

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2025년 10월 20일

감 수 이연경 해운물류·해사연구본부장

발 행 인 조정희 원장

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스

01

건화물선

04

컨테이너선

14

탱커선

16

중고선

19

주요 해운지표

22

건화물선

지난주 케이프선 운임은 8.9% 상승한 25,699달러/일을 기록

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 150p 상승한 1,310p를 기록

탱커선

유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 2.8p 상승한 94.7p를 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

MSC, 공격적 선대 확장으로 시장 지배력 강화

- ▶ 세계 최대 컨테이너 선사인 MSC는 높은 가격과 지정학적 변화에도 불구하고 중고 컨테이너선 시장에서 공격적인 행보를 이어가며, 올해에만 총 46척의 중고 선박을 구매함
 - 최근 MSC는 3,534TEU급 선박을 약 3,000만 달러에 인수했으며, 추가로 2,600TEU급 선박 및 3,635TEU급 선박을 각각 약 2,500만 달러 및 3,100만 달러에 매입한 것으로 알려짐
 - 아시아 지역의 장기연휴 영향으로 매매시장 활동이 일시적으로 주춤했으나 단기적으로는 높은 선가와 꾸준한 구매 관심이 시장을 뒷받침하고 있음
- ▶ 중동 지역의 휴전 협정으로 수에즈 운하 항로가 다시 재개될 가능성이 제기되면서, 이는 시장의 공급과잉을 다시 초래하여 시장을 급격하게 변화시킬 수 있는 주요 변수로 떠오르고 있음
 - 이러한 경제 및 지정학적 불확실성으로 인해 일부 구매자들은 향후 시장의 방향성이 명확해질때까지 관망하는 자세를 취할 수 있으며, 꾸준히 약화되어온 운임 또한 구매 심리에 영향을 주고 있음
 - 이러한 상황 속에서도 프랑스 선사 CMA CGM이 3,635TEU 급 선박을 약 3,000만 달러에 인수하는 등 다른 주요 선사들의 거래가 성사되면서, 시장의 높은 구매 관심은 여전히 유지되고 있음

자료: <https://www.loydslist.com/LL1155114/MSC-fleet-expansion-shows-little-sign-of-slowing>

최건우 부연구위원

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

IMO, NZF 채택 1년 연기 결정

- ▶ 국제해사기구(IMO) 해양환경보호위원회(MEPC)는 NZF 채택 관련 안건을 57대 49 표결로 1년간 휴회(Adjournment)하기로 결정했으며, 이는 글로벌 탄소가격제 도입 반대 진영의 승리로 평가됨
 - NZF는 6개월 전 승인 표결에서 63대 16으로 통과했으나, 당시 미국이 표결을 보이콧했고 이후 미 행정부의 강경 외교 압박이 이어지면서 최종 채택에 제동이 걸림
 - 중국이 연기 지지로 입장을 선화하고 사우디아라비아가 절차 규정을 활용해 의사진행을 지연시켰으며 그리스와 키프로스가 기권하여 찬성 진영의 결속력이 약화됨
- ▶ 이번 연기 결정은 부결 시 NZF 즉시 무산 또는 명시적 수락(explicit acceptance) 요건 채택 시 사실상 발효 불능이라는 양극단을 피한 중간적 결과로 해석됨
 - 초안 법률 문안과 기술 작업은 MEPC 작업계획에 따라 계속 진행되겠지만, MEPC 83차 회의에서 형성된 강력한 모멘텀은 약화되었고 저탄소 연료·그린 R&D 투자 신호는 재확인되지 못함
 - 이번 사태는 국제해사 규범 형성이 정치적 변수에 종속됨을 보여주며, 힘과 영향력이 작동하는 현실이 재확인됨

자료: <https://www.loydslist.com/LL1155148/The-IMO-and-the-law-of-the-jungle>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

건화물선 시장, 중국-브라질 교역 확대에 따른 구조적 전환 진행

- ▶ 선박중개사 인터모달(Intermodal)은 철광석과 대두라는 핵심 원자재에 대한 정치적 리스크에 직면한 중국이 브라질로 수입선을 전환하면서 전 세계 무역 및 건화물선 시장의 재편이 가속화되고 있다고 분석함
 - 인터모달은 이러한 변화가 겉으로 보기에는 철광석과 대두에 대한 조치처럼 보이지만, 실제로는 외교·투자·표준화 등의 분야를 포괄하는 중국-브라질 관계의 구조적 변화로 지속적인 영향이 예상된다고 평가함
 - 특히 중국은 생산능력·비용 경쟁력·물류 체계를 지속적으로 개선한 브라질산 대두의 안정성과 물량을 높이 평가하고 있으며, 양국 간 교역이 단기적 대체를 넘어 구조적 전환으로 자리 잡고 있다고 평가함
- ▶ 브라질과 중국 간 교역은 대두·철광석·원유 등이 핵심 품목이지만 양국 간 정치 및 경제 협력이 외교·투자·산업 전반으로 심화되면서 교역 품목이 다변화되면서 건화물선 및 유조선 부문의 톤마일이 증가하였음
 - 인터모달은 호주산 철광석을 브라질산 철광석으로 대체되면서 케이프선 항차 주기가 증가하고 대서양 시장의 선박 가용성이 감소하는 가운데 브라질 주요 터미널의 기상 및 혼잡 리스크가 상승했다고 평가함
 - 또한, 인터모달은 중국의 브라질산 농산물 수입 의존도가 높아지면서 파나마맥스선과 수프라맥스선의 운항 패턴이 재편되고 있으며 비성수기에도 중국-브라질 간 운항이 지속적으로 이루어지고 있다고 지적함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/trade-tensions-spillover-to-the-dry-bulk-market/>

최영재 연구원

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

중국, 9월 철광석 수입·철강 수출 호조세

- ▶ 국제 통신사 로이터(Reuters) 통신은 철강 수요 회복과 가격 상승세가 맞물려 철광석 수출이 확대되면서 중국의 9월 철광석 수입은 전월 대비 11% 증가한 1억 1,633만 톤으로 사상 최고치를 기록했다고 보도함
 - 중국 해관총서는 중국의 철광석 수입량은 4개월 연속으로 1억 톤을 기록했다고 밝혔으며, 로이터 통신은 중국의 9월 철광석 수입량은 시장 예상치였던 1억~1억 600만 톤을 큰 폭으로 상회했다고 보도하였음
 - 로이터 통신은 과잉설비 문제로 고전하던 중국 철강 산업이 중국 정부의 과당경쟁 단속 조치를 계기로 신뢰를 회복하고, 9월 초 전승절 이후 제철소들이 재가동하면서 철광석 수요가 회복되었다고 덧붙였다
- ▶ 중국의 원자재시장조사업체 마이스틸(Mysteel)에 따르면, 2025년 1~9월 누적 기준으로 중국의 철광석 수입량은 총 9억 1,769만 톤으로, 지난해 1~9월 누적 수입량과 유사한 수준을 유지한 것으로 나타났음
 - 로이터 통신은 저가 중국산 철강에 대한 보호무역주의 확산이 중국산 철강의 수출 감소로 이어질 것이라는 시장 예상을 뒤엎고 중국의 9월 철강 수출량은 전월 대비 약 10% 증가한 1,047만 톤으로 나타났다고 덧붙였다
 - 로이터 통신은 또한 중국의 9월 철강 수출량은 4개월 만의 최고치를 기록한 것이며, 2025년 1~9월 누적 기준 중국의 철강 수출량은 전년 동기 대비 약 9.2% 증가한 약 8,796만 톤으로 사상 최고치라고 전했다

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/chinas-iron-ore-imports-rise-to-a-record-in-september/>

최영재 연구원

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



1. 주간뉴스

인도, 신규 정제시설 확충으로 제품유 수출 확대 전망

- ▶ 국제 통신사 로이터(Reuters) 통신에 따르면, 인도 국영 정유사 바라트 페트롤리엄(Bharat Petroleum)은 안드라 프라데시(Andhra Pradesh) 주에 약 18만~24만 배럴/일의 정유시설 건설을 위해 약 110억 달러를 투자할 계획임
 - 이에 따라 안드라 프라데시 주정부는 향후 20년 동안 총사업비의 약 75%에 해당하는 재정 인센티브를 바라트 페트롤리엄에 제공할 예정이며, 해당 정유시설의 상업 가동은 2029년 1월에 시작될 것으로 예정되어 있음
 - 선박중개사 김슨(Gibson)은 인도의 제품유 수출이 지난 10년 동안 정체되었으나, 내년부터 약 68만 배럴/일 규모의 정제설비가 가동되기 시작하면 단기적으로 제품유 수출이 증가하고, 운임 역시 상승할 것이라 전망함
- ▶ 김슨은 인도의 대규모 신규 정제설비가 단기간 내 가동될 예정인 가운데, 인도의 국내 원유 생산이 소폭 감소할 것으로 예상되어 신규 정유시설의 가동 확대분은 상당 부분 수입 원유로 충당될 것이라고 예상함
 - 김슨은 인도의 신규 정제시설 대부분이 내륙에 집중되어 연안 지역 정제시설의 국내 판매 경쟁력이 약화될 수 있으며, 이에 따라 연안 지역 정제시설들은 국내 대신 해외로 제품유를 수출할 가능성이 높다고 분석함
 - 한편, 중국 에너지 기업 골든 콘코드 그룹(Golden Concord Group)은 수입 제품유 의존도를 낮추기 위한 목적으로 에티오피아의 소말리(Somali) 지역에 약 25억 달러 규모의 정제시설 건설 협정을 체결했다고 전함

