

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2024년 07월 01일
감 수 이호춘 해운연구본부장

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



주간뉴스

01

건화물선

04

컨테이너선

15

주요 해운지표

17

건화물선

지난주 케이프선 운임은 전주 대비 6.6% 상승한 26,607달러/일 기록

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 239p 상승한 3,714p 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

Seaspan, 미래 친환경 연료 수 축소 전망

- ▶ 세계 최대 컨테이너선 임대업체 Seaspan은 미래 친환경 연료를 선택함에 있어 불확실성이 높아 선주들의 우려가 깊다고 밝힘
 - LNG, 메탄올, 바이오, 암모니아, 수소 및 전기는 모두 기술적으로 배출 제로를 달성할 수 있지만 경제성과 지속 가능성에 대한 큰 불확실성이 존재한다고 밝힘
 - 따라서 아직 어떠한 친환경 연료가 우세할지에 대한 명확한 답은 없으며, 업계에서도 합의가 이루어지지 않은 것 같다고 덧붙임
- ▶ Seaspan은 권위 있는 기관이 탈탄소 규제 지침에 따라 새로운 에너지원의 미래를 제시할 수 있다면 제한된 자원으로 다른 투자를 하는 비효율성을 막을 수 있을 것이라고 밝힘
 - 규모의 경제 없이는 비용 절감은 물론 투자를 촉진할 방법도 없으며, 명확한 미래 에너지원이 명확해져야 수요 확립과 투자를 유치할 수 있음
 - 현재 전 세계 선박의 98% 이상이 전통적인 연료를 사용하고 있으며, 기존 선박의 높은 에너지 소비 문제를 해결해야만 업계의 친환경 전환이 근본적으로 추진될 수 있음

자료: <https://www.lloydlist.com/LL1149705/One-future-fuel-will-rule-them-all-says-Seaspan-chair>

최건우 부연구위원

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

양밍, '컨' 시장 강세 둔화될 조짐 보이지 않아

- ▶ 대만선사 양밍은 미국과 유럽 소비자들의 강한 수요로 인해 3분기 선적 예약량이 작년보다 증가해 피크 시즌이 조기 둔화될 조짐이 없다고 발표함
 - 양밍의 CFO는 투자자 웹 세미나에서 3분기에 접어들면서 고객 수요는 여전히 작년보다 높아 7월에도 6월과 같은 상황을 유지할 수 있을 것이라고 언급함
 - 그러나 호황이 2024년 하반기에 대한 전망은 외부 요인이 너무 많아 시장의 불확실성이 높아 신중한 입장을 유지함
- ▶ 선박들은 홍해 지역의 공격을 회피하기 위해 남아프리카 희망봉 주변으로 계속해서 우회하고 있으며, 북유럽 및 지중해 노선의 서비스를 유지하려면 2~3척의 추가 선박이 필요함
 - 이는 당초 2024년 수급 불균형으로 저운임을 전망했던 것과 달리 공급과 수요 간의 격차를 좁혀 운임 인상을 견인하고 있음
 - 양밍은 홍해 우회로 인해 전체 선박 공급이 최대 20% 감소한 것으로 판단하고 있으며, 우회로 인한 일정 차질로 인해 동남아시아에서 항만 스킵 및 스케줄 취소 등 혼란스러운 상황이 발생했다고 덧붙임

자료: https://www.joc.com/article/early-peak-shipping-season-shows-no-sign-slowing-yang-ming-cfo_20240624.html

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

석탄, 아시아 지역 6월 수입량 소폭 감소 전망

- ▶ 원자재 시장분석업체 케이플러(Kpler)에 따르면 중국의 수력 발전량 증가 및 인도의 국내 생산량 증가로 아시아 지역의 6월 석탄 수입량은 전월 대비 약 2%(174만 톤) 감소한 약 7,693만 톤으로 나타났음
 - 중국의 석탄 생산량 감소 및 가격 상승으로 수입 연료탄 수요는 강세를 보이고 있었으나 5월에 수력 발전량이 약 38% 급증하면서 6월 석탄 수입량이 전월 대비 약 8% 감소한 2,821만 톤으로 나타났음
 - 인도는 최근 폭염으로 전력 수요가 증가하면서 발전용 연료탄 수요가 증가하고 있으나 5월 석탄 생산량이 전년 동기 대비 10% 이상 증가하면서 6월 석탄 수입량은 전월 대비 17% 감소한 1,463만 톤을 기록함
- ▶ 중국과 인도의 6월 연료탄 수입은 다소 주춤했지만, 주로 호주산 고열량 석탄을 수입하는 일본, 대한민국, 대만 등 동북아시아 선진국의 6월 석탄 수입량은 1,871만 톤으로 5월 1,479만 톤에서 약 27% 증가하였음
 - 일본의 6월 석탄 수입량은 전월 대비 약 22%(139만 톤) 증가한 765만 톤으로 올해 3월 이후 처음으로 수입량이 증가했으며, 대한민국은 전월 대비 52% 증가한 682만 톤의 석탄을 수입할 것으로 예상됨
 - 대만의 6월 석탄 수입량은 전월 대비 5% 증가한 424만 톤으로 전 고점인 올해 3월의 425만 톤에 거의 근접할 것으로 예상되고 있음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/china-india-ease-imports-of-thermal-coal-but-north-asia-gains/>

최영재 연구원

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

이상기후로 인한 전 세계 곡물 공급 감소 및 가격 상승 우려

- ▶ 기후 변화로 인해 러시아, 우크라이나 등 주요 곡물 생산 지역에서 폭염과 가뭄 등이 발생하여 주요 곡물 생산에 악영향을 미치고 있으며, 이에 따라 전 세계 곡물 공급 감소 및 가격 상승이 우려됨
 - 미국 위성서비스회사 맥사(Maxar) 측은 7월 및 8월 경 흑해 인근의 곡창 지대가 평년 대비 강수량이 낮을 것으로 예상됨에 따라 해당 지역의 주요 작물인 옥수수 및 해바라기 생산량이 감소할 것으로 전망함
 - 러시아 수문기상센터는 예보를 통해 러시아 남부에 폭염과 가뭄이 예상된다고 언급했으며, 우크라이나 기상예보관은 남부 및 동부에 폭염과 가뭄이 발생해 옥수수, 대두 등의 생산에 피해가 발생했다고 밝힘
- ▶ 또한 맥사 측은 미국 중서부 지역의 옥수수 및 대두 주요 생산지에 폭우가 계속되어 홍수가 발생할 수 있다고 언급함에 따라 미국의 옥수수 및 대두 생산에 차질이 발생할 수 있다는 우려가 커지고 있음
 - BNSF 철도 측은 교량 붕괴로 아이오와 주 크레스턴(Creston)을 통과하는 노선을 변경하고 있으며, 유니온 퍼시픽(Union Pacific) 철도 측은 아이오와 및 미네소타 주의 일부 철도 노선을 폐쇄하였음
 - 파머스 엘리베이터(Farmers Elevator) 협동조합의 최고 경영자인 롬 제이콥스(Rob Jacobs)는 홍수로 인해 여러 지역에서 도로가 유실되고 사료공장, 터널, 창고 등이 침수되는 피해가 발생했다고 전했음

