

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2024년 06월 10일
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 7.4% 상승한 24,176달러/일 기록

컨테이너선 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 140p 상승한 3,185p 기록

탱커선 지난주 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 5.3p 하락한 55.7p를 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

친환경 연료 추진선 발주, 메탄올이 가장 높은 비중 차지

- ▶ DNV Alternative Fuel Insight(이하 'DNV')에 따르면 2024년 1-5월 기간동안 전년 동기대비(88척) 55% 증가한 127척의 대체연료 추진선박이 발주된 것으로 나타남
 - 2024년 5월에만 총 33척의 대체연료 추진선박이 발주되었으며, 이 중 메탄올 연료 추진선박이 23척을 기록하며 70%를 차지함
 - DNV는 "5월 발주 기록에서 나타난 바와 같이 대체연료 선박에 대한 발주 모멘텀이 강하며, 이 중 메탄올 연료 선박에 대한 수요는 가장 높다."고 언급함
- ▶ 로이즈리스트의 신조선 발주 데이터에 따르면 2024년 1-5월 기간동안 총 600척의 선박이 발주되었으며, 이 중 21%가 대체연료 추진선박인것으로 나타남
 - 선대 규모 글로벌 7위 선사인 에버그린은 최소 6척의 2,400TEU급 메탄올 연료 추진선박 대한 입찰을 진행한 것으로 알려짐
 - 또한 코스코는 2021년에 발주한 16,000TEU급 네오파나막스 컨테이너선의 사양을 메탄올 이중연료 사양으로 변경한 것으로 파악됨

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1149382/Methanol-dominates-dual-fuel-newbuilding-orders-as-alternative-fuel-share-rises>

최건우 부연구위원

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

저유황유-고유황유 간의 가격 차이 100달러 이하로 축소

- ▶ 저유황유(VLSFO)와 고유황유(HSFO) 간의 가격 차이가 감소하고 있으며, 그 격차가 최근에는 톤당 100달러 이하까지 좁혀진 것으로 나타남
 - 저유황유와 고유황유의 가격 차이가 작아질수록 저렴한 고유황유를 합법적으로 사용할 수 있는 스크러버 장착 선박의 이점이 감소하게 됨
 - Ship & Bunker에서 수집한 글로벌 주요 20개 급유 허브의 평균 가격 데이터에 따르면, 6월 4일 기준 저유황유와 고유황유의 가격 차이는 톤당 78.5달러로 2월 초 대비 절반 수준으로 감소함
- ▶ 2022년 7월초 저유황유와 고유황유 간의 가격차이가 최고조에 달했을 때, 스크러버 장착 선박은 스크러버가 미장착 선박대비 최대 두 배 이상의 순이익을 기록한바 있음
 - 일반적으로 선주가 스크러버를 설치하도록 유도하기 위해서는 톤당 100달러 이상의 저유황유와 고유황유 가격 차이가 필요함
 - Ship & Bunker는 최근 이러한 가격 차이의 약세는 저유황유 가격 하락과 고유황유 가격 상승이 동시에 발생한 결과라고 밝힘

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1149381/Scrubber-premiums-dwindle-as-fuel-spread-reapproaches-Covid-era-lows>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

인도, 신규 해운기업 설립 및 대규모 선박 확보 추진 중

- ▶ 지난 6월 5일 국제 통신사 로이터(Reuters)는 인도 정부가 향후 10년 동안 약 36억 달러 규모의 자금을 투입하여 신규 해운기업을 설립하고, 최소 1,000척 이상의 선박을 확보할 계획을 추진하고 있다고 보도했음
 - 최근 3선에 성공한 나렌드라 모디(Narendra Modi) 총리는 2047년까지 인도가 선진국이 되는 것을 목표로, 세계적인 제조업 국가로 성장하기 위한 인프라 개선에 수십억 달러 규모의 투자를 진행하고 있음
 - 이에 따라 2047년에는 운임 비용이 약 4,000억 달러 규모로 증가할 것으로 추산되며, 그 중 외국 선사로 유출되는 운임 비용을 3분의 1 이하로 낮추는 것을 목표로 신규 해운기업 설립을 추진하는 것이라 보도함
- ▶ 인도의 석유 및 해운 관련 부처는 지난 1월에 모든 국영석유회사가 신규 해운기업과 협력하기로 합의하였으며, 지난달 16일에는 로드맵 마련을 위해 정부 및 업계 관계자로 구성된 공동실무그룹을 발족했다고 보도함
 - 신규 해운기업은 구자라트 국제금융기술도시(GIFT)의 국제금융서비스센터(IFSC)에 위치하며, 인도의 국영해운기업인 SCI(Shipping Corporation of India) 및 외국 기업들이 설립을 추진할 예정이라고 밝힘
 - 석유, 가스, 비료 산업 분야의 인도 국영 기업이 신규 해운기업을 공동으로 소유하게 되며, 해당 인도 국영 기업과의 15년 이상의 장기 용선 계약을 통해 신조선 확보 자금을 조달할 계획이라 보도함

자료: <https://www.reuters.com/world/india/india-plans-new-shipping-firm-capture-revenue-growing-trade-2024-06-05/>

최영재 연구원

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

건화물선 시장, 핸디 및 케이프 중심으로 수급 여건 호조세 이어갈 듯

- ▶ 최근 개최된 포시도니아(Posidonia) 포럼에서 선박중개업체 얼사(Ursa) 측은 개발도상국의 경제 성장, 지정학적 갈등, 선박량 부족 등으로 핸디사이즈 등의 소형 건화물선 시장이 유망할 것이라고 예상된다고 밝힘
 - 인도 등 개도국의 경제 성장에 따라 건설 원자재의 수요 역시 확대되고 있으나, 항만 인프라 개발 속도가 더딘 상황이라 해당 국가의 항만에 입항 가능한 핸디사이즈 건화물선 수요가 증가할 것이라 전망함
 - 또한 지정학적 갈등이 진행 중인 개도국들의 선박 수요는 갈등이 종식된 이후 재건 기간에도 증가할 것으로 예상되는 가운데 핸디사이즈 선박 공급은 매우 적은 수준이라 핸디사이즈 시장이 유망할 것이라 언급함
- ▶ 글로벌 시장정보분석기업 S&P 글로벌 코모디티 인사이트(S&P Global Commodity Insights) 측은 케이프선 시장 역시 수요 대비 매우 부족한 선박 공급 상황으로 인해 향후 전망이 매우 긍정적이라고 평가함
 - 탈탄소화에 필요한 대규모 신조 투자를 추진하기 위해서는 기존 노후 선박의 폐선이 필요하지만, 현재 케이프선 시장은 수요 대비 선박 공급이 매우 부족하여 기존 선박 폐선이 전무한 상황이라고 지적함
 - 이에 대해 얼사 측은 또한 현재 케이프선 시장은 선박이 부족한 상황으로, 신조가격은 비합리적으로 높아지고 있으며 심지어 중고선가가 신조선가보다 높은 경우도 발생하고 있다고 덧붙임

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1149372/Smaller-bulkers-are-a-good-bet-but-apes-may-reward-the-brave>

최영재 연구원

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



1. 주간뉴스

유조선 시장, OPEC+ 감산 완화 발표로 올해 4분기 VLCC 수요 증가 전망

- ▶ 지난 6월 2일 OPEC+는 현재 추진 중인 220만 배럴/일 규모의 감산을 올해 9월까지 연장하고 10월부터는 감산 규모를 단계적으로 줄여나갈 것이라고 발표하였으며, 이에 따라 올해 4분기 VLCC 수요는 확대될 것이라 예상됨
 - 사우디 아라비아 등 OPEC+ 회원국 8개국은 올해 6월까지 추진할 예정이었던 약 220만 배럴/일 규모의 자발적 감산을 올해 9월까지 연장하고, 올해 10월부터 내년 9월까지 감산 규모를 단계적으로 완화할 것이라 발표함
 - 이에 따라 원유 가격은 올해 1월 수준으로 하락하였으며, 올해 4분기부터 시작될 감산 완화에 대해 선박중개업체 BRS 측은 감산 완화와 유가 하락으로 4분기 아시아 시장의 VLCC 수요가 증가할 것이라고 전망함
- ▶ 글로벌 시장정보분석기업인 S&P 글로벌 코모디티 인사이트(S&P Global Commodity Insights) 측은 미국 등 비(非)OPEC 산유국의 증산이 OPEC+의 감산을 상쇄하고 있으며, VLCC 수요 역시 확대하고 있다고 밝힘
 - S&P 글로벌 코모디티 인사이트의 데이터에 따르면 올해 2분기 초부터 대서양 연안의 비OPEC 산유국의 VLCC 선적 문의가 월 70건 이상으로, VLCC 시장 내 대서양 연안 비OPEC 국가들의 비중이 확대되고 있음
 - 또한, 원유처리량이 꾸준히 증가하고 있는 나이지리아의 단고테(Dangote) 정유시설은 자국산 원유 외에도 미국산 원유를 공급받을 것으로 예상됨에 따라 대서양의 신규 VLCC 수요가 창출될 것으로 전망됨

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/bullish-potential-for-crude-tankers-amid-revised-opec-cuts/>

