

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2023년 9월 18일
감 수 고병욱 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	24

- 건화물선** 케이프선 운임은 11,915달러/일 기록. 중국인민은행 지급준비율 인하로 중장기 유동성 확보
- 컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 50.6p 하락한 948.7p를 기록
- 탱커선** 지난주 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 0.3p 하락한 36.4 기록, 감산 여파로 인한 물동량 둔화로 선박 수급 불균형 지속



1. 주간뉴스

머스크, 2040년 넷-제로(net-zero)를 달성하기 위해 다양한 방안 검토

- ▶ 머스크는 현재 메탄올 추진선을 중심으로 탈탄소에 대응하지만 향후 암모니아, 수소 추진선도 검토중
 - 2023년 10월 메탄올 추진선인 2,100TEU급 'Laura Maersk'가 서비스에 투입될 예정이며 24척의 메탄올 추진선이 발주됨
 - 동 기업은 메탄올은 기술적으로 사용 가능한 연료이기 때문에 발주가 이뤄졌으며 향후 몇 년 안에 암모니아와 수소가 차세대 연료로 사용될 가능성이 높아 이들 선박에 대한 발주 가능성을 열어둠
- ▶ 탈탄소를 진행하기 위해서 친환경 연료선 발주보다 연료 공급에 대한 문제가 더 클 것으로 예상됨
 - 머스크가 현재 발주중인 메탄올 추진선을 모두 인도받을 경우 연간 200~300만 톤의 연료가 필요하나 현재 그린 메탄올 생산량은 10만 톤 미만임
 - 이에 머스크는 10개 기업과 메탄올 공급계약을 체결했으며 최근에는 모회사인 AP Moller Holding에서 메탄올 생산업체인 C2X를 직접 설립함
 - 현재 메탄올 추진선 발주잔량은 118척으로 향후 메탄올 공급망 확보가 관건임. 향후 암모니아, 수소 등에서도 연료 공급망 확보가 선박 운영에 핵심으로 자리잡을 가능성이 높음

자료 : <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1146608/Influencer-Maersk-isnt-just-betting-on-methanol>

최건우 부연구위원

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

ZEMBA, 친환경 해양 운송 입찰 요청

- ▶ ZEMBA(Zero Emissions Maritime Buyers Alliance)는 선사들에게 3년에 걸쳐 60만 TEU 규모의 화물을 친환경 연료추진 선박으로 운송하는 계약에 대한 입찰을 요청함
 - ZEMBA는 전자상거래 업체 Amazon, 가구 소매업체 Ikea, 가전 생산업체 Electrolux 등을 포함해 20개의 글로벌 회사로 구성되어 있음
 - ZEMBA는 동 계약을 통해 최소 90% 이상의 탄소 배출 감소를 목표로 하고 있으며 최종적으로는 'Net Zero' 운송 실현을 목표로 하고 있음
- ▶ ZEMBA 회원사인 Amazon은 Maersk와 2023/24 기간 동안 친환경 연료 선박을 통해 4만 TEU를 운송하는 계약을 체결함
 - 동 계약을 통해 운송되는 화물은 기존 표준벙커 연료 대비 약 44,600톤의 탄소를 감축시킬 수 있을 것으로 추정됨
 - 양사가 친환경 운송과 관련된 계약을 체결한 것은 4년 연속 이어지고 있지만 머스크가 메탄올 추진선을 활용해 운송하는 계약은 이번이 처음임

자료 : <https://www.tradewindsnews.com/containerships/freight-buyers-alliance-with-amazon-ikea-and-more-asks-container-lines-to-bid-on-green-shipping-tender/2-1-1517704>, Alphaliner 2023-37호

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

수요 증가로 건화물선 운임 상승

- ▶ 중국의 철광석, 보크사이트 수입량 증가로 케이프 운임 상승
 - 중국의 원자재 수입량 증가로 케이프선 서호주-중국 간 항로 C10의 운임이 5주 만에 최고치를 기록함
 - 중국의 경기 부양에 대한 기대와 함께 알루미늄 생산량이 최대치를 기록하여 증가한 원자재 수요가 케이프선 운임을 견인함
 - 일부 전문가들은 현재 케이프선 시장은 항만 혼잡과 함께 공급 증가세가 높지 않아 4분기 운임은 상승할 것으로 전망함
- ▶ 브라질의 곡물 수출량 증가와 파나마 운하의 통행 제한으로 중소형 건화물선에 대한 수요가 증가함
 - 2022-2023년 사업연도 기간 중 브라질 Northern Arc 터미널에서 2,850만 톤, 산토스(Santos)와 파라나구아(Paranagua)에서 5,700만 톤이 수출되어 항만 정체가 발생함
 - 또한 파나마 운하에서 대기하는 데 13~17일이 소요되며, 일부 선박이 항로를 우회하고 있음에도 불구하고 시장에 공급되는 선박이 제한됨. 이로 인해 중소형 건화물선의 운임 상승세가 이어짐

자료 : <https://www.tradewindnews.com/bulkers/brazil-s-robust-grain-harvests-and-panama-canal-delays-boost-midsize-bulkers-brokers-say/2-1-1518555>

최건우 부연구위원

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

철광석 가격, 중국 경기부양책으로 상승

- ▶ 싱가포르 거래소(SGX) 철광석 선물 가격은 지난 8월 중국의 철강 생산량이 감소했음에도 불구하고 경기 부양 노력에 힘입어 6월 이후 최대 주간 상승세를 기록함
 - 싱가포르 거래소의 10월 벤치마크 철광석 가격은 톤당 123.50달러로 2.4% 상승해 3월 중순 이후 최고치를 기록함
 - 중국 중앙은행은 지난주 목요일 유동성을 높이기 위해 은행 현금 보유량을 줄이겠다고 발표했는데 이는 어려움을 겪고 있는 부동산 부문을 지원하기 위한 일련의 경기부양책인 것으로 파악됨
- ▶ 중국 애널리스트에 따르면 은행의 지급 준비율 감소는 정책 신뢰도를 높이려는 중국 정부의 의지를 나타내고 있다고 밝힘
 - 또한 다가오는 거시경제 정책으로 인해 발생하는 시장 움직임과 겨울을 대비한 원자재 보충 흐름을 면밀히 추적할 필요가 있다고 언급함
 - 하지만 중국이 철강 생산량을 2022년 수준으로 제한하겠다는 공식 지침이 나오면 철광석 가격이 몇 주 안에 억제될 수 있다고 덧붙임

자료 : <https://www.hellenicshippingnews.com/sgx-iron-ore-logs-best-week-in-3-months-on-china-stimulus/>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

OPEC, IEA의 '화석연료 수요 2020년대를 정점으로 종말에 이를 것'이라는 전망 강도 높게 비판

- ▶ OPEC은 원유, 석탄 등과 같은 화석연료 수요가 2030년이 되기 전 정점에 이르면서 종말에 달할 것이라는 IEA의 예측을 강하게 비판함
 - 지난 12일, IEA 비롤 사무총장이 기고문을 통해 '곧 세계는 화석연료 시대의 종말을 맞을 것'이라고 주장하자, OPEC은 이를 뒤 성명을 내며 '매우 위험, 비현실적이다', '이데올로기적이다' 등의 표현으로 강하게 비판함
 - 비롤 사무총장의 이 같은 주장은 10월에 발표 예정인 IEA의 '세계 에너지 전망'에 근거한 것으로, 그는 이번 전망을 '역사적인 전환점'에 대한 예측이라고 평가함
- ▶ OPEC 가이스 사무총장은 성명에서 "이러한 예측은 글로벌 에너지 시스템의 붕괴를 초래할 뿐, 그것이 전례 없는 규모의 에너지 혼란을 유도해 전 세계인들과 경제에 끔찍한 결과를 가져올 것"이라고 비판함
 - OPEC은 IEA 측의 예측이 신규 원유, 가스 프로젝트 투자 중단 사태를 촉발할 수 있으며, 예측이 빗나갈 시에는 세계가 심각한 에너지 공급 부족에 직면할 수 있다는 입장을 표명함
 - OPEC과 IEA의 관계는 최근 몇 년 사이 더 벌어지고 있으며, 이는 코로나19 이후 OPEC이 감산 조치를 중단하고 원유 증산 속도를 높이자 이를 IEA가 비판하면서 양측의 갈등은 더욱 고조되고 있음

자료: <https://www.reuters.com/business/energy/g7-shelves-regular-russian-oil-cap-reviews-prices-soar-sources-2023-09-06/>

류희영 전문연구원

051-797-4634, hyryu@kmi.re.kr

그리스, 러시아산 원유 수송을 위한 중고 유조선 판매로 막대한 수익 확보

- ▶ 그리스가 러시아의 우크라이나 침공을 기점으로 중고 유조선 판매와 러시아산 원유 수송을 통해 큰 수익을 확보하고 있는 것으로 알려짐
 - 그리스는 국제사회 제재를 무시하고 지속해서 러시아산 원유를 운송했으며, 중고 유조선 판매로 '그림자 선대'의 증가를 유도하며 보험 등 각종 제도권 서비스 이용이 불가해 안전, 환경문제 등을 야기하고 있음
 - 침공 이후 대 러 제재의 영향권 밖에 있는 중고 유조선에 대한 러시아의 수요가 대폭 증가하면서 그리스 중고 유조선 판매량이 급증함
- ▶ 러시아의 우크라이나 침공 이후 그리스는 유조선, 석유제품운반선 등 약 125척의 선박을 매각해 약 40억 달러라는 큰 수익을 획득한 것으로 파악됨
 - 그리스는 올해만 유조선 97척을 매각했으며, 이는 전 세계 유조선 거래량의 25%를 차지하는 높은 수치로 나타남
 - 세계 최다 선박 보유국인 그리스는 주요국의 대러 제재 강화를 반대해왔으며, 원유 가격 상한제 도입 이후부터는 사실상 러시아가 운항하던 유조선의 상당수를 그리스 유조선이 대체하고 있는 것으로 추정됨