자료: <https://www.tradewindsnews.com/tankers/new-11bn-indian-refinery-plan-reinforces-the-positives-for-tankers/2-1-1887736>

최영재 연구원

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

VLCC 시장, 중국 항만 이용료 부과로 불확실성 확대

- ▶ 선박중개사 김슨(Gibson)은 미국과 중국 모두 상대국과 연계된 선박에 대해 과도하게 높은 고액의 항만 이용료를 서로 부과함에 따라, 중국 항만에 기항하는 미국 연관 VLCC가 가장 큰 타격을 입을 것이라 예상함
 - 중국의 항만 이용료는 미국 기업이나 개인이 직접 또는 간접적으로 25% 이상의 지분을 보유한 선박, 미국 국적 선박, 미국 건조 선박 등에 적용되며, VLCC는 약 600만 달러, MR은 약 75만 달러의 부담이 발생함
 - 김슨은 미국 국적 또는 건조 선박의 비중이 낮지만, 다국적 정유기업들이 운영하는 미국 운항 선대 규모가 커 적용 대상이 넓을 수 있으며, 복잡하고 분산된 지분 구조로 미국 연관 선박의 경계가 불분명하다고 지적함
- ▶ 김슨은 VLCC가 중국 수출 물량의 약 35%를 차지해 가장 큰 타격을 받을 것으로 보이며, 다른 선형들은 원유 교역 다변화와 낮은 중국 의존도로 인해 VLCC와 비교해 상대적으로 영향이 제한적일 것이라고 분석함
 - 또한, 해당 조치 발표 당시 운항 중이던 선박들은 항로를 재조정했으며, 공선(Ballast) 운항 증가 및 추가 서류 검증 절차로 항만 혼잡이 심화되면서 단기적으로 원유 교역 흐름의 불안정성이 커지고 있다고 지적함
 - 장기적으로 일부 기업들은 지분 구조를 조정하는 등의 구조 조정 방안을 통해 리스크를 줄이는 과정에서 시간이 소요될 것으로 예상되며, 이러한 보복 조치가 확산된다면 양국 모두 경제적 피해가 불가피하다고 분석함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/vlccs-the-most-exposed-from-chinas-port-fees/>

최영재 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	10월 3주					
	주간평균운임	전주 대비 차이		11월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	25,699	▲ 2,109	8.9 %	28,263	▲ 1,921	7.3 %
파나막스선 5TC (달러/일)	16,372	▲ 1,058	6.9 %	16,289	▲ 1,116	7.4 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	15,843	▼ -28	-0.2 %	15,037	▲ 962	6.8 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

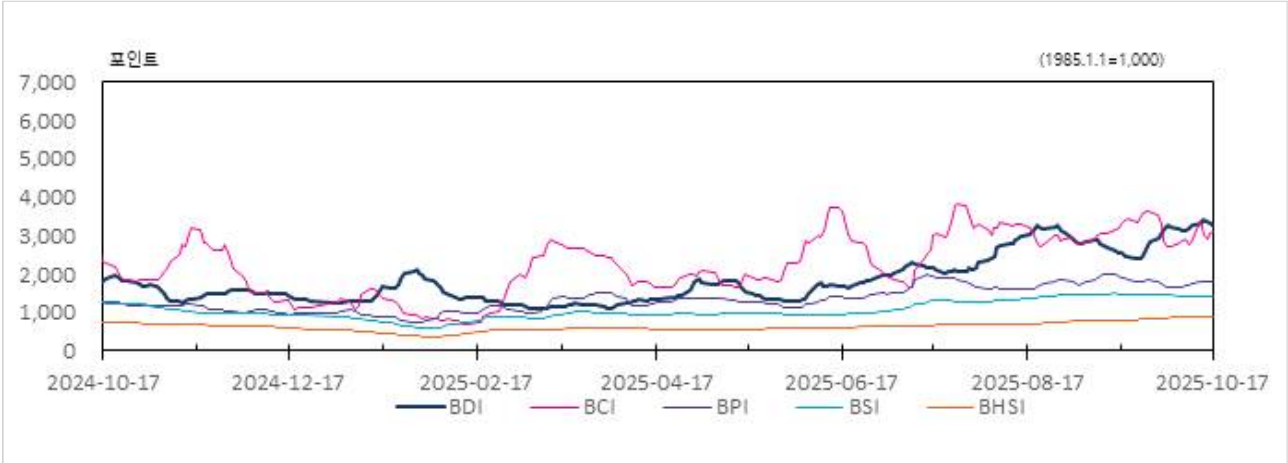


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		10월 3주	전주 대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
선형별 운임	운임지수 BDI	2,056	▲ 115	976	2,419	1,755	530	3,346	1,378
	케이프(5TC)	25,699	▲ 2,109	8,945	35,780	22,593	2,246	21,814	11,848
	파나마스(5TC)	16,372	▲ 1,058	8,616	20,757	14,099	7,277	16,669	12,276
	수프라막스(10TC)	15,843	▼ -28	9,637	16,441	13,601	6,874	14,703	10,928
	핸디(7TC)	15,830	▲ 187	10,197	14,537	12,660	7,763	12,703	10,317
1년 용선료	케이프	25,338	▼ -38	18,800	32,000	24,750	13,750	25,125	17,161
	파나마스	16,000	▲ 375	12,000	19,575	16,554	12,050	18,750	15,202
	수프라막스	15,250	- -	13,250	18,500	16,737	12,438	18,625	15,131
	핸디	13,375	- -	12,000	15,250	14,064	9,750	15,500	12,512
건화물선 시장(FFA)									
		11월물		2026년 1분기		2026년물		2027년물	
		10월 3주	전주 대비	10월 3주	전주 대비	10월 3주	전주 대비	10월 3주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	28,263	▲ 1,921	17,339	▲ 399	22,917	▲ 314	22,025	▲ 253
	파나마스(5TC)	16,289	▲ 1,116	12,582	▲ 152	13,561	▲ 127	12,610	▲ 88
	수프라막스(10TC)	15,037	▲ 962	11,124	▲ 120	12,312	▲ 25	11,406	▲ 26
	핸디(7TC)	14,915	▲ 750	10,886	▲ 405	11,963	▲ 373	11,115	▲ 206

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



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

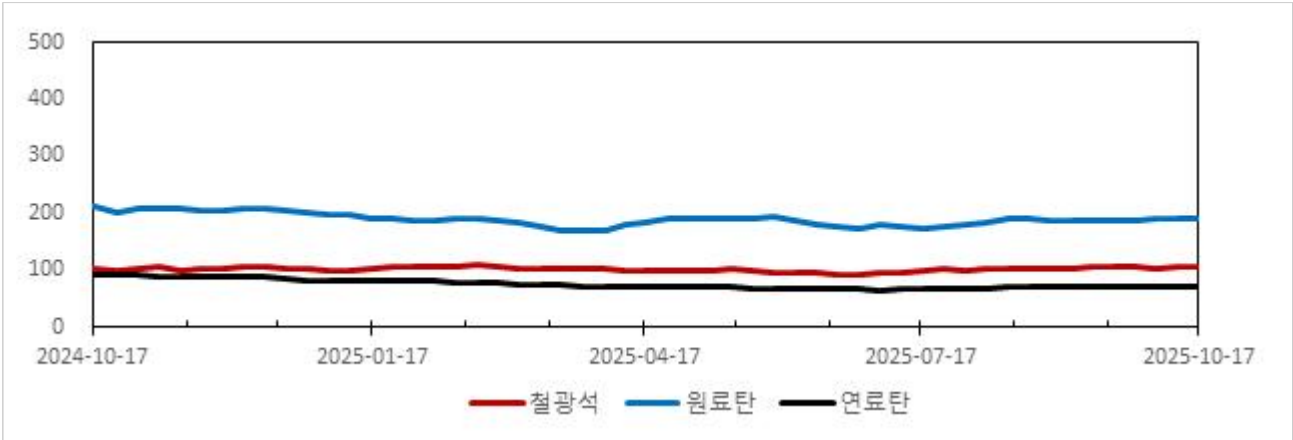
구분	2025년		전주 대비 차이				2024년			
	10월 3주	전주 대비					10월 3주	연평균	최저	최고
철광석	105.6	104.7	▲	0.9	0.8	%	103.5	109.7	91.2	142.6
원료탄	188.7	191.0	▼	-2.3	-1.2	%	209.8	242.5	183.6	326.1
연료탄	72.0	71.2	▲	0.7	1.0	%	91.2	91.0	82.5	99.3
대두	371.2	374.7	▼	-3.5	-0.9	%	362.0	405.9	344.9	469.2
옥수수	164.1	164.9	▼	-0.8	-0.5	%	159.5	167.4	145.2	181.8

