

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2024년 2월 5일
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 10.2% 하락한 15,987달러/일을 기록함
- 컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 38.6p 상승한 2,217.7p를 기록
- 탱커선** 지난주 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 2.7p 하락한 57.6p를 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

희망봉 항로 우회, 인플레이션에 미치는 영향 낮아

- ▶ 지난 코로나19 팬데믹 확산으로 인한 공급망 혼잡이 인플레이션을 촉발시켜 왔다고 간주되어 왔음. 하지만 이번 희망봉 항로 우회로 인한 운임 인상이 인플레이션에 미치는 영향은 미미할 것으로 판단됨
 - 홍해 위협으로 인한 희망봉 항로 우회로 운임이 급등하면서 아시아-유럽 운임은 최대 250%까지 상승했으며, 공급망 혼잡으로 인해 일부 생산 라인이 중단되기도 하였음
- ▶ 옥스퍼드 이코노믹스(Oxford Economics)의 연구 결과에 따르면 홍해 위협이 향후 최소 6개월 동안 이어진다는 가정으로 분석했을시 인플레이션에 미치는 영향은 기존 예상보다 미미한 것으로 나타남
 - 리포트에 따르면 운송비용이 100% 증가하면 인플레이션이 0.5~0.7% 증가할 수 있으며, 일부 지수에서 글로벌 운송비용이 175% 상승한 것으로 나타났다는 점을 가정할 때 이는 인플레이션이 0.9~1.2% 상승했을 것으로 추정할 수 있음
 - 그러나 세계 무역의 15%, 컨테이너 화물의 30%만이 홍해를 통과하기 때문에 실질적으로 미치는 영향은 그보다 낮을 것이며, 경제의 무역 개방성과 인플레이션 상황에 따라 달라질 수 있다고 밝힘

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1148153/Red-Sea-diversions-likely-to-have-little-inflationary-impact>

최건우 부연구위원

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

희망봉 항로 우회, 컨테이너 공급과잉 문제 해결하지 못해

- ▶ 홍해 위협으로 인한 희망봉 항로 우회는 컨테이너 공급과잉 문제를 해소할 가능성이 낮으며, 결과적으로 희망봉 우회 항로 서비스가 안정화될시 현재 높은 운임이 빠르게 정상화 될 것으로 전망됨
 - Drewry에 따르면 항해 시간이 길어지면 컨테이너 실질 가용 선대에 영향을 받을 것이며, 항로 우회로 인해 길어진 운송 시간만큼 유휴 선박이 감소할 것이라고 밝힘
 - 또한 홍해를 통과하는 컨테이너 용량이 30%, 항해 시간이 30% 증가했다는 계산에 기초하여 분석했을시 2024년 유휴 선대 증가율은 기존 9%에서 5%로 낮아질 것으로 전망함
- ▶ Drewry는 희망봉 항로 우회가 2024년 상반기 동안 지속될 것이라는 기본 가정으로 분석하였으며, 그보다 오래 지속되어도 공급과잉 문제를 해결할 수는 없을 것으로 전망함
 - 또한 항로 우회가 선박 공급에 받는 동안에는 높은 운임 수준을 유지할 수 있겠지만 인플레이션을 유발할 수준은 아니라고 밝힘
 - 스팟 운임은 크게 상승했지만 이미 둔화세에 접어들고 있으며 3~4월 이후에는 희망봉을 우회하는 서비스 안정화로 향후에는 공급 부족 현상은 없을 것으로 판단됨

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1148101/R`ed-Sea-woes-will-not-resolve-box-shipping-overcapacity>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

건화물선 시장, 중국 부동산업체 헝다그룹(Evergrande) 청산 결정으로 악화 전망

- ▶ 헝다그룹 청산 결정 명령으로 심화되는 중국 부동산 위기
 - 홍콩 법원은 지난 1월 29일 부채 규모 3천억 달러인 중국 부동산 개발업체 헝다그룹의 청산을 명령했으며, 이에 따라 투자자 신뢰 및 중국 부동산 전망이 더욱 악화할 것이라고 예상됨
 - 2020년부터 시작된 중국 부동산 위기로 신축 부동산의 바닥면적이 2019년의 절반 이하 수준으로 후퇴한 수준이며, 위축된 건설 부문의 폭증하는 부채 해결을 위해 중국 정부가 개입한 상태임
- ▶ 건화물선 시장에 대한 영향은 단기적으로는 안정적이나 중기적으로는 부정적
 - 발틱국제해사기구협의회(BIMCO)에 따르면, 중국 철강 수출 및 자동차 부문 호조세, 철광석 재고 감소, 헝다그룹의 건설 프로젝트 완공 보장 발언 등으로 중국 건화물 수입에 대한 단기적 전망은 안정적임
 - 그러나 중기적으로는 헝다그룹 파산이 특히 케이프선 부문과 밀접한 연관이 있는 철광석 수요에 부정적인 영향을 미칠 것이라 예상되며, 이를 완화하는데 중국 정부의 역할이 필요하다고 언급함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/dry-bulk-watches-evergrande-liquidation-after-16-5-drop-in-real-estate-investment/>

최영재 연구원

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

석탄, 중국의 올해 수입 감소 전망으로 장거리 운송 수요 악화 예상

- ▶ 올해 중국의 석탄 수입량은 약 8.5% 감소, 연료탄은 약 14% 감소, 원료탄은 약 10% 증가할 전망
 - 선박중개업체 BRS는 올해 중국의 석탄 수입량은 지난해 약 4억 7천만 톤에서 약 8.5%(4천만 톤) 감소한 약 4억 3천만 톤으로 전망함
 - 연료탄 수입량은 올해 3억 2천만 톤으로 전년 대비 약 14% 감소할 것이나, 원료탄 수입량은 올해 1억 1천만 톤으로 전년 대비 약 10% 증가할 것이라고 분석함
- ▶ 중국의 석탄 무관세 수입 정책 종료로 대형선 투입 미주-중국 항로 수요에 부정적 영향이 예상됨
 - 중국 의존도가 높아 가격 인상 가능성이 낮은 러시아 및 몽골이 원료탄 수입량 증가의 혜택을 입을 것으로 예상되므로 원료탄 수입량 증가가 해상운송에 미치는 영향을 제한적일 것이라 전망됨
 - 수입량 감소가 예상되는 연료탄의 경우에는, 케이프선 및 파나마스선이 주로 투입되는 콜롬비아-중국, 미국-중국과 같은 특정 비주류 장거리 항로의 수요에 영향을 미칠 것이라는 점을 강조함

자료: <https://www.lloydlist.com/LL1148151/Chinas-2024-coal-import-decline-may-weaken-long-haul-shipping-demand>

최영재 연구원

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



1. 주간뉴스

OPEC, 2025년 석유 시장 전망

- ▶ 전 세계적 인플레이션 해소 및 주요 정책 금리 인하로 2025년 세계 경제는 약 2.8% 성장할 것으로 예측
 - OPEC은 전 세계적 인플레이션이 해소됨에 따라 주요 정책 금리가 2024년 2분기부터 하락하여 긴축적 통화 정책이 완화되고, 이에 따라 제조 및 서비스 부문이 개선될 것으로 전망함
 - 이러한 가정 아래, OECD 경제가 저성장 국면에서 벗어나고 주요 석유 소비국인 중국 및 인도 등 비OECD 경제가 건실한 성장세를 보일 것이므로 2025년 세계 경제 성장률을 약 2.8%로 전망함
- ▶ 중국, 인도 등 비OECD 국가의 운송 연료 수요 및 미국 등 비OPEC 국가의 공급이 주목됨
 - 2025년 세계 석유 수요는 중국, 인도 등 비OECD의 운송 연료 수요를 중심으로 전년 대비 약 170만 배럴/일이 증가하고, OECD 수요는 약 10만 배럴/일이 증가하여 총 180만 배럴/일 증가할 것으로 전망함
 - 한편, 양호한 예상 수요와 원유 생산 투자에 힘입어 비OPEC 국가의 석유 공급은 전년 대비 약 130만 배럴/일 증가할 것이며, 미국이 60만 배럴/일 증가하여 비OPEC 석유 생산의 중심 역할을 담당할 것으로 예상함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/opec-oil-market-outlook-for-2025/>

최영재 연구원

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

홍해 위기에 따른 bunker 가격 상승, 제품선 시장에 영향

- ▶ 수에즈 운하 우회 선박이 증가함에 따라 bunker 수요가 증가하여 LR2, MR2 수요 증가가 예상됨
 - 선박중개업체 BRS는 동서 무역 흐름 중단에 따른 비효율성, 수에즈 운하 우회에 따른 항해 거리 연장, 아시아 내 bunker 교역 증가 등의 요인으로 bunker 수요가 증가하고 bunker 가격이 상승하고 있다고 언급함
 - 이에 따라 LR2에 대한 수요 증가가 예상되며, 1분기에 중동발 아시아항 초저유황유(VLSFO) 공급이 확대된다면 MR2 수요 역시 증가할 것으로 전망함
- ▶ 초저유황유 공급 부족은 bunker 운송 시장에 영향을 미칠 것으로 전망함
 - SDE International의 Simon Neo 전무는 초저유황유 가격 상승은 구매자가 더 많은 초저유황유를 구매하게 하여 공급 부족을 야기하고, 이로 인한 bunker 운송 및 소요 시간에 대한 영향이 있을 것이라 언급함
 - 또한, 초저유황유 공급 부족으로 인한 가격 상승 현상은 이미 싱가포르에서 진행되고 있으며, 포트클랑 및 콜롬보에서도 이에 대한 최소한의 대비가 필요하다고 언급함

