

# KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2023년 02월 06일  
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	23

- 건화물선** 케이프선 운임 OPEX에도 못미치는 수준 기록, 중국의 경기 부양 효과 2분기 이후 나타날 것
- 컨테이너선** 컨테이너선 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 22.9p 하락한 1,006.9p를 기록
- 탱커선** 유조선 운임지수(WS)는 지난주 대비 2.0p 상승한 49.3 기록, 중국의 원유 수요 회복 기대에도 불구하고 더딘 시황 회복세

윤재웅 해운빅데이터연구 센터장 / jwoong01@kmi.re.kr | 051-797-4633  
황수진 전문연구원 / zin@kmi.re.kr | 051-797-4635  
류희영 연구원 / hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4915

최건우 부연구위원 / ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638  
이상혁 전문연구원 / sanghyeoke@kmi.re.kr | 051-797-4625  
김병주 연구원 / bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4628



## 1. 주간뉴스

### 국제항만창고노동조합, 여전히 협상 진행중

- ▶ 2022년 7월 1일까지 합의하기로 예정된 국제항만창고노동조합(ILWU)과 항만운영사단체(PMA) 간 노사 협상이 여전히 진행중임
  - 지난해 9월 PMA의 회원사 터미널에 기항한 MSC 선박의 하역작업을 거부한 후 ILWU에 문제를 제기한 게 직접적인 원인이 되어 협상이 지지부진해짐
  - 현재 협상이 교착상태인 이유는 재개장한 시애틀 5번 터미널 관할권에 대한 이견 때문으로 파악됨
  - ILWU에는 북미 서부 29개 항만, 약 2만 2천명이 소속되어 있으며 지난해 5월부터 협상을 시작함
- ▶ 현재 진행되는 노사 간의 협상이 단기적으로 합의에 이르는 것은 어려울 것으로 예상됨
  - 자동화, 임금 등 다양한 문제들이 현재 논의가 시작되지도 못한 것으로 알려짐. 또한 시애틀 5번 터미널에 대한 판결이 나오면 이후에 반대편에서 항소할 가능성이 높음
  - 북미 서부 항만 파업 불안감이 여전히 진행중이기 때문에 북미 동부로 화물이 이동은 지속될 것으로 예상됨

자료 : <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1143788/West-coast-labour-negotiations-still-stuck-over-Seattle-strife>

최건우 부연구위원

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

### COVID 19 전후 컨테이너 항로별 선대 변화

- ▶ COVID 19를 전후로 강세를 띠어왔던 글로벌 화물 수요가 약세로 전환되면서 전 세계 컨테이너 선대 배치 또한 상당히 큰 변화를 나타내고 있음
  - 중국발 컨테이너 수요가 감소하면서 2022년 아시아-북미 및 아시아-유럽 항로 컨테이너 선대는 56,500TEU 이상이 감소한 것으로 파악됨
  - 반면 상대적으로 수익성이 좋은 대서양 횡단 항로의 2022년 컨테이너 선대는 16.2%(162,300TEU) 증가하였음
- ▶ 2021년 아시아-북미 및 아시아-유럽 항로의 운임이 크게 상승하여 해당 항로로 전배 되었던 인트라 아시아 항로(-11%) 및 아프리카 항로(-6%) 컨테이너 선대량은 여전히 이전 수준으로는 회복되지 못하고 있음
  - 인트라 아시아 및 아프리카 항로 2022년 컨테이너 선대 증가량은 각각 5% 및 3% 증가하는데 그쳤으며, 인도·중동 항로 컨테이너선 선대량은 11% 증가한 것으로 나타남

자료: Alphaliner 2023-05호

김병주 연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 우크라이나산 곡물 수출량, 4개월 만에 최저치

- ▶ 우크라이나 곡물 수출을 총괄 관리하는 우크라이나·러시아·튀르키예·유엔 공동조정센터(JCC)에 따르면, 우크라이나산 곡물 및 기타 식품에 관한 1월 수출량은 전월 대비 19% 감소한 300만 톤을 기록함
  - 지난 1월 우크라이나의 오데사(Odesa)항을 출항한 선박은 78척으로 12월 대비 106척 대비 매우 감소한 수준임. 2022년 8월, UN과 튀르키예의 중재하에 체결된 흑해곡물수출협정(the Black Sea Grain Initiative)으로 곡물 수출이 재개된 이래로 가장 적은 선박이 오데사 항을 출항함
  - 올해 1월 한 달간 일일 평균 출항 횟수는 3.12회로, 2022년 10월 출항 횟수인 6회 대비 매우 하락했을 뿐만 아니라 전월인 12월 출항 횟수인 3.53에도 미치지 못했음
  - 흑해곡물수출협정으로 흑해 항로를 통해 곡물을 수출하려는 선박 수요 상승에도 불구하고, 선박 검사에 관한 운영 효율성이 증가하지 않아 이 같은 물류 병목현상이 발생하는 것으로 분석됨
- ▶ 우크라이나의 국가 기반 시설부 장관인 올렉산드르 쿠브라코우(Oleksandr Kubrakov)는 러시아의 선박 검사에 개입이 운영 효율성에 부정적인 영향을 끼친다고 지적함
  - 우크라이나 항만청은 항만적체를 완화하기 위해 일일 평균 12번의 선박 검사가 시행되어야 하나, JCC에 따르면 1월 마지막 주에 평균 7회의 검사가 수행됨. 그러나 러시아의 검사 개입이 없을 시 이틀 동안 82건의 검사가 실시되는 등 확연한 검사 횟수의 차이를 보임
  - 흑해곡물수출협정은 올해 3월 중순 만료될 예정이며, 향후 협정 만료 기한이 120일 더 연장될지 미지수임. 이러한 불확실성이 향후 흑해 항로를 통한 선박 수출 수요를 둔화시킬 수 있을 것으로 추정됨

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1143827/Ukraine-grain-corridor-departures-fall-to-four-month-low>

이상혁 전문연구원

051-797-4625 sanghyeoke@kmi.re.kr

### 중국, 호주산 원료탄 수입 재개

- ▶ 중국의 랑게스틸정보연구센터(Beijing Lange Steel Information Research Center)에 따르면, 1월 24일 호주의 HPCT 부두에서 선적된 71,682톤의 원료탄이 2월 8일 중국 남부 광둥성 항만인 잔장(Zhanjiang)시에 도착해 중국 최대의 고로 업체인 바오스틸(Baoshan Iron & Steel Co)에 인도될 것으로 예상됨
  - 호주산 석탄 수입을 중단했던 중국 업체들의 수입 재개가 전망됨. 바오스틸은 국내외 석탄 공급원을 다원화함과 동시에 호주산 석탄이 자국 내 석탄 소비량의 10% 미만을 차지하게 하는 등 공급 구조 최적화를 위해 애쓰고 있음
  - 2022년 중국은 6,383만 톤의 원료탄을 수입했으며, 이중 몽골이 2,561만 톤으로 전체 수입량의 40%를 차지함. 러시아 및 캐나다의 수입 비중이 각각 33% 및 12.34%로 그 뒤를 이음
- ▶ 중국의 '제로 코로나 정책'이 완화됨에 따라 원료탄 수입이 증가할 것으로 전망됨
  - 게다가 중국의 춘절 연휴 이후 철강 공장이 생산을 재개로 인해 3월 이후 호주산 석탄이 중국으로 수입될 것으로 기대되나, 호주산 석탄에 관한 선호도에 따라 수입량에 대한 불확실성이 예상됨

자료: <https://www.reuters.com/article/brazil-wheat-idAFL1N349231>

이상혁 전문연구원

051-797-4625 sanghyeoke@kmi.re.kr



## 1. 주간뉴스

### G7·호주·EU, 러시아산 경유에 배럴당 100달러, 중유는 45달러 가격상한제 적용에 합의

- ▶ G7과 호주가 우크라이나를 침공한 러시아의 석유산업에 대한 제재를 확대 시행하기로 합의함
  - 미국과 동맹국들은 경유 등 러시아산 고부가가치 석유제품 판매가는 배럴당 100달러, 중유류 등의 저부가 가치 석유제품의 판매가는 45달러로 책정하는 신규 가격상한제에 합의함
  - G7과 호주의 성명 발표 직전 EU 국가 또한 동일한 내용의 가격 상한제를 승인함
- ▶ 러시아 석유제품에 대한 신규 가격 상한제는 오는 5일부터 적용되며 같은 날 EU는 러시아산 석유제품의 역내 수입 자체를 금지함
  - 유럽은 1월 기준 경유 수입의 약 30%가 러시아산임에도 불구하고 우르줄라 폰데어라이엔 EU 집행위원장은 러시아가 우크라이나에서 전쟁을 벌일 수 있는 수단을 지속해서 박탈해야 한다고 언급함
  - 러시아산 에너지 가격상한제의 세부 설계자인 재닛 옐런 미국 재무장관 또한 “가격상한제는 에너지 시장의 안정 보장과 러시아의 수익을 감소시키려는 두 가지 목표 달성을 계속 보장할 것”이라고 강조함

자료: <https://www.wsj.com/articles/eu-agrees-to-expand-sanctions-on-russian-oil-industry-11675447845>

