

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2024년 07월 08일
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	23

건화물선 지난주 케이프선운임은 전주 대비 12.7%상승한 29,995달러/일 기록

컨테이너선 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 19p 상승한 3,734p 기록

탱커선 지난주 유조선 운임은 전주 대비 0.5p 하락한 49.1 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

싱가포르 교통부, 선박 90% 지연 도착

- ▶ 싱가포르 교통부 장관 치홍타(Chee Hong Tat)에 따르면 선박의 90%가 제시간에 도착하지 않고 있다고 밝힘
 - 싱가포르 교통부는 컨테이너 항만의 혼잡을 완화하기 위해 케펠(Kepel)과 탄종파가(Tanjong Pagar) 터미널의 안벽 및 야드 공간을 다시 활성화할 것이라고 밝힘
 - 홍해 위기와 그에 따른 선박 경로 변경으로 인해 선박이 돌아오는데 시간이 더 오래 걸렸으며, 이러한 선박 중 일부는 겹선으로 도착하여 항만의 혼잡을 가중시킴
- ▶ Linerlytica에 따르면 결과적으로 싱가포르 항만의 컨테이너선 정박대기 시간이 4-5일에 달하는 등 상당한 추가 비용이 발생한것으로 나타남
 - 싱가포르 교통부 장관은 항만의 혼잡을 해소하기 위해 해양항만청(MPA) 및 항만운영사(PSA)와 긴밀히 협력하고 있으며 정박대기 시간 동안 벙커링을 하고 있다고 언급함
 - 또한 현재 관계자들의 노력으로 항만 혼잡은 완화되고 있지만 아시아발 조기선적 물량이 증가할 경우 상황은 악화될 수 있다고 덧붙임

자료: <https://www.lloydlist.com/LL1149802/Singapores-minister-for-transport-reveals-90-of-vessels-arriving-offschedule>

최건우 부연구위원

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

MSC, 컨테이너 시장 점유율 20% 기록

- ▶ 알파라이너에 따르면 세계 최대 컨테이너 선대 규모를 보유하고 있는 MSC는 이달 말까지 600만 TEU를 넘어설 것으로 예상됨
 - 머스크와 하판로이드의 제미니(Gemini) 협력이 시작되는 내년 2월까지 MSC의 선대 규모와 시장 점유율은 두 경쟁사를 합친 것과 유사할 것으로 예상됨
 - 알파라이너는 이러한 대규모 선대를 통해 MSC는 얼라이언스가 지배하고 있는 글로벌 컨테이너 시장에서 경쟁력을 갖춘 유일한 독립형 선사가 될 수 있다고 언급함
- ▶ 알파라이너에 따르면 대규모 신조 프로그램, 중고선 인수, 용선에 힘입어 MSC의 선대는 다른 선사들보다 빠르게 증가했다고 밝힘
 - MSC는 올해에도 14,000TEU의 노후된 선박을 폐선했지만, 28척의 신조선 인도로 인해 추가된 용량은 324,000TEU에 달함
 - 또한 로이즈리스트의 데이터에 따르면 MSC는 2023년 1월 이후 약 65척의 중고 컨테이너선을 구매한 것으로 나타남

자료: <https://www.lloydlist.com/LL1149782/MS-muscles-in-on-20-market-share>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

건화물선 시장, 하반기 운임 상승 및 하락 요인이 혼재할 것으로 전망

- ▶ 선박중개업체 BRS 측은 홍해 및 바브 엘 만델(Bab el Mandeb) 해협에서 발생하고 있는 후티 반군의 상선 공격으로 인한 우회 운항은 올해 하반기에도 건화물선 시장에 긍정적인 요인으로 작용할 것이라고 언급함
 - BRS 측은 후티 반군 공격에 대응하기 위한 해군 호송 작전도 큰 효과를 거두지 못했으며, 관련 국가들 역시 국내 문제에 집중하고 있기 때문에 우회 운항은 올해 말 또는 내년 초까지 이어질 것으로 전망함
 - 후티 반군 공격에 따른 우회 운항에 영향을 줄 수 있는 요인으로서는 현재 진행 중인 이란 대통령 선거를 언급했으며, 해당 선거 결과가 후티 반군 및 하마스의 향후 행보에 영향을 미칠 것이라고 덧붙임
- ▶ 그리고 중국의 경기 침체, 미국의 고금리 기조 유지 등의 요인은 건화물선 시장에 약세 요인으로 작용할 것이라 언급하면서 올해 3분기는 건화물선 운임의 하방 리스크가 가장 뚜렷하게 드러날 시기일 것이라 전망함
 - 스탠더드앤드푸어스(S&P) 등 주요 신용평가기관들은 중국의 주택 판매 전망치를 하향 조정했으며 지난달 중국의 구매관리자지수(PMI) 역시 임계점인 50 이하로 나타나 향후 원자재 수요 전망은 밝지 않다고 평가함
 - 다가오는 미 대선으로 올해 말까지 미 연준의 금리 인하는 어려울 것으로 전망했으며, 이에 따라 주요 원자재 수입처인 아시아 각국의 통화 약세 및 고환율로 발생하는 추가 비용이 수요를 억제할 것이라 예상함

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1149809/Dry-bulkers-pinch-between-Red-Sea-attacks-China-gloom-and-hawkish-Fed>

최영재 연구원

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

호주-중국 석탄 수출입 재개로 전 세계 석탄 교역량 회복세

- ▶ 선박중개업체 반체로 코스타(Banchero Costa) 측은 최근 주간 보고서에서 호주산 석탄의 중국 수출이 재개되면서 전 세계 석탄 무역이 빠른 속도로 확대되었으며 팬데믹 이전 수준까지 회복되었다고 언급함
 - 호주의 대중국 석탄 수출량은 2020년에는 6,600만 톤이었으나, 2021년에는 정치적 이슈로 인해 50만 톤으로 급감한 뒤 2022년 역시 30만 톤에 불과했으나 2023년에는 5,600만 톤까지 대폭 증가하였음
 - 선박추적기업 AXS 마린(Marine) 데이터에 따르면, 지난해 전 세계 석탄 적하량은 전년 대비 약 5.8% 증가한 13억 3,950만 톤이었으며 올해 1월~5월은 전년 동기 대비 2.5% 증가한 약 5억 5,680만 톤임
- ▶ AXS 마린 데이터에 따르면, 2022년의 호주 석탄 수출량은 2021년 3억 5,690만 톤에서 약 7.8% 감소한 3억 2,910만 톤으로 나타났으나 2023년에는 전년 대비 약 4.6% 증가한 3억 4,410만 톤으로 반등하였음
 - 지난해 호주 석탄의 최대 수입국은 일본으로 약 1억 3,000만 톤을 수입하여 전체 수출량의 약 29.9%를 차지하는 것으로 나타났으며, 2위는 중국으로 16.3%, 3위는 인도로 14.4%로 나타났음
 - 또한 지난해 호주에서 석탄 수출량의 약 56%는 포스트 파나마스 및 파나마스선에 선적되었으며, 약 40%는 케이프선에 선적되었으며, 핸디사이즈 및 수프라마크선이 차지하는 비중은 약 4% 수준으로 나타났음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/dry-bulk-market-australian-china-trade-route-recovering/>

최영재 연구원

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



1. 주간뉴스

원유운반선, 지난달 제품유 운송 전환 증가

- ▶ 에너지 시장분석기업 볼텍사(Vortex) 측은 지난 6월에 VLCC 4척, 수에즈막스 15척이 제품유 운송 용도로 전환된 것으로 집계되었다고 발표한 바 있으며 VLCC 4척이 추가로 전환될 수 있을 것이라 밝혔음
 - 홍해 위기로 인해 LR 제품선 운임은 최근 사상 최고치를 기록하는 등 변동성이 급증한 반면, 수에즈막스 및 VLCC 운임은 상대적으로 안정적인 움직임으로 보이고 있으며 특히 VLCC 운임은 최근 연중 최저 수준으로 하락하였음
 - 이에 따라 원유 등을 운송하던 VLCC 및 수에즈막스 선박의 화물창을 세척한 후 휘발유 및 경유 등의 제품유를 운송하여 규모의 경제 효과를 활용하여 수익성을 높이는 추세가 나타나고 있다고 전했음
- ▶ 볼텍사 측은 최근 동서 간 소형 제품선 수급 상황, 아시아 시장의 소형 제품선 운임 추세, 아프리카막스 및 LR2 선박 공급 상황 등을 고려할 때, 소형 원유운반선의 제품유 운송은 이루어지지 않을 것으로 예상함
 - 아시아 지역의 MR2 제품선 수요가 감소함에 따라 해당 지역의 MR 제품선 운임은 약세로 전환되었으며, 현재 소형 제품선 수급 상황을 고려할 때 원유운반선으로 제품유를 운송할 유인이 없다고 언급함

자료: <https://www.loydslist.com/LL1149815/Record-number-of-suezmaxes-carried-clean-products-in-June-says-Vortexa>

