

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2023년 9월 25일
감 수 고병욱 해운연구본부장

발 행 인 김종덕 원장
주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스	01	건화물선	03	컨테이너선	14
탱커선	16	중고선	20	주요 해운지표	21

건화물선 지난주 케이프선 운임은 16,334달러/일을 기록, 중국의 호주산 석탄 수입량 증가

컨테이너선 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 37p 하락한 911.7p를 기록

탱커선 지난주 유조선 WS(VLCC World Scale)는 전주 대비 24.6% 상승한 45.6 기록

황수진 해운시장연구 센터장 / zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

류희영 전문연구원 / hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4915

최건우 해운금융연구 실장 / ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638

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



1. 주간뉴스

컨테이너 운임의 선물거래에 대한 의구심 증가

- ▶ 상하이 컨테이너 화물운임에 대한 선물거래가 2023년 8월 18일부터 시작됨
 - 개장 첫날 거래량이 37만 랏(lot)에 달했으며 9월 5일 최대치인 40만 랏을 기록했으나 9월 19일 11만 랏까지 감소함
 - 과거 상하이해운거래소와 클락슨에서 선물 계약과 유사한 서비스를 제공했지만 운용된 지 3~5년 만에 폐쇄됨
 - 실패의 원인은 컨테이너 운임 변동성을 회피하기 위해 선물시장을 이용하는데 운임이 지속적으로 하락하는 시장에서 참여자의 선물시장 참여 동인이 낮아질 수밖에 없음
- ▶ 8월에 개장한 컨테이너 운임 선물 거래시장은 과거의 단점을 보완했지만 지속가능성에 확신을 주지는 못하는 상황임
 - 지수(index)형 운임과 함께 위안화가 결제에 활용된다는 점 등은 과거에 출시된 거래구조와는 다르지만 운임 스프레드가 축소되는 상황에서 헷징을 위한 도구로서 선물거래가 활용될 수 있는지는 의문임
 - 기존에 중단된 컨테이너 선물거래에서 시장참여자가 아닌 단순히 차익을 중점을 둔 트레이더들이 시장을 이끌었다는 점에서 이에 대한 보완책이 나와야 함

자료 : <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1146635/Frenzied-trading-grips-new-Shanghai-container-futures>

최건우 부연구위원

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

Maersk-CMA CGM, 해운 탈탄소화 가속화 위한 협력

- ▶ 글로벌 컨테이너 선사인 Maersk와 CMA CGM의 이번 협력은 해운 탈탄소화 계획을 가속화 하고 지속 가능한 연료 공급을 확장하는 것을 목표로 함
 - 이번 협력에는 즉각적인 투자 세부 사항이나 특정 프로젝트가 포함되지 않았지만, 친환경 이중 연료 추진 선박에 있어 업계 선두주자 간의 메탄올과 암모니아를 공동 개발하자고 한 방향성에 의미가 있음
 - 동 협력으로 양사는 지속 가능한 연료 표준을 개발하는 동시에 그린 메탄올의 대량 생산을 가속화하기 위한 기반 마련을 진행할 예정임
- ▶ Maersk에 따르면 “해운과 물류 분야의 친환경 전환을 가속화하기를 원하며, 이를 위해서는 업계 전반의 파트너들의 강력한 참여가 필요하다.”고 언급함
 - 양 사는 “강력하고 지속 가능한 국제 온실가스 규제 프레임워크를 구축하기 위해 규제 이해관계자와 협력할 준비가 되어있음을 확인했다.”고 밝힘
 - 또한 규제 기관과의 협력에 참여하기를 원하는 다른 회사에도 공개되어 직접 로비 전략에 참여하도록 권장할 것이라고 언급함

자료 : <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1146636/CMA-CGM-teams-up-with-Maersk-to-scale-up-green-efforts>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

중국 호주산 석탄 수입량 증가

- ▶ 지난 금요일 케이프선 스팟운임(5TC)이 약 17,300달러/일로 3개월 만에 최고치를 기록함*
 - * 볼틱거래소 데이터에 따르면, 지난 금요일인 9월 22일에 케이프선 스팟운임(5TC)은 17,274달러/일을 기록했으며, 이는 6월 26일(17,209달러/일) 이후 9월 20일(17,145달러/일)에 이어 17,000달러대를 기록함
- ▶ 이러한 운임 상승은 호주의 對중국 석탄 수출이 증가했기 때문이며, 10월까지 중국이 호주산 석탄 수입을 확대할 것으로 예상됨
 - 프랑스 선박브로커 BRS그룹의 보고서에 따르면 최근 동호주에서 중국 남부로의 석탄 운송량이 증가하고 있으며, 이러한 흐름이 1~2개월 동안 계속될 것이라고 언급함
 - 중국의 호주산 석탄 수요 증가는 동호주 석탄이 북중국산에 비해 경쟁력 있는 가격에 판매되고 있기 때문이라는 분석임

자료 : <https://www.tradewindnews.com/bulkers/australia-to-china-coal-flows-push-cape-size-bulker-rates-to-new-three-month-high/2-1-1523283>

황수진 부연구위원

051-797-4635, zin@kmi.re.kr

중국의 부동산 시장 경기와 건화물선 수요 관계에 대한 엇갈린 의견 존재

- ▶ 시장 전문가는 최근 중국의 철광석과 석탄에 대한 수요가 강하게 나타났으며, 이러한 현상은 중국의 부동산 시장 경기와 건화물선 수요 간의 큰 상관관계가 없다는 주장을 뒷받침하는 근거라고 설명함
 - 에버그란데(형다)와 컨트리가든(벽계원)과 같은 주요 부동산 개발 업체가 디폴트 위기를 맞으며 건설 프로젝트가 중단되었으나, 케이프선 운임은 여전히 상승추세를 보였다는 주장임. 케이프선 운임은 철광석 수요에 영향을 받으나, 최근 2주 동안 케이프선 스팟운임(5TC)이 16,000달러/일 이상을 기록했기 때문임
 - 중국은 8월에 약 1억 6,000만 톤의 철광석과 석탄 등의 건화물을 수입했으며, 이는 전년 동월 대비 12% 증가한 수준임. 이는 중국의 건화물에 대한 수입 수요가 높게 유지되고 있으며, 중국의 부동산 부문 경기가 중국의 건화물에 대한 수요에 큰 영향을 미치지 않는다는 주장을 강화한다는 설명임
- ▶ 대다수 전문가는 중국의 부동산 시장 경기가 건화물 수요에 큰 영향을 미친다고 주장함. 이는 부동산 건설 부문에서 철강에 대한 수요를 좌우하며, 중국 철강 수요의 약 40~45%가 부동산 부문에서 발생하기 때문임

자료 : <https://www.tradewindnews.com/bulkers/china-s-struggling-property-sector-is-not-impacting-dry-bulk-demand-experts-say/2-1-1521046>

황수진 부연구위원

051-797-4635, zin@kmi.re.kr



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	9월 3주					
	주간평균운임	전주대비차이	10월물 FFA 주간평균가격		전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	16,334	▲ 4,420	37.1 %	18,648	▲ 2,241	13.7 %
파나마선 5TC (달러/일)	15,205	▲ 796	5.5 %	16,167	▲ 345	2.2 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	14,422	▲ 1,683	13.2 %	15,351	▲ 712	4.9 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

