

# KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2024년 08월 12일  
감 수 이호춘 해운연구본부장

발 행 인 김종덕 원장  
주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스	01	건화물선	04	컨테이너선	15
탱커선	17	중고선	21	주요 해운지표	23

- 건화물선** 케이프선 운임은 전주 대비 0.4% 상승한 20,107달러/일 기록
- 컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 79p 하락한 3,254p 기록
- 탱커선** 지난주 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 1.5p 하락한 45.4p를 기록

황수진 해운시장연구실장 / zin@kmi.re.kr | 051-797-4635  
류희영 해운경영금융연구실장 / hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4915  
최영재 연구원 / cyj17@kmi.re.kr | 051-797-4608

최건우 해운정책연구실장 / ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638  
김병주 전문연구원 / bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4628



## 1. 주간뉴스

### MSC, LNG 이중연료 컨테이너 선박 12척 신조 발주

- ▶ 스위스 선사 MSC는 중국 조선소와 19,000TEU급 12척의 LNG 이중연료 컨테이너선을 건조하는 계약을 체결했다고 밝힘
  - 신조 계약의 세부 정보는 공개되지 않았지만, 조선소의 야드 슬롯 가용성을 고려했을 때 선박 인도 시기는 2027~2028년으로 예상됨
  - 클락슨의 추정치에 따르면 신조 가격은 24,000TEU급 LNG 컨테이너선의 경우 약 2억 7천만 달러, 16,000TEU급 선박의 경우 2억 달러에 달함
- ▶ MSC의 이번 신조 발주는 글로벌 선대 기준 세계 최대 컨테이너 선사로서의 입지를 더욱 확고히 하는데 도움이 될 것으로 기대됨
  - 알파라이너 자료에 따르면 MSC의 발주잔량은 107척(약 127만 TEU)으로 나타남
  - 이 밖에도 MSC는 중국의 조선소와 LNG 이중 연료 선박 추가 발주에 대해 논의하고 있는 것으로 알려짐

자료: <https://www.loydlist.com/LL1150176/MSC-adds-12-more-19000-teu-LNGpowered-ships-at-Chinas-Zhoushan-Changhong>

최건우 부연구위원

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

### 머스크, 친환경 선박에 대한 균형 투자

- ▶ 머스크는 친환경 규제와 미래에 대한 높은 불확실성으로 인해 LNG 연료 추진선을 주문하여 친환경 전환에 대한 투자 위험을 분산시키려 하고 있음
  - 머스크 CEO 빈센트 클럭(Vincent Clerc)은 경쟁력 있는 방식으로 탈탄소화 의제에 도달하려면 기술에 대한 투자 일부를 헤지(hedge)할 필요가 있다고 밝힘
  - 머스크가 대체 연료로서 메탄올을 채택하지 않고 LNG 연료를 사용하는 것에 대한 발표는 상당히 이례적인 행보임
- ▶ 머스크는 2021년 메탄올을 대체 연료로 채택한 최초의 컨테이너 선사였으며, 이후 메탄올 연료 선박에 대규모 투자를 진행해 왔음
  - 하지만 최근 머스크는 탈탄소화 옵션을 확장해야 한다고 인정하며 LNG, 메탄올, 암모니아까지 다양한 연료를 고려할 것으로 예상됨
  - 따라서 머스크의 80만 TEU 규모의 컨테이너선 발주 계획에는 메탄올을 포함하여 LNG 이중 연료추진 선박이 상당부분 포함될 것으로 전망됨

자료: <https://www.loydlist.com/LL1150151/Maersk-to-balance-the-bet-with-LNG-backtrack-on-future-fuels>

김병주 전문연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 석탄, 중국 및 인도 등 아시아를 중심으로 무역 재편 전망

- ▶ 국제에너지기구(IEA)의 석탄 반기 보고서에 따르면 올해 상반기 중국의 석탄 수입량이 증가하였으며, 인도와 베트남 역시 석탄 수입이 증가하는 등 아시아를 중심으로 글로벌 석탄 무역이 재편되고 있다고 밝혔음
  - 올해 상반기 중국의 석탄 수입량은 12% 증가하였으며, 올해 하반기부터는 석탄 수요 증가세가 다소 둔화할 것이라고 예상되지만 중국의 석탄 수요는 글로벌 석탄 공급망 및 가격에 광범위한 영향을 미치고 있음
  - 올해 1월~4월 기준 인도의 수입 석탄 혼합사용 의무화 등의 영향으로 석탄 해상 수입량이 21% 증가한 것으로 나타났으며, 베트남 역시 전력 수요 증가 등의 영향으로 올해 1월~4월 석탄 수입량이 43% 증가함
- ▶ 중국과 인도의 석탄 수입이 확대됨에 따라 석탄 수출에서의 인도네시아와 몽골의 역할이 확대되고 있는 한편, 국제에너지기구 측은 재생에너지 비중 확대로 2025년 전 세계 석탄 수요는 정체될 것이라 예상함
  - 인도네시아는 아시아 지역 석탄 수요에 부응하여 올해 전 세계 석탄 수출량의 절반 가까이 차지하면서 세계 최대의 연료탄 수출국이 될 전망이며, 몽골의 원료탄 수출은 콜롬비아, 남아공 등을 능가할 전망이다
  - 국제에너지기구 측은 중국의 수력 발전량이 다시 회복되고 풍력 및 태양광이 확대됨에 따라 전 세계적으로 석탄 발전량 증가세가 둔화될 것이며 내년까지 전 세계 석탄 수요는 대체로 횡보할 것이라고 예상함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/coal-trade-reshaped-by-asian-demand/>

최영재 연구원

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

### 브라질, 곡물 수출량 확대로 남미동안 건화물선 시장 변화

- ▶ 올해 2분기 브라질의 대중국 곡물 수출은 1분기 대비 약 66% 증가하였으나 미국의 대중국 수출은 약 70% 감소하여 브라질이 전 세계 최대 곡물 수출국으로 부상했고 우크라이나의 곡물 수출도 증가세를 보임
  - 지난해 전 세계 곡물 시장에서 브라질과 미국의 시장 점유율은 각각 약 21%였으나, 올해 들어 브라질의 시장 점유율은 27%로 상승하고 미국은 19%로 하락하여 브라질이 최대 곡물 수출국으로 부상하였음
  - 러시아와 전쟁 중인 우크라이나는 루마니아 영해를 따라 보스포루스 해협에 도착하는 새로운 곡물 수출 항로를 개척하였고, 올해 곡물 수출 실적은 전년 대비 상당히 개선되었으며 향후 더욱 증가할 전망이다
- ▶ 특히 브라질의 곡물 수출 강세로 인해 곡물을 주로 운송하는 선형인 파나막스선과 수프라막스선의 곡물 선적 비중에 변화가 발생하였고, 이에 따른 남미동안 파나막스 시장의 수급 여건 변화로 운임이 하락함
  - 최대 곡물 수출국이 브라질로 교체되면서 항만 인프라 상황에 따라 유연성과 효율성 측면에서 수프라막스선의 선호도가 상승하였고, 이에 따라 수프라막스선의 곡물 선적 비중은 2021년 대비 4%p 증가한 16%로 나타남
  - 파나막스선의 브라질산 곡물 선적 비중은 76%로 여전히 가장 크지만 2021년 대비 약 4%p 하락한 것으로 나타났으며, 지난달에는 남미동안 파나막스선 P6 항로의 가용선박이 증가하여 운임이 하락하였음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/grain-seaborne-trade-impact-on-the-dry-bulk-freight-market/>

최영재 연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 중국 정유업계, 연료유 수요 둔화로 정제시설 가동률 하락

- ▶ 원유 가격 상승과 함께 예상보다 낮은 중국 국내 연료유 소비로 중국 정유사들의 정제마진이 하락하였으며, 특히 경유는 수요 부진으로 국영정유기업 시노펙(Sinopec)의 경유 생산량이 전년 대비 9% 감소함
  - 또한 중국 석유건설업체인 오일케미(Oilchem)의 추정에 따르면 지난달인 2024년 7월 민간 정유업체의 시설 가동률 역시 전년 대비 약 7.3%p 하락한 56.11%로, 최근 3년 만의 최저치에 도달했다고 밝혔음
  - 이로 인해 중국의 일부 정유사들은 막대한 손실이 발생했으며, 국제 통신사 로이터(Reuters) 측은 중국 국영정유사 시노chem(Sinochem)의 정제시설 두 곳은 손실 발생을 막기 위해 무기한 폐쇄했다고 보도함
- ▶ 이러한 연료유 수요 부진 및 정제마진 악화로 인해 최근 비축유 확보를 위한 중국 정부의 추가 원유 구매에도 지난 7월 중국의 원유 수입량은 2022년 9월 이후 최저치를 기록하는 등 원유 수요 또한 위축되고 있음
  - 중국 세관총서 데이터에 따르면, 지난 7월 중국의 원유 수입량은 전월 대비 약 12%, 전년 동기 대비 약 3% 감소한 4,234만 톤(997만 배럴/일)로 2022년 9월 이후 최저치를 기록하였음
  - 또한 올해 1월~7월 누적 원유 수입량은 전년 대비 2.4% 감소한 총 3억 1,780만 톤(1,089만 배럴/일)으로 2023년 초 이후에 발생한 가장 큰 폭의 하락이었음

자료: <https://www.reuters.com/markets/commodities/chinas-crude-oil-imports-lowest-since-sept-2022-amid-dampened-fuel-demand-2024-08-07/>

