

# KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2024년 9월 9일  
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 케이프선 운임은 전주 대비 11.1% 상승한 27,305달러/일 기록

**컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 237p 하락한 2,727p 기록

**탱커선** 지난주 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 2.8p 상승한 47.5p를 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

### 컨테이너 물동량 7월에도 강세 이어가

- ▶ CTS(Container Trades Statistics)에서 발표한 최근 데이터에 따르면, 2024년 1-7월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 7.1% 증가한 것으로 나타남
  - 2024년 7월 컨테이너 해상물동량은 전년동기대비 5.6% 증가한 1,570만 TEU를 기록하며, 상반기에 이어 꾸준한 증가세를 유지함
  - 특히 미국 경제의 견고함과 관세 부과 조치로 인한 조기 선적량 증가로 아시아-북미 해상물동량은 전년동기대비 17.7% 상승함
- ▶ 아시아-유럽의 2024년 7월 컨테이너 해상물동량은 전년동기대비 6.4% 증가했으며, 1-7월 누적 수치는 6.7% 증가함
  - CTS에 따르면 화물 증가는 주로 북유럽과 서부 지중해 지역에서 발생하였으며, 동부 지중해는 2024년 상반기 동안 전년과 유사한 실적을 기록함
  - 또한 홍해 지역 위험이 지속되는 상황에서 이제 주목해야 할 점은 이러한 거래량 증가 추세가 8월까지 지속될지 아니면 성수기 전의 급증이 사실상 정점이었는지 여부라고 덧붙임

자료: <https://www.loydslist.com/LL1150539/Container-volumes-maintain-strong-growth-through-July>

최건우 부연구위원

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

### 홍해 사태, 주요 항만 환적 물동량 큰 변화

- ▶ 홍해 위기의 여파로 해당 지역 컨테이너 화물의 흐름이 재조정되어 글로벌 항만의 컨테이너 물동량에 영향을 미침
  - 로이즈리스트 선박 추적 데이터와 2024년 상반기 항만 물동량 데이터를 분석한 결과, 후티 반군으로 인한 희망봉 우회 항로 결정이 무역 흐름에 큰 영향을 미치는 것으로 나타남
  - 로이즈리스트는 후티 반군의 선박 공격 이후 사우디아라비아의 제다 항과 킹 압둘라 항의 물동량이 각각 70%, 90% 감소했다고 밝힘
  - 킹 압둘라 항의 2024년 선박 입항 수는 전년동기대비 88% 감소함. 이 중 1만-1.5만 TEU급 선박이 작년 183척에서 올해 4척으로, 1.5만 TEU급 이상 선박이 작년 100척에서 올해 1척으로 감소함
- ▶ 반면, 홍해 사태로 인한 무역의 흐름 변화로 인해 물동량 증가의 수혜를 보는 항만도 있음
  - 대표적으로 사우디아라비아 담만 항은 2024년 상반기 선박 입항수가 28.3% 증가함. 이 중 1만-1.5만 TEU급 선박이 작년 58척에서 올해 83척으로 43% 증가한 것으로 나타남
  - 물동량 측면에서 보면 담만 항의 2024년 상반기 컨테이너 물동량은 110만 TEU에서 150만 TEU로 34.7% 증가함

자료: <https://www.loydslist.com/LL1150516/Red-Sea-reroutings-uproot-traditional-transshipment-trends>

김병주 전문연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 인도, 올해 1월~8월 석탄 수입량 전년 대비 10% 증가

- ▶ BIMCO에 따르면 올해 인도의 전력 수요 급증에 따른 전력 생산량 확대와 발전용 석탄 수입 의무화 정책으로 연료탄 수입이 확대되어 올해 1월~8월 인도의 석탄 수입량은 전년 대비 약 10% 증가함
  - 수위 저하로 올해 1월부터 7월까지 인도 내 수력 발전량은 전년 대비 약 6% 감소했으나 석탄 발전량이 전년 대비 약 13% 증가하여 올해 1월~7월 인도의 발전량은 전년 대비 약 9% 증가한 것으로 나타남
  - 인도의 모든 발전소는 정전 방지를 위해 2022년부터 의무적으로 일정 비율의 수입 석탄을 혼합하여 사용해야 하며, 인도의 석탄 해상 수입량 중 약 45%는 인도네시아산 석탄으로 대부분 연료탄임
- ▶ 현재 수력 발전량이 회복되고 있으며 발전용 석탄 재고량 역시 안정적으로 유지되어 올해 상반기에 뚜렷했던 인도의 석탄 수입량 증가세는 둔화할 것으로 예상되나 중장기적으로 인도의 석탄 수요는 성장할 전망이다
  - 8월부터 본격적으로 우기가 시작되면서 저수지 수위가 전년 대비 26% 증가했으며 이에 따라 수력 발전량이 회복되어 석탄 수요가 감소할 것이라 예상되므로 올 연말까지는 석탄 수입 증가세는 둔화할 전망이다
  - 선진국에서는 석탄 수요가 이미 정점을 지났다고 평가되고 있으며 중국 또한 재생에너지에 대한 대규모 투자가 추진되면서 향후 석탄 수요가 감소할 전망이다, 중기적으로 인도의 석탄 수요는 증가할 전망이다

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/coal-shipments-to-india-jump-10-but-growth-could-slow/>

최영재 연구원

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

### 케이프선, 현 수준 이상의 운임 상승은 어려울 전망

- ▶ 해운시장분석기관 MSI(Maritime Strategies International)는 금리 인하 및 원자재 수요에 대한 낙관론에도 불구하고 중국 철강 수요 부진으로 올해 연말까지 케이프선 및 파나마크스선 시장의 추가 상승은 어려울 것이라고 평가함
  - MSI 측은 지속적인 중국의 철강 생산 둔화 및 철광석 재고 급증에 따른 공급 과잉이 이어지는 가운데, 중국 철강 수요 및 생산은 작년 수준 이하이며 제강 공장의 수익성은 최저치를 기록하고 있다고 평가함
  - 발틱해운거래소(Baltic Exchange)가 9월 2일 발표한 케이프선 평균 현물 운임은 26,935 달러/일인 가운데, MSI는 올해 4분기 평균 현물 운임은 약 27,000 달러/일로 전망하여 현 수준 이상의 상승은 제한적일 것으로 예측함
- ▶ MSI 측은 2025년 케이프선 시장에 대해 계절적 비수기인 내년 1분기에는 케이프선 기준으로 1년 정기용선료는 20,000 달러/일 이하, 현물 운임은 15,000 달러/일 수준으로 하락할 것이라는 전망을 제시함
  - 철광석 가격이 지난달 초 대비 약 10%, 연초 대비 약 30% 하락한 가운데 MSI 측은 시장 수요 측면에서 연내 예상되는 금리 인하에도 제조업 구매관리자지수(PMI) 등 주요국 심리 지표 악화가 우려된다고 지적함
  - 또한 선박 공급 측면에서는 올해 7월 건화물선 해체량이 다시 한번 최저치를 기록했으며, 신조선 인도량은 매월 300만 DWT 미만 수준에서 꾸준히 유지되고 있다고 덧붙임

자료: <https://www.tradewindnews.com/bulkers/brace-yourself-for-an-underwhelming-end-to-the-year-msi-tells-apesize-owners/2-1-1702223>

최영재 연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 중국, 8월 원유 수입량 반등

- ▶ 중국 주요 정유사들이 9월로 예상되는 계절적 수요 정점에 대비해 정제시설 가동률을 높이면서 중국의 8월 해상 원유 수입량은 전월 대비 약 11% 급증한 1,030만 배럴/일로 10개월 만에 최고치를 경신했음
  - 중국 주요 정유사들은 이란을 제외한 중동 지역, 러시아, 서아프리카 등지로부터 원유 수입량을 확대했으며, 특히 이라크산 원유 수입량은 전월 대비 40%, 러시아산 원유 수입량은 전월 대비 15% 증가한 것으로 나타남
  - 중국의 육상 원유 재고는 8월 내내 유지되었던 가운데 글로벌 상품시장분석업체인 보텍사(Vortexa)의 데이터에 따르면 중국의 정제시설 가동률은 6개월 만의 최고치인 1,530만 배럴/일로 반등하였음
- ▶ 중국의 민간 정유사들은 정제 마진을 개선하기 위해 상대적으로 저렴한 이란산 원유, 콘덴세이트, 잔사 연료유의 수입을 확대한 결과, 8월 수입량이 10개월 만의 최고치인 150만 배럴/일 이상을 기록하였음
  - 동중국 지역의 원유 수입량은 연초부터 350만 배럴/일이 유지되고 있으나, 민간 정유사들이 밀집한 산동성 및 강소성의 8월 이란산 원유 수입량은 120만 배럴/일 이상으로 올해 1월~7월 평균 대비 약 25% 증가함
  - 대형 정유사들과는 달리 석유제품을 해외로 수출할 수 없는 중국 민간 정유사들은 국내 석유제품 수요 약세로 7월에 정제시설 가동률이 최저치를 기록했으며, 이에 따라 저렴한 이란산 원유 의존도가 증가하는 것으로 추측됨

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/chinas-crude-imports-rebound-amid-improving-domestic-demand/>

최영재 연구원

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

### 아시아 정제마진, 2020년 이후 최저 수준 기록

- ▶ 하절기 여행 성수기가 종료되고 휘발유 및 경유 공급이 증가하게 되면서 아시아 지역 정유사들의 정제마진이 2020년 이후 최저 수준으로 하락함에 따라 아시아 지역의 원유처리량이 또다시 감소할 것으로 예상됨
  - 런던증권거래소그룹(LSEG) 데이터에 따르면, 아시아 지역 정유사 정제마진의 기준이 되는 싱가포르의 9월 1주 평균 복합 정제마진은 1.62 달러/배럴로, 지난달인 8월 1주 대비 68% 하락한 것으로 나타남
  - 에너지컨설팅업체 에너지 애스펙츠(Energy aspects)는 올해 5월부터 아시아 정유사들은 40~50만 배럴/일 규모의 원유처리량을 감축했고, 현재 정제마진을 고려하면 10만 배럴/일의 추가 감소가 예상된다고 언급함
- ▶ 국제 통신사 로이터(Reuters) 통신은 중국의 경우 성수기임에도 불구하고 9월 및 10월의 경유 소비가 부진할 것으로 예상되며, 대만의 정제시설 가동률 하락, 한국의 생산계획 조정 등이 예정되어 있다고 보도함
  - 중국의 7월 원유처리량은 2022년 10월 이후 최저치를 기록한 가운데, 아시아 최대 정유사인 시노펙(Sinopec)은 올해 하반기 원유처리량을 상반기와 비슷한 수준으로 유지할 계획이라고 밝혔음
  - 또한 대만 정유사인 포모사(Formosa) 측은 9월 중순 정기 유지보수를 앞두고 정제시설 가동률을 낮추고 있으며, 한국 정유업계 역시 4분기 난방유 및 항공유 공급을 위해 유연한 생산 계획을 수립 중임

