

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2024년 10월 07일
감 수 이호춘 해운연구본부장

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



주간뉴스	01	건화물선	04	컨테이너선	12
탱커선	14	중고선	18	주요 해운지표	20

- 건화물선** 케이프선 운임이 전주 대비 0.3% 하락한 28,387달러/일 기록
- 컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 중국 국경절로 미 발표
- 탱커선** 지난주 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 2.9p 하락한 53.6p를 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

미 동부 항만 재운영 후 선박 대기열 감소

- ▶ 로이즈리스트에서 발표한 선박위치 데이터에 따르면 미 동부 파업 중단이 발표되기 직전인 10월 4일 기준 대기하는 선박의 수는 총 60척(363,620 TEU)에 달함
 - 하지만 미 동부 및 걸프 연안 항만의 운영이 재개되면서 항만 혼잡은 점차 완화되기 시작함
 - 미 동부 항만으로 화물이 다시 이동함에 따라 MSC, Maersk 및 CMA CGM을 포함한 선사들은 파업으로 인해 부과될 예정이었던 추가 할증료를 취소함
- ▶ 국제항만노조(ILA)와 미국해양협회(USMX) 간의 갈등은 완전히 해결된 것이 아니며, 내년 1월 29일까지 협상을 연장하기로 잠정 합의한 것임
 - Xeneta 수석분석가 Peter Sand에 따르면 “항만의 자동화 도입 문제는 양측이 1년 이상 해결하지 못한 문제이며 추가 파업 가능성이 있다.”고 언급함
 - 한편 ILA와 USMX간의 항만의 자동화 안전에 대한 협상 합의가 약 100일 밖에 남지 않은 상황에서 이루어지기 힘들 것이라는 전망도 나오고 있음

자료: <https://www.lloydlist.com/LL1150874/Ship-queues-fall-after-US-ports-reopen-limiting-carrier-rate-upside>

최건우 부연구위원

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

ZEMBA, 친환경 운송 계약 2차 입찰 공고 계획

- ▶ Amazon과 IKEA를 포함한 대형 화주를 중심으로 설립된 비영리단체 ZEMBA(Zero Emission Maritime Buyers Alliance)는 다음 입찰에서 전기 연료 서비스를 목표로 할 것이라고 발표함
 - ZEMBA가 Lloyd's Register Maritime Decarbonisation Hub와 협력하여 실시한 보고서에 따르면 전기 연료로 구동되는 선박 서비스는 3년 내에 충분히 공급될 것이라고 분석함
 - ZEMBA는 연말까지 다음 전기 연료 중심 입찰에 대한 세부 사항을 발표할 계획이며, 2025년 초에 입찰을 공고하는 것을 목표로 하고 있음
- ▶ 그러나 ZEMBA의 전기 연료 프로젝트는 최종 투자 단계에 도달하는 데 어려움을 겪고 있음
 - e-LNG로 운항할 수 있는 선박은 있지만 상용화하기에 충분치 않았으며, e-암모니아는 가능할 수 있지만 적어도 2027년까지 해상 암모니아 선박은 운항하기 어려움
 - Lloyd's Register Maritime Decarbonisation Hub는 현재 전기 연료 공급과 선박 가용성 간의 격차는 있지만 전기 연료가 해양 부문에 영향을 미칠 수 있는 잠재력은 매우 고무적이라고 밝힘

자료: <https://www.lloydlist.com/LL1150850/Zemba-survey-highlights-gaps-between-e-fuel-promises-and-reality>

<https://www.tradewindsnews.com/containers/freight-buyers-alliance-that-includes-amazon-and-ikea-targets-e-fuel-for-next-boxship-tender/2-1-1719142>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

러시아 및 브라질 가뭄, 전 세계 곡물 생산 위협

- ▶ 겨울 밀 파종 시기인 지난 9월에 전 세계 밀 수출량의 약 25%를 차지하는 러시아의 주요 밀 생산 지역인 남부 지역에 고온 및 가뭄이 7개월 동안 지속되어 겨울 밀 파종률이 11년 만에 최저치를 기록하였음
 - 러시아 남부 지역의 9월 강우량은 평년 대비 약 25% 수준에 불과했으며 기온은 10년 만에 최고치를 기록하는 등 극심한 건조 현상이 이어져 겨울 밀 파종이 늦춰지고 초기 생장에 악영향을 미치고 있음
 - 일부 예측에 따르면 해당 지역의 강우량은 10월 중순까지 5 밀리미터(mm) 이내에 그칠 것이며 계절에 맞지 않는 고온이 지속될 것으로 예상되는 상황으로, 향후 강우 및 기온 전망 역시 밝지 않은 상황임
- ▶ 브라질 대두 생산량의 약 29%를 차지하는 마토 그로수(Mato Grosso) 주의 지난 9월 강우량 역시 평년 대비 약 25% 수준으로, 해당 지역의 토양 수분 함량이 30년 만의 최저치를 기록한 것으로 나타남
 - 이에 따라 해당 지역의 대두 파종이 늦춰져 9월 27일 기준 마토 그로수 주의 대두 파종률은 약 3% 수준에 그쳤으며, 파종 지연으로 수확 역시 지연되어 브라질 대두 생산에 영향을 미칠 것으로 예상됨
 - 기상 예보에 따르면 10월 중순까지는 해당 지역의 예상 강우량이 평년 수준을 크게 밑돌 가능성이 높지만, 아직 대두 파종이 초기 단계이므로 10월 말 강우량이 회복된다면 문제가 되지 않을 것이라 예상됨

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/leading-wheat-and-soybean-exporters-grapple-with-historic-droughts/>
 최영재 연구원
 051-797-4608, cyj@kmi.re.kr

중국 경기부양책, 철강 수요 회복 효과 의문

- ▶ 최근 중국이 금리 인하 등의 경기부양 조치를 발표한 이후, 철광석 가격은 시장 심리를 반영하여 9월 30일 대련상품거래소에서는 약 11%, 10월 1일 싱가포르 거래소에서는 약 15% 급등한 것으로 나타남
 - 그러나 중국의 철강 생산량은 감소하는 추세로, 시장에서는 최근 발표한 경기부양책이 철강 수요를 반등 시킬 것인지, 아니면 하락세를 멈추게 할 뿐 반등은 불가능한 수준일 것인지 대한 의문이 제기되고 있음
 - 국제 통신사 로이터(Reuters) 통신은 올해 연말까지 철강 수요가 큰 폭으로 증가하기 어려울 것이며, 내년까지 중국 정부의 경기부양책이 지속된다면 2025년에는 철강 수요 회복이 가능할 것이라고 보도함
- ▶ 로이터 통신 측은 신에너지 차량 및 고효율 가전 등의 판매 촉진 정책, 중앙정부의 지방정부 인프라 사업 장려책으로 철강 수요가 증가할 가능성도 있으나, 실물 수요의 큰 개선으로는 이어지기 어렵다고 평가함
 - 또한, 로이터 통신 측은 2025년 이후 중국의 국내 철강 수요가 개선되더라도 이는 철강 수출량 감소분이 내수 소비로 전환되는 형태로 나타날 가능성이 높다고 언급하였음
 - 그러나 현재 시장 심리가 주도하고 있는 철광석 가격 랠리는 장기 전망에 대한 투자자들의 자신감이 유지된다면 장기간 지속될 수 있다고 덧붙였다

자료: <https://www.reuters.com/markets/commodities/exuberant-iron-ore-subdued-copper-show-different-sides-china-stimulus-russell-2024-10-02/>