최영재 연구원

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

### 최근 중동 위기, 유조선 시장에는 큰 영향 없을 듯

- ▶ 최근 일련의 사태로 중동 지역의 긴장과 전쟁 확산 위험이 고조되고 있는 가운데 과거와는 달리 대부분의 위험이 이미 시장에 반영되어 석유 가격은 안정세를 보이고 있으며 유조선 시장 역시 차분한 모습을 보임
  - 전 세계 원유의 약 30%가 중동에서 생산되고 있으며, 석유 운송 병목 지점인 호르무즈 해협, 수에즈 운하, 바브 엘 만델 해협 역시 중동에 있으므로 중동 분쟁은 유조선 운임 급등으로 이어진다고 여겨짐
  - 그러나 선박중개회사 포텐 앤드 파트너스(Poten & Partners) 측의 분석에 따르면 지난해 10월 하마스의 이스라엘 공격 이후 악화되는 상황에도 과거와 달리 석유 및 유조선 시장은 안정적인 움직임을 보이고 있음
- ▶ 수에즈 운하 및 바브 엘 만델 해협에서의 후티 반군 공격은 이미 시장에 반영된 상황이며, 향후 석유 생산 인프라에 대한 공격 또는 호르무즈 해협에서의 통항 중단이 발생하지 않는다면 시장 상황은 유지될 것이라 평가함
  - 역사적으로 1980년대 이란-이라크 전쟁 당시 호르무즈 해협 봉쇄, 2019년 9월에 발생한 사우디 아라비아의 아브카이크(Abqaiq) 석유시설 공격 등이 발생했을 때 유가와 유조선 운임이 급등한 바 있음
  - 포텐 앤드 파트너스 측은 과거와 같이 석유 인프라 공격 또는 호르무즈 해협 봉쇄가 발생하면 석유 및 유조선 시장에 상당한 영향을 미칠 것이지만, 이러한 상황이 발생할 가능성은 낮을 것이라고 평가함

자료 : <https://www.hellenicshippingnews.com/middle-east-crisis-what-could-be-the-impact-on-the-tanker-market/>

최영재 연구원

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



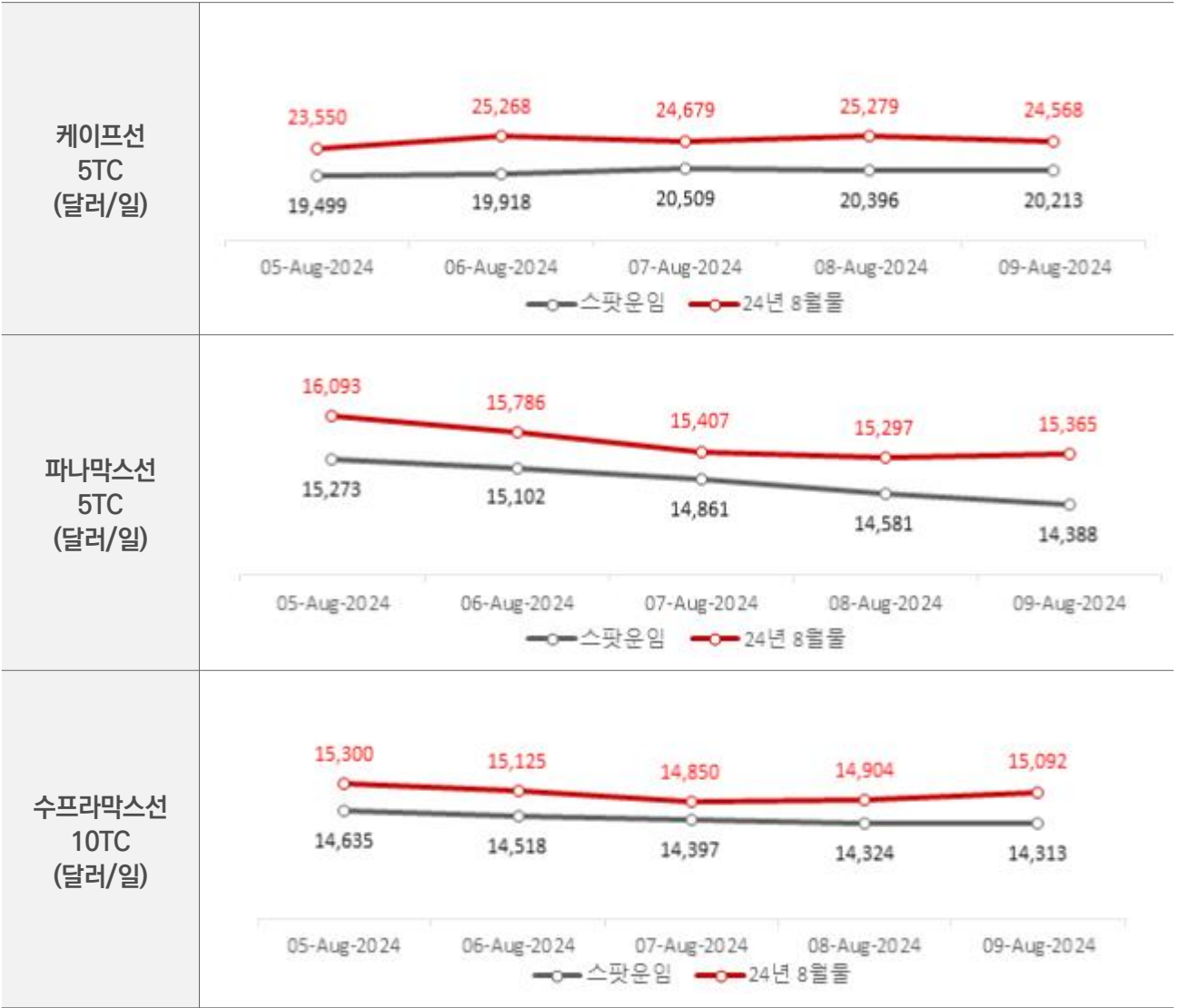
2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	8월 1주						
	주간평균운임	전주대비차이			'24년 8월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	20,107	▲	80	0.4 %	24,669	▲	2,235 10.0 %
파나마선 5TC (달러/일)	14,841	▼	-857	-5.5 %	15,590	▼	-778 -4.8 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	14,437	▼	-561	-3.7 %	15,054	▼	-351 -2.3 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange▲ 상승 ▼ 하락 혼조



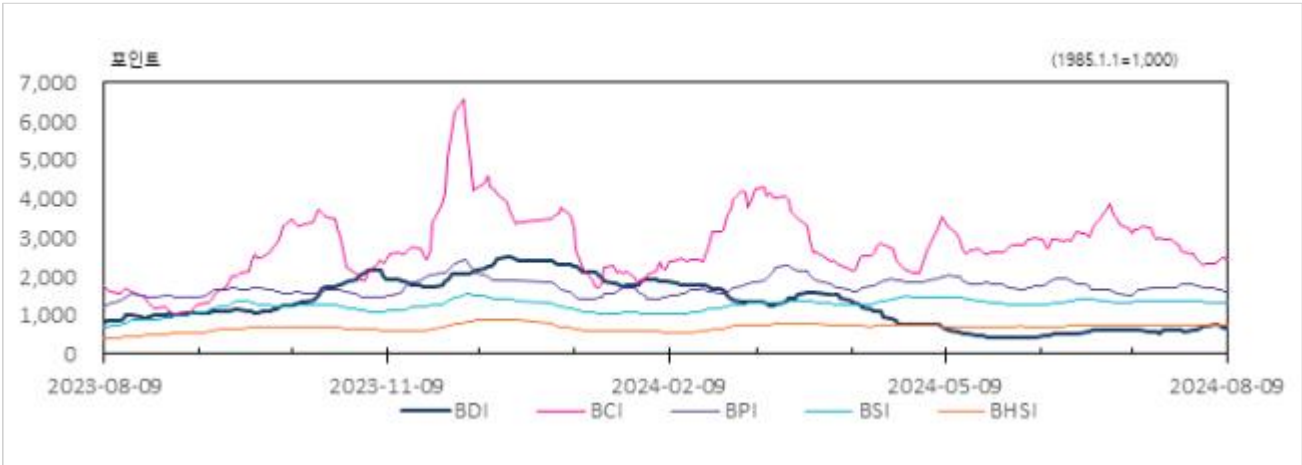
자료: Clarkson, Baltic Exchange





2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		8월 1주	전주 대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) <sup>1)</sup>									
선형별 운임	운임지수 BDI	1,683	▼ -39	530	3,346	1,378	965	3,369	1,934
	케이프(5TC)	20,107	▲ 80	2,246	21,814	11,848	2,505	38,169	16,177
	파나마스(5TC)	14,841	▼ -857	7,277	16,669	12,276	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	14,437	▼ -561	6,874	14,703	10,928	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	13,622	▼ -62	7,763	12,703	10,317	11,941	32,166	21,337
1년 용선료	케이프	23,750	▲ 250	13,750	25,125	17,161	12,250	31,500	21,406
	파나마스	16,750	- -	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	14,300	- -	9,750	15,500	12,512	12,375	29,000	20,387
건화물선 시장(FFA)									
		'24년 8월물		'24년 4분기물		2025년물		2026년물	
		8월 1주	전주 대비	8월 1주	전주 대비	8월 1주	전주 대비	8월 1주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	24,669	▲ 2,235	26,679	▲ 164	21,600	▼ -33	21,030	▲ 7
	파나마스(5TC)	15,590	▼ -778	16,356	▼ -546	14,695	▼ -240	13,954	▼ -67
	수프라막스(10TC)	15,054	▼ -351	15,099	▼ -217	13,133	▼ -214	12,524	▼ -41
	핸디(7TC)	14,208	▼ -135	14,155	▼ -90	12,198	▼ -138	11,728	▼ -13

