

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2024년 09월 02일
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 24,581달러/일을 기록함
- 컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 134p 하락한 2,963p 기록
- 탱커선** 지난주 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 8.3p 하락한 44.7p를 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

컨테이너선 이어지는 신규 발주, 공급과잉 우려 증가

- ▶ OOCL은 컨테이너 선사들이 지속적인 중고선 구매 및 신조 발주 등을 통해 선대를 늘임에 따라 공급과잉이 시장의 주요 우려 사항이라고 밝힘
 - BIMCO 데이터에 따르면 2024년 현재까지 주문된 160만 TEU의 선대 용량은 2008년 이후 세번째로 높은 수준임
 - BIMCO 수석 분석가에 따르면 2023년 4분기에 4,746TEU 선박 6척만 계약되었을 때 많은 사람들은 2021년에 시작된 컨테이너선 계약 열풍이 끝났다고 생각했을 것이라고 밝힘
- ▶ 그러나 컨테이너 신규 선박에 대한 수요는 여전히 높고, 올해 현재까지의 신조 계약은 이미 2023년 전체 연간 총량을 초과함
 - BIMCO에 따르면 20년 이상 노후화 된 선박이 폐선되더라도 신조 발주된 선박의 용량이 많아 컨테이너 선대의 뚜렷한 증가가 이어질 것으로 전망된다고 밝힘
 - 또한 선대 증가와 함께 화물량 증가도 예상되지만, 홍해 위기가 끝나면 현저한 공급 과잉이 발생할 가능성이 있어 선박 수요는 하락할 것으로 전망된다고 덧붙임

자료: <https://www.lloydlist.com/LL1150384/Container-ordering-spree-continues-increasing-overcapacity-fears>

최건우 부연구위원

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

LA/LB항 8월 컨테이너 물동량 강세 전망

- ▶ 7월부터 아시아-북미 서안 항로의 현물 운임은 하락세를 보이고 있지만, LA와 LB로 향하는 컨테이너선 교통량을 동일한 하락 추세를 보이지 않고 있음
 - 산페드로만 항만의 7월 물동량은 936,362TEU를 기록하였으며, 이는 팬데믹 시기인 2022년 5월 이후 가장 높은 기록임
 - 남부 캘리포니아 해양거래소(MXSOCAL) 데이터에 따르면, 8월 LA/LB항에 정박 중인 컨테이너선은 일일 평균 19.6척이었으며, 이는 7월 일일 평균 19.4척을 넘어선 수치임
- ▶ 2021년 11월에 시행된 대기 시스템에 따라 컨테이너선은 아시아 항만에 출발시 도착예정시간(CTA: Calculated Time of Arrival)을 제공함
 - 이 지표는 3월 평균 40.4척, 4월 44.5척, 5월 44.6척, 6월 48.8척, 7월 54.9척이었으며, 8월 평균은 54.7척이 예상됨
 - 이러한 수치는 7월의 예상보다 높은 수치에 이어 8월에도 LA/LB항의 높은 물동량이 유지될 것임을 의미하고 있음

자료: <https://www.lloydlist.com/LL1150354/Containership-data-signals-very-strong-August-for-Los-Angeles-Long-Beach>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

연료탄, 동북아 3개국 중심으로 아시아 수입량 증가세

- ▶ 에너지시장정보 제공업체 케이플러(Kpler)의 전망에 따르면 아시아 지역 8월 연료탄 해상 수입량이 전월 대비 약 3.6% 증가한 7,987만 톤으로, 지난해 12월 8,054만 톤 이후 최고치를 기록할 것으로 예상됨
 - 예년보다 높았던 최근 하절기 기온으로 냉방용 전력 수요가 급증함에 따라 호주산 발전용 연료탄 수요가 한국, 일본, 대만 등 동북아시아에서 대폭 증가했으며, 이에 따라 해당 연료탄 가격 또한 상승한 것으로 나타남
 - 일본의 8월 연료탄 수입량은 전년 동월 대비 2% 증가한 909만 톤, 한국은 전월 대비 25.7% 증가한 827만 톤으로 2022년 7월 이후 최고치였으며, 대만은 전월 대비 소폭 감소한 413만 톤으로 예상됨
- ▶ 2024년 8월 기준 아시아 연료탄 해상 수입량 증가세는 주로 동북아시아 3개국(한국, 일본, 대만)이 주도했으며, 중국과 인도의 연료탄 해상 수입량은 소폭의 등락만 있었을뿐 안정적인 움직임을 보여주고 있음
 - 중국의 8월 연료탄 해상 수입량은 2,997만 톤으로 지난 4개월 간 이어온 3,000만 톤 내외였으며, 인도의 예상 수입량은 약 1,367만 톤으로 인도 역시 지난 3개월 동안 유지했던 1,350만 톤 수준에 머물렀음
 - 동북아시아와 달리 중국과 인도의 연료탄 해상 수입량은 안정적인 움직임을 보여주고 있는데 이에 따라 중국 및 인도의 주요 석탄 수입처인 인도네시아 및 호주 저품위 연료탄 가격 역시 하향 안정세로 나타남

자료: <https://www.reuters.com/markets/commodities/rising-asian-thermal-coal-imports-driven-by-japan-skorea-russell-2024-08-27/>

최영재 연구원

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

곡물, 중국 수입 감소에 따른 미국과 브라질의 대책 마련 필요

- ▶ 중국은 최근 식량 자급률을 높이하고자 국내 곡물 생산량은 확대하고 수입 의존도를 낮춰 자급률을 높이하고자 하는데, 이는 글로벌 곡물 수급과 주요 곡물 수출국인 미국과 브라질에 큰 영향을 미칠 것으로 예상됨
 - 미 농무부(USDA)는 2024/25년 시즌 중국의 곡물 수입량 전망에 대해 옥수수 2,300만 톤, 대두는 1억 900만 톤으로 예상했지만, 중국 농업부는 옥수수 1,300만 톤, 대두 9,960만 톤을 수입할 것으로 전망함
 - 전 세계 곡물 수요의 핵심 국가인 중국이 곡물 수입을 줄이면 기존의 곡물 수출국들은 소비처를 다각화하거나 생산지에서 공급을 조정해야 하지만 이러한 계획은 많은 어려움에 직면할 것으로 예상됨
- ▶ 이에 대해 미 농무부의 폴 휴즈(Paul Hughes) 수석 이코노미스트는 중국의 곡물 수입 감소는 미국 대두 농업에 치명적일 것이며, 미국과 브라질 모두 바이오 연료 등으로의 국내 소비 전환이 필요하다고 지적함
 - 전 세계 에탄올의 약 80%가 미국과 브라질에서 생산되고 있으며, 특히 2024/25년 시즌 브라질의 에탄올 생산량은 전년 대비 약 15% 증가할 전망이며, 바이오디젤 의무혼합비율도 최대 25%까지 증가할 것으로 예상됨
 - 미국과 브라질 양국 모두 바이오 디젤과 에탄올 분야에 유망한 추세를 보이고 있으므로 이 분야의 향후 생산 및 가공 능력이 더욱 발전한다면 중국의 곡물 수입 감소로 인한 잉여 생산량을 소화할 잠재력이 있음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/chinas-road-to-agricultural-self-sufficiency-reshaping-markets-creating-opportunities-2/>

최영재 연구원

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



1. 주간뉴스

원유, 최근 미주 지역 생산량 확대로 전 세계 석유시장 지형 변화

- ▶ 미국, 브라질, 가이아나, 캐나다 등 미 대륙에서 원유 생산량이 증가하게 되면서 원유 무역 및 원유운반선 시장의 중심이 기존 사우디아라비아 등의 국가로 구성된 중동 및 아시아 시장에서 대서양 시장으로 옮겨가고 있음
 - 국제에너지기구(IEA)는 최근 원유 생산을 확대 중인 미국, 캐나다, 브라질, 가이아나 4개국의 올해 총 원유 생산량은 2023년 대비 110만 배럴/일 증가하고, 2025년에는 추가로 110만 배럴/일 증가할 것으로 전망함
 - 선박중개업체 포텐 앤드 파트너스(Poten & Partners) 측은 OPEC+의 전 세계 원유 생산 점유율이 2021년 2분기 51%에서 올해 2분기 48.4%로 감소했으며, 감소 기조를 이어간다면 내년 2분기에는 47.9%로 하락할 것으로 추정함
- ▶ 미국, 캐나다, 브라질, 가이아나의 원유 수출 증가로 미주발 아시아항 장거리 VLCC 운송과 미주발 유럽항 수에즈막스 및 아프리카막스 운송이 증가함에 따라 톤마일 수요는 증가했으나 수요 부진으로 운임은 하락세
 - 미국 원유 수출량은 8월 기준 평균 약 380만 배럴/일로 주로 네덜란드, 영국 등 유럽과 한국, 중국 등 아시아로 수출했으며, 캐나다는 원유 대부분을 파이프라인으로 미국으로 수출 또는 정제 후 중국 등 아시아로 수출함
 - 올해 2분기 기준 브라질의 원유 수출량 중 50%는 중국, 30%는 유럽, 11%는 카리브해 및 기타 미주, 9%는 기타 아시아로 향했으며, 가이아나는 파이프라인을 통해 파나마를 경유한 후 미 서안과 중국으로 수출함

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1150386/Rising-Atlantic-crude-supply-challenges-Opec-plan-to-ease-cuts>

최영재 연구원

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

BIMCO, 수급 악화로 2025년 제품선 운임 약세 전망

- ▶ 올해 제품선 시장에 대해 발틱국제해사협회의회(BIMCO)측은 올해 하반기에는 물동량 회복 및 수에즈 운하 우회로 따른 톤마일 수요 증가와 제한적인 선박 공급으로 지난해 대비 운임이 높을 것으로 전망함
 - 올해 석유제품 물동량은 지난해 수준에 미치지 못할 것으로 예상됨에 따라 전년 대비 1% 미만으로 감소할 것으로 추정되나 수에즈 운하 우회로 인한 운항 거리 증가로 톤마일 수요가 성장할 것으로 예상함
 - 올해 제품선 선복량은 약 1.6% 증가할 것으로 추정되어 비교적 제한적인 성장으로 보일 것으로 전망되는 가운데 물동량 감소에도 운항 거리 증가로 인한 톤마일 수요 확대로 전년 대비 운임이 높을 것으로 전망함
- ▶ 내년에는 제품선 인도량이 증가함에 따라 선박 공급이 확대되고 홍해 위기가 해소되면서 운항 거리가 정상화될 가능성이 높다고 판단되므로 제품선 시장의 수급 균형이 악화되어 운임 하방 압력이 커질 것으로 전망함
 - 2025년 제품선 물동량은 최대 2% 성장할 것으로 예상되지만, 올해 하반기에는 홍해 위기가 해소되어 수에즈 운하를 정상적으로 사용하게 되면 운항 거리가 정상화되어 톤마일 수요는 감소할 것으로 전망함
 - 2025년 제품선 선복량은 올해 대비 3.2%p 높은 약 4.8% 증가할 것으로 예상되며, 특히 LR2는 14.2%, MR은 5.8% 성장할 것으로 예상되는 등 수급 악화로 인해 운임이 하락할 것이라 예상함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/tanker-shipping-market-overview-outlook-august-2024/>

