

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2025년 12월 15일

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

19

주요 해운지표

22

건화물선

지난주 케이프선 운임은 13.7% 하락한 35,760달러/일을 기록

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 109p 상승한 1,506p를 기록

탱커선

유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 1.6p 상승한 125.8p를 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

컨테이너 선박 전배 심화와 선형별 수급 불균형 우려

- ▶ 아시아-유럽 등 주요 항로에 초대형 신조선 투입이 늘면서 밀려난 기존 선박들이 대서양, 중남미 등 2차 항로(Secondary lanes)로 전배되어 해당 항로의 구조적 공급 과잉을 유발하고 있음
 - 이러한 선박 전배 현상은 홍해 사태에 따른 우회 운항, 파나마 운하 흘수 제한 및 2025년 상반기 글로벌 해운 동맹 재편에 따른 네트워크 조정 등 복합적 요인이 작용한 결과로 해석됨
 - 특히 아시아-북유럽 항로에 2.4만 TEU급 선박이 투입되면서 기존 1.4만~2만 TEU급 대형선들이 지중해 및 2차 항로에 순차적으로 전배되며 비주력 노선에서도 대형선 위주의 선박량이 급증하는 추세임
- ▶ 향후 홍해 항로 운항이 정상화될 경우 공급 과잉은 더욱 뚜렷해지는 반면, 역내 운송 및 피더 네트워크를 담당하는 5천 TEU 미만 중소형 선박은 구조적인 부족 위험이 커질 전망이다
 - 글로벌 선대에서 1만 TEU 이상 대형선 인도는 이어지는 반면 5천 TEU, 특히 2,500TEU 미만 소형선은 25년 이상의 노후선 비중이 큰 데 비해 신조 발주가 부족해 향후 선대 축소 우려가 있음
 - 2025년 방콕막스와 치타공막스 등 일부 소형선 발주가 재개되었지만 규모가 작아, 노후선 해체가 진행될 경우 대형선 접안이 어려운 항만과 피더 항로에서 대체 선박 부족으로 운영 차질이 발생할 가능성이 있음

자료: <https://www.joc.com/article/cascading-container-tonnage-spreads-structural-overcapacity-to-secondary-lanes-6133226>

최건우 부연구위원

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

미국·유럽 수입 감소로 글로벌 컨테이너 물동량 성장세 둔화

- ▶ 지난 10월 글로벌 컨테이너 물동량 증가율은 전년동기 대비 2.1%에 그치며 2월 이후 최저치를 기록했는데, 이는 아시아·아프리카 등 신흥 시장의 증가분이 서구권의 수입 감소로 상쇄된 결과로 분석됨
 - 무역 성장의 중심축이 서구권에서 이른바 글로벌 사우스(Global South)로 이동함에 따라, 지역 간 물동량 성장의 비대칭성이 뚜렷해지는 양상임
 - 실제 10월 북미 수입 물동량은 전년동기 대비 6.7% 급감했고, 아시아발 유럽행 수출 물동량도 2월 이후 처음으로 전년동기 대비 3% 감소세로 전환되는 등 주요 소비 시장의 부진이 글로벌 물동량 증가세 하락을 주도하고 있음
- ▶ 미국의 수입 부진이 글로벌 물동량의 최대 하방 압력으로 작용함에 따라, 2025년 미국 수입 물동량은 1.4% 역성장이 예상되며 2026년에도 보험 내지 -2.0% 수준의 침체가 전망됨
 - BIMCO는 2026년 글로벌 물동량이 2.5~3.5% 성장할 것으로 전망했으나, 미국 시장의 감소 폭은 2008년 금융위기나 2020년 팬데믹 초기 국면과 유사한 위기 수준으로 평가함
 - 일각에서는 주요 소비 시장의 위축과 미국 수입 둔화를 고려할 때, 물동량 성장 측면에서 2026년이 최근 시기 중 가장 실적이 저조한 해가 될 수 있다고 경고함

자료: <https://www.joc.com/article/global-container-volume-growth-slows-on-us-eu-declines-6130629>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

건화물선 시장, 교역 구조 변화로 계절적 변동 폭 둔화

- ▶ 해운 전문지 로이즈 리스트(Lloyd's List)는 건화물선 시장은 여전히 계절적 요인의 영향을 받고 있으나, 기존의 건화물선 시장의 뚜렷했던 계절성 패턴이 교역 구조의 변화로 인해 완화되고 있다고 보도하였음
 - 로이즈 리스트는 기존의 건화물선 시장이 1분기에는 약세로 시작한 뒤, 2분기를 거치며 점진적으로 회복하고 3분기와 4분기에는 연내 가장 강한 상황을 보여주는 계절적인 패턴을 보여왔다고 설명하였음
 - 그러나 최근 몇 년간 건화물선 시장은 기존의 계절성 패턴과는 다른 모습을 보였고, 지난해 4분기에는 예상했던 강세 대신 상황이 부진했으며 2023년 3분기 역시 상황 회복세보다는 부진한 흐름을 보였음
- ▶ 덴마크 선사 노르덴(Norden)은 로이즈 리스트와의 인터뷰에서 건화물선 시장의 계절성 패턴이 붕괴한 것이라기보다는 고점과 저점 간의 변동 폭이 줄어들고 있을 가능성이 있다는 의견을 제시한 바 있음
 - 브라질 및 호주의 악천후로 인한 철광석 수출 감소, 중국 춘절 연휴, 곡물 수확 시즌 간 공백기, 석탄 재고 누적 등 연초 약세 요인은 여전히 유효하지만 그 영향력은 과거보다 완화되고 있다고 언급함
 - 또한 노르덴은 중국의 대두 수입 시점이 연말까지 지연되면서 남미의 곡물 수출 시즌이 기존보다 길어지고 있으며, 중국 춘절 효과는 기니산 보크사이트와 시만두 프로젝트로 인해 상쇄될 수 있다고 덧붙임

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1155832/Seasonal-peaks-flattening-out-say-bulker-owners>

최영재 연구원

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

건화물선, 미국의 중남미 강경 기조 속 파나마 운하 통항량 부진 지속

- ▶ 해운 전문지 로이즈 리스트(Lloyd's List)는 미국 트럼프 행정부가 중남미에 대한 강경한 기조를 유지하는 가운데 지난 12월 4일 새로운 국가 안보 전략을 발표하면서 더욱 강경하게 압박할 것이라 보도했음
 - 미국 트럼프 행정부의 새로운 국가안보전략은 서반구를 미국의 영향권(sphere of influence)으로 규정하는 몬로 독트린(Monroe Doctrine)을 전면에 내세우고 트럼프의 귀결(Trump Corollary)를 명문화함
 - 이는 운하·항만 등 전략 인프라에 대해 역외 경쟁국의 소유·통제를 차단하고 외부 세력과의 협력을 축소한다는 입장을 명확히 하면서, 미국 기업의 계약 우선권·단독 수익계약 원칙 등을 강조하는 내용임
- ▶ 로이즈 리스트는 파나마 운하가 현재까지 운영 및 통항 측면에서 컨테이너선, 유조선, 가스 운반선 등의 선종은 큰 차질 없이 건조한 흐름을 유지하고 있으나, 건화물선의 통항량은 여전히 부진하다고 보도함
 - 건화물선은 파나마스 갑문의 가장 중요한 선종이었으나, 중국의 미국산 대두 구매의 부진으로 파나마 운하의 양대 갑문을 이용하는 건화물선의 통항량은 지난 가뭄 이전 수준을 크게 하회하는 수준임
 - 파나마운하청(ACP)에 따르면, 네오파나막스 갑문을 이용하는 건화물선 통항량은 크게 감소했으며 11월 기준 건화물선 통항량은 총 176회이며 네오파나막스 갑문은 3회에 불과한 것으로 집계되었음

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1155835/Business-as-usual-for-Panama-Canal-as-US-pursues-forceful-Latin-America-stance>

최영재 연구원

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



1. 주간뉴스

제품선 시장, 나이지리아 단고테 정유소 증설로 톤마일 구조 변화 전망

- ▶ 해운시장분석기관 드류리(Drewry)는 나이지리아 단고테(Dangote) 정유소가 2028년까지 정제능력을 현재 대비 2배인 약 140만 배럴/일 규모로 확대될 경우 대서양 지역의 제품선 시장이 재편될 것으로 전망함
 - 드류리는 유럽에서는 정제시설 폐쇄가 잇따르면서 정제 가동률이 하락하고 있으며, 미국 역시 정제 가동률이 감소하면서 유럽항 경유는 미국발 MR 대신 서아프리카발 LR 운송으로 전환될 것이라 예상함
 - 대서양 지역의 석유제품 공급 거점이 약화되는 시점에, 증설을 통해 정제능력을 140만 배럴/일로 확대하여 석유제품 생산량이 두 배로 증가하면 단고테 정유소가 지역 내 핵심 공급자로 부상할 것으로 전망됨
- ▶ 단고테 정유소 증설에 대해 드류리는 휘발유 운송 부문에서는 LR 제품선의 톤마일 수요 감소 요인으로 작용하며, 경유 운송 부문에서는 LR 제품선 톤마일 수요의 증가 요인으로 작용할 것이라 평가하였음
 - 단고테 정유소가 서아프리카 내 유럽산 휘발유 공급을 대체하면 기존 유럽-서아프리카 장거리 항로가 나이지리아발 단거리 항로로 전환되어 LR 수요는 감소하고 역내 MR 비중이 확대될 것으로 예상함
 - 반면 유럽의 경유 공급 부족 심화 및 미국산 경유 조달 감소로 나이지리아산 경유가 유럽으로 유입될 가능성이 높으며, 이는 서아프리카-유럽 장거리 물동량 증가로 LR 수요가 증가할 것으로 예상됨

