

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2025년 12월 8일

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

21

건화물선

지난주 케이프선 운임은 24.0% 상승한 41,440달러/일을 기록

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 6p 하락한 1,397p를 기록

탱커선

유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 6.3p 하락한 123.4p를 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

홍해 항로 재개 시 유럽 물류 수용 능력 한계 우려

- ▶ 2026년 홍해 항로 운항이 재개될 경우 이미 올해 아시아-유럽 물동량 급증으로 여유 공간(Buffer capacity)이 부족한 유럽 항만들이 극심한 혼잡을 빚을 것으로 전망됨
 - 특히 희망봉 우회 선박과 수에즈 통과 선박이 동시에 항만에 도착하는 화물 쏠림 현상이 발생해 터미널 병목과 아시아 지역 내 컨테이너 장비 부족을 초래할 것으로 분석됨
 - 포워더들은 공급망 혼잡을 해결하는데 수개월이 걸릴 것이며, 야적장 포화 등 항만 수용 능력을 초과하는 심각한 물류 정체가 빚어질 수 있다고 경고함
- ▶ CMA CGM 등 일부 선사가 수에즈 통항을 시험하고 있으나, 머스크를 비롯한 대형 선사들은 선원 안전을 최우선으로 하여 전면 복귀에는 신중한 입장을 고수하고 있음
 - 그러나 전문가들은 홍해 리스크가 해소될 경우, 그동안 서지중해(탕헤르, 알헤시라스)로 옮겨갔던 환적 물량이 다시 동지중해(포트사이드, 피레우스)로 급격히 이동할 것으로 예측함
 - 이러한 대규모 네트워크 재편은 단순한 항로 변경을 넘어 글로벌 해운 서비스 전반에 걸친 구조적인 혼란과 공급망 불안정을 발생시킬 가능성이 높음

자료: <https://www.joc.com/article/stretched-logistics-capacity-in-europe-threatened-by-red-sea-return-6129492>

최건우 부연구위원

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

동남아 강타한 폭풍, 콜롬보항 폐쇄 등 공급망 혼란 가중

- ▶ 최근 10년 만에 가장 강력한 사이클론이 스리랑카를 강타하면서, 남아시아 최대 컨테이너 허브인 콜롬보항이 3일간 폐쇄되는 등 운영에 큰 차질이 발생함
 - 지난 토요일 운영이 재개되었으나 대기 선박이 완전히 해소되지 않아, 콜롬보 내 터미널 전반에서 평균 2~3일의 접안 지연이 발생하고 있음
 - 야드 장치율은 관리 가능한 수준이나 입출항을 위한 선석 정상화에는 수일이 소요될 전망이며, 도로 및 철도 파손으로 내륙 운송 연계도 원활하지 않은 상황임
- ▶ 인도 동부 연안의 첸나이, 투티코린 등 주요 항만들도 폐쇄되지는 않았으나, 악천후로 인해 터미널 하역 작업 속도가 둔화되고 선박 출항이 지연되는 등 차질을 빚고 있음
 - 말레이시아, 베트남, 태국 등 동남아시아 주요국에서도 홍수로 인한 도로 폐쇄가 발생하며 공급망 전반에 일정 수준의 운송 지연과 차질이 나타나고 있음
 - 특히 말레이시아 포트 클랑의 경우 내륙 운송 차질로 컨테이너 반입 트래픽에 영향이 나타나 화주들로부터 컨테이너 반입 기한 연장 요청이 증가하는 등 운영상 어려움을 겪고 있음

자료: <https://www.joc.com/article/severe-storms-swamp-southeast-asia-supply-chains-with-colombo-hardest-hit-6127049>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

석탄, 중국의 재생에너지 확대 기조로 수요 감소 전망

- ▶ 해운시장조사기관 시그널 그룹(Signal Group)은 연료탄 최대 수입국인 중국의 수입량이 전년 대비 14% 이상 감소했고, 중국의 연료탄 수요가 악화되면서 케이프선 수요에 부정적인 영향을 미치고 있다고 분석함
 - 시그널 그룹은 중국의 연료탄 수입량이 올해 들어 매달 전년 대비 감소한 것으로 집계되었고, 또한 올해 초부터 현재까지 중국의 연료탄 수입량은 전년 대비 약 5,200만 톤 감소한 것으로 나타났다고 밝힘
 - 또한, 시그널 그룹은 올해 중국의 연료탄 해상 수입량 감소는 재생에너지 인프라 확대 및 화력발전 비중 감소와 함께 올해 1~10월 중국의 국내 석탄 생산량이 전년 대비 1.5% 증가한 영향이 있다고 분석함
- ▶ 시그널 그룹은 재생에너지 확대 기조에도 동절기 전력 수요 증가와 함께 중국의 국내 석탄 생산 둔화가 맞물리면서 재고 유지 차원에서 인도네시아산 석탄 중심으로 수입량이 단기적으로 증가할 것으로 전망함
 - 중국의 화력 발전량은 2025년 10월 기준 전년 대비 약 8% 증가했으나, 중국의 석탄 생산은 하반기에 전년 대비 약 1.5% 감소한 것으로 나타나 동절기 수요 대비 석탄 수입량이 증가할 가능성이 높음
 - 2022년 이후 중국의 석탄 수입의 64%가 인도네시아산인 점을 고려하면, 동절기 석탄 수입은 인도네시아에서 이루어질 것으로 보이며 인도네시아-중국 항로의 파나마스선 수요가 증가할 것으로 전망됨

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/coal-continues-to-lose-power-in-the-china-bound-capesize-market/>

최영재 연구원

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

석탄, 중국의 재생에너지 확대 기조로 수요 감소 전망

- ▶ 국제 통신사 로이터(Reuters) 통신은 고품위 철광석 부족과 글로벌 철광석 가격 하락으로 인도가 올해 철광석 수입을 확대하여, 2025년 1~10월 인도의 철광석 수입량은 6년 만의 최고치를 기록했다고 보도함
 - 원자재시장조사기관 CRU 그룹에 따르면, 2019~2024년 평균 수입량은 약 430만 톤이었으나 2025년 1~10월 인도의 철광석 수입량은 전년 동기 대비 2배 이상 증가하여 1,000만 톤 이상으로 나타났음
 - CRU 그룹은 올해 인도의 철광석 수입 증가 요인으로 철광석 수요가 국내 생산을 상회한 것을 지목했으며, 원자재시장조사기관 빅 민트(Big Mint)는 폭우로 인한 인도 국내 철광석 생산 차질을 지목하였음
- ▶ 로이터 통신은 인도의 주요 철광석 수입국은 브라질, 오만, 호주이며, 브라질 광산기업 발레(Vale)는 2030년까지 인도의 조강 생산량과 철광석 수요가 2배 증가할 것으로 전망해 이에 대비하고 있다고 전함
 - 빅 민트는 2026 회계연도 기준 인도의 철광석 수입이 약 1,100만~1,200만 톤 이상이 될 것으로 예상하며, 국내 생산 및 조달 여건이 개선되지 않는다면 내년에도 높은 수준을 유지할 것이라 밝힘
 - 세계 2위 조강 생산국인 인도의 철광석 생산량은 2025년 회계연도 기준 약 2억 8,900만 톤으로 전년 대비 증가했으며, 인도 정부는 자국 제철소의 적극적인 해외 광산 인수 추진을 촉구한 바 있음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/indias-january-october-iron-ore-imports-at-six-year-high-jsw-steel-top-buyer/>

최영재 연구원

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



1. 주간뉴스

제품선 시장, 서아프리카 제품유 수입 확대로 MR 제품선 수요 증가

- ▶ 해운 전문지 트레이드윈즈(TradeWinds)는 유럽에서 서아프리카로 향하는 MR 제품선 수요가 증가함에 따라 기존에는 유럽-미국 항로 중심이던 대서양 지역의 제품선 시장이 새롭게 재편되고 있다고 보도함
 - 선박중개사 센토사 쉽 브로커스(Sentosa Ship Brokers)에 따르면, 대서양 지역의 MR 제품선 시장은 전통적으로 유럽-미 동안-미 걸프-유럽으로 구성된 삼각 운항 패턴 구조가 주된 축이었다고 밝혔음
 - 그러나 미국의 정제설비 가동률 향상 등으로 올해 10월에 유럽발 미국항 제품유 물동량은 2016년 이후 최저 수준을 기록하였고, 서아프리카의 제품유 수입 증가로 유럽발 서아프리카항 제품선 수요가 증가함
- ▶ 최근 증가세를 보이는 서아프리카의 제품유 수입 증가에 대해 센토사 쉽 브로커스는 나이지리아의 단고테(Dangote) 정제시설이 최근 3개월 간 운영 및 인프라 문제로 인한 생산 차질로 발생한 것이라 지적함
 - 센토사 쉽 브로커스는 정제시설이 정상적으로 가동되면 서아프리카의 제품유 수입은 감소할 것이라 예상하며, 단고테 정제시설은 정제능력을 2028년까지 140만 배럴/일로 확대할 계획이라 밝혔음
 - 또한 센토사 쉽 브로커스는 당분간 단고테 정제시설의 생산 차질은 이어질 전망이다, 2028년까지 정제능력이 확대된다면 현재 유럽발 서아프리카항 물동량 흐름은 역전될 가능성이 있다고 전망함