최영재 연구원

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

제품선 시장, 석유 수요 감소로 시장 및 선대 재조정 전망

- ▶ 2030년까지 전기차 전환 등으로 휘발유 및 경유 등 제품유를 중심으로 석유 수요가 감소할 것이라는 최근 국제에너지기구(IEA)의 발표로 향후 제품유 및 제품선 시장 전망에 대한 우려가 커지고 있는 상황임
 - 2026년부터 휘발유 수요가 20만 배럴/일 규모로 감소할 것이라고 예상되며, 경유 수요 역시 2027년부터 둔화될 것이라고 예상됨에 따라 2028년부터 전체 제품유 시장이 점진적으로 위축되어 변동성이 커질 것이라 전망됨
 - 2030년까지 아시아-태평양 지역이 제품유 수요 성장을 주도하는 반면, 유럽 및 북미 지역은 점진적으로 수요가 감소될 것이라 전망됨에 따라 석유 수요 전망은 지역별 패턴이 뚜렷해질 것이라 예상됨
- ▶ 2030년까지 대서양 지역의 정제 처리량은 약 60만 배럴/일 감소할 것으로 예상되는 반면, 아시아 등의 정제 처리량은 같은 기간 내 약 270만 배럴/일 증가할 것으로 전망됨에 따라 제품선 시장 재조정이 예상됨
 - 주요 제품유 소비 지역인 아시아 등지에서 정유 처리량이 증가하지만 장거리 거래가 발생하는 대서양 지역의 정유 처리량은 감소하여 아시아 역내 시장은 긍정적이나 전체 제품선 시장은 위축될 것이라 예상됨
 - 유럽의 러시아 제재 및 홍해 위기 등으로 현재 운임이 상승하고 발주량이 증가하는 추세이나 2028년부터 제품유 수요가 둔화되기 시작하면 제품선 시장이 위축되면서 선대 조정이 이루어질 것으로 전망됨

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/product-tanker-market-to-rebalance-in-response-to-contracting-oil-demand/>

최영재 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	7월 1주						
	주간평균운임	전주대비차이			'24년 8월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	29,995	▲ 3,388	12.7	%	25,458	▼ -276	-1.1 %
파나마선 5TC (달러/일)	14,439	▼ -950	-6.2	%	15,731	▼ -319	-2.0 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	14,813	▼ -615	-4.0	%	14,797	▼ -222	-1.5 %

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

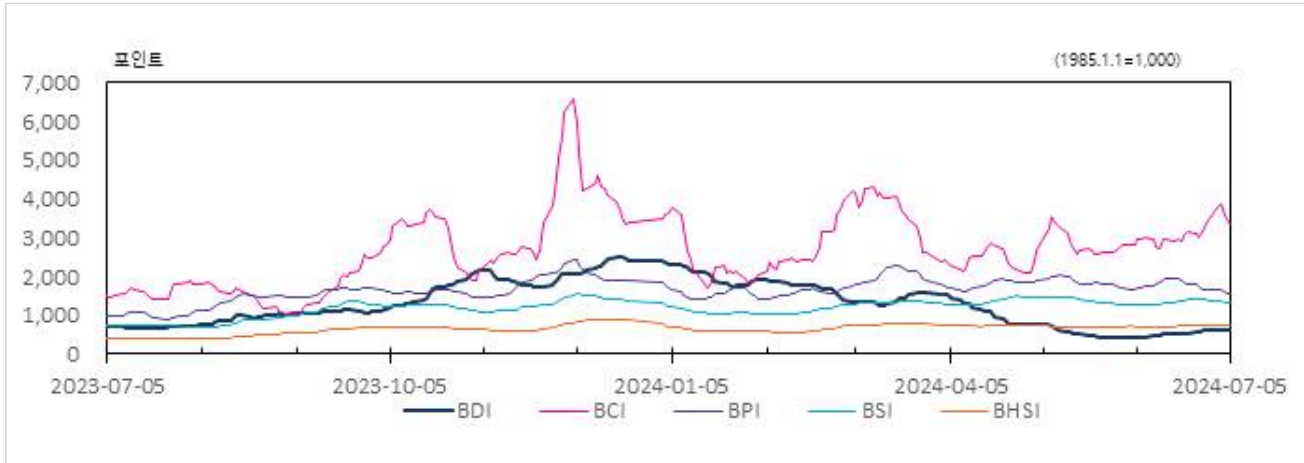


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		7월 1주	전주 대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	2,078	▲ 89	530	3,346	1,378	965	3,369	1,934
선형별 운임	케이프(5TC)	29,995	▲ 3,388	2,246	21,814	11,848	2,505	38,169	16,177
	파나마스(5TC)	14,439	▼ -950	7,277	16,669	12,276	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	14,813	▼ -615	6,874	14,703	10,928	11,685	33,366	22,152
	한디(7TC)	13,510	▼ -195	7,763	12,703	10,317	11,941	32,166	21,337
	케이프	23,625	▼ -1,125	13,750	25,125	17,161	12,250	31,500	21,406
1년 용선료	파나마스	16,825	▼ -300	12,050	18,750	15,202	15,250	30,750	22,072
	수프라막스	18,000	▲ 250	12,438	18,625	15,131	14,375	33,250	22,832
	한디	14,325	- -	9,750	15,500	12,512	12,375	29,000	20,387
건화물선 시장(FFA)									
		'24년 8월물		'24년 4분기물		2025년물		2026년물	
		7월 1주	전주 대비	7월 1주	전주 대비	7월 1주	전주 대비	7월 1주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	25,458	▼ -276	27,380	▲ 1,701	21,789	▲ 400	20,805	▲ 159
	파나마스(5TC)	15,731	▼ -319	16,726	▲ 280	14,741	▲ 53	13,878	▲ 14
	수프라막스(10TC)	14,797	▼ -222	14,969	▼ -56	12,909	▲ 20	12,387	▲ 32
	한디(7TC)	13,838	▼ -52	14,009	▲ 106	12,137	▲ 177	11,700	▲ 52

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

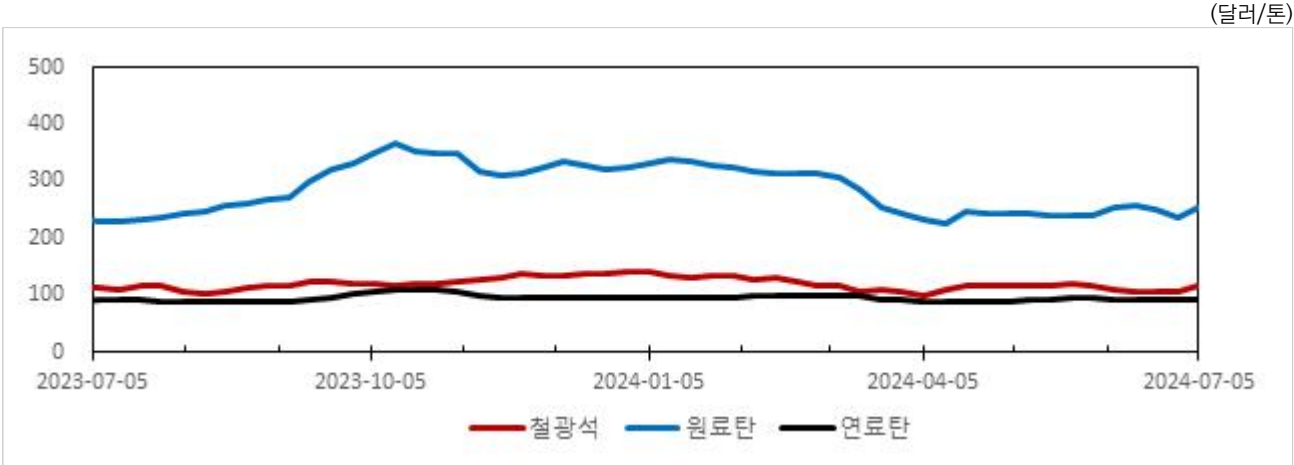
원자재 가격

(달러/톤)

구분	2024년		전주 대비 차이				2023년			
	7월 1주	전주 대비					7월 1주	연평균	최저	최고
철광석	115.9	104.8	▲	11.0	10.5	%	111.0	120.5	117.9	123.1
원료탄	253.8	237.6	▲	16.2	6.8	%	228.8	305.4	303.6	307.3
연료탄	90.0	90.7	▼	-0.7	-0.8	%	90.6	135.6	134.2	136.9
대두	430.8	427.5	▲	3.3	0.8	%	562.2	519.8	460.2	573.9
옥수수	159.0	166.6	▼	-7.7	-4.6	%	219.8	259.8	258.9	260.6

