

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2025년 2월 17일
감 수 이호춘 해운연구본부장

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



주간뉴스

01

건화물선

04

컨테이너선

15

주요 해운지표

18

건화물선

지난주 케이프선 운임은 전주 대비 10.6% 하락한 6,182달러/일 기록

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 59.53 하락한 4,588.07을 기록, 북미 및 유럽 항만의 정체 지속

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

컨테이너 선대, 중소형선 신조 건조에 대한 투자가 필요

- ▶ 2024년 컨테이너선 신조 계약은 총 450만 TEU으로 급증하였지만 투자는 주로 8,000TEU급 이상의 대형 선박에 집중되었으며, 대부분의 선박은 컨테이너 운송사들에 의해 주문된 것으로 나타남
 - Braema 컨테이너선 분석가 조나단 로치(Jonathan Roach)는 풍부한 자본을 보유한 컨테이너 운송사들은 대체 연료에 초점을 맞추고 있기 때문에 대형 선박 주문을 우선시 하고 있다고 언급함
 - 대형 선박에 대한 투자의 또 다른 원동력은 2025년 얼라이언스 재편으로 인해 2023년과 2024년에 추가적인 신조 건조 투자가 촉진되었을 가능성이 높다고 덧붙임
- ▶ 로치는 향후 2년 동안 선대가 점점 노후됨에 따라 중소형 컨테이너선 신조 건조에 대한 투자가 집중적으로 발생할 것으로 전망함
 - 현재 5,000TEU급 이하의 선박들은 노후화된 톤수로 구성되어 있으며, 20년 이상 된 선박의 비율은 24%인 것으로 나타남
 - 로치는 중소형 선박의 새로운 투자가 없다면 20년 이상 노후된 선박의 비중은 2030년에 40~45%로 증가할 것으로 예상된다고 밝힘

자료: <https://www.lloydlist.com/LL1152529/Investment-in-smaller-boxship-newbuildings-needed-after-focus-on-ULCs>

최건우 부연구위원

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

탈탄소화 조치로 인한 배출량 할증료 두 배 증가

- ▶ 컨테이너 해운 선사들은 유럽연합의 점점 엄격해지는 탈탄소 조치에 대응하여 배출 관련 할증료를 두 배로 인상함
 - 알파라이너에 따르면 선사들은 탄소 배출권 비용 상승에 대응하기 위해 아시아에서 유럽으로 향하는 무역에 연간 최대 150%의 할증료를 부과하고 있음
 - 이러한 할증료는 유럽 배출권 거래 시스템(ETS)의 비용을 충당하기 위해 필요한데, 이 제도는 2024년 40%에서 2025년 70%로 상향됨
- ▶ 알파라이너에 따르면 올해 무역에 부과된 할증료는 이 수치를 초과했으며 선사들이 할증료를 통해 이익을 창출하고 있는지에 대한 의문이 있다고 밝힘
 - 알파라이너는 COSCO가 이번 분기 최대 150%의 배출 관련 할증료를 부과하며 전년동기 대비 가장 높은 수준을 부과했다고 지적함. 이 밖에 머스크와 하판로이드는 각각 130%, 83%의 상승률을 기록함
 - 또한 알파라이너는 2025년 선사들의 bunker비용은 전반적으로 감소할 것이라 예상되지만, 규제 비용 상승으로 인한 유럽 무역의 전체 연료비는 오히려 증가할 것으로 전망함

자료: <https://www.tradewindsnews.com/containers/lines-double-emissions-surcharges-as-decarbonisation-measures-bite/2-1-1778659>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

중국, 호주의 열대성 저기압 등으로 철광석 수입량 급감 전망

- ▶ 국제 통신사 로이터(Reuters) 통신은 최근 몇 주 동안 지속되고 있는 호주의 열대성 저기압과 악천후로 인해 철광석 선적이 차질을 빚어 2025년 1월과 2월 중국의 철광석 수입량이 감소할 것이라고 보도함
 - 원자재 시장정보제공업체 케이플러(Kpler)는 중국의 1월 및 2월 철광석 수입량은 전년 동기 대비 약 10.4% 감소한 1억 9,170만 톤, 호주의 수출량은 약 800만 톤~2,000만 톤 감소할 것으로 전망했음
 - 원자재 중개업체 프레이트 인베스터 서비스(Freight Investor Service)는 호주의 사이클론으로 인해 광업 활동, 항만 인프라, 해운 모두 영향을 받을 수 있고, 실제 영향은 현재 추정치보다 클 수 있다고 언급함
- ▶ 광산 업체 리오 틴토(Rio Tinto) 측이 사이클론 셴(Sean)으로 인한 폭우로 2025년 1분기 철광석 출하량이 영향을 받을 것이라 발표한 이후, 다시 사이클론 젤리아(Zelia)가 호주 서안에 상륙하여 항만 운영이 중단됨
 - 이에 따라 광산 업체 포르테스큐(Fortescue) 역시 아이언 브릿지(iron Bridge) 광산과 포트 헤드랜드(Port Hedland) 항만 운영을 중단하고, 필수적이지 않은 필바라(Pilbara) 지역으로의 이동을 취소함
 - 광산 업체 BHP 역시 포트 헤드랜드 항만 운영을 일시 중지했으며, 리오 틴토는 케이프 램버트(Cape Lambert) 및 댐피어(Dampier) 항만 운영을 중단했으며 항만 내 선박 운항 및 열차 운행도 중지했다고 밝힘

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/chinas-january-february-iron-ore-imports-to-slide-as-cyclones-hit-australian-supply/>

최영재 연구원

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

케이프선 시장, 중국 춘절 연휴 이후 회복세 부진

- ▶ 파나마크선 및 수프라마크선 시장은 반등하는 조짐을 보여주고 있으나, 케이프선 시장은 2025년 1월 보크사이트 물동량이 전년 대비 74% 증가하는 등의 움직임에도 중국의 춘절 연휴 이후에도 여전히 정체 상태임
 - 지난해 보크사이트 물동량이 석탄을 앞지르는 등 보크사이트 교역이 활발해졌으나, 지난해 3분기 및 4분기 파나마크의 석탄 운송량이 증가하는 등 경쟁이 심화되면서 케이프선 시장의 부진이 이어지고 있음
 - 올해 1월과 2월 철광석 물동량은 증가할 것으로 예상되지만, 브라질산 철광석 물동량 대부분이 브라질 광산 업체 발레(Vale) 소유의 선박으로 운송되면서 케이프선 현물 시장의 수요는 감소하는 것으로 나타남
- ▶ 케이프선 시장의 공급에 대해 해운시장분석기관 드류리(Drewry)는 중국 항만의 대기 선박 척수가 상당히 감소했고, 많은 공선들이 대서양으로 향하면서 서아프리카-중국, 브라질-중국 항로가 부진하다고 언급함
 - 해운시장분석기관 시그널(Signal) 또한 주요 원자재의 선적량이 증가하는 움직임을 보이고 있으나, 케이프선 시장의 선박 공급이 여전히 과잉 상태이므로 케이프선 운임이 단기간 내에 급등할 가능성은 낮다고 평가함
 - 발틱국제해사위원회(BIMCO) 측은 건화물선 시장에 미치는 미국의 알루미늄 및 철강 관세의 영향은 수프라마크선 시장과 핸드사이즈선 시장에 집중될 것이며 케이프선 시장에 미치는 영향을 미미할 것이라 평가함