최영재 연구원
 051-797-4608, cyj@kmi.re.kr



1. 주간뉴스

인도, 러시아산 원유 의존도 감소

- ▶ 선박중개업체 인터모달(Intermodal)은 인도가 러시아산 원유에 대한 의존도를 줄이고 중동 국가들로부터의 원유 수입을 늘릴 것으로 예상됨에 따라 원유운반선 톤마일 수요가 감소할 가능성이 있다고 평가함
 - 인터모달 측은 인도 주요 정유시설의 유지보수와 이라크 및 사우디아라비아 등 중동 국가로의 수입선 다변화 노력으로 2024년 8월 기준 인도의 러시아산 원유 수입이 약 18% 감소했다고 밝혔음
 - 이라크, 사우디아라비아 등 중동과 러시아가 인도의 최대 원유 수입처를 번갈아 차지하는 가운데 인도 주요 정유시설들이 유지보수를 위해 운영을 일시적으로 중단하여 원유 수요가 감소한 것으로 나타남
- ▶ 인터모달 측은 저렴한 러시아산 원유는 여전히 중요하지만, 중국과 인도 간 러시아 원유 확보 경쟁이 심화되는 가운데 유연한 원유 공급망 확보가 필요한 인도는 원유 수입선을 더욱 다각화할 것으로 전망함
 - 인도는 러시아로부터 원유를 수입하기 위해 원유운반선을 통한 해상운송만을 사용하지만, 지리적으로 러시아와 인접한 중국은 해상운송과 함께 파이프라인을 통해 러시아산 원유를 수입하고 있음
 - 인도가 향후 중동 지역 국가들로부터 원유 수입을 증가시키면 원유운반선 시장의 톤마일 수요는 감소할 것으로 예상되며, 대서양 연안 국가들로부터 수입을 증가시키면 톤마일 수요는 증가할 것으로 전망함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/tanker-market-lower-ton-mile-demand-ahead/>

최영재 연구원

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

이스라엘, 이란 정유시설 공격 예고

- ▶ 미국 언론사 액시오스(Axios) 측은 최근 이란의 탄도 미사일 공격에 대한 보복으로 이스라엘이 이란의 정유 시설을 타격할 수 있으며, 이에 따라 이란의 에너지, 무역, 인프라 분야의 위험이 고조되고 있다고 보도함
 - 이스라엘 군 수뇌부는 이란의 미사일 공격에 대응할 것이며 이스라엘 군은 중동 지역 어디든 타격할 수 있다고 발표했으며, 이란 군 또한 자국에 대한 공격은 지역 차원의 공격을 초래할 것이라 발표함
 - 액시오스 측은 양국의 긴장 고조로 인해 브렌트유 선물 가격이 급격히 상승했으며, 현재의 양국 간 분쟁이 대규모 군사 작전으로 확대된다면 유가 상승 등 에너지 분야에 영향을 미칠 수 있다고 지적함
- ▶ 이스라엘의 공격 대상으로 지목된 이란 정제시설들의 지분은 이란 혁명수비대 관련 세력, 마흐무드(Mahmoud) 이란 전 대통령 관련 세력, 이란 국영정유배급공사(NIORDC) 등이 대량 보유하고 있음
 - 이란은 2023년 기준으로 약 240만 배럴/일의 정제 능력을 보유하고 있으며, 이스파한(Isfahan) 플랜트 약 37만 배럴/일, 아바단(Abadan) 정유소 약 36만 배럴/일 등의 주요 정제시설 10개를 보유하고 있음
 - 미국 투자은행 골드만 삭스(Goldman Sach) 측은 유가가 이란 공급량 감소 위험을 비롯한 홍해 내 물동량 감소 가능성, 호르무즈 해협 무역 중단 위험 등의 공급 중단 위험에 민감한 상태라고 평가함

자료: <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/oil/100224-israel-may-target-irans-oil-refineries-as-middle-east-braces-for-retaliation-report>

최영재 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	10월 1주						
	주간평균운임	전주대비차이		'24년 9월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이		
케이프선 5TC (달러/일)	28,387	▼ -78	-0.3 %	27,585	▼ -2,912	-9.5 %	
파나막스선 5TC (달러/일)	12,455	▼ -1,223	-8.9 %	14,976	▲ 82	0.6 %	
수프라막스선 10TC (달러/일)	14,065	▼ -463	-3.2 %	14,484	▼ -447	-3.0 %	

자료: Clarkson, Baltic Exchange▲ 상승 ▼ 하락 혼조

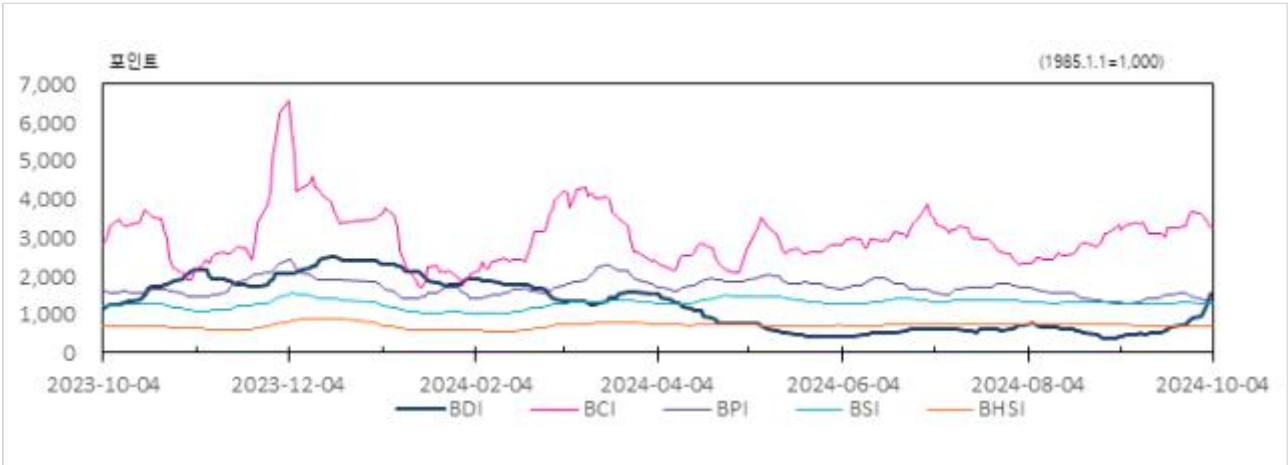


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		10월 1주	전주 대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
선형별 운임	운임지수 BDI	1,992	▼ -54	530	3,346	1,378	965	3,369	1,934
	케이프(5TC)	28,387	▼ -78	2,246	21,814	11,848	2,505	38,169	16,177
	파나마스(5TC)	12,455	▼ -1,223	7,277	16,669	12,276	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	14,065	▼ -463	6,874	14,703	10,928	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	12,821	▲ 28	7,763	12,703	10,317	11,941	32,166	21,337
1년 용선료	케이프	25,250	▼ -250	13,750	25,125	17,161	12,250	31,500	21,406
	파나마스	15,625	▼ -225	12,050	18,750	15,202	15,250	30,750	22,072
	수프라막스	16,125	▼ -250	12,438	18,625	15,131	14,375	33,250	22,832
	핸디	14,000	▼ -250	9,750	15,500	12,512	12,375	29,000	20,387
건화물선 시장(FFA)									
		'24년 11월물		'25년 1분기물		2025년물		2026년물	
		10월 1주	전주 대비	9월 4주	전주 대비	9월 4주	전주 대비	9월 4주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	27,585	▼ -2,912	17,456	▼ -10,830	22,032	▲ 222	21,093	▲ 72
	파나마스(5TC)	14,976	▲ 82	12,923	▼ -2,155	14,114	▲ 75	13,827	▼ -11
	수프라막스(10TC)	14,484	▼ -447	12,007	▼ -2,561	13,015	▲ 118	12,498	▼ -25
	핸디(7TC)	13,255	▼ -259	10,864	▼ -2,408	11,864	▲ 34	11,557	▲ 11