류희영 연구원

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

### OPEC+, 하루 200만 배럴 수준의 감산 방침 유지를 권고

- ▶ 지난 1일 OPEC+ JMMC(장관급 감시위원회)는 회의를 개최하여 산유국들에게 기존 대규모 감산 방침을 유지할 것을 권고함
  - OPEC+는 지난해 10월 하루 원유 생산량을 단계적으로 하루 200만 배럴 감소하기로 합의한 바 있으며, 이는 코로나19 대유행 이후 최대 감산 폭임
  - OPEC+ JMMC는 회의 후 성명을 통해 기존 감산 합의를 재확인한 것으로 발표했으며, 해당 위원회는 산유 정책 관련 직접적인 의사 결정 권한은 없으나 산유국 장관급 회의에 영향력을 행사할 수 있음
- ▶ OPEC+는 여전히 글로벌 경기침체 우려와 중국과 러시아 등으로 인한 높은 불확실성으로 감산이 필요하다고 주장함
  - 알렉산드르 노박 러시아 부총리는 언론 인터뷰를 통해 “산유국 모두가 시장 상황이 안정적이라는 데 동의하지만 인플레이션과 금리, 중국 수요 등에서 불확실성이 크다”고 밝힘
  - 200만 배럴은 글로벌 원유 생산량의 2%에 해당하는 수준으로 다음 감시위원회 회의는 오는 4월 3일로 예정되어 있으며, OPEC+ 장관급 회의는 6월 4일 열릴 예정임

자료: <https://energy.economictimes.indiatimes.com/amp/news/oil-and-gas/opecc-committee-recommends-to-stay-course-on-oil-output-cuts/97543380>

류희영 연구원

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



## 2. 건화물선

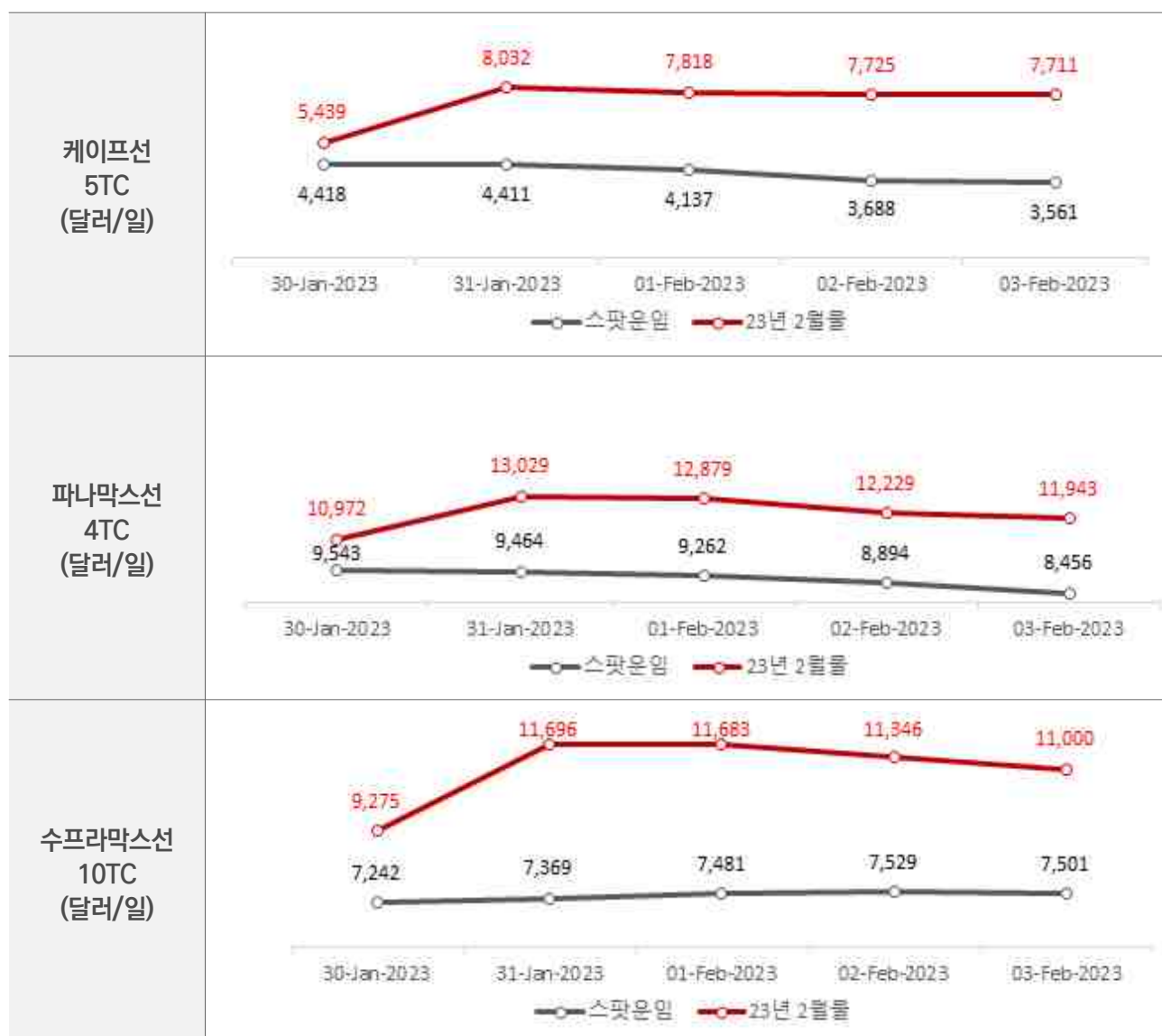
황수진 전문연구원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

## 1 주간평균운임

구분	1월 4주					
	주간평균운임	전주대비차이	2월물 FFA 주간평균가격		전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	4,043	▼ -4,812	-54.3 %	7,345	▼ -250	-3.3 %
파나마선 5TC (달러/일)	9,124	▼ -515	-5.3 %	12,210	▲ 779	6.8 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	7,424	▲ 169	2.3 %	11,000	▲ 1,127	11.4 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



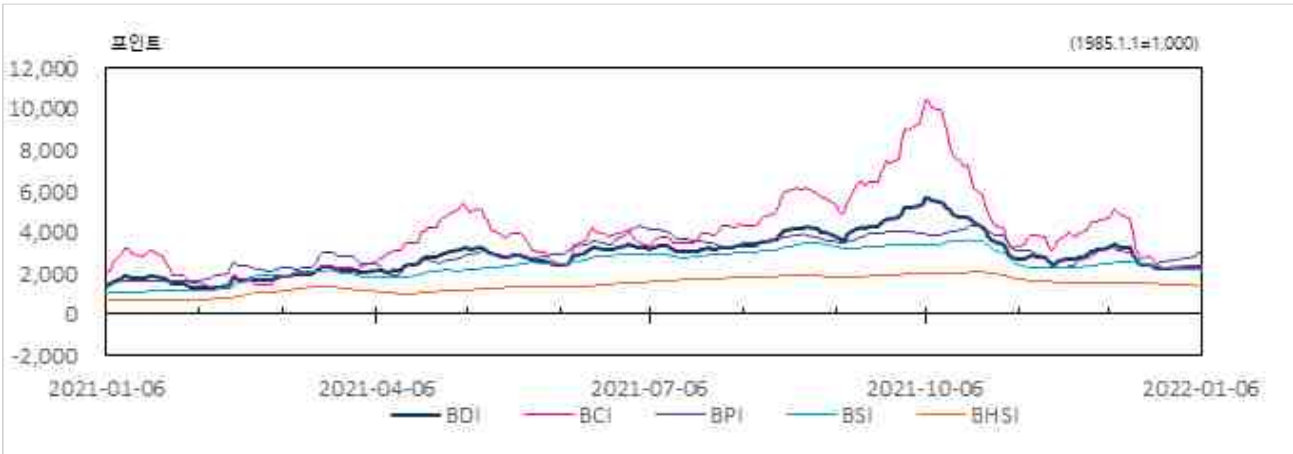
자료: Clarkson, Baltic Exchange





2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		1월 4주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) <sup>1)</sup>									
선형별 운임	운임지수 BDI	658	-45	621	1,250	876	965	3,369	1,934
	케이프(5TC)	4,043	-1,156	3,561	13,561	8,407	2,505	38,169	16,177
	파나막스(5TC)	9,124	-267	8,456	12,944	10,052	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	7,424	303	7,097	10,646	7,926	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	7,822	35	7,763	11,051	8,679	11,941	32,166	21,337
1년 용선료	케이프	14,750	-750	15,875	19,750	17,775	10,125	23,000	16,591
	파나막스	15,250	-450	12,500	13,250	12,855	9,625	16,125	12,537
	수프라막스	13,625	-125	9,875	10,188	10,013	8,250	12,500	10,356
	핸디	10,000	250	8,063	8,375	8,263	7,313	9,250	8,435
건화물선 시장(FFA)									
		2월물		2분기물		2023년물		2024년물	
		1월 4주	전주대비	1월 4주	전주대비	1월 4주	전주대비	1월 4주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	7,345	1,167	12,888	-989	15,264	-592	15,655	-328
	파나막스(5TC)	12,210	1,171	14,642	-946	14,597	-151	14,597	-151
	수프라막스(10TC)	11,000	1,527	13,253	-564	13,243	-75	12,863	-17
	핸디(7TC)	10,933	1,370	12,812	-53	12,760	-32	12,218	5

