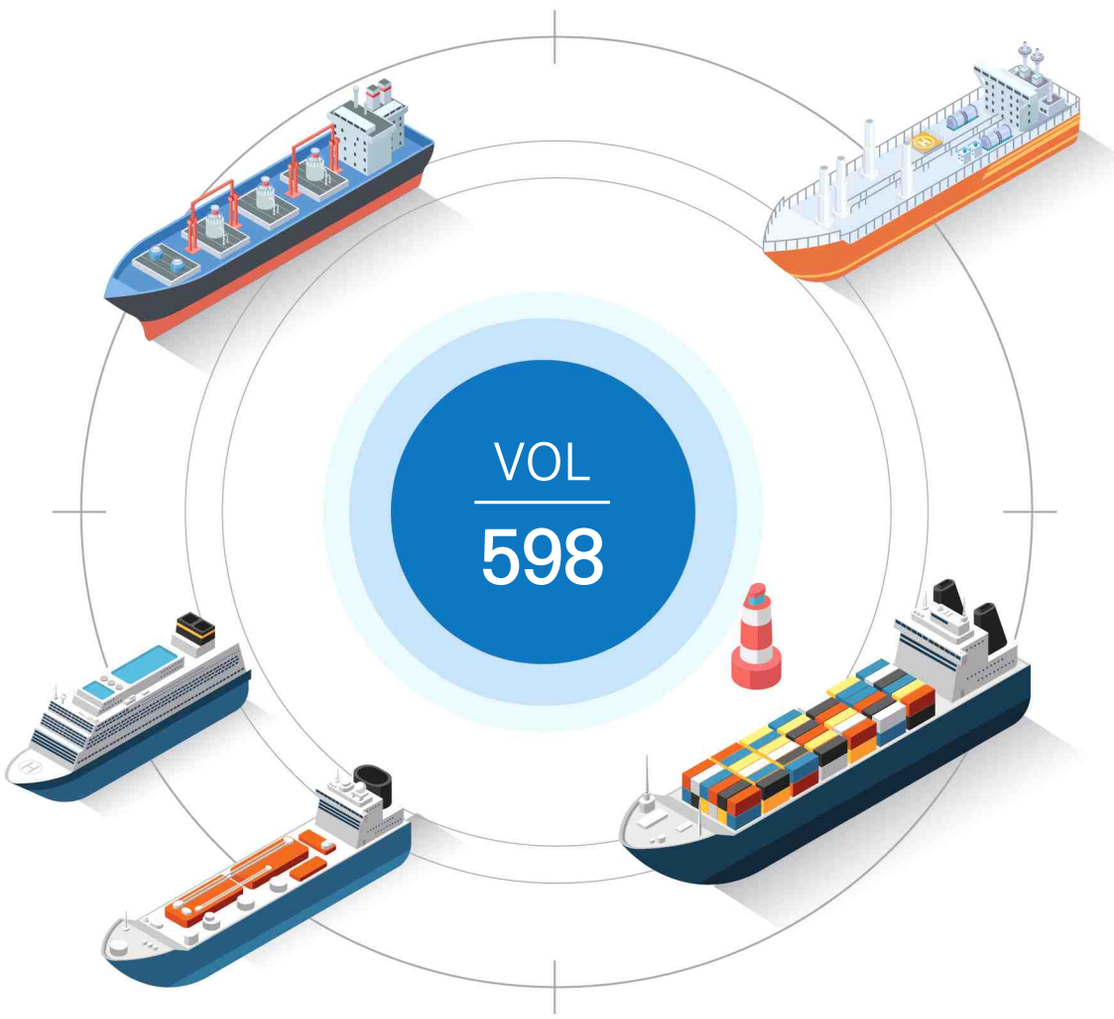
KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2023년 2월 20일
감　　수 고병욱 해운연구본부장
발 행 인 김종덕 원장
주　　소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스 01
건화물선 04
컨테이너선 15
탱커선 177
중고선 21
주요 해운지표 24

건화물선 지난주 케이프선 운임은 OPEX 이하 기록, 추가적 경기부양책 발표에 대한 기대감 여전 vs 중국 LGFV 부채 문제

컨테이너선 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 20.5p 하락한 974.7p를 기록, 주요 항로 운임 하락세 지속

탱커선 지난주 유조선 운임지수(WS)는 대비 11.5p 상승한 63.5 기록, 미국 전략비축유 추가 방출, 중국 리오프닝 기대감 호재 작용

황수진 해운시장연구 센터장 / zin@kmi.re.kr | 051-797-4635
윤재웅 부연구연구원 / jwoong01@kmi.re.kr | 051-797-4633
류희영 연구원 / hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4915
최건우 해운금융연구 실장 / 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

DCSA, 2030년까지 전자선하증권 도입을 위해 노력

▶ 디지털 컨테이너 해운협회(DCSA, Digital Container Shipping Association)는 2030년까지 전자선하증권이 100% 도입되기를 목표로 함

- 디지털 컨테이너 해운협회는 중국 COSCO를 제외한 상위 10개 컨테이너 선사가 가입된 협의체로 디지털 표준화를 위해 결성됨
- 동 협회에서는 현재 일부 선사에서 제공하고 있는 전자선화증권의 데이터 표준화를 위해 노력함

▶ 전자선하증권 도입 시 약 65억 달러의 비용 절감효과와 함께 약 300~400억 달러의 무역거래를 증가시킬 것으로 전망됨

- 선사가 발행하는 선하증권이 연간 약 4,500만 건에 이르는데 2021년 기준 전자선하증권 비중은 1.2%에 불과함
- 문서 기반의 선하증권은 복잡한 공급망에서 시간과 비용이 소요될 뿐만 아니라 환경적으로도 유해함. 특히 화물과 문서간의 도착시점 차이로 인해 발생하는 문제를 해결할 수 있음

자료 : https://www.tradewindsnews.com/containerships/biggest-container-lines-aim-to-save-billions-with-100-electronic-trading-by-2030/2-1-1404440

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

COVID 19 전후 중소형 선사들의 운영 변화

▶ COVID 19 대유행을 거치면서 컨테이너 화물 수요 급증 및 감소가 발생하며, 특히 30위권 중소형 선사들의 선대에 큰 변화가 발생함

- 2021-2022년 발생한 화물 수요 급증 및 고운임으로 인해 비얼라이언스 신규 컨테이너 선사들이 수익성 높은 원양 항로 서비스에 유입된바 있음

▶ 그러나 러-우 전쟁, 인플레이션 및 금리 인상 등으로 컨테이너 시장이 냉각되면서 늘어난 선대만큼 화물 수요 붕괴로 인한 충격을 크게 받고 있음

- 원양 항로 시장에 새롭게 진입했던 CU Line은 아시아-유럽 항로 서비스 및 Antong Holdings와의 용선 계약도 조기 종료하면서 전년 대비 가장 큰 선대 감소를 기록하였음
- Wan Hai 및 Matson 또한 컨테이너 운임 호황기때 원양 항로에 신규 선대를 확장한 후 최근 경기 침체의 타격을 받고 있음

자료: https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1143992/Smaller-liner-operators-see-shake-up-as-market-turns

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

1. 주간뉴스

U.S. 2022년 4분기 석탄 수출량 감소

▶ S&P글로벌 마켓인텔리전스(S&P Global Market Intelligence)는 지난해 4분기 미국의 석탄 수출은 21년 같은 기간 대비 4.7% 감소했으며 지난 3분기와 비슷한 수준을 유지했다고 보고함

- 미국 10대 항만 중 7개 항만의 4분기 석탄 수출량은 지난 3분기 대비 감소했으며, 10대 항만 중 6개 항만의 전년 석탄 수출량은 21년 대비 감소함. 미국 최대 석탄 수출 항만인 버지니아주 노포크(Norfolk) 항의 경우, 총 석탄 수출량은 21년 동기 대비 안정세를 보였으나 지난 3분기 대비 4.7% 감소함
- 이번 4분기 로스앤젤레스, 시애틀, 휴스턴-갤버스턴 항의 석탄 수출량은 21년 동기 및 지난 분기 대비 급감했음. 시애틀 항의 경우 21년 동기의 대비 69.2%, 지난 3분기 대비 38.3% 감소함
- 다만 이번 4분기에 인도는 미국으로부터 350만 톤의 석탄을 수입하였으며, 이는 21년 같은 기간 대비 25% 상승한 수치임. 네덜란드와 브라질 등의 국가들도 미국산 석탄 수입을 늘림

▶ 미국 에너지 관리청(U.S. Energy Information Administration)에 따르면, 2024년 석탄 수출 전망치는 4,500만 톤으로 22년 수출량인 3,900만 톤 대비 증가할 것으로 내다봄

- 러시아의 우크라이나 침공으로 촉발된 유럽의 에너지 위기가 미국의 석탄 수출량에 많은 영향을 미침. 프랑스와 독일의 경우 22년 미국산 석탄 수입량은 21년 대비 각각 273.8%, 176.7% 증가했으나, 일본 캐나나, 한국, 중국의 경우 22년 수입량은 21년 대비 감소함

자료: https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/news-insights/latest-news-headlines/q4-22-us-coal-exports-down-47-compared-to-prior-year-74273833

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

흑해 곡물 수출협정 연장을 위한 회담

▶ 농업 컨설팅 업체인 프로아그로(ProAgro)가 주최한 키예프 곡물 회의에서 우크라이나 인프라 차관인 유리 바스코프(Yuriy Vaskov)는 흑해 곡물 수출협정(Black Sea Grain Initiative) 연장을 위한 협상이 일주일 안에 시작할 것이라 밝힘

- 러시아의 우크라이나 침공으로 봉쇄된 우크라이나 항만의 수출 재개를 위해 7월에 체결된 흑해 곡물 수출협정은 지난해 11월에 120일 연장되어 3월에 만료됨
- 흑해 곡물 수출협정이 갱신되기 이전에 러시아의 농산물 수출에 관한 제재를 완화할 것을 요청함. 유리 바스코프는 일주일 안에 시작될 협정에서 흑해 곡물 회랑이 확장될 것으로 전망함