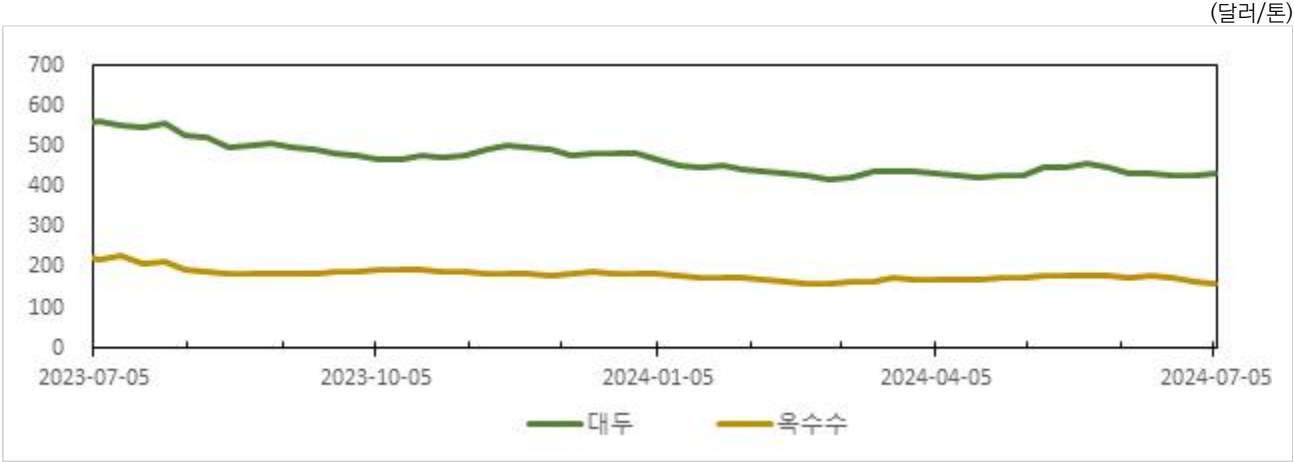
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT) ▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

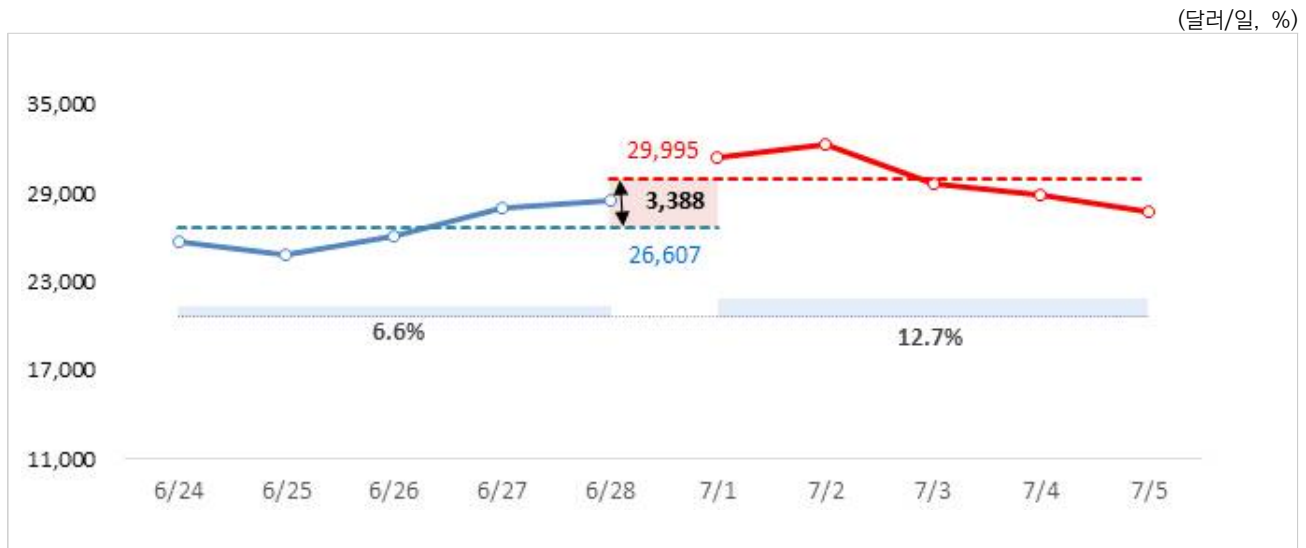
케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(6월 4주) 대비 12.7% 상승한 29,995달러/일을 기록함

(동향) 호주 그로스베너(Grosvenor)광산 화재로 폐쇄, 중국 '3중 전화' 개최 예정

- 지난 6월 29일 호주 퀸즐랜드에 위치한 그로스베너 광산이 화재로 인해 운영을 중단함. 광산의 재가동 시점은 몇 달 정도 소요될 것으로 예상되지만, 정확한 시점은 아직 정해지지 않음. 그로스베너 광산의 2024년 원료탄 생산 목표치는 약 350만 톤임. 이 중 올해 하반기에 120만 톤의 원료탄을 생산 예정이었으나, 이번 사고로 인해 8월부터 광산업체의 공급이 제한적일 것으로 예상됨. 다만 7월 분에 대해서는 재고가 충분할 것이라는 분석임
- 오는 7월 15일부터 18일까지 중국의 '3중 전화'가 개최될 예정임. 이번 회의에서는 부동산 시장 침체와 소비 심리 위축 회복을 위한 강력한 부양책이 발표될 것으로 기대되는 한편, 회의적인 여론도 존재하고 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		7월 1주	6월 4주	전주대비차이	
BCI		3,617	3,208	▲ 408	12.7%
스팟운임(5TC)		29,995	26,607	▲ 3,388	12.7%
용선료	6개월	33,625	32,500	▲ 1,125	3.5%
	1년	23,625	24,750	▼ -1,125	-4.5%
	5년	21,250	20,000	▲ 1,250	6.3%
FFA	8월물	25,458	25,734	▼ -276	-1.1%
	4분기물	27,380	25,679	▲ 1,701	6.6%
	'25년	21,789	21,389	▲ 400	1.9%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

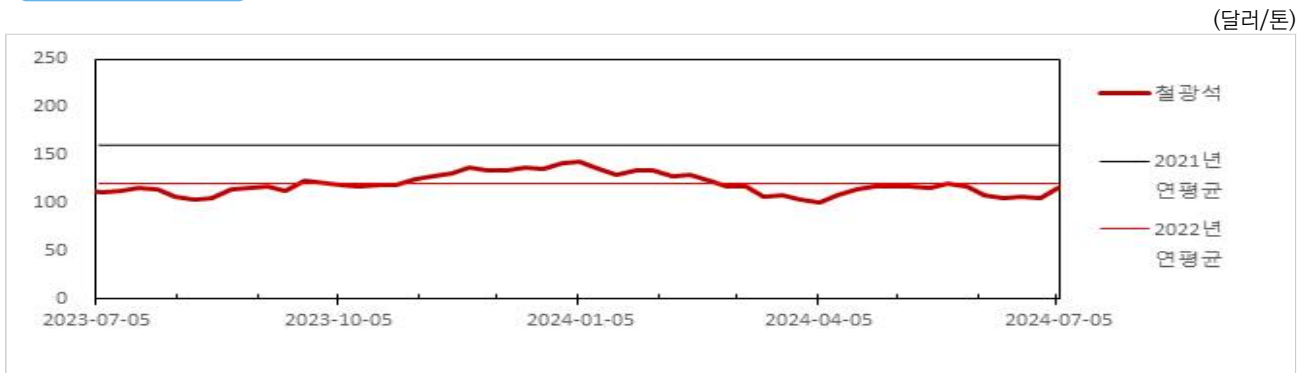
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 10.5% 상승한 115.9달러/톤 기록

철광석 가격 추이



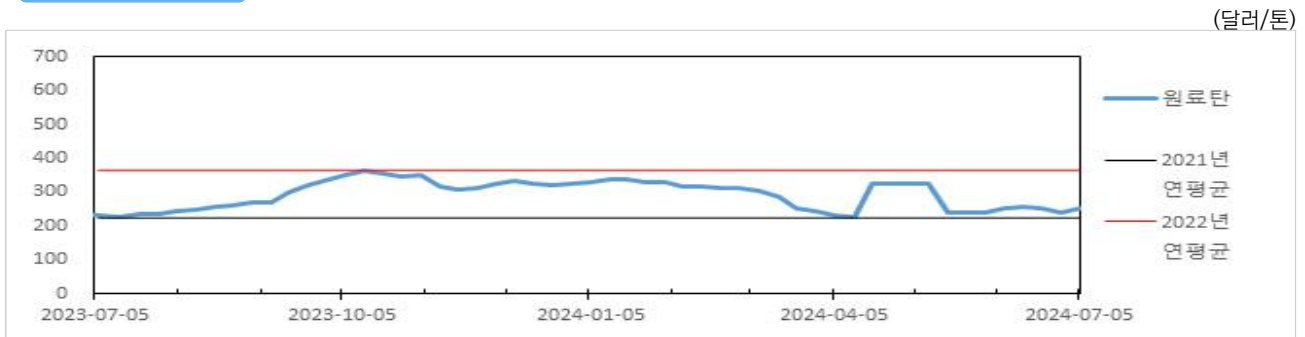
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 6.8% 상승한 253.8달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

