

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2023년 8월 28일
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	25

- 건화물선** 지난 주 케이프선 운임은 11,272달러/일을 기록함. 중국 인민은행, 5년 만기 LPR 종전과 같은 수준 유지 결정
- 컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 17.2 하락한 1,013.8p를 기록
- 탱커선** 지난주 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 1.8p 하락한 44.8 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

컨테이너 선사의 사업 다각화가 효과적인가?

- ▶ 글로벌 선사들의 사업영역의 확장은 2016년부터 시작됨
 - 머스크의 물류사업으로 확장 선언과 함께 2019년 CMA CGM의 물류기업(CEVA) 인수 등 컨테이너 선사들은 해상운송에서 나아가 사업을 다각화 함
 - MSC는 Bolloré Logistics의 아프리카부문을 인수하여 Africa Global Logistics로 변경하였으며 항공 운송에도 진출함
 - 물류 전체에 대한 통합은 아니지만 하판로이드는 지난해부터 미주에 10여개의 항만 터미널 인수에 10억 달러를 지출했으며 ONE도 10년간 200억 달러의 투자를 통해 터미널을 인수할 계획임
- ▶ 현재까지 진행된 컨테이너 선사의 다각화에 대한 평가는 회의적임
 - 해상운송에서 물류 전체에 대한 확장은 서비스 차별화가 가능하다는 점에서 긍정적이나 실효적인 성과를 거두기에는 대규모의 투자가 진행되어야 한다는 단점이 있음
 - 물류시장으로 사업을 확장한 머스크는 2018년 컨테이너 시장점유율이 20%에 이르렀으나 이후 15%까지 하락하였으며 물류사업의 영업이익률은 1.1%에 불과해 현재까지 실효성에 대해서는 의문임

자료 : <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1146389/Carrier-diversification-strategies-called-into-question>

최건우 부연구위원

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

ZIM Line 실적 부진으로 일부 서비스 중단

- ▶ 지난해 ZIM Line은 잇따른 부진한 실적에 따른 경영 합리화를 위해 아시아, 호주, 뉴질랜드 간 3개 서비스를 중단하겠다고 발표함
 - ZIM Line 아시아 지역 총괄 부사장인 Danny Hoffman은 “현재 오세아니아 서비스 네트워크는 MSC와 협력하여 서비스를 강화하기 위해 재구성 될 것이다.”고 언급함
 - Alphaliner에 따르면 이 새로운 VSA(선박공유협정)에 따라 주간 서비스 필요한 선박 7척 중 3척은 ZIM Line, 나머지 4척은 MSC가 운영할 것이라고 밝힘
- ▶ Linerlytica에 따르면 “ZIM Line의 올해 2분기 순손실은 2억 1,300만 달러에 달하며, 이는 2014년 이후 최악의 분기 손실을 기록한 것이다.”고 언급함
 - ZIM Line은 현재 상대적으로 수익성이 낮은 아시아-북미, 아시아 및 오세아니아 노선이 각각 38%, 28%를 차지하고 있으며, 반면 2분기 수익성이 높았던 대서양 및 남미 노선에 대한 점유율은 낮음
 - ZIM Line의 2분기 물동량은 전년동기와 변함없이 86만 TEU를 기록하였지만, 운임은 1,193달러로 전년동기대비 67%, 전분기대비 14% 각각 하락한 것으로 나타남

자료 : <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1146344/Zim-cuts-services-on-weak-results>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

중국의 건설용 철강 수요 둔화 전망

- ▶ 중국의 부동산 산업 부진과 더불어 일부 지방 정부 부채에 따른 인프라 성장을 둔화로 인해 신에너지 및 운송 관련 인프라 산업에 기인한 철강 수요 증가에도 불구하고 향후 전반적인 철강 수요는 2023년 말까지 정체될 것으로 전망됨
 - 중국 건설기계장비업체에 따르면 자국의 건설 활동을 보여주는 중요 지표 중 하나인 국내 굴삭기 8월 판매량은 5,000대로 전년 동기 대비 41.7% 감소했으며, 올해 1월부터 8월까지의 누적 굴삭기 판매량은 6만 1,443대로 전년 동기 대비 43.9% 감소함
 - 중국 국가 통계국(National Bureau of Statistics)에 따르면 자국의 7월 주택판매량은 전월 대비 46%, 전년 동기 대비 24% 감소했으며, 8월 판매량 역시 감소할 것으로 전망됨. 8월 초부터 2주간 50개의 주요 도시에 주택 판매는 전월 대비 16.2% 전년 동기 대비 29.3% 감소함
- ▶ 중국 중앙정부는 12개의 지방 정부의 부채상환을 위해 총 2,060억 달러 (1조 5,000억 위안) 규모의 특별 채권을 발행할 계획이며, 이는 인프라 투자성장률이 완만히 증가할 수 있음을 시사함
 - 중국 국가통계국 자료에 따르면 중국의 7월 인프라 투자성장률은 4.6%로 올해 초 투자성장률인 9% 전년 동기의 9.4% 대비 감소하는 양상을 보임
 - S&P 글로벌에 따르면 올해 초부터 8월까지의 중국 철근 판매 수익률은 톤당 40센트에 불과하며 전년 동기의 톤당 32달러 대비 큰 폭으로 감소함

자료: <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/products-services/metals/world-steel-review>

이상혁 전문연구원

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

중국 8월 조강 생산량 증가

- ▶ 8월 중국 중국의 일일 조강 생산량의 증가세가 커지면서 생산량을 2022년 수준으로 낮추기 위해 주요 철강 업체들은 생산량을 줄일 것으로 전망됨. 다만 올해 조강생산량이 전년 수준을 상회할 것으로 보임
 - 중국 철강협회(CISA)에 따르면 8월 11일부터 20일까지 일일 선철과 조강 생산량은 8월 초 대비 각각 1% 및 1.7% 증가한 254만 톤과 2,984만 톤을 기록함. 게다가 8월 1일부터 20일까지 일평균 선철과 조강 생산량은 각각 252.7만 톤과 2959만 톤으로, 전월 일평균 대비 9.8%와 9.4% 증가함
 - 현재 일일 조강생산량이 8월 내내 유지된다면, 올해 8월까지의 중국의 누적 조강 생산량은 7억 1,824만 톤으로 전년 동기 대비 3.6% 증가함. 중국의 조강 생산량이 2022년 수준으로 유지하려면 9~12월의 일일 조강 생산량은 8월 수준에서 17% 감소해야 하기에, 이 같은 조강 생산량 감축이 쉽지 않음
 - 중국의 철강 생산량 증가, 재고 증가, 올해 남은 기간 철강 생산량 감소에 대한 시장의 기대로 인해 8월 22일의 중국 철강 가격은 8월 초 대비 톤당 19.9달러 감소한 톤당 509.3달러를 기록함
- ▶ 중국 동부 지역의 국유철강 업체인 산둥철강(Shandong Iron & Steel)은 주요 용광로에 대한 유지보수를 실시해 선철 생산량을 하루 5,000~6,000톤 정도 줄일 계획임. 다만 구체적인 일정은 확정되지 않음
 - 중국 정부는 경제성장률과 철강생산량 사이의 균형을 맞추기 위해 노력하기에, 중국 생산량 제한을 강하게 하지 않을 것으로 전망됨. 철강 생산량 증가가 철강 수출에도 긍정적 영향을 미칠 것으로 전망됨

자료: <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/metals/082323-chinas-crude-steel-output-inches-higher-in-august-doubts-loom-over-output-curbs>

이상혁 전문연구원

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



1. 주간뉴스

이란, 8월 원유 수출량 200만 b/d 이상 증가

- ▶ 유조선 조사업체 탱커 트랙커스(Tanker trackers)에 따르면 이란의 원유 수출이 8월 기준 200만 b/d 이상 증가한 것으로 분석됨
 - 이는 원자재 정보업체 케이플러의 추정치(150만b/d), 데이터분석전문업체 오일엑스(140만b/d)의 추정치보다 높은 수준임
 - 이란은 미국 제재 등으로 인해 원유 수출 관련 통계를 공식적으로 발표하지 않고 있어, 이란의 실제 원유 수출량을 파악하는 데 어려움이 있음
- ▶ 이란 석유장관은 이란의 원유 생산량은 8월 초 318만b/d이며, 8월 말까지 330만b/d까지 증가할 것이라고 발표함
 - 이란은 자국 원유 수출지를 감추기 위해 유조선 간 원유 이송 외에도 유조선의 선박자동식별장치(AIS) 사용을 중단한 채로 원유를 수출하고 있음
 - 미 행정부는 최근 이란과 핵 합의 복원에 대해 긍정적인 입장을 나타낸 바 있으나, 양국의 입장 차가 큰 관계로 수개월 간 협상이 지연 중인 상태임

자료: <https://www.tehrantimes.com/news/488203/Iran-s-booming-oil-exports-exceed-2m-bpd-report>, <https://www.bnnbloomberg.ca/for-global-oil-markets-a-us-iran-deal-is-already-happening-1.1963428>

