

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2023년 8월 21일
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 지난 주 케이프선 운임은 13,486달러/일 기록. 중국 주요 부동산 개발업체 디폴트 위기 직면

컨테이너선 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 12.5p 하락한 1,031p를 기록

탱커선 지난주 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 1.6p 하락한 46.6 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

영국의 전자무역문서법이 전자선하증권 확산에 긍정적

- ▶ 2023년 7월 전자무역문서법이 영국에서 통과됨에 따라 전자선하증권 확산 기반이 마련됨
 - 디지털컨테이너협의회(DCSA)는 영국 상법의 내용의 상당부분을 준용하는 해운산업에서 영국의 전자무역 문서법 통과로 전자선하증권(eBL) 보급이 확산될 것으로 전망함
 - 전 세계의 선하증권의 80%가 영국법을 따르고 있어 동 법안 통과는 해운 내 전자선하증권 보급을 위한 기반이 마련된 것으로 판단됨
- ▶ 국가 간 거래에서 전자선하증권에 대한 법적 확실성이 부여될 경우 보급은 자연스럽게 이루어질 것으로 기대됨
 - 2022년 말 영국 정부가 발간한 '전자무역문서법안의 영향평가' 보고서는 무역 문서가 '디지털화'되면 무역 비용 절감, 거래 시간 단축, 행정 효율 향상, 문서상 오류 경감, 무역 금융 접근 확대 등이 기대된다고 기술됨
 - 2030년까지 전체 선하증권의 50%가 디지털화 될 경우 연간 약 40억 달러의 비용 절감 효과가 있을 것으로 추정됨

자료 : <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1146262/UK-legislation-will-boost-global-eBL-uptake-says-DCSA>

<https://www.coindeskorea.com/news/articleView.html?idxno=83012>

최건우 부연구위원

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

아프리카, 글로벌 공급망 다양화를 위한 신규 요충지로 부상

- ▶ 최근 몇 년간 전례 없는 국가 간 지정학적 및 경제적 마찰로 인해 기업들의 글로벌 공급망 입지를 강화하려는 움직임이 나타나고 있음
 - UNCTAD 보고서에 따르면 아프리카 대륙은 자원이 풍부해 제조 기업들에게 공급망 입지를 강화하기 위한 매력적인 위치로 부상하고 있음
 - 또한 아프리카 대륙이 신흥 산업을 강화하고 경제 성장을 촉진하여 수백만 명의 일자리를 창출할 수 있는 기회를 제공할 잠재력이 있다고 밝힘
- ▶ 그러나 현재 아프리카 대륙의 공급망 인프라는 상대적으로 상당히 열악하여 공급망 목적지로서의 역할을 수행하기 위해서는 인프라, 인적 자본 및 기술에 대한 상당한 투자가 필요함
 - 아프리카 대륙의 인프라 개발 상태는 다른 개발도상국 및 신흥국 등과 비교 시 열악하여, 이러한 인프라 환경은 새로운 기업들이 진출하기 힘든 가장 큰 요인 중 하나임
 - 하지만 글로벌 공급망의 신규 요충지로서 기업들의 투자 관심이 높아지고 있어 향후 글로벌 공급망의 주요 거점이 될 가능성이 큼

자료 : <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1146273/Africa-could-benefit-from-supply-chain-diversification>

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

중국, 미국의 제재에도 불구하고 이란산 원유 수입 확대

- ▶ 중국은 국제유가 상승에 대비하기 위해 헐값에 이란산 원유 수입을 지속적으로 늘리고 있음
 - 원자재 데이터 조사기관 케이플러에 따르면 중국은 8월 기준으로 이란산 원유를 하루 150만배럴 가량 수입할 것으로 전망함
 - 이는 올해 1~7월 하루 평균 91만 7천배럴 대비 약 60만 배럴 증가한 수치로, 2013년 이후 최대 수입량으로 분석됨
- ▶ 미국이 이란산 원유 수입 금지 등의 경제 제재를 가하면서 이란은 국제 유가 시세보다 저렴한 가격에 원유를 수출해왔으며, 러시아산 원유보다도 헐값에 유통되고 있음
 - 최근 유가 상승으로 이란산 원유에 대한 중국 정유업체들의 수요가 증가하고 있으며, 미국은 이란산 원유거래를 하는 국가, 기업 등에도 제재를 가하고 있어 일부 중국 기업은 이미 블랙리스트에 올린 상태임
 - 이에 중국 정유업체들은 말레이시아산 원유로 서류를 허위로 기재하거나, 베네수엘라산 원유와 섞어 역청 혼합물 또는 기타 중질유 등으로 보고하는 등의 수법으로 이란산 원유 수입을 증대시키고 있음

자료: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-08-15/china-is-buying-the-most-iranian-oil-in-a-decade-kpler-says>

류희영 전문연구원

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

러시아, 해상운임 과다 청구 통해 원유 가격 상한제 회피

- ▶ 러시아가 인도 등으로 원유를 운송하는 해상운임을 과도하게 높게 받으면서 원유 막대한 수익을 획득하고 있는 것으로 분석됨
 - 가격 상한제 시행 직후부터 6월 말까지 러시아에서 인도로 수출된 원유 평균 가격은 배럴 당 약 50달러로, 원유 가격 상한제 제재 상단 수준인 배럴 당 60달러 이하이므로 제재 부과 대상에 해당하지 않음
 - 그러나 인도 세관 데이터에 따르면 실제 수입가는 배럴당 평균 68달러에 달하는 것으로 파악되었는데, 이는 러시아가 운송비, 보험, 화물 관련 수수료 등으로 약 18달러를 더 청구했기 때문으로 파악됨
- ▶ 러시아는 이 같은 방법을 통해 지난 5~7월 동안에만 약 11억달러(1조 4650억원) 이상의 수익을 벌어들인 것으로 추산됨
 - 지난 5~7월 러시아산 원유를 운송한 유조선 134척 중 23척은 소브콤플로트, 선십매니지먼트 등으로 러시아 해운사 선박이며, 26척은 러시아의 그림자 함대로 확인되는 등 러시아가 유조선 선단을 직접 운영하는 것으로 추정됨
 - 영국 외무장관은 “가격 상한제 영향을 필사적으로 피하기 위한 러시아의 행위는 놀랍지 않다”며 “영국과 파트너 국가들은 전쟁 자금 마련을 위한 러시아의 시도를 막기 위해 계속 행동할 것”이라고 언급함

자료: <https://www.ft.com/content/7c6998aa-a0d9-4ba7-9e35-e291978ca4d6>

류희영 전문연구원

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



2. 건화물선

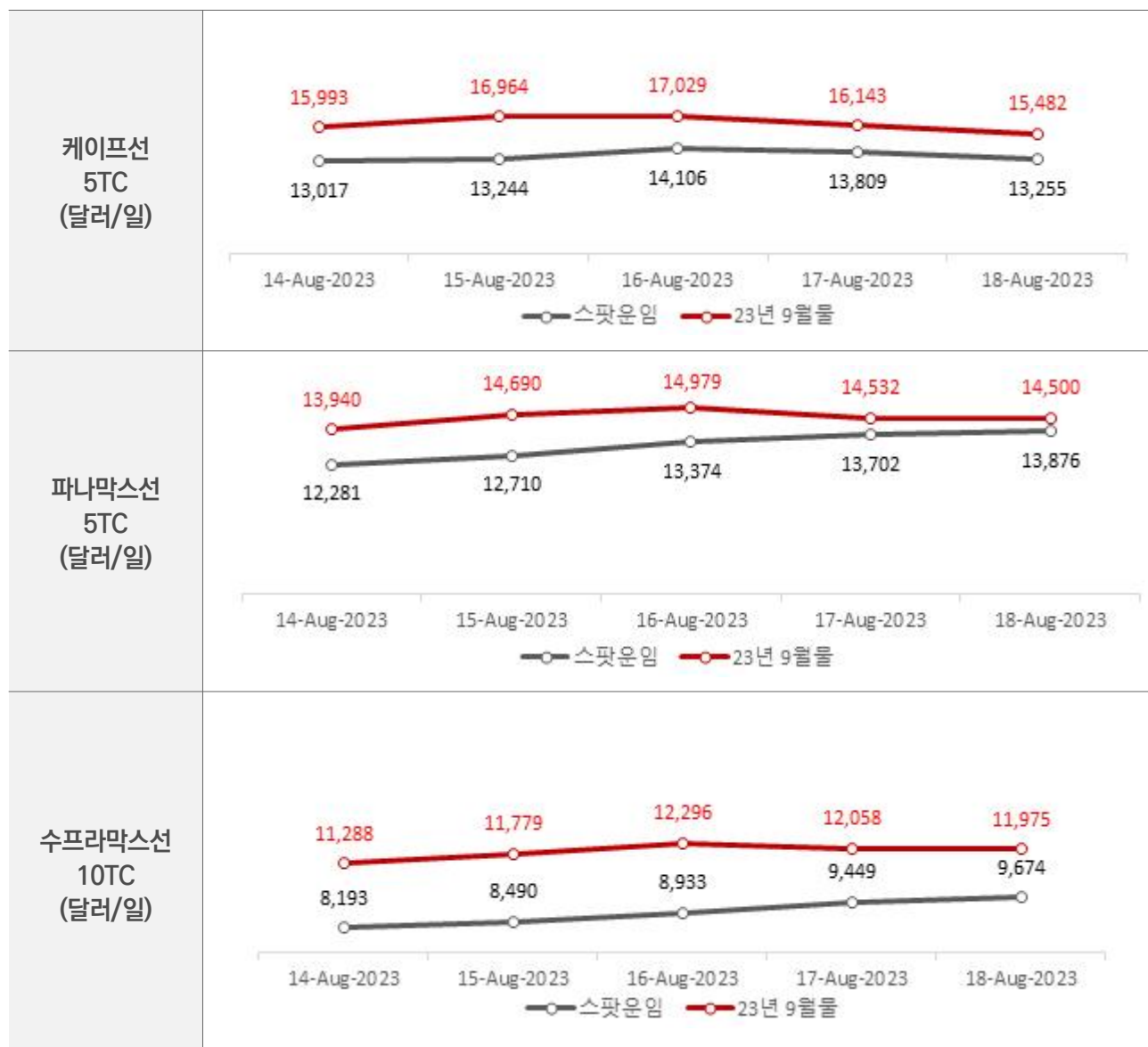
황수진 부연구위원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

