

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2025년 1월 20일
감 수 이호춘 해운연구본부장

발 행 인 김종덕 원장
주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스	01	건화물선	04	컨테이너선	15
탱커선	17	중고선	21	주요 해운지표	25

건화물선 케이프선 운임은 전주 대비 23.4% 상승한 12,730달러/일 기록

컨테이너선 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 160p 하락한 2,131p 기록

탱커선 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 27.8p 상승한 77.1p를 기록

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

류희영 해운경영금융연구실장 / hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4915

최영재 연구원 / cyj17@kmi.re.kr | 051-797-4608

최건우 해운정책연구실장 / ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638

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



1. 주간뉴스

저조한 컨테이너선 해체량, 홍해 항로 정상화 시 증가 가능

- ▶ 알파라이너 자료에 따르면, 2024년 해체된 컨테이너선 용량은 80,950TEU에 불과했으며, 이는 2007년 이후 세 번째로 낮은 수준임
 - 컨테이너선 해체량이 가장 작았던 해는 2021년과 2022년이며, 이 두 해는 코로나 팬데믹으로 컨테이너 운송 수요가 가장 높았던 시기임
 - 2024년 해체된 컨테이너선의 평균 선령은 28.6년으로 상승하면서 2008년 이후 가장 높은 해체 선박의 평균 선령을 기록함
- ▶ 로이즈리스트 자료에 따르면 현재 20년 이상 노후화된 컨테이너선 약 1,500척이 운항 중이며, 이 중 59%는 20~24년, 32%는 25~29년, 9%는 30년 이상된 선박으로 파악됨
 - AIS 자료에 따르면 1996~2000년에 건조된 25~29년 된 컨테이너선 475척이 아직도 활발히 활동하고 있는 것으로 파악되며 대부분은 아시아에 집중되어 있음
 - 한편 전문가들은 후티 반군의 공격이 중단될 경우 2025년 컨테이너선 해체량이 크게 증가할 가능성이 높을 것으로 전망하고 있음

자료: <https://www.lloydlist.com/LL1152242/Elderly-boxships-still-in-service-but-scraping-should-rebound-when-Red-Sea-reopens>

최건우 부연구위원

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

2024년 싱가포르 벙커 판매 기록 경신

- ▶ 싱가포르는 2024년 처음으로 컨테이너 4천만 TEU 물동량을 돌파함과 동시에 벙커 판매량을 두 배로 늘이는 기록을 경신함
 - 2024년 싱가포르의 벙커 판매량은 2023년 대비 6% 증가한 5,492만 톤을 기록하며 역대 최고 기록을 경신함
 - 싱가포르 해사항만청(MPA)에 따르면, 세계 최대 벙커링 허브인 싱가포르는 2024년 글로벌 선박이 사용한 연료의 1/6 이상을 공급하였음
- ▶ 싱가포르 해사항만청에 따르면 벙커 판매량 증가의 주요 요인은 홍해 사태로 인해 선박들이 희망봉으로 우회하게 된 것이라고 밝힘
 - 또한 2024년 대체 연료 판매량은 2023년 52만 톤 대비 88만 톤이 증가한 약 130만 톤에 달하며 처음으로 100만 톤을 넘어섬
 - 싱가포르 해사항만청은 2024년 대체 연료 판매량이 크게 증가한 주요 요인으로 바이오 연료 판매가 크게 증가한 것이라고 밝힘

자료: <https://www.lloydlist.com/LL1152178/Record-number-of-LNG-fuelled-vessels-delivered-in-2024>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

중국, 2024년 철광석 수입량 사상 최대치 기록

- ▶ 중국 해관총서 데이터에 따르면 중국의 2024년 철광석 수입량은 2023년 대비 5% 증가한 12억 4,000만 톤으로 사상 최대치였으며, 중국철강협회에 따르면 항만 재고량은 전년 대비 2,500만 톤 이상 증가하였음
 - 세계 최대의 철광석 소비국인 중국의 2023년 철광석 수입량은 11억 8,000만 톤이었으며, 2024년에는 철광석 가격이 낮게 유지되면서 항만 재고 확보를 위한 철광석 수입이 증가한 것으로 나타났음
 - 2024년 9월 하순 기준 다렌상품거래소의 주요 철광석 선물 가격은 2024년 1월 초 대비 약 35% 하락하였으며, 중국 정부가 2024년 9월에 경기부양책을 발표하였음에도 1월 수준의 가격으로 회복하지 못함
- ▶ 중국의 기록적인 철광석 수입은 건화물선 부문에 긍정적인 신호로 해석되지만, 부동산 시장의 부진과 전년 대비 22% 증가한 2024년 철강 수출량 1억 1,070만 톤은 중국 내 수요가 여전히 불안정하다는 것을 나타냄
 - 발틱국제해사협회(BIMCO)가 최근 2025년 중국 철강 수요가 1% 감소할 것이라는 전망을 내놓은 가운데, 해운 컨설팅 기업 휴이 로빈슨(Howe Robinson) 또한 주택 수요 회복의 신호는 많지 않다고 평가함
 - 세계철강협회(World Steel Association)에 따르면 중국의 2024년 철강 생산량이 현재까지 약 2.7% 감소했음에도, 중국의 철강 수출량이 크게 확대된 것은 중국 내 수요 기반이 견고하지 않다는 것을 의미함

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1152223/China-imported-record-amounts-of-iron-ore-in-2024>

최영재 연구원

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

트럼프 대통령 복귀로 중국의 대두 수입처 전환 가속화

- ▶ 국제 통신사 로이터(Reuters) 통신은 트럼프 대통령 복귀로 무역 긴장이 재점화될 가능성이 높아지면서 중국 대두 가공업체들이 올해 1분기 선적 물량 대부분을 미국산이 아닌 브라질산 대두로 확보했다고 보도함
 - 트럼프 1기 행정부의 대중국 관세 부과로 중국 정부는 미국산 농산물 의존도를 낮추기 위해 중국의 미국산 대두 수입 비중을 2016년 40%에서 2024년 18%로 축소하고 브라질산 비중을 46%에서 74%로 확대함
 - 남미산 대두는 주로 연초에 수확하고 미국산 대두는 8월 이후에 시장에 공급되지만, 올해 중국의 대두 수입업체들은 미국 대두 마케팅 시즌이 한창인 1월에 미국산이 아닌 브라질산 대두를 대규모로 수입함
- ▶ 로이터 통신에 따르면, 미국 농무부(USDA)는 2024/25 마케팅 연도가 종료되는 2025년 8월에 미국의 대두 재고량은 약 1,034만 톤에 이를 것으로 추정했으며, 이는 최근 5년 내 가장 높은 수준이라고 전했음
 - 브라질산 대두는 중국까지의 운송비를 포함해 약 420 달러/톤이나 미국 북서부 지역에서 선적되는 대두 가격은 약 451 달러/톤으로, 브라질산 대두와 미국산 대두의 가격 격차는 더욱 확대된 것으로 나타남
 - 농업 컨설팅 업체 브릭 애그리컬처 그룹(Bric Agriculture Group) 측은 대두 재배에 유리한 브라질의 기후 조건과 해일화 평가절하로 대두 생산 비용이 낮아져 브라질산 대두 수입이 촉진되었다고 평가함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/chinese-buyers-switch-to-cheaper-brazilian-soybeans-ahead-of-trump-return/>

최영재 연구원

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



1. 주간뉴스

제품선, 2025년 인도량 전년 대비 256% 증가 전망

- ▶ 발틱국제해사협의회(BIMCO)에 따르면, 2025년 제품선 인도량은 2023년과 2024년 발주량이 급증하여 2024년 대비 약 256% 증가한 약 1,200만 DWT로 역대 두 번째로 높은 인도량을 기록할 것이 예상됨
 - 2023년과 2024년 신조선 발주량은 총 3,870만 DWT이며, 2023년 초 1,060만 DWT였던 수주 잔량은 2025년 초 4,120만 DWT, 선대 대비 수주 잔량 비중 역시 6%에서 22%로 상승하였음
 - 지난 2년 간의 발주량에서 가장 큰 비중을 차지한 선종은 LR2(약 1,920만 DWT)이고, 2025년에 LR2 선복량은 12%, LR1은 3%, MR은 6%, 핸디사이즈는 2% 증가할 것으로 예상된다고 밝힘
- ▶ 2025년에 인도 예정 선박의 약 75%는 지난 2년간 발주된 것으로, 이 중 대체 연료 사용 가능 선박은 7%, 추후 개조 가능 선박은 12%, 수주 잔량 중 대체 연료 사용 가능 선박 비중은 11%에 불과함
 - 지난 5년 동안 노후 제품선 해체가 저조하여 현재 선대의 10%는 선령 20년 이상의 선박으로 제품선대 평균 선령은 2.5년 이상 증가했으며, 러시아 제재 및 홍해 위기로 노후선 해체는 더욱 지연될 가능성이 있음
 - 발틱국제해사협의회 측은 제품선 선복량은 2025년에 5%~6% 증가할 것으로 추정되나, 석유 수요 성장세가 둔화하는 추세이므로 제품선 수요 성장률은 향후 더 낮아질 가능성이 높다고 평가하였음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/product-tanker-deliveries-seen-jumping-256-to-16-year-high/>

최영재 연구원

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

유조선 시장, 미국의 러시아 제재로 수요 확대 전망

- ▶ 미 재무부 해외자산통제국(OFAC)은 러시아 에너지 기업인 가즈프롬 네프트(Gazprom Neft), 수르구트네프테가스(Surgutneftegaz) 등의 기업과 156척의 유조선을 포함한 183척의 선박을 제재 대상으로 지정함
 - 이에 대해 선박중개회사 김슨(Gibson) 측은 원유 공급 차질에 대한 우려로 인해 원유 가격이 상승하고 변동성이 커진 상황으로, 일부 아프리카막션을 제외한 원유선 및 제품선 운임 또한 상승했다고 전함
 - 또한 김슨 측은 이번 제재가 러시아의 원유 및 제품유 수출 감소로 이어진다면, 제재를 받지 않은 산유국으로 원유 수요가 이동하면서 제재 대상이 아닌 유조선의 수요가 증가할 전망이라 덧붙임
- ▶ 김슨 측은 러시아 원유가 대서양 연안 산유국의 원유로 대체될 경우 VLCC 및 수에즈막션 수요는 분명히 증가할 것이고, 미국, 중동, 인도, 유럽의 아프리카 및 라틴아메리카 제품유 수출이 혜택을 볼 것으로 전망함
 - 현재로서는 확실한 부분이 많지 않기 때문에 단기적인 혼란은 불가피한 상황이며, 이러한 가운데 시장에서는 VLCC, 수에즈막스, LR, MR 선물 가격과 FFA 거래량이 급등하는 등의 움직임이 나타났음
 - 또한 김슨 측은 이번 제재와 함께 이스라엘과 하마스의 휴전 소식과 이에 따른 후티 반군의 행보, 트럼프 대통령의 복귀 등으로 시장에 새로운 변수가 등장할 가능성을 염두에 두어야 한다고 덧붙임

