

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2024년 06월 17일
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	24

건화물선 지난주 케이프선 운임은 전주 대비 1.0% 하락한 23,947달러/일 기록

컨테이너선 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 194p 상승한 3,379p 기록

탱커선 지난주 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 3.9p 하락한 51.8p를 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

홍해 사태 여파 및 수요 증가로 고운임 지속

- ▶ 최근 컨테이너 운임의 급등세는 지속되고 있으며, 지난주 SCFI는 6% 상승하며 여전히 수요가 공급을 초과하고 있는 것으로 나타남
 - Xeneta 수석 분석가 피터 샌드(Peter Sand)는 홍해의 여파는 여전히 컨테이너 시장에 영향을 미치고 있으며 홍해를 우회하면서 허브 앤 스포크 모델이 더욱 강력해졌다고 밝힘
 - 이에 따라 일반적으로 환적 비율이 30% 수준에 머물던 바르셀로나 항만의 경우 그 수치가 50%로 증가한 것으로 나타남
- ▶ 팬데믹 시기 항만 혼잡은 부분적으로 발생한 내륙 교통의 문제 때문에 발생하였지만, 이번에는 항로 변경으로 인해 환적이 증가하면서 환적 허브가 문제를 일으키고 있음
 - Vespucci Maritime은 홍해 사태로 인해 기존에 발생하지 않았던 많은 환적 물동량이 발생하고 있다고 밝힘
 - 또한 후티는 계속해서 홍해 안보를 위협하고 있으며 이러한 상태는 얼마나 오래 지속될지 모르기 때문에 수요 붐이 진정되는 7월 초에 운임이 다소 안정화될 것으로 전망함

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1149528/Box-freight-rates-set-to-stay-high-as-ports-return-to-pandemic-level-congestion>

최건우 부연구위원

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

제미나이 모델, 공급망 혼란에도 운영 자신

- ▶ 제미나이 모델은 주요 서비스의 기항 횟수를 줄이고 자신들이 보유 또는 운영하고 있는 항만을 활용하여 정시성을 90% 이상으로 향상시키기 위해 허브 앤 스포크 모델을 기반으로 운영할 예정임
 - 그러나 이 모델은 더 높은 수준의 환적이 필요해, 이론적으로는 타당하지만 최근과 같은 항만 수요 증가 상황에서도 운영에 문제가 발생하지 않을지 의문이 발생함
 - 머스크 자회사 APM 터미널에 따르면 “최근 짧은 기간 동안 물동량의 변화가 있었지만 유동적으로 잘 대처할 수 있었다.”고 밝힘
- ▶ APM 터미널은 제미나이의 네트워크와 APM 터미널의 허브를 고려하면, 네트워크를 운영하는 데 들어가는 계획과 조정의 수준이 다른 터미널 운영사와 큰 차이가 있다고 밝힘
 - 제미나이의 모델은 선사와 터미널 간의 긴밀한 협력으로 공급망에서 어떠한 이벤트가 발생하는지 예측하고 파악하여 사전에 문제를 해결할 수 있다고 언급함
 - 예로 탄중 펠레파스와 탕헤르 메드의 터미널 운영은 최근 컨테이너 물동량이 증가했음에도 불구하고 긴밀한 협력을 통해 큰 문제가 발생하지 않은 것으로 나타남

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1149493/Gemini-model-will-work-even-with-current-disruptions>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

주요 곡물, 이상기후 등으로 이번 시즌 수확량 감소 전망

- ▶ 최근 러시아 최대 소맥 생산 지역인 로스토프(Rostov) 남부의 가뭄으로 러시아 당국이 해당 지역에 비상사태를 선포하는 등 가뭄 피해가 발생해 러시아 소맥 수확량이 당초 전망보다 약 30% 감소할 것으로 전망됨
 - 러시아 농업컨설팅업체인 농업시장연구소(IKAR)와 소브에콘(SovEcon)은 이번 시즌 러시아 소맥 수확량 전망치가 약 890만~950만 톤 감소할 것이라 예상하였으며 이에 따라 전망치를 10% 하향 조정하였음
 - 미 농무부(USDA)가 지난달 발표한 러시아 소맥 생산량 전망치는 8,800만 톤(크림반도 제외)였으나, 러시아의 농업컨설팅업체들이 이번 달 발표한 전망치는 8,070만~8,150만 톤(크림반도 포함)으로 대폭 감소함
- ▶ 옥수수와 대두의 주산지인 남미 역시 아르헨티나에서는 4월 말부터 5월 초까지 심각한 병충해가 발생하여 옥수수 수확에 악영향을 미쳤으며, 브라질에서는 홍수가 발생하여 대두 수확량 손실이 클 것이라고 예상됨
 - 이번 시즌 아르헨티나 옥수수 수확량 전망치는 4월에 5,300만~5,500만 톤(미 농무부 전망치)였으나 2분기 초에 심각한 병충해가 발생하여, 5월에는 4,700만 톤(아르헨티나 곡물거래소 전망치)으로 감소함
 - 대두 역시 최근 브라질 남부 홍수로 인한 브라질 대두 수확량 감소가 예상되며, 미 농무부는 약 100만 톤, 브라질 농작물 판매업체 이마테르(Emater)는 약 271만 톤의 수확량 감소가 발생할 것으로 전망함

자료: <https://www.reuters.com/markets/commodities/russia-south-america-under-scrutiny-wednesday-usda-report-2024-06-12/>

최영재 연구원

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

중국, 조강 생산량 감소세와 대비되는 철광석 수입량 증가세

- ▶ 올해 초부터 강세를 이어가고 있는 중국의 철광석 수입량과는 대조적으로 조강 생산량 및 철강 수요는 약세로 나타나, 중국의 철광석 수입량 증가세가 언제까지 유지될 수 있을지에 대한 의문이 제기되고 있음
 - 중국 세관 데이터에 따르면, 5월 철광석 수입량은 1억 2,230만 톤으로 3개월 연속 1억 톤 이상이었으며, 올해 1월~5월의 주요 철강 원자재 누적 수입량 역시 전년 동기 대비 7% 증가한 것으로 나타났음
 - 반면, 중국의 조강 생산량은 4월 기준 8,594만 톤으로 3월 대비 2.6%, 전년 동기 대비 7.2% 감소한 것으로 나타났으며, 올해 1월~4월 누적 생산량은 전년 대비 3% 감소한 3억 4,367만 톤이었음
- ▶ 올해 상반기 중국의 철광석 수입량 증가세는 조강 생산량 확대에 따른 철광석 수요 증가 때문이라기보다는, 연초부터 4월까지 이어진 철광석 가격 하락으로 인한 재고 확충으로 발생한 것으로 보임
 - 철광석 가격(싱가포르 거래소 기준)은 1월 초에 143.60 달러/톤이었으나 4월 초에는 98.36 달러/톤까지 하락하였고, 해당 기간에 중국의 철광석 수입량 및 중국 항만 내 철광석 재고량은 증가한 것으로 나타남
 - 중국 철강전문조사업체 스틸홈(Steelhome)에 따르면, 지난 7개월 동안 중국 항만 내 철광석 재고량은 평균 606만 톤씩 증가하여 6월 7일에는 25개월 만에 최고치인 1억 4,730만 톤까지 증가하였음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/chinas-strong-iron-ore-imports-contrast-with-weak-steel-output/>

최영재 연구원

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



1. 주간뉴스

국제에너지기구, 2030년 석유 수요 정점 도달 및 이후 공급 과잉 전망

- ▶ 지난 6월 12일 국제에너지기구(IEA)는 최근 발간한 보고서를 통해 전 세계 석유 수요는 지난해 약 1억 200만 배럴/일에서 2030년에는 약 320만 배럴/일 증가한 약 1억 540만 배럴/일 수준의 정점에 이를 것으로 전망함
 - 2030년까지 전 세계 석유 수요 증가는 아시아 주요 국가인 중국과 인도가 주도할 것으로 전망되며, 특히 중국의 석유화학 부문과 인도의 연료유 수요가 전 세계 석유 수요 성장을 견인할 것이라고 예상된다고 언급함
 - 시장정보분석기업 S&P 글로벌 코모디티 인사이트(S&P Global Commodity Insights)는 전 세계 석유 수요가 2034년에 약 1억 900만 배럴/일로 정점에 도달한 후 2050년에는 1억 배럴/일 이하로 감소할 것으로 전망함
- ▶ 또한, 국제에너지기구는 전 세계 석유 수요가 정점에 도달할 것이라 예상되는 2030년에는 전 세계 석유 공급 격차가 전혀 없는 수준으로 증가하여 가격 안정을 목표로 하는 OPEC+ 전략에 차질이 발생할 수 있다고 전망함
 - 국제에너지기구는 2030년 전 세계 석유 공급량이 전 세계 석유 수요량인 1억 540만 배럴/일보다 약 800만 배럴/일 이상 많은 1억 1,380만 배럴/일로, 팬데믹 시기보다 심각한 공급 과잉이 발생할 것으로 전망함
 - 이에 대해 국제에너지기구 측은 공급 과잉이 저유가 환경을 조성할 것이며 이에 따라 관련 기업들은 이에 대한 사업 전략 및 계획 수립이 필요하며, OPEC+의 시장 통제력은 시험대에 오를 수 있다고 지적함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/iea-sees-major-oil-capacity-glut-by-2030-as-demand-peaks/>

