

# KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2023년 05월 15일  
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 21,066달러/일 기록. 중국 주요 항만 철광석 재고량 및 고로 가동률 감소

#### 컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 14.9p 하락한 983.4p를 기록

#### 탱커선

유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 20.9p 하락한 29.9 기록, 원유 감산으로 인한 물동량 감소와 원유 소비 부진으로 시장 악화 지속

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 선사들의 불황을 대하는 자세

- ▶ 컨테이너 운임이 전년 고점 대비 80% 이상 하락함에 따라 선사들의 경영실적도 동반 하락함
  - 하판로이드는 2023년 1분기 이익은 20.2억 달러로 전년동기 46억 달러에 비해 50% 이상 감소하였으며 완하이는 2022년 4분기부터 2분기 연속 순손실을 기록함
  - 머스크, 하판로이드 등 대부분의 컨테이너선사가 2023년 순이익이 전년대비 70~80% 감소할 것으로 예상함
- ▶ 수급 불균형으로 컨테이너 시장의 어려움이 예상되나 선사들은 각기 다른 방법으로 시장에 대응함
  - 코로나 팬데믹 기간동안 신조발주가 없었던 양밍은 최근 15,000TEU급 선박 5척을 발주하여 시황 역행적인 투자를 실시함
  - 에버그린은 3년 만에 컨테이너선 3척을 폐선하기로 결정하였으며, 하판로이드는 폐선계획을 수립하여 향후 2년 안에 10척 이상을 폐선할 것으로 예상됨
  - 머스크는 포스트 파나마급 선박 4척을 판매하였으며 메탄올 추진선을 대규모로 발주함. MSC와 CMA CGM은 선대확장과 함께 물류 기업을 인수 합병함

자료 : <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1145044/Yang-Ming-approves-newbuild-order-amid-earnings-slump>

<https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1145024/Van-Hai-makes-further-losses-as-box-shipping-rates-plunge>

<https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1144998/Maersk-sells-elderly-post-panamax-boxships-to-Global-Ship-Lease>

최건우 부연구위원

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

### 머스크, 그린메탄올 연료 공급 확보를 위한 계약 체결

- ▶ 머스크는 발주된 19척의 메탄올 이중연료 추진선박의 안정적인 연료 확보 노력의 일환으로 European Energy사와 2025/2026년부터 최대 30만 톤의 그린 메탄올 공급 계약을 체결함
  - 또한 머스크의 첫 번째 친환경 메탄올 공급업체인 덴마크 European Energy사는 2024년 1월부터 친환경 그린 메탄올 생산을 시작할 것이라고 밝힘
  - 동 연료는 여름에 인도될 2,000TEU급 머스크의 메탄올 이중 연료 컨테이너선에 공급될 예정임
- ▶ 머스크는 탈탄소화 전략의 핵심 부분인 친환경 메탄올 연료 공급을 확보하기 위해 총 9번의 파트너십을 체결한 바 있음
  - 머스크는 자사의 새로운 이중연료 선박에 대해 그레이메탄올을 사용하지 않을 것이라고 밝혔으며 이는 이중연료선 초기 운영에는 저유황유를 사용할 가능성도 있다는 것을 시사함

자료 : <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1145046/Maersks-first-methanol-vessel-to-secure-green-fuel-in-early-2024>

김병주 전문연구위원

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



## 1. 주간뉴스

### 올해 브라질산 옥수수 수출 8% 전년 대비 8% 상승

- ▶ 올해 브라질의 겨울 옥수수인 사프린하(Safrinha)의 기록적인 풍작과 이에 따른 가격 경쟁력으로 인해 옥수수 수출 역시 지난해 대비 8% 상승할 것으로 전망됨
  - 위생 문제로 브라질산 옥수수 수입을 금지한 중국은 지난해 11월 수입을 허가함. 이에 따라 세계 최대 옥수수 수입국 중국은 값비싼 미국산 옥수수를 저렴한 브라질산 옥수수로 대체하고 있음
  - 브라질 옥수수 수출 증가에 따른 파나마스선과 수프라막스선에 관한 수요 증가와 운항 거리 증가가 중소형 컨테이너선 운임 상승에 긍정적 영향을 줄 것으로 기대됨
- ▶ 브라질, 미국, 아르헨티나, 우크라이나는 전 세계 옥수수 수출의 85%를 차지하나, 러-우크라 전쟁으로 인한 우크라이나산 옥수수 수확량 감소로 인해 수출량 역시 감소했으며 아르헨티나와 미국은 가뭄으로 인해 옥수수 수출이 감소함
  - 흑해 곡물 수출 협정으로 올해 누적 옥수수 수출량은 800만 톤에 육박했으나, 5월 18일 이후 흑해 협정이 불투명함에 따라 전 세계 옥수수 공급량 부족이 염려됨
  - 브라질산 옥수수 수출량 증가에도 불구하고 전 세계 옥수수 수출은 11% 감소할 것으로 전망됨. 올해 세계 곡물 수출량은 정체될 것으로 보임

자료: <https://www.bimco.org/news-and-trends/market-reports/shipping-number-of-the-week/20230510-snow>

이상혁 전문연구원

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

### 중국의 통관 절차 강화로 대두 수입에 차질

- ▶ 지난 4월 중국 해관총서가 대두 수입을 위한 새로운 통관 절차를 도입에 따른 시간지연과 최근 중국 항만이 해충과 농약 잔류물 체크를 위한 화물 표본 조사의 강화로 대두 수입이 차질을 빚고 있음
  - 브라질과 미국산 대두 유지 종자를 주로 수입하는 중국의 대두 수입량은 전 세계 대두 수입의 60%를 차지함. 지난해 1,000만 톤 이상의 대두를 수입함
  - 중국 항만의 느린 통관 절차로 인해 중국(JCI-SBM-RIZH)의 대두박 가격은 14% 상승했으며, 대두박이 돼지 사료로 쓰이기에 전 세계 돼지의 절반을 기르는 중국 농민들의 손실이 예상됨
- ▶ 이전의 중국 항만의 선박 검사는 5척 중 1척만 시행했으나, 최근 최대 대두 수입 항만인 르자오(Rizhao)항에 도착한 모든 선박의 화물을 전수조사했으며 이러한 검사 과정으로 최대 열흘 정도의 시간이 지연됨. 중국의 다른 항만 역시 대두 화물 검사를 강화함
  - 180만 톤의 대두를 실은 30척의 선박이 중국 항만에서 대기 중이며, 체선료가 증가하고 있음. 대두 6만 톤을 실은 파나마스선의 경우 체선료는 하루 최대 2만 달러에 달할 것으로 추정함

자료: <https://www.reuters.com/article/china-soybeans/china-steps-up-sampling-of-soy-cargoes-adding-to-costly-delays-traders-say-idNL4N3770ZH>

이상혁 전문연구원

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



## 1. 주간뉴스

### OPEC, 올해 세계 원유 수요 소폭 상향할 것으로 전망

- ▶ OPEC은 월간보고서를 통해 2023년 세계 원유 수요를 기존 전망치(232만b/d 증가) 대비 233만b/d 증가할 것으로 상향 조정하면서 1억190만b/d로 전망함
  - OPEC은 중국의 경제 상황이 예상보다 양호하여 중국의 원유 수요가 전년 대비 약 81만b/d으로 증가할 것으로 예상하며 1,566만b/d로 전망함
  - OPEC은 중국을 제외한 나머지 지역은 경기 침체 위험으로 수요가 감소할 것으로 예상했으며, OECD 석유 수요 증가분을 7만b/d로 하향 조정하면서 전체 세계 원유 수요 증가분이 상쇄됨
- ▶ OPEC은 이러한 전망치는 글로벌 경제 변화와 계속되는 지정학적 긴장 등 많은 불확실성으로 인해 유동적이라고 언급했으며, 비OPEC 산유국의 올해 원유 생산은 140만b/d 증가할 것으로 예상해 이전 전망치를 유지함
  - OPEC 산유국들의 4월 원유 생산량은 19만1천b/d 감소한 2천860만b/d로 집계되었는데, 이는 나이지리아 생산 차질과 이라크와 쿠르드자치정부 간 법적 분쟁 발생 등이 영향을 미친 것으로 분석됨
  - OPEC은 아직 공급 전망을 둘러싼 불확실성이 지속되고 있으며, 특히 미국의 셰일 생산량과 계획되지 않은 유전 시설 보수 등을 불확실성 요인으로 지목함

자료: [https://www.opec.org/opec\\_web/en/publications/338.htm](https://www.opec.org/opec_web/en/publications/338.htm), <https://www.marketwatch.com/story/opec-leaves-2023-forecast-for-oil-demand-growth-unchanged-c5c0635f>

류희영 전문연구원

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

### 인도, 지난해 러시아산 원유 수입량 2021년 대비 10배 증가

- ▶ 러시아산 원유 거래에 대한 주요국의 경제 제재에도 불구하고 22년 기준 인도의 러시아산 원유 수입량이 2021년 대비 10배 넘게 증가한 것으로 분석됨
  - 인도 국영 대출 기관 바로다은행 보고서에 따르면 인도가 러시아로부터 원유를 할값에 집중적으로 수입하면서 약 50억달러의 비용을 절감한 것으로 파악됨
  - 2021년 인도가 러시아로부터 수입하는 원유는 전체 수입량의 2%에 불과했으나, 1년만인 지난해 러시아산 원유 수입 비중이 약 20%로 급증함
- ▶ 러시아는 중국, 인도 등의 국가에 자국산 원유를 저렴하게 수출하는 방식을 통해 막대한 전쟁 자금을 충당하고 있음
  - 인도는 미국의 인도-태평양전략 당사국이며 미국·인도·일본·호주 등 4개국의 대중국 견제 안보협력체인 쿼드(Quad)의 회원국이나, 미국이 주도하고 있는 대 러시아 경제제재를 준수하지 않고 있음
  - 에너지 시장 전문가들은 지정학적 분쟁이 종식될 가능성이 미미한 가운데 러시아가 중국, 인도에 원유를 저렴한 가격에 지속 공급할 것으로 전망함