자료: <https://www.reuters.com/business/environment/black-sea-us-midwest-extreme-weather-threatens-crop-output-2024-06-24/>

최영재 연구원

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



1. 주간뉴스

원유운반선 시장, OPEC+ 감산에도 여전히 긍정적인 것이라 전망

- ▶ 선박중개업체 클락슨(Clarksons) 측은 최근 OPEC+의 원유 감산 연장 등의 영향으로 원유 거래량 증가세가 단기적으로 다소 둔화될 것으로 예상하지만, 향후 원유운반선 시장에 대한 전망은 긍정적인 것이라 예상한다고 밝힘
 - OPEC+의 자발적 감산 기조가 올해 3분기 말까지 연장되고, 추가 공급 억제 조치가 25년 말까지 연장됨에 따라 중동의 원유 수출은 약세를 보일 것으로 예상되며 전 세계 원유 거래량 역시 다소 감소할 것으로 전망됨
 - 이러한 감산 조치에도 올해 1월~5월 원유운반선 평균 수익은 지난 10년 평균보다 66% 높은 52,227 달러/일로 나타났으며, '25년 감산 완화 이후에는 원유 해상물동량 증가로 원유운반선 수요가 확대될 것으로 예상됨
- ▶ OPEC+ 감산 연장으로 올해 및 내년의 원유 거래량이 다소 위축될 것으로 예상하지만 미주 지역 수출량 증가 등의 요인이 수요를 견인하고, 신조선 인도량 역시 사상 최저치를 기록하고 있어 견조한 상황이 유지될 전망이다
 - 전 세계 원유 물동량 증가의 약 80% 이상을 차지하는 미주 지역의 원유 수출 증가가 원유운반선 수요를 견인할 것으로 예상되며, 원유운반선 수요는 올해 2% 증가, 내년 4% 증가의 완만한 성장세를 보일 것으로 예상됨
 - 올해 원유운반선 인도량은 사상 최저치인 약 300만 DWT일 것으로 예상되며 내년에는 약 700만 DWT, 2026년에는 약 1,300만 DWT으로 예상되는 등 원유운반선 공급은 매우 제한적으로 이루어질 것으로 전망됨

자료: <https://www.tradewindsnews.com/tankers/tanker-earnings-more-than-double-10-year-average-despite-vlcc-weakness-clarksons-says/2-1-1668400>,
<https://sin.clarksons.net/News/Article/201459#!#sincustomhome>

최영재 연구원

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

MR 제품선 시장, 수급 불균형으로 현재 상황 당분간 유지 전망

- ▶ 선박중개업체 깁슨(Gibson) 측은 MR 제품선 시장에 대해 러시아 등의 그림자 선대 운용으로 인해 선박 공급이 감소하고, 지정학적 요인으로 톤마일 수요가 급증하면서 여전히 노후 MR 제품선을 운용하고 있다고 지적함
 - 전체 MR 제품선대 중 선령 15년~19년 선박은 약 30% 수준으로, 머지않아 선령 20년 이상의 제품선이 전체 선대에서 차지하는 비중이 상당할 것으로 예상되면서 MR 제품선대 노후화에 대한 우려가 제기되고 있음
 - 선대 노후화와 함께 신조 발주 역시 증가 추세로 지난해에 114척, 올해 들어 71척이 발주되어 누적 발주량은 현재 230척으로 증가하였으나 발주량은 전체 MR 제품선 선대의 약 13% 수준에 불과한 것으로 나타났음
- ▶ 선박중개업체 깁슨 측은 선령 20년 미만의 선박 비중의 감소와 러시아 제재 등으로 형성된 수급 불균형으로 현재의 운임 추세는 당분간 유지될 것으로 전망했으나, 수요 측면의 불확실성이 상당히 높다고 덧붙임
 - 깁슨 측은 2010년대 평균 MR 제품선 현물 TCE는 약 13,500 달러/일이었으나 올해는 수요 증가 및 공급 감소로 약 35,000 달러/일이며, 수급 불균형으로 현재 추세는 당분간 유지될 것이라 전망함
 - 그러나 홍해 위기 및 이스라엘-가자 분쟁, 서아프리카 단고테(Dangote) 및 멕시코 올메카(Olmeca)의 신규 정유소 설립과 유럽의 기존 정유소 폐쇄 등 제품선 수요 측면의 불확실성이 높다고 덧붙임

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/ageing-mr-product-tanker-fleet-could-impact-future-market-prospects/>

최영재 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	6월 4주						
	주간평균운임	전주대비차이			'24년 7월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	26,607	▲ 1,642	6.6	%	25,734	▲ 348	1.4 %
파나막스선 5TC (달러/일)	15,390	▼ -1,757	-10.2	%	16,050	▼ -732	-4.4 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	15,428	▲ 313	2.1	%	15,018	▼ -255	-1.7 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange▲ 상승 ▼ 하락 혼조