류희영 전문연구원

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

베네수엘라, 미국과의 회담 통해 추가 원유 생산 가능성 무게

- ▶ 미 바이든 행정부가 베네수엘라에 대한 제재를 일시적으로 해제하기 위한 협상 개시 결정으로 베네수엘라의 유정 시추 프로젝트가 재개될 것으로 보이면서 세계 원유 생산량이 증가할 것으로 전망됨
 - 미국 석유기업 셰브론이 2024년 추가 유정 시추를 시행하기로 했으며, 이탈리아 국영 에너지 기업 엔, 스페인 에너지 기업 렉솔 등 유럽 석유기업 또한 베네수엘라 원유 프로젝트를 본격 가동할 것으로 예상됨
 - 현재 미 바이든 행정부는 베네수엘라의 원유 제재 완화를 주 내용으로 하는 제안서를 작성하고 있는 것으로 알려짐
- ▶ 베네수엘라의 확인된 원유 매장량은 3000억 배럴로 전 세계 1위 규모이나, 미국과의 오랜 갈등으로 인해 원유 생산 시설이 낙후하여 일일 원유 생산량이 75만 배럴 수준에 불과한 것으로 파악됨
 - 전문가들은 베네수엘라와 미국 간 협상이 성공적으로 마무리된다면 베네수엘라는 20만b/d 증산에 성공할 것으로 추정되며, 오는 2025년까지 100만b/d 가량의 원유 생산도 가능할 것으로 분석함
 - 미 행정부는 베네수엘라 정부가 공정한 선거를 보장하는 경우 제재를 완화한다는 방침을 내세우고 있으며, 전 세계 원유 매장량 1위인 베네수엘라가 원유시장에 복귀할 시 유가의 향방에 추이가 주목됨

자료: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-08-24/us-talks-with-venezuela-offer-faint-hope-for-tattered-oil-fields#xj4y7vzkg>

류희영 전문연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

구분	8월 4주					
	주간평균운임	전주대비차이	9월물 FFA 주간평균가격		전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	11,272	▼ -2,214	-16.4 %	13,703	▼ -2,619	-16.0 %
파나마선 5TC (달러/일)	13,386	▲ 197	1.5 %	13,465	▼ -1,064	-7.3 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	9,974	▲ 1,026	11.5 %	11,375	▼ -504	-4.2 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

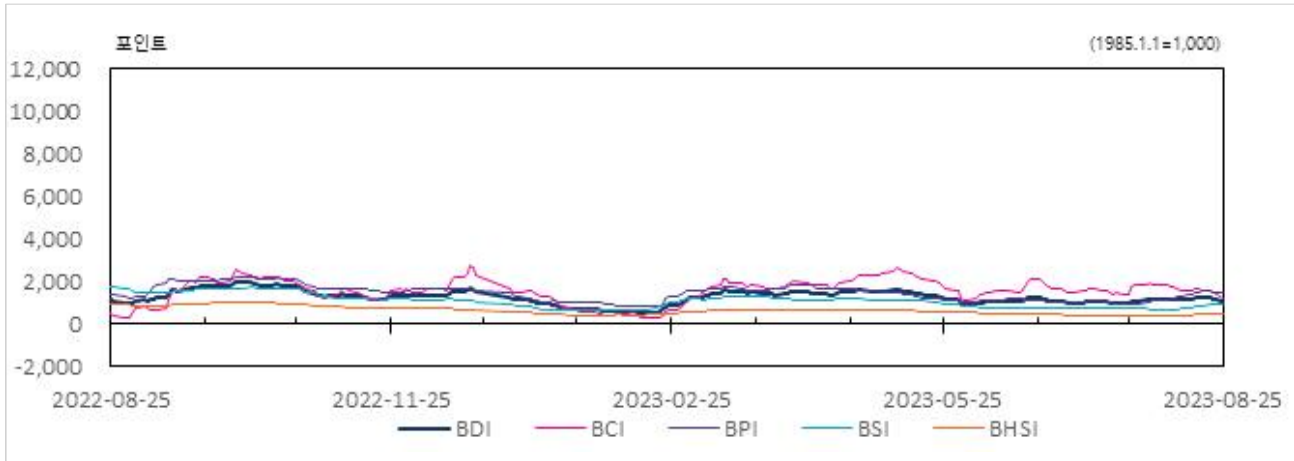


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		8월 4주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	1,152	▼ -52	530	1,640	1,142	965	3,369	1,934
선형별 운임	케이프(5TC)	11,272	▼ -2,214	2,246	21,814	11,848	2,505	38,169	16,177
	파나막스(5TC)	13,386	▲ 197	7,277	16,669	12,276	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	9,974	▲ 1,026	6,874	14,703	10,928	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	8,853	▲ 841	7,763	12,703	10,317	11,941	32,166	21,337
1년 용선료	케이프	14,375	▲ 125	13,500	19,750	16,430	10,125	23,000	16,591
	파나막스	14,000	▼ -463	11,200	17,375	13,161	9,625	16,125	12,537
	수프라막스	11,750	▼ -125	9,500	14,875	10,756	8,250	12,500	10,356
	핸디	9,313	▲ 125	8,063	11,750	8,906	7,313	9,250	8,435
건화물선 시장(FFA)									
		9월물		4분기물		2023년물		2024년물	
		8월 4주	전주대비	8월 4주	전주대비	8월 4주	전주대비	8월 4주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	13,703	▼ -2,619	15,771	▼ -1,436	13,857	▼ -715	14,137	▼ -482
	파나막스(5TC)	13,465	▼ -1,064	13,467	▼ -813	12,356	▼ -604	12,356	▼ -604
	수프라막스(10TC)	11,375	▼ -504	11,568	▼ -614	10,921	▼ -564	10,821	▼ -547
	핸디(7TC)	9,935	▼ -77	10,597	▼ -294	10,588	▼ -283	10,591	▼ -265

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

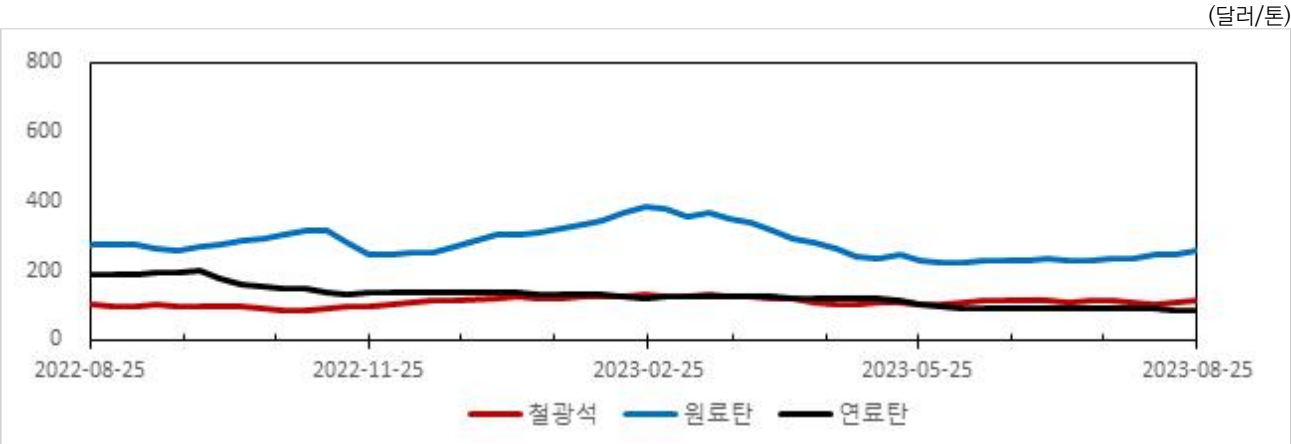
원자재 가격

(달러/톤)

구분	2023년		전주 대비 차이				2022년			
	8월 4주	8월 3주					8월 4주	연평균	최저	최고
철광석	114.3	106.0	▲	8.2	7.8	%	102.6	120.3	82.4	159.8
원료탄	257.0	247.8	▲	9.3	3.7	%	260.5	365.0	196.1	670.1
연료탄	87.7	87.7	▼	0.0	0.0	%	192.3	179.1	107.5	288.2
대두	501.7	495.9	▲	5.8	1.2	%	544.4	569.4	503.5	638.0
옥수수	185.4	186.0	▼	-0.5	-0.3	%	244.0	273.1	231.6	319.9

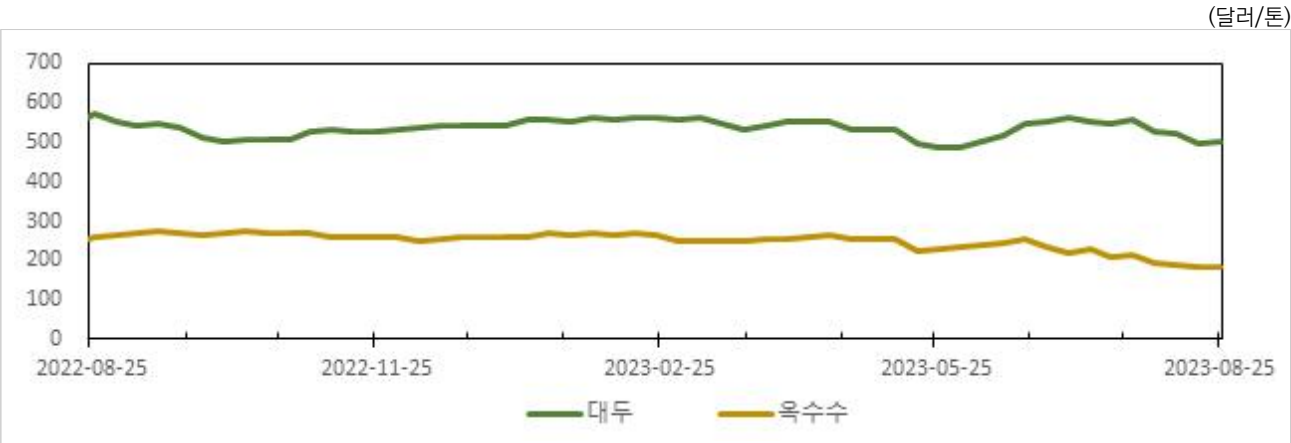
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT) ▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

I 케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(8월 3주) 대비 16.4% 하락한 11,272달러/일을 기록함

