

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2024년 11월 04일
감 수 이호춘 해운연구본부장

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



주간뉴스

01

건화물선

04

컨테이너선

15

주요 해운지표

19

건화물선

지난주 케이프선 운임은 전주 대비 6.5% 하락한 15,247달러/일을 기록

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 118p 상승한 2,303p를 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

머스크, 컨테이너 정기선 공급 과잉 우려 축소

- ▶ 머스크 CEO Vincent Clerc는 컨테이너 정기 선사들은 내년 신규 유입되는 공급 선대에 대해 대처할 수 있는 옵션이 있다고 주장함
 - 최근 몇년 간 컨테이너 시장은 역사상 가장 높은 규모의 신조 발주 및 인도가 지속되고 있어 공급 과잉에 대한 우려가 커지고 있음
 - 희망봉 항로로의 노선 변경과 그에 따른 항해 거리 증가가 올해 수급 불균형 문제 해소에 도움이 되었으며, 내년에는 몇 가지 수단으로 신규 공급량을 효과적으로 관리할 수 있을 것이라 전망함
- ▶ Vincent Clerc에 따르면 2025년 컨테이너 수급 전망에 대해 지속적인 수요, 저속 운항, 폐선 및 인도 지연 등의 옵션으로 공급 과잉에 대한 우려가 줄었다고 밝힘
 - 특히 최근 컨테이너 선박들은 최고 선속으로 항해하고 있어, 내년 신규 용량이 추가 된다면 저속 운항을 함으로써 연료 소비 및 탄소 배출량을 감축시킬 수 있는 장점이 있다고 덧붙임
 - 또한 지난 5년간 낮은 수준을 기록했던 선박 해체량은 수급 불균형으로 선박 수익성이 낮아진다면 운영 용량 범위의 약 3%까지 증가할 것이라고 전망함

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1151194/Maersk-chief-plays-down-fears-of-liner-overcapacity>

최건우 부연구위원

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

CMA CGM, 모로코 컨테이너 터미널 투자

- ▶ 프랑스 선사 CMA CGM은 홍해 리스크가 지속되는 가운데 모로코 Nador West Med 컨테이너 터미널 지분 인수로 모로코 항만에서의 입지를 확대하고자함
 - CMA CGM은 모로코 국영 업체인 Marsa Maroc과 Nador West Med과 컨테이너 터미널에 2억 8천만 달러를 투자하여 연간 120만 TEU의 물동량을 처리할 예정임
 - Nador West Med 컨테이너 터미널은 화물처리 외에도 이중연료 선박을 위한 벙커링 허브 역할로 활용될 계획임
- ▶ 이번 투자는 CMA CGM이 모로코에서 입지를 강화하기 위한 것으로서, 홍해 사태로 인한 희망봉 우회 항로에서 모로코의 지리적 중요성을 반영하고 있음
 - 모로코 장비수자원부(Ministry of Equipment and Water)에 따르면 2024년 상반기 모로코 항만이 처리한 물동량은 전년동기 대비 15.3% 증가한 1억 1,640만 톤에 달함
 - 동 컨테이너 터미널 부지는 35헥타르(35만 m²) 컨테이너 야드와 750m의 선석으로 구성되어 있으며, 최대 흘수는 18m임

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1151154/CMA-CGM-invests-in-Moroccan-container-terminal>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

중국, 전력 수요 증가로 석탄 의존도 심화

- ▶ 지난 9월 중국의 전력 생산량은 전년 동기 대비 약 6% 증가한 8,024억 킬로와트시(kWh)이며, 주로 석탄에 의존하는 중국의 9월 화력 발전량은 전년 동기 대비 약 9% 증가한 5,451억 킬로와트시로 나타남
 - 반면 중국의 수력 발전량은 7월과 8월에 높은 증가율을 보였으나 9월에는 전년 동기 대비 15% 감소하였는데, 이에 따라 발생한 전력 공백을 석탄 화력 발전으로 보완하면서 화력 발전량이 확대된 것으로 보임
 - 올해 들어 중국은 약 161 기가와트(GW) 규모의 태양광 발전 설비와 약 39 기가와트 규모의 풍력 발전 설비를 추가하는 등 재생 에너지 분야가 급속하게 성장하고 있으나 석탄 의존도를 줄이기에는 역부족임
- ▶ 중국의 3분기 GDP 성장률은 약 4.6%이나 9월 전력 소비량은 전년 동기 대비 8.5%, 1월~9월 전력 소비는 약 7.9% 증가한 것으로 나타나 중국의 전력 소비는 경제 성장률을 상회하며 빠르게 증가하는 추세임
 - 전력 수요를 견인하는 요인으로는 전기차 보급 확대와 중산층 확대에 따른 가전제품 사용 증가가 있으며, 이와 같은 소비 행태의 변화가 전력 수요 증가를 촉진하여 중국의 석탄 수입이 증가하고 있음
 - 세계 최대의 석탄 수입국인 중국의 석탄 수입량은 계속 증가하는 추세로 올해 9월 중국의 연료탄 해상 수입량은 2,808만 톤이었으며 10월 수입량은 2017년 이후 최고치인 약 3,367만 톤을 기록하였음

자료: https://www.hellenicshippingnews.com/chinas-appetite-for-thermal-coal-driving-up-imports-prices/#google_vignette

최영재 연구원

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

건화물선 시장, 2025년부터 약세 전망

- ▶ 발틱국제해사협회(BIMCO)는 올해 연말까지 건화물선 시장의 수급 균형이 개선되어 지난해보다 운임이 강세를 보일 것으로 예상되지만, 2025년과 2026년에는 시장 여건이 약세로 전환될 것으로 전망함
 - 국제통화기금(IMF)은 2025년과 2026년의 세계 경제 성장률을 각각 3.2%, 3.3%로 전망하며, 내수 및 부동산 경기 부진으로 중국의 경제 성장은 둔화하고, 중남미, 유럽 역시 약세를 보일 것으로 전망함
 - 현재 발틱건화물운임지수(BDI)는 물동량 및 운항 거리 증가로 인해 견조한 흐름을 유지하고 있으며 특히 케이프선 운임은 전년 대비 평균 75% 상승했으며 소형선 역시 상승하여 전반적인 강세를 보임
- ▶ 또한 발틱국제해사협회 측은 올해 건화물선 수요는 5~6% 증가할 것으로 예상되지만 내년에 홍해 운항이 정상화되면 2025년 수요는 0.5%~1.5% 감소하고, 2026년에는 2%~3% 증가할 것으로 전망함
 - 건화물 해상물동량은 올해 2%~3% 증가, 2025년에는 0.5%~1.5% 증가, 2026년에는 1~2% 증가할 것으로 전망하고 있으며, 주요 건화물인 철광석, 석탄, 곡물 물동량 성장세는 둔화할 것이라 예상함
 - 올해 건화물선 공급은 3%~4% 증가할 전망이며, 2025년과 2026년에는 2%~3% 성장할 것이라 예상되는 가운데 운항 속도는 2024년에는 안정세를 보일 것이나 2025년에는 감소할 것으로 전망함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/dry-bulk-shipping-market-slower-demand-growth-pressures-freight-rates/>