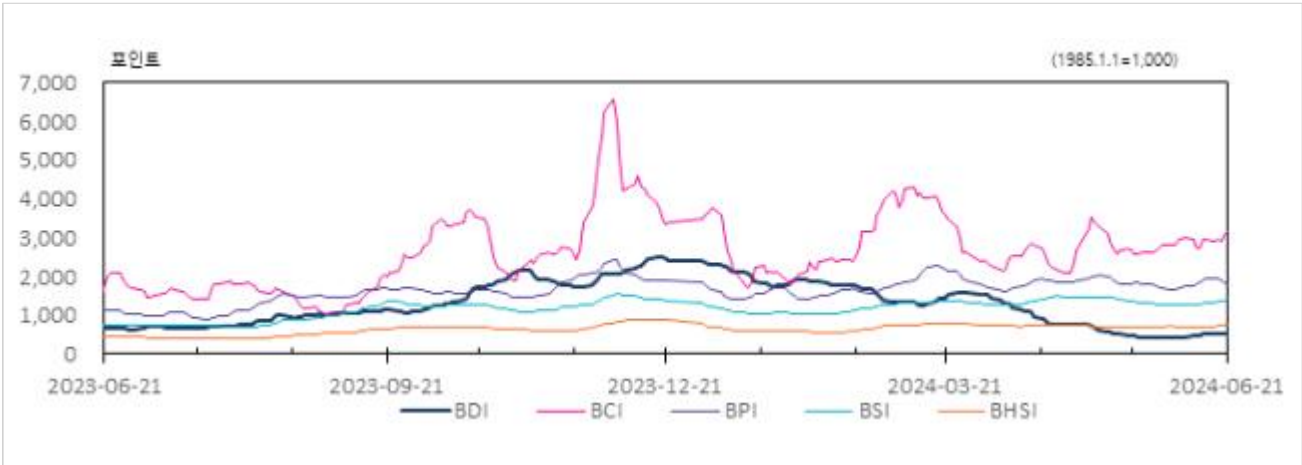


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		6월 4주	전주 대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	1,989	▲ 22	530	3,346	1,378	965	3,369	1,934
선형별 운임	케이프(5TC)	26,607	▲ 1,642	2,246	21,814	11,848	2,505	38,169	16,177
	파나마스(5TC)	15,390	▼ -1,757	7,277	16,669	12,276	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	15,428	▲ 313	6,874	14,703	10,928	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	13,705	▲ 484	7,763	12,703	10,317	11,941	32,166	21,337
1년 용선료	케이프	24,750	▼ -500	13,750	25,125	17,161	12,250	31,500	21,406
	파나마스	17,125	▼ -350	12,050	18,750	15,202	15,250	30,750	22,072
	수프라막스	17,750	▼ -250	12,438	18,625	15,131	14,375	33,250	22,832
	핸디	14,325	▲ 188	9,750	15,500	12,512	12,375	29,000	20,387
건화물선 시장(FFA)									
		'24년 8월물		'24년 4분기물		2025년물		2026년물	
		6월 4주	전주 대비	6월 4주	전주 대비	6월 4주	전주 대비	6월 4주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	25,734	▲ 348	25,679	▲ 914	21,389	▲ 503	20,646	▲ 435
	파나마스(5TC)	16,050	▼ -732	16,446	▼ -325	14,688	▲ 17	13,864	▲ 13
	수프라막스(10TC)	15,018	▼ -255	15,025	▼ -299	12,889	▼ -35	12,355	▲ 18
	핸디(7TC)	13,890	▲ 29	13,903	▲ 74	11,960	▲ 120	11,648	▲ 32

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



2 시장동향

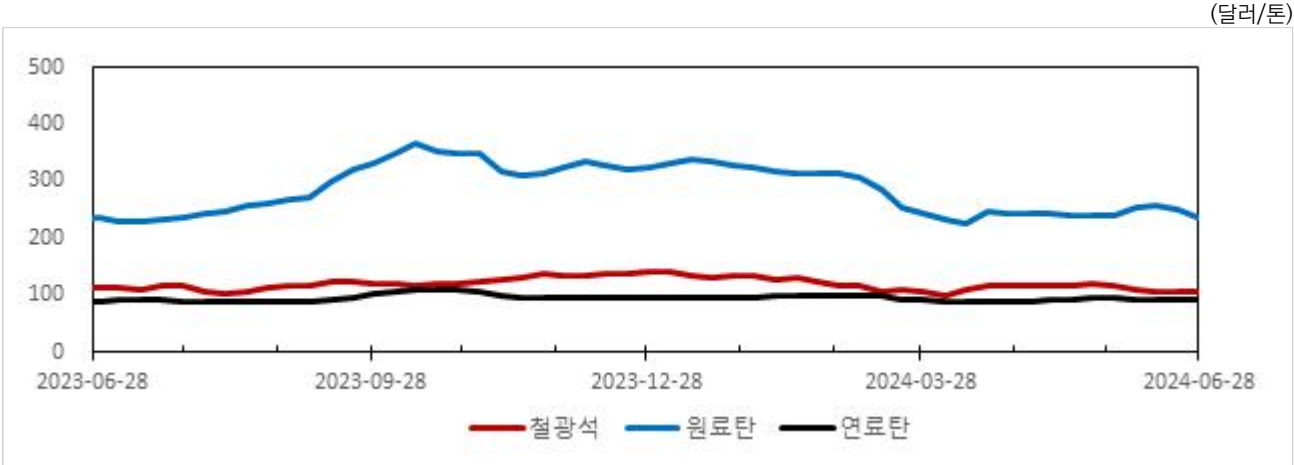
원자재 가격

(달러/톤)

구분	2024년		전주 대비 차이				2023년			
	6월 4주	전주 대비					6월 4주	연평균	최저	최고
철광석	104.8	106.8	▼	-1.9	-1.8	%	112.9	120.5	117.9	123.1
원료탄	237.6	251.5	▼	-13.9	-5.5	%	235.4	305.4	303.6	307.3
연료탄	90.7	91.9	▼	-1.2	-1.3	%	88.0	135.6	134.2	136.9
대두	427.5	426.4	▲	1.0	0.2	%	551.7	519.8	460.2	573.9
옥수수	166.6	174.1	▼	-7.5	-4.3	%	235.1	259.8	258.9	260.6

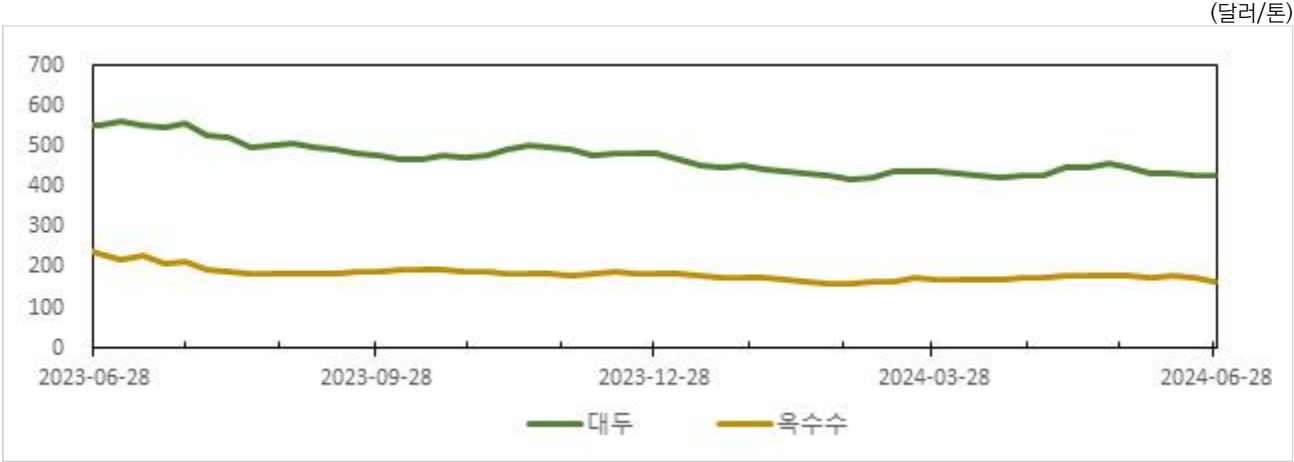
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT) ▲ 상승 ▼ 하락 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