자료: <https://www.lloydlist.com/LL1148111/Red-Sea-disruptions-impact-Asian-bunker-market-fundamentals>

최영재 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	1월 5주					
	주간평균운임	전주대비차이		'24년 3월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	15,987	▼ -1,822	-10.2 %	15,874	▲ 2,098	15.2 %
파나막스선 5TC (달러/일)	14,092	▼ -736	-5.0 %	15,345	▲ 147	1.0 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	11,590	▲ 71	0.6 %	13,711	▲ 679	5.2 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

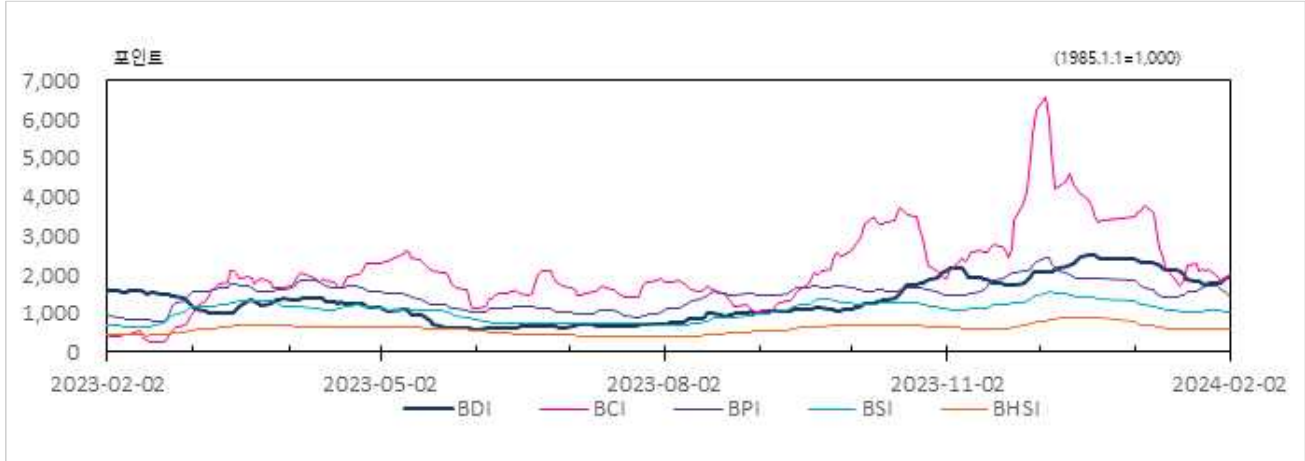


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		1월 5주	전주 대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	1,410	▼ -93	530	3,346	1,378	965	3,369	1,934
선형별 운임	케이프(5TC)	15,987	▼ -1,822	2,246	21,814	11,848	2,505	38,169	16,177
	파나마스(5TC)	14,092	▼ -736	7,277	16,669	12,276	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	11,590	▲ 71	6,874	14,703	10,928	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	10,642	▼ -89	7,763	12,703	10,317	11,941	32,166	21,337
	케이프	23,250	▲ 1,250	13,750	25,125	17,161	12,250	31,500	21,406
1년 용선료	파나마스	16,250	▼ -625	12,050	18,750	15,202	15,250	30,750	22,072
	수프라막스	16,875	- -	12,438	18,625	15,131	12,250	29,500	20,066
	핸디	14,125	- -	9,750	15,500	12,512	12,375	29,000	20,387
건화물선 시장(FFA)									
		'24년 3월물		'24년 2분기물		2025년물		2026년물	
		1월 5주	전주 대비	1월 5주	전주 대비	1월 5주	전주 대비	1월 5주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	15,874	▲ 2,098	20,860	▲ 1,678	18,327	▲ 674	18,146	▲ 581
	파나마스(5TC)	15,345	▲ 147	16,813	▼ -257	14,024	▲ 101	13,412	▲ 29
	수프라막스(10TC)	13,711	▲ 679	14,853	▼ -199	12,492	▼ -46	12,056	▲ 39
	핸디(7TC)	12,643	▲ 613	13,681	▼ -425	11,968	▼ -247	11,642	▼ -53

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

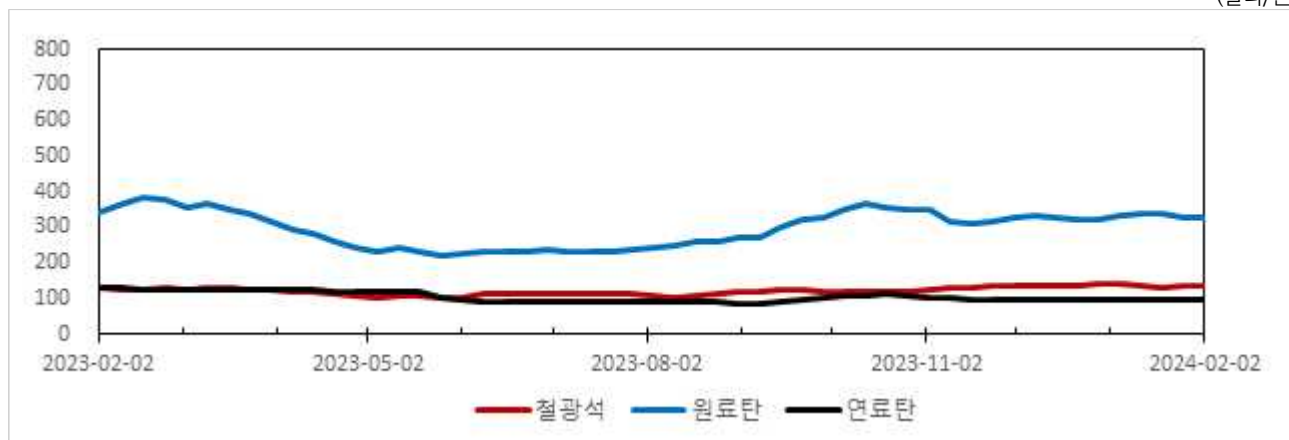
구분	2024년		전주 대비 차이				2023년			
	1월 5주	전주 대비					1월 5주	연평균	최저	최고
철광석	133.4	134.1	▼	-0.7	-0.5	%	122.3	119.9	117.1	122.7
원료탄	324.6	329.0	▼	-4.3	-1.3	%	330.3	305.4	303.6	307.3
연료탄	96.2	95.9	▲	0.3	0.3	%	132.4	135.6	134.2	136.9
대두	442.9	450.9	▼	-8.0	-1.8	%	552.2	519.7	460.2	573.9
옥수수	175.3	176.6	▼	-1.3	-0.7	%	266.4	259.8	258.9	260.6

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

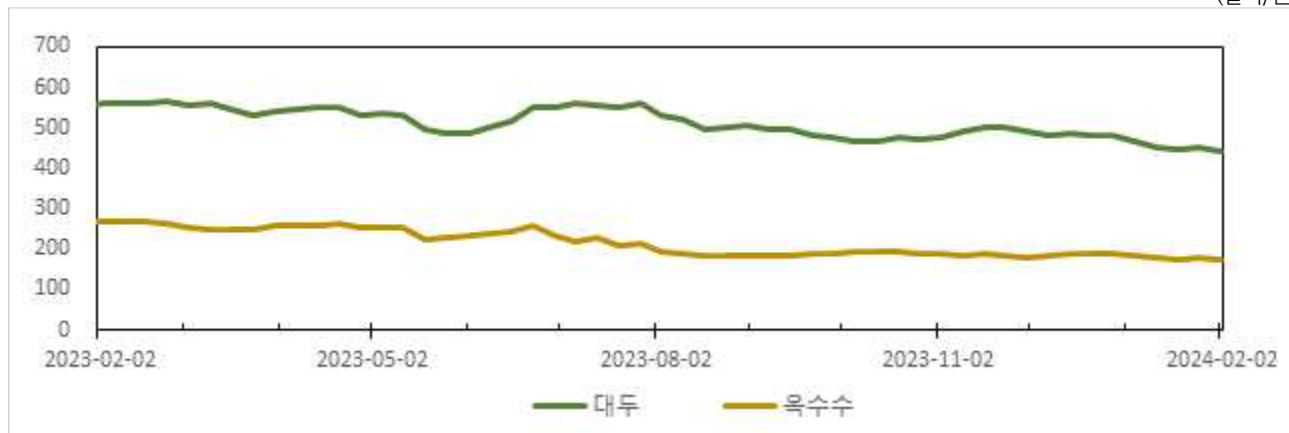
(달러/톤)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