▶ 러시아 침공으로 인한 수확량 감소 및 물류 병목 현상으로 인해 22/23년 기준 우크라이나 곡물 수출은 2월 13일 현재 2,920만 톤으로 전년 동기 대비 29% 감소함

- 우크라이나곡물협회(Grain traders union)에 따르면 곡물 및 기름씨앗(면화씨, 해바라기씨, 콩으로부터 짜내는 기름)에 관한 올해 수확량은 6,480만 톤으로 전망되며, 이는 전년의 7,270만 톤 대비 감소한 수준임
- 흑해 회랑에서 곡물 수출계약에 따른 의무를 다하고 있다는 러시아와는 달리, 우크라이나는 러시아가 자국의 농산물을 수출하는 선박 검사를 지연시켜 선적량 감소 및 무역상 손실을 초래한다고 거듭 비난함

자료: https://www.reuters.com/world/europe/talks-extending-black-sea-grain-deal-start-week-ukraine-2023-02-17/

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

1. 주간뉴스

IEA, “러시아 원유 가격 상한제 시행, 의도한 효과 발생하고 있어”

▶ IEA(국제에너지기구)가 시행 중인 러시아산 원유 가격 상한제가 의도한 바대로 효과를 내고 있다고 밝힘

- IEA 석유산업 및 시장 부분 책임자는 러시아의 원유 생산과 수출이 상한제 시행 기간 동안 예상보다 잘 버틴 것으로 분석함
- 이는 러시아가 기존에 유럽으로 수출하던 원유 물량을 인도, 중국, 튀르키예 등지로 수출했기 때문이며, 송유관을 통해 원유 일부를 불가리아 등을 통해 유럽으로도 수출하고 있는 것으로 파악됨

▶ 러시아의 순 원유 생산량은 러시아가 우크라이나를 침략하기 전 1월 수준 대비 하루 16만 배럴 감소하는데 그쳤음에도 불구하고 IEA는 가격 상한제가 의도한 효과를 발휘하고 있는 것으로 평가함

- IEA는 가격 상한제는 러시아산 원유가 시장에 지속 공급되면서도 러시아의 수익을 절감하기 위해 시행된 조치이며, 실제로 러시아가 원유 및 가스를 통해 획득하는 수익이 감소한 것을 확인했다고 언급함
- 또한 IEA는 지난 1월 러시아의 수출 수익은 전년 대비 36% 급감했으며, 러시아의 원유 감산 발표에도 불구하고 향후 몇 달 동안 수요를 충족시키기 충분한 공급량이 있어 크게 우려하지 않고 있다고 밝힘

자료: https://www.cnbc.com/2023/02/16/sanctions-on-russian-oil-are-having-the-intended-effect-iea-says.html

류희영 연구원
051-797-4634, hyryu@kmi.re.kr

사우디 에너지 장관, "OPEC+, 올해 말까지 현행 감산 정책 유지"

▶ 지난 16일, 사우디아라비아 빈 살만 에너지 장관은 OPEC+는 현재의 감산 정책을 올해 연말까지 유지할 전망이라고 강조함

- 빈 살만 사우디 에너지 장관은 OPEC+가 현재의 석유생산 합의를 유지할 것이라고 언급하며, OPEC+는 수요에 대한 기초적인 신호에 근거하여 추가적인 증산에 나서지는 않을 것이라고 밝힘
- 작년 10월, OPEC+는 2023년 말까지 원유 생산량을 하루 200만 배럴 감산을 결정한 바 있음

▶ OPEC+는 중국의 엄격한 코로나19 정책 해제를 근거로 엔데믹 도래에 따라 2023년 원유 수요 증가 예상치를 상향 조정함

- 사우디 장관은 원유 수요 증대를 기대하기 위해서는 더 큰 확신이 필요하며, 신중하게 시장의 흐름을 파악하고 시장의 긍정적인 신호가 지속된다고 확신할 수 있어야 한다고 주장함
- 또한 사우디 장관은 중국 경제에 대한 규제가 해제되면서 수요가 증가할 것이나, 봉쇄와 해제의 사이클이 반복되었으므로, 향후 이러한 상황이 반복되지 않는다는 것에 대한 확신이 필요한 것으로 언급함

자료: https://www.reuters.com/business/energy/opec-current-deal-will-continue-until-end-year-saudi-energy-minister-2023-02-16/

류희영 연구원
051-797-4634, hyryu@kmi.re.kr

2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	2월 3주					
	주간평균운임	전주대비차이		3월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	2,951	▼	-1,092	-27.0 %	6,766	▼ -579	-7.9 %
파나막스선 5TC (달러/일)	7,506	▼	-1,618	-17.7 %	10,827	▼ -1,384	-11.3 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	7,142	▼	-282	-3.8 %	10,387	▼ -613	-5.6 %

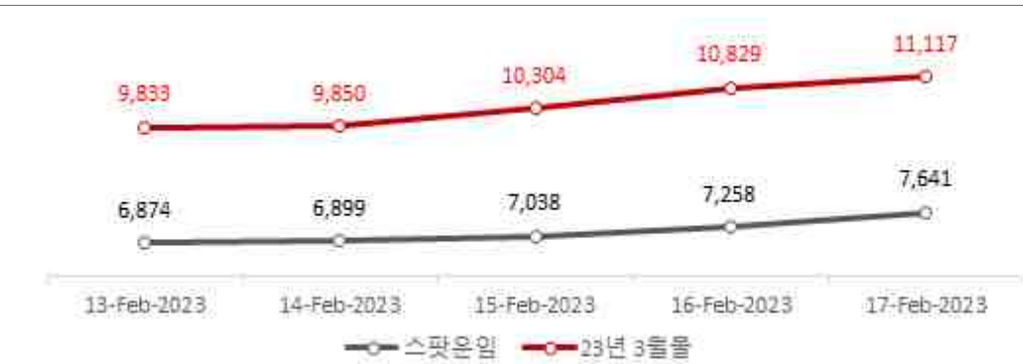
자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 – 혼조

케이프선 5TC (달러/일)

파나막스선 4TC (달러/일)

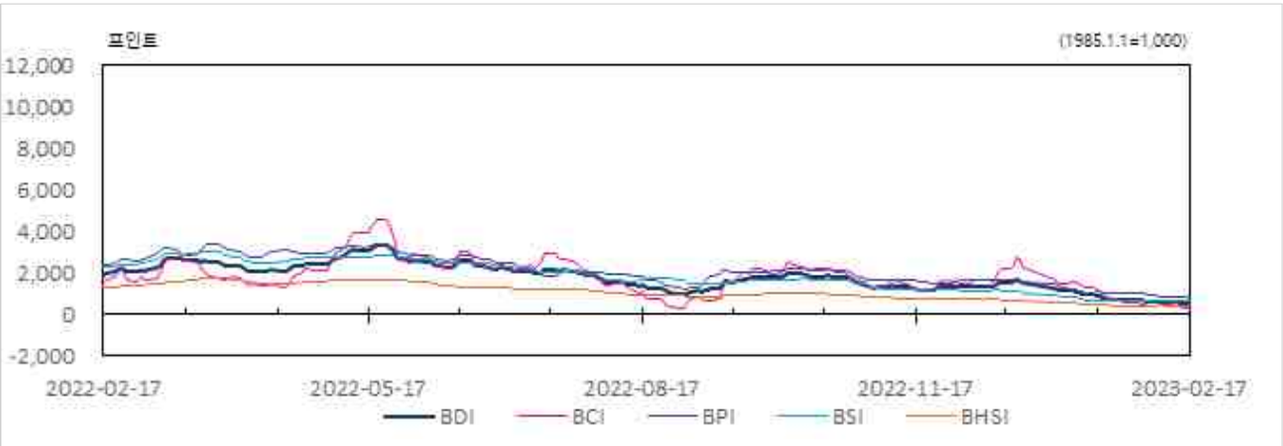
수프라막스선 10TC (달러/일)



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)

		2월 3주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)[1)]									
운임지수	BDI	558	-44	530	1,250	788	965	3,369	1,934
선형별 운임	케이프(5TC)	2,951	-822	2,246	13,561	6,923	2,505	38,169	16,177
	파나막스(5TC)	7,506	-333	7,302	12,944	9,352	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	7,142	-35	6,874	10,646	7,700	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	7,811	-43	7,763	11,051	8,430	11,941	32,166	21,337
1년 용선료	케이프	14,375	-625	15,875	19,750	17,679	10,125	23,000	16,591
	파나막스	15,500	-	12,500	14,125	13,093	9,625	16,125	12,537
	수프라막스	12,938	375	9,875	10,625	10,107	8,250	12,500	10,356
	핸디	10,125	375	8,063	8,563	8,321	7,313	9,250	8,435

		3월물		2분기물		2023년물		2024년물	
		2월 3주	전주대비	2월 3주	전주대비	2월 3주	전주대비	2월 3주	전주대비
건화물선 시장(FFA)									
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	6,766	-1,155	13,074	-94	14,951	-163	15,868	190
	파나막스(5TC)	10,827	-957	13,955	-283	14,220	-231	14,220	-231
	수프라막스(10TC)	10,387	-88	12,611	40	13,019	-120	12,837	-49
	핸디(7TC)	10,539	-9	12,327	142	12,768	140	12,200	-15

