

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2025년 12월 1일

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

18

주요 해운지표

23

건화물선

지난주 케이프선 운임은 13.3% 상승한 33,415달러/일을 기록

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 10p 상승한 1,403p를 기록

탱커선

유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 2.3p 하락한 136.1p를 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

벨기에 파업 여파, 앤트워프·제브뤼헤 항만 혼잡 장기화 우려

- ▶ 벨기에 정부의 재정 적자 감축을 위한 긴축 정책에 반발한 노동조합이 3일간의 전국 파업을 단행하면서 앤트워프항과 제브뤼헤항의 도선 및 선박 교통 관제 서비스에 차질이 발생해 항만 혼잡이 심화됨
 - 이틀간의 운영 중단 후 11월 26일부터 통행은 재개되었으나, 11월 27일 기준 앤트워프항에서만 총 41척의 선박이 대기하는 등 선박 적체 현상이 해소되지 않고 있음
 - 하팍로이드는 선박 입출항 적체와 터미널 혼잡이 차주까지 지속될 것으로 전망하며 고객들에게 화물 운송 지연 가능성에 유의할 것을 당부함
- ▶ 안벽 작업뿐만 아니라 배후지로 연결되는 컨테이너 핸들링 및 육상 운송 전반에서 파업 여파로 인한 운영 차질이 나타나고 있어, 파업 종료 이후에도 항만 운영 정상화에는 상당한 시일이 소요될 것으로 분석됨
 - 특히 제브뤼헤항은 운영이 재개되었음에도 선박 트래픽 지연이 불가피한 상황이며, 이는 항만 내 체선 및 혼잡을 가중시키는 요인으로 작용하고 있음
 - 선사들은 항만 당국 및 파트너사와 긴밀히 협력해 지연을 최소화하겠다고 밝혔으나, 단기적으로는 벨기에 주요 항만의 물류 공급망 불안정이 지속될 것으로 보임

자료: <https://www.loydslist.com/LL1155679/Strikes-continue-to-cause-congestion-at-Antwerp-Bruges>

최건우 부연구위원

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

홍해 항로 복귀, 위험도와 운항 효율성 간 이해 상충

- ▶ 가자 지구 휴전 및 예멘 후티 무장세력의 공격 중단으로 홍해 항로 복귀 가능성이 제기되고 있으나, 선사별 리스크 감내 수준에 따라 입장이 엇갈리고 있음
 - NYK는 현재 휴전 상태를 매우 취약한 정전 국면으로 평가하고, 이스라엘·하마스·이란 간 지속 가능한 합의가 도출되기 전까지는 홍해 항로에 대한 선대 재배치를 유보하겠다는 보수적 기조를 유지하고 있음
 - 해상 보험시장에서 역시 홍해·수에즈 해역 전쟁위험할증료가 휴전 이후에도 뚜렷한 인하 없이 유지되고 있어, 보험 관점에서도 동 해역의 항해 위험도가 여전히 높은 수준으로 평가되고 있음을 시사함
- ▶ 반면 수에즈운하청은 통항료 할인 등 인센티브를 제시하며 복귀를 독려하고 있으며, 머스크·CMA CGM 등 일부 글로벌 선사들은 중장기적으로 홍해 항로 재투입을 전제로 한 전략을 검토하는 움직임을 보이고 있음
 - 머스크는 단기적인 즉각 운항 재개설은 부인했으나, 수에즈 운하가 아시아-유럽 간 최단 항로로서 연료비 및 리드타임 측면에서 항로 경제성이 가장 높은 루트라는 점은 인정하고 있음
 - 이에 따라 교전 중단과 위협 수준 완화로 항해 안전 리스크가 일정 수준까지 관리 가능하다고 판단되는 시점부터 선사들이 점진적으로 홍해 항로로 선복을 복귀시킬 가능성이 높은 것으로 전망됨

자료: <https://www.loydslist.com/LL1155698/Parting-of-the-ways-on-the-Red-Sea>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

원료탄, 철강 생산 둔화로 물동량 감소 전망

- ▶ 발틱국제해사협회(BIMCO)는 원료탄 수요 약화와 전력 수급 구조 변화로 인해 선진국으로 향하는 2025년 석탄 수출량이 전년 대비 2% 감소하여 23년 만의 최저 수준으로 감소할 것으로 전망하였음
 - 세계철강협회(World Steel Association)에 따르면 올해 1~10월 철강 생산량은 전년 대비 2.1% 감소했으며, 원료탄 수입 의존도가 높은 EU는 3.4%, 일본은 4.1%, 대한민국은 3.6% 감소한 것으로 나타남
 - 발틱국제해사협회는 2025년 선진국향 석탄 수출량 감소의 핵심 요인을 철강 생산 둔화에 따른 원료탄 수요 약화로 보았으며, 선진국으로 향하는 원료탄 물동량은 전년 대비 약 10% 감소했다고 지적함
- ▶ 발틱국제해사협회는 2025년 선진국의 석탄 수입 비중은 23년 전 77%에서 29%로 크게 축소될 것으로 전망했으며, 이러한 흐름이 파나마스선과 케이프선 시장에 부정적 영향을 미친 것으로 평가하였음
 - 발틱국제해사협회는 2025년 기준 전체 석탄 물동량 중 약 57%는 파나마스선이, 약 30%를 케이프선이 운송하는 것으로 나타났으며, 특히 파나마스선의 운송 비중에 전년 대비 3%p 증가했다고 밝힘
 - EU가 철강 관세를 인상하고 무관세 수입 할당을 축소할 경우 유럽의 철강 생산이 회복될 가능성이 있어, 내년에는 유럽을 중심으로 선진국의 원료탄 수입 수요가 반등할 가능성이 있다고 전망함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/coal-shipments-to-advanced-economies-expected-to-fall-2-to-23-year-low/>

최영재 연구원

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

건화물선 시장, 중국의 아프리카 광물 수입 확대로 수요 변화 전망

- ▶ 선박중개사 엑스클루시브(Xclusive)는 중국이 전기차·배터리 등 생산에 필요한 광물 확보를 위해 아프리카 진출을 가속화하면서, 이에 따라 건화물선 시장 구조가 점진적으로 재편될 가능성을 제기하였음
 - 엑스클루시브는 전 세계 광물 자원의 약 30%가 아프리카에 매장되어 있으며, 코발트·망간·리튬·흑연 등 배터리 핵심 원료에서도 아프리카산 비중이 30% 이상을 차지한다고 분석하였음
 - 중국의 아프리카 투자 중 약 22%를 광산 개발과 관련 인프라에 연계되어 있으며, 중국은 철도·도로·항만을 통해 아프리카 주요 광물 생산지와 자국의 제련소·기가팩토리를 직접 연결하는 구조를 구축하고 있음
- ▶ 엑스클루시브는 탈탄소 정책 등으로 에너지 전환이 가속화되면서 장거리 운송을 필요로 하는 아프리카산 리튬·코발트·망간·흑연 등의 물동량이 빠르게 성장하고 있어, 톤마일 측면에서 의미가 크다고 평가함
 - 기니의 보크사이트 수출은 2025년 상반기 기준 전년 대비 36% 증가해 1억 톤에 근접했으며, 중국의 수입 확대에 따라 짐바브웨의 리튬, 모잠비크 등의 흑연 등 주요 광물의 생산 및 수출이 증가하는 추세임
 - 엑스클루시브는 아프리카산 광물 수출이 기존의 철광석·석탄 등의 주요 건화물을 대체할 수준은 아니지만 핸드사이즈·수프라맥스·파나마스선을 중심으로 건화물선 수요가 확대되고 있다고 평가함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/dry-bulk-shipping-and-chinas-rush-into-africas-resources/>

최영재 연구원

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



1. 주간뉴스

유조선 시장, 러시아 제재 완화 가능성에 따른 수요 변화 전망

- ▶ 선박중개사 김슨(Gibson)은 러-우 전쟁의 평화 협상이 타결될 경우 러시아산 석유 금수 조치가 완화될 여지가 있으나, 영국 등 유럽의 정책 방향이 불확실해 전쟁 이전 수준으로 회복할지는 미지수라고 평가함
 - 김슨은 최근 공개된 평화 협상안 28개 항에는 러시아 제재 전면 해제와 러시아의 글로벌 경제 체제 복귀가 포함되어 있으나, 해당 협상안은 유럽 측의 의견이 반영되지 않은 것으로 알려져 있다고 밝힘
 - 이에 따라 러시아 에너지 수출에 대한 유럽의 입장은 여전히 불투명한 상황이며, 제재가 일부 완화되더라도 유럽 정제시설 폐쇄 등의 요인으로 러시아산 원유 공급이 전쟁 이전 수준으로 회복할 가능성은 낮음
- ▶ 김슨은 러시아 제재가 완화될 경우 장거리 운송 감소로 인해 아프리카막스선과 LR2를 중심으로 중소형 유조선의 톤마일 수요가 축소되는 반면, VLCC 시장은 수혜를 입을 가능성이 높은 것으로 전망하였음
 - 전쟁 발발 이후 아프리카막스선과 수에즈막스선 시장이 가장 큰 수혜를 입었으나, 최근 제재 강화로 중국과 인도가 러시아를 대체하는 원유 공급처를 확보하면서 VLCC 수요가 다시 회복하고 있음
 - 또한 김슨은 제품선 시장에서도 석유제품 가격상한제 시행 이후 LR2와 MR의 톤마일 수요가 급증한 바 있으며, 제재 완화 시 LR2는 영향이 클 것으로 예상되는 반면 MR은 제한적일 것으로 분석함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/tanker-market-whats-the-peace-in-ukraine-effect/>