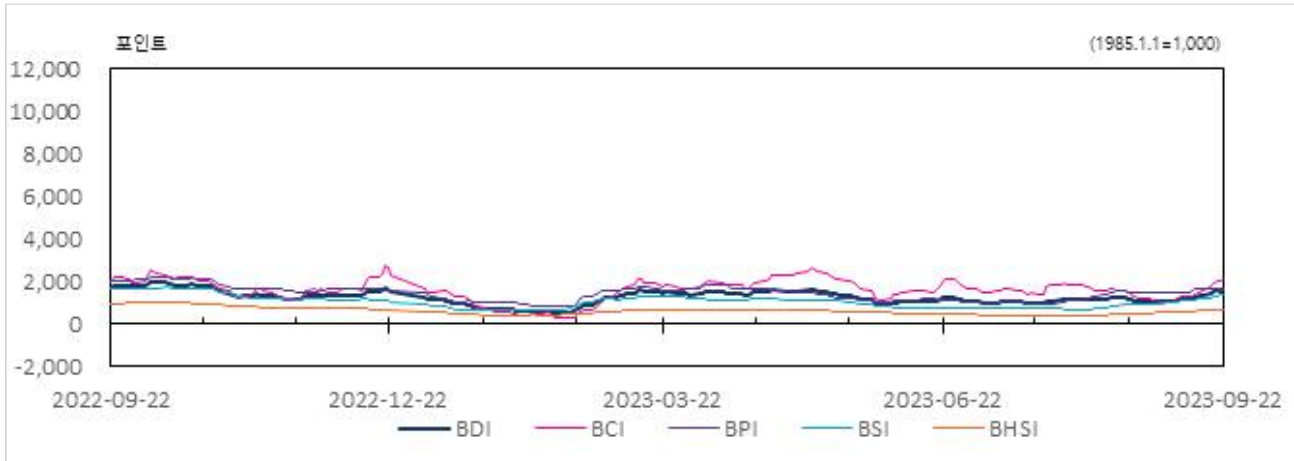


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		9월 3주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	1,542	▲ 251	530	1,640	1,155	965	3,369	1,934
선형별 운임	케이프(5TC)	16,334	▲ 4,420	2,246	21,814	11,848	2,505	38,169	16,177
	파나막스(5TC)	15,205	▲ 796	7,277	16,669	12,276	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	14,422	▲ 1,683	6,874	14,703	10,928	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	11,872	▲ 995	7,763	12,703	10,317	11,941	32,166	21,337
1년 용선료	케이프	16,500	▲ 750	13,500	22,750	16,859	10,125	23,000	16,591
	파나막스	15,125	▼ -125	11,200	21,750	13,792	9,625	16,125	12,537
	수프라막스	13,500	▲ 625	9,500	18,125	11,436	8,250	12,500	10,356
	핸디	10,125	- -	8,063	16,125	9,508	7,313	9,250	8,435
건화물선 시장(FFA)									
		10월물		4분기물		2023년물		2024년물	
		9월 3주	전주대비	9월 3주	전주대비	9월 3주	전주대비	9월 3주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	18,648	▲ 2,241	17,597	▲ 1,116	14,519	▲ 339	15,013	▲ 343
	파나막스(5TC)	16,167	▲ 345	15,332	▲ 194	13,054	▼ -24	13,054	▼ -24
	수프라막스(10TC)	15,351	▲ 712	14,009	▲ 317	11,523	▼ -100	11,176	▼ -34
	핸디(7TC)	13,520	▲ 460	12,762	▲ 346	10,855	▲ 8	10,648	▼ -16

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

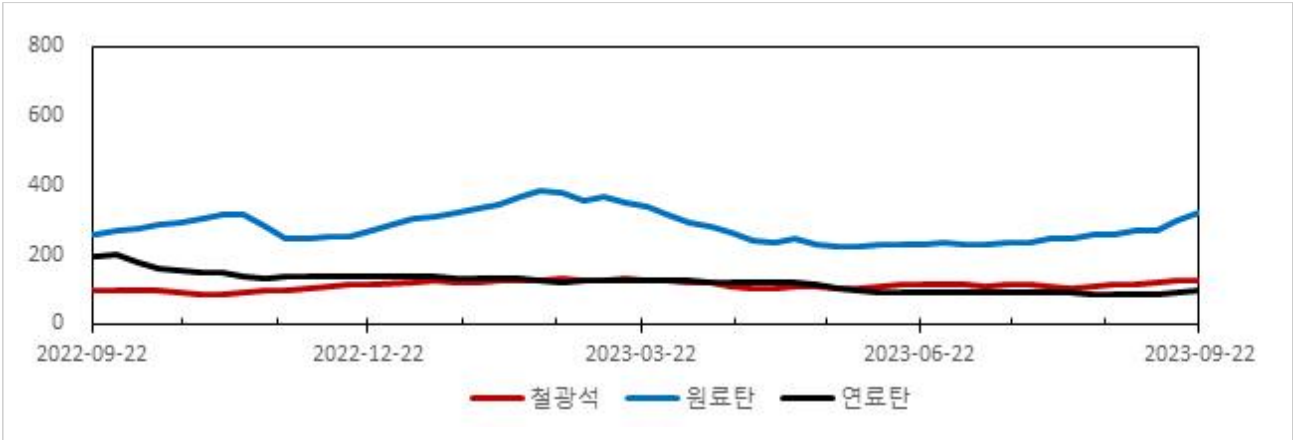
구분	2023년		전주 대비 차이				2022년			
	9월 3주	9월 2주					9월 3주	연평균	최저	최고
철광석	123.1	123.1	-	-	-	%	102.3	120.3	82.4	159.8
원료탄	321.1	300.0	▲	21.1	7.0	%	263.0	365.0	196.1	670.1
연료탄	95.5	89.9	▲	5.6	6.2	%	192.7	179.1	107.5	288.2
대두	480.8	493.9	▼	-13.1	-2.7	%	550.2	569.4	503.5	638.0
옥수수	187.6	184.0	▲	3.6	1.9	%	272.3	273.1	231.6	319.9

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

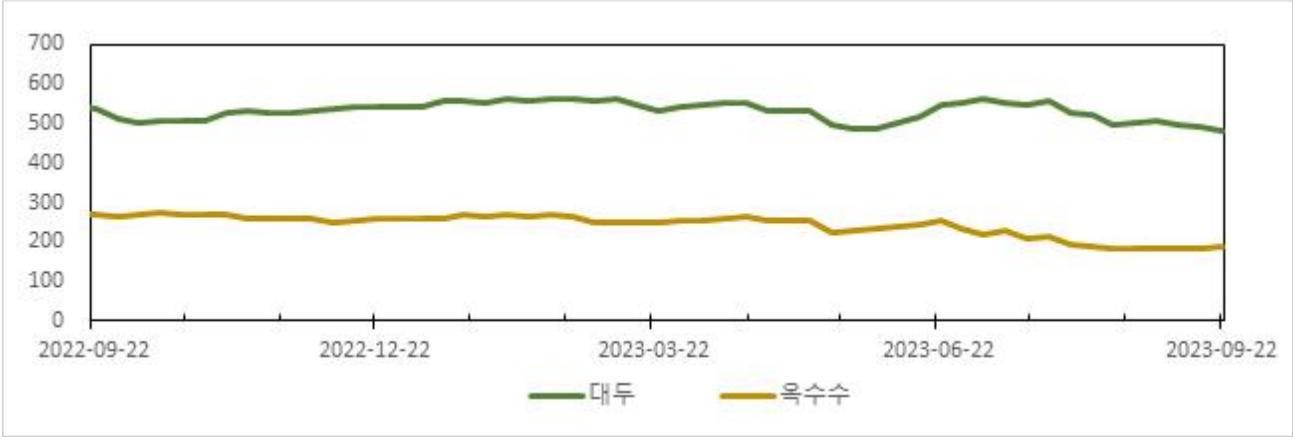
(달러/톤)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

I 케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(9월 2주) 대비 37.1% 상승한 16,334달러/일을 기록함

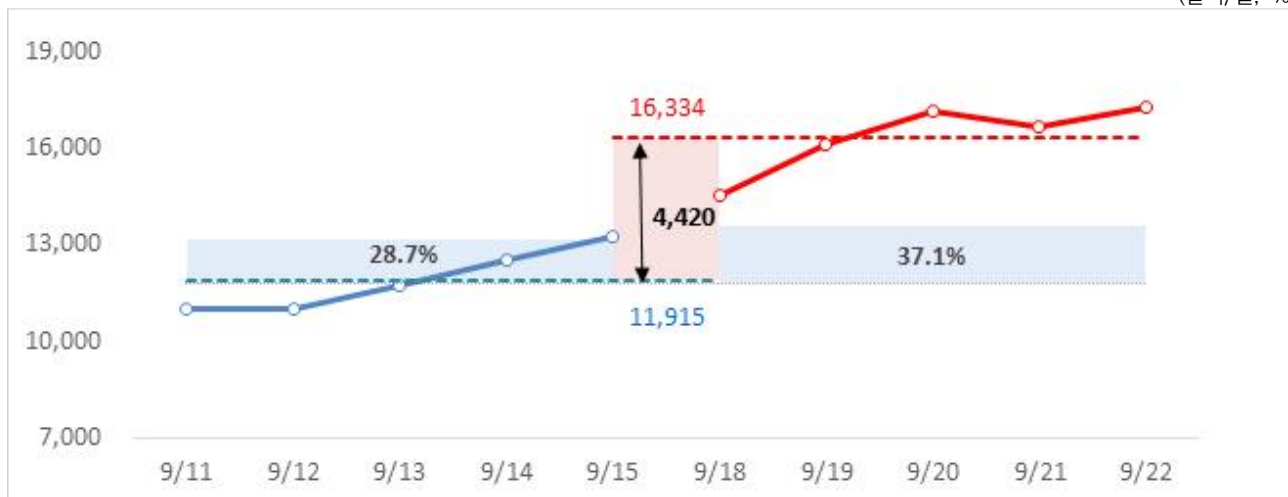
- 연휴 이전 철강 원자재 재고 비축 수요 증가와 시장에 신규 석탄 물동량 유입으로 운임이 상승함