최영재 연구원

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



1. 주간뉴스

2025년 석유 시장, 수요 부진 및 공급 과잉 우려

- ▶ 국제통신사 로이터(Reuters) 통신의 설문 조사에 따르면, 2025년 석유 시장은 중국의 수요 부진, 주요 산유국들의 석유 공급 확대 가능성, 지정학적 리스크 완화 등의 요인으로 유가가 하락할 것이라 예상됨
 - 덴마크 투자은행 삭소 은행(Saxo Bank) 측은 지정학적 리스크로 인한 석유 공급 차질이 실제로 발생할 가능성은 매우 낮다고 지적했으며, 실제로 이스라엘-이란 갈등이 완화되면서 유가가 9% 하락함
 - OPEC+의 12월 증산 계획에 대해 로이터 통신은 증산이 내년 1월 이후로 연기될 수 있다고 보도했으며, 투자자문사 스트라타스 어드바이저(Stratas Advisors)는 3월 말 또는 4월 초로 연기될 수 있다고 언급함
- ▶ 로이터 통신의 최근 설문 조사에 따르면 2024년 전 세계 석유 수요는 최소 80만 배럴/일에서 최대 120만 배럴/일 증가할 것이며, 2025년에는 최소 100만 배럴/일에서 최대 150만 배럴/일 증가할 것이라 예상됨
 - 인도 신용평가사 크리실(CRISIL)은 전 세계 석유 수요 전망에 영향을 미치는 주요 요인으로 중국의 산업 및 제조업 부진 지속, 최근 지정학적 긴장의 악화, 에너지 믹스 내 재생에너지 비중 증가 등을 언급함
 - 미국 에너지정보청(EIA)은 중국의 경제 활동이 약화됨에 따라 2025년 전 세계 석유 수요 증가율 전망치를 대폭 하향 조정했으며, 석유수출국기구(OPEC) 역시 올해와 내년 수요 성장 전망을 하향 조정함

자료: <https://www.reuters.com/markets/commodities/sluggish-demand-supply-glut-worries-weigh-oil-2025-2024-10-31/>

최영재 연구원

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

유럽, 교통 수요 회복으로 제품유 수입 증가세

- ▶ 선박중개업체 인터모달(Intermodal)은 유럽의 교통 수요가 회복되면서 경유와 휘발유를 중심으로 유럽의 제품유 수입량이 증가하고 있으며, 이에 따라 유럽으로 향하는 제품선 수요 역시 지속될 것으로 전망함
 - 2024년 9월 유럽의 경유 수입량은 전년 동기 대비 7% 증가한 약 807만 톤이었으며 휘발유 수입량은 전년 동기 대비 41% 증가한 181만 톤으로 나타나 팬데믹 이후 교통 수요의 회복을 반영한다고 언급함
 - 이러한 유럽의 제품유 수입량 증가를 5년 평균과 비교하면 더욱 뚜렷하게 나타나는데, 올해 9월 유럽의 경유 수입량은 5년 평균 대비 약 22% 증가했으며 휘발유의 경우는 5년 평균 대비 35% 증가하였음
- ▶ 유럽의 에너지 전환을 위한 노력에도 운송 등의 산업 활동에서 여전히 경유 의존도는 유지되고 있으며 지정학적 긴장 고조, 러시아 석유 제재 등으로 미국, 사우디아라비아 등 제품유 수입처의 역할이 부각됨
 - 원자재 및 상품 운송이 증가하면서 주로 경유를 사용하는 중장비 차량 운송 수요 역시 확대되었으며, 이에 따라 유럽 내 도로 교통 연료에서 경유가 차지하는 비중은 지난해 기준 약 65.4%에 이르렀음
 - 유럽의 주요 경유 수입처는 미국(720만 톤), 사우디아라비아(650만 톤), 인도(650만 톤)이었으며, 휘발유의 경우 미국에서 약 230만 톤을 수입했으며 러시아와 사우디아라비아가 그 뒤를 이었음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/eu-diesel-imports-still-a-main-trade/>

최영재 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	10월 5주							
	주간평균운임	전주대비차이			'24년 12월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이		
케이프선 5TC (달러/일)	15,247	▼	-1,068	-6.5 %	18,779	▼	-191	-1.0 %
파나마선 5TC (달러/일)	10,781	▼	-366	-3.3 %	11,758	▼	-160	-1.3 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	13,153	▼	-567	-4.1 %	12,573	▼	-606	-4.6 %

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

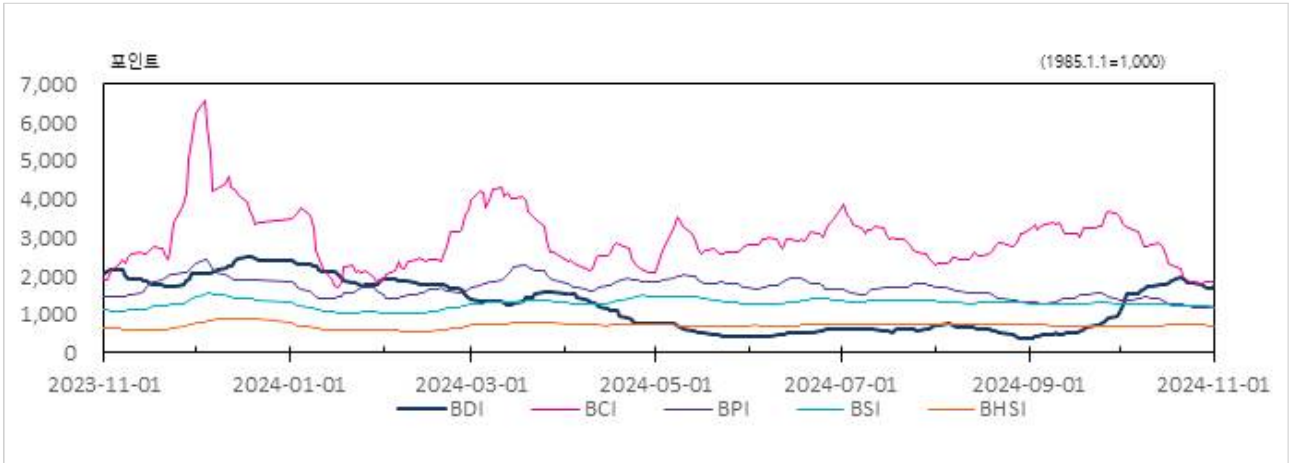


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		10월 5주	전주 대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
선형별 운임	운임지수 BDI	1,389	▼ -71	530	3,346	1,378	965	3,369	1,934
	케이프(5TC)	15,247	▼ -1,068	2,246	21,814	11,848	2,505	38,169	16,177
	파나마스(5TC)	10,781	▼ -366	7,277	16,669	12,276	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	13,153	▼ -567	6,874	14,703	10,928	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	12,971	▼ -137	7,763	12,703	10,317	11,941	32,166	21,337
1년 용선료	케이프	20,500	▼ -500	13,750	25,125	17,161	12,250	31,500	21,406
	파나마스	15,225	▲ 100	12,050	18,750	15,202	15,250	30,750	22,072
	수프라막스	15,750	- -	12,438	18,625	15,131	14,375	33,250	22,832
	핸디	13,750	▼ -250	9,750	15,500	12,512	12,375	29,000	20,387
건화물선 시장(FFA)									
		'24년 12월물		'25년 1분기물		2025년물		2026년물	
		10월 5주	전주 대비	10월 5주	전주 대비	10월 5주	전주 대비	10월 5주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	18,779	▼ -191	13,480	▼ -1,006	19,810	▼ -531	19,923	▼ -219
	파나마스(5TC)	11,758	▼ -160	11,016	▼ -304	12,762	▼ -280	12,673	▼ -233
	수프라막스(10TC)	12,573	▼ -606	10,746	▼ -336	12,211	▼ -250	11,878	▼ -128
	핸디(7TC)	12,350	▼ -345	9,872	▼ -258	11,405	▼ -94	11,363	▼ -88

