

# KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2024년 05월 27일  
감 수 이호춘 해운연구본부장

발 행 인 김종덕 원장  
주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



|      |    |      |    |         |    |
|------|----|------|----|---------|----|
| 주간뉴스 | 01 | 건화물선 | 04 | 컨테이너선   | 15 |
| 탱커선  | 17 | 중고선  | 21 | 주요 해운지표 | 27 |

**건화물선** 지난주 케이프선 운임은 전주 대비 5.9% 하락한 21,802달러/일을 기록

**컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 183p 상승한 2,703p 기록

**탱커선** 지난주 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 0.4p 하락한 71.3p를 기록

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

류희영 해운경영금융연구실장 / hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4915

최영재 연구원 / cyj17@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

### ‘컨’ 운임 강세 지속, 하반기 운임 전망 의견은 엇갈려

- ▶ 지난 5월 24일 기준 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 2,703p를 기록하며 2년 만에 최고치를 나타내는 등 컨테이너 운임 강세는 지속되고 있음
  - 드류리에 따르면 홍해 위협으로 인한 선박의 항로 우회가 공급과잉으로 인한 시장의 공급 여유분을 흡수하면서 예상치 못한 운임 강세가 지속되고 있다고 밝힘
  - 실제 시장에서 6월 아시아-북유럽 항로 서비스 예약 견적은 TEU당 4천 달러를 초과하는 등 전반적인 시장에서 운임 강세가 이어지고 있음
- ▶ 한편, 일부 전문가들은 2024년 하반기 운임 전망에 대해서는 의견이 갈리고 있음
  - 하반기에도 운임 강세가 지속될 것이라고 전망하는 주요 요인으로는 사우디와 예멘 후티 반군은 10년 동안 싸워왔으며 이번 홍해 위기도 쉽게 끝나지 않을 것으로 바라보고 있음
  - 반면 하반기 운임을 하락 전망하는 주요 요인은 최근 컨테이너 화물 수요 상승이 무역 분쟁으로 인한 조기 선적으로서 초과 인출 화물량이라고 지적하고 있음

자료: <https://www.loydslist.com/LL1149223/Bull-run-rages-on-for-container-carriers-but-how-long-will-the-party-last>

최건우 부연구위원

051-797-4638, ak8102@kmi.re.kr

### 컨테이너 용량 부족 9월까지 지속될 전망

- ▶ 후티 반군의 홍해 위협으로 인한 컨테이너 선박의 희망봉 우회는 운송 시간을 증가시켰으며 이로 인해 선사들은 정기서비스 제공에 어려움을 겪고 있음
  - Flexport 해상화물 책임자 Trine Nielsen에 따르면 “선사들은 아프리카 전역에서 주간 서비스를 제공할 만큼 충분한 선박을 배치하는데 어려움을 겪고 있다.”고 언급함
  - 희망봉 우회 경로로 인해 거리가 증가하면서 TEU 수요가 가용 용량을 초과하며 컨테이너 용량이 타이트해지고 있음
- ▶ Nielsen은 “현재 우리의 예측은 8월에도 타이트한 수급 상황이 지속될 것으로 보이며, 9월까지 시장이 다시 정상화되는 것을 볼 수 없을 것이다.”고 언급함
  - 한편, 올해 물동량 수치는 지난해 대비 많이 개선되었지만 이는 컨테이너 화물에 대한 근본적인 수요의 상승보다는 2023년 상반기 수요 부진의 기저효과로 보아야 한다고 밝힘
  - 또한 지난 팬데믹 때는 가용 선박이 거의 없는 수준이었지만, 이번 홍해 사태의 용량 부족은 팬데믹 수준까지는 아니라고 덧붙임

자료: <https://www.loydslist.com/LL1149224/Container-capacity-crunch-to-last-until-September>

김병주 전문연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 중국, 재생가능에너지 발전 급증으로 석탄 수요가 정점에 도달할 것으로 전망

- ▶ 발틱국제해운협회(BIMCO)는 2024년 1월부터 4월까지 중국의 화석연료 전력생산량 증가율은 6%였으나 재생가능에너지는 12%로 급증하는 등 중국의 전력생산 에너지원별 비중이 변화하고 있다고 평가함
  - 재생가능에너지는 2019년 이후 중국의 풍력 발전량은 2배 이상 증가하였고, 태양광 발전량은 3배 이상 증가하여 올해 중국의 재생가능에너지 발전량 비중은 전체 발전량의 약 25% 수준으로 성장하였음
  - 반면 올해 3월 및 4월의 전체 화석연료 사용 발전량은 전년 동기 대비 1% 증가하는 데에 그쳤으며, 같은 기간 동안 전체 화석연료 수입량은 전년 동기 대비 7%가 감소한 것으로 나타났음
- ▶ 중국의 재생가능에너지 전환 기조는 유지 또는 확대될 것으로 보이며 이에 따라 연료탄 수요와 수입량은 점진적으로 감소할 것으로 예상되므로 파나마스 및 수프라막스 시장에 영향을 미칠 것으로 전망됨
  - 국제에너지기구에 따르면 2028년에는 전 세계 신재생에너지 발전량에서 중국의 비중이 약 60%에 달할 것으로 예상되며, 이에 따라 중국의 연료탄 수요와 수입량은 점진적으로 감소할 것으로 전망됨
  - 올해 하반기에 중국 국내 석탄 생산량이 회복되고, 재생가능에너지 발전량이 현재와 같은 속도로 성장한다면 중국의 석탄 수입량 감소로 이어져 파나마스 및 수프라막스 시장에 악영향으로 작용할 것으로 전망됨

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/peak-in-chinas-coal-demand-in-sight-as-renewables-jump-12/>

최영재 연구원

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

### 전 세계적 인플레이션 완화, 건화물선 운임에 긍정적인 영향을 줄 것으로 전망

- ▶ 노르웨이 건화물 선사인 골든오션그룹(Golden Ocean Group)은 1분기 실적을 발표하면서 운항 거리 및 중국 철광석 수요 증가와 함께 글로벌 인플레이션 완화가 운임에 긍정적으로 작용할 것이라고 평가함
  - 골든오션 그룹의 올해 1분기 실적 발표에 따르면 운항 거리 증가로 선대 가동률이 증가했으며, 철광석 최대 수입국인 중국의 철강 생산량 증가로 2분기 운임도 손익분기점 수준을 상회할 것으로 예상함
  - 서구 경제권 전반의 인플레이션이 진정됨에 따라 금리 인하 및 경제 성장이 예상되므로 향후 2년 동안 선대 가동률이 증가할 것으로 예상되며, 이에 따라 건화물선 운임 역시 꾸준히 상승할 것이라고 전망함
- ▶ 특히, 보크사이트, 석탄, 철광석 등 대형 건화물선 수요에 대해 낙관적인 전망을 제시했으며, 건화물선 공급 측면에서도 뚜렷한 선복량 증가 움직임이 없어 올해 2분기 이후 운임 전망 역시 긍정적으로 전망함
  - 글로벌 톤마일 수요는 올해 4% 성장할 것이며, 특히 중국의 서아프리카산 보크사이트 수입 수요 증가, 건설 부문 호조세에 따른 원자재 수요 증가, 석탄 수요 증가 등이 건화물선 수요에 긍정적으로 작용할 것이라 평가함
  - 현재 기존 선복량 대비 신조 발주량 비율은 30년 만의 최저치이고 2027년까지 선복량 공급 증가로 인한 운임 하방 리스크는 제한적이고 운항 속도 역시 감소 추세이므로 운임에 긍정적일 것이라고 전망함

자료: <https://www.lloydlist.com/LL1149221/Easing-global-inflation-a-potential-tailwind-for-dry-bulk-rates-says-Golden-Ocean>

최영재 연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 트랜스 마운틴 송유관, 아시아 및 미주 원유 운반선 시장의 변화를 초래할 전망

- ▶ 캐나다의 트랜스 마운틴 송유관(Trans Mountain pipeline)이 확장 공사를 마치고 이번 달 초부터 가동을 시작하면서 전 세계 에너지 시장과 아프리카막스선 시장에 긍정적인 영향을 줄 것이라고 예상됨
  - 해당 송유관을 통해 수송된 원유의 일부는 미국 서부 태평양 연안의 정유 시설로 공급되지만, 대부분은 중국과 인도 등의 아시아 시장으로 수출되어 아프리카막스선 수요를 창출할 것이라고 예상됨
  - 영국 해운 중개업체인 드류리(Drewry)는 트랜스 마운틴 송유관을 통해서 수송되는 원유의 약 66%가 수출되고, 왕복 항해 기간 40일로 가정할 경우, 연간 32~36척의 8만 톤 급 아프리카막스선 추가 수요가 발생한다고 추정함
- ▶ 트랜스 마운틴 송유관 확장으로 인해 중국 및 인도 등의 아시아 시장과 함께 북미 및 중남미의 원유 무역 패턴 역시 변화할 것으로 예상되므로 전 세계 유조선 시장이 재편될 것으로 전망됨
  - 트랜스 마운틴 송유관 확장으로 인해 중국 및 인도 등 아시아 시장은 기존의 중동과 중남미 외에도 캐나다산 원유를 수입할 것으로 보이며, 이에 따라 중동-아시아, 중남미-아시아의 VLCC 수요가 감소할 것으로 예상됨
  - 기존의 키스톤(Keystone) 송유관으로 통해 미 걸프만으로 공급되던 캐나다산 원유는 트랜스 마운틴 송유관을 통해 미 서안으로 공급될 것으로 예상되며 미 서안 정유시설은 원유 수급처를 캐나다로 변경할 것으로 보임

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/canadas-tmx-pipeline-expansion-to-boost-asian-crude-oil-trade/>

최영재 연구원

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

### 인도, 제품유 수출을 위한 원유운반선 사용 빈도 감소

- ▶ 국제 뉴스통신사 로이터(Reuters)는 인도 정유업체들이 경유 등 제품유를 유럽 시장에 운송하기 위해 원유운반선을 사용하는 빈도가 지난 4월 2년래 최고치에 근접했었으나 5월에는 감소하였다고 전했다
  - 여러 정보중개업체에 따르면, 지난달 인도의 릴라이언스 인더스트리(Reliance Industries)의 잠나가르(Jamnagar) 정유소에서 출발하는 원유운반선을 사용한 경유 수출량은 약 38만 톤으로 2년만에 최고치를 기록함
  - 그러나 5월 들어 앤트워프(Antwerp)-로테르담(Rotterdam)-암스테르담(Amsterdam) 지역의 제품유 재고가 증가했고, 아시아와 유럽의 경유 가격 스프레드가 불안정해지면서 유럽으로 향하는 제품유 수출량이 감소함
- ▶ 홍해 위기로 제품선의 운임이 급등하고, 제품선 시장의 가용선보량이 부족해지면서 원유운반선을 활용하여 제품유를 운송한 것인데, 향후 몇 개월 동안은 제품선 공급이 원활할 것으로 예상됨
  - 제품유 운송에 원유운반선을 활용한 것에 대해 글로벌 컨설팅 기업인 우드 맥킨지(Wood Mackenzie) 측은 홍해 위기로 인해 LR1 및 LR2 시장의 가용선보량이 부족했던 상황을 반영한 것이라고 평가함
  - 그러나 향후 몇 개월 동안에는 유럽으로의 공급이 원활할 것으로 보이며, 이에 따라 희망봉을 우회하는 항로를 통해 유럽에 제품유를 공급하는 인도 정유업체의 경제성 확보가 어려울 것으로 보인다고 덧붙임

자료: <https://www.reuters.com/business/energy/indias-use-crude-tankers-export-diesel-slows-may-2024-05-23/>

최영재 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

| 구분                   | 5월 4주  |          |        |                        |          |        |
|----------------------|--------|----------|--------|------------------------|----------|--------|
|                      | 주간평균운임 | 전주대비차이   |        | '24년 7월물 FFA<br>주간평균가격 | 전주 대비 차이 |        |
| 케이프선 5TC<br>(달러/일)   | 21,802 | ▼ -1,371 | -5.9 % | 25,713                 | ▼ -1,702 | -6.2 % |
| 파나마선 5TC<br>(달러/일)   | 16,417 | ▼ -808   | -4.7 % | 17,354                 | ▼ -151   | -0.9 % |
| 수프라막선 10TC<br>(달러/일) | 14,995 | ▼ -941   | -5.9 % | 15,183                 | ▼ -263   | -1.7 % |

