

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2024년 01월 08일
감 수 고병욱 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 지난주 케이프선 운임은 30,069달러/일을 기록함

컨테이너선 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 137.1p 상승한 1,896.7를 기록

탱커선 지난주 유조선 운임(WS)은 57.5를 기록함

황수진 해운빅데이터연구 센터장 / zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

류희영 전문연구원 / hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4915

최영재 연구원 / cyj17@kmi.re.kr | 051-797-4608

최건우 부연구위원 / ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638

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



1. 주간뉴스

홍해사태로 컨테이너 시장에 영향

- ▶ 후티 반군이 홍해에 통항하는 선박에 대해 24차례의 공격을 가해 수에즈 아인 희망봉을 우회하는 선박들이 늘어남
 - 12월 마지막주(12.25~31) 기준 약 131척의 컨테이너선이 희망봉을 경유했는데 이는 지난해 대비 35척 증가한 수치임
 - 유조선, 건화물선은 같은 기간동안 우회하는 선박의 변화가 크지 않은 것으로 나타남
- ▶ 2024년 1월 마지막주부터 일부 서비스에 대한 공급 부족이 일시적으로 나타날 수 있음
 - 컨테이너선 우회에 따라 7~10일의 추가 운항이 필요해 주간서비스를 제공하기 위해서는 추가선대 투입이 필요함
 - 우선적으로 지난해 12월에 유럽항 서비스를 위해 우회한 선박이 아시아로 돌아오면서 발생하는 선복 공백이 1월 말부터 발생할 것으로 예상
 - 다만 지난해부터 유희선대가 시장 내에 유지되고 있어 코로나때와 같은 공급부족 사태가 발생할 가능성은 낮을 것으로 전망됨

자료 : <https://www.loydslist.com/LL1147824/Red-Sea-activity-down-nearly-20-after-containership-exodus>

최건우 부연구위원

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

머스크, 항로 우회로 인한 추가 할증료 부과

- ▶ 머스크는 유럽행 컨테이너선 서비스 항로가 희망봉 경유로 우회함에 따라 추가 비용 발생으로 인한 할증료를 부과한다고 발표함
 - 이번 결정은 작년 12월 31일 머스크 항저우호에 대한 후티 반군 공격 이후 수에즈 운하 통행 중단을 발표한 후에 나온 것임
 - 홍해 지역을 통과하는 서비스 위험을 완화하기 위한 희망봉 항로로의 우회 조치는 궁극적으로 선사들의 비용 증가를 초래함
- ▶ Drewry에 따르면 향후 몇 주 동안 아시아-북유럽/지중해 스팟 운임은 지속해서 인상될 것이라고 예상되고 있음
 - 머스크는 2024년 1월 1일부터 TEU당 300~2,000달러의 성수기 추가 요금을 적용하였으며, CMA CGM은 이미 유사한 수준의 추가 할증료를 부과해 코로나19 이후 최고 수준의 운임을 적용하고 있음
 - 머스크에 따르면 “우리는 계속해서 영향을 평가하고 가능한 빨리 추가 요금을 철회하기를 희망하지만 상황에 따라 추가요금이 인상될 수도 있다”고 언급함

자료 : <https://www.loydslist.com/LL1147827/Maersk-Red-Sea-avoidance-drives-new-fees-on-shippers>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

아시아 연료탄 수입량 최고치 경신에도 연료탄 가격은 하락

- ▶ 중국의 계절적 수요가 절정에 이르면서 지난 12월 아시아 연료탄 수입량이 최고치를 기록함
 - Kpler에 따르면 12월 아시아 연료탄 수입량은 전월 대비 약 6.1% 증가한 8,369만 M/T로 전 고점인 2017년 1월 기록을 경신함
 - 이는 제로 코로나 정책 완화 및 수력 발전량 감소로 인해 연료탄 수요가 급증한 중국이 전월 대비 약 8.5% 증가한 3,208만 M/T를 수입한 결과임
- ▶ 중국의 강력한 수요에 부응한 인도네시아 및 호주의 수출량 급증으로 가격은 오히려 하락함
 - 중국의 주요 연료탄 수입처인 인도네시아와 호주 수출량이 중국 수요에 대응하여 크게 증가했고, 특히 인도네시아발 중국항 연료탄 수출량은 2,099만 M/T로 지난해 3월 이후 최고치를 기록하여 연료탄 가격은 약 30% 이상 하락하였음

자료: <https://www.reuters.com/markets/commodities/asia-thermal-coal-imports-hit-record-supply-keeps-prices-muted-russell-2024-01-08/>

최영재 연구원

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

중국, 부동산 부양책 발표로 철광석 가격 유지 전망

- ▶ 철강 수요를 주도할 수 있는 중국 부동산 정책이 발표됨
 - 가장 큰 철강 수요 동인인 중국의 신규 주택 공급은 지난해에 급격히 감소하여 금년에도 철강 수요를 억제할 것이라 예상하였으나 최근 중국은 부동산 부양책을 발표함
 - 부동산 부문 회복을 위해 재개발 및 저가 주택 공급 프로그램을 최소 1조 위안 규모로 공급하기로 발표하였으며 국채 발행을 통한 재정 정책으로 실시될 예정임
- ▶ 중국 부동산 시장 중심으로 철광석 시장에 긍정적 영향이 예상됨
 - 중국의 경제 회복이 여전히 험난한 상황에서 철광석 가격은 중국의 부동산 정책에 민감하게 반응할 것으로 예상되며, 철광석 시장에 긍정적인 심리요인으로 작용하여 적어도 단기적으로는 철광석 가격이 유지될 가능성이 높음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/china-stimulus-optimism-supports-iron-ore-prices-2/>

최영재 연구원

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



1. 주간뉴스

유조선, 선주들의 장기 호황 기대로 신조 발주 증가

- ▶ 수에즈막스 및 제품선 중심의 유조선 신조 발주 증가세
 - Maritime Strategies International에 따르면, 2023년 유조선 신조 발주량은 2022년의 3배 이상인 2,400만 DWT이었음
 - 이는 중동 지역의 신규 정유시설 증가, 러시아 항로 수요 증가 등 단기 요인으로 수에즈막스와 제품선 시장이 강세를 보이고 VLCC 신조 발주 역시 소폭 상승한 영향임
- ▶ 원유 및 제품유 해상물동량 증가가 유조선 신조 발주 상승세를 이어갈 것이라 예상
 - Clarkson's는 원유 해상물동량은 미국 주도의 수출 증가로 내년 2.6% 성장이 예상되고, 제품유 또한 2024년 신규 정유소 가동 개시 등의 요인으로 3.3% 증가할 것으로 전망함

자료 : <https://www.tradewindsnews.com/tankers/tanker-newbuilding-orders-pile-up-as-shipowners-bank-on-long-term-boom/2-1-1578372>

최영재 연구원

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

아시아 정제 시장 하락세와 미국 정제유 재고 증가세

- ▶ 아시아 정제 시장은 수요 부진으로 하락세를 보임
 - 아시아 정제 마진은 이번 주 초 89 \$/MT에서 시작하여 1월 5일에 71 \$/MT로 하락하였으며, 이는 홍해 예멘 반군에 따른 공급 우려는 완화되었지만 정제 수요 부진으로 정제시설 가동률 하락에 따른 결과로 보임
 - 특히, 여러 시장 참여자들은 금년 에틸렌 및 프로필렌 수요가 유지되는 수준에 머물 것이라는 전망을 내놓았음
- ▶ 미국의 휘발유, 경유 및 등유 재고 급증
 - EIA에 따르면 미국 휘발유 재고는 1993년 5월 이후 최고치인 2억 3,700만 배럴로 당초 애널리스트의 예상치인 21만 5,000 배럴 감소와는 배치되는 현상이 나타났음
 - 경유 및 등유 재고 또한 1억 2,590만 배럴로 전주 대비 1,010만 배럴이 증가하여 2019년 1월 이후 가장 큰 폭으로 증가하였음

자료 : <https://www.hellenicshippingnews.com/asia-naphtha-gasoline-naphtha-market-ends-the-week-in-losses/#>

<https://www.hellenicshippingnews.com/europe-distillates-diesel-cracks-ease-on-high-supply/>

최영재 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	1월 1주						
	주간평균운임	전주대비차이	'24년 2월물 FFA 주간평균가격		전주 대비 차이		
케이프선 5TC (달러/일)	30,069	▲ 288	1.0 %	14,134	▼ -3,401	-19.4 %	
파나마선 5TC (달러/일)	15,915	▼ -1,297	-7.5 %	13,411	▼ -2,642	-16.5 %	
수프라막스선 10TC (달러/일)	13,827	▼ -1,510	-9.8 %	11,784	▼ -2,524	-17.6 %	