1 주간평균운임

구분	8월 3주			
	주간평균운임	전주대비차이	9월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이
케이프선 5TC (달러/일)	13,486	▼ -832	-5.8 %	16,322 ▲ 730 4.7 %
파나마선 5TC (달러/일)	13,189	▲ 2,010	18.0 %	14,528 ▲ 1,666 13.0 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	8,948	▲ 1,237	16.0 %	11,879 ▲ 1,338 12.7 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

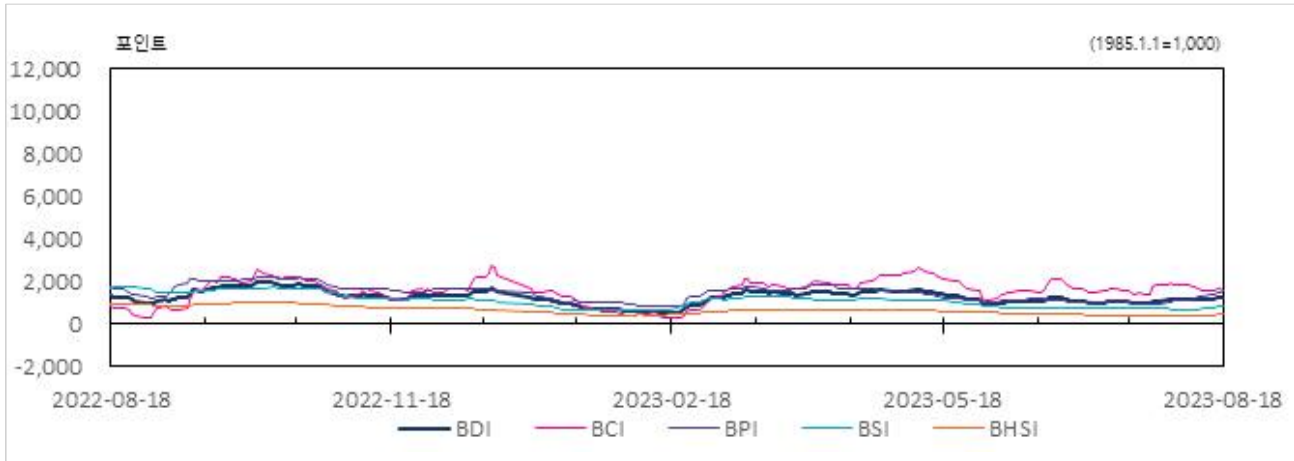


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		8월 3주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	1,204	▲ 64	530	1,640	1,142	965	3,369	1,934
선형별 운임	케이프(5TC)	13,486	▼ -832	2,246	21,814	11,848	2,505	38,169	16,177
	파나막스(5TC)	13,189	▲ 2,010	7,277	16,669	12,276	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	8,948	▲ 1,237	6,874	14,703	10,928	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	8,012	▲ 866	7,763	12,703	10,317	11,941	32,166	21,337
1년 용선료	케이프	14,250	▼ -500	13,500	19,750	16,390	10,125	23,000	16,591
	파나막스	14,463	▲ 1,013	11,200	15,400	13,033	9,625	16,125	12,537
	수프라막스	11,875	▲ 563	9,500	13,500	10,631	8,250	12,500	10,356
	핸디	9,188	▲ 500	8,063	10,688	8,820	7,313	9,250	8,435
건화물선 시장(FFA)									
		9월물		4분기물		2023년물		2024년물	
		8월 3주	전주대비	8월 3주	전주대비	8월 3주	전주대비	8월 3주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	16,322	▲ 730	17,207	▲ 835	14,572	▲ 268	14,619	▲ 147
	파나막스(5TC)	14,528	▲ 1,666	14,280	▲ 1,097	12,961	▲ 443	12,961	▲ 443
	수프라막스(10TC)	11,879	▲ 1,338	12,181	▲ 772	11,485	▲ 344	11,368	▲ 270
	핸디(7TC)	10,013	▲ 848	10,892	▲ 794	10,870	▲ 409	10,857	▲ 316

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

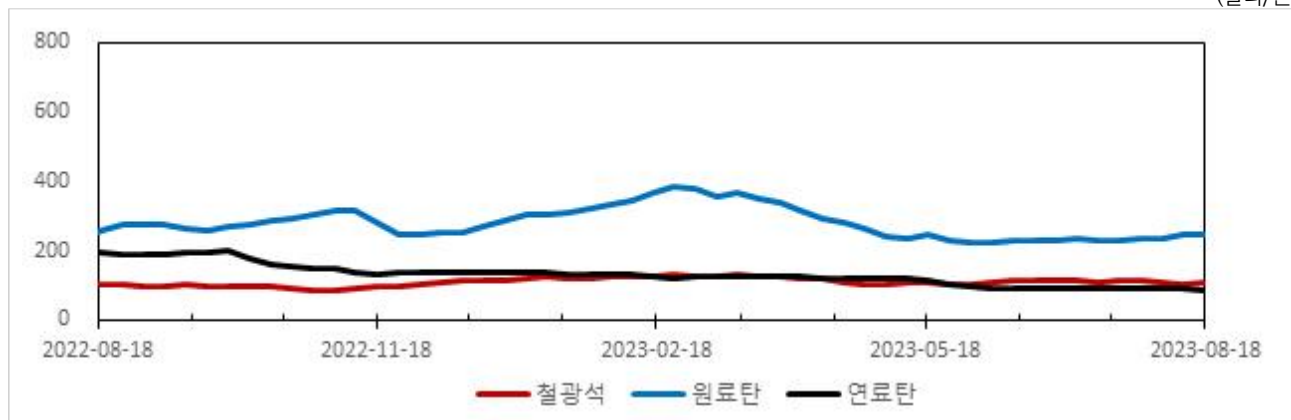
구분	2023년		전주 대비 차이				2022년			
	8월 3주	8월 2주					8월 3주	연평균	최저	최고
철광석	106.0	104.3	▲	1.7	1.6	%	109.9	120.3	82.4	159.8
원료탄	247.8	243.4	▲	4.3	1.8	%	223.0	365.0	196.1	670.1
연료탄	87.7	88.4	▼	-0.7	-0.8	%	196.5	179.1	107.5	288.2
대두	495.9	521.0	▼	-25.0	-4.8	%	615.8	569.4	503.5	638.0
옥수수	186.0	189.5	▼	-3.5	-1.9	%	245.2	273.1	231.6	319.9

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

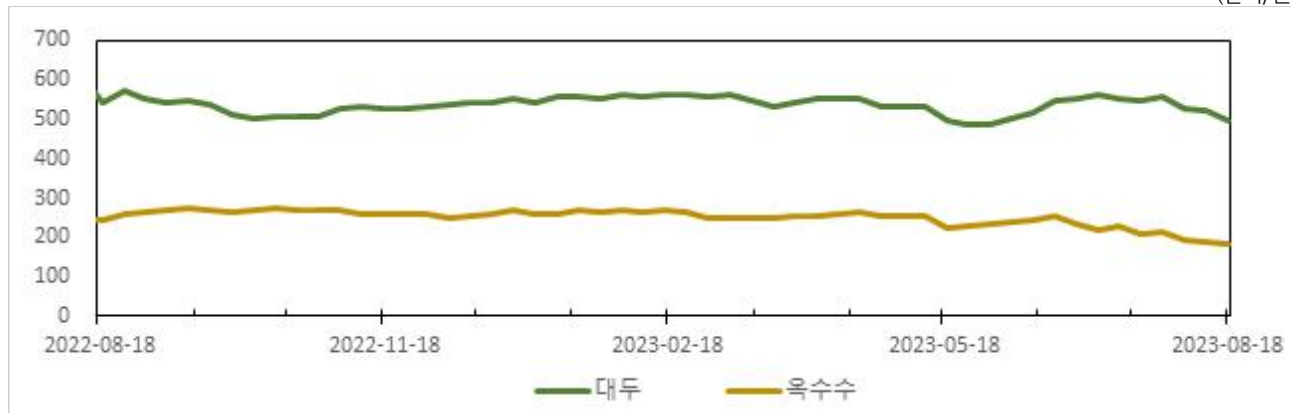
(달러/톤)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

