

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2025년 6월 16일

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

22

건화물선

지난주 케이프선 운임은 27.6% 상승한 27,101달러/일을 기록

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 152p 하락한 2,088p를 기록

탱커선

유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 0.8p 하락한 43.6p를 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

트럼프 고율 관세 유지, 해운업계 부정적

- ▶ 미-중 무역합의에도 불구하고 트럼프 정부가 부과한 중국산 상품에 대한 높은 관세는 유지되고 있음
 - 관세로 인해 올해 4월 미국 세관 징수액은 전년동기 대비 231% 증가한 193억 달러를 기록했으며, 동 비용은 미국 수입업체들의 부담으로 작용하고 있음
 - 관세 유지로 인해 해운 수요가 둔화되고 있으며, 6월 초 중국발 미국행 화물 예약은 최근 최고치였던 5월 중순대비 33% 감소했고, 전체 미국 수입 예약도 동 기간대비 18% 감소함
- ▶ 미국소매협회(NRF)는 관세가 컨테이너 해운시장에 부정적인 영향을 미치고 있다고 지적하면서 6월부터 10월까지 미국 컨테이너 수입 물동량이 전년동기 대비 14% 감소할 것으로 전망함
 - 미 상무부 장관은 현재 대중국 관세율이 장기적으로 유지될 것이라고 밝혔고, 철강 및 알루미늄 관세가 기존 25%에서 최근 50%로 인상됨에 따라 추가적인 관세 인상 가능성도 제기됨
 - 미국 국제무역법원(CIT)이 국가비상경제수권법(IEEPA)을 근거로 트럼프 행정부의 관세 부과를 위법으로 판결했으나, 항소심 결과에 따라 최종 판단은 대법원까지 이어질 가능성이 있음

자료: <https://www.lloydlist.com/LL1153821/No-tariff-relief-despite-US-China-deal-hype-a-negative-for-shipping>

김병주 전문연구원

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

불확실한 시장 속 해운업계, 서비스 품질 경쟁 대두

- ▶ 최근 글로벌 선사들은 코로나19 팬데믹, 홍해 사태 등 외부 충격으로 예상치 못한 높은 수익을 얻었지만, 이러한 외생 변수로 인한 수익 모델이 장기적으로 지속될지는 불확실함
 - 선사들은 저속 운항, 임시 결항 등으로 단기적 가격 경쟁력을 유지하고 있지만, 팬데믹 시기 대량 발주된 신조 선박 인도가 본격화되면 공급 과잉 우려가 커지며 운임 하방 압력이 예상됨
 - 이러한 시장 변화 속에서 머스크와 하판로이드의 제미니는 서비스 신뢰성 개선을 바탕으로 고객의 요구에 부합하는 새로운 운영 모델을 제시하고 있음
- ▶ 제미니는 허브 앤 스포크 방식으로 운항 정시성을 90% 이상 달성하는 초기 성과를 보여주며, 운임 중심에서 서비스 신뢰도 중심의 경쟁으로의 전환 가능성을 시사함
 - 경쟁사들은 아직 실질적 변화를 보이지 않지만, 최근 주요 선사들이 정시성 개선 방법과 성과에 관심을 보이기 시작하며 업계 전반에 서비스 품질 개선에 대한 변화 조짐이 나타나고 있음
 - 머스크는 높은 정시성을 활용해 재고 관리 개선 및 공급망 효율화 등 새로운 가치 창출 기회를 강조하며 서비스 품질 중심의 전략적 전환을 추진하고 있음

자료: <https://www.joc.com/article/carriers-ride-wave-of-disruptive-operating-model-but-for-how-long-6023312>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

철광석, 기니 시만두 광산 가동으로 공급 구조 재편 전망

- ▶ 선박중개업체 인터모달(Intermodal)은 기니의 시만두(Simandou) 철광석 광산이 전 세계 철광석 공급 구조와 해상 무역의 판도를 바꿀 것이며 원자재 및 건화물선 시장의 구조적 전환점이 될 것이라 평가함
 - 최대 68%의 매우 높은 철 함량을 가진 20억 톤 이상의 막대한 철광석이 시만두 광산에 매장되어 있으며, 중국의 친환경 제강 수요에 부응하여 전 세계 철광석 해상물동량의 6~10%를 차지할 것으로 전망됨
 - 인터모달은 시만두 광산이 완전 가동되면 연간 약 1억 2,000만 톤의 철광석을 생산할 것으로 예상하고 있으며, 중국이 광산의 주요 투자자이므로 생산된 철광석 대부분이 중국으로 수출될 것이라 언급함
- ▶ 시만두 광산의 철광석 생산으로 서아프리카-중국 항로의 철광석 물동량과 톤마일이 대폭 증가할 것으로 전망되는 가운데, 브라질-중국, 호주-중국 항로 물동량과 건화물선 운임에 영향을 줄 것으로 예상됨
 - 기니 시만두 광산에서 생산한 철광석의 수출을 위해 시만두 광산 개발 프로젝트에는 수백 킬로미터에 달하는 철도 부설과 철광석 선적을 위한 신규 항만 건설 등의 대규모 인프라 투자가 포함되어 있음
 - 기니 군사정부가 최근 자원 탐사 허가를 취소하는 등 시만두 광산의 운영 및 생산 안정성에 대한 정치적 위험이 제기되고 있으나, 프로젝트가 정상적으로 추진된다면 철광석 공급 구조를 재편할 것이라 예상됨

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/dry-bulk-shipping-a-game-changer-in-the-iron-ore-market-is-entering-the-foray/>

최영재 연구원

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

미국, 옥수수 수출량 확대 전망

- ▶ 최근 중국이 브라질산 대두 수입을 확대함에 따라 미국의 대두 수출이 감소하고 있지만, 미국의 옥수수 수출은 호조를 보이고 있으며 2025년 1분기 수출 실적은 2022년~2024년 실적을 상회할 것으로 나타남
 - 중량 기준으로 미국의 최대 건화물 수출 품목인 옥수수는 미국 항만에서 출발하는 파나막스선 수요의 약 30%, 수프라막스선 수요의 약 22%, 핸디사이즈선 수요의 약 26%를 차지하는 것으로 나타났음
 - 미국의 옥수수 수출은 2023년에 미국 농산물 수출의 약 40%(중량 기준)를 차지한 것으로 나타났으며 2024년에는 더욱 증가하여 약 45%로 나타났고, 2025년 현재 기준 약 59%에 이르는 것으로 파악됨
- ▶ 미국산 옥수수는 미국산 대두 수출이 미·중 무역 갈등에 따른 관세 보복으로 위축되는 상황에서 미국발 건화물선 수요의 감소를 방지했으며, 미국의 옥수수 재배가 확대되면서 수출은 증가할 것으로 전망됨
 - 사료용 옥수수 대부분을 미국에서 수입하는 멕시코는 인구 증가와 함께 육류 소비도 증가할 것으로 예상되며, 멕시코 식단의 옥수수 기반 식품 비중이 높아 식품용 옥수수 소비 역시 증가할 것으로 예상됨
 - 베트남은 주로 아르헨티나와 브라질산 옥수수를 수입했으나 국내 사료 생산 확대 기조, 미국의 옥수수 수출 여력 확대, 미국산 옥수수의 가격 하락 가능성에 따라 미국산 옥수수 수입이 확대될 것으로 예상됨

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/a-kernel-of-truth-on-corn-trade-flows/>

최영재 연구원

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



1. 주간뉴스

중국 독립 정유사, 이란산 원유 수입 수요 감소 전망

- ▶ 에너지시장분석업체 플랫츠(Platts)는 이스라엘의 이란 공격이 격화되고 미국이 이란산 원유에 대한 추가 제재를 부과할 가능성이 높아 중국의 독립 정유사들이 이란산 원유의 위험을 재평가하고 있다고 보도함
 - 전반적으로 석유제품 수요가 약세를 보이는 가운데 정제마진 역시 저조한 상황에서 중국의 독립 정유사들의 원유 수입 쿼터 역시 제한적이기 때문에 원유 재고 확보를 서두르지 않는 모습을 보이고 있음
 - 중국의 에너지시장분석기관 JLC에 따르면, 6월 11일 기준 산둥성의 독립 정유사들의 평균 가동률은 전주 대비 약 0.97%p 하락한 48.18%이며, 정제 마진은 24 위안/톤 하락한 266 위안을 기록함
- ▶ 플랫츠에 따르면 중국 독립 정유사들의 이란산 원유 수입량은 3월 191만 배럴/일이었으나 4월에는 전월 대비 약 9.9% 하락한 172만 배럴/일이었으며 5월에는 약 27.3% 감소한 평균 125만 배럴/일로 집계됨
 - 원자재시장분석기관 S&P 글로벌(S&P Global)은 현재 이란산 원유를 구매하는 중국 독립 정유사는 약 12개이며, 이 중 5~6개 사는 러시아, 서아프리카, 미주 등 다른 수입처로 전환할 것이라 보도함
 - 또한 S&P 글로벌은 업계 관계자의 인터뷰를 인용하여 미국이 이란산 원유를 구매하는 독립 정유사에 대한 추가 제재를 발표할 경우 해당 정유사들의 이란산 원유 구매 의향은 더욱 위축될 것이라 보도함