최영재 연구원

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

제품선 시장, 나이지리아 단고테 정유시설 가동에 따른 수급 여건 변화 전망

- ▶ 선박중개업체 김슨(Gibson)은 최근 주간보고서에서 나이지리아에 위치한 65만 배럴/일 규모의 단고테(Dangote) 정유시설이 가동을 시작함에 따라 전 세계 제품선 시장의 편더멘털 변화가 예상된다고 밝혔음
 - 원자재정보업체 케이플러(Kpler)에 따르면, 지난해 12월에 처음으로 단고테 정유시설로 원유가 공급되었으며, 최근 3개월 동안 주로 나이지리아산과 미국산 원유가 평균 23만~31만 배럴/일 규모로 공급되고 있다고 확인됨
 - 또한, 단고테 정유시설에서 생산된 석유제품 중 중유 등은 대다수 미국으로 수출되고 있으며 나프타는 주로 아시아로 향하고, 휘발유 및 경유는 대부분 내수용으로 공급되며, 항공유는 아프리카 및 남미로 수출되고 있음
- ▶ 또한, 김슨 측은 단고테 정유시설이 잔사유 전환 시설 가동에 대한 승인을 받았고, 이에 따라 휘발유 등의 경질유 생산이 확대될 것이므로 올해 4분기 또는 내년 1분기부터 제품선 시장에 영향을 줄 것이라고 예상함
 - 단고테 정유시설이 중질유를 경질유로 전환하는 시설을 가동하여 휘발유 생산량이 확대되면 서아프리카 지역에 휘발유를 공급했던 유럽 지역 정유시설들은 신규 수출처를 모색하기 어려울 것이라 예상됨
 - 이에 따라 나이지리아 휘발유 수입량의 60% 이상을 운송했던 유럽발 LR 제품선의 수요가 위축될 것으로 예상되며, 중동 지역의 LR 제품선 공급은 원활해질 것으로 예상됨

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/changing-tides-ahead-for-the-product-tanker-market/>

최영재 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	6월 1주						
	주간평균운임	전주대비차이			'24년 7월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	24,176	▲ 1,674	7.4	%	25,496	▼ -307	-1.2 %
파나마선 5TC (달러/일)	15,379	▼ -315	-2.0	%	17,078	▲ 611	3.7 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	13,870	▼ -338	-2.4	%	15,010	▲ 489	3.4 %

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

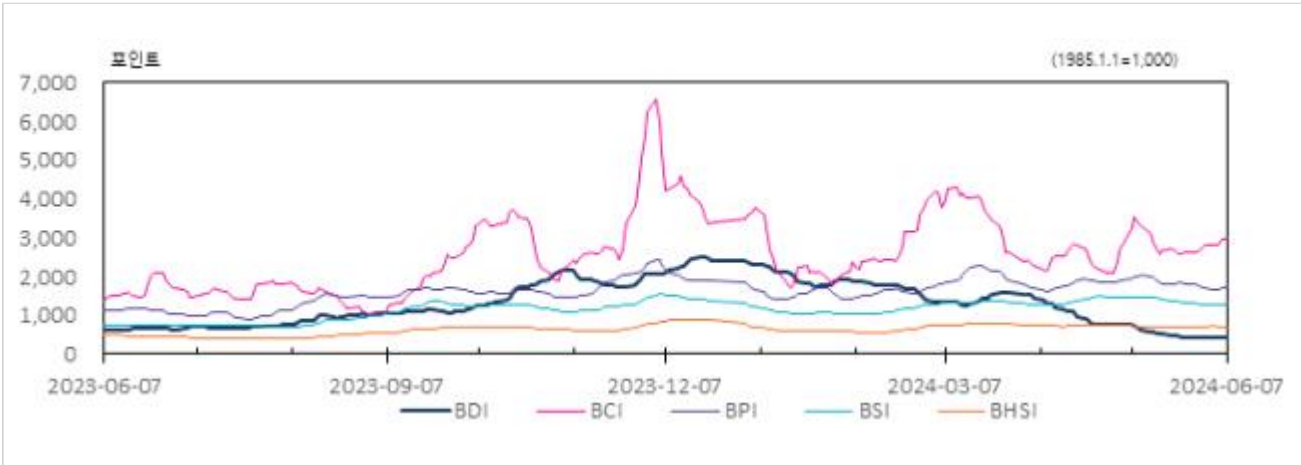


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		6월 1주	전주 대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
선형별 운임	운임지수 BDI	1,845	▲ 47	530	3,346	1,378	965	3,369	1,934
	케이프(5TC)	24,176	▲ 1,674	2,246	21,814	11,848	2,505	38,169	16,177
	파나막스(5TC)	15,379	▼ -315	7,277	16,669	12,276	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	13,870	▼ -338	6,874	14,703	10,928	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	12,899	▲ 38	7,763	12,703	10,317	11,941	32,166	21,337
1년 용선료	케이프	26,250	▲ 2,250	13,750	25,125	17,161	12,250	31,500	21,406
	파나막스	17,500	▼ -50	12,050	18,750	15,202	15,250	30,750	22,072
	수프라막스	17,000	- -	12,438	18,625	15,131	14,375	33,250	22,832
	핸디	14,000	- -	9,750	15,500	12,512	12,375	29,000	20,387
건화물선 시장(FFA)									
		'24년 7월물		'24년 3분기물		2025년물		2026년물	
		6월 1주	전주 대비	6월 1주	전주 대비	6월 1주	전주 대비	6월 1주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	25,496	▼ -307	25,588	▼ -218	21,112	▲ 19	20,279	▼ -34
	파나막스(5TC)	17,078	▲ 611	17,067	▲ 222	14,751	▲ 52	13,855	▼ -21
	수프라막스(10TC)	15,010	▲ 489	15,057	▲ 110	12,890	▲ 150	12,300	▲ 40
	핸디(7TC)	13,675	▲ 347	13,756	▲ 378	11,817	▲ 122	11,547	▲ 25

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



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

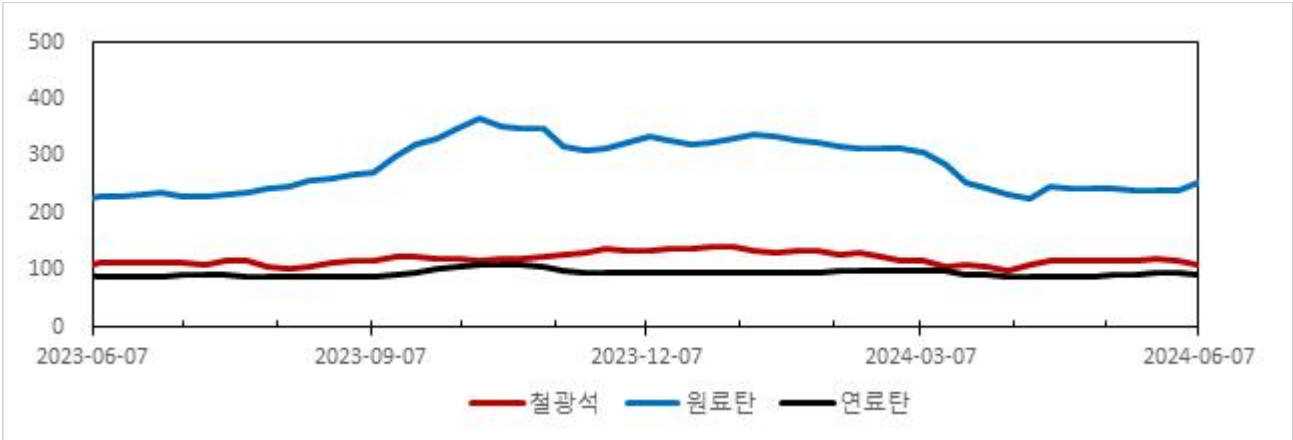
구분	2024년		전주 대비 차이				2023년			
	6월 1주	전주 대비					6월 1주	연평균	최저	최고
철광석	108.0	117.4	▼	-9.5	-8.1	%	111.4	120.5	117.9	123.1
원료탄	252.6	240.3	▲	12.3	5.1	%	229.4	305.4	303.6	307.3
연료탄	93.2	93.7	▼	-0.5	-0.6	%	88.8	135.6	134.2	136.9
대두	435.0	446.3	▼	-11.2	-2.5	%	500.7	519.8	460.2	573.9
옥수수	175.3	178.4	▼	-3.1	-1.8	%	238.1	259.8	258.9	260.6

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

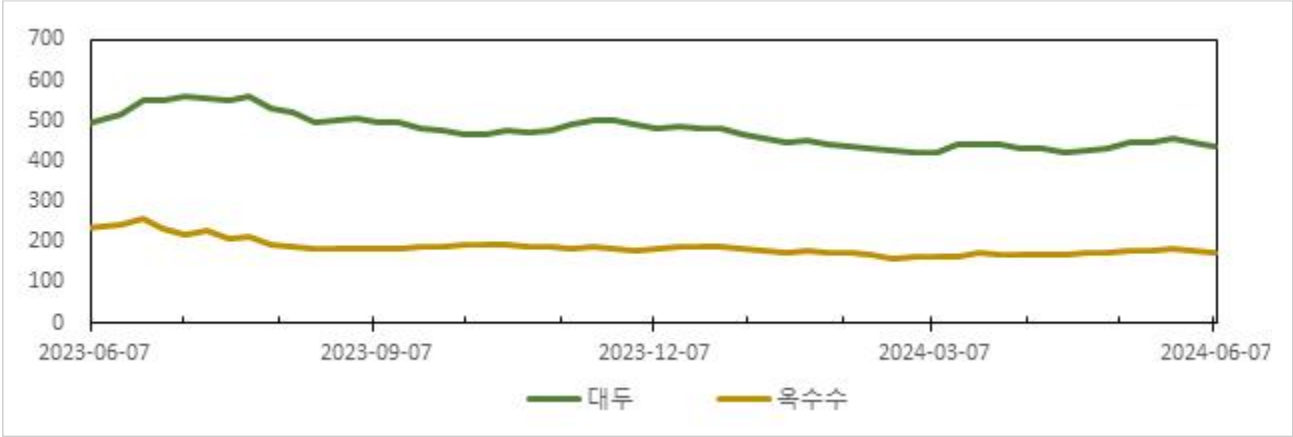
(달러/톤)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석¹⁾

