

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2024년 08월 19일
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 4.1% 상승한 20,929달러/일 기록
- 컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 27p 상승한 3,281p 기록
- 탱커선** 지난주 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 13.9p 상승한 59.3p를 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

Wan Hai, 메탄올 이중연료 컨테이너선 신규 주문

- ▶ 대만 선사 Wan Hai는 2022년 이후로 신규 발주가 중단된 후 최근 메탄올 이중연료 컨테이너선을 주문한다고 발표함
 - Wan Hai에 따르면 LNG 대신 메탄올을 연료로 선택한 것이 장기적인 탈탄소화 목표 달성에 도움이 된다고 밝힘
 - 이번 메탄올 이중연료 컨테이너선 주문은 머스크가 메탄올 이중 연료선을 오랫동안 집중한 끝에 최근 LNG 연료선으로 전환했음에도 불구하고 이루어짐
- ▶ 컨테이너선 건조 계약은 대만 조선소 CSBC와 옵션을 포함해 선박당 1억 250만~1억 2,400만 달러에 12척, 한국 현대삼호로부터 1억 1,350만~1억 3,040만 달러에 4척을 각각 발주함
 - 대만 조선사 CSBC가 이중 연료 선박을 건조하는 것은 이번이 처음이며, 또한 이번 발주는 대만 조선소가 받은 단일 주문 중 최대 규모임
 - 이번 주문으로 인해 2024년 1월 이후 신조 발주된 컨테이너 선박의 수는 150척 이상으로 증가했으며, 총 용량은 약 180만 TEU에 달함

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1150204/First-dual-fuel-orders-see-Wan-Hai-jump-into-newbuilding-rush>

최건우 부연구위원

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

LA항, 물동량 증가로 인한 항만 체류시간 증가

- ▶ 미국 LA항의 7월 총 물동량은 939,597TEU를 처리했으며, 이 중 수입 물동량은 LA항 역사상 4번째로 50만 TEU를 상회함
 - LA 항만청장 진 세로카에 따르면 물동량 증가로 인해 컨테이너 화물이 철도 복합 운송을 위한 체류시간이 6일 이상이 소요되고 있다고 밝힘
 - LA항 화물의 약 3분의 1은 철도로 운송되고 있음
- ▶ LA항만청은 LA항만의 물동량이 증가한 이유로는 항만 및 철도 파업, 관세 부과 등의 위험 요인들로 물동량이 증가했다고 밝힘
 - S&P Global Intelligence에 따르면 캐나다 철도 및 항만 파업 가능성과 바이든 행정부가 중국 상품에 관세를 부과하겠다고 발표하면서 조기 선적량이 증가했다고 밝힘
 - 또한 미 동부 및 걸프 연안의 10월 1일 파업 예고로 인한 노동 불확실성으로 인해 연말 휴가 화물이 평소보다 일찍 유입되고 있는 것으로 파악됨

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1150232/Port-of-LA-sees-blockbuster-cargo-volumes-as-container-dwell-time-grows>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

미국산 곡물, 수출량 증가 및 운송 거리 감소 전망

- ▶ 발틱국제해운협의회(BIMCO) 측은 올해 옥수수를 중심으로 한 미국의 곡물 수출량 확대가 전 세계 곡물 공급 증가로 이어져 파나마스선, 수프라막스선, 핸디막스선 등 건화물선 수요에 긍정적으로 작용할 것이라 예상함
 - 세계 곡물 수출에서 미국의 점유율은 브라질과 아르헨티나 등 곡물 수출국과의 경쟁으로 2021년 24%에서 2023년 18%로 하락했고, 미국의 중국향 곡물 수출량 비중 또한 2021년 37%에서 2023년 23%로 감소함
 - 그러나 올해 1월~7월 미국 곡물 수출량이 전년 대비 7% 증가했고, 9월 옥수수 및 대두 수확 시즌 이후 수출량이 더욱 증가할 것이라 예상되어 올해 미국의 곡물 수출량이 전년 대비 12% 증가할 것으로 전망함
- ▶ 이러한 미국의 곡물 수출량 증가에도 최근 파나마 운하의 통행 제한이 점차 완화되면서 미국 수출 곡물의 운송 거리가 단축될 것이므로 미국발 곡물 물동량 증가로 인한 이익은 제한적일 것으로 평가함
 - 파나마 운하의 통행 제한으로 인해 일부 선박들이 희망봉으로 우회함에 따라 동아시아항 선박의 운항 거리는 전년 대비 5% 증가하는 등 파나마 운하 우회는 여전히 운항 거리 측면에서 긍정적인 요인임
 - 발틱국제해운협의회 측은 올해 곡물 수출 성수기 전에는 파나마 운하 통행량이 회복될 것으로 예상되므로 미국의 곡물 수출량 증가로 인한 이익은 운송 거리 단축으로 제한적일 것이라 평가함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/us-grain-exports-seen-rising-12-but-sailing-distances-could-shorten/>
 최영재 연구원
 051-797-4608, cyj@kmi.re.kr

중국 철광석 수입 강세 지속, 그러나 전망은 불확실

- ▶ 선박중개회사 휴이 로빈슨(Howe Robinson) 측은 철강 수요에 대한 우려에도 불구하고 현재 낮은 철광석 가격을 이용한 중국의 철광석 비축으로 철광석 수요가 여전히 높은 수준으로 유지되고 있다고 평가함
 - 중국강철공업협회(CISA) 데이터에 따르면 중국의 철광석 재고량은 2023년 10월 기준 1억 800만 톤이었으나, 2024년 8월 8일 기준 철광석 재고량은 1억 5,000만 톤 이상으로 증가했다고 나타났음
 - 중국의 철광석 수입량 역시 계속 증가하는 추세로, 2023년 1월~7월 기준 중국의 철광석 수입량은 6억 6,800만 톤이었으나 2024년 1월~7월 철광석 수입량은 7억 1,300만 톤으로 전년 동기 대비 6.7% 증가함
- ▶ 이러한 중국의 철광석 수입 강세에 대해 해운 전문지 로이즈 리스트(Lloyd's list)는 마진 악화에 따른 조강 생산량 감소와 건설 및 부동산 부문 침체의 영향으로 향후 중국 철강 산업의 전망은 어둡다고 평가함
 - 중국강철공업협회(CISA) 데이터에 따르면 지난달 7월 중국의 일일 조강 생산량은 전월 대비 8.14%, 감소했으며, 이에 대해 휴이 로빈슨 측은 마진 악화 등으로 중국 철강 생산은 더욱 감소할 수 있다고 언급함
 - 또한 올해 상반기 중국의 시멘트 수입량이 0에 가깝다고 지적하면서 중국의 건설 부문이 계속 정체되어 있다고 평가했으며, 향후 중국 정부의 경기 부양 조치를 주시할 필요가 있다고 언급함

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1150231/Chinese-iron-ore-imports-continue-to-strengthen-but-how-long-can-it-last>
 최영재 연구원
 051-797-4608, cyj@kmi.re.kr



1. 주간뉴스

중국, 7월 제품유 수출량 감소

- ▶ 정제마진 악화에 따른 휘발유 생산 및 수출 감소와 부동산 및 제조업 경기 둔화 및 연료 전환 추세로 인한 경유 생산 및 수출 감소로 중국의 7월 제품유 수출량은 전년 대비 6% 감소한 498만 톤이었음
 - 6월 중순부터 7월 초까지 휘발유 수출 마진이 마이너스를 기록하면서 휘발유 수출 판매 시 약 3~4 달러/배럴의 손실이 발생함에 따라 중국의 7월 휘발유 수출량은 전년 대비 35.7% 감소한 79만 톤을 기록함
 - 부동산 및 제조업 약세와 함께 트럭 등 운송수단의 연료 전환으로 국내 경유 소비가 대폭 감소한 가운데, 정유사들이 항공유 생산에 주력하면서 경유 생산량이 감소했고, 7월 수출량은 전년 대비 41.2% 감소한 54만 톤을 기록함
- ▶ 국제선을 중심으로 올해 7월 중국 항공 수요가 강세를 보이면서 항공유 수출은 전년 동기 대비 20% 증가한 176만 톤을 기록했으나, 올해 중국의 원유처리량은 전년 대비 감소했으며 정제시설 가동률은 낮은 수준임
 - 7월 국제선 운항 편수가 전년 동기 대비 70% 증가하는 등 항공 수요가 회복되면서 항공유 생산이 증가했고, 국제선에 제공되는 항공유는 세관 통계 상 수출로 간주하기 때문에 항공유 수출량이 증가한 것으로 집계됨
 - 올해 1월~7월 중국의 원유처리량이 전년 동기 대비 1.2% 감소한 가운데, 시장분석업체 보텍사(Vortexa) 측은 중국 정부가 정유시설 가동률을 높이기 위해 제품유 수출 쿼터를 확대할 가능성이 있다고 예상함

자료: <https://www.reuters.com/markets/commodities/chinas-gasoline-exports-fall-357-july-profit-margins-weaken-2024-08-18/>

최영재 연구원

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

석유 수요, 항공유를 중심으로 둔화 우려 가중

- ▶ 미국의 소비 지출과 중국의 경제 성장이 둔화하는 가운데, 석유수출국기구(OPEC)는 지난해 7월 이후 처음으로 2024년 석유 수요 전망을 하향 조정했으며 국제에너지기구(IEA) 역시 2025년 전망치를 하향 조정함
 - 미국 투자은행 뱅크 오브 아메리카(Bank of America) 측은 경제 활동 약화가 전 세계 무역 둔화를 악화시켜 화물 수요를 감소시킨다고 지적하면서 특히 미국 및 유럽을 중심으로 세계 무역이 둔화하고 있다고 언급함
 - 미국과 중국의 소비 부진으로 2024년 상반기 전 세계 석유 수요가 기대에 미치지 못한 가운데, 소비 지출 감소에 따른 여행 수요 위축은 항공유 수요 부진으로 이어져 이러한 추세를 더욱 악화시키고 있음
- ▶ 미국 투자은행 골드만삭스(Goldman Sachs) 측은 올해 1월~7월 전 세계 항공유 수요는 749만 배럴/일로, 전년 대비 50만 배럴/일 증가했지만 연간 60만 배럴/일 증가 전망에는 미치지 못했다고 언급함
 - 국제에너지기구(IEA) 또한 미국의 7월 항공유 소비는 전년 대비 약 1만 배럴/일 감소했으며, 경제 위축이 항공 수요에 부담으로 작용하여 미국 항공유 수요의 추가 상승 여지는 제한적이라 밝혔음
 - 국제 통신사 로이터(Reuters)는 항공기 연비 개선, 팬데믹 이후 국제선 대비 국내선 선호도 증가, 미-중 무역갈등 및 러-우 전쟁 등 국제 정세의 영향으로 항공유 수요의 장기적인 구조 변화가 예상된다고 언급함

