

KMI 주간해운시장 포커스

발간일 2024년 08월 19일
감수 이호춘 해운연구본부장

발행인 김종덕 원장
주소 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.lloydlist.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.lloydlist.com/LL1150232/Port-of-LA-sees-blockbuster-cargo-volumes-as-container-dwell-time-grows>

김병주 전문연구위원

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



1. 주간뉴스

미국산 곡물, 수출량 증가 및 운송 거리 감소 전망

- ▶ 발틱국제해운협회(BIMCO) 측은 올해 옥수수를 중심으로 한 미국의 곡물 수출량 확대가 전 세계 곡물 공급 증가로 이어져 파나마선, 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
 - 발틱국제해운협회 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

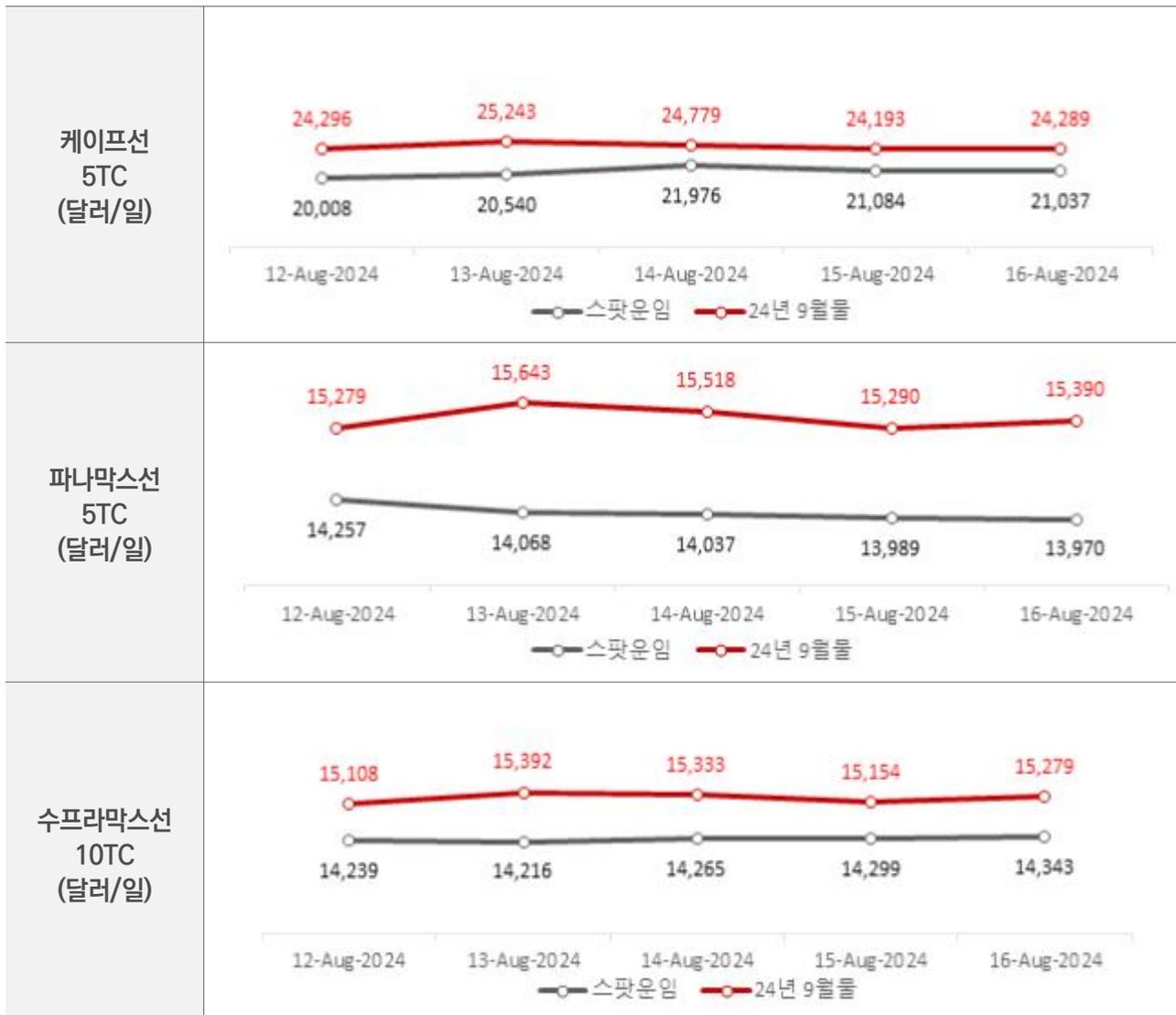
황수진 부연구위원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

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

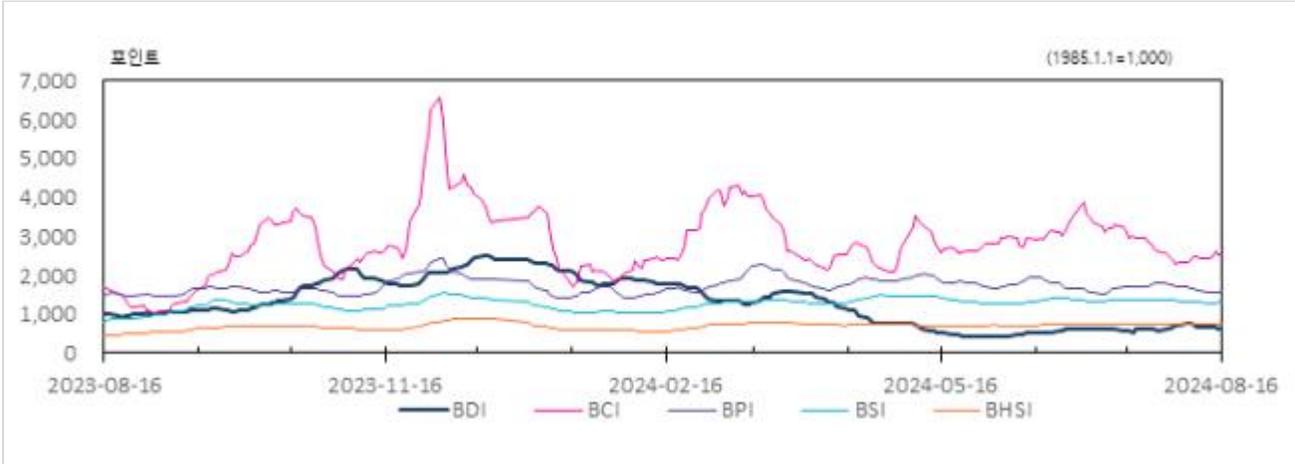


자료: Clarkson, Baltic Exchange



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
	파나마스(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
	핸디(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	21,406
	파나마스	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
	핸디	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
	파나마스(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
	핸디(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)