최영재 연구원

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

제품선 시장, 수에즈 운하 통항 정상화 시 수요 위축 전망

- ▶ 해운시장조사기관 드류리(Drewry)는 홍해 위기 완화로 수에즈 운하 통항이 정상화될 경우 운항 거리가 단축되고 선박 공급 증가 효과가 나타나 LR 제품선의 수요 감소와 운임 하락이 예상된다는 점을 지적함
 - 홍해 위기 이후 대다수의 제품선이 수에즈 운하 대신 희망봉으로 우회함에 따라, 경유를 주로 운송하는 중동-북서유럽 항로의 운항 거리는 약 4,700 해리, 운항 일수는 왕복 기준 30일 이상 증가한 상황임
 - 그러나 드류리는 가자지구 휴전 이후 최근 수개월간 제품선의 수에즈 운하 통과 비중이 점진적으로 회복되고 있으며, 통항이 완전히 정상화될 경우 제품선의 톤마일 수요가 추가로 감소할 가능성을 제시함
- ▶ 드류리는 희망봉 경유 시 약 82일이 소요되던 운항 기간이 수에즈 운하 정상화 시 약 50일로 단축될 경우, LR 제품선 시장의 가용 선박량 확대뿐 아니라 EU-ETS 비용 감소 효과도 나타날 것으로 분석함
 - 드류리의 분석에 따르면 주베일-로테르담 항로 기준 LR 제품선의 2026년 EU-ETS 비용은 희망봉 경유 시 약 215,000 달러, 수에즈 운하 통과 시 약 129,000 달러로 크게 감소하는 것으로 추정됨
 - 또한 유럽이 러시아산 원유를 사용한 석유제품에 대한 제재를 시행할 경우 유럽의 인도산 경유 수입이 감소할 전망이며, 수에즈 운하 통항 정상화 시 중동산 경유가 인도산 경유를 대체할 가능성을 제기함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/easing-red-sea-crisis-might-squeeze-lr-rates-amid-ballooning-fleet/>

최영재 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	11월 4주				
	주간평균운임	전주 대비 차이		2026년 1월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이
케이프선 5TC (달러/일)	33,415	▲ 3,925	13.3 %	27,274	▲ 273 1.0 %
파나막스선 5TC (달러/일)	17,604	▲ 496	2.9 %	17,326	▼ -116 -0.7 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	16,107	▲ 71	0.4 %	15,508	▼ -249 -1.6 %

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

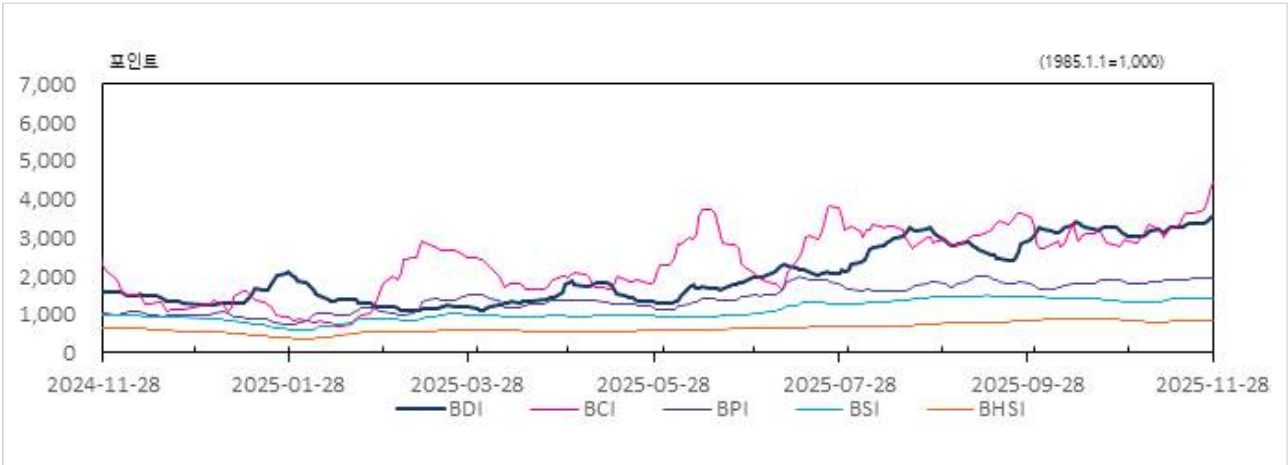


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		11월 4주	전주 대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
선형별 운임	운임지수 BDI	2,409	▲ 174	976	2,419	1,755	530	3,346	1,378
	케이프(5TC)	33,415	▲ 3,925	8,945	35,780	22,593	2,246	21,814	11,848
	파나마스(5TC)	17,604	▲ 496	8,616	20,757	14,099	7,277	16,669	12,276
	수프라막스(10TC)	16,107	▲ 71	9,637	16,441	13,601	6,874	14,703	10,928
	핸디(7TC)	14,799	▲ 32	10,197	14,537	12,660	7,763	12,703	10,317
1년 용선료	케이프	28,350	▲ 1,475	18,800	32,000	24,750	13,750	25,125	17,161
	파나마스	16,750	- -	12,000	19,575	16,554	12,050	18,750	15,202
	수프라막스	16,000	- -	13,250	18,500	16,737	12,438	18,625	15,131
	핸디	13,500	- -	12,000	15,250	14,064	9,750	15,500	12,512
건화물선 시장(FFA)									
		2026년 1월물		2026년 1분기		2026년물		2027년물	
		11월 4주	전주 대비	11월 4주	전주 대비	11월 4주	전주 대비	11월 4주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	27,274	▲ 273	19,120	▲ 970	23,655	▲ 436	22,611	▲ 298
	파나마스(5TC)	17,326	▼ -116	15,460	▲ 159	14,980	▼ -110	13,613	▲ 108
	수프라막스(10TC)	15,508	▼ -249	13,299	▲ 43	13,321	▲ 17	12,215	▲ 163
	핸디(7TC)	14,418	▼ -212	12,240	▲ 432	12,164	▲ 117	11,632	▲ 121

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



2 시장동향

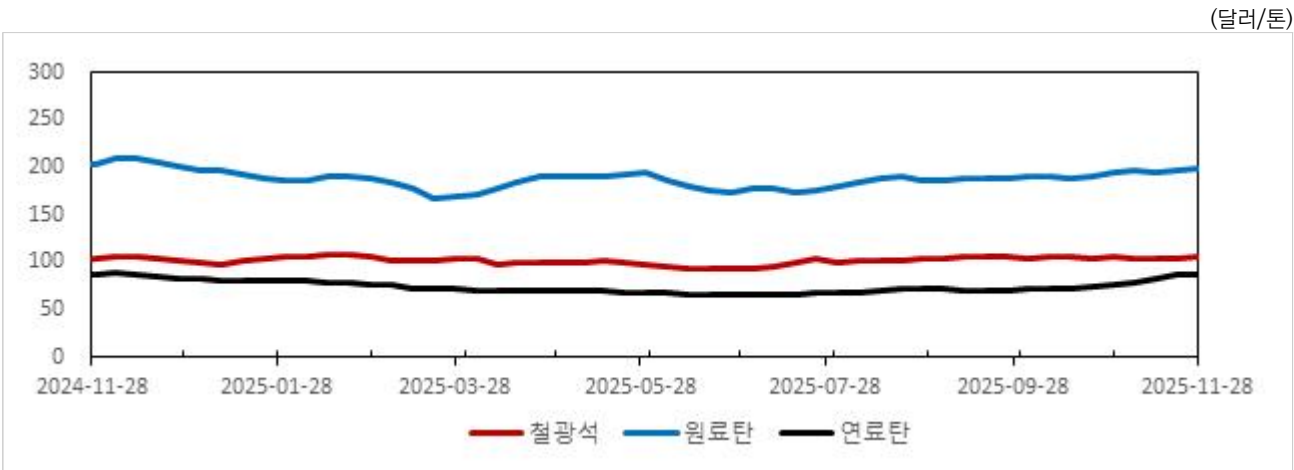
원자재 가격

(달러/톤)

구분	2025년		전주 대비 차이				2024년			
	11월 4주	전주 대비					11월 4주	연평균	최저	최고
철광석	105.6	104.0	▲	1.6	1.5	%	103.9	109.7	91.2	142.6
원료탄	199.0	196.4	▲	2.6	1.3	%	204.1	242.5	183.6	326.1
연료탄	87.3	86.2	▲	1.1	1.3	%	87.6	91.0	82.5	99.3
대두	414.9	418.5	▼	-3.5	-0.8	%	362.6	405.9	344.9	469.2
옥수수	168.7	169.5	▼	-0.8	-0.5	%	165.7	167.4	145.2	181.8