자료: <https://www.tradewindsnews.com/tankers/new-trade-pattern-emerges-for-product-tankers-to-avoid-vessel-glut-in-europe/2-1-1911299>

최영재 연구원

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

유럽, 러시아산 석유 수입 중단 선언

- ▶ 에너지시장조사기관 플랫츠(Platts)는 지난 12월 3일 유럽연합(EU)이 2027년 말까지 러시아산 석유의 수입을 완전히 중단하며, 앞으로도 러시아산 에너지에 의존하는 일은 없을 것이라 발표했다고 밝혔음
 - 유럽연합 집행위원회(European Commission)은 내년 초 러시아산 석유 금수 입법안을 제출할 예정이며, 유럽연합 회원국들은 2026년 3월까지 석유 공급 다변화 계획을 의무 제출할 계획으로 알려짐
 - 지난 2022년 러시아의 우크라이나 침공 이후 유럽연합은 러시아산 석유의 해상 수입 금지, 파이프라인 공급 축소 등을 통해, 러시아산 석유 의존도를 2022년 초 27%에서 현재 2% 수준으로 낮추었음
- ▶ 유럽연합은 러시아산 석유 수입 중단은 유럽연합의 에너지 안보를 지키기 위한 핵심 조치라고 강조하면서, 러시아산 석유의 공급 불안정성과 러시아의 에너지 볼모 전략 등을 지적하며 관계 복원 가능성을 일축함
 - 또한 유럽연합은 러시아-우크라이나 전쟁 초기에 유럽의 러시아산 화석연료 도입 규모가 약 120억 유로/월이었으나 현재는 15억 유로/월로 줄어들었으며, 앞으로는 이를 "0"으로 만들 것이라 강조함
 - 국제에너지기구(IEA)는 과거 유럽이 중동산 석유에서 벗어나려는 과정에서 러시아산 에너지 수입 비중이 과도하게 확대되었으며, 그 결과 2000년대 초반에 러시아산 가스 의존도가 크게 높아졌다고 평가함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/eu-to-phase-out-russian-oil-imports-by-end-of-2027/>

최영재 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	12월 1주					
	주간평균운임	전주대비차이		2026년 1월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	41,440	▲ 8,025	24.0 %	21,661	▼ -5,614	-20.6 %
파나마선 5TC (달러/일)	15,658	▼ -1,946	-11.1 %	14,613	▼ -2,713	-15.7 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	16,177	▲ 70	0.4 %	13,246	▼ -2,261	-14.6 %

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

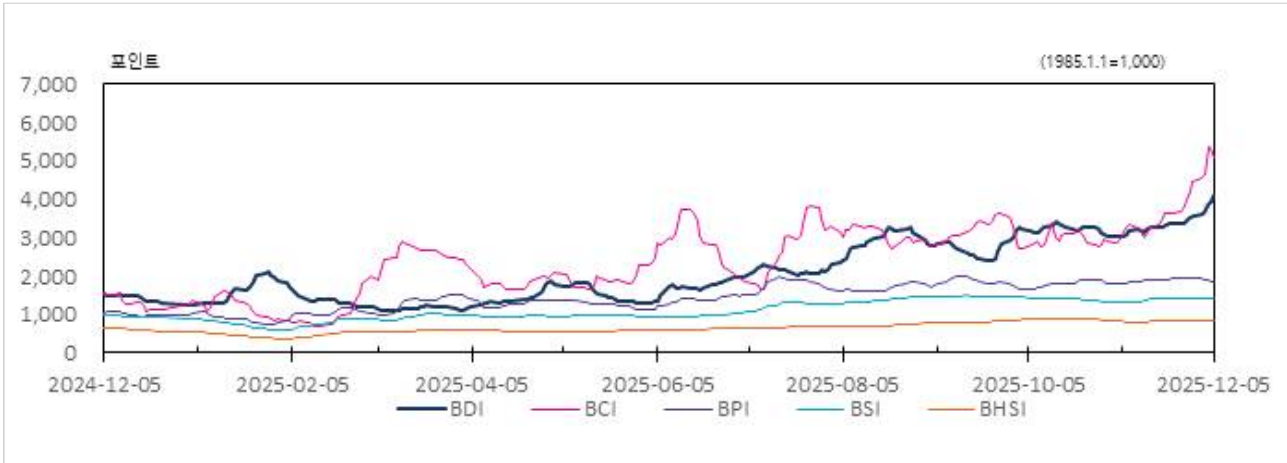


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		12월 1주	전주 대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
선형별 운임	운임지수 BDI	2,714	▲ 305	976	2,419	1,755	530	3,346	1,378
	케이프(5TC)	41,440	▲ 8,025	8,945	35,780	22,593	2,246	21,814	11,848
	파나마스(5TC)	15,658	▼ -1,946	8,616	20,757	14,099	7,277	16,669	12,276
	수프라막스(10TC)	16,177	▲ 70	9,637	16,441	13,601	6,874	14,703	10,928
	핸디(7TC)	15,083	▲ 285	10,197	14,537	12,660	7,763	12,703	10,317
1년 용선료	케이프	28,588	▲ 238	18,800	32,000	24,750	13,750	25,125	17,161
	파나마스	16,250	▼ -500	12,000	19,575	16,554	12,050	18,750	15,202
	수프라막스	16,375	- -	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	
		12월 1주	전주 대비	12월 1주	전주 대비	12월 1주	전주 대비	12월 1주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	21,661	▼ -5,614	19,247	▲ 127	23,663	▲ 8	22,676	▲ 65
	파나마스(5TC)	14,613	▼ -2,713	14,688	▼ -773	14,660	▼ -320	13,517	▼ -96
	수프라막스(10TC)	13,246	▼ -2,261	13,006	▼ -292	13,127	▼ -194	12,150	▼ -65
	핸디(7TC)	12,645	▼ -1,773	12,044	▼ -196	11,992	▼ -172	11,683	▲ 51

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



2 시장동향

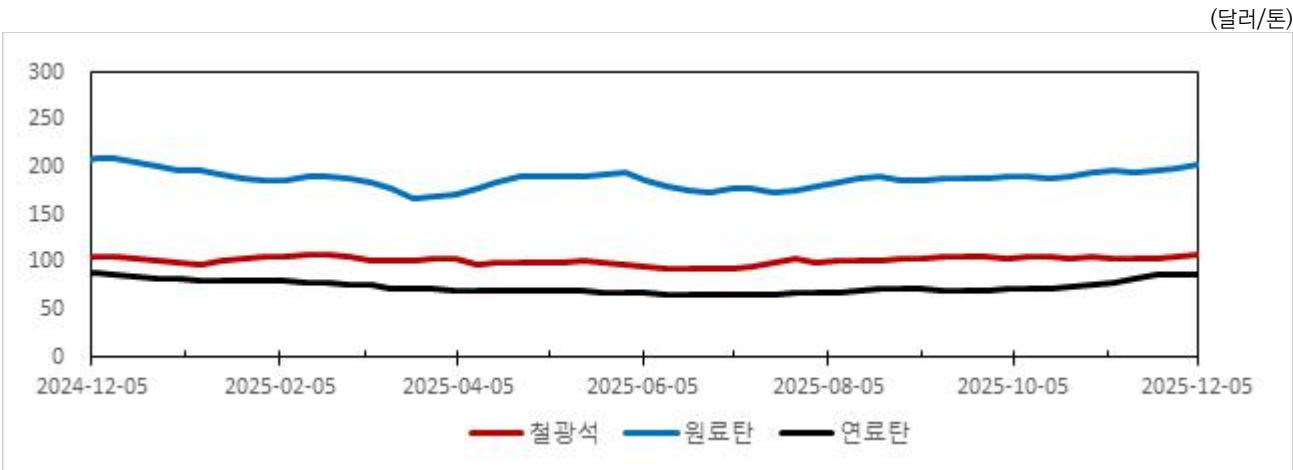
원자재 가격

(달러/톤)

구분	2025년		전주 대비 차이				2024년			
	12월 1주	전주 대비					12월 1주	연평균	최저	최고
철광석	106.8	105.5	▲	1.4	1.3	%	105.6	109.7	91.2	142.6
원료탄	203.6	199.0	▲	4.6	2.3	%	209.2	242.5	183.6	326.1
연료탄	85.7	87.3	▼	-1.6	-1.8	%	87.8	91.0	82.5	99.3
대두	411.0	414.9	▼	-3.9	-0.9	%	363.6	405.9	344.9	469.2
옥수수	171.4	168.7	▲	2.6	1.6	%	167.5	167.4	145.2	181.8

