

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2025년 8월 25일

감 수 이언경 해운물류·해사연구본부장

발 행 인 조정희 원장

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스

01

건화물선

04

컨테이너선

15

탱커선

17

중고선

20

주요 해운지표

23

건화물선

지난주 케이프선 운임은 11.3% 하락한 24,213달러/일을 기록

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 45p 하락한 1,415p를 기록

탱커선

유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 11.0p 상승한 67.1p를 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

환적 중심 네트워크의 직항 전환 검토

- ▶ 일부 글로벌 선사들은 허브 앤 스포크 운영을 재점검하고 선대 유연성을 바탕으로 환적 위주 구간 중 수익성과 안정성이 보장되는 노선부터 중간 기항 없이 연결하는 직항 서비스 전환을 단계적으로 모색함
 - 글로벌 공급 과잉이 심화된 상황에서 단순 직항 증편만으로는 흐름 반전이 어려워, 임시결항 등 실질 공급 축소 조치와 병행하는 네트워크 최적화가 필요하며 그 효과를 점진적으로 확대하려는 움직임이 관찰됨
 - 네트워크 재편 여부는 물동량 추세와 예상 적재율, 서비스 전환 시 운임·수익성 변화, 선박·항만·장비 시스템 등의 자원 비용을 함께 검토해 리스크 분산 관점에서 판단함
- ▶ MSC는 미주발 서아프리카 화물을 남아프리카 기항 서비스에 연계해 직항 구간을 보강하고 바하마 프리포트 환적을 병행해 미국 걸프 지역과 멕시코 중미에서 서아프리카와 남아프리카로의 연계를 확대함
 - 남미 동안-서아프리카 구간은 현재 환적을 위한 경유로 인해 항로가 길어지는 구조이기 때문에 직항 전환 시 리드타임과 운송비 절감 여지가 있으나 일정 수준의 안정적 물량을 선확보해야 실효성이 담보됨
 - 인도와 남미 동안 사이에서는 직항과 환적이 공존하며 남아프리카 기항과 포트루이스(Port Louis) 허브 연계를 통해 물량을 안정적으로 모아 과잉 선박을 단계적으로 재배치할 수 있음

자료: <https://www.joc.com/article/a-sea-of-opportunities-exists-to-swap-transshipment-for-direct-services-6066868>

김병주 전문연구원

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

아시아 피더 선박 부족으로 환적 허브 혼잡 심화

- ▶ 아시아 지역 항만과 주요 환적 허브 간 피더선 선박 부족으로 수출입 화물의 환적 연결이 지연되고 선적 연기가 증가해 전반적인 물류 흐름에 차질이 발생함
 - 태국과 인도네시아 구간은 사전 예약 기간이 길어져 태국 화물은 3~4주, 인도네시아 화물은 2~3주 전 예약이 필요하며, 인도네시아 바탐(Batam)발 화물의 싱가포르(Singapore) 환적도 지연됨
 - 동남아발 조기 선적 증가와 중국 연안 태풍 등 기상 악화가 겹치며 환적 대기가 누적되고 야드 점유율이 높아져 피더선 운항 일정과 모선 환적 일정이 흔들림
- ▶ 선사들은 미주발 등 수출 화물은 직항 위주로 우선 배정하고 환적이 필요한 화물은 자사 네트워크에 맞는 물량만 제한적으로 수락하는 추세임
 - 싱가포르에서는 환적 대기 물량이 약 6만 TEU까지 몰리고 야드 점유율이 85~90%에 이르며 터미널은 양하 물량이 적하 물량보다 크게 많은 선박의 하역 작업을 줄이거나 순번을 조정하는 등 모든 터미널에서 최소 2일 이상 선석 대기가 발생함
 - 상하이 와이가오차오항은 2~3일 선석 대기가 이어지고 양산 심수항은 최대 4일 Ningbo는 최대 3일 칭다오는 최대 2일 선석 대기가 나타나는 등 동아시아 주요 거점 전반으로 선석 대기가 확산됨

자료: <https://www.joc.com/article/tight-asia-feeder-capacity-causing-disruption-for-export-import-shippers-6066813>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

브라질, 2025년 2분기 철광석 수출량 증가

- ▶ 해운시장분석기관 시그널 오션(Signal Ocean)에 따르면, 브라질의 2분기 철광석 수출은 광산기업 발레(Vale)의 생산 실적 호조에 힘입어 1분기 대비 8% 이상, 전년 동기 대비 5% 증가한 것으로 나타났다
 - 발레의 2025년 2분기 철광석 생산량은 8,060만 톤으로, 현재까지 중국의 철광석 수요가 견조하게 유지됨에 따라 2024년 2분기 대비 약 3.7% 증가하였으며, 2025년 1분기 대비 약 25% 증가한 수치임
 - 시그널 오션은 브라질 및 호주산 철광석의 안정적 공급과 낮은 수준의 철광석 가격으로 인해 재고 확보가 증가하고 있으며, 이로 인해 케이프선 브라질-중국 항로 운임이 25 달러/톤으로 유지되고 있다고 평가함
- ▶ 발틱국제해사협의회(BIMCO)는 중국의 철강 수출 증가가 철광석 수요를 견인해왔으나, 중국의 부동산 위기는 여전히 진행 중으로 약 4억 800만 제곱미터(㎡) 규모의 미분양 재고가 남아있다고 지적하였음
 - 해운 전문지 로이즈 리스트(Lloyd's List)는 단기적으로는 중국 철광석 수요가 긍정적이지만 장기적으로는 불확실한 상황이며, 시만두(Simandou) 철광석 물동량이 수요 감소를 일부 상쇄할 것이라 전망함
 - 해운시장분석기관 드류리(Drewry)는 철강 생산이 지속적으로 증가함에 따라 최근 몇 년간 철광석 수입을 확대한 인도가 새로운 철광석 수요처로 부상하고 있으나, 중국을 대체하기에는 역부족이라고 평가함

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1154592/Brazil-iron-ore-exports-up-in-second-quarter-but-questions-hang-over-Chinese-demand>

최영재 연구원

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

호주산 원료탄, 인도 수요 증가에도 미국·러시아와 경쟁 심화

- ▶ 호주 광산기업 화이트헤이븐(Whitehaven)에 따르면, 인도는 구조적으로 원료탄 수입을 해상운송에 의존하고 있으며 호주가 원료탄 최대 공급국으로, 인도의 고로 건설 확대에 따라 원료탄 수요가 증가할 것으로 전망함
 - 호주 광산기업 안콜(Yancoal)은 인도의 경제 및 인프라 수요 성장에 따라 요구되는 원료탄 수요가 증가할 것이며, 특히 인도는 중국과 달리 자국에서 원료탄을 생산하지 않는다는 장점이 있다고 평가함
 - 호주 광산기업 BHP 또한 인도는 지속적인 공공투자 등에 힘입어 주요 경제국 중 가장 빠르게 성장하는 국가가 될 가능성이 높으며, 인도 등 신흥국의 수입이 장기적으로 원료탄 수요를 주도할 것이라 평가함
- ▶ 원자재시장분석기관 S&P 글로벌 CAS(S&P Global Commodities at Sea)에 따르면, 호주의 석탄 업계는 인도 수출 증가를 기대하지만, 최근 미국, 러시아 등의 원료탄 수출국과의 경쟁이 심화된다고 밝혔음
 - S&P 글로벌 CAS는 인도가 원료탄 수입처를 호주뿐 아니라 미국, 러시아 등으로 다변화하면서 이미 미국산 원료탄의 최대 수입국이며, 러시아산 원료탄 수입 역시 2021년 이후 증가 추세라고 보도함
 - 이에 따라 지난해 호주의 원료탄 전체 수출량은 1억 6,190만 톤으로 전년 대비 증가한 것으로 나타났지만, 인도 수출량은 3,750만 톤으로 나타나 2021년부터 시작된 감소 추세는 지속된 것으로 집계됨

자료: <https://www.spglobal.com/commodity-insights/en/news-research/latest-news/metals/082525-australian-met-coal-producers-face-rising-competition-for-exports-to-india>

최영재 연구원

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



1. 주간뉴스

나이지리아, 단고테 정유소 가동으로 제품유 수입 감소 및 원유 수입 증가

- ▶ 발틱국제해사협회(BIMCO)는 나이지리아 단고테(Dangote) 정유소가 국내에 제품유를 공급하면서 나이지리아의 2025년 1~7월 제품유 수입은 전년 동기 대비 39% 감소한 23만 배럴/일에 그쳤다고 밝힘
 - 발틱국제해사협회에 따르면 특히 북유럽으로부터의 수입은 단고테 정유소 가동 이전인 2022~2023년 연평균 271,000 배럴/일로 전체의 60%를 차지했으나 올해에는 48,000 배럴/일로 21%에 그쳤음
 - 2024년 초에 가동을 시작한 단고테 정유소의 정제 능력은 약 65만 배럴/일로 2025년 6월까지의 단고테 정유소의 생산량은 약 55만 배럴/일이며, 제품유 생산을 통해 수입 의존도를 크게 낮춘 것으로 평가됨
- ▶ 발틱국제해사협회는 나이지리아의 제품유 수입 감소에도 공급망 차질로 인해 나이지리아산 원유만으로는 제품유 생산 및 정유소 운영이 어려워 미국산 원유를 중심으로 원유 수입이 대폭 증가했다고 밝힘
 - 발틱국제해사협회에 따르면 나이지리아의 원유 수입량은 2022년과 2023년에는 매우 소량이었으나 2025년 7월 기준 약 434,000 배럴/일로 대폭 증가하였으며, 미국산 원유는 이 중 3분의 2를 차지함
 - 단고테 정유소는 올해 말까지 수입산 원유 전량을 국내산 원유로 전환할 계획으로, 이 경우 원유 수입을 위한 VLCC 및 수에즈막스선 수요분 아니라 제품유 수입을 위한 제품선 수요 역시 감소할 전망이다