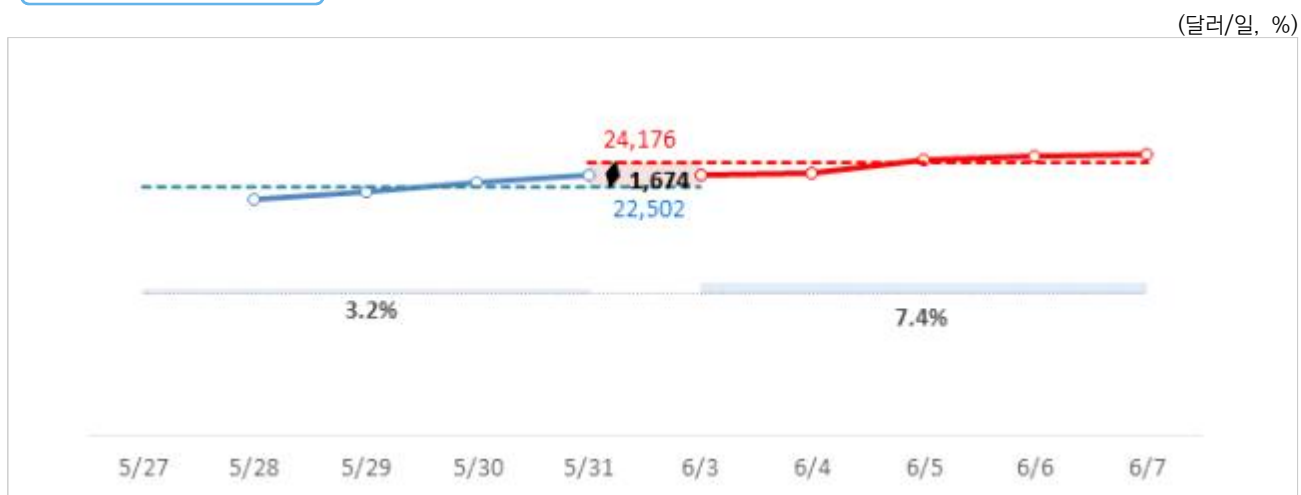
■ 케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(5월 5주) 대비 7.4% 상승한 24,176달러/일을 기록함

(동향) 인도 냉방용 석탄 수요 증가 전망

- 인도 중앙전력청(CEA, Central Electricity Authority)에 따르면 인도의 전력 수요가 증가하고 있으며, 화력발전을 통해 이를 충당하고 있는 것으로 파악됨. 자국 탄광을 이용해 자체적으로 석탄을 공급받고 있으나, 수요에 비해 공급량이 부족해 수입 수요가 증가할 것이라는 전망임
- 한편 인도는 여름용 냉방 전력의 안정적 공급을 보장하기 위해 6월 30일까지 국내 석탄과 수입 석탄을 혼용하여 사용하고자 하며, 이에 따라 전체 석탄 수요의 6%를 수입 석탄으로 충당할 계획임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		6월 1주	5월 5주	전주대비차이	
BCI		2,915	2,713	▲ 202	7.4%
스팟운임(5TC)		24,176	22,502	▲ 1,674	7.4%
용선료	6개월	31,500	30,900	▲ 600	1.9%
	1년	26,250	24,000	▲ 2,250	9.4%
	5년	21,000	20,500	▲ 500	2.4%
FFA	7월물	25,496	25,804	▼ -307	-1.2%
	3분기물	25,588	25,806	▼ -218	-0.8%
	'25년	21,112	21,093	▲ 19	0.1%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

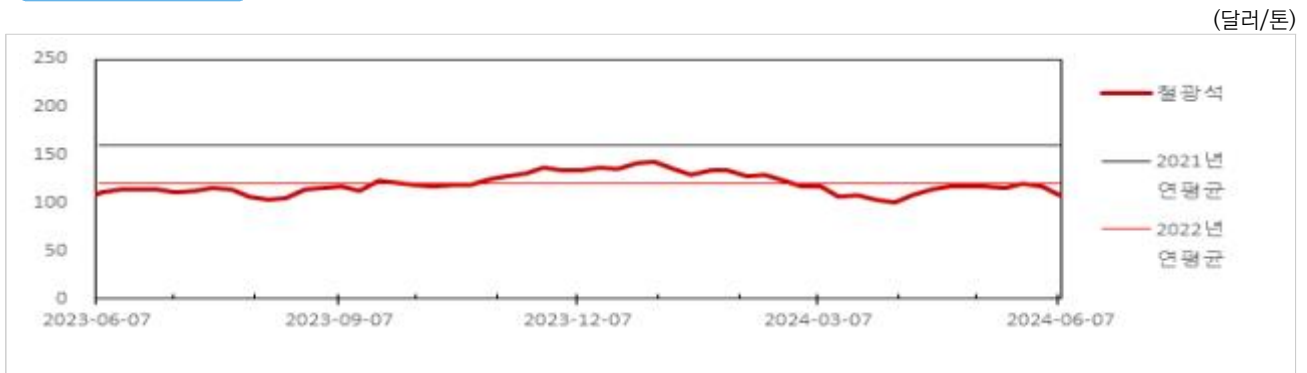
1) 5월 5주 주간평균운임은 5월 28일부터 5월 31일까지 4일간 평균임. 5월 27일 볼틱에서 미공시



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 8.1% 하락한 108.0달러/톤 기록

철광석 가격 추이



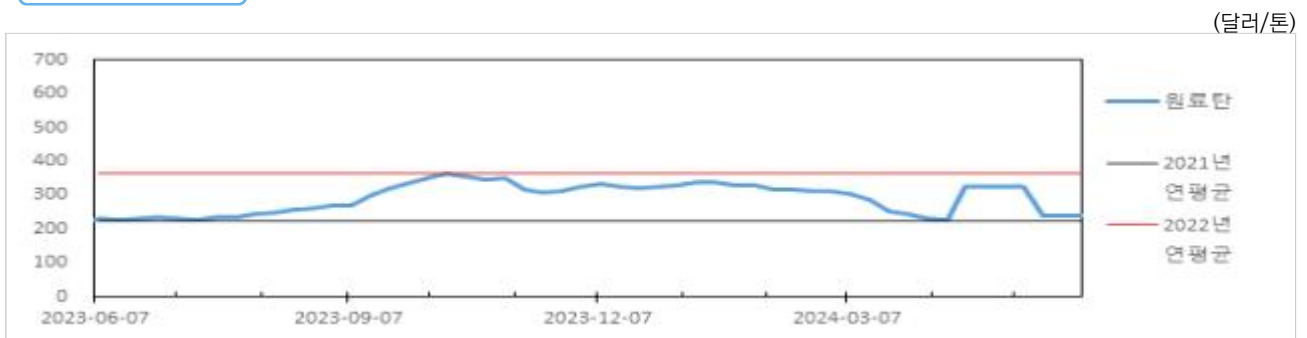
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 5.1% 상승한 252.6달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

