

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2023년 08월 07일
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	24

- 건화물선** 지난주 케이프선 운임은 15,298달러/일 기록. 중국 잇따른 추가 경기부양책 발표 vs 폭우로 중국 철강 생산 둔화 우려 확대
- 컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 10.1p 상승한 1,039.3p를 기록
- 탱커선** 지난주 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 1.8p 하락한 49.3 기록

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

머스크, 탈탄소에 대한 평가 점수가 가장 높아

- ▶ 최근 'Ship It Zero'에서 발표된 탈탄소 대응 점수를 살펴보면 머스크의 점수가 가장 높은 것으로 나타남
 - 선사별로는 머스크가 B, MSC, ONE, HMM이 C, CMA CGM, COSCO는 D, 양밍, PIL은 F를 받음
 - 동 점수는 선사들의 거버넌스 보고서를 기반으로 친환경 연료개발부터 탈탄소화를 위한 대응에 관한 전반적인 내용을 평가해 등급을 부여함
 - 동 보고서에서는 선사들이 2050년까지 탄소 중립을 목표로 하고 있지만 LNG, 스크러버와 같은 단기적으로 대응이 가능한 해결책에 의존하고 있어 문제가 커질 수 있다고 지적함
- ▶ 'Ship It Zero'는 다양한 환경 단체가 가입되어 주도하고 있는 캠페인으로 소매기업들이 친환경적인 방법으로 해상 운송시킬 것을 촉구함
 - 이를 위해 Amazon, Home Depo, IKEA 등 소매 기업을 비롯해 이를 운송하는 컨테이너 선사들에 대한 평가를 주기적으로 발표함
 - IKEA는 B+로 가장 높은 점수를 받았으며 월마트, Home Depo, Costco 등 대부분의 기업이 F를 받음

자료 : <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1146144/Maersk-tops-green-lobby-report-card-Evergreen-and-HapagLloyd-get-F-rating>

최건우 부연구위원

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

유럽-북미 항로, 운임 하락으로 선대 축소

- ▶ 유럽-북미 항로는 2020~2022년 사이 운임 호황기 때 타 항로 대비 운임 상승 속도가 느렸지만, 공급망 혼잡이 완화되며 운임이 하락세에 접어들어 시점에도 타 항로 대비 수익성이 높았음
 - 이로 인해 공급과잉으로 공급조절을 시도하던 선사들은 상대적으로 고수익을 올릴 수 있는 유럽-북미 항로로 선박을 재배치하여 공급량을 늘림
 - 알파라이너자료를 따르면 올해 1월 기준 주요 항로의 용량은 아시아-북미 및 아시아-유럽 항로가 각각 6.1%, 18.1% 전년대비 감소했지만, 유럽-북미 항로는 전년 대비 11.9% 증가한 것으로 나타남
- ▶ 그러나 알파라이너의 애널리스트에 따르면 유럽-북미 동부 항로 운임은 최근 2020년 이전 수준까지 하락했으며, 이는 유럽-북미 항로 운임 호황기가 끝난 것으로 해석할 수 있다고 밝힘
 - 유럽-북미 항로에서 가장 큰 선대를 보유하고 있는 MSC는 동 항로 선대를 전년 대비 4.4% 줄이며 시장 점유율이 42%에서 37%까지 내려감
 - Maersk 또한 유럽-미국 걸프 항로 서비스에서 6,000TEU 선박 1척을 제거하며 선대 용량을 5% 감소시킴

자료 : <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1146117/Carriers-begin-to-cut-back-on-transatlantic>, Alphaliner 1월호, 7월호

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

중국, 호주산 보리 보복 관세 철회

- ▶ 지난 금요일 중국은 호주산 보리 수입에 부과하던 반덤핑 관세(anti-dumping tariffs)를 철회하겠다고 밝혔으며, 양국 간 유대관계 정상화를 위해 호주 정부는 포도주 및 기타 물품에 관한 무역 제한 조치 철회를 중국에 요청함
 - 중국 정부는 2020년 5월부터 호주산 보리 수입에 부과하던 80.5%의 반덤핑 관세로 인해 연간 9억 8,625만 달러의 관세가 추가로 부과됨에 따라 호주는 고율 관세에 대해 세계무역기구(WTO)에 공식 제소함
 - 호주와 중국 사이의 긴장 관계는 2022년 호주에서 중도좌파 노동당이 집권한 뒤 완화되었으며, 중국은 호주산 석탄 및 목재 수입을 재개함
 - 지난 금요일 중국 상무부(China's Ministry of Commerce)는 호주산 보리 수입에 부과하는 관세를 철회하기로 발표하였으며, 이후 호주 달러 가치는 0.34% 상승함
- ▶ 라보뱅크(Rabobank)의 애널리스트인 데니스 보즈네센스키(Dennis Voznesenski)는 중국의 수입 관세 철회 결정 지속될지에 관한 불확실성으로 인해 호주산 보리에 관한 프리미엄이 부과될 수 있다고 분석함
 - 중국 정부는 지난 3년간 호주산 보리를 대체하기 위해 캐나다, 프랑스, 아르헨티나산 보리를 수입했으며, 호주는 보리 수출을 위해 중동으로 눈길을 돌렸음. 그러나 관세 철회로 인해 무역구조가 재편될 것으로 보이며, 10월 보리 수확 이후 두드러진 변화가 연말에 드러날 것으로 전망됨

자료: <https://www.reuters.com/markets/commodities/china-lift-tariffs-australian-barley-after-3-years-2023-08-04/>

이상혁 전문연구원

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

EU, 고온 기후 장기화로 농작물 수확량에 위협

- ▶ 8월 2일 유럽중기예보센터(European Center for Medium-Range Weather Forecasts)는 그리스 일부 지역과 스페인 동부, 이탈리아 남부가 극심한 고온 현상을 겪고 있다고 보고했으며, 이에 따라 농작물 생산성에 영향을 줄 수 있다고 전망됨
 - EU 합동 연구 센터의 농업 자원 모니터링 장치(MARS)에 따르면 23.07~23.06까지의 곡물과 밀 및 옥수수 수확량 추정치를 각각 5.52mt/ha에서 5.46mt/ha로, 5.92mt/ha에서 5.8mt/ha, 7.61mt/ha에서 7.53mt/ha로 하향 조정함
 - S&P글로벌코모디티인사이트(S&P Global Commodity Insights)에 따르면 7월 19일 기준으로 단백질 함량이 11%인 EU 밀이 톤당 18.25달러 상승하여 톤당 277달러에 거래됨
- ▶ 호주 기상청 역시 향후 2주 동안 호주 대부분 지역이 극도로 건조할 것이며, 호주의 주요 밀 공급지인 서호주 및 뉴사우스웨일스 기온은 평년보다 높을 것으로 전망함
 - 호주 농업자원경제국(Australian Bureau of Agricultural and Resource Economics)은 23.10~24.9까지의 밀 수확 전망치를 전년 대비 34% 감소한 약 2,620만 톤으로 추정함
 - 8월 2일 기준으로 호주산 밀(Australian Premium White wheat)의 가격은 전일 대비 톤당 1달러 감소하여 299달러를 기록했다고 보고됨

자료: <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/agriculture/080323-agriculture-weather-watch-prolonged-rising-temperatures-in-eu-threaten-grain-yield-in-top-producing-countries>

이상혁 전문연구원

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



1. 주간뉴스

사우디아라비아, 오는 9월까지 원유 감산기한 연장 결정

- ▶ 사우디아라비아는 100만b/d의 원유 감산을 올해 9월까지로 연장을 결정함
 - 당초 사우디아라비아는 감산 기한을 8월까지로 발표했으나, 지난 7월부터 시행한 100만b/d의 자발적 감산 조치를 9월까지 지속할 것으로 밝힘
 - 이 같은 자발적 감산 연장 조치는 OPEC 회원국들의 원유시장 안정을 도모하기 위한 노력의 일환으로, 향후 상황에 따라 연장할 수 있는 것으로 파악됨
- ▶ 현재 사우디아라비아의 원유 생산량은 900만 b/d 수준으로, 지난 6월 100만 b/d 상당의 추가적인 자발적인 감산 조치를 표명했으며, 7월부터 원유 감산에 돌입함
 - OPEC+는 작년 10월 약 200만b/d 감산에 합의한 바 있으며, 지난 4월에는 일부 회원국이 하루 166만 배럴의 추가 감산을 발표하기도 함
 - 러시아 또한 지난 3월부터 50만b/d 가량의 자발적인 감산 조치를 시행했으며, 8월부터 원유 수출을 50만b/d 추가 감소시킴

자료: <https://www.reuters.com/business/energy/saudi-arabia-will-extend-voluntary-1-mln-bpd-oil-cut-through-sept-spa-2023-08-03/>

