

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2023년 12월 11일
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 전주 대비 5.0% 상승한 43,374달러/일 기록
- 컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 21.4p 상승한 1,032.2p를 기록
- 탱커선** 지난주 유조선 운임(WS)은 전주 대비 0.6p 하락한 66.6p를 기록

황수진 해운빅데이터연구 센터장 / zin@kmi.re.kr | 051-797-4635
류희영 전문연구원 / hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4915
최영재 연구원 / cyj@kmi.re.kr | 051-797-4608

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



1. 주간뉴스

친환경 연료 사용은 비용의 문제

- ▶ 해양컨설팅 회사인 UMAS에 따르면 그린 메탄올 사용시 아시아-북미 항로 운임은 TEU당 최대 450달러 상승할 것으로 예상함
 - 상하이-LA간 15,000TEU급 선박을 가정할 경우 TEU당 운임 상승액은 그린 메탄올 사용시 450달러, 그린 암모니아 사용시 350달러로 추정됨
 - 15,000TEU급 기준 친환경 연료 전환에 따라 추가되는 비용은 연간 4,000~5,000만 달러로 예상됨
- ▶ CMA CGM은 메탄올 선박에서 LNG 추진선박으로 설계를 변경함
 - 동 선사는 친환경 메탄올에 대한 가용성과 비용 문제로 올해 9월에 발주한 메탄올 선박을 LNG 추진선으로 변경함
 - 바이오 메탄올은 톤당 2,500달러로 알려져 있는데 현재 사용하는 저유황유와 톤당 동일한 열량을 내기 위해서는 약 2배의 연료가 필요함
 - 이에 동일 열량으로 계산할 경우 실제 비용은 저유황유의 8배에 달할 것으로 예상됨

자료 : <https://www.lloydlist.com/LL1147539/CMA-CGM-flips-newbuild-fuel-pick-from-methanol-to-LNG>

<https://www.lloydlist.com/LL1147543/Green-methanol-to-lift-transpacific-freight-rates-17-in-2030-UMAS-report-says>

최건우 부연구위원

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

머스크, 아시아 물류사업 5억 달러 투자

- ▶ 머스크는 지난해 LF Logistics를 인수하는 등 이미 아시아 지역 주요 네트워크 거점을 확보하고 있지만 동 지역의 높은 성장률을 고려해 추가 투자를 계획하고 있음
 - 머스크는 아시아 물류 입지를 확대하기 위해 동남아시아에 상당한 투자를 할 예정이며 이 중 말레이시아의 탄중 펠레파스(Tanjung Pelepas)가 주요 지역 물류 허브 중 하나가 될 예정임
 - 동 사는 아시아 지역 물류, 해양 및 터미널 부문을 포함한 공급망 인프라 확장 계획을 위해 3년 동안 5억 달러를 투자할 예정임
- ▶ 머스크 CEO 빈센트 클레르(Vincent Clerc)에 따르면 “동남아시아는 아시아 태평양 지역에서 가장 빠르게 성장하는 지역이다.”고 언급함
 - 또한 디지털 기술에 능숙한 인력, 전자상거래 활성화 및 글로벌 공급망 다변화를 활용하려는 정부의 노력으로 지속적인 성장세를 유지하고 있다고 덧붙임
 - 머스크는 2026년까지 말레이시아, 인도네시아, 싱가포르 및 필리핀 전역에 걸쳐 480,000제곱미터의 창고 및 유통 시설을 갖추기를 희망하고 있음

자료 : [https://www.lloydlist.com/LL1147499/Maersk-to-invest-\\$500m-in-Asia-logistics-business](https://www.lloydlist.com/LL1147499/Maersk-to-invest-$500m-in-Asia-logistics-business)

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

선진국의 석탄 수입량 감소

- ▶ 올해 10월까지 선진국의 석탄 수입량은 전년 동기 대비 17% 감소함
 - 경기 침체와 높은 에너지 가격으로 인한 전기 수요 감소, 재생에너지를 통한 전기 생산 비중 증가가 선진국 석탄 수입량 감소의 주된 이유임
 - 특히 재생에너지 전환에 따른 연료탄 비중이 전년 대비 22% 감소한 것이 선진국의 석탄 수입량 감소를 주도했으며, EU, 일본, 한국의 철강 생산 감소에 따른 원료탄 수입 감소는 2%에 그쳤음
- ▶ 선진국의 경우와는 달리 올해 세계 석탄 물동량은 4.5%~5.5% 증가할 것으로 전망함
 - 선진국 석탄 수요의 감소에도 불구하고 2023년 세계 석탄 해상물동량은 중국의 수요 증가와 러시아 석탄 제재로 인해 증가할 것이라 예상됨

자료 : <https://www.hellenicshippingnews.com/coal-shipments-to-advanced-economies-down-17-so-far-in-2023/>

최영재 연구원

051-797-4608, cyj@kmi.re.kr

11월 건화물선 시장 전반의 운임 급등

- ▶ 12월 4일 케이프선 운임은 54,600달러/일로 11월 1일(15,800달러/일) 대비 3배 이상 증가함
 - 파나마선 운임 역시 동일 기간 53% 상승, 수프라막스 운임 또한 동일 기간 31% 상승하는 등 건화물선 시장 전반의 운임 상승세가 뚜렷하게 나타남
 - 파나마 운하 체증, 유럽 및 중국의 기온 급락, 서부 아프리카발 철광석 및 보크사이트 물동량 증가 등의 이유로 11월 건화물선 시장 전반의 운임이 급등하였음
- ▶ 다만, 건화물 운임 랠리는 일시적이라는 의견이 지배적임
 - 현재 건화물선 운임은 50,000달러/일 이상을 기록하고 있으나, 케이프선 FFA 1월물 가격은 17,250달러/일(12월 4일 기준)에 거래되고 있어 현재의 건화물 운임 랠리는 지속되지는 않을 것이라는 예상임
 - 또한 선박 중개업체 BRS는 2024년 건화물 시장에 대해 올해 건화물 물동량의 전반적 증가가 있었지만 선대 공급 증가율이 수요 성장세를 앞지르고 중국에 대한 우려로 그다지 밝지 않은 전망을 하고 있다고 밝혔다는 점을 감안할 때 11월의 건화물 운임 급등은 이어지지 않을 것이라고 예상됨

자료 : <https://www.hellenicshippingnews.com/astronomical-gains-for-dry-bulk-shipping-but-rally-looks-fleeting/>

최영재 연구원

051-797-4608, cyj@kmi.re.kr



1. 주간뉴스

파나마 운하 체증으로 US Gulf 제품선 운임에 긍정적인 영향

- ▶ US Gulf에서 제품선 11월 운임이 상당히 회복되었음
 - 파나마 운하의 혼잡이 꾸준히 증가하여 Panamax Carib.-USG 운임은 전월 대비 16% 상승하여 WS 230, MR2 USG-Cont.은 전월 대비 140% 상승하여 WS 280을 기록하였음
 - 반면, VLCC는 동일 기간 회복 움직임이 보이지 않았으며 11월 말에는 약세 추세가 뚜렷하게 나타났으며 연간 평균을 밑도는 선복량 공급 하락으로 인해 12월 초에 반등세를 이루어 냄
- ▶ 파나마 운하 체증으로 촉발된 US Gulf 인근의 운임 강세의 지속가능성은 불확실함
 - 일시적인 선복 공급 부족으로 발생한 운임 상승인 만큼 추후 파나마 운하 관련 이슈의 변화 상황에 따라 US Gulf 제품선 운임의 긍정적인 추세와 지속가능성에 대한 평가는 달라질 수 있음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/mr-panama-canal-congestion-the-congestion-in-the-panama-canal-remained-significant-for-mr-which-had-a-positive-impact-on-usg-rates/>

최영재 연구원

051-797-4608, cyj@kmi.re.kr

브라질, 원유 생산 및 수출 증가세

- ▶ 최근 대서양 일대의 원유 탱커 시장이 활발해지고 있으며, 이는 브라질의 원유 생산 증가로 인한 것이며 이러한 흐름은 더 이어질 것이라고 예상됨
 - 선박중개업체 Gibson에 따르면 브라질 원유 생산은 올해 3.5mbd에 이르고, 내년에는 3.8mbd에 도달할 것이라고 예상되는 등 브라질은 이제 라틴 아메리카의 주요한 원유 생산국임
 - 최근 IEA 데이터 상에서 브라질의 원유 수출 규모 또한 성장하고 있는 것으로 나타났으며, 2023년 3분기에 평균 1.8mbd이며, 페트로브라스가 2028년까지 1,020억 달러 규모의 투자를 진행할 것이라고 밝힌 만큼 이러한 추세는 향후 몇 년간 더 이어질 것으로 예상됨
- ▶ 브라질에서 생산한 원유는 주로 유럽, 중국으로 수출되고 있으며, 대서양-유럽, 대서양-아시아 VLCC 운송량 증가세에 크게 기여하였으며 향후 그 비중은 더욱 커질 것이라고 예측됨
 - 금년 유럽으로의 운송량은 195kbd 증가, 중국으로의 운송량은 270kbd 증가하였고, 특히 유럽의 경우에는 기존 대서양-유럽 VLCC 운송량은 낮은 수준이었지만 전년 대비 2배 이상 증가하였다는 점이 주목됨
 - 또한, Gibson은 최근 중동 OPEC+ 생산 감축에 따라 아시아향 원유 운송량이 감소할 것으로 예상되나 브라질 공급량 증가가 이러한 공백을 메꿀 것이라고 예상하며, IEA 브라질 공급량 예측에 따르면 2028년까지 970kbd 증가할 것이므로 대서양 원유 탱커 시장은 더욱 성장할 것이라고 결론 내렸음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/tankers-atlantic-crude-supply-on-the-rise/>