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



2 시장동향

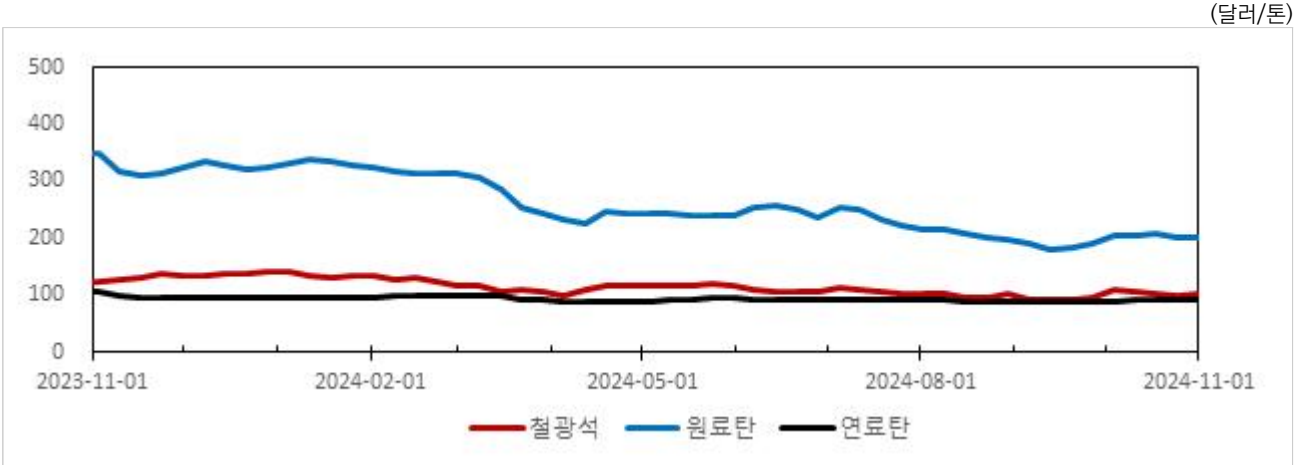
원자재 가격

(달러/톤)

구분	2024년		전주 대비 차이				2023년			
	10월 5주	전주 대비					10월 5주	연평균	최저	최고
철광석	103.3	99.8	▲	3.5	3.5	%	125.0	120.5	117.9	123.1
원료탄	202.5	200.0	▲	2.5	1.3	%	349.7	305.4	303.6	307.3
연료탄	90.8	90.6	▲	0.2	0.2	%	104.0	135.6	134.2	136.9
대두	358.7	364.1	▼	-5.4	-1.5	%	477.1	519.8	460.2	573.9
옥수수	162.3	163.9	▼	-1.6	-1.0	%	187.3	259.8	258.9	260.6

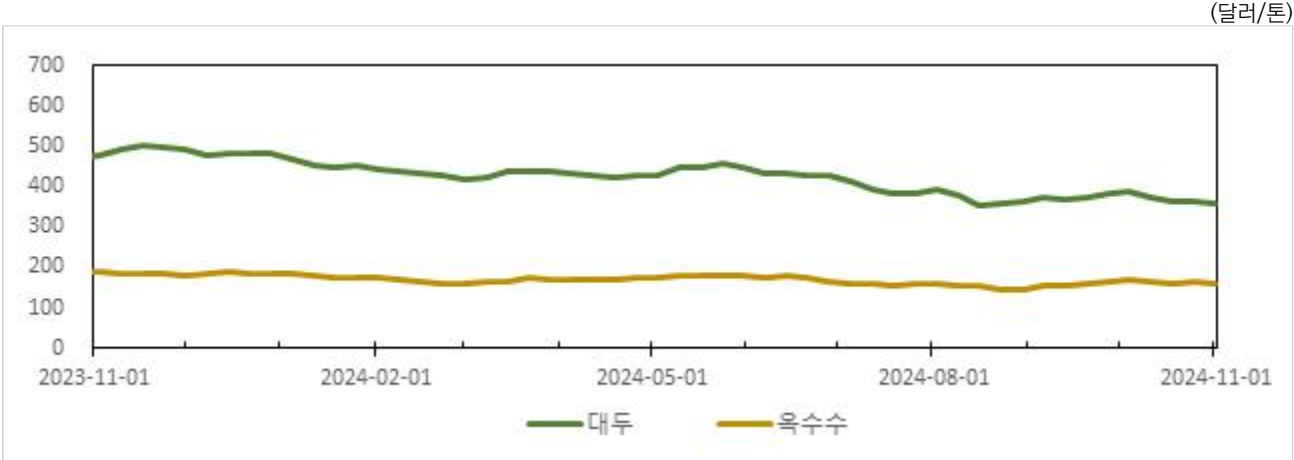
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT) ▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

I 케이프선

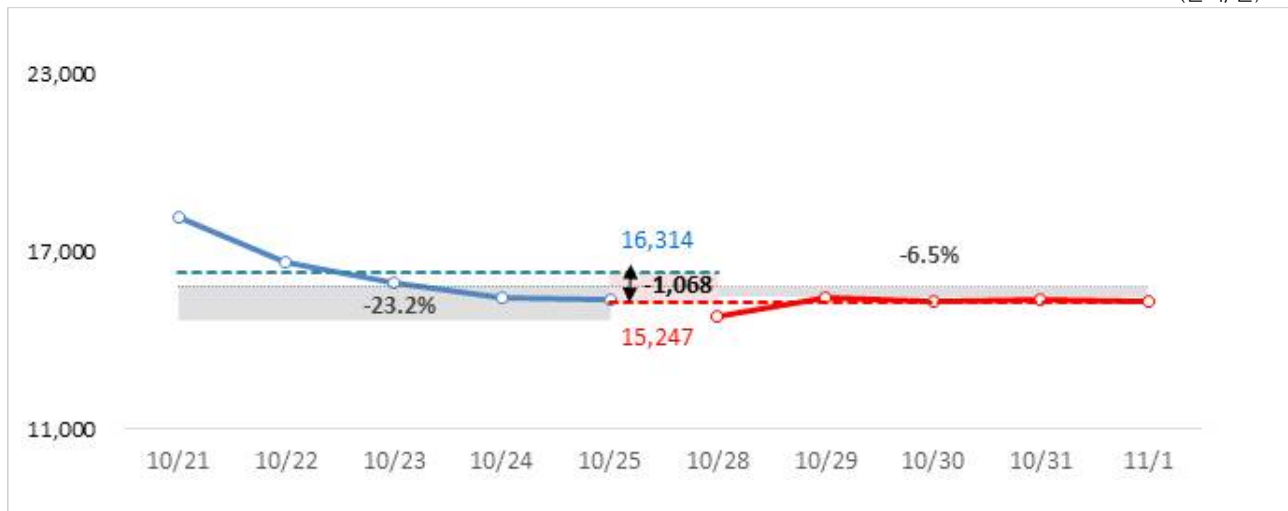
(운임) 케이프선 운임이 전주(10월 4주) 대비 6.5% 하락한 15,247달러/일을 기록함