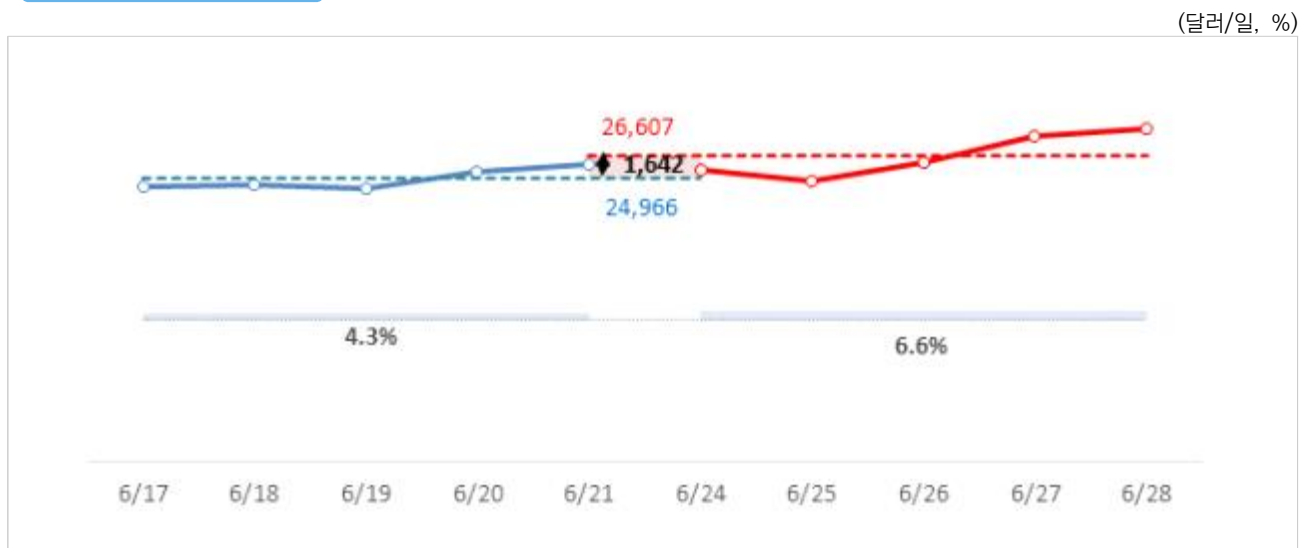
I 케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(6월 3주) 대비 6.6% 상승한 26,607달러/일을 기록함

(동향) 중국의 철광석 항만 재고 수요 증가, 중국 부동산 경기 부양책

- 최근 2주간 중국의 철광석 항만 재고가 감소하면서 수입 수요가 증가한 것으로 파악됨(마이스틸). 올해 1월부터 5월까지 중국의 철광석 수입량이 증가했으며, 이는 제철소의 조강 생산과는 상관없이 나타난 현상으로 분석됨. 작년과 올해 상반기에 발표한 중국의 경기 부양책 효과가 하반기에 나타날 것이라는 전망에 따라 철강의 핵심 원료인 철광석 가격이 하락해 경쟁력을 확보한 시점에 재고 비축을 위한 수입이 증가한 것으로 보임
- 지난 27일 중국 베이징시가 부동산 경기를 부양하기 위해 주택 구매 시 계약금 규정을 완화한다고 발표함. 이에 따라 철강 원료에 대한 수요 증가로 이어질 것이라는 긍정적 전망이 나오고 있으나, 여전히 대다수 전문가는 이에 대해 의문을 제기하고 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	6월 4주	6월 3주	전주대비차이	
BCI	3,208	3,010	▲ 198	6.6%
스팟운임(5TC)	26,607	24,966	▲ 1,642	6.6%
용선료	6개월	32,500	▲ 750	2.4%
	1년	24,750	▼ -500	-2.0%
	5년	20,000	▼ -1,000	-4.8%
FFA	8월물	25,734	▲ 348	1.4%
	4분기물	25,679	▲ 914	3.7%
	'25년	21,389	▲ 503	2.4%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

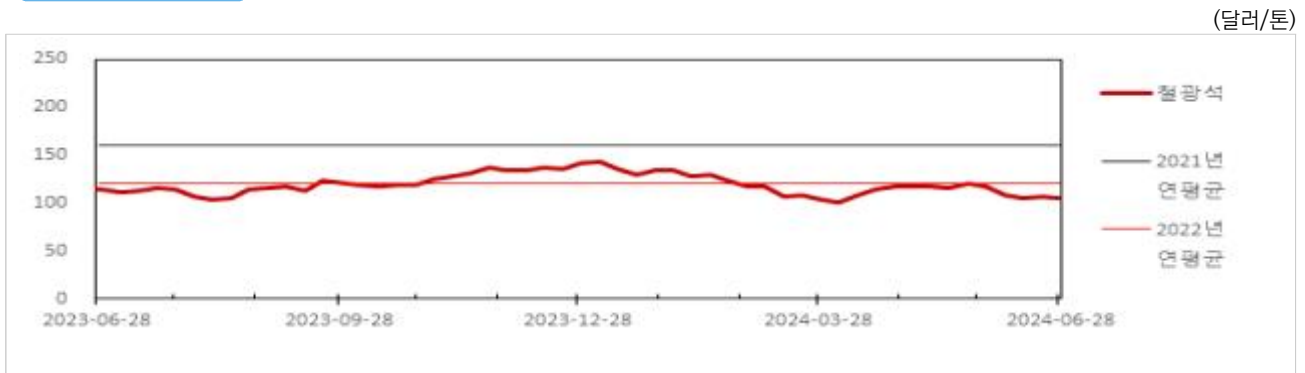
▲ 상승 ▼ 하락 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 1.8% 하락한 104.8달러/톤 기록

철광석 가격 추이



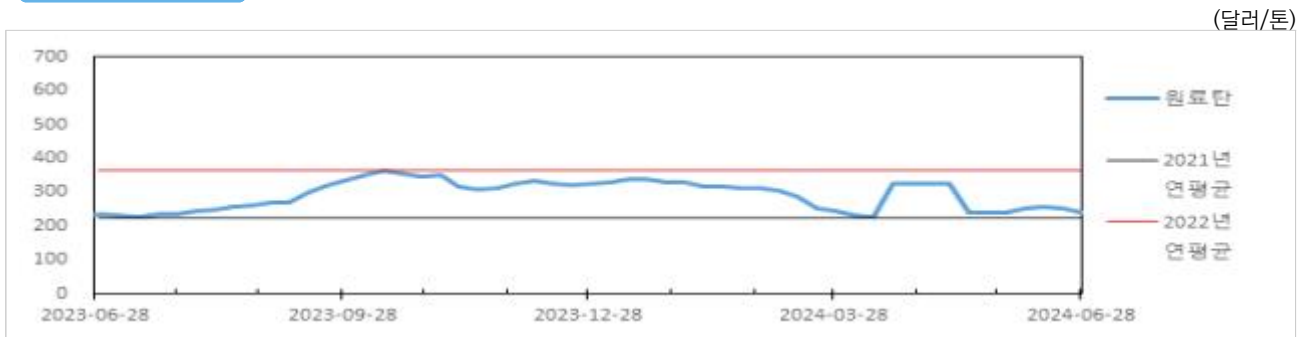
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 5.5% 하락한 237.6달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

