

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2024년 07월 29일
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 | 27 |

- 건화물선** 지난주 케이프선 운임은 23,094달러/일을 기록함
- 컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 95p 하락한 3,448p 기록
- 탱커선** 지난주 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 10.0p 상승한 58.8p를 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, LNG 추진 컨테이너선박 12척 건조 예정

- ▶ 드류리에 따르면 머스크의 LNG 추진 컨테이너선으로의 연료 전환은 해운 산업계에 나비효과를 일으켜 시장에 LNG 선박 공급을 확산시킬 가능성이 있다고 밝힘
 - 머스크는 최근 LNG 추진 컨테이너 선박 12척 건조 협상을 진행한 반면, 지난 5월 중국 조선소로부터 메탄올 추진 연료선에 대한 발주는 연기한 바 있음
 - 클락슨에 따르면 2024년 상반기 LNG 추진 컨테이너선의 신조 수주는 109척, 메탄올 연료 추진선은 49척을 기록한 것으로 나타남
- ▶ 드류리는 이러한 머스크의 연료 전환 배경은 메탄올 연료 선박에 대한 관련 기술의 의구심과 열악한 글로벌 메탄올 벙커링 인프라에 따른 것이라고 언급함
 - 해운 산업의 친환경 전환에서 대체 연료선 신조선 주문 증가에도 불구하고 아직 열악한 항만 인프라 및 대체 연료 수급 문제 등의 문제가 여전히 남아 있음
 - 클락슨 데이터에 따르면 LNG 벙커링이 가능한 항만은 273개, 메탄올 벙커링이 가능하거나 계획된 항만은 29개에 불과함

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1150021/Maersk-LNG-shift-created-butterfly-effect-Drewry-says>

최건우 부연구위원

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

컨테이너 선대 증가율 15년 만에 최고 기록

- ▶ 2024년 1-6월 기간 글로벌 컨테이너 선박 용량은 신조 선박의 급증으로 15년 만에 가장 많은 증가량을 기록함
 - BIMCO 수석 분석가에 따르면 2024년 초부터 264척의 신조선이 추가되면서 컨테이너 선박 용량이 약 160만 TEU 증가했다고 밝힘
 - 현재 글로벌 컨테이너 선대 크기는 약 2,950만 TEU 수준이지만 3분기 말에 처음으로 3천만 TEU를 초과할 것으로 예상되고 있음
- ▶ 알파라이너에 따르면 2024년 현재까지 컨테이너 선대 용량 증가는 세계 최대 컨테이너 선사인 MSC가 40만 TEU가 증가하며 주도하였음
 - MSC는 신조선 발주와 중고선 구매등을 통해 지속적으로 선대 크기를 늘리고 있으며, 발주 잔량은 약 120만 TEU에 달하고 있음
 - 한편, 급격한 화물 수요 증가와 희망봉을 통한 선박의 경로 변경으로 인해 현재까지 폐기된 선박은 36척에 불과해 노후 선박에 대한 폐선 실적은 저조한것으로 나타남

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1150006/Containership-fleet-growth-hits-15-year-record>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

철강, 중국 수요 반등에 따른 공급 증가로 시장 모멘텀 약화 우려

- ▶ 원자재 정보분석기관 S&P 글로벌 코모디티 인사이트(S&P Global Commodity Insights)가 집계한 6월 중국의 철강소비 제조업생산지수가 전월 대비 11.9% 상승한 122 포인트를 기록하면서 중국 철강 수요가 반등함
 - 중국 국가통계국 데이터에 따르면 특히 지난달 강세를 보인 제조업 부문은 자동차, 조선, 가전제품, 발전, 철도 시설 등이었으며, 건설 부문의 약세로 시멘트 제조기계 등의 기계류는 감소한 것으로 나타남
 - 자동차, 조선, 가전제품 등 대부분의 제조 부문에서 생산량이 증가했으며, 특히 수출이 큰 폭으로 증가한 가운데 중국 세관 데이터에 따르면 6월의 자동차, 조선, 가전제품 수출량은 전년대비 각각 18%, 25%, 30% 증가함
- ▶ 중국 국가통계국 데이터에 따르면 지난달 중후판 열연강판 생산량은 전년 대비 3.4% 증가한 1,902만 톤, 냉연강판은 지난달에 전년 대비 3.9% 증가한 409만 톤을 기록했으며 하반기에도 계속 증가할 것이라 전망됨
 - S&P 글로벌 코모디티 인사이트에 따르면 올해 상반기에 약 1,400만 톤/년 규모의 신규 열연 압연기 11기가 가동을 시작한 데에 이어 하반기에는 약 2,580만 톤/년의 생산능력이 추가될 것으로 예상됨
 - 이에 따라 제조업 부문의 철강 수요의 증가에도 불구하고 생산량 급증으로 인해 철강 시장 전체가 압박을 받을 것으로 예상되며, 올해 하반기에 생산량이 더욱 증가한다면 이로 인한 시장 모멘텀 약화가 우려되는 상황임

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/chinas-manufacturing-steel-demand-rebounds-market-pressure-expected-with-rising-supply/>

최영재 연구원

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

전 세계 석탄 수요, 2025년까지 큰 변화 없을 전망

- ▶ 국제에너지기구(IEA)는 지난해 세계 석탄 소비량 증가세는 중국과 인도의 성장세로 인해 사상 최고치인 2.6%를 기록했으나, 올해와 내년 세계 석탄 수요는 큰 변화 없이 유지될 것으로 전망한다고 발표함
 - 지난해 석탄 수요 성장을 주도했던 중국의 올해 수력 발전량이 회복되고 태양광 및 풍력 발전량이 확대될 전망이나 전력 수요가 6.5% 증가할 것으로 예상되어 석탄 소비량 증가세 둔화는 어려울 것으로 전망됨
 - 인도는 올해 하반기에 기상 조건이 정상화되면서 석탄 수요 둔화가 예상되며, 유럽은 지난해에 이어 올해 역시 감소할 것으로 전망되는 가운데 미국, 일본, 한국의 석탄 의존도 또한 점차 감소할 것으로 보임
- ▶ 지난해까지 꾸준한 성장을 보여주었던 전 세계 석탄 생산량이 올해 소폭 감소할 것으로 예상되며, 중국과 선진국의 석탄 생산은 감소하고, 석탄 생산 증대를 추진 중인 인도는 약 10% 증가할 것이라 예상됨
 - 석탄 생산량 및 유럽 및 동북아시아의 수입량 감소 전망에도 전 세계 석탄 교역량은 사상 최고 수준을 유지하고 있으며 올해는 베트남이 대만을 제치고 세계 5위의 석탄 수입국으로 자리 잡을 것으로 예상됨
 - 국제에너지기구에 따르면 중국의 석탄 생산 감소와 러시아 석탄생산업체에 대한 제재 강화, 일부 석탄 수출국의 공급 차질에도 불구하고 세계 석탄 공급은 충분하며 석탄 가격 역시 일정 범위 내에서 유지되고 있음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/global-coal-demand-is-set-to-remain-broadly-flat-through-2025/>

최영재 연구원

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



1. 주간뉴스

중국 원유 수요, 최근 수입량 감소 이후 반등 전망

- ▶ 12개월 연속 주택 판매 감소로 인한 건설 부문 침체, 생산자물가지수(PPI) 20개월 연속 마이너스 기록과 함께 중국의 국내 자동차 판매량의 45%가 전기차일 것으로 예상되는 등 중국의 원유 수요는 구조적으로 둔화하는 움직임을 보임
 - 선박중개업체 깁슨(Gibson)은 아시아 지역 정제마진 약화와 대규모 정기보수로 인해 올해 상반기 중국의 원유 수입량은 전년 동기 대비 약 5만 배럴/일, 6월 제품유 생산량은 전년 동기 대비 3.7% 감소했다고 밝힘
 - 그럼에도 중국은 여전히 세계 최대의 원유 수입국으로 지난해 1,060만 배럴/일의 원유를 수입했으며, 국제에너지기구(IEA)는 중국 원유 수요가 올해 51만 배럴/일, 내년 37만 배럴/일 성장할 것으로 전망함
- ▶ 중국의 원유 수요는 2020년대 말에 정점에 도달할 것으로 예상되지만, 중국 내 원유 생산 역시 50만 배럴/일 감소할 것으로 전망되어 과거에 비해 증가 속도는 느리지만 원유 수입 증가세는 지속될 것으로 보임
 - 국제에너지기구 측은 정유시설 정기 유지보수가 마무리되면서 올해 하반기 중국의 원유 처리량은 상반기 대비 약 50만 배럴/일 증가할 것으로 예상되며 내년에도 신규 정제시설 가동으로 약 50만 배럴/일 증가할 것으로 전망함
 - 또한 깁슨 측은 중국 정부가 2025년 3월까지 약 6,000만 배럴의 비상 비축유를 확보하도록 여러 국영석유회사에 요청했다는 관련 보도를 인용하면서 비축유 확보가 단기적인 원유 수요 증가 요인이 될 수도 있다고 덧붙임

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/tankers-chinas-crude-oil-demand-expected-to-rebound/>

최영재 연구원

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

미국, 유럽으로의 경유 수출량 사상 최고치 기록

- ▶ 원자재 정보분석기관 S&P 글로벌 코모디티 앳 씨(S&P Global Commodity at Sea) 측은 미국의 7월 대유럽 경유 수출이 지난달 33만 배럴/일에서 50% 이상 증가한 51만 7,000 배럴/일로 사상 최고치를 기록했다고 전했다
 - 러시아의 우크라이나 침공 이후 유럽의 미국 경유 의존도가 크게 높아졌으며, 이번 달 1일부터 23일까지 유럽의 미국산 경유 누적 수입량은 약 137만 배럴/일로 유럽의 전체 경유 수입량의 약 38%를 차지한 것으로 나타났다
 - S&P 글로벌 코모디티 앳 씨 측은 기존 경유 수입처인 사우디아라비아산 경유 수입량이 지난 4월과 5월에는 약 30만 배럴/일 이상이었으나 7월 1일~23일 누적 수입량은 66,000 배럴/일로 급감한 영향이 있다고 언급함
- ▶ 이에 따라 미국 정유시설의 가동률은 올해 2월 80% 수준에서 7월 1주 기준 95% 이상으로 상승했으며, 7월 12일 기준 미국의 증류유(distillate) 생산량은 2023년 6월 이후 최고치인 523만 배럴/일을 기록함
 - S&P 글로벌 코모디티 앳 씨 측에 따르면 7월 22일 기준 유럽 수출로 발생하는 미국산 경유의 수익은 1.26 달러/배럴이었으며, 이번 달 평균은 지난달 평균 0.15 달러/배럴에서 0.48 달러/배럴로 대폭 증가하였음
 - 또한 유럽 재고량 역시 낮은 수준으로, 7월 18일 기준 유럽 암스테르담-로테르담-안트워프 허브의 경유 및 휘발유 재고는 전주 대비 3.53% 감소한 208만 2,000 톤으로 올해 3월 21일 이후 최저 수준을 기록함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/us-diesel-exports-to-europe-hit-record-high-despite-lackluster-demand/>