(동향) 중국 완커(Vanke) 3분기 적자, 중국 전인대 상무위원회 개최 기대감과 중국 제조업 PMI 반등

- 중국 부동산 개발업체인 완커(Vanke)는 상반기에 이어 3분기에도 큰 손실을 기록하여 부동산 경기에 대한 우려를 재점화시키고 있음. 완커는 올해 9개월 동안 총 179억 위안의 순손실을 기록함
- 한편, 11월 4일부터 8일까지 중국 전인대(전국인민대표회의)의 상무회가 개최됨. 이번 회의에서는 경기 부양을 위한 10조 위안 규모의 특별 국채 발행 또는 6조 위안 규모의 부채 스왑 등이 논의될 것으로 예상되며, 이에 대한 기대감이 높아지고 있음. 그러나 회의적인 반응도 우세함. 한편, 중국의 제조업 PMI가 50.1을 기록하며 경기 확장 국면에 진입함

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	10월 5주	10월 4주	전주대비차이	
BCI	1,838	1,967	▼ -129	-6.5%
스팟운임(5TC)	15,247	16,314	▼ -1,068	-6.5%
용선료	6개월	20,250	▼ -750	-3.7%
	1년	21,000	▼ -500	-2.4%
	5년	20,125	▼ -250	-1.2%
FFA	11월물	18,969	▼ -191	-1.0%
	'25년 1분기물	14,486	▼ -1,006	-6.9%
	'25년	20,341	▼ -531	-2.6%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

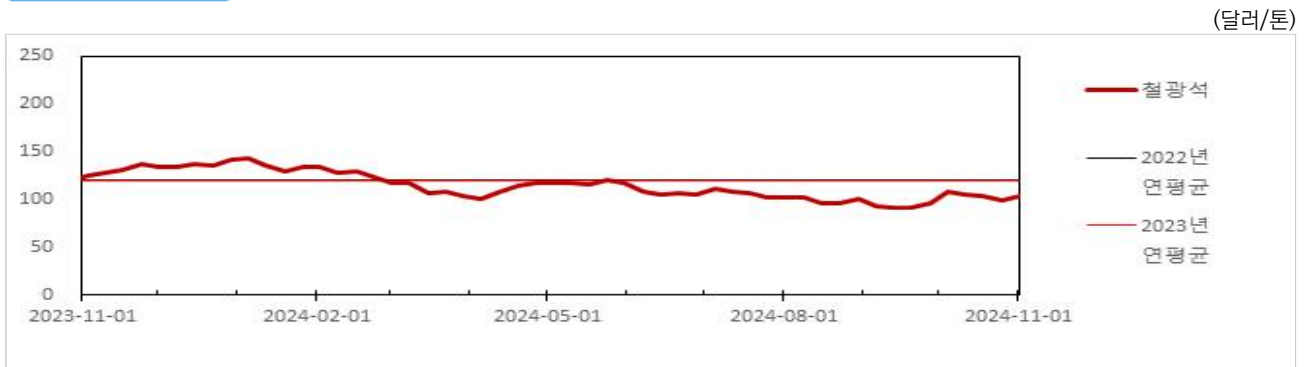
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



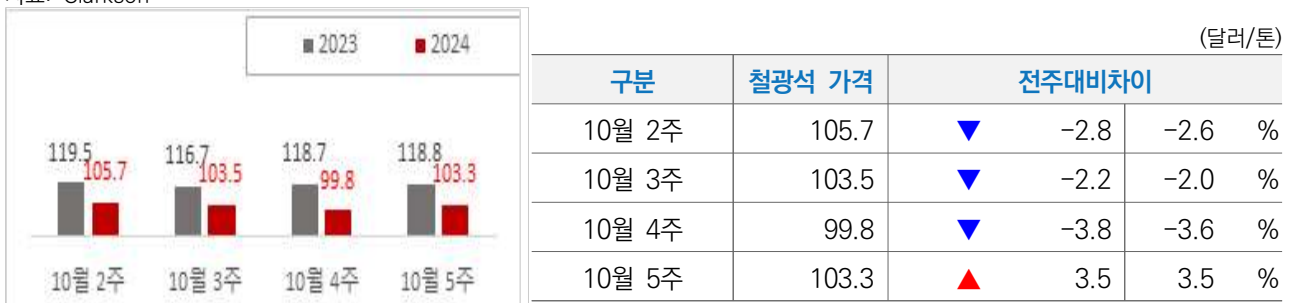
3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 3.5% 상승한 103.3달러/톤 기록

철광석 가격 추이



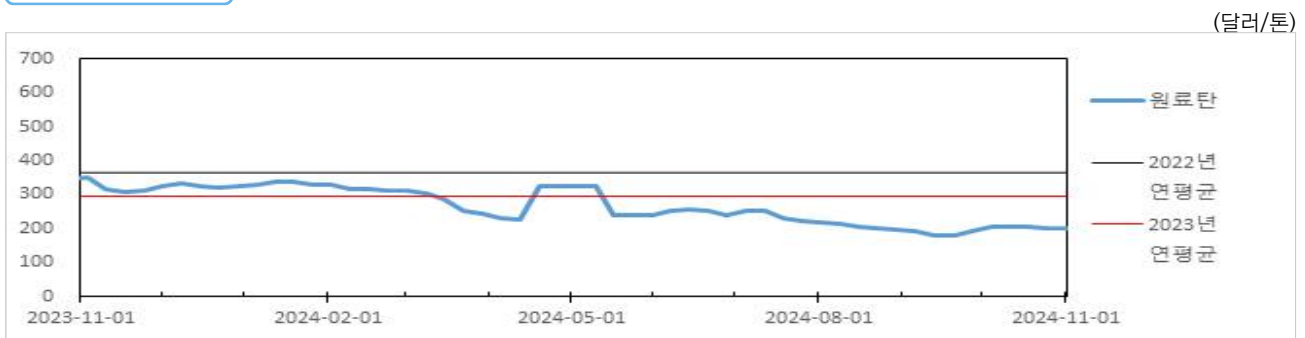
자료: Clarkson



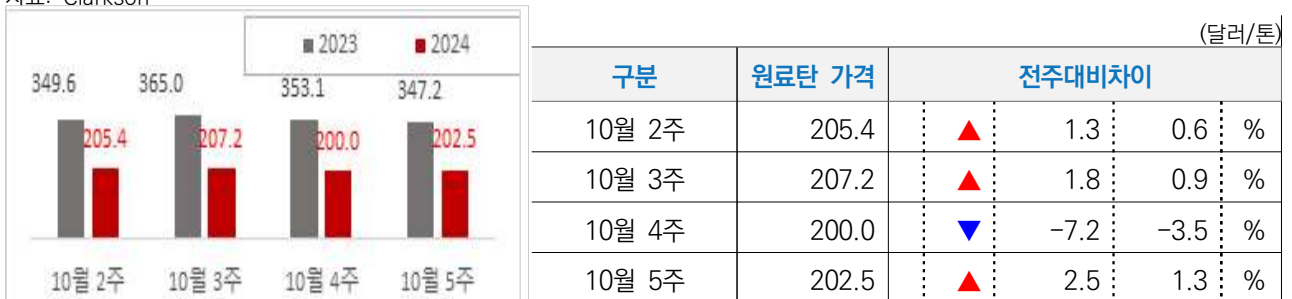
자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 1.3% 상승한 202.5달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

