

# KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2025년 4월 7일

감 수 이호춘 해운연구본부장

발 행 인 최상희 원장 직무대행

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스

01

건화물선

04

컨테이너선

15

탱커선

17

중고선

21

주요 해운지표

23

건화물선

케이프선 운임은 전주 대비 7.8% 하락한 19,732달러/일 기록

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 36p 상승한 1,393p를 기록

탱커선

유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 2.2p 하락한 57.3p를 기록

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

류희영 해운경영금융연구실장 / hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4634

최영재 연구원 / cyj@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

### 트럼프 관세가 해운업에 미치는 영향

- ▶ 트럼프 대통령이 발표한 관세는 글로벌 무역을 크게 재편하며, 특히 컨테이너 부문에 심각한 영향을 미칠 것으로 예상됨
  - 관세 발표 전, 기업들은 관세 부과를 피하기 위해 선적을 앞당겼지만, 이러한 조치는 단기적인 해결책에 불과하며 향후에는 물동량 감소가 우려됨
  - 중국(54%), 베트남(46%), 태국(36%) 등 주요 아시아 국가에 대한 높은 관세는 미국의 수입 물동량 감소를 초래할 수 있으며, EU 제품에 대한 20% 관세도 유럽발 물동량 감소로 이어질 가능성이 있음
- ▶ 관세로 인해 컨테이너 선사들은 물동량 감소와 비용 증가 문제에 직면하고 있으며, 컨테이너 서비스 네트워크의 재조정이 불가피한 것으로 보임
  - 미국항 서비스의 물동량 감소는 선박 배치 계획에 영향을 미쳐 공급과 수요의 불균형을 초래하고, 이는 운임의 변동성 증가로 이어질 가능성이 있음
  - 일부 선사들은 관세로 인한 혼란을 완화하기 위해 고객들에게 유연한 계약 조건을 제공하고, 공급망 지연을 최소화하기 위한 방안을 모색하고 있음

자료: <https://www.lloydlist.com/LL1153078/Uncertainty-rerouting-and-trade-havoc-the-implications-of-Trump-tariffs-for-shipping>

김병주 전문연구원

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

### Gemini, 화물 지연 문제 해결을 위한 추가 선박 배치 계획

- ▶ 하팍로이드 CEO 롤프 하벤 안센(Rolf Habben Jansen)은 Gemini가 화물 지연 문제를 완화하기 위해 향후 몇 주 내에 추가 선박을 배치할 계획이라고 밝힘
  - Gemini는 협력체 출범 후 현재까지 계획된 340척 중 285척의 선박을 운영하여 1,500회 이상의 항만 기항을 완료함
  - 안센은 추가 선박 배치가 완료되면 Gemini 네트워크의 주간 운송 용량이 안정적으로 제공될 수 있을 것이라고 평가함
- ▶ 안센은 기존의 디 얼라이언스 서비스에서 하팍로이드 선박을 배제하는 과정에 화물 지연과 오배송 문제가 발생했다고 설명함
  - 엔트윙프와 로테르담 등 주요 허브 항만에서 터미널 혼잡 문제가 지속되고 있으며, 뉴욕 및 뉴저지 항만에 서도 공 컨테이너 처리 문제로 인해 트럭 작업 지연 문제가 발생함
  - 한편, 씨 인텔리전스(Sea-Intelligence)에 따르면 Gemini의 컨테이너 서비스 정시성은 약 90%로 경쟁사보다 높은 수준을 유지하고 있는 것으로 평가됨

자료: <https://www.joc.com/article/gemini-will-roll-out-more-ships-to-stop-cargo-from-rolling-habben-jansen-5976477>

김병주 전문연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 건화물선 시장, 미국 관세 여파로 철강·시멘트 수입 변화 전망

- ▶ 미국은 모든 국가에 10%의 기본 관세를 부과하고 중국(54%), 베트남(46%), EU(20%) 등에는 더 높은 세율을 적용하였으며 특히 철강과 자동차에는 25%의 별도 관세가 부과되어 철강 수입에 직접적인 영향이 예상됨
  - 해운시장분석기관 시그널 그룹(Signal Group)은 철강에 대한 별도 관세로 인해 아시아, 아프리카 등 대체 시장으로 운송 경로가 변경되면서 톤마일 수요가 증가하고, 지역에 따라 선박 과잉 또는 부족 현상이 발생할 것이라 예상함
  - 선박중개업체 휴이 로빈슨(Howe Robinson)은 미국 수입업자들이 46%의 관세가 부과되는 베트남산 시멘트 대신 10%의 관세가 적용되는 튀르키예산 시멘트로 수입을 전환할 것이라고 예상하였음
- ▶ 선박중개업체 브레마(Braemar)는 미국의 관세보다 각국의 보복 관세가 건화물 물동량에 더 큰 충격을 줄 것이라 예상했으며, 해운컨설팅업체 MSI 또한 보복 관세로 인해 미국산 곡물과 석탄이 타격을 입을 것이라 전망함
  - MSI는 트럼프 1기 당시 중국이 미국산 대신 브라질산 대두 수입을 확대한 전례가 있으며, 이번에는 과거만큼 극단적인 미국산 대두 수입 감소는 없을 가능성이 있으나 중국의 대응을 지켜볼 필요가 있다고 지적함
  - 휴이 로빈슨은 중국건조선박에 대한 항만 사용료 부과 계획이 아직 확정되지는 않았지만 이미 시장에 영향을 미치고 있다는 점에서 관세보다 더 중대한 위협이며, 현실화될 경우 향후 심각한 차질을 초래할 것이라 언급함

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1153074/Tariff-impact-on-dry-bulk-limited-but-worse-could-be-to-come>

최영재 연구원

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

### 석탄, 주요국 수입 급감 속 신흥시장 비중 확대

- ▶ 선박추적업체 케이플러(Kpler)에 따르면 2025년 1분기 전 세계 석탄 수입량은 약 2억 4,000만 톤으로 2024년 1분기 대비 약 1,000만 톤 감소했으며 최근 3년 중 가장 낮은 분기 실적인 것으로 나타났음
  - 중국의 지난해 1분기 8,500만 톤에서 약 1,800만 톤 감소한 약 6,700만 톤으로 나타났으며 인도의 지난해 1분기 수입량은 4,460만 톤이었으나 올해 1분기에는 560만 톤 감소한 약 3,900만 톤이었음
  - 한국은 지난해 1분기 약 1,860만 톤에서 올해 1분기에는 약 1,530만 톤으로 약 560만 톤 감소한 것으로 나타났으며, 일본은 약 2,780만 톤에서 약 2,500만 톤으로 약 280만 톤 감소한 것으로 나타남
- ▶ 2025년 1분기에는 석탄 수입 상위 4개국(중국, 인도, 일본, 한국)을 제외한 국가들의 석탄 수입 비중이 최근 3년 중 가장 높은 수준으로 확대되어 대규모 수입국의 수입 감소를 부분적으로 상쇄하는 효과를 보임
  - 튀르키예는 전년 대비 약 200만 톤, 네덜란드는 약 150만 톤, 방글라데시, 홍콩, 베트남은 각각 약 100만 톤의 수입 증가를 기록했으며, 필리핀과 말레이시아 역시 역대 2위의 1분기 수입량을 기록함
  - 케이플러는 2025년 3월에 출항한 약 4,300만 톤의 석탄은 아직 케이플러의 집계 시스템에 반영되지 않은 상황으로, 해당 물량이 확인되면 2025년 2분기 주요 수입국들의 수입량은 증가할 것이라 언급함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/top-coal-importers-slow-purchases-so-far-in-2025/>

최영재 연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 중국, 수요 둔화와 제재로 독립 정유사 가동률 회복세 제약

- ▶ 중국 전체 정제 능력의 4분의 1을 차지하는 독립 정유사들의 평균 정제 가동률은 2025년 3월에 46%를 기록하며 3개월 만에 반등했으나, 여전히 2023년 말의 65% 수준에는 크게 못 미치는 것으로 나타났음
  - 에너지 컨설팅사 오일캠(Oilchem)은 2025년 2월 가동률이 45% 이하로 하락했으나, 러시아 및 이란 산 원유 운송에 제재를 받지 않은 선박들이 참여하면서 공급이 개선돼 3월 가동률이 반등했다고 분석함
  - 에너지 컨설팅사 FGE는 3월 정제 처리량이 약 5만 배럴/일 수준으로 회복된 것으로 추정했으며, 2분기에는 계절적 요인에 따른 경유 수요 증가에 힘입어 정제 처리량이 추가로 확대될 가능성이 있다고 전망함
- ▶ 중국 내 전기차 보급 확산 추세, 미국에 대응한 중국의 보복 관세에 따른 연료 수요 둔화, 이란 제재 강화에 따른 원유 공급 차질 등 복합적인 요인이 중국 독립 정유사들의 수익성을 지속적으로 압박할 것이라 예상됨
  - 중국석유천연가스공사(CNPC)에 따르면 2024년에 중국의 휘발유 소비는 약 3%, 경유 소비는 약 5% 감소하였으며, 2025년에도 중국의 휘발유 및 경유 소비는 각각 3% 추가 감소할 것으로 예상됨
  - 에너지 컨설팅사 리스타드 에너지(Rystad Energy)는 이란 제재 강화로 독립 정유사들이 원유 조달에 차질을 빚고 있으며, 이에 따라 러시아 등으로 수입처를 전환하거나 가동률을 낮출 수 있다고 분석함