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/tankers-facing-a-new-reality/>

최영재 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	1월 3주							
	주간평균운임	전주대비차이			2월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이		
케이프선 5TC (달러/일)	12,730	▲ 2,413	23.4 %		9,715	▲ 355	3.8 %	
파나막스선 5TC (달러/일)	8,134	▼ -1,052	-11.5 %		8,555	▼ -226	-2.6 %	
수프라막스선 10TC (달러/일)	7,831	▼ -797	-9.2 %		7,778	▼ -342	-4.2 %	

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

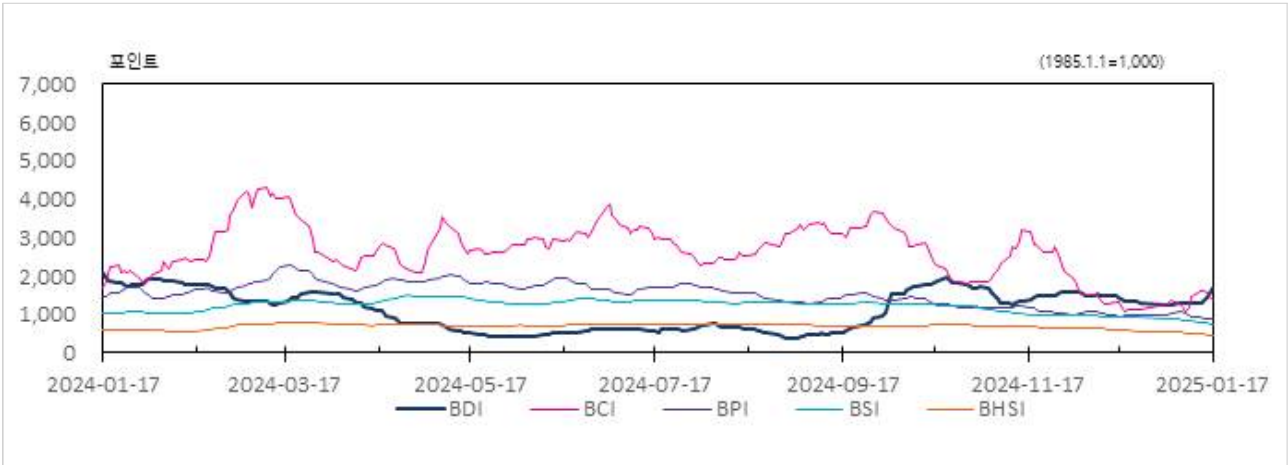


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		1월 3주	전주 대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
선형별 운임	운임지수 BDI	1,049	▲ 41	976	2,419	1,755	530	3,346	1,378
	케이프(5TC)	12,730	▲ 2,413	8,945	35,780	22,593	2,246	21,814	11,848
	파나마스(5TC)	8,134	▼ -1,052	8,616	20,757	14,099	7,277	16,669	12,276
	수프라막스(10TC)	7,831	▼ -797	9,637	16,441	13,601	6,874	14,703	10,928
	핸디(7TC)	8,606	▼ -821	10,197	14,537	12,660	7,763	12,703	10,317
1년 용선료	케이프	19,625	▼ -500	18,800	32,000	24,750	13,750	25,125	17,161
	파나마스	13,125	▲ 500	12,000	19,575	16,554	12,050	18,750	15,202
	수프라막스	12,750	▼ -250	13,250	18,500	16,737	12,438	18,625	15,131
	핸디	11,500	▼ -500	12,000	15,250	14,064	9,750	15,500	12,512
건화물선 시장(FFA)									
		2월물		2분기물		2026년물		2027년물	
		1월 3주	전주 대비	1월 3주	전주 대비	1월 3주	전주 대비	1월 3주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	9,715	▲ 355	17,138	▲ 346	17,956	▲ 18	18,274	▲ 41
	파나마스(5TC)	8,555	▼ -226	12,232	▲ 45	11,589	▼ -15	11,774	▲ 11
	수프라막스(10TC)	7,778	▼ -342	10,938	▼ -95	10,512	▼ -6	10,869	▼ -108
	핸디(7TC)	8,233	▼ -510	10,720	▼ -162	10,065	▼ -15	10,545	▼ -20

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



2 시장동향

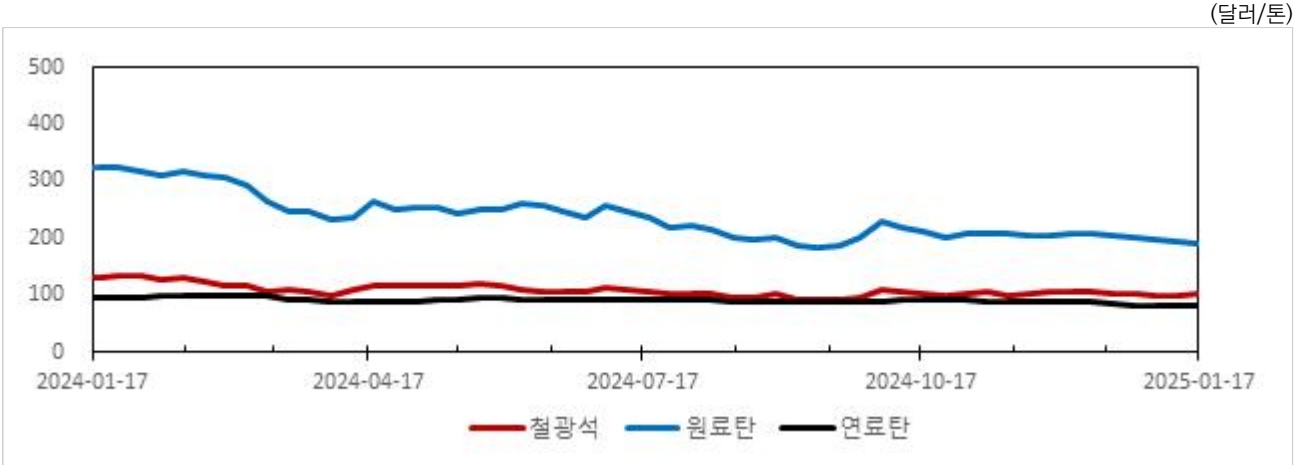
원자재 가격

(달러/톤)

구분	2025년		전주 대비 차이				2024년			
	1월 3주	전주 대비					1월 3주	연평균	최저	최고
철광석	100.7	97.1	▲	3.6	3.7	%	129.2	109.7	91.2	142.6
원료탄	191.2	194.0	▼	-2.8	-1.4	%	322.9	242.5	183.6	326.1
연료탄	80.7	81.4	▼	-0.7	-0.9	%	95.5	91.0	82.5	99.3
대두	380.7	365.8	▲	14.9	4.1	%	446.4	405.9	344.9	469.2
옥수수	188.1	186.7	▲	1.4	0.7	%	174.7	167.4	145.2	181.8

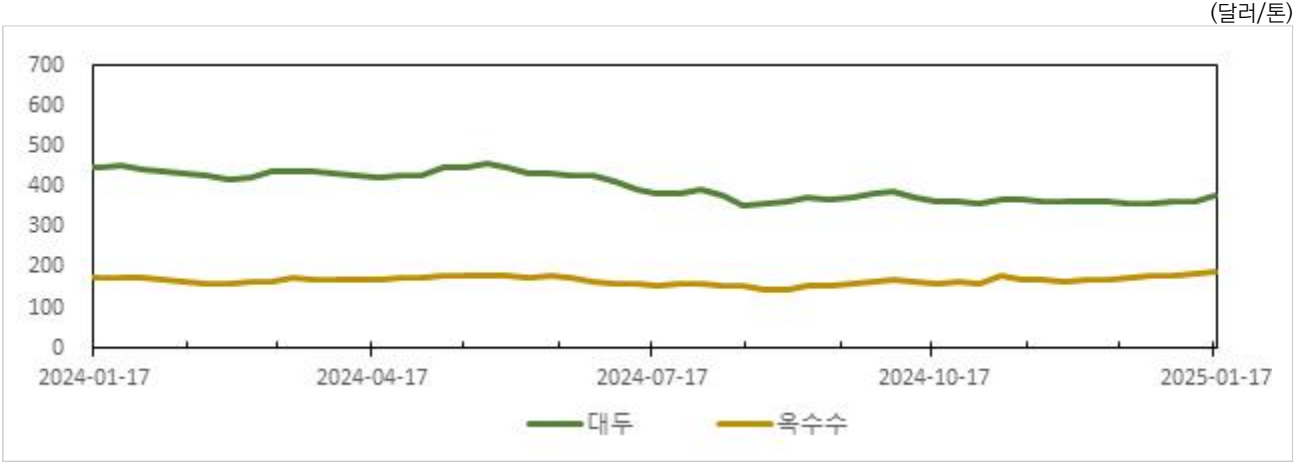
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT) ▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