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



3 케이프선-동향분석

I 케이프선

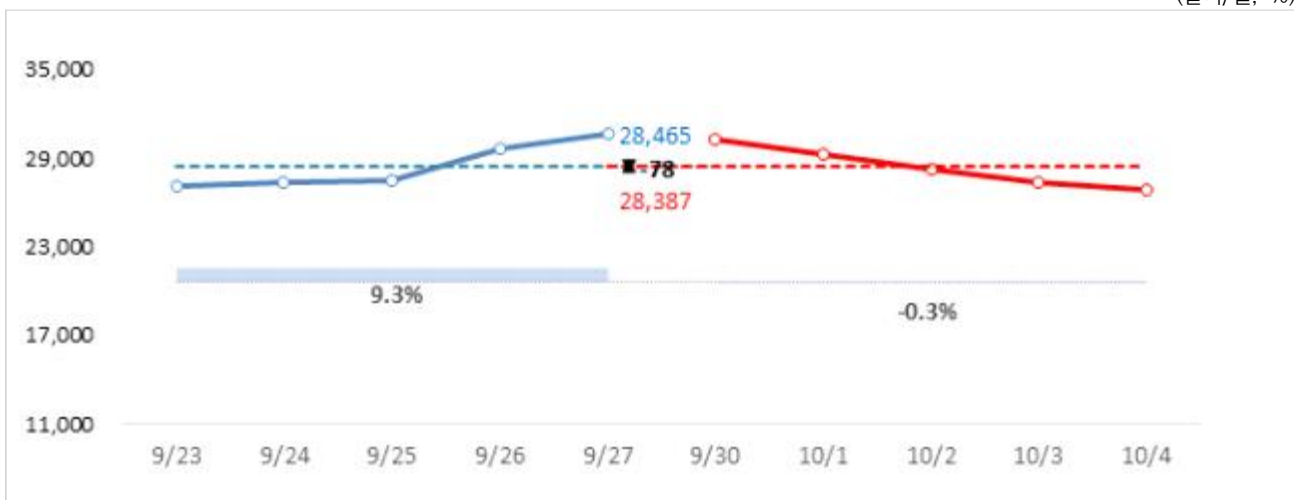
(운임) 케이프선 운임이 전주(9월 4주) 대비 0.3% 하락한 28,387달러/일을 기록함

(동향) 중국 경기 부양책에 따른 철광석 가격 상승, 캐나다 중국산 수입품에 추가 관세 부과 예정

- 중국 정부의 경기 부양책 발표로 시장의 기대감이 커지며 철광석 가격이 급등했으나, 이러한 가격 상승이 실제 수입 수요 증가로 이어지기 어려울 것이라는 관측이 우세함. 이는 현재 중국의 철광석 재고가 여전히 높은 수준을 유지하고 있으며, 올해 조강 생산량이 전년 대비 감소할 가능성이 크다는 전망과 맞물림. 다만, 중국 지방 정부의 프로젝트 장려로 인프라 부문의 철강 수요는 증가할 가능성이 있음
- 캐나다 정부는 오는 22일부터 중국산 철강 등의 수입품에 대해 25%의 관세를 추가 부과할 예정임

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	10월 1주	9월 4주	전주대비차이	
BCI	3,423	3,432	▼ -9	-0.3%
스팟운임(5TC)	28,387	28,465	▼ -78	-0.3%
용선료	6개월	29,500	▼ -1,250	-4.1%
	1년	25,250	▼ -250	-1.0%
	5년	21,375	- -	-
FFA	11월물	27,585	▼ -2,912	-9.5%
	'25년 1분기물	17,456	▼ -10,830	-38.3%
	'25년	22,032	▲ 222	1.0%

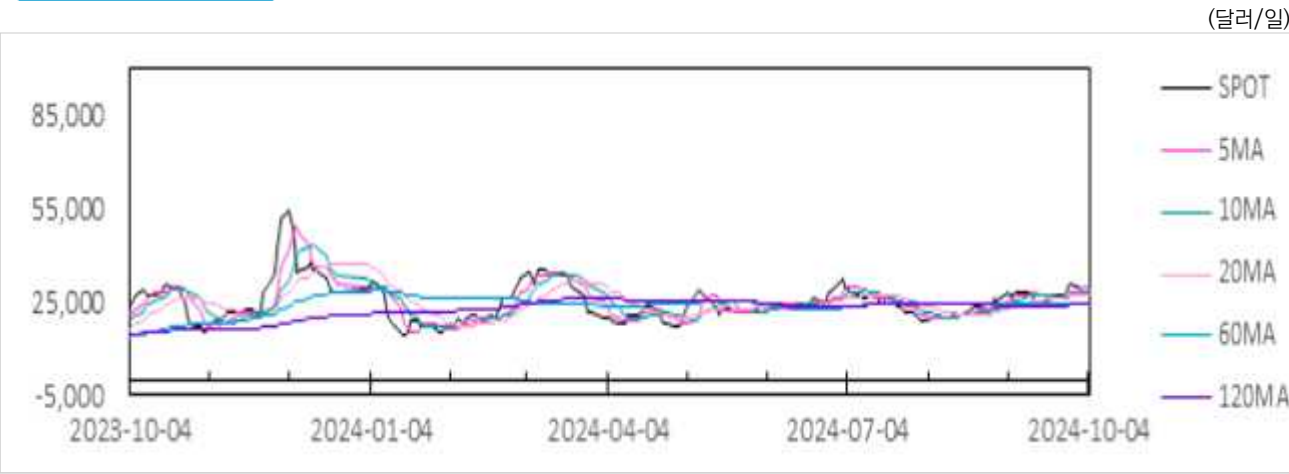
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 혼조