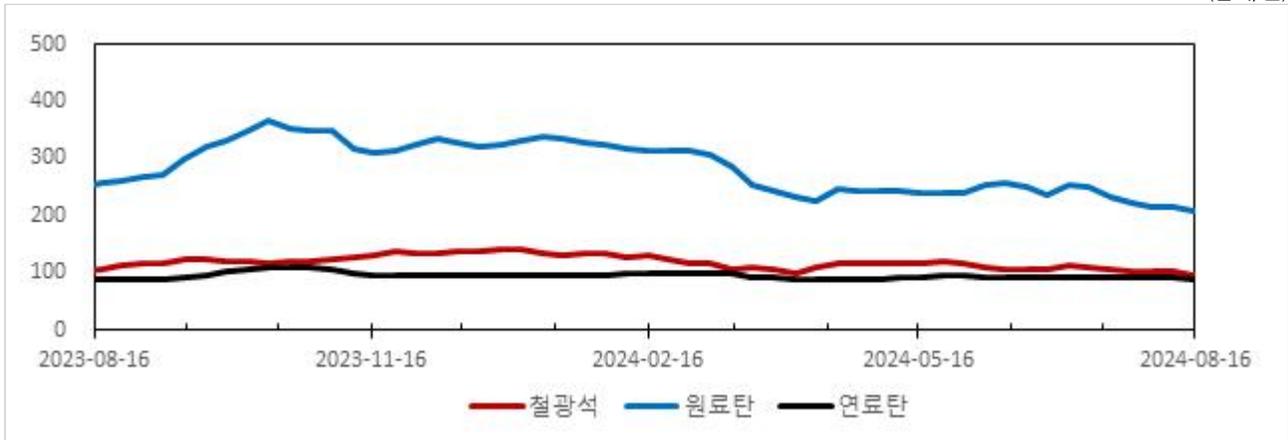
구분	2024년		전주 대비 차이			2023년			
	8월 2주	전주 대비				8월 2주	연평균	최저	최고
철광석	96.7	101.7	▼ -5.0	-4.9	%	105.5	120.5	117.9	123.1
원료탄	206.3	214.6	▼ -8.3	-3.9	%	257.0	305.4	303.6	307.3
연료탄	89.5	90.1	▼ -0.6	-0.7	%	87.7	135.6	134.2	136.9
대두	358.0	377.0	▼ -19.1	-5.1	%	495.9	519.8	460.2	573.9
옥수수	148.6	151.1	▼ -2.5	-1.6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

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

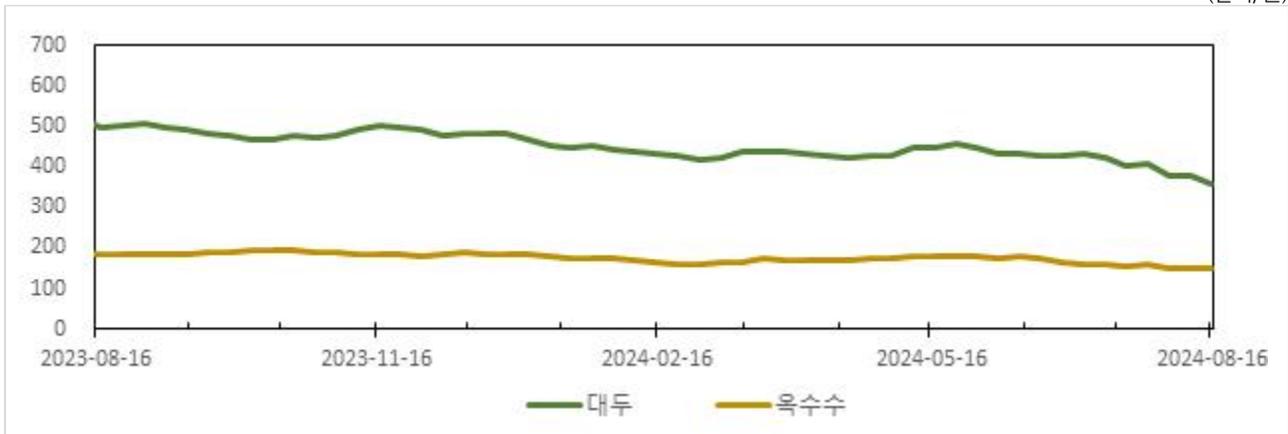
(달러/톤)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

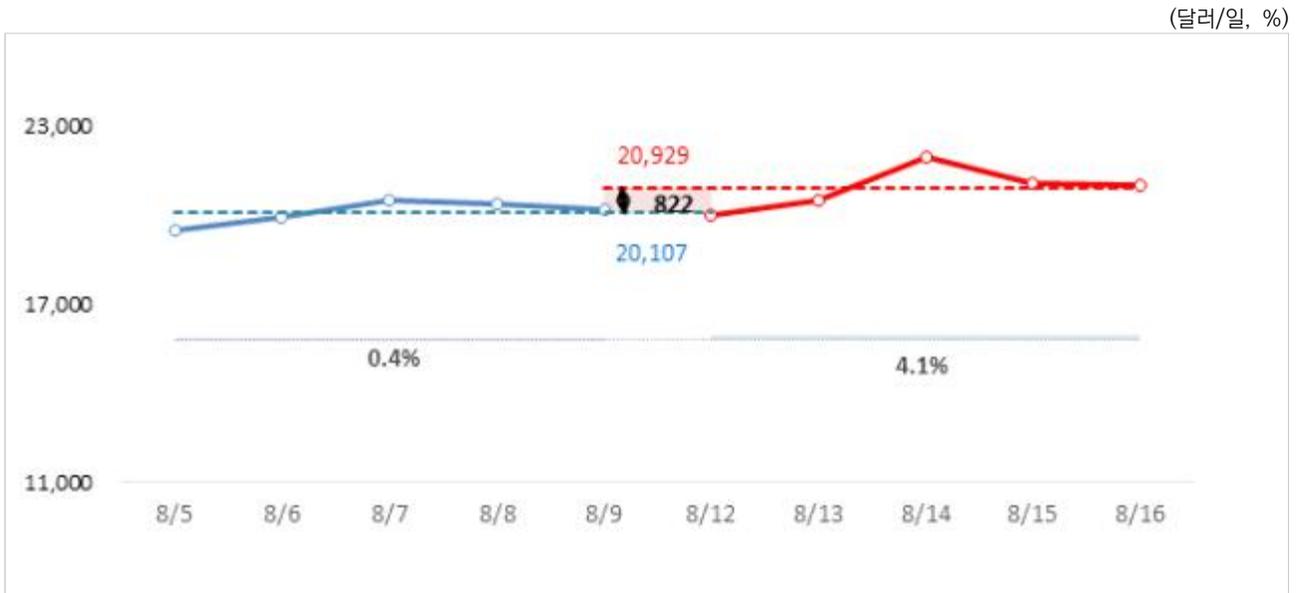
케이프선

(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	▼	-250 -0.8%
	1년	23,750	-	- -
	5년	21,500	-	- -
FFA	9월물	24,560	▼	-109 -0.4%
	4분기물	26,534	▼	-145 -0.5%
	'25년	21,622	▲	21 0.1%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