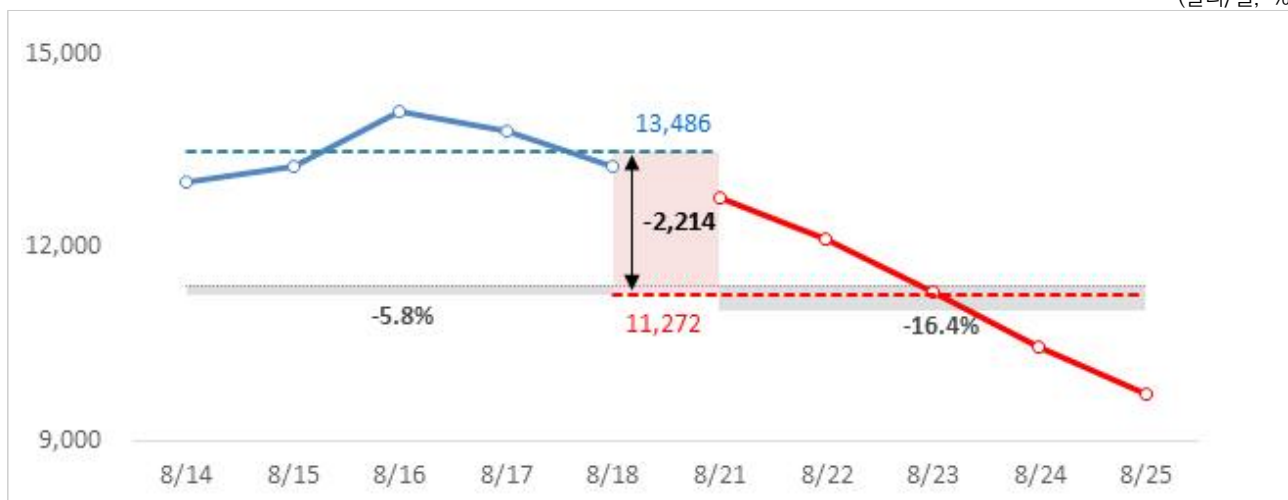
- 케이프선 시장의 가용선박수 증가가 운임에 하방압력을 가함

(동향) 중국 인민은행 5년 만기 LPR 종전과 같은 수준 유지 결정

- 로이즈리스트 등 외신에 따르면 중국 당국의 경기 부양책 발표와 9월 건설 성수기 진입에도 불구하고 중국의 원자재 수요가 둔화할 것이라는 우려가 시장에 확산되고 있음
- 지난 21일 중국 인민은행은 주택담보 대출에 영향을 미치는 5년 만기 LPR을 종전과 같은 4.2%로 유지하는 결정을 내렸으며, 이 결정은 시장의 예상치에 미치지 못하는 수준으로 부동산 시장에 불안감을 불러일으키고 있다는 분석임
- 이번 금리 인하 조치는 중국 당국의 의지를 상징적으로 보여주며, 부동산 시장 회복에 대한 신중한 접근 의사를 나타낸 것이라는 관측임
- 중국이 추가로 부동산 시장 회복을 위한 경기 부양책을 내놓을지와 조강생산 감산의 범위, 시기, 강도에 따라 향후 중국 원자재 수요가 결정될 것으로 보이며, 이에 시장이 주목하고 있음

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson--

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	8월 4주	8월 3주	전주대비차이	
BCI	1,359	1,626	▼ -267	-16.4%
스팟운임(5TC)	11,272	13,486	▼ -2,214	-16.4%
용선료	6개월	16,125	▼ -1,000	-5.8%
	1년	14,375	▲ 125	0.9%
	5년	15,250	-	-
FFA	8월물	13,703	▼ -2,619	-16.0%
	4분기물	15,771	▼ -1,436	-8.3%
	'23년	13,857	▼ -715	-4.9%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

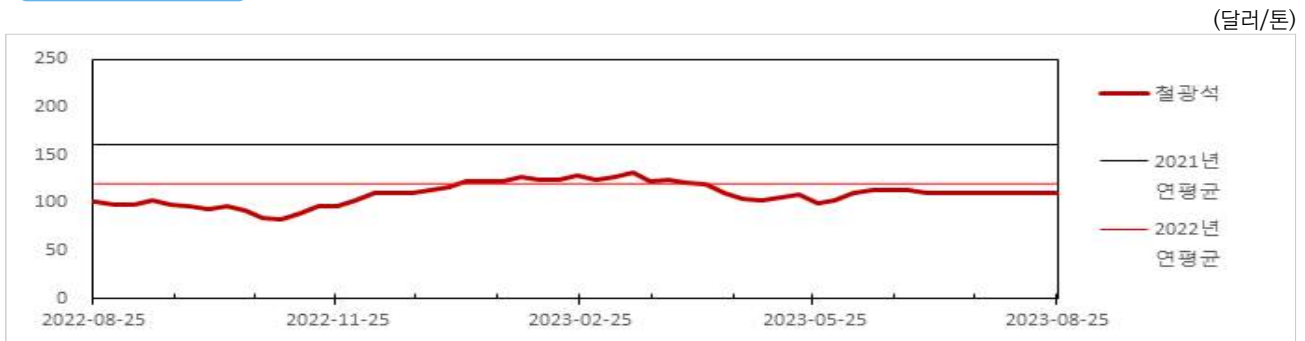
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

철광석 가격 : 전주 대비 1.6% 상승한 106.0달러/톤 기록

철광석 가격 추이



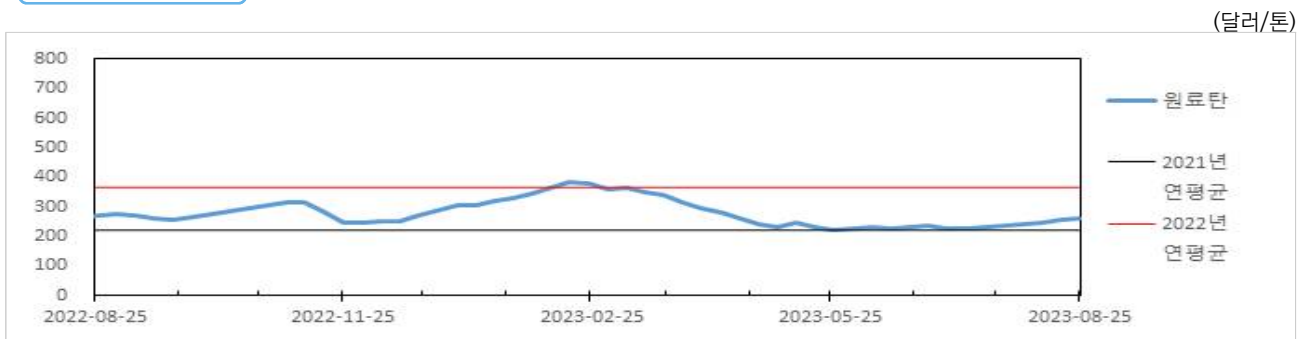
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

원료탄 가격 : 전주 대비 1.8% 상승한 247.8달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