최영재 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

| 구분 | 7월 4주 | | | | | |
|----------------------|--------|----------|--------|------------------------|----------|--------|
| | 주간평균운임 | 전주대비차이 | | '24년 8월물 FFA 주간평균가격 | 전주 대비 차이 | |
| 케이프선 5TC (달러/일) | 23,094 | ▼ -2,252 | -8.9 % | 22,766 | ▼ -1,666 | -6.8 % |
| 파나마선 5TC (달러/일) | 15,806 | ▲ 405 | 2.6 % | 16,371 | ▲ 343 | 2.1 % |
| 수프라막선 10TC (달러/일) | 15,207 | ▲ 141 | 0.9 % | 15,418 | ▲ 293 | 1.9 % |

자료: Clarkson, Baltic Exchange▲ 상승 ▼ 하락 혼조

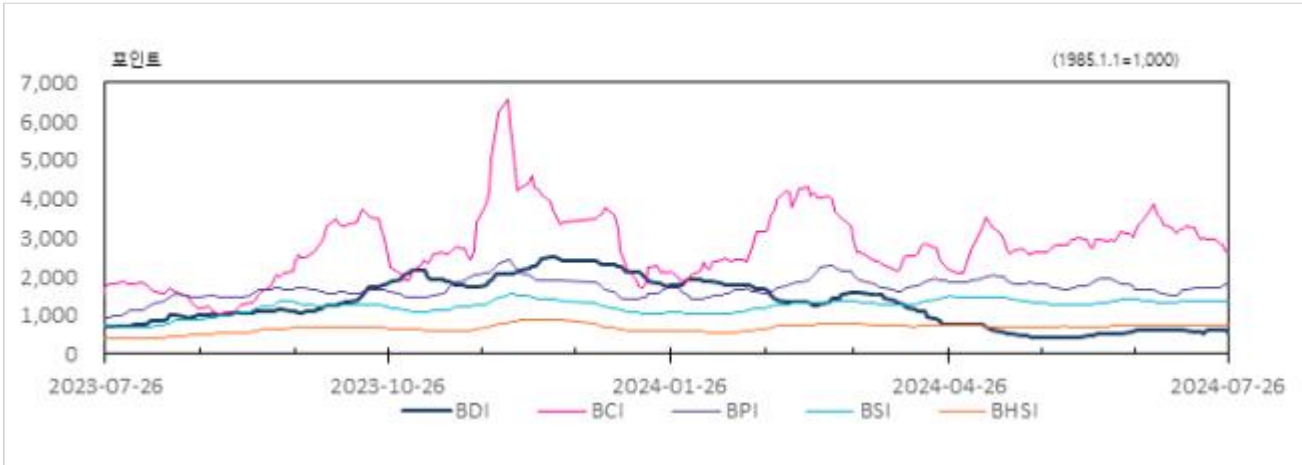


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

| | | 7월 4주 | 전주 대비 | 2023년 | | | 2022년 | | |
|---------------------------|-------------|----------|----------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 건화물선 시장(현물) ¹⁾ | | | | | | | | | |
| 운임지수 | BDI | 1,854 | ▼ -74 | 530 | 3,346 | 1,378 | 965 | 3,369 | 1,934 |
| 선형별 운임 | 케이프(5TC) | 23,094 | ▼ -2,252 | 2,246 | 21,814 | 11,848 | 2,505 | 38,169 | 16,177 |
| | 파나마스(5TC) | 15,806 | ▲ 405 | 7,277 | 16,669 | 12,276 | 10,956 | 30,746 | 20,736 |
| | 수프라막스(10TC) | 15,207 | ▲ 141 | 6,874 | 14,703 | 10,928 | 11,685 | 33,366 | 22,152 |
| | 한디(7TC) | 13,646 | ▲ 206 | 7,763 | 12,703 | 10,317 | 11,941 | 32,166 | 21,337 |
| | 케이프 | 23,500 | ▼ -750 | 13,750 | 25,125 | 17,161 | 12,250 | 31,500 | 21,406 |
| 1년 용선료 | 파나마스 | 16,500 | - 0 | 12,050 | 18,750 | 15,202 | 15,250 | 30,750 | 22,072 |
| | 수프라막스 | 18,000 | ▲ 500 | 12,438 | 18,625 | 15,131 | 14,375 | 33,250 | 22,832 |
| | 한디 | 14,325 | - - | 9,750 | 15,500 | 12,512 | 12,375 | 29,000 | 20,387 |
| 건화물선 시장(FFA) | | | | | | | | | |
| | | '24년 8월물 | | '24년 4분기물 | | 2025년물 | | 2026년물 | |
| | | 7월 4주 | 전주 대비 | 7월 4주 | 전주 대비 | 7월 4주 | 전주 대비 | 7월 4주 | 전주 대비 |
| 선형별 운임 평가치 | 케이프(5TC) | 22,766 | ▼ -1,666 | 27,656 | ▼ -421 | 21,939 | ▼ -247 | 21,164 | ▼ -140 |
| | 파나마스(5TC) | 16,371 | ▲ 343 | 17,230 | ▲ 139 | 15,089 | ▲ 90 | 14,122 | ▲ 53 |
| | 수프라막스(10TC) | 15,418 | ▲ 293 | 15,441 | ▲ 86 | 13,393 | ▲ 117 | 12,593 | ▲ 28 |
| | 한디(7TC) | 14,209 | ▲ 36 | 14,297 | ▲ 78 | 12,267 | ▲ 71 | 11,740 | ▲ 25 |

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



2 시장동향

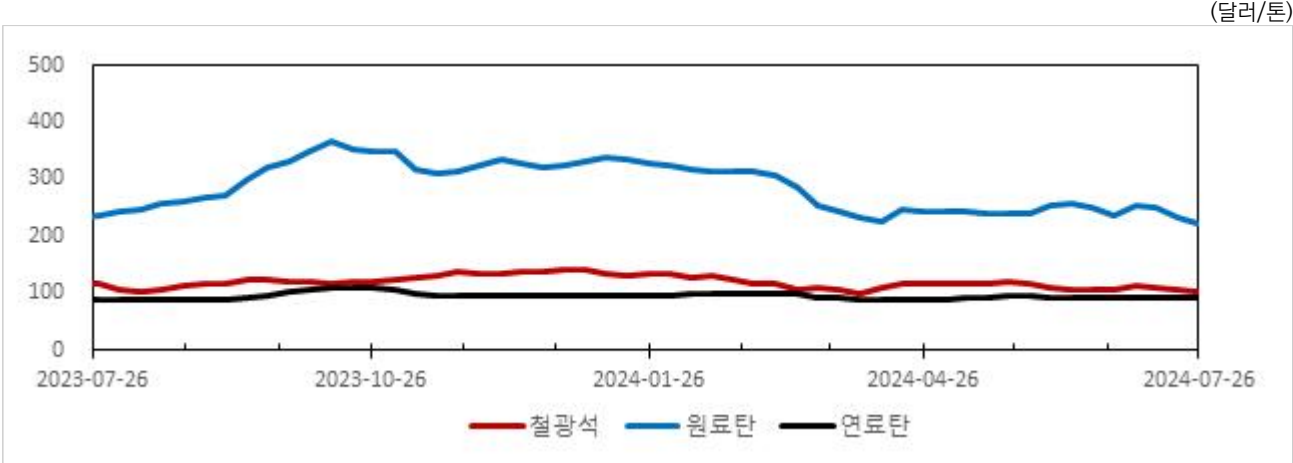
원자재 가격

(달러/톤)

| 구분 | 2024년 | | 전주 대비 차이 | | | | 2023년 | | | |
|-----|-------|-------|----------|------|------|---|-------|-------|-------|-------|
| | 7월 4주 | 전주 대비 | | | | | 7월 4주 | 연평균 | 최저 | 최고 |
| 철광석 | 101.1 | 106.1 | ▼ | -5.0 | -4.7 | % | 114.6 | 120.5 | 117.9 | 123.1 |
| 원료탄 | 223.2 | 232.4 | ▼ | -9.2 | -4.0 | % | 237.0 | 305.4 | 303.6 | 307.3 |
| 연료탄 | 90.0 | 90.0 | - | - | - | % | 89.1 | 135.6 | 134.2 | 136.9 |
| 대두 | 407.1 | 401.3 | ▲ | 5.8 | 1.4 | % | 558.8 | 519.8 | 460.2 | 573.9 |
| 옥수수 | 158.0 | 154.8 | ▲ | 3.2 | 2.1 | % | 213.6 | 259.8 | 258.9 | 260.6 |

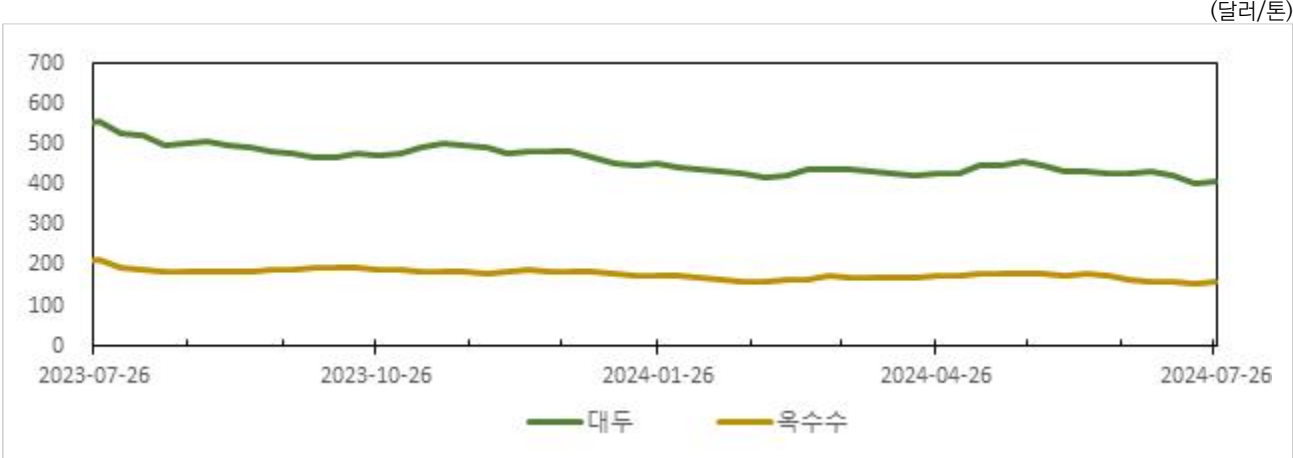
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT) ▲ 상승 ▼ 하락 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