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/expansion-of-dangotes-refinery-capacity-to-reshape-atlantic-basin-flows/>

최영재 연구원

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

유조선 시장, 러시아 제재 종료 시 톤마일 수요 둔화 가능성 부각

- ▶ 선박중개사 깁슨(Gibson)은 러시아-우크라이나 전쟁과 러시아산 원유 제재로 확대되었던 유조선 톤마일 수요가 향후 평화 협상 및 제재 완화 여부에 따라 구조적인 전환 국면에 접어들 가능성이 있다고 분석함
 - 깁슨에 따르면, 유조선 톤마일은 2022년 5.4%, 2023년 7.2% 증가하는 등 제재 국면에서 급격히 확대되었으나, 2024년에는 1% 증가, 올해는 오히려 1% 감소하면서 둔화되는 양상을 보이고 있음
 - 유럽의 러시아 제재가 해제되면 장거리 우회 운송이 감소하고 전쟁 이전과 유사한 교역 흐름으로 회귀한다면 톤마일 수요가 대폭 감소할 수 있다는 점에서 유럽의 정책 결정의 중요성이 부각되고 있음
- ▶ 깁슨은 기존에는 VLCC를 선호하던 인도와 중국이 전쟁 초기에 러시아 항만의 제약 조건으로 원유 운송을 아프라막스선과 수에즈막스선으로 전환하면서 수혜를 입었고 VLCC는 시장 점유율을 상실했다고 밝힘
 - 그러나 최근 러시아 제재가 강화되면서 중국과 인도가 러시아산 원유를 다른 국가에서 생산된 원유로 대체할 수밖에 없는 상황이 VLCC 시장에 유리하게 작용하고 아프라막스선 시장에 불리하게 작용함
 - 한편 깁슨은 2022년 이후 급증한 그림자 선대는 대부분 노후 선박으로 구성되어 있어 향후 제재가 해제되더라도 시장 복귀는 어려울 것으로 예상되므로 톤마일 수요 감소를 일부 상쇄할 것으로 전망함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/tanker-market-looking-for-cues/>

최영재 연구원

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



2. 건화물선

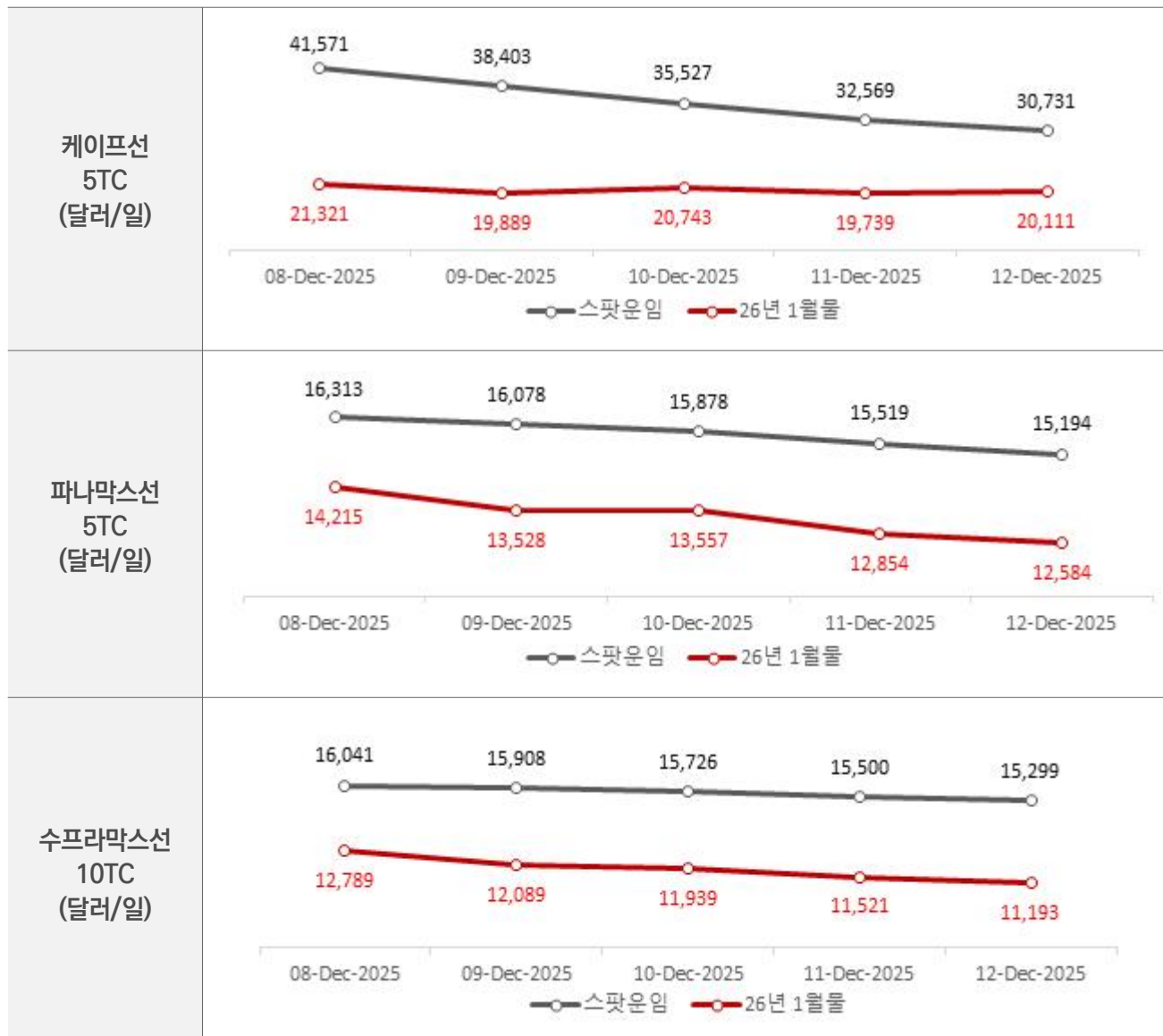
황수진 부연구위원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

1 주간평균운임

구분	12월 2주					
	주간평균운임	전주 대비 차이		2026년 1월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	35,760	▼ -5,679	-13.7 %	20,361	▼ -1,300	-6.0 %
파나막스선 5TC (달러/일)	15,796	▲ 138	0.9 %	13,348	▼ -1,265	-8.7 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	15,695	▼ -482	-3.0 %	11,906	▼ -1,340	-10.1 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

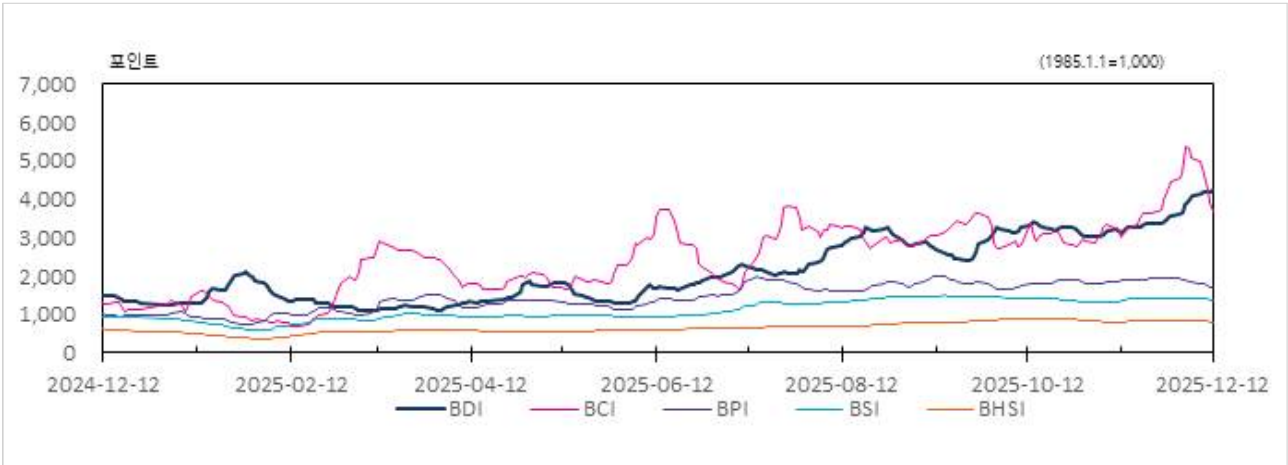


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		12월 2주	전주 대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
선형별 운임	운임지수 BDI	2,436	▼ -278	976	2,419	1,755	530	3,346	1,378
	케이프(5TC)	35,760	▼ -5,679	8,945	35,780	22,593	2,246	21,814	11,848
	파나마스(5TC)	15,796	▲ 138	8,616	20,757	14,099	7,277	16,669	12,276
	수프라막스(10TC)	15,695	▼ -482	9,637	16,441	13,601	6,874	14,703	10,928
	핸디(7TC)	14,825	▼ -259	10,197	14,537	12,660	7,763	12,703	10,317
1년 용선료	케이프	27,325	▼ -1,025	18,800	32,000	24,750	13,750	25,125	17,161
	파나마스	15,750	▼ -1,000	12,000	19,575	16,554	12,050	18,750	15,202
	수프라막스	15,500	▼ -875	13,250	18,500	16,737	12,438	18,625	15,131
	핸디	13,125	▼ -375	12,000	15,250	14,064	9,750	15,500	12,512
건화물선 시장(FFA)									
		2026년 1월물		2026년 1분기		2026년물		2027년물	
		12월 2주	전주 대비	12월 2주	전주 대비	12월 2주	전주 대비	12월 2주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	20,361	▼ -1,300	18,915	▼ -332	23,682	▲ 20	22,689	▲ 13
	파나마스(5TC)	13,348	▼ -1,265	13,711	▼ -977	14,226	▼ -434	13,310	▼ -207
	수프라막스(10TC)	11,906	▼ -1,340	12,125	▼ -881	12,742	▼ -385	11,956	▼ -194
	핸디(7TC)	11,725	▼ -920	11,526	▼ -517	11,692	▼ -300	11,634	▼ -49