자료: <https://www.reuters.com/business/energy/china-teapot-oil-refiners-improve-run-rates-demand-woes-sanctions-weigh-2025-04-07/>

최영재 연구원

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

### OPEC+, 이란 리스크 대응을 위한 5월 증산 규모 확대

- ▶ OPEC+ 소속 8개국은 기존 13만 5,000배럴/일 규모의 증산 계획을 세 배 이상 상회하는 41만 1,000배럴/일로 확대해 2025년 5월부터 증산을 단행하기로 결정했으며, 이에 따라 브렌트유 가격은 6% 이상 하락함
  - 이번 증산은 러시아, 사우디아라비아, UAE, 쿠웨이트, 이라크, 알제리, 카자흐스탄, 오만이 합의한 220만 배럴/일 감산 해제 계획의 일환으로, 당초 5월분 외에 향후 두 달 분의 증산분이 포함된 조치임
  - OPEC+는 현재도 전 세계 공급의 약 5.7%에 해당하는 585만 배럴/일 규모의 감산 기조를 유지 중이며, 이번 증산은 미국의 이란에 대한 최대 압박 정책으로 인한 공급 차질 우려를 완화하기 위한 대응책으로 해석됨
- ▶ 에너지 컨설팅사 에너지 애스펙트(Energy Aspect)는 OPEC+는 현재 할당량 준수에 집중하고 있으며, 이번 증산 결정은 할당량 이행률이 낮은 국가들에 대한 압박 수단으로 작용하는 효과가 있다고 언급함
  - 카자흐스탄은 최근 수개월간 OPEC+와 합의한 생산 목표치를 초과한 수준의 생산을 지속해 주요 산유국들의 반발이 커지고 있는 상황으로 OPEC+는 초과 생산국에 대해 추가 감산 이행을 요구하고 있음
  - 러시아는 셰브론(Chevron), 엑손모빌(ExxonMobil) 등이 사용하는 카자흐스탄의 CPC 파이프라인의 일부 수출 용량을 폐쇄하라고 요구했으며, 이로 인해 카자흐스탄의 4월 원유 수출이 감소할 가능성이 있음

자료: <https://www.reuters.com/markets/commodities/opec-advance-oil-output-hike-plan-with-bigger-may-boost-2025-04-03/>

최영재 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	4월 1주					
	주간평균운임	전주 대비 차이		5월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	19,732	▼ -1,664	-7.8 %	20,433	▲ 433	2.2 %
파나막스선 5TC (달러/일)	13,293	▲ 243	1.9 %	12,515	▼ -773	-5.8 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	10,339	▼ -380	-3.5 %	10,714	▼ -379	-3.4 %

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

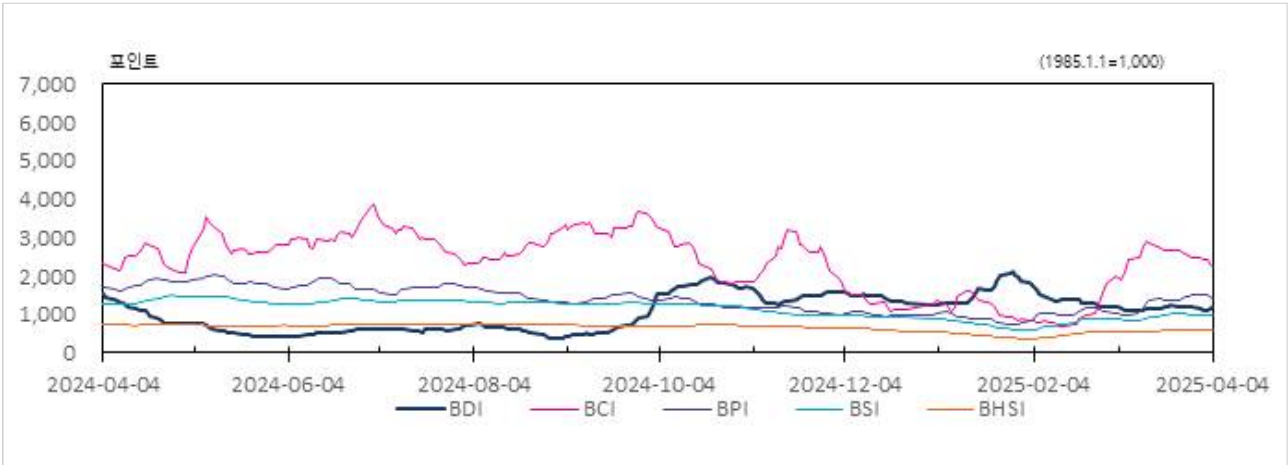


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		4월 1주	전주 대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) <sup>1)</sup>									
선형별 운임	운임지수 BDI	1,559	▼ -71	976	2,419	1,755	530	3,346	1,378
	케이프(5TC)	19,732	▼ -1,664	8,945	35,780	22,593	2,246	21,814	11,848
	파나마스(5TC)	13,293	▲ 243	8,616	20,757	14,099	7,277	16,669	12,276
	수프라막스(10TC)	10,339	▼ -380	9,637	16,441	13,601	6,874	14,703	10,928
	핸디(7TC)	11,051	▲ 162	10,197	14,537	12,660	7,763	12,703	10,317
1년 용선료	케이프	20,250	▼ -1,250	18,800	32,000	24,750	13,750	25,125	17,161
	파나마스	13,625	▼ -1,000	12,000	19,575	16,554	12,050	18,750	15,202
	수프라막스	13,750	▼ -250	13,250	18,500	16,737	12,438	18,625	15,131
	핸디	12,750	▼ -125	12,000	15,250	14,064	9,750	15,500	12,512
건화물선 시장(FFA)									
		5월물		3분기물		2026년물		2027년물	
		4월 1주	전주 대비	4월 1주	전주 대비	4월 1주	전주 대비	4월 1주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	20,433	▲ 433	21,253	▲ 157	19,050	▼ -433	19,567	▼ -235
	파나마스(5TC)	12,515	▼ -773	12,391	▼ -905	11,695	▼ -245	11,862	▼ -218
	수프라막스(10TC)	10,714	▼ -379	10,973	▼ -477	10,467	▼ -237	10,678	▼ -170
	핸디(7TC)	10,673	▼ -582	10,964	▼ -365	10,155	▼ -287	10,575	▼ -188

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



2 시장동향

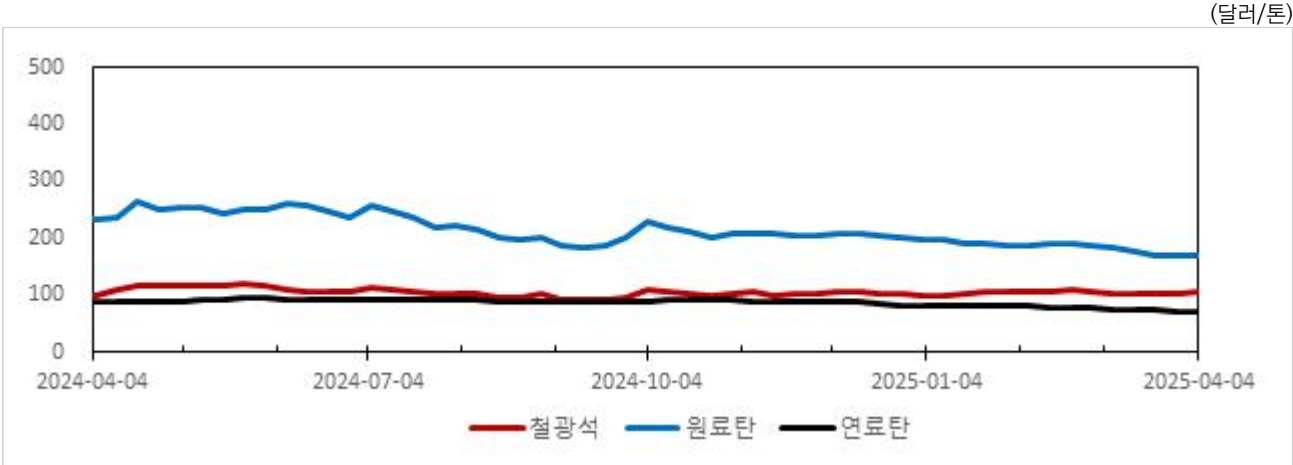
원자재 가격

(달러/톤)

구분	2025년		전주 대비 차이				2024년			
	4월 1주	전주 대비					4월 1주	연평균	최저	최고
철광석	104.5	103.5	▲	1.1	1.0	%	100.4	109.7	91.2	142.6
원료탄	170.6	169.2	▲	1.4	0.8	%	232.4	242.5	183.6	326.1
연료탄	70.5	71.4	▼	-0.9	-1.3	%	89.4	91.0	82.5	99.3
대두	372.4	371.1	▲	1.3	0.3	%	434.1	405.9	344.9	469.2
옥수수	180.7	179.3	▲	1.4	0.8	%	170.3	167.4	145.2	181.8