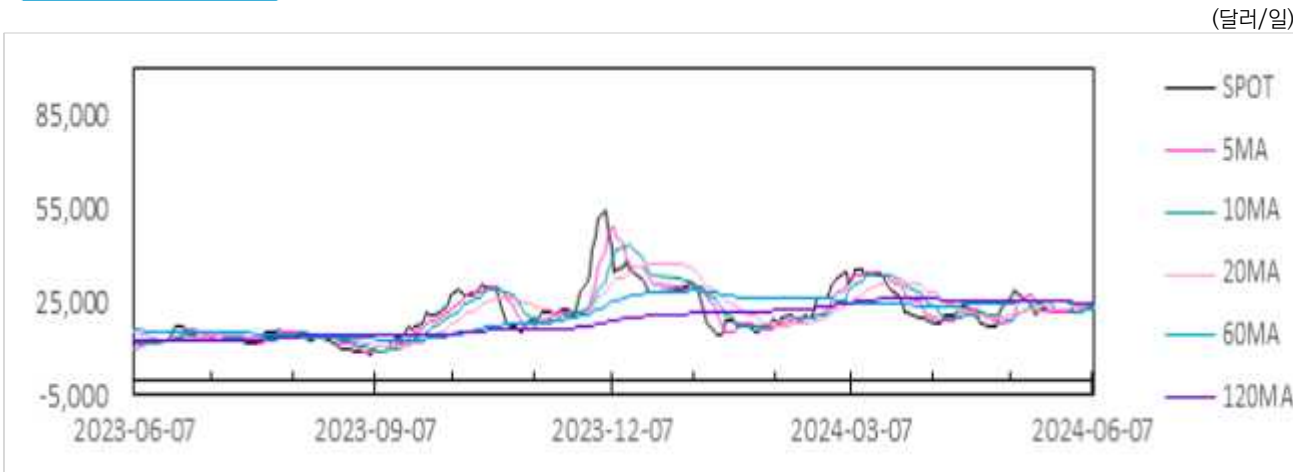


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

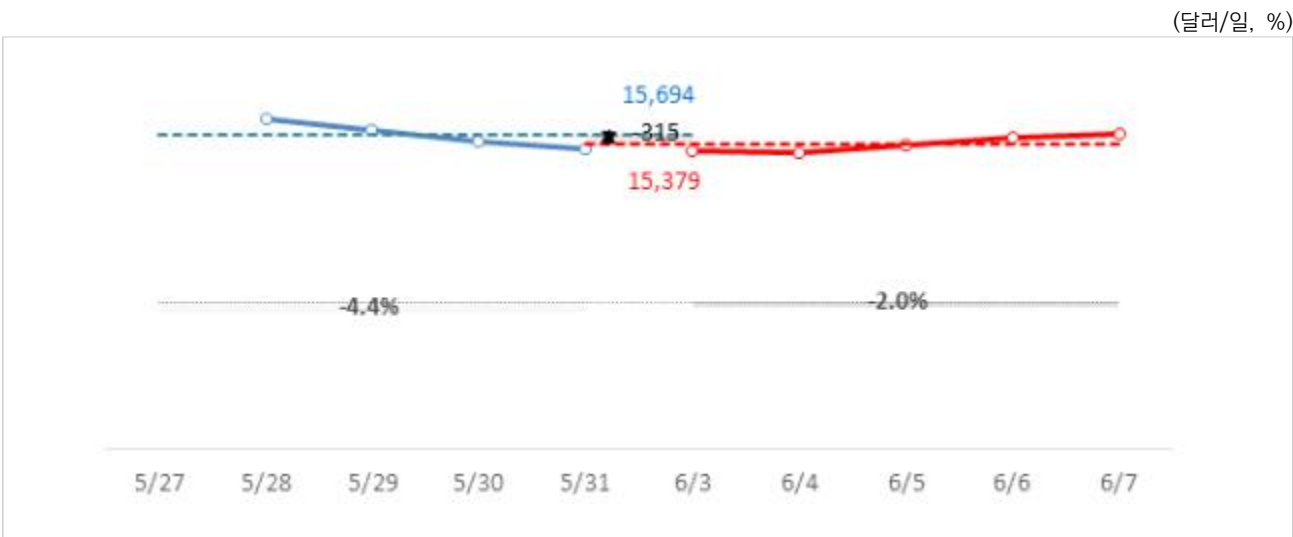
파나막스선

(운임) 전주 대비 2.0% 하락한 15,379달러/일 기록

(동향) 중국의 5월 대두 수입 전년 동기 대비 15% 감소

- 5월 중국이 수입한 대두는 1,022만 톤이며, 이는 전년 동기(1,202만 톤)대비 15% 감소한 수준임. 올해 1월부터 5월까지 중국은 총 3,737만 톤의 대두를 수입했으며, 이는 전년 동기 대비 5.4% 감소한 수준임
- 중국은 주로 브라질산 대두를 수입한 것으로 나타남. 브라질산 대두 수확기는 일반적으로 3월에서 6월이나, 이번 시즌은 홍수로 인해 수확이 지연되면서 대두의 생산량 추정치가 감소함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		6월 1주	5월 5주	전주대비차이		
BPI		1,709	1,744	▼ -35	-2.0	%
스팟운임(5TC)		15,379	15,694	▼ -315	-2.0	%
용선료	6개월	19,000	18,800	▲ 200	1.1	%
	1년	17,500	17,550	▼ -50	-0.3	%
	5년	14,625	14,675	▼ -50	-0.3	%
FFA	7월물	17,078	16,467	▲ 611	3.7	%
	3분기물	17,067	16,845	▲ 222	1.3	%
	'25년	14,751	14,699	▲ 52	0.4	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

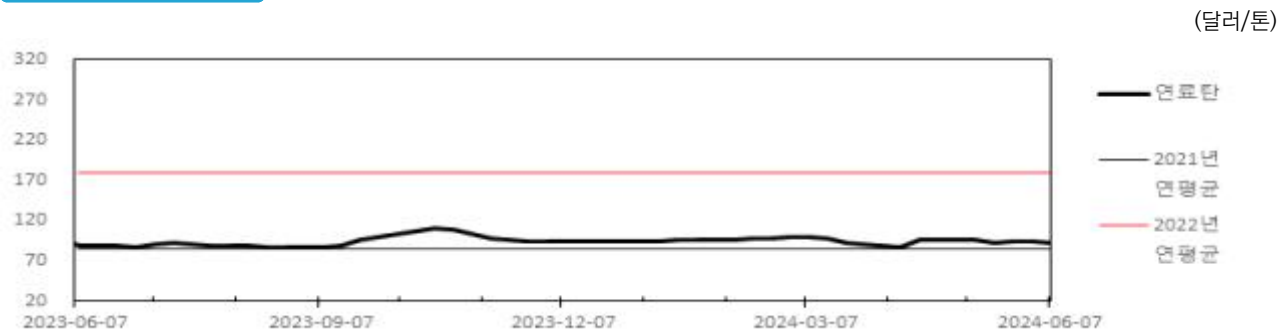
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



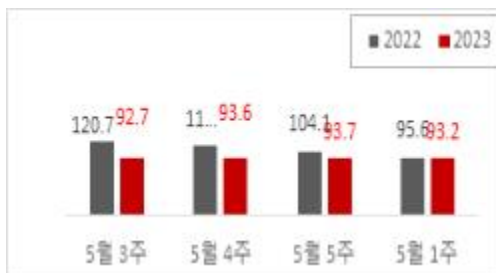
3 파나마스선-동향분석

I 연료탄 가격 : 전주 대비 0.6% 하락한 93.2달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



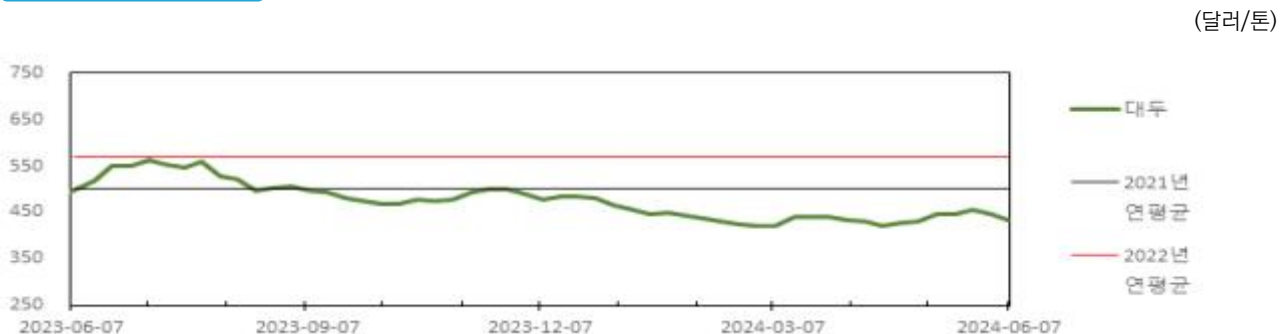
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
5월 3주	92.7	▲	1.9	2.1 %
5월 4주	93.6	▲	0.9	0.9 %
5월 5주	93.7	▲	0.1	0.1 %
6월 1주	93.2	▼	-0.5	-0.6 %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

I 대두 가격 : 전주 대비 2.5% 하락한 435.0달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
5월 3주	445.5	▼	-1.1	-0.3 %
5월 4주	456.9	▲	11.4	2.6 %
5월 5주	446.3	▼	-10.7	-2.3 %
6월 1주	435.0	▼	-11.2	-2.5 %

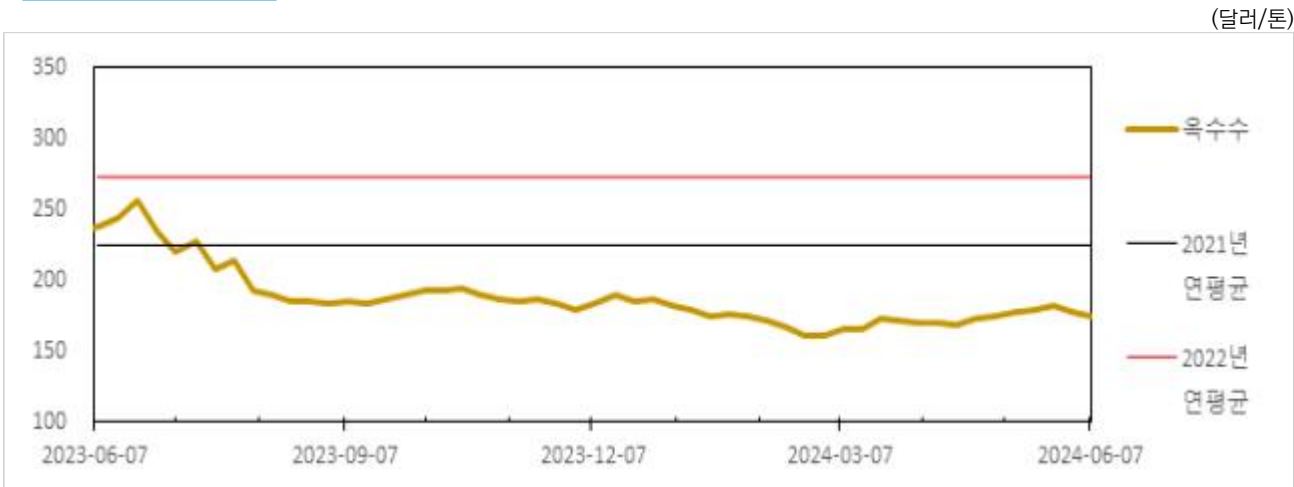
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 전주 대비 1.8% 하락한 175.3달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