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

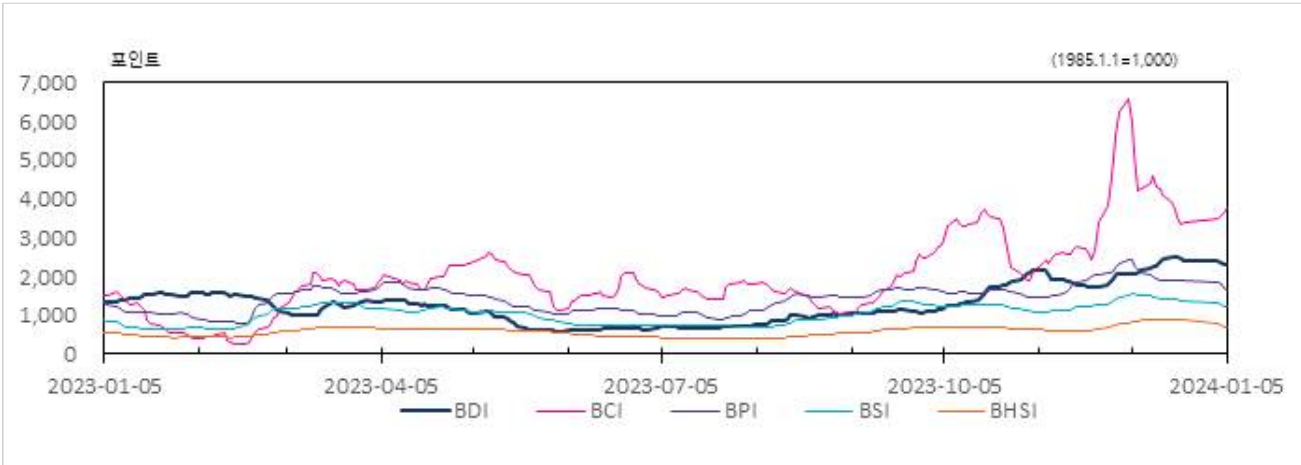


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		1월 1주	12월 3주 대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
선형별 운임	운임지수 BDI	2,095	▼ -73	530	3,346	1,378	965	3,369	1,934
	케이프(5TC)	30,069	▲ 288	2,246	21,814	11,848	2,505	38,169	16,177
	파나마스(5TC)	15,915	▼ -1,297	7,277	16,669	12,276	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	13,827	▼ -1,510	6,874	14,703	10,928	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	13,339	▼ -2,765	7,763	12,703	10,317	11,941	32,166	21,337
1년 용선료	케이프	23,750	▲ 2,000	13,750	25,125	17,161	12,250	31,500	21,406
	파나마스	15,750	▼ -300	12,050	18,750	15,202	15,250	30,750	22,072
	수프라막스	16,000	▼ -750	12,438	18,625	15,131	12,250	29,500	20,066
	핸디	13,625	▼ -500	9,750	15,500	12,512	12,375	29,000	20,387

건화물선 시장(FFA)

		'24년 2월물		'24년 2분기물		2024년물		2025년물	
		1월 1주	12월 3주 대비	1월 1주	12월 3주 대비	1월 1주	12월 3주 대비	1월 1주	12월 3주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	14,134	▼ -3,401	19,099	▲ 3,876	17,889	▼ -121	17,528	▲ 531
	파나마스(5TC)	13,411	▼ -2,642	15,510	▼ -315	13,539	▼ -1,498	13,275	▼ -198
	수프라막스(10TC)	11,784	▼ -2,524	13,499	▼ -465	12,085	▼ -1,260	11,926	▼ -245
	핸디(7TC)	11,279	▼ -2,374	12,789	▼ -279	11,757	▼ -637	11,438	▼ -70

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

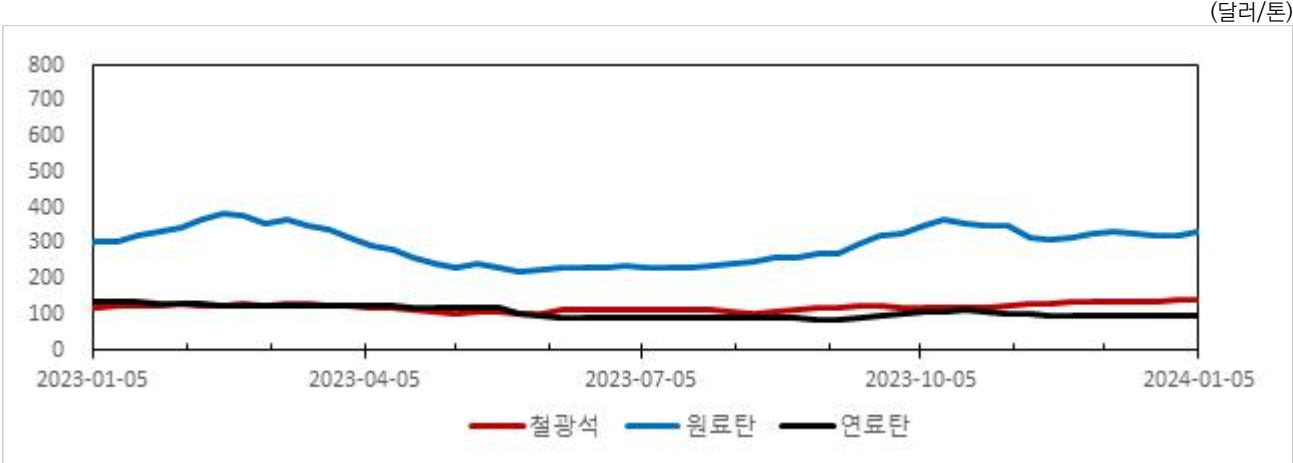
원자재 가격

(달러/톤)

구분	2024년		전주 대비 차이				2023년			
	1월 1주	12월 4주					1월 1주	연평균	최저	최고
철광석	143.4	140.9	▲	2.5	1.7	%	111.1	119.9	117.1	122.7
원료탄	330.1	323.8	▲	6.3	1.9	%	270.2	305.4	303.6	307.3
연료탄	94.5	94.2	▲	0.3	0.3	%	138.9	135.6	134.2	136.9
대두	464.4	480.3	▼	-15.9	-3.3	%	541.4	519.7	460.2	573.9
옥수수	182.7	187.2	▼	-4.5	-2.4	%	258.9	259.8	258.9	260.6

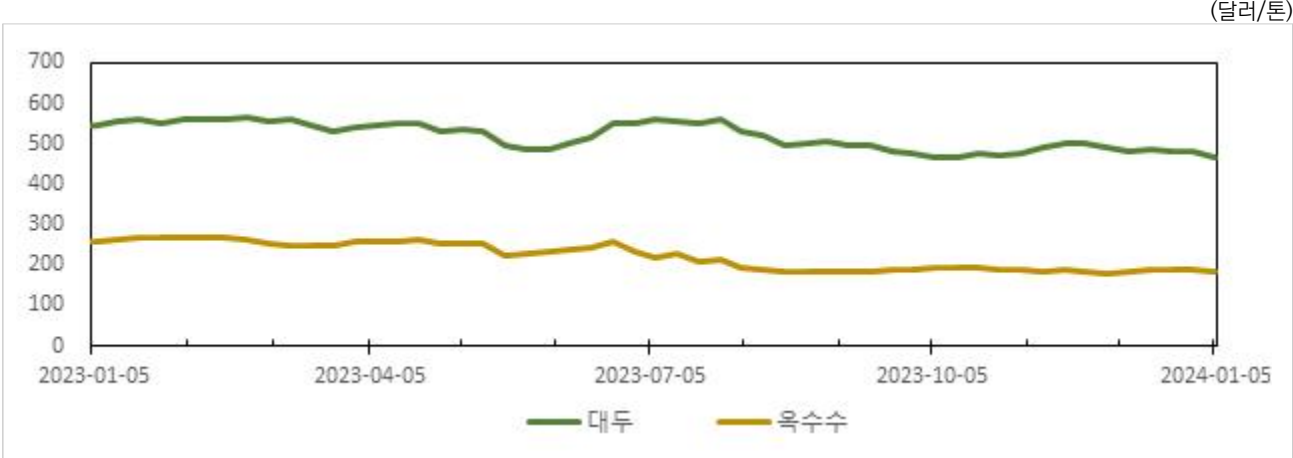
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT) ▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

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 12월 3주 대비 1.0% 상승한 30,069달러/일을 기록함