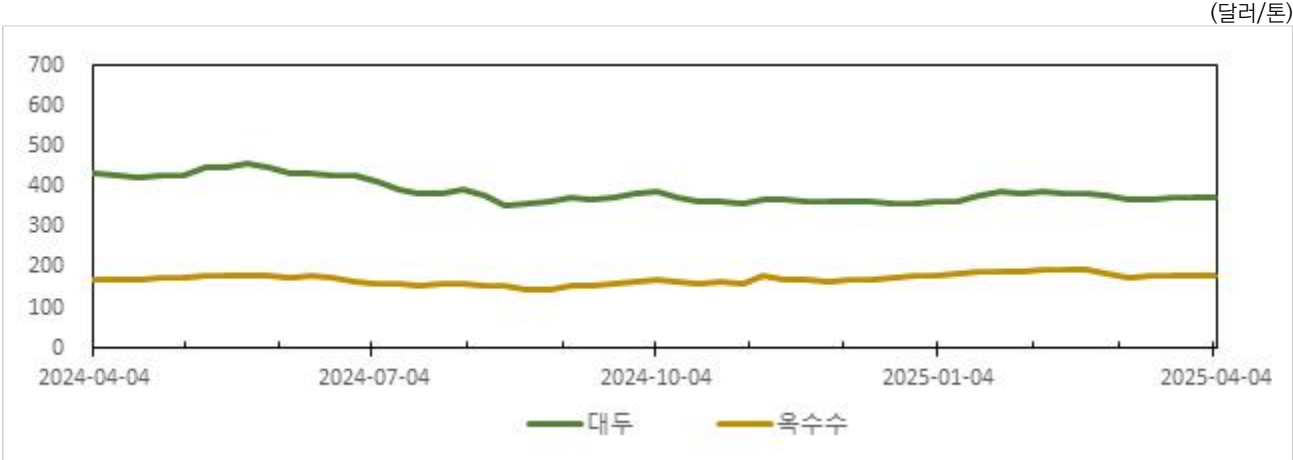
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)      ▲ 상승    ▼ 하락    — 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

1 케이프선

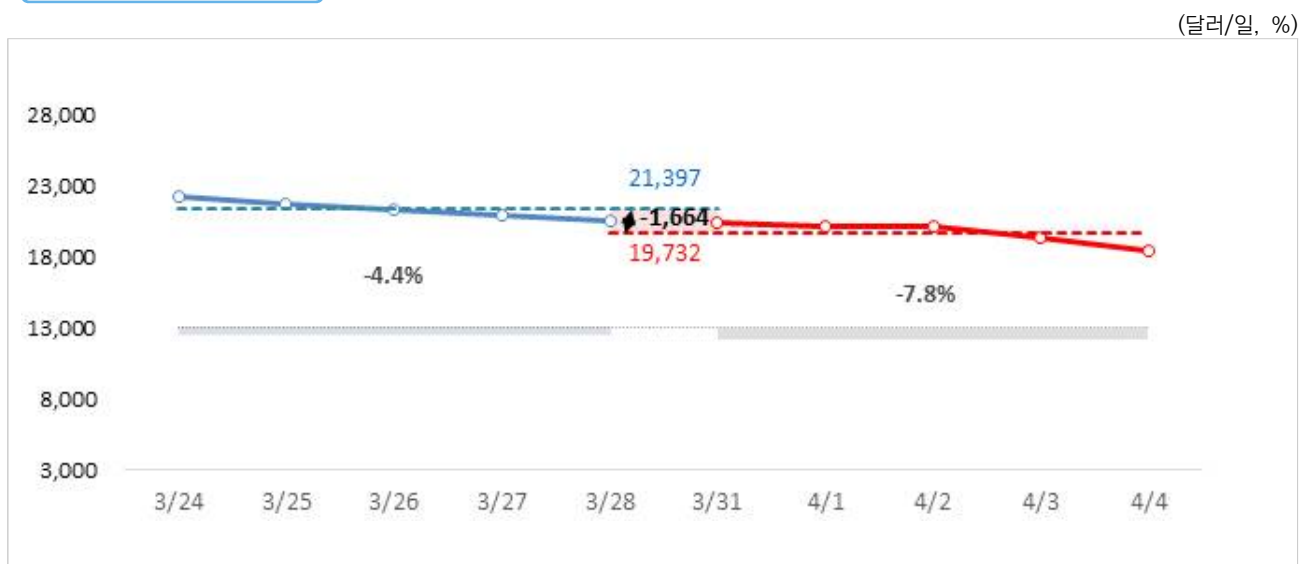
(운임) 케이프선 운임이 전주(3월 4주) 대비 7.8% 하락한 19,732달러/일을 기록함

- 중국의 청명절 영향으로 성약 활동 둔화

(동향) 중국의 철광석 수요에 대한 엇갈린 전망

- 중국의 철광석 수요에 대한 상반된 전망이 제기되고 있음. 일부에서는 전기차, 기계 산업 등을 중심으로 철강 수요가 유지될 것으로 예상되며 이에 따라 철광석 수요가 강세를 지속할 것이라는 분석임
- 다른 한편에서는 중국의 부동산 시장의 장기 침체, 미국과 중국 간의 관세 부과에 따른 무역 위축, 철강 업계의 수익성 악화 그리고 환경 규제에 의한 조강 생산 감축 기조 등 복합적인 요인이 철광석 수요를 저하시킬 수 있다는 전망임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		4월 1주	3월 4주	전주대비차이	
BCI		2,379	2,580	▼ -201	-7.8%
스팟운임(5TC)		19,732	21,397	▼ -1,664	-7.8%
용선료	6개월	24,500	26,000	▼ -1,500	-5.8%
	1년	20,250	21,500	▼ -1,250	-5.8%
	5년	19,500	20,000	▼ -500	-2.5%
FFA	5월물	20,433	20,000	▲ 433	2.2%
	3분기물	21,253	21,096	▲ 157	0.7%
	'26년	19,050	19,483	▼ -433	-2.2%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

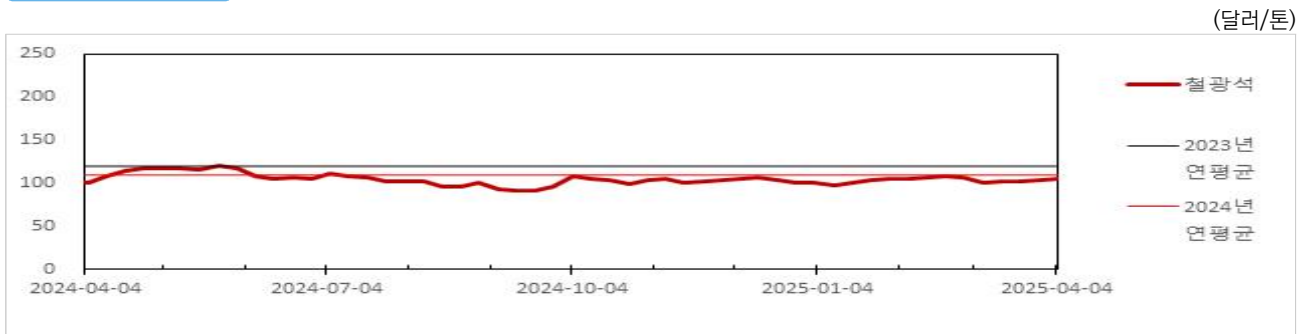
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



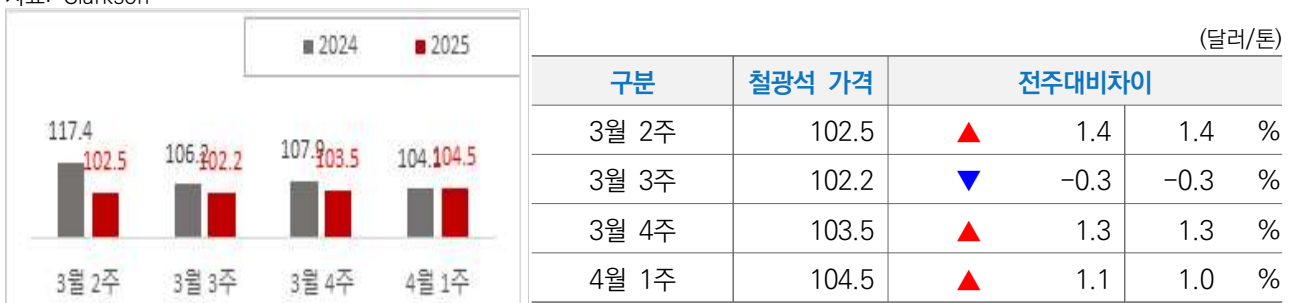
## 3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 1.0% 상승한 104.5달러/톤 기록

철광석 가격 추이



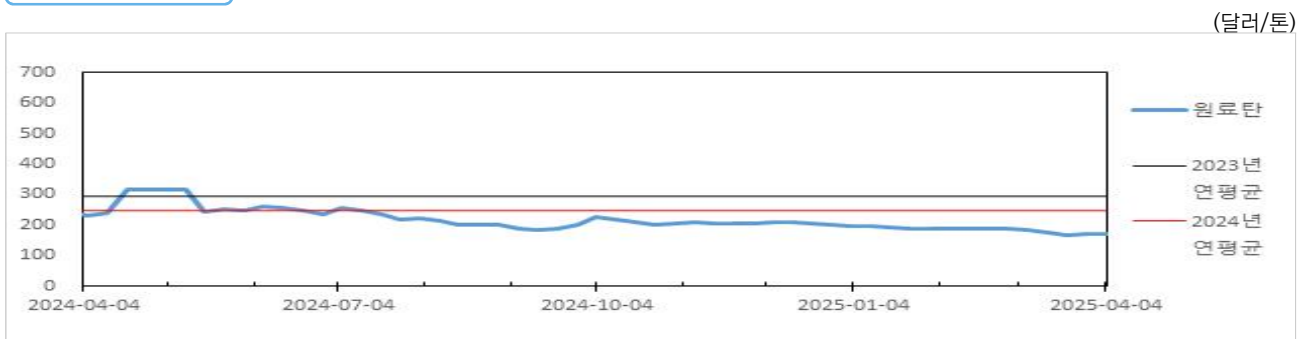
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 0.8% 상승한 170.6달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