류희영 전문연구원

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

OPEC 7월 원유 생산량 감소, 2021년 9월 이후 최저수준 기록

- ▶ OPEC의 7월 원유 생산량이 2천734만 배럴을 기록하며, 전월 대비 84만b/d 감소한 것으로 나타남
 - 이는 21년 9월 이후 최저 생산량 수준으로, 사우디아라비아의 자발적 추가 감산 돌입과 나이지리아의 원유 공급 차질 등에 의해 감소 현상이 발생함
 - 앙골라, 이라크 등의 원유 생산량 증가가 OPEC의 7월 원유 생산량 감소의 영향을 일부 상쇄한 것으로 분석됨
- ▶ 나이지리아, 앙골라의 원유 생산 능력 부족으로 인해 기존 합의된 수준만큼의 생산이 어려워 OPEC 산유량은 여전히 목표치에 약 100만b/d 정도 못 미치고 있음
 - 사우디는 전월 대비 원유 생산량을 약 86만b/d 감소시켰으며, 나이지리아는 포르카도스 원유 수출터미널의 누출로 인한 원유 적재 중단, 리비아는 시위로 인해 일부 유전이 일시적으로 중단되면서 감소세를 보임
 - 이번 조사는 원유의 시장 공급량을 파악하기 위해 금융정보 플랫폼 레피니티브 데이터, 페트로 로지스틱스 케이플러 등의 관련 자료, 석유회사, OPEC 자문사 등의 정보를 기반으로 하여 시행됨

자료: <https://www.reuters.com/markets/commodities/opec-oil-output-falls-saudi-cut-nigerian-outage-reuters-survey-finds-2023-07-31/>, <https://www.reuters.com/business/energy/opec-panel-meets-against-backdrop-stronger-oil-market-2023-08-04/>

류희영 전문연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	8월 1주					
	주간평균운임	전주대비차이	9월물 FFA 주간평균가격		전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	15,298	▲ 1,679	12.3 %	15,399	▲ 1,407	10.1 %
파나마선 5TC (달러/일)	9,644	▲ 1,274	15.2 %	11,605	▲ 1,954	20.3 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	7,724	▼ -439	-5.4 %	9,979	▲ 999	11.1 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

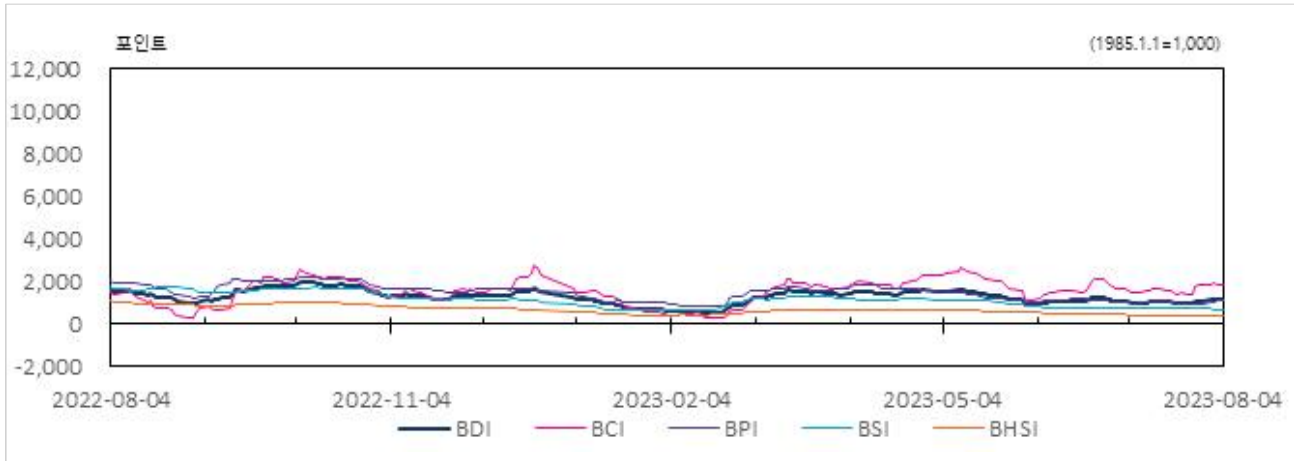


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		8월 1주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	1,133	▲ 92	530	1,640	1,140	965	3,369	1,934
선형별 운임	케이프(5TC)	15,298	▲ 1,679	2,246	21,814	11,848	2,505	38,169	16,177
	파나막스(5TC)	9,644	▲ 1,274	7,277	16,669	12,276	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	7,724	▼ -439	6,874	14,703	10,928	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	7,057	▼ -109	7,763	12,703	10,317	11,941	32,166	21,337
1년 용선료	케이프	15,000	- -	13,500	19,750	16,351	10,125	23,000	16,591
	파나막스	12,300	▲ 250	11,200	15,125	12,894	9,625	16,125	12,537
	수프라막스	10,688	▼ -250	9,500	12,125	10,484	8,250	12,500	10,356
	핸디	8,125	▼ -125	8,063	9,938	8,724	7,313	9,250	8,435
건화물선 시장(FFA)									
		9월물		4분기물		2023년물		2024년물	
		8월 1주	전주대비	8월 1주	전주대비	8월 1주	전주대비	8월 1주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	15,399	▲ 1,407	15,850	▲ 153	13,807	▲ 106	14,180	▲ 107
	파나막스(5TC)	11,605	▲ 1,954	12,382	▲ 551	12,166	▲ 228	12,166	▲ 228
	수프라막스(10TC)	9,979	▲ 999	10,833	▲ 273	10,825	▲ 70	10,898	▲ 101
	핸디(7TC)	9,085	▲ 980	9,909	▲ 206	10,405	▲ 55	10,485	▲ 83

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

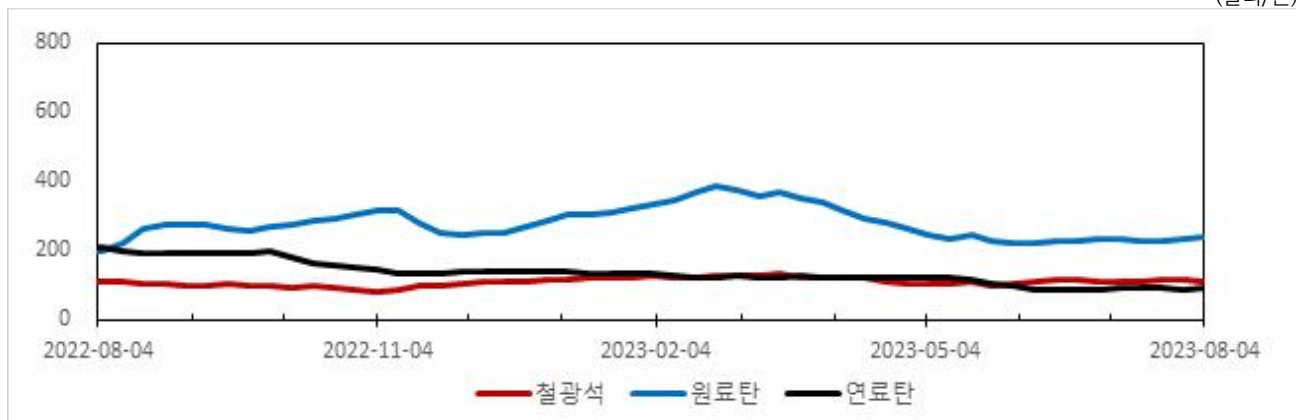
구분	2023년		전주 대비 차이			2022년			
	8월 1주	7월 4주				8월 1주	연평균	최저	최고
철광석	107.1	114.0	▼ -7.0	-6.1	%	112.4	120.3	82.4	159.8
원료탄	237.0	233.0	▲ 4.0	1.7	%	200.4	365.0	196.1	670.1
연료탄	89.4	89.1	▲ 0.4	0.4	%	206.3	179.1	107.5	288.2
대두	528.7	558.8	▼ -30.0	-5.4	%	575.5	569.4	503.5	638.0
옥수수	193.2	213.6	▼ -20.3	-9.5	%	236.9	273.1	231.6	319.9

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

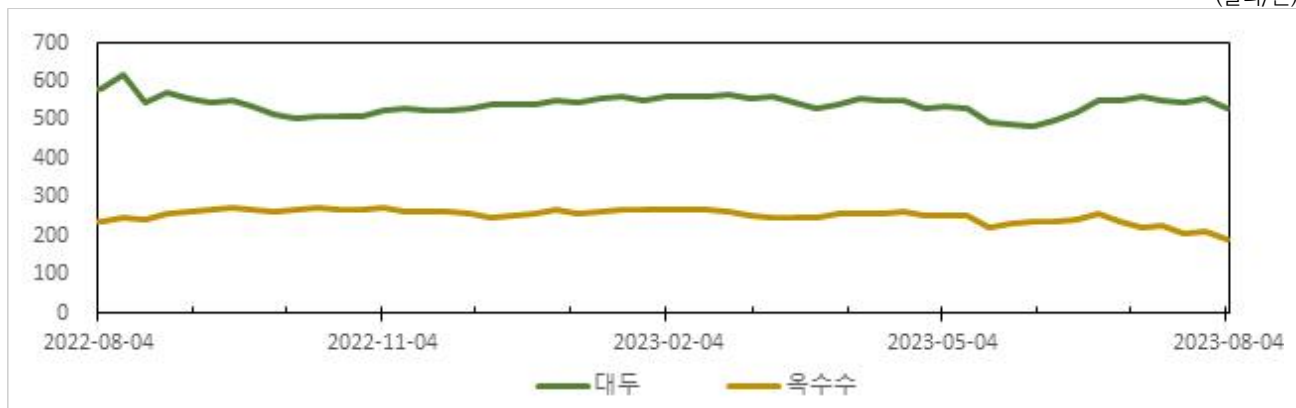
(달러/톤)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

I 케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(7월 4주) 대비 12.3% 상승한 15,298달러/일을 기록함