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

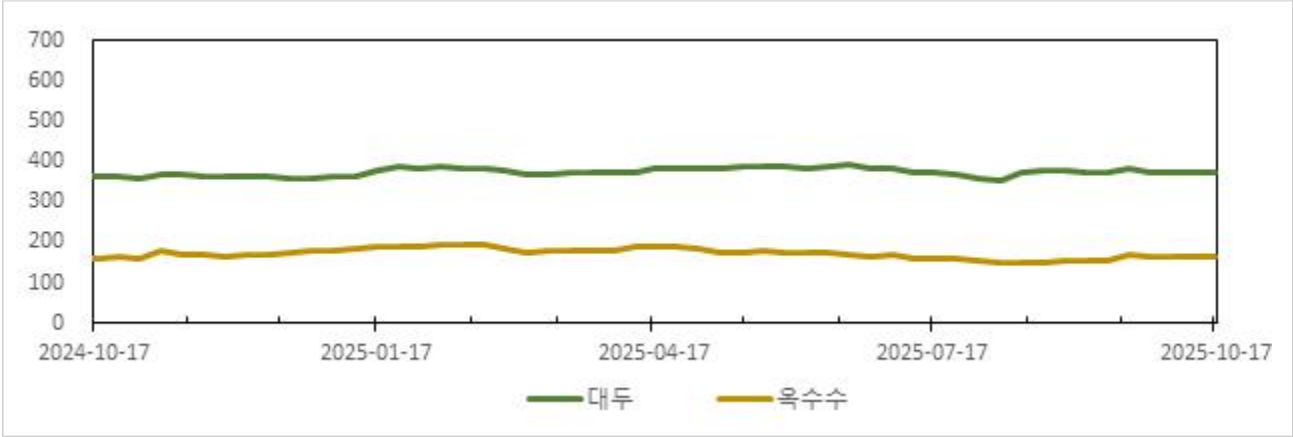
(달러/톤)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



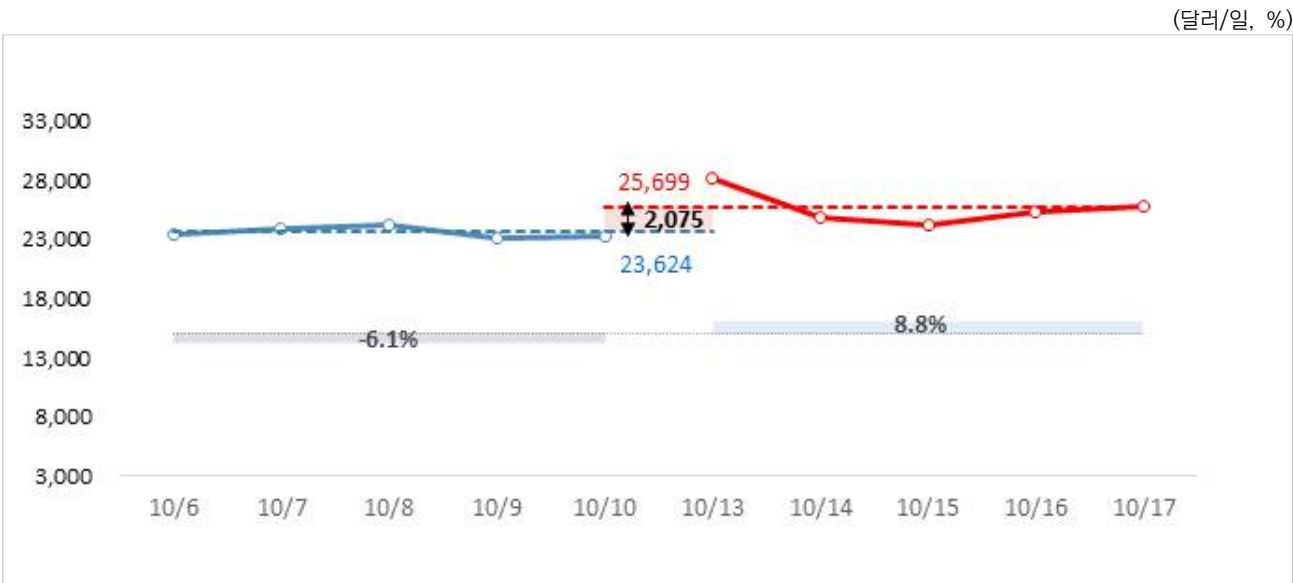
3 대형선 : 케이프선

■ 케이프선 운임은 전주(10월 2주) 대비 8.8% 상승한 25,699달러/일 기록

(동향) 미국과 중국의 입항수수료 부과 시행

- 지난 14일부터 미국과 중국의 입항수수료 부과 정책이 시행되면서 주초에는 운임이 일시적으로 상승했으나 이후 시장이 빠르게 관망세로 전환되며 상승폭이 제한적 수준에 그침. 시장에서는 입항수수료 부과 정책에 대응하여 선박의 재배치 등 방안을 검토 중인 것으로 파악됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		10월 3주	10월 2주	전주대비차이	
BCI		3,099	2,844	▲ 254	8.9%
스팟운임(5TC)		25,699	23,590	▲ 2,109	8.9%
용선료	6개월	27,188	29,075	▼ -1,888	-6.5%
	1년	25,338	25,375	▼ -38	-0.1%
	5년	21,650	21,400	▲ 250	1.2%
FFA	11월물	28,263	26,342	▲ 1,921	7.3%
	'26년 1분기물	17,339	16,940	▲ 399	2.4%
	'26년	22,917	22,603	▲ 314	1.4%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

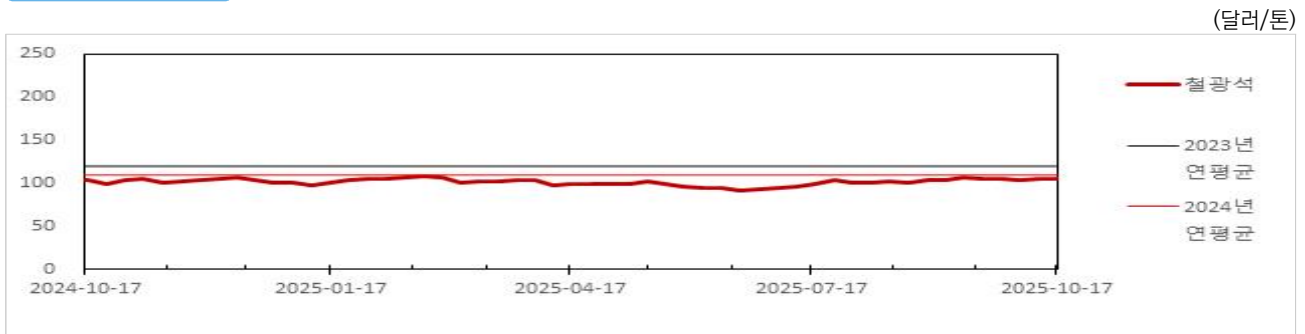
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



