

# KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2023년 05월 08일  
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 전주 대비 9.1% 상승한 19,286달러/일 기록. 중국 건설 경기 회복에 대한 시장 기대감 감소
- 컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 1.4p 하락한 998.3p를 기록
- 탱커선** 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 8.2p 하락한 50.8 기록, 금리인상으로 인한 경기 둔화로 원유 수요 감소 우려 지속되며 시황 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

### 컨테이너 용선시장은 강세 유지

- ▶ 컨테이너 시장의 수급 불균형 심화에도 불구하고 용선시장은 여전히 강세를 유지중
  - 용선 시장에 나오는 컨테이너선이 빠르게 감소하고 있어 올해 2월 이후 컨테이너 용선료는 평균 20% 상승함
  - CMA CGM이 적극적으로 용선시장에 참여하고 있어 5월 초에만 최소 8척의 용선계약을 연장하거나 신규로 진행함
  - 모든 선형에서 용선거래가 이루어지고 있으나 특히 친환경 설비를 갖춘 방콕막스(Bangkokmax)에 대한 수요가 큰 것으로 알려짐
- ▶ 용선시장의 강세는 환경규제에 따른 폐선 증가와 독자 서비스 증가에 따른 선대 수요 증가 때문인 것으로 추정됨
  - MSC는 올해에만 6척의 선박을 폐선을 전제로 매각한 것으로 알려졌으며 2023년 운항실적으로 내년 초 등급이 나올 경우 폐선에 대한 움직임을 가속화 될 수 있음
  - 유럽집행위원회(EC)와 미국 FMC의 독과점 규제로 얼라이언스 외에 독자적인 서비스를 제공하려는 비중이 늘어나는 것도 용선 수요 증가에 영향을 미치는 것으로 추정됨

자료 : <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1144952/MS-C-sells-more-boxships-for-recycling-as-scrap-prices-drop>

<https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1144956/Containership-charter-rates-continue-to-edge-upwards>

최건우 부연구위원

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

### 에버그린, 메탄올 연료 사용 초대형급 선박 입찰

- ▶ 에버그린은 2026-2027년 사이에 인도될 최대 24척의 메탄올 이중연료 컨테이너선 신조선 계약 관련 입찰을 시작함
  - 중개업자들에 따르면 16,000TEU급 메탄올 추진선에 대한 입찰에 참여하는 조선소는 제안서를 5월 17일까지 제출해야 함
  - 24척의 선박에 대한 계약은 조선소 도크의 가용성이 제한적이라는 점을 감안할 때 최소 2개 이상의 조선소에 분할될 것으로 예상됨
- ▶ 이번 신조선 주문으로 에버그린의 발주 잔량은 67척으로 늘어 총 선복량이 약 67만 TEU에 이르며 본격적인 인도는 2024년 하반기부터 이어질 것으로 예상됨
  - 에버그린은 최근 몇 년간 대형 컨테이너선에 대한 신규 건조 대부분을 한국 및 중국 조선소에 발주하였으며, 가장 최근 주요 신조 발주 계약은 2021년 3월 15,500TEU급 20척을 발주한바 있음

자료 : <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1144935/The-week-in-newbuildings-Evergreen-in-tender-for-methanol-fuel-ULCS-series>

김병주 전문연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 중국의 제조업 둔화에도 불구하고 석탄 수입 증가

- ▶ 중국의 제조업 및 부동산 부양책이 석탄 수입 증가로 이어지리라 전망됨
  - 중국의 경기 부양책인 수출지향형 제조업자에 관한 금융 지원과 함께 코로나 봉쇄정책의 완화함에 따라 냉장고 에어컨 등 주요 가전제품 및 조강 산업의 생산량이 급증했으나, 글로벌 수요가 공급에 미치지 못해 4월 제조업 성장 모멘텀이 둔화되었다는 징후가 나타남
  - 경기 부양을 위해 자금 조달을 통해 자동차 수출을 늘리는 정책이 포함된 새로운 지원책을 발표했으며, 중국 부동산 부문의 투자를 위한 유인책을 확대할 것으로 전망됨
  - 건설 및 부동산에 관한 부양책과 대형 제조업에 관한 부양책은 중국의 총 소비전력을 증가시키고 함께 석탄 수입량 역시 증가할 것으로 예상됨
- ▶ 에너지 정보 업체인 케이플러(Kpler)에 따르면 경기 부양을 위해 올해 1월부터 4월까지 중국이 수입한 석탄은 전년 동기대비 85% 증가한 9,700만 톤을 기록했다고 밝힘
  - 올해 1분기 중국의 총발전량은 전년 동기 대비 5.2% 증가한 2,180 테라와트시를 기록함. 이 중 석탄을 통한 발전량은 64%로 총 1,393 테라와트시이며, 발전을 위해 11억 4,000만 톤의 석탄이 쓰임
  - 올해 여름 중국의 에어컨 수요가 최고조에 달할 것으로 전망됨에 따라 올해 석탄 수입량은 더 증가할 것으로 예상됨. 발전용 석탄의 가격 경쟁력 역시 석탄 수입을 촉진할 것으로 보임

자료: <https://www.reuters.com/markets/commodities/chinas-manufacturing-wobble-may-drive-coal-use-even-higher-2023-05-02/>

이상혁 전문연구원

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

### 흑해 곡물 수출 협정 중단 위기, 우크라이나 수출 둔화

- ▶ 러시아가 흑해 곡물 수출 이니셔티브의 재연장과 관련하여 합의가 결렬됨으로 인해 우크라이나 곡물 수출을 위한 흑해 곡물 수출 협정이 종료될 위기에 처함에 따라 우크라이나산 곡물 수출 선박이 감소함
  - 흑해 곡물 수출 협정으로 인해 우크라이나는 1,490만 톤의 옥수수과 810만 톤의 밀을 포함하여 총 2,950만 톤의 농산물을 수출할 수 있었음. 이 협정으로 인해 하루 평균 3~4척의 선박이 흑해 항로를 이용했으나, 협정 갱신 여부가 불투명해짐에 따라 하루평균 2척의 선박이 흑해 항로를 이용함
  - 덴마크의 부정기선 선사인 노든(Norden)의 최고경영자 얀 린드보(Jan Rindbo)에 따르면 안전에 관한 불확실성으로 인해 흑해 항로를 통해 곡물을 운송하지 않고 있다고 밝힘
- ▶ 해상 및 무역 데이터 플랫폼 업체인 쉽픽스(Shipfix)에 따르면 우크라이나산 곡물 수출을 위한 3월 용선 계약은 489건이었으나, 4월의 경우 355건으로 지난달 대비 감소함. 현재 5월 이후 용선 계약은 몇 건 정도임
  - 흑해 항로를 통해 곡물을 수출하기 위해서는 지정된 세 우크라이나 항만을 이용해야 하며, 모든 선박 검사는 절차는 최소 9일이 소요됨. 지난 몇 주간 흑해 항로를 이용하는 선박의 운임은 선박 가치의 약 1%임
  - 선박에 대한 엄격한 조건으로 인해 우크라이나 항만에 40~60척의 선박이 계류되고 있으며, 흑해 항로를 이용하는 선박의 보험은 약 수천 달러의 비용이 들 뿐만 아니라, 7일마다 보험을 갱신해야 함

자료: <https://www.reuters.com/world/europe/shipments-ukraine-slows-black-sea-grain-deal-deadline-nears-2023-05-05/>

이상혁 전문연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 선박 보험사, 유가 상승으로 러시아 원유 가격 상한제 위반에 대한 우려 증대

- ▶ 러시아 원유 현물가격이 가격 상한선인 60달러 이상으로 상승하면서 선박 보험사들이 가격 상한제 위반에 대한 우려가 큰 것으로 파악됨
  - G7·EU·호주는 2022년 12월 5일, 2023년 2월 5일 각각 러시아 원유 및 석유제품 가격 상한제를 시행하였으며, 이를 초과하는 경우 원유 거래, 운송에 관한 서구권의 금융서비스, 선박, 보험 등의 이용이 불가함
  - 이에 독자적으로 원유 거래 가격 등의 추적이 불가능한 보험사들의 불안이 확대되고 있으며, P&I Club 관계자는 선적 서류가 잘못된 정보를 기재 되어 있을 수 있어 선주로서는 실제 가격 파악이 어려울 것이라고 밝힘
- ▶ 로이터는 가격 상한제가 러시아 석유 가격 상승 제한에는 효과적이었으나, 브렌트유 가격이 배럴당 80달러를 상회하자 러시아 우랄유 가격 또한 상한선 배럴당 60달러 이상으로 상승압력을 받은 것으로 해석함
  - 가격 상한선 부과 이전에도 보험사들은 목적지에 도착 전 수차례 원유 거래가 될 수 있어 실제 가격을 확인할 수 있는 방법은 실질적으로 없었던 것으로 분석됨
  - 업계 관계자들은 제재 위반 가능성 외에도 현재 그림자 선대 증가가 해운시장의 안전 위험을 가중시키고 있는 것으로 평가했으며, 그림자 선단에 관해 예방조치들을 강구해야 한다고 언급함

자료: <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/ship-insurers-warn-russian-oil-price-cap-evasion-risks-dark-fleet-2023-04-27/>

