

# KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2023년 6월 5일  
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	23

- 건화물선** 지난주 케이프선 운임은 10,515달러/일 기록. 중국 부동산 경기 부양책 발표 기대감, 트랜스넷 철광석 철로 운영 중단
- 컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 45.2p 상승한 1,028.7p를 기록
- 탱커선** 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 17.6p 하락한 33.8 기록, OPEC+ 감산 연장 결정에 의한 원유 공급 감소로 인한 시장심리 악화

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

### 북미 서부 터미널, 노동쟁의로 일부 폐쇄

- ▶ 지난 6월 2일 LA와 오클랜드항을 포함한 주요 서부 터미널이 노동쟁의로 폐쇄됨
  - 29개 항만, 약 2.2만 명이 가입된 국제항만창고노동조합(ILWU)의 노동쟁의로 일부 항만은 폐쇄까지 이어지지 않았으나 운영 효율성이 크게 하락함
  - 항만 사용자 단체인 태평양해사협회(PMA)는 이번 노동쟁의가 수일 더 지속 될 것으로 예상함
- ▶ 이번 노동쟁의는 항만 노조에 대한 충분한 경제적 보상을 요구하기 위해 발생함
  - 지난 4월 ILWU와 PMA 간 협상에 상당한 진전이 있었다고 발표되었으나 이번 파업으로 인해 여전히 해결되지 않은 문제가 있는 것으로 나타남
  - ILWU는 항만 운영사가 팬데믹 시기 기록적인 수익을 거두었고 올해에도 수익을 거두고 있기 때문에 이에 대한 경제보상으로 요구하고 있으나 PMA는 북미 서부 물량이 크게 감소해 이에 대한 고려가 필요하다는 입장임

자료 : <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1145300/US-west-coast-terminals-forced-to-shut-amid-escalating-labour-actions>

최건우 부연구위원

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

### ONE, 블록체인 기반 물류 플랫폼 GSBN 합류

- ▶ 일본 정기선 운영사인 ONE(Ocean Network Express)은 블록체인 기반 플랫폼인 GSBN(Global Shipping Business Network)에 합류하였음
  - GSBN 8개의 주주 중 5개는 코스코를 포함한 국영 중국 기업이며 나머지 3개사는 독일 Hapag-Lloyd, 싱가포르 PSA 및 홍콩 허치슨이 포함됨
- ▶ ONE의 이번 가입은 GSBN의 Cargo Release 전자서류 문서 교환 어플리케이션의 성공적인 시험 결과에 따른 것이라고 밝힘
  - GSBN CEO Bertrand Chen에 따르면 “해운 산업은 디지털화가 비약적인 도약을 가능하게 하는 중요한 시점에 있으며 이를 성공시키기 위해서는 서로 신뢰할 수 있는 협업이 필요하다.”고 언급함
  - ONE 부사장 Kosuke Wada은 “신뢰할 수 있는 GSBN 인프라를 활용하여 업계와의 협업을 가속화하고 효율성을 높일 수 있기를 기대한다.”고 밝힘

자료 : <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1145238/ONE-joins-blockchain-based-logistics-platform-GSBN>

김병주 전문연구위원

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



## 1. 주간뉴스

### 러시아의 흑해 교역 개입, 곡물 수출 급감

- ▶ 흑해곡물수출협정을 감독하는 합동조정센터(Joint Coordination Centre)에 따르면, 지난 5월 우크라이나 오데사(Odessa)항을 통해 수출된 곡물은 4월 대비 50% 이상 급감하여 130만 톤을 기록했다고 보고됨
  - 흑해곡물수출협정이 60일 더 연장되었음에도, 러시아는 암모니아 수출이 재개될 때까지 곡물 수출 관련 한 선박 등록을 거부하겠다고 합동조정센터에 통보했음
  - 러-우 전쟁 이전 러시아산 암모니아가 톨리아티(Togliatti)-오데사(Odessa) 파이프라인을 통해 수송되어 유즈니(Yuzhnyi)항에서 수출되었음. 러시아는 암모니아 파이프라인 재개를 요구함
- ▶ 로이터(Reuters) 통신에 따르면 유엔은 우크라이나를 통한 러시아 암모니아 수출 재개와 더불어 수출 품목 확대를 위한 병행 회담을 제안했다고 밝힘
  - 유엔은 본 갈등의 심각성을 인지하고, 흑해곡물수출협정을 통해 파이프라인 재개 외에도 우크라이나 3개 항만에 관한 선박 접근에 관한 제한 철폐, 일일 검사를 통과하는 선박 수 증가, 암모니아를 포함한 비료 수출이 가능하도록 조정할 계획임
  - 흑해곡물수출협정의 지속적인 혼란에도 불구하고 세계 식량 위기를 완화하는 데 일조함. 트레이드데이터 모니터(Trade Data Monitor)에 따르면 러시아의 비료 수입은 2022년 이후 급증함

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1145294/Grain-deal-exports-plummet-amid-Russias-continuous-interference>

이상혁 전문연구원

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

### 세계 경기 둔화, 마이너 벌크 물동량 감소

- ▶ 발틱국제해운거래소(BIMCO)의 데이터에 따르면 올해 초부터 5월까지의 세계 마이너 벌크 상품에 관한 물동량은 전년 동기 1.6% 감소하여 7억 4,600만 톤을 기록함
  - 중국의 건설 경기 부진과 더불어 튀르키예의 지진으로 인해 올해 5월까지의 누적 마이너 벌크 상품에 관한 물동량 중 시멘트와 시멘트 반제품인 클링커 물동량의 감소율이 가장 높아, 전년 동기대비 7% 감소함
  - 시멘트와 클링커 물동량 다음으로 큰 하락 폭을 보인 것은 목재 및 건설용 자재에 관한 물동량으로 전년 동기대비 3% 감소했으며, 철강 물동량이 전년 동기 대비 2% 감소함에 따라 그 뒤를 이음
  - 다만 보크사이트의 경우 중국 알루미늄 생산량 증가로 5월까지의 올해 누적 물동량은 전년 동기대비 5% 증가했으며, 비료 물동량 역시 전년 동기 대비 1% 증가함
- ▶ 2024년 세계 경기에 대한 전망은 낙관적이나 지난달 구리 가격의 6% 감소를 근거로 세계 경기는 단기적으로 하락할 것으로 전망됨
  - 선박중개업체인 애로우шип브로킹(Arrow Shipbroking)에 따르면 내구재 수요가 점진적으로 감소하면서, 미국 및 중국의 제조업이 부진으로 인한 마이너 벌크 상품에 대한 수요가 감소함. 또한 태평양과 대서양 철강 가격에 관한 차익 감소가 물동량 감소로 이어짐

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1145278/Minor-bulk-trades-reflect-slowng-global-economy>

이상혁 전문연구원

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



## 1. 주간뉴스

### OPEC+ 주요국, 자발적 감산 기간 내년 말까지 연장하기로 합의

- ▶ 지난 4일, OPEC+는 정례 장관급 회의를 통해 자발적 감산 기간을 2024년 말까지 연장하기로 합의함
  - OPEC+는 이날 정례 장관급 회의 종료 후 낸 성명에서 주요 산유국들의 자발적 감산 기간을 연장한다고 발표한 바 있음
  - 지난 5월부터 50만b/d씩 자발적 감산에 돌입한 사우디아라비아는 이날 감산 기간을 내년 12월까지 연장하기로 결정했으며, 지난 3월부터 50만b/d씩 자발적 감산을 시행하고 있는 러시아도 내년 말까지 연장하기로 함
- ▶ OPEC+는 성명에서 이같이 주요국들이 자발적 감산 기간을 연장하기로 한 결정은 글로벌 원유시장의 안정을 위한 것이라고 입장을 표명함
  - 알렉산드르 노박 러시아 부총리는 언론을 통해 "원유 생산 방침을 결정하는데 있어 사우디아라비아와의 이견은 없었다"고 언급함
  - 사우디아라비아와 러시아가 주도한 자발적 감산량과 기존 감산량을 합산한 총 원유량은 366만 b/d로, 이는 전 세계 원유 수요의 4% 해당하는 규모로 파악됨

자료: <https://www.reuters.com/business/energy/saudi-make-new-voluntary-cuts-part-opec-deal-source-2023-06-04/>, <https://www.reuters.com/business/energy/opec-meets-debate-production-quotas-new-cut-sources-2023-06-04/>