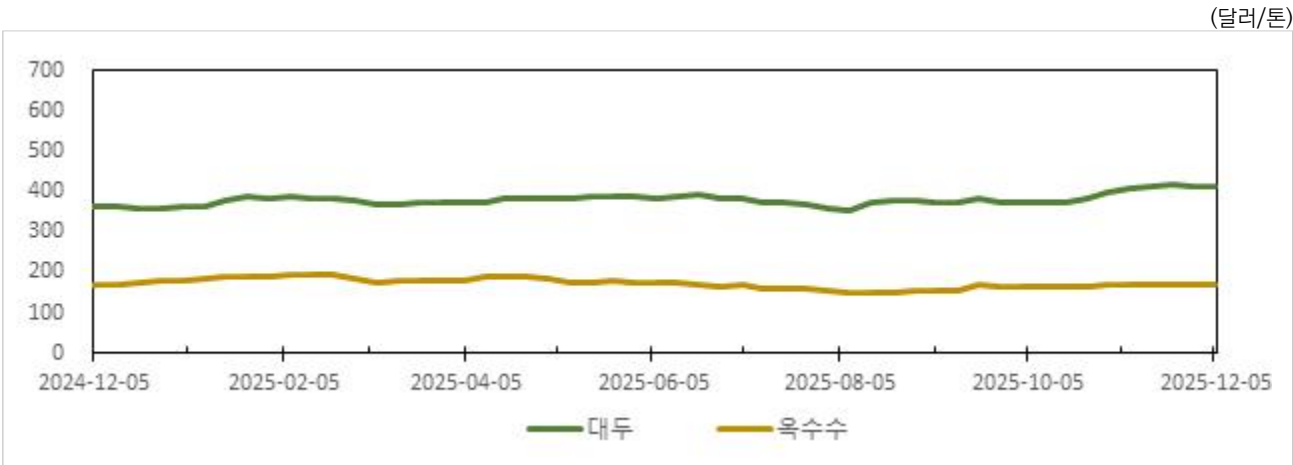
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT) ▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



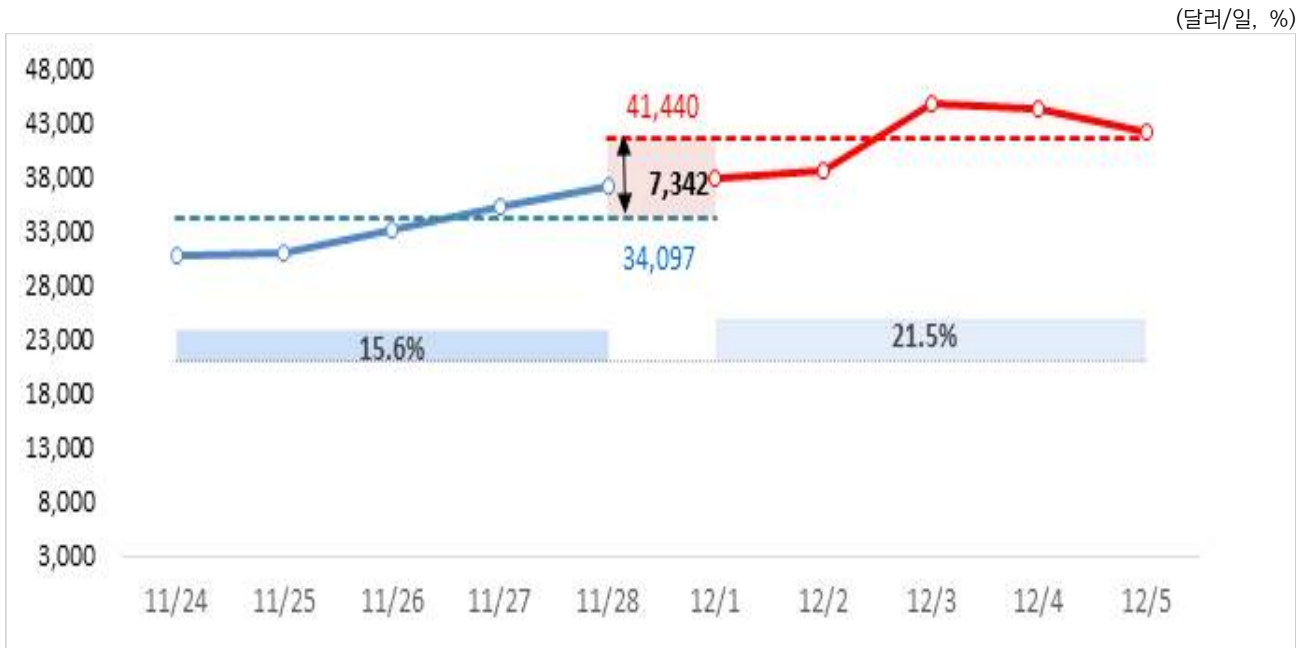
3 대형선 : 케이프선

■ 케이프선 운임은 전주(11월 4주) 대비 24.0% 상승한 41,440달러/일 기록

(동향) 호주 철광석 출하 확대

- 호주의 광산업체가 철광석 출하량을 늘리면서, 특히 12월 중하순 선적에 대한 선박 수요가 뚜렷하게 증가하고 있는 것으로 파악됨. 또한 브라질 및 서아프리카발 철광석 물동량도 안정적인 수준을 유지하고 있어 전체 운임 시장에 긍정적인 영향을 미침

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		12월 1주	11월 4주	전주대비차이	
BCI		4,997	4,029	▲ 968	24.0%
스팟운임(5TC)		41,440	33,415	▲ 8,025	24.0%
용선료	6개월	33,125	32,625	▲ 500	1.5%
	1년	28,588	28,350	▲ 238	0.8%
	5년	22,600	22,625	▼ -25	-0.1%
FFA	'26년 1월물	21,661	27,274	▼ -5,614	-20.6%
	'26년 1분기물	19,247	19,120	▲ 127	0.7%
	'26년	23,663	23,655	▲ 8	0.0%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

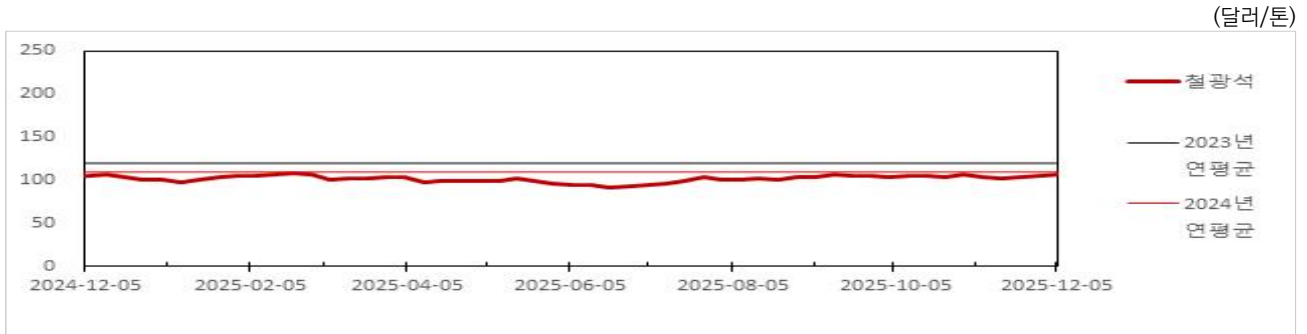
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선

■ 철광석 가격 : 전주 대비 1.3% 상승한 106.8달러/톤 기록

철광석 가격 추이



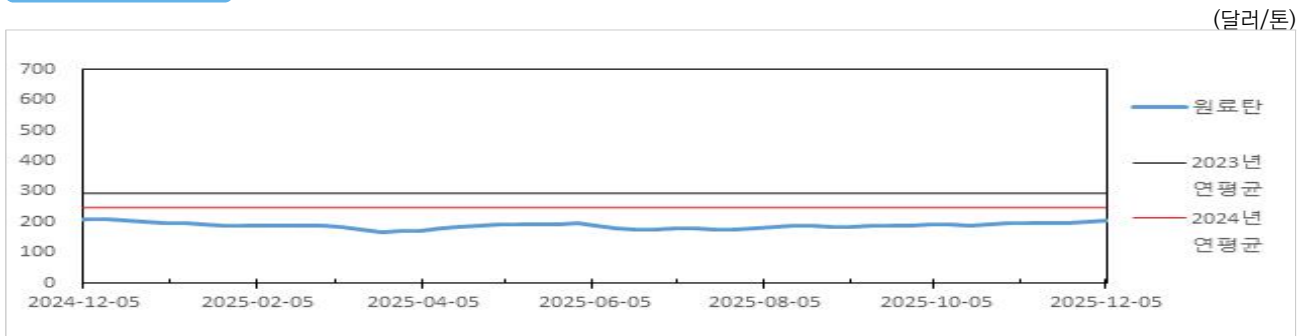
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 2.3% 상승한 203.6달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