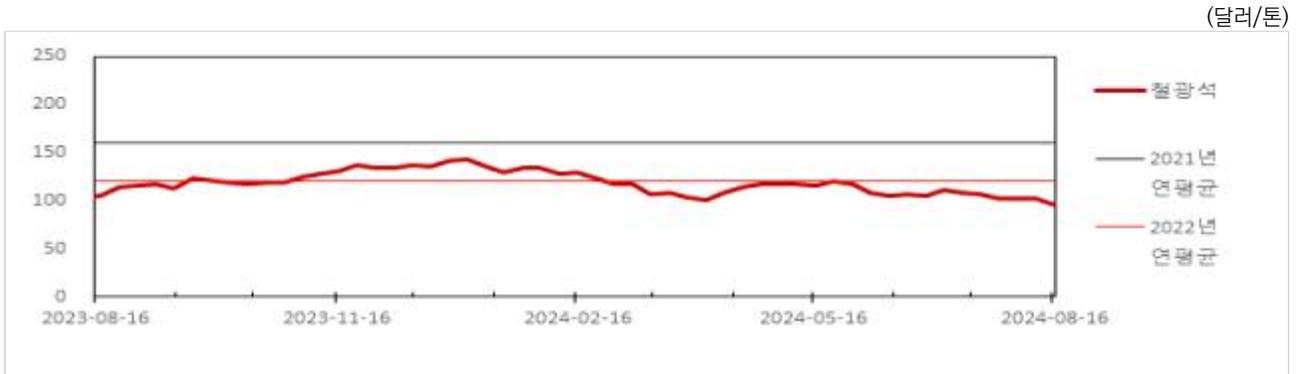
▲ 상승 ▼ 하락 혼조



3 케이프선-동향분석

철광석 가격 : 전주 대비 0.1% 상승한 101.7달러/톤 기록

철광석 가격 추이



자료: Clarkson



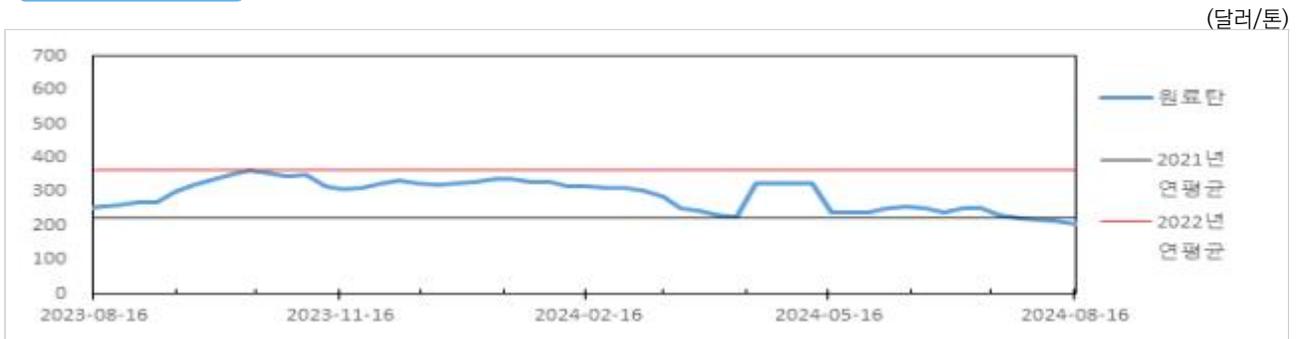
구분	철광석 가격	전주대비차이		
7월 4주	101.3	▼	-4.8	-4.5 %
7월 5주	101.6	▲	0.3	0.3 %
8월 1주	101.7	▲	0.1	0.1 %
8월 2주	96.7	▼	-5.0	-4.9 %

(달러/톤)

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 4주	223.2	▼	-9.2	-4.0 %
7월 5주	216.1	▼	-7.1	-3.2 %
8월 1주	214.6	▼	-1.5	-0.7 %
8월 2주	206.3	▼	-8.3	-3.9 %

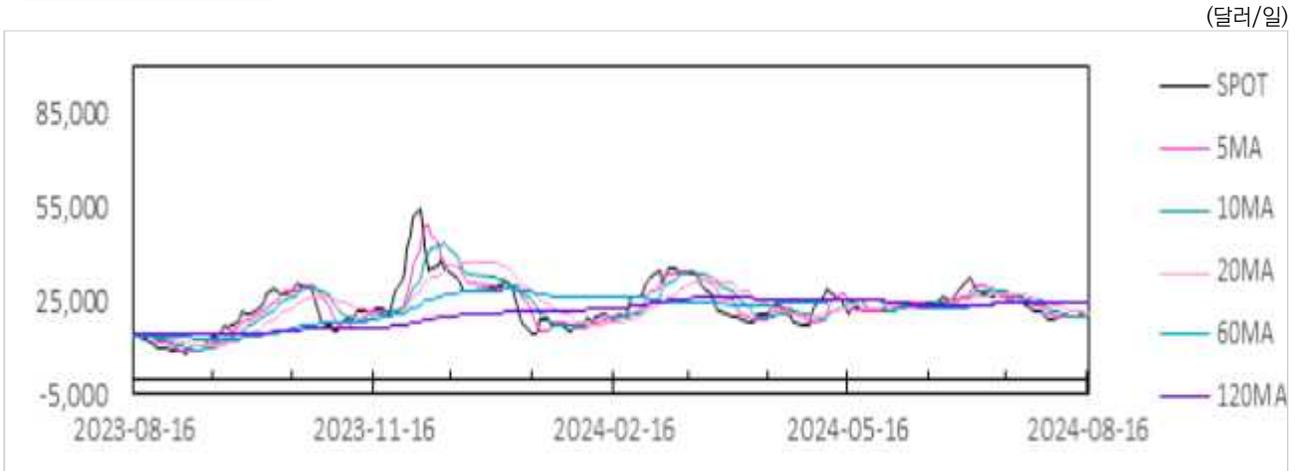
(달러/톤)

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나마스선-동향분석

파나마스선

(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

파나마스선 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	▼	-188	-1.0 %
	1년	16,500	▼	-250	-1.5 %
	5년	14,425	▲	125	0.9 %
FFA	9월물	15,424	▼	-166	-1.1 %
	4분기물	16,391	▲	35	0.2 %
	'25년	14,745	▲	50	0.3 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

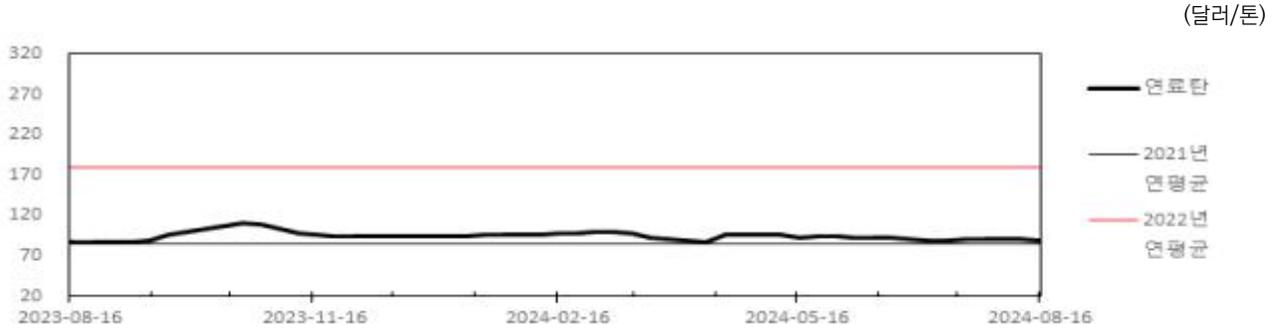
▲ 상승 ▼ 하락 혼조



3 파나마스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 0.2% 하락한 90.1달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson