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

2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

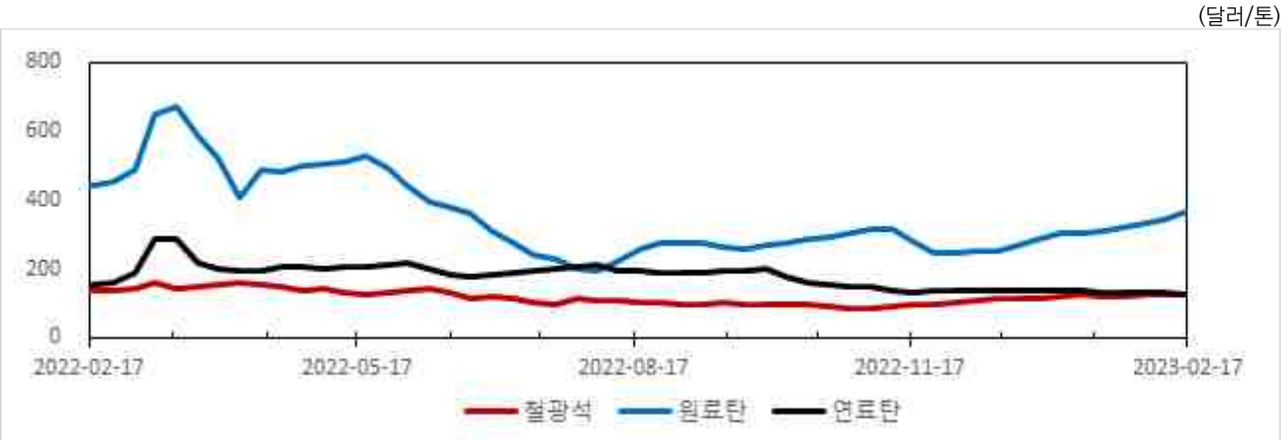
구분	2023년		전주 대비 차이			2022년			
	2월 3주	2월 2주				2월 3주	연평균	최저	최고
철광석	123.6	127.6	▼	-4.0	-3.1 %	149.3	120.3	82.4	159.8
원료탄	366.0	330.3	▲	35.7	10.8 %	440.9	365.0	196.1	670.1
연료탄	122.7	130.7	▼	-7.9	-6.1 %	147.9	179.1	107.5	288.2
대두	562.9	562.9	-	-	- %	580.7	569.4	503.5	638.0
옥수수	267.5	267.5	-	-	- %	252.5	273.1	231.6	319.9

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

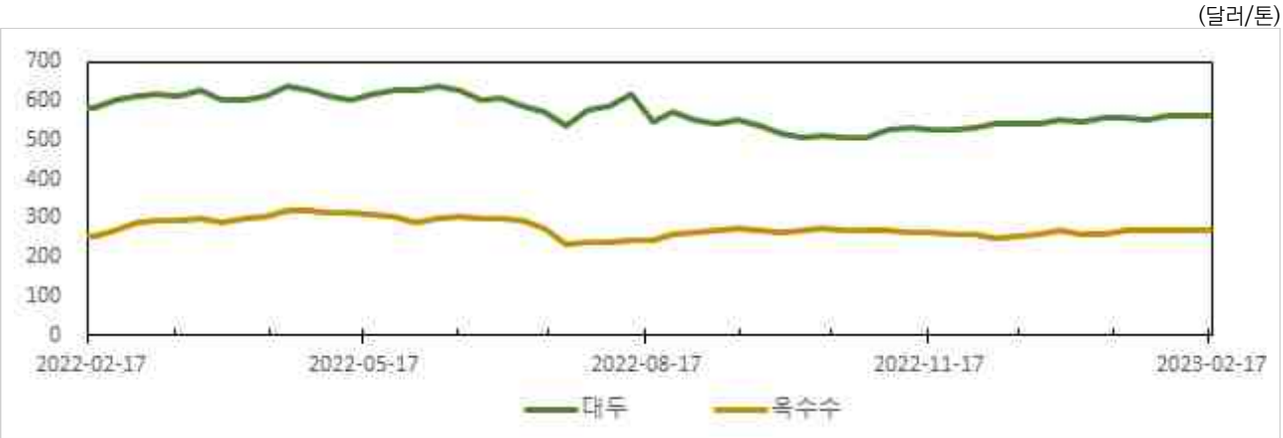
(달러/톤)



자료: Clarkson

곡물가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

3 케이프선-동향분석

▌케이프선

(운임) 전주(2월 2주) 대비 21.8% 하락한 2,951달러/일 기록

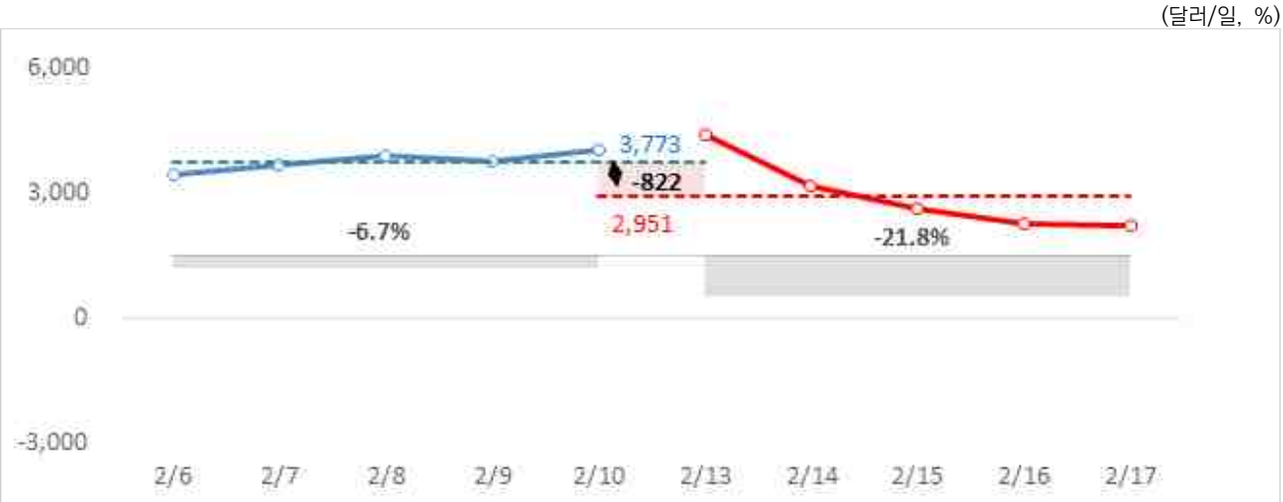
- 시장에 유입되는 신규 해상물동량 부족 지속으로 운임이 OPEX에도 못 미치는 수준을 기록 중이나, 용선료와 FFA 근·차월물 등은 현재를 저점 구간으로 판단하고 향후 반등 가능성이 높은 것으로 봄. 다만, 제한적인 상승폭을 보일 것으로 예상함

(동향) 중국 당국의 추가적 경기부양책 발표에 대한 기대감 여전, 중국 LGFV 부채 문제

- 로이터에 따르면 3월 4일 개최되는 '전국인민대표대회('전인대')'를 통해 중국 당국이 추가적인 경기 부양정책을 발표할 것이며 이는 철강 원재료에 대한 수요 증가로 이어질 것이라는 시장의 기대감이 여전한 것으로 봄
- 매년 개최되는 전인대에서 중국 당국이 당해 연도 경제성장률 목표치와 실행계획 등을 발표함. 이번 전인대에서 올해 중국 경제성장률 목표치를 5% 이상이 될 것이라는 관측임. 자동차 판매량 증가 소식 또한 철강 수요 증가 신호로 해석되고 있음
- 한편 작년에 개최된 전인대에서 중국의 경제성장률 목표치가 5.5%로 높은 수준으로 발표된 바 있었으나 실제 3% 성장에 그쳤음
- 로이터 등 외신에 따르면 중국 지방정부의 부채가 위험한 수준으로 평가됨. 중국의 지방정부융자기구(LGFV, Local Government Financing Vehicle: 지방정부의 인프라 개발을 대행하는 기구이며, 지방정부의 자산을 담보로 융자받거나 회사채를 발행해 자금을 확보함)의 재정 건전성이 현저히 약화한 상태라는 설명임

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson--

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		2월 3주	2월 2주	전주대비차이		
BCI		356	455	▼	-99	-21.8%
스팟운임(5TC)		2,951	3,773	▼	-822	-21.8%
용선료	6개월	11,250	12,000	▼	-750	-6.3%
	1년	14,375	15,000	▼	-625	-4.2%
	5년	15,750	15,625	▲	125	0.8%
FFA	'23년 3월물	6,766	7,921	▼	-1,155	-14.6%
	'23년 2분기물	13,074	13,169	▼	-94	-0.7%
	23년	14,951	15,114	▼	-163	-1.1%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

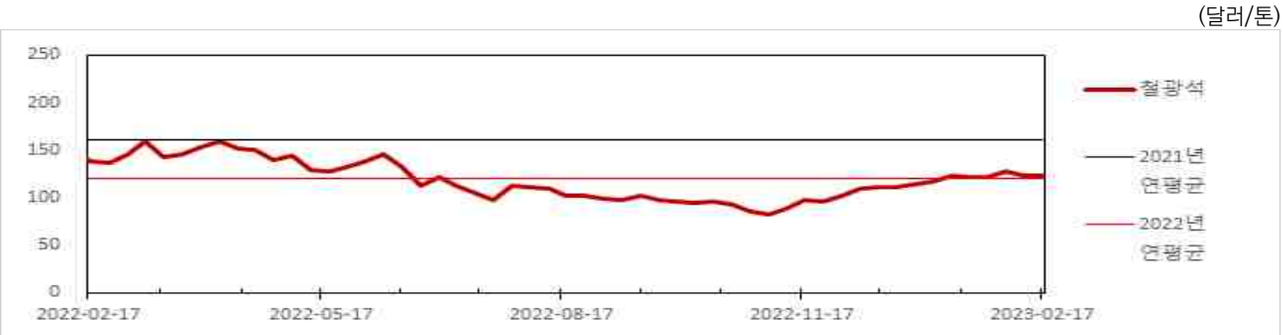
▲ 상승 ▼ 하락 – 혼조

3 케이프선-동향분석

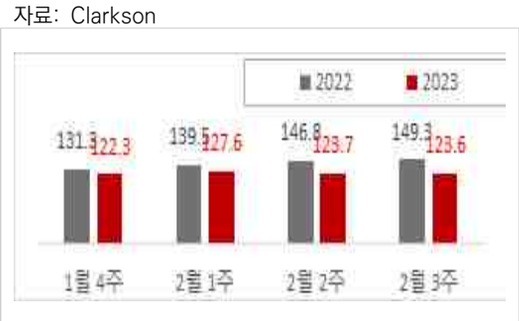
▌철광석 가격 : 보합세 기록

철광석 가격 추이

(달러/톤)



