

# KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2023년 6월 12일  
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 11,482달러/일 기록. 중국 6대 국유은행의 예금금리 인하 발표

#### 컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 48.9p 하락한 979.9p를 기록

#### 탱커선

유조선 운임지수(WIS)는 전주 대비 10.4p 상승한 46.6 기록, 인도양 기상악화, 원유 수요 회복세 등에 의한 가용 선박 감소로 성약 증가

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

### MOL, 사업다각화와 탈탄소에 집중

- ▶ 해운업 중심에서 사업 다각화를 통해 불확실성을 줄이는 방향으로 개편
  - 컨테이너, 벌크 등 변동성이 큰 사업의 비중을 2022년 51%에서 2025년 40%로 감축하며 이익도 기존사에서 92% 발생했으나 60%로 하향 조정할 계획임
  - 해상풍력, 물류, 대체연료, 크루즈 등을 확대해 기존 사업을 대체할 계획임
- ▶ 탈탄소 분야에 대한 투자를 통해 탄소배출 규제에 대응
  - 탈탄소를 위해 향후 3년간 50억 달러를 투자해 2035년까지 탄소배출량은 45% 감축할 예정임
  - 현재 MOL은 700척의 선박을 운항하는데 2030년까지 약 90척의 선박에 대해 LNG 또는 메탄올 추진선을 도입하며 2035년까지 130척의 선박의 탄소배출량을 제로화 시킬 계획임
  - MOL은 녹색메탄올에 대한 투자도 진행중이며 암모니아에 대한 가능성도 여전히 확인중임

자료 : <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1145352/MOL-chairman-outlines-vision-amid-shippings-biggest-challenges>

최건우 부연구위원

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

### 미국 수입 물동량, 팬데믹 이전 수준으로 회귀

- ▶ 전미소매협회(US National Retail Federation)에 따르면 소비자 지출 증가에도 불구하고 미국 13개 주요 항만의 상반기 수입 물동량은 전년동기 대비 22.3% 하락할 것으로 예상된다고 밝힘
  - 헤켓 어소시에이츠(Hackett Associates)에 따르면 미국 소비자 지출이 견고한 고용 지표 및 개인 소득 상승에 의해 증가했지만 이와 같은 수치가 수입 물동량 증가로는 이어지지 않았다고 언급함
  - 또한 미국 수입 물동량은 2019년 팬데믹 이전 수준으로 돌아갔으며 향후 한동안은 이 수준에 머물 것으로 전망된다고 덧붙임
- ▶ 미국 수입 물동량은 향후 성수기에 접어들면 점점 증가할 것으로 예상되나 미 서부 항만의 파업으로 인해 불확실성이 증가하고 있음
  - 미 서부 항만 파업으로 인한 작업 지연이 화물 선적 및 트럭 운송에 지장을 주고 있어 소매업체들은 계속해서 화물을 미 동부 및 걸프만 지역 항만으로 이전하고 있음
  - 이에 전미소매업체는 백악관에 회담에 개입하고 결의안을 도출하여 공급망이 정상적으로 운영될 수 있도록 도와줄 것을 촉구하는 성명을 발표함

자료 : <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1145368/US-imports-continue-mirroring-pre-pandemic-levels>

김병주 전문연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 보크사이트, 인도네시아 수출 금지 조치에도 세계 수출량 증가

- ▶ 발틱해운국제거래소(BIMCO)에 따르면, 다른 마이너 벌크화물 거래량이 감소하는 것과는 달리 올해 초부터 5월까지의 보크사이트 거래량은 7,600만 톤으로 전년 동기 대비 5% 증가했다고 보고됨
  - 인도네시아산 보크사이트는 올해 제1사분기에 2백만 톤에 미치지 못한 양을 수출되었으며 인도네시아 정부는 2023년 6월부터 보크사이트 수출을 금지하기로 함
  - 발틱해운국제거래소의 필립 구베이아(Filipe Gouveia)에 따르면 이 같은 수출 금지로 인한 중국의 인도네시아산 보크사이트를 기니와 호주산 대체가 건화물선의 톤-마일 증가로 이어졌다고 분석됨. 이에 따른 케이프선 수요 증가도 기대됨
  - 올해 초부터 4월까지 4,070만 톤의 보크사이트가 케이프선을 통해 수출되었으며, 전년 동기대비 11% 상승함. 또한 기니산 보크사이트가 3,390만 톤 수출되었으며 전체 수출량 중 83%를 차지함
- ▶ 브레마(Breamar)에 따르면 중국의 2022년 알루미늄 생산량이 21년 대비 4% 증가했으며 올해 1분기 생산량 역시 전년 동기대비 4% 증가하는 등 중국의 보크사이트 수입량이 단기간에 더 증가할지는 미지수임
  - 다만 일반자동차 생산량 증가와 전기자동차 산업의 성장세에 따른 높은 수준의 알루미늄 소비와 낮은 재고량을 고려할 때, 향후 날씨가 호전되면 기니산 보크사이트 수입이 4분기에 회복될 것이라 예상됨

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1145330/Bauxite-trades-remain-strong-even-as-Indonesia-bans-exports>