최영재 연구원

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

제품선 시장, 2030년 이후 제품유 생산 패턴 변화로 시장 수요 감소 가능성 제기

- ▶ 국제에너지기구의 2030년 석유 수요 정점 도달과 관련된 보고서를 토대로 선박중개업체 깁슨(Gibson) 측은 정점 도달 이후 휘발유 등 연료유를 중심으로 석유 수요 패턴이 변화할 것으로 예상함
 - 깁슨 측은 에너지 전환이 가속화됨에 따라 선진국을 중심으로 석유 수요가 감소할 것이라 지적하면서, 특히 도로 운송의 전기화가 진행됨에 따라 휘발유 및 경유 등의 연료유 수요가 감소할 것으로 전망함
 - 이에 따라 전 세계 휘발유 수요는 2030년까지 약 160만 배럴/일 감소할 전망이며, 특히 유럽의 휘발유 및 경유 수요는 2024년 640만 배럴/일에서 2030년 570 배럴/일로 감소할 것으로 전망함
- ▶ 또한, 깁슨 측은 향후 원유처리량 증가는 아시아를 중심으로 이루어질 것이며 석유화학원료 생산 비중과 바이오 연료 생산 투자가 확대됨에 따라 제품선 시장 수요가 위축될 수 있다고 평가함
 - 2030년까지 대서양 연안의 원유처리량은 60만 배럴/일 감소할 것이나, 아시아 지역은 270만 배럴/일 증가할 전망이며, 석유화학원료 생산 확대 및 바이오 연료 생산 투자가 필요하다고 지적함
 - 이에 따라 제품유 수요가 집중된 아시아의 제품유 생산량이 늘어나면서 제품선 수요가 감소할 우려가 있으며, 제품유 수요가 바이오 연료 등으로 전환되어 케미컬탱커 시장이 확대될 수 있다고 언급함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/tankers-peak-demand-is-coming-but-cargoes-will-still-be-plenty/>

최영재 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	6월 2주						
	주간평균운임	전주대비차이			'24년 7월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	23,947	▼	-230	-1.0 %	24,036	▼	-1,461 -5.7 %
파나마선 5TC (달러/일)	16,758	▲	1,379	9.0 %	17,230	▲	152 0.9 %
수프라막선 10TC (달러/일)	14,241	▲	371	2.7 %	15,325	▲	316 2.1 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange▲ 상승 ▼ 하락 혼조

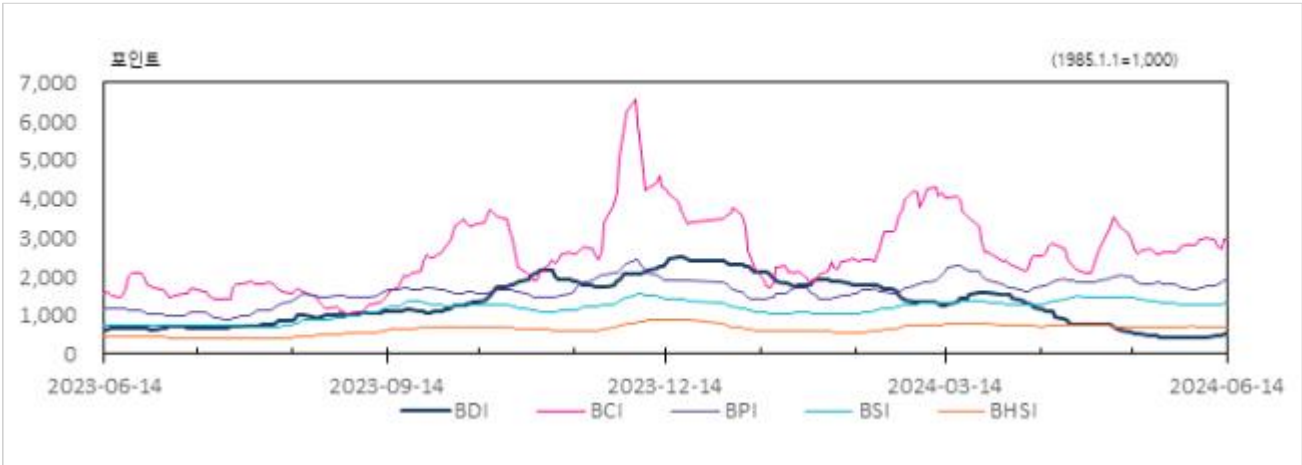


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		6월 2주	전주 대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	1,888	▲ 43	530	3,346	1,378	965	3,369	1,934
선형별 운임	케이프(5TC)	23,947	▼ -230	2,246	21,814	11,848	2,505	38,169	16,177
	파나막스(5TC)	16,758	▲ 1,379	7,277	16,669	12,276	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	14,241	▲ 371	6,874	14,703	10,928	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	12,791	▼ -109	7,763	12,703	10,317	11,941	32,166	21,337
	1년 용선료	케이프	25,750	▼ -500	13,750	25,125	17,161	12,250	31,500
	파나막스	17,575	▲ 75	12,050	18,750	15,202	15,250	30,750	22,072
	수프라막스	17,500	▲ 500	12,438	18,625	15,131	14,375	33,250	22,832
	핸디	13,950	▼ -50	9,750	15,500	12,512	12,375	29,000	20,387
건화물선 시장(FFA)									
		'24년 7월물		'24년 3분기물		2025년물		2026년물	
		6월 2주	전주 대비	6월 2주	전주 대비	6월 2주	전주 대비	6월 2주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	24,036	▼-1,461	24,368	▼-1,220	20,913	▼ -200	20,115	▼ -164
	파나막스(5TC)	17,230	▲ 152	17,075	▲ 8	14,731	▼ -20	13,847	▼ -7
	수프라막스(10TC)	15,325	▲ 316	15,341	▲ 285	12,950	▲ 60	12,307	▲ 7
	핸디(7TC)	13,895	▲ 220	13,861	▲ 105	11,848	▲ 30	11,613	▲ 66

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



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

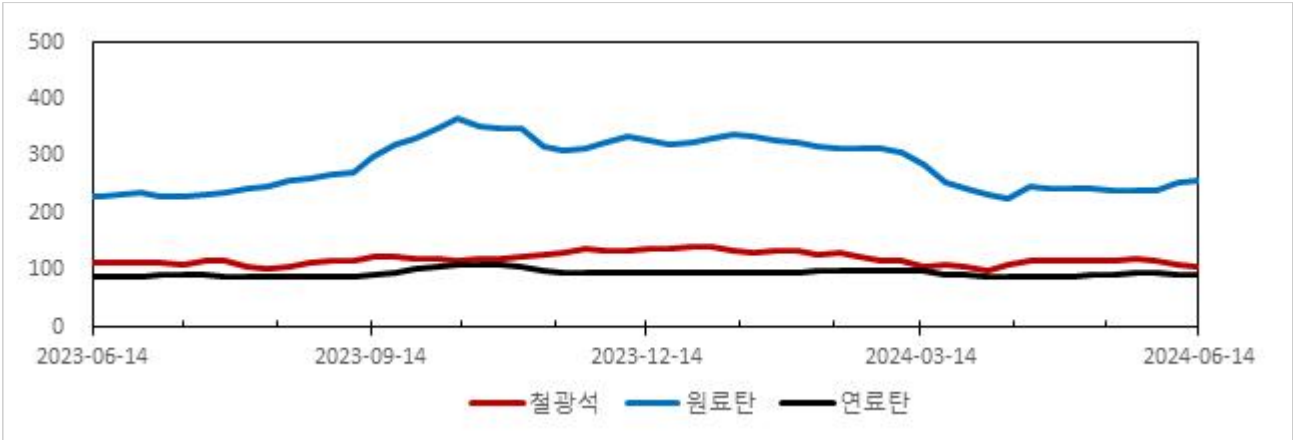
구분	2024년		전주 대비 차이				2023년			
	6월 2주	전주 대비					6월 2주	연평균	최저	최고
철광석	105.5	108.2	▼	-2.7	-2.5	%	114.3	120.5	117.9	123.1
원료탄	256.4	252.6	▲	3.8	1.5	%	228.4	305.4	303.6	307.3
연료탄	93.2	93.2	▲	0.1	0.1	%	88.9	135.6	134.2	136.9
대두	434.5	435.0	▼	-0.5	-0.1	%	518.4	519.8	460.2	573.9
옥수수	178.3	175.3	▲	3.0	1.7	%	244.2	259.8	258.9	260.6