최영재 연구원

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



2. 건화물선1)

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

1 주간평균운임

구분	8월 4주						
	주간평균운임	전주대비차이		'24년 9월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이		
케이프선 5TC (달러/일)	24,581	▲ 1,740	7.6 %	28,573	▲ 2,774	10.8 %	
파나마선 5TC (달러/일)	12,101	▼ -1,237	-9.3 %	14,310	▼ -11	-0.1 %	
수프라막스선 10TC (달러/일)	14,439	▲ 18	0.1 %	14,784	▲ 101	0.7 %	

자료: Clarkson, Baltic Exchange▲ 상승 ▼ 하락 혼조



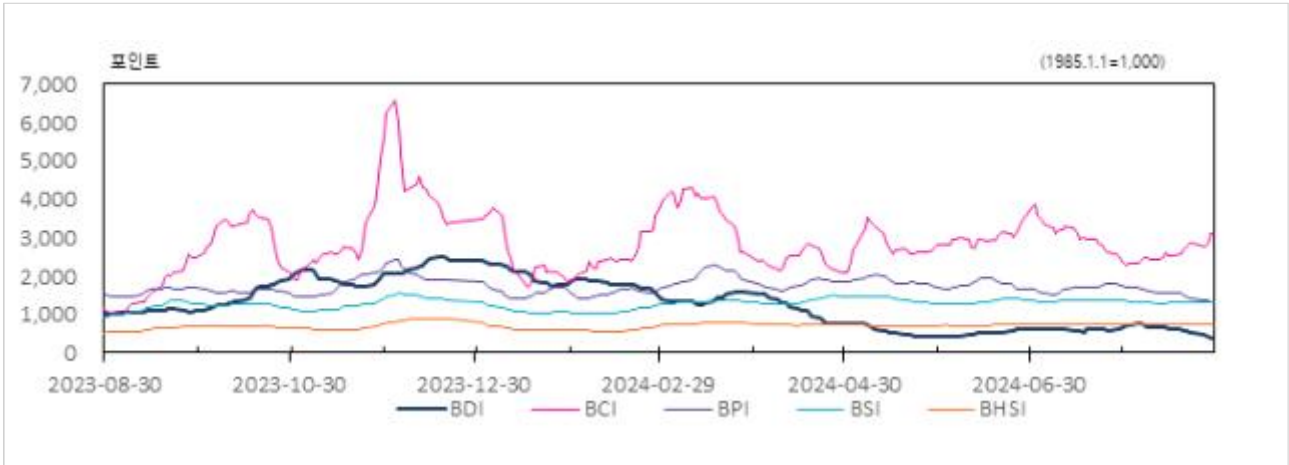
자료: Clarkson, Baltic Exchange

1) 8월 4주 주간평균운임은 8월 27일에서 30일까지의 평균임. 8월 26일 운임이 불틱에서 미공시됨



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		8월 4주	전주 대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
선형별 운임	운임지수 BDI	1,779	▲ 33	530	3,346	1,378	965	3,369	1,934
	케이프(5TC)	24,581	▲ 1,740	2,246	21,814	11,848	2,505	38,169	16,177
	파나마스(5TC)	12,101	▼ -1,237	7,277	16,669	12,276	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	14,439	▲ 18	6,874	14,703	10,928	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	13,423	▼ -146	7,763	12,703	10,317	11,941	32,166	21,337
1년 용선료	케이프	25,500	▲ 1,250	13,750	25,125	17,161	12,250	31,500	21,406
	파나마스	15,925	▼ -75	12,050	18,750	15,202	15,250	30,750	22,072
	수프라막스	16,925	▼ -75	12,438	18,625	15,131	14,375	33,250	22,832
	핸디	14,875	▼ -125	9,750	15,500	12,512	12,375	29,000	20,387
건화물선 시장(FFA)									
		'24년 10월물		'24년 4분기물		2025년물		2026년물	
		8월 4주	전주 대비	8월 4주	전주 대비	8월 4주	전주 대비	8월 4주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	28,573	▲ 2,774	28,153	▲ 1,383	21,789	▲ 383	21,083	▲ 117
	파나마스(5TC)	14,310	▼ -11	15,539	▼ -215	14,221	▼ -170	13,866	▲ 21
	수프라막스(10TC)	14,784	▲ 101	14,833	▼ -62	12,950	▼ -159	12,472	▼ -55
	핸디(7TC)	13,699	▼ -197	13,771	▼ -274	12,163	▼ -258	11,688	▼ -76

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



2 시장동향

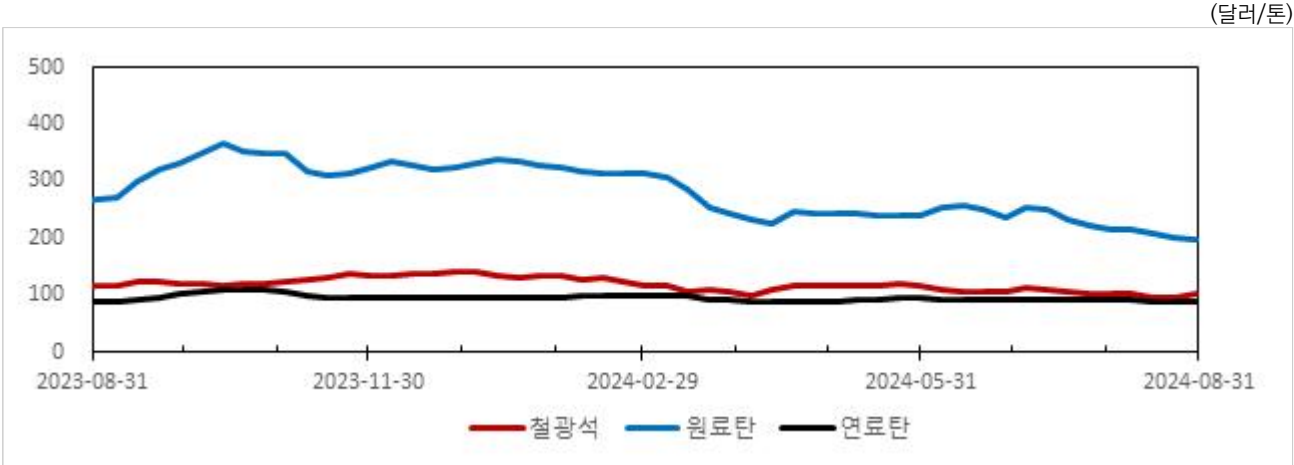
원자재 가격

(달러/톤)

구분	2024년		전주 대비 차이				2023년			
	8월 4주	전주 대비					8월 4주	연평균	최저	최고
철광석	101.2	96.1	▲	5.1	5.3	%	115.7	120.5	117.9	123.1
원료탄	197.0	202.1	▼	-5.1	-2.5	%	267.3	305.4	303.6	307.3
연료탄	86.8	89.1	▼	-2.3	-2.6	%	87.4	135.6	134.2	136.9
대두	355.8	350.5	▲	5.3	1.5	%	505.2	519.8	460.2	573.9
옥수수	145.2	147.1	▼	-1.9	-1.3	%	183.9	259.8	258.9	260.6

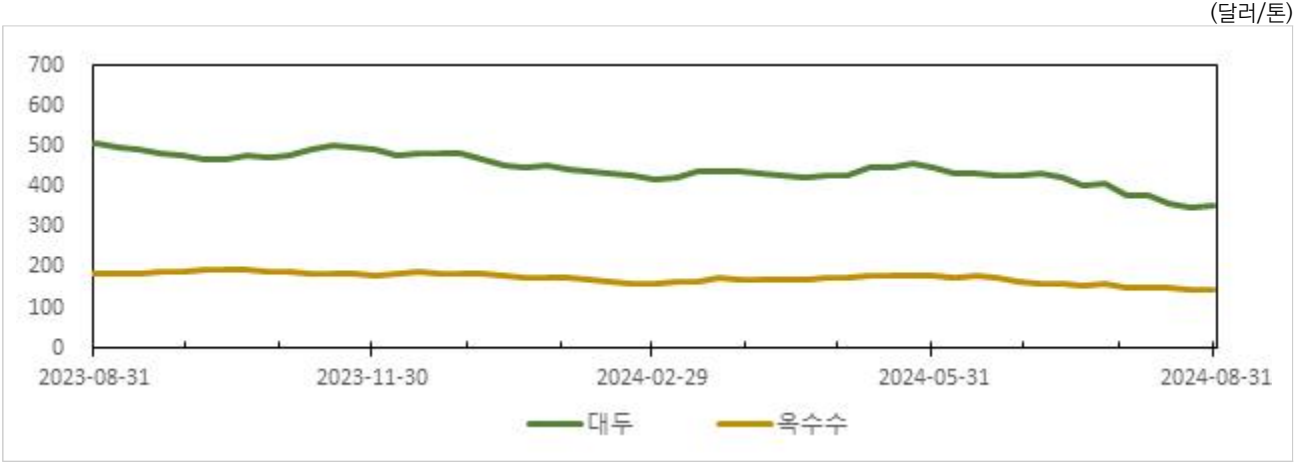
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT) ▲ 상승 ▼ 하락 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

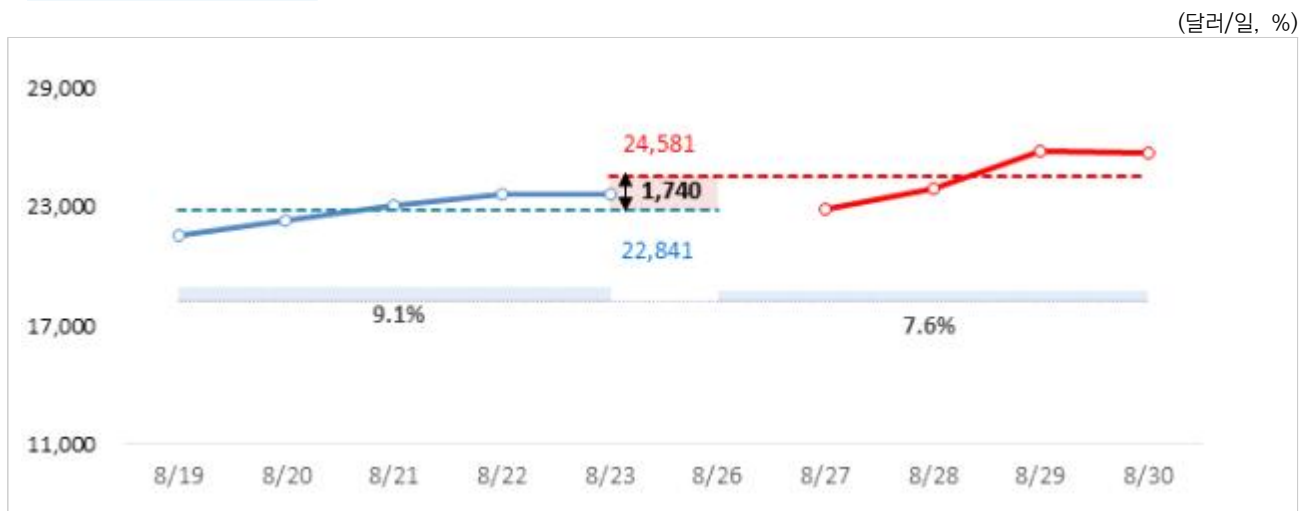
■ 케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(8월 3주) 대비 7.6% 상승한 24,581달러/일을 기록함