이상혁 전문연구원

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

### 중국의 부동산 부양책

- ▶ 중국의 경기부양책으로 인해 6월 8일 기준 케이프선 운임은 일일 12,112달러를 기록했으며, 이는 6월 1일의 운임인 일일 9,487달러 대비 일주일 만에 28% 상승함
  - 그리스의 해운데이터 플랫폼인 시그널그룹(Signal Group)에 따르면 중국의 이 같은 부양책이 철광석 관련한 케이프선 시장의 반등으로 이어질 것으로 전망되며, 이러한 반등이 향후 몇 달간 지속될 것이라 기대됨
  - 건화물선 관련 인덱스 펀드(exchange-traded dry bulk fund)를 운용하는 브레이크웨이브어드바이저(Breakwave advisor)에 따르면 기니산 보크사이트 거래의 비중이 커짐에 따라 서아프리카 수출에 관한 계절성이 케이프선 운임에 많은 영향을 미칠 것으로 전망됨
- ▶ 중국의 경기부양책이 단기적인 효과를 보일 수 있으나, 이러한 정책이 향후 건화물선 상품 수요에 긍정적인 영향을 주기 위해 추가적인 조치가 필요함
  - 경제 건전성에 대한 우려로 인해 5월의 중국의 수출량은 전년 동기대비 7.5% 감소했으며, 수입량 역시 전년 동기대비 4.5% 감소하는 등 예상치 못한 수출 침체가 경제적 부담을 주고 있음
  - 회복세 지속에 관한 우려로 중국 100대 부동산 개발업체의 5월 판매액은 4월 대비 14.3% 감소하고 있으나, 주요 도시의 부동산 구매 한도 완화를 포함한 향후 부동산 시장을 살리기 위한 추가적인 조치가 예상됨

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

이상혁 전문연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 러시아, 15년 이상 선령의 노후 유조선 통해 원유 수출 지속

- ▶ 주요국의 대러 제재로 인해 러시아가 선령 15년 이상의 노후화된 유조선을 대거 투입하여 지속적으로 원유를 수출하고 있는 것으로 파악됨
  - 선박중개업체 브레마르(Braemar) 데이터에 의하면 러시아 우랄산 원유를 15년 이상 된 유조선으로 수출하는 비중이 러시아의 우크라이나 침공 이후 급증한 것으로 분석됨
  - 해운업계에서는 노후 유조선의 운항 중단을 검토하는 데 반해 러시아는 주요국의 대러 제재 영향으로 노후 유조선에 대한 의존도를 더 높이고 있음
- ▶ 전쟁 전 6개월 동안에는 러시아가 수출하던 원유 가운데 15년 이상된 유조선으로 수송하던 비중이 33.6% 수준이었으나, 작년 7월에는 40%를 초과했으며 연말 이후에는 62.6%까지 증가함
  - 특히 선령 20년 이상인 유조선을 통한 원유 운송 비중은 작년 봄 기준, 전체 10%에도 도달하지 못했으나, 최근에는 20% 수준에 달하고 있음
  - 주요국의 대러 제재를 피하기 위해 러시아는 유령선대를 동원한 자국 원유 수출을 늘리고 있으며, 안전 점검이 미비한 유조선이나 경력이 미미한 선원들로 노후선이 운항되면서 안전 및 오염 사고 위험이 우려됨

자료: <https://www.ft.com/content/f7adb227-5756-4f78-b33d-be9dbfc2649f>

류희영 전문연구원

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

### 러시아산 원유, 아시아권으로 유입되며 글로벌 원유 교역구조 재편 움직임

- ▶ 주요국 제재의 영향으로 러시아산 원유가 중국, 인도 등 아시아 강대국들로 향하고 있으며, 중국은 이란, 베네수엘라에서도 원유를 도입하는 등 글로벌 원유시장 구조가 재편되고 있음
  - 원자재 정보업체 케이플러에 의하면 중국, 인도는 지난달 수입산 원유의 약 30%를 러시아, 이란, 베네수엘라 등 3개국에서 도입했으며, 이는 러시아가 우크라이나를 침공한 전년 2월 12% 대비 대폭 증가한 수치임
  - 이에 비해 그간 해당 국가에 원유 수출을 해왔던 서아프리카, 미국산 수입 규모는 각각 40%, 35% 가량 감소한 것으로 파악됨
- ▶ 중국 석유회사 시노켄에너지의 전 이코노미스트 왕 녕관은 "헐값에 원유를 수입한 아시아 수입국들이 승자인 것은 확실하다"는 의견을 밝힘
  - 그는 최근 인도를 중심으로 아시아가 러시아산 원유의 최대 교역 파트너로 부상하면서 러시아의 원유 수출을 정상화하는 데 결정적인 도움을 주었다고 평가함
  - 이 같은 움직임은 인도, 중국의 주도로 성장해온 하루 1억 배럴 규모의 수요가 있는 최대 원유시장의 교역 구조 변화를 나타내고 있음

자료: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-05-24/world-s-oil-map-being-redrawn-by-rising-russian-flows-to-asia#xj4y7vzkg>