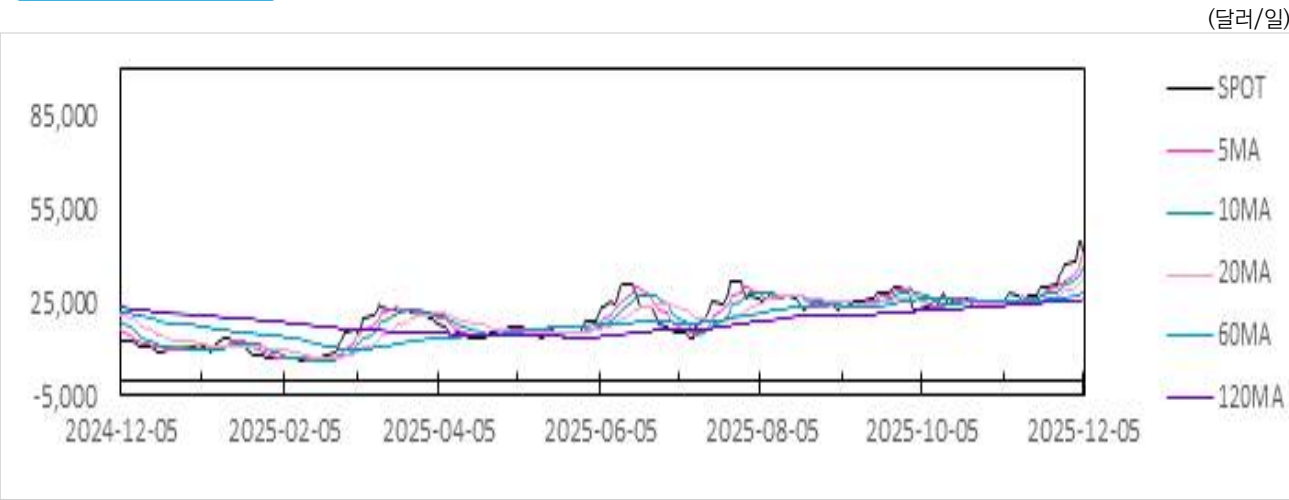


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



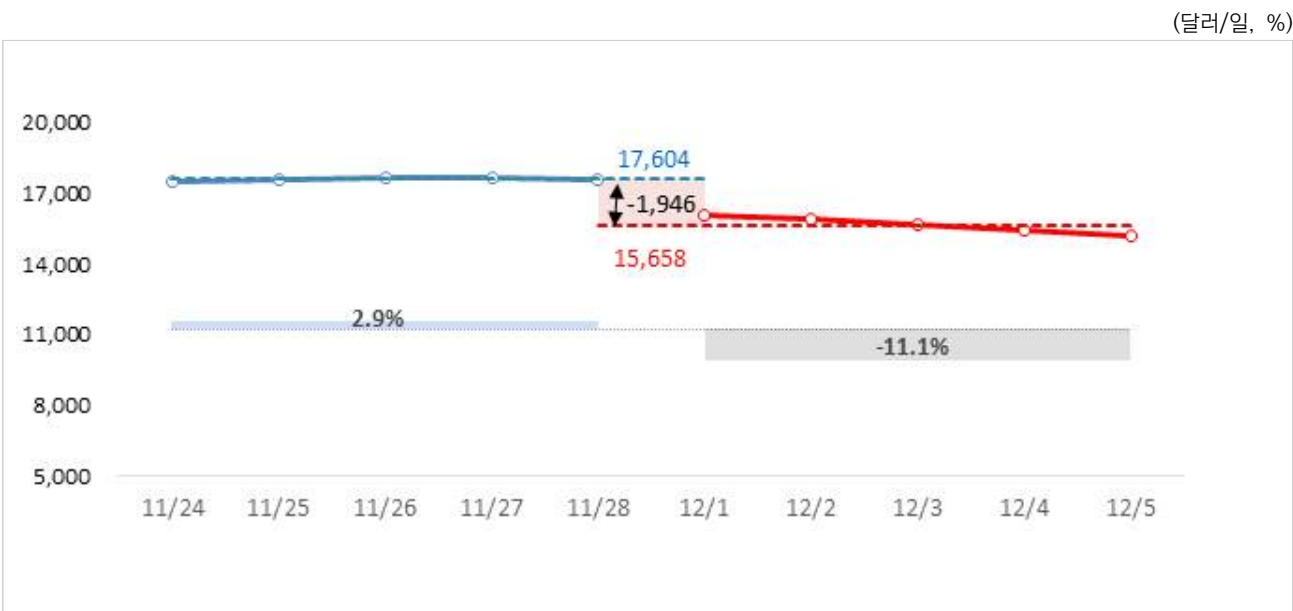
3 중소형선 : 파나막스선·수프라막스선

전주 대비 3.5% 하락한 15,658달러/일 기록

(동향) 카고스플릿(Cargo Split) 현상 발생 vs 인도네시아산 석탄 물동량 감소

- 케이프선 운임이 높은 수준에 머무르면서 화물을 중소형 선박으로 운송하는 카고스플릿(Cargo Split)에 대한 논의가 일부 제기되었으나 이러한 움직임이 전반적인 운임 흐름에 미치는 영향은 제한적인 것으로 평가됨
- 한편 시장에 유입되는 인도네시아산 석탄의 물동량이 감소하고 있어 운임에 부정적 영향을 미침

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		12월 1주	11월 4주	전주대비차이		
BPI		1,888	1,956	▼ -68	-3.5	%
스팟운임(5TC)		15,658	17,604	▼ -1,946	-11.1	%
용선료	6개월	17,250	17,750	▼ -500	-2.8	%
	1년	16,250	16,750	▼ -500	-3.0	%
	5년	14,250	14,250	- -	-	%
FFA	'26년 1월물	14,613	17,326	▼ -2,713	-15.7	%
	'26년 1분기물	14,688	15,460	▼ -773	-5.0	%
	'26년	14,660	14,980	▼ -320	-2.1	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

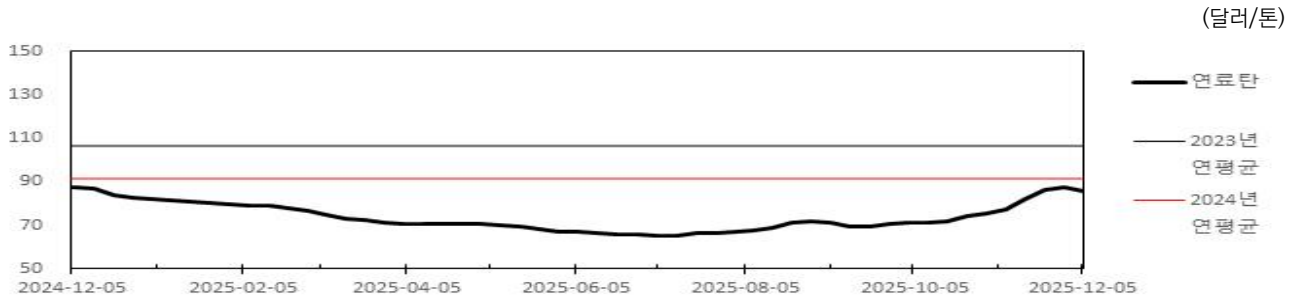
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



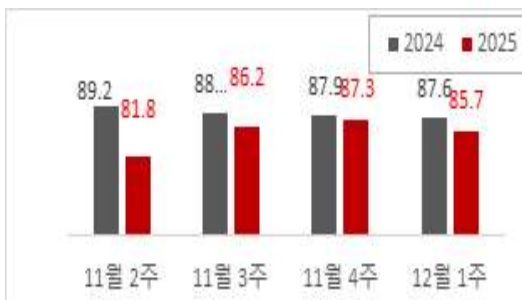
3 파나막스선

연료탄 가격 : 전주 대비 1.8% 하락한 85.7달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