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

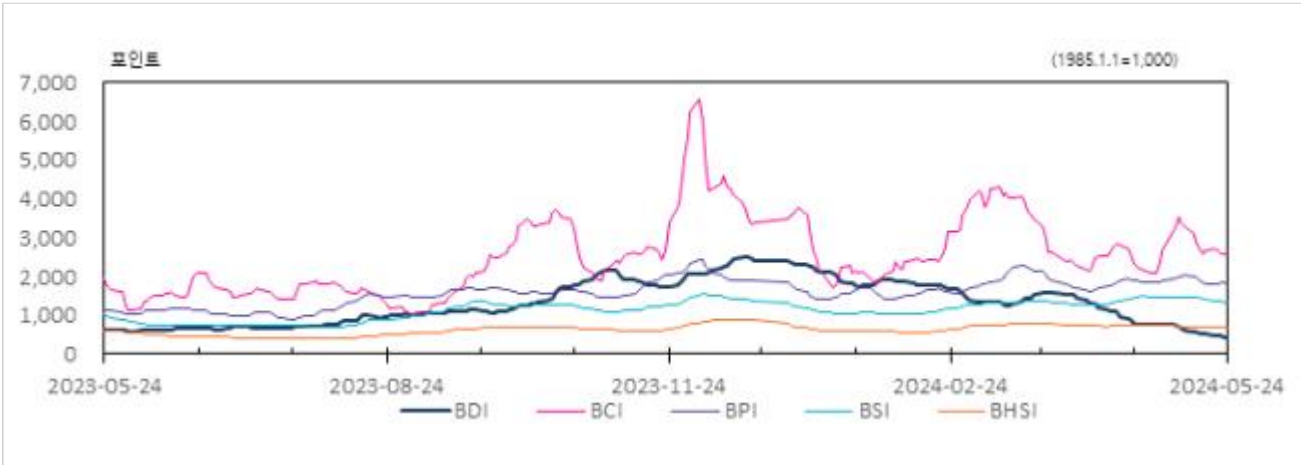


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

|                           |             | 5월 4주    | 전주 대비    | 2023년     |        |        | 2022년  |        |        |
|---------------------------|-------------|----------|----------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                           |             |          |          | 최저        | 최고     | 평균     | 최저     | 최고     | 평균     |
| 건화물선 시장(현물) <sup>1)</sup> |             |          |          |           |        |        |        |        |        |
| 선형별 운임                    | 운임지수 BDI    | 1,815    | ▼ -107   | 530       | 3,346  | 1,378  | 965    | 3,369  | 1,934  |
|                           | 케이프(5TC)    | 21,802   | ▼ -1,371 | 2,246     | 21,814 | 11,848 | 2,505  | 38,169 | 16,177 |
|                           | 파나마스(5TC)   | 16,417   | ▼ -808   | 7,277     | 16,669 | 12,276 | 10,956 | 30,746 | 20,736 |
|                           | 수프라막스(10TC) | 14,995   | ▼ -941   | 6,874     | 14,703 | 10,928 | 11,685 | 33,366 | 22,152 |
|                           | 핸디(7TC)     | 12,380   | ▼ -132   | 7,763     | 12,703 | 10,317 | 11,941 | 32,166 | 21,337 |
| 1년 용선료                    | 케이프         | 25,500   | ▼ -1,500 | 13,750    | 25,125 | 17,161 | 12,250 | 31,500 | 21,406 |
|                           | 파나마스        | 18,250   | ▲ 250    | 12,050    | 18,750 | 15,202 | 15,250 | 30,750 | 22,072 |
|                           | 수프라막스       | 17,500   | -        | 12,438    | 18,625 | 15,131 | 14,375 | 33,250 | 22,832 |
|                           | 핸디          | 14,125   | ▼ -375   | 9,750     | 15,500 | 12,512 | 12,375 | 29,000 | 20,387 |
| 건화물선 시장(FFA)              |             |          |          |           |        |        |        |        |        |
|                           |             | '24년 7월물 |          | '24년 3분기물 |        | 2025년물 |        | 2026년물 |        |
|                           |             | 5월 4주    | 전주 대비    | 5월 4주     | 전주 대비  | 5월 4주  | 전주 대비  | 5월 4주  | 전주 대비  |
| 선형별 운임<br>평가치             | 케이프(5TC)    | 25,713   | ▼ -1,702 | 26,251    | ▼ -558 | 21,153 | ▼ -237 | 20,281 | ▼ -1   |
|                           | 파나마스(5TC)   | 17,354   | ▼ -151   | 17,635    | ▲ 115  | 14,871 | ▼ -169 | 14,065 | ▼ -80  |
|                           | 수프라막스(10TC) | 15,183   | ▼ -263   | 15,315    | ▲ 38   | 12,880 | ▼ -155 | 12,302 | ▼ -23  |
|                           | 핸디(7TC)     | 13,288   | ▼ -3     | 13,331    | ▲ 63   | 11,968 | ▼ -43  | 11,695 | ▼ -10  |

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



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

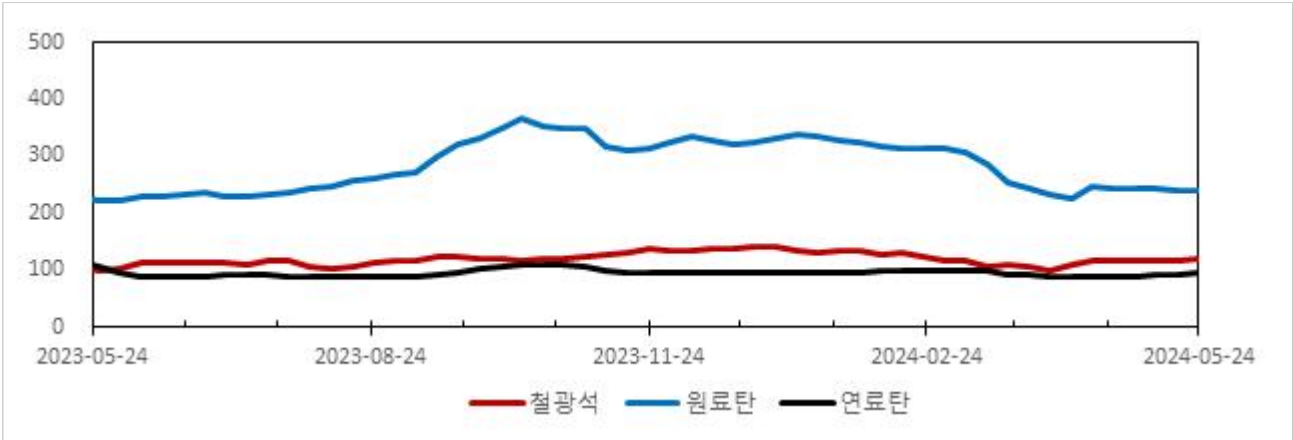
| 구분  | 2024년 |       | 전주 대비 차이 |      |     |   | 2023년 |       |       |       |
|-----|-------|-------|----------|------|-----|---|-------|-------|-------|-------|
|     | 5월 4주 | 전주 대비 |          |      |     |   | 5월 4주 | 연평균   | 최저    | 최고    |
| 철광석 | 119.9 | 116.5 | ▲        | 3.4  | 3.0 | % | 100.3 | 120.5 | 117.9 | 123.1 |
| 원료탄 | 239.0 | 238.0 | ▲        | 1.0  | 0.4 | % | 222.2 | 305.4 | 303.6 | 307.3 |
| 연료탄 | 93.6  | 92.7  | ▲        | 0.9  | 0.9 | % | 104.1 | 135.6 | 134.2 | 136.9 |
| 대두  | 456.9 | 445.5 | ▲        | 11.4 | 2.6 | % | 488.6 | 519.8 | 460.2 | 573.9 |
| 옥수수 | 181.8 | 179.9 | ▲        | 1.9  | 1.1 | % | 230.7 | 259.8 | 258.9 | 260.6 |

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 — 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

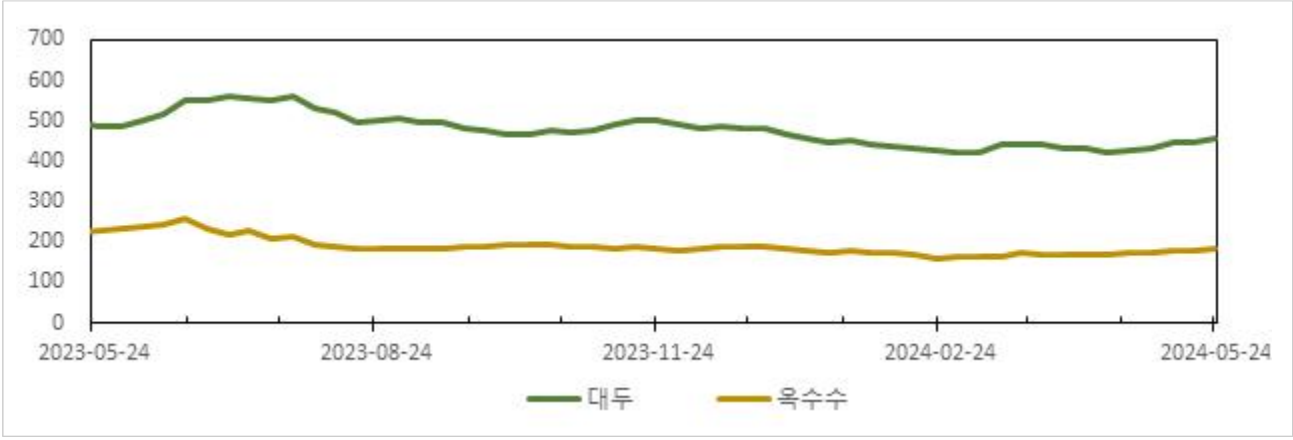
(달러/톤)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



## 3 케이프선-동향분석

## I 케이프선

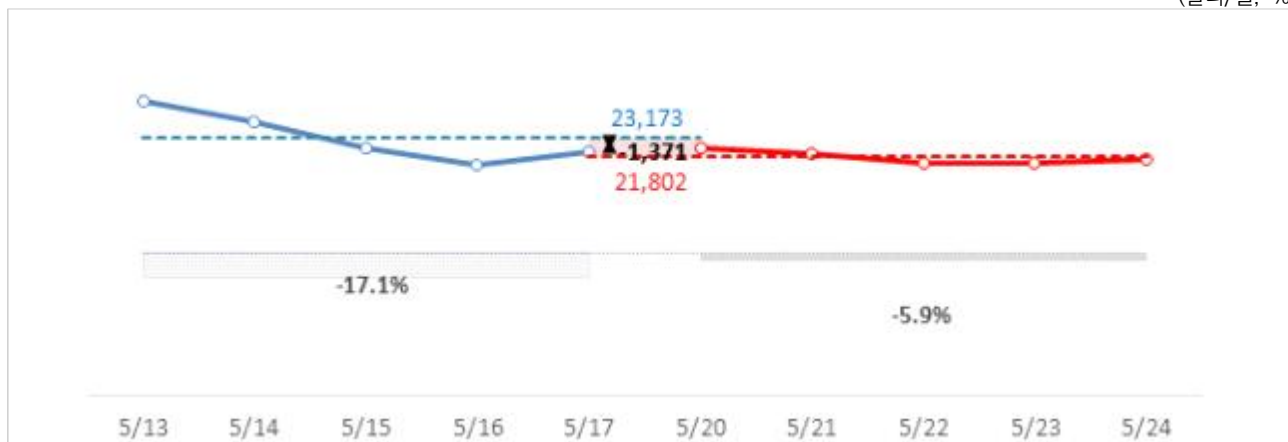
(운임) 케이프선 운임이 전주(5월 3주) 대비 5.9% 하락한 21,802달러/일을 기록함