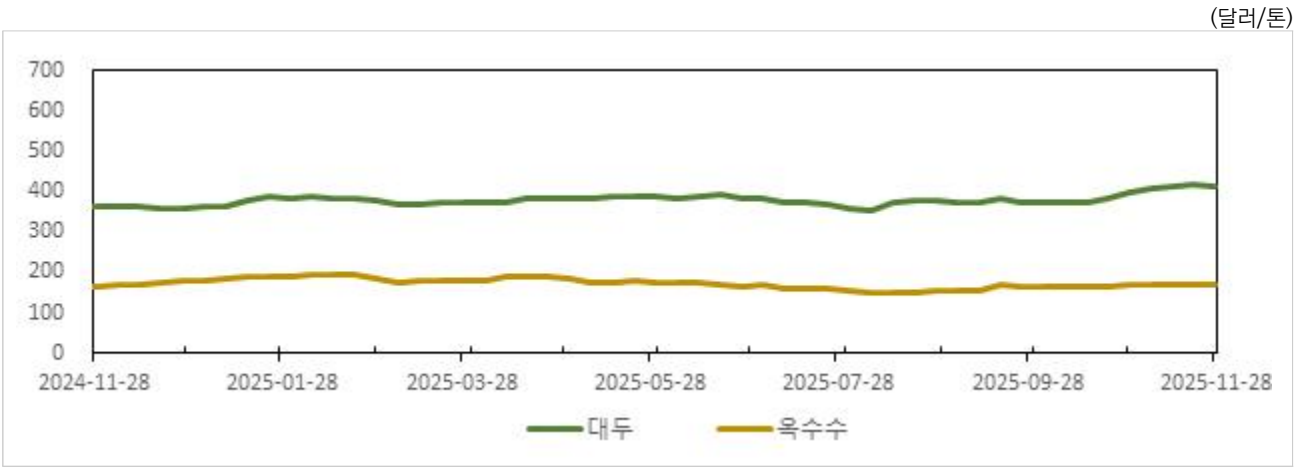
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT) ▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 대형선 : 케이프선

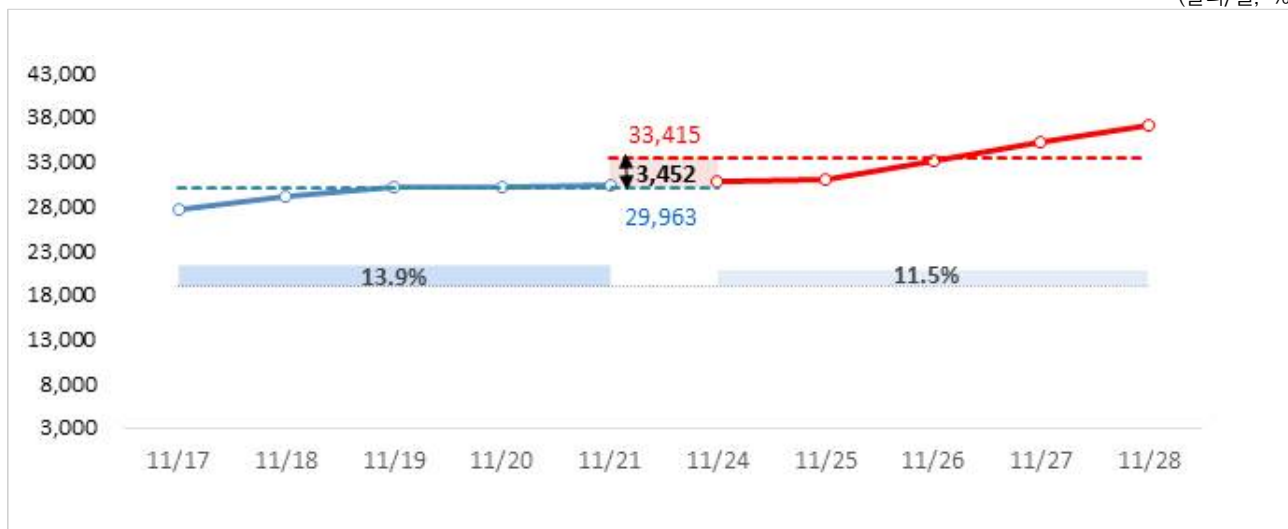
■ 케이프선 운임은 전주(11월 3주) 대비 13.3% 상승한 33,415달러/일 기록

(동향) 중국 경기 부양 기대감이 철광석 단기 수요와 가격을 지지

- 중국 철강 생산 둔화와 부동산 시장의 불확실성 커지고 있음에도 불구하고 정부의 추가 경기부양책에 대한 기대가 철광석 가격을 지지하고 있음. 중국 항만의 철광석 재고가 감소하고 있어 수요는 유지되고 있으나 중국 제철소들은 낮은 수익성으로 인해 가동률을 조정하거나 정기보수를 진행하고 있어 철강 생산 활동은 둔화되고 있음. 여기에 대형 부동산 개발업체인 완커(China Vanke)의 채무불이행 가능성까지 제기되면서 중국 부동산 시장의 불확실성이 더욱 확대되고 있음
- 그럼에도 불구하고 시장은 중국 정부가 부동산 경기 부양을 위한 추가적인 부양책을 내놓을 것이라는 기대가 커지고 있으며 이러한 기대감이 철광석에 대한 단기 수요와 가격 상승을 지지하는 요인으로 작용함

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		11월 4주	11월 3주	전주대비차이	
BCI		4,029	3,556	▲ 473	13.3%
스팟운임(5TC)		33,415	29,489	▲ 3,925	13.3%
용선료	6개월	32,625	29,725	▲ 2,900	9.8%
	1년	28,350	26,875	▲ 1,475	5.5%
	5년	22,625	22,175	▲ 450	2.0%
FFA	'26년 1월물	27,274	27,001	▲ 273	1.0%
	'26년 1분기물	19,120	18,150	▲ 970	5.3%
	'26년	23,655	23,219	▲ 436	1.9%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

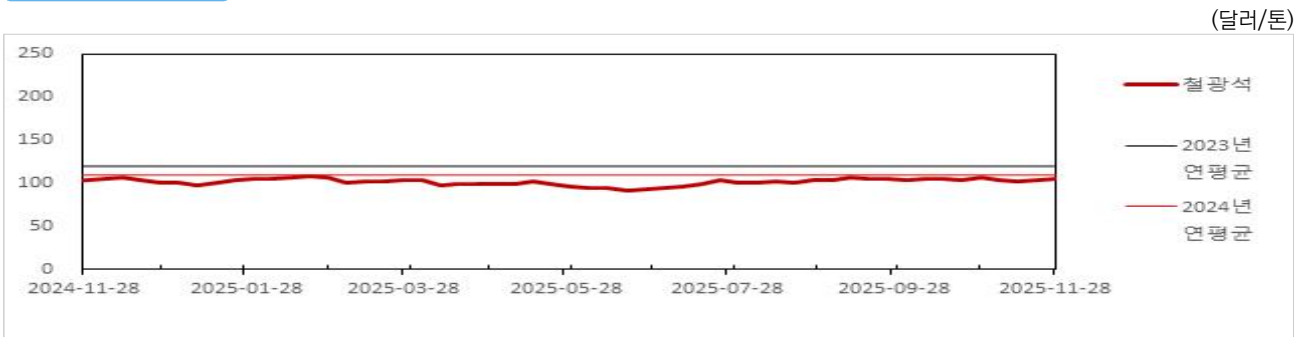
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선

철광석 가격 : 전주 대비 1.5% 상승한 105.6달러/톤 기록

철광석 가격 추이



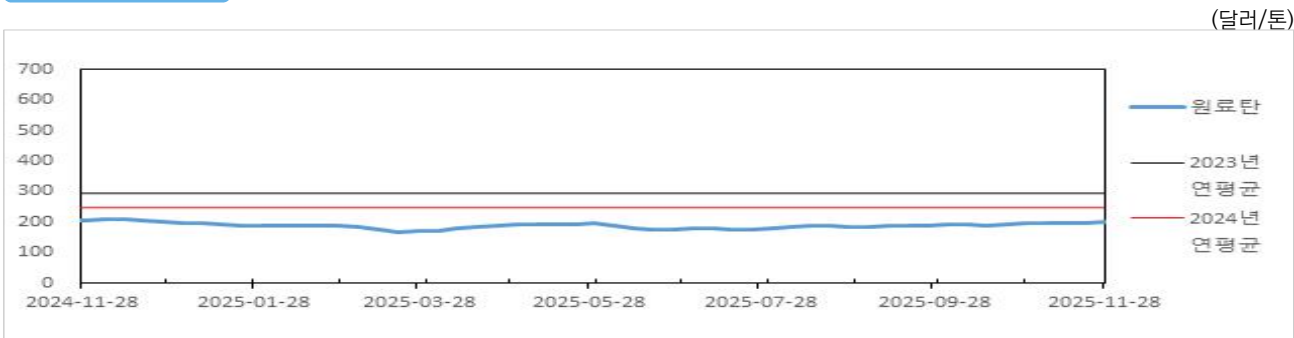
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

원료탄 가격 : 전주 대비 1.3% 상승한 199.0달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