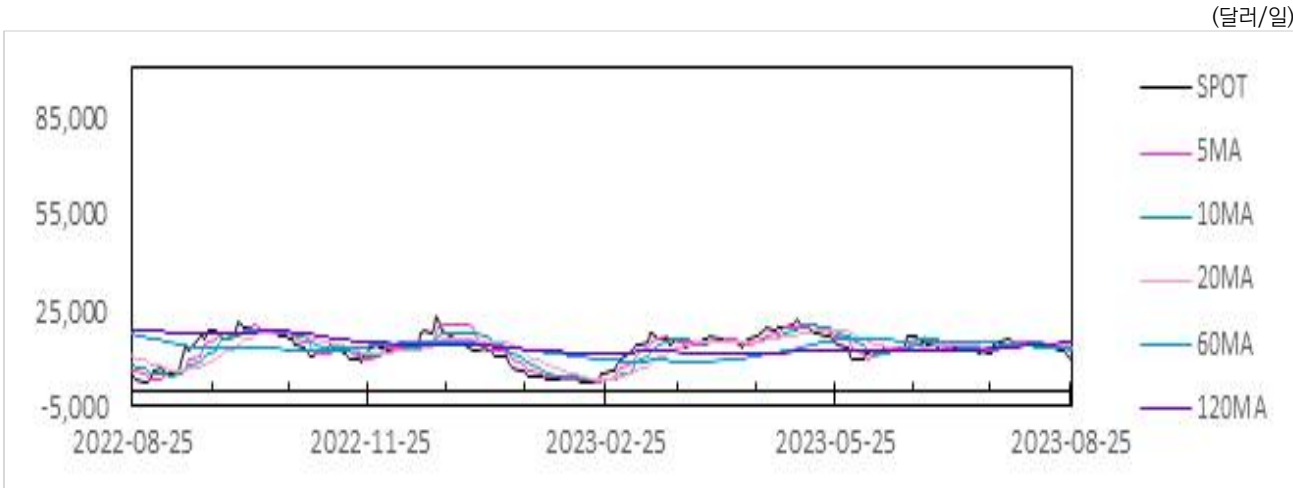


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

파나막스선

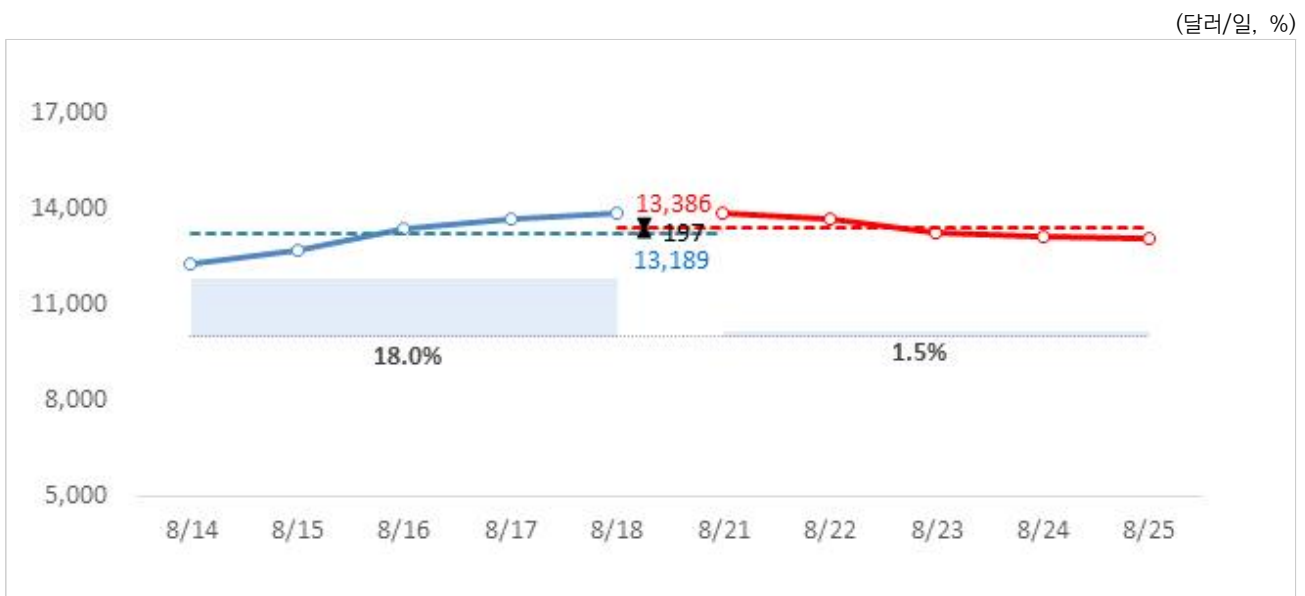
(운임) 전주 대비 1.5% 상승한 13,386달러/일 기록

- 미국 곡물 시즌 진입과 쌀 등의 곡물 수요 증가했으나, 중국의 수요 감소로 상승폭이 제한됨

(동향) 파나마 운하 당국, 통행 제한 연장

- 외신에 따르면 파나마 운하 당국은 선박의 통행 제한을 10개월 연장한다고 발표함. 가뭄으로 인해 운하 수위가 낮아지자 지난 7월부터 선박의 최대 흘수를 13.11m로 낮추고, 하루에 통행 가능한 선박수를 32척으로 제한함. 이로 인해 통상적으로 3~5일 소요되던 대기 시간이 평균 11일까지 늘어남

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		8월 4주	8월 3주	전주대비차이		
BPI		1,487	1,465	▲ 22	1.5	%
스팟운임(5TC)		13,386	13,189	▲ 197	1.5	%
용선료	6개월	15,500	15,825	▼ -325	-2.1	%
	1년	14,000	14,463	▼ -463	-3.2	%
	5년	12,400	12,550	▼ -150	-1.2	%
FFA	9월물	13,465	14,528	▼ -1,064	-7.3	%
	4분기물	13,467	14,280	▼ -813	-5.7	%
	'23년	12,356	12,961	▼ -604	-4.7	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

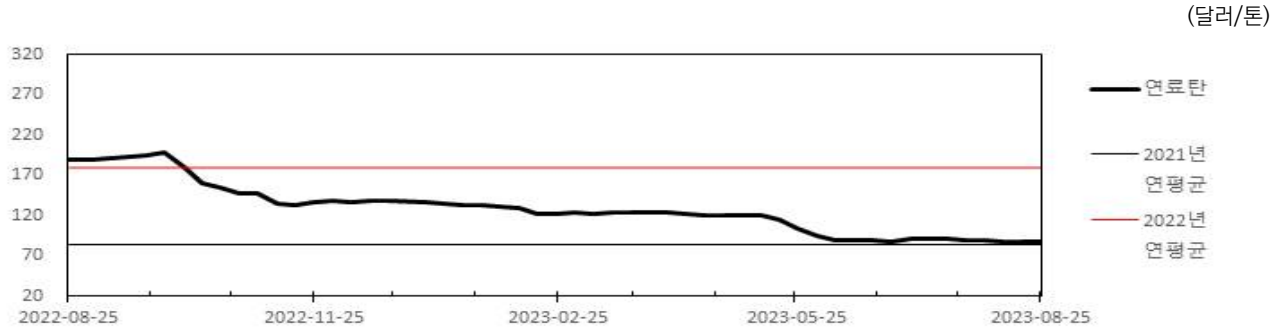
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나마스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주와 같은 87.7달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



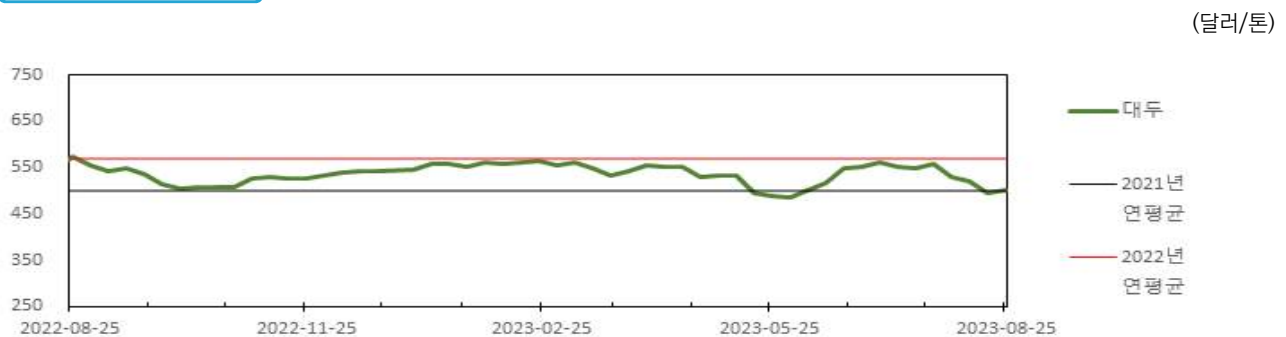
(달러/톤)

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

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 1.2% 상승한 501.7달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
8월 1주	528.7	▼ -30.0	-5.4	%
8월 2주	521.0	▼ -7.8	-1.5	%
8월 3주	495.9	▼ -25.0	-4.8	%
8월 4주	501.7	▲ 5.8	1.2	%

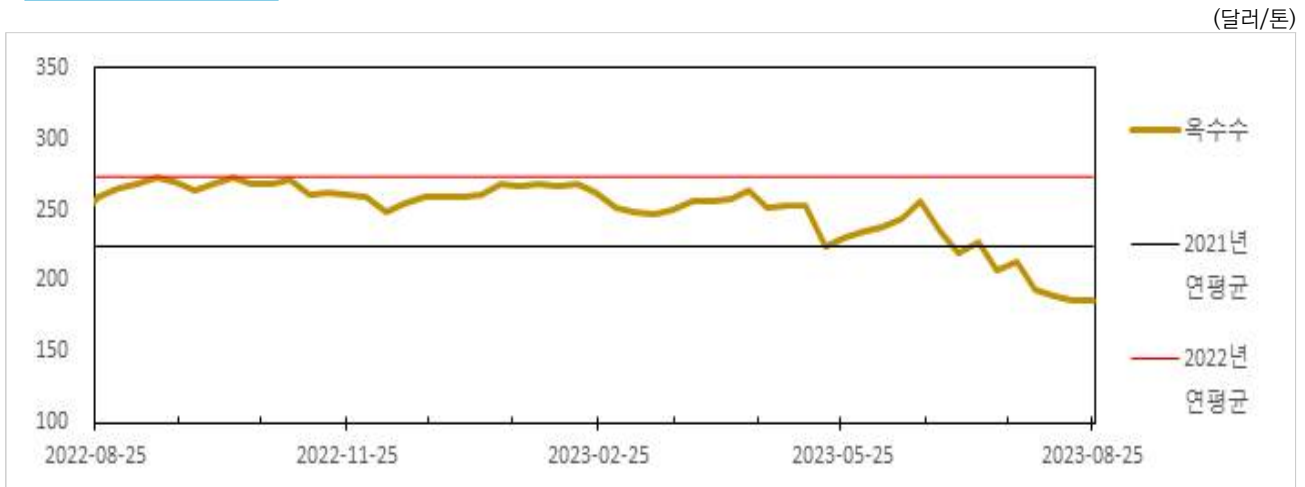
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 전주 대비 0.3% 하락한 185.4달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