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



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

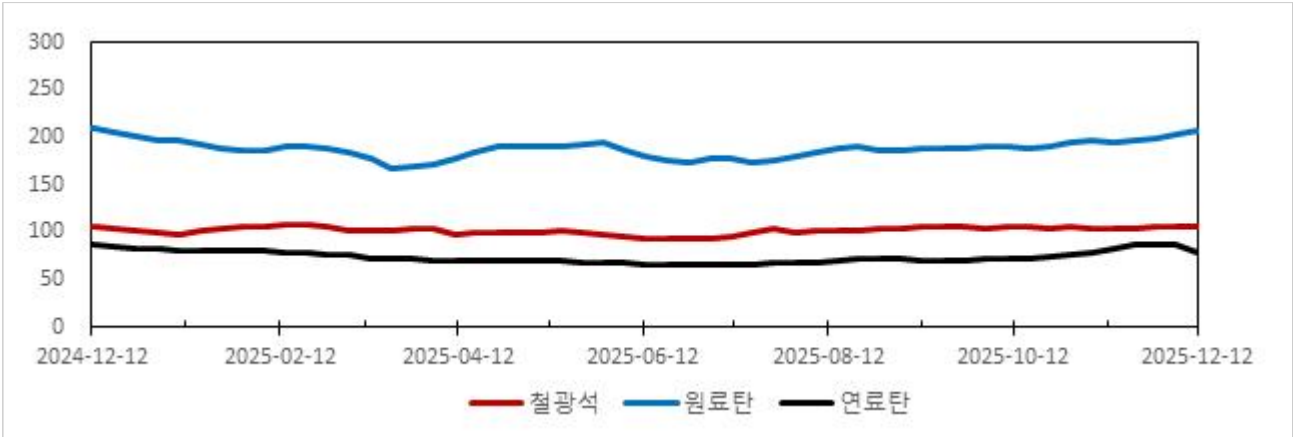
구분	2025년		전주 대비 차이				2024년			
	12월 2주	전주 대비					12월 2주	연평균	최저	최고
철광석	105.0	106.7	▼ -1.8	-1.6	%		106.0	109.7	91.2	142.6
원료탄	207.6	203.6	▲ 4.0	2.0	%		208.6	242.5	183.6	326.1
연료탄	79.1	85.7	▼ -6.6	-7.7	%		87.1	91.0	82.5	99.3
대두	400.0	411.0	▼ -11.1	-2.7	%		364.6	405.9	344.9	469.2
옥수수	171.5	171.4	▲ 0.1	0.1	%		170.6	167.4	145.2	181.8

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

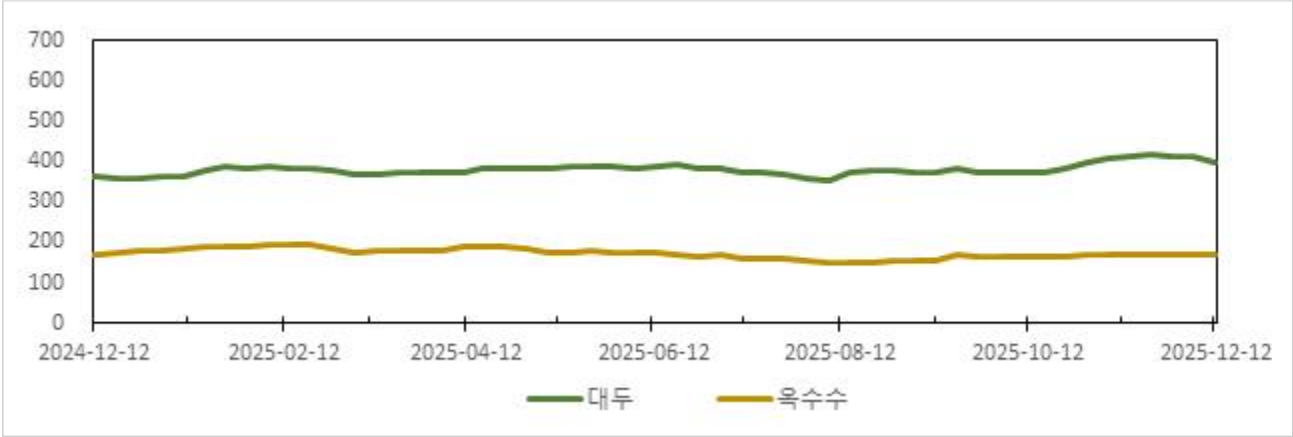
(달러/톤)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 대형선 : 케이프선

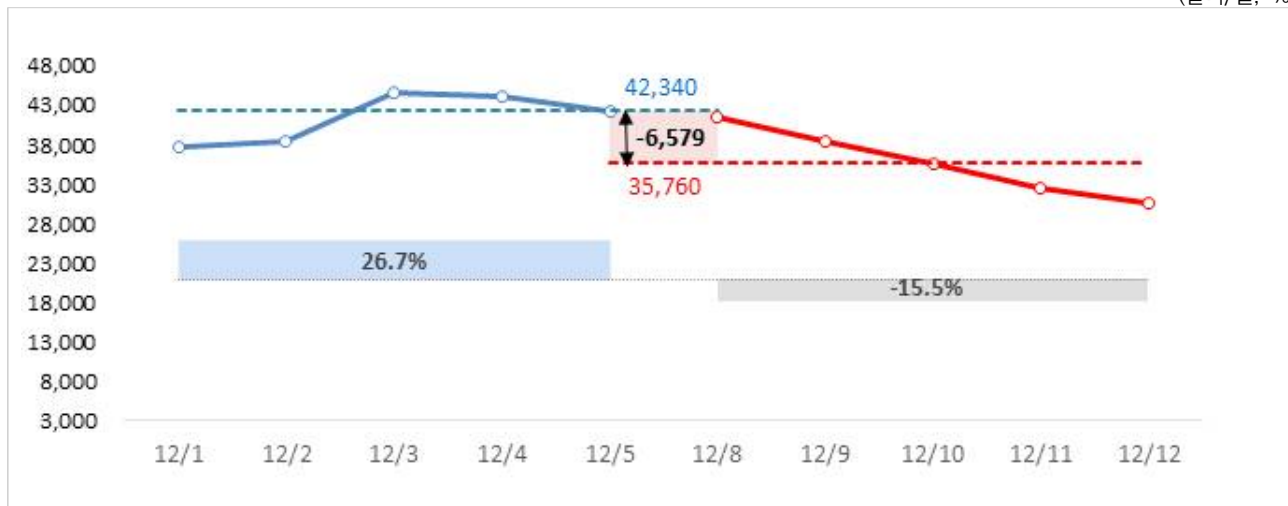
■ 케이프선 운임은 전주(12월 1주) 대비 15.5% 하락한 35,760달러/일 기록

(동향) 신규 철광석 화물 유입 축소

- 중국 세관총서(GACC)에 따르면 올해 1월부터 11월까지 누적 철광석 수입량은 11억 4,000만 톤으로 전년 동기(11억 2,000만 톤) 대비 1.4% 증가함. 특히 11월 한 달간 중국의 철광석 수입량은 1억 1,050만 톤을 기록했으며 이는 전월 대비 0.7% 감소했으나 전년 동월 대비로는 8.5% 증가한 수치임. 이는 계절적 비수기 진입과 감소 기조가 유지되는 상황에서도 11월까지 철광석 수입 규모가 일정 수준을 유지했음을 보여줌. SSY에 따르면 이러한 흐름은 12월까지 이어질 것으로 전망됨
- 다만 현재는 이러한 수입 증가 흐름이 점차 마무리 국면에 접어들고 있는 것으로 보임. 주요 철광석 업체의 분기별 출하 목표가 대부분 달성됨에 따라 추가 출하에 대한 유인이 약화됨. 또한 연후 이전 중국의 재고 비축 수요 역시 상당 부분 충족되었다는 평가임. 이에 따라 시장으로 유입되는 신규 화물량은 감소하는 양상을 보임. 여기에 철광석 항만 재고가 높은 수준을 유지하고 있음

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		12월 2주	12월 1주	전주대비차이	
BCI		4,312	4,997	▼ -685	-13.7%
스팟운임(5TC)		35,760	41,440	▼ -5,679	-13.7%
용선료	6개월	29,850	32,625	▼ -2,775	-8.5%
	1년	27,325	28,350	▼ -1,025	-3.6%
	5년	22,363	22,625	▼ -263	-1.2%
FFA	'26년 1월물	20,361	21,661	▼ -1,300	-6.0%
	'26년 1분기물	18,915	19,247	▼ -332	-1.7%
	'26년	23,682	23,663	▲ 20	0.1%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