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 2주			
	주간평균운임	전주대비차이	7월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이
케이프선 5TC (달러/일)	11,482	▲ 967	9.2 %	▲ 1,856
파나마선 5TC (달러/일)	10,057	▲ 619	6.6 %	▲ 1,207
수프라막스선 10TC (달러/일)	8,431	▼ -1,075	-11.3 %	▲ 765

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



자료: Clarkson, Baltic Exchange

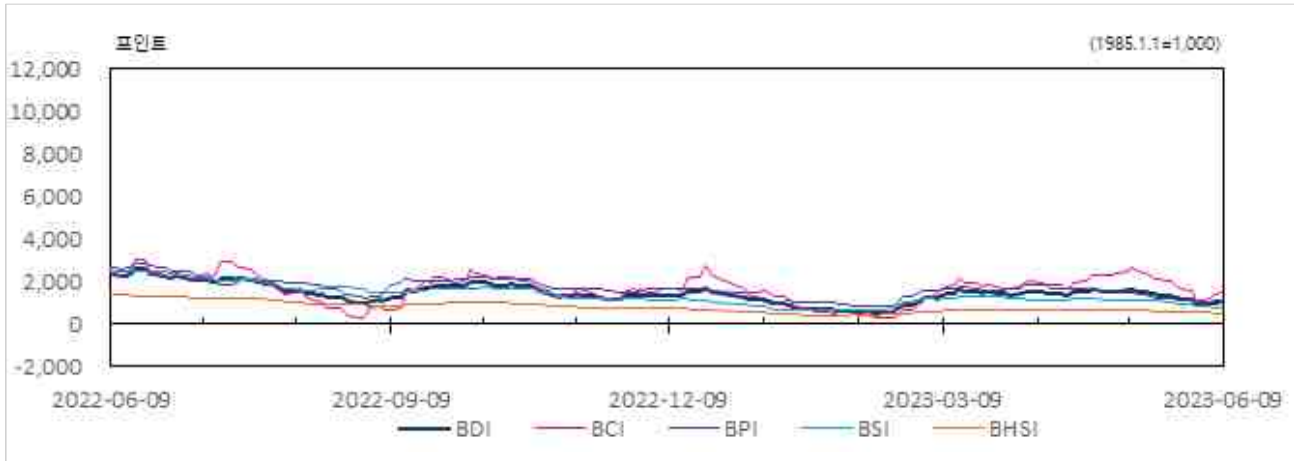
1) 5월 29일 데이터 미공시





## 2 시장동향

## 건화물선 운임지수



자료: Clarkson

## 건화물선 운임

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

		6월 2주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) <sup>1)</sup>									
운임지수	BDI	1,014	▲ 25	530	1,640	1,161	965	3,369	1,934
선형별 운임	케이프(5TC)	11,482	▲ 967	2,246	21,814	11,848	2,505	38,169	16,177
	파나막스(5TC)	10,057	▲ 619	7,277	16,669	12,276	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	8,431	▼ -1,075	6,874	14,703	10,928	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	9,301	▼ -856	7,763	12,703	10,317	11,941	32,166	21,337
1년 용선료	케이프	16,250	▲ 1,000	13,500	19,750	16,174	10,125	23,000	16,591
	파나막스	13,800	▲ 375	11,200	14,125	12,703	9,625	16,125	12,537
	수프라막스	12,250	- -	9,500	10,625	10,231	8,250	12,500	10,356
	핸디	9,375	- -	8,063	8,813	8,503	7,313	9,250	8,435

## 건화물선 시장(FFA)

		7월물		3분기물		2023년물		2024년물	
		6월 2주	전주대비	6월 2주	전주대비	6월 2주	전주대비	6월 2주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	16,599	▲ 1,856	18,056	▲ 1,582	14,688	▲ 398	15,240	▲ 310
	파나막스(5TC)	12,338	▲ 1,207	13,385	▲ 975	12,716	▲ 477	12,716	▲ 477
	수프라막스(10TC)	10,763	▲ 765	12,016	▲ 809	11,509	▲ 518	11,459	▲ 503
	핸디(7TC)	10,499	▲ 526	11,316	▲ 431	11,028	▲ 345	10,935	▲ 266