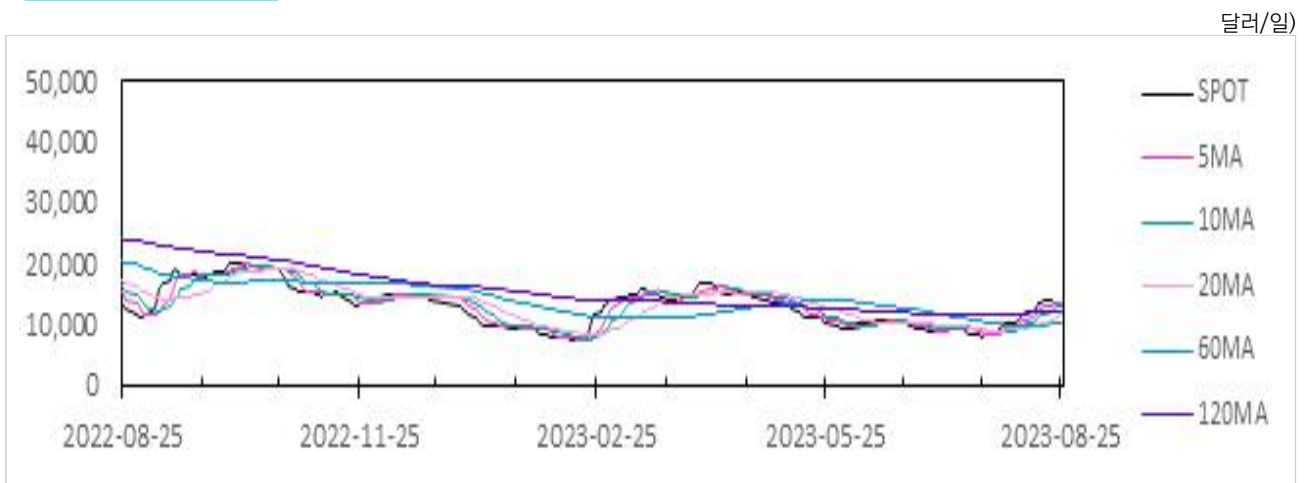
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
8월 1주	193.2	▼ -20.3	-9.5	%
8월 2주	189.5	▼ -3.7	-1.9	%
8월 3주	186.0	▼ -3.5	-1.9	%
8월 4주	185.4	▼ -0.5	-0.3	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

I 수프라막스선

(운임) 전주 대비 11.5% 상승한 9,974달러/일 기록

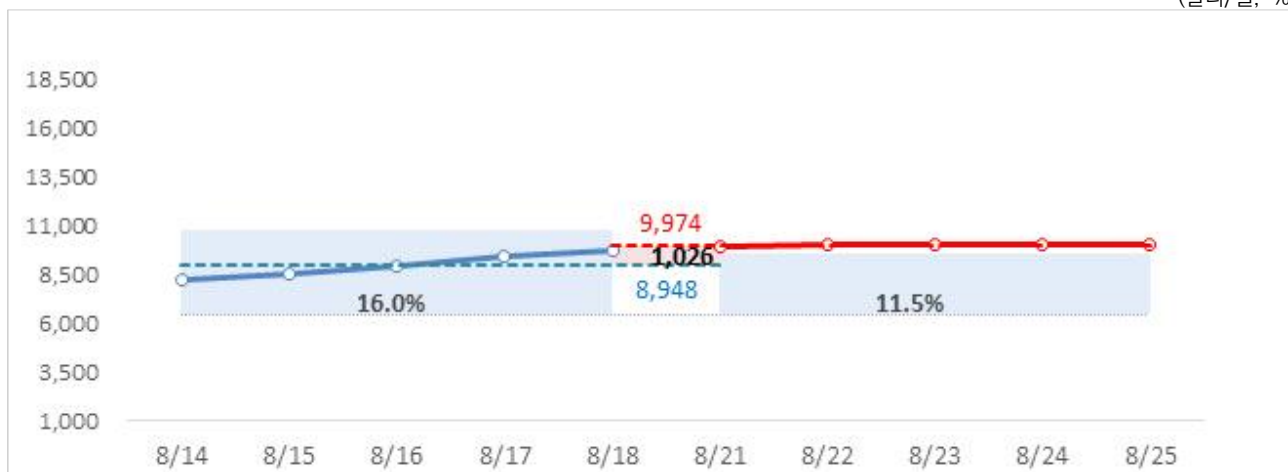
- 선박에 대한 신규 수요 증가로 운임이 상승함

(동향) 인도 바스마티 쌀에 '최저수출가격' 관세 부과 예정, 미얀마 쌀 수출 제한

- 로이터에 따르면 지난 27일 인도 상무부가 바스마티 쌀의 '최저 수출 가격(MEP, Minimum Export Price)'을 톤당 1,200달러로 제한함. 이번 조치는 비-바스마티 쌀이 바스마티 쌀로 위장해 수출되는 것을 방지하기 위한 조치임. 앞서 7월 20일에는 인도가 국내 쌀 가격 안정화를 위해 비-바스마티 쌀의 수출을 금지하는 결정을 내린 바 있음
- 로이터에 따르면 미얀마가 국내 쌀 가격 안정화를 위해 8월 말부터 약 45일간 쌀 수출을 제한할 계획을 발표함. 미국 농무부의 자료에 따르면 미얀마는 세계 5위의 쌀 수출국임
- 인도가 지난 7월 20일 쌀 수출을 제한하기로 한 이후 태국, 베트남 등 주요 쌀 수출국의 쌀 가격이 상승했으며, 특히 엘니뇨로 인해 쌀 생산량 감소가 예상되어 주요 수입국인 필리핀, 인도네시아 등의 쌀에 대한 수요가 증가하고 있는 것으로 파악됨

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	8월 4주	8월 3주	전주대비차이	
BSI	907	813	▲ 93	11.5 %
스팟운임(10TC)	9,974	8,948	▲ 1,026	11.5 %
용선료	6개월	12,125	-	- %
	1년	11,750	▼ -125	-1.1 %
	5년	12,000	-	- %
FFA	9월물	11,375	▼ -504	-4.2 %
	4분기물	11,568	▼ -614	-5.0 %
	'23년	10,921	▼ -564	-4.9 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

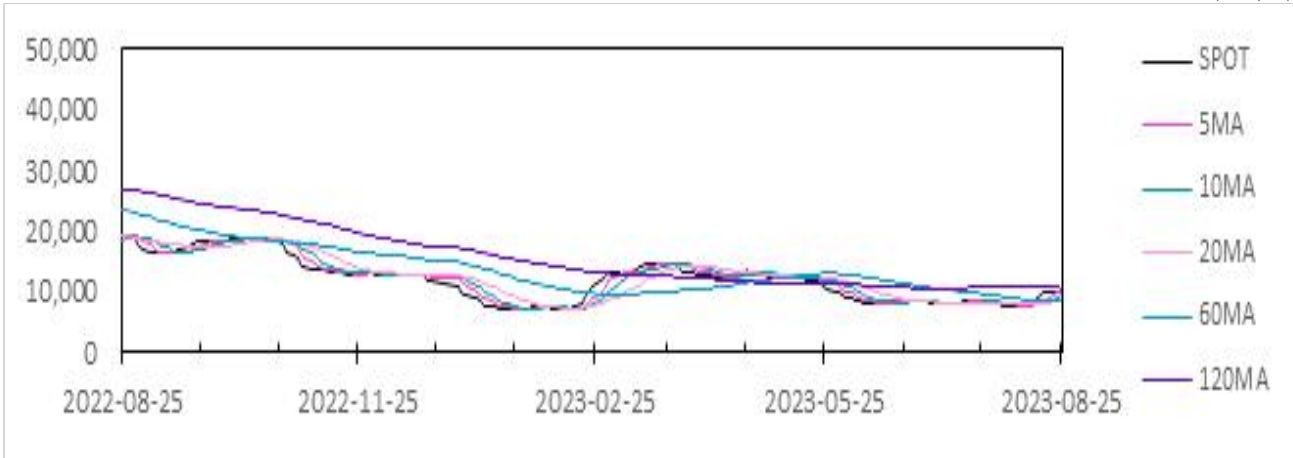
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균

(달러/일)



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 17.2p 하락한 1,013.8p를 기록

(운임) 컨테이너 운임 지난주에 이어 2주 연속 하락

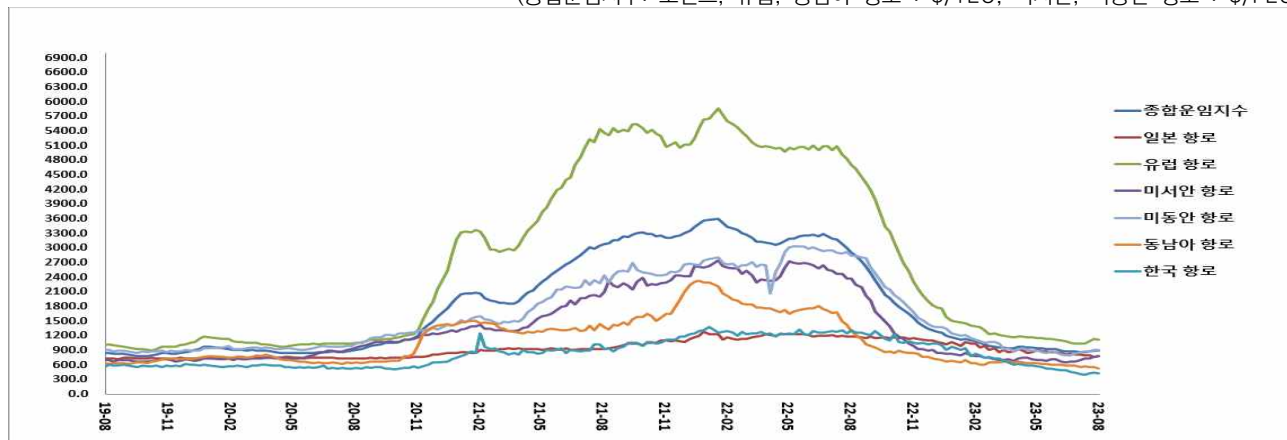
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 소폭 하락했으나 전반적인 항로에서 약보합 흐름을 이어가고 있음

(현황) 컨테이너 운임 약보합 전망

- 아시아-북미 항로는 9월 1일부 추가 일괄운임인상(GRI)이 계획되어 있어 부분적 운임 상승 가능성이 있으며, 파나마 운하 이슈로 인해 동부지역 물량 일부가 서부로 전환되고 있음
- 계절적 관점으로 볼 때 중국의 명절 연휴를 앞두고 현 시점 현물 운임의 하락은 '컨' 시장에 부정적 신호로 보임. 창고 재고 소진 속도가 일반적인 예상보다 느린 상황에서 올해 계절적 성수기에 큰 폭의 운임 상승 가능성은 낮을 것으로 전망(MSI)

