

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2025년 5월 12일

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

21

주요 해운지표

24

건화물선

지난주 케이프선 운임은 7.5% 하락한 15,412달러/일을 기록

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 4p 상승한 1,345p를 기록

탱커선

유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 6.4p 하락한 59.6p를 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

NRF, 고율 관세 영향으로 5~9월 미 컨테이너 수입 20% 감소 전망

- ▶ 전미소매협회(NRF)는 고율 관세의 영향으로 올해 5월부터 9월까지 미국의 컨테이너 수입 물동량이 전년 동기 대비 20% 감소할 것으로 전망함
 - 4월 수입량은 관세 부과 마감 시한을 피하기 위한 조기선적(Front-loading) 증가로 예상보다 높은 실적을 기록했으나, 5월부터는 본격적인 감소세로 전환될 것으로 예상됨
 - 특히 6월에는 수입 물동량이 연중 최저 수준으로 감소해 전년 동기 대비 20% 줄어, 2023년 3월 이후 월별 최저치를 기록할 것으로 예측됨
- ▶ 급변하는 관세 정책은 미국 소매업체들이 연중 가장 중요한 성수기 주문을 계획하는데 있어 비용 예측을 어렵게 하고 있으며, 이는 주문의 일시 중단이나 취소로 이어지고 있음
 - 관세 부과는 기업들의 비용 부담을 가중시키고, 전체 화물량을 감소시켜 결국 소비자들은 더 높은 물가와 상품 부족 현상에 직면할 것이라는 우려가 커지고 있음
 - 미 트럼프 대통령의 관세 정책이 공급망 전반에 미치는 실질적 영향이 가시화되면서, 특히 자금 여력이 부족한 소규모 소매업체들은 향후 사업 전망에 대한 깊은 우려를 표하고 있음

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1153420/Tariffs-to-reduce-US-imports-by-20-in-MaySeptember-predicts-NRF>

김병주 전문연구원

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

머스크, 미-중 무역 감소와 재고 확보 경쟁 전망

- ▶ 머스크에 따르면 중국-미국 간 무역량 감소세가 뚜렷하게 나타나고 있으며, 이는 다른 선사들의 보고와 유사한 추세임
 - 선사들은 물동량 감소에 대응하여 선복량을 줄이고 있으며, 특히 머스크와 하판로이드는 대형 선박을 소형 선박으로 교체하는 방식으로 유연하게 대응하고 있음
 - 이러한 선제적인 선복량 관리로 인해 관세로 인한 화물량 감소에도 불구하고 운임은 비교적 안정적인 수준을 유지하고 있으며, 이는 과거 팬데믹 이후 혼란과는 대조적인 모습임
- ▶ 미국 수입업체들은 중국발 물동량 감소에 직면하여 미국뿐만 아니라 인근 캐나다와 멕시코의 재고까지 활용해 소진을 늦추고 있으며, 국내 유통업체로부터 대체재를 찾는 움직임도 보이고 있음
 - 만약 미-중 무역 긴장이 완화되지 않고 고착화될 경우, 현재로서는 뚜렷한 대안이 없어 미국 경제 전반에 걸쳐 상당한 타격이 예상되며 특히 대체재가 부족한 품목에서는 소비자 물가 상승으로 이어질 가능성이 큼
 - 머스크 CEO는 미-중 무역 대표 간 회담이 긴장 완화의 첫걸음이 될 수 있다고 전망하면서도, 상황 악화 시 미국 경기 침체 위험이 증가할 수 있다고 경고함

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1153402/Maersk-sees-3040-drop-in-ChinaUS-trade-and-race-for-inventories>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

석탄, 대규모 정전·전기차 확산에 예비 전력원으로 재조명

- ▶ 해운 전문지 트레이드윈즈(TradeWinds)는 최근 스페인 및 포르투갈에서 발생한 정전으로 신재생에너지 확산에 따른 송전망 부담과 함께 신뢰할 수 있는 예비 전력원으로서의 석탄의 역할이 주목받고 있다고 보도함
 - 러·우 전쟁 이후 유럽에서 대규모로 신재생에너지 설비를 건설하고 신재생에너지 사용이 증가하여 화석 연료 의존도가 감소했으나 안정적인 예비 전력 공급원에 대한 수요는 여전히 존재한다고 평가함
 - 선박중개업체 애로우 쉬핑 앤드 에너지(Arrow Shipping & Energy)는 인도·방글라데시·중국·베트남·필리핀·태국의 석탄 화력 발전소 건설 및 승인 규모는 유럽·한국·일본의 합계보다 60% 더 많다고 지적함
- ▶ 글로벌 석탄 수요가 이미 정점을 지났다고 주장과는 달리 최근 전기차 보급 및 초고속 충전 인프라의 급격한 확산과 러시아의 우크라이나 침공 이후 유럽의 전략적 석탄 비축 등의 새로운 유형의 수요가 증가하고 있음
 - 애로우 쉬핑 앤드 에너지는 최근 5분 충전 후 약 400km를 주행할 수 있는 배터리와 같은 기술 개발로 초고속 충전과 장거리 주행이 가능해지면서 중국의 발전용 석탄 수입 수요가 증가할 수 있다고 평가함
 - 다국적 광산기업 앵글로 아메리칸(Anglo American)은 유럽에서 전기차 보급을 확대하기 위해서는 신재생에너지 대비 상대적으로 저렴한 석탄을 이용한 화력 발전을 통해 전기 요금 인하가 필요할 것이라고 지적함

자료: <https://www.tradewindsnews.com/opinion/blackouts-and-orange-swans-should-shipowners-fear-peak-coal-/2-1-1814475>

최영재 연구원

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

곡물, 관세 갈등으로 브라질 수출량 증가 및 미국 수출량 감소

- ▶ 해운중개업체 BRS는 올해 1분기 브라질의 중국향 대두 수출량은 전년 동기 대비 약 9% 증가한 1,960만 톤에 달했으며 이는 바이든 행정부 기간(2021년~2024년)의 1분기 평균인 1,670만 톤보다 많은 수준이라 평가함
 - 이로 인해 미국-중국 항로보다 1,270해리(2,500km) 더 긴 브라질-중국 항로 운항이 증가하여 톤마일 수요가 확대되었고, 이는 파나마스선 수요 증가 및 파나마스선 운임 상승을 견인하고 있다고 평가함
 - 발틱국제해사협회(BIMCO)에 따르면 파나마스선 시장의 전체 화물량에서 브라질에서 출발하는 곡물이 차지하는 비중은 9%에 불과하지만, 파나마스선 톤마일 수요에서 차지하는 비중은 약 19%라고 지적함
- ▶ 이러한 브라질산 곡물 수출 및 톤마일 수요 증가에도 올해 발틱 파나마스선 운임 지수(BPI)는 전년 동기 대비 약 35% 하락한 것으로 나타났으며, 올해 파나마스선 평균 정기용선료 역시 약 30% 하락하였음
 - 발틱국제해사협회는 올해 중국으로의 미국의 곡물 수출량은 전년 동기 대비 54% 감소했으며, 석탄 및 곡물 물동량이 감소함에 따라 물동량 확보 경쟁이 격화되어 운임 하방 압력이 높아졌다고 평가함
 - BRS는 미·중 무역 협상이 타결되어 미국산 대두의 중국 수출량이 증가할 가능성이 있으나, 올해 중형 건화물선의 신조 인도량이 5년 만에 최고치를 기록하여 이러한 수요 급증을 상쇄할 수 있다고 덧붙임

자료: <https://www.tradewindsnews.com/bulkers/us-to-china-grain-shipments-sink-as-tariff-wars-take-toll/2-1-1816034>

최영재 연구원

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



1. 주간뉴스

OPEC+, 6월 추가 증산 발표로 유조선 수요 증가 전망

- ▶ 해운중개업체 BRS는 5월에 이어 6월에도 OPEC+이 약 41만 배럴/일의 증산을 발표함에 따라 원유 운반선의 수요가 확대되고, 벙커 비용 역시 상당히 감소하여 유조선 시장 전반에 긍정적인 것으로 전망함
 - 미국 투자은행 제프리스(Jefferies)는 OPEC+의 6월 증산으로 중동에서 약 30만 배럴/일의 추가 생산이 있을 예정이며, 이에 따라 6월에 VLCC 4~5척 규모의 원유 물동량 증가가 있을 것으로 분석함
 - 해운 전문지 로이즈 리스트(Lloyd's List)는 OPEC+의 6월 증산 발표로 상장 유조선사인 프론트라인(Frontline), 오케아니스 에코 탱커스(Okeanis Eco Tankers) 등의 주가가 4~5% 상승했다고 보도함
- ▶ 투자은행 클락슨 시큐리티즈(Clarksons Securities)는 최근 유가 하락으로 원유 시장에 콘탱고(Contango) 시장 구조가 나타날 가능성이 커졌으며, 이는 재고 비축을 촉진하여 유조선 시장에 긍정적인 것이라 평가함
 - 콘탱고 시장 구조가 형성될 경우, 정유업체들은 더 많은 원유를 수입하여 저장할 유인을 가지게 될 것이며 유조선사들은 운항 속도를 낮춰 유조선을 운송 중인 원유를 저장하는 용도로 활용할 전망임
 - 이에 대해 투자은행 악틱 시큐리티즈(Arctic Securities)는 중동의 원유 수출은 증가할 것이며 이란에 대한 미국의 제재를 준수하는 선박의 수요가 상당히 확대되어 유조선 시장 전망은 낙관적이라 평가함

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1153358/Opec-hikes-production-yet-again-buoying-VLCC-prospects>

