

# KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2024년 03월 11일  
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** 지난주 케이프선 운임은 전주 대비 32.7% 상승한 29,365달러/일 기록

**컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 93p 하락한 1,886p 기록

**탱커선** 지난주 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 9.4p 상승한 71.2p를 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

### 컨테이너 시장, 추가적인 위험 요인에 취약

- ▶ 컨테이너 시장은 후티 반군의 선박 공격으로 대부분 선사들이 희망봉 항로 우회를 선택함에 따라 공급과잉 현상이 일부 완화되었으나 여전히 시장 펀더멘탈은 약함
  - 해운 컨설팅 기업 Vespucci Maritime에 따르면 희망봉 항로 우회로 인해 글로벌 공급 능력의 6%가 흡수되어 최근 시장 수급 불균형이 완화됨
  - 또한 지난 코로나19 팬데믹 기간동안 선사들이 대량의 선박을 구매하지 않았다면 현재 상황은 많이 달라졌을 것이라고 덧붙임
- ▶ Vespucci Maritime CEO 옌센(Jensen)은 현재 상황에서 추가적인 위협이 발생한다면 컨테이너 시장은 다시 코로나19 팬데믹 수준으로 돌아갈 수 있다고 언급함
  - 이러한 예로 중동의 위기가 호르무즈 해협으로 확산되거나 다수의 대형 항만에 조직적인 사이버 공격이 일어날 경우 해운시장은 즉시 혼잡 발생이 가능함
  - 또한 선사들의 입장에서 이번 홍해 사태가 과잉 공급으로 인해 큰 폭의 실적 감소가 예상되었던 시기를 벗어날 수 있는 행운을 안겨주었지만 수에즈 항로가 정상화되면 즉시 시장은 침체될 것이라고 덧붙임

자료: <https://www.lloydlist.com/LL1148490/Container-shipping-has-no-capacity-for-another-crisis>

최건우 부연구위원

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

### 홍해 위기, EU 탄소배출권 비용 3배 증가

- ▶ 탄소배출권 데이터플랫폼인 오션스코어(OceanScore)에 따르면 컨테이너 선사들은 희망봉 우회 항로를 선택함에 따라 EU 탄소배출권 비용이 3배 증가할 것으로 전망함
  - 오션스코어는 1만 4천 TEU급 컨테이너선이 아시아-유럽 헤드홀 서비스에서 희망봉 우회 항로를 선택할 경우 약 5,200개의 탄소배출권이 필요할 것으로 추정함
  - 수에즈 운하를 통항하는 기존 아시아-유럽 헤드홀 서비스의 경우 우회 항로의 1/3 수준인 약 1,800개의 탄소배출권이 필요함
- ▶ 오션스코어에서 AIS를 기반으로 분석한 자료에 따르면 희망봉 항로로 우회했을 시 항해 속도는 20노트로서 기존 수에즈 운하를 통항하는 항로의 항해 속도인 16노트 대비 25% 증가한다고 밝힘
  - 이는 선사들이 EU를 오가는 항해에 대해 배출량의 50%를 부과하고 EU 역내 항만 간 환적에 대해 100%를 부과하는 배출권거래제도에 더 많이 노출된다는 것을 의미함

자료: <https://www.tradewindsnews.com/sustainability/red-sea-crisis-triples-eu-carbon-cre>

김병주 전문연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 케이프선 시장, 수익성 개선

- ▶ 석탄 교역량 증가로 케이프선 수익성 지표가 대폭 개선되었으며, 이에 따라 케이프선 S&P 시장 또한 더욱 활발한 거래를 이어갈 전망이다
  - 올해 1분기 케이프선의 중고선가 대비 법인세·이자·감가상각비 차감 전 영업이익(EBITDA) 추정 비율은 25%이며, 2023년 1분기에는 4%, 2022년 1분기에는 10%였다는 점을 고려할 때 수익성이 대폭 개선됨
  - 케이프선 S&P 시장은 올해 1분기 거래량이 24척으로 전년 동기 대비 1척 더 많고, 2022년 상반기 전체 거래량과 같은 수치라는 점에서 올해 역시 지난해에 이어 활발한 S&P 거래가 지속될 것으로 예상됨
- ▶ 세계의 탈탄소화를 향한 노력 중임에도 불구하고 여전히 석탄이 활발히 거래되고 있음
  - 선박중개업체 엑스클루시브(Xclusiv)는 최근 주간 보고서에서 미국은 석탄 생산 및 원료탄 광산 투자를 확대하고 있으며, 미국의 석탄 수입량은 감소했지만 수출량은 지난해 전년 대비 18% 증가했다고 밝힘
  - 중국 역시 신규 석탄 발전소 건설 허가 등 석탄 발전에 대한 투자를 이어가고 있으며, 석탄 생산량은 사상 최고치인 지난해 46억 5,000만톤이며 수입량 역시 전년 대비 50% 증가한 3억 8,630만 톤이었음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/coal-demand-keeps-large-bulkers-in-high-demand/>

최영재 연구원

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

### 건화물선 운임, 단기간 상승세 지속 전망

- ▶ 마린 머니(Marine Money)에 참여한 토론자들은 홍해 위기와 파나마 운하 통행 제한으로 인한 혼란이 지속되면서 건화물 운임이 상승했으며, 이러한 단기간 상승세가 지속될 가능성을 언급함
  - 캐나다 선사인 노르빅 해운(Norvic Shipping) 측은 향후 건화물 운임이 등락을 거듭하며 25%~30% 더 상승할 것이라는 예상을 제시했으며, 다른 선사들 역시 최소 10% 이상의 상승 여지가 있다고 전망함
  - 토론자 대부분은 운임 상황에 대해서 이미 정점에 도달하였거나 정점에 매우 가까운 상태라고 언급하였으며, 홍해 위기 등의 지정학적 혼란과 건화물선 신조량 부족이 운임 상승의 원인이라고 지목함
- ▶ 건화물선의 신조 주문량이 증가하고 있으나, 건조 야드가 부족한 상황으로 당분간 건화물선의 선가 강세가 지속될 것으로 전망함
  - 최근 몇 개월 간 건화물선 신조 주문량은 증가했지만, 건화물선보다 큰 컨테이너선 등의 대형 선박들이 대부분의 야드를 차지하고 있어 신조 건화물선 공급이 부진하여 건화물 선박 가격이 상승한다는 의견이 제시됨
  - 파키스탄 선사인 토미니 그룹(Tomini Group) 측은 현재 건화물선 재판매(resale) 가격이 신조선가보다 높은 상황이라 지적하면서 건화물선 신조선가가 하락하지 않을 것이라는 의견을 제시하였음

자료: <https://www.lloydlist.com/LL1148472/Dry-bulk-rates-have-room-to-rise>

최영재 연구원

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



## 1. 주간뉴스

### OPEC, 인도 원유 공급 및 정유 부문 투자가 확대될 것이라 예상

- ▶ 지난해 50%였던 인도의 석유수출국기구(OPEC) 원유 수입 비중은 인도와 OPEC의 중동 회원국들과의 지리적 근접성으로 인해 향후 수십 년간 증가할 것이라고 예상됨
  - 러-우 전쟁 이후 저렴한 러시아산 원유와의 경쟁으로 인도의 OPEC 원유 수입 비중은 2022년 약 65%에서 2023년 약 50%로 감소하였으며, 업계 소식통에 따르면 올해 1월에는 54%로 나타났음
  - 그러나 하이탐 알 가이스(Haitham Al Ghaiss) OPEC 사무총장은 OPEC 중동 회원국과 인도 간 지리적 거리가 가깝기 때문에 인도의 OPEC 원유 수입 비중이 향후 수십 년간 증가할 것으로 예상한다고 밝혔음
- ▶ 인도의 원유 수요 및 정제시설 규모가 확대될 것이라고 예측되는 가운데, OPEC 회원국의 많은 국영 석유 회사들이 인도의 정유 부문에 투자할 계획임
  - OPEC은 인도 원유 수요가 2045년에는 현재의 2배 이상인 1,170만 배럴/일 수준일 것이라 예측하였고, 인도는 정제시설 규모를 현재 약 5백만 배럴/일에서 2030년까지 9백만 배럴/일로 확장할 계획임
  - 하이탐 알 가이스 OPEC 사무총장은 인도의 경제 성장이 지속됨에 따라 OPEC 회원국들의 인도 정유 부문 투자가 이루어질 예정이므로 인도의 발전에 OPEC 회원국의 역할이 확대될 것이라고 언급함

자료: <https://www.reuters.com/markets/commodities/opec-expects-share-indian-oil-imports-rise-again-2024-03-06/>