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1152555/No-sign-of-capesize-recovery-post-Lunar-New-Year>

최영재 연구원

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



1. 주간뉴스

제품선 시장, 러-우 전쟁 종전 논의로 부담 가중

- ▶ 최근 미국의 주도로 러시아와 우크라이나가 평화 협상을 논의하기 시작하면서 종전에 따른 항로 정상화에 대한 기대로 스콜피오 탱커스(Scorpio Tankers) 등 주요 제품선사 주가가 하락하는 움직임을 보임
 - 러-우 전쟁으로 인해 러시아는 기존 유럽 대신 아프리카, 중동, 브라질 등지로 경유를 수출했고, 유럽은 러시아산 경유 대신 중동, 인도, 미국으로부터 경유를 수입하는 등 제품선 톤마일 수요가 증가했었음
 - 제품선사 스콜피오 탱커스(Scorpio Tankers) 측은 러-우 전쟁이 끝나도 유럽이 다시 러시아산 경유 수입을 확대하지 않을 것이며, 그림자 선대 선박이 공식 거래에 다시 참여할 가능성은 낮다고 평가함
- ▶ 지난 1월 후티 반군의 공격 중단 발표가 있었지만 제품선의 홍해 항로 이용은 증가하지 않고 있으며, 최근 이스라엘을 둘러싼 사건들은 제품선사들의 수에즈 운하 통행의 어려움을 더욱 가중시키고 있음
 - 홍해 항로 폐쇄로 인해 희망봉을 경유하는 제품유 물동량은 약 50만 배럴/일에서 약 230만 배럴/일로 급증했고, 수에즈 운하를 통과하는 물동량은 약 270만 배럴/일에서 약 80만 배럴/일로 급격히 감소함
 - 이에 대해 스콜피오 탱커스는 홍해 항로를 운항하는 선박들의 보험료 수준이 여전히 높은 상태이며, 보험료의 책정은 리스크를 반영한다는 사실을 고려할 때 여전히 리스크가 상당히 크다고 평가하였음

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1152578/Russia-Ukraine-peace-prospects-put-pressure-on-product-tanker-sentiment>

최영재 연구원

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

전 세계 원유 시장, 한파·감산·정치적 불확실성 속 변동성 확대

- ▶ 국제에너지기구(IEA)는 나이지리아 및 리비아의 감산과 맞물려 북미 지역의 한파로 인해 미국의 원유 생산량이 감소하여 2025년 1월 전 세계 원유 생산량은 전월 대비 95만 배럴/일 감소하였다고 발표함
 - 국제에너지기구에 따르면 2025년 1월 전 세계 원유 생산량은 약 1억 270만 배럴/일로 2024년 12월 대비해서는 감소한 수치이나, 2024년 1월에 대비해서 약 190만 배럴/일 증가한 것이라고 덧붙임
 - 2025년 원유 공급 전망에 대해서는 전년 대비 약 160만 배럴/일 증가한 1억 450만 배럴에 이를 것이라 예상했으며, OPEC+의 감산 기조가 유지된다면 비OPEC+가 생산 증가를 주도할 것으로 보임
- ▶ 국제에너지기구는 지난해 4분기 원유 수요 부진에 따라 지난해 원유 수요 증가분을 약 87만 배럴/일로 하향 조정했으며, 올해 예상 증가분 전망치는 소폭 상향 조정하여 약 110만 배럴/일로 발표하였음
 - 2025년 원유 수요 증가는 중국의 석유화학산업이 주도함에 따라 중국의 영향력이 더욱 커질 것으로 예상되고 있으며, 이에 따라 중국의 경제 성장과 정책이 전 세계 원유 시장의 주요 변수가 될 전망이다
 - 국제에너지기구는 또한 미국의 추가 관세 인상 가능성이나 이란 및 러시아에 대한 추가 제재의 영향을 판단하기에는 아직 이르며 국제 정세가 원유 시장에 미칠 영향에 대한 모니터링이 필요하다고 언급함

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1152573/World-oil-supply-decreased-by-nearly-1m-barrels-per-day-in-January>

최영재 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	2월 2주						
	주간평균운임	전주대비차이			2월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	6,182	▼	-732	-10.6 %	12,159	▼	-1,206 -9.0 %
파나마선 5TC (달러/일)	8,956	▲	346	4.0 %	11,525	▼	-43 -0.4 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	7,151	▲	1,217	20.5 %	10,408	▲	464 4.7 %

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)

		2월 2주	전주 대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
선형별 운임	운임지수 BDI	792 ▲	18	976	2,419	1,755	530	3,346	1,378
	케이프(5TC)	6,182 ▼	-732	8,945	35,780	22,593	2,246	21,814	11,848
	파나마스(5TC)	8,956 ▲	346	8,616	20,757	14,099	7,277	16,669	12,276
	수프라막스(10TC)	7,151 ▲	1,217	9,637	16,441	13,601	6,874	14,703	10,928
	핸디(7TC)	7,888 ▲	1,030	10,197	14,537	12,660	7,763	12,703	10,317
1년 용선료	케이프	19,750 ▲	775	18,800	32,000	24,750	13,750	25,125	17,161
	파나마스	13,625 ▲	250	12,000	19,575	16,554	12,050	18,750	15,202
	수프라막스	13,125 ▲	500	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)									
		3월물		2분기물		2026년물		2027년물	
		2월 2주	전주 대비	2월 1주	전주 대비	2월 1주	전주 대비	2월 1주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	12,159 ▼	-1,206	17,884 ▲	68	18,653 ▲	394	18,689 ▲	283
	파나마스(5TC)	11,525 ▼	-43	13,051 ▲	356	12,172 ▲	104	12,310 ▲	99
	수프라막스(10TC)	10,408 ▲	464	11,878 ▲	581	11,163 ▲	143	11,237 ▲	70
	핸디(7TC)	10,079 ▲	518	11,454 ▲	466	10,618 ▲	55	10,720 ▲	57