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나마스선-동향분석

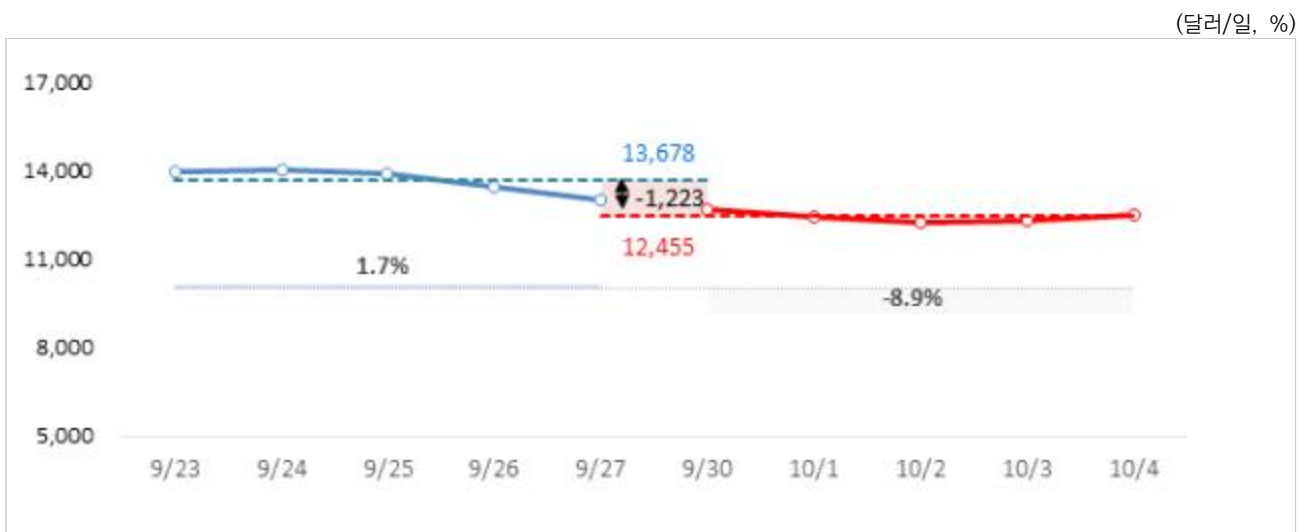
파나마스선

(운임) 전주 대비 8.9% 하락한 12,455달러/일 기록

(동향) 허리케인 여파로 미 남동부 철도 운행 중단, 미시시피강 일부 지역 흡수 제한 완화

- 지난 9월 26일 허리케인 헬렌(Helene)이 플로리다에 상륙하며 미국 동부 화물열차 운행 업체인 CSX와 노퍽 서던 철도(NS, Norfolk Southern)의 철도 노선이 손상되어 운행이 중단됨. 일부 노선의 운영이 재개되었으나, 철도 운행이 완전히 회복되기까지 시간이 소요될 것으로 보이며, 손상된 노선의 수리 작업이 진행되는 동안 일부 화물 처리 지연이 예상됨
- 극심한 가뭄으로 인해 선박의 흡수가 제한되었던 미시시피강 지역에서, 허리케인 헬렌의 영향으로 인해 흡수 제한이 일부 완화됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나마스선 운임

(BPI: 포인트, 스왓운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		10월 1주	9월 4주	전주대비차이		
BPI		1,384	1,520	▼	-136	-8.9 %
스왓운임(5TC)		12,455	13,678	▼	-1,223	-8.9 %
용선료	6개월	16,250	16,650	▼	-400	-2.4 %
	1년	15,625	15,850	▼	-225	-1.4 %
	5년	14,000	13,800	▲	200	1.4 %
FFA	11월물	14,976	14,894	▲	82	0.6 %
	'25년 1분기물	12,923	15,078	▼	-2,155	-14.3 %
	'25년	14,114	14,039	▲	75	0.5 %

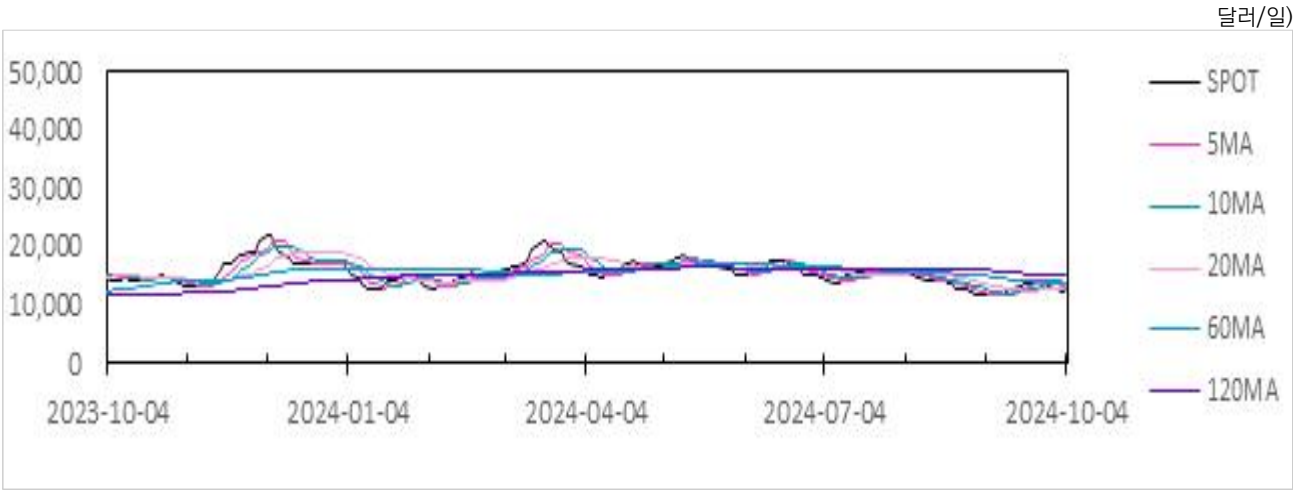
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 혼조



3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

수프라막스선

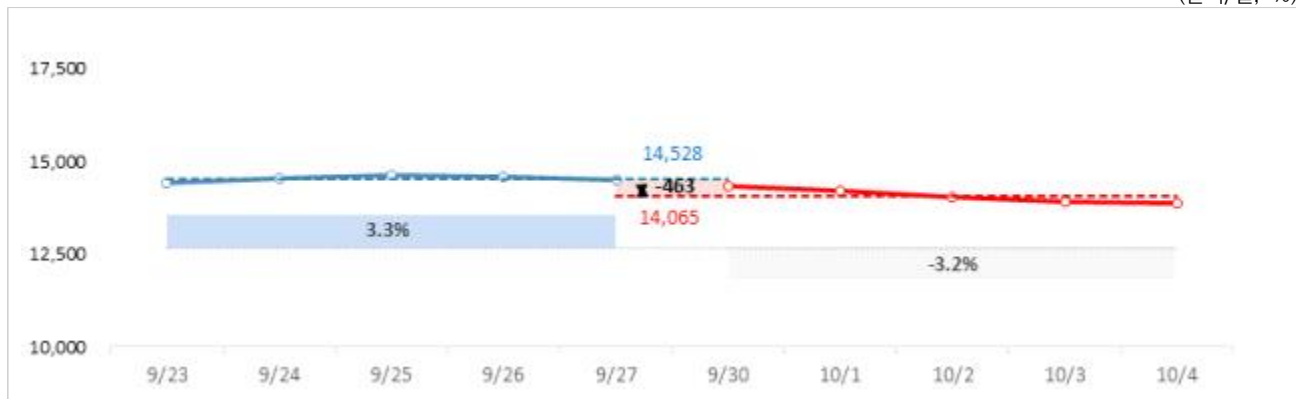
(운임) 전주 대비 2.8% 하락한 14,065달러/일 기록

(동향) 미동부 항만 파업 여파 대비

- 미국 국제항만노동자협회(ILA)와 미국해양협회(USMX) 간의 임금 갈등으로 10월 1일부터 파업이 예고됨에 따라 미국 동부 CSX와 노퍽 서던 철도(NS, Norfolk Southern)가 비상 계획을 마련했으면, 10월 1일 실제로 미국 25대 항만 중 10곳이 일시적으로 폐쇄되었으며, 트럭을 통한 출하 작업이 중단됨
- 석탄과 곡물 등 건화물에 대한 영향은 크지 않을 것으로 예상되었으나, 파업의 영향을 피하고자 우회 항로를 선택한 선박으로 인해 항만 혼잡 등이 발생할 가능성에 대비함
- 10월 3일 미국 ILA와 USMX가 임금 문제에 잠정 합의함에 따라 항만 노조 파업은 종료되었으며, 노사는 2025년 1월 15일까지 단체협약을 연장하고, 고용 안정을 위한 추가 논의를 이어갈 예정임

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		10월 1주	9월 4주	전주대비차이	
BSI		1,274	1,310	▼ -36	-2.8 %
스팟운임(10TC)		14,065	14,528	▼ -463	-3.2 %
용선료	6개월	17,250	17,625	▼ -375	-2.1 %
	1년	16,125	16,375	▼ -250	-1.5 %
	5년	15,250	15,250	- -	- %
FFA	11월물	14,484	14,931	▼ -447	-3.0 %
	'25년 1분기물	12,007	14,568	▼ -2,561	-17.6 %
	'25년	13,015	12,897	▲ 118	0.9 %

