

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2023년 04월 10일
감 수 고병욱 해운연구본부장

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



주간뉴스

01

건화물선

컨테이너선

3

탱커선

5

중고선

9

주요 해운지표

12

건화물선

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 33.2p 상승한 923.8p를 기록

탱커선

유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 15.9p 하락한 68.1 기록, OPEC+의 기습 감산 발표가 악재로 작용하며 시황 하락 추세 지속

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

윤재웅 부연구위원 / jwoong01@kmi.re.kr | 051-797-4633

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



1. 주간뉴스

호주, 벌크상품 수출 안정세

- ▶ 호주의 자원 및 에너지 분기별 보고서에 따르면 2022-23년 자국의 철광석 수출은 전년 대비 1,300만 톤 증가한 8억 8,700만 톤에 달하는 등 전반적인 벌크상품 수출이 안정적인 것이라 전망됨
 - 2022-23년 호주의 건화물 수출로 인한 수익은 사상 최대치인 4,640억 달러에 이를 것이라 예상되나, 이후 글로벌 원자재 가격 하락으로 이후 수익이 감소할 것으로 전망됨. 탈탄소 에너지로의 전환으로 인해 호주는 2027-28년까지 석탄으로 인한 수출 수익을 구리, 니켈, 리튬 등으로 대체할 계획임
 - 석탄 및 주요 원자재에 관한 인도의 수요 증가, 호주의 지정학적 위치, 러시아의 원자재 생산량 감소가 향후 호주의 건화물 수출이 현재와 비슷한 수준을 지속하는 데 이바지할 것으로 분석됨
 - 중국의 코비드 봉쇄 조치 해제 이후 올해 중국의 경제성장률이 5%일 것이라 추정됨에 따라 호주산 철광석 수출량 역시 증가할 것으로 전망됨. 또한 원료탄 수출은 전년 대비 100만 톤 증가한 1억 6,400만 톤일 것이라 예상되며, 2027-28년까지 지속해서 증가세를 펼 것으로 보임
- ▶ 다만, 발전용 석탄 수출은 전년 대비 1,400만 톤 감소한 1억 8,200만 톤에 이를 것으로 추정됨. 이러한 감소는 악천후로 인한 것이나, 향후 반등할 것으로 전망됨
 - 중국의 발전용 석탄 수입량은 2023년부터 28년까지 지속해서 감소할 것으로 전망됨. 이에 따라 2022년 발전용 석탄 수입량은 약 2억 4,400만 톤이었으나, 2028년의 수입량은 1억 5,000만 톤으로 전망됨
 - 중국의 발전용 석탄 수입량 감소가 호주의 수출국 다변화로 이어질 것이라 예상됨. 인도의 경우, 연료탄 수입은 지속해서 증가하여 2028년에 2억 6,000만 톤일 것으로 보임

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1144625/Australias-key-bulk-commodity-exports-to-hold-steady-on-balance>

이상혁 전문연구원

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

중국, 몽골산 원료탄 수입 선호

- ▶ 중국 철강 전문 컨설팅 업체인 마이스틸(Mysteel)에 따르면 중국이 호주산 석탄 수입을 전면 재개했음에도 올해 자국 원료탄 수입의 절반 이상인 4,000만-5,000만 톤을 몽골로부터 수입할 것으로 전망됨
 - 2021년 이래로 중국은 몽골로부터 가장 많은 원료탄을 수입하며, 2022년 기준으로 중국은 몽골로부터 전체 연료탄 수입량의 40.1%인 2,561만 톤을 수입함. 러시아, 캐나다, 미국, 호주로부터 각각 중국 전체 원료탄 수입량의 33%, 12%, 7%, 3%를 수입함으로써 몽골의 뒤를 이음
 - 중국의 철도와 통관 시스템이 개선이 중국의 몽골산 원료탄 수입 비중 증가로 이어짐. 중국의 호주와 인도네시아산 원료탄 수입량은 전년 대비 소폭 상승함
- ▶ 저렴한 몽골 및 러시아산 원료탄 때문에 중국 업체들이 호주산 원료탄을 선호하지 않음. 향후 중국의 원료탄 수요는 부동산 및 인프라 투자에 의존할 것으로 전망됨
 - 다만 호주 및 인도네시아산 원료탄과 비교했을 때 러시아로부터 아시아 태평양 지역의 원료탄 수입이 저렴하지 않기에, 중국의 러시아산 원료탄에 관한 수입량 증가가 크지 않으리라고 전망됨

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1144606/China-turns-to-Mongolia-for-coking-coal-reducing-ship-ping-needs>

이상혁 전문연구원

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



1. 주간뉴스

터미널 자동화의 한계와 방향

- ▶ 30년 전부터 자동화 터미널이 추진되었지만 여전히 효율성과 경제성 문제로 일부 터미널에서만 도입됨
 - 1993년 로테르담 ECT에 최초로 도입된 자동화 터미널은 30년이 지났지만 일부라도 자동화 시설이 도입된 터미널은 세계적으로 50~60개에 그침
 - 자동화 터미널 도입은 효율성과 경제성에서 우위에 있어야 하는데 시설 투자에 비용이 많이 소요되며 급여수준이 낮은 국가에서 자동화 터미널 도입효과가 크지 않아 보급에 한계가 있음
 - 자동화 터미널 도입시 항만 노조와 협상이 필요하며 인건비가 높은 국가에서도 시설능력이 100만 TEU 미만인 경우 경제성이 나오기 힘들
- ▶ 완전한 터미널 자동화가 아닌 부분적 또는 새로운 형태의 자동화로 터미널 효율성 향상 가능
 - 자율주행 트럭을 활용한 자동화보다 반복적인 업무를 수행하는 일부 구간에서만 부분 자동화 진행해 효율성을 향상시킬 수 있음
 - 예로 장비에 대한 자동화보다 백오피스에서 처리되는 프로세스 자동화가 이루어져도 생산성은 향상될 수 있음

자료 : <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1144632/Terminal-automation-its-not-for-everyone>

최건우 부연구위원

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

미국 재고량, 컨테이너 수요 회복 둔화 시사

- ▶ 선사들은 작년 급격한 운임 하락 이후 컨테이너 수요가 정상적인 수준으로 회복되기를 바라고 있지만 여전히 컨테이너 재고 수준은 높은 것으로 파악됨
 - Sea-Intelligence의 최근 재고와 관련된 분석 자료에 따르면 미국 컨테이너 수입이 침체되었지만 재고 감소는 거의 인지할 수 없을 정도로 작다고 밝힘
 - 미국 경제분석국(US Bureau of Economic Analysis)에 따르면 도매업 재고는 서서히 감소하고 있지만 제조업 및 소매업 재고 수준은 여전히 높은 것으로 나타남
- ▶ Sea-Intelligence의 CEO 엘런 머피는 재고 수준과 컨테이너 수입 간에는 비교적 밀접한 관계가 있다고 언급함
 - 팬데믹 초기 대유행 이후 점진적인 상품 수요 증가에 대응하기 위해 높은 수준의 재고량을 보유했었지만 작년부턴 수요가 급격히 감소하면서 지금의 불균형이 초래되었음
 - 따라서 최근 미국의 비교적 낮은 컨테이너 수입량에도 불구하고 재고 수준에 큰 차이가 없는 것으로 파악됨

자료 : <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1144607/US-inventories-point-to-slower-container-demand-recovery>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

러시아, 3월 원유 감산량 일일 70만 배럴, 기존 계획치 대비 약 40% 추가 감산

- ▶ 러시아가 올해 3월부터 원유 생산량을 당초 발표한 수치보다 훨씬 많은 일일 70만 배럴을 감축한 것으로 분석됨
 - 앞선 러시아가 발표한 감산 계획치보다 40%나 많은 양이며, 러시아 에너지부의 미공개 자료에 의하면 지난달 하루 일일 원유 생산량은 128만 5천 톤으로 파악됨
 - 이는 약 940만 배럴에 해당하며, 러시아가 일일 약 70만 배럴 수준의 큰 폭의 감산을 단행한 것으로 나타남
- ▶ 러시아는 앞서 올해 2월 서방의 원유, 석유제품 등에 대한 에너지 제재에 대한 보복 조치로 올해 3월부터 12월까지 일일 50만 배럴 상당의 감산 계획을 발표한 바 있음
 - 블룸버그는 러시아의 감산 수치가 해상수출량과 국내 정유공장 공급 관련 통계와는 일치하지 않아 정확한 감산량을 확인하기는 어려울 것으로 지적함
 - 이 같은 러시아의 감산 조치는 급작스런 OPEC+의 감산 발표와 더불어 향후 국제 원유시장의 불확실성을 더욱 가중시킬 것으로 전망됨

자료: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-04-07/russia-says-it-cut-oil-output-by-700-000-barrels-a-day-in-march>

류희영 연구원

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

인도, 러시아산 원유 수입량 늘리면서 유럽으로 석유제품 수출 증가

- ▶ 인도가 러시아산 원유 수입량을 확대하면서 유럽 지역으로의 석유제품 수출을 증가시킨 것으로 파악됨
 - 에너지 정보업체 케이플러, 보르텍사 자료에 의하면 인도는 저렴한 러시아산 원유를 확보하면서 자국 정제 처리량과 이익을 증대시켰으며, 유럽 시장으로의 인도산 석유제품 수출 경쟁력을 확보한 것으로 나타남
 - 지난 3월 기준, 인도의 러시아산 원유 수입량은 7개월 연속 증가하며 기존 원유 공급국 1위였던 이라크를 넘어선 것으로 분석됨
- ▶ 유럽은 우크라이나 전쟁 전에는 인도로부터 경유, 항공유 등의 수입량이 약 일일 15.4만 정도였으나, 케이플러에 의하면 EU의 러시아산 석유제품 금수조치 시행일인 2월 5일 이후에는 약 20만 b/d까지 증가함
 - 중국과 인도 간 러시아산 원유 도입 경쟁, OPEC+의 추가 감산 기습 발표 이후 브렌트유 상승 등으로 4월 5일 기준, 러시아산 우랄유 가격이 가격 상한선인 배럴당 60달러를 상회한 것으로 드러남
 - 일부 전문가는 향후 유가가 100달러에 도달하는 경우, 현재는 인도가 저렴한 러시아산 원유로 이익을 취하고 있으나 세계 석유 소비국 3위인 인도의 성장을 저해할 만큼 타격이 클 것으로 언급함