자료: Clarkson



자료: Clarkson

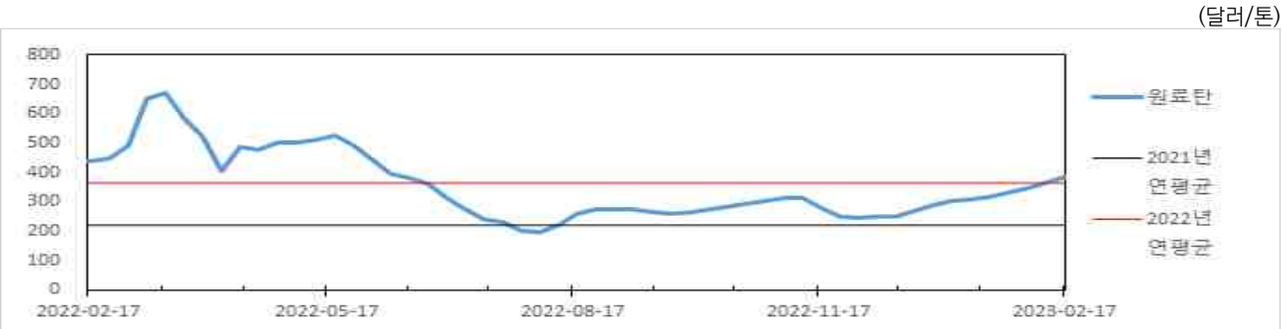
(달러/톤)

구분	철광석 가격	전주대비차이		
1월 4주	122.3	-	-	- %
2월 1주	127.6	▲	5.3	4.4 %
2월 2주	123.7	▼	-3.9	-3.1 %
2월 3주	123.6	-	-	- %

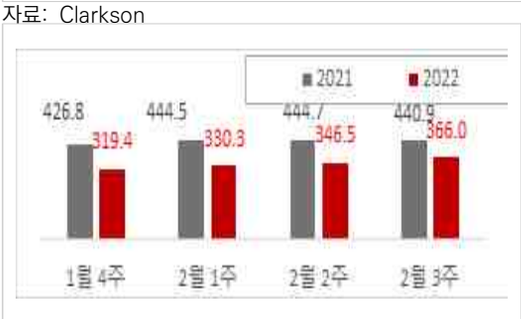
▌원료탄 가격 : 전주 대비 5.6% 상승한 366.0달러/톤 기록

원료탄 가격 추이

(달러/톤)



자료: Clarkson



자료: Clarkson

(달러/톤)

구분	원료탄 가격	전주대비차이		
1월 4주	319.4	▲	12.1	3.9 %
2월 1주	330.3	▲	10.9	3.4 %
2월 2주	346.5	▲	16.2	4.9 %
2월 3주	366.0	▲	19.5	5.6 %

3 케이프선-기술분석

이동평균

(달러/일)

자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공

3 파나막스선-동향분석

▌파나막스선

(운임) 전주 대비 4.2% 하락한 7,506달러/일 기록

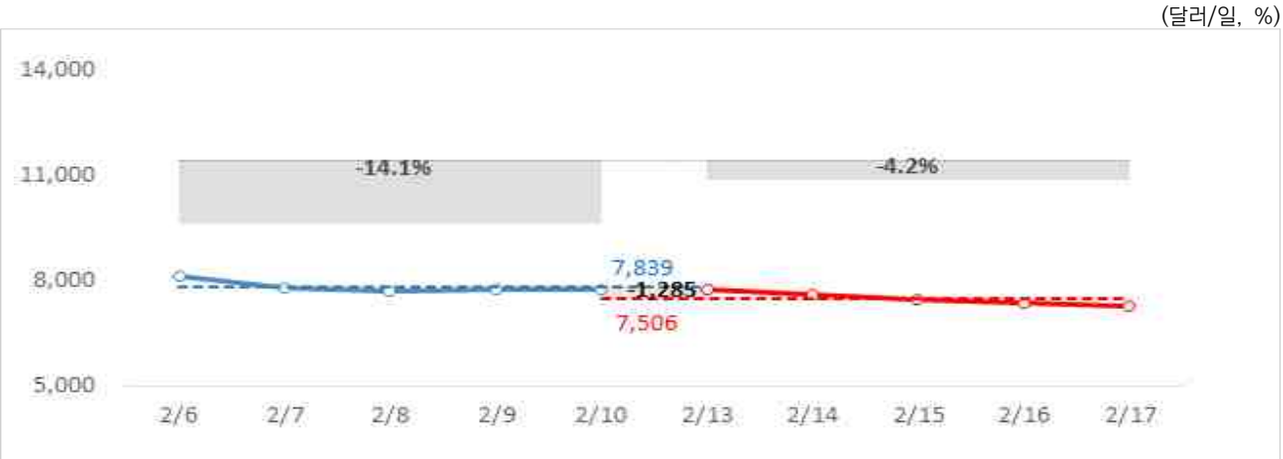
- 시장에 유입되는 신규 해상물동량 감소가 운임에 부정적 영향을 주고 있음

(동향) 우크라이나 곡물 수확량 전년 대비 소폭 감소 전망, 호주산 석탄 수입에 대한 중국 입장

- 로이터에 따르면 올해 우크라이나 곡물 수확량이 4,950만 톤으로 전년(5,100만 톤) 대비 약 3%, 2021년 8,600만 톤 대비 42.4% 감소할 것으로 전망됨. 현재 곡물 수확량은 내수 수요를 충족시키기 충분하나, 상황에 따라 수출이 제한될 가능성이 있음
- 호주 석탄을 선적해 중국에 하역 예정이었던 선박의 도착지가 베트남으로 변경된 것을 두고 호주산 석탄 수입 재개가 순조롭게 진행되지 않을 것이라는 신호로 해석된다는 분석임
- 2020년 중국이 암묵적으로 호주산 석탄 수입을 중단한 이후, 올해 1월부터 중국 세관이 호주산 석탄 통관을 허용해 호주산 석탄에 대한 중국 수입이 재개된 것이라는 관측이 우세했었음. 또한 중국 당국이 추가 경기부양책을 발표함에 따라 석탄에 대한 수요가 증가할 것이며, 특히 고품질인 호주산 석탄의 수입량을 늘릴 것으로 예상된 바 있음

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		2월 3주	2월 2주	전주대비차이			
BPI		834	871	▼	-37	-4.2	%
스팟운임(5TC)		7,506	7,839	▼	-333	-4.2	%
용선료	6개월	14,225	14,975	▼	-750	-5.0	%
	1년	15,500	15,500	-	-	-	%
	5년	13,750	13,800	▼	-50	-0.4	%
FFA	'23년 3월물	10,827	11,783	▼	-957	-8.1	%
	'23년 2분기물	13,955	14,238	▼	-283	-2.0	%
	23년	14,220	14,451	▼	-231	-1.6	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

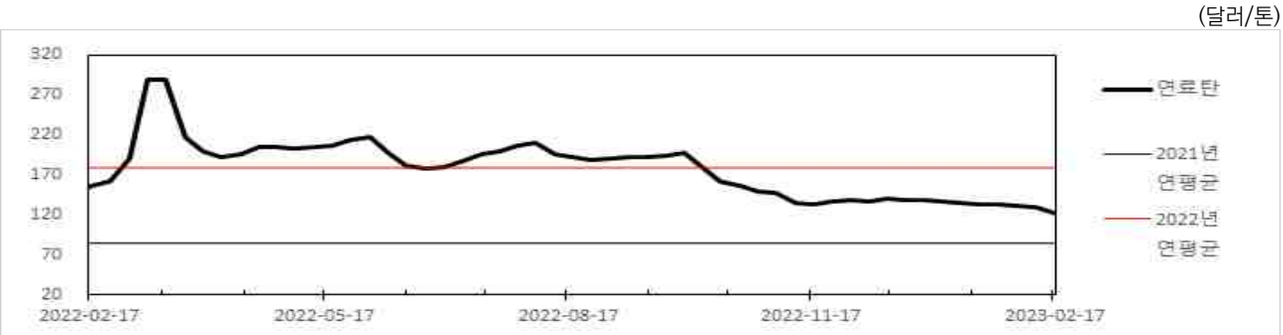
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

3 파나막스선-동향분석

▌연료탄 가격 : 전주 대비 5.2% 하락한 122.7달러/톤 기록

연료탄 가격 추이

(달러/톤)



자료: Clarkson

자료: Clarkson

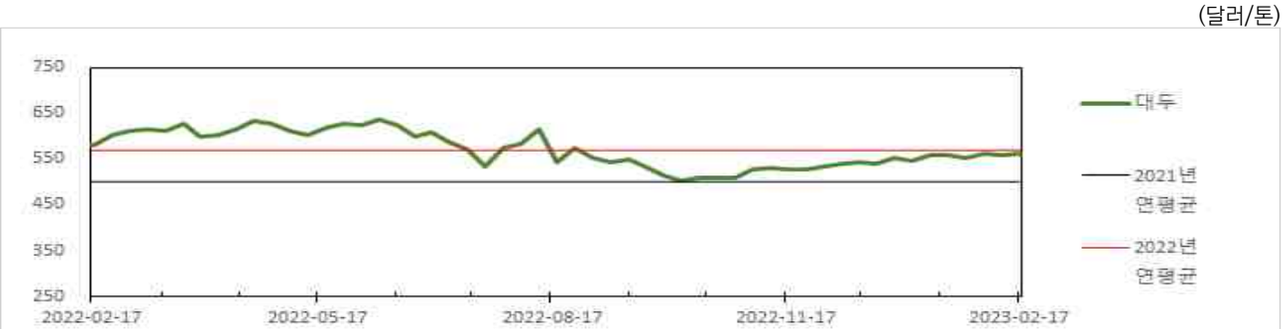
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
1월 4주	132.4	▼	-1.0	-0.7 %
2월 1주	130.7	▼	-1.7	-1.3 %
2월 2주	129.5	▼	-1.2	-0.9 %
2월 3주	122.7	▼	-6.8	-5.2 %

▌대두 가격 : 전주 대비 0.5% 상승한 562.9달러/톤 기록

대두 가격 추이

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

자료: 시카고상품거래소(CBOT)

(달러/톤)