자료: <https://www.reuters.com/business/energy/slowing-global-jet-fuel-consumption-adds-oil-demand-concern-2024-08-14/>

최영재 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

| 구분 | 8월 2주 | | | | | | |
|-----------------------|--------|--------|------|--------|------------------------|----------|-------------|
| | 주간평균운임 | 전주대비차이 | | | '24년 9월물 FFA 주간평균가격 | 전주 대비 차이 | |
| 케이프선 5TC (달러/일) | 20,929 | ▲ | 822 | 4.1 % | 24,560 | ▼ | -109 -0.4 % |
| 파나마선 5TC (달러/일) | 14,064 | ▼ | -777 | -5.2 % | 15,424 | ▼ | -166 -1.1 % |
| 수프라막스선 10TC (달러/일) | 14,272 | ▼ | -165 | -1.1 % | 15,253 | ▲ | 199 1.3 % |

자료: Clarkson, Baltic Exchange▲ 상승 ▼ 하락 혼조

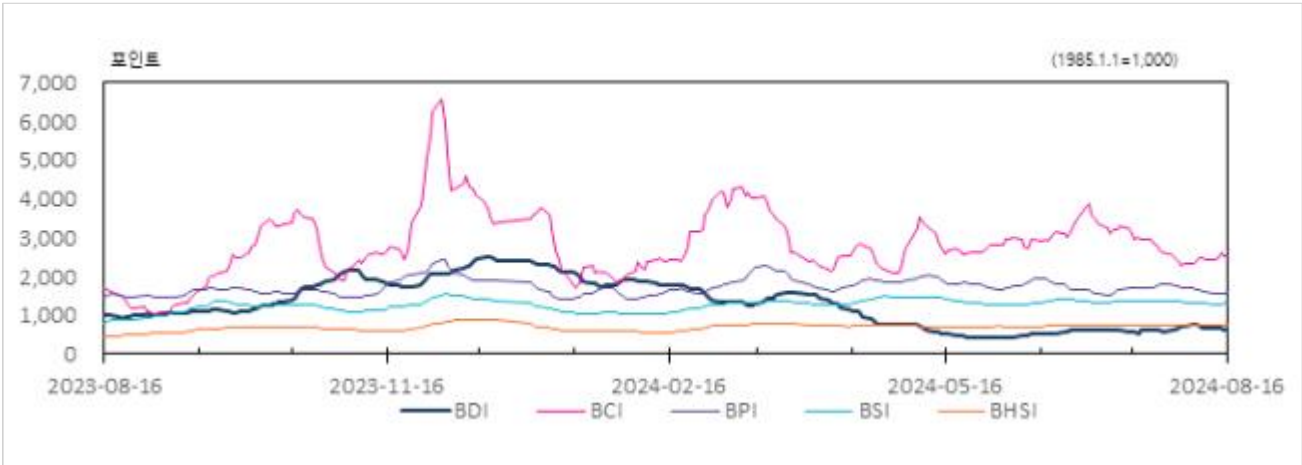


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

| | | 8월 2주 | 전주 대비 | 2023년 | | | 2022년 | | |
|---------------------------|-------------|----------|--------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 건화물선 시장(현물) ¹⁾ | | | | | | | | | |
| 운임지수 | BDI | 1,687 | ▲ 5 | 530 | 3,346 | 1,378 | 965 | 3,369 | 1,934 |
| 선형별 운임 | 케이프(5TC) | 20,929 | ▲ 822 | 2,246 | 21,814 | 11,848 | 2,505 | 38,169 | 16,177 |
| | 파나막스(5TC) | 14,064 | ▼ -777 | 7,277 | 16,669 | 12,276 | 10,956 | 30,746 | 20,736 |
| | 수프라막스(10TC) | 14,272 | ▼ -165 | 6,874 | 14,703 | 10,928 | 11,685 | 33,366 | 22,152 |
| | 한디(7TC) | 13,604 | ▼ -18 | 7,763 | 12,703 | 10,317 | 11,941 | 32,166 | 21,337 |
| | 1년 용선료 | 케이프 | 23,750 | - - | 13,750 | 25,125 | 17,161 | 12,250 | 31,500 |
| | 파나막스 | 16,500 | ▼ -250 | 12,050 | 18,750 | 15,202 | 15,250 | 30,750 | 22,072 |
| | 수프라막스 | 17,375 | ▼ -375 | 12,438 | 18,625 | 15,131 | 14,375 | 33,250 | 22,832 |
| | 한디 | 14,425 | ▲ 125 | 9,750 | 15,500 | 12,512 | 12,375 | 29,000 | 20,387 |
| 건화물선 시장(FFA) | | | | | | | | | |
| | | '24년 9월물 | | '24년 4분기물 | | 2025년물 | | 2026년물 | |
| | | 8월 2주 | 전주 대비 | 8월 2주 | 전주 대비 | 8월 2주 | 전주 대비 | 8월 2주 | 전주 대비 |
| 선형별 운임 평가치 | 케이프(5TC) | 24,560 | ▼ -109 | 26,534 | ▼ -145 | 21,622 | ▲ 21 | 21,066 | ▲ 35 |
| | 파나막스(5TC) | 15,424 | ▼ -166 | 16,391 | ▲ 35 | 14,745 | ▲ 50 | 13,965 | ▲ 10 |
| | 수프라막스(10TC) | 15,253 | ▲ 199 | 15,205 | ▲ 106 | 13,313 | ▲ 179 | 12,590 | ▲ 66 |
| | 한디(7TC) | 14,268 | ▲ 60 | 14,252 | ▲ 97 | 12,430 | ▲ 232 | 11,785 | ▲ 58 |

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



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

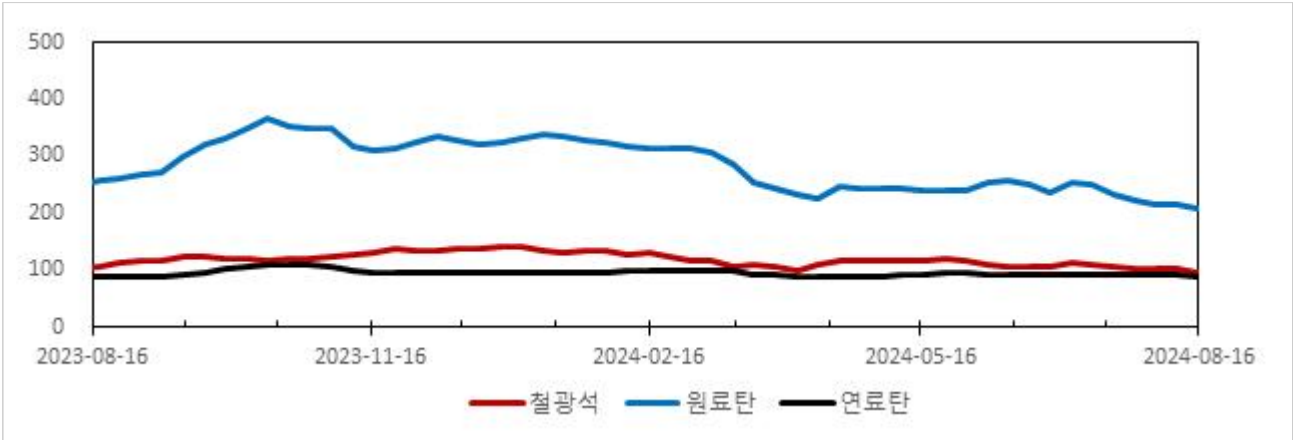
| 구분 | 2024년 | | 전주 대비 차이 | | | | 2023년 | | | |
|-----|-------|-------|----------|-------|------|---|-------|-------|-------|-------|
| | 8월 2주 | 전주 대비 | | | | | 8월 2주 | 연평균 | 최저 | 최고 |
| 철광석 | 96.7 | 101.7 | ▼ | -5.0 | -4.9 | % | 105.5 | 120.5 | 117.9 | 123.1 |
| 원료탄 | 206.3 | 214.6 | ▼ | -8.3 | -3.9 | % | 257.0 | 305.4 | 303.6 | 307.3 |
| 연료탄 | 89.5 | 90.1 | ▼ | -0.6 | -0.7 | % | 87.7 | 135.6 | 134.2 | 136.9 |
| 대두 | 358.0 | 377.0 | ▼ | -19.1 | -5.1 | % | 495.9 | 519.8 | 460.2 | 573.9 |
| 옥수수 | 148.6 | 151.1 | ▼ | -2.5 | -1.6 | % | 186.0 | 259.8 | 258.9 | 260.6 |