자료: <https://www.bbc.com/news/business-65553920>

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 2주			
	주간평균운임	전주대비차이	6월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이
케이프선 5TC (달러/일)	21,066	▲ 1,780	9.2 %	20,980 ▲ 944 4.7 %
파나마선 5TC (달러/일)	13,103	▼ -665	-4.8 %	14,543 ▼ -705 -4.6 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	12,179	▼ -107	-0.9 %	13,513 ▼ -314 -2.3 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



자료: Clarkson, Baltic Exchange

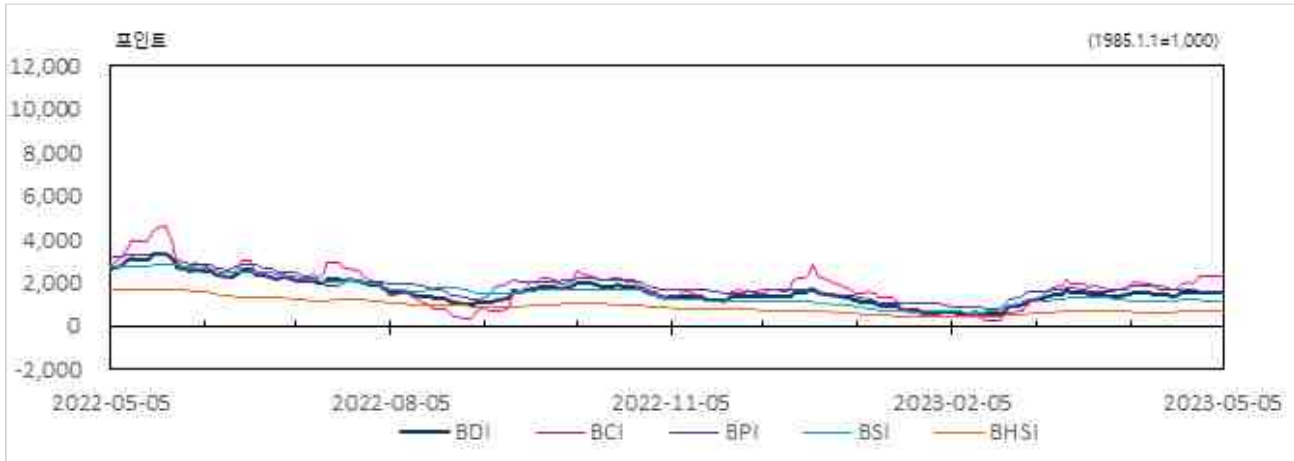
1) 5월 1일, 5월 8일 데이터 미공시





## 2 시장동향

## 건화물선 운임지수



자료: Clarkson

## 건화물선 운임

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

		5월 2주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) <sup>1)</sup>									
운임지수	BDI	1,601	▲ 48	530	1,640	1,155	965	3,369	1,934
선형별 운임	케이프(5TC)	21,066	▲ 1,780	2,246	21,814	11,482	2,505	38,169	16,177
	파나막스(5TC)	13,103	▼ -665	7,277	16,669	12,318	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	12,179	▼ -107	6,874	14,703	10,870	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	11,450	▼ -314	7,763	12,703	10,272	11,941	32,166	21,337
1년 용선료	케이프	18,250	▼ -250	14,250	19,750	16,625	10,125	23,000	16,591
	파나막스	16,075	▼ -800	11,200	14,125	12,908	9,625	16,125	12,537
	수프라막스	13,750	▼ -750	9,563	10,625	10,296	8,250	12,500	10,356
	핸디	10,500	▼ -500	8,063	8,813	8,510	7,313	9,250	8,435
건화물선 시장(FFA)									
		6월물		3분기물		2023년물		2024년물	
		5월 2주	전주대비	5월 2주	전주대비	5월 2주	전주대비	5월 2주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	20,980	▲ 944	20,963	▼ -229	15,387	▼ -358	15,601	▼ -322
	파나막스(5TC)	14,543	▼ -705	15,679	▼ -725	13,622	▼ -223	13,622	▼ -223
	수프라막스(10TC)	13,513	▼ -314	14,423	▼ -579	12,371	▼ -291	12,328	▼ -271
	핸디(7TC)	12,385	▼ -133	13,271	▼ -289	12,063	▼ -269	11,991	▼ -169

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

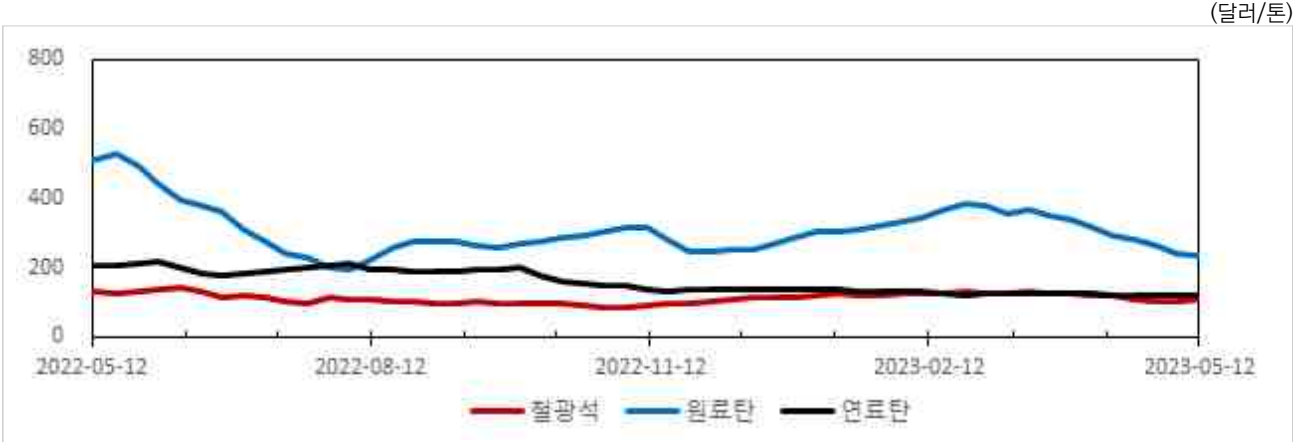
원자재 가격

(달러/톤)

구분	2023년		전주 대비 차이			2022년			
	5월 2주	5월 1주				5월 2주	연평균	최저	최고
철광석	106.0	103.6	▲ 2.3	2.3	%	144.0	120.3	82.4	159.8
원료탄	233.6	242.7	▼ -9.1	-3.8	%	503.9	365.0	196.1	670.1
연료탄	120.7	121.0	▼ -0.3	-0.3	%	202.9	179.1	107.5	288.2
대두	531.7	533.5	▼ -1.8	-0.3	%	612.6	569.4	503.5	638.0
옥수수	252.7	253.7	▼ -1.0	-0.4	%	315.6	273.1	231.6	319.9

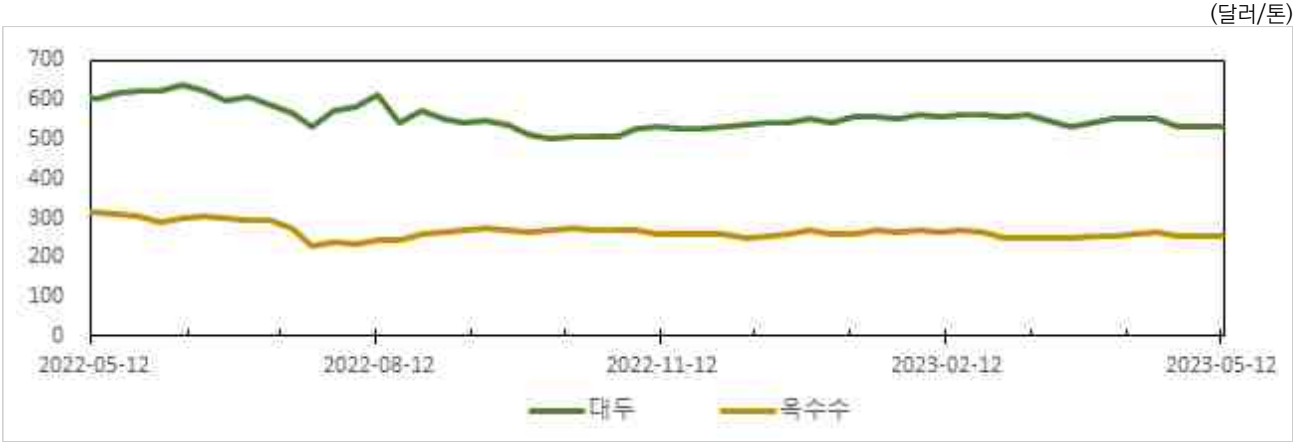
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)      ▲ 상승    ▼ 하락    - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: Clarkson