(동향) 세계 철강 협회, 올해 4월 세계 조강 생산량은 전년 동월 대비 5.0% 감소

- 세계철강협회(World Steel Association)가 올해 4월 세계 조강 생산량이 1억 5,570만 톤으로 전년 동월 대비 5.0% 감소했다고 발표함. 이번 달 조강 생산량은 인도(1,210 만 톤, 3.6% ↑), 독일(340만 톤, 6.4% ↑), 튀르키예(280만 톤, 4.5% ↑)를 제외하고는 대부분 국가에서 생산량이 감소한 것으로 나타남
- 중국의 연간 석탄 생산 증가율이 1% 내외가 될 것으로 전망됨. 전년과 유사한 수준으로 석탄을 생산할 것으로 예상되는 가운데 중국의 발전소 재고 증가와 수력 발전량 증가 등의 이유로 5월에는 중국의 석탄 수입량이 4월보다 감소할 것으로 예상됨
- 5월 17일부터 중국 정부가 경기 부양을 위해 약 1조 위안 규모의 국채를 발행할 것이라고 발표함에 따라, 시장에서는 기대감이 반영되어 운임의 하락폭이 제한되었다는 분석임

## 최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

## 케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분        | 5월 4주  | 5월 3주  | 전주대비차이   |       |
|-----------|--------|--------|----------|-------|
| BCI       | 2,629  | 2,794  | ▼ -165   | -5.9% |
| 스팟운임(5TC) | 21,802 | 23,173 | ▼ -1,371 | -5.9% |
| 용선료       | 6개월    | 30,250 | ▼ -750   | -2.4% |
|           | 1년     | 25,500 | ▼ -1,500 | -5.6% |
|           | 5년     | 21,000 | ▼ -500   | -2.3% |
| FFA       | 7월물    | 25,713 | ▼ -1,702 | -6.2% |
|           | 3분기물   | 26,251 | ▼ -558   | -2.1% |
|           | '25년   | 21,153 | ▼ -237   | -1.1% |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

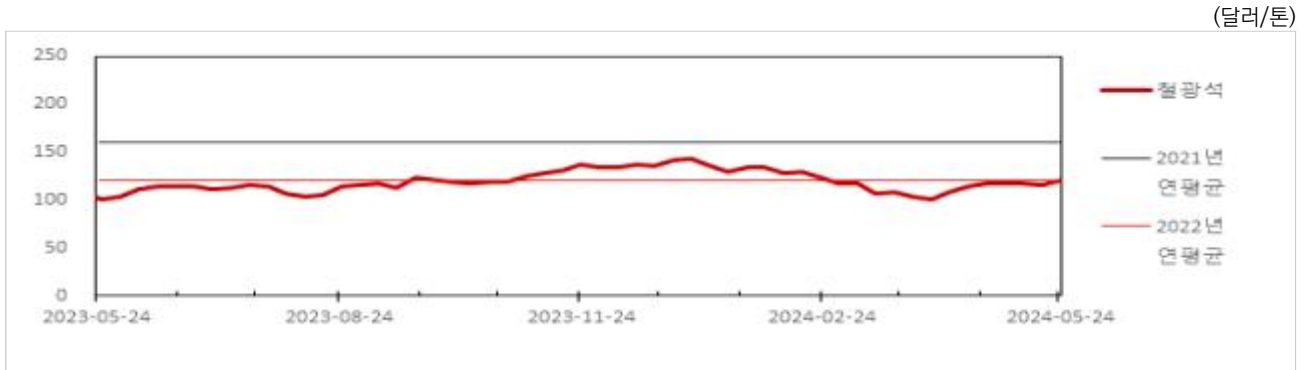
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



### 3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 3.0% 상승한 119.9달러/톤 기록

철광석 가격 추이



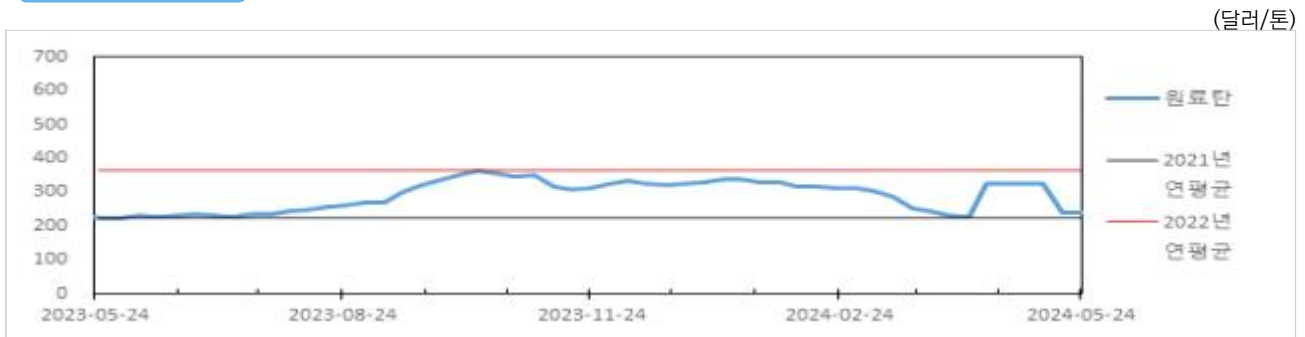
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 0.4% 상승한 239.0달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

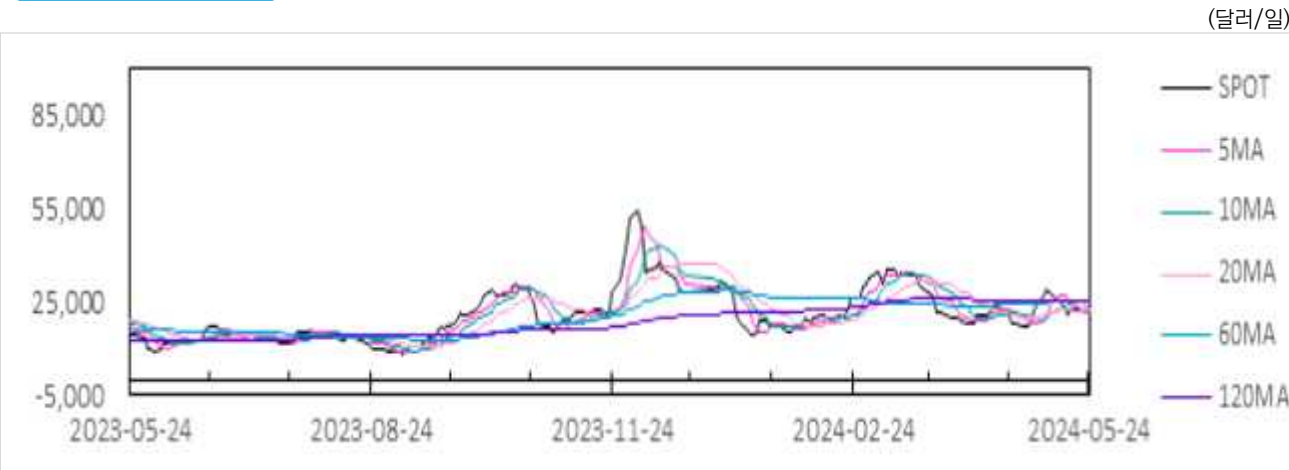


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나마스선-동향분석

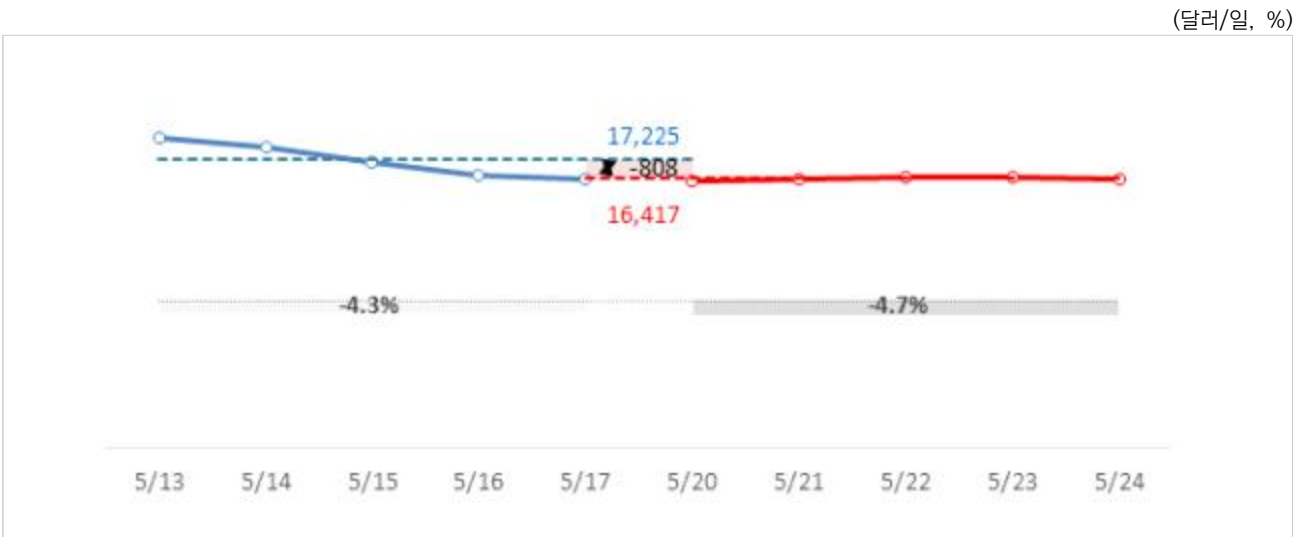
파나마스선

(운임) 전주 대비 4.7% 하락한 16,417달러/일 기록

(동향) 브라질 남부 지역에 최악의 홍수 발생

○ 브라질 남부에 위치한 히우그란지두술주(Rio Grande do Sul)에 홍수가 발생하여 브라질의 농산물 수출에 부정적 영향을 미칠 것으로 예상됨. 해당 지역은 브라질에서 쌀, 밀, 옥수수의 주요 생산지로 알려져 있으며, 2023-2024 시즌에는 브라질에서 두 번째로 많은 양의 대두를 수확할 것으로 예상됨. 이번 홍수로 인해 펠로타스(Pelotas)항구와 포르투 알레그레(Porto Alegre)항구가 폐쇄되어 물류 차질이 발생할 것으로 예상됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나마스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분        |      | 5월 4주  | 5월 3주  | 전주대비차이 |      |        |
|-----------|------|--------|--------|--------|------|--------|
| BPI       |      | 1,824  | 1,914  | ▼      | -90  | -4.7 % |
| 스팟운임(5TC) |      | 16,417 | 17,225 | ▼      | -808 | -4.7 % |
| 용선료       | 6개월  | 20,375 | 20,375 | -      | 0    | 0.0 %  |
|           | 1년   | 18,250 | 18,000 | ▲      | 250  | 1.4 %  |
|           | 5년   | 14,700 | 14,700 | -      | -    | - %    |
| FFA       | 7월물  | 17,354 | 17,505 | ▼      | -151 | -0.9 % |
|           | 3분기물 | 17,635 | 17,520 | ▲      | 115  | 0.7 %  |
|           | '25년 | 14,871 | 15,040 | ▼      | -169 | -1.1 % |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

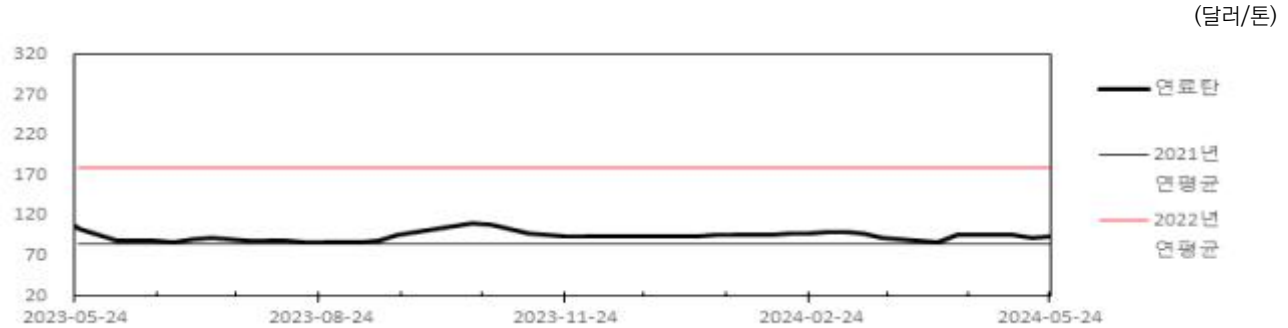
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