류희영 전문연구원

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

### 이란, 호르무즈 해역에서 일주일만에 또 유조선 나포하며 긴장 고조

- ▶ 지난 3일, 미 해군은 이란이 호르무즈 해협을 통과하던 파나마 국적의 유조선을 나포했다고 발표함
  - 파나마 국적 유조선 Niovi호는 현지 시간 오전 6시경 두바이에서 출항하여 Fujairah항으로 향하던 중 이란 혁명수비대에 나포된 것으로 알려짐
  - 이에 이란 국영 IRNA 통신은 이번 Niovi호의 나포는 이란 사법부의 명령에 의한 것으로 해당 유조선에 대한 고소가 있었다는 입장을 표명했으나 세부적인 내용은 밝혀지지 않음
- ▶ 호르무즈 해협은 세계 해상원유 운송의 33%가 통과하는 요충지이나, 최근 연이은 유조선 나포로 인해 원유 공급 안보에 대한 위기감이 고조됨
  - 이란은 지난 4월 27일 호르무즈 해협 인근 오만에서도 마셜제도 국적의 유조선 Advantage Sweet호를 나포했으며, 6일 만에 다시 유조선을 나포함
  - 미 해군은 이란의 계속되는 유조선 나포는 국제법 위반 사항으로 중동 안보와 안정을 저해하고 있으며, 이란이 지난 2년 간 국제 선박 15척의 항행권을 방해했다고 강조함

자료: <https://www.reuters.com/world/second-oil-tanker-week-seized-by-iran-gulf-us-navy-2023-05-03/>

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	5월 1주			
	주간평균운임	전주대비차이	6월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이
케이프선 5TC (달러/일)	19,286	▲ 1,612	9.1 %	20,037 ▲ 830 4.3 %
파나마선 5TC (달러/일)	13,768	▼ -978	-6.6 %	15,248 ▼ -758 -4.7 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	12,287	▼ -872	-6.6 %	13,826 ▼ -527 -3.7 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



자료: Clarkson, Baltic Exchange

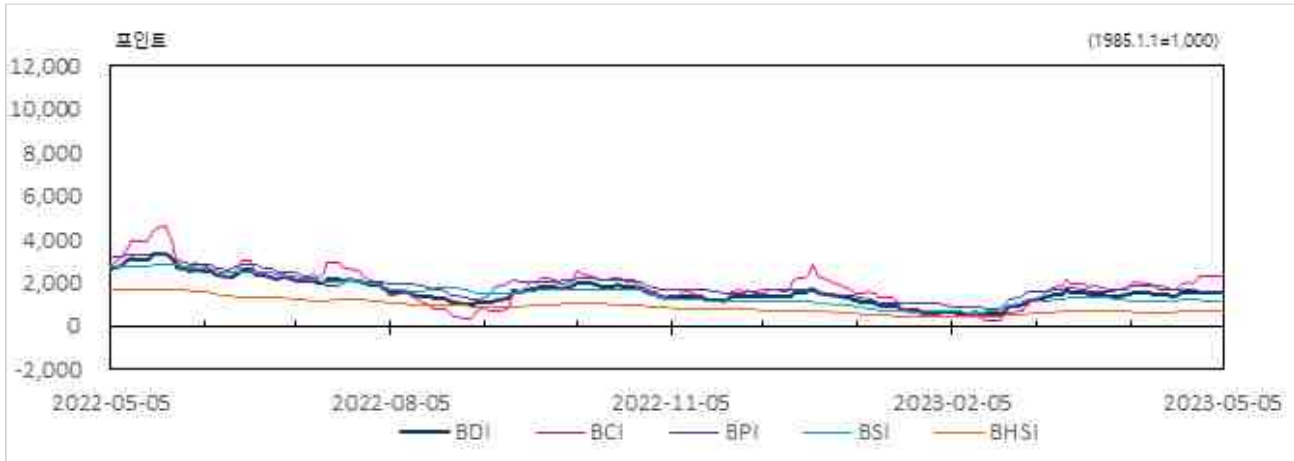
1) 5월 1주 주간 평균은 5월 2일부터 5일 데이터 사용. 5월 1일 데이터 미공시





## 2 시장동향

## 건화물선 운임지수



자료: Clarkson

## 건화물선 운임

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

		5월 1주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) <sup>1)</sup>									
운임지수	BDI	1,553	▲ 9	530	1,603	1,134	965	3,369	1,934
선형별 운임	케이프(5TC)	19,286	▲ 1,612	2,246	19,768	11,036	2,505	38,169	16,177
	파나막스(5TC)	13,768	▼ -978	7,277	16,669	12,282	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	12,287	▼ -872	6,874	14,703	10,809	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	11,764	▼ -210	7,763	12,703	10,217	11,941	32,166	21,337
1년 용선료	케이프	18,500	▼ -1,000	14,250	19,750	16,750	10,125	23,000	16,591
	파나막스	16,875	▼ -875	11,500	14,125	13,003	9,625	16,125	12,537
	수프라막스	14,500	▼ -750	9,875	10,625	10,337	8,250	12,500	10,356
	핸디	11,000	▼ -938	8,063	8,813	8,524	7,313	9,250	8,435
건화물선 시장(FFA)									
		6월물		3분기물		2023년물		2024년물	
		5월 1주	전주대비	5월 1주	전주대비	5월 1주	전주대비	5월 1주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	20,037	▲ 830	21,191	▼ -1,158	15,744	▼ -489	15,923	▼ -379
	파나막스(5TC)	15,248	▼ -758	16,403	▼ -1,070	13,844	▼ -537	13,844	▼ -537
	수프라막스(10TC)	13,826	▼ -527	15,002	▼ -927	12,662	▼ -447	12,599	▼ -200
	핸디(7TC)	12,517	▼ -488	13,560	▼ -879	12,331	▼ -271	12,160	▼ -145

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

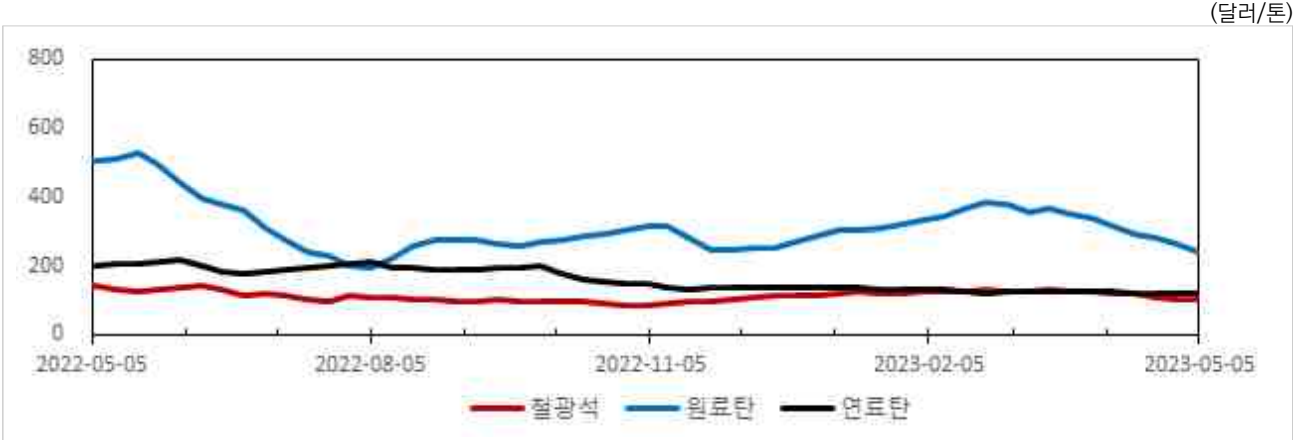
원자재 가격

(달러/톤)

구분	2023년		전주 대비 차이			2022년			
	5월 1주	4월 4주				5월 1주	연평균	최저	최고
철광석	103.6	105.1	▼ -1.5	-1.4	%	139.4	120.3	82.4	159.8
원료탄	242.7	262.1	▼ -19.4	-7.4	%	502.3	365.0	196.1	670.1
연료탄	121.0	120.8	▲ 0.2	0.1	%	205.2	179.1	107.5	288.2
대두	533.5	530.4	▲ 3.1	0.6	%	628.3	569.4	503.5	638.0
옥수수	253.7	252.1	▲ 1.6	0.6	%	319.9	273.1	231.6	319.9

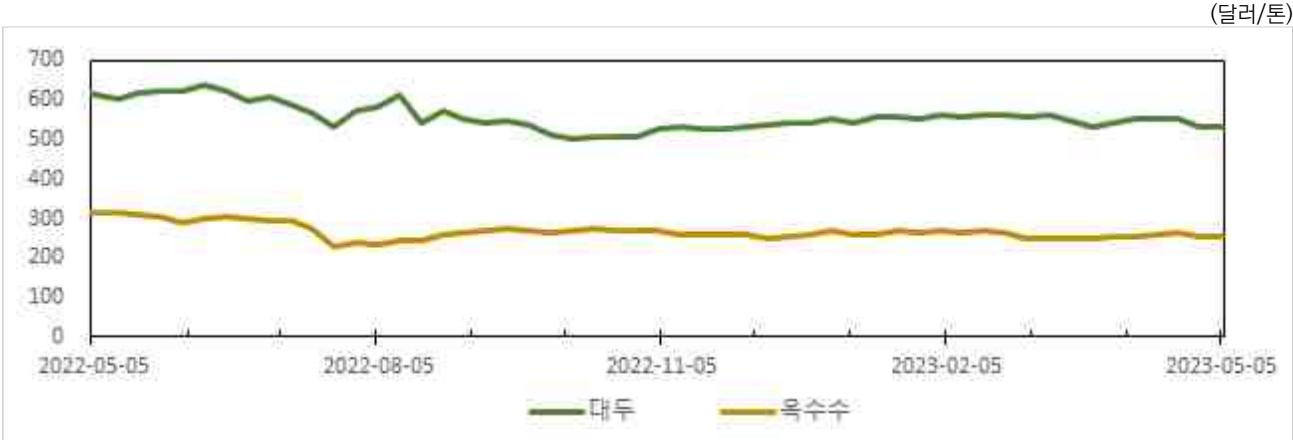
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)      ▲ 상승    ▼ 하락    - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: Clarkson