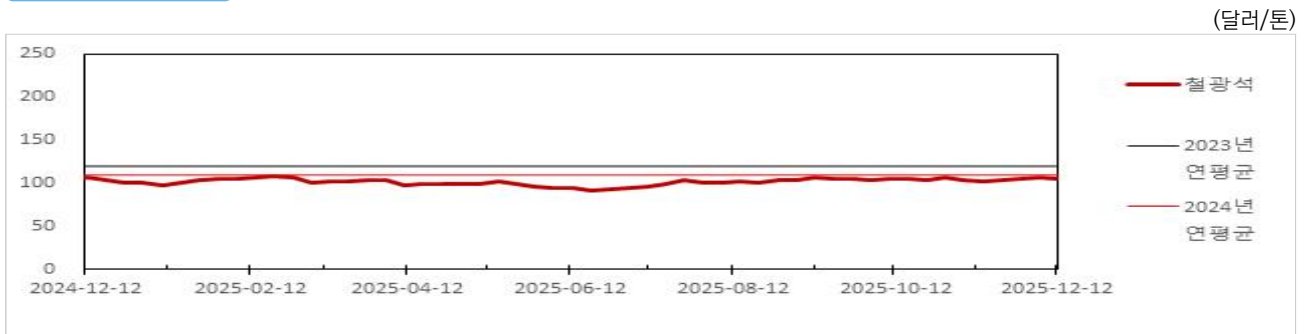
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선

■ 철광석 가격 : 전주 대비 1.6% 하락한 105.0달러/톤 기록

철광석 가격 추이



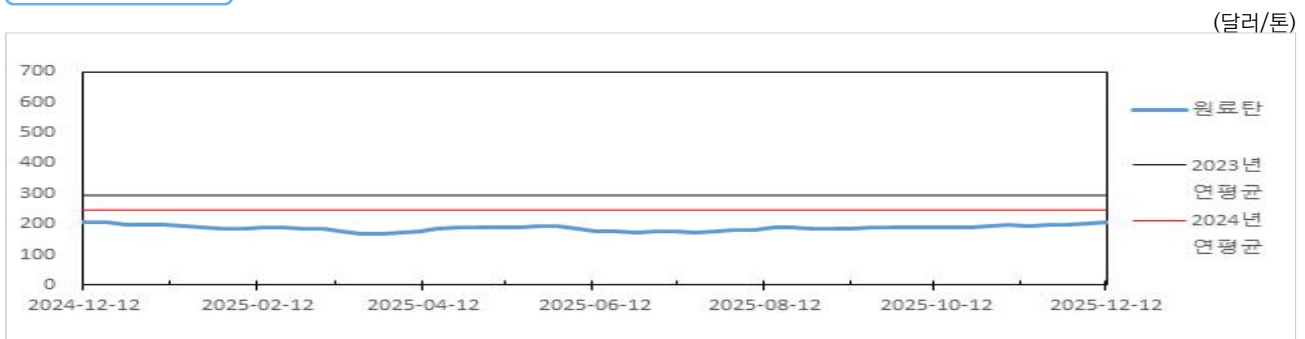
자료: Clarkson



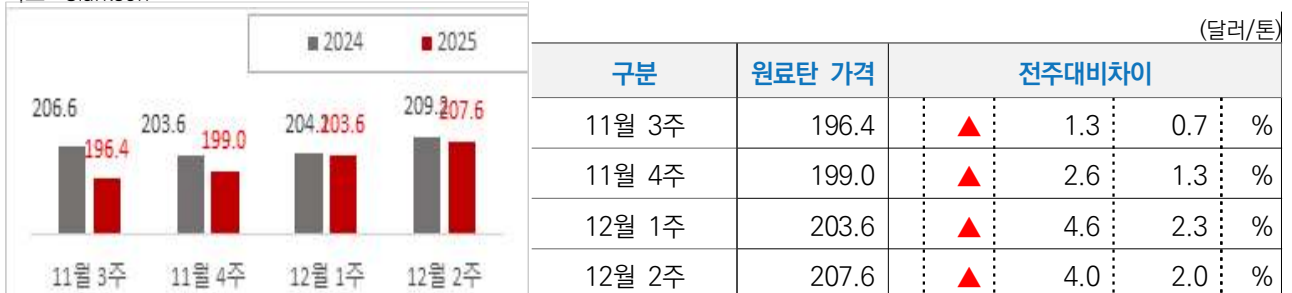
자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 2.0% 상승한 207.6달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

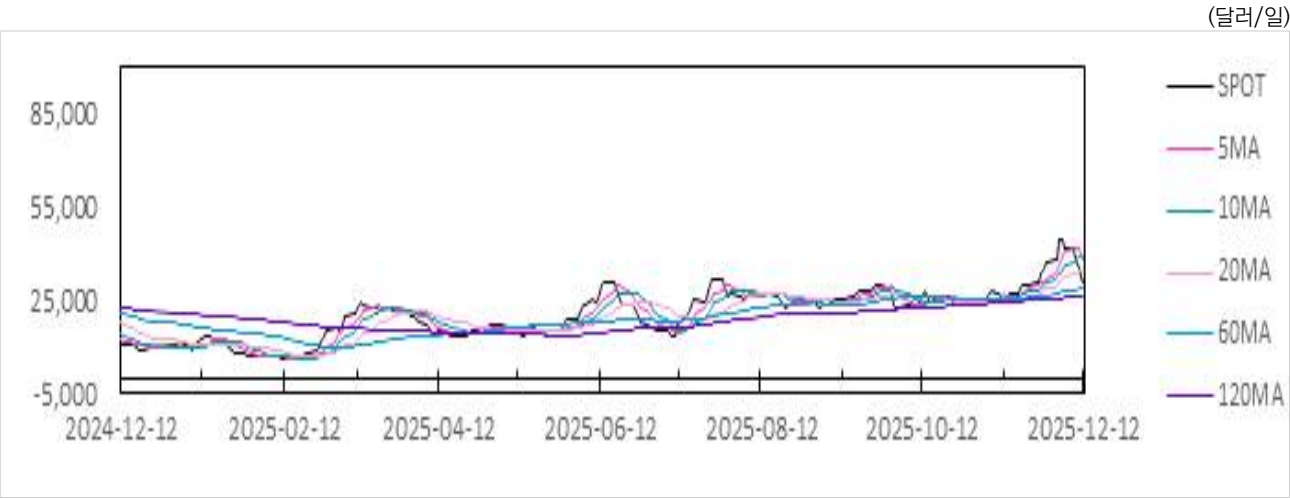


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



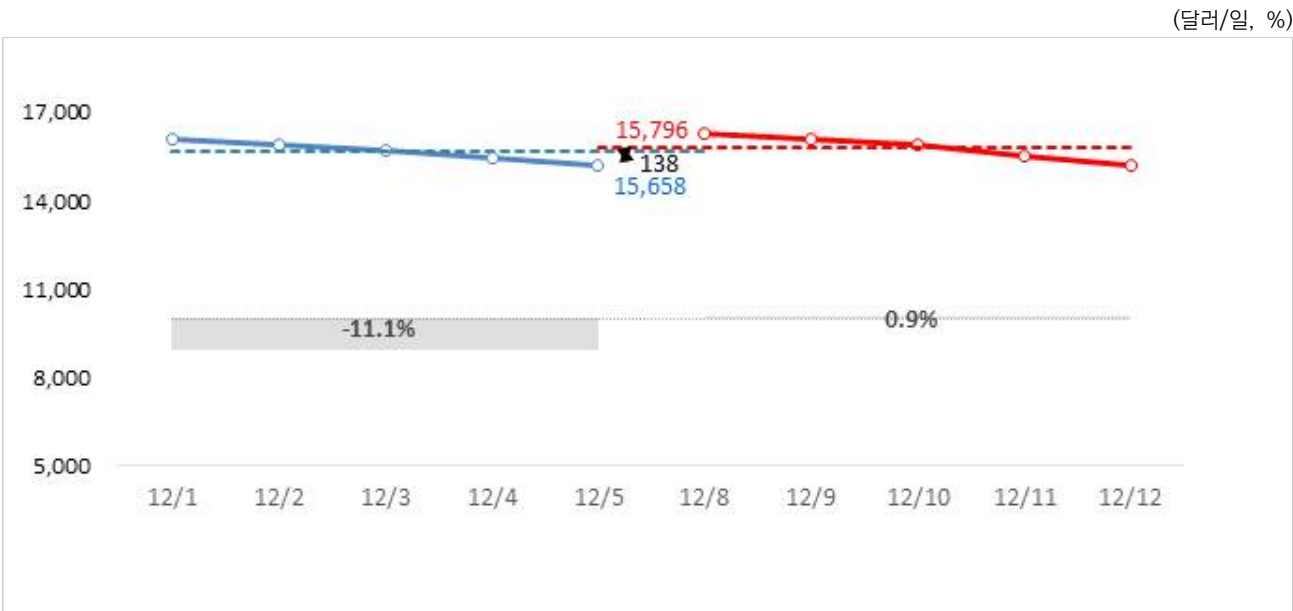
3 중소형선 : 파나막스선·수프라막스선

전주 대비 0.9% 상승한 15,796달러/일 기록

(동향) 카고스플릿과 곡물 수요가 운임 하방 압력 완화

- 인도네시아발 화물량 감소로 인해 시장에 하방 압력이 작용하고 있으나 케이프선 운임이 높은 수준을 유지하면서 일부 화물이 중소형 선박으로 전환되는 카고스플릿 현상이 발생할 가능성이 운임을 지지하고 있음. 또한 미국산 옥수수 등 화물 증가가 운임의 하락을 제한하는 요인으로 작용함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		12월 2주	12월 1주	전주대비차이		
BPI		1,755	1,888	▼ -133	-7.1	%
스팟운임(5TC)		15,796	15,658	▲ 138	0.9	%
용선료	6개월	16,750	17,750	▼ -1,000	-5.6	%
	1년	15,750	16,750	▼ -1,000	-6.0	%
	5년	14,125	14,250	▼ -125	-0.9	%
FFA	'26년 1월물	13,348	14,613	▼ -1,265	-8.7	%
	'26년 1분기물	13,711	14,688	▼ -977	-6.7	%
	'26년	14,226	14,660	▼ -434	-3.0	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