곡물가격 추세(주간)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



## 3 케이프선-동향분석

## I 케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(5월 1주) 대비 9.2% 상승한 21,066달러/일을 기록함

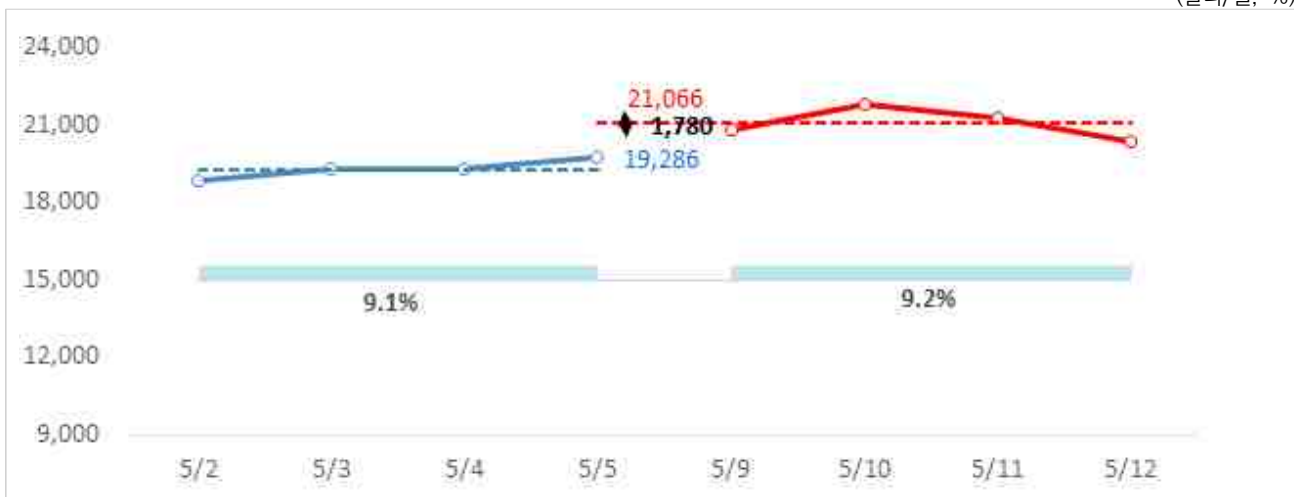
- 중국 항만의 철광석 재고량 감소와 추가 경기부양책 발표 가능성에 조강 원재료에 대한 수요가 증가함

(동향) 중국 주요 항만 철광석 재고량 감소, 고로 가동률 감소

- 마이스틸에 따르면 5월 11일 기준 중국 주요 항만의 철광석 재고량과 하역량이 전주 대비 소폭 감소한 것으로 나타남. 철광석 재고량은 전주 대비 1.1% 감소하여 1억 2,600만 톤을 기록했으며, 철광석 하역량도 하루 300만 톤으로 소폭 감소함. 또한 중국 내 247개의 제철소의 고로 가동률은 4월 중순(91.5%)에 비해 89.03%로 감소함
- 중국의 철광석 항만 재고량, 하역량, 고로 가동률 감소는 제철소가 조강 생산을 줄이고 있다는 의미로 해석됨. 또한 외신을 통해 중국 당국이 제철소의 감산을 추진하고 있다는 소식이 전해짐
- 현재 시장에서 중국 부동산 경기 회복을 위해 추가적인 경기부양책이 발표될 가능성이 있어 철광석 가격이 상승하는 것으로 분석됨. 그러나 현재 중국 지방정부는 심각한 부채 문제가 있어, 이러한 재정적 압박이 경기부양책의 효과를 제한할 수 있다는 분석임

## 최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson--

## 케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	5월 2주	5월 1주	전주대비차이	
BCI	2,540	2,326	▲ 215	9.2%
스팟운임(5TC)	21,066	19,286	▲ 1,780	9.2%
용선료	6개월	24,000	▼ -250	-1.0%
	1년	18,250	▼ -250	-1.4%
	5년	16,500	▼ -250	-1.5%
FFA	6월물	20,980	▲ 944	4.7%
	3분기물	20,963	▼ -229	-1.1%
	23년	15,387	▼ -358	-2.3%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

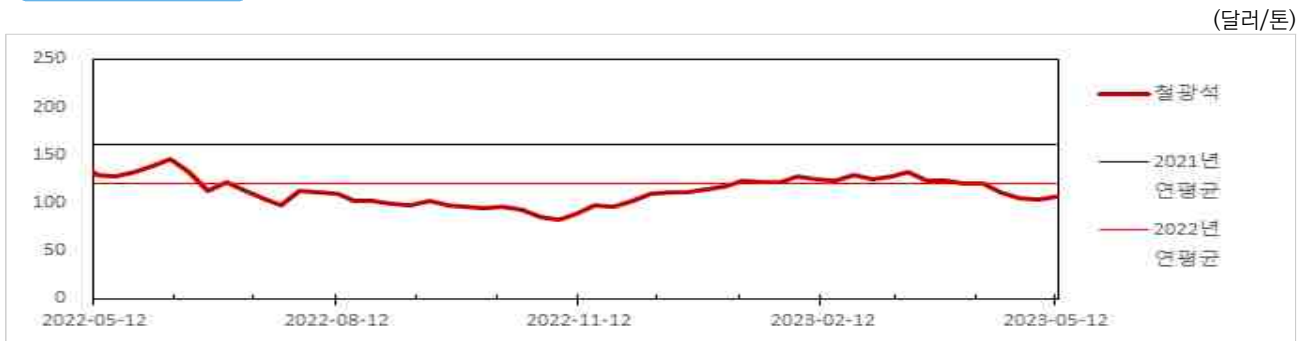




## 3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 2.3% 상승한 106.0달러/톤 기록

철광석 가격 추이



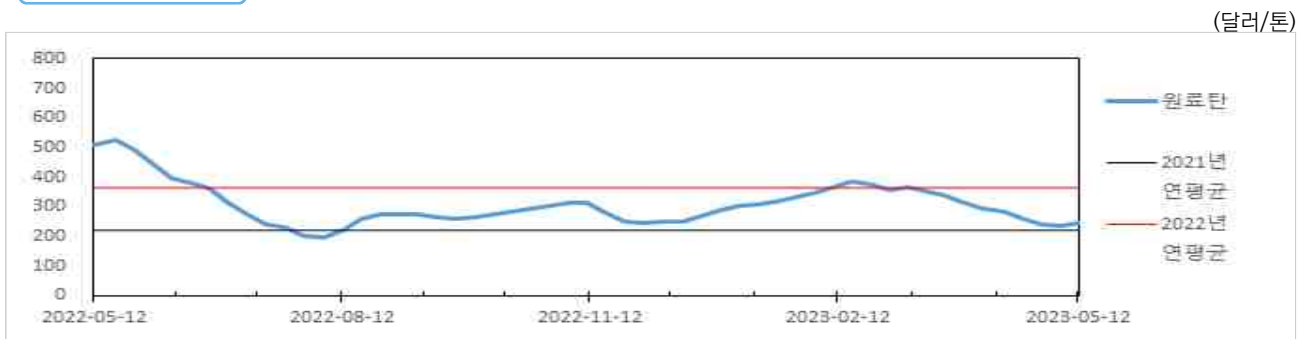
자료: Clarkson



자료: Clarkson

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 3.8% 하락한 233.6달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



