

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2023년 10월 23일
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	26

건화물선 지난주 케이프선 운임은 29,882달러/일을 기록. 중국 철광석 재고량 최저치 기록, 리오틴토사 철광석 생산능력 확대

컨테이너선 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 26.1p 상승한 917.7p를 기록

탱커선 지난 주 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 14.6p 상승한 60.7p를 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

항만 시설 개선을 통한 탄소배출 감축

- ▶ 해운의 탈탄소를 위해 항만의 연료체계 전환이 필요함
 - 해운에서는 현존선에 대한 탄소배출 규제로 인해 연료소모량 절감을 통해 등급을 높여야하기 때문에 항만 내 전력공급 시설확보 필요
 - 항만에서도 탄소배출량의 97%가 선박 입항시 발생하기 때문에 항만에서 선박에 전기를 공급하는 시설 보급이 필요함
 - 이에 EU는 2023년 'Fuel Maritime'을 통해 EU 내 주요 항만에서 2030년까지 컨테이너선 및 여객선에 육상 전력 제공을 의무화함
- ▶ 항만 내 시설 개선 필요성은 공감하므로 이에 대한 인센티브가 필요함
 - 항만 내 육상전원공급설비(AMP)외에도 항만 내 입출항이 빈번한 예·도선에 대한 하이브리드 또는 전기선 전환이 필요함
 - 사용자 입장에서는 비용문제로 기존에 사용하던 화석연료를 선호할 수 있기 때문에 정부의 인센티브를 통해 친환경연료 사용 전환을 장려해야 함

자료 : <https://www.lloydlist.com/LL1146971/Shore-power-still-far-from-a-sure-thing>

최건우 부연구위원

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

컨테이너 시장 약세에도 선박 발주가 잇따르는 이유

- ▶ 알파라이너 추정에 따르면 기록적인 공급 과잉 및 수요 감소에도 불구하고 올해 1-9월 동안 187척의 선박 신조 발주가 이루어진 것으로 파악됨
 - 현재까지 누적된 발주 잔량은 컨테이너 선대 규모의 약 29%에 해당하는 용량으로서, 올해 추가되는 컨테이너선 신조 인도량만 약 175만 TEU에 달하는 것으로 파악됨
 - 클락슨 리서치에 따르면 내년에도 컨테이너 공급이 대량으로 이어져 지속적인 컨테이너 운임 하방 압력이 가해질 것으로 전망됨
- ▶ 알파라이너는 이처럼 불안정한 시기에 컨테이너 선사들의 선박 발주가 이어지는 이유는 팬데믹 시기 운임 호황으로 막대한 현금을 보유하고 있기 때문이라고 밝힘
 - 또한 컨테이너 정기선 서비스 부문 탈탄소화에 대응하기 위한 친환경 선박 발주 증가가 가장 큰 요인이라고 덧붙임
 - 올해 현재까지 신조 발주된 컨테이너 선박 중 메탄올 및 LNG 추진선 비중이 각각 52%, 31% 차지하고 있는 것으로 나타남

자료 : <https://www.tradewindnews.com/opinion/why-new-container-ship-orders-are-breaking-records-amid-waning-demand/2-1-1534674>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

건화물선 운임 상승에도 중국발 불확실성은 진행중

- ▶ BDI는 시장 전망을 뛰어넘는 중국경제지표의 영향으로 15개월 만에 최고치를 경신
 - 중국의 석탄에 대한 계절적 성수기 진입으로 케이프선 운임은 30,000달러/일을 넘어섰으며 BDI는 최근 2,100을 넘어서 2022년 7월 이후 최고치를 기록함
 - 세관 자료에 따르면 중국의 9월 석탄 수입량은 전년 동기 대비 27.5% 증가한 4,214만 톤을 기록함
 - 아울러 캐나다의 철광석이 우크라이나산을 대체함으로 대서양 항로에서 톤 마일 증가를 가져옴
- ▶ 건화물선 운임 증가에도 중국 경제에 대한 불확실성은 여전히 진행 중
 - 올해 3분기 중국 경제성장률은 시장 전망을 뛰어넘는 4.9%를 기록하였으며 노무라 연구소는 중국 경제성장률을 5.1%로 상향 조정함
 - 그러나 중국의 제철소 수익성 악화와 부동산 투자 증가율 역성장으로 철광석 수입이 감소할 수 있어 시장 내 불확실성은 여전히 진행 중인 것으로 나타남

자료 : <https://www.lloydlist.com/LL1146951/BDI-reaches-nearly-15-month-high-as-Chinas-Q3-growth-exceeds-expectation>

최건우 부연구위원

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

중국의 대호주 석탄 수입량 8월 정점 이후 하락

- ▶ 올해 9월 중국의 대호주 석탄 수입량은 부진한 수요 및 하락한 중국 국내 가격으로 인해 8월 최고치를 기록한 후 하락함
 - 중국 관세청 자료에 따르면 올해 9월 중국의 대호주 석탄 수입량은 490만 톤으로서 8월 669만 톤 대비 약 27% 감소한 것으로 파악됨
 - 호주 석탄은 품질이 좋고 상대적으로 가격이 저렴하여 중국 정부가 대호주 석탄 거래 금지 조치를 해제한 이후 수입량이 꾸준히 증가해 왔음
- ▶ 중국 국내 공급 증가와 부진한 수요로 인해 전력회사들은 9월 도착 물량에 대한 석탄 주문을 감소시킴
 - 중국 관세청 자료에 따르면 중국의 전체 석탄 수입량은 9월 4,214만 톤으로서 전월 4,430만 톤 대비 약 200만 톤 감소함
 - 관계 업자들에 따르면 중국 국내 석탄 가격이 반등하고 전력 회사들이 겨울 난방 시즌을 앞두고 재고를 늘리기 시작했기 때문에 10월에는 대호주 석탄 수입량이 반등할 것으로 전망됨

자료 : <https://www.hellenicshippingnews.com/chinas-sept-australian-coal-imports-dip-from-2-yr-high/>

김병주 전문연구위원

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



1. 주간뉴스

베네수엘라, 미국 제재 완화로 산유량 25% 증가할 것으로 전망

- ▶ 지난 18일, 미국 재무부는 베네수엘라 대통령과 야당 간의 대통령 선거 로드맵 합의에 따라 베네수엘라에 대한 원유 수출 금지 제재를 완화한다고 발표함
 - 미국 재무부는 베네수엘라의 원유 및 가스 관련 무역거래를 승인하는 6개월 라이선스를 발급하기로 했으며, 베네수엘라는 부정선거 의혹 등으로 인해 2019년 미국으로의 원유 수출이 중단됨
 - 현재 베네수엘라는 하루 약 75만~80만 배럴의 원유를 생산하고 있으며, 이는 베네수엘라가 1990년대 주요 에너지 강국이던 하루 300만 배럴에 대비 적은 양임
- ▶ 미국이 베네수엘라에 가해왔던 원유 수출 금지 제재를 일부 완화하면서 베네수엘라의 원유 생산량이 하루 약 20만 배럴 증가할 것으로 전망됨
 - 하지만 이는 제재 완화가 모두 이루어졌을 때를 가정한 생산량인 데다 증산물량이 언제 시장에 풀릴지도 예측하기 어려워 원유 확보가 시급한 시장에 도움이 될지는 미지수라고 시장 관계자들은 평가함
 - 미국의 제재 완화가 당장 생산량 증가로 이어지기는 어려울 것으로 파악되며 일부 전문가들은 2024년을 기점으로 베네수엘라의 산유량이 급격히 증가할 수 있다고 예측함

자료: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-10-19/venezuela-oil-production-seen-rising-25-as-us-eases-sanctions#xj4y7vzkg>

류희영 연구원

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

수에즈운하청, 내년 1월 중순부터 통항료 5~15% 인상

- ▶ 지난 22일, 이집트 수에즈운하청(SCA)은 2024년 1월 15일부터 선박 통항료를 5~15% 인상할 것이라고 발표함
 - 이에 따라 2024년부터 유조선, LPG선, LNG선, 자동차 운반선 등은 수에즈 운하 통과 시, 15% 인상된 요금을 납부해야 함
 - 건화물선, 일반화물선, 롤온·롤오프선 등의 선종에는 5%의 인상률이 적용되며, 북서유럽항과 극동항을 직항하는 컨테이너선은 통항료를 면제함
- ▶ SCA는 전 세계적인 물가 상승으로 인해 운하 운영과 유지, 해운 서비스 비용 등이 인상되어 내년 통항료 인상은 불가피한 조치라고 설명함
 - 이는 올해 1월 통항료를 15% 인상한 이후 다시 인상하는 것으로, 수에즈 운하는 전체 해상무역 물동량의 약 10%가 통과하는 이집트의 주요 외화 소득 창구임
 - 아시아와 아프리카 대륙 간 경계에 위치한 수에즈 운하는 호즈무즈 해협과 더불어 전 세계 원유의 40%가 운송되며 아시아와 유럽을 연결하는 주요 해상 교역로임

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/suez-canal-to-raise-transit-fees-by-15-from-january/>