최영재 연구원

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

### 중국석유화공, 아랍에미리트 정유시설 인수를 위해 협상 중

- ▶ 로이터(Reuters)에 따르면, 중국석유화공(Sinopec)은 아랍에미리트의 푸자이라(Fujairah) 항에 위치한 정유시설을 인수하기 위해 스위스의 몽포트 그룹(Montfort Group)과 협상을 진행 중임
  - 몽포트 그룹에 따르면, 세계 3위의 벵커유 허브인 아랍에미리트 푸자이라 항만에 위치한 해당 정유시설의 원유 처리량은 65,000배럴/일이며, 저유황 벵커유 3,000만 배럴/년 이상을 공급 및 판매 가능한 시설임
  - 세계 최대 정유 회사인 중국석유화공은 벵커유 시장에서의 글로벌 입지를 확장하려는 계획을 추진하고 있으며, 그 계획의 일환으로 작년에 진입한 아랍에미리트 푸자이라 시장에서의 교두보를 마련할 목적임
- ▶ 중국석유화공은 지난해 세계 1위 벵커유 허브인 싱가포르에 성공적으로 진출한 바 있으며, 올해는 해당 정유시설 인수를 통해 세계 3위의 벵커유 시장인 푸자이라에서 판매 및 생산 기반을 확보할 것으로 기대됨
  - 중국석유화공은 최근 중국의 경제성장 둔화 및 전기차의 급속한 확산으로 국내 수요가 감소함에 따라, 지난해 세계 최대의 벵커유 허브인 싱가포르에 성공적으로 진출하여 현재 싱가포르 3위의 벵커유 업체를 운영 중임
  - 지난해 중국석유화공은 푸자이라 항에서 벵커유 거래를 위해 두바이에 사무실을 열었지만 벵커유 거래 면하는 없는 상태로, 이번 거래가 성사되면 푸자이라 시장에서 판매 및 생산을 위한 발판을 마련할 것으로 보여짐

자료: <https://www.reuters.com/markets/commodities/montfort-talks-with-sinopec-uae-fuel-oil-facility-sale-sources-say-2024-03-06/>

최영재 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	3월 1주						
	주간평균운임	전주대비차이			'24년 4월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	33,746	▲ 4,382	14.9	%	34,607	▲ 4,899	16.5 %
파나막스선 5TC (달러/일)	16,383	▲ 1,641	11.1	%	19,768	▲ 1,862	10.4 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	14,355	▲ 757	5.6	%	16,442	▲ 779	5.0 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI ▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



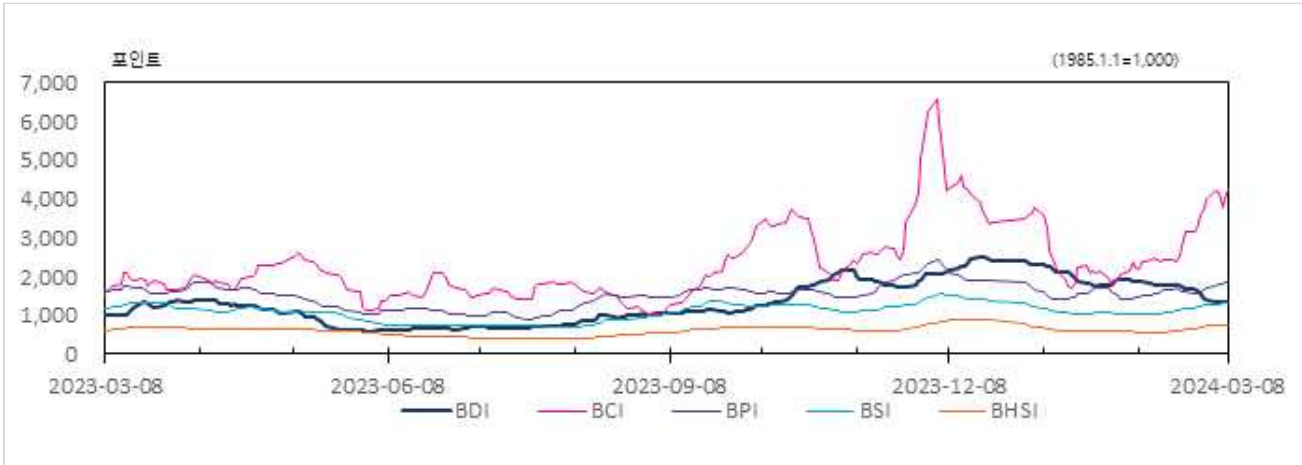
자료: Clarkson, Baltic Exchange





2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		3월 1주	전주 대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) <sup>1)</sup>									
선형별 운임	운임지수 BDI	2,272	▲ 247	530	3,346	1,378	965	3,369	1,934
	케이프(5TC)	33,746	▲ 4,382	2,246	21,814	11,848	2,505	38,169	16,177
	파나막스(5TC)	16,383	▲ 1,641	7,277	16,669	12,276	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	14,355	▲ 757	6,874	14,703	10,928	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	13,584	▲ 1,261	7,763	12,703	10,317	11,941	32,166	21,337
1년 용선료	케이프	32,000	▲ 1,375	13,750	25,125	17,161	12,250	31,500	21,406
	파나막스	19,000	▲ 375	12,050	18,750	15,202	15,250	30,750	22,072
	수프라막스	18,375	▼ -125	12,438	18,625	15,131	14,375	33,250	22,832
	핸디	14,500	- -	9,750	15,500	12,512	12,375	29,000	20,387
건화물선 시장(FFA)									
		'24년 4월물		'24년 2분기물		2025년물		2026년물	
		3월 1주	전주 대비	3월 1주	전주 대비	3월 1주	전주 대비	3월 1주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	34,607	▲ 4,899	32,942	▲ 3,028	21,756	▲ 253	20,393	▲ 93
	파나막스(5TC)	19,768	▲ 1,862	19,422	▲ 711	14,676	▼ -362	13,825	▼ -89
	수프라막스(10TC)	16,442	▲ 779	16,103	▲ 53	12,813	▼ -181	12,169	▼ -21
	핸디(7TC)	15,443	▲ 1,350	14,672	▲ 255	12,295	▼ -68	11,855	▲ 2

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



2 시장동향

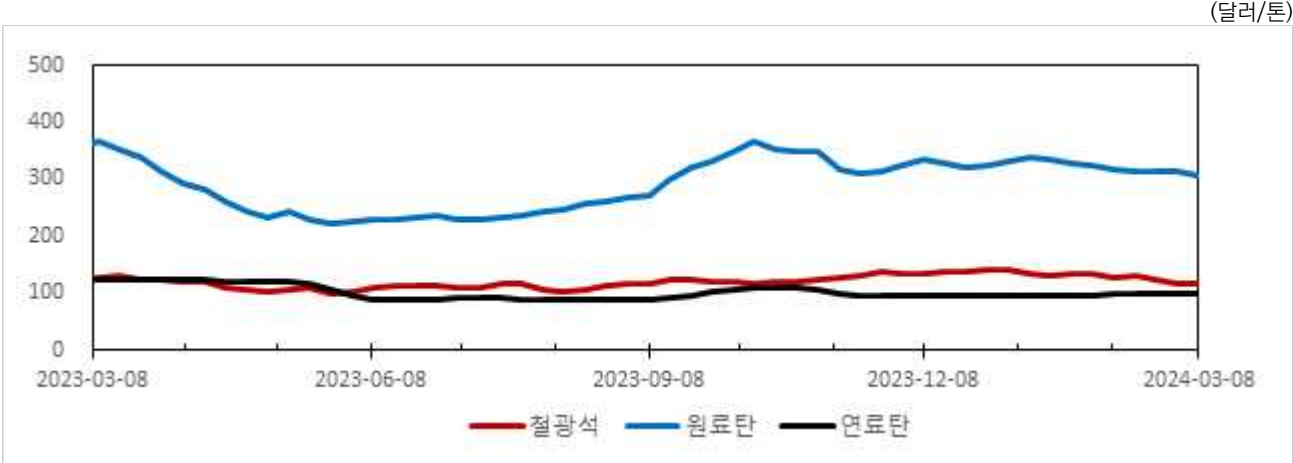
원자재 가격

(달러/톤)

구분	2024년		전주 대비 차이				2023년			
	3월 1주	전주 대비					3월 1주	연평균	최저	최고
철광석	117.5	117.0	▲	0.5	0.4	%	125.0	119.9	117.1	122.7
원료탄	305.2	312.3	▼	-7.1	-2.3	%	357.2	305.4	303.6	307.3
연료탄	99.3	99.3	▲	0.1	0.1	%	124.7	135.6	134.2	136.9
대두	423.0	416.9	▲	6.1	1.5	%	555.8	519.7	460.2	573.9
옥수수	165.4	161.9	▲	3.5	2.2	%	251.6	259.8	258.9	260.6