(동향) 중국의 호주산 석탄 수요 증가

- 중국 국경절 연휴(9월 29일-10월 6일)를 앞두고 재고 비축 움직임이 운임에 상방 압력을 가하고 있음
- 트레이드-윈즈에 따르면 중국이 호주산 석탄 수입을 확대하고 있으며, 최근 호주산 석탄 가격의 경쟁력을 확보함으로써 10월까지 중국에서 호주산 석탄에 대한 수요가 증가할 것으로 보임
- 최근 중국에서 발생한 탄광 사고로 안전 검사가 강화되면서 석탄 생산량이 감소했으며, 중국과 호주 간 관계가 개선됨. 2020년 말부터 중국이 호주산 석탄 수입을 중단한 바 있으며, 3년 만인 올해 1월부터 재개 움직임이 나타남
- 한편, 중국 부동산 위기에 대한 우려가 증폭되고 있어 연휴 이후의 시장 움직임에 주목해야 함. 외신에 따르면 24일 헝다 그룹이 정보공개 위반 혐의로 당국의 조사를 받고 있으며, 신규 채권 발행이 불가능한 것으로 파악됨. 이로써 지난 3월에 발표한 헝다의 부채 상환 계획이 차질을 겪을 것으로 예상됨

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	9월 3주	9월 2주	전주대비차이	
BCI	1,970	1,437	▲ 533	37.1%
스팟운임(5TC)	16,334	11,915	▲ 4,420	37.1%
용선료	6개월	19,000	▲ 1,125	6.3%
	1년	16,500	▲ 750	4.8%
	5년	15,750	▼ -750	-4.5%
FFA	10월물	18,648	▲ 2,241	13.7%
	4분기물	17,597	▲ 1,116	6.8%
	'23년	14,519	▲ 339	2.4%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

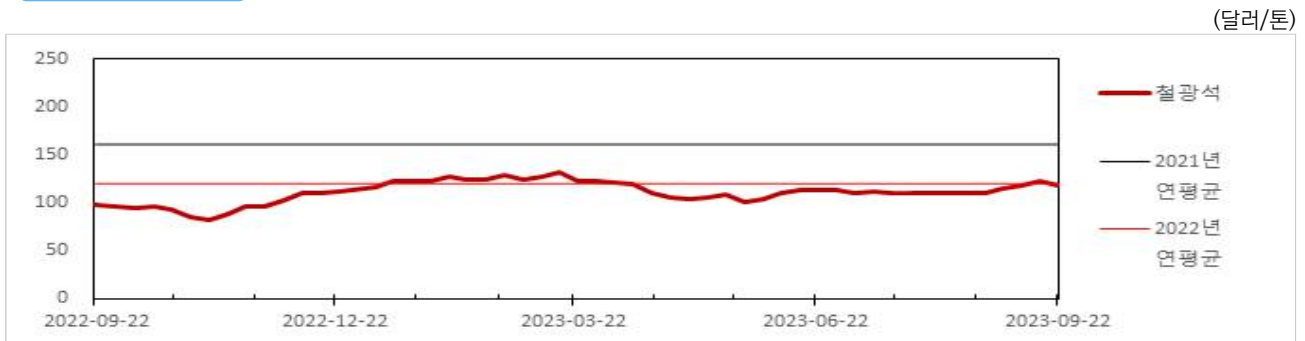
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주와 동일 수준인 123.1달러/톤 기록

철광석 가격 추이



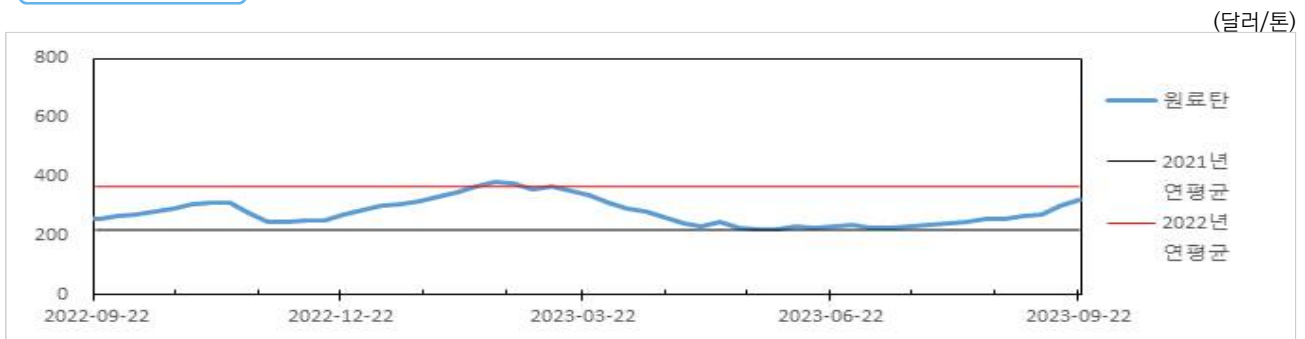
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 7.0% 상승한 321.1달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



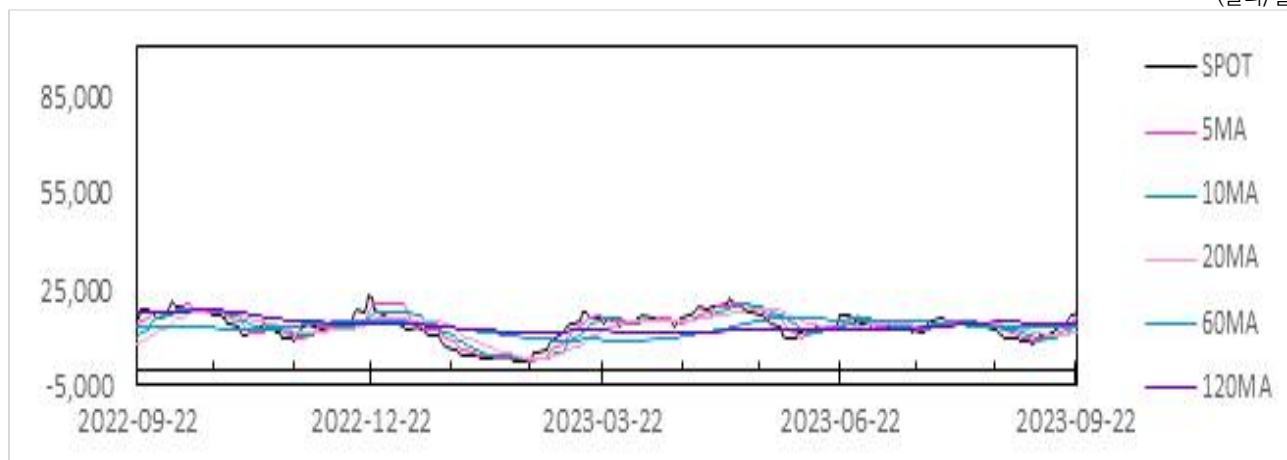
자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

