

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2024년 04월 08일
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	24

건화물선 지난주 케이프선 운임은 전주 대비 18.0%하락한 19,612달러/일 기록

컨테이너선 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 14p 상승한 1,745p 기록

탱커선 지난주 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 1.6p 상승한 66.0p를 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

2024년 글로벌 폐선량 실적 저조

- ▶ BIMCO가 발표한 데이터에 따르면 전반적인 선박 수요 강세로 인해 노후 선박들이 지속 운항을 하고 있어 2024년 폐선량은 지난 2008년 금융 위기 이후 최저 수준을 기록하고 있는 것으로 나타남
 - 글로벌 선박의 폐선량은 지난 9분기 연속 약 3백만톤을 기록했었지만 2024년 1분기 폐선량은 2백만톤에 불과한 것으로 나타남
 - BIMCO는 연이은 시장 충격에 따른 수요 증가와 낮은 주문량으로 인해 노후 선박들이 평년보다 오랫동안 운항을 유지하고 있다고 밝힘
- ▶ BIMCO에 따르면 홍해 항해의 종단을 선박 수요를 상승시킨 주요 요인으로 지적했으며, 유조선 및 건화물 부문에 지속적인 영향을 미친 러시아 석유 및 석탄 수출에 대한 제재 또한 지적함
 - 높은 수요와 운임으로 인해 선박 폐선이 낮은 수준을 유지하는 반면, 최근 몇 년 동안 지속된 유조선 및 벌크선의 적은 신조 발주는 선박 폐선 수준을 낮추는데 기여했다고 밝힘
 - 하지만 홍해 항로 안정화 시 유류 선박이 증가할 것으로 예상되어 선박의 폐선량은 향후 몇 년 안에 필연적으로 반등할 것이라고 언급함

자료: <https://www.lloydlist.com/LL1148734/Scrapping-hits-the-rocks-as-demand-stays-strong>

최건우 부연구위원

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

홍해 안보 위협으로 컨테이너 유류선박 비중 하락

- ▶ 알파라이너 통계에 따르면 최근 글로벌 컨테이너 유류선박 비중은 1% 미만으로서 이는 지난 코로나19 팬데믹 수준이라고 밝힘
 - 2024년 글로벌 컨테이너 유류선박 비중은 2월 기준 0.7%, 3월 기준 0.9%를 기록하며 공급망 위기가 최고조에 달했던 2022년 2월 이후 가장 낮음
 - 또한 컨테이너선 용선에 대한 수요는 코로나 이전 수준을 초과하는 임대 요율로 양호하며 폐선은 저조한 수준을 기록한 것으로 나타남
- ▶ 컨테이너선 수요에 대한 전망은 홍해항로 안보에 대한 위협이 얼마나 오랫동안 지속되는지 여부에 달려 있다고 밝힘
 - 컨설팅 회사 Vespucci Maritime에 따르면 홍해 상황이 언제 해결될지는 알 수 없으며 수 년 동안 지속되는 시나리오도 배제할 수 없다고 언급함
 - 또한 후티 반군의 홍해 지역 공격으로 인해 컨테이너 시장은 과잉 공급 문제가 해소되어 상당히 균형이 잡힌 시장으로 자리 잡았다고 덧붙임

자료: <https://www.lloydlist.com/LL1148725/Red-Sea-attacks-pull-idle-containership-capacity-back-to-pandemic-levels>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

중국 및 인도, 전력 수요 급증으로 올해 3월 석탄 수입량 증가

- ▶ 중국의 석탄 수입 강세는 중국의 전력 수요 급증, 가뭄으로 인한 수력 발전량 급감, 자국 석탄 운송비용 대비 저렴한 해상운송비용 등의 요인들이 맞물려 중국의 발전용 석탄이 수입 강세를 주도하였음
 - 원자재 시장 분석 업체 케플러(Kpler) 데이터에 따르면 지난 3월 중국의 석탄 수입량은 약 2,970만 톤으로 전월 대비 약 29%(667만 톤), 전년 동기 대비 약 4%(108만 톤) 증가한 것으로 나타남
 - 올해 1월과 2월의 중국의 전력 소비량은 전년 동기 대비 약 11% 증가했으며, 지난해 전체 발전량 증가율 또한 지난해 경제성장률 5.2%보다 높은 수준인 약 6.9%으로 나타났음
- ▶ 인도 기상청은 올해 2분기 폭염 일수가 평년 대비 2배 이상인 10일 ~ 20일 가량이 될 것으로 발표함에 따라 2분기 전력 수요가 급증할 것으로 예상되며 이에 따라 발전용 석탄 수요 역시 증가할 것으로 전망됨
 - 케플러는 올해 3월 인도 석탄 수입량은 전년 동기 대비 약 13%(180만 톤) 증가한 약 1,521만 톤이며, 1분기 석탄 수입량은 전년 동기 대비 약 24%(822만 톤) 증가한 4,279만 톤으로 발표함
 - 인도의 최대 석탄 수입국은 인도네시아로 3월 수입량은 최근 4개월 동안의 최고치인 1,023만 톤이었으며, 최근 미국 석탄 수입량이 증가하는 추세로 3월에 110만 톤을 기록했으며 4월에는 162만 톤으로 예상됨

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/china-india-boost-seaborne-thermal-coal-imports-as-power-demand-surges/>

최영재 연구원

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

옥수수, 중국 및 브라질의 수확량 증가로 미국 수출량 감소 예상

- ▶ 다가오는 2024/25 시즌에는 중국의 기록적인 옥수수 생산량이 예상되며, 중국의 최대 옥수수 공급국인 브라질의 내년 옥수수 생산량 역시 반등할 것이라는 전망이 발표됨
 - 미국 농무부(U.S. Department of Agriculture)는 2024/25 시즌 중국 옥수수 생산량은 약 2억 9,600만 톤일 것이라 발표했으며, 이에 따라 중국 옥수수 생산량은 4년 연속 최고치를 경신할 것으로 예상됨
 - 또한, 지난해 중국 최대의 옥수수 공급국으로 자리 잡은 브라질은 이번 시즌 옥수수 수확량은 다소 감소하였으나 다음 시즌에는 옥수수 재배면적 증가와 함께 수확량 역시 이번 시즌 대비 6% 증가할 전망임
- ▶ 중국의 옥수수 생산량 확대 추세와 다음 시즌 브라질의 옥수수 수확량이 회복될 것이라는 전망은 미국 옥수수 수출에 부정적인 영향으로 작용할 것이며 미국은 이에 대한 대응책 마련이 필요함
 - 올해 2월 중국으로 향하는 미국 옥수수 수출량은 미미한 수준에 그쳤으며, 3월~5월은 미국 옥수수 수출 성수기임에도 3월 수출량이 최근 7년 동안의 최저치인 약 16만 톤(3월 28일 기준)에 불과했음
 - 이번 시즌 브라질 옥수수 생산량 감소로 브라질산 옥수수 가격이 타 국가 대비 높게 형성되어 있으므로, 미국은 이를 활용해 가격 경쟁력을 확보하여 중국 시장 점유율을 유지하는 노력을 기울이는 것이 필요함

자료: <https://www.reuters.com/markets/commodities/huge-chinese-brazilian-corn-crops-may-limit-us-exports-into-2025-2024-04-05/>

최영재 연구원

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



1. 주간뉴스

OPEC+, 원유 공급 감축 기조를 유지할 것이라 발표

- ▶ 지난주 수요일 OPEC+ 장관급 공동감시위원회(JMMC)는 원유 감축 정책을 변경하지 않기로 결정하였으며, 감축 목표를 준수하지 못한 일부 회원국들이 초과 생산에 대한 보완 계획을 제출하기로 약속했다고 밝힘
 - 지난달 OPEC+는 원유 공급 조절을 위해 220만 배럴/일 규모의 자발적 감산을 올해 6월 말까지 연장하기로 합의한 바 있으며, 지난 4월 3일 OPEC+ 장관급 공동감시위원회 회의에서 감산 이행 상황을 검토함
 - 이날 위원회는 기존의 감축 기조를 유지하기로 결정했으며, 회의 이후 성명을 통해 원유 공급량 감축 목표를 준수하지 못한 일부 회원국들은 이달 말까지 초과 공급에 대한 보완 계획을 제출할 것이라고 발표함
- ▶ 에너지 정보제공업체 플랫츠(Platts)의 데이터에 따르면, 감축 목표를 달성하지 못한 OPEC+ 회원국은 이라크, 카자흐스탄 등이었으며, 이들의 초과 공급량은 1월에는 275,000 배럴/일, 2월에는 175,000 배럴/일이었음
 - 이에 대해 이라크와 카자흐스탄은 감축 목표를 준수하고 초과 공급에 대한 보완 조치를 실행할 것이라 약속했고, OPEC+를 주도하고 있는 러시아는 2분기에 수출량 감축이 아니라 생산량을 줄일 것이라고 발표함
 - 올해 6월 말에 2022년부터 시작된 OPEC+의 220만 배럴/일 규모의 감축이 완료되면 OPEC+의 원유 공급량은 366만 배럴/일 수준일 것이라 예상되며, 이에 따라 유가 역시 상승할 것이라 전망됨

자료: <https://www.reuters.com/business/energy/opec-ministers-keep-oil-output-policy-steady-sources-say-2024-04-03/>