I 케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(1월 4주) 대비 10.2% 하락한 15,987달러/일을 기록함

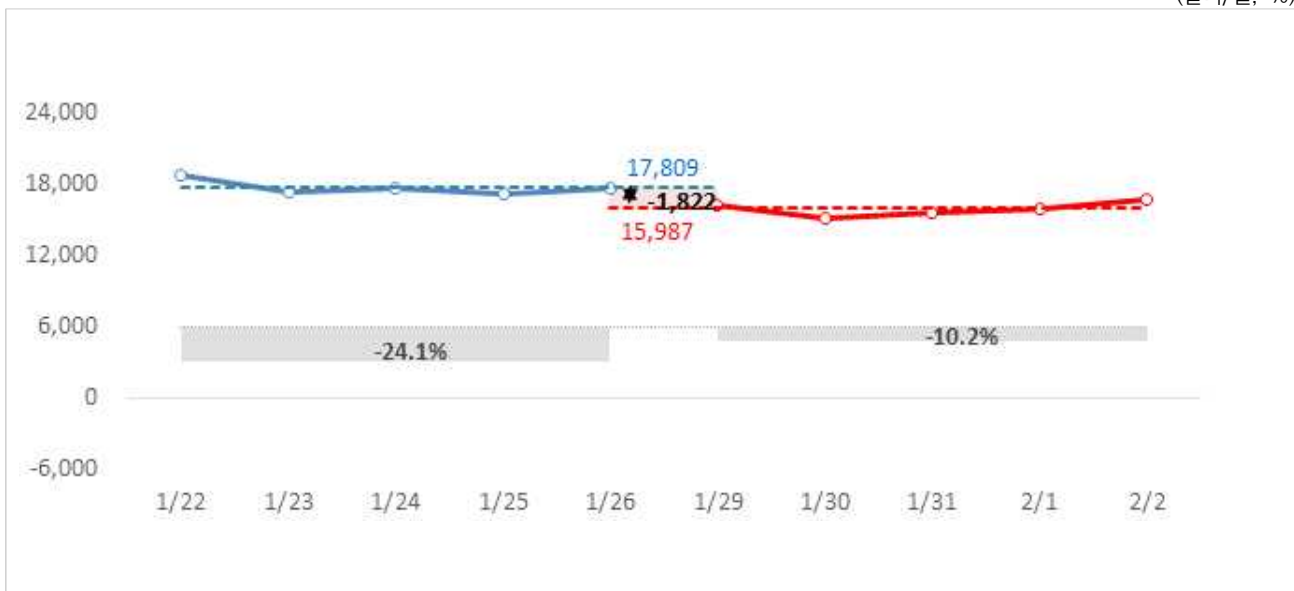
- 중국 부동산 시장 위기론의 재부상이 운임에 부정적 영향을 미침

(동향) 홍콩 법원, 중국 헝다 그룹(Evergrande)에 청산 명령

- 지난 29일(현지 시간) 홍콩 법원이 중국 부동산 개발업체 헝다그룹(에버그란데)에 청산명령을 내려, 이로 인해 철광석 수요에 부정적인 영향을 미칠 것이라는 우려가 나타남. 이후 중국 법원이 홍콩 법원의 판결을 인정할 것인지 여부에 관심이 집중되고 있음. 다만, 최근 중국 당국이 부동산 시장을 부양하기 위해 유동성을 공급할 수 있는 다양한 정책을 내놓고 있어 이번 헝다그룹에 따른 영향력이 일부 상쇄될 것이라는 관측도 나오고 있음

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	1월 5주	1월 4주	전주대비차이	
BCI	1,928	2,147	▼ -220	-10.2%
스팟운임(5TC)	15,987	17,809	▼ -1,822	-10.2%
용선료	6개월	24,500	▲ 750	3.2%
	1년	23,250	▲ 1,250	5.7%
	5년	19,500	▲ 1,000	5.4%
FFA	'24년 3월물	15,874	▲ 2,098	15.2%
	'24년 2분기물	20,860	▲ 1,678	8.7%
	'25년	18,327	▲ 674	3.8%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

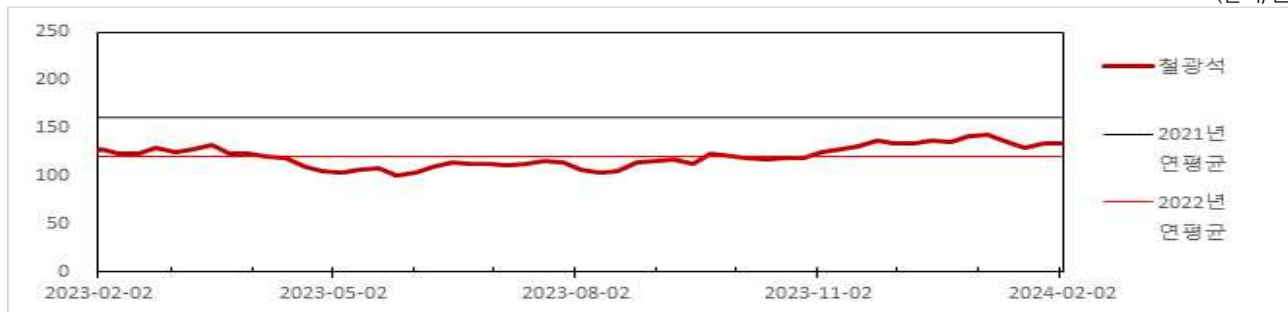


3 케이프선-동향분석

철광석 가격 : 전주 대비 0.5% 하락한 133.4달러/톤 기록

철광석 가격 추이

(달러/톤)



자료: Clarkson

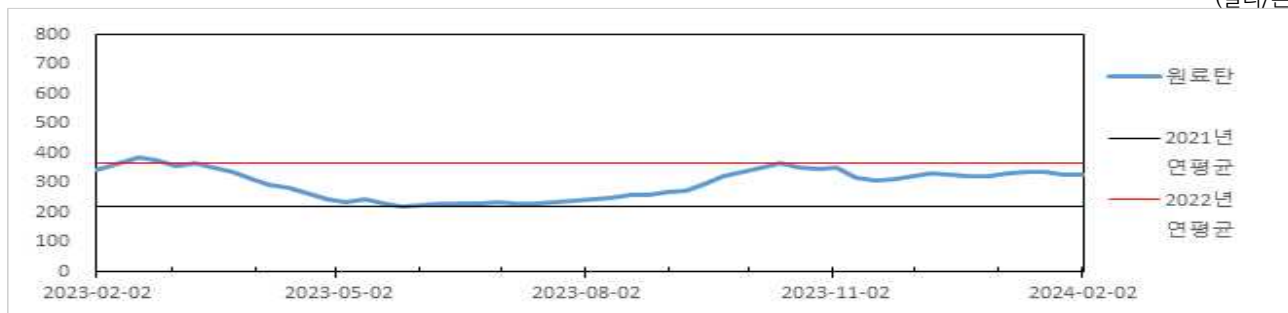


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

원료탄 가격 : 전주 대비 1.3% 하락한 324.6달러/톤 기록

원료탄 가격 추이

(달러/톤)