자료: <https://mind.ua/en/news/20262523-greece-sold-old-tankers-to-russia-for-its-shadow-fleet-at-a-premium>, <https://foreignpolicy.com/2023/09/11/greece-russia-tankers-oil-sanctions/>,

류희영 전문연구원

051-797-4634, hyryu@kmi.re.kr



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	9월 2주			
	주간평균운임	전주대비차이	10월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이
케이프선 5TC (달러/일)	11,915	▲ 2,658	28.7 %	16,406 ▲ 566 3.6 %
파나마선 5TC (달러/일)	14,409	▲ 1,112	8.4 %	15,822 ▲ 591 3.9 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	12,739	▲ 1,356	11.9 %	14,639 ▲ 731 5.3 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

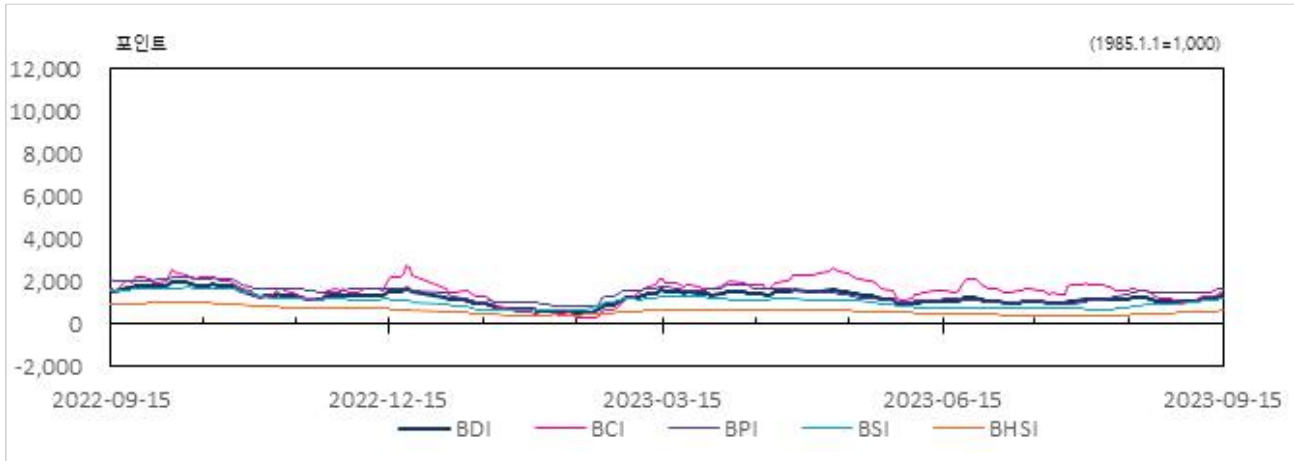


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		9월 2주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	1,291	▲ 180	530	1,640	1,144	965	3,369	1,934
선형별 운임	케이프(5TC)	11,915	▲ 2,658	2,246	21,814	11,848	2,505	38,169	16,177
	파나막스(5TC)	14,409	▲ 1,112	7,277	16,669	12,276	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	12,739	▲ 1,356	6,874	14,703	10,928	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	10,877	▲ 766	7,763	12,703	10,317	11,941	32,166	21,337
1년 용선료	케이프	15,750	▲ 1,000	13,500	20,750	16,699	10,125	23,000	16,591
	파나막스	15,250	▲ 625	11,200	18,875	13,577	9,625	16,125	12,537
	수프라막스	12,875	▲ 125	9,500	18,125	11,255	8,250	12,500	10,356
	핸디	10,125	- -	8,063	16,125	9,329	7,313	9,250	8,435
건화물선 시장(FFA)									
		10월물		4분기물		2023년물		2024년물	
		9월 2주	전주대비	9월 2주	전주대비	9월 2주	전주대비	9월 2주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	16,406	▲ 566	16,481	▲ 500	14,180	▲ 166	14,669	▲ 199
	파나막스(5TC)	15,822	▲ 591	15,139	▲ 451	13,078	▼ -13	13,078	▼ -13
	수프라막스(10TC)	14,639	▲ 731	13,692	▲ 639	11,623	▲ 64	11,209	▼ -31
	핸디(7TC)	13,060	▲ 685	12,416	▲ 595	10,848	▲ 68	10,664	▲ 22

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

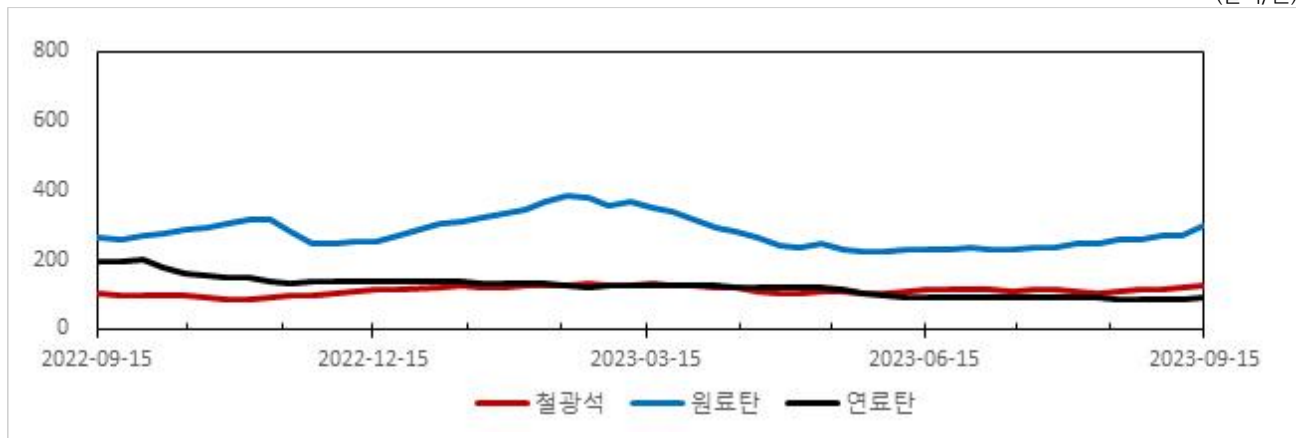
구분	2023년		전주 대비 차이				2022년			
	9월 2주	9월 1주					9월 2주	연평균	최저	최고
철광석	123.1	118.3	▲	4.8	4.1	%	98.1	120.3	82.4	159.8
원료탄	300.0	271.3	▲	28.7	10.6	%	272.7	365.0	196.1	670.1
연료탄	89.9	87.2	▲	2.7	3.1	%	191.4	179.1	107.5	288.2
대두	493.9	496.4	▼	-2.5	-0.5	%	543.5	569.4	503.5	638.0
옥수수	184.0	185.2	▼	-1.2	-0.6	%	268.7	273.1	231.6	319.9

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 — 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

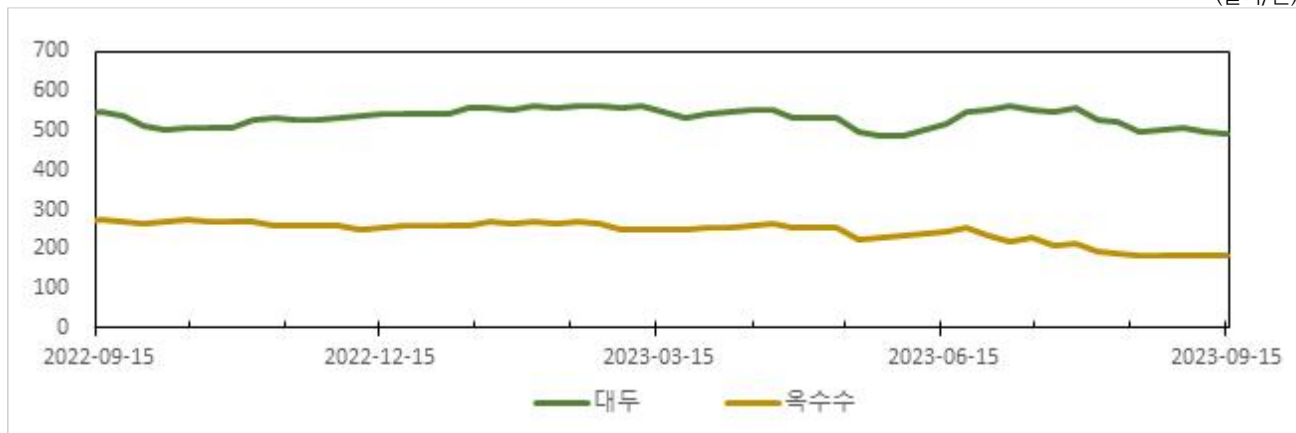
(달러/톤)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

I 케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(9월 1주) 대비 28.7% 상승한 11,915달러/일을 기록함