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

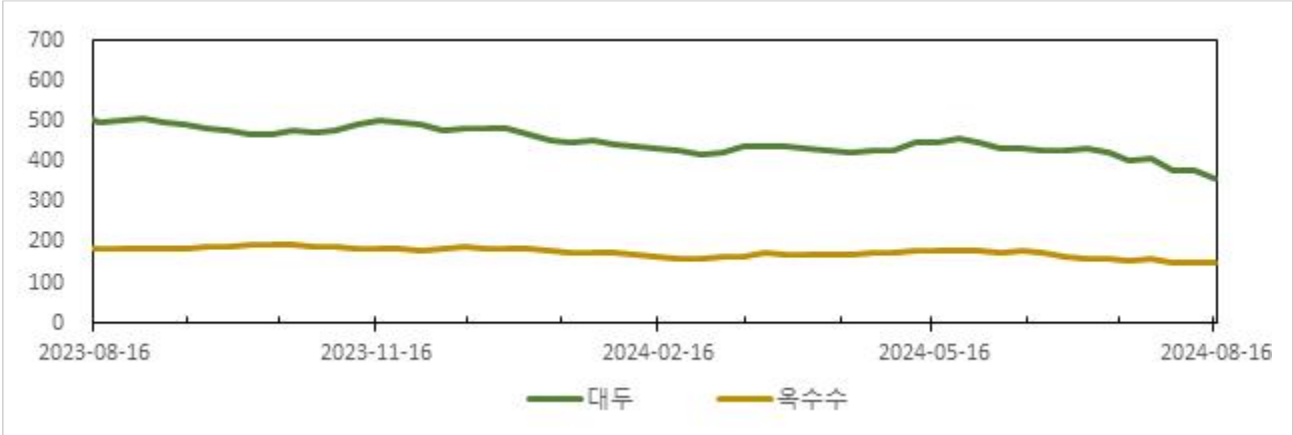
(달러/톤)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

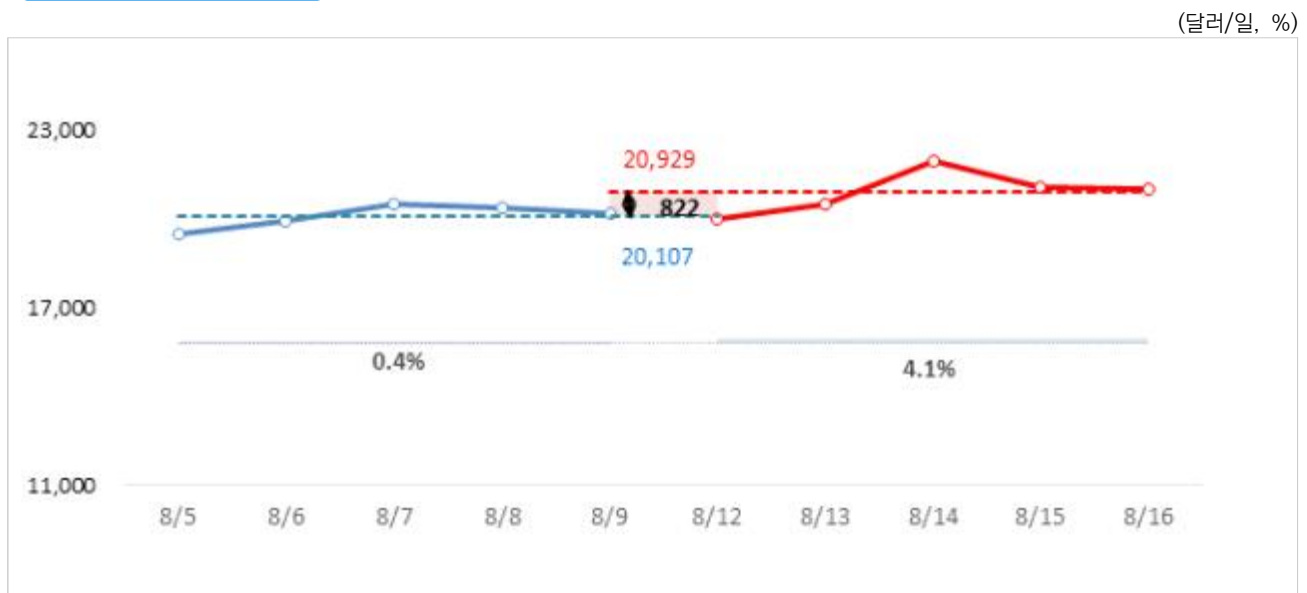
I 케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(8월 1주) 대비 4.1% 상승한 20,929달러/일을 기록함

(동향) 철광석 가격 하락으로 인한 재고 비축 수요 증가, 중국 제철소 저품위 철광석 수요 증가

- 철광석 가격이 하락하면서 철강 수요에 대한 우려에도 불구하고 재고 비축 수요가 꾸준히 나타나고 있는 것으로 파악됨. 올해 1월부터 7월까지 중국의 철광석 수입량은 7억 1,300만 톤으로, 전년 동기(6억 6,800만 톤) 대비 6.7% 증가함. 다만, 7월 수입량 증가에는 호주의 회계연도 마감을 앞둔 6월 출하량이 반영된 결과라는 분석임
- 중국의 철광석 하역 속도가 증가한 것으로 파악됨. 8월 8일부터 14일까지 중국의 철광석 하역량이 하루 평균 13.8만 톤으로 전주 대비 4.5% 증가했으며, 이는 중국 제철소의 저품위 철광석에 대한 수요 증가 때문이라는 분석임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분 | | 8월 2주 | 8월 1주 | 전주대비차이 | |
|-----------|------|--------|--------|--------|-------|
| BCI | | 2,524 | 2,424 | ▲ 99 | 4.1% |
| 스팟운임(5TC) | | 20,929 | 20,107 | ▲ 822 | 4.1% |
| 용선료 | 6개월 | 31,250 | 31,500 | ▼ -250 | -0.8% |
| | 1년 | 23,750 | 23,750 | - - | - |
| | 5년 | 21,500 | 21,500 | - - | - |
| FFA | 9월물 | 24,560 | 24,669 | ▼ -109 | -0.4% |
| | 4분기물 | 26,534 | 26,679 | ▼ -145 | -0.5% |
| | '25년 | 21,622 | 21,600 | ▲ 21 | 0.1% |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

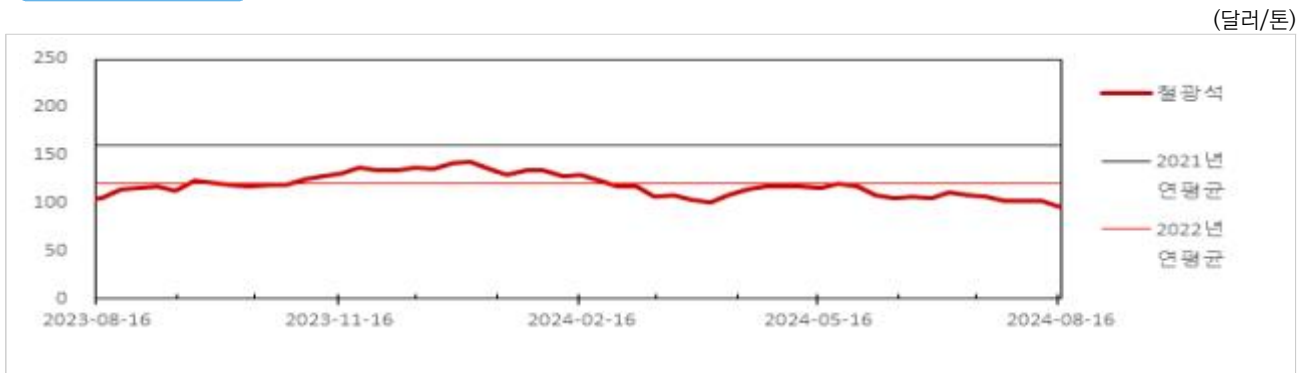
▲ 상승 ▼ 하락 혼조



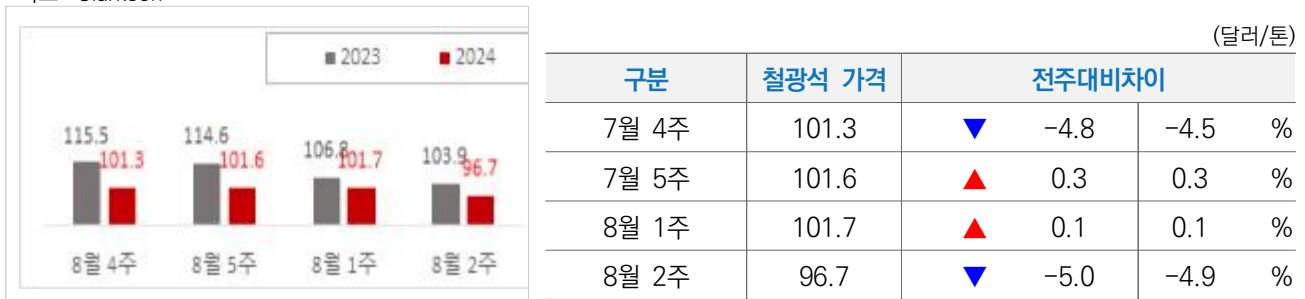
3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 0.1% 상승한 101.7달러/톤 기록

철광석 가격 추이



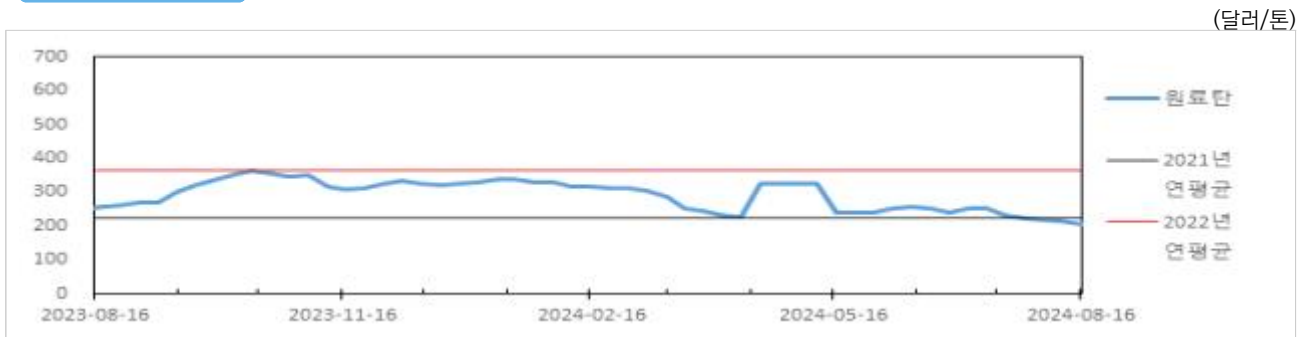
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 0.7% 하락한 214.6달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