자료: Clarkson

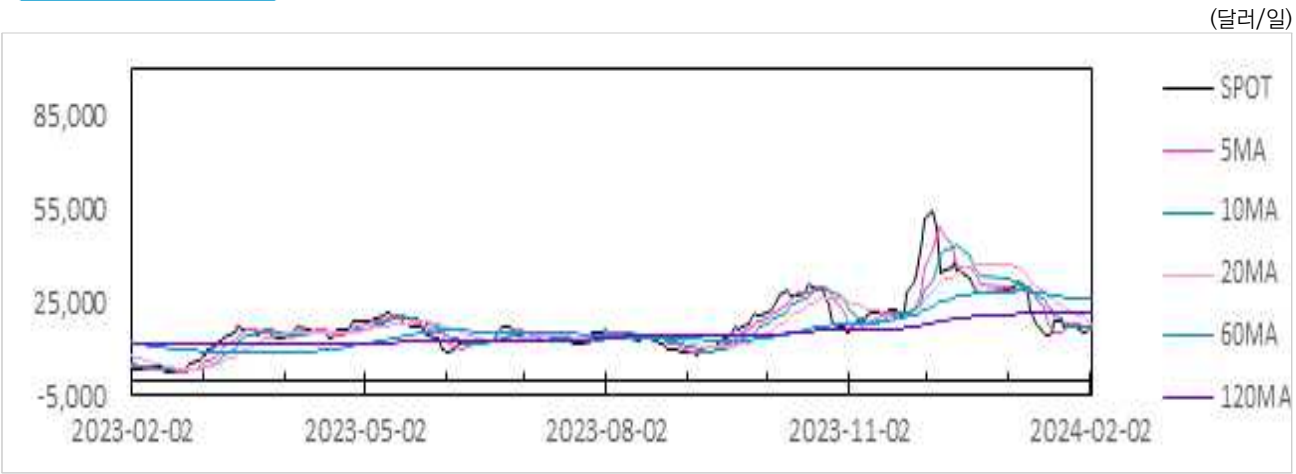


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

I 파나막스선

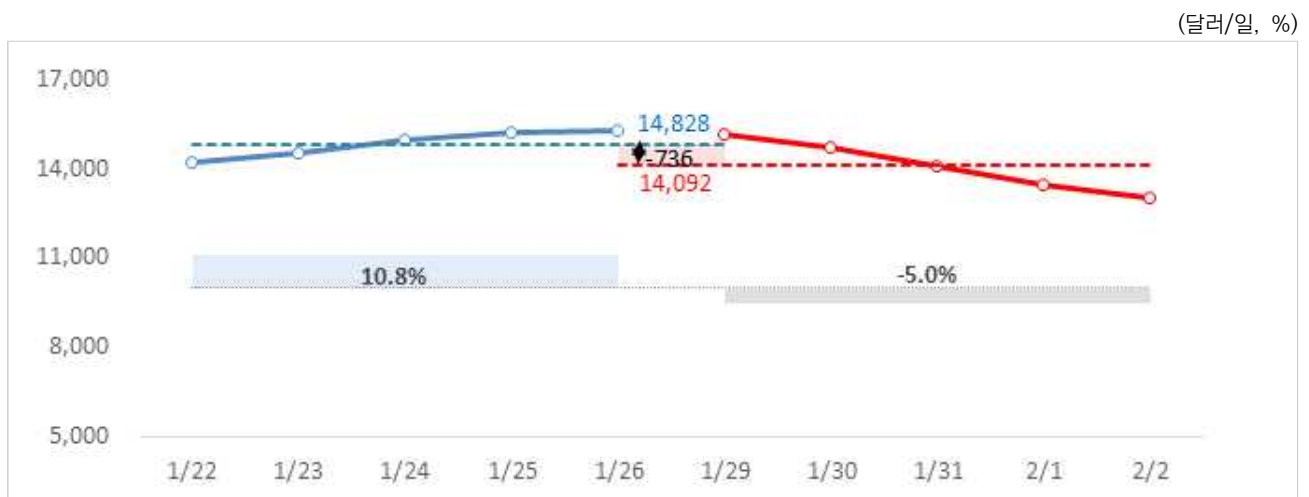
(운임) 전주 대비 12.5% 상승한 14,828달러/일 기록

- 시장에 공급되는 선박수 증가로 인해 운임이 하락함

(동향) 남아공 리차드 베이 석탄 터미널의 연간 수출량 감소

- 외신에 따르면 남아공 리차드 베이 석탄 터미널인 RBCT(Richard Bay Coal Terminal)의 2023년 연간 석탄 수출량은 4,721만 톤으로 1992년 이후 가장 낮은 수준을 기록함. 이는 트랜스넷이 예비 부품 부족과 케이블 도난 등으로 철도 운행에 어려움을 겪어 수출에도 악영향을 미쳤다는 분석됨
- 트랜스넷은 이러한 악영향을 보완하여 올해 광산에서 RBCT까지 최대 6,000만 톤의 석탄을 열차로 운송할 것이라고 밝혔으나, RBCT는 약 5,000만 톤의 석탄을 수출할 것으로 전망함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		1월 5주	1월 4주	전주대비차이		
BPI		1,566	1,648	▼ -82	-5.0	%
스팟운임(5TC)		14,092	14,828	▼ -736	-5.0	%
용선료	6개월	16,875	18,000	▼ -1,125	-6.3	%
	1년	16,250	16,875	▼ -625	-3.7	%
	5년	13,425	13,500	▼ -75	-0.6	%
FFA	'24년 3월물	15,345	15,198	▲ 147	1.0	%
	'24년 2분기물	16,813	17,070	▼ -257	-1.5	%
	'25년	14,024	13,923	▲ 101	0.7	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

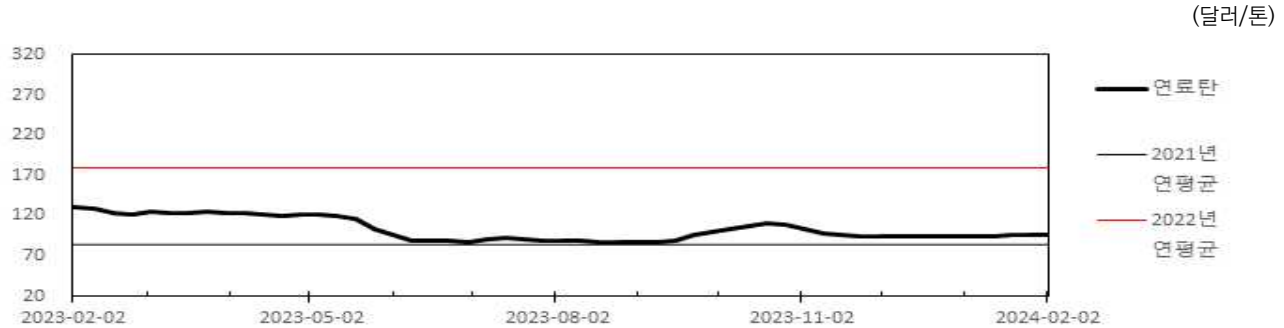
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선-동향분석

■ 연료탄 가격 : 전주 대비 0.3% 상승한 96.2달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



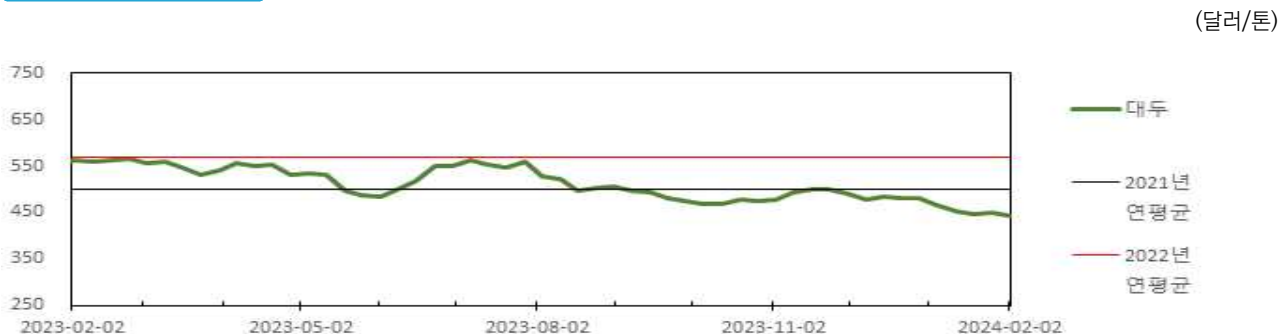
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
1월 2주	94.8	▲	0.3	0.3 %
1월 3주	95.5	▲	0.7	0.7 %
1월 4주	95.9	▲	0.4	0.5 %
1월 5주	96.2	▲	0.3	0.3 %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 대두 가격 : 전주 대비 1.8% 하락한 442.9달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
1월 2주	451.7	▼	-12.7	-2.7 %
1월 3주	446.4	▼	-5.3	-1.2 %
1월 4주	450.9	▲	4.5	1.0 %
1월 5주	442.9	▼	-8.0	-1.8 %

자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

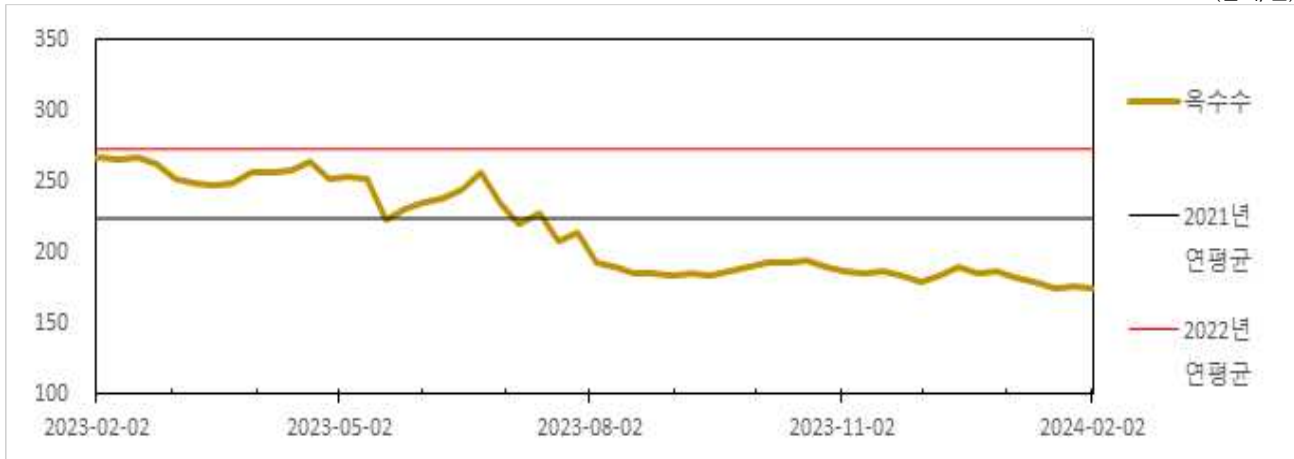


3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 전주 대비 0.7% 하락한 175.3달러/톤 기록