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

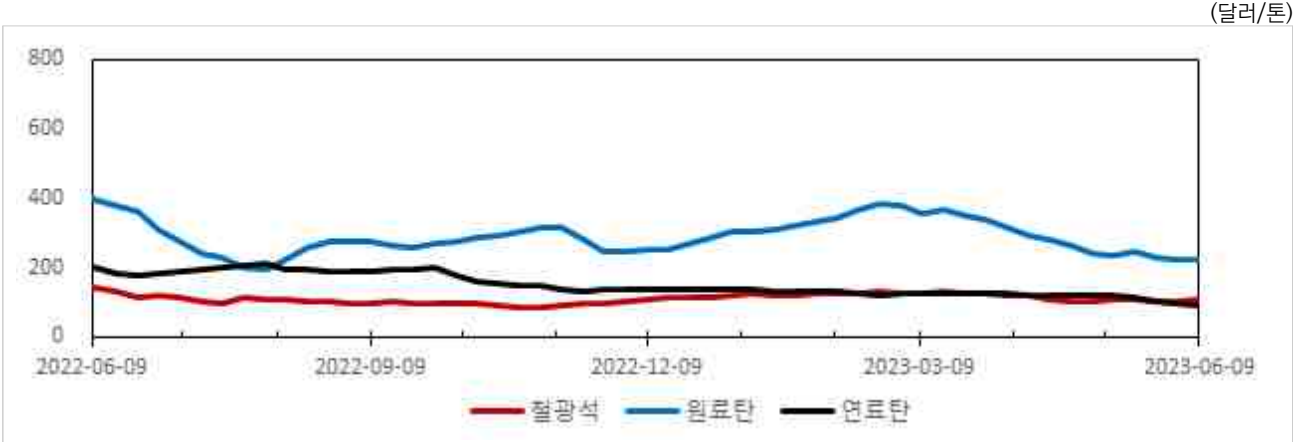
원자재 가격

(달러/톤)

구분	2023년		전주 대비 차이			2022년			
	6월 2주	6월 1주				6월 2주	연평균	최저	최고
철광석	110.3	103.6	▲ 6.7	6.5	%	138.2	120.3	82.4	159.8
원료탄	224.2	222.2	▲ 2.0	0.9	%	444.0	365.0	196.1	670.1
연료탄	88.8	95.6	▼ -6.9	-7.2	%	217.6	179.1	107.5	288.2
대두	498.5	484.8	▲ 13.7	2.8	%	624.7	569.4	503.5	638.0
옥수수	238.2	235.2	▲ 3.0	1.3	%	289.6	273.1	231.6	319.9

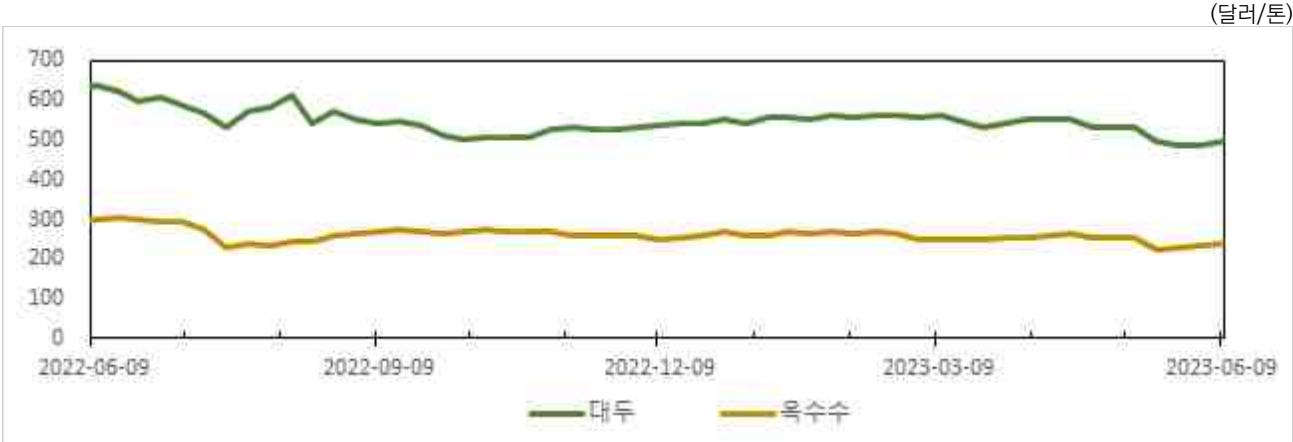
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)      ▲ 상승    ▼ 하락    — 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: Clarkson

곡물가격 추세(주간)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



## 3 케이프선-동향분석

## I 케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(6월 1주) 대비 9.2% 상승한 11,482달러/일을 기록함

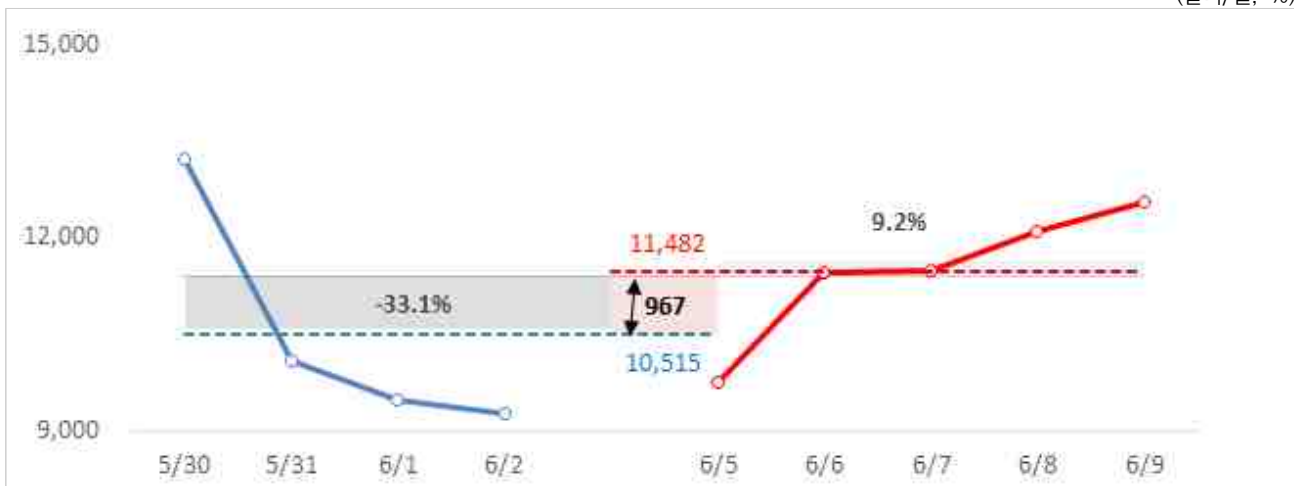
- 중국 당국이 추가 정책을 발표할 가능성이 커지면서 원자재 수요가 증가함