최영재 연구원

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

제품선 시장, 홍해 및 미·중 무역 갈등 영향 제한적

- ▶ 해운 전문지 트레이드윈즈(TradeWinds)는 수에즈 운하를 경유하는 항로의 운항이 다시 정상화될 경우 희망봉 우회로 발생한 톤마일 수요의 감소는 단거리 제품유 물동량 증가로 일부 상쇄될 것이라 보도함
 - 덴마크 유조선사 톰(TORM)은 홍해 항로가 다시 열려 수에즈 운하 통행이 정상화되더라도 단거리 항로를 이용하는 제품유 물동량 증가가 수에즈 운하 통과로 인한 톤마일 감소를 상쇄할 것이라 전망함
 - 또한 지난해에는 홍해 위기로 인해 제품선의 톤마일 수요가 증가하고 제품선 운임이 급등했으나 올해에는 잠식 효과로 인해 중동발 유럽행 제품유 물동량이 감소하였고 시장은 이미 재조정되었다고 덧붙임
- ▶ 트레이드윈즈는 경제 성장 및 에너지 소비 둔화가 제품선 시장의 실질적인 위험이며 미국의 관세 부과 조치 및 중국 건조 선박에 대한 미국 항만 입항 수수료 부과가 제품선 시장에 미치는 영향은 제한적이라 보도함
 - 톰은 현재 LNG를 제외한 에너지 분야는 관세 면제 대상이고 향후 이러한 입장이 유지될 것이라는 점을 강조하면서 미국의 관세 조치가 제품유 시장에 미치는 직접적인 영향은 제한적이라고 전망함
 - 중국 건조 선박에 대한 미국 항만 입항 수수료는 미국의 수입 화물에만 적용되므로 석유 제품에는 영향이 제한적이며 MR 제품선 시장은 수출입 여부와 관계없이 이에 따른 영향이 없을 것이라 예상함

자료: <https://www.tradewindsnews.com/tankers/trump-tariffs-and-the-red-sea-torm-chief-tackles-the-big-questions-surrounding-product-tankers/2-1-1817051>

최영재 연구원

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



2. 건화물선¹⁾

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

1 주간평균운임

구분	5월 2주					
	주간평균운임	전주 대비 차이		6월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	15,412	▼ -1,243	-7.5%	18,893	▼ -1,118	-5.6 %
파나막스선 5TC (달러/일)	12,234	▼ -197	-1.6%	11,672	▼ -450	-3.7 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	10,148	▲ 20	0.2%	10,371	▲ 51	0.5 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



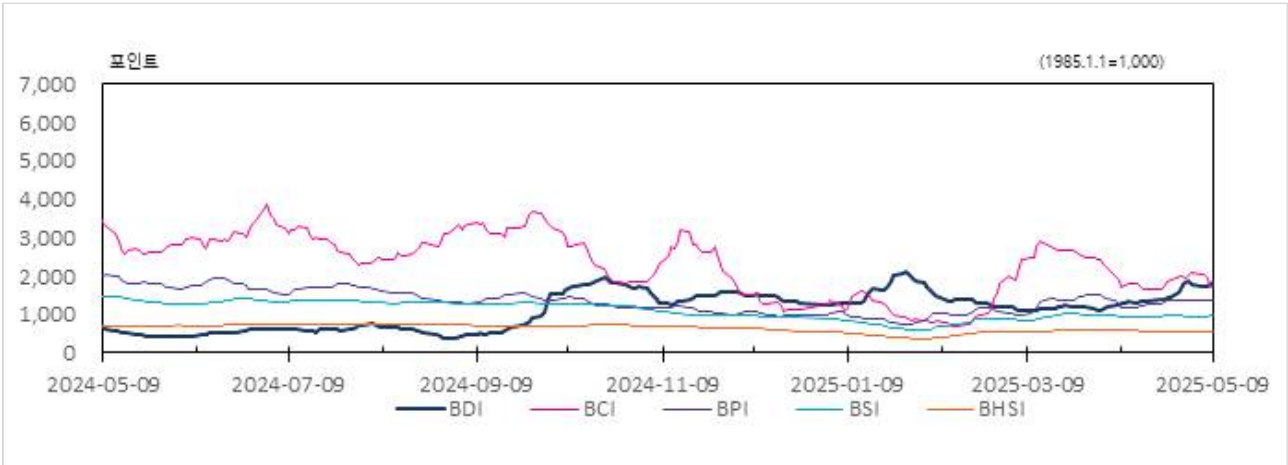
자료: Clarkson, Baltic Exchange

1) 5월 5일 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)

		5월 2주	전주 대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	1,349	▼ -55	976	2,419	1,755	530	3,346	1,378
선형별 운임	케이프(5TC)	15,412	▼ -1,243	8,945	35,780	22,593	2,246	21,814	11,848
	파나마스(5TC)	12,234	▼ -197	8,616	20,757	14,099	7,277	16,669	12,276
	수프라막스(10TC)	10,148	▲ 20	9,637	16,441	13,601	6,874	14,703	10,928
	한디(7TC)	10,017	▼ -123	10,197	14,537	12,660	7,763	12,703	10,317
	케이프	20,950	▼ -700	18,800	32,000	24,750	13,750	25,125	17,161
1년 용선료	파나마스	13,500	▲ 350	12,000	19,575	16,554	12,050	18,750	15,202
	수프라막스	13,250	▼ -125	13,250	18,500	16,737	12,438	18,625	15,131
	한디	12,000	- -	12,000	15,250	14,064	9,750	15,500	12,512
건화물선 시장(FFA)									
		6월물		3분기물		2026년물		2027년물	
		5월 2주	전주 대비	5월 2주	전주 대비	5월 2주	전주 대비	5월 2주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	18,893	▼ -1,118	19,330	▼ -1,031	17,988	▼ -228	18,960	▼ -265
	파나마스(5TC)	11,672	▼ -450	11,819	▼ -299	11,259	▲ 6	11,561	▲ 33
	수프라막스(10TC)	10,371	▲ 51	10,647	▲ 74	10,123	▲ 81	10,422	▲ 100
	한디(7TC)	10,260	▲ 68	10,324	▲ 87	9,929	▲ 31	10,172	▼ -21

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



2 시장동향

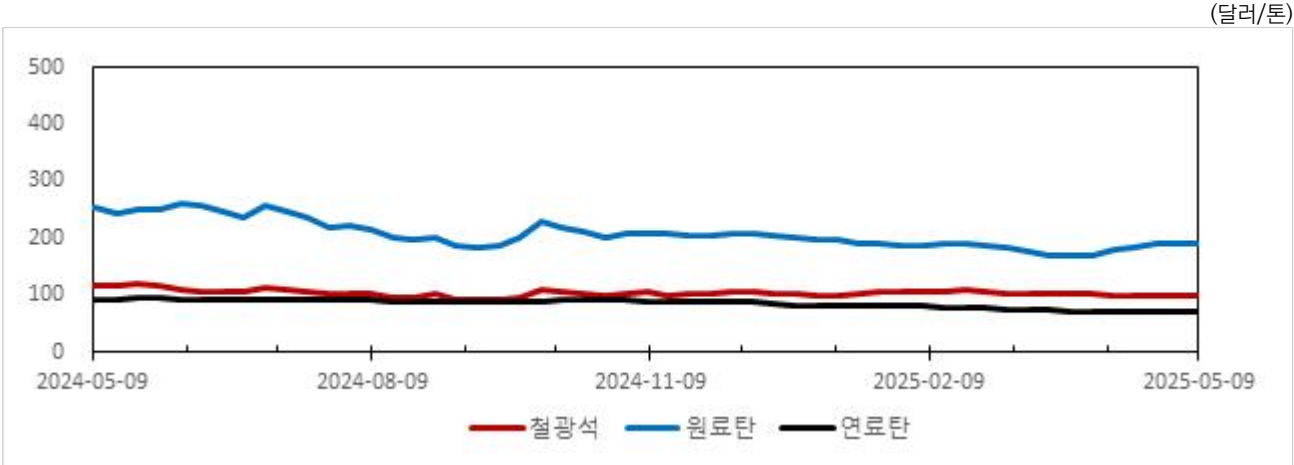
원자재 가격

(달러/톤)

구분	2025년		전주 대비 차이				2024년			
	5월 2주	전주 대비					5월 2주	연평균	최저	최고
철광석	98.4	98.9	▼	-0.4	-0.4	%	117.4	109.7	91.2	142.6
원료탄	190.5	191.0	▼	-0.5	-0.3	%	253.6	242.5	183.6	326.1
연료탄	69.8	70.4	▼	-0.6	-0.9	%	90.8	91.0	82.5	99.3
대두	381.0	383.4	▼	-2.4	-0.6	%	446.6	405.9	344.9	469.2
옥수수	174.4	183.4	▼	-8.9	-4.9	%	177.5	167.4	145.2	181.8

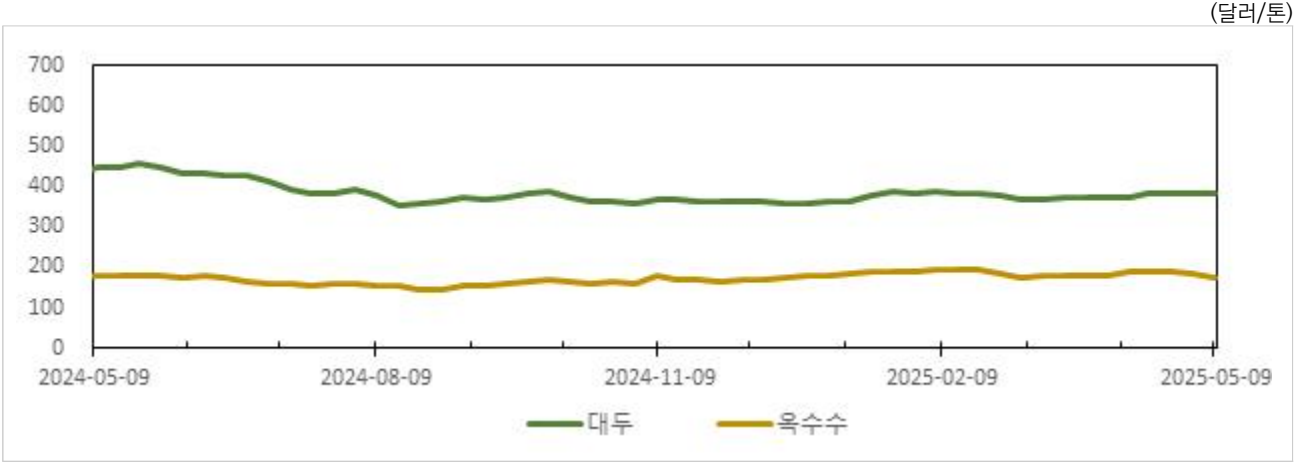
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT) ▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