파나막스선

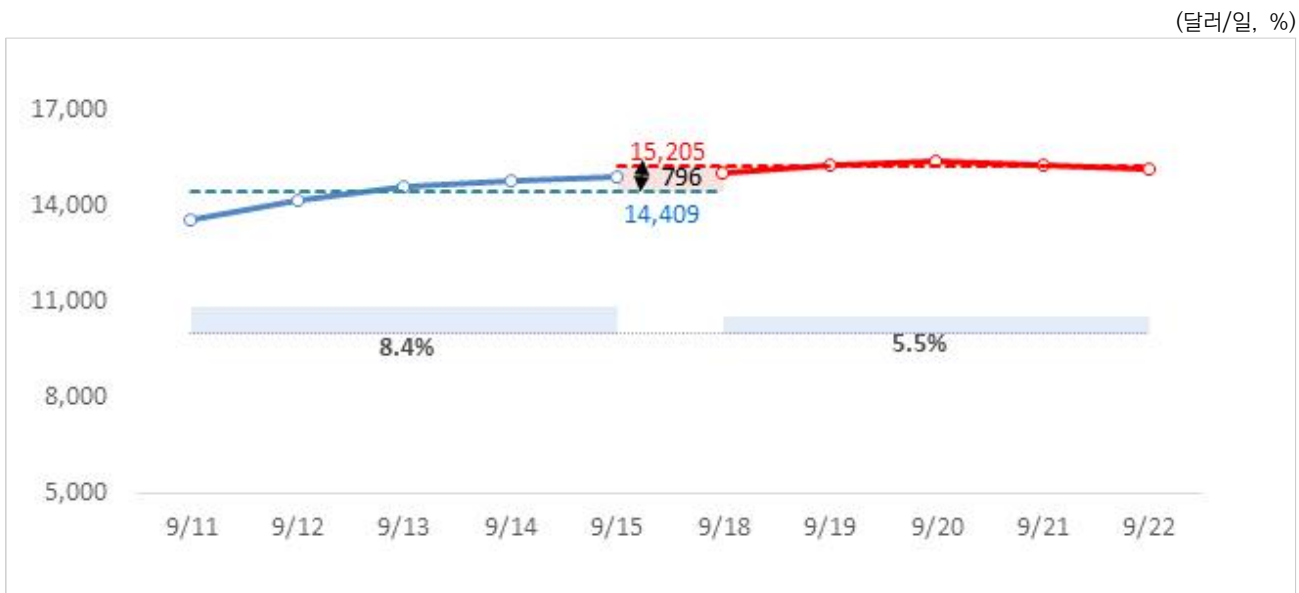
(운임) 전주 대비 5.5% 상승한 15,205달러/일 기록

- 선박 회전을 저하로 시장 공급 조정 효과가 나타남

(동향) 파나마 운하 수심 저하, 미시시피강 수위 저하

- 외신에 따르면 파나마 운하의 수심 저하로 인한 일일 통행 횟수와 흘수 제한으로 인한 체선 현상이 발생한 지 4개월이 지나고 있으며, 이로 인한 선박 회전을 저하가 운임에 긍정적 영향을 미쳤다고 평가함
- 또한 미국의 곡물 수출로인 미시시피강의 수위도 가뭄으로 인해 낮아지면서 흘수가 제한되고 있으며, 바지선 이용이 어려운 상황임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		9월 3주	9월 2주	전주대비차이		
BPI		1,689	1,601	▲ 89	5.5	%
스팟운임(5TC)		15,205	14,409	▲ 796	5.5	%
용선료	6개월	16,175	16,350	▼ -175	-1.1	%
	1년	15,125	15,250	▼ -125	-0.8	%
	5년	13,025	13,025	-	-	%
FFA	10월물	16,167	15,822	▲ 345	2.2	%
	4분기물	15,332	15,139	▲ 194	1.3	%
	'23년	13,054	13,078	▼ -24	-0.2	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

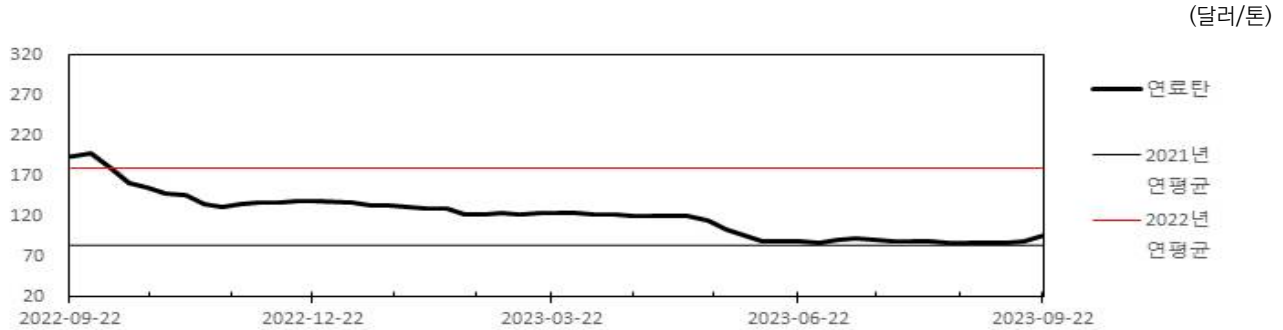
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나마스선-동향분석

■ 연료탄 가격 : 전주 대비 6.2% 상승한 95.5달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



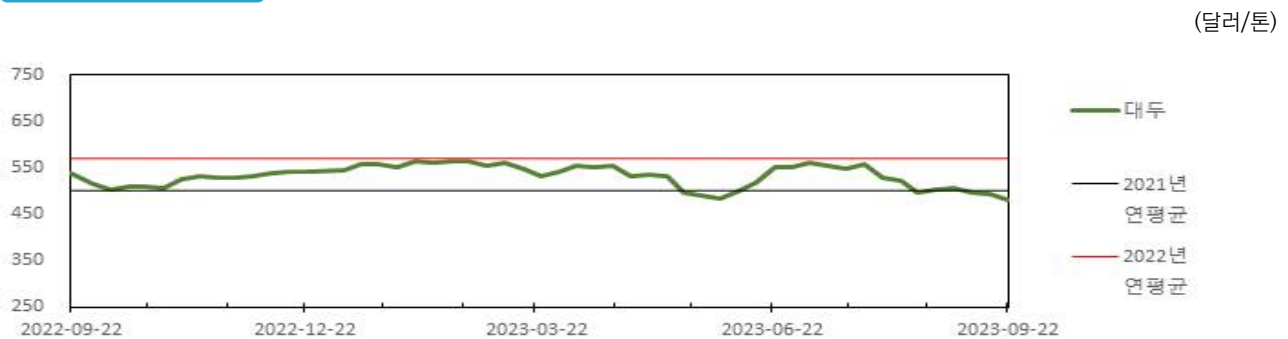
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
8월 5주	87.4	▼ -0.4	-0.4	%
9월 1주	87.2	▼ -0.1	-0.1	%
9월 2주	89.9	▲ 2.7	3.1	%
9월 3주	95.5	▲ 5.6	6.2	%

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 대두 가격 : 전주 대비 2.7% 하락한 480.8달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
8월 5주	505.2	▲ 3.5	0.7	%
9월 1주	496.4	▼ -8.8	-1.7	%
9월 2주	493.9	▼ -2.5	-0.5	%
9월 3주	480.8	▼ -13.1	-2.7	%

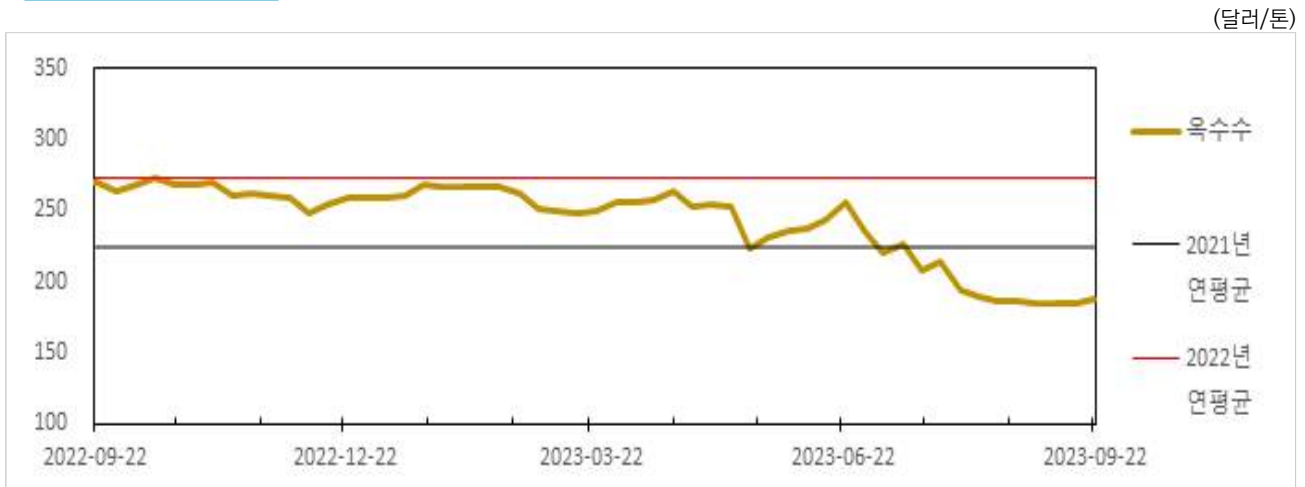
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 전주 대비 1.9% 상승한 187.6달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



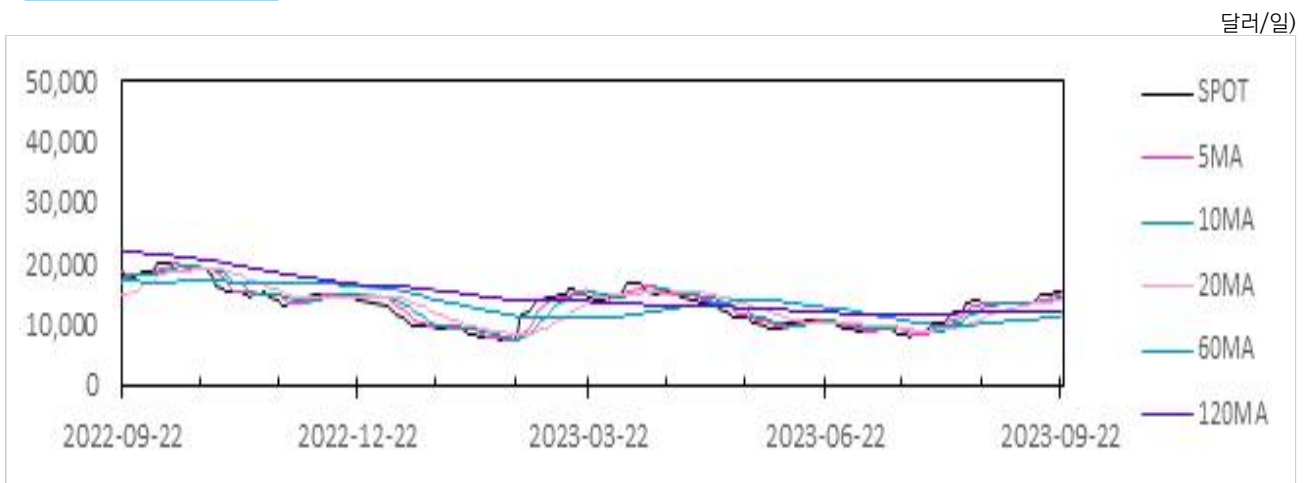
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
8월 5주	183.9	▼ -1.5	-0.8	%
9월 1주	185.2	▲ 1.3	0.7	%
9월 2주	184.0	▼ -1.2	-0.6	%
9월 3주	187.6	▲ 3.6	1.9	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