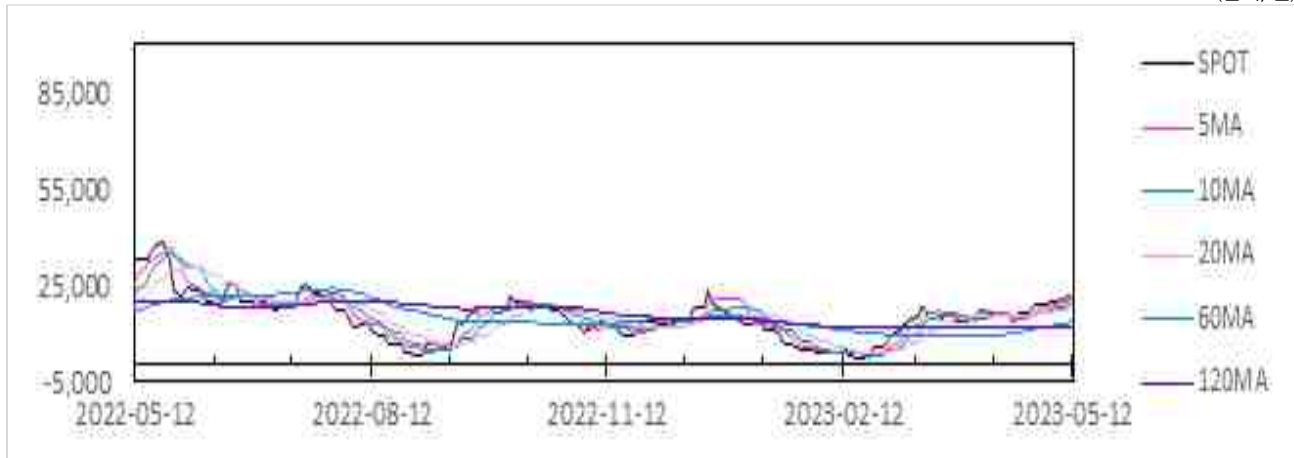
자료: Clarkson



### 3 케이프선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

파나막스선

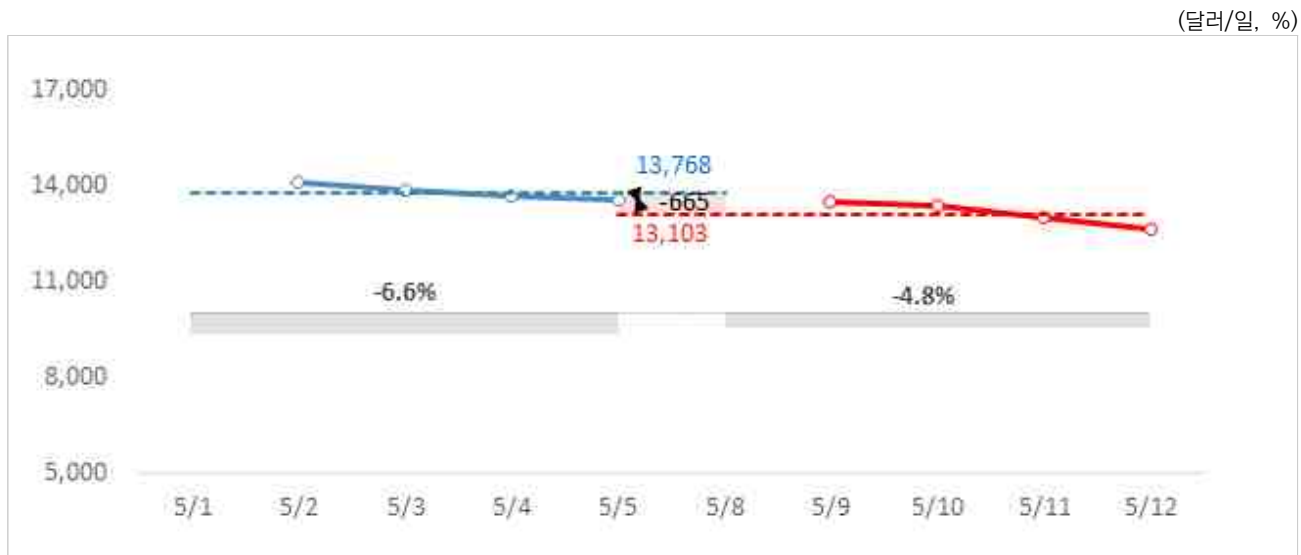
(운임) 전주 대비 4.8% 하락한 13,103달러/일 기록

- 시장에 유입되는 해상물동량 부족으로 운임이 소폭 하락함

(동향) 중국 세관, 대두에 대한 검사 강화로 하역 작업 지연

- 중국 세관이 대두 수입 검사를 강화하면서 수입업체가 구매를 주저하는 것으로 파악됨. 중국의 대두 분쇄 가공 마진이 소폭 회복되는 양상을 보이면서 수입업체는 구매를 확대할 것으로 예상되었으나, 세관 검사 강화로 인해 대두 하역 작업이 지연되고 있음. 이에 따라 4월에 예정된 양하 계획이 5월로 일정이 지연되었으며, 검사강화로 인해 7~9월분 대두 구매에 대한 업체들의 주저가 예상된다는 시장의 분석임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		5월 2주	5월 1주	전주대비차이		
BPI		1,456	1,530	▼	-74	-4.8 %
스팟운임(5TC)		13,103	13,768	▼	-665	-4.8 %
용선료	6개월	17,150	17,925	▼	-775	-4.3 %
	1년	16,075	16,875	▼	-800	-4.7 %
	5년	13,375	14,000	▼	-625	-4.5 %
FFA	6월물	14,543	15,248	▼	-705	-4.6 %
	3분기물	15,679	16,403	▼	-725	-4.4 %
	23년	13,622	13,844	▼	-223	-1.6 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

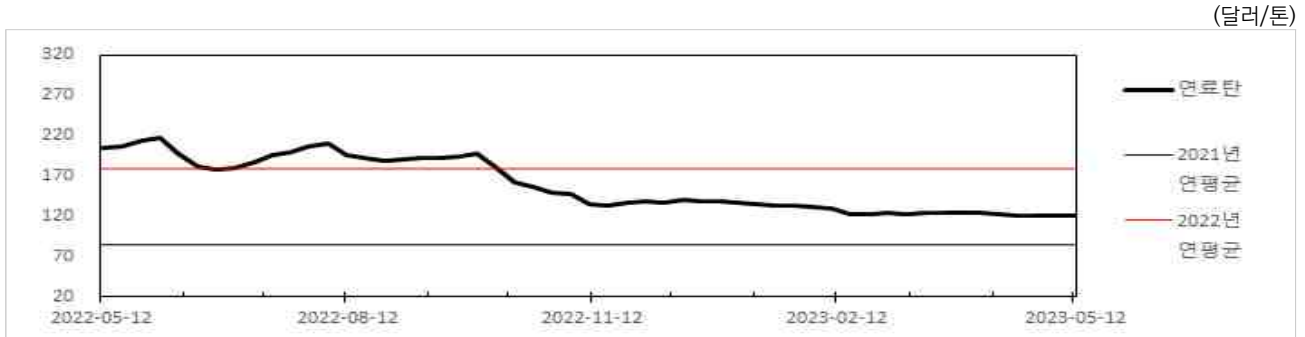
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