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

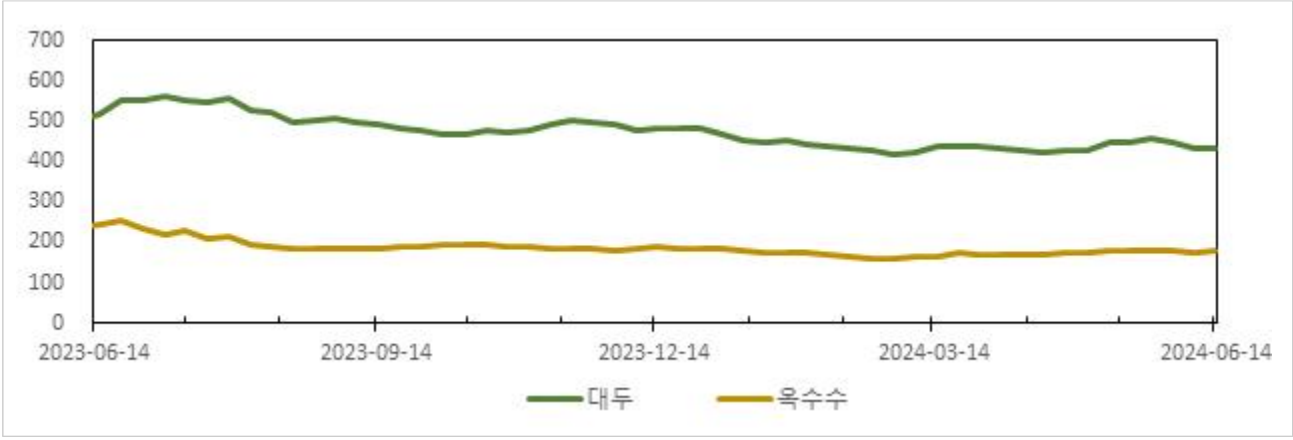
(달러/톤)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

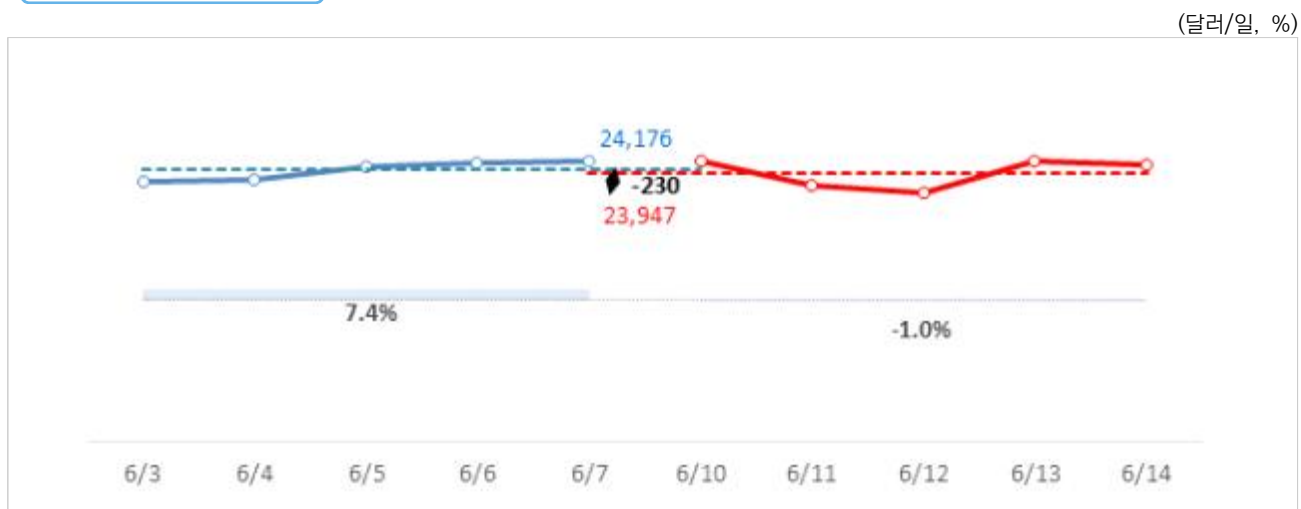
■ 케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(6월 1주) 대비 1.0% 하락한 23,947달러/일을 기록함

(동향) 서호주 회계연도 6월 말 회계마감

- 호주의 회계연도 마감(6월 말)을 앞두고 철광석 등의 출하량이 증가해 운임에 긍정적 영향을 미쳤으나, 이러한 상승효과가 둔화하고 있음. 특히 시장에 유입되는 가용선박수가 증가하고 있어, 운임의 낙폭은 크지 않으나 하락함
- 한편 지난 14일 중국 정부가 경기 부양을 위해 350억 위안 규모의 50년 만기 특별 국채를 액면 금리 2.53%로 발행함. 이는 올해 처음 발행한 장기국채이며, 지난 5월 17일과 24일 각각 30년 만기(400억 위안), 20년 만기(400억 위안) 국채를 발행한 바 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		6월 2주	6월 1주	전주대비차이	
BCI		2,887	2,915	▼ -28	-0.9%
스팟운임(5TC)		23,947	24,176	▼ -230	-1.0%
용선료	6개월	30,750	31,500	▼ -750	-2.4%
	1년	25,750	26,250	▼ -500	-1.9%
	5년	21,000	21,000	- -	-%
FFA	7월물	24,036	25,496	▼ -1,461	-5.7%
	3분기물	24,368	25,588	▼ -1,220	-4.8%
	'25년	20,913	21,112	▼ -200	-0.9%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

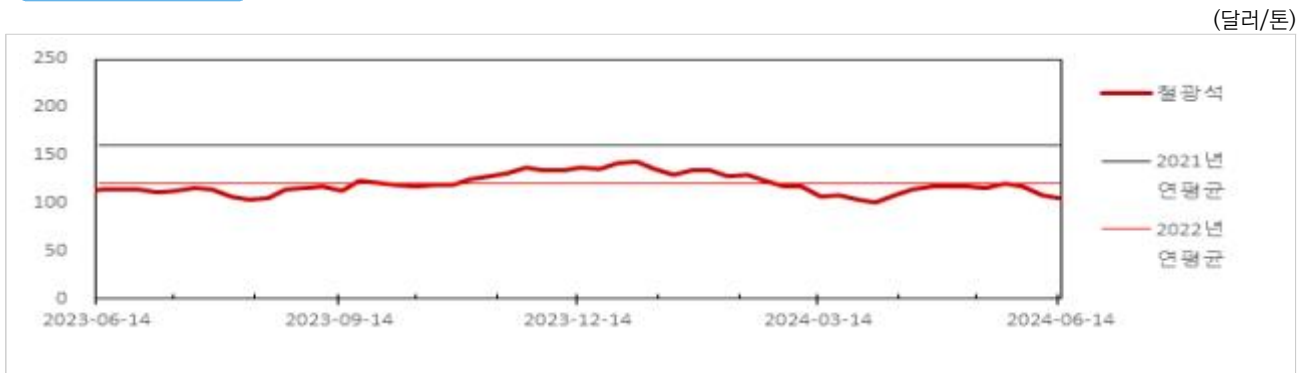
▲ 상승 ▼ 하락 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 2.5% 하락한 105.5달러/톤 기록

철광석 가격 추이



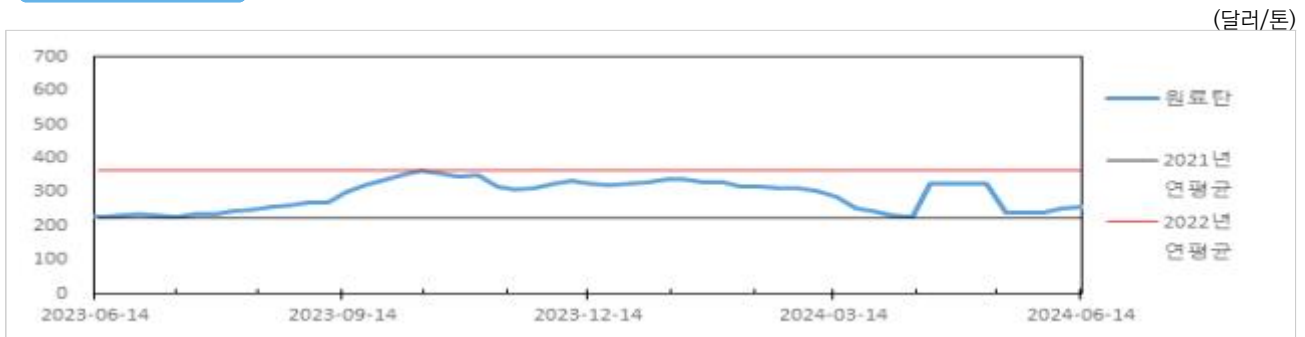
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 1.5% 상승한 256.4달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