자료: <https://www.reuters.com/business/energy/asia-refining-margins-lowest-seasonal-levels-since-2020-supplies-grow-2024-09-06/>

최영재 연구원

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



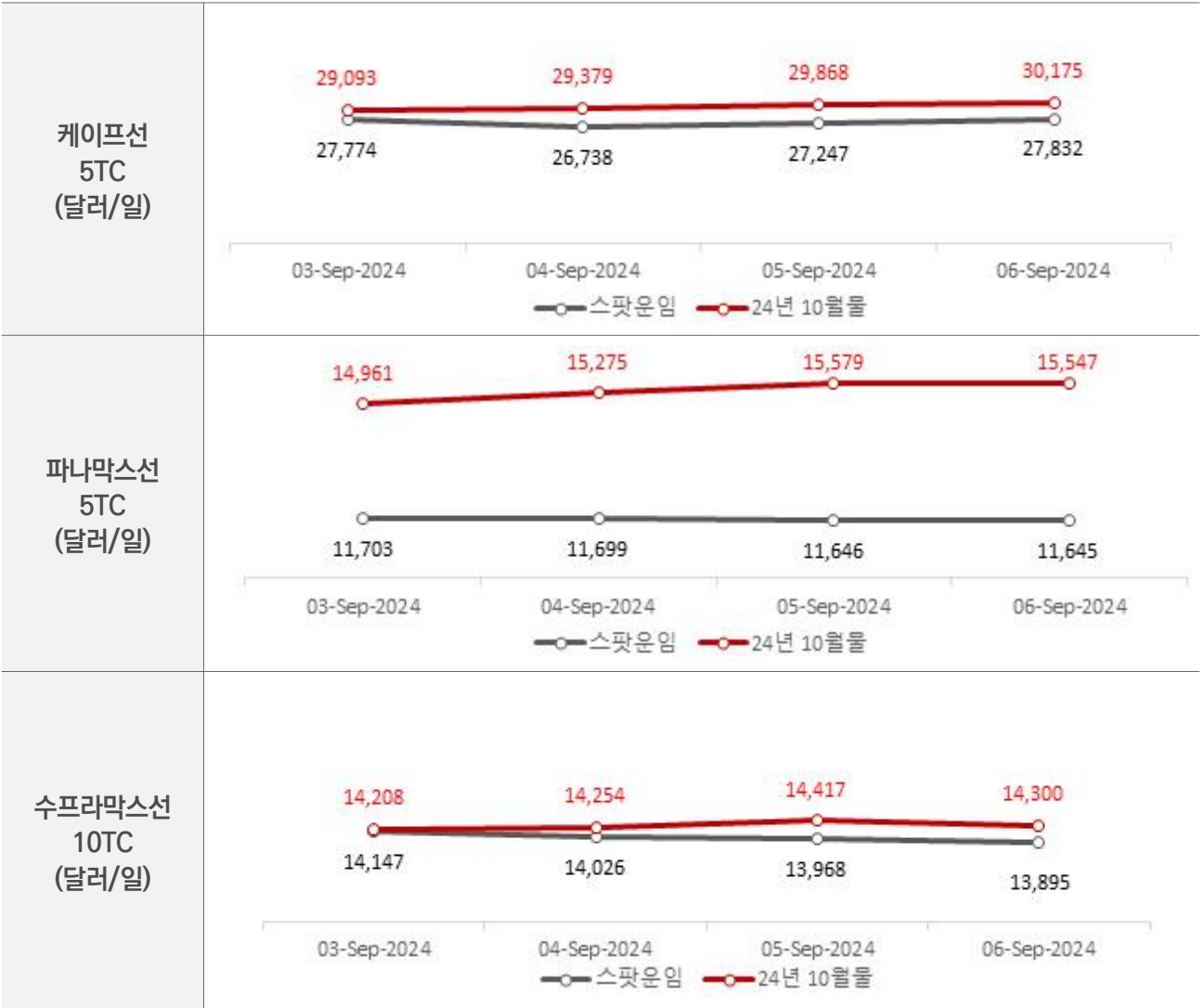
2. 건화물선<sup>1)</sup>

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

1 주간평균운임

| 구분                    | 9월 1주  |        |       |        |                        |          |             |
|-----------------------|--------|--------|-------|--------|------------------------|----------|-------------|
|                       | 주간평균운임 | 전주대비차이 |       |        | '24년 9월물 FFA<br>주간평균가격 | 전주 대비 차이 |             |
| 케이프선 5TC<br>(달러/일)    | 27,305 | ▲      | 2,724 | 11.1 % | 29,694                 | ▲        | 1,121 3.9 % |
| 파나마선 5TC<br>(달러/일)    | 11,688 | ▼      | -413  | -3.4 % | 15,290                 | ▲        | 980 6.8 %   |
| 수프라막스선 10TC<br>(달러/일) | 14,059 | ▼      | -380  | -2.6 % | 14,335                 | ▼        | -449 -3.0 % |

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



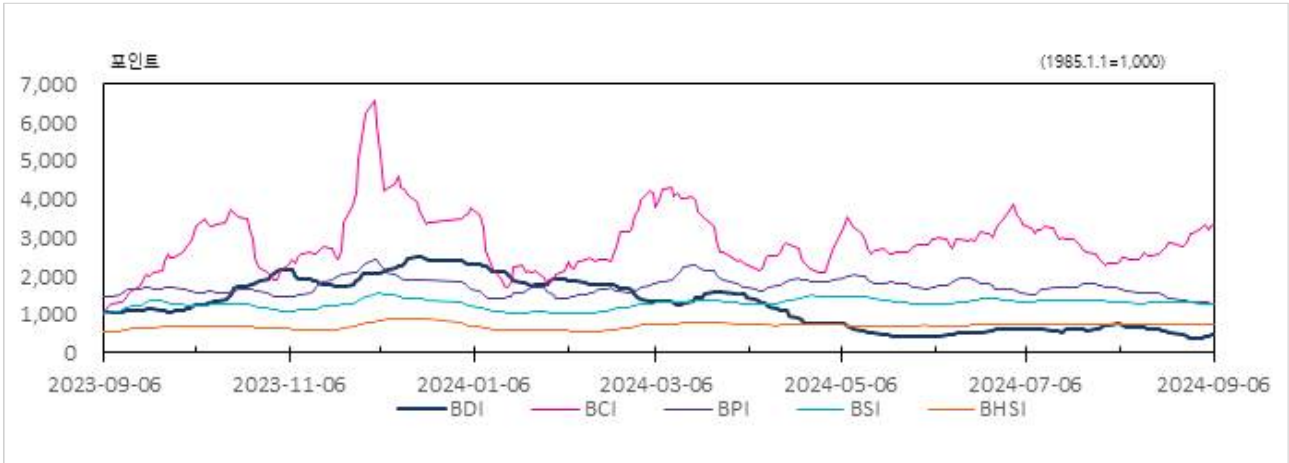
자료: Clarkson, Baltic Exchange

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)

|                           |             | 9월 1주     | 전주 대비   | 2023년     |        |        | 2022년  |        |        |
|---------------------------|-------------|-----------|---------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                           |             |           |         | 최저        | 최고     | 평균     | 최저     | 최고     | 평균     |
| 건화물선 시장(현물) <sup>1)</sup> |             |           |         |           |        |        |        |        |        |
| 선형별 운임                    | 운임지수 BDI    | 1,926     | ▲ 146   | 530       | 3,346  | 1,378  | 965    | 3,369  | 1,934  |
|                           | 케이프(5TC)    | 27,305    | ▲ 2,724 | 2,246     | 21,814 | 11,848 | 2,505  | 38,169 | 16,177 |
|                           | 파나마스(5TC)   | 11,688    | ▼ -413  | 7,277     | 16,669 | 12,276 | 10,956 | 30,746 | 20,736 |
|                           | 수프라막스(10TC) | 14,059    | ▼ -380  | 6,874     | 14,703 | 10,928 | 11,685 | 33,366 | 22,152 |
|                           | 핸디(7TC)     | 13,183    | ▼ -241  | 7,763     | 12,703 | 10,317 | 11,941 | 32,166 | 21,337 |
| 1년 용선료                    | 케이프         | 26,000    | ▲ 500   | 13,750    | 25,125 | 17,161 | 12,250 | 31,500 | 21,406 |
|                           | 파나마스        | 15,750    | ▼ -175  | 12,050    | 18,750 | 15,202 | 15,250 | 30,750 | 22,072 |
|                           | 수프라막스       | 16,750    | ▼ -175  | 12,438    | 18,625 | 15,131 | 14,375 | 33,250 | 22,832 |
|                           | 핸디          | 14,250    | ▼ -625  | 9,750     | 15,500 | 12,512 | 12,375 | 29,000 | 20,387 |
| 건화물선 시장(FFA)              |             |           |         |           |        |        |        |        |        |
|                           |             | '24년 10월물 |         | '24년 4분기물 |        | 2025년물 |        | 2026년물 |        |
|                           |             | 9월 1주     | 전주 대비   | 9월 1주     | 전주 대비  | 9월 1주  | 전주 대비  | 9월 1주  | 전주 대비  |
| 선형별 운임<br>평가치             | 케이프(5TC)    | 29,694    | ▲ 1,121 | 27,992    | ▼ -161 | 21,680 | ▼ -109 | 21,065 | ▼ -18  |
|                           | 파나마스(5TC)   | 15,290    | ▲ 980   | 15,356    | ▼ -183 | 14,038 | ▼ -183 | 13,850 | ▼ -16  |
|                           | 수프라막스(10TC) | 14,335    | ▼ -449  | 14,197    | ▼ -636 | 12,667 | ▼ -282 | 12,382 | ▼ -90  |
|                           | 핸디(7TC)     | 13,513    | ▼ -186  | 13,349    | ▼ -422 | 11,768 | ▼ -395 | 11,593 | ▼ -95  |