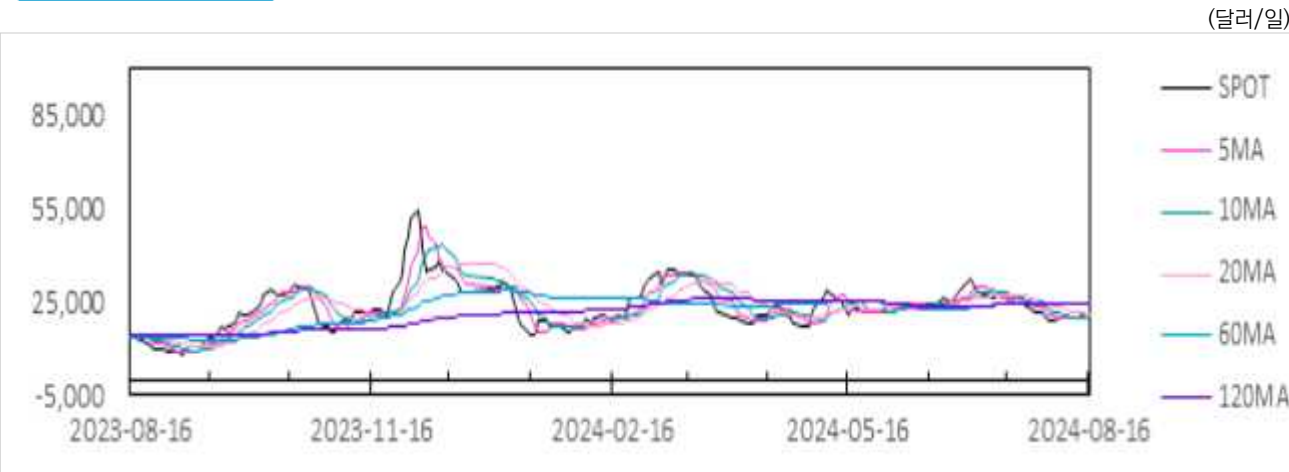


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

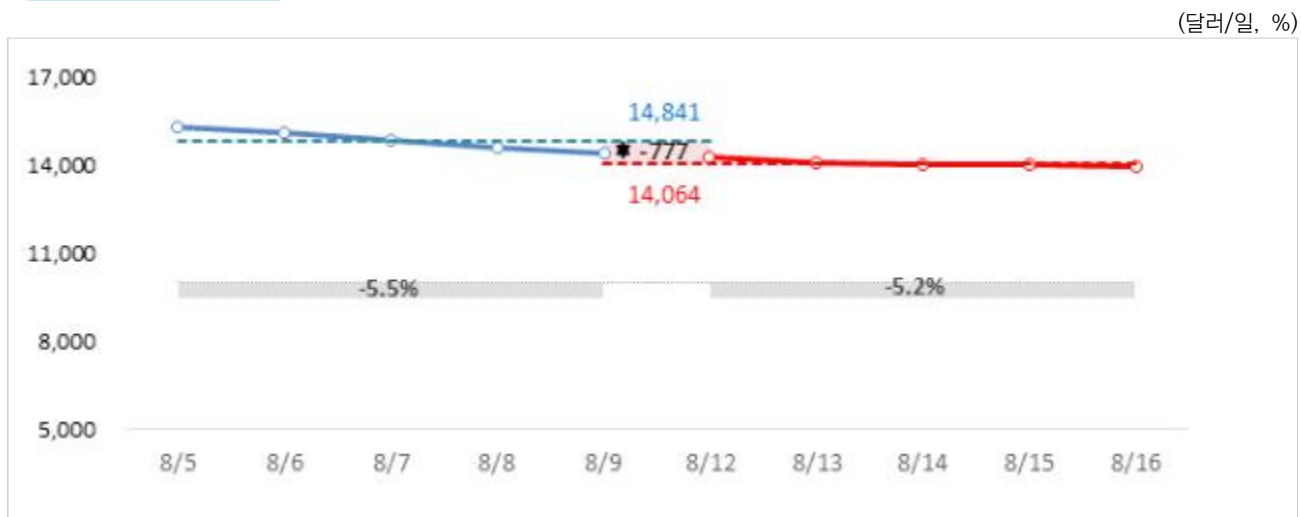
파나막스선

(운임) 전주 대비 5.2% 하락한 14,064달러/일 기록

(동향) 중국의 석탄 수요 둔화, 미국 ACBL 바지선 운영 중단일 발표

- 중국 남부 지역에서 발생한 광범위한 강우로 인해 고온 지역이 줄어들면서 석탄 수요가 감소함. 또한 최근 중국의 탄광에서 석탄 생산이 개선됨. 중국은 탄광 사고의 증가로 인해 안전 점검을 강화했으며, 이에 따라 석탄 생산량이 제한된 바 있음. 이러한 중국의 석탄 수입 수요 둔화로 인해 곡물 등과 같은 신규 물량이 시장에 유입되고 있음에도 불구하고, 운임 상승으로 이어지지 못하고 있음
- 미국 바지선 운송업체인 ACBL(American Commercial Barge Line)이 미시시피강 상류 지역의 겨울철 운영 중단 기간을 발표하고 있음. 참고로 지난해에는 12월 3일부터 3월 12일까지 바지선 운영이 중단된 바 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분 | | 8월 2주 | 8월 1주 | 전주대비차이 | | |
|-----------|------|--------|--------|--------|------|--------|
| BPI | | 1,563 | 1,649 | ▼ | -86 | -5.2 % |
| 스팟운임(5TC) | | 14,064 | 14,841 | ▼ | -777 | -5.2 % |
| 용선료 | 6개월 | 19,188 | 19,375 | ▼ | -188 | -1.0 % |
| | 1년 | 16,500 | 16,750 | ▼ | -250 | -1.5 % |
| | 5년 | 14,425 | 14,300 | ▲ | 125 | 0.9 % |
| FFA | 9월물 | 15,424 | 15,590 | ▼ | -166 | -1.1 % |
| | 4분기물 | 16,391 | 16,356 | ▲ | 35 | 0.2 % |
| | '25년 | 14,745 | 14,695 | ▲ | 50 | 0.3 % |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

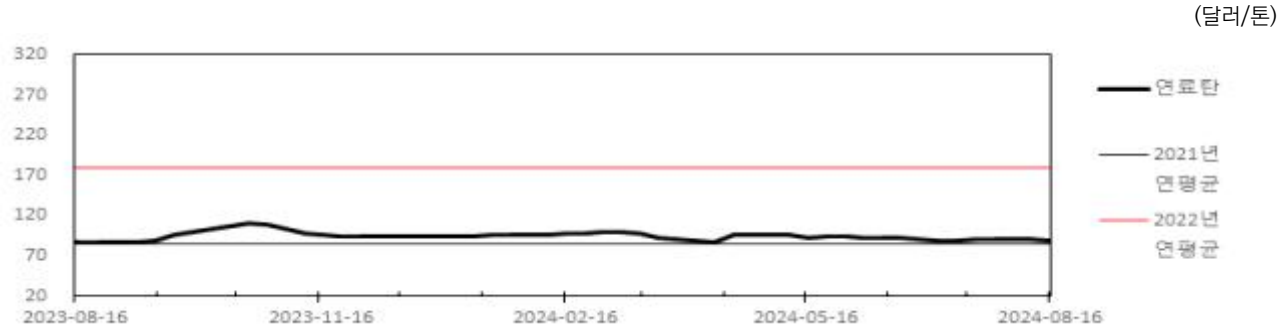
▲ 상승 ▼ 하락 혼조



3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 0.2% 하락한 90.1달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



(달러/톤)

| 구분 | 연료탄가격 | 전주대비차이 | | |
|-------|-------|--------|------|--------|
| 7월 4주 | 90.0 | - | - | - % |
| 7월 5주 | 90.2 | ▲ | 0.2 | 0.2 % |
| 8월 1주 | 90.1 | ▼ | -0.1 | -0.2 % |
| 8월 2주 | 89.5 | ▼ | -0.6 | -0.7 % |

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 0.6% 하락한 377.0달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



(달러/톤)

| 구분 | 대두 가격 | 전주대비차이 | | |
|-------|-------|--------|-------|--------|
| 7월 4주 | 407.1 | ▲ | 5.7 | 1.4 % |
| 7월 5주 | 379.3 | ▼ | -27.8 | -6.8 % |
| 8월 1주 | 377.0 | ▼ | -2.3 | -0.6 % |
| 8월 2주 | 358.0 | ▼ | -19.1 | -5.1 % |

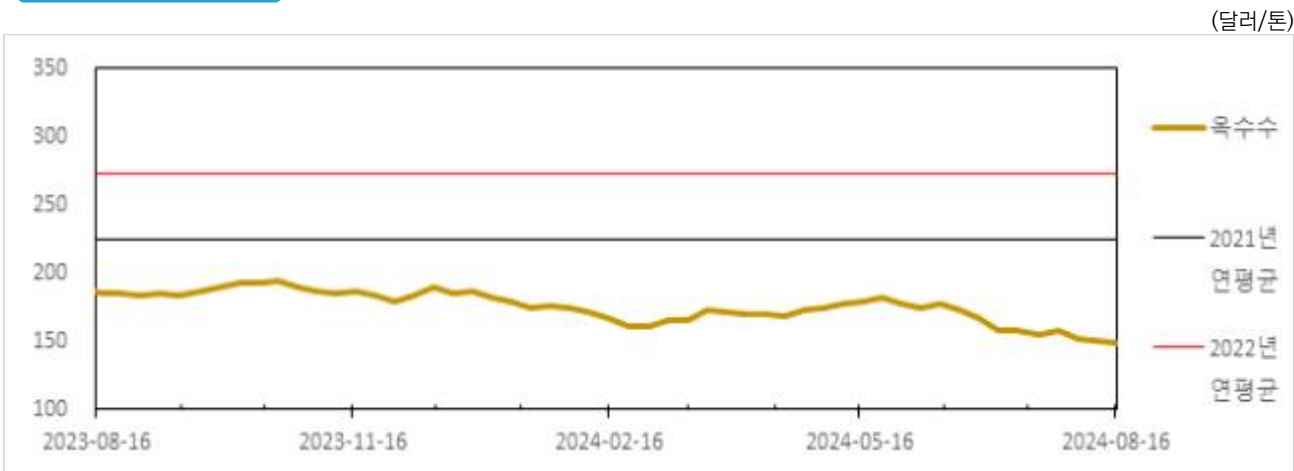
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선-동향분석