옥수수 가격 추이

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



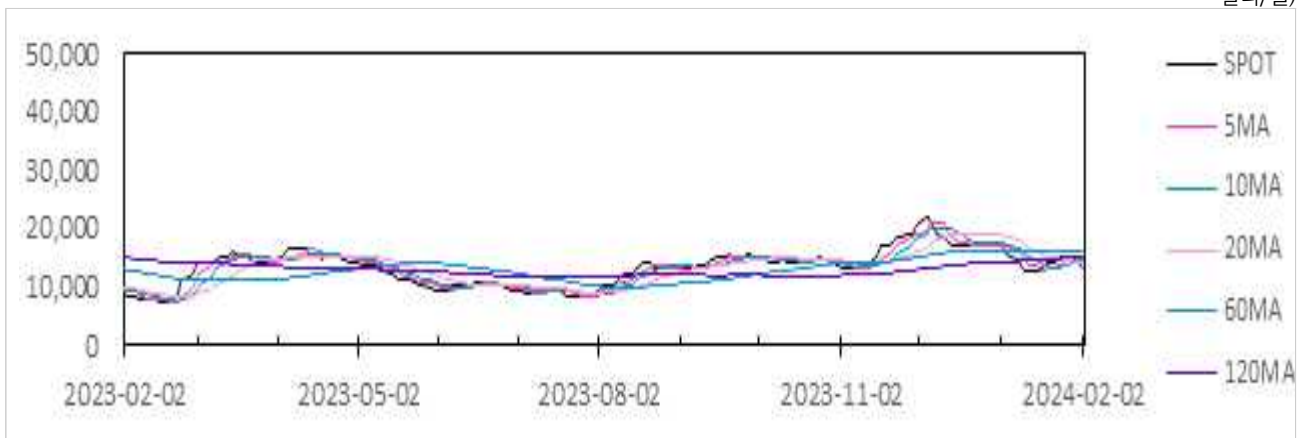
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

구분	옥수수 가격	전주대비차이
1월 2주	179.4	▼ -3.3 -1.8 %
1월 3주	174.7	▼ -4.7 -2.6 %
1월 4주	176.6	▲ 1.8 1.1 %
1월 5주	175.3	▼ -1.3 -0.7 %

3 파나막스선-기술분석

이동평균

달러/일



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

I 수프라막스선

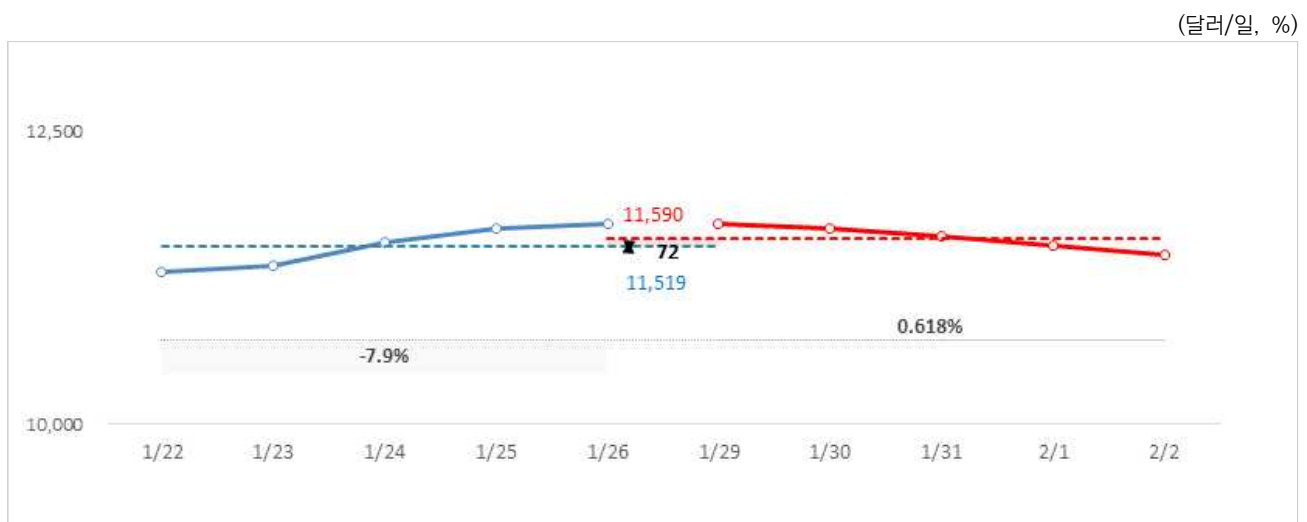
(운임) 전주 대비 0.6% 상승한 11,590달러/일 기록

- 지난주와 유사한 흐름을 보임

(동향) 중국, 몽골산과 러시아산 원료탄의 수입 비중 확대

- 외신에 따르면 중국의 제철용 원료탄 수입량은 올해 1억 1,000만 톤으로 전년(1억톤) 대비 10% 증가할 것으로 전망되나, 주로 몽골산과 러시아산의 비중이 확대될 것으로 예상됨. 올해 중국의 연료탄 수입량은 3억 2,000만 톤으로 전년(3억 7,200만 톤) 대비 약 14% 감소할 것으로 전망됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		1월 5주	1월 4주	전주대비차이	
BSI		1,054	1,047	▲ 7	0.6 %
스팟운임(10TC)		11,590	11,519	▲ 71	0.6 %
용선료	6개월	17,500	18,250	▼ -750	-4.1 %
	1년	16,875	16,875	-	- %
	5년	14,750	14,750	-	- %
FFA	'24년 3월물	13,711	13,032	▲ 679	5.2 %
	'24년 2분기물	14,853	15,052	▼ -199	-1.3 %
	'25년	12,492	12,537	▼ -46	-0.4 %

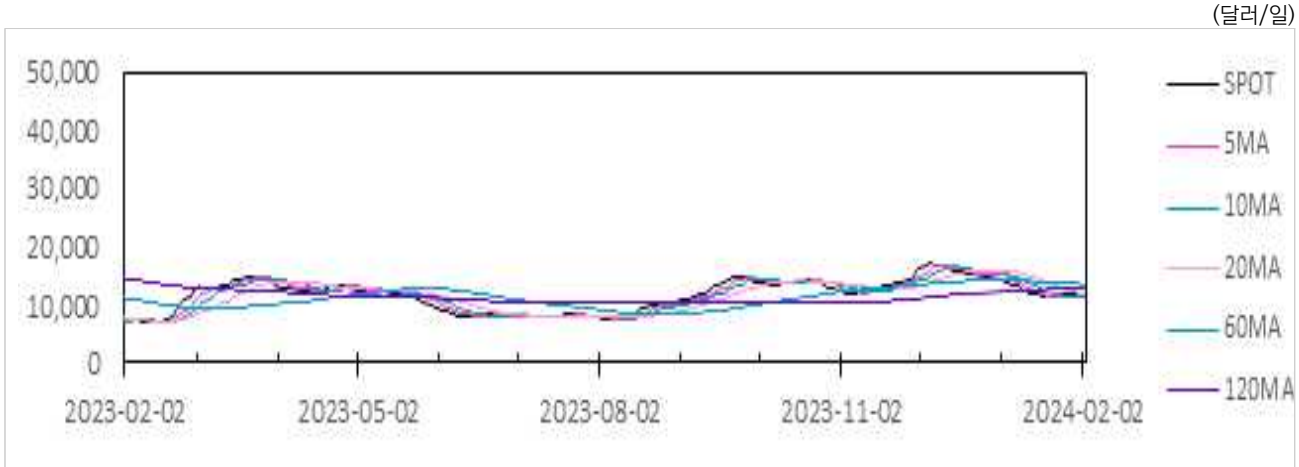
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공,000



3. 컨테이너선

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

1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 전주 대비 38.6p 상승한 2,217.7p를 기록