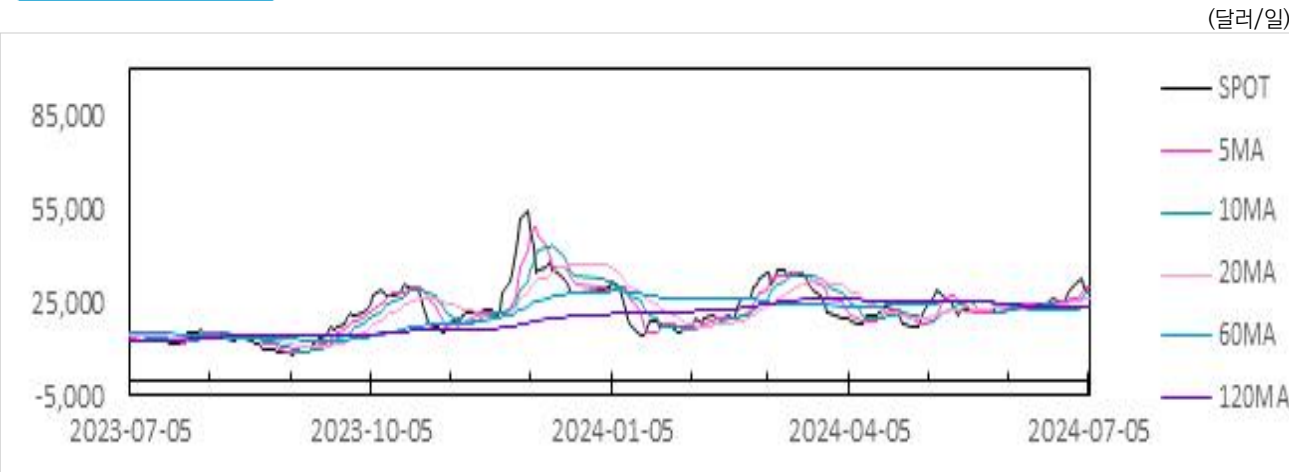


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나마스선-동향분석

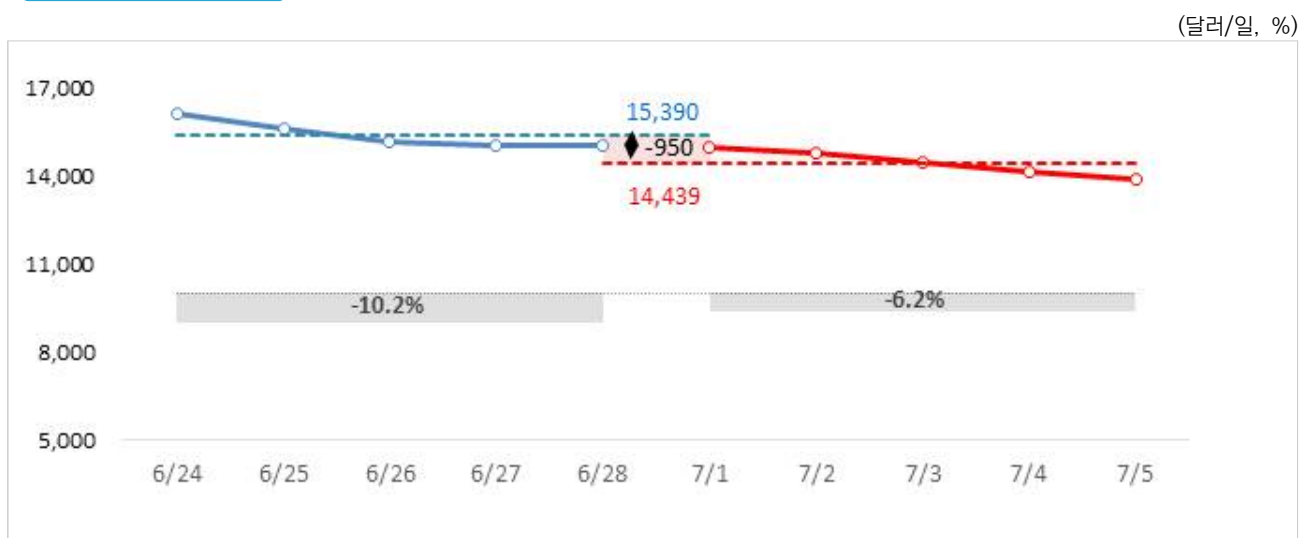
파나마스선

(운임) 전주 대비 6.2% 하락한 14,439달러/일 기록

(동향) 인도 힌두스탄 아연(Hindustan Zinc) 연료탄 수입, 미시시피강 상류 수위 증가

- 인도 힌두스탄 아연이 최대 30만 톤의 연료탄을 수입하려고 추진 중임
- 미시시피강 상류의 수위가 높아져 갑문이 폐쇄됨. 이로 인해 바지선 운송에 지연이 발생할 것으로 보임. 대형 바지선 운송업체인 American Commercial barge는 7~10일 정도의 중단이 예상되며, 이후 2~3주 동안 회복하는데 시간이 필요할 것으로 전망함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나마스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		7월 1주	6월 4주	전주대비차이		
BPI		1,605	1,710	▼	-105	-6.2 %
스팟운임(5TC)		14,439	15,390	▼	-950	-6.2 %
용선료	6개월	19,250	18,500	▲	750	4.1 %
	1년	16,825	17,125	▼	-300	-1.8 %
	5년	14,450	14,450	-	-	- %
FFA	8월물	15,731	16,050	▼	-319	-2.0 %
	4분기물	16,726	16,446	▲	280	1.7 %
	'25년	14,741	14,688	▲	53	0.4 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

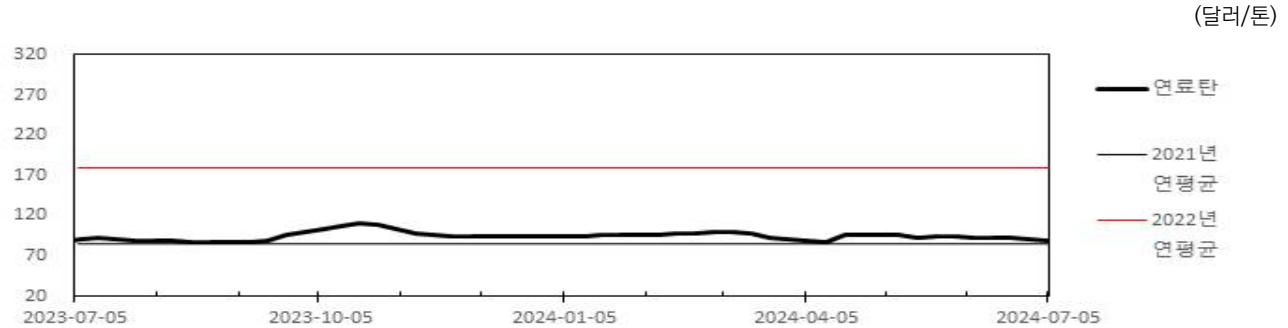
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 0.8% 하락한 90.0달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson

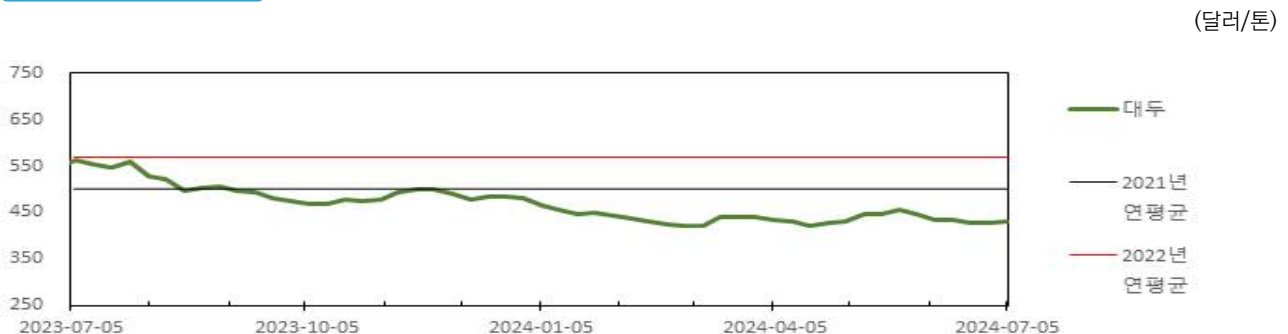


구분	연료탄가격	전주대비차이		
6월 2주	93.2	▲ 0.1	0.1	%
6월 3주	91.9	▼ -1.3	-1.4	%
6월 4주	90.7	▼ -1.2	-1.3	%
7월 1주	90.0	▼ -0.7	-0.8	%

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 0.8% 상승한 430.8달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



구분	대두 가격	전주대비차이		
6월 2주	434.5	▼ -0.5	-0.1	%
6월 3주	426.4	▼ -8.1	-1.9	%
6월 4주	427.5	▲ 1.0	0.2	%
7월 1주	430.8	▲ 3.3	0.8	%