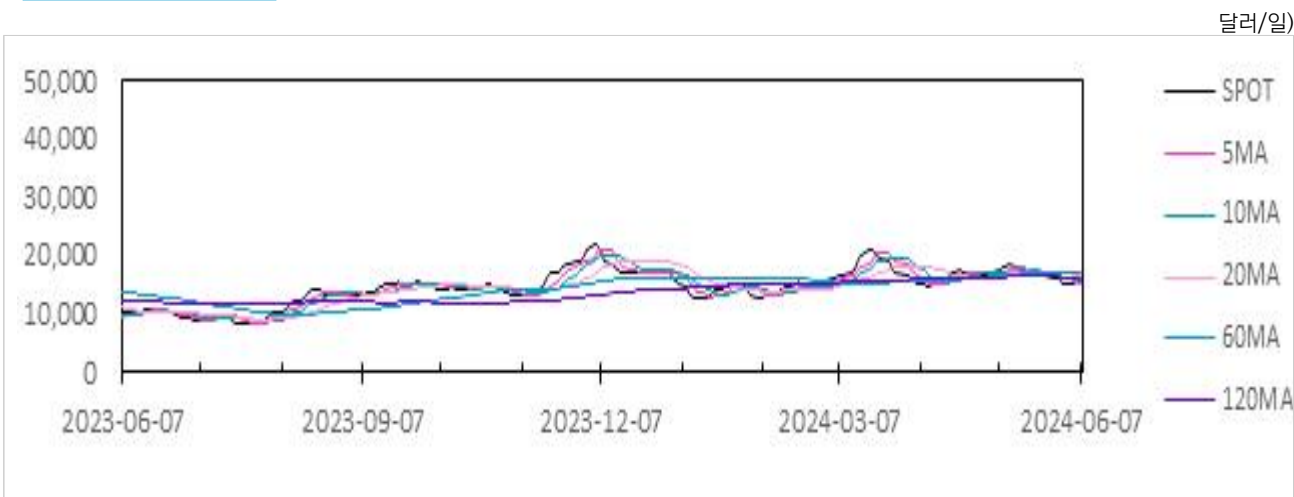


자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
5월 3주	179.9	▲ 2.3	1.3	%
5월 4주	181.8	▲ 1.9	1.1	%
5월 5주	178.4	▼ -3.4	-1.8	%
6월 1주	175.3	▼ -3.1	-1.8	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

수프라막스선

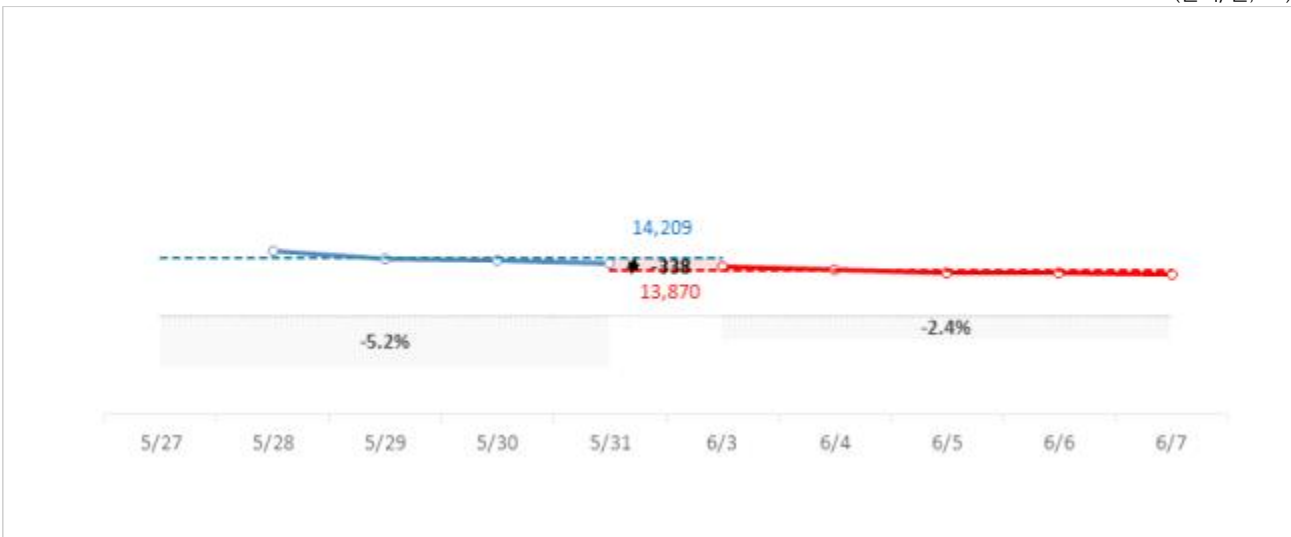
(운임) 전주 대비 2.4% 하락한 13,870달러/일 기록

(동향) 우크라이나 비수기 진입으로 곡물 물동량 증가세 둔화

- 우크라이나 항구에 도착하는 선박량이 감소하고 있음. 5월에 우크라이나에 입항한 선박은 444척(약 7,200만 DWT)으로 4월(509척, 약 8,800만 DWT) 대비 감소한 것으로 나타남. 현재는 비수기 시즌으로, 7월과 8월에 곡물 교역량이 증가해 9월에 최고치를 기록할 것으로 전망됨
- 한편, 우크라이나 곡물 협회(Ukrainian Grain Association)는 2024년 곡물 등의 수확량이 7,460만 톤에 이를 것으로 추정했으며, 이는 전년 추정치(8,280만 톤)에 미치지 못하는 수준임

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		6월 1주	5월 5주	전주대비차이		
BSI		1,261	1,292	▼ -31	-2.4	%
스팟운임(10TC)		13,870	14,209	▼ -338	-2.4	%
용선료	6개월	17,625	17,675	▼ -50	-0.3	%
	1년	17,000	17,000	-	-	%
	5년	14,750	14,750	-	-	%
FFA	7월물	15,010	14,521	▲ 489	3.4	%
	3분기물	15,057	14,947	▲ 110	0.7	%
	'25년	12,890	12,740	▲ 150	1.2	%

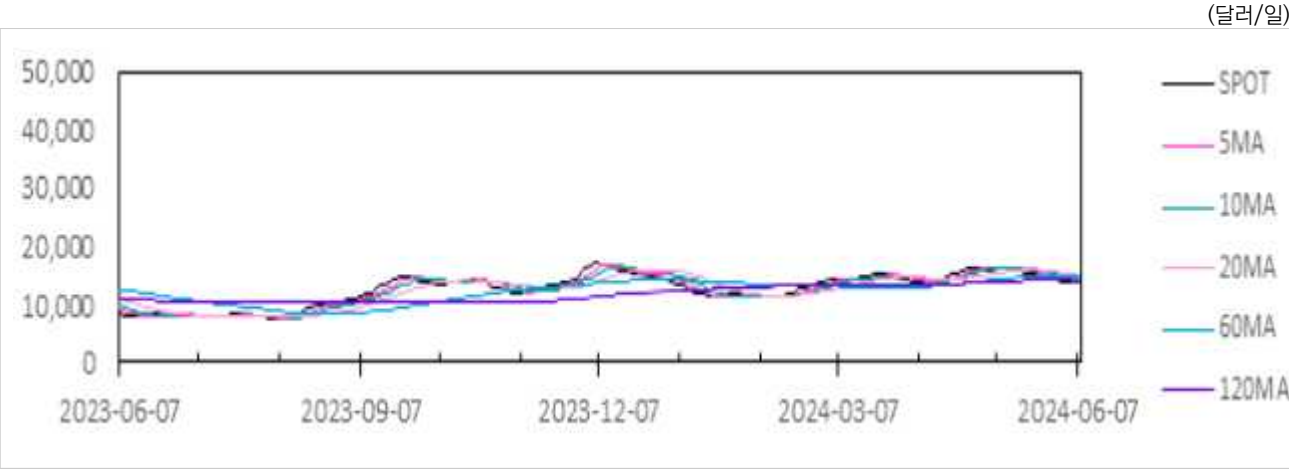
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 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 140p 상승한 3,185p를 기록