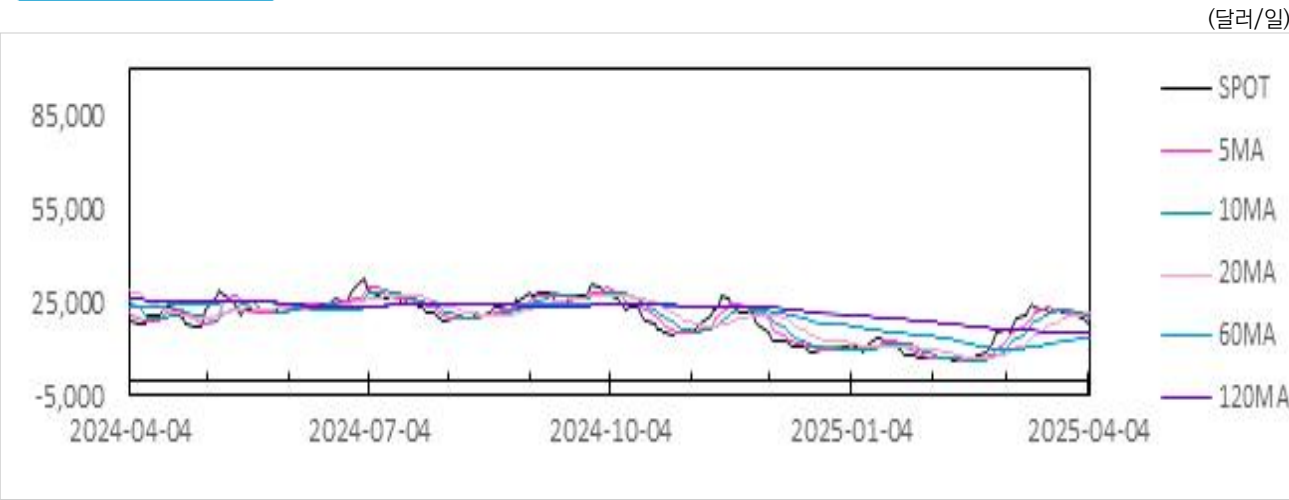


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



## 3 파나막스선-동향분석

## I 파나막스선

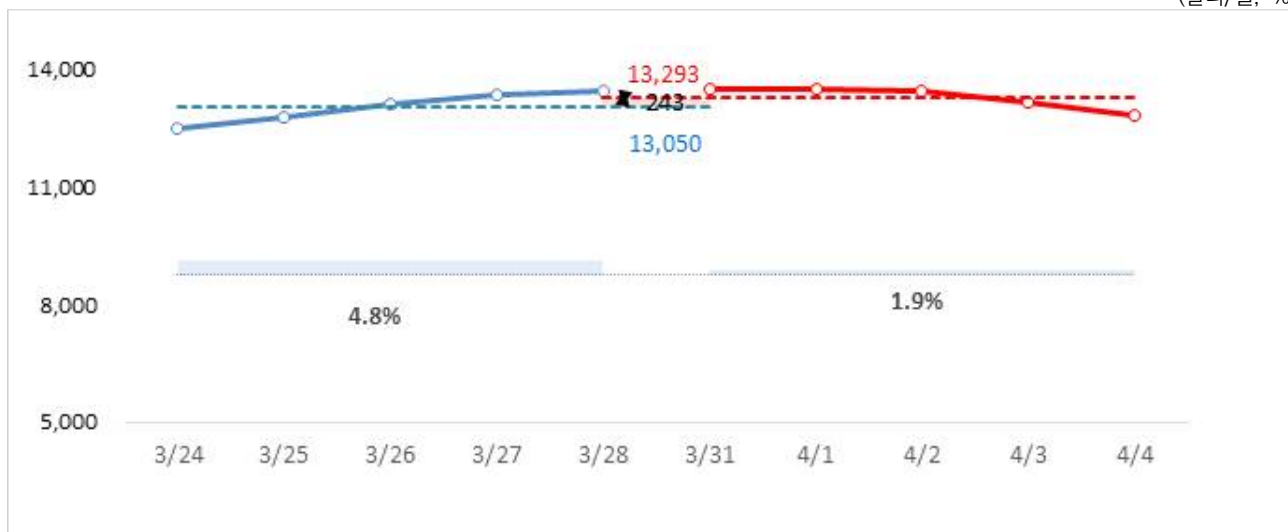
(운임) 전주 대비 1.9% 상승한 13,293달러/일 기록

(동향) 중국의 브라질산 대두 수요 확대

- 미국의 새로운 관세 발표로 인해 중국은 미국산 대두 수입을 줄이고 있으며 브라질산 대두로의 수요 전환이 진행되고 있음. 브라질 외에도 아르헨티나와 파라과이 등 주요 대두 수출국들이 반사 수혜를 입을 것으로 전망되며 밀 시장에서는 호주와 아르헨티나산이 미국산 밀을 대체하는 주요 수입처로 부상할 것으로 예상됨
- 다만 중국이 2024년 기준 전 세계 대두 수입의 약 52%를 미국에 의존하고 있던 점을 고려할 때 단기간 내 미국산 대두를 전면적으로 대체하는 데는 한계가 있을 것으로 평가됨. 특히 브라질의 대두 수출은 물류 인프라의 구조적 한계로 인해 일정 지연 및 수출 차질이 발생하고 있어 공급 안정성 측면에서 불확실성이 존재함

## 최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

## 파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		4월 1주	3월 4주	전주대비차이		
BPI		1,477	1,450	▲ 27	1.9	%
스팟운임(5TC)		13,293	13,050	▲ 243	1.9	%
용선료	6개월	14,375	14,875	▼ -500	-3.4	%
	1년	13,625	14,625	▼ -1,000	-6.8	%
	5년	12,750	12,750	-	-	%
FFA	5월물	12,515	13,288	▼ -773	-5.8	%
	3분기물	12,391	13,296	▼ -905	-6.8	%
	'26년	11,695	11,940	▼ -245	-2.1	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

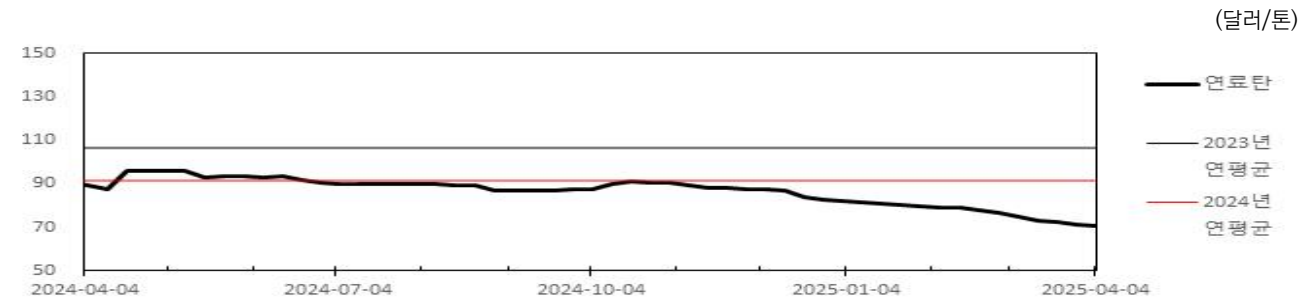
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



## 3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 1.3% 하락한 70.5달러/톤 기록

## 연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



구분	연료탄가격	전주대비차이		
3월 2주	73.0	▼	-2.1	-2.9 %
3월 3주	72.4	▼	-0.5	-0.7 %
3월 4주	71.4	▼	-1.0	-1.4 %
4월 1주	70.5	▼	-0.9	-1.3 %

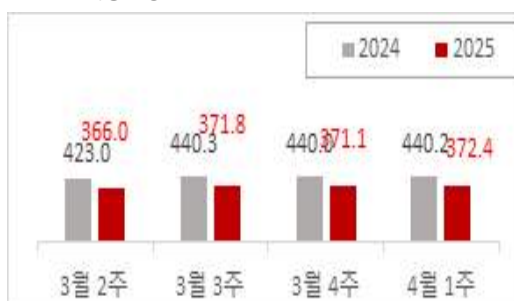
자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 0.3% 상승한 372.4달러/톤 기록

## 대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



구분	대두 가격	전주대비차이		
3월 2주	366.0	▼	-1.7	-0.5 %
3월 3주	371.8	▲	5.8	1.6 %
3월 4주	371.1	▼	-0.7	-0.2 %
4월 1주	372.4	▲	1.3	0.3 %