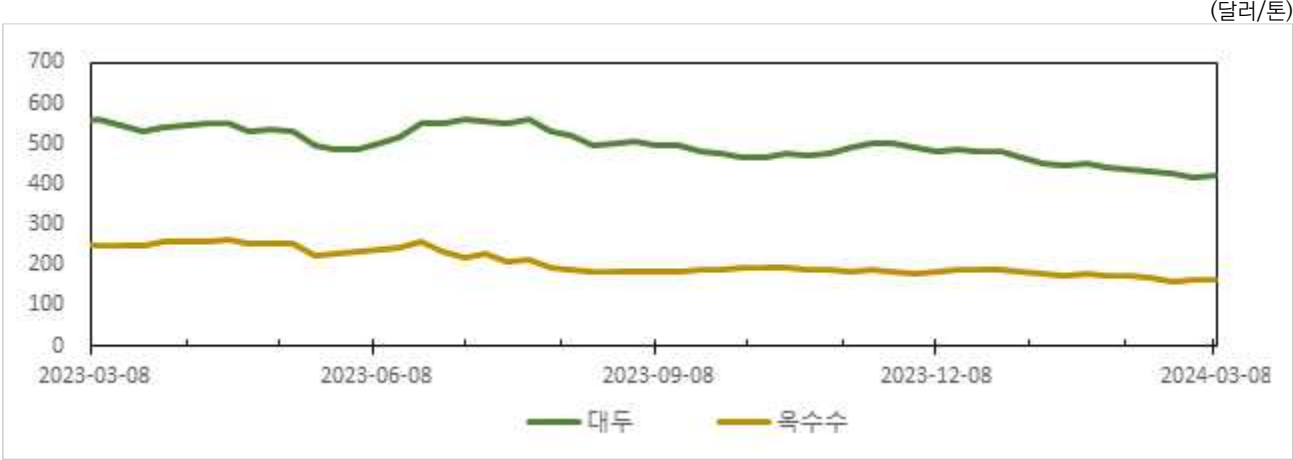
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)      ▲ 상승    ▼ 하락    - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



## 3 케이프선-동향분석

## I 케이프선

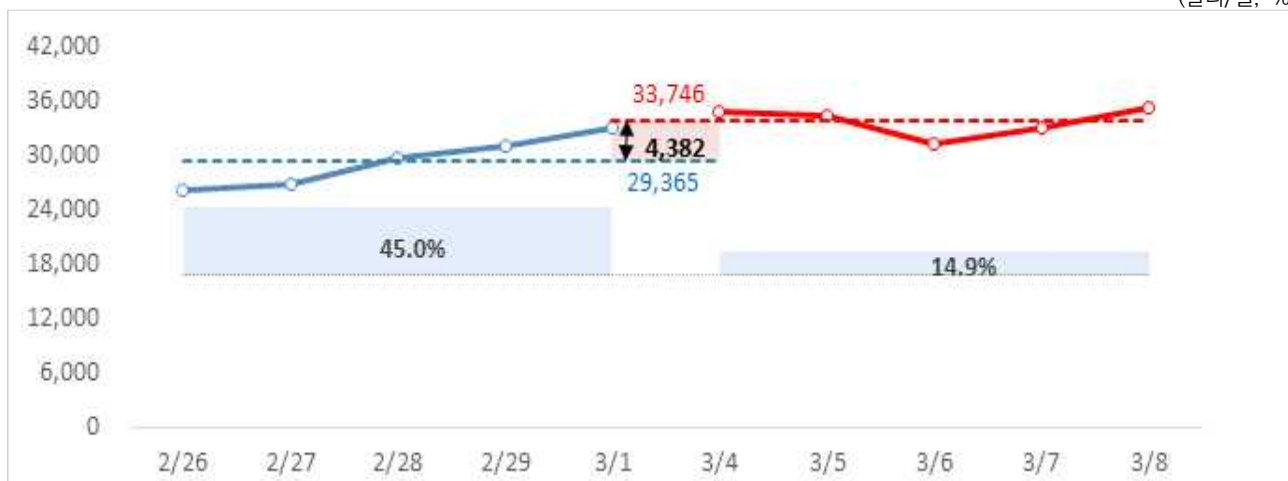
(운임) 케이프선 운임이 전주(2월 4주) 대비 14.9% 상승한 33,746달러/일을 기록함

(동향) 중국 정부, 전인대에서 온건한 정책 기조 유지 시사

- 외신 등에 따르면 중국의 전국인민대표대회(전인대)에서 올해 중국의 경제 성장률 목표치가 5% 내외로 발표됨. 주목할 점은 초창기 특별국채가 4년 만에 발행될 예정이며, 지방정부의 특별채 한도 확대와 부동산 시장의 안정적 발전을 추진하겠다는 내용이 정부공작보고에 포함되었다는 점임. 특히 부동산 투기와 관련한 문구가 5년 만에 삭제되었음
- 이 같은 소식에 시장의 기대 심리가 일정 부분 회복되었으나, 여전히 부정적인 평가가 나오고 있음. 전문가들은 중국의 5% 내외 경제 성장 목표에 대해 지저 효과를 고려할 때 더 큰 규모의 경기 부양책을 필요로 하며, 이는 현실을 감안했을 때 쉽지 않다는 평가임. 다만, 올해를 시작으로 몇 년에 걸쳐 발행될 예정인 '초창기 특별국채'가 목표치 달성에 중요한 역할을 할 것으로 보고 있음

## 최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

## 케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	3월 1주	2월 4주	전주대비차이	
BCI	4,069	3,541	▲ 529	14.9%
스팟운임(5TC)	33,746	29,365	▲ 4,382	14.9%
용선료	6개월	39,500	▲ 2,750	7.5%
	1년	32,000	▲ 1,375	4.5%
	5년	22,500	▲ 375	1.7%
FFA	'24년 4월물	29,708	▲ 4,899	16.5%
	'24년 2분기물	29,914	▲ 3,028	10.1%
	'25년	21,503	▲ 253	1.2%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

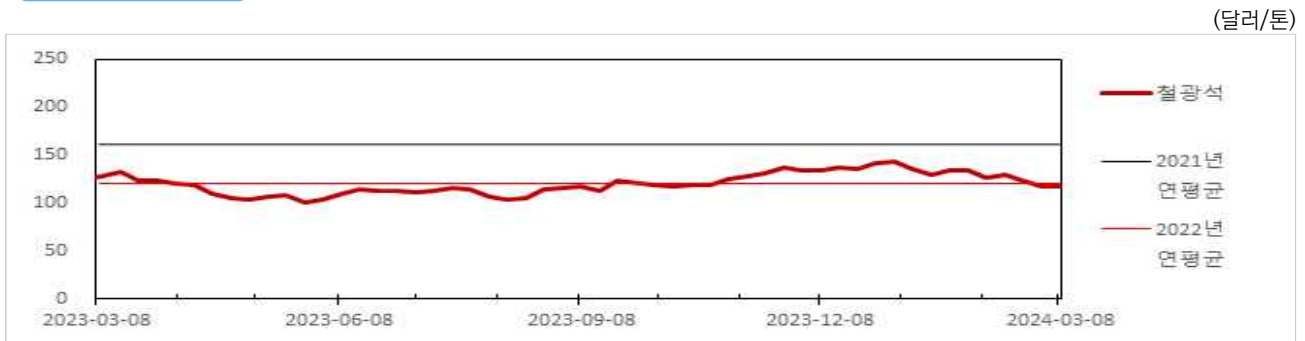




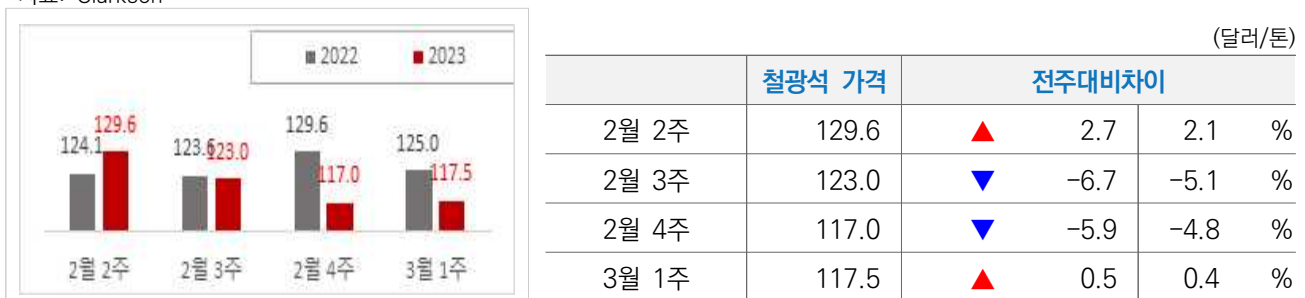
### 3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 0.4% 상승한 117.5달러/톤 기록

철광석 가격 추이



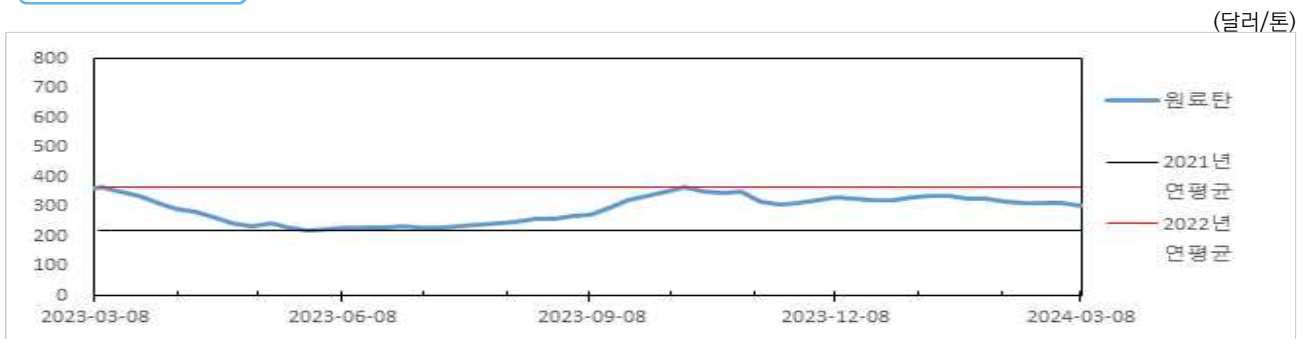
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 2.3% 하락한 305.2달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