(운임) 컨테이너 운임지수는 중국발 물량 강세 이어지며 9주 연속 상승함

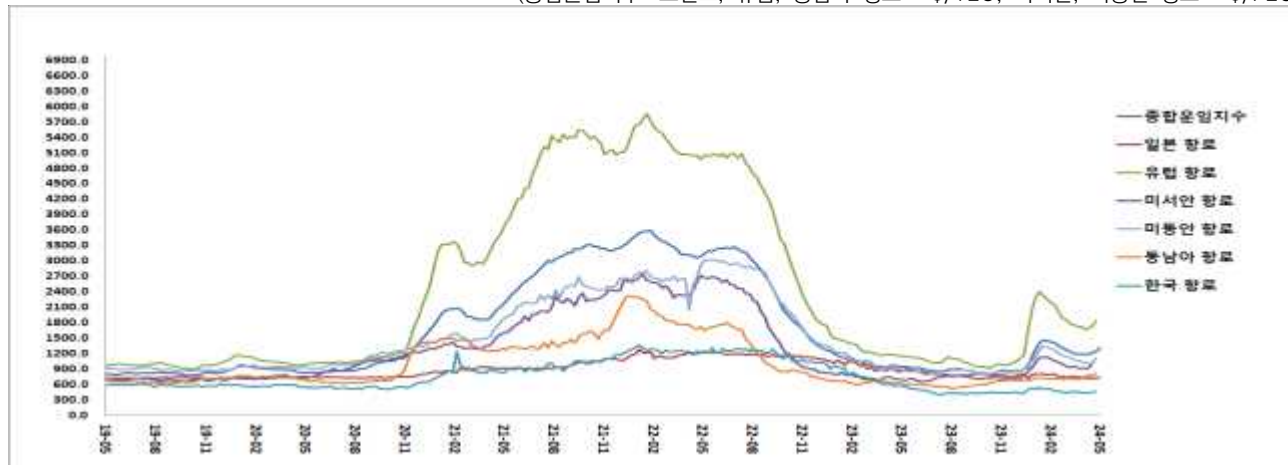
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 중국발 물량 강세 반영으로 대부분의 항로에서 수요 강세가 지속되고 있음

(현황) 계절적 성수기가 진입함에 따라 물량 증가 추세 지속이어짐

- 아시아-유럽 항로 운임은 6월초 큰 폭의 일괄운임인상(GRI)을 단행했음에도 불구하고 수요 강세가 지속됨에 따라 6월 말까지 추가 운임 인상 기조는 이어질 가능성이 큼
- 아시아-북미 항로는 중국발 물량 증가로 인한 운임 강세가 지속되고 있는 가운데, 6월 15일부 운임인상 계획이 발표된 것으로 파악됨

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)

		6월 1주	전주대비	2024년			2023년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장										
운임	종합운임지수	SCFI	3,185	140	1,731	3,185	2,147	887	1,760	1,006
		유럽항로	3,949	209	1,943	3,949	2,634	562	2,694	882
		미서안항로	6,209	41	2,775	6,209	4,257	1,148	2,553	1,607
		미동안항로	7,447	241	3,931	7,447	5,597	2,010	3,559	2,529
		한국항로	163	0	138	164	156	131	238	161
		일본항로	299	0	297	309	303	306	927	337
		동남아항로	627	80	259	627	337	140	208	173.8

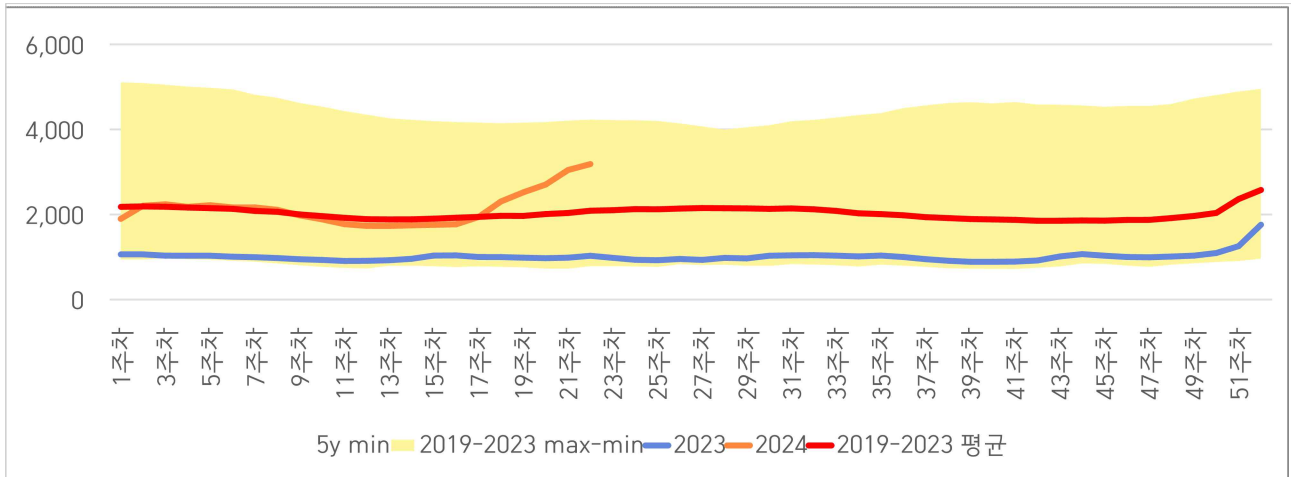
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



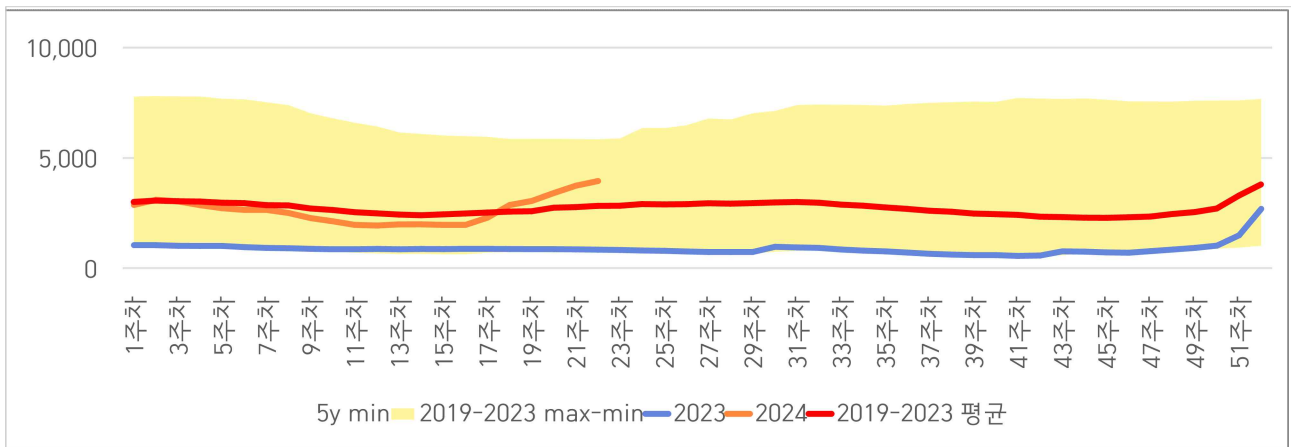
2 운임전망

| 6월 2주('24.6.10~'24.6.14)

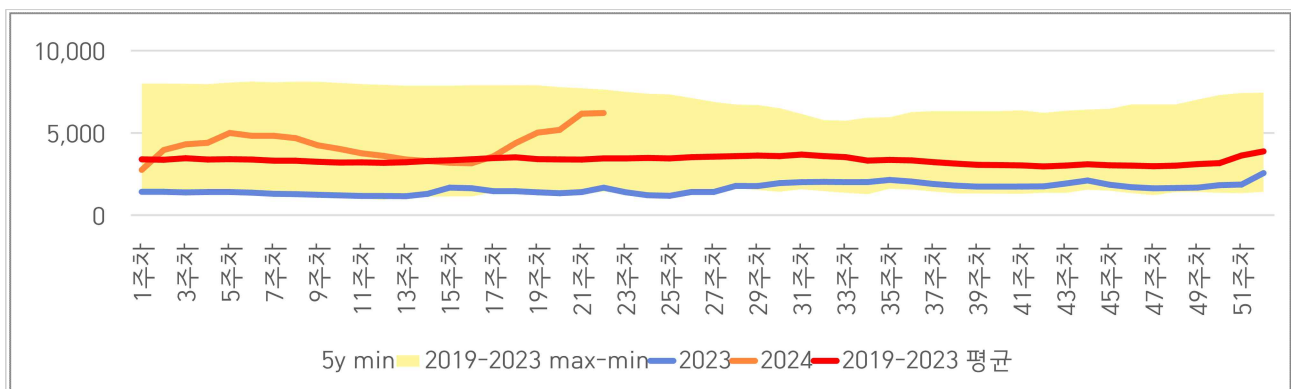
SCFI 지수는 상승할 것으로 전망



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 5.3p 하락한 55.7을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