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

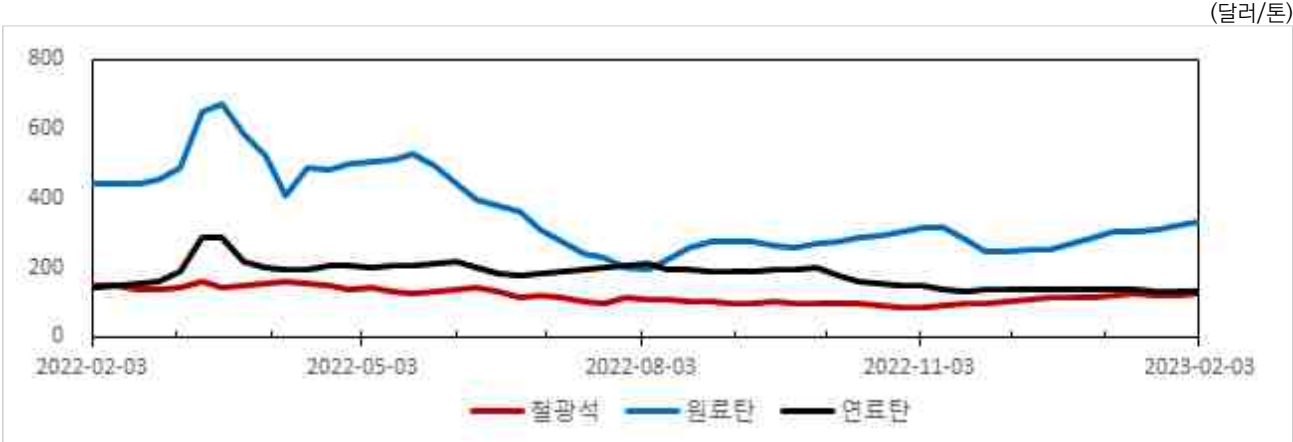
원자재 가격

(달러/톤)

구분	2023년		전주 대비 차이				2022년			
	2월 1주	1월 4주					2월 1주	연평균	최저	최고
철광석	127.6	122.3	▲ 5.3	4.4	%		139.5	120.3	82.4	159.8
원료탄	330.3	307.3	▲ 23.0	7.5	%		444.5	365.0	196.1	670.1
연료탄	130.7	133.4	▼ -2.7	-2.0	%		140.7	179.1	107.5	288.2
대두	562.9	559.0	▲ 3.9	0.7	%		526.8	569.4	503.5	638.0
옥수수	267.5	267.7	▼ -0.2	-0.1	%		246.4	273.1	231.6	319.9

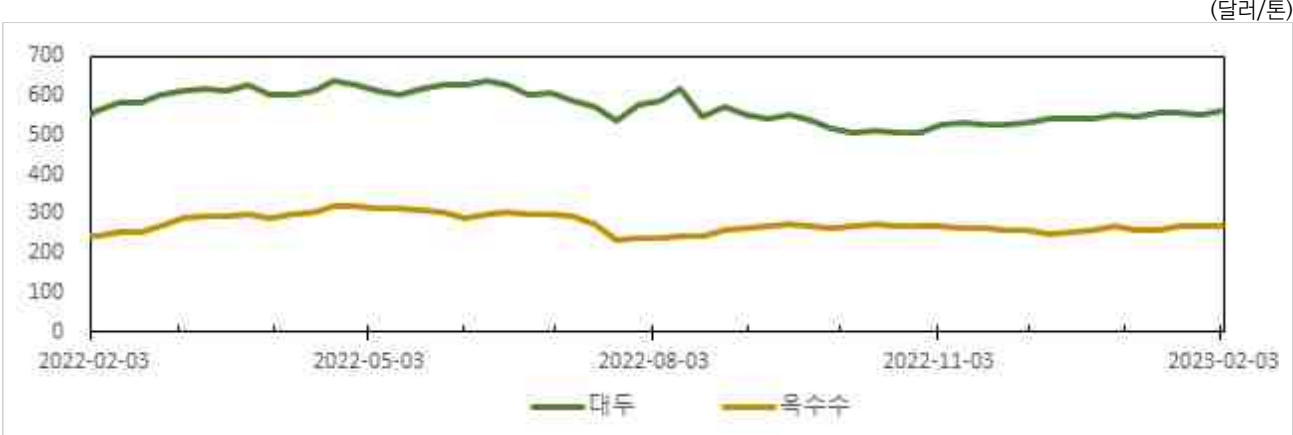
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)      ▲ 상승    ▼ 하락    - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: Clarkson

곡물가격 추세(주간)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



## 3 케이프선-동향분석

## I 케이프선

## (운임) 전주(1월 4주) 대비 22.2% 하락한 4,043달러/일 기록

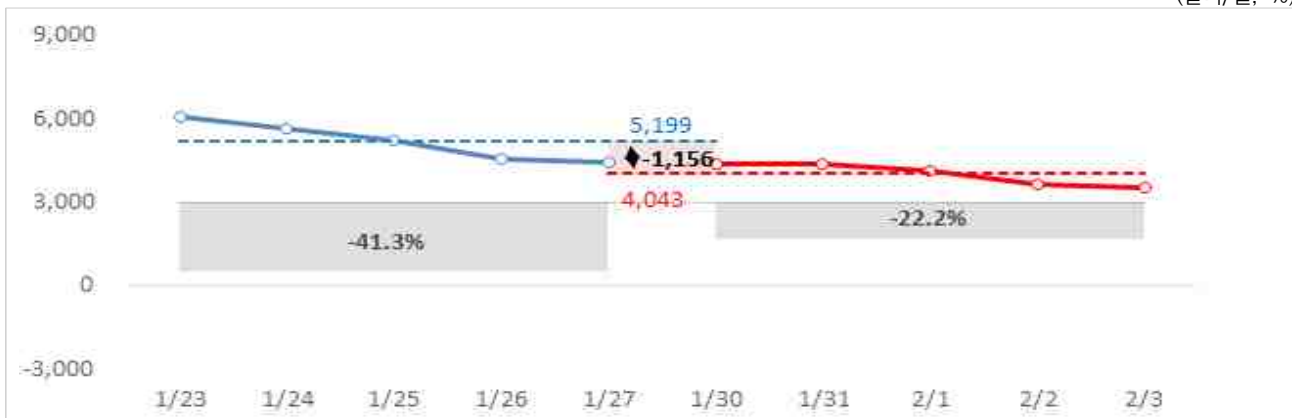
- 중국 춘절 연휴(1월 21~27일) 이후 운임이 일정 수준으로 회복될 것이라고 예상했으나, 시장에 공급되는 선박 증가로 운임이 낮은 수준을 형성함

## (동향) 중국의 경기 부양 효과 2분기 이후 나타날 것

- 현재 운임 수준에 대해 일부 전문가들은 코로나19 이후 발생한 혼란이 정상화되어 가는 과정임과 동시에 계절성을 고려한다면, 이례적 수준이 아니라고 평가하는 한편, 중국의 경기 부양 효과가 향후 운임을 일정 수준으로 끌어올릴 것이라고 전망함
- 로이즈 리스트에 따르면 일각에서 중국 당국의 경기 부양에 따른 시장 회복에 대한 기대를 가라앉히고 장기적인 관점에서 시장을 바라볼 필요가 있다는 의견임
- 중국야금산업계획연구원(China Metallurgical Industry Planning and Research Institute)이 중국의 철강 수요와 철광석 수입량이 줄어든 것이라고 전망했으며, 중국의 경기부양책은 기존 고강도 방역 정책을 완화하고, 유동성 위기를 겪고 있는 중국 부동산 시장에 통화, 세금 정책 혜택, 인프라 투자 확대를 통해 시장을 활성화하는데 있으나, 이로 인한 부양 효과가 단시일 내에 나타나지는 않을 것이라고 예상함
- SSY 또한 중국의 경기 부양책이 올해 하반기부터 케이프선 운임을 지지하는 주요 동력이 될 것이라는 전망임

## 최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson--

## 케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	2월 1주	1월 4주	전주대비차이	
BCI	488	627	▼ -139	-22.2%
스팟운임(5TC)	4,043	5,199	▼ -1,156	-22.2%
용선료	6개월	11,750	▼ -500	-4.1%
	1년	14,750	▼ -750	-4.8%
	5년	15,625	▼ -250	-1.6%
FFA	'23년 2월물	7,345	▲ 1,167	18.9%
	'23년 2분기물	12,888	▼ -989	-7.1%
	23년	15,264	▼ -592	-3.7%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