최영재 연구원

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

미국 제조업, 경기 회복으로 제품유 소비 증가 전망

- ▶ 미국의 3월 제조업 구매관리자지수(purchasing managers index)가 17개월 만에 경기 확장과 수축을 구분 짓는 50 포인트를 돌파하여, 미국 제조업이 침체 국면에서 벗어난 것으로 보임
 - 2월 미국 제조업 구매관리자지수는 50 포인트 미만인 47.8이었으나 3월에는 50.3으로 상승하였으며, 구매관리자지수의 하위 지수인 생산 지수 역시 2월 48.4에서 3월 54.6으로 급등한 것으로 나타남
 - 마찬가지로 하위 지수인 3월 신규 주문 지수 역시 51.4로 나타나 단기적으로 경기 확장에 모멘텀이 있을 것이라 예상되는 등 이제 미국 제조업 부문은 침체기를 벗어나 경기 회복 국면에 접어들 조짐을 보이고 있음
- ▶ 최근 난방유 소비 감소와 바이오 연료 소비 증가로 미국 제품유 소비가 위축되었으나, 제조업 경기 회복으로 디젤 등의 연료유를 중심으로 제품유 소비가 증가할 것이라고 예상됨
 - 동절기 난방유 소비 감소와 바이오 연료유 소비 증가로 지난해 11월부터 올해 1월까지 3개월 간의 미국 제품유 소비량은 전년 동기 대비 약 2% 감소한 것으로 나타났음
 - 그러나 연료유의 약 75%가 화물 운송 또는 제품 생산에 사용되므로 미국 제조업 경기가 회복 국면으로 접어들면 미국 제품유 소비 역시 침체를 벗어나 연료유 소비를 중심으로 증가할 것이라 예상됨

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/u-s-manufacturers-emerge-from-slump-set-to-boost-fuel-use/>

최영재 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	4월 1주 ¹⁾						
	주간평균운임	전주대비차이		'24년 5월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이		
케이프선 5TC (달러/일)	19,612	▼ -4,300	-18.0 %	25,233	▼ -61	-0.2 %	
파나막스선 5TC (달러/일)	15,786	▼ -2,178	-12.1 %	17,370	▼ -310	-1.8 %	
수프라막스선 10TC (달러/일)	14,083	▼ -891	-6.0 %	14,314	▼ -138	-1.0 %	

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



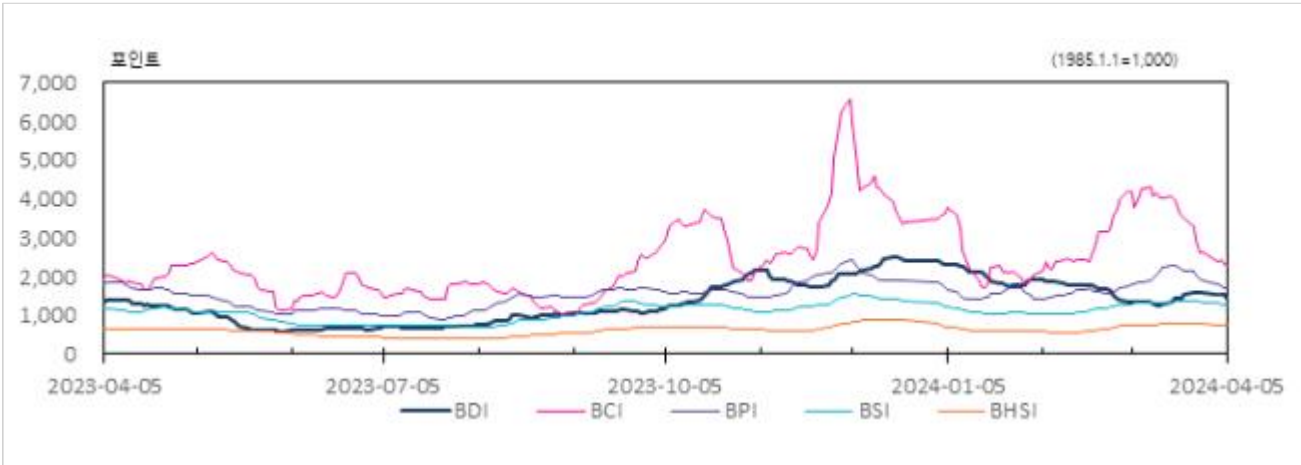
자료: Clarkson, Baltic Exchange

1) 3월 4주 데이터는 3월 25일-3월 28일, 4월 1주 데이터는 4월 2일-4월 5일 평균임. 3월 29일과 4월 1일 데이터가 발표되지 않음



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		4월 1주	전주 대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
선형별 운임	운임지수 BDI	1,681	▼ -264	530	3,346	1,378	965	3,369	1,934
	케이프(5TC)	19,612	▼ -4,300	2,246	21,814	11,848	2,505	38,169	16,177
	파나마스(5TC)	15,786	▼ -2,178	7,277	16,669	12,276	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	14,083	▼ -891	6,874	14,703	10,928	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	13,482	▼ -591	7,763	12,703	10,317	11,941	32,166	21,337
1년 용선료	케이프	25,750	▼ -1,750	13,750	25,125	17,161	12,250	31,500	21,406
	파나마스	17,250	▼ -700	12,050	18,750	15,202	15,250	30,750	22,072
	수프라막스	17,750	- -	12,438	18,625	15,131	14,375	33,250	22,832
	핸디	13,938	- -	9,750	15,500	12,512	12,375	29,000	20,387
건화물선 시장(FFA)									
		'24년 5월물		'24년 3분기물		2025년물		2026년물	
		4월 1주	전주 대비	4월 1주	전주 대비	4월 1주	전주 대비	4월 1주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	25,233	▼ -61	26,273	▲ 16	19,914	▲ 326	19,069	▲ 215
	파나마스(5TC)	17,370	▼ -310	17,100	▼ -582	14,529	▼ -8	13,790	▲ 145
	수프라막스(10TC)	14,314	▼ -138	14,115	▼ -252	12,754	▲ 174	12,121	▲ 21
	핸디(7TC)	13,213	▼ -572	12,972	▼ -633	11,866	▲ 6	11,619	▲ 63

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



2 시장동향

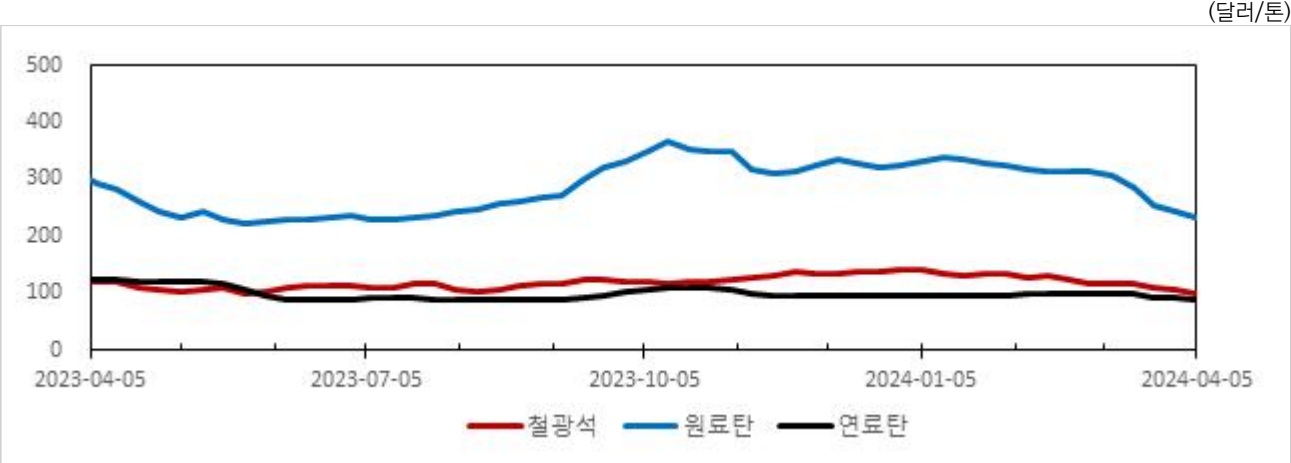
원자재 가격

(달러/톤)

구분	2024년		전주 대비 차이			2023년			
	4월 1주	전주 대비				4월 1주	연평균	최저	최고
철광석	100.4	104.1	▼ -3.8	-3.6	%	123.5	119.9	117.1	122.7
원료탄	231.4	244.8	▼ -13.4	-5.5	%	313.1	305.4	303.6	307.3
연료탄	89.4	90.9	▼ -1.5	-1.7	%	124.2	135.6	134.2	136.9
대두	434.1	440.2	▼ -6.1	-1.4	%	541.4	519.7	460.2	573.9
옥수수	170.3	171.2	▼ -0.8	-0.5	%	256.4	259.8	258.9	260.6