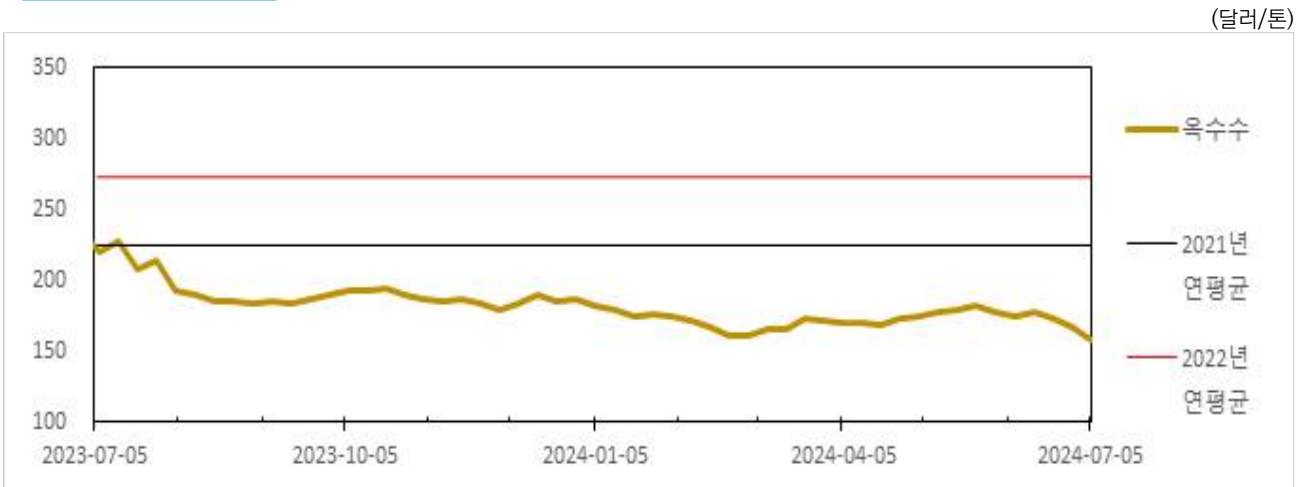
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선-동향분석

옥수수 가격 : 전주 대비 4.6% 하락한 159.0달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



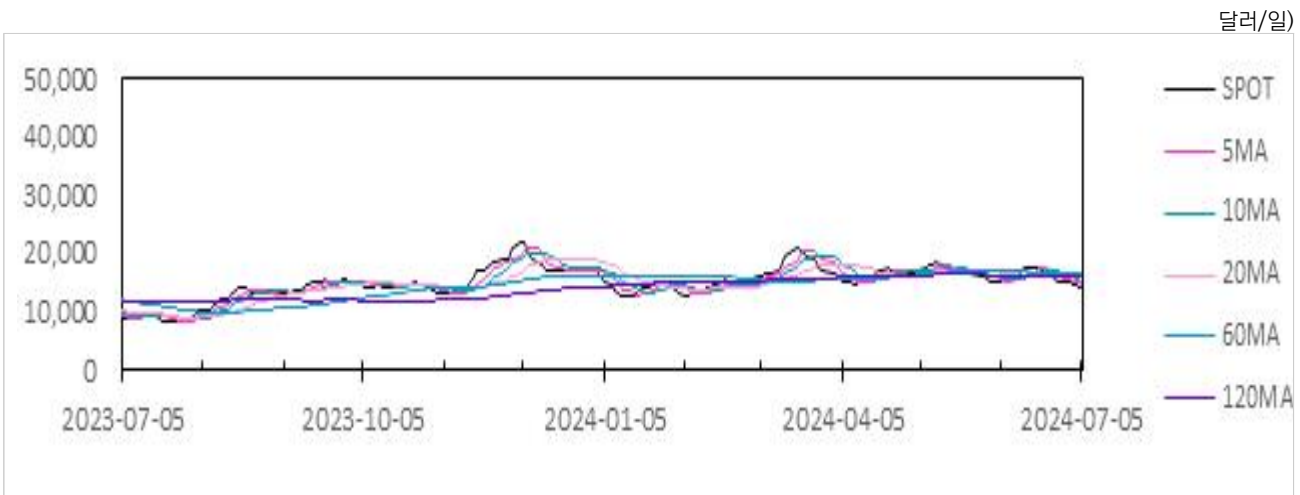
자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

I 수프라막스선

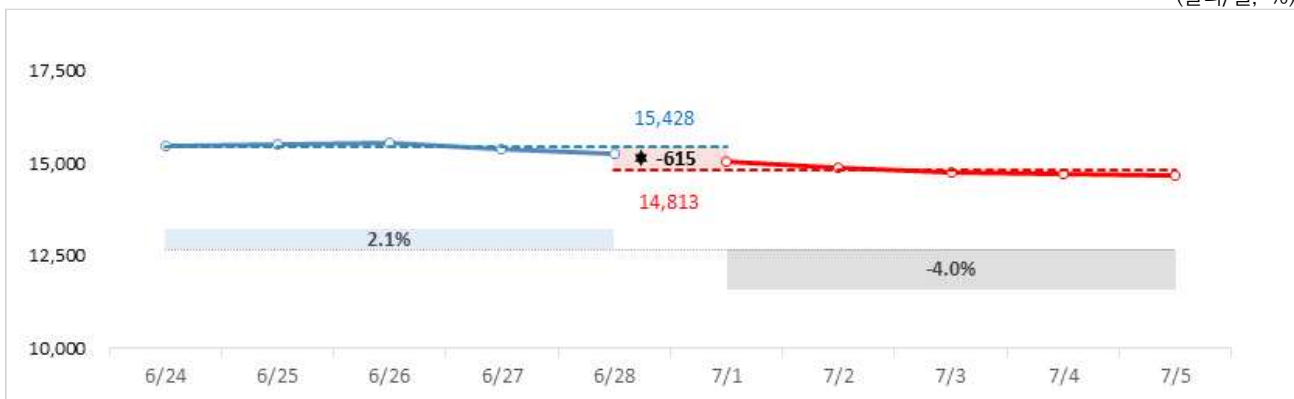
(운임) 전주 대비 4.0% 하락한 14,813달러/일 기록

(동향) 6월 인도 석탄 생산량 증가, 인도 전력부 화력발전소 석탄 수입 의무 기간 연장

- 6월 인도의 석탄 생산량은 8,463만 톤으로 전년(7,392만 톤) 동기 대비 14.49% 늘어남. 이로써 6월 30일 기준 석탄 회사가 보유한 재고는 9,502만 톤에 달했으며, 화력 발전소의 재고 비축분은 4,670만 톤을 기록하며 전년 동기 대비 각각 42%, 30% 증가함
- 인도 전력부는 국내 발전소가 수입 석탄과 국내 생산 석탄을 혼합하도록 하는 의무 기간을 6월 중순에서 10월 15일까지 연장하기로 함. 이 조치는 악천후로 인해 석탄 공급이 중단되는 몬순 시즌 동안 안정적인 공급을 보장하는 것을 목표로 하며, 올해 인도의 몬순 시즌은 6월 중후반에 끝날 것으로 예상됨

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		7월 1주	6월 4주	전주대비차이	
BSI		1,346	1,403	▼ -56	-4.0 %
스팟운임(10TC)		14,813	15,428	▼ -615	-4.0 %
용선료	6개월	17,375	17,250	▲ 125	0.7 %
	1년	18,000	17,750	▲ 250	1.4 %
	5년	15,000	15,000	-	- %
FFA	8월물	14,797	15,018	▼ -222	-1.5 %
	4분기물	14,969	15,025	▼ -56	-0.4 %
	'25년	12,909	12,889	▲ 20	0.2 %

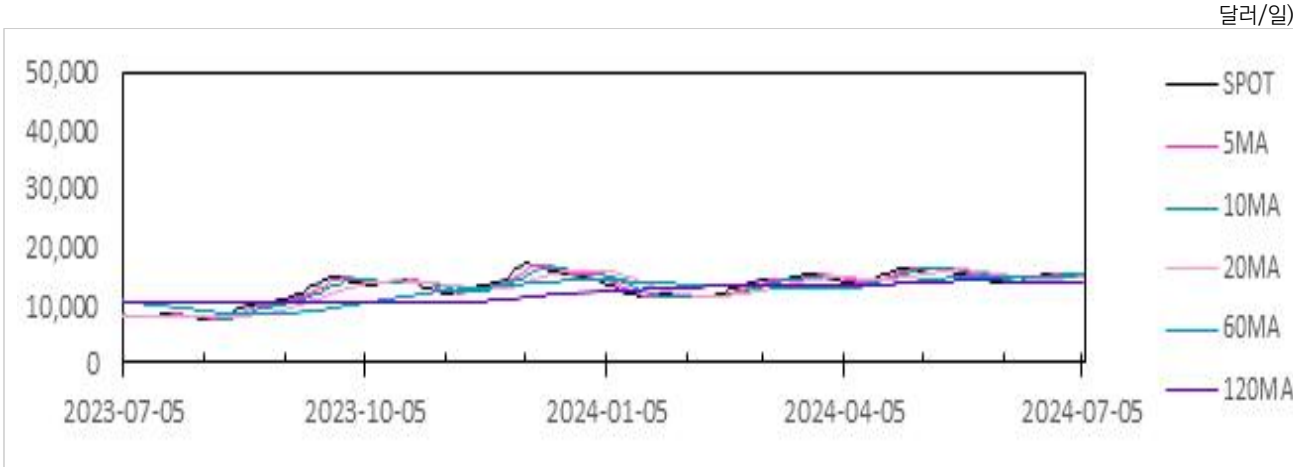
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 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 19p 상승한 3,734p를 기록