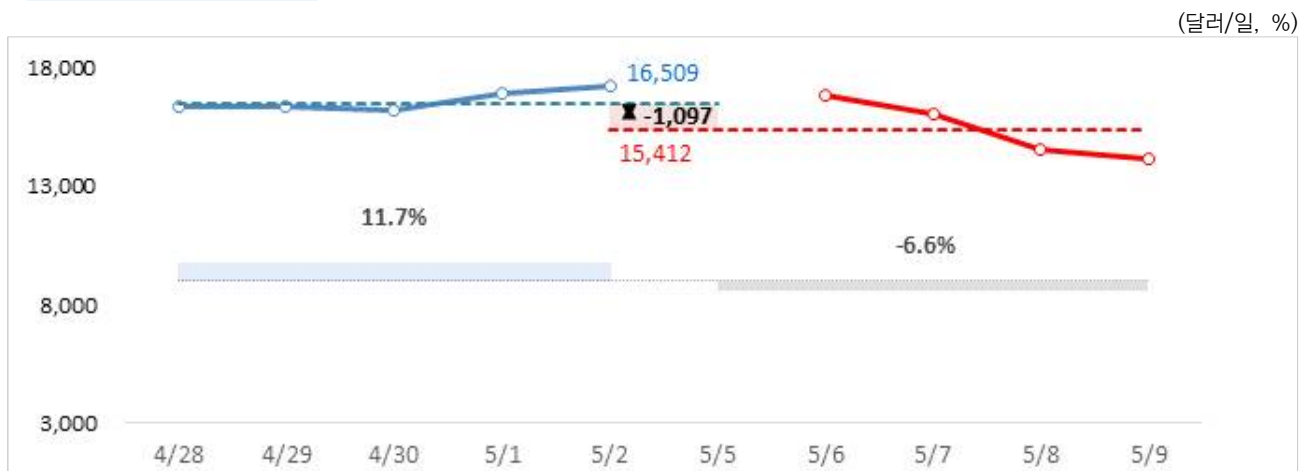
I 케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(5월 1주) 대비 7.5% 하락한 15,412달러/일을 기록함

(동향) 중국의 철강 원재료 수요 감소 우려

- 지난 7일 중국의 인민은행이 통화정책을 발표했음에도 불구하고 중국의 철강 원재료 수요가 위축될 가능성이 제기됨. 인민은행은 오는 15일부터 지급준비율을 0.5%p 인하하여 시장의 유동성을 확대하고 정책금리도 0.1%p 인하하여 대출 비용을 낮추는 등 경기 부양을 도모함
- 이에 대해 일각에서는 중국이 미국과의 협상을 앞두고 대규모 유동성을 확보함으로써 장기전에 대비하려는 의도가 반영된 조치로 평가하고 있으며 이러한 준비는 중국 경기 회복의 불확실성을 시사하는 부정적인 신호로도 해석되고 있음
- 한편 지난 3월 중국의 국가발전개혁위원회 NDRC가 철강 산업에 대한 구조 조정을 예고한 바 있어 철강 원재료 수요에 대한 전망이 더욱 불투명해짐

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		5월 2주	5월 1주	전주대비차이	
BCI		1,858	2,008	▼ -150	-7.5%
스팟운임(5TC)		15,412	16,655	▼ -1,243	-7.5%
용선료	6개월	20,960	24,075	▼ -3,115	-12.9%
	1년	20,950	21,650	▼ -700	-3.2%
	5년	19,000	19,400	▼ -400	-2.1%
FFA	6월물	18,893	20,011	▼ -1,118	-5.6%
	3분기물	19,330	20,361	▼ -1,031	-5.1%
	'26년	17,988	18,215	▼ -228	-1.2%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

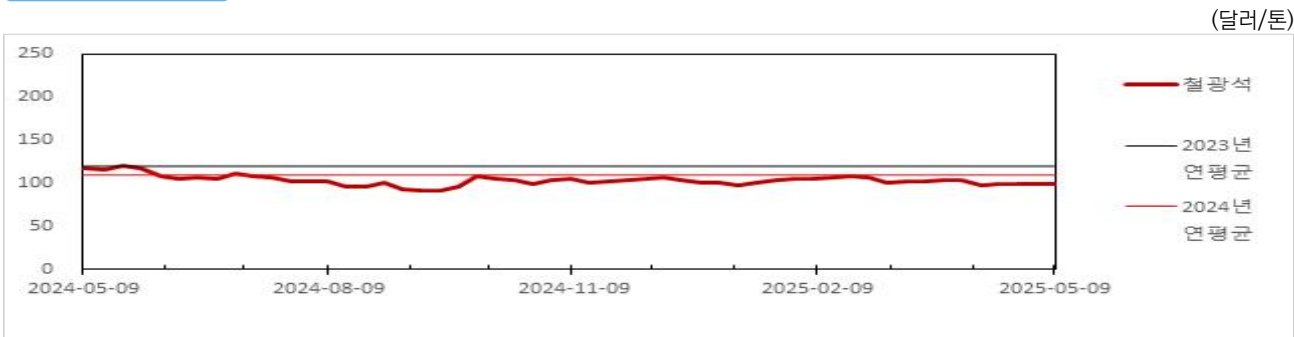
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

철광석 가격 : 전주 대비 0.4% 하락한 98.4달러/톤 기록

철광석 가격 추이



자료: Clarkson

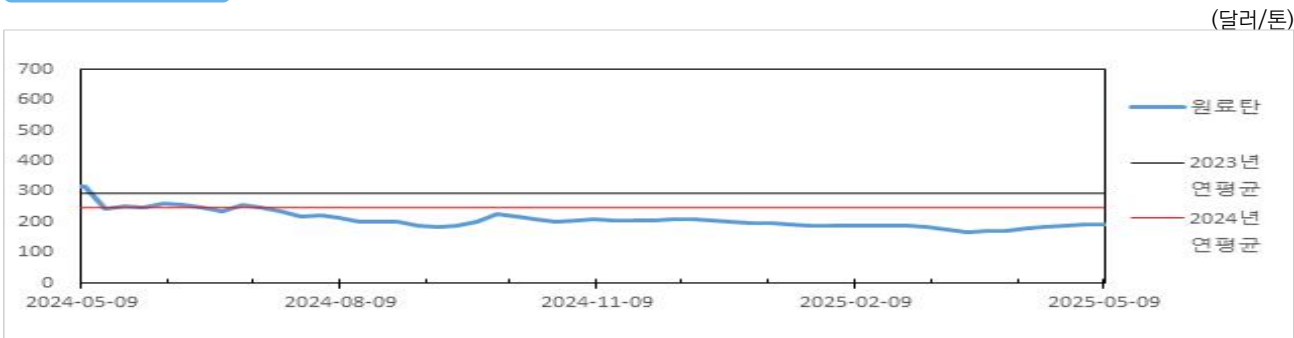


구분	철광석 가격	전주대비차이		
4월 3주	99.0	▲	1.9	1.9 %
4월 4주	99.7	▲	0.7	0.7 %
5월 1주	98.9	▼	-0.8	-0.8 %
5월 2주	98.4	▼	-0.4	-0.4 %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

원료탄 가격 : 전주 대비 0.3% 하락한 190.5달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



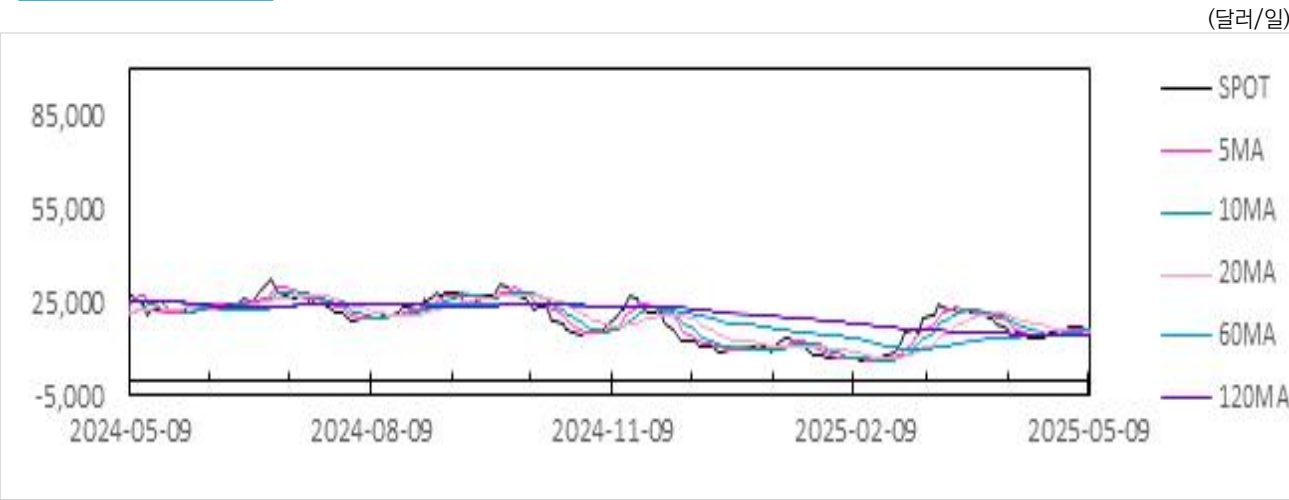
구분	원료탄 가격	전주대비차이		
4월 3주	183.9	▲	5.9	3.3 %
4월 4주	189.9	▲	5.9	3.2 %
5월 1주	191.0	▲	1.2	0.6 %
5월 2주	190.5	▼	-0.5	-0.3 %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