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



2 시장동향

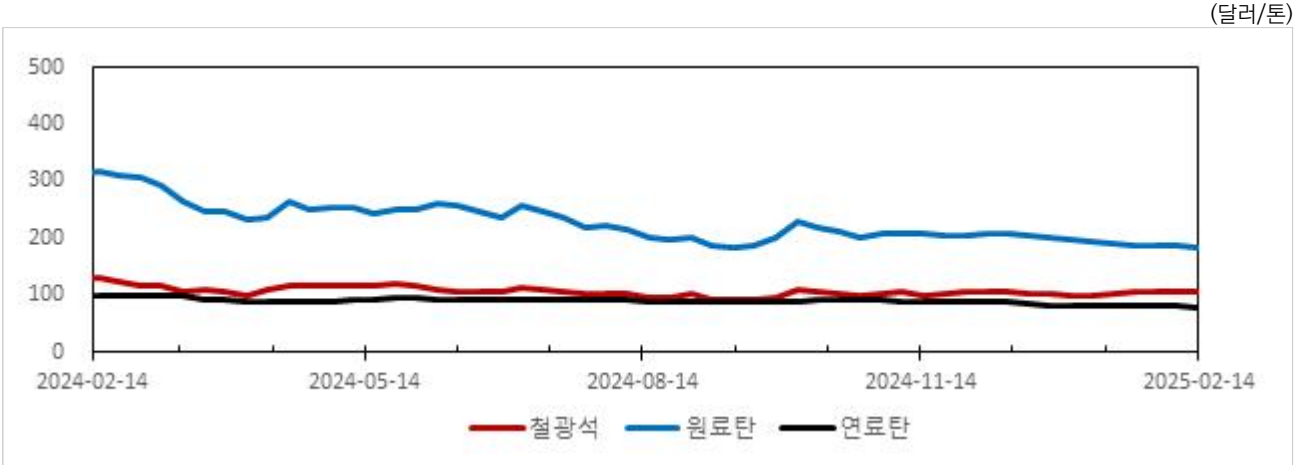
원자재 가격

(달러/톤)

구분	2025년		전주 대비 차이				2024년			
	2월 2주	전주 대비					2월 2주	연평균	최저	최고
철광석	107.0	105.5	▲	1.6	1.5	%	129.6	109.7	91.2	142.6
원료탄	182.8	186.6	▼	-3.8	-2.0	%	316.4	242.5	183.6	326.1
연료탄	78.8	79.3	▼	-0.5	-0.6	%	97.2	91.0	82.5	99.3
대두	381.2	389.5	▼	-8.3	-2.1	%	432.4	405.9	344.9	469.2
옥수수	193.3	193.6	▼	-0.3	-0.2	%	166.9	167.4	145.2	181.8

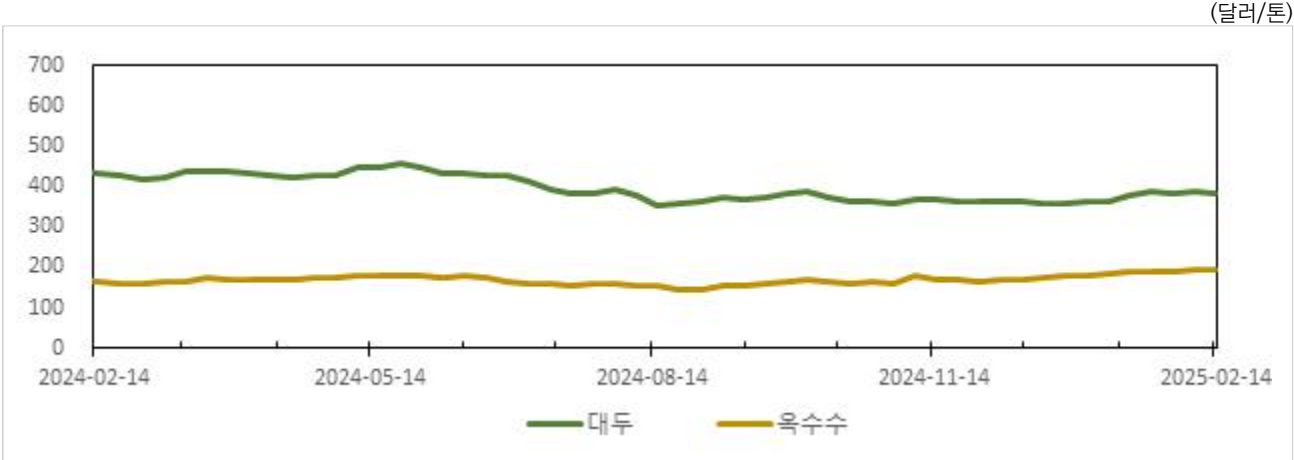
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT) ▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

I 케이프선

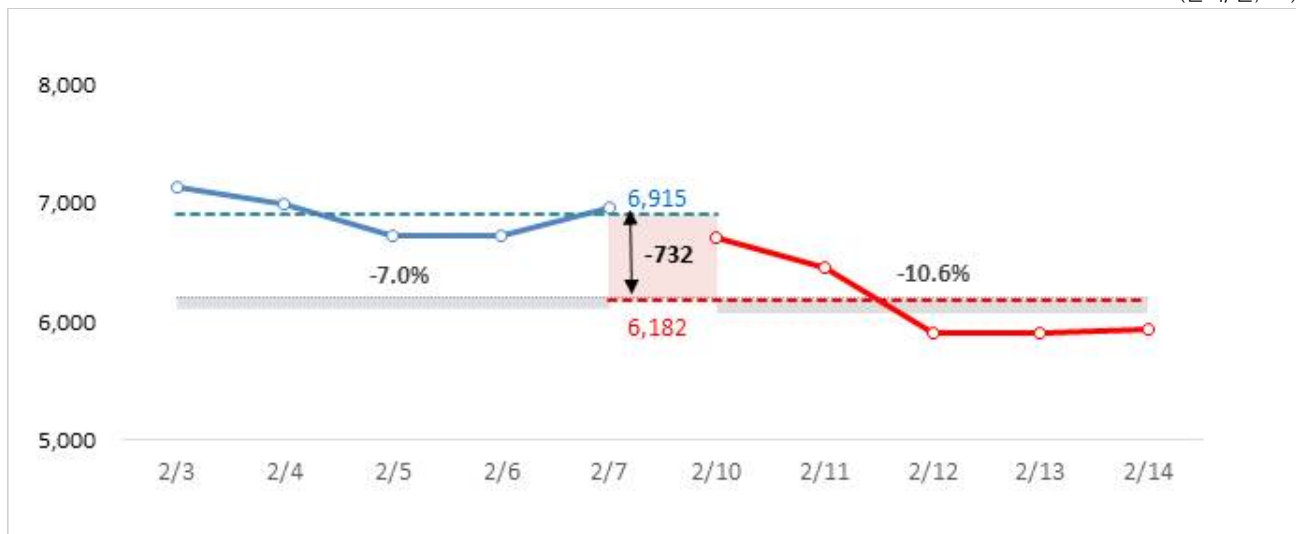
(운임) 케이프선 운임이 전주(2월 1주) 대비 10.6% 하락한 6,182달러/일을 기록함

(동향) 호주 주요 철광석 수출항 열대 저기압으로 인한 운영 중단, 중국의 철광석 일일 생산량 증가

- 열대 저기압 젤리아(Zelia)의 영향으로 호주의 주요 철광석 수출항인 포트 헤드랜드(Port Headland), 댐피어(Dampier) 등의 운영이 중단되었으나 토요일(2월 15일)부터 재개됨. 한편 올해 1월에도 포트 헤드랜드는 열대 저기압 손(Sean)으로 인해 운영이 일시 중단된 바 있음
- 중국에서는 춘절 연휴 이후 2월 6일부터 13일까지 철광석 일일 생산량이 전주 대비 8.2% 증가한 것으로 파악됨(186개 기업 대상). 그러나 시장의 운임 상승을 견인하기에는 여전히 부족한 수준임