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



2 시장동향

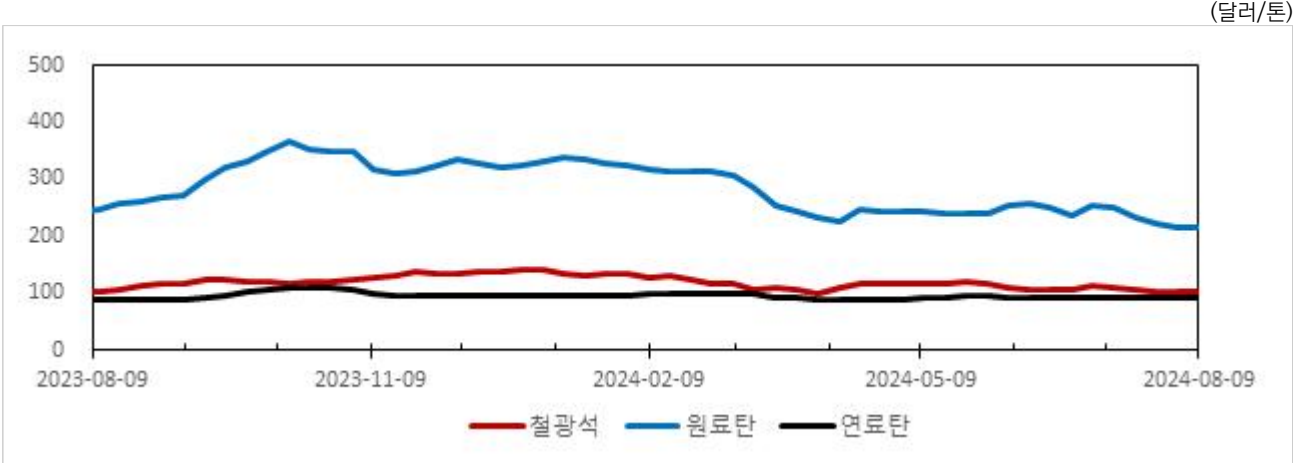
원자재 가격

(달러/톤)

구분	2024년		전주 대비 차이				2023년			
	8월 1주	전주 대비					8월 1주	연평균	최저	최고
철광석	101.7	101.6	▲ 0.1	0.1	%		103.9	120.5	117.9	123.1
원료탄	214.6	216.1	▼ -1.5	-0.7	%		247.8	305.4	303.6	307.3
연료탄	90.1	90.2	▼ -0.1	-0.2	%		88.4	135.6	134.2	136.9
대두	377.0	379.3	▼ -2.3	-0.6	%		521.0	519.8	460.2	573.9
옥수수	151.1	152.5	▼ -1.4	-0.9	%		189.5	259.8	258.9	260.6

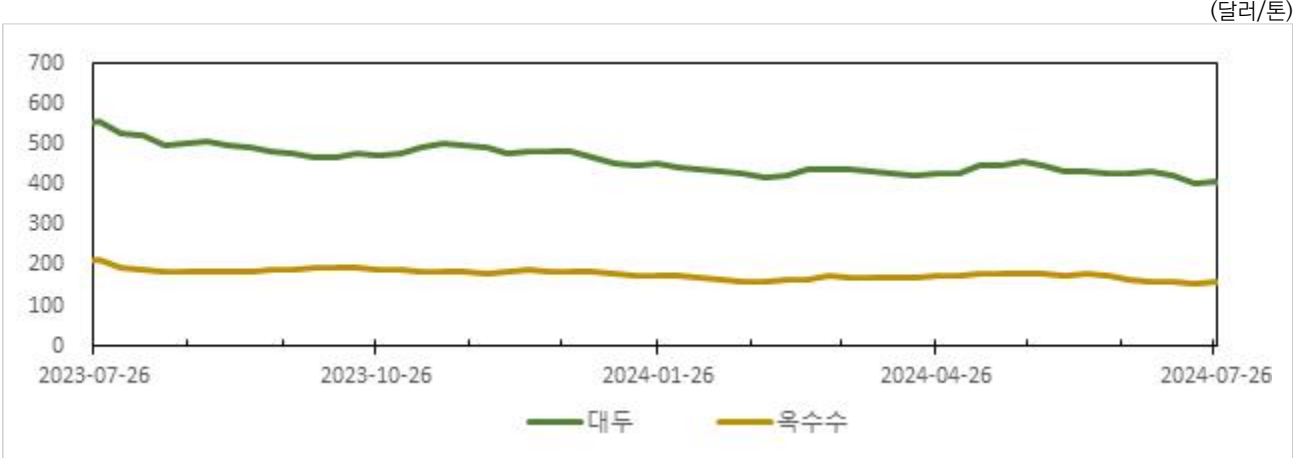
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)      ▲ 상승    ▼ 하락      혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



## 3 케이프선-동향분석

## I 케이프선

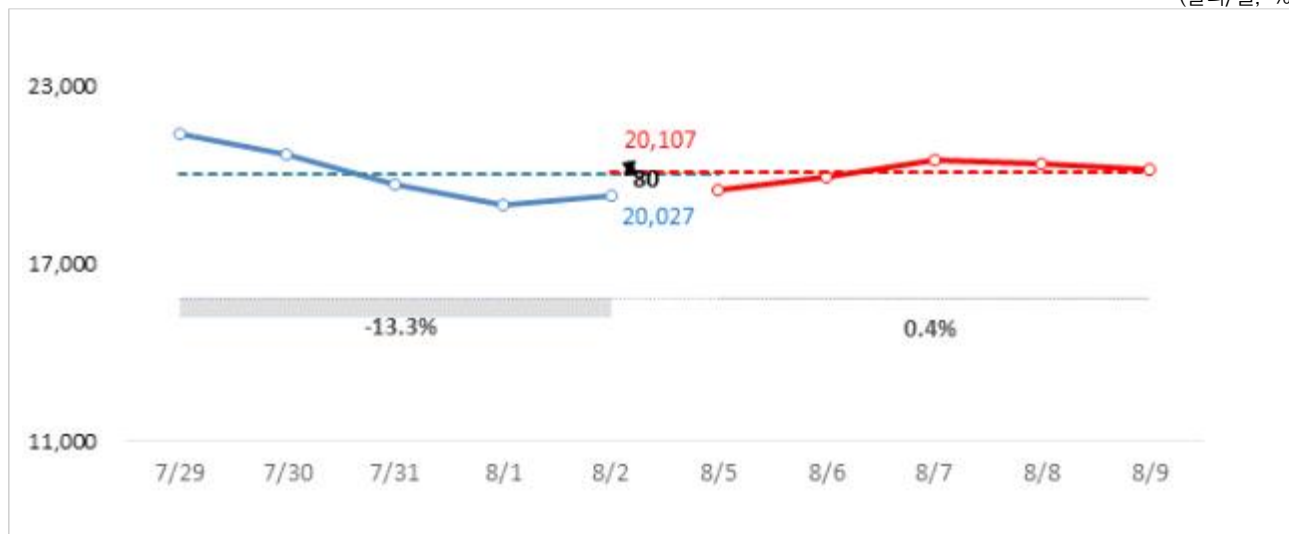
(운임) 케이프선 운임이 전주(7월 5주) 대비 0.4% 상승한 20,107달러/일을 기록함

(동향) IEA 전세계 석탄 소비 대체로 안정적 전망, 인도 원료탄 수입 다각화 노력

- IEA는 올해와 내년 전 세계 석탄 소비가 안정적으로 유지될 것으로 전망함. 2023년에는 중국에서 수력 발전량 감소와 급증하는 전기 수요로 인한 에너지 격차를 메우기 위해 석탄 수요가 증가했으며, 이러한 추세가 올해에도 이어지고 있다는 분석임. 그러나, 중국의 수력 발전이 회복되고, 태양광과 풍력 등 재생 에너지의 생산량이 증가할 경우 석탄 수요가 다시 감소할 가능성이 큼
- 세계 2위의 조강 생산국인 인도는 연간 석탄 소비량의 85%에 해당하는 7,000만 톤을 수입함. 석탄 가격 변동에 대비하고, 공급망 리스크를 관리하기 위해 컨소시엄을 통한 대책을 마련하려 했으나, 진행이 순조롭지 않은 상황임. 인도는 석탄 수입처를 다각화하며, 호주에 대한 의존도를 줄이기 위해 노력 중임. 특히, 몽골에서의 수입량을 확대하고자 함

## 최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

## 케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	8월 1주	7월 5주	전주대비차이	
BCI	2,424	2,415	▲ 10	0.4%
스팟운임(5TC)	20,107	20,027	▲ 80	0.4%
용선료	6개월	31,000	▲ 500	1.6%
	1년	23,750	▲ 250	1.1%
	5년	21,500	-	-%
FFA	8월물	24,669	▲ 2,235	10.0%
	4분기물	26,679	▲ 164	0.6%
	'25년	21,600	▼ -33	-0.2%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