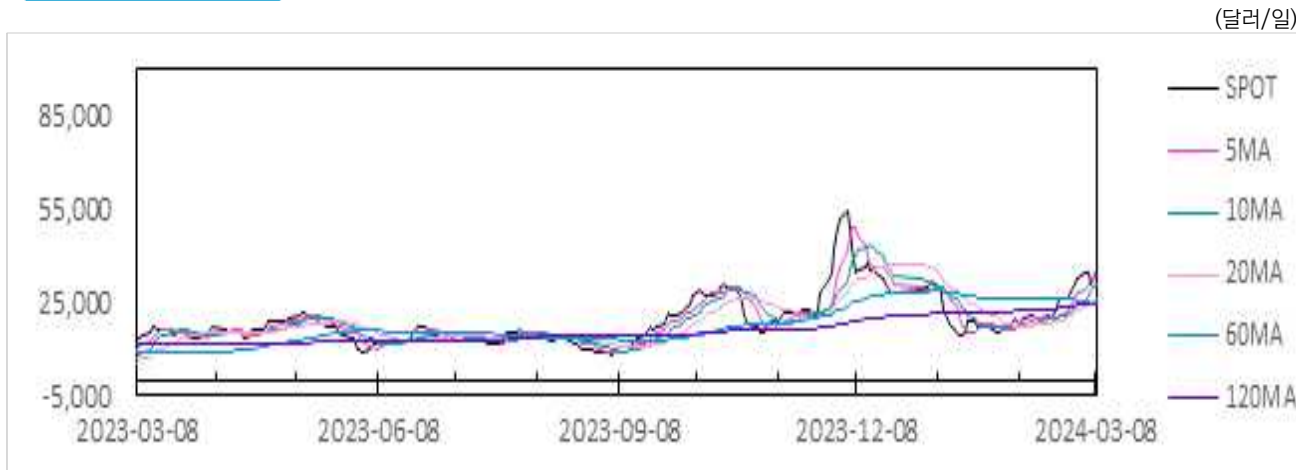


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



## 3 파나막스선-동향분석

## I 파나막스선

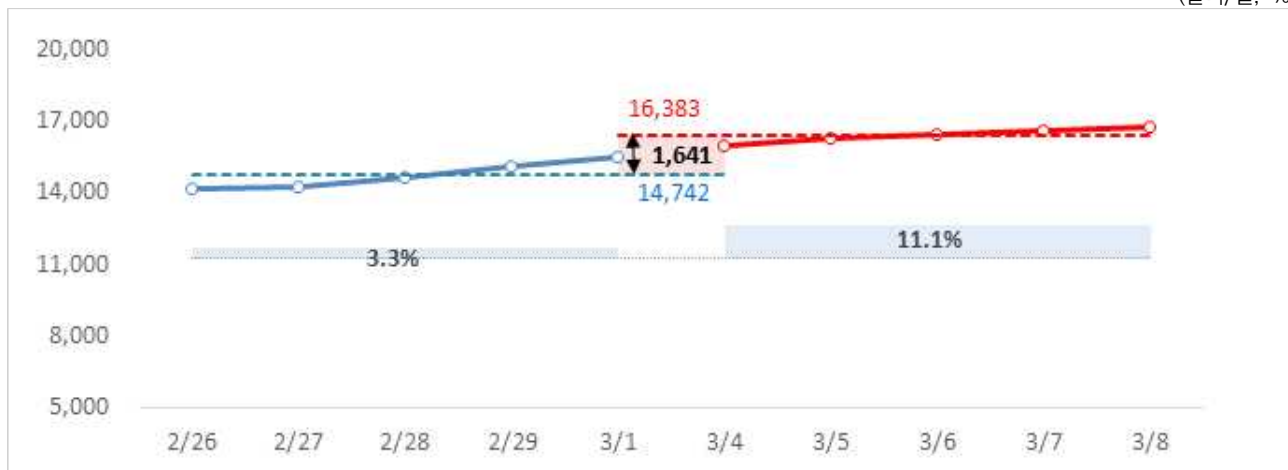
(운임) 전주 대비 11.1% 상승한 16,383달러/일 기록

(동향) 인도네시아, 밀에 대한 수입 수요 증가

- 외산에 따르면 인도네시아가 사료 수요 증가로 인해 밀 수입량을 늘리고 있음. 곡물 수입업자들은 최근 이상 기후 현상으로 옥수수 수확량이 감소해 국내 동물 사료 공급 현상에 직면하자, 부족분을 상쇄하기 위해 밀 수입을 확대하고 있음
- 인도네시아는 세계에서 세 번째로 큰 밀 수입국으로 호주, 캐나다, 미국 등에서 밀을 수입함. 최근 몇 주 동안 인도네시아 곡물 수입업자들은 우크라이나와 러시아로부터 약 30만 톤의 저품질 밀을 구매함. 일반적으로 수입 계약은 2~3개월 전에 체결하지만, 사료 부족의 시급함으로 인해 급하게 수입을 진행하고 있는 것으로 보임
- 인도네시아 현지 옥수수 가격은 톤 당 550~600달러 선에 거래되고 있지만, 수입 사료 밀은 톤당 260~270달러 선에 거래되고 있음

## 최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

## 파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	3월 1주	2월 4주	전주대비차이		
BPI	1,820	1,638	▲	182	11.1 %
스팟운임(5TC)	16,383	14,742	▲	1,641	11.1 %
용선료	6개월	19,750	▲	1,000	5.3 %
	1년	19,000	▲	375	2.0 %
	5년	14,400	▲	25	0.2 %
FFA	'24년 4월물	19,768	▲	1,862	10.4 %
	'24년 2분기물	19,422	▲	711	3.8 %
	'25년	14,676	▼	-362	-2.4 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

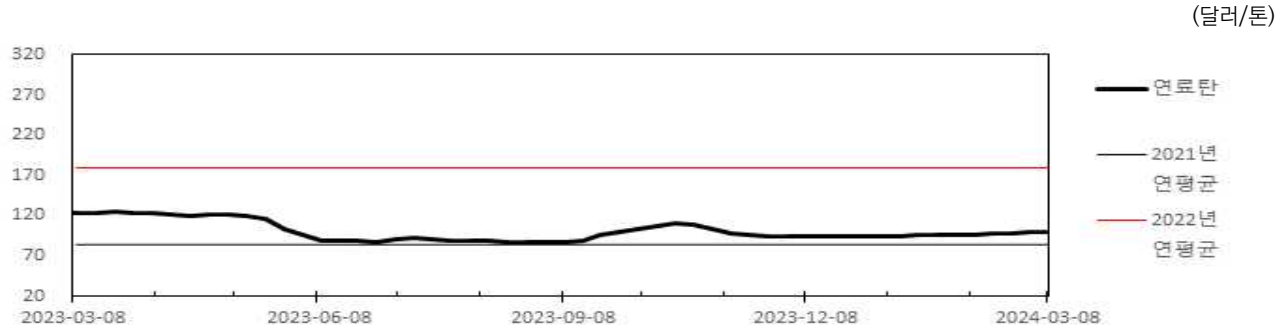
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



### 3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주와 같은 99.3달러/톤 기록

#### 연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
2월 2주	97.2	▲	0.1	0.1 %
2월 3주	97.4	▲	0.2	0.2 %
2월 4주	99.3	▲	1.9	1.9 %
3월 1주	99.3	-	-	- %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 1.5% 상승한 423.0달러/톤 기록

#### 대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
2월 2주	432.4	▼	-5.7	-1.3 %
2월 3주	424.4	▼	-8.0	-1.8 %
2월 4주	416.9	▼	-7.6	-1.8 %
3월 1주	423.0	▲	6.1	1.5 %

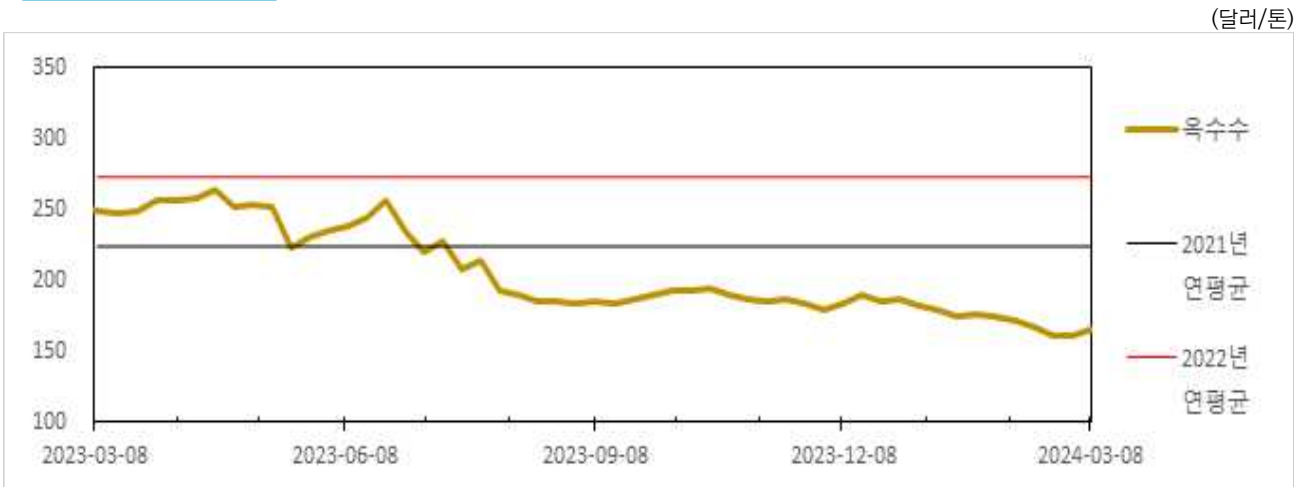
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선-동향분석