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/nigerias-seaborne-import-of-clean-petroleum-products-falls-39-year-on-year/>

최영재 연구원

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

아프라막스선·LR2, 러-우 전쟁 이후 대서양 시장 중심으로 운항 패턴 변화

- ▶ 선박중개업체 센토사 쉽브로커스(Sentosa Ship Brokers)는 러시아의 우크라이나 침공 이후 제재 대상이 아닌 아프라막스선 및 LR2 선박은 북미 및 남미 등 대서양이 새로운 성장 시장으로 부상 중이라 밝힘
 - 지난해 캐나다의 트랜스 마운틴 파이프라인(TMX) 확장으로 원유 수출이 2023년 대비 약 426% 증가했으며, 센토사 쉽브로커스의 추산에 따르면 이는 월 26회의 아프라막스선/LR2 원유 선적량에 해당함
 - 남미에서는 콜롬비아와 아르헨티나가 주요 수출국으로 바카 무에르타(Vaca Muerta) 셰일 유전 증산과 푸에르토 로사레스(Puerto Rosales) 항만 확장으로 아프라막스 및 수에즈막스선 선적이 증가함
- ▶ 유럽에서는 북해를 중심으로 아프라막스선 및 LR2 선박의 운항이 활발하지만 중미와 아시아 시장에서는 감소하는 추세로, 멕시코의 원유 수출 감소와 말레이시아의 원유 감산 및 연료유 수출 축소가 두드러짐
 - 멕시코의 원유 수출은 2030년까지 약 63만 배럴/일 감소하여 약 130만 배럴/일 수준에 이를 것으로 전망됨에 따라 순수입국으로 전환될 것으로 예상되고 아프라막스선 선적 역시 감소할 것이라 예상됨
 - 아시아에서는 말레이시아가 아프라막스선 및 LR2 운항 감소를 주도할 것으로 예상되는 가운데 말레이시아의 원유 생산량은 2030년까지 10만 배럴/일 감소하고 연료유 수출 역시 감소할 것으로 전망됨

자료: <https://www.spglobal.com/commodity-insights/en/news-research/latest-news/crude-oil/081325-iea-cuts-oil-demand-growth-estimates-in-ever-more-bloated-market>

최영재 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	8월 3주					
	주간평균운임	전주대비차이		9월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	24,213	▼ -3,084	-11.3 %	26,598	▼ -1,067	-3.9 %
파나막스선 5TC (달러/일)	15,159	▲ 708	4.9 %	16,321	▲ 958	6.2 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	15,528	▲ 654	4.4 %	16,243	▲ 1,116	7.4 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

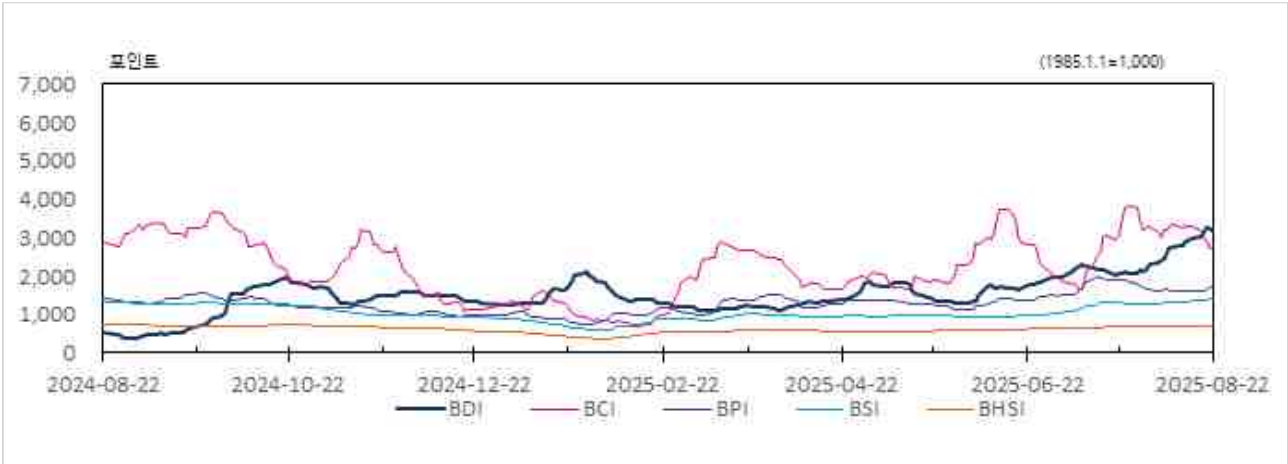


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		8월 3주	전주 대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	1,950	▼ -83	976	2,419	1,755	530	3,346	1,378
선형별 운임	케이프(5TC)	24,213	▼ -3,084	8,945	35,780	22,593	2,246	21,814	11,848
	파나막스(5TC)	15,159	▲ 708	8,616	20,757	14,099	7,277	16,669	12,276
	수프라막스(10TC)	15,528	▲ 654	9,637	16,441	13,601	6,874	14,703	10,928
	핸디(7TC)	12,845	▲ 405	10,197	14,537	12,660	7,763	12,703	10,317
1년 용선료	케이프	25,300	▼ -350	18,800	32,000	24,750	13,750	25,125	17,161
	파나막스	15,500	▲ 1,125	12,000	19,575	16,554	12,050	18,750	15,202
	수프라막스	14,250	▲ 250	13,250	18,500	16,737	12,438	18,625	15,131
	핸디	12,625	▲ 250	12,000	15,250	14,064	9,750	15,500	12,512

건화물선 시장(FFA)

		9월물		4분기물		2026년물		2027년물	
		8월 3주	전주 대비	8월 3주	전주 대비	8월 3주	전주 대비	8월 3주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	26,598	▼ -1,067	26,050	▼ -281	20,796	▲ 82	20,427	▲ 88
	파나막스(5TC)	16,321	▲ 958	15,671	▲ 674	12,900	▲ 303	12,259	▲ 238
	수프라막스(10TC)	16,243	▲ 1,116	14,765	▲ 897	11,853	▲ 366	11,371	▲ 275
	핸디(7TC)	13,823	▲ 397	12,924	▲ 568	11,281	▲ 284	10,815	▲ 65

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

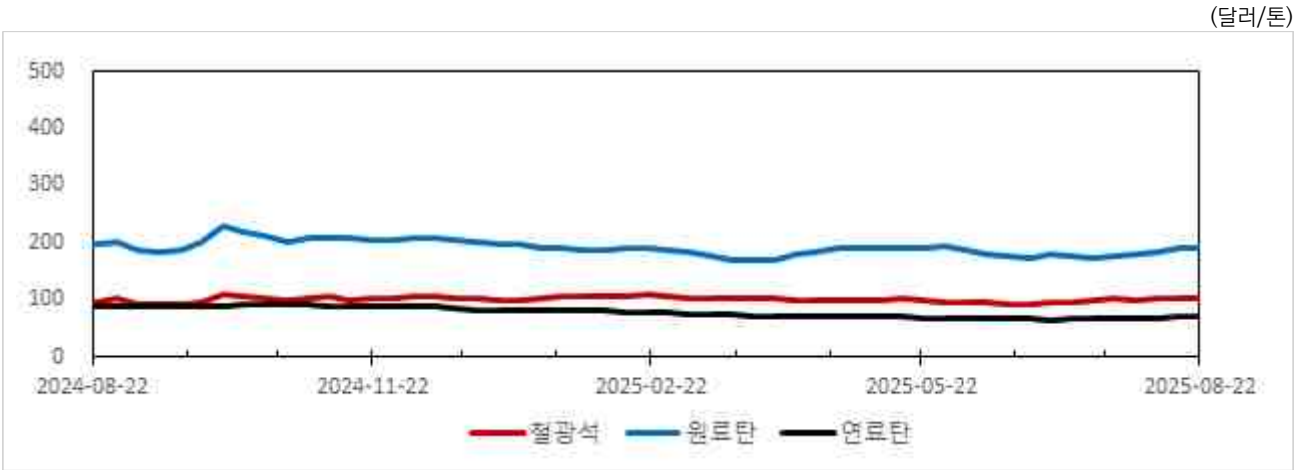
(달러/톤)

구분	2025년		전주 대비 차이				2024년			
	8월 3주	전주 대비					8월 3주	연평균	최저	최고
철광석	100.8	101.9	▼	-1.1	-1.1	%	96.1	109.7	91.2	142.6
원료탄	189.8	188.7	▲	1.1	0.6	%	198.8	242.5	183.6	326.1
연료탄	71.0	69.0	▲	2.0	2.9	%	89.1	91.0	82.5	99.3
대두	376.2	371.5	▲	4.7	1.3	%	357.7	405.9	344.9	469.2
옥수수	151.0	148.8	▲	2.3	1.5	%	147.1	167.4	145.2	181.8