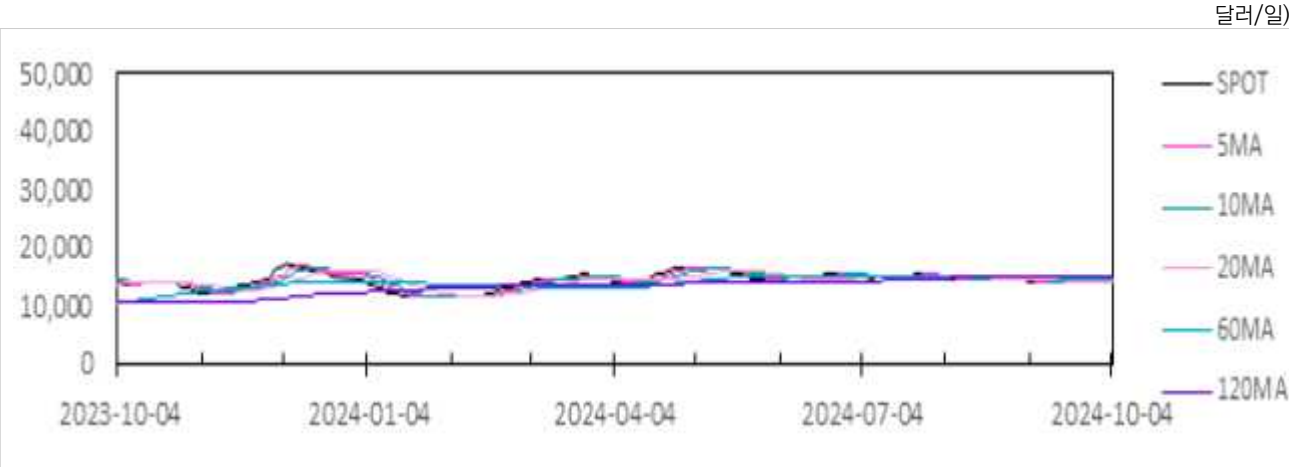
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 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) : 중국 국경절 미발표

(운임) 중국 국경절 후 운임 하향세 이어갈 것으로 전망

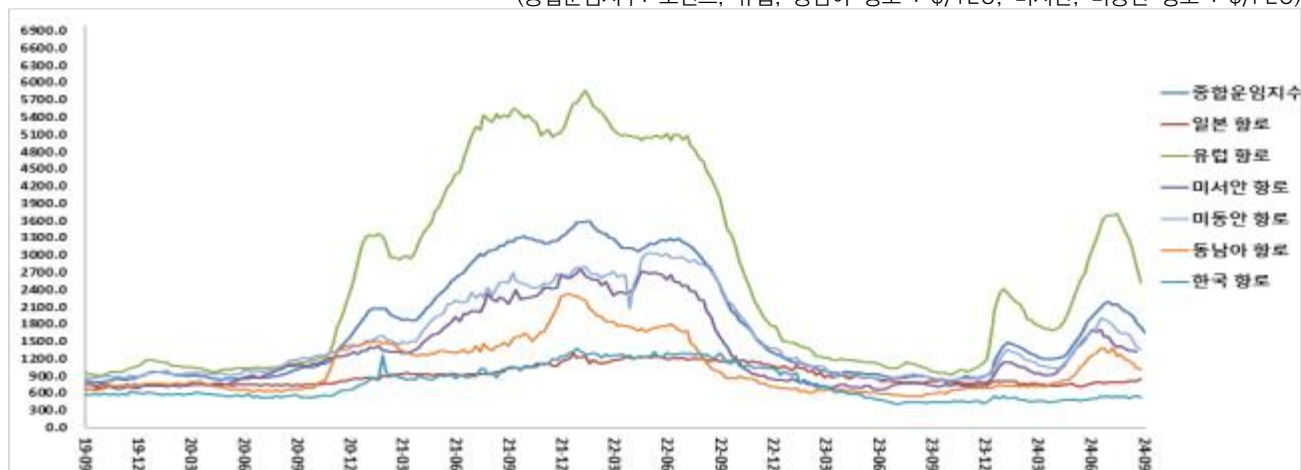
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 미 동부 파업 종료로 인한 반등 요인 사라져 하향 추세 이어갈 것으로 전망됨

(현황) 미 동부 파업 종료 후 항만 운영 재개로 미 동부 항만 정상화중

- 미 동부 항만 파업은 노사 간 잠정적 합의로 인해 종료되었지만 일시적 파업 여파로 인한 추가 비용 중 일부는 향후 추가 요금의 형태로 전가될 가능성이 있음(Vespucci Maritime)
- 현재 SCFI는 여전히 전년대비 높은 수준이지만, 올해 인도된 선대 증가량과 향후 홍해 사태로 인해 흡수된 가용선대가 공급망 정상화로 시장에 나올 경우 수요가 이를 감당하기 힘들 것이라고 경고함(BIMCO)

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 4주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	2,135	-231	1,731	3,734	2,587	887	1,760	1,006
운임	유럽항로	2,250	-342	1,943	5,051	3,306	562	2,694	882
	미서안항로	4,852	-489	2,775	8,103	5,220	1,148	2,553	1,607
	미동안항로	5,626	-860	3,931	9,945	6,848	2,010	3,559	2,529
	한국항로	144	3	138	172	157	131	238	161
	일본항로	307	-2	297	309	302	306	927	337
	동남아항로	396	-16	259	753	451	140	208	173.8

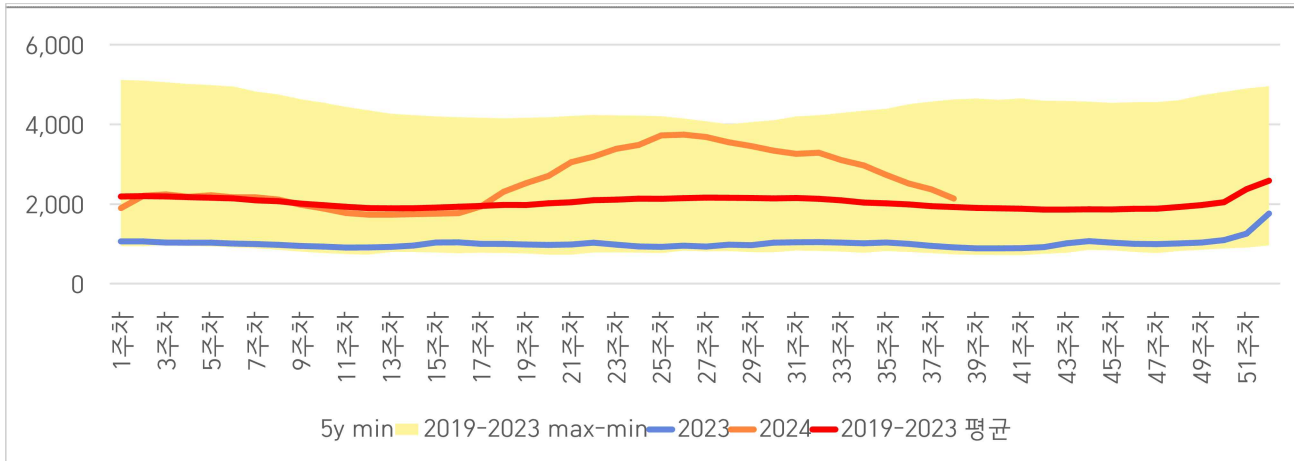
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