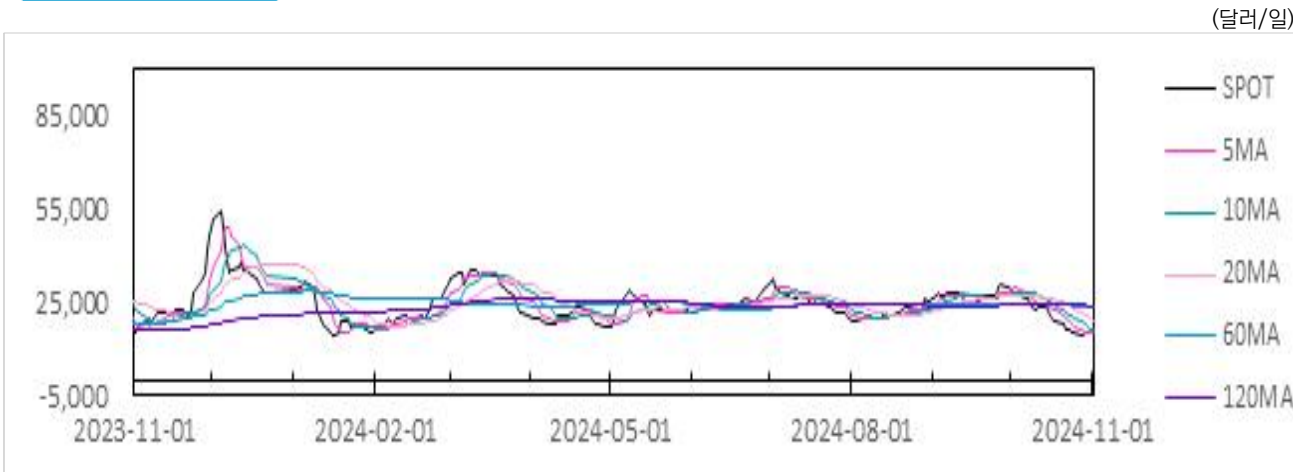


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나마스선-동향분석

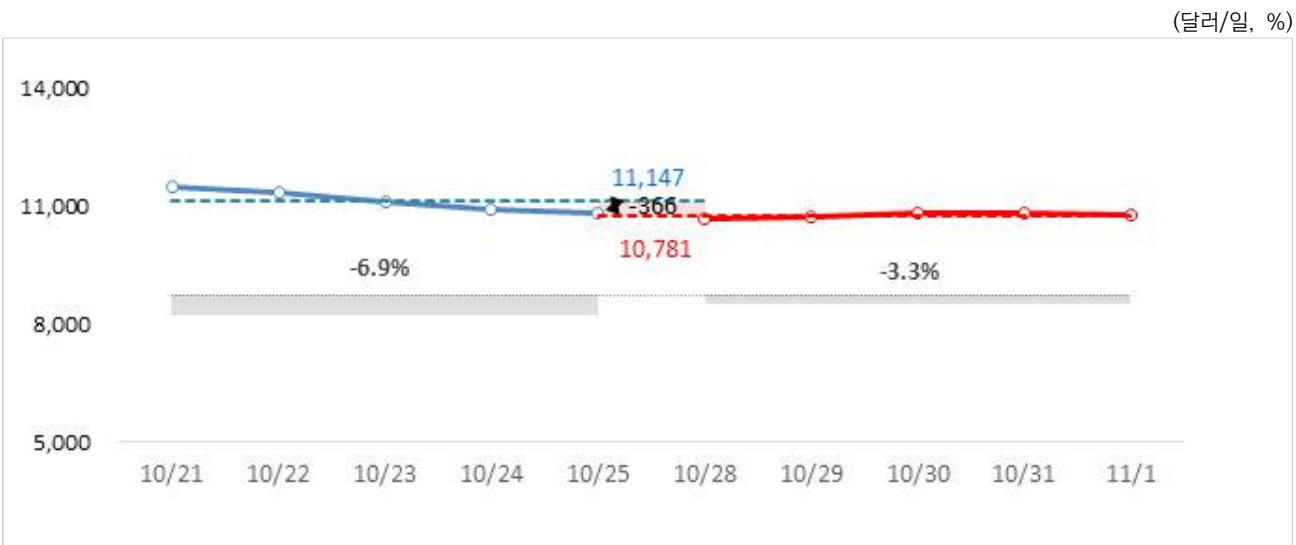
파나마스선

(운임) 전주 대비 3.3% 하락한 10,781달러/일 기록

(동향) 중국의 전력용 연료탄 수입 수요 강세

- 중국의 9월과 10월 연료탄 수입량이 급증한 것으로 나타남. 증가하는 전력 소비를 충족하기 위해 수력, 풍력 등 신재생 에너지를 활용하고 있으나, 연료탄에 대한 의존도를 줄이기에는 역부족이라는 평가임. 특히, 수력 발전량 감소가 화력 발전 비중을 높인 주요 요인으로 평가되고 있음. 그러나, 건기 후 일정 수준으로 발전량이 회복되었음에도 전력 소비가 급증하면서 화력 발전소에 대한 의존도가 더욱 높아진 것으로 파악됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나마스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		10월 5주	10월 4주	전주대비차이		
BPI		1,198	1,239	▼ -41	-3.3	%
스팟운임(5TC)		10,781	11,147	▼ -366	-3.3	%
용선료	6개월	15,600	15,500	▲ 100	0.6	%
	1년	15,225	15,125	▲ 100	0.7	%
	5년	13,700	13,600	▲ 100	0.7	%
FFA	11월물	11,758	11,918	▼ -160	-1.3	%
	'25년 1분기물	11,016	11,320	▼ -304	-2.7	%
	'25년	12,762	13,042	▼ -280	-2.1	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

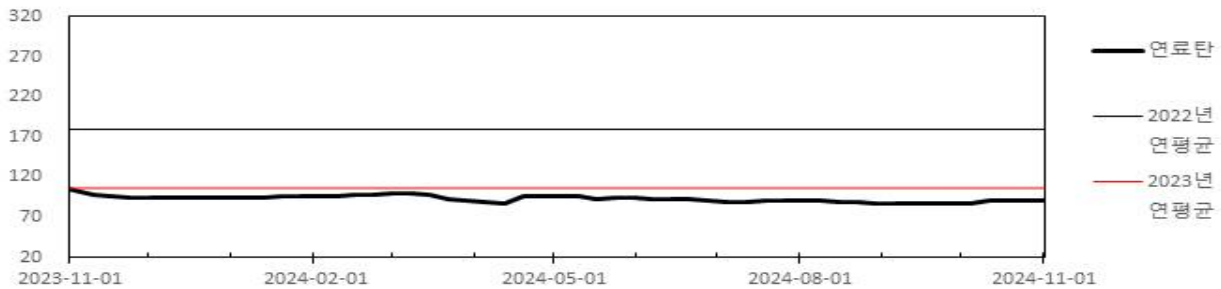


3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 0.2% 상승한 90.8달러/톤 기록

연료탄 가격 추이

(달러/톤)



자료: Clarkson



(달러/톤)