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

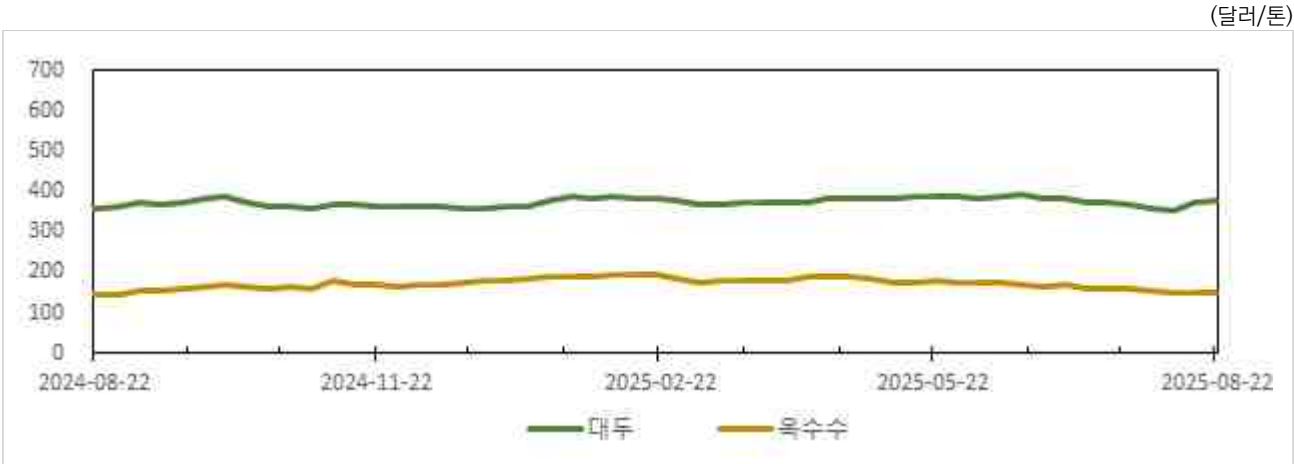
▲ 상승 ▼ 하락 — 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



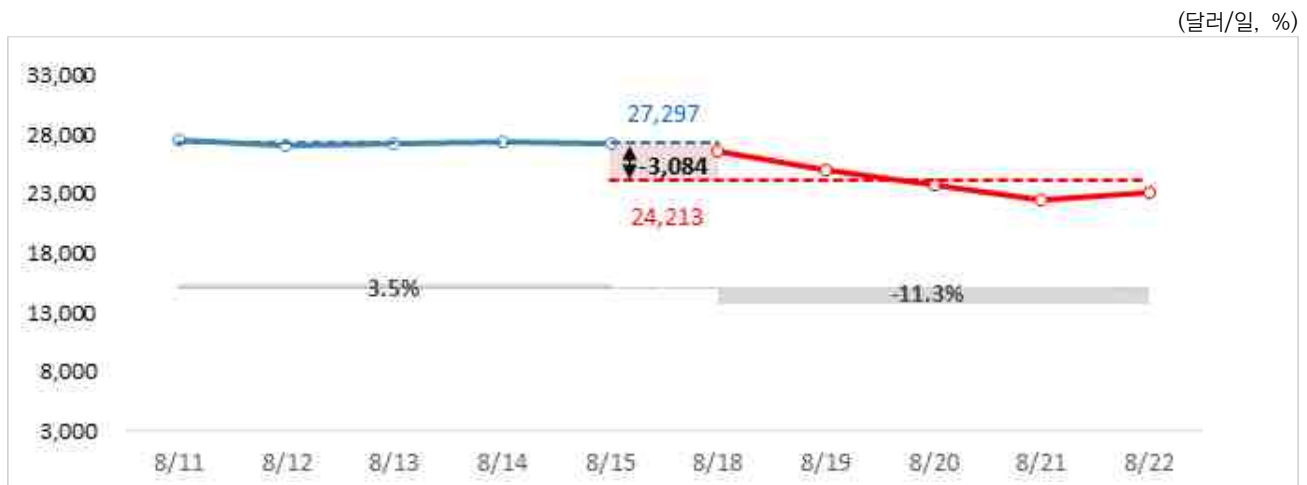
3 케이프선

■ 케이프선 운임은 전주(8월 2주) 대비 11.3% 하락한 24,213달러/일 기록

(동향) 중국 제철소 조강 생산 일시 감소, 브라질 철광석 수출 증가

- 중국 허베이성(Hebei Province)과 텐진시(Tianjin)에 위치한 제철소가 전승절 행사(9월 3일)를 앞두고 8월 25일부터 9월 3일까지 조강 생산을 제한하라는 내용을 구두로 통보 받은 것으로 파악됨
- 올해 2분기 브라질의 철광석 수출은 전기 대비 18%, 전년 동기 대비 5% 증가한 것으로 나타났으며 이는 발레사의 2분기 생산량이 8,060만 톤으로 전년 동기 대비 3.7%, 전기 대비 25% 늘어난 데 기인함. 브라질산 철광석은 가격 경쟁력으로 인해 재고 보충 수요가 발생하고 있으며 특히 케이프선의 톤-마일 수요를 늘려 시장에 긍정적 영향을 주고 있는 것으로 파악됨
- 브라질산 철광석은 호주와 인도 등의 물량을 일부 대체했으며 이로 인해 2025년 1~8월까지 철광석 해상물동량이 1% 감소했음에도 불구하고 세계 철광석 톤-마일 수요는 연간 1% 증가한 것으로 파악됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		8월 3주	8월 2주	전주대비차이	
BCI		2,920	3,291	▼ -372	-11.3%
스팟운임(5TC)		24,213	27,297	▼ -3,084	-11.3%
용선료	6개월	30,800	32,350	▼ -1,550	-4.8%
	1년	25,300	25,650	▼ -350	-1.4%
	5년	20,700	20,600	▲ 100	0.5%
FFA	9월물	26,598	27,665	▼ -1,067	-3.9%
	4분기물	26,050	26,332	▼ -281	-1.1%
	'26년	20,796	20,714	▲ 82	0.4%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

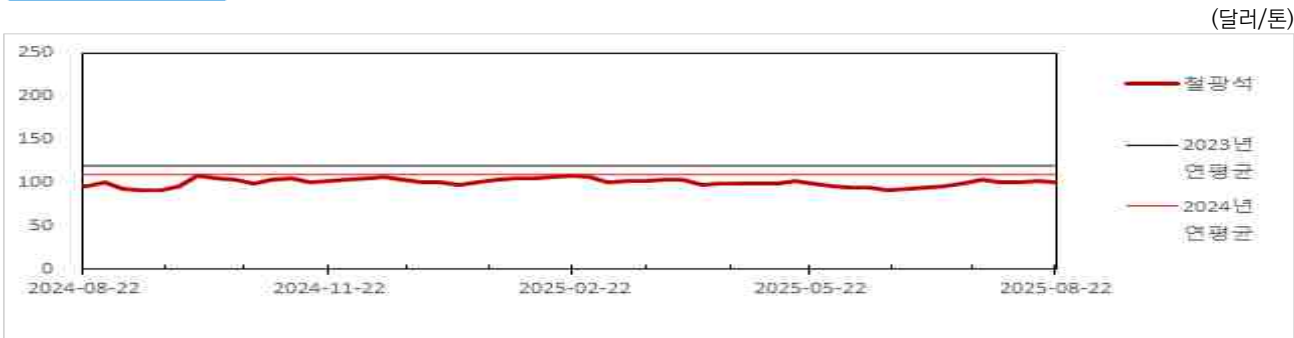
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선

철광석 가격 : 전주 대비 1.1% 하락한 100.8달러/톤 기록

철광석 가격 추이



자료: Clarkson

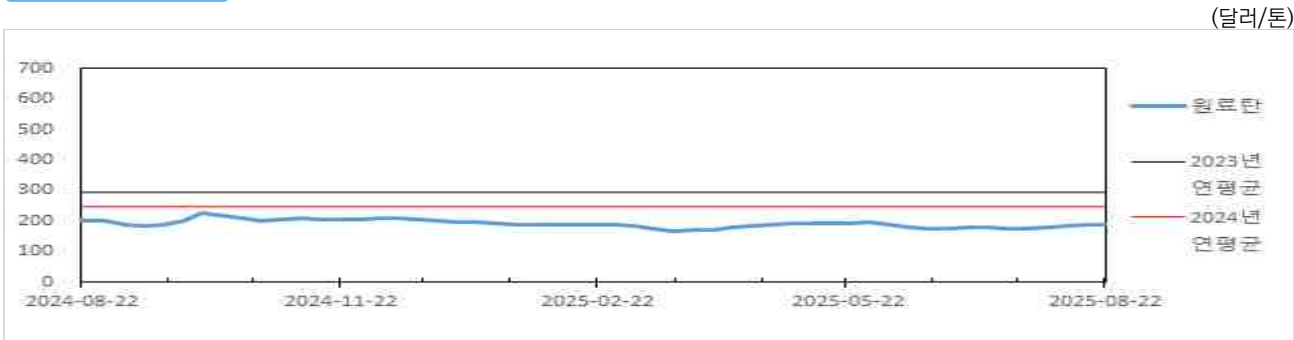


구분	철광석 가격	전주대비차이		
7월 5주	100.2	▼	-3.0	-2.9 %
8월 1주	100.9	▲	0.8	0.8 %
8월 2주	101.9	▲	0.9	0.9 %
8월 3주	100.8	▼	-1.1	-1.1 %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

원료탄 가격 : 전주 대비 0.6% 상승한 189.8달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