I 수프라막스선

(운임) 전주 대비 13.2% 상승한 14,422달러/일 기록

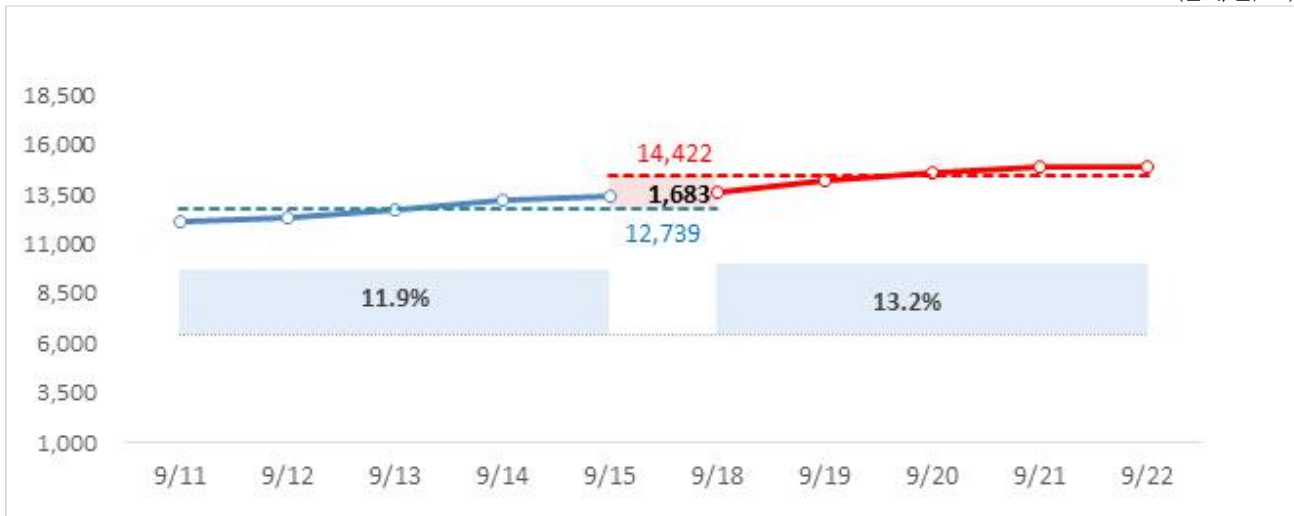
- 선박에 대한 신규 수요 증가로 운임이 상승함

(동향) 인도 5대 노동조합, 석탄공사에 파업 예고

- 외신에 따르면 인도의 5대 노동조합인 BMS, INTUC, HMS, AITUC, CITU 등이 인도 석탄공사 CIL(Coal India Limited, 인도 전체 석탄의 80%를 생산함)에 오는 10월 5일부터 7일까지 3일간 파업에 들어간다고 통지함
- CIL은 발전소의 석탄 재고량이 충분하다고 발표하고 있으나, 지난 달(평균 12-14일 분)과 비교하면 현재 9-10일분으로 줄어든 것으로 파악됨

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	9월 3주	9월 2주	전주대비차이	
BSI	1,311	1,158	▲ 153	13.2 %
스팟운임(10TC)	14,422	12,739	▲ 1,683	13.2 %
용선료	6개월	14,750	▲ 1,000	7.3 %
	1년	13,500	▲ 625	4.9 %
	5년	12,000	-	- %
FFA	10월물	15,351	▲ 712	4.9 %
	4분기물	14,009	▲ 317	2.3 %
	'23년	11,523	▼ -100	-0.9 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

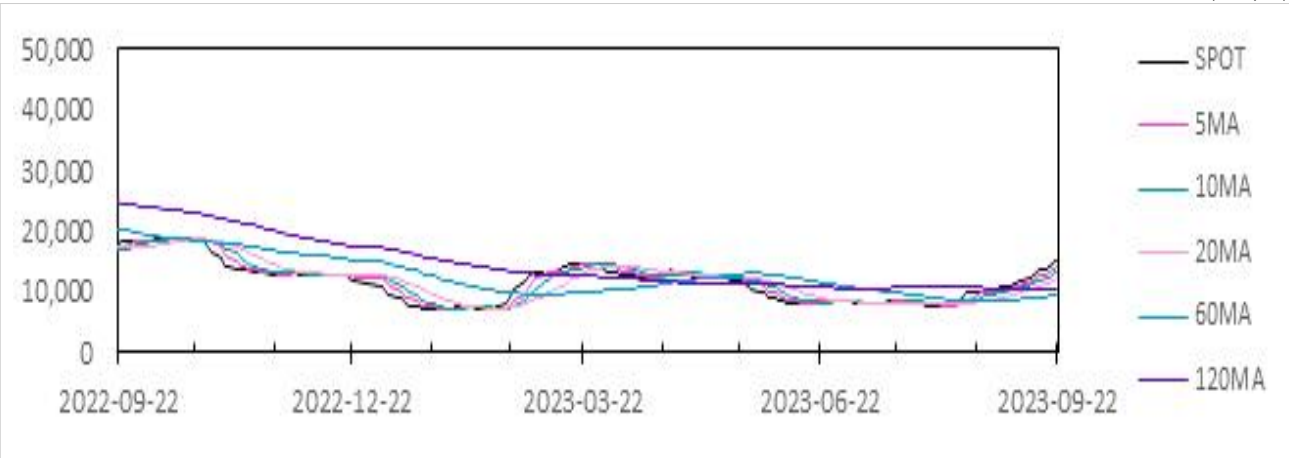
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균

(달러/일)



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 37p 하락한 911.7p를 기록

(운임) 컨테이너 운임 주요 원양항로 운임 약세가 이어짐

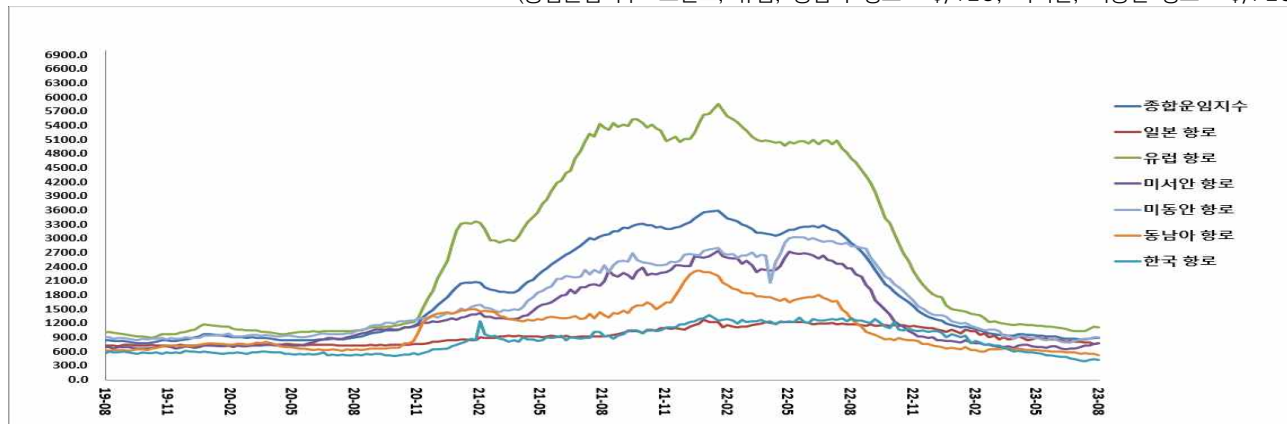
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 중국 국경절 이전 운임 상승 효과가 나타나지 않은 것으로 나타남. 최근 큰 폭의 운임 하락이 나타난 원양 항로는 향후 적극적인 공급 조절과 운임 조정이 있을 것으로 전망

(현황) 컨테이너 운임 약보합 전망

- 중국 국경절 연휴로 인한 공장 폐쇄로 '컨' 시장 약세가 예상되어, 정기선사들의 임시 결항은 예정된 항해의 16% 까지 늘어날 것으로 예상됨(Tradewinds)
- 컨테이너선 발주잔량 중 약 550만 TEU가 2024년 말까지 인도될 것으로 전망됨에 따라 컨테이너 화물 수요가 회복되더라도 큰 폭의 운임 상승은 힘들 것으로 전망(Container xChange)