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

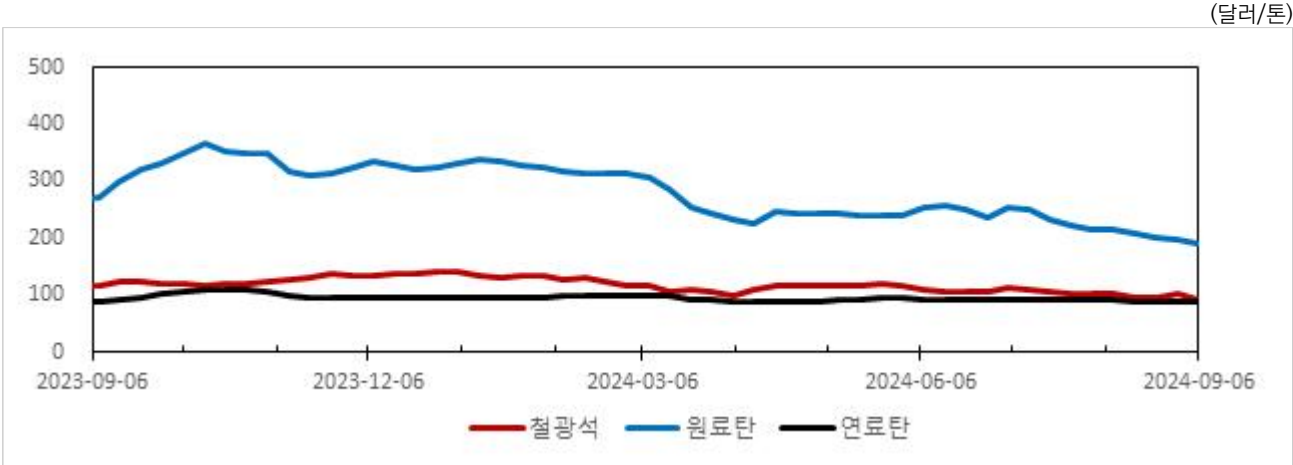
원자재 가격

(달러/톤)

| 구분  | 2024년 |       | 전주 대비 차이 |      |   | 2023년 |       |       |       |
|-----|-------|-------|----------|------|---|-------|-------|-------|-------|
|     | 9월 1주 | 전주 대비 |          |      |   | 9월 1주 | 연평균   | 최저    | 최고    |
| 철광석 | 93.0  | 101.2 | ▼ -8.2   | -8.1 | % | 118.1 | 120.5 | 117.9 | 123.1 |
| 원료탄 | 191.2 | 197.0 | ▼ -5.8   | -2.9 | % | 271.3 | 305.4 | 303.6 | 307.3 |
| 연료탄 | 86.7  | 86.8  | ▼ -0.1   | -0.1 | % | 87.2  | 135.6 | 134.2 | 136.9 |
| 대두  | 373.1 | 362.8 | ▲ 10.3   | 2.9  | % | 496.4 | 519.8 | 460.2 | 573.9 |
| 옥수수 | 161.3 | 154.9 | ▲ 6.4    | 4.2  | % | 185.2 | 259.8 | 258.9 | 260.6 |

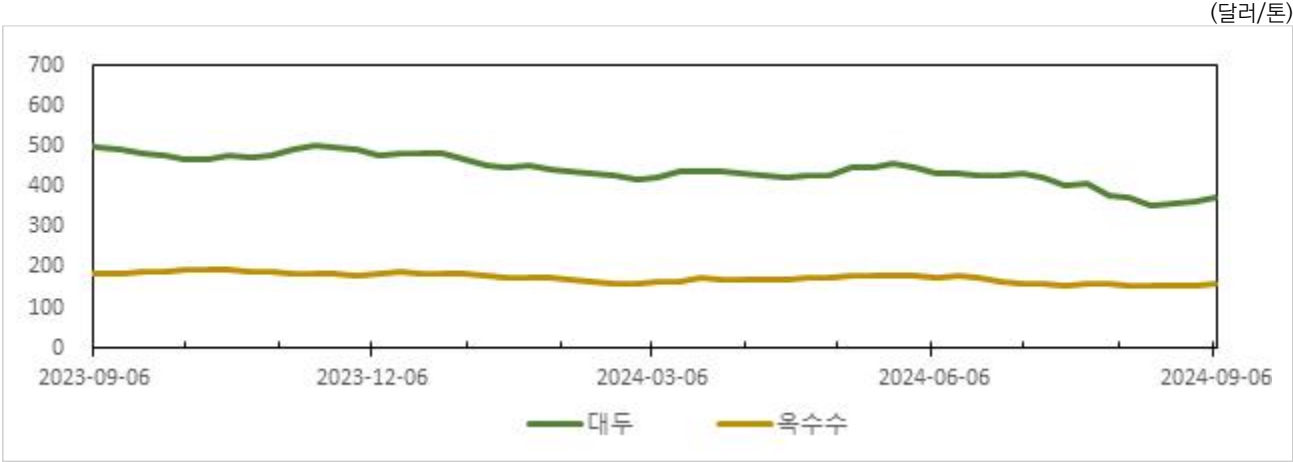
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)      ▲ 상승    ▼ 하락    - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



## 3 케이프선-동향분석

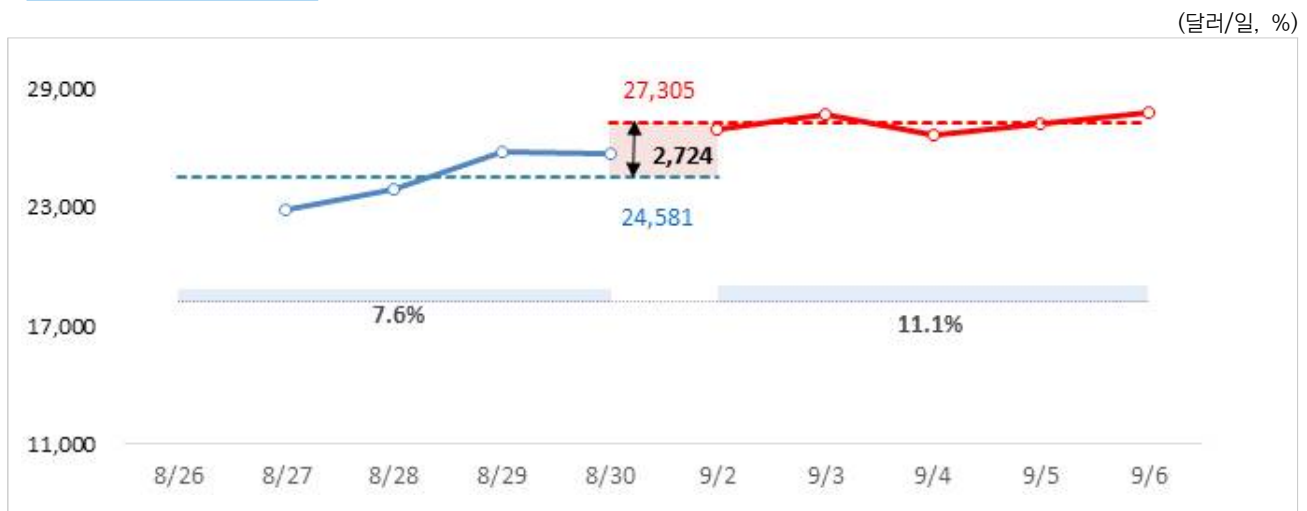
## I 케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(8월 4주) 대비 11.1% 상승한 27,305달러/일을 기록함

(동향) 8월 호주의 대중국 철광석 수출량은 전월 대비 15% 증가, 호주의 대인도 석탄 수출 증가 전망

- 8월 호주의 대중국 철광석 수출량이 전월 대비 15% 증가함. 이는 리오틴토사가 2,630만 톤(전월 대비 3% 증가), BHP사가 2,340만 톤(전월 대비 5% 증가), FMG가 1,900만 톤(전월 대비 32% 증가)을 수출한 결과임
- 외신에 따르면 중국의 호주산 석탄 수입량이 2020년 수준에 미치지 못하고 있음. 이는 중국이 수입처를 몽골 등으로 다변화하여 공급망 위험을 분산시키고 있기 때문임. 이에 따라 호주의 대중 석탄 수출이 감소하고 있음
- 반면, 인도는 호주산 석탄의 주요 수입지로 부상함. 인도가 2050년까지 연간 5억 톤의 조강 생산능력을 확보할 계획이며, 올해에는 전년 대비 13.3% 증가한 1억 4,400만 톤을 목표로 하고 있음

## 최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

## 케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분        |      | 9월 1주  | 8월 4주  | 전주대비차이  |       |
|-----------|------|--------|--------|---------|-------|
| BCI       |      | 3,292  | 2,964  | ▲ 328   | 11.1% |
| 스팟운임(5TC) |      | 27,305 | 24,581 | ▲ 2,724 | 11.1% |
| 용선료       | 6개월  | 32,750 | 31,750 | ▲ 1,000 | 3.1%  |
|           | 1년   | 26,000 | 25,500 | ▲ 500   | 2.0%  |
|           | 5년   | 21,500 | 21,500 | -       | -%    |
| FFA       | 10월물 | 29,694 | 28,573 | ▲ 1,121 | 3.9%  |
|           | 4분기물 | 27,992 | 28,153 | ▼ -161  | -0.6% |
|           | '25년 | 21,680 | 21,789 | ▼ -109  | -0.5% |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

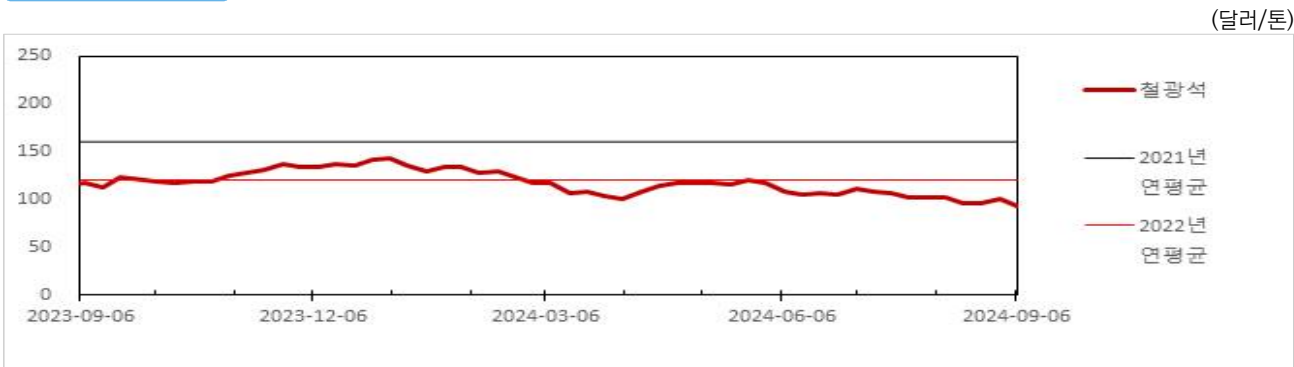
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

