

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2024년 12월 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 케이프선 운임은 전주 대비 32.0% 하락한 13,998달러/일 기록

컨테이너선 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 23p 상승한 2,257p를 기록

탱커선 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 2.0p 하락한 43.4p를 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

WanHai-ONE, 아시아-북미 서비스 공동운항

- ▶ 대만 선사 WanHai Lines와 프리미어 얼라이언스 소속 선사인 ONE(Ocean Network Express)는 2025년 2월부터 중국 동부-북미 서안 서비스 PS6를 출시 예정임
 - WanHai Lines는 홍해 항로 변경으로 인한 여파로 수요가 증가함에 따라 ONE과 슬롯 공유 계약을 통해 태평양 횡단 서비스를 강화할 것이라고 밝힘
 - PS6 서비스는 상하이, 닝보, 롱비치, 오클랜드를 경유한 후 상하이 및 닝보로 돌아올 예정임
- ▶ 이번 출시와 함께 WanHai Lines는 기존 AP1 서비스를 하이퉁-카이펑-서커우-샤먼-타이페이-LA의 새로운 루프로 조정할 예정임
 - WanHai Lines는 PS6와 향상된 AP1 서비스를 추가함으로써 태평양 횡단 네트워크를 강화하고 증가하는 고객 수요를 충족하기 위해 더 나은 운송 옵션을 제공할 예정이라고 밝힘
 - PS6 서비스 출시는 비교적 아시아 시장에 집중해 온 WanHai Lines가 경쟁이 치열한 태평양 횡단 무역에서 입지를 확대하려는 전략이 반영된 것으로 파악됨

자료: <https://www.lloydlist.com/LL1151746/Wan-Hai-and-ONE-join-forces-on-China-US-Machine>

최건우 부연구위원

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

2024년, LNG 연료선 주문량 크게 증가

- ▶ DNV Alternative Fuel Insight에 따르면 2024년 1월 이후 주문된 491척의 선박 중 252척이 LNG 이중연료 선박인 것으로 나타났으며, 이는 전년대비 두 배 이상 증가한 수치임
 - 또한 DNV의 최신 데이터에 따르면 2024년 11월 기준 총 27척의 대체연료 선박이 주문되었으며, 이 중 23척은 LNG 이중연료 선박으로 나타남
 - DNV의 글로벌 탈탄소화 디렉터에 따르면 11월 대체연료 선박의 대한 신규 주문이 둔화되고 있는 것으로 보이지만 이는 10월에 기록적인 주문에 여파이며 전반적인 추세는 여전히 강세를 유지하고 있다고 밝힘
- ▶ 대체연료 측면에서 두 번째로 높은 주문을 보인것은 메탄올로 연초 이후 162척의 메탄올 이중 연료 선박이 계약되었지만 메탄올 공급에 대한 우려로 관심은 줄어들고 있는 추세임
 - 메탄올 연료 투자에 가장 적극적이었던 Mearsk는 지난 8월 LNG 이중연료 선박 주문에 대한 계획을 발표한바 있으며, 이는 기존 메탄올 연료 선박에 대한 전략의 후퇴로 해석되고 있음
 - DNV에 따르면 2024년 신규 선박 주문의 대부분이 대체 연료 선박이었으며, 특히 컨테이너 부문이 이를 주도하고 있다고 밝힘

자료: <https://www.lloydlist.com/LL1151700/Orders-for-LNG-fuelled-ships-more-than-double-in-2024>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

중국, 화력 발전 확대로 11월 연료탄 수입 급증

- ▶ 세계 최대의 발전용 연료탄 수입국인 중국이 전력 생산을 확대하면서, 원자재시장정보업체 케이플러(Kpler)에 따르면 11월 중국의 연료탄 해상 수입량은 전월 대비 17% 증가한 3,750만 톤에 이를 것으로 예상됨
 - 동절기 수요 확대 및 수력 발전량 감소로 석탄 화력 발전량이 증가하면서 연료탄 수입 수요가 급증했으나 중국 자국 내 연료탄 생산량이 증가하여 수입 연료탄 가격은 상승하지 않은 것으로 나타남
 - 케이플러에 따르면 중국의 11월 호주산 연료탄 수입량은 전월 대비 약 47% 증가한 784만 톤이며, 11월 인도네시아산 연료탄 수입량은 전월 대비 약 14% 증가한 2,532만 톤으로 나타났음
- ▶ 중국의 10월 석탄 생산량은 4억 1,180만 톤으로 전년 동기 대비 약 5% 증가했으며, 국영 자산 규제 기관이 수요 충족을 위해 자국 연료탄 생산 확대를 촉구하면서 생산량은 더욱 늘어날 것으로 예상됨
 - 중국의 수력 발전량이 전년 동기 대비 약 15% 감소하는 등 2개월 연속 감소세가 나타남에 따라 석탄 발전이 주를 이루는 중국의 화력 발전량이 지난 10월 전년 동기 대비 약 2% 증가한 것으로 나타났음
 - 국제 통신사 로이터(Reuters) 통신 측은 전반적으로 중국의 연료탄 수요 증가는 중국의 석탄 생산과 연료탄 수입 증가를 통해 충족시킬 수 있으며, 이에 따라 연료탄 가격은 안정세를 나타내고 있다고 평가함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/china-sucks-up-seaborne-thermal-coal-but-domestic-output-caps-prices/>
최영재 연구원

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

건화물선 시장, 2025년 수요 둔화 전망

- ▶ 2025년 건화물선 시장에 대해 해운 전문지 로이즈 리스트(Lloyd's list)는 세계 경제 둔화와 중국 원자재 수요 감소로 인해 톤마일 수요 성장세가 둔화하고 운임 상승을 주도한 불확실성은 완화될 것이라 보도함
 - 해운시장 정보제공업체 클락슨(Clarksons) 역시 세계 경제 둔화, 파나마 운하 가뭄 해소, 트럼프 재선, 러-우 전쟁 완화 등으로 대형 건화물선 톤마일 수요가 2025년에는 1.1% 증가할 것으로 전망함
 - 또한 로이즈 리스트 측은 2025년에 러-우 전쟁과 같은 불확실성은 완화될 수 있지만 도널드 트럼프 미국 대통령 당선으로 인한 무역 전쟁은 건화물선 시장을 새로운 혼란에 빠뜨릴 수 있다고 덧붙임
- ▶ 로이즈 리스트는 건화물선 시장의 수요 측면에서 금리 인하는 원자재 가격 상승 추세와 맞물려 단기적으로 운임에 긍정적이며, 공급 측면에서도 정비 시점에 도달한 건화물선 등 일부 긍정적 요인이 있다고 보도함
 - 클락슨 측은 미-중 무역 전쟁이 재개되면 중국이 미국에서의 곡물 수입을 줄이고 브라질, 아르헨티나 등 남미 국가로부터 곡물 수입을 증가시켜 곡물 운송의 톤마일 수요가 증가할 것이라 예상하였음
 - 공급 측면에 대해 클락슨 측은 2010년 호황기에 인도된 건화물선들이 내년에 15년 주기의 정비 시점이 도달하고 있으며, 드라이 도크 가용성이 제한적인 상황임으로 선대 효율성이 저하될 것이라 덧붙임

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1151714/Dry-bulk-market-faces-slowdown-in-2025>

최영재 연구원

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



1. 주간뉴스

중국, 제품유 수출 감소로 아시아 정제시장 재편 전망

- ▶ 원자재시장정보제공업체 S&P 글로벌 인사이트(S&P Global Insights)는 중국의 수출세 환급 조정으로 제품유 환급률이 인하됨에 따라 중국 정유사들이 향후 몇 분기 동안 제품유 수출을 축소할 것이라 보도함
 - 중국의 수출세 환급 조정으로 휘발유, 경유, 항공유 등에 대한 제품유 환급률은 기존 13%에서 9%로 인하될 것이며, 이로 인해 아시아 지역 내 수급 균형이 강화되고 정제마진이 개선될 가능성이 있음
 - S&P 글로벌 인사이트 측은 중국의 2025년 제품유 수출이 휘발유는 약 55,000 배럴/일, 경유는 약 15,000 배럴/일, 항공유는 31,000 배럴/일 감소하는 등 전년 대비 약 13% 감소할 것으로 전망함
- ▶ S&P 글로벌 인사이트는 중국의 제품유 수출 감소로 아시아 지역 내 다른 국가의 정제시설들이 오세아니아, 동남아시아 등 다양한 시장에서 시장 점유율을 확대할 수 있는 기회가 확대될 것이라고 보도함
 - 아시아 최대 순수출국인 한국의 올해 1월~10월 석유제품 누적 수출량은 전년 대비 7.8% 증가한 3억 4,605만 배럴로, 중국의 제품유 수출 감소로 호주 등 오세아니아 시장에서 중국을 대체할 가능성이 높음
 - S&P 글로벌 인사이트는 동남아시아 시장에 대해서는 태국이 중국의 제품유 수출량 감소로 라오스와 캄보디아를 비롯한 여러 동남아시아 시장에서 경유 수출 점유율을 더욱 확대할 수 있을 것이라 언급함

자료: <https://www.spglobal.com/commodity-insights/en/news-research/latest-news/crude-oil/120324-commodities-2025-chinas-export-tax-rebate-cut-may-tighten-asian-middle-distillate-supply-support-cracks>