I 파나막스선

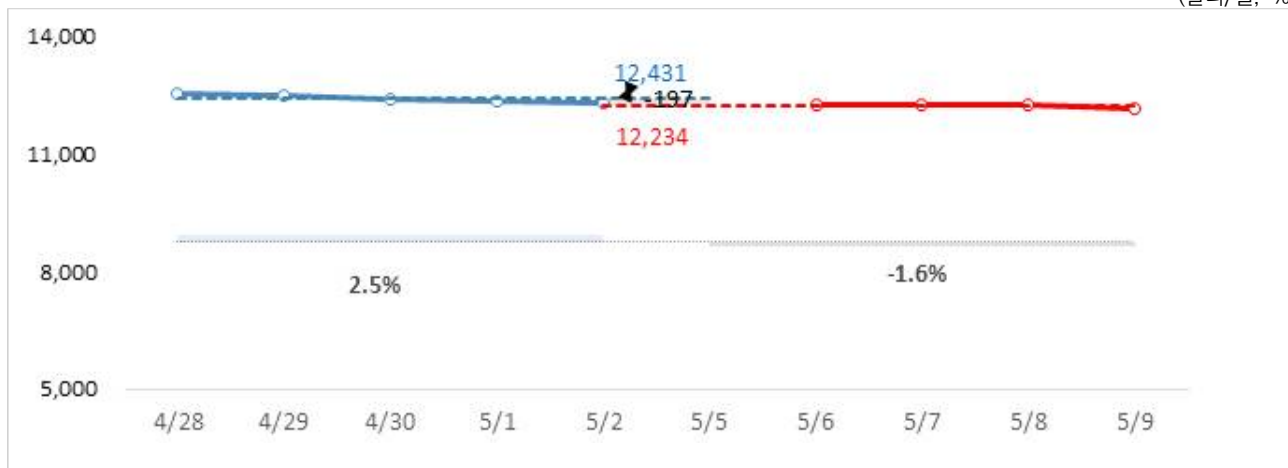
(운임) 전주 대비 1.6% 하락한 12,234달러/일 기록

(동향) 중국의 브라질산 대두 수입 감소와 브라질 수출 증가의 엇갈린 전망

- 올해 4월 중국의 대두 수입은 통관 지연 장기화와 브라질산 선적 지연 등의 영향으로 인해 최근 10년 사이 가장 낮은 수준을 기록한 것으로 나타남. 4월부터 5월 초까지 통관 지연으로 인해 기존에는 항만에서 분쇄 공장으로 대두 화물이 이동하는 데 7~10일이 소요되었으나 현재는 20~25일이 걸리는 상황임. 이로 인해 분쇄 공장의 대두 재고 부족 현상이 발생하고 있으며 이에 따라 5월과 6월에 중국의 대두 수입이 급격히 반등할 것이라는 전망임
- BIMCO에 따르면 올해 1월부터 4월까지 브라질 곡물 수출은 수확 지연에도 불구하고 중국의 수요 증가에 힘입어 전년 동기 대비 9% 증가한 것으로 파악됨. 그러나 이러한 수출 증가가 운임에 미치는 영향은 예년과는 다른 양상을 보임. 2024년에는 브라질 곡물 수출 증가가 톤-마일 증가로 이어지며 운임 상승을 견인했으나 올해는 석탄과 곡물 선적량 감소로 운임에 미치는 영향이 제한적이었다는 분석임
- 한편 브라질 곡물수출협회 ANEC는 5월 대두 수출 전망과 관련해 브라질의 기록적인 대두 수확량에도 불구하고 미-중 무역 전쟁으로 인해 수요가 감소할 가능성을 제기함. 또한 중국이 현재 충분한 대두 재고를 보유하고 있어 5월 수출량은 1,250만 톤 수준으로 하락할 것으로 전망함

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	5월 2주	5월 1주	전주대비차이		
BPI	1,360	1,381	▼	-22	-1.6 %
스팟운임(5TC)	12,234	12,431	▼	-197	-1.6 %
용선료	6개월	13,875	▲	275	2.0 %
	1년	13,500	▲	350	2.7 %
	5년	12,225	-	-	- %
FFA	6월물	11,672	▼	-450	-3.7 %
	3분기물	11,819	▼	-299	-2.5 %
	'26년	11,259	▲	6	0.1 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

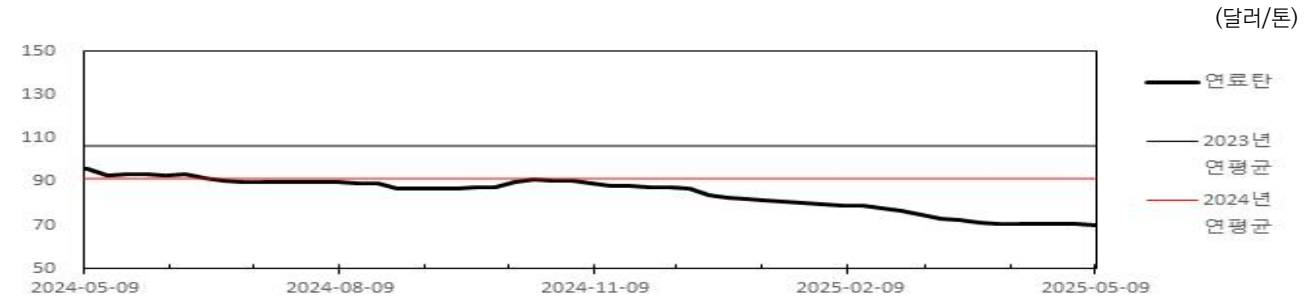
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 0.9% 하락한 69.8달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



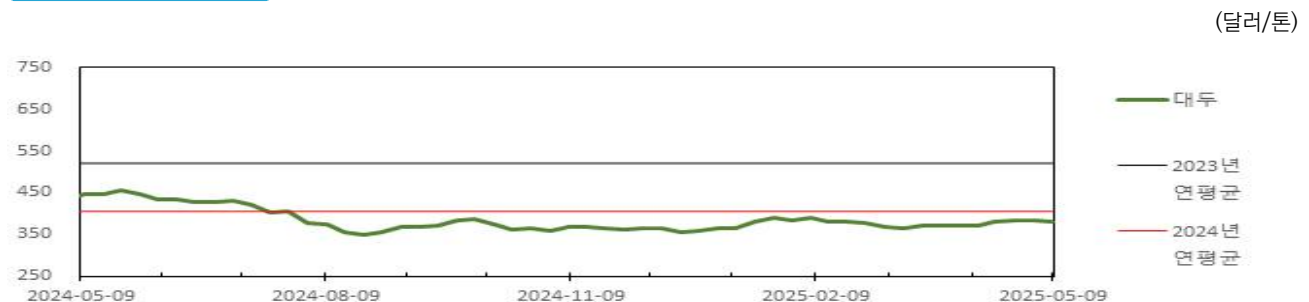
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이
4월 3주	70.8	▲ 0.2 0.3 %
4월 4주	70.6	▼ -0.2 -0.3 %
5월 1주	70.4	▼ -0.2 -0.3 %
5월 2주	69.8	▼ -0.6 -0.9 %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 0.6% 하락한 381.0달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이
4월 3주	381.5	▲ 9.6 2.6 %
4월 4주	382.7	▲ 1.2 0.3 %
5월 1주	383.4	▲ 0.7 0.2 %
5월 2주	381.0	▼ -2.4 -0.6 %

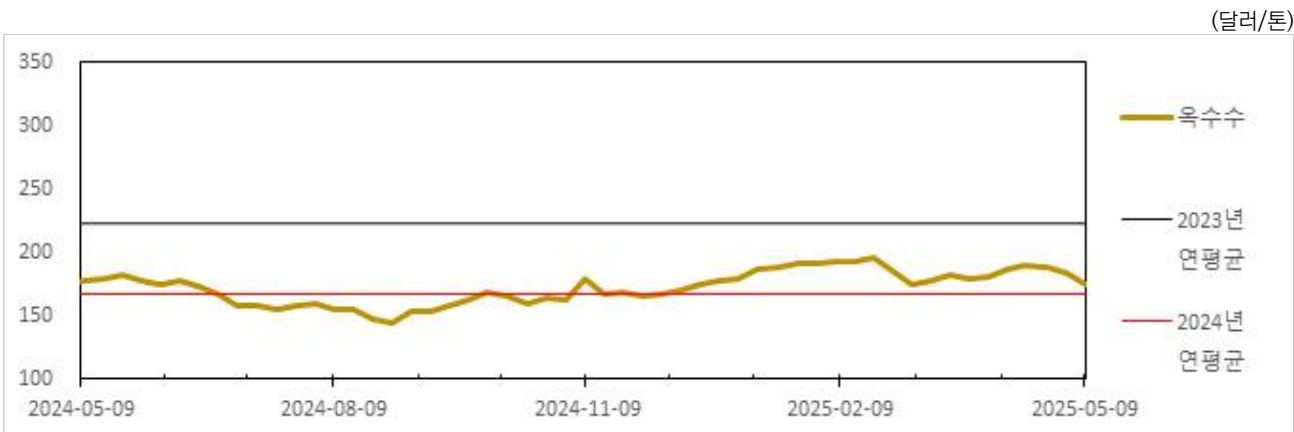
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선-동향분석

옥수수 가격 : 전주 대비 4.9% 하락한 174.4달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