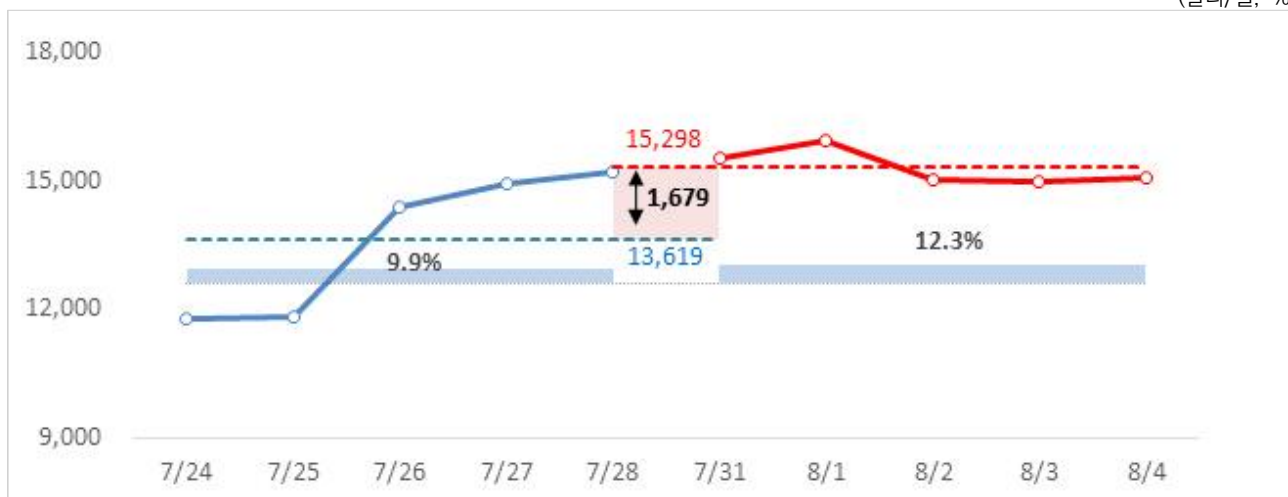
- 중국 경기 부양에 대한 기대감에 운임이 상승함

(동향) 중국 잇따른 추가 경기부양책 발표 vs 폭우로 중국 철강 생산 둔화 우려 확산

- 지난 3일 중국의 인민은행은 향후 민간기업의 채권 발행 지원을 확대하고, 부동산 개발업체의 자금조달 수요를 충족시키기 위한 지원계획을 발표함. 또한, 정저우시가 시중 은행을 장려하여 첫 주택 담보 대출 적용 금리 인하와 주택담보 대출 금리 인하를 시행하도록 결정했으며, 빈민 지역의 개발 방침도 함께 발표됨
- 지난 4일 중국 공안부가 경기 부양을 위해 후커우(호적, 비자의 일종)의 취득 조건을 완화하고 민간기업에 대한 금융자원을 늘리기로 함. 이 조치로 인해 다른 지역의 부동산 취득이 가능해짐에 따라 경기 부양에 긍정적 영향을 미칠 것으로 기대됨
- 로이터에 따르면 중국 북부 허베이성 지역이 7월 말부터 약 일주일간 지속된 폭우로 인해 심각한 타격을 받은 것으로 파악됨. 이러한 폭우 등의 소식으로 중국 당국이 최근 추가 경기부양책을 발표했으나, 시장의 철강 수요에 대한 우려로 인해 운임 상승세가 제한되고 있다는 평가임

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson--

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	8월 1주	7월 4주	전주대비차이	
BCI	1,844	1,642	▲ 202	12.3%
스팟운임(5TC)	15,298	13,619	▲ 1,679	12.3%
용선료	6개월	21,250	▲ 1,500	7.6%
	1년	15,000	-	-%
	5년	15,250	▲ 250	1.7%
FFA	9월물	15,399	▲ 1,407	10.1%
	4분기물	15,850	▲ 153	1.0%
	'23년	13,807	▲ 106	0.8%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

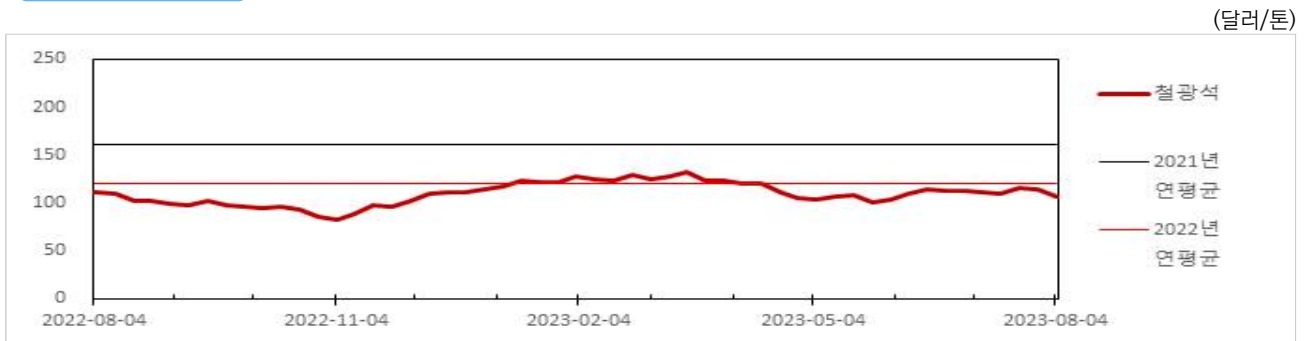
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 6.1% 하락한 107.1달러/톤 기록

철광석 가격 추이



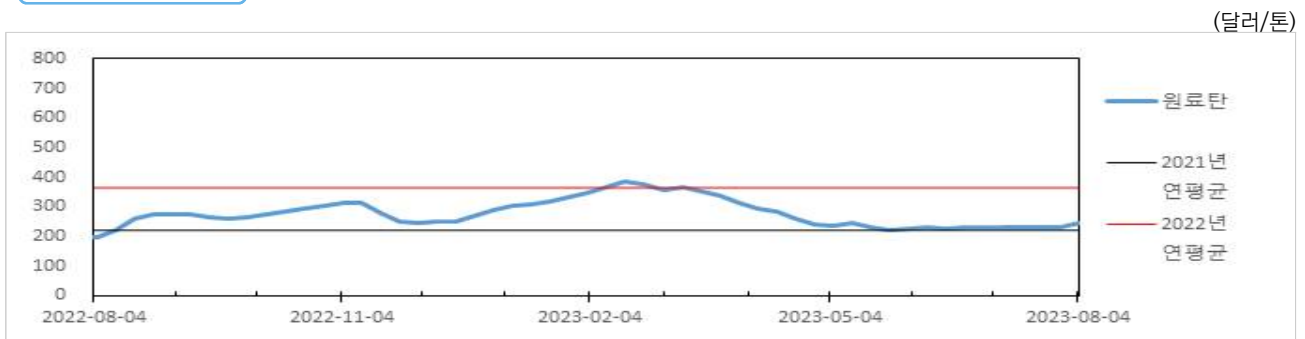
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 1.7% 상승한 237.0달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



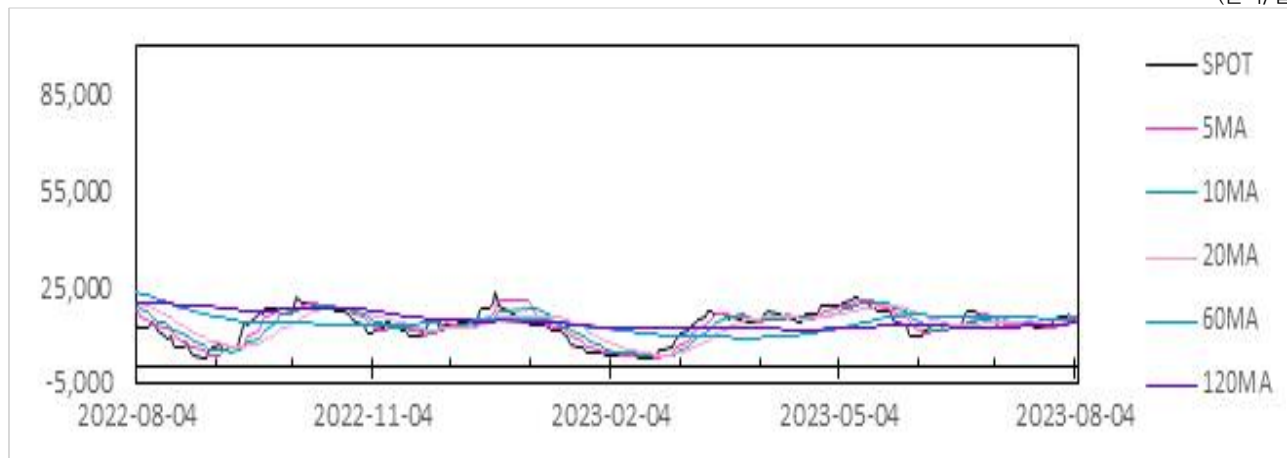
자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

