

# KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2025년 6월 9일

감 수 이연경 해운물류·해사연구본부장

발 행 인 조정희 원장

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스

01

건화물선

04

컨테이너선

15

탱커선

17

중고선

19

주요 해운지표

21

건화물선

지난주 케이프선 운임은 27.7% 상승한 21,232달러/일을 기록

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 168p 상승한 2,240p를 기록

탱커선

유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 6.9p 하락한 44.4p를 기록

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

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

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

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



## 1. 주간뉴스

### 컨테이너선 발주잔량 970만 TEU 기록

- ▶ 컨테이너선은 올해에만 약 200만 TEU가 신규 발주되면서 발주잔량이 약 970만 TEU로 사상 최고치를 기록했으며, 이는 현재 글로벌 컨테이너 선대의 31.1%에 해당함
  - 독일 선사 하판로이드는 중국과 한국 조선소와 각각 13,000TEU급 12척 및 16,000TEU급 8척 등 총 20척의 선박 발주를 논의 중이며, 이는 이미 작년 11월 중국에 발주한 24척에 이은 추가 발주임
  - 일본 선사 ONE 또한 2028~2029년 인도를 목표로 16,000TEU급 컨테이너선 12척에 대한 발주 의향서 체결을 준비하고 있음
- ▶ 최근 몇 년간 10,000TEU 이상의 대형 컨테이너선 발주가 주를 이루었던 것과 달리, 올해는 전체 발주량 중 10,000TEU 미만 중소형 선박 비율이 55%로 증가하며 중소형 선박 발주가 증가하고 있음
  - Braemar에 따르면 신조 발주량이 크게 늘면서 2026년부터 2030년까지 평균 26% 수준의 공급 과잉이 우려되고 있으나, 탄소배출 규제로 인한 저속운항이 확산될 경우 22%까지 줄어든 수 있다고 밝힘
  - 또한 선박 폐선이 현재 수준으로 저조하게 유지될 경우, 2030년까지 선령 20년 이상 노후 선박은 2,700척으로 증가할 것이라고 덧붙임

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1153758/Boxship-newbuild-backlog-hits-97m-teu-as-more-orders-are-being-lined-up>

김병주 전문연구원

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

### 북유럽 항만 혼잡, 8월까지 지속 예상

- ▶ 북유럽 컨테이너 항만 혼잡 상황은 완화될 움직임이 보이지 않고 있으며, 이 중 로테르담, 앤트워프, 함부르크 항만이 가장 큰 영향을 받고 있음
  - 선사들은 주요 항만의 혼잡을 피하기 위해 서비스 경로를 변경하거나 일정을 조정하고 있으며, 머스크는 로테르담을 생략하고 펙릭스토우에서 함부르크로 직항하는 서비스를 발표함
  - MSC는 로테르담, 앤트워프, 함부르크를 포함한 아시아-유럽 노선에서 운송 시간을 연장하는 조치를 취하는 등 항만 혼잡에 대응하고 있음
- ▶ 혼잡 상황은 항만별로 차이가 있으며, 앤트워프 항만 대기 시간은 32시간에서 44시간으로 급격히 증가했고, 함부르크 항만은 평균 6일간의 대기 시간이 발생하고 있음
  - 런던게이트웨이 항만은 혼잡 상황이 최근 다소 개선되었으나, CMA CGM과 머스크는 혼잡을 피하기 위해 동 항만 대신 사우샘프턴항을 임시 기항하기로 결정함
  - 유럽 항만 혼잡의 주요 원인은 얼라이언스 재편으로 인한 서비스 재조정, 항만 파업 등이 있으며 이러한 혼잡은 최소한 8월까지 지속될 것으로 전망됨

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1153750/Northern-Europe-port-congestion-to-last-until-at-least-August>

김병주 전문연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 인도, 제강 능력 확대 계획과 철광석 수입 확대 전망

- ▶ 국제 통신사 로이터(Reuters) 통신은 중국의 철강 생산 둔화로 주목받는 인도의 제강 능력은 약 2억 톤이며 2030년까지 3억 톤으로 확대할 계획이나 실제로는 기대에 미치지 못할 가능성이 높다고 보도함
  - 인도에서 사용되는 제강 공정을 기준으로 강철 1톤을 생산하기 위해서는 약 1.6톤의 철광석이 사용되므로 연간 3억 톤의 철강을 생산하기 위해서 철광석은 연간 약 4억 6,000만 톤이 사용될 것이라고 예상됨
  - 인도는 세계 4위의 철광석 생산국으로 인도 정부에 따르면 2024년 회계연도의 인도 국내 철광석 생산량은 전년 대비 약 4.3% 증가한 2억 8,900만 톤이나 철강 3억 톤을 생산하기에는 부족한 수준임
- ▶ 현재 인도는 철광석 순수출국으로 저품위 철광석을 중국에 수출하고 고품위 철광석을 수입하여 국내산 철광석과 혼합하여 사용하며, 최근에는 저품위 철광석 수출은 감소하고 고품위 철광석 수입은 증가 추세임
  - 원자재 시장 분석 업체 케이플러(Kpler)에 따르면, 2025년 1월~5월 인도의 철광석 수출량은 1,367만 톤으로 중국 수출량은 1,111만 톤이었으며, 국내 철광석 수요 확대로 철광석 수출은 감소 추세임
  - 인도의 철광석 수입량은 2023년 667만톤, 2024년 672만 톤으로 증가하는 추세이며, 2025년 1월~5월 인도의 철광석 수입량은 457만 톤으로 2025년 수입량은 전년 대비 2배 이상 증가할 것으로 예상됨

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/indias-iron-ore-imports-to-trend-higher-but-its-no-china/>

최영재 연구원

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

### 보크사이트, 2025년 해상물동량 9% 성장 전망

- ▶ 선박중개업체 인터모달(Intermodal)은 최근 아프리카에서 자원 민족주의와 원자재 통제 기조가 강화되면서 기니 군사정부가 보크사이트, 철광석, 흑연, 금, 다이아몬드 등 51개 광산 허가를 취소했다고 밝혔음
  - 2015년 이후 기니는 외국인 투자와 인프라 현대화를 바탕으로 보크사이트 수출국으로 부상하였고, 인도네시아가 2023년에 보크사이트 수출을 제한하면서 기니가 보크사이트 수출의 중심축으로 떠오름
  - 기니 군사정부는 국가 광업법 위반을 이유로 보크사이트 수출을 제한하였는데, 이러한 변화는 서아프리카 국가들의 원자재 통제 기조를 더욱 강화시키고 전 세계 보크사이트 공급망의 불확실성을 높였음
- ▶ 1996년~2005년 보크사이트 해상물동량의 연평균 성장률은 2.5%에 그쳤으나, 중국의 건설 및 인프라 확대, 내구소비재 산업 성장, 저탄소 전환 등에 힘입어 2016년~2025년 연평균 성장률은 9.6%로 급등함
  - 인터모달은 중국의 전기차 산업, 에너지 인프라 및 태양광 산업의 성장으로 인해 중국의 기니산 보크사이트 수입량이 2025년에 약 9% 증가하고, 2026년에도 6% 추가 성장할 것이라 예상된다고 밝혔음
  - 이에 따라 전 세계 보크사이트 해상물동량은 2024년 전년 대비 12% 증가에 이어 2025년에 9% 성장해 약 2억 5,000만 톤에 이를 것으로 전망되며 건화물선 시장 수요에도 긍정적인 것으로 예상됨

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/dry-bulk-shipping-a-niche-segment-is-outperforming-the-rest-of-bulk-trades/>

최영재 연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 제품선 시장, 정제 능력 감축·증설에 따른 불확실성 확대 전망