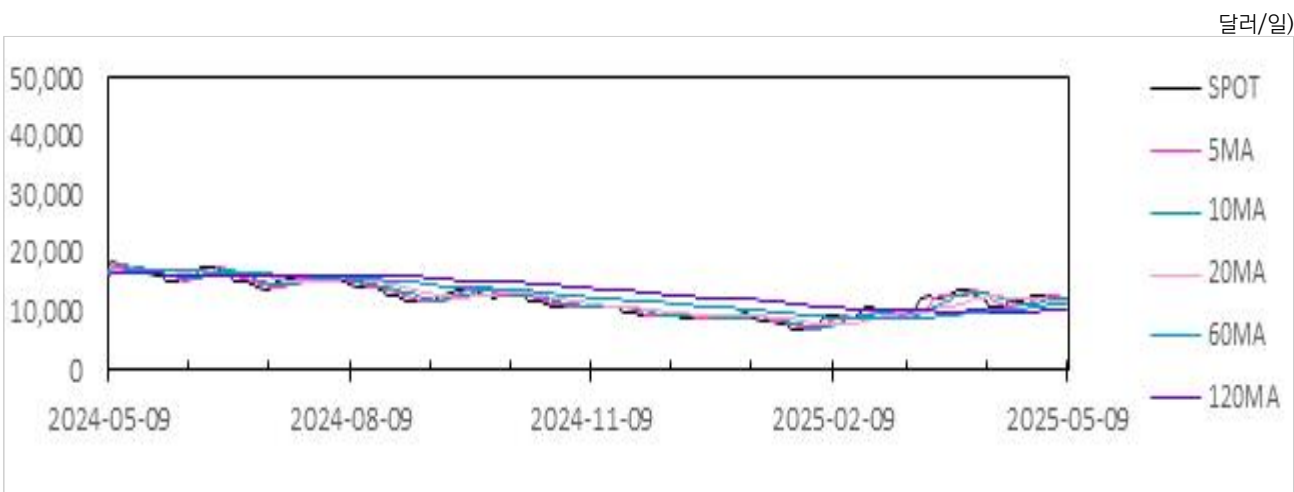
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
4월 3주	190.2	▲ 2.8	1.5	%
4월 4주	187.8	▼ -2.4	-1.3	%
5월 1주	183.4	▼ -4.5	-2.4	%
5월 2주	174.4	▼ -8.9	-4.9	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

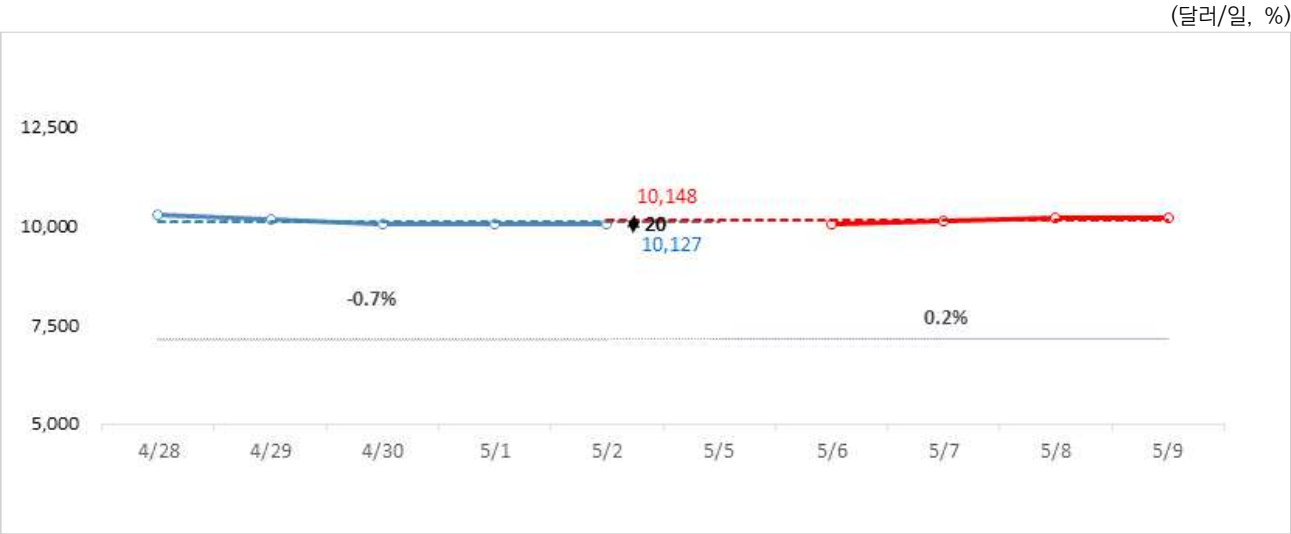
수프라막스선

(운임) 전주 대비 0.2% 상승한 10,148달러/일 기록

(동향) 올해 4월 중국, 인도, 일본 등의 연료탄 수요 감소

- 외신에 따르면 Kpler 데이터를 인용해 중국, 인도, 일본 등의 주요 연료탄 수입국의 수요가 감소하고 있다고 분석됨. 특히 중국의 연료탄 수입은 3월 2,384만 톤에서 4월 2,272만 톤으로 감소했으며 이는 수력 발전과 재생에너지 발전량이 증가하면서 화력 발전 비중이 축소된 데 따른 영향으로 보임. 또한 중국의 석탄 생산이 사상 최고치를 기록한 점도 수입 감소의 주요 원인으로 작용함
- 또한 중국의 4월 석탄 수입은 전년 동기 대비 16.4% 감소한 3,783만 톤으로 전월(3,873만 톤) 대비 감소하며 5개월 연속 하락세를 기록함. 이는 중국의 석탄 수요 자체의 둔화와 더불어 중국 세관의 통관 검사 강화 등도 영향을 미친 것으로 평가됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		5월 2주	5월 1주	전주대비차이	
BSI		964	962	▲ 2	0.2 %
스팟운임(10TC)		10,148	10,127	▲ 20	0.2 %
용선료	6개월	13,500	13,500	-	- %
	1년	13,250	13,375	▼ -125	-0.9 %
	5년	14,000	14,000	-	- %
FFA	6월물	10,371	10,320	▲ 51	0.5 %
	3분기물	10,647	10,573	▲ 74	0.7 %
	'26년	10,123	10,042	▲ 81	0.8 %

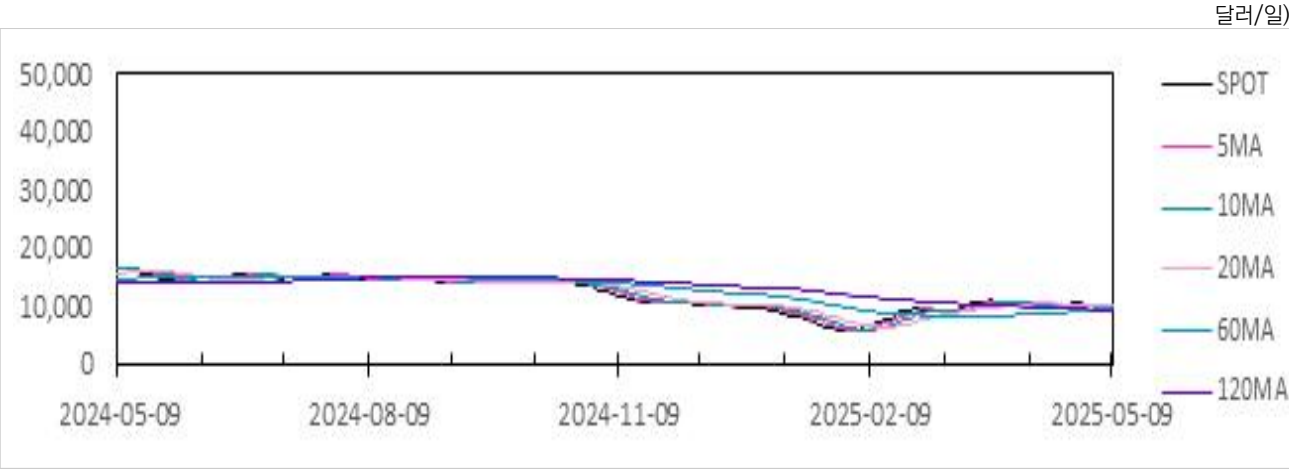
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 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 4p 상승한 1,345p를 기록

(운임) 컨테이너 운임지수(SCFI)는 아시아-미주 항로 운임 상승으로 소폭 상승

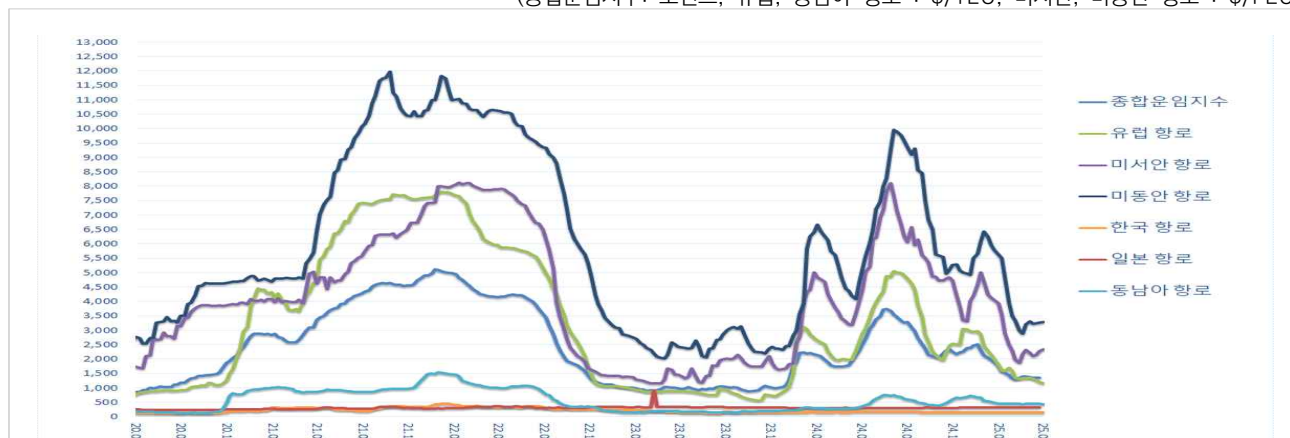
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 소폭 상승했으나 전반적인 시장 상황은 여전히 공급 과잉으로 하방 압력 지속