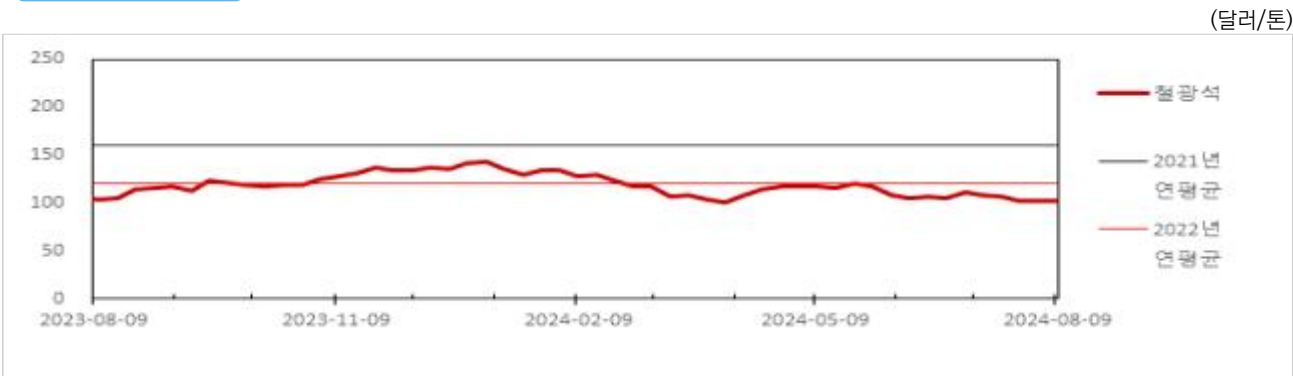




3 케이프선-동향분석

철광석 가격 : 전주 대비 0.1% 상승한 101.7달러/톤 기록

철광석 가격 추이



자료: Clarkson

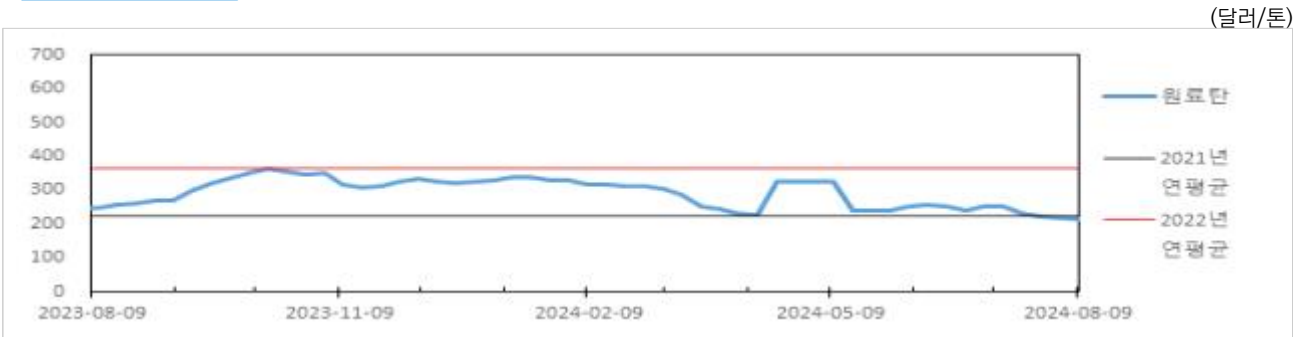


구분	철광석 가격	전주대비차이		
7월 3주	106.1	▼	-1.9	-1.7 %
7월 4주	101.3	▼	-4.8	-4.5 %
7월 5주	101.6	▲	0.3	0.3 %
8월 1주	101.7	▲	0.1	0.1 %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

원료탄 가격 : 전주 대비 0.7% 하락한 214.6달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



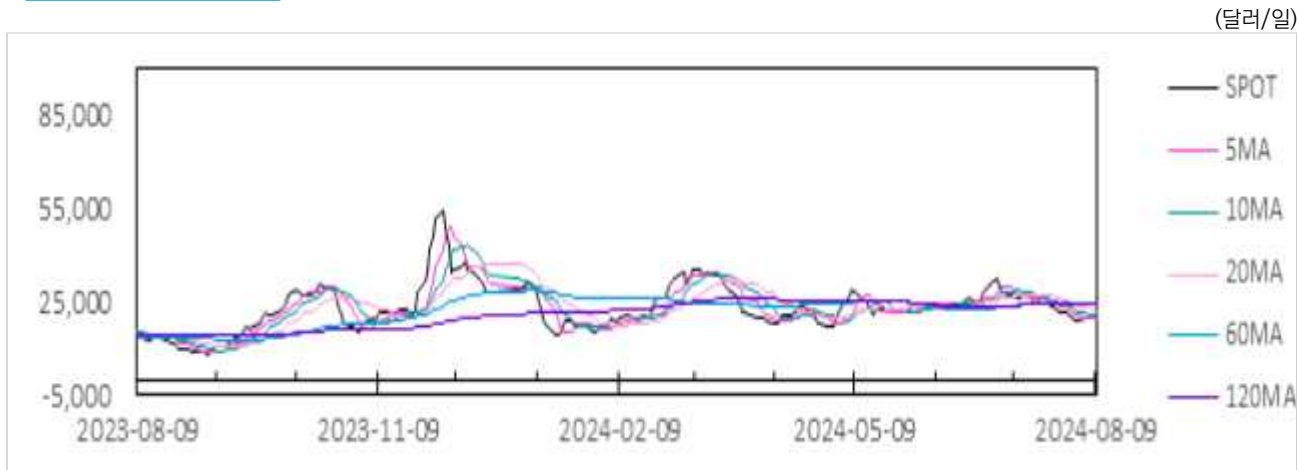
구분	원료탄 가격	전주대비차이		
7월 3주	232.4	▼	-19.0	-7.6 %
7월 4주	223.2	▼	-9.2	-4.0 %
7월 5주	216.1	▼	-7.1	-3.2 %
8월 1주	214.6	▼	-1.5	-0.7 %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나마믹스선-동향분석

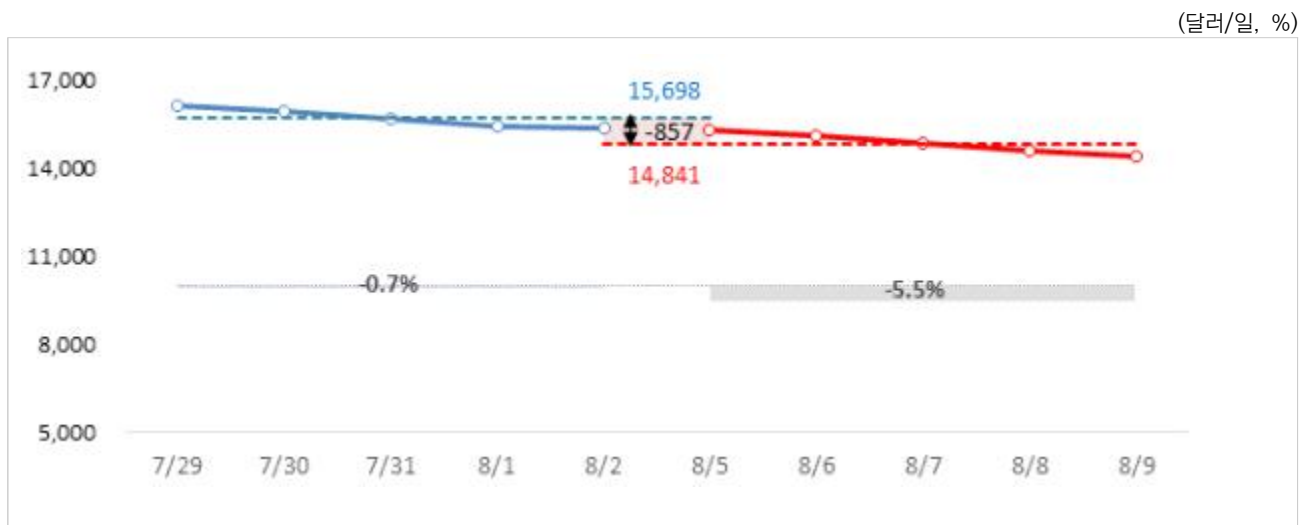
파나마믹스선

(운임) 전주 대비 5.5% 하락한 14,841달러/일 기록

(동향) 호주 뉴캐슬 석탄 터미널 대기 선박 2년 만에 최고 수준

- 호주의 뉴캐슬 석탄 터미널의 적재 처리량이 증가했음에도 불구하고, 대기 중인 선박의 수가 늘어나고 있음. 8월 5일 기준으로 41척의 선박이 대기하고 있으며, 이는 2년 만에 가장 높은 수준임
- 호주의 뉴캐슬 석탄 터미널의 운영사 PWCS(Port Waratah Coal Service)에 따르면 6월 평균 7.61일이었던 선박의 대기 시간이 7월에는 7.38일로 소폭 감소함. 같은 기간 출하량은 790만 톤(6월)에서 861만 톤(7월)으로 증가했지만, 이는 전년 동기(879만 톤)에 비해 줄어든 수치임. 오는 8월 3일부터 6일까지 철도 유지 보수가 예정되어 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나마믹스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		8월 1주	7월 5주	전주대비차이		
BPI		1,649	1,744	▼	-95	-5.5 %
스팟운임(5TC)		14,841	15,698	▼	-857	-5.5 %
용선료	6개월	19,375	19,375	-	-	- %
	1년	16,750	16,750	-	-	- %
	5년	14,300	14,300	-	-	- %
FFA	8월물	15,590	16,367	▼	-778	-4.8 %
	4분기물	16,356	16,903	▼	-546	-3.2 %
	'25년	14,695	14,935	▼	-240	-1.6 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

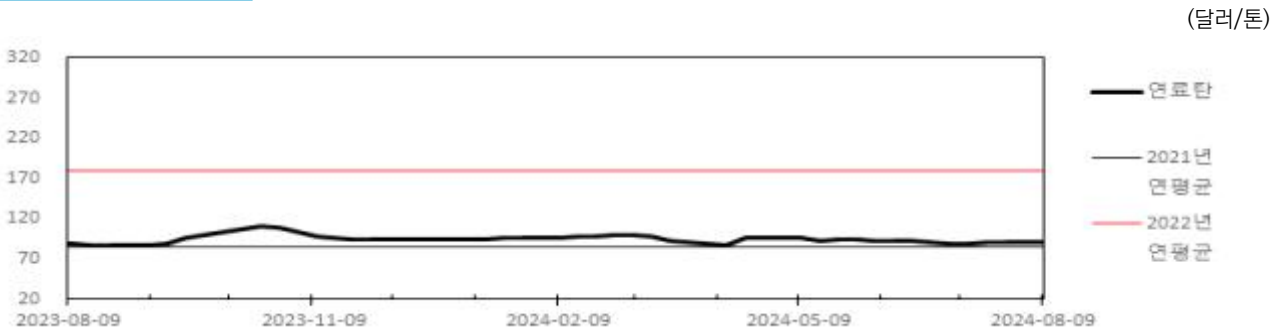
▲ 상승 ▼ 하락 혼조



3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 0.2% 하락한 90.1달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