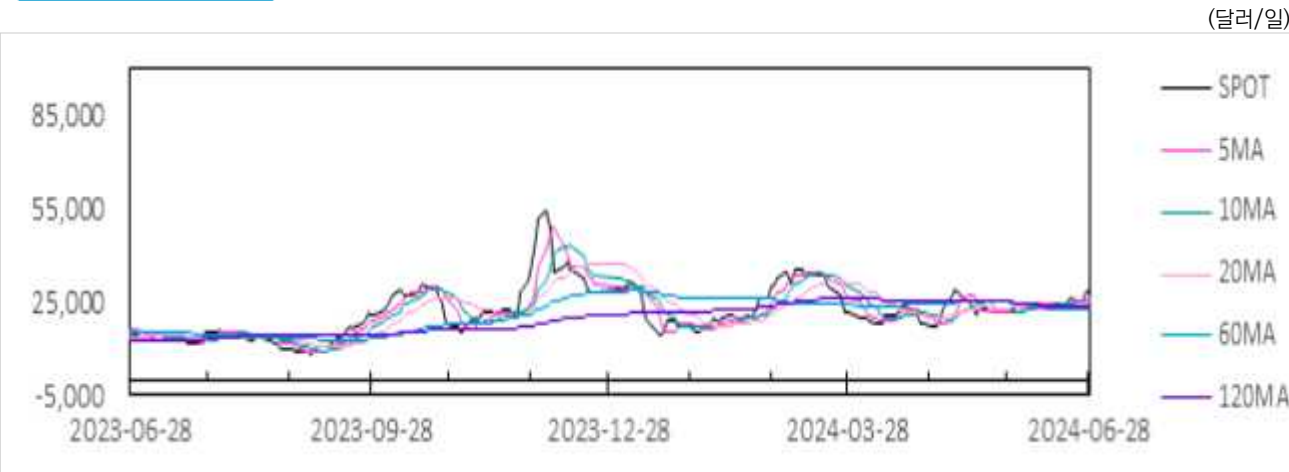


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나마스선-동향분석

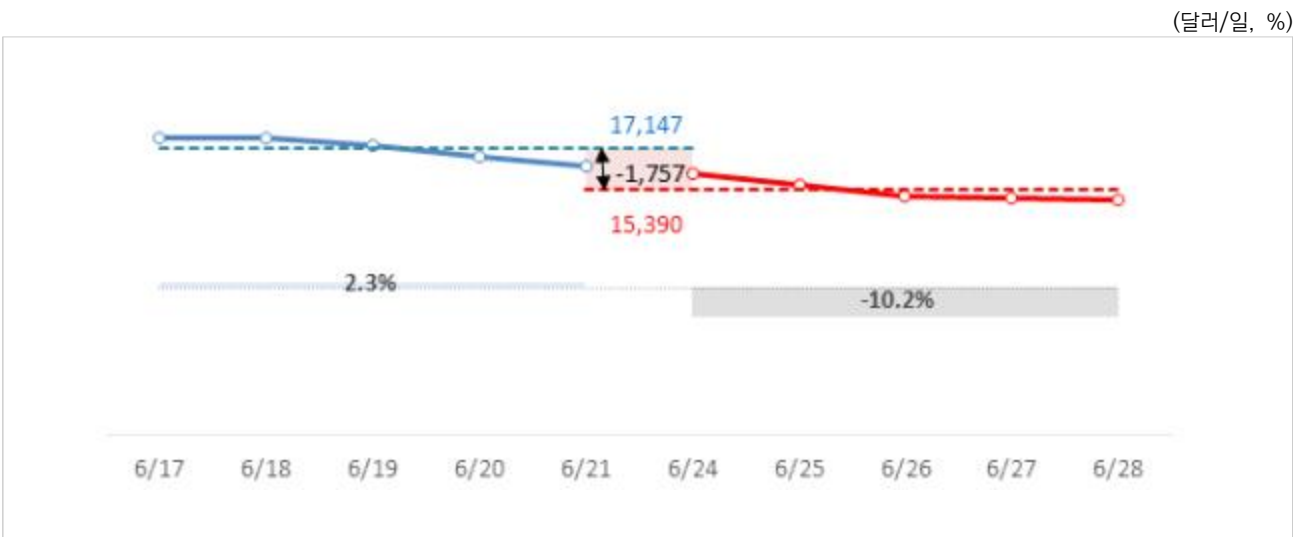
파나마스선

(운임) 전주 대비 10.2% 하락한 15,390달러/일 기록

(동향) 호주 글래드스톤 석탄 항 수출 중단

- 블랙워터 철도 시스템 사고로 인해 호주 퀸드랜드의 글래드스톤항(연 1억 200만 톤의 석탄을 처리하는 주요 항구임)에서 석탄 수출이 중단됨. 이 사고의 복구에 상당한 시간이 소요될 것으로 전망됨
- 지난 6월 28일 오전 3시경 글래드스톤항에서 북쪽으로 50Km 떨어진 래글런에서 트럭과 승용차가 충돌하여 전력선이 끊어지는 사고가 발생함. 이로 인해 철도 선로 건너편에서 열차가 멈춤 것으로 알려짐

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나마스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		6월 4주	6월 3주	전주대비차이		
BPI		1,710	1,905	▼ -196	-10.3	%
스팟운임(5TC)		15,390	17,147	▼ -1,757	-10.2	%
용선료	6개월	18,500	19,000	▼ -500	-2.6	%
	1년	17,125	17,475	▼ -350	-2.0	%
	5년	14,450	14,450	-	-	%
FFA	8월물	16,050	16,782	▼ -732	-4.4	%
	4분기물	16,446	16,772	▼ -325	-1.9	%
	'25년	14,688	14,670	▲ 17	0.1	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

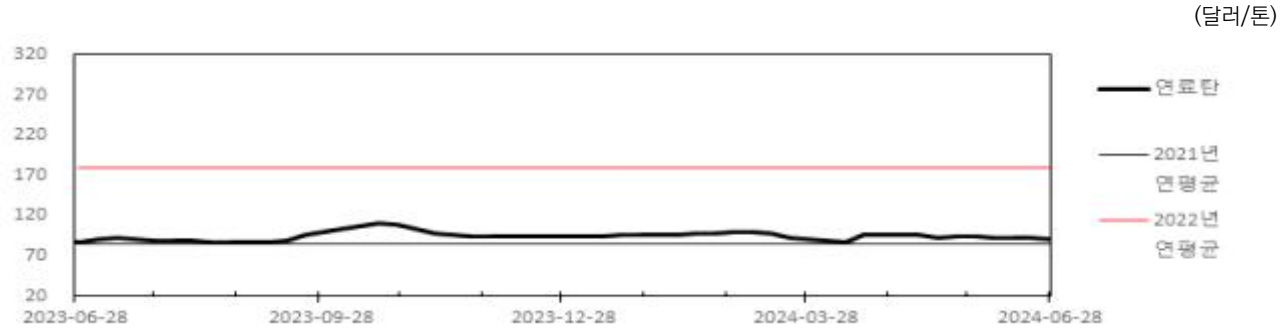
▲ 상승 ▼ 하락 혼조



3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 1.3% 하락한 90.7달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
6월 1주	93.2	▼ -0.5	-0.6	%
6월 2주	93.2	▲ 0.1	0.1	%
6월 3주	91.9	▼ -1.3	-1.4	%
6월 4주	90.7	▼ -1.2	-1.3	%