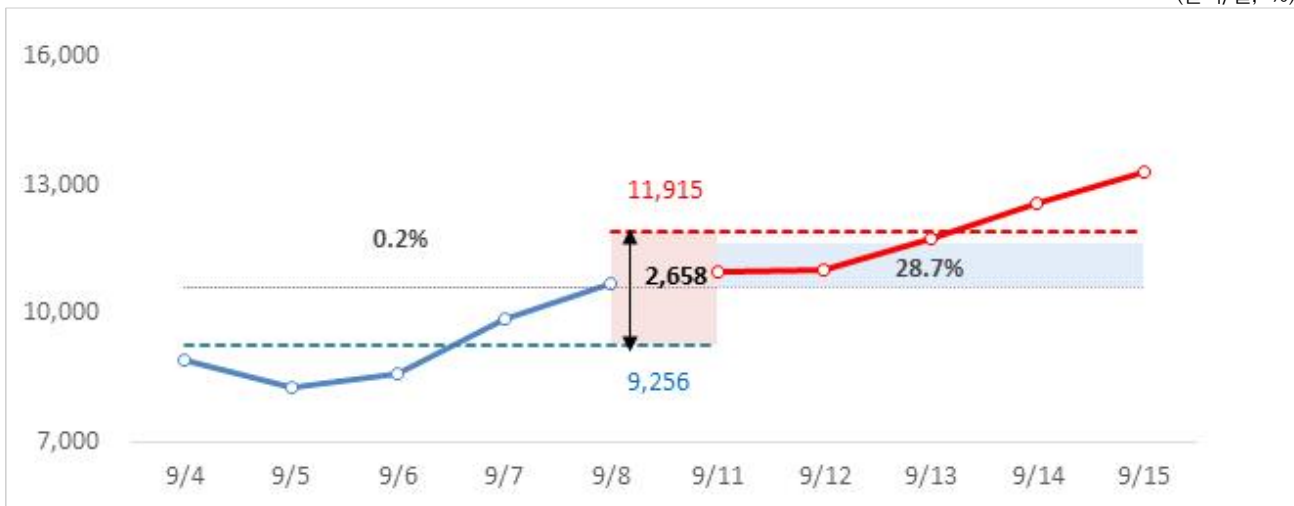
- 국경절 연휴 이전에 철강 원자재 재고 비축 수요가 운임 상승을 주도함

(동향) 중국 인민은행 지급준비율(RRR, Reserve Requirements Rate) 인하로 중장기 유동성 확보 전망

- 외신에 따르면 중국인민은행은 경기 부양을 위해 3월 이후 6개월 만에 RRR을 0.25%p 낮추기로 발표함. 이 조치는 9월 15일부터 시행되며, 이미 5%로 시행 중이던 은행은 제외됨. 중국 은행의 평균 RRR은 약 7.4%로 낮아지게 되며, 시장에 약 5,000억 위안 이상의 중장기 유동성이 공급될 것으로 설명함
- 경기 부양 효과에 대한 평가가 엇갈리고 있음. JP 모건은 중국의 경기부양책이 올해 결과를 나타내기 시작했다고 평가하며, 올해 중국 GDP 전망을 4.8%에서 5%로 상향 조정하는 등의 낙관적인 전망을 제시함
- 반면 일부 전문가는 중국 국경절 연휴(9월 29일-10월 6일)를 앞두고 재고를 축적하기 위한 수요가 증가한 결과라고 평가하며, 추가적인 경기부양책의 필요성을 강조함. 또한 중국 당국이 대기질 개선을 위해 조강 생산 억제 기조를 유지할지 주목할 필요가 있다는 설명임

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	9월 2주	9월 1주	전주대비차이	
BCI	1,437	1,116	▲ 321	28.7%
스팟운임(5TC)	11,915	9,256	▲ 2,658	28.7%
용선료	6개월	17,875	▲ 1,000	5.9%
	1년	15,750	▲ 1,000	6.8%
	5년	16,500	▲ 1,125	7.3%
FFA	10월물	16,406	▲ 566	3.6%
	4분기물	16,481	▲ 500	3.1%
	'23년	14,180	▲ 166	1.2%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

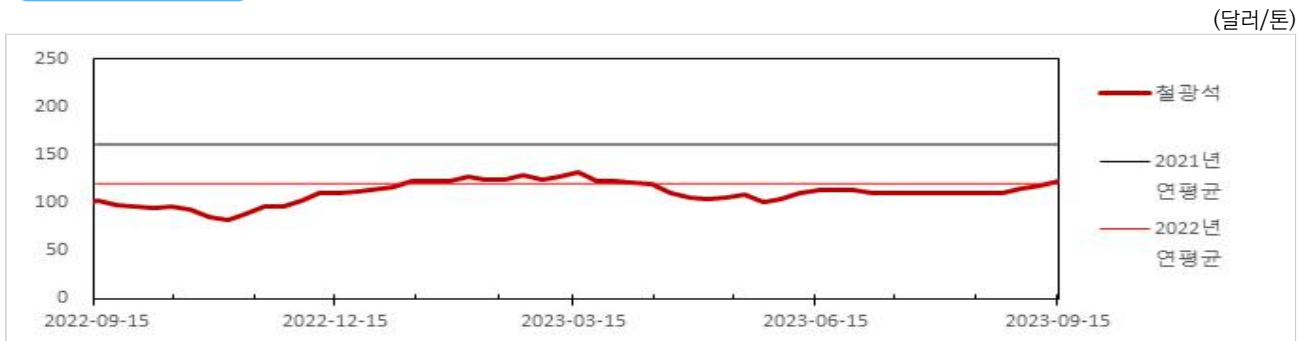
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 4.1% 상승한 123.1달러/톤 기록

철광석 가격 추이



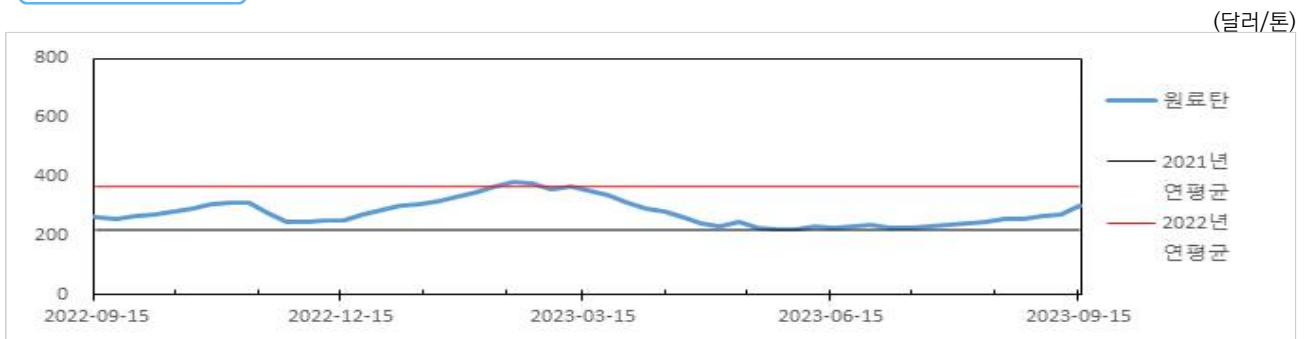
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 10.6% 상승한 300.0달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



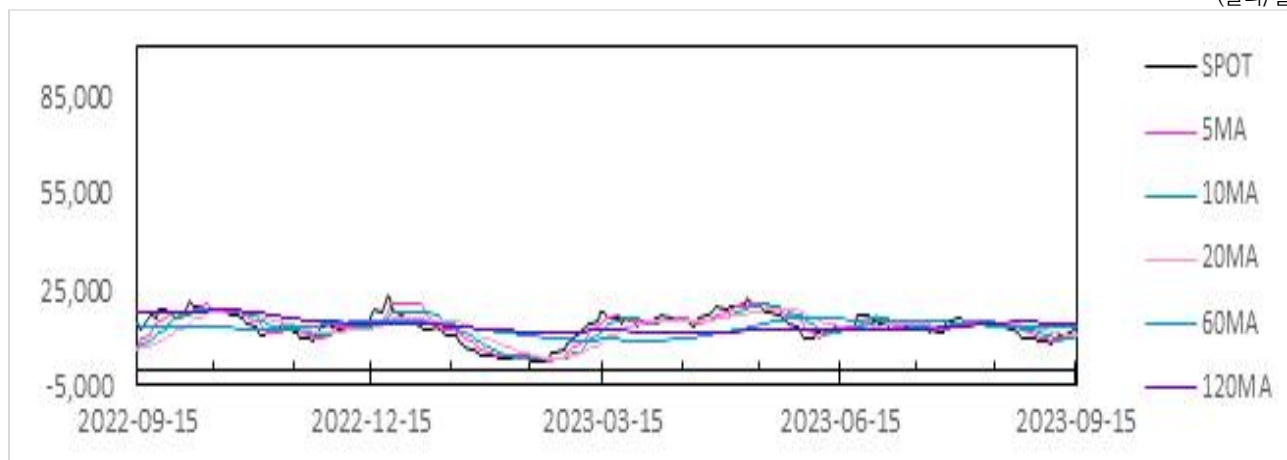
자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