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	2월 2주	2월 1주	전주대비차이	
BCI	745	834	▼ -88	-10.6%
스팟운임(5TC)	6,182	6,915	▼ -732	-10.6%
용선료	6개월	19,125	▲ 1,025	5.7%
	1년	19,750	▲ 775	4.1%
	5년	19,000	▲ 300	1.6%
FFA	3월물	12,159	▼ -1,206	-9.0%
	2분기물	17,884	▲ 68	0.4%
	'26년	18,653	▲ 394	2.2%

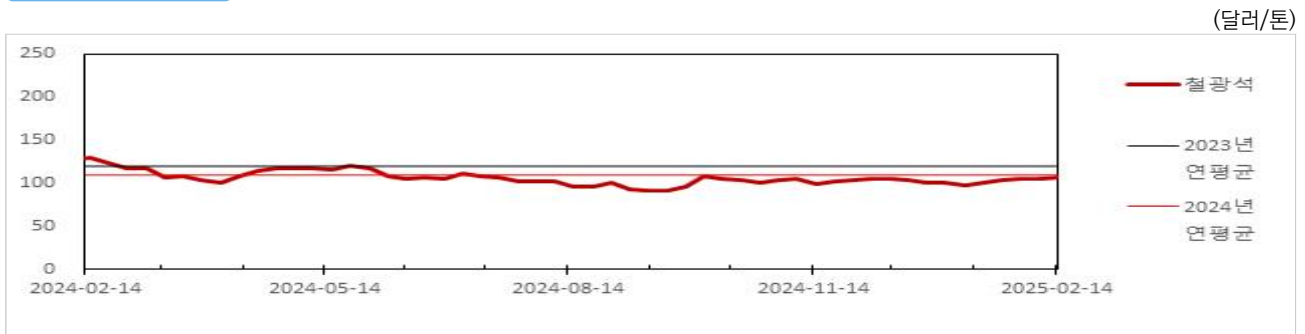
자료: Clarkson, Baltic Exchange



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 1.5% 상승한 107.0달러/톤 기록

철광석 가격 추이



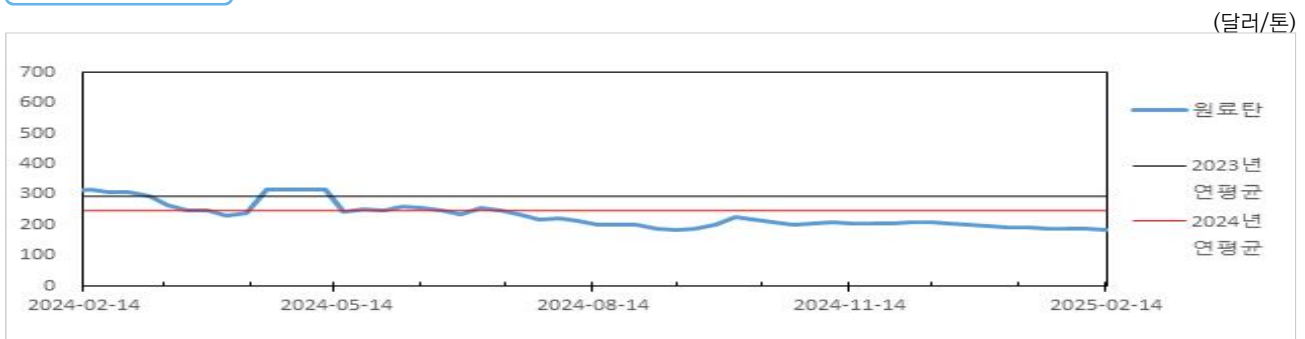
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 2.0% 하락한 182.8달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