I 파나막스선

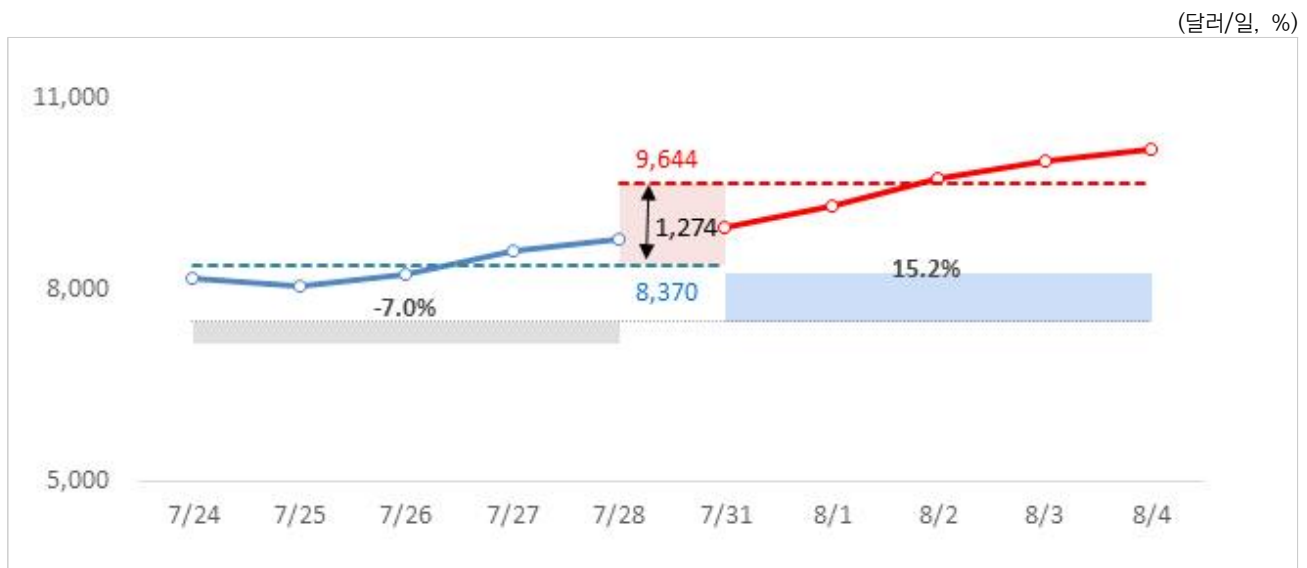
(운임) 전주 대비 15.2% 상승한 9,644달러/일 기록

- 가용선박수가 감소하여 운임에 긍정적 영향을 미침

(동향) 중국 상무부 호주산 보리에 대한 고율 관세 폐지 발표

- 블룸버그에 따르면 지난 4일 중국 상무부는 자국의 보리 시장 상황 변화를 고려하여 호주산 보리에 대한 고율 관세를 5일부터 폐지할 계획임을 밝힘. 2020년 5월부터 호주산 보리에 대해 80.5%의 관세를 부과하고 있음. 지난 4월에 중국 정부가 호주산 보리 관세를 폐지하고, 호주 정부는 세계무역기구 WTO 제소 절차를 중단하기로 합의한 바 있음
- 시장은 호주의 최대 보리 수출국이었던 중국의 입장이 변화하는 것에 주목하고 있으며, 단기간 시장에 미치는 영향은 미미할 것으로 예상됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	8월 1주	7월 4주	전주대비차이		
BPI	1,071	930	▲	141	15.2 %
스팟운임(5TC)	9,644	8,370	▲	1,274	15.2 %
용선료	6개월	12,250	▲	500	3.9 %
	1년	12,300	▲	250	2.1 %
	5년	11,575	▲	150	1.3 %
FFA	9월물	11,605	▲	1,954	20.3 %
	4분기물	12,382	▲	551	4.7 %
	'23년	12,166	▲	228	1.9 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

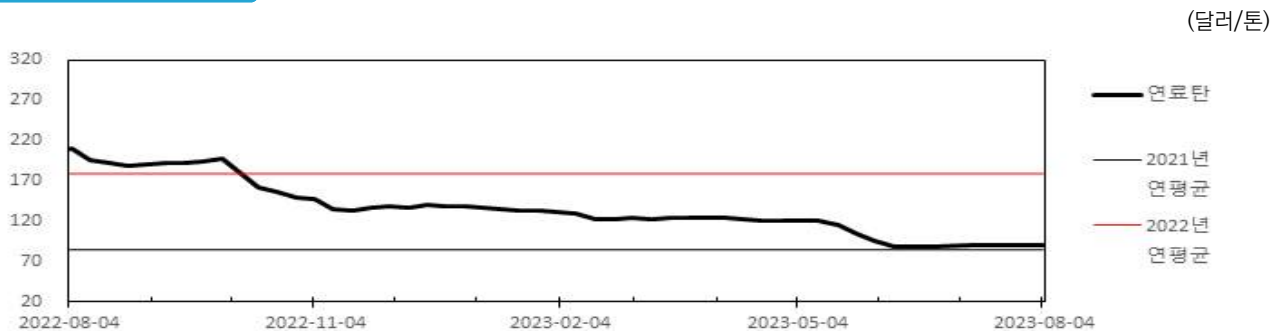
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선-동향분석

■ 연료탄 가격 : 전주 대비 0.4% 상승한 89.4달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



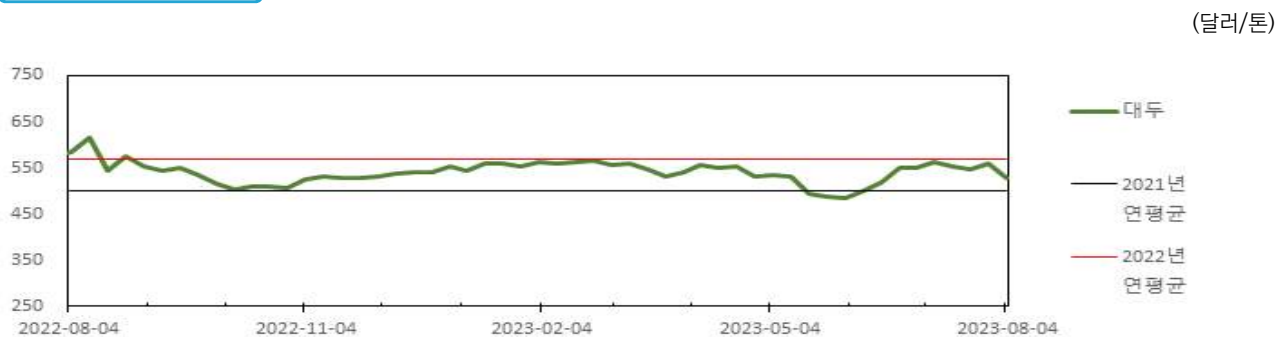
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
7월 2주	92.4	▲ 1.8	2.0	%
7월 3주	90.5	▼ -1.9	-2.0	%
7월 4주	89.1	▼ -1.4	-1.6	%
8월 1주	89.4	▲ 0.4	0.4	%

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 대두 가격 : 전주 대비 5.4% 하락한 528.7달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
7월 2주	553.4	▼ -8.8	-1.6	%
7월 3주	548.5	▼ -4.9	-0.9	%
7월 4주	558.8	▲ 10.3	1.9	%
8월 1주	528.7	▼ -30.0	-5.4	%

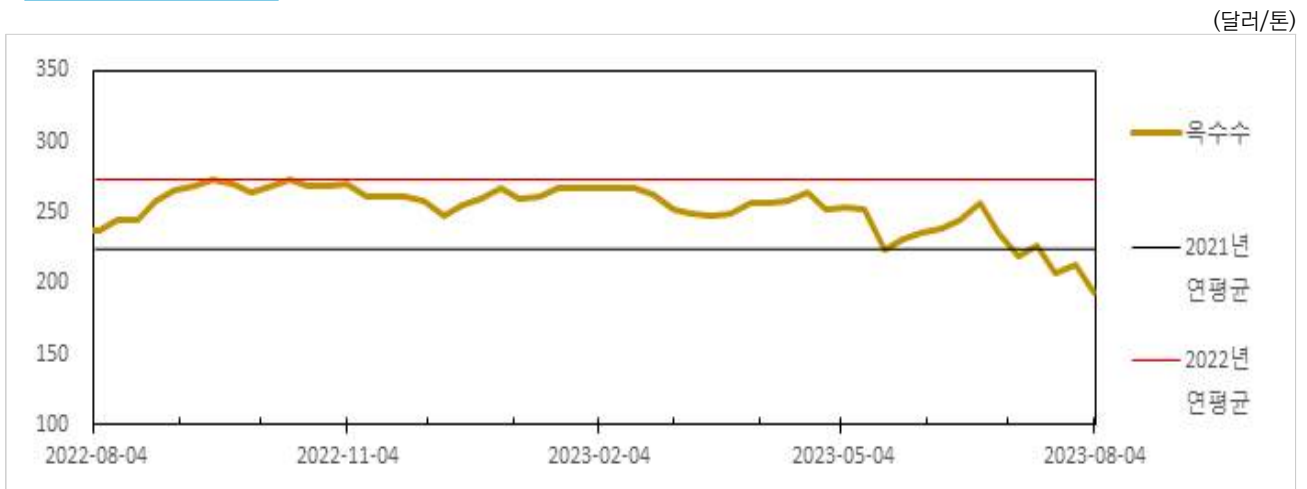
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 전주 대비 9.5% 하락한 193.2달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