옥수수 가격 : 전주 대비 2.2% 상승한 165.4달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



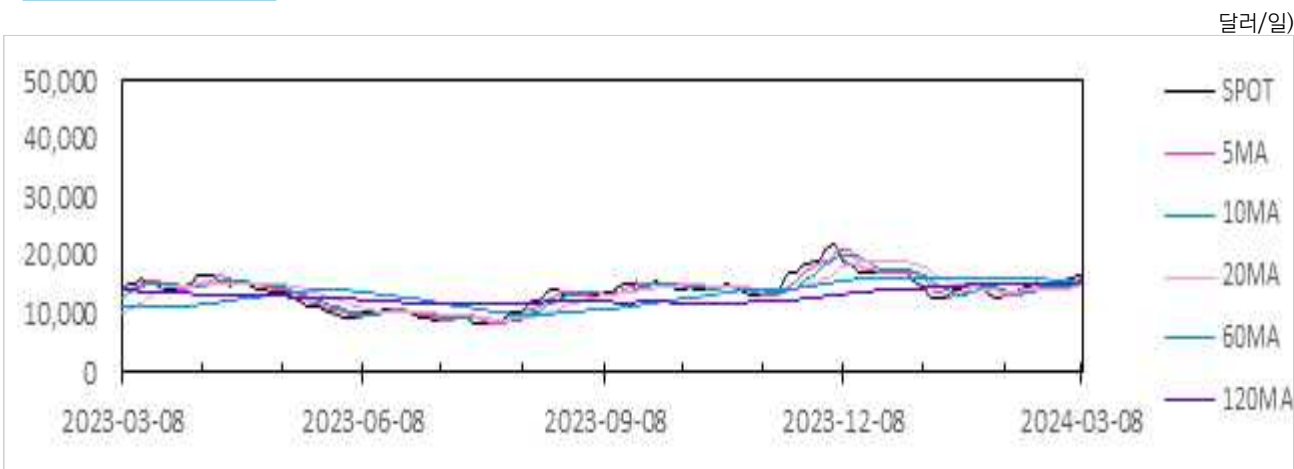
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
2월 2주	166.9	▼ -4.6	-2.7	%
2월 3주	161.0	▼ -5.9	-3.6	%
2월 4주	161.9	▲ 1.0	0.6	%
3월 1주	165.4	▲ 3.5	2.2	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공





3 수프라막스선-동향분석

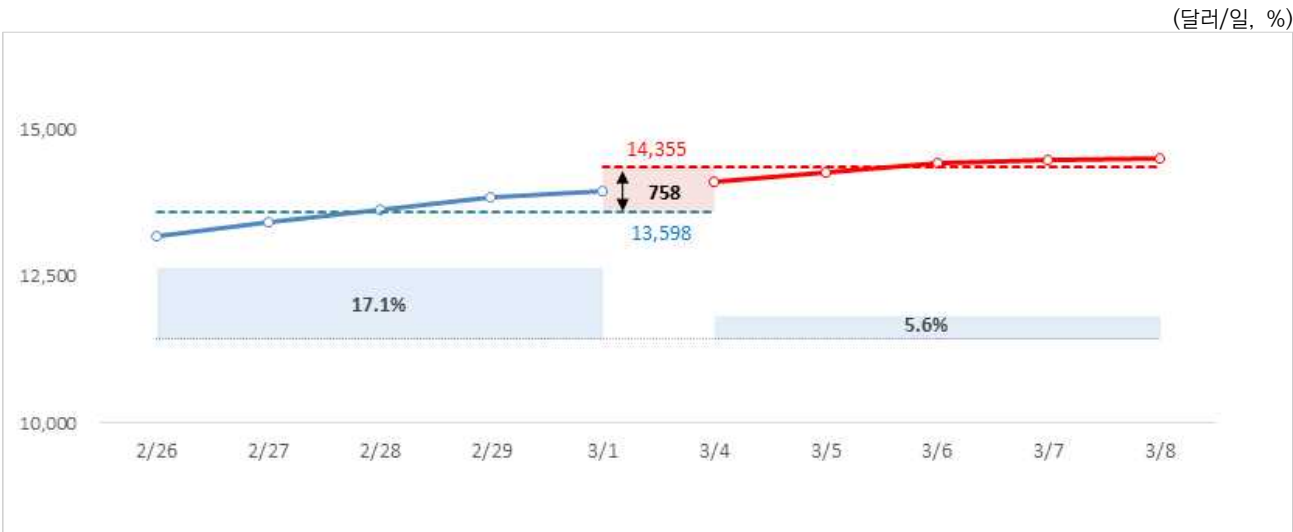
수프라막스선

(운임) 전주 대비 5.6% 상승한 14,355달러/일 기록

(동향) 인도 석탄 생산량 증가

- 외신에 따르면 인도의 석탄 생산량이 상당한 증가세를 보이고 있음. 2월 한 달간의 석탄 생산량은 9,660만 톤으로 전년(8,638만 톤) 대비 11.83% 증가한 것으로 나타남. 인도석탄공사(CIL, Coal India Limited)가 7,476만 톤의 석탄을 생산해 전년(6,878만 톤) 대비 8.69% 증가함. 한편 2024년 회계연도 기준으로 인도의 석탄 생산량은 전년 동기(7억 8,539만 톤) 대비 12.14% 증가한 8억 8,072만 톤을 기록함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		3월 1주	2월 4주	전주대비차이	
BSI		1,305	1,236	▲ 69	5.6 %
스팟운임(10TC)		14,355	13,598	▲ 757	5.6 %
용선료	6개월	19,500	20,000	▼ -500	-2.5 %
	1년	18,375	18,500	▼ -125	-0.7 %
	5년	14,750	14,750	- -	- %
FFA	'24년 4월물	16,442	15,663	▲ 779	5.0 %
	'24년 2분기물	16,103	16,050	▲ 53	0.3 %
	'25년	12,813	12,993	▼ -181	-1.4 %

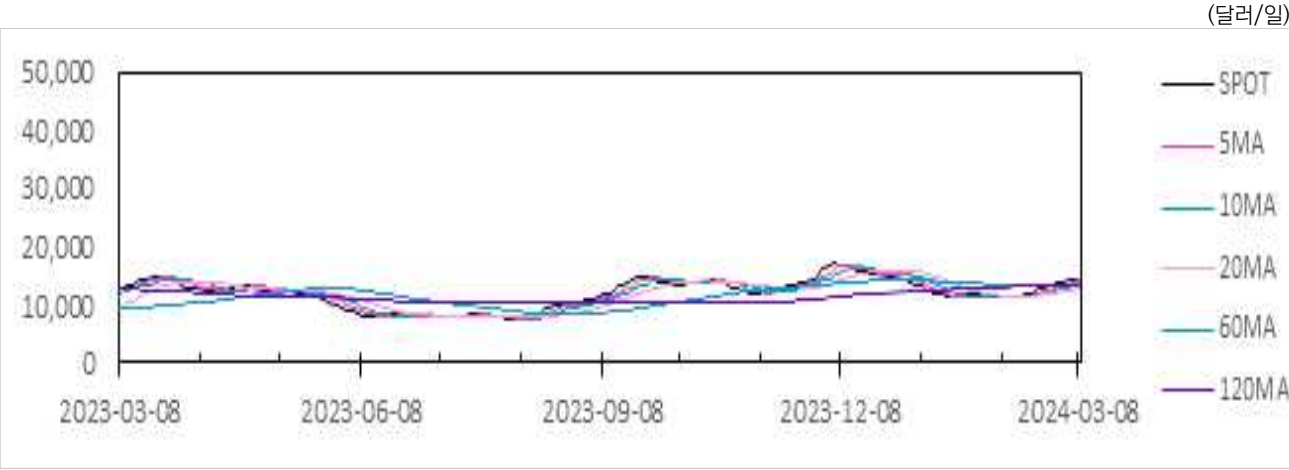
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 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 93p 하락한 1,886p를 기록