최영재 연구원

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

OPEC+, 2025년 4월까지 감산 연장

- ▶ 지난 12월 5일 OPEC+는 전 세계적인 석유 수요 부진에 대응하고 트럼프 재선에 따른 정책 변화와 원유 시장의 불확실성에 대한 우려로 최소 내년 4월까지 현재의 감산 기조를 연장하기로 결정하였음
 - 트럼프 대통령이 내년 1월 20일에 취임하면 연료 가격 인하를 강조하면서 관련 규제를 완화할 가능성이 높으며, 이에 따라 미국의 석유 및 가스 생산량이 증가하고 유가가 하락할 가능성 역시 높음
 - 또한 트럼프 정부의 관세 인상, 이란 제재 강화 등의 정책들은 원유 시장에 상반된 영향을 미칠 것이라 예상되는 가운데, 트럼프 2기 정부의 정책들은 전반적으로 유가 하방 압력을 상승시킬 가능성이 높음
- ▶ 2024년 1월~11월 아시아의 원유 수입량은 전년 동기 대비 37만 배럴/일 감소한 약 2,652만 배럴/일로, 2024년 아시아 석유 수요가 지난해 대비 104만 배럴/일 증가할 것이라는 OPEC의 최근 전망과 상반됨
 - 아시아 지역의 원유 수입량 감소의 주요 원인은 세계 최대의 원유 수입국인 중국의 부진한 경제와 전기차로의 구조적 변화 추세를 들 수 있으며, 이는 OPEC 및 전문가들의 예측과는 상반된 결과임
 - OPEC+는 586만 배럴/일의 감산을 유지함으로써 75 달러/배럴 수준의 유가를 유지하는 상황이나, 유가를 지키려는 감산 연장이 시장 점유율 하락으로 이어질 수 있는 딜레마에 직면해 있음

자료: <https://www.reuters.com/markets/commodities/opec-kicks-can-again-trump-is-added-demand-dilemma-russell-2024-12-05/>

최영재 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	12월 1주					
	주간평균운임	전주대비차이		'25년 1월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	13,998	▼ -6,579	-32.0 %	11,776	▼ -7,107	-37.6 %
파나막스선 5TC (달러/일)	9,243	▼ -142	-1.5 %	9,353	▼ -428	-4.4 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	10,334	▼ -85	-0.8 %	8,911	▼ -1,280	-12.6 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange ▲ 상승 ▼ 하락 혼조

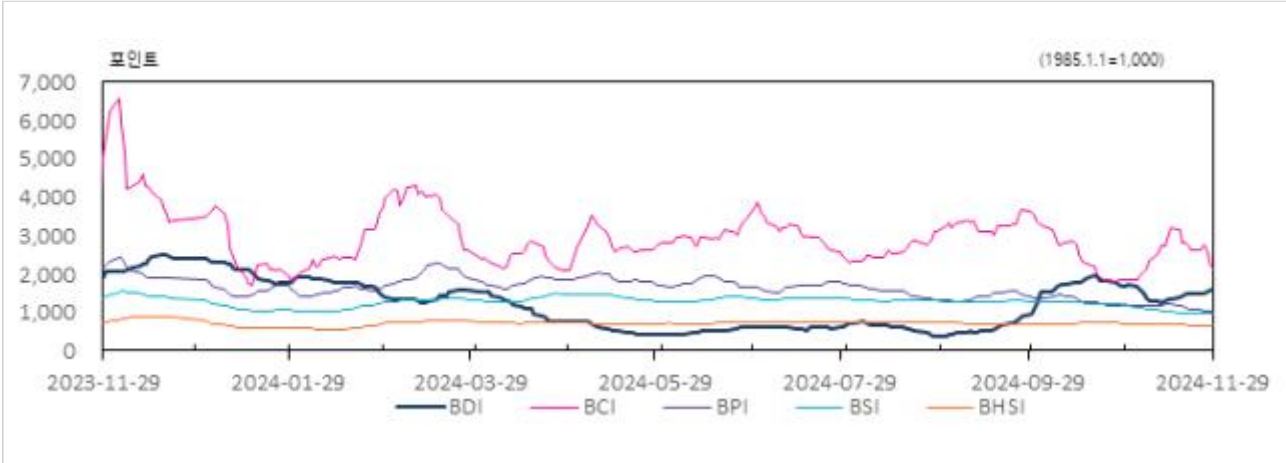


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		12월 1주	전주 대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
선형별 운임	운임지수 BDI	1,208	▼ -270	530	3,346	1,378	965	3,369	1,934
	케이프(5TC)	13,998	▼ -6,579	2,246	21,814	11,848	2,505	38,169	16,177
	파나마스(5TC)	9,243	▼ -142	7,277	16,669	12,276	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	10,334	▼ -85	6,874	14,703	10,928	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	11,717	▼ -214	7,763	12,703	10,317	11,941	32,166	21,337
1년 용선료	케이프	19,000	▼ -1,250	13,750	25,125	17,161	12,250	31,500	21,406
	파나마스	13,750	▲ 125	12,050	18,750	15,202	15,250	30,750	22,072
	수프라막스	13,625	▼ -500	12,438	18,625	15,131	14,375	33,250	22,832
	핸디	12,000	▼ -875	9,750	15,500	12,512	12,375	29,000	20,387
건화물선 시장(FFA)									
		'25년 1월물		'25년 1분기물		2025년물		2026년물	
		12월 1주	전주 대비	12월 1주	전주 대비	12월 1주	전주 대비	12월 1주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	11,776	▼ -7,107	11,783	▼ -1,236	18,158	▼ -828	18,231	▼ -916
	파나마스(5TC)	9,353	▼ -428	10,336	▲ 108	11,903	▼ -135	11,748	▼ -96
	수프라막스(10TC)	8,911	▼ -1,280	9,531	▼ -36	10,809	▼ -244	10,718	▼ -145
	핸디(7TC)	9,725	▼ -1,415	9,834	▲ 172	10,680	▼ -110	10,305	▼ -188

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



2 시장동향

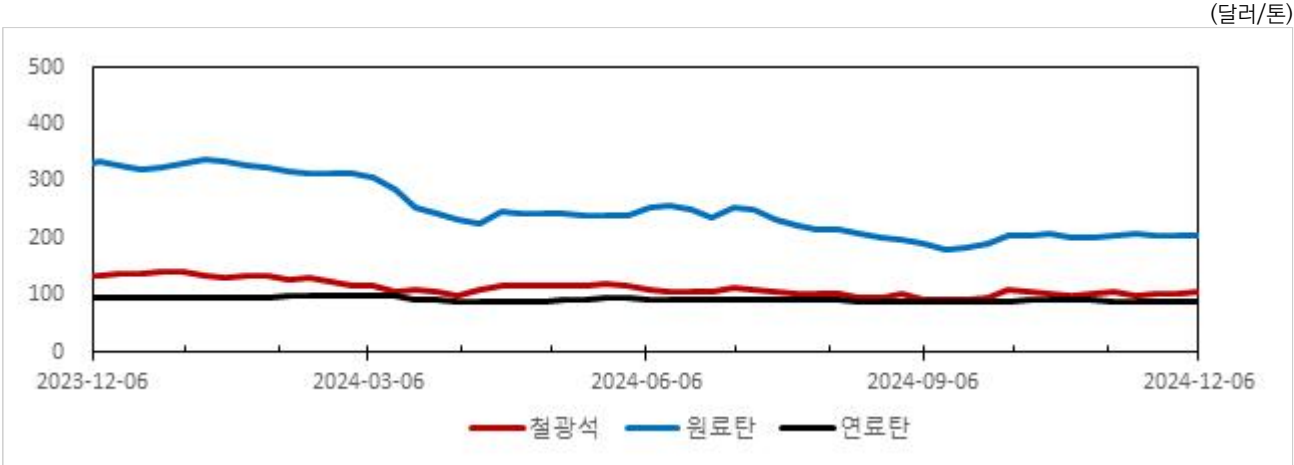
원자재 가격

(달러/톤)

구분	2024년		전주 대비 차이				2023년			
	12월 1주	전주 대비					12월 1주	연평균	최저	최고
철광석	105.9	103.9	▲ 2.0	1.9	%		133.8	120.5	117.9	123.1
원료탄	202.9	203.1	▼ -0.2	-0.1	%		333.2	305.4	303.6	307.3
연료탄	87.8	87.6	▲ 0.2	0.3	%		94.1	135.6	134.2	136.9
대두	363.6	362.6	▲ 1.0	0.3	%		479.4	519.8	460.2	573.9
옥수수	167.5	165.7	▲ 1.8	1.1	%		183.3	259.8	258.9	260.6

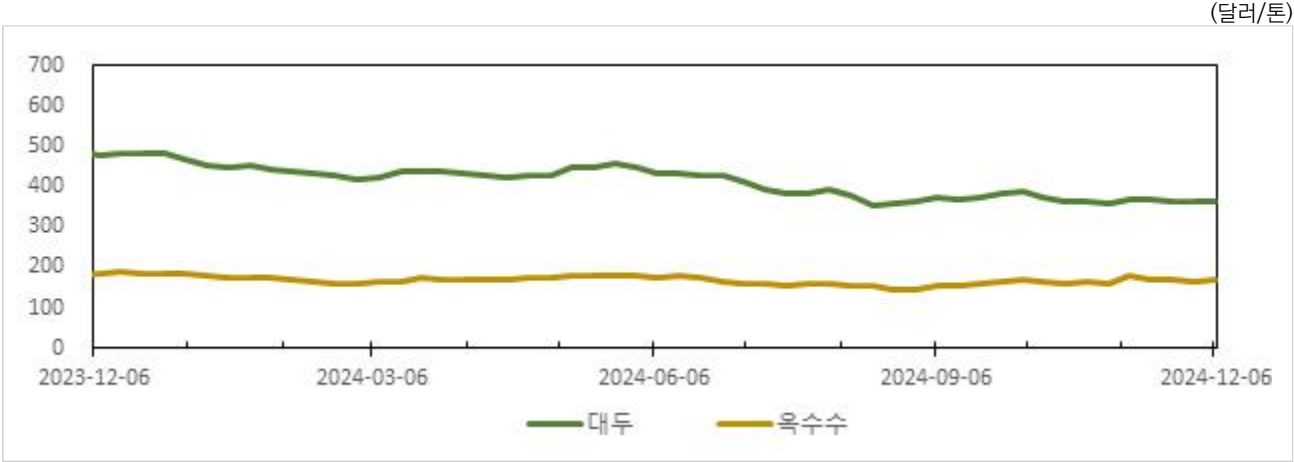
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT) ▲ 상승 ▼ 하락 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