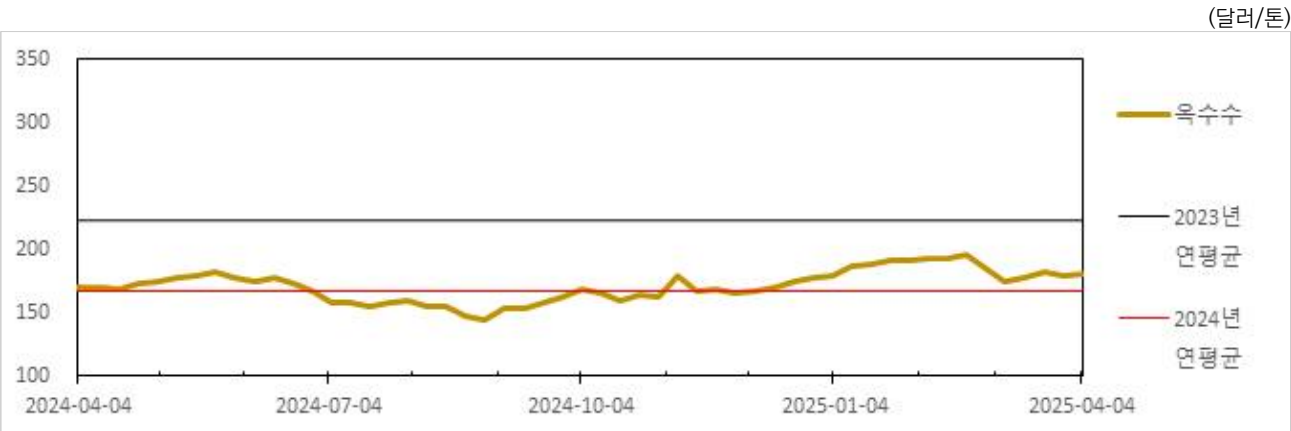
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선-동향분석

옥수수 가격 : 전주 대비 0.8% 상승한 180.7달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



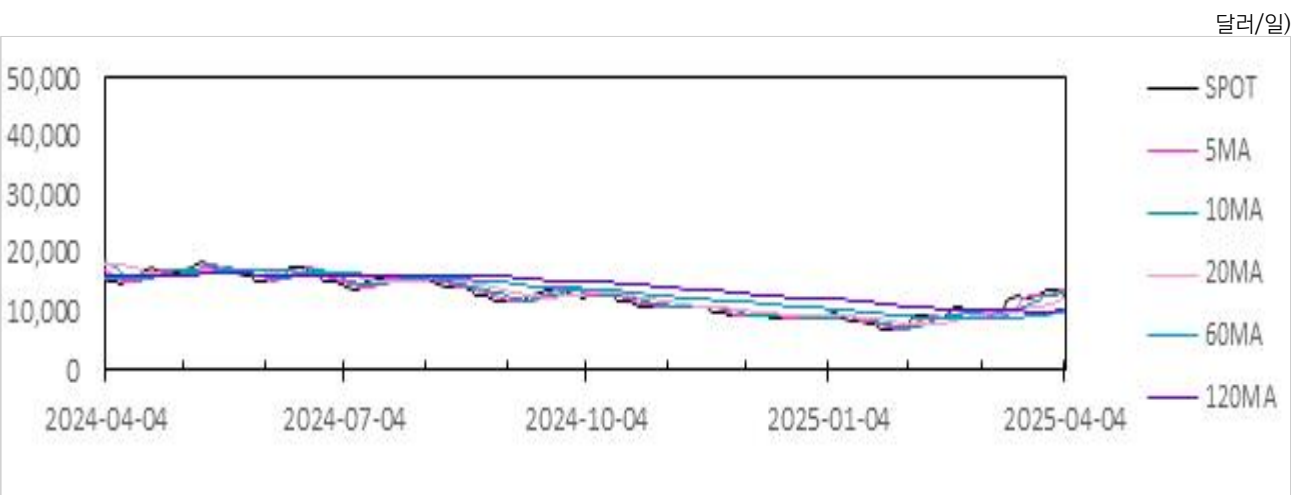
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
3월 2주	178.2	▲ 3.3	1.9	%
3월 3주	182.3	▲ 4.1	2.3	%
3월 4주	179.3	▼ -3.0	-1.7	%
4월 1주	180.7	▲ 1.4	0.8	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

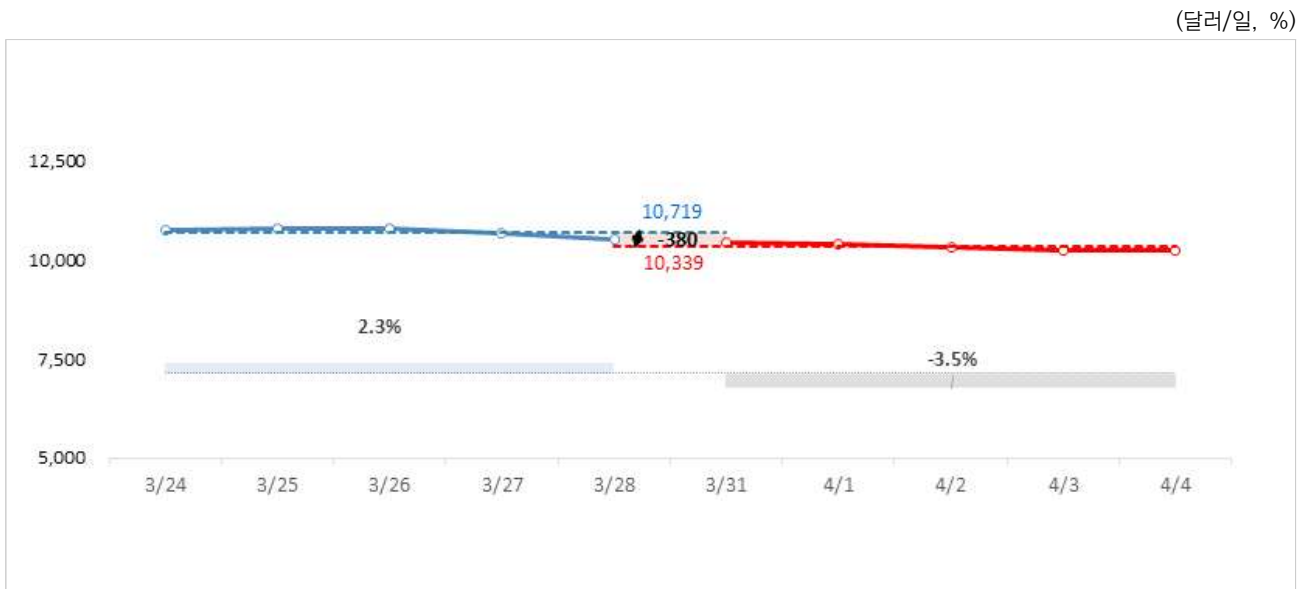
수프라막스선

(운임) 전주 대비 3.0% 하락한 10,339달러/일 기록

(동향) 라미단 및 바이란 영향으로 철스크랩 수요 둔화

주요 철스크랩 수입국인 터키, 방글라데시, 파키스탄에서 라미단과 바이란 영향으로 수요가 일시적으로 감소함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		4월 1주	3월 4주	전주대비차이	
BSI		979	1,009	▼ -30	-3.0 %
스팟운임(10TC)		10,339	10,719	▼ -380	-3.5 %
용선료	6개월	13,875	13,875	-	- %
	1년	13,750	14,000	▼ -250	-1.8 %
	5년	14,000	14,000	-	- %
FFA	5월물	10,714	11,092	▼ -379	-3.4 %
	3분기물	10,973	11,450	▼ -477	-4.2 %
	'26년	10,467	10,704	▼ -237	-2.2 %

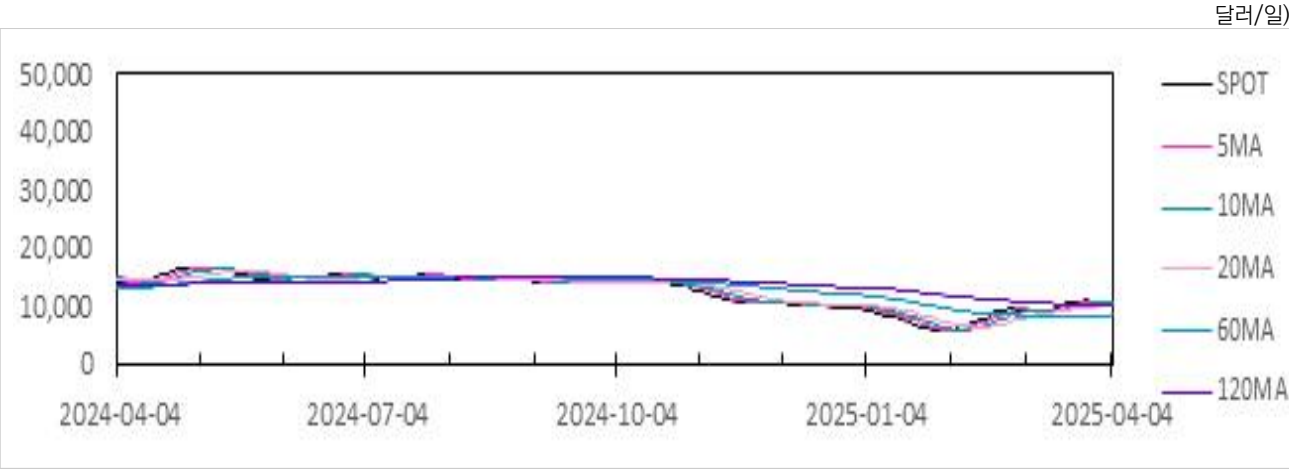
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 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 36p 상승한 1,393을 기록