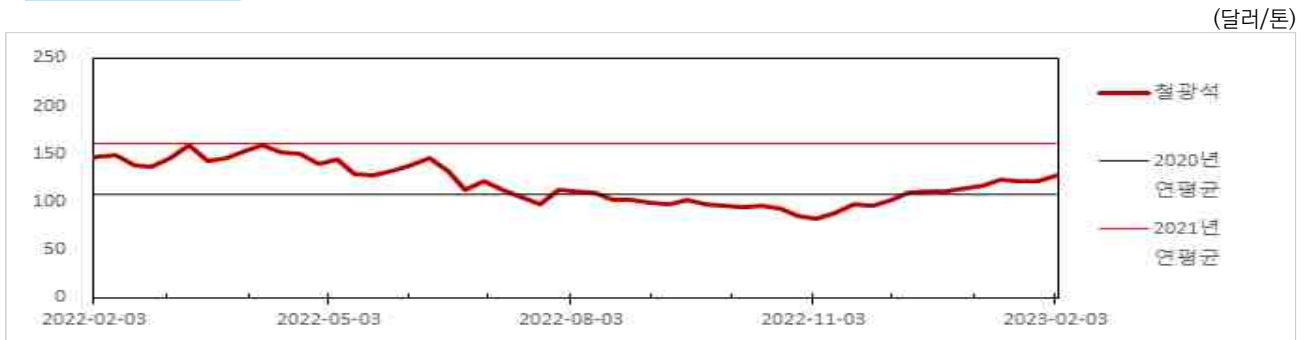




### 3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 4.4% 상승한 127.6달러/일 기록

철광석 가격 추이



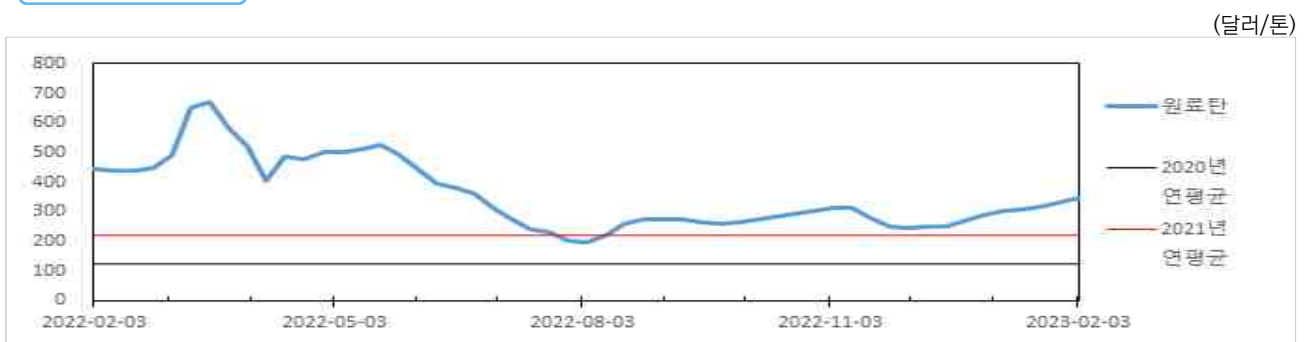
자료: Clarkson



자료: Clarkson

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 3.4% 상승한 330.3달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



자료: Clarkson



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



### 3 파나마스선-동향분석

#### 파나마스선

(운임) 전주 대비 2.8% 하락한 9,124달러/일 기록

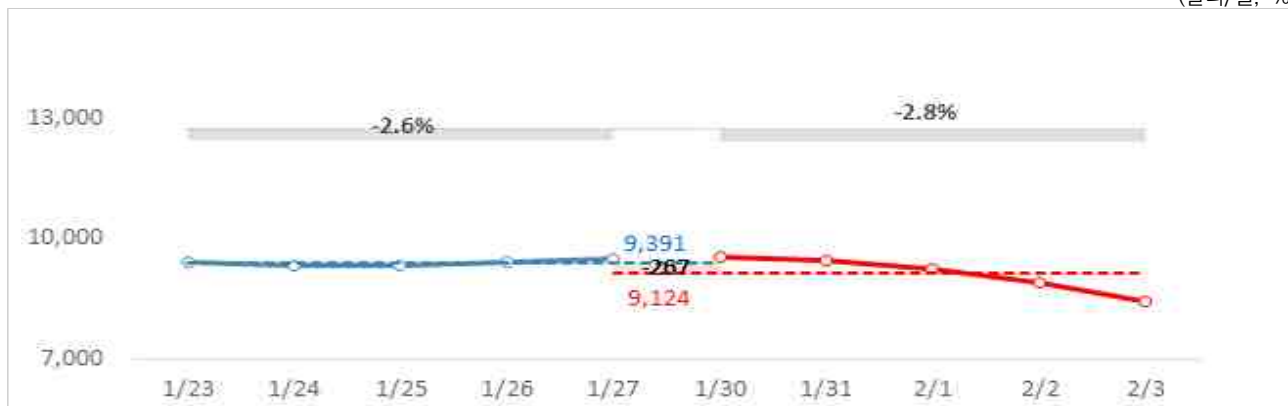
- 운임 약세 지속에 선주를 중심으로 시장을 관망하는 분위기가 조성되고 있음

(동향) 우크라이나 가뭄 영향으로 곡물 수확량 감소 vs 브라질 대두 수확량 증가 전망

- 로이터에 따르면 우크라이나의 곡물 수확량이 4,950만 톤으로 전년(5,100만 톤) 대비 줄어든 것이라는 전망이다. 우크라이나 정부는 현재 내수 수요가 충분한 것으로 판단되어 수출량을 줄일 계획은 없으나, 수출제한 가능성을 완전히 배제하기 어렵다는 입장임
- 한편 우크라이나는 2022/23에 2,630만 톤의 곡물을 수출했으며(1월 30일 기준), 작년(3,790만 톤)과 비교하면 곡물 수출량이 30.6% 줄어듦. 또한 흑해 해역을 이용하는 선박의 검사가 지연되고 있는 것으로 파악됨
- 브라질 대두 수확량이 기록적으로 증가할 것이라는 전망이다(수확 시즌 2월 중순~5월 중순). 미국 농무부에 따르면 올해 브라질의 대두 수출량은 작년 대비 16.6% 증가한 9,200만 톤에 달할 것으로 전망됨
- 비료의 원활한 공급 가능 여부가 브라질 대두 수확량에 지대한 영향을 미칠 것이라고 설명함. 우크라이나 사태가 장기화해 주요 비료 수출국인 러시아로부터의 수입이 제한되고 있기 때문임

#### 최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

#### 파나마스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	2월 1주	1월 4주	전주대비차이		
BPI	1,014	1,043	▼	-30	-2.8 %
스팟운임(5TC)	9,124	9,391	▼	-267	-2.8 %
용선료	6개월	14,825	▼	-925	-5.9 %
	1년	15,250	▼	-450	-2.9 %
	5년	13,725	▼	-25	-0.2 %
FFA	'23년 2월물	12,210	▲	1,171	10.6 %
	'23년 2분기물	14,642	▼	-946	-6.1 %
	23년	14,597	▼	-151	-1.0 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

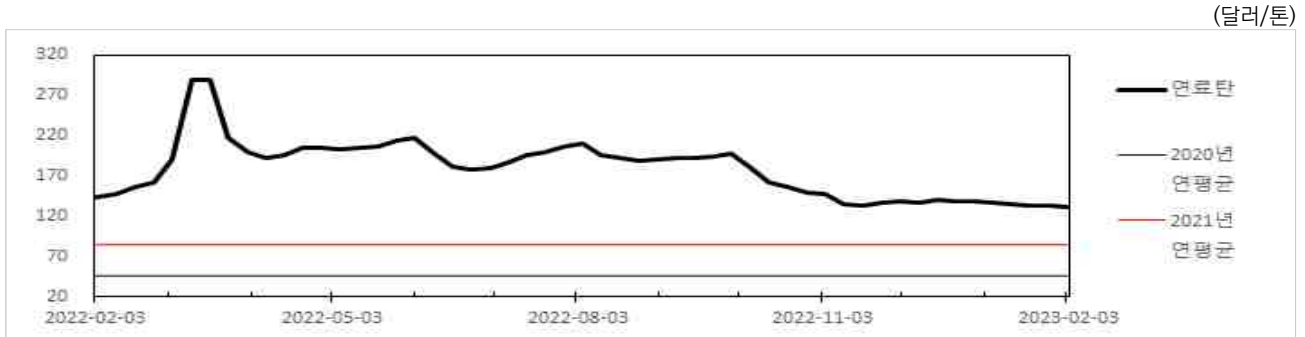
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



### 3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 1.3% 하락한 130.7달러/톤 기록

#### 연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



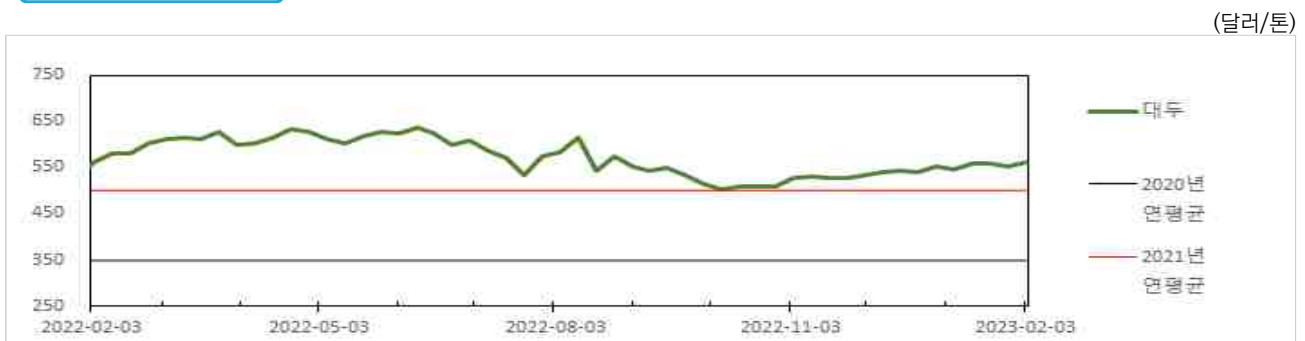
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
1월 2주	134.2	▼ -2.7	-2.0	%
1월 3주	133.4	▼ -0.9	-0.7	%
1월 4주	132.4	▼ -1.0	-0.7	%
2월 1주	130.7	▼ -1.7	-1.3	%