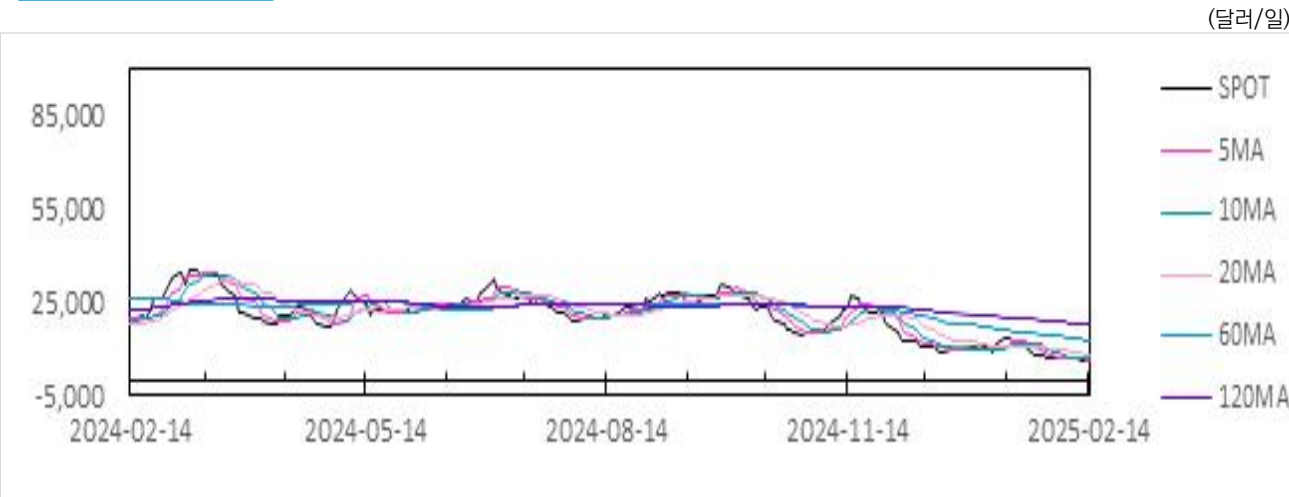


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나마스선-동향분석

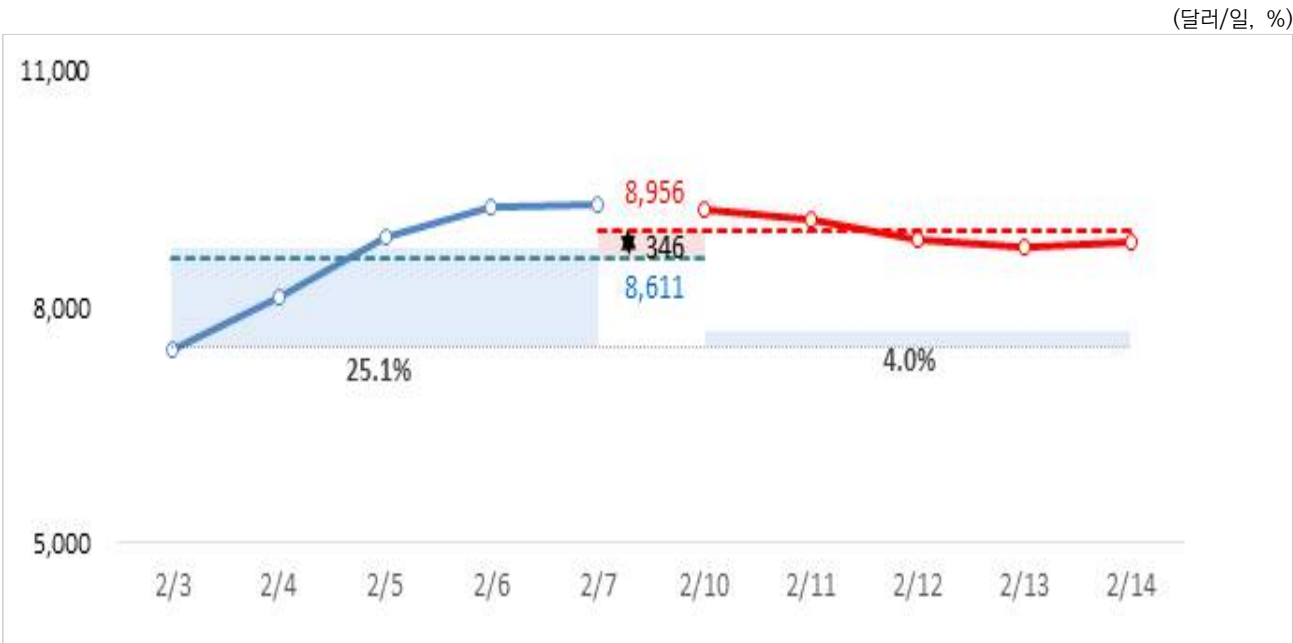
파나마스선

(운임) 전주 대비 4.0% 상승한 8,956달러/일 기록

(동향) 호주 뉴캐슬항 석탄 수출 감소

- 올해 1월 호주 뉴캐슬항의 석탄 수출량은 1,030만 톤이며 이는 전월 대비 30.2%, 전년 동월 대비 20.3% 감소한 수준임
- 인도네시아에서 석탄에 대한 수요가 증가하고 있으나 운임의 전반적인 상승을 이끌기에는 여전히 부족한 상황임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나마스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		2월 2주	2월 1주	전주대비차이		
BPI		995	957	▲	39	4.0 %
스팟운임(5TC)		8,956	8,611	▲	346	4.0 %
용선료	6개월	13,625	13,375	▲	250	1.9 %
	1년	13,625	13,375	▲	250	1.9 %
	5년	12,750	12,750	-	-	- %
FFA	3월물	11,525	11,568	▼	-43	-0.4 %
	2분기물	13,051	12,695	▲	356	2.8 %
	'26년	12,172	12,067	▲	104	0.9 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

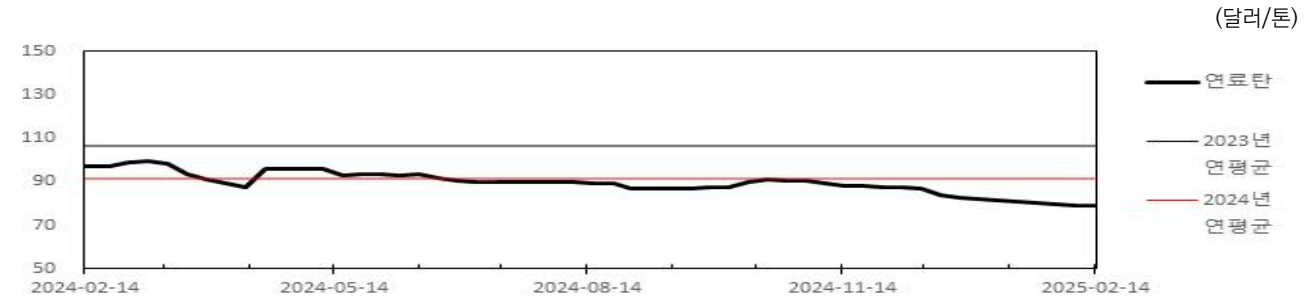
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 0.6% 하락한 78.8달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson

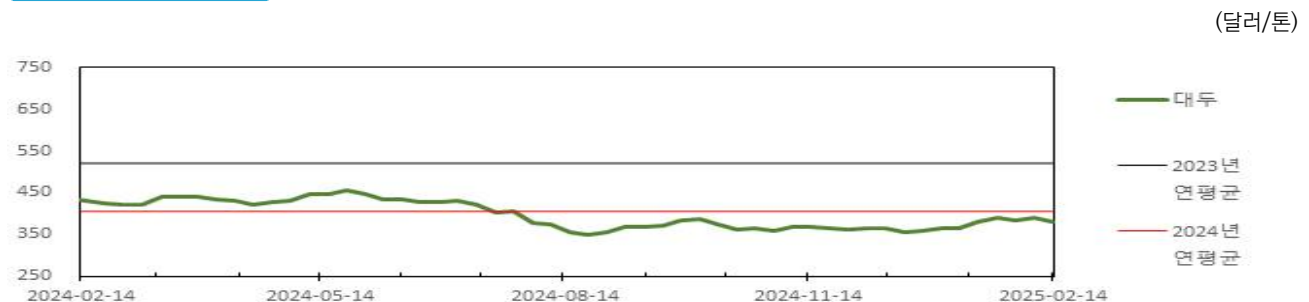


구분	연료탄가격	전주대비차이	
1월 4주	80.3	▼ -0.4	-0.5 %
1월 5주	79.9	▼ -0.3	-0.4 %
2월 1주	79.3	▼ -0.6	-0.8 %
2월 2주	78.8	▼ -0.5	-0.6 %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 2.1% 하락한 381.2달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



구분	대두 가격	전주대비차이	
1월 4주	389.9	▲ 9.2	2.4 %
1월 5주	384.8	▼ -5.1	-1.3 %
2월 1주	389.5	▲ 4.7	1.2 %
2월 2주	381.2	▼ -8.3	-2.1 %