I 파나막스선

(운임) 전주 대비 8.4% 상승한 14,409달러/일 기록

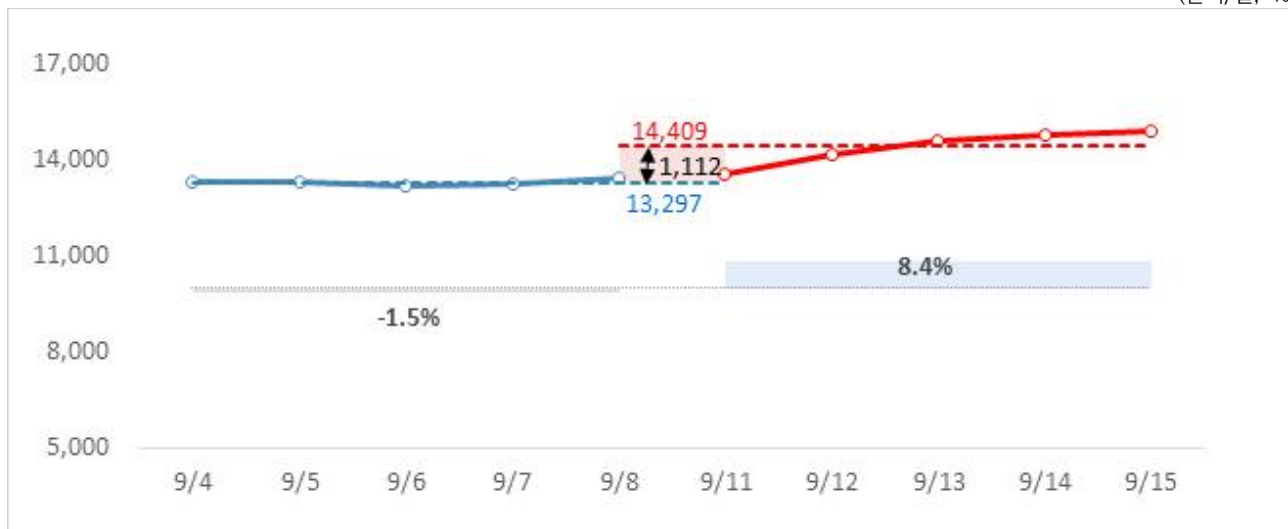
- 선박에 대한 수요 증가로 운임이 상승함

(동향) 브라질 옥수수 최대 수출국으로 부상

- 로이터에 따르면 브라질이 올해에는 세계 최대 옥수수 수출국으로 부상할 것으로 예상됨. 이는 2012/13년에 북미 가뭄으로 인해 옥수수 최대 수출국이 된 과거와는 다르다는 평가를 받음. 브라질이 인프라 강화를 통해 옥수수 운송 비용을 낮춘 결과임
- 브라질의 곡물공급공사 CONAB에 따르면 브라질은 올해 5,000만 톤의 옥수수를 수출할 예정임. 이는 최근 미국 농무부 USDA에서 발표한 보고서의 전망과 같음. 해당 보고서에서는 브라질의 옥수수 수출이 5,600만 톤으로 최대치를 기록할 전망이며, 이는 미국(약 4,130만 톤) 수출량을 넘어설 것으로 예상됨

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	9월 2주	9월 1주	전주대비차이		
BPI	1,601	1,477	▲	123	8.4 %
스팟운임(5TC)	14,409	13,297	▲	1,112	8.4 %
용선료	6개월	16,350	▲	200	1.2 %
	1년	15,250	▲	625	4.3 %
	5년	13,025	▲	100	0.8 %
FFA	10월물	15,822	▲	591	3.9 %
	4분기물	15,139	▲	451	3.1 %
	'23년	13,078	▼	-13	-0.1 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

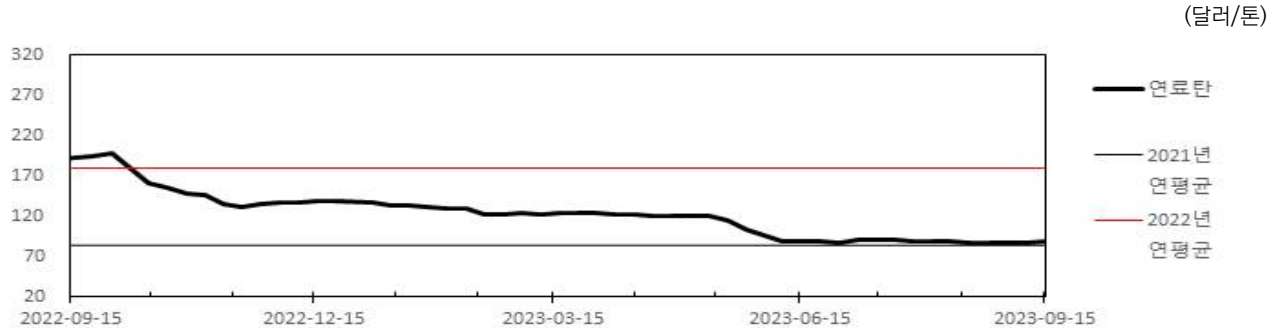
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나마선-동향분석

■ 연료탄 가격 : 전주 대비 3.1% 상승한 89.9달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



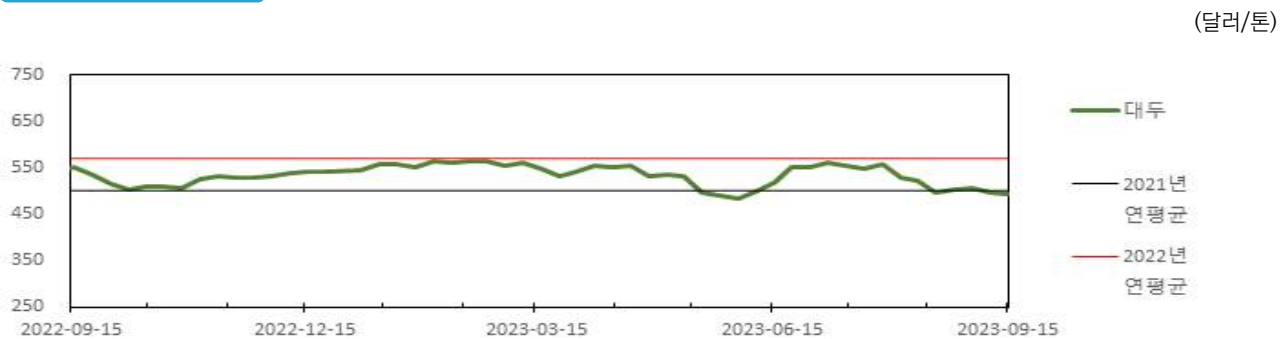
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
8월 4주	87.7	▼ 0.0	0.0	%
8월 5주	87.4	▼ -0.4	-0.4	%
9월 1주	87.2	▼ -0.1	-0.1	%
9월 2주	89.9	▲ 2.7	3.1	%

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 대두 가격 : 전주 대비 0.5% 하락한 493.9달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
8월 4주	501.7	▲ 5.8	1.2	%
8월 5주	505.2	▲ 3.5	0.7	%
9월 1주	496.4	▼ -8.8	-1.7	%
9월 2주	493.9	▼ -2.5	-0.5	%

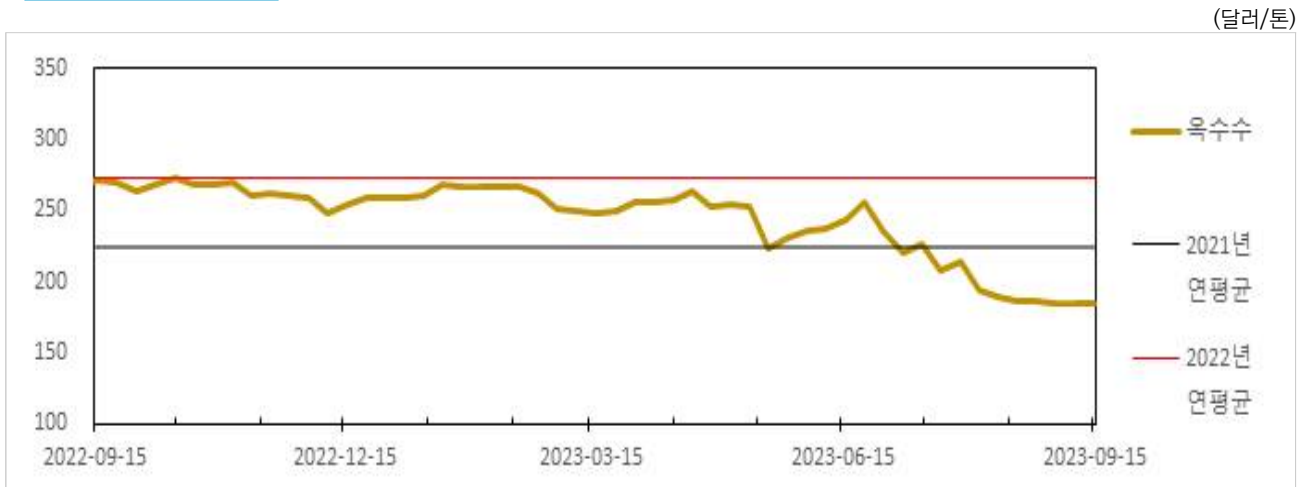
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 전주 대비 0.6% 하락한 184.0달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