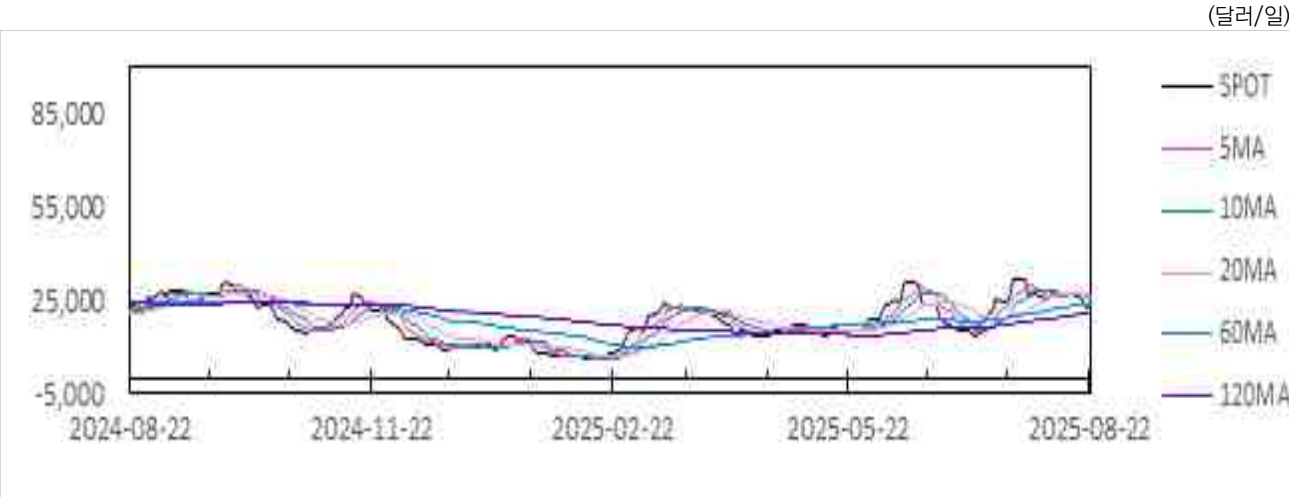
구분	원료탄 가격	전주대비차이		
7월 5주	179.5	▲	3.6	2.0 %
8월 1주	183.2	▲	3.7	2.1 %
8월 2주	188.7	▲	5.5	3.0 %
8월 3주	189.8	▲	1.1	0.6 %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



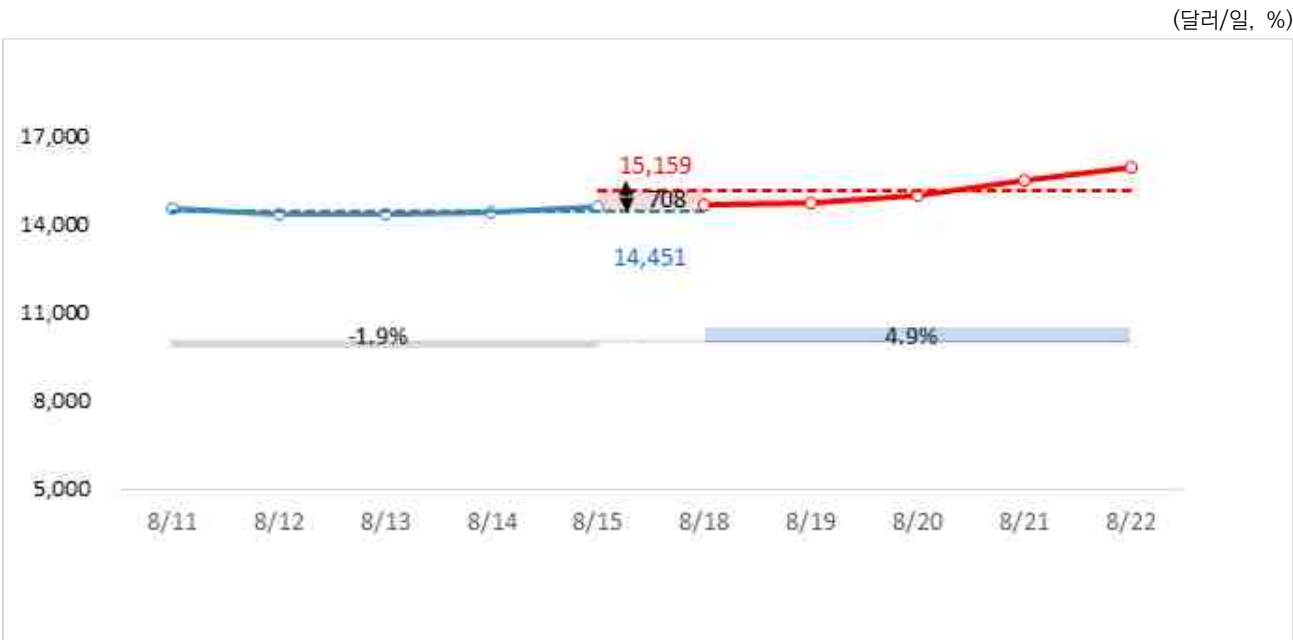
3 파나막스선

전주 대비 4.9% 상승한 15,159달러/일 기록

(동향) 7월 중국 주요 광산 석탄 생산 감소

- 중국의 7월 석탄 생산량은 3억 8,099만 톤으로 전년 동월 대비 3.8% 감소해 2024년 4월 이후 최저치를 기록함. 냉방 수요로 화력 발전량이 증가하는 가운데 수입 석탄의 가격 경쟁력이 부각되면서 수입 수요를 자극한 것으로 보임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		8월 3주	8월 2주	전주대비차이		
BPI		1,684	1,606	▲ 79	4.9	%
스팟운임(5TC)		15,159	14,451	▲ 708	4.9	%
용선료	6개월	16,250	15,125	▲ 1,125	7.4	%
	1년	15,500	14,375	▲ 1,125	7.8	%
	5년	13,800	13,250	▲ 550	4.1	%
FFA	9월물	16,321	15,363	▲ 958	6.2	%
	4분기물	15,671	14,996	▲ 674	4.5	%
	'26년	12,900	12,597	▲ 303	2.4	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

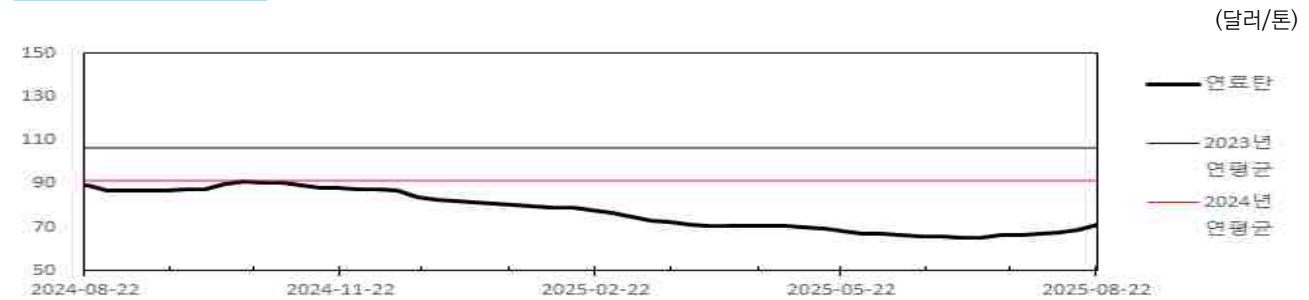
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선

연료탄 가격 : 전주 대비 2.9% 상승한 71.0달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



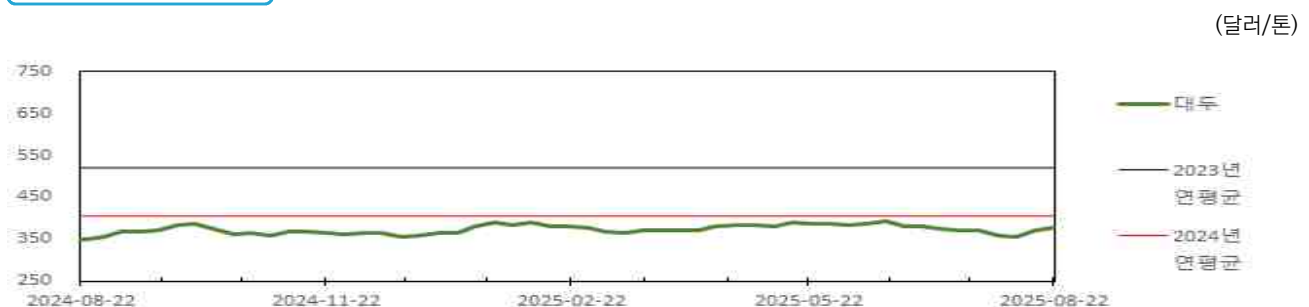
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
7월 5주	66.9	▲	0.2	0.3 %
8월 1주	67.4	▲	0.6	0.9 %
8월 2주	69.0	▲	1.6	2.3 %
8월 3주	71.0	▲	2.0	2.9 %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 1.3% 상승한 376.2달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
7월 5주	357.3	▼	-12.7	-3.4 %
8월 1주	355.5	▼	-1.7	-0.5 %
8월 2주	371.5	▲	16.0	4.5 %
8월 3주	376.2	▲	4.7	1.3 %