자료: <https://www.reuters.com/business/energy/fuels-russian-oil-gets-backdoor-entry-into-europe-via-india-2023-04-05/>

류희영 연구원

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

2. 건화물선¹⁾²⁾

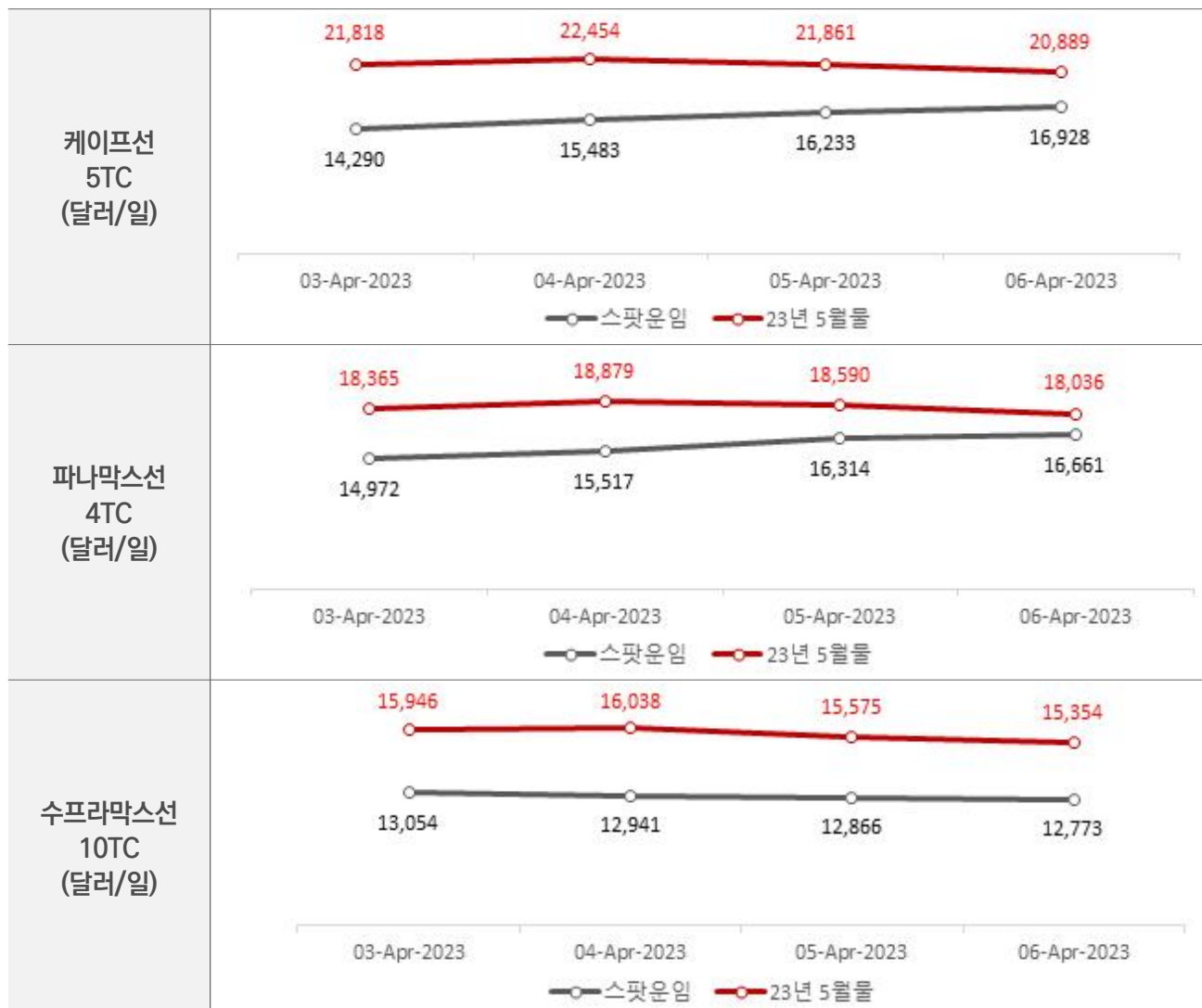
황수진 전문연구원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

1 주간평균운임

구분	4월 1주			
	주간평균운임	전주대비차이	5월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이
케이프선 5TC (달러/일)	15,734	▲ 1,726	12.3 %	21,756 ▲ 3,630 20.0 %
파나막스선 5TC (달러/일)	15,866	▲ 1,494	10.4 %	18,468 ▲ 1,750 10.5 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	12,909	▼ -1,085	-7.8 %	15,728 ▲ 791 5.3 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



자료: Clarkson, Baltic Exchange

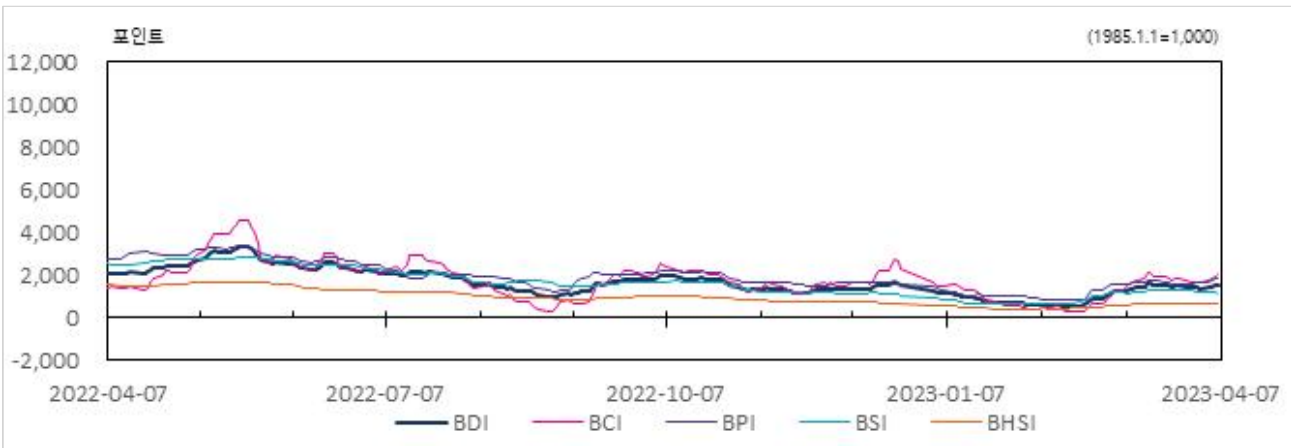
1) 4월 1주 주간 평균은 4월 3일부터 4월 6일 데이터 사용. 4월 7일 미공시됨

2) 4월 1주차 클락슨 용선료가 미공시되어 3월 5주차 용선료를 사용함



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		4월 1주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	1,493	▲ 81	530	1,603	1,039	965	3,369	1,934
선형별 운임	케이프(5TC)	15,734	▲ 1,726	2,246	17,500	9,532	2,505	38,169	16,177
	파나막스(5TC)	15,866	▲ 1,494	7,277	16,661	11,593	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	12,909	▼ -1,085	6,874	14,703	10,332	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	11,890	▼ -617	7,763	12,703	9,831	11,941	32,166	21,337
1년 용선료 ³⁾	케이프	19,500	- -	15,125	19,750	17,107	10,125	23,000	16,591
	파나막스	17,750	- -	12,500	14,125	13,207	9,625	16,125	12,537
	수프라막스	16,000	- -	9,875	10,625	10,353	8,250	12,500	10,356
	핸디	13,125	- -	8,063	8,750	8,473	7,313	9,250	8,435

건화물선 시장(FFA)

		5월물		3분기물		2023년물		2024년물	
		4월 1주	전주대비	4월 1주	전주대비	4월 1주	전주대비	4월 1주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	21,756	▲ 3,630	23,780	▲ 3,087	16,594	▲ 431	16,613	▲ 333
	파나막스(5TC)	18,468	▲ 1,750	18,560	▲ 1,018	14,901	▲ 243	14,901	▲ 243
	수프라막스(10TC)	15,728	▲ 791	16,706	▲ 1,048	13,539	▲ 139	12,965	▲ 80
	핸디(7TC)	14,202	▲ 627	14,807	▲ 643	12,850	▲ 59	12,449	▲ 10

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange

3) 4월 1주차 클락슨 용선료가 미공시되어 3월 5주차 용선료를 사용함



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

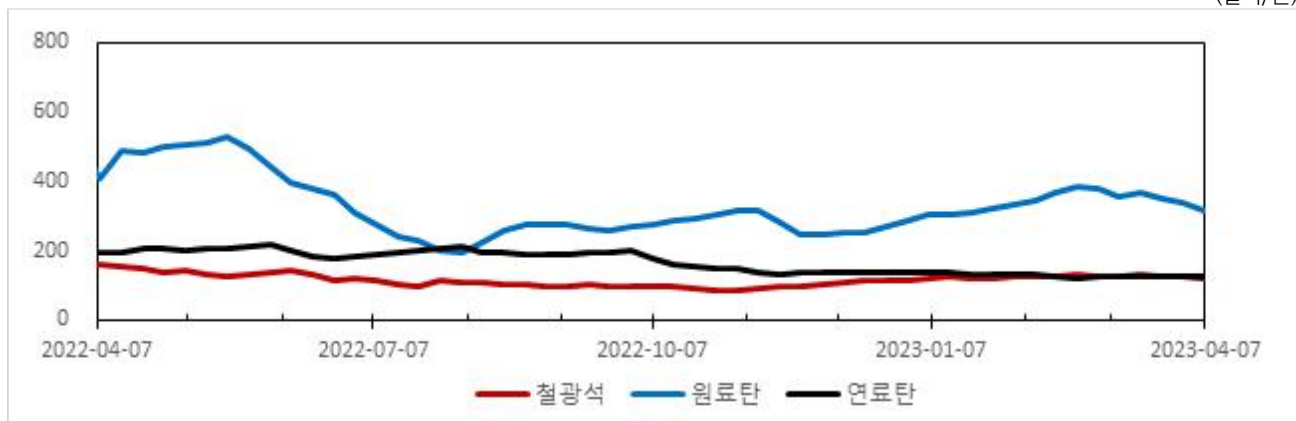
구분	2023년		전주 대비 차이			2022년			
	4월 1주	3월 5주				4월 1주	연평균	최저	최고
철광석	120.5	123.5	▼ -3.0	-2.4	%	154.1	120.3	82.4	159.8
원료탄	313.1	337.2	▼ -24.2	-7.2	%	521.0	365.0	196.1	670.1
연료탄	123.3	124.2	▼ -0.9	-0.8	%	198.8	179.1	107.5	288.2
대두	555.1	541.4	▲ 13.7	2.5	%	600.6	569.4	503.5	638.0
옥수수	256.7	256.4	▲ 0.3	0.1	%	291.1	273.1	231.6	319.9