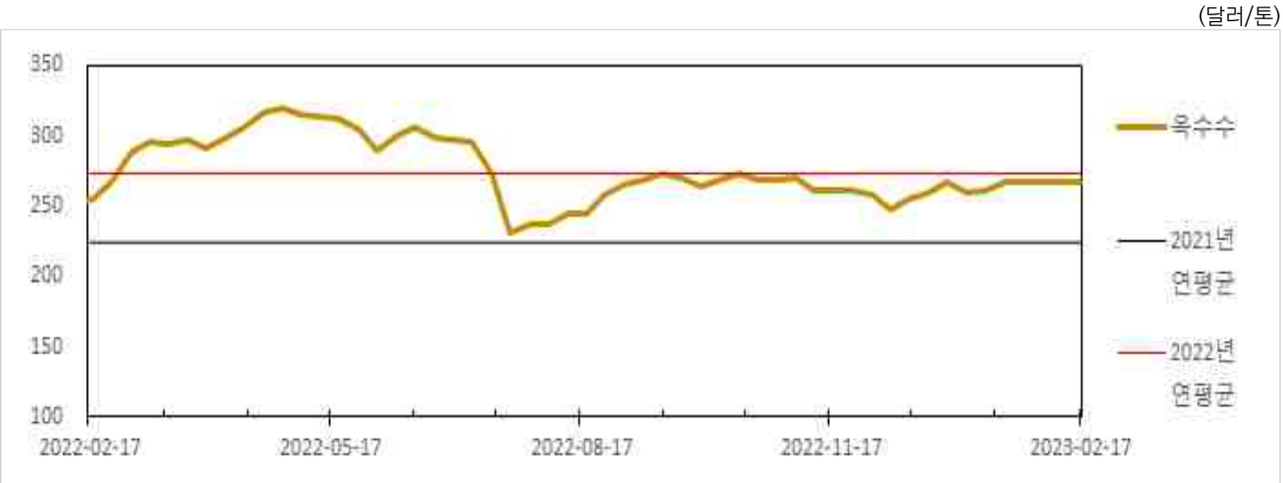
구분	대두 가격	전주대비차이		
1월 4주	552.2	▼	-6.8	-1.2 %
2월 1주	562.9	▲	10.7	1.9 %
2월 2주	559.8	▼	-3.1	-0.5 %
2월 3주	562.9	▲	3.1	0.5 %

3 파나막스선-동향분석

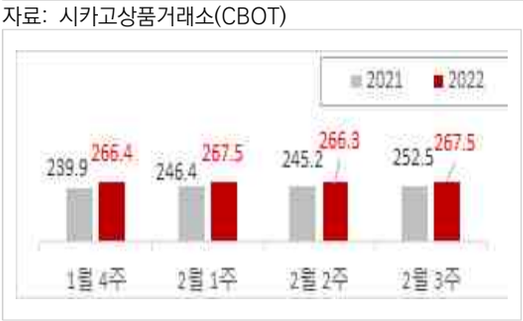
▌옥수수 가격 : 전주 대비 0.4% 상승한 267.5달러/톤 기록

옥수수 가격 추이

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

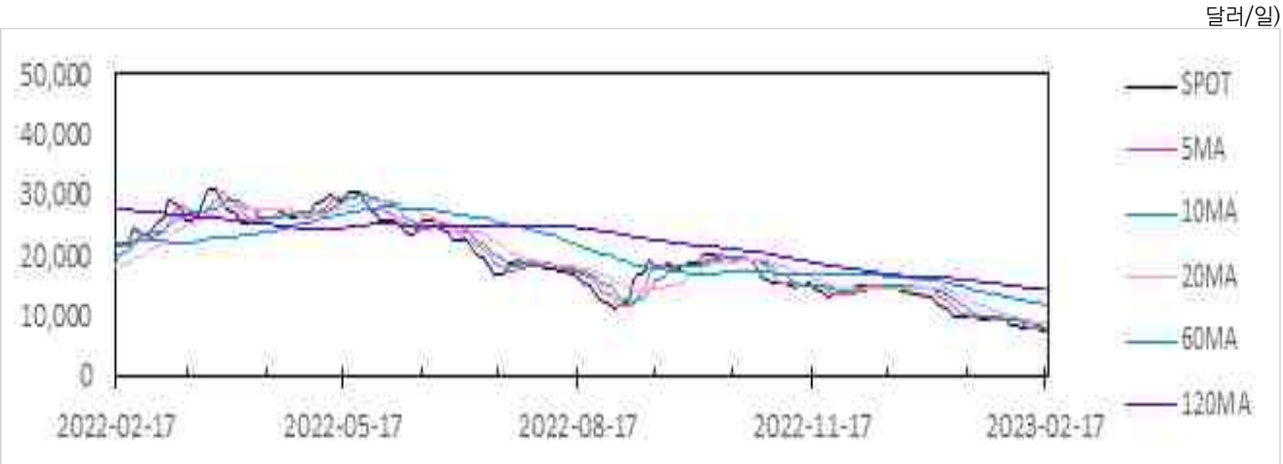
(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이	
1월 4주	266.4	▼ -1.3	-0.5 %
2월 1주	267.5	▲ 1.1	0.4 %
2월 2주	266.3	▼ -1.1	-0.4 %
2월 3주	267.5	▲ 1.1	0.4 %

3 파나막스선-기술분석

이동평균

달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공

3 수프라막스선-동향분석

▌수프라막스선

(운임) 전주 대비 0.5% 하락한 7,142달러/일 기록

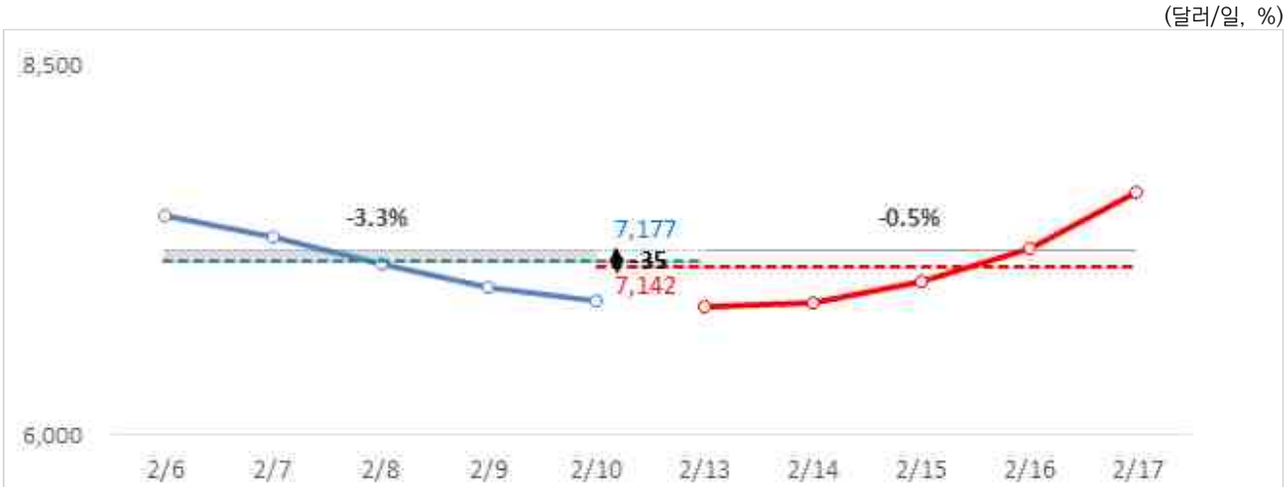
- 신규 해상물동량 유입 부족으로 운임의 약세가 지속됨

(동향) 중국 항만의 석탄 재고량 증가

- 로이터에 따르면 3월 전인대 이후 중국 당국의 추가적 경기부양책 발표에 석탄 수요가 증가할 것으로 예상되었으나, 광산 생산이 수요보다 빠르게 회복하고 있어 단기간 수요 변화가 크지 않을 것이라는 예상임
- 중국 항만의 석탄 재고량이 코로나19로 인해 산업 활동이 중단된 2020년 4월과 유사한 수준인 점에 주목하고, 이를 중국의 석탄 수요 회복에 대한 부정적 신호로 해석하고 있음
- 한편 중국 발전소의 석탄 소비량은 지난해와 유사한 수준일 것으로 예상되며, 중국의 항만 석탄 재고량이 내수 수요를 충족시킬 수준임에 따라 추가 수입할 여지가 없을 가능성이 크다는 분석임. 최근 발생한 호주산 석탄을 선적한 선박의 도착지가 변경(중국에서 베트남)된 것도 비슷한 맥락에서 해석 가능한 것으로 봄

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		2월 3주	2월 2주	전주대비차이		
BSI		649	652	▼	-3	-0.5 %
스팟운임(10TC)		7,142	7,177	▼	-35	-0.5 %
용선료	6개월	12,500	12,000	▲	500	4.2 %
	1년	12,938	12,563	▲	375	3.0 %
	5년	12,500	12,500	-	-	- %
FFA	'23년 3월물	10,387	10,474	▼	-88	-0.8 %
	'23년 2분기물	12,611	12,572	▲	40	0.3 %
	23년	13,019	13,139	▼	-120	-0.9 %

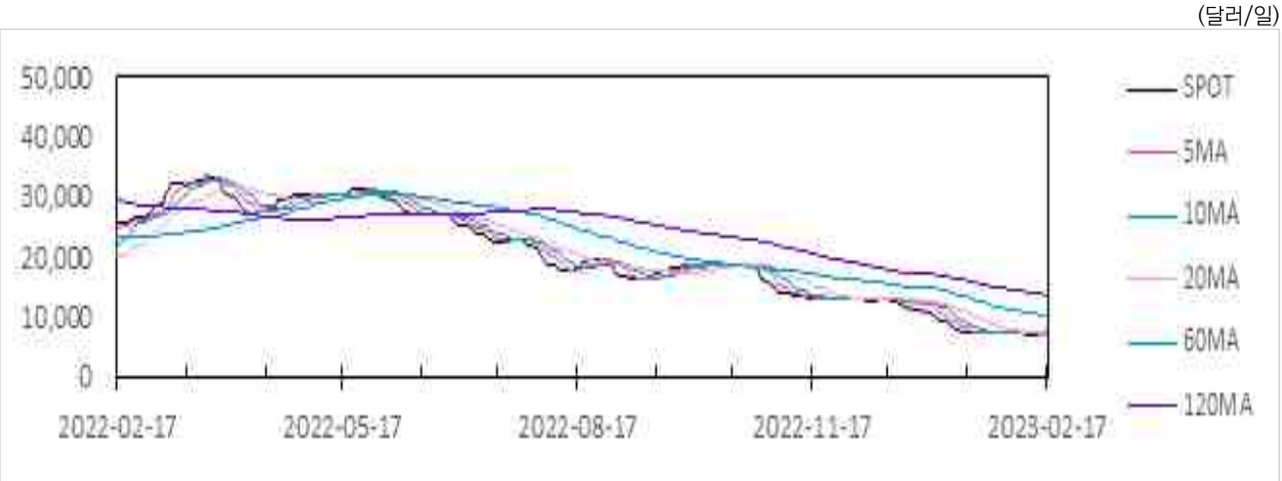
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