- ▶ 선박중개업체 깁슨(Gibson)은 전 세계 정제 능력이 장기간 증가세를 유지해왔으나, 최근 유럽과 미국을 중심으로 한 대서양 시장에서는 구조적 수요 변화로 정유시설 폐쇄가 가속화되고 있다고 분석하였음
  - 지난해 미국 라이온델바젤(LyondellBasell), 영국 그랜지머스(Grangemouth) 등의 정유소가 폐쇄되었고, 독일 베셀링(Wesseling), 미국 필립스66(Phillips66) LA 등이 폐쇄 또는 용도 변경될 예정임
  - 깁슨은 올해 대서양 지역에서 약 80만 배럴/일 규모의 정제 능력이 감소할 것이라 예상했으며, 국제에너지기구(IEA) 역시 올해 대서양 지역의 정제 능력이 수요보다 더 빠른 속도로 감소할 것이라 예상함
- ▶ 대서양 지역의 정유시설 폐쇄 및 용도 변경과는 달리 중국, 중동, 인도 등 아시아 지역에서는 신규 정유시설 증설이 활발하나, 이에 대해 깁슨은 제품선 시장에 복합적인 영향으로 작용할 것이라 평가하였음
  - 대서양 지역의 수요가 감소하면서 제품선 시장에서 아시아 지역의 비중이 확대될 가능성이 있지만, 아시아 지역의 정제시설 증설 목적은 내수 충족이므로 제품선 시장에 도움이 되지 않을 가능성이 있음
  - 유럽의 제품유 수요 감소 속도가 정제 능력 감소보다 느릴 경우, 유럽의 아시아산 제품유 수입이 증가하여 제품선 시장 수요가 증가할 가능성이 있으며, 중남미 등 일부 지역의 수요 증가 가능성 역시 제기됨

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/product-tankers-and-refining-growth/>

최영재 연구원

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

### 원유운반선 시장, 제재 해제 시 공급 구조 재편 전망

- ▶ 선박중개업체 엑스클루시브(Xclusive)는 최근 이란 핵 협상 재개, 베네수엘라 정상화 움직임 등 변화의 기류가 나타나면서 기존 제재 대상 유조선이 시장에 복귀하는 등 시장 공급 구조가 변할 것으로 전망함
  - 엑스클루시브에 따르면 현재 전 세계 선박량의 약 10%인 약 470척의 유조선이 제재 대상이며, VLCC 85척, 수에즈막스 59척, 아프라막스/LR2 196척으로 원유운반선이 제재 대상의 약 90%를 차지함
  - 제재 대상 유조선의 상당수는 노후 선박으로, VLCC의 약 27%, 수에즈막스선의 약 25%, 아프라막스선/LR2의 약 38%가 선령 16년 이상 선박이며 선령 19년 이상의 선박도 다수인 것으로 확인됨
- ▶ 엑스클루시브는 제재가 해제되면 제재 대상 유조선이 시장으로 복귀하여 시장 공급이 대폭 증가할 가능성도 있지만 비공식 거래 시장에서 운항한 노후선 대다수는 시장에 복귀하지 못하고 폐선될 것이라 예상함
  - 현재 발주 잔량은 약 1억 200만 DWT에 불과하여 2027년에는 전체 선대의 약 60%가 선령 16년 이상이 될 것이므로 대부분의 제재 대상 노후선은 폐선되어 시장 공급은 오히려 감소할 것이라 예상됨
  - 또한 엑스클루시브는 미국과 유럽의 제재가 해제된다면 유조선 시장의 공급뿐 아니라 이란산 원유와 베네수엘라산 원유가 기존 항로를 통해 다시 운송될 것이므로 수요 역시 재편될 것이라고 덧붙였다

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/tankers-sanctions-and-the-outdated-sidelined-tonnage/>

최영재 연구원

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



2. 건화물선<sup>1)</sup>

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

1 주간평균운임

구분	6월 1주							
	주간평균운임	전주대비차이			7월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이		
케이프선 5TC (달러/일)	21,232	▲	4,606	27.7 %	18,233	▲	33	0.2 %
파나마선 5TC (달러/일)	10,471	▲	46	0.4 %	10,956	▲	474	4.5 %
수프라막선 10TC (달러/일)	9,852	▼	-269	-2.7 %	10,240	▲	434	4.4 %

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



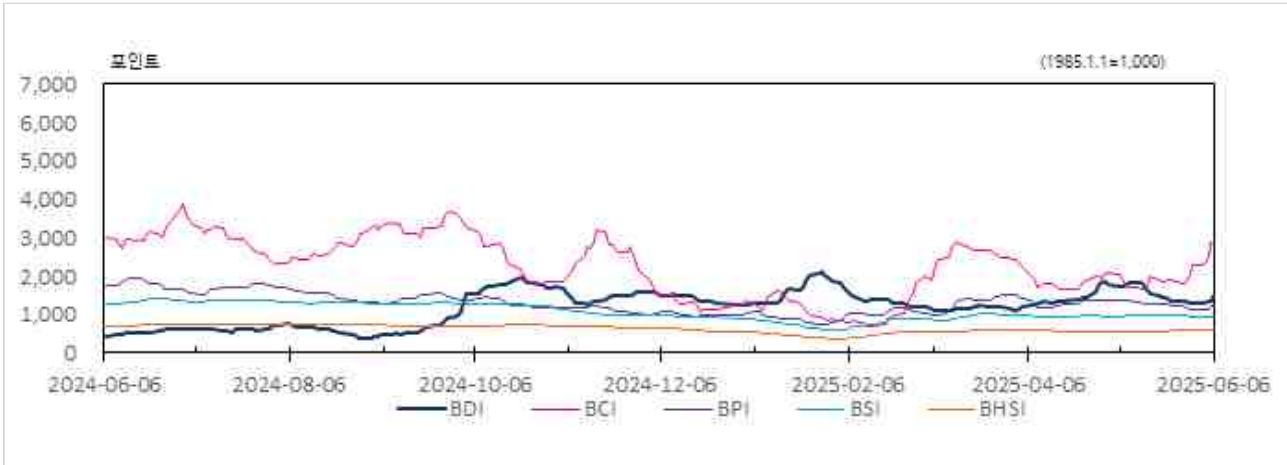
1) 5월 26일 발틱해운거래소 데이터 미공시





2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		6월 1주	전주 대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) <sup>1)</sup>									
선형별 운임	운임지수 BDI	1,520	▲ 178	976	2,419	1,755	530	3,346	1,378
	케이프(5TC)	21,232	▲ 4,606	8,945	35,780	22,593	2,246	21,814	11,848
	파나마스(5TC)	10,471	▲ 46	8,616	20,757	14,099	7,277	16,669	12,276
	수프라막스(10TC)	9,852	▼ -269	9,637	16,441	13,601	6,874	14,703	10,928
	핸디(7TC)	10,770	▲ 48	10,197	14,537	12,660	7,763	12,703	10,317
1년 용선료	케이프	20,600	▲ 350	18,800	32,000	24,750	13,750	25,125	17,161
	파나마스	12,750	- -	12,000	19,575	16,554	12,050	18,750	15,202
	수프라막스	13,000	- -	13,250	18,500	16,737	12,438	18,625	15,131
	핸디	11,750	▼ -250	12,000	15,250	14,064	9,750	15,500	12,512
건화물선 시장(FFA)									
		7월물		3분기물		2026년물		2027년물	
		6월 1주	전주 대비	6월 1주	전주 대비	6월 1주	전주 대비	6월 1주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	18,233	▲ 33	18,199	▼ -22	17,652	▼ -126	18,598	▼ -146
	파나마스(5TC)	10,956	▲ 474	11,244	▲ 216	11,118	▲ 72	11,428	▲ 34
	수프라막스(10TC)	10,240	▲ 434	10,501	▲ 245	10,146	▲ 98	10,536	▲ 12
	핸디(7TC)	10,420	▲ 195	10,444	▲ 137	10,046	▲ 31	10,248	▲ 32

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



2 시장동향

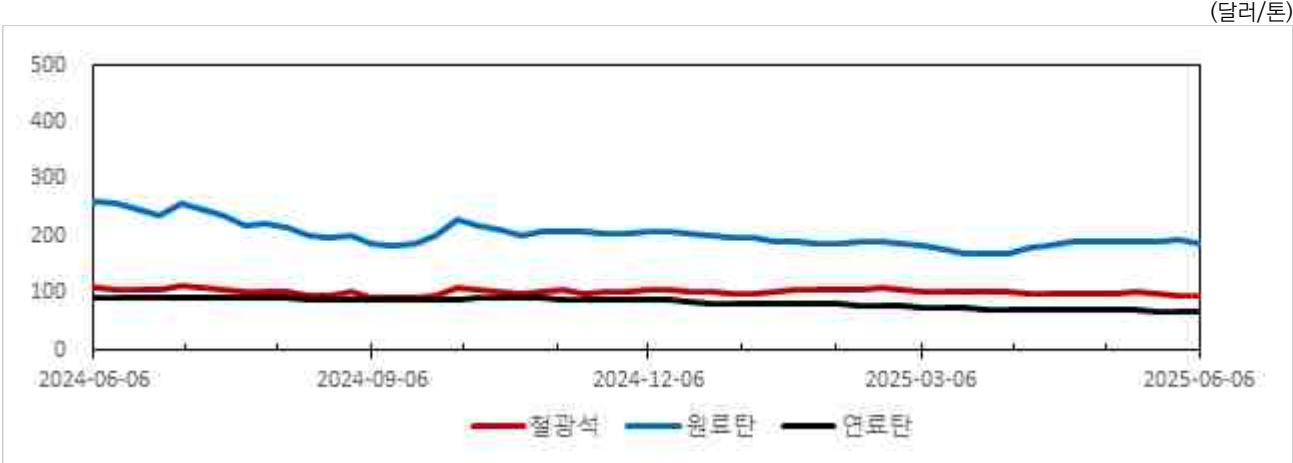
원자재 가격

(달러/톤)