곡물가격 추세(주간)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

케이프선

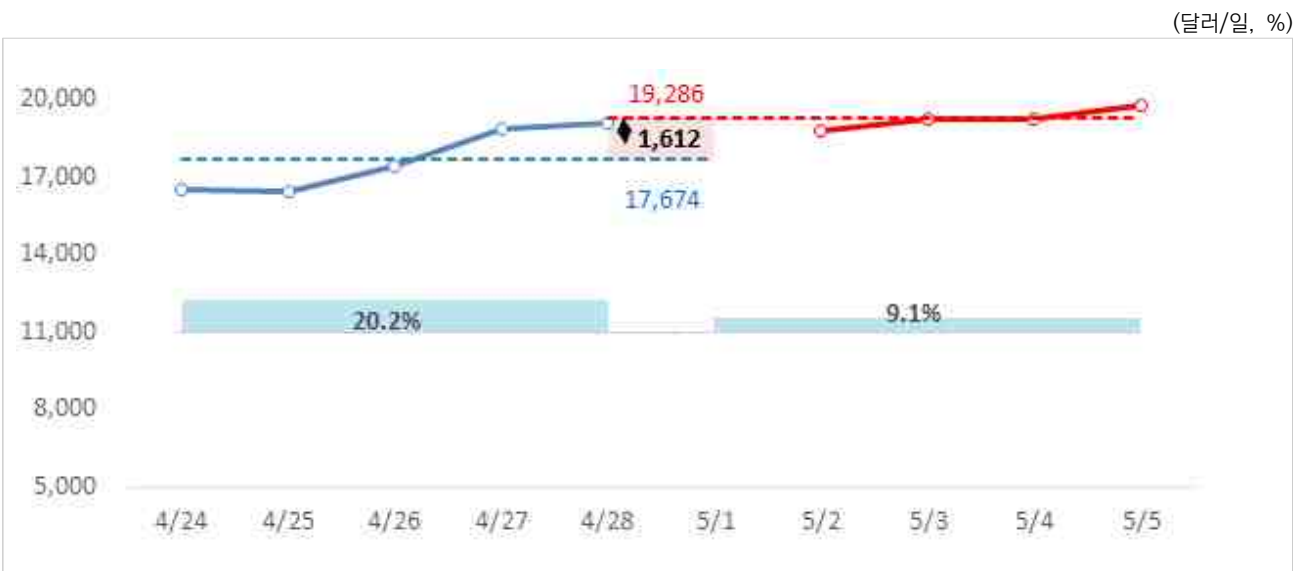
(운임) 케이프선 운임이 전주(4월 4주) 대비 9.1% 상승한 19,286달러/일을 기록함

- 중국, 일본 등 휴일 여파는 여파로, 성약 활동이 둔화하여 운임의 상승폭(9.1%)이 전주(20.2%) 대비 축소됨

(동향) 중국 건설 경기 회복에 대한 시장의 기대감 감소

- 중국 부동산 부문의 회복에 대한 부정적인 전망이 제기되고 있음. 중국의 PMI가 2개월 연속으로 50을 하회하여 경기 위축 양상을 보이고 있으며, 중국 건설 성수기(4월~6월) 동안 원재료 수요가 예상보다 부진할 것으로 전망됨
- 일각에서는 중국 당국이 부동산 경기 회복을 위한 새로운 프로젝트를 추진하기보다는 기존 프로젝트의 완료에 더욱 집중할 것으로 예상함. 또한 중국 제철소의 마진 감소로 인해 유지보수 계획을 세우는 제철소가 증가하고 있는 것으로 나타남. 이는 철광석 등의 원재료 수요를 더욱 위축시킬 가능성이 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson--

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		5월 1주	4월 4주	전주대비차이	
BCI		2,326	2,131	▲ 194	9.1%
스팟운임(5TC)		19,286	17,674	▲ 1,612	9.1%
용선료	6개월	24,250	25,750	▼ -1,500	-5.8%
	1년	18,500	19,500	▼ -1,000	-5.1%
	5년	16,750	17,250	▼ -500	-2.9%
FFA	6월물	20,037	19,207	▲ 830	4.3%
	3분기물	21,191	22,349	▼ -1,158	-5.2%
	23년	15,744	16,233	▼ -489	-3.0%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

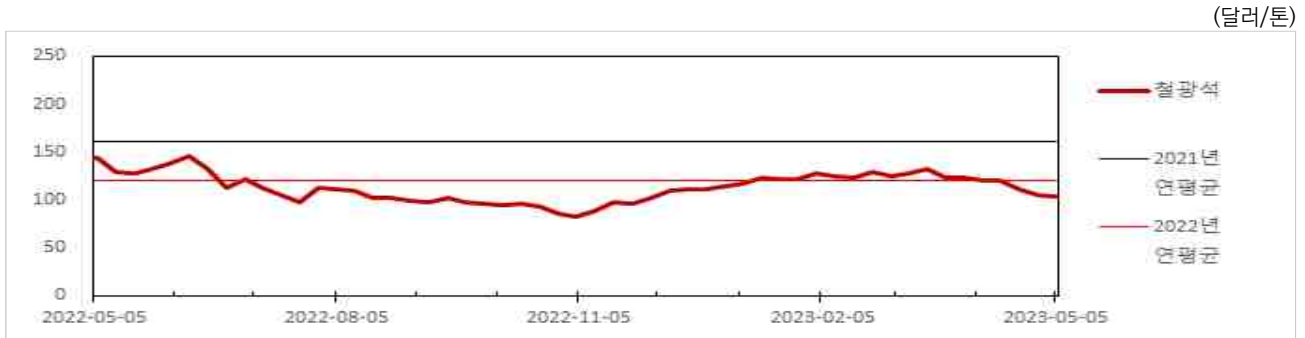




### 3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 1.4% 하락한 103.6달러/톤 기록

철광석 가격 추이



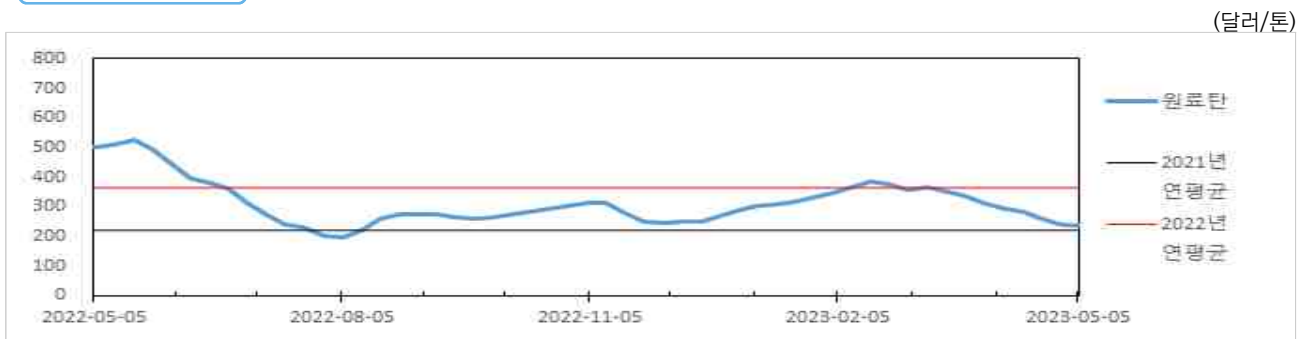
자료: Clarkson



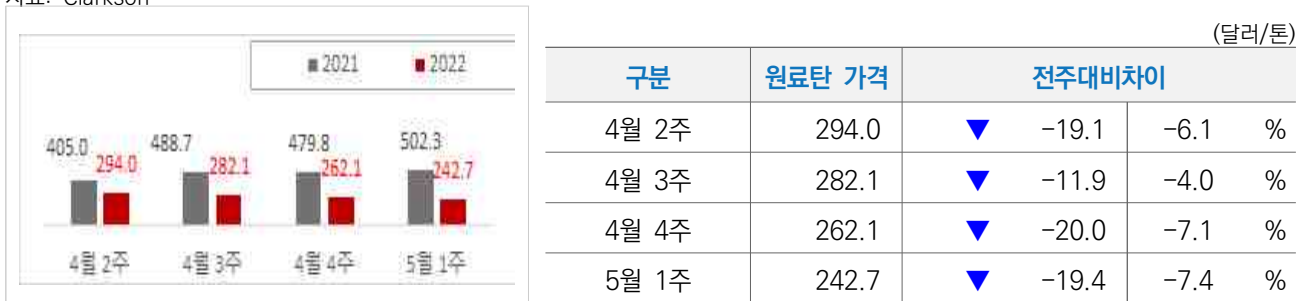
자료: Clarkson

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 7.4% 하락한 242.7달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