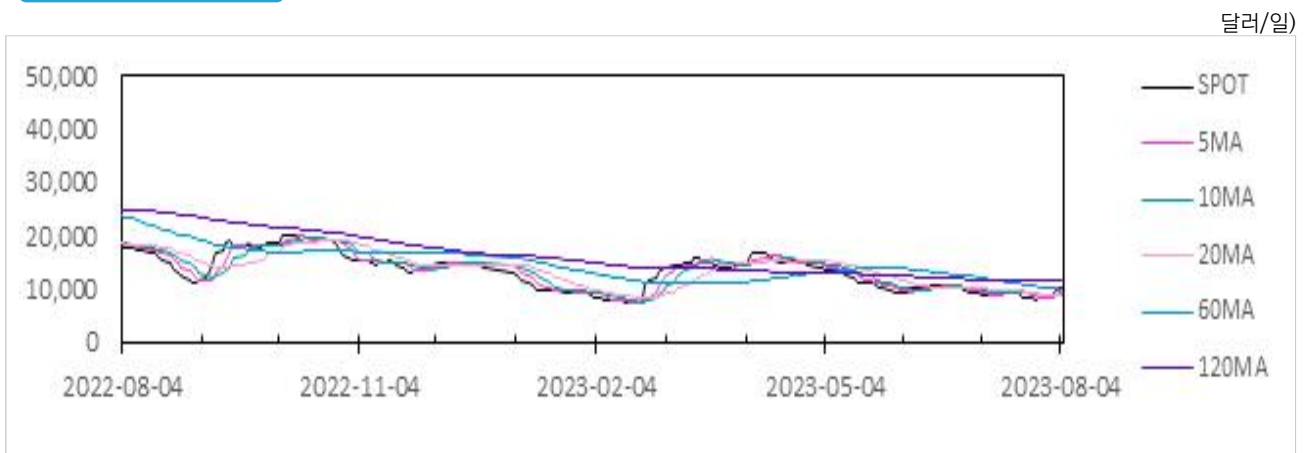
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
7월 2주	227.2	▲ 7.4	3.4	%
7월 3주	207.7	▼ -19.5	-8.6	%
7월 4주	213.6	▲ 5.9	2.8	%
8월 1주	193.2	▼ -20.3	-9.5	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

수프라막스선

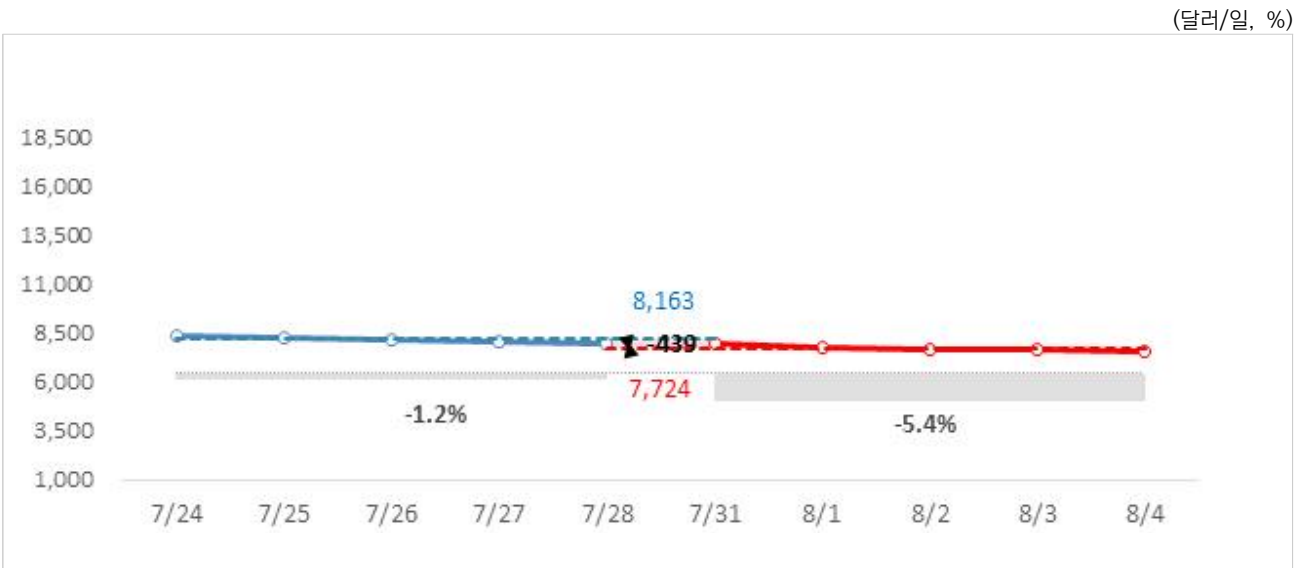
(운임) 전주 대비 5.4% 하락한 7,724달러/일 기록

- 시장의 수요 감소로 운임이 하락함. 편리에 따르면 러시아의 흑해 곡물 협정 탈퇴와 8월 유럽연합의 휴가 기간으로 인해 시장에 부정적 영향을 미친 것으로 평가함

(동향) 유럽중기예보센터 이상기후로 EU 곡물 수확량 감소 우려

- 유럽중기예보센터 ECMWF(European Centre for Medium-Range Weather Forecasts)에 따르면 그리스 일부 지역과 스페인 동부, 이탈리아 남부가 극심한 고온 현상을 겪고 있는 상황이며, EU의 원격탐사기술을 활용한 농업관측(MARS, Monitoring Agriculture With Remote Sensing)은 곡물 수확량 추정치를 하향 조정함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		8월 1주	7월 4주	전주대비차이		
BSI		702	742	▼	-40	-5.4 %
스팟운임(10TC)		7,724	8,163	▼	-439	-5.4 %
용선료	6개월	10,750	10,938	▼	-188	-1.7 %
	1년	10,688	10,938	▼	-250	-2.3 %
	5년	12,000	12,000	-	-	- %
FFA	9월물	9,979	8,980	▲	999	11.1 %
	4분기물	10,833	10,560	▲	273	2.6 %
	'23년	10,825	10,755	▲	70	0.7 %

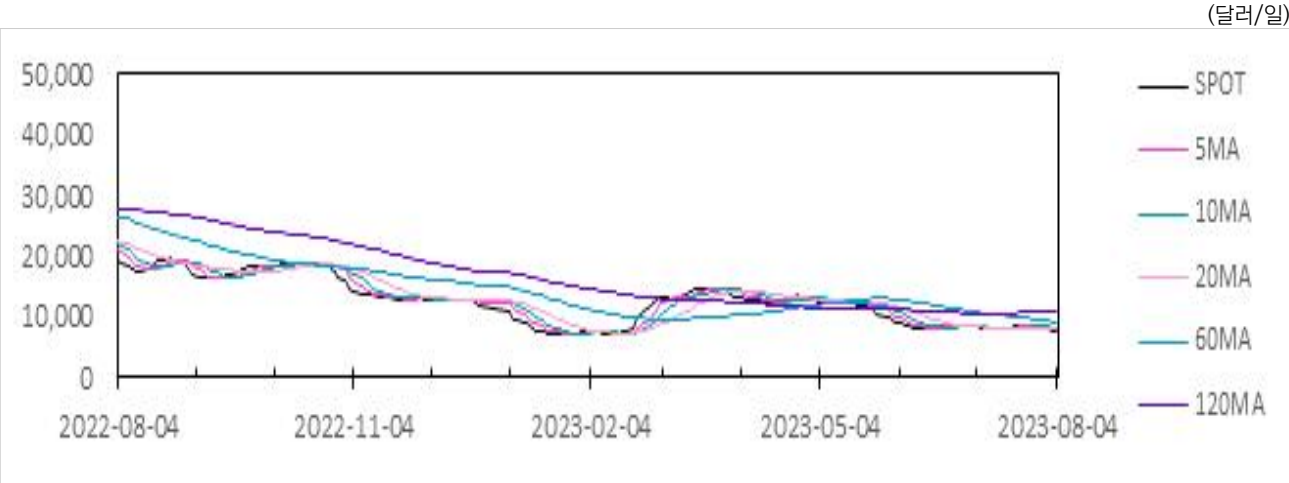
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 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 10.1p 상승한 1,039.3p를 기록

(운임) 컨테이너 운임 2주 연속 상승

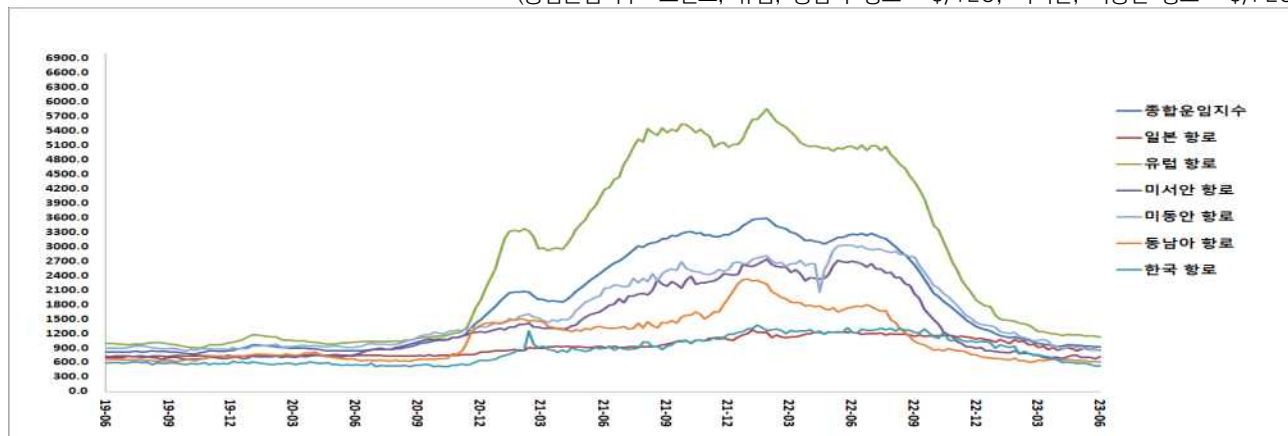
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 북미 운임 강세로 전주 대비 10.1p 상승한 1,039.3p를 기록