류희영 전문연구원

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

### 중국·인도, 5월 러시아산 원유 수입량 사상 최고치 기록

- ▶ 지난 5월 기준, 중국과 인도의 러시아산 원유 수입량이 사상 최대치를 기록한 것으로 분석됨
  - 에너지 데이터 분석업체 보르텍사와 원자재 정보업체 케이플러에 따르면 지난 5월 중국과 인도의 러시아산 원유 수입량은 전달 대비 약 10% 증가한 1억 1천만 배럴로 잠정 집계됨
  - 보르텍사는 지난 5월 인도의 러시아산 원유 수입량은 사상 최고치인 860만 톤, 중국 600만 톤이며, 케이플러 또한 중국의 러시아산 원유 수입량은 4920만 배럴, 인도의 러시아산 수입량은 6670만 배럴로 사상 최고치라고 밝힘
- ▶ 러시아의 이 같은 수출 증가는 6월 4일 OPEC+의 정례 장관급 회의를 앞두고 지속되어옴
  - 중국과 인도의 러시아산 원유 수입 증가 현상은 러시아산 원유가 글로벌 원유시장에 저가에 유통되자 인도와 중국이 러시아산 원유 수입을 증대시키면서 중동과 아프리카산 원유 수요가 감소하며 발생함
  - 특히 중국은 경기 회복이 예상보다 더딘 가운데 정유사들이 수익성 확보와 정제마진 개선에 나서면서 러시아산 원유를 적극적으로 도입하고 있는 것으로 알려짐

자료: <https://www.reuters.com/markets/commodities/china-india-receive-record-russian-crude-oil-may-data-2023-06-01/>

류희영 전문연구원

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

2. 건화물선<sup>1)</sup>

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

## 1 주간평균운임

구분	6월 1주					
	주간평균운임	전주대비차이	7월물 FFA 주간평균가격		전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	10,515	▼ -5,203	-33.1 %	14,743	▼ -2,166	-12.8 %
파나마선 5TC (달러/일)	9,439	▼ -1,139	-10.8 %	11,132	▼ -447	-3.9 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	9,506	▼ -1,595	-14.4 %	9,998	▼ -965	-8.8 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



자료: Clarkson, Baltic Exchange

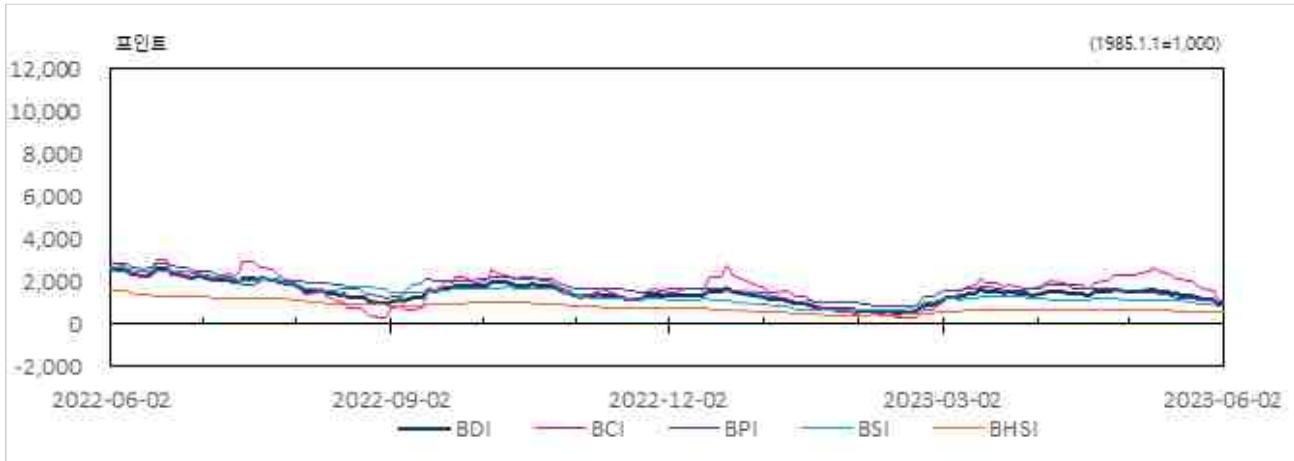
1) 5월 29일 데이터 미공시





## 2 시장동향

## 건화물선 운임지수



자료: Clarkson

## 건화물선 운임

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

		6월 1주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) <sup>1)</sup>									
운임지수	BDI	989	▼ -290	530	1,640	1,168	965	3,369	1,934
선형별 운임	케이프(5TC)	10,515	▼ -5,203	2,246	21,814	11,848	2,505	38,169	16,177
	파나막스(5TC)	9,439	▼ -1,139	7,277	16,669	12,276	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	9,506	▼ -1,595	6,874	14,703	10,928	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	10,158	▼ -624	7,763	12,703	10,317	11,941	32,166	21,337
1년 용선료	케이프	15,250	▼ -500	13,500	19,750	16,250	10,125	23,000	16,591
	파나막스	13,425	▲ 125	11,200	14,125	12,728	9,625	16,125	12,537
	수프라막스	12,250	▼ -625	9,500	10,625	10,230	8,250	12,500	10,356
	핸디	9,375	▼ -1,125	8,063	8,813	8,491	7,313	9,250	8,435
건화물선 시장(FFA)									
		7월물		3분기물		2023년물		2024년물	
		6월 1주	전주대비	6월 1주	전주대비	6월 1주	전주대비	6월 1주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	14,743	▼ -2,166	16,474	▼ -1,466	14,290	▼ -83	14,930	▲ 18
	파나막스(5TC)	11,132	▼ -447	12,410	▼ -1,018	12,239	▼ -295	12,239	▼ -295
	수프라막스(10TC)	9,998	▼ -965	11,208	▼ -969	10,992	▼ -301	10,957	▼ -290
	핸디(7TC)	9,974	▼ -783	10,885	▼ -848	10,683	▼ -403	10,669	▼ -424

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

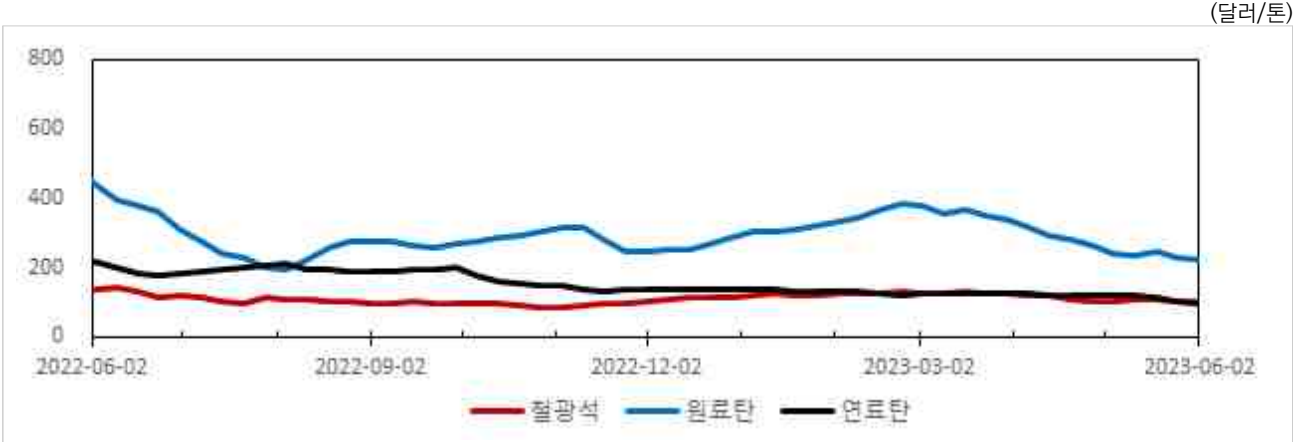
원자재 가격

(달러/톤)

구분	2023년		전주 대비 차이			2022년			
	6월 1주	5월 4주				6월 1주	연평균	최저	최고
철광석	103.6	100.3	▲ 3.2	3.2	%	132.7	120.3	82.4	159.8
원료탄	222.2	229.1	▼ -6.9	-3.0	%	492.7	365.0	196.1	670.1
연료탄	95.6	104.1	▼ -8.4	-8.1	%	213.5	179.1	107.5	288.2
대두	484.8	488.6	▼ -3.8	-0.8	%	626.1	569.4	503.5	638.0
옥수수	235.2	230.7	▲ 4.4	1.9	%	304.9	273.1	231.6	319.9

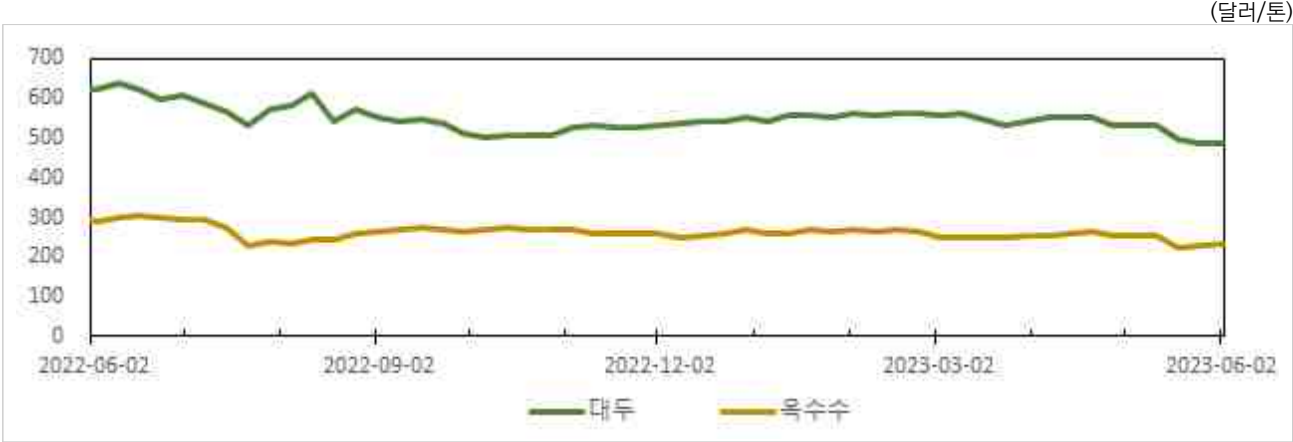
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)      ▲ 상승    ▼ 하락    - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: Clarkson