### 3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 0.9% 상승한 93.6달러/톤 기록

#### 연료탄 가격 추이



자료: Clarkson

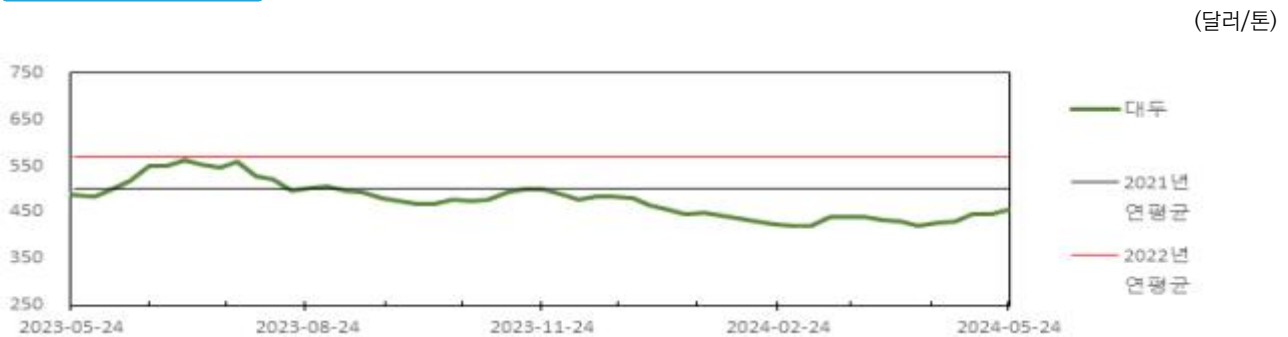


| 구분    | 연료탄 가격 | 전주 대비 차이 |     |   |
|-------|--------|----------|-----|---|
| 5월 1주 | 89.2   | ▲ 0.2    | 0.3 | % |
| 5월 2주 | 90.8   | ▲ 1.6    | 1.8 | % |
| 5월 3주 | 92.7   | ▲ 1.9    | 2.1 | % |
| 5월 4주 | 93.6   | ▲ 0.9    | 0.9 | % |

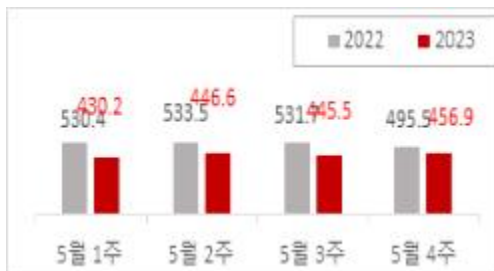
자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 2.6% 상승한 456.9달러/톤 기록

#### 대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



| 구분    | 대두 가격 | 전주 대비 차이 |      |   |
|-------|-------|----------|------|---|
| 5월 1주 | 430.2 | ▲ 2.7    | 0.6  | % |
| 5월 2주 | 446.6 | ▲ 16.4   | 3.8  | % |
| 5월 3주 | 445.5 | ▼ -1.1   | -0.3 | % |
| 5월 4주 | 456.9 | ▲ 11.4   | 2.6  | % |

자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

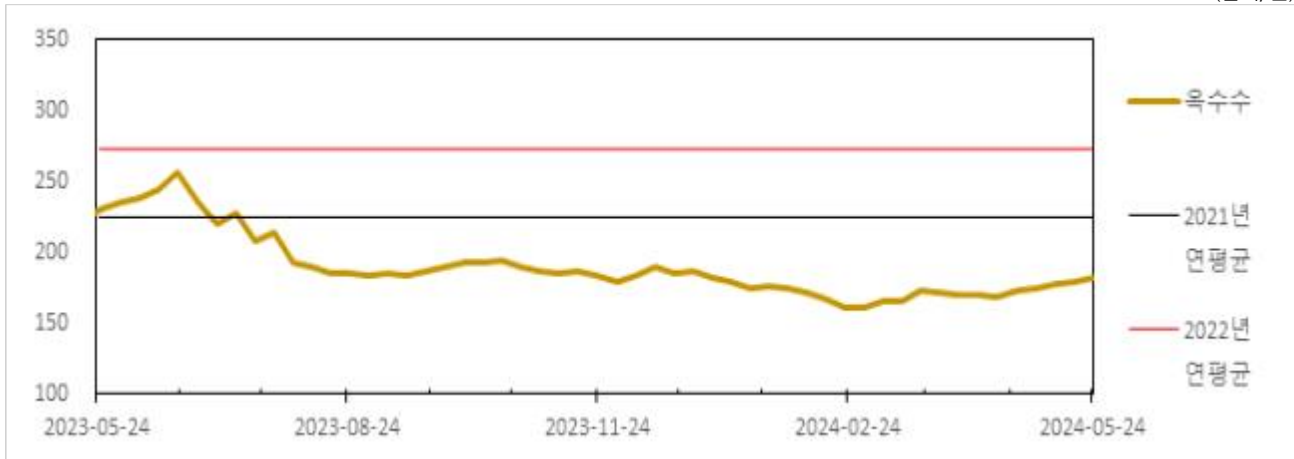


### 3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 전주 대비 1.1% 상승한 181.8달러/톤 기록

옥수수 가격 추이

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



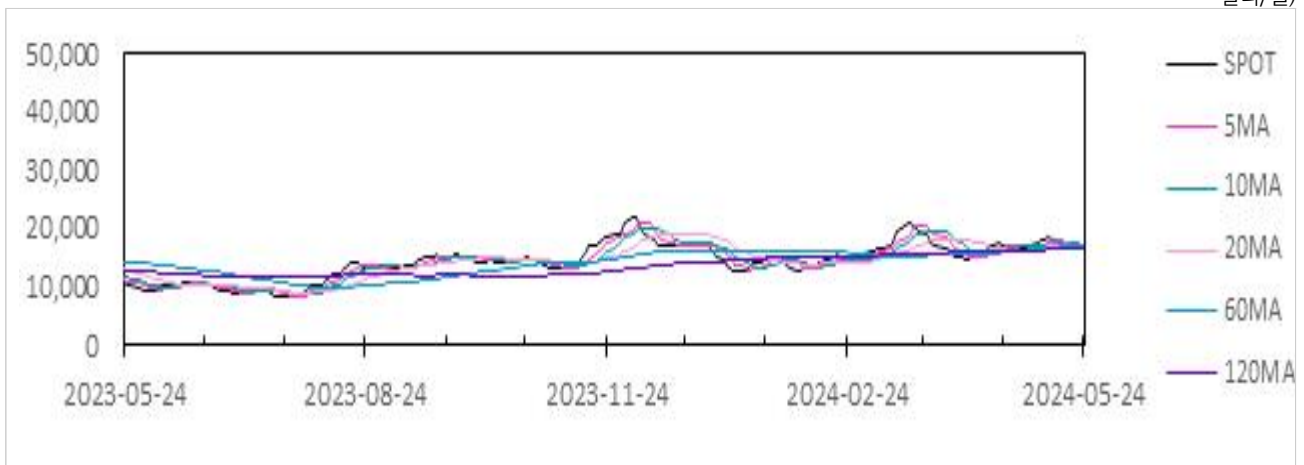
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

| 구분    | 옥수수 가격 | 전주대비차이 |     |   |
|-------|--------|--------|-----|---|
| 5월 1주 | 174.9  | ▲ 1.5  | 0.9 | % |
| 5월 2주 | 177.5  | ▲ 2.7  | 1.5 | % |
| 5월 3주 | 179.9  | ▲ 2.3  | 1.3 | % |
| 5월 4주 | 181.8  | ▲ 1.9  | 1.1 | % |

### 3 파나막스선-기술분석

이동평균

달러/일



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

수프라막스선

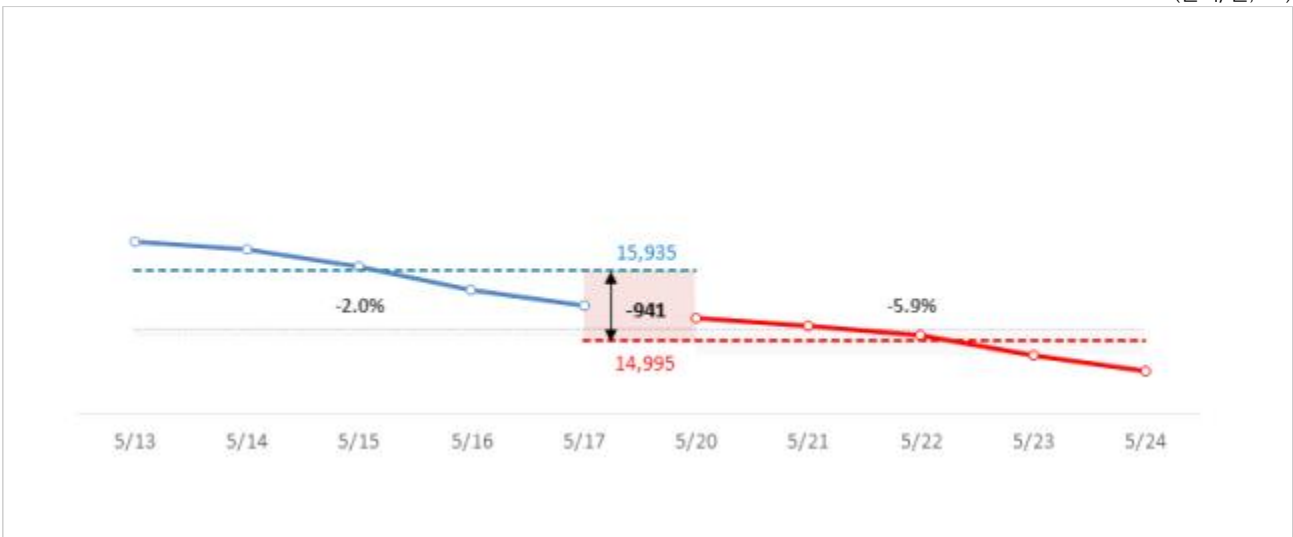
(운임) 전주 대비 5.9% 하락한 14,995달러/일 기록

(동향) 중국 철강 업황에 대한 우려

- 외신에 따르면 중국 철강 업황에 대한 우려가 나타남. 지난 3월에는 중국산 열연강판에 대한 반덤핑 관세 문제가 이슈로 떠올랐으며, 남미 칠레는 중국산 철강 제품에 대해 24.9%에서 33.5%까지 관세를 부과하기로 결정한 것으로 알려짐. 칠레 정부의 이러한 조치는 중국산 열연강판의 가격이 칠레 현지 가격의 40%로 가격 경쟁이 어렵기 때문임
- 한편, 일각에서는 중국 경기 침체로 인해 제철소들이 재고 소진을 위해 해외로 헐값에 철강제품을 판매하고 있다는 분석임. 그 결과 브라질 등 중남미 지역 철강 시장에서 중국산 점유율이 54%로 2000년(15%) 대비 늘어난 것으로 봄

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분         |      | 5월 4주  | 5월 3주  | 전주대비차이 |      |        |
|------------|------|--------|--------|--------|------|--------|
| BSI        |      | 1,363  | 1,449  | ▼      | -85  | -5.9 % |
| 스팟운임(10TC) |      | 14,995 | 15,935 | ▼      | -941 | -5.9 % |
| 용선료        | 6개월  | 18,000 | 18,250 | ▼      | -250 | -1.4 % |
|            | 1년   | 17,500 | 17,500 | -      | -    | - %    |
|            | 5년   | 14,750 | 14,750 | -      | -    | - %    |
|            | 7월물  | 15,183 | 15,446 | ▼      | -263 | -1.7 % |
| FFA        | 3분기물 | 15,315 | 15,277 | ▲      | 38   | 0.2 %  |
|            | '25년 | 12,880 | 13,035 | ▼      | -155 | -1.2 % |