(운임) 컨테이너 운임 지수는 일부 인트라 항로를 제외한 대부분의 항로에서 운임이 하락함

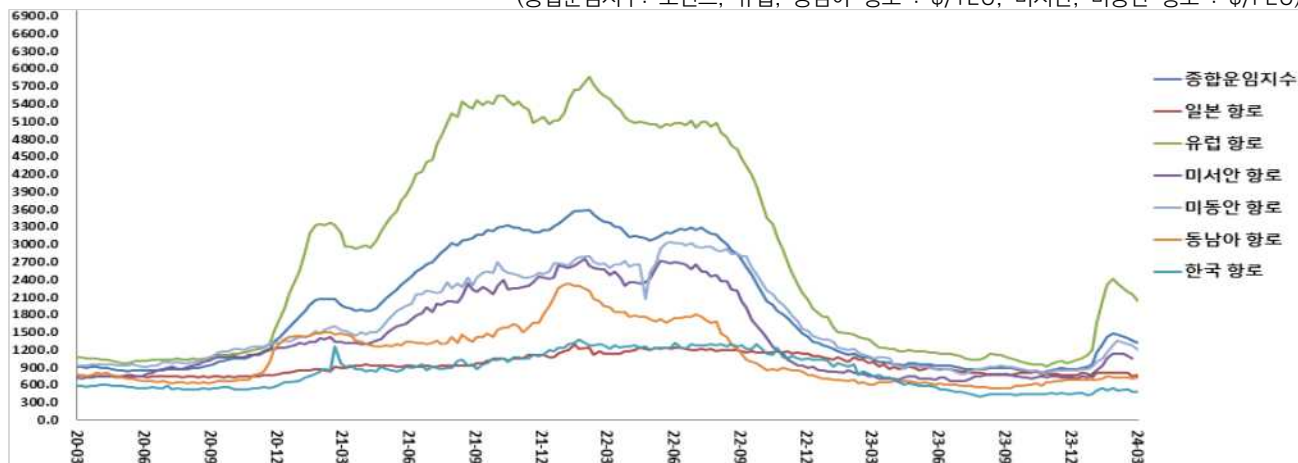
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 지난주에 이어 전반적인 항로 운임이 하락한 가운데 주차에 따라 선사 간 투입 선복량이 크게 차이가 나고 있어 일부 선사별 운임 간극이 큰 것으로 파악됨

(현황) 중국발 수요 부진으로 인해 일부 선사를 필두로 운임 할인폭이 커지는 등 경쟁이 심화되고 있음

- 아시아-유럽 항로 운임은 희망봉 우회로 인한 실질 공급 상쇄요인이 있음에도 불구하고 여전히 부진한 수요로 인해 운임은 지속해서 하락추세를 보임
- 아시아-북미 항로 운임 또한 춘절 이후 지속적인 수요 약세로 운임이 하락하는 가운데 3월 중순 이후 중국 선사의 신규서비스 개설이 예정되어 있어 하락세가 가팔라질 가능성이 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)

		03월 2주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	1,886	-93	1,886	2,240	2,098	887	1,760	1,006
운임	유럽항로	2,134	-143	2,134	3,103	2,684	562	2,694	882
	미서안항로	4,039	-223	2,775	5,005	4,257	1,148	2,553	1,607
	미동안항로	5,608	-139	3,931	6,652	5,889	2,010	3,559	2,529
	한국항로	148	-5	138	159	151	131	238	161
	일본항로	302	0	300	302	302	306	927	337
	동남아항로	278	-7	259	327	298	140	208	173.8

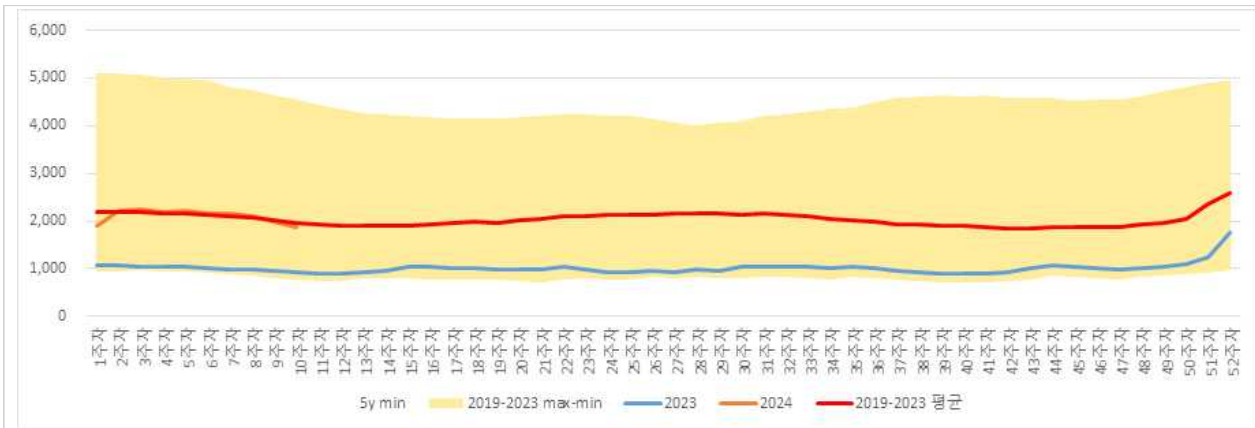
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



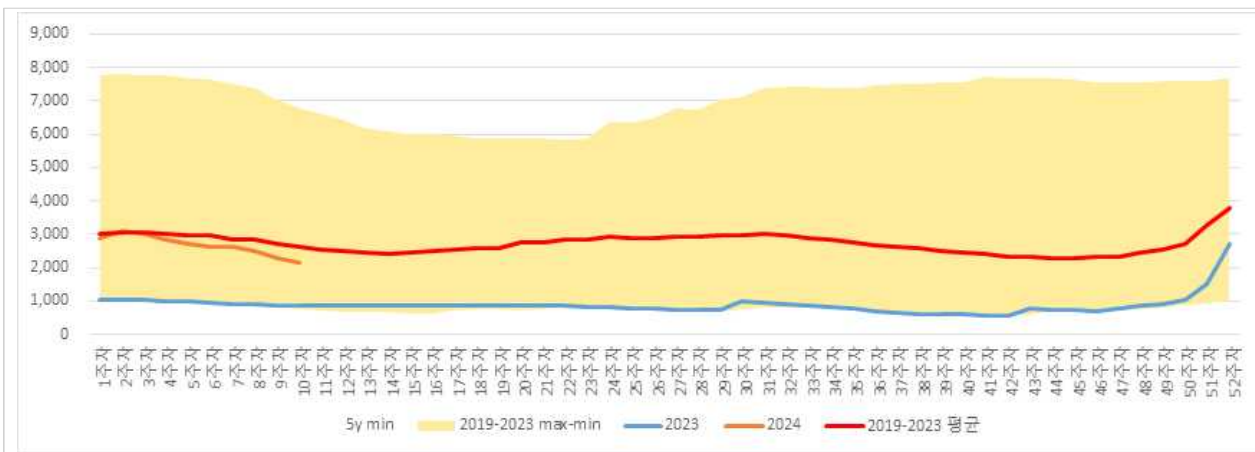
2 운임전망

| 3월 3주('24.3.11~'24.3.15)

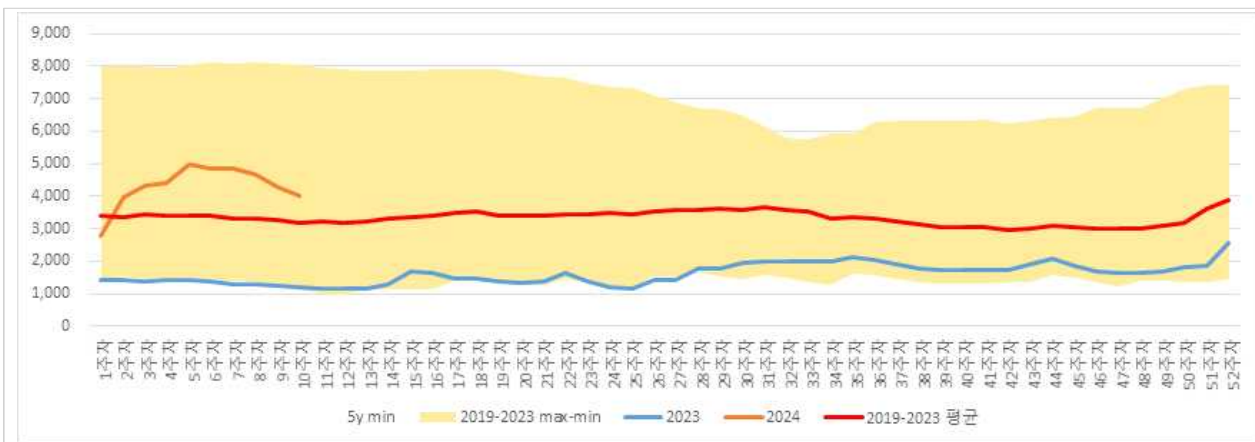
SCFI 지수는 하락할 것으로 전망



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

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 금주 유조선 WS는 전주 대비 9.4p 상승한 71.2를 기록함

(운임) 대부분 항로에서 운임지수(WS)가 상승세를 보임

(달러/톤)