I 케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(8월 2주) 대비 5.8% 하락한 13,486달러/일을 기록함

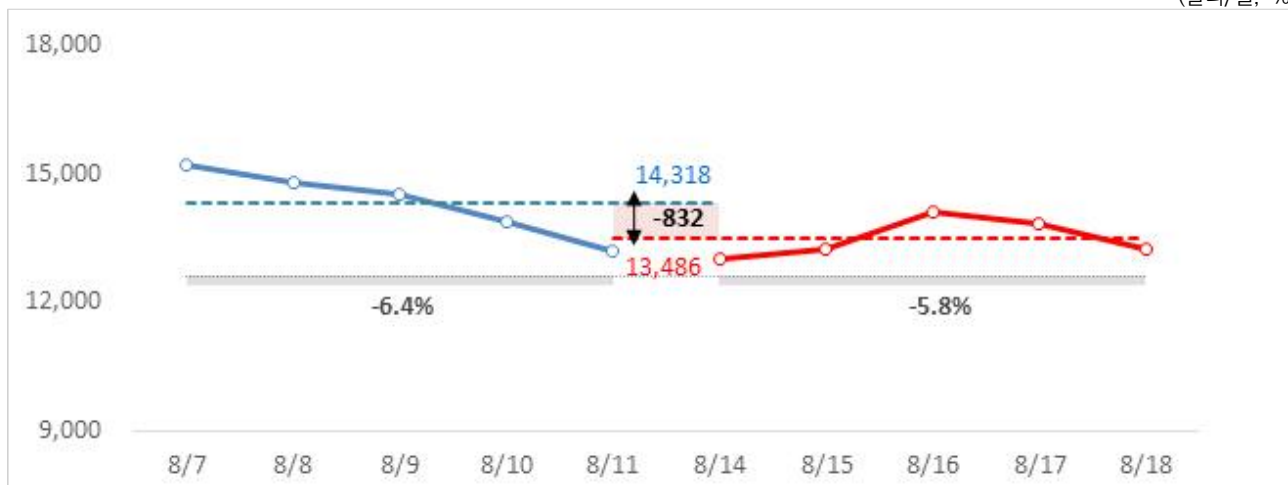
- 중국 부동산 위기 심화로 선박에 대한 수요가 감소함

(동향) 중국 부동산 개발업체 비구이위안(컨트리가든, Country Garden) 채무불이행(디폴트) 위기에 직면

- 외신에 따르면 중국의 주요 부동산 개발업체 중 하나인 비구이위안이 디폴트 위기에 처해 있으며, 중국 당국이 적절한 대책을 마련하지 않는다면 내달 초에는 디폴트를 피하기 어려울 것으로 관측됨
- 중국 신탁업계에서 상위 10대 회사 중 하나인 중궈국제신탁이 투자 실패로 인해 이자 지급 및 원금 환매를 중단했다는 사실이 알려짐. 이 사태는 중궈 그룹(총 자산 규모 약 1조 위안)의 유동성 문제와 관련 있다고 여겨지고 있음
- 최근까지 중국 당국의 기조(부동산 투기 단속)에 따라 은행 대출이 제한되어 중국 부동산 개발업체들이 신탁사를 통해 자금을 확보함. 이에 따라 부동산 위기가 금융 분야로 확산될 가능성에 시장이 촉각을 곤두세우고 있음
- 지난 목요일에 헝다(에버그란데, Evergrande)는 미국 법원에 파산보호를 신청한 사실이 알려져 시장의 심리를 더욱 위축시키고 있음. 지난 18일 중국 인민은행, 금융감독관리총국, 증권감독관리위원회가 화상회의를 통해 지방정부 부채 상황을 완화하기 위해 채권 발행을 허용하는 결정을 내렸다는 소식이 외신을 통해 전해짐

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson--

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	8월 3주	8월 2주	전주대비차이	
BCI	1,626	1,727	▼ -100	-5.8%
스팟운임(5TC)	13,486	14,318	▼ -832	-5.8%
용선료	6개월	17,125	▼ -1,750	-9.3%
	1년	14,250	▼ -500	-3.4%
	5년	15,250	-	-
FFA	8월물	16,322	▲ 730	4.7%
	4분기물	17,207	▲ 835	5.1%
	'23년	14,572	▲ 268	1.9%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

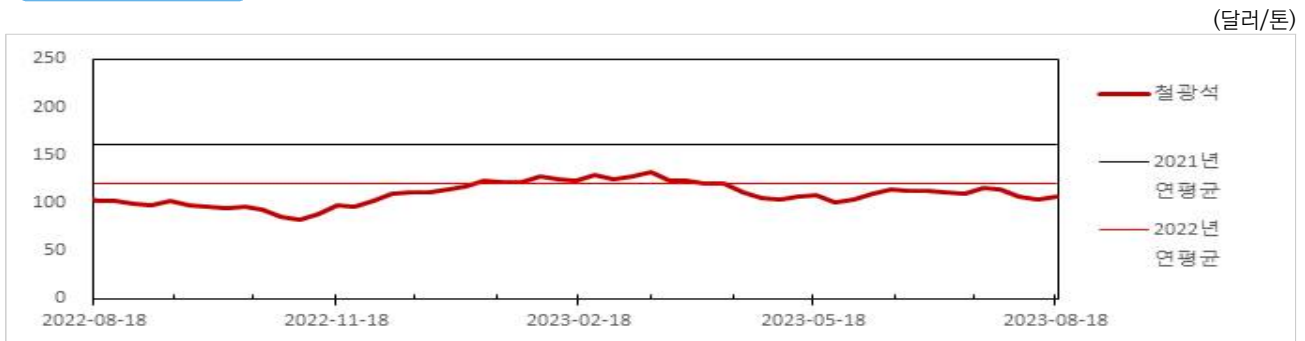
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 1.6% 상승한 106.0달러/톤 기록

철광석 가격 추이



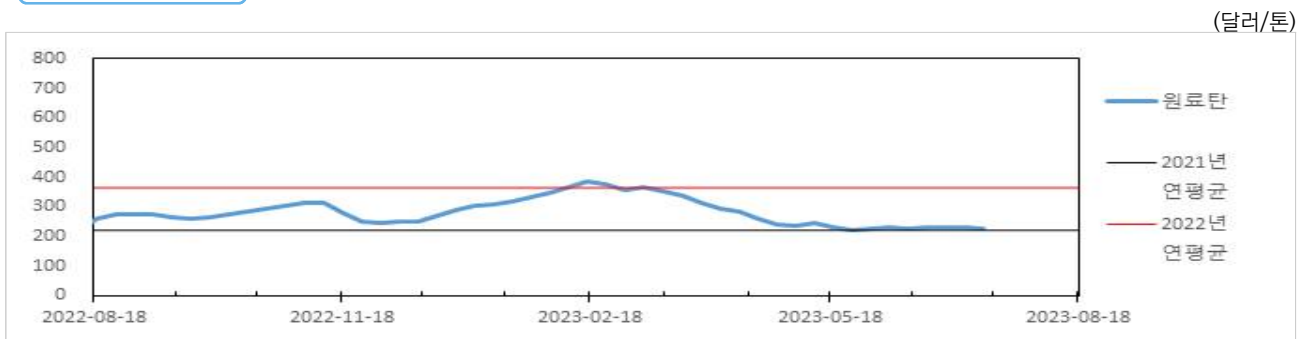
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 1.8% 상승한 247.8달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



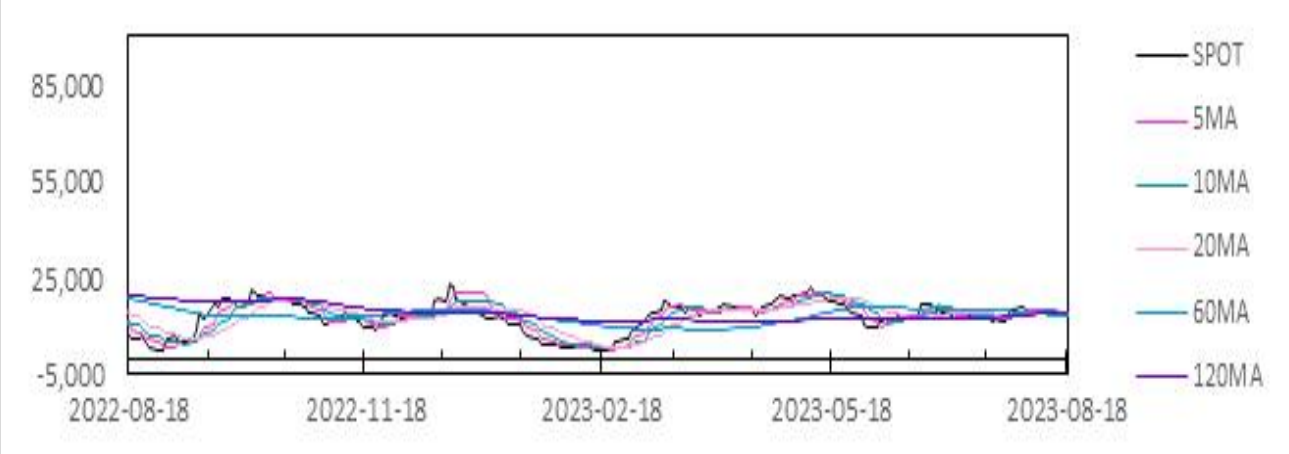
자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