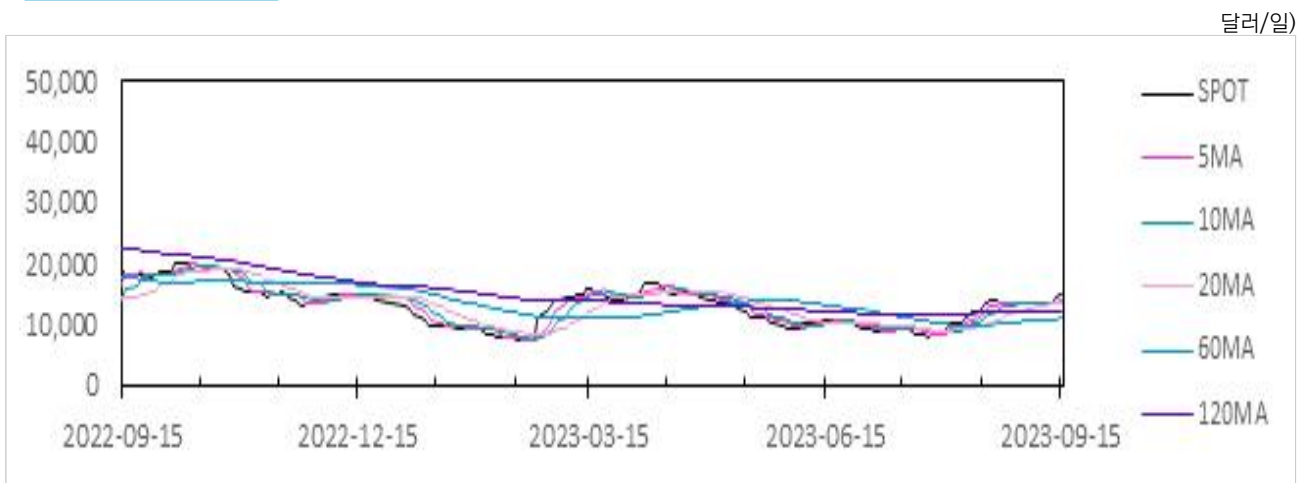
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
8월 4주	185.4	▼ -0.5	-0.3	%
8월 5주	183.9	▼ -1.5	-0.8	%
9월 1주	185.2	▲ 1.3	0.7	%
9월 2주	184.0	▼ -1.2	-0.6	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

I 수프라막스선

(운임) 전주 대비 11.9% 상승한 12,739달러/일 기록

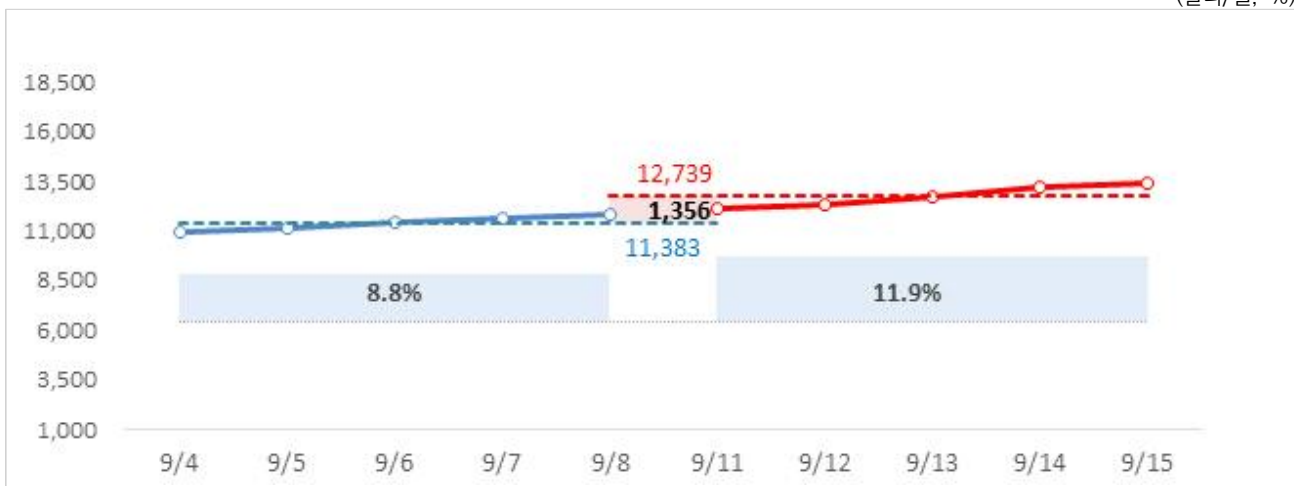
- 선박에 대한 신규 수요 증가로 운임이 상승함

(동향) 중국 탄광 안전 점검 강화로 인해 석탄 생산량 감소

- 지난 8월 말 발생한 탄광 가스 폭발 사고로 인해 중국 최대 광산 지역인 산시성에 위치한 탄광 운영이 일시적으로 중단되었음. 사고 이후 광산 운영이 재개되었으나, 중국 석탄 생산량이 올해 상반기 수준으로 회복하기 어려울 것으로 관측되고 있음. 실제로 9월 초에 중국 주요 탄광의 평균 가동률이 80.6%를 기록해 4월과 5월(85% 내외), 8월 (81.2%) 대비 감소한 수준임
- 중국의 여름철 냉방 수요가 감소하고 있어 향후 몇 주 동안 석탄에 대한 수요가 줄어든 것으로 예상되나, 10월부터 겨울철 난방 시즌을 위한 석탄 재고 비축 움직임이 재개될 것으로 보임. 이에 따라 중국 당국이 자국 탄광 생산을 증대하도록 독려할지 주목할 필요가 있음

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	9월 2주	9월 1주	전주대비차이	
BSI	1,158	1,035	▲ 123	11.9 %
스팟운임(10TC)	12,739	11,383	▲ 1,356	11.9 %
용선료	6개월	13,750	▲ 250	1.9 %
	1년	12,875	▲ 125	1.0 %
	5년	12,000	-	- %
	10월물	14,639	▲ 731	5.3 %
FFA	4분기물	13,692	▲ 639	4.9 %
	'23년	11,623	▲ 64	0.6 %

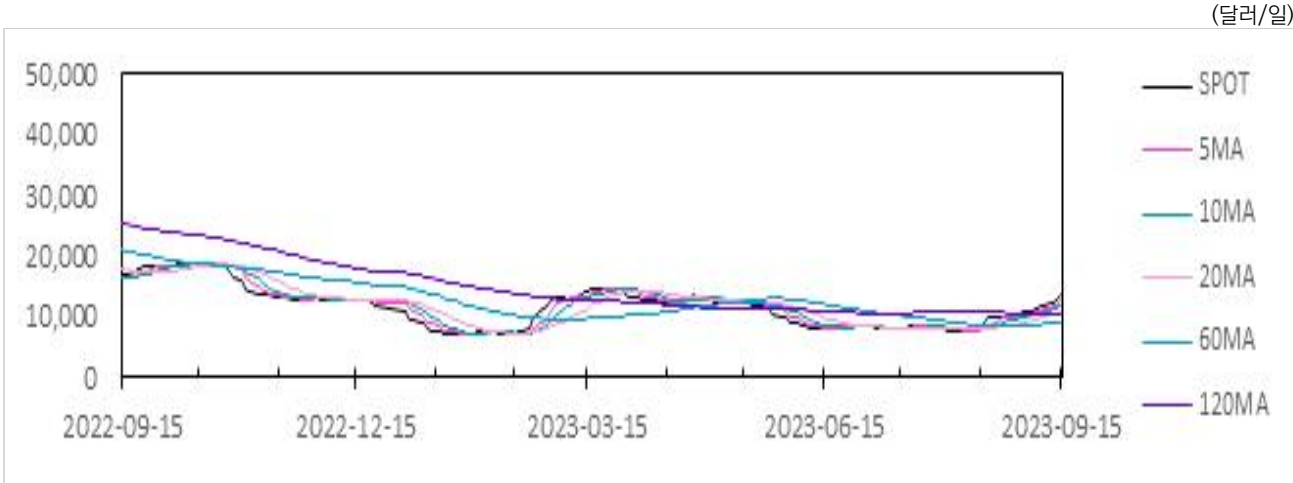
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 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 50.6p 하락한 948.7p를 기록

(운임) 컨테이너 운임 계절적 성수기임에 불구하고 주요 원양항로 약세로 지난주에 이어 연속 하락

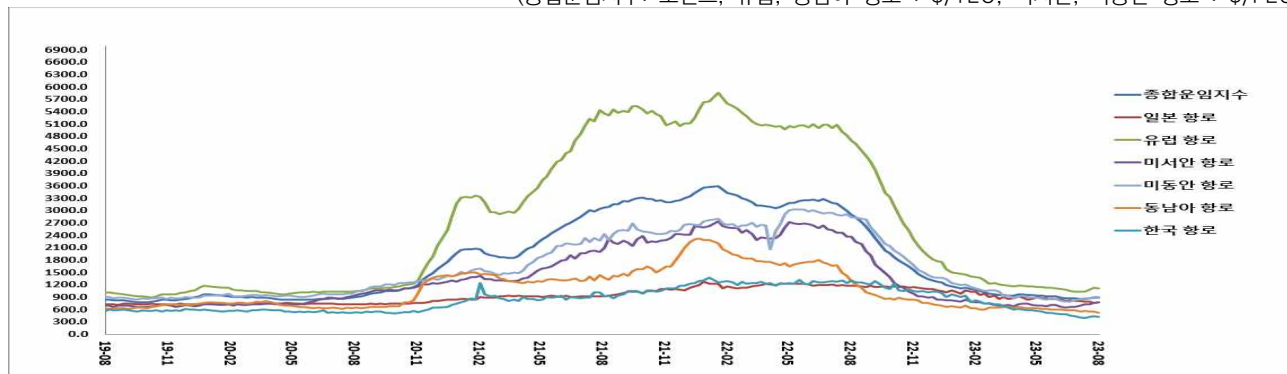
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 수급 불균형으로 인한 운임 약세가 장기화되고 있지만 현재까지 이를 반등시킬만한 뚜렷한 모멘텀이 없음