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 4주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	1,014	-17	907	1,061	983	1,107	5,110	3,410
운임	유럽항로	802	-50	738	1,050	874	1,047	7,797	4,846
	미서안항로	2,006	3	1,148	2,017	1,471	1,418	8,117	5,656
	미동안항로	3,052	-58	2,010	3,110	2,509	3,096	11,833	8,514
	한국항로	138	-19	131	238	171	225	456	321
	일본항로	318	0	317	927	348	281	362	320
	동남아항로	140	-4	140	199	168	189	1,537	837

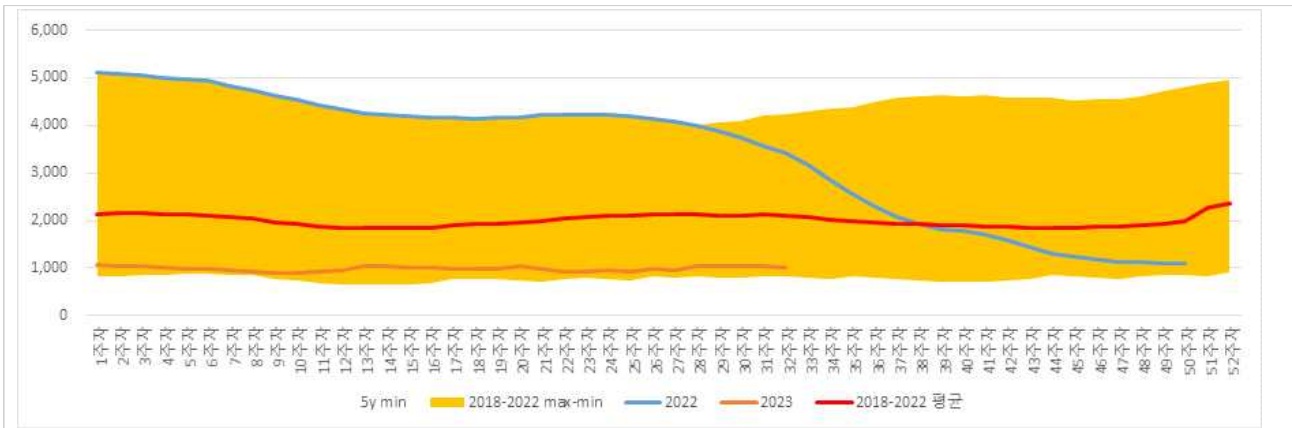
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



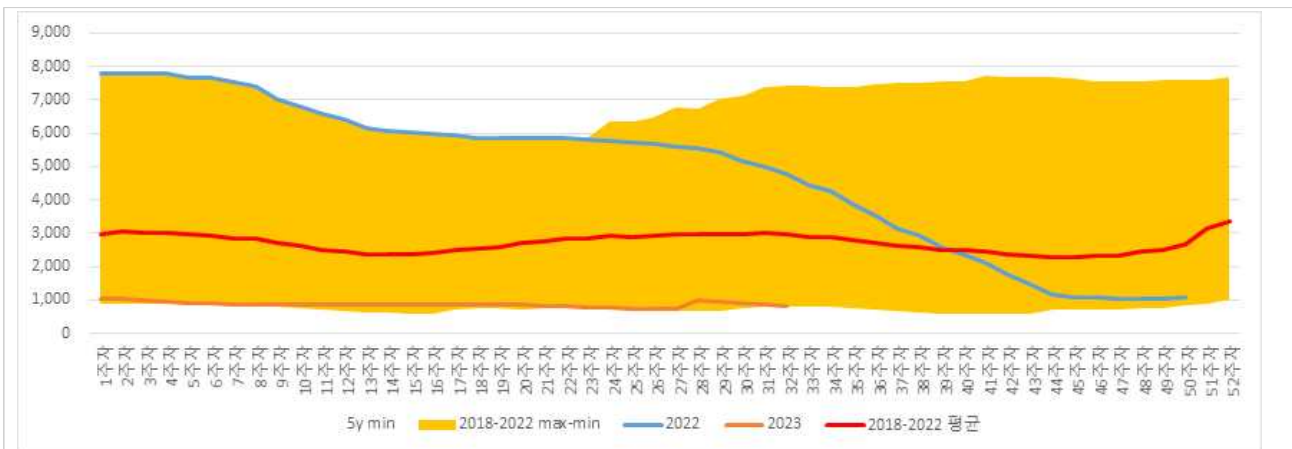
2 운임전망

| 8월 5주('23.8.28~'23.9.1)

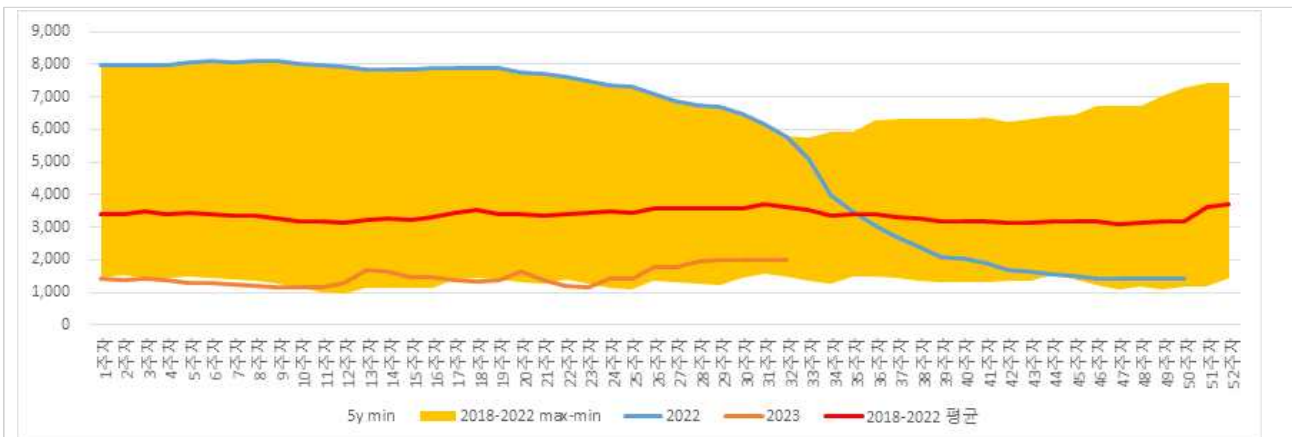
SCFI 지수는 약보합 기록할 것으로 전망



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

■ 유조선 WS(VLCC World Scale) : 전주 대비 1.8p 하락한 44.8 기록

(운임) 전주 대비 대부분 항로에서 운임지수(WS)가 약세를 보임

(달러/톤)

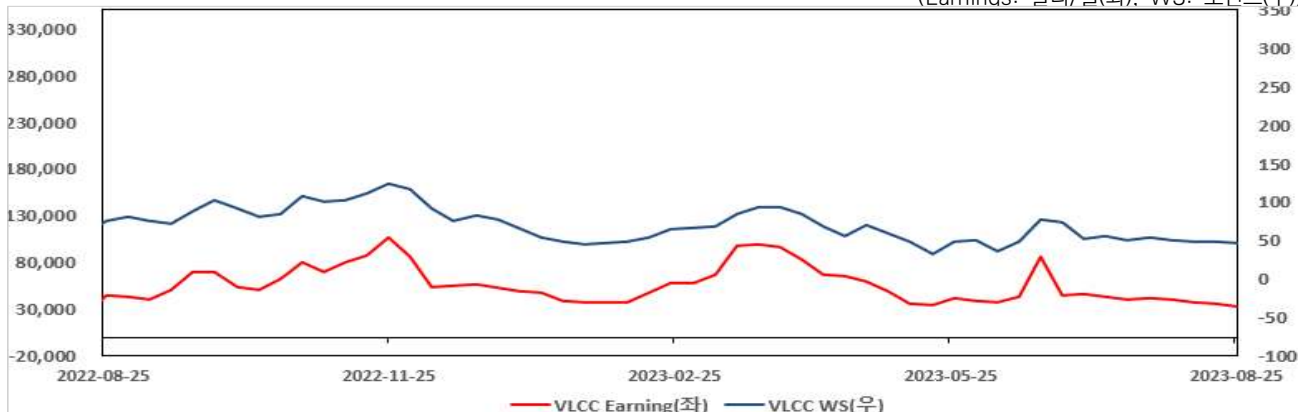
구분	8월 4주(WS)		전주 대비 차이	
중동-중국 항로(TD3C)	44.8	▼	1.8	3.9 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	26.0	-	-	- %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	43.5	▼	1.5	3.3 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	51.0	-	-	- %

(동향) OPEC+ 감산 영향 지속되면서 시황 하방 압력, 향후 베네수엘라, 이란 등의 증산 기대감 유입

- OPEC+ 감산의 영향으로 인한 운송 수요 감소가 성약 부진을 초래하며 선박 수급 불균형이 지속되고 있음. 사우디가 현재 시행하고 있는 100만 배럴의 자발적 감산을 오는 10월까지 연장할 것으로 전망되면서 원유 공급량이 유조선 시장 기대치를 하회하고 있음
- 중국 경기 둔화, 미 연준의 추가 긴축 우려 등 아직 잔존하고 있는 등 대외여건의 불확실성 또한 높아 당분간 유조선 시황은 약세가 지속될 것으로 전망됨. 향후 베네수엘라, 이란 등의 증산으로 원유 공급이 증가하는 경우, 시장 수급 안정화를 유도하여 시황 개선 요인으로 작용할 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)