(운임) 컨테이너 운임지수(SCFI)는 전주에 이어 2주 연속 상승

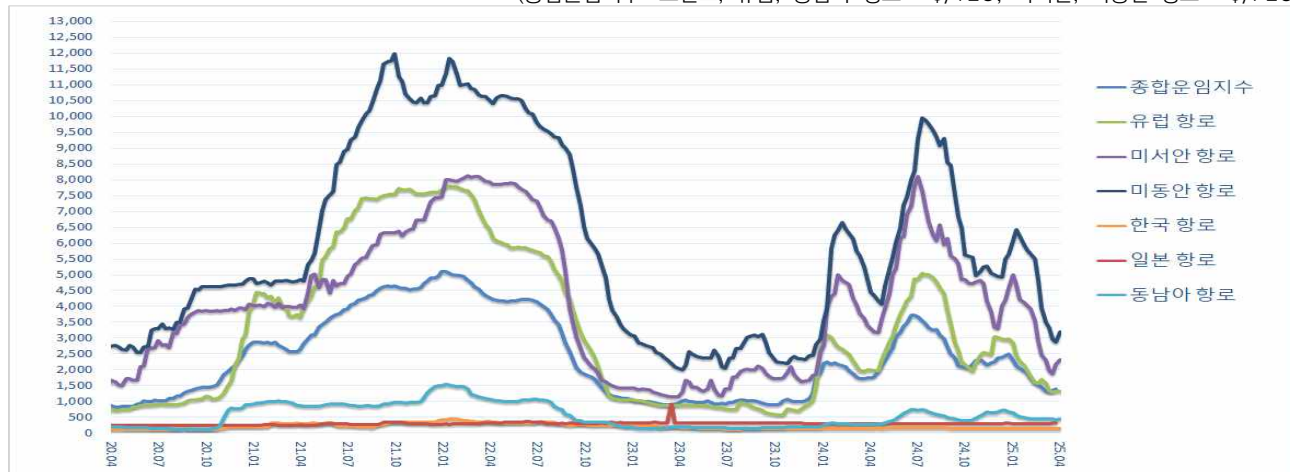
○ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 일괄운임인상으로 인한 북미 시장의 상승을 바탕으로 상승세 이어가

(현황) 미국의 관세 부과, 입항 수수료 등으로 시장 불확실성 커져

- 아시아-북미 항로는 일괄운임인상으로 인한 추가 운임 상승 가능성이 있는 가운데, 미국 관세 부과로 인한 물량 감소 가능성 또한 존재하므로 향후 관세 적용 대상 화물의 선적 움직임에 주목할 필요가 있음
- 아시아-유럽 항로는 수요 측면에서 큰 반등은 없으나 유럽 항만의 파업 등으로 인한 혼잡이 공급에 영향을 미친 것으로 파악됨. 또한 시장 운임이 BEP 수준에 근접하면서 하락세가 진정되는 것으로 판단됨

## 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)

		4월 1주	전주대비	2025년			2024년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임	종합운임지수	SCFI	1,393	36	1,293	2,505	1,734	1,731	2,506
	유럽항로		1,336	18	1,306	2,851	1,791	1,943	3,132
	미서안항로		2,313	136	1,872	4,997	3,193	2,775	4,987
	미동안항로		3,306	112	2,866	6,418	4,449	3,931	6,463
	한국항로		142	1	137	142	139	138	153
	일본항로		327	3	308	327	312	297	303
	동남아항로		445	12	433	655	481	259	487

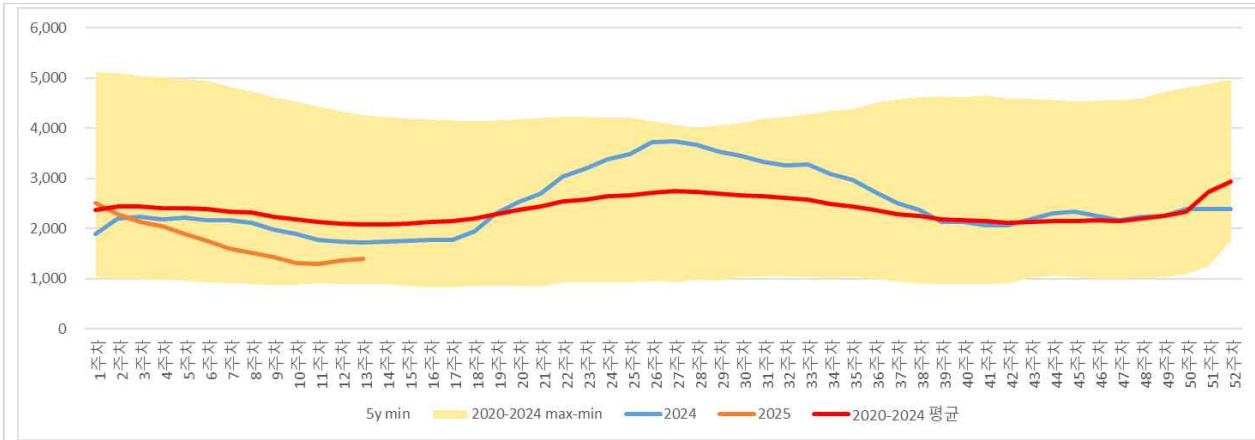
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



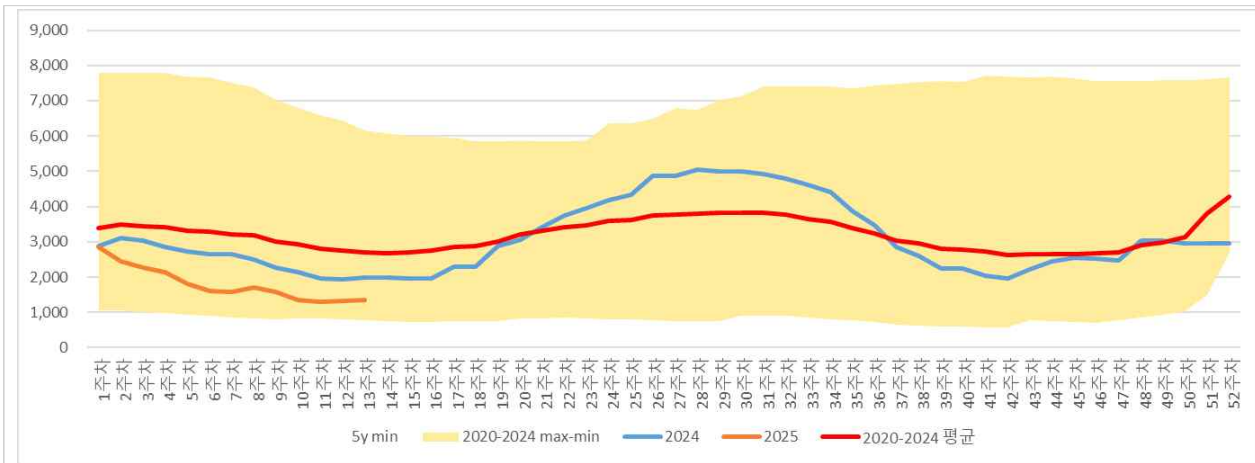
2 운임전망

| 4월 2주('25.4.7~'25.4.11)

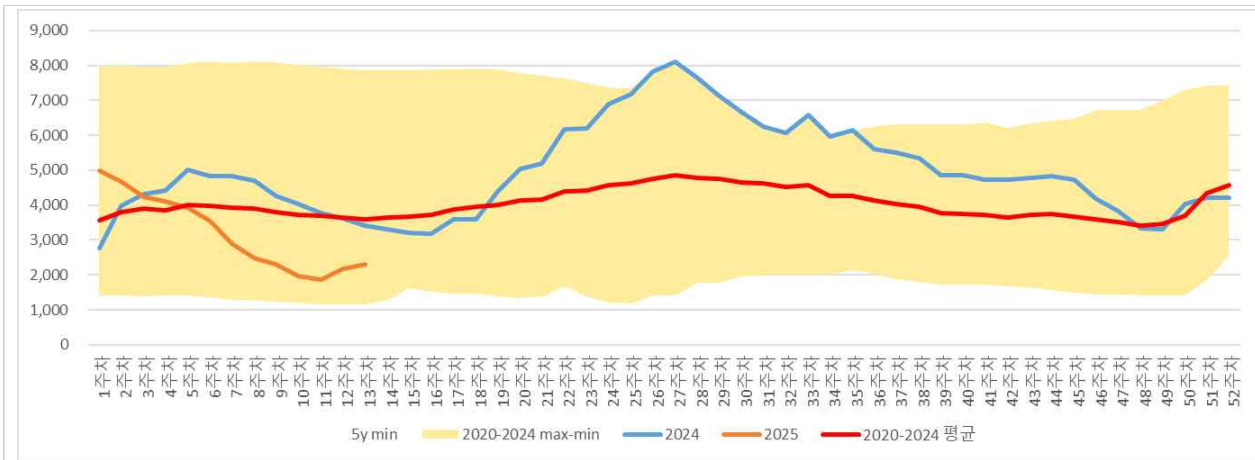
SCFI 지수는 보합할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 상승할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 보합할 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 2.2p 하락한 57.3을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