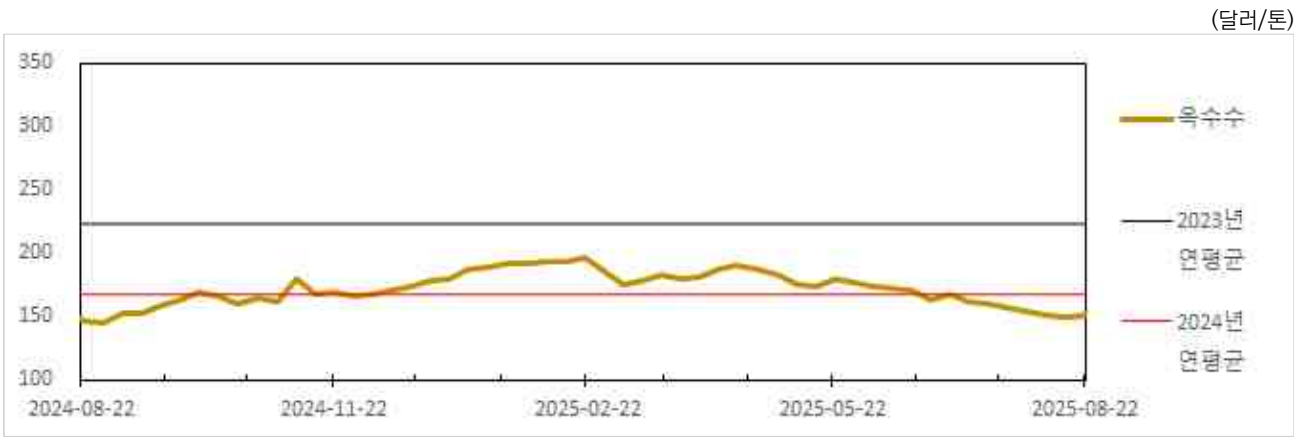
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선

■ 옥수수 가격 : 전주 대비 1.5% 상승한 151.0달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



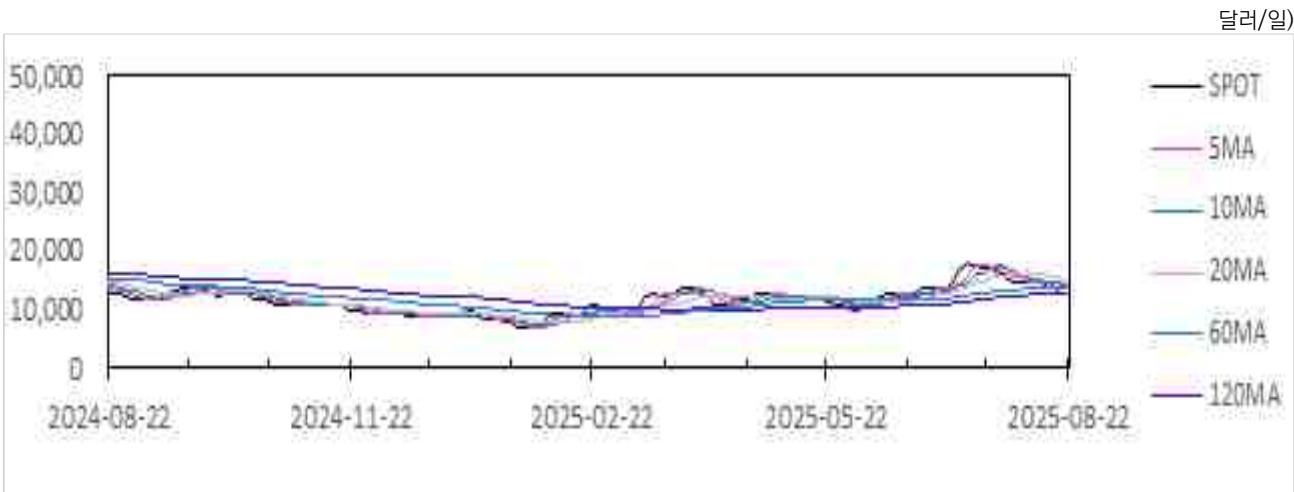
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
7월 5주	154.2	▼ -3.5	-2.2	%
8월 1주	150.8	▼ -3.4	-2.2	%
8월 2주	148.8	▼ -2.1	-1.4	%
8월 3주	151.0	▲ 2.3	1.5	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



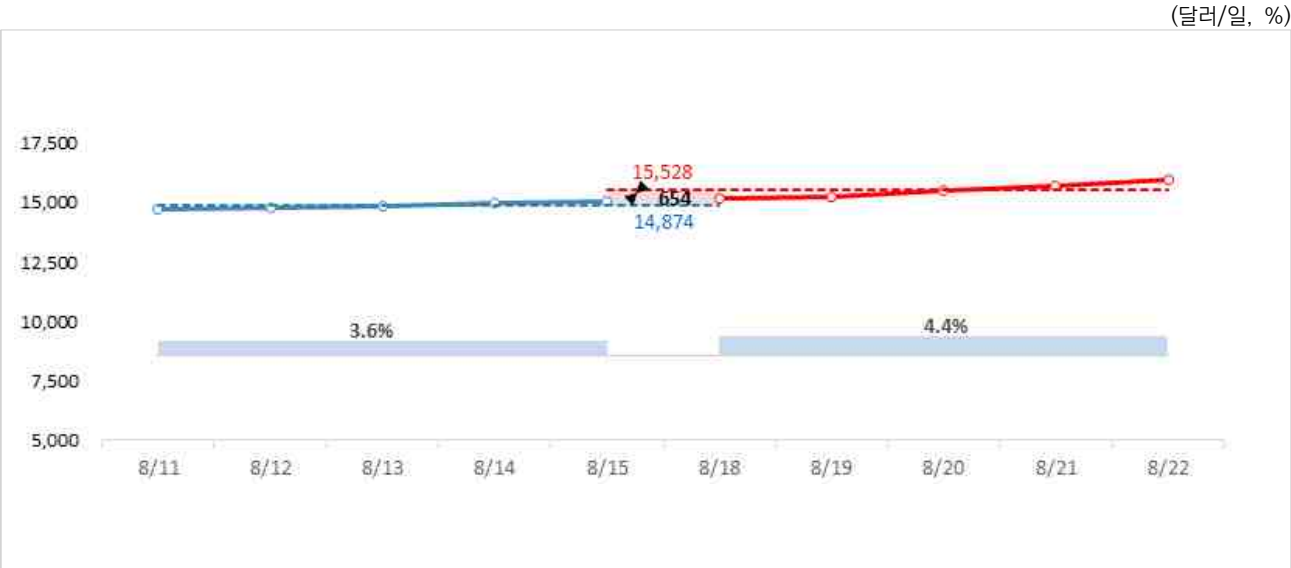
3 수프라막스선

■ 전주 대비 4.4% 상승한 15,528달러/일 기록

(동향) 인도, 베트남 등 계절적 전력 소비 증가 대비 석탄 재고 비축 수요 확대

- 인도, 베트남 등이 전력 소비 증가에 대비해 수입 석탄 수요가 확대되고 있는 것으로 파악됨. 베트남은 계절적 냉방 수요 증가로 인해 석탄 수입량이 늘었으며, 인도 또한 몬순 이후 전력 확대에 대비해 재고 비축 차원에서 석탄 수입을 늘리고 있는 것으로 파악됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		8월 3주	8월 2주	전주대비차이	
BSI		1,389	1,338	▲ 52	3.9 %
스팟운임(10TC)		15,528	14,874	▲ 654	4.4 %
용선료	6개월	15,625	15,125	▲ 500	3.3 %
	1년	14,250	14,000	▲ 250	1.8 %
	5년	14,000	14,000	-	- %
FFA	9월물	16,243	15,127	▲ 1,116	7.4 %
	4분기물	14,765	13,868	▲ 897	6.5 %
	'26년	11,853	11,487	▲ 366	3.2 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

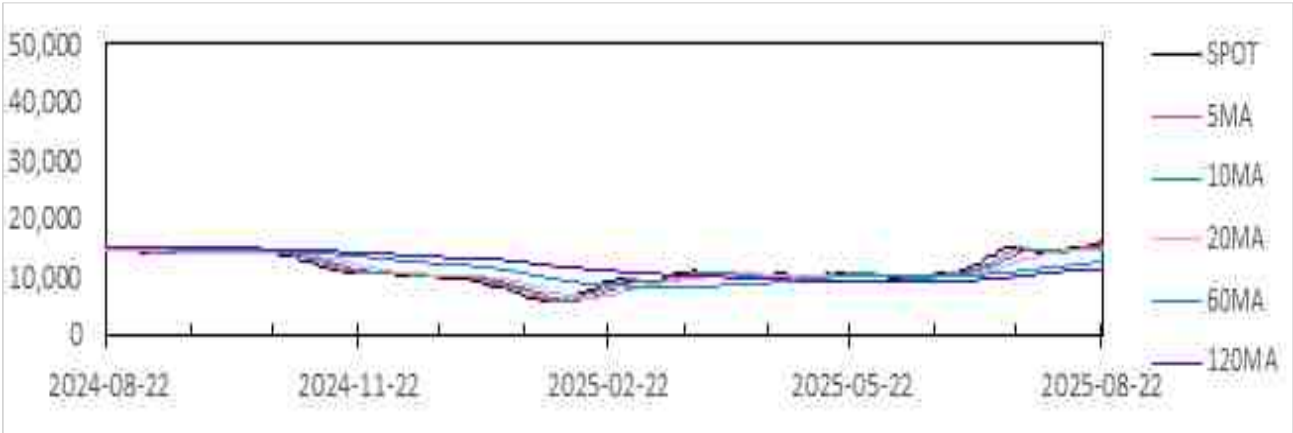
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선

이동평균

달러/일)



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 45p 하락한 1,415p를 기록

(운임) 컨테이너 운임지수(SCFI)는 주요 항로 운임 약세 속에 전주에 이어 11주 연속 하락

○ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 북미 및 유럽 항로 등 주요 항로의 동반 약세로 11주 연속 하락 흐름을 지속하고 있음