철광석 가격 : 전주 대비 8.1% 하락한 93.0달러/톤 기록

철광석 가격 추이



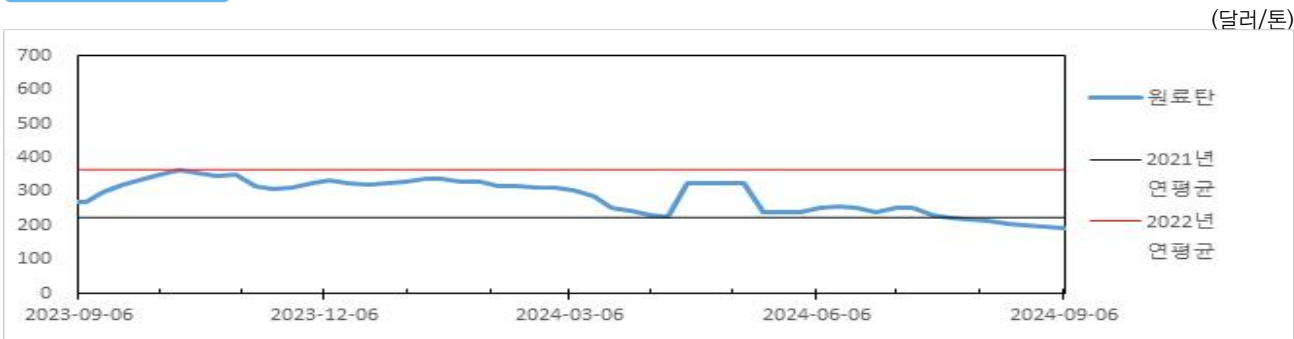
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

원료탄 가격 : 전주 대비 2.9% 하락한 197.0달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

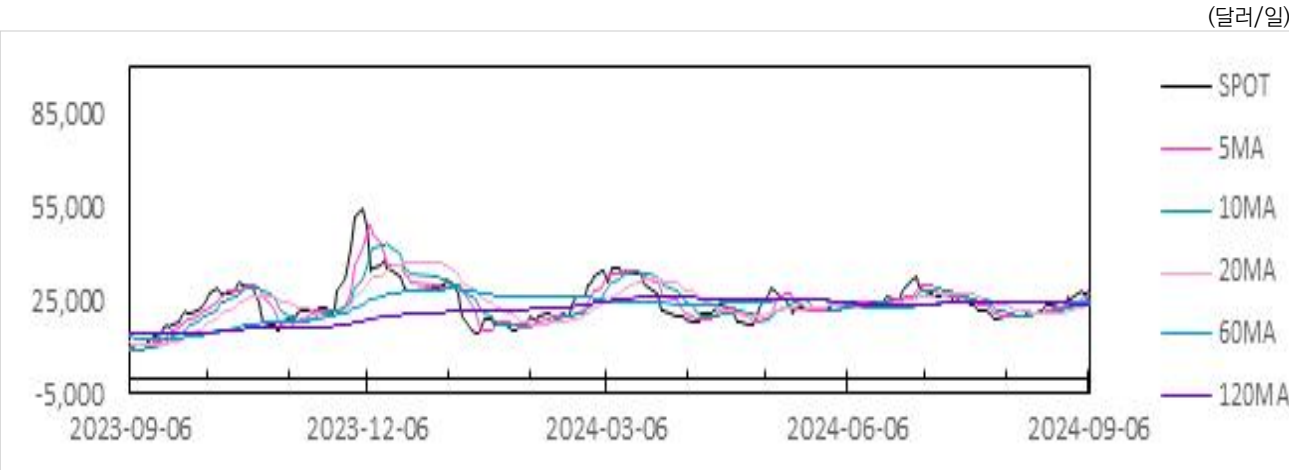


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

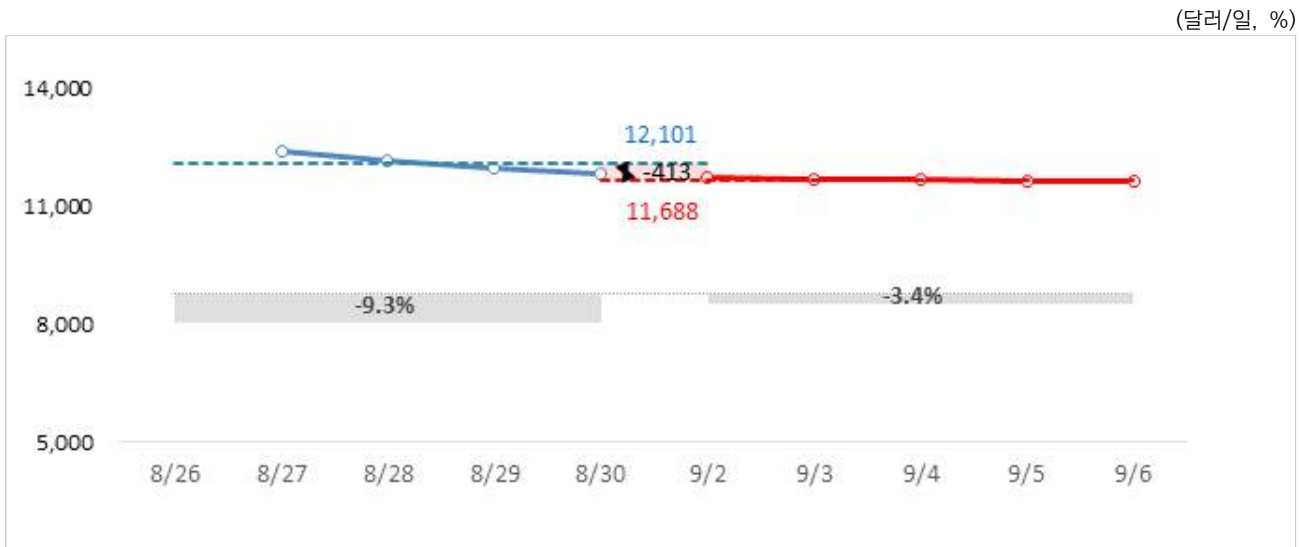
파나막스선

(운임) 전주 대비 3.4% 하락한 11,688달러/일 기록

(동향) 미국 대두, 옥수수 수출 앞두고 미시시피강 수위 저하에 따른 바지선 운항 제한

- 미국 중부 지역의 가뭄으로 인해 미시시피강의 수위가 낮아지면서, 바지선 비용이 급등하고 있음. 이로 인해 대두와 옥수수 등 주요 곡물의 선적 일정에 차질이 발생할 것으로 우려됨. 여러 대의 바지선이 좌초된 상황이며, 대두와 옥수수 수출을 앞두고 바지선의 수배 비용이 전주 대비 17~19% 상승하고 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분        |      | 9월 1주  | 8월 4주  | 전주대비차이 |      |        |
|-----------|------|--------|--------|--------|------|--------|
| BPI       |      | 1,299  | 1,345  | ▼      | -46  | -3.4 % |
| 스팟운임(5TC) |      | 11,688 | 12,101 | ▼      | -413 | -3.4 % |
| 용선료       | 6개월  | 16,625 | 16,800 | ▼      | -175 | -1.0 % |
|           | 1년   | 15,750 | 15,925 | ▼      | -175 | -1.1 % |
|           | 5년   | 13,675 | 13,800 | ▼      | -125 | -0.9 % |
| FFA       | 10월물 | 15,290 | 14,310 | ▲      | 980  | 6.8 %  |
|           | 4분기물 | 15,356 | 15,539 | ▼      | -183 | -1.2 % |
|           | '25년 | 14,038 | 14,221 | ▼      | -183 | -1.3 % |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

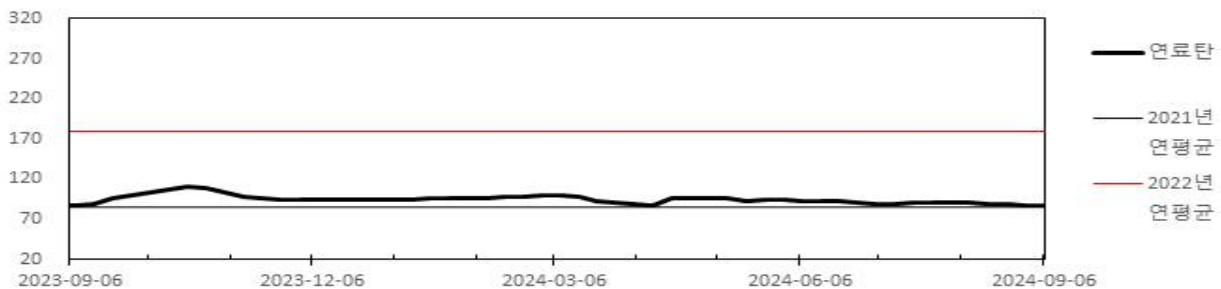


## 3 파나막스선-동향분석

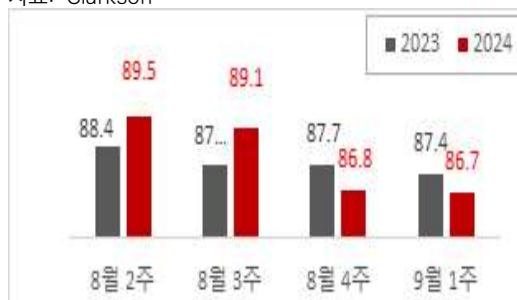
I 연료탄 가격 : 전주 대비 0.1% 하락한 86.7달러/톤 기록

연료탄 가격 추이

(달러/톤)



자료: Clarkson



(달러/톤)

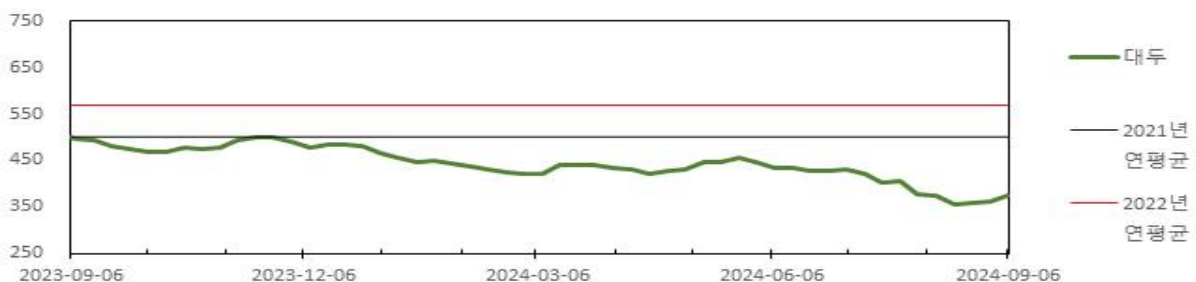
| 구분    | 연료탄가격 | 전주대비차이 |      |   |
|-------|-------|--------|------|---|
| 8월 2주 | 89.5  | ▼ -0.6 | -0.7 | % |
| 8월 3주 | 89.1  | ▼ -0.4 | -0.4 | % |
| 8월 4주 | 86.8  | ▼ -2.3 | -2.6 | % |
| 9월 1주 | 86.7  | ▼ -0.1 | -0.1 | % |

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

I 대두 가격 : 전주 대비 2.9% 상승한 373.1달러/톤 기록

대두 가격 추이

(달러/톤)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



(달러/톤)

| 구분    | 대두 가격 | 전주대비차이  |      |   |
|-------|-------|---------|------|---|
| 8월 2주 | 355.9 | ▼ -18.7 | -5.0 | % |
| 8월 3주 | 357.7 | ▲ 1.9   | 0.5  | % |
| 8월 4주 | 362.8 | ▲ 5.1   | 1.4  | % |
| 9월 1주 | 373.1 | ▲ 10.3  | 2.9  | % |