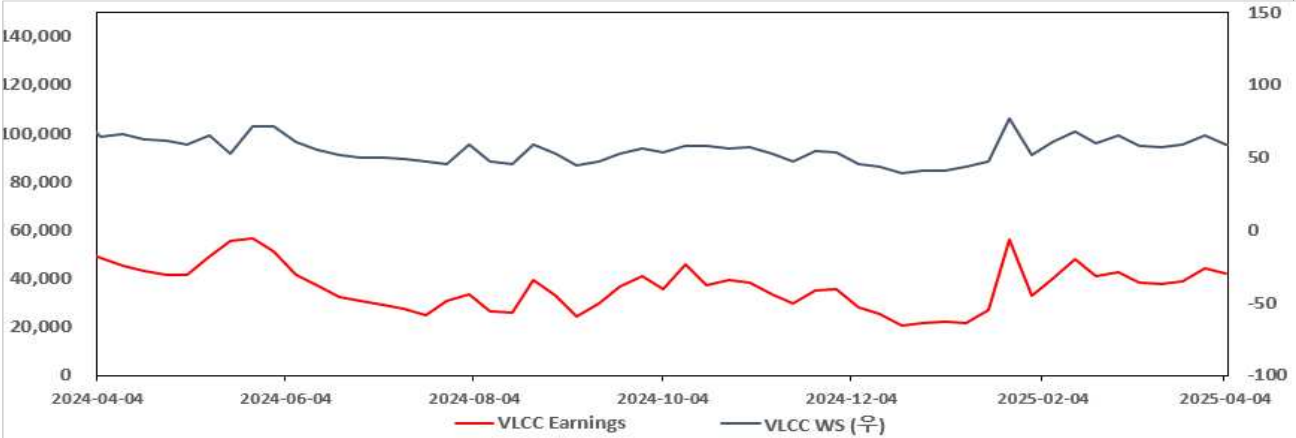
구분	4월 1주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	57.3	▼	2.2	3.7 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	30.0	▼	1.0	3.2 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	58.0	▼	2.0	3.3 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	60.0	▼	1.0	1.6 %

(동향) 중동항로 약세 지속, 미 제재 리스크에 따른 유조선 시황 불확실성 확대

- OPEC+의 증산 발표와 점진적인 물동량 유입에도 불구하고 선박 수급 불균형으로 인해 중동 항로를 중심으로 시황은 하락세를 보인 반면, 대서양 항로는 제한적인 회복세를 나타냄
- 트럼프 행정부는 3월 24일 베네수엘라산 원유에 대한 2차 제재 관세를 부과한 데 이어, 30일에는 러시아산 및 이란산 원유에도 동일한 조치를 취할 가능성을 시사함. 이들 국가는 대다수 원유를 중국에 수출하고 있어, 제재가 현실화될 경우 중국향 물동량 감소로 유조선 시황의 변동성이 확대될 수 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)

		4월 1주	전주대비	2025년			2024년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	57.3	-2.3	43.3	77.2	59.2	40	80	57
항로(TD3C)	평균 수익	39,863	5	20,781	57,589	39,366	17,598	74,778	20,034
VLCC	1년 용선료	37,500	0	35,250	46,500	39,375	37,250	48,500	45,635

자료: Clarkson

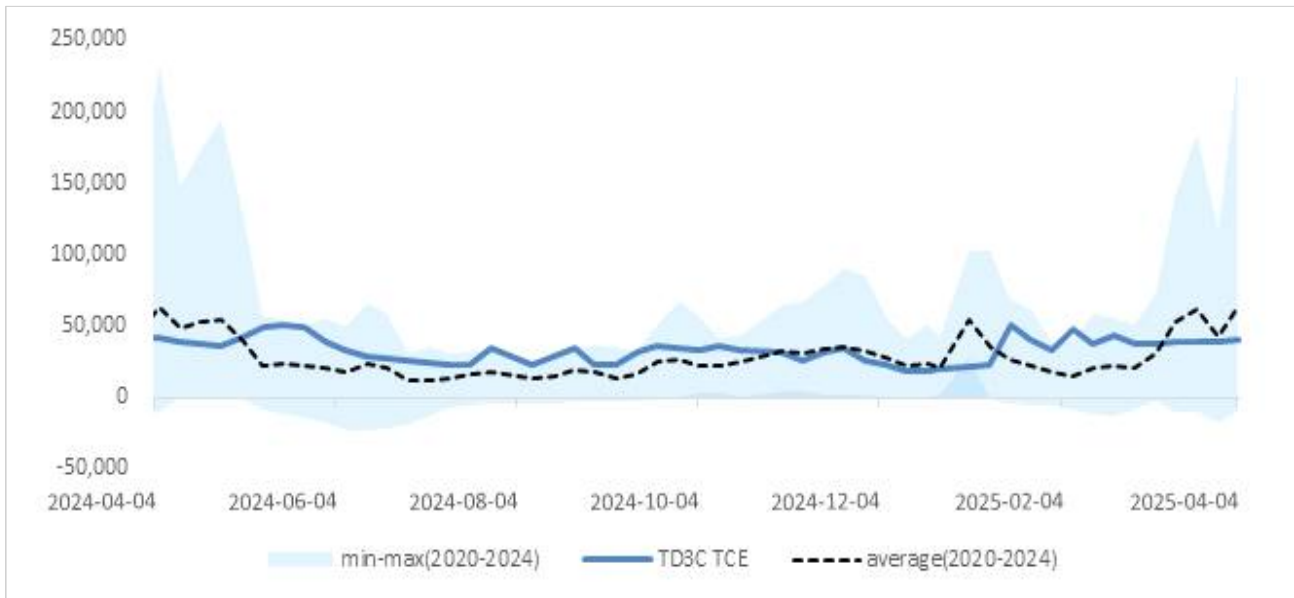


## 1 유조선-기술분석

▮ 약보합세를 보이는 가운데, 변동성 확대에 따른 시황 불확실성도 지속됨

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

(달러/일)

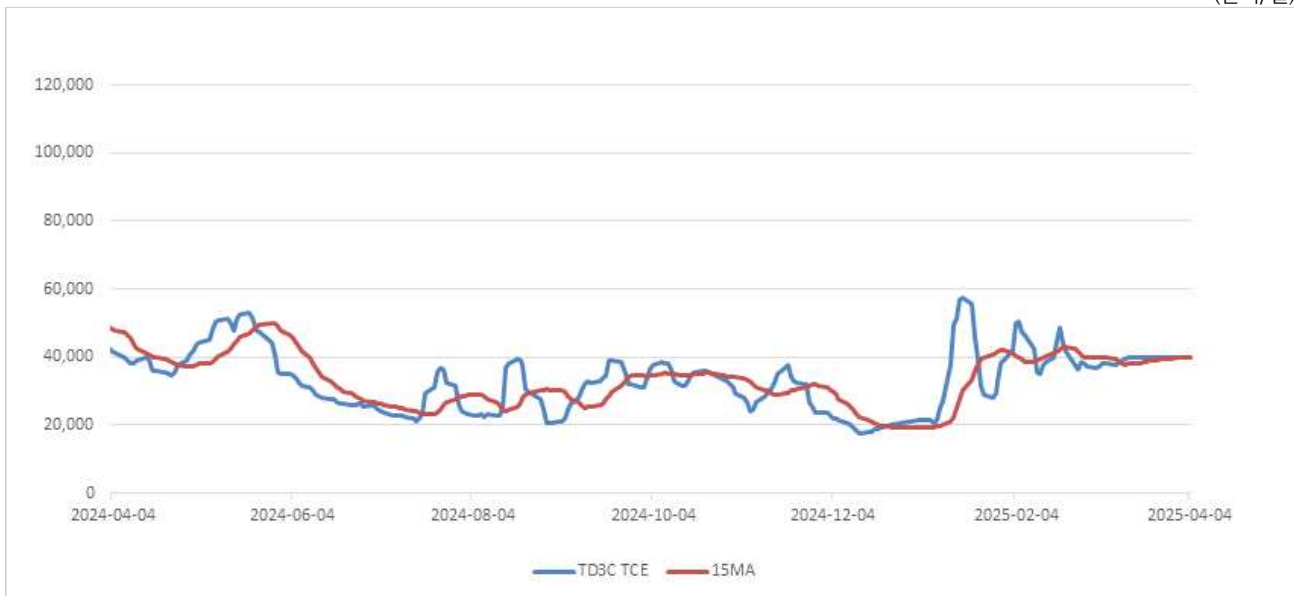


자료: Clarkson

▮ 15일 이동평균선과 유사한 수준을 보이며 단기 상승세 이후 횡보 국면에 진입함

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



## 2 석유제품선-동향분석

■ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 금주 석유제품선 WS는 전주 대비 7.8p 하락한 150.3을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

구분	4월 1주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	150.3	▼	7.8	4.9 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	155.0	-	0	0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	155.0	▼	5.0	3.2 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	145.0	▼	5.0	3.3 %