자료: <https://www.spglobal.com/commodity-insights/en/news-research/latest-news/refined-products/061625-chinas-private-refiners-reassess-supply-risks-of-iranian-crude-hesitant-to-increase-purchases>

최영재 연구원

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

이란, 호르무즈 해협 봉쇄 위험

- ▶ 해운 전문지 트레이드윈즈(TradeWinds)는 이란 혁명수비대(IRGC) 지휘관 및 국회의원인 에스마르 코사리(Esmaeil Kowsari)가 현지 언론 인터뷰에서 호르무즈 해협 봉쇄를 검토 중임을 밝혔다고 보도함
 - 전 세계 원유 해상물동량의 약 20%, LNG의 20~30%가 통과하는 호르무즈 해협이 봉쇄된다면 유조선 및 가스선 시장뿐 아니라 이란산 원유의 중국 수출이 봉쇄되어 이란 역시 타격을 입을 것으로 보임
 - 최초 군사 및 핵 시설에 대한 공습을 진행했던 이스라엘은 이란의 보복에 대응하여 이란 서부 해안의 핵심 석유 및 가스 허브인 반다르 아바스(Bandar Abbas)와 석유 및 가스 시설 두 곳을 공격하였음
- ▶ 과거 1980년대에 발생했던 이란과 이라크 간에 발생한 전쟁 당시 중동 걸프 해역에서는 400척 이상의 선박 공격과 400명 이상의 선원 사망이 발생하여 유조선 전쟁이라고 불릴 만큼 선박 공격이 빈번했었음
 - 이스라엘의 이란 공습 이후인 6월 13일 브렌트유, 서부텍사스유는 모두 약 7% 상승하는 등 유가가 급등하였으며, 트레이드윈즈는 호르무즈 해협 봉쇄 시 추가로 20달러 이상 상승할 것으로 전망함
 - 이란은 미국·영국·프랑스가 이스라엘의 공격을 지원할 경우 해당 국가들의 해운을 포함한 역내 이익을 위협하겠다고 경고하였으며, 이에 대응해 영국은 전투기 등 전략자산을 중동 지역에 배치하겠다고 밝힘

자료: <https://www.tradewindsnews.com/tankers/iran-threatens-to-close-strait-of-hormuz-as-shipping-risks-bein-g-sucked-into-regional-war/2-1-1833044>

최영재 연구원

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



2. 건화물선¹⁾

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

1 주간평균운임

구분	6월 2주					
	주간평균운임	전주 대비 차이		7월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	27,101	▲ 5,869	27.6 %	19,622	▲ 1,388	7.6 %
파나막스선 5TC (달러/일)	12,020	▲ 1,548	14.8 %	11,538	▲ 582	5.3 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	9,687	▼ -165	-1.7 %	10,435	▲ 196	1.9 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



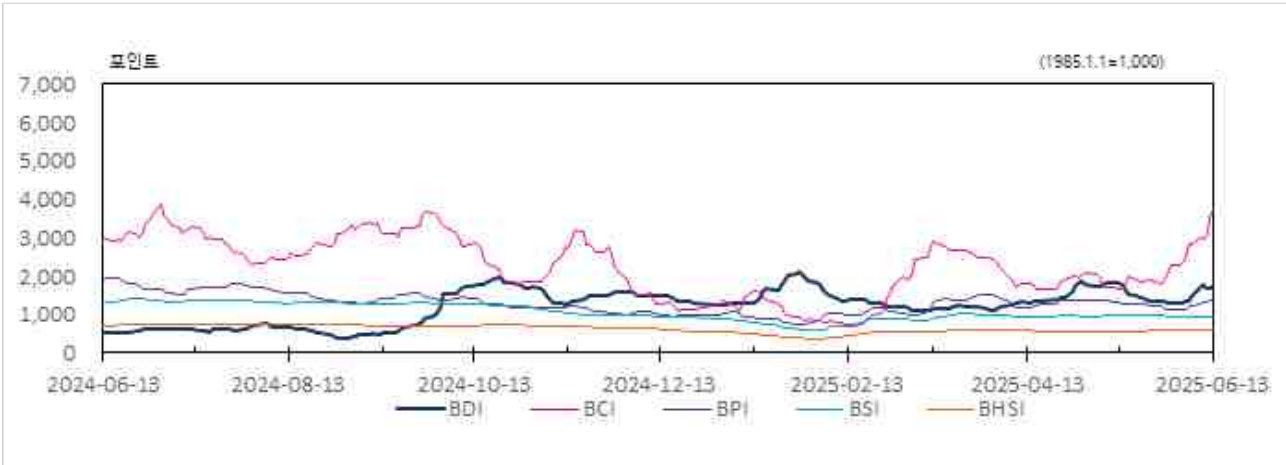
자료: Clarkson, Baltic Exchange

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 2주	전주 대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
선형별 운임	운임지수 BDI	1,796	▲ 276	976	2,419	1,755	530	3,346	1,378
	케이프(5TC)	27,101	▲ 5,869	8,945	35,780	22,593	2,246	21,814	11,848
	파나마스(5TC)	12,020	▲ 1,548	8,616	20,757	14,099	7,277	16,669	12,276
	수프라막스(10TC)	9,687	▼ -165	9,637	16,441	13,601	6,874	14,703	10,928
	핸디(7TC)	10,832	▲ 63	10,197	14,537	12,660	7,763	12,703	10,317
1년 용선료	케이프	22,500	▲ 1,900	18,800	32,000	24,750	13,750	25,125	17,161
	파나마스	13,350	▲ 600	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	- -	12,000	15,250	14,064	9,750	15,500	12,512
건화물선 시장(FFA)									
		7월물		3분기물		2026년물		2027년물	
		6월 2주	전주 대비	6월 2주	전주 대비	6월 2주	전주 대비	6월 2주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	19,622	▲ 1,388	18,796	▲ 597	17,757	▲ 105	18,702	▲ 104
	파나마스(5TC)	11,538	▲ 582	11,509	▲ 265	11,182	▲ 64	11,417	▼ -11
	수프라막스(10TC)	10,435	▲ 196	10,595	▲ 94	10,221	▲ 74	10,532	▼ -4
	핸디(7TC)	10,685	▲ 265	10,700	▲ 256	10,105	▲ 59	10,293	▲ 45

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



2 시장동향

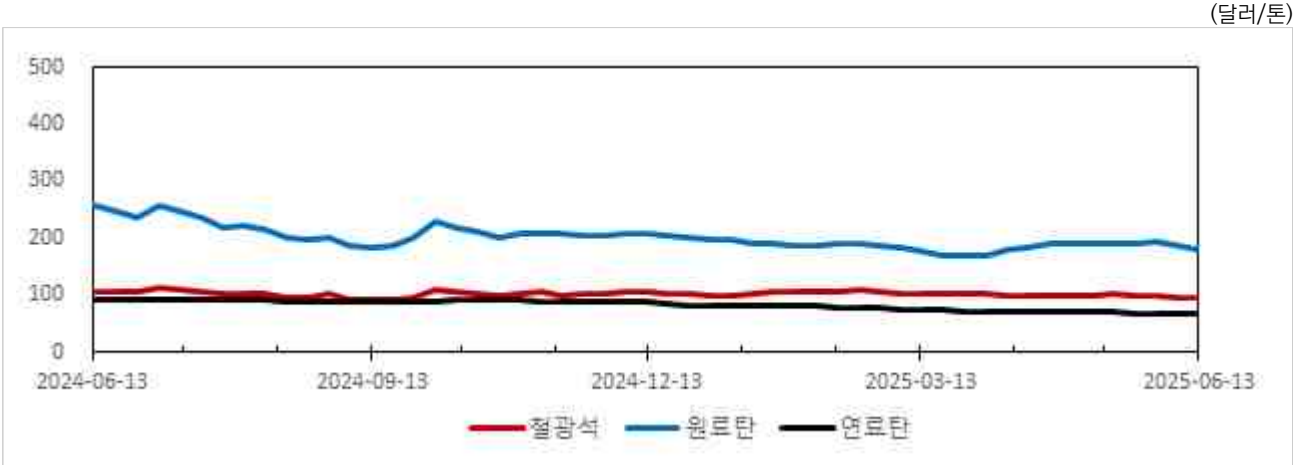
원자재 가격

(달러/톤)