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

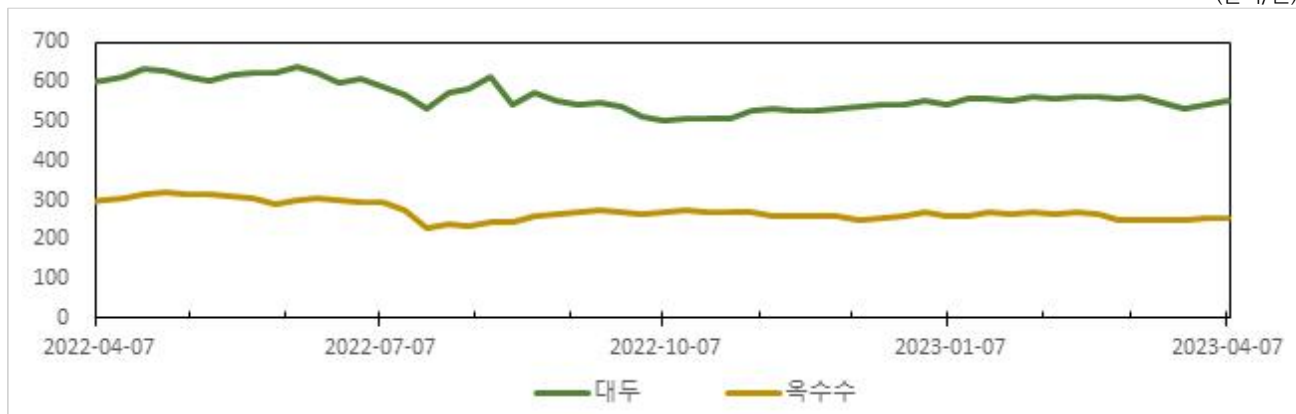
(달러/톤)



자료: Clarkson

곡물가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

케이프선

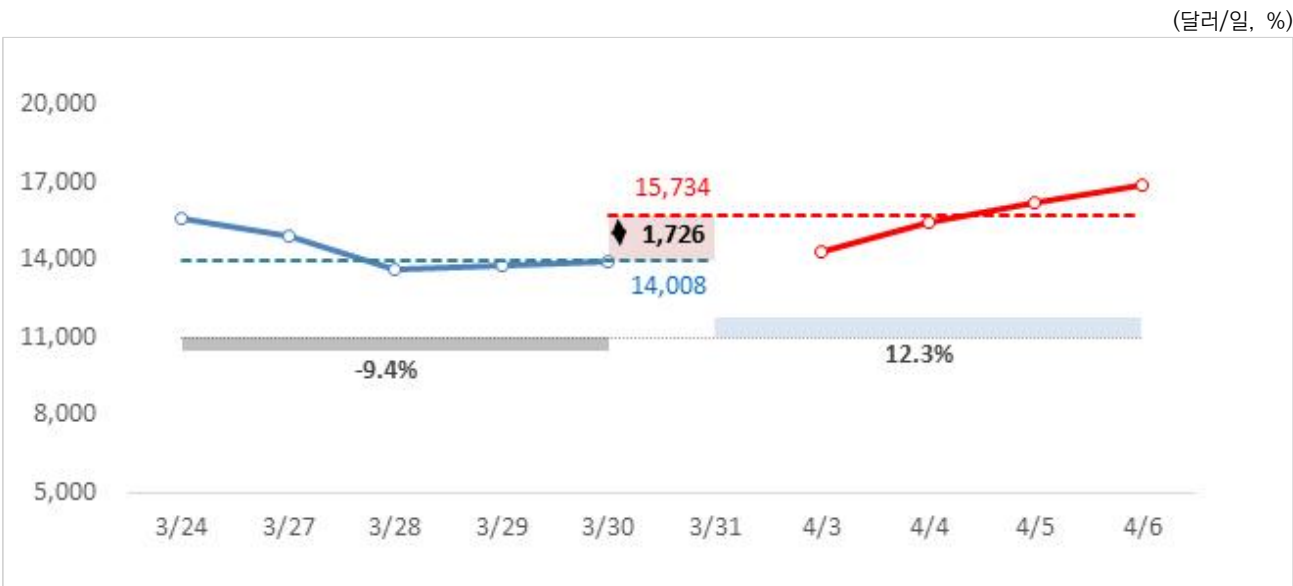
(운임) 케이프선 운임이 전주(3월 5주) 대비 12.3% 상승한 15,734달러/일을 기록함

○ 중국 악천후에 따른 영향력이 약해지면서 운임이 상승함

(동향) 중국 악천후 영향력 약화

○ 지난주 중국 전역을 휩쓴 악천후로 건설 활동에 차질이 빚어지면서, 수요 증가폭이 제한되었으나 그 영향력이 약해짐에 따라 건설 수요가 살아날 것으로 전망되는 가운데 중국 청명절을 앞두고 재고 비축을 위한 일시적 수요 증가가 운임에 긍정적 영향을 미침

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson--

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		4월 1주	3월 5주	전주대비차이	
BCI		1,897	1,689	▲ 208	12.3%
스팟운임(5TC)		15,734	14,008	▲ 1,726	12.3%
용선료	6개월	24,000	24,000	-	-
	1년	19,500	19,500	-	-
	5년	17,250	17,250	-	-
FFA	4월물	21,756	18,126	▲ 3,630	20.0%
	2분기물	23,780	20,692	▲ 3,087	14.9%
	23년	16,594	16,163	▲ 431	2.7%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

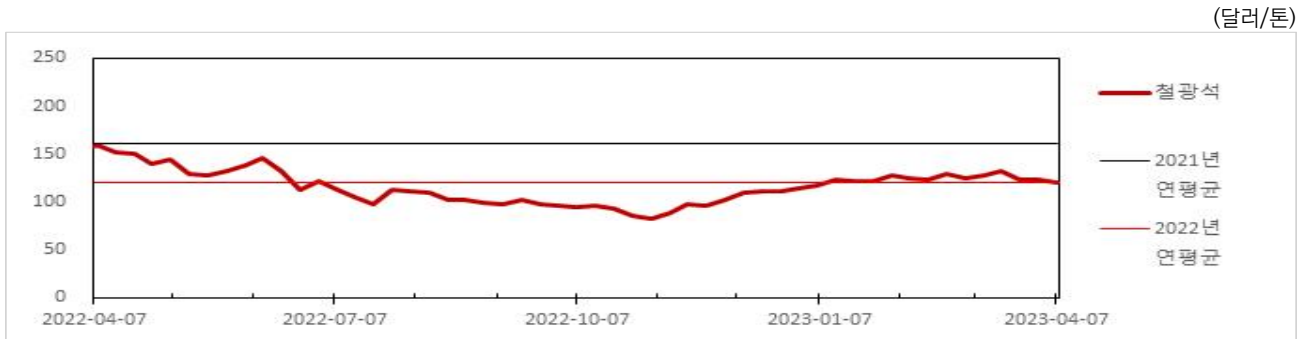
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 2.4% 하락한 120.5달러/톤 기록

철광석 가격 추이



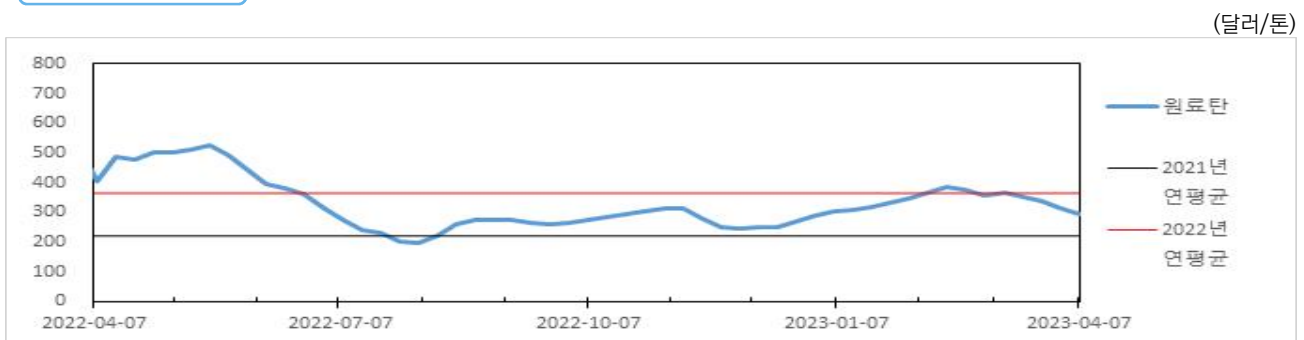
자료: Clarkson



자료: Clarkson

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 7.2% 하락한 313.1달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