(동향) CISA는 철광석 가격 상승 요인 부재, BHP 철강 수요 감소 전망

- 철광석 가격이 최근 2주 동안 중국의 수요에 대한 낙관적인 전망으로 상승세를 보이고 있음. 그러나 중국철강협회(CISA)는 이번 가격 상승에 대해 근본적인 지지가 부족하다고 평가하며, 상승세가 지속될 가능성은 작다고 전망함. 철강업체가 이익을 회복하고 생산량을 늘릴 것이라는 기대감이 철광석 가격의 상승 원인으로 지목되고 있지만, 이에 대해 우려가 제기됨
- 한편, BHP는 중국 경제의 저조한 산업 수요와 높은 이자율 등으로 인해 불균형한 회복이 단기적으로 상품 시장에 변동성을 발생시킬 것이라고 밝힘. 6월로 끝나는 회계연도 실적 발표에서 2024년에도 중국의 철강 수요가 감소할 것으로 예상함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		8월 4주	8월 3주	전주대비차이	
BCI		2,964	2,754	▲ 210	7.6%
스팟운임(5TC)		24,581	22,841	▲ 1,740	7.6%
용선료	6개월	31,750	30,000	▲ 1,750	5.8%
	1년	25,500	24,250	▲ 1,250	5.2%
	5년	21,500	21,250	▲ 250	1.2%
FFA	10월물	28,573	25,799	▲ 2,774	10.8%
	4분기물	28,153	26,770	▲ 1,383	5.2%
	'25년	21,789	21,406	▲ 383	1.8%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

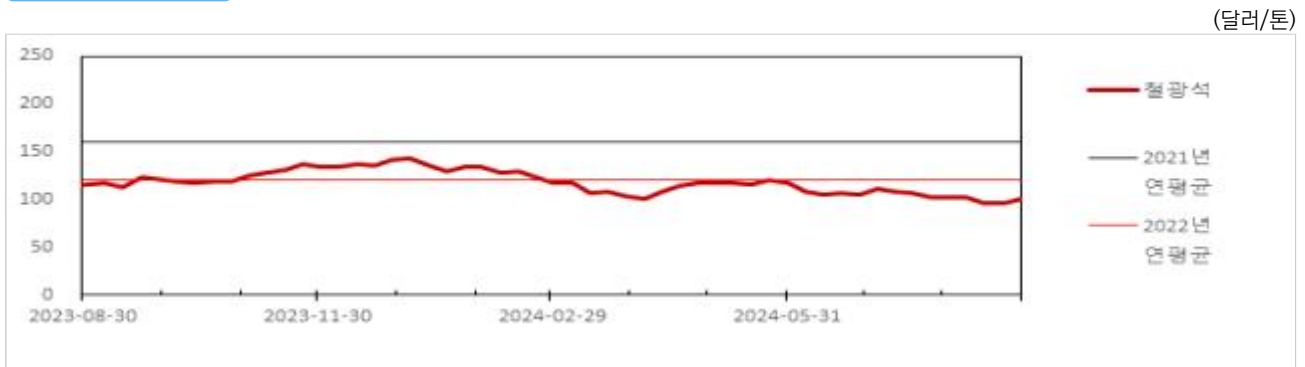
▲ 상승 ▼ 하락 혼조



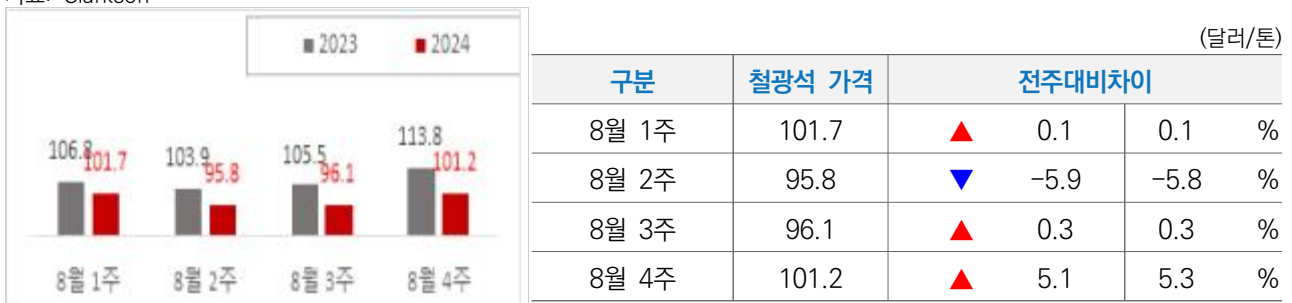
3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 5.3% 상승한 101.2달러/톤 기록

철광석 가격 추이



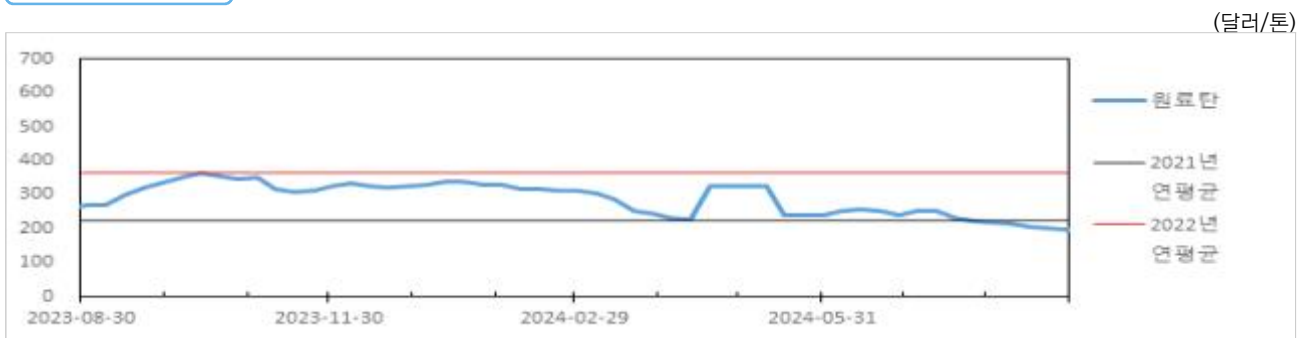
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 2.5% 하락한 197.0달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

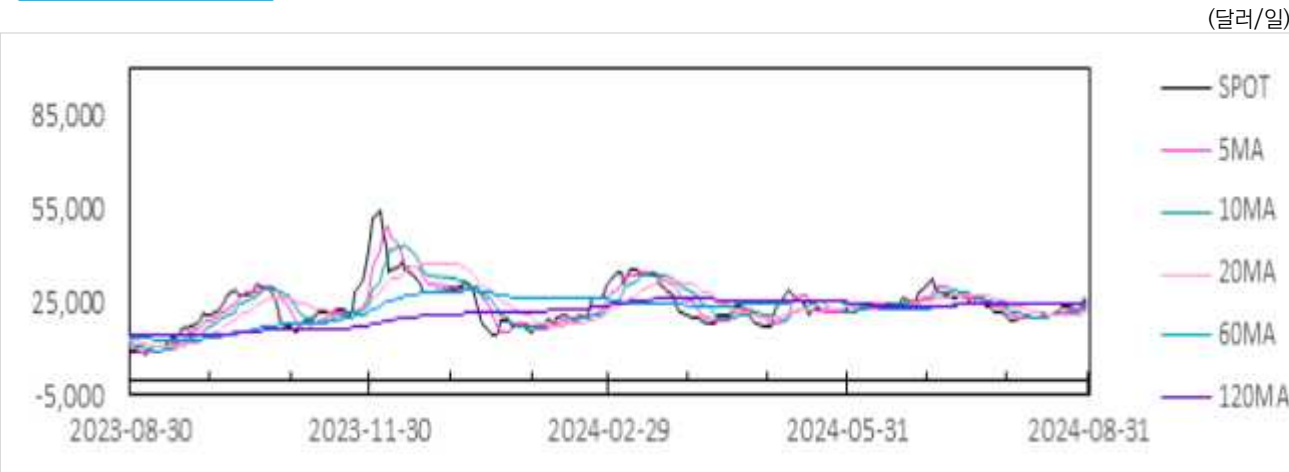


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

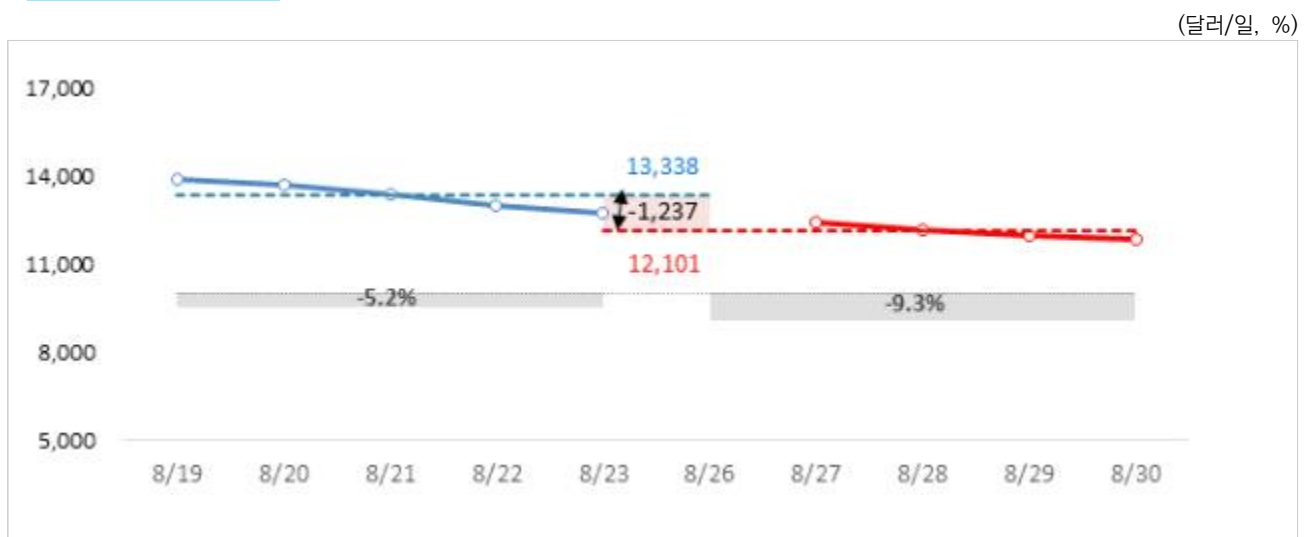
파나막스선

(운임) 전주 대비 9.3% 하락한 12,101달러/일 기록

(동향) 중국 사료용 곡물 수입수요 감소, 미시시피강 수위 저하

- 올해 중국의 사료 공장은 값싼 브라질산 대두를 대량으로 수입했으나, 가축 사료에 대한 수요가 예상보다 강하지 않은 것으로 확인됨. 이는 중국의 돼지 사육두수가 감소하고 있으며, 경기 둔화로 인해 육류 소비도 억제되었기 때문임
- 미시시피강 하류 수위가 낮아지면서, 곡물 수송에 차질이 발생할 것으로 예상됨. 이에 따라 뉴올리언스의 일부 곡물 수출업체들이 수출을 중단한 것으로 파악함
- 키르기스스탄 경제상무부가 오는 9월 15일부터 90일간 석탄 가격을 임시로 규제할 예정임을 밝힘