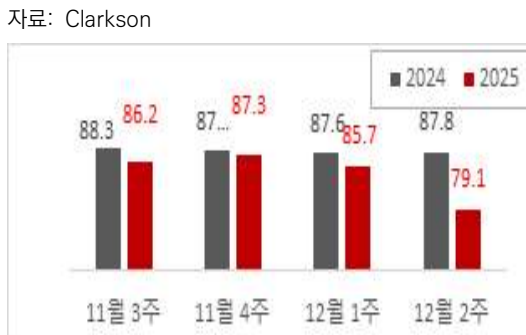
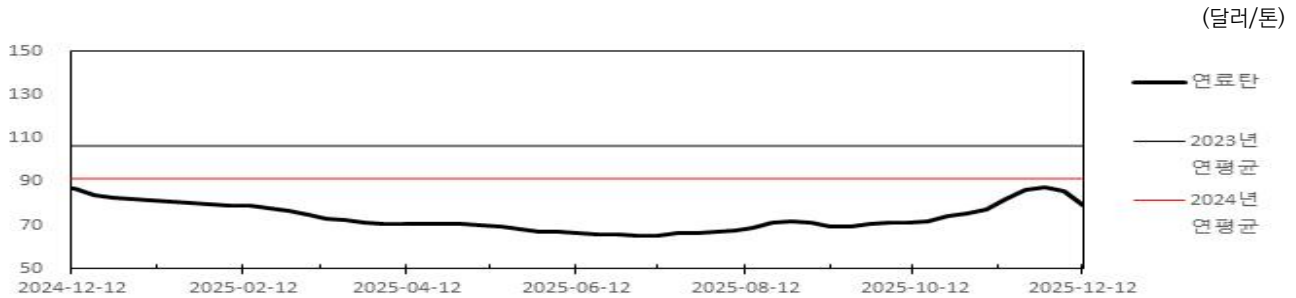
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선

연료탄 가격 : 전주 대비 7.7% 하락한 79.1달러/톤 기록

연료탄 가격 추이

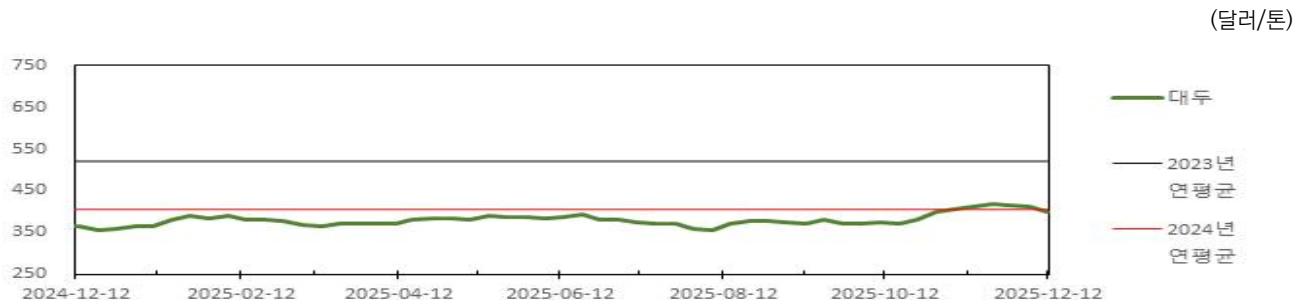


구분	연료탄가격	전주대비차이		
11월 3주	86.2	▲	4.3	5.3 %
11월 4주	87.3	▲	1.1	1.3 %
12월 1주	85.7	▼	-1.6	-1.8 %
12월 2주	79.1	▼	-6.6	-7.7 %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 2.7% 하락한 400.0달러/톤 기록

대두 가격 추이



구분	대두 가격	전주대비차이		
11월 3주	418.5	▲	7.3	1.8 %
11월 4주	414.9	▼	-3.5	-0.8 %
12월 1주	411.0	▼	-3.9	-0.9 %
12월 2주	400.0	▼	-11.1	-2.7 %

자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

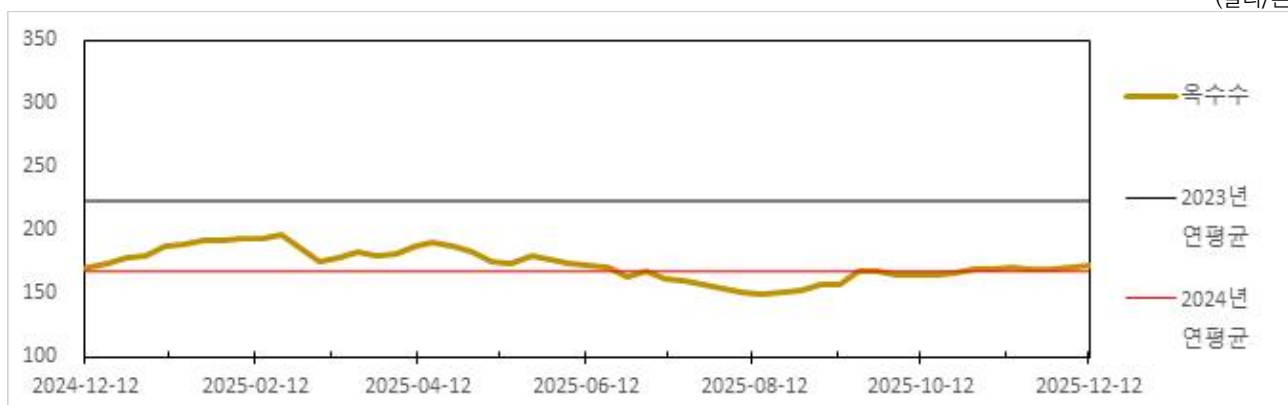


3 파나막스선

■ 옥수수 가격 : 전주 대비 0.1% 상승한 171.5달러/톤 기록

옥수수 가격 추이

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



(달러/톤)

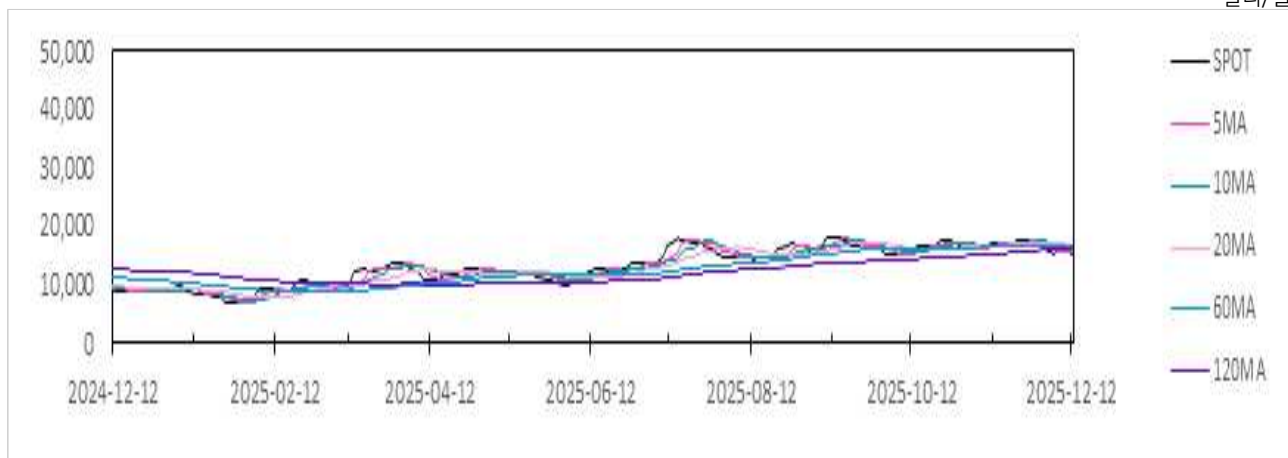
구분	옥수수 가격	전주대비차이
11월 3주	169.5	▼ -1.2 -0.7 %
11월 4주	168.7	▼ -0.8 -0.5 %
12월 1주	171.4	▲ 2.6 1.6 %
12월 2주	171.5	▲ 0.1 0.1 %

자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

3 파나막스선-기술분석

이동평균

달러/일



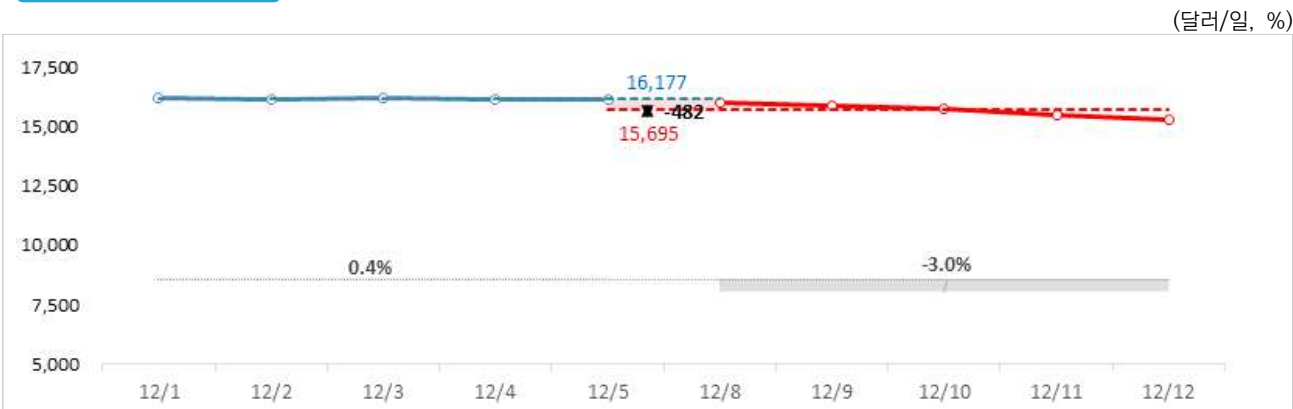
자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선