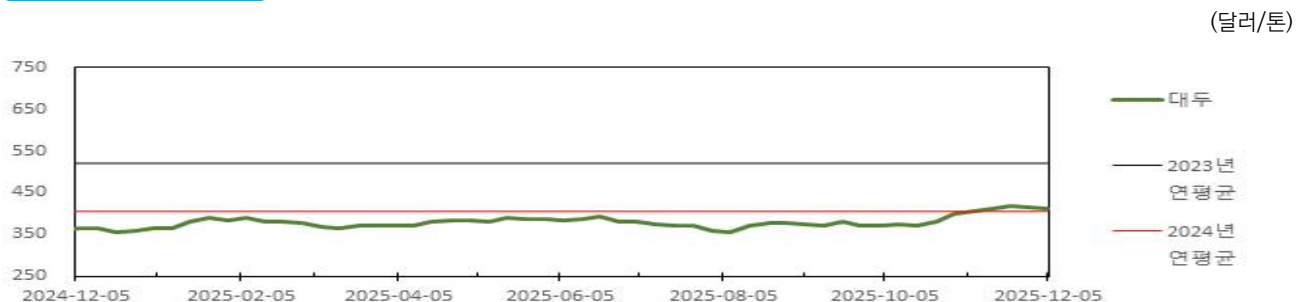
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
11월 2주	81.8	▲	4.4	5.6 %
11월 3주	86.2	▲	4.3	5.3 %
11월 4주	87.3	▲	1.1	1.3 %
12월 1주	85.7	▼	-1.6	-1.8 %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 0.9% 하락한 411.0달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
11월 2주	411.1	▲	3.9	1.0 %
11월 3주	418.5	▲	7.3	1.8 %
11월 4주	414.9	▼	-3.5	-0.8 %
12월 1주	411.0	▼	-3.9	-0.9 %

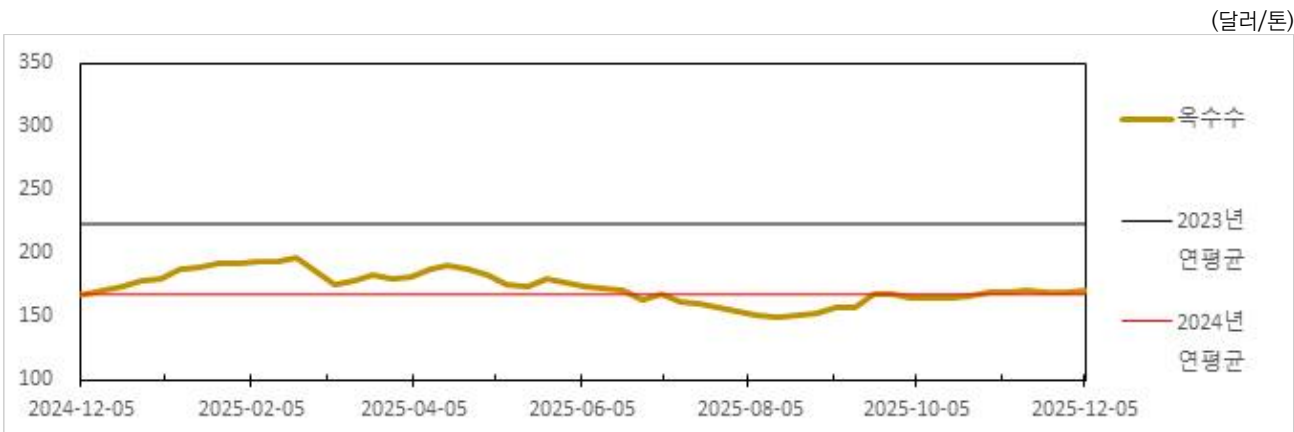
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선

옥수수 가격 : 전주 대비 1.6% 상승한 171.4달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



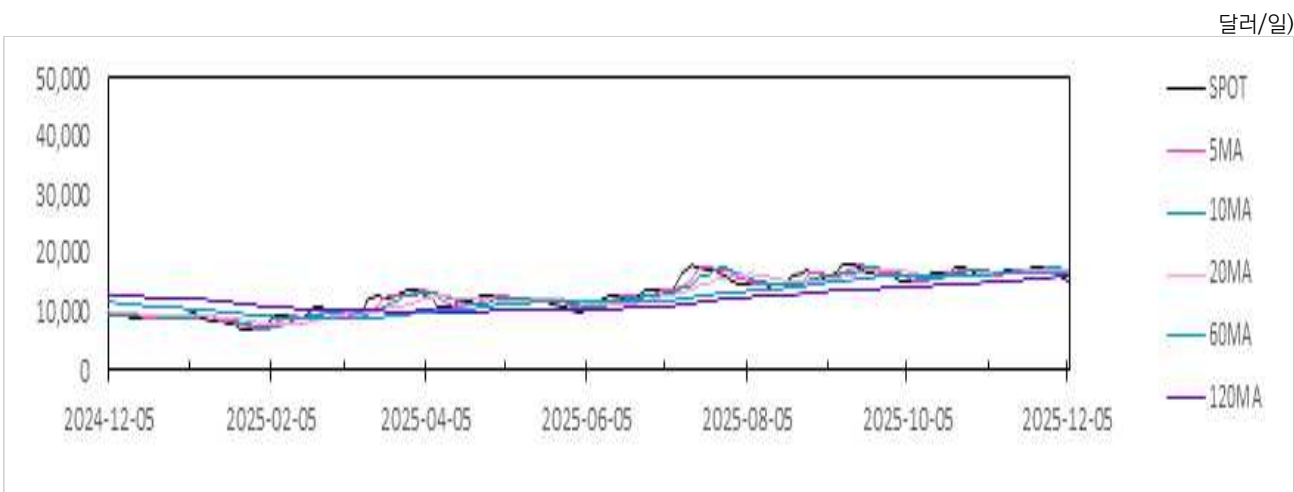
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
11월 2주	170.8	▲ 0.9	0.5	%
11월 3주	169.5	▼ -1.2	-0.7	%
11월 4주	168.7	▼ -0.8	-0.5	%
12월 1주	171.4	▲ 2.6	1.6	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



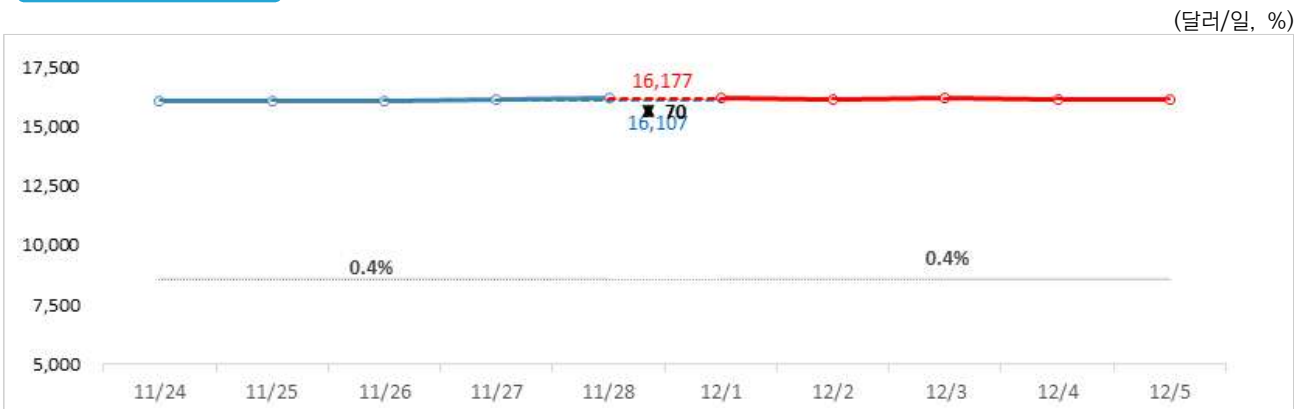
자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



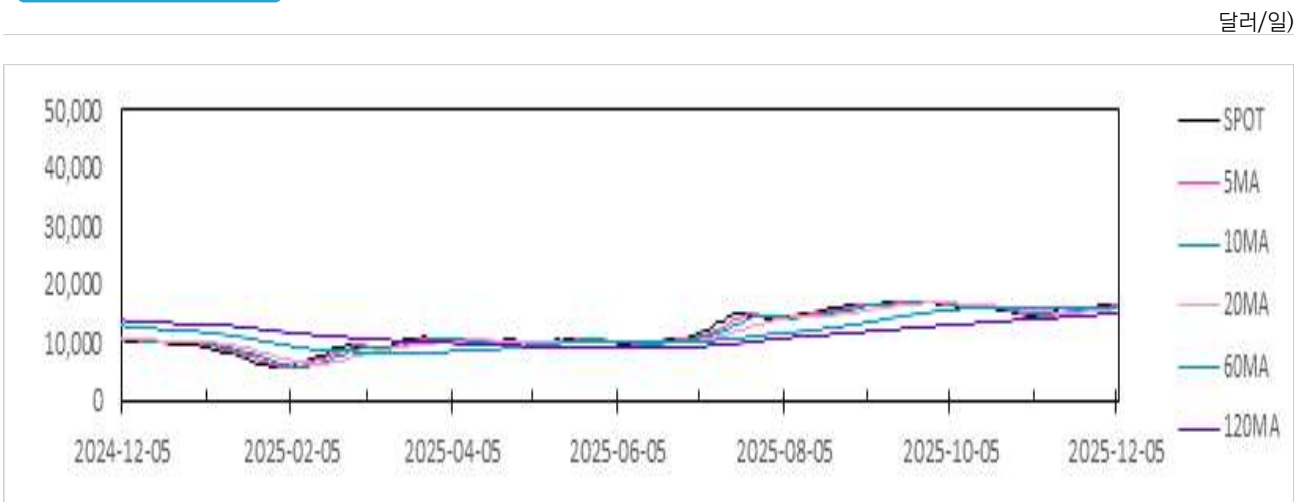
3 수프라막스선

전주 대비 0.4% 상승한 16,177달러/일 기록

최근 평균운임 차이 비교



이동평균



수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		12월 1주	11월 4주	전주대비차이		
BSI		1,441	1,435	▲	6	0.4 %
스팟운임(10TC)		16,177	16,107	▲	70	0.4 %
용선료	6개월	17,250	17,250	-	-	- %
	1년	16,375	16,375	-	-	- %
	5년	14,250	14,250	-	-	- %
FFA	'26년 1월물	13,246	15,508	▼	-2,261	-14.6 %
	'26년 1분기물	13,006	13,299	▼	-292	-2.2 %
	'26년	13,127	13,321	▼	-194	-1.5 %