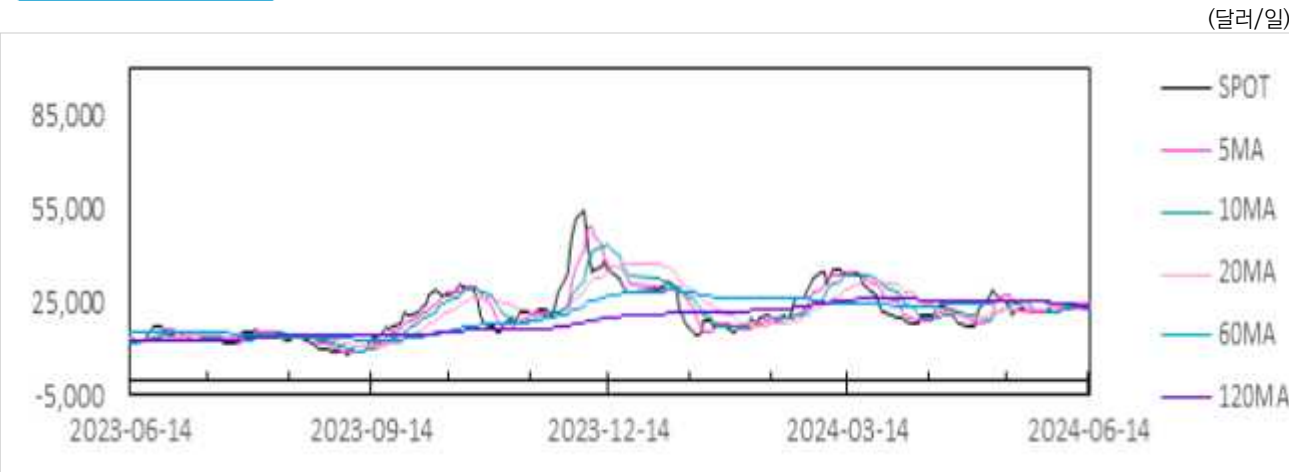


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

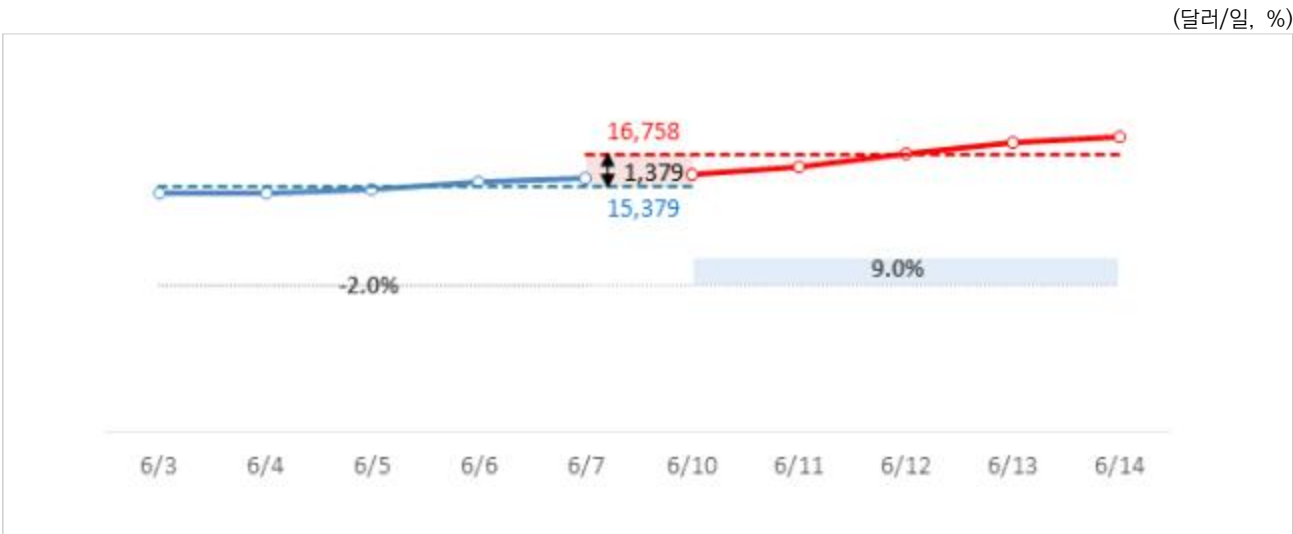
파나막스선

(운임) 전주 대비 9.0% 상승한 16,758달러/일 기록

(동향) 인도 등 석탄에 대한 수요 증가

- 냉방용 전력을 위한 석탄에 대한 수요가 증가하고 있음. 인도 화력발전소와 제철소는 몬순 이전 재고를 비축하기 위해 석탄 수입량을 늘리고 있음
- 인도석탄부에 따르면 지난 5월 생산된 석탄은 8,391만 톤으로 전월 대비 6.6%, 전년 동기 대비 10.2%증가함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		6월 2주	6월 1주	전주대비차이		
BPI		1,862	1,709	▲	153	9.0 %
스팟운임(5TC)		16,758	15,379	▲	1,379	9.0 %
용선료	6개월	18,750	19,000	▼	-250	-1.3 %
	1년	17,575	17,500	▲	75	0.4 %
	5년	14,700	14,625	▲	75	0.5 %
FFA	7월물	17,230	17,078	▲	152	0.9 %
	3분기물	17,075	17,067	▲	8	0.0 %
	'25년	14,731	14,751	▼	-20	-0.1 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

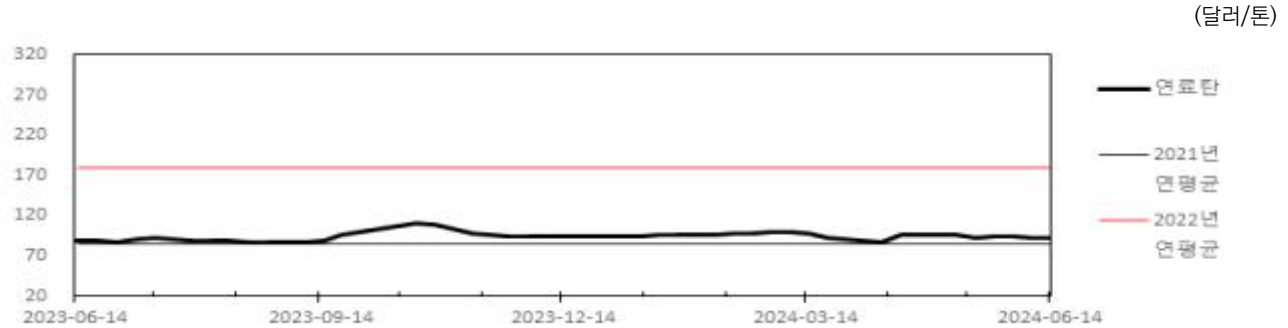
▲ 상승 ▼ 하락 혼조



3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주와 같은 가격 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
5월 4주	93.6	▲ 0.9	0.9	%
5월 5주	93.7	▲ 0.1	0.1	%
6월 1주	93.2	▼ -0.5	-0.6	%
6월 2주	93.2	- -	- -	%

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 0.1% 하락한 434.5달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
5월 4주	456.9	▲ 11.4	2.6	%
5월 5주	446.3	▼ -10.7	-2.3	%
6월 1주	435.0	▼ -11.2	-2.5	%
6월 2주	434.5	▼ -0.5	-0.1	%

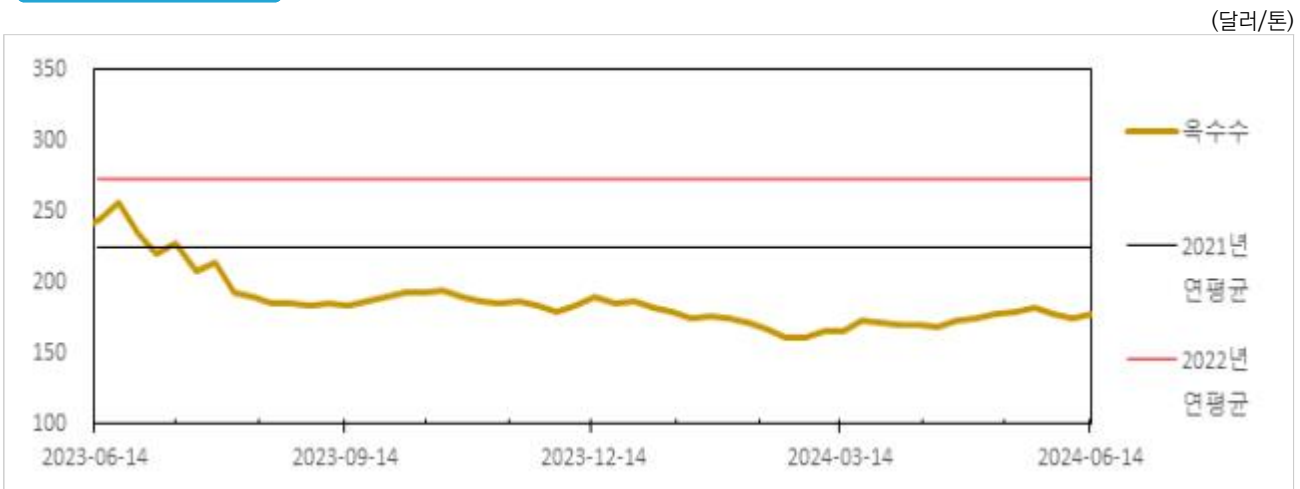
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