구분	2025년		전주 대비 차이				2024년			
	6월 1주	전주 대비					6월 1주	연평균	최저	최고
철광석	94.1	96.7	▼	-2.6	-2.7	%	108.2	109.7	91.2	142.6
원료탄	186.0	194.5	▼	-8.4	-4.3	%	261.9	242.5	183.6	326.1
연료탄	66.9	67.2	▼	-0.3	-0.4	%	93.2	91.0	82.5	99.3
대두	384.2	386.2	▼	-2.0	-0.5	%	435.0	405.9	344.9	469.2
옥수수	173.0	177.3	▼	-4.3	-2.4	%	175.3	167.4	145.2	181.8

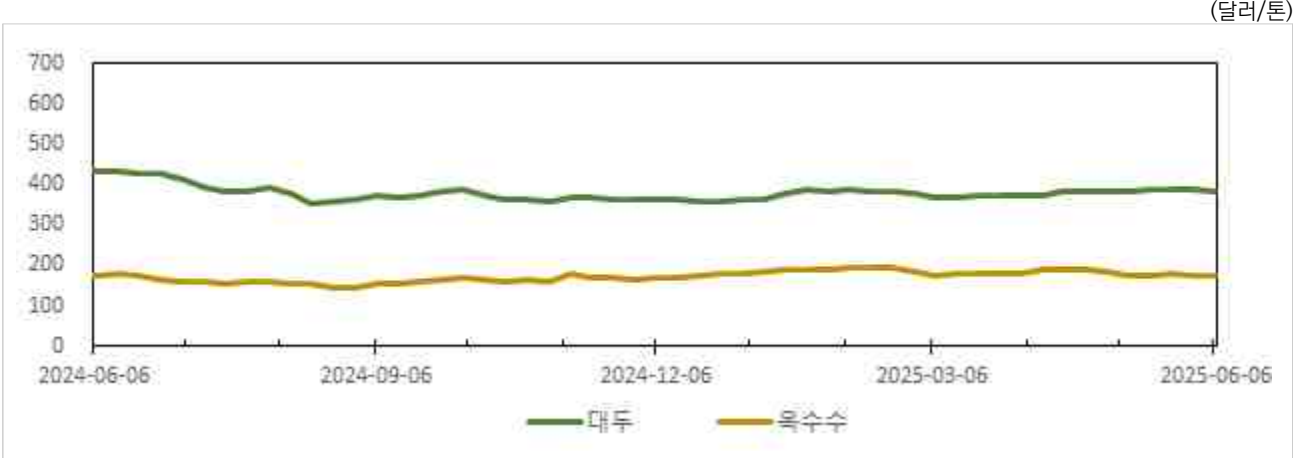
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)      ▲ 상승    ▼ 하락    - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

■ 케이프선

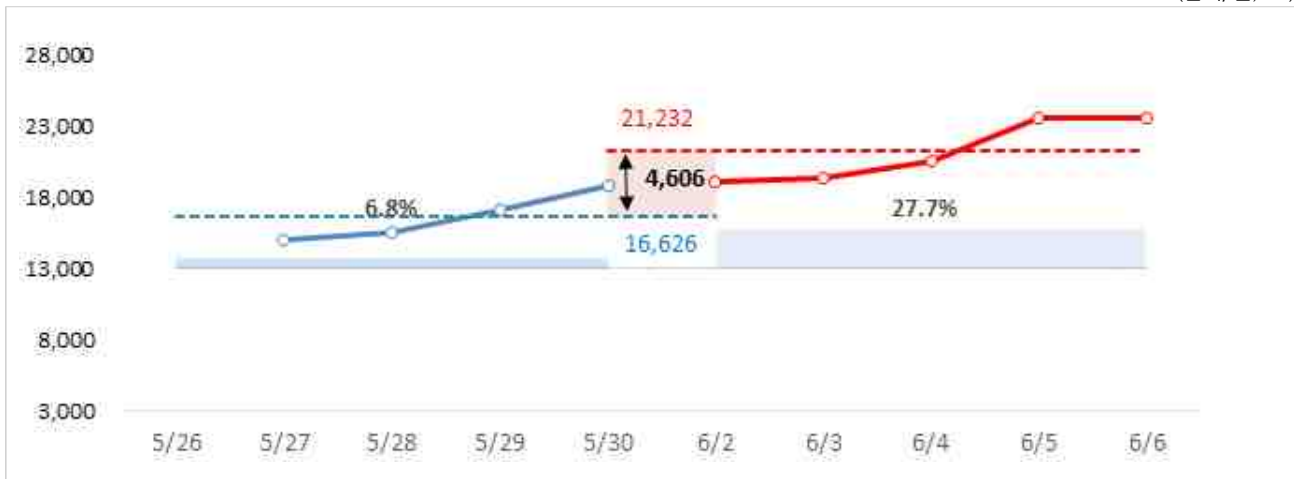
(운임) 케이프선 운임이 전주(5월 5주) 대비 27.7% 상승한 21,232달러/일을 기록함

(동향) 중국 제철소, 용광로 가동률 90%대 유지

- 중국 제철소의 용광로 가동률은 90.7%로 높은 수준을 유지하고 있어 일정 수준의 철광석 수요가 지속되고 있는 것으로 파악됨. 한편 중국의 5월 철광석 수입은 전월 대비 4.9% 감소했으며 이는 계절적 수요 둔화에 기인한 것으로 분석됨. 일각에서는 중국이 노동절 연휴를 앞두고 일부 물량이 4월에 사전 통관되어 4월 수입량이 늘어난 반면 5월 수입은 그 영향으로 감소했다는 해석도 제기됨

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		6월 1주	5월 5주	전주대비차이	
BCI		2,560	2,005	▲ 555	27.7%
스팟운임(5TC)		21,232	16,626	▲ 4,606	27.7%
용선료	6개월	24,400	22,900	▲ 1,500	6.6%
	1년	20,600	20,250	▲ 350	1.7%
	5년	18,850	18,950	▼ -100	-0.5%
FFA	6월물	18,233	18,200	▲ 33	0.2%
	3분기물	18,199	18,221	▼ -22	-0.1%
	'26년	17,652	17,778	▼ -126	-0.7%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