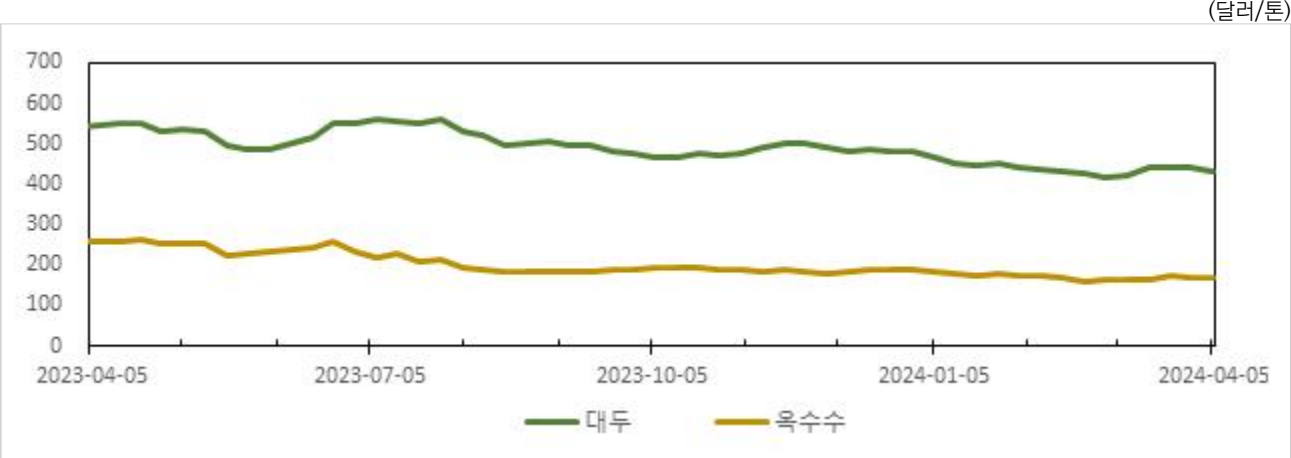
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT) ▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

I 케이프선

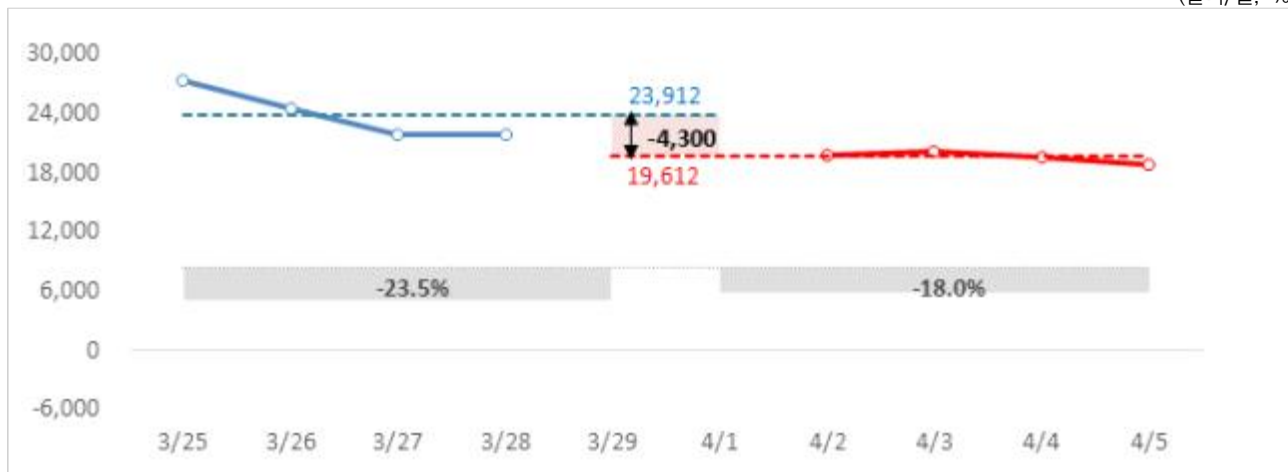
(운임) 케이프선 운임이 전주(3월 4주) 대비 18.0% 하락한 19,612달러/일을 기록함

(동향) 중국, 2024년 조강 생산 제한 조치 시행 예정 vs 중국 제조업 PMI 6개월 만에 경기 확장 국면 진입

- 외신에 따르면 중국 정부가 2024년 조강 생산량을 감축할 것이라고 밝힘. 중국 국가발전개혁위원회 NDRC는 조강 생산 감축과 관련해 정확한 시기와 제한 범위를 발표하지 않음. 올해 1월부터 2월까지 중국 제철소의 조강 생산량은 1억 6,796만 톤으로 전년 동기 대비 1.6% 증가한 것으로 나타남. 중국 정부는 2023년에 조강 생산 감축과 관련해 구체적인 목표치를 제시하지는 않았으나, 2022년과 유사한 수준인 10억 2,000만 톤을 생산함
- 중국의 3월 주요 제조업 PMI(50.8)가 6개월 만에 경기 확장 국면에 진입하며 낙관론이 확산됨. 이러한 기대심리가 부동산 시장에도 긍정적 영향을 미칠 것으로 분석되고 있으며, 일각에서는 2분기 계절적 수요 회복이 있어야 하지만 시장을 반전시킬 만한 강력한 수요 회복은 없을 것이라는 엇갈린 전망이 나오고 있음

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		4월 1주	3월 4주	전주대비차이	
BCI		2,365	2,884	▼ -519	-18.0%
스팟운임(5TC)		19,612	23,912	▼ -4,300	-18.0%
용선료	6개월	29,750	32,250	▼ -2,500	-7.8%
	1년	25,750	27,500	▼ -1,750	-6.4%
	5년	20,500	20,500	- -	-%
FFA	'24년 5월물	25,233	25,295	▼ -61	-0.2%
	'24년 3분기물	26,273	26,258	▲ 16	0.1%
	'25년	19,914	19,588	▲ 326	1.7%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

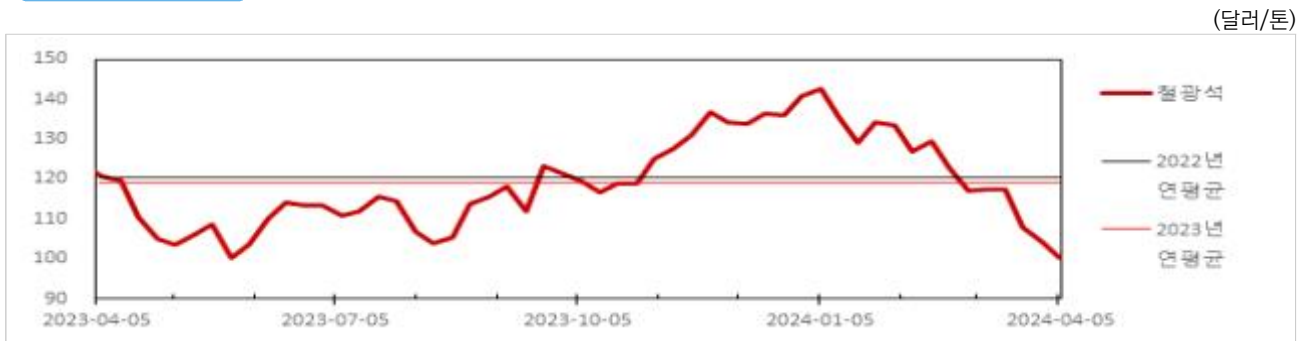
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 3.6% 하락한 100.4달러/톤 기록