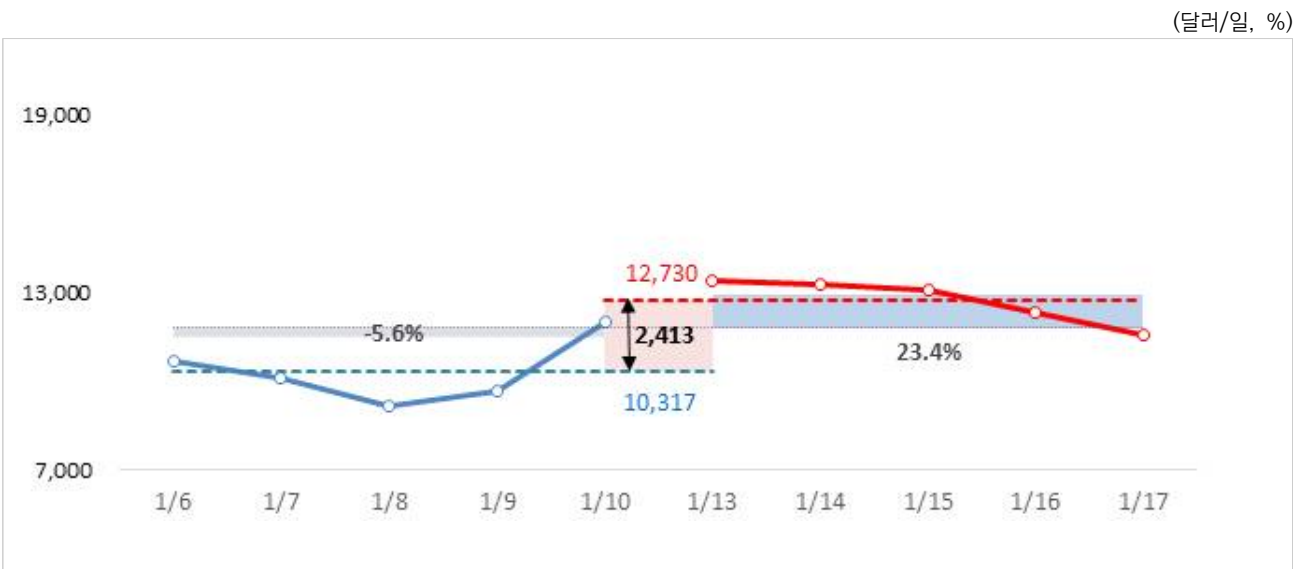
■ 케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(1월 2주) 대비 23.4% 상승한 12,730달러/일을 기록함

(동향) 호주 주요 철광석 항만 사이클론으로 일시적 폐쇄

- 호주 최대 철광석 수출항인 포트헤들랜드(Port Headland)는 사이클론의 영향으로 일시적으로 운영을 중단했다가 재개한 것으로 파악됨. 지난 토요일 사이클론으로 인해 포트헤들랜드와 댄피어의 운영 중단이 예상되었으나 월요일에 운영이 재개됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		1월 3주	1월 2주	전주대비차이	
BCI		1,535	1,244	▲ 291	23.4%
스팟운임(5TC)		12,730	10,317	▲ 2,413	23.4%
용선료	6개월	18,125	18,500	▼ -375	-2.0%
	1년	19,625	20,125	▼ -500	-2.5%
	5년	18,500	18,750	▼ -250	-1.3%
FFA	2월물	9,715	9,360	▲ 355	3.8%
	2분기물	17,138	16,792	▲ 346	2.1%
	'26년	17,956	17,938	▲ 18	0.1%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

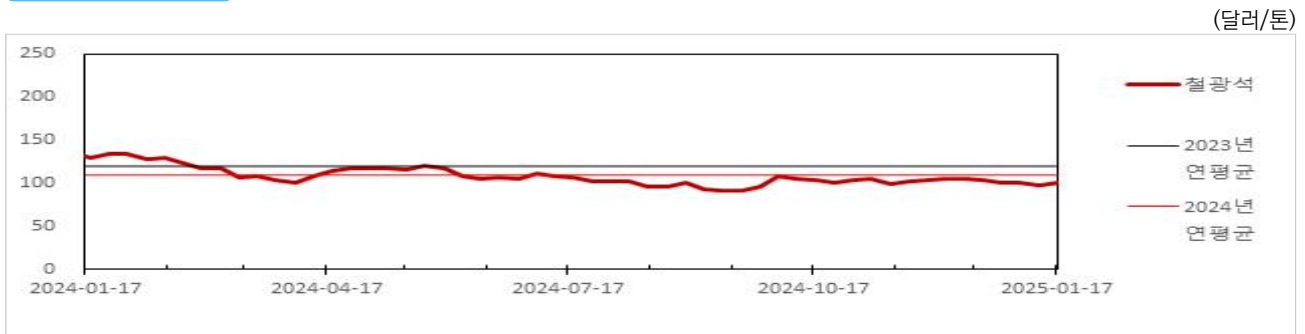
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 3.7% 상승한 100.7달러/톤 기록

철광석 가격 추이



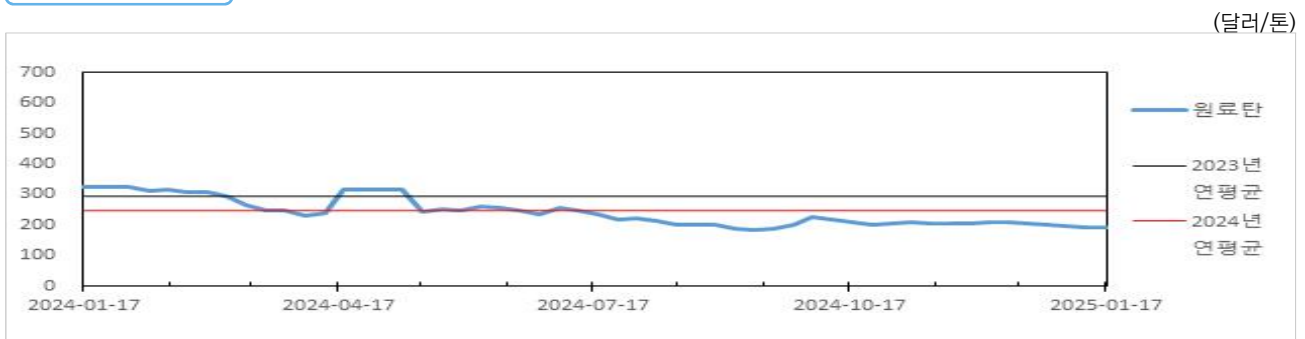
자료: Clarkson



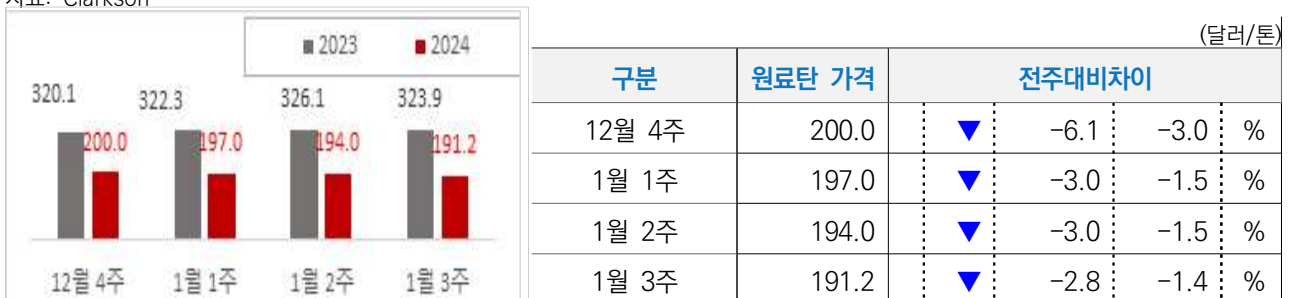
자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 1.4% 하락한 191.2달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

