapore	407	-1	407	406	514	448	439	536	485
	Korea	437	1	436	435	530	475	475	563	515
	Hong Kong	423	3	421	420	522	465	456	568	500
VLSFO	Rotterdam	444	1	444	440	553	492	502	615	555
	Singapore	479	-2	480	479	604	524	548	657	610
	Hong Kong	491	-4	493	491	604	534	568	680	620

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産				-			-		
연료탄 (\$/Tonne)	국제價				-			-		
	중국産				-			-		
원료탄 (\$/Tonne)	호주産	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産				-			-		
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1,007	-11	1,019	536	1,078	1,020	952	1,277	1,100
	밀(국제)	499	-17	509	499	618	541	524	700	578

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)										
		6월	7월	8월	2024년 합계	2023년 합계	2022년 합계	2021년 합계		
ASEAN	수출	9,760	10,907	10,890	114,011	109,123	124,889	108,826		
	수입	6,649	6,990	7,081	78,828	78,033	82,529	67,705		
NAFTA	수출	13,160	12,212	10,522	151,717	136,353	130,259	113,907		
	수입	7,625	7,714	7,028	86,499	85,097	98,901	87,472		
EU	수출	6,416	6,747	6,461	74,722	74,147	74,413	69,576		
	수입	6,124	6,243	5,357	69,321	73,011	73,966	71,740		
BRICs	수출	12,809	13,685	13,316	162,194	154,128	187,108	194,151		
	수입	12,987	14,346	13,361	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