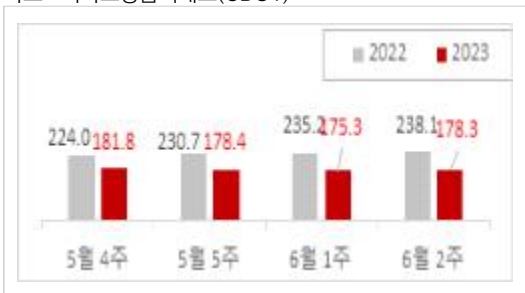
3 파나막스선-동향분석

옥수수 가격 : 전주 대비 1.7% 상승한 178.3달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



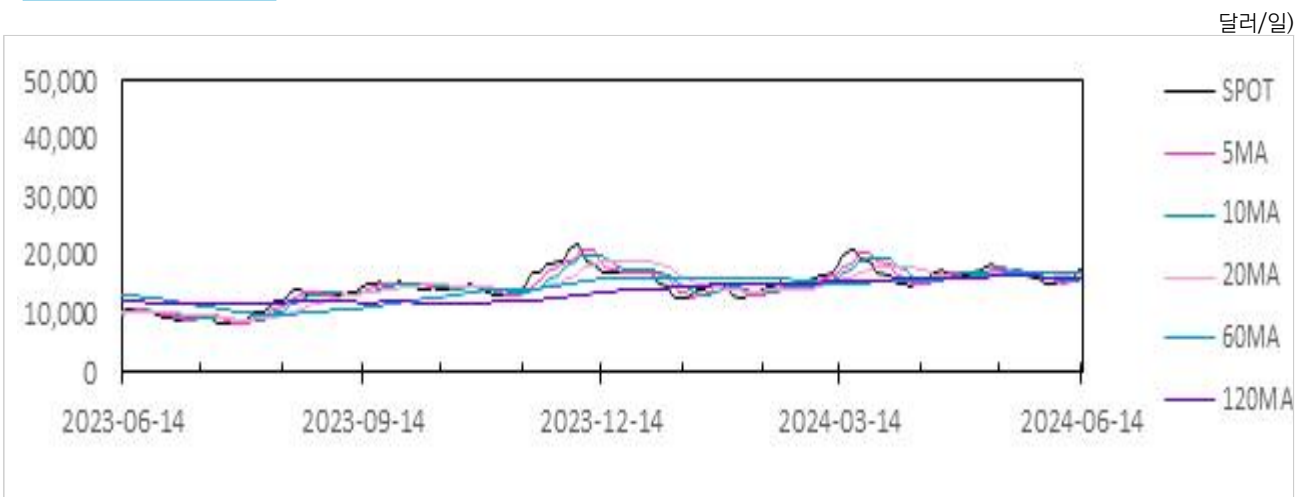
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
5월 4주	181.8	▲ 1.9	1.1	%
5월 5주	178.4	▼ -3.4	-1.8	%
6월 1주	175.3	▼ -3.1	-1.8	%
6월 2주	178.3	▲ 3.0	1.7	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

수프라막스선

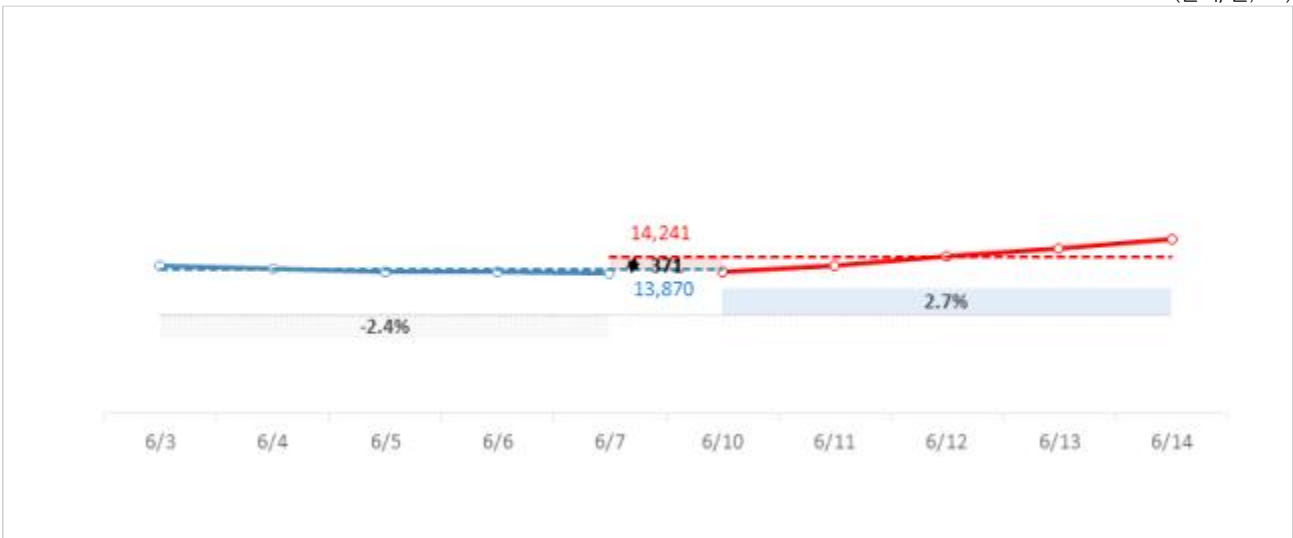
(운임) 전주 대비 2.7% 상승한 14,241달러/일 기록

(동향) 5월 호주 석탄 수출 증가

- 지난 5월 호주의 석탄 수출량이 전월 대비 31.5% 증가함. 퀸즐랜드 글래드스톤을 통해 수출한 석탄량은 590만 톤을 기록함. 매년 11월부터 이듬해 4월까지 이어지는 호주 사이클론 시즌이 마무리되었으며, 이러한 날씨 개선으로 인해 수출량이 증가함

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		6월 2주	6월 1주	전주대비차이		
BSI		1,295	1,261	▲ 34	2.7	%
스팟운임(10TC)		14,241	13,870	▲ 371	2.7	%
용선료	6개월	17,450	17,625	▼ -175	-1.0	%
	1년	17,500	17,000	▲ 500	2.9	%
	5년	14,750	14,750	-	-	%
FFA	7월물	15,325	15,010	▲ 316	2.1	%
	3분기물	15,341	15,057	▲ 285	1.9	%
	'25년	12,950	12,890	▲ 60	0.5	%

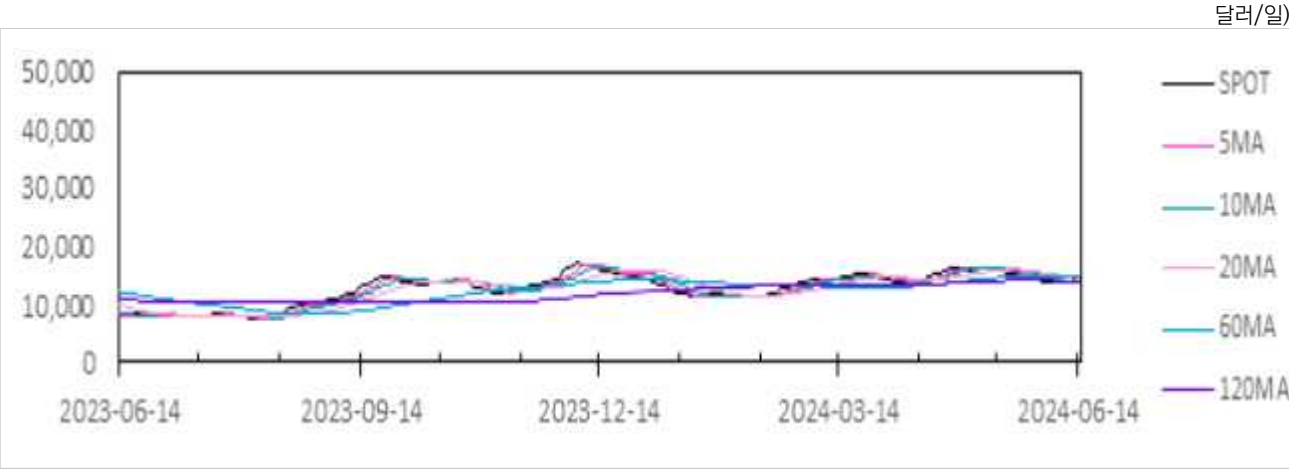
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 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