옥수수 가격 : 전주 대비 0.9% 하락한 151.1달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



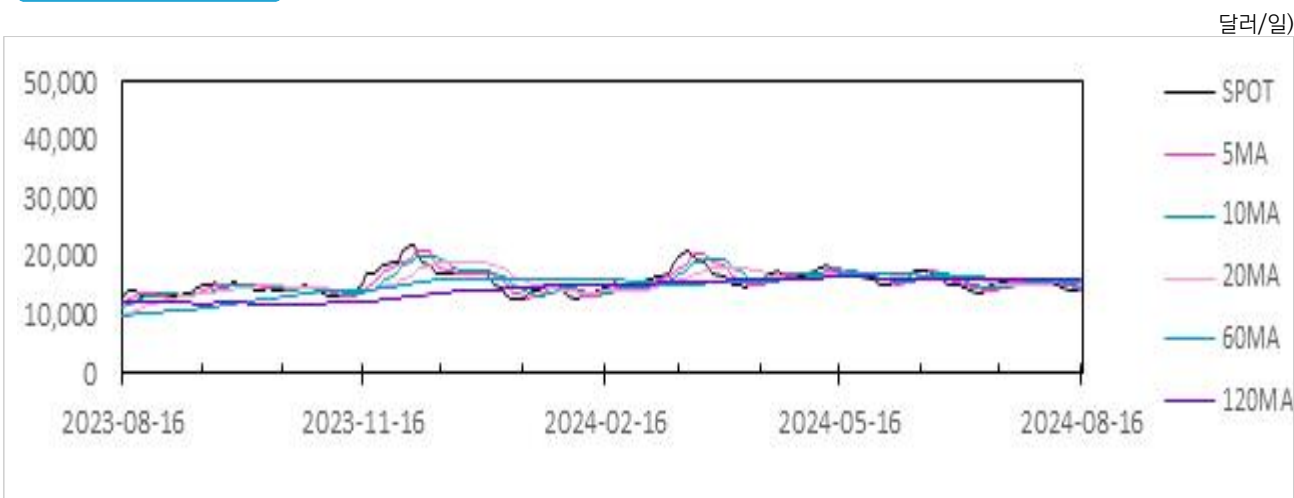
(달러/톤)

| 구분 | 옥수수 가격 | 전주대비차이 | | |
|-------|--------|--------|------|---|
| 7월 4주 | 158.0 | ▲ 3.2 | 2.1 | % |
| 7월 5주 | 152.5 | ▼ -5.6 | -3.5 | % |
| 8월 1주 | 151.1 | ▼ -1.4 | -0.9 | % |
| 8월 2주 | 148.6 | ▼ -2.5 | -1.6 | % |

자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

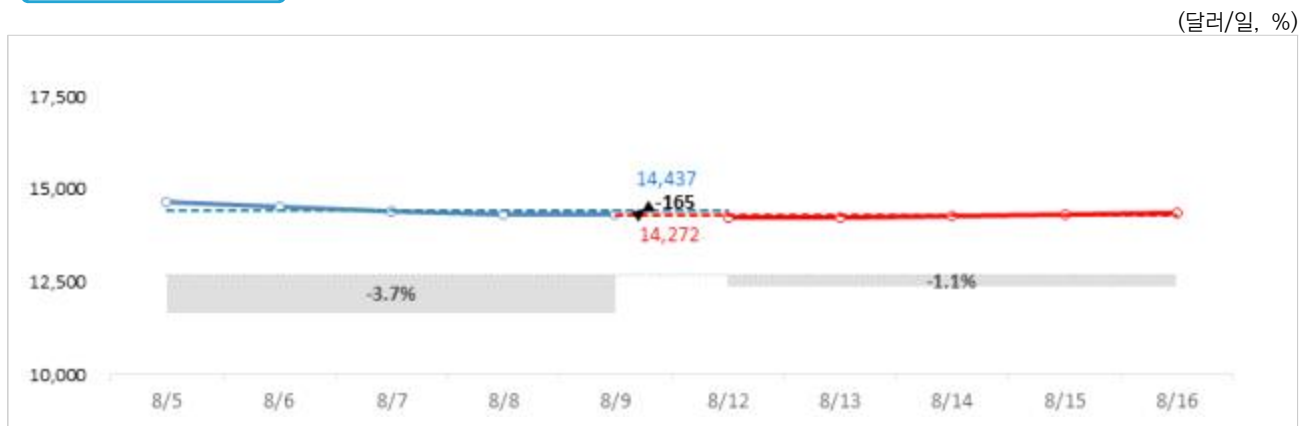
수프라막스선

(운임) 전주 대비 1.1% 하락한 14,272달러/일 기록

(동향) 인도네시아 석탄 내수 시장으로 전향, 인도네시아 석탄 바지선 운영 중단

- 인도네시아는 석탄 수요가 감소하자 7월 29일부터 내수 시장으로 판매를 전환함. 특히 중국의 인도네시아산 석탄 수요 약세가 이러한 결정을 내리게 한 결정적 원인으로 분석됨. 최근 중국 남부 및 동부 발전소의 석탄 소비가 계속 증가하고 있으나, 높은 비축량과 장기 계약에 따른 안정적 공급망 확보로 인해 시장의 수요가 감소하면서 인도네시아산 석탄에 대한 중국의 수요가 줄어들었다는 분석임
- 인도네시아 칼리만탄 동부와 중부에서 수위가 낮아지면서 광산에서 항구까지의 석탄 수송이 중단되었으며, 이에 따라 일정이 지연되고 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분 | | 8월 2주 | 8월 1주 | 전주대비차이 | | |
|------------|------|--------|--------|--------|------|--------|
| BSI | | 1,297 | 1,312 | ▼ | -15 | -1.1 % |
| 스팟운임(10TC) | | 14,272 | 14,437 | ▼ | -165 | -1.1 % |
| 용선료 | 6개월 | 16,938 | 17,250 | ▼ | -313 | -1.8 % |
| | 1년 | 17,375 | 17,750 | ▼ | -375 | -2.1 % |
| | 5년 | 15,250 | 15,000 | ▲ | 250 | 1.7 % |
| FFA | 9월물 | 15,253 | 15,054 | ▲ | 199 | 1.3 % |
| | 4분기물 | 15,205 | 15,099 | ▲ | 106 | 0.7 % |
| | '25년 | 13,313 | 13,133 | ▲ | 179 | 1.4 % |

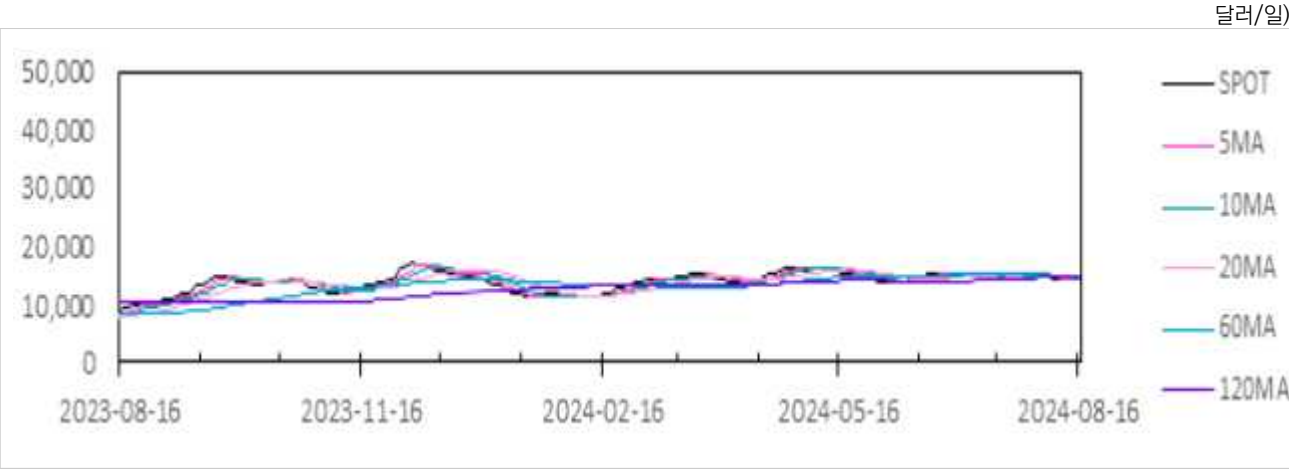
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 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 27p 상승한 3,281p를 기록

(운임) 전반적인 주요 항로 운임은 약세지만 북미 항로 운임이 크게 상승하며 6주만에 반등

○ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 북미 항로 운임의 일괄운임인상(GRI)이 종합 컨테이너 운임지수 반등을 견인함