(현황) 관세 유예 및 5월 초 장기 연휴 후 중국발 물동량 회복 기대

- 아시아-북미 항로 운임은 관세 유예에 따른 중국발 물량 회복 전망과 얼라이언스별 공급 감축 발표로 수급 불균형 문제가 일부 완화될 것으로 예상되나, 여전히 일부 선사에서는 특가가 제공되고 있는 것으로 파악됨
- 미국에서 유럽으로 선박이 대량 전배되면서 아시아-유럽 항로 운임에 부정적인 영향을 미치고 있으며, 향후 3주 동안 미국에서 더 많은 용량이 전배될 것으로 예상됨에 따라 하방 압력이 더 커질 것으로 예상됨(Linerlytica)

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)

		5월 2주	전주대비	2025년			2024년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임	종합운임지수 SCFI	1,345	4	1,293	2,505	1,630	1,731	3,734	2,506
	유럽항로	1,161	-39	1,161	2,851	1,643	1,943	5,051	3,132
	미서안항로	2,347	75	1,872	4,997	2,921	2,775	8,103	4,987
	미동안항로	3,335	52	2,866	6,418	4,121	3,931	9,945	6,463
	한국항로	148	1	137	148	141	138	172	153
	일본항로	320	-1	308	327	314	297	316	303
	동남아항로	430	-8	430	655	471	259	753	487

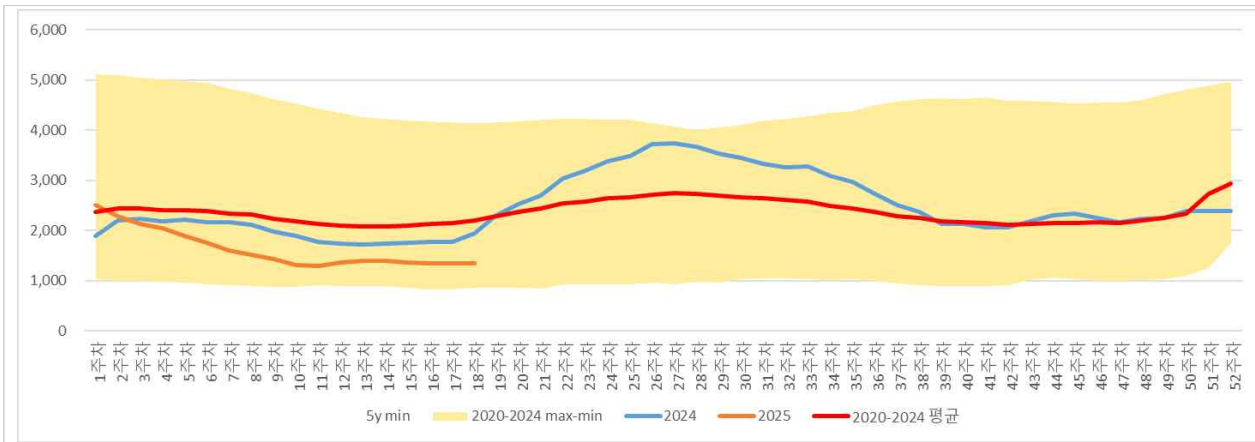
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



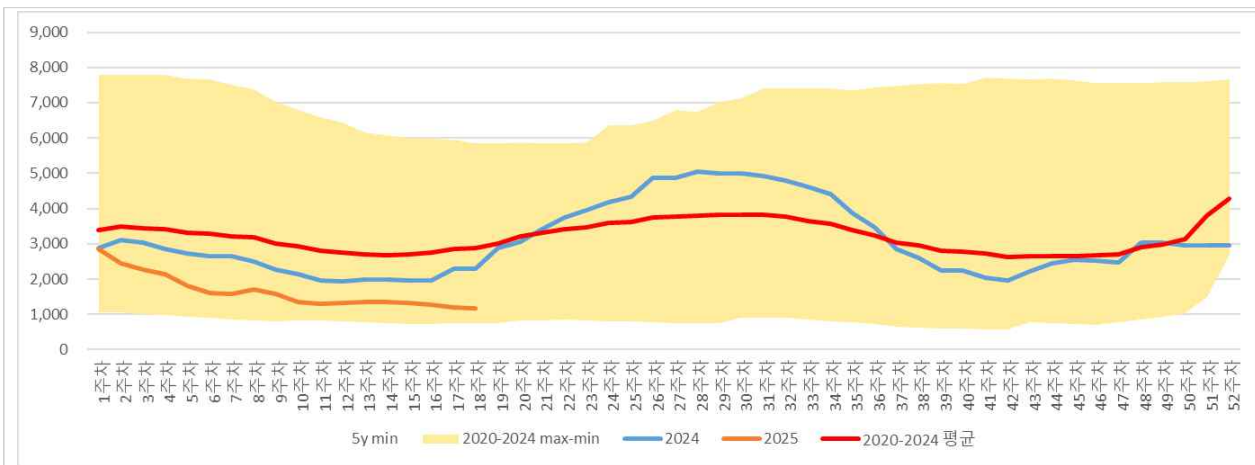
2 운임전망

| 5월 3주('25.5.12~'25.5.16)

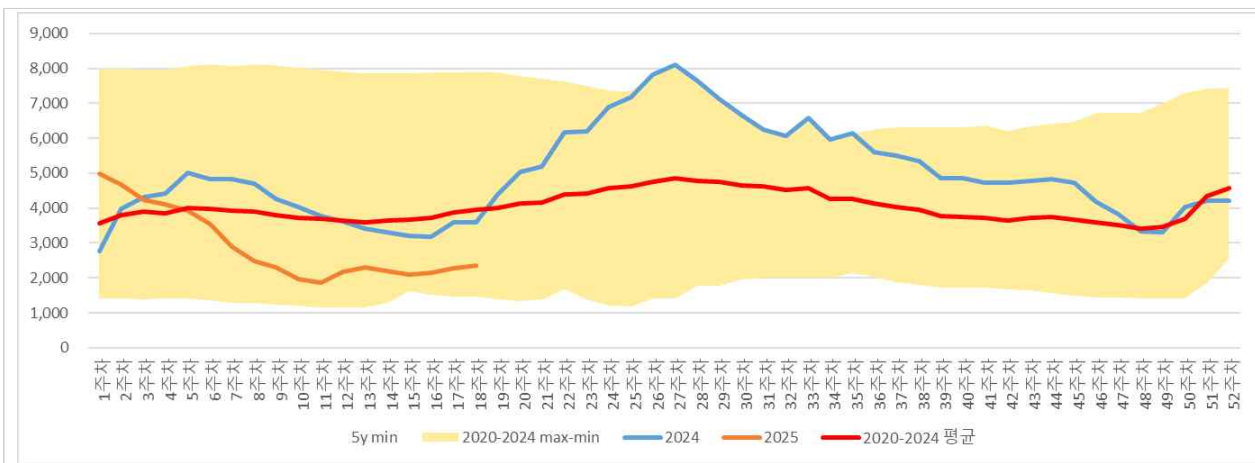
SCFI 지수는 보합할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 보합할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 상승할 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 6.4p 하락한 59.6을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락세를 보임

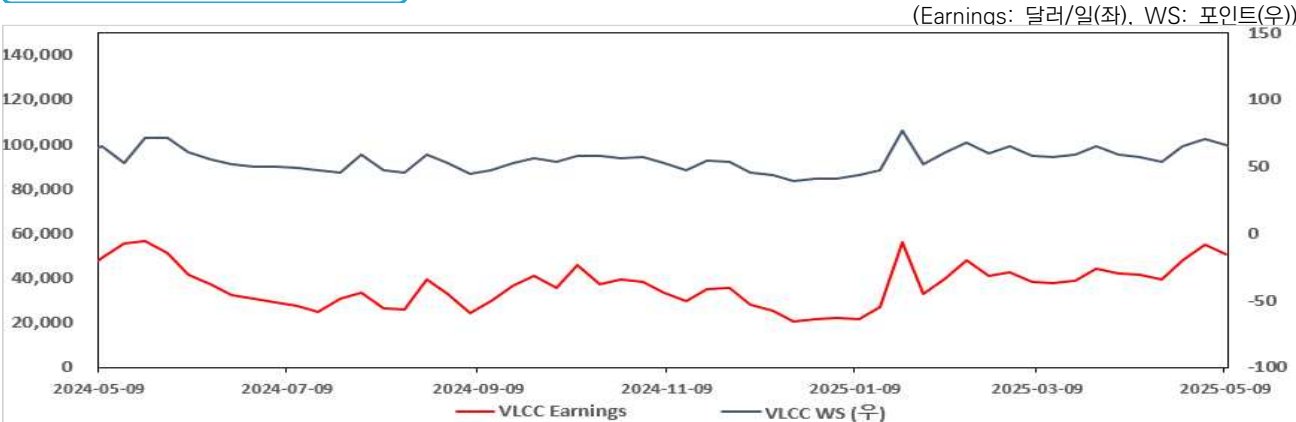
(달러/톤)

구분	5월 2주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	59.6	▼	6.4	9.7 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	29.0	▼	4.0	12.1 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	59.5	▼	6.5	9.8 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	62.0	▼	4.0	6.1 %