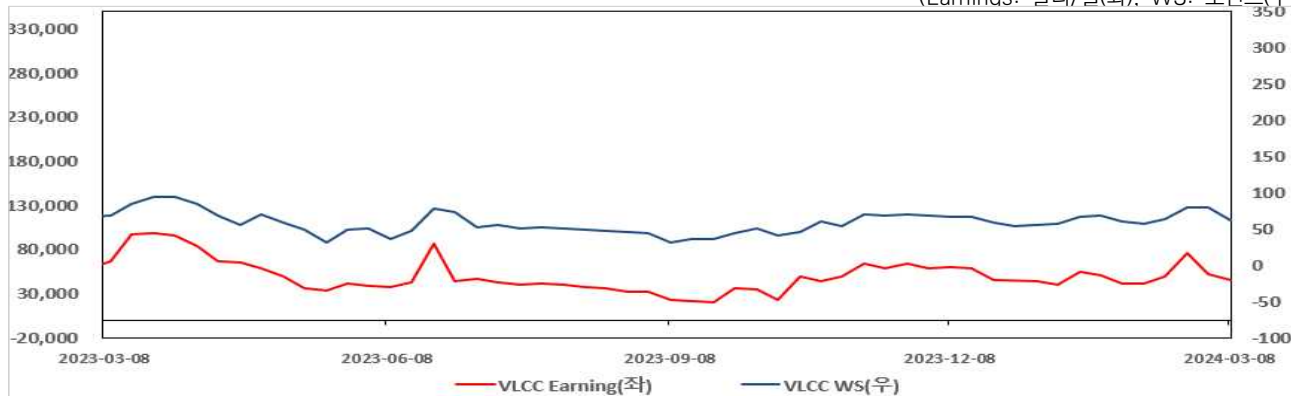
구분	3월 2주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	71.2	▲	9.4	15.2 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	42.5	▲	5.0	13.3 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	69.0	▲	8.0	13.1 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	71.0	▲	7.5	11.8 %

(동향) 유조선 시장, 전주 대비 상승 반등했으나 뚜렷한 상승 동력 부재로 약보합세 지속될 것으로 전망

- 유조선 시장은 주 초반 성약활동이 증가하며 전주 대비 상승 반등했으나, 여전히 본격적인 수요 개선세는 미미한 것으로 보임. 현재 미국이 러시아에 대해 추가 제재에 돌입하며 지난 해 10월 이후 40여척 이상의 유조선을 제재 리스트에 등록했으며, 미국의 제재 강화로 러시아는 더 큰 할인폭을 적용하여 자국산 원유를 수출하고 있는 것으로 알려짐
- S&P 글로벌에 따르면 중국의 원유 수입은 24년 1월, 2월 두 달간 하루 평균 약 1080만 배럴을 기록한 것으로 파악됨. 이는 23년 12월 하루 평균 수입량인 약 1144만 배럴 대비 5.7% 하락한 수치로, 중국의 원유 수요 둔화 현상이 지속되고 있는 것으로 분석되면서 유조선 시장도 당분간 부진한 흐름이 이어질 것으로 전망됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수 :

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

## 유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		3월 2주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	71	9	58	80	67	31	94	57
항로(TD3C)	평균 수익	48,139	10,212	27,395	74,778	42,870	2,945	97,526	36,033
VLCC	1년 용선료	48,500	0	45,250	48,500	46,225	36,500	50,000	41,303

자료: Clarkson



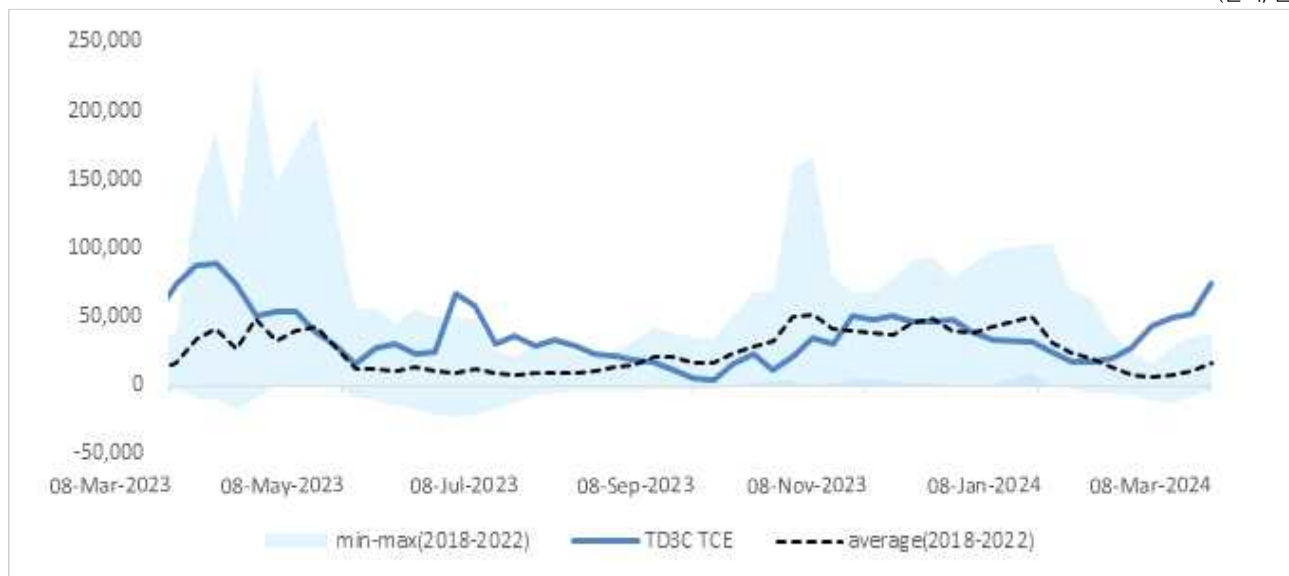


## 1 유조선-기술분석

중동-중국 항로는 전주 대비 약 27% 수준으로 상승세를 보이며 반등함

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

(달러/일)

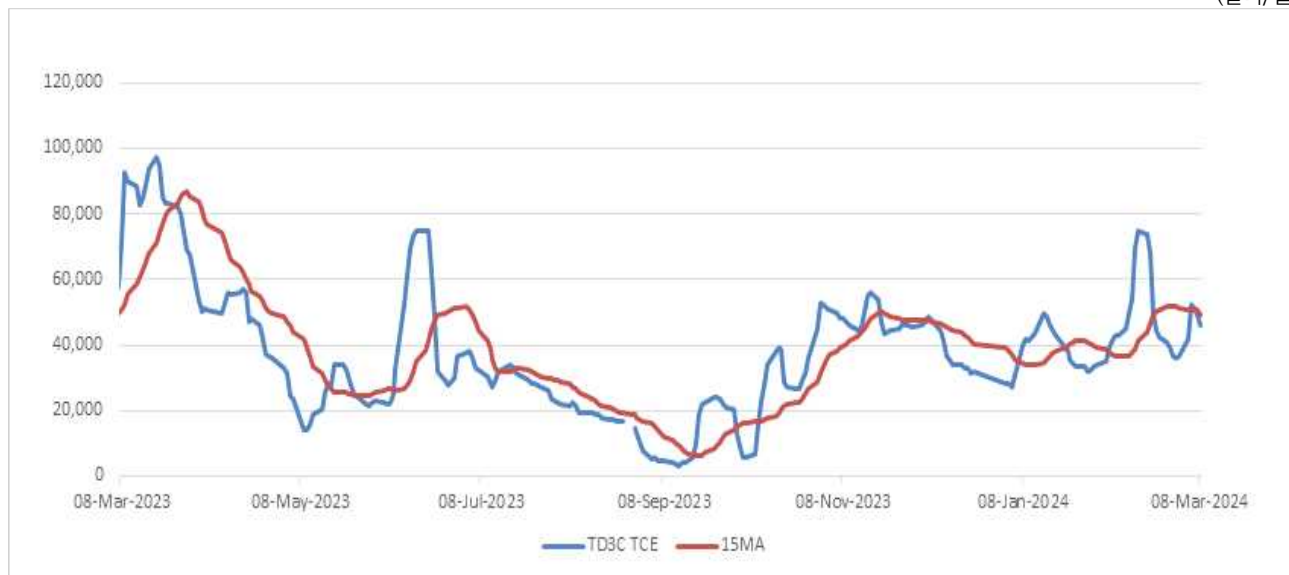


자료: Clarkson

수익 추세선은 3월 진입 이후 소폭 상승세를 보이며 약보합세가 지속됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



## 2 석유제품선-동향분석

■ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 금주 석유제품선 WS는 전주 대비 4.5p 하락한 237.5를 기록함

(운임) 일부 항로에서 운임지수(WS)가 약보합세를 보임

(달러/톤)

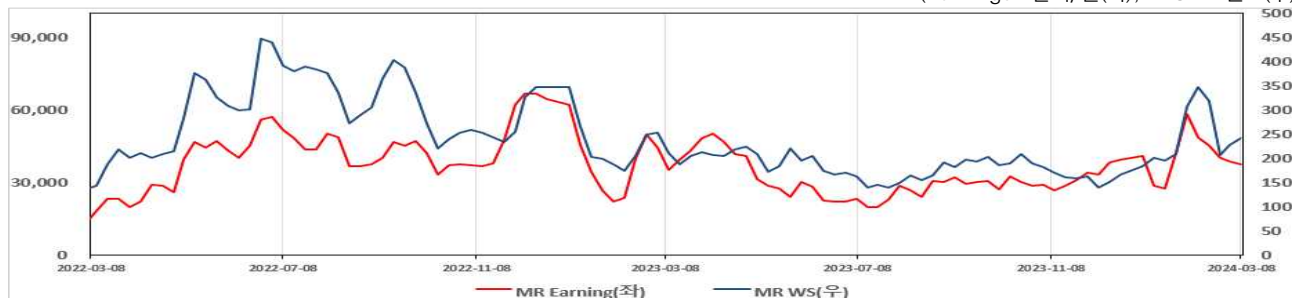
구분	3월 2주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	237.5	▼	4.5	1.9 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	150.0	▲	5.0	3.4 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	170.0	-	-	- %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	245.0	▲	5.0	2.1 %