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		8월 4주	8월 3주	전주대비차이		
BPI		1,345	1,482	▼	-138	-9.3 %
스팟운임(5TC)		12,101	13,338	▼	-1,237	-9.3 %
용선료	6개월	16,800	17,375	▼	-575	-3.3 %
	1년	15,925	16,000	▼	-75	-0.5 %
	5년	13,800	13,800	-	-	- %
FFA	10월물	14,310	14,321	▼	-11	-0.1 %
	4분기물	15,539	15,754	▼	-215	-1.4 %
	'25년	14,221	14,391	▼	-170	-1.2 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

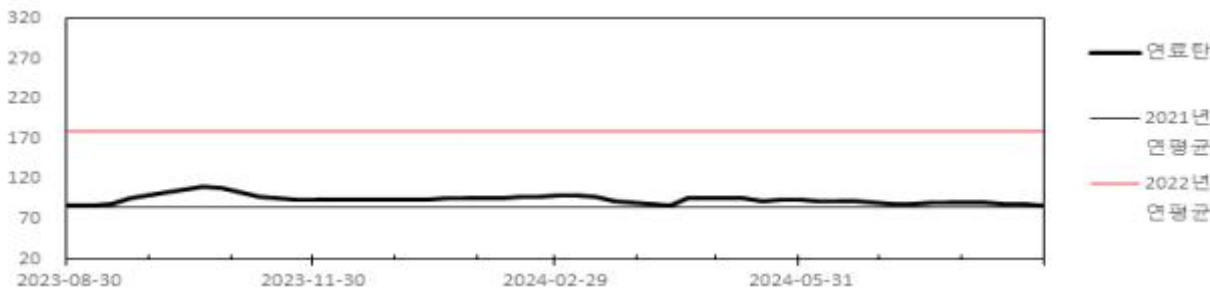


3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 2.6% 하락한 86.8달러/톤 기록

연료탄 가격 추이

(달러/톤)



자료: Clarkson



(달러/톤)

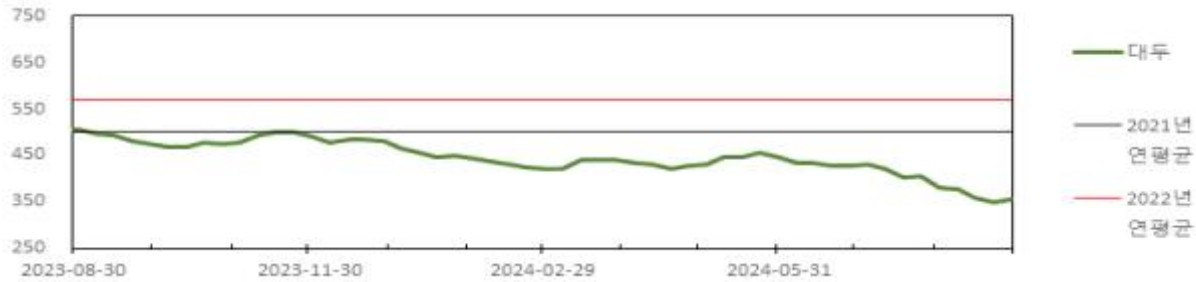
구분	연료탄가격	전주대비차이		
8월 1주	90.1	▼ -0.1	-0.2	%
8월 2주	89.5	▼ -0.6	-0.7	%
8월 3주	89.1	▼ -0.4	-0.4	%
8월 4주	86.8	▼ -2.3	-2.6	%

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 1.5% 상승한 355.8달러/톤 기록

대두 가격 추이

(달러/톤)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
8월 1주	377.0	▼ -2.3	-0.6	%
8월 2주	358.0	▼ -19.1	-5.1	%
8월 3주	350.5	▼ -7.4	-2.1	%
8월 4주	355.8	▲ 5.3	1.5	%

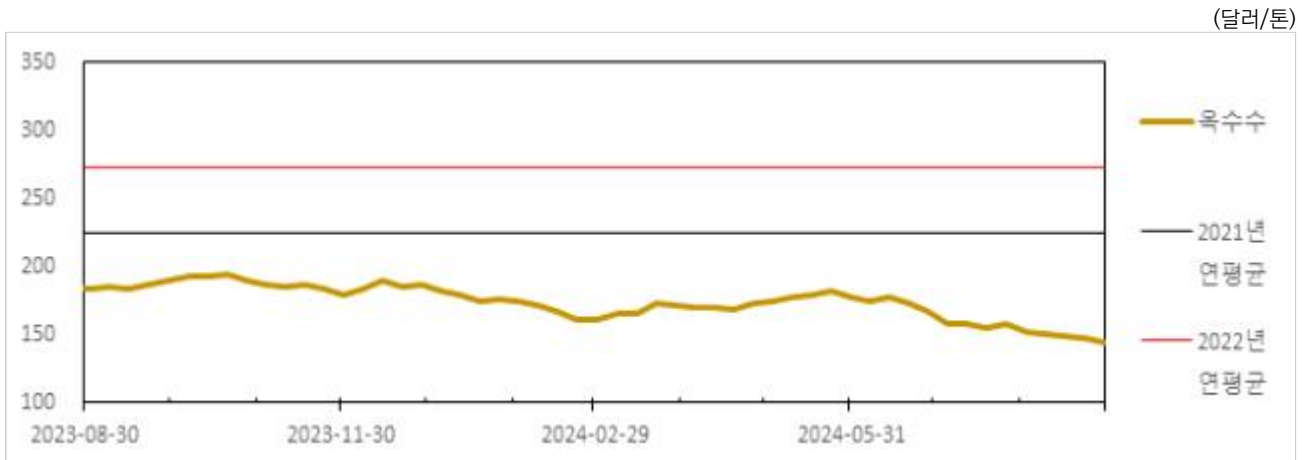
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 전주 대비 1.3% 하락한 145.2달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



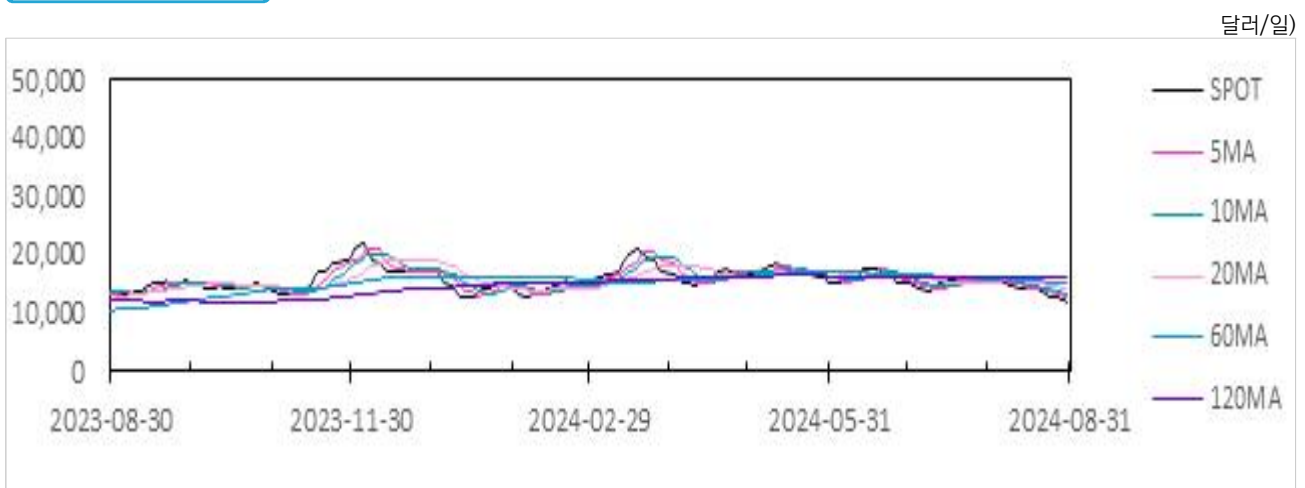
(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
8월 1주	151.1	▼ -1.4	-0.9	%
8월 2주	148.6	▼ -2.5	-1.6	%
8월 3주	147.1	▼ -1.6	-1.0	%
8월 4주	145.2	▼ -1.9	-1.3	%