곡물가격 추세(주간)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



## 3 케이프선-동향분석

## I 케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(5월 4주) 대비 33.1% 하락한 10,515달러/일을 기록함

- 철강 원자재에 대한 수요 감소에 운임이 하락 경향을 보임

(동향) 중국 부동산 경기 부양책 발표 기대감, 트랜스넷 철광석 철로 운영 중단

- 블룸버그에 따르면 중국 당국은 국무원(State Council)을 중심으로 한 부동산 경기 부양책을 내놓을 계획 중임. 이번 부양책에는 부동산 중개 수수료 인하, 주택 구매와 관련된 제한 완화, 계약금 비율 인하 등이 포함될 예정임
- UBS는 중국의 경지지표가 부진한 것으로 나타남에 따라 주택 및 인프라에 중점을 둔 정책 지원이 6월에 발표될 가능성이 크다고 분석함
- 로이터에 따르면 지난 화요일 밤에 트랜스넷이 운영하는 철광석 철로의 운영이 케이블 도난으로 중단되었음. 이 철로는 남아공의 철광석 광산과 터미널을 연결하는 주요 연결로임. 일부에서는 이번 사고로 인해 철광석 공급에 대한 불안감이 시장에 확산하였다고 평가하고 있으나, 대부분 단기적으로 일정 지연이 나타날 수 있으나 그 영향력은 크지 않을 것으로 분석함

## 최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson--

## 케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	6월 1주	5월 4주	전주대비차이	
BCI	1,268	1,895	▼ -627	-33.1%
스팟운임(5TC)	10,515	15,718	▼ -5,203	-33.1%
용선료	6개월	18,750	▼ -1,000	-5.1%
	1년	15,250	▼ -500	-3.2%
	5년	15,750	-	-
	7월물	14,743	▼ -2,166	-12.8%
FFA	3분기물	16,474	▼ -1,466	-8.2%
	23년	14,290	▼ -83	-0.6%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