3 수프라막스선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공

1 동향분석

▌컨테이너 운임지수(SCFI) : 전주 대비 20.5p 하락한 974.7p를 기록

(운임) 컨테이너 운임 약세 지속

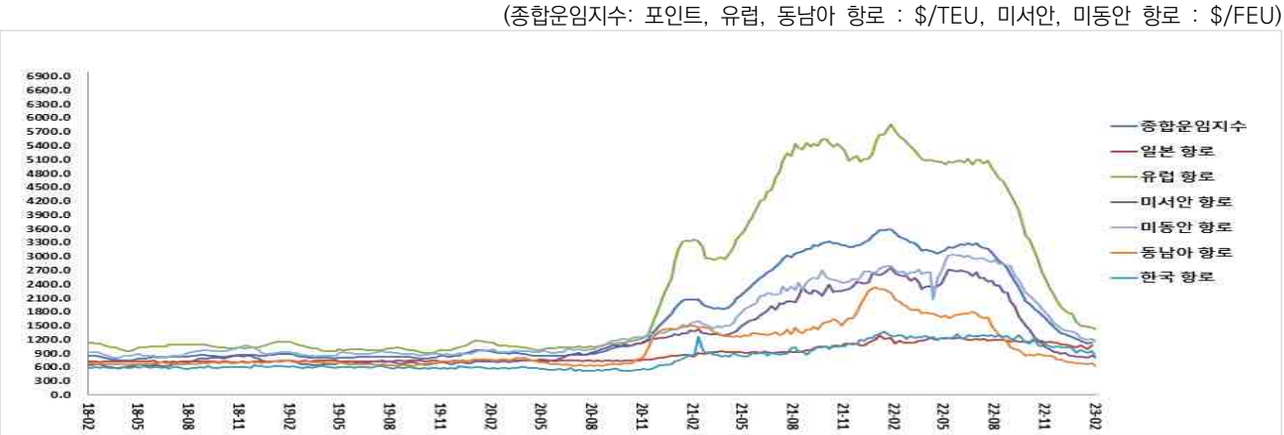
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 주요 원양 항로를 포함한 전반적인 운임 하락으로 지난주 대비 20.5p 하락한 974.7p를 기록함

(현황) 컨테이너 운임 약세 지속 전망

- 수급 불균형으로 현물 운임이 지속적으로 하락하고 있는 가운데 장기 계약 비중을 유지하려는 선사들의 노력에도 불구하고 화주들은 새로운 장기 계약 기간을 3개월에서 6개월 사이로 단축하고 있음(Xeneta)
- 화물 수요 침체, 공급망 정상화, 장비 가용성 증가, 기타 거시 경제 및 지정학적 요인에 따라 향후 몇 주간 컨테이너 운임은 소폭 하락할 것으로 전망(Drewry)

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)

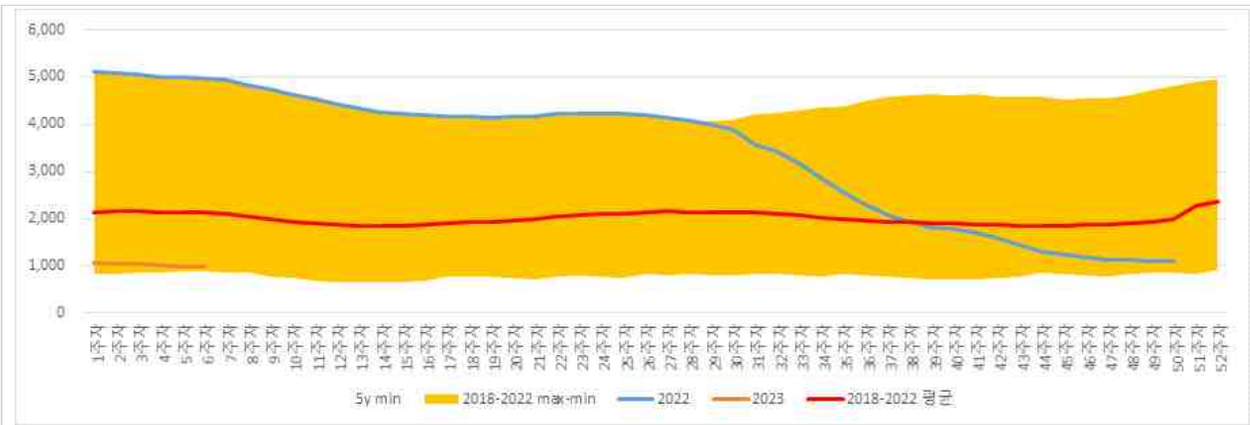
		2월 3주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	975	-20	975	1,061	1,024	1,107	5,110	3,410
운임	유럽항로	910	-15	910	1,050	994	1,047	7,797	4,846
	미서안항로	1,273	-20	1,273	1,414	1,370	1,418	8,117	5,656
	미동안항로	2,496	-57	2,496	2,845	2,742	3,096	11,833	8,514
	한국항로	211	-	211	238	230	225	456	321
	일본항로	340	16	317	331	326	281	362	320
	동남아항로	161	6	150	175	157	189	1,537	837

자료: 상하이해운거래소, Clarkson

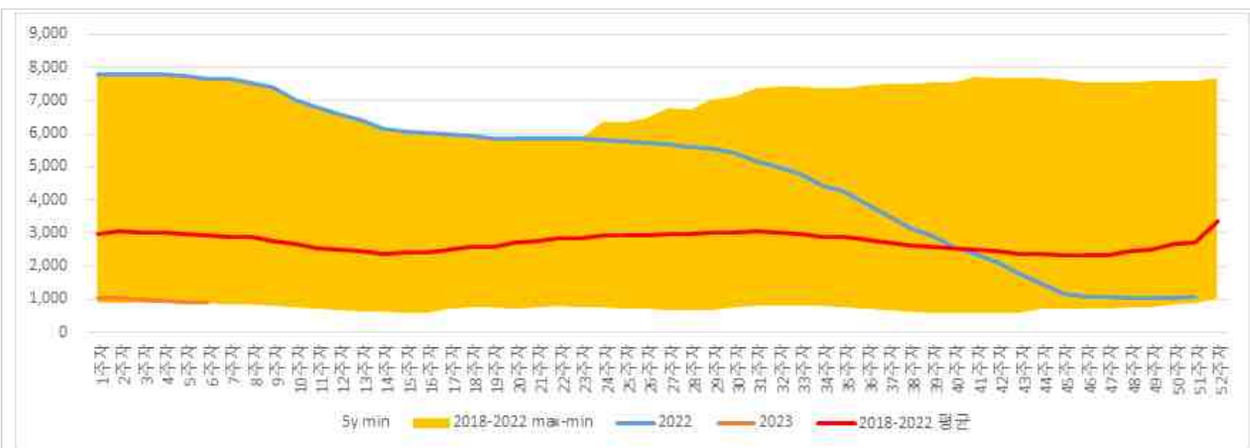
2 운임전망

| 2월 4주('23.2.20~'23.2.24)

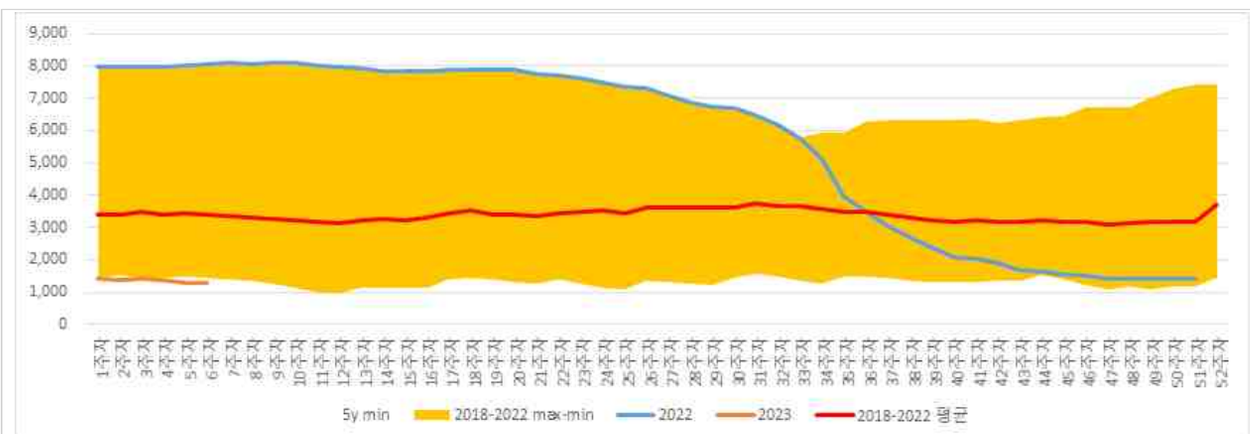
▌SCFI 지수는 약보합 기록할 것으로 전망



▌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

▌유조선 WS(VLCC World Scale) : 전주 대비 11.5p 상승한 63.5 기록

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

(달러/톤)