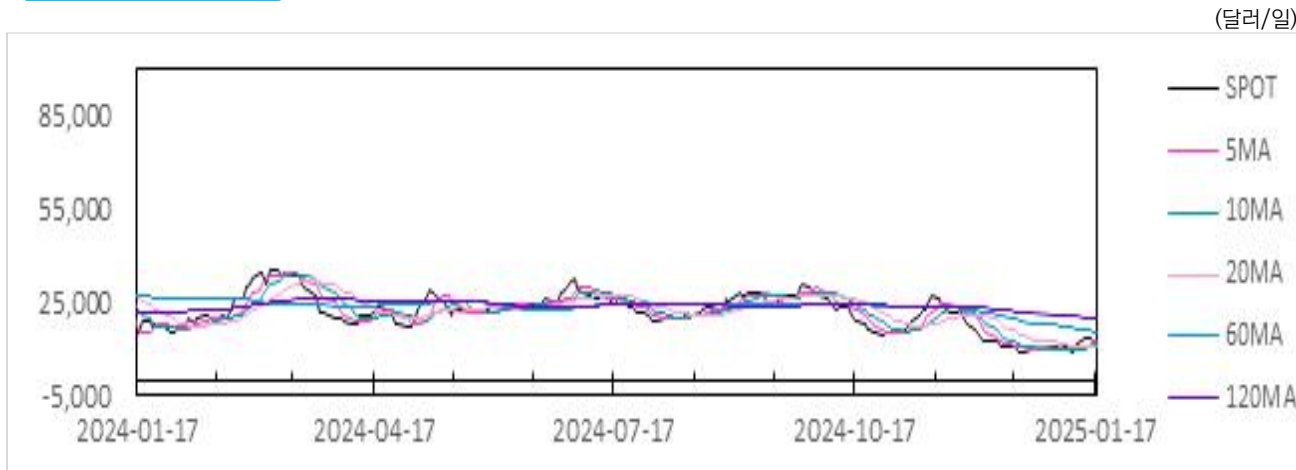


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

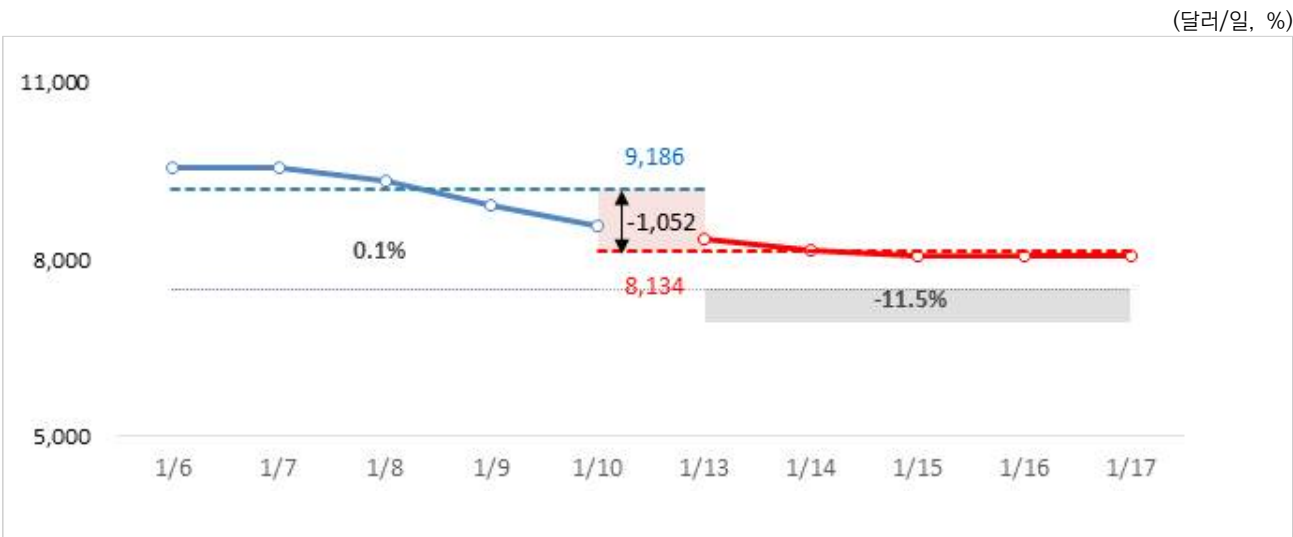
파나막스선

(운임) 전주 대비 11.5% 하락한 8,134달러/일 기록

(동향) 중국 춘절 연휴 앞두고 석탄 조업 중단

- 중국내 석탄 광산업체가 중국 내 석탄 공급 과잉으로 인해 춘절 연휴 시점보다 앞서 조업을 중단하고 있음. 참고로 2024년 중국의 석탄 생산량은 전년 대비 1.3% 증가한 47.6억 톤으로 사상 최고치를 기록함
- 호주의 대중국 석탄 수출이 서서히 회복되고 있으나 이전 수준에는 미치지 못하고 있는 것으로 파악됨. 2024년 케이프선으로 수송된 석탄은 전체 수입량의 66%로 늘어나고 있으며 이로 인해 파나막스선의 수입 비중이 줄어들고 있는 것으로 파악됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		1월 3주	1월 2주	전주대비차이		
BPI		904	1,021	▼	-117	-11.5 %
스팟운임(5TC)		8,134	9,186	▼	-1,052	-11.5 %
용선료	6개월	13,375	12,875	▲	500	3.9 %
	1년	13,125	12,625	▲	500	4.0 %
	5년	12,125	12,000	▲	125	1.0 %
FFA	2월물	8,555	8,780	▼	-226	-2.6 %
	2분기물	12,232	12,188	▲	45	0.4 %
	'26년	11,589	11,604	▼	-15	-0.1 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

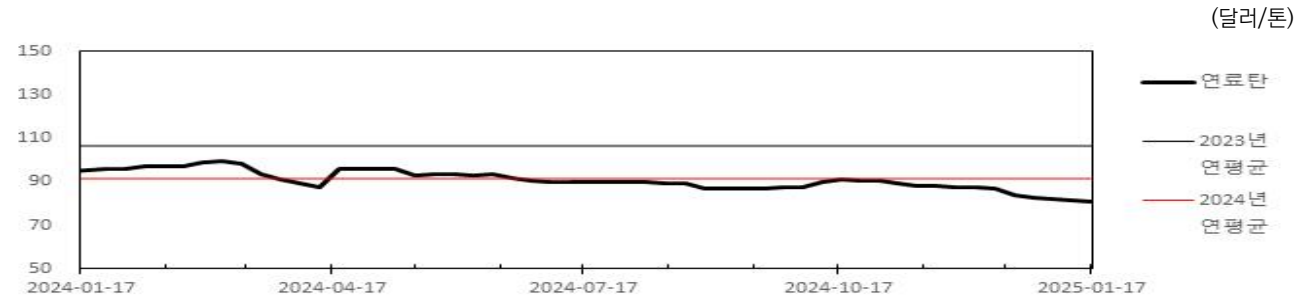
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



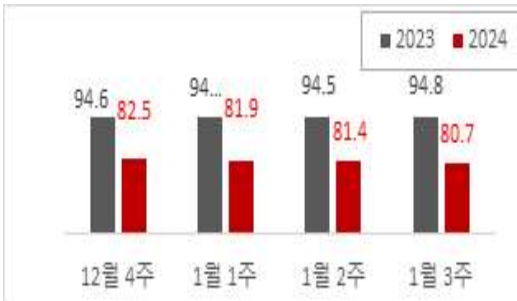
3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 0.9% 하락한 80.7달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



구분	연료탄가격	전주대비차이		
12월 4주	82.5	▼	-1.3	-1.6 %
1월 1주	81.9	▼	-0.6	-0.8 %
1월 2주	81.4	▼	-0.5	-0.6 %
1월 3주	80.7	▼	-0.7	-0.9 %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 4.1% 상승한 380.7달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



구분	대두 가격	전주대비차이		
12월 4주	359.4	▲	3.2	0.9 %
1월 1주	363.9	▲	4.4	1.2 %
1월 2주	365.8	▲	2.0	0.5 %
1월 3주	380.7	▲	14.9	4.1 %

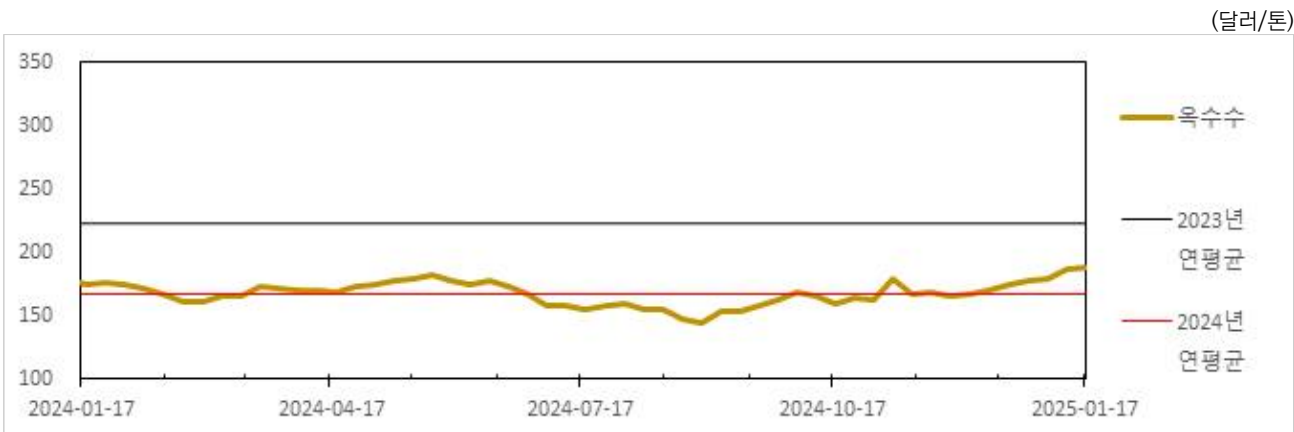
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선-동향분석

옥수수 가격 : 전주 대비 0.7% 상승한 188.1달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



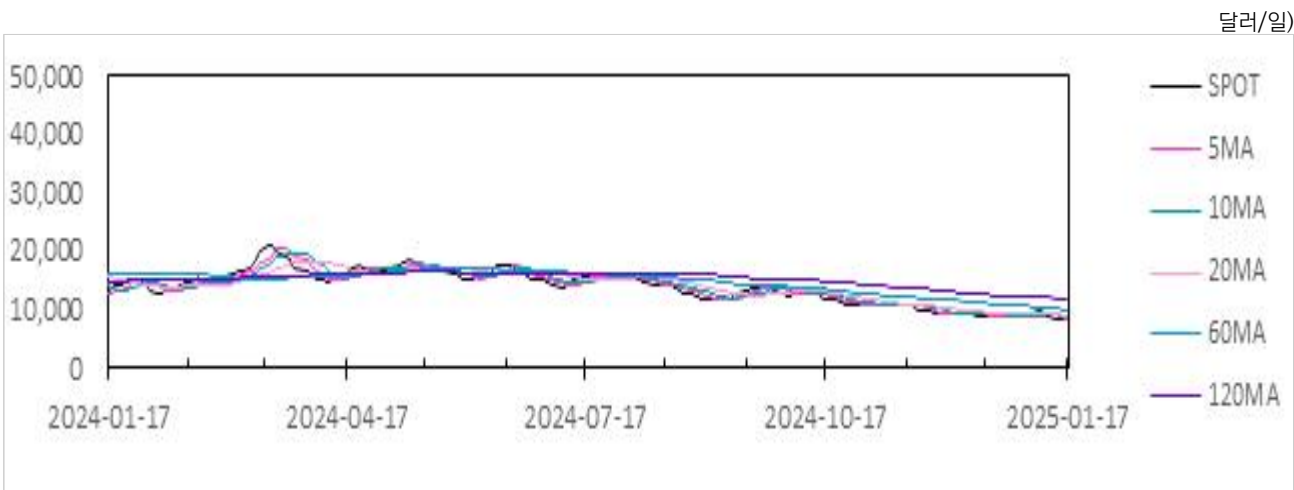
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
12월 4주	177.6	▲ 3.3	1.9	%
1월 1주	179.2	▲ 1.6	0.9	%
1월 2주	186.7	▲ 7.5	4.2	%
1월 3주	188.1	▲ 1.4	0.7	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