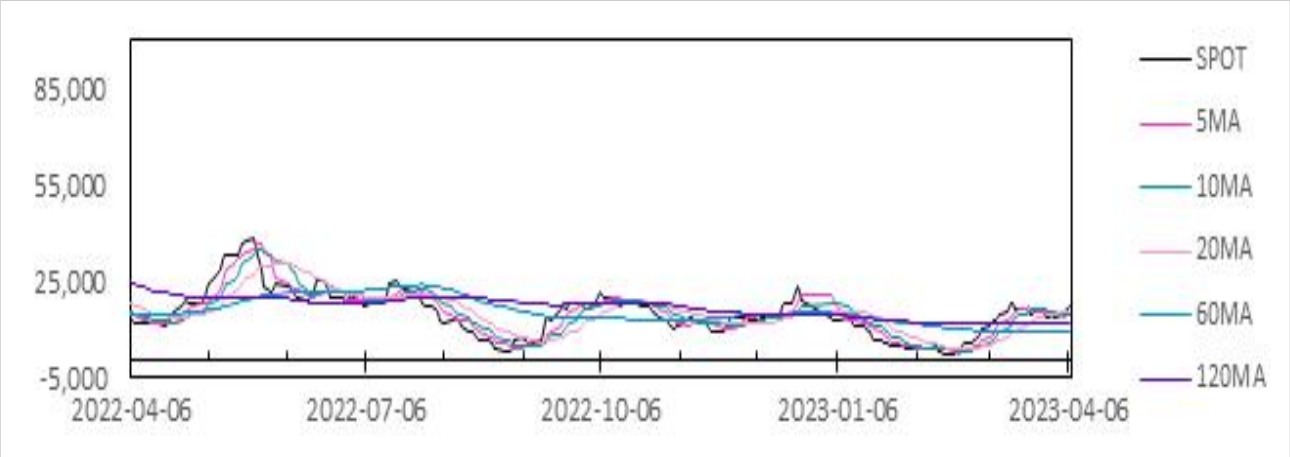
자료: Clarkson



3 케이프선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나마스선-동향분석

파나마스선

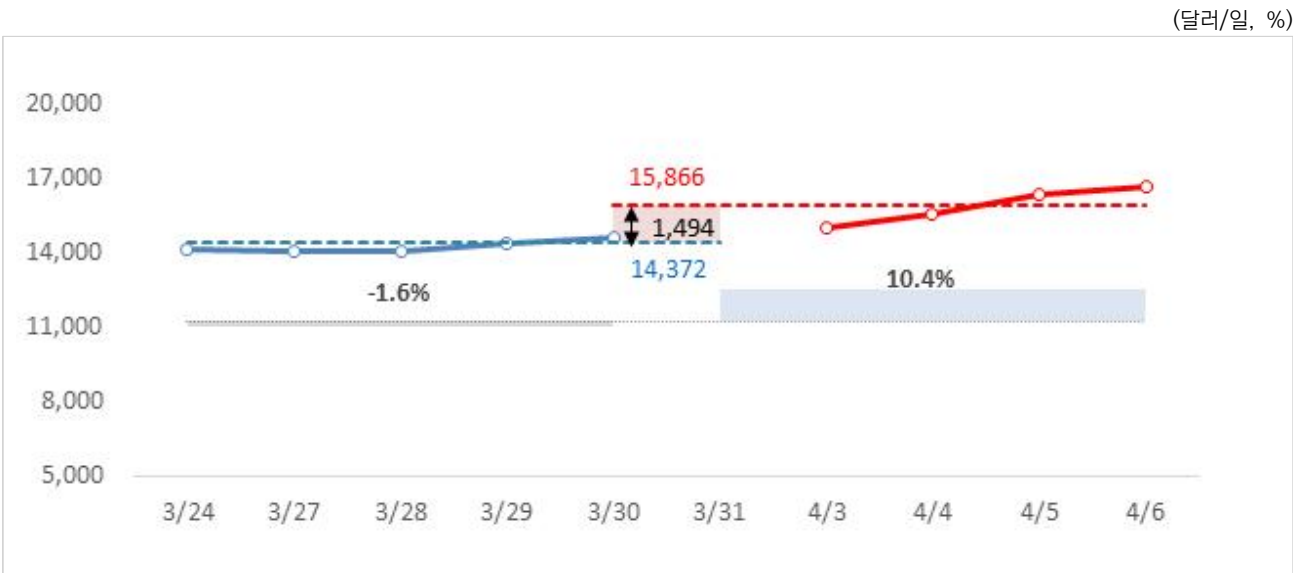
(운임) 전주 대비 10.4% 상승한 15,866달러/일 기록

- 시장에 유입되는 곡물량 증가로 운임이 상승함

(동향) 아르헨티나 'soy dollar' 실시

- 로이터에 따르면 아르헨티나 정부가 심각한 재정난과 외화 부족 상황에 대처하기 위해 대두 수출을 장려하기 위한 'soy dollar' 프로젝트를 발표함. 대두 수출을 통해 외환보유고를 확보하고자 대두 생산자와 수출자에게 1달러 대비 300페소의 환율로 대두 거래가 가능해짐. 동 계획은 오는 4월 8일부터 5월 31일까지 운영될 예정임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나마스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		4월 1주	3월 5주	전주대비차이		
BPI		1,763	1,597	▲ 166	10.4	%
스팟운임(5TC)		15,866	14,372	▲ 1,494	10.4	%
용선료	6개월	18,425	18,425	- 0	0.0	%
	1년	17,750	17,750	- 0	0.0	%
	5년	14,800	14,800	- 0	0.0	%
FFA	4월물	18,468	16,718	▲ 1,750	10.5	%
	2분기물	18,560	17,542	▲ 1,018	5.8	%
	23년	14,901	14,659	▲ 243	1.7	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

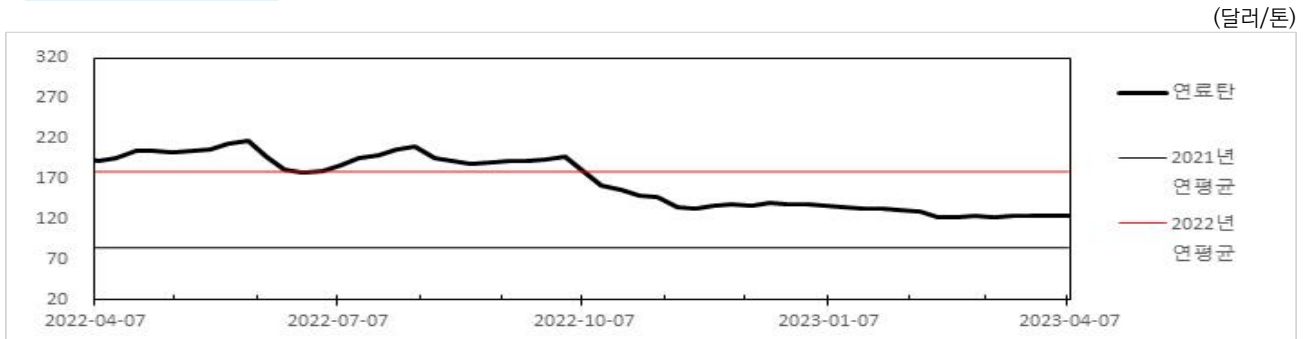
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 0.8% 하락한 123.3달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



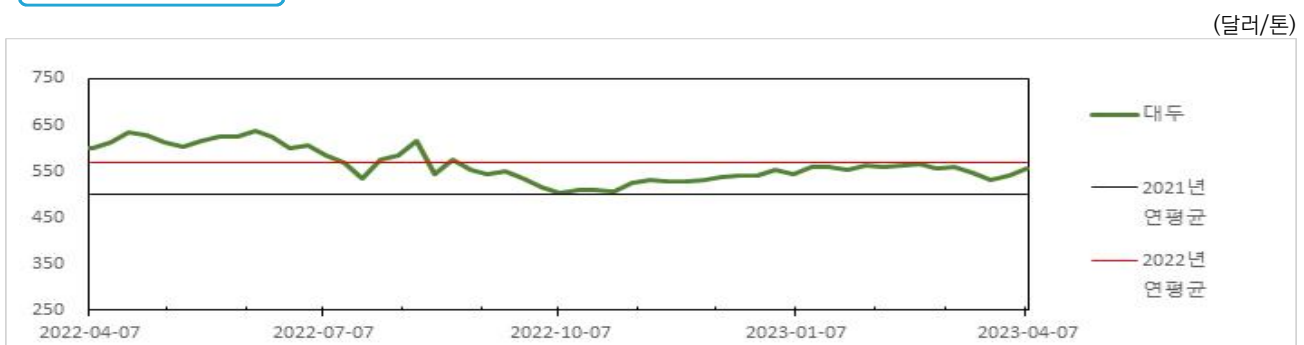
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
3월 3주	124.3	▲	1.6	1.3 %
3월 4주	124.7	▲	0.4	0.3 %
3월 5주	124.2	▼	-0.5	-0.4 %
4월 1주	123.3	▼	-0.9	-0.8 %

자료: Clarkson

대두 가격 : 전주 대비 2.5% 상승한 555.1달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
3월 3주	548.0	▼	-12.4	-2.2 %
3월 4주	532.7	▼	-15.3	-2.8 %
3월 5주	541.4	▲	8.7	1.6 %
4월 1주	555.1	▲	13.7	2.5 %

자료: 시카고상품거래소(CBOT)