류희영 전문연구원

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



2. 건화물선

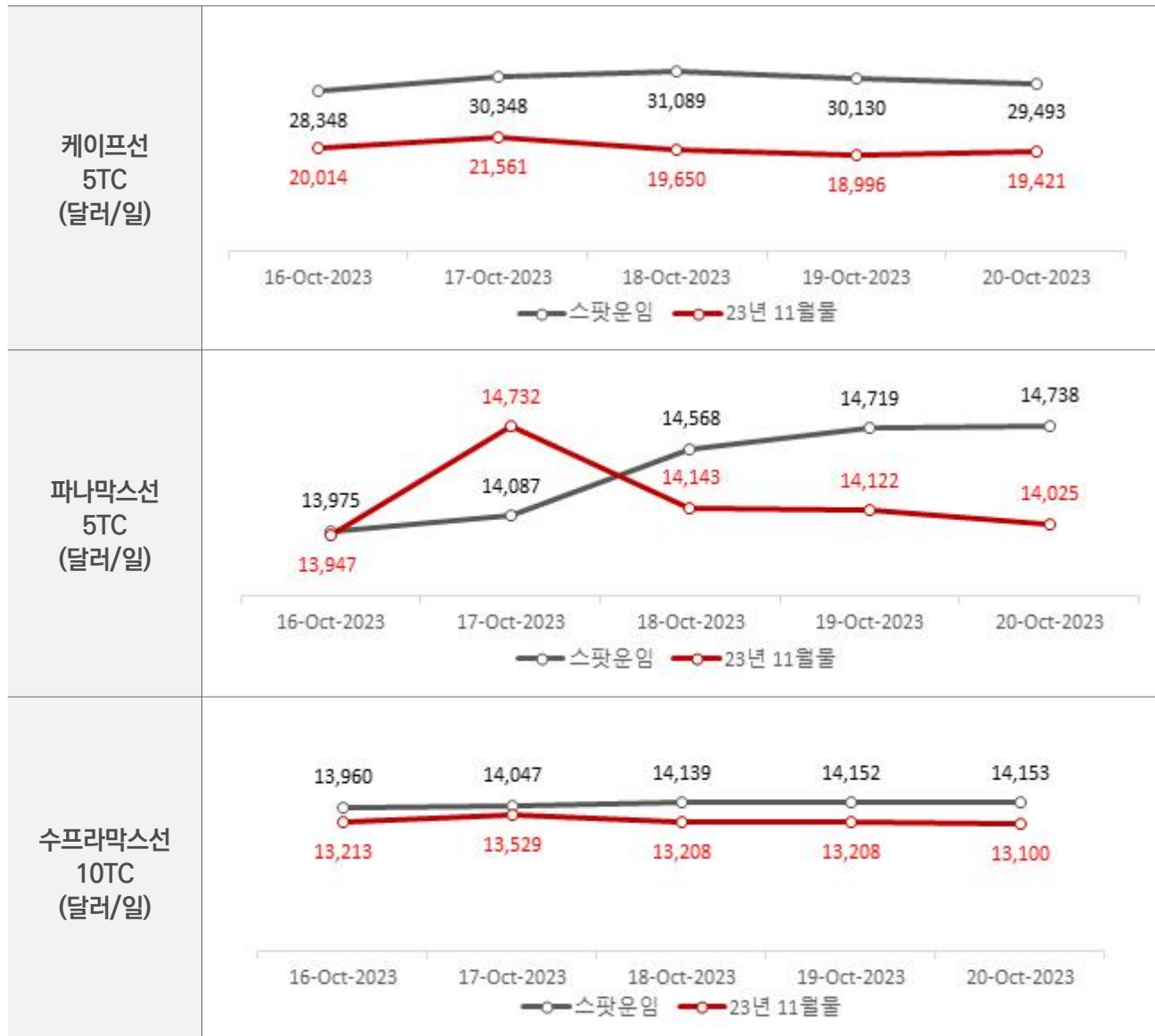
황수진 부연구위원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

1 주간평균운임

구분	10월 3주			
	주간평균운임	전주대비차이	11월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이
케이프선 5TC (달러/일)	29,882	▲ 1,991	7.1 %	19,928 ▲ 797 4.2 %
파나마선 5TC (달러/일)	14,417	▲ 69	0.5 %	14,194 ▼ -366 -2.5 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	14,090	▲ 279	2.0 %	13,252 ▼ -272 -2.0 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

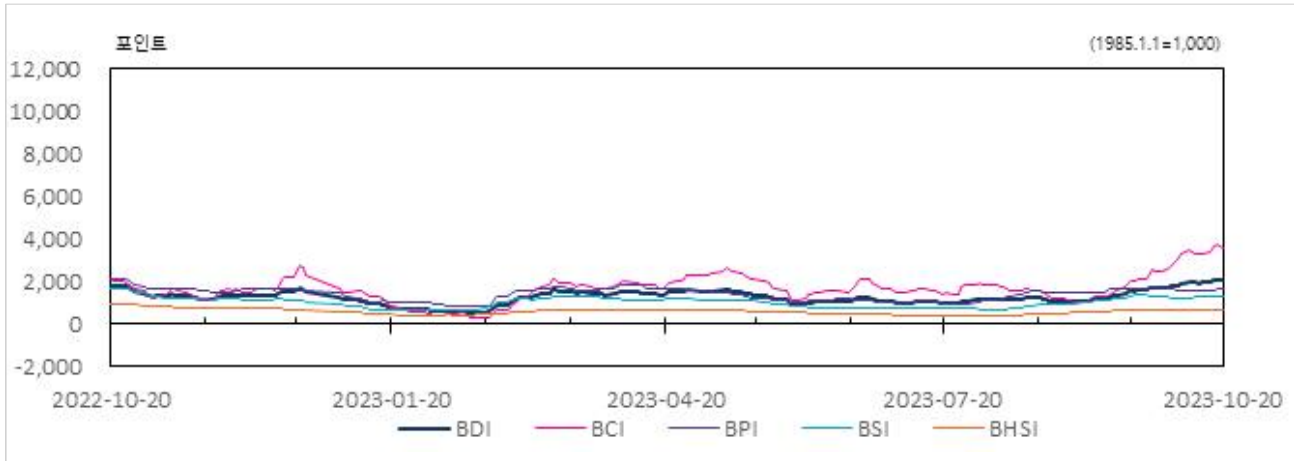


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		10월 3주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	2,050	▲ 90	530	2,105	1,226	965	3,369	1,934
선형별 운임	케이프(5TC)	29,882	▲ 1,991	2,246	21,814	11,848	2,505	38,169	16,177
	파나막스(5TC)	14,417	▲ 69	7,277	16,669	12,276	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	14,090	▲ 279	6,874	14,703	10,928	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	12,405	▲ 141	7,763	12,703	10,317	11,941	32,166	21,337
1년 용선료	케이프	17,750	▲ 125	13,500	25,375	17,443	10,125	23,000	16,591
	파나막스	14,275	- -	11,200	21,750	14,365	9,625	16,125	12,537
	수프라막스	12,500	- -	9,500	18,125	11,878	8,250	12,500	10,356
	핸디	10,063	- -	8,063	16,125	9,999	7,313	9,250	8,435
건화물선 시장(FFA)									
		11월물		2024년 1분기물		2023년물		2024년물	
		10월 3주	전주대비	10월 3주	전주대비	10월 3주	전주대비	10월 3주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	19,928	▲ 797	9,337	▼ -261	14,330	▼ -206	14,718	▼ -136
	파나막스(5TC)	14,194	▼ -366	10,715	▼ -267	12,570	▼ -112	12,570	▼ -112
	수프라막스(10TC)	13,252	▼ -272	9,303	▼ -173	11,193	▼ -5	11,039	▲ 23
	핸디(7TC)	12,318	▼ -116	8,979	▼ -78	10,607	▼ -1	10,470	▲ 1

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

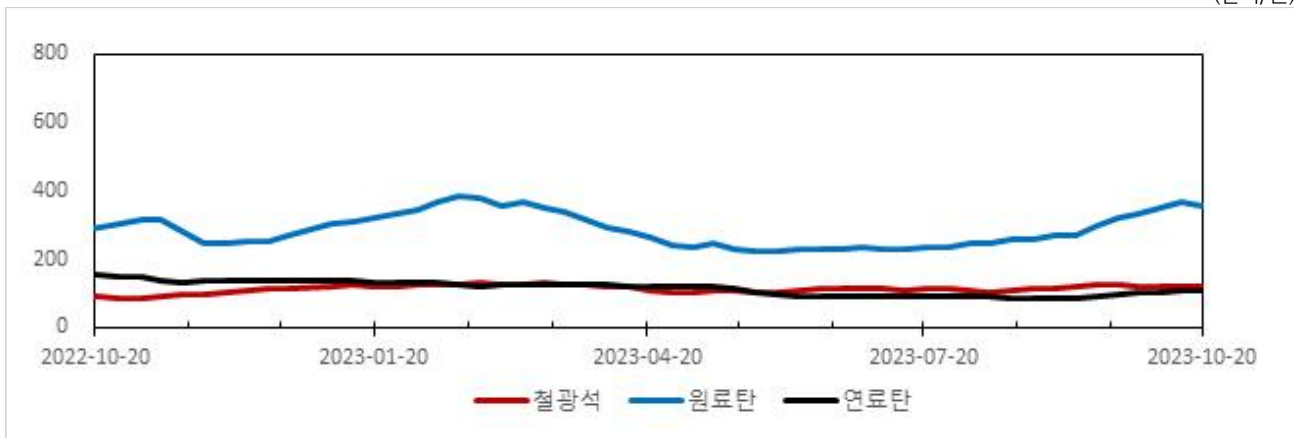
구분	2023년		전주 대비 차이				2022년			
	10월 3주	10월 2주					10월 3주	연평균	최저	최고
철광석	119.7	116.7	▲	3.0	2.6	%	96.3	120.3	82.4	159.8
원료탄	353.1	365.0	▼	-11.9	-3.3	%	284.2	365.0	196.1	670.1
연료탄	110.3	107.6	▲	2.8	2.6	%	161.3	179.1	107.5	288.2
대두	478.5	467.3	▲	11.3	2.4	%	508.9	569.4	503.5	638.0
옥수수	194.6	193.0	▲	1.6	0.8	%	273.4	273.1	231.6	319.9

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 — 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

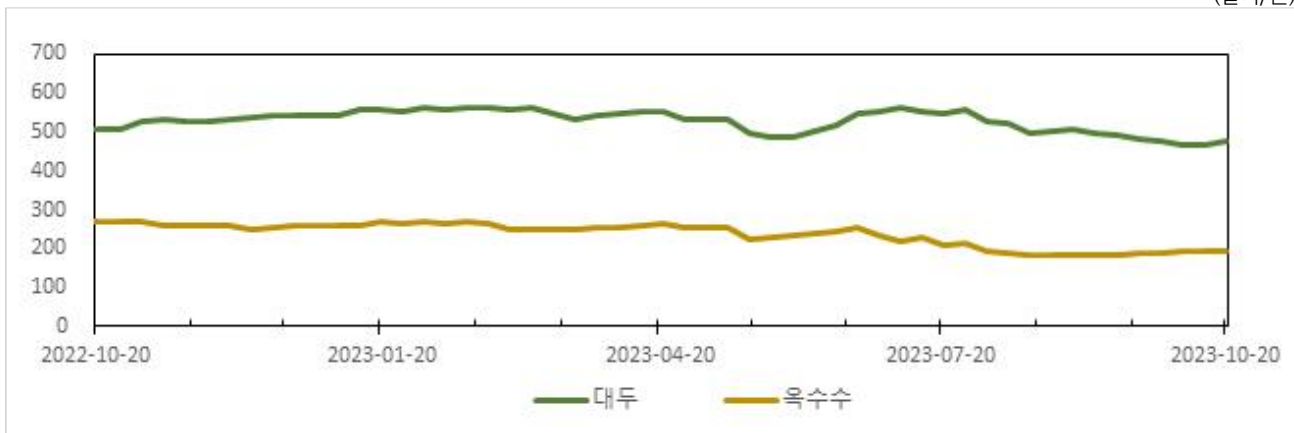
(달러/톤)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