(운임) 컨테이너 운임 지수는 북미항로 운임이 큰 폭으로 상승하며 종합지수 상승을 견인함

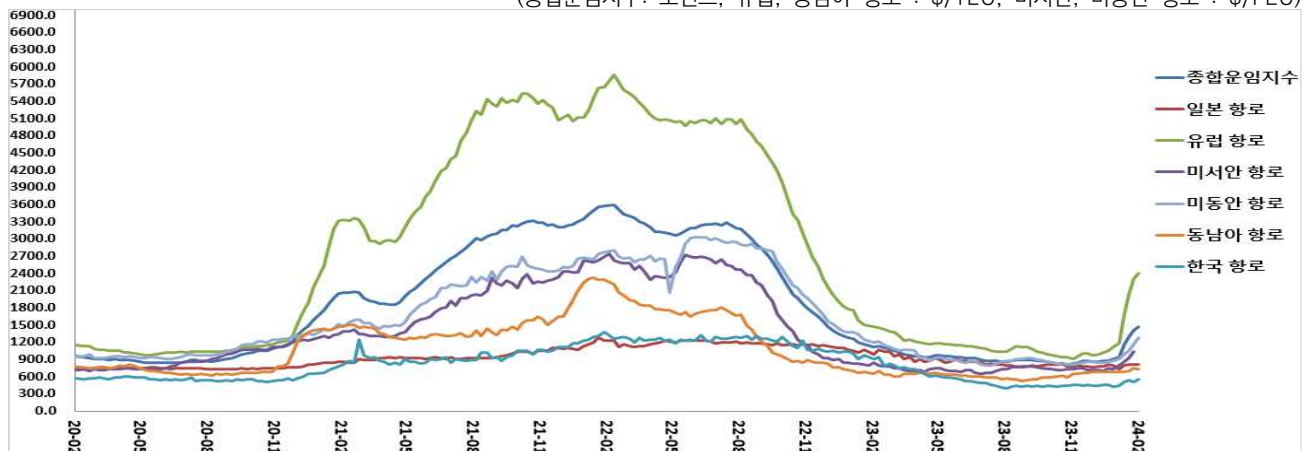
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 유럽을 비롯한 전반적인 운임이 하락세를 이어갔지만, 북미항로 운임이 일괄운임 인상(GRI)을 통해 큰 폭으로 상승함

(현황) 희망봉 우회 항로 서비스 안정화로 북미항로를 제외한 전반적인 운임 하향세 이어가

- 북미항로 운임은 2월1일부 GRI를 통해 인상된 가격이 1~2주차까지 적용 될 것으로 전망되며, 지정학적 문제로 비롯된 항해일수 증가에 따른 공급부족 현상은 중국 춘절 이후 해소될 것으로 전망됨
- 홍해 안정성 위협으로 비롯된 큰 폭의 운임 상승 추세는 최고점에 도달한 것으로 판단됨. 중국 춘절 이후 2~3월은 계절적으로 수요가 부진한 시기로서 크게 상승했던 운임이 하향 안정화될 가능성이 높음

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)

		2월 1주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	2,217.7	38.6	1,896.7	2,239.6	2,147.9	886.9	1,760	1,006
운임	유럽항로	2,723	-138	2,723	3,103	2,917.6	562	2,694	882
	미서안항로	5,005	593	2,775	5,005	4,097.2	1,148	2,553	1,607
	미동안항로	6,652	239	3,931	6,652	5,814.2	2,010	3,559	2,529
	한국항로	157	-2	138	159	149.4	131	238	161.3
	일본항로	302	0	300	302	301.4	306	927	337
	동남아항로	305	-15	259	327	304.0	140	208	173.8

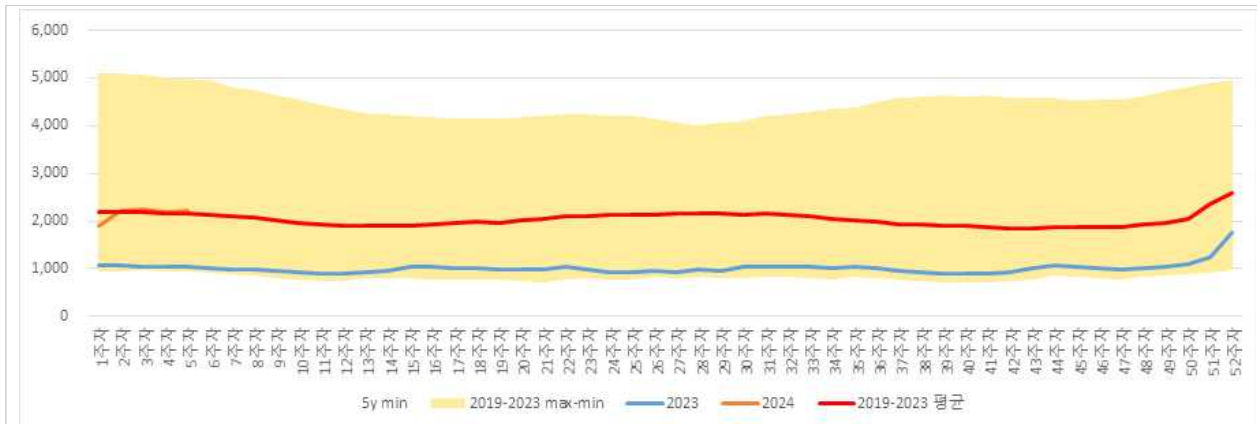
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



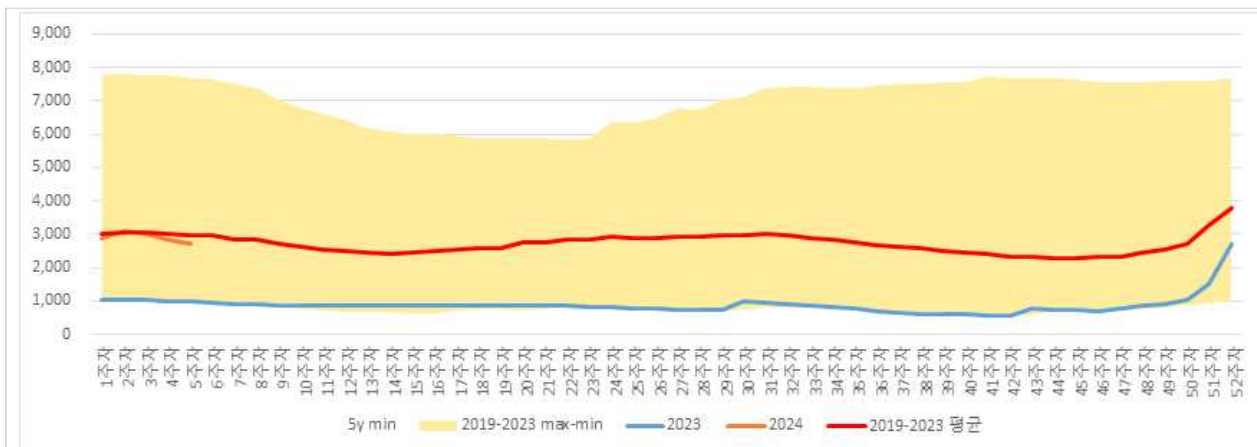
2 운임전망

| 2월 2주('24.2.5~'24.2.9)

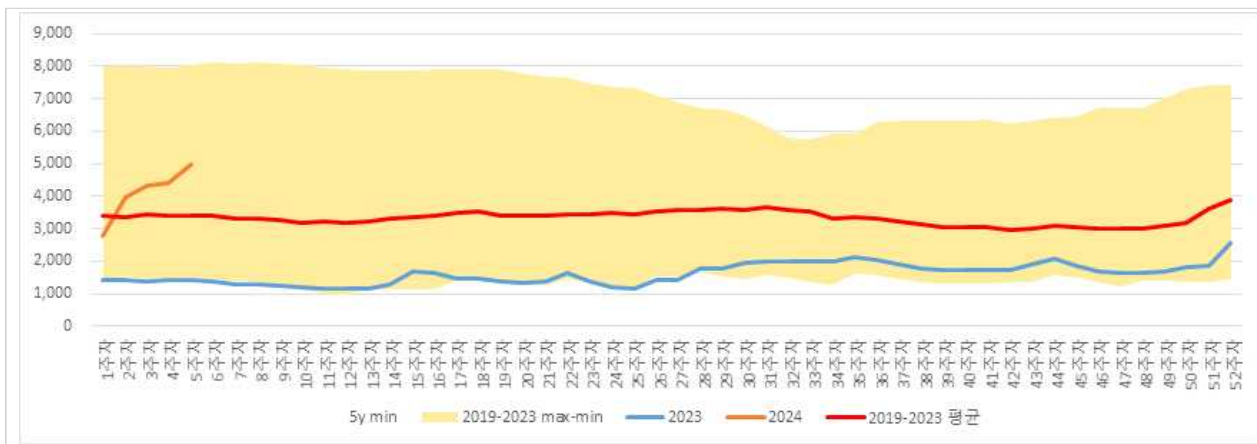
SCFI 지수는 하락할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 하락할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 하락할 것으로 전망





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 금주 유조선 WS는 전주 대비 2.7p 하락한 57.6을 기록함

(운임) 대부분 항로에서 운임지수(WS)가 상승보합세를 보임

(달러/톤)