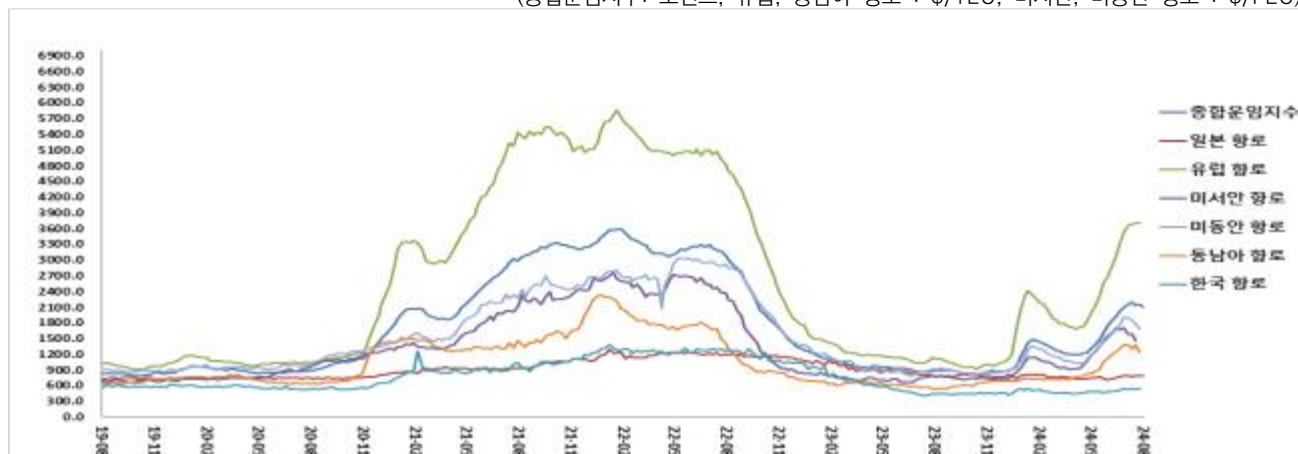
(현황) 주요 항로의 공급 증가로 시장 약세 이어지고 있지만 파업으로 인한 상승 요인 존재

○ 아시아-유럽 항로 운임은 중국 연휴를 앞두고 일부 선사들이 추가 선박을 투입하는 등 피크 시즌에 대비한 공급 증대에 나서고 있지만 수요가 기대에 못 미치고 있어 운임 하방 압력을 받고 있음

○ 아시아-북미 항로 운임은 15일부 일괄운임인상(GRI)으로 상승했지만, 항만체선 완화 및 공급 증가로 인한 약세 시장은 이어지고 있어 대부분 선사들이 운임 유지 전략을 채택하고 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)

| | | 08월 2주 | 전주대비 | 2024년 | | | 2023년 | | |
|----------|-------|--------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 컨테이너선 시장 | | | | | | | | | |
| 종합운임지수 | SCFI | 3,281 | 27 | 1,731 | 3,734 | 2,578 | 887 | 1,760 | 1,006 |
| 운임 | 유럽항로 | 4,610 | -176 | 1,943 | 5,051 | 3,320 | 562 | 2,694 | 882 |
| | 미서안항로 | 6,581 | 513 | 2,775 | 8,103 | 5,153 | 1,148 | 2,553 | 1,607 |
| | 미동안항로 | 9,297 | 214 | 3,931 | 9,945 | 6,772 | 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 | 578 | -17 | 259 | 753 | 449 | 140 | 208 | 173.8 |

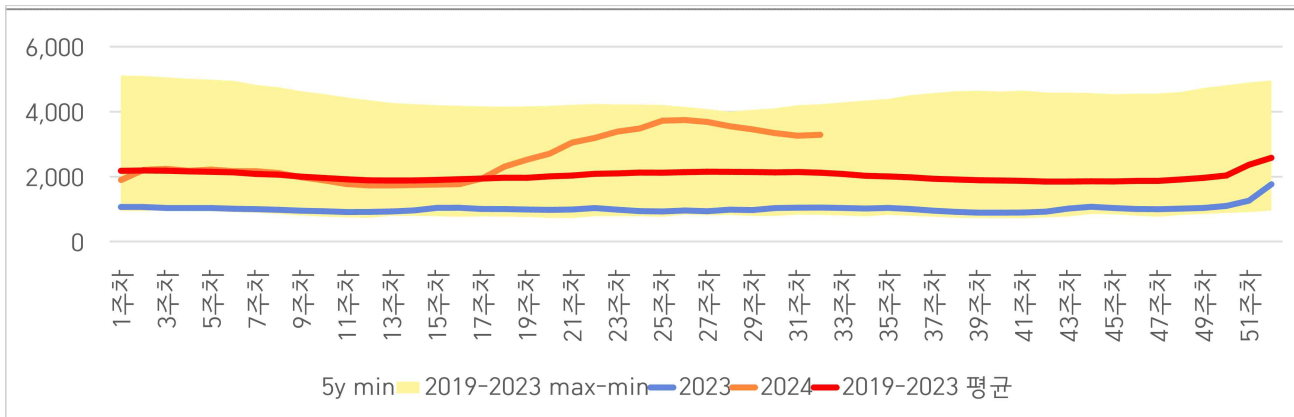
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



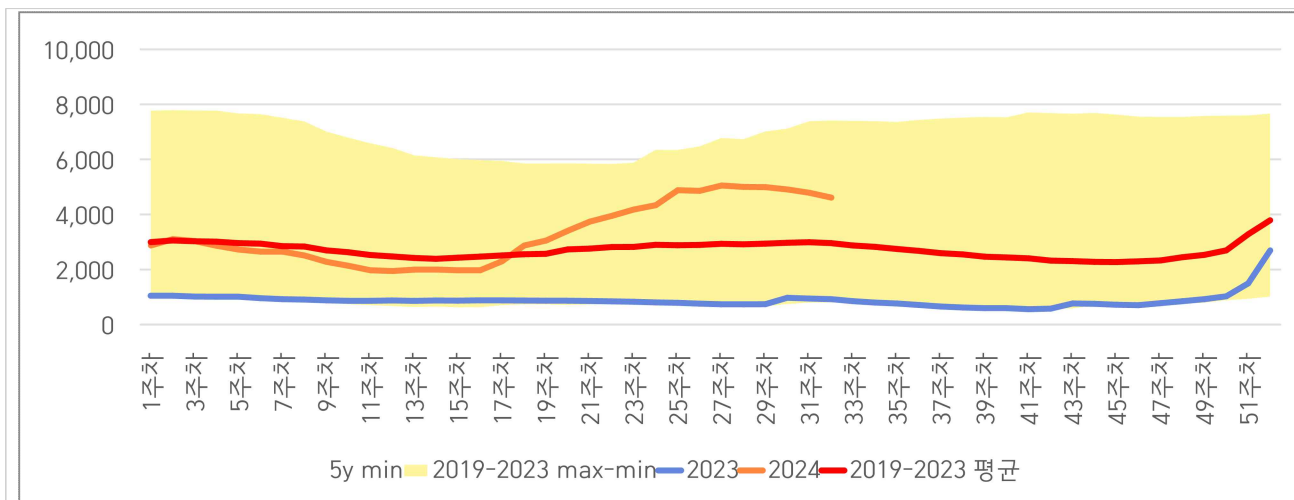
2 운임전망

| 8월 3주('24.8.19~'24.8.23)

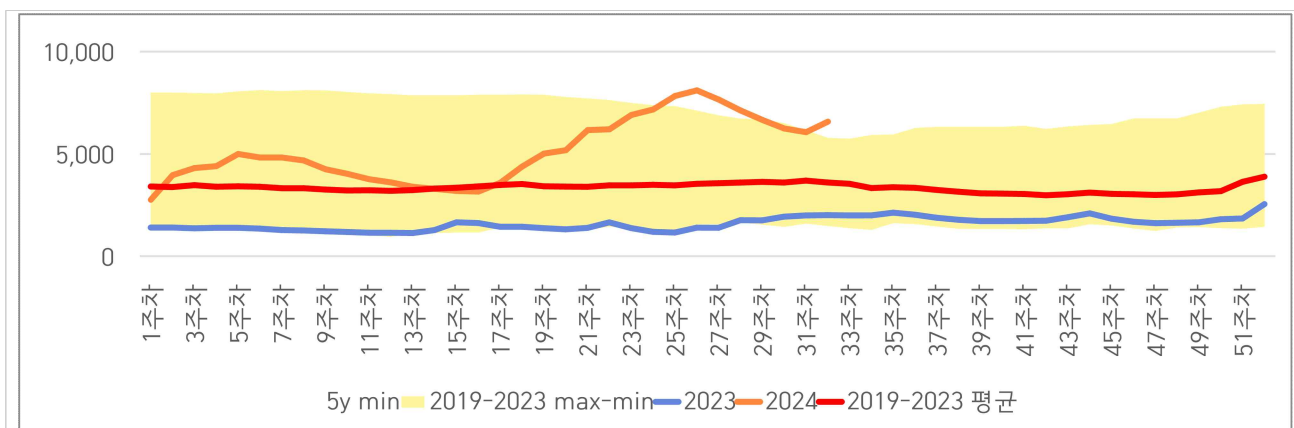
I SCFI 지수는 하락할 것으로 전망



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 13.9p 상승한 59.3을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 상승세를 보임

(달러/톤)

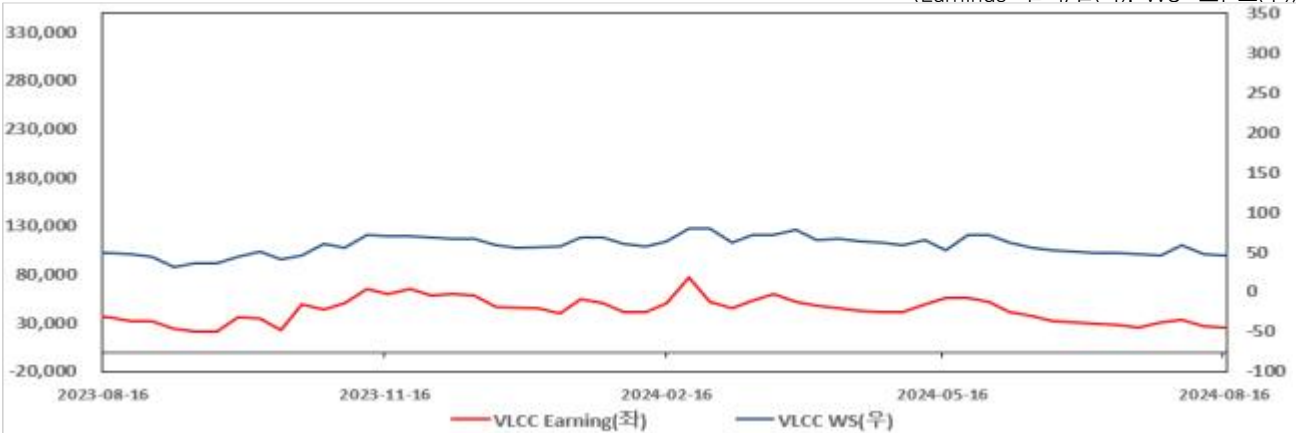
| 구분 | 8월 3주(WS) | 전주 대비 차이 | | |
|---|-----------|----------|------|--------|
| 중동-중국 항로(TD3C) | 59.3 | ▲ | 13.9 | 30.6 % |
| Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K | 35.0 | ▲ | 6.0 | 20.7 % |
| Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K | 60.0 | ▲ | 13.5 | 29.1 % |
| Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K | 63.5 | ▲ | 12.5 | 24.5 % |