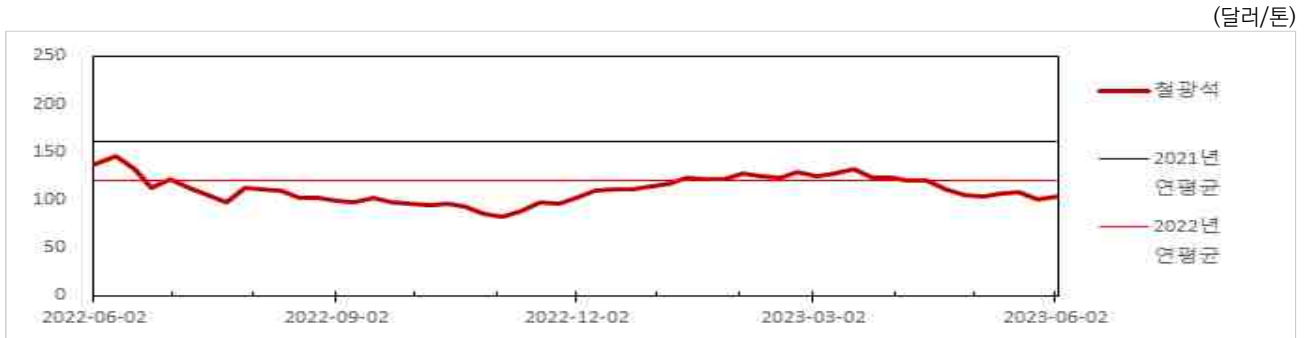




### 3 케이프선-동향분석

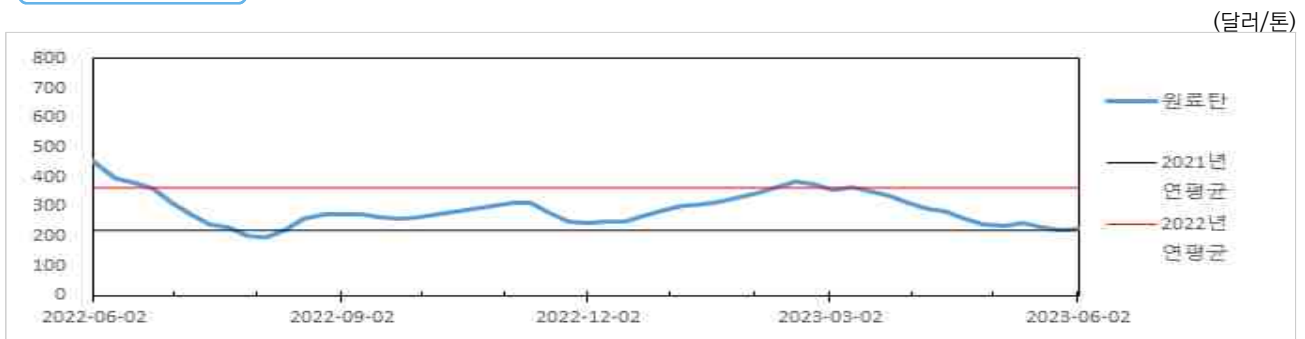
■ 철광석 가격 : 전주 대비 3.2% 상승한 103.6달러/톤 기록

철광석 가격 추이



■ 원료탄 가격 : 전주 대비 3.0% 하락한 222.2달러/톤 기록

원료탄 가격 추이

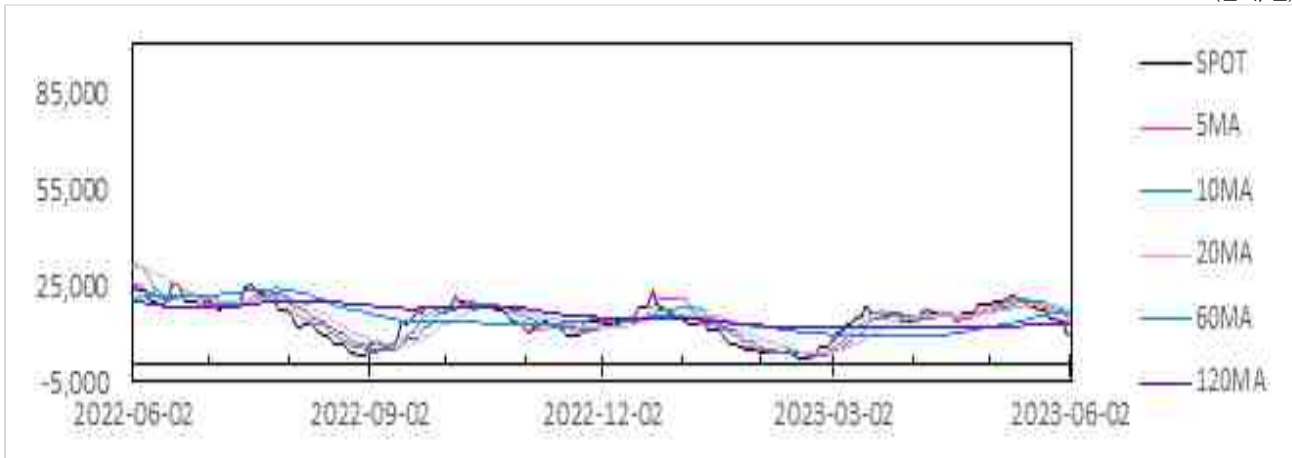




### 3 케이프선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

파나막스선

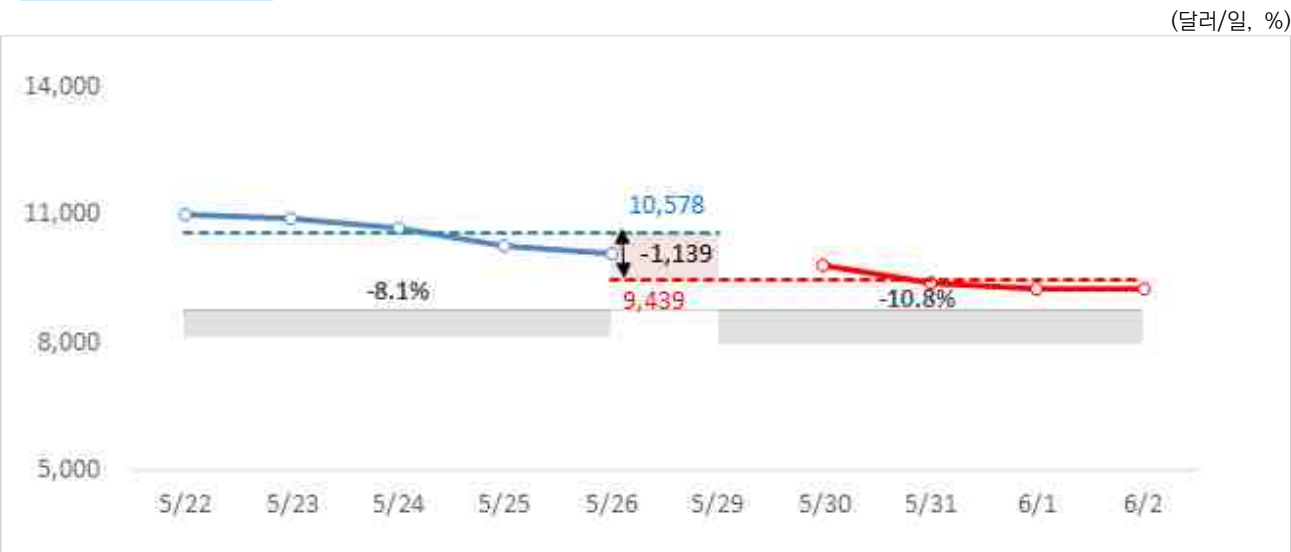
(운임) 전주 대비 10.8% 하락한 9,439달러/일 기록

- 시장에 공급되는 선박수가 증가함

(동향) 중국 밀 수확을 앞두고 10년 만에 최악의 폭우

- 로이터에 따르면 중국에서 가장 큰 밀 경작지인 허난성 일대(중국 밀 25% 생산)에 10년 만에 가장 많은 비가 내려 밀 생산량 감소가 불가피한 것으로 분석됨. 수확을 며칠 앞둔 상황에서 평년보다 많은 양의 비가 내렸으며, 앞으로도 더 많은 비가 올 것으로 예상되기 때문임
- 중국은 1억 3,700만 톤의 밀을 수확할 것을 기대하고 있었으나, 이번 비로 인해 약 3,000만 톤이 영향을 받을 것으로 추정되며, 또한 품질에 대한 우려까지 제기되고 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)						
구분	6월 1주	5월 4주	전주대비차이			
BPI	1,049	1,175	▼	-126	-10.8	%
스팟운임(5TC)	9,439	10,578	▼	-1,139	-10.8	%
용선료	6개월	13,750	▼	-750	-5.2	%
	1년	13,425	▲	125	0.9	%
	5년	12,225	▼	-500	-3.9	%
FFA	7월물	11,132	▼	-447	-3.9	%
	3분기물	12,410	▼	-1,018	-7.6	%
	23년	12,239	▼	-295	-2.4	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

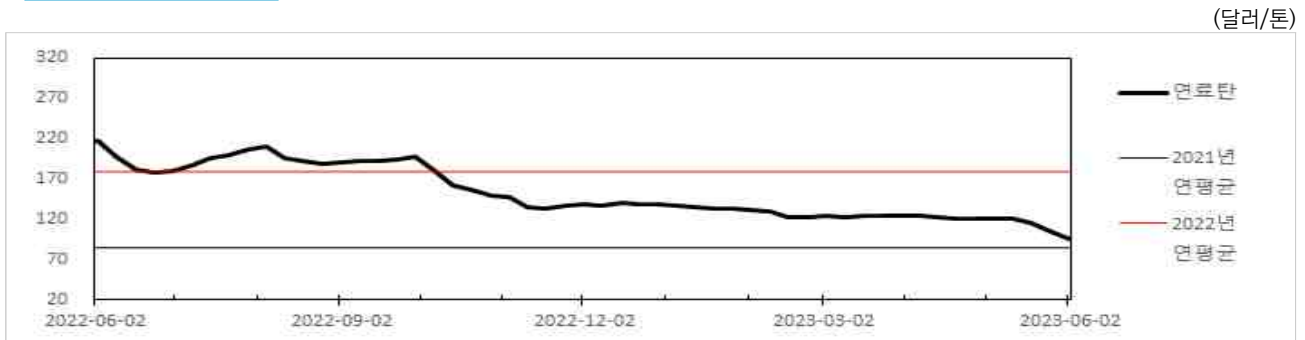
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



### 3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 8.1% 하락한 95.6달러/톤 기록

#### 연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



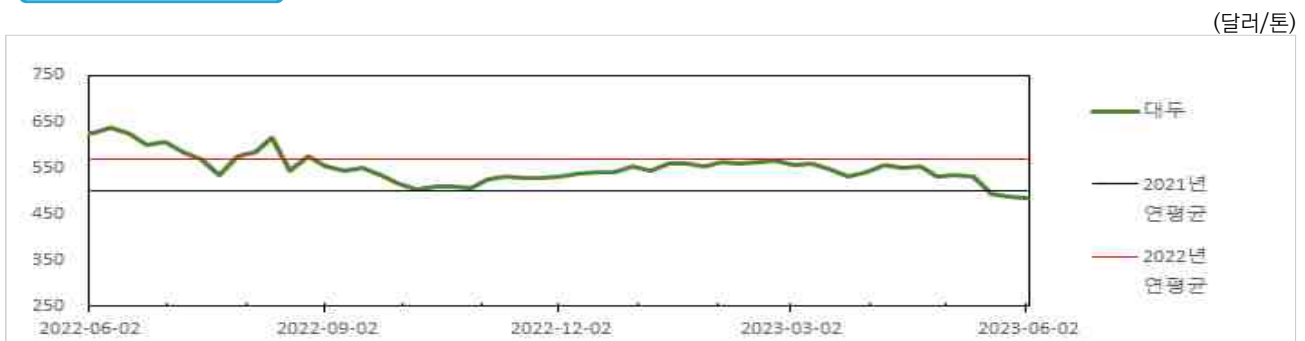
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
5월 2주	120.7	▼ -0.3	-0.3	%
5월 3주	115.6	▼ -5.0	-4.2	%
5월 4주	104.1	▼ -11.6	-10.0	%
6월 1주	95.6	▼ -8.4	-8.1	%

자료: Clarkson

대두 가격 : 전주 대비 0.8% 하락한 484.8달러/톤 기록

#### 대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
5월 2주	531.7	▼ -1.8	-0.3	%
5월 3주	495.5	▼ -36.2	-6.8	%
5월 4주	488.6	▼ -6.8	-1.4	%
6월 1주	484.8	▼ -3.8	-0.8	%

자료: 시카고상품거래소(CBOT)