(동향) 중국 6대 국유은행의 금리 하향 조정 발표

- 지난 8일(현지시간) 중국의 6대 국유은행(공상은행, 건설은행, 중국은행, 체신은행, 농업은행, 교통은행)이 '위안화 예금 공시이율 조정'에 관한 고시를 발표함. 이로써 지난해 9월 이후 두 번째로 예금금리를 인하함. 일각에서는 상업은행들도 금리 하향 조정에 대한 발표 가능성이 큰 것으로 봄
- 중국국제금융공사(CICC, China International Capital Corporation)는 중국 내에서 개인 저축이 증가하고 있는 상황에서 예금금리를 낮추는 것이 유휴 자금을 소비와 투자로 전환하는 데에 도움이 되며, 대출 기관에 대한 자금 조달 압력을 완화하여 수익성을 안정시킬 것이라고 예상함
- 한편 여전히 이러한 예금금리 인하만으로는 중국의 경제 회복을 촉진하기에는 부족하다는 의견임. 예금금리 인하는 저축을 소비와 투자로 전환하는 데 도움이 될 수 있으나, 다른 정책과의 조합이 필요하다고 강조함. 특히 대출우대금리(LPR)를 한 번 더 인하한다면 부동산 시장 회복에 도움이 될 것이라는 입장임

## 최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson--

## 케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	6월 2주	6월 1주	전주대비차이	
BCI	1,384	1,268	▲ 116	9.2%
스팟운임(5TC)	11,482	10,515	▲ 967	9.2%
용선료	6개월	18,750	▲ 1,750	9.3%
	1년	15,250	▲ 1,000	6.6%
	5년	15,750	-	-
FFA	7월물	14,743	▲ 1,856	12.6%
	3분기물	16,474	▲ 1,582	9.6%
	23년	14,290	▲ 398	2.8%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