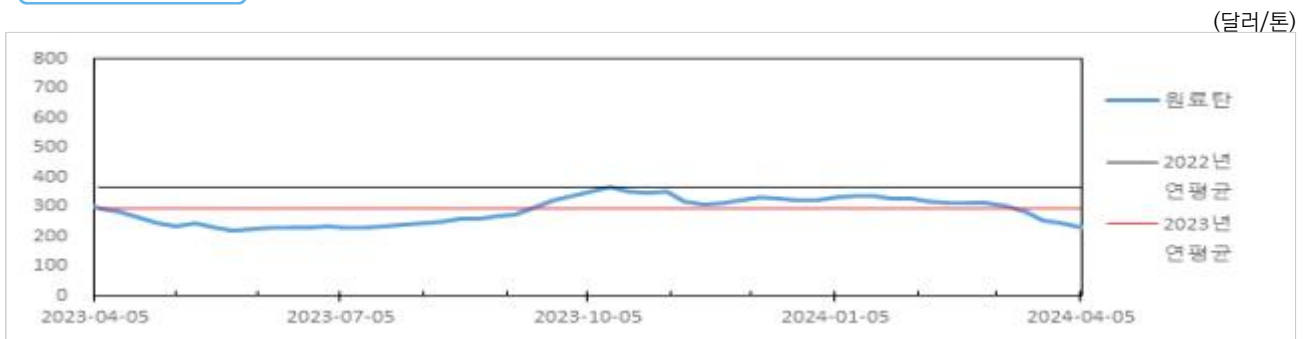
철광석 가격 추이



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 5.5% 하락한 231.4달러/톤 기록

원료탄 가격 추이

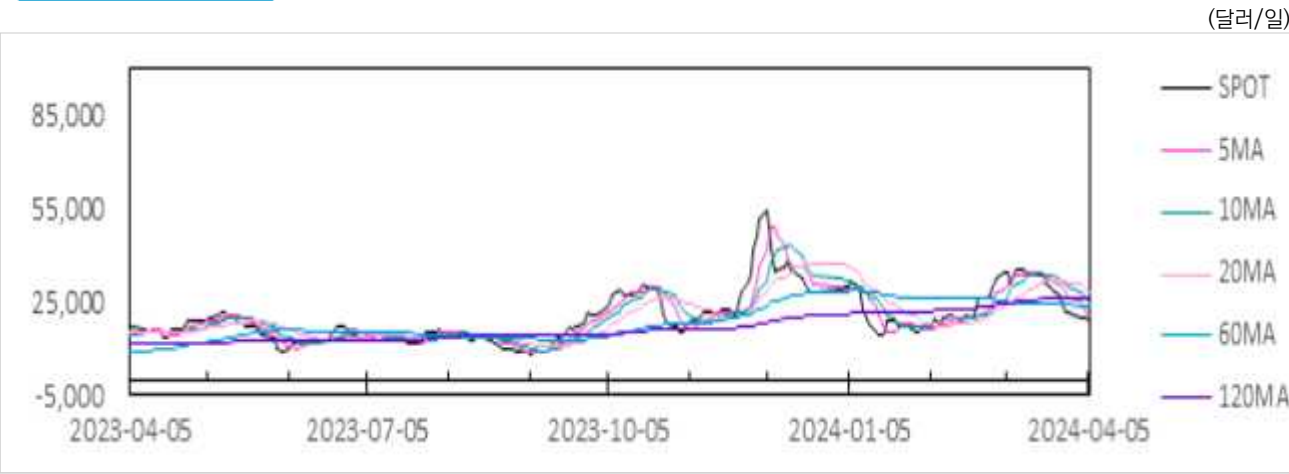


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

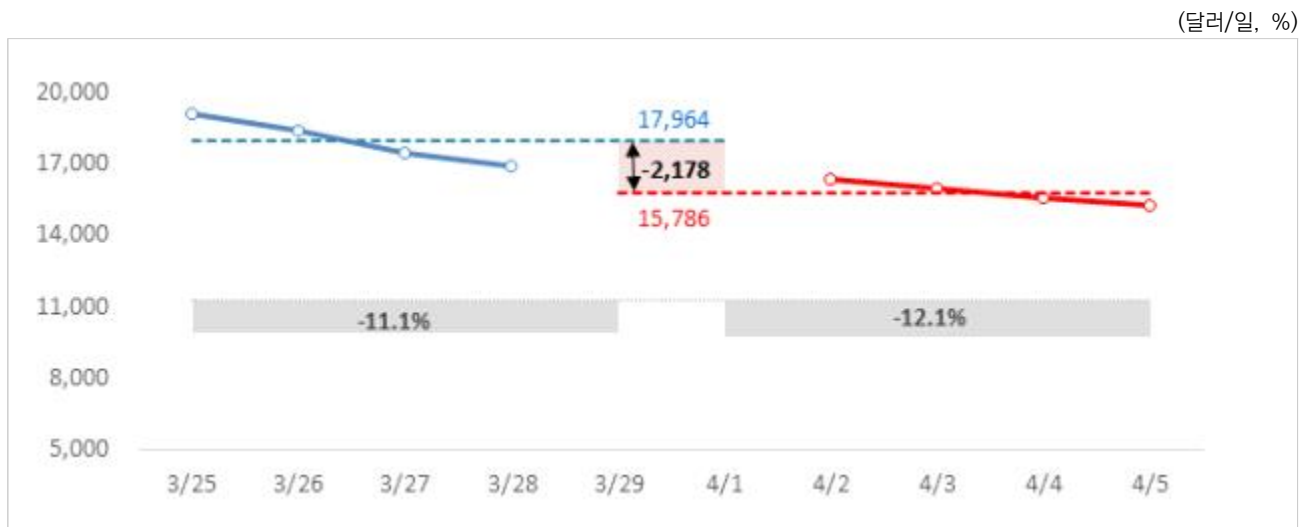
파나막스선

(운임) 전주 대비 12.1% 하락한 15,786달러/일 기록

(동향) 중국 국내 연료탄 가격 하락에 수입 수요에도 악영향

- 외신에 따르면 중국의 국내 연료탄 가격이 산업 수요 부진과 온난한 겨울 날씨로 인해 지난해 10월부터 하락세를 보이기 시작했으며, 이러한 흐름이 5월까지 이어질 것으로 전망됨. 중국 전력기업연합회(CEC, China Electricity Council)는 발전소들이 유지보수에 들어가 가격 약세를 더욱 가속화 시킬 가능성이 있다고 언급함. 냉방용 전력 수요가 급증하는 5월까지 연료탄에 대한 수요가 둔화할 것이라는 분석임. 이 같은 중국 내 연료탄 수요 둔화에 따른 국내 연료탄 가격 하락은 수입 수요에도 악영향을 미칠 것으로 예상되고 있음.

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		4월 1주	3월 4주	전주대비차이		
BPI		1,754	1,996	▼	-242	-12.1 %
스팟운임(5TC)		15,786	17,964	▼	-2,178	-12.1 %
용선료	6개월	19,125	20,375	▼	-1,250	-6.1 %
	1년	17,250	17,950	▼	-700	-3.9 %
	5년	14,200	14,450	▼	-250	-1.7 %
FFA	'24년 5월물	17,370	17,680	▼	-310	-1.8 %
	'24년 3분기물	17,100	17,682	▼	-582	-3.3 %
	'25년	14,529	14,537	▼	-8	-0.1 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

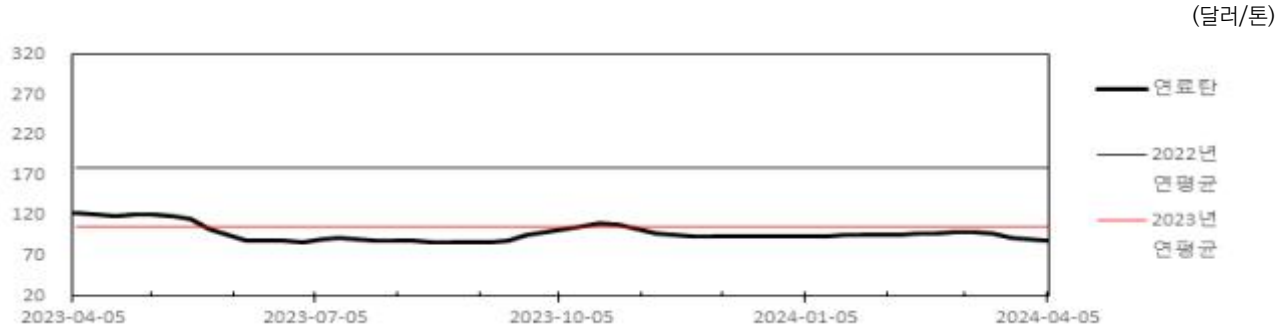
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 1.7% 하락한 89.4달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



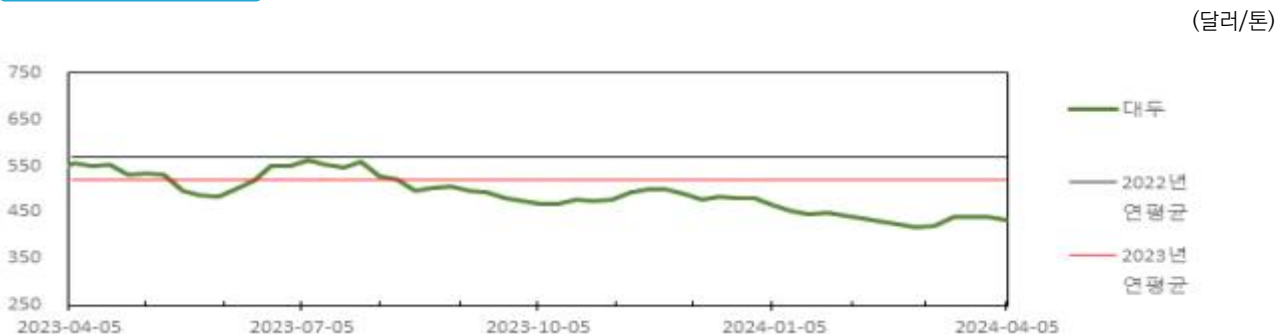
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
3월 2주	98.3	▼ -1.0	-1.0	%
3월 3주	93.3	▼ -5.0	-5.1	%
3월 4주	90.9	▼ -2.4	-2.6	%
4월 1주	89.4	▼ -1.5	-1.7	%

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 1.4% 하락한 434.1달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
3월 2주	440.3	▲ 17.3	4.1	%
3월 3주	440.0	▼ -0.3	-0.1	%
3월 4주	440.2	▲ 0.2	0.1	%
4월 1주	434.1	▼ -6.1	-1.4	%