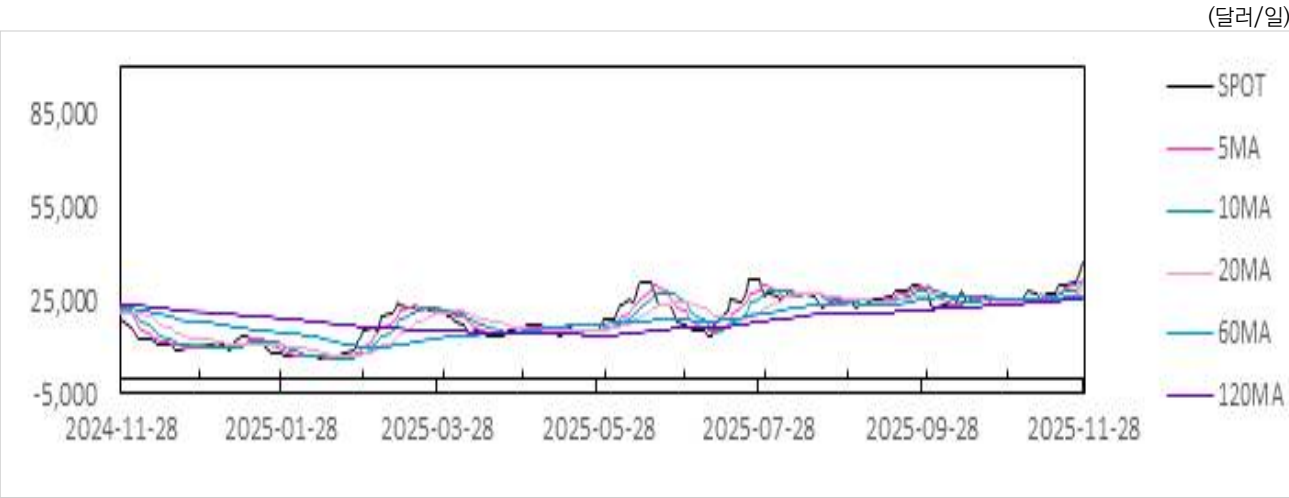


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



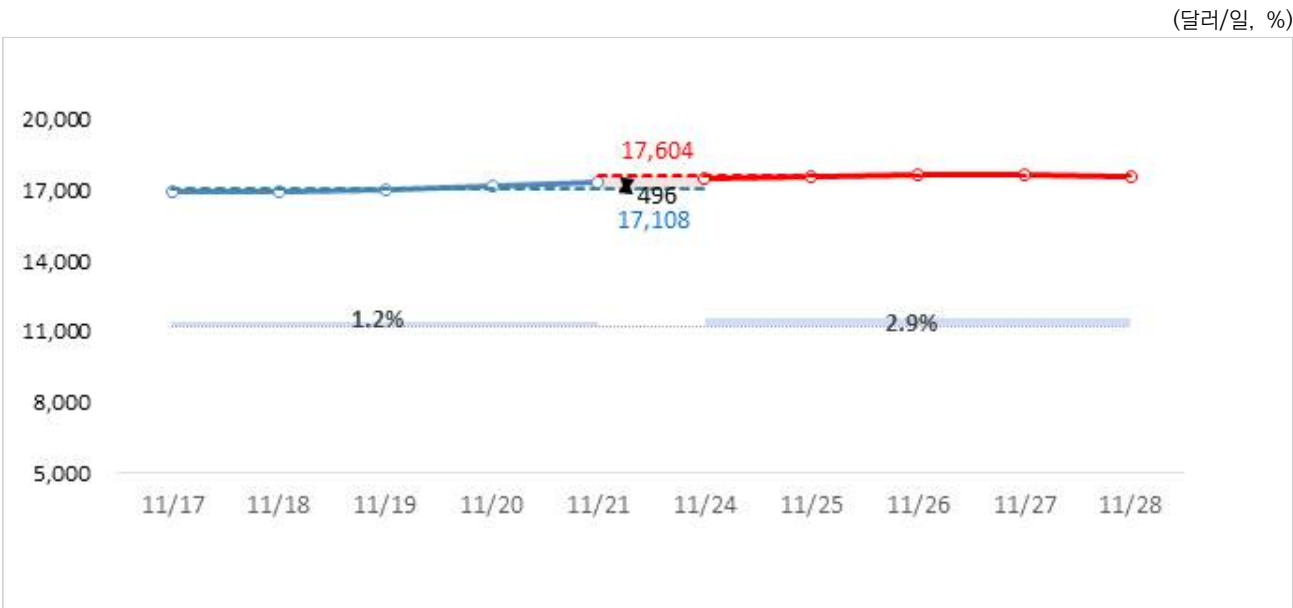
3 중소형선 : 파나막스선·수프라막스선

전주 대비 2.9% 상승한 17,604달러/일 기록

(동향) 중국의 수입 석탄에 대한 수요 증가

- 중국 내 석탄 가격이 수입산보다 높게 형성되면서 수입 석탄에 대한 수요가 증가하고 있는 것으로 파악됨. 최근 발전소 재고가 소폭 감소했으나 이는 추가 수입을 크게 자극할 만큼의 뚜렷한 감소로 보기는 어려움. 여기에 최근 중국 일부 지역에서 발생한 악천후로 인해 항만 운영이 지연되면서 시장 내 선박 공급이 제한되고 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		11월 4주	11월 3주	전주대비차이		
BPI		1,956	1,901	▲	55	2.9 %
스팟운임(5TC)		17,604	17,108	▲	496	2.9 %
용선료	6개월	17,750	17,750	-	-	- %
	1년	16,750	16,750	-	-	- %
	5년	14,250	14,250	-	-	- %
FFA	'26년 1월물	17,326	17,443	▼	-116	-0.7 %
	'26년 1분기물	15,460	15,302	▲	159	1.0 %
	'26년	14,980	15,090	▼	-110	-0.7 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

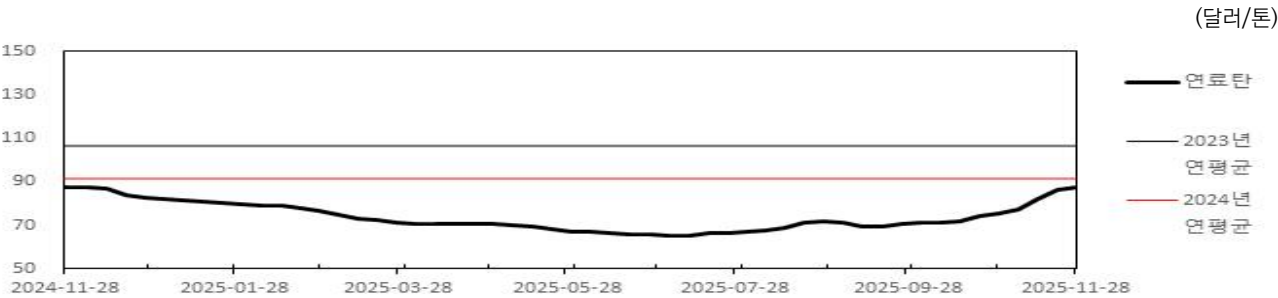
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선

연료탄 가격 : 전주 대비 1.3% 상승한 87.3달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson

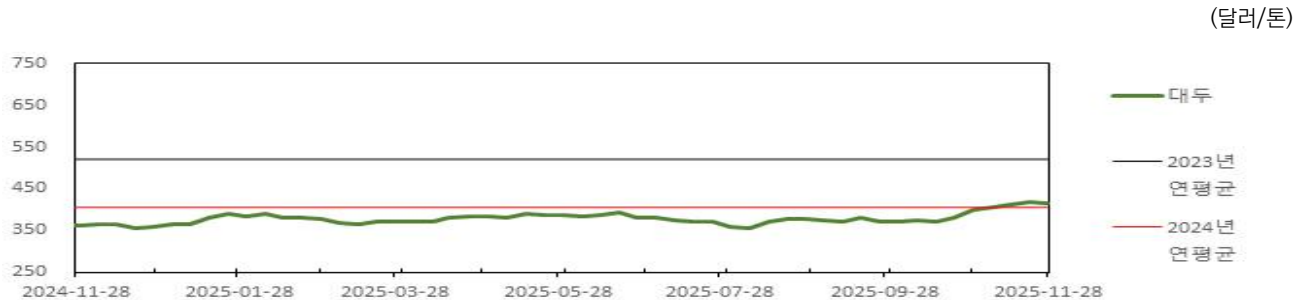


구분	연료탄가격	전주대비차이		
11월 1주	77.5	▲	2.1	2.7 %
11월 2주	81.8	▲	4.4	5.6 %
11월 3주	86.2	▲	4.3	5.3 %
11월 4주	87.3	▲	1.1	1.3 %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 0.8% 하락한 414.9달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



구분	대두 가격	전주대비차이		
11월 1주	407.2	▲	9.1	2.3 %
11월 2주	411.1	▲	3.9	1.0 %
11월 3주	418.5	▲	7.3	1.8 %
11월 4주	414.9	▼	-3.5	-0.8 %

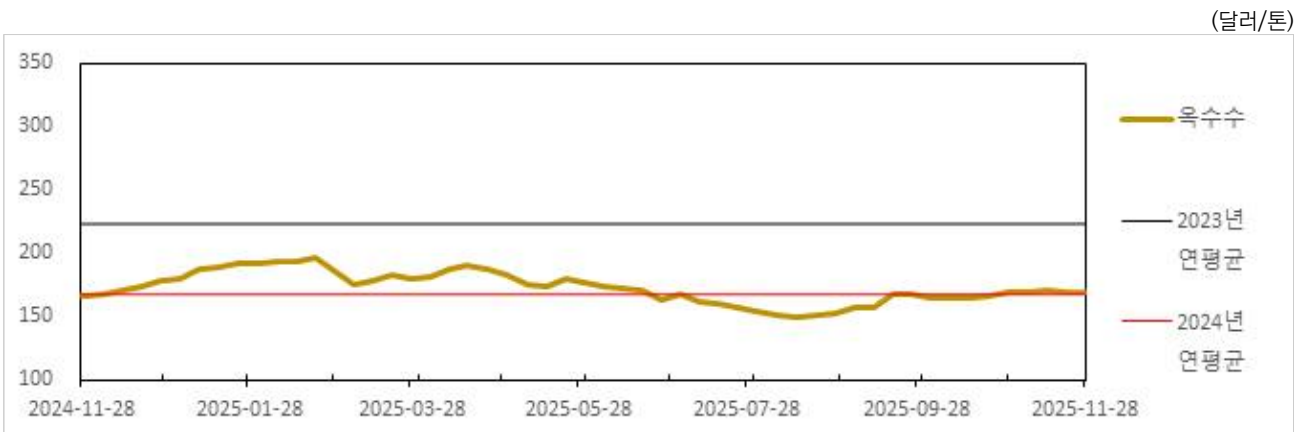
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선