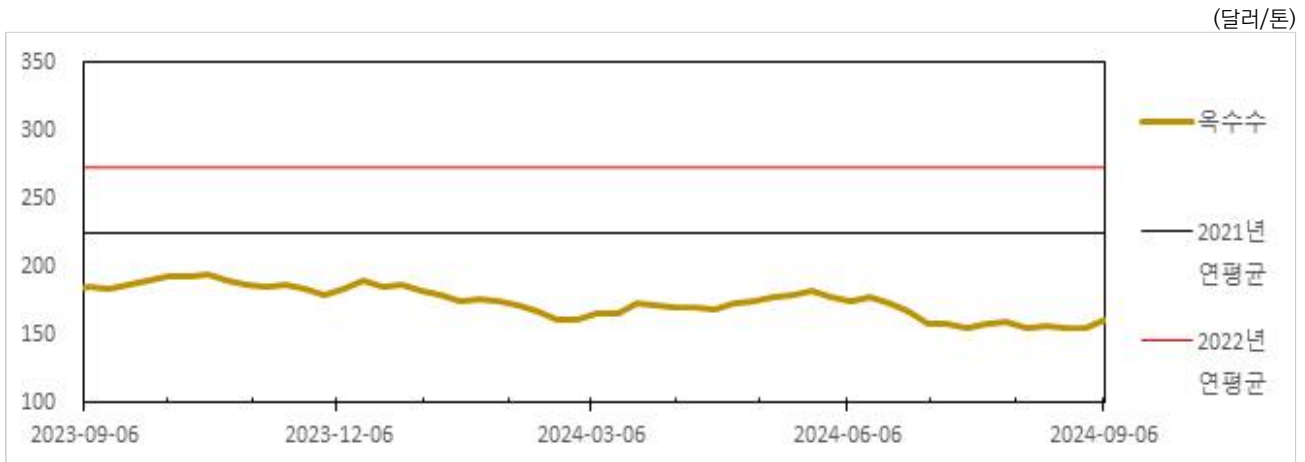
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



### 3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 전주 대비 4.2% 상승한 161.3달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

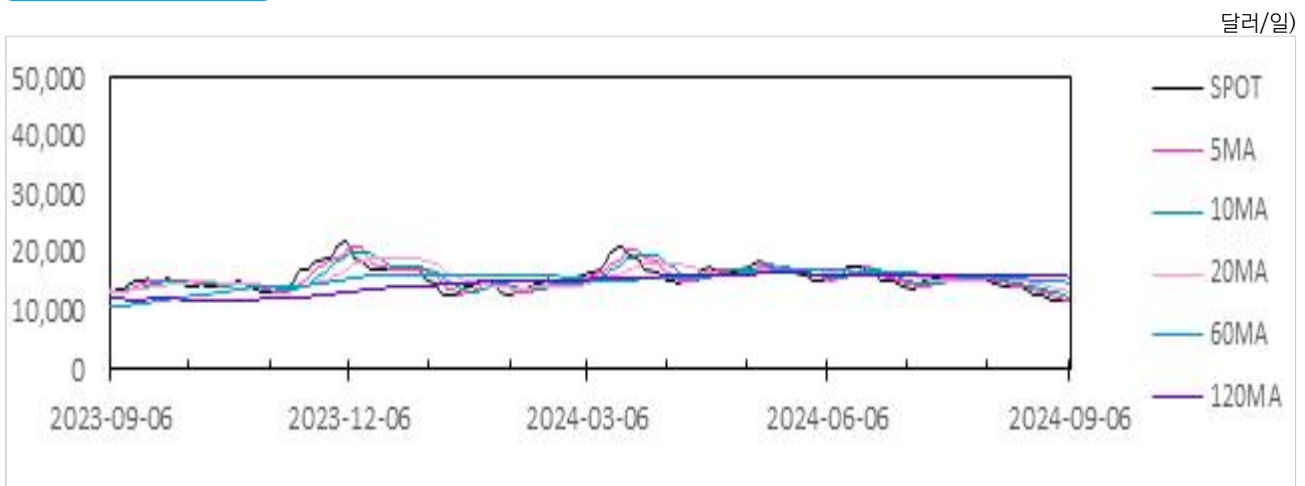


자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

| 구분    | 옥수수 가격 | 전주대비차이 |      |   |
|-------|--------|--------|------|---|
| 8월 2주 | 156.6  | ▲ 0.7  | 0.4  | % |
| 8월 3주 | 156.0  | ▼ -0.6 | -0.4 | % |
| 8월 4주 | 154.9  | ▼ -1.1 | -0.7 | % |
| 9월 1주 | 161.3  | ▲ 6.4  | 4.2  | % |

### 3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



## 3 수프라막스선-동향분석

## I 수프라막스선

## (운임) 전주 대비 2.6% 하락한 14,059달러/일 기록

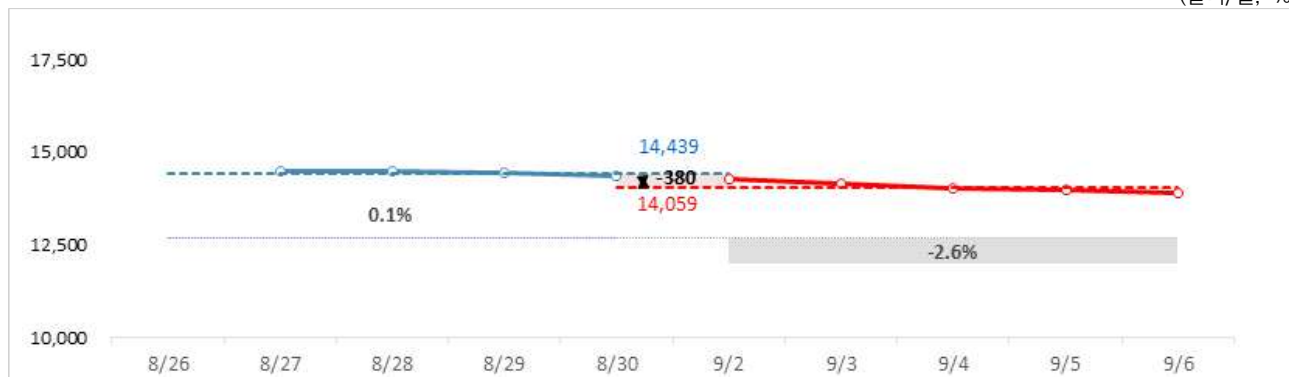
- 시장에 공급되는 가용선박량 증가하고 있음. 낮은 운임수준(11,688달러/일)을 기록하고 있는 파나막스선 운임과 일부 화물에 대해 경쟁이 발생하고 있음

## (동향) 인도의 전력 수요 증가로 석탄 수입 10% 증가했으나, 몬순 이후 수입 둔화 예상

- 올해 1월부터 8월까지 인도는 전력 수요 증가와 수력 발전량 감소로 인해 석탄 수요가 전년 대비 10% 증가함. 8월에는 화력 발전량이 13% 증가해 수력 발전 감소분을 상쇄했으며, 그 결과 8월 인도네시아의 대인도 석탄 수출이 전년 동월 대비 12% 증가함
- 최근 몬순 기간 동안 내린 비로 수위가 상승하면서 수력 발전량이 증가할 것으로 예상됨. 인도는 안정적인 석탄 재고를 유지하고 있으며, 수입 석탄을 일정 비율로 혼합하여 전력을 생산하도록 의무화한 규정은 10월 15일까지 적용될 예정임. 다만, 수력 발전량 증가로 인해 석탄 수입 의무가 완화되거나 폐지될 가능성이 있으며, 석탄 수입 증가세가 둔화될 것으로 예상됨

## 최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

## 수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분         |      | 9월 1주  | 8월 4주  | 전주대비차이 |        |
|------------|------|--------|--------|--------|--------|
| BSI        |      | 1,273  | 1,313  | ▼ -40  | -3.0 % |
| 스팟운임(10TC) |      | 14,059 | 14,439 | ▼ -380 | -2.6 % |
| 용선료        | 6개월  | 17,250 | 17,750 | ▼ -500 | -2.8 % |
|            | 1년   | 16,750 | 16,925 | ▼ -175 | -1.0 % |
|            | 5년   | 15,250 | 15,250 | -      | - %    |
| FFA        | 10월물 | 14,335 | 14,784 | ▼ -449 | -3.0 % |
|            | 4분기물 | 14,197 | 14,833 | ▼ -636 | -4.3 % |
|            | '25년 | 12,667 | 12,950 | ▼ -282 | -2.2 % |

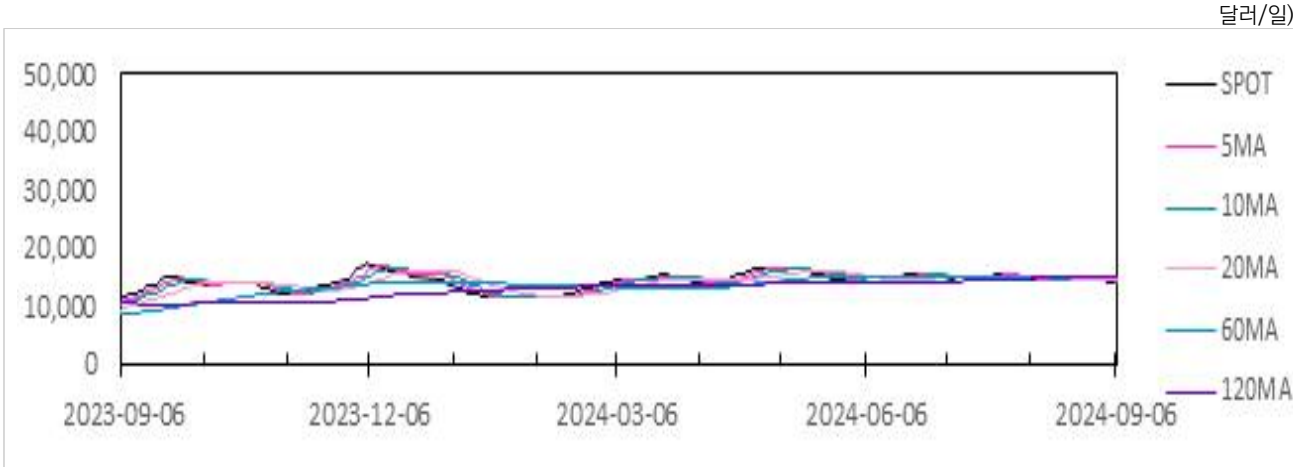
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 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 237p 하락한 2,727p를 기록