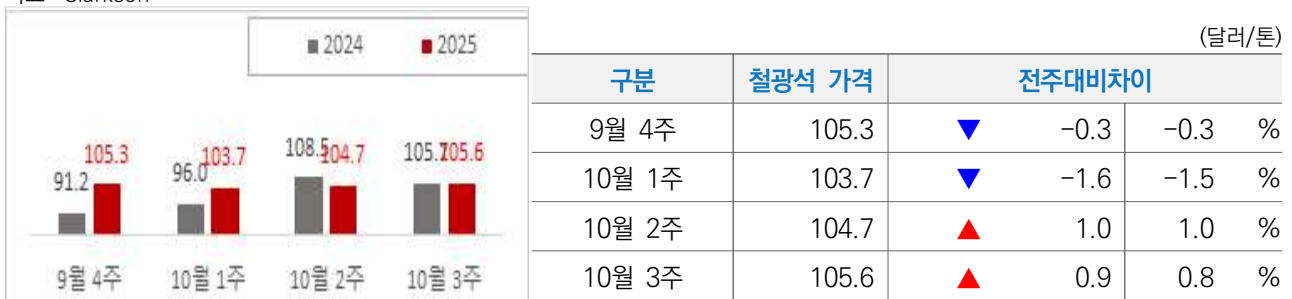
3 케이프선

■ 철광석 가격 : 전주 대비 0.8% 상승한 105.6달러/톤 기록

철광석 가격 추이



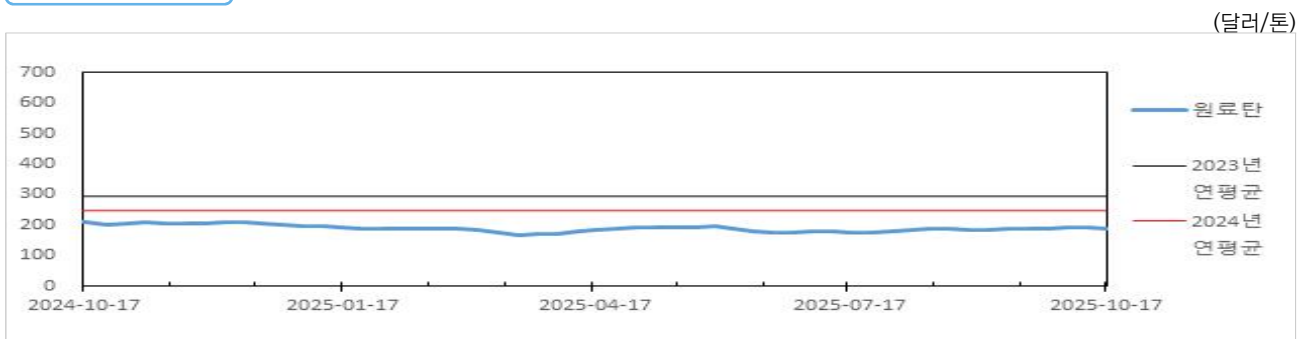
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 1.2% 하락한 188.7달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

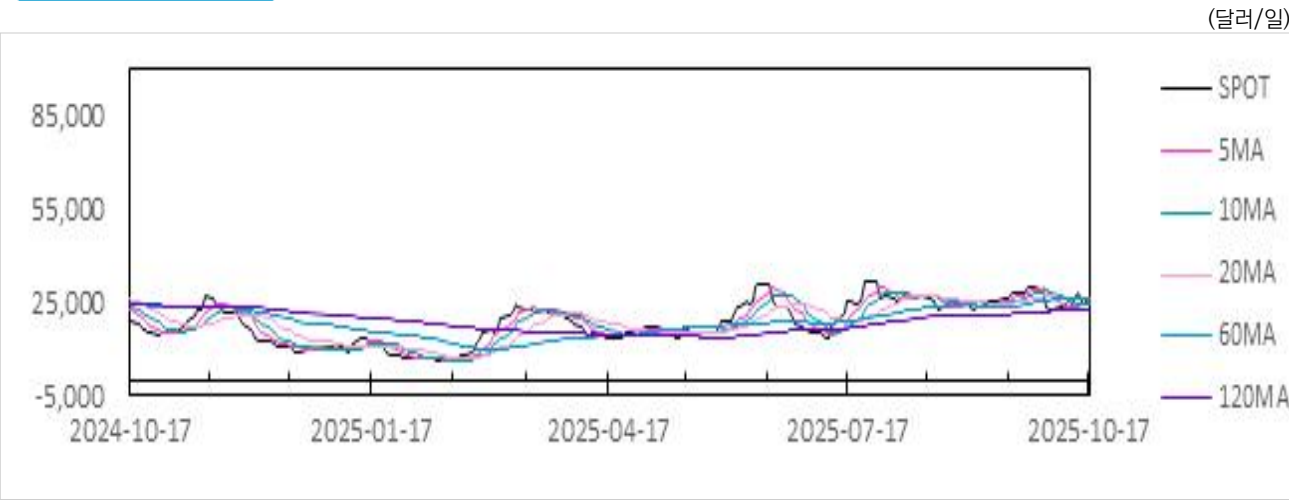


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



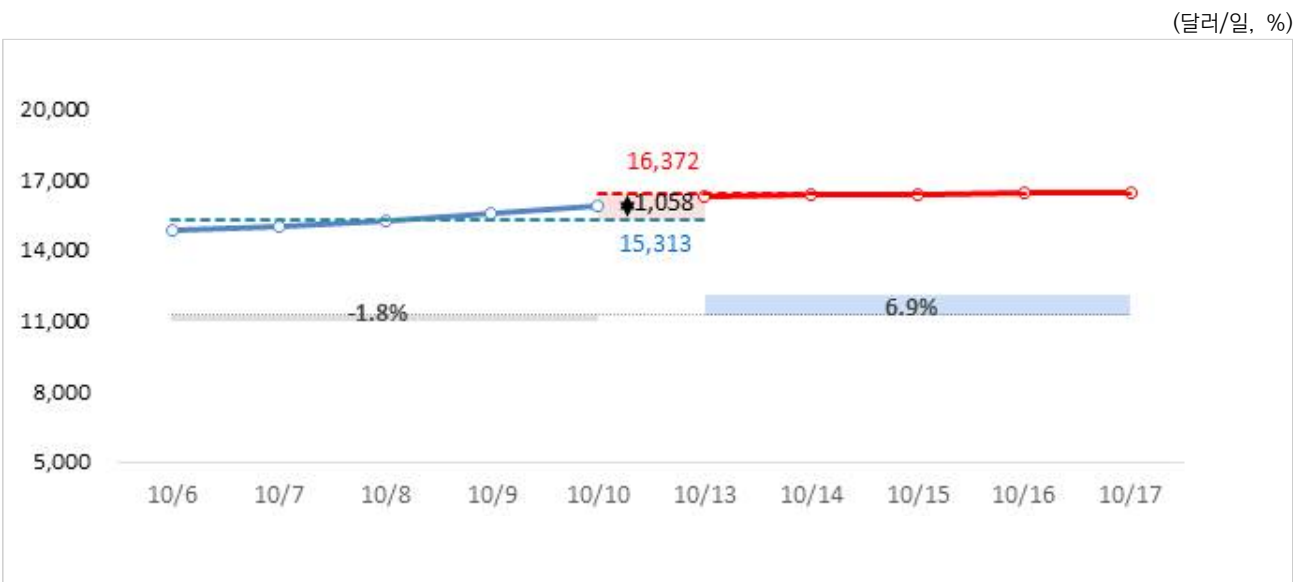
3 중소형선 : 파나막스선·수프라막스선

전주 대비 6.9% 상승한 16,372달러/일 기록

(동향) 중국의 미국산 대두 수입 둔화

- 미국과 중국의 입항수수료 부과 조치로 인해 운임이 상승했으나 상승폭은 제한적인 수준에 그침
- 중국은 9월 이후 미국산 대두 수입을 보류하고 있으나 브라질과 아르헨티나산 대두 수입을 확대하고 있는 것으로 파악됨. 9월 중국의 전체 대두 수입량은 1,287만 톤으로 역대 두 번째로 높은 수준을 기록함. 그러나 미국산 대두의 주요 수출 시즌임에도 불구하고 중국은 미국산 대두 수입 확대에 신중한 태도를 보이고 있음. 다만 올해 초 미국의 관세 정책 시행에 대비해 중국이 미국산 대두 수입을 늘린 결과 9월 이후 미국산 대두 수입이 둔화되었음에도 올해 누적 기준 수입량은 전년 대비 15.5% 증가한 것으로 나타남

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		10월 3주	10월 2주	전주대비차이		
BPI		1,819	1,702	▲	117	6.9 %
스팟운임(5TC)		16,372	15,313	▲	1,058	6.9 %
용선료	6개월	17,000	16,625	▲	375	2.3 %
	1년	16,000	15,625	▲	375	2.4 %
	5년	13,625	13,510	▲	115	0.9 %
FFA	11월물	16,289	15,173	▲	1,116	7.4 %
	'26년 1분기물	12,582	12,430	▲	152	1.2 %
	'26년	13,561	13,435	▲	127	0.9 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