I 파나막스선

(운임) 전주 대비 18.0% 상승한 13,189달러/일 기록

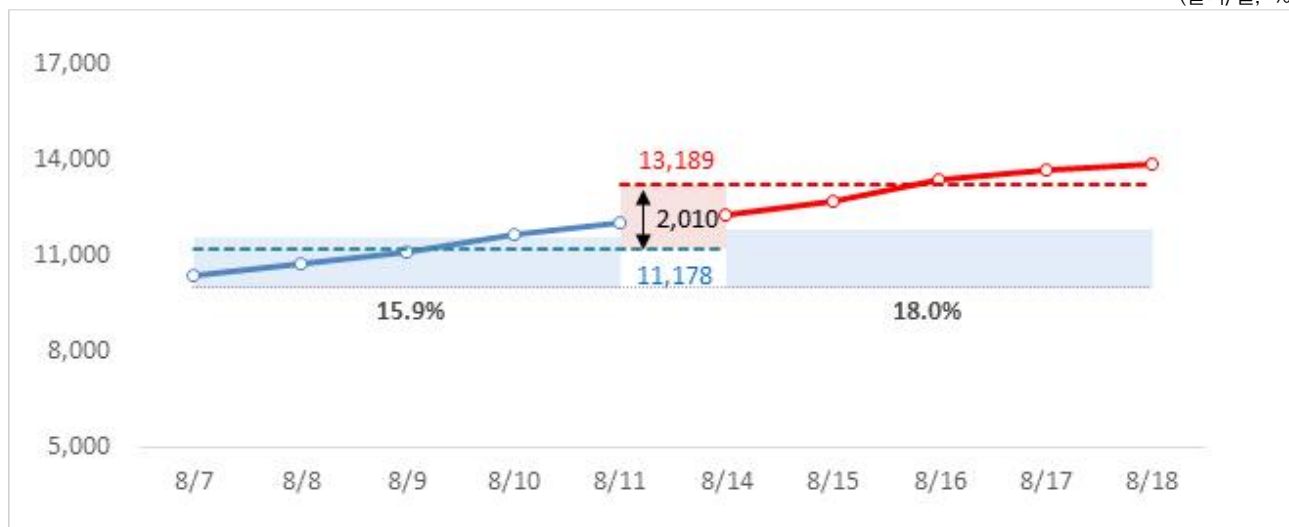
- 시장에 신규 곡물 물동량의 유입이 증가하고 있으며, 지정학적 위험에 따른 곡물에 대한 수요가 증가하고 있음

(동향) 러시아 우크라이나 곡물 사일로(Silo) 및 출발 선박 공격

- 외신에 따르면 러시아가 '흑해 곡물 이니셔티브'에서 탈퇴한 이후 우크라이나의 흑해와 다뉴브 강 인프라, 항구, 곡물 사일로 등을 대상으로 한 공격을 강화하고 있는 것으로 알려짐. 지난 13일에는 흑해 남서부에서 출항하던 화물선에 경고 사격을 가해 러시아와 우크라이나 간의 갈등이 심화되고 있음
- 지난 18일에는 러시아가 우크라이나를 제외하고 튀르키예, 카타르 등과 새로운 곡물 협정을 체결하려는 시도를 한 것으로 알려짐. 이러한 상황 속에서 우크라이나가 가을 수확에 맞춰 곡물 수출 경로를 확보할 수 있는지에 대한 관심이 시장에서 집중되고 있음

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	8월 3주	8월 2주	전주대비차이		
BPI	1,465	1,242	▲	223	18.0 %
스팟운임(5TC)	13,189	11,178	▲	2,010	18.0 %
용선료	6개월	15,825	▲	1,688	11.9 %
	1년	14,463	▲	1,013	7.5 %
	5년	12,550	▲	125	1.0 %
FFA	9월물	14,528	▲	1,666	13.0 %
	4분기물	14,280	▲	1,097	8.3 %
	'23년	12,961	▲	443	3.5 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

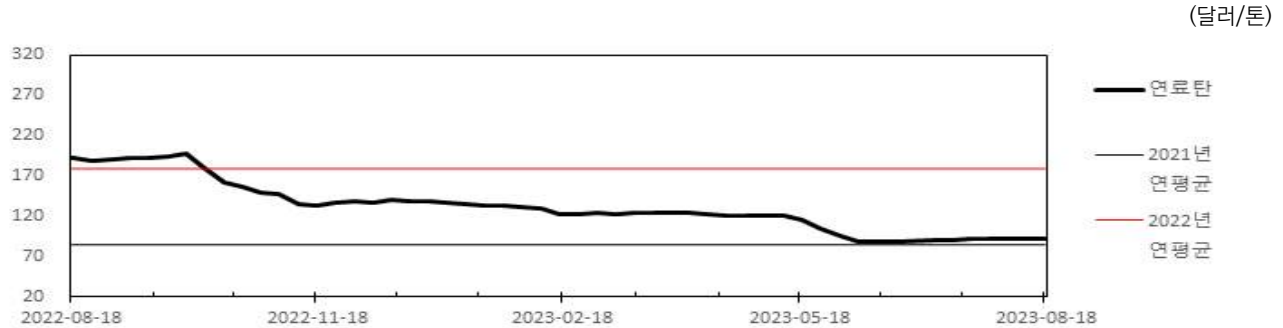
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선-동향분석

■ 연료탄 가격 : 전주 대비 0.8% 하락한 87.7달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson

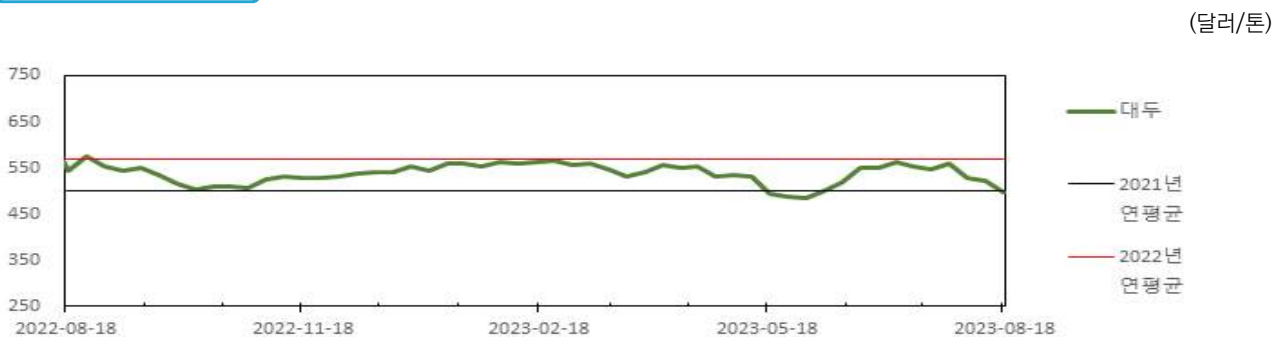


구분	연료탄가격	전주대비차이		
7월 4주	89.1	▼ -1.4	-1.6	%
8월 1주	89.4	▲ 0.4	0.4	%
8월 2주	88.4	▼ -1.0	-1.2	%
8월 3주	87.7	▼ -0.7	-0.8	%

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 대두 가격 : 전주 대비 4.8% 하락한 495.9달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



구분	대두 가격	전주대비차이		
7월 4주	558.8	▲ 10.3	1.9	%
8월 1주	528.7	▼ -30.0	-5.4	%
8월 2주	521.0	▼ -7.8	-1.5	%
8월 3주	495.9	▼ -25.0	-4.8	%