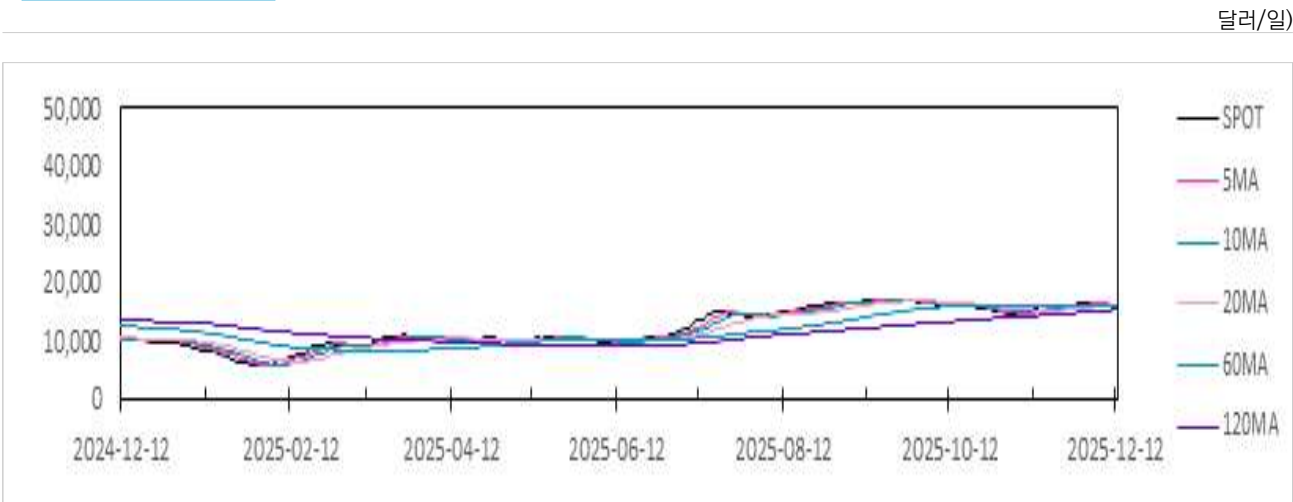
전주 대비 3.0% 하락한 15,695달러/일 기록

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		12월 2주	12월 1주	전주대비차이	
BSI		1,402	1,441	▼ -38	-2.7 %
스팟운임(10TC)		15,695	16,177	▼ -482	-3.0 %
용선료	6개월	16,000	17,250	▼ -1,250	-7.2 %
	1년	15,500	16,375	▼ -875	-5.3 %
	5년	14,250	14,250	-	- %
FFA	'26년 1월물	11,906	13,246	▼ -1,340	-10.1 %
	'26년 1분기물	12,125	13,006	▼ -881	-6.8 %
	'26년	12,742	13,127	▼ -385	-2.9 %

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 109p 상승한 1,506p를 기록

(운임) 컨테이너 운임지수(SCFI)는 북미 및 유럽 등 주요 원양 항로 운임 강세로 상승 전환

● 북미 및 유럽 항로는 일괄운임인상 및 춘절 수요 강세로 큰 폭의 상승세를 기록하며 지수 반등을 견인함

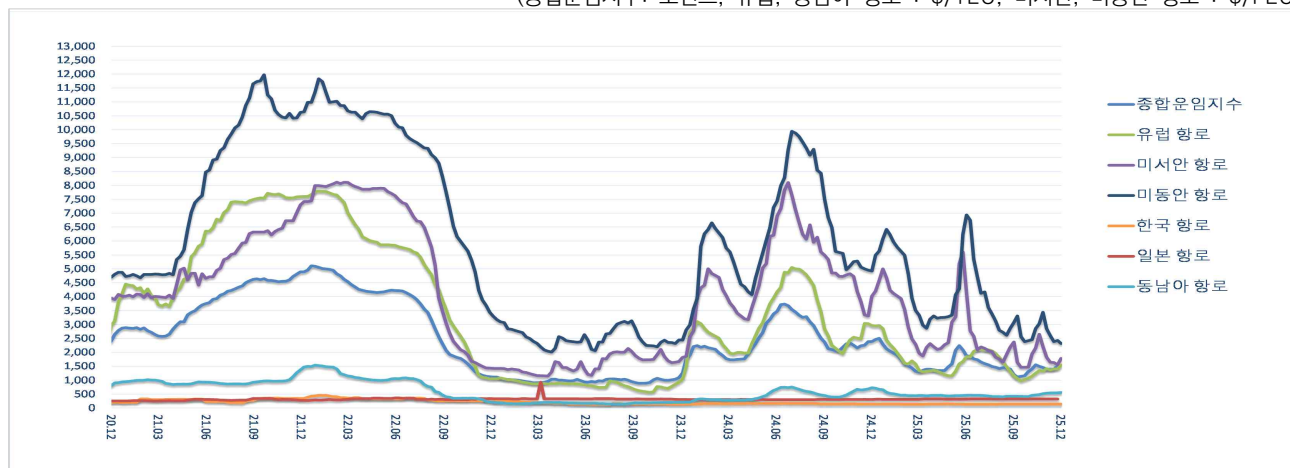
(현황) 북미 항로 GRI 단행에 따른 반등과 유럽 항로 춘절 수요 급증 등 주요 항로 운임 강세 전환

● 아시아-북미 항로는 선사들의 연간 계약 방어를 위한 움직임과 일괄운임인상(GRI) 단행으로 크게 반등했으나, 실질적인 수급 여건은 미미해 운임 상승세가 지속될 여력은 제한적일 것으로 판단됨

● 아시아-유럽 항로는 춘절 연휴를 대비한 수요 유입으로 12월 선적 예약이 전월 대비 10% 증가하며 타이트한 수급 여건을 보이고 있으며, 운임은 1월 초까지 강세가 이어질 것으로 전망됨(Xeneta, Platts)

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 2주	전주대비	2025년			2024년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장										
운임	종합운임지수	SCFI	1,506	109	1,115	2,505	1,580	1,731	3,734	2,506
		유럽항로	1,538	138	971	2,851	1,586	1,943	5,051	3,132
		미서안항로	1,780	230	1,460	5,606	2,570	2,775	8,103	4,987
		미동안항로	2,652	337	2,315	6,939	3,755	3,931	9,945	6,463
		한국항로	139	-4	135	148	139	138	172	153
		일본항로	321	0	308	327	318	297	316	303
		동남아항로	556	13	398	655	461	259	753	487

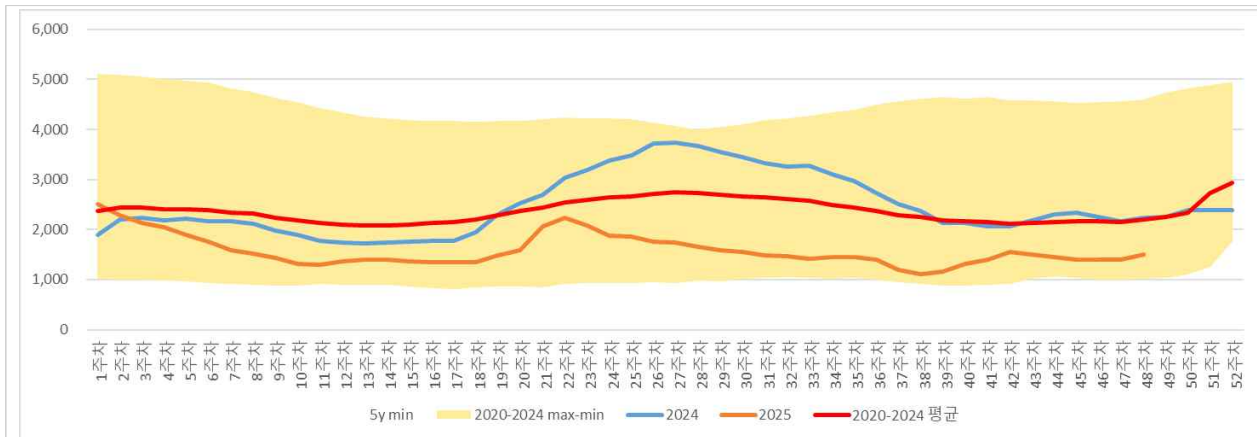
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



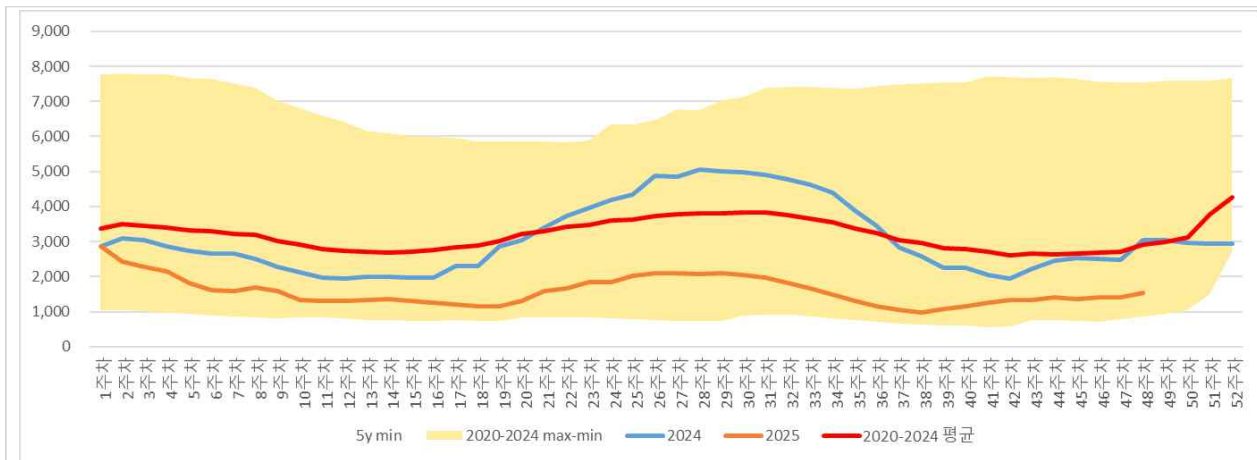
2 운임전망

| 12월 2주('25.12.15~'25.12.19)