## (운임) 공급 과잉으로 인한 북미, 유럽 항로 운임 큰 폭으로 하락

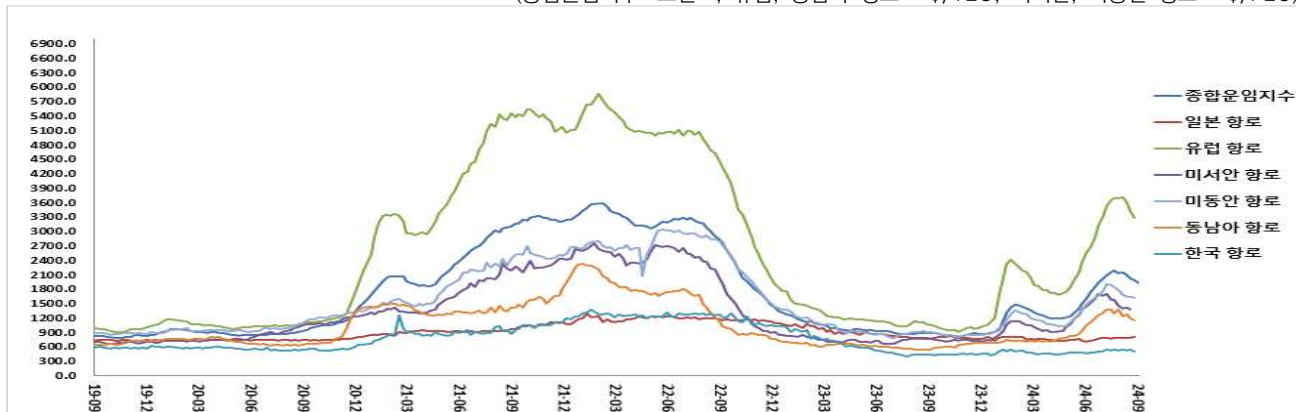
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 주요 항로 선복에 여유가 있는 상황이며, 중소형 선사 특가 운임이 시장 전반에 영향을 미침

## (현황) 추석 이전 예상보다 낮은 수요로 운임 하향 조정

- 아시아-유럽 항로는 신조선 투입 등 지속적인 추가 공급이 발생하고 하여 희망봉 우회에도 불구하고 공급 과잉으로 운임 하방 압력을 받고 있음
- 아시아-북미 항로는 추석 전 아시아발 물량이 소폭 회복되었으나 중소형 선사의 특가 운임으로 선사별 시장운임에 큰 차이가 나타남. 미 동부 파업에 따른 서부로의 물량 전환에 따라 15일부 일괄운임인상(GRI) 가능

## 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)

|          |        | 09월 1주 | 전주대비  | 2024년 |       |       | 2023년 |       |       |       |
|----------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|          |        |        |       | 최저    | 최고    | 평균    | 최저    | 최고    | 평균    |       |
| 컨테이너선 시장 |        |        |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 운임       | 종합운임지수 | SCFI   | 2,727 | -237  | 1,731 | 3,734 | 2,609 | 887   | 1,760 | 1,006 |
|          |        | 유럽항로   | 3,459 | -419  | 1,943 | 5,051 | 3,372 | 562   | 2,694 | 882   |
|          |        | 미서안항로  | 5,605 | -535  | 2,775 | 8,103 | 5,219 | 1,148 | 2,553 | 1,607 |
|          |        | 미동안항로  | 7,511 | -928  | 3,931 | 9,945 | 6,895 | 2,010 | 3,559 | 2,529 |
|          |        | 한국항로   | 139   | -22   | 138   | 172   | 158   | 131   | 238   | 161   |
|          |        | 일본항로   | 305   | 6     | 297   | 309   | 301   | 306   | 927   | 337   |
|          |        | 동남아항로  | 467   | -30   | 259   | 753   | 454   | 140   | 208   | 173.8 |

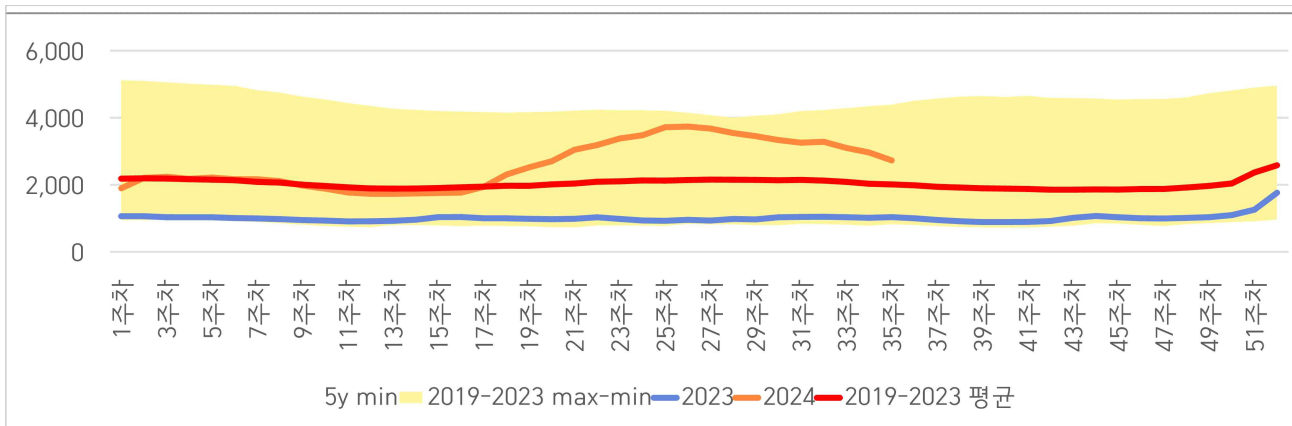
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



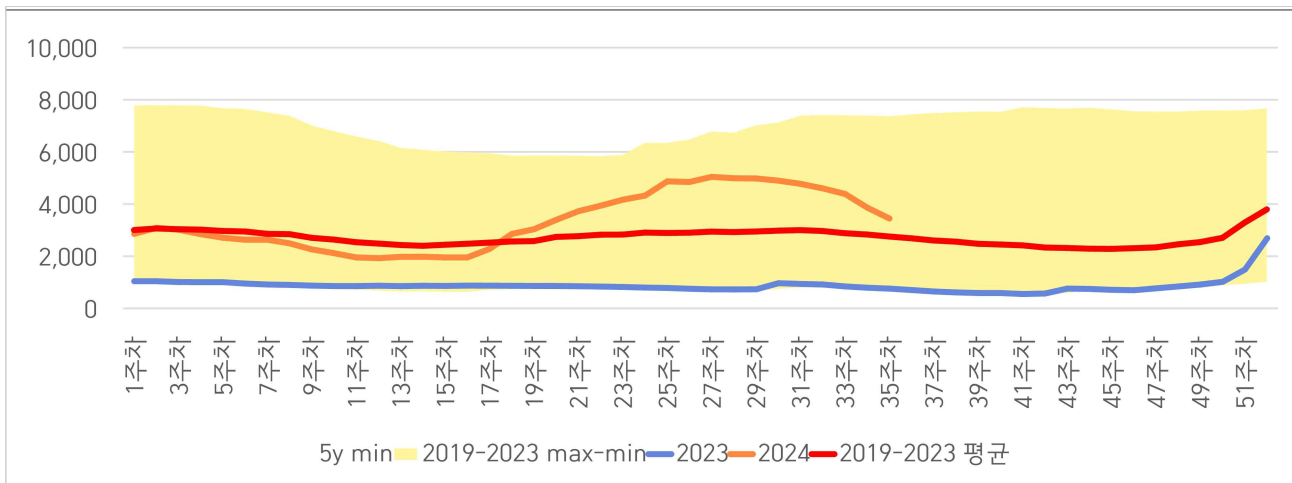
## 2 운임전망

| 9월 2주('24.9.09~'24.9.13)

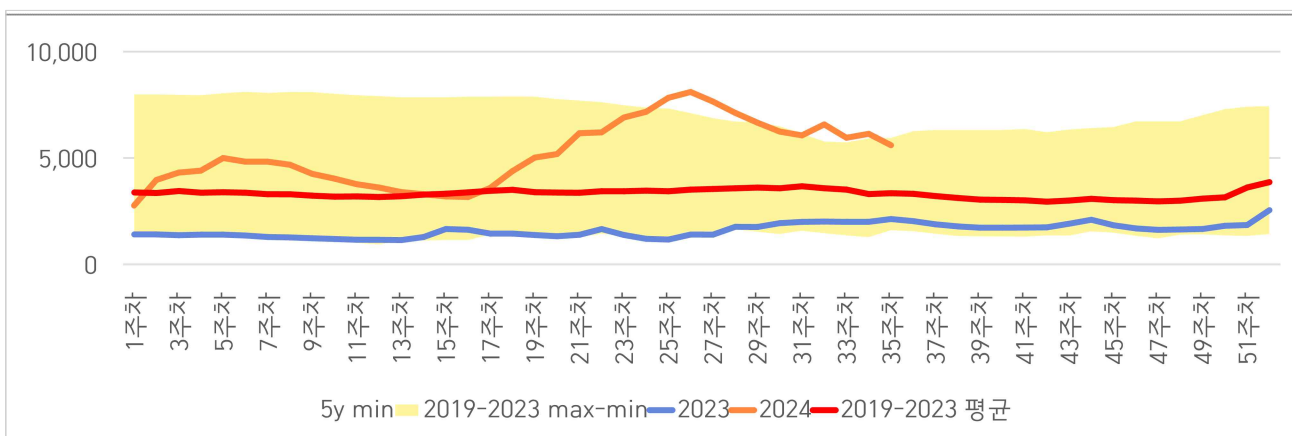
## I SCFI 지수는 하락할 것으로 전망



## II 아시아-유럽운임은 하락할 것으로 전망



## III 아시아-북미운임(서부)은 하락할 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 2.8p 상승한 47.5를 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 상승세를 보임

(달러/톤)

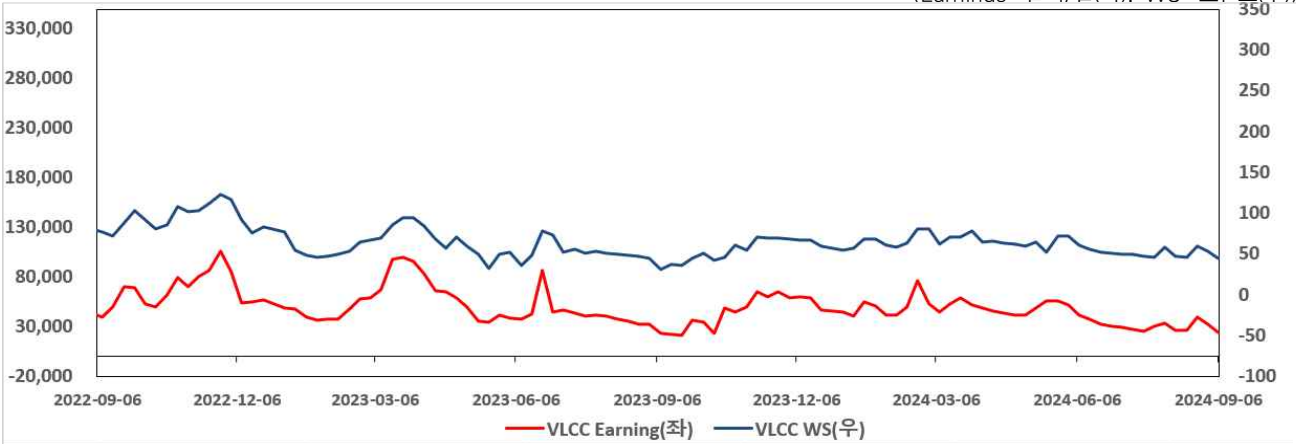
| 구분                                      | 9월 1주(WS) | 전주 대비 차이 |     |        |
|-----------------------------------------|-----------|----------|-----|--------|
| 중동-중국 항로(TD3C)                          | 47.5      | ▲        | 2.8 | 6.3 %  |
| Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K  | 28.5      | ▲        | 1.0 | 3.6 %  |
| Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K   | 50.0      | ▲        | 5.5 | 12.3 % |
| Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K | 55.0      | ▲        | 6.0 | 12.2 % |