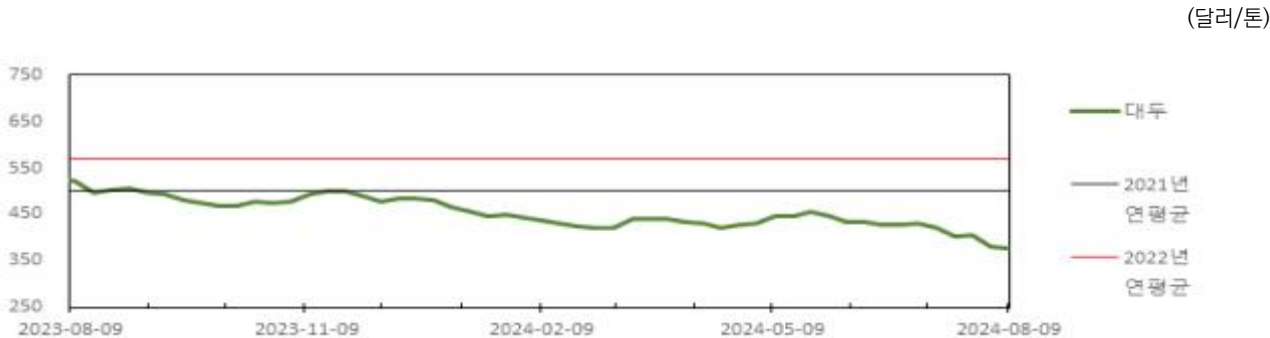
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 0.6% 하락한 377.0달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



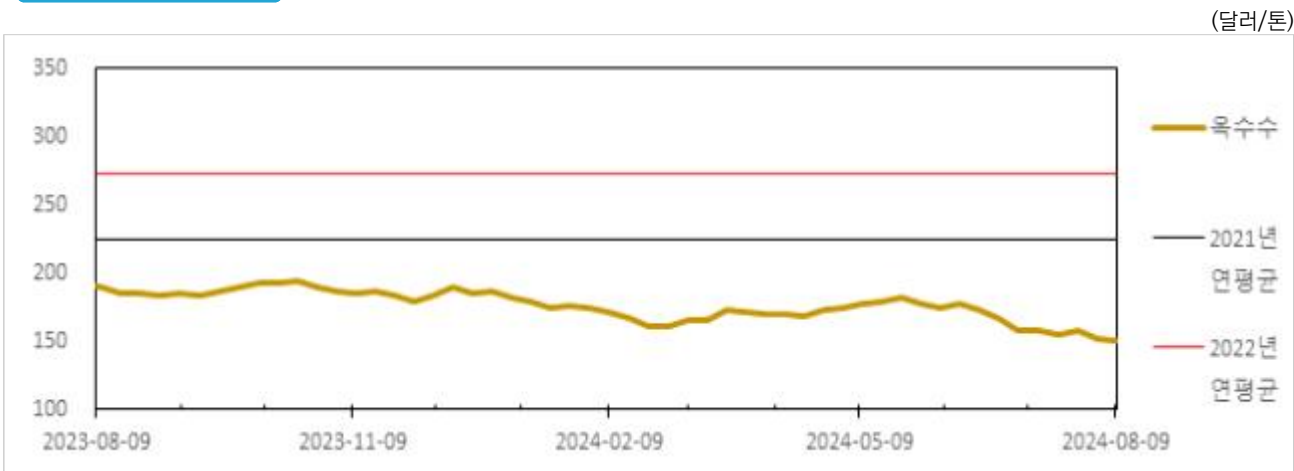
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선-동향분석

옥수수 가격 : 전주 대비 0.9% 하락한 151.1달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



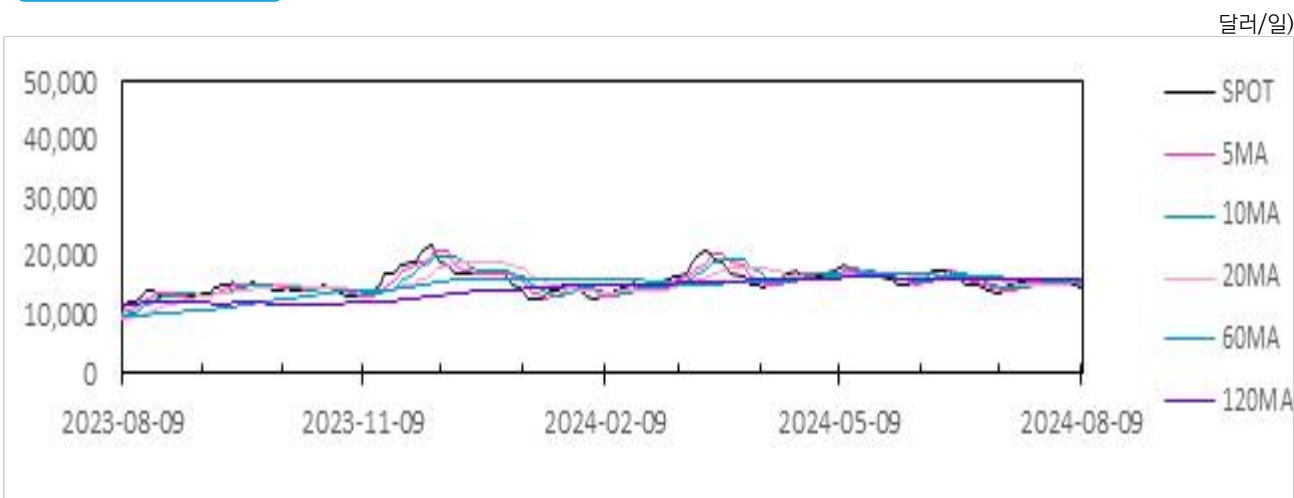
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
7월 3주	154.8	▼ -3.1	-2.0	%
7월 4주	158.0	▲ 3.2	2.1	%
7월 5주	152.5	▼ -5.6	-3.5	%
8월 1주	151.1	▼ -1.4	-0.9	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공





3 수프라막스선-동향분석

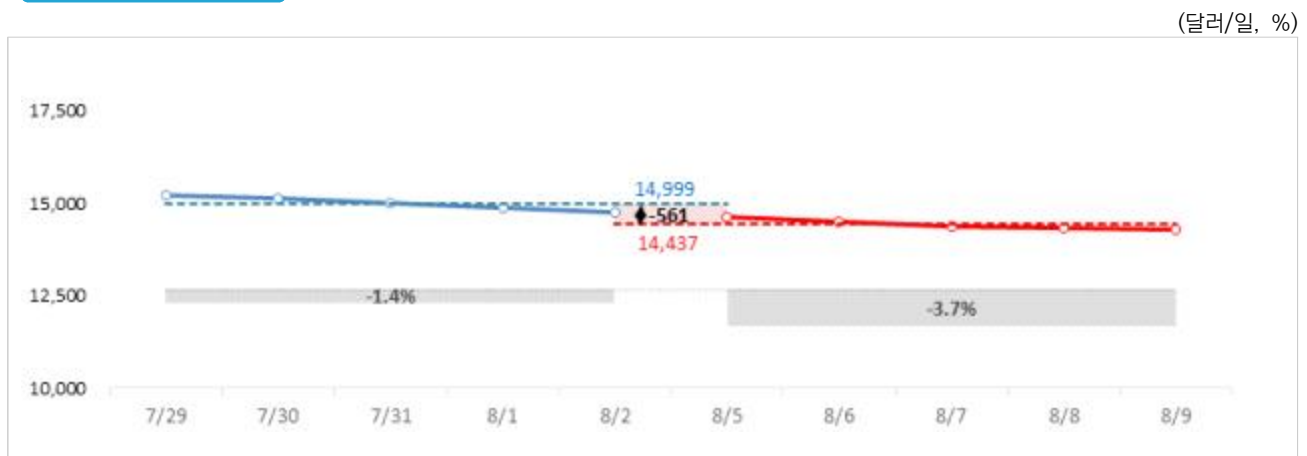
수프라막스선

(운임) 전주 대비 3.7% 하락한 14,437달러/일 기록

(동향) 허리케인 데비로 미국 주요 항만 운영 중단, 아르헨티나 노조 파업으로 곡물항 선적 작업 중단

- 1등급 허리케인 데비의 영향으로 미국 남동부의 주요 항구 운영이 중단됨. 8월 3일, 허리케인 데비가 플로리다에 상륙하면서 Seaport Manatee, Tampa Bay항과 Savannah의 운영이 일시적으로 중단됨
- 아르헨티나의 노조 파업으로 인해 로사리오 항의 작업이 제한되면서 곡물 적재를 기다리는 선박의 대기행렬이 늘어나고 있음. 현재까지 46척의 선박이 정박지에서 곡물 선적을 기다리고 있는 것으로 파악됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		8월 1주	7월 5주	전주대비차이		
BSI		1,312	1,363	▼	-51	-3.7 %
스팟운임(10TC)		14,437	14,999	▼	-561	-3.7 %
용선료	6개월	17,250	17,250	-	-	- %
	1년	17,750	17,750	-	-	- %
	5년	15,000	15,000	-	-	- %
FFA	8월물	15,054	15,405	▼	-351	-2.3 %
	4분기물	15,099	15,316	▼	-217	-1.4 %
	'25년	13,133	13,347	▼	-214	-1.6 %