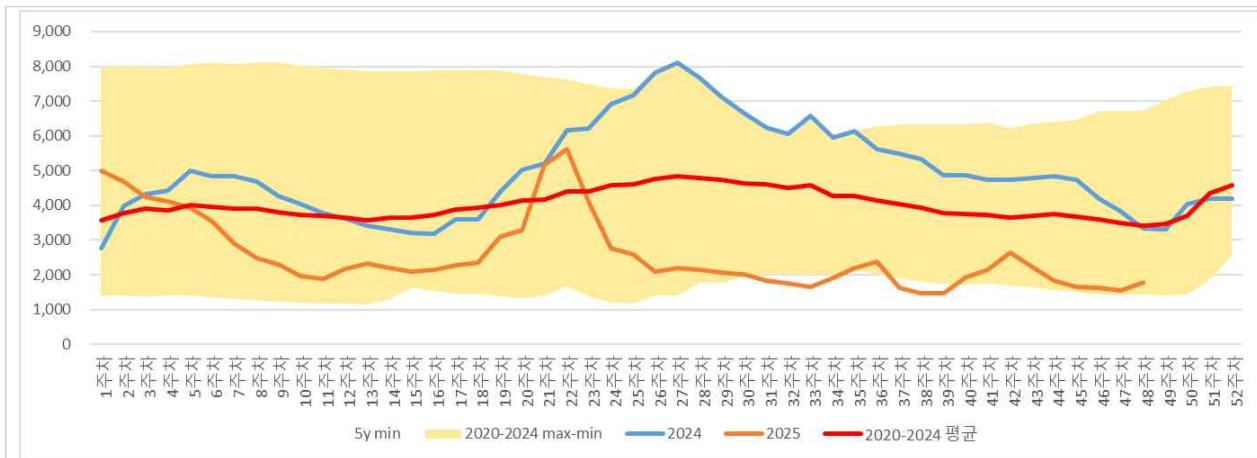
SCFI 지수는 하락할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 보합할 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 1.6p 상승한 125.8을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 소폭 하락세를 보임

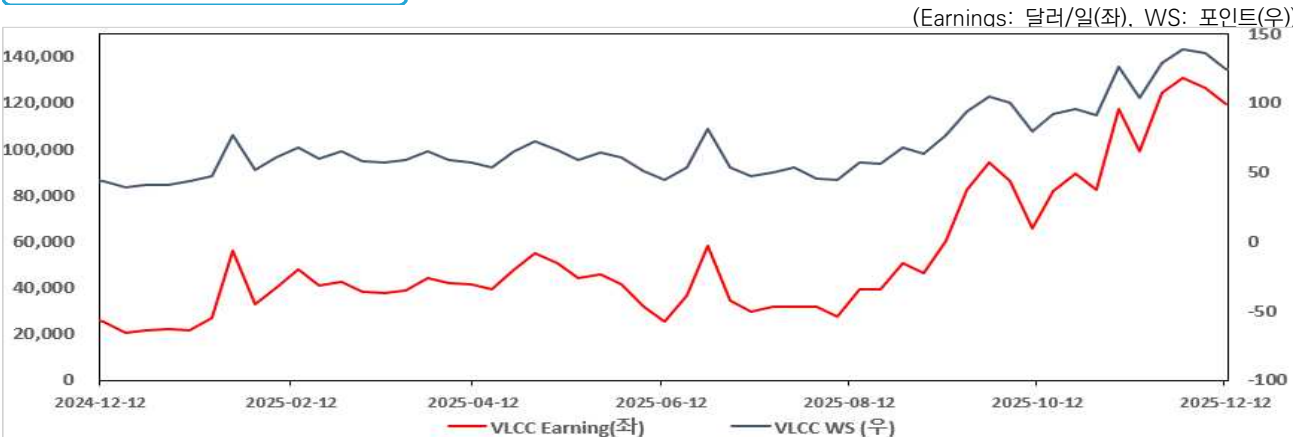
(달러/톤)

구분	12월 2주(WS)		전주 대비 차이	
중동-중국 항로(TD3C)	125.8	▲	1.6	1.3 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	65.0	▼	7.5	10.3 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	125.0	-	0	0 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	112.5	▼	2.5	2.2 %

(동향) 시황 급등 이후 관망세 전환에 따른 거래 둔화와 가용선대 증가로 단기적 소폭 조정 국면 진입 전망

- VLCC 시황은 지난달 급등 이후 선주들이 관망세로 전환하면서 거래 활동이 다소 둔화되고 있으며, 항로별로 혼조세를 보이고 있음. 가용 선박 증가에 따라 용선주의 운임 협상력이 일부 회복되는 모습이며, 크리스마스 및 연말 연휴를 앞두고 단기적인 소강 국면에 진입하면서 전반적으로 보합 내지 소폭 조정 흐름이 이어질 것으로 전망됨
- 지난 11일, 트럼프 행정부는 베네수엘라 정권을 압박하기 위해 유조선 6척을 추가 제재하고 불법 운송 선박인 '그림자 선대(Shadow Fleet)'에 대한 나포 조치를 본격화함. 이번 조치는 중국 등으로 향하는 제재 원유의 운송망을 차단하는 데 목적이 있으며, 대상 선박들은 베네수엘라뿐만 아니라 이란과 러시아산 원유 운송에도 관여한 것으로 파악됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		12월 2주	전주대비	2025년			2024년		
유조선 시장(현물)				최저	최고	평균	최저	최고	평균
중동-중국	운임지수	126	2	43	138	73	40	80	57
항로(TD3C)	평균 수익	121,994	418	20,781	139,384	55,046	17,598	74,778	20,034
VLCC	1년 용선료	58,000	0	35,250	58,000	44,435	37,250	48,500	45,635

자료: Clarkson

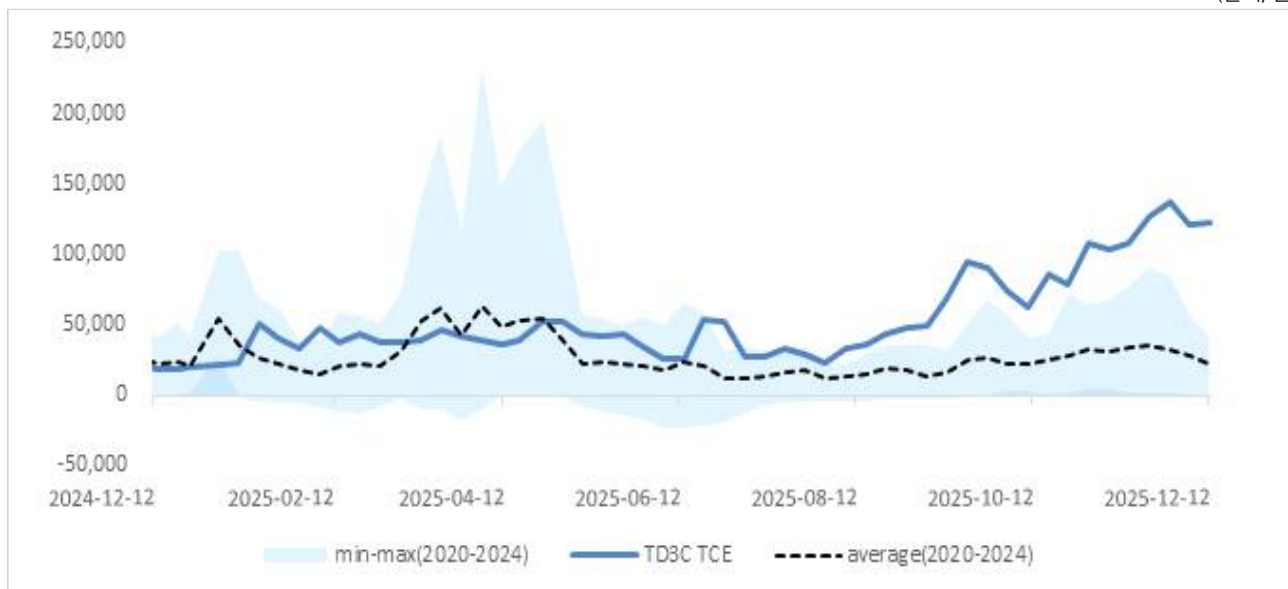


2 유조선-기술분석

Ⅰ 상승세를 이어오다 이번 주 들어 조정 국면에 진입하며 전주 대비 하락했으나, 여전히 과거 평균을 상회함

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

(달러/일)