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 3주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	912	-37	907	1,061	984	1,107	5,110	3,410
운임	유럽항로	623	-35	714	1,050	861	1,047	7,797	4,846
	미서안항로	1,790	-98	1,148	2,136	1,517	1,418	8,117	5,656
	미동안항로	2,377	-173	2,010	3,132	2,538	3,096	11,833	8,514
	한국항로	147	2	131	238	169	225	456	321
	일본항로	322	2	317	927	345	281	362	320
	동남아항로	174	-8	140	199	167	189	1,537	837

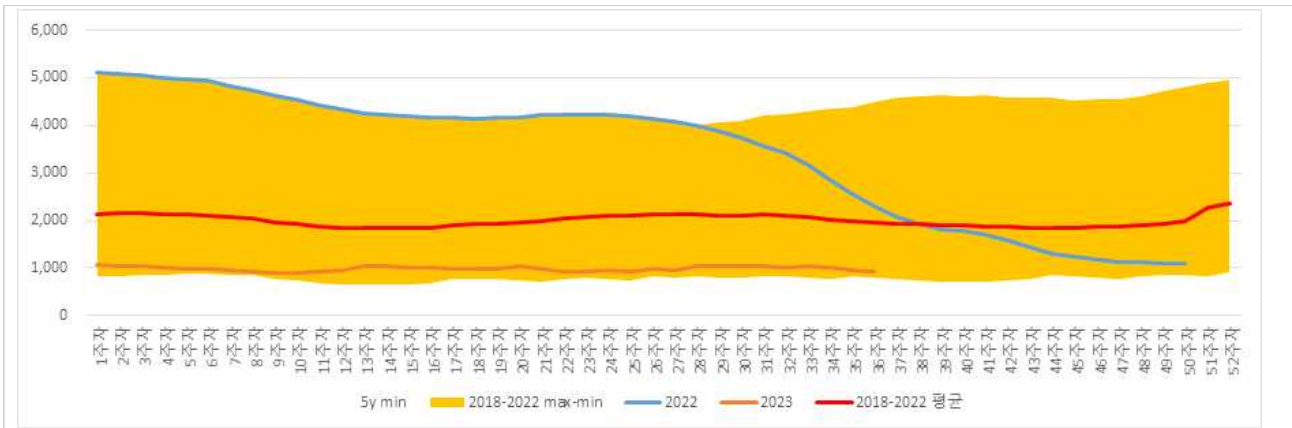
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



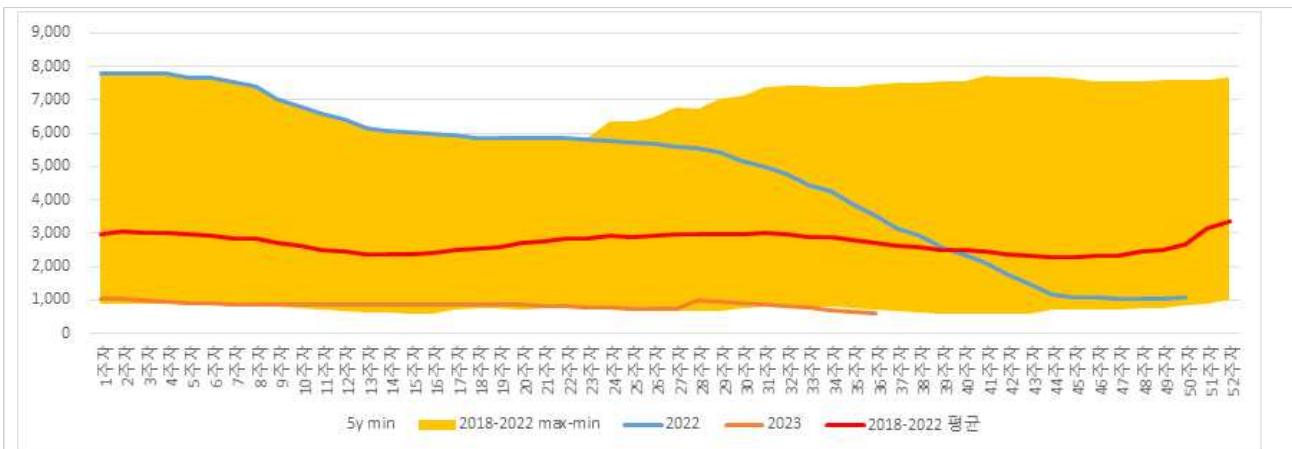
2 운임전망

| 9월 3주('23.9.18~'23.9.22)

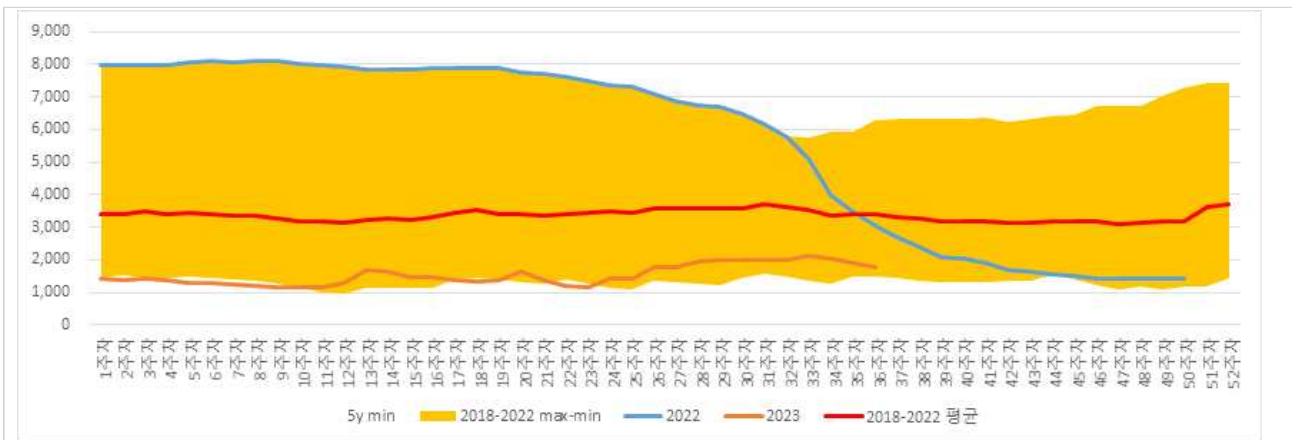
SCFI 지수는 약보합 기록할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 약보합 기록할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 약보합 것으로 전망





4. 탱커선

1 유조선-동향분석

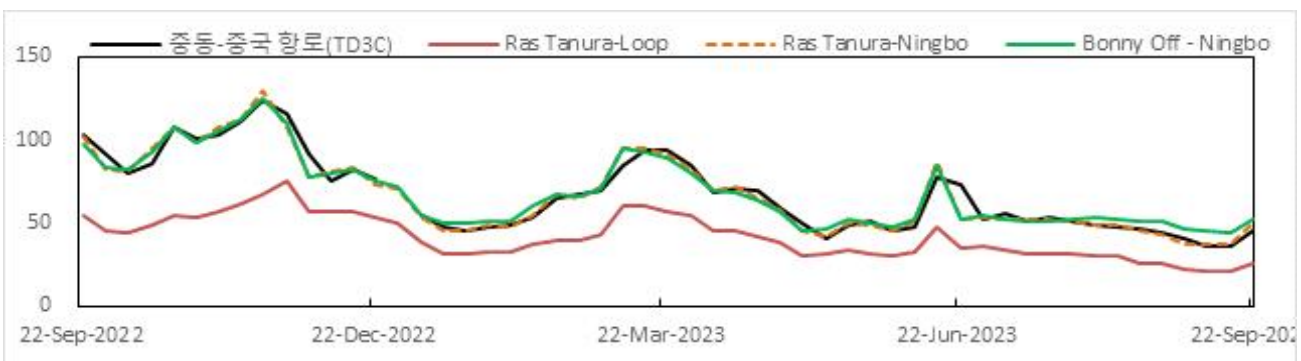
■ 유조선 WS(VLCC World Scale) : 전주 대비 24.6% 상승한 45.6 기록

(운임) 전주 대비 대부분 항로에서 상승세를 나타냄

(포인트)

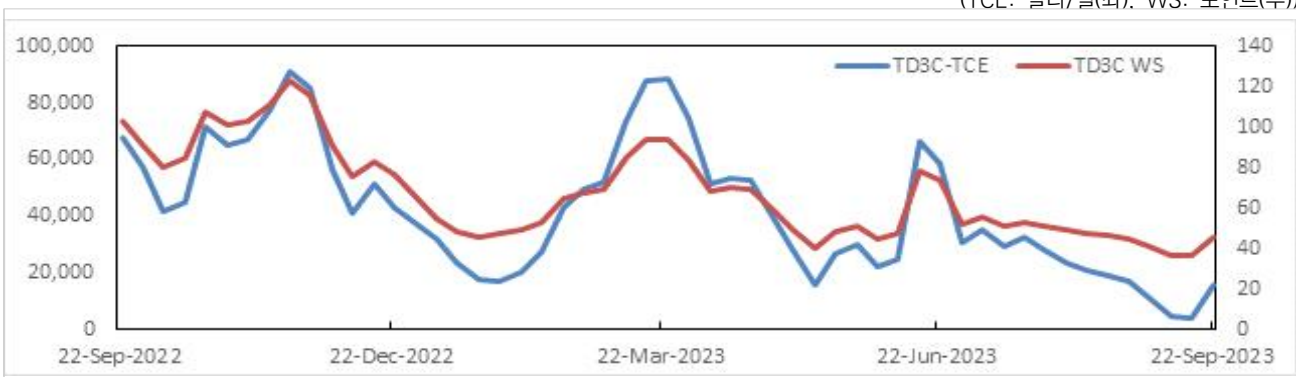
구분	WS		전주대비차이		
중동-중국 항로(TD3C)	45.6	▲	9.0	24.6	%
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	26.0	▲	4.5	20.9	%
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	50.0	▲	12.5	33.3	%
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	52.5	▲	8.5	19.3	%