옥수수 가격 : 전주 대비 0.5% 하락한 168.7달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



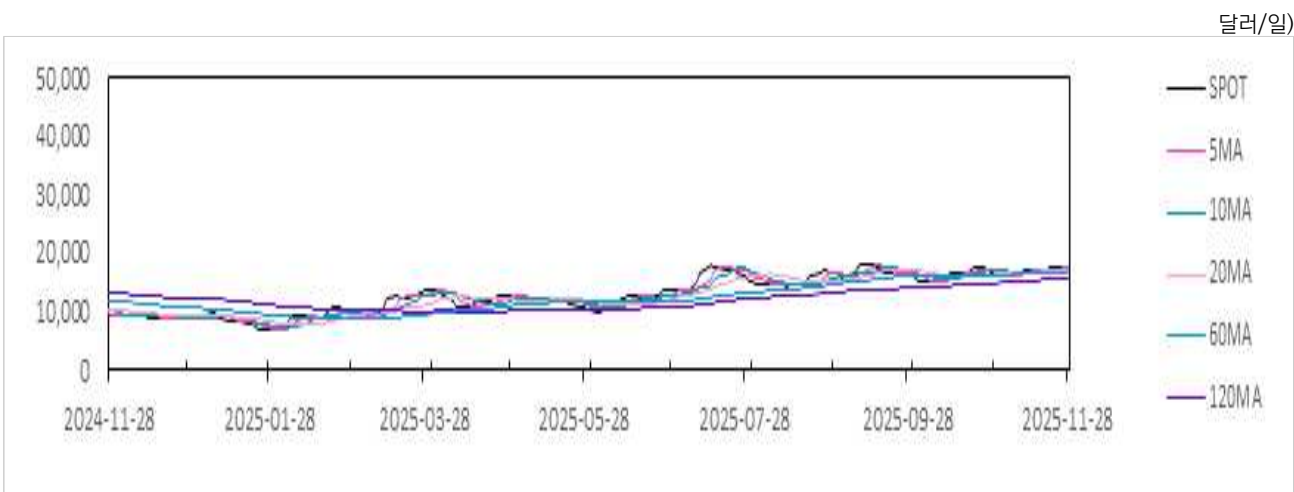
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
11월 1주	169.8	-	-	- %
11월 2주	170.8	▲	0.9	0.5 %
11월 3주	169.5	▼	-1.2	-0.7 %
11월 4주	168.7	▼	-0.8	-0.5 %

3 파나막스선-기술분석

이동평균



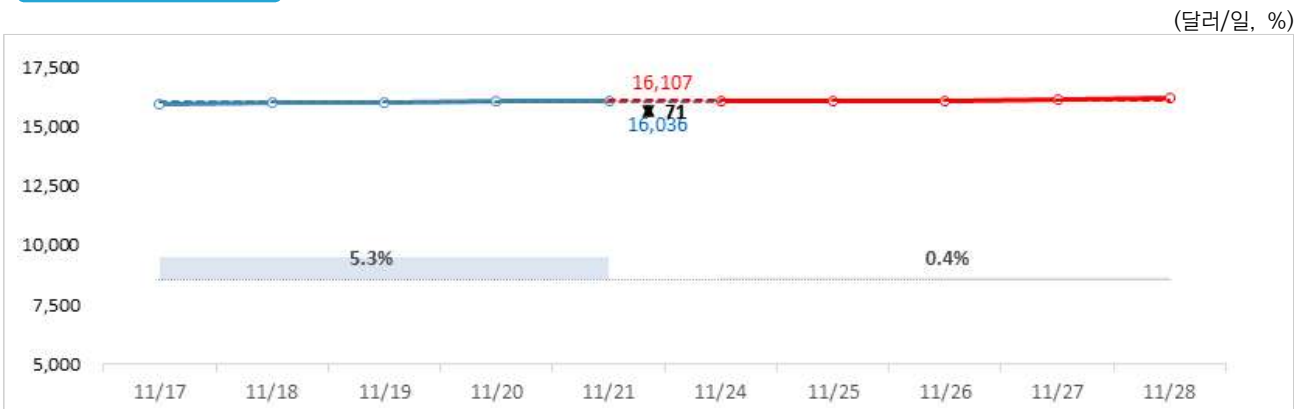
자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선

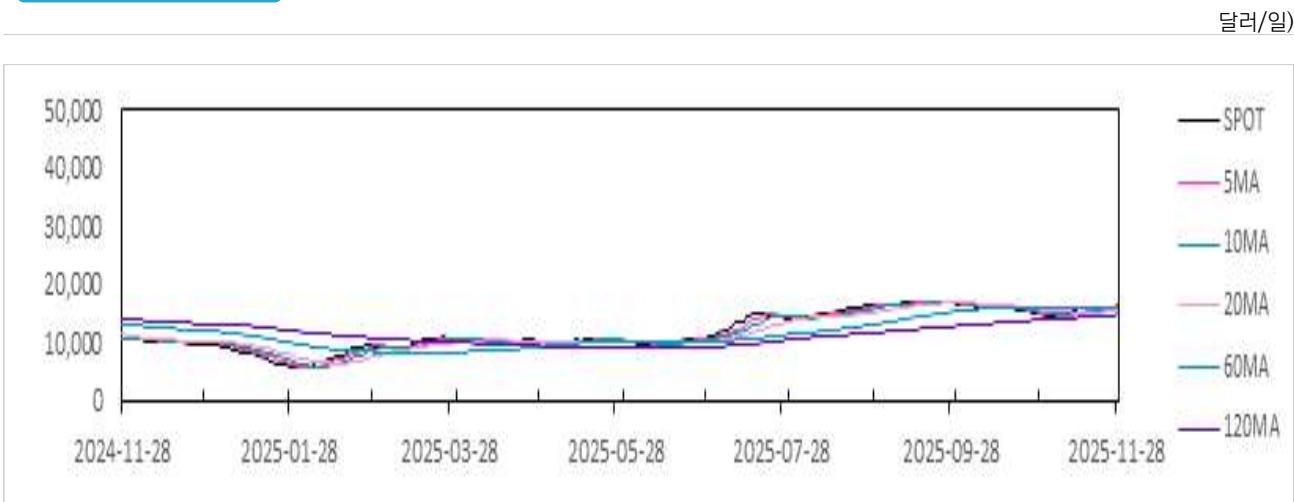
전주 대비 0.4% 상승한 16,107달러/일 기록

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		11월 4주	11월 3주	전주대비차이		
BSI		1,435	1,429	▲	6	0.4 %
스팟운임(10TC)		16,107	16,036	▲	71	0.4 %
용선료	6개월	16,500	16,500	-	-	- %
	1년	16,000	16,000	-	-	- %
	5년	13,750	13,750	-	-	- %
FFA	'26년 1월물	15,508	15,757	▼	-249	-1.6 %
	'26년 1분기물	13,299	13,256	▲	43	0.3 %
	'26년	13,321	13,303	▲	17	0.1 %

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 10p 상승한 1,403p를 기록

(운임) 컨테이너 운임지수(SCFI)는 유럽·미 동부 항로 운임 회복에 힘입어 소폭 상승 전환

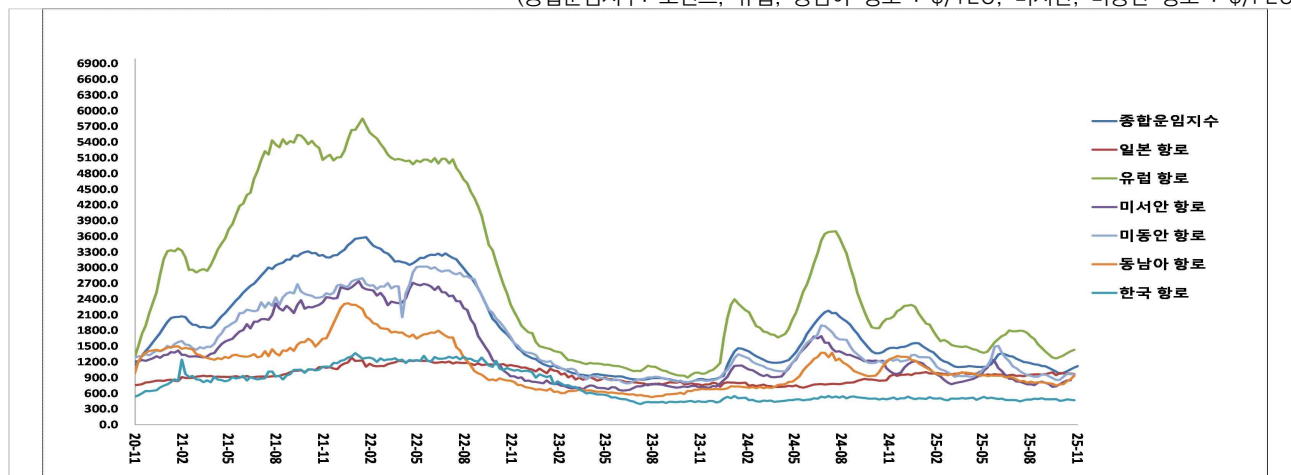
● 유럽 및 북미 동안 항로는 반등했으나, 북미 서안 항로는 약보합세를 보이며 항로별 혼조세 기록