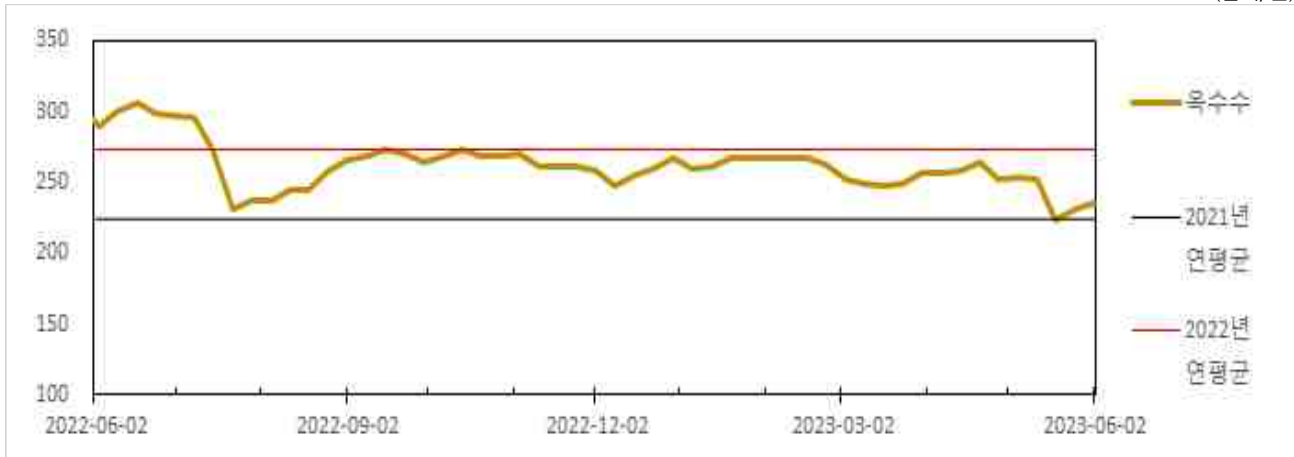


### 3 파나마스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 전주 대비 1.9% 상승한 235.2달러/톤 기록

옥수수 가격 추이

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



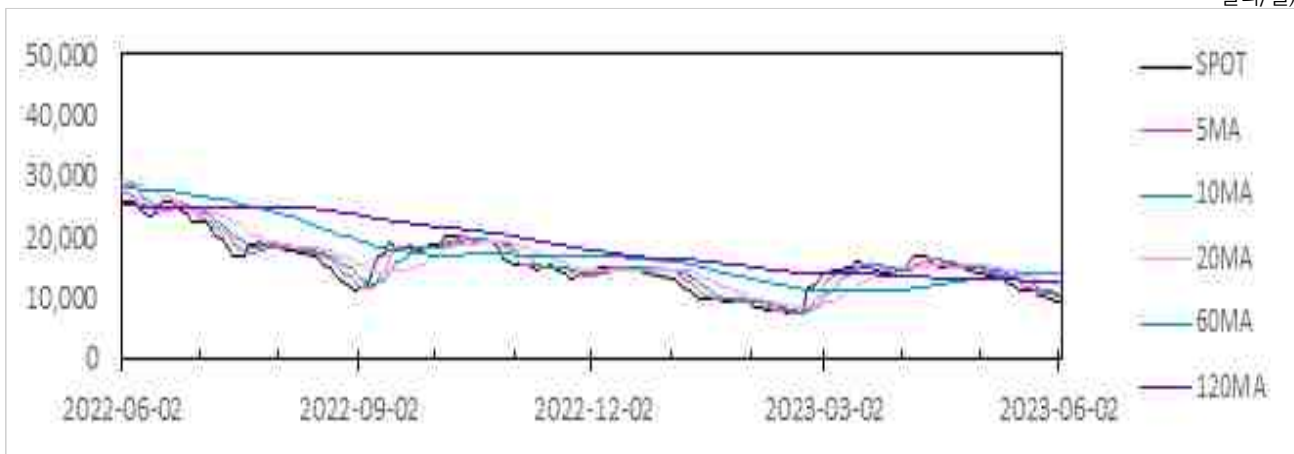
자료: 시카고상품거래소(CBOT)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
5월 2주	252.7	▼ -1.0	-0.4	%
5월 3주	224.0	▼ -28.7	-11.4	%
5월 4주	230.7	▲ 6.7	3.0	%
6월 1주	235.2	▲ 4.4	1.9	%

### 3 파나마스선-기술분석

이동평균

달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공





3 수프라막스선-동향분석

수프라막스선

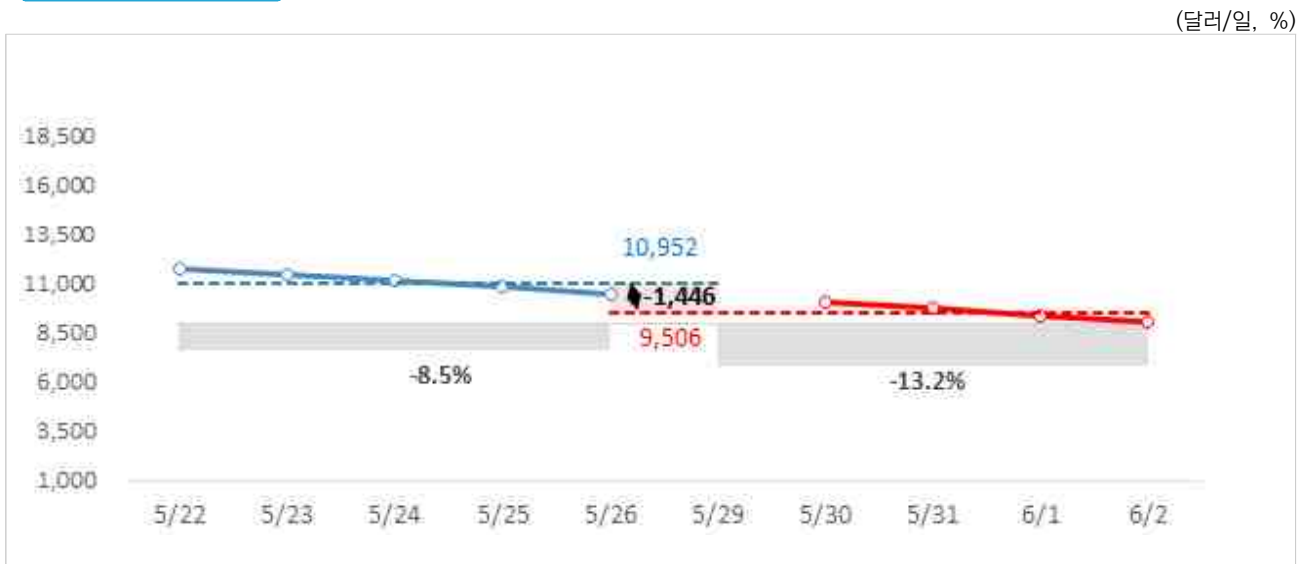
(운임) 전주 대비 14.4% 하락한 9,506달러/일 기록

- 운임의 하락세가 지속됨

(동향) 인도 평년보다 서늘한 날씨로 석탄 수요 감소

- 인도는 몬순 이전에 평년보다 서늘한 날씨로 인해 냉방용 전력 수요가 감소했으며, 이로 인해 석탄 공급 상황이 개선됨. 석탄 화력 발전소는 연료 부족으로 인한 발전기 중단 위험을 줄이기 위해 석탄 재고량을 늘림(12.8일분)
- 인도 정부는 작년과 같은 전력 부족 사례를 반복하지 않기 위해 자국 광산업체를 독려해 석탄 생산량을 전년 동기 대비 10%(3,500만 톤) 늘림(2023년 1월~4월)

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		6월 1주	5월 4주	전주대비차이	
BSI		864	1,009	▼ -145	-14.4 %
스팟운임(10TC)		9,506	11,101	▼ -1,595	-14.4 %
용선료	6개월	13,250	13,875	▼ -625	-4.5 %
	1년	12,250	12,875	▼ -625	-4.9 %
	5년	12,500	12,500	- -	- %
FFA	7월물	9,998	10,963	▼ -965	-8.8 %
	3분기물	11,208	12,176	▼ -969	-8.0 %
	23년	10,992	11,293	▼ -301	-2.7 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

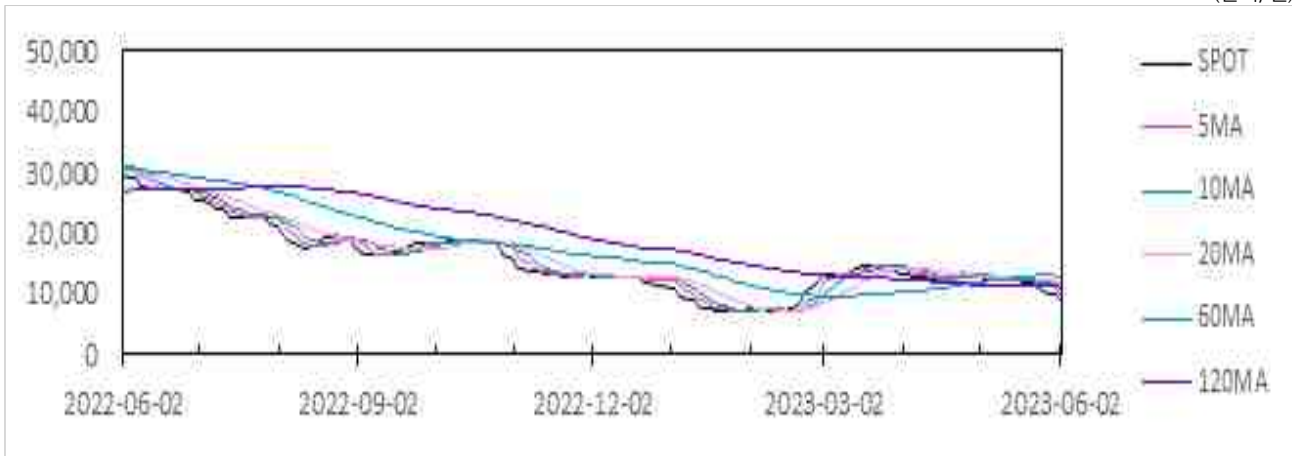
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