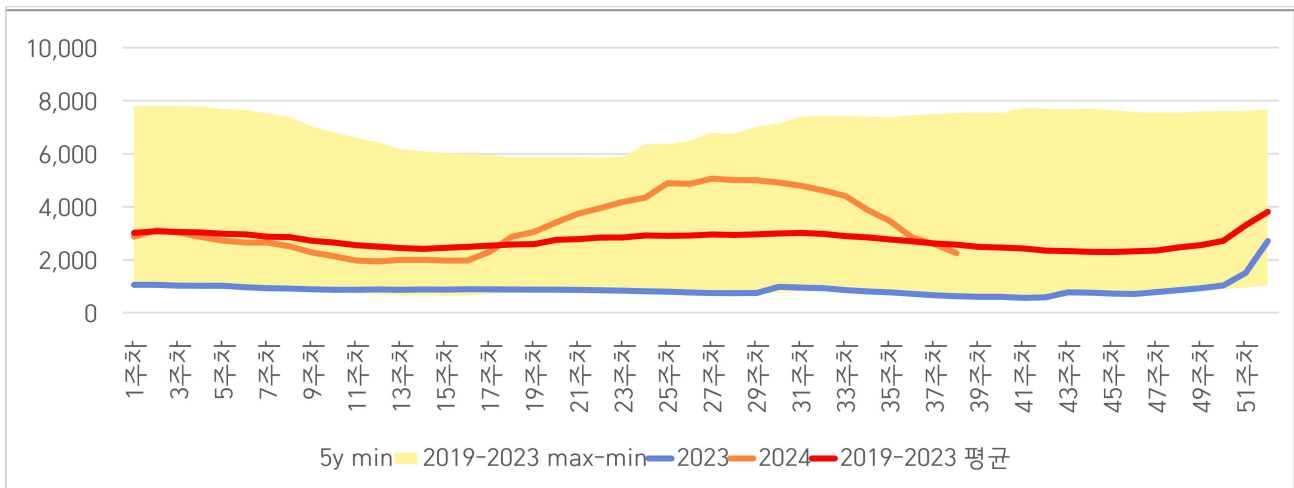
2 운임전망

| 10월 2주('24.10.7~'24.10.11)

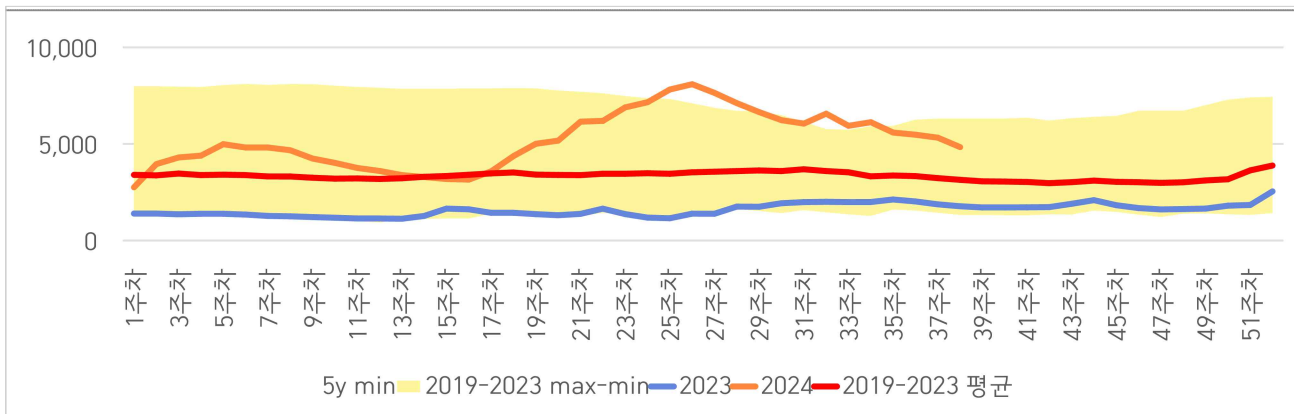
SCFI 지수는 하락할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 하락할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 하락할 것으로 전망





4. 탱커선

류희영 전문연구원 | hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4643

1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 금주 유조선 WS는 전주 대비 4.2p 상승한 57.8을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

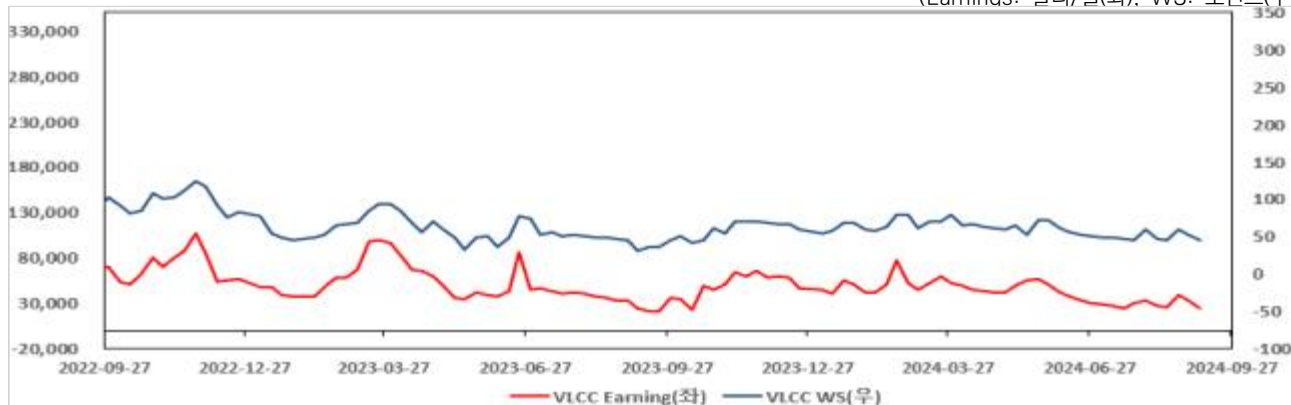
구분	10월 1주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	57.8	▲	4.2	7.8 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	36.5	▲	6.0	19.7 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	63.5	▲	10.50	18.7 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	66.0	▲	8.0	13.8 %

(동향) 주 중반 이후 중동지역 지정학적 리스크 확대되면서 대부분의 항로 운임 큰 폭으로 상승세

- 이스라엘의 이란 정유 시설 공격 가능성 발생으로 인한 중동 정세 불안 심화로 VLCC 시황은 대부분의 항로에서 대폭 상승 추세를 나타냄, 현재 중동지역을 중심으로 가용 선대도 상당량 소진되면서 당분간 시황은 상승세를 보일 것으로 전망됨
- 영국 더 타임스에 따르면 이란이 국제사회 제재를 피해 약 400척의 유령 유조선단을 활용하여 중국으로 원유 수출량의 90%를 밀수출 하는 것으로 알려짐. 따라서 이스라엘이 이란의 원유 시설에 공격을 가하는 경우, 중국도 영향을 받을 수 있으며 중동 각지의 원유 수출에 차질을 야기하며 시장 변동성이 높아질 것으로 예상됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수 :

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		10월 1주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	58	4	45	80	60	31	94	57
항로(TD3C)	평균 수익	34,578	-1,288	20,609	74,778	36,881	2,945	97,526	36,033
VLCC	1년 용선료	45,250	0	44,000	48,500	46,713	36,500	50,000	41,303