구분	2025년		전주 대비 차이				2024년			
	6월 2주	전주 대비					6월 2주	연평균	최저	최고
철광석	95.1	96.0	▼	-0.9	-0.9	%	105.9	109.7	91.2	142.6
원료탄	179.0	186.0	▼	-7.1	-3.8	%	257.3	242.5	183.6	326.1
연료탄	66.2	66.9	▼	-0.7	-1.1	%	93.2	91.0	82.5	99.3
대두	387.7	384.2	▲	3.5	0.9	%	434.5	405.9	344.9	469.2
옥수수	172.6	173.0	▼	-0.4	-0.2	%	178.3	167.4	145.2	181.8

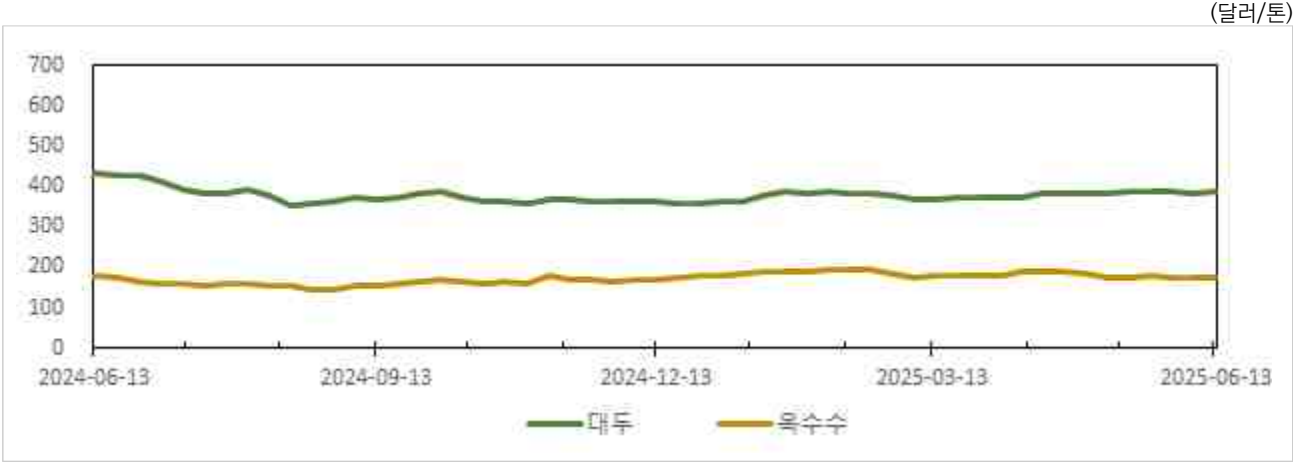
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT) ▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

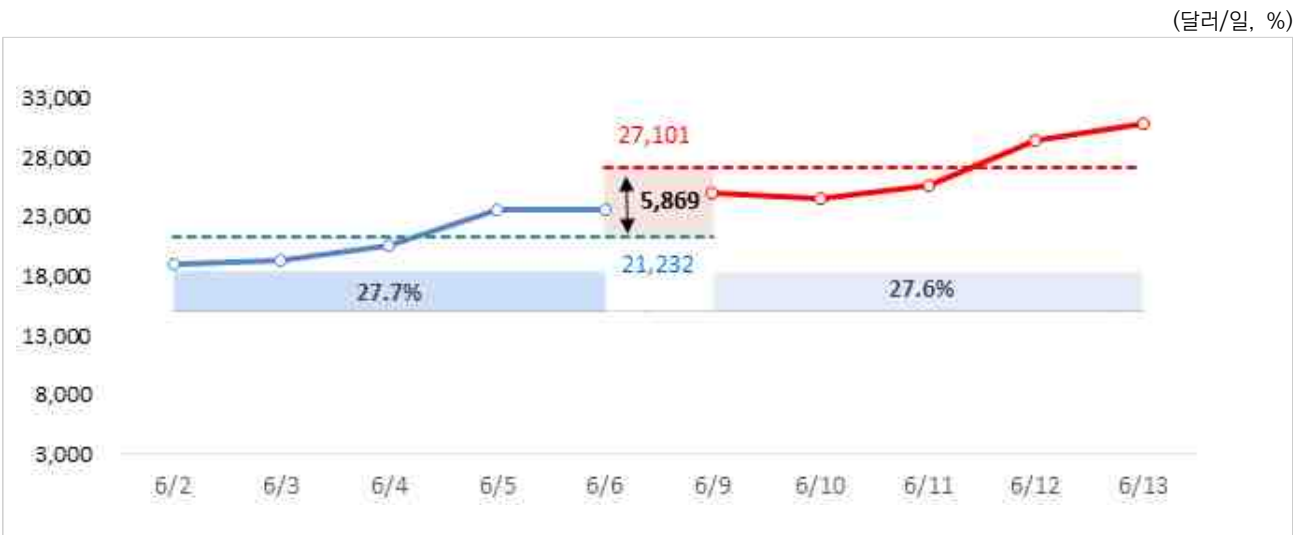
■ 케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(6월 1주) 대비 27.6% 상승한 27,101달러/일을 기록함

(동향) 호주 화계연도 마감으로 철광석 물동량 확대

- 호주의 주요 광산업체가 화계연도 종료 시점을 앞두고 철광석 출하를 집중적으로 확대함에 따라 시장에 화물이 꾸준히 유입되고 있는 것으로 파악됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		6월 2주	6월 1주	전주대비차이	
BCI		3,268	2,560	▲ 708	27.6%
스팟운임(5TC)		27,101	21,232	▲ 5,869	27.6%
용선료	6개월	29,000	24,400	▲ 4,600	18.9%
	1년	22,500	20,600	▲ 1,900	9.2%
	5년	19,350	18,850	▲ 500	2.7%
FFA	6월물	19,622	18,233	▲ 1,388	7.6%
	3분기물	18,796	18,199	▲ 597	3.3%
	'26년	17,757	17,652	▲ 105	0.6%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

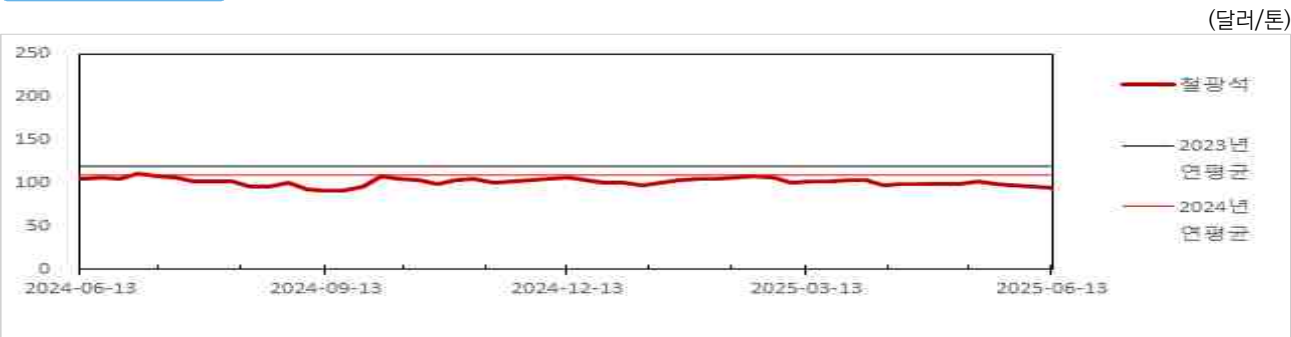
▲ 상승 ▼ 하락 — 혼조



3 케이프선-동향분석

철광석 가격 : 전주 대비 0.9% 하락한 95.1달러/톤 기록

철광석 가격 추이



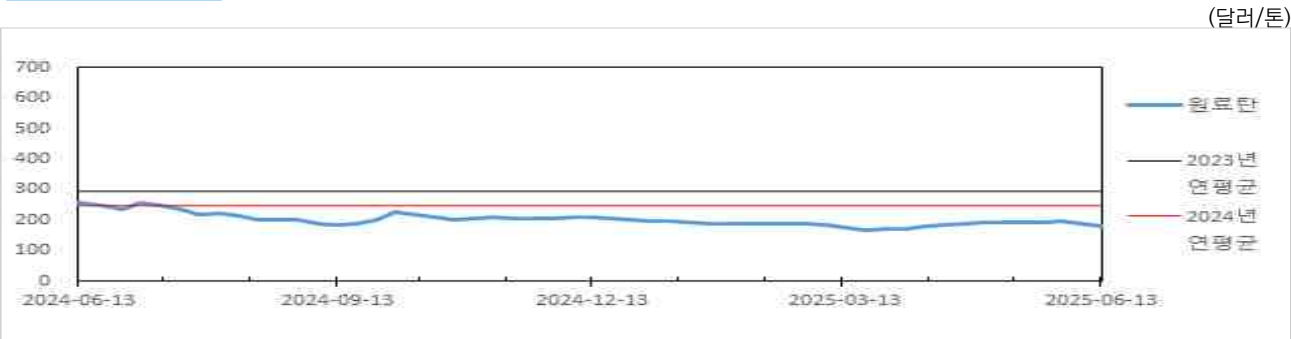
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