최영재 연구원

051-797-4608, cyj@kmi.re.kr



2. 건화물선

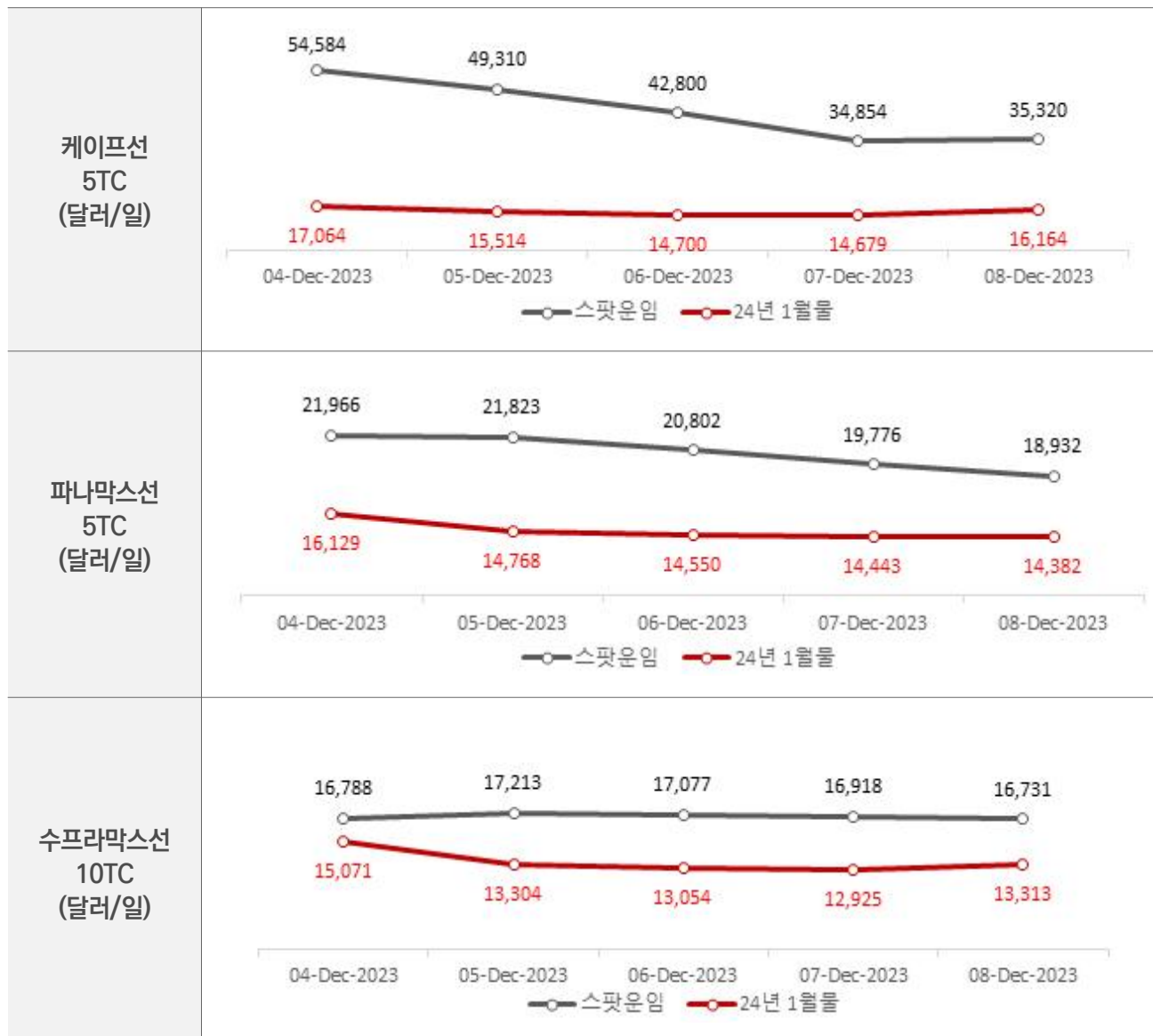
황수진 부연구위원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635L

1 주간평균운임

구분	12월 1주					
	주간평균운임	전주대비차이	'24년 1월물 FFA 주간평균가격		전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	43,374	▲ 2,067	5.0 %	15,624	▼ -7,502	-32.4 %
파나마선 5TC (달러/일)	20,660	▲ 1,053	5.4 %	14,854	▼ -2,402	-13.9 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	16,945	▲ 1,795	11.9 %	13,533	▼ -1,940	-12.5 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

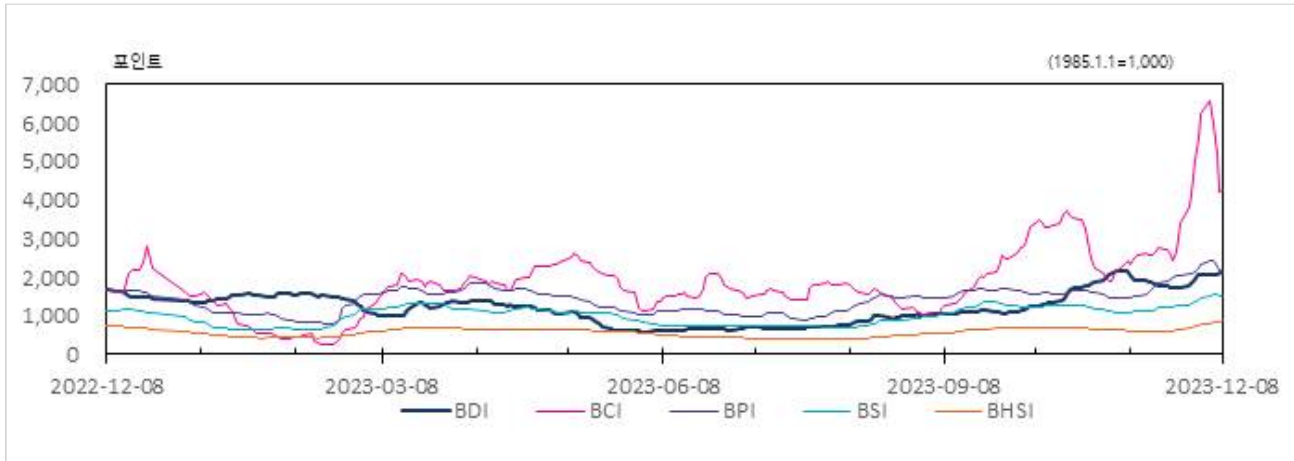


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		12월 1주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	2,863	▲ 168	530	3,346	1,339	965	3,369	1,934
선형별 운임	케이프(5TC)	43,374	▲ 2,067	2,246	21,814	11,848	2,505	38,169	16,177
	파나막스(5TC)	20,660	▲ 1,053	7,277	16,669	12,276	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	16,945	▲ 1,795	6,874	14,703	10,928	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	15,174	▲ 2,134	7,763	12,703	10,317	11,941	32,166	21,337
1년 용선료	케이프	22,250	▼ -2,875	13,750	25,125	16,890	12,250	31,500	21,406
	파나막스	15,475	▼ -1,525	12,050	18,750	15,162	15,250	30,750	22,072
	수프라막스	15,500	▼ -1,500	12,438	18,625	15,059	12,250	29,500	20,066
	핸디	13,625	▲ 125	9,750	15,500	12,426	12,375	29,000	20,387
건화물선 시장(FFA)									
		'24년 1월물		'24년 1분기물		2024년물		2025년물	
		12월 1주	전주대비	12월 1주	전주대비	12월 1주	전주대비	12월 1주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	15,624	▼ -7,502	12,424	▼ -896	16,457	▼ -574	16,083	▼ -325
	파나막스(5TC)	14,854	▼ -2,402	13,824	▼ -528	13,871	▼ -468	12,873	▼ -293
	수프라막스(10TC)	13,533	▼ -1,940	12,352	▼ -644	12,315	▼ -609	11,428	▼ -334
	핸디(7TC)	12,595	▼ -1,135	11,536	▼ -186	11,424	▼ -340	10,983	▼ -124

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

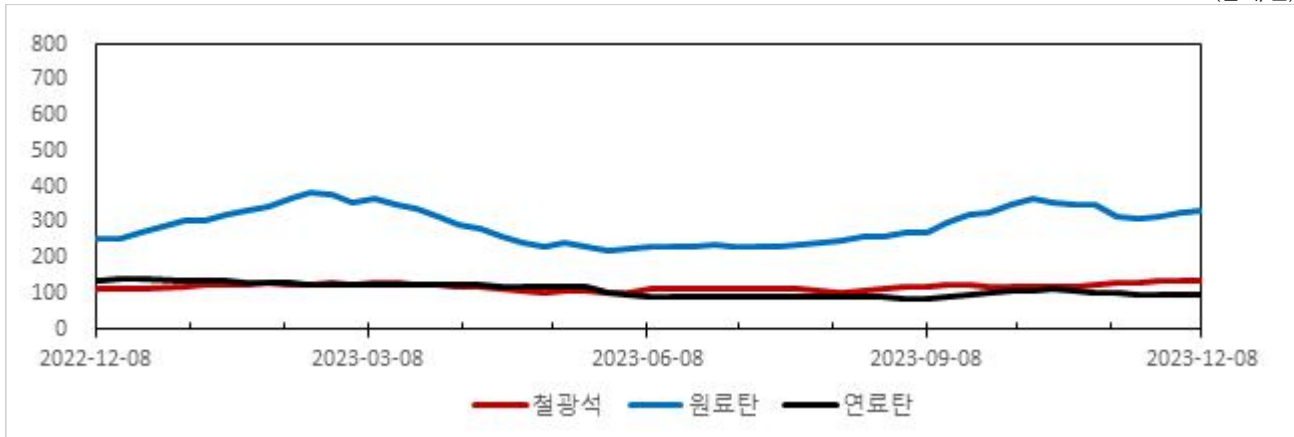
구분	2023년		전주 대비 차이			2022년			
	12월 1주	11월 5주				12월 1주	연평균	최저	최고
철광석	133.0	134.3	▼ -1.3	-1.0	%	102.4	120.4	82.4	159.8
원료탄	333.2	324.8	▲ 8.3	2.6	%	247.7	366.5	196.1	670.1
연료탄	94.1	94.5	▼ -0.4	-0.4	%	137.8	179.9	107.5	288.2
대두	479.4	491.7	▼ -12.3	-2.5	%	533.1	569.3	493.8	650.0
옥수수	183.3	179.8	▲ 3.5	1.9	%	258.4	273.2	231.6	319.9

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 — 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