(현황) 컨테이너 운임 약보합 전망

- 2024년부터 EU의 탄소국경조정제도 및 IMO 규제가 본격 시행될 것으로 전망됨에 따라 현재 예상보다 낮은 선박 폐선 수치가 내년부터 크게 상승할 것으로 예상됨(Lloydslist)
- 여전히 컨테이너 재고 소진이 더딘 상황에서 거시적 경제 전망 또한 침체될 것으로 예상되는 등 하반기 물동량 반등 조짐이 뚜렷이 나타나지 않음(Maersk)

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)

		8월 1주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	1,039	10	907	1,061	979	1,107	5,110	3,410
운임	유럽항로	947	-28	738	1,050	876	1,047	7,797	4,846
	미서안항로	2,002	59	1,148	2,002	1,417	1,418	8,117	5,656
	미동안항로	3,013	160	2,010	3,013	2,453	3,096	11,833	8,514
	한국항로	165	34	131	238	174	225	456	321
	일본항로	334	-	317	927	350	281	362	320
	동남아항로	143	-	143	199	169	189	1,537	837

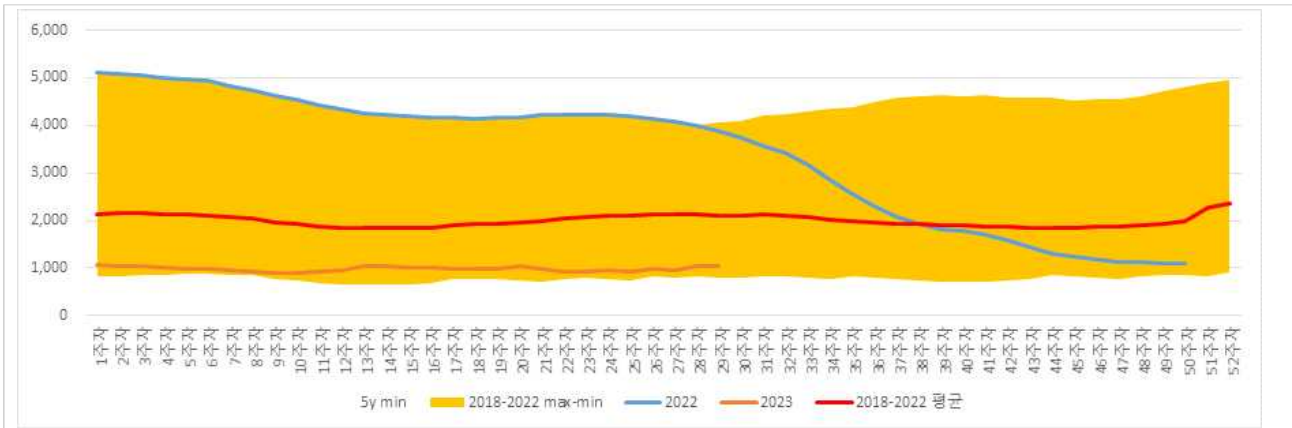
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



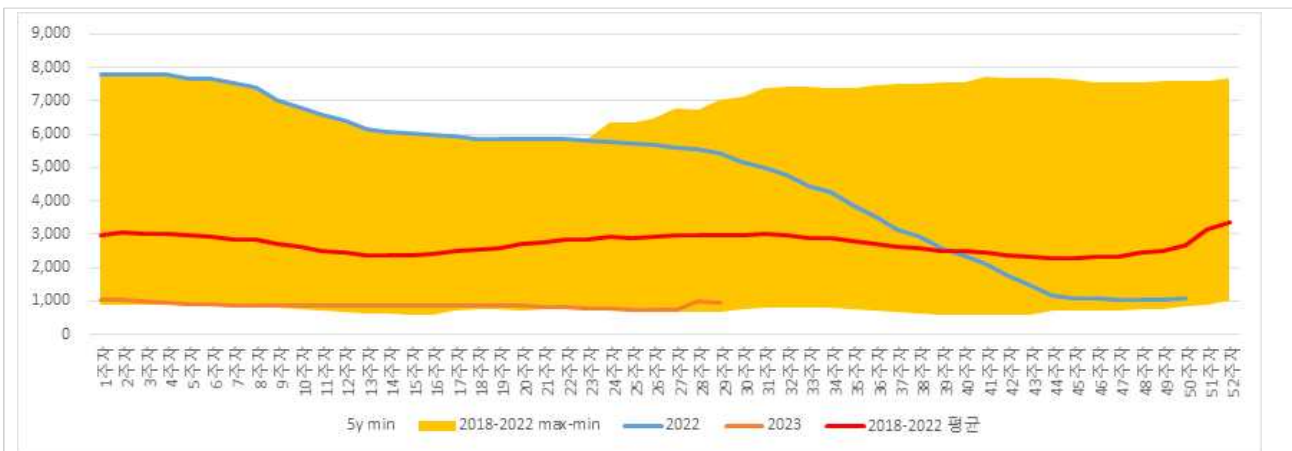
2 운임전망

| 8월 2주('23.8.7~'23.8.11)

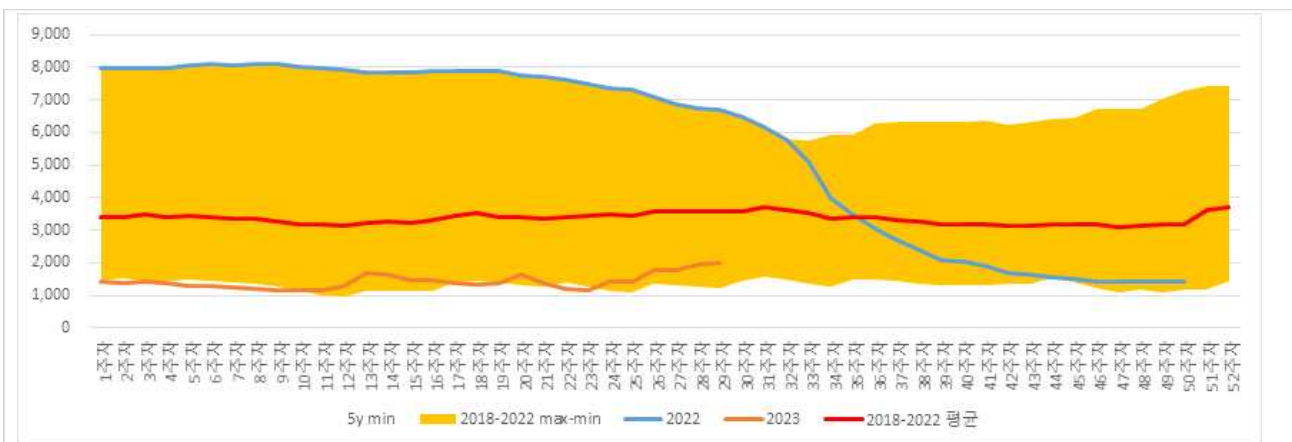
SCFI 지수는 약보험 기록할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 약보험 기록할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 약보험 기록할 것으로 전망





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 전주 대비 1.8p 하락한 49.3 기록

(운임) 전주 대비 대부분 항로에서 운임지수(WS)가 보험세를 보임

(달러/톤)

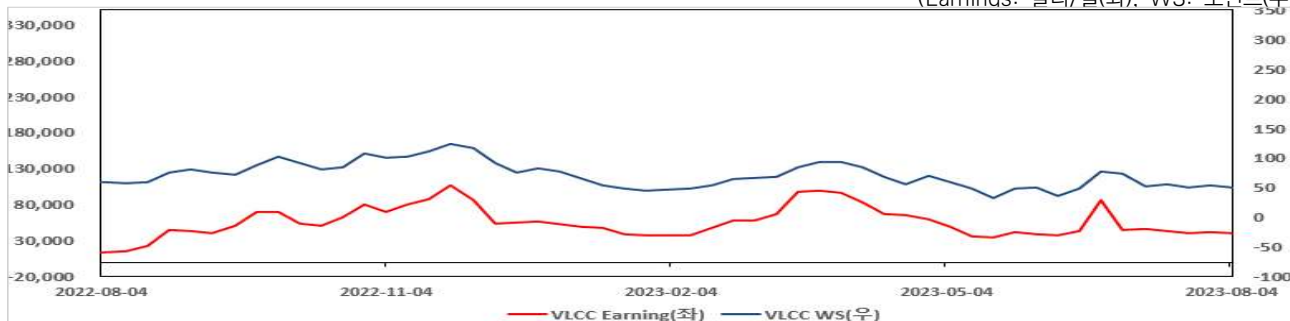
구분	8월 1주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	49.3	▼	1.8	3.5 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	30.0	▼	2.0	6.3 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	49.0	▼	2.0	3.9 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	54.0	▲	1.5	2.9 %