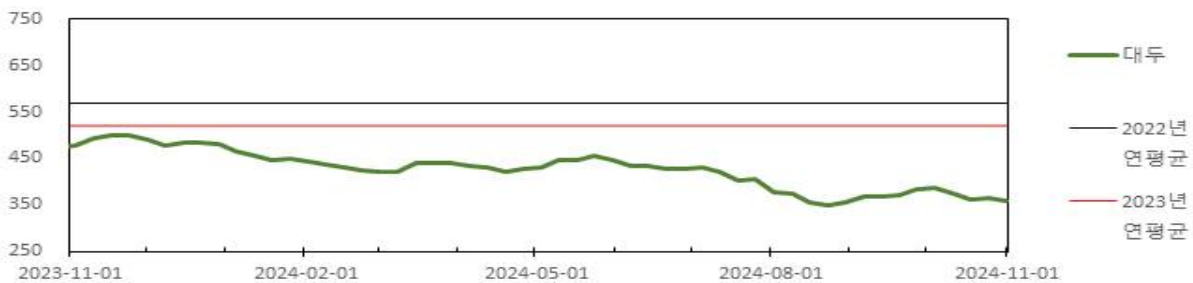
구분	연료탄가격	전주대비차이		
10월 2주	90.1	▲	2.7	3.1 %
10월 3주	91.2	▲	1.1	1.2 %
10월 4주	90.6	▼	-0.6	-0.6 %
10월 5주	90.8	▲	0.2	0.2 %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 1.5% 하락한 358.7달러/톤 기록

대두 가격 추이

(달러/톤)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
10월 2주	374.1	▼	-11.7	-3.0 %
10월 3주	362.0	▼	-12.1	-3.2 %
10월 4주	364.1	▲	2.1	0.6 %
10월 5주	358.7	▼	-5.4	-1.5 %

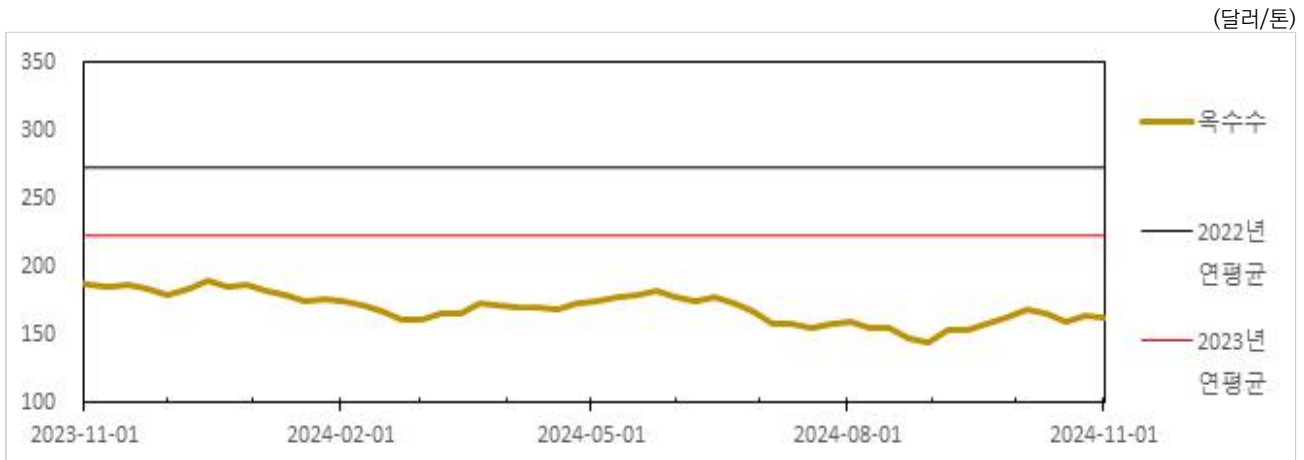
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 전주 대비 1.0% 하락한 162.3달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



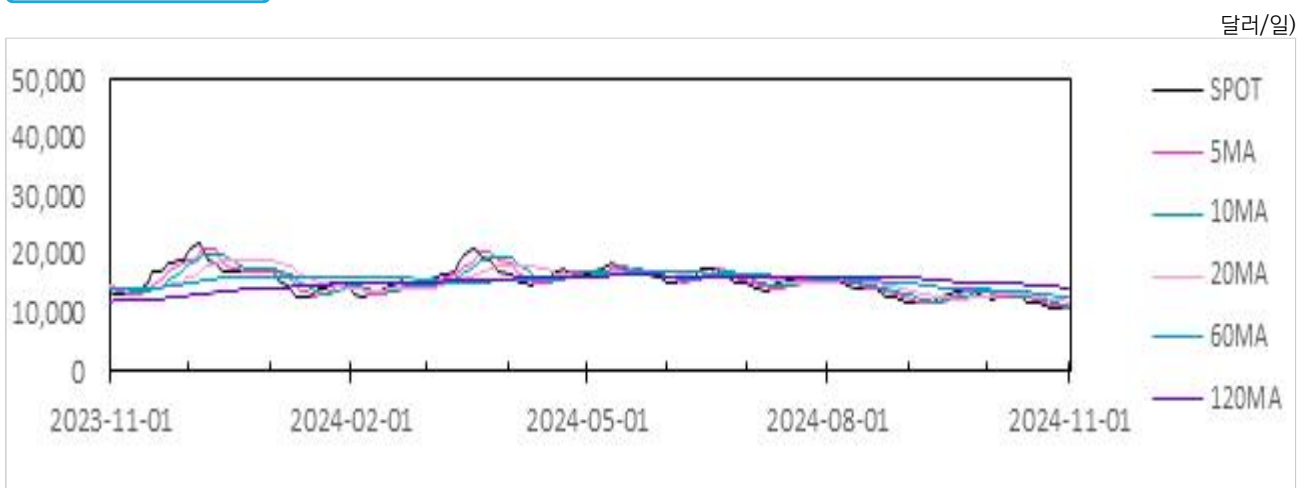
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이
10월 1주	165.5	▼ -2.9 -1.7 %
10월 2주	159.5	▼ -6.0 -3.6 %
10월 3주	163.9	▲ 4.4 2.8 %
10월 4주	162.3	▼ -1.6 -1.0 %