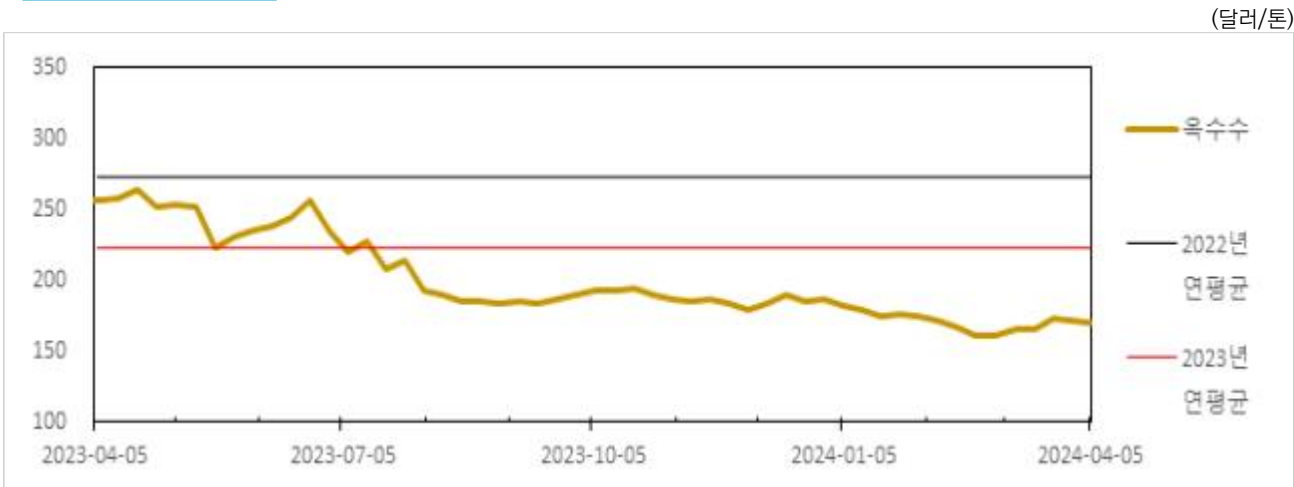
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선-동향분석

옥수수 가격 : 전주 대비 0.5% 하락한 170.3달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



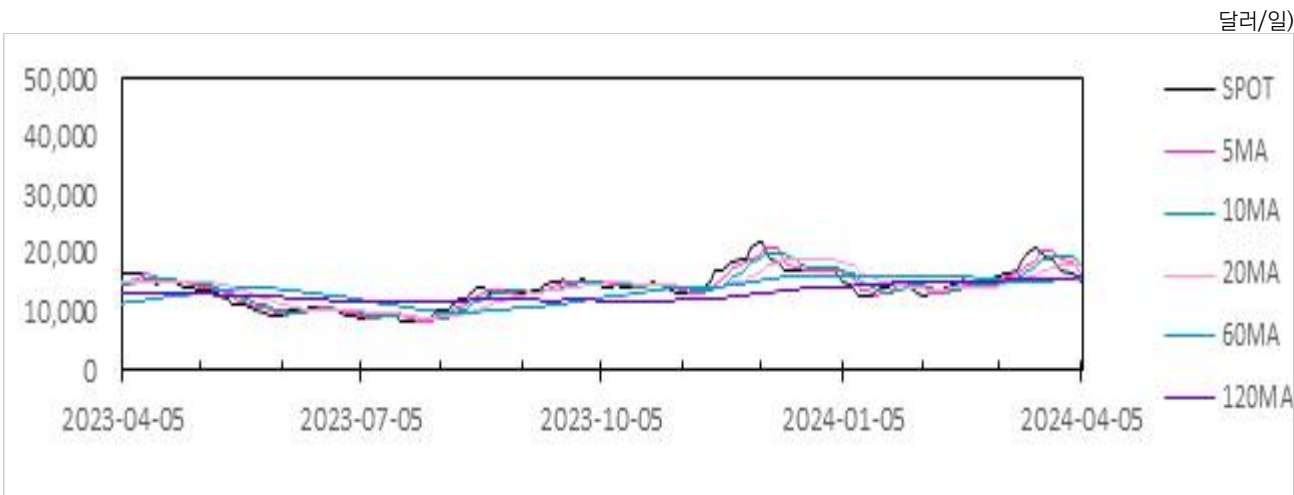
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이			
3월 2주	165.4	-	-	-	%
3월 3주	172.8	▲	7.3	4.4	%
3월 4주	171.2	▼	-1.6	-0.9	%
4월 1주	170.3	▼	-0.8	-0.5	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

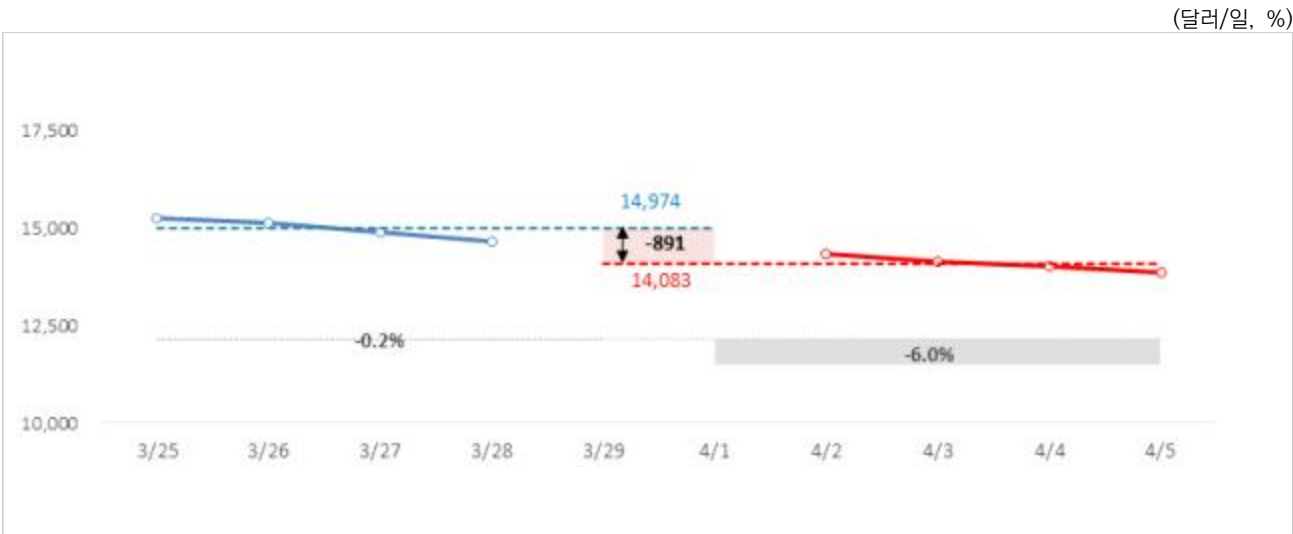
수프라막스선

(운임) 전주 대비 6.0% 하락한 14,083달러/일 기록

(동향) 중국 4월 연료탄 수요 감소 전망

- 외신에 따르면 중국의 4월 연료탄 수요가 감소할 것으로 전망됨. 중국의 수력 발전량이 증가함에 따라 화력 발전소의 연료탄 수요가 줄어든 것으로 예상되기 때문임. 또한 중국 부동산 시장의 부진으로 시멘트 공장 등이 유지 보수에 들어가 연료탄 수요가 둔화한 것도 그 원인 중 하나로 지목되고 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		4월 1주	3월 4주	전주대비차이		
BSI		1,280	1,361	▼ -81	-6.0	%
스팟운임(10TC)		14,083	14,974	▼ -891	-6.0	%
용선료	6개월	19,750	19,625	▲ 125	0.6	%
	1년	17,750	17,750	-	-	%
	5년	14,750	14,750	-	-	%
FFA	'24년 5월물	14,314	14,452	▼ -138	-1.0	%
	'24년 3분기물	14,115	14,367	▼ -252	-1.8	%
	'25년	12,754	12,580	▲ 174	1.4	%

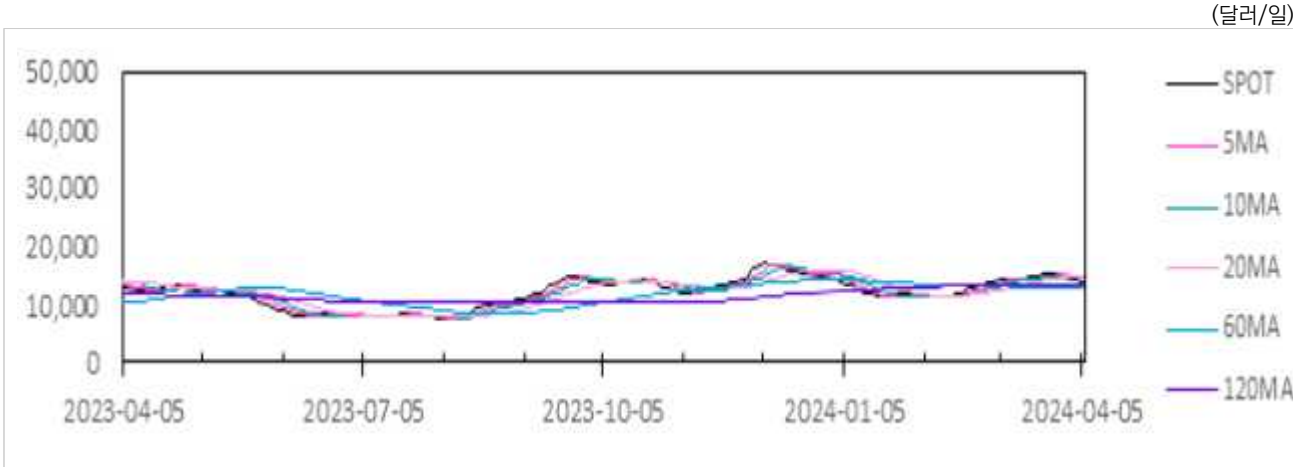
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공,000