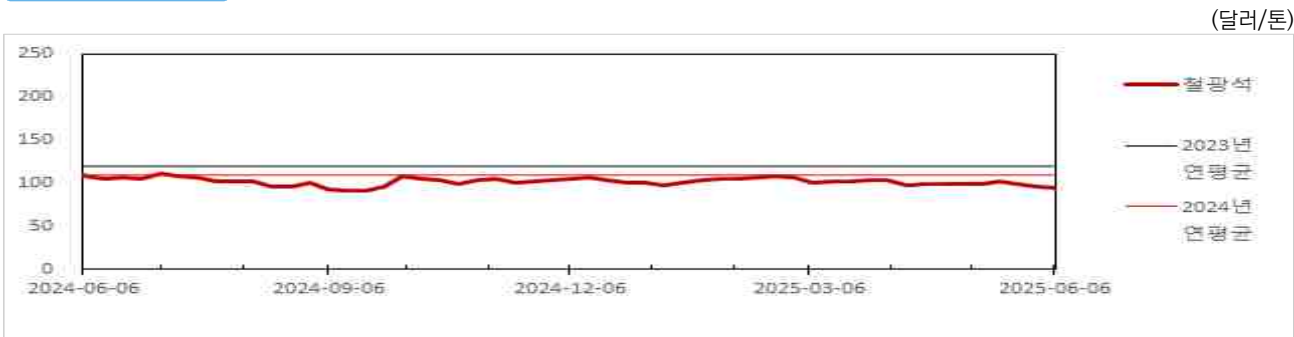




3 케이프선-동향분석

철광석 가격 : 전주 대비 2.7% 하락한 94.1달러/톤 기록

철광석 가격 추이



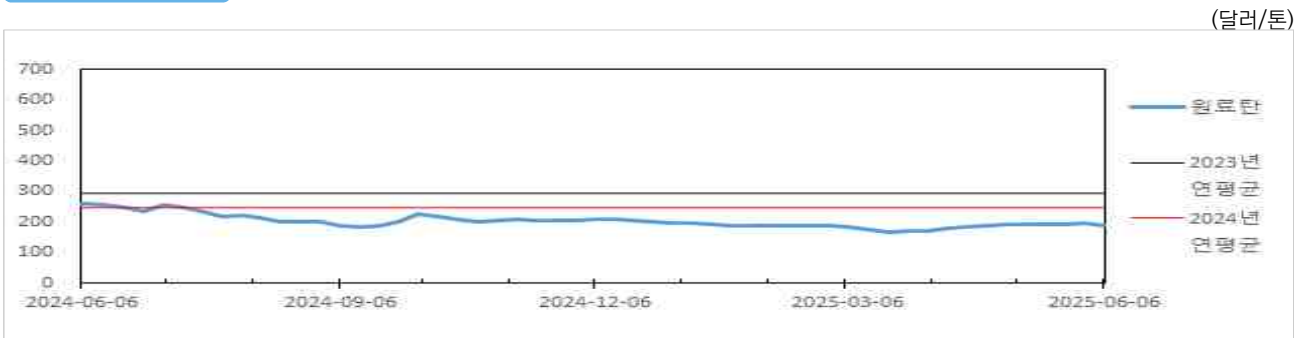
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

원료탄 가격 : 전주 대비 4.3% 하락한 186.0달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



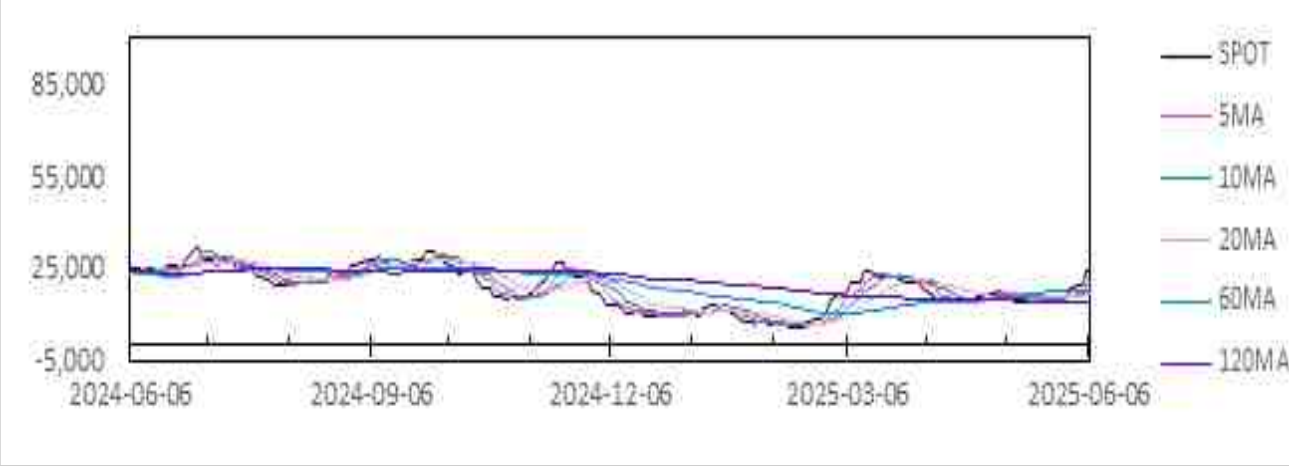
자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

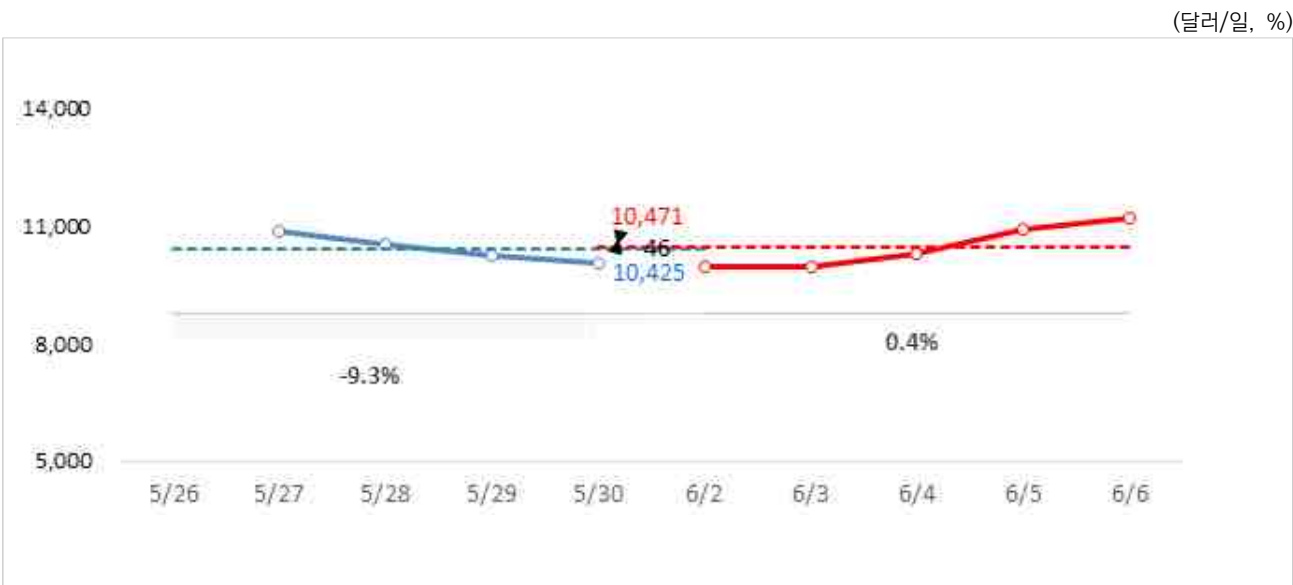
■ 파나막스선

(운임) 전주 대비 0.4% 상승한 10,471달러/일 기록

(동향) 중국 가뭄으로 밀 수확량 감소 예상되나 전반적 생산 영향은 제한적

- 중국의 주요 밀 생산지인 산시성과 하난성의 밀 수확이 가뭄으로 인해 차질을 빚을 것으로 예상되나 전체 밀 생산량에 미치는 영향은 제한적일 것이라는 전망임
- 한편 러시아산 밀의 낮은 가격으로 인해 호주의 밀 수출이 부진해지면서 재고가 증가하는 추세를 보이고 있는 것으로 파악됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		6월 1주	5월 5주	전주대비차이		
BPI		1,163	1,158	▲	5	0.4 %
스팟운임(5TC)		10,471	10,425	▲	46	0.4 %
용선료	6개월	13,000	13,000	-	-	- %
	1년	12,750	12,750	-	-	- %
	5년	11,875	11,875	-	-	- %
FFA	6월물	10,956	10,482	▲	474	4.5 %
	3분기물	11,244	11,028	▲	216	2.0 %
	'26년	11,118	11,046	▲	72	0.7 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

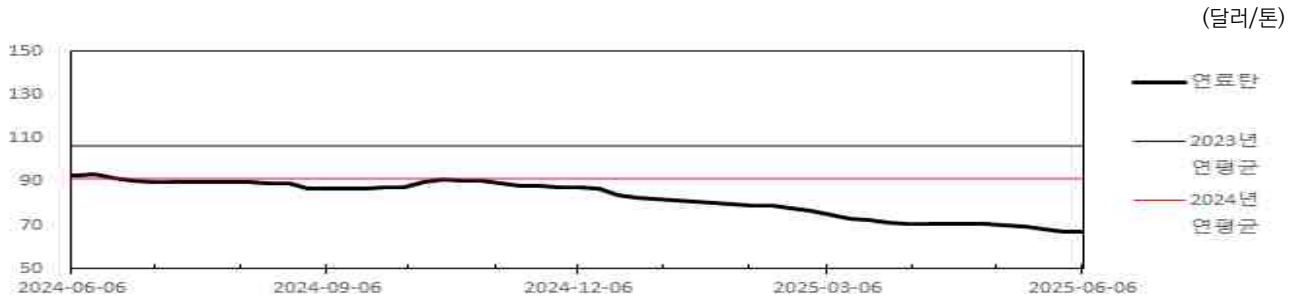
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