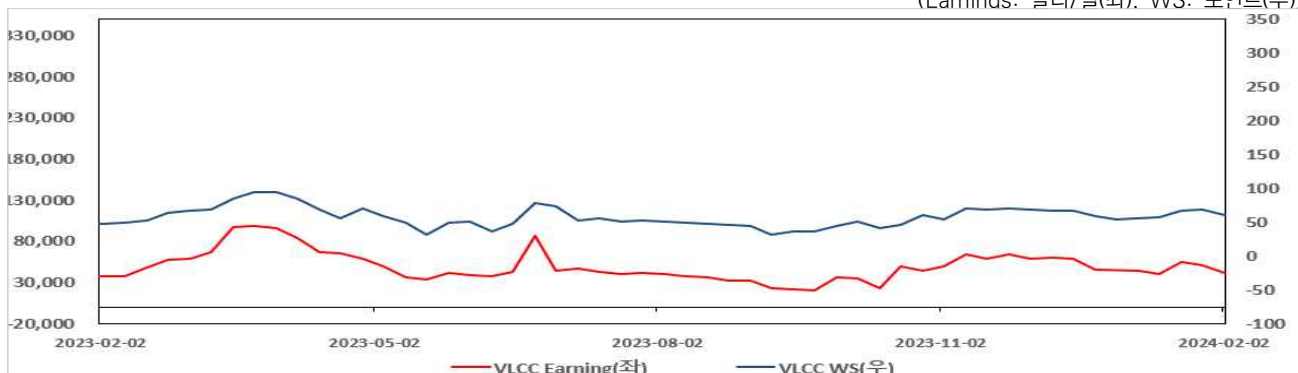
구분	2월 1주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	57.6	▼	2.7	4.8 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	40.0	-	-	- %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	57.5	▲	1.0	1.7 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	59.0	▲	1.0	1.7 %

(동향) 아시아 지역 명절 이전 연초 성수기에 따른 물동량 회복세 보이며 일부 항로 상승 전환

- 유조선 시장은 전주 대비 물동량이 증가세를 보이며 수급 불균형 현상이 일부 해소되면서 상승보합세를 나타냄. 아시아 지역 명절 연휴 전후로 성약 체결이 활발해질 것이라는 기대감이 유입되며 단기적으로는 시장이 개선될 것으로 전망됨
- 블룸버그에 따르면 홍해의 운항 위험성 증가로 인해 원유 해상교역에 차질이 발생하면서 미국에서 아시아로 향하는 원유 선적량이 약 36% 이상 감소한 것으로 밝혀지며 원유시장의 불안정성이 우려됨. 또한 선박 안보 위협으로 가까운 국가에서 원유를 조달하고자 하는 수요가 커지고 있으며, 이는 톤마일을 감소시켜 운임시장에 악영향을 미칠 수 있음. 케이플러 자료에 의하면 1월 기준, 수에즈 운하를 통과한 유조선 통항량은 전년 11월 대비 약 23% 감소한 것으로 분석됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수 :

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		2월 1주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(허물)									
중동-중국 항로(TD3C)	운임지수	58	-3	58	68	62	31	94	57
	평균 수익	33,054	-3,111	27,395	49,640	37,667	2,945	97,526	36,033
VLCC	1년 용선료	45,250	0	45,250	45,250	45,250	36,500	50,000	41,303

자료: Clarkson

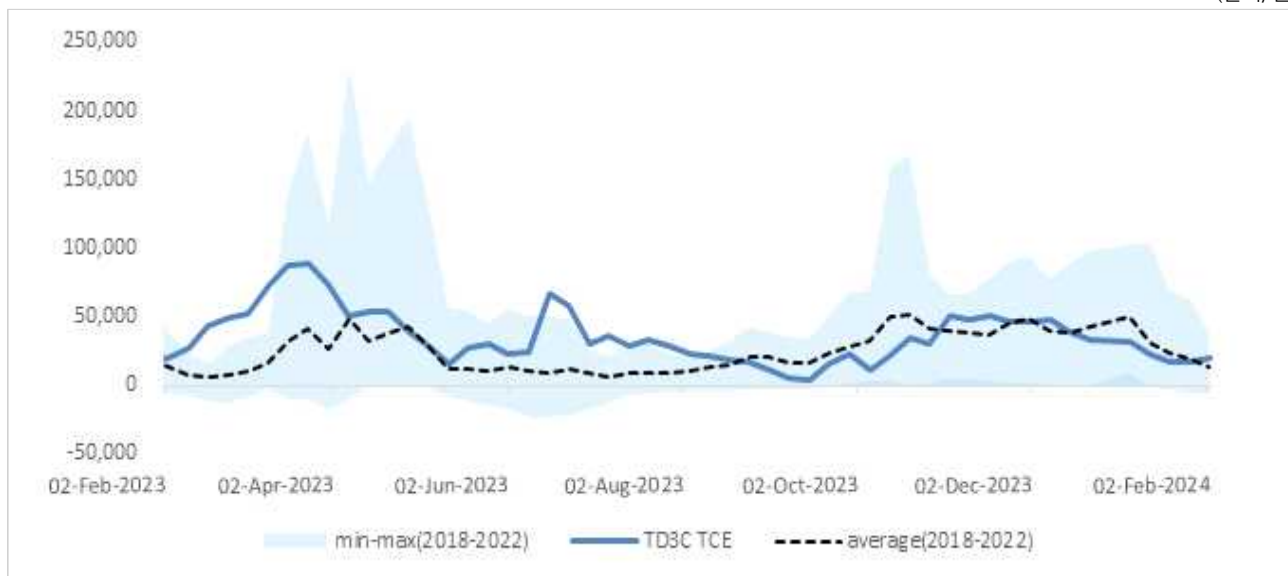


1 유조선-기술분석

중동-중국 항로는 전주 대비 소폭 하락세를 보임

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

(달러/일)

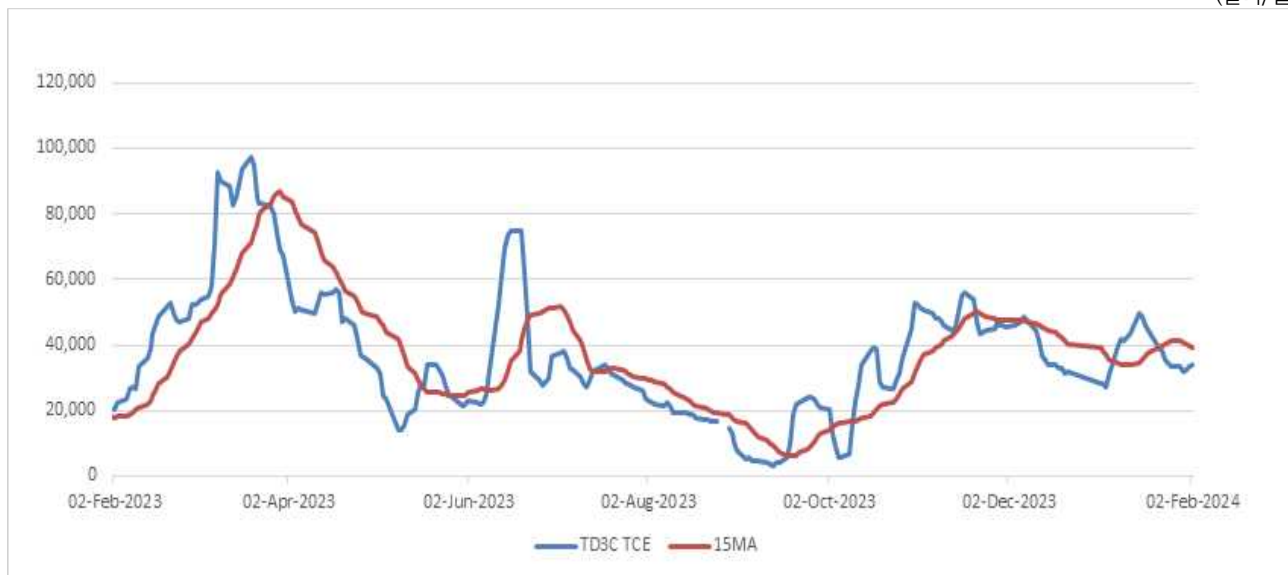


자료: Clarkson

수익 추세선은 전주와 유사한 흐름을 보이며 상승보합세를 나타냄

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

■ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 금주 석유제품선 WS는 전주 대비 41.7p 상승한 347.9를 기록함

(운임) 대부분 항로에서 운임지수(WS)가 대폭 상승세를 보임

(달러/톤)

구분	2월 1주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	347.9	▲	41.7	13.6 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	315.0	▼	35.0	10.0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	360.0	▲	10.0	2.9 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	330.0	-	-	- %