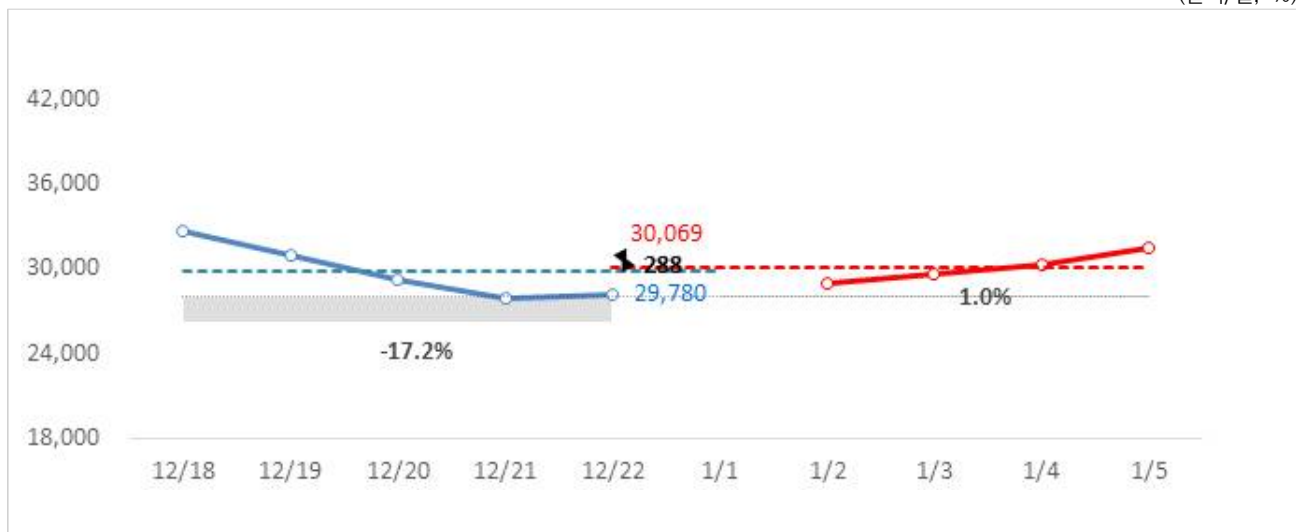
- 중국의 경기 부양책에 시장이 반응하며 운임이 소폭 상승함

(동향) 중국 추가 통화정책 추진

- 로이터에 따르면 중국 인민은행이 중국수출입은행, 중국개발은행, 중국농업발전은행을 통해 유동성 지원을 확대하기로 함. 3,500억 위안 규모의 담보보완대출인 PSL을 증액해 PSL 총잔액은 3조 2,522억 위안에 이르고 있음(12월 말 기준). PSL은 중국 중앙은행인 인민은행이 정책은행에 저금리로 유동성을 지원할 수 있는 수단으로 사용되며, 정책은행은 인민은행에 대출채권을 담보로 제공하는 대신 특정 목적에 맞춰 필요한 대출을 확대 가능함. 이번 조치는 부동산 시장의 경기 부양에 긍정적 영향을 미칠 것으로 평가됨

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	1월 1주	12월 3주	전주대비차이	
BCI	3,626	3,591	▲ 35	1.0%
스팟운임(5TC)	30,069	29,780	▲ 288	1.0%
용선료	6개월	26,750	▲ 2,250	9.2%
	1년	23,750	▲ 2,000	9.2%
	5년	18,750	▲ 750	4.2%
FFA	'24년 1월물	14,134	▼ -3,401	-19.4%
	'24년 1분기물	19,099	▲ 3,876	25.5%
	'24년	17,889	▼ -121	-0.7%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

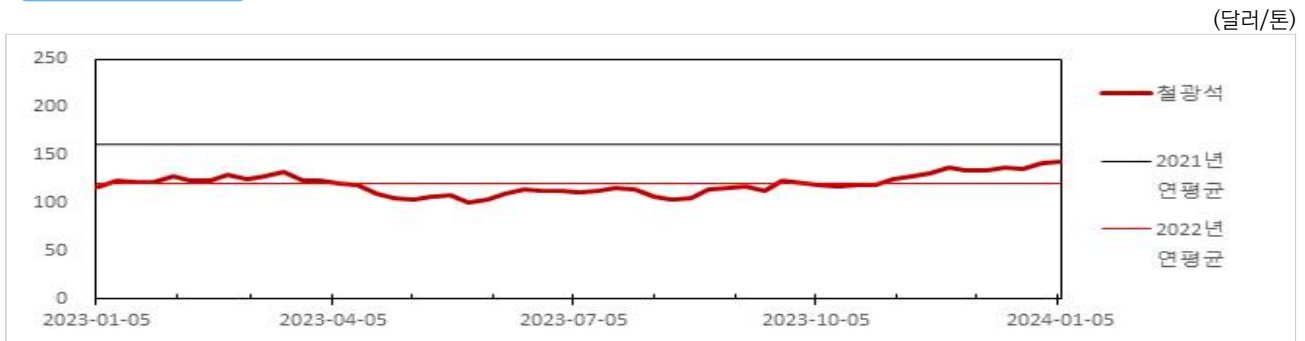
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 1.7% 상승한 143.4달러/톤 기록

철광석 가격 추이



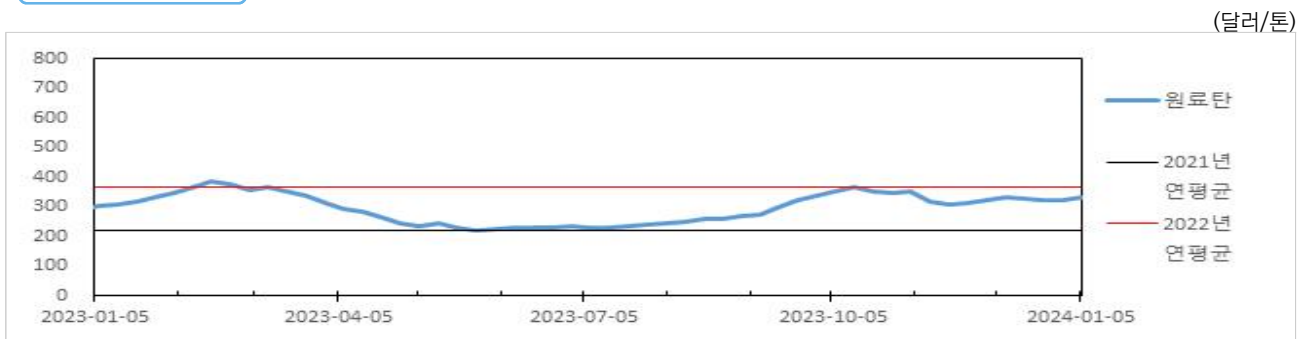
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 1.9% 상승한 330.1달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