I 케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(10월 2주) 대비 7.1% 상승한 29,882달러/일을 기록함

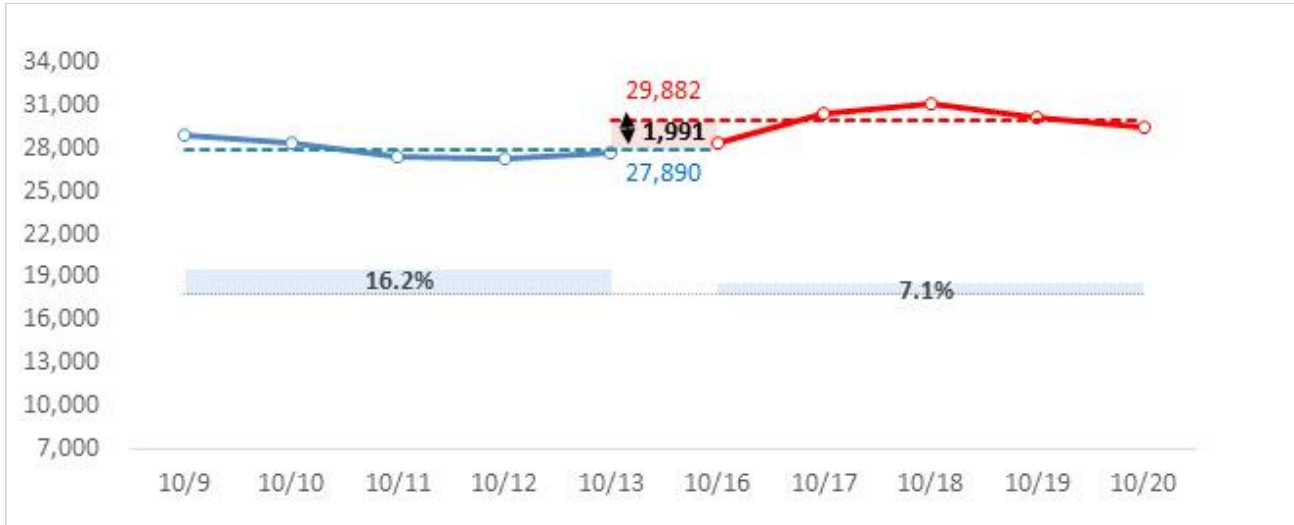
- 시장에 공급되는 선박수가 제한적이며 중국 철광석 항만 재고량 감소에 따라 운임이 상승함

(동향) 중국 철광석 재고량 최저치 기록, 리오틴토사 철광석 생산능력 확대

- 중국유색금속협회 산하 리서치센터인 안타이커(Antaika)에 따르면 중국의 철광석 재고량이 9,650만 톤을 기록했으며, 1억 톤 미만까지 감소한 경우는 2020년 9월 이후 처음임. 이전에는 2022년 중반부터 최근까지 1억 1,500만 톤 ~ 2,500만 톤 사이를 유지했음. 마이스틸(my steel)에 따르면 10월 12일 철광석 항만 재고량(45개 주요 중국 항만 기준)은 1억 850만 톤으로, 2020년 7월 이후 최저치를 기록함
- 외신에 따르면 리오틴토사가 중국의 경기회복과 인도 성장에 대한 기대감을 기반으로, 서호주 필바라(Pilbara)지역에 위치한 구다이-다리(Gudai-Darri) 광산의 생산능력을 늘리기 위해 7,000만 달러를 투입할 예정임

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	10월 3주	10월 2주	전주대비차이	
BCI	3,603	3,363	▲ 240	7.1%
스팟운임(5TC)	29,882	27,890	▲ 1,991	7.1%
용선료	6개월	21,500	▼ -250	-1.1%
	1년	17,750	▲ 125	0.7%
	5년	16,000	▼ -250	-1.5%
FFA	11월물	19,928	▲ 797	4.2%
	'24년 1분기물	9,337	▼ -261	-2.7%
	'24년	14,330	▼ -206	-1.4%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

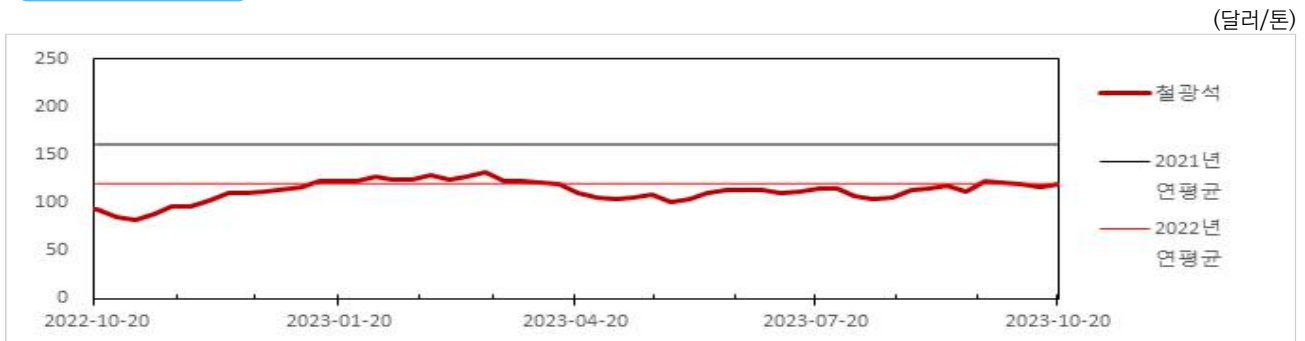
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 2.6% 상승한 119.7달러/톤 기록

철광석 가격 추이



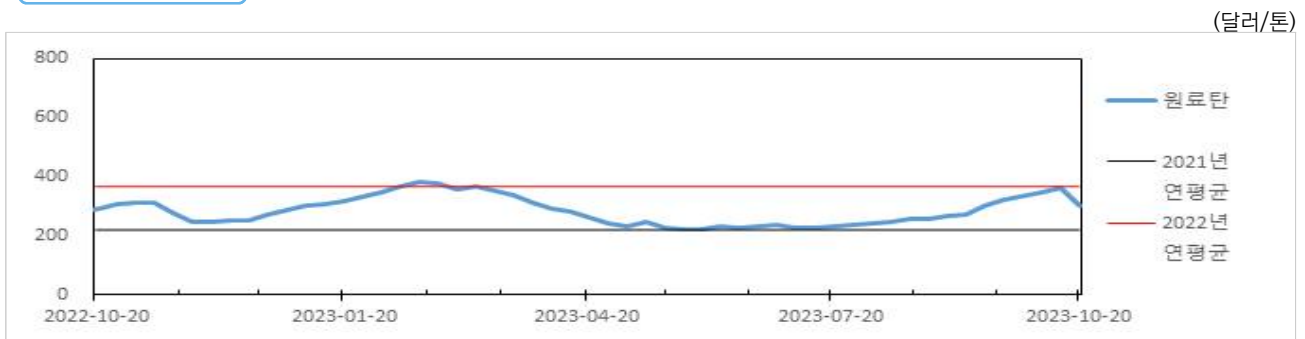
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 3.3% 하락한 353.1달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