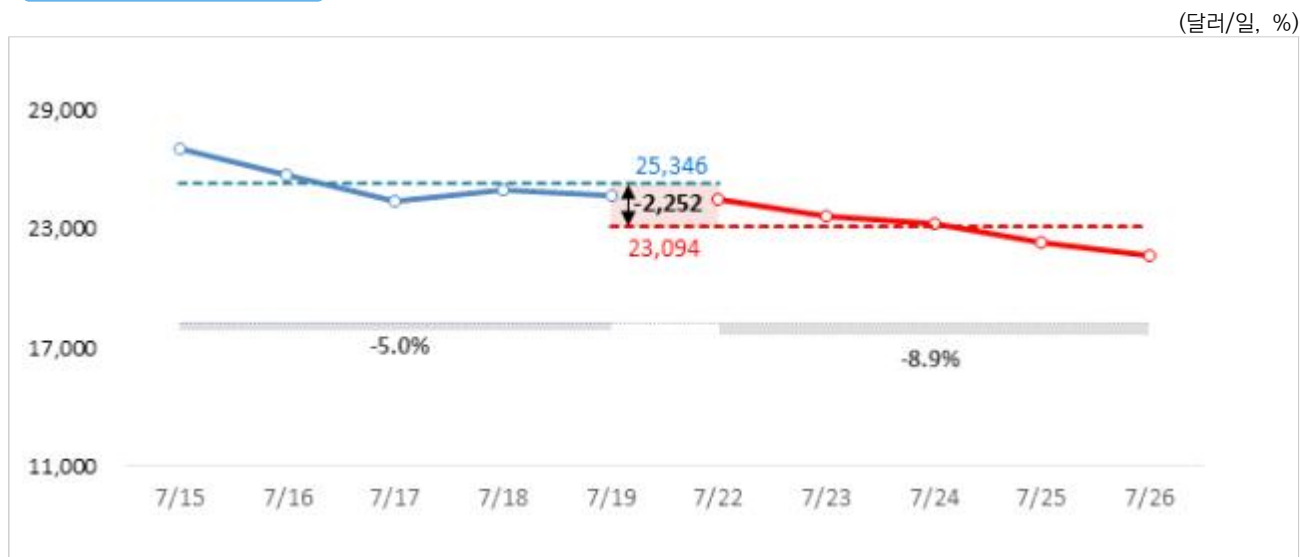
케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(7월 3주) 대비 8.9% 하락한 23,094달러/일을 기록함

(동향) 호주 그로스베너 광산 화재로 석탄 공급 우려 제기, 발레사의 카라자스(Carajás) 철도 운영 중단

- 앵글로 아메리칸(Anglo American)사는 지난 6월 29일 호주 퀸즐랜드의 그로스베너(Grosvenor) 광산에서 발생한 석탄 가스 점화사고로 인해 석탄 생산이 중단되었음. 또한 다른 광산은 7월부터 9월까지 유지 보수 작업에 들어갈 예정으로, 석탄 공급이 부족할 것이라는 우려가 제기됨
- 발레사의 주요 철광석 생산지인 북부 시스템에서 철광석을 운송하는 카라자스 철도의 운영이 중단된 것으로 파악됨. 카라자스/세하노르피(SerraNorte)광산 단지에서 생산되는 철광석은 연간 약 1억 5,000만 톤에 달함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분 | | 7월 4주 | 7월 3주 | 전주대비차이 | |
|-----------|------|--------|--------|--------|--------|
| BCI | | 2,785 | 3,056 | ▼ | -272 |
| 스팟운임(5TC) | | 23,094 | 25,346 | ▼ | -2,252 |
| 용선료 | 6개월 | 31,500 | 33,250 | ▼ | -1,750 |
| | 1년 | 23,500 | 24,250 | ▼ | -750 |
| | 5년 | 21,500 | 22,000 | ▼ | -500 |
| FFA | 8월물 | 22,766 | 24,432 | ▼ | -1,666 |
| | 4분기물 | 27,656 | 28,077 | ▼ | -421 |
| | '25년 | 21,939 | 22,185 | ▼ | -247 |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

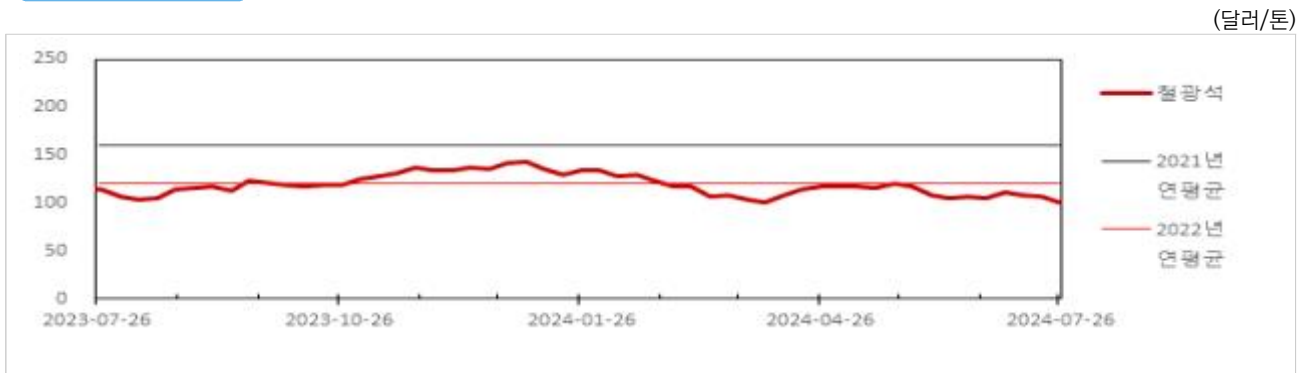
▲ 상승 ▼ 하락 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 4.7% 하락한 101.1달러/톤 기록

철광석 가격 추이



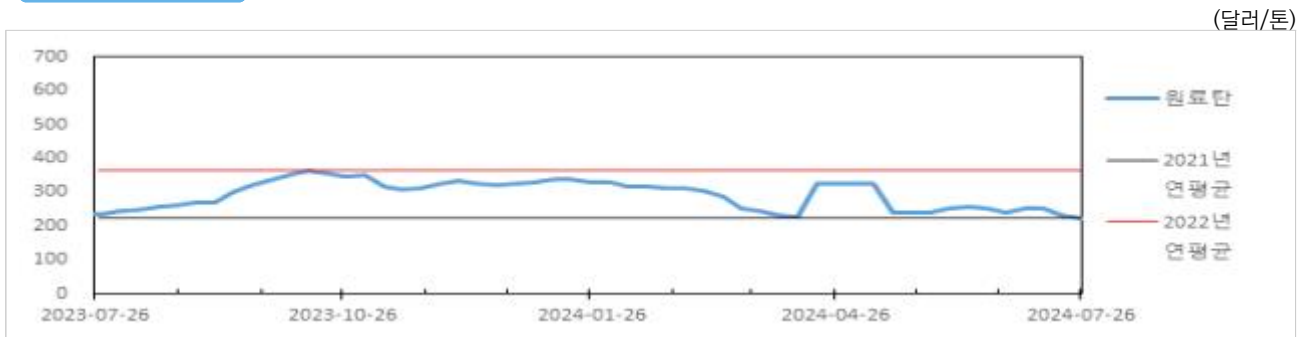
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 4.0% 하락한 223.2달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

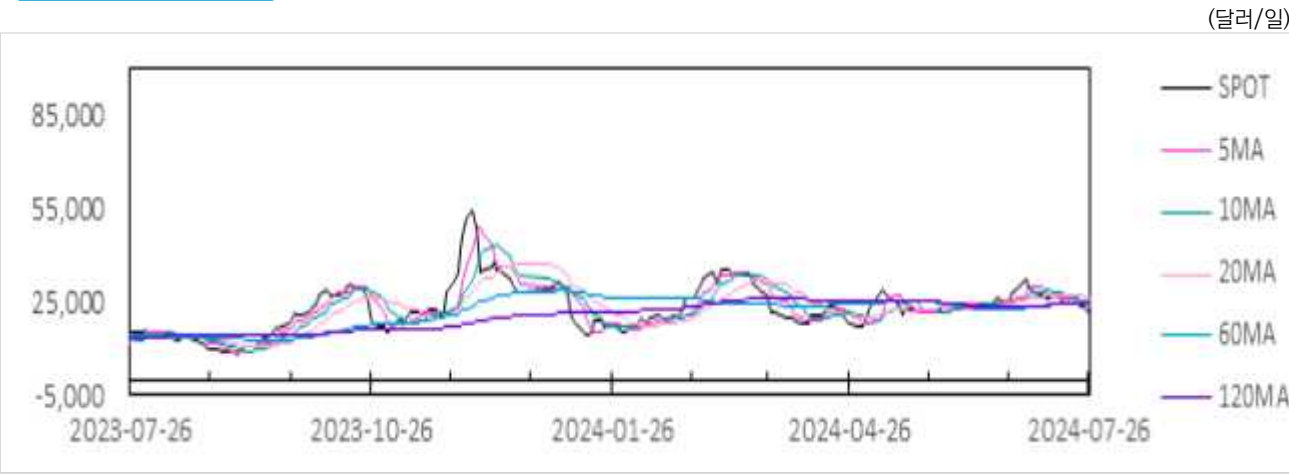


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나마스선-동향분석

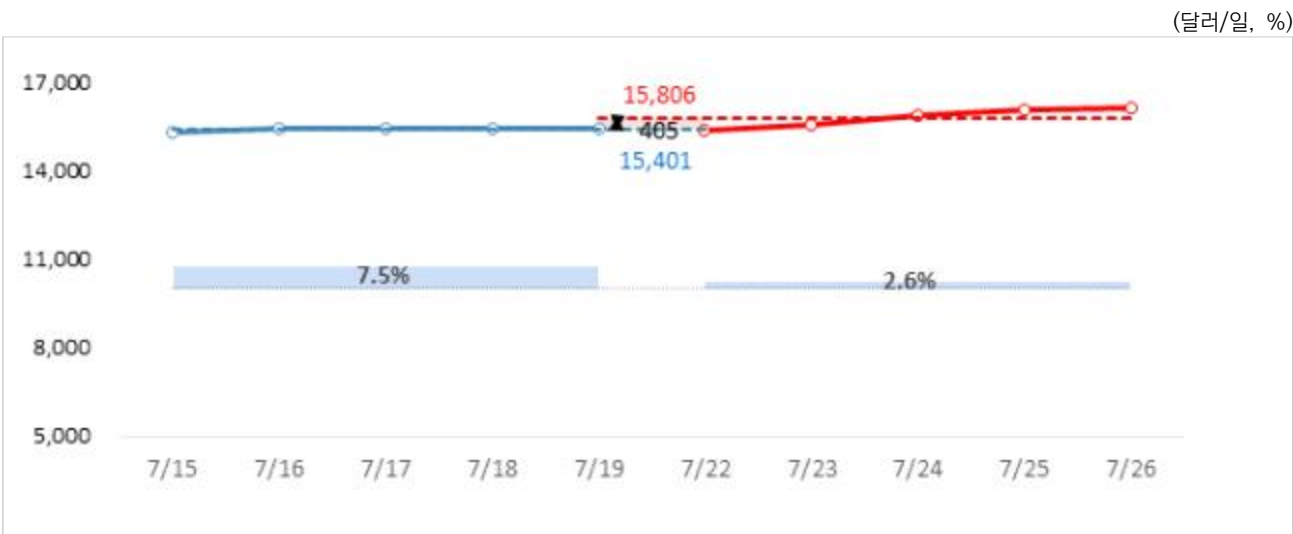
파나마스선

(운임) 전주 대비 2.6% 상승한 15,806달러/일 기록

(동향) 호주 퀸즐랜드 블랙워터 철도 운영 중단

- 코로나도(Coronado)는 호주 퀸즐랜드의 블랙워터(Black water) 철도 노선이 유지 보수 작업으로 인해 최대 2주 동안(7월 말부터 8월 초까지) 운영이 중단될 예정이며, 이에 따라 글래드스톤(Gladstone) 항구로의 석탄 운송이 제한 될 것으로 예상된다고 발표함. 글래드스톤 항구는 연간 1억 2백만 톤 규모의 석탄을 수출하고 있음. 다만, 코로나도는 2024년 연간 생산 목표치(1억 6,400만 톤~ 1억 7,200만 톤)는 당초와 같을 것이라고 발표함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나마스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분 | | 7월 4주 | 7월 3주 | 전주대비차이 | | |
|-----------|------|--------|--------|--------|-----|-------|
| BPI | | 1,756 | 1,711 | ▲ | 45 | 2.6 % |
| 스팟운임(5TC) | | 15,806 | 15,401 | ▲ | 405 | 2.6 % |
| 용선료 | 6개월 | 19,500 | 19,500 | - | - | - % |
| | 1년 | 16,500 | 16,500 | - | - | - % |
| | 5년 | 14,450 | 14,450 | - | - | - % |
| FFA | 8월물 | 16,371 | 16,028 | ▲ | 343 | 2.1 % |
| | 4분기물 | 17,230 | 17,091 | ▲ | 139 | 0.8 % |
| | '25년 | 15,089 | 14,999 | ▲ | 90 | 0.6 % |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