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

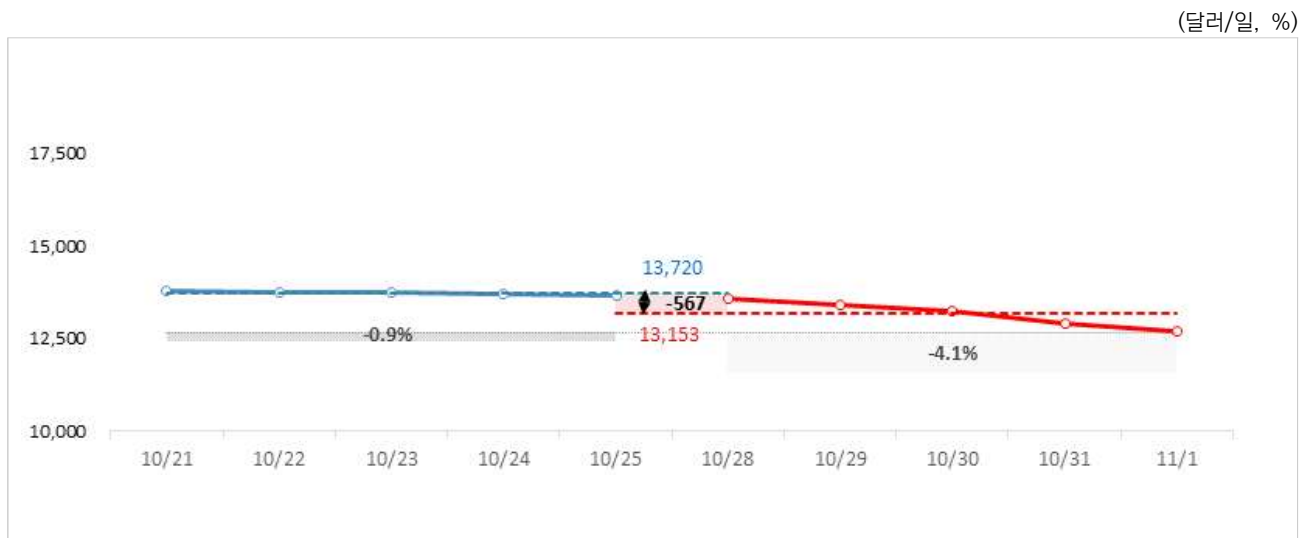
수프라막스선

(운임) 전주 대비 2.0% 하락한 13,153달러/일 기록

(동향) 미국 달러화 약세 전환에 곡물 수출 증가

- 미국의 기준금리 인하에 따른 달러화가 약세로 전환되면서 옥수수, 대두 등의 미국의 곡물 수출 판매가 증가함
- 한편, 러시아의 밀 수출이 11월에 감소할 것이라는 전망이며, 이는 러시아 정부가 인플레이션 완화를 위해 밀 수출을 제한하려는 움직임을 보이고 있따는 주장에 기인하나, 이에 대한 공식 발표는 없는 것으로 파악됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		10월 5주	10월 4주	전주대비차이	
BSI		1,201	1,247	▼ -45	-3.6 %
스팟운임(10TC)		13,153	13,720	▼ -567	-4.1 %
용선료	6개월	15,750	15,750	-	- %
	1년	15,750	15,750	-	- %
	5년	15,250	15,250	-	- %
FFA	11월물	12,573	13,178	▼ -606	-4.6 %
	'25년 1분기물	10,746	11,083	▼ -336	-3.0 %
	'25년	12,211	12,462	▼ -250	-2.0 %

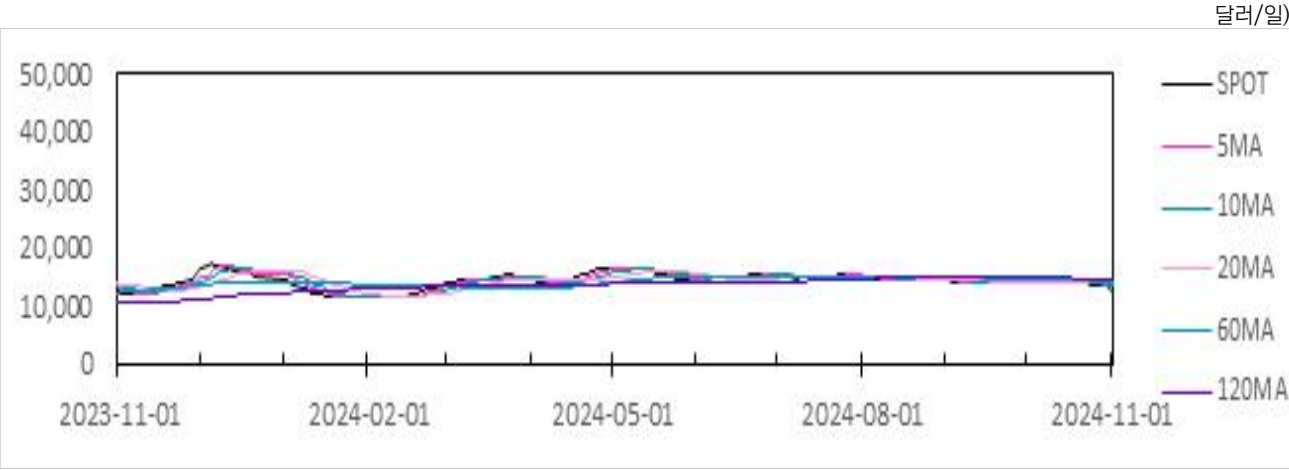
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 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 123p 상승한 2,185p를 기록

(운임) 컨테이너 운임지수(SCFI)는 지난주에 이어 상승세 이어가

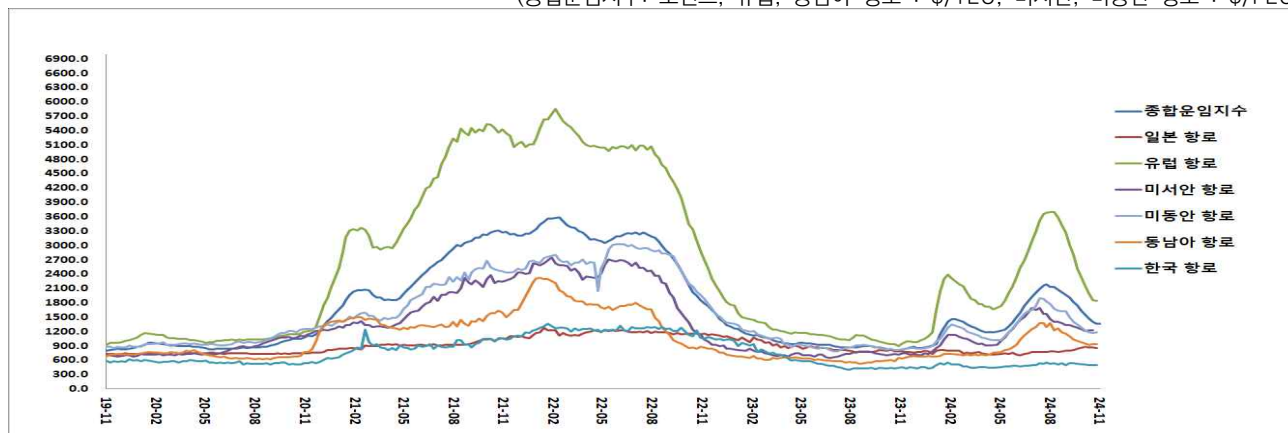
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 장기계약 갱신을 앞두고 상승한 가운데 연말까지 운임 추세가 주목됨

(현황) 태풍, 파업 등의 요인이 단기적 운임상승의 동인이 되고 있음

- 최근 스팟 운임 상승은 일괄운임인상(GRI)으로 인한 일시적 현상이며, 장기적으로는 수급 불균형으로 인해 운임 강세의 지속가능성이 낮을 것으로 전망함(Jefferies)
- CMA CGM을 비롯한 일부 선사들은 11월 15일부 운임 인상 계획을 발표한 한편, 머스크는 운임 할인을 시작하는 등 글로벌 선사들의 운임 정책은 엇갈리고 있음(Linerlytica)

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)

		11월 1주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	2,303	118	1,731	3,734	2,545	887	1,760	1,006
운임	유럽항로	2,442	216	1,943	5,051	3,195	562	2,694	882
	미서안항로	4,826	43	2,775	8,103	5,175	1,148	2,553	1,607
	미동안항로	5,258	159	3,931	9,945	6,689	2,010	3,559	2,529
	한국항로	147	1	138	172	156	131	238	161
	일본항로	305	0	297	309	302	306	927	337
	동남아항로	536	72	259	753	451	140	208	173.8