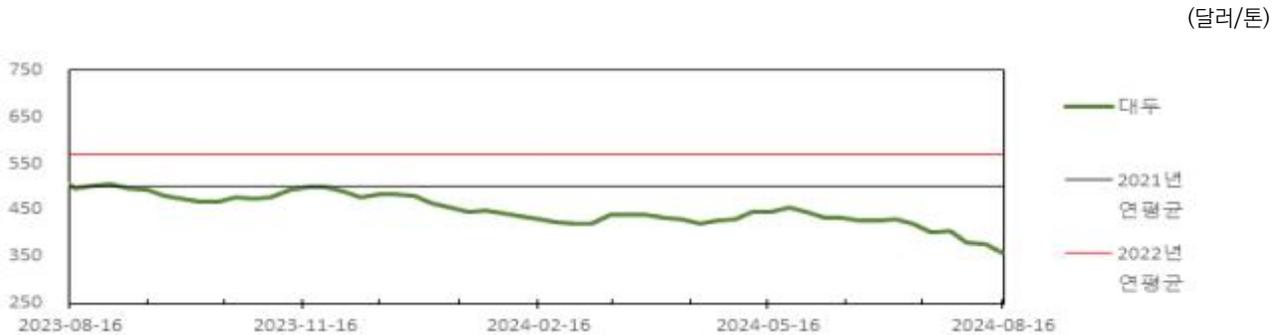


구분	연료탄가격	전주대비차이		
7월 4주	90.0	-	-	- %
7월 5주	90.2	▲	0.2	0.2 %
8월 1주	90.1	▼	-0.1	-0.2 %
8월 2주	89.5	▼	-0.6	-0.7 %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 0.6% 하락한 377.0달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



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 %

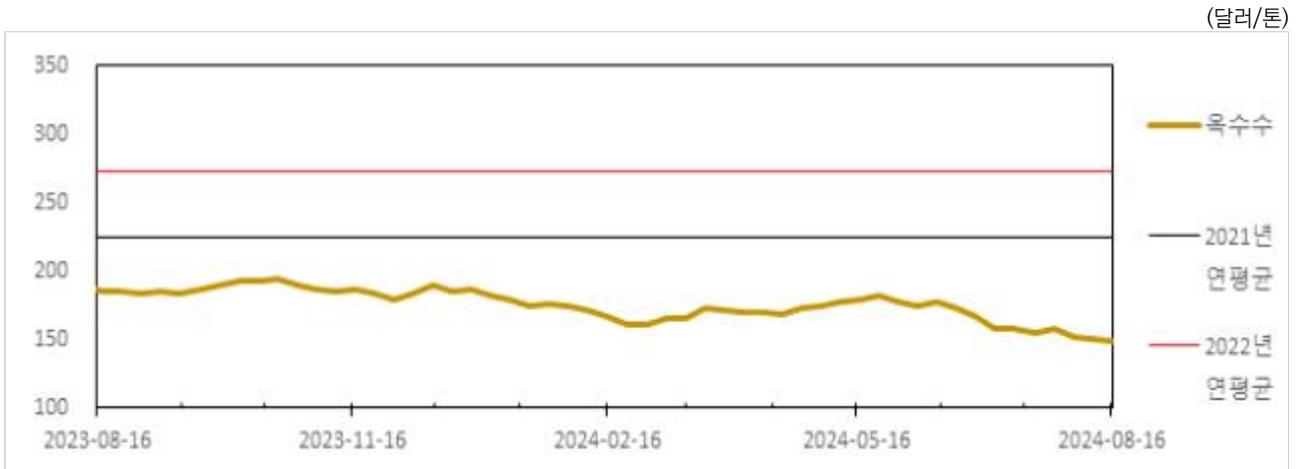
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선-동향분석

옥수수 가격 : 전주 대비 0.9% 하락한 151.1달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

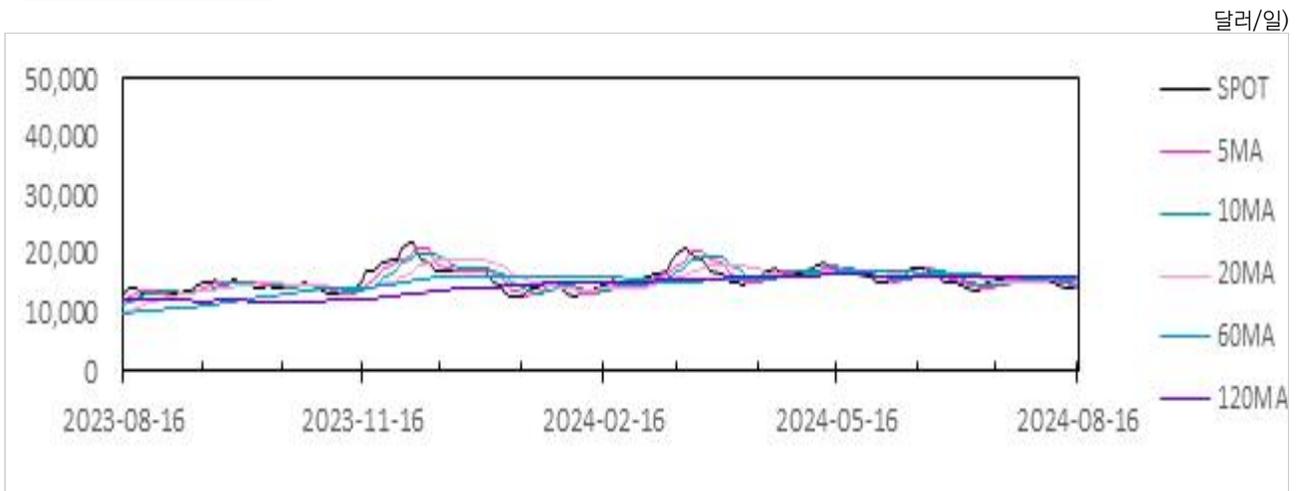


구분	옥수수 가격	전주대비차이		
7월 4주	158.0	▲ 3.2	2.1	%
7월 5주	152.5	▼ -5.6	-3.5	%
8월 1주	151.1	▼ -1.4	-0.9	%
8월 2주	148.6	▼ -2.5	-1.6	%

자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

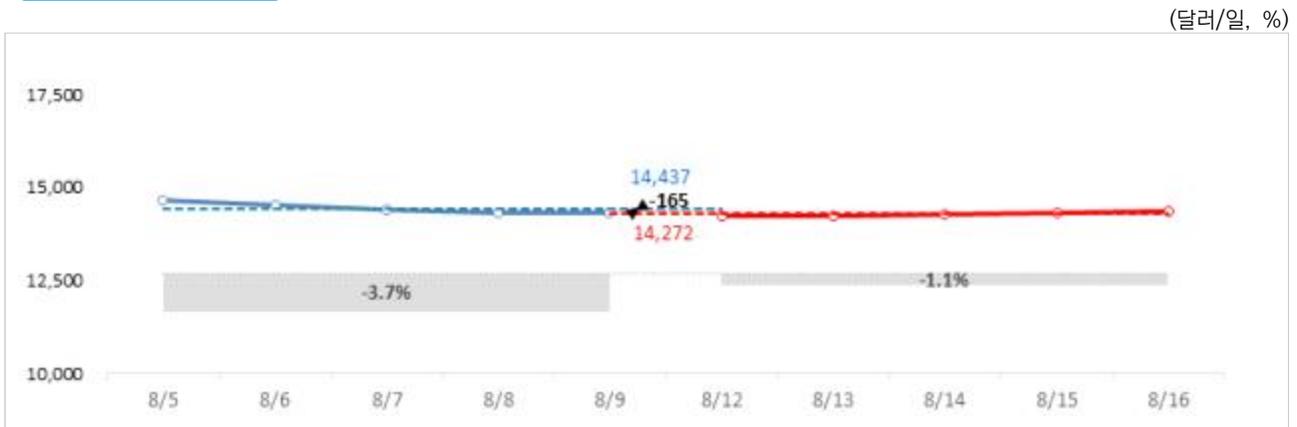
수프라막스선

(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	▼ -313	-1.8 %
	1년	17,375	▼ -375	-2.1 %
	5년	15,250	▲ 250	1.7 %
FFA	9월물	15,253	▲ 199	1.3 %
	4분기물	15,205	▲ 106	0.7 %
	'25년	13,313	▲ 179	1.4 %