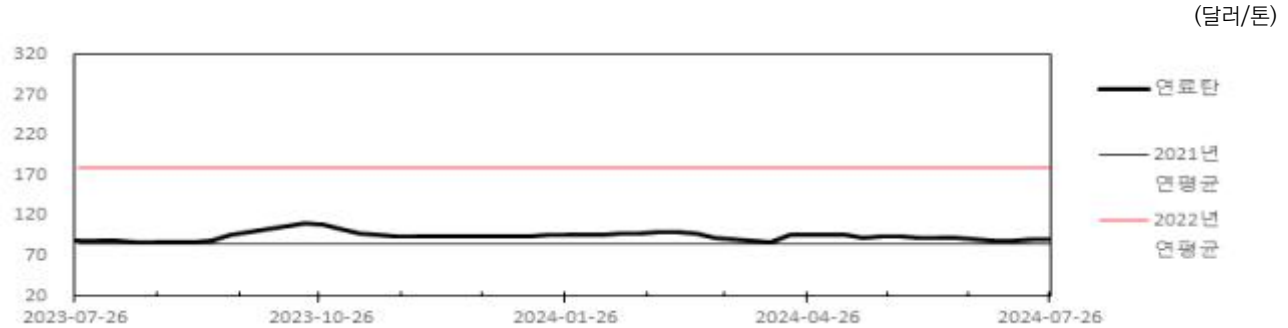
▲ 상승 ▼ 하락 혼조



3 파나막스선-동향분석

I 연료탄 가격 : 전주와 같은 수준 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson

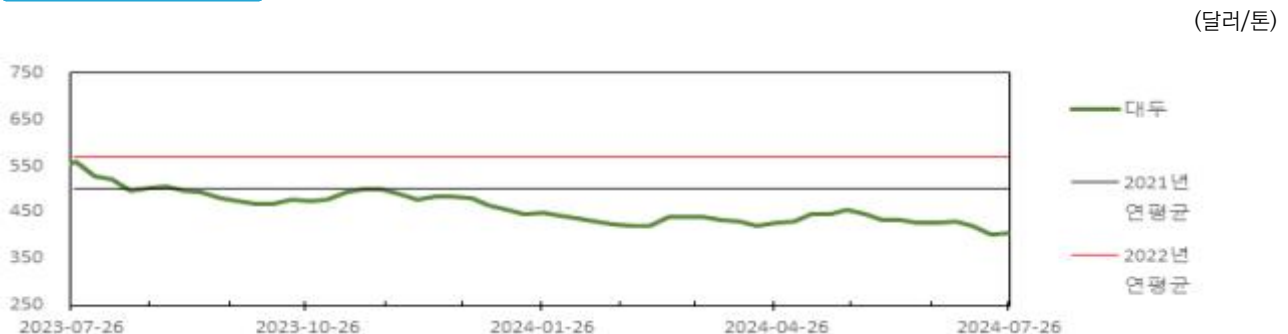


| 구분 | 연료탄가격 | 전주대비차이 | | |
|-------|-------|--------|------|---|
| 7월 1주 | 90.0 | ▼ -0.7 | -0.8 | % |
| 7월 2주 | 89.9 | ▼ -0.1 | -0.1 | % |
| 7월 3주 | 90.0 | ▲ 0.1 | 0.1 | % |
| 7월 4주 | 90.0 | - | - | % |

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

I 대두 가격 : 전주 대비 1.4% 상승한 407.1달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



| 구분 | 대두 가격 | 전주대비차이 | | |
|-------|-------|---------|------|---|
| 7월 1주 | 430.8 | ▲ 3.3 | 0.8 | % |
| 7월 2주 | 422.9 | ▼ -7.9 | -1.8 | % |
| 7월 3주 | 401.3 | ▼ -21.5 | -5.1 | % |
| 7월 4주 | 407.1 | ▲ 5.8 | 1.4 | % |

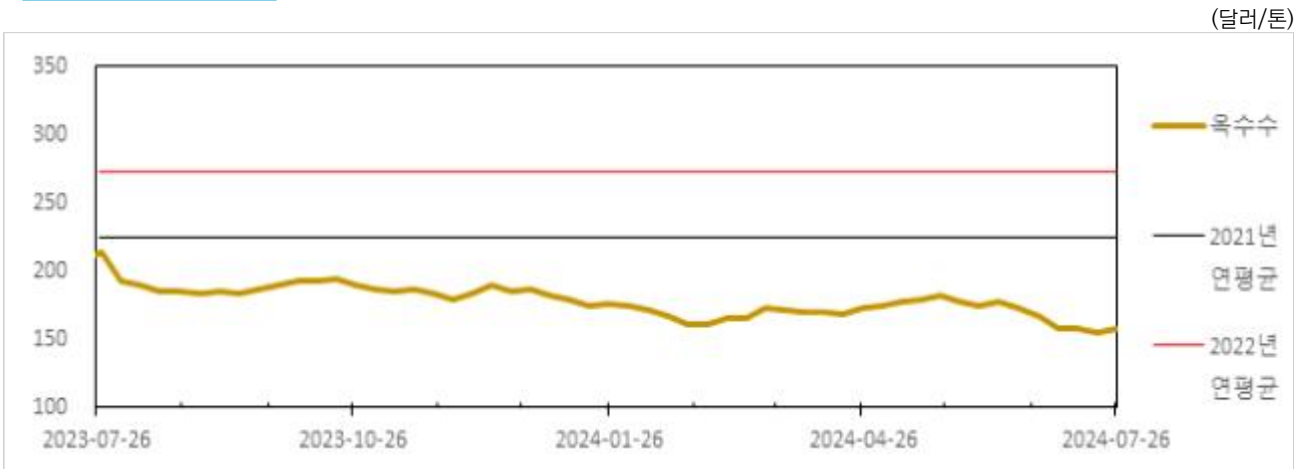
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



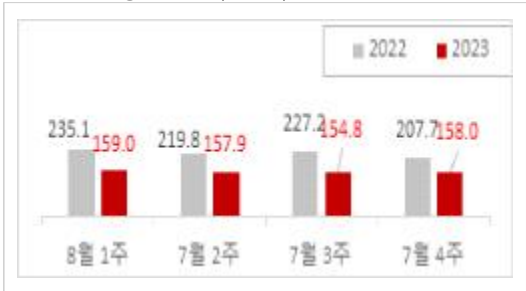
3 파나막스선-동향분석

옥수수 가격 : 전주 대비 2.1% 상승한 158.0달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



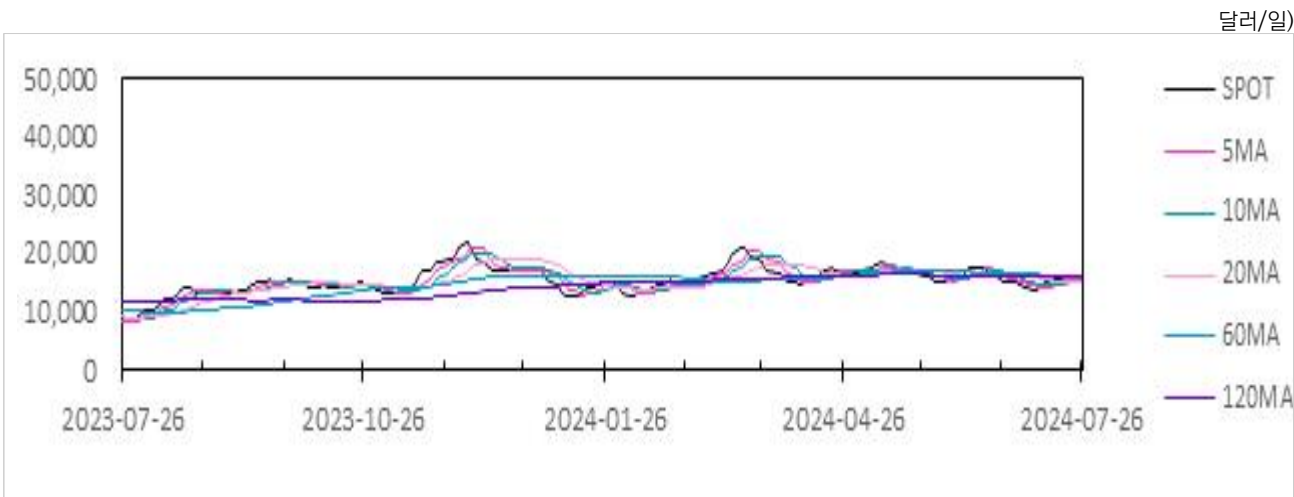
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

| 구분 | 옥수수 가격 | 전주대비차이 | | |
|-------|--------|--------|------|---|
| 7월 1주 | 159.0 | ▼ -7.7 | -4.6 | % |
| 7월 2주 | 157.9 | ▼ -1.0 | -0.6 | % |
| 7월 3주 | 154.8 | ▼ -3.1 | -2.0 | % |
| 7월 4주 | 158.0 | ▲ 3.2 | 2.1 | % |