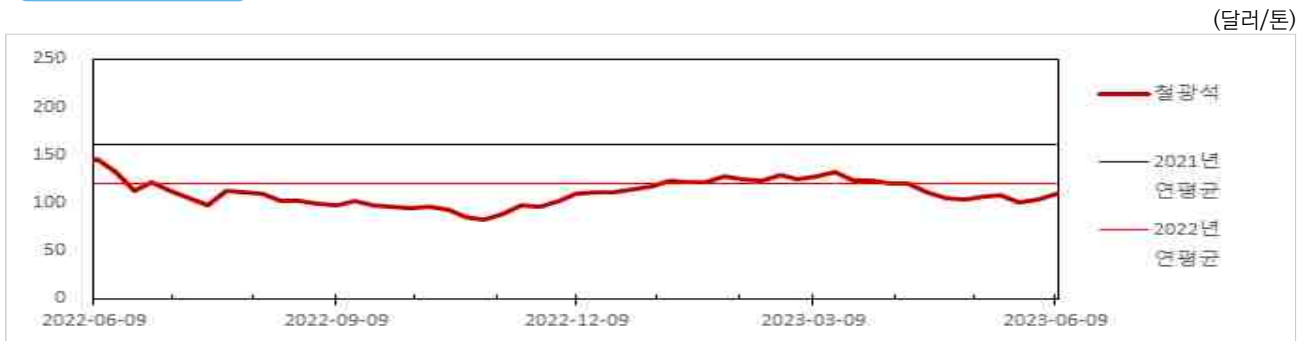




### 3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 6.5% 상승한 110.3달러/톤 기록

철광석 가격 추이



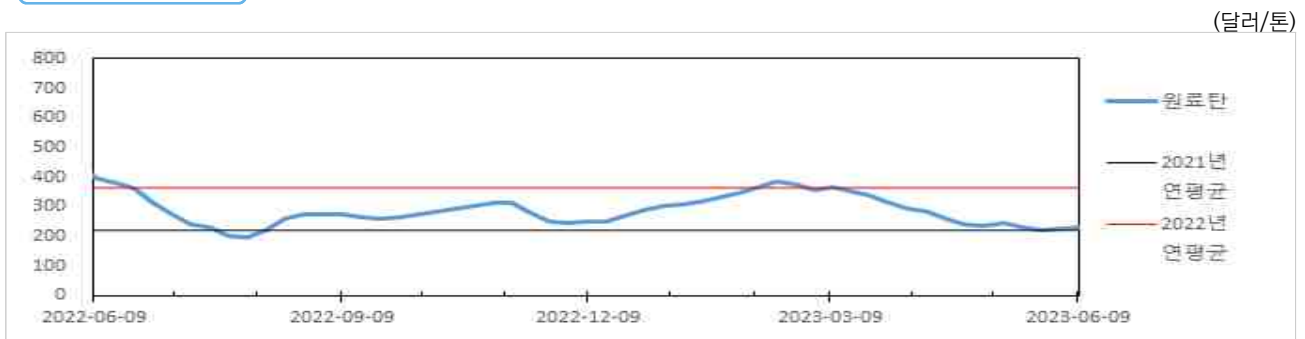
자료: Clarkson



자료: Clarkson

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 0.9% 상승한 224.2달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



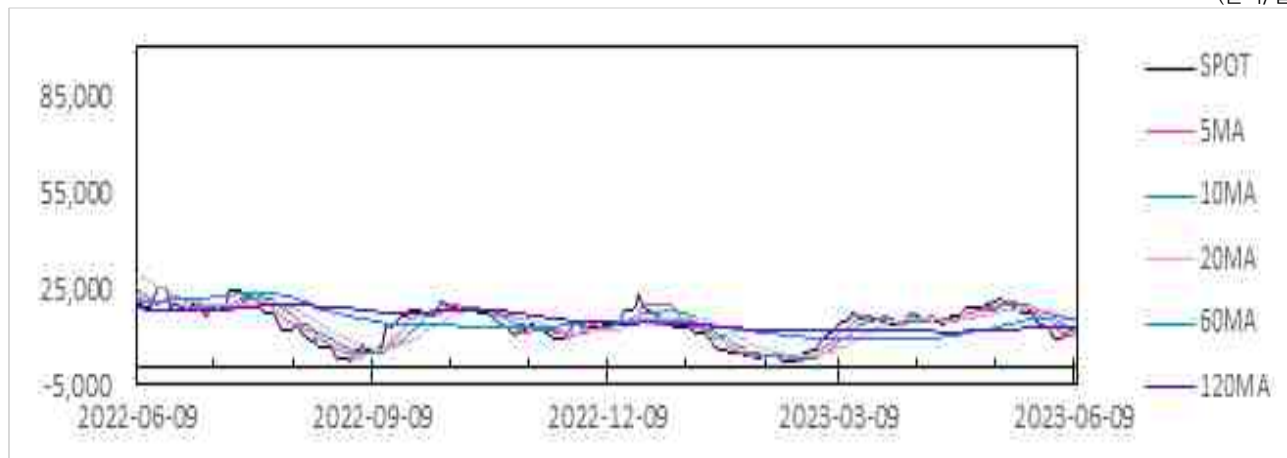
자료: Clarkson



### 3 케이프선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

파나막스선

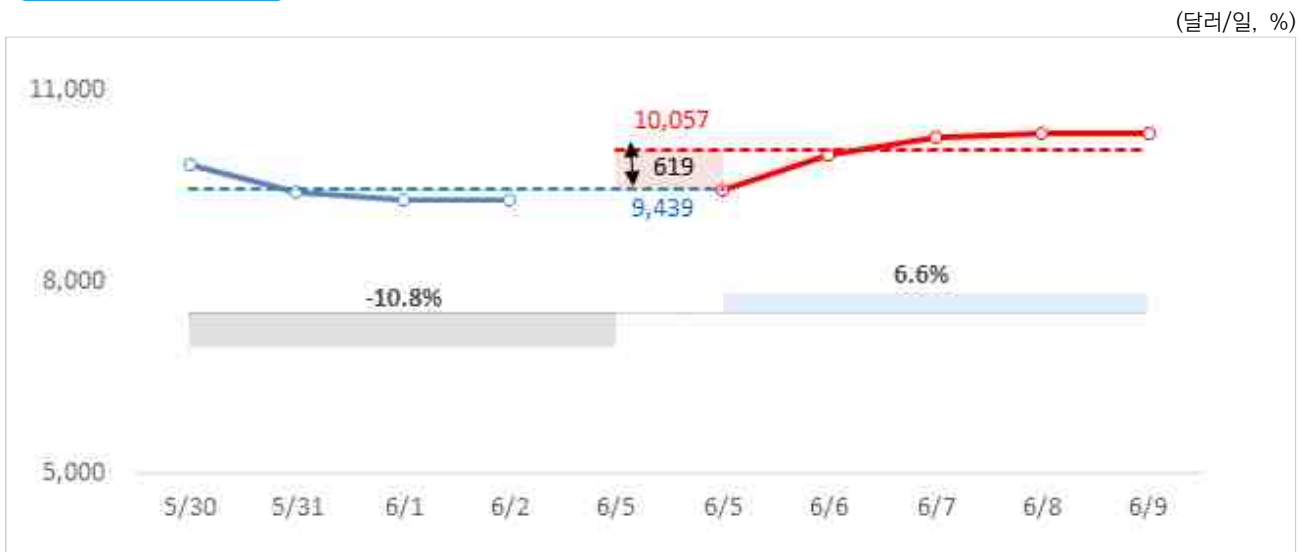
(운임) 전주 대비 6.6% 상승한 10,057달러/일 기록

- 시장의 수급이 개선되면서 운임이 상승했으나, 여전히 낮은 수준임.
- 연료탄 가격 하락에 따른 재고 비축 수요 증가와 중국 국유은행의 예금금리 인하에 따른 경기 회복 기대감으로 파나막스선에 대한 수요가 일시적으로 증가함. 향후 시장의 운임상승을 견인할 특별한 이슈가 없는 상황임