3. 컨테이너선

김병주 전문연구원 | bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4628



1 동향분석

■ 컨테이너 운임지수(SCFI) : 전주 대비 14p 상승한 1,745p를 기록

(운임) 컨테이너 운임은 남미 및 중동 운임의 상승으로 소폭 상승

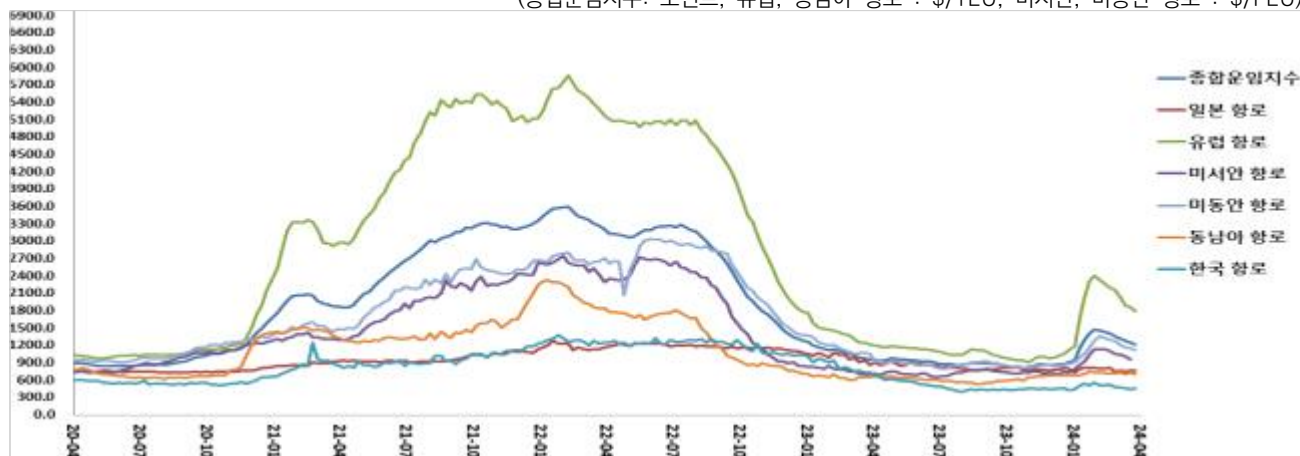
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 남미 및 중동 운임의 상승에 힘입어 약 2달 만에 반등했지만, 시장에서 체결되고 있는 2분기 운임 상황은 긍정적이지 않은 것으로 판단되어 운임 상승 추세는 지속되지 않을 것으로 전망됨

(현황) 주요 원양항로 신규 서비스 및 신조선 인도 등의 공급 증가 요인 발생

- 북미 항로 운임은 Wanhai와 ONE이 공동 운항하는 신규 서비스 개시로 인해 물량 확보를 위한 선사들의 경쟁이 치열해 짐. 볼티모어항 폐쇄로 인한 공급망 영향은 극히 제한적인 것으로 판단됨
- 유럽 항로 운임은 중국 청명절 연휴를 앞두고 일시적 수요 증가로 인해 약보합 했지만, 2분기 신조선 투입으로 인한 공급 증가 요인으로 인해 다시 하락추세를 나타낼 가능성이 높음

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)

		04월 1주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	1,745	15	1,737	2,240	1,989	887	1,760	1,006
운임	유럽항로	1,997	3	1,943	3,103	2,466	562	2,694	882
	미서안항로	3,308	-99	2,775	5,005	4,033	1,148	2,553	1,607
	미동안항로	4,359	-88	3,931	6,652	5,531	2,010	3,559	2,529
	한국항로	155	0	138	159	153	131	238	161
	일본항로	302	5	297	302	301	306	927	337
	동남아항로	283	-1	259	327	293	140	208	173.8

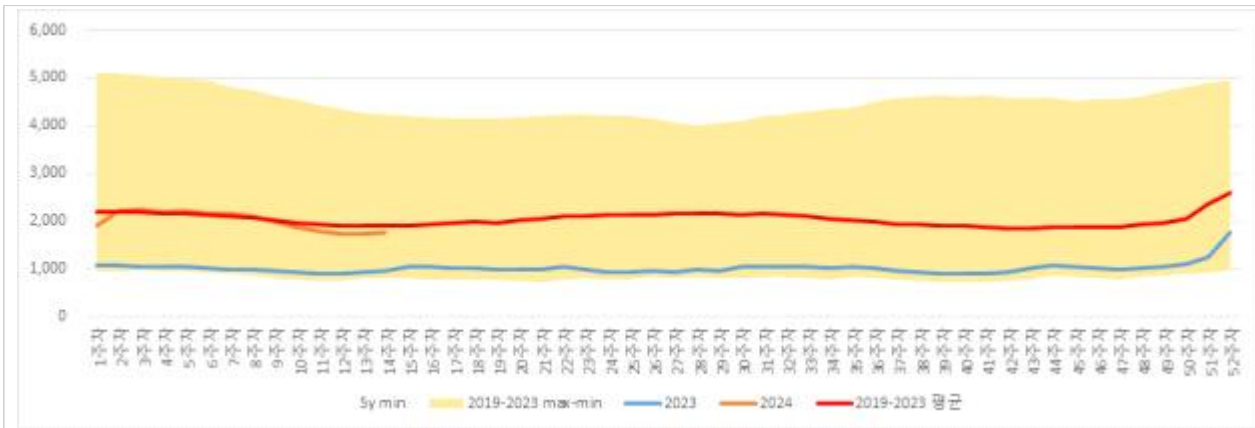
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



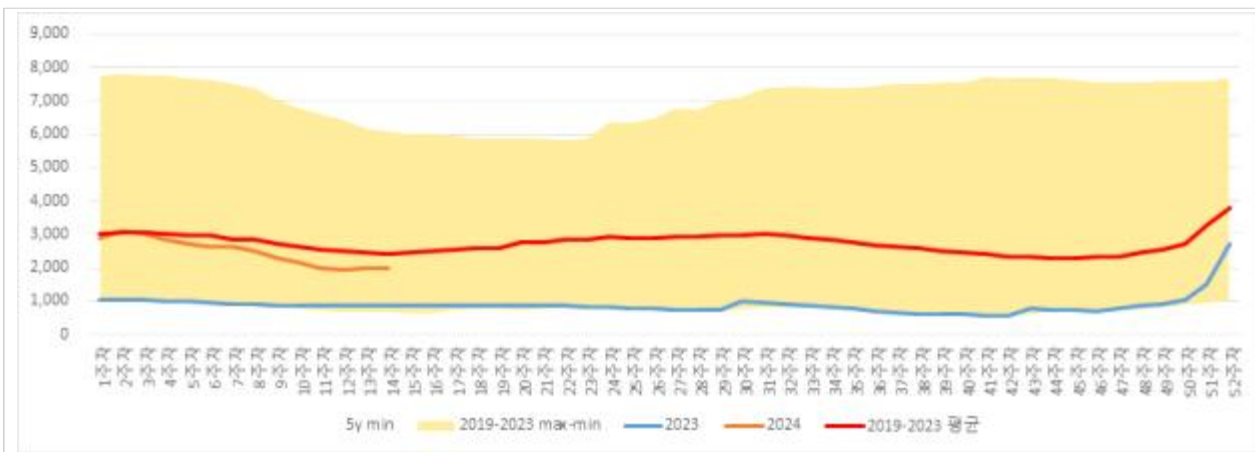
2 운임전망

| 4월 2주('24.4.8~'24.4.12)

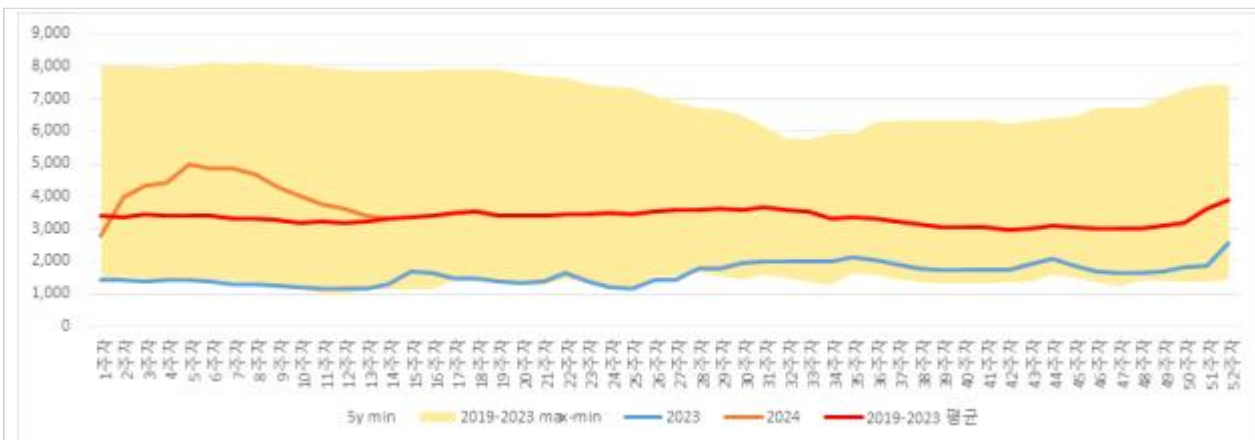
SCFI 지수는 하락할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 하락할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 하락할 것으로 전망