(현황) 항로별 수급 여건에 따라 혼조세 속, 인트라아시아 항로 운임 강세 지속

- 아시아-북미 항로는 중국발 물량 회복 속도가 더딘 가운데 대부분의 항차가 조절 없이 투입되어 운임 경쟁이 지속되고 있음. 일괄운임인상(GRI) 또한 하향 조정되어 발표되는 등 수급불균형으로 인한 하방압력이 이어지고 있음
- 중국의 대아세안 수출 증가가 미·동북아 수요 둔화를 일부 상쇄하며 구조적 물동량 확대를 이끌고 있고, 이 흐름이 인트라아시아 운임 강세를 지지하는 수요 요인으로 작용하고 있음(Oxford Economics)

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)

		11월 5주	전주대비	2025년			2024년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	1,403	10	1,115	2,505	1,586	1,731	3,734	2,506
운임	유럽항로	1,404	37	971	2,851	1,591	1,943	5,051	3,132
	미서안항로	1,632	-13	1,460	5,606	2,609	2,775	8,103	4,987
	미동안항로	2,428	44	2,384	6,939	3,811	3,931	9,945	6,463
	한국항로	143	-2	135	148	139	138	172	153
	일본항로	321	0	308	327	318	297	316	303
	동남아항로	540	0	398	655	457	259	753	487

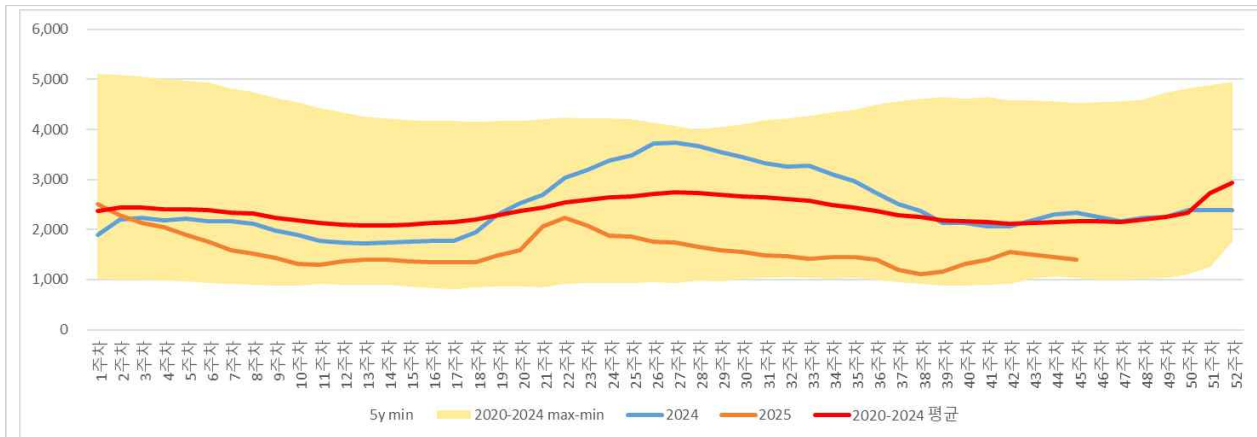
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



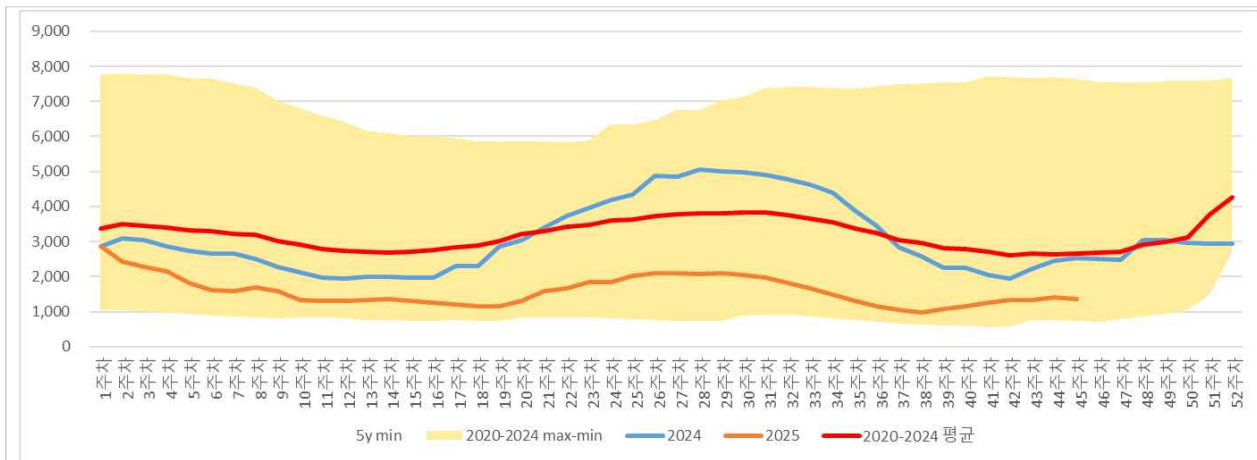
2 운임전망

| 12월 1주('25.12.1~'25.12.5)

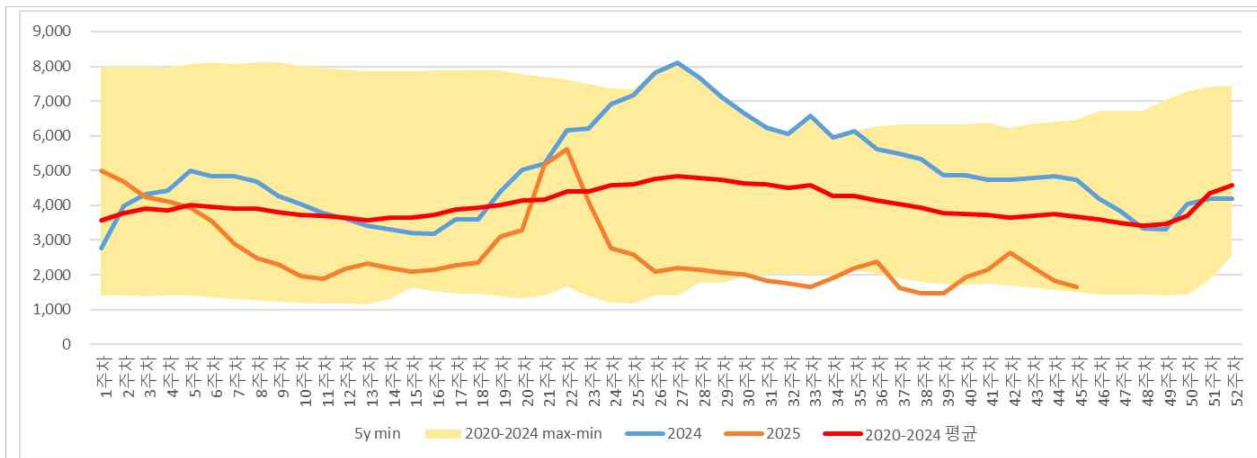
SCFI 지수는 하락할 것으로 전망



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 2.3p 하락한 136.1을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 소폭 하락세를 보임

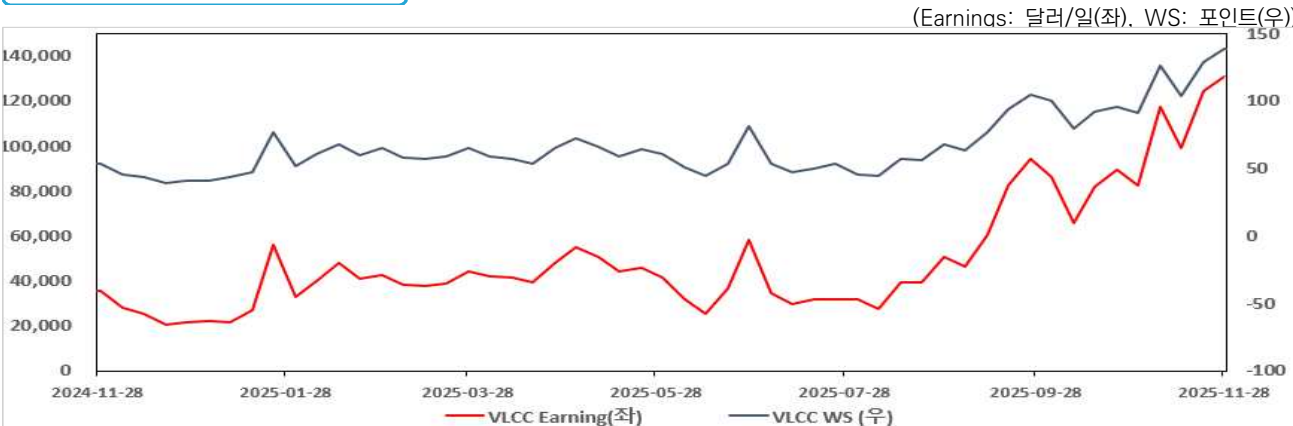
(달러/톤)

구분	11월 4주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	136.1	▼	2.3	1.7 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	80.0	▼	5.0	6.3 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	132.5	▼	5.5	4.0 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	117.5	▼	7.5	6.0 %