### 3 수프라막스선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



## 3. 컨테이너선

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

## 1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 전주 대비 45.2p 상승한 1,028.7p를 기록

## (운임) 컨테이너 운임 약세 지속

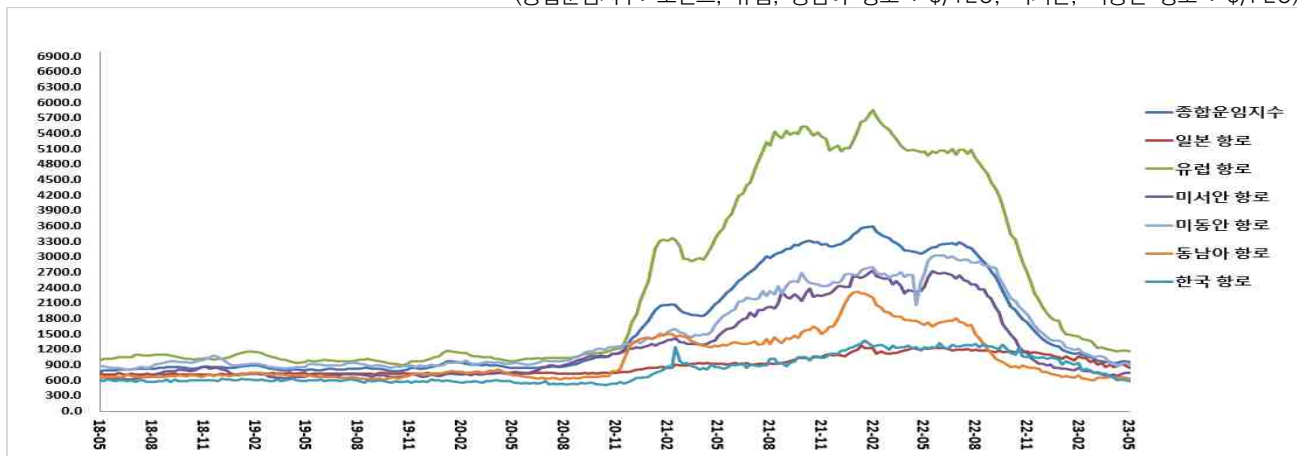
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 파나마 운하 가뭄 및 6월 1일부 GRI 등의 인상 요인으로 전주 대비 45.2p 상승한 1,028.7p를 기록

## (현황) 컨테이너 운임 약세 지속 전망

- 북미 항로 운임은 GRI를 통해 일시적 상승하였으나 수출 물량 회복 지연과 재고 물량 소진 부족으로 장기적인 시장 전망은 낙관적이지 않음
- 특히 중국발 물량 약세와 5월부터 선사들 스케줄이 정상적으로 회복함에 따라 실질 선박 공급량이 증가하여 운임 하방 압력이 증가하고 있음

## 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)

		6월 1주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	1029	45.3	907	1,061	980	1,107	5,110	3,410
운임	유럽항로	846	-13	859	1,050	905	1,047	7,797	4,846
	미서안항로	1666	268	1,148	1,668	1,340	1,418	8,117	5,656
	미동안항로	2634	260	2,010	2,845	2,420	3,096	11,833	8,514
	한국항로	140	0	140	238	192	225	456	321
	일본항로	329	0	317	927	360	281	362	320
	동남아항로	167	-4	150	199	175	189	1,537	837

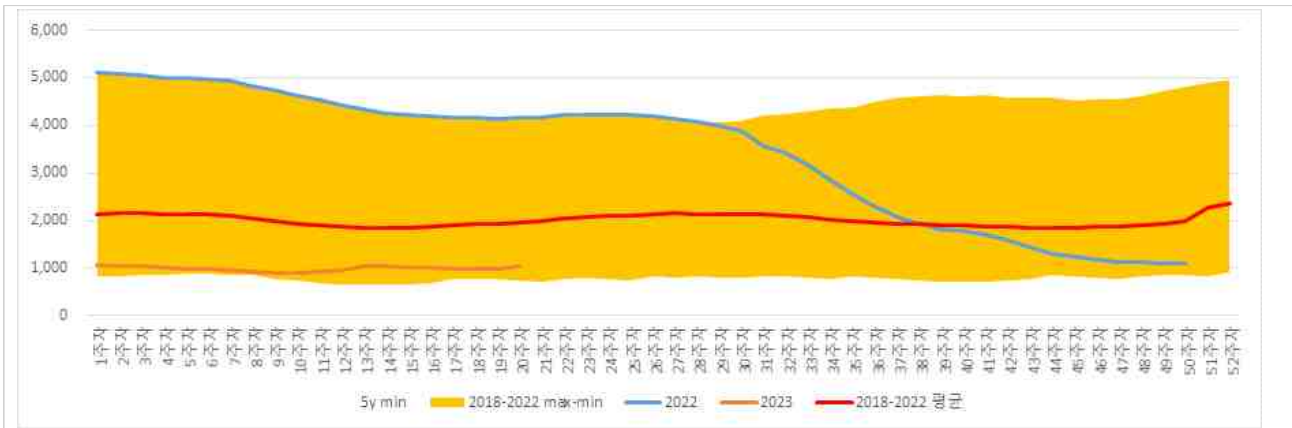
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



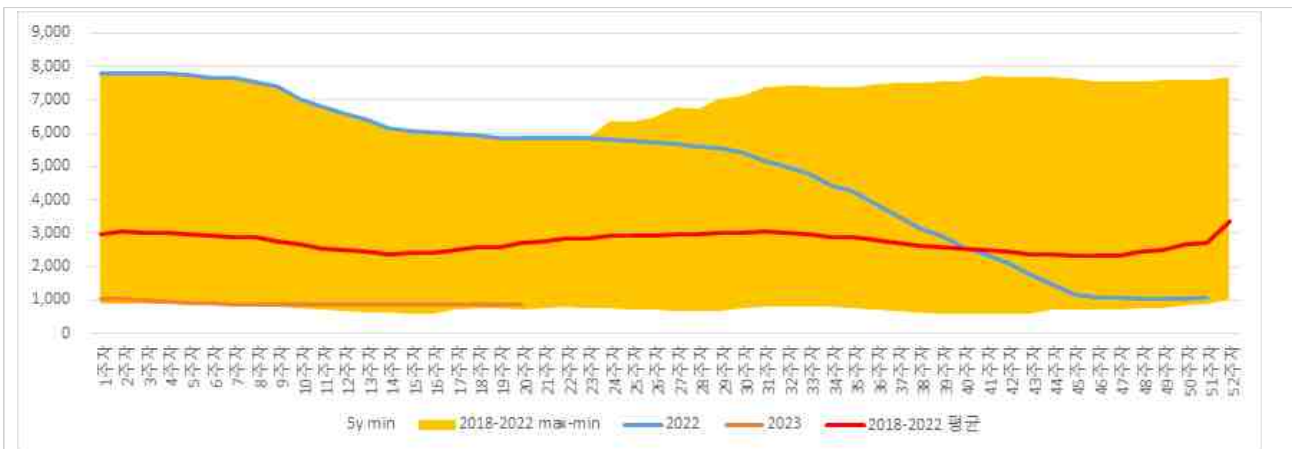
2 운임전망

| 6월 1주('23.6.05~'23.6.09)

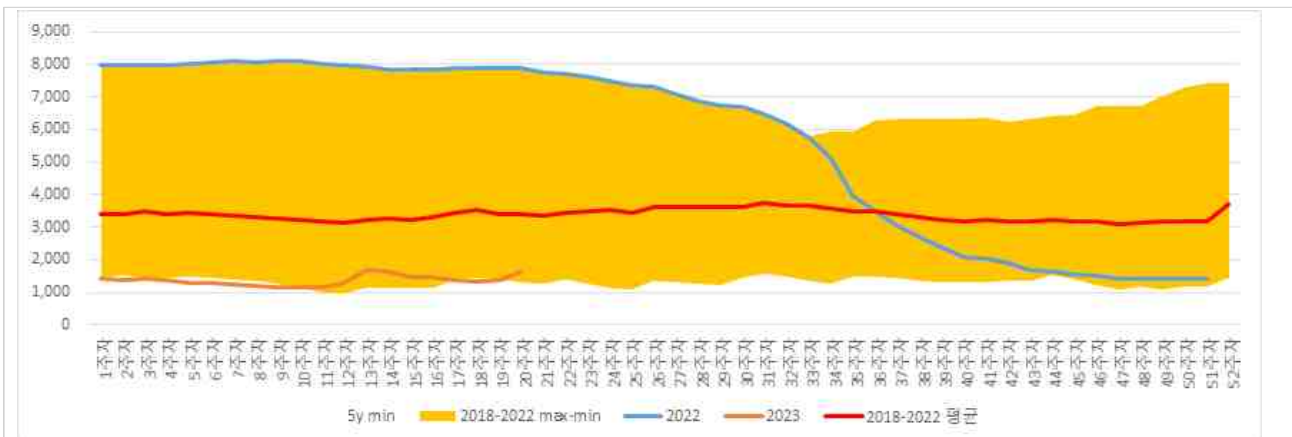
SCFI 지수는 약보합 기록할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 약보합 기록할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 약보합 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 17.6p 하락한 33.8 기록

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

(달러/톤)