자료: Clarkson

대두 가격 : 전주 대비 1.9% 상승한 562.9달러/톤 기록

#### 대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
1월 2주	558.2	▲ 13.2	2.4	%
1월 3주	559.0	▲ 0.8	0.1	%
1월 4주	552.2	▼ -6.8	-1.2	%
2월 1주	562.9	▲ 10.7	1.9	%

자료: 시카고상품거래소(CBOT)

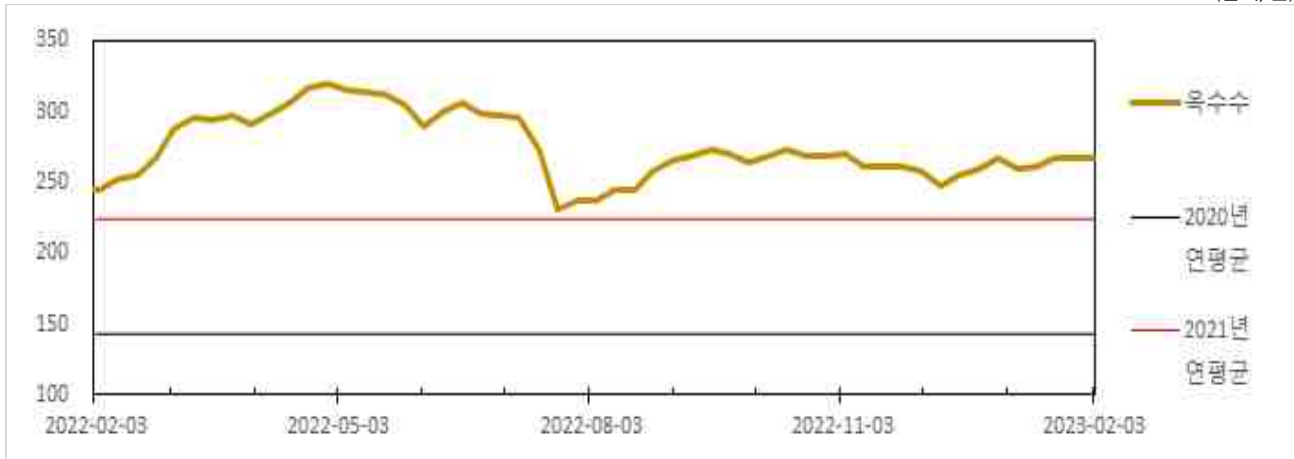


### 3 파나마스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 전주 대비 0.4% 상승한 267.5달러/톤 기록

옥수수 가격 추이

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



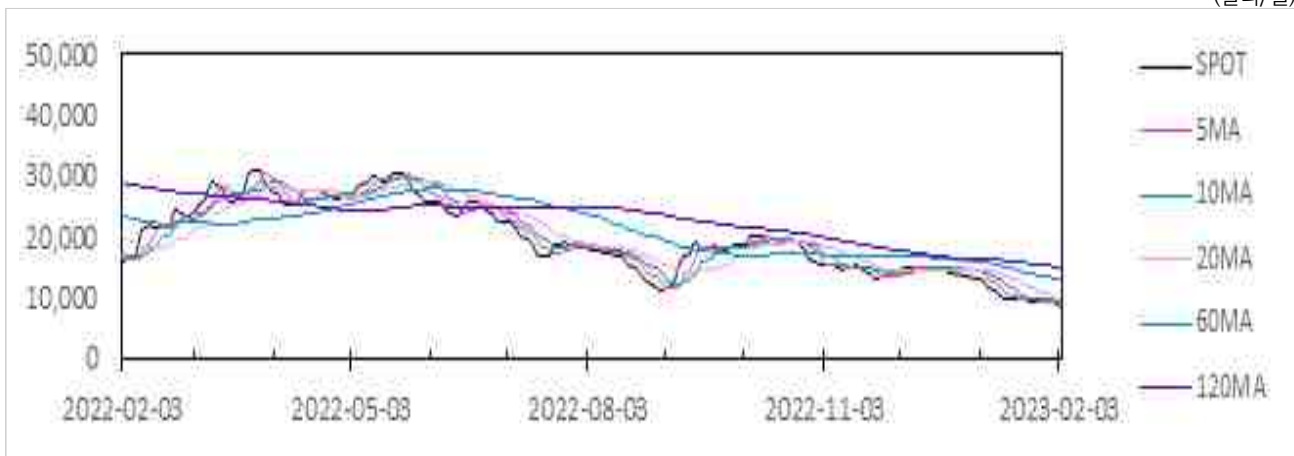
자료: 시카고상품거래소(CBOT)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
		변동	금액	비율
1월 2주	260.6	▲	1.7	0.6 %
1월 3주	267.7	▲	7.1	2.7 %
1월 4주	266.4	▼	-1.3	-0.5 %
2월 1주	267.5	▲	1.1	0.4 %

### 3 파나마스선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공





## 3 수프라막스선-동향분석

## I 수프라막스선

## (운임) 전주 대비 4.2% 상승한 7,424달러/일 기록

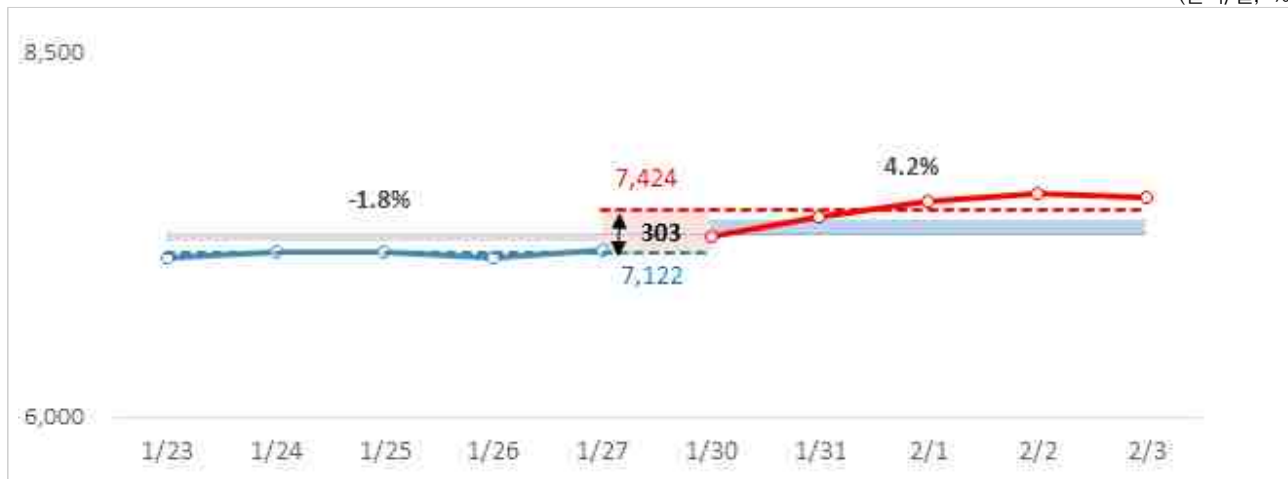
- 곡물, 석탄 등 신규 화물 유입이 일부 나타나며 운임이 소폭 상승했으나, 시장에 공급되는 선박수 증가로 운임은 여전히 낮은 수준임

## (동향) 중국 호주산 석탄 수입 재개

- 중국이 호주산 석탄 수입을 재개한 것으로 파악됨. 호주산 석탄을 선적한 선박이 중국에 양하 할 것이라는 소식이 전해지면서 시장의 관심이 주목됨. 마이스틸 데이터에 따르면 2022년 중국은 약 6,384만 톤가량의 원료탄을 수입했으며, 이 중 몽골산이 40%(2,561만 톤), 러시아산이 33%, 캐나다산이 12.3%를 차지함
- 일각에서는 중국과 호주와의 관계에 대해 속단하기는 이르며, 호주 수출 업체와 중국 수입업체 간 신뢰를 회복하는 데에 시간이 걸릴 것이라고 설명함. 또한 3월 이후에 호주산 석탄에 대한 중국의 관심이 증가할 것이라고 예상함

## 최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

## 수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	2월 1주	1월 4주	전주대비차이	
BSI	675	647	▲ 27	4.2
스팟운임(10TC)	7,424	7,122	▲ 303	4.2
용선료	6개월	11,500	▲ 875	7.6
	1년	13,625	▼ -125	-0.9
	5년	12,500	-	-
FFA	'23년 1월물	9,473	▲ 1,527	16.1
	'23년 1분기물	13,817	▼ -564	-4.1
	23년	13,317	▼ -75	-0.6