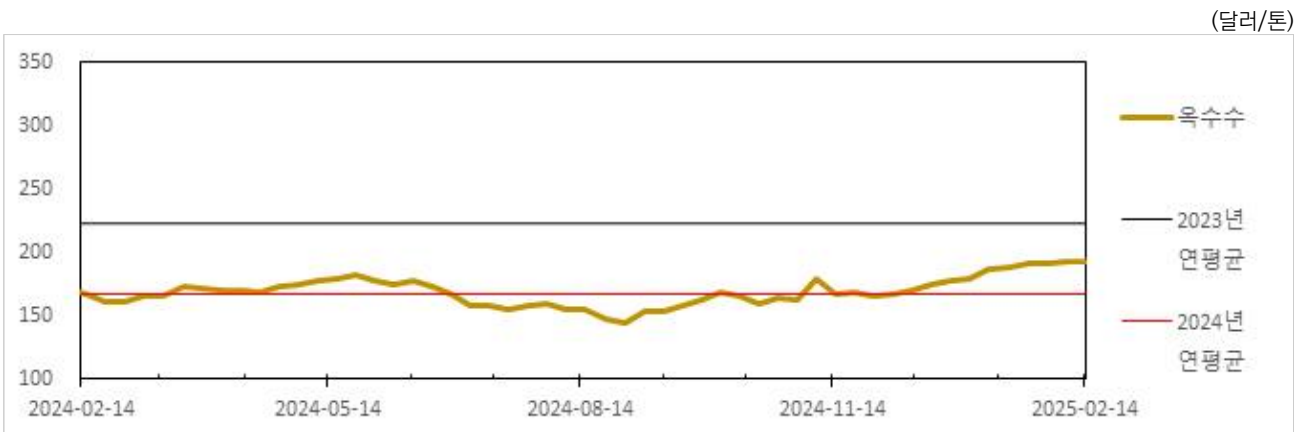
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선-동향분석

옥수수 가격 : 전주 대비 0.2% 하락한 193.3달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



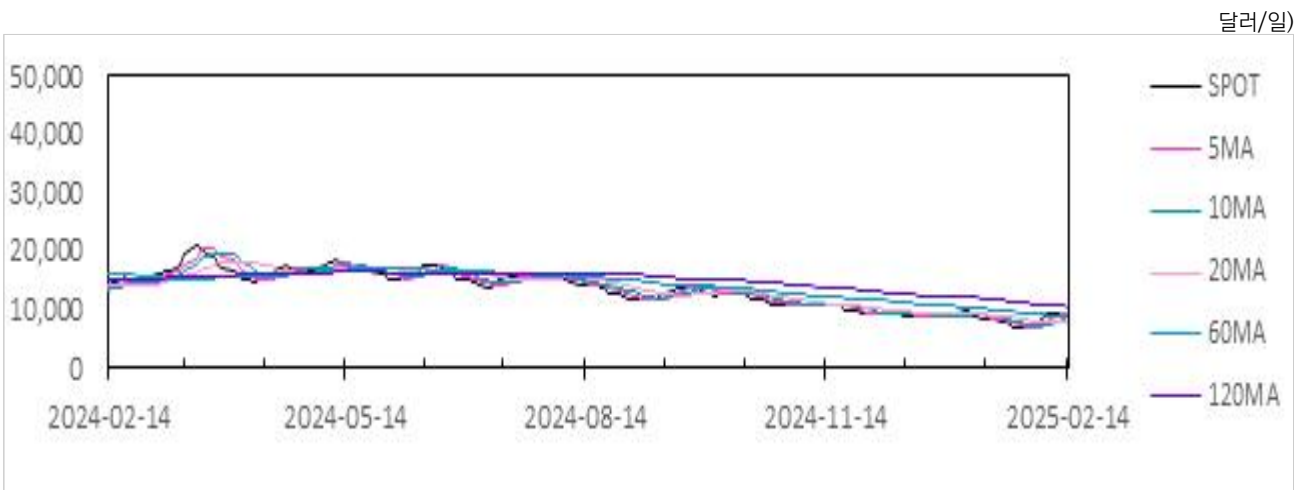
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
1월 4주	192.0	▲ 3.9	2.1	%
1월 5주	191.8	▼ -0.1	-0.1	%
2월 1주	193.6	▲ 1.8	0.9	%
2월 2주	193.3	▼ -0.3	-0.2	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

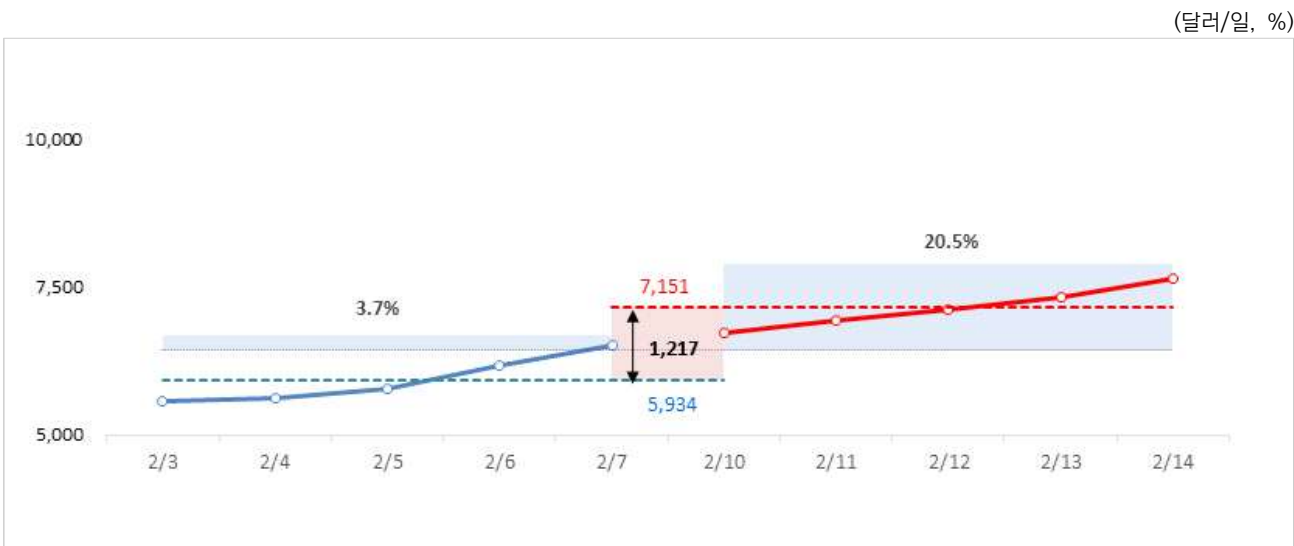
수프라막스선

(운임) 전주 대비 20.5% 상승한 7,151달러/일 기록

(동향) 미국의 대(對)인도 석탄 수출 증가 전망

- 외신에 따르면 지난 10일 중국이 미국산 에너지(석탄, 석유 등)에 대해 10~15%의 추가 관세를 부과할 것이라고 발표함. 이에 대응하여 미국은 인도로의 석탄 수출을 확대할 것으로 예상되며 이는 호주의 수출에도 영향을 미칠 가능성이 있음
- 2024년 이전까지 인도의 원료탄 수입량 중 80%가 호주산이었으나 인도의 수입처 다변화 노력으로 인해 2024년에는 점유율이 62%까지 하락한 바 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		2월 2주	2월 1주	전주대비차이	
BSI		727	630	▲ 96	15.3 %
스팟운임(10TC)		7,151	5,934	▲ 1,217	20.5 %
용선료	6개월	12,875	11,875	▲ 1,000	8.4 %
	1년	13,125	12,625	▲ 500	4.0 %
	5년	13,500	13,500	-	%
FFA	3월물	10,408	9,944	▲ 464	4.7 %
	2분기물	11,878	11,297	▲ 581	5.1 %
	'26년	11,163	11,019	▲ 143	1.3 %