(현황) 컨테이너 운임 약보합 전망

- 아시아-북미 항로는 중국 국경절이 약 2주 남았지만 물량 부족으로 인한 특가 운임이 제공되고 있는 등 하방 압력을 받고 있음. 따라서 명절 이후 공급조절을 위한 선사별 임시 결항이 다수 계획되어 있는 것으로 파악됨
- 인트라 아시아 항로는 운임 약세로 선사들의 수익성이 지속 하락되며 선복 공급을 자제하고 있는 것으로 파악됨. 명절 이전 화물 증가로 인한 운임 인상이 기대되나 화물 집하 경쟁으로 상승폭은 예년수준 대비 낮을 것으로 전망

컨테이너 운임지수

(종합운임지수: 포인트, 유럽, 동남아 항로 : \$/TEU, 미서안, 미동안 항로 : \$/FEU)



자료: 상하이해운거래소

컨테이너 운임

(종합운임지수: 포인트, 유럽, 한국, 일본 동남아 항로 : \$/TEU, 미서안, 미동안 항로 : \$/FEU)

		9월 2주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	949	-51	907	1,061	984	1,107	5,110	3,410
운임	유럽항로	658	-56	714	1,050	861	1,047	7,797	4,846
	미서안항로	1,888	-149	1,148	2,136	1,517	1,418	8,117	5,656
	미동안항로	2,550	-319	2,010	3,132	2,538	3,096	11,833	8,514
	한국항로	145	0	131	238	169	225	456	321
	일본항로	320	2	317	927	345	281	362	320
	동남아항로	182	20	140	199	167	189	1,537	837

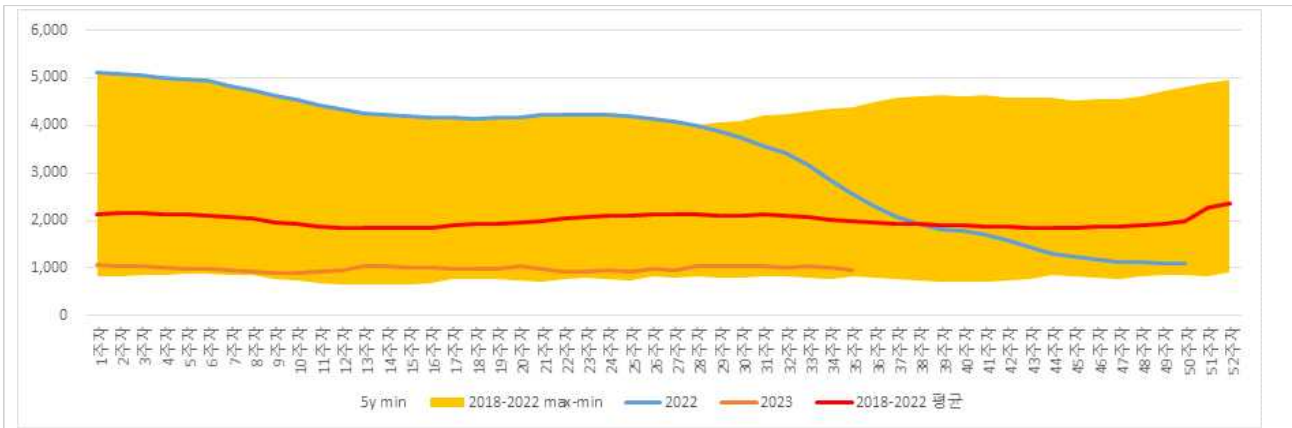
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



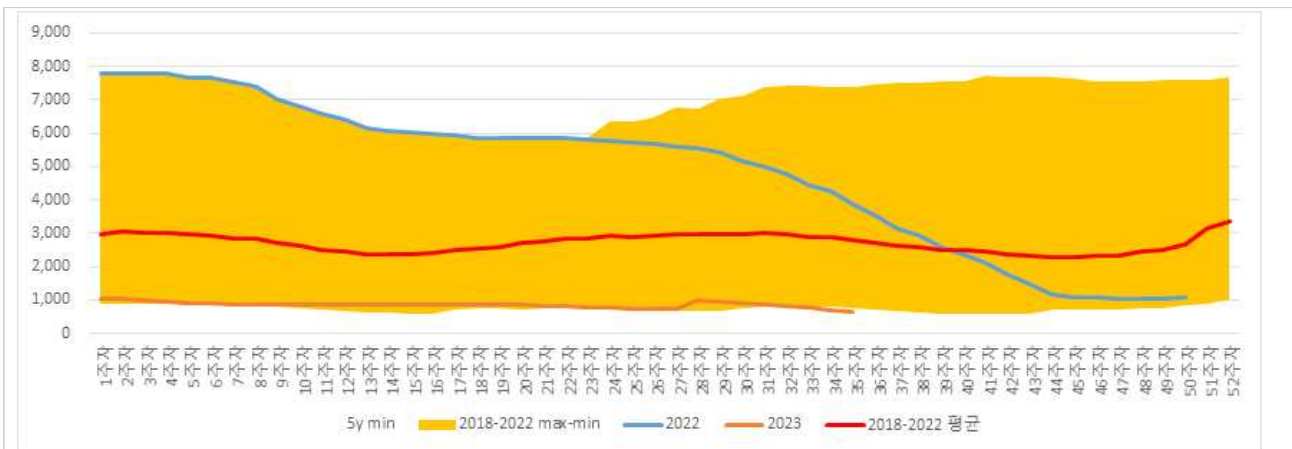
2 운임전망

| 9월 3주('23.9.18~'23.9.22)

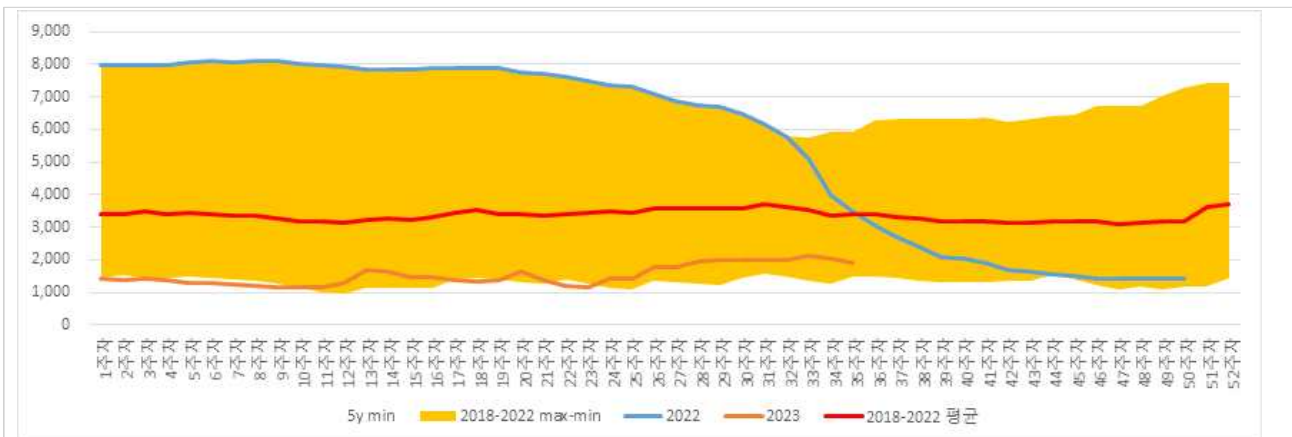
SCFI 지수는 약보합 기록할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 약보합 기록할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 약보합 것으로 전망





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

■ 유조선 WS(VLCC World Scale) : 전주 대비 0.3p 하락한 36.4 기록

(운임) 전주 대비 대부분 항로에서 운임지수(WS)가 보험세를 보임

(달러/톤)

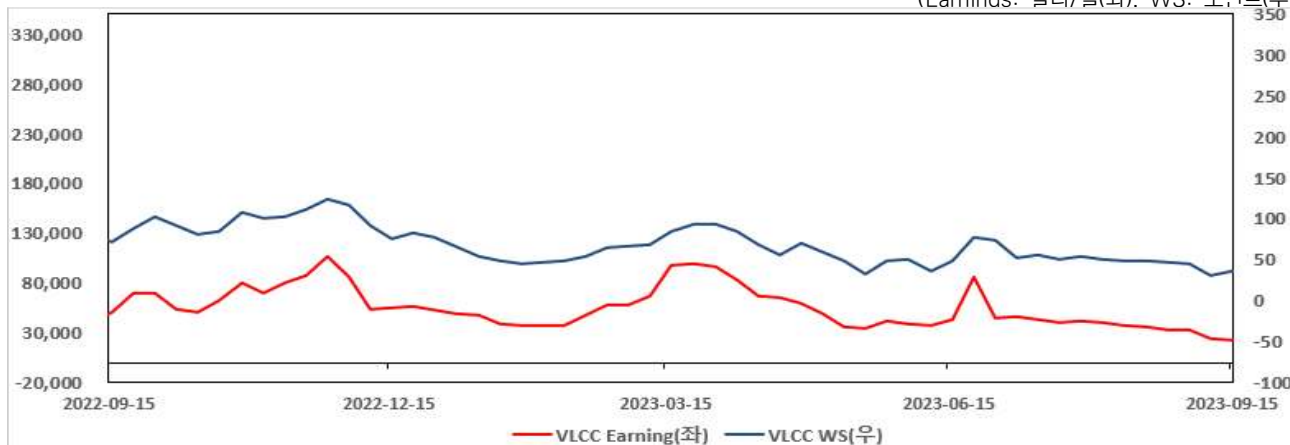
구분	9월 2주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	36.4	▼	0.3	0.8 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	21.5	-	0	0 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	37.5	▲	0.5	1.4 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	44.0	▼	1.0	2.2 %