케이프선

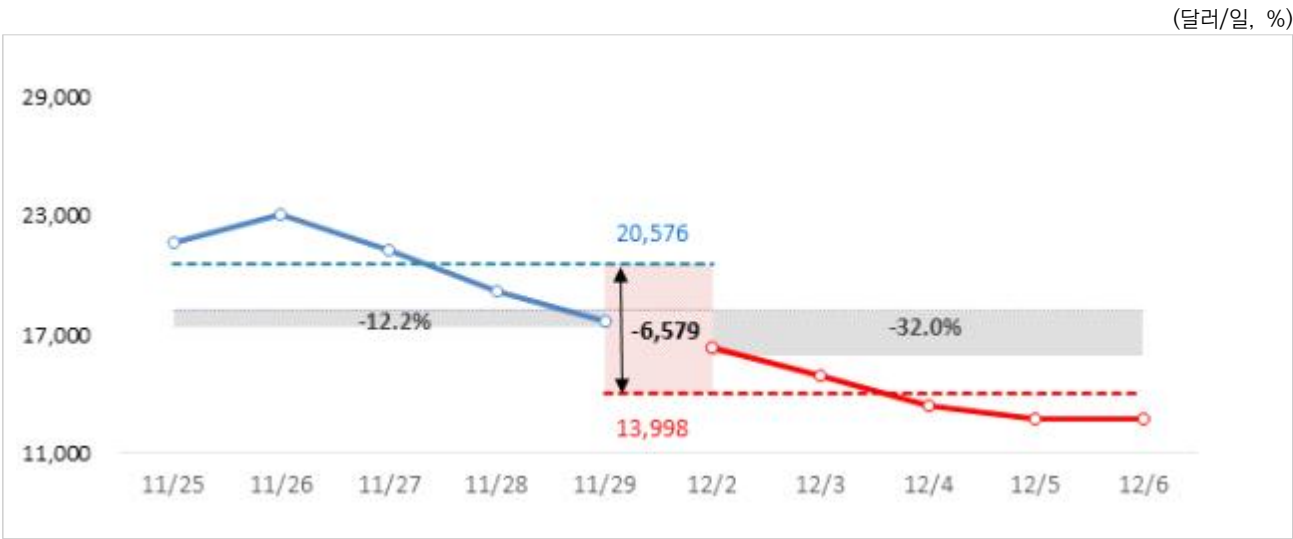
(운임) 케이프선 운임이 전주(11월 4주) 대비 32.0% 하락한 13,998달러/일을 기록함

선박 공급의 과잉으로 인해 운임에 하방압력이 크게 작용하고 있음

(동향) 중국의 주요 항만 재고 전년 대비 33% 높은 수준

12월 5일 중국 주요 항만(45개)의 철광석 재고가 1억 5,000만 톤으로 전주 대비 10만 3천 톤(0.1%) 감소함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		12월 1주	11월 4주	전주대비차이	
BCI		1,688	2,481	▼	-793 -32.0%
스팟운임(5TC)		13,998	20,576	▼	-6,579 -32.0%
용선료	6개월	17,200	20,625	▼	-3,425 -16.6%
	1년	19,000	20,250	▼	-1,250 -6.2%
	5년	19,025	19,000	▲	25 0.1%
FFA	11월물	11,776	18,883	▼	-7,107 -37.6%
	'25년 1분기물	11,783	13,019	▼	-1,236 -9.5%
	'25년	18,158	18,987	▼	-828 -4.4%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

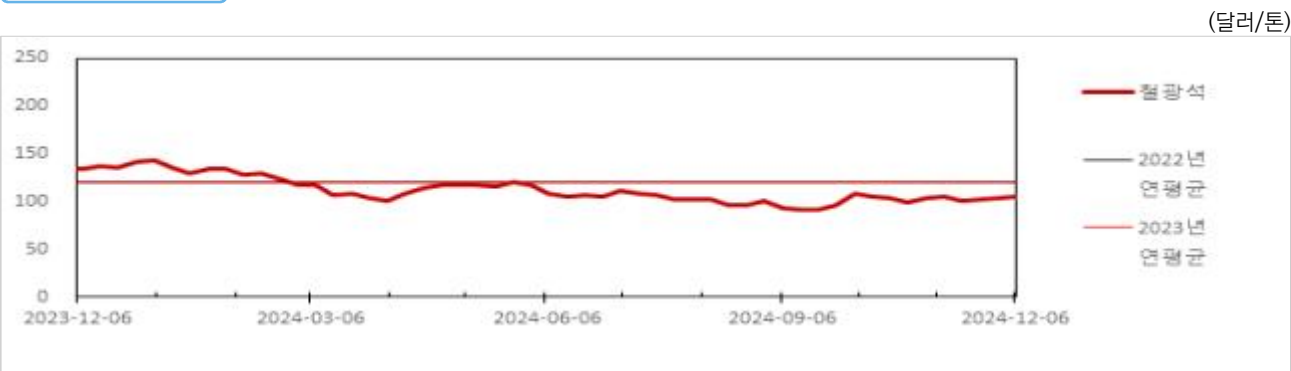
▲ 상승 ▼ 하락 혼조



3 케이프선-동향분석

철광석 가격 : 전주 대비 1.9% 상승한 105.9달러/톤 기록

철광석 가격 추이



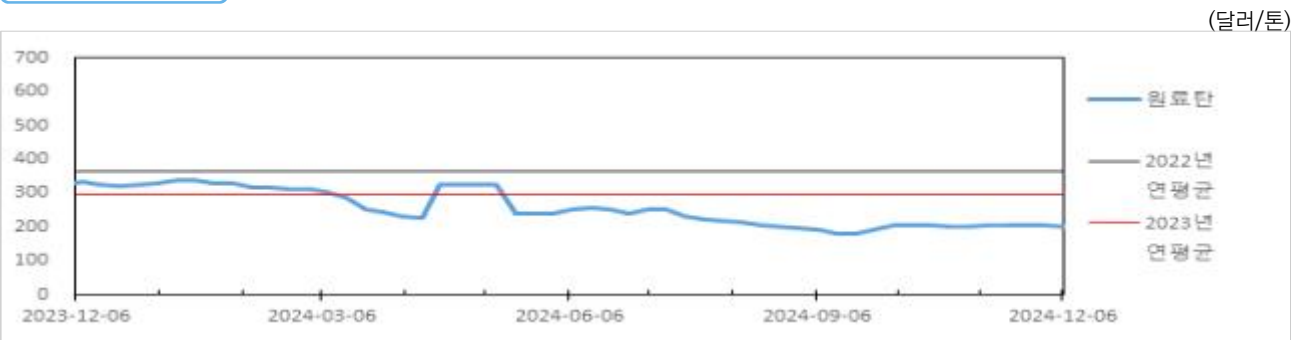
자료: Clarkson

		(달러/톤)			
구분	철광석 가격	전주대비차이			
11월 2주	99.9	▼	-4.7	-4.5	%
11월 3주	101.4	▲	1.5	1.5	%
11월 4주	103.9	▲	2.5	2.5	%
12월 1주	105.9	▲	2.0	1.9	%

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

원료탄 가격 : 전주 대비 0.1% 하락한 202.9달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

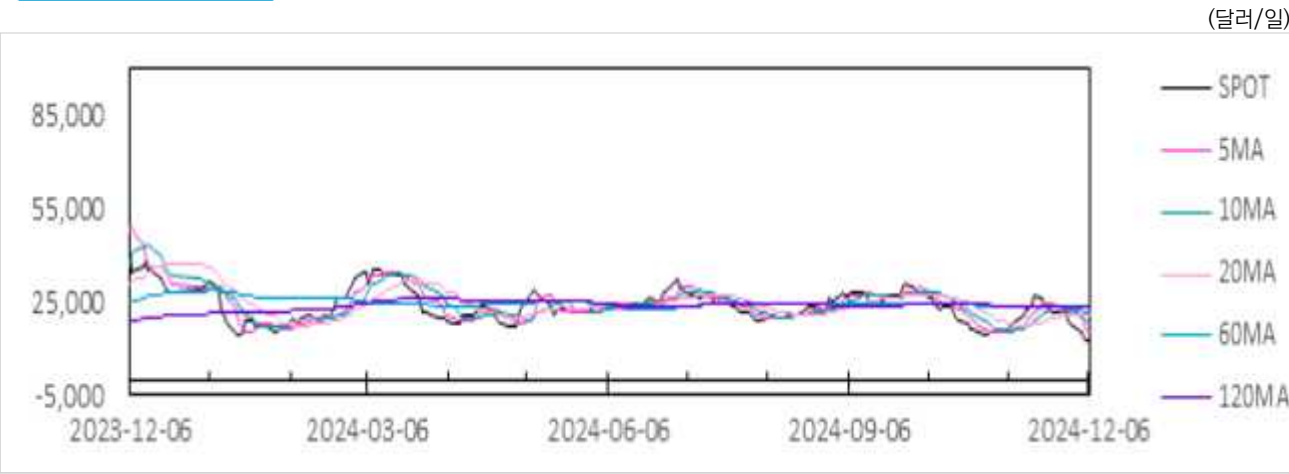
		(달러/톤)			
구분	원료탄 가격	전주대비차이			
11월 2주	206.2	▲	1.6	0.8	%
11월 3주	203.9	▼	-2.3	-1.1	%
11월 4주	203.1	▼	-0.8	-0.4	%
12월 1주	202.9	▼	-0.2	-0.1	%