(동향) OPEC+ 기존 감산 기조 유지, 원유 수출 축소로 인한 해상물동량 둔화 지속되며 시황 하락

- 사우디아라비아, 러시아 등 산유국 감산으로 인한 해상물동량 둔화로 시황은 하락 추세를 나타냈으며, 사우디가 자발적 감산을 9월까지로 연장을 결정하면서 원유시장 공급 불안을 야기하며 유조선 시황에도 하방 압력을 가하고 있음
- OPEC+는 지난 4일 장관급 감시위원회를 통해 주요 산유국들의 자발적 감산 기간을 내년 말까지 연장하기로 한 기존 감산 방침을 재확인함. 사우디는 9월까지 100만b/d 감산 유지 방침을 표명했으며, 러시아는 지난 3월부터 50만b/d 감산 시행과 더불어 8월부터는 원유 수출을 50만b/d, 9월에는 30만b/d의 원유 감산 계획을 밝힘
- 로이터에 의하면 사우디, 러시아의 감산량과 기존 감산량의 총합은 366만b/d로, 전 세계 수요의 약 3.6%에 해당하는 것으로 분석됨. 이에 3분기까지 산유국의 원유 수출 축소 기조가 유지될 것으로 예상되면서 당분간 유조선 시황의 약세가 지속될 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)

		8월 1주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	49	-2	32	94	59	32	123	63
항로(TD3C)	평균 수익	23,760	-4,353	14,043	97,526	40,934	24,517	101,230	16,685
VLCC	1년 용선료	38,000	-	36,500	50,000	40,024	15,000	47,500	25,644

자료: Clarkson

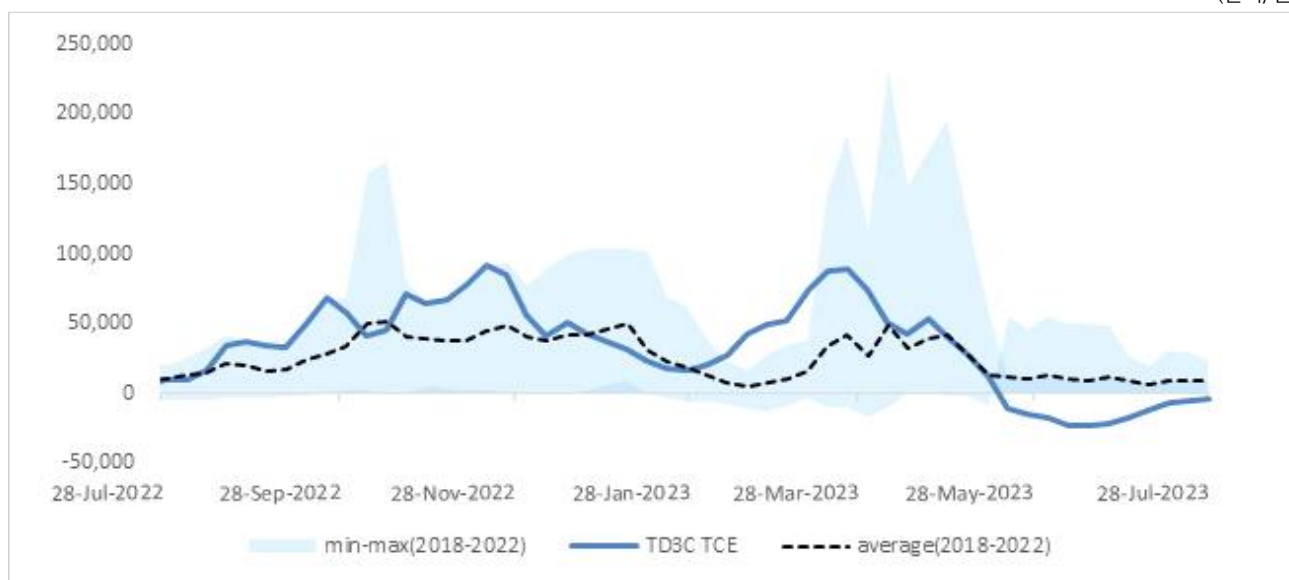


1 유조선-기술분석

수익 추세선은 전주 대비 약 15% 수준으로 하락하며 전주에 이어 약세가 계속됨

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

(달러/일)

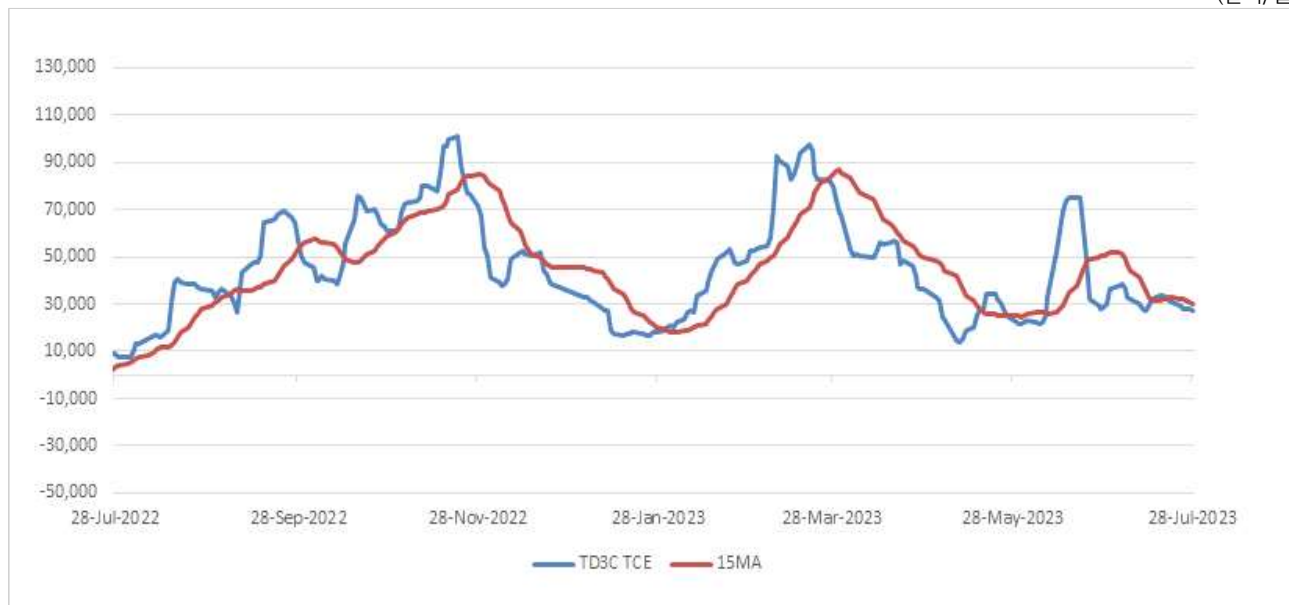


자료: Clarkson

수익 추세선은 7월 중순 이후 우하향 곡선 보이면서 저시황 국면이 지속됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주 대비 15.1p 상승한 164.9 기록

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

(달러/톤)

구분	8월 1주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	164.9	▲	15.1	10.1 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	145.0	▼	5.0	3.3 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	160.0	-	0	0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	160.0	-	0	0 %

(동향) 주요 석유제품 수요 회복세로 선박 수급 개선, 시황 부진 점진적으로 완화되며 강보합세 유지

- 주요 석유제품 물동량 회복세로 인한 성약 증가와 기상 악화로 선박 수급 상황이 개선되면서 시황은 전주에 이어 강보합세를 유지함. 최근 등·경유 정제마진이 상승세를 보이고 있으며, 라인강 수위 하락으로 유럽 석유제품 운송에 차질이 발생하면서 운임이 반등 조짐을 나타냄. Argus에 따르면 특히 중국 석유제품 수출 쿼터의 소진으로 중국으로의 석유제품 수출에 대한 불확실성이 확대되면 아시아 휘발유 정제마진은 4개월 만에 최고치를 기록함
- S&P Global에 따르면 중국 내 주요 석유제품 수요 개선에 따른 수출 증가, 정제설비 유지보수 종료 등으로 인해 중국 정유사의 정제처리량이 7월에도 상승세를 유지한 것으로 파악됨. 중국의 4개 국영 정유사 평균 가동률은 7월 기준, 83.7%로 최근 23개월 이내 가장 높은 수치를 기록하기도 함. 향후 낮은 석유제품 재고와 항공유 수요 회복으로 인한 정제마진 회복 등이 기대요인으로 작용하면서 시황은 회복세를 보일 것으로 전망됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		8월 1주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	165	15	139	266	194	120	447	278
	평균 수익	25,696	2,913	15,516	50,916	30,965	6,216	72,180	38,274
MR	1년 용선료	25,000	1,000	24,000	31,250	27,468	12,357	30,250	20,570