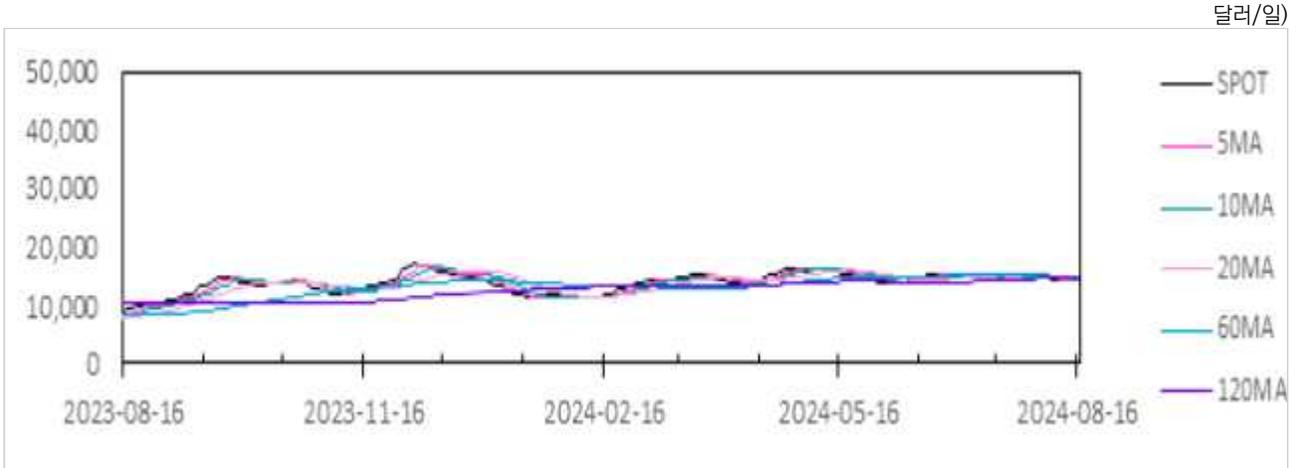
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 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

컨테이너 운임지수(SCFI) : 전주 대비 27p 상승한 3,281p를 기록

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

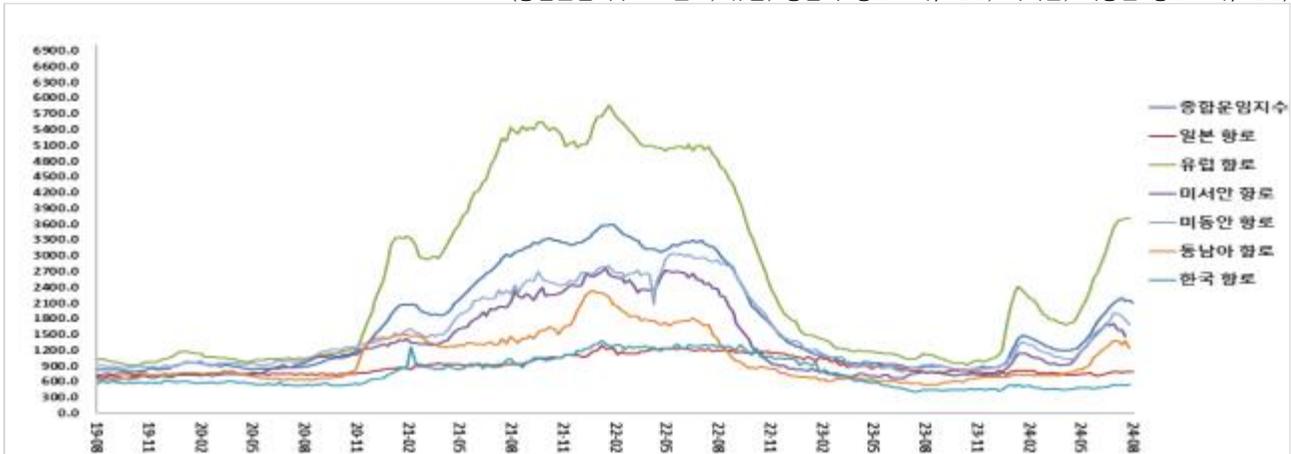
○ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 북미 항로 운임의 일괄운임인상(GRI)이 종합 컨테이너 운임지수 반등을 견인함

(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										
운임	종합운임지수	SCFI	3,281	27	1,731	3,734	2,578	887	1,760	1,006
		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

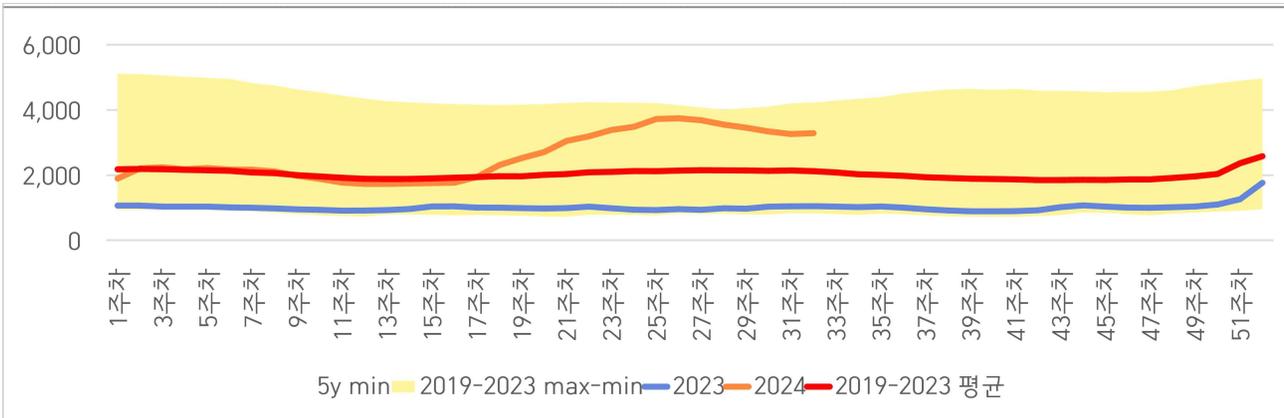
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