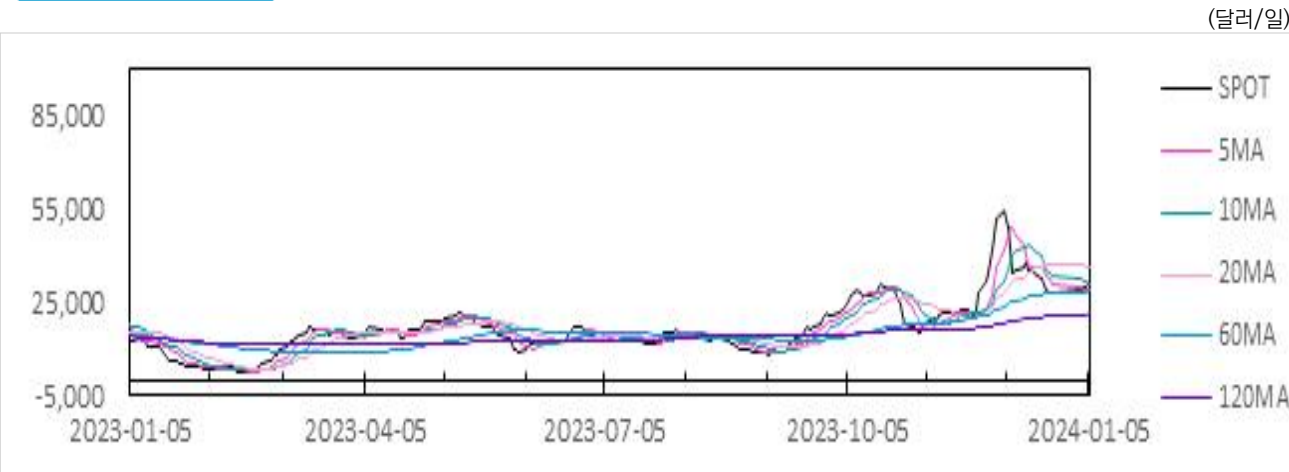


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나마스선-동향분석

I 파나마스선

(운임) 전주 대비 7.5% 하락한 15,915달러/일 기록

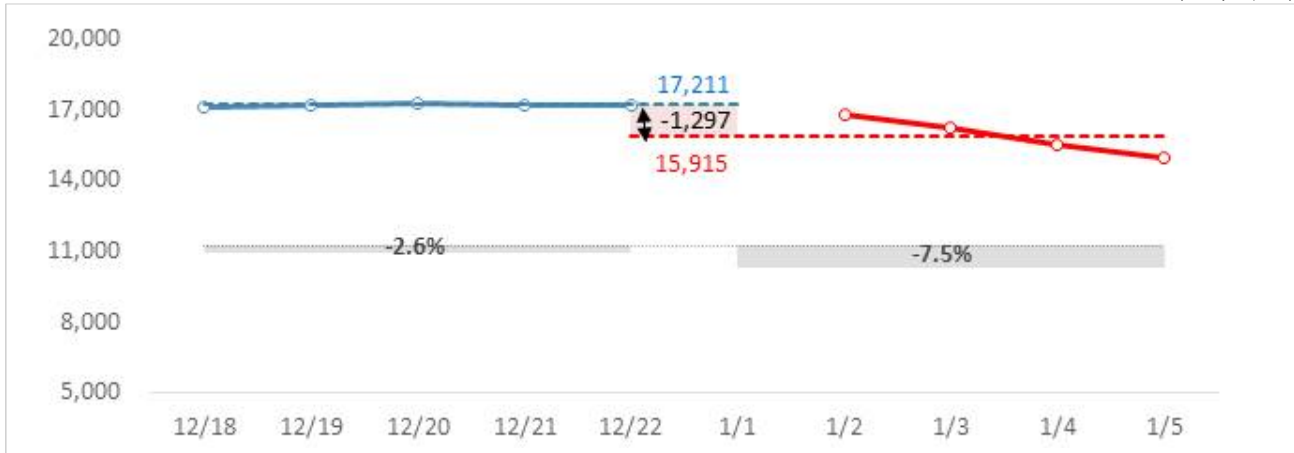
- 시장에 유입되는 선박이 증가하면서 운임에 부정적 영향을 미침

(동향) 아르헨티나 정부 곡물 수출세 인상 추진

- 외신에 따르면 아르헨티나 정부는 옥수수에 대한 수출 관세를 12%에서 15%로 인상하는 방안을 추진할 계획임. 이에 관한 논의는 2024년 1분기에 진행될 것으로 예상됨. 대다수 전문가는 이러한 관세 인상이 공급에 단기적으로 큰 영향을 미칠 가능성은 작다고 보고 있음. 다만, 중장기적으로는 해당 작물의 재배 면적 감소로 곡물 수출에 영향을 미칠 수 있다는 의견임. 다만 이러한 수출세 인상은 일시적인 조치일 것으로 예상됨
- 한편 2024년 아르헨티나의 곡물 수출량이 증가할 것으로 예상됨. 밀 수확은 전년 대비 20% 증가했으며, 특히 옥수수 수확량이 큰 폭으로 늘어나 전년 대비 71% 증가한 1,700만 톤을 추가로 수출할 계획임

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

파나마스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		1월 1주	12월 3주	전주대비차이		
BPI		1,768	1,912	▼	-144	-7.5 %
스팟운임(5TC)		15,915	17,211	▼	-1,297	-7.5 %
용선료	6개월	17,050	18,925	▼	-1,875	-9.9 %
	1년	15,750	16,050	▼	-300	-1.9 %
	5년	13,500	13,525	▼	-25	-0.2 %
FFA	'24년 1월물	13,411	16,053	▼	-2,642	-16.5 %
	'24년 1분기물	15,510	15,825	▼	-315	-2.0 %
	'23년	13,539	15,036	▼	-1,498	-10.0 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

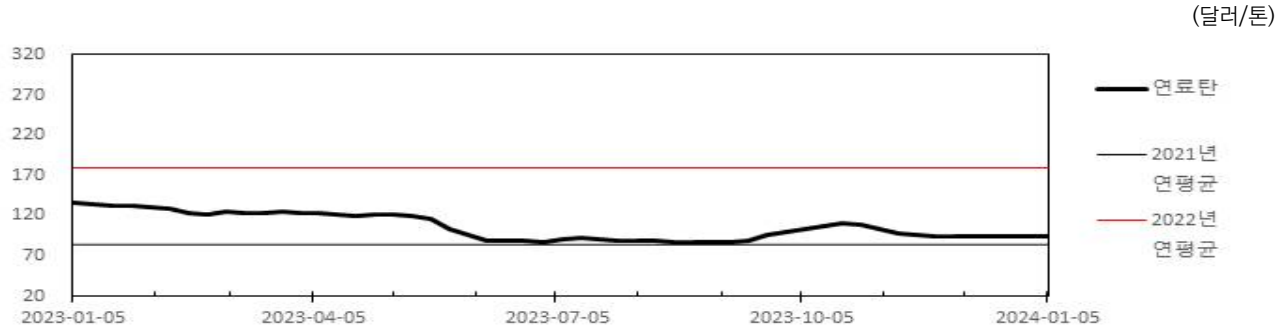
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 0.3% 상승한 94.5달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



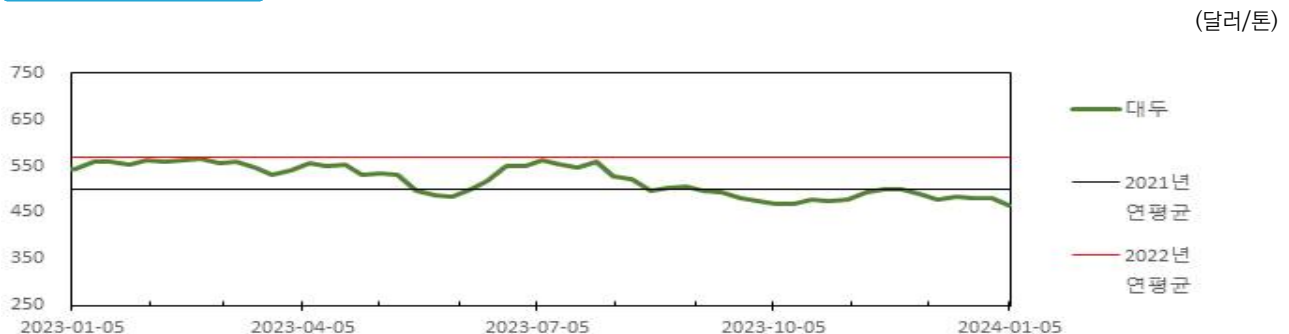
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
12월 2주	94.5	▲	0.4	0.4 %
12월 3주	94.6	▲	0.1	0.1 %
12월 4주	94.2	▼	-0.4	-0.4 %
'24년 1월 1주	94.5	▲	0.3	0.3 %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 3.3% 하락한 464.4달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
12월 2주	484.8	▲	5.4	1.1 %
12월 3주	480.9	▼	-3.8	-0.8 %
12월 4주	480.3	▼	-0.6	-0.1 %
'24년 1월 1주	464.4	▼	-15.9	-3.3 %

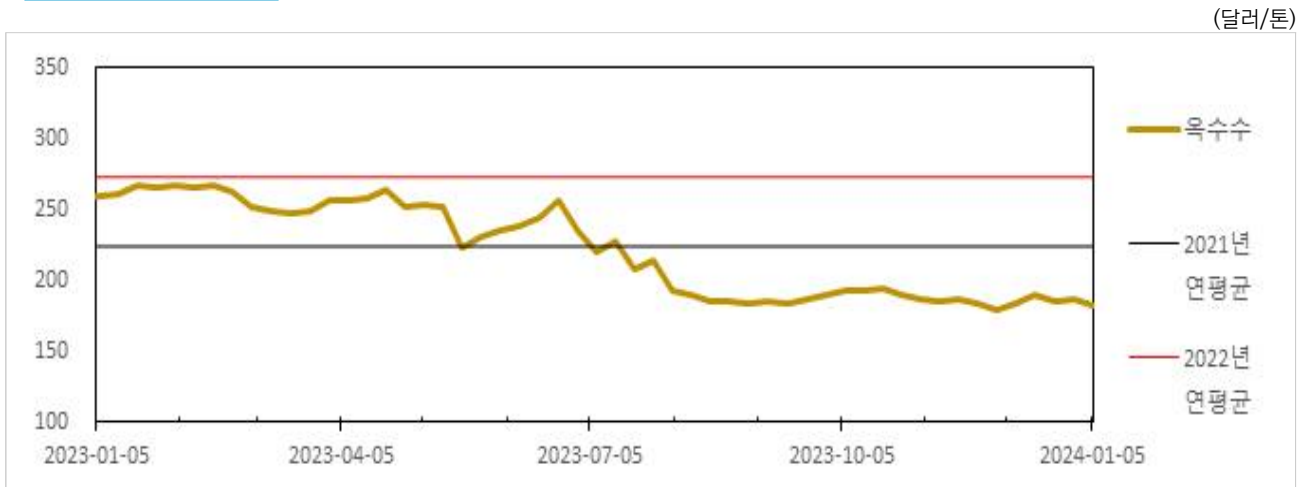
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