(동향) 중국, 옥수수 수입지 다변화 모색

- 지난 5월 중국 정부가 브라질 정부와 합의한 이후, 중국은 브라질산 옥수수 수입을 늘린 바 있음. 이는 중국이 코로나19, 지정학적 긴장 고조에 대응해 미국에 대한 옥수수 수입 의존도를 낮추고 수입지의 다변화를 모색한 결과임. 또한 중국 중량그룹(COFCO) 중심으로 남아공 옥수수 농가와 장기 계약을 맺어 공급량을 늘린 바 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		6월 2주	6월 1주	전주대비차이		
BPI		1,117	1,049	▲ 69	6.5	%
스팟운임(5TC)		10,057	9,439	▲ 619	6.6	%
용선료	6개월	14,250	13,750	▲ 500	3.6	%
	1년	13,800	13,425	▲ 375	2.8	%
	5년	12,250	12,225	▲ 25	0.2	%
FFA	7월물	12,338	11,132	▲ 1,207	10.8	%
	3분기물	13,385	12,410	▲ 975	7.9	%
	23년	12,716	12,239	▲ 477	3.9	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

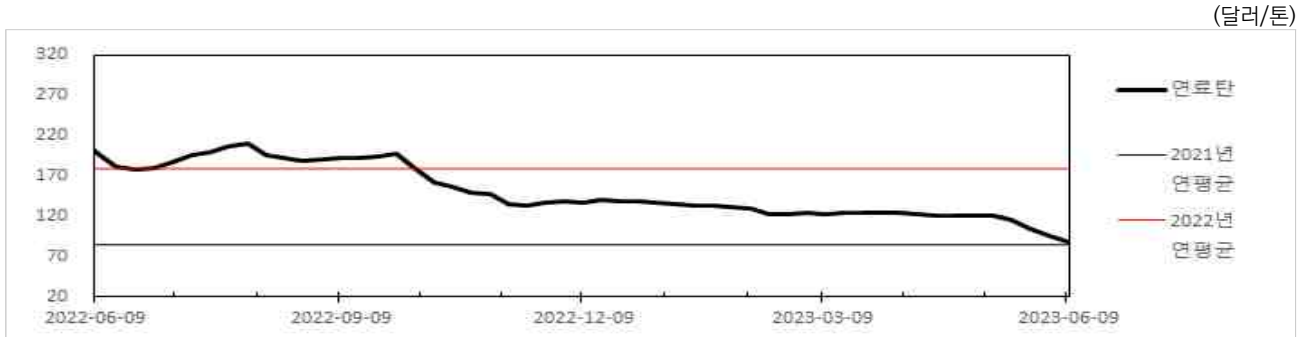
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



### 3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 7.2% 하락한 88.8달러/톤 기록

#### 연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



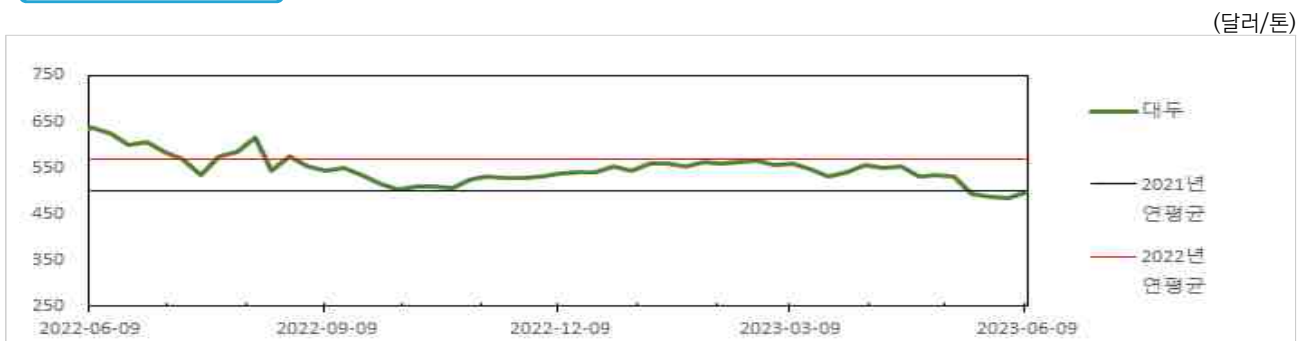
자료: Clarkson

(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
5월 3주	115.6	▼ -5.0	-4.2	%
5월 4주	104.1	▼ -11.6	-10.0	%
6월 1주	95.6	▼ -8.4	-8.1	%
6월 2주	88.8	▼ -6.9	-7.2	%