자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

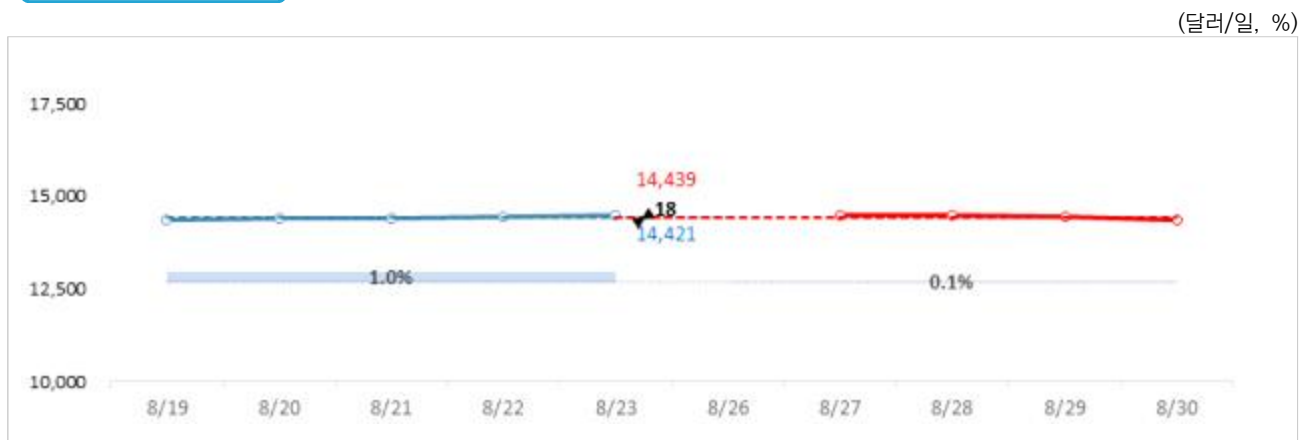
수프라막스선

(운임) 전주 대비 0.1% 상승한 14,439달러/일 기록

(동향) 인도네시아 ESDM 13곳 화력발전소 폐쇄 예정, 중국 남부 지역 중심 전력 수요 증가

- 인도네시아 에너지 광물자원부(ESDM)는 탄소중립 목표에 따라 2030년까지 국유 유틸리티 국영전력공사(PLN) 소유의 화력발전소 13곳을 폐쇄할 계획임을 밝힘
- 중국 남부 지역에서는 고온 현상이 지속되면서 전력수요가 증가하고 있음. 그러나 대체 에너지의 발전량이 감소하면서, 화력 발전에 대한 부담이 가중되고 있음. 또한 탄광 안전 점검으로 인해 내수 수요에 맞춰 생산량을 확보하는 데 어려움을 겪고 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		8월 4주	8월 3주	전주대비차이	
BSI		1,313	1,311	▲ 2	0.1 %
스팟운임(10TC)		14,439	14,421	▲ 18	0.1 %
용선료	6개월	17,750	18,000	▼ -250	-1.4 %
	1년	16,925	17,000	▼ -75	-0.4 %
	5년	15,250	15,250	-	-
FFA	10월물	14,784	14,683	▲ 101	0.7 %
	4분기물	14,833	14,895	▼ -62	-0.4 %
	'25년	12,950	13,108	▼ -159	-1.2 %

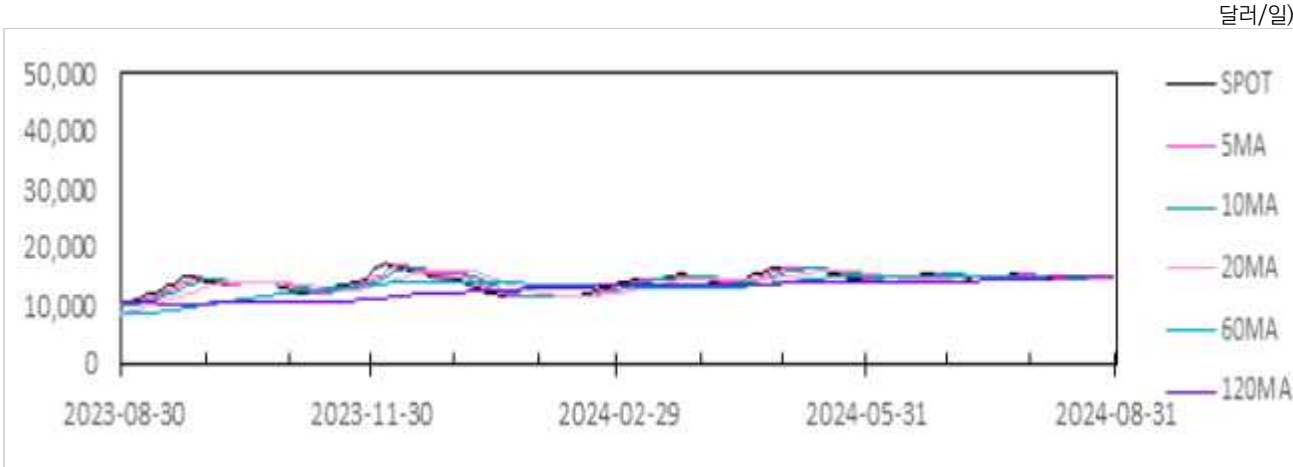
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 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 134p 하락한 2,963p를 기록

(운임) 13주만에 2천p대로 하락했지만 평년 대비 여전히 높음

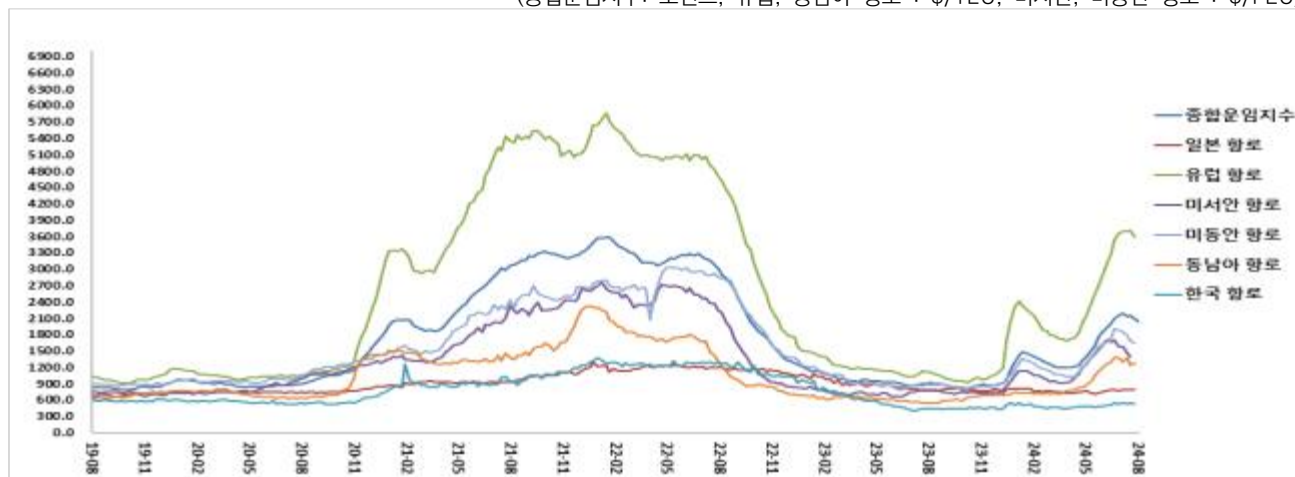
○ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 주요 항로 추가 선대 투입으로 인한 공급 증가로 운임 하락세 이어감

(현황) 주요 항로의 공급 증가로 인한 운임 하방 압력 지속

- 아시아-유럽 항로는 추석 전 수요 전망이 예상보다 좋지 않고 중국 국경절 전까지 예정된 공급 조절 또한 많지 않아 소석을 유지할 위한 경쟁으로 운임 하방 압력이 예상됨
- 아시아-북미 항로는 선박 공급 증가로 인한 여유 선박 발생으로 추석 전후 Blank Sailing이 확인되며, 일부 선사들은 선제적 특가 운임을 하고 있음. 또한 미 동부 파업 이슈에 따른 서부로의 물동량 이동이 예상됨

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)

		08월 4주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	2,963	-134	1,731	3,734	2,606	887	1,760	1,006
운임	유럽항로	3,876	-524	1,943	5,051	3,369	562	2,694	882
	미서안항로	6,140	185	2,775	8,103	5,207	1,148	2,553	1,607
	미동안항로	8,439	-107	3,931	9,945	6,877	2,010	3,559	2,529
	한국항로	161	-1	138	172	159	131	238	161
	일본항로	299	0	297	309	301	306	927	337
	동남아항로	497	-47	259	753	453	140	208	173.8

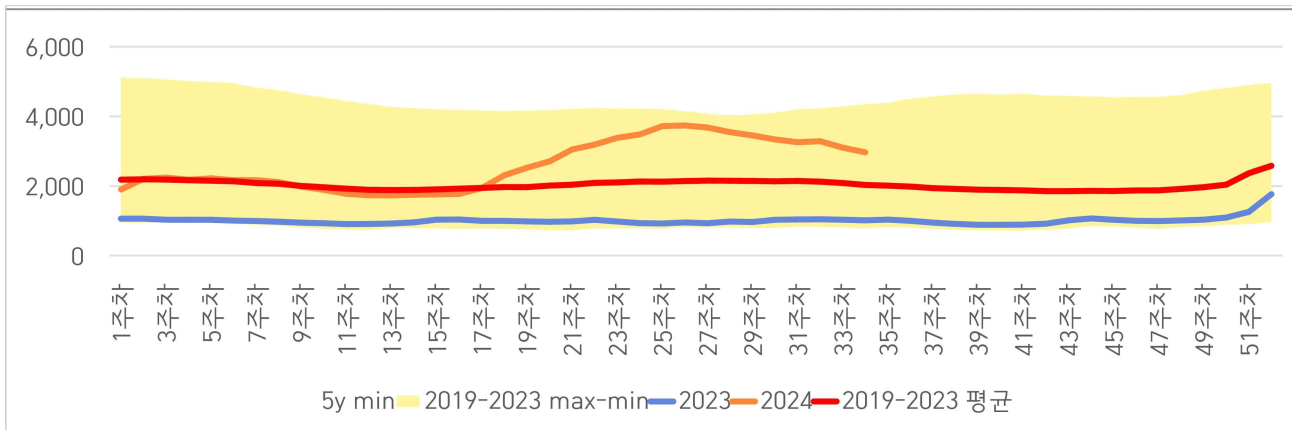
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



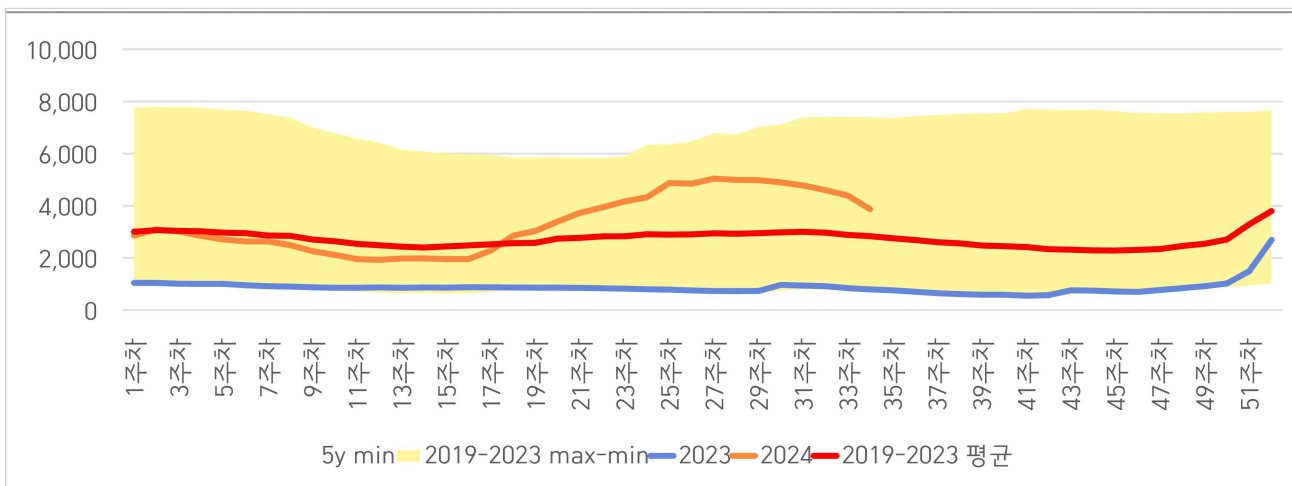
2 운임전망

| 9월 1주('24.9.02~'24.9.06)