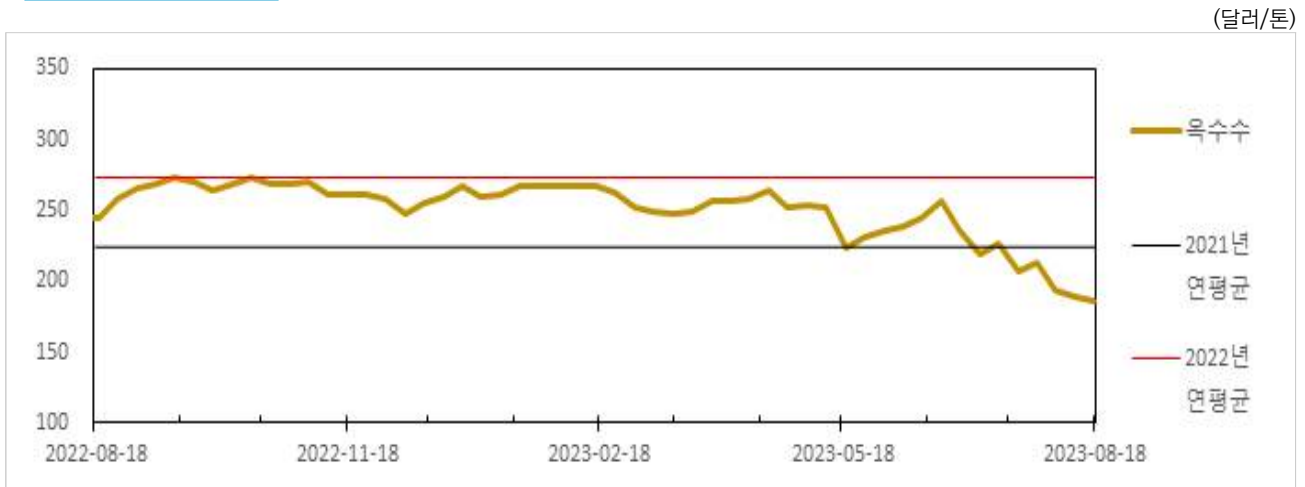
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 전주 대비 1.9% 하락한 186.0달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



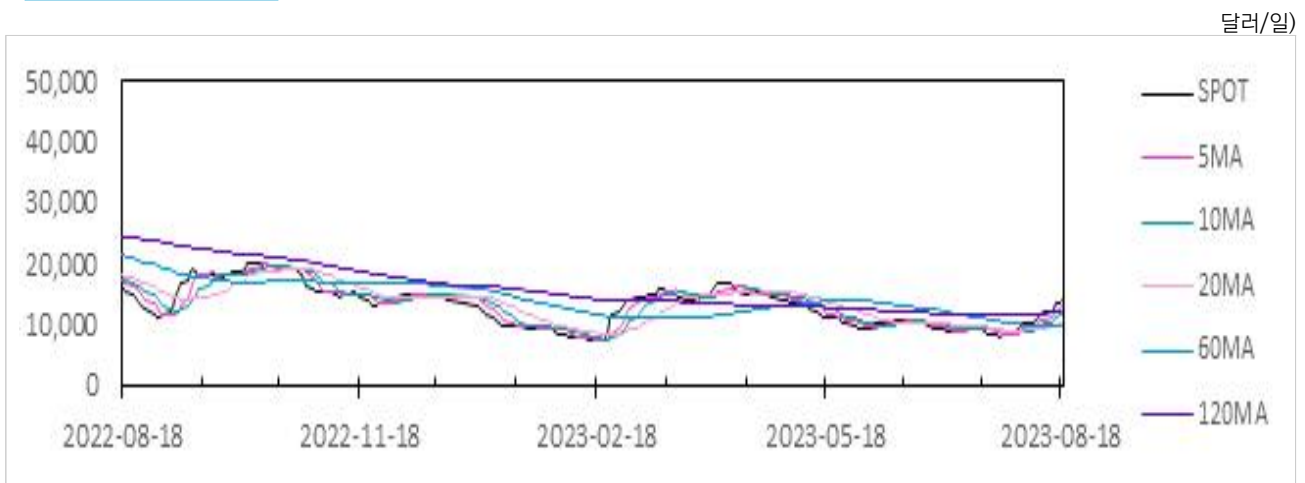
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
7월 4주	213.6	▲ 5.9	2.8	%
8월 1주	193.2	▼ -20.3	-9.5	%
8월 2주	189.5	▼ -3.7	-1.9	%
8월 3주	186.0	▼ -3.5	-1.9	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

I 수프라막스선

(운임) 전주 대비 16.0% 상승한 8,948달러/일 기록

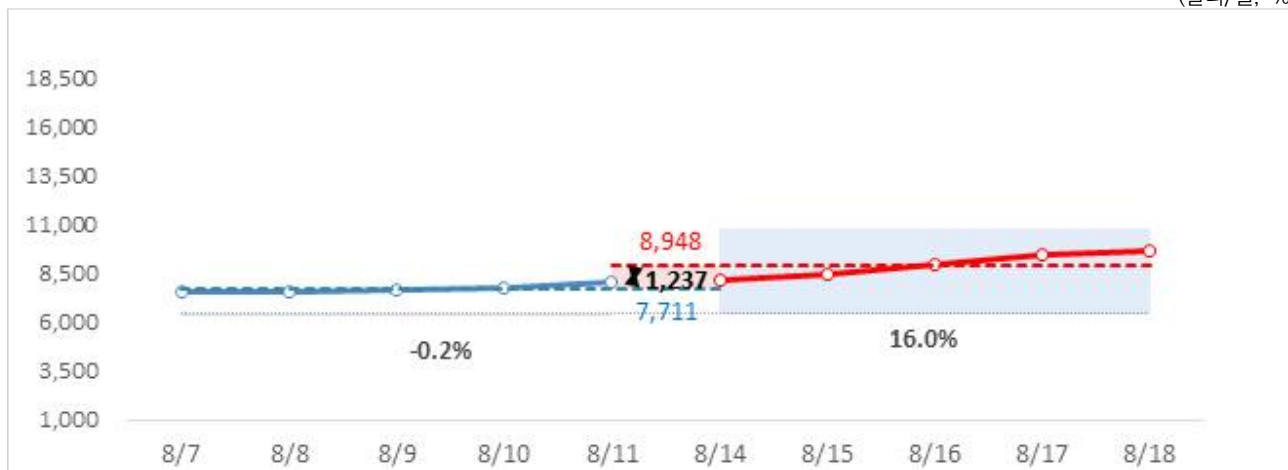
- 운하 운영 제한으로 시장에 선박공급이 제한되고 있음

(동향) 파나마 운하 통과 횟수 제한으로 선박 대기 시간 증가

- 로이즈리스트에 따르면 파나마 운하 통과를 위해 대기하는 선박의 수가 증가하고 있어 운하 통과를 위해 20일 이상 대기해야 하는 상황임. 하루 평균 36척의 선박이 운하를 통과했으나, 7월에는 32척으로 운하 통행량이 감소함. 8월 16일 기준으로는 216척 선박이 운하 통과를 기다리고 있으며, 이 중 73척이 건화물선임. 7월 말 기준 59척의 선박이 대기했던 것과 비교하면 대기 선박 수가 상당히 증가한 것으로 나타남
- 파나마 운하 당국은 지난 6월 25일부터 중남미 지역에서 계속되는 가뭄으로 인해 운하 수위가 낮아지자 선박 흘수를 제한했으며, 7월부터 수위를 추가 하향한 바 있음. 또한 운하의 물 부족으로 인해 운하 통과 횟수를 제한하고 있음

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	8월 3주	8월 2주	전주대비차이	
BSI	813	701	▲ 112	16.0 %
스팟운임(10TC)	8,948	7,711	▲ 1,237	16.0 %
용선료	6개월	12,125	▲ 313	2.6 %
	1년	11,875	▲ 563	5.0 %
	5년	12,000	-	- %
FFA	9월물	11,879	▲ 1,338	12.7 %
	4분기물	12,181	▲ 772	6.8 %
	'23년	11,485	▲ 344	3.1 %

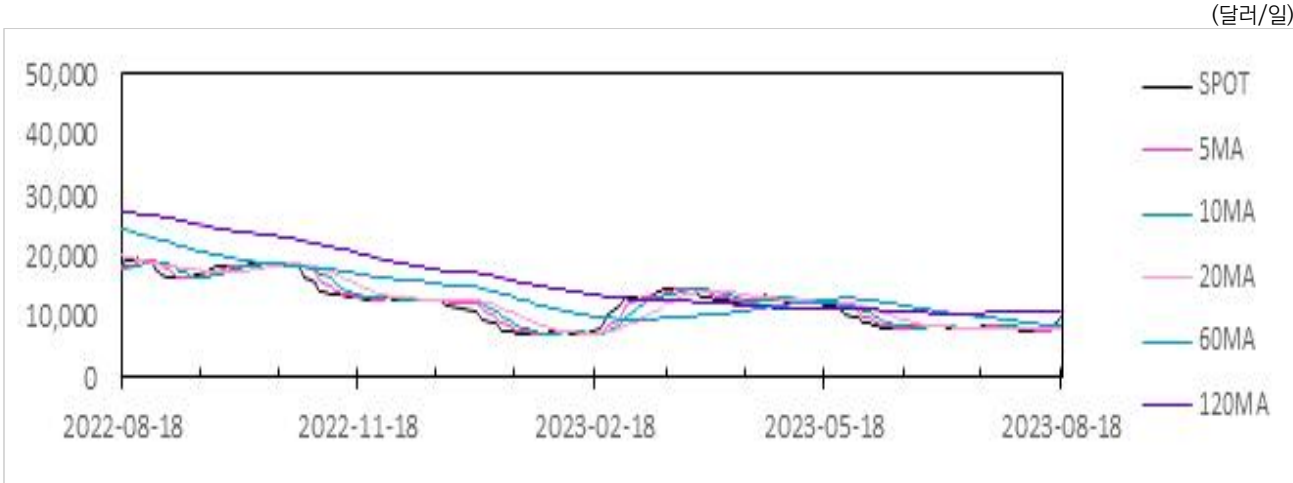
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 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 12.5p 하락한 1,031p를 기록