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 0.2% 상승한 427.5달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
6월 1주	435.0	▼ -11.2	-2.5	%
6월 2주	434.5	▼ -0.5	-0.1	%
6월 3주	426.4	▼ -8.1	-1.9	%
6월 4주	427.5	▲ 1.0	0.2	%

자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

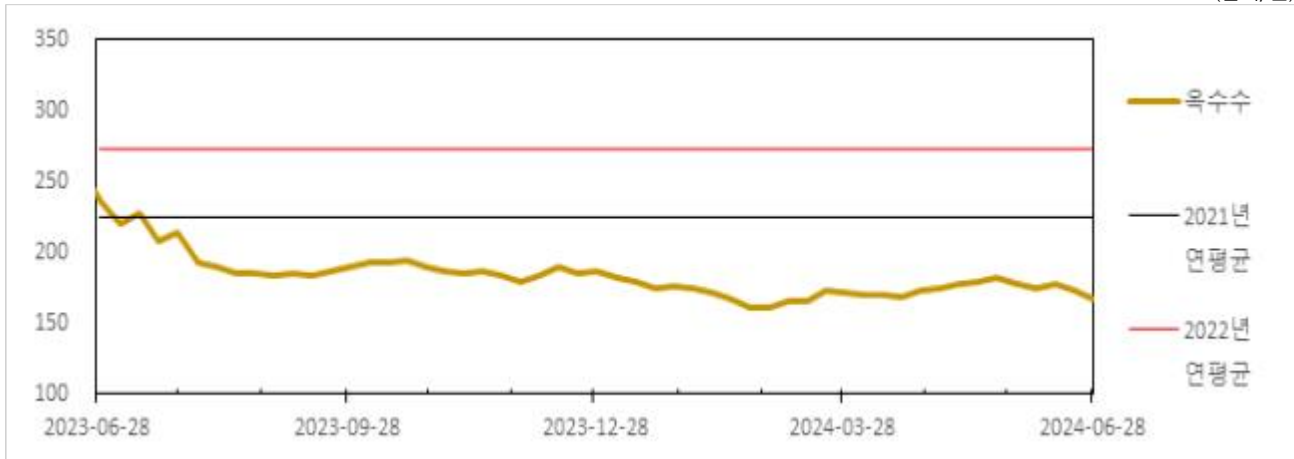


3 파나막스선-동향분석

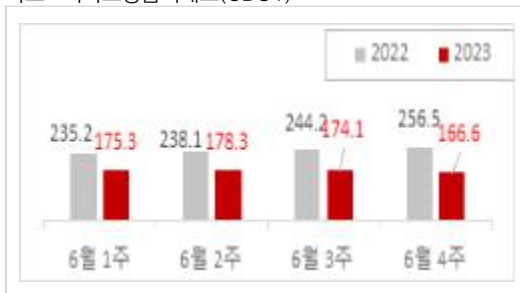
■ 옥수수 가격 : 전주 대비 4.3% 하락한 166.6달러/톤 기록

옥수수 가격 추이

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



(달러/톤)

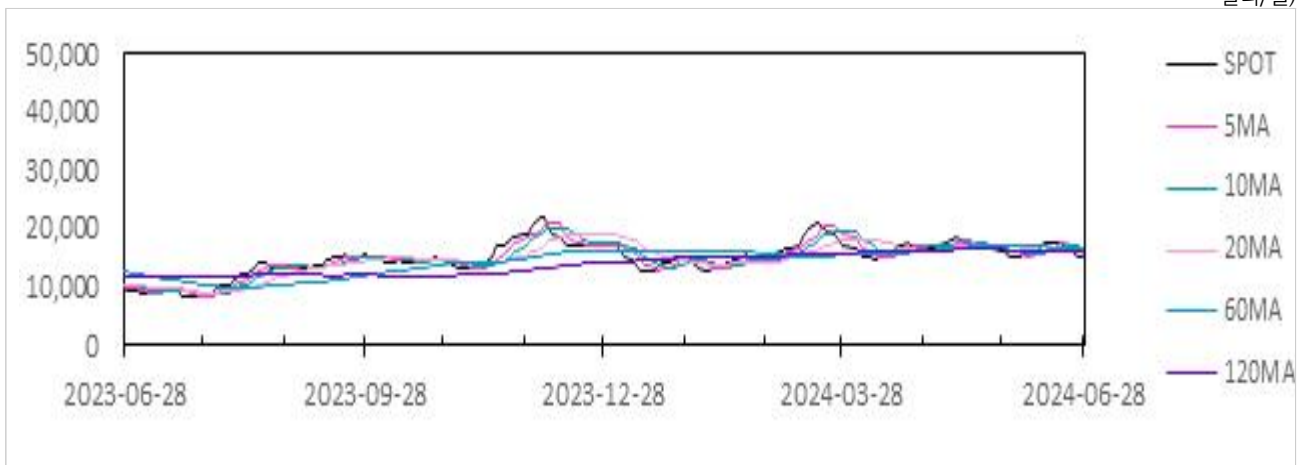
구분	옥수수 가격	전주대비차이		
6월 1주	175.3	▼ -3.1	-1.8	%
6월 2주	178.3	▲ 3.0	1.7	%
6월 3주	174.1	▼ -4.2	-2.4	%
6월 4주	166.6	▼ -7.5	-4.3	%