원료탄 가격 : 전주 대비 3.8% 하락한 179.0달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

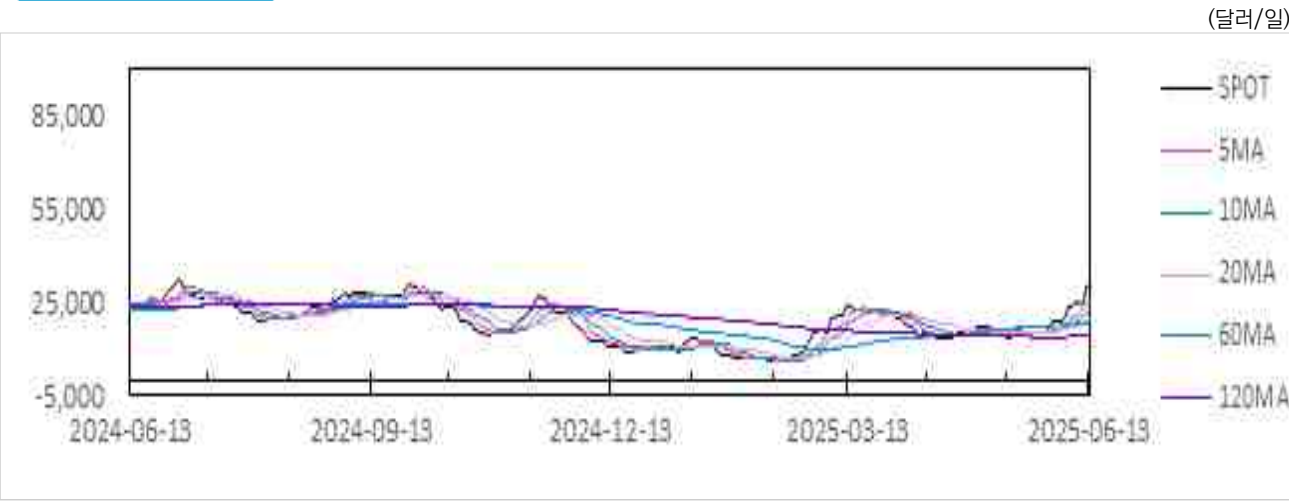


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

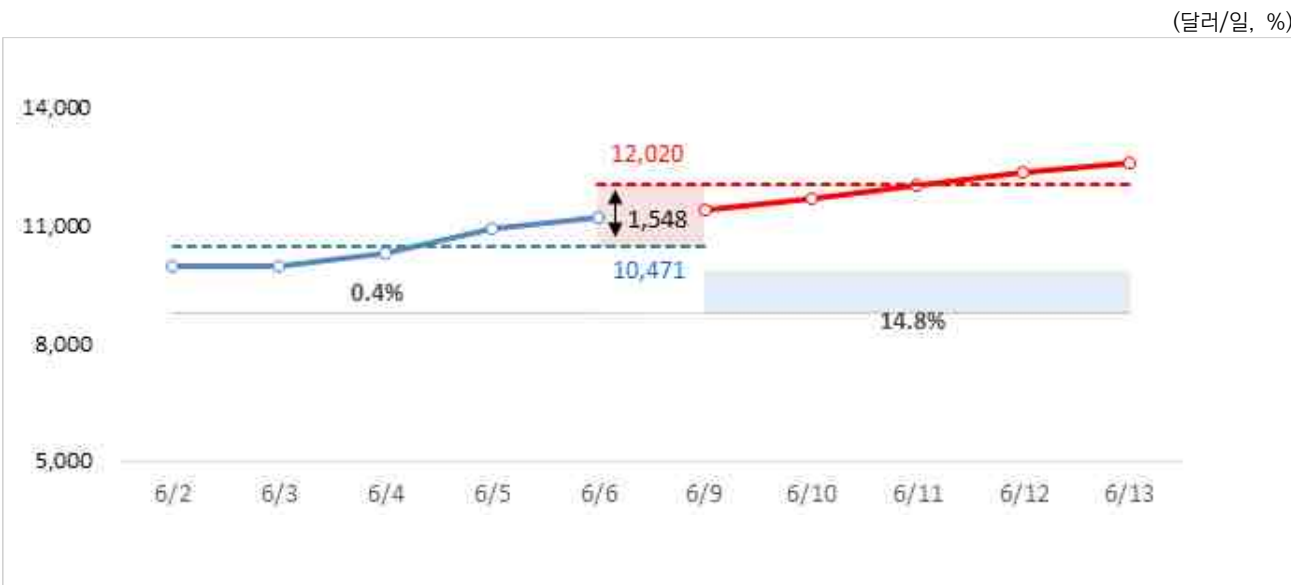
파나막스선

(운임) 전주 대비 14.8% 상승한 12,020달러/일 기록

(동향) 호주 뉴캐슬항(Newcastle) 항만 체선 발생

- 호주 뉴캐슬항에서는 5월 말 내린 폭우의 영향으로 항만 운영에 차질이 발생하면서 체선 현상이 나타나고 있음. 선박 대기일수는 최대 20일에 이르는 등 항만 혼잡이 지속되고 있는 것으로 파악됨
- 또한 호주의 화계연도 마감을 앞두고 철광석 수출이 증가함에 따라 선박 수요가 확대되고 있으며 일부 화물은 파나막스선을 이용한 운송 수요로 이어지고 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		6월 2주	6월 1주	전주대비차이		
BPI		1,335	1,163	▲ 172	14.8	%
스팟운임(5TC)		12,020	10,471	▲ 1,548	14.8	%
용선료	6개월	13,500	13,000	▲ 500	3.8	%
	1년	13,350	12,750	▲ 600	4.7	%
	5년	12,175	11,875	▲ 300	2.5	%
FFA	6월물	11,538	10,956	▲ 582	5.3	%
	3분기물	11,509	11,244	▲ 265	2.4	%
	'26년	11,182	11,118	▲ 64	0.6	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

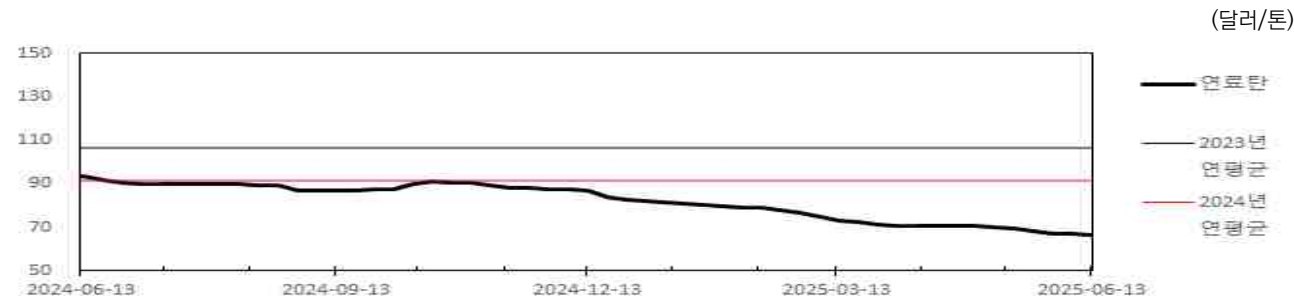
▲ 상승 ▼ 하락 — 혼조



3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 1.1% 하락한 66.2달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