		8월 4주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국 항로(TD3C)	운임지수	45	-2	32	94	58	32	123	63
	평균 수익	16,773	-1,953	14,043	97,526	38,927	24,517	101,230	16,685
VLCC	1년 용선료	43,250	2,250	36,500	50,000	40,147	15,000	47,500	25,644

자료: Clarkson

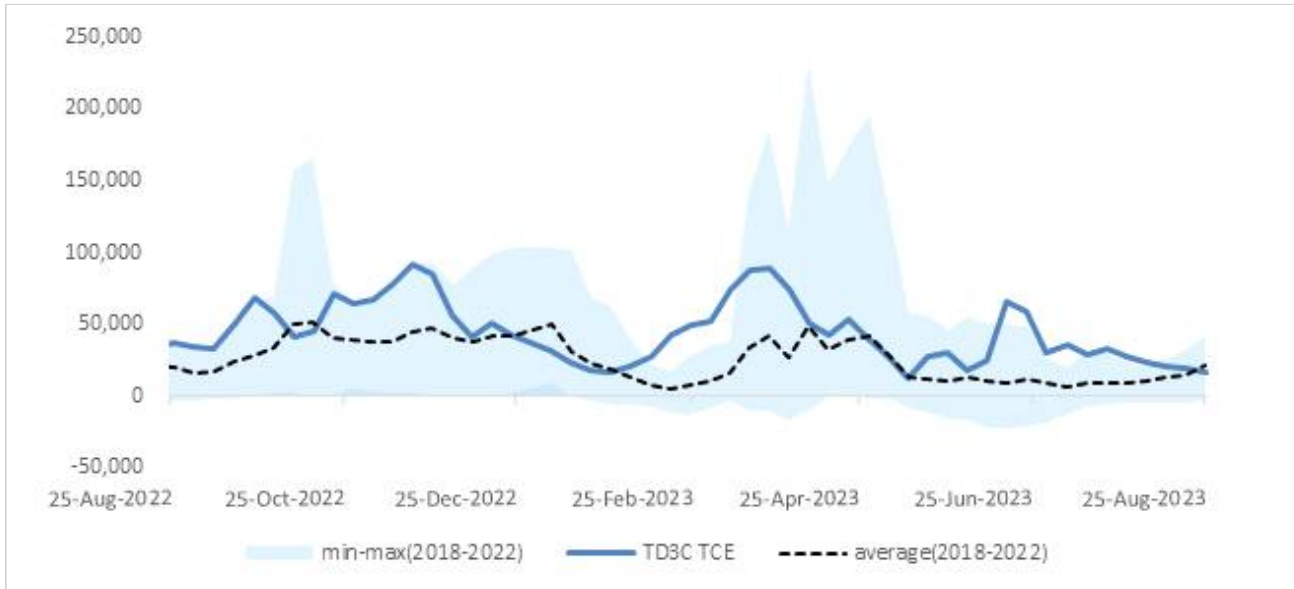


1 유조선-기술분석

수익 추세선은 전주 대비 약 11% 수준으로 하락하며 7월 말 이후 하방압력이 가중됨

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

(달러/일)

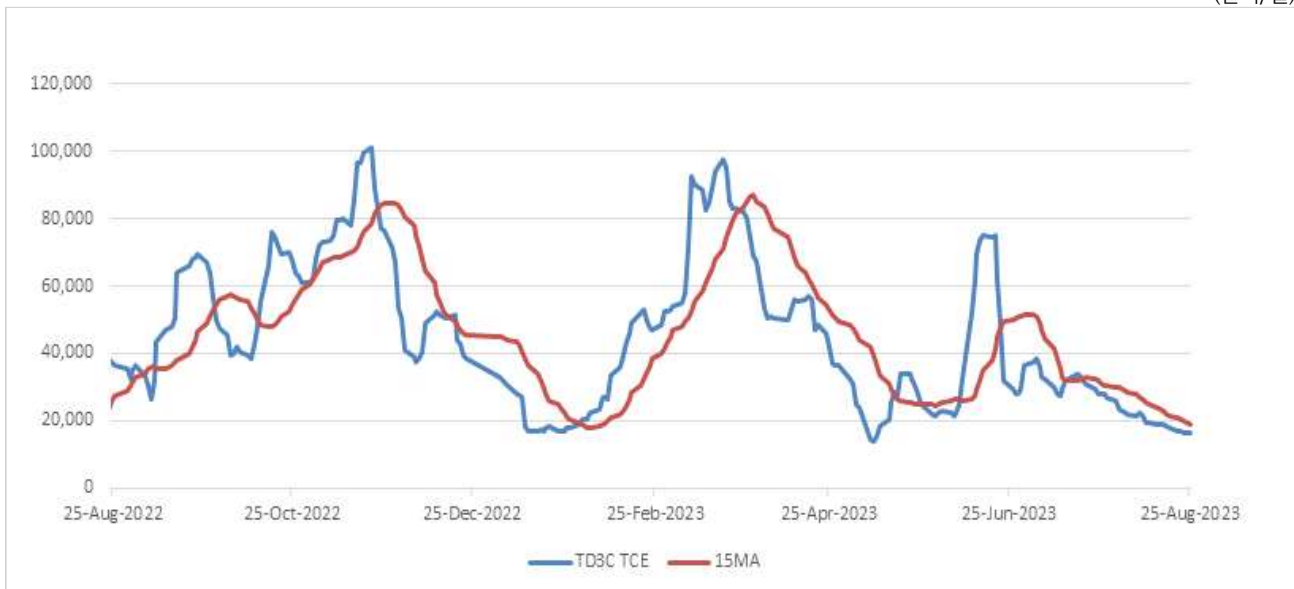


자료: Clarkson

수익 추세선은 8월 이후 계단식 하락 추세를 보이며 시황 약세가 지속됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주 대비 26.2p 상승한 191.4 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 약세를 보임

(달러/톤)

구분	8월 4주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	191.4	▲	26.2	15.9 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	135.0	-	0	0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	142.5	▼	7.5	5.0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	180.0	▼	10.0	5.3 %

(동향) 주요 석유제품 수요 부진으로 인한 물동량 둔화세로 대부분의 항로에서 운임 약세

- 여름철 이동 수요 증가로 휘발유, 항공유 등의 수요가 상승세를 나타내면서 정제마진은 빠른 회복세를 나타내고 있으나, 부동산 위기로 인한 중국 내수 경기 둔화세가 주요 석유제품 소비에도 악영향을 미치며 운임은 약세를 보임
- 현재 글로벌 경기 침체 지속으로 인한 석유제품 수요 부진, 중국의 석유제품 자급률 상승 등으로 시황이 위축되고 있음. 향후 석유제품선 시장은 중국 내수 경기 회복, 러시아-우크라이나 전쟁 종료 등을 기점으로 수요 회복 국면에 진입할 수 있을 것으로 분석됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		8월 4주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	191	26	139	266	192	120	447	278
	평균 수익	28,135	1,791	15,516	50,916	30,562	6,216	72,180	38,274
MR	1년 용선료	25,500	-	24,000	31,250	27,287	12,357	30,250	20,570