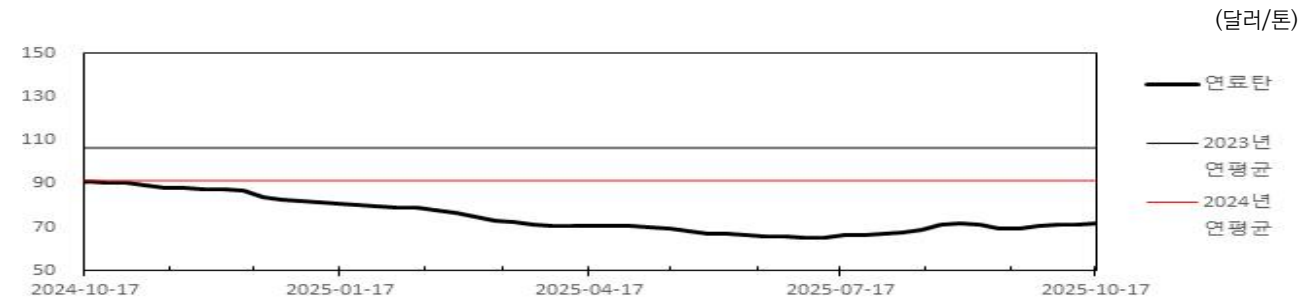
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선

연료탄 가격 : 전주 대비 1.0% 상승한 72.0달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson

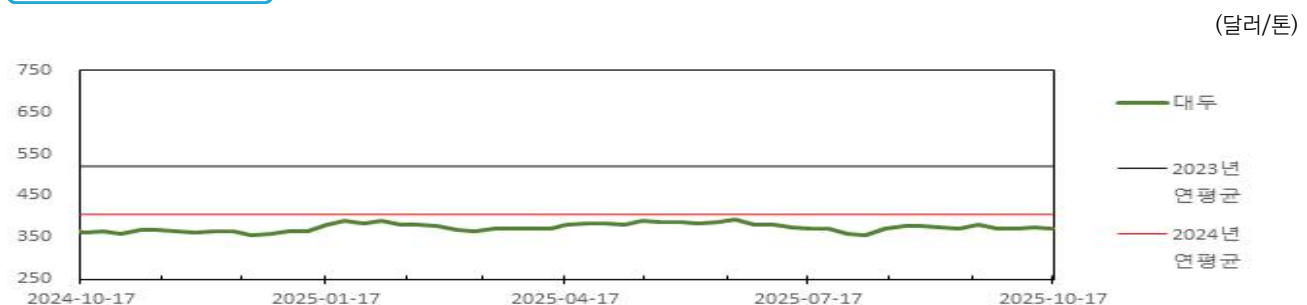


구분	연료탄가격	전주대비차이		
9월 4주	70.4	▲	0.9	1.2 %
10월 1주	71.4	▲	1.1	1.5 %
10월 2주	71.2	▼	-0.2	-0.3 %
10월 3주	72.0	▲	0.7	1.0 %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 0.9% 하락한 371.2달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



구분	대두 가격	전주대비차이		
9월 4주	371.7	▼	-10.4	-2.7 %
10월 1주	372.4	▲	0.7	0.2 %
10월 2주	374.7	▲	2.3	0.6 %
10월 3주	371.2	▼	-3.5	-0.9 %

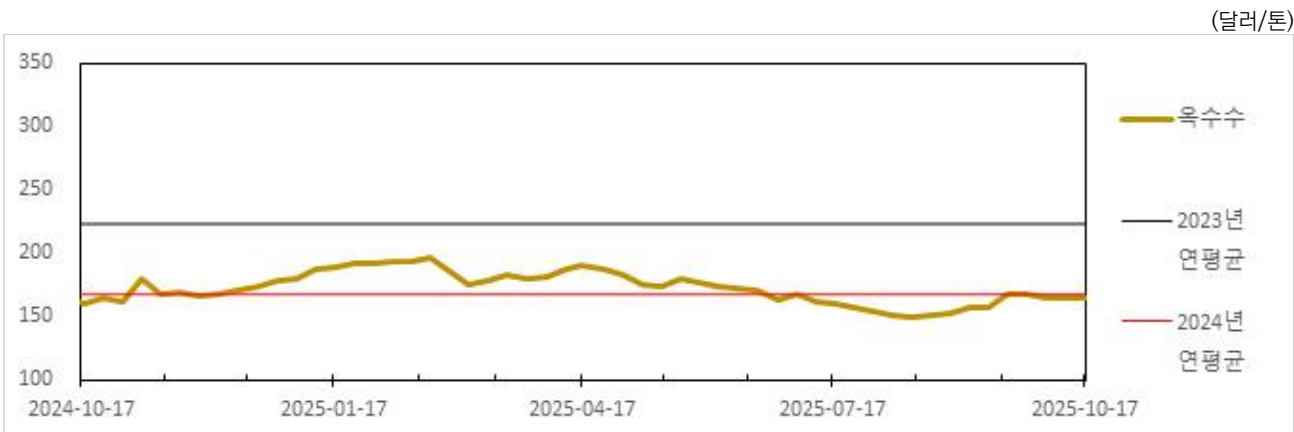
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선

옥수수 가격 : 전주 대비 0.5% 하락한 164.1달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



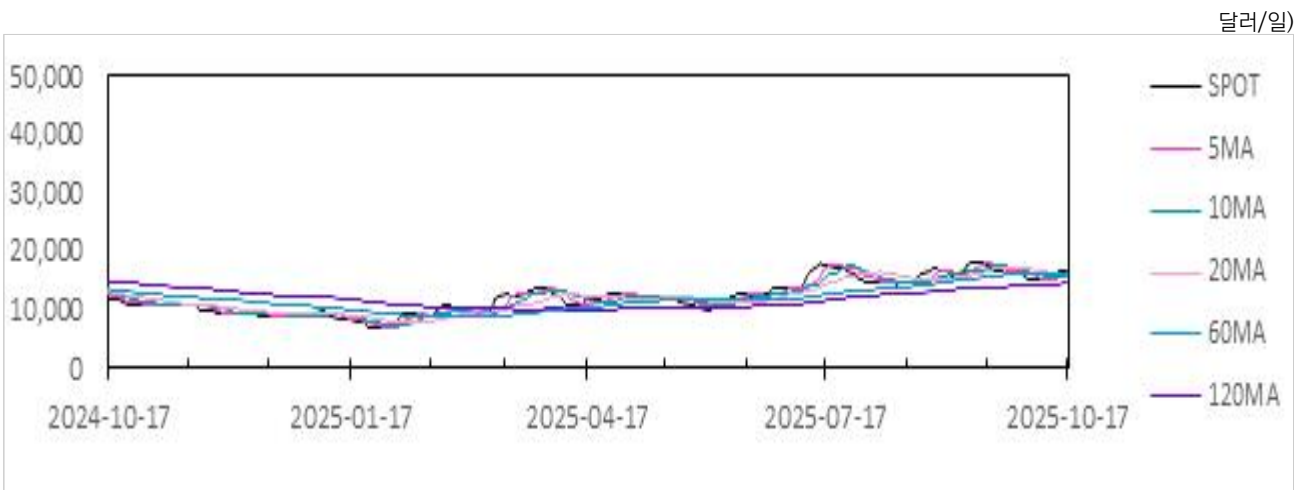
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
9월 4주	166.9	▼ -0.6	-0.3	%
10월 1주	164.9	▼ -2.0	-1.2	%
10월 2주	164.9	▲ 0.0	0.0	%
10월 3주	164.1	▼ -0.8	-0.5	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



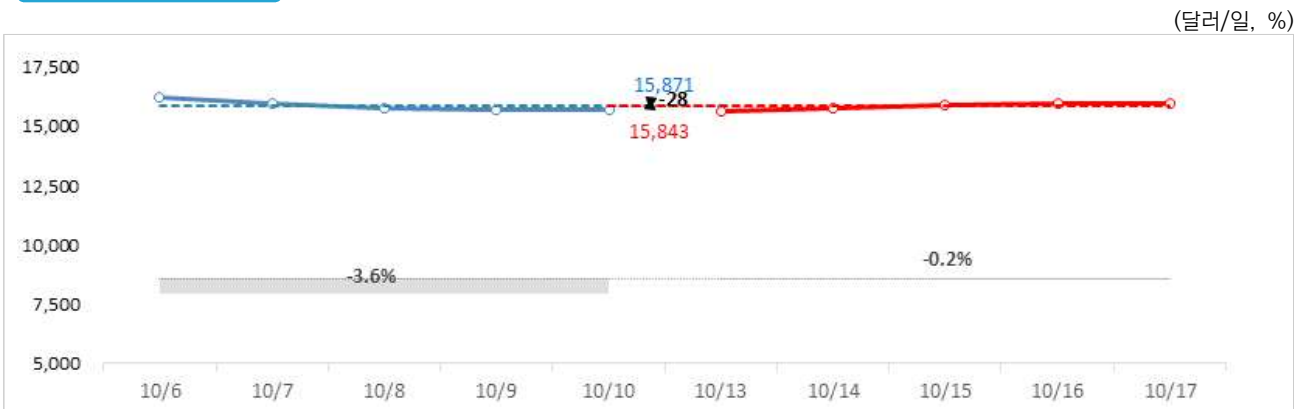
자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선