### 3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 0.4% 하락한 66.9달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



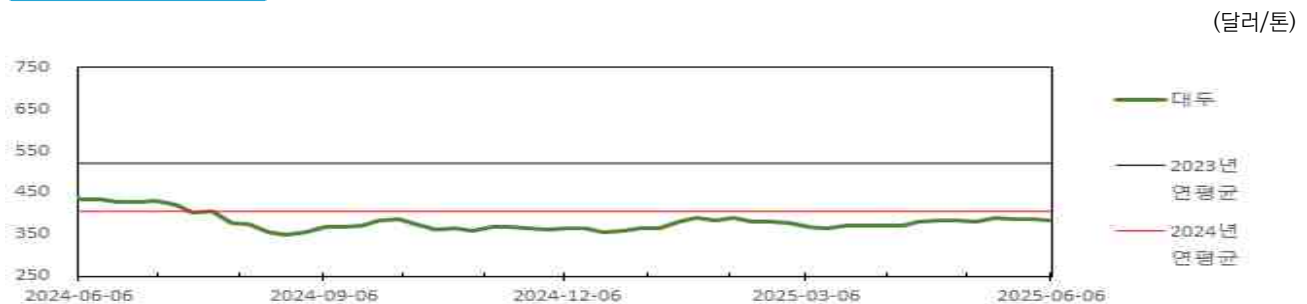
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이
5월 3주	69.3	▼ -0.4 -0.6 %
5월 4주	68.2	▼ -1.2 -1.7 %
5월 5주	67.2	▼ -1.0 -1.5 %
6월 1주	66.9	▼ -0.3 -0.4 %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 0.5% 하락한 384.2달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이
5월 3주	389.6	▲ 8.6 2.3 %
5월 4주	387.1	▼ -2.5 -0.7 %
5월 5주	386.2	▼ -0.8 -0.2 %
6월 1주	384.2	▼ -2.0 -0.5 %

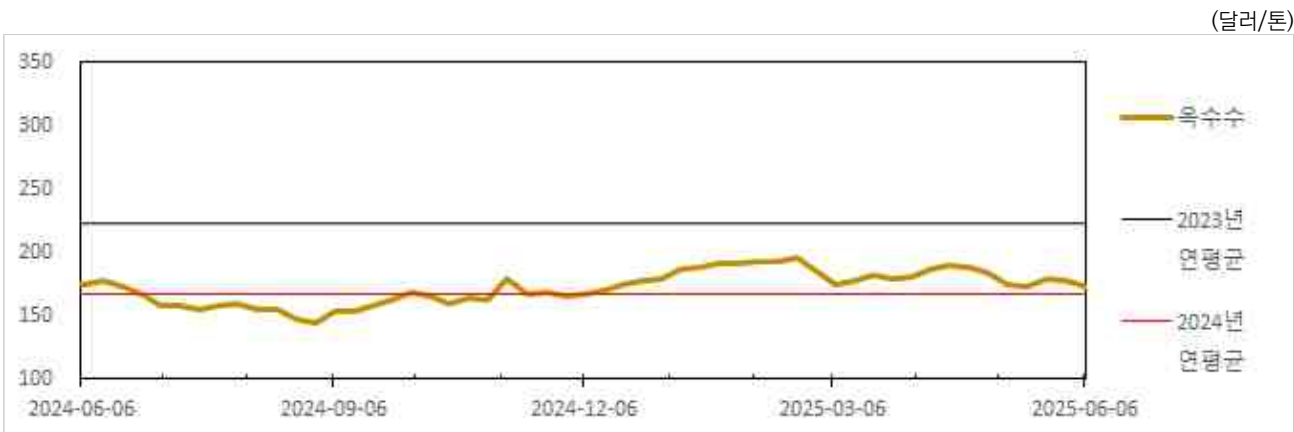
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선-동향분석

옥수수 가격 : 전주 대비 2.4% 하락한 173.0달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



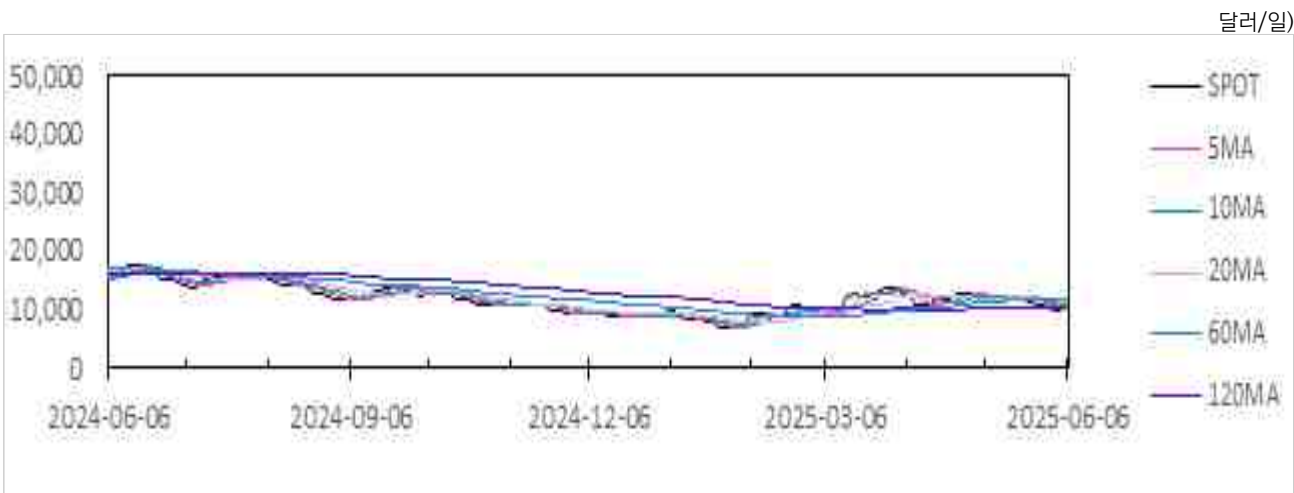
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
5월 3주	173.8	▼ -0.7	-0.4	%
5월 4주	180.0	▲ 6.2	3.6	%
5월 5주	177.3	▼ -2.6	-1.5	%
6월 1주	173.0	▼ -4.3	-2.4	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공





3 수프라막스선-동향분석

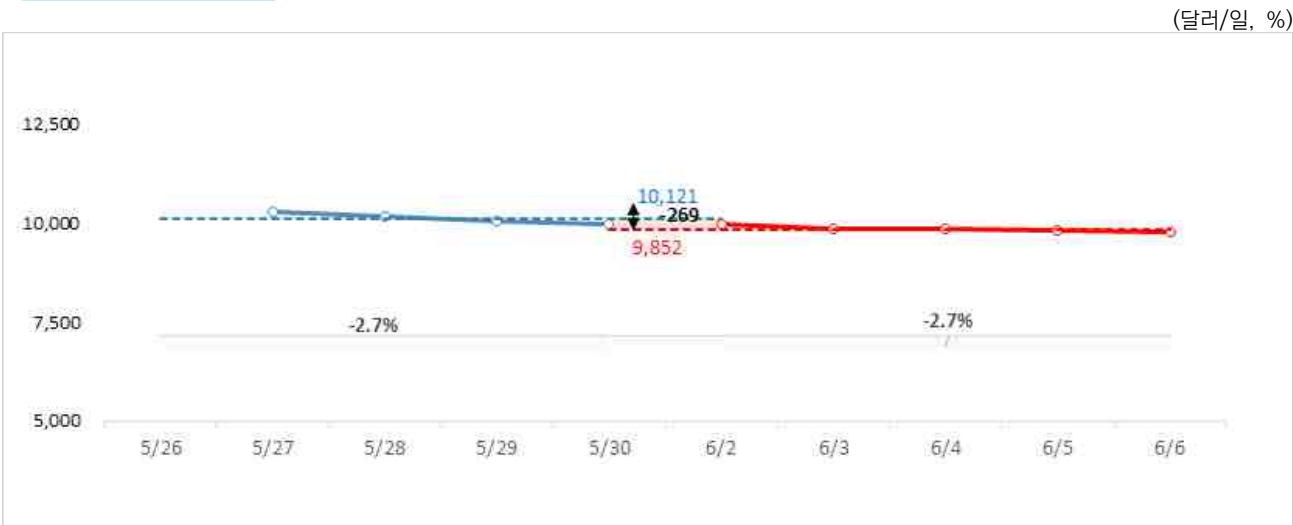
수프라막스선

(운임) 전주 대비 2.7% 하락한 9,852달러/일 기록

(동향) 인도 5월 석탄 생산량 증가

- 인도의 5월 석탄 생산량은 전년 동기 대비 2.6% 증가한 8,620만 톤으로 공급이 확대된 가운데 예년보다 이른 몬순 시즌의 시작으로 냉방수요까지 줄어들면서 연료탄 수입 수요가 더욱 위축될 것으로 예상됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		6월 1주	5월 5주	전주대비차이	
BSI		940	961	▼ -21	-2.2 %
스팟운임(10TC)		9,852	10,121	▼ -269	-2.7 %
용선료	6개월	13,250	13,250	-	- %
	1년	13,000	13,000	-	- %
	5년	14,000	14,000	-	- %
FFA	6월물	10,240	9,805	▲ 434	4.4 %
	3분기물	10,501	10,256	▲ 245	2.4 %
	'26년	10,146	10,048	▲ 98	1.0 %