### 3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 0.3% 하락한 120.7달러/톤 기록

#### 연료탄 가격 추이



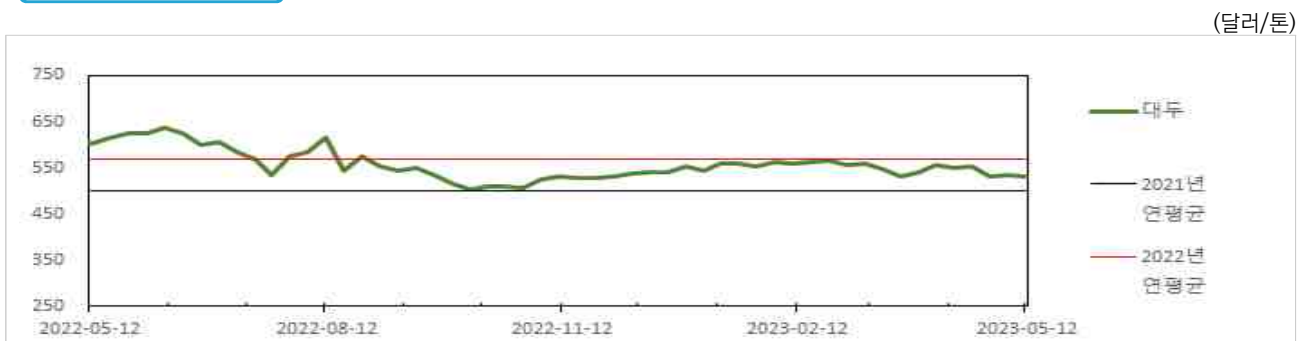
자료: Clarkson



자료: Clarkson

대두 가격 : 전주 대비 0.3% 하락한 531.7달러/톤 기록

#### 대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

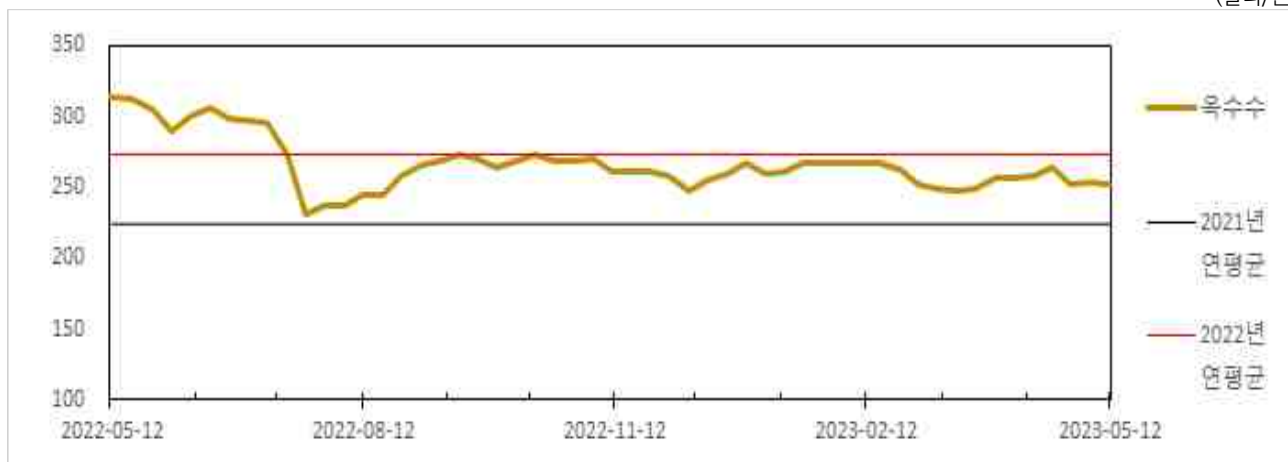


### 3 파나마스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 전주 대비 0.4% 하락한 252.7달러/톤 기록

옥수수 가격 추이

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

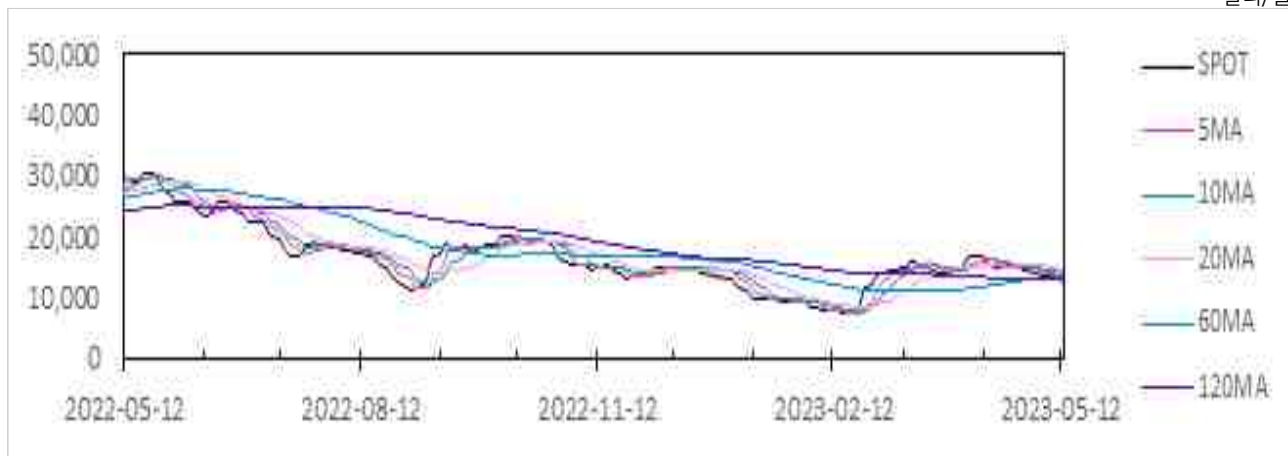
구분	옥수수 가격	전주대비차이		
4월 3주	264.0	▲ 5.8	2.2	%
4월 4주	252.1	▼ -11.9	-4.5	%
5월 1주	253.7	▲ 1.6	0.6	%
5월 2주	252.7	▼ -1.0	-0.4	%

(달러/톤)

### 3 파나마스선-기술분석

이동평균

달러/일



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공





3 수프라막스선-동향분석

수프라막스선

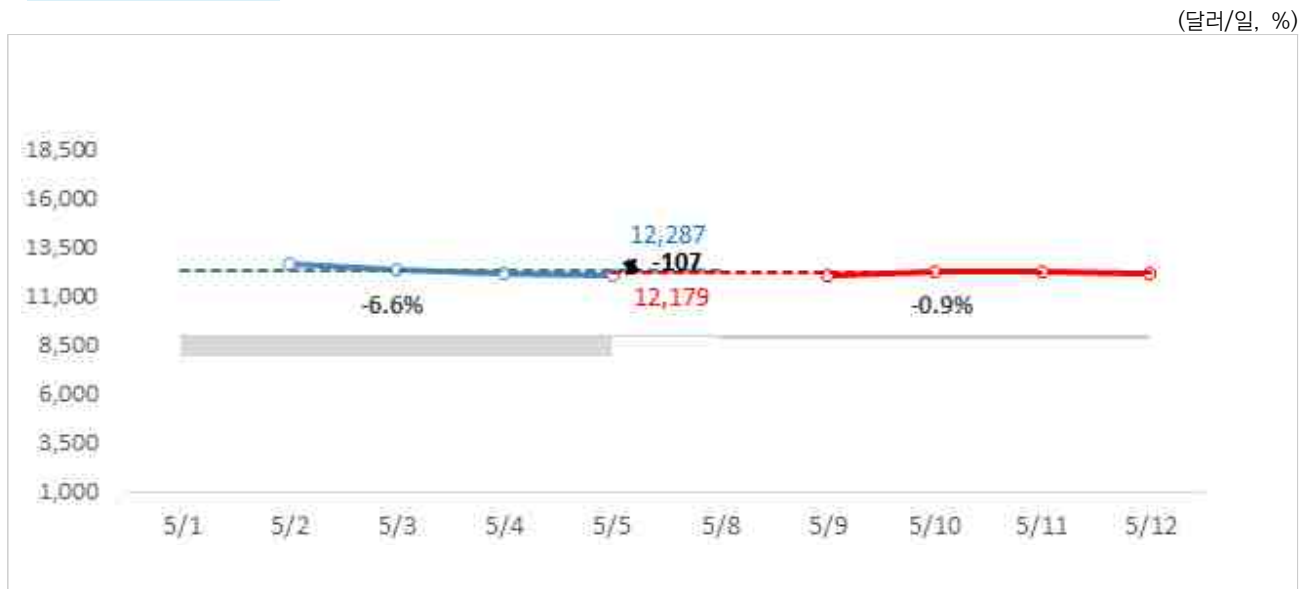
(운임) 전주 대비 0.9% 하락한 12,179달러/일 기록

○ 시장이 약보합세를 보임

(동향) 중국 광산 붕괴 사고 여파로 연간 석탄 생산량 감소 전망

○ 중국의 내몽골 지역에서는 32개의 광산 운영이 중단되어 연간 약 5,000만 톤의 석탄 생산 감소가 예상됨. 이는 지난 2월 22일 발생한 중국 북부 내몽고 지역의 광산 붕괴 사고 이후, 전국적인 안전 검사강화 결과임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		5월 2주	5월 1주	전주대비차이	
BSI		1,107	1,117	▼ -10	-0.9 %
스팟운임(10TC)		12,179	12,287	▼ -107	-0.9 %
용선료	6개월	14,750	15,500	▼ -750	-4.8 %
	1년	13,750	14,500	▼ -750	-5.2 %
	5년	12,500	12,500	- -	- %
FFA	6월물	13,513	13,826	▼ -314	-2.3 %
	3분기물	14,423	15,002	▼ -579	-3.9 %
	23년	12,371	12,662	▼ -291	-2.3 %

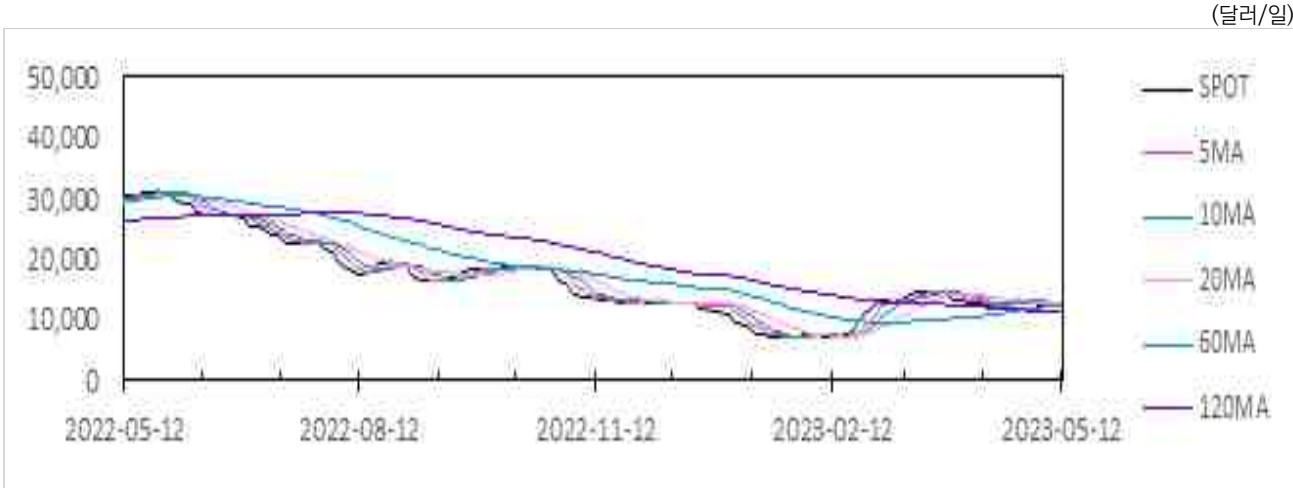
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균



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 14.9p 하락한 983.4p를 기록

## (운임) 컨테이너 운임 약세 지속

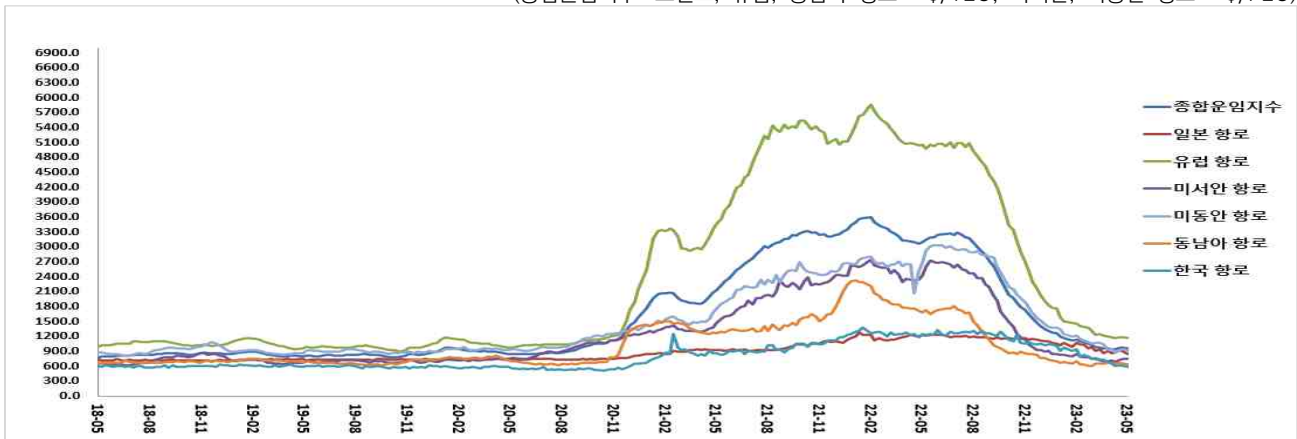
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 전주 대비 14.9p 하락한 998.3p를 기록하며 다시 하락 추세가 이어짐