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

자료: Clarkson

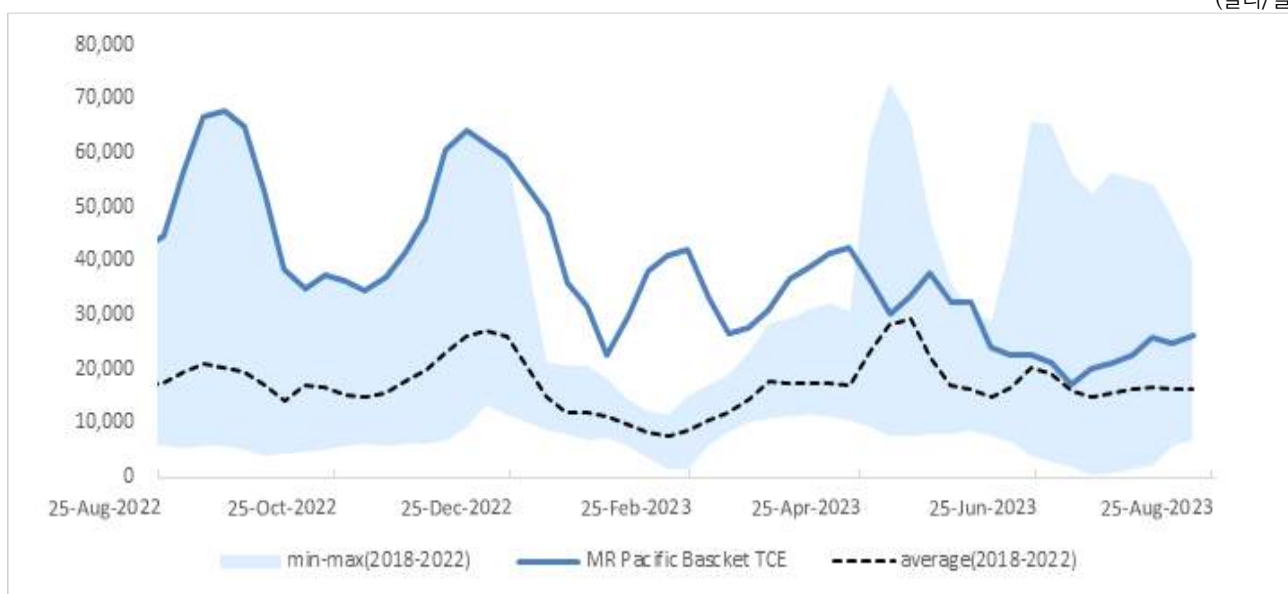


2 석유제품선-기술분석

■ 수익 추세선은 전주 대비 소폭 상승추세를 보이며 강보합세를 보임

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

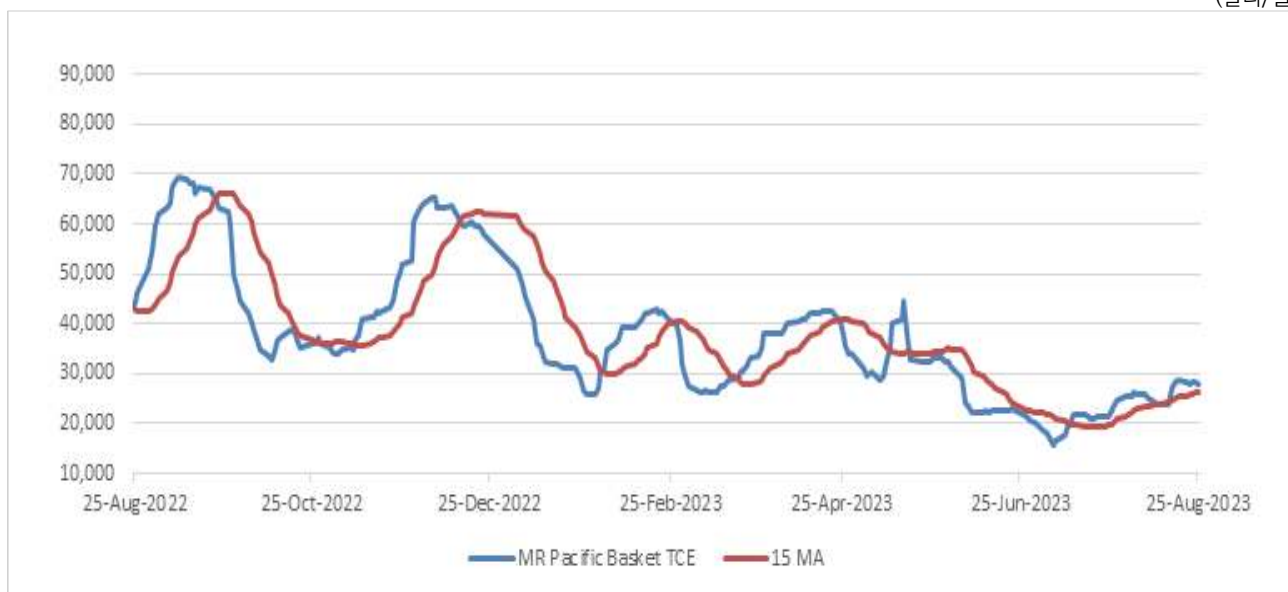


자료: Clarkson

■ 수익 추세선은 7월 중순 이후 보합세를 유지하고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

건화물선 중고선가 지수는 23.2p로 전주와 동일함

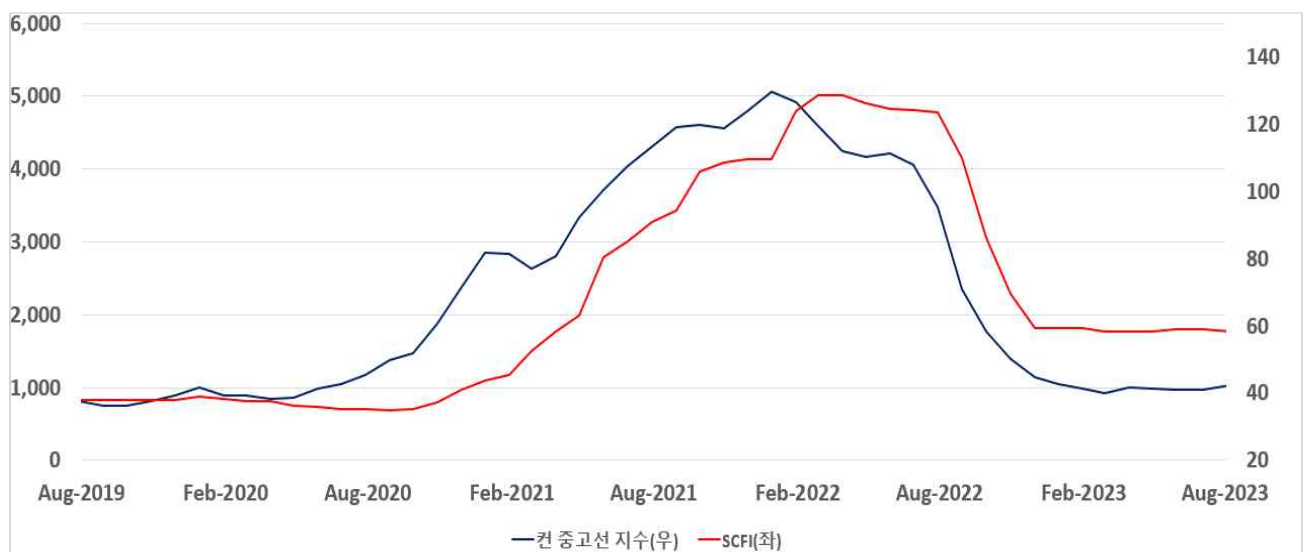
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

컨테이너선 중고선가 지수는 58.3으로 전월 대비 0.7p 하락함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

|('23.08.01~'23.08.28)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 19건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
TankChem	Capt Thanasis	2004	39,999	DWT	2023-08-25	18.00	region	Tsakos Shpg & Trdg
Bulk	Xin Wang Hai	2003	174,732	DWT	2023-08-25	12.80		COSCO Shipping Bulk
Bulk	Santa Lucia	2006	176,760	DWT	2023-08-24	16.05		Mitsubishi Ore
Container	Northern Defender	2007	3,534	TEU	2023-08-23	17.00		Northern Shipping
Container	TS Kelang	2007	4,363	TEU	2023-08-23	20.80		T.S. Lines
Bulk	IVS Bosch Hoek*	2015	60,269	DWT	2023-08-23	46.50		IVS Bulk
Bulk	IVS Hayakita*	2016	60,402	DWT	2023-08-23			Meiji Shipping
Bulk	Anna	2002	75,162	DWT	2023-08-22	10.00	region	Adelfia Shpg. Ent.
Bulk	Alam Kekal	2018	82,079	DWT	2023-08-18	30.00	excess	Pacific Carriers
Bulk	HL Imabari	2008	206,312	DWT	2023-08-18	21.40	region	Shoei Kisen Kaisha
Bulk	Tomini Ghibli	2016	37,896	DWT	2023-08-18	17.70	region	Tomini Shipping
TankChem	Wawasan Bluefin	2008	19,997	DWT	2023-08-18	18.50		Toei Reefer Line
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	Star Globe	2010	56,868	DWT	2023-08-16	11.20		Globus Maritime
Bulk	Windsor Adventure	2008	55,975	DWT	2023-08-16	13.20		Keymax Maritime
Container	Seaspan Felixstowe	2002	4,250	TEU	2023-08-15		undisclosed	Seaspan Corporation
Bulk	AOM Elena	2010	106,498	DWT	2023-08-11	20.50		Augustea Oceanbulk
Pass./Car	Incat 45	1997	776	Passengers	2023-08-11		undisclosed	Sercomisa
Bulk	Mount Apo	2012	175,231	DWT	2023-08-11	24.70		Eastern Pacific Shpg
TankChem	Pro Jade	2003	44,995	DWT	2023-08-11	12.00	region	SK Shipping
Bulk	Pythagoras	2012	56,135	DWT	2023-08-11	18.20		Samos Steamship
Bulk	Sky Globe	2009	56,854	DWT	2023-08-11	10.70		Globus Maritime
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	Basic Brave	2011	33,745	DWT	2023-08-08		undisc./BBH P	Doun Kisen
Bulk	Vitaspirit	2001	74,269	DWT	2023-08-08		undisclosed	Vita Management SA
Bulk	Nord Everest	2016	60,436	DWT	2023-08-04	24.00	excess	Norden A/S
Bulk	Tian Bao Hai	2004	174,504	DWT	2023-08-04	13.00	mid	COSCO Shipping Bulk
Container	A Xinxia	2007	907	TEU	2023-08-02	8.00		StarOcean Marine
Offshore	FS Arendal	2006	3,544	DWT	2023-08-02		undisclosed	Agility Shipping Int
Dry Genl	Yu Hai 08	2005			2023-08-02	0.17	at auction	Unknown Chinese
Dry Genl	Yue San Shui Huo 2688	2004	3,000	DWT	2023-08-02	0.22	at auction	Sanshui Datong
Dry Genl	An Yong Shun 699	2015			2023-08-01	1.13	at auction	Huaining Jiangtai
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



6. 주요 해운지표

(2023.08.25. 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	20	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	42	-1	42	42	43	42	40	43	42

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	538	-26	557	367	546	438	354	689	512
	Singapore	542	-19	565	378	580	450	374	774	529
	Korea	583	5	579	439	578	486	418	785	581
	Hong Kong	557	-15	567	421	560	472	414	804	554
VLSFO	Rotterdam	588	-14	602	514	600	557	526	980	729
	Singapore	624	-13	634	554	695	601	599	1,138	804
	Hong kong	648	1	645	574	690	615	606	1,189	818

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	146	1	147	-	162	138	0	195	143
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	100	0	102	0	133	112	-	141	124
	중국産	124	3	126	0	149	132	-	193	142
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	-	-	-	-	-	-	-	758	146
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	266	-11	277	0	371	175	-	530	119
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1,388	35	1,333	1,265	1,544	1,426	1,344	1,769	1,538
	밀(국제)	622	-17	633	591	792	633	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