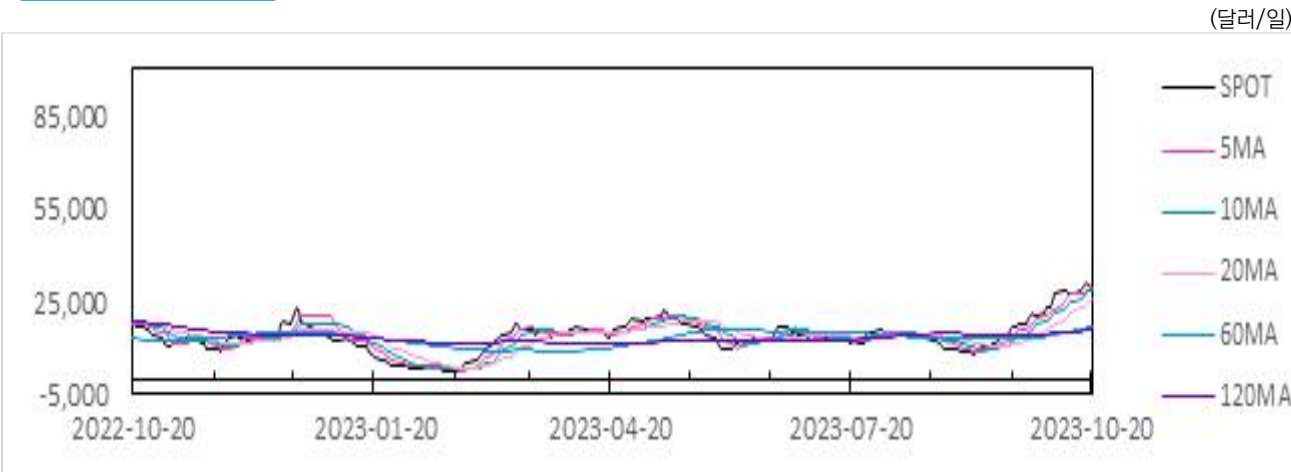


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나마선-동향분석

I 파나마선

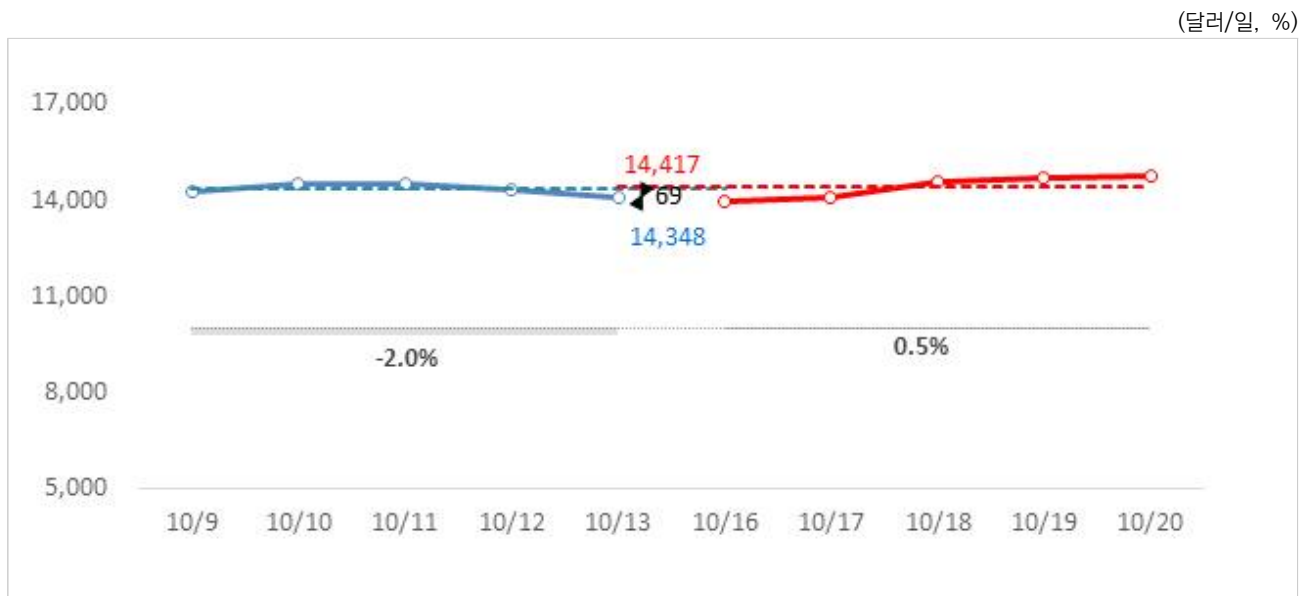
(운임) 전주 대비 0.5% 상승한 14,417달러/일 기록

○ 편리에 따르면 케이프선 운임이 높은 수준을 유지하면서 스플릿(Split) 현상이 나타남

(동향) 미국 밀과 옥수수 수출량 증가

○ 트레이드윈즈에 따르면 미국의 올해 수확량이 증가하여 파나마 이하 선형 운임에 긍정적 영향을 미치고 있다는 분석임. 특히 미국 곡물 수출량의 증가는 파나마 운하에서 선박 정체를 야기할 가능성이 있으며, 이는 시장에 공급되는 선박량을 조정하는 효과로 나타날 수 있다고 설명함. 파나마 운하는 지난 8월부터 가뭄으로 인한 수위 저하로 인해 선박 정체가 심화한 바 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나마선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	10월 3주	10월 2주	전주대비차이		
BPI	1,602	1,594	▲	8	0.5 %
스팟운임(5TC)	14,417	14,348	▲	69	0.5 %
용선료	6개월	15,500	-	-	- %
	1년	14,275	-	-	- %
	5년	12,650	-	-	- %
FFA	11월물	14,194	▼	-366	-2.5 %
	'23년 1분기물	10,715	▼	-267	-2.4 %
	'23년	12,570	▼	-112	-0.9 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

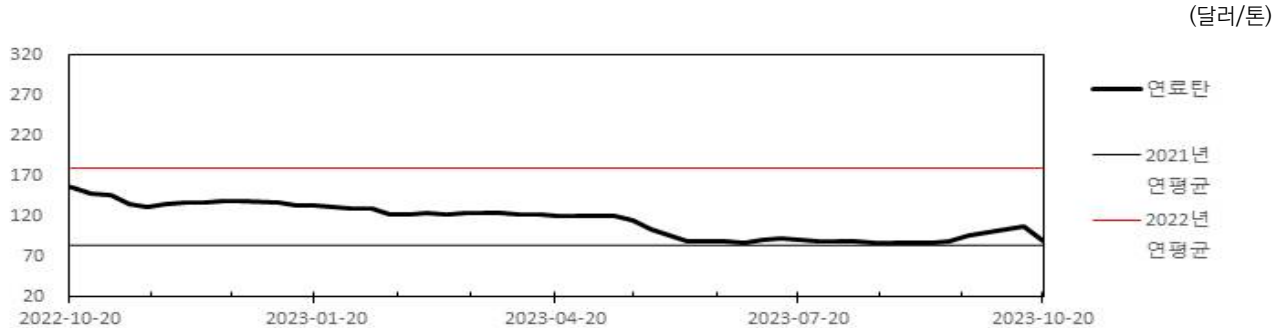
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나마맥스선-동향분석

■ 연료탄 가격 : 전주 대비 2.6% 상승한 110.3달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



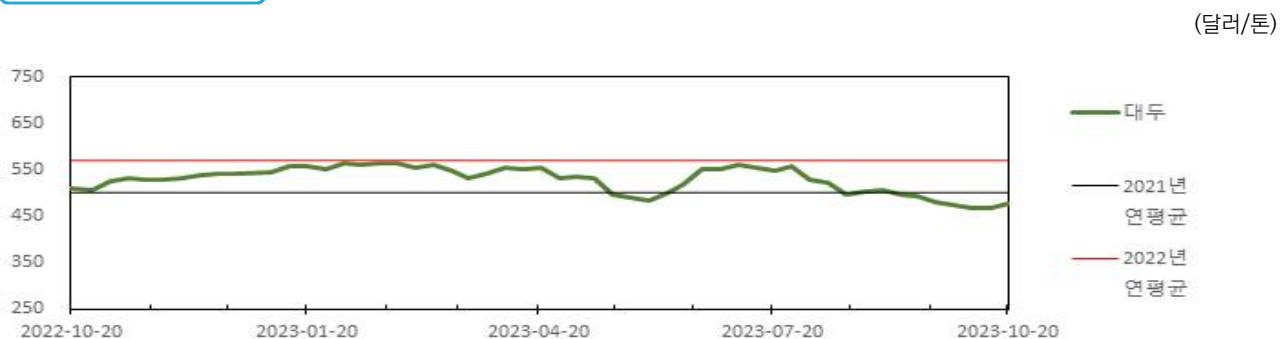
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
9월 4주	100.6	▲	5.1	5.3 %
10월 1주	104.4	▲	3.7	3.7 %
10월 2주	107.6	▲	3.2	3.1 %
10월 3주	110.3	▲	2.8	2.6 %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 대두 가격 : 전주 대비 2.4% 상승한 478.5달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
9월 4주	476.1	▼	-4.6	-1.0 %
10월 1주	468.1	▼	-8.1	-1.7 %
10월 2주	467.3	▼	-0.8	-0.2 %
10월 3주	478.5	▲	11.3	2.4 %

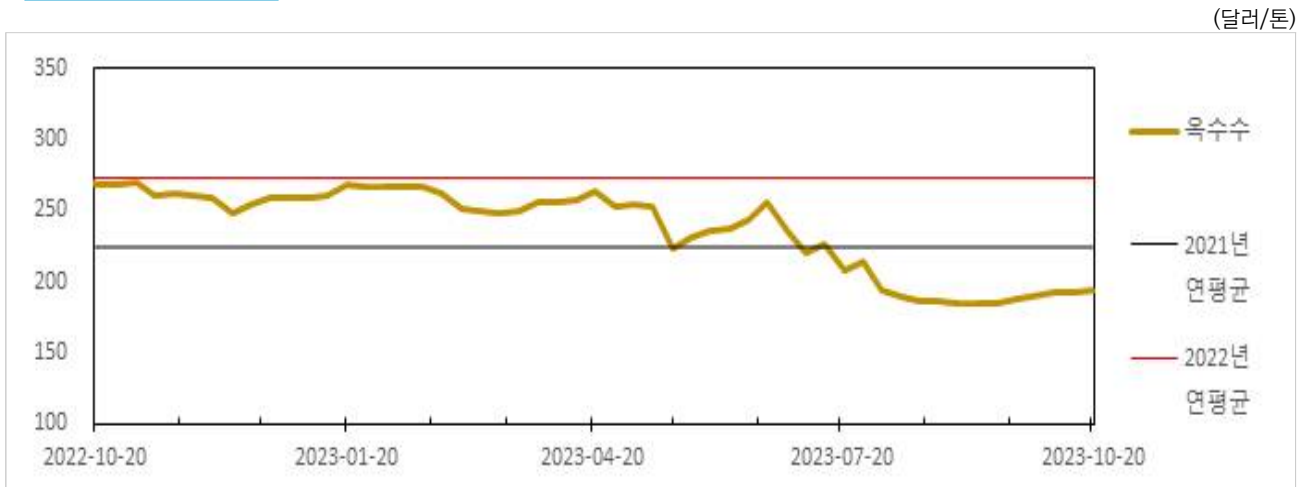
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 전주 대비 1.6% 상승한 194.6달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



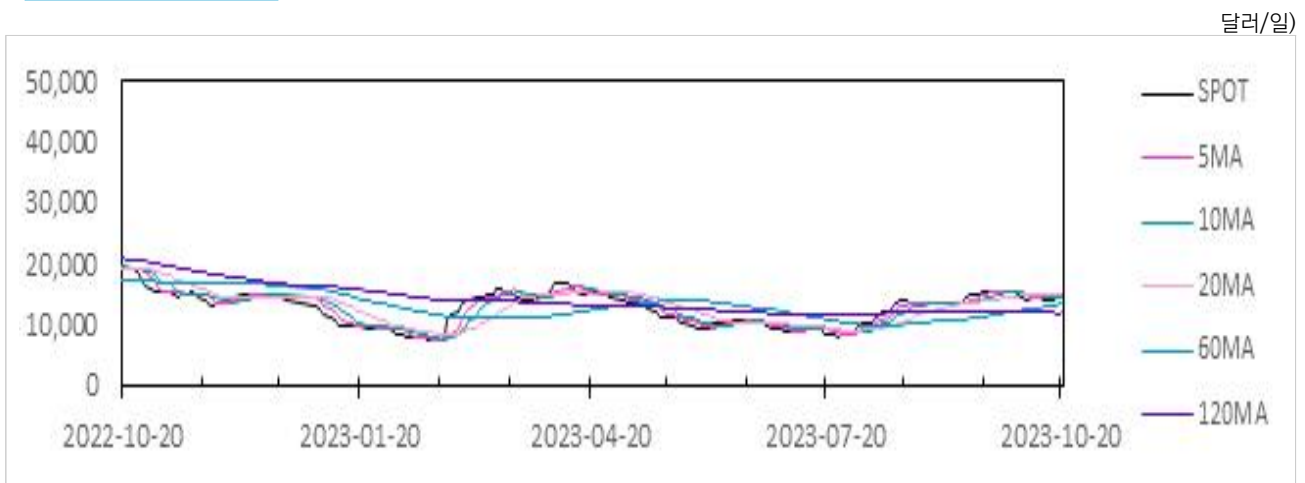
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
9월 4주	189.7	▲ 2.1	1.1	%
10월 1주	193.0	▲ 3.3	1.8	%
10월 2주	193.0	▼ -0.1	0.0	%
10월 3주	194.6	▲ 1.6	0.8	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