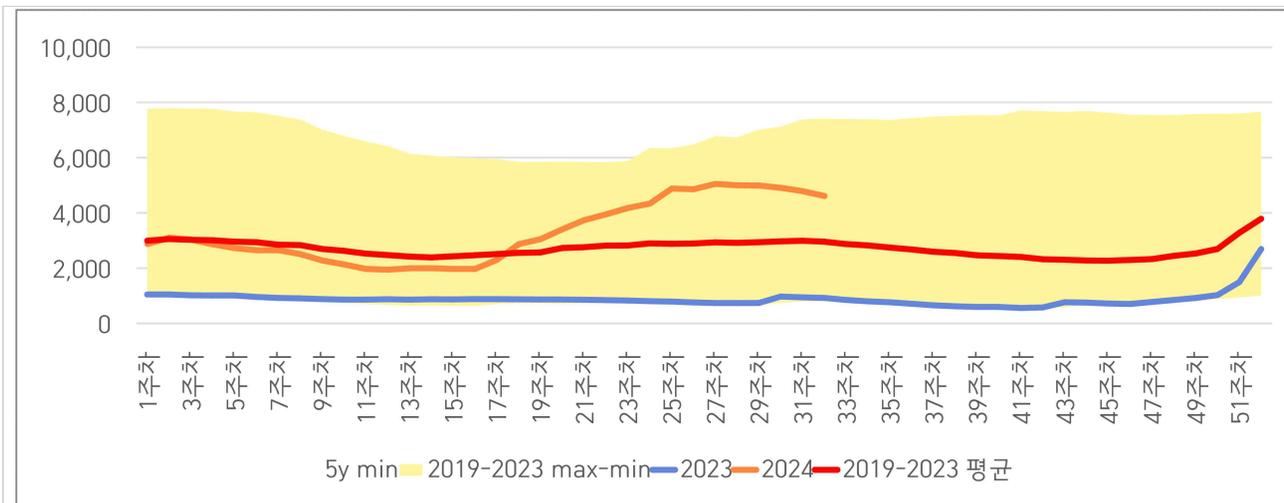
2 운임전망

| 8월 3주('24.8.19~'24.8.23)

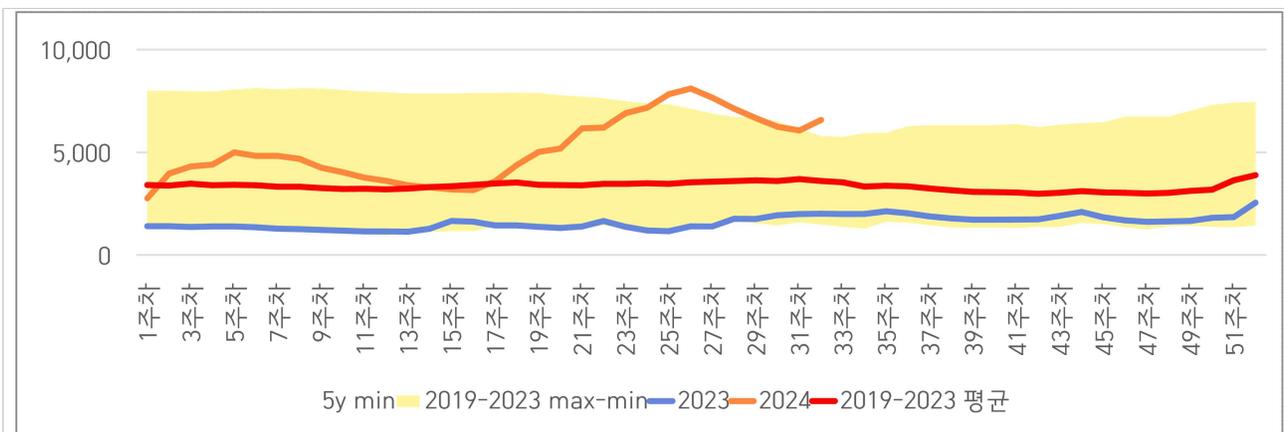
SCFI 지수는 하락할 것으로 전망



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 13.9p 상승한 59.3을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 상승세를 보임

(달러/톤)

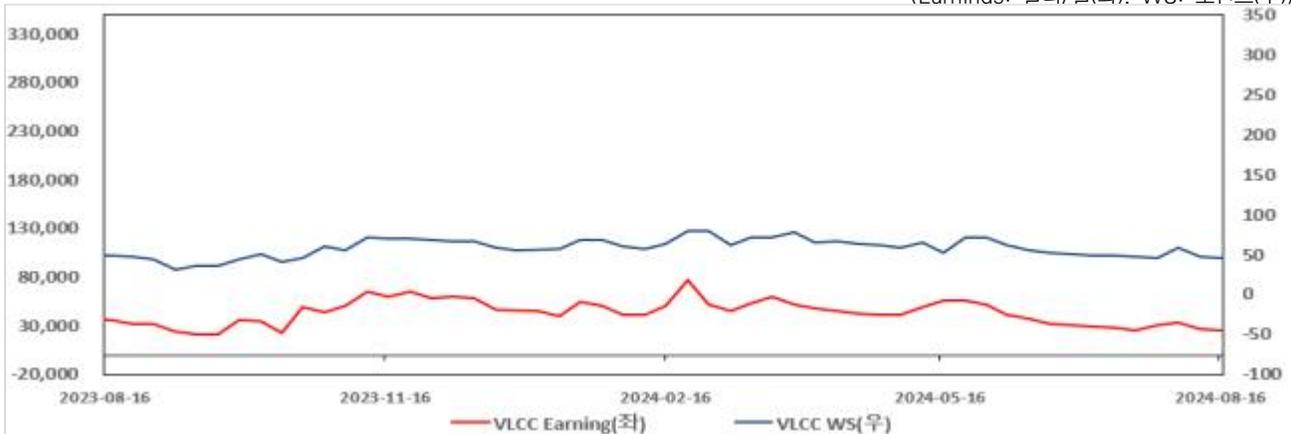
구분	8월 3주(WS)		전주 대비 차이	
중동-중국 항로(TD3C)	59.3	▲	13.9	30.6 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	35.0	▲	6.0	20.7 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	60.0	▲	13.5	29.1 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	63.5	▲	12.5	24.5 %

(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)

유조선 시장(항목)	구분	8월 2주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
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

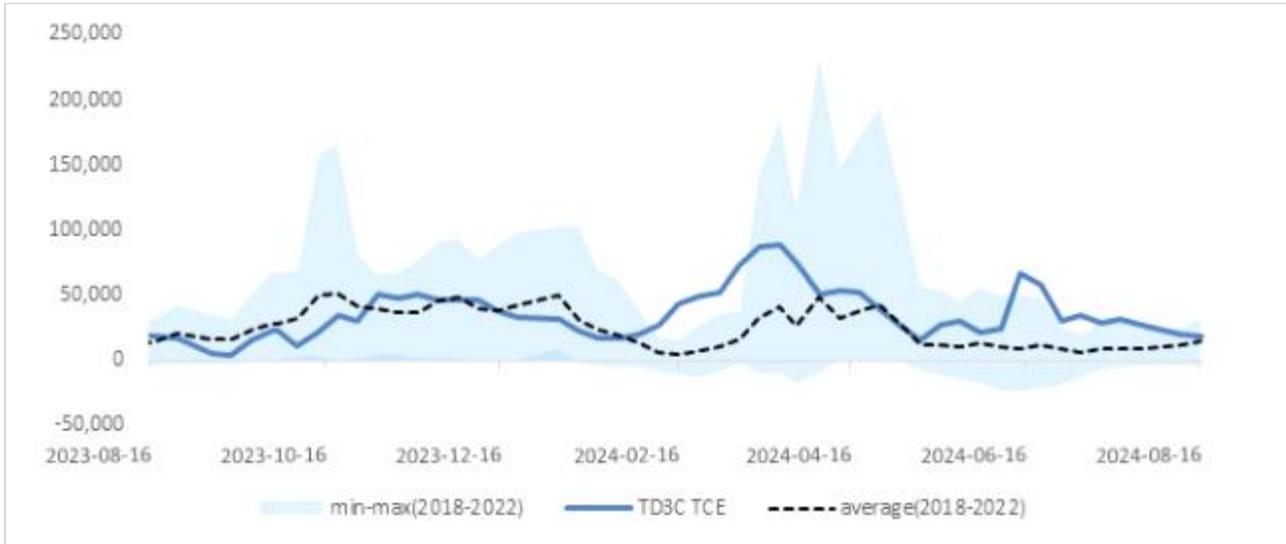


1 유조선-기술분석

중동-중국 항로는 성약 체결 확대되며 전주 대비 상승 추세를 보임

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

(달러/일)