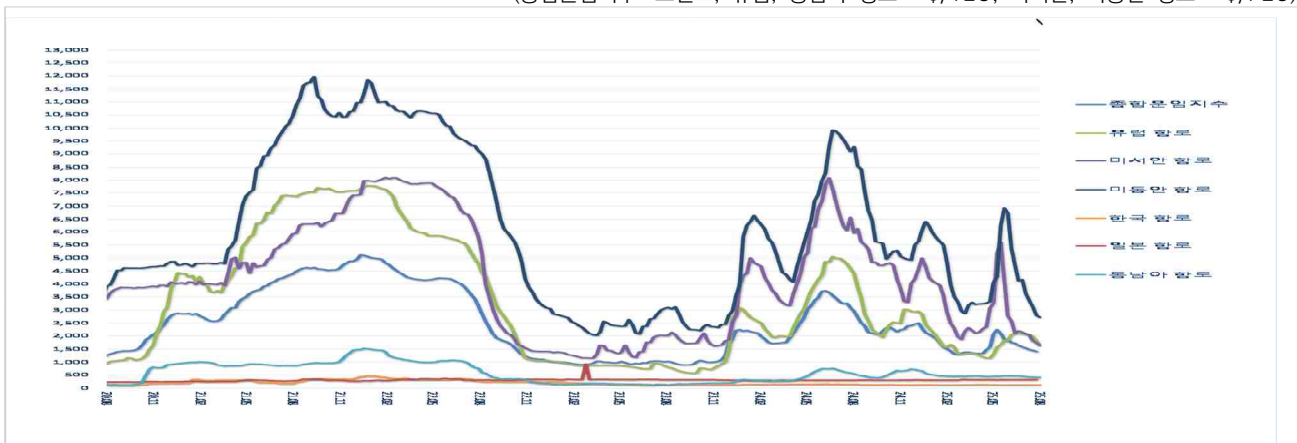
(현황) 공급 우위와 휴가철 수요 둔화로 북미 및 유럽 항로 운임 약세 지속

○ 아시아-북미 항로는 공급 강세 기조에 따른 운임 하락세 이어가고 있으며 하계 휴가 이후 일부 물동량 증가의 가능성이 있으나 전반적인 시장 분위기를 반등시키기에는 역부족일 것으로 판단됨

○ 아시아-유럽 항로는 이른 성수기 종료와 휴가철 수요 감소 영향 등으로 전주에도 하락세를 이어갔으며, 중국 국경 절 전까지 글로벌 선사들의 공급 조절 또한 크게 확인되지 않아 향후 추가 운임 하락 가능성이 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)

		8월 3주	전주대비	2025년			2024년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임	종합운임지수	SCFI	1,415	-45	1,293	2,505	1,672	1,731	2,506
	유럽항로		1,668	-152	1,154	2,851	1,724	1,943	3,132
	미서안항로		1,644	-115	1,644	5,606	2,877	2,775	8,103
	미동안항로		2,613	-106	2,613	6,939	4,214	3,931	9,945
	한국항로		139	1	135	148	139	138	172
	일본항로		323	-1	308	327	317	297	316
	동남아항로		398	-8	398	655	455	259	753

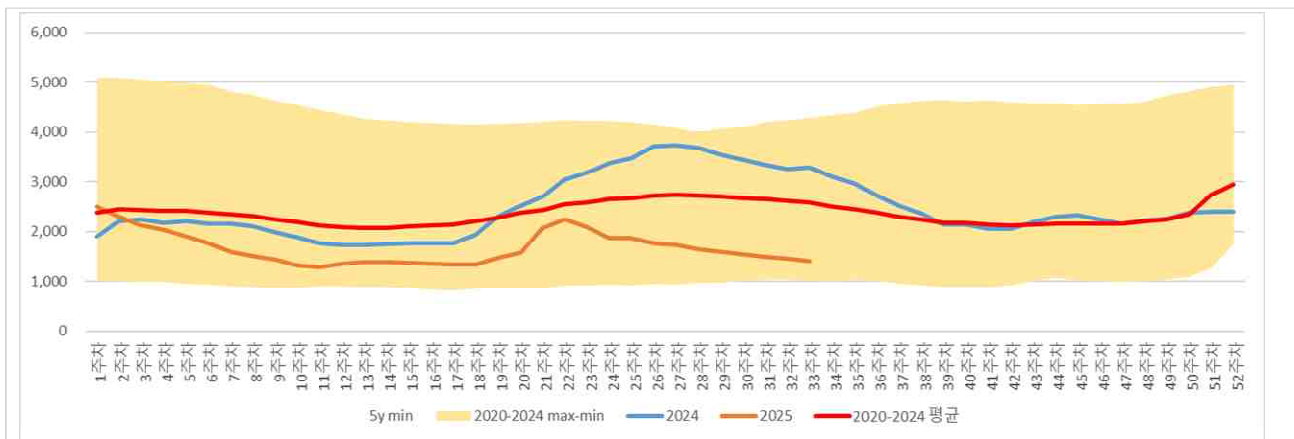
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



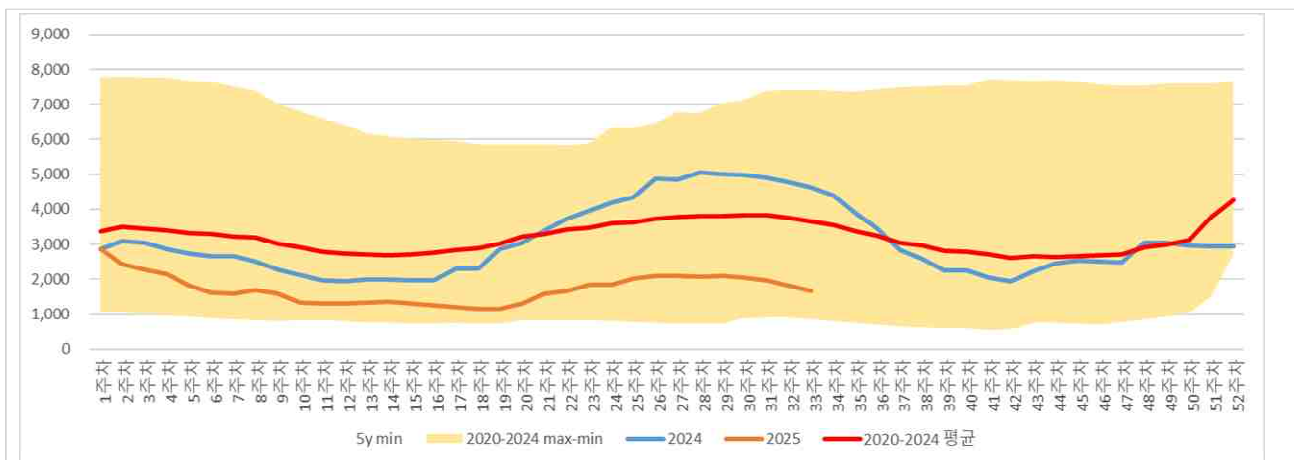
2 운임전망

| 8월 4주('25.8.25~'25.8.29)

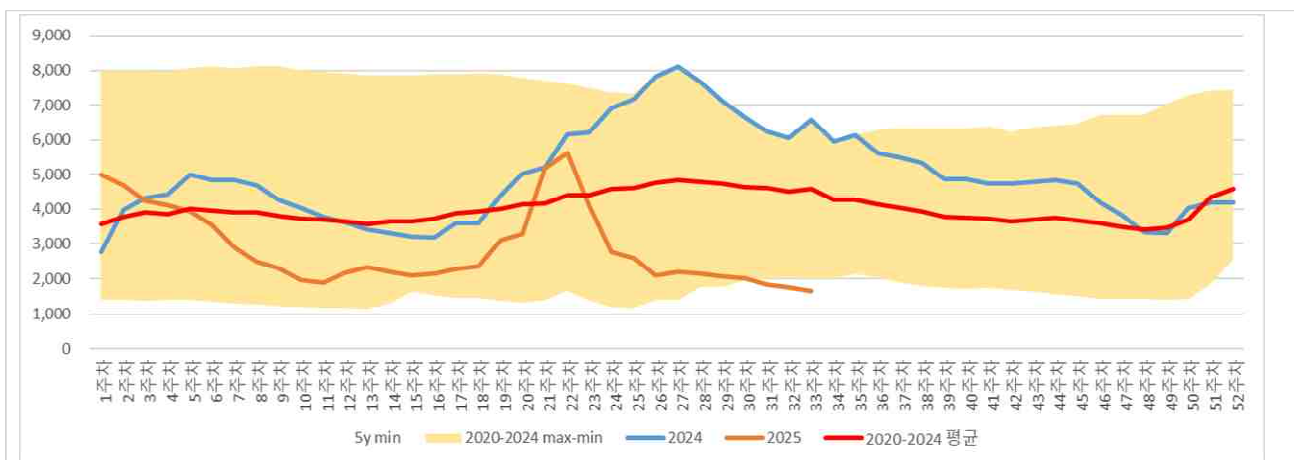
SCFI 지수는 하락할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 하락할 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 11.0p 상승한 67.1을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 상승세를 보임

(달러/톤)