수프라막스선

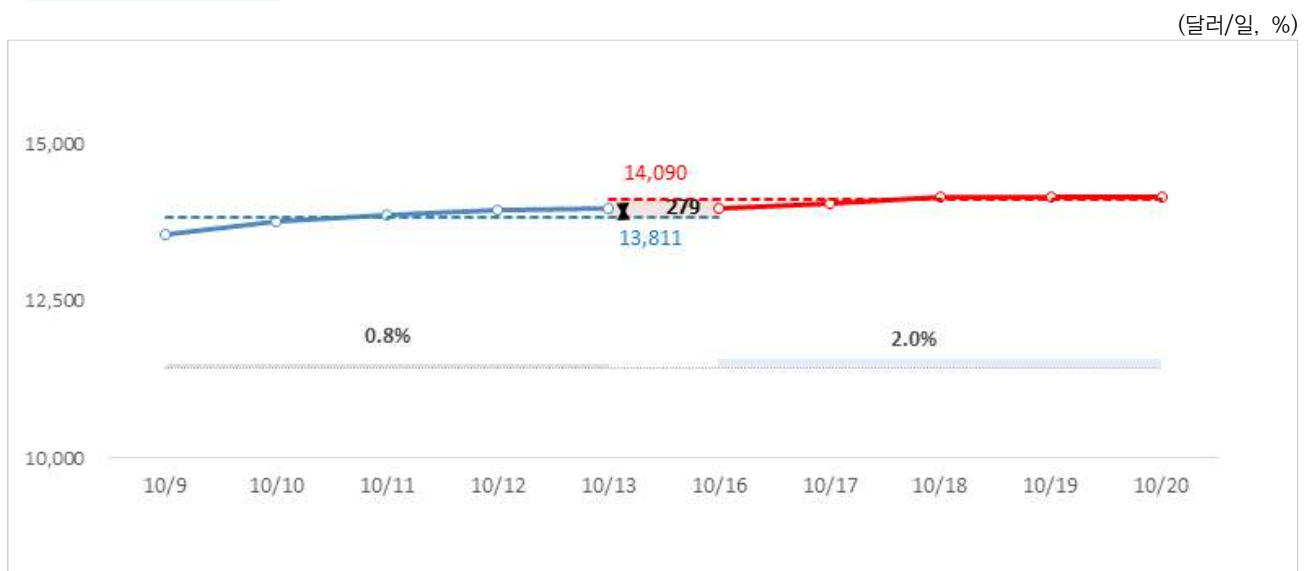
(운임) 전주 대비 2.0% 상승한 14,090달러/일 기록

- 시장에 신규 곡물과 펫코크(Petcoke) 물량 유입으로 인해 운임이 상승함

(동향) 중국 9월 브라질산 대두, 옥수수 수입 비중 증가

- 외신에 따르면 9월 중국이 브라질산 대두 688만 톤을 수입하여 전년 동월(557만 톤) 대비 23.4% 증가함. 중국이 올해 1월부터 9월까지 수입한 대두는 총 7,880만 톤이며, 그중 69.6%가 브라질산(5,488만 톤)임. 또한 중국은 9월 한 달 동안 옥수수 165만 톤을 수입했으며, 그중 75.7%인 125만 톤이 브라질에서 수입된 것으로 나타남

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		10월 3주	10월 2주	전주대비차이		
BSI		1,281	1,255	▲ 26	2.0	%
스팟운임(10TC)		14,090	13,811	▲ 279	2.0	%
용선료	6개월	14,000	14,000	-	-	%
	1년	12,500	12,500	-	-	%
	5년	11,750	11,750	-	-	%
FFA	11월물	13,252	13,523	▼ -272	-2.0	%
	'23년 1분기물	9,303	9,476	▼ -173	-1.8	%
	'24년	11,193	11,198	▼ -5	0.0	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

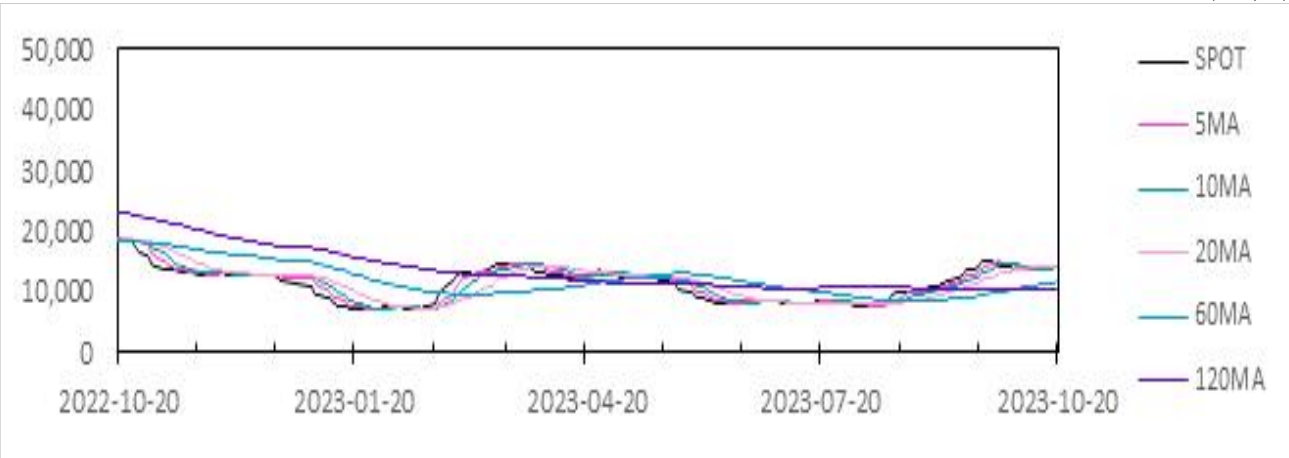
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



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 26.1p 상승한 917.7p를 기록

(운임) 컨테이너 운임 2.9% 상승하며 900p 상회

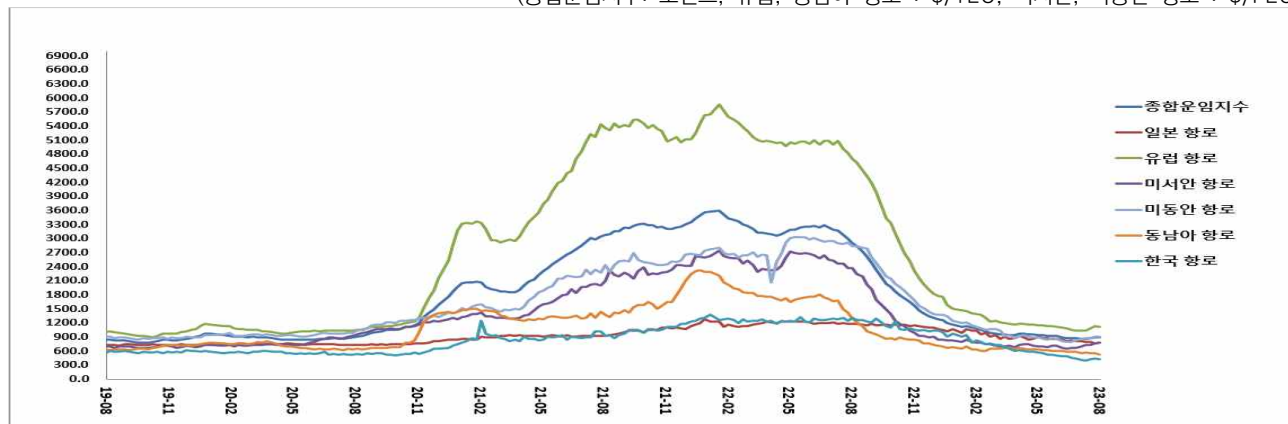
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 2주 연속 상승하며 다시 900p를 상회하였지만, 여전히 낮은 수준으로 운임을 상승시키기 위한 선사들의 적극적인 공급 조절이 이어질 것으로 전망

(현황) 컨테이너 운임 약보합 전망

- 아시아-유럽 항로 운임 약세가 이어지고 있는 가운데 선박 발주 잔량의 약 65%가 15,000TEU 이상 크기의 선박으로 구성되어 있어 향후 아시아-유럽 운임 하방 압력이 장기화 될 것으로 전망(S&P Global)
- 최근까지 이어진 컨테이너 운임 하락으로 주요 원양 항로에서 일괄운임인상(GRI) 시도가 있었지만 소석률 확보를 위한 경쟁 심화로 어려움을 겪고 있음. 11월에도 일괄운임인상 시도가 이어질 것으로 예상됨

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)

		10월 3주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	918	26	887	1,061	892	1,107	5,110	3,410
운임	유럽항로	581	19	562	1,050	833	1,047	7,797	4,846
	미서안항로	1,746	11	1,148	2,136	1,540	1,418	8,117	5,656
	미동안항로	2,198	-32	2,010	3,132	2,510	3,096	11,833	8,514
	한국항로	142	2	131	238	167	225	456	321
	일본항로	319	0	317	927	343	281	362	320
	동남아항로	185	5	140	199	168	189	1,537	837

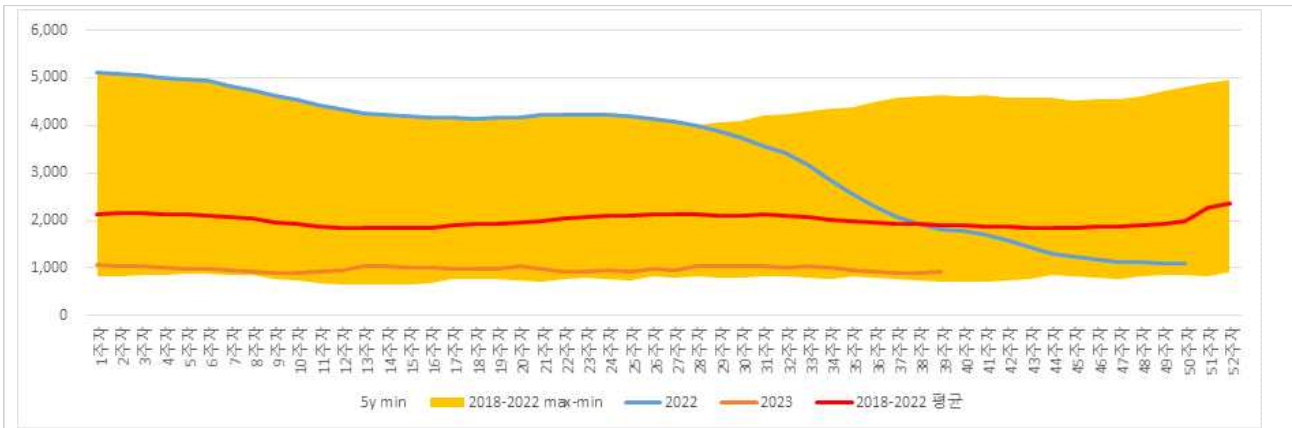
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