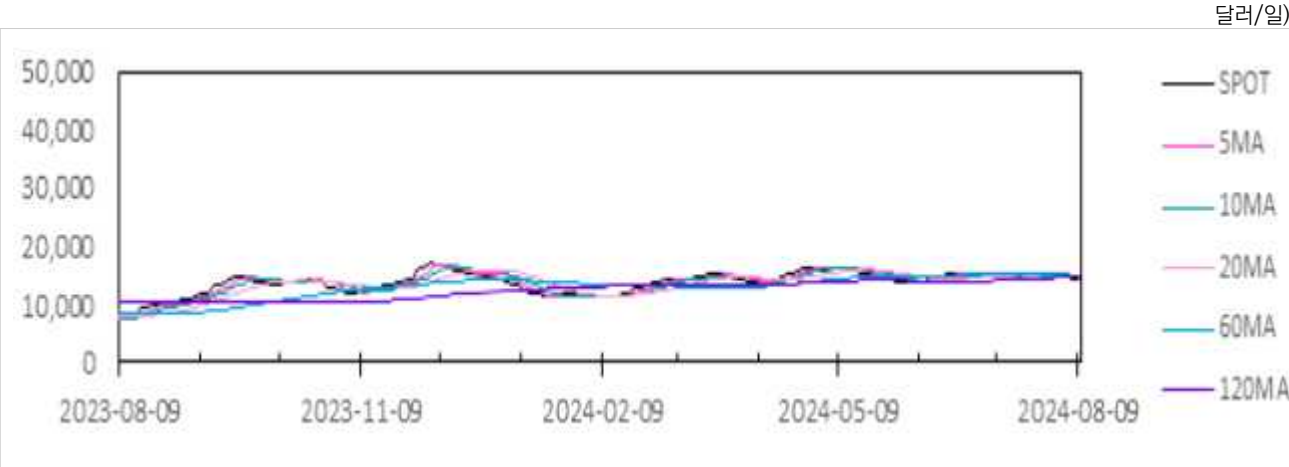
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 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 79p 하락한 3,254p를 기록

(운임) 공급 증가, 항만 여건 개선 및 수요 감소 등으로 하락 추세 이어가

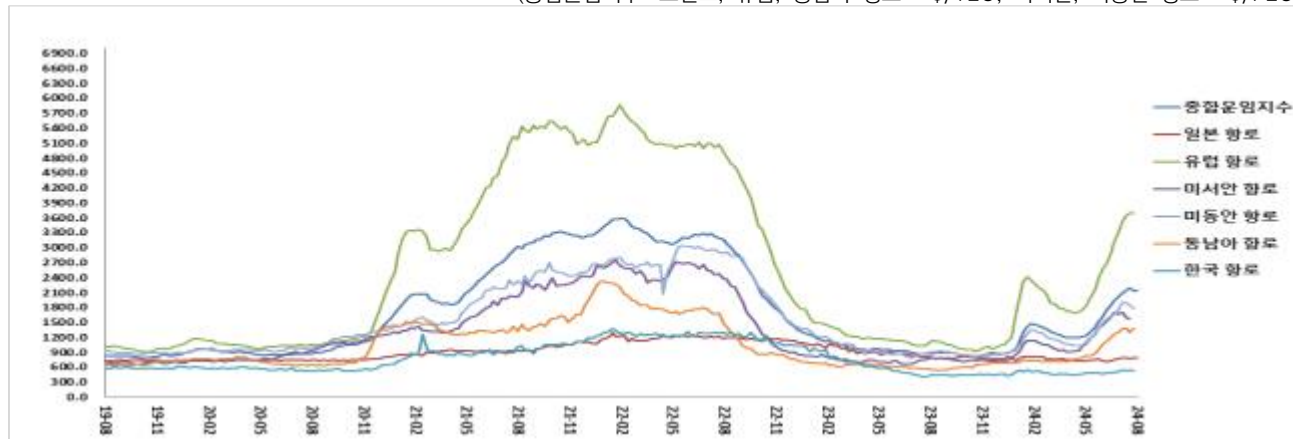
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 일부 품목에 대한 관세 적용이 시작되면서 조기 선적으로 인한 화물 수요는 감소되는 추세

(현황) 전반적인 운임 약세 이어지는 가운데 운임 반등보다는 선사별 소식률 방어에 집중

- 아시아-유럽 항로 운임은 중국발 수출 증가율이 감소하고 여름 휴가로 인한 한국발 화물 출하도 연기되고 있지만 여전히 희망봉 우회와 지속되고 있어 운임 하락폭은 예상보다 낮게 형성됨
- 아시아-북미 항로 운임은 중국발 신규 서비스, 추가 선박 투입 등으로 인한 물량 부족이 국내 선박 공급 증가로 이어져 8월 중순까지 선사들의 운임 경쟁이 지속될 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)

		08월 1주	전주대비	2024년			2023년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장										
운임	종합운임지수	SCFI	3,254	-79	1,731	3,734	2,555	887	1,760	1,006
		유럽항로	4,786	-121	1,943	5,051	3,277	562	2,694	882
		미서안항로	6,068	-177	2,775	8,103	5,105	1,148	2,553	1,607
		미동안항로	9,083	-263	3,931	9,945	6,688	2,010	3,559	2,529
		한국항로	162	0	138	172	159	131	238	161
		일본항로	299	0	297	309	301	306	927	337
		동남아항로	595	-33	259	753	444	140	208	173.8

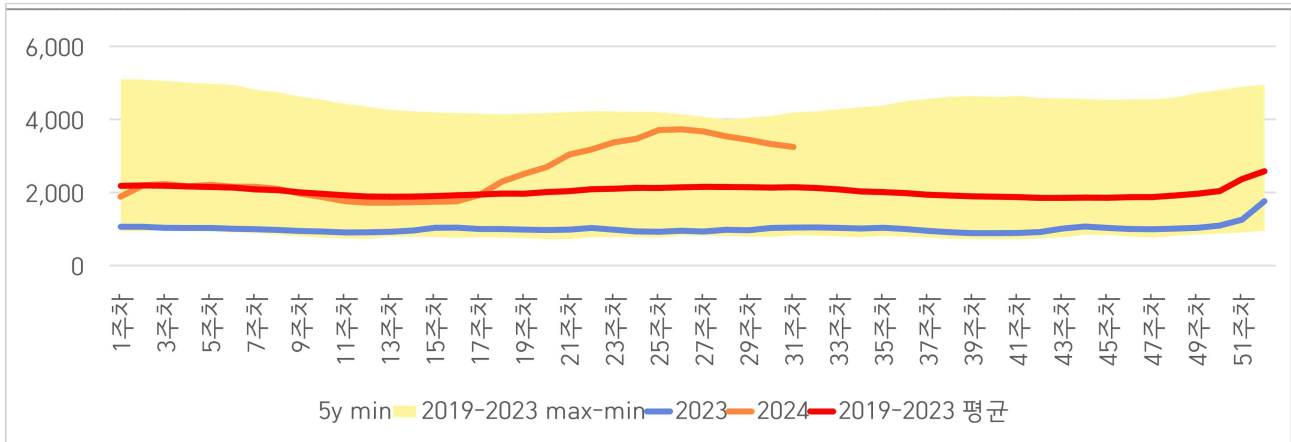
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



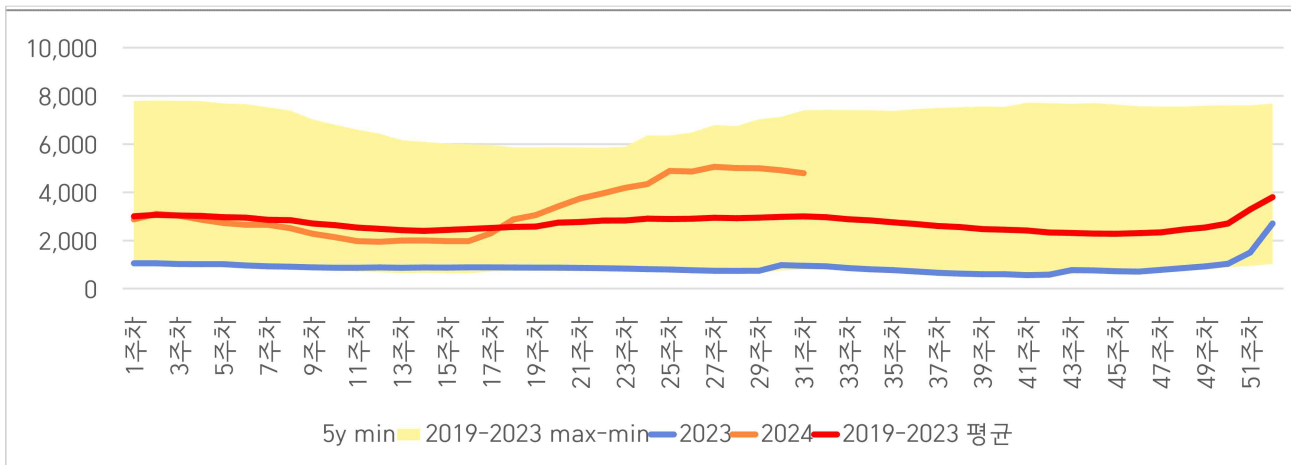
2 운임전망

| 8월 2주('24.8.12~'24.8.16)