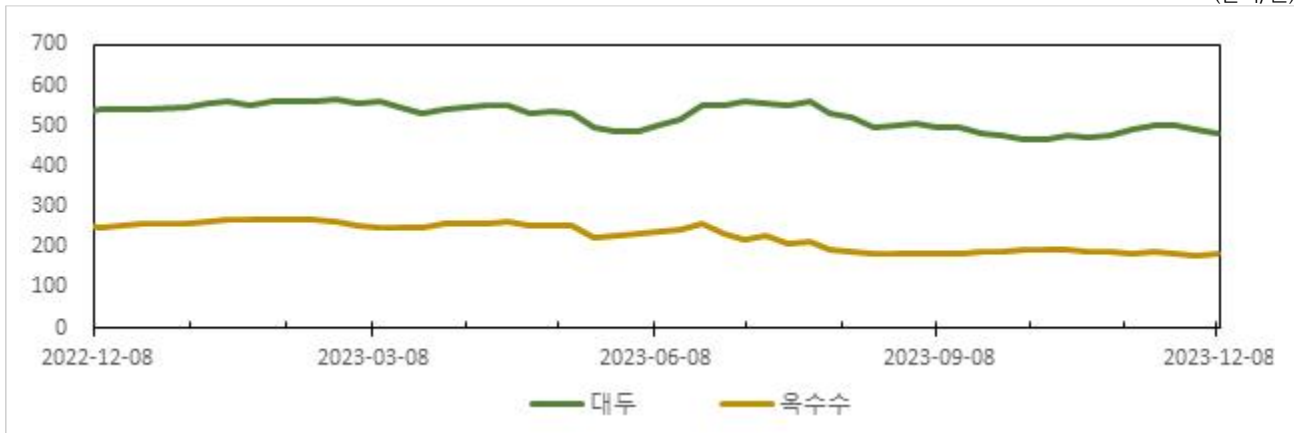
(달러/톤)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

I 케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(11월 5주) 대비 5.0% 상승한 43,374달러/일을 기록함

- 클락슨에 따르면, 지난주에 발생한 운임 급등 이후에 운임 조정이 이루어진 것으로 평가됨

(동향) 중국 조강생산 억제 완화 vs 중국 '대기질의 지속적인 개선을 위한 행동계획' 발표

- 일부 외신에 따르면 최근 몇 주 동안 BEP 이상을 기록하는 데에는 중국 부동산 시장의 침체에도 불구하고 연간 조강 생산량의 억제 기조가 완화된 것이 운임 상승에 직접적인 영향을 미친 것으로 봄. 골드만삭스(Golman Sachs)는 올해 하반기 중국의 조강 생산량이 2020년 이후 사상 두 번째로 높은 수준을 기록할 것으로 예상함
- 또한 중국 철광석 수요의 일시적 회복은 제선원이 부담으로 인한 수익이 악화되었음에도 불구하고, 위안화 가치 하락으로 인한 철강재 수출이 증가했기 때문임
- 지난 8일 중국 국무원이 대기질의 개선을 위한 행동계획(대기질의 지속적인 개선을 위한 행동계획)을 발표함. 해당 계획에 따르면 2025년까지 초미세먼지 농도를 2020년 대비 10% 줄인 PM2.5로 줄일 것을 목표로 하고 있으며, 이를 위해 신재생에너지 개발을 촉진하고 있음. 또한 전기로(EAF)를 이용한 조강 생산을 독려해 2025년까지 조강생산량의 15%를 전기로로 생산하려는 목표를 가짐. 또한 석탄 소비를 줄여 탄소 배출을 줄이고자 하는 등 대기질 개선을 위한 다양한 행동계획을 내놓음

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	12월 1주	11월 5주	전주대비차이	
BCI	5,230	4,981	▲ 249	5.0%
스팟운임(5TC)	43,374	41,306	▲ 2,067	5.0%
용선료	6개월	27,250	▼ -6,750	-19.9%
	1년	22,250	▼ -2,875	-11.4%
	5년	17,750	▼ -500	-2.7%
FFA	'24년 1월물	15,624	▼ -7,502	-32.4%
	'24년 1분기물	12,424	▼ -896	-6.7%
	'24년	16,457	▼ -574	-3.4%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

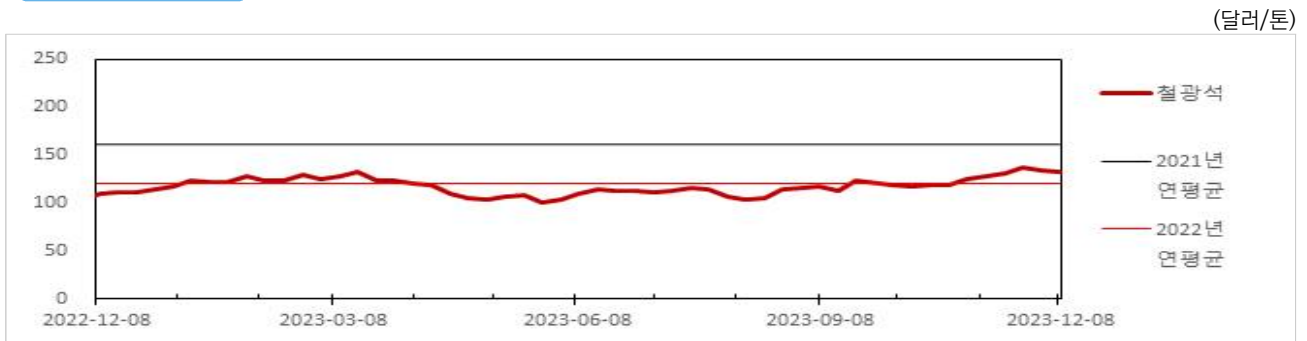
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 1.0% 하락한 133.0달러/톤 기록

철광석 가격 추이



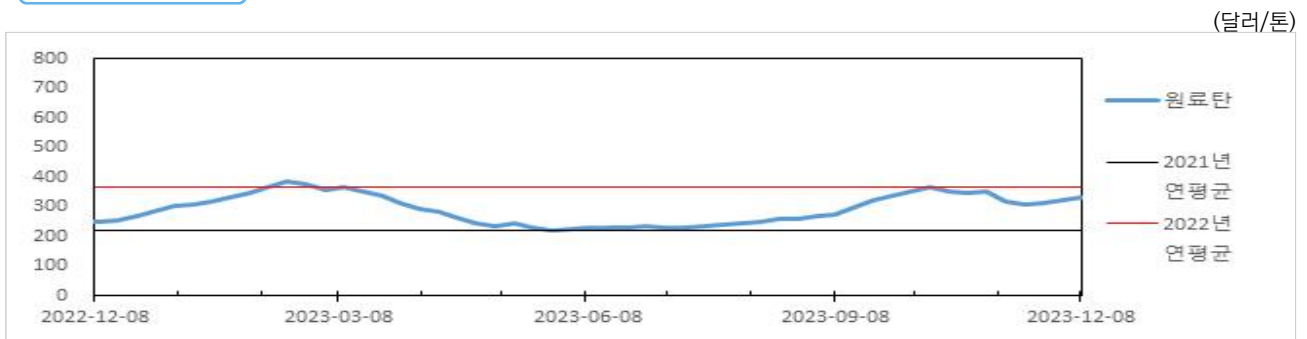
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 2.6% 상승한 333.2달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