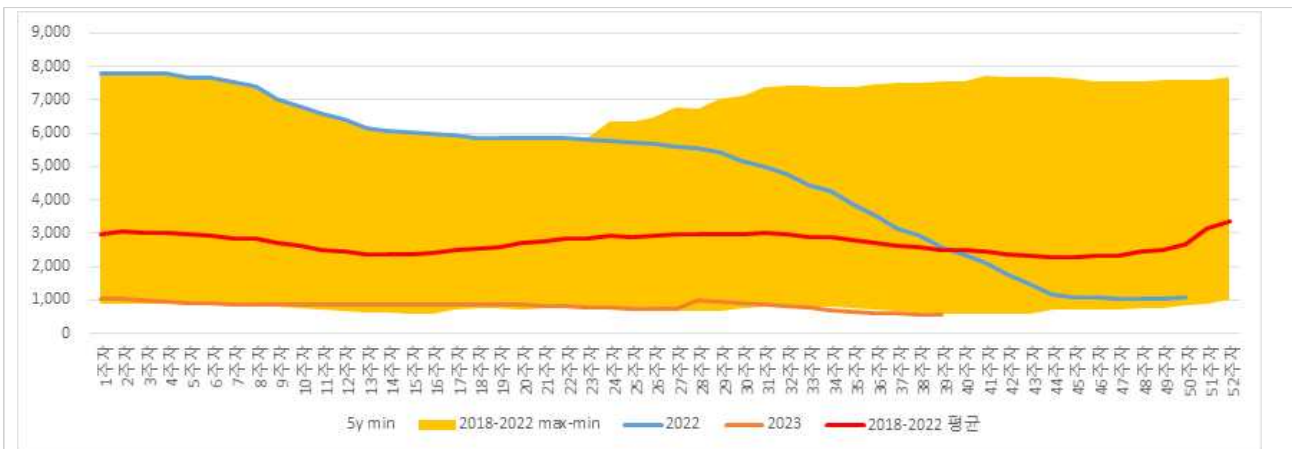
2 운임전망

| 10월 4주('23.10.23~'23.10.27)

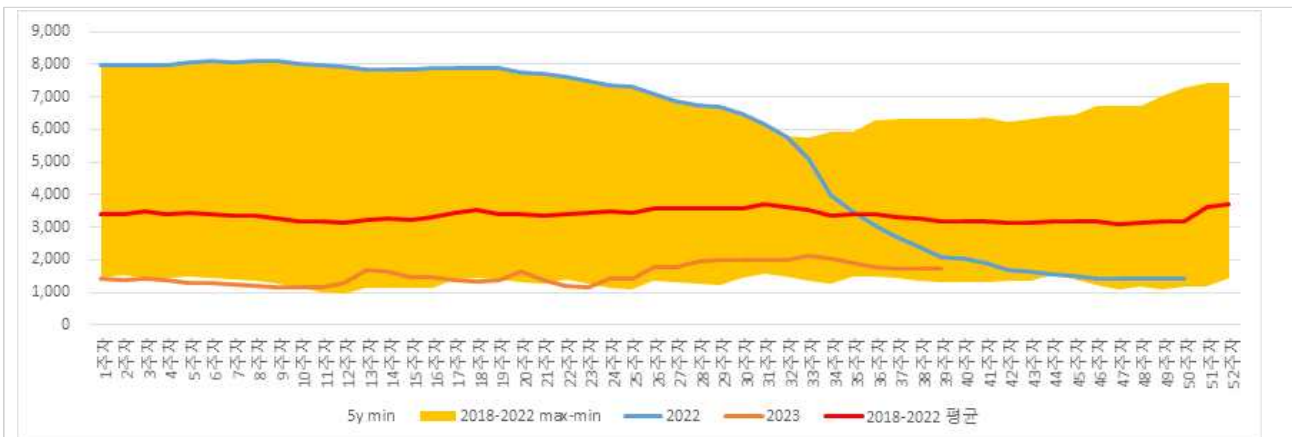
SCFI 지수는 약보합 기록할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 약보합 기록할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 약보합 것으로 전망





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 전주 대비 14.6p 상승한 60.7p 기록

(운임) 전주 대비 대부분 항로에서 운임지수(WS)가 소폭 하락세를 보임

(달러/톤)

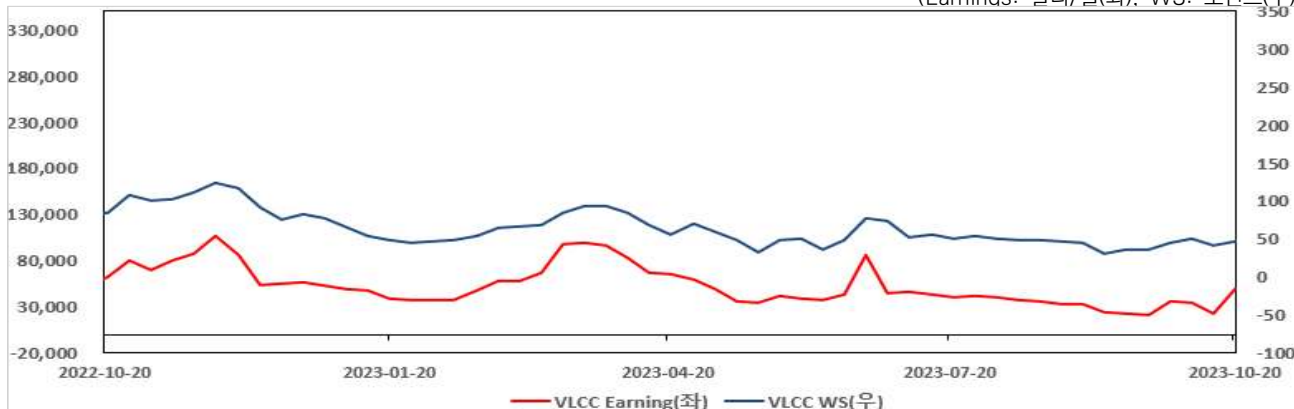
구분	10월 3주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	60.7	▲	14.6	31.7 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	33.0	▼	1.0	2.9 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	55.0	▼	2.0	3.5 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	57.5	▼	2.5	4.2 %

(동향) 중동 정세 영향으로 인한 운임 급등 후 성약 감소로 하락 전환, 물동량 둔화로 시황 조정 불가피

- 이스라엘과 하마스의 무력 충돌이 격화되면서 유조선 운임이 급격히 상승했으나, 전주 대비 성약이 감소하면서 운임이 조정국면에 진입함. 향후 중동 분쟁 규모 확장 시 원유 수급 불안이 초래될 가능성이 높을 것으로 관측되면서 유조선 시장 변동성이 증대됨
- OPEC은 월간보고서를 통해 내년 세계 원유수요를 1억 431만b/d로 전월 전망치와 동일한 것으로 분석함. 높은 인플레이션, 지정학적 리스크 등은 하방 요인으로 작용할 것으로 예상되나 중국의 경기 개선 및 세계 경제 성장 회복세 등으로 원유 소비가 증가할 것으로 전망함

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수 :

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		10월 3주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국 항로(TD3C)	운임지수	61	15	31	94	55	32	123	63
	평균 수익	34,392	12,920	2,945	97,526	34,468	24,517	101,230	16,685
VLCC	1년 용선료	37,000	500	36,500	50,000	40,363	15,000	47,500	25,644

자료: Clarkson

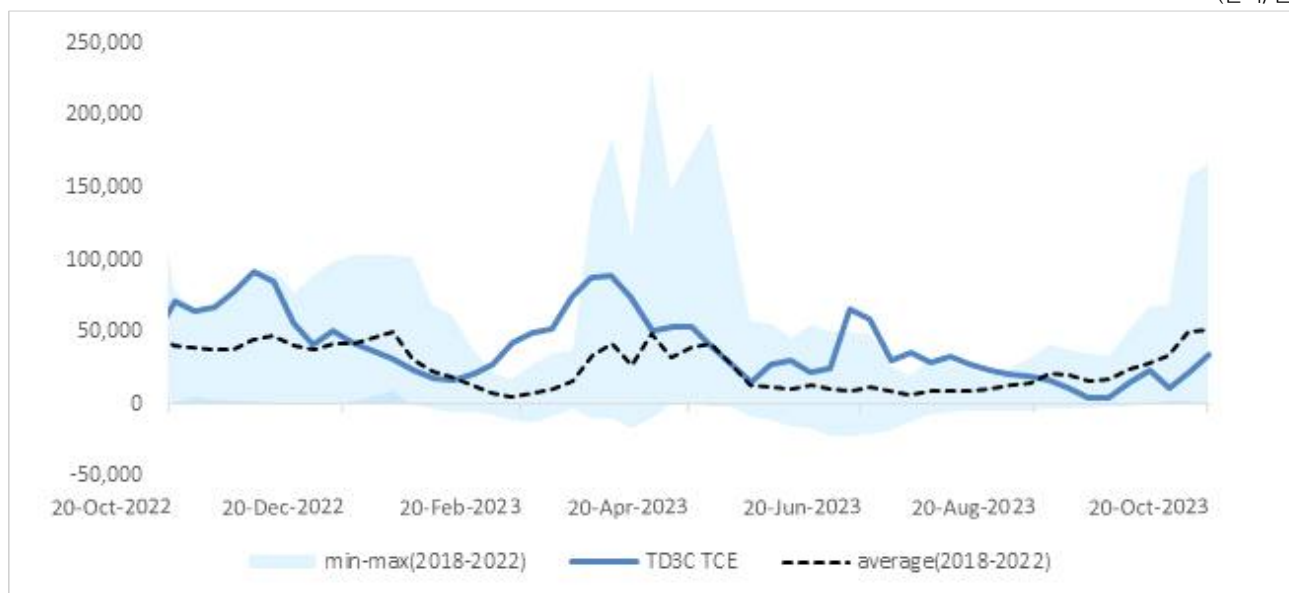


1 유조선-기술분석

■ 전주에 이어 중동-중국 항로는 지정학적 리스크로 인한 불안감이 확대되며 급등세를 보임

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

(달러/일)