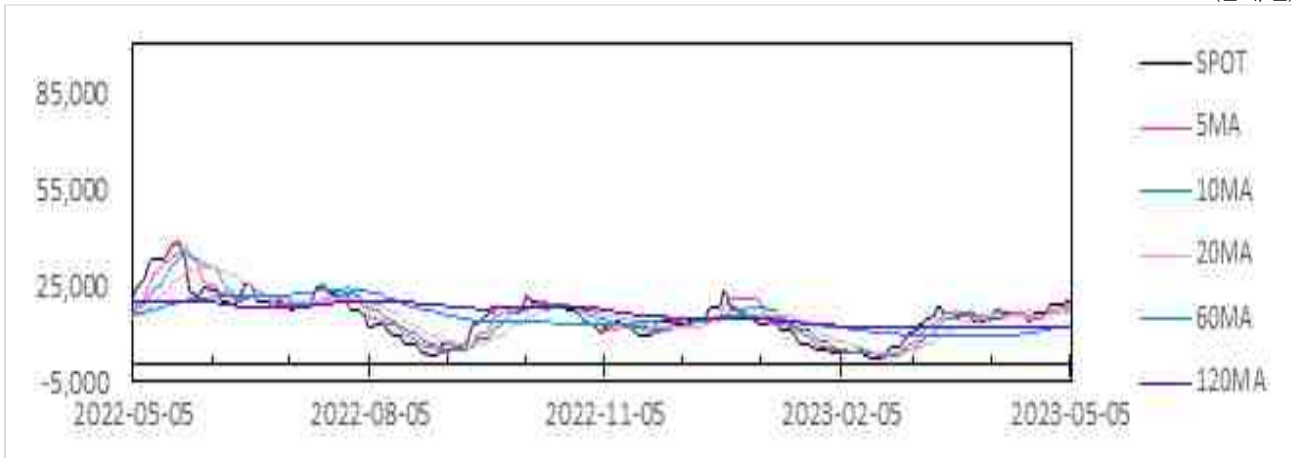
자료: Clarkson



### 3 케이프선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

파나막스선

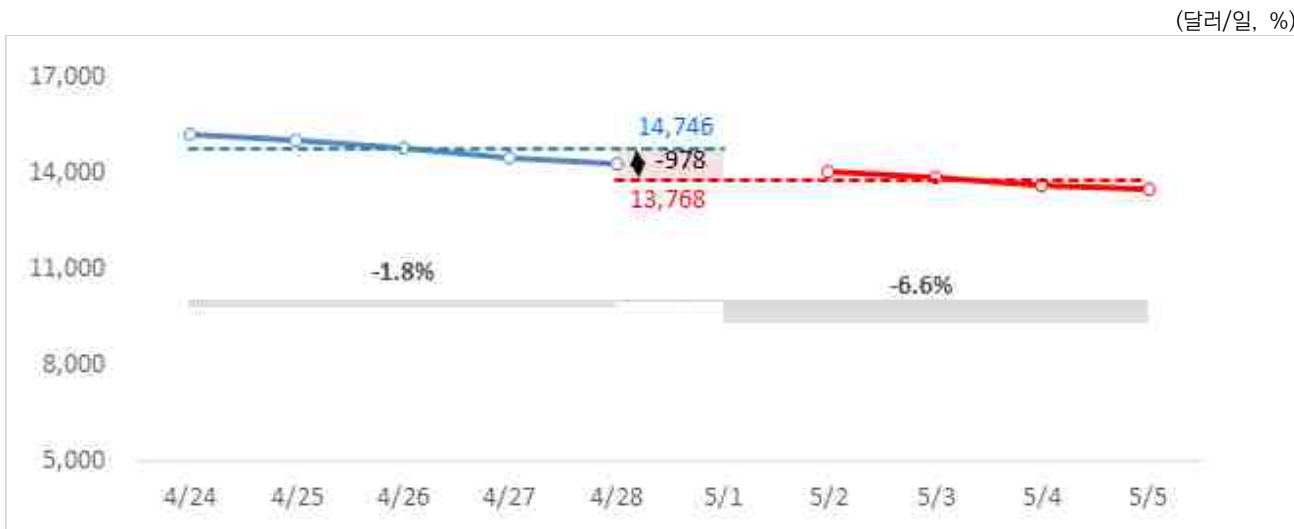
(운임) 전주 대비 6.6% 하락한 13,768달러/일 기록

- 시장에는 곡물 물동량이 유입되었으나, 전반적으로 운임 상승을 유발하기에는 부족한 수준이었음

(동향) 미국 대두 수출량 최저치 기록 전망, 흑해 곡물 이니셔티브 협정 재연장 불확실

- 미국산 대두가 브라질산으로 대체되면서 수출이 급감해 최저치를 기록할 것으로 예상됨. 미국 농무부는 브라질이 미국을 대체해 최대 대두 수출국이 될 것으로 전망함. 브라질산 대두는 미국산에 비해 가격이 저렴하여, 이전에 미국과 대두 수입 계약을 체결한 업체조차도 주문을 취소하고 있는 것으로 파악됨
- 5월 18일에 흑해 곡물 이니셔티브(Black Sea Grain Initiative)의 협정이 만료될 예정이며, 이 협정의 갱신 여부가 아직 불투명한 상황임. 이 협정은 2022년 7월에 체결되어, 같은 해 11월과 2023년 3월에 두 차례 연장된 바 있으며, 5월 18일 만료를 앞두고 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		5월 1주	4월 4주	전주대비차이		
BPI		1,530	1,638	▼ -109	-6.6	%
스팟운임(5TC)		13,768	14,746	▼ -978	-6.6	%
용선료	6개월	17,925	18,625	▼ -700	-3.8	%
	1년	16,875	17,750	▼ -875	-4.9	%
	5년	14,000	14,300	▼ -300	-2.1	%
FFA	6월물	15,248	16,006	▼ -758	-4.7	%
	3분기물	16,403	17,473	▼ -1,070	-6.1	%
	23년	13,844	14,381	▼ -537	-3.7	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

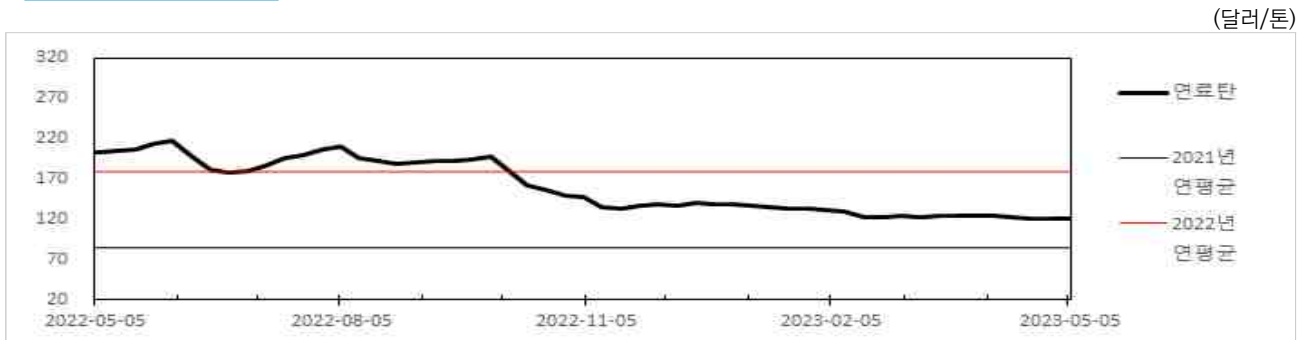
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



### 3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 0.1% 상승한 121.0달러/톤 기록

#### 연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



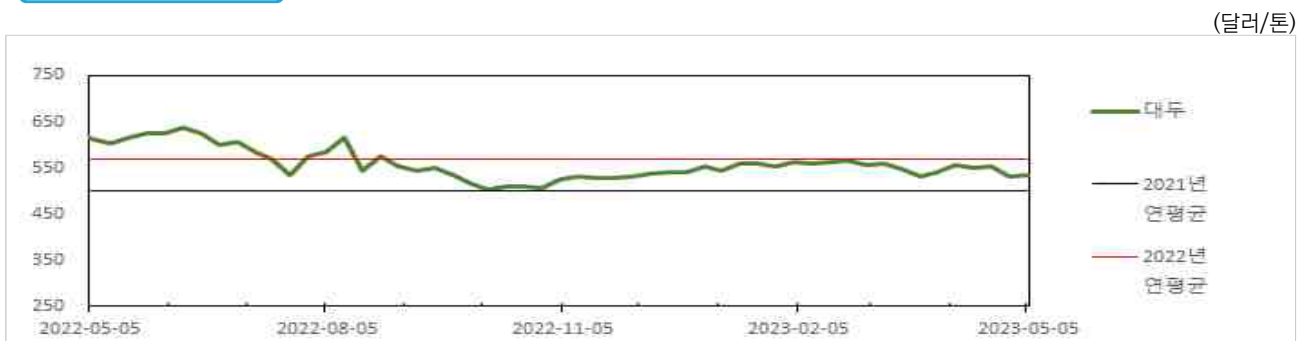
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
4월 2주	121.6	▼ -1.7	-1.3	%
4월 3주	120.1	▼ -1.5	-1.2	%
4월 4주	120.8	▲ 0.7	0.5	%
5월 1주	121.0	▲ 0.2	0.1	%

자료: Clarkson

대두 가격 : 전주 대비 0.6% 상승한 533.5달러/톤 기록

#### 대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
4월 2주	550.4	▼ -4.7	-0.8	%
4월 3주	552.9	▲ 2.5	0.4	%
4월 4주	530.4	▼ -22.5	-4.1	%
5월 1주	533.5	▲ 3.1	0.6	%

자료: 시카고상품거래소(CBOT)