(동향) 감산 여파로 인한 물동량 둔화로 선박 수급 불균형 지속, 시장 불확실성 우려가 상승폭 제한

- 금주 유조선 시장은 대서양 해역에서의 물동량 유입으로 수요가 소폭 회복세를 보이면서 강보험세를 나타내고 있으나, 여전히 사우디와 러시아의 감산 여파로 인한 물동량 감소, 선박 수급 불균형 등으로 시장에 하락압력이 가중되고 있음
- EIA(미에너지정보청)는 보고서를 통해 사우디아라비아와 러시아의 감산 기한 연장이 글로벌 원유 공급 둔화를 유도하여 원유 재고 하락과 공급 차질이 발생 될 것으로 우려했으며, 향후 몇 달간 원유 재고의 감소 영향이 지속하여 유가를 지지할 것으로 분석함

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수 :

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		9월 2주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	36	0	31	94	56	32	123	63
항로(TD3C)	평균 수익	3,818	-1,167	10,173	97,526	36,427	24,517	101,230	16,685
VLCC	1년 용선료	43,500	0	36,500	50,000	40,432	15,000	47,500	25,644

자료: Clarkson

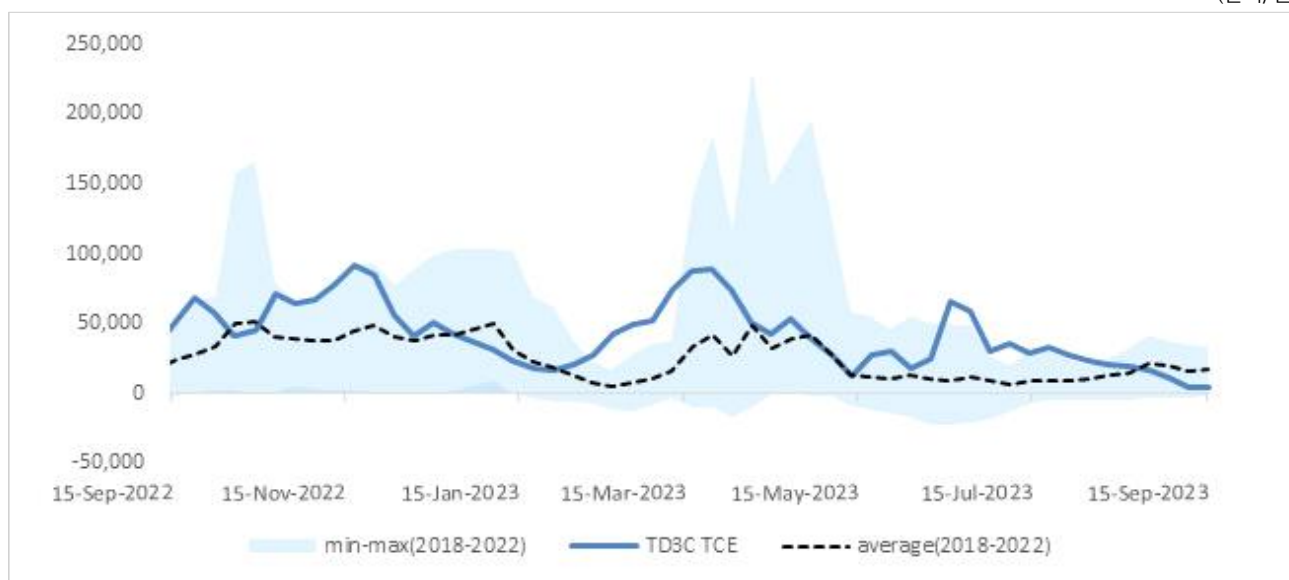


1 유조선-기술분석

■ 수익 추세선은 전주 대비 약 25% 수준으로 하락하며 올해 들어 최저치를 기록함

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

(달러/일)

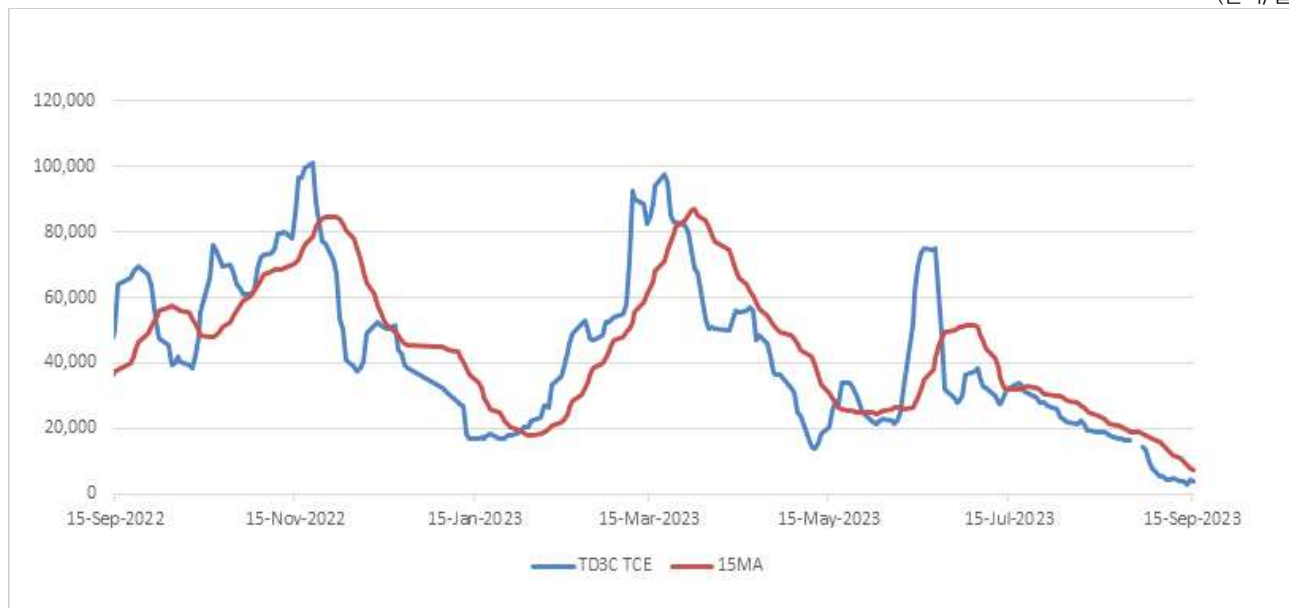


자료: Clarkson

■ 지속해서 저점에 머물러 있던 수익 추세선은 소폭 반등세를 보이며 강보합을 나타냄

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주 대비 4.0p 하락한 193.9 기록

(운임) 전주 대비 대부분 항로에서 운임지수(WS)가 상승세를 보임

(달러/톤)

구분	9월 2주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	193.9	▼	4.0	2.0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	145.0	▲	5.0	3.6 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	170.0	▲	25.0	17.2 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	210.0	▲	20.0	10.5 %

(동향) 활발한 성약으로 인해 석유제품선 시황 상승세, 주요국 경기 회복세로 인한 수요 증가 기대

- 유가 상승으로 정제마진이 호조를 보이면서 석유제품선 시장의 성약 증가를 유도하며 시황에 긍정적인 영향을 미치고 있음. 현재 중국이 전 세계적으로 높은 석유제품 수요를 활용하기 위해 정제시설 가동률을 높게 유지하고 있는 것으로 파악되며, 8월 기준 중국 정유 처리량은 전년동기 대비 약 20% 증가추세를 나타냄
- 향후 중동지역의 석유 정제시설의 유지 보수 기간 돌입으로 인한 물동량 감소가 단기 시황 약세의 요인이 될 것으로 예상되나, 미국과 중국의 경기 회복세와 가전, 건설 등 전방산업의 계절적 성수기로 인해 석유제품 수요가 증가할 것으로 전망되면서 시황 회복에 대한 기대감이 유입되고 있음

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		9월 2주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	194	-4	139	266	192	120	447	278
	평균 수익	33,116	2,721	15,516	50,916	30,465	6,216	72,180	38,274
MR	1년 용선료	25,500	0	24,000	31,250	27,142	12,357	30,250	20,570