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

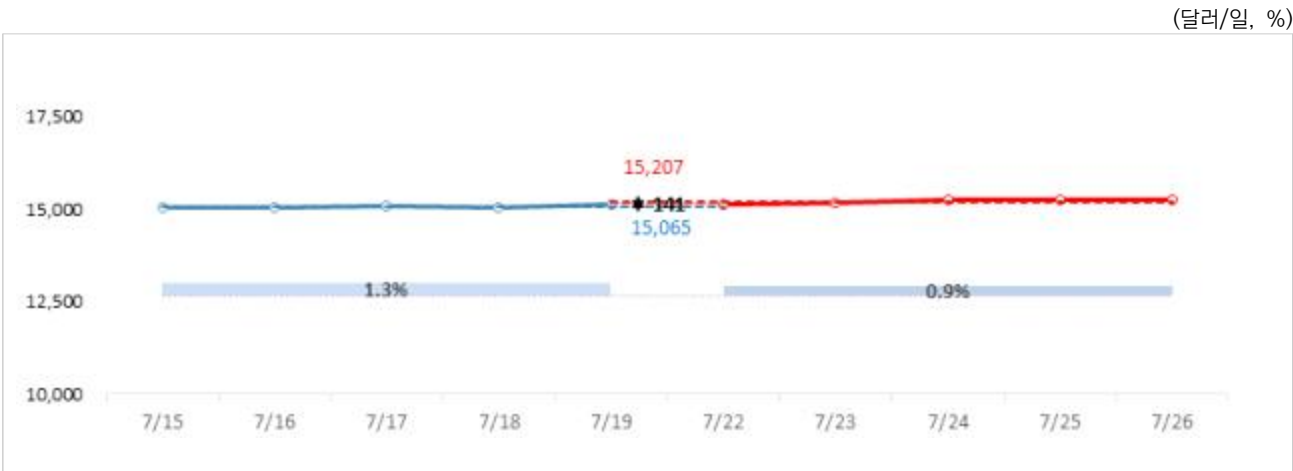
수프라막스선

(운임) 전주 대비 0.9% 상승한 15,207달러/일 기록

(동향) 인도 우기로 인한 철강 수요 둔화했으나 8월부터 원료탄에 대한 수요 증가 전망

- 인도는 7월부터 9월은 우기로 인해 건설 활동이 제한되면서 철강에 대한 수요가 둔화하다가, 10월부터 다시 증가할 것이라는 전망이다. 이에 앞서 8월부터 9월까지 원료탄에 대한 수요가 증가할 것으로 예상됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분 | | 7월 4주 | 7월 3주 | 전주대비차이 | | |
|------------|------|--------|--------|--------|-----|---|
| BSI | | 1,382 | 1,370 | ▲ 13 | 0.9 | % |
| 스팟운임(10TC) | | 15,207 | 15,065 | ▲ 141 | 0.9 | % |
| 용선료 | 6개월 | 17,250 | 17,000 | ▲ 250 | 1.5 | % |
| | 1년 | 18,000 | 17,500 | ▲ 500 | 2.9 | % |
| | 5년 | 15,000 | 15,000 | - | - | % |
| FFA | 8월물 | 15,418 | 15,125 | ▲ 293 | 1.9 | % |
| | 4분기물 | 15,441 | 15,356 | ▲ 86 | 0.6 | % |
| | '25년 | 13,393 | 13,277 | ▲ 117 | 0.9 | % |

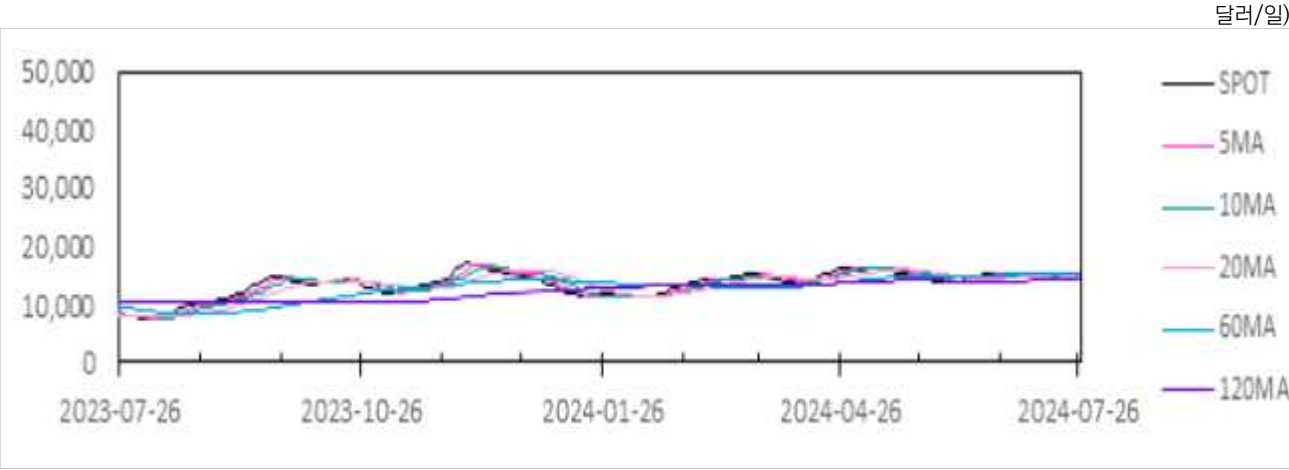
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 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

■ 컨테이너 운임지수(SCFI) : 전주 대비 95p 하락한 3,448p를 기록

(운임) 추가 선박 투입 및 관세로 인한 조기 선적 화물량 축소되며 지난주에 이어 하락세 지속

○ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 아시아-북미 항로 대량 추가 선박 투입으로 인한 큰 폭의 운임 하락이 하락세를 주도함

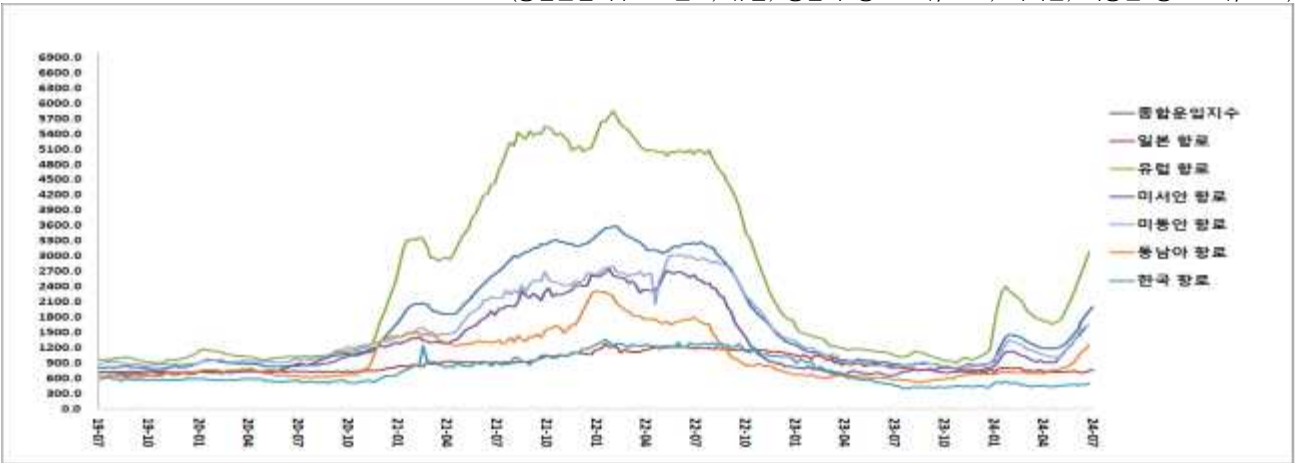
(현황) 주요 원양항로 운임은 전반적으로 하향세로 접어든 것으로 판단됨

○ 아시아-유럽 항로 운임은 관세 이슈로 인한 중국발 조기 선적 화물이 축소되고 있어 운임 하방 압력을 받고 있음. 하지만 홍해 항로가 정상화되지 않고 여전히 우회하고 있어 타 항로 운임 대비 하락세는 크지 않을 것으로 전망

○ 아시아-북미 항로 운임은 지속적인 추가선박 투입으로 선복에는 여유가 있는 상황으로 파악됨. 이로 인한 각 선사 별 운임이 하향 조정되고 있어 8월부 일괄운임인상(GRI)은 없을 것으로 전망

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)

| | | 07월 4주 | 전주대비 | 2024년 | | | 2023년 | | |
|----------|-------|--------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 컨테이너선 시장 | | | | | | | | | |
| 종합운임지수 | SCFI | 3,448 | -95 | 1,731 | 3,734 | 2,502 | 887 | 1,760 | 1,006 |
| 운임 | 유럽항로 | 4,991 | -9 | 1,943 | 5,051 | 3,165 | 562 | 2,694 | 882 |
| | 미서안항로 | 6,663 | -461 | 2,775 | 8,103 | 5,030 | 1,148 | 2,553 | 1,607 |
| | 미동안항로 | 9,557 | -194 | 3,931 | 9,945 | 6,508 | 2,010 | 3,559 | 2,529 |
| | 한국항로 | 165 | 0 | 138 | 172 | 158 | 131 | 238 | 161 |
| | 일본항로 | 299 | 0 | 297 | 309 | 302 | 306 | 927 | 337 |
| | 동남아항로 | 673 | -38 | 259 | 753 | 433 | 140 | 208 | 173.8 |

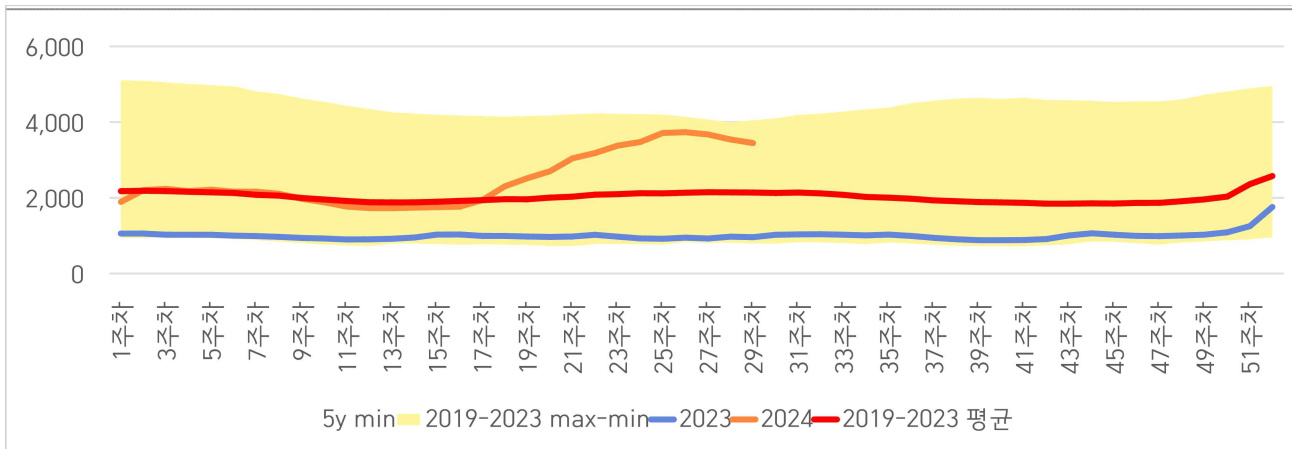
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