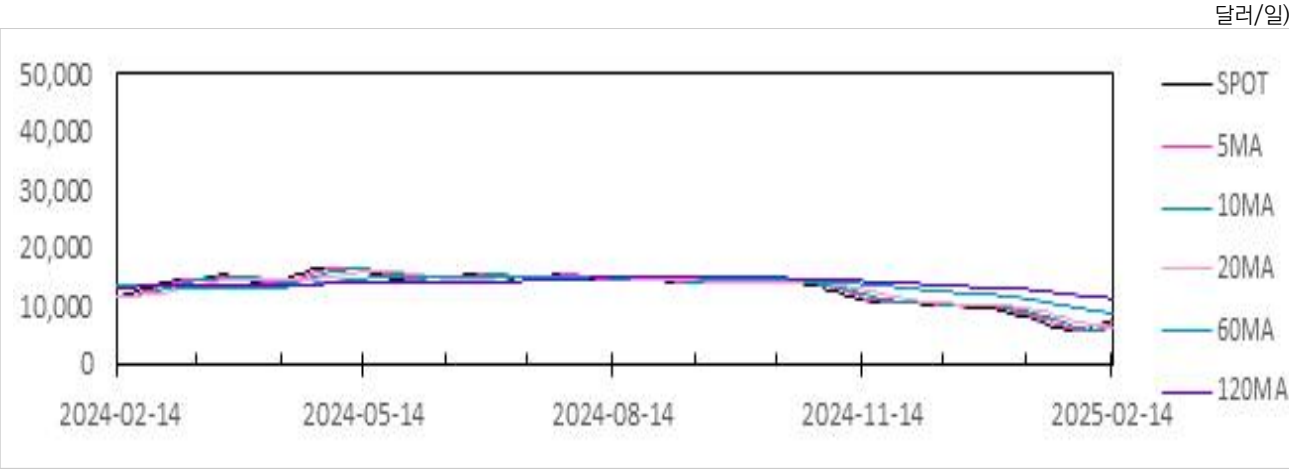
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 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

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 전주 대비 138p 하락한 1,759p를 기록

(운임) 컨테이너 운임지수(SCFI)는 주요 원양항로 운임이 지난주에 이어 큰 폭으로 하락함

● 컨테이너 운임지수(SCFI)는 춘절 이후 지속된 수요 부진으로 큰 폭의 하락세를 이어가고 있음

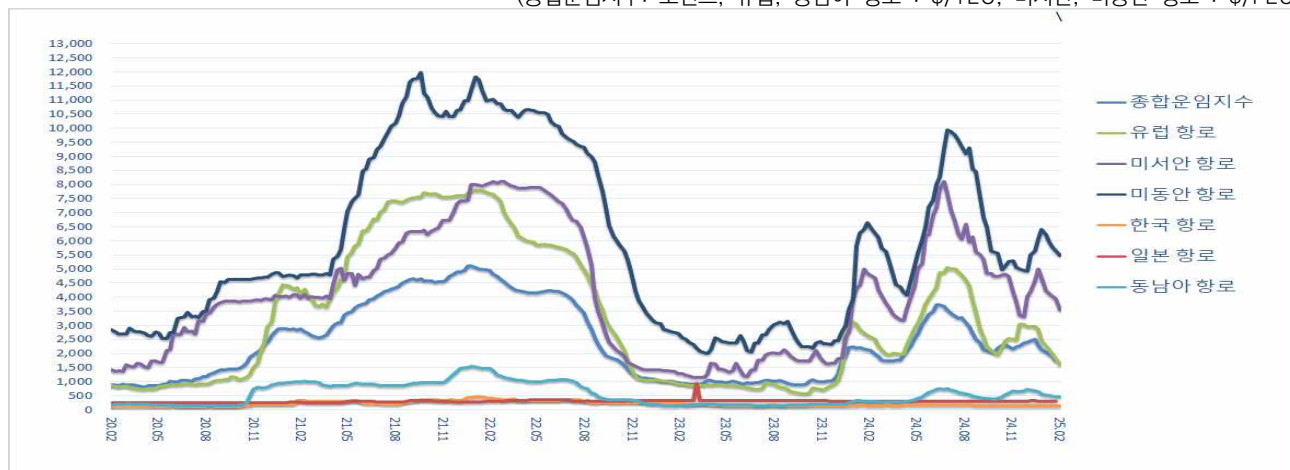
(현황) 수급불균형으로 인한 하락 추이 지속, 관세 영향에 따른 운임 반등 가능성 주목

● 전반적인 주요 항로에서 중국발 수요 부진으로 하락추세 이어감. 춘절 이후 중국 공장의 재가동으로 물량 출하가 시작되는 2월 말부터 수요가 회복할 가능성이 있음

● 해운 얼라이언스 재편으로 인한 새로운 네트워크로의 전환 과정에서 시장 점유율 유지 및 확보를 위한 선사 간 가격 경쟁이 일어날 가능성이 있음(Vespucci Maritime)

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)

		2월 2주	전주대비	2025년			2024년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	1,759	-138	1,759	2,505	2,105	1,731	3,734	2,506
운임	유럽항로	1,608	-197	1,608	2,851	2,188	1,943	5,051	3,132
	미서안항로	3,544	-388	3,544	4,997	4,251	2,775	8,103	4,987
	미동안항로	4,825	-665	4,825	6,418	5,783	3,931	9,945	6,463
	한국항로	137	-1	137	141	139	138	172	153
	일본항로	308	0	308	317	310	297	316	303
	동남아항로	457	3	454	655	527	259	753	487

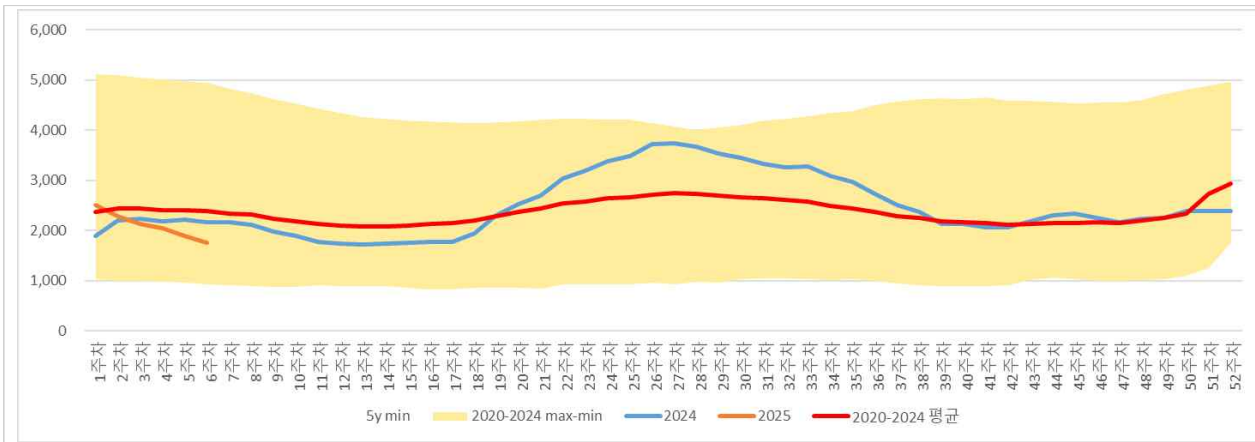
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