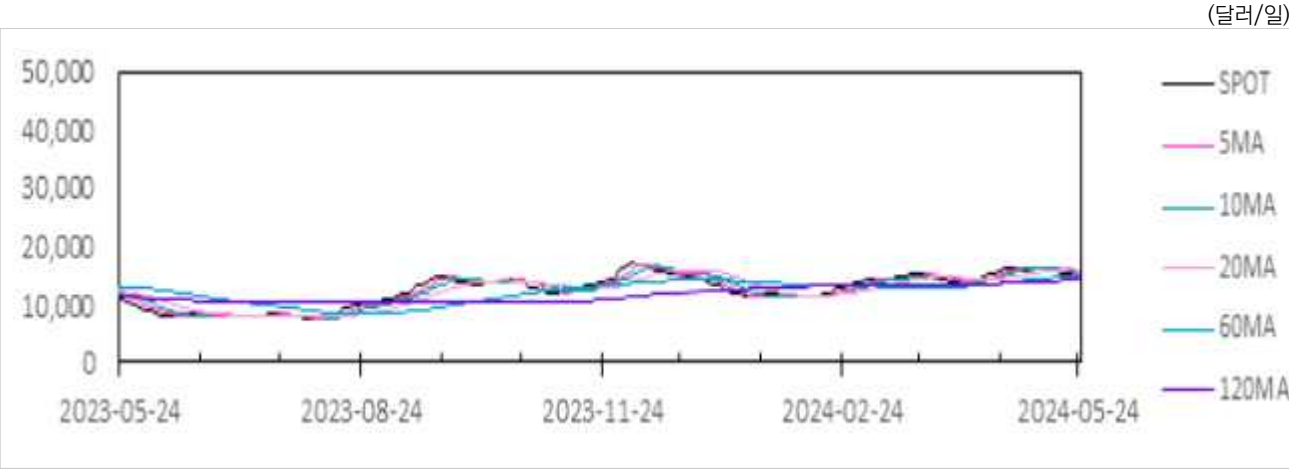
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 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 183p 상승한 2,703p를 기록

## (운임) 무역 분쟁으로 조기 선적량이 늘어나며 수요 강세

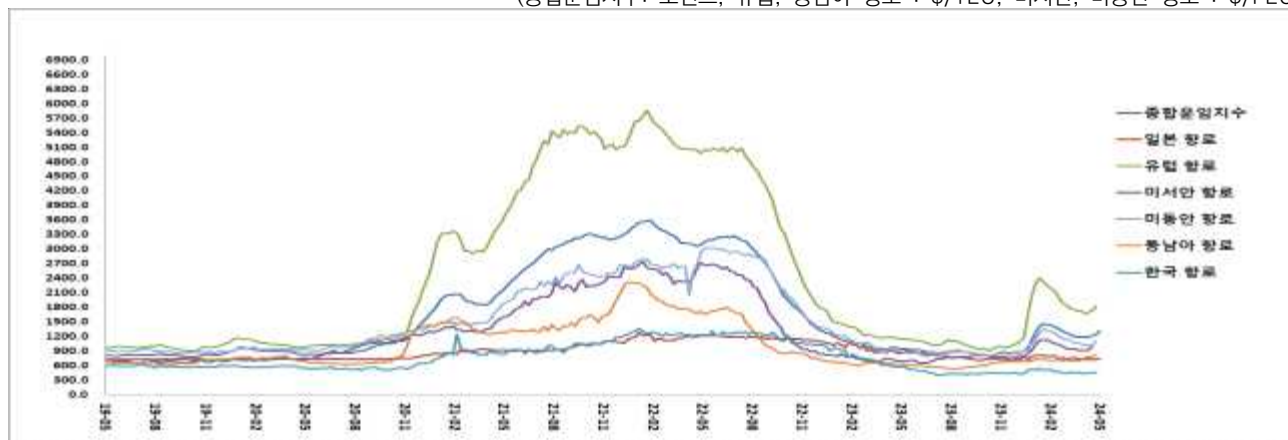
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 전반적인 물동량 증가와 타이트한 선복으로 인한 운임 강세가 지속되고 있음

## (현황) 북미 및 유럽 주요 항만의 운임강세 지속

- 아시아-유럽 시장은 대부분의 선사들이 6월 1일 부로 다시 큰 폭의 운임 인상을 준비 중인 것으로 파악되며, 최근 타이트한 선복 상황을 고려했을 시 큰 폭의 일괄운임인상(GRI)이 가능할 것으로 전망
- 아시아-북미 시장 또한 선복 부족에 따른 운임강세가 지속될 것으로 전망. 6월 성수기에 들어섬과 함께 캐나다 철도파업 및 항만노조 갈등 등의 추가 운임 인상 요인이 존재함

## 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)

|          |        | 05월 4주 | 전주대비  | 2024년 |       |       | 2023년 |       |       |       |
|----------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|          |        |        |       | 최저    | 최고    | 평균    | 최저    | 최고    | 평균    |       |
| 컨테이너선 시장 |        |        |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 운임       | 종합운임지수 | SCFI   | 2,703 | 183   | 1,731 | 2,703 | 2,045 | 887   | 1,760 | 1,006 |
|          |        | 유럽항로   | 3,409 | 359   | 1,943 | 3,409 | 2,507 | 562   | 2,694 | 882   |
|          |        | 미서안항로  | 5,189 | 164   | 2,775 | 5,189 | 4,503 | 1,148 | 2,553 | 1,607 |
|          |        | 미동안항로  | 6,482 | 456   | 3,931 | 6,652 | 5,415 | 2,010 | 3,559 | 2,529 |
|          |        | 한국항로   | 161   | 0     | 138   | 164   | 155   | 131   | 238   | 161   |
|          |        | 일본항로   | 305   | 0     | 297   | 309   | 303   | 306   | 927   | 337   |
|          |        | 동남아항로  | 450   | 44    | 259   | 450   | 311   | 140   | 208   | 173.8 |

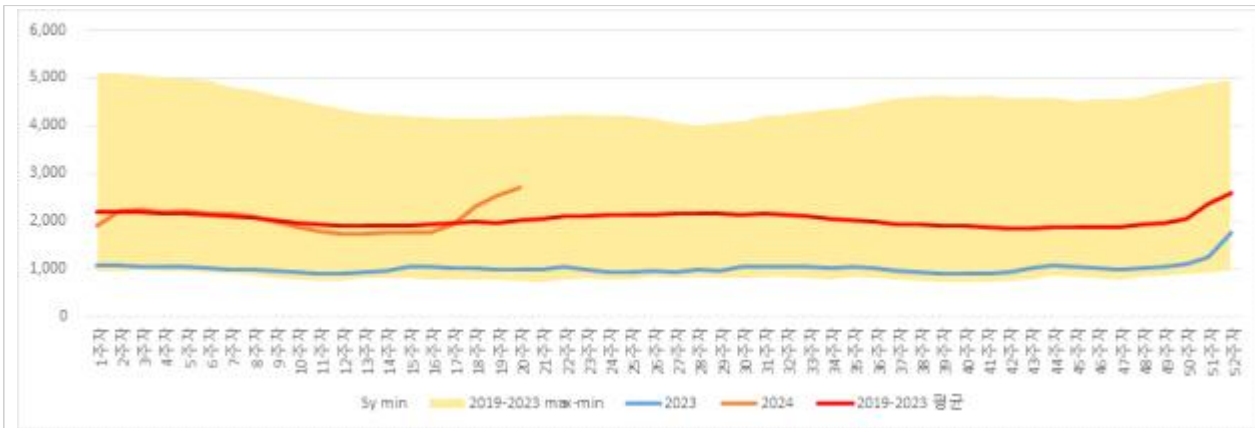
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



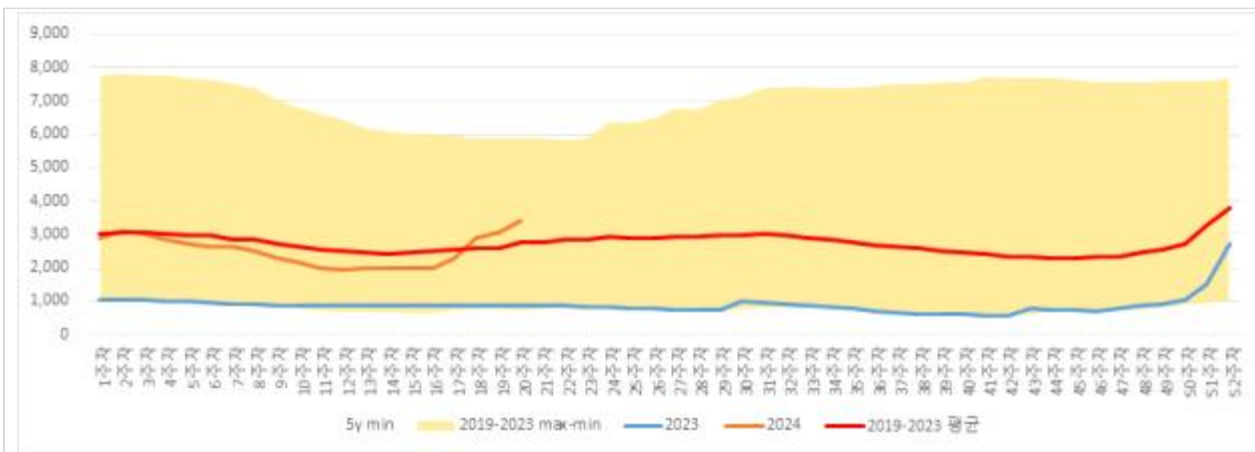
2 운임전망

| 5월 5주('24.5.27~'24.5.31)

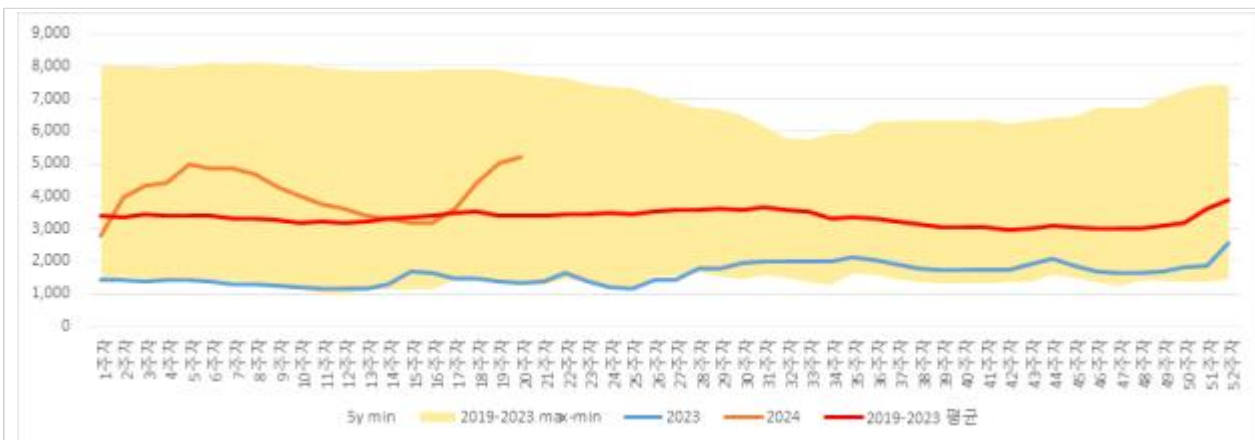
SCFI 지수는 상승할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 상승할 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 소폭 하락한 71.3을 기록함