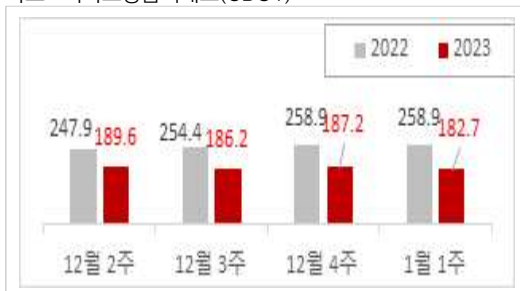
3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 전주 대비 2.4% 하락한 182.7달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



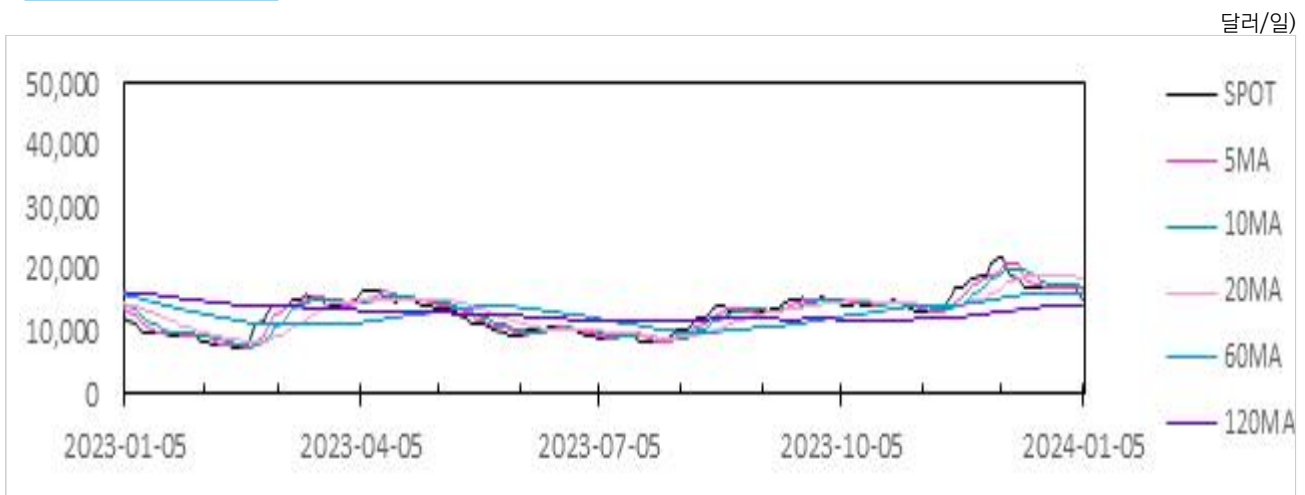
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
12월 2주	189.6	▲ 6.4	3.5	%
12월 3주	186.2	▼ -3.4	-1.8	%
12월 4주	187.2	▲ 1.0	0.5	%
'24년 1월 1주	182.7	▼ -4.5	-2.4	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

수프라막스선

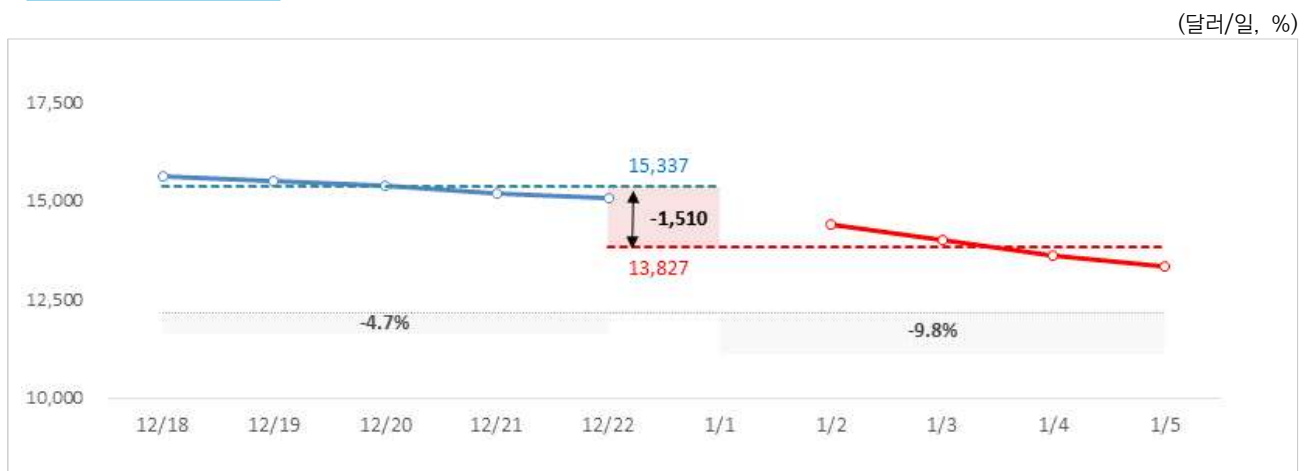
(운임) 전주 대비 9.8% 하락한 13,827달러/일 기록

- 시장에 공급되는 선박수가 증가하면서 운임이 하락함

(동향) 인도의 원료탄 수입을 위한 컨소시엄 구축 계획

- 외신에 따르면 최근 원료탄 가격 상승과 생산 부족으로 어려움에 직면한 인도의 조강 업체가 이 문제를 해결하기 위해 국영기업으로 구성된 컨소시엄을 조성할 계획임. 인도의 조강 업체는 연간 약 7,000만 톤의 원료탄이 필요로 하며, 이 중 85%를 수입하고 있음. 주로 호주에서 원료탄을 수입하고 있지만, 미국, 인도네시아 등 다양한 수입지를 고려하여 안정적인 공급원을 확보하고자 하는 것으로 파악됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		1월 1주	12월 3주	전주대비차이	
BSI		1,257	1,394	▼ -137	-9.9 %
스팟운임(10TC)		13,827	15,337	▼ -1,510	-9.8 %
용선료	6개월	17,500	18,000	▼ -500	-2.8 %
	1년	16,000	16,750	▼ -750	-4.5 %
	5년	14,750	14,750	- -	- %
FFA	'24년 1월물	11,784	14,308	▼ -2,524	-17.6 %
	'24년 1분기물	13,499	13,963	▼ -465	-3.3 %
	'24년	12,085	13,344	▼ -1,260	-9.4 %

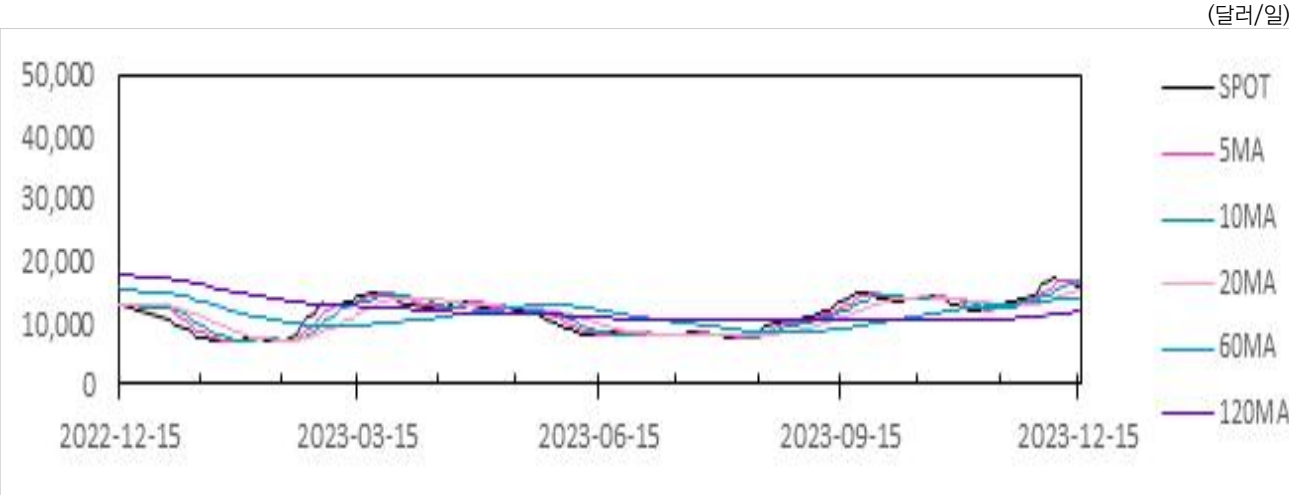
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 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