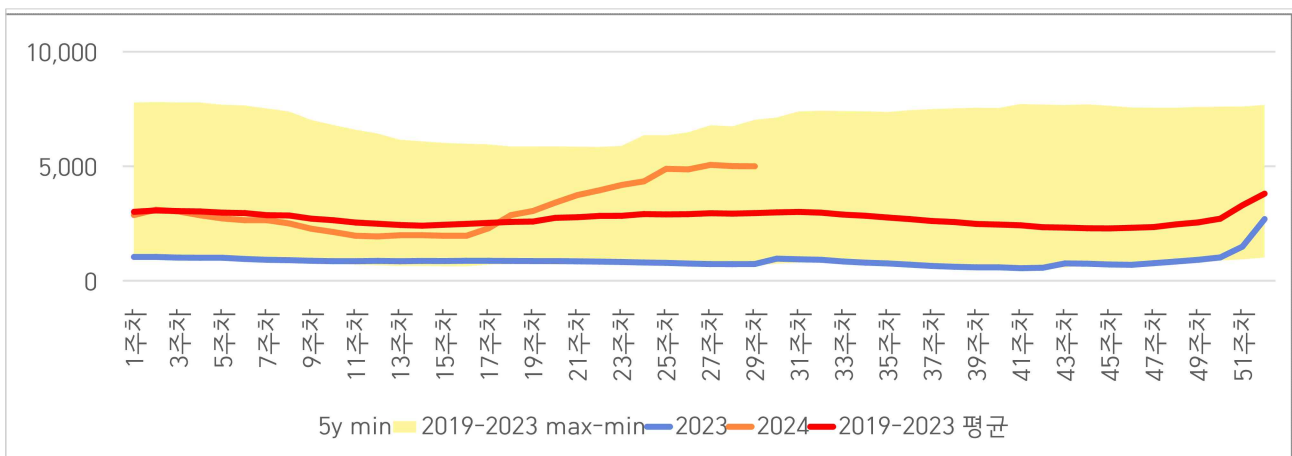
2 운임전망

| 7월 5주('24.7.29~'24.8.2)

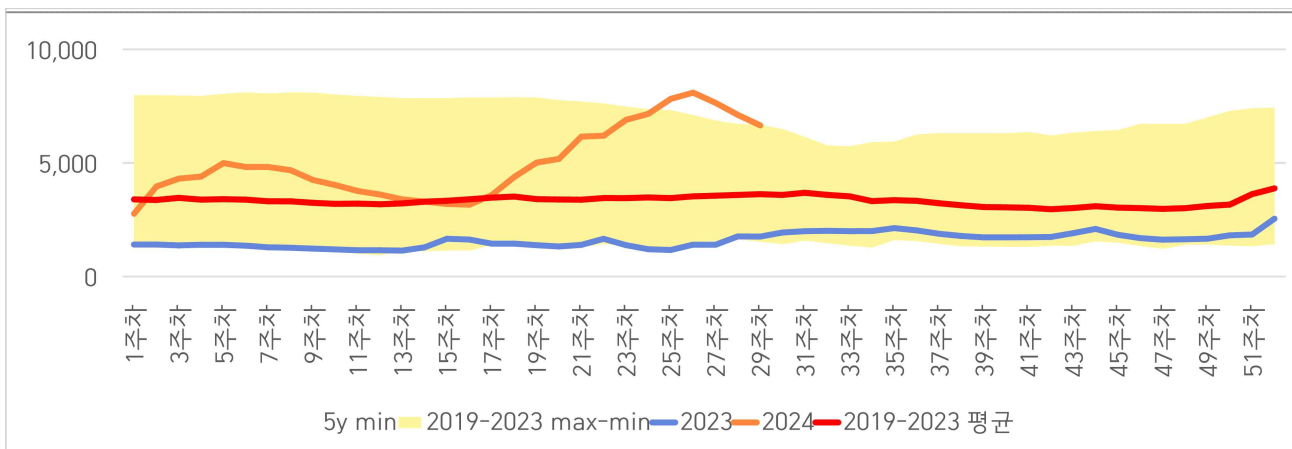
I SCFI 지수는 하락할 것으로 전망



II 아시아-유럽운임은 하락할 것으로 전망



III 아시아-북미운임(서부)은 하락할 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 10.0p 상승한 58.8을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 상승세를 보임

(달러/톤)

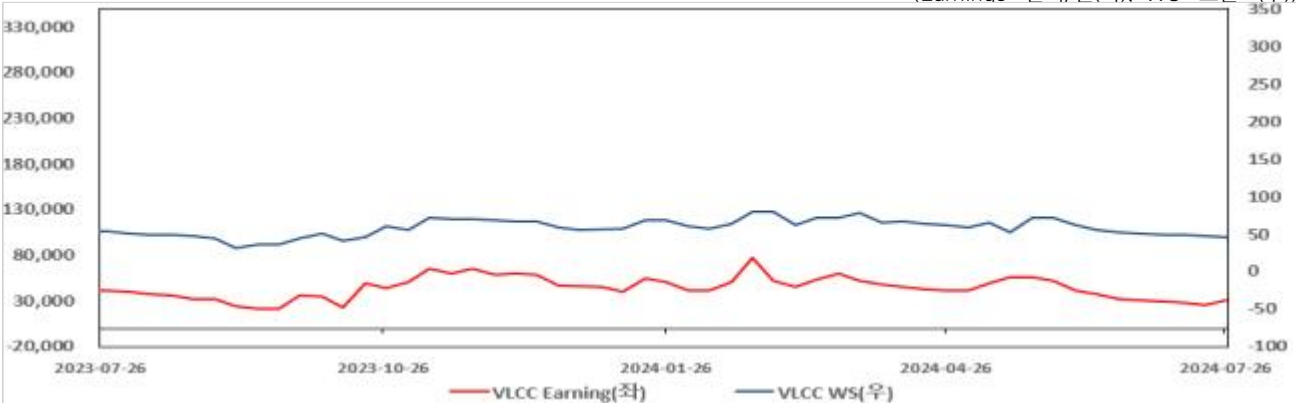
| 구분 | 7월 4주(WS) | 전주 대비 차이 | | |
|---|-----------|----------|------|--------|
| 중동-중국 항로(TD3C) | 58.8 | ▲ | 10.0 | 21.8 % |
| Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K | 32.0 | ▲ | 2.0 | 6.7 % |
| Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K | 54.5 | ▲ | 1.5 | 2.8 % |
| Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K | 56.5 | ▲ | 1.5 | 2.7 % |

(동향) 신규 물동량 유입으로 전주에 이어 상승세, 원유수요 회복 움직임에도 불구하고 하락 압력 잔존

- 신규 물동량이 점진적으로 유입되면서 가용 선박 감소로 인해 전주에 이어 시황은 상승 추세를 보이고 있으며, 주요 원유 소비국의 경제 활동 재개가 원유 수요를 견인하며 글로벌 원유 수요가 점진적으로 회복세를 보이고 있는 것으로 파악됨
- 미국 원유 재고 또한 시장 예상치를 상회하는 수준으로 감소하며 시황 상승에 대한 기대감이 일부 형성되고 있으나, 중국 해관총서에 의해 중국 6월 원유 수입이 전년 동기 대비 10.7% 감소한 것으로 분석되면서 원유 수요 둔화 우려로 인한 불확실성이 잔존하고 있는 시점임

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수 :

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

| | | 7월 4주 | 전주대비 | 2024년 | | | 2023년 | | |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 유조선 시장(현물) | | | | | | | | | |
| 중동-중국 | 운임지수 | 59 | 13 | 46 | 80 | 62 | 31 | 94 | 57 |
| 항로(TD3C) | 평균 수익 | 34,520 | 11,003 | 20,969 | 74,778 | 39,271 | 2,945 | 97,526 | 36,033 |
| VLCC | 1년 용선료 | 47,500 | 0 | 45,250 | 48,500 | 47,267 | 36,500 | 50,000 | 41,303 |

자료: Clarkson

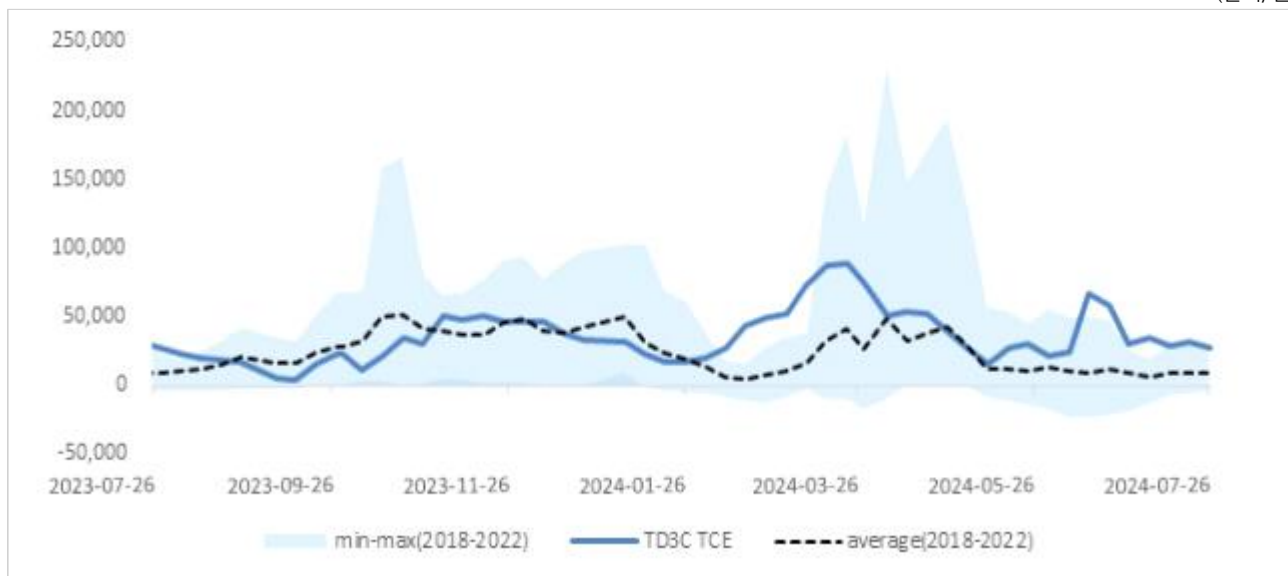


1 유조선-기술분석

중동-중국 항로는 원유 수요 회복 조짐으로 전주에 이어 상승세를 지속함

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

(달러/일)

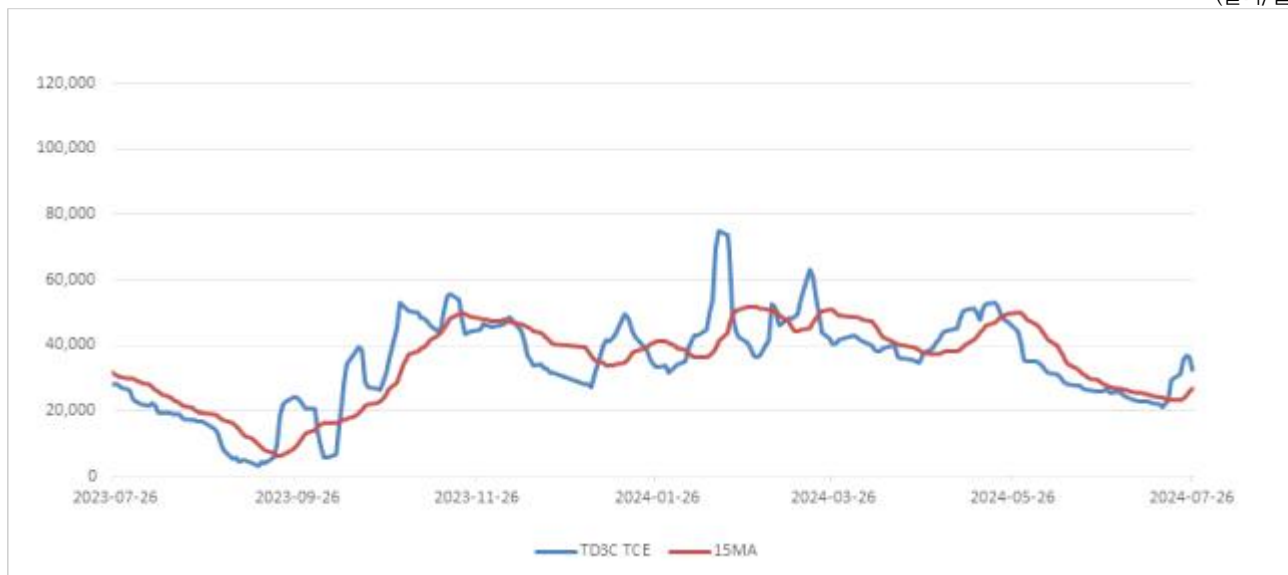


자료: Clarkson

수익 추세선은 성약 체결 증가로 전주와 같이 소폭 상승세가 나타남

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

Ⅰ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 금주 석유제품선 WS는 전주 대비 25.1p 하락한 166.3을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