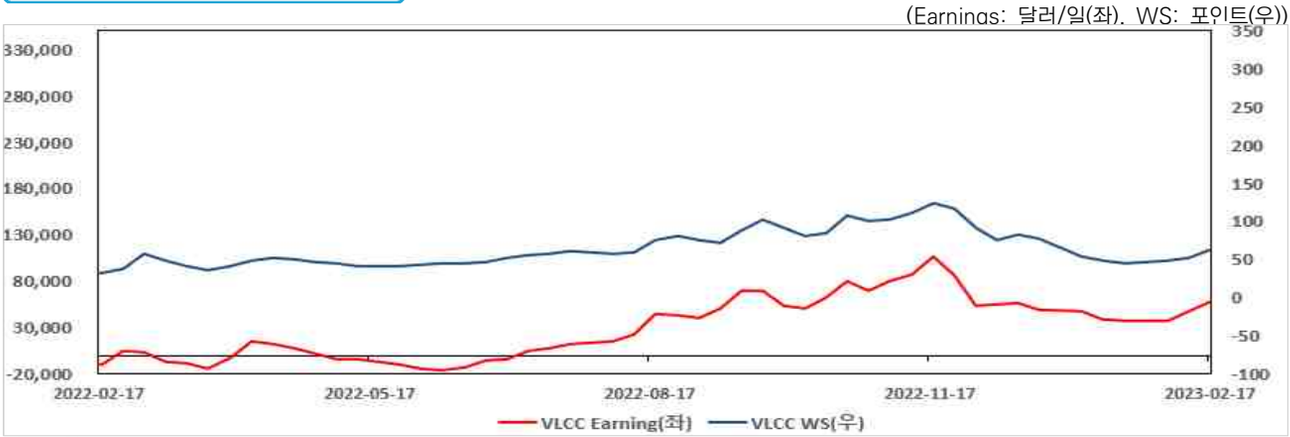
구분	2월 3주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	63.5	▲	11.5	22.1 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	40.0	▲	3.0	8.1 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	67.0	▲	12.0	21.8 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	67.5	▲	7.5	12.5 %

(동향) 미국 전략비축유 추가 방출로 인한 물동량 증가와 중국 리오프닝으로 인한 기대감으로 시황 상승

- 러시아의 원유 감산 시행에 대한 대응의 일환으로 미국 정부가 오는 4월부터 두 달간 전략비축유 2600만 배럴의 추가 방출을 결정하였으며, 중국 리오프닝에 따른 원유 수요 증가 등으로 인한 시황 회복 기대감이 증대되고 있음
- IEA는 올해 에너지 시장의 최대 변수는 중국 경제의 반등 규모가 될 것으로 언급한 바 있음. 또한 IEA는 월간보고서를 통해 중국 리오프닝에 의한 세계 경제 성장, 미국 달러화 가치 약세, 이동 수요 회복 등을 근거로 올해 세계 원유 증가분을 전월 대비 하루 10만 배럴 상향 조정한 200만 배럴로 전망하는 등 당분간 이 같은 물동량 증가세가 유조선 운임에 상승 압력을 가할 것으로 기대됨

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 3주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	64	12	47	55	49.7	32.4	123.3	63.3
항로(TD3C)	평균 수익	41,295	14,564	16,766	41,295	24,262	24,517	101,230	16,685
VLCC	1년 용선료	39,000	-	38,750	39,500	39,125	15,000	47,500	25,644

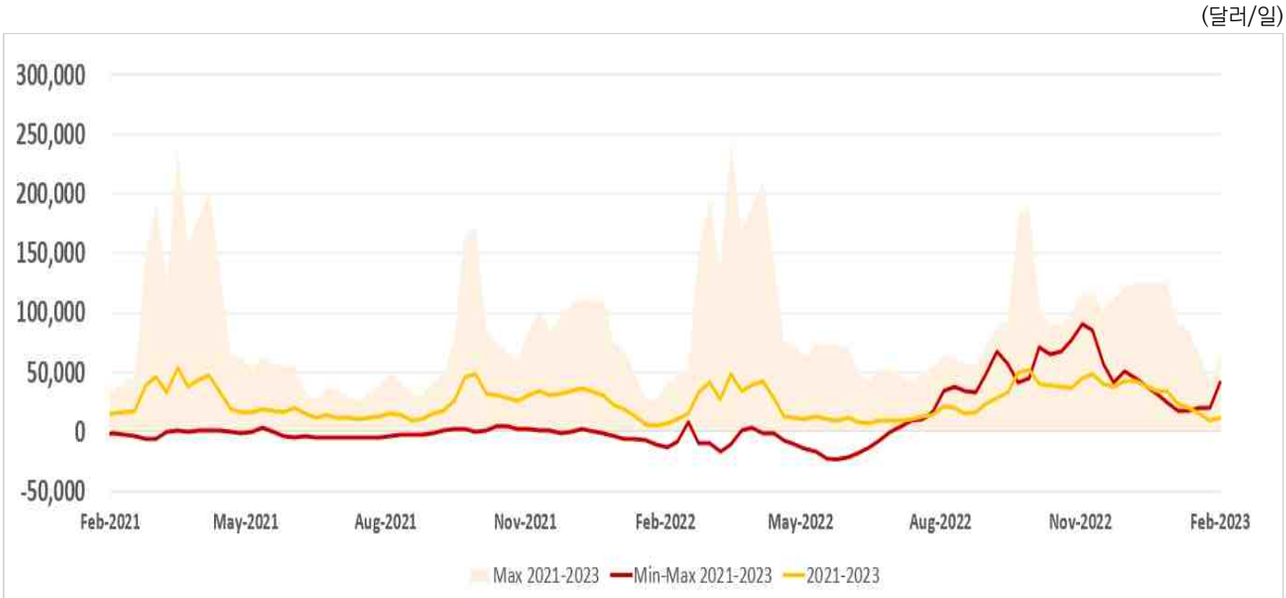
자료: Clarkson

1 유조선-기술분석

▌수익 추세선은 전주 대비 약 100% 수준으로 대폭 상승함

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

(달러/일)

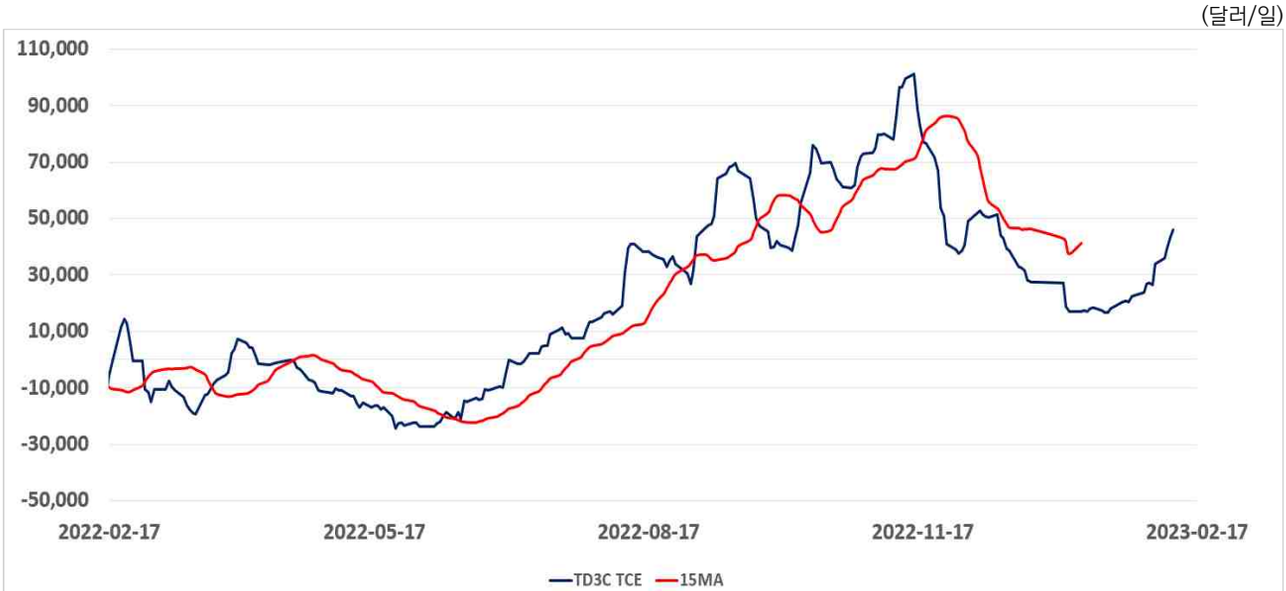


자료: Clarkson

▌수익 추세선(파란색)은 1월 말 이후부터 상승 압력이 지속되고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson

2 석유제품선-동향분석

▌석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주 대비 26.9p 상승한 200.2 기록

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

(달러/톤)

구분	2월 3주(WS)	전주 대비 차이	
인도-극동 항로	247.3	▲ 47.1	23.5 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	180.0	▲ 60.0	50.0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	210.0	▲ 70.0	50.0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	260.0	▲ 30.0	13.0 %

(동향) 석유제품 수요 회복세와 정제마진 개선, 석유제품선 시황 상승에 긍정적 요인으로 작용

- 석유제품 수요 증가에 따른 정제마진 개선과 물동량 상승으로 인해 시황이 큰 폭으로 상승했으며, 글로벌 석유제품 수요의 약 40%를 차지하고 있는 중국의 수요 반등 시기가 향후 운임 시장의 향방을 결정할 것으로 예상됨
- 향후 전방산업에서의 수요 회복, 제조공장 가동률 상승 등이 석유 정제품의 수요 개선 요인이 될 것으로 예상되며 러시아의 석유제품 금수 조치로 인한 영향 또한 러시아산 원유가 인도, 중국 등에서 정제과정을 통해 석유제품 형태로 EU로 수출되고 있는 것으로 파악되면서 제재 실효성에 의문이 제기됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))

자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		2월 3주	전주대비	20223			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	247	47	173	266.3	216.9	120.1	447.1	277.7
	평균 수익	40,573	2,517	21,713	45,231	34,199	6,216	72,180	38,274
MR	1년 용선료	26,000	-	26,000	28,000	27,250	12,357	30,250	20,570