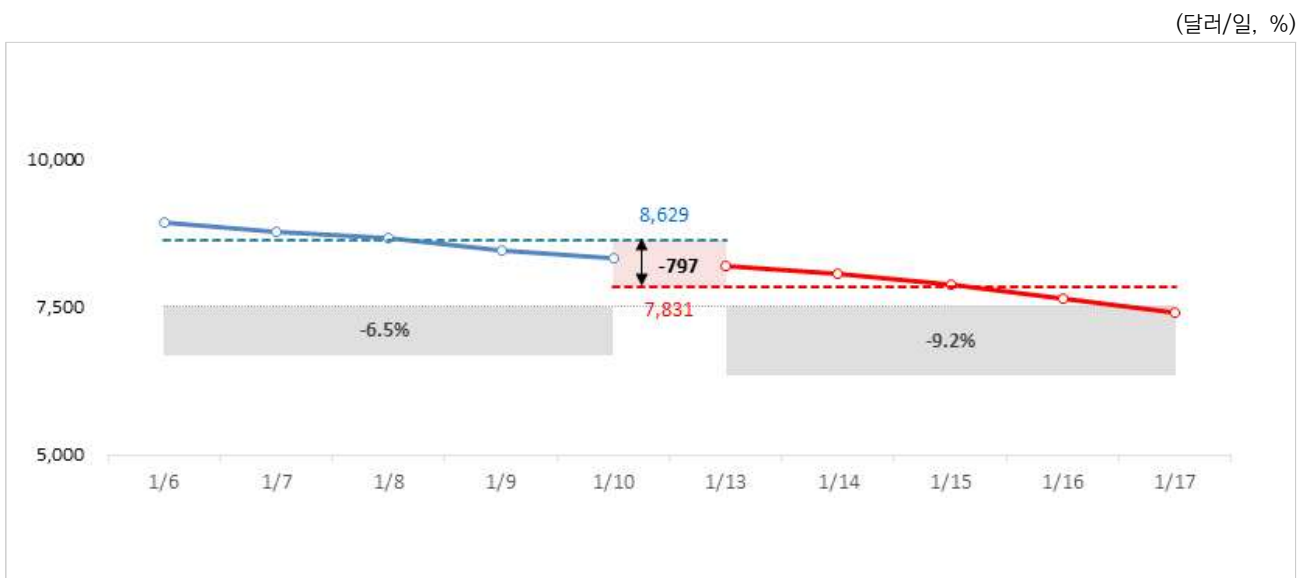
수프라막스선

(운임) 전주 대비 7.5% 하락한 7,831달러/일 기록

(동향) 중국의 춘절 연휴 앞두고 철강 제품에 대한 수요 감소

- 선박의 공급과잉과 수요 약화로 운임이 낮은 수준을 기록 중임
- 중국 춘절 연휴를 앞두고 철강 제품에 대한 거래가 둔화하고 있는 것으로 파악됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		1월 3주	1월 2주	전주대비차이	
BSI		780	844	▼ -63	-7.5 %
스팟운임(10TC)		7,831	8,629	▼ -797	-9.2 %
용선료	6개월	11,750	12,500	▼ -750	-6.0 %
	1년	12,750	13,000	▼ -250	-1.9 %
	5년	14,000	14,500	▼ -500	-3.4 %
FFA	2월물	7,778	8,121	▼ -342	-4.2 %
	2분기물	10,938	11,034	▼ -95	-0.9 %
	'26년	10,512	10,518	▼ -6	-0.1 %

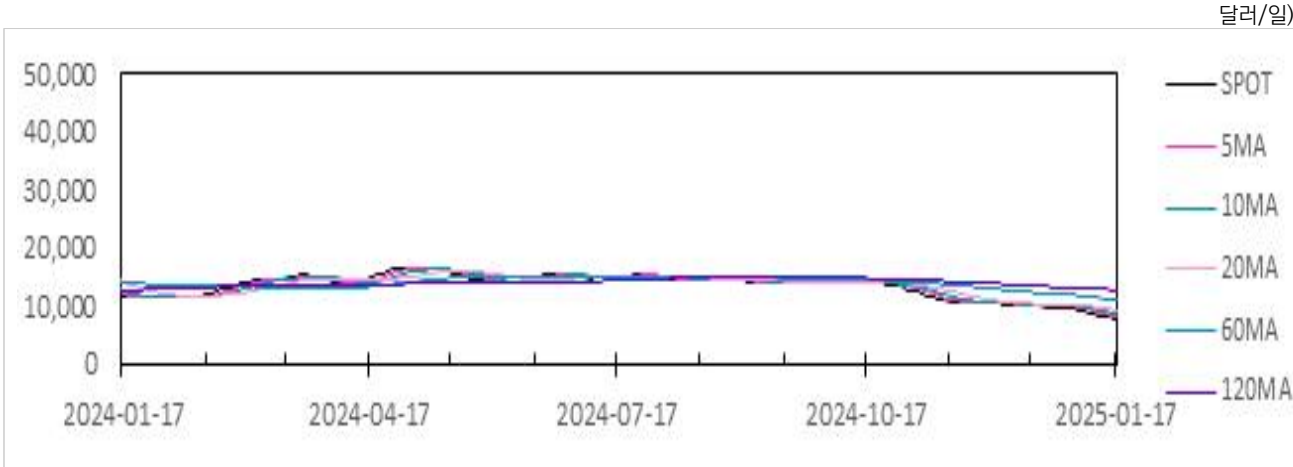
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3. 컨테이너선

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

1 동향분석

■ 컨테이너 운임지수(SCFI) : 전주 대비 160p 하락한 2,131p를 기록

(운임) 컨테이너 운임지수(SCFI)는 전주에 이어 큰 폭의 하락세 이어가

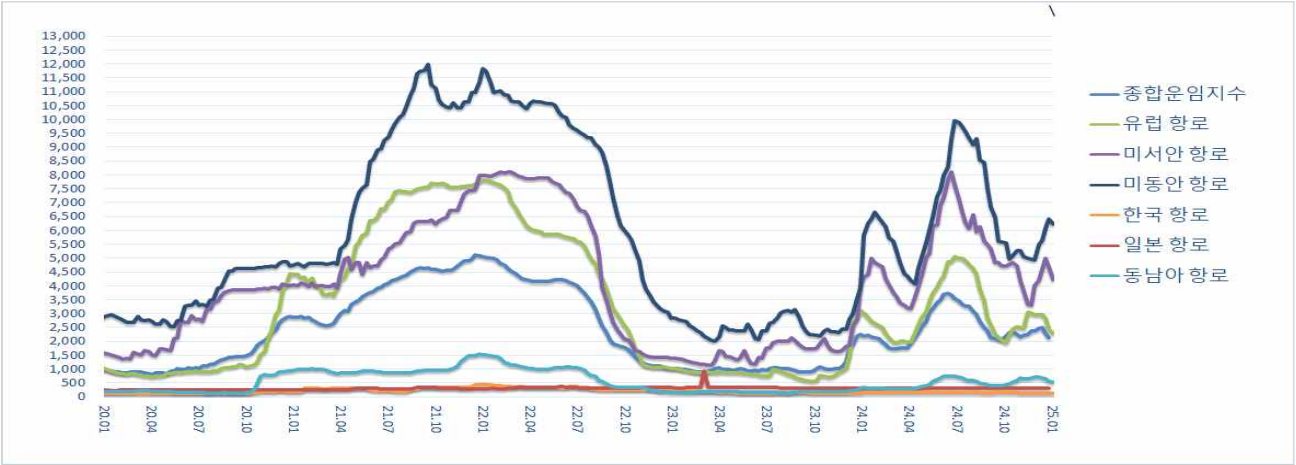
● 컨테이너 운임지수(SCFI)는 대부분의 주요 항로 운임이 큰 폭으로 하락하며 전주 대비 7% 하락함

(현황) 글로벌 공급망 리스크 완화 및 공급 과잉으로 하락세 이어가

- 아시아-북미 항로는 투입 선박 크기 증가로 인한 공급량 증가 및 미 동부 파업 이슈 종료에 따라 운임이 큰 폭으로 하락하고 있음. 중국 춘절 전후 물량 확보를 위한 경쟁으로 운임 하방압력이 커진 것으로 판단됨
- 아시아-유럽 항로는 중국 춘절 연휴 전 수요가 예년에 비해 크게 감소하며 선사들이 화물 집하에 어려움을 겪어 시장 운임이 크게 하락함. 즉각적인 공급 조정이 힘든 상황에서 추가 운임 하락 발생 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)

		1월 3주	전주대비	2025년			2024년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임	종합운임지수	SCFI	2,131	-160	2,131	2,505	2,309	1,731	3,734
	유럽항로		2,279	-161	2,279	2,851	2,523	1,943	5,051
	미서안항로		4,232	-450	4,232	4,997	4,637	2,775	8,103
	미동안항로		5,960	-269	5,960	6,418	6,202	3,931	9,945
	한국항로		139	0	139	141	140	138	172
	일본항로		308	0	308	317	311	297	316
	동남아항로		524	-40	524	655	581	259	753

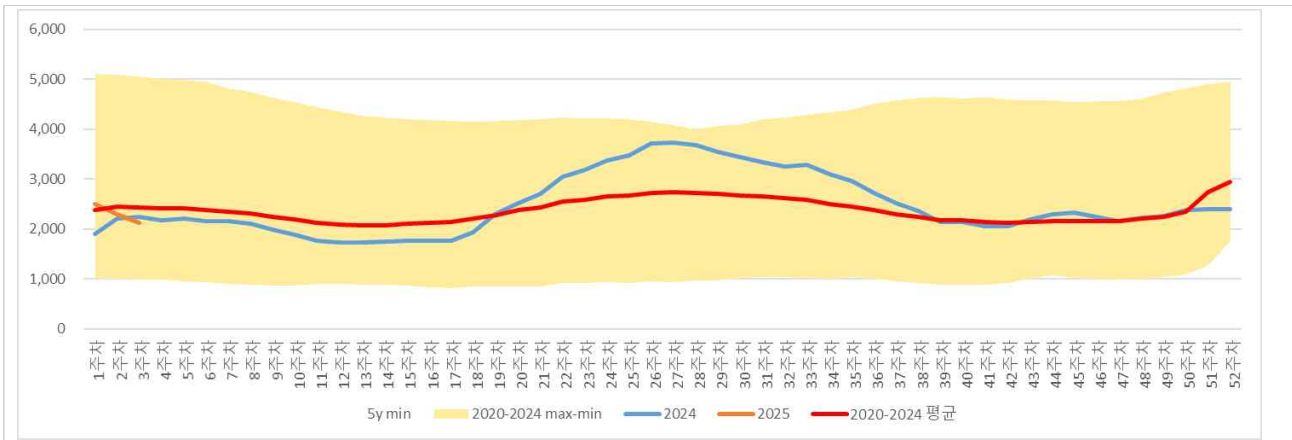
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