(동향) 대서양 전역에 걸친 물동량 증가로 성약 체결 확대되면서 반등 모멘텀 형성

- 전주 후반을 기점으로 대서양 전역에 걸쳐 물동량이 증가하면서 활발한 성약 체결로 인해 시황은 상승 반등 추세를 보임. 지난 주 연중 최저 운임을 기록하며 저점을 형성한 이후 소폭 상승하며 수요 회복에 대한 기대감이 유입되고 있음
- 지난 5일, OPEC+는 기존 10월 말까지 유지하기로 한 자발적 감산 정책을 11월 말까지 추가 연장(하루 220만 배럴)하기로 합의했다고 밝혔으며, 11월 이후에는 월 단위로 단계적으로 감축을 중단하거나 필요성에 따라 조정을 철회하는 것으로 계획을 발표함

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수 :

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

|            |        | 9월 1주  | 전주대비   | 2024년  |        |        | 2023년  |        |        |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|            |        |        |        | 최저     | 최고     | 평균     | 최저     | 최고     | 평균     |
| 유조선 시장(현물) |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| 중동-중국      | 운임지수   | 48     | 3      | 45     | 80     | 60     | 31     | 94     | 57     |
| 항로(TD3C)   | 평균 수익  | 22,971 | -471   | 20,609 | 74,778 | 37,204 | 2,945  | 97,526 | 36,033 |
| VLCC       | 1년 용선료 | 44,000 | -1,000 | 44,000 | 48,500 | 46,944 | 36,500 | 50,000 | 41,303 |

자료: Clarkson

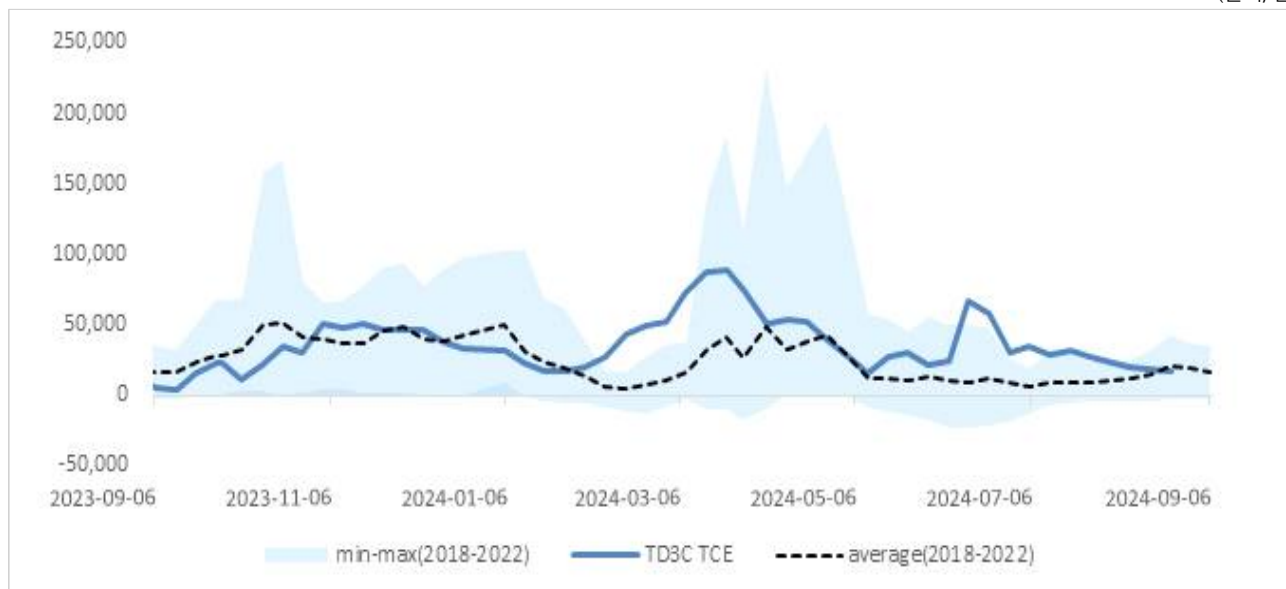


## 1 유조선-기술분석

중동-중국 항로는 수요 유입으로 인해 전주 대비 소폭 상승세를 보임

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

(달러/일)

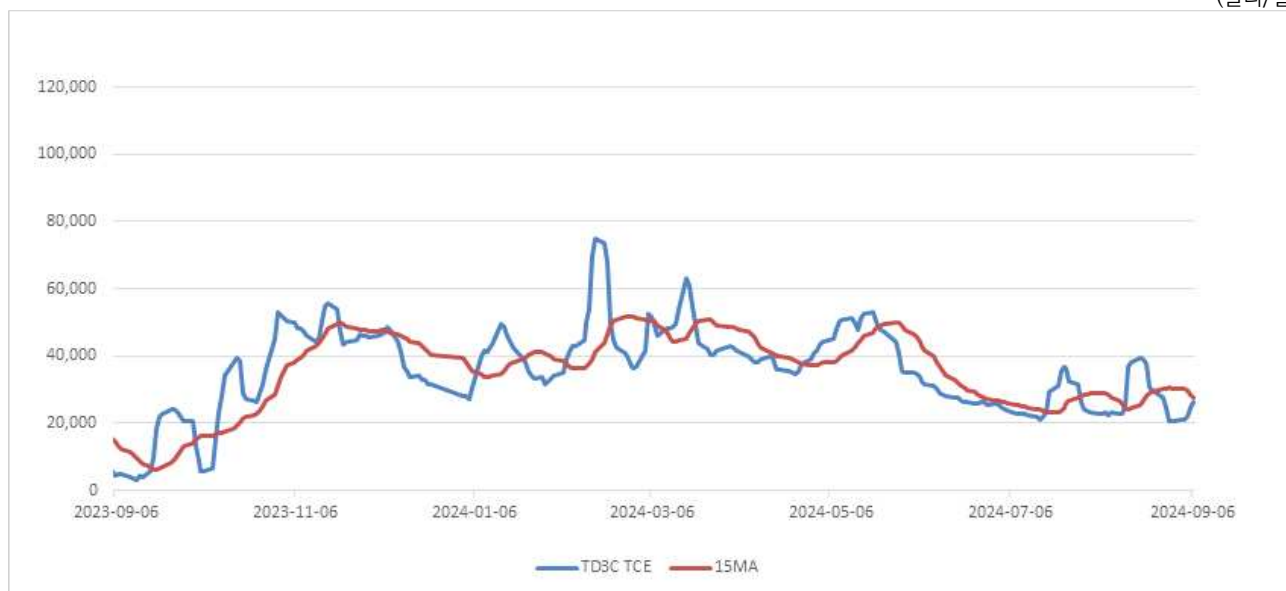


자료: Clarkson

수익 추세선은 약보합 추세를 나타내며 보험권에 머무르고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



## 2 석유제품선-동향분석

Ⅰ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 금주 석유제품선 WS는 전주 대비 9.8p 하락한 139.3을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 보험세를 보임

(달러/톤)

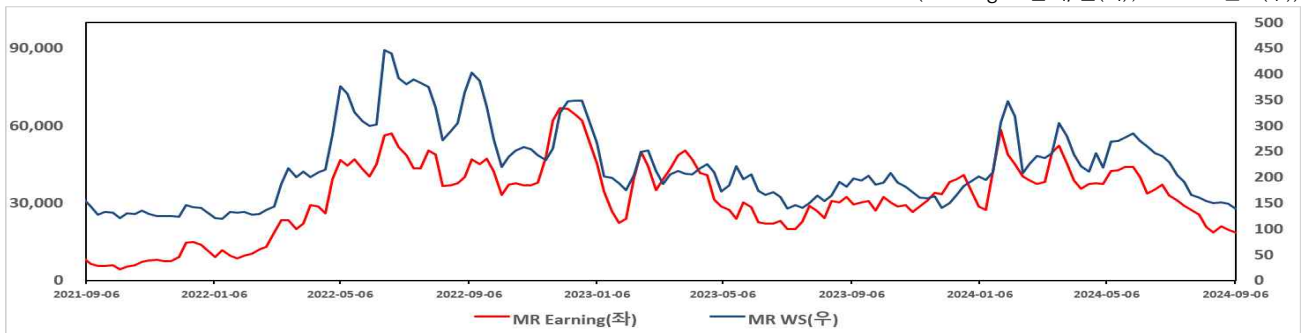
| 구분                                   | 9월 1주(WS) | 전주 대비 차이 |      |        |
|--------------------------------------|-----------|----------|------|--------|
| 인도-극동 항로                             | 139.3     | ▼        | 9.8  | 6.6 %  |
| Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형) | 120.0     | -        | 0    | 0 %    |
| Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형) | 145.0     | ▲        | 10.0 | 7.4 %  |
| Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형) | 135.0     | ▼        | 15.0 | 10.0 % |

(동향) 수요 부진으로 인한 물동량 둔화 현상 지속, 대부분의 항로 보험권 유지하며 약세가 계속

- 중동항로 등 일부항로에서 물동량이 유입되면서 가용 선박이 소진되기도 했으나 석유제품 수요 부진으로 인한 물동량 둔화 현상이 누적되면서 대부분의 항로에서는 약세가 지속됨
- 중국 국가통계국(NBS)의 데이터에 따르면 지난 7월 중국의 석유 수요는 전년 대비 약 8% 감소하면서 하루 1360만 배럴을 기록했으며, 이는 코로나19 기간을 제외하면 2009년 이후 최저치를 기록한 것으로 나타남. 7월 중국 원유 처리량 또한 전년 대비 약 6% 감소하며 하루 1360만 배럴을 기록하는 등 전반적인 석유제품 수요 부진을 반영하고 있는 것으로 파악됨