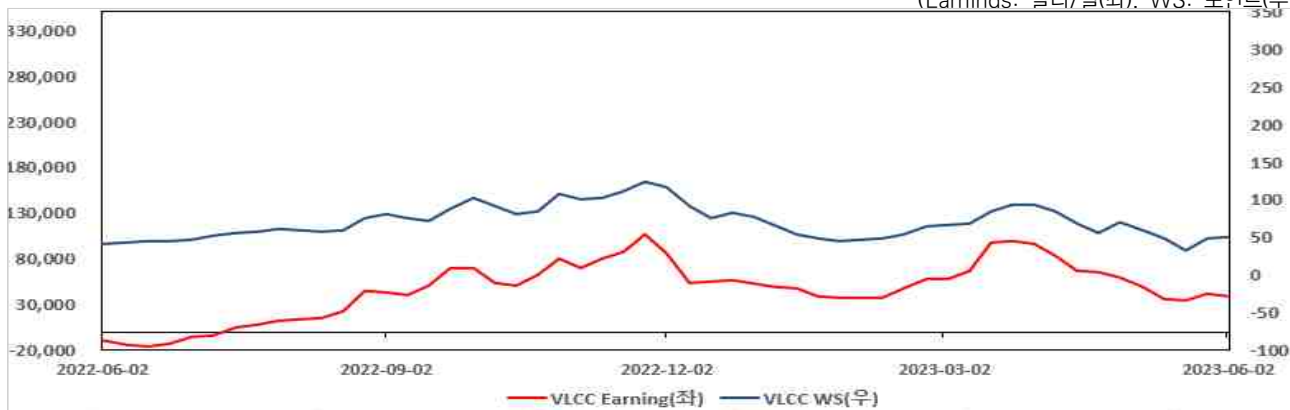
구분	6월 1주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	33.8	▼	17.6	34.2 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	30.0	▼	2.0	6.3 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	46.0	▼	2.5	5.2 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	48.0	▼	2.0	4.0 %

(동향) OPEC+ 자발적 감산 연장 결정에 의한 원유 공급 감소, 시장심리 위축되며 유조선 시황 악영향

- 지난 4일(현지시간) 개최된 OPEC+ 정례 장관급 회의를 통해 2024년 말까지 현재의 감산 방침 기조를 유지할 것으로 합의했으며, OPEC+ 20개국 생산쿼터는 23년 4186만b/d에서 '24년 4046만b/d로 약 140만b/d 하향 조정함. 또한 사우디는 시장 안정화를 위한 선제적 대응으로 7월 한 달간 약 100만b/d의 독자적인 추가 감산을 공표함
- 이번 OPEC+의 감산 결정 연장으로 유조선 시황에 단기적인 하방 압력이 가해질 것으로 예상되나, 오는 여름철 드라이빙 시즌 도래, 중국의 리오프닝 효과 등으로 인한 원유 수요 증가에 대한 기대감이 작용하면서 당분간 운임시장은 강보합권을 유지할 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)

		6월 1주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	34	18	30	94	63	32	123	63
항로(TD3C)	평균 수익	21,952	-9,266	14,043	97,526	45,427	24,517	101,230	16,685
VLCC	1년 용선료	36,500	0	36,500	50,000	41,131	15,000	47,500	25,644

자료: Clarkson



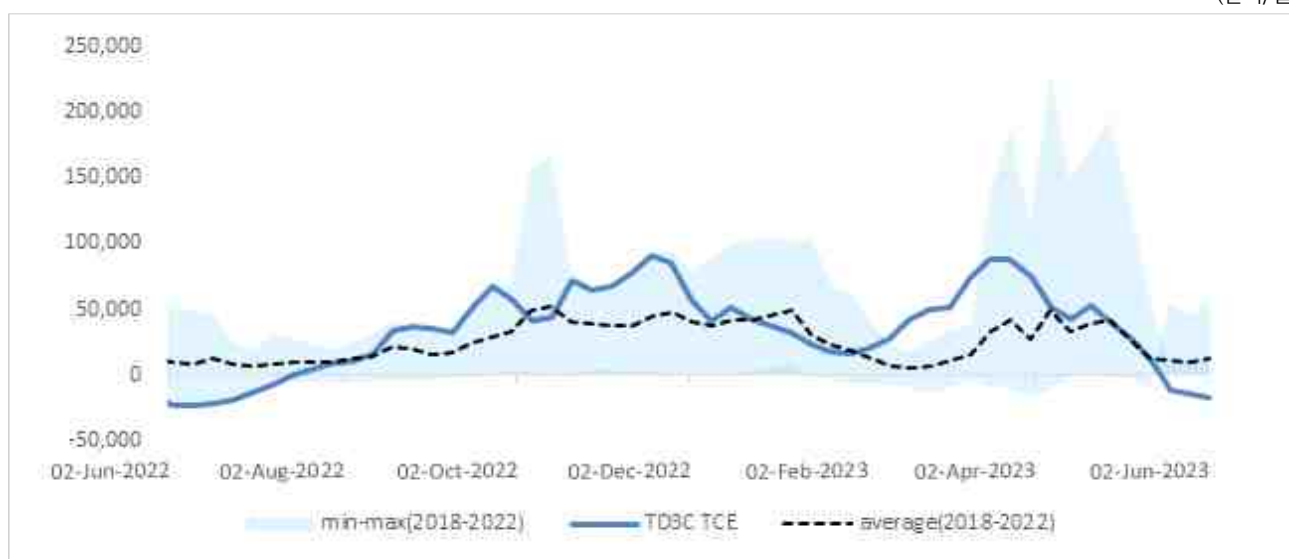


## 1 유조선-기술분석

수익 추세선은 전주 대비 약 30% 수준으로 감소하며 대폭 하락세를 나타냄

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

(달러/일)

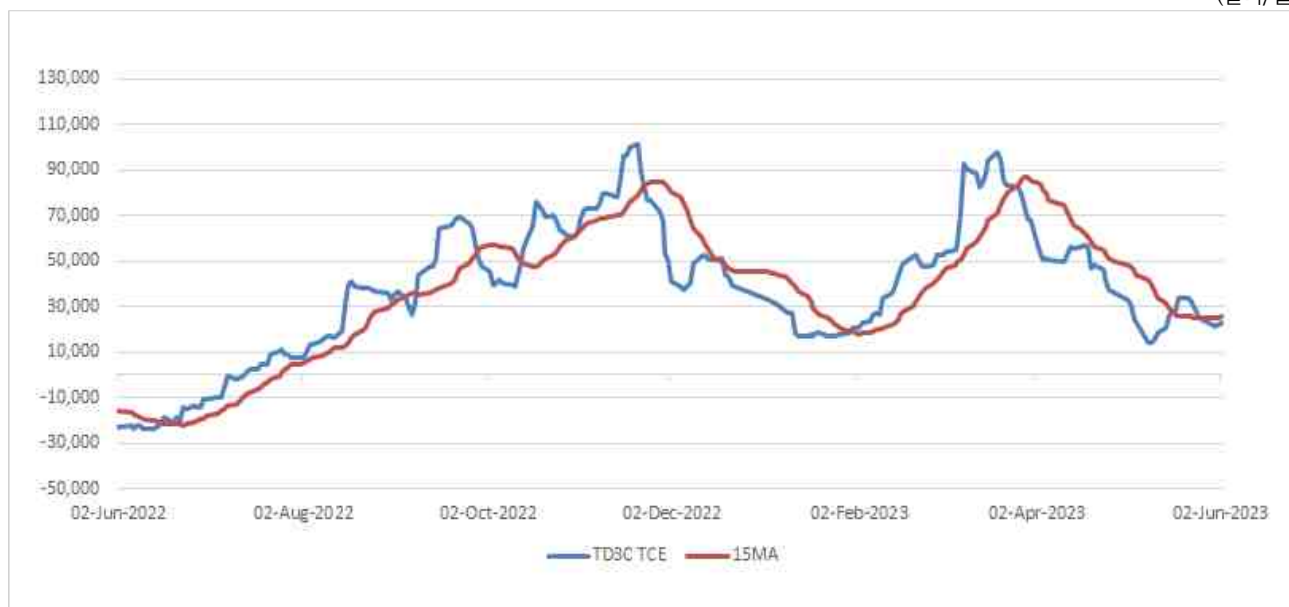


자료: Clarkson

수익 추세선(파란색)은 하방 압력이 지속되며 저시황권에 머무르고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



## 2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주 대비 9.6p 상승한 205.7 기록

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

(달러/톤)

구분	6월 1주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	205.7	▲	9.6	4.9 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	145.0	▲	5.0	3.6 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	145.0	▼	10.0	6.5 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	200.0	▼	5.0	2.4 %

(동향) 주요국 경기침체로 인한 석유제품 수요 부진, 수익성 악화로 인한 설비 가동률 축소 등 약세 지속

- 석유제품 최대 수요처인 중국의 수요 회복이 예상보다 더디게 전개되고 있으며, 글로벌 정제 설비 증설 부담과 주요국 경기침체로 인한 수요 위축 지속되면서 정제마진 또한 약세가 계속됨. 또한 마진 감소로 인한 정제설비 가동률 축소, 생산 물량 감소 등으로 동북아 시장의 석유제품 수출 부진 현상으로 인한 물동량 둔화로, 시황은 약보합세에 머물고 있음
- IEA 월간보고서에 의하면 중국의 정제처리량은 3,4월 모두 사상 최대 수준인 1490만b/d를 기록했으며, 5개월 만의 중국 석유제품 소비 상승 반등, 미국 휘발유 수요 증가 등 점진적인 석유제품 수요 회복 추세를 비추어 볼 때, 향후 본격적인 성수기 진입에 따른 시황 개선을 기대할 수 있을 것으로 전망됨