(동향) 최근 급격한 운임 상승 이후 단기 조정 보이며 소폭 하향, 견조한 펀더멘털로 상승 기초 유지 전망

- 금주 중동항로는 그간 운임 급등세가 이어지면서 피로감에 따른 소폭 조정이 나타났지만, 하락폭은 제한적이었으며 성수기 수요가 뒷받침되고 있어 전반적인 상승 흐름은 유효할 것으로 예상됨. 12월 중순 선적 화물에 대한 협상이 본격화되면서 타이트한 선박 수급 여건이 재부각됨에 따라 강세장은 당분간 유지될 전망이다
- OPEC+는 지난 30일 화상회의에서 2026년 1분기 증산을 중단하기로 최종 결정했으며, 이는 2일에 이미 도출된 잠정 합의를 공식적으로 확인한 조치임. 이번 결정은 2026년 공급 과잉 가능성에 대한 우려가 커졌기 때문으로 해석되며, OPEC+는 향후 2027년 생산 할당량(쿼터) 설정을 위해 회원국별 생산능력 평가를 내년 중 실시하기로 함

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		11월 5주	전주대비	2025년			2024년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국 항로(TD3C)	운임지수	136	2.3	43	138	71	40	80	57
	평균 수익	137,705	10,585	20,781	139,384	51,676	17,598	74,778	20,034
VLCC	1년 용선료	57,000	0	35,250	57,000	43,870	37,250	48,500	45,635

자료: Clarkson

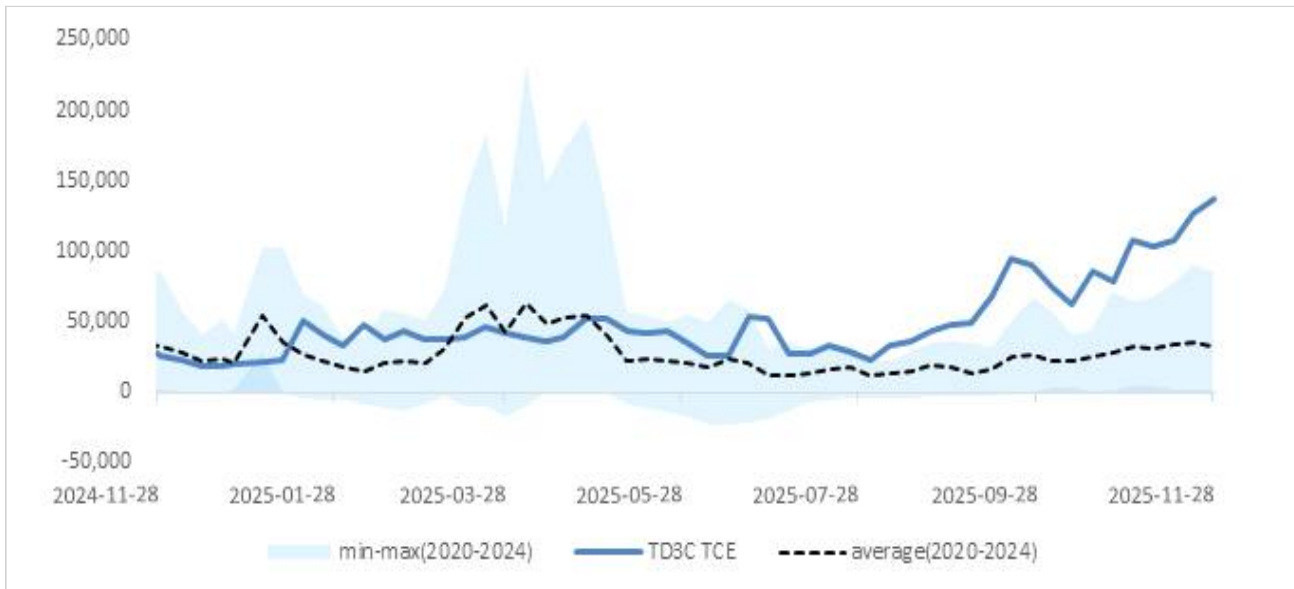


2 유조선-기술분석

9월 이후 우상향 추세를 보이면서 예년 평균을 크게 상회하며 강세를 지속함

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

(달러/일)

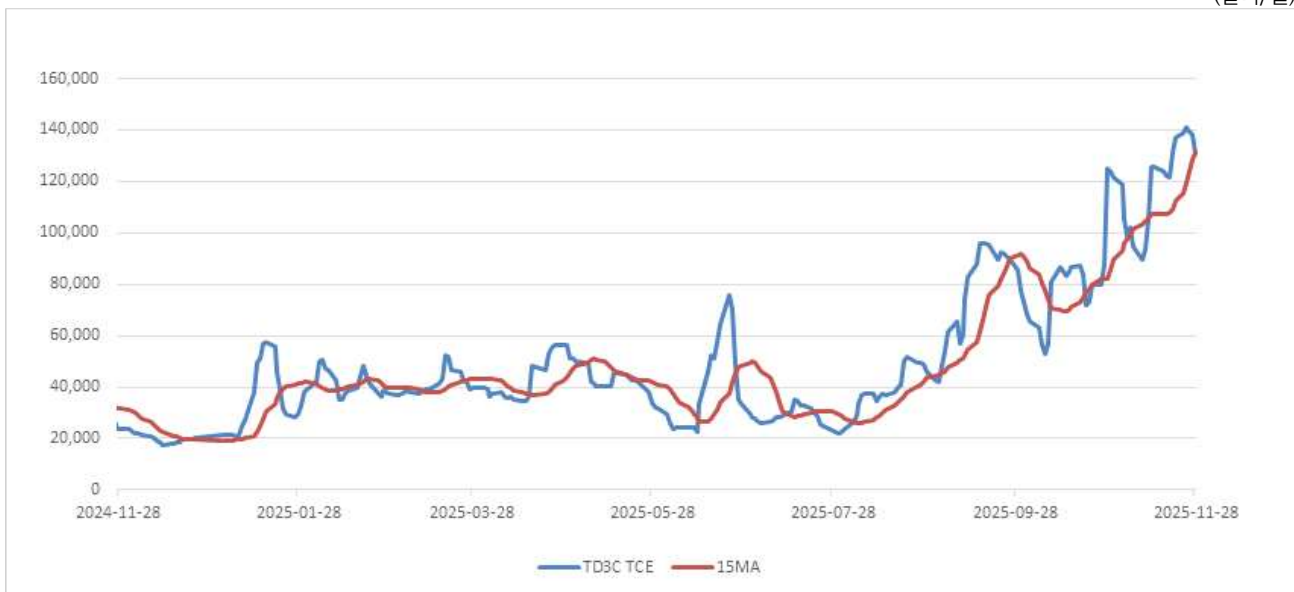


자료: Clarkson

가파른 상승세 이후 단기적인 숨고르기에 들어가며 금주 소폭 하락세를 나타냄

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 35.2p로 전월과 동일함

건화물선 운임지수와 중고선 지수

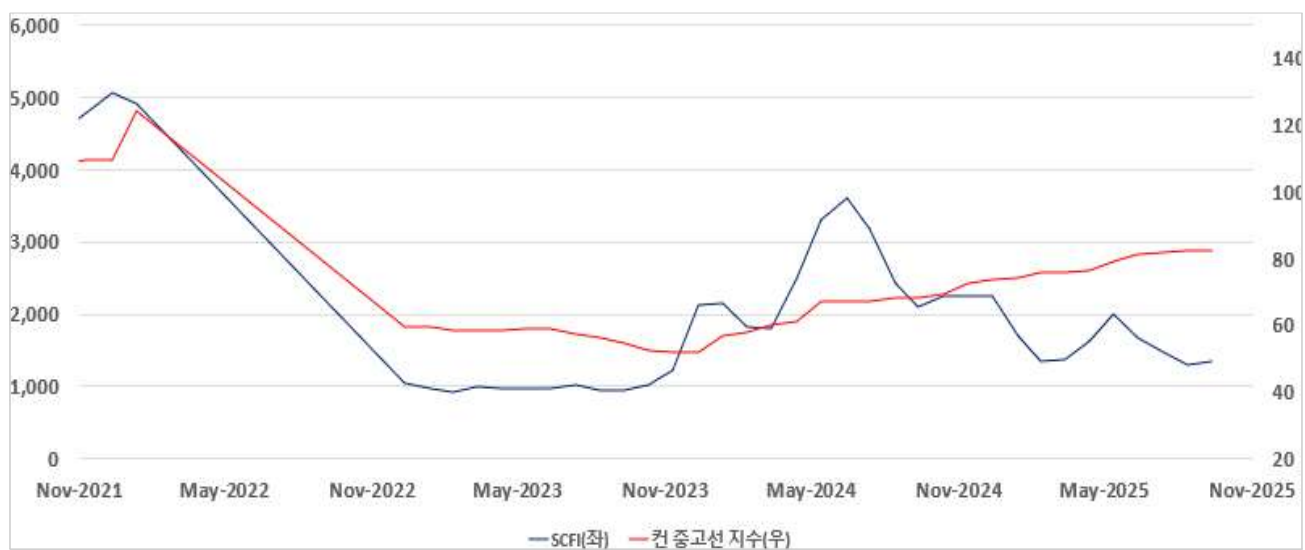


주: 건화물선 중고선지수는 선형별 10년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

자료: Clarkson

■ 컨테이너 중고선가 지수는 82.6p로 전월과 동일함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