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 6p 하락한 1,397p를 기록

(운임) 컨테이너 운임지수(SCFI)는 북미 및 남미 항로 운임 약세 영향으로 소폭 하락 전환

● 유럽 및 인트라 항로는 보험세를 유지했으나, 북미 항로는 약세를 기록하며 대조적인 흐름을 보임

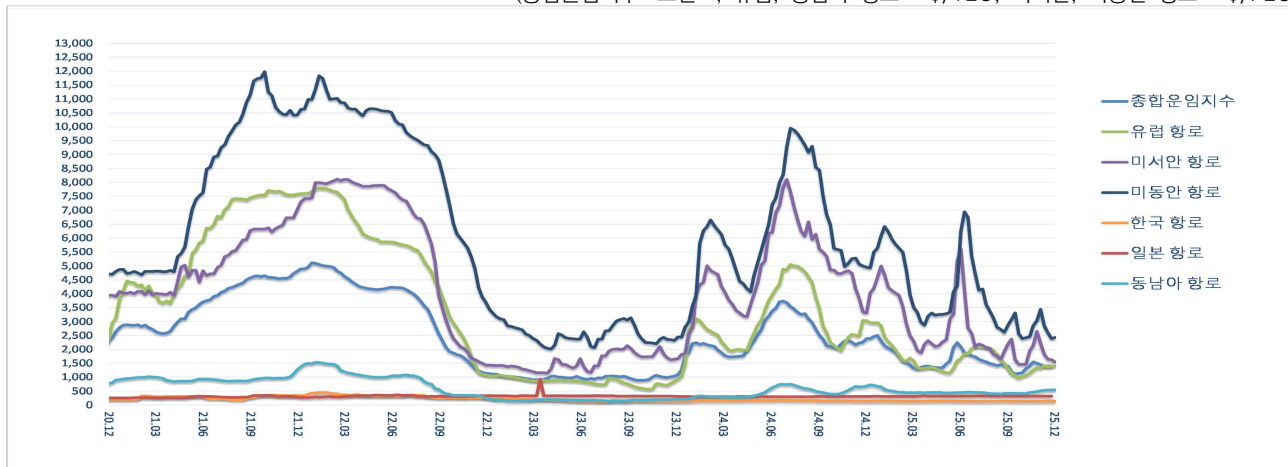
(현황) 북미 항로 운임 하방 압력 심화와 유럽 항로 보험세 등 주요 원양 항로 시황 약세 국면 지속

● 아시아-북미 항로는 수요 회복 지연과 연말 성수기 물량의 선제적 선적 완료로 약세가 지속되는 가운데 12월 일괄운임인상이 무산되고 선복 과잉에 따른 경쟁이 심화되면서 운임 하방압력이 지속되고 있음

● 아시아-유럽 항로는 연말을 앞두고 시장 수요가 점차 살아나고 있으나 공급량이 많아 소석률이 타이트한 상황은 아닌 것으로 파악됨. 선사들의 지속적인 운임 인상 노력에도 보험세가 유지되고 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)

		12월 1주	전주대비	2025년			2024년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장										
운임	종합운임지수	SCFI	1,397	-6	1,115	2,505	1,586	1,731	3,734	2,506
		유럽항로	1,400	-4	971	2,851	1,591	1,943	5,051	3,132
		미서안항로	1,550	-82	1,460	5,606	2,609	2,775	8,103	4,987
		미동안항로	2,315	-113	2,384	6,939	3,811	3,931	9,945	6,463
		한국항로	143	0	135	148	139	138	172	153
		일본항로	321	0	308	327	318	297	316	303
		동남아항로	543	3	398	655	457	259	753	487

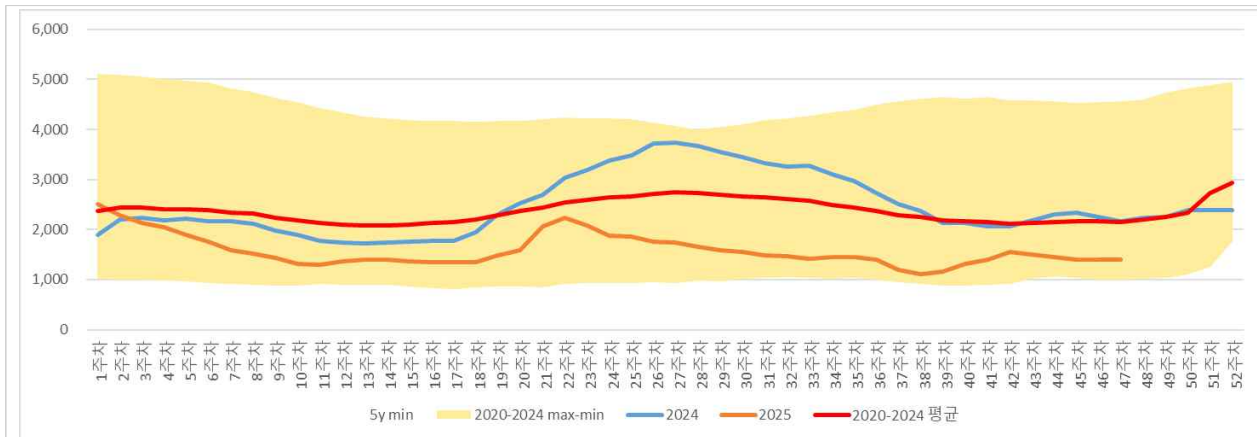
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



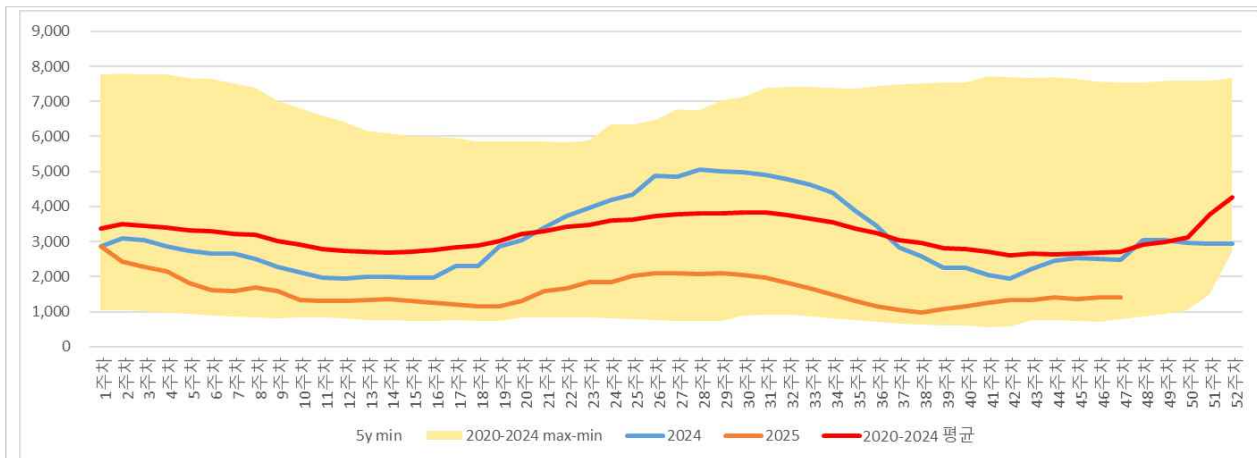
2 운임전망

| 12월 2주('25.12.8~'25.12.12)