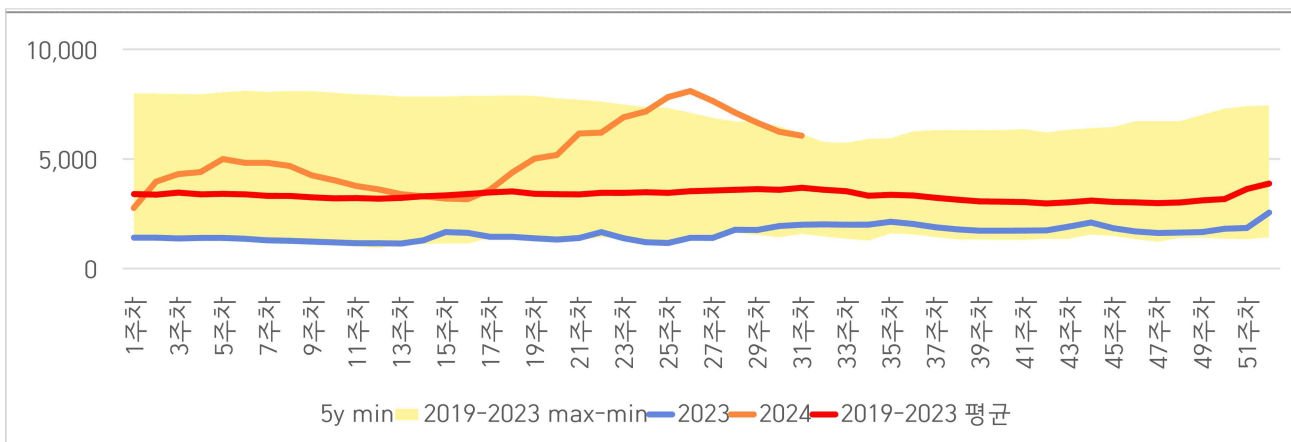
SCFI 지수는 하락할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 하락할 것으로 전망



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 1.5p 하락한 45.4를 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 상승세를 보임

(달러/톤)

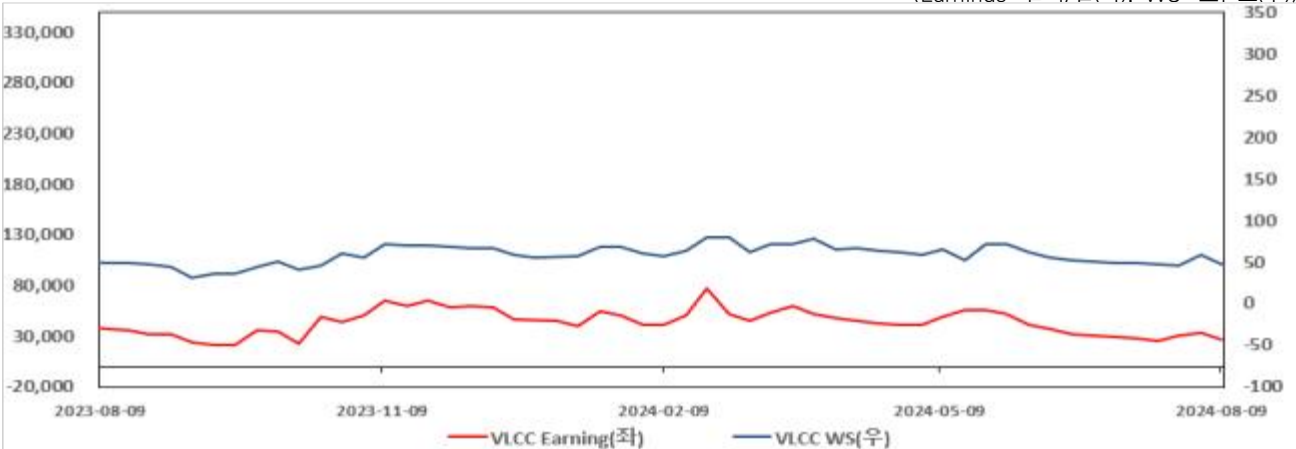
구분	8월 1주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	45.4	▼	1.5	3.2 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	29.0	▼	1.0	3.3 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	46.5	▼	1.0	2.1 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	51.0	▼	1.5	2.9 %

(동향) 수요 부진 계속되며 지난 주에 이어 시황 둔화 지속, 중동 지정학적 리스크 시장에 영향 미미

- 유조선 시황은 원유 수요 회복 지연으로 인해 전주와 비슷한 수준으로 약세가 이어지면서 저점을 형성하고 있으며, 중동 지역의 정세 불안 지속 현상 또한 시황에 미치는 영향은 미미한 것으로 분석됨
- 중국 해관총서에 따르면 중국 7월 원유 수입량은 997만 b/d로 나타났으며, 이는 전년 동기 대비 약 3% 감소, 전월 대비 12% 감소한 수치로 파악됨. 올해 1~7월 중국 원유 수입량은 전년 동일 기간 대비 2.4% 감소한 1089만 b/d로, 정제마진 약화, 원유 수요 부진 등을 이유로 감소폭이 작년 초 이래 최대치를 기록함

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수 :

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		8월 1주	전주대비	2024년			2023년		
유조선 시장(현물)				최저	최고	평균	최저	최고	평균
중동-중국 항로(TD3C)	운임지수	45	-2	45	80	61	31	94	57
	평균 수익	22,913	-2,949	20,969	74,778	38,365	2,945	97,526	36,033
VLCC	1년 용선료	45,750	0	45,250	48,500	47,172	36,500	50,000	41,303

자료: Clarkson

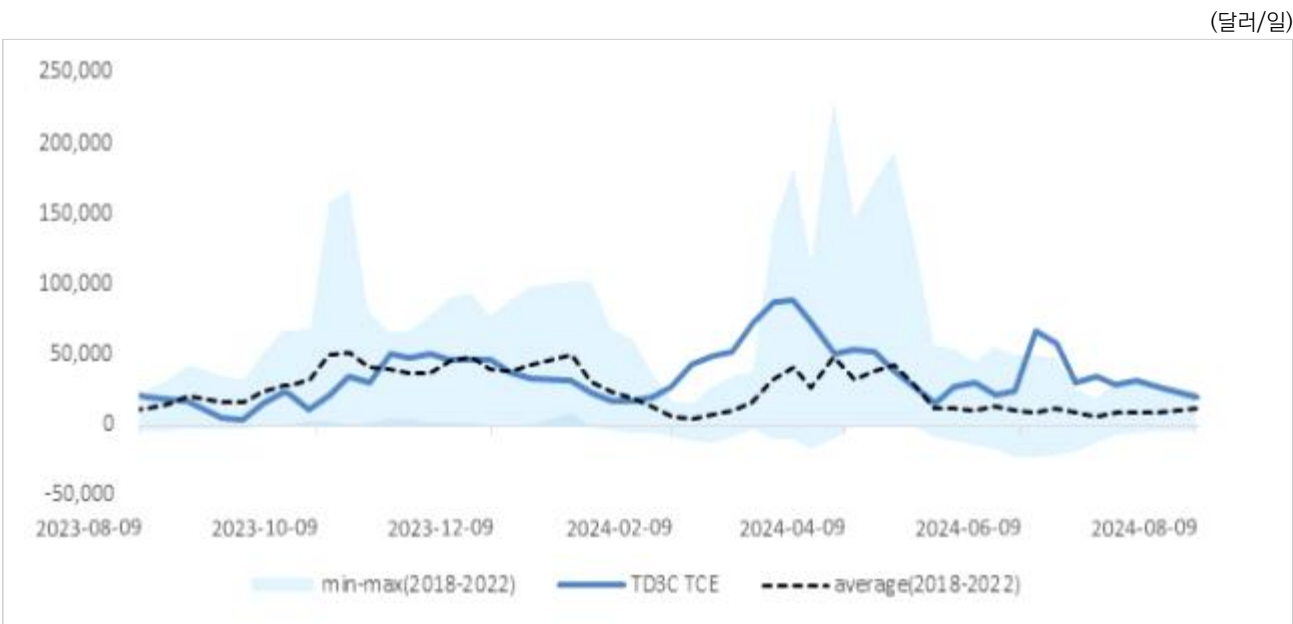




1 유조선-기술분석

중동-중국 항로는 수요 둔화 추세로 인해 저시황이 지속되고 있음

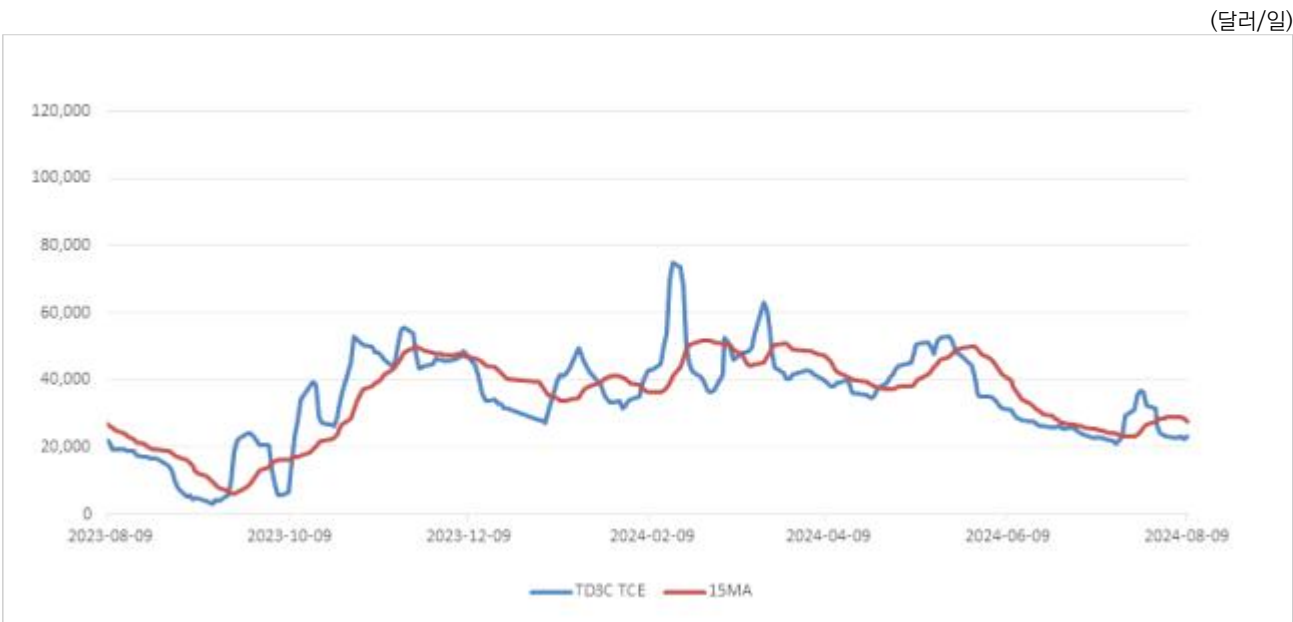
VLCC 중동-중국(TD3C) TCE(Time Charter Equivalent)