(동향) 동아시아 권역 연휴 이후 수요 급감으로 인해 주요 항로 운임 대부분 하락세

- 동아시아 권역 연휴 이후 물동량 수요가 둔화되면서 대부분의 항로에서 운임이 하락 추세를 보임. 향후 5월 후반부터 중동 및 대서양 수역에서 수요 회복 조짐이 나타나고 있어, VLCC 운임의 하락세는 점차 완화될 것으로 전망됨
- 미국 인구조사국(U.S. Census Bureau)의 수출입 통계에 따르면 미·중 간 무역 갈등 심화로 중국이 2024년 3월 미국산 원유 수입을 전면 중단한 것으로 나타남. 이는 2020년 3월 이후 처음 있는 일로, 불과 한 달 전인 2월까지 하루 평균 약 14만 9천 배럴을 수입하던 것과는 큰 대조를 보이며, 미-극동 간 원유 운송 수요에 직접적인 영향을 미칠 것으로 예상됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		5월 2주	전주대비	2025년			2024년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	59.6	-6.5	43.3	77.2	60.3	40	80	57
항로(TD3C)	평균 수익	43,296	-9,726	20,781	57,589	40,682	17,598	74,778	20,034
VLCC	1년 용선료	45,000	2,000	35,250	46,500	39,882	37,250	48,500	45,635

자료: Clarkson

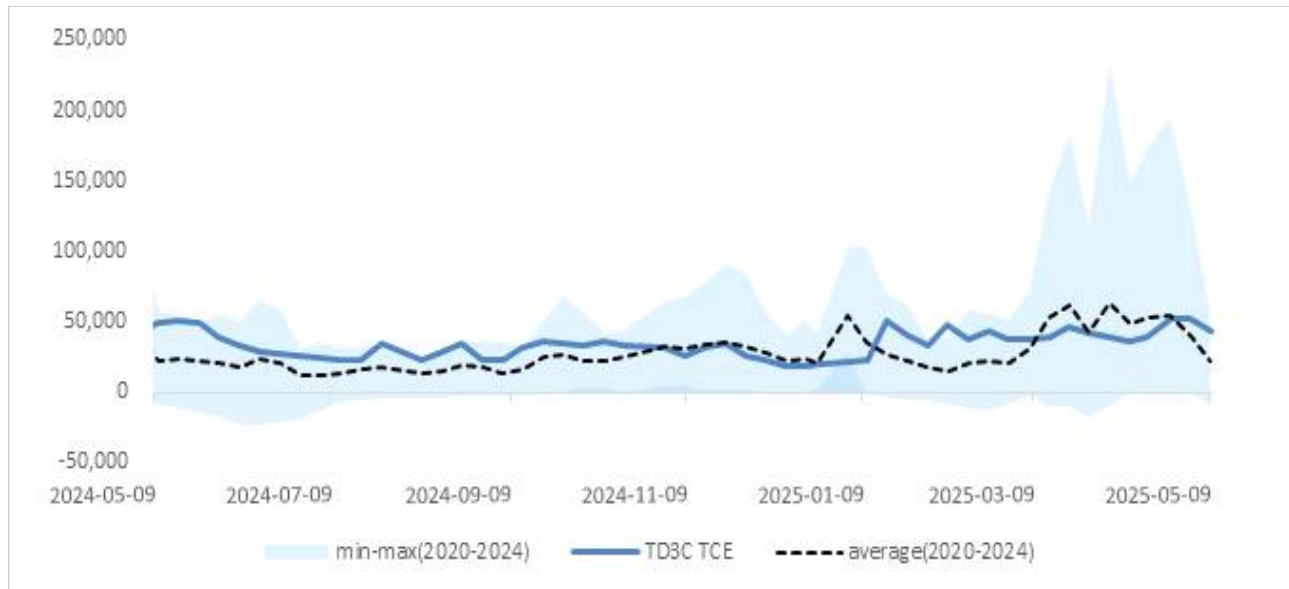


1 유조선-기술분석

■ 최근 급등 이후 조정 국면에 접어들며 하락세를 보이고 있음

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

(달러/일)

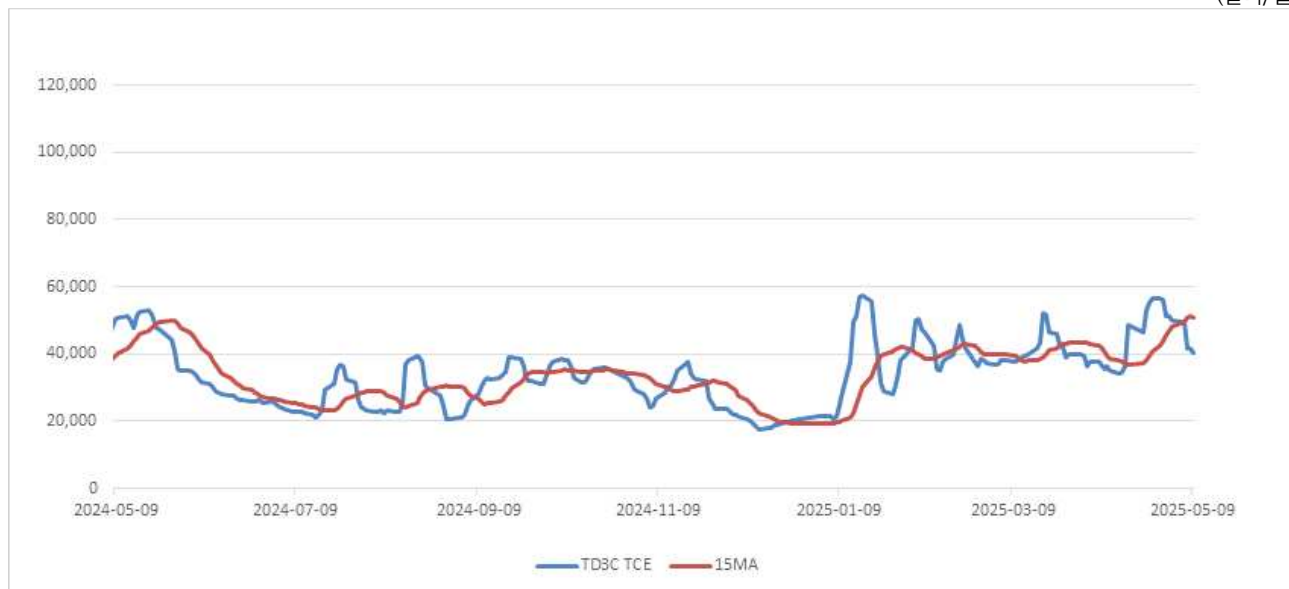


자료: Clarkson

■ 단기 이동평균선(15MA)을 하회하며 하락 추세가 나타나고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

■ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 금주 석유제품선 WS는 전주 대비 1.5p 하락한 146.9를 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

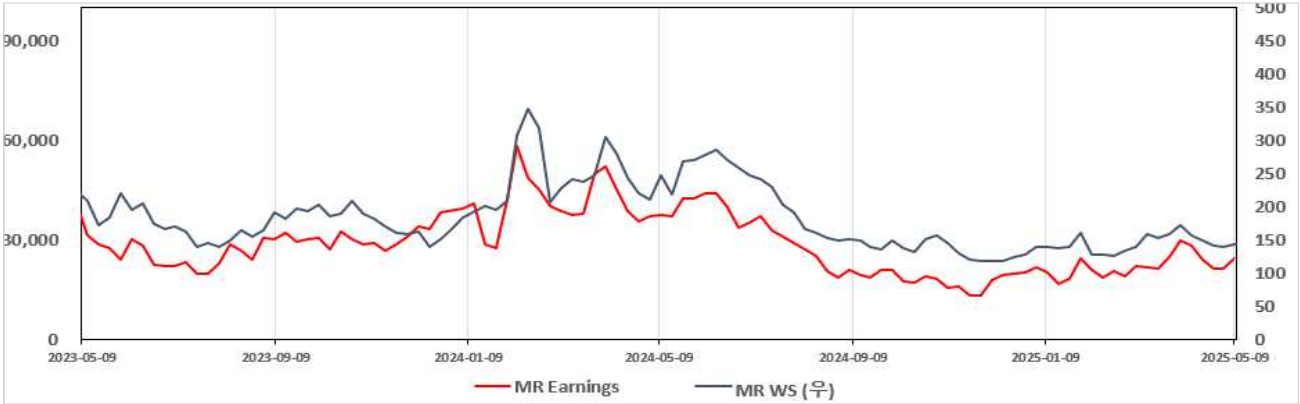
구분	5월 2주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	146.9	▼	1.5	1.0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	115.0	▼	10.0	8.0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	135.0	—	0	0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	150.0	—	0	0 %

(동향) 수요 부진에 따른 선박 수급 불균형 심화로 석유제품선 시장 반등 여력 제한

- 석유제품선 시장은 수요 위축으로 인한 약세가 지속되면서 전반적으로 약보합 추세를 보이고 있음. 최근 일부 수역에서는 단기 반등 시도도 있었으나, 뚜렷한 반등 모멘텀은 미미한 상황임
- 현재 미국 행정부가 이란산 원유 거래를 근거로 중국의 독립정유사 등에 대해 추가 제재를 단행하고 있으며, 이는 극동지역 수요 부진과 시장 불안정성을 더욱 가중시켜 운임 회복세를 제약하는 요인으로 작용할 가능성이 있음

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		5월 2주	전주대비	2025년			2024년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	146.9	-1.6	125.7	171.9	145.6	119	348	202
	평균 수익	18,486	505	15,759	24,428	19,669	11,218	59,894	17,134
MR	1년 용선료	19,000	0	18,750	21,500	19,342	19,500	41,750	27,797