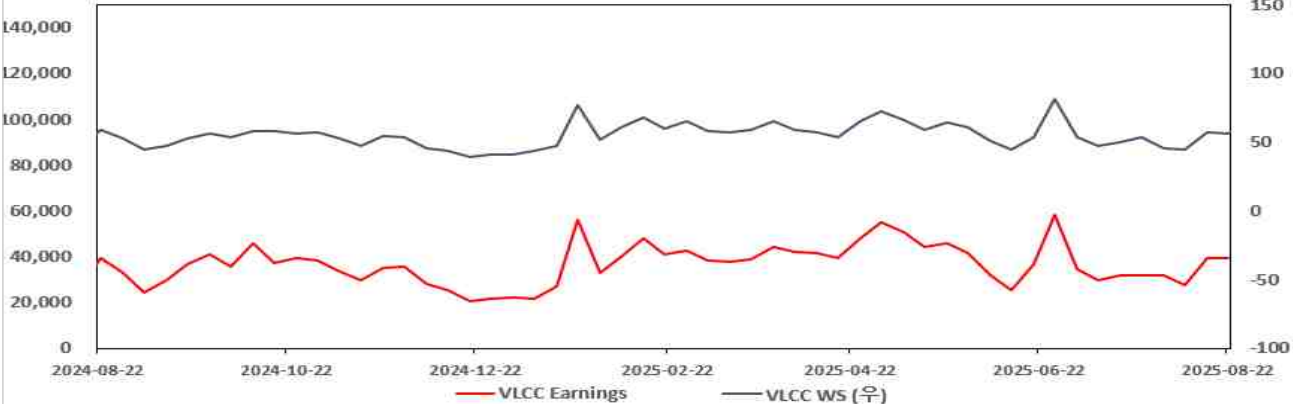
구분	8월 3주(WS)		전주 대비 차이	
중동-중국 항로(TD3C)	67.1	▲	11.0	19.6 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	36.0	▲	3.0	9.1 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	67.5	▲	10.5	18.4 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	67.5	▲	10.5	18.4 %

(동향) VLCC 시장, 주요 항로 물동량 유입 증가에 따라 상승 모멘텀 확대

- VLCC 시장은 대부분의 항로에서 전반적으로 회복세를 보이며 강세 흐름을 나타냄. 중동항로는 주 후반 이후 물동량이 급증하면서 운임이 대폭 상승세를 보였으며, 대서양 항로 역시 중동 강세의 영향과 추가 화물 유입으로 동반 상승세를 유지함
- OPEC은 최근 월간보고서에서 미국의 관세정책이 순차적으로 확정되면서 무역 긴장이 완화되고, 이에 따라 세계 경제가 안정적 성장세를 이어가면서 원유 수요도 점차 안정될 것으로 전망함. 반면 IEA는 올해 하반기와 내년에 원유 공급이 수요를 크게 초과하면서 수급 불균형이 더욱 심화될 것으로 분석함

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		8월 3주	전주대비	2025년			2024년		
유조선 시장(현물)				최저	최고	평균	최저	최고	평균
중동-중국	운임지수	67	11	43	82	58	40	80	57
항로(TD3C)	평균 수익	44,117	7,576	20,781	75,941	38,	17,598	74,778	20,034
VLCC	1년 용선료	42,000	0	35,250	46,500	41,346	37,250	48,500	45,635

자료: Clarkson

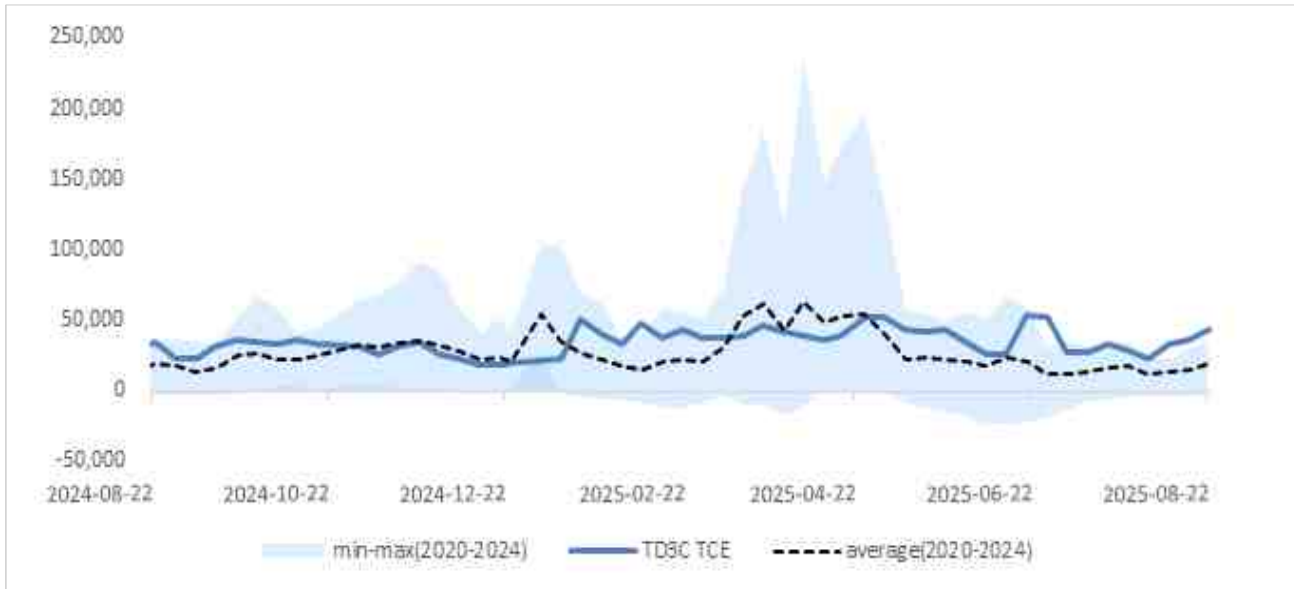


2 유조선-기술분석

전주에 이어 상승 추세를 이어가면서 점진적인 회복세를 보이고 있음

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

(달러/일)