전주 대비 0.2% 하락한 15,843달러/일 기록

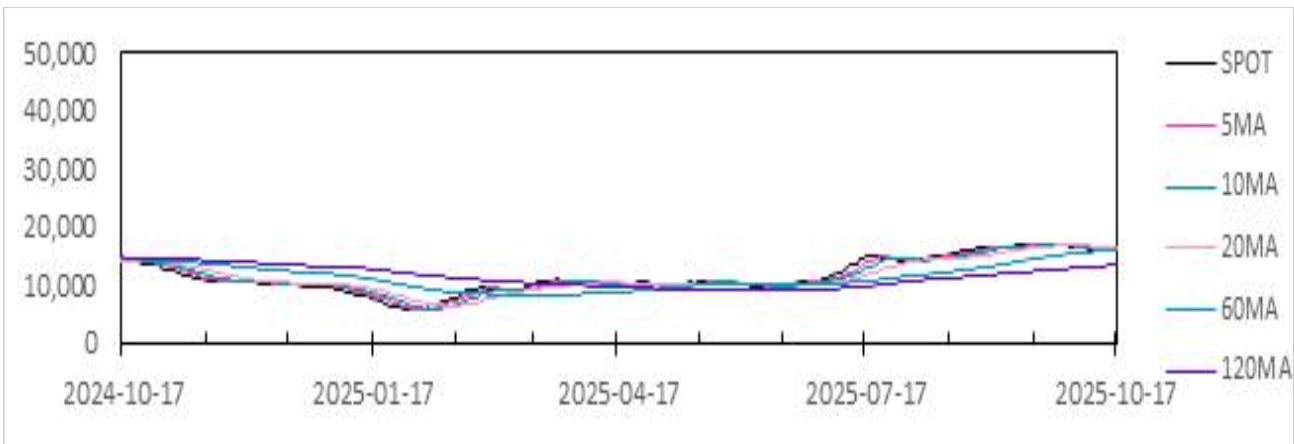
최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

이동평균

달러/일



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		10월 3주	10월 2주	전주대비차이		
BSI		1,414	1,417	▼	-2	-0.2 %
스팟운임(10TC)		15,843	15,871	▼	-28	-0.2 %
용선료	6개월	16,250	16,250	-	-	- %
	1년	15,250	15,250	-	-	- %
	5년	13,750	13,750	-	-	- %
FFA	11월물	15,037	14,075	▲	962	6.8 %
	'26년 1분기물	11,124	11,004	▲	120	1.1 %
	'26년	12,312	12,288	▲	25	0.2 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3. 컨테이너선

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

1 동향분석

■ 컨테이너 운임지수(SCFI) : 전주 대비 150p 상승한 1,310p를 기록

(운임) 컨테이너 운임지수(SCFI)는 연휴 후 수요 반등과 주요항로 일괄운임인상으로 큰 폭 상승함

● 유럽 항로 운임은 완만한 회복세, 북미 항로운임은 급등세로 전체 지수 상승을 견인함

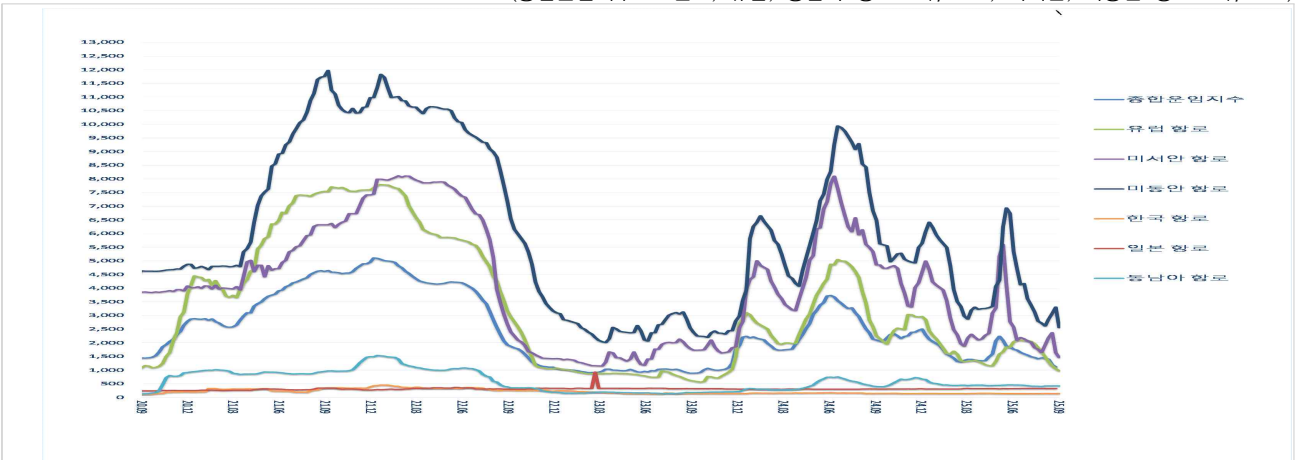
(현황) 수요반등, 임시결항 및 GRI 적용으로 단기운임 반등세이나 11월 수요 회복 속도 모니터링 필요

● 아시아-북미 항로는 임시결항으로 공급이 타이트해진 가운데 15일부 GRI 적용으로 운임이 상승했으며, 10월 선적 예약이 양호해 단기 유지가 예상되나, 물량 확보 경쟁과 중국발 수요 회복 속도에 따라 재하락 가능성도 상존함

● 아시아-유럽 항로는 연휴 후 중국발 수요 반등으로 운임이 상승하고 있으며, 10월 하반기 선복 예약 급증에 따라 상승 기조가 11월 초까지 지속될 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 3주	전주대비	2025년			2024년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임	종합운임지수	SCFI	1,310	150	1,115	2,505	1,606	1,731	2,506
	유럽항로		1,145	77	971	2,851	1,627	1,943	3,132
	미서안항로		1,936	468	1,460	5,606	2,698	2,775	4,987
	미동안항로		2,853	401	2,385	6,939	3,964	3,931	9,945
	한국항로		138	0	135	148	139	138	172
	일본항로		321	0	308	327	318	297	316
	동남아항로		449	38	398	655	449	259	753

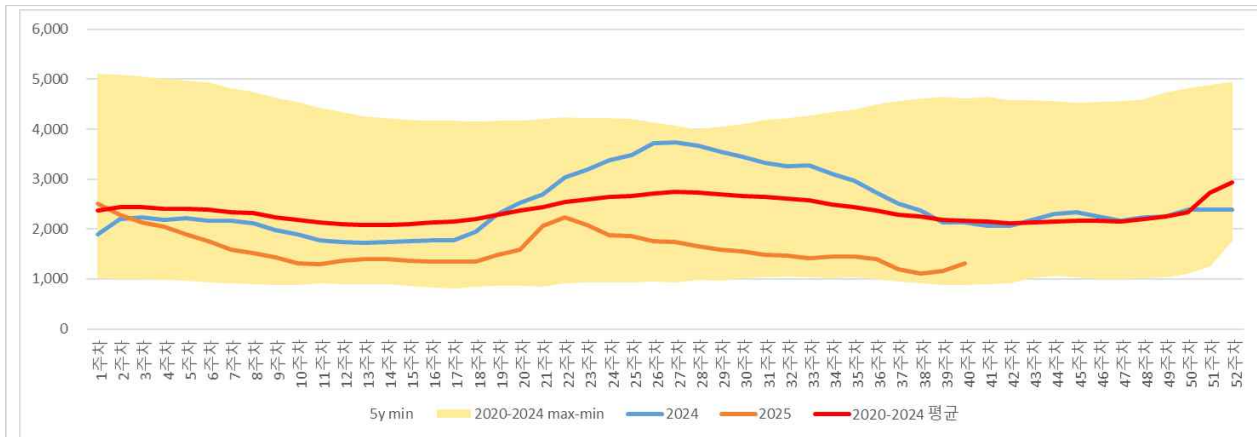
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