(운임) 컨테이너 운임 다시 하락 전환

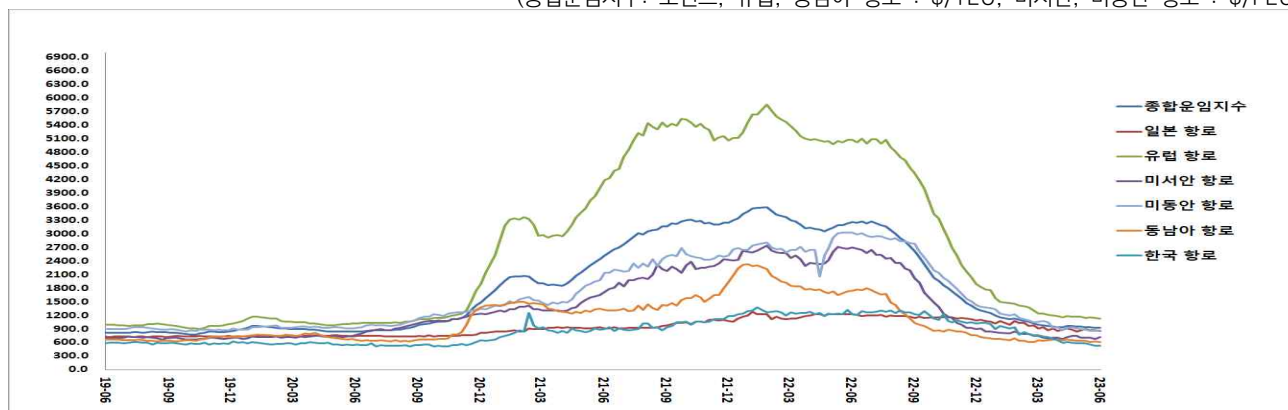
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 아시아-남아메리카 및 유럽 항로 하락의 주요 요인으로 소폭 하락했으나, 전반적인 항로에서 약보합 흐름세를 이어감

(현황) 컨테이너 운임 약보합 전망

- 아시아-북미 노선의 운임은 불안정한 시장 상황에서 최근 상승하였지만 물동량 증가보다는 선사들의 공급 조절로 인해 비뚤된 결과로서 운임의 장기적인 전망은 크게 밝지 않음(Linerlytica)
- 10월 초 중국 국경절 연휴 전까지 전반적인 중국 발 물동량 상승이 나타날 시기이나 중국 경기 침체로 인해 예년과 같은 수준의 물동량 증가는 발생하지 않을 것으로 예상됨

컨테이너 운임지수

(종합운임지수: 포인트, 유럽, 동남아 항로 : \$/TEU, 미서안, 미동안 항로 : \$/FEU)



자료: 상하이해운거래소

컨테이너 운임

(종합운임지수: 포인트, 유럽, 한국, 일본 동남아 항로 : \$/TEU, 미서안, 미동안 항로 : \$/FEU)

		8월 3주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	1,031	-12.5	907	1,061	979	1,107	5,110	3,410
운임	유럽항로	852	-74	738	1,050	876	1,047	7,797	4,846
	미서안항로	2,003	-29	1,148	2,002	1,417	1,418	8,117	5,656
	미동안항로	3,110	-14	2,010	3,013	2,453	3,096	11,833	8,514
	한국항로	157	0	131	238	174	225	456	321
	일본항로	318	-14	317	927	350	281	362	320
	동남아항로	144	4	140	199	169	189	1,537	837

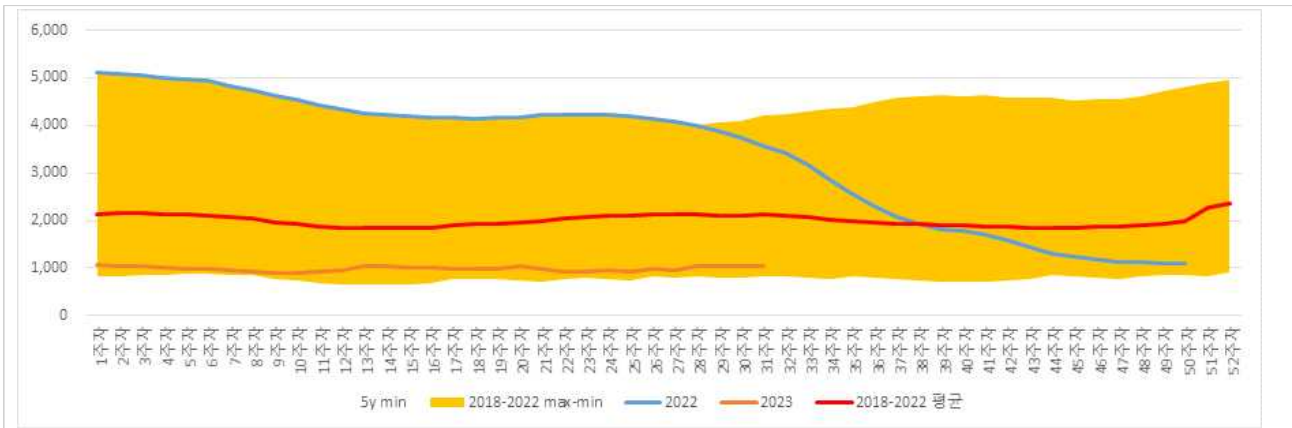
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



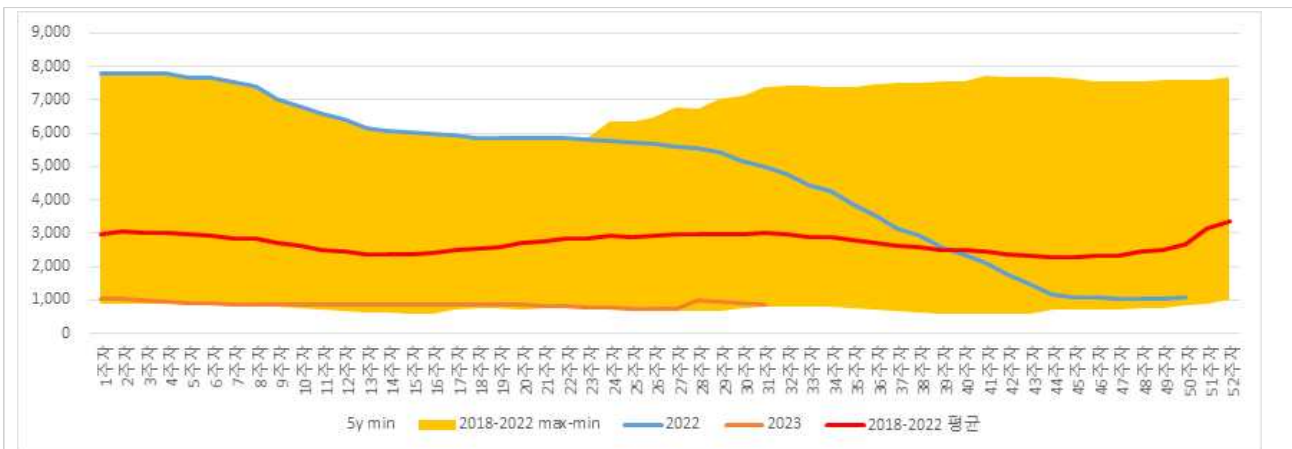
2 운임전망

| 8월 2주('23.8.21~'23.8.25)

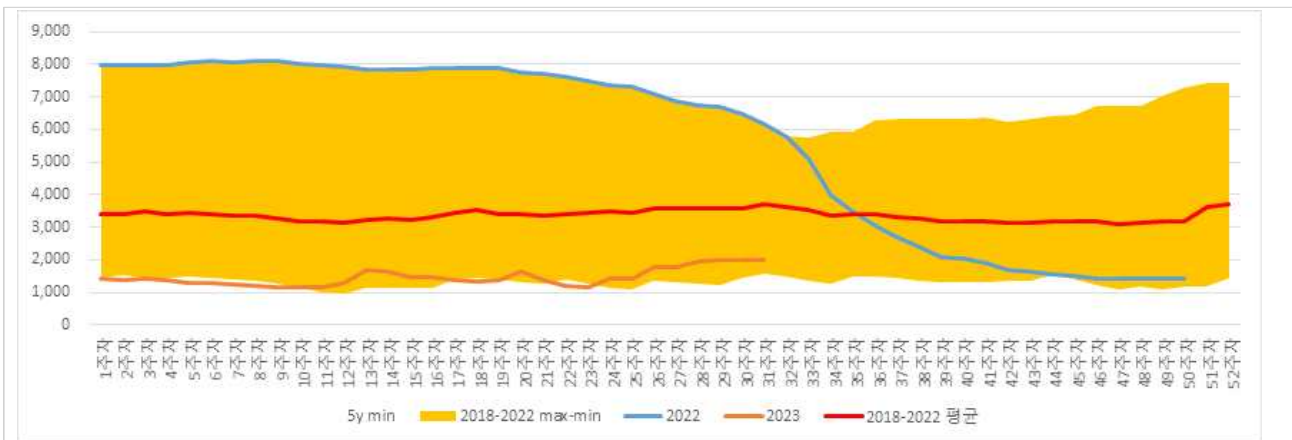
SCFI 지수는 약보합 기록할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 약보합 기록할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 약보합 것으로 전망