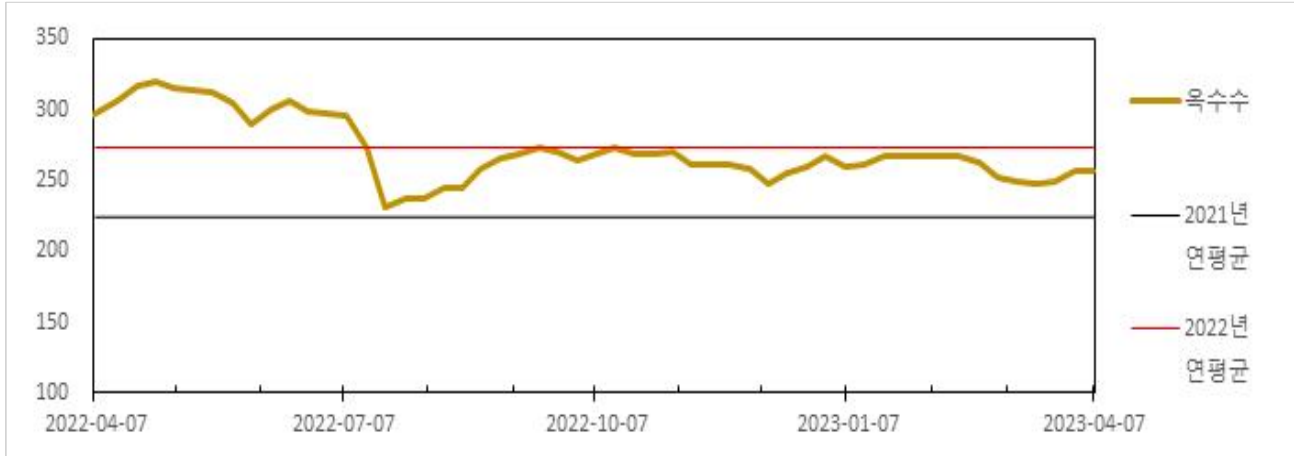


3 파나막스선-동향분석

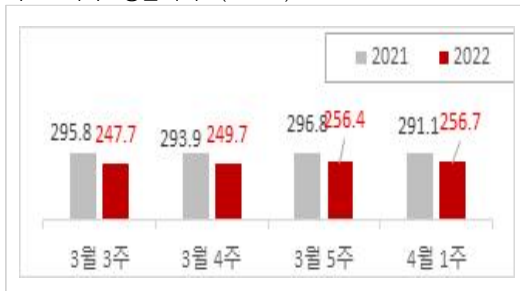
■ 옥수수 가격 : 전주 대비 0.1% 상승한 256.7달러/톤 기록

옥수수 가격 추이

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



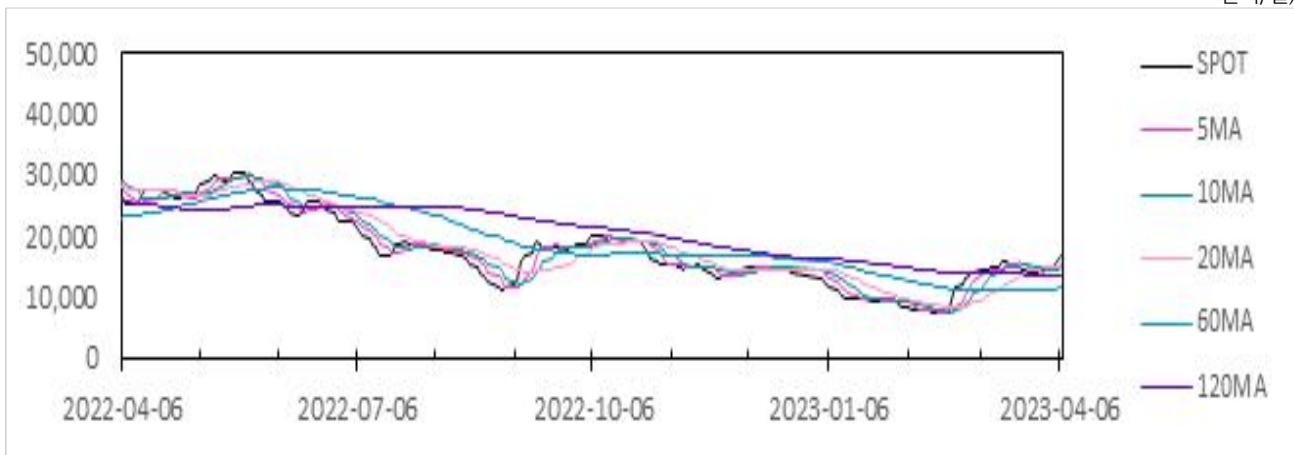
자료: 시카고상품거래소(CBOT)

구분	옥수수 가격	전주대비차이			
		변동	변동액	변동률	비율
3월 3주	247.7	▼	-1.4	-0.6	%
3월 4주	249.7	▲	2.0	0.8	%
3월 5주	256.4	▲	6.7	2.7	%
4월 1주	256.7	▲	0.3	0.1	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균

달러/일



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

수프라막스선

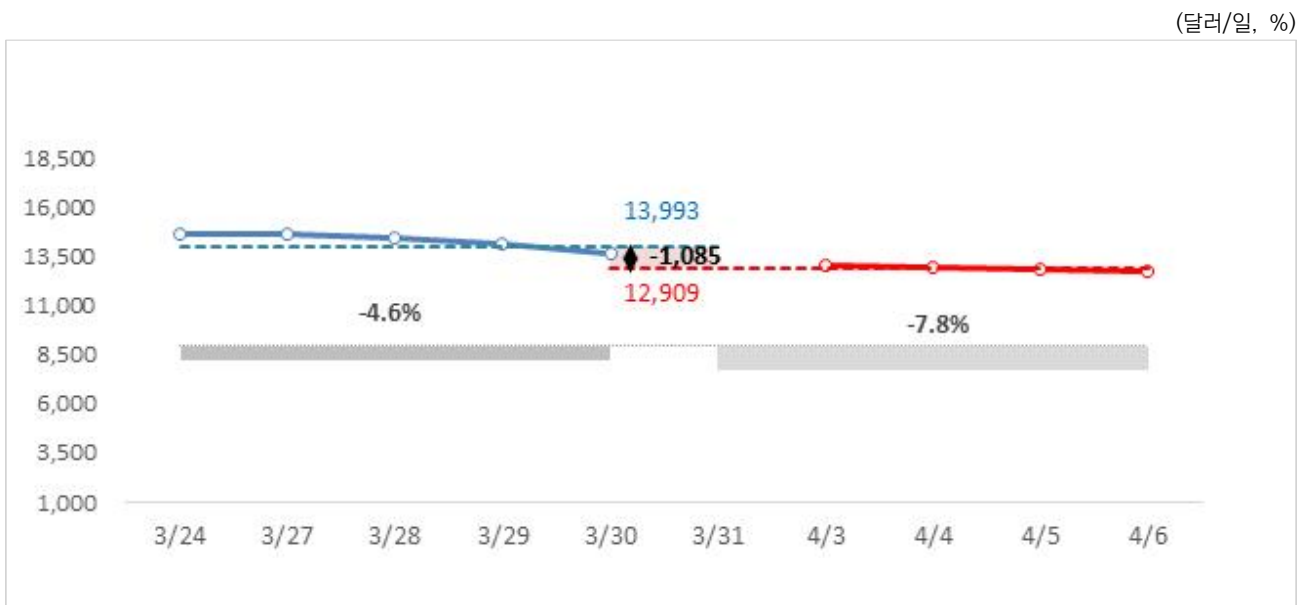
(운임) 전주 대비 7.8% 하락한 12,909달러/일 기록

- 시장에 공급되는 가용선박수 증가가 운임에 하방압력을 가함

(동향) 인도 석탄 생산량 증가

- 로이터에 따르면 올해 3월 인도의 석탄 생산량은 1억 784만 톤으로 전년 동기(9,626만 톤) 대비 12.3% 증가함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		4월 1주	3월 5주	전주대비차이	
BSI		1,174	1,272	▼ -99	-7.8 %
스팟운임(10TC)		12,909	13,993	▼ -1,085	-7.8 %
용선료	6개월	16,750	16,750	- -	- %
	1년	16,000	16,000	- -	- %
	5년	12,500	12,500	- -	- %
FFA	4월물	15,728	14,938	▲ 791	5.3 %
	2분기물	16,706	15,658	▲ 1,048	6.7 %
	23년	13,539	13,400	▲ 139	1.0 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

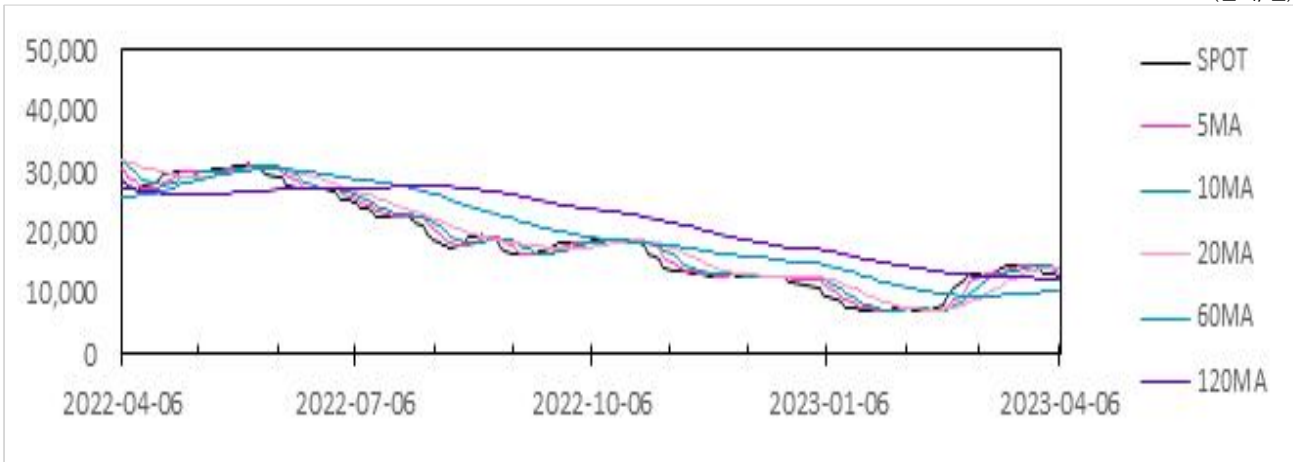
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3. 컨테이너선