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

파나막스선

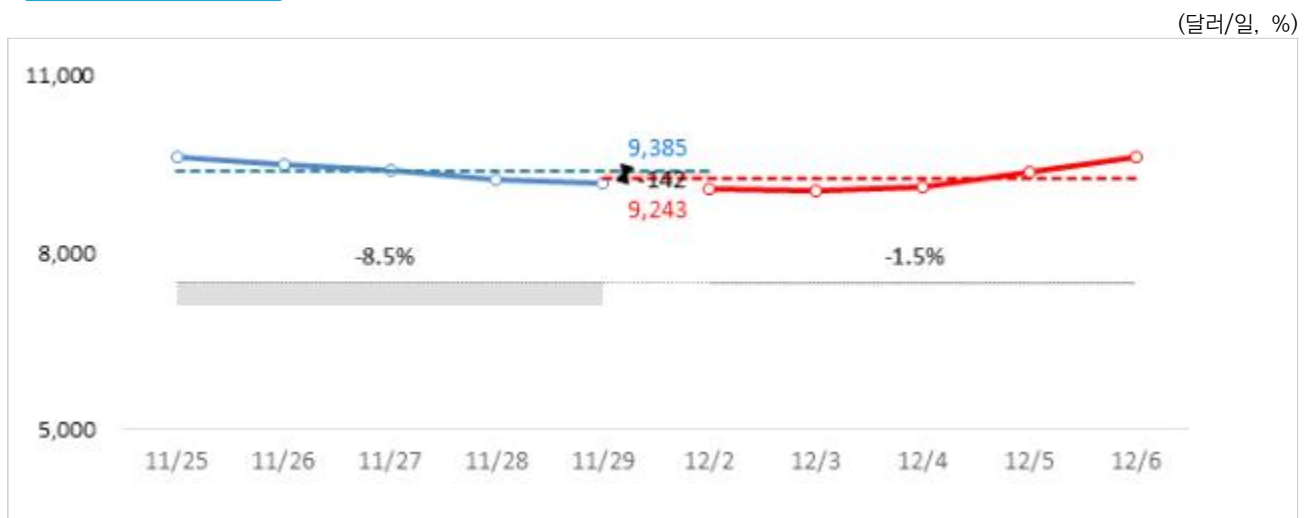
(운임) 전주 대비 1.5% 하락한 9,243달러/일 기록

- 시장 내 선박 공급 증가로 인해 운임이 하락함

(동향) 11월 브라질 곡물 수출 감소, 브라질산 곡물 수출이 호주산으로 대체

- 11월 브라질의 곡물 수출량은 730만 톤으로 전년 대비 42% 감소한 수준임. 이는 바이오연료의 원료로 사용하기 위해 대두 분쇄량이 증가한 데다 극심한 강우로 인해 옥수수의 수확량이 감소했기 때문임
- 또한 브라질 타파조스강의 수위 저하로 인해 농업 지역인 마투그루스 등에서 바지선 운영이 중단되면서 수출에 차질이 발생함. 이러한 수출 차질로 인해 브라질산 곡물이 호주산으로 대체 되면서 톤-마일 감소가 운임에 부정적 영향을 미쳤다는 분석임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		12월 1주	11월 4주	전주대비차이		
BPI		1,027	1,043	▼	-16	-1.5 %
스팟운임(5TC)		9,243	9,385	▼	-142	-1.5 %
용선료	6개월	14,000	13,625	▲	375	2.8 %
	1년	13,750	13,625	▲	125	0.9 %
	5년	12,675	12,625	▲	50	0.4 %
FFA	11월물	9,353	9,781	▼	-428	-4.4 %
	'25년 1분기물	10,336	10,228	▲	108	1.1 %
	'25년	11,903	12,038	▼	-135	-1.1 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

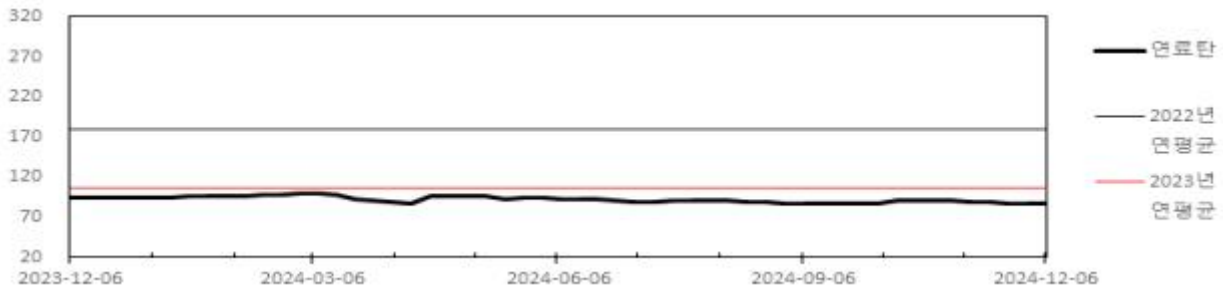


3 파나마스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 0.3% 상승한 87.8달러/톤 기록

연료탄 가격 추이

(달러/톤)



자료: Clarkson



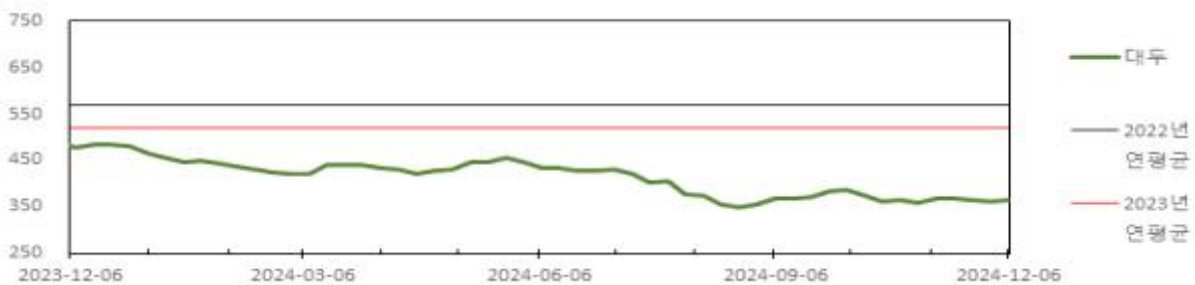
구분	연료탄가격	전주대비차이		
11월 2주	88.3	▼ -0.9	-1.0	%
11월 3주	87.9	▼ -0.4	-0.4	%
11월 4주	87.6	▼ -0.4	-0.4	%
12월 1주	87.8	▲ 0.2	0.3	%

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 0.3% 상승한 363.6달러/톤 기록

대두 가격 추이

(달러/톤)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



구분	대두 가격	전주대비차이		
11월 2주	367.7	▼ -0.3	-0.1	%
11월 3주	364.5	▼ -3.2	-0.9	%
11월 4주	362.6	▼ -1.9	-0.5	%
12월 1주	363.6	▲ 1.0	0.3	%

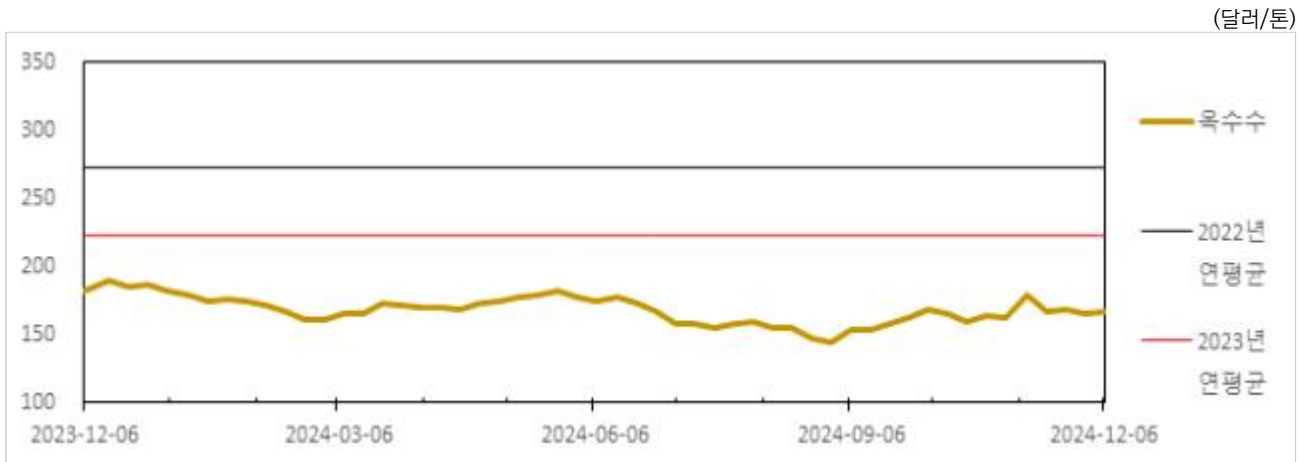
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