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 전주 대비 1.6p 하락한 46.6 기록

(운임) 전주 대비 대부분 항로에서 운임지수(WS)가 보험세를 보임

(달러/톤)

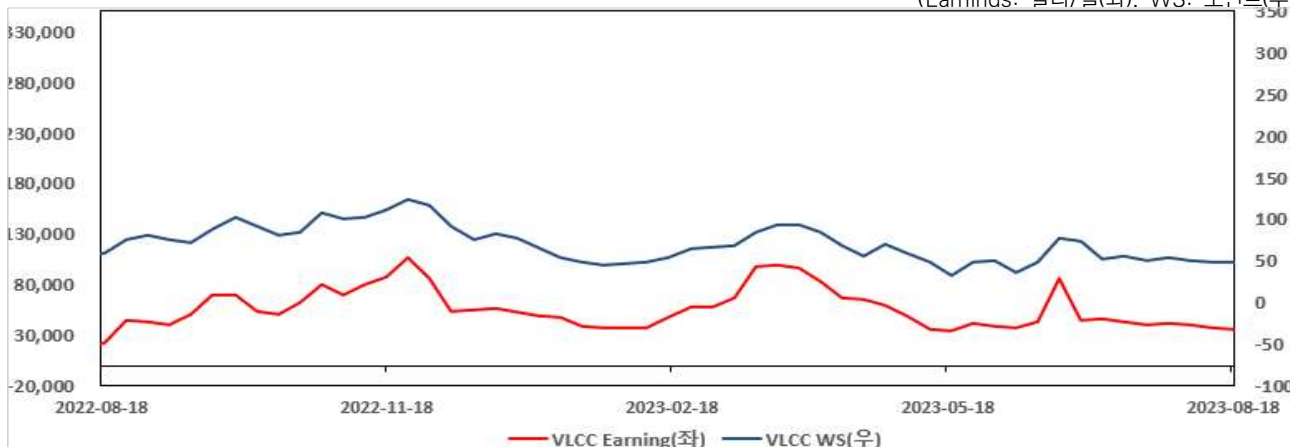
구분	8월 3주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	46.6	▼	1.6	3.3 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	30.0	▼	4.0	13.3 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	49.0	▼	4.0	8.2 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	51.0	▼	1.0	1.9 %

(동향) OPEC+ 감산 여파로 인한 수급 불균형으로 오는 3분기까지는 시황 약세 지속될 것으로 전망

- 사우디아라비아, 러시아 등 주요 산유국의 감산 영향으로 인한 성약활동 둔화로 유조선 시황은 약세가 지속되고 있으며, OPEC+ 산유국 감산에 따른 불안정한 수급 상황이 이어짐. 소비심리 위축, 자국 내 원유 재고 우선 소진 등 중국발 경기 둔화 우려 지속으로 원유시장의 불확실성이 증대되고 있으며, 미국의 인플레이션 위험도 잔존하고 있음
- EIA의 원유 수급 전망에 의하면 오는 3분기까지는 주요 산유국의 감산 영향으로 수요 초과 환경이 예상되나, 4분기부터는 감산 여파 약화로 수급이 균형을 이루면서 내년에는 공급 우위 여건이 조성될 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 3주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	47	-2	32	94	59	32	123	63
항로(TD3C)	평균 수익	18,727	-2,534	14,043	97,526	40,934	24,517	101,230	16,685
VLCC	1년 용선료	41,000	1,000	36,500	50,000	40,024	15,000	47,500	25,644

자료: Clarkson

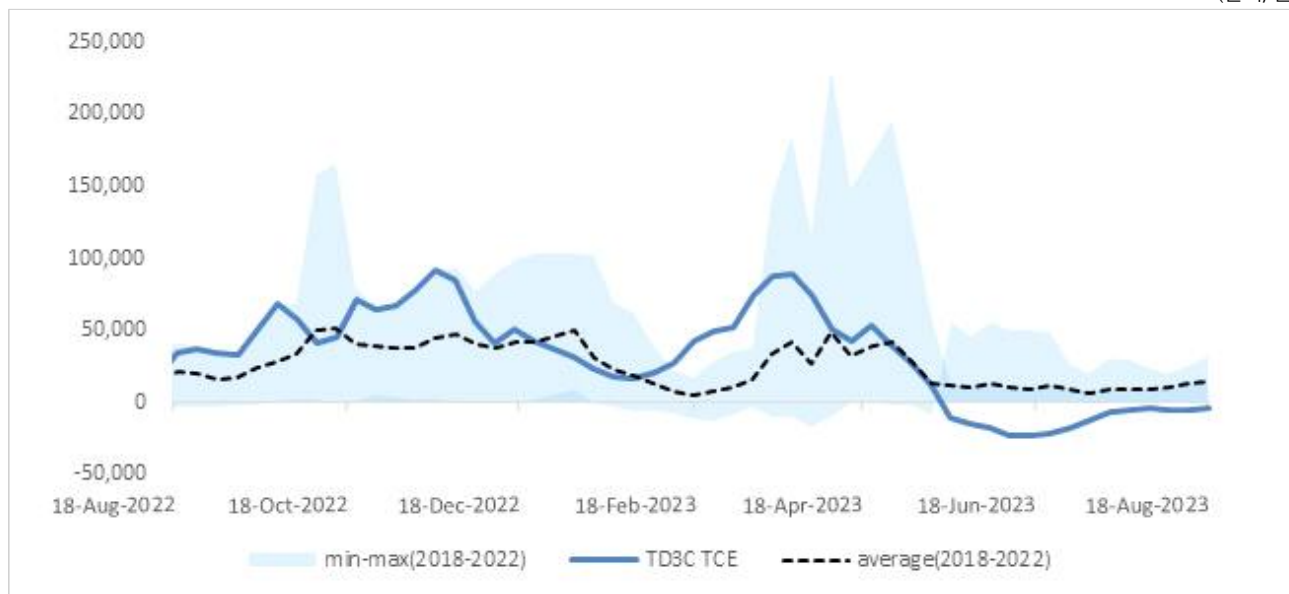


1 유조선-기술분석

수익 추세선은 전주 대비 약 10% 수준으로 하락하며 7월 말 이후 지속적으로 약세가 나타남

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

(달러/일)

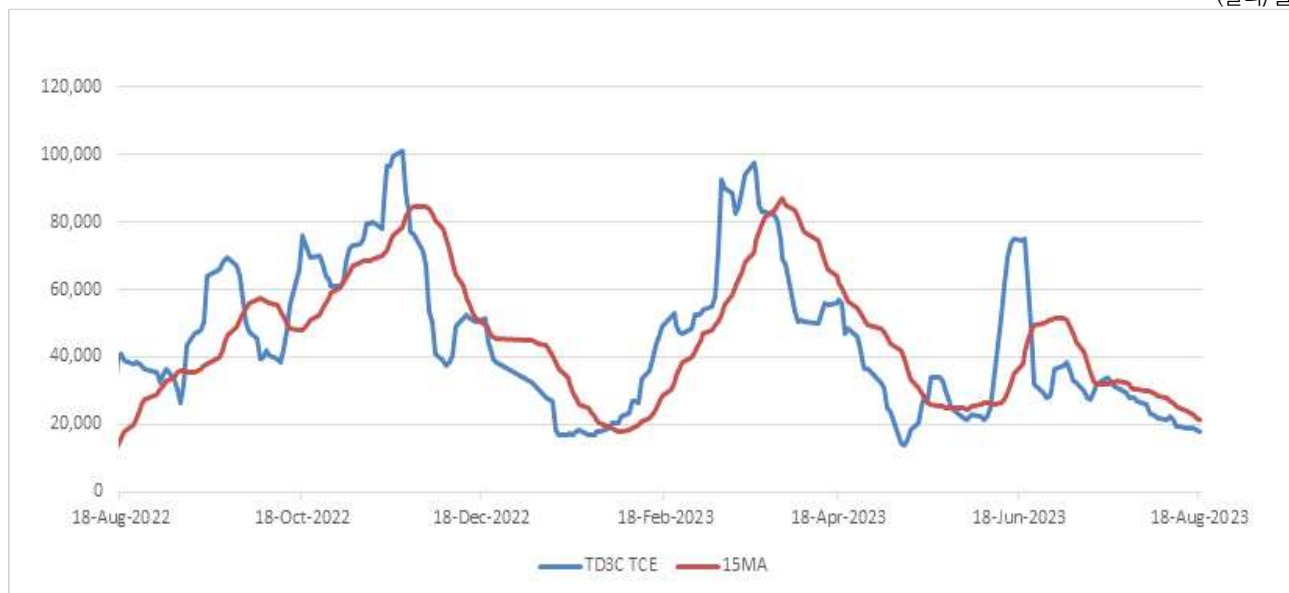


자료: Clarkson

수익 추세선은 8월 이후 계단식 하락 추세를 보이며 상황 악화가 계속됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주 대비 10.5p 상승한 165.2 기록