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

■ 유조선 WS(VLCC World Scale) : 금주 유조선 WS는 전주 대비 1.6p 상승한 66.0를 기록함

(운임) 대부분 항로에서 운임지수(WS)가 보험세를 보임

(달러/톤)

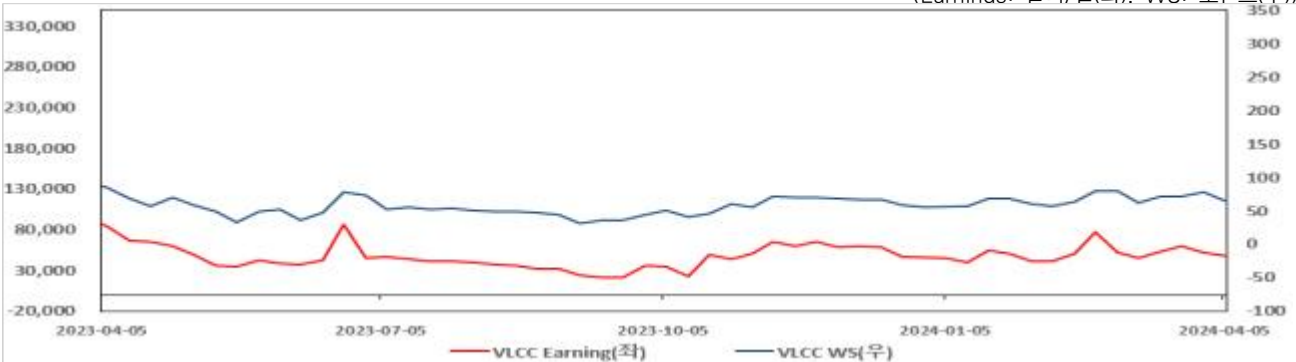
구분	4월 1주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	66.0	▲	1.6	2.5 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	37.5	▼	2.5	6.3 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	65.0	-	0	0 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	65.0	▼	13.3	10.0 %

(동향) OPEC+ 2분기까지 감산 유지 기조 지속, 중국 연휴 돌입으로 인한 성약 감소로 시황 약세

- 유조선 시황은 부활절 연휴 직전 수요 유입으로 강보합세를 보였으나, 지난 주 후반 중국이 청명절 연휴에 돌입하면서 물동량 둔화 및 성약 감소로 하락세를 나타냄. 사우디아라비아의 유전 보수, OPEC 감산 연장 기조 유지 등 뚜렷한 시황 상승 모멘텀이 부재한 가운데 2분기 하절기를 기점으로 본격적인 드라이빙 시즌이 시작되기 전까지는 약보합세가 지속될 것으로 전망됨
- 지난 4일, OPEC+는 제53차 JMMC(장관급 공동감시위원회)에서 오는 2분기까지 하루 220만 배럴 분량의 원유를 감산하기로 한 기존 계획을 그대로 유지하기로 합의했으며, 이라크, 카자흐스탄 등 1분기 원유 과잉 생산국가에게는 감산 준수를 촉구하는 등 감산 정책 지속 이행에 대한 의지를 표명함

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수 :

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		4월 1주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	66	2	58	80	68	31	94	57
항로(TD3C)	평균 수익	42,106	1,053	27,395	74,778	44,174	2,945	97,526	36,033
VLCC	1년 용선료	48,500	0	45,250	48,500	46,875	36,500	50,000	41,303

자료: Clarkson

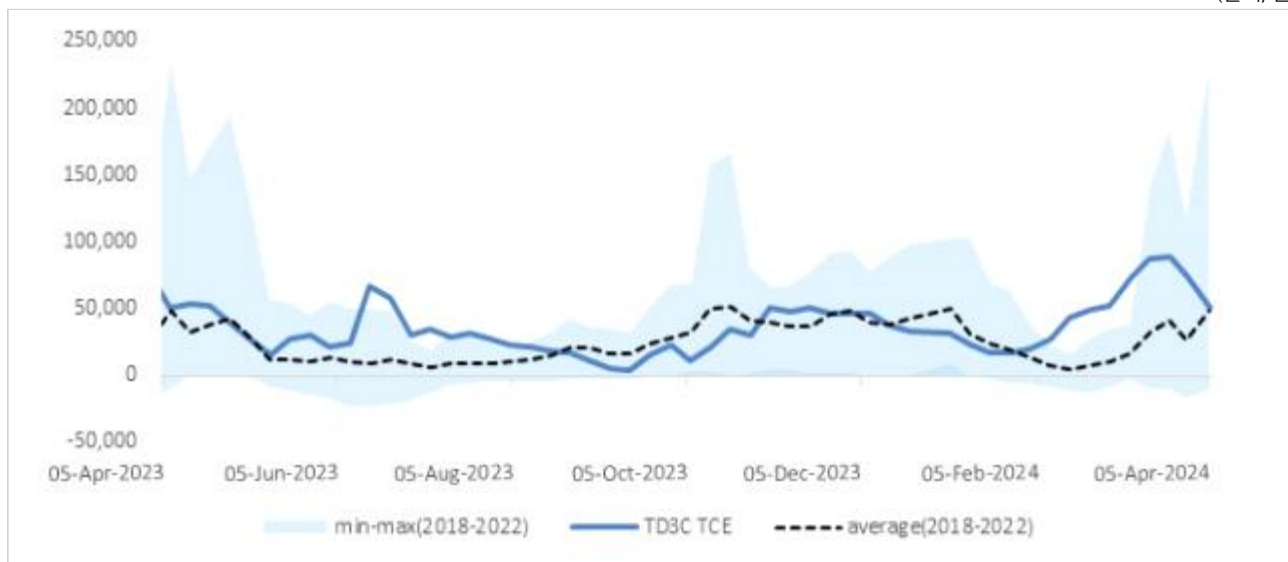


1 유조선-기술분석

■ 중동-중국 항로는 전주 대비 약 22.7% 수준으로 하락하며 하향 추세를 보임

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

(달러/일)

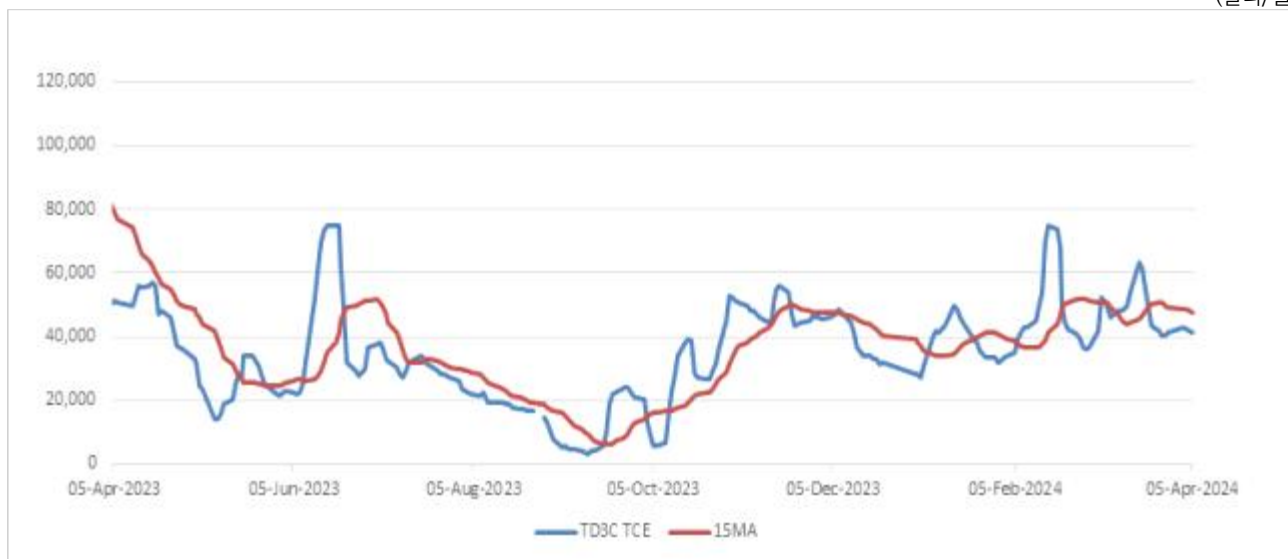


자료: Clarkson

■ 수익 추세선은 전주와 비슷한 수준으로 약보합세가 지속됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

■ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 금주 석유제품선 WS는 전주 대비 36.3p 하락한 244.2를 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

구분	4월 1주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	244.2	▼	36.3	12.9 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	190.0	▼	55.0	22.4 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	240.0	▼	40.0	14.3 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	230.0	▼	10.0	4.2 %

(동향) 지정학적 리스크 장기화에 따른 우회운항, 소비 둔화 등으로 물동량 둔화세 지속되며 하락 추세

- 석유제품선 시장은 중동 지역 전쟁 장기화에 따른 석유제품 공급망 경색, 경기 둔화 지속 등의 여파로 전반적인 수요 위축으로 전주에 이어 큰 폭의 하락추세를 타타냄. 현재도 홍해지역 지정학적 리스크로 인해 석유제품선들의 희망봉을 통한 우회 운항이 계속되고 있어 운임 상승 및 운항지연 등에 따른 부담이 화주에게 전가되면서 성약이 감소세를 보임
- 글로벌 에너지 컨설팅기업 우드맥킨지에 따르면 2030년까지 글로벌 석유정제시설 총 465개 중 약 120개(360만배럴)가 폐쇄 가능성이 있는 것으로 나타났으며, 이에 석유제품 수급이 타이트하게 유지될 것으로 전망했으며 정제마진 또한 현재 수준을 유지하거나 상회하는 수준을 보일 것으로 예상함