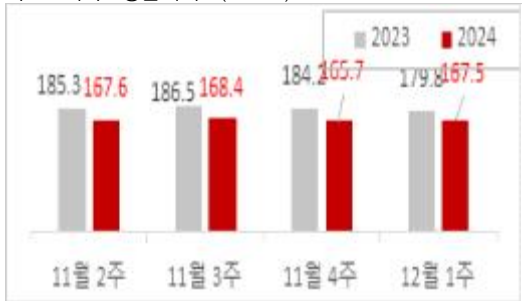
3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 전주 대비 1.1% 상승한 167.5달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

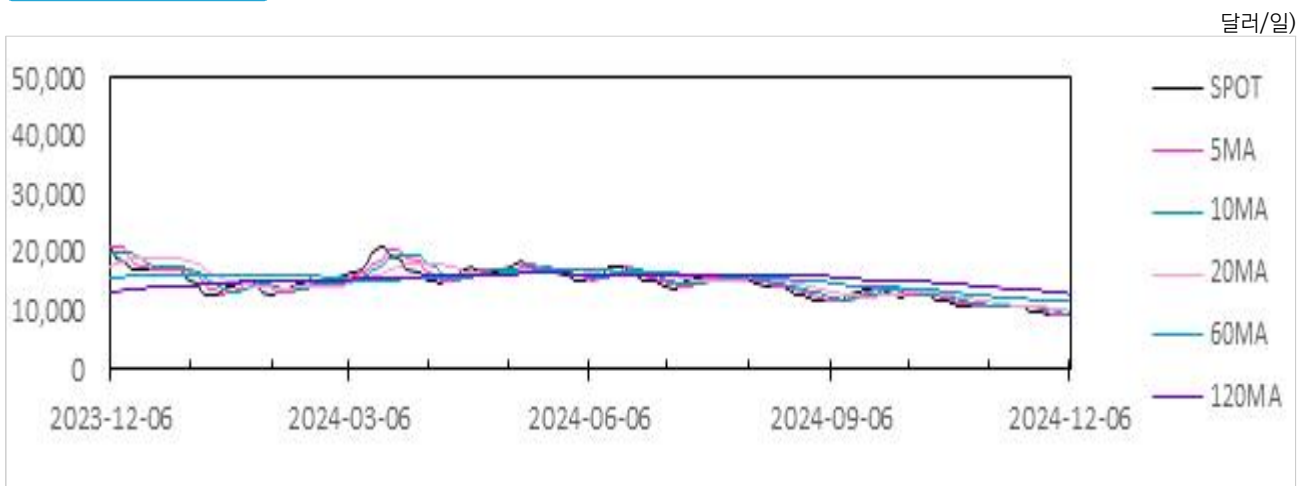


자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

구분	옥수수 가격	전주대비차이
11월 2주	167.6	▼ -11.5 -6.4 %
11월 3주	168.4	▲ 0.9 0.5 %
11월 4주	165.7	▼ -2.7 -1.6 %
12월 1주	167.5	▲ 1.8 1.1 %

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

수프라막스선

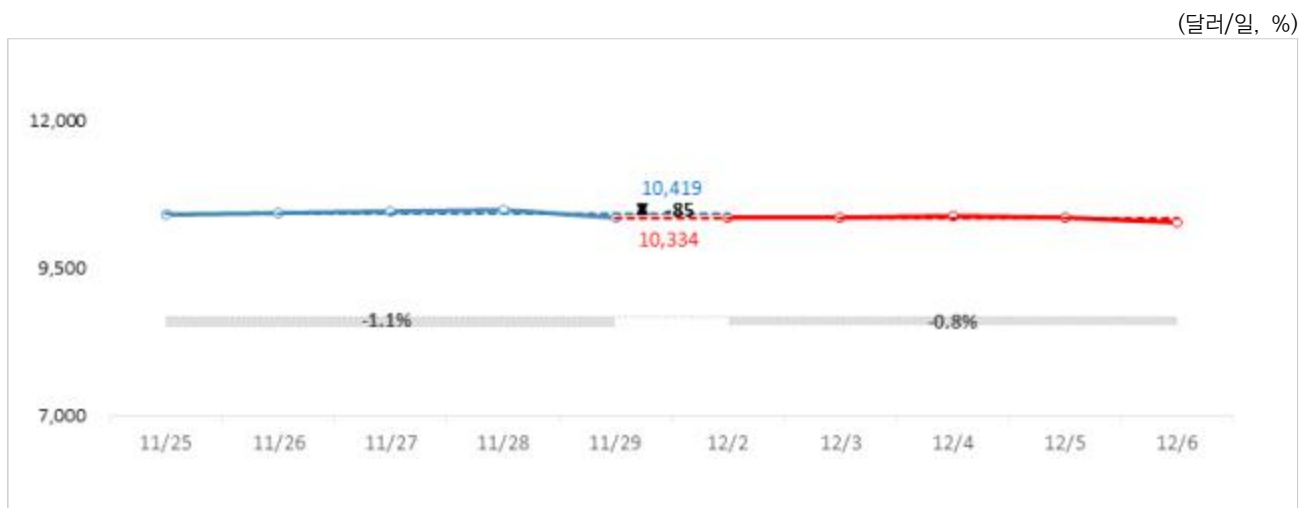
(운임) 전주 대비 0.8% 하락한 10,334달러/일 기록

- USG 지역에서 시장에 유입되는 신규 물동량이 증가했으나, 중국과 인도의 석탄 수요 감소가 증가분을 상쇄하면서 운임이 보합세를 기록함

(동향) 중국의 석탄 수입처 다변화 전략에 따른 해상물동량 감소

- 외신에 따르면 호주산 석탄에 대한 의존도가 높은 중국이 수입처 다변화를 시도한 결과 2023년 기준 중국의 석탄 수입량 중 호주산이 차지하는 비중이 11%로 감소한 반면 러시아와 몽골산 석탄 수입 비중이 늘어난 것으로 분석됨. 이로 인해 육상으로 운송되는 석탄 수입 비중이 증가한 것으로 파악됨. 2015년에서 2022년까지 해상을 통해 수입된 석탄 비중이 93%였으나 2023~2024년에는 76%까지 축소된 것으로 나타남

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		12월 1주	11월 4주	전주대비차이	
BSI		979	985	▼ -7	-0.7 %
스팟운임(10TC)		10,334	10,419	▼ -85	-0.8 %
용선료	6개월	14,125	14,125	- -	- %
	1년	13,625	14,125	▼ -500	-3.5 %
	5년	14,500	14,500	- -	- %
FFA	11월물	8,911	10,191	▼ -1,280	-12.6 %
	'25년 1분기물	9,531	9,567	▼ -36	-0.4 %
	'25년	10,809	11,053	▼ -244	-2.2 %

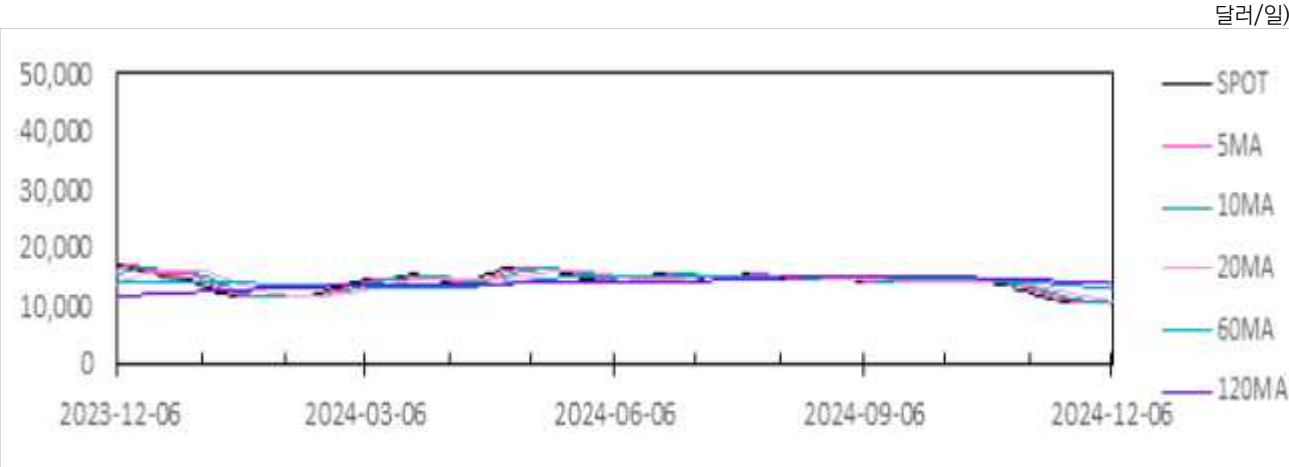
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 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 23p 상승한 2,257p를 기록