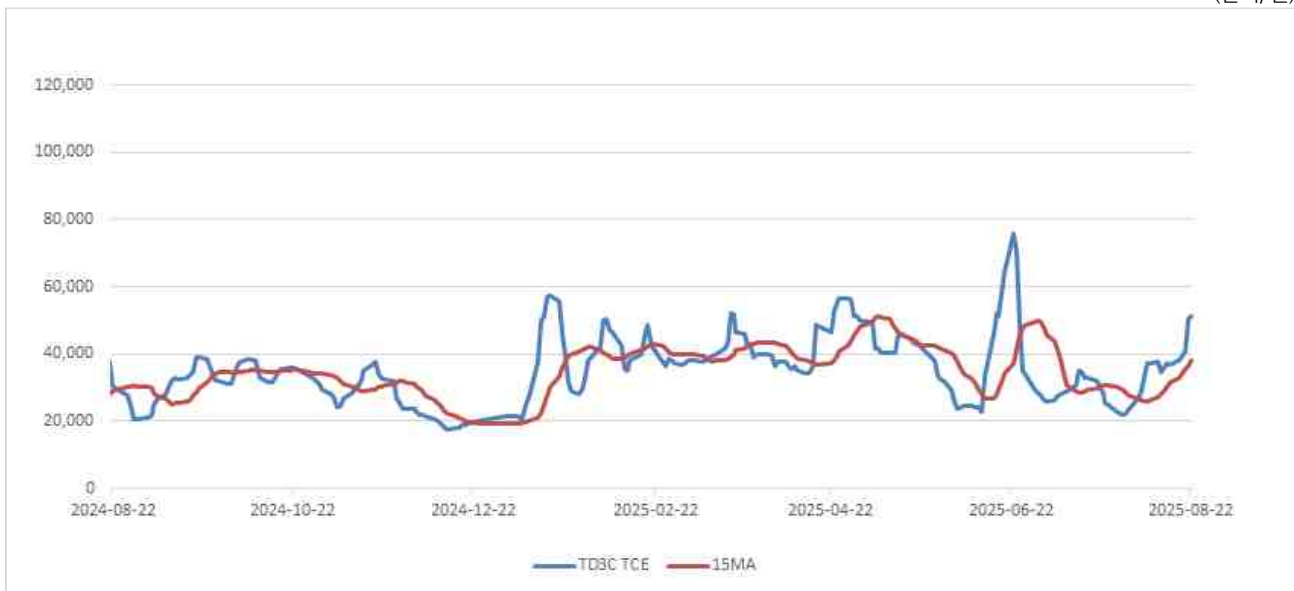


자료: Clarkson

뚜렷한 상승세로 전환하며 우상향 흐름을 나타내고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

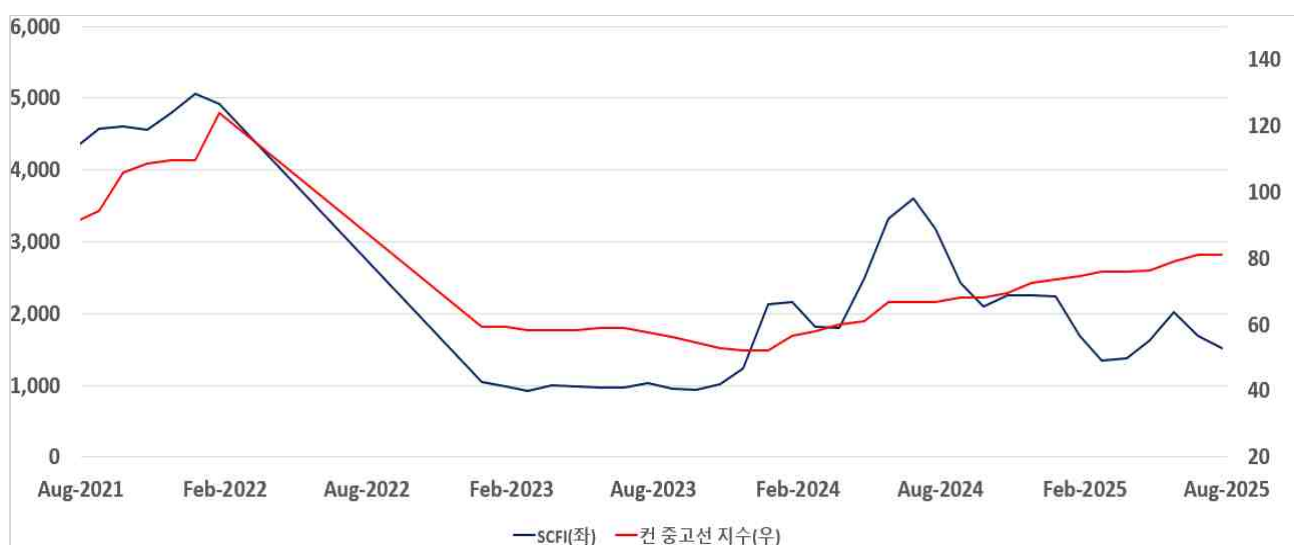
■ 건화물 중고선가 지수는 32.4p로 전주 대비 0.2p 상승함

건화물선 운임지수와 중고선 지수



■ 컨테이너 중고선가 지수는 81.7p로 전월 대비 0.5p 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수





2 거래실적

('25.08.01~'25.08.25)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 중고선 63건 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Dry Genl	San Zhou Jin Yuan	2009			2025-08-15	0.32	Unknown Chinese	Chinese interests
Offshore	Fois Nautica Tembikai	1996	47,172	DWT	2025-08-14	10.50	EA Technique	Clients of MTC Engineering
Container	Honrise	2001	1,728	TEU	2025-08-14	13.00	Vanway Ship Mngt	Clients of FESCO
Bulk	Nord Bering	2015	61,186	DWT	2025-08-14	23.00	Norden A/S	Undisclosed interests
Bulk	Shandong Fu Yuan	2018	81,781	DWT	2025-08-14	25.08	SDTR Mar	Undisclosed interests
Offshore	Bourbon Liberty 202*	2009	7,641	HP	2025-08-14	4.86	ICBC Financial Leasing	Undisclosed interests
Offshore	Bourbon Liberty 203*	2009	7,641	HP	2025-08-14		ICBC Financial Leasing	Undisclosed interests
Bulk	Pedhoulas Merchant	2006	82,214	DWT	2025-08-13	11.50	Safe Bulkers	Undisclosed interests
Dry Genl	Wan Zhong Fa 3456	2004			2025-08-13	0.15	Shucheng Zhongfa	Chinese interests
Bulk	Adrienne	2020	34,845	DWT	2025-08-12	23.00	Itochu Corp	Undisclosed interests
Tanker	Da Dong Kai 8	2015	908	DWT	2025-08-12	0.47	Dadongkai Shpg	Chinese interests
Bulk	Mystras	2013	57,300	DWT	2025-08-12	15.50	Helikon Shpg. Ent.	Clients of Midstar Shpg
Bulk	Shandong Fu En	2017	81,774	DWT	2025-08-12	24.36	SDTR Mar	Undisclosed interests
Dry Genl	Wan Jin Fan 468	2011			2025-08-12	0.55	Hefei Jinfan	Chinese interests
Tanker	Halcyon	2020	299,942	DWT	2025-08-11	119.00	Evalend Shipping	Clients of Intl Seaways
Barge	Hilong 106	2012	66	inch Pipe (max)	2025-08-11	100.00	Hilong Group	Clients of CBRE



Dry Genl	Gui Gang Hua Hai 28	2019			2025-08-10	0.50	Unknown Chinese	Chinese interests
Bulk	Mona Lisa	2019	63,453	DWT	2025-08-08	29.50	COFCO Int'l Sg	Undisclosed interests
Bulk	Guo Yuan 7	1997	47,215	DWT	2025-08-07	3.52	Guohang Ocean	Undisclosed interests
Dry Genl	Jiang Ji Yun 1228	2012			2025-08-06	0.74	Unknown Chinese	Chinese interests
Dry Genl	Jiang Ji Yun 1230	2012			2025-08-06	0.58	Unknown Chinese	Chinese interests
Bulk	Shandong Fu Hui	2017	81,782	DWT	2025-08-06	24.58	SDTR Mar	Undisclosed interests
Container	Shirin M	2007	2,546	TEU	2025-08-06	22.50	Peter Dohle	Clients of Erasmus
Bulk	Star Danai	2006	82,574	DWT	2025-08-06		Star Bulk Carriers	Undisclosed interests
Dry Genl	Wan Xing Da Gong 66	2014			2025-08-06	1.84	Wuhu Xingda	Chinese interests
Container	Wybelsum	2008	1,402	TEU	2025-08-06	16.60	Briese Schifffahrts	Undisclosed interests
Dry Genl	Jiang Ji Yun 1225*	2012			2025-08-06	1.24	Unknown Chinese	Chinese interests
Dry Genl	Jiang Ji Yun 1229*	2012			2025-08-06		Unknown Chinese	Chinese interests
Bulk	Gorgoypikoos	2005	76,498	DWT	2025-08-05		Anbros Maritime SA	Undisclosed interests
Yacht	Huan Ya Hang 5 Hao	2011	13	LOA	2025-08-05	0.09	Unknown Chinese	Chinese interests
Container	Navi Baltic	2009	1,404	TEU	2025-08-05		Amisco Ltd	Clients of Elbdeich Reederei
Container	OOCL Rauma	2009	1,425	TEU	2025-08-05		JR Shipping BV	Clients of Elbdeich Reederei
Dry Genl	Qian Nan Bai Huo 042	2013			2025-08-05	0.02	Guizhou Kangda Shpg	Chinese interests
Bulk	Cedric Oldendorff	2011	95,608	DWT	2025-08-04	16.00	Oldendorff Carriers	Greek interests
Dry Genl	Da Fu 818	2024			2025-08-04	0.83	Unknown Chinese	Chinese interests



Dry Genl	Hua Tai 8099	2008			2025-08-04	0.06	Unknown Chinese	Chinese interests
Dry Genl	Ping Nan Hong Shun 3688	2025			2025-08-04	0.74	Unknown Chinese	Chinese interests
TankChem	Seaways Titan	2008	49,999	DWT	2025-08-04	16.50	Intl Seaways	Undisclosed interests
Offshore	ASL Swift	2011	4,994	HP	2025-08-01		ASL Marine Holdings	Clients of Two Offshore Marine
Bulk	Cheval Blanc	2009	56,732	DWT	2025-08-01	10.50	Pioneer Line Pte	Undisclosed interests
Bulk	Cobra	2010	55,474	DWT	2025-08-01	15.00	Unknown	Undisclosed interests
Bulk	DL Pansy	2013	57,834	DWT	2025-08-01	14.00	Dong-A Tanker Co	European interests
Gas C'rier	Gaschem Dollart	2020	22,000	cu.m.	2025-08-01		Hartmann Schifffahrts	Clients of Marubeni Corp
Tanker	Heng Da Li Qing 068	2015			2025-08-01	0.70	Wuhan Haitong	Chinese interests
Offshore	Ievoli Coral	2010	5,400	HP	2025-08-01		Marnavi	Clients of Petro Service SM
Bulk	Ivestos 4	2006	74,444	DWT	2025-08-01	12.40	Niriis Shipping	Undisclosed interests
Bulk	Sagar Shakti	2012	58,097	DWT	2025-08-01	14.50	Tata NYK	Greek interests
Yacht	Xiang Jiang Yun Tian	2017	14	LOA	2025-08-01	0.13	Zhuzhou Chuangjing	Chinese interests



6. 주요 해운지표

(2025.08.25. 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	8월 평균	2025년			2024년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	-	-	-	-	-	-
유조선(5년)	VLCC	117	0	117	112	117	114	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	126	0	126	125	129	126	128	131	129
컨테이너선	Sub-Panamax	45	0	45	44	45	45	41	44	42

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	415	-4	427	401	493	441	407	522	471
	Singapore	407	-2	416	407	514	455	439	536	485
	Korea	437	-4	450	437	530	482	475	563	515
	Hong Kong	424	-2	434	424	522	474	456	568	500
VLSFO	Rotterdam	478	5	486	440	553	499	502	615	555
	Singapore	498	-2	510	484	604	531	548	657	610
	Hong Kong	515	3	521	493	604	541	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)	1,059	16	1,020	536	1,078	1,018	952	1,277	1,100
	밀(국제)	527	517	0	504	618	546	524	700	578

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)										
		5월	6월	7월	2024년 합계	2023년 합계	2022년 합계	2021년 합계		
ASEAN	수출	10,006	9,760	10,907	114,011	109,123	124,889	108,826		
	수입	6,209	6,649	6,990	78,828	78,033	82,529	67,705		
NAFTA	수출	12,080	13,160	12,212	151,717	136,353	130,259	113,907		
	수입	8,018	7,625	7,714	86,499	85,097	98,901	87,472		
EU	수출	6,655	6,416	6,747	74,722	74,147	74,413	69,576		
	수입	5,583	6,124	6,243	69,321	73,011	73,966	71,740		
BRICs	수출	12,880	12,809	13,685	162,194	154,128	187,108	194,151		
	수입	13,146	12,987	14,346	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