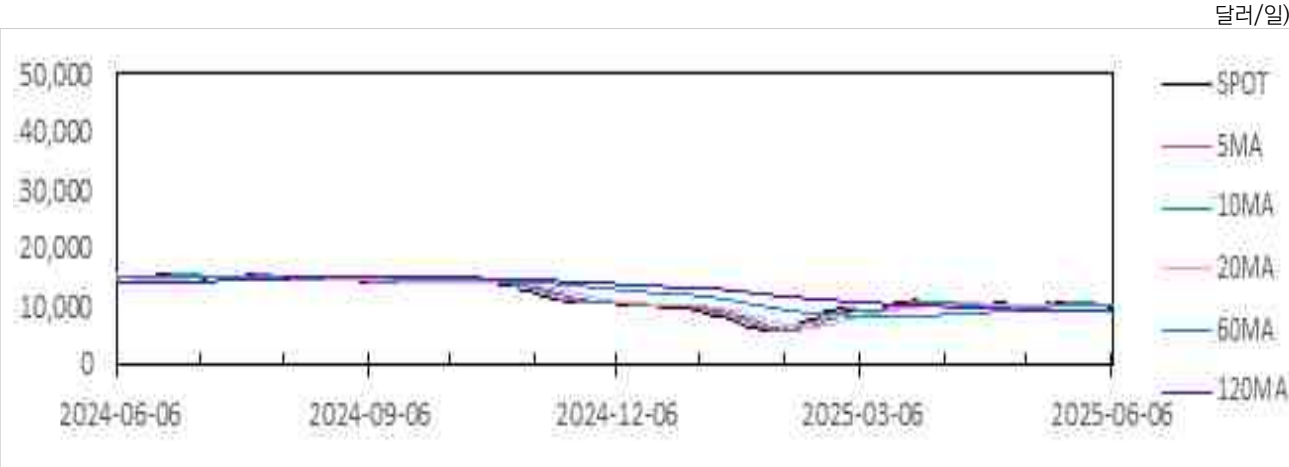
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 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 168p 상승한 2,240p를 기록

(운임) 컨테이너 운임지수(SCFI)는 미중 관세 유예에 따른 수요 증가 요인으로 운임 상승세 이어가

○ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 미주 항로 급등세가 지수 상승을 견인하였으며, 유럽 항로 운임도 소폭 상승함

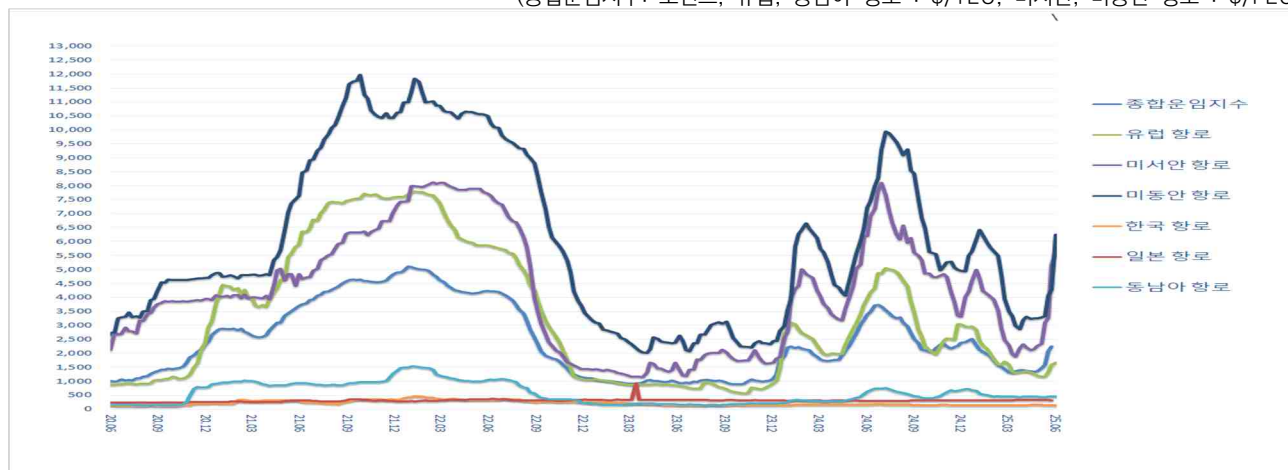
(현황) 관세 유예로 인한 운임 상승세 지속, 선박 추가 투입에 따른 하방 압력 공존

○ 미-중 관세유예 조치로 인한 수요 증가가 예상보다 적을 경우 급격한 공급 증가로 운임 하락 가능성이 있으며, 예상보다 수요가 급증할 경우 항만 혼잡 문제가 발생할 가능성이 높음(Sea-Intelligence)

○ 컨테이너 선대가 다시 태평양 항로로 이동하고 있고, 북미 시장 재고가 쌓이기 시작하면 컨테이너 스팟 운임 증가세는 6월을 정점으로 다시 완화될 것으로 전망됨(Xeneta)

## 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)

		6월 1주	전주대비	2025년			2024년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	2,240	168	1,293	2,505	1,669	1,731	3,734	2,506
운임	유럽항로	1,667	80	1,154	2,851	1,605	1,943	5,051	3,132
	미서안항로	5,606	434	1,872	5,172	3,169	2,775	8,103	4,987
	미동안항로	6,939	696	2,866	6,418	4,351	3,931	9,945	6,463
	한국항로	138	-1	137	148	141	138	172	153
	일본항로	315	-5	308	327	315	297	316	303
	동남아항로	446	5	430	655	465	259	753	487

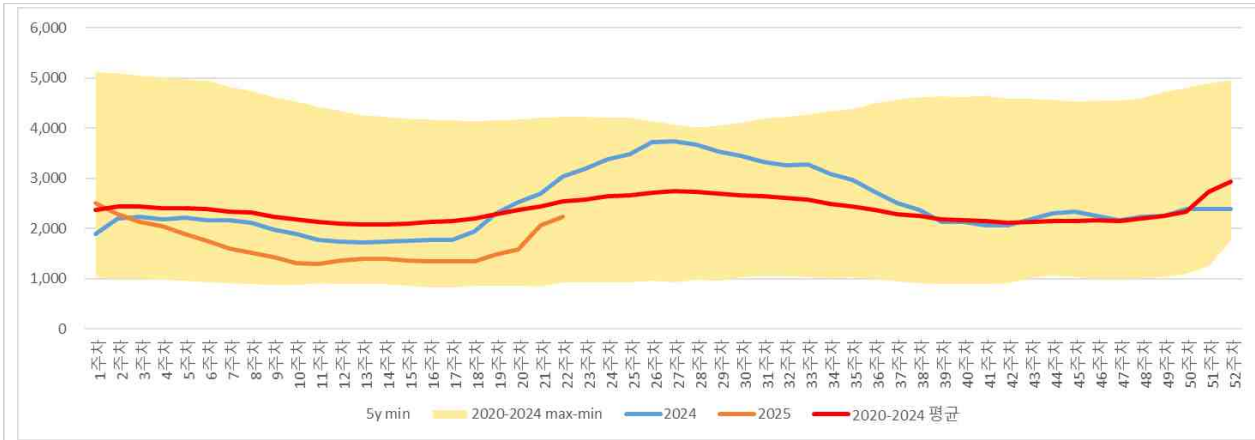
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