(운임) 컨테이너 운임지수(SCFI)는 전주에 이어 2주 연속 상승

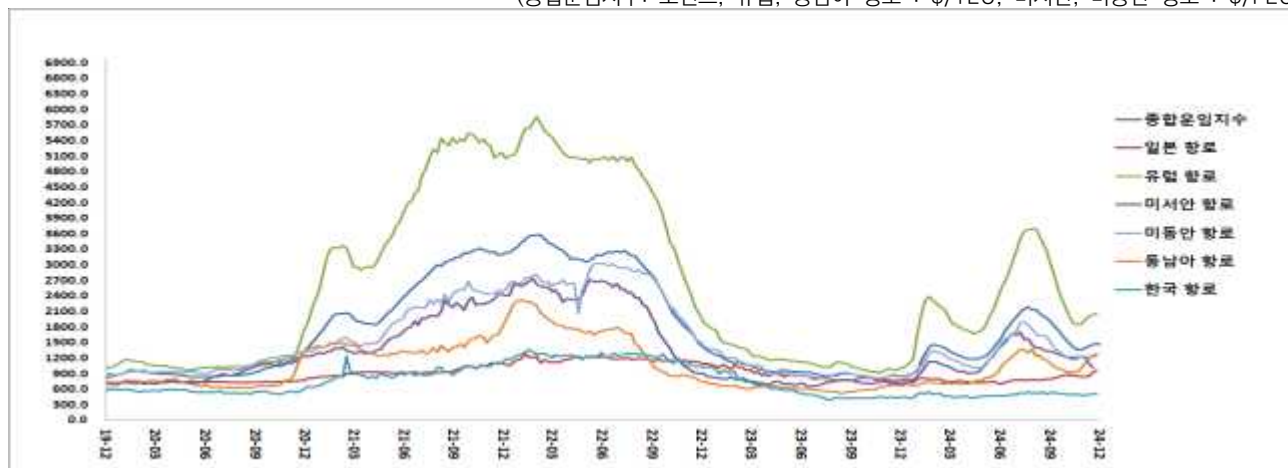
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 주요 원양항로 운임은 소폭 하락했으나 남미 및 중동 운임이 큰 폭으로 상승함

(현황) 중국발 수요 증가로 인한 주요 항로 운임 하락 폭 감소

- 아시아-북미 서부 항로는 중국발 물량 회복으로 운임 하방 압력이 다소 완화되고 있는 추세임. 일부 선사가 15일부 운임인상 계획을 공표한 가운데, 1월 미 동부 파업 가능성이 GRI 성공에 영향을 미칠 가능성이 있음
- 아시아-유럽 항로 운임은 희망봉 우회로 인한 서비스 정지성 회복이 여전히 더딘 상황에서 연말 성수기 수요 상승으로 인한 추가 운임 상승 가능성이 있을 것으로 전망됨

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)

		12월 1주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임	종합운임지수 SCFI	2,257	23	1,731	3,734	2,512	887	1,760	1,006
	유럽항로	3,030	-9	1,943	5,051	3,143	562	2,694	882
	미서안항로	3,309	-36	2,775	8,103	5,034	1,148	2,553	1,607
	미동안항로	4,924	-30	3,931	9,945	6,511	2,010	3,559	2,529
	한국항로	138	-1	138	172	154	131	238	161
	일본항로	309	2	297	309	303	306	927	337
	동남아항로	682	22	259	753	473	140	208	173.8

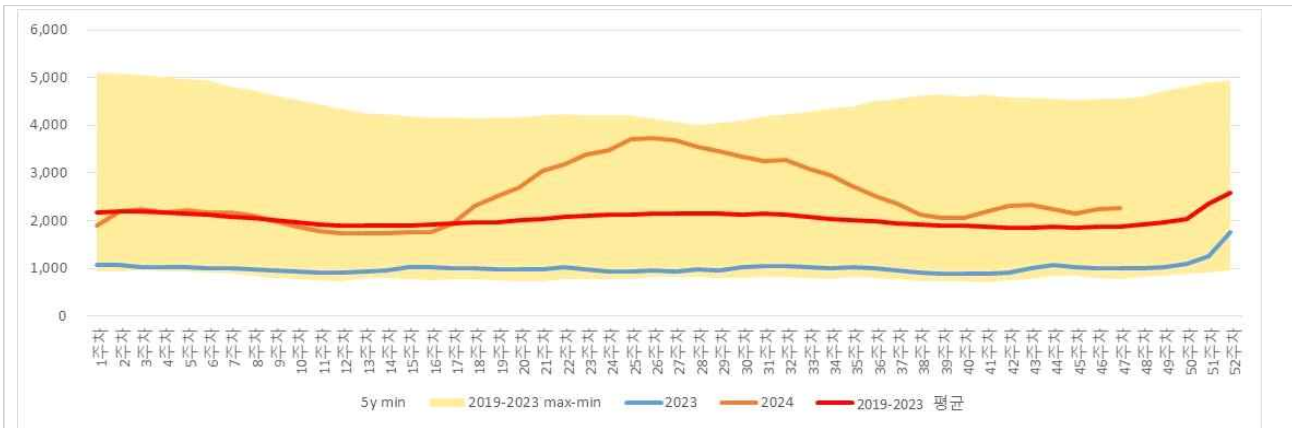
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



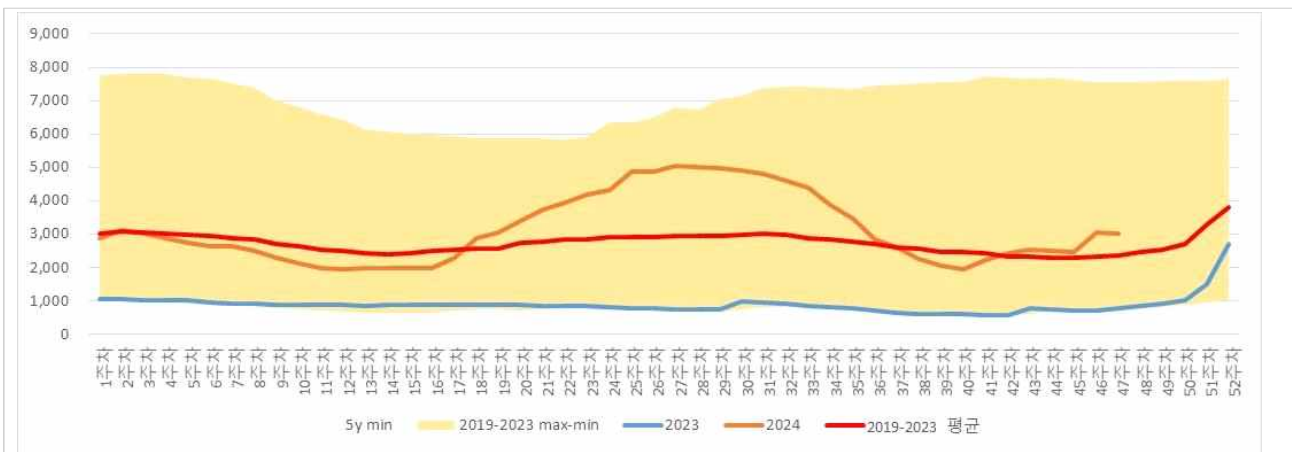
2 운임전망

| 12월 2주('24.12.9~'24.12.13)

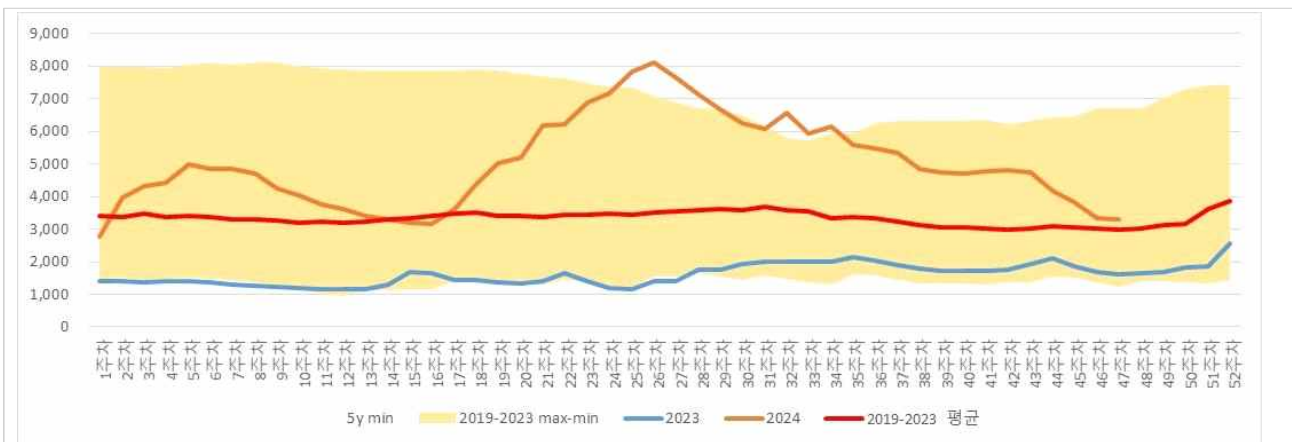
SCFI 지수는 상승할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 상승할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 상승할 것으로 전망





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

■ 유조선 WS(VLCC World Scale) : 금주 유조선 WS는 전주 대비 2.0p 하락한 43.4를 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