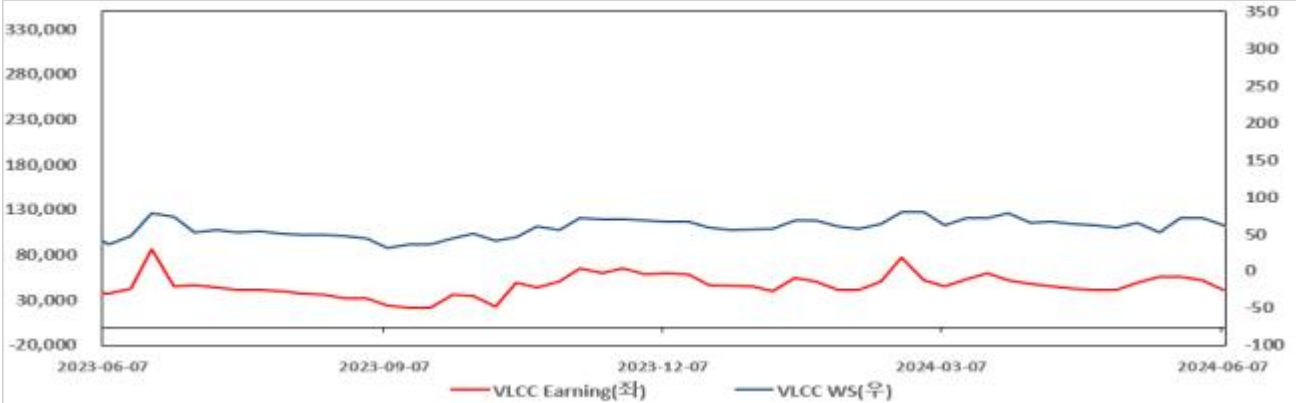
구분	6월 1주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	55.7	▼	5.3	8.7 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	35.0	▼	2.5	7.1 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	55.0	▼	4.0	6.8 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	61.5	▼	2.5	4.1 %

(동향) 선박 수급 불균형 지속되며 운임 하락세, 뚜렷한 반등 포인트 없어 당분간 시황 회복 제한

- 가용 선박 증가로 인한 수급 불균형이 지속되면서 시황 약세가 이어 지고 있으며, 글로벌 경기 부진, 중국 수요 둔화 등에 따른 원유 소비 감소가 시황 회복을 제한하고 있음. 미국 등 비OPEC 산유국들의 원유 생산량 증가로 인해 수출량이 증가하는 경우 톤마일 수요 증가로 인한 운임 상승이 가능할 것이라는 전망도 제기됨
- 10일 발표된 중국 해관총서 통계에 따르면 중국이 전월 수입한 원유는 전년 동월 대비 8.7% 감소한 4697만 톤, 일일 평균 1106만 배럴로 집계되었으며, 이는 자국 원유 수요 둔화, 정유공장 대규모 유지보수 등에 따른 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)

		6월 1주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	56	-5.3	52	80	66	31	94	57
항로(TD3C)	평균 수익	33,548	-5,431	27,395	74,778	43,257	2,945	97,526	36,033
VLCC	1년 용선료	48,000	0	45,250	48,500	47,196	36,500	50,000	41,303

자료: Clarkson

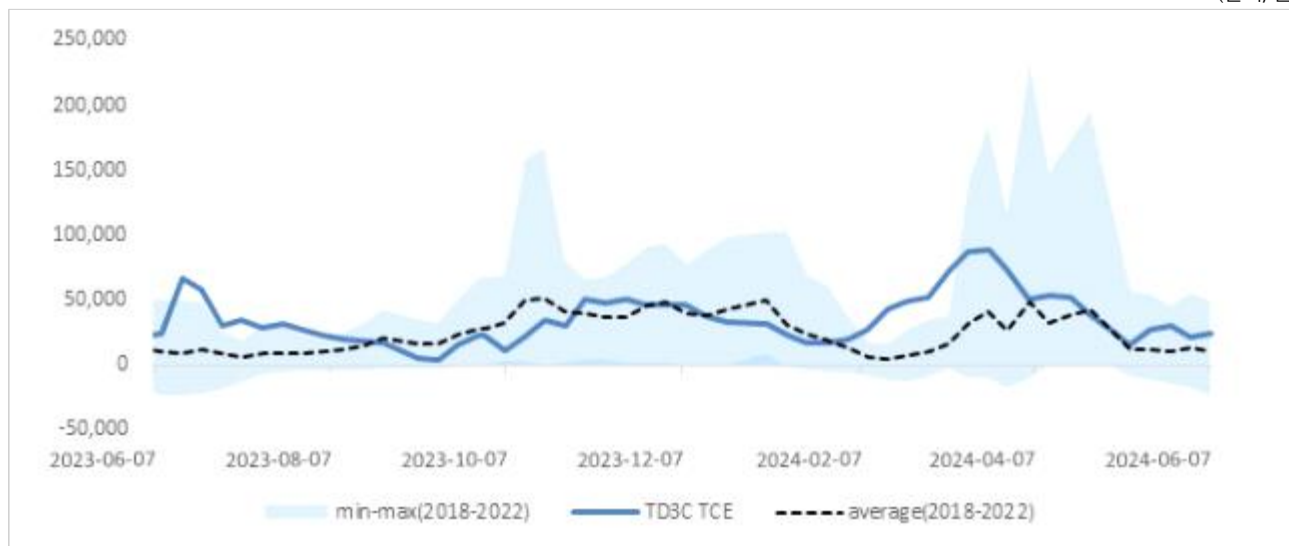


1 유조선-기술분석

■ 중동-중국 항로는 전주 대비 소폭 상승했으나, 여전히 약세를 나타내고 있음

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

(달러/일)

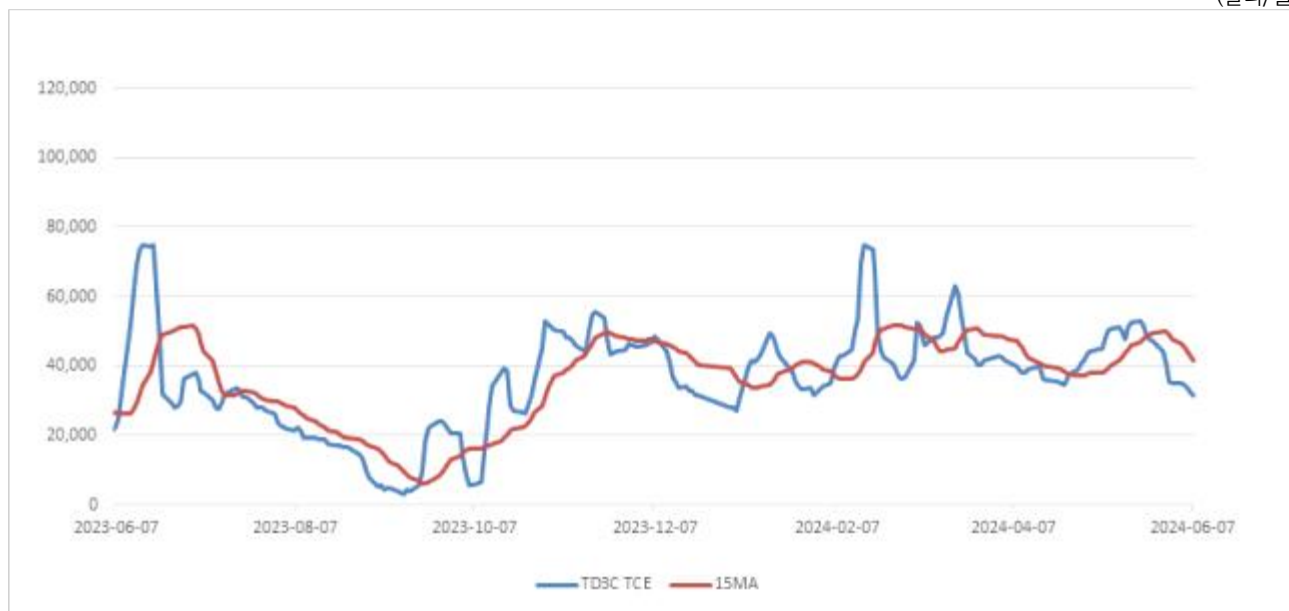


자료: Clarkson

■ 수익 추세선은 5월 중순 이후 하락추세가 지속되고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

■ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 금주 석유제품선 WS는 전주 대비 14.6p 하락한 271.0을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

구분	6월 1주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	271.0	▼	14.6	5.1 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	195.0	▼	5.0	2.5 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	245.0	▲	15.0	6.5 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	265.0	▼	17.5	6.2 %

(동향) 수요 둔화로 인한 운임 약세 지속, 본격적인 성수기 진입에 따른 시황 반등 기대감 잔존

- 최근 글로벌 경기, 산업 활동 등이 예상보다 둔화하면서 드라이빙 시즌인 성수기 진입에도 불구하고 수요 부진으로 주요 석유제품 정제마진이 하락 추세를 보이고 있음. 이로 인해 금주 중동 LR1 시장 외 대부분의 석유제품선 시장에도 악영향을 미치며 시황 하락을 유도함
- 지난 주 결정된 OPEC+의 감산 기조 유지로 인한 일부 국가의 석유제품 생산 정책 변경 등으로 수요 약세 우려가 높아지고 있으나, 여름철 수요 증가 및 재고 감소 등에 따른 시황 회복 기대감 또한 잔존하고 있는 시점임

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		6월 1주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	271	14.6	196	348	252	139	266	187
	평균 수익	49,347	4,211	28,295	59,894	40,345	15,516	50,916	29,371
MR	1년 용선료	30,750	0	24,750	41,750	29,533	24,000	31,250	26,832