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

(달러/톤)

구분	8월 3주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	165.2	▲	10.5	6.8 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	135.0	▲	15.0	12.5 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	150.0	▲	15.0	11.1 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	160.0	▲	35.2	22.6 %

(동향) 하절기 드라이빙 시즌 돌입, 주요 석유제품의 전반적인 수요 증가로 시황 상승 견인

- 드라이빙 시즌이 본격적으로 도래하면서 여행 수요 회복에 따른 항공유, 휘발유 등 주요 석유제품 전반에 걸친 수요 증대 효과로 석유제품선 시황은 상승세를 나타냄. 정제마진 또한 주요국 감산, 휴가철 석유제품 수요 증가 등으로 인한 수급 개선에 기인하며 상승반등세를 보임
- IEA는 월간보고서를 통해 하절기 항공 수요 증가, 중동 등에서의 발전용 유류 사용 증가, 중국 석유제품 수요 급증 등의 영향으로 23년 세계 석유 수요를 역대 최고치인 1억 217만b/d로 전망했으며, 경기 침체 우려에도 불구하고 중국의 견고한 석유제품 수요가 세계 석유 수요 증가를 견인할 것으로 예측함

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		8월 3주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	165	-2	139	266	194	120	447	278
	평균 수익	26,344	1,545	15,516	50,916	30,965	6,216	72,180	38,274
MR	1년 용선료	25,500	250	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

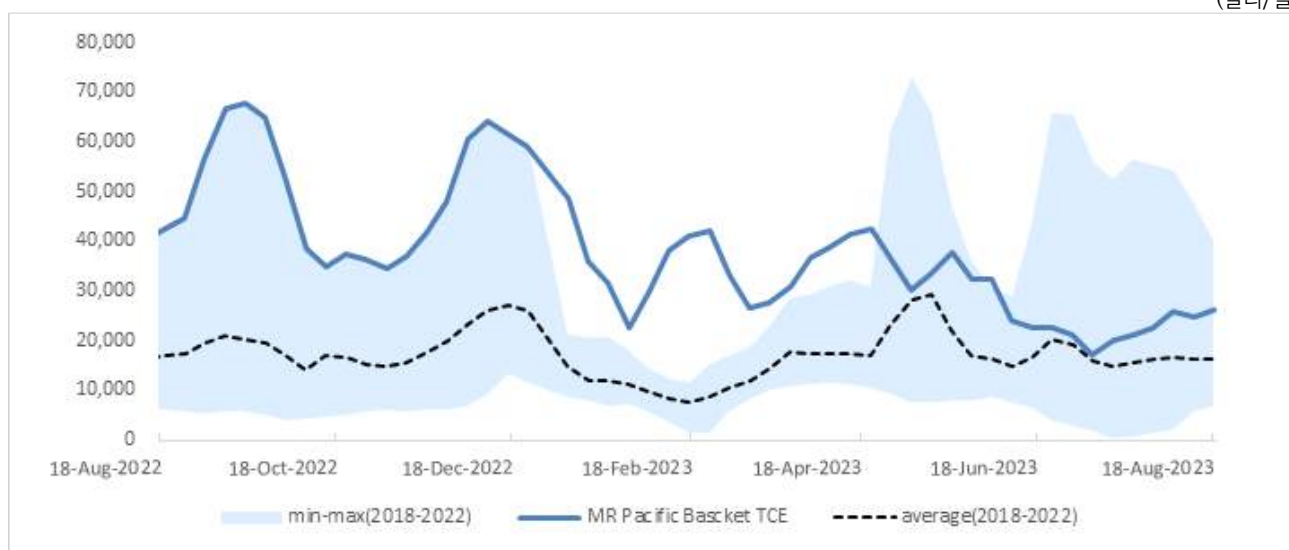


2 석유제품선-기술분석

Ⅰ 수익 추세선은 전주에 이어 점진적으로 상승추세를 지속함

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)



자료: Clarkson

Ⅰ 수익 추세선은 7월 중순 이후 강보합세를 보이며 상승 반동을 시도하고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 전주 대비 0.2 하락한 23.2p를 기록함

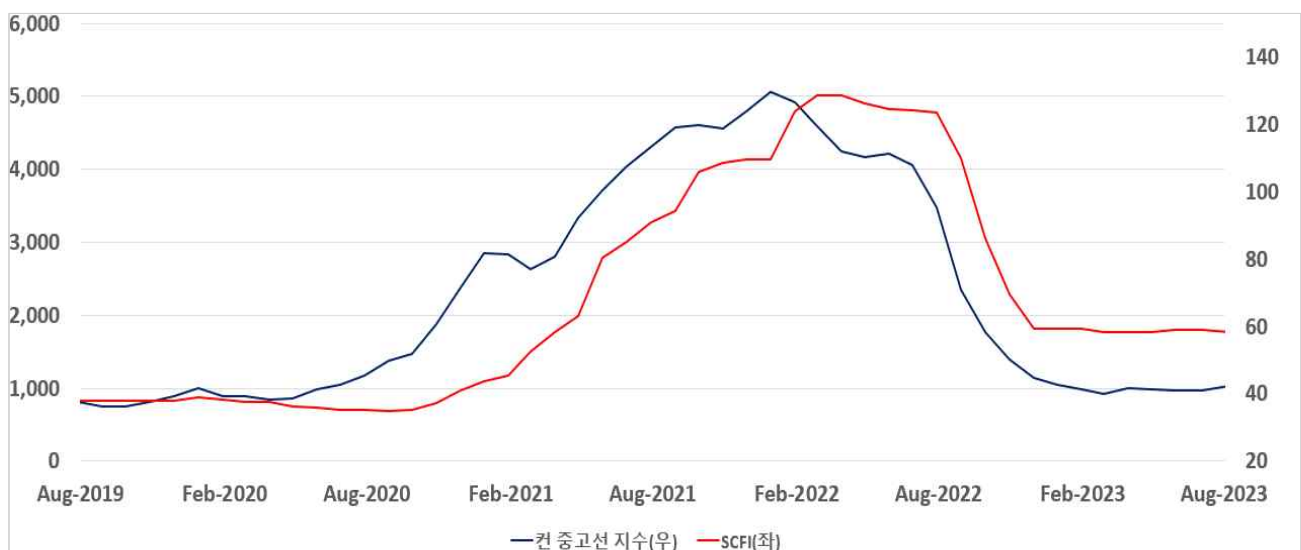
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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~'23.08.21)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 19건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	HL Imabari	2008	206,312	DWT	2023-08-18	21.40	region	Shoei Kisen Kaisha
Offshore	Safeen Prince	2018	86	LOA	2023-08-17		undisclosed	Safeen Marine
Offshore	AHT Chrysolite	2016	5,221	HP	2023-08-16		undisclosed	PJS Offshore
Bulk	Windsor Adventure	2008	55,975	DWT	2023-08-16	13.20		Keymax Maritime
Pass./Car	Incat 45	1997	776	Passengers	2023-08-11		undisclosed	Sercomisa
Offshore	Apache II	2009	138	LOA	2023-08-10		undisclosed	Technip UK Limited
Bulk	Ariadne	2009	180,010	DWT	2023-08-10	21.00	excess	Neda Maritime Agency
Bulk	Navios Southern Star	2013	82,224	DWT	2023-08-10	21.60		MMSL
Offshore	Nor Goliath	2009	1,600	swl	2023-08-10		undisclosed	Coastline Maritime
Bulk	KK Mineral	2017	45,429	DWT	2023-08-09	22.10		Kambara Kisen KK
Offshore	Seajacks Hydra*	2014	400	swl	2023-08-09	70.00	region	Seajacks
Offshore	Seajacks Leviathan*	2009	400	swl	2023-08-09			Seajacks
Offshore	Seajacks Kraken*	2009	300	swl	2023-08-09			Seajacks
Bulk	Vitaspirit	2001	74,269	DWT	2023-08-08		undisclosed	Vita Management SA

[illegible]



6. 주요 해운지표

(2023.08.18. 기준)

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	564	-20	564	367	546	438	354	689	512
	Singapore	561	-16	578	378	580	450	374	774	529
	Korea	578	1	577	439	578	486	418	785	581
	Hong Kong	572	-5	568	421	560	472	414	804	554
VLSFO	Rotterdam	601	-19	609	514	600	557	526	980	729
	Singapore	638	-7	637	554	695	601	599	1,138	804
	Hong kong	648	-4	641	574	690	615	606	1,189	818

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	145	-1	147	-	162	137	0	195	143
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	100	-1	102	0	133	113	-	141	124
	중국産	122	-4	126	0	149	132	-	193	142
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	-	-	-	-	-	-	-	758	146
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	277	-2	277	0	371	165	-	530	119
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1,353	46	1,322	1,265	1,544	1,435	1,344	1,769	1,538
	밀(국제)	639	12	635	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