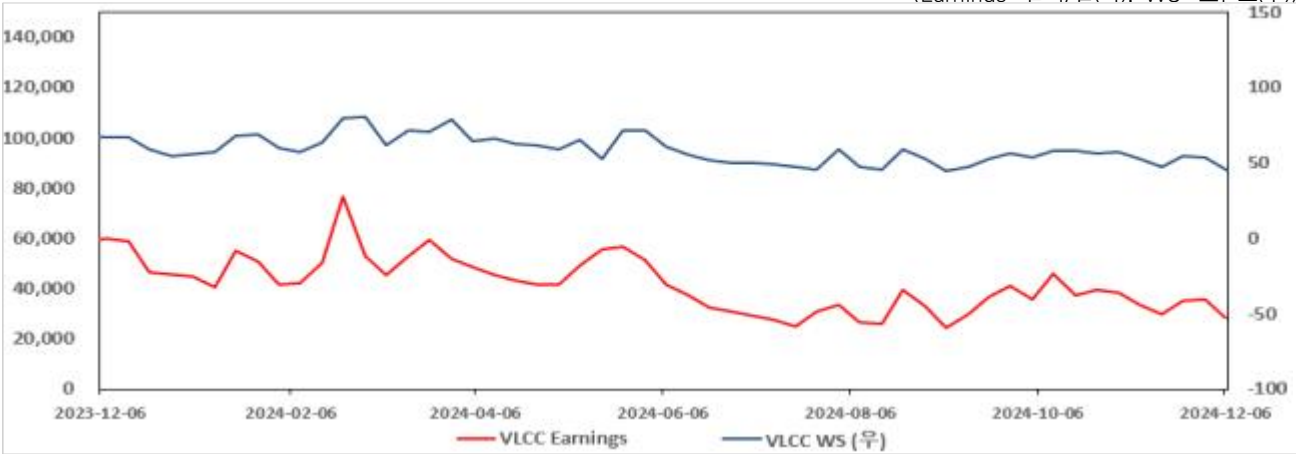
구분	12월 1주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	43.4	▼	2.0	4.4 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	28.0	▼	2.0	6.7 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	43.0	▼	3.0	6.5 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	49.0	▼	4.0	7.5 %

(동향) OPEC+ 감산 연장, 원유 수요 약세에 따른 선박 수급 불균형 지속으로 시황 악화

- 유조선 시황은 OPEC+의 감산 연장 공식화, 공격적인 경기 부양책 시행에도 중국의 원유 수요 지속 둔화 전망 등 글로벌 원유 공급 감소와 수요 둔화가 맞물리며 지난 주에 이어 연내 최저 수준의 운임을 나타냄
- OPEC+는 지난 5일 개최된 정례회의에서 원유 감산 완료 시기를 당초 예정한 2025년에서 1년 연장하기로 합의하면서 2026년까지 감산을 연장하기로 함. 이같은 OPEC+의 감산 연장은 유가 방어를 위한 것으로 해석되며, 향후 시장 수급 변동 추이 등에 따라 변경될 수 있을 것으로 분석됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		12월 1주	전주대비	2024년			2023년		
유조선 시장(현물)				최저	최고	평균	최저	최고	평균
중동-중국	운임지수	43	-2	43	80	58	31	94	57
항로(TD3C)	평균 수익	22,398	-3,931	20,609	74,778	35,755	2,945	97,526	36,033
VLCC	1년 용선료	39,250	-250	39,250	48,500	46,138	36,500	50,000	41,303

자료: Clarkson

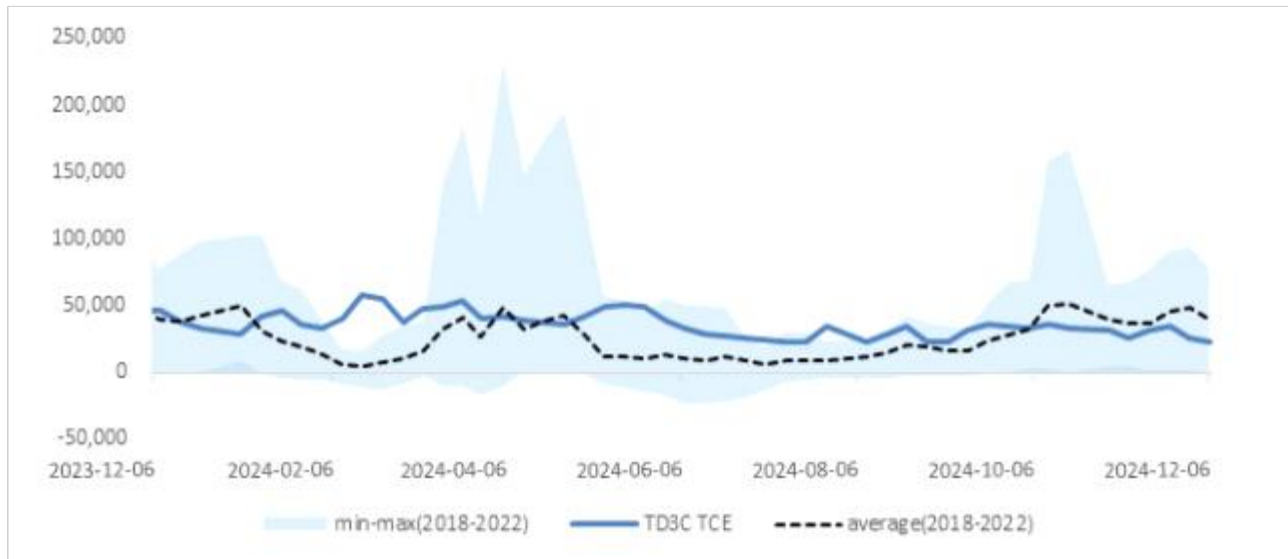


1 유조선-기술분석

중동-중국 항로는 하락 추세가 이어지며 올해 최저 수준에 도달함

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

(달러/일)

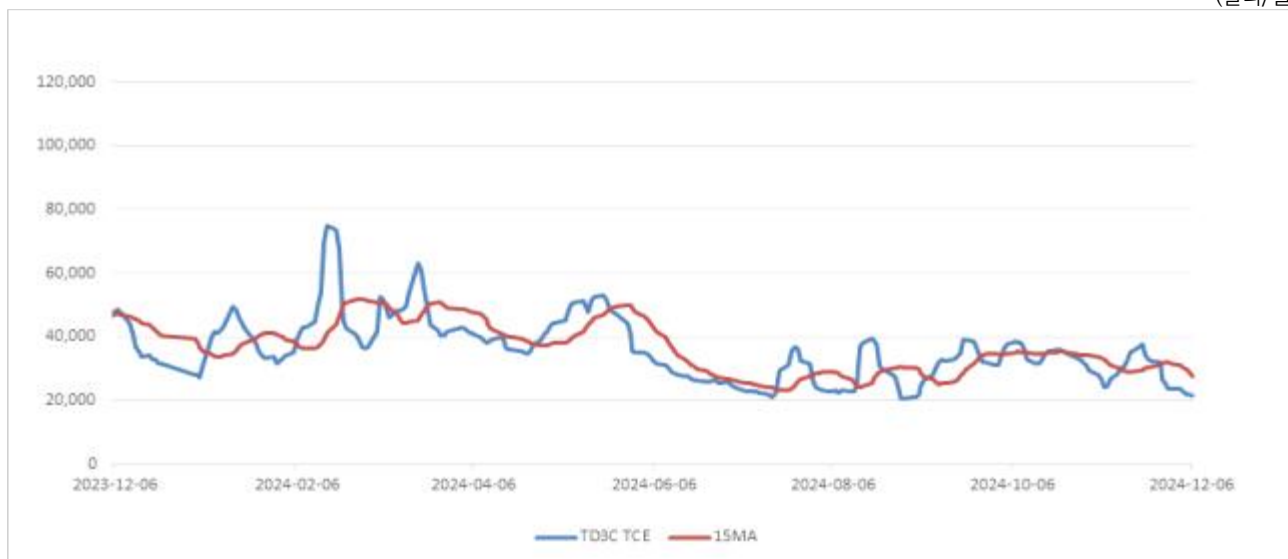


자료: Clarkson

수익 추세선은 하락 압력이 가중되면서 지속적으로 약세를 보임

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

■ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 금주 석유제품선 WS는 전주 대비 4.1p 상승한 123.8을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 소폭 상승세를 보임

(달러/톤)

구분	12월 1주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	123.8	▲	4.1	3.4 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	110.0	▼	10.0	8.3 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	110.0	-	15.0	12.5 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	135.0	▲	15.0	12.5 %

(동향) 동절기 진입으로 인한 소비 개선, 성악 확대에 따른 물동량 증가 등으로 시황 강보합세 유지

- 성악 확대와 성수기 진입으로 물동량 증가 추세가 지속됨에 따라 가용 선대가 점진적으로 소진되면서, 이에 따라 석유제품선 시황은 강보합세를 보이고 있음
- 현재 동절기의 계절적 요인에도 불구하고 정제마진은 약세 국면을 지속하고 있으며, 최근 이스라엘-시리아 휴전에도 불구하고 친이란 세력의 활동 지역인 이라크 등 산유국을 중심으로 중동위기가 재확산될 수 있다는 우려가 발생하면서 석유제품 시장의 변동성이 확대되고 있음

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		12월 1주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	124	4	119	348	205	139	266	187
	평균 수익	14,656	-1,247	11,218	59,894	30,701	15,516	50,916	29,371
MR	1년 용선료	21,500	0	21,500	41,750	28,125	24,000	31,250	26,832