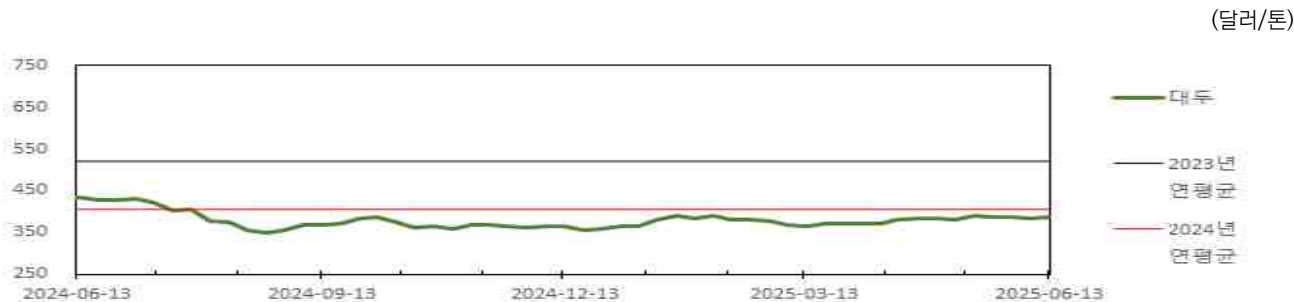
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 0.9% 상승한 387.7달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



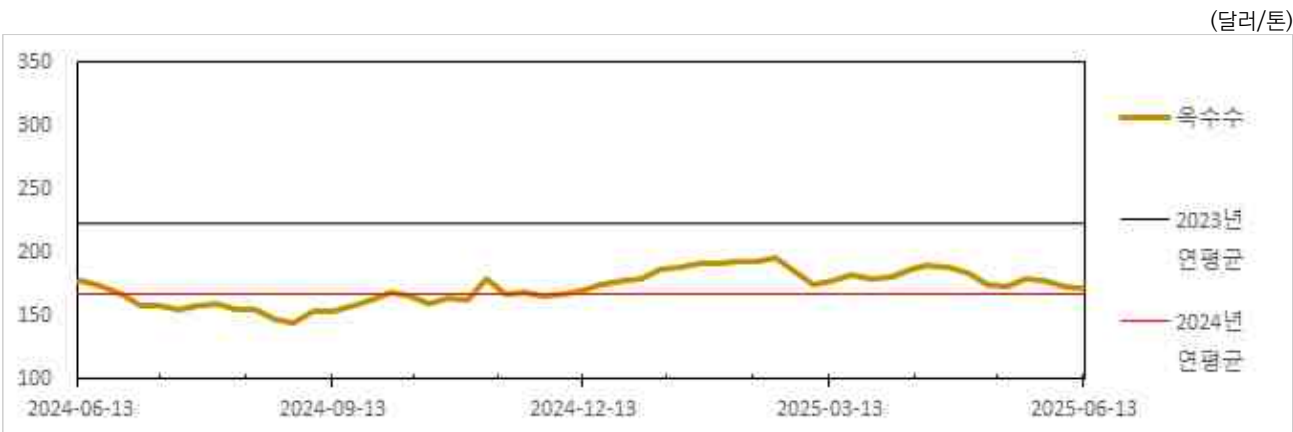
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선-동향분석

옥수수 가격 : 전주 대비 0.2% 하락한 172.6달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



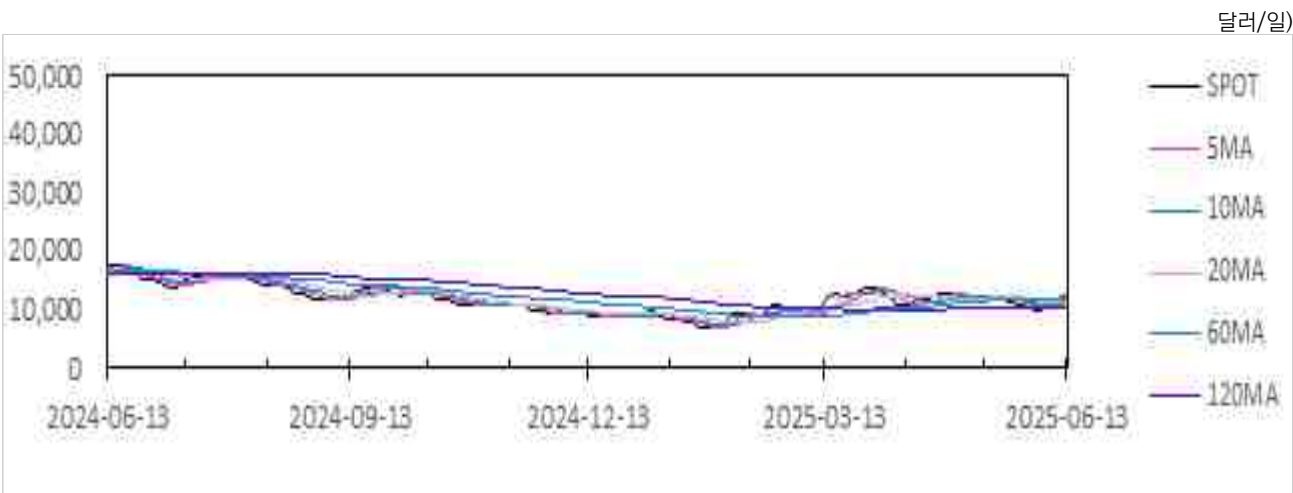
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
5월 4주	180.0	▲ 6.2	3.6	%
5월 5주	177.3	▼ -2.6	-1.5	%
6월 1주	173.0	▼ -4.3	-2.4	%
6월 2주	172.6	▼ -0.4	-0.2	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

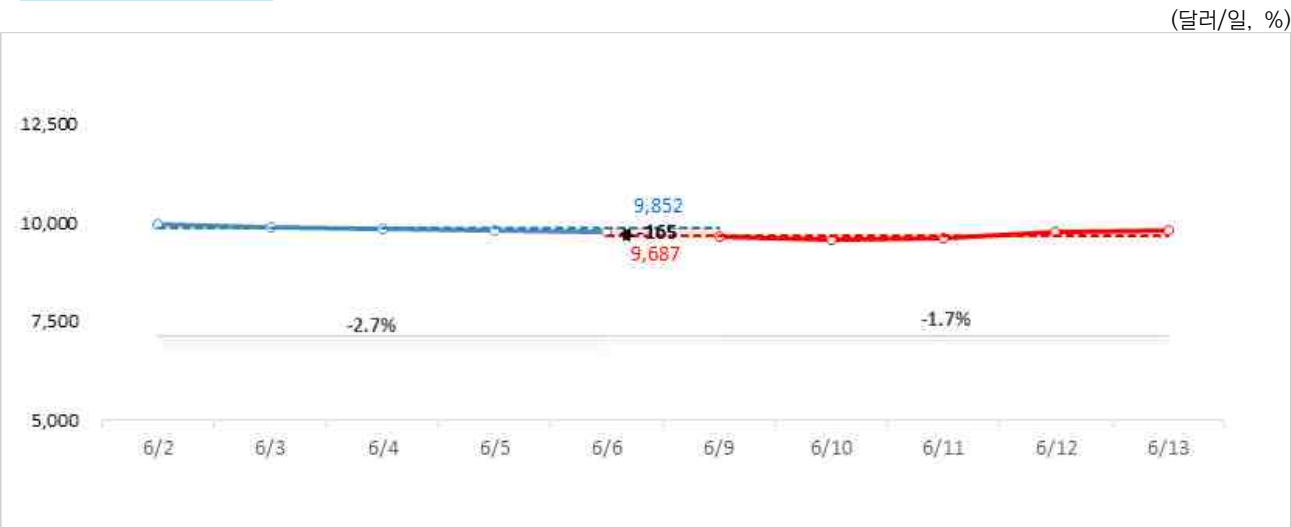
수프라막스선

(운임) 전주 대비 1.7% 하락한 9,687달러/일 기록

(동향) 5월 중국의 석탄 수입량 감소

- 중국의 5월 석탄 수입량은 전년 대비 18% 감소한 3,600만 톤으로 집계됨. 이는 국내 석탄 생산 확대와 몽골로부터의 석탄 수입 증가, 재생에너지 공급 확대 등이 주요 원인으로 작용한 것으로 분석됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		6월 2주	6월 1주	전주대비차이	
BSI		927	940	▼ -13	-1.4 %
스팟운임(10TC)		9,687	9,852	▼ -165	-1.7 %
용선료	6개월	13,250	13,250	-	- %
	1년	13,000	13,000	-	- %
	5년	14,000	14,000	-	- %
FFA	6월물	10,435	10,240	▲ 196	1.9 %
	3분기물	10,595	10,501	▲ 94	0.9 %
	'26년	10,221	10,146	▲ 74	0.7 %