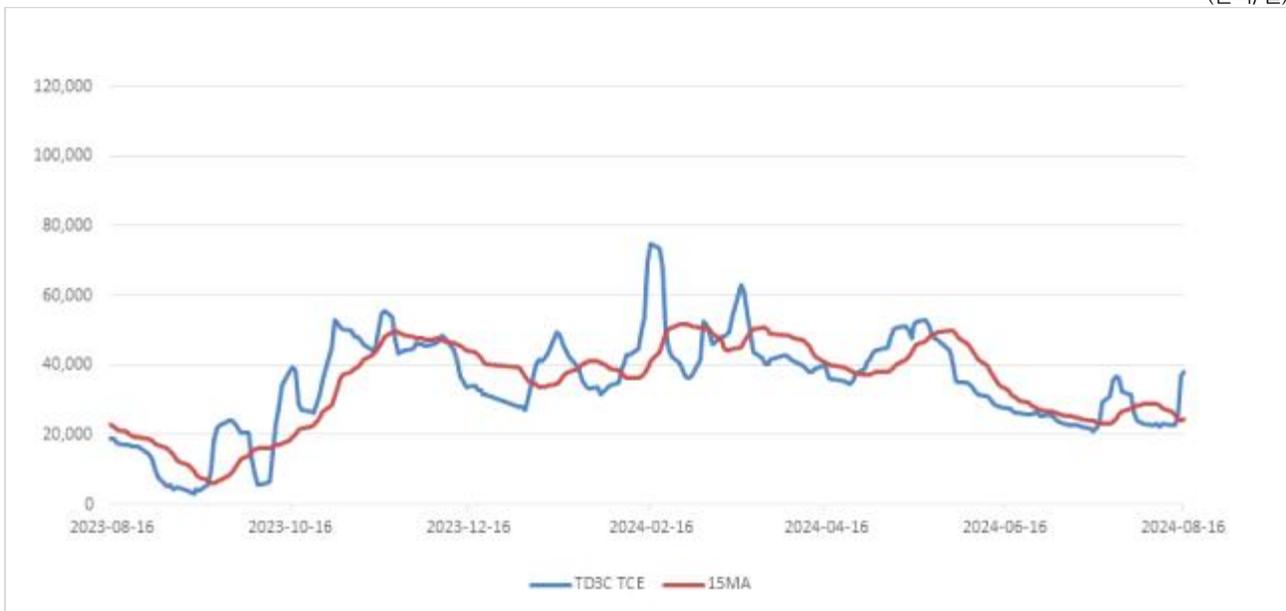


자료: Clarkson

수익 추세선은 물동량 증가로 인해 전주 대비 대폭 상승함

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

1 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)

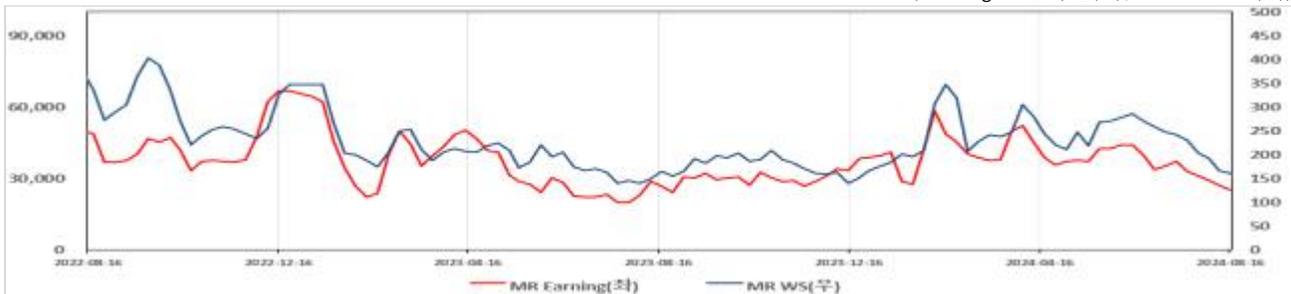
구분	8월 3주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	150.0	▼	4.3	2.8 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	140.0	-	0	0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	120.0	▼	5.0	4.0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	155.0	▼	5.0	3.2 %