자료: Clarkson

수익 추세선은 성악 체결 증가로 전주와 같이 소폭 상승세가 나타남

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



## 2 석유제품선-동향분석

■ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 금주 석유제품선 WS는 전주 대비 6.3p 하락한 154.3을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

구분	8월 1주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	154.3	▼	6.3	3.9 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	140.0	-	0	0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	125.0	▼	15.0	10.7 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	155.0	-	0	0 %

(동향) 경기 침체 장기화로 인한 수요 위축 현상 누적되며 불확실성 확대, 제한적인 모멘텀으로 운임 약세 지속

- 글로벌 경기 침체가 장기화되면서 세계 석유 수요에 대한 예측 변동성이 확대되고 있으며, 이에 따라 석유제품선 시장 또한 의미있는 수요 유입이 관측되지 못하며 시장 약세를 지속하고 있음
- 지난 5일 블룸버그는 아시아 원유 판매가를 인상(배럴당 20센트 인상, 2달러로 책정)한 아람코의 조치를 아시아에서의 석유 수요가 견조할 것이라는 확신에 따른 결정이라고 설명함. 또한 블룸버그는 중국 소비가 9~10월에서 정점을 찍을 것으로 예상하여 아시아에서의 수요 증대를 대비하기 위한 조치라고 분석했는데 이에 따라 시장 개선 시기가 곧 도래할 것으로 판단됨

## 석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

## 석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		8월 1주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	154	-6	154	348	241	139	266	187
	평균 수익	18,950	-638	18,803	59,894	38,215	15,516	50,916	29,371
MR	1년 용선료	29,250	0	24,750	41,750	29,641	24,000	31,250	26,832

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

자료: Clarkson

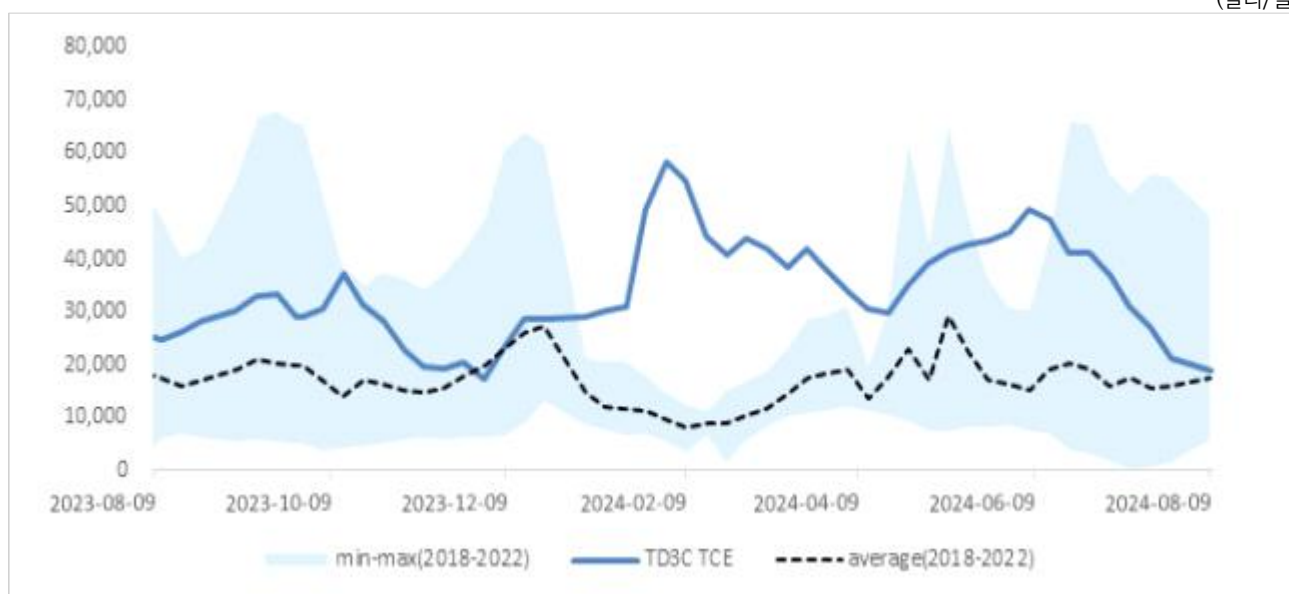


## 2 석유제품선-기술분석

Ⅰ 수익 추세선은 수요 둔화로 인한 하락세가 지속적으로 발생하고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)



자료: Clarkson

Ⅰ 수익 추세선은 수요 부진으로 인해 6월 진입 이후 계단식 하락이 이어지고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



## 5. 중고선

### 1 동향분석

건화물선 중고선가 지수는 35.6p로 전주와 동일함

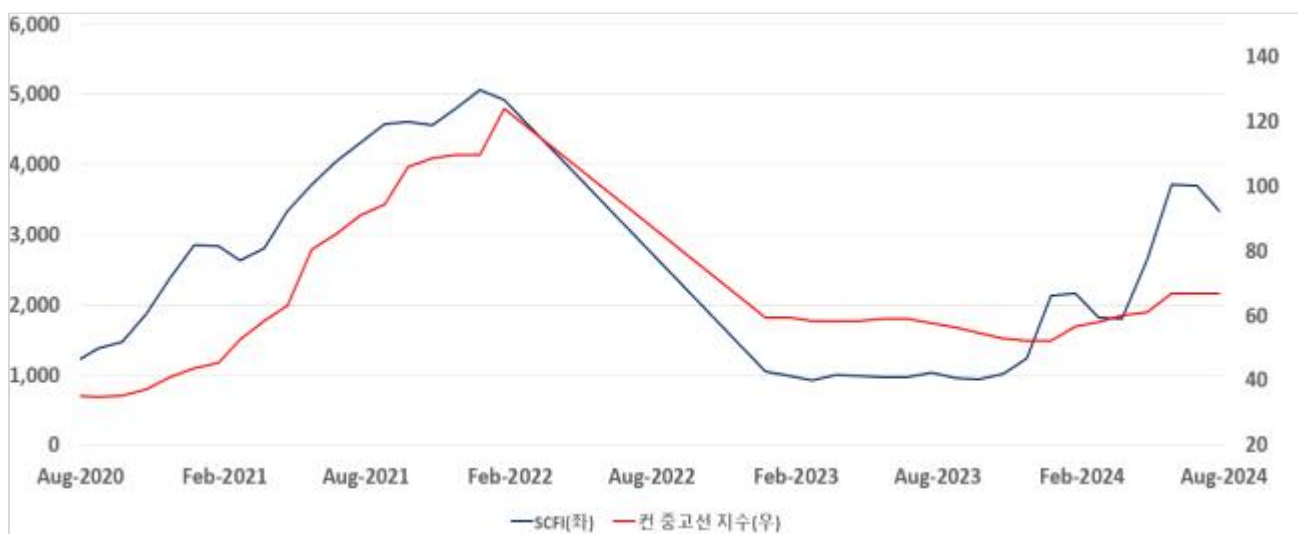
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

컨테이너선 중고선가 지수는 66.9p로 전월과 동일함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



거래실적				('24.08.01~'24.08.09')				
I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 건의 중고선 64건 거래 발생								
선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Captain Karam	2006	56,018	DWT	2024-08-09	13.90	LA Maritime	Indonesian interests
Tanker	Alsace	2012	320,350	DWT	2024-08-08		Euronav NV	Clients of TotalEnergies
Ro-Ro/Pass	Stena Gothica	1982	186	Passengers	2024-08-07		Stena Line	Clients of Ukrferry Shipping
Bulk	Suzaku	2006	54,881	DWT	2024-08-07	14.00	Santoku Shipping	Undisclosed interests
Bulk	Jal Kamal	2020	63,319	DWT	2024-08-05	37.00	Daido Kaiun Co	Undisclosed interests
Tug	Hua Yong Tuo 10	2010	8,492	HP	2024-08-01	2.06	Huayong Shipping	Clients of Dongying Huifeng
Tanker	Stirling	2021	112,750	DWT	2024-08-01	70.50	Union Maritime	Clients of Teekay Tankers





6. 주요 해운지표

(2024.08.09. 기준)

주요 해운지표 추이	금주	전주 대비	08월 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	23	15	21	19

자료: Clarkson

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

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	448	-31	464	434	517	476	367	592	471
	Singapore	483	-18	492	444	536	495	378	580	470
	Korea	509	-15	517	476	563	520	439	583	501
	Hong Kong	499	-13	505	457	568	509	421	577	491
VLSFO	Rotterdam	535	-26	548	530	615	573	514	631	570
	Singapore	593	-25	605	578	657	626	554	705	622
	Hong Kong	600	-16	608	600	680	634	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)	1,003	-25	1,020	1,003	1,277	1,165	1,253	1,544	1,391
	밀(국제)	543	4	539	524	700	588	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