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		4월 1주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	244	-36	196	348	255	139	266	187
	평균 수익	33,883	-4,712	28,295	59,894	41,532	15,516	50,916	29,371
MR	1년 용선료	30,000	250	25,000	30,000	28,518	24,000	31,250	26,832

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

자료: Clarkson

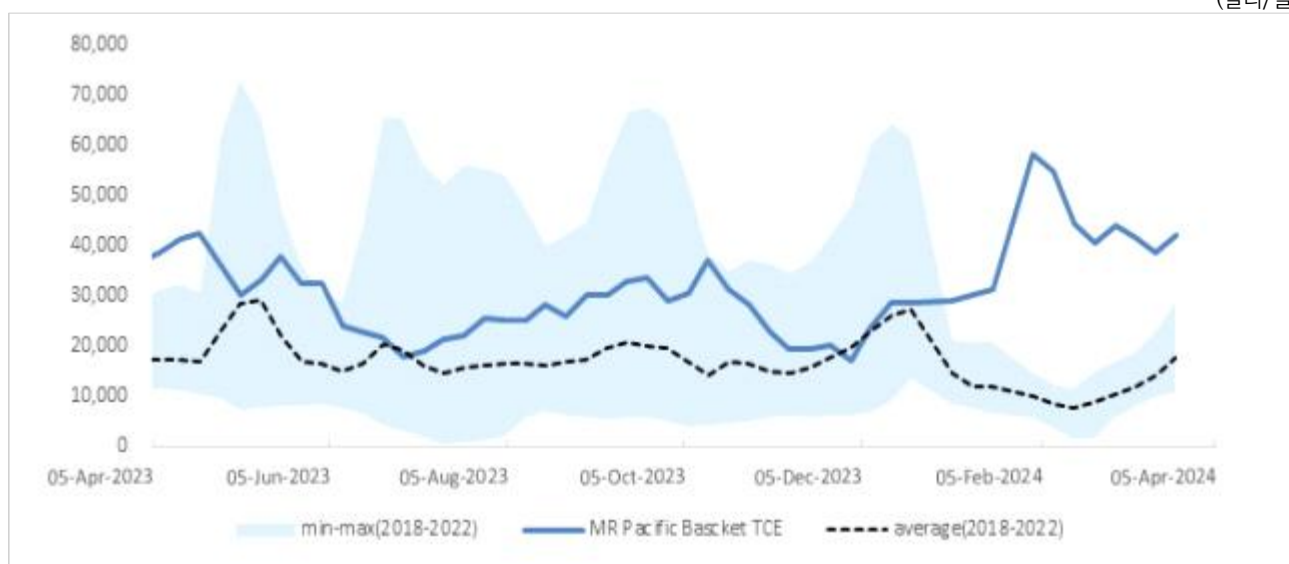


2 석유제품선-기술분석

I 수익 추세선은 전주 대비 소폭 하락하며 하락 추세가 계속됨

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

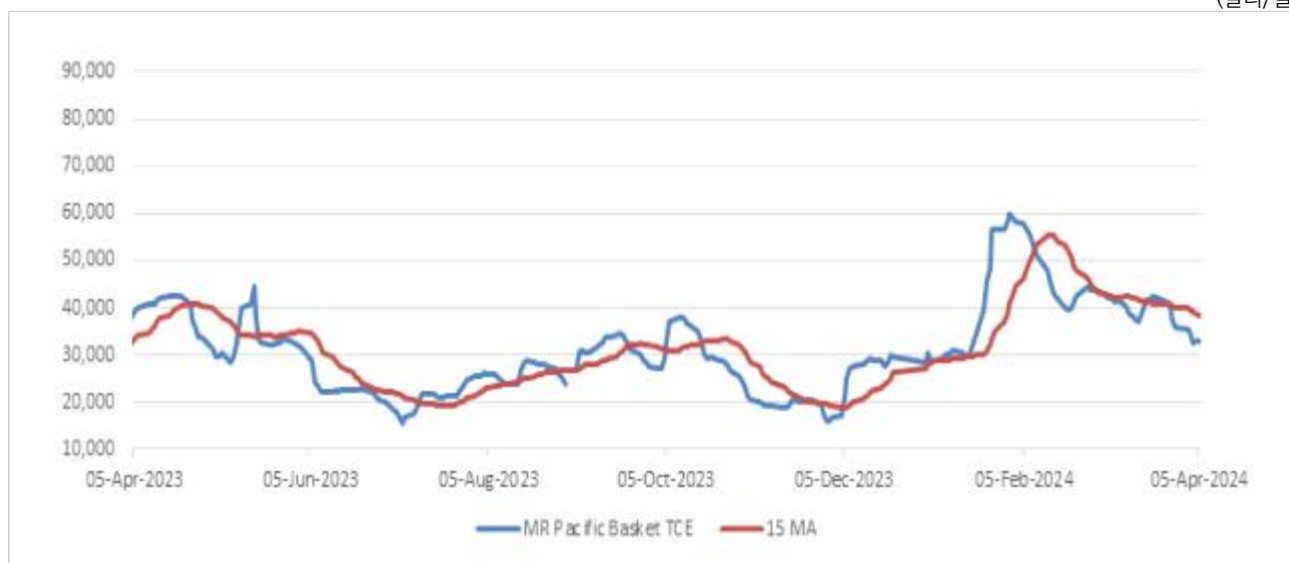


자료: Clarkson

I 수익 추세선은 물동량 둔화 지속되며 전주 대비 하락 추세를 보임

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 34.8p로 전주 대비 0.8p 상승함

건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너 중고선가 지수는 59.7p로 전월 대비 1.7p 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

('24.04.01~'24.04.05)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 건의 중고선 15건 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Scarlet Island	2014	81,842	DWT	2024-04-05	29.00	Shikishima Kisen	Greek interests
Bulk	St. Peter	2009	32,688	DWT	2024-04-05	10.40	Tri Bulk Shpg Ltd	Middle Eastern interests
Gas C'rier	Gas Gloria	2001	78,921	cu.m.	2024-04-04	44.00	Benelux Overseas	Undisclosed interests
Offshore	Xing Kun	2022	12,228	HP	2024-04-04	19.00	Sinoship Maritime	Clients of HADUCO
Tanker	Aurviken	2019	112,802	DWT	2024-04-03		Viken Shipping	Undisclosed interests
Bulk	Wikanda Naree	2013	53,857	DWT	2024-04-03	14.00	Precious Shipping	Undisclosed interests
Container	Buxcliff*	2001	6,456	TEU	2024-04-03	45.00	NSB Niederelbe	Clients of MSC
Container	Buxcoast*	2001	6,456	TEU	2024-04-03		NSB Niederelbe	Clients of MSC
Pass./Car	Express Skiathos	1996	1,225	Passengers	2024-04-02		Hellenic Seaways	Clients of 4Naver Shiphol
Offshore	Hai Yang Gong Cheng 20	2019	4,000	DWT	2024-04-02		Rui Tong Oceaneering	Clients of Long Nelle
Car C'rier	Hoegh Kobe	2006	6,000	Cars	2024-04-02	59.00	Hoegh Autoliners	Clients of Changjiu Logistics
Container	Odysseus	2006	2,826	TEU	2024-04-02	16.00	Cosmoship Management	Clients of MSC
Bulk	New Champ	2018	66,529	DWT	2024-04-01	33.00	Hsin Chien Marine	Undisclosed interests
Container	Presidio	2003	1,200	TEU	2024-04-01		Conbulk Shipping	Clients of Medkon Denizcilik



중고선

Bulk	Spring Samcheonpo	2009	119,597	DWT	2024-04-01	18.40	Shunzan Kaiun	Chinese interests
------	-------------------	------	---------	-----	------------	-------	---------------	-------------------



6. 주요 해운지표

(2024.04.05. 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	04월 평균	2024년			2023년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	-	-	-	-	-	-
유조선(5년)	VLCC	113	0	113	106	113	110	98	105	100
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	22	0	22	15	22	20	15	21	19

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)										
건화물선	Panamax	36	0	36	35	36	35	33	35	34
유조선	VLCC	130	0	130	128	130	129	120	128	125
컨테이너선	Sub-Panamax	41	0	41	41	41	41	41	43	42

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	495	9	495	434	495	459	367	592	471
	Singapore	503	8	503	444	503	465	378	580	470
	Korea	527	18	527	476	527	491	439	583	501
	Hong Kong	507	10	507	457	507	481	421	577	491
VLSFO	Rotterdam	615	19	615	543	615	577	514	631	570
	Singapore	646	3	646	587	657	633	554	705	622
	Hong Kong	650	8	650	620	680	644	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)	호주産	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産				-			225	371	288
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1,185	-	1,181	1,141	1,277	1,196	1,253	1,544	1,391
	밀(국제)	567	-	556	529	616	576	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