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

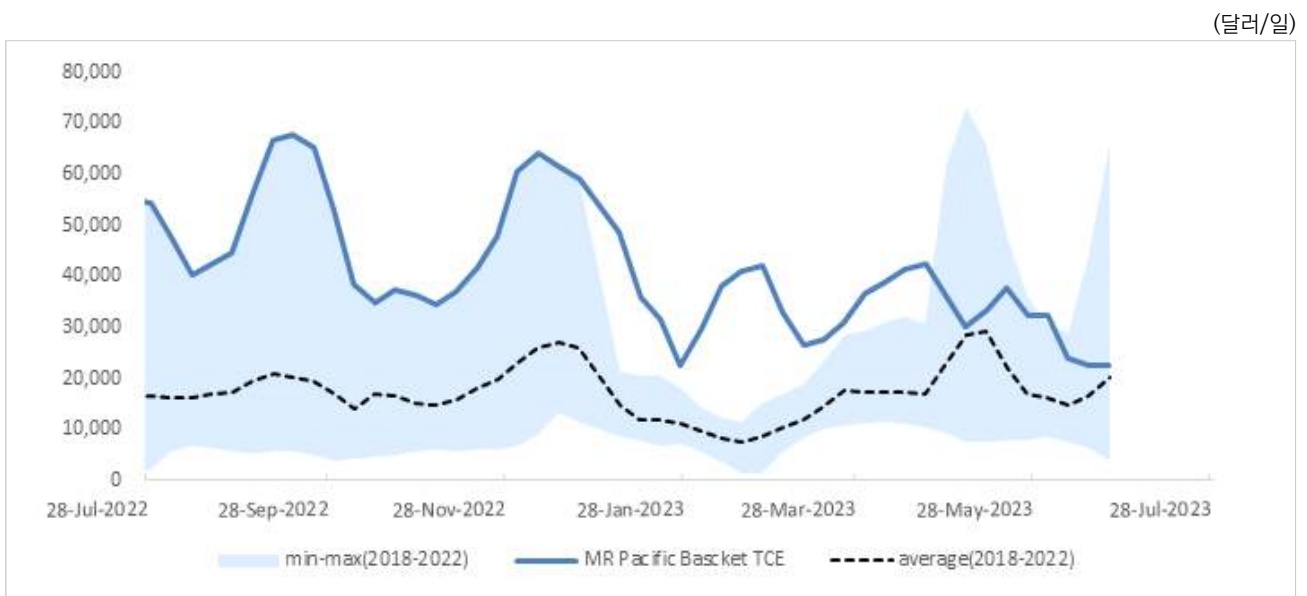
자료: Clarkson



2 석유제품선-기술분석

■ 수익 추세선은 전주에 이어 상승추세를 보이며 하락폭을 축소시키고 있음

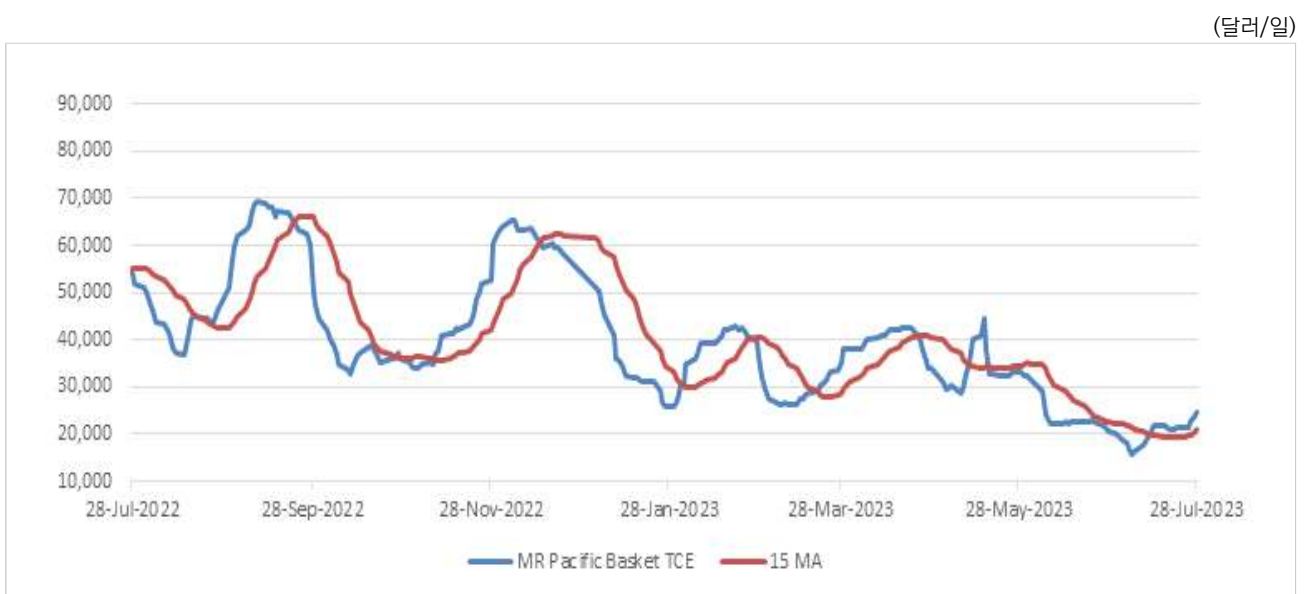
MR 인도-극동(Pacific Basket)



자료: Clarkson

■ 수익 추세선은 7월 중순 이후 강보합세를 보이며 회복세로 전환을 시도함

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 전주 대비 0.9 하락한 23.1p를 기록함

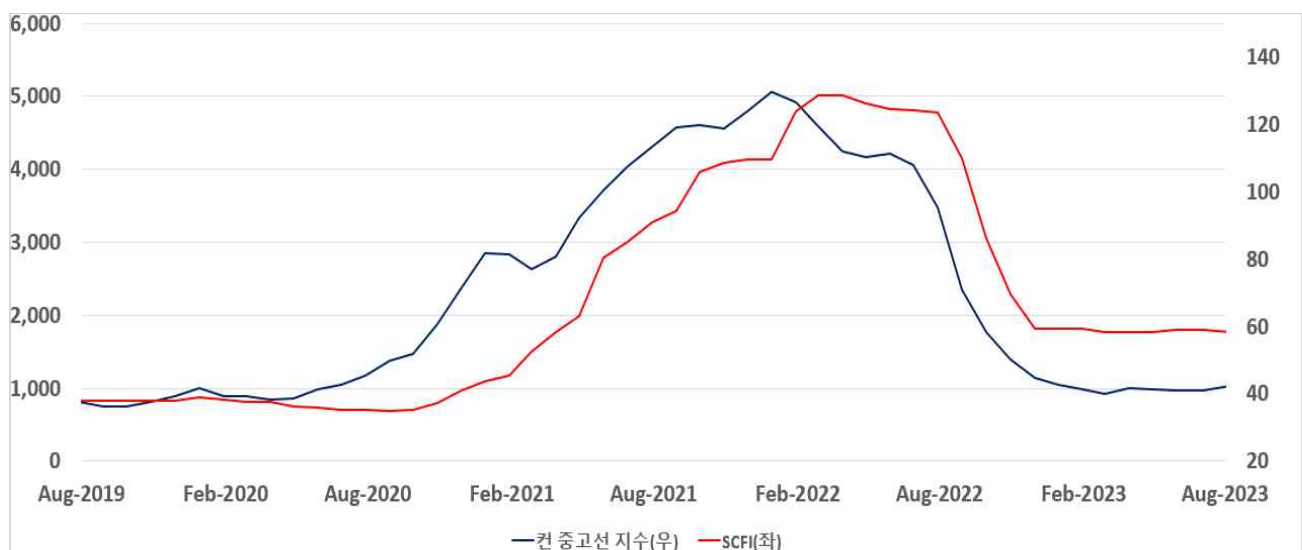
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너 중고선가 지수는 58.3으로 전월 대비 0.7p 하락함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

['23.08.01~'23.08.04)

건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 19건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Nord Everest	2016	60,436	DWT	2023-08-04	24.00	excess	Norden A/S
Container	A Xinxia	2007	907	TEU	2023-08-02	8.00		StarOcean Marine
Container	Ariana	2006	2,714	TEU	2023-08-01		undisclosed	Peter Dohle
Bulk	Cielo di Palermo	2013	37,059	DWT	2023-08-01	17.00	region	Kyowa Kisen
Container	Wadi Alrayan	2000	2,986	TEU	2023-08-01		undisclosed	National Navigation



6. 주요 해운지표

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	8월 평균	2023년			2022년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	-	-	-	18	18	18
유조선(5년)	VLCC	99	0	99	99	100	100	70	95	81
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	21	0	21	20	21	20	21	56	45

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)										
건화물선	Panamax	34	0	34	33	34	34	34	37	36
유조선	VLCC	126	0	126	120	126	123	114	120	118
컨테이너선	Sub-Panamax	43	0	43	42	43	42	40	43	42

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	546	44	546	367	546	438	354	689	512
	Singapore	580	51	580	378	580	450	374	774	529
	Korea	578	42	578	439	578	486	418	785	581
	Hong Kong	560	29	560	421	560	472	414	804	554
VLSFO	Rotterdam	599	29	599	514	600	557	526	980	729
	Singapore	630	27	630	554	695	601	599	1,138	804
	Hong kong	630	23	630	574	690	615	606	1,189	818

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	149	-1	149	-	162	137	0	195	143
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	103	-2	103	0	133	113	-	141	124
	중국産	128	-3	129	0	149	132	-	193	142
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	-	-	-	-	-	-	-	758	146
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	272	-1	271	0	371	165	-	530	119
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1,333	-49	1,330	1,265	1,544	1,435	1,344	1,769	1,538
	밀(국제)	633	-71	638	591	792	689	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