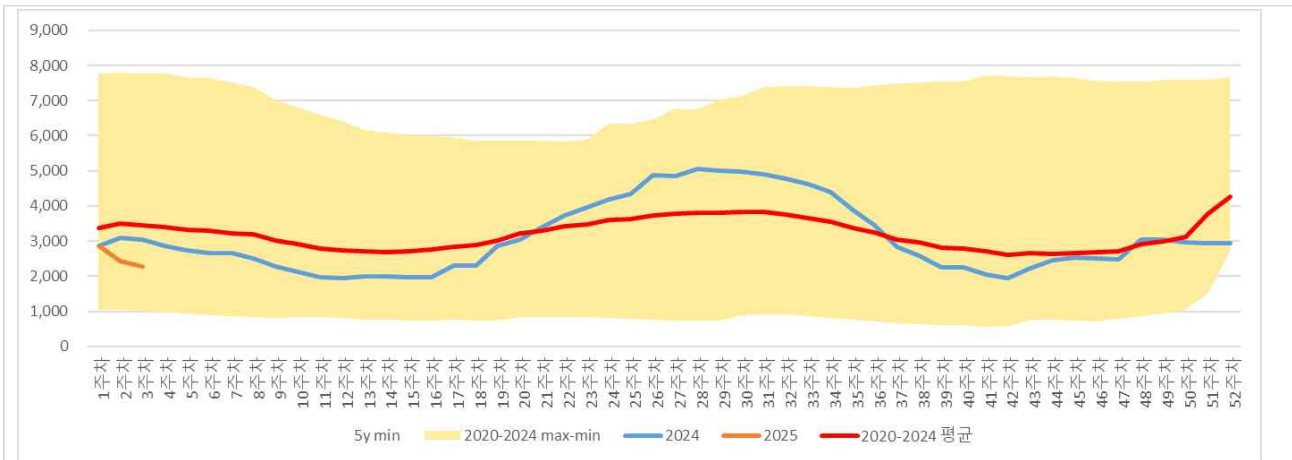
2 운임전망

| 1월 4주('25.1.20~'25.1.24)

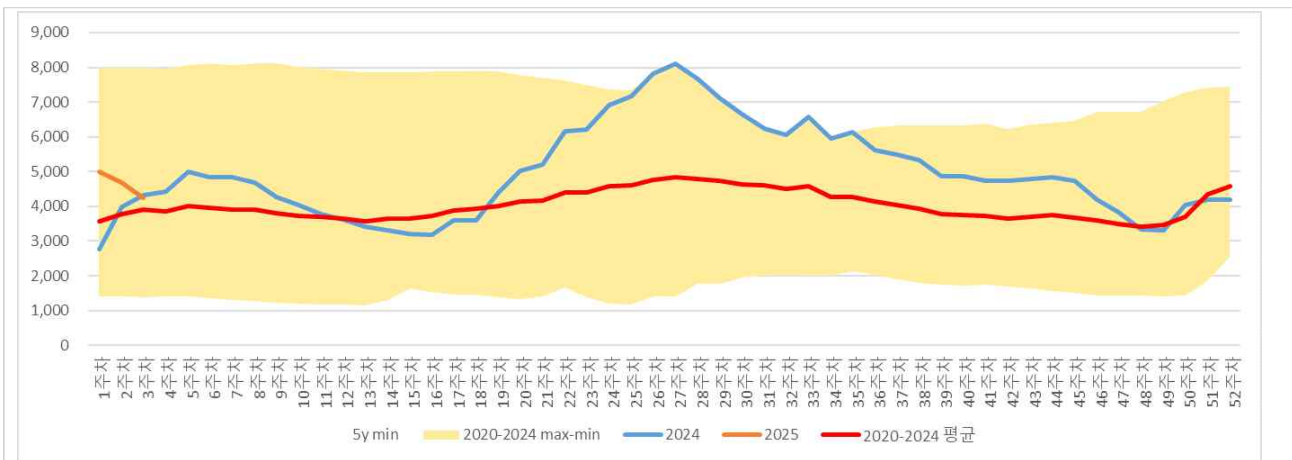
SCFI 지수는 하락할 것으로 전망



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 27.8p 상승한 77.1를 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 상승세를 보임

(달러/톤)

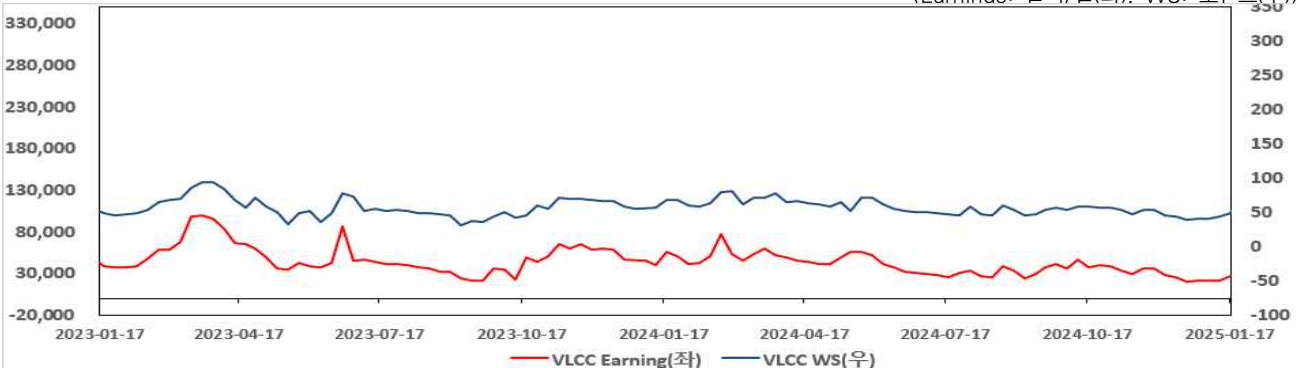
구분	1월 3주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	77.1	▲	27.8	56.4 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	46.5	▲	17.5	60.3 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	75.0	▲	25.0	50.0 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	75.0	▲	21.5	40.1 %

(동향) 전주 대비 사항 큰 폭 상승세, 미국의 대러 제재 공표 이후 단기적 원유 수급 차질 예상

- 유조선 시장은 지난 주 미국의 대러 제재 발표 이후 중국으로의 물동량 증가로 인해 사항이 대폭 상승 추세를 나타냄. 이는 주로 중국 설 명절 수요에 기인한 것으로 파악되며, 향후 중국 경기 회복 추이, 트럼프 행정부의 에너지 정책 향방에 귀추가 주목됨
- 지난 10일, 미국 정부가 약 183척에 달하는 러시아 그림자 선대 유조선들을 대러제재 대상으로 공표하고 러시아 내 선박보험회사와 에너지기업들도 추가로 제재할 것으로 밝힌 이후 유가 변동성이 확대되고 있음. 블룸버그에 따르면 이번 제재로 러시아 그림자 선대 내 유조선들 중 중국, 인도, 아프리카 등으로 수출되던 선박들의 입항이 연이어 취소되면서 단기적으로 원유수급 차질이 불가피해질 것으로 분석됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		1월 3주	전주대비	2025년			2024년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국 항로(TD3C)	운임지수	77.1	27.8	43.3	77.1	56.6	40	80	57
	평균 수익	50,679	27,536	20,781	56,891	32,231	17,598	74,778	20,034
VLCC	1년 용선료	46,500	11,250	35,250	46,500	39,500	37,250	48,500	45,635

자료: Clarkson

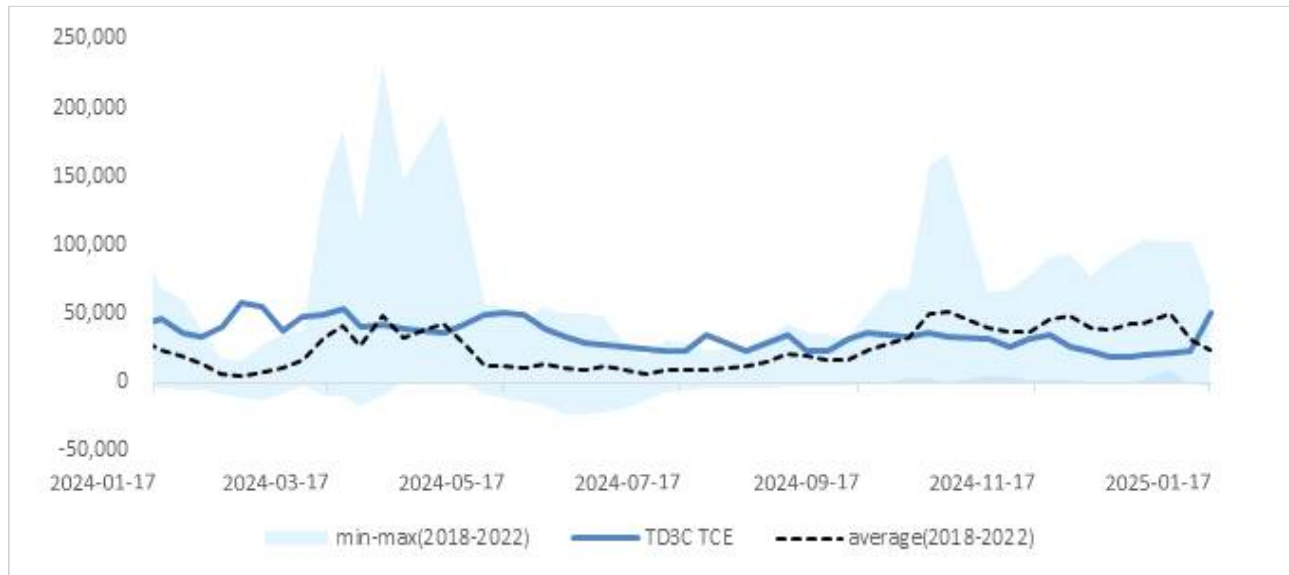


1 유조선-기술분석

중동-중국 항로는 전주 대비 큰 폭의 상승 추세를 보임

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

(달러/일)