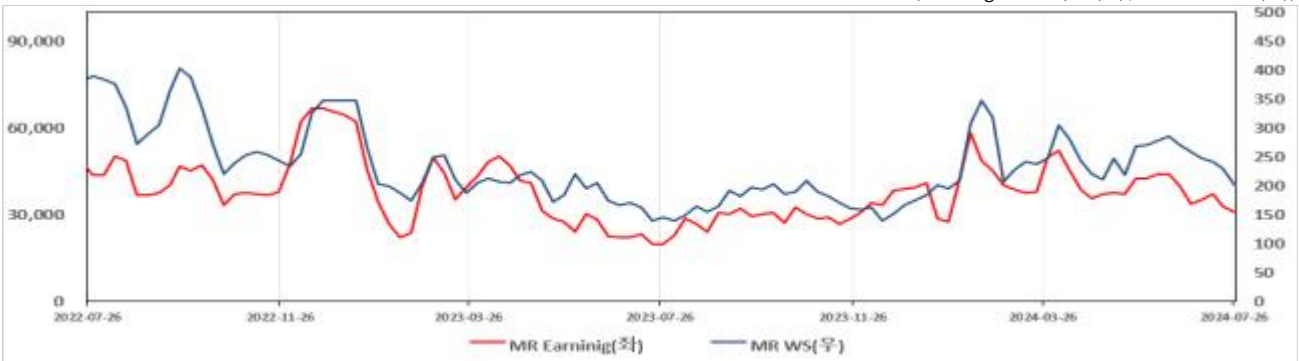
| 구분 | 7월 4주(WS) | 전주 대비 차이 | | |
|--------------------------------------|-----------|----------|------|--------|
| 인도-극동 항로 | 166.3 | ▼ | 25.1 | 13.1 % |
| Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형) | 150.0 | ▼ | 10.0 | 6.3 % |
| Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형) | 160.0 | ▼ | 10.0 | 5.9 % |
| Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형) | 160.0 | ▼ | 20.0 | 11.1 % |

(동향) 물동량 부족으로 인한 가용 선박 과잉 현상 계속되며 운임 하락 추세 지속

- 물동량 부족으로 선박 과잉 공급 상태가 유발되면서 약세장이 지속되고 있으며, 중국 최대 국영석유회사 시노펙(Sinopec)이 올해 하반기 중국 석유제품 소비가 전년 동기 대비 3.8% 감소할 것으로 분석하는 등 하반기 중국의 석유제품 수요 감소가 예상되면서 시황에도 악영향을 미칠 것으로 전망됨
- ING Bank 또한 하반기 중국의 휘발유 및 경유 수요가 각각 전년 동기 대비 3.2%, 6.4% 감소할 것으로 예측하는 등 주요국 소비 둔화로 인한 수요 부진이 계속되며 당분간 시황 침체가 이어질 것으로 예상됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

| | | 7월 4주 | 전주대비 | 2024년 | | | 2023년 | | |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 제품선 시장(현물) | | | | | | | | | |
| 인도-극동 항로 | 운임지수 | 166 | -25 | 166 | 348 | 246 | 139 | 266 | 187 |
| | 평균 수익 | 21,192 | -6,028 | 20,466 | 59,894 | 39,542 | 15,516 | 50,916 | 29,371 |
| MR | 1년 용선료 | 30,000 | 0 | 24,750 | 41,750 | 29,667 | 24,000 | 31,250 | 26,832 |

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

자료: Clarkson

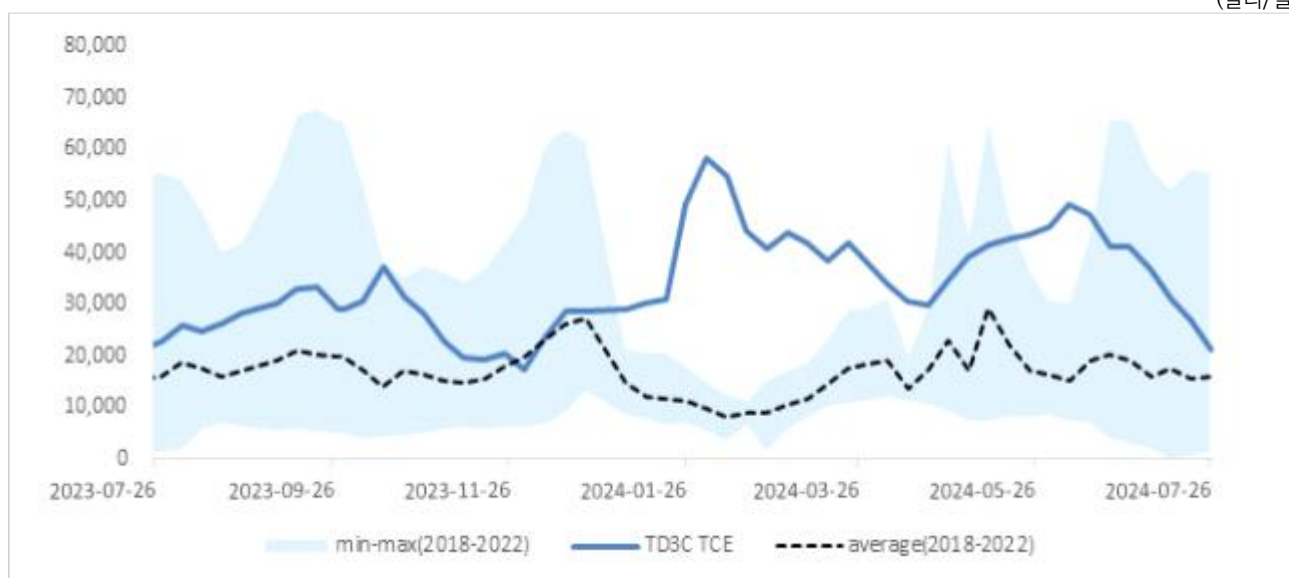


2 석유제품선-기술분석

I 수익 추세선은 지속적으로 하락 추세를 보이고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)



자료: Clarkson

I 수익 추세선은 수요 부진으로 물동량 감소로 약세장이 이어짐

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

건화물 중고선가 지수는 35.4p로 전주와 동일함

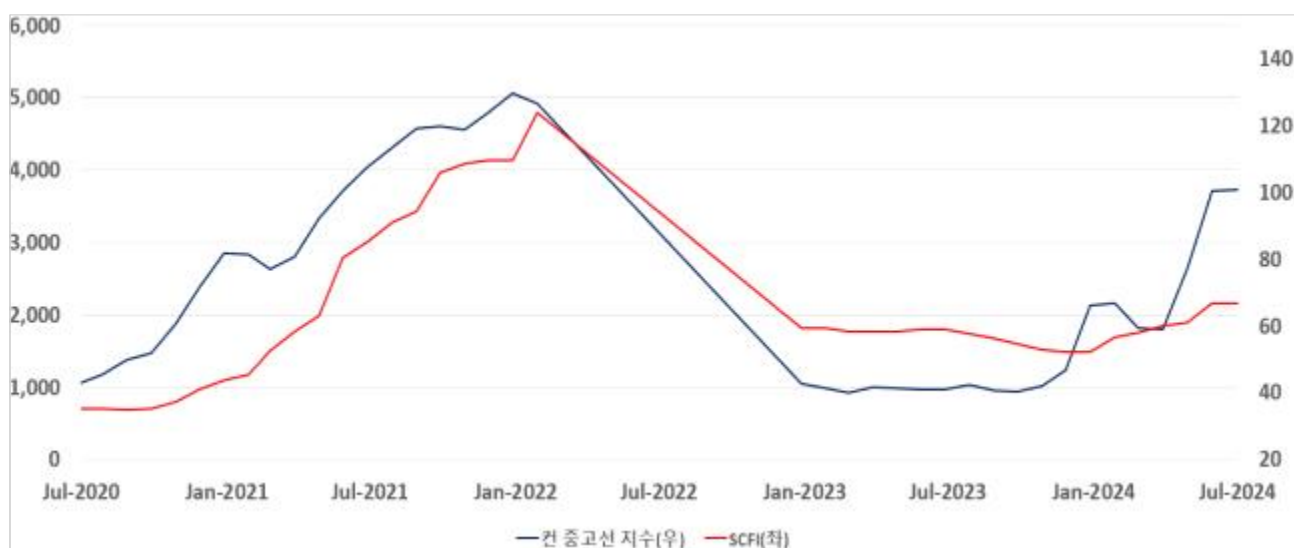
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

컨테이너 중고선가 지수는 66.9p로 전월과 동일함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



| 거래실적 | | | ('24.07.01~'24.07.26) | | | | | |
|---------------------------------------|----------------------|----------|-----------------------|------------|------------|--------------|----------------------|--------------------------------|
| I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 건의 중고선 64건 거래 발생 | | | | | | | | |
| 선종 | 선명 | 건조 년도 | 선형 | 단위 | 매매일자 | 가격 (백만달러) | 매도자 | 매수자 |
| Bulk | Herun Global | 2016 | 181,056 | DWT | 2024-07-26 | 49.00 | Herun Group | Greek interests |
| Bulk | Sea Triumph | 2012 | 181,415 | DWT | 2024-07-26 | 36.00 | Konlink Shipping Pte | Undisclosed interests |
| TankChem | Sugar | 2002 | 42,721 | DWT | 2024-07-26 | 14.00 | IMS SA | Undisclosed interests |
| Bulk | Swansea | 2015 | 63,310 | DWT | 2024-07-26 | 25.50 | Alliance Maritime | Clients of Castor Maritime |
| Gas C'rier | Yas | 2014 | 9,207 | cu.m. | 2024-07-26 | 28.50 | ADNOC L&S | Clients of Dong-A Tanker |
| Bulk | Darya Jamuna | 2012 | 36,845 | DWT | 2024-07-24 | 16.30 | Chellaram Shipping | Undisclosed interests |
| TankChem | Green Sea | 2014 | 50,927 | DWT | 2024-07-24 | 38.75 | Aegean Shipping Mgmt | Undisclosed interests |
| Offshore | Laird | 2006 | 3,102 | DWT | 2024-07-23 | | Sea Shipping AS | Mexican interests |
| Pass./Car | Volcan de Taburiente | 2006 | 1,500 | Passengers | 2024-07-23 | | Naviera Armas | Clients of Golden Star Ferries |
| Bulk | Cebihan | 2009 | 57,318 | DWT | 2024-07-22 | 15.25 | Kaptan Demir Celik | Vietnamese interests |
| Dry Genl | Gui Feng 228 | 2007 | | | 2024-07-21 | 0.09 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Dry Genl | Hong Yue 2626 | 2012 | | | 2024-07-19 | 0.15 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Pass. | Xia Zhi 2 | 2008 | 450 | Passengers | 2024-07-19 | 0.07 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Dry Genl | Yong Fa 6666 | 2011 | | | 2024-07-19 | 0.59 | Anhui Yongfa | Chinese interests |