(운임) 대부분 항로에서 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

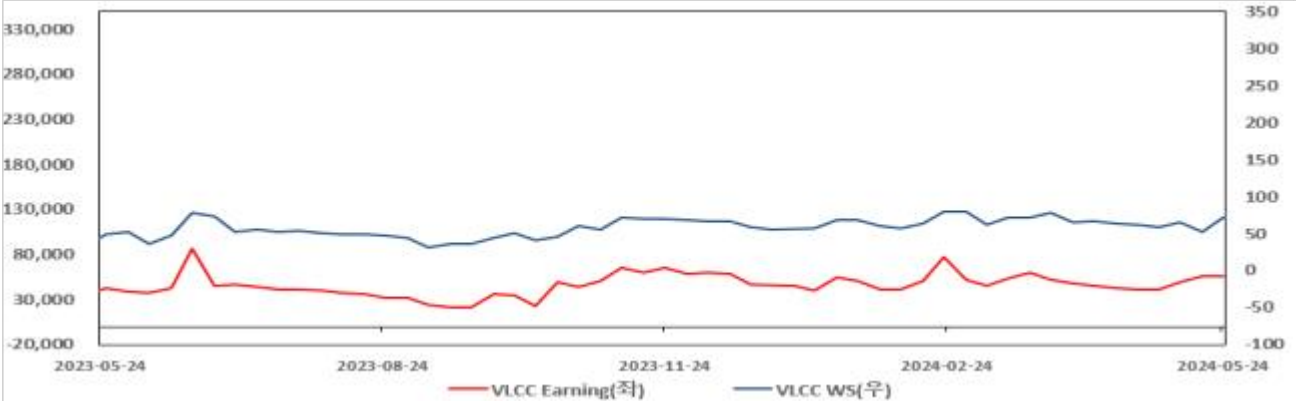
| 구분                                      | 5월 4주(WS) | 전주 대비 차이 |     |       |
|-----------------------------------------|-----------|----------|-----|-------|
| 중동-중국 항로(TD3C)                          | 71.3      | ▼        | 0.4 | 0.6 % |
| Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K  | 37.5      | ▼        | 4.0 | 9.6 % |
| Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K   | 68.0      | ▼        | 4.5 | 6.2 % |
| Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K | 68.0      | ▼        | 7.0 | 9.3 % |

(동향) 물동량 둔화로 인한 성약 감소로 대부분 항로 하락 전환, 중국의 원유 수요 회복 기대감 유입

- 미국의 원유 수출 증가로 상승세를 나타낸 유조선 시장은 물동량 둔화로 인한 성약 감소 등으로 대부분의 항로가 하락세로 전환되었으며, 최근 중국의 거시 경제 지표 개선된 것으로 관측되면서 2분기 원유 수요 증가에 대한 기대감이 유입됨
- OPEC은 월간 보고서를 통해 일부 하방 위험에도 불구하고 연초 발생한 모멘텀 지속을 근거로 경제 성장 상승 전망과 더불어 '24~'25년 세계석유수요 증가 규모 예상치를 각 225만b/d, 185만b/d로 전월 예상치와 동일하게 유지함. 또한 러시아를 중심으로 한 OPEC+ 이외 산유국들의 원유 공급은 2024년 120만배럴 증가할 것으로 전망되면서 오는 6월 1일 OPEC 회의 시 감산 연장 여부가 주목됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수 :

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

|            |        | 5월 4주  | 전주대비 | 2024년  |        |        | 2023년  |        |        |
|------------|--------|--------|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|            |        |        |      | 최저     | 최고     | 평균     | 최저     | 최고     | 평균     |
| 유조선 시장(현물) |        |        |      |        |        |        |        |        |        |
| 중동-중국      | 운임지수   | 71     | -0.4 | 52     | 80     | 66     | 31     | 94     | 57     |
| 항로(TD3C)   | 평균 수익  | 49,706 | -763 | 27,395 | 74,778 | 43,757 | 2,945  | 97,526 | 36,033 |
| VLCC       | 1년 용선료 | 48,000 | 0    | 45,250 | 48,500 | 47,119 | 36,500 | 50,000 | 41,303 |

자료: Clarkson

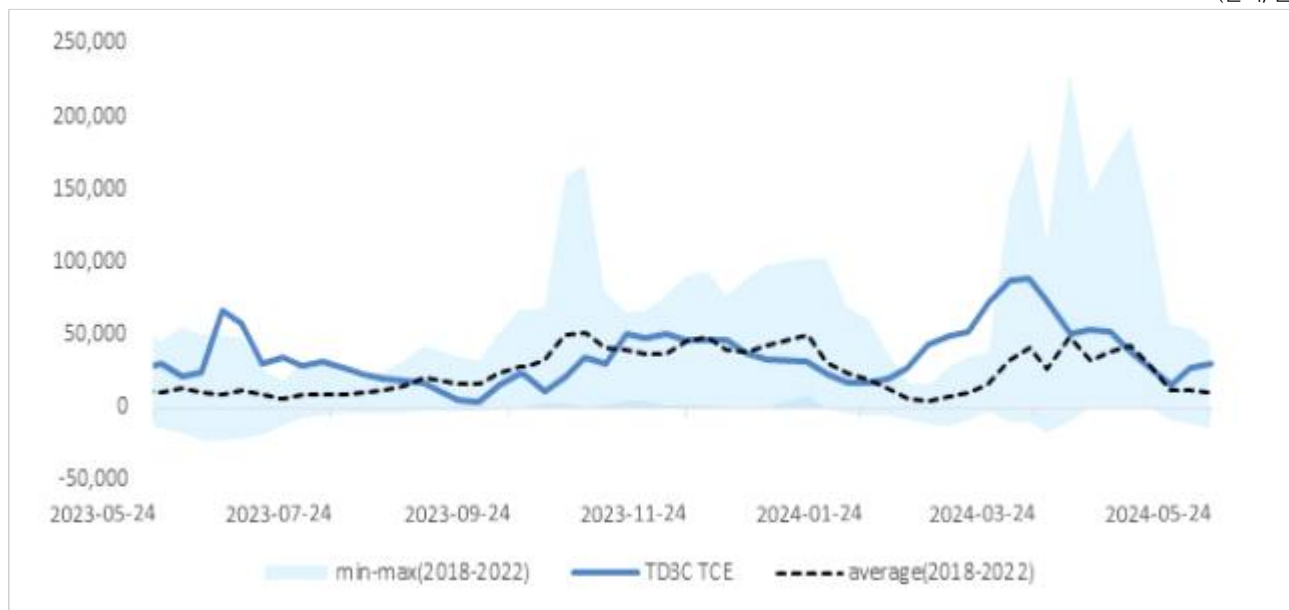


## 1 유조선-기술분석

중동-중국 항로는 성약 지연 등으로 인해 전주 대비 하락세를 나타냄

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

(달러/일)

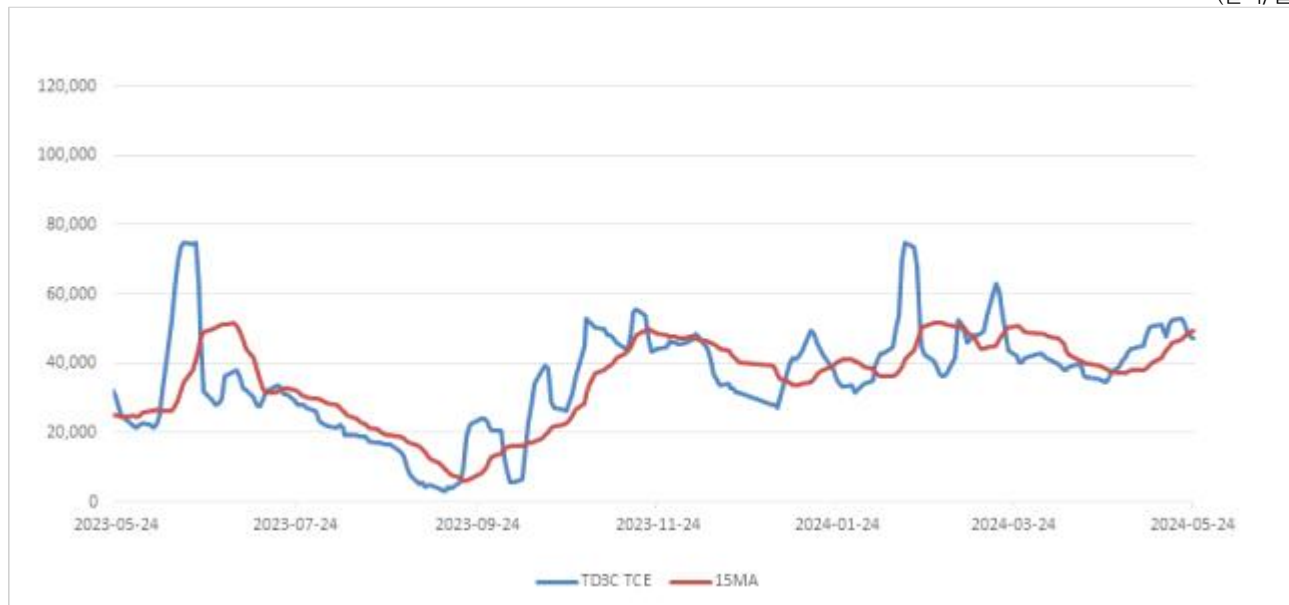


자료: Clarkson

수익 추세선은 전주와 비슷한 흐름을 보이며 보험세가 지속됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

1 석유제품선 WS(MR World Scale) : 금주 석유제품선 WS는 전주 대비 6.9p 상승한 277.4를 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 상승세를 보임

(달러/톤)

| 구분                                   | 5월 4주(WS) | 전주 대비 차이 |      |        |
|--------------------------------------|-----------|----------|------|--------|
| 인도-극동 항로                             | 277.4     | ▲        | 6.9  | 2.6 %  |
| Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형) | 265.0     | ▲        | 25.0 | 10.4 % |
| Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형) | 275.0     | ▲        | 5.0  | 1.9 %  |
| Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형) | 300.0     | ▼        | 15.0 | 5.3 %  |

(동향) 중동지역 선적 물량 증가로 시황 상승세, 중국 경기부양책과 성수기 진입등으로 수요 견인 전망

- 석유제품선 시황은 중동 지역 정세 불안에 따른 선박 공급 부족 현상과 홍해 선적 물량이 증가하면서 상승세가 지속되고 있으며, 현재 중국이 초장기 국채 발행, 이구환신 정책 등 수백조원에 달하는 경기부양책을 시행하며 내수 활성화를 도모하고 있어, 글로벌 증설 마무리, 여름 성수기 진입 등의 호재와 함께 시황 상승을 유도할 것으로 예상됨
- IEA는 세계 석유재고가 2달 연속 급증하고 있으며, 육상재고는 전년 대비 약 510만 배럴 감소하여 16년 이래 최저치를 기록했으나, 해상 재고는 전년 대비 3,960만 배럴 증가한 것으로 분석함. 이는 수출 호조 및 홍해 우회 운항 장기화로 인해 펜데믹 이후 최고치를 경신한 것으로 파악됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

|            |        | 5월 4주  | 전주대비 | 2024년  |        |        | 2023년  |        |        |
|------------|--------|--------|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|            |        |        |      | 최저     | 최고     | 평균     | 최저     | 최고     | 평균     |
| 제품선 시장(현물) |        |        |      |        |        |        |        |        |        |
| 인도-극동 항로   | 운임지수   | 277    | 7    | 196    | 348    | 252    | 139    | 266    | 187    |
|            | 평균 수익  | 43,601 | 720  | 28,295 | 59,894 | 39,971 | 15,516 | 50,916 | 29,371 |
| MR         | 1년 용선료 | 30,750 | 0    | 24,750 | 41,750 | 29,417 | 24,000 | 31,250 | 26,832 |