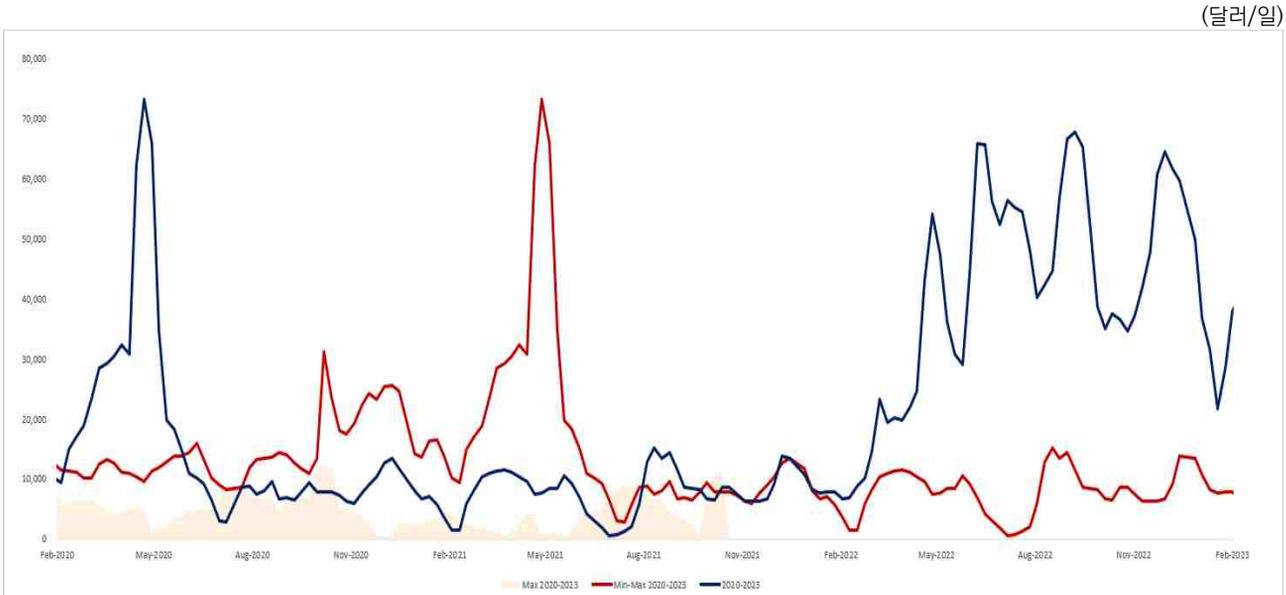
주: 인도-극동(Pacific Basket) 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용
자료: Clarkson

2 석유제품선-기술분석

▌수익 추세선은 3주 연속 상승세를 나타내며 전주 대비 소폭 상승함

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

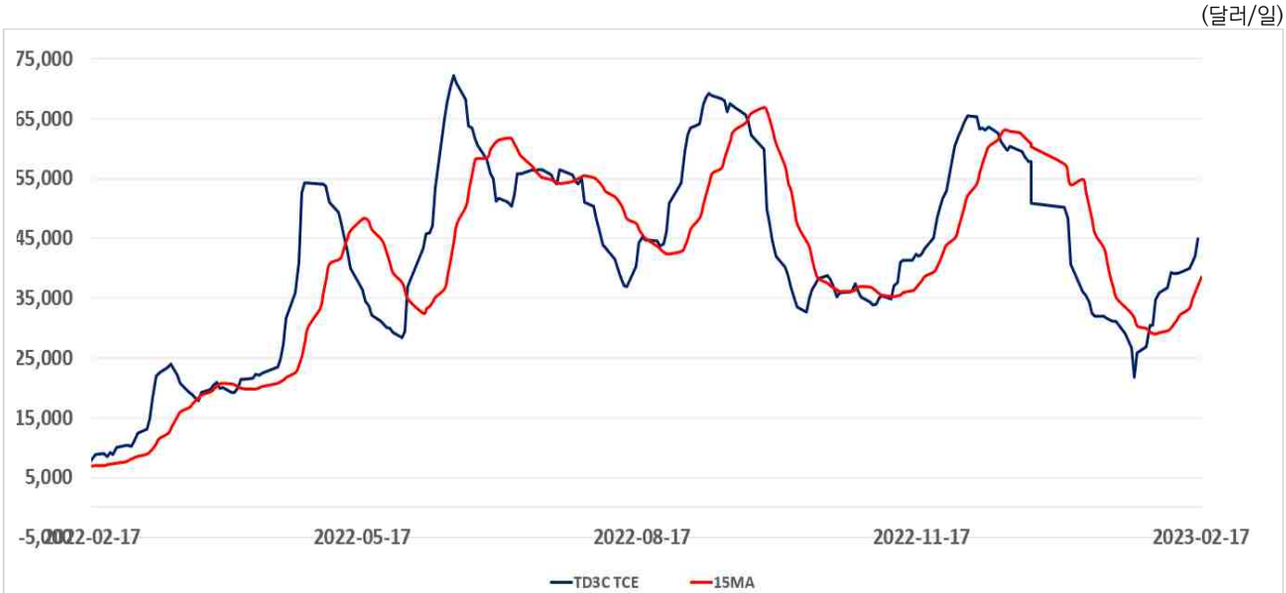


자료: Clarkson

▌수익 추세선은 1월 말 이후 상승세를 지속하고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson

5. 중고선

1 동향분석

▌건화물 중고선가 지수는 24.05로 전주와 동일함

건화물선 운임지수와 중고선 지수

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

▌컨테이너 중고선가 지수는 59.5로 전월과 동일함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수

자료: Clarkson

2 거래실적

|('23.2.1~'23.2.17)

▌건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 53건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
TankChem	Apollo	2003	24028	DWT	2023-02-14	10	Carl Buttner	Chinese interests
TankChem	UOG Andros	2009	49999	DWT	2023-02-14	23	United Overseas	Undisclosed interests
Bulk	HL Sapphire*	2021	209182	DWT	2023-02-14	291	H-Line Shipping	Clients of Golden Ocean Group
Bulk	HL Aquamarine*	2021	209187	DWT	2023-02-14	.	H-Line Shipping	Clients of Golden Ocean Group
Bulk	HL Pearl*	2020	209196	DWT	2023-02-14	.	H-Line Shipping	Clients of Golden Ocean Group
Bulk	HL Diamond*	2020	209199	DWT	2023-02-14	.	H-Line Shipping	Clients of Golden Ocean Group
Bulk	HL Emerald*	2020	209177	DWT	2023-02-14	.	H-Line Shipping	Clients of Golden Ocean Group
Bulk	HL Port Walcott*	2017	208864	DWT	2023-02-14	.	H-Line Shipping	Clients of Golden Ocean Group
Offshore	ASL Symphony	2015	4700	DWT	2023-02-10	.	ASL Marine Holdings	Middle Eastern interests
Bulk	Belle Etoile	2014	28230	DWT	2023-02-10	13	Meiho Kaiun	Undisclosed interests
Gas C'rier	Rubra	2001	78551	cu.m.	2023-02-10	35	PT Newship	Middle Eastern interests
Bulk	Shanghai Pearl	2011	36266	DWT	2023-02-10	13	Hammonia Reederei	Unknown Vietnamese
Tanker	Super Emerald	2005	50346	DWT	2023-02-10	17	Nav Sea Maritime	Turkish interests
TankChem	Giannutri*	2004	37299	DWT	2023-02-10	27.3	Interorient Germany	European interests
TankChem	Baltic Sun II*	2005	37305	DWT	2023-02-10	.	Interorient Germany	European interests
Bulk	Lavieen Rose	2014	33398	DWT	2023-02-08	17.5	Lauritzen Bulkers	Greek interests
Offshore	CMM Rapidity	2016	53.25	LOA	2023-02-07	.	CMM	Undisclosed interests
Offshore	Pacific Finder	2011	68	LOA	2023-02-07	.	Swire Pac Offshore	Japanese interests

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Springfield	2020	63670	DWT	2023-02-07	30.7	Union Maritime	Undisclosed interests
Tanker	Hafnia Columbia*	2007	76565	DWT	2023-02-07	22	Hafnia Limited	Asian interests
Tanker	Hafnia Kronborg*	2007	73708	DWT	2023-02-07	22	Hafnia Limited	Asian interests
TankChem	Normanna	1996	10022	DWT	2023-02-06	5.75	Mediterranea di Nav	Turkish interests
TankChem	Markos I	2005	45592	DWT	2023-02-03	17	Iceport Shipping	Undisclosed interests
Bulk	Omicron Crest	2004	76737	DWT	2023-02-03	12	Omicron Ship Mgmt	Indonesian interests
Container	TS Shanghai*	2019	1096	TEU	2023-02-03	40	TS Lines	Clients of HS Schiffahrts
Container	TS Moji*	2006	1024	TEU	2023-02-03	.	TS Lines	Clients of HS Schiffahrts
Container	TS Yokohama*	2019	1096	TEU	2023-02-03	.	TS Lines	Clients of HS Schiffahrts
Bulk	AS Elenia	2011	34421	DWT	2023-02-02	13.3	Wilhelmsen Ahrenkiel	Undisclosed interests

6. 주요 해운지표

(2023.02.17 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	2월 평균	2023년 최저	2023년 최고	2023년 평균	2022년 최저	2022년 최고	2022년 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										
신조선가 ($ Million)										
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 ($/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	405.0	0.5	402.3	366.5	404.5	3913	353.8	688.8	512.3
	Singapore	432.3	23.3	414.8	377.5	425.8	402.6	373.8	773.5	525.8
	Korea	473.5	9	467.7	438.5	468.8	455.2	417.5	784.5	580.8
	Hong Kong	484.5	11.5	472.6	420.8	426.5	443.9	413.8	803.8	556.6
VLSFO	Rotterdam	593.3	-1.5	593.0	528.3	599.8	575.4	526.0	980.0	732.6
	Singapore	653.5	-10.8	668.3	598.0	695.3	650.0	598.8	1137.8	807.8
	Hong kong	666.8	-6	676.4	613.5	689.8	657.0	606.0	1189.3	821.9
자료: Clarkson										
주요 원자재가 ($)										
철광석 ($/Tonne)	국제價	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	158.8	-1.5	160.5	141.2	153.3	141.8	-	194.5	143.0
연료탄 ($/Tonne)	국제價	129.7	-1.3	131.1	130.3	132.8	130.7	-	141.3	123.6
	중국産	145.7	-1.4	147.3	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)	1527.3	-15.3	1528.0	1,471	1,540	1501	1,344	1,769	1,538.1
	밀(국제)	776.3	-9.75	768.9	720	776	743.3	729	1,425.3	905.1
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