## (현황) 컨테이너 운임 약세 지속 전망

- 아시아-북미 항로 시장은 일부 대형 선사들의 시장 점유율 확대를 위한 움직임이 나타나고 있어, 수요 반등 없이 공급 증가가 이어질 것으로 예상되는 가운데 운임 경쟁 시장이 재현될 가능성이 있음(Linerlytica)
- 1분기 GDP 및 기타 주요 경제 지표를 살펴보면 인플레이션 억제가 아직 목표에 도달하지 못했으며, 복합적인 지정학적 문제가 무역 성장을 지속 위협할 것으로 전망(National Retail Federation)

## 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 2주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	983	-14.9	907	1,061	980	1,107	5,110	3,410
운임	유럽항로	870	-5	863	1,050	910	1,047	7,797	4,846
	미서안항로	1385	-68	1,148	1,668	1,337	1,418	8,117	5,656
	미동안항로	2381	-15	2,010	2,845	2,426	3,096	11,833	8,514
	한국항로	144	-26	144	238	198	225	456	321
	일본항로	329	-3	317	927	363	281	362	320
	동남아항로	173	-7	150	199	176	189	1,537	837

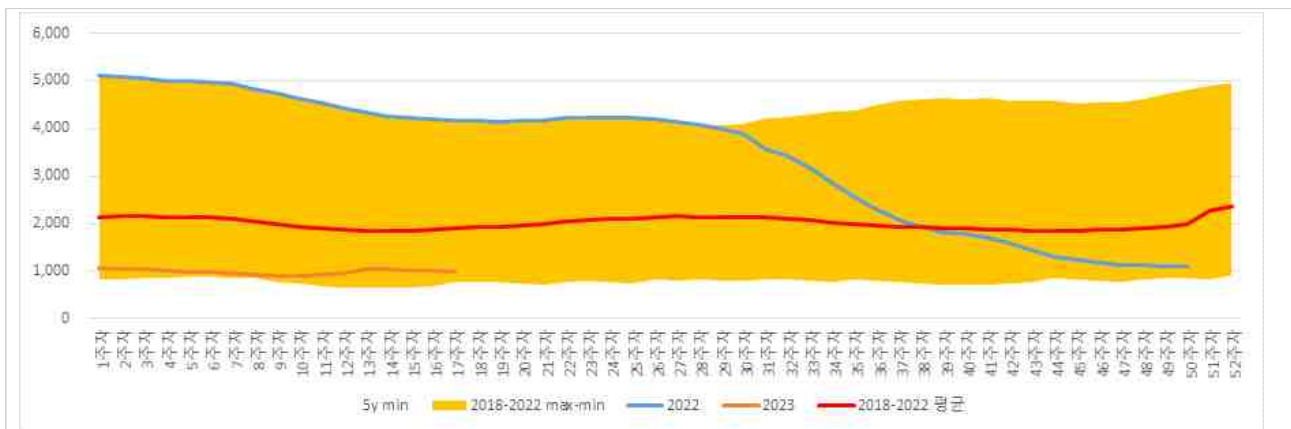
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



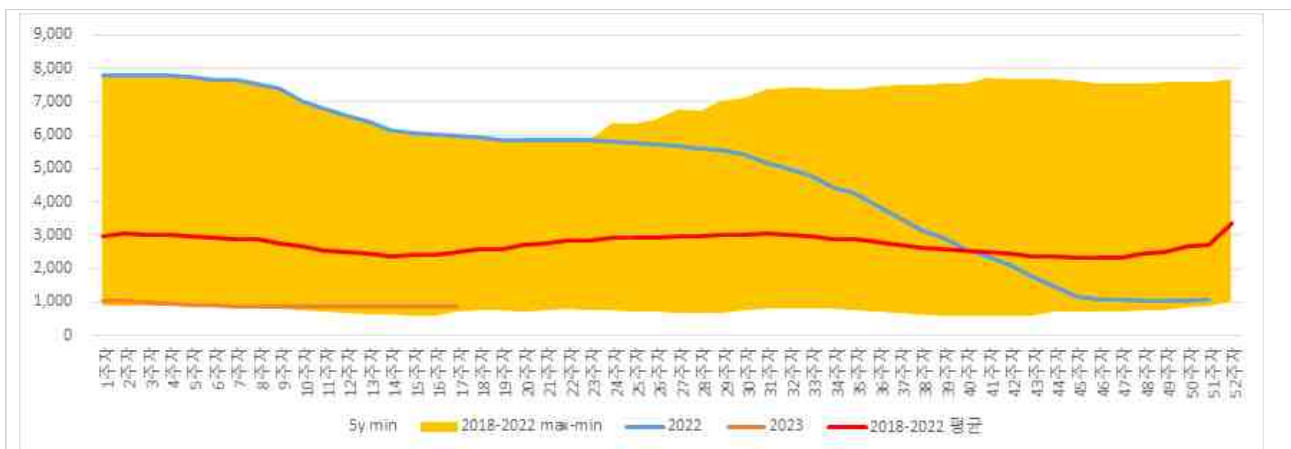
2 운임전망

| 5월 3주('23.5.15~'23.5.19)

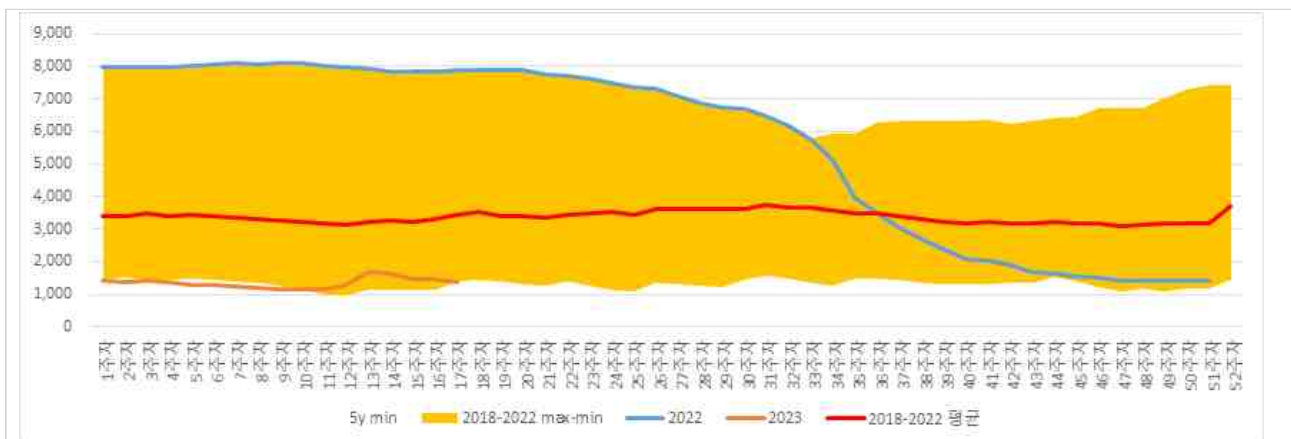
SCFI 지수는 약보합 기록할 것으로 전망



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 20.9p 하락한 29.9 기록

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

(달러/톤)

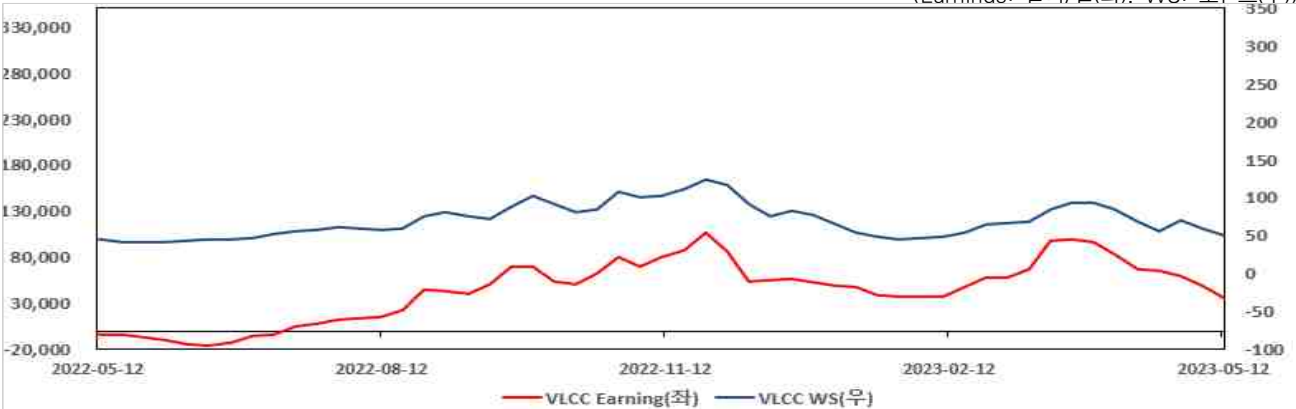
구분	5월 2주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	29.9	▼	20.9	41.1 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	32.0	▲	1.0	3.2 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	42.5	▼	2.5	5.6 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	47.0	▲	2.0	4.4 %