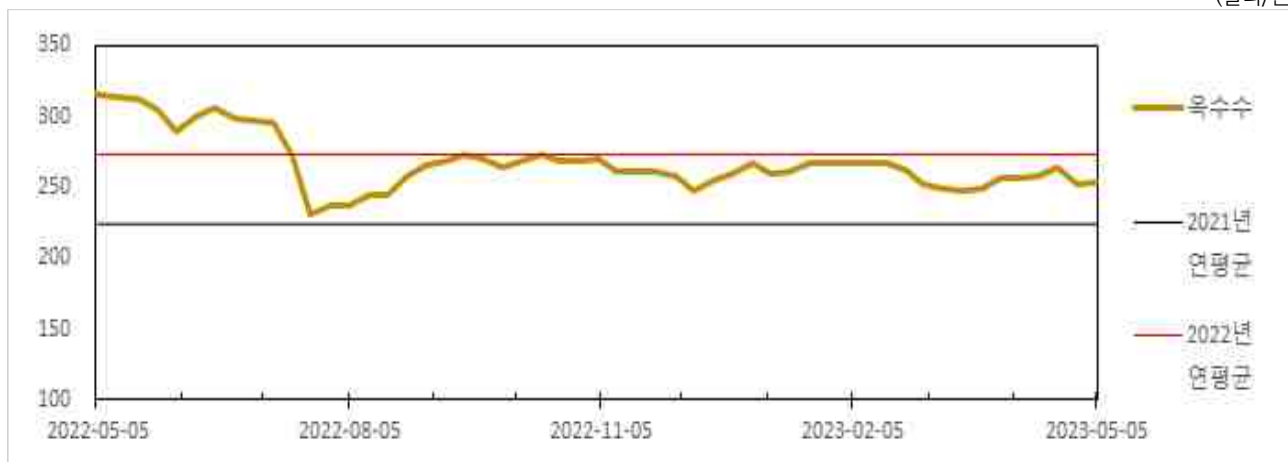


### 3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 전주 대비 0.6% 상승한 253.7달러/톤 기록

옥수수 가격 추이

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



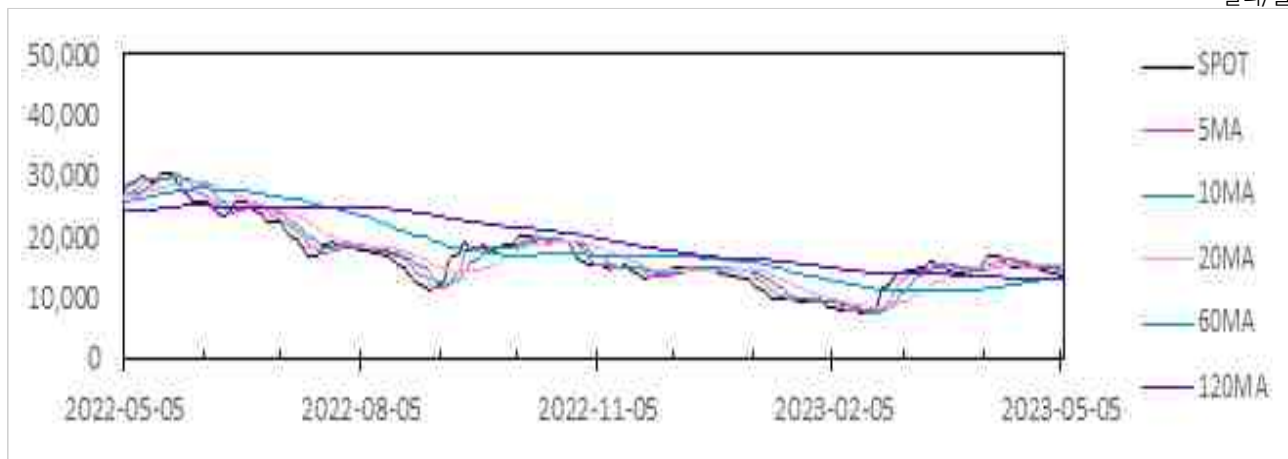
자료: 시카고상품거래소(CBOT)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
4월 2주	258.2	▲ 1.6	0.6	%
4월 3주	264.0	▲ 5.8	2.2	%
4월 4주	252.1	▼ -11.9	-4.5	%
5월 1주	253.7	▲ 1.6	0.6	%

### 3 파나막스선-기술분석

이동평균

달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공





## 3 수프라막스선-동향분석

## I 수프라막스선

## (운임) 전주 대비 6.6% 하락한 12,287달러/일 기록

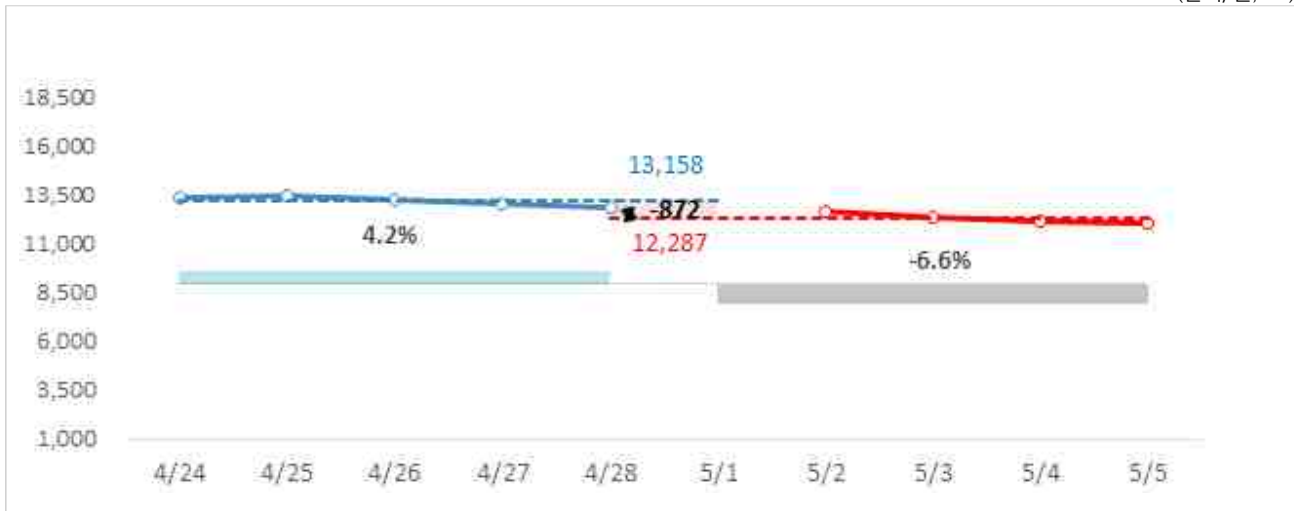
- 일부 컨테이너 화물이 시장에 유입되면서 운임에 긍정적 영향을 미쳤으나, 전반적인 운임 상승을 이끌기에는 부족한 것으로 평가됨

## (동향) 인도, 새로운 석탄화력발전소 건설 계획 전면 중단 예정

- 로이터에 따르면 인도는 '국가에너지계획 초안(NEP, Draft National Energy Plan)'에서 핵심 조항을 삭제하여, 기존에 예정된 석탄 화력 발전소 이외에는 새로운 석탄 화력 발전소 건설 계획을 중단할 예정인 것으로 파악됨
- 또한 이 계획안에는 기존 석탄화력발전소의 폐기를 연기하고, 재생에너지의 저장 기술과 실행 가능성이 향상될 때까지 유지한다는 내용이 담길 것으로 예상됨

## 최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

## 수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	5월 1주	4월 4주	전주대비차이		
BSI	1,117	1,196	▼	-79	-6.6 %
스팟운임(10TC)	12,287	13,158	▼	-872	-6.6 %
용선료	6개월	15,500	▼	-1,125	-6.8 %
	1년	14,500	▼	-750	-4.9 %
	5년	12,500	-	-	- %
	23년	12,662	-	-	- %
FFA	6월물	13,826	▼	-527	-3.7 %
	3분기물	15,002	▼	-927	-5.8 %
	23년	12,662	▼	-447	-3.4 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

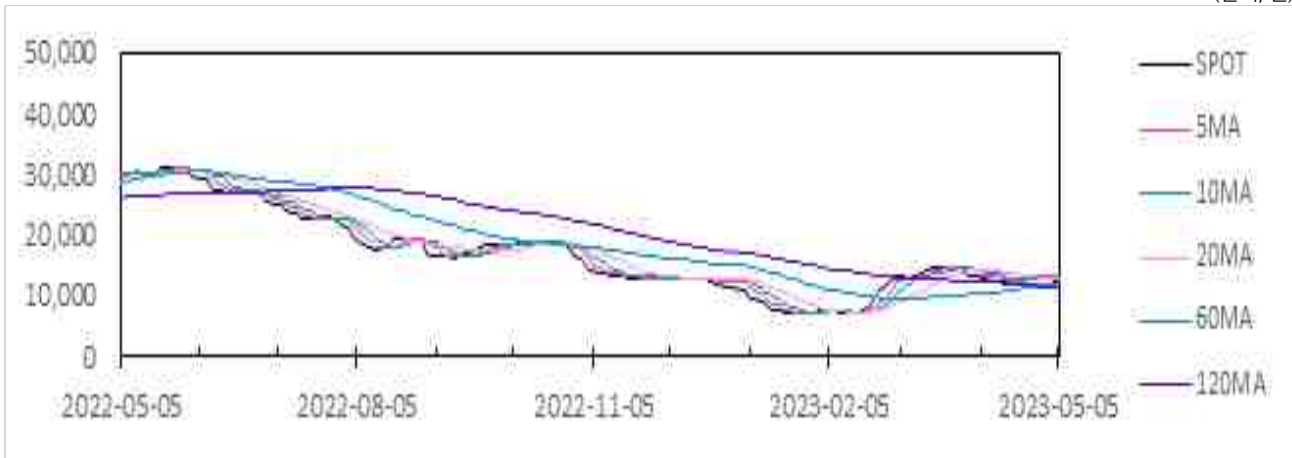
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