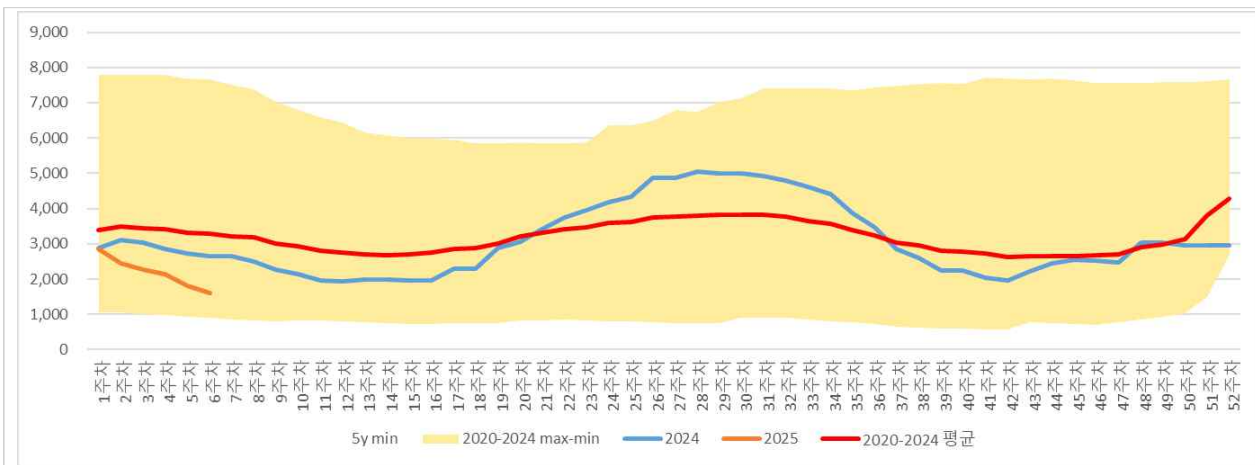
2 운임전망

| 2월 3주('25.2.17~'25.2.21)

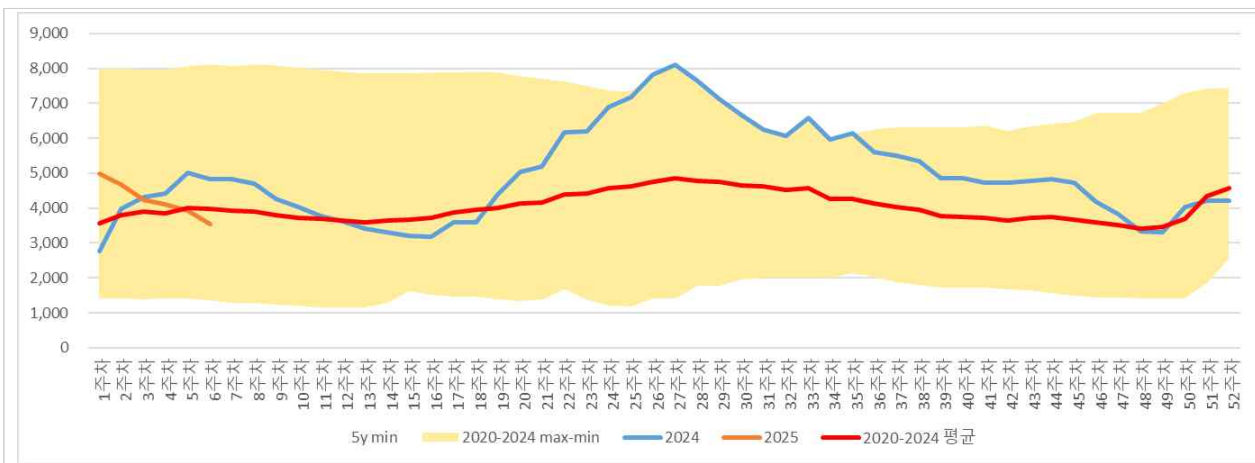
SCFI 지수는 하락할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 하락할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 하락할 것으로 전망





거래실적					(‘25.02.01~‘25.02.17)			
I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 건의 중고선 9건 거래 발생								
선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Dry Genl	Nan Xiang 8568	2007			2025-02-10	0.14	Unknown Chinese	Chinese interests
Offshore	Valaris 75	1999	380	Water Depth	2025-02-10	15.00	Valaris Plc	Clients of White Fleet Drilling
Dry Genl	Gui Gang Fu Yu 36	2020			2025-02-09	0.74	Unknown Chinese	Chinese interests
Dredger	Xiang An Xiang Bo 0007	2017			2025-02-09	0.05	Unknown Chinese	Chinese interests
Dredger	Xiang An Xiang Bo 0008	2017			2025-02-09	0.05	Unknown Chinese	Chinese interests
TankChem	Sunny Star	2010	37,857	DWT	2025-02-06	17.00	MSEA Tankers	Clients of Chemnav Shipmgmt
Dry Genl	Li Yuan 389	2025			2025-02-05	0.74	Guangxi Shunze	Chinese interests
Bulk	Rose	2008	76,619	DWT	2025-02-05	10.00	Costamare Shipping	Undisclosed interests
Container	Independent Spirit	2007	2,546	TEU	2025-02-03	20.00	V. Ships (Hamburg)	Clients of MSC



주요 해운지표

4. 주요 해운지표

(2025.02.17 기준)

주요 해운지표 추이	금주	전주 대비	2월 평균	2025년			2024년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	-	-	-	-	-	
유조선(5년)	VLCC	112	-1	113	112	114	114	106	116	114
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	33	0	33	33	33	33	15	31	25

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)									
건화물선 Panamax	37	0	37	37	37	37	35	37	36
유조선 VLCC	127	-1	127	127	129	128	128	131	129
컨테이너선 Sub-Panamax	44	0	44	44	44	44	41	44	42

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	468	10	463	454	474	464	407	522	471
	Singapore	505	3	503	476	514	500	439	536	485
	Korea	524	10	519	501	524	513	475	563	515
	Hong Kong	521	6	518	489	521	510	456	568	500
VLSFO	Rotterdam	542	-8	546	526	553	543	502	615	555
	Singapore	571	2	570	563	604	581	548	657	610
	Hong Kong	588	2	587	571	604	590	568	680	620

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産				-			-		
연료탄 (\$/Tonne)	국제價				-			-		
	중국産				-			-		
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産				-			-		
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1,036	-14	1,049	992	1,075	1,038	952	1,277	1,101
	밀(국제)	600	17	580	529	600	556	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