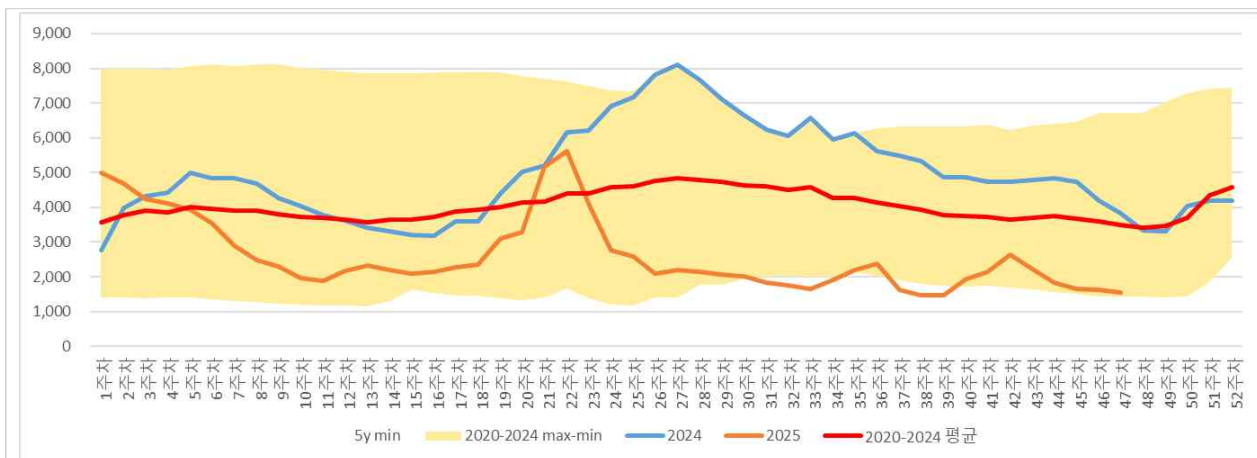
SCFI 지수는 보합할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 상승할 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 6.3p 하락한 123.4를 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 소폭 하락세를 보임

(달러/톤)

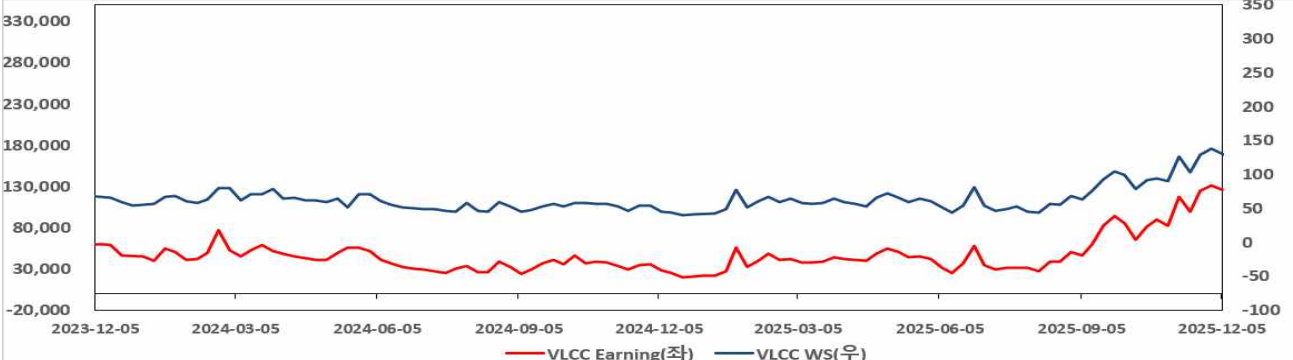
구분	12월 1주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	123.4	▼	6.3	5.0 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	72.5	▼	2.5	3.3 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	125.0	▼	7.5	5.7 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	115.0	▼	2.5	2.1 %

(동향) 최근 단기 약보합 전환에도 불구하고, 동절기 수요와 타이트한 공급 기반으로 고운임 기조 유지 전망

- VLCC 시장은 전반적으로 11월 하순 급등 이후 높은 운임 부담으로 화주들의 신규 성약이 지연되면서 상승세가 둔화되고 조정 국면에 진입한 상태임. 단기적으로는 조정 압력에 따른 약보합 흐름이 예상되나, 동절기 난방 수요 확대와 타이트한 선복 공급으로 여전히 펀더멘털이 견조해 높은 수준의 안정세를 유지할 것으로 전망됨
- 현재 G7과 EU는 러시아산 원유에 대한 해상 운송 및 관련 서비스 제공을 전면 금지하는 제재 강화 방안을 논의 중이며, 이는 기존 60달러 가격상한제를 한층 강화하는 조치로 내년 초 제재 패키지에 포함될 가능성이 있음. 제재 시행 시 러시아 수출 원유 물동량의 약 38%가 영향을 받을 것으로 보이며, 미국의 입장이 시행 여부에 결정적 변수로 작용할 것으로 예상되는 가운데 러시아는 EU의 동결자산 활용 계획에 강하게 반발하고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		12월 1주	전주대비	2025년			2024년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국 항로(TD3C)	운임지수	123	6.5	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	58,000	0	35,250	57,000	43,870	37,250	48,500	45,635

자료: Clarkson

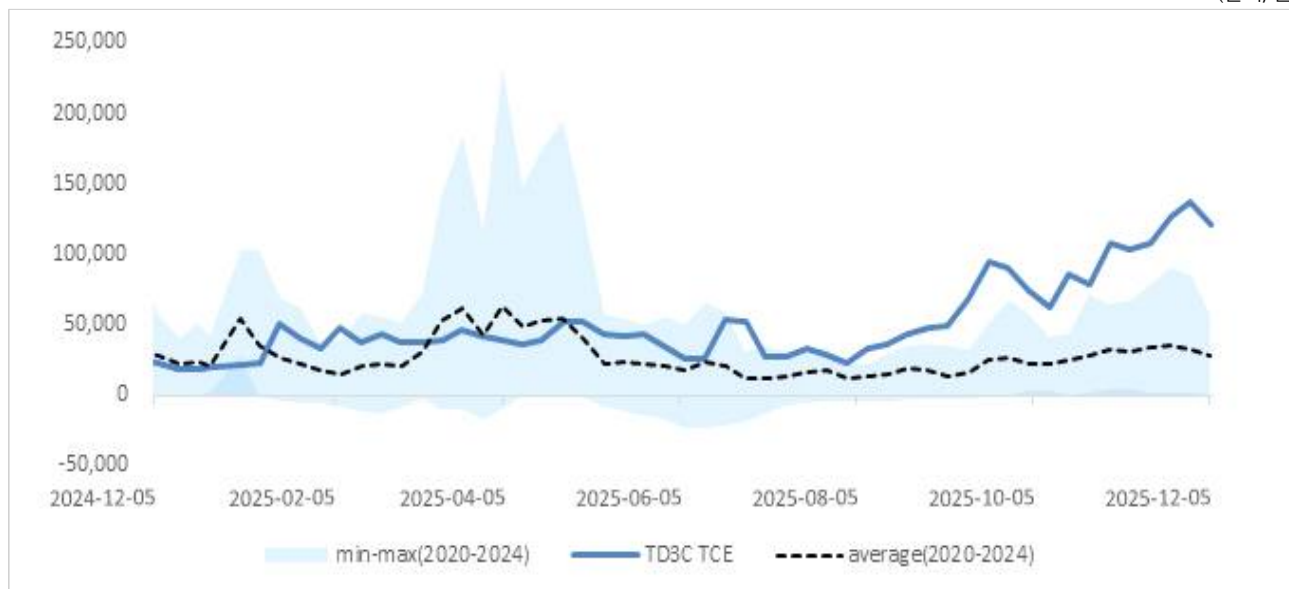


2 유조선-기술분석

3분기 이후 상승 추세를 지속하며 연중 평균 수준을 상회하고 있음

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

(달러/일)