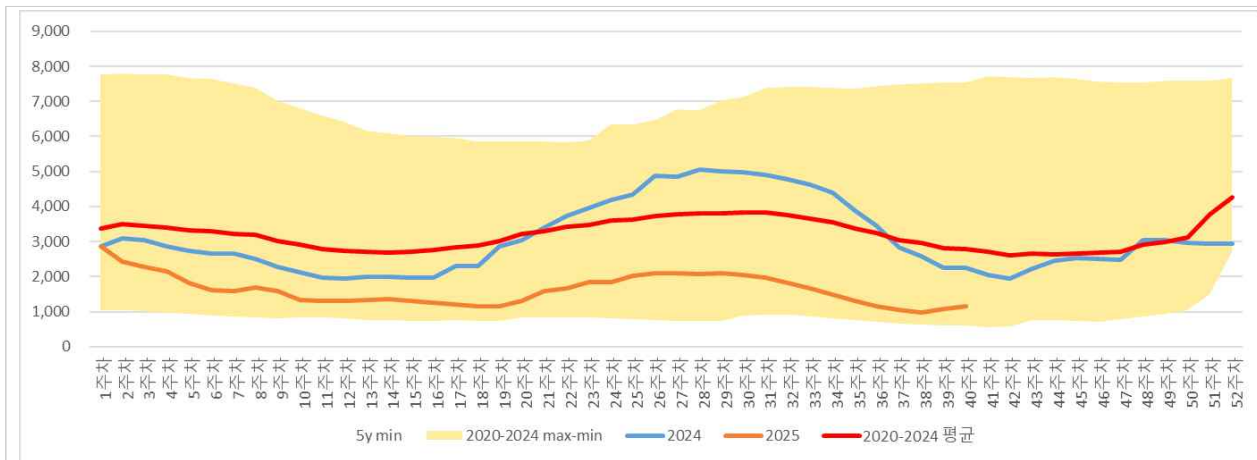
2 운임전망

| 10월 4주('25.10.20~'25.10.24)

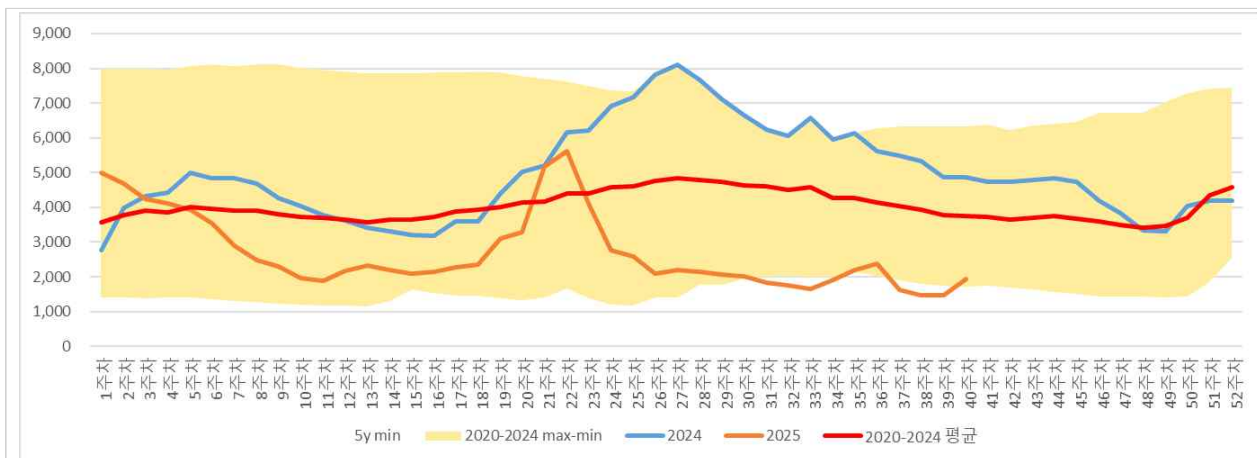
I SCFI 지수는 상승할 것으로 전망



II 아시아-유럽운임은 상승할 것으로 전망



III 아시아-북미운임(서부)은 상승할 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 2.8p 상승한 94.7을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 상승세를 보임

(달러/톤)

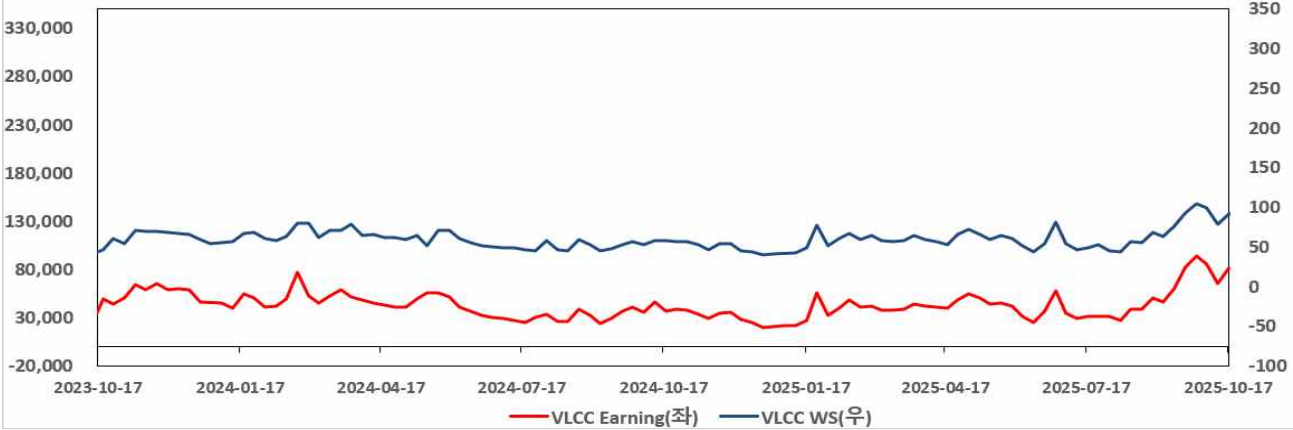
구분	10월 3주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	94.7	▲	2.8	3.1 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	60.0	▲	2.5	4.4 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	97.5	▲	2.5	2.6 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	90.0	▲	10.0	12.5 %

(동향) VLCC 시장, 가용선데 부족과 미·중 갈등 여파로 인한 시장 불확실성으로 운임 강세 지속

- VLCC 시장은 가용 선박 부족 현상이 지속되는 가운데, 미·중 무역 갈등에 따른 중국의 항만 수수료 부과와 미국 관련 선박 입항 불확실성이 운임 상승의 핵심 변수로 작용하면서 전반적인 강세 흐름을 보임.
향후에도 미국의 원유 재고 증가에 따른 수출 확대와 중동 발 화물 수요 증가로 상승세가 당분간 이어질 것으로 전망
- IEA는 월간보고서를 통해 석유 수요 증가세 둔화와 공급 과잉 심화로 인해 글로벌 석유 재고가 4년 만에 최고치를 기록한 것으로 분석했으며, 수요 위축에 따른 공급 압력으로 유가 하락세가 당분간 지속될 것으로 전망함

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		10월 3주	전주대비	2025년			2024년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	95	3	43	104	64	40	80	57
항로(TD3C)	평균 수익	80,810	18,737	20,781	75,941	38,596	17,598	74,778	20,034
VLCC	1년 용선료	49,750	750	35,250	49,750	42,387	37,250	48,500	45,635

자료: Clarkson

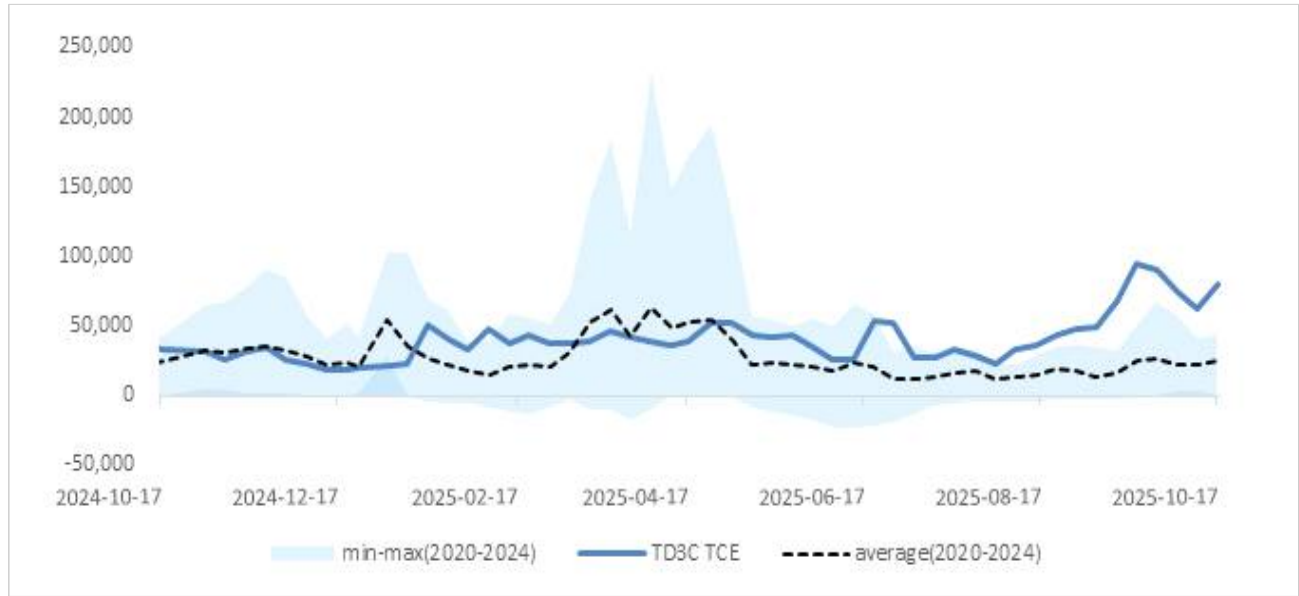


2 유조선-기술분석

가용 선박 부족과 물동량 확대 영향으로 전주 대비 상승세를 유지하며 강세 흐름을 이어감

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

(달러/일)