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

1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 전주 대비 33.2p 상승한 956.9p를 기록

(운임) 컨테이너 운임 약세 지속

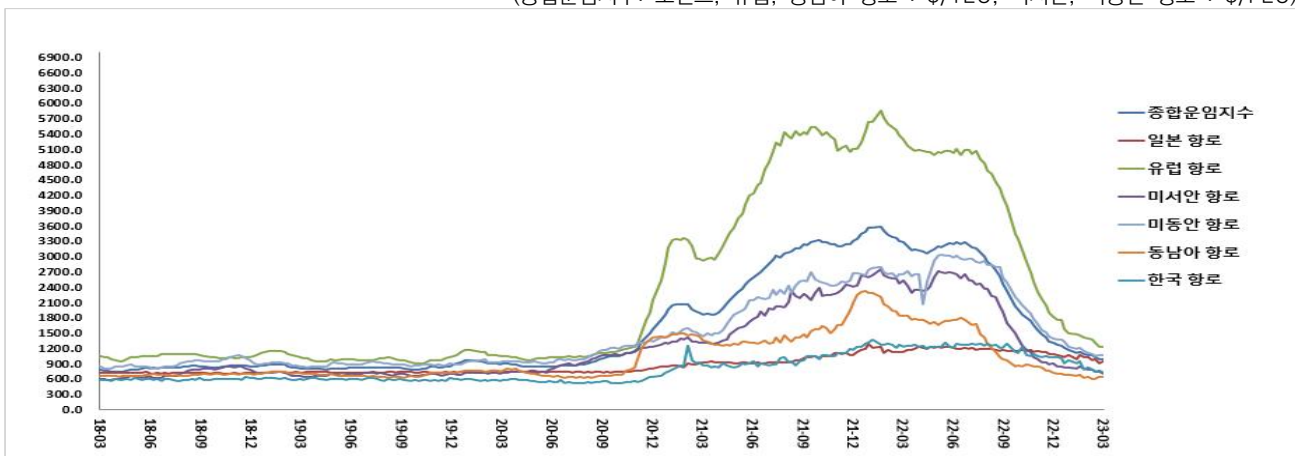
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 아시아-북미 항로를 비롯한 주요 항로의 운임 상승에 힘입어 전주 대비 33.2p 상승한 956.9p를 기록

(현황) 컨테이너 운임 약세 지속 전망

- 2023년 2월 글로벌 컨테이너선 서비스 정시성은 전월 대비 7.7%p 상승하여 팬데믹 이전 수준에 거의 근접한 60.2%를 기록(Sea-Intelligence)
- 선사들은 5월 새로운 계약 시즌을 앞두고 북미 항로 스팟 운임을 인상하기 위해 노력을 기울이고 있으며, 현재 기준 대비 FEU당 500~600달러 인상될 것으로 예상하고 있음(Linerlytica)

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)

		4월 1주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	957	33	907	1,061	968	1,107	5,110	3,410
운임	유럽항로	877	14	863	1,050	923	1,047	7,797	4,846
	미서안항로	1292	144	1,148	1,414	1,267	1,418	8,117	5,656
	미동안항로	2147	137	2,010	2,845	2,415	3,096	11,833	8,514
	한국항로	184	-2	184	238	210	225	456	321
	일본항로	329	0	317	927	375	281	362	320
	동남아항로	196	-3	150	199	172	189	1,537	837

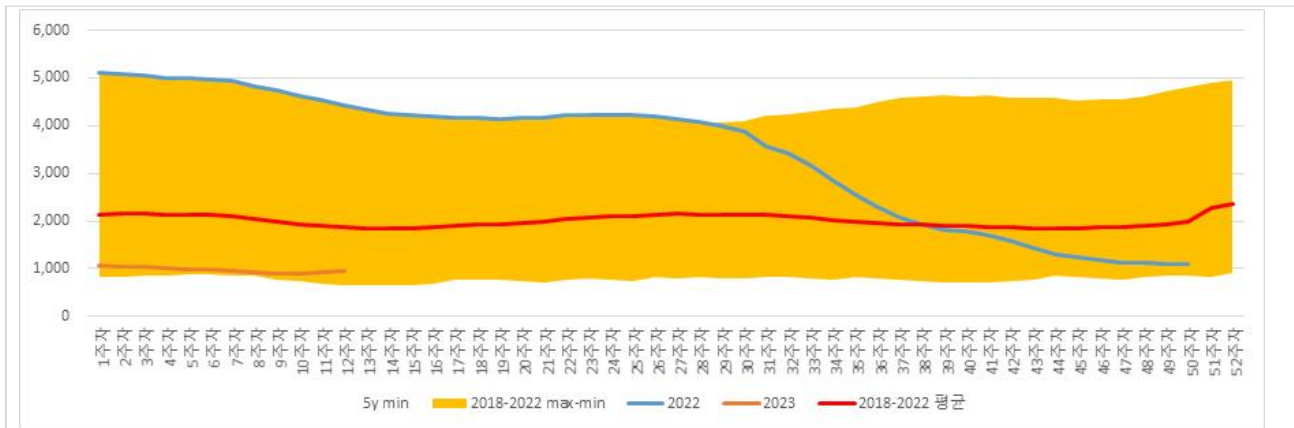
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



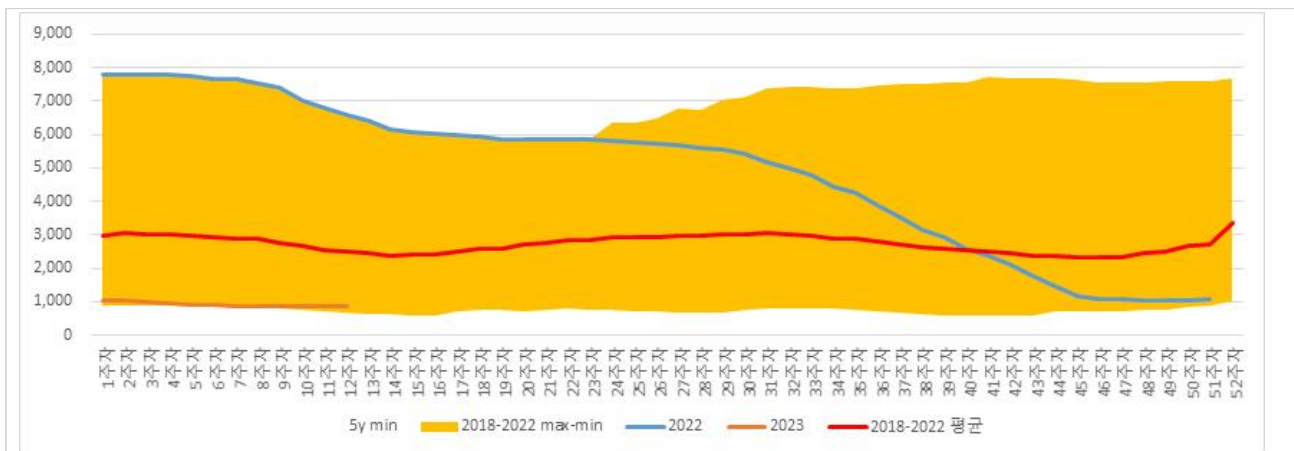
2 운임전망

| 4월 1주('23.4.3~'23.4.7)

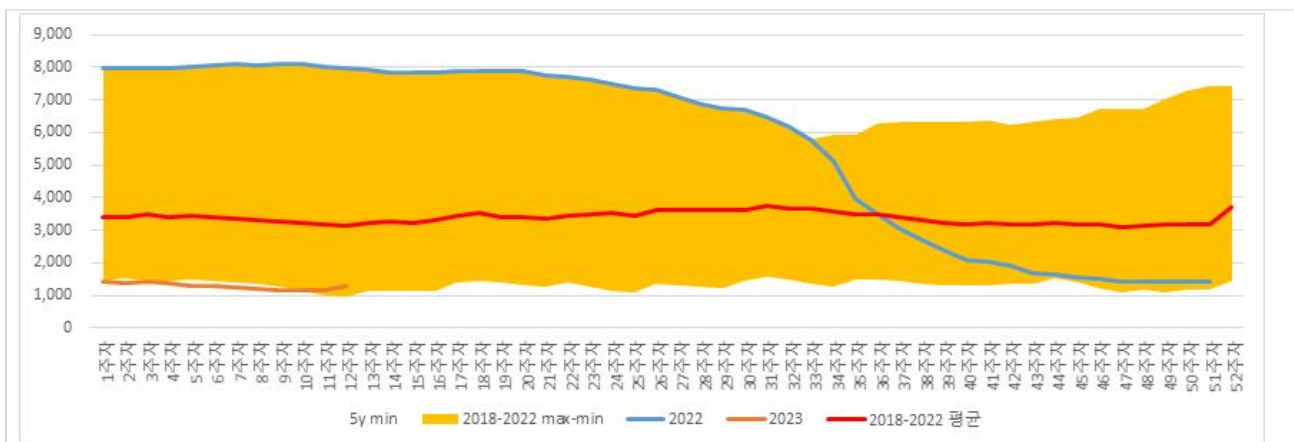
SCFI 지수는 약보험 기록할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 약보험 기록할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 약보험 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 15.9p 하락한 68.2 기록

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

(달러/톤)