(운임) 중국발 추가 선박 투입으로 선박이 증가하며 운임 상승세 둔화

○ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 부분적 항만 체선은 여전히 남아있지만 지속적인 추가 선박 투입으로 제한적 상승

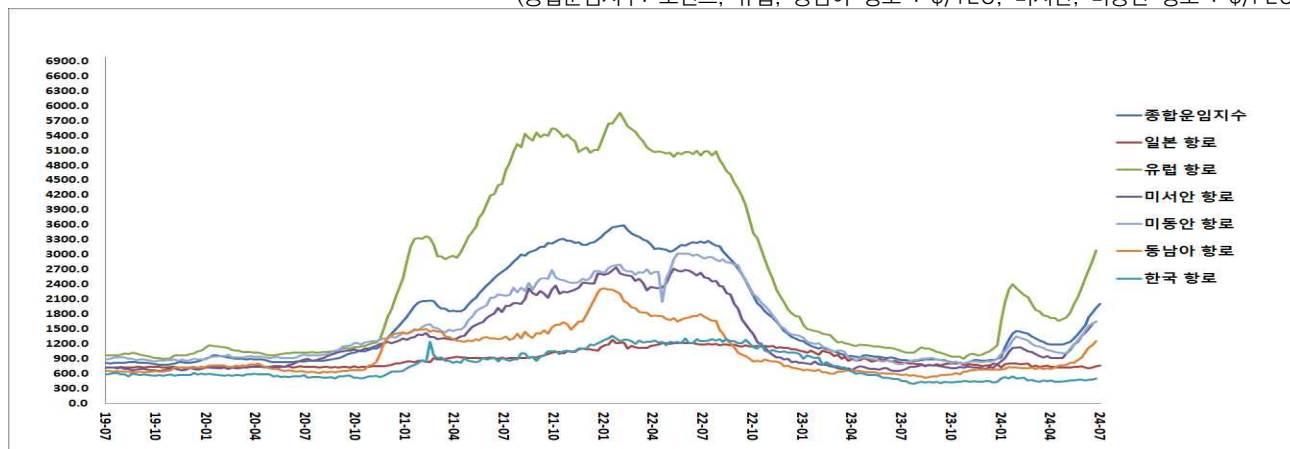
(현황) 추가 선박투입 운임 상승 추세 제동, 7월 15일부 일괄운임인상 여부가 향후 운임 추세에 중요

○ 아시아-북미 항로 운임은 공급망 혼란으로 인한 조기 선적 진행으로 성수기 할증 운임이 조기 반영되고 있으며 추가 선박의 투입에도 불구하고 7월말까지 선박은 타이트한 것으로 파악됨

○ 아시아-유럽 항로 운임은 상승 추세가 멈추었지만 글로벌 주요 항만의 정체로 인해 공급 부족현상이 지속되어 일부 글로벌 선사들은 7월 15일부 추가 일괄운임인상(GRI)을 고려하고 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)

		07월 1주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	3,734	19	1,731	3,734	2,376	887	1,760	1,006
운임	유럽항로	4,857	-23	1,943	4,880	2,943	562	2,694	882
	미서안항로	8,103	273	2,775	8,103	4,776	1,148	2,553	1,607
	미동안항로	9,945	671	3,931	9,945	6,121	2,010	3,559	2,529
	한국항로	166	-6	138	172	158	131	238	161
	일본항로	299	0	297	309	302	306	927	337
	동남아항로	730	-13	259	743	399	140	208	173.8

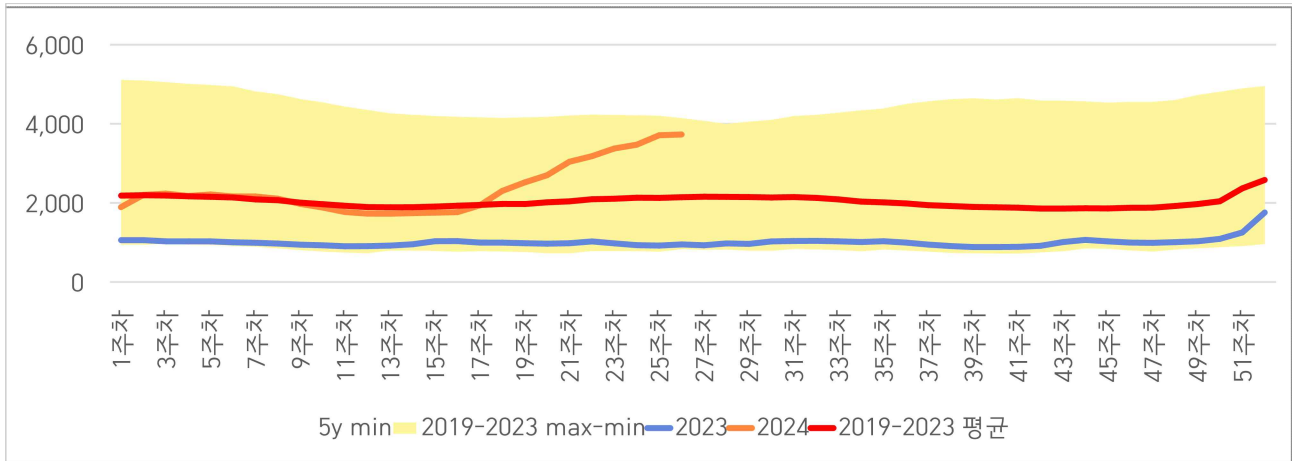
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



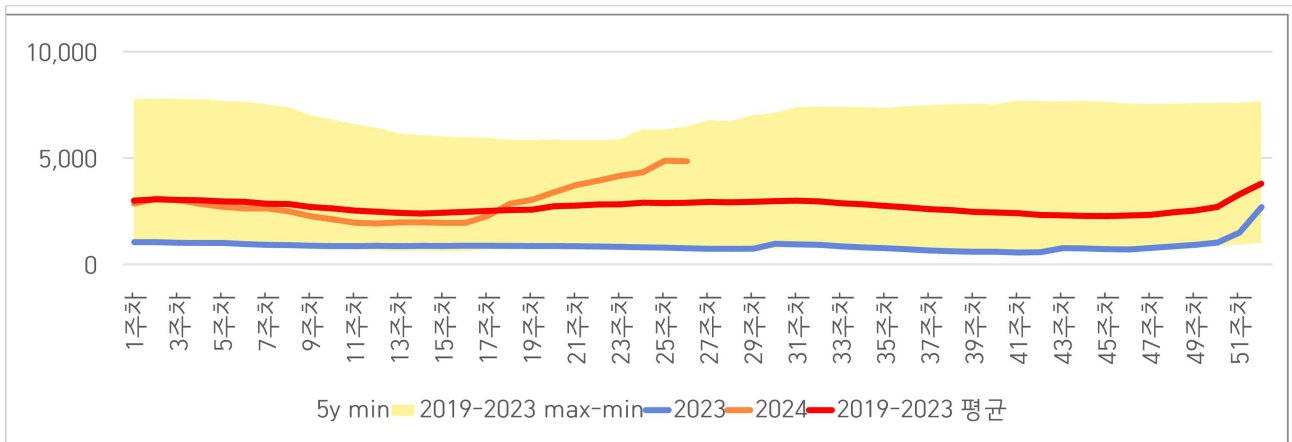
2 운임전망

| 7월 2주('24.7.8~'24.7.12)

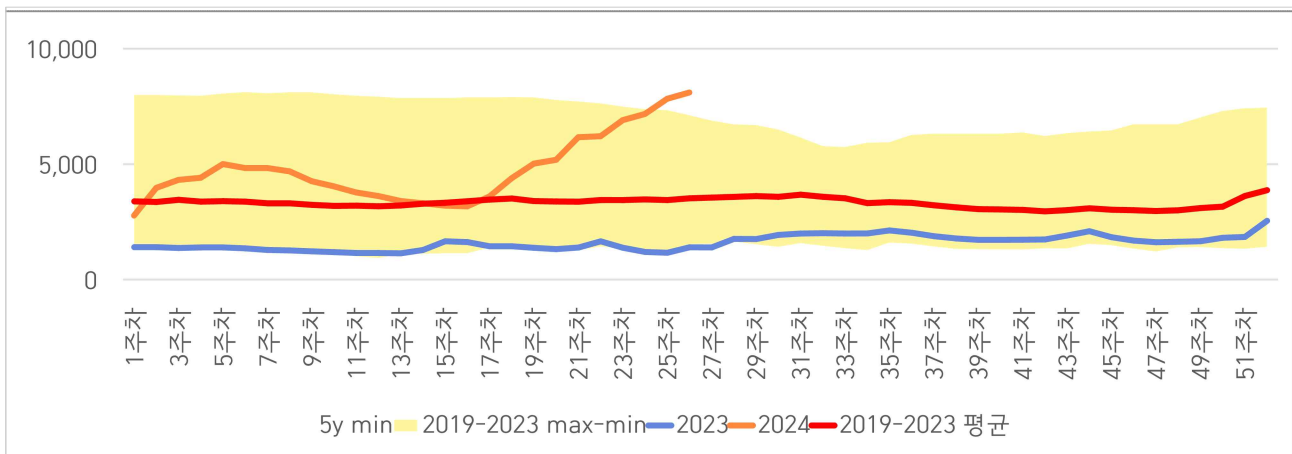
SCFI 지수는 상승할 것으로 전망



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 0.5p 하락한 49.1을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