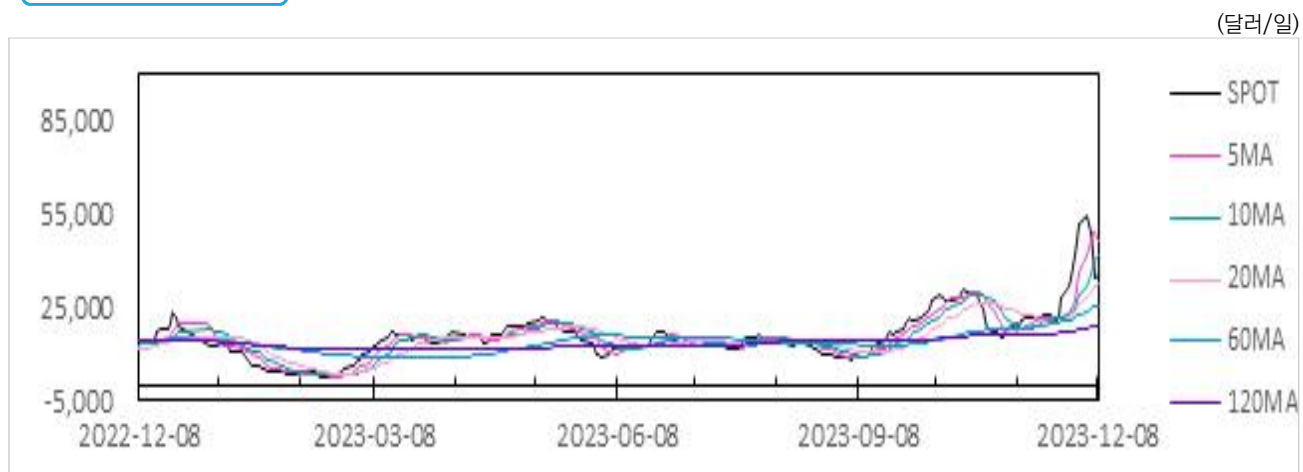


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

I 파나막스선

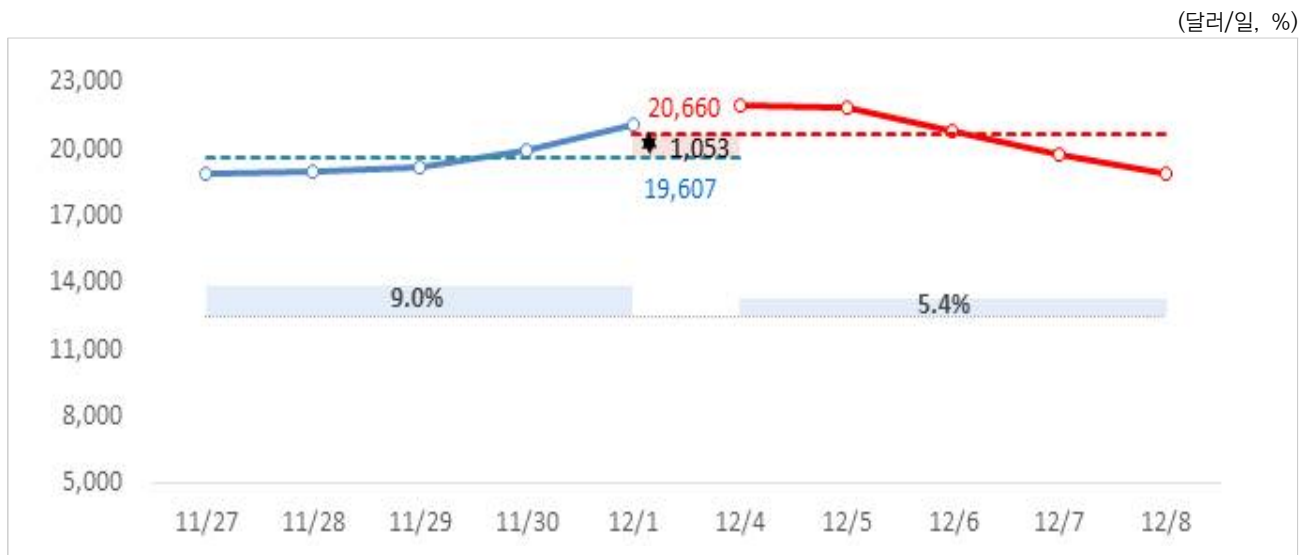
(운임) 전주 대비 5.4% 상승한 20,660달러/일 기록

- 시장으로 유입되는 선박수가 증가하면서 운임에 하방압력이 가해짐

(동향) 중국 11월 대두 수입량 증가, 미국산 대두 수입 수요 증가 기대

- 외신에 따르면 중국이 11월 한 달 동안 792만 톤의 대두를 수입했으며, 이는 전년 동기 대비 7.8% 증가한 수준이나, 시장의 기대치(1,000만 톤)에는 미치지 못했다는 평가임. 이러한 상황은 통상적으로 하루 정도 소요되던 통관 시간이 지연되어 영업일 기준으로 10일이 소요되고 있기 때문임. 한편 중국이 11월 이후부터 미국산 대두 구매를 늘리고 있어 미국산 대두에 대한 수요가 증가할 것으로 예상됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	12월 1주	11월 5주	전주대비차이		
BPI	2,296	2,178	▲ 117	5.4	%
스팟운임(5TC)	20,660	19,607	▲ 1,053	5.4	%
용선료	6개월	17,825	▼ -3,000	-14.4	%
	1년	15,475	▼ -1,525	-9.0	%
	5년	13,100	▼ -900	-6.4	%
FFA	'24년 1월물	14,854	▼ -2,402	-13.9	%
	'24년 1분기물	13,824	▼ -528	-3.7	%
	'23년	13,871	▼ -468	-3.3	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

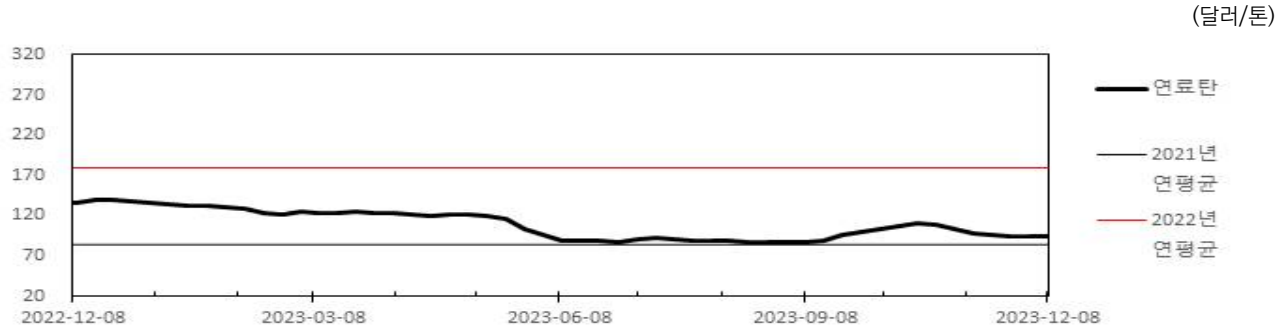
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나마선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 0.4% 하락한 94.1달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



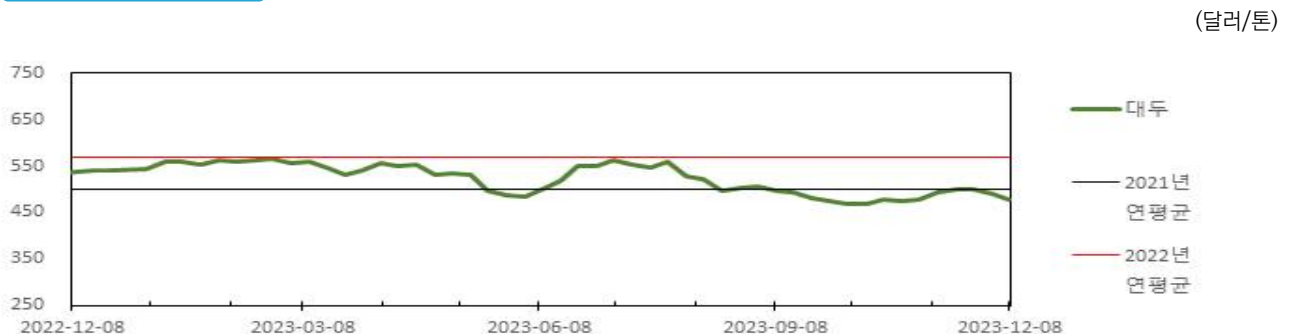
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
11월 3주	95.8	▼ -3.1	-3.2	%
11월 4주	94.6	▼ -1.2	-1.2	%
11월 5주	94.5	▼ -0.1	-0.1	%
12월 1주	94.1	▼ -0.4	-0.4	%

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 2.5% 하락한 479.4달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
11월 3주	501.3	▲ 9.0	1.8	%
11월 4주	498.9	▼ -2.4	-0.5	%
11월 5주	491.7	▼ -7.2	-1.5	%
12월 1주	479.4	▼ -12.3	-2.5	%

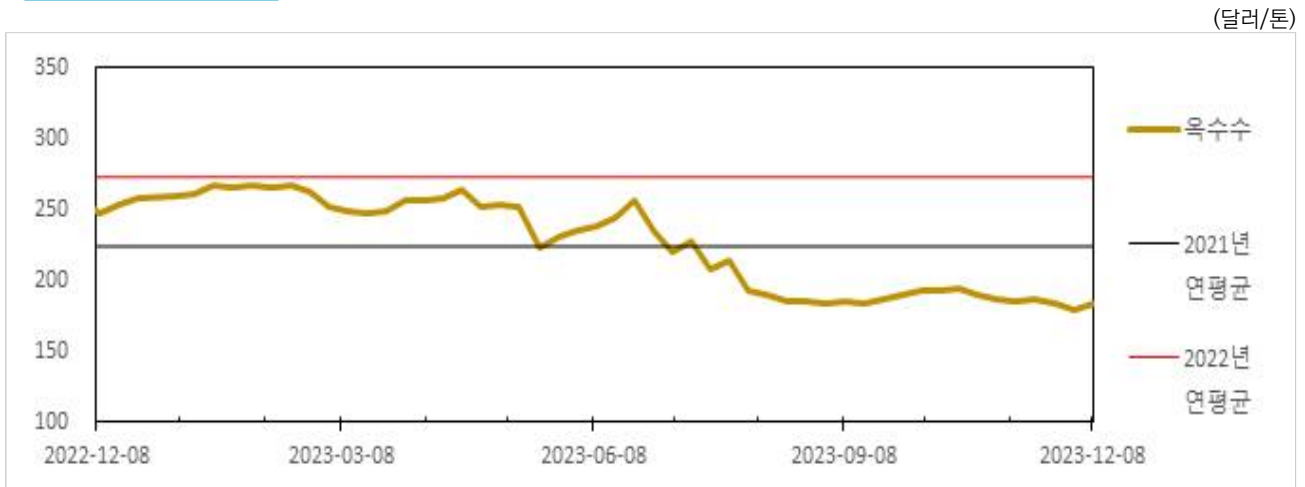
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



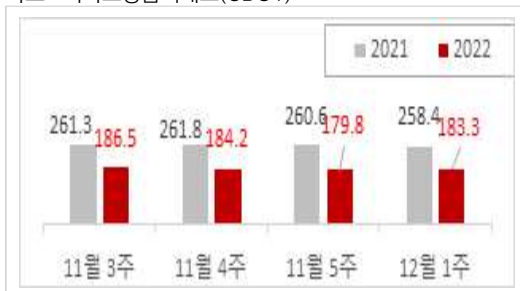
3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 전주 대비 1.9% 상승한 183.3달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



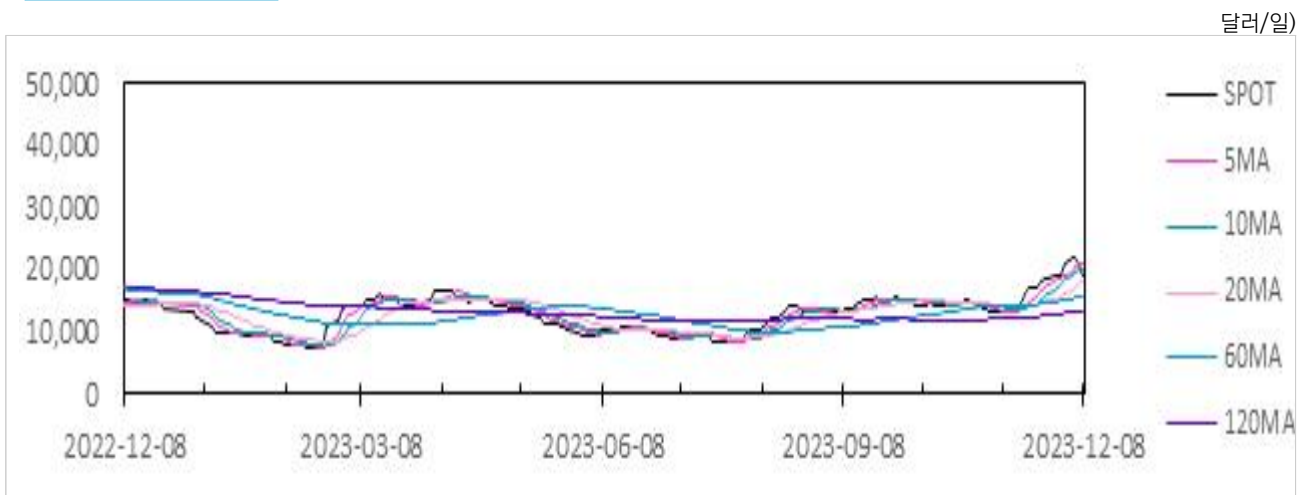
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
11월 3주	186.5	▲ 1.1	0.6	%
11월 4주	184.2	▼ -2.3	-1.2	%
11월 5주	179.8	▼ -4.4	-2.4	%
12월 1주	183.3	▲ 3.5	1.9	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