(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

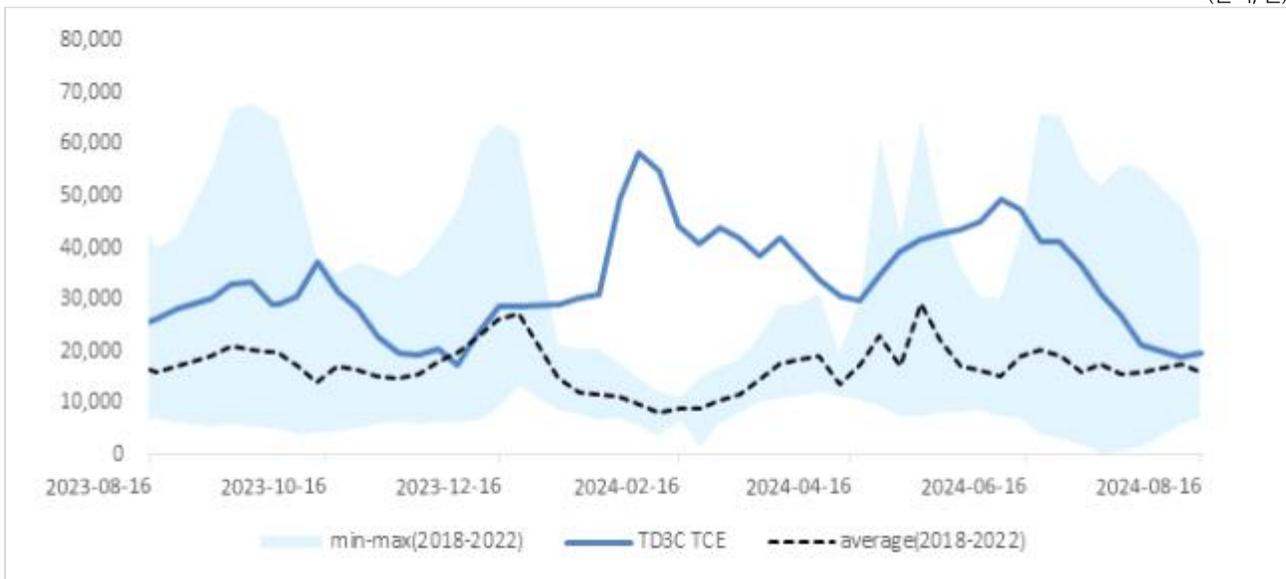


2 석유제품선-기술분석

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

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

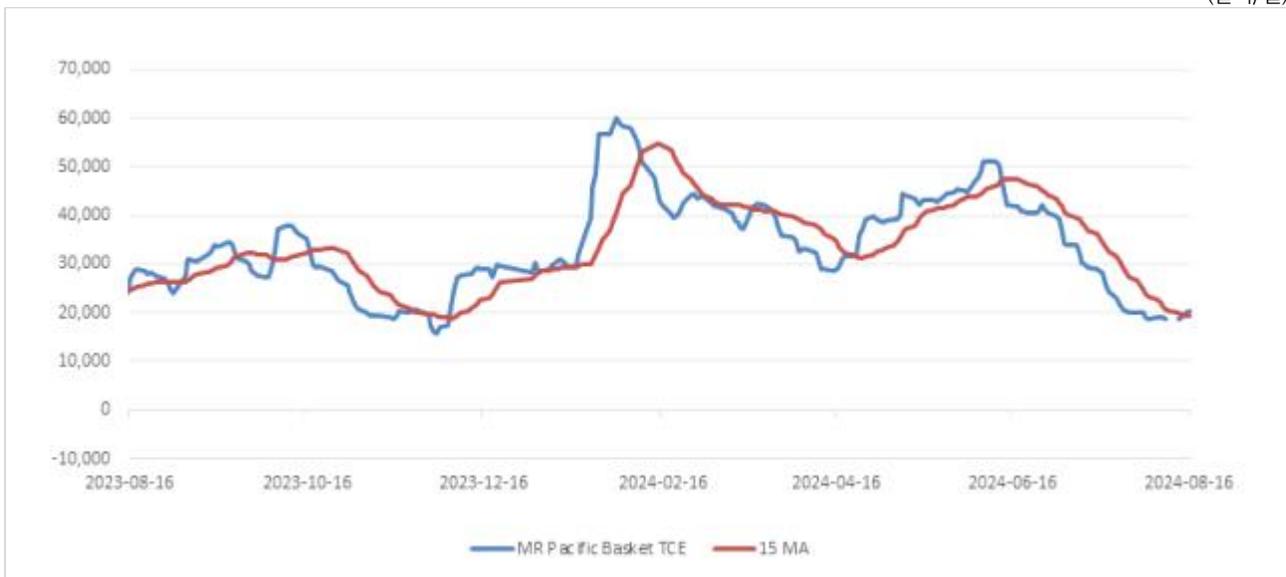


자료: Clarkson

수익 추세선은 수요 부진이 지속되며 둔화세를 나타냄

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson

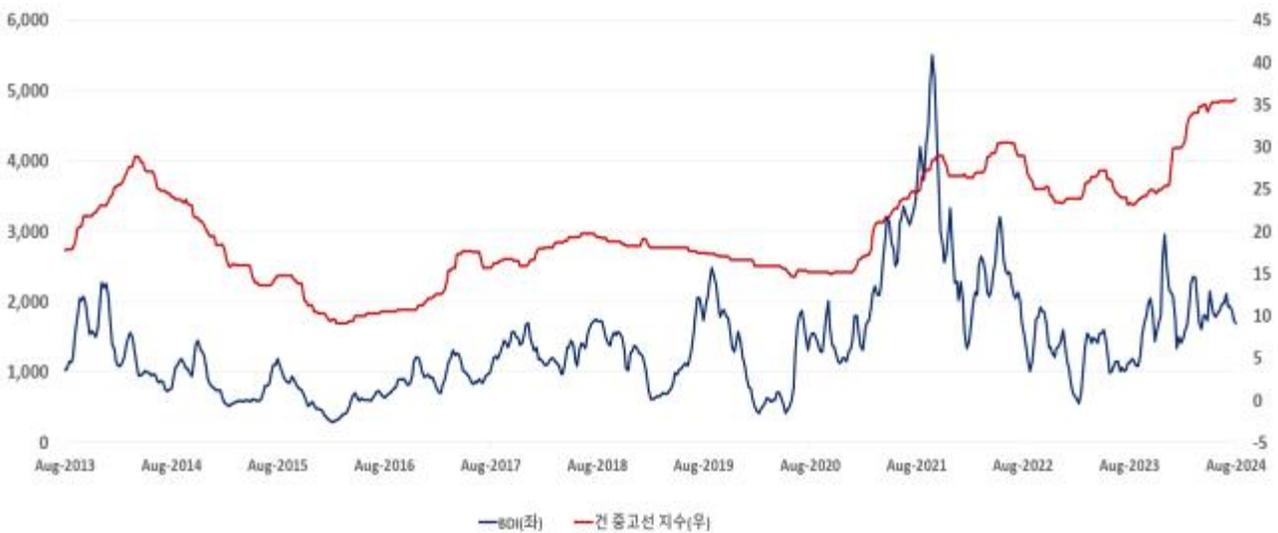


5. 중고선

1 동향분석

건화물 중고선가 지수는 35.3p로 전주 대비 0.3p 하락함

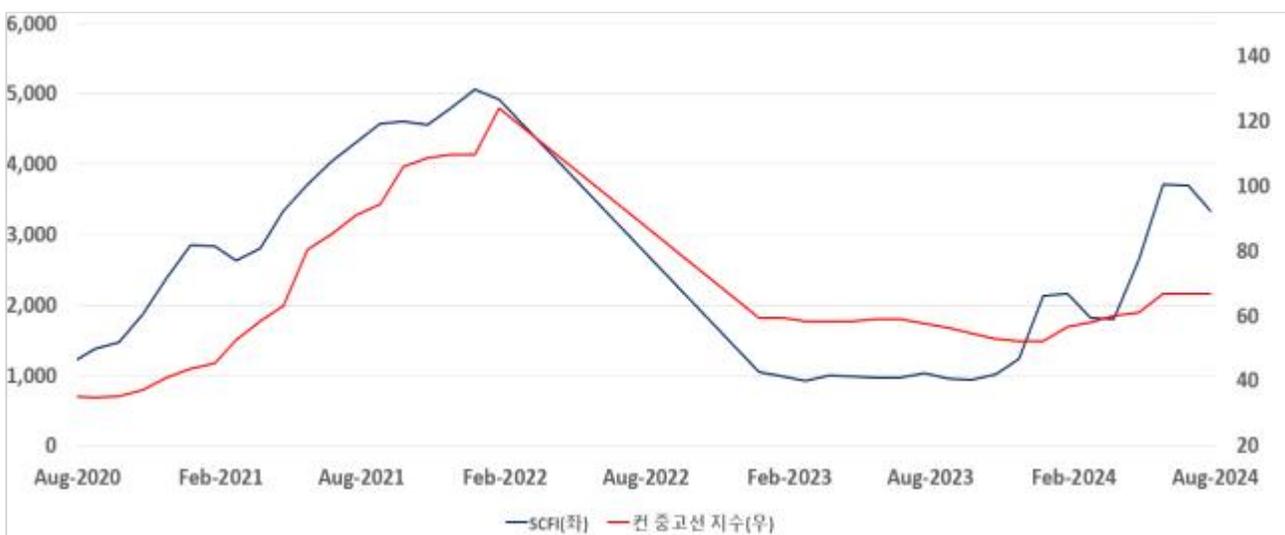
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

컨테이너 중고선가 지수는 66.9p로 전월과 동일함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



거래실적					('24.08.01~'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

(2024.08.16. 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)	호주産	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	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