(동향) OPEC+ 감산으로 시장 지속 하락, 향후 원유 소비 회복과 교역항로 재편에 따른 운임 개선 전망

- OPEC+의 본격적인 감산 돌입으로 인한 물동량 감소로 저시황이 지속되면서 중동-중국항로 WS는 올해 최저치를 기록함. OPEC은 올해 세계 최대 원유 수입국인 중국의 원유 수요를 전년 대비 81만b/d 증가할 것으로 예상했으며, 올해 들어 중국 원유 수요 전망치를 지속적으로 상향 조정하고 있어 향후 원유 물동량 상승에 따른 시장 회복이 기대됨
- 트레이드 윈즈는 유럽의 러시아산 대체 원유 수요로 부상한 미국산 원유 수입의 증가로 장거리 항로가 재편되면서 VLCC 점유율이 점진적으로 증가할 것으로 예상함. 또한 전 세계 에너지 수요 회복과 중고 유조선가 상승으로 인한 노후선대 교체 증가 등으로 유조선 시장이 반등세를 보일 것으로 전망함

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 2주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	30	30	30	94	63	32	123	63
항로(TD3C)	평균 수익	14,630	13,457	14,043	97,526	45,427	24,517	101,230	16,685
VLCC	1년 용선료	37,000	3,000	37,000	50,000	41,566	15,000	47,500	25,644

자료: Clarkson



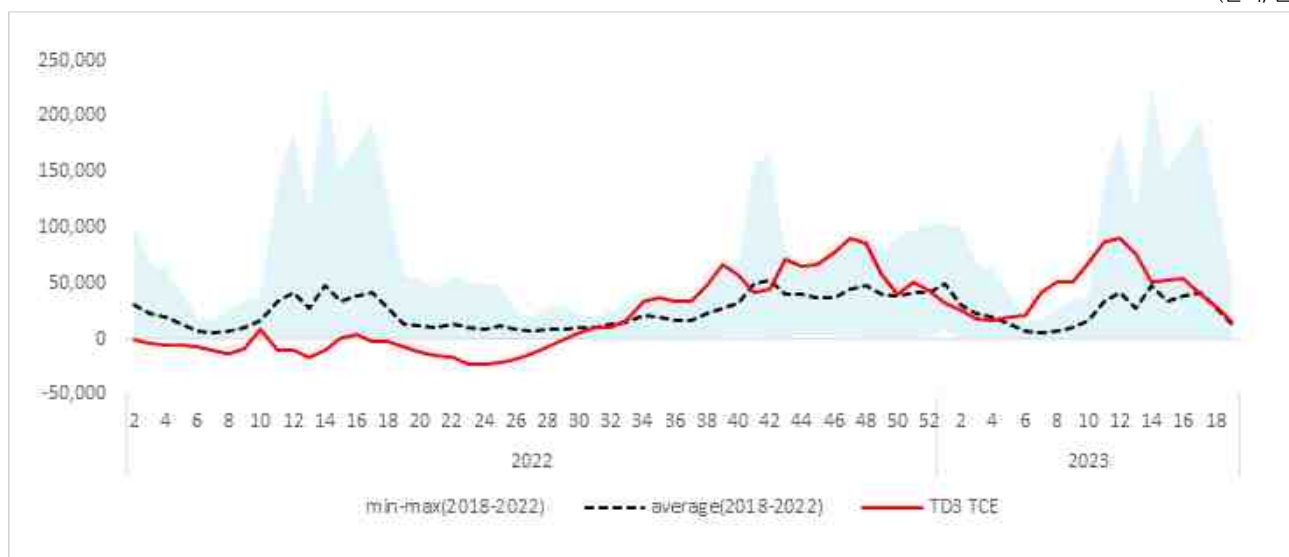


## 1 유조선-기술분석

수익 추세선은 전주 대비 약 50.5%로 대폭 하락하며 상황 악화가 지속됨

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

(달러/일)

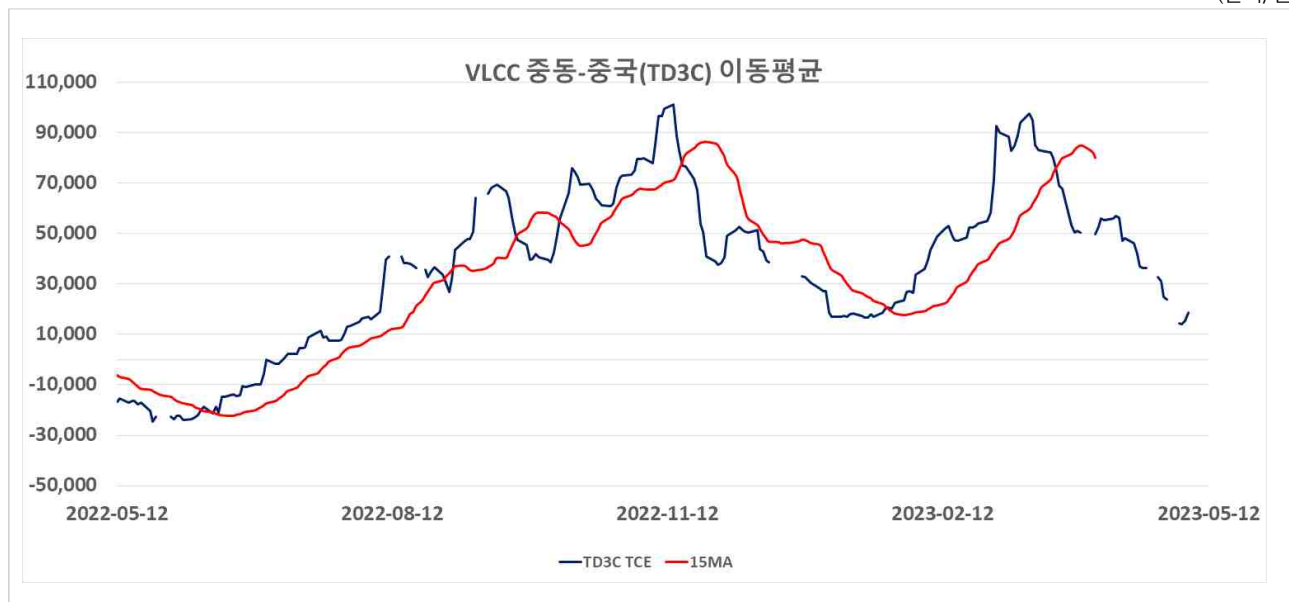


자료: Clarkson

수익 추세선(파란색)은 상황 둔화가 계속되며 전주 대비 37.3% 수준으로 큰 폭의 하락세를 나타냄

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



## 2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주 대비 1.6p 상승한 173.6 기록

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

(달러/톤)

구분	5월 2주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	173.6	▲	1.6	0.9 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	150.0	▲	5.0	3.4 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	175.0	▼	15.0	7.9 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	220.0	▲	60.0	37.5 %

(동향) 경기 불황 장기화 우려와 석유제품 소비 부진 지속, 여름 성수기 도래로 단기 시황 개선 기대

- 경기 불황과 원유 감산 등으로 인해 석유제품에 대한 수요 부진 현상이 지속되고 있으며, 주요 정제시설 유지·보수 등에 의한 아시아 지역 나프타 수입 증가로 일부 선형은 소폭 상승세를 나타냄. EIA는 OPEC+의 감산에도 불구하고 글로벌 경기 둔화, 금융위기 불안 지속 등으로 휘발유, 경유 등의 가격 전망치를 하향 조정한 바 있음
- 현재 중국의 미미한 리오프닝 효과, 미국의 금리 인상 등이 석유제품 수요 반등에 하방 압력을 가하는 요인으로 지목되고 있으며, 경기 둔화가 지속되면서 급격한 수요 회복은 사실상 어려울 것으로 전망됨. 그러나 계절적 성수기인 드라이빙 시즌을 맞아 항공, 자동차 등 주요 석유제품 소비 증가로 휘발유, 경유 등의 수요 증대에 대한 기대감도 일부 유입되고 있어 단기적인 시황 상승 요인으로 작용할 수 있을 것으로 예상됨

## 석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

## 석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		5월 2주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	174	0	174	266	209	120	447	278
	평균 수익	31,561	1,331	21,713	50,916	34,712	6,216	72,180	38,274
MR	1년 용선료	28,000	0	26,000	31,250	28,684	12,357	30,250	20,570