자료: Clarkson

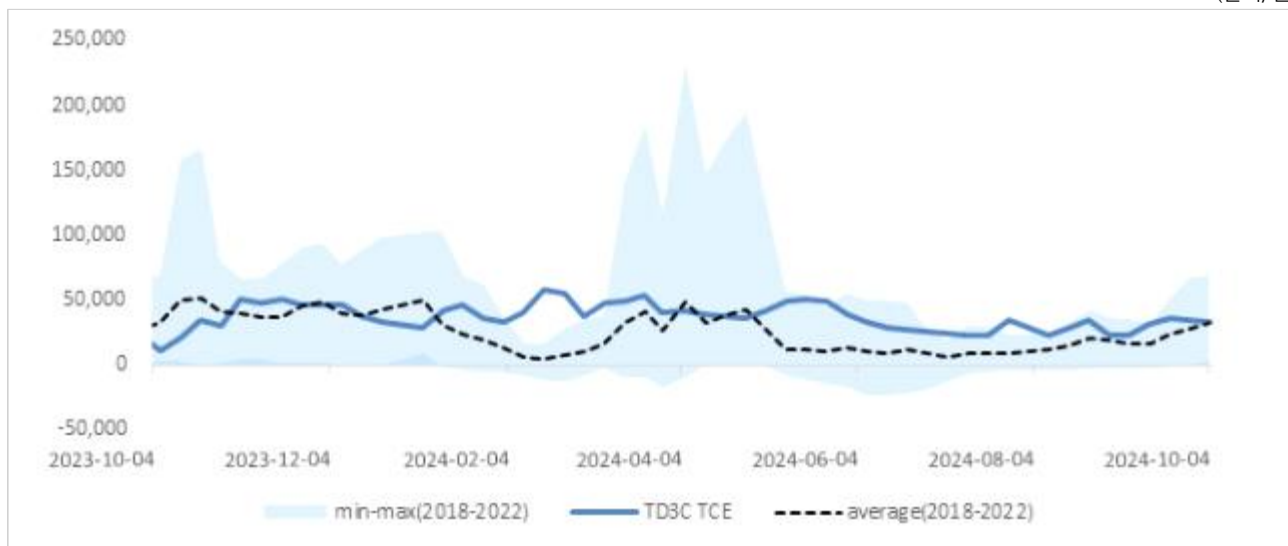


1 유조선-기술분석

중동-중국 항로는 소폭 하락세를 보이며 전주와 유사한 흐름을 나타냄

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

(달러/일)

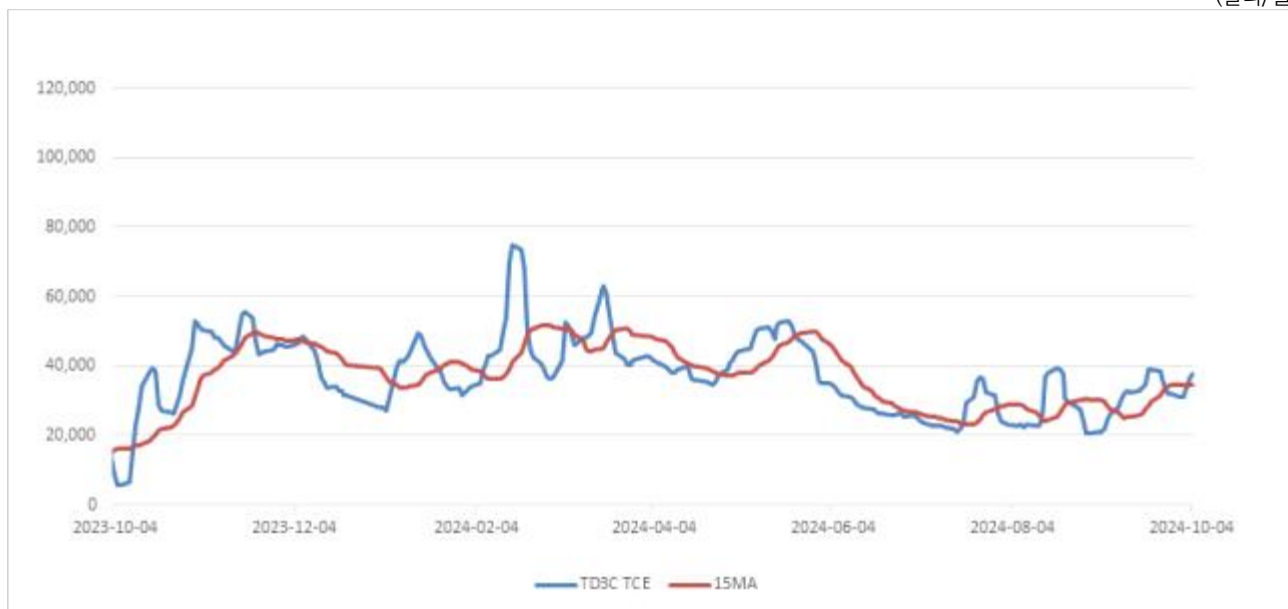


자료: Clarkson

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 5.8p 하락한 131.9를 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 보험세를 보임

(달러/톤)

구분	10월 1주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	131.9	▼	5.8	4.2 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	115.0	▼	35.0	23.3 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	165.0	▼	40.0	24.2 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	140.0	▲	5.0	3.7 %

(동향) 중동 지역 지정학적 리스크 고조에 선형 수요 이동하면서 제품선 시황 약세

- 중동 지정학적 리스크가 고조되면서 원유선 시황은 상승 요인으로 작용했으나 제품선 시황은 공급망 불안 확대에 인한 선형 수요 이동으로 인해 전주 대비 큰 폭의 하락세를 기록함
- IEA는 중국의 심각한 소비 침체, 내수시장 및 관련 산업 둔화 등으로 석유제품 소비가 둔화되고 있는 것으로 분석했으며, 뚜렷한 수요 증가 요인이 발생하지 않는 한 당분간 정제마진 약화 등의 요인에 따라 시황 약세가 불가피할 것으로 전망됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		10월 1주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	132	-6	132	348	221	139	266	187
	평균 수익	17,149	-37	15,460	59,894	34,434	15,516	50,916	29,371
MR	1년 용선료	26,500	0	24,750	41,750	29,088	24,000	31,250	26,832