(동향) 수요 둔화로 전반적인 약세 지속되었으나, 물동량 회복세 보이며 시황 개선 기대감 상승

- 석유제품선 시황은 지난 주 후반부터 물동량 유입되며 점진적인 회복세를 나타내고 있음. 주요국 경기 회복 지연으로 석유제품 소비 둔화가 지속되며 약세 기조가 이어졌으나 물동량 유입에 따른 성약 체결 증가 등으로 시황 회복에 대한 기대감이 반영됨
- 지난 2월 한파로 인해 미국 정유사 가동률은 2022년 12월 이후 가장 낮은 80.6%로 나타났으며, 중국 소규모 정유사들 또한 원유 가격 상승에 따른 수익성 하락을 근거로 가동률을 하락 조정하고 있는 것으로 알려짐. 현재 중국의 석유 수출 감소와 인도의 석유 수요 증가로 정제마진은 강세를 유지할 것으로 예상되면서 향후 제품선 시황에도 긍정적인 영향을 미칠 것으로 전망됨

## 석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

## 석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		3월 2주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	238	-5	196	348	249	139	266	187
	평균 수익	41,875	-2,104	28,295	59,894	42,677	15,516	50,916	29,371
MR	1년 용선료	29,750	-250	25,000	30,000	28,000	24,000	31,250	26,832

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

자료: Clarkson

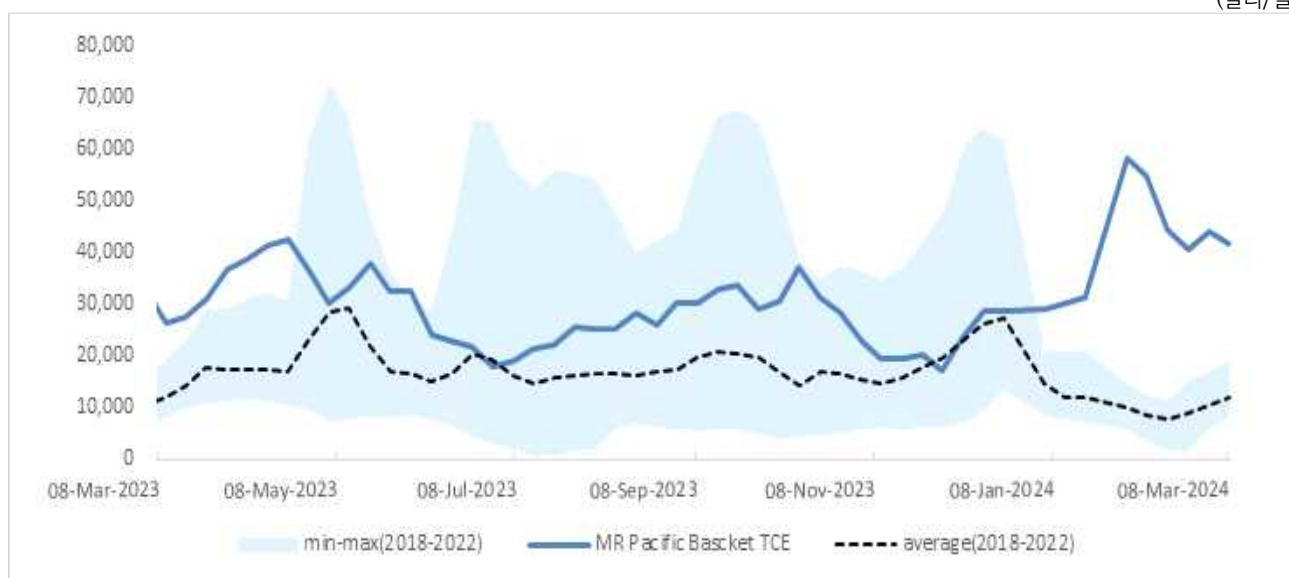


## 2 석유제품선-기술분석

Ⅰ 수익 추세선은 전주 대비 소폭 하락세를 보이며 약보합세가 유지됨

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

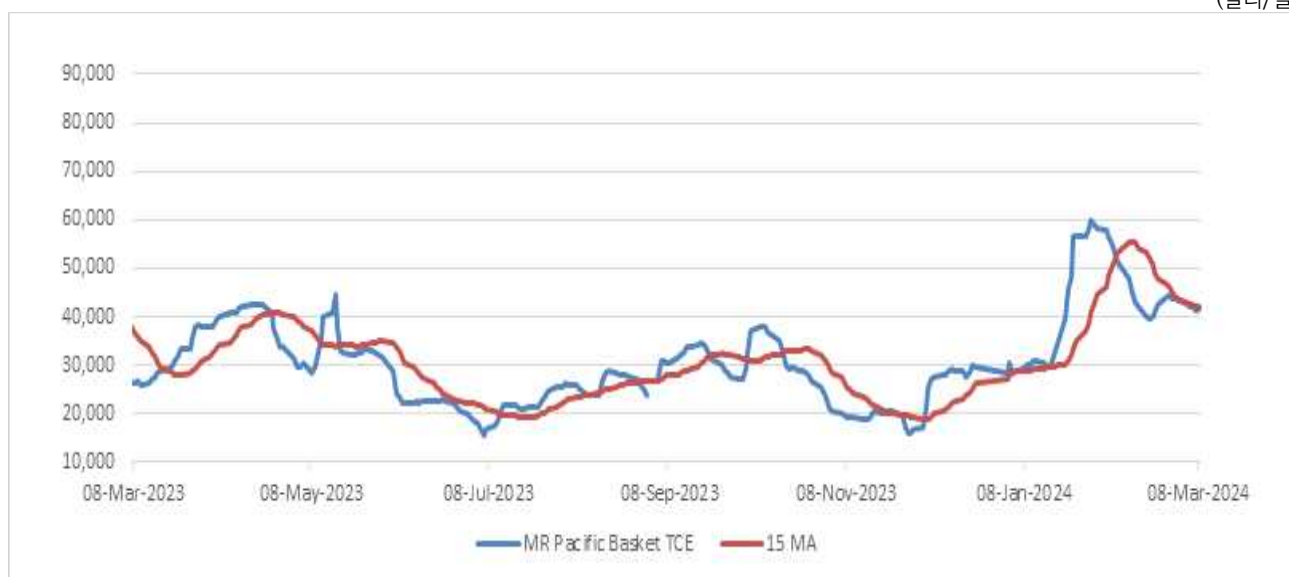


자료: Clarkson

Ⅰ 수익 추세선은 지속해서 약보합 추세가 이어지고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



## 5. 중고선

## 1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 33.7p로 전주 대비 0.1p 상승함

건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너 중고선가 지수는 57.0p로 전월 대비 0.2p 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

(’24.03.04~’24.03.08)

Ⅰ 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 건의 중고선 3건 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Pontoon	Bao Tai 10	2009			2024-03-02	0.17	Shengsong Shipping	Chinese interests
Bulk	Aquavita Sol	2020	81,541	DWT	2024-03-01	33.50	Nisshin Shipping	Undisclosed interests
Gas C'rier	Manta Salacak	2007	38,458	cu.m.	2024-03-01	40.00	Mantagas	Clients of LOTTE Fine Chem.





주요 해운지표

6. 주요 해운지표

(2024.03.08. 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	03월 평균	2024년			2023년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	-	-	-	-	-	-
유조선(5년)	VLCC	113	0	113	106	113	109	98	105	100
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	20	0	20	15	20	18	15	21	19

자료: Clarkson

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

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	467	10	462	434	467	451	367	592	471
	Singapore	464	20	454	444	481	454	378	580	470
	Korea	490	14	483	476	497	483	439	583	501
	Hong Kong	475	18	466	457	494	474	421	577	491
VLSFO	Rotterdam	586	7	582	543	586	568	514	631	570
	Singapore	639	3	638	587	657	630	554	705	622
	Hong Kong	651	9	647	620	680	643	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)	1,184	33	1,159	1,141	1,277	1,198	1,253	1,544	1,391
	밀(국제)	538	-20	545	529	616	587	542	792	651

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)										
		1월	2월	3월	2024년 합계	2023년 합계	2022년 합계	2021년 합계		
ASEAN	수출	8,761			8,761	109,153	124,889	108,826		
	수입	7,478			7,478	78,027	82,529	67,705		
NAFTA	수출	12,255			12,255	136,373	130,259	113,907		
	수입	7,491			7,491	85,103	98,901	87,472		
EU	수출	6,565			6,565	74,145	74,413	69,576		
	수입	4,798			4,798	73,009	73,966	71,740		
BRICs	수출	13,126			13,126	154,149	187,108	194,151		
	수입	14,370			14,370	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