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

자료: Clarkson

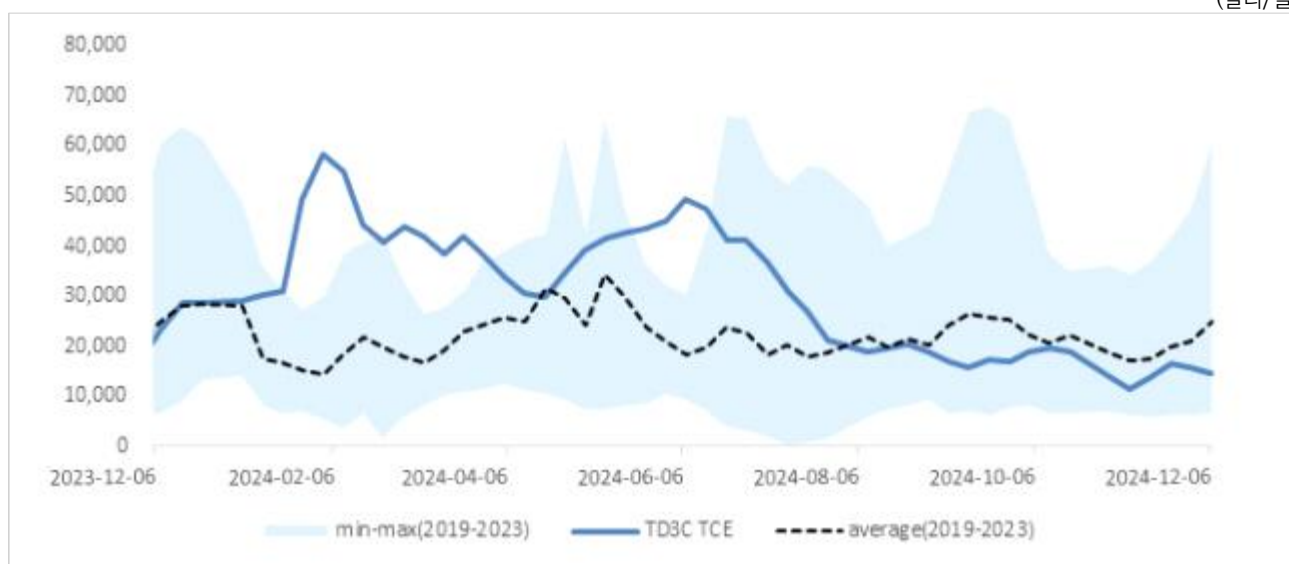


2 석유제품선-기술분석

I 수익 추세선은 전주 대비 소폭 하락추세를 나타냄

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

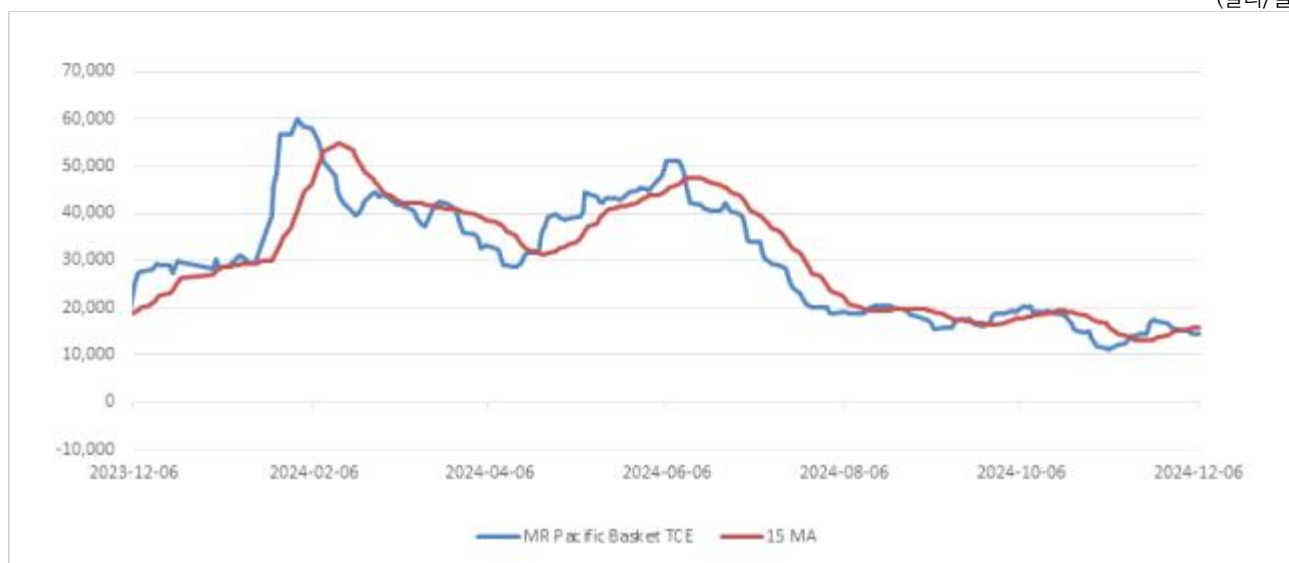


자료: Clarkson

I 수익 추세선은 전주에 이어 보합세를 유지하고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 31.8p로 전주와 동일함

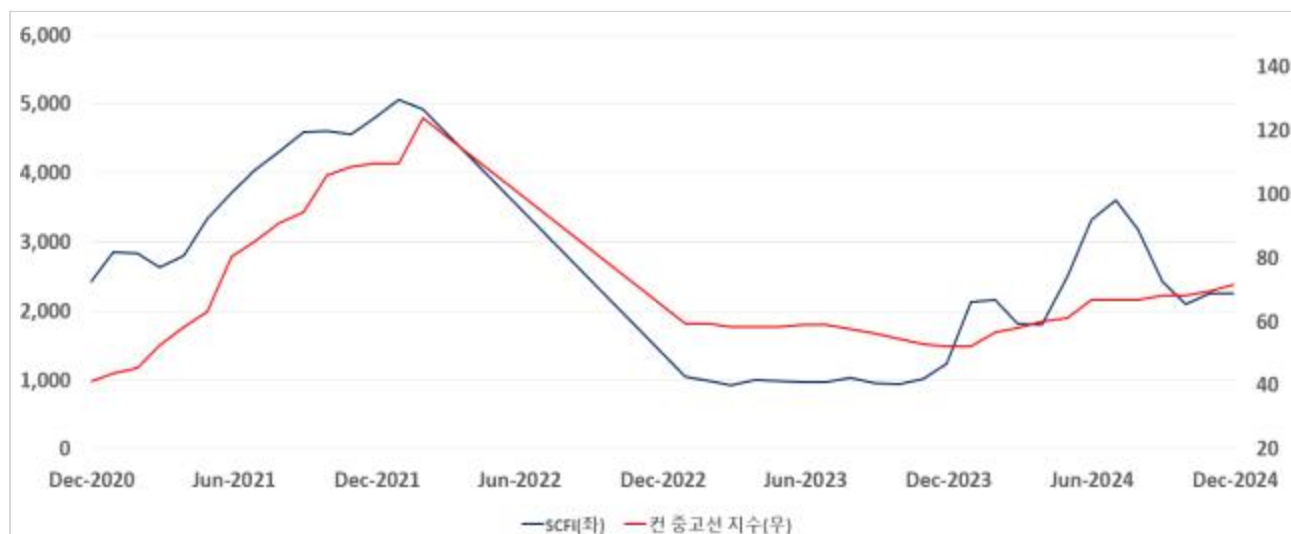
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너 중고선가 지수는 71.6p로 전월 대비 2.1p 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



거래실적					('24.12.01~'24.12.09)			
선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Summer Lady	1999	72,083	DWT	2024-12-06	6.00	AIMS Shipping	Middle Eastern interests
Gas C'rier	Bashundhara LPG Challenger	2003	82,200	cu.m.	2024-12-04	53.00	Bashundhara LP Gas	UAE interests
Offshore	Pride	2014	130	LOA	2024-12-04		FTAI Pride	Undisclosed interests
Bulk	K. Confidence	2013	181,488	DWT	2024-12-03	34.50	SK Shipping	Undisclosed interests
Bulk	K. Victory	2012	181,500	DWT	2024-12-03	32.50	SK Shipping	Undisclosed interests
Bulk	OTSL Artemis	2008	177,030	DWT	2024-12-03	24.00	Ocean Treasure Shpg	Undisclosed interests
TankChem	Songa Breeze	2009	19,998	DWT	2024-12-03	24.00	Arne Blystad AS	Chinese interests
Container	Sparkle	2009	2,553	TEU	2024-12-02	23.00	Mitsui OSK Lines	Clients of MSC
Bulk	Uni Challenge*	2012	29,078	DWT	2024-12-02	22.00	Uni-Asia Shpg (HK)	Undisclosed interests
Bulk	Victoria Harbour*	2011	29,100	DWT	2024-12-02		Uni-Asia Shpg (HK)	Undisclosed interests
Offshore	Seacor 88*	2013	6,961	HP	2024-12-02	22.50	Seacor Marine	Undisclosed interests
Offshore	Seacor 888*	2013	6,961	HP	2024-12-02		Seacor Marine	Undisclosed interests



6. 주요 해운지표

(2024.11.25 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	12월 평균	2024년			2023년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	-	-	-	-	-	-
유조선(5년)	VLCC	115	-1	115	106	116	114	98	105	100
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	30	-2	30	15	30	25	15	21	19

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)									
건화물선 Panamax	36	0	36	35	37	36	33	35	34
유조선 VLCC	129	-1	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	457	5	457	407	522	472	367	592	471
	Singapore	458	-10	458	439	536	486	378	580	470
	Korea	499	-7	499	475	563	516	439	583	501
	Hong Kong	495	1	495	456	568	501	421	577	491
VLSFO	Rotterdam	502	-11	502	502	615	558	514	631	570
	Singapore	554	1	554	553	657	614	554	705	622
	Hong Kong	590	0	590	583	680	623	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	990	957	1,277	1,108	1,253	1,544	1,391
	밀(국제)	557	9	552	524	700	580	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