■ 컨테이너 운임지수(SCFI) : 전주 대비 194p 상승한 3,379p를 기록

(운임) 북미 큰 폭의 상승을 비롯한 전반적인 시황 강세 지속

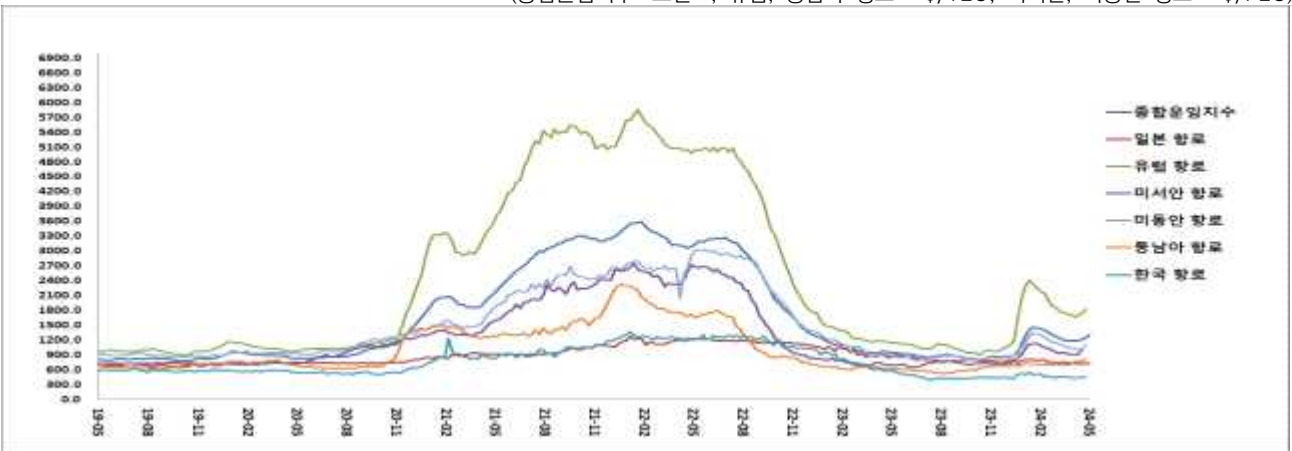
● 컨테이너 운임지수(SCFI)는 물량 증가에 따른 선박 지연 및 선석 확보가 어려워 운임강세 시장 이어가

(현황) 전반적인 시황 강세 및 정시성 하락

- 홍해문제 지속, 터미널 혼잡도 증가, 성수기 진입 등의 요인으로 운임 상승 추세가 지속되고 있으며, 시장 불확실성에 대비하기 위한 조기 선적 물량 또한 증가하고 있음
- 중국발 수요 강세가 여전한 가운데 선사들의 운임 인상 시도가 성공하고 있음. 장비 부족 및 야드 혼잡 등으로 인한 병목 현상이 발생하여 컨테이너선 정시성이 하락함

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)

		06월 2주	전주대비	2024년			2023년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장										
운임	종합운임지수	SCFI	3,379	194	1,731	3,379	2,203	887	1,760	1,006
		유럽항로	4,179	230	1,943	4,179	2,705	562	2,694	882
		미서안항로	6,906	697	2,775	6,906	4,377	1,148	2,553	1,607
		미동안항로	7,993	546	3,931	7,993	5,706	2,010	3,559	2,529
		한국항로	163	0	138	164	156	131	238	161
		일본항로	299	0	297	309	302	306	927	337
		동남아항로	679	52	259	679	353	140	208	173.8

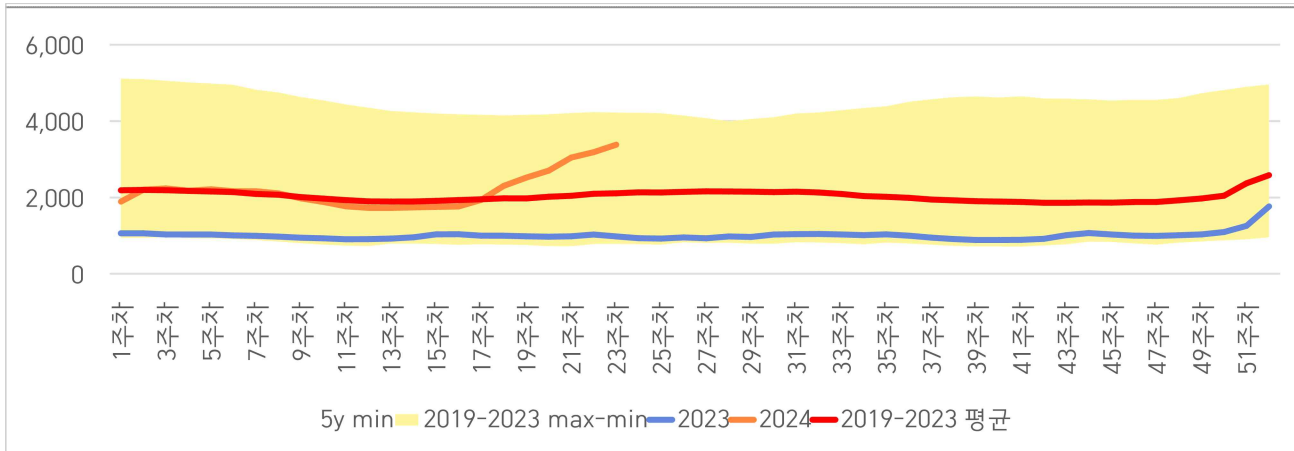
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



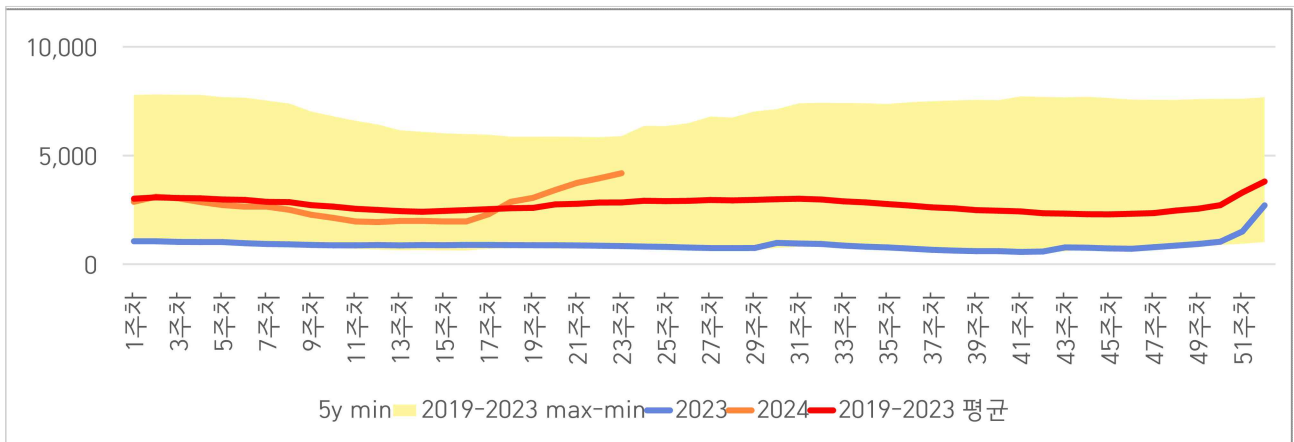
2 운임전망

| 6월 3주('24.6.17~'24.6.21)