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 전주 대비 137.1p 상승한 1,896.7p를 기록

(운임) 컨테이너 운임 지수는 최근 14개월 최고치 기록

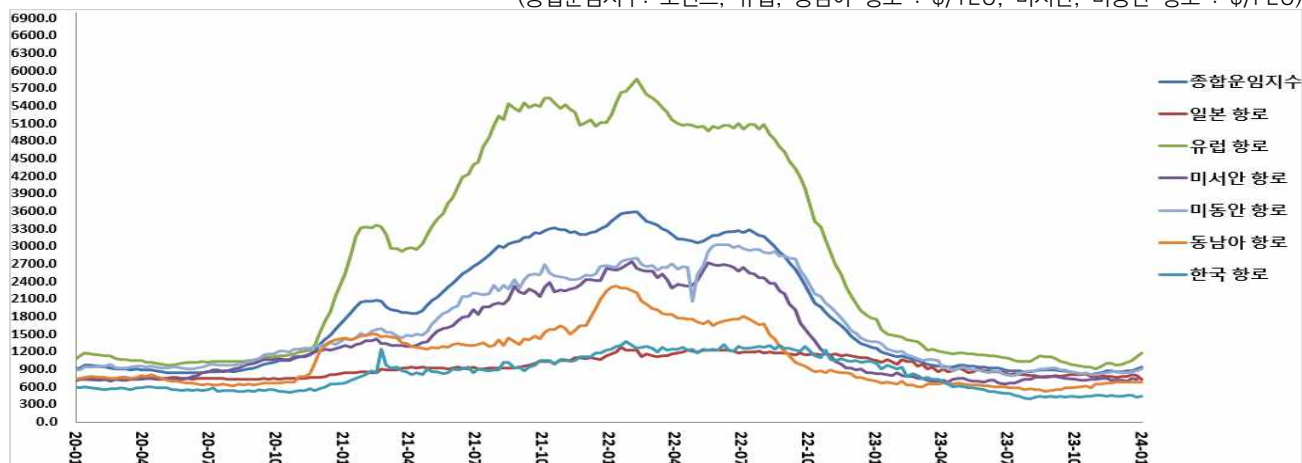
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 홍해 지역 안정성 위협으로 인한 유럽/지중해 항로 등 주요 원양항로 운임이 큰 폭으로 상승함

(현황) 컨테이너 운임 상승 전망

- 유럽 노선의 희망봉 우회해가 증가함에 따른 항해 시간이 길어져 공급 감소효과가 나타남. 이로 인한 선박 부족으로 운임이 지속 상승하고 있으며 할증료 추가 인상 반영도 계획 중인 것으로 알려짐
- 북미 지역은 동부 물동량이 일부 서부로 전환중이나 여전히 수요 약세로 선박 부족 현상은 나타나지 않고 있음. 그러나 유럽/지중해 운임 급등에 따른 운임 인상 심리가 북미지역까지 영향을 미치고 있음

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)

		01월 1주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	1,896.7	137	1,010.8	1,896.7	1,341.3	886.9	1,760	1,006
운임	유럽항로	2,871	177	851	2,871	1,645	562	2,694	882
	미서안항로	2,775	222	1,646	2,775	2,052.8	1,148	2,553	1,607
	미동안항로	3,931	372	2,441	3,931	3,027.3	2,010	3,559	2,529
	한국항로	138	0	137	138	137.5	131	238	161.3
	일본항로	301	-5	301	319	308	306	927	337
	동남아항로	259	51	200	259	212.7	140	208	173.8

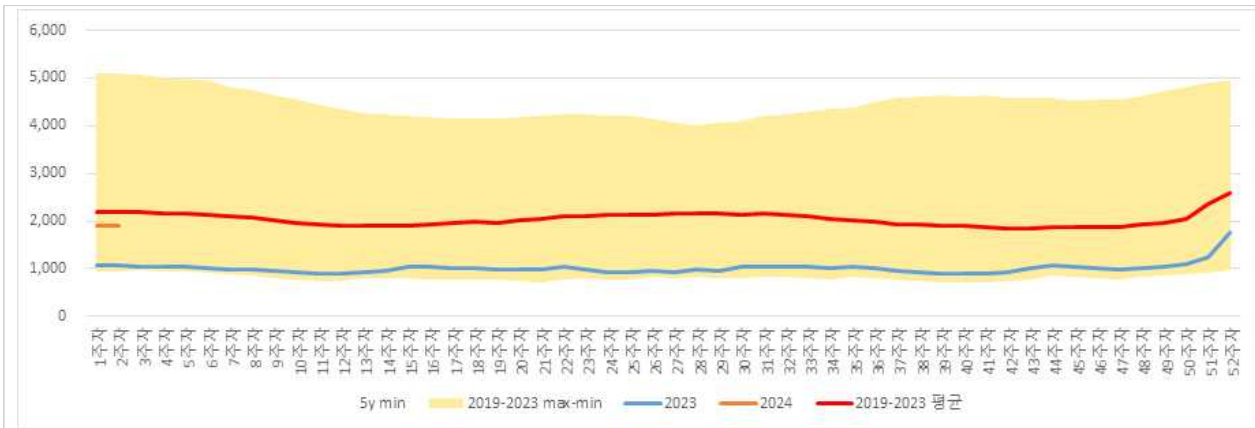
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



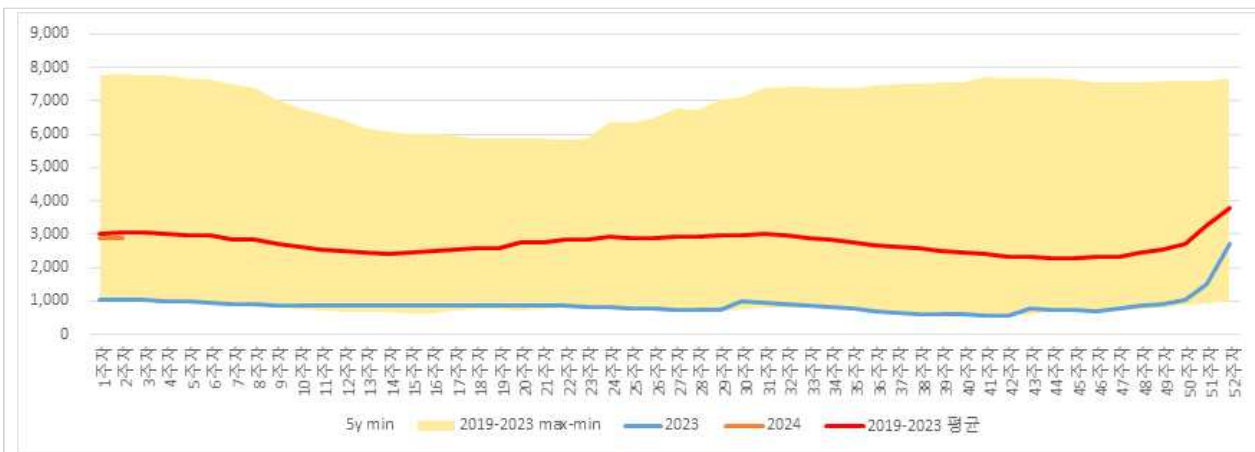
2 운임전망

| 1월 2주('24.1.8~'24.1.12)

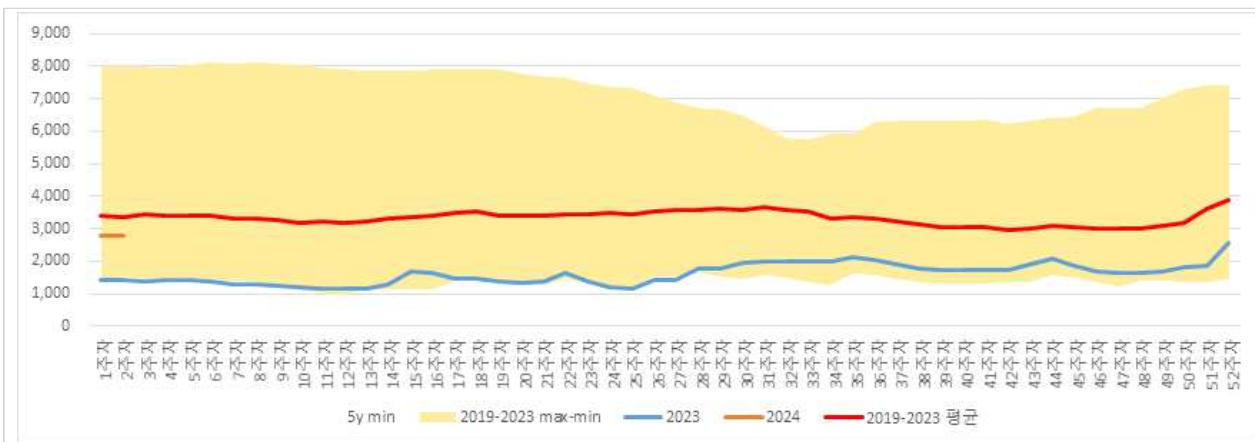
SCFI 지수는 상승할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 강상승할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 상승할 것으로 전망