자료: Clarkson, Baltic Exchange

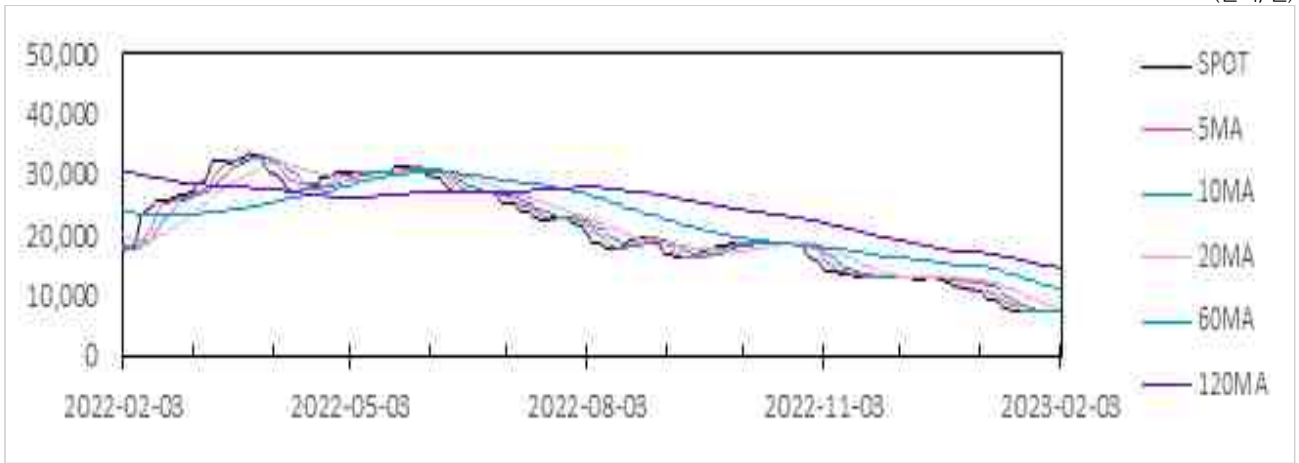
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



## 3. 컨테이너선

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

## 1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 전주 대비 22.9p 하락한 1,006.9p를 기록

## (운임) 컨테이너 운임 약세 지속

- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 유럽 항로 운임이 1,000p 이하로 하락하는 등 주요 구간 하락으로 전주 대비 22.9p 하락한 1,006.9p를 기록함

## (현황) 컨테이너 운임 약세 지속 전망

- 올해 1분기 북미 지역 화물 수요는 창고 재고 조정 및 추가금리 인상 가능성 등 불확실성이 높아 약세를 기록할 것으로 전망(National Retail Federation)
- 유로 지역 화물 수요는 독일 경제 악화가 호전되는 상황이지만, 러시아-우크라이나 전쟁 장기화 및 에너지 가격 상승 등의 위험 요인이 여전히 존재한다고 언급함(Xeneta)

## 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	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	1,006	-23	1,006	1,061	1,032	1,107	5,110	3,410
운임	유럽항로	961	-53	961	1,050	1,011	1,047	7,797	4,846
	미서안항로	1,363	-41	1,363	1,414	1,389	1,418	8,117	5,656
	미동안항로	2,706	-78	2,706	2,845	2,789	3,096	11,833	8,514
	한국항로	226	-12	226	238	235	225	456	321
	일본항로	317	-14	317	331	327	281	362	320
	동남아항로	150	-4	150	175	158	189	1,537	837

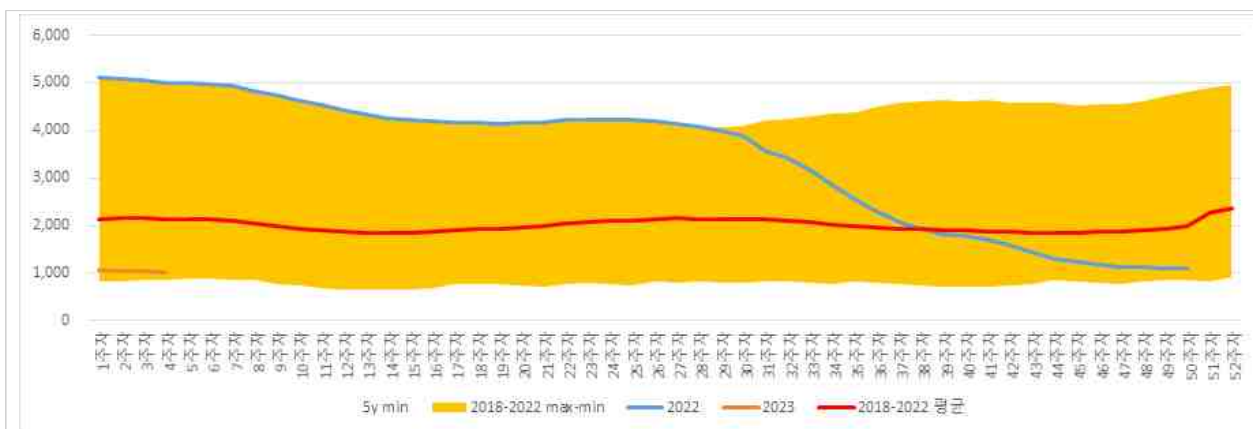
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



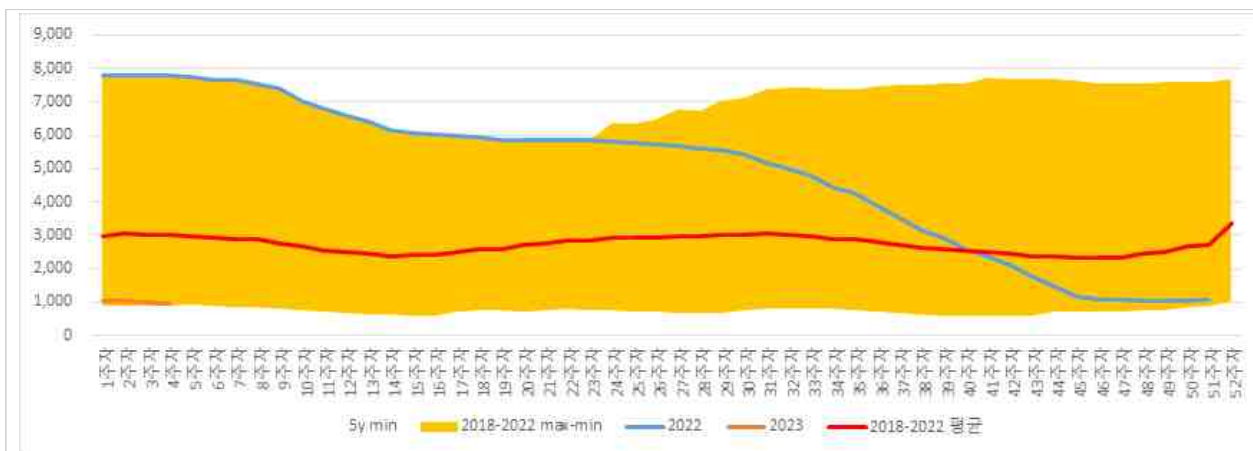
2 운임전망

| 2월 1주('23.1.30~'23.2.3)

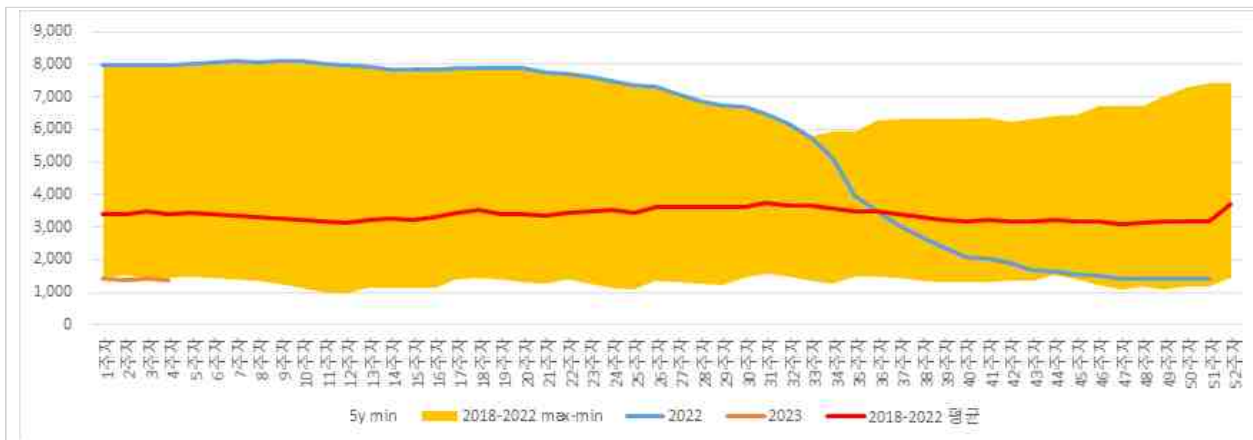
SCFI 지수는 약보합 기록할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 약보합 기록할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 약보합 기록할 것으로 전망





## 4. 탱커선

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

## 1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 전주 대비 2.0p 상승한 49.3 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 보험세를 보임

(달러/톤)

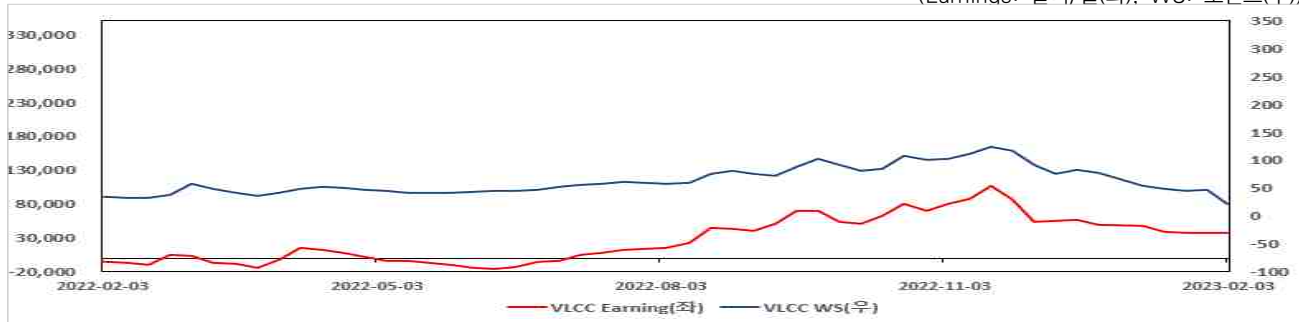
구분	2월 1주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	49.3	▲	2.0	4.2 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	33.0	-	-	- %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	48.0	▼	1.0	2.0 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	51.0	-	-	- %