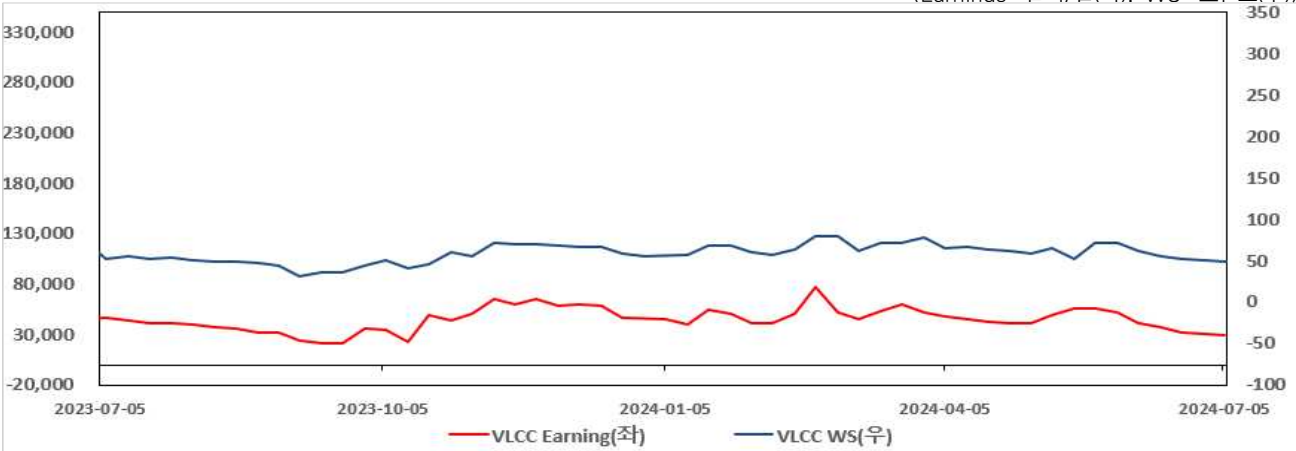
구분	7월 1주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	49.1	▼	0.5	1.0 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	31.5	▼	1.0	3.1 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	48.5	▼	1.5	3.0 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	55.0	▼	1.0	1.8 %

(동향) 원유 소비 둔화로 인한 선박 수급 불균형 현상 누적, 상황 회복 모멘텀 부재로 운임 약세 지속

- 현재 최대 원유 수입국 중국의 제조업 둔화 등으로 인한 경기 부진 현상이 지속되며 글로벌 원유 수요에 악영향을 미치고 있으며, 중동지역을 중심으로 물동량 부진으로 인한 시장 침체가 계속되면서 선박 수급 불균형 현상 또한 해소되지 않고 있음
- 지난 5일 중국 정부가 올해 7월부터 내년 3월까지 전략비축유(SPR) 약 6천만 배럴을 긴급 비축할 예정인 것으로 파악되면서 중장기적 관점에서 물동량 증가에 대한 기대감이 유입됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수 :

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		7월 1주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	49	1	49	80	63	31	94	57
항로(TD3C)	평균 수익	24,765	-1,213	24,266	74,778	40,772	2,945	97,526	36,033
VLCC	1년 용선료	47,500	-	45,250	48,500	47,241	36,500	50,000	41,303

자료: Clarkson

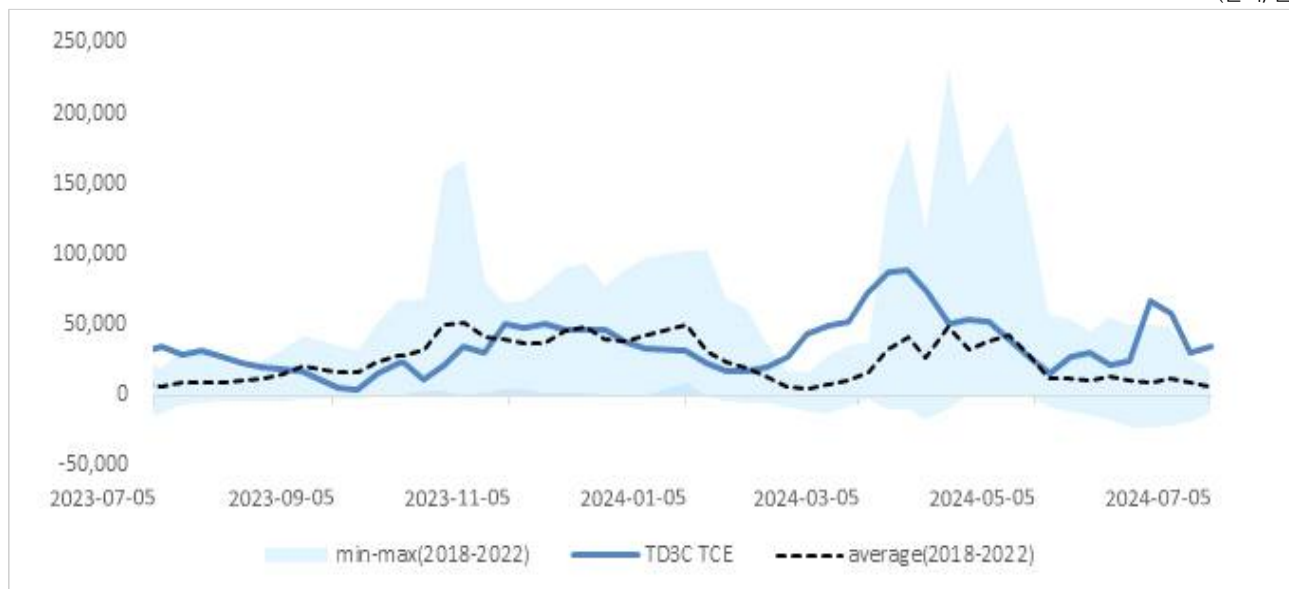


1 유조선-기술분석

중동-중국 항로는 선박 수급 불균형 현상이 지속되며 시황 악화가 이어짐

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

(달러/일)

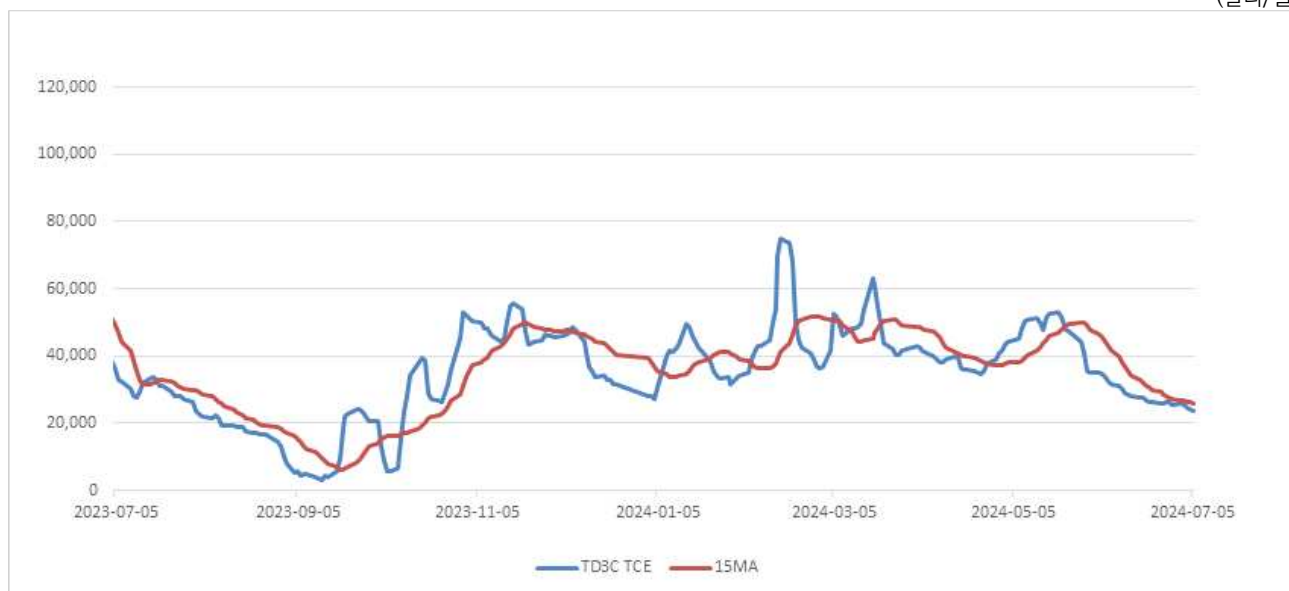


자료: Clarkson

수익 추세선은 하락 추세가 지속적으로 나타나고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

■ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 금주 석유제품선 WS는 전주 대비 12.4p 하락한 229.5를 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