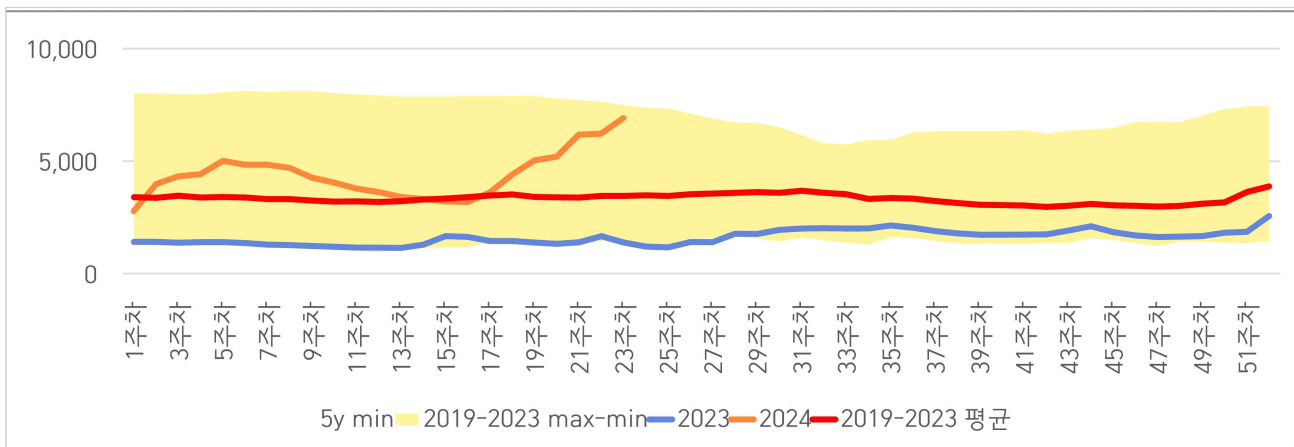
SCFI 지수는 상승할 것으로 전망



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 3.9p 하락한 51.8을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

구분	6월 2주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	51.8	▼	3.9	7.0 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	31.0	▼	1.5	4.6 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	51.0	▼	4.0	7.3 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	56.5	▼	2.5	4.2 %

(동향) 선박 수급 불균형 계속되며 운임 약세, 물동량 부진으로 향후 반등폭 제한적 수준에 그칠 것으로 전망

- 물동량 둔화로 인한 가용 선대 증가로 운임 약세가 계속되고 있으며, 전주 대비 걸프지역 등 일부항로의 수요가 증가하며 성악활동 또한 소폭 증가세를 보였으나, 그간의 가용 선대 누적이 지속되면서 시황은 하락추세가 이어지고 있음
- EIA는 월간 에너지 전망을 통해 글로벌 원유 생산량을 하루 1억260만배럴로 추산했으며, 이는 전월 예측치 1억 280만 대비 소폭 하향 조정된 수치임. OPEC+가 24년 4분기부터 자발적 감산을 단계적으로 폐지하겠다고 발표하면서 25년 1분기까지 글로벌 원유 재고는 지속적으로 감소할 것으로 전망됨

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	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	52	-3.9	52	80	65	31	94	57
항로(TD3C)	평균 수익	29,460	-4,088	27,395	74,778	42,556	2,945	97,526	36,033
VLCC	1년 용선료	47,500	-500	45,250	48,500	47,208	36,500	50,000	41,303

자료: Clarkson

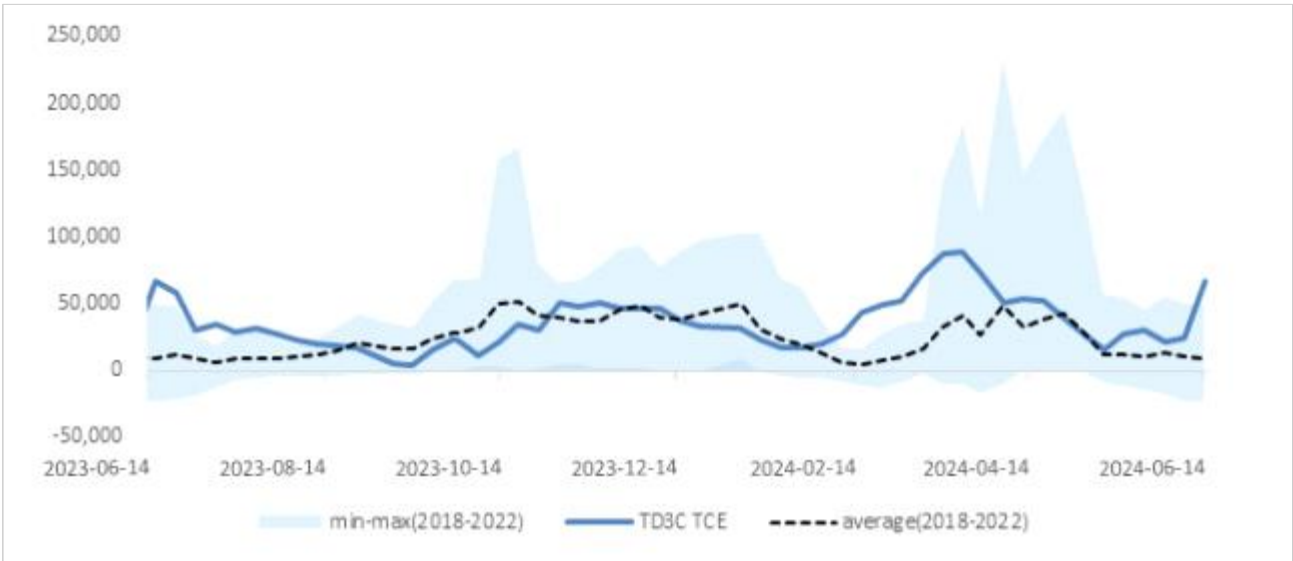


1 유조선-기술분석

중동-중국 항로는 전주 대비 하락하며 시장 악화로 약세가 계속됨

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

(달러/일)

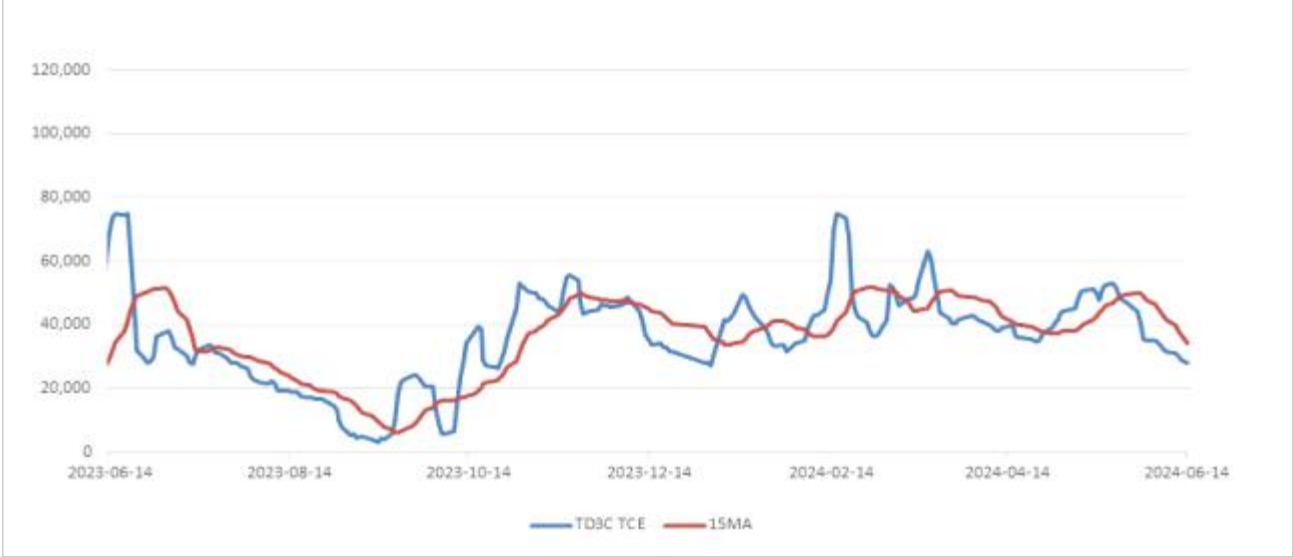


자료: Clarkson

수익 추세선은 하락추세가 지속되며 낮은 운임 수준을 나타냄

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

■ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 금주 석유제품선 WS는 전주 대비 11.5p 하락한 259.5를 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

구분	6월 2주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	259.5	▼	11.5	4.2 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	200.0	▲	5.0	2.6 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	230.0	▼	15.0	6.1 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	250.0	▼	15.0	5.7 %

(동향) 신규 물동량 유입되며 낙폭 흐름 축소, 성수기 진입에 따른 수요 증가로 단기 시황 상승 가능성 주목

- 수요 증가로 소폭 상승세를 나타낸 중동 LR2 시장 외 대부분의 항로는 하락세를 보였으나, 신규 물동량 유입에 따른 낙폭 축소 움직임으로 향후 단기적으로 시황이 상승 전환할 가능성이 높을 것으로 전망됨
- 현재 석유제품선 시장의 전통적인 성수기로 꼽히는 하절기 진입 외에도 글로벌 대규모 정제설비 종료 국면 진입, 중국 경기부양책 시행, 파리 올림픽 개최에 따른 인적, 물적 이동수요 증가 등으로 인해 석유제품 수요 개선에 대한 기대감이 반영되고 있음

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		6월 2주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	260	-11.5	196	348	252	139	266	187
	평균 수익	47,479	-1,868	28,295	59,894	41,092	15,516	50,916	29,371
MR	1년 용선료	30,250	-500	26,750	30,750	29,490	24,000	31,250	26,832