('25.11.01~'25.12.01)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 중고선 58건 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Gas C'rier	Aeolian Pearl	2016	84,000	cu.m.	2025-11-28		Swiss Marine Inc	Clients of Foresight Group
Tanker	Cosgrand Lake	2006	298,997	DWT	2025-11-28		COSCO Shpg Energy	Undisclosed interests
Bulk	Seacon 7	2012	56,880	DWT	2025-11-27	12.80	HongKong Zhoushan	Undisclosed interests
Bulk	Catalina	2005	74,432	DWT	2025-11-26	7.90	Dryships	Undisclosed interests
Tanker	Sapphira	2008	149,876	DWT	2025-11-25	37.00	Bocimar NV	Undisclosed interests
Bulk	Zhong Kai Feng	2011	27,285	DWT	2025-11-25	3.85	Jiangsu Zhongkai	Chinese interests
Bulk	Fortune Violet	2012	181,366	DWT	2025-11-24	34.00	Cido Shipping	Undisclosed interests
Cruise	Goddess of the Night	2004	2,720	Berths	2025-11-24		Mykonos Magica	Clients of Oriental Intl Cruise
Bulk	Intrepid	2005	52,346	DWT	2025-11-24	10.00	Orion Reederei	Chinese interests
Bulk	Jin Sui	2008	56,968	DWT	2025-11-24	10.30	Jinhui Shipping	Clients of Forever Win Shpg
Bulk	Vega Stetind	2008	55,496	DWT	2025-11-24	11.00	Pareto Maritime	Undisclosed interests
Bulk	N/B Yangzi-Mitsui SB YZJ2022-1447*	2026	66,070	DWT	2025-11-24	37.25	Jaldhi Overseas	Undisclosed interests
Bulk	N/B Yangzi-Mitsui SB YZJ2022-1448*	2026	66,070	DWT	2025-11-24	37.25	Jaldhi Overseas	Undisclosed interests
Offshore	Bourbon Gomen	2012	7,765	HP	2025-11-21	9.54	ICBC Financial Leasing	Undisclosed interests
Bulk	Federal Yellowstone	2013	37,153	DWT	2025-11-21	14.00	Fednav	Greek interests
Bulk	Saturnia	2015	38,947	DWT	2025-11-21	18.50	Fratelli Cosulich	Clients of Pioneer Line Pte



TankChem	PS Dream*	2006	51,218	DWT	2025-11-21	27.00	Prive Shipping	Undisclosed interests
TankChem	PS Queen*	2006	51,218	DWT	2025-11-21		Prive Shipping	Undisclosed interests
Container	Buenaventura Express	2023	13,212	TEU	2025-11-20		Capital Clean ECC	Undisclosed interests
Container	Contship Run*	2007	1,574	TEU	2025-11-20	34.00	Contships Management	Clients of MSC
Container	Contship Sea*	2007	1,574	TEU	2025-11-20		Contships Management	Clients of MSC
Offshore	Keyfield Compassion	2019	85	LOA	2025-11-19	36.80	Keyfield Offshore	Clients of Mashhor Offshore
Pass./Car	Mega Express Five	1993	1,800	Passengers	2025-11-19		Corsica Ferries	Clients of Tarco Marine
Tanker	North Star*	2026	157,000	DWT	2025-11-19	97.00	Atlas Maritime	Clients of Okeanis Eco Tankers
Tanker	Viking Star*	2026	157,000	DWT	2025-11-19	97.00	Atlas Maritime	Clients of Okeanis Eco Tankers
Bulk	NBA Rembrandt	2012	107,236	DWT	2025-11-18	18.70	NYK Blkshp Atlnt	Clients of GCL Shipping Lines
Bulk	Piavia	2011	93,320	DWT	2025-11-18	11.75	Asiatic Lloyd	Undisclosed interests
Dry Genl	Ping Nan Fu Yu 628	2019			2025-11-18	0.42	Unknown Chinese	Chinese interests
Container	Xing Luo 7	2007	679	TEU	2025-11-18		Shanghai Yuhai Shpg	Undisclosed interests
Offshore	Deepsea Bollsta	2019	10,000	Water Depth	2025-11-17	480.00	Northern Ocean	Clients of Odfjell Drilling
Container	Irenes Resolve	2001	3,739	TEU	2025-11-17	23.00	Tsakos Shpg & Trdg	Clients of MSC
Bulk	Santa Maria	2014	61,323	DWT	2025-11-17	21.00	Konlink Shipping Pte	Undisclosed interests
Container	Wega	1996	749	TEU	2025-11-17	4.60	Hans Peter Wegener	Undisclosed interests
Bulk	Yangtze Grace	2012	32,503	DWT	2025-11-17	9.00	Yangtze Navigation	Undisclosed interests
Bulk	Yasa Unity	2006	75,621	DWT	2025-11-17	9.00	Yasa Shipping	Undisclosed interests



Dry Genl	Ping Nan Xiong Li 136	2017			2025-11-15	0.35	Unknown Chinese	Chinese interests
Container	Gui Ping Hong Yang 225	2013			2025-11-13	0.14	Unknown Chinese	Chinese interests
Bulk	Xin Tang Shan Hai 1	2013	81,870	DWT	2025-11-13	15.36	Tangshan Hede Shpg	Undisclosed interests
Bulk	Guo Dian 10	1995	45,031	DWT	2025-11-12	2.89	Tianjin Guoneng	Chinese interests
Tanker	Nissos Despotiko	2019	318,744	DWT	2025-11-12		Ocean Yield	Clients of Okeanis Eco Tankers
Tanker	Nissos Rhenia	2019	318,744	DWT	2025-11-12		Ocean Yield	Clients of Okeanis Eco Tankers
TankChem	Golden Ray	2012	19,800	DWT	2025-11-11	23.00	Eastern Pacific Shpg	Vietnamese interests
Bulk	Anemos	2011	58,398	DWT	2025-11-10		Aegean Bulk Co. Inc.	Chinese interests
TankChem	Bristol Trader	2016	35,863	DWT	2025-11-10	39.00	Nisshin Shipping	Undisclosed interests
Bulk	Emil Selmer	2010	32,626	DWT	2025-11-10	8.00	Oskar Wehr	Undisclosed interests
Bulk	Yangtze Nova	2013	47,180	DWT	2025-11-10	12.00	New Yangtze Pte	Undisclosed interests
Dry Genl	Ping Nan Jun Xing 188	2015			2025-11-08	0.26	Pingnan Junxing Shpg	Chinese interests
Pass./Car	Fairweather	2004	250	Passengers	2025-11-07		Sercomisa	Clients of Seajets
Pass./Car	Natchan World	2008	972	Passengers	2025-11-07		Kosoku Marine	Clients of Seajets
Pass./Car	Poniente Jet*	1999	717	Passengers	2025-11-07		FRS Man	Clients of Seajets
Pass./Car	Skane Jet*	1998	800	Passengers	2025-11-07		FRS Man	Clients of Seajets
Bulk	Seacon Africa	2006	206,291	DWT	2025-11-06	22.70	Seacon Shipping	Chinese interests
TankChem	STI Battery*	2014	49,990	DWT	2025-11-06	128.00	Scorpio Tankers	Undisclosed interests
TankChem	STI Milwaukee*	2014	49,990	DWT	2025-11-06		Scorpio Tankers	Undisclosed interests



TankChem	STI Venere*	2014	49,990	DWT	2025-11-06		Scorpio Tankers	Undisclosed interests
TankChem	STI Yorkville*	2014	49,990	DWT	2025-11-06		Scorpio Tankers	Undisclosed interests
TankChem	N/B Jingjiang Nanyang*	2026	49,800	DWT	2025-11-06	45.00	YZJ Financial	Clients of Scorpio Tankers
TankChem	N/B Jingjiang Nanyang*	2026	49,800	DWT	2025-11-06	45.00	YZJ Financial	Clients of Scorpio Tankers



주요 해운지표

6. 주요 해운지표

(2025.12.1. 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	11월 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	36	15	31	25

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)										
건화물선	Panamax	-	-	-	-	-	-	35	37	36
유조선	VLCC	127	1	127	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	358	-15	380	358	493	428	407	522	471
	Singapore	359	-4	371	359	514	438	439	536	485
	Korea	389	-8	402	389	530	465	475	563	515
	Hong Kong	385	-3	394	385	522	456	456	568	500
VLSFO	Rotterdam	403	-19	421	403	553	483	502	615	555
	Singapore	438	-21	456	438	604	514	548	657	610
	Hong Kong	456	-9	465	456	604	524	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)	1,138	13	1,131	536	1,157	1,031	952	1,277	1,100
	밀(국제)	539	-1	544	497	618	540	524	700	578

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)										
		8월	9월	10월	2024년 합계	2023년 합계	2022년 합계	2021년 합계		
ASEAN	수출	10,890	11,058	9,348	114,011	109,123	124,889	108,826		
	수입	7,081	7,192	7,069	78,828	78,033	82,529	67,705		
NAFTA	수출	10,522	12,236	10,416	151,717	136,353	130,259	113,907		
	수입	7,028	7,368	7,551	86,499	85,097	98,901	87,472		
EU	수출	6,461	7,912	5,676	74,722	74,147	74,413	69,576		
	수입	5,357	7,243	5,457	69,321	73,011	73,966	71,740		
BRICs	수출	13,316	14,405	16,311	162,194	154,128	187,108	194,151		
	수입	13,361	15,484	13,406	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