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

자료: Clarkson

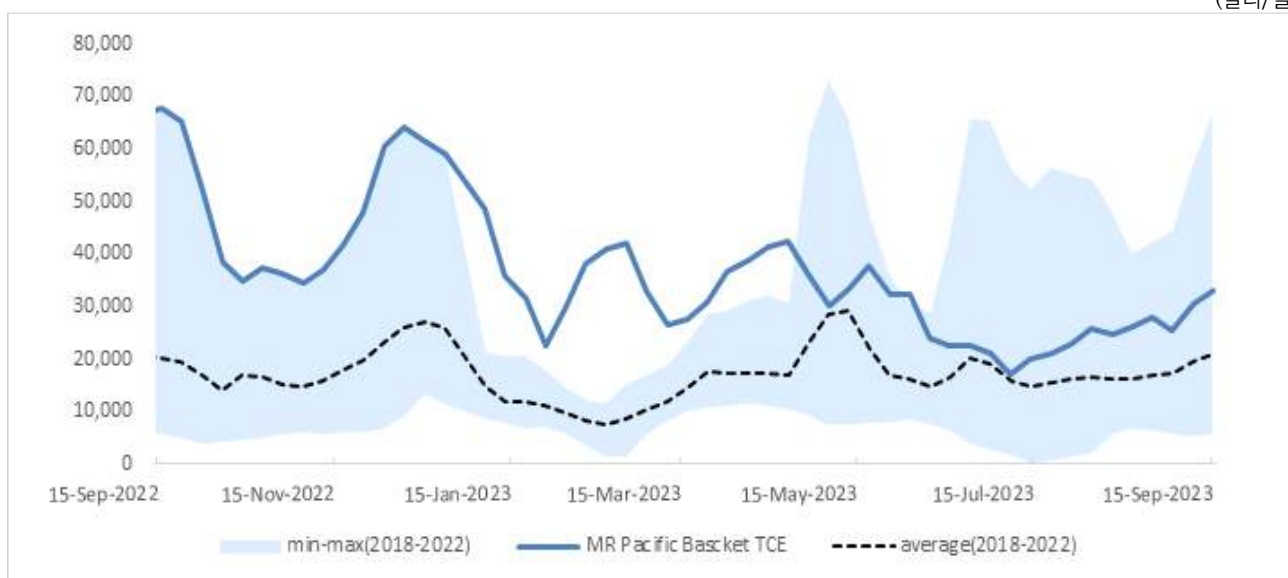


2 석유제품선-기술분석

■ 수익 추세선은 전주 대비 약 8.6% 상승세를 나타내며 상향추세를 보임

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

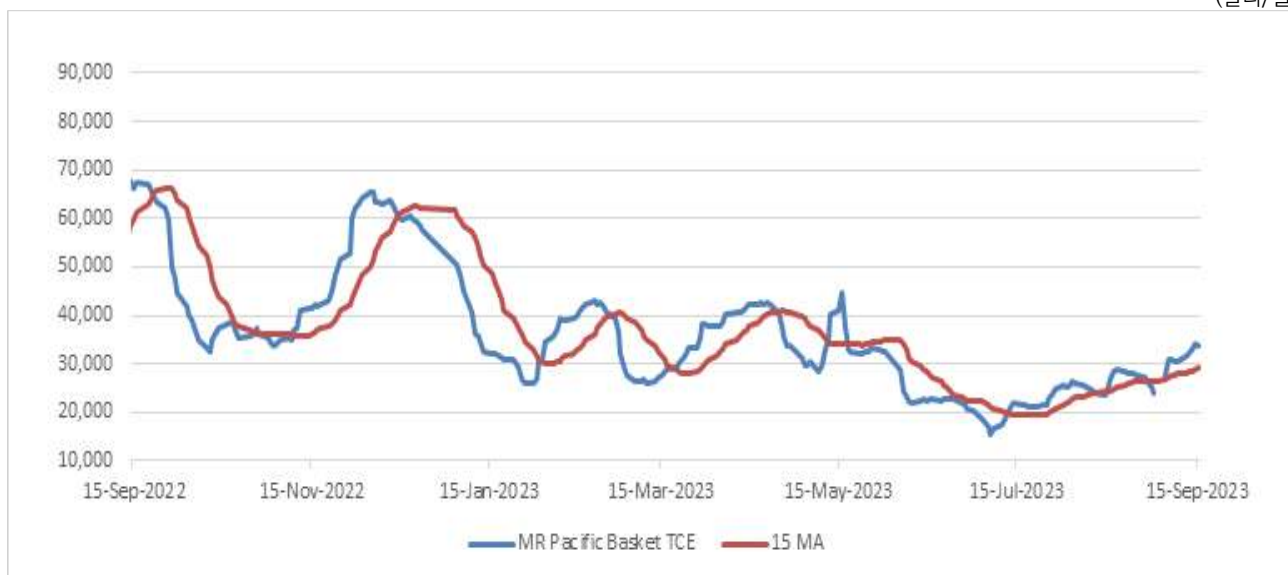


자료: Clarkson

■ 수익 추세선은 전주 대비 약 11.1% 상승하며 상방 압력이 확대될 것으로 전망됨

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

건화물 중고선가 지수는 23.9p로 전주 대비 0.1p 상승함

건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

컨테이너 중고선가 지수는 57.6으로 전월과 동일한 수치를 유지함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

|('23.09.01~'23.09.15)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 19건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Global Effort	2014	37,072	DWT	2023-09-15	16.00	high	Sampo Unyu Co Ltd
Bulk	Ocean Reef	2005	52,458	DWT	2023-09-15	8.60	region	Swiss Bulk Shipping
Ro-Ro	Seagard	1999	1,605	Lane m.	2023-09-15		undisclosed	Bore Ltd
Tanker	Centennial Sapporo	2008	110,448	DWT	2023-09-14	35.30		Meiji Shipping
Bulk	Geneva Star	2015	81,846	DWT	2023-09-14	26.90		Kontiki Shpg. Pte
Bulk	Da Ying	2003	75,318	DWT	2023-09-13	7.50		Qingdao Datong
Tanker	Anavatos II	2009	115,459	DWT	2023-09-08	39.00	high	Union Maritime
Bulk	Hanton Trader III	2014	63,800	DWT	2023-09-08	20.00	low	Nisshin Shipping
Bulk	Kobe Star	2016	55,857	DWT	2023-09-08	21.10		Taiwan Navigation
Bulk	Iris Sky	2008	28,725	DWT	2023-09-06	8.00	low	Shoei Kisen Kaisha
Bulk	Vantage Sword	2009	28,310	DWT	2023-09-06	9.00		Vantage Shpg Line
Bulk	Cape Cross*	2014	63,155	DWT	2023-09-06	86.00		Eclipse Shipping Ltd
Bulk	Galileo*	2014	63,243	DWT	2023-09-06			Eclipse Shipping Ltd
Bulk	Giants Causeway*	2015	63,197	DWT	2023-09-06			Eclipse Shipping Ltd



Bulk	Sadlers Wells*	2015	63,153	DWT	2023-09-06			Eclipse Shipping Ltd
TankChem	Advantage Party	2006	37,067	DWT	2023-09-05	17.30		Advantage Products
TankChem	Baltic Freedom	2006	37,048	DWT	2023-09-05	18.00		Interorient Germany
Bulk	Golden Hawk	2015	58,068	DWT	2023-09-01	21.00	low	Golden Ocean Group
Container	Jitra Bhum	1997	1,498	TEU	2023-09-01		undisclosed	RCL
Container	Kama Bhum	1997	1,498	TEU	2023-09-01		undisclosed	RCL
Bulk	Lowlands Breeze	2013	61,430	DWT	2023-09-01	20.80		Fukusei Sangyo
TankChem	Patnos	2006	16,714	DWT	2023-09-01	10.50		Harren & Partner
Bulk	Port Star	2012	82,177	DWT	2023-09-01	20.30		Kobe Shipping



6. 주요 해운지표

(2023.09.15. 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	9월 평균	2023년			2022년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	-	-	-	18	18	18
유조선(5년)	VLCC	98	0	98	98	100	100	70	95	81
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	20	0	20	20	21	20	21	56	45

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)									
건화물선 Panamax	34	0	34	33	34	34	34	37	36
유조선 VLCC	128	0	127	120	128	123	114	120	118
컨테이너선 Sub-Panamax	41	0	41	41	43	42	40	43	42

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	592	22	570	367	583	459	354	689	512
	Singapore	557	11	547	378	580	467	374	774	529
	Korea	580	12	567	439	583	500	418	785	581
	Hong Kong	577	11	569	421	577	488	414	804	554
VLSFO	Rotterdam	624	15	611	514	620	565	526	980	729
	Singapore	665	17	650	554	695	608	599	1,138	804
	Hong kong	687	4	684	574	690	624	606	1,189	818

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	150	1	150	-	162	139	0	195	143
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	103	2	102	-	133	111	-	141	124
	중국産	131	3	129	-	149	131	-	193	142
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	-	-	-	-	-	-	-	758	146
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	277	14	271	-	371	183	-	530	119
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1,340	-23	1,360	1,265	1,544	1,360	1,344	1,769	1,538
	밀(국제)	604	9	597	591	792	597	729	1,425	905

자료: mysteel, CBOT,

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)									
		11월	12월	1월	2022년 합계	2021년 합계	2020년 합계	2019년 합계	
ASEAN	수출	10,546	11,248	10,268	10,268	108,50	89,017	95,086	
	수입	5,745	6,556	7,180	7,180	67,703	54,830	56,186	
NAFTA	수출	9,673	10,385	10,426	10,426	11,914	87,821	89,839	
	수입	7,954	6,969	8,319	8,319	87,464	68,263	73,797	
EU	수출	5,299	5,968	5,414	5,414	63,606	47,870	52,758	
	수입	5,059	6,700	5,023	5,023	65,913	55,517	55,795	
BRICs	수출	17,988	18,160	16,049	16,049	193,174	155,346	163,882	
	수입	17,333	17,218	16,498	16,498	170,649	128,653	131,656	

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