VLCC 중동-중국 항로 WS



VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(TCE: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		9월 3주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	45.6	9.0	31	94	56	32	123	63
항로(TD3C)	평균 수익	15,693	11,875	10,173	97,526	36,427	24,517	101,230	16,685
VLCC	1년 용선료	43,500	-	36,500	50,000	40,513	15,000	47,500	25,644

자료: Clarkson

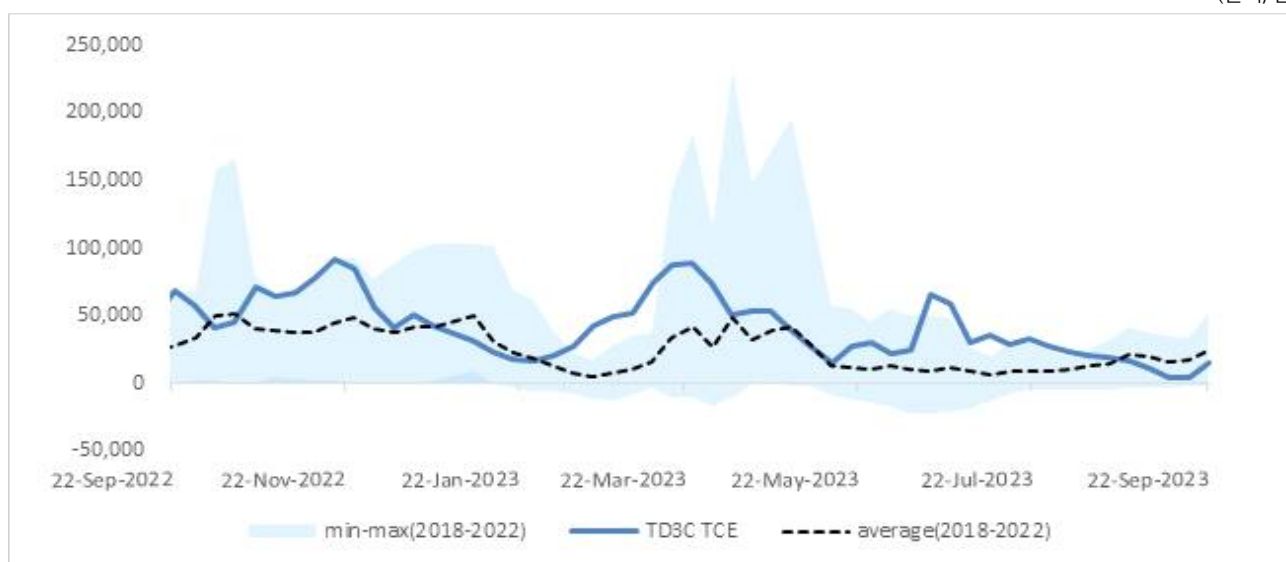


1 유조선-기술분석

수익 추세선이 저점을 확인한 후 상승했으나, 5년 평균(2018-2022)을 하회하는 수준임

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

(달러/일)

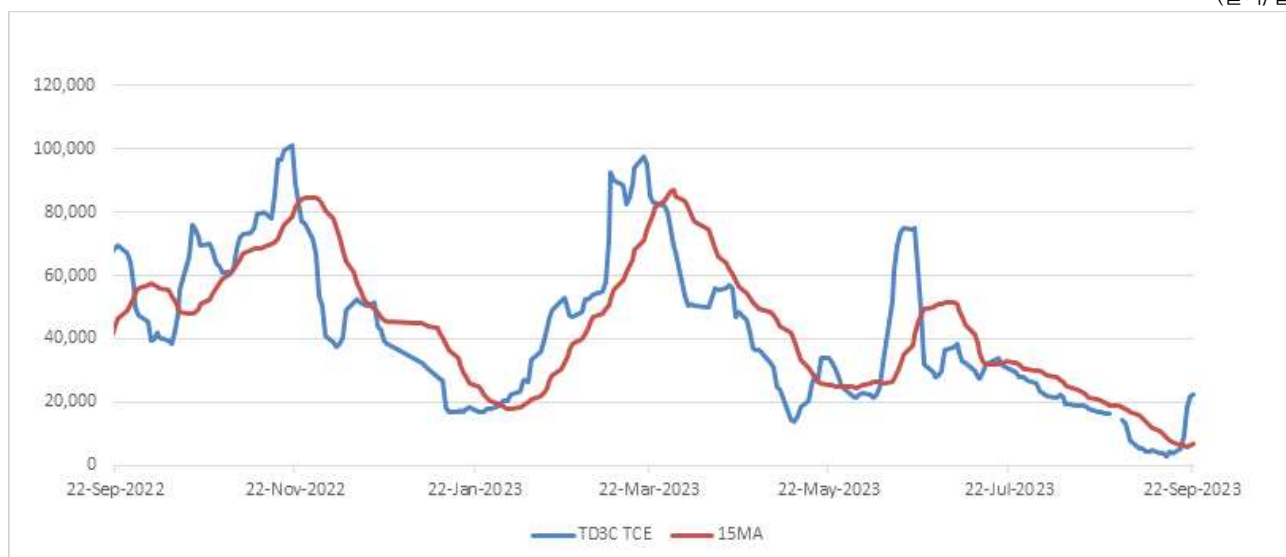


자료: Clarkson

수익 추세선이 15일 이동평균선을 상향 돌파함

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



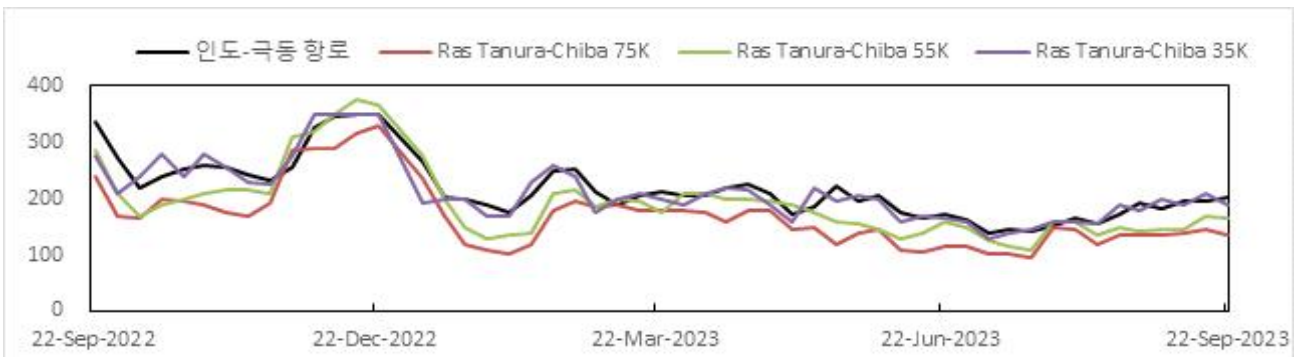
2 석유제품선-동향분석

■ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주 대비 3.6% 상승한 201.3 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로가 하락세를 나타냄

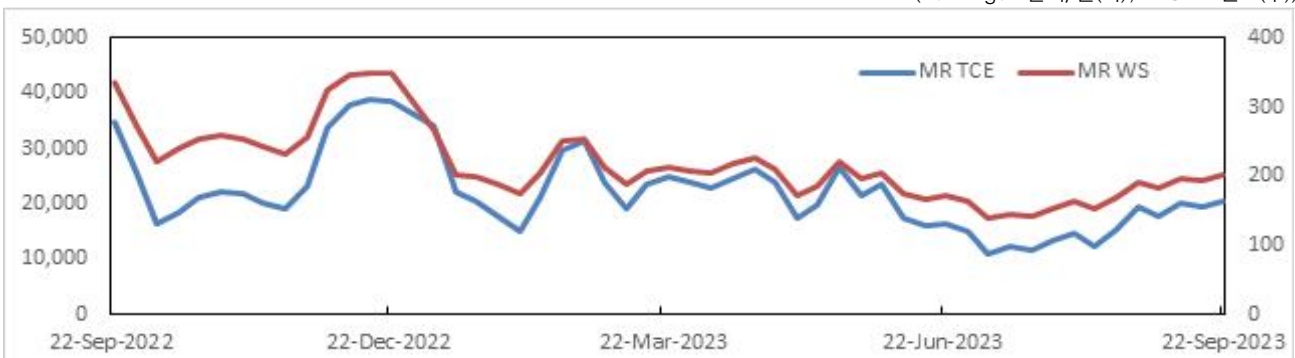
구분	WS	전주대비차이 (포인트)			
인도-극동 항로	201.3	▲ 7.0	3.6	%	
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	135.0	▼ -10.0	-6.9	%	
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	165.0	▼ -5.0	-2.9	%	
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	190.0	▼ -20.0	-9.5	%	