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

자료: Clarkson

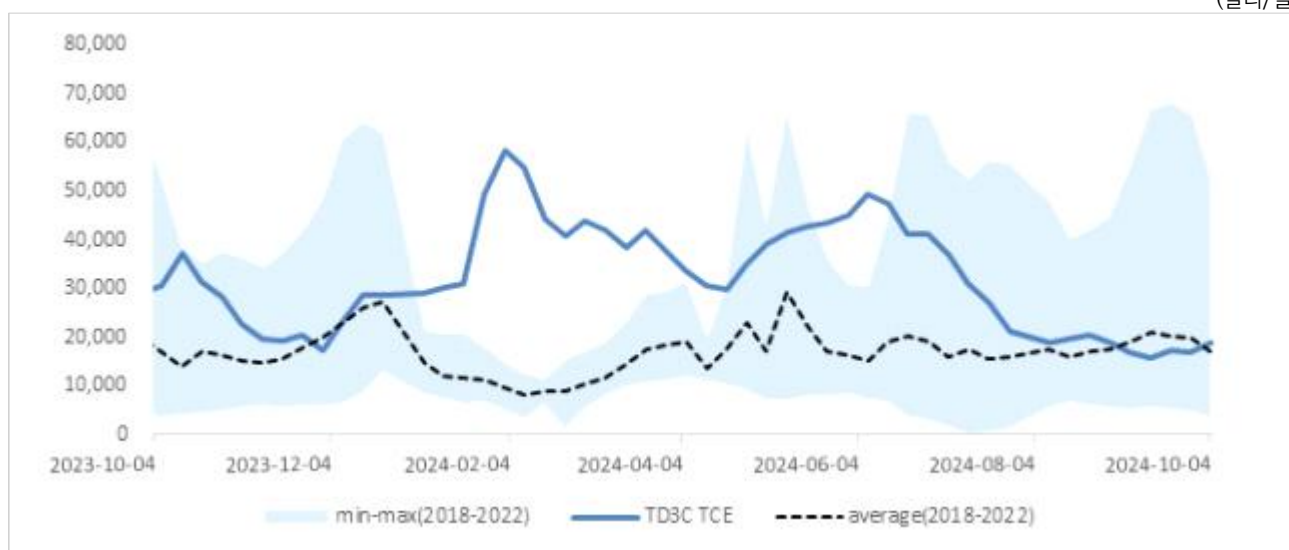


2 석유제품선-기술분석

수익 추세선은 수요 부진으로 인해 약보합세가 지속됨

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

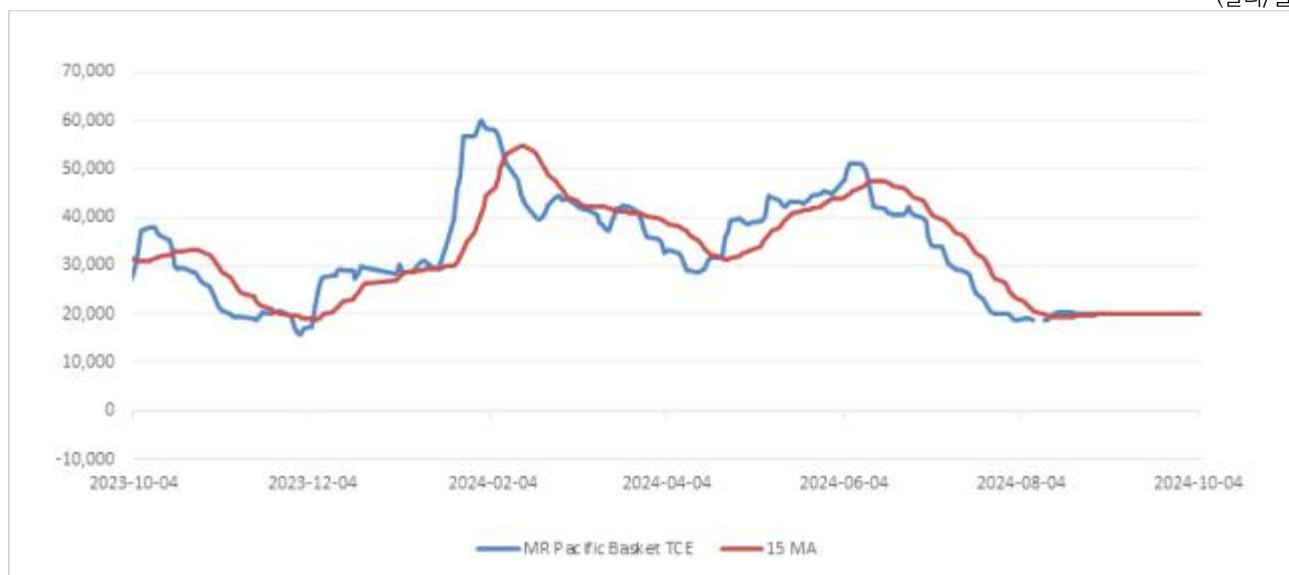


자료: Clarkson

수익 추세선은 보합 추세를 유지하며 약세가 이어지고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물선 중고선가 지수는 33.2p로 전주 대비 0.5p 상승함

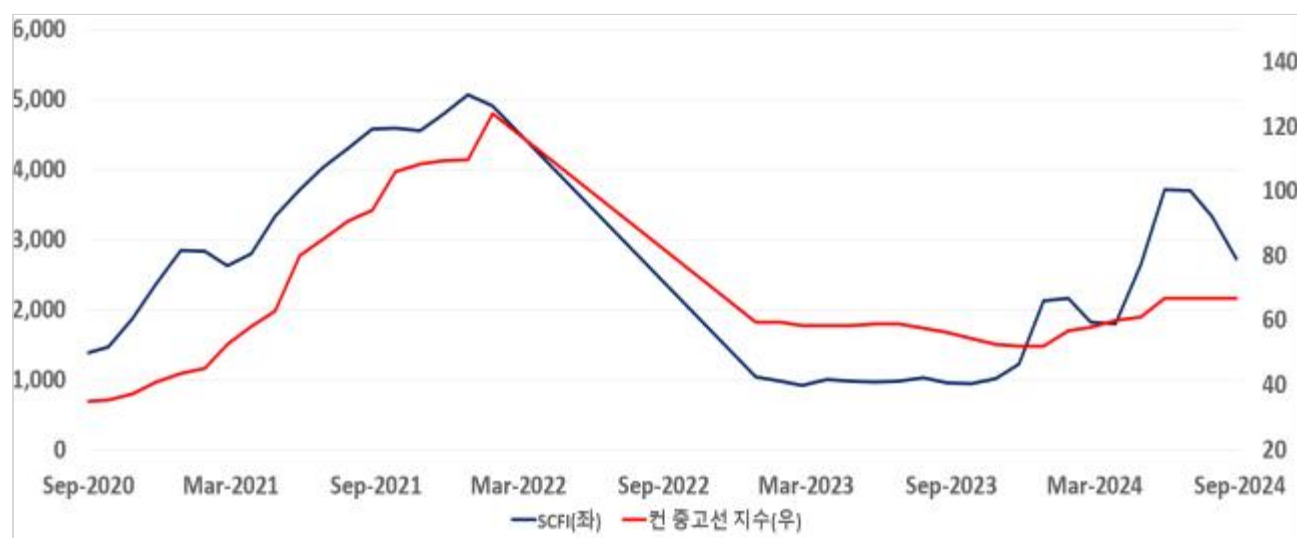
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너선 중고선가 지수는 66.9p로 전월과 동일함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



거래실적				('24.10.01~'24.10.04')				
I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 건의 중고선 64건 거래 발생								
선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Offshore	Defiant	2006	12,240	HP	2024-10-04		World Carrier Corp	Middle Eastern interests
Offshore	Edda Savanah*	2021	97	LOA	2024-10-02		Seatankers	Clients of Pelagic & Clear Ocean
Offshore	Edda Sphynx*	2021	97	LOA	2024-10-02		Seatankers	Clients of Pelagic & Clear Ocean
Fishing	Han Rong 392	2012			2024-10-01	0.09	Zhejiang Hairong	Chinese interests
Bulk	Zennoh Grain Pegasus	2010	54,958	DWT	2024-10-01	15.00	Tamai Steamship	Undisclosed interests



6. 주요 해운지표

(2024.10.04 기준)

주요 해운지표 추이	금주	전주 대비	10월 평균	2024년			2023년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	-	-	-	-	-	-
유조선(5년)	VLCC	116	0	116	106	116	114	98	105	100
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	27	0	27	15	27	24	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	487	-55	487	407	517	469	367	592	471
	Singapore	475	-22	475	439	536	488	378	580	470
	Korea	551	-50	551	475	563	517	439	583	501
	Hong Kong	483	-28	483	456	568	502	421	577	491
VLSFO	Rotterdam	538	-18	538	505	615	565	514	631	570
	Singapore	592	-8	592	578	657	621	554	705	622
	Hong Kong	604	-10	604	591	680	630	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)	1038	-28	1051	957	1,277	1,133	1,253	1,544	1,391
	밀(국제)	590	10	598	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