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

자료: Clarkson

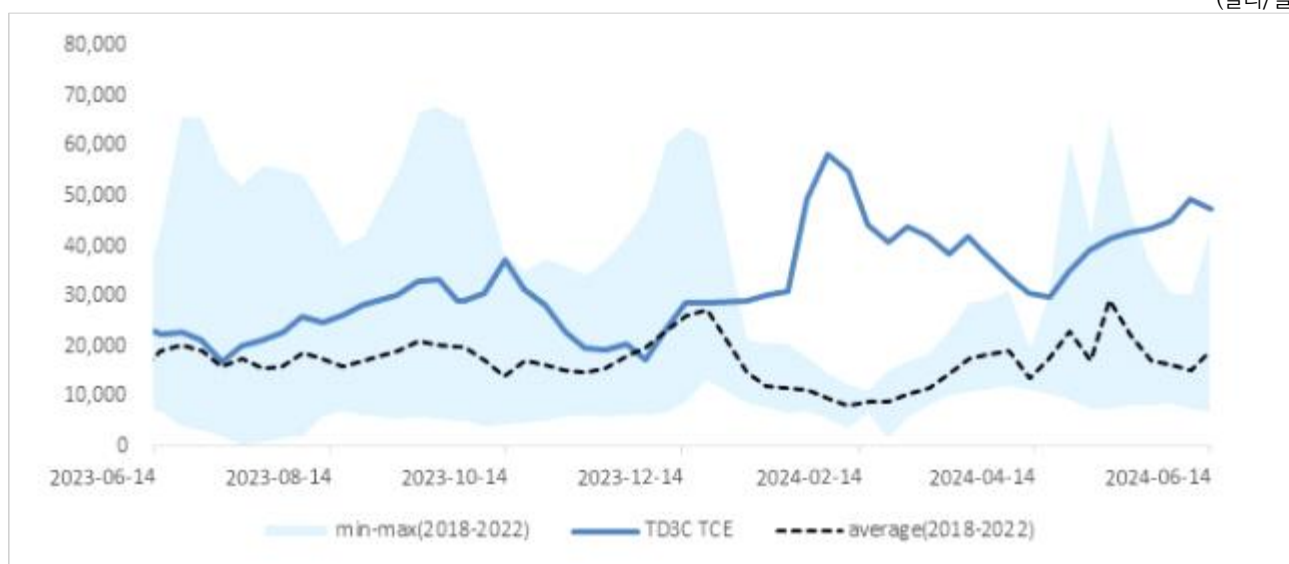


2 석유제품선-기술분석

Ⅰ 수익 추세선은 수요 부진으로 인해 약세 흐름이 지속되고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)



자료: Clarkson

Ⅰ 수익 추세선은 지속적으로 약보합세가 이어지고 있으나 낙폭 축소 양상을 보임

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 35.4p로 전주 대비 0.1p 상승함

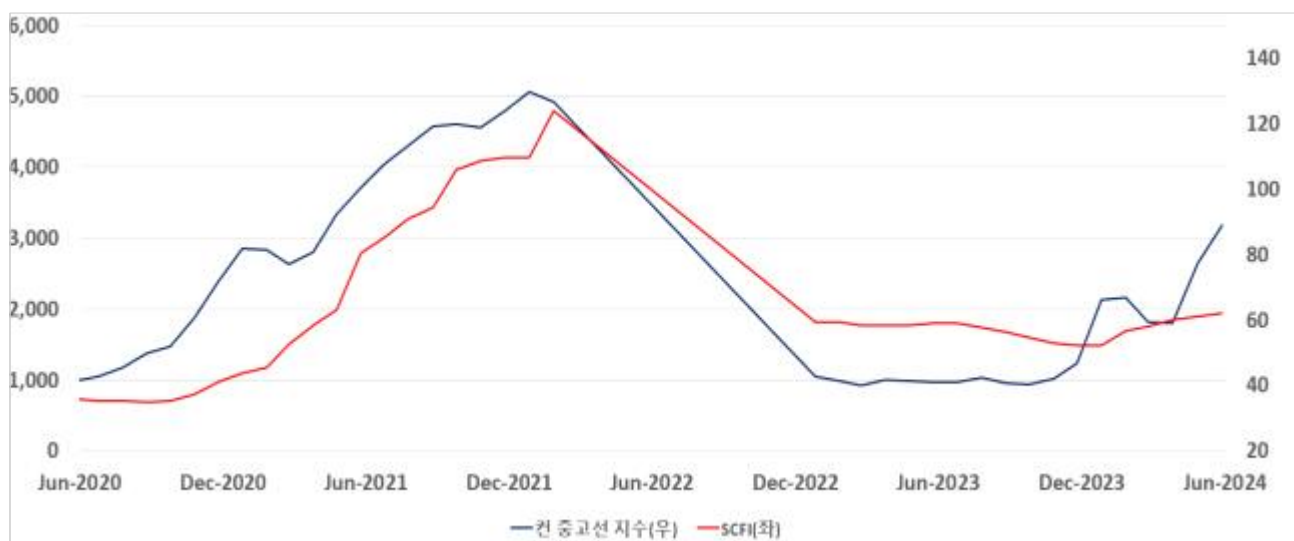
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너 중고선가 지수는 62.9p로 전월 대비 2.8p 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



거래실적					('24.06.03~'24.06.14)			
선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Bright Hero	2010	55,625	DWT	2024-06-14	16.70	Gdanska Zegluga	Undisclosed interests
Bulk	Coral Jasper	2012	78,087	DWT	2024-06-14	22.00	Nippon Yusen Kaisha	Undisclosed interests
Gas C'rier	Seapeak Pan	2009	5,820	cu.m.	2024-06-14	6.00	Seapeak	Middle Eastern interests
Gas C'rier	Seasuccess	2018	38,146	cu.m.	2024-06-14	59.00	Thenamaris	Clients of Aygaz A.S.
Gas C'rier	Survile	2014	35,566	cu.m.	2024-06-14	50.00	Geogas Maritime	Clients of Sea Hawk Maritime
Container	HS Busan	2006	1,024	TEU	2024-06-11	7.00	HS Schiffahrts	Undisclosed interests
TankChem	STI Garnet	2012	49,916	DWT	2024-06-11	36.00	Scorpio Tankers	Undisclosed interests
TankChem	STI Ruby	2012	49,979	DWT	2024-06-11	35.50	Scorpio Tankers	Undisclosed interests
TankChem	STI Topaz	2012	49,980	DWT	2024-06-11	36.00	Scorpio Tankers	Undisclosed interests
Bulk	Western Panama	2015	39,000	DWT	2024-06-11	18.60	Vega Bulk	Clients of Precious Shipping
TankChem	STI Onyx	2012	49,967	DWT	2024-06-11	36.00	Scorpio Tankers	Undisclosed interests
Bulk	Moon Globe	2005	74,432	DWT	2024-06-10	11.50	Globus Maritime	Undisclosed interests
TankChem	Gunmetal Jack*	2009	49,999	DWT	2024-06-07	28.00	Empire Navigation	Undisclosed interests
TankChem	Paradise City*	2009	50,070	DWT	2024-06-07	28.00	Empire Navigation	Undisclosed interests



중고선

Bulk	Atlas*	2012	75,124	DWT	2024-06-06	52.50	Lavinia Bulk	Clients of Bright Navigation
Bulk	Icarus*	2012	75,200	DWT	2024-06-06		Lavinia Bulk	Clients of Bright Navigation
Bulk	Thisseas*	2012	75,200	DWT	2024-06-06		Lavinia Bulk	Clients of Bright Navigation
Container	Contship Eve	2008	966	TEU	2024-06-03	8.00	Contships Management	Undisclosed interests
Gas C'rier	Neo Energy	2007	149,700	cu.m.	2024-06-03		Tsakos Energy Nav	Undisclosed interests
Container	Warnow Mate	2010	1,484	TEU	2024-06-03		Marlow Navigation	Clients of Contships Management



6. 주요 해운지표

(2024.06.14. 기준)

주요 해운지표 추이	금주	전주 대비	06월 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	0.5	24	15	24	21	15	21	19

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)									
건화물선 Panamax	36	0	36	35	36	36	33	35	34
유조선 VLCC	130	0	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	463	-22	463	434	495	468	367	592	471
	Singapore	507	-29	507	444	536	487	378	580	470
	Korea	527	-25	527	476	551	509	439	583	501
	Hong Kong	568	12	568	457	568	501	421	577	491
VLSFO	Rotterdam	530	-29	530	530	615	576	514	631	570
	Singapore	578	-26	578	578	657	629	554	705	622
	Hong Kong	606	-26	606	606	680	639	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)	호주산	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産				-			225	371	288
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1,180	1	1,183	1,141	1,277	1,196	1,253	1,544	1,391
	밀(국제)	613	-15	633	529	700	598	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