자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

3 파나막스선-기술분석

이동평균

달러/일



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

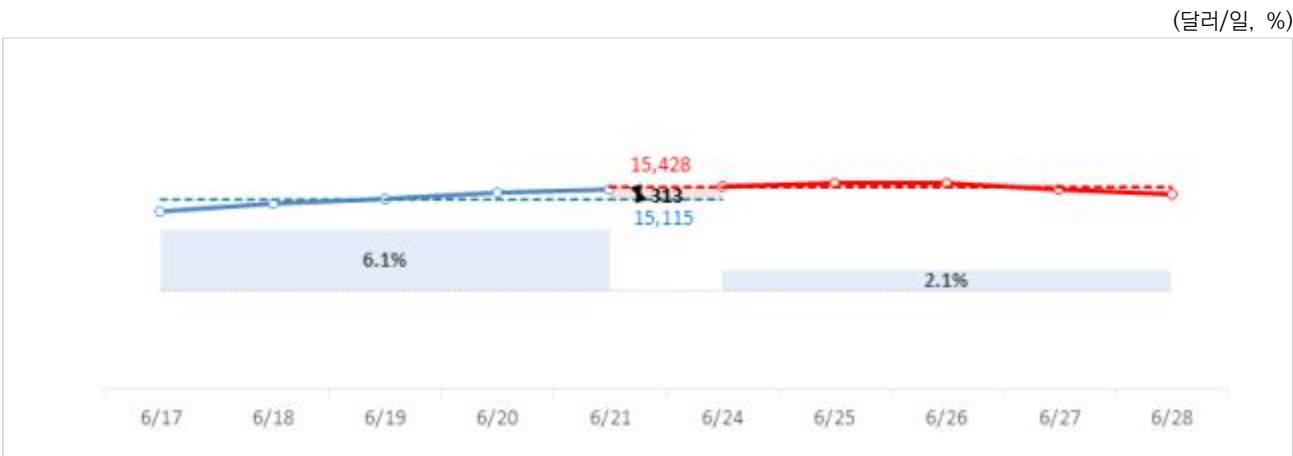
수프라막스선

(운임) 전주 대비 2.1% 상승한 15,428달러/일 기록

(동향) 인도네시아 석탄 생산업체 BSSR 연간 생산 목표치 하향 조정

- 인도네시아의 석탄 생산업체인 BSSR이 최근 석탄 가격 하락에 대응해 광산 운영의 효율성을 높이고, 석탄 생산량 전망치를 하향 조정할 것이라고 발표함. BSSR은 올해 1,800만 톤의 석탄을 생산할 목표를 세웠으나, 이는 전년 동기 대비 16% 감소한 수준임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		6월 4주	6월 3주	전주대비차이		
BSI		1,403	1,374	▲	29	2.1 %
스팟운임(10TC)		15,428	15,115	▲	313	2.1 %
용선료	6개월	17,250	17,650	▼	-400	-2.3 %
	1년	17,750	18,000	▼	-250	-1.4 %
	5년	15,000	15,000	-	-	- %
FFA	8월물	15,018	15,273	▼	-255	-1.7 %
	4분기물	15,025	15,324	▼	-299	-2.0 %
	'25년	12,889	12,925	▼	-35	-0.3 %

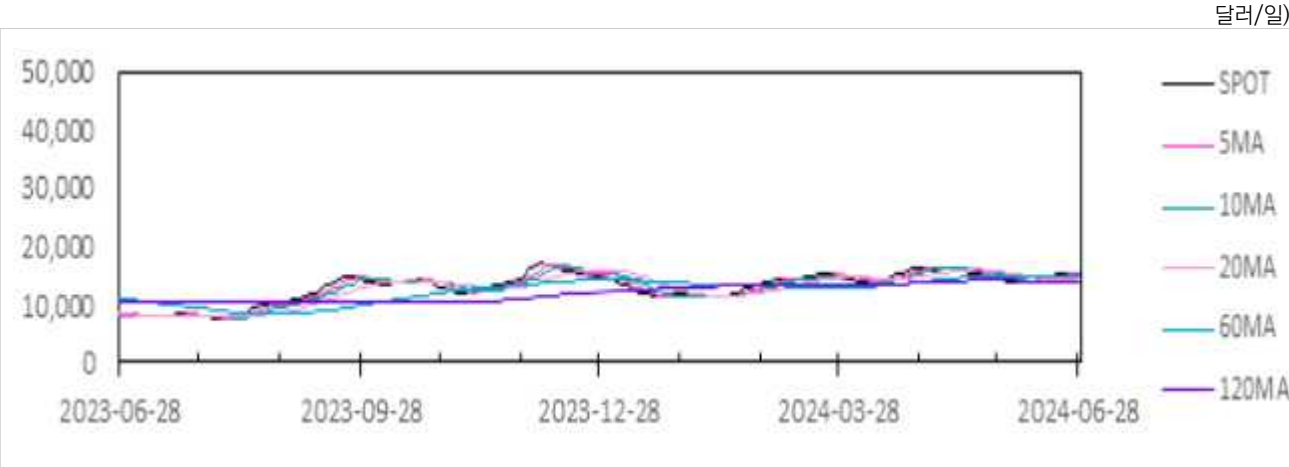
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 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 239p 상승한 3,714p를 기록

(운임) 컨테이너 운임강세 추세는 7월에도 이어질 것으로 전망

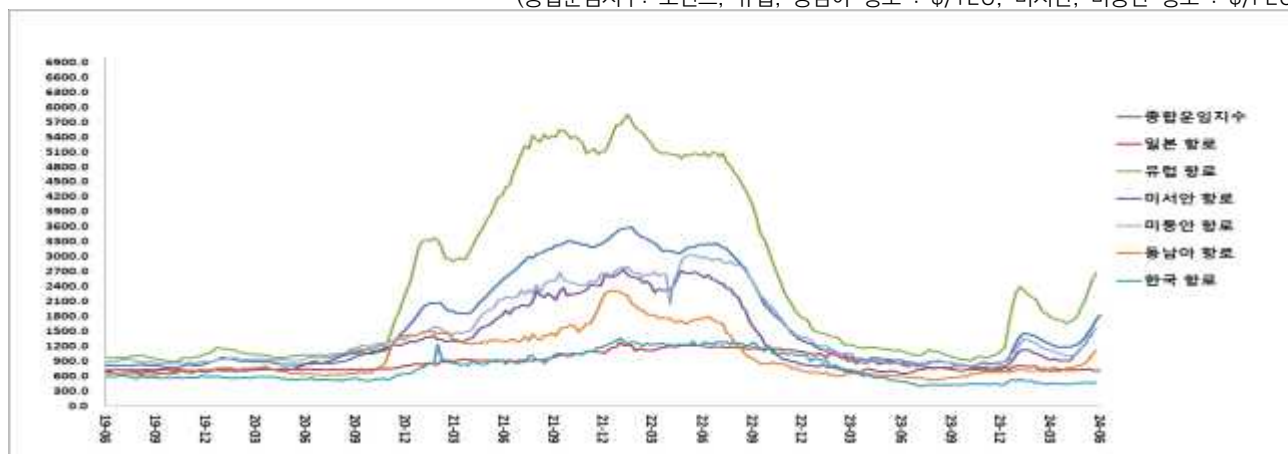
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 공급망 혼잡, 관세 문제, 항만 파업 등의 불확실 요인이 여전히 남아 있어, 고운임 추세는 지속될 것으로 전망

(현황) 수요강세, 관세이슈, 항만혼잡도 증가 등 운임 상승 동력이 지속되고 있음

- 7월 1일부 대부분의 주요 항로에서 일괄운임인상(GRI)을 시행함. 미-중 관세문제 이슈로 물량 증가 추세는 지속되고 있는 것으로 파악됨
- 수요 증가, 추가 선박 투입 등으로 상하이, 싱가포르, 북유럽 주요 항만 혼잡도가 증가하고 있어 운임 상승 압력에 영향을 미치고 있는 것으로 파악됨

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)