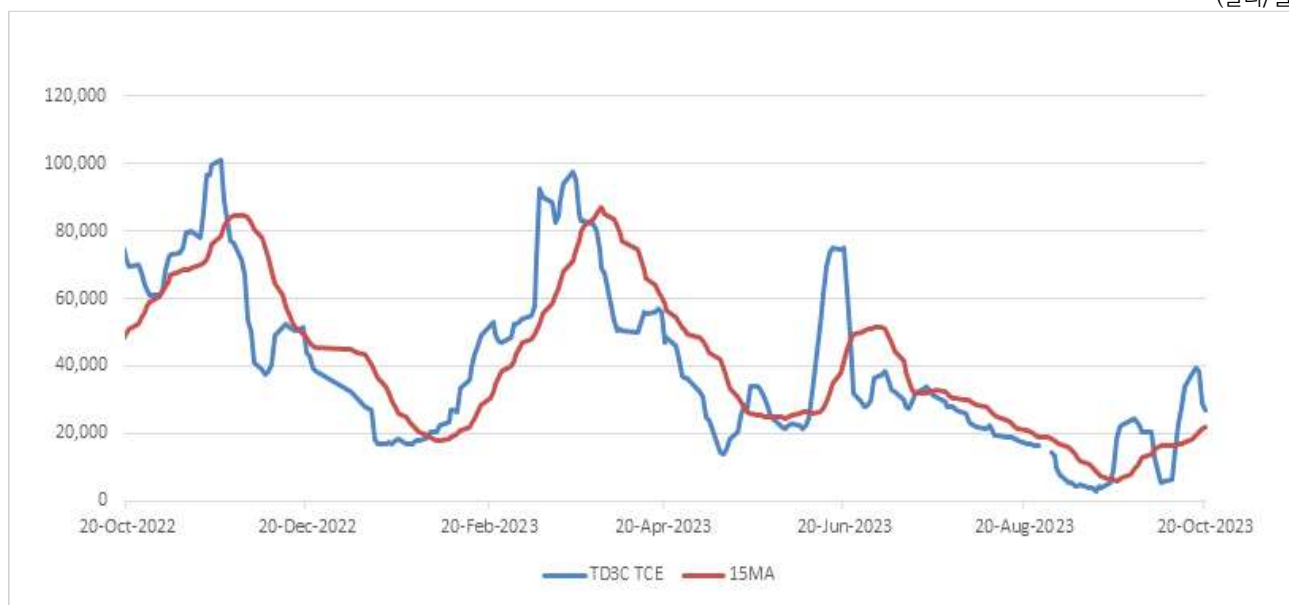


자료: Clarkson

■ 수익 추세선은 전주와는 달리 물동량 유입 둔화로 인해 하방압력 가중되며 하락추세를 나타냄

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주 대비 18.1p 하락한 190.0p 기록

(운임) 전주 대비 항로마다 운임지수(WS)가 혼조세를 보임

(달러/톤)

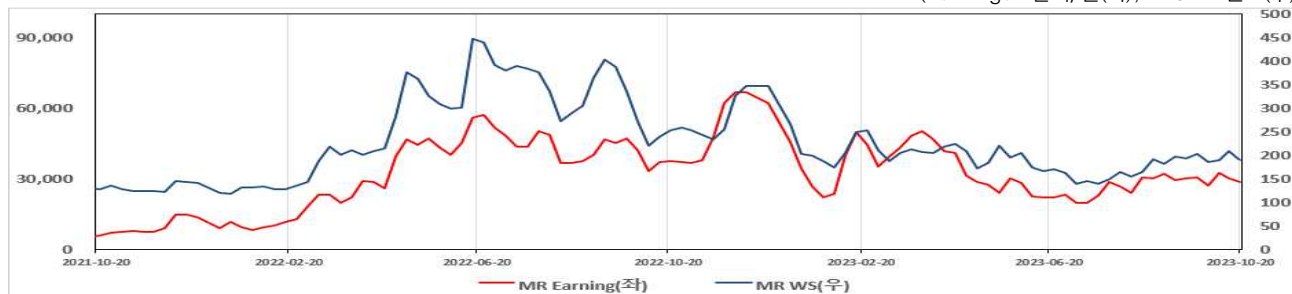
구분	10월 3주(WS)		전주 대비 차이	
인도-극동 항로	190.0	▼	18.1	8.7 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	170.0	▲	20.0	13.3 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	180.0	▲	10.0	5.9 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	190.0	▼	5.0	2.6 %

(동향) 중국의 자체 석유제품 생산능력 확충으로 인한 물동량 둔화 전망, 중동지역 확전 우려로 불안정성 확대

- 중국의 석유제품 소비 개선으로 운임 회복세가 나타나고 있으나, 공급 증가가 이를 상쇄하는 등 과잉 여파와 높은 나프타 가격으로 인한 물동량 둔화 등으로 시장이 기대하는 운임 수준에는 도달하지 못하고 있음. 향후 중동지역 확전 우려로 인해 불확실성이 가중되고 있으며, 중국의 자체 석유제품 생산 능력 확충으로 인한 수입량 감소세가 시장 악화를 유도할 것으로 예상됨
- IEA는 월간보고서를 통해 미국 휘발유 소비가 20년만에 최저치(23년 9월 기준)를 기록하면서 수요 불균형 양상이 발생했으며, 유럽 또한 제조업과 무역 약세 등으로 인해 석유제품 수요가 위축되고 있는 것으로 분석함. 또한 이스라엘과 하마스 분쟁으로 인한 지정학적 긴장감은 지속될 것이나 석유 수급에 직접적인 영향은 없을 것으로 전망함

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		10월 3주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	190	-18	139	266	192	120	447	278
	평균 수익	31,479	-5,839	15,516	50,916	30,731	6,216	72,180	38,274
MR	1년 용선료	26,000	0	24,000	31,250	26,994	12,357	30,250	20,570