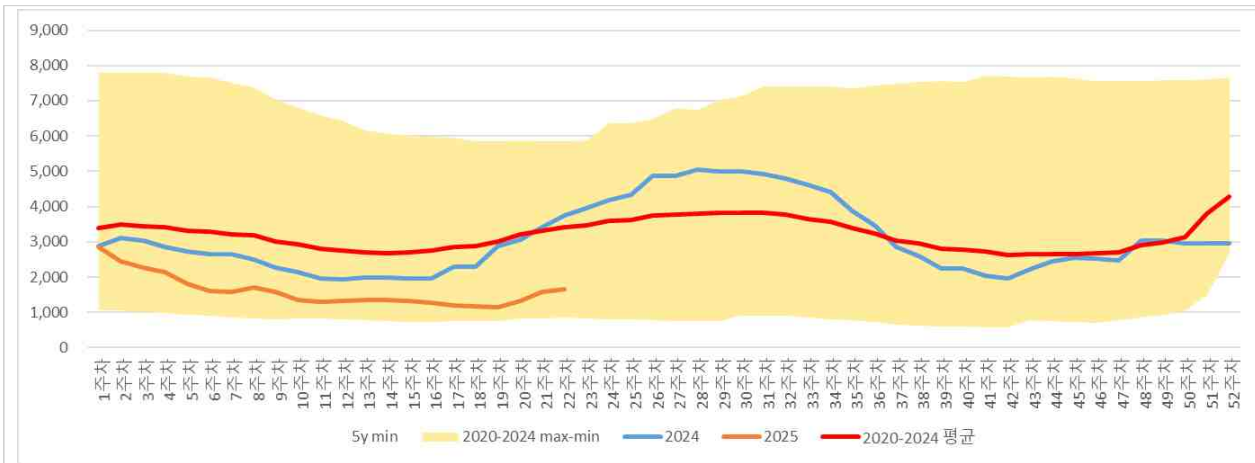
2 운임전망

| 6월 2주('25.6.9~'25.6.13)

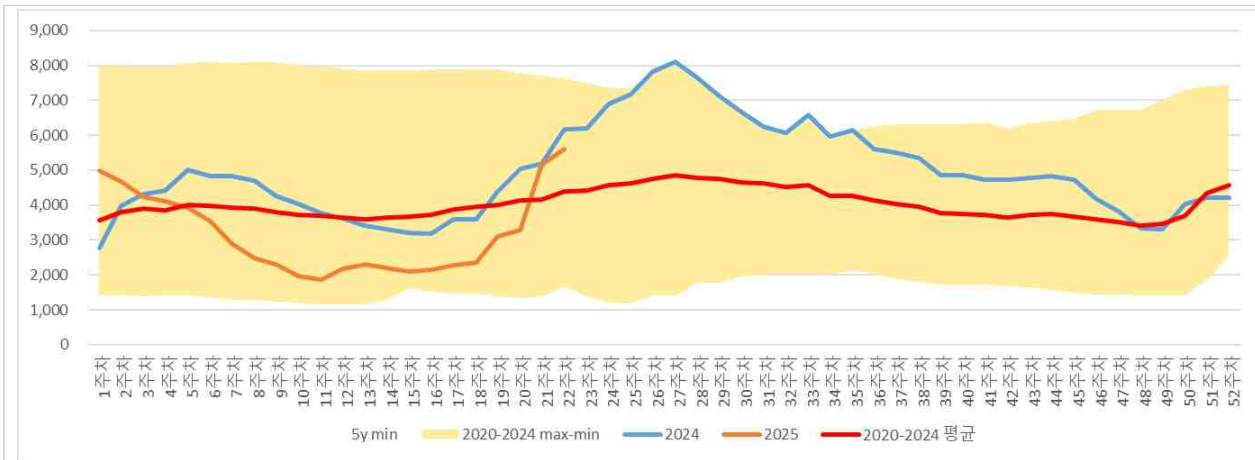
SCFI 지수는 하락할 것으로 전망



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 6.9p 하락한 44.4를 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

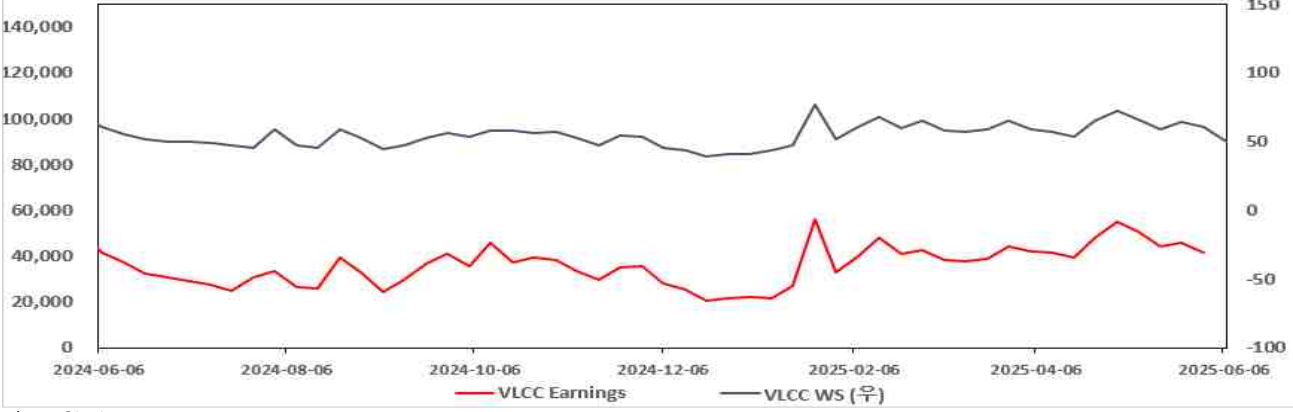
구분	6월 2주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	44.4	▼	6.9	13.4 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	27.5	▼	0.5	1.8 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	45.5	▼	4.5	9.0 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	49.0	▼	3.0	5.8 %

(동향) 중동항로, 수요 둔화에 따른 시황 하락 지속, 지정학적 불확실성 잔존으로 향후 회복세 제한 우려

- 중동항로는 한국, 중국 등 동아시아 주요국과 중동 지역의 공휴일 영향으로 시장 참여가 저조한 가운데, 수요 둔화가 지속되며 운임이 연중 최저 수준까지 하락하는 등 부진한 흐름을 보임. 당분간은 보험세가 이어질 것으로 예상되나, 3분기 진입을 전후해 중동발 물동량 증가와 가용 선대 감소에 따라 운임 반등에 대한 기대감도 형성됨
- 이란이 미국이 제안한 핵 합의안을 거부할 것으로 알려지면서 양국 간 핵 협상이 제재 완화 문제로 장기화될 가능성이 커졌고, 러시아-우크라이나 간 휴전 협상 역시 지연 조짐을 보이면서 여전히 시장 내 지정학적 불확실성이 잔존하고 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)

		6월 1주	전주대비	2025년			2024년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국 항로(TD3C)	운임지수	44.4	-6.9	43.3	77.2	59.4	40	80	57
	평균 수익	25,536	-8,478	20,781	57,589	40,073	17,598	74,778	20,034
VLCC	1년 용선료	44,250	250	35,250	46,500	40,652	37,250	48,500	45,635