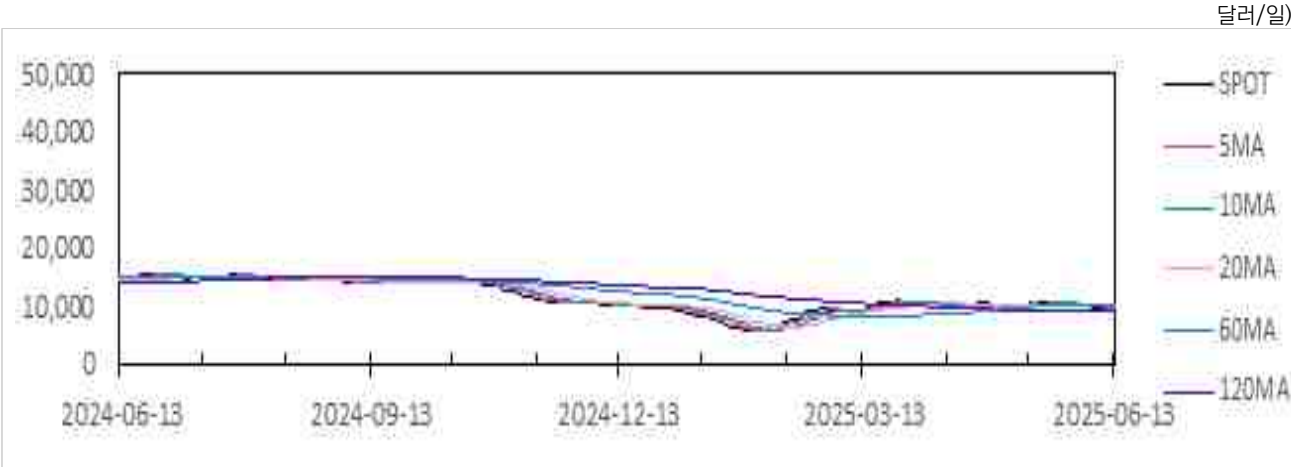
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 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 152p 하락한 2,088p를 기록

(운임) 컨테이너 운임지수(SCFI)는 5주간의 상승세 종료되었지만 여전히 높은 수준 기록

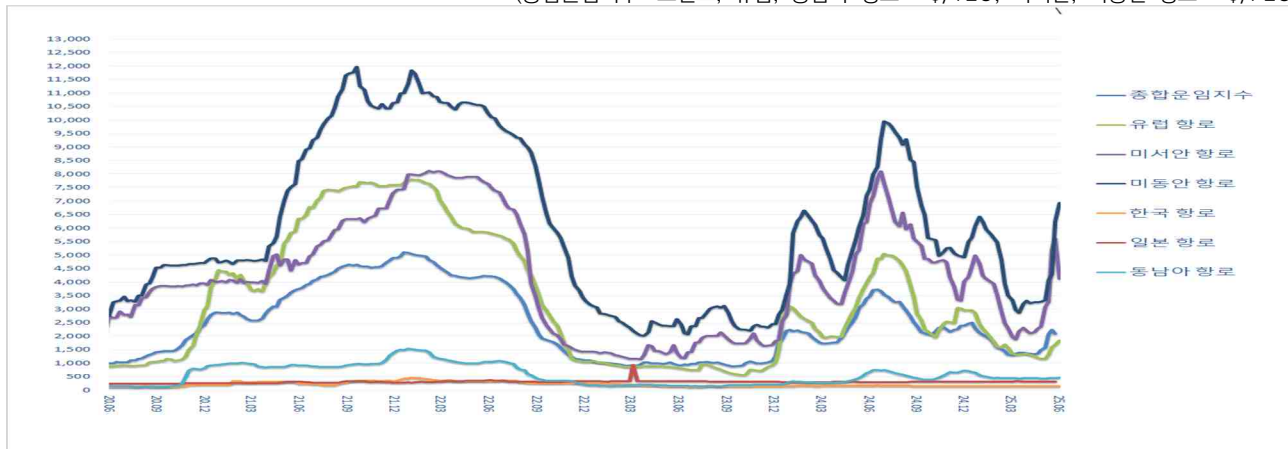
○ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 미주 항로 대규모 추가 공급 투입으로 운임이 큰 폭으로 하락함

(현황) 북미 서부 운임 큰 폭의 하락 기록, 유럽 운임은 상승세 지속

- 아시아-북미 항로 운임은 관세 유예 발표 이후 수요 급증으로 인해 긴급 투입되었던 선박들이 공급 과잉을 유발해 운임이 큰 폭으로 하락함. 일부 선사들의 공격적 영업으로 운임 경쟁이 심화되어 추가 하락 가능성이 있음
- 아시아-유럽 항로 운임은 관세 유예 발표 이후 북미로 재배치된 선박들로 인해 공급 압력이 감소한 가운데, 유럽 주요 항만의 혼잡 지속과 계절적 성수기로 수요가 점차 늘어나며 상승세를 이어가고 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)

		6월 2주	전주대비	2025년			2024년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	2,088	-152	1,293	2,505	1,687	1,731	3,734	2,506
운임	유럽항로	1,844	177	1,154	2,851	1,615	1,943	5,051	3,132
	미서안항로	4,120	-1486	1,872	5,606	3,210	2,775	8,103	4,987
	미동안항로	6,745	-194	2,866	6,939	4,455	3,931	9,945	6,463
	한국항로	136	-2	136	148	140	138	172	153
	일본항로	320	5	308	327	315	297	316	303
	동남아항로	455	9	430	655	465	259	753	487

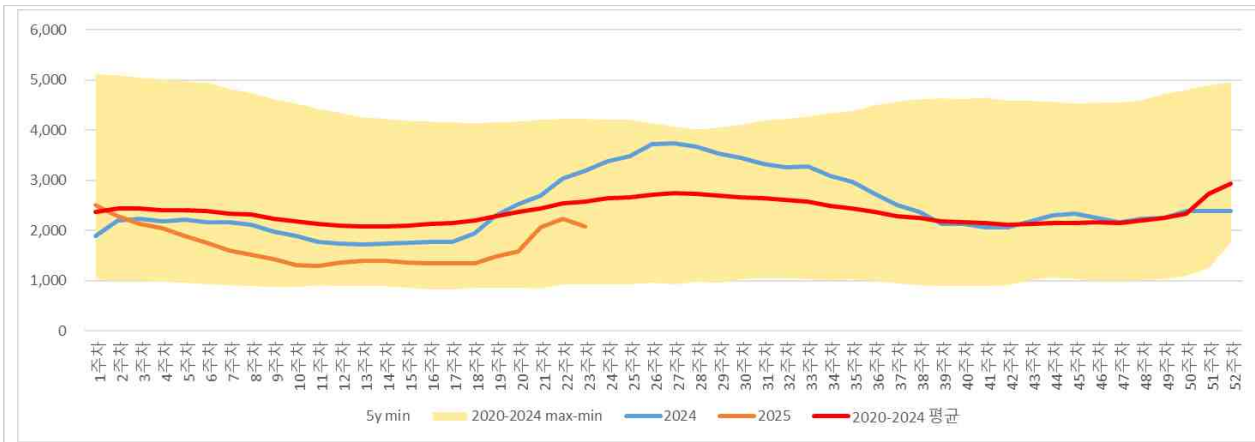
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