(동향) 물동량 개선 움직임으로 대부분의 항로가 전주 대비 큰 폭으로 운임 상승 추세를 보임

- 유조선 시장은 중동 걸프 항로(MEG)를 중심으로 물동량이 증가하며 대부분의 항로가 전주 대비 큰 폭으로 상승 반전세를 나타냄. 이러한 상승 추세가 본격화되기에는 여전히 대서양 항로 등 일부 항로의 활동성 둔화가 지속되고 있어 운임 상승 폭은 당분간 제한적일 것으로 보임
- OPEC은 월간보고서를 통해 올해 전세계 원유 수요량을 전월 전망치인 일일 1억446만 배럴 대비 14만 배럴 감소한 일일 1억432만 배럴로 발표했으며, 이를 중국의 원유 수요 증가량 예측치 하락에서 기인한 것으로 설명함

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 2주 | 전주대비 | 2024년 | | | 2023년 | | |
|----------------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 유조선 시장(현물) | | | | | | | | | |
| 중동-중국 항로(TD3C) | 운임지수 | 59 | 14 | 45 | 80 | 61 | 31 | 94 | 57 |
| | 평균 수익 | 29,238 | 6,325 | 20,969 | 74,778 | 37,982 | 2,945 | 97,526 | 36,033 |
| VLCC | 1년 용선료 | 45,750 | 0 | 45,250 | 48,500 | 47,129 | 36,500 | 50,000 | 41,303 |

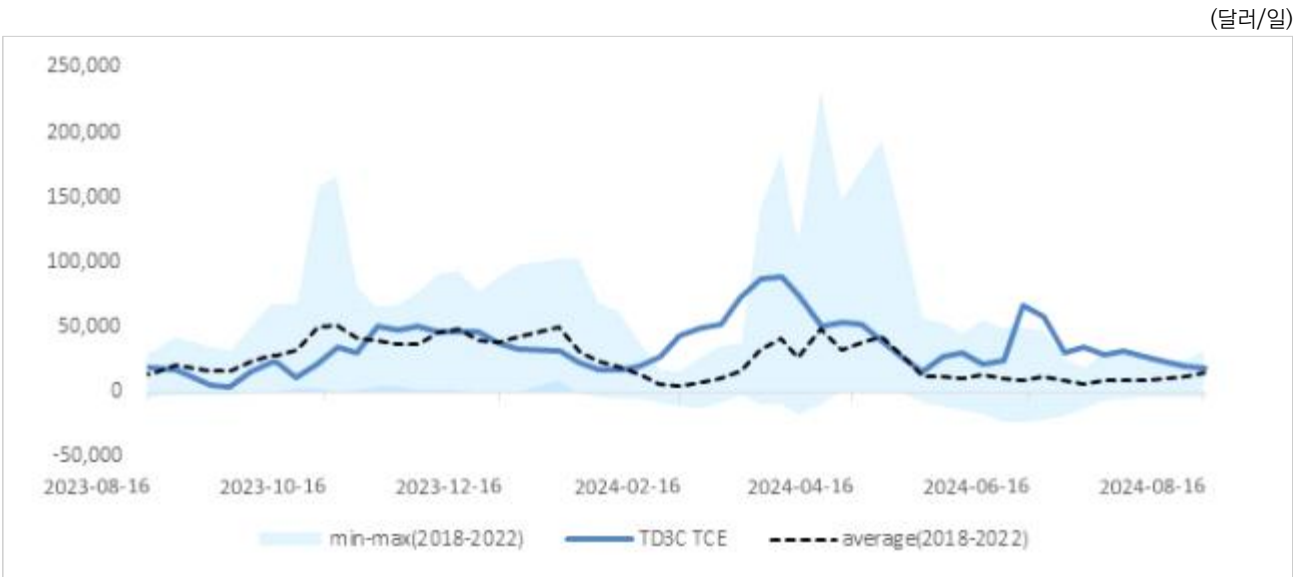
자료: Clarkson



1 유조선-기술분석

중동-중국 항로는 성약 체결 확대되며 전주 대비 상승 추세를 보임

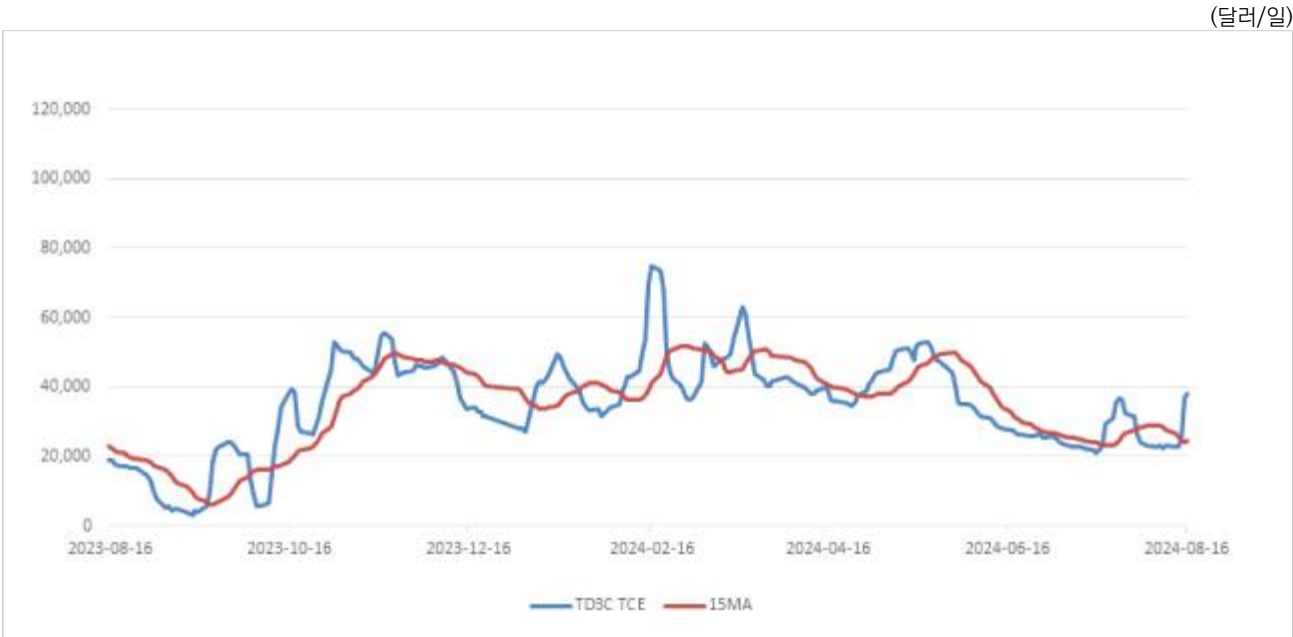
VLCC 중동-중국(TD3C) TCE(Time Charter Equivalent)



자료: Clarkson

수익 추세선은 물동량 증가로 인해 전주 대비 대폭 상승함

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

■ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 금주 석유제품선 WS는 전주 대비 4.3p 하락한 150.0을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

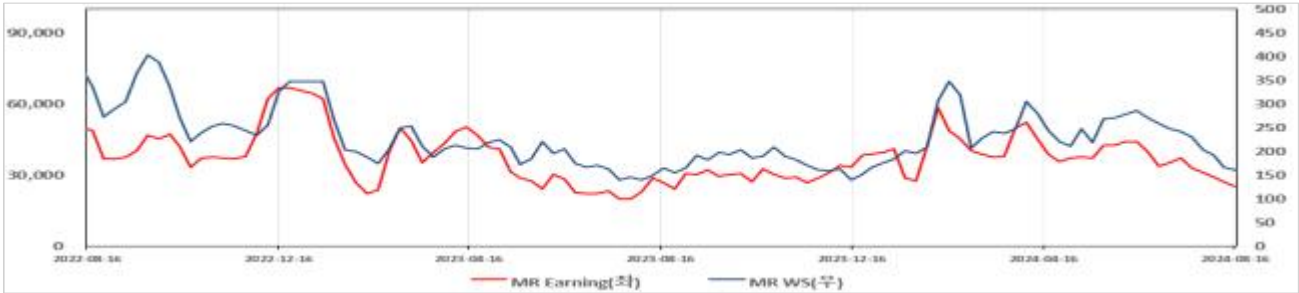
| 구분 | 8월 3주(WS) | 전주 대비 차이 | | |
|--------------------------------------|-----------|----------|-----|-------|
| 인도-극동 항로 | 150.0 | ▼ | 4.3 | 2.8 % |
| Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형) | 140.0 | - | 0 | 0 % |
| Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형) | 120.0 | ▼ | 5.0 | 4.0 % |
| Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형) | 155.0 | ▼ | 5.0 | 3.2 % |