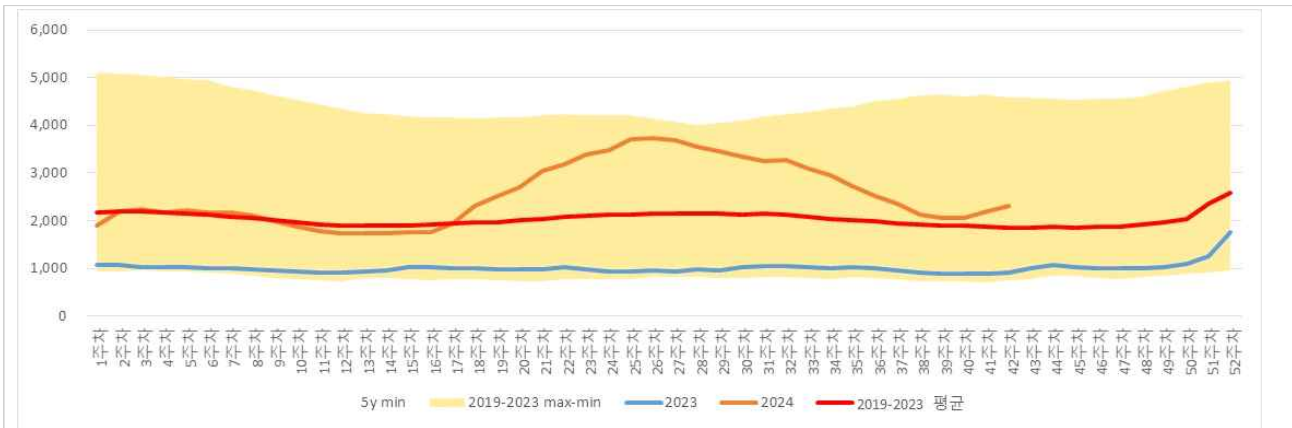
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



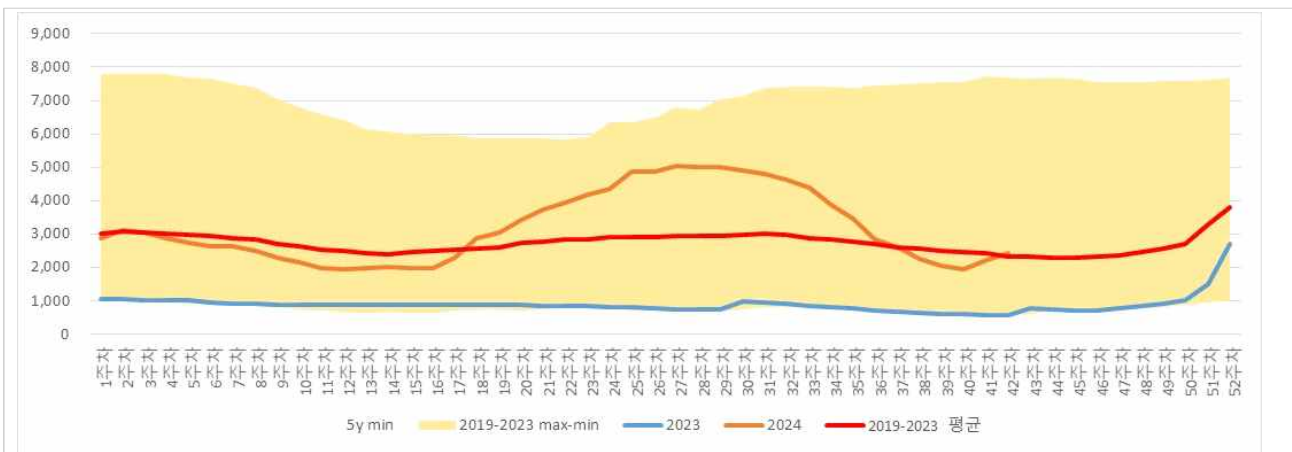
2 운임전망

| 11월 2주('24.11.4~'24.11.8)

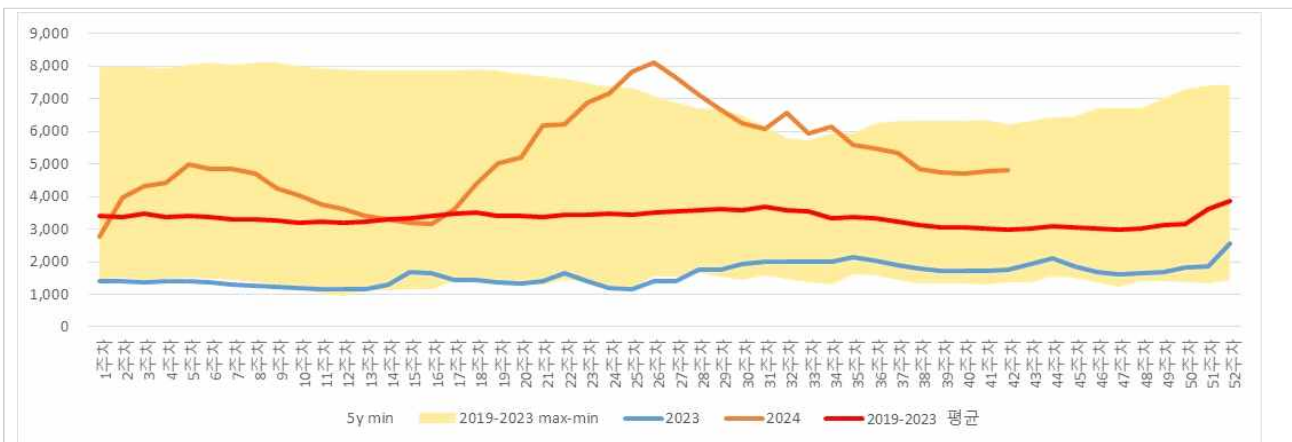
SCFI 지수는 상승할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 상승할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 상승할 것으로 전망





	거래실적 - 변경				('24.11.01~'24.11.04)			
I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 건의 중고선 64건 거래 발생								
선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Erin Manx	2020	63,878	DWT	2024-11-01	32.50	MX Bulk Mgmt	Greek interests
Tanker	Taiga	2007	314,141	DWT	2024-11-01	44.00	Meiji Shipping	Undisclosed interests



4. 주요 해운지표

(2024.11.04 기준)

주요 해운지표 추이	금주	전주 대비	11월 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	36	0	36	35	37	36	33	35	34
유조선 VLCC	129	0	129	128	131	129	120	128	125
컨테이너선 Sub-Panamax	43	0	43	41	43	42	41	43	42

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	506	0	506	407	522	473	367	592	471
	Singapore	488	-7	488	439	536	488	378	580	470
	Korea	523	5	523	475	563	517	439	583	501
	Hong Kong	504	-1	504	456	568	502	421	577	491
VLSFO	Rotterdam	521	-26	521	505	615	563	514	631	570
	Singapore	589	-18	589	578	657	619	554	705	622
	Hong Kong	593	-18	593	591	680	627	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)	994	-4	994	957	1,277	1,120	1,253	1,544	1,391
	밀(국제)	568	-1	568	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