구분	7월 1주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	229.5	▼	12.4	5.1 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	180.0	-	-	- %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	225.0	▼	5.0	2.2 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	215.0	-	-	- %

(동향) 소비 부진으로 인한 물동량 둔화 현상이 반등 제한 요인으로 작용하며 시황 약세 지속

- LR2 시장은 중동을 중심으로 초반에는 운임이 상승했으나 물동량 약세로 추가상승은 제한적인 양상을 보였으며, MR시장 또한 석유제품 소비 둔화로 인한 물동량 부진과 수요 침체가 이어지며 약세가 지속되고 있음
- 현재 IEA, EIA 또한 유럽, 미국 등과 같은 주요 소비국의 경제 성장률 부진, 중국의 이구환신 등 경기 부양책에도 불구하고 기대치를 하회하는 석유제품 수요 개선세 등을 반영해 수요 전망을 하향 조정하고 있어 당분간 운임에 하방압력이 가해질 것으로 예상됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		7월 1주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	230	12	196	348	253	139	266	187
	평균 수익	36,701	-4,391	28,295	59,894	40,972	15,516	50,916	29,371
MR	1년 용선료	30,000	-250	24,750	41,750	29,630	24,000	31,250	26,832

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

자료: Clarkson

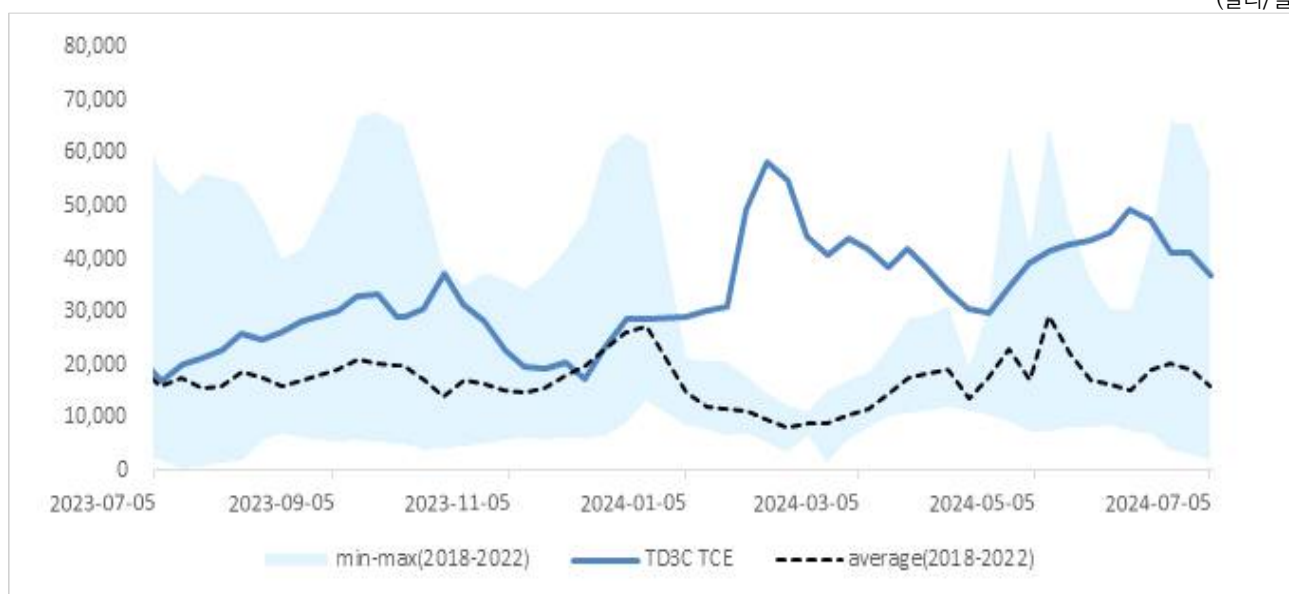


2 석유제품선-기술분석

I 수익 추세선은 수요 둔화로 인한 하락추세가 계속됨

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)



자료: Clarkson

I 수익 추세선은 석유제품 수요 부진 현상이 반등 제한 요인으로 작용하며 하락세가 지속됨

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

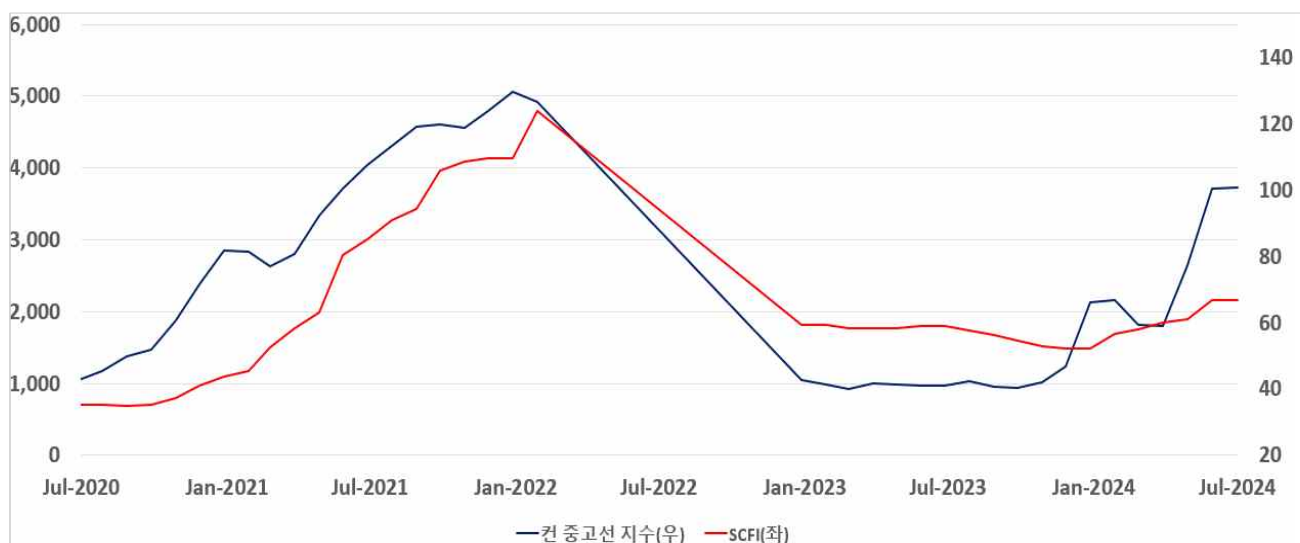
■ 건화물 중고선가 지수는 35.4p로 전주와 동일함

건화물선 운임지수와 중고선 지수



■ 컨테이너 중고선가 지수는 66.9p로 전월과 동일함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수





2 거래실적

(‘24.07.01~’24.07.05)

■ 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 건의 중고선 64건 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
TankChem	Endless Summer	2010	49,999	DWT	2024-07-05	30.00	Prime Tanker Mgmt	Undisclosed interests
Tanker	Mare Nostrum	2009	110,295	DWT	2024-07-05	44.00	Fratelli D'Amico	Undisclosed interests
Gas C'rier	Solina Gas	2008	75,014	cu.m.	2024-07-05	64.50	Dogru Yonetim	Chinese interests
Bulk	Bamboo Star	2019	37,609	DWT	2024-07-03	27.00	Sugahara Kisen	Asian interests
Bulk	Ocean Courtesy	2008	178,021	DWT	2024-07-02	24.00	Kobe Shipping	Clients of Jinhui Shpg & Trans
Container	Okee Alicia	2007	1,740	TEU	2024-07-02		OKEE Maritime GmbH	Clients of UAFL
Bulk	Almira	2011	61,496	DWT	2024-07-01	21.40	Empros Lines Shpg.	Undisclosed interests
Ro-Ro/Pass	Antey	1988	100	Passengers	2024-07-01		Go Shipping	Clients of Camelot Bulk
Offshore	Geo Service I	2012	5,150	HP	2024-07-01		Terasa Star	Undisclosed interests
Container	Uni-Pacific	1999	1,618	TEU	2024-07-01		Evergreen Marine	Chinese interests



6. 주요 해운지표

(2024.07.05. 기준)

주요 해운지표 추이	금주	전주 대비	07월 평균	2024년			2023년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	-	-	-	-	-	-
유조선(5년)	VLCC	115	0	115	106	115	113	98	105	100
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	27	0	27	15	27	22	15	21	19

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)									
건화물선 Panamax	37	0	37	35	37	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	517	15	517	434	517	473	367	592	471
	Singapore	531	6	531	444	536	492	378	580	470
	Korea	563	4	563	476	563	516	439	583	501
	Hong Kong	548	3	548	457	568	507	421	577	491
VLSFO	Rotterdam	584	14	584	530	615	575	514	631	570
	Singapore	639	10	639	578	657	628	554	705	622
	Hong Kong	644	12	644	606	680	638	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)	1,130	26	1,119	1,104	1,277	1,189	1,253	1,544	1,391
	밀(국제)	591	17	584	529	700	596	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