I 수프라막스선

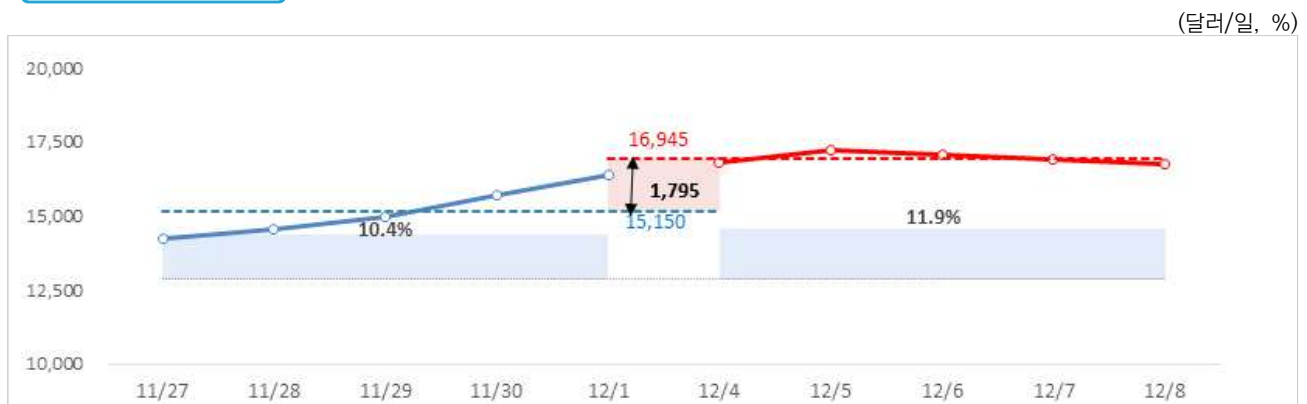
(운임) 전주 대비 11.9% 상승한 16,945달러/일 기록

- 시장에 신규 물량이 지속적으로 유입되고 있으나, 가용선박수 증가로 인해 운임 상승이 제한됨

(동향) 인도 재생에너지 생산 감소로 인한 석탄 수요 증가

- 외신에 따르면 기상이변으로 인해 평년보다 예상 재생에너지 생산량이 감소함에 따라 석탄에 대한 수요가 증가함. 인도 정부가 150개의 저수지를 대상으로 조사한 결과 11월 23일 기준으로 물저장량이 전년 대비 20% 감소한 수준임을 밝힘. 몬순 기간에도 예상보다 적은 강우량으로 인해 수력 발전량이 감소하였으며, 전체 전력 생산량 중 15% 이상을 차지하던 비중이 9%까지 줄어듦
- 인도의 내수 전력 수요를 충족하기 위해 가스 및 석탄 발전량이 각각 103%, 33% 증가했으며, 인도의 전력 생산에서 석탄 화력발전이 차지하는 비중이 80%로 전년(73%)보다 늘어남
- 인도의 냉방용 전력 수요가 극에 달하는 시점은 3~4월과 9~10월이며, 성수기 전력 수요를 충족하는 데에 석탄 발전에 의존하고 있음. 10월 말 석탄 화력발전소의 석탄 비축분은 7.5일이며, 재고량이 3년 만에 최저치를 기록해 2021년 9월 단전이 발생하는 등의 전력 부족 위기에 직면하던 시점과 유사한 수준으로 석탄에 대한 재고 비축 수요가 증가할 것으로 전망됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	12월 1주	11월 5주	전주대비차이	
BSI	1,540	1,377	▲ 163	11.8 %
스팟운임(10TC)	16,945	15,150	▲ 1,795	11.9 %
용선료	6개월	17,250	▼ -1,250	-6.8 %
	1년	15,500	▼ -1,500	-8.8 %
	5년	14,750	- -	- %
FFA	'24년 1월물	13,533	▼ -1,940	-12.5 %
	'24년 1분기물	12,352	▼ -644	-5.0 %
	'24년	12,315	▼ -609	-4.7 %

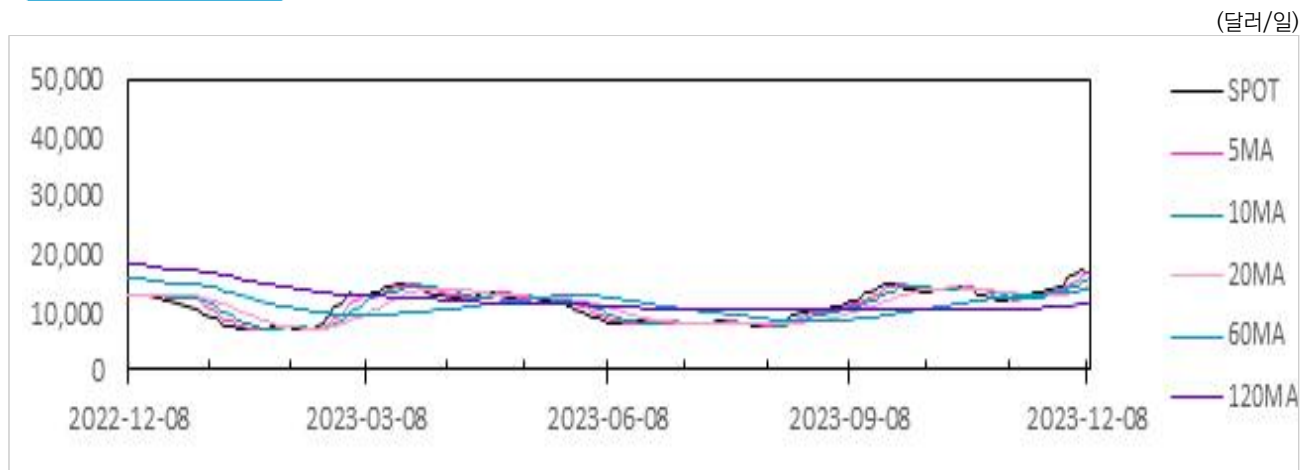
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균



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 21.4p 상승한 1,032.2p를 기록

(운임) 컨테이너 운임 상승세 이어가며 1,000p선 유지

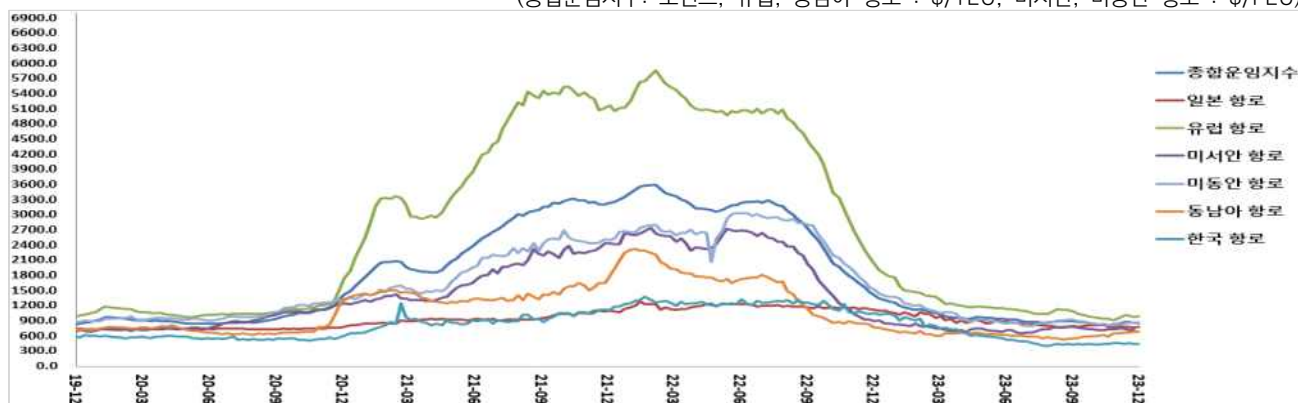
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 중국 춘절 전 계절적 수요 상승, 선사별 공급 축소 노력 및 일괄운임인상 등의 요인으로 전주대비 21.4p 상승함

(현황) 컨테이너 운임 약보합 전망

- 파나마 운하 가뭄 영향으로 통행 제한이 장기화되면서 북미 동부 지역 서비스 일부가 수에즈 운하 및 북미 서부 항로 등으로 변경되고 있음
- 파나마 운하 통행 제한은 내년 2월부터 일일 18척로 강화되는 등 가뭄 장기화로 통행 요금이 지속 인상되고 있는 가운데 파나마 지역 강수량을 고려 했을때 이러한 현상은 2025년까지 지속될 가능성이 있다고 경고함(Clarkson Reserch)

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)

		12월 1주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	1032.2	21.4	886.9	1,067.9	982.6	1,107	5,110	3,410
운임	유럽항로	925	74	562	1,050	827.2	1,047	7,797	4,846
	미서안항로	1,669	23	1,148	2,136	1,576.8	1,418	8,117	5,656
	미동안항로	2,441	-5	2,010	3,132	2,492	3,096	11,833	8,514
	한국항로	137	0	131	238	162.8	225	456	321
	일본항로	309	-10	309	927	339	281	362	320
	동남아항로	200	0	140	200	171.8	189	1,537	837