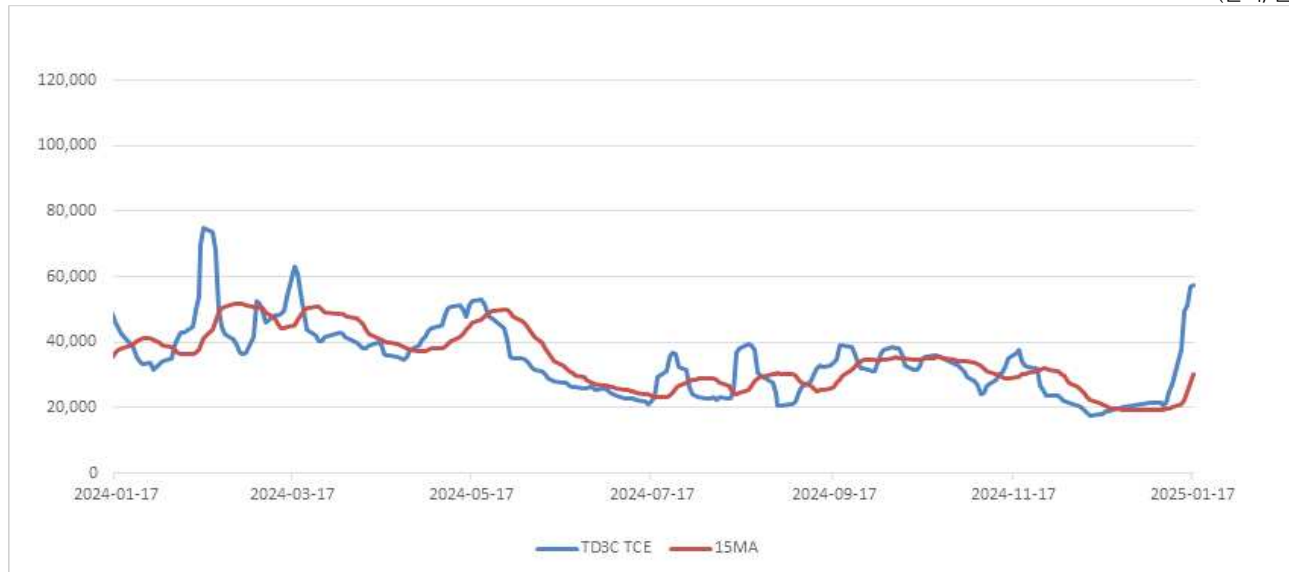


자료: Clarkson

수익 추세선은 물동량 증가로 대폭 상승세를 나타냄

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

■ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 금주 석유제품선 WS는 전주 대비 20.0p 상승한 160.3을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 상승세를 보임

(달러/톤)

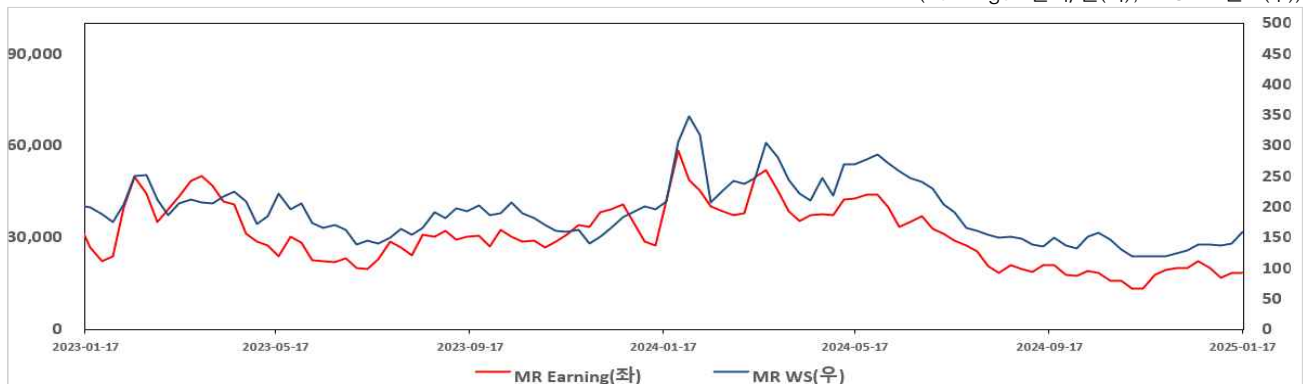
구분	1월 3주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	160.3	▲	20.0	14.3 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	165.0	▲	35.0	26.9 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	165.0	▲	7.5	4.7 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	155.0	▲	10.0	6.9 %

(동향) 신규 물동량 유입에 따른 가용 선대 소진으로 전주 대비 전반적으로 상승 추세 뚜렷

- 석유제품선 시황은 지난주 미국의 대러 제재 발표 이후 신규 물동량 증가로 가용 선대를 소진하면서 본격적으로 시황 회복 추세를 보임
- EIA는 2025년 세계 석유소비 증가세를 팬데믹 이전과 대비하여 지속 둔화할 것으로 전망했으며, 인도, 중국 등 비 OECD 아시아 국가들의 경우, 수송 수요 증가와 경기 회복 등으로 인해 소비가 증가할 것으로 분석함. 최근 미국의 대러 제재로 러시아산 원유 공급망에 차질이 발생하면서 석유제품 수급에도 불확실성이 가중될 것으로 예상됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		1월 3주	전주대비	2025년			2024년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	160.3	20.0	137.9	160.3	146.2	119	348	202
	평균 수익	21,323	4,754	15,840	22,543	18,059	11,218	59,894	17,134
MR	1년 용선료	21,500	2,750	18,750	21,500	19,667	19,500	41,750	27,797

주: 인도-극동(Pacific Basket) 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

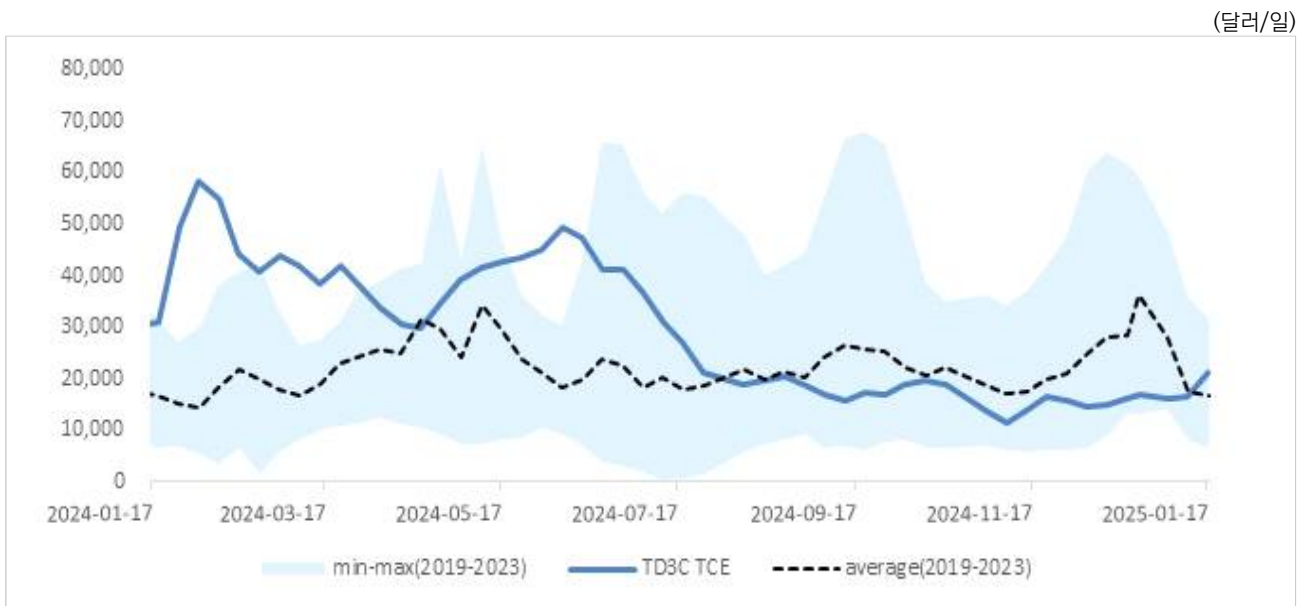
자료: Clarkson



2 석유제품선-기술분석

I 수익 추세선은 전주에 이어 상승 추세를 나타냄

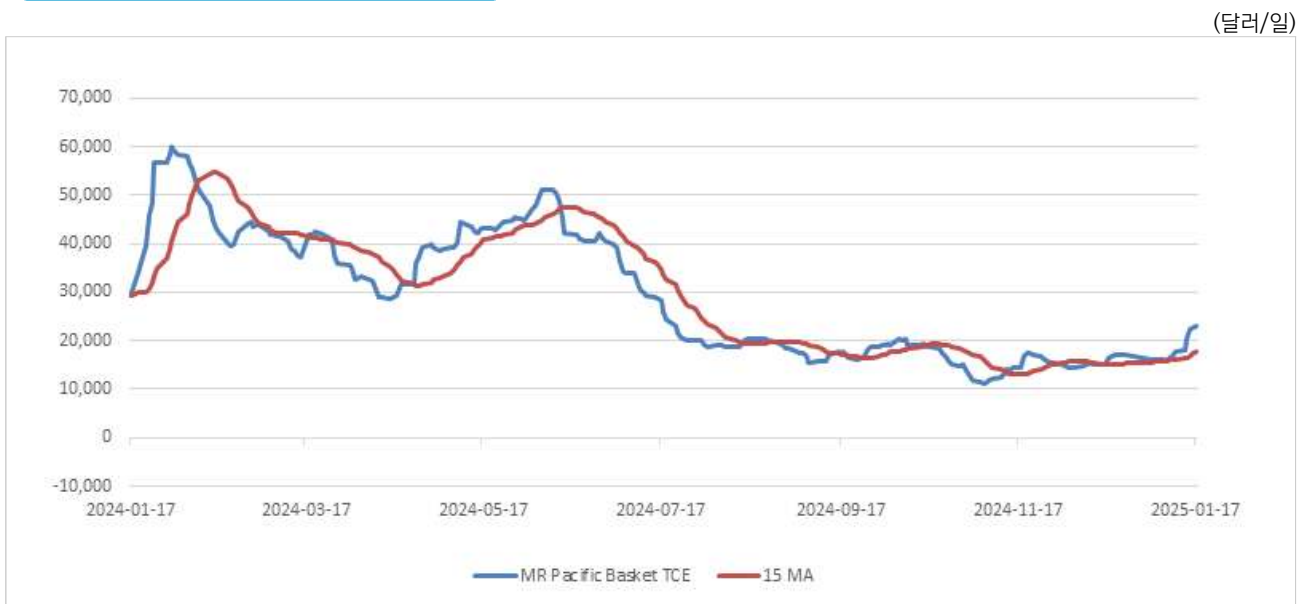
MR 인도-극동(Pacific Basket)