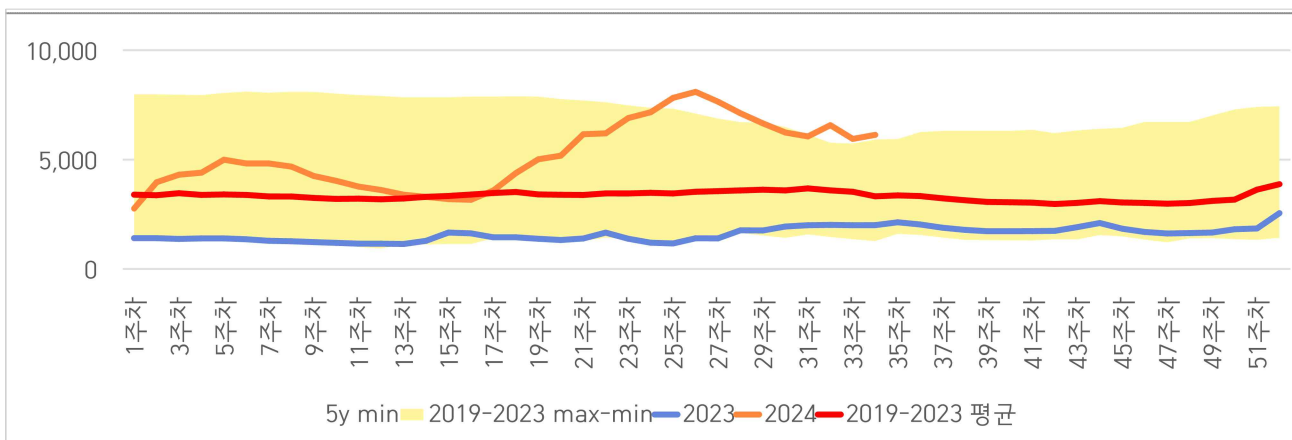
I SCFI 지수는 하락할 것으로 전망



II 아시아-유럽운임은 하락할 것으로 전망



III 아시아-북미운임(서부)은 보합할 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 8.3p 하락한 44.7을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

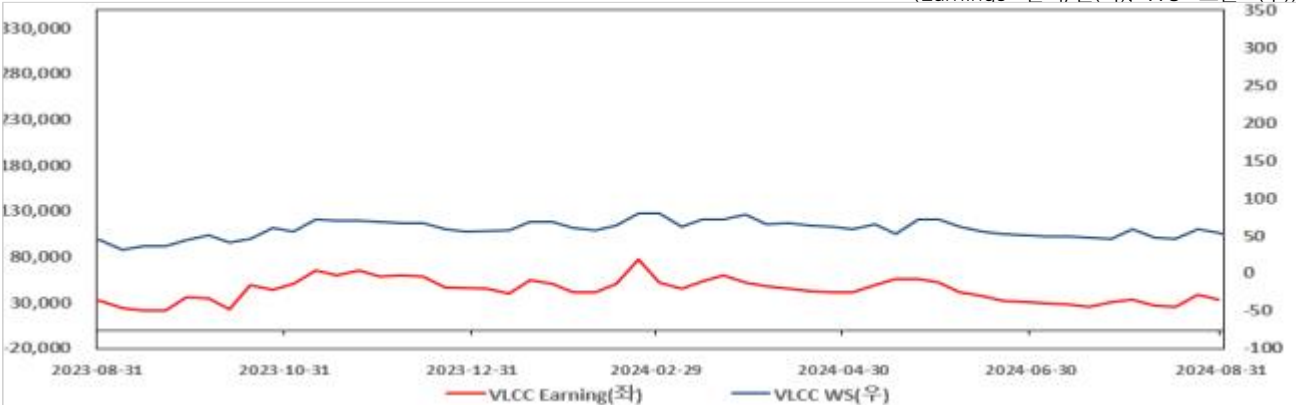
구분	8월 4주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	44.7	▼	8.3	15.7 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	27.5	▼	3.5	11.3 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	44.5	▼	8.0	15.2 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	49.0	▼	7.5	13.3 %

(동향) 중동 확전으로 인한 리비아 원유 생산 및 수출 중단으로 시황에 하방 압력 가중

- 비수기에 따른 물동량 정체로 운임 하락세가 지속되면서 중동항로 운임은 올해 들어 최저치를 기록함. 레바논 무장정파 헤즈볼라와 이스라엘의 대규모 고전으로 인해 아프리카 산유국 리비아가 원유 생산과 수출 중단을 선언하는 등 향후 원유 수급 리스크 발생이 우려됨
- OPEC+는 2022년부터 감산 추세를 유지해오던 원유 생산량을 기존 계획대로 올해 10월부터 하루 18만 배럴 가량 점진적으로 증산할 것으로 알려지면서 성수기 진입과 더불어 유조선 시황에 긍정적인 영향을 미칠 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)

		8월 4주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	45	-8	45	80	60	31	94	57
항로(TD3C)	평균 수익	24,386	-10,924	20,733	74,778	37,662	2,945	97,526	36,033
VLCC	1년 용선료	45,000	-750	45,000	48,500	47,029	36,500	50,000	41,303

자료: Clarkson

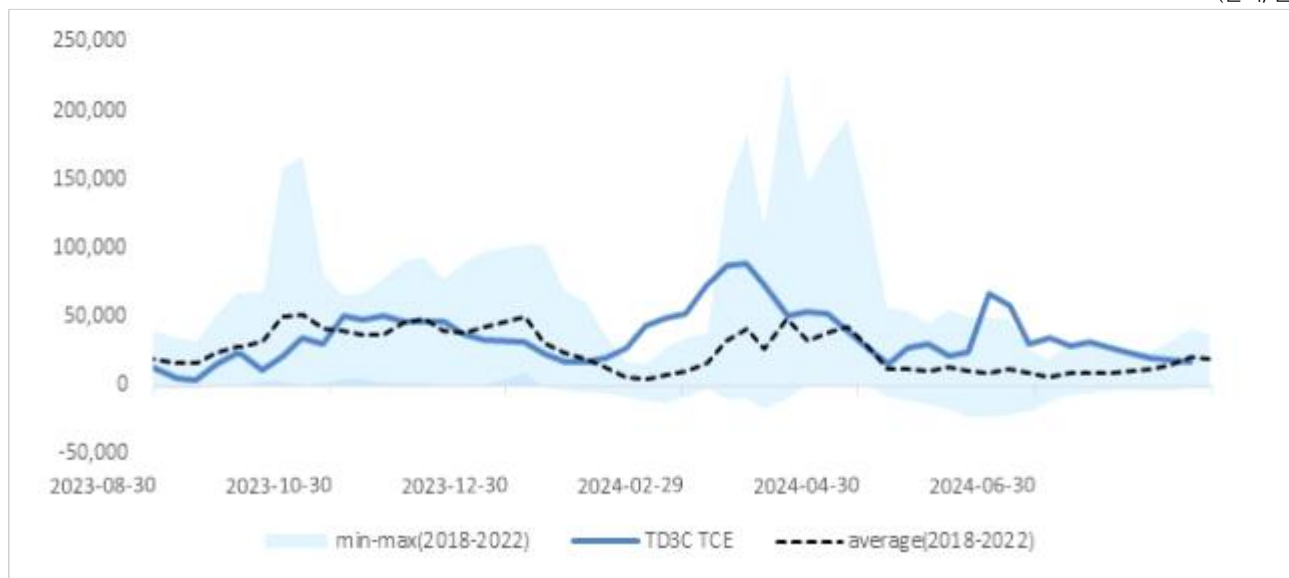


1 유조선-기술분석

중동-중국 항로는 운임 하락추세가 계속되며 올해 들어 최저치를 기록함

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

(달러/일)

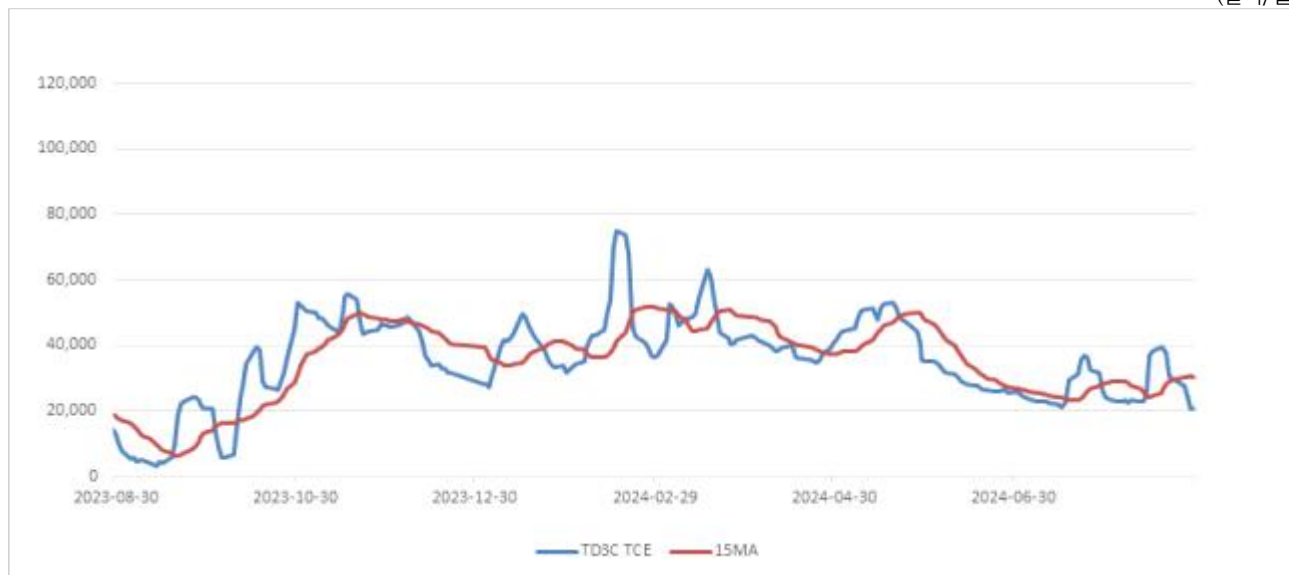


자료: Clarkson

수익 추세선은 전주 대비 약 20% 하락하며 하락 압력이 지속됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

■ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 금주 석유제품선 WS는 전주 대비 1.9p 하락한 149.1을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