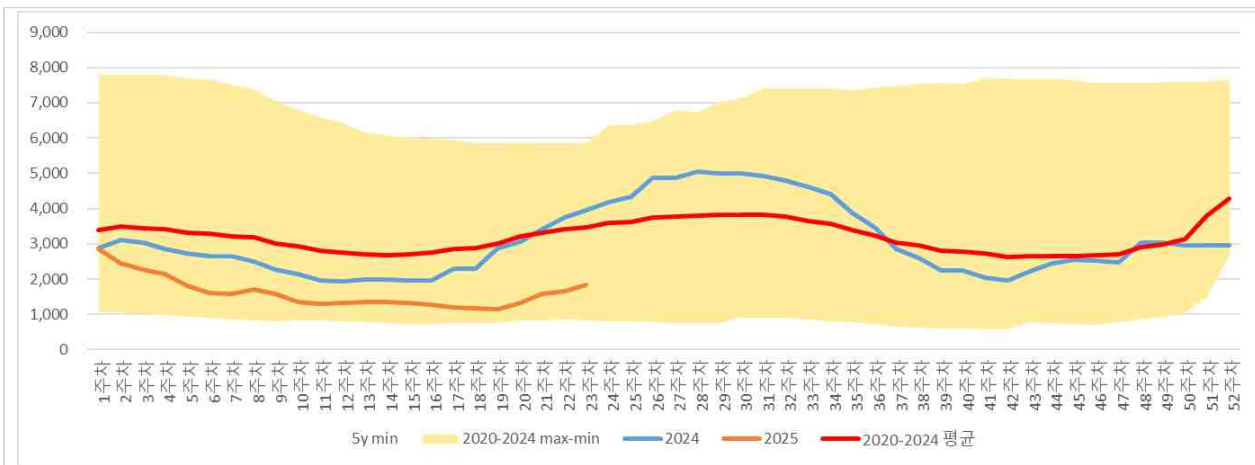
2 운임전망

| 6월 3주('25.6.16~'25.6.20)

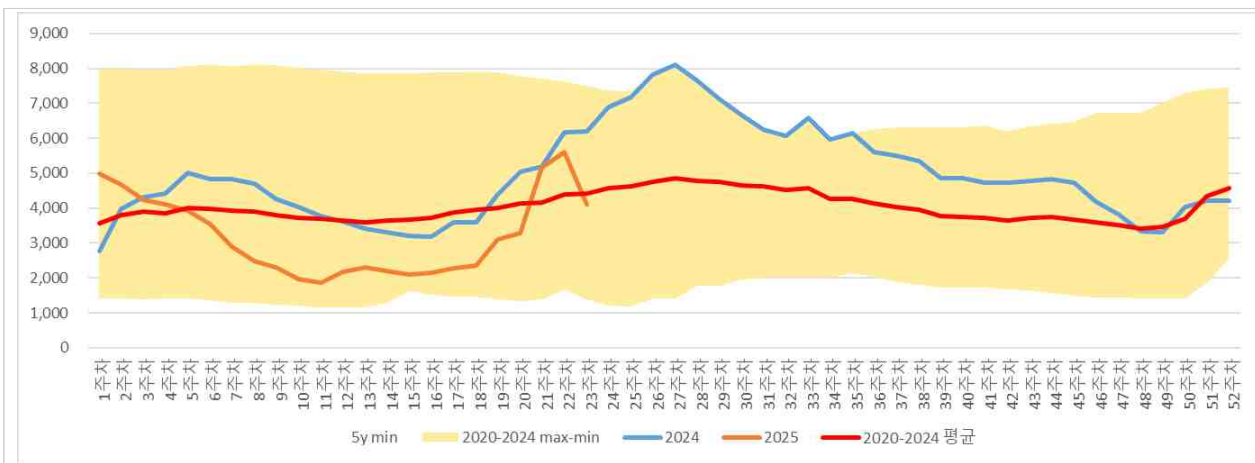
SCFI 지수는 하락할 것으로 전망



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 0.8p 하락한 43.6을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 급등세를 보임

(달러/톤)

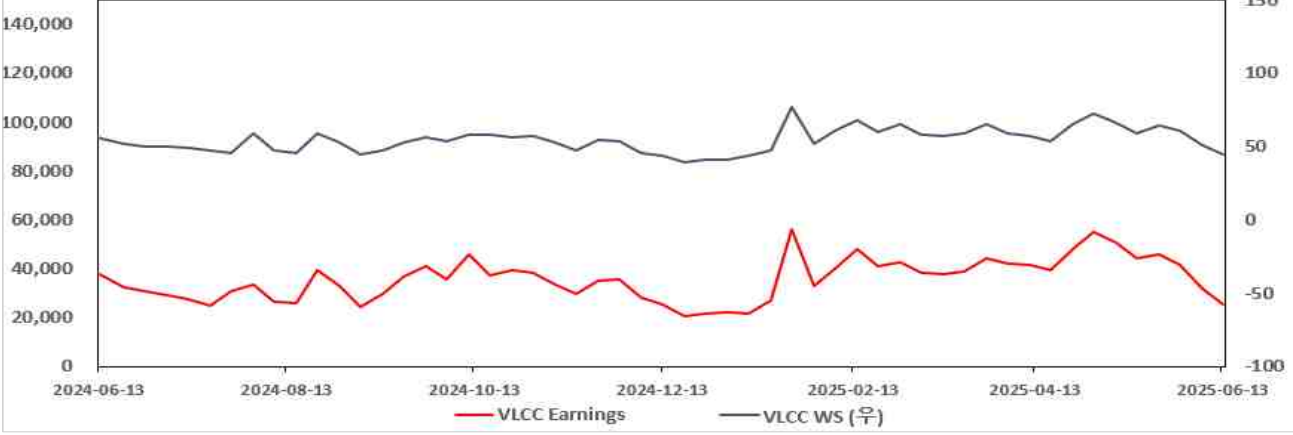
구분	6월 2주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	43.6	▼	0.8	1.8 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	35.0	▲	7.5	27.3 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	58.5	▲	13.0	28.6 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	60.0	▲	11.0	22.5 %

(동향) 이란-이스라엘 지정학적 갈등 격화로 중동항로 운임 급등, 단기적으로 시황 불확실성 확대 전망

- 이스라엘과 이란 간 무력 충돌로 중동 지역의 긴장감이 고조되면서, 중동항로를 중심으로 유조선 운임이 급등세를 보이고 있음. 호르무즈 해협은 하루 약 2,000만 배럴의 원유 및 석유정제품이 통과하는 전략 요충지로, 이 중 80% 이상이 아시아 지역으로 향하는 물량임. 이에 따른 원유 공급망 교란 우려가 시장에 반영되면서 시황 상승세를 견인하고 있음
- 향후 분쟁이 장기화될 경우, 전 세계 원유 수송의 핵심 통로인 호르무즈 해협의 봉쇄 가능성을 완전히 배제할 수 없으며, 이러한 지정학적 리스크가 부각되면서 당분간 시황 변동성이 확대될 것으로 예상됨

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 2주	전주대비	2025년			2024년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국 항로(TD3C)	운임지수	44	-1	43	77	59	40	80	57
	평균 수익	25,853	317	20,781	57,589	39,357	17,598	74,778	20,034
VLCC	1년 용선료	43,750	-500	32,250	46,500	40,781	37,250	48,500	45,635

자료: Clarkson

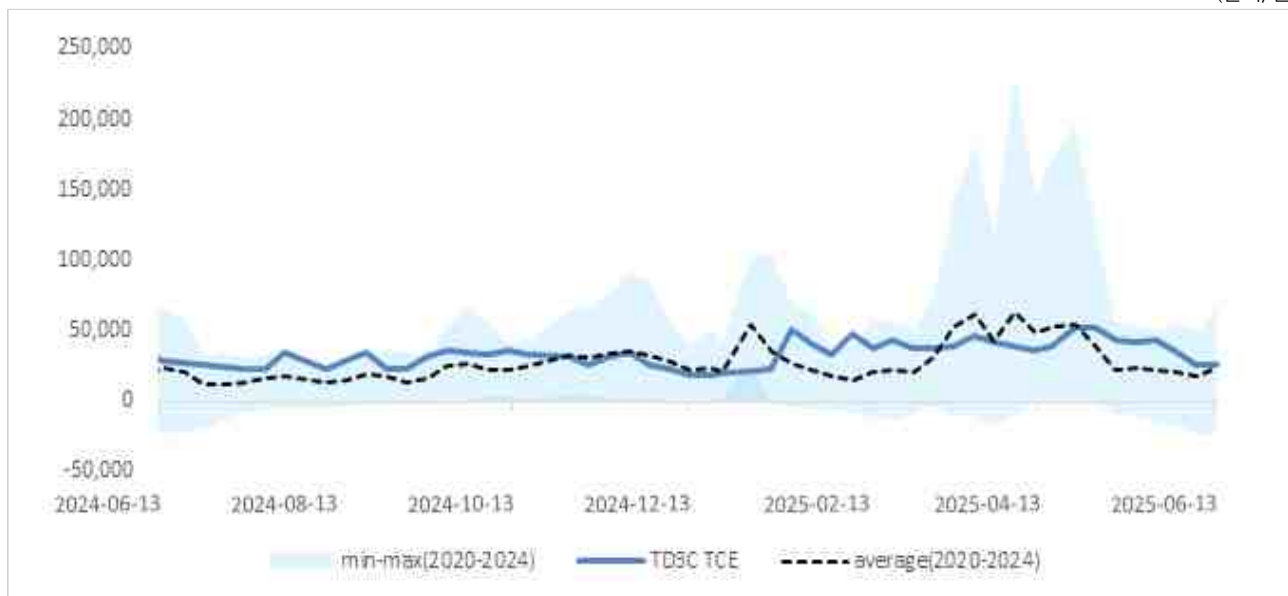


2 유조선-기술분석

과거 평균을 상회하는 수준으로 전주 대비 소폭 상승하며 회복세를 보이고 있음

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

(달러/일)