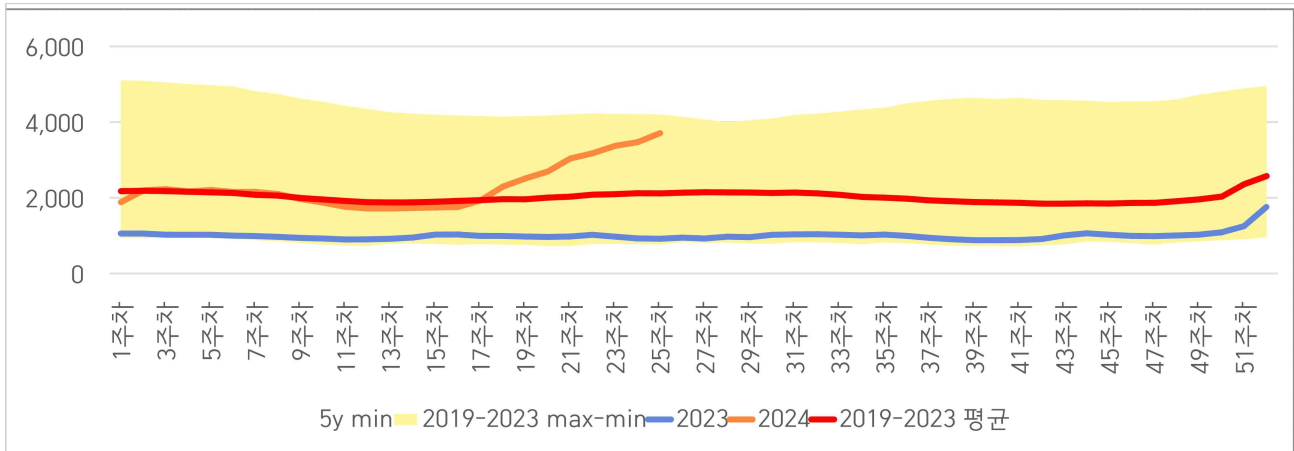
		06월 4주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	3,714	239	1,731	3,714	2,319	887	1,760	1,006
운임	유럽항로	4,880	544	1,943	4,880	2,863	562	2,694	882
	미서안항로	7,830	657	2,775	7,830	4,647	1,148	2,553	1,607
	미동안항로	9,274	997	3,931	9,274	5,962	2,010	3,559	2,529
	한국항로	172	3	138	172	157	131	238	161
	일본항로	299	0	297	309	302	306	927	337
	동남아항로	743	4	259	743	385	140	208	173.8

자료: 상하이해운거래소, Clarkson

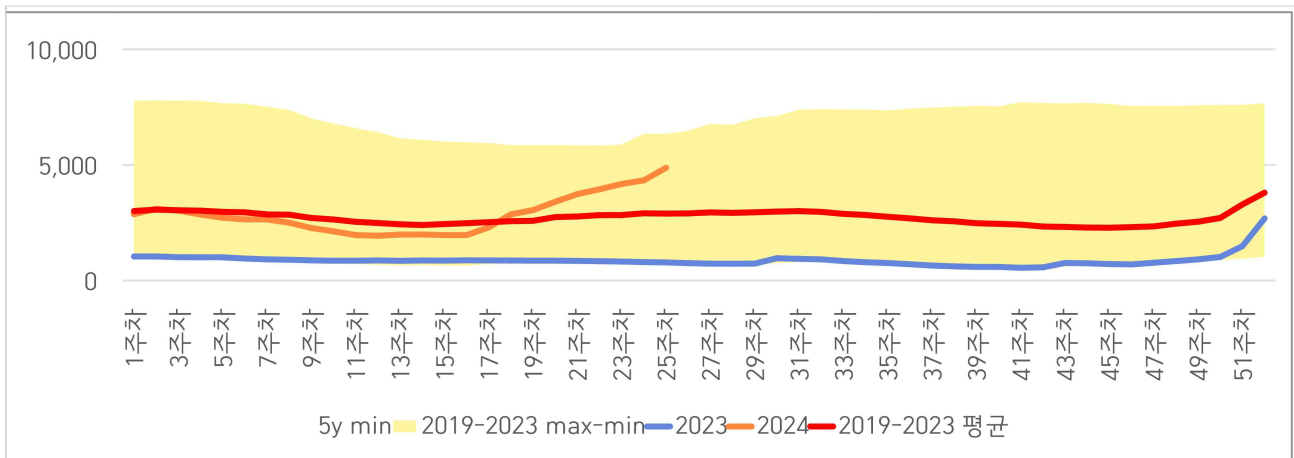


2 운임전망

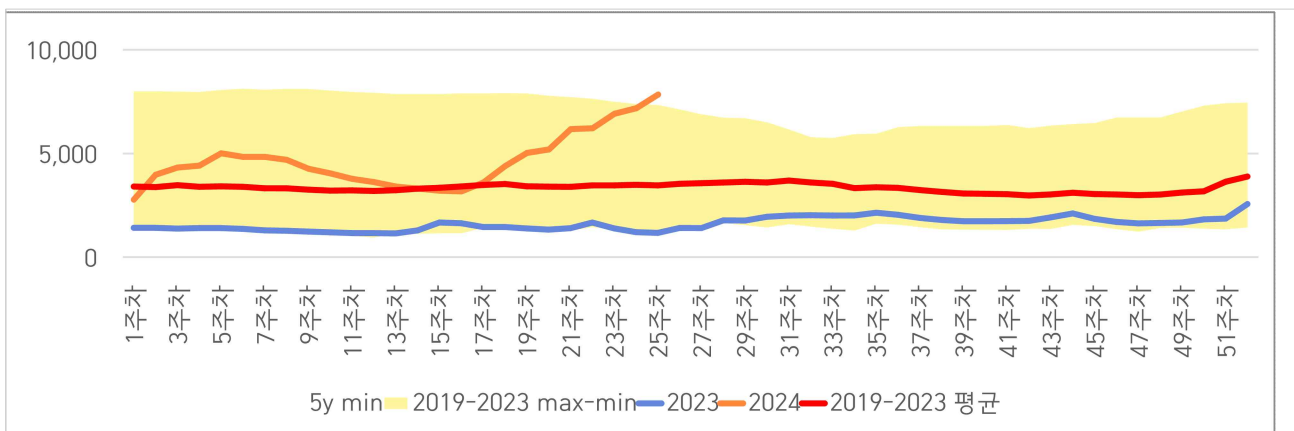
SCFI 지수는 상승할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 상승할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 상승할 것으로 전망





주요 해운지표

4. 주요 해운지표

(2024.06.28. 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	27	3	27	15	27	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	502	5	487	434	502	471	367	592	471
	Singapore	526	-5	520	444	536	491	378	580	470
	Korea	560	0	548	476	560	514	439	583	501
	Hong Kong	545	3	548	457	568	505	421	577	491
VLSFO	Rotterdam	570	6	554	530	615	575	514	631	570
	Singapore	629	15	604	578	657	627	554	705	622
	Hong Kong	632	9	619	606	680	637	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)	1,104	-16	1,156	1,104	1,277	1,191	1,253	1,544	1,391
	밀(국제)	574	-2	607	529	700	597	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