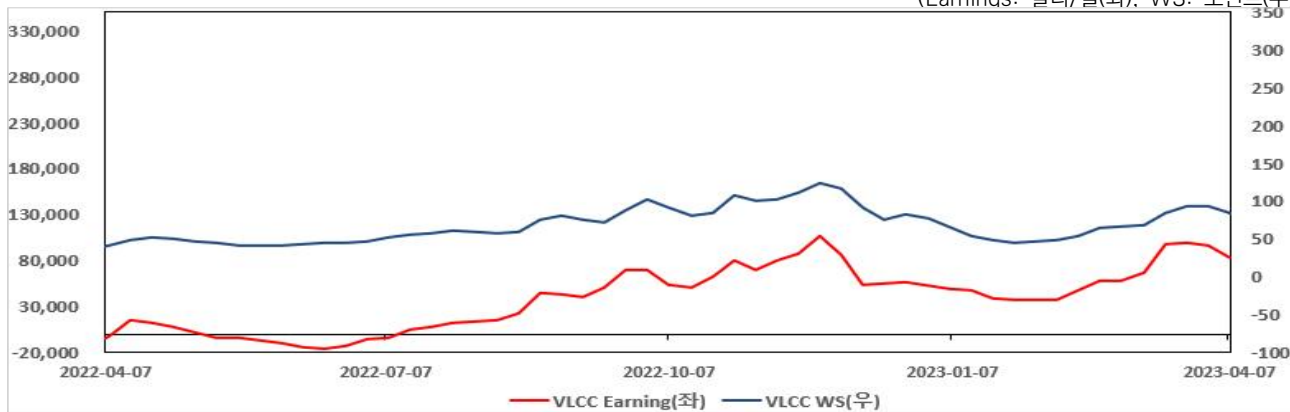
구분	4월 1주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	68.2	▼	15.9	18.9 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	45.0	▼	10.0	18.2 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	70.0	▼	12.0	14.6 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	70.0	▼	10.0	12.5 %

(동향) 원유 소비 부진 우려로 인한 OPEC+의 기습 감산 발표가 악재로 작용하며 지속적인 시황 하락

- 미국, 유럽 등 주요국의 신용위기, 중국의 리오프닝 효과 지연, 글로벌 경기 둔화 장기화 등에 따른 원유 수요에 대한 불확실성 증폭과 미국·사우디의 원유시장 지배력 경쟁 구도 심화 등이 원유시장의 감산 원인으로 분석되면서 유조선 시황의 약세를 유도하고 있음
- 이에 러시아의 기존 계획치 대비 추가 감산 등이 가중되면서 시장 변동성이 확대되고 있으나, 미국 조 바이든 대통령이 원유시장 안정을 위해 전략비축유(SPR)를 추가 방출해 OPEC+ 감산의 영향을 최소화하는 경우, 시황의 추가적인 하락을 방어하는 요인으로 작용할 수 있을 것으로 예상됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수 :

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		4월 1주	전주대비	2023년			2022년		
유조선 시장(현물)				최저	최고	평균	최저	최고	평균
중동-중국 항로(TD3C)	운임지수	68	16	46	95	66	32	123	63
	평균 수익	-	23,288	16,766	97,526	47,214	24,517	101,230	16,685
VLCC	1년 용선료	46,000	1,500	38,000	50,000	42,161	15,000	47,500	25,644

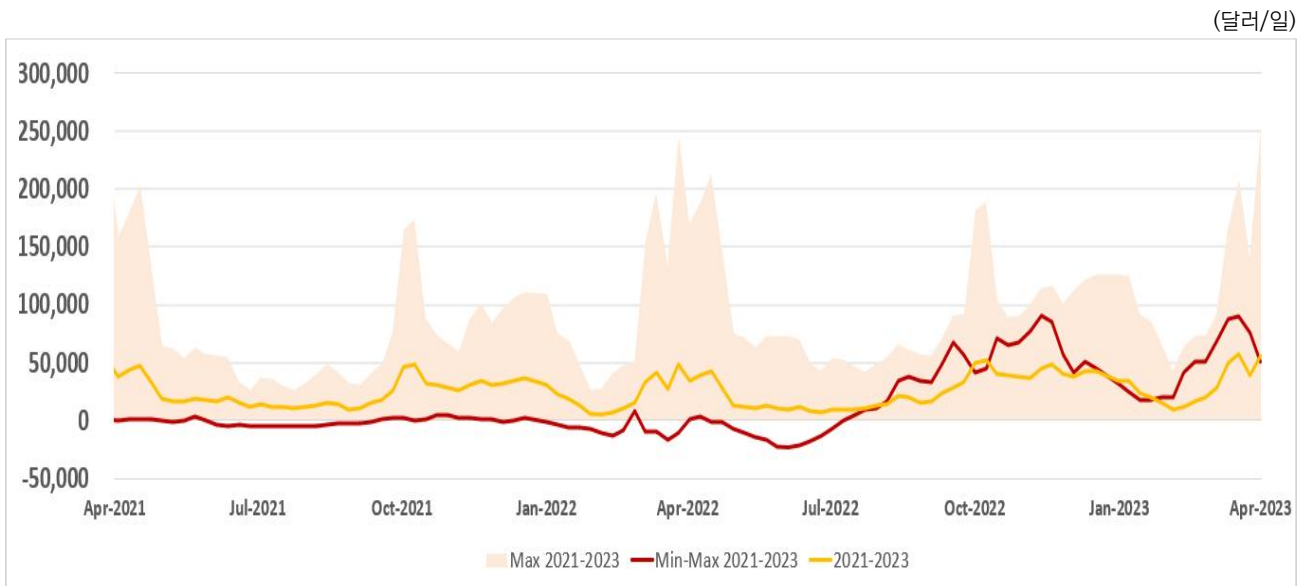
자료: Clarkson



1 유조선-기술분석

■ 수익 추세선은 전주 대비 32.8% 수준으로 큰 폭의 하락세를 보임

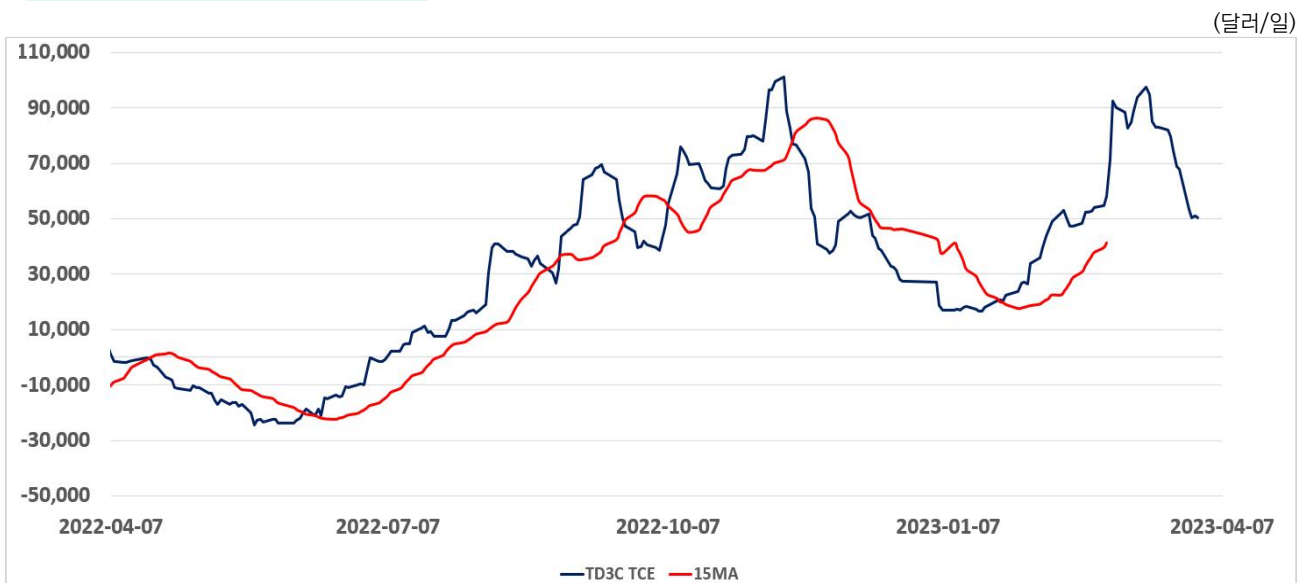
VLCC 중동-중국(TD3C) TCE(Time Charter Equivalent)



자료: Clarkson

■ 수익 추세선(파란색)은 4월 이후 하방 압력이 지속되며 전주 대비 약 27% 하락함

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주 대비 1.0p 하락한 205.8 기록

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

(달러/톤)

구분	4월 1주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	205.8	▼	1.0	0.5 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	175.0	▼	5.0	2.8 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	210.0	-	-	- %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	210.0	▲	20.0	10.5 %

(동향) OPEC+의 원유 감산으로 유가 상승, 수요 개선에 대한 불확실성 증가로 시장 변동성 확대

- 경기침체 장기화 등으로 석유제품 수요 개선에 대한 가시성이 낮은 상황에서 OPEC+의 원유 감산으로 인한 유가 상승이 제품 수요 위축, 정제마진 악화 등을 야기시킬 것으로 예상되며, 석유제품선 시황 개선에 부담으로 작용할 것으로 전망됨
- 그러나 2분기 이후 중국의 본격적인 리오프닝 효과 발생, 여름 드라이빙 시즌 도래로 인한 경유, 휘발유 등 주요 석유제품 수요 증가 등이 단기적인 호재로 작용할 것으로 분석되면서, 소비 회복에 대한 기대감과 수요 둔화 우려가 상존하는 변동성 확대 국면이 당분간 이어질 것으로 예상됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		4월 1주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	206	1	175	266	212	120	447	278
	평균 수익	-	2,192	21,713	50,916	33,949	6,216	72,180	38,274
MR	1년 용선료	31,000	250	26,000	31,250	28,500	12,357	30,250	20,570