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

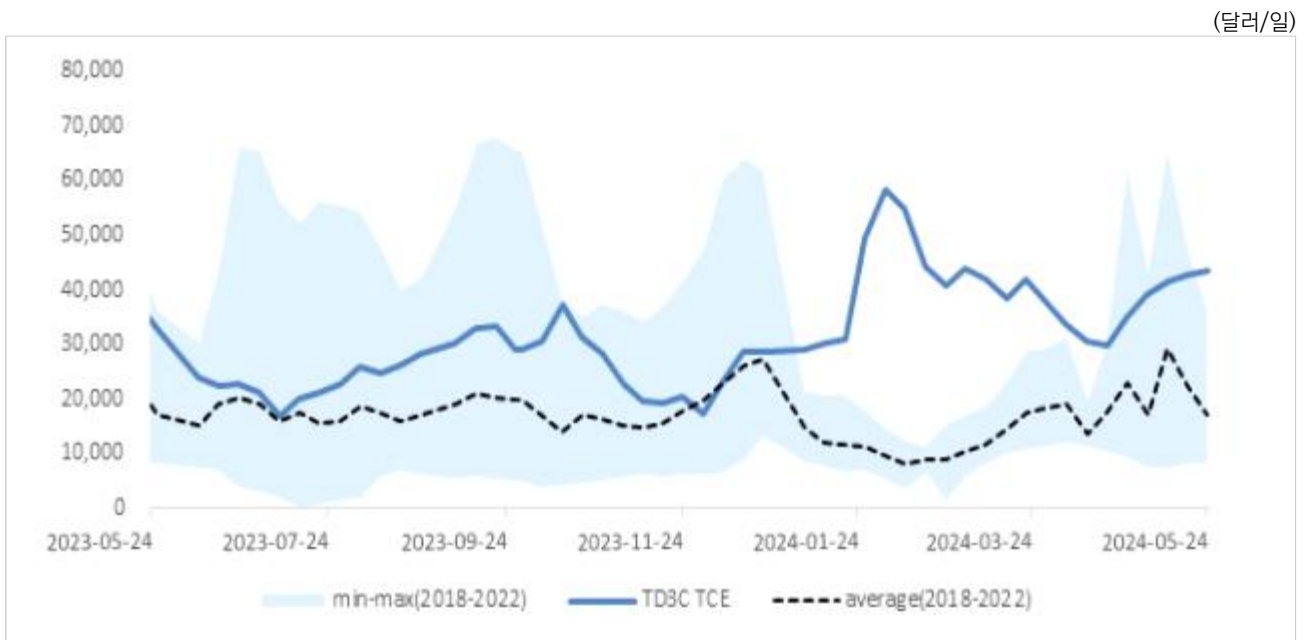
자료: Clarkson



## 2 석유제품선-기술분석

Ⅰ 수익 추세선은 전주와 유사한 수준으로 약보합세를 유지하고 있음

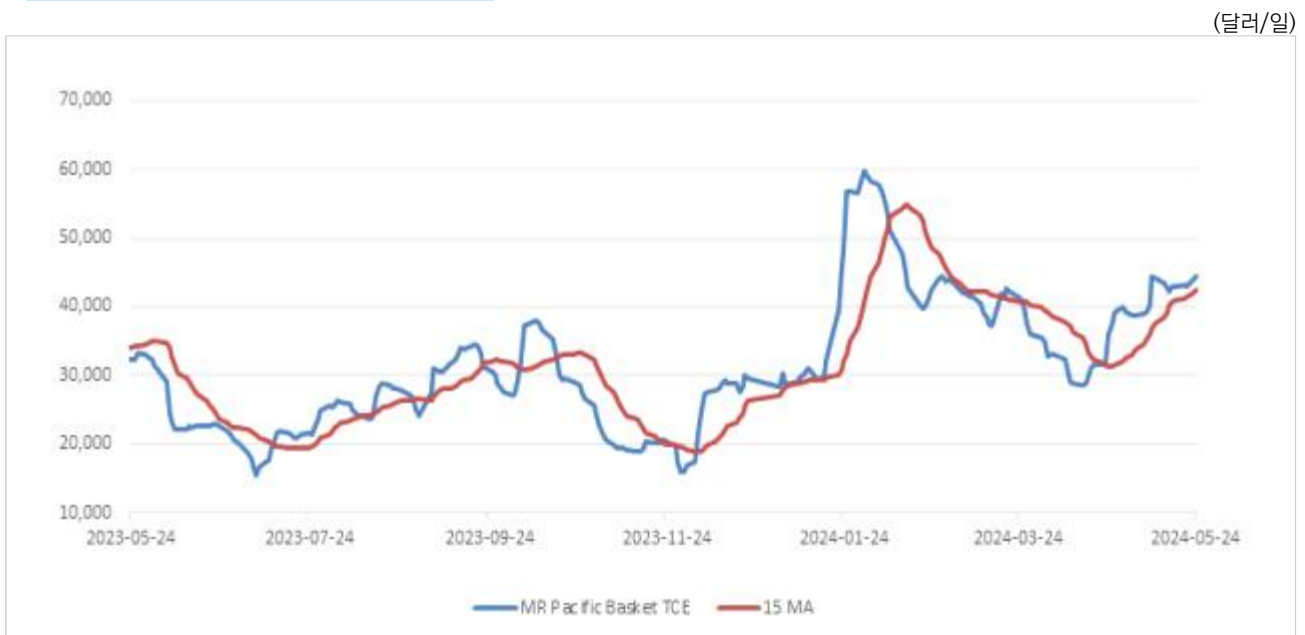
MR 인도-극동(Pacific Basket)



자료: Clarkson

Ⅰ 수익 추세선은 5월 진입 이후 점진적으로 상승 추세를 나타냄

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



## 5. 중고선

## 1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 35.3p로 전주와 동일함

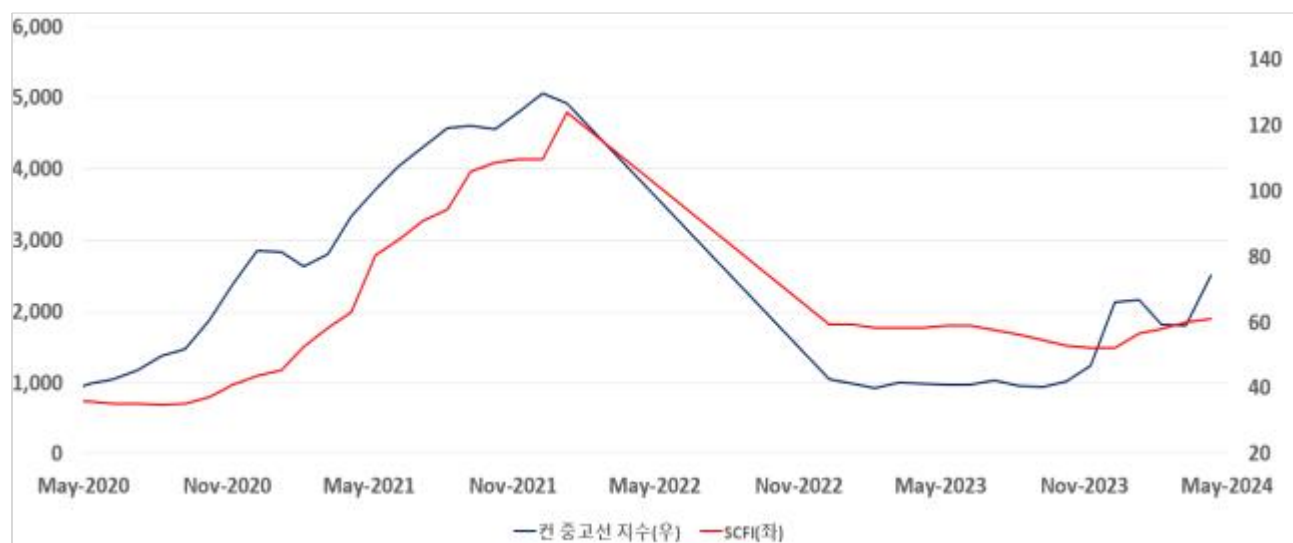
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너 중고선가 지수는 60.7p로 전월 대비 1.2p 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



| 거래실적                                  |                         |          |         | ('24.05.20~'24.05.24) |            |              |                      |                             |
|---------------------------------------|-------------------------|----------|---------|-----------------------|------------|--------------|----------------------|-----------------------------|
| I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 건의 중고선 64건 거래 발생 |                         |          |         |                       |            |              |                      |                             |
| 선종                                    | 선명                      | 건조<br>년도 | 선형      | 단위                    | 매매일자       | 가격<br>(백만달러) | 매도자                  | 매수자                         |
| Bulk                                  | Gia Ambition            | 2022     | 84,990  | DWT                   | 2024-05-22 | 39.00        | Taizhou Jiahang Shpg | Undisclosed interests       |
| Bulk                                  | Global Falcon           | 2010     | 51,725  | DWT                   | 2024-05-22 | 15.50        | NYK Bulk & Projects  | Greek interests             |
| Bulk                                  | Daydream Believer       | 2012     | 37,114  | DWT                   | 2024-05-21 | 17.70        | Far East Shpg. & Trg | Undisclosed interests       |
| Bulk                                  | Dino                    | 2009     | 33,371  | DWT                   | 2024-05-21 | 13.50        | Dalex Shipping       | Turkish interests           |
| Container                             | M Wilmington            | 2010     | 1,708   | TEU                   | 2024-05-21 | 13.50        | Shoei Kisen Kaisha   | Clients of Tanto Intim Line |
| Bulk                                  | Ping Hai                | 2017     | 62,623  | DWT                   | 2024-05-20 | 31.00        | Far Eastern Leasing  | Undisclosed interests       |
| TankChem                              | Shen Zhou 3516          | 2013     |         |                       | 2024-05-20 | 2.04         | New Jinhang Spg      | Chinese interests           |
| Tug                                   | Jin Dong Hai Gang Zuo 1 | 2011     | 1,014   | HP                    | 2024-05-17 | 0.12         | Guangdong Jindonghai | Chinese interests           |
| TankChem                              | Shen Zhou 3515          | 2013     |         |                       | 2024-05-17 | 3.08         | New Jinhang Spg      | Chinese interests           |
| Bulk                                  | Ying Hao 03             | 2012     | 76,037  | DWT                   | 2024-05-17 | 16.00        | Dongguan Yinghao     | Undisclosed interests       |
| Bulk                                  | El Grasso               | 2012     | 181,365 | DWT                   | 2024-05-16 | 35.00        | EBE NV               | Undisclosed interests       |
| Container                             | Northern Guild          | 2009     | 4,268   | TEU                   | 2024-05-16 | 26.00        | Northern Shipping    | Clients of CMA CGM          |
| Bulk                                  | Vincent Talisman        | 2020     | 81,577  | DWT                   | 2024-05-16 | 33.00        | Nisshin Shipping     | Chinese interests           |
| Offshore                              | West Castor*            | 2013     | 400     | Water Depth           | 2024-05-16 |              | Seadrill             | Clients of Gulfdrill        |



|           |                  |      |        |             |            |       |                       |                             |
|-----------|------------------|------|--------|-------------|------------|-------|-----------------------|-----------------------------|
| Offshore  | West Telesto*    | 2013 | 400    | Water Depth | 2024-05-16 |       | Seadrill              | Clients of Gulfdrill        |
| Offshore  | West Tucana*     | 2013 | 400    | Water Depth | 2024-05-16 |       | Seadrill              | Clients of Gulfdrill        |
| Container | YM Together*     | 2021 | 11,860 | TEU         | 2024-05-16 |       | Shoei Kisen Kaisha    | Clients of Yang Ming        |
| Container | YM Trophy*       | 2022 | 11,860 | TEU         | 2024-05-16 |       | Shoei Kisen Kaisha    | Clients of Yang Ming        |
| Container | YM Trust*        | 2021 | 11,860 | TEU         | 2024-05-16 |       | Shoei Kisen Kaisha    | Clients of Yang Ming        |
| Container | Da Bao           | 2008 | 1,708  | TEU         | 2024-05-15 | 10.00 | SOS Shipping          | European interests          |
| Container | Nordocelot       | 2014 | 1,730  | TEU         | 2024-05-15 | 15.00 | Reederei Nord         | Clients of Asian Spirit SS  |
| Bulk      | ASL Uranus       | 2008 | 82,372 | DWT         | 2024-05-14 | 17.25 | Agricore Shipping     | Clients of Apeejay Shipping |
| Container | Bao Zhou Ci Tong | 2024 | 1,836  | TEU         | 2024-05-14 | 21.70 | Fujian Baohang Shpg   | Clients of MTT Shipping     |
| Container | Josita B         | 2014 | 1,730  | TEU         | 2024-05-14 | 16.00 | Undisclosed interests | Clients of Reederei Nord    |
| Bulk      | Navios Amber     | 2015 | 80,994 | DWT         | 2024-05-14 |       | Nissen Kaiun          | Clients of Navios MLP       |
| Bulk      | Navios Citrine   | 2017 | 81,626 | DWT         | 2024-05-14 |       | Kinriki Kisen         | Clients of Navios MLP       |
| Bulk      | Navios Coral     | 2016 | 84,904 | DWT         | 2024-05-14 |       | Higaki Sangyo Kaisha  | Clients of Navios MLP       |
| Bulk      | Navios Dolphin   | 2017 | 81,630 | DWT         | 2024-05-14 |       | Annawa Shpg Pte       | Clients of Navios MLP       |
| Offshore  | Posh Jaeger      | 2018 | 4,100  | DWT         | 2024-05-14 |       | POSH Deepwater        | Undisclosed interests       |
| Bulk      | Admiralty Spirit | 2004 | 32,189 | DWT         | 2024-05-13 | 9.00  | Cetus Maritime        | Undisclosed interests       |