## 석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

## 석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		6월 1주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	206	10	174	266	209	120	447	278
	평균 수익	32,351	71	21,713	50,916	34,712	6,216	72,180	38,274
MR	1년 용선료	26,000	0	26,000	31,250	28,452	12,357	30,250	20,570

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

자료: Clarkson

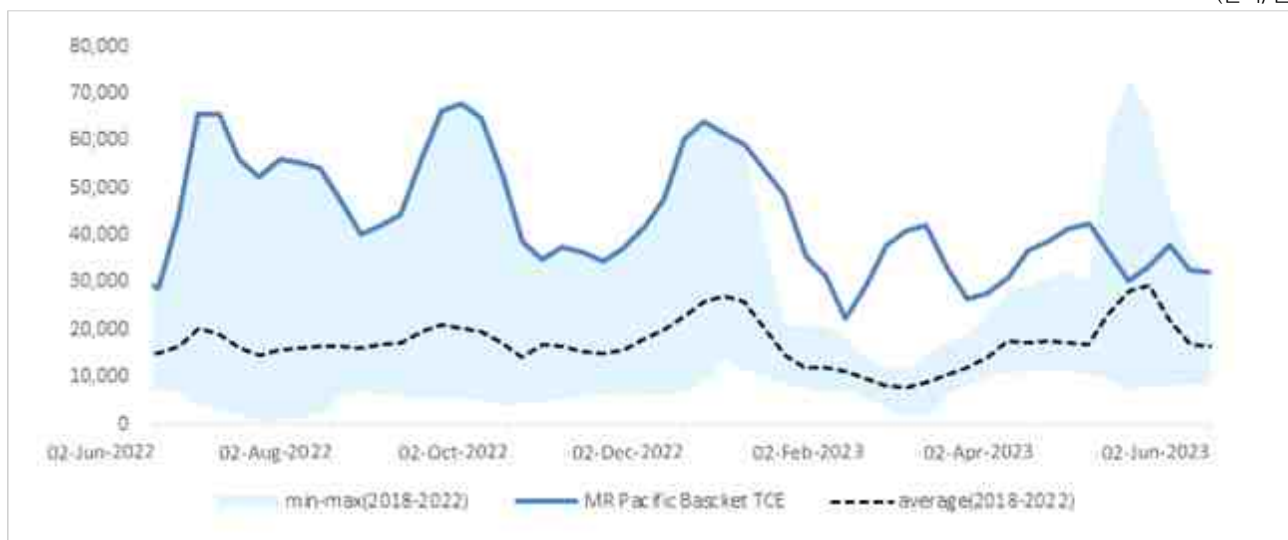


## 2 석유제품선-기술분석

■ 수익 추세선은 5월 중순 이후 계단식 하락을 지속해오다 약보합세를 보이고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

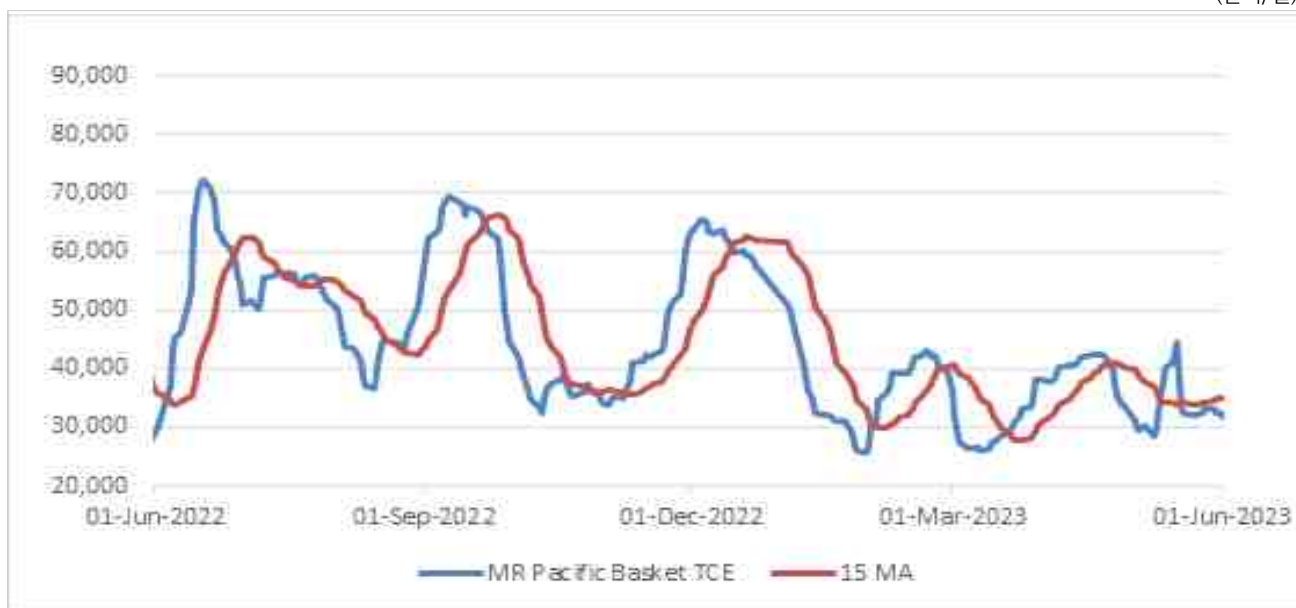


자료: Clarkson

■ 수익 추세선은 2분기 진입 이후 등락을 반복하다 약보합세를 유지하고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



## 5. 중고선

### 1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 전월 대비 1.0 하락한 26.2를 기록함

건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너 중고선가 지수는 58.4로 전월과 동일함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



## 2 거래실적

|('23.06.01~'23.06.02)

## I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 53건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Artemis A	2011	56,441	DWT	2023-06-02	16.00	high	Allseas Marine
Bulk	Nord Treasure	2014	55,888	DWT	2023-06-02	21.00	excess	Murakami Sekiyu
Bulk	Sea Proteus*	2013	81,762	DWT	2023-06-02	70.50		Seatankers Mgmt
Bulk	Sea Pluto*	2013	81,007	DWT	2023-06-02			Seatankers Mgmt
Bulk	Sea Venus*	2013	80,888	DWT	2023-06-02			Seatankers Mgmt
Bulk	Great Venture	2019	61,438	DWT	2023-06-01	30.03	auction	CMB Leasing
Tanker	Maria P. Lemos	2018	319,191	DWT	2023-06-01	94.50		Enesel SA
Offshore	Vantage	2002	93	LOA	2023-06-01		undisclosed	Eidesvik Offshore
Offshore	Veritas Viking	1998	93	LOA	2023-06-01		undisclosed	Eidesvik Offshore
Offshore	Viking Vision	1993	105	LOA	2023-06-01		undisclosed	Eidesvik Offshore





## 6. 주요 해운지표

(2023.06.02. 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	6월 평균	2023년			2022년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선가 (\$ Million)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	-	-	-	18	18	18
유조선(5년)	VLCC	100	0	100	100	100	100	70	95	81
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	21	0	21	20	21	20	21	56	45

자료: Clarkson

<b>신조선가 (\$ Million)</b>										
건화물선	Panamax	34	0	34	33	34	33	34	37	36
유조선	VLCC	126	0	126	120	124	121	114	120	118
컨테이너선	Sub-Panamax	43	0	43	42	42	42	40	43	42

자료: Clarkson

<b>연료유 (\$/Tonne)</b>										
380 CST	Rotterdam	426	-19	426	367	484	419	354	689	512
	Singapore	426	-24.5	426	378	505	438	374	774	529
	Korea	455	-30	455	439	526	480	418	785	581
	Hong Kong	442	-29	442	421	507	466	414	804	554
VLSFO	Rotterdam	519	-18	519	514	600	560	526	980	729
	Singapore	554	-27	554	560	695	608	599	1,138	804
	Hong kong	597	-3	597	574	690	622	606	1,189	818

자료: Clarkson

<b>주요 원자재가 (\$)</b>										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	134	-1	134	-	162	137	0	195	143
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	103	-23	105	-	133	118	-	141	124
	중국産	123	-19	126	-	149	137	-	193	142
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	-	-	-	-	-	-	-	758	146
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	227	-1	227	-	371	137	-	530	119
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1352	11	1341	1,307	1,544	1,468	1,344	1,769	1,538
	밀(국제)	619	13	615	604	792	695	729	1,425	905

자료: mysteel, CBOT,

<b>세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)</b>										
		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