(동향) 리오프닝에 따른 중국의 원유 수요 기대에도 불구하고 시황 더딘 회복세

- 중국의 원유 수요 회복 기대감이 여전히 작용하고 있음에도 불구하고, 미국의 고금리 기조 유지, 경기 침체 장기화에 따른 글로벌 원유 수요 둔화가 지속되고 있음. 미국 내 원유 재고 또한 대폭 증가하면서 유조선 시황은 약세를 지속하고 있음
- IEA는 지난 5일, 인도 에너지 주간 컨퍼런스에서 중국의 경제가 예상보다 급격히 개선되는 경우, 원유 수요가 급증할 수 있으며, 중국의 이 같은 원유 수요 회복세가 현재 유지하고 있는 주요 산유국들의 감산 방침을 재고시킬 가능성이 있을 것으로 전망함
- 향후 OPEC+ 산유량 변화, 이란 JCPOA 경과에 따른 원유 공급 증가, 베네수엘라의 국제 원유시장 복귀 등이 유조선 시황에 변수로 작용할 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	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국 항로(TD3C)	운임지수	49.3	2	47	55	49.9	32.4	123.3	63.3
	평균 수익	20,068	2,899	16,766	30,486	20,137	24,517	101,230	16,685
VLCC	1년 용선료	38,000	-750	38,750	39,500	39,125	15,000	47,500	25,644

자료: Clarkson



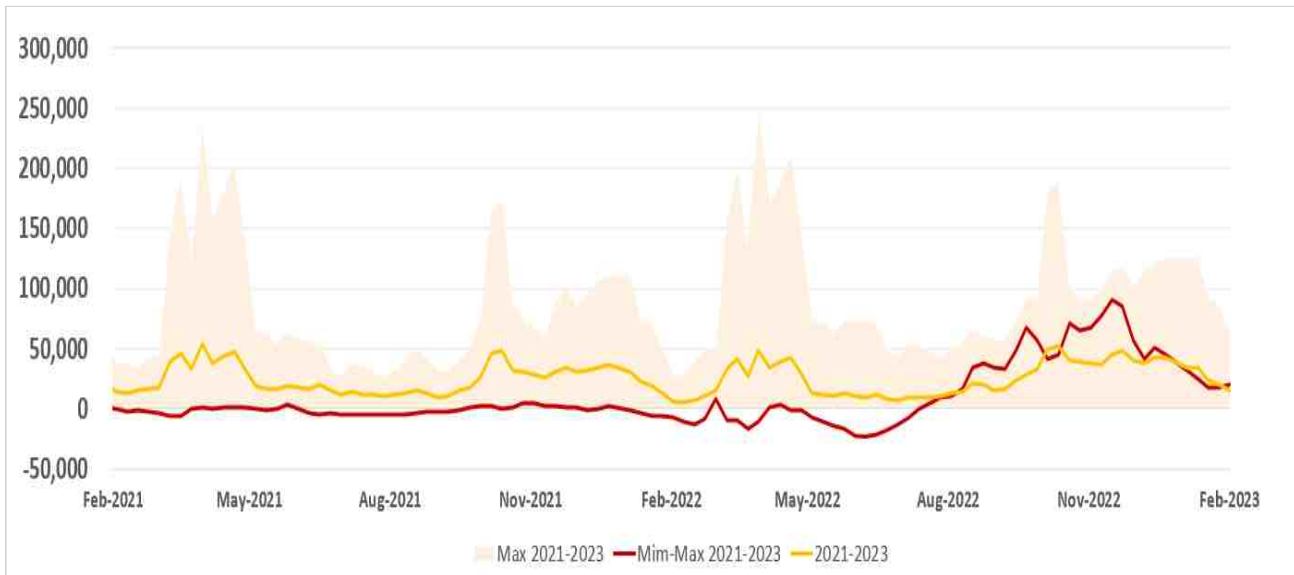


## 1 유조선-기술분석

수익 추세선은 하락 보험세를 나타내다가 전주 대비 16.9% 상승함

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

(달러/일)

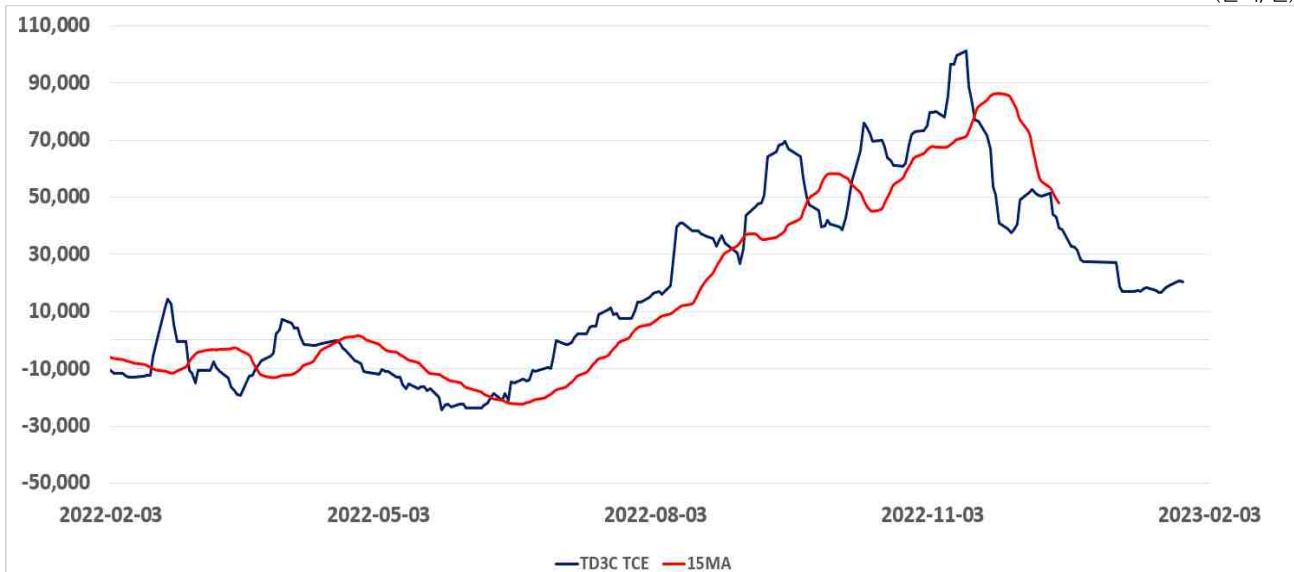


자료: Clarkson

수익 추세선(파란색)은 저시황이 지속되어 오다 소폭 반등세를 보임

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



## 2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주 대비 15.5p 하락한 173.3 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

구분	2월 4주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	173.3	▼	15.5	8.2 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	100.0	▼	10.0	9.1 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	135.0	▲	5.0	3.8 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	170.0	-	-	- %

(동향) 석유제품 가격 상한제 시행, 경기 침체 및 소비 둔화 등 상승과 하락 요인이 공존하며 시장 약세 지속

- 러시아산 석유제품 가격 상한제가 2월 5일부터 시행될 것으로 결정되면서 러시아는 가격 상한제 도입국에 수출을 금지하겠다는 입장을 밝힘. 이에 EU 등은 러시아 대신 타 국가에서 원유 외 석유제품까지 조달해야 하는 실정임
- 전쟁 이전 EU의 전체 디젤 수입량 가운데 절반 이상이 러시아산으로, 러시아 제재 이후 유럽이 대체해야 할 석유제품은 하루 배럴 100만 배럴 수준으로 대부분 중동, 미국, 아시아 등지로부터 공급될 것으로 예상되면서 이로 인한 톤마일 증가가 향후 추가적인 석유제품선 시장 하락을 방어해줄 것으로 전망됨

## 석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

## 석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		2월 1주	전주대비	20223			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	173.3	-19	173	266.3	216.9	120.1	447.1	277.7
	평균 수익	28,414	1,272	21,713	45,231	32,727	6,216	72,180	38,274
MR	1년 용선료	26,000	-1,000	26,000	28,000	27,250	12,357	30,250	20,570