|           |                  |      |         |     |            |       |                      |                              |
|-----------|------------------|------|---------|-----|------------|-------|----------------------|------------------------------|
| Offshore  | Martha's Pride   | 2018 | 5,197   | DWT | 2024-05-13 |       | Port Plus            | Clients of CS Offshore       |
| Container | Ren Jian 5       | 1997 | 1,510   | TEU | 2024-05-13 | 4.00  | Quanzhou Ansheng     | Chinese interests            |
| Tanker    | Sanmar Sangeet   | 2004 | 106,516 | DWT | 2024-05-13 | 26.90 | Sanmar Group         | Undisclosed interests        |
| Bulk      | Belmeken*        | 2010 | 30,346  | DWT | 2024-05-13 | 21.00 | Navibulgar           | Undisclosed interests        |
| Bulk      | Persenk*         | 2010 | 30,361  | DWT | 2024-05-13 |       | Navibulgar           | Undisclosed interests        |
| Dry Genl  | Tai Shun 1999    | 2010 |         |     | 2024-05-11 | 0.58  | Taihe Shipping       | Chinese interests            |
| Bulk      | Global Striker   | 2013 | 32,976  | DWT | 2024-05-10 | 14.50 | Sato Steamship       | Undisclosed interests        |
| Bulk      | Belfriend*       | 2016 | 57,679  | DWT | 2024-05-10 | 56.60 | Belships             | Undisclosed interests        |
| Bulk      | Beltide*         | 2016 | 57,679  | DWT | 2024-05-10 |       | Belships             | Undisclosed interests        |
| TankChem  | G Bright         | 2004 | 20,811  | DWT | 2024-05-09 | 15.30 | Green Maritime       | Indonesian interests         |
| Bulk      | Khoi             | 2010 | 28,338  | DWT | 2024-05-09 | 10.70 | Union Marine Mgmt    | Vietnamese interests         |
| Bulk      | Nord Ferrum      | 2011 | 179,678 | DWT | 2024-05-09 | 34.00 | Norden A/S           | Undisclosed interests        |
| Offshore  | Oranda 1         | 2011 | 75      | LOA | 2024-05-09 |       | Pearl Nigeria        | Clients of Frontera Offshore |
| Bulk      | Pacific Honor    | 2011 | 58,912  | DWT | 2024-05-09 | 19.50 | I.M.S. Maritime      | Undisclosed interests        |
| TankChem  | Gulf Esprit      | 2006 | 46,891  | DWT | 2024-05-08 | 22.00 | Gulf Energy Maritime | Undisclosed interests        |
| TankChem  | Ardmore Seahawk* | 2015 | 49,999  | DWT | 2024-05-08 | 41.00 | CMB Leasing          | Clients of Ardmore Shipping  |



|            |                        |      |         |            |            |       |                   |                              |
|------------|------------------------|------|---------|------------|------------|-------|-------------------|------------------------------|
| TankChem   | Ardmore Seawolf*       | 2015 | 49,999  | DWT        | 2024-05-08 |       | CMB Leasing       | Clients of Ardmore Shipping  |
| Dry Genl   | Hai Tong 736           | 2021 |         |            | 2024-05-07 | 0.79  | Unknown Chinese   | Chinese interests            |
| Dredging   | Zheng Yang Gong 1      | 2011 | 1,534   | GT         | 2024-05-07 | 0.44  | Unknown Chinese   | Chinese interests            |
| Dry Genl   | Hong Fu 606            | 2024 |         |            | 2024-05-06 | 0.69  | Unknown Chinese   | Chinese interests            |
| Dry Genl   | Liu Zhou 5899          | 2020 |         |            | 2024-05-06 | 0.94  | Unknown Chinese   | Chinese interests            |
| Dry Genl   | Ping Nan Xiong Li 6138 | 2021 |         |            | 2024-05-06 | 0.76  | Unknown Chinese   | Chinese interests            |
| Gas C'rier | Emily Kosan            | 2012 | 3,678   | cu.m.      | 2024-05-03 |       | BW Epic Kosan     | Far Eastern interests        |
| Gas C'rier | Renaud                 | 2018 | 7,535   | cu.m.      | 2024-05-03 |       | Fuji Iron Works   | Clients of Erasmus Corp      |
| Container  | ARA Amsterdam          | 2010 | 1,025   | TEU        | 2024-05-01 |       | ARA Ship Mgmt     | Clients of Danz und Tietjens |
| TankChem   | Ars Et Labor           | 2008 | 40,435  | DWT        | 2024-05-01 | 25.00 | Unknown           | Italian interests            |
| Bulk       | Cheval Blanc           | 2009 | 56,732  | DWT        | 2024-05-01 | 11.50 | Ningbo Zrich      | Undisclosed interests        |
| Pass./Car  | Max                    | 1998 | 800     | Passengers | 2024-05-01 |       | Molslinjen        | Undisclosed interests        |
| Tanker     | Nippon Princess        | 2008 | 105,392 | DWT        | 2024-05-01 | 40.00 | Tsakos Energy Nav | Chinese interests            |
| Bulk       | Sibulk Tradition       | 2008 | 53,206  | DWT        | 2024-05-01 | 14.00 | NRP               | Middle Eastern interests     |
| Bulk       | SSI Privilege          | 2019 | 63,566  | DWT        | 2024-05-01 | 32.00 | Densay Shipping   | Clients of HMM               |
| Gas C'rier | Trader IV              | 2002 | 137,231 | cu.m.      | 2024-05-01 | 40.00 | Capital Gas       | Undisclosed interests        |



중고선

|        |               |      |         |     |            |      |                  |                       |
|--------|---------------|------|---------|-----|------------|------|------------------|-----------------------|
| Bulk   | Yasa Daisy    | 2024 | 40,522  | DWT | 2024-05-01 |      | Yasa Shipping    | Undisclosed interests |
| Tanker | Yue Liang Wan | 2014 |         |     | 2024-05-01 | 1.07 | Huahang Asphalt  | Chinese interests     |
| Bulk   | T Melbourne*  | 2021 | 209,301 | DWT | 2024-05-01 |      | Sinokor Merchant | Clients of Norden A/S |
| Bulk   | T Singapore*  | 2021 | 209,301 | DWT | 2024-05-01 |      | Sinokor Merchant | Clients of Norden A/S |



6. 주요 해운지표

(2024.05.24. 기준)

| 주요 해운지표 추이        |             | 금주  | 전주 대비 | 05월 평균 | 2024년 |     |     | 2023년 |     |     |
|-------------------|-------------|-----|-------|--------|-------|-----|-----|-------|-----|-----|
|                   |             |     |       |        | 최저    | 최고  | 평균  | 최저    | 최고  | 평균  |
| 중고선가 (\$ Million) |             |     |       |        |       |     |     |       |     |     |
| 건화물선(5년)          | Panamax     | -   | -     | -      | -     | -   | -   | -     | -   | -   |
| 유조선(5년)           | VLCC        | 115 | 0     | 115    | 106   | 115 | 112 | 98    | 105 | 100 |
| 컨테이너선(10년)        | Sub-Panamax | 24  | 0     | 24     | 15    | 24  | 20  | 15    | 21  | 19  |

자료: Clarkson

|                   |             |     |      |     |     |     |     |     |     |     |
|-------------------|-------------|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 신조선가 (\$ Million) |             |     |      |     |     |     |     |     |     |     |
| 건화물선              | Panamax     | 36  | 0    | 36  | 35  | 36  | 35  | 33  | 35  | 34  |
| 유조선               | VLCC        | 130 | -0.5 | 130 | 128 | 131 | 129 | 120 | 128 | 125 |
| 컨테이너선             | Sub-Panamax | 41  | 0    | 41  | 41  | 41  | 41  | 41  | 43  | 42  |

자료: Clarkson

|                |           |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
|----------------|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 연료유 (\$/Tonne) |           |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 380 CST        | Rotterdam | 468 | -15 | 480 | 434 | 495 | 467 | 367 | 592 | 471 |
|                | Singapore | 521 | 3   | 525 | 444 | 531 | 483 | 378 | 580 | 470 |
|                | Korea     | 536 | -7  | 543 | 476 | 548 | 506 | 439 | 583 | 501 |
|                | Hong Kong | 527 | 2   | 527 | 457 | 528 | 495 | 421 | 577 | 491 |
| VLSFO          | Rotterdam | 561 | -7  | 568 | 543 | 615 | 579 | 514 | 631 | 570 |
|                | Singapore | 600 | -23 | 620 | 587 | 657 | 633 | 554 | 705 | 622 |
|                | Hong Kong | 612 | -22 | 627 | 612 | 680 | 641 | 574 | 703 | 635 |

자료: Clarkson

|                |        |       |    |       |       |       |       |       |       |       |
|----------------|--------|-------|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 주요 원자재가 (\$)   |        |       |    |       |       |       |       |       |       |       |
| 철광석 (\$/Tonne) | 국제價    | -     | -  | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     |
|                | 중국産    |       |    |       | -     |       |       | 130   | 165   | 149   |
| 연료탄 (\$/Tonne) | 국제價    |       |    |       | -     |       |       | 98    | 133   | 114   |
|                | 중국産    |       |    |       | -     |       |       | 119   | 149   | 136   |
| 원료탄 (\$/Tonne) | 호주産    | -     | -  | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     |
|                | 내륙(몽골) | -     | -  | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     |
|                | 중국産    |       |    |       | -     |       |       | 225   | 371   | 288   |
| 곡물 (센트/부셸)     | 대두(국제) | 1,248 | 20 | 1,225 | 1,141 | 1,277 | 1,197 | 1,253 | 1,544 | 1,391 |
|                | 밀(국제)  | 697   | 46 | 659   | 529   | 698   | 591   | 542   | 792   | 651   |

자료: mysteel, CBOT

| 세계 경제권역별 교역액 (\$ Million) |    |        |        |    |          |          |          |          |
|---------------------------|----|--------|--------|----|----------|----------|----------|----------|
|                           |    | 1월     | 2월     | 3월 | 2024년 합계 | 2023년 합계 | 2022년 합계 | 2021년 합계 |
| ASEAN                     | 수출 | 8,779  | 8,556  |    | 17,335   | 109,153  | 124,889  | 108,826  |
|                           | 수입 | 7,475  | 6,206  |    | 13,681   | 78,027   | 82,529   | 67,705   |
| NAFTA                     | 수출 | 12,256 | 11,669 |    | 23,925   | 136,373  | 130,259  | 113,907  |
|                           | 수입 | 7,487  | 6,561  |    | 14,048   | 85,103   | 98,901   | 87,472   |
| EU                        | 수출 | 6,566  | 6,198  |    | 12,764   | 74,145   | 74,413   | 69,576   |
|                           | 수입 | 4,798  | 5,311  |    | 10,110   | 73,009   | 73,966   | 71,740   |
| BRICs                     | 수출 | 13,137 | 12,341 |    | 25,478   | 154,149  | 187,108  | 194,151  |
|                           | 수입 | 14,368 | 11,549 |    | 25,918   | 168,677  | 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