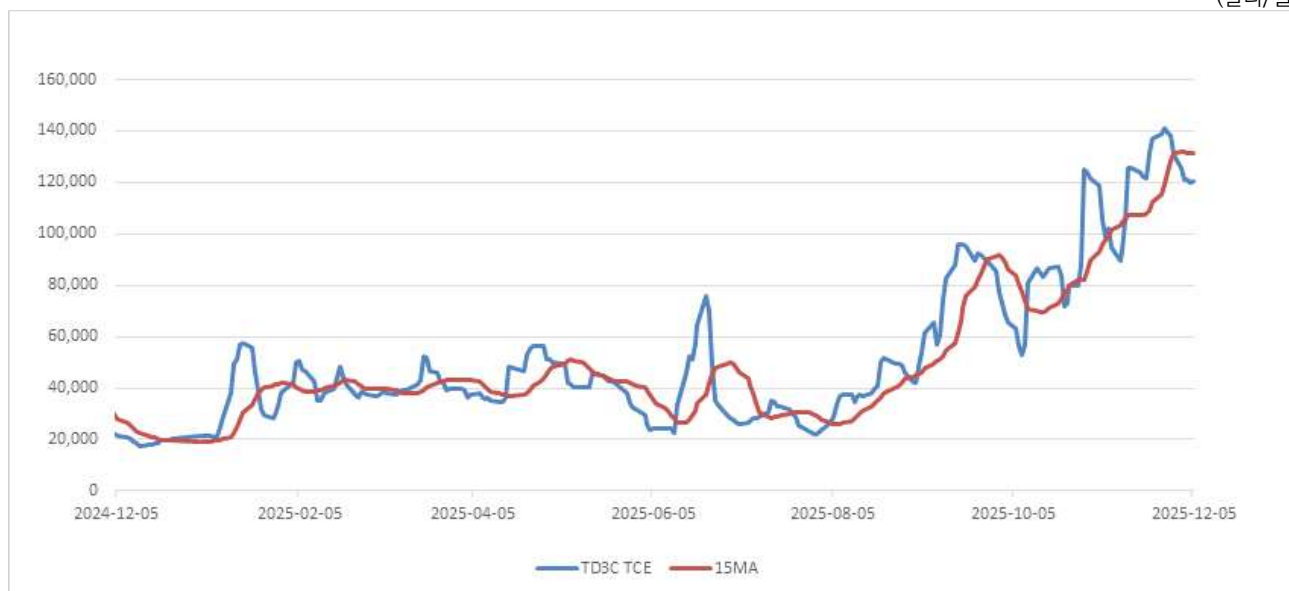


자료: Clarkson

하반기부터 완만한 상승 흐름을 이어오다 최근 급등에 따른 피로감 누적으로 단기 조정 국면으로 전환됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

건화물 중고선가 지수는 36.1p로 전주대비 0.5p 하락함

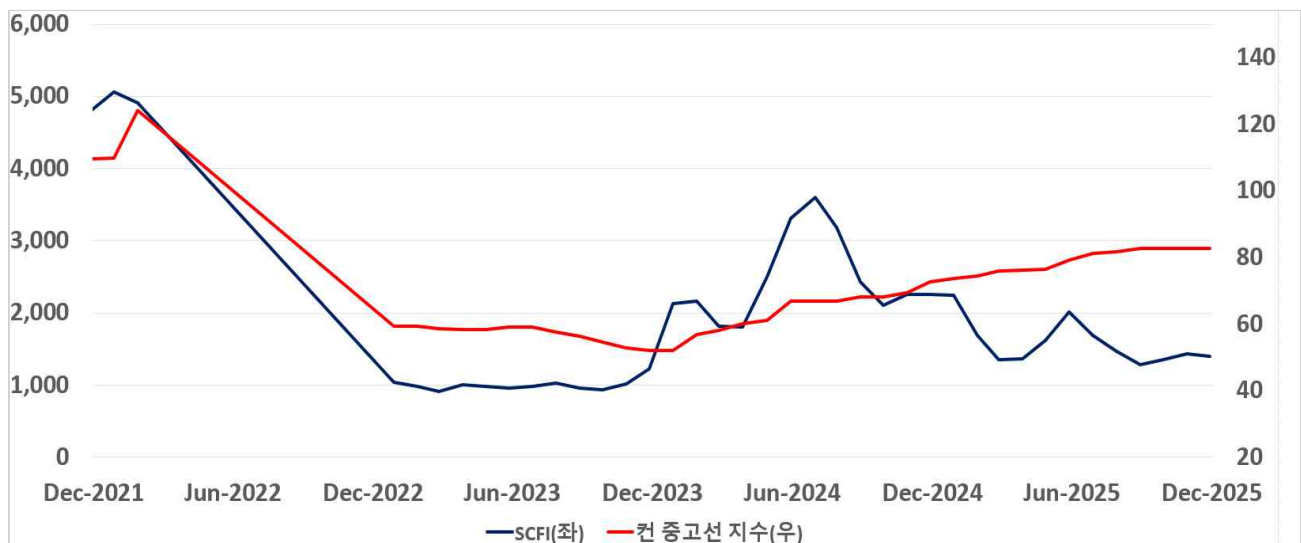
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

컨테이너 중고선가 지수는 82.6p로 전월과 동일함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물선 중고선 지수는 24.85로 전주 대비 변화없음

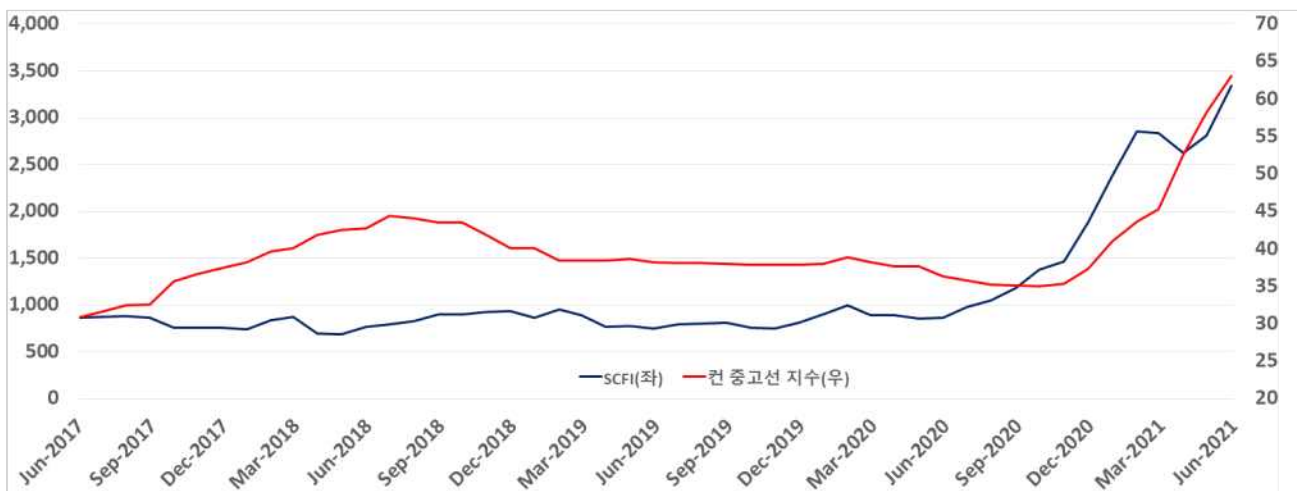
건화물선 운임지수와 중고선 지수



주: 건화물선 중고선지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음
자료: Clarkson

■ 컨테이너선 중고선 지수는 63.07로 전월 63.07 대비 변화없음

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

('25.12.01~'25.12.08)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 중고선 58건 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Pass./Car	Athara*	2003	2,700	Passengers	2025-12-04	267.83	Compagnia Italiana	Undisclosed interests
Pass./Car	Janas*	2002	2,700	Passengers	2025-12-04		Compagnia Italiana	Undisclosed interests
Pass./Car	Moby Aki*	2005	2,080	Passengers	2025-12-04		Moby Lines	Undisclosed interests
Pass./Car	Moby Ale Due*	2001	2,700	Passengers	2025-12-04		Compagnia Italiana	Undisclosed interests
Pass./Car	Moby Wonder*	2001	1,880	Passengers	2025-12-04		Moby Lines	Undisclosed interests
Bulk	Jin Bi	2012	56,361	DWT	2025-12-02	14.40	Jinhui Shipping	Clients of Xing Le Investments
TankChem	VS Lara	2006	11,336	DWT	2025-12-02	6.00	Valloebby Shipping	Undisclosed interests
Bulk	Ince Kastamonu	2010	56,925	DWT	2025-12-01	12.80	Ince Denizcilik	Undisclosed interests
Bulk	Ioanna D	2012	34,815	DWT	2025-12-01	10.50	Goldenport Shipmgmt	Undisclosed interests
Bulk	Key Frontier	2011	80,679	DWT	2025-12-01	18.70	Aquarian Shell Mar.	Undisclosed interests
Container	Cypress*	2011	8,586	TEU	2025-12-01	90.00	Oceonix Services Ltd	Clients of Global Ship Lease
Container	Koi*	2011	8,586	TEU	2025-12-01		Oceonix Services Ltd	Clients of Global Ship Lease
Container	Lotus A*	2010	8,586	TEU	2025-12-01		Oceonix Services Ltd	Clients of Global Ship Lease



6. 주요 해운지표

(2025.12.8. 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	12월 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	0	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	0	358	358	493	428	407	522	471
	Singapore	352	-7	352	359	514	438	439	536	485
	Korea	385	-4	385	389	530	466	475	563	515
	Hong Kong	370	-15	370	385	522	456	456	568	500
VLSFO	Rotterdam	403	0	403	403	553	483	502	615	555
	Singapore	437	-1	437	438	604	514	548	657	610
	Hong Kong	453	-3	453	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)	1,105	-33	1,119	536	1,157	1,031	952	1,277	1,100
	밀(국제)	536	-3	538	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