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

자료: Clarkson

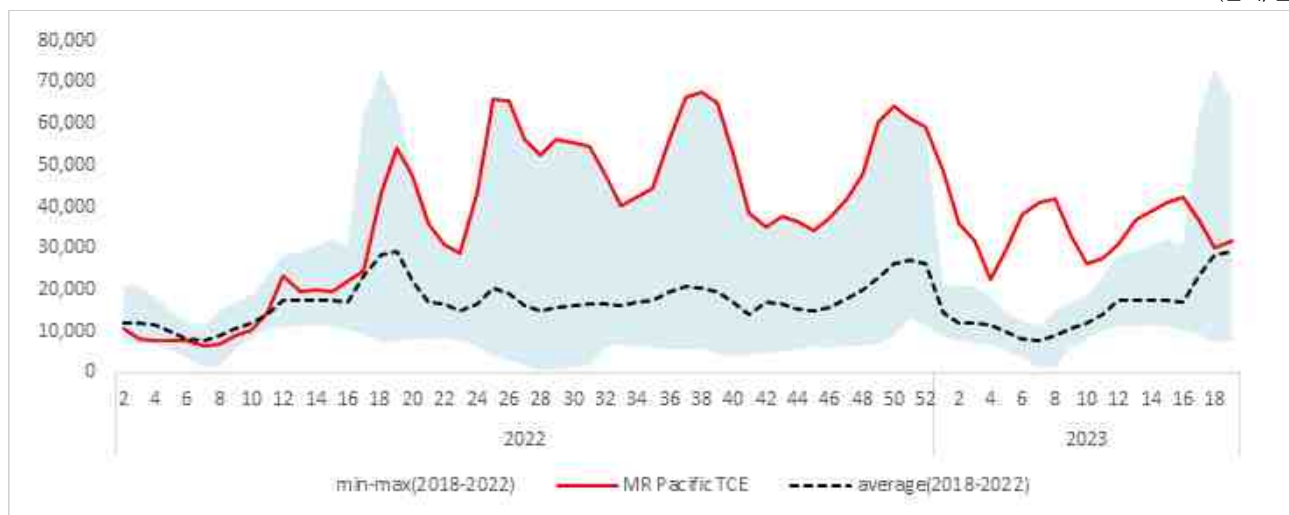


## 2 석유제품선-기술분석

수익 추세선은 4주 만에 반등하며, 전주 대비 소폭 상승함

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

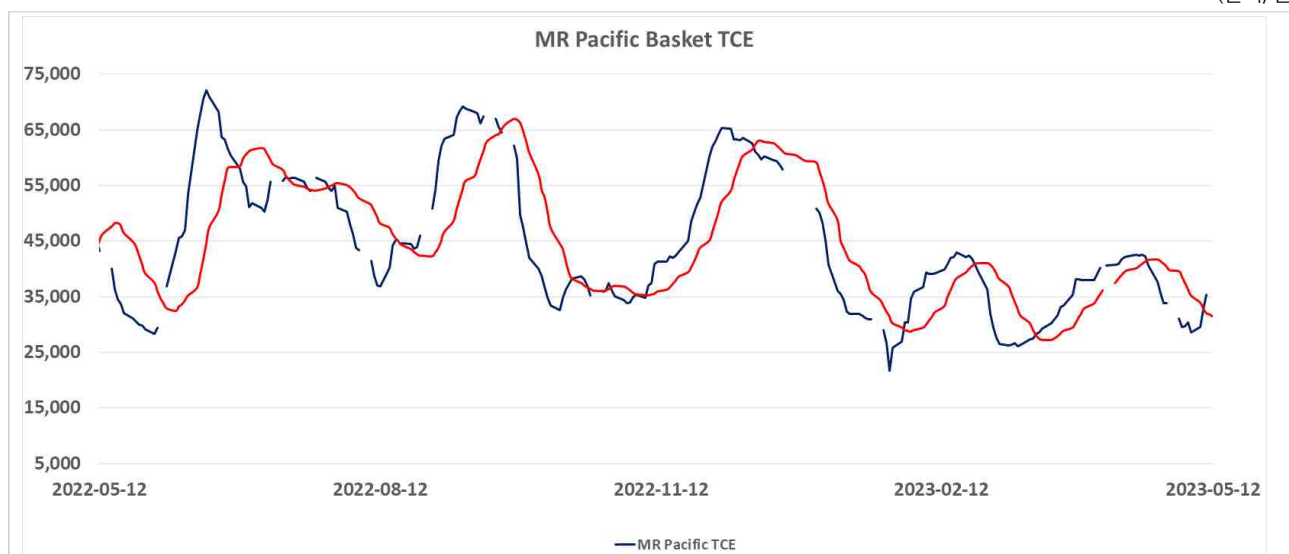


자료: Clarkson

수익 추세선은 4월 말 이후 하락세가 지속되어오다 전주 대비 약 18.8% 상승함

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



## 5. 중고선

### 1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 27.2를 기록함

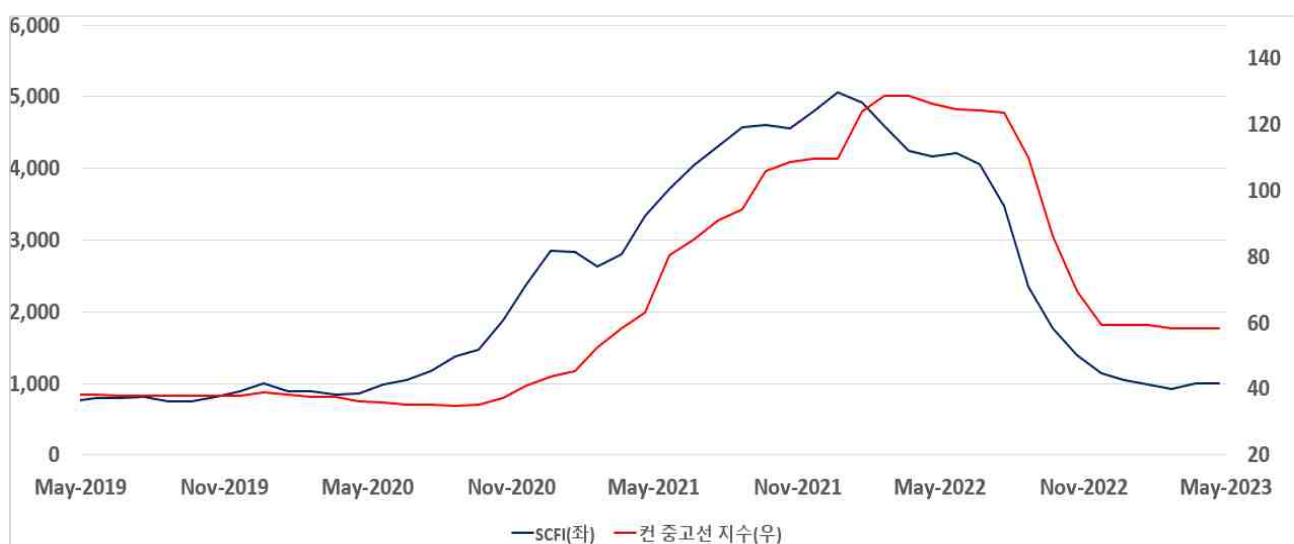
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

|('23.05.01~'23.05.12)

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

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Bulk Electra	2015	66,604	DWT	2023-05-12	27.00	region	Doun Kisen
Bulk	FPMC B 103	2011	104,988	DWT	2023-05-12	24.00	high	Formosa Plastics Co
Bulk	Simge Aksoy	2006	53,393	DWT	2023-05-12	11.00		Akmar Shpg & Trdg
Bulk	Ultra Panache	2011	78,450	DWT	2023-05-12	20.00	excess	Ultrabulk Shipping
TankChem	Jenny I	2003	40,128	DWT	2023-05-10	17.00		Ancora Investment
Container	Northern Magnum	2003	6,750	TEU	2023-05-10		undisclosed	Northern Shipping
TankChem	Symphony	2004	46,248	DWT	2023-05-10	17.55		Active Marine Pvt.
TankChem	Adamas I	2009	50,122	DWT	2023-05-09	24.50	region	Zeus Lines Mngt
Container	Ingrid	2008	698	TEU	2023-05-09	5.80		OY Langh Ship AB
TankChem	MTM Hudson	2004	51,318	DWT	2023-05-09	18.00	excess	MTM
Bulk	Hai Sheng 967	2020	10,000	DWT	2023-05-07	1.81	at auction	Zhuohuihang Shpg
Bulk	Cape Eternity	2011	207,855	DWT	2023-05-06		undisclosed	Doun Kisen
Bulk	Thalassic	2009	81,426	DWT	2023-05-06	20.00	high	Unisea Shipping
Bulk	Mount Athos	2014	63,155	DWT	2023-05-05	25.00	region	Union Commercial





선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
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
Gas C'rier	Eco Enigma*	2015	5,025	cu.m.	2023-05-02	16.90		StealthGas
Bulk	Mandarin Dalian	2010	56,605	DWT	2023-05-01	13.00	high	Dasin Shipping



## 6. 주요 해운지표

(2023.05.12. 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	124	1	124	120	124	121	114	120	118
컨테이너선	Sub-Panamax	42	0	42	42	42	42	40	43	42

자료: Clarkson

<b>연료유 (\$/Tonne)</b>										
380 CST	Rotterdam	442	18	433	367	484	416	354	689	512
	Singapore	455	7	452	378	505	436	374	774	529
	Korea	489	15	481	439	526	480	418	785	581
	Hong Kong	475	1	474	421	507	466	414	804	554
VLSFO	Rotterdam	531	17	526	514	600	563	526	980	729
	Singapore	572	5	569	560	695	611	599	1,138	804
	Hong kong	592	1	592	574	690	626	606	1,189	818

자료: Clarkson

<b>주요 원자재가 (\$)</b>										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	135	4	92	-	162	138	0	195	143
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	128	-1	90	-	133	118	-	141	124
	중국産	144	-1	145	-	149	137	-	193	142
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	-	-	-	-	-	-	-	758	146
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	246	-23	183	-	371	123	-	530	119
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1390	-47	1416	1,390	1,544	1,488	1,344	1,769	1,538
	밀(국제)	635	-25	637	609	792	708	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