### 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 1.4p 하락한 998.3p를 기록

## (운임) 컨테이너 운임 약세 지속

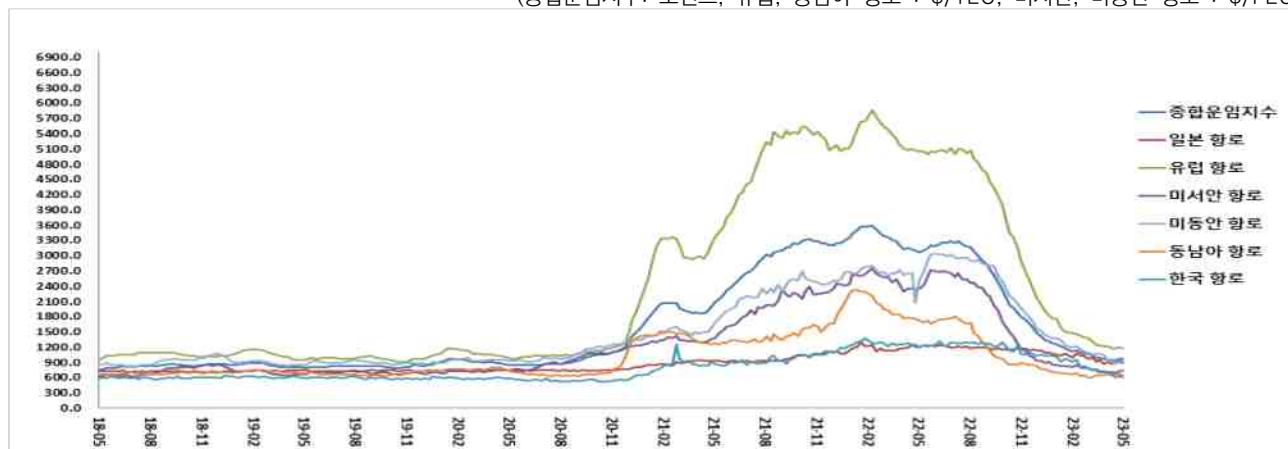
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 전주 대비 1.4p 소폭 하락한 998.3p를 기록함

## (현황) 컨테이너 운임 약세 지속 전망

- Maersk의 2023년 1분기 영업이익은 북미 및 유럽 소매업 재고 조정으로 인한 낮은 물량으로 인해 전년 동기 대비 59.2% 감소한 34억 달러를 기록함
- 경제적 불확실성이 큰 가운데 중국발 물량 하락 및 미국 소매업의 보수적인 재고 관리가 지속되고 있는 점을 감안할 때 태평양 횡단 무역의 단기적인 수요 증가는 힘들 것으로 전망됨(Matson)

## 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)

		5월 1주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	998	-1	907	1,061	979	1,107	5,110	3,410
운임	유럽항로	875	-6	863	1,050	912	1,047	7,797	4,846
	미서안항로	1,453	0	1,148	1,668	1,334	1,418	8,117	5,656
	미동안항로	2,396	-22	2,010	2,845	2,429	3,096	11,833	8,514
	한국항로	170	-3	170	238	201	225	456	321
	일본항로	332	0	317	927	365	281	362	320
	동남아항로	180	-2	150	199	176	189	1,537	837

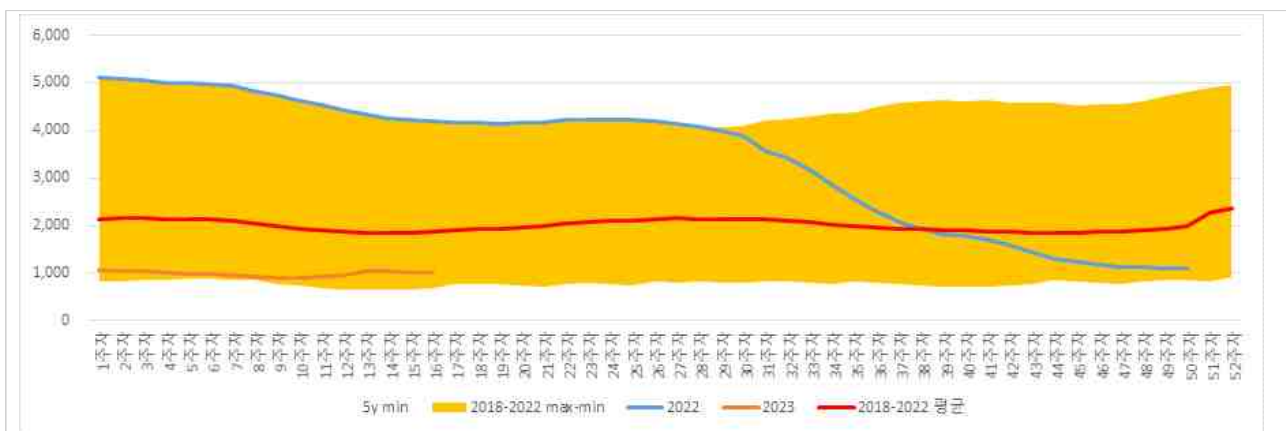
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



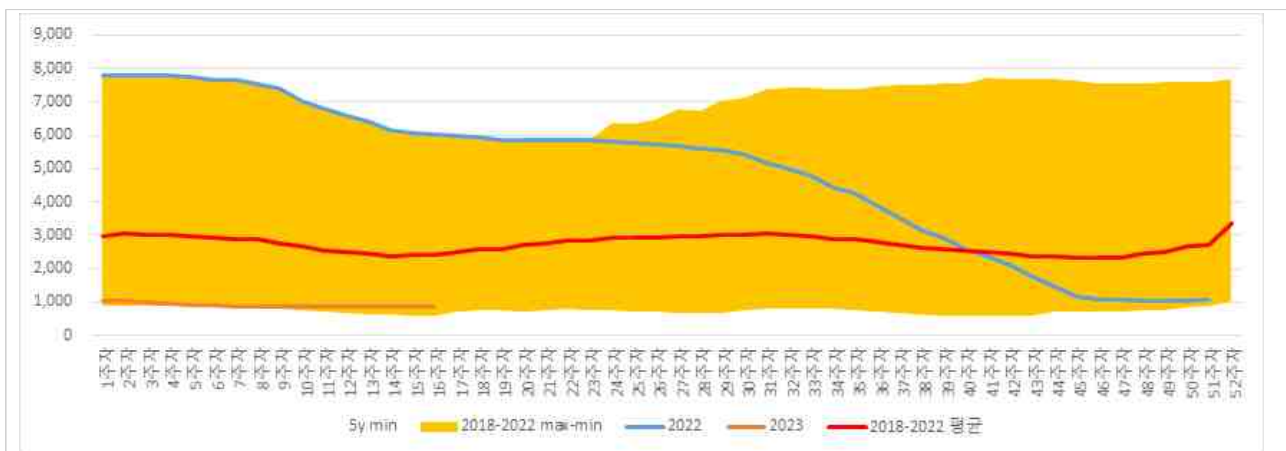
2 운임전망

| 5월 2주('23.5.8~'23.5.12)

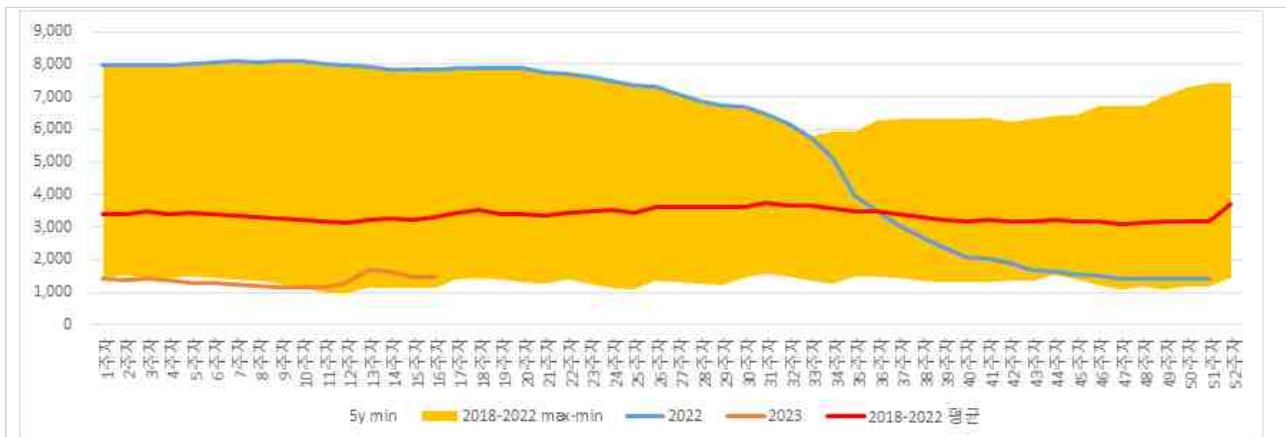
SCFI 지수는 약보합 기록할 것으로 전망



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 8.2p 하락한 50.8 기록

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

(달러/톤)

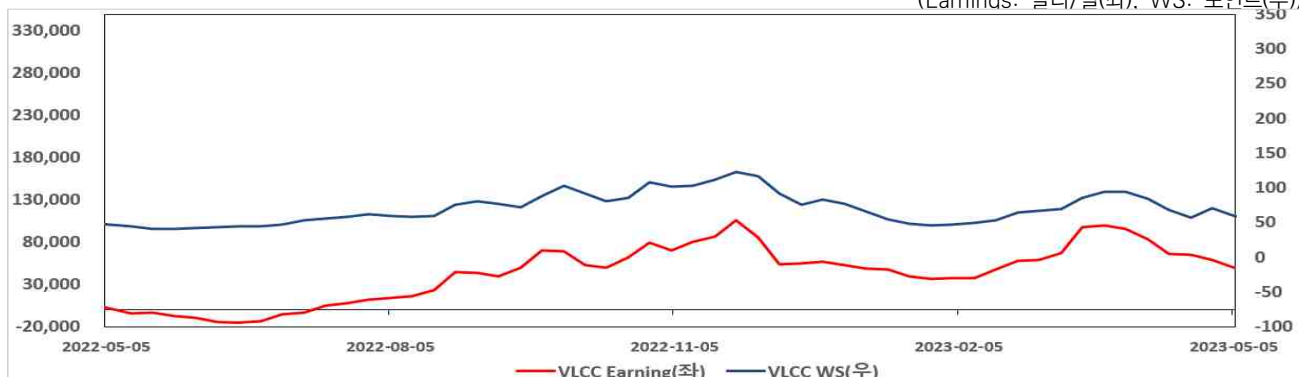
구분	5월 1주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	50.8	▼	8.2	13.8 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	31.0	▼	7.0	18.4 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	45.0	▼	13.0	22.4 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	64.0	▼	12.5	21.7 %