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

자료: Clarkson

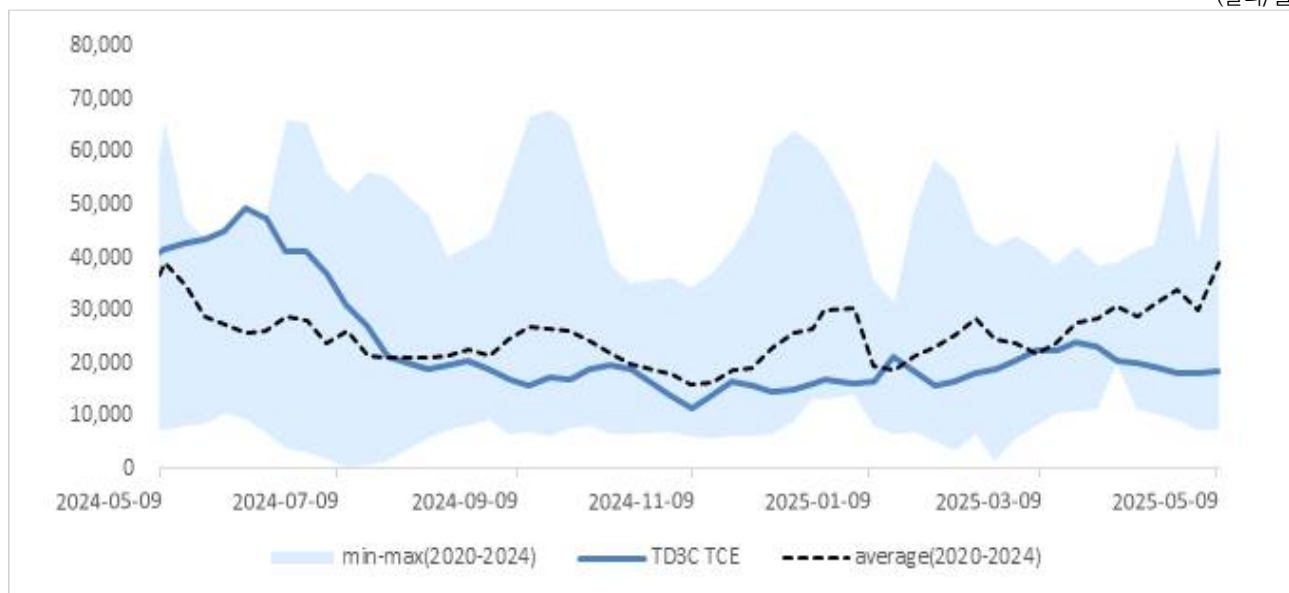


2 석유제품선-기술분석

완만한 등락을 반복하며 보험세가 지속되고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket) TCE(Time Charter Equivalent)

(달러/일)



자료: Clarkson

수요 부진으로 인해 정체된 흐름을 보이며 하락 추세를 나타내고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 32.6p로 전주와 동일함

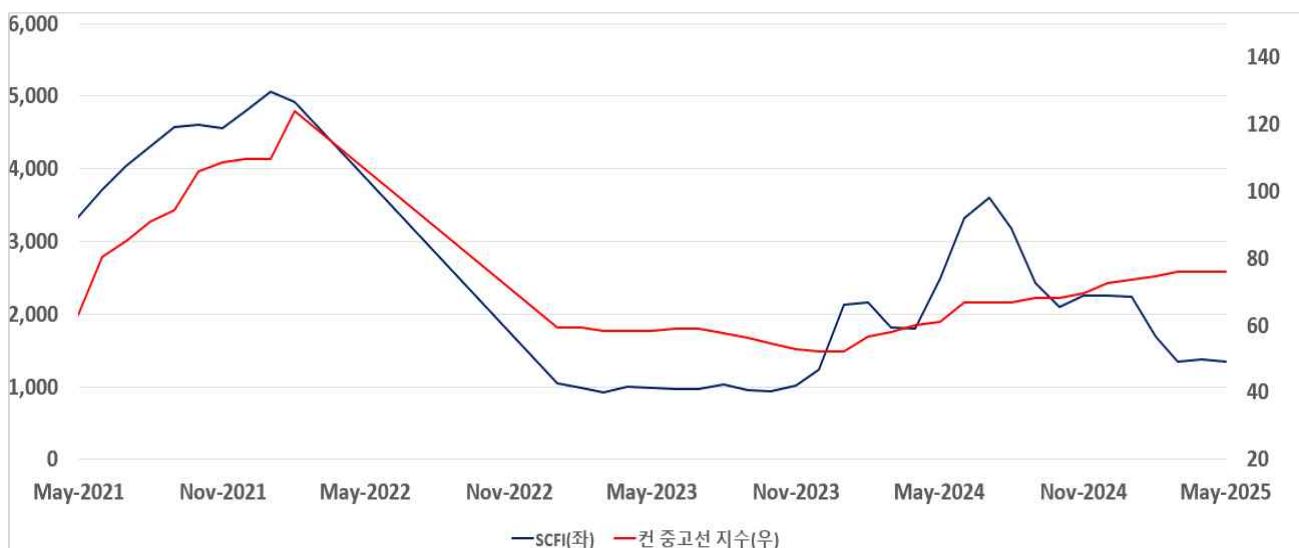
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너 중고선가 지수는 76.0p로 전월과 동일함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

('25.05.01~'25.05.12)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 중고선 28건 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Bellavita	2010	35,723	DWT	2025-05-09	10.70	Neel Shipping	Undisclosed interests
Bulk	SFL Sara	2011	56,869	DWT	2025-05-09	11.00	SFL Corporation	Chinese interests
Container	Asian Trader	2003	1,118	TEU	2025-05-07		Marlow Navigation	Undisclosed interests
Offshore	Siem Day	2013	121	LOA	2025-05-07	108.90	Siem Shipping	Clients of EMGS
Gas C'rier	Tristar Shamal	2010	6,500	cu.m.	2025-05-07		Tristar Eships	Clients of BW Epic Kosan
Gas C'rier	Chelsea	2008	9,500	cu.m.	2025-05-06		Komaya Shipping Co.	Clients of BW Epic Kosan
Bulk	Mineral China	2003	171,128	DWT	2025-05-06	13.00	STX Marine Service	Chinese interests
Offshore	Saturno	2001	3,350	DWT	2025-05-06		Cotemar	Clients of Sea Shipping AS
Bulk	Western Miami	2015	39,300	DWT	2025-05-06	14.00	Nisshin Shipping	Clients of AB Maritime
Gas C'rier	Westminster	2011	9,500	cu.m.	2025-05-06		Komaya Shipping Co.	Clients of BW Epic Kosan
Offshore	Atlas*	2012	3,600	DWT	2025-05-06		Cotemar	Clients of Alphard Maritime
Offshore	Olimpo*	2012	3,600	DWT	2025-05-06		Cotemar	Clients of Alphard Maritime
Offshore	Orion I*	2008	5,150	HP	2025-05-06		Cotemar	Clients of Alphard Maritime
Offshore	Tauro*	2008	2,866	DWT	2025-05-06		Cotemar	Clients of Alphard Maritime
Gas C'rier	Eagle Explorer	2023	40,000	cu.m.	2025-05-05	67.50	Trafigura Maritime	Clients of Manta Denizcilik
Tanker	Torm Mathilde	2008	109,672	DWT	2025-05-05	30.00	TORM A/S	Chinese interests



Dry Genl	Xiang An Xiang Huo 5189	2010			2025-05-04	0.27	Hunan Xiangda Trans	Chinese interests
Dry Genl	Xing Tao Ji 9899	2006			2025-05-04	0.04	Unknown Chinese	Chinese interests
TankChem	Tong Da Hua 0007	2007			2025-05-02	0.22	Jiangxi Tongda	Clients of Tianyi Shipping
TankChem	Tong Da Hua 0066	2012			2025-05-02	0.79	Jiangxi Tongda	Clients of Anhui Qiangsheng
Offshore	FPSO Cidade de Itajai	1985	80,000	bopd	2025-05-01	115.00	Altera	Clients of Karoon Pet e Gas
Bulk	Resource	2010	31,776	DWT	2025-05-01	8.00	Costamare Shipping	Undisclosed interests
Container	TB Kaiyuan	1997	2,456	TEU	2025-05-01	13.30	Unknown Chinese	Chinese interests
TankChem	Zagara	2002	37,320	DWT	2025-05-01	8.00	Motia	Undisclosed interests
Bulk	AM Annaba*	2013	76,079	DWT	2025-05-01	59.28	Highton Development	Clients of Xiangyu Leasing
Bulk	AM Buchanan*	2013	81,795	DWT	2025-05-01		Highton Development	Clients of Xiangyu Leasing
Bulk	AM Krakow*	2013	81,752	DWT	2025-05-01		Highton Development	Clients of Xiangyu Leasing
Bulk	AM Zenica	2014	76,089	DWT	2025-05-01		Highton Development	Clients of Xiangyu Leasing



6. 주요 해운지표

(2025.05.12. 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	5월 평균	2025년			2024년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
종고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	-	-	-	-	-	-
유조선(5년)	VLCC	115	0	115	112	115	113	106	116	114
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	35	0	35	33	35	34	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	404	-3	405	401	474	444	407	522	471
	Singapore	421	0	421	411	514	472	439	536	485
	Korea	453	1	452	452	527	496	475	563	515
	Hong Kong	446	-4	448	444	522	490	456	568	500
VLSFO	Rotterdam	443	3	441	440	553	504	502	615	555
	Singapore	504	16	496	484	604	539	548	657	610
	Hong Kong	513	9	509	493	604	548	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)	1,052	-6	1,047	977	1,075	1,032	952	1,277	1,101
	밀(국제)	522	-21	532	522	618	553	524	700	578

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)										
		1월	2월	3월	2024년 합계	2023년 합계	2022년 합계	2021년 합계		
ASEAN	수출	8,607	9,570	10,287	114,011	109,123	124,889	108,826		
	수입	6,831	6,484	6,650	78,828	78,033	82,529	67,705		
NAFTA	수출	10,972	11,688	12,971	151,717	136,353	130,259	113,907		
	수입	7,132	6,811	6,615	86,499	85,097	98,901	87,472		
EU	수출	5,597	5,687	6,768	74,722	74,147	74,413	69,576		
	수입	4,613	5,482	6,507	69,321	73,011	73,966	71,740		
BRICs	수출	11,342	11,880	12,379	162,194	154,128	187,108	194,151		
	수입	13,186	11,228	13,132	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