(동향) 석유제품 수요 부진 계속되며 시황 약세 흐름 지속, 가용선대 점진적으로 소진 이후 반등 흐름 기대

- 새개 최대 석유 소비국 중국의 내수 부진, 글로벌 경기 침체 장기화 등에 따른 석유제품 수요 위축 현상이 지속되면서 시황 하락세가 이어지고 있음. 지난 중국 국가통계국의 보도자료에 따르면 중국 정유소는 7월에 하루 평균 약 1391만 배럴을 정유한 것으로 나타났으며, 이는 전년 동기 대비 6.1% 감소한 수치임
- IEA는 올해 전세계 석유 수요 증가분에 중국의 점유율이 2023년에는 3분의 2를 점유했던 데 비해 2024년에는 약 3분의 1로 감소할 것으로 분석함. IEA는 이에 대해 중국 석유 및 석유제품 수요 감소가 크게 두드러졌으며, 중국 석유화학 부문의 확장세가 둔화된 것으로 분석하는 등 향후 중국 경기 회복에 의해 석유제품선 시황 변동성이 확대될 것으로 전망됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

| | | 8월 2주 | 전주대비 | 2024년 | | | 2023년 | | |
|------------|--------|--------|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 제품선 시장(현물) | | | | | | | | | |
| 인도-극동 항로 | 운임지수 | 150 | -4 | 150 | 348 | 238 | 139 | 266 | 187 |
| | 평균 수익 | 19,538 | 588 | 18,698 | 59,894 | 37,731 | 15,516 | 50,916 | 29,371 |
| MR | 1년 용선료 | 28,500 | -750 | 24,750 | 41,750 | 29,606 | 24,000 | 31,250 | 26,832 |

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

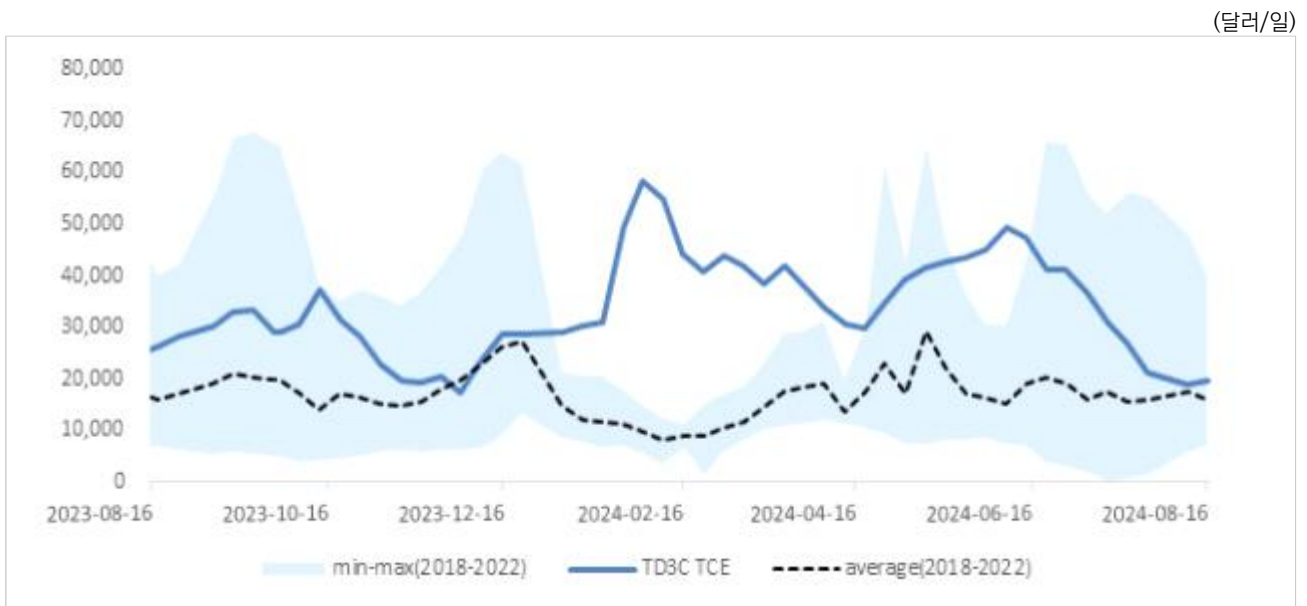
자료: Clarkson



2 석유제품선-기술분석

Ⅰ 수익 추세선은 글로벌 경기 침체 장기화에 따른 소비 둔화로 약세가 이어지고 있음

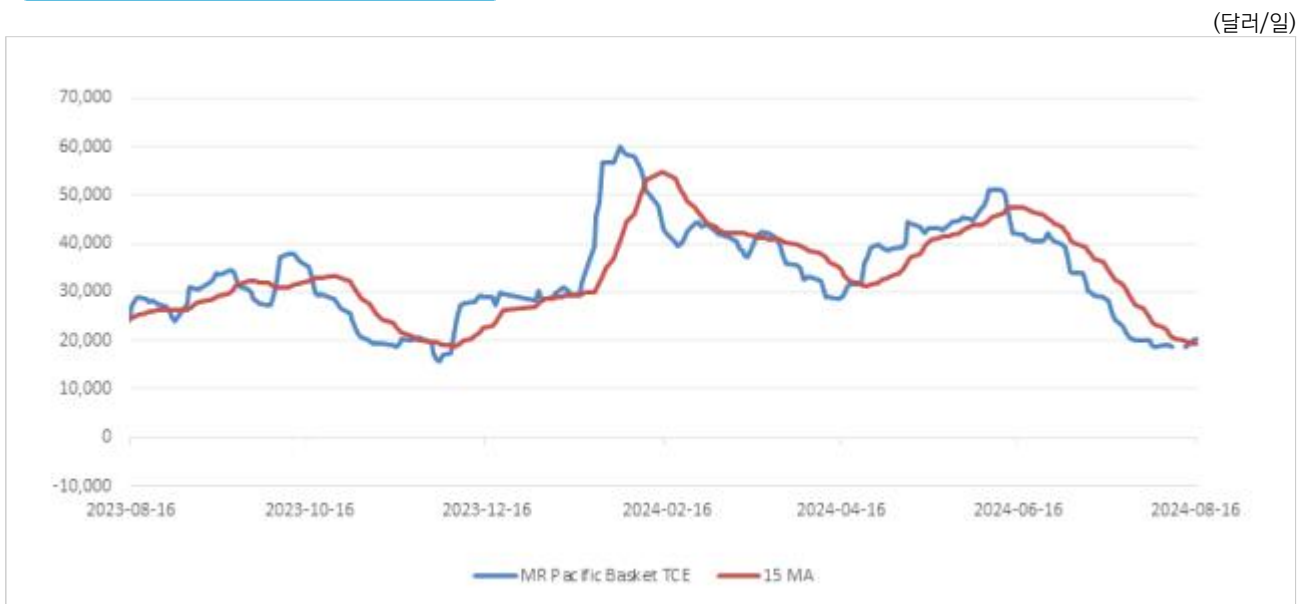
MR 인도-극동(Pacific Basket)



자료: Clarkson

Ⅰ 수익 추세선은 수요 부진이 지속되며 둔화세를 나타냄

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

건화물선 중고선가 지수는 35.3p로 전주 대비 0.3p 하락함

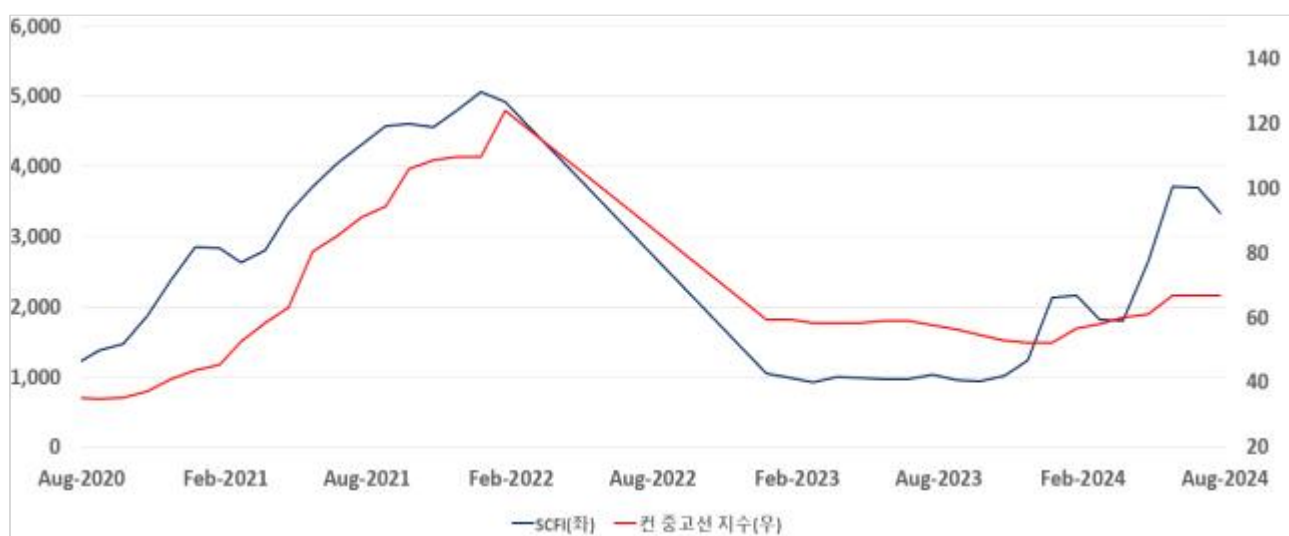
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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 |



주요 해운지표

6. 주요 해운지표

(2024.08.16. 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 | 466 | 18 | 464 | 434 | 517 | 475 | 367 | 592 | 471 |
| | Singapore | 489 | 6 | 491 | 444 | 536 | 495 | 378 | 580 | 470 |
| | Korea | 519 | 10 | 517 | 476 | 563 | 520 | 439 | 583 | 501 |
| | Hong Kong | 502 | 4 | 504 | 457 | 568 | 509 | 421 | 577 | 491 |
| VLSFO | Rotterdam | 553 | 18 | 550 | 530 | 615 | 572 | 514 | 631 | 570 |
| | Singapore | 606 | 14 | 605 | 578 | 657 | 625 | 554 | 705 | 622 |
| | Hong Kong | 610 | 10 | 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) | 957 | -46 | 999 | 957 | 1,277 | 1,159 | 1,253 | 1,544 | 1,391 |
| | 밀(국제) | 530 | -13 | 536 | 524 | 700 | 586 | 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