(동향) 주요 항로 전반에 걸친 수요 둔화로 인해 대부분의 선형에서 운임 약세

- 주요 항로를 중심으로 한 수요 부진이 운임 전반에 걸쳐 약세 요인으로 작용하고 있으며, 이로 인해 석유제품선 시장에도 하락 압력이 가중되고 있음
- 현재 트럼프 행정부의 보호무역주의 강화와 이에 따른 유가 하락이 글로벌 경기 둔화 우려를 심화시키고 있으며, 주요국의 경제 침체가 석유제품 수요 전반에 부정적인 영향을 미치면서, 석유제품선 시장은 단기적으로 운임 반등 여력이 제한될 것으로 전망됨

## 석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

## 석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		4월 1주	전주대비	2025년			2024년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	150.3	-7.8	125.7	171.9	146.0	119	348	202
	평균 수익	20,474	-2,721	15,759	24,428	19,917	11,218	59,894	17,134
MR	1년 용선료	19,125	0	18,750	21,500	19,438	19,500	41,750	27,797

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

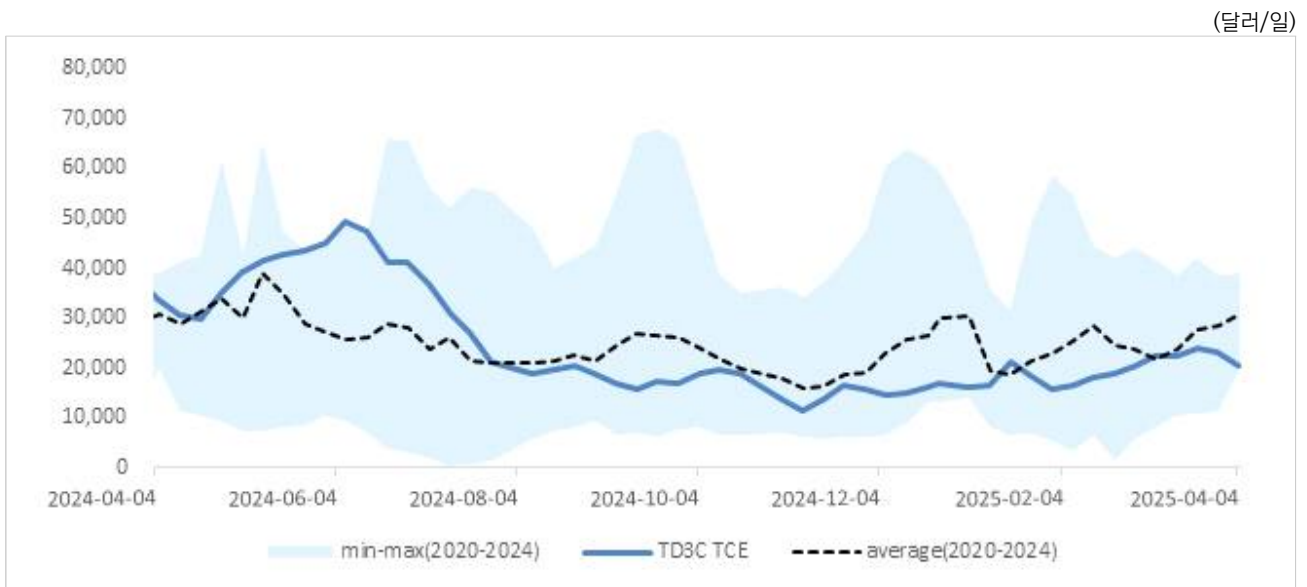
자료: Clarkson



## 2 석유제품선-기술분석

과거 평균치를 다소 상회하며 약보합 추세가 지속되고 있음

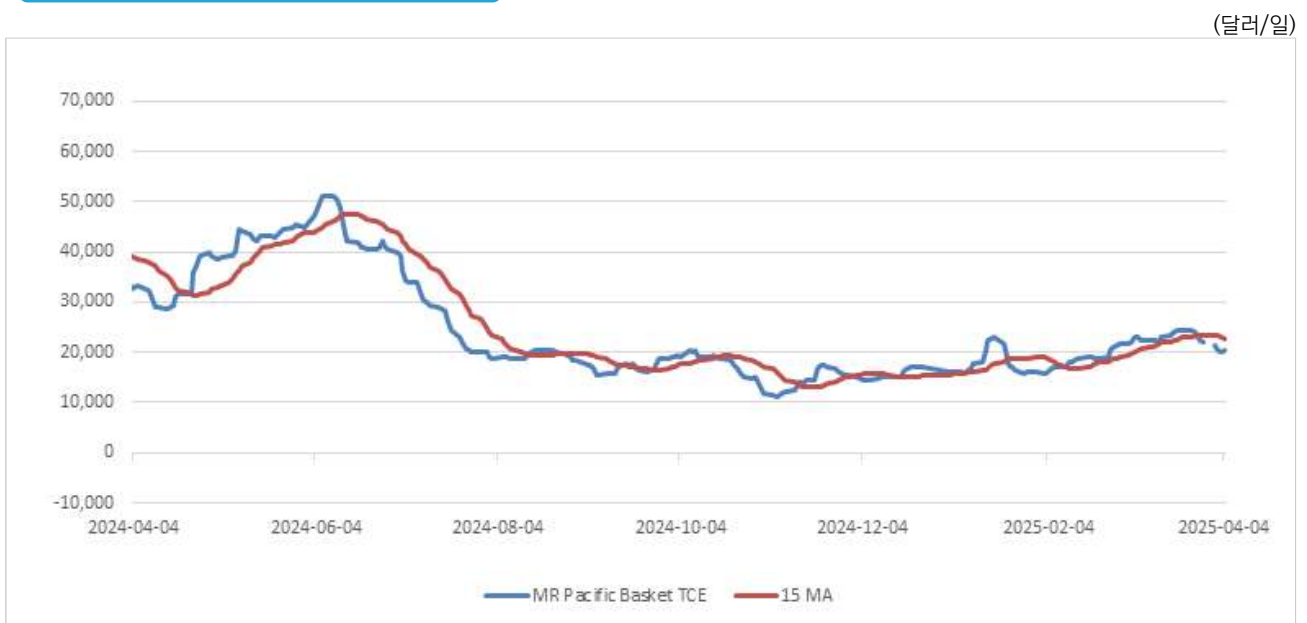
MR 인도-극동(Pacific Basket)



자료: Clarkson

15일 이동평균선 아래로 소폭 하락 추세를 보이며 단기 조정 국면에 진입한 것으로 파악됨

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



## 5. 중고선

## 1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 32.6p로 전주 대비 0.7 상승함

건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너 중고선가 지수는 76.0p로 전월과 동일함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



거래실적				('25.04.01~'25.04.07)				
I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 건의 중고선 7건 거래 발생								
선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Golden Ioanari	2011	81,827	DWT	2025-04-04	16.30	Golden Ocean Group	Greek interests
Bulk	Golden Keen	2012	81,586	DWT	2025-04-04	17.40	Golden Ocean Group	Chinese interests
Bulk	Jubilant Devotion	2016	117,549	DWT	2025-04-03	26.50	Chiba Shipping	Clients of Alberta Shipmngt.
Bulk	Clemens Oldendorff	2012	92,759	DWT	2025-04-02	13.30	Oldendorff Carriers	European interests
Bulk	Miyama	2005	75,777	DWT	2025-04-02	9.00	Franco Comp. Nav.	Greek interests
Pass./Car	Star 1	2007	1,900	Passengers	2025-04-02		Tallink Group	Clients of Irish Continental
Cruise	New Dawn	1980	952	Berths	2025-04-01		Celestyal Cruise	Middle Eastern interests



## 6. 주요 해운지표

(2025.04.07. 기준)

주요 해운지표 추이	금주	전주 대비	4월 평균	2025년			2024년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	-	-	-	-	-	
유조선(5년)	VLCC	112	0	112	112	114	113	106	116	114
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	35	0	35	33	35	34	15	31	25

자료: Clarkson

<b>신조선가 (\$ Million)</b>									
건화물선 Panamax	-	-	-	-	-	-	35	37	36
유조선 VLCC	125	0	125	125	129	127	128	131	129
컨테이너선 Sub-Panamax	44	0	44	44	44	44	41	44	42

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	438	-13	438	438	474	456	407	522	471
	Singapore	462	-8	462	462	514	489	439	536	485
	Korea	487	-15	487	487	527	508	475	563	515
	Hong Kong	492	-6	492	477	522	503	456	568	500
VLSFO	Rotterdam	478	-21	478	478	553	525	502	615	555
	Singapore	526	-4	526	504	604	554	548	657	610
	Hong Kong	532	3	532	515	604	563	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)	977	-46	1,013	977	1,075	1,029	952	1,277	1,101
	밀(국제)	529	1	558	528	618	558	524	700	578

자료: mysteel, CBOT

<b>세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)</b>									
		12월	1월	2월	2024년 합계	2023년 합계	2022년 합계	2021년 합계	
ASEAN	수출	9,649	8,614	9,579	114,011	109,123	124,889	108,826	
	수입	6,699	6,826	6,490	78,828	78,033	82,529	67,705	
NAFTA	수출	13,893	10,981	11,686	151,717	136,353	130,259	113,907	
	수입	6,741	7,132	6,811	86,499	85,097	98,901	87,472	
EU	수출	6,292	5,597	5,686	74,722	74,147	74,413	69,576	
	수입	7,256	4,613	5,481	69,321	73,011	73,966	71,740	
BRICs	수출	14,295	11,332	11,878	162,194	154,128	187,108	194,151	
	수입	14,706	13,185	11,229	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