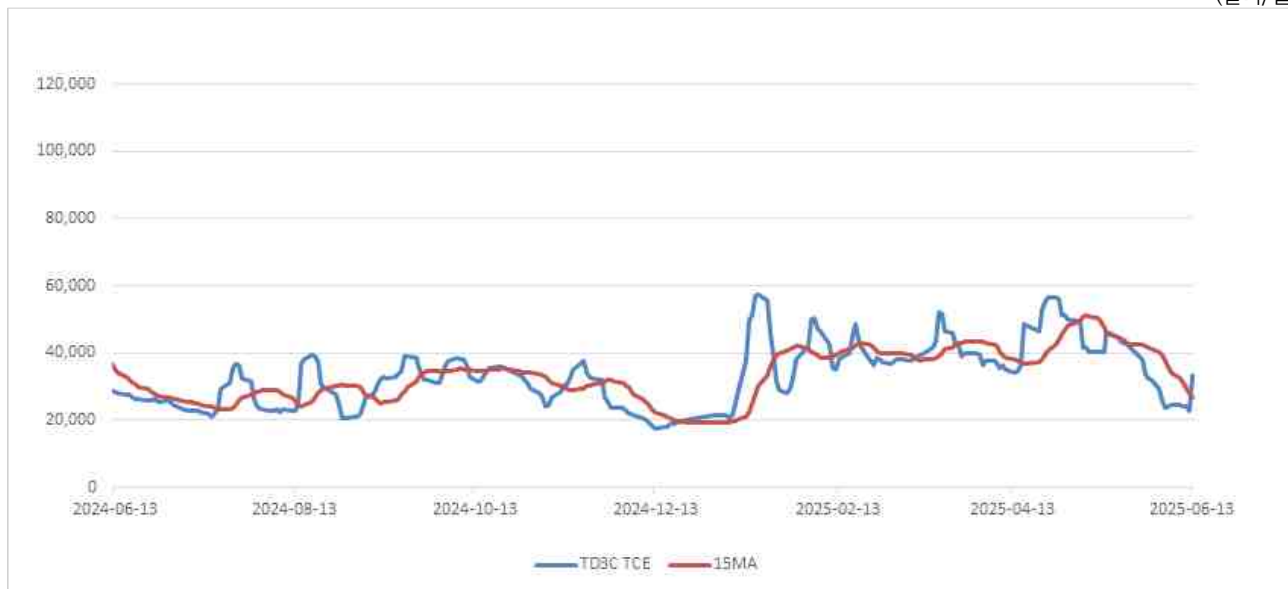


자료: Clarkson

뚜렷한 반등세를 보이며 급등 흐름을 나타내고 있으며, 단기 이동평균선을 상향돌파하고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 32.0p로 전주 대비 0.2p 상승함

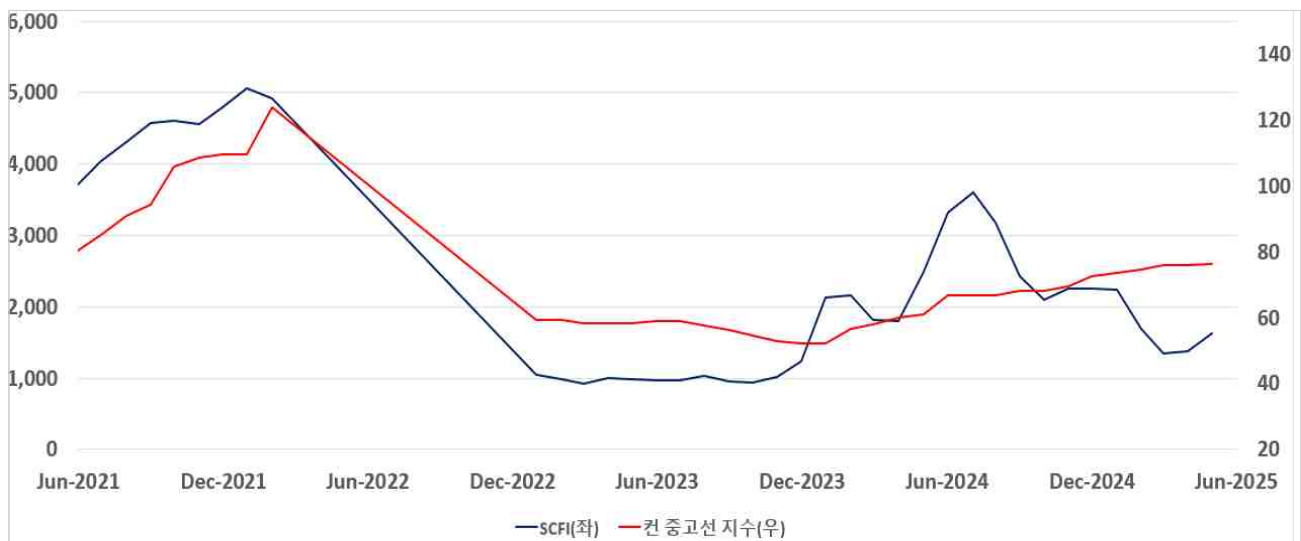
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너 중고선가 지수는 78.0p로 전월 대비 1.5p 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

('25.06.01~'25.06.16)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 중고선 29건 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
TankChem	Celsius Portsmouth	2021	50,299	DWT	2025-06-12	36.25	Celsius Shipping	Clients of Toro Corp.
Container	Contship Key	2007	1,118	TEU	2025-06-12	10.20	Contships Management	Clients of MSC
Container	Seaboard Ocean*	2008	1,114	TEU	2025-06-12	9.00	Hartmann Schifffahrts	Clients of MSC
Container	Seaboard Ranger*	2009	1,114	TEU	2025-06-12	9.00	Hartmann Schifffahrts	Clients of MSC
Container	Galen*	2007	1,841	TEU	2025-06-12	18.50	Conbulk Shipping	Clients of MSC
Container	Garwood*	2008	1,841	TEU	2025-06-12	18.50	Conbulk Shipping	Clients of MSC
Container	SITC Yokohama	2004	831	TEU	2025-06-11	7.25	SITC	Undisclosed interests
Container	Xin Feng Quan Zhou*	2016	2,539	TEU	2025-06-11		Trawind Shpg Log	Undisclosed interests
Container	Xin Feng Tian Jin*	2015	2,539	TEU	2025-06-11		Trawind Shpg Log	Undisclosed interests
Tanker	UOG Phoenix	2010	47,367	DWT	2025-06-10	17.50	United Overseas	Undisclosed interests
Bulk	ASL Venus	2011	82,153	DWT	2025-06-09	14.00	Agricore Shipping	Undisclosed interests
TankChem	UOG Despina V	2010	49,999	DWT	2025-06-09	17.00	United Overseas	Undisclosed interests
Gas Crier	Forbin	2011	5,000	cu.m.	2025-06-06		Geogas Maritime	Clients of Erasmus Corp
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.
Dry Genl	Xiang Yue Yang Wa 1836	2005			2025-06-04	0.58	Unknown Chinese	Chinese interests



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	5.42	Zhejiang Shpg Group	Chinese interests
Container	A Rokko	2024	1,096	TEU	2025-06-02	25.50	StarOcean Marine	Undisclosed interests
Dry Genl	Gui Hua 1618	2016			2025-06-02	0.19	Unknown Chinese	Chinese 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



6. 주요 해운지표

(2025.06.13. 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	0	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	443	17	435	401	474	441	407	522	471
	Singapore	456	10	451	411	514	467	439	536	485
	Korea	477	14	470	452	527	489	475	563	515
	Hong Kong	472	17	463	444	522	484	456	568	500
VLSFO	Rotterdam	494	18	485	440	553	498	502	615	555
	Singapore	531	17	522	484	604	534	548	657	610
	Hong Kong	536	16	528	493	604	543	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)	1,070	515	1,055	536	1,078	1,015	952	1,277	1,101
	밀(국제)	544	-11	536	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