(동향) 물동량 유입과 우회 운항 증가로 운임 급등세 이어갔으나 일부 항로 하방 압력 가해지면서 조정

- 홍해 지정학적 갈등 심화로 석유제품선들의 우회 운항이 지속 발생하면서 석유제품선 시장은 급등세가 연출되었으나 일부 항로에 하락 압력이 나타나면서 소폭 하향 조정세를 보임. 현재 운임 상승으로 석유시장은 미국, 유럽 등 대서양과 걸프만, 동아시아 등으로 양분되어 있으며 지정학적 리스크 해소 여부에 따라 다시 재편될 것으로 예상됨
- 현재 홍해 운항 리스크 증가로 인해 아시아 내 유럽산 나프타 조달이 어려워질 것으로 전망되며 전주 나프타 가격은 2년만에 최고치를 기록함. 블룸버그에 따르면 인도-중동지역 정제시설에서 생산되어 유럽으로 수출되는 경유, 항공유와 아시아로 향하는 유럽산 중유, 나프타가 악영향을 받고 있는 것으로 분석됨. 이로 인해 한국, 인도 등 석유를 수입에 의존하는 국가들이 공급망 다변화에 곤란을 겪을 것으로 예상되면서 소비심리 위축으로 인한 시황 둔화가 우려됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		2월 1주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	348	42	196	348	252	139	266	187
	평균 수익	58,452	9,015	28,295	59,894	39,323	15,516	50,916	29,371
MR	1년 용선료	29,000	1,000	26,750	29,000	27,450	24,000	31,250	26,832

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

자료: Clarkson

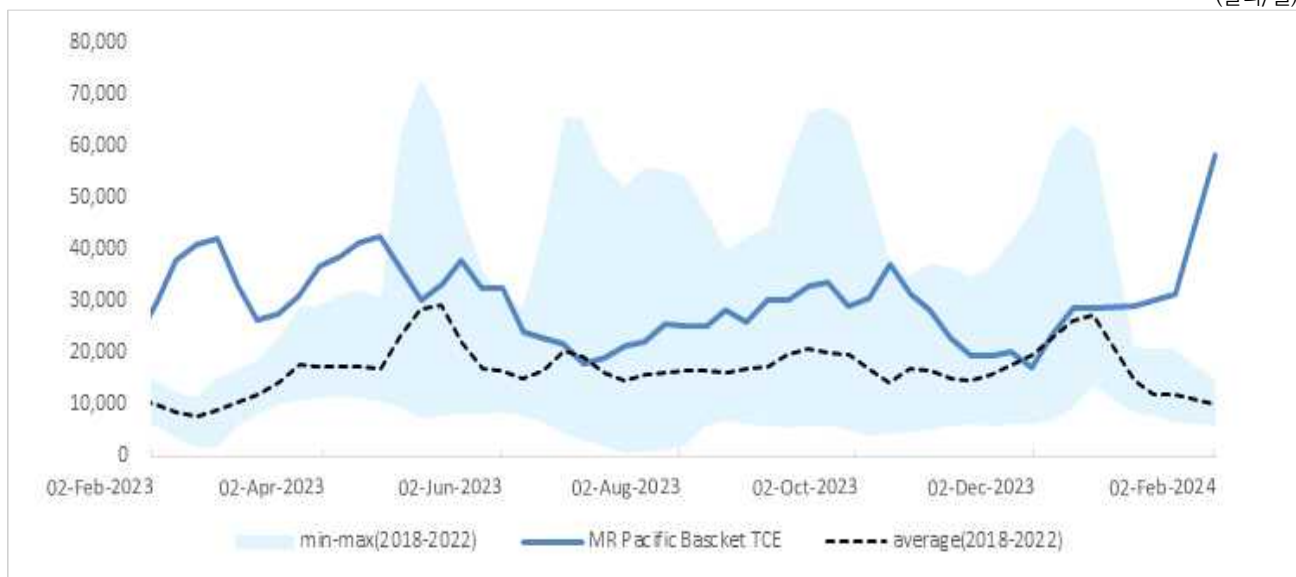


2 석유제품선-기술분석

■ 수익 추세선은 전주 대비 약 30% 수준으로 상승하며 큰 폭의 상승 추세가 지속됨

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)



자료: Clarkson

■ 수익 추세선은 지정학적 리스크로 인한 톤마일 증가로 수익성 향상되면서 지속해서 상승세를 유지 중임

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 29.9p로 전주와 동일함

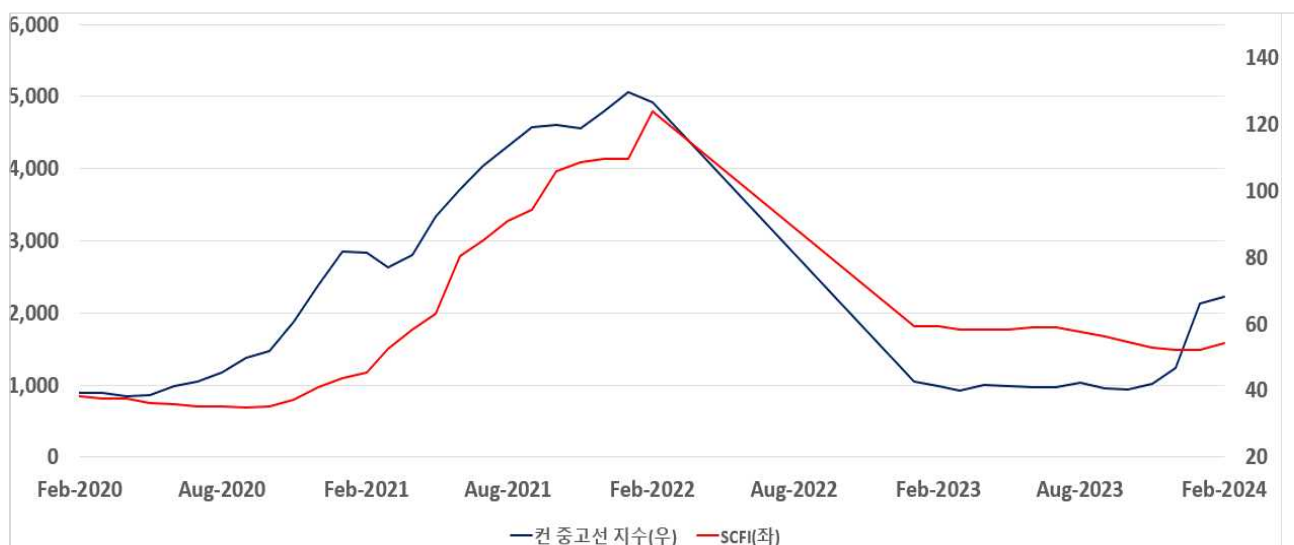
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너 중고선가 지수는 54.27p로 전월 대비 2.21p 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

('24.01.29~'24.02.02)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 건의 중고선 10건 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Tanker	Afra Rossi	2010	115,830	DWT	2024-02-02	45.50	K Tankercilik	Chinese interests
Bulk	Alliance	2012	33,751	DWT	2024-02-02	12.00	Costamare Shipping	Undisclosed interests
Tanker	Front Odin	2010	156,719	DWT	2024-02-02	46.00	Frontline	Greek interests
Bulk	Great Venture	2008	77,283	DWT	2024-02-02	14.00	CMG Invst Dev HK	Chinese interests
Bulk	Guo May	2011	176,536	DWT	2024-02-02	24.85	Foremost Maritime	Clients of Danaos Shipping
Gas C'rier	Irmgard Schulte	2009	20,600	cu.m.	2024-02-02		Schulte Group	Clients of Seahawk Maritime
Tanker	Nissos Anafi	2020	318,953	DWT	2024-02-02	73.50	Okeanis Eco Tankers	Clients of CMB Leasing
Bulk	Matsu Arrow*	2014	55,975	DWT	2024-02-02	22.00	Doun Kisen	Undisclosed interests
Bulk	Western Eyde*	2014	55,816	DWT	2024-02-02	22.00	Doun Kisen	Undisclosed interests
Bulk	Fenda 18	2000	73,288	DWT	2024-02-01	7.00	Fuwan Shpmngt	Chinese interests



6. 주요 해운지표

(2024.02.02. 기준)

주요 해운지표 추이	금주	전주 대비	02월 평균	2024년			2023년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	-	-	-	-	-	
유조선(5년)	VLCC	109	0	108	106	109	108	98	105	100
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	17	0	15	15	17	16	15	21	19

자료: Clarkson

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

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	450	13	450	434	452	444	367	592	471
	Singapore	459	12	459	446	481	456	378	580	470
	Korea	484	7	484	476	497	485	439	583	501
	Hong Kong	485	15	485	462	494	476	421	577	491
VLSFO	Rotterdam	583	23	583	543	583	558	514	631	570
	Singapore	657	21	657	587	657	621	554	705	622
	Hong Kong	680	54	680	620	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)	1,189	-21	1,196	1,189	1,277	1,230	1,253	1,544	1,391
	밀(국제)	600	-1	601	582	616	600	542	792	651

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)									
		11월	12월	1월	2024년 합계	2023년 합계	2022년 합계	2021년 합계	
ASEAN	수출	9,791	9,451			109,153	124,889	108,826	
	수입	6,127	6,496			78,027	82,529	67,705	
NAFTA	수출	12,802	13,078			136,373	130,259	113,907	
	수입	7,254	7,624			85,103	98,901	87,472	
EU	수출	5,800	5,509			74,145	74,413	69,576	
	수입	5,919	6,373			73,009	73,966	71,740	
BRICs	수출	13,662	13,313			154,149	187,108	194,151	
	수입	13,849	12,833			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