| | | | | | | | | |
|-----------|-------------------------|------|---------|-----|------------|-------|--------------------|-----------------------|
| Dry Genl | Yong Tai 8828 | 2006 | | | 2024-07-19 | 0.37 | Yongtai Shipping | Chinese interests |
| Offshore | African Inspiration | 2014 | 113 | LOA | 2024-07-18 | | MPL | Undisclosed interests |
| Bulk | Cape Mathilde | 2010 | 178,381 | DWT | 2024-07-18 | 30.00 | Mitsui & Co | Undisclosed interests |
| Barge | Lewek Crusader | 2010 | 400 | swl | 2024-07-18 | | EO Offshore | Undisclosed interests |
| Bulk | Royal Samurai | 2010 | 58,091 | DWT | 2024-07-18 | 17.80 | Chios Navigation | Undisclosed interests |
| Container | SITC Manila | 2000 | 787 | TEU | 2024-07-18 | | SITC | Undisclosed interests |
| Bulk | Tai Shine | 2012 | 61,473 | DWT | 2024-07-18 | 22.00 | Taiwan Navigation | Undisclosed interests |
| Dry Genl | Xiang Tao Yuan Huo 0777 | 2010 | | | 2024-07-18 | 0.27 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Dry Genl | Jiang Hai 188 | 2005 | | | 2024-07-16 | 0.15 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Tanker | Shan Gang Rong He | 2001 | 38,702 | DWT | 2024-07-16 | 7.00 | Zhonggang Shipping | Chinese interests |
| Dry Genl | Shun Chang 988 | 2005 | | | 2024-07-16 | 0.19 | Jingzhou Shunchang | Chinese interests |
| TankChem | Zeze Start | 2009 | 49,999 | DWT | 2024-07-16 | 27.00 | Unknown | Clients of OceanPal |
| Bulk | Western Durban* | 2015 | 39,300 | DWT | 2024-07-12 | 78.00 | Nisshin Shipping | Far Eastern interests |
| Bulk | Western Lima* | 2015 | 39,000 | DWT | 2024-07-12 | | Nisshin Shipping | Far Eastern interests |
| Bulk | Western Miami* | 2015 | 39,300 | DWT | 2024-07-12 | | Nisshin Shipping | Far Eastern interests |
| Bulk | Western Paris* | 2015 | 38,737 | DWT | 2024-07-12 | | Nisshin Shipping | Far Eastern interests |



| | | | | | | | | |
|-----------|-----------------------|------|--------|---------|------------|-------|---------------------|------------------------------|
| Dry Genl | An Tu 08 | 2021 | | | 2024-07-11 | 0.73 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Bulk | Claas Oldendorff | 2013 | 95,750 | DWT | 2024-07-11 | 27.00 | Oldendorff Carriers | Singaporean interests |
| Dry Genl | Gui Gang Hai Tai 81 | 2024 | | | 2024-07-11 | 0.80 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Dry Genl | Gui Ping Bin Hai 8818 | 2019 | | | 2024-07-11 | 0.83 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Offshore | Koole 35 | 2001 | | HP | 2024-07-11 | | Koole Diamond | Clients of EDT Offshore |
| Dry Genl | Qing Shun 328 | 2023 | | | 2024-07-11 | 0.77 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Dry Genl | Zhuo Jia 3339 | 2023 | | | 2024-07-11 | 0.87 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| TankChem | Atlas Star | 2008 | 38,289 | DWT | 2024-07-10 | 23.00 | Lion Bulk Carriers | Undisclosed interests |
| Barge | Lan Jing Yu | 2014 | 600 | swl | 2024-07-10 | 2.89 | Huajing Zhiyun | Clients of Zhejiang Ganglong |
| Bulk | Noble Oak | 2005 | 28,492 | DWT | 2024-07-10 | 7.70 | Oura Kisen KK | Undisclosed interests |
| TankChem | Sparkle | 2004 | 45,744 | DWT | 2024-07-10 | | Seven Islands Shpg | Undisclosed interests |
| Container | Warnow Chief | 2009 | 1,484 | TEU | 2024-07-09 | 11.00 | Marlow Navigation | Clients of Erasmus Corp |
| Dry Genl | Xi Hang 26 | 2023 | | | 2024-07-09 | 0.79 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Bulk | Darya Ganga | 2012 | 36,845 | DWT | 2024-07-08 | 16.00 | Chellaram Shipping | Undisclosed interests |
| Dry Genl | Li Hang 8788 | 2022 | | | 2024-07-08 | 0.69 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Ro-Ro | Super Fast Baleares | 2010 | 3,625 | Lane m. | 2024-07-08 | | Trasmediterranea | Clients of Safeen Group |



| | | | | | | | | |
|------------|-----------------------|------|---------|------------|------------|-------|----------------------|--------------------------------|
| TankChem | TRF Memphis* | 2016 | 37,295 | DWT | 2024-07-08 | 69.00 | TRF Shipmanagement | Norwegian interests |
| TankChem | TRF Mobile* | 2016 | 37,596 | DWT | 2024-07-08 | | TRF Shipmanagement | Norwegian interests |
| TankChem | Endless Summer | 2010 | 49,999 | DWT | 2024-07-05 | 30.00 | Prime Tanker Mgmt | Undisclosed interests |
| Pass. | Guan Yin | 2010 | 96 | Passengers | 2024-07-05 | 0.38 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Tanker | Mare Nostrum | 2009 | 110,295 | DWT | 2024-07-05 | 44.00 | Fratelli D'Amico | Undisclosed interests |
| Gas C'rier | Solina Gas | 2008 | 75,014 | cu.m. | 2024-07-05 | 64.50 | Dogru Yonetim | Chinese interests |
| Dry Genl | Da Fu 09 | 2022 | | | 2024-07-04 | 0.77 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Dry Genl | Gui Gang Hai Tai 0198 | 2024 | | | 2024-07-04 | 0.80 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Dry Genl | An Tu 3028 | 2020 | | | 2024-07-03 | 0.73 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Bulk | Bamboo Star | 2019 | 37,609 | DWT | 2024-07-03 | 27.00 | Sugahara Kisen | Asian interests |
| Bulk | Hainan Island | 2004 | 32,573 | DWT | 2024-07-03 | 8.00 | Pacific Basin Shpg | Chinese interests |
| Dry Genl | Teng Xian Wan Da 03 | 2020 | | | 2024-07-03 | 0.73 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Bulk | Universe Prosperity | 2001 | 28,513 | DWT | 2024-07-03 | 6.23 | Shenzhen Shenyue Mar | Clients of Changyang Shpg |
| Dry Genl | Gui Ping Bin Hai 933 | 2021 | | | 2024-07-02 | 1.15 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Dry Genl | Jia Xin 678 | 2021 | | | 2024-07-02 | 0.96 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Bulk | Ocean Courtesy | 2008 | 178,021 | DWT | 2024-07-02 | 24.00 | Kobe Shipping | Clients of Jinhui Shpg & Trans |



| | | | | | | | | |
|------------|-------------------------|------|--------|------------|------------|-------|--------------------|----------------------------|
| Container | Okee Alicia | 2007 | 1,740 | TEU | 2024-07-02 | | OKEE Maritime GmbH | Clients of UAFL |
| Dry Genl | Ping Nan Shun Ying 1688 | 2018 | | | 2024-07-02 | 0.76 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Bulk | Almira | 2011 | 61,496 | DWT | 2024-07-01 | 21.40 | Empros Lines Shpg. | Undisclosed interests |
| Ro-Ro/Pass | Antey | 1988 | 100 | Passengers | 2024-07-01 | | Go Shipping | Clients of Camelot Bulkers |
| Offshore | Geo Service I | 2012 | | HP | 2024-07-01 | | Terasa Star | Undisclosed interests |
| Dry Genl | Hua Rui 9998 | 2020 | | | 2024-07-01 | 0.85 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Non Cargo | Qing Hua 198 | 2023 | | | 2024-07-01 | 0.19 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Dry Genl | Sui Dong Fang 393 | 2005 | 1,320 | DWT | 2024-07-01 | 0.07 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Container | Uni-Pacific | 1999 | 1,618 | TEU | 2024-07-01 | | Evergreen Marine | Chinese interests |



6. 주요 해운지표

(2024.07.26. 기준)

| 주요 해운지표 추이 | 금주 | 전주 대비 | 07월 평균 | 2024년 | | | 2023년 | | | |
|-------------------|-------------|-------|--------|-------|-----|-----|-------|----|-----|-----|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 | |
| 중고선가 (\$ Million) | | | | | | | | | | |
| 건화물선(5년) | Panamax | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 유조선(5년) | VLCC | 115 | 0 | 115 | 106 | 115 | 113 | 98 | 105 | 100 |
| 컨테이너선(10년) | Sub-Panamax | 27 | 0 | 27 | 15 | 27 | 22 | 15 | 21 | 19 |

자료: Clarkson

| | | | | | | | | | |
|--------------------------|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 신조선가 (\$ Million) | | | | | | | | | |
| 건화물선 Panamax | 37 | 0 | 37 | 35 | 37 | 36 | 33 | 35 | 34 |
| 유조선 VLCC | 129 | -1 | 130 | 128 | 131 | 129 | 120 | 128 | 125 |
| 컨테이너선 Sub-Panamax | 42 | 0 | 41 | 41 | 42 | 41 | 41 | 43 | 42 |

자료: Clarkson

| 연료유 (\$/Tonne) | | | | | | | | | | |
|----------------|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 380 CST | Rotterdam | 502 | -3 | 510 | 434 | 517 | 476 | 367 | 592 | 471 |
| | Singapore | 502 | -20 | 521 | 444 | 536 | 495 | 378 | 580 | 470 |
| | Korea | 535 | -27 | 556 | 476 | 563 | 520 | 439 | 583 | 501 |
| | Hong Kong | 516 | -18 | 535 | 457 | 568 | 509 | 421 | 577 | 491 |
| VLSFO | Rotterdam | 562 | -13 | 574 | 530 | 615 | 575 | 514 | 631 | 570 |
| | Singapore | 611 | -12 | 625 | 578 | 657 | 627 | 554 | 705 | 622 |
| | Hong Kong | 613 | -12 | 629 | 606 | 680 | 636 | 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) | 1,049 | 13 | 1,073 | 1,036 | 1,277 | 1,179 | 1,253 | 1,544 | 1,391 |
| | 밀(국제) | 524 | -19 | 555 | 529 | 700 | 593 | 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