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

■ 유조선 WS(VLCC World Scale) : 금주 유조선 WS는 57.5를 기록함

(운임) 대부분 항로에서 운임지수(WS)가 상승세를 보임

(달러/톤)

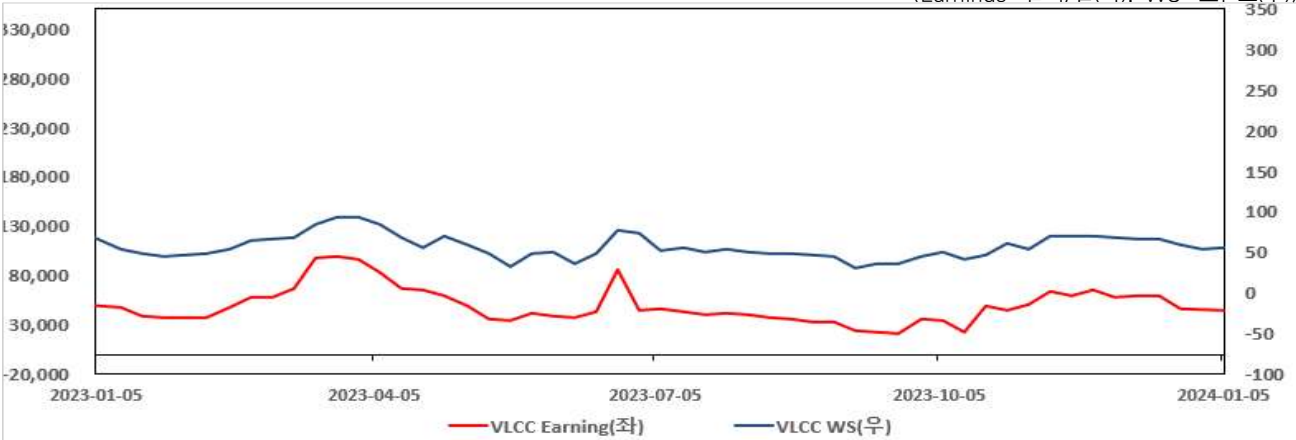
구분	1월 1주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	57.5	-	-	- %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	32.5	▲	3.5	12.1 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	56.3	▲	3.3	6.1 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	60.0	▲	5.0	9.1 %

(동향) 미국산 원유 수요 증가, 중동 지정학적 리스크로 인한 운임 프리미엄 발생하며 운임 상승세

- 유조선 시장은 OPEC+의 원유 감산 기조가 올해까지 연장되며 물동량이 둔화세를 보였으나 미국산 원유에 대한 유럽의 수요 증가, 수에즈 운하 통항에 따른 운임 프리미엄 형성, 하위 선형 운임 상승에 따른 영향 등으로 상승 추세를 나타냄
- 현재 세계 2위 석유회사 영국 BP, 벨기에 유조선사 유로나브, 노르웨이 정유사 에퀴노르 ASA 등이 홍해를 통과하는 유조선 운항 중단을 잇따라 발표하는 등 원유 운송에 대한 우려가 확대되고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수 :

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		1월 1주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	57.5	-	55	67	61	31	94	57
항로(TD3C)	평균 수익	27,936	-	27,395	28,239	27,936	2,945	97,526	36,033
VLCC	1년 용선료	45,250	-	45,250	45,250	45,250	36,500	50,000	41,303

자료: Clarkson

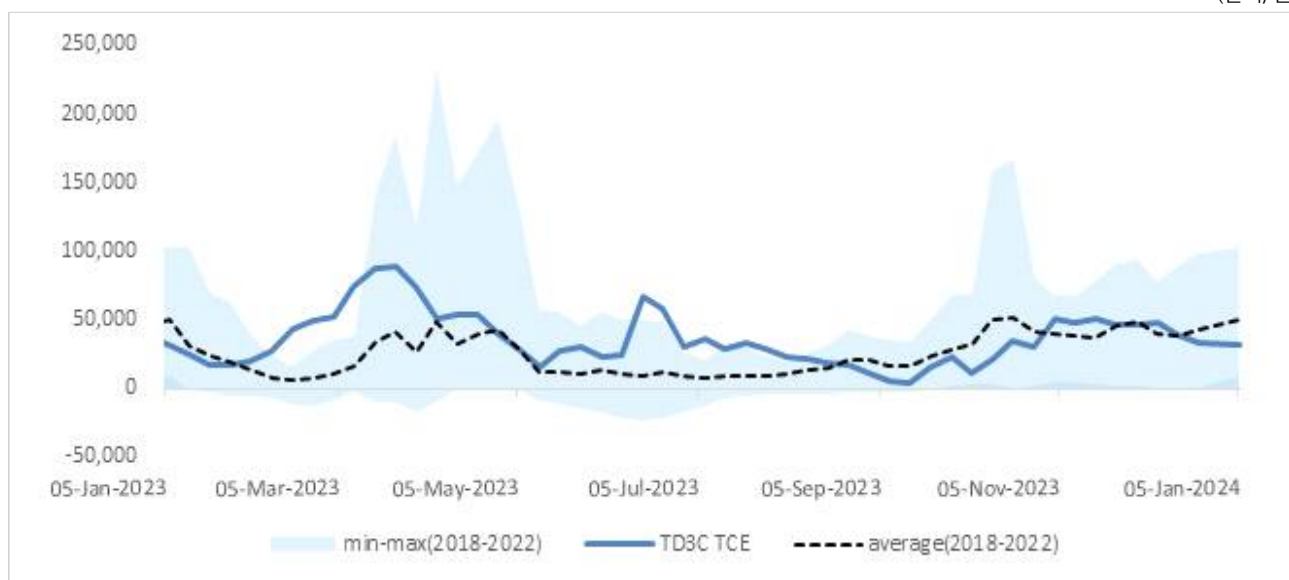


1 유조선-기술분석

■ 중동-중국 항로는 산유국 감산으로 인한 물동량 감소세로 하락 추세를 보임

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

(달러/일)

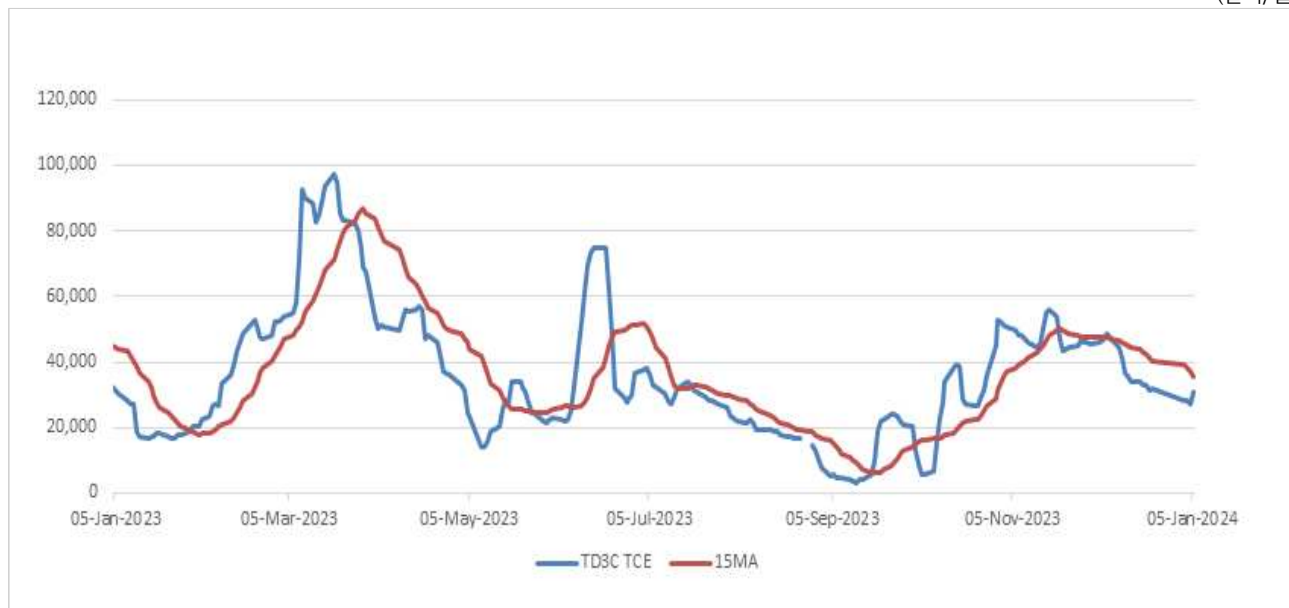


자료: Clarkson

■ 수익 추세선은 전주에 대비 하락세 보였으나 주 후반 이후 상승반등함

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 금주 석유제품선 WS는 201.9를 기록함

(운임) 대부분 항로에서 운임지수(WS)가 상승보합세를 보임

(달러/톤)