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

자료: Clarkson

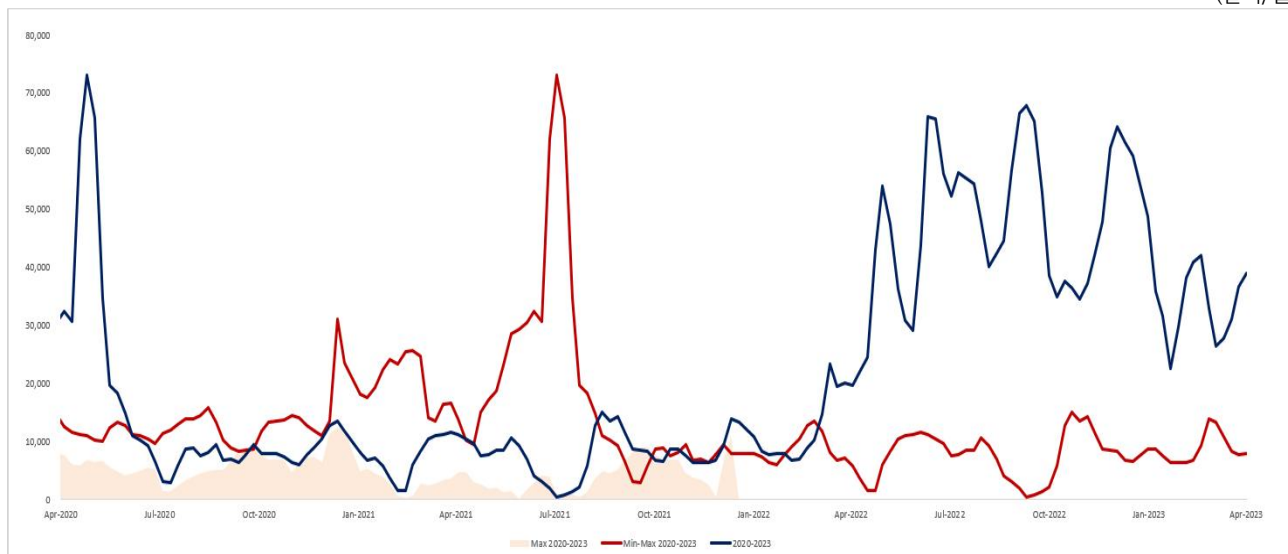


2 석유제품선-기술분석

■ 수익 추세선은 3월 2주 차 이후 점진적 상승세를 나타내며, 전주 대비 약 6% 상승함

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

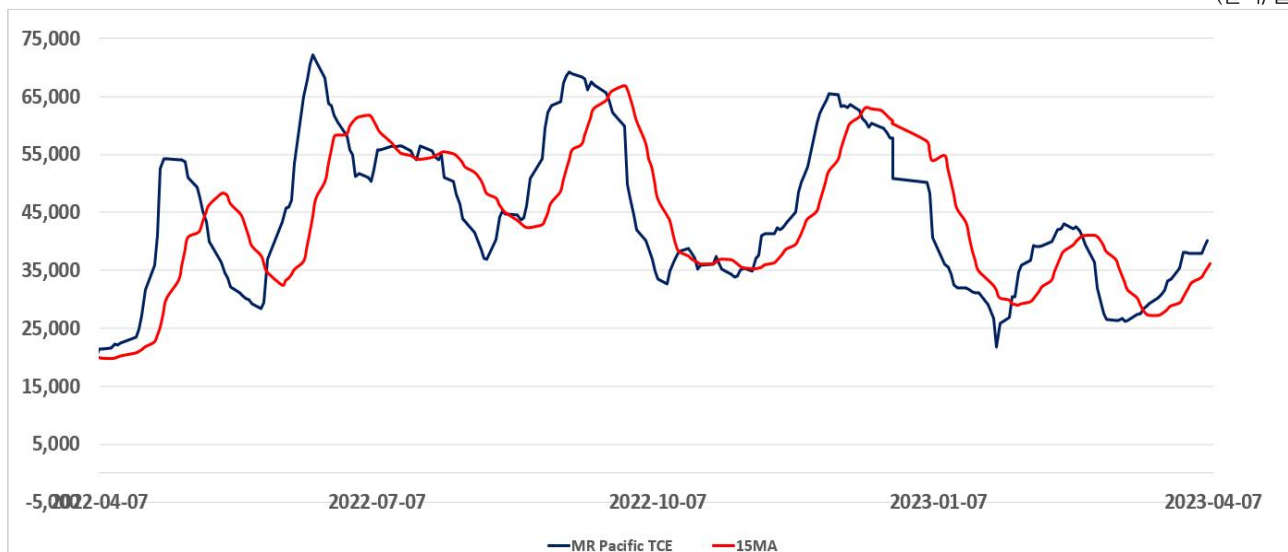


자료: Clarkson

■ 수익 추세선은 전주 대비 소폭 상승했으며, 3월 이후 지속적인 우상향 곡선을 보임

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

I 건화물선 중고선가 지수는 24.1로 전주와 동일함

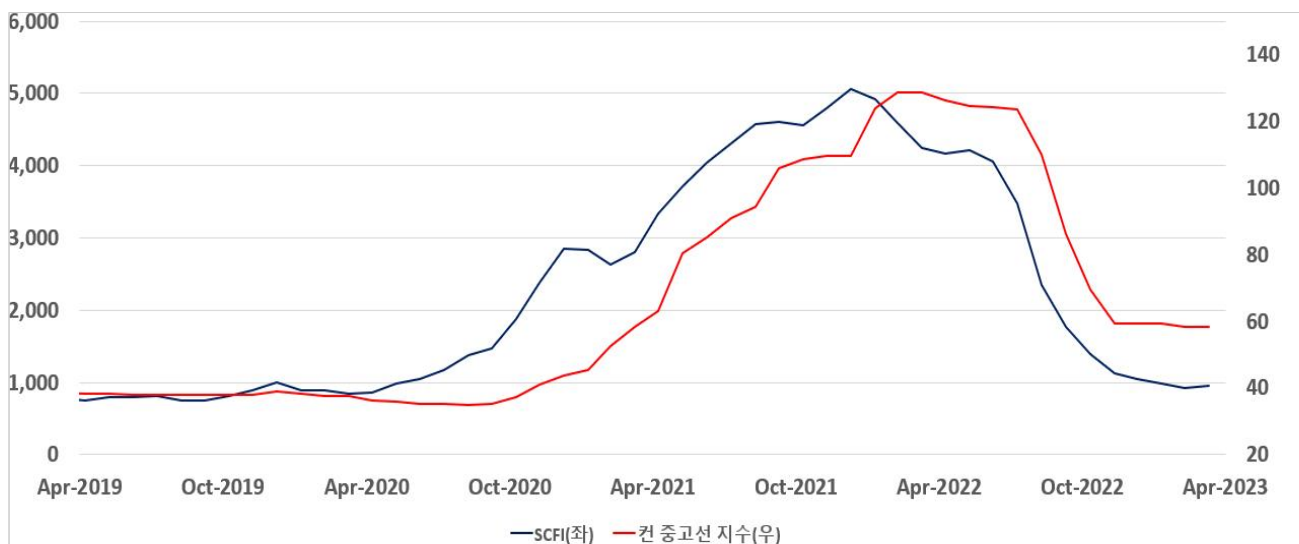
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

I 컨테이너선 중고선가 지수는 58.5로 전월과 동일함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

|('23.04.01~'23.04.07)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 53건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Offshore	Coastal Supreme*	2018	85	LOA	2023-04-06	65.20	Coastal Offshore	Undisclosed interests
Offshore	Coastal Supreme 2*	2020	85	LOA	2023-04-06		Coastal Offshore	Undisclosed interests
Bulk	Stella Ada	2011	180,223	DWT	2023-04-05	25.50	Cara Shipping	Undisclosed interests
Bulk	Black Forest	2003	32,751	DWT	2023-04-04	8.00	Pacific Basin Shpg	Chinese interests
Bulk	Eldoris	2011	36,075	DWT	2023-04-04	16.00	Serenity Ship Mgmt	Undisclosed interests
Bulk	En Ocean	1997	27,865	DWT	2023-04-04	4.50	Hubei Qin Tai Ltd	Undisclosed interests
Bulk	Geat Wisdom	2000	45,659	DWT	2023-04-04	7.00	Smart-Trans Shpg	Undisclosed interests
Bulk	MP Atlantic	1994	22,035	DWT	2023-04-04	3.00	Minh Phu	Undisclosed interests
Tanker	Sanmar Songbird	2003	47,094	DWT	2023-04-04	15.00	Sanmar Group	Undisclosed interests
Bulk	Bulk Japan	2006	82,951	DWT	2023-04-03	15.30	C Transport Maritime	Greek interests
Tanker	Nautical Deborah*	2018	75,343	DWT	2023-04-03	153.00	TRF	Clients of Advantage Tankers
Tanker	Nautical Janine*	2019	75,111	DWT	2023-04-03		TRF	Clients of Advantage Tankers
Tanker	Nautical Sarah*	2019	75,144	DWT	2023-04-03		TRF	Clients of Advantage Tankers
Bulk	Magic Moon	2005	76,602	DWT	2023-04-02	13.95	Castor Maritime	South Korean interests
Bulk	Glovis Maine	2013	56,686	DWT	2023-04-01	15.00	Pacific Shipping	Undisclosed interests



6. 주요 해운지표

(2023.04.07. 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	4월 평균	2023년			2022년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	-	-	-	18	18	18
유조선(5년)	VLCC	100	0	100	100	100	100	70	95	81
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	20	0	20	20	20	20	21	56	45

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)										
건화물선	Panamax	34	1	33	33	34	33	34	37	36
유조선	VLCC	120	0	120	120	120	120	114	120	118
컨테이너선	Sub-Panamax	42	0	42	42	42	42	40	43	42

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	462	51	462	367	462	403	354	689	512
	Singapore	482	43	482	378	482	424	374	774	529
	Korea	509	31	509	439	509	472	418	785	581
	Hong Kong	489	36	489	421	489	458	414	804	554
VLSFO	Rotterdam	589	30	589	528	600	568	526	980	729
	Singapore	604	28	604	560	696	618	599	1,138	804
	Hong kong	627	27	627	574	690	631	606	1,189	818

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	153	-3	156	-	162	142	0	195	143
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	130	0	104	-	133	119	-	141	124
	중국産	146	0	117	-	149	134	-	193	142
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	-	-	-	-	-	-	-	758	146
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	-	-	-	-	-	-	-	530	119
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	-	-1,506	1,511	1,420	1,544	1,504	1,344	1,769	1,538
	밀(국제)	-	-692	686	662	792	729	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