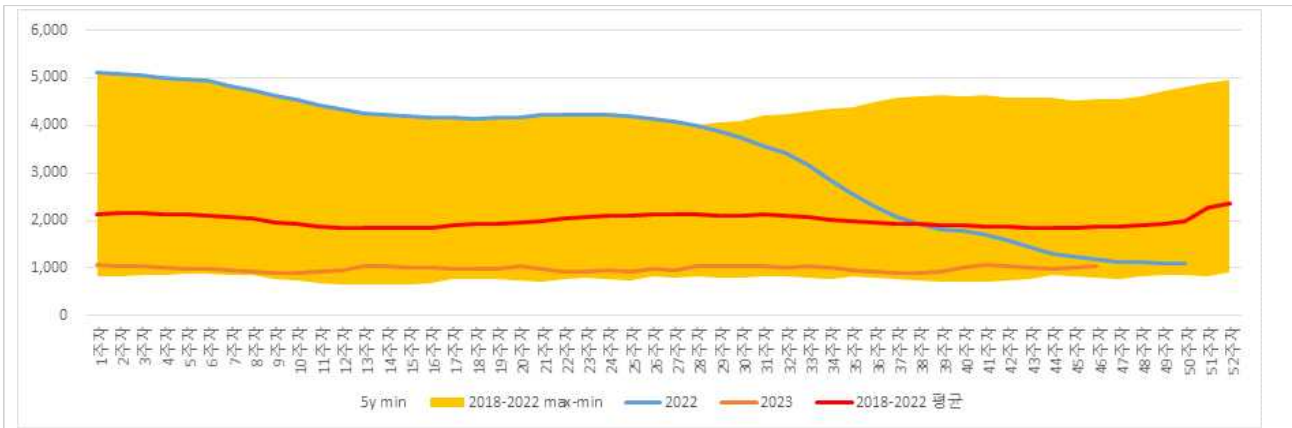
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



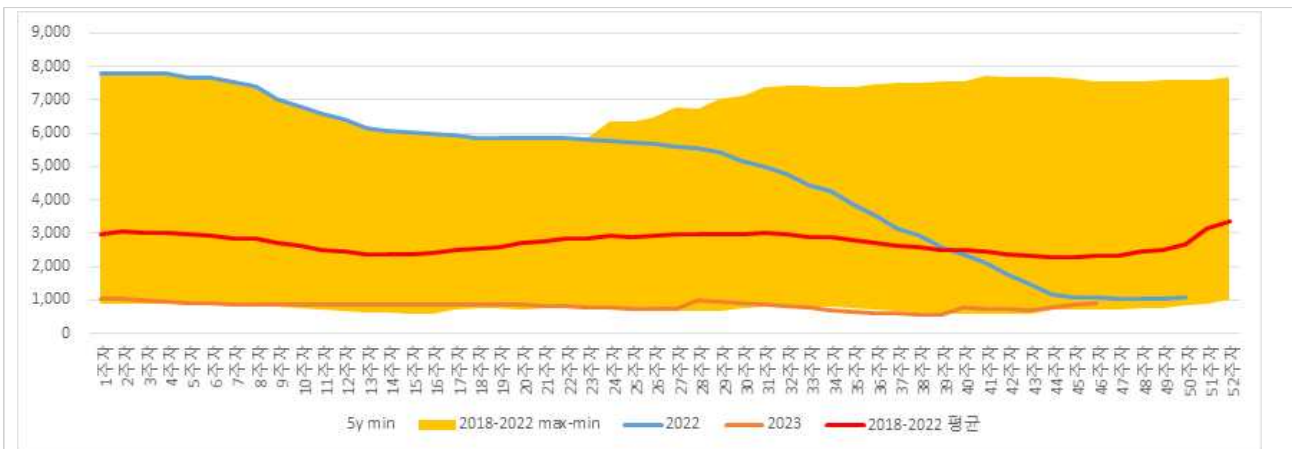
2 운임전망

| 12월 2주('23.12.11~'23.12.15)

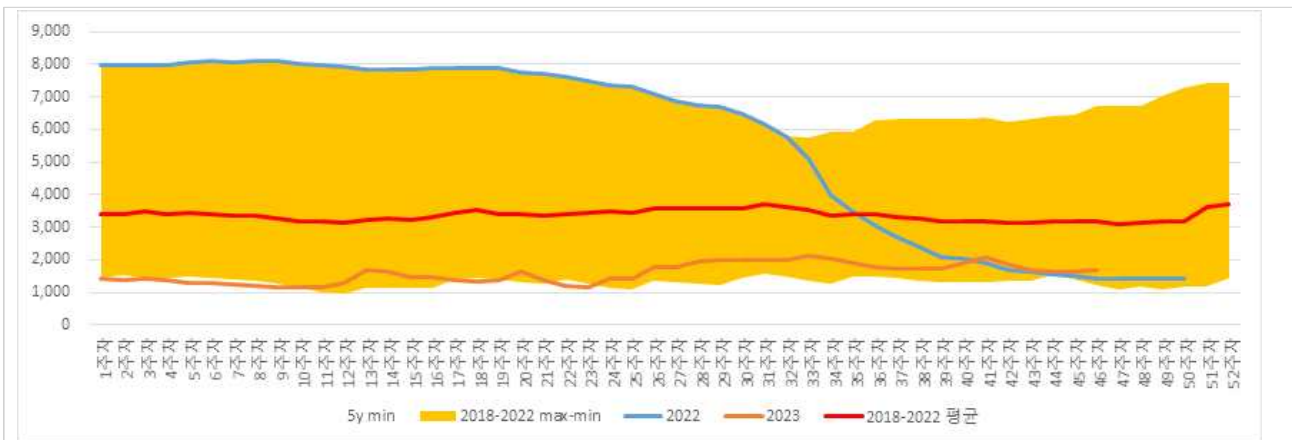
SCFI 지수는 약보합할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 약보합할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 약보합할 것으로 전망





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 전주 대비 0.6p 하락한 66.6 기록

(운임) 전주 대비 대부분 항로에서 운임지수(WS)가 상승세를 보임

(달러/톤)

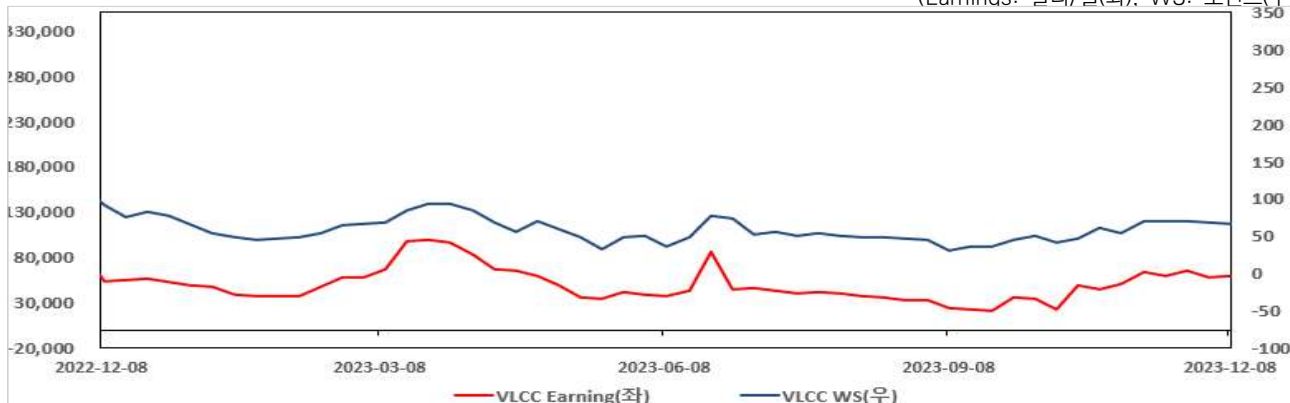
구분	12월 1주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	66.6	▼	0.6	0.9 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	37.0	-	0	0 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	65.0	▼	2.0	3.0 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	67.0	▼	1.5	2.2 %

(동향) 수요부진으로 인한 시황 하락 지속, 향후 크리스마스 등 본격적 성수기 진입에 따른 물동량 증가 기대

- 계절적 성수기 진입에도 불구하고 수요 부진으로 인한 물동량 둔화로 유조선 시황은 전반적인 하락세를 나타냄. 크리스마스 등 본격적인 동절기 성수기가 도래에 따른 물동량 증가에 대한 기대감이 운임의 추가적인 하방 압력을 제한할 것으로 예상됨
- 한편 사우디아라비아의 주도로 인한 OPEC+의 지속적인 감산에도 불구하고 미국은 올해 하루 평균 1300만 배럴을 생산했으며, 내년에는 생산규모를 하루 1330만 배럴까지 증산할 계획으로 파악됨. 이처럼 미국의 원유 증산분이 OPEC의 감산량을 상쇄할 것으로 예상되면서 향후 원유시장 내 OPEC의 영향력이 축소될 수 있을 것으로 전망됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수 :

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		12월 1주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	67	-0.6	31	94	57	32	123	63
항로(TD3C)	평균 수익	47,151	1,273	2,945	97,526	35,996	24,517	101,230	16,685
VLCC	1년 용선료	45,250	0	36,500	50,000	41,061	15,000	47,500	25,644

자료: Clarkson

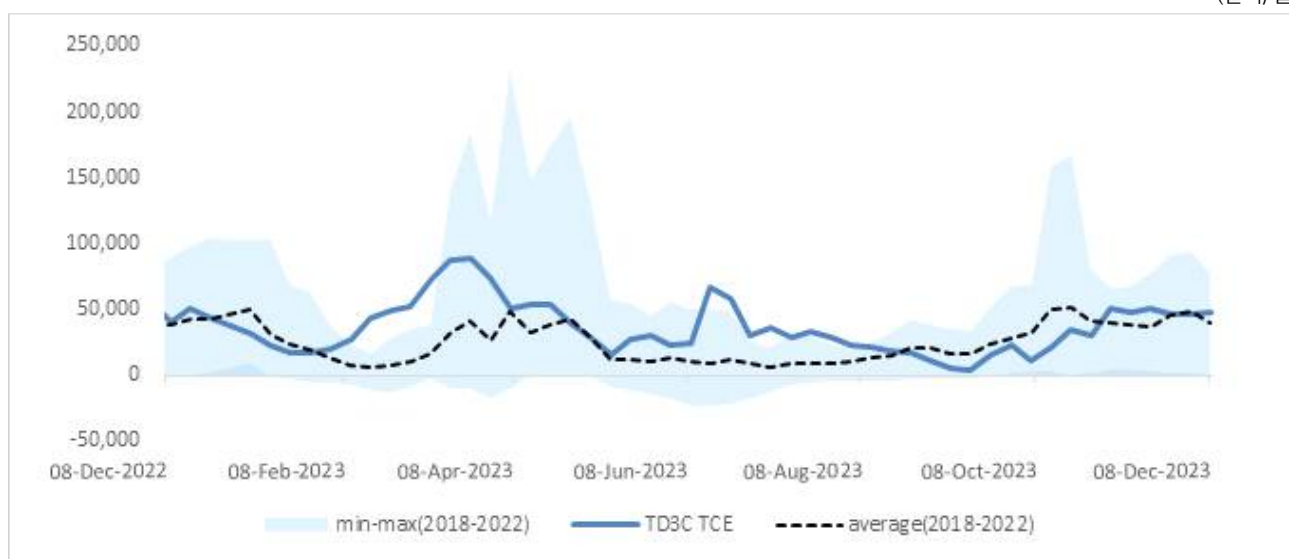


1 유조선-기술분석

■ 중동-중국 항로는 전주와 유사하게 보험세를 보이며, 의미있는 수요는 유입되지 않은 것으로 분석됨

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

(달러/일)