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

자료: Clarkson

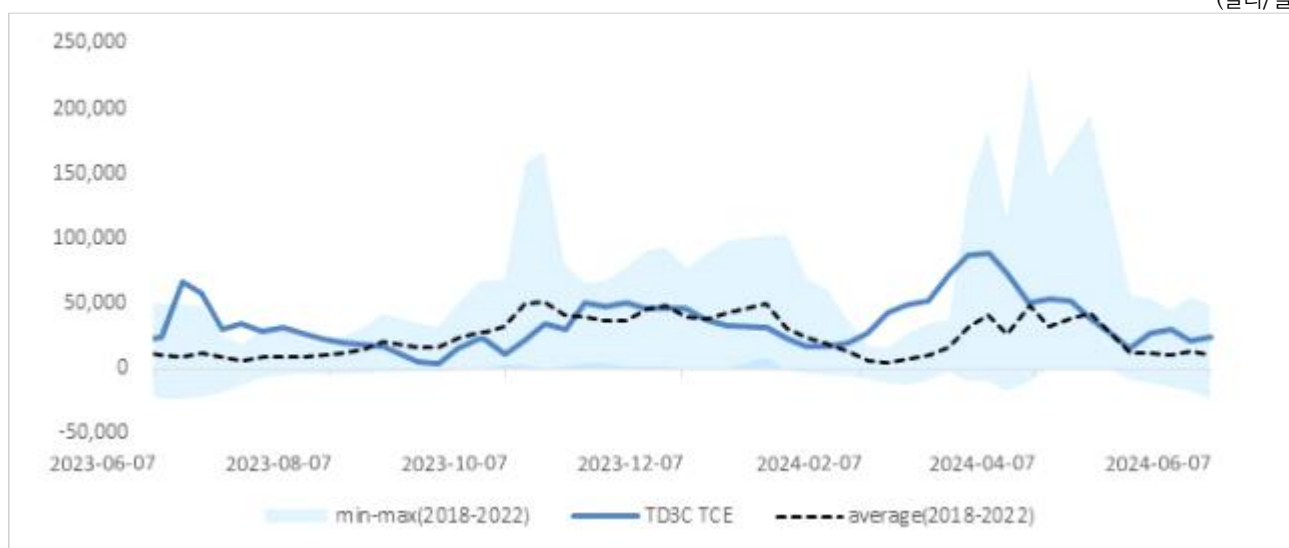


2 석유제품선-기술분석

Ⅰ 수익 추세선은 전주 대비 소폭 상승했으나 보험권에 머무르고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

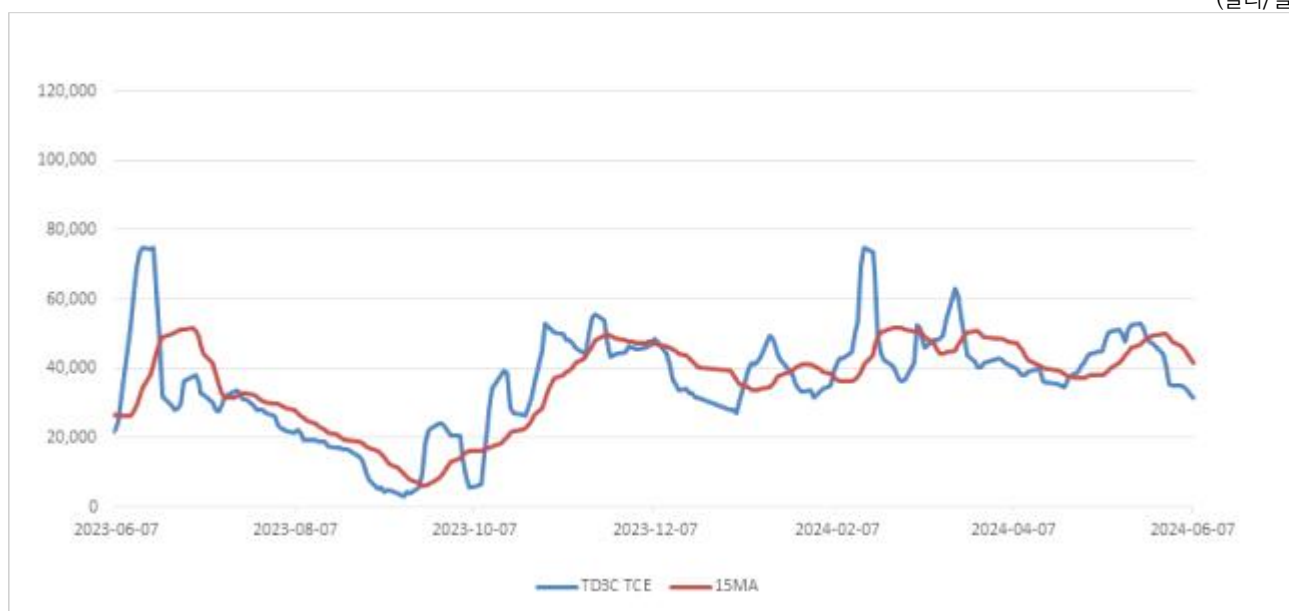


자료: Clarkson

Ⅰ 수익 추세선은 전주에 이어 소폭 상승세를 나타내며 보험세가 계속됨

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 35.3p로 전주와 동일함

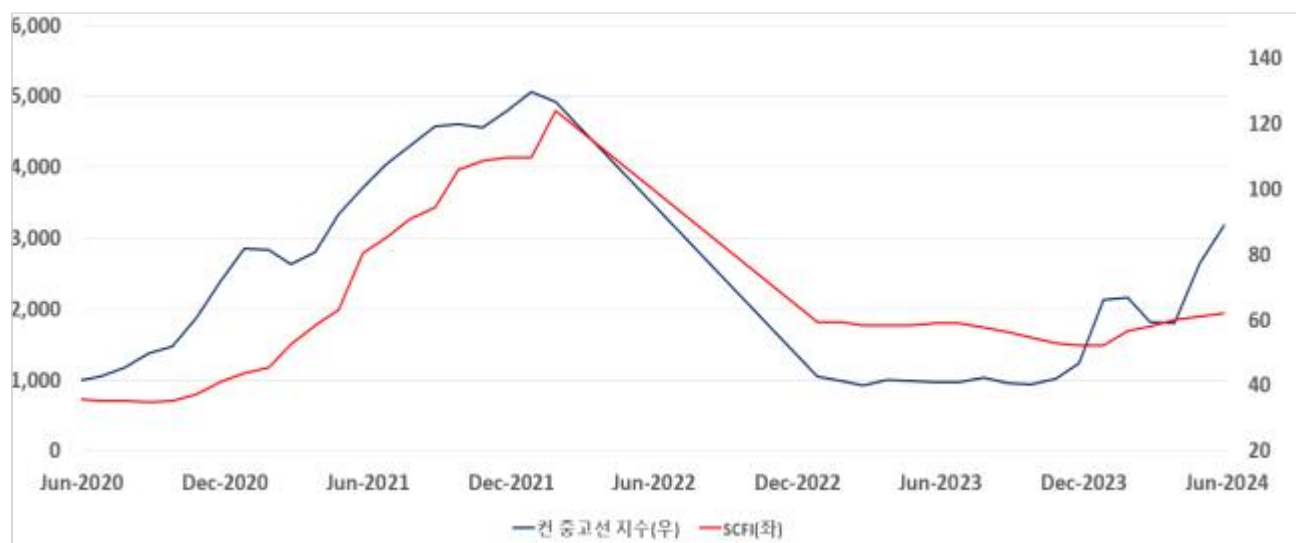
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너 중고선가 지수는 61.9p로 전월 대비 0.7p 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

(‘24.06.03~’24.06.07)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 건의 중고선 7건 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
TankChem	Gunmetal Jack*	2009	49,999	DWT	2024-06-07	28.00	Empire Navigation	Undisclosed interests
TankChem	Paradise City*	2009	50,070	DWT	2024-06-07	28.00	Empire Navigation	Undisclosed interests
Bulk	Atlas*	2012	75,124	DWT	2024-06-06	52.50	Lavinia Bulk	Clients of Bright Navigation
Bulk	Icarus*	2012	75,200	DWT	2024-06-06		Lavinia Bulk	Clients of Bright Navigation
Bulk	Thisseas*	2012	75,200	DWT	2024-06-06		Lavinia Bulk	Clients of Bright Navigation
Container	Contship Eve	2008	966	TEU	2024-06-03	8.00	Contships Management	Undisclosed interests
Container	Warnow Mate	2010	1,484	TEU	2024-06-03		Marlow Navigation	Clients of Contships Management



6. 주요 해운지표

(2024.06.07. 기준)

주요 해운지표 추이	금주	전주 대비	06월 평균	2024년			2023년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	-	-	-	-	-	-
유조선(5년)	VLCC	115	0	115	106	115	112	98	105	100
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	24	0.5	24	15	24	21	15	21	19

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)									
건화물선 Panamax	36	0	36	35	36	36	33	35	34
유조선 VLCC	130	0	130	128	131	129	120	128	125
컨테이너선 Sub-Panamax	41	0	41	41	41	41	41	43	42

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	463	-22	463	434	495	468	367	592	471
	Singapore	507	-29	507	444	536	487	378	580	470
	Korea	527	-25	527	476	551	509	439	583	501
	Hong Kong	568	12	568	457	568	501	421	577	491
VLSFO	Rotterdam	530	-29	530	530	615	576	514	631	570
	Singapore	578	-26	578	578	657	629	554	705	622
	Hong Kong	606	-26	606	606	680	639	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)	1,179	-26	1,184	1,141	1,277	1,197	1,253	1,544	1,391
	밀(국제)	628	-51	649	529	700	598	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