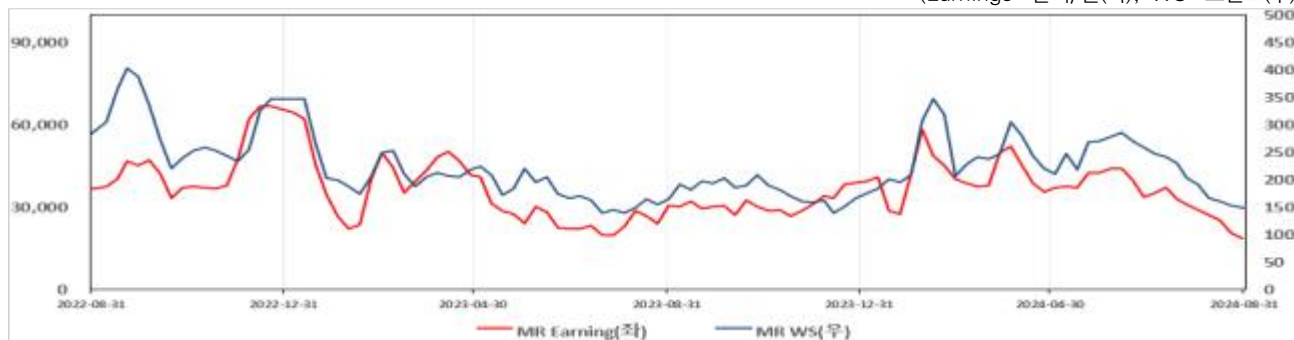
구분	8월 4주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	149.1	▼ 1.9	1.3	%
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	120.0	▼ 10.0	7.7	%
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	135.0	▼ 5.0	3.6	%
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	150.0	- 0	0	%

(동향) 물동량 부진으로 인한 선박 수급 불균형 누적, 대부분의 항로 하락 추세 지속

- 물동량 부진이 이어지면서 수급 불균형에 따른 선박 과잉으로 대부분의 항로에서 하락 추세를 보이고 있음. 중국의 석유화학 생산설비 증설로 인한 자급률 상승, 경기 침체 장기화에 따른 석유제품 소비 둔화 현상 등이 해소되지 못하면서 시황에 지속적인 악영향을 미치고 있음
- IEA에 따르면 석유제품 시장 수요 증가를 주도해왔던 중국의 경기둔화세가 장기화되면서 석유소비 감소로 이어질 가능성이 크며, 이는 중국 정제처리량 감소 및 세계 석유제품 수요 하락에도 영향을 미칠 것으로 분석되면서 시황이 본격적인 반등세로 돌아서기까지는 시간이 소요될 것으로 전망됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		8월 4주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	149	-2	149	348	233	139	266	187
	평균 수익	19,167	-1,192	18,476	59,894	36,656	15,516	50,916	29,371
MR	1년 용선료	26,500	-1,000	24,750	41,750	29,457	24,000	31,250	26,832

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

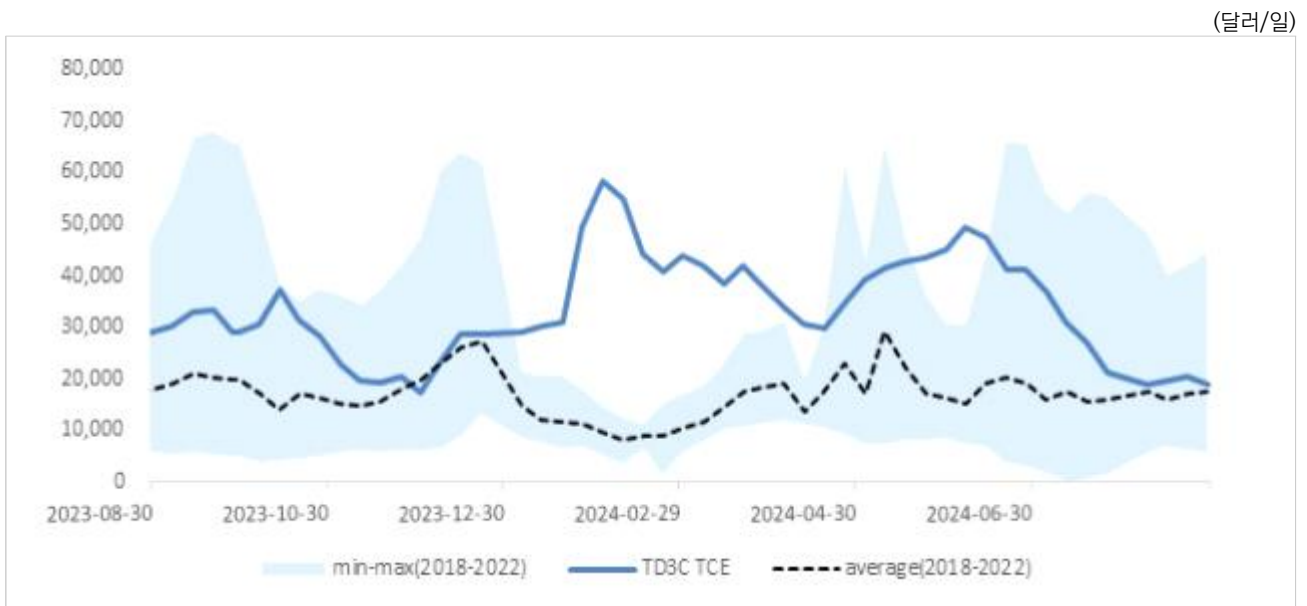
자료: Clarkson



2 석유제품선-기술분석

수익 추세선은 수요 둔화로 하락세가 이어짐

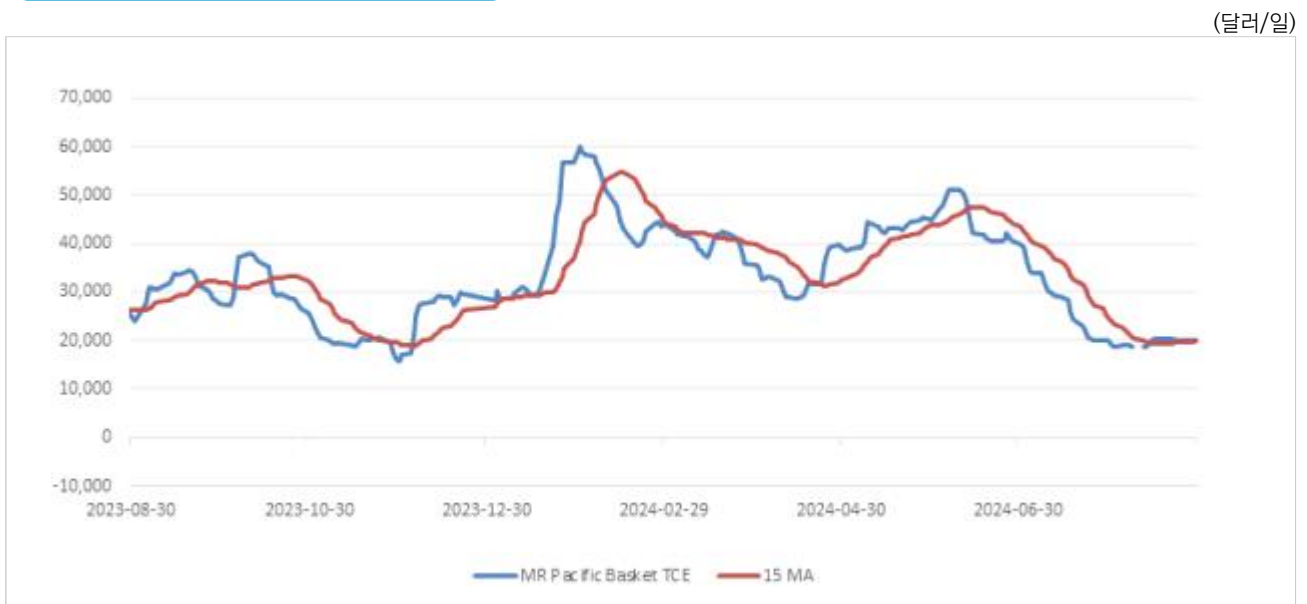
MR 인도-극동(Pacific Basket)



자료: Clarkson

수익 추세선은 물동량 감소로 인한 선박 수급 불균형으로 감소추세가 계속됨

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

건화물선 중고선가 지수는 34.8p로 전주 대비 0.2p 하락함

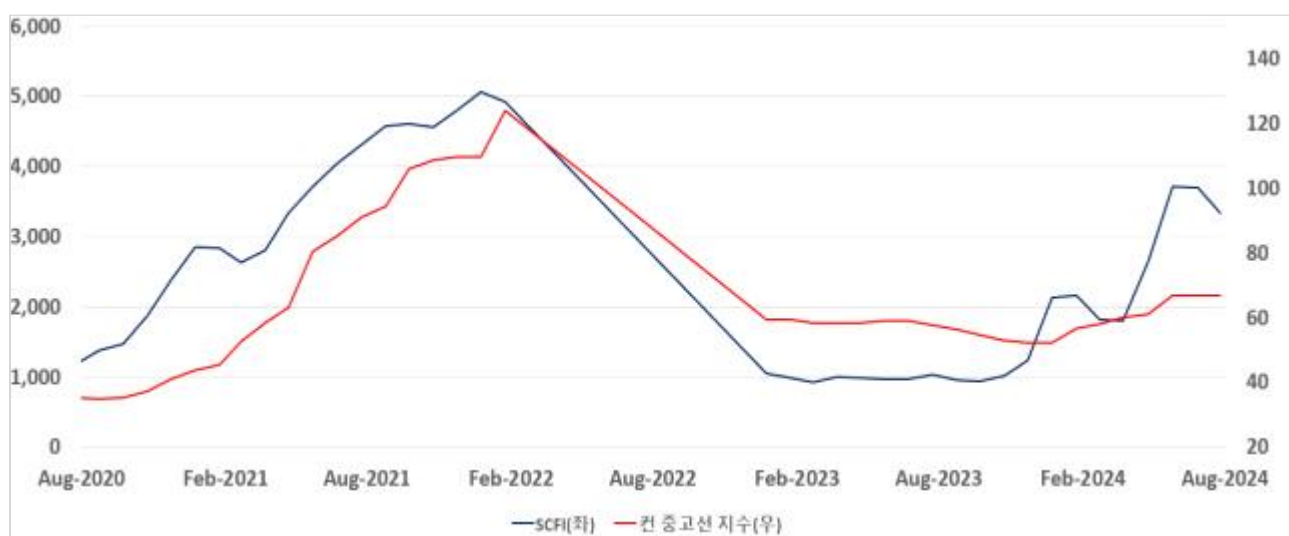
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

컨테이너선 중고선가 지수는 66.9p로 전월과 동일함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