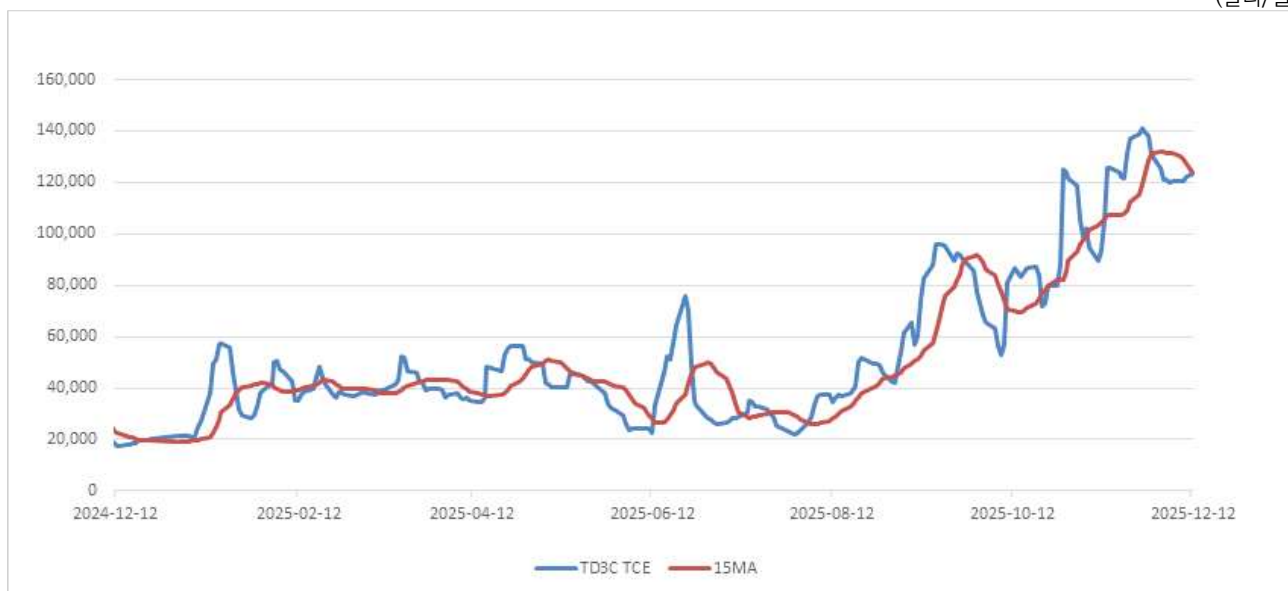


자료: Clarkson

Ⅰ 뚜렷한 우상향 흐름을 나타내다가 최근 운임 조정 영향으로 상승세가 다소 완화되면서 둔화 조짐을 보임

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

건화물선 중고선가 지수는 35.4p로 전주와 동일함

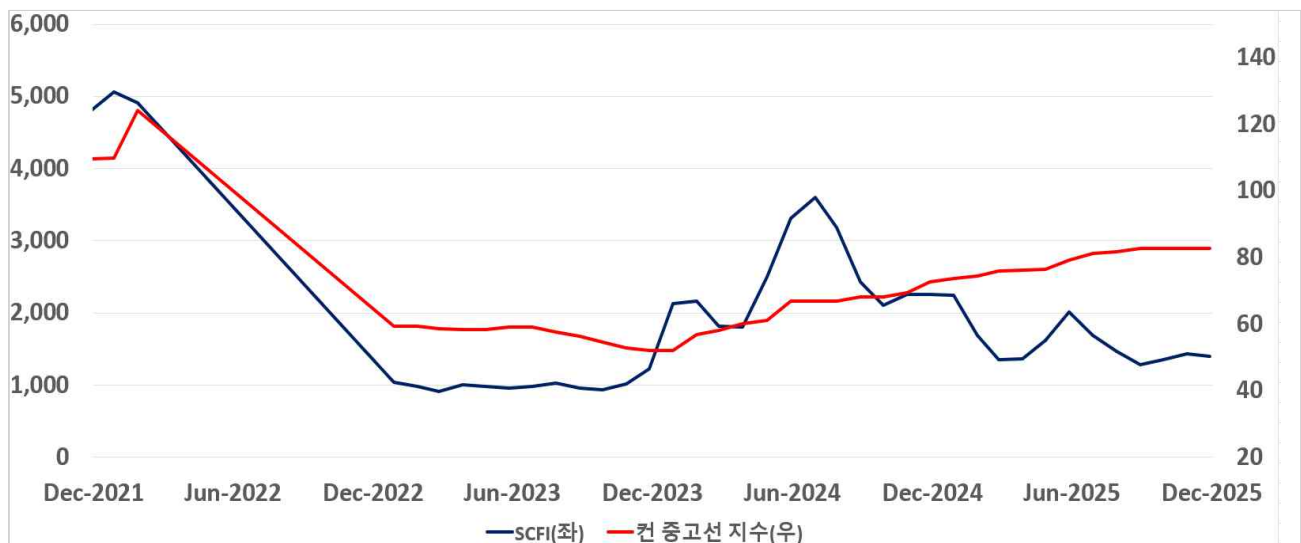
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

컨테이너선 중고선가 지수는 82.6p로 전월과 동일함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물선 중고선 지수는 24.85로 전주 대비 변화없음

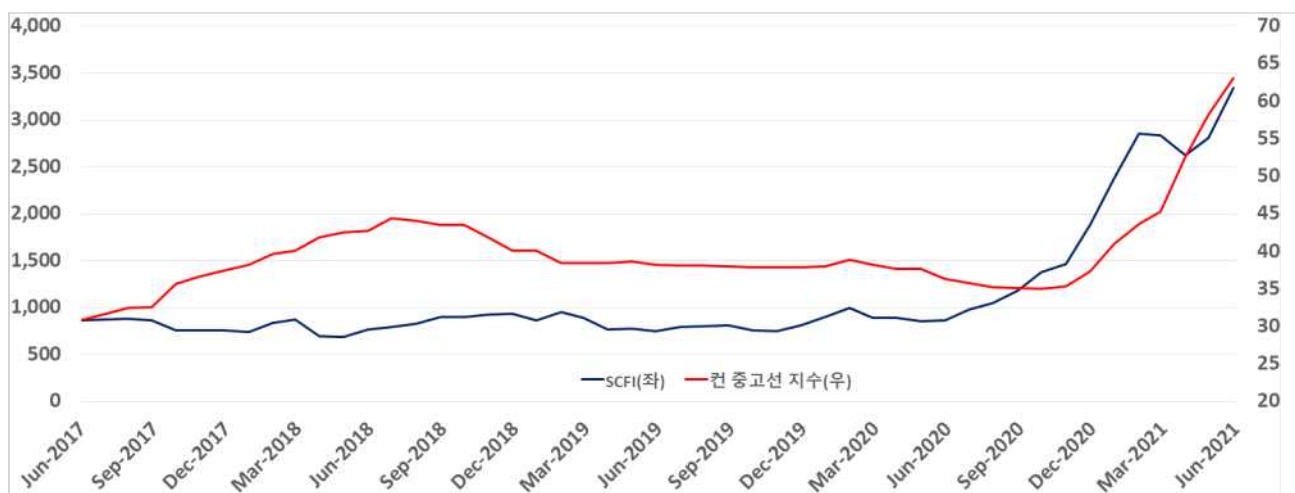
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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~'25.12.15)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 중고선 27건 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Gas C'rier	Eco Invictus	2014	5,023	cu.m.	2025-12-12	.	StealthGas	Undisclosed interests
Offshore	Normand Clipper	2001	128	LOA	2025-12-12	.	Solstad Maritime	Clients of Global Marine Group
Bulk	Atlantic Lion	2020	209,205	DWT	2025-12-11	73.75	Sinokor Merchant	Undisclosed interests
Cruise	Caledonian Sky	1991	110	Berths	2025-12-11	.	Nautical Compass SA	Clients of Kalama Shipping
Bulk	IVS Windsor	2016	60,279	DWT	2025-12-11	25.00	Island View Shpg.	Clients of Oceanstar Management
Dry MPP	Xia Men Ze Shun*	2014	27,216	DWT	2025-12-10	.	Xiamen ITG	Undisclosed interests
Dry MPP	Xia Men Ze An*	2013	27,268	DWT	2025-12-10	.	Xiamen ITG	Undisclosed interests
Offshore	Noble Resolve	2009	350	Water Depth	2025-12-08	64.00	Noble Corp	Clients of Ocean Oilfield Serv
Offshore	Voyager Explorer	2005	68	LOA	2025-12-08	.	Aesen	Clients of PT Taka Geodrill
Offshore	Noble Mick O'Brien*	2013	400	Water Depth	2025-12-08	360.00	Noble Corp	Clients of Borr Drilling
Offshore	Noble Regina Allen*	2013	400	Water Depth	2025-12-08	.	Noble Corp	Clients of Borr Drilling
Offshore	Noble Resilient*	2008	350	Water Depth	2025-12-08	.	Noble Corp	Clients of Borr Drilling
Offshore	Noble Resolute*	2008	350	Water Depth	2025-12-08	.	Noble Corp	Clients of Borr Drilling
Offshore	Noble Tom Prosser*	2014	400	Water Depth	2025-12-08	.	Noble Corp	Clients of Borr Drilling
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

(2025.12.15. 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	128	1	128	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	348	-10	353	348	493	425	407	522	471
	Singapore	348	-4	350	348	514	434	439	536	485
	Korea	374	-12	379	374	530	462	475	563	515
	Hong Kong	366	-5	368	366	522	453	456	568	500
VLSFO	Rotterdam	399	-4	401	399	553	480	502	615	555
	Singapore	429	-9	433	429	604	511	548	657	610
	Hong Kong	444	-9	449	444	604	521	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)	1,077	-29	1,104	536	1,157	1,034	952	1,277	1,100
	밀(국제)	529	-7	535	497	618	539	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