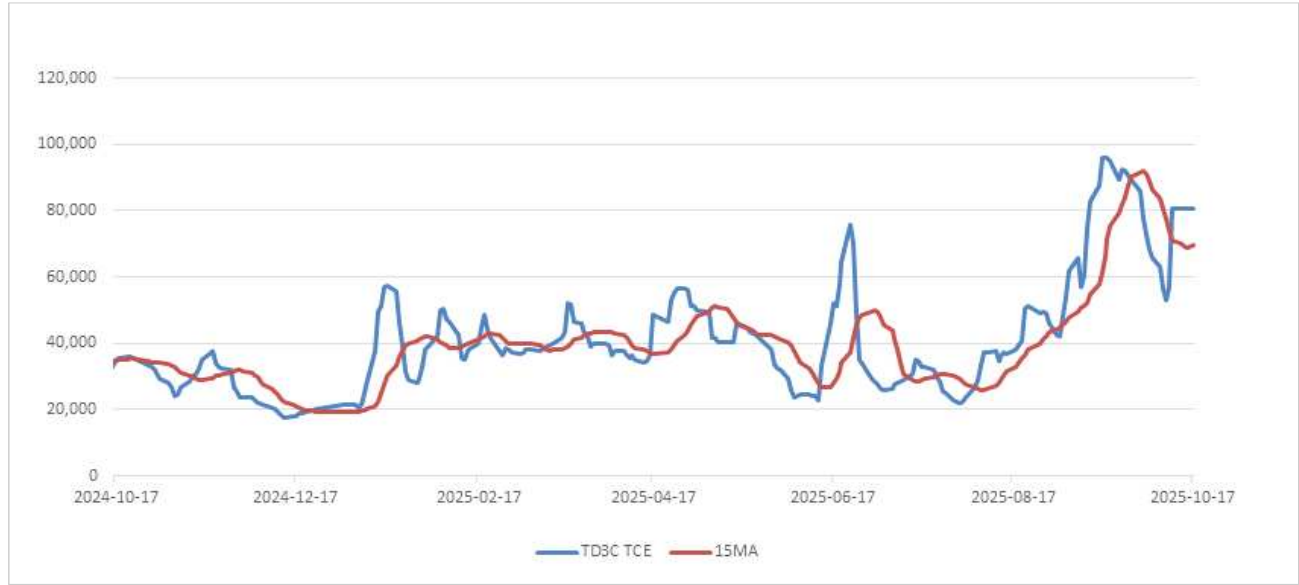


자료: Clarkson

중동 발 물동량 증가와 제한적인 선박 가용으로 인해 이동평균선을 상회하며 강보합 추세를 나타냄

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson

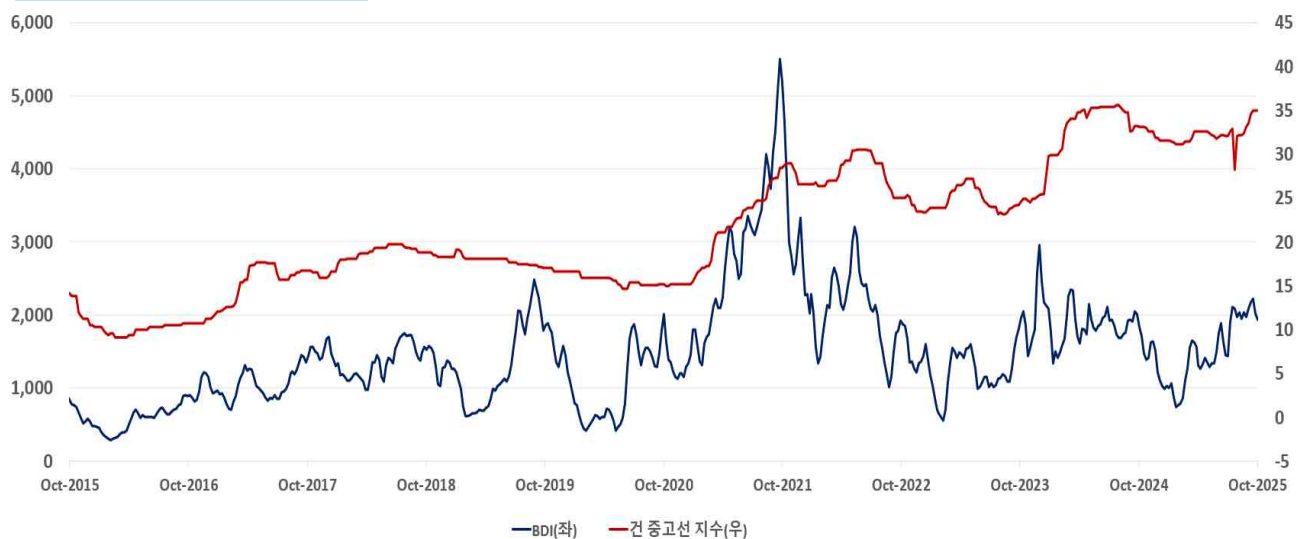


5. 중고선

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~'25.10.20)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 중고선 38건 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Pass./Car	Aris IV	2020	300	Passengers	2025-10-17		Nea Psara III	Guyanians interests
Offshore	Bourbon Liberty 209	2009	7,641	HP	2025-10-16	5.38	ICBC Financial Leasing	Undisclosed interests
Bulk	Cape Aqua	2009	178,055	DWT	2025-10-16	25.50	Primebulk	Chinese interests
Tanker	Singapore Loyalty	2007	307,284	DWT	2025-10-16	47.00	Sinokor Merchant	Undisclosed interests
Bulk	Stonewell Pioneer	2014	56,533	DWT	2025-10-14	14.00	WYW Shipmngt	Undisclosed interests
TankChem	Fa Li 785	2016			2025-10-11	0.10	Unknown Chinese	Chinese interests
Non Cargo	Hong Run 368	2017			2025-10-11	0.10	Unknown Chinese	Chinese interests
Dry Genl	Li Chang 6669	2014			2025-10-11	0.13	Dongguan Lichang	Chinese interests
Water Tanker	Min Tai 996	2014			2025-10-11	0.09	Unknown Chinese	Chinese interests
Dry Genl	Nan Dong Ting 98 Hao	2015			2025-10-11	0.45	Unknown Chinese	Chinese interests
Dry Genl	An Quan Zhou 65	2008	957	DWT	2025-10-10	0.06	Dingpu Y	Chinese interests
Offshore	Bourbon Liberty 153	2013	1,701	DWT	2025-10-10	3.62	ICBC Financial Leasing	Undisclosed interests
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
Dry Genl	San He 02 Hao	2003			2025-10-10	0.24	Yichang Sanhe	Chinese 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
Container	Spirit of Kolkata*	2019	1,162	TEU	2025-10-07		Asian Spirit Company	Clients of Norse Shipholding
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
Dry Genl	Gui Ping Hong Yuan 456	2011			2025-10-05	0.06	Unknown Chinese	Chinese interests
Dry Genl	Yue San Shui Huo 0814*	1992			2025-10-04	0.08	Sanshui Datong	Chinese interests
Dry Genl	Long Xin 18*	2007			2025-10-04		Unknown	Chinese interests
Dry Genl	Gang Jia 198	2006			2025-10-02	0.04	Unknown Chinese	Chinese interests
Dry Genl	Gang Jia 636	2004			2025-10-02	0.05	Unknown Chinese	Chinese 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



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 (2025.10.20. 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	400	-8	402	394	493	434	407	522	471
	Singapore	384	-23	399	384	514	446	439	536	485
	Korea	417	-20	430	417	530	474	475	563	515
	Hong Kong	403	-19	415	403	522	464	456	568	500
VLSFO	Rotterdam	424	-20	437	424	553	491	502	615	555
	Singapore	451	-29	470	451	604	522	548	657	610
	Hong Kong	462	-29	483	462	604	532	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)	1,020	13	1,016	536	1,078	1,019	952	1,277	1,100
	밀(국제)	504	5	506	497	618	540	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