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

자료: Clarkson

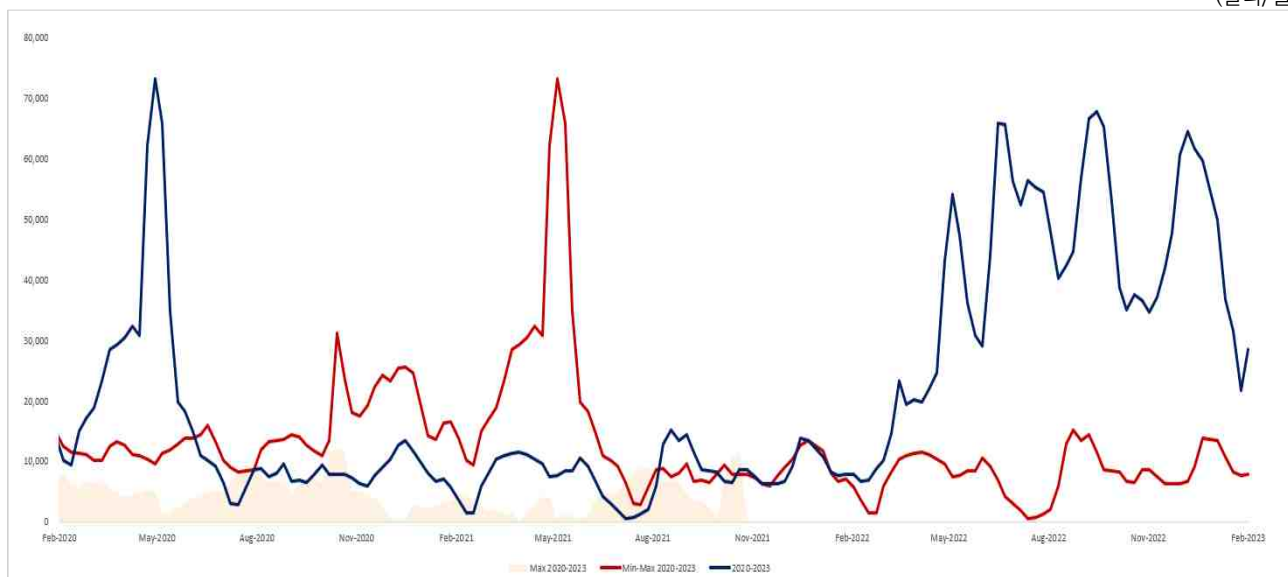


## 2 석유제품선-기술분석

수익 추세선은 전주 대비 약 30% 상승하며 반등추세를 보임

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

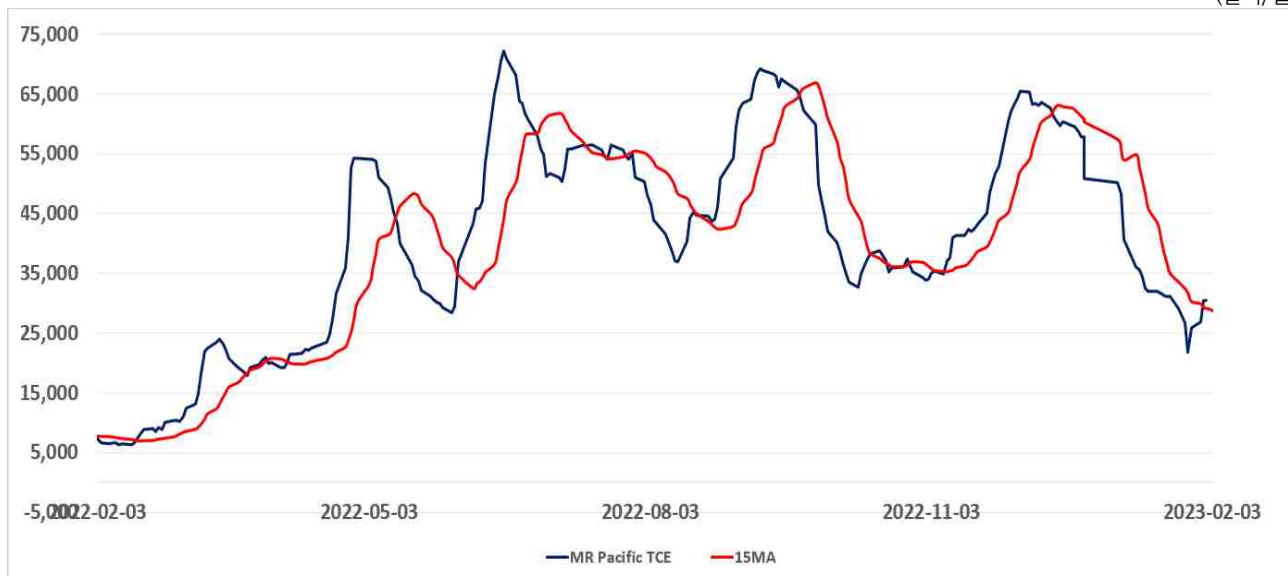


자료: Clarkson

수익 추세선은 저시황이 지속되어오다 전주 대비 13.8% 수준으로 상승세를 나타냄

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



## 5. 중고선

## 1 동향분석

■ 건화물선 중고선가 지수는 24.05로 전주와 동일함

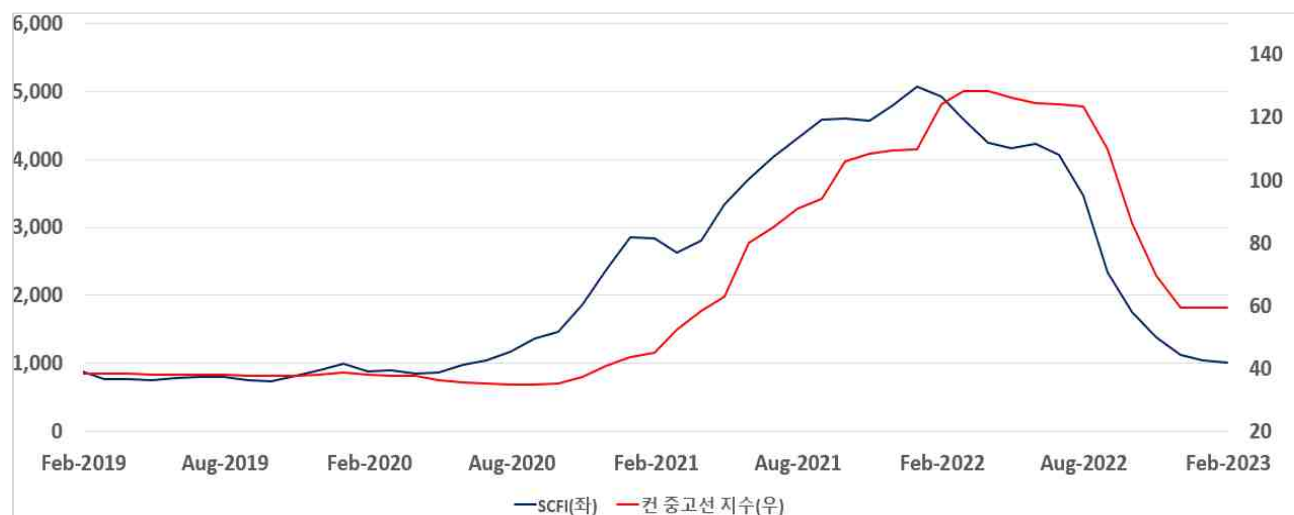
건화물선 운임지수와 중고선 지수



주: 건화물선 중고선지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음  
자료: Clarkson

■ 컨테이너선 중고선가 지수는 59.5로 전월과 동일함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적 |('23.02.01~'22.02.03)

■ 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 53건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
TankChem	Markos I	2005	45557	DWT	2023-02-03	17	Iceport Shipping	Undisclosed interests
Bulk	AS Elenia	2011	34421	DWT	2023-02-02	13.3	Wilhelms en Ahrenkiel	Undisclosed interests





## 6. 주요 해운지표

(2023.02.03 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	2월 평균	2023년			2022년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	-	-	-	18.0	18.0	18.0
유조선(5년)	VLCC	100.0	0	100.0	100.0	100.0	100.0	70.0	95.0	80.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	20.0	0	20.0	20.0	20.0	20.0	21.0	56.0	45.3

자료: Clarkson

<b>신조선가 (\$ Million)</b>									
건화물선 Panamax	-	-	-	-	-	-	33.5	37.0	35.5
유조선 VLCC	120.0	0	120.0	120.0	120.0	120.0	114.0	120.0	117.7
컨테이너선 Sub-Panamax	42.0	0	42	42.0	42.0	42.0	40.0	43.0	42.3

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)											
380 CST	Rotterdam	397.3	-7.3	397.3	366.5	404.5	388.3	353.8	688.8	512.3	
	Singapore	403.3	-22.5	403.3	377.5	425.8	400.6	373.8	773.5	525.8	
	Korea	465.0	-3.8	465.0	438.5	468.8	455.2	417.5	784.5	580.8	
	Hong Kong	460.3	-9.3	460.3	420.8	426.5	443.9	413.8	803.8	556.6	
VLSFO	Rotterdam	591.0	22.8	591.0	528.3	599.8	562.1	526.0	980.0	732.6	
	Singapore	687.0	34.3	687.0	598.0	695.3	636.3	598.8	1137.8	807.8	
	Hong kong	689.8	29.3	689.8	613.5	682.8	642.4	606.0	1189.3	821.9	

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	161.2	-	161.2	141.2	153.3	141.8	-	194.5	143.0
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	131.6	-	131.6	130.3	132.8	130.7	-	141.3	123.6
	중국産	147.9	-	147.9	146.5	149.2	146.9	-	192.9	142.3
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	-	-	-	-	-	-	-	757.5	146.2
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	-	-	-	-	-	-	-	529.5	118.6
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1532.0	22.5	1532.0	1,471	1,540	1501	1,344	1,769	1,538.1
	밀(국제)	756.8	6.8	756.8	720	776	743.3	729	1,425.3	905.1

자료: mysteel, CBOT,

<b>세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)</b>									
		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