(동향) 금리인상으로 인한 경기 둔화로 글로벌 원유 수요 감소 우려 지속되며 시황 하락

- 인플레이션 압력으로 인한 경기 침체가 계속되고 있으며, OPEC+가 본격적인 감산에 돌입하면서 해상물동량 둔화로 대부분의 항로에서 시황이 큰 폭으로 하락세를 나타냄. 블룸버그는 미국의 원유 수요 약세와 경기침체로 유가가 2021년 이후 최저 수준으로 떨어졌으며, 산유국 감산은 유가 급등이 아닌 원유 수요 감소에 대한 우려를 파생시키고 있는 것으로 분석함.
- 이에 미국 정부가 전략 비축유(SPR)를 다시 방출할 가능성이 발생하고 있으며, 이 경우 시황 하방압력을 다소 완화시킬 수 있을 것으로 전망되나, 유가가 추가적으로 하락하는 경우 OPEC+ 산유국들의 추가 감산 논의가 진행될 수 있어 향후 원유시장의 수급 여건에 추이가 주목됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수 :

(Earnings: 달러/일(좌). WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

## 유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		5월 1주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국 항로(TD3C)	운임지수	51	8	46	94	65	32	123	63
	평균 수익	29,528	9,967	16,766	97,526	46,769	24,517	101,230	16,685
VLCC	1년 용선료	40,000	0	38,000	50,000	41,819	15,000	47,500	25,644

자료: Clarkson



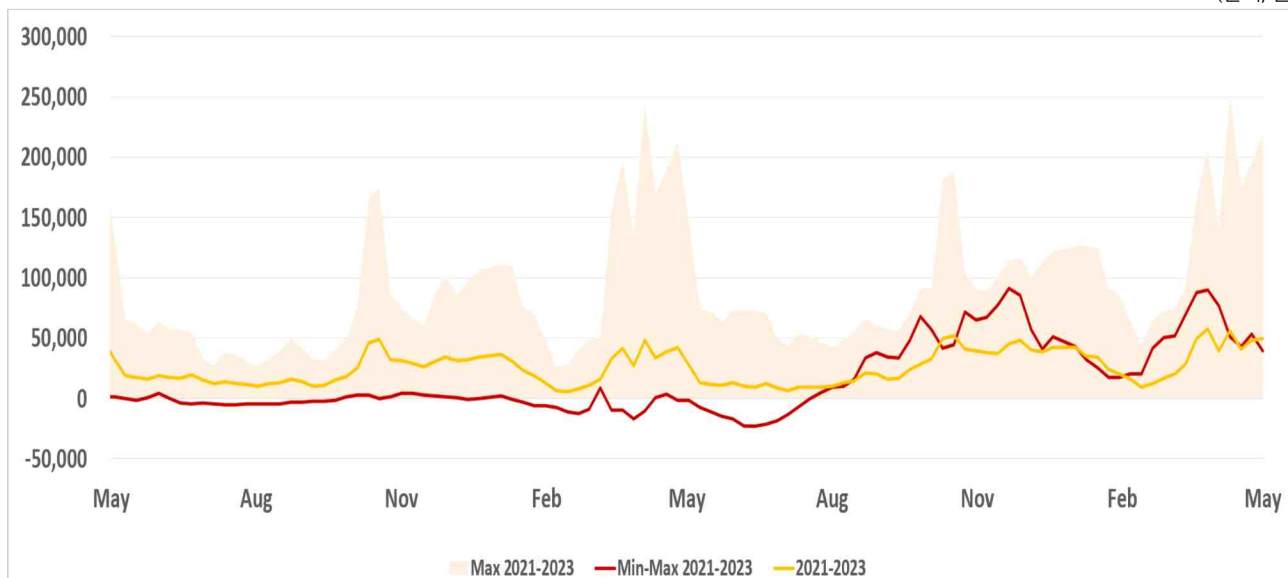


## 1 유조선-기술분석

수익 추세선은 전주 대비 약 25.2% 하락했으며 약세가 지속되고 있음

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

(달러/일)

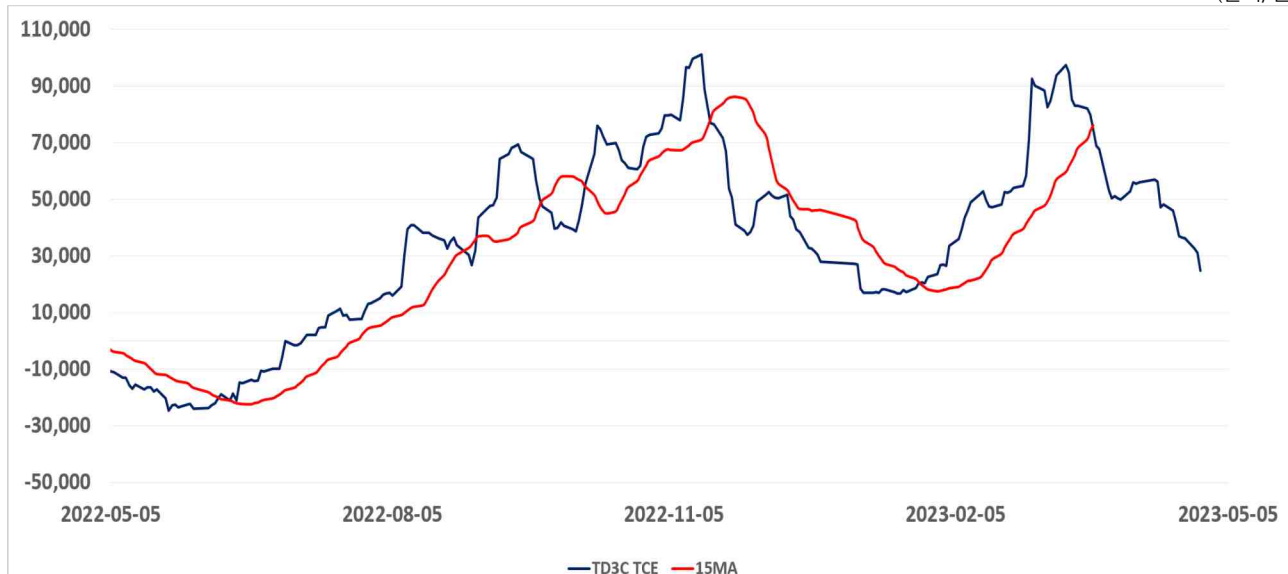


자료: Clarkson

수익 추세선(파란색)은 전주 대비 32% 수준으로 대폭 하락하면서 시황 악화가 계속됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



## 2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주 대비 35.7p 하락한 174.0 기록

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

(달러/톤)

구분	5월 1주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	174.0	▼	35.7	17.0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	180.0	▼	35.0	19.4 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	190.0	▼	5.0	2.6 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	160.0	▼	30.0	15.8 %

(동향) 경기 둔화 흐름이 지속되면서 석유제품 소비 침체로 인한 석유제품선 시장 불확실성 증대

- 글로벌 경기 둔화가 지속되면서 석유제품 소비가 침체되고 있으며, 올해 1월 13.5달러까지 상승한 정제마진 또한 7달러대를 유지해오다 4월 이후에는 2달러대까지 급락함. 리오프닝에 따른 중국 경기 회복세가 예상보다 더디게 진행되면서 석유제품수요 회복 시기도 늦어지며 시황에 악영향을 미치고 있음
- 2분기 드라이빙 시즌이 도래하면서 휘발유 수요 증가에 대한 기대감이 유입되었으나, 전주 휘발유 재고가 증가함에 따라 이러한 기대심리도 약화되었으며 작년 최고치를 기록한 경유 또한 약세를 보이는 등 수요 둔화로 인해 당분간 석유제품선 시장의 불확실성이 높을 것으로 예상됨

## 석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

## 석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		5월 1주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	174	36	175	266	211	120	447	278
	평균 수익	30,180	6,151	21,713	50,916	34,918	6,216	72,180	38,274
MR	1년 용선료	28,000	1,000	26,000	31,250	28,722	12,357	30,250	20,570