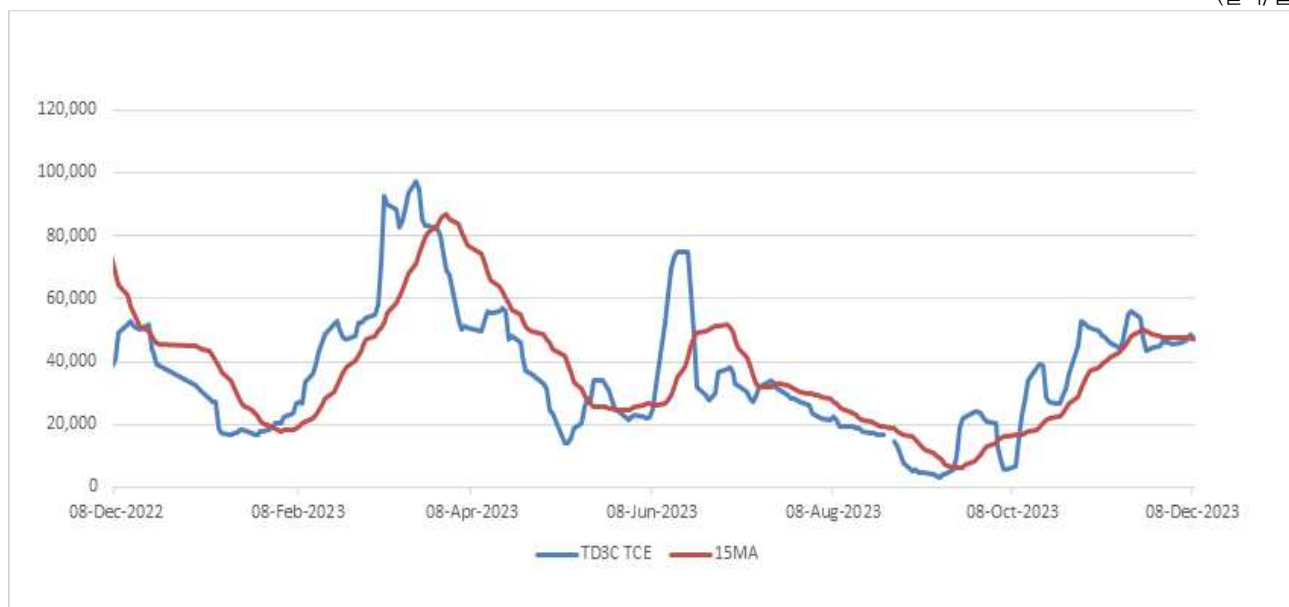


자료: Clarkson

■ 수익 추세선은 11월 말 이후부터 지속적으로 보험권을 유지함

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주 대비 10.0p 상승한 150.8 기록

(운임) 전주 대비 대부분 항로에서 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

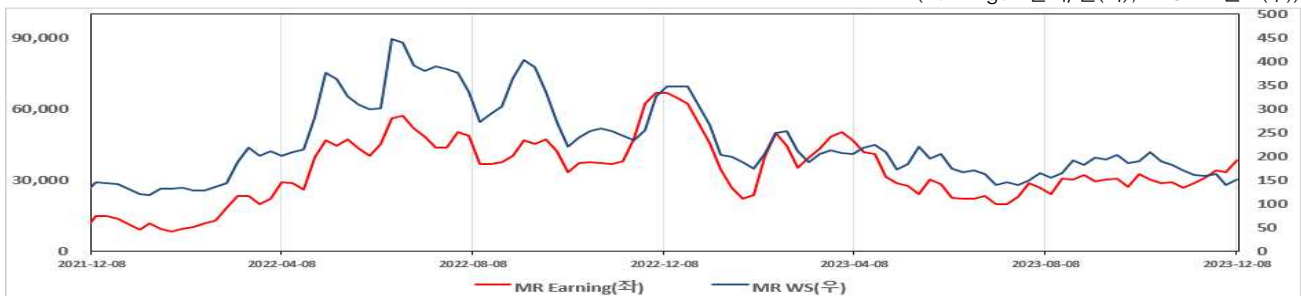
구분	12월 1주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	150.8	▲	10.0	7.1 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	130.0	▲	15.0	13.0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	125.0	▲	5.0	4.2 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	160.0	▲	25.0	18.5 %

(동향) 석유제품 수요 개선으로 인한 물동량 증가로 운임 상승세 당분간 지속될 것으로 전망

- 동절기 진입에 따른 석유제품 수요 개선세, 사우디아라비아 등 중동지역 정제설비 유지 보수 종료에 의한 재가동 등으로 석유제품 물동량이 증가하면서 대부분의 항로에서 시황이 상승세를 보임. 또한 파나마 운항 통행 제한에 따른 우회 항로 운항으로 장거리 수송이 증가하며 선박수급 균형과 운임 회복을 유도하고 있음
- 향후 동절기 진입에 따른 난방유 수요 증가, 중국 경기회복을 위한 추가 부양책에 대한 기대감 유입 등으로 당분간 시황은 상승세를 유지할 것으로 전망됨. 로이터는 세계최대 석유 수입국인 중국의 24년도 상반기 석유 수요 증가율이 4% 안팎을 기록할 것으로 분석함. 또한 나프타, 항공유 수요 증가 등 항공·석유화학부분의 소비 회복세가 내년에도 중국의 석유수요 증가세를 이어갈 것으로 예상되면서 이는 시황에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 전망됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		12월 1주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	151	10	139	266	188	120	447	278
	평균 수익	23,745	6,569	15,516	50,916	29,407	6,216	72,180	38,274
MR	1년 용선료	26,000	0	24,000	31,250	26,852	12,357	30,250	20,570