자료: Clarkson



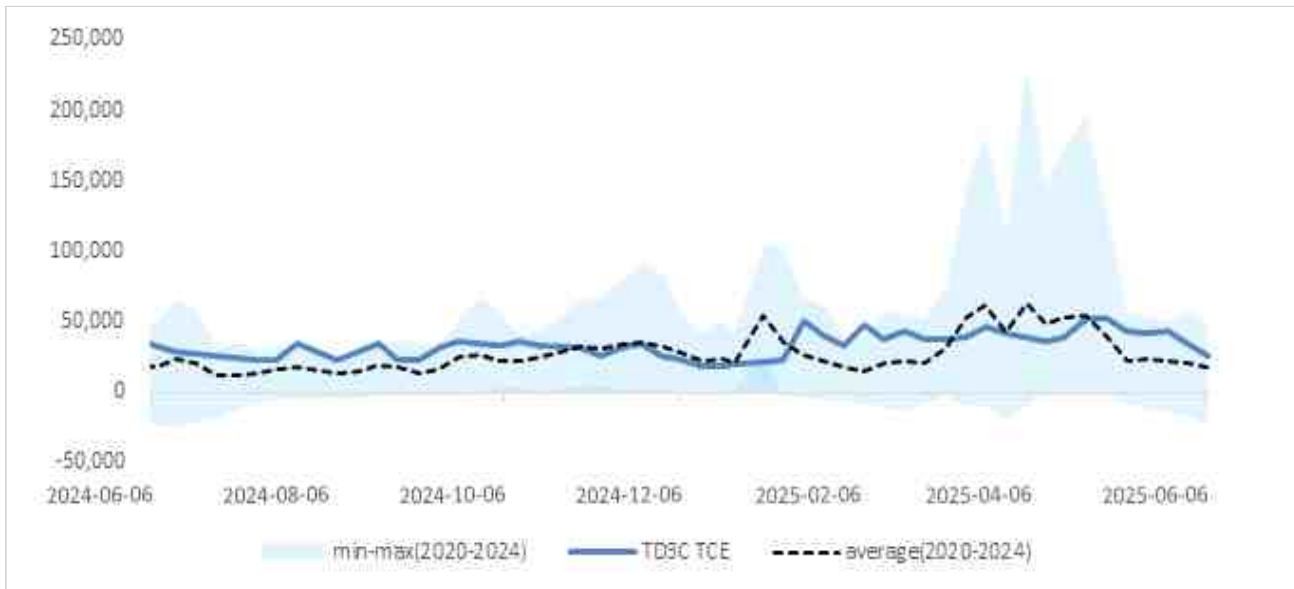


## 2 유조선-기술분석

과거 5년 평균을 상회하고 있으나, 최근 고점을 기록한 이후 뚜렷한 하락 추세가 이어짐

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

(달러/일)

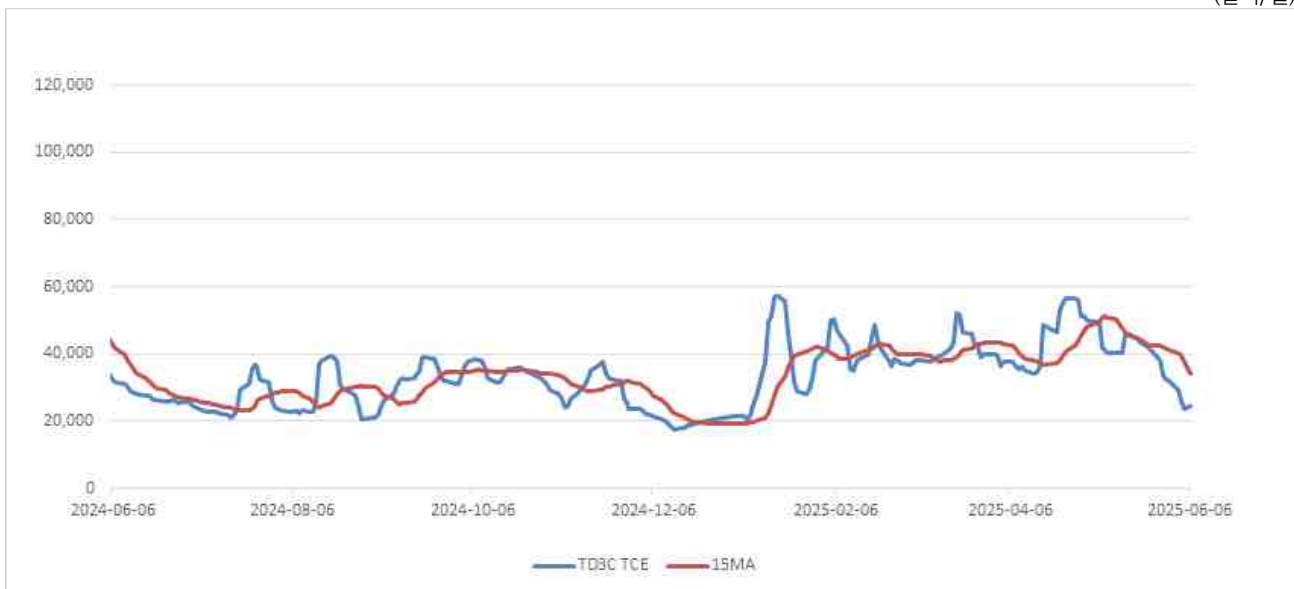


자료: Clarkson

15일 이동평균은 하향 곡선을 나타내며 회복세가 둔화되는 양상을 보이고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



## 5. 중고선

## 1 동향분석

건화물선 중고선가 지수는 32.0p로 전주 대비 0.2p 하락함

건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

컨테이너선 중고선가 지수는 76.5p로 전월 대비 0.4p 하락함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



## 2 거래실적

('25.06.01~'25.06.09)

## I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 중고선 14건 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Offshore	Atlantic Spirit	1991	87	LOA	2025-06-05		Atlantic Oceanic	Clients of Canpac Marine
Bulk	AOM Sophie II	2020	81,816	DWT	2025-06-04	31.50	Kyowa Kisen	Clients of Moundreas, N.G.
Bulk	Ingwar Selmer	2011	58,018	DWT	2025-06-03	11.65	Selmer Bulk	Chinese interests
Bulk	Sider Olympia	2013	38,182	DWT	2025-06-03	15.75	Nova Marine Carriers	Undisclosed interests
Offshore	SMS Pargo	2013	4,057	HP	2025-06-03		WINS	Undisclosed interests
Bulk	Zhe Hai 360	2010	33,100	DWT	2025-06-03		Zhejiang Shpg Group	Chinese interests
Container	A Rokko	2024	1,096	TEU	2025-06-02	25.50	StarOcean Marine	Undisclosed interests
Bulk	ID Pioneer	2012	35,534	DWT	2025-06-02	10.00	ID Shipping	Undisclosed interests
Bulk	Imperator Australis	2012	176,387	DWT	2025-06-02	25.50	Santoku Shipping	Greek interests
Container	N/B GSI Nansha 25110001*	2027	8,400	TEU	2025-06-02		Peter Dohle	Clients of Tailwind Shpg Lines
Container	N/B GSI Nansha 25110002*	2028	8,400	TEU	2025-06-02		Peter Dohle	Clients of Tailwind Shpg Lines
Container	N/B GSI Nansha 25110003*	2028	8,400	TEU	2025-06-02		Peter Dohle	Clients of Tailwind Shpg Lines
Container	N/B GSI Nansha 25110004*	2028	8,400	TEU	2025-06-02		Peter Dohle	Clients of Tailwind Shpg Lines
Container	N/B GSI Nansha 25110005*	2028	8,400	TEU	2025-06-02		Peter Dohle	Clients of Tailwind Shpg Lines



주요 해운지표

6. 주요 해운지표

(2025.06.09. 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	6월 평균	2025년			2024년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	-	-	-	-	-	-
유조선(5년)	VLCC	115	0	115	112	115	113	106	116	114
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	36	1	36	33	36	35	15	31	25

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)										
건화물선	Panamax	-	-	-	-	-	-	35	37	36
유조선	VLCC	125	0	125	125	129	126	128	131	129
컨테이너선	Sub-Panamax	45	0	45	44	45	44	41	44	42

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	426	-3	426	401	474	441	407	522	471
	Singapore	446	8	446	411	514	467	439	536	485
	Korea	463	0	463	452	527	490	475	563	515
	Hong Kong	455	4	455	444	522	484	456	568	500
VLSFO	Rotterdam	476	6	476	440	553	498	502	615	555
	Singapore	514	11	514	484	604	534	548	657	610
	Hong Kong	520	-3	520	493	604	544	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)	1,057	16	1,046	977	1,078	1,036	952	1,277	1,101
	밀(국제)	555	21	544	515	618	550	524	700	578

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)										
		2월	3월	4월	2024년 합계	2023년 합계	2022년 합계	2021년 합계		
ASEAN	수출	9,561	10,262	9,443	114,011	109,123	124,889	108,826		
	수입	6,484	6,649	6,755	78,828	78,033	82,529	67,705		
NAFTA	수출	11,678	12,956	12,566	151,717	136,353	130,259	113,907		
	수입	6,812	6,616	7,263	86,499	85,097	98,901	87,472		
EU	수출	5,685	6,765	7,270	74,722	74,147	74,413	69,576		
	수입	5,484	6,507	5,564	69,321	73,011	73,966	71,740		
BRICs	수출	11,870	12,360	13,676	162,194	154,128	187,108	194,151		
	수입	11,230	13,132	14,540	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