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

자료: Clarkson

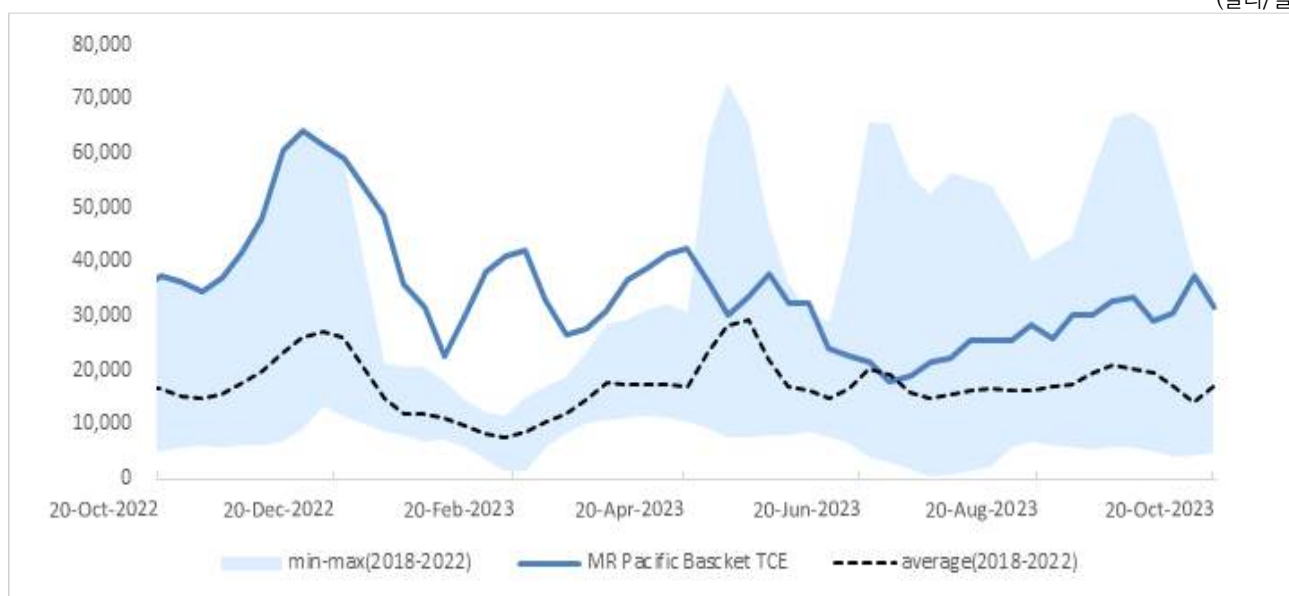


2 석유제품선-기술분석

■ 수익 추세선은 전주 대비 약 15% 수준으로 하락전환함

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

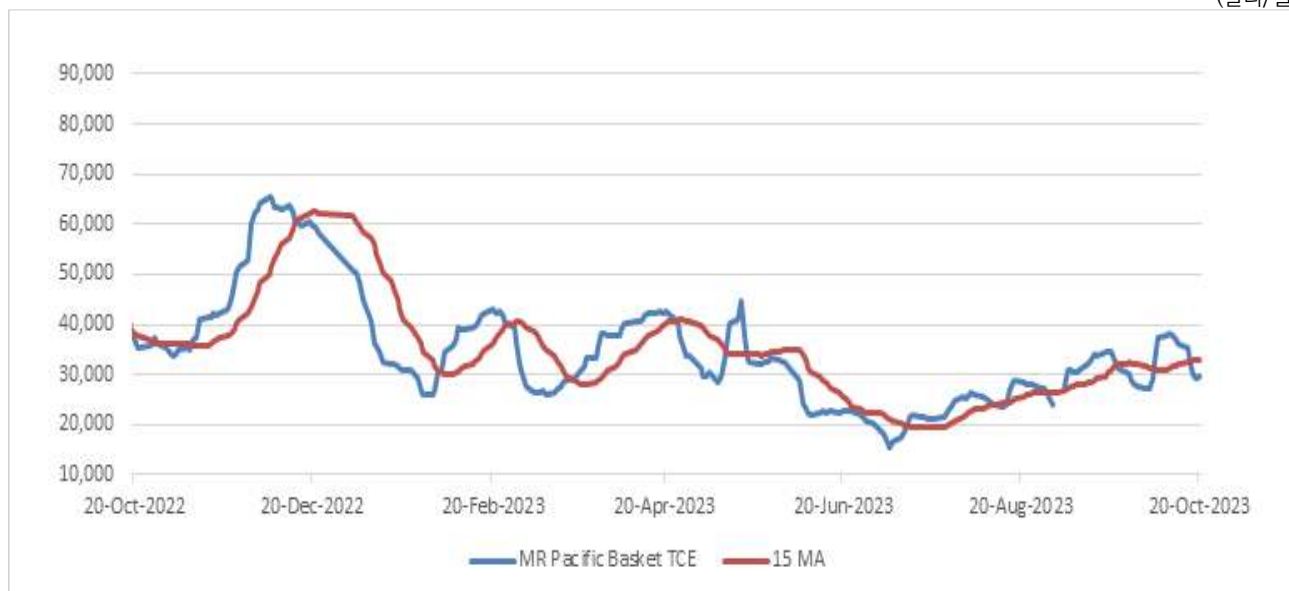


자료: Clarkson

■ 수익 추세선은 10월 중순 이후 소폭 하락 추세를 나타냄

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 24.9p로 전주 대비 0.3p 상승함

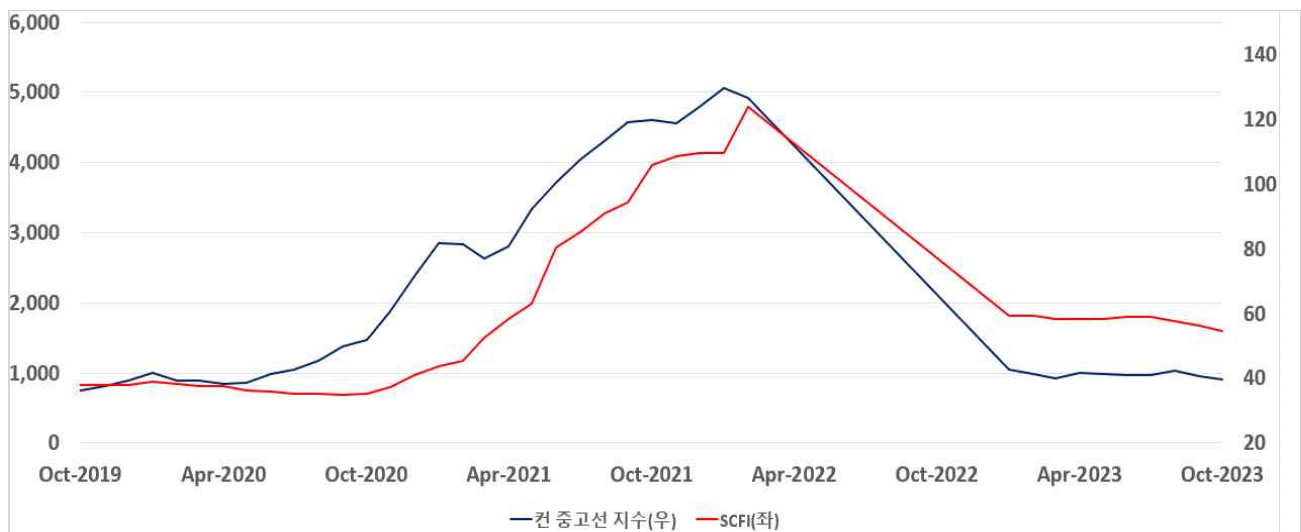
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너 중고선가 지수는 54.6으로 전월 대비 1.8p 하락함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

|('23.10.01~'23.10.20)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 19건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Mineral Shougang International	2009	180,171	DWT	2023-10-13	22.70	region	Bocimar NV
Bulk	Royal Fukuyama	2013	82,224	DWT	2023-10-12	23.00	region	Marubeni Corp
Bulk	Santa Francesca	2016	61,250	DWT	2023-10-12	26.80		Century Tokyo
Bulk	East Trader	2009	175,886	DWT	2023-10-11	18.00	region/mid	Sinokor Merchant
Bulk	Red Sea	2011	35,214	DWT	2023-10-11	11.00	low	Parakou Shipping
Bulk	RHL Clarita	2008	53,827	DWT	2023-10-11	9.00	mid/high	Hamburger Lloyd
Container	AS Flora*	2005	1,223	TEU	2023-10-11	21.70		MPC Container Ships
Container	AS Rafaela*	2007	1,440	TEU	2023-10-11			MPC Container Ships
Container	AS Roberta*	2006	1,440	TEU	2023-10-11			MPC Container Ships
Gas Crier	LNG Rivers	2002	137,231	cu.m.	2023-10-10	35.00		Bonny Gas Transport
Container	Pegasus Prime	2004	728	TEU	2023-10-09	4.00	region	Namsung Shipping
Offshore	Sky No. 1	2006	12,240	HP	2023-10-09		undisclosed	Sky Marine LLC
Container	Szczecin Trader	1998	1,728	TEU	2023-10-09		undisclosed	Liberty Blue
Container	Thorstar	2003	2,824	TEU	2023-10-09	13.00	TC incl.	Thor Dahl Shipping



Tanker	Clovis*	2023	300,008	DWT	2023-10-09	2,350.00		Euronav NV
Tanker	Camus*	2023	299,994	DWT	2023-10-09			Euronav NV
Tanker	Cassius*	2023	300,018	DWT	2023-10-09			Euronav NV
Tanker	Dickens*	2021	299,982	DWT	2023-10-09			Euronav NV
Tanker	Doris*	2021	299,999	DWT	2023-10-09			Euronav NV
Tanker	Delos*	2021	299,986	DWT	2023-10-09			Euronav NV
Tanker	Diodorus*	2021	299,987	DWT	2023-10-09			Euronav NV
Tanker	Dalis*	2020	299,995	DWT	2023-10-09			Euronav NV
Tanker	Derius*	2019	299,750	DWT	2023-10-09			Euronav NV
Tanker	Hatteras*	2017	297,638	DWT	2023-10-09			Euronav NV
Tanker	Amundsen*	2017	298,991	DWT	2023-10-09			Euronav NV
Tanker	Aquitaine*	2017	298,767	DWT	2023-10-09			Euronav NV
Tanker	Ardeche*	2017	298,642	DWT	2023-10-09			Euronav NV
Tanker	Heron*	2017	297,363	DWT	2023-10-09			Euronav NV
Tanker	Andaman*	2016	299,392	DWT	2023-10-09			Euronav NV
Tanker	Arafura*	2016	298,991	DWT	2023-10-09			Euronav NV



Tanker	Aral*	2016	299,011	DWT	2023-10-09			Euronav NV
Tanker	Anne*	2016	299,533	DWT	2023-10-09			Euronav NV
Tanker	Alboran*	2016	298,991	DWT	2023-10-09			Euronav NV
Tanker	Alex*	2016	299,446	DWT	2023-10-09			Euronav NV
Tanker	Drenec*	2016	299,999	DWT	2023-10-09			Euronav NV
Tanker	Desirade*	2016	299,999	DWT	2023-10-09			Euronav NV
Tanker	Alice*	2016	299,320	DWT	2023-10-09			Euronav NV
Tanker	Dominica*	2015	299,999	DWT	2023-10-09			Euronav NV
Container	AS Rosalia	2009	1,484	TEU	2023-10-06		undisclosed	MPC Container Ships
Bulk	Lord Star	2013	82,830	DWT	2023-10-06	23.00	high	Kyowa Kisen
Bulk	Cape Star	2010	175,366	DWT	2023-10-05	21.50		Fortune Ocean Shpg
TankChem	MH Langoey	2006	19,969	DWT	2023-10-05	15.50		Mowinckels Rederi
TankChem	TRF Bergen	2015	49,126	DWT	2023-10-05	36.00		TRF Shipmanagement
Bulk	Kuno Oldendorff	2022	82,206	DWT	2023-10-04	33.00		Oldendorff Carriers
Offshore	Maersk Detector	2006	17,076	HP	2023-10-04		undisclosed	Maersk Supply
Offshore	Makalu	2013	3,922	DWT	2023-10-04		undisclosed	Global Offshore



Bulk	AOM Georgina	2014	82,146	DWT	2023-10-03	24.80		Grace Ocean
Bulk	Honwin	2009	57,334	DWT	2023-10-03	15.00	region	WYW Shpmngt
Pass./Car	Moysalen	1993	399	Passengers	2023-10-03		undisclosed	Boreal Transport
Bulk	Yangtze Xing Jin	2012	81,649	DWT	2023-10-03	20.00		Fortune Ocean Shpg
Offshore	Skandi Barra*	2005	4,150	DWT	2023-10-03	25.09		DOF Group
Offshore	Skandi Caledonia*	2003	4,100	DWT	2023-10-03			DOF Group
Offshore	Delta Commodore	2008	2,350	DWT	2023-10-02		undisclosed	Delta Logistics
TankChem	Evinos	2013	49,997	DWT	2023-10-02	33.70		Pleiades Shpg Agcy
Container	Northern Magnitude	2003	6,750	TEU	2023-10-02	17.50		Northern Shipping
Container	Oakland	2000	4,890	TEU	2023-10-02	12.00	low	Costamare Shipping
Pass./Car	Rost	1991	250	Passengers	2023-10-02		undisclosed	Torghatten Nord AS
Bulk	Vinayak	2009	58,089	DWT	2023-10-02	15.00	region	Safe Ocean Bulk
Tanker	Crudemed*	2018	115,643	DWT	2023-10-02	70.00		Metrostar Management
Tanker	Crudesun*	2018	115,643	DWT	2023-10-02	70.00		Metrostar Management
Dry MPP	Rana Express	2000	3,604	DWT	2023-10-01		undisclosed	Seine AS



6. 주요 해운지표

(2023.10.20. 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	10월 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	99	70	95	81
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	17	0	17	17	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	124	114	120	118
컨테이너선 Sub-Panamax	41	0	41	41	43	42	40	43	42

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	545	22	531	367	592	470	354	689	512
	Singapore	497	23	485	378	580	472	374	774	529
	Korea	529	18	519	439	583	505	418	785	581
	Hong Kong	503	6	503	421	577	492	414	804	554
VLSFO	Rotterdam	623	26	605	514	631	571	526	980	729
	Singapore	685	31	655	554	695	615	599	1,138	804
	Hong kong	691	25	671	574	691	630	606	1,189	818

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	145	-5	100	-	162	136	-	195	143
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	103	0	69	-	133	107	-	141	124
	중국産	130	0	87	-	149	128	-	193	142
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	-	-	-	-	-	-	-	758	146
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	311	0	208	-	371	189	-	530	119
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1,302	22	1,283	1,253	1,544	1,405	1,344	1,769	1,538
	밀(국제)	586	6	572	542	792	665	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