## 석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

## 석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

|            |        | 9월 1주  | 전주대비   | 2024년  |        |        | 2023년  |        |        |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|            |        |        |        | 최저     | 최고     | 평균     | 최저     | 최고     | 평균     |
| 제품선 시장(현물) |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| 인도-극동 항로   | 운임지수   | 139    | -10    | 140    | 348    | 230    | 139    | 266    | 187    |
|            | 평균 수익  | 16,926 | -2,079 | 16,630 | 59,894 | 36,096 | 15,516 | 50,916 | 29,371 |
| MR         | 1년 용선료 | 26,500 | 0      | 24,750 | 41,750 | 29,375 | 24,000 | 31,250 | 26,832 |

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

자료: Clarkson

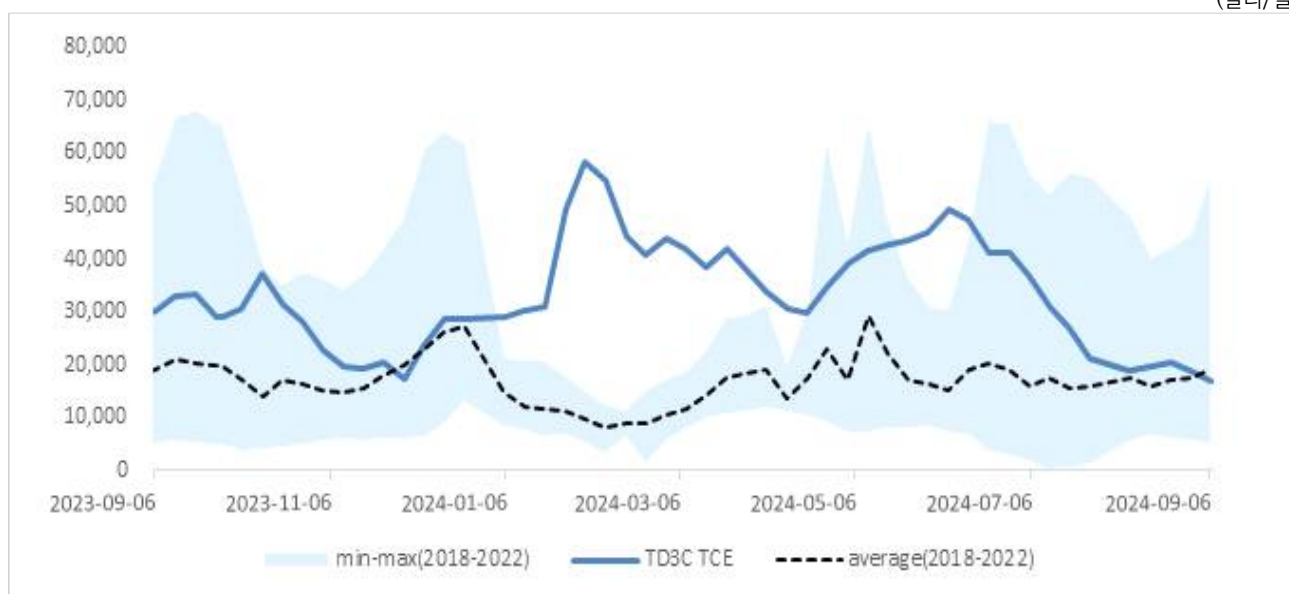


## 2 석유제품선-기술분석

### Ⅰ 수익 추세선은 수요 둔화로 인해 하락 추세가 지속됨

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)



자료: Clarkson

### Ⅰ 수익 추세선은 물동량 둔화 현상 누적되며 하락세가 이어짐

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



## 5. 중고선

## 1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 34.8p로 전주와 동일함

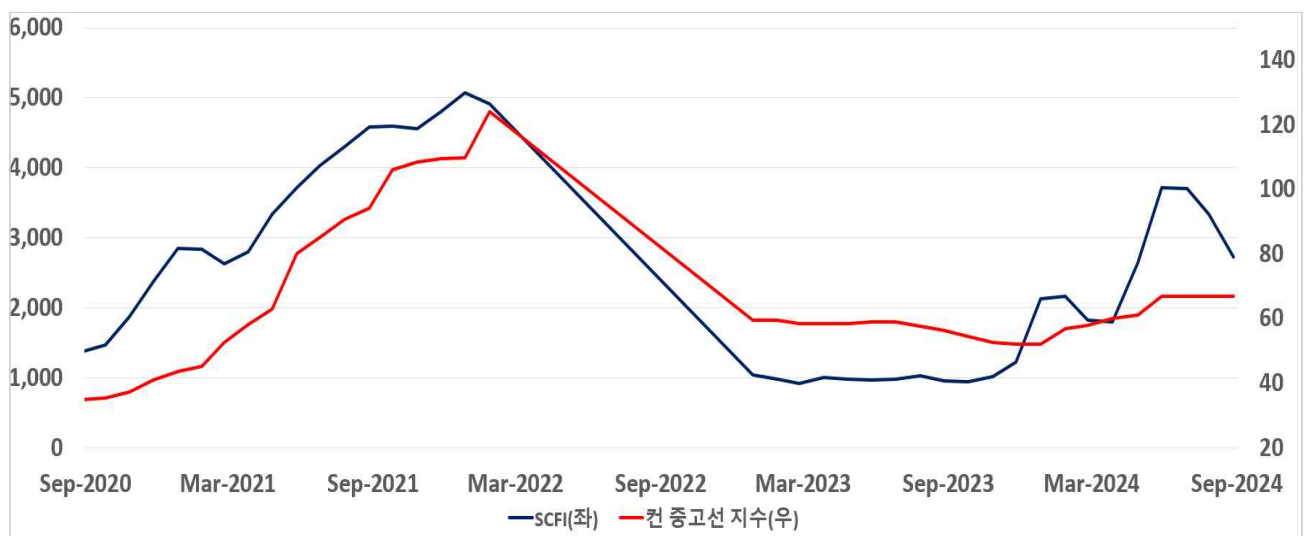
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너 중고선가 지수는 66.9p로 전월과 동일함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



거래실적

('24.09.02~'24.09.06')

■ 건화물선 등 8건의 중고선 거래 발생

| 선종       | 선명               | 건조<br>년도 | 선형      | 단위  | 매매일자       | 가격<br>(백만달러) | 매도자                 | 매수자                   |
|----------|------------------|----------|---------|-----|------------|--------------|---------------------|-----------------------|
| Bulk     | Mineral Charlie  | 2012     | 205,236 | DWT | 2024-09-05 | 39.00        | Bocimar NV          | Undisclosed interests |
| Bulk     | Nord Magnes      | 2011     | 179,545 | DWT | 2024-09-04 | 31.00        | Norden A/S          | Undisclosed interests |
| Bulk     | Titan I          | 2009     | 58,090  | DWT | 2024-09-04 | 16.00        | Costamare Shipping  | Indonesian interests  |
| Tanker   | Conqueror        | 2004     | 70,616  | DWT | 2024-09-03 | 19.00        | Peninsula Petroleum | Chinese interests     |
| TankChem | Lyderhorn        | 2006     | 33,849  | DWT | 2024-09-03 | 26.66        | Chem Tank Invest    | Far Eastern interests |
| Bulk     | Maple Fortitude  | 2011     | 32,491  | DWT | 2024-09-03 | 11.00        | Maple Leaf Shipping | Undisclosed interests |
| TankChem | STI San Antonio* | 2014     | 49,990  | DWT | 2024-09-03 | 42.50        | Scorpio Tankers     | Undisclosed interests |
| TankChem | STI Texas City*  | 2014     | 49,990  | DWT | 2024-09-03 | 42.50        | Scorpio Tankers     | Undisclosed interests |



## 6. 주요 해운지표

(2024.09.06 기준)

| 주요 해운지표 추이        |             | 금주  | 전주 대비 | 09월 평균 | 2024년 |     |     | 2023년 |     |     |
|-------------------|-------------|-----|-------|--------|-------|-----|-----|-------|-----|-----|
|                   |             |     |       |        | 최저    | 최고  | 평균  | 최저    | 최고  | 평균  |
| 중고선가 (\$ Million) |             |     |       |        |       |     |     |       |     |     |
| 건화물선(5년)          | Panamax     | -   | -     | -      | -     | -   | -   | -     | -   | -   |
| 유조선(5년)           | VLCC        | 116 | 0     | 116    | 106   | 116 | 113 | 98    | 105 | 100 |
| 컨테이너선(10년)        | Sub-Panamax | 27  | 0     | 27     | 15    | 27  | 23  | 15    | 21  | 19  |

자료: Clarkson

|                          |     |   |     |     |     |     |     |     |     |
|--------------------------|-----|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| <b>신조선가 (\$ Million)</b> |     |   |     |     |     |     |     |     |     |
| 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 | 423 | -35 | 423 | 423 | 517 | 473 | 367 | 592 | 471 |
|                | Singapore | 439 | -32 | 439 | 439 | 536 | 492 | 378 | 580 | 470 |
|                | Korea     | 475 | -22 | 475 | 475 | 563 | 518 | 439 | 583 | 501 |
|                | Hong Kong | 456 | -35 | 456 | 457 | 568 | 506 | 421 | 577 | 491 |
| VLSFO          | Rotterdam | 532 | -26 | 532 | 530 | 615 | 570 | 514 | 631 | 570 |
|                | Singapore | 630 | 0   | 630 | 578 | 657 | 625 | 554 | 705 | 622 |
|                | Hong Kong | 626 | -20 | 626 | 600 | 680 | 633 | 574 | 703 | 635 |

자료: Clarkson

| 주요 원자재가 (\$)      |        |       |    |       |     |       |       |       |       |       |
|-------------------|--------|-------|----|-------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|
| 철광석<br>(\$/Tonne) | 국제價    | -     | -  | -     | -   | -     | -     | -     | -     | -     |
|                   | 중국産    |       |    |       | -   |       |       | 130   | 165   | 149   |
| 연료탄<br>(\$/Tonne) | 국제價    |       |    |       | -   |       |       | 98    | 133   | 114   |
|                   | 중국産    |       |    |       | -   |       |       | 119   | 149   | 136   |
| 원료탄<br>(\$/Tonne) | 호주산    | -     | -  | -     | -   | -     | -     | -     | -     | -     |
|                   | 내륙(몽골) | -     | -  | -     | -   | -     | -     | -     | -     | -     |
|                   | 중국産    |       |    |       | -   |       |       | 225   | 371   | 288   |
| 곡물<br>(센트/부셸)     | 대두(국제) | 1,005 | 5  | 1,016 | 957 | 1,277 | 1,146 | 1,253 | 1,544 | 1,391 |
|                   | 밀(국제)  | 567   | 16 | 568   | 524 | 700   | 583   | 542   | 792   | 651   |

자료: mysteel, CBOT

|                                  |    |        |        |    |          |          |          |          |  |
|----------------------------------|----|--------|--------|----|----------|----------|----------|----------|--|
| <b>세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)</b> |    |        |        |    |          |          |          |          |  |
|                                  |    | 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