거래실적					('24.08.01~'24.08.30')			
I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 건의 중고선 64건 거래 발생								
선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Jag Rani	2011	56,819	DWT	2024-08-29		Great Eastern Shpg	Undisclosed interests
Bulk	Cape Azalea	2012	208,025	DWT	2024-08-28	38.50	Kumiai Navigation	Chinese interests
Bulk	Golden Ruby	2014	74,052	DWT	2024-08-28	20.80	Golden Ocean Group	Indonesian interests
TankChem	Kalamos	2004	46,719	DWT	2024-08-28	17.80	Sea Trade Marine	Undisclosed interests
Bulk	Lavaux	2010	34,297	DWT	2024-08-28		Suisse-Atlantique	Undisclosed interests
Bulk	Elsa S	2015	80,868	DWT	2024-08-23	30.20	Nissen Kaiun	Far Eastern interests
Bulk	Nord Penguin	2015	81,841	DWT	2024-08-23	30.00	Norden A/S	Undisclosed interests
Bulk	Wu Zhou 6	2013	75,981	DWT	2024-08-23	18.50	Chaozhou Yatai Shpg	Undisclosed interests
Dredger	E Xiang Yang Shun Fa Hao	2011			2024-08-21	0.09	Unknown Chinese	Chinese interests
Dry Genl	E Xiang Yang Yong Xiang 2 Hao	2010			2024-08-21	0.05	Unknown Chinese	Chinese interests
Offshore	Posh Puffin	2014	3,259	DWT	2024-08-21		Posh Fleet Svcs	Clients of Pisces Offshore
Dry Genl	Ping Nan Hai Yu 699	2024			2024-08-20	1.16	Unknown Chinese	Chinese interests
Tanker	Salamander	2004	111,928	DWT	2024-08-20	27.00	PT Gemilang Bina	Undisclosed interests
Dry Genl	Wan Yu Wang 0608	2011			2024-08-20	0.18	Bengbu Jingwei	Chinese interests



TankChem	Crimson Pearl	2017	51,492	DWT	2024-08-19	31.00	Marubeni Corp	Clients of d'Amico Intl Shpg
Dry Genl	Teng Xian Li Hang 7333	2021			2024-08-19	0.78	Unknown Chinese	Chinese interests
Bulk	Vigor SW	2009	32,228	DWT	2024-08-19	13.00	Shih Wei Navigation	Undisclosed interests
Dry Genl	He Shun 9999	2013			2024-08-18	0.42	Unknown	Chinese interests
Dry Genl	Gui Ping Hong Xing 001	2023			2024-08-16	0.81	Unknown Chinese	Chinese interests
Offshore	Enav Jacaranda	2023	5,188	DWT	2024-08-15		Enav Offshore	Brazilian interests
Dry Genl	Gui Ping Fei Da 99	2021			2024-08-15	1.00	Unknown Chinese	Chinese interests
Dry Genl	Ping Nan Jing Feng 9999	2022			2024-08-15	0.87	Unknown Chinese	Chinese interests
Offshore	Run Hai 663	2022	2,115	DWT	2024-08-15		Tianjin Zhihai	Undisclosed interests
Gas C'rier	Avance Avior*	2023	91,000	cu.m.	2024-08-15	1,050.00	Avance Gas	Clients of BW LPG
Gas C'rier	Avance Capella*	2022	91,000	cu.m.	2024-08-15		Avance Gas	Clients of BW LPG
Gas C'rier	Avance Levant*	2015	83,000	cu.m.	2024-08-15		Avance Gas	Clients of BW LPG
Gas C'rier	Avance Polaris*	2022	91,000	cu.m.	2024-08-15		Avance Gas	Clients of BW LPG
Gas C'rier	Avance Rigel*	2023	91,000	cu.m.	2024-08-15		Avance Gas	Clients of BW LPG
Gas C'rier	Breeze*	2015	83,000	cu.m.	2024-08-15		Avance Gas	Clients of BW LPG
Gas C'rier	Chinook*	2015	83,000	cu.m.	2024-08-15		Avance Gas	Clients of BW LPG



Gas C'rier	Mistral*	2015	83,133	cu.m.	2024-08-15		Avance Gas	Clients of BW LPG
Gas C'rier	Monsoon*	2015	83,133	cu.m.	2024-08-15		Avance Gas	Clients of BW LPG
Gas C'rier	Pampero*	2015	83,000	cu.m.	2024-08-15		Avance Gas	Clients of BW LPG
Gas C'rier	Passat*	2015	83,000	cu.m.	2024-08-15		Avance Gas	Clients of BW LPG
Gas C'rier	Sirocco*	2015	83,000	cu.m.	2024-08-15		Avance Gas	Clients of BW LPG
Bulk	Ahu C	2004	31,818	DWT	2024-08-14		Manta Denizcilik	Clients of GMZ Hellas
Container	Chicago	2003	5,744	TEU	2024-08-14		GEBAB	Clients of Peter Dohle
Dry Genl	Li Hang 8988	2022			2024-08-14		Lihang Shpg	Chinese interests
Gas C'rier	Navigator Aurora	2016	37,300	cu.m.	2024-08-14	44.80	Ocean Yield	Clients of Navigator Gas
Bulk	CS Caprice	2010	30,465	DWT	2024-08-13	11.00	Campbell Shipping	Undisclosed interests
Dry Genl	Guang Xin 3008	2020			2024-08-13	0.78	Unknown Chinese	Chinese interests
Dry Genl	Gui Gang Hang Tai 58	2021			2024-08-13	0.85	Unknown Chinese	Chinese interests
Tanker	PNS Serena	2006	298,100	DWT	2024-08-13	40.00	Patria Nusa Segara	Chinese interests
Bulk	Seacon Athens	2019	63,518	DWT	2024-08-13	32.10	Seacon Shipping	Chinese interests
Dry Genl	Tai Shun 1586	2014			2024-08-13	0.53	Taihe Shipping	Chinese interests
Dry Genl	Zheng Hong 806	2012			2024-08-13	0.28	Yinzuhai Shpg	Chinese interests



Dry Genl	Zheng Hong 807	2013			2024-08-13	0.26	Yinzuhai Shpgg	Chinese interests
Bulk	Sea Wave*	2024	40,000	DWT	2024-08-13		Reederei H. Vogemann	Chinese interests
Bulk	Great Spring	2017	61,438	DWT	2024-08-12	27.80	CMB Leasing	Undisclosed interests
Dry Genl	Hong Yun 198	2014			2024-08-12	1.03	Chizhou Hongyun	Chinese interests
Dry Genl	Ping Nan Xiong Li 6668	2022			2024-08-12	0.73	Unknown Chinese	Chinese interests
Bulk	Seacon 9	2012	74,844	DWT	2024-08-12	14.71	Zhejiang Xinyihai	Undisclosed interests
Dry Genl	Gui Ping Hong Yuan 0823	2011			2024-08-10	0.07	Unknown Chinese	Chinese interests
Bulk	Captain Karam	2006	56,018	DWT	2024-08-09	13.90	LA Maritime	Indonesian interests
Tanker	Alsace	2012	320,350	DWT	2024-08-08		Euronav NV	Clients of TotalEnergies
Dry Genl	Guan Yang 88	2021			2024-08-08	0.77	Unknown Chinese	Chinese interests
Dry Genl	Ping Nan Dong Shun 6388	2022			2024-08-07	0.84	Unknown Chinese	Chinese interests
Ro-Ro/Pass	Stena Gothica	1982	186	Passengers	2024-08-07		Stena Line	Clients of Ukrferry Shipping
Bulk	Suzaku	2006	54,881	DWT	2024-08-07	14.00	Santoku Shipping	Undisclosed interests
Dry Genl	Hui Feng 9	2009			2024-08-06	0.14	Unknown Chinese	Chinese interests
Dry Genl	Jin Mao 1899	2010			2024-08-06	0.63	Fuyang Jinmao	Chinese interests
Dry Genl	Gui Gang Hang Tai 69	2021			2024-08-05	0.85	Unknown Chinese	Chinese interests



Dry Genl	Hua Long 618	2006			2024-08-05	0.03	Wuhu Hualong Trans	Chinese interests
Bulk	Jal Kamal	2020	63,319	DWT	2024-08-05	37.00	Daido Kaiun Co	Undisclosed interests
Pass./Car	Kissamos	1992	1,500	Passengers	2024-08-05	4.82	Undisclosed interests	Clients of Attica Group
Pass./Car	Kydon	1990	1,500	Passengers	2024-08-05	4.93	Anek Lines	Clients of Attica Group
Dry Genl	Ping Nan Jun Xing 01	2021			2024-08-05	0.95	Unknown Chinese	Chinese interests
Dry Genl	Teng Xian Jin Hai 1680	2020			2024-08-05	1.09	Unknown Chinese	Chinese interests
Dry Genl	Gui Hua 8	2021			2024-08-01	0.77	Unknown Chinese	Chinese interests
Bulk	HB Imabari	2024	40,320	DWT	2024-08-01	35.35	Taylor Maritime Inv	Undisclosed interests
Tug	Hua Yong Tuo 10	2010	8,492	HP	2024-08-01	2.07	Huayong Shipping	Clients of Dongying Huifeng
Bulk	Pontotriton	2007	177,947	DWT	2024-08-01	23.00	Ocean Freighters	Clients of Zhejiang Kaishun
Bulk	Sania	2010	57,011	DWT	2024-08-01	12.00	Wilmar International	Undisclosed interests
Dry Genl	Shun Yi Xing 198	2010	1,112	DWT	2024-08-01	0.16	Unknown Chinese	Chinese interests
Tanker	Stirling	2021	112,750	DWT	2024-08-01	70.50	Union Maritime	Clients of Teekay Tankers
Dry Genl	Teng Xian Yu Tong 008	2019			2024-08-01	0.96	Unknown Chinese	Chinese interests
Bulk	Rostrum Dubai*	2025	40,000	DWT	2024-08-01	64.00	Reederei H. Vogemann	Chinese interests



6. 주요 해운지표

(2024.08.30. 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	08월 평균	2024년			2023년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	-	-	-	-	-	-
유조선(5년)	VLCC	116	0	115	106	116	113	98	105	100
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	27	0	27	15	27	23	15	21	19

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)									
건화물선 Panamax	37	0	37	35	37	36	33	35	34
유조선 VLCC	129	0	129	128	131	129	120	128	125
컨테이너선 Sub-Panamax	42	0	42	41	42	41	41	43	42

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	458	3	461	434	517	474	367	592	471
	Singapore	471	10	481	444	536	493	378	580	470
	Korea	497	-16	512	476	563	519	439	583	501
	Hong Kong	494	12	498	457	568	508	421	577	491
VLSFO	Rotterdam	558	22	546	530	615	571	514	631	570
	Singapore	630	18	612	578	657	625	554	705	622
	Hong Kong	646	42	615	600	680	633	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)	1,000	27	990	957	1,277	1,149	1,253	1,544	1,391
	밀(국제)	552	24	539	524	700	583	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