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

자료: Clarkson

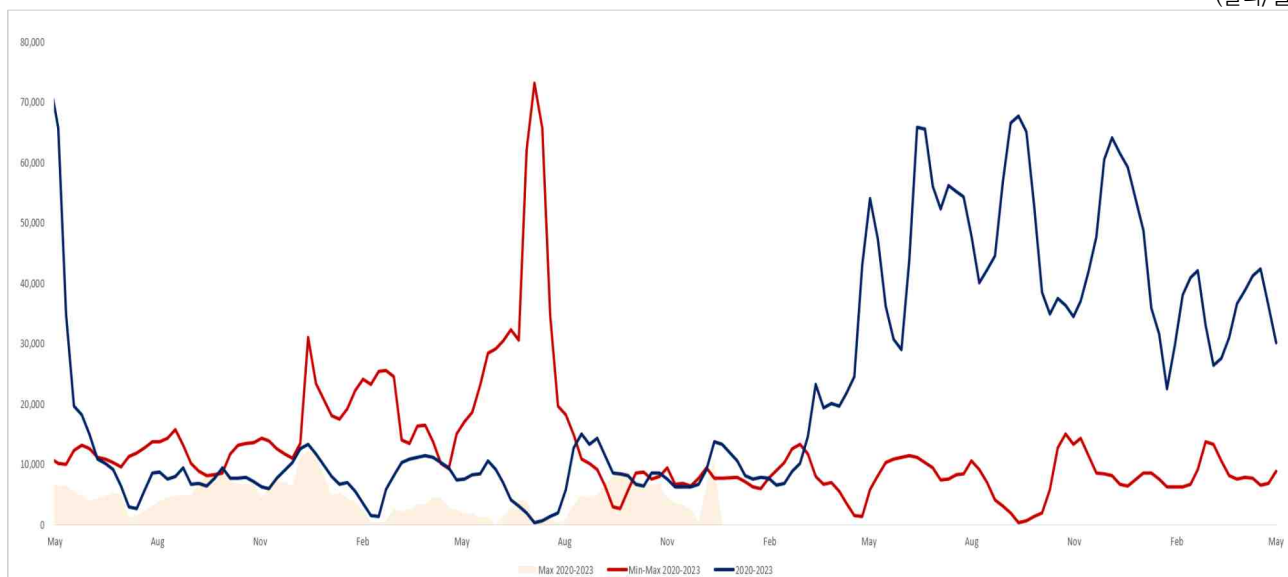


## 2 석유제품선-기술분석

■ 수익 추세선은 3주 연속 하락세를 보이며, 전주 대비 약 16.9% 수준으로 하락함

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

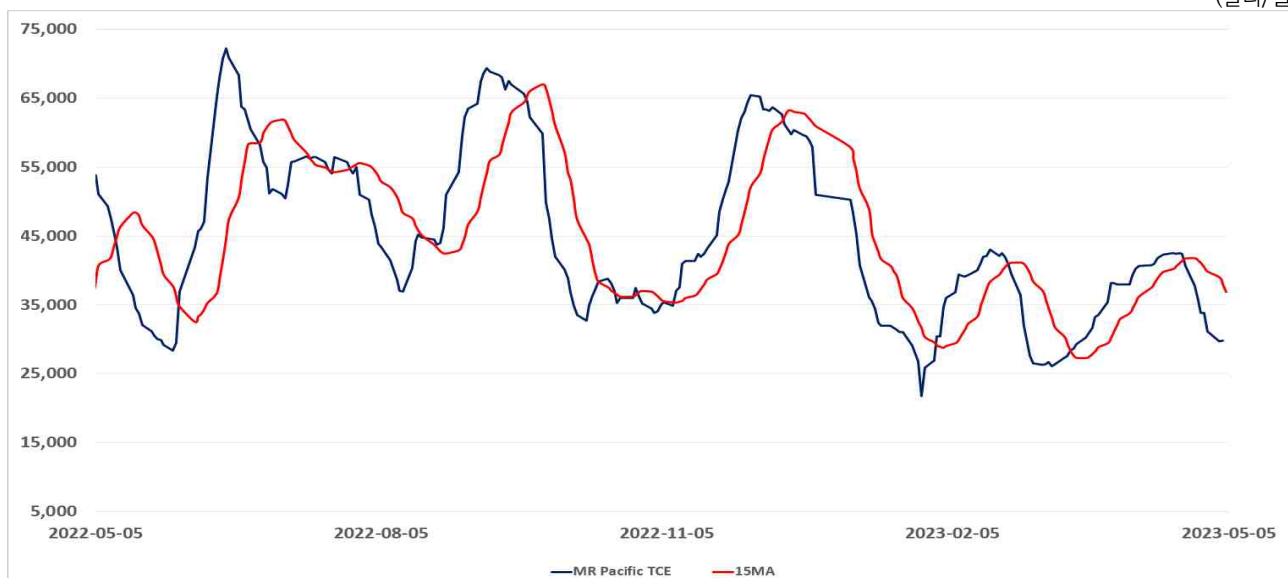


자료: Clarkson

■ 수익 추세선은 4월 말 이후 하방압력이 가중되면서 하락세가 이어짐

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



## 5. 중고선

## 1 동향분석

■ 건화물선 중고선가 지수는 30.1을 기록하며 전주 대비 소폭 상승함

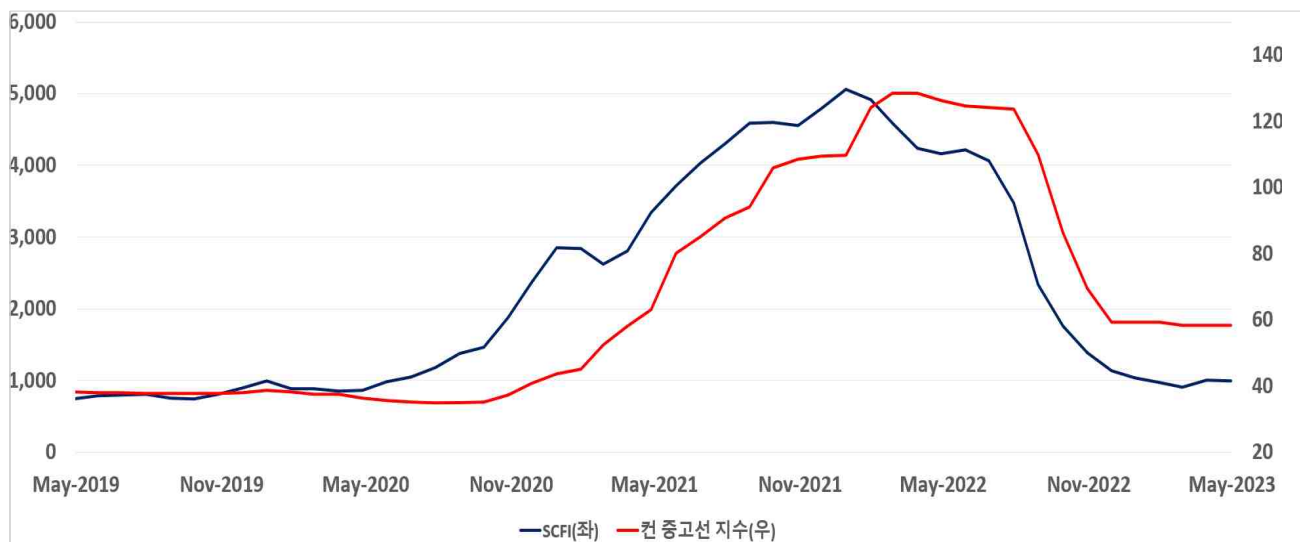
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너선 중고선가 지수는 58.4로 전월과 동일함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



## 2 거래실적

|('23.05.01~'23.05.05)

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

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Mount Athos	2014	63,155	DWT	2023-05-05	25.00	region	Union Commercial
Tanker	PS Pisa	2010	108,835	DWT	2023-05-05	36.50		Premuda SpA
Bulk	Vokaria	2020	63,614	DWT	2023-05-04	30.00	low/mid	Union Commercial
TankChem	GT Star	2012	19,956	DWT	2023-05-03	21.00		Nisshin Shipping
Bulk	Ithaca Stockholm	2010	35,052	DWT	2023-05-03	11.00		Ithaca Handy
Gas C'rier	LNG Alliance	2007	154,472	cu.m.	2023-05-03	68.00	TCB	TotalEnergies
Bulk	Ariadne	2010	57,038	DWT	2023-05-02	13.30		Livanos N.G.
TankChem	Celsius Malaga	2008	20,832	DWT	2023-05-02	18.50	region/TC incl.	Celsius Shipping
Container	Stonewell Brilliance	1994	1,684	TEU	2023-05-02	3.45		Flex Box Shipping
Container	Northern Promotion*	2010	4,406	TEU	2023-05-02		undisclosed	Northern Shipping
Container	Northern Priority*	2009	4,406	TEU	2023-05-02			Northern Shipping
Gas C'rier	Eco Texiana*	2020	5,030	cu.m.	2023-05-02	20.00		StealthGas
Gas C'rier	Eco Nemesis*	2015	5,000	cu.m.	2023-05-02	16.90		StealthGas
Gas C'rier	Eco Czar*	2015	5,000	cu.m.	2023-05-02	16.90		StealthGas





중고선

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Gas C'rier	Eco Enigma*	2015	5,025	cu.m.	2023-05-02	16.90	.	StealthGas



## 6. 주요 해운지표

(2023.05.05. 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	5월 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	123	1	123	120	123	120	114	120	118
컨테이너선	Sub-Panamax	42	0	42	42	42	42	40	43	42

자료: Clarkson

<b>연료유 (\$/Tonne)</b>										
380 CST	Rotterdam	424	-28	424	367	484	415	354	689	512
	Singapore	448	-20	448	378	505	435	374	774	529
	Korea	474	-31	474	439	526	480	418	785	581
	Hong Kong	474	-14	474	421	507	466	414	804	554
VLSFO	Rotterdam	514	-28	514	514	600	565	526	980	729
	Singapore	567	-20	567	560	695	613	599	1,138	804
	Hong kong	591	-20	591	574	690	627	606	1,189	818

자료: Clarkson

<b>주요 원자재가 (\$)</b>										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	130	-5	52	-	162	138	0	195	143
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	129	0	52	-	133	117	-	141	124
	중국産	145	0	145	-	149	136	-	193	142
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	-	-	-	-	-	-	-	758	146
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	269	-19	108	-	371	115	-	530	119
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1437	17	1422	1,404	1,544	1,493	1,344	1,769	1,538
	밀(국제)	660	27	634	609	792	712	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