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

자료: Clarkson

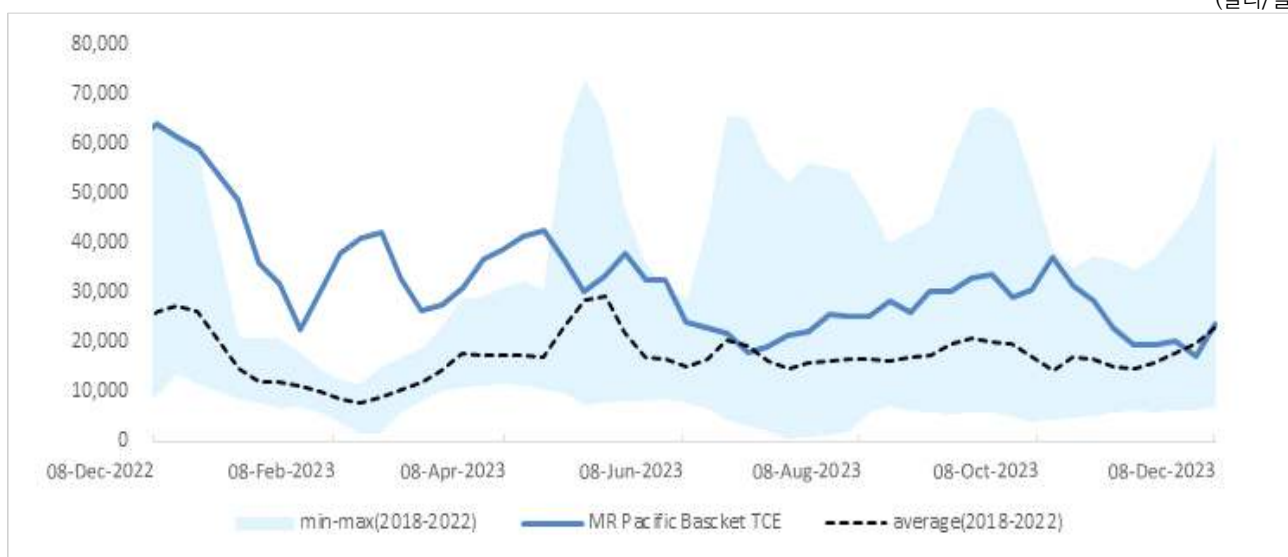


2 석유제품선-기술분석

수익 추세선은 전주 대비 약 10% 수준 상승하며, 11월 말 이후 상승세가 지속됨

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

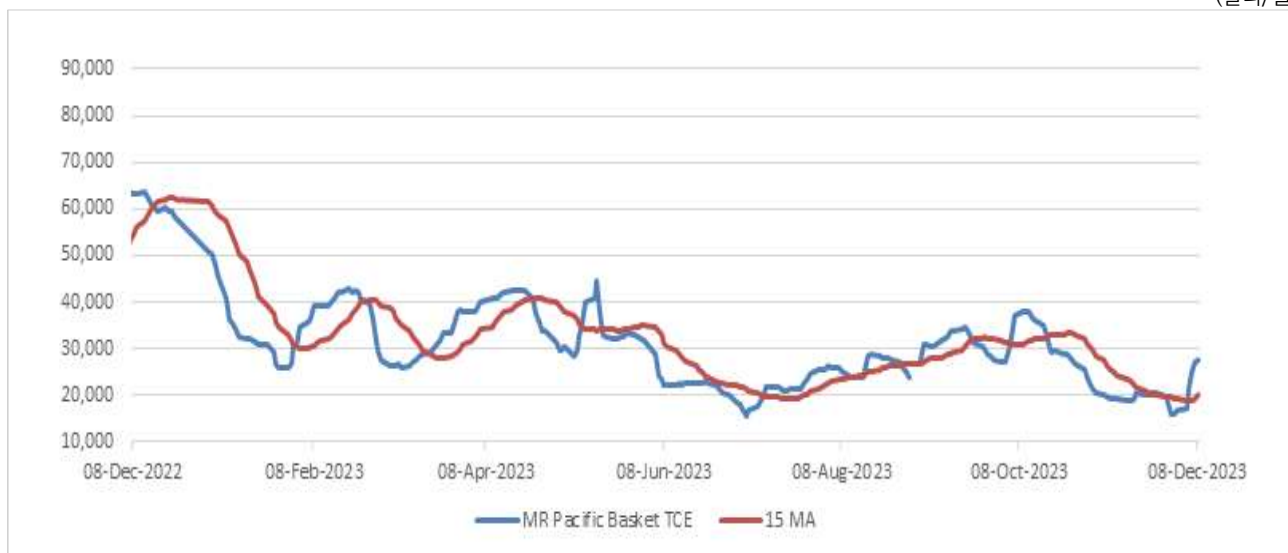


자료: Clarkson

수익 추세선은 전주 대비 약 30%로 큰 폭의 상승추세를 보임

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 25.3p으로 전주 대비 0.15p 상승함

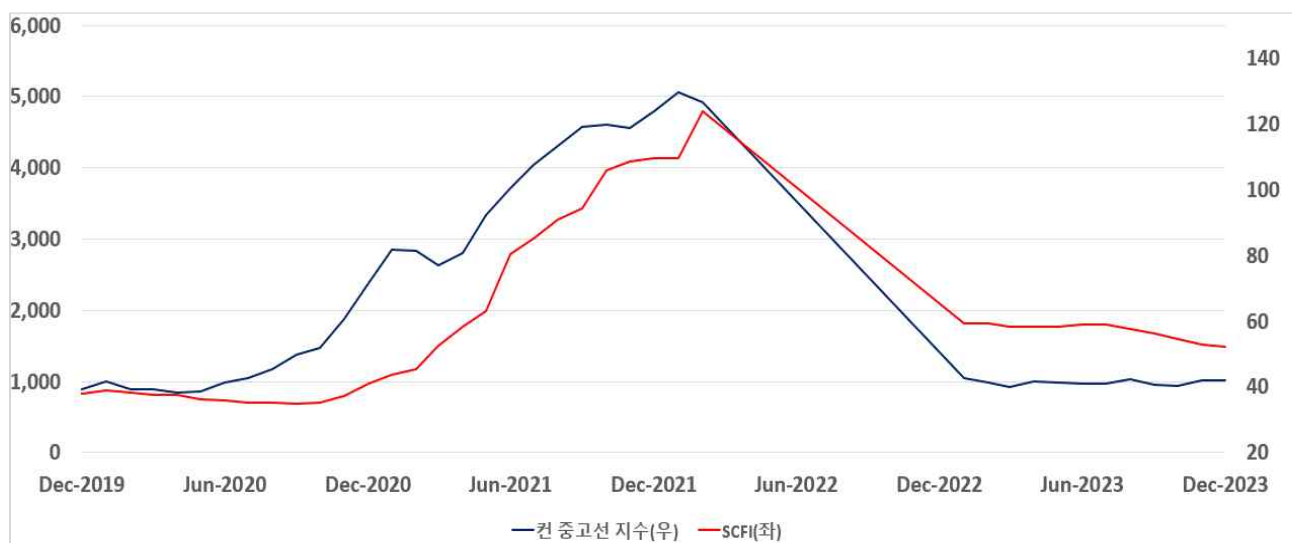
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너 중고선가 지수는 52.06으로 전월 대비 1.3p 하락함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

('23.12.01~'23.12.11)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 건의 중고선 53건 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	King Coal	2010	76,361	DWT	2023-12-08	15.75	Mitsubishi Ore	Undisclosed interests
Bulk	Peak Dawn	2013	81,902	DWT	2023-12-08	23.00	Oceanix Services Ltd	Undisclosed interests
Gas C'rier	Avance Castor*	2024	91,000	cu.m.	2023-12-08	240.00	Avance Gas	Clients of Pertamina Intl Shpg
Gas C'rier	Avance Pollux*	2024	91,000	cu.m.	2023-12-08		Avance Gas	Clients of Pertamina Intl Shpg
Bulk	Iron Miracle	2011	180,643	DWT	2023-12-07	27.00	Nikko Kisen KK	Greek interests
Bulk	Global Hero	2015	34,481	DWT	2023-12-06	17.50	NYK Bulk & Projects	Undisclosed interests
Bulk	Mineral Ningbo	2009	178,120	DWT	2023-12-06	20.00	Bocimar NV	Chinese interests
Offshore	Pool Express*	2008	3,265	DWT	2023-12-06		Vroon Offshore Neth	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Aphrodite*	2011	5,221	HP	2023-12-06		Vroon Offshore Italy	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Apollo*	2011	5,221	HP	2023-12-06		Vroon Offshore Neth	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Ares*	2012	5,221	HP	2023-12-06		Vroon Offshore Sing	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Athena*	2012	5,150	HP	2023-12-06		Vroon Offshore Sing	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Athos*	2012	5,150	HP	2023-12-06		Vroon Offshore Italy	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Atlanta*	2012	5,150	HP	2023-12-06		Vroon Offshore Sing	Clients of Britoil Offshore



Offshore	VOS Atlas*	2012	5,150	HP	2023-12-06		Vroon Offshore Sing	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Base*	2008	3,130	DWT	2023-12-06		Vroon Offshore Neth	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Chablis*	2015	6,600	HP	2023-12-06		Vroon Offshore Italy	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Challenge*	2016	6,526	HP	2023-12-06		Vroon Offshore Sing	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Champagne*	2014	6,600	HP	2023-12-06		Vroon Offshore Neth	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Champion*	2016	6,526	HP	2023-12-06		Vroon Offshore UK	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Hestia*	2009	5,221	HP	2023-12-06		Vroon Offshore Italy	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Patience*	2017	4,119	DWT	2023-12-06		Vroon Offshore Neth	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Patriot*	2018	4,116	DWT	2023-12-06		Vroon Offshore Neth	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Precious*	2010	3,250	DWT	2023-12-06		Vroon Offshore Neth	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Prelude*	2010	3,250	DWT	2023-12-06		Vroon Offshore Neth	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Pride*	2015	3,829	DWT	2023-12-06		Vroon Offshore Sing	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Prime*	2015	3,828	DWT	2023-12-06		Vroon Offshore Italy	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Prince*	2016	3,810	DWT	2023-12-06		Vroon Offshore UK	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Princess*	2016	3,827	DWT	2023-12-06		Vroon Offshore Sing	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Principle*	2016	3,827	DWT	2023-12-06		Vroon Offshore Italy	Clients of Britoil Offshore



Offshore	VOS Prudence*	2013	3,324	DWT	2023-12-06		Vroon Offshore Italy	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Purpose*	2013	3,320	DWT	2023-12-06		Vroon Offshore Italy	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Tethys*	2010	5,150	HP	2023-12-06		Vroon Offshore Italy	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Thalassa*	2012	5,150	HP	2023-12-06		Vroon Offshore Italy	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Theia*	2011	5,150	HP	2023-12-06		Vroon Offshore Italy	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Tramontana*	2008			2023-12-06		Vroon Offshore Italy	Clients of Britoil Offshore
Offshore	VOS Triton*	2011	5,150	HP	2023-12-06		Vroon Offshore UK	Clients of Britoil Offshore
Bulk	Ermione	2008	56,557	DWT	2023-12-05	14.20	Byzantine Maritime	Chinese interests
Offshore	Evita II	2012	4,500	DWT	2023-12-05	25.00	Ugland Marine	Greek interests
Bulk	IC Harvest	2010	83,476	DWT	2023-12-05	17.00	Chiba Shipping	Chinese interests
TankChem	Tradewind Energy	2009	47,128	DWT	2023-12-05	24.75	Tradewind Tankers SL	Undisclosed interests
Offshore	Solvik Supplier*	2011	4,900	DWT	2023-12-05	23.00	Vestland Offshore	Greek interests
Offshore	Vestland Artemis*	2011	4,900	DWT	2023-12-05	23.00	Vestland Offshore	Greek interests
Bulk	Herun China	2017	181,056	DWT	2023-12-04	42.00	Herun Group	European interests
Tanker	Nobleway	2010	164,028	DWT	2023-12-04	44.00	Eastern Pacific Shpg	Clients of New Shipping
Offshore	FS Abergeldie*	2008	3,240	DWT	2023-12-04	34.00	Northern Supply	Greek interests



Offshore	FS Braemar*	2007	3,180	DWT	2023-12-04		Northern Supply	Greek interests
Offshore	FS Crathes*	2008	3,270	DWT	2023-12-04		Northern Supply	Greek interests
Offshore	FS Kristiansand*	2005	3,544	DWT	2023-12-04		Northern Supply	Greek interests
Gas C'rier	Wilforce*	2013	156,007	cu.m.	2023-12-04		Awilco LNG	Undisclosed interests
Gas C'rier	Wilpride*	2013	156,007	cu.m.	2023-12-04		Awilco LNG	Undisclosed interests
Bulk	Ping Jing	2015	34,398	DWT	2023-12-01	17.00	Unknown	Undisclosed interests
TankChem	Rundemanen	2004	34,614	DWT	2023-12-01	20.00	Hansa Tankers	Chinese interests



6. 주요 해운지표

(2023.12.08. 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	12월 평균	2023년			2022년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	-	-	-	18	18	18
유조선(5년)	VLCC	105	0	105	98	105	99	70	95	81
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	15	0	15	15	21	19	21	56	45

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)										
건화물선	Panamax	35	0	35	33	35	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	454	-26	467	367	592	473	354	689	512
	Singapore	439	-37	457	378	580	470	374	774	529
	Korea	471	-32	487	439	583	503	418	785	581
	Hong Kong	485	-7	488	421	577	492	414	804	554
VLSFO	Rotterdam	543	-34	560	514	631	572	526	980	729
	Singapore	607	-52	633	554	705	623	599	1,138	804
	Hong kong	621	-52	647	574	703	636	606	1,189	818

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	161	-3.8	162	-	165	139	-	195	143
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	105	-0.4	105	-	133	107	-	141	124
	중국産	133	-0.5	133	-	149	128	-	193	142
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	-	-	-	-	-	-	-	758	146
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	354	13	353	-	371	208	-	530	119
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1304	-21	1308	1,253	1,544	1,395	1,344	1,769	1,538
	밀(국제)	632	29	627	542	792	653	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