석유제품선 인도-극동 항로



석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		9월 3주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	201.3	7.0	139	266	192	120	447	278
	평균 수익	33,502	674.2	15,516	50,916	30,565	6,216	72,180	38,274
MR	1년 용선료	25,500	-	24,000	31,250	27,099	12,357	30,250	20,570

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

자료: Clarkson

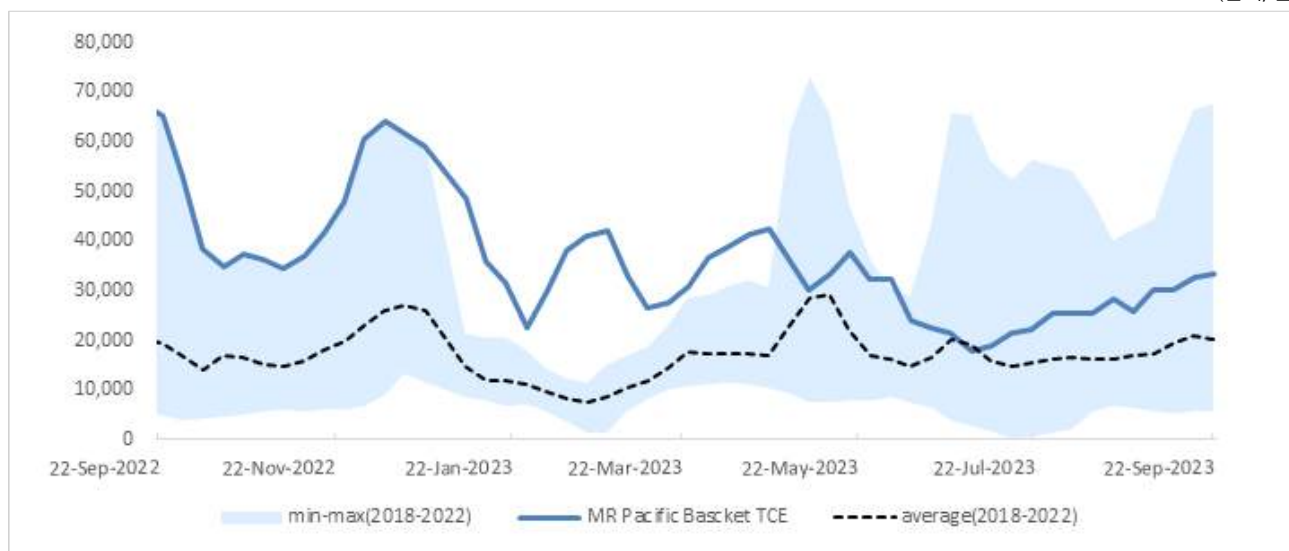


2 석유제품선-기술분석

수익 추세선이 5년 평균(2018-2022)을 상회함

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)



자료: Clarkson

수익 추세선이 15일 이동평균선을 하향 돌파함

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson

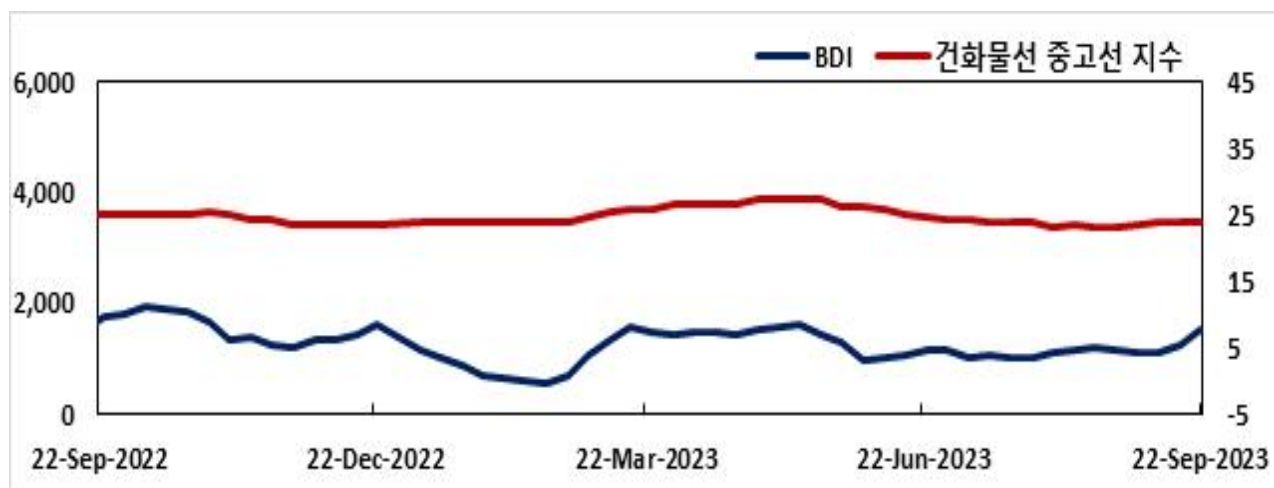


5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물 중고선 지수는 24.05로 전주 대비 0.6% 상승함

건화물선 운임지수와 중고선 지수

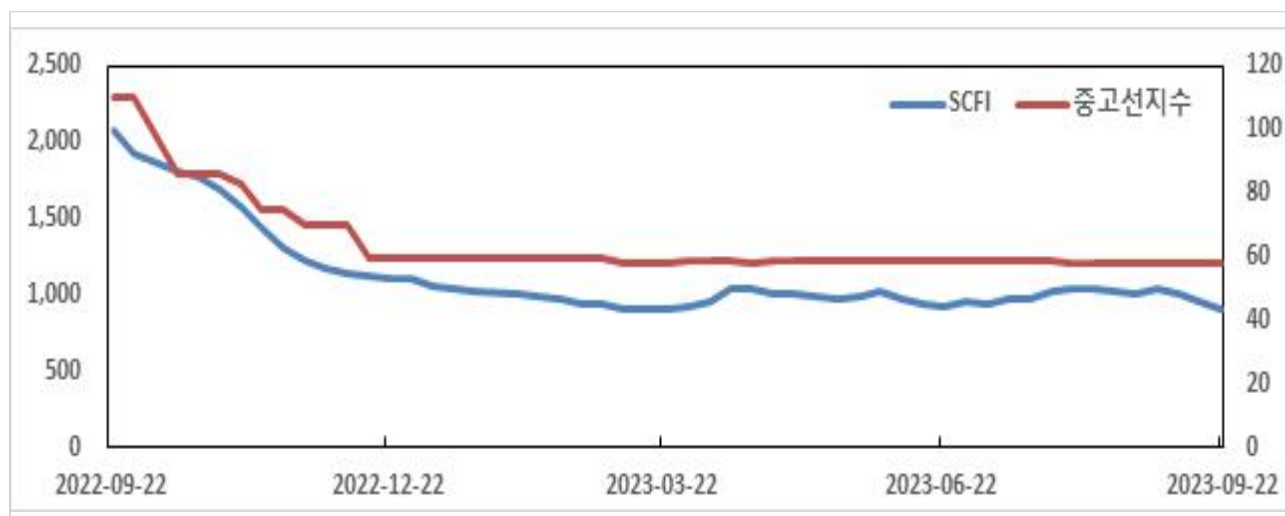


주: 건화물선 중고선지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

자료: Clarkson

■ 컨테이너 중고선 지수는 57.61로 전주 대비 변화없음

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



4. 주요 해운지표

(2023.09.22. 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	128	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	289	-4	574	367	583	462	354	689	512
	Singapore	530	-28	543	378	580	469	374	774	529
	Korea	568	-12	567	439	583	502	418	785	581
	Hong Kong	550	-28	564	421	577	490	414	804	554
VLSFO	Rotterdam	622	-2	611	514	620	566	526	980	729
	Singapore	666	1	650	554	695	610	599	1,138	804
	Hong kong	672	-15	684	574	690	625	606	1,189	818

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	154	4	150	-	162	139	0	195	143
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	103	0	102	-	133	111	-	141	124
	중국産	130	0	129	-	149	131	-	193	142
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	-	-	-	-	-	-	-	758	146
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	308	31	277	-	371	186	-	530	119
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1,296	-44	1,343	1,265	1,544	1,418	1,344	1,769	1,538
	밀(국제)	580	-25	592	591	792	675	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