자료: Clarkson

I 수익 추세선은 점진적으로 상승세를 보임

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 31.5p로 전주와 동일함

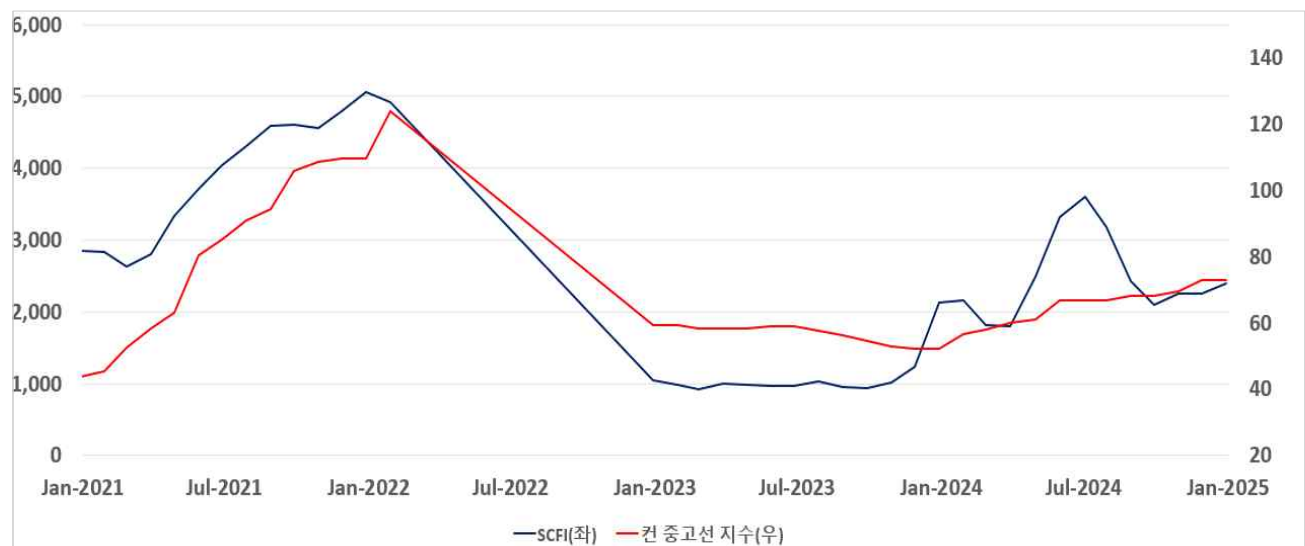
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너 중고선가 지수는 72.8p로 전월 대비 0.04p 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



거래실적				(25.01.01~25.01.20)				
I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 건의 중고선 41건 거래 발생								
선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Hai Kang	2010	35,215	DWT	2025-01-17	6.77	GNG Ocean Shipping	Undisclosed interests
Bulk	Protector St Raphael	2010	56,873	DWT	2025-01-17		Holger Navigation	Chinese interests
Bulk	Blue Union Alpha	2011	28,386	DWT	2025-01-16		Union Bulk	Undisclosed interests
Offshore	Posh Raptor	2016	8,000	HP	2025-01-16		POSH	Middle Eastern interests
Bulk	Lorentzos	2005	53,688	DWT	2025-01-15	9.00	Halcoussis Z. & G.	Undisclosed interests
TankChem	DH Glory	2020	13,121	DWT	2025-01-14	25.30	Xiamen Xiangyu Grp	Undisclosed interests
Bulk	Jasmine	2012	56,124	DWT	2025-01-14	17.50	Drylog Bulkcarriers	Indonesian interests
Dry Genl	Ocean Drover	2002	24,610	DWT	2025-01-14	50.00	Wellard Group	Clients of Goktaslar
Dry Genl	Gui Gang Fu Yu 86	2020			2025-01-13	0.72	Unknown Chinese	Chinese interests
Bulk	Ming Wei 8	2013	47,525	DWT	2025-01-13	8.54	Minsheng Leasing	Chinese interests
Bulk	Ming Wei 9	2014	47,438	DWT	2025-01-13	8.37	Minsheng Leasing	Clients of Zhoushan Shunxin
Offshore	Ocean Karadeniz	2003	4,500	DWT	2025-01-13		Karmarine Karadeniz	Clients of ACSM Spain
Gas C'rier	Clipper Hebe	2007	17,000	cu.m.	2025-01-10	27.50	Solvang ASA	Clients of Sanmar Group
Dry Genl	Gui Ping Hong Yang 998	2016			2025-01-10	0.35	Unknown Chinese	Chinese interests



Bulk	My Fair Lady	2011	50,450	DWT	2025-01-10	15.00	Far East Shpg. & Trg	Undisclosed interests
Container	Ri Zhao Hong Yun	1997	3,961	TEU	2025-01-10	13.00	Rizhao Port Grp	Chinese interests
Dry Genl	Yi Hang 3	2014			2025-01-10	1.14	Anhui P&S Big Data	Chinese interests
Container	Chiquita Farmer	2007	2,546	TEU	2025-01-09		V. Ships (Hamburg)	Clients of MSC
Pass.	Liu Heng 7	2004	428	Passengers	2025-01-09	0.06	Unknown Chinese	Chinese interests
Tanker	Suvretta	2008	115,319	DWT	2025-01-09	31.00	Neda Maritime Agency	Chinese interests
Bulk	Alpha Melody	2002	74,475	DWT	2025-01-08	6.60	Alpha Bulklers	Undisclosed interests
Container	Jan	2010	1,708	TEU	2025-01-08	17.50	Briese Schiffahrts	Clients of Meratus
Tanker	Nissos Delos	2012	115,691	DWT	2025-01-08	45.30	Kyklades Maritime	Clients of MJL Bangladesh
Bulk	Omishima Island	2013	61,381	DWT	2025-01-08	19.50	Shikishima Kisen	Clients of F-Maritime
Ro-Ro/Pass	Pelagos	1997	340	Passengers	2025-01-08		La Meridionale	Egyptian interests
Tug	Zhe Jiao Gong 203	2009	598	HP	2025-01-08	0.12	Unknown Chinese	Chinese interests
Container	Contship Leo	2008	1,118	TEU	2025-01-07	10.00	Contships Management	U.S. interests
Container	Contship Med	2004	1,118	TEU	2025-01-07	7.00	Contships Management	Clients of Medkon Denizcilik
Offshore	Hai Feng Tian Ma Zuo	2002	23,494	HP	2025-01-07		OceanWind Intl.	Undisclosed interests
Dry Genl	Xin Ke 7	2010	638	DWT	2025-01-07	0.17	Unknown Chinese	Chinese interests



중고선

Gas C'rier	Gaschem Adriatic*	2010	17,134	cu.m.	2025-01-07	83.90	RHL Hamburger	Clients of Navigator Gas
Gas C'rier	Gaschem Antarctic*	2010	17,134	cu.m.	2025-01-07		RHL Hamburger	Clients of Navigator Gas
Gas C'rier	Gaschem Pacific*	2009	17,134	cu.m.	2025-01-07		RHL Hamburger	Clients of Navigator Gas
Gas C'rier	Alto Acrux	2008	147,798	cu.m.	2025-01-06	42.30	Nippon Yusen Kaisha	Clients of Karadeniz Holding
Offshore	Hui Hai Yi Hao	2011	800	swl	2025-01-06		Huihai Wind Power	Clients of ZITON
Gas C'rier	Uskudar	2008	35,186	cu.m.	2025-01-06		Manta Denizcilik	Clients of MHK Shipping Corp
Bulk	Pan Clover	2012	81,177	DWT	2025-01-03	16.30	Pan Ocean	Turkish interests
Dry Genl	Wan Han Shan Huo 1008	2010			2025-01-03	0.05	Unknown Chinese	Chinese interests
Dry Genl	Xiang Heng Yang Ji 0959	2019			2025-01-03	0.93	Unknown Chinese	Chinese interests
Tug	Yong Gang Tuo 19	2001	3,786	HP	2025-01-03	1.34	Ningbo Yougang Barge	Chinese interests
Dry Genl	Gui Ping An Yun 54	2023			2025-01-02	0.74	Unknown Chinese	Chinese interests



6. 주요 해운지표

(2025.01.20 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	1월 평균	2025년			2024년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	-	-	-	-	-	-
유조선(5년)	VLCC	114	0	114	114	114	114	106	116	114
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	31	0	31	31	31	31	15	31	25

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)									
건화물선 Panamax	37	0	37	37	37	37	35	37	36
유조선 VLCC	129	0	129	129	129	129	128	131	129
컨테이너선 Sub-Panamax	44	0	44	44	44	44	41	44	42

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	471	17	463	454	471	463	407	522	471
	Singapore	514	36	490	476	514	490	439	536	485
	Korea	518	17	507	501	518	506	475	563	515
	Hong Kong	512	23	499	489	512	499	456	568	500
VLSFO	Rotterdam	553	19	537	526	553	537	502	615	555
	Singapore	604	30	580	563	604	580	548	657	610
	Hong Kong	603	26	584	571	603	584	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)	1,034	9	1,018	992	1,025	1,003	952	1,277	1,101
	밀(국제)	539	8	540	529	546	537	524	700	578

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)									
		1월	2월	3월	2024년 합계	2023년 합계	2022년 합계	2021년 합계	
ASEAN	수출	8,779	8,556		17,335	109,153	124,889	108,826	
	수입	7,475	6,206		13,681	78,027	82,529	67,705	
NAFTA	수출	12,256	11,669		23,925	136,373	130,259	113,907	
	수입	7,487	6,561		14,048	85,103	98,901	87,472	
EU	수출	6,566	6,198		12,764	74,145	74,413	69,576	
	수입	4,798	5,311		10,110	73,009	73,966	71,740	
BRICs	수출	13,137	12,341		25,478	154,149	187,108	194,151	
	수입	14,368	11,549		25,918	168,677	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