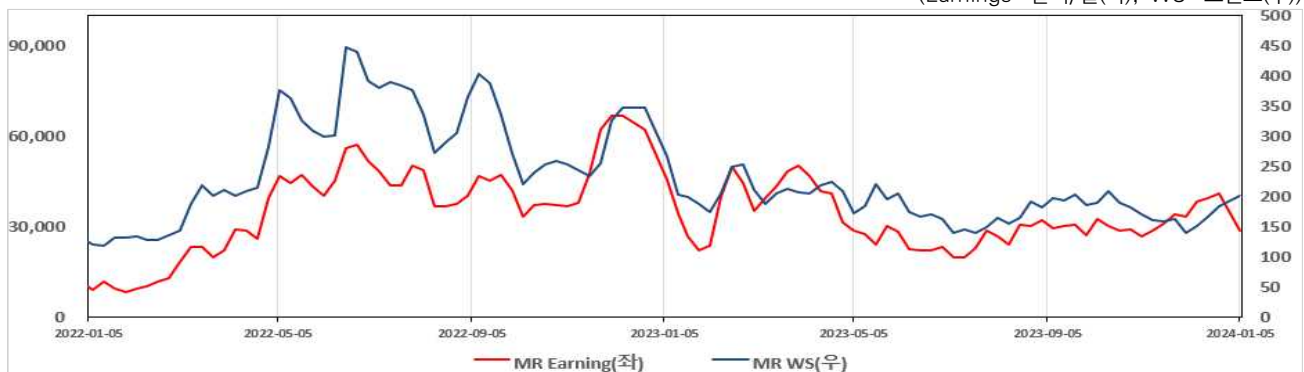
구분	1월 1주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	201.9	-	-	- %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	170.0	-	0	0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	190.0	▲	5.0	2.7 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	190.0	▲	10.0	5.6 %

(동향) 중국 석유제품 수출 쿼터 발표 이후 물동량 증가세, 중동 정세 불안에 따른 운임 상승 지속

- 후티 반군의 지속되는 선박 공격과 이란 내 폭발 사고 등으로 인한 지정학적 리스크로 석유제품선 시황은 강세를 나타내고 있으며, 중국의 올해 석유제품 수출 쿼터(약 1900만톤) 발표 이후 물동량이 증가세를 보임. 향후 일부 아시아지역 정유업체들이 봄철 정기 보수에 돌입할 것으로 파악되면서 수요 약세가 발생할 것으로 전망됨
- EIA는 24년 미국 원유 및 석유제품의 순수출량이 기록적인 수치를 기록할 것으로 예상했으며, 이는 석유제품선 시황에도 긍정적 영향을 미칠 것으로 전망됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		1월 1주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	202	-	141	202	169	139	266	187
	평균 수익	29,042	-	28,295	30,425	29,042	15,516	50,916	29,371
MR	1년 용선료	26,750	-	26,000	26,750	26,375	24,000	31,250	26,832

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

자료: Clarkson

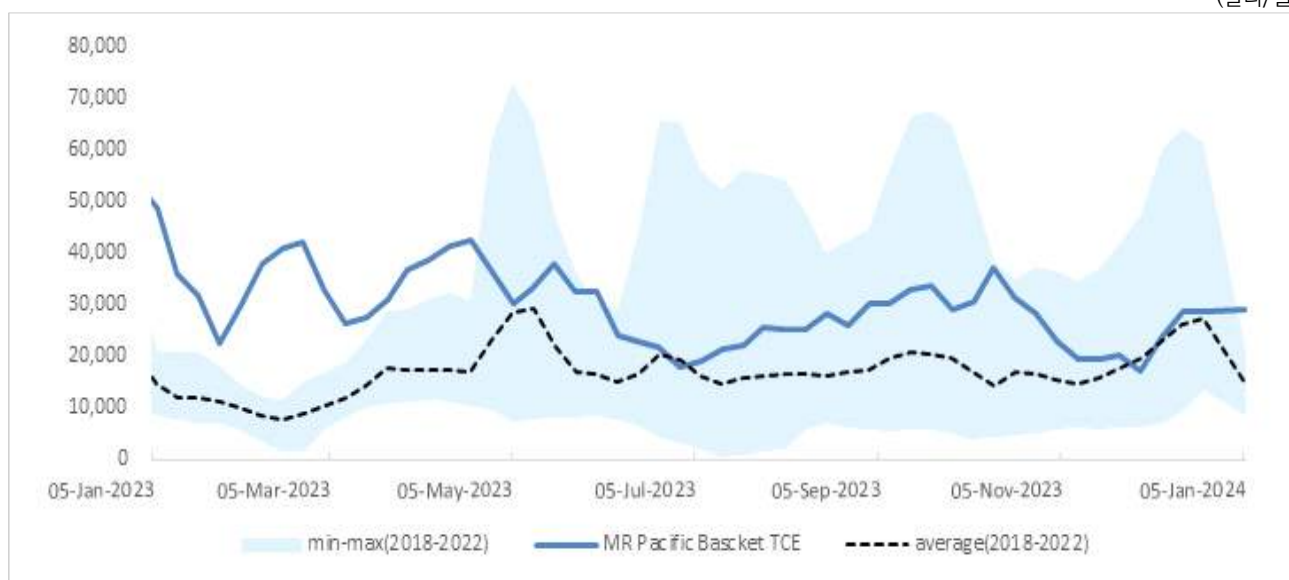


2 석유제품선-기술분석

수익 추세선은 성수기 진입 이후 강세가 지속되며 상승 추이를 이어감

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)



자료: Clarkson

수익 추세선은 중동 지정학적 리스크 발생 이후 상승보합세가 지속되고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 29.75p로 전주 대비 4.3p 상승함

건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너 중고선가 지수는 52.06으로 전월과 동일함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적 (‘24.01.01~’24.01.08)

■ 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 건의 중고선 3건 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Highland Park	2006	174,092	DWT	2024-01-04	15.00	Pioneer Line Pte	Undisclosed interests
Gas C'rier	Venus Glory	2008	83,700	cu.m.	2024-01-03	66.00	Avance Gas	Undisclosed interests
Bulk	Ikan Parang	2011	56,618	DWT	2024-01-02	11.00	Pacific Carriers	Undisclosed interests



6. 주요 해운지표

(2024.01.05. 기준)

주요 해운지표 추이	금주	전주 대비	01월 평균	2024년			2023년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	-	-	-	-	-	
유조선(5년)	VLCC	106	1	106	106	106	106	98	105	100
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	15	0	15	15	15	15	15	21	19

자료: Clarkson

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

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	452	-4	452	452	452	452	367	592	471
	Singapore	481	16	481	481	481	481	378	580	470
	Korea	497	6	497	497	497	497	439	583	501
	Hong Kong	494	0	494	494	494	494	421	577	491
VLSFO	Rotterdam	561	3	561	561	561	561	514	631	570
	Singapore	611	-7	611	611	611	611	554	705	622
	Hong Kong	627	-4	627	627	627	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)	1,256	-42	1,269	1,256	1,277	1,269	1,253	1,544	1,391
	밀(국제)	616	-12	609	600	616	609	542	792	651

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)									
		11월	12월	1월	2022년 합계	2021년 합계	2020년 합계	2019년 합계	
ASEAN	수출	10,546	11,248	10,268	10,268	108,50	89,017	95,086	
	수입	5,745	6,556	7,180	7,180	67,703	54,830	56,186	
NAFTA	수출	9,673	10,385	10,426	10,426	11,914	87,821	89,839	
	수입	7,954	6,969	8,319	8,319	87,464	68,263	73,797	
EU	수출	5,299	5,968	5,414	5,414	63,606	47,870	52,758	
	수입	5,059	6,700	5,023	5,023	65,913	55,517	55,795	
BRICs	수출	17,988	18,160	16,049	16,049	193,174	155,346	163,882	
	수입	17,333	17,218	16,498	16,498	170,649	128,653	131,656	

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