대두 가격 : 전주 대비 2.8% 상승한 495.5달러/톤 기록

#### 대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
5월 3주	495.5	▼ -36.2	-6.8	%
5월 4주	488.6	▼ -6.8	-1.4	%
6월 1주	484.8	▼ -3.8	-0.8	%
6월 2주	498.5	▲ 13.7	2.8	%

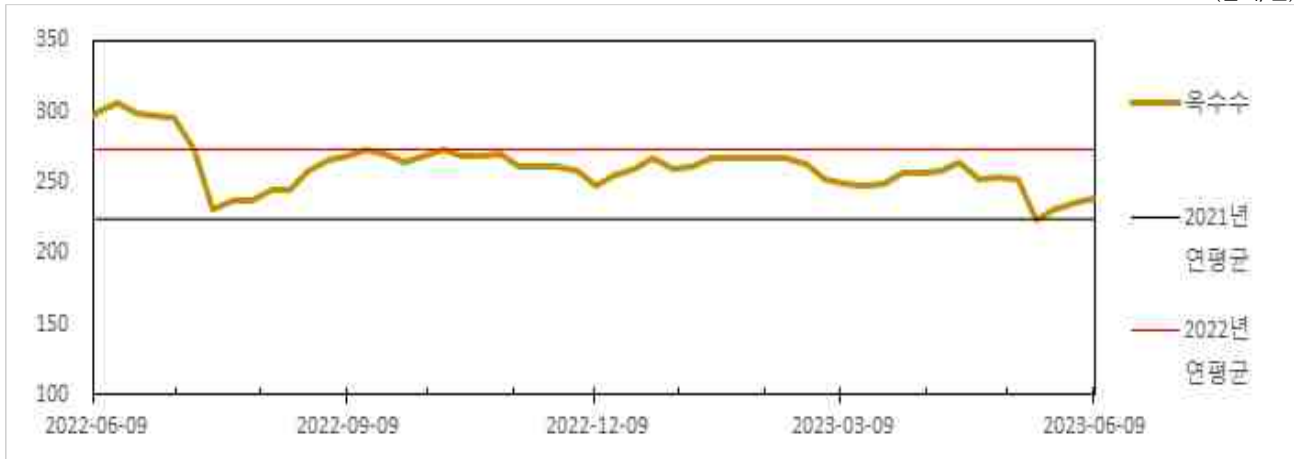


### 3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 전주 대비 1.3% 상승한 238.2달러/톤 기록

옥수수 가격 추이

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



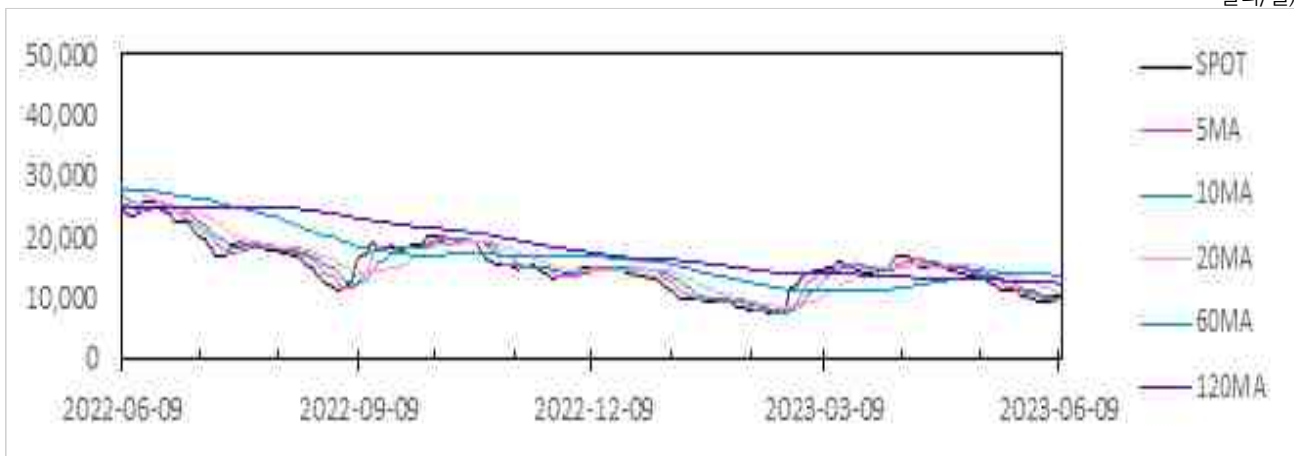
자료: 시카고상품거래소(CBOT)

		(달러/톤)		
구분	옥수수 가격	전주대비차이		
5월 3주	224.0	▼ -28.7	-11.4	%
5월 4주	230.7	▲ 6.7	3.0	%
6월 1주	235.2	▲ 4.4	1.9	%
6월 2주	238.2	▲ 3.0	1.3	%

### 3 파나막스선-기술분석

이동평균

달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공





## 3 수프라막스선-동향분석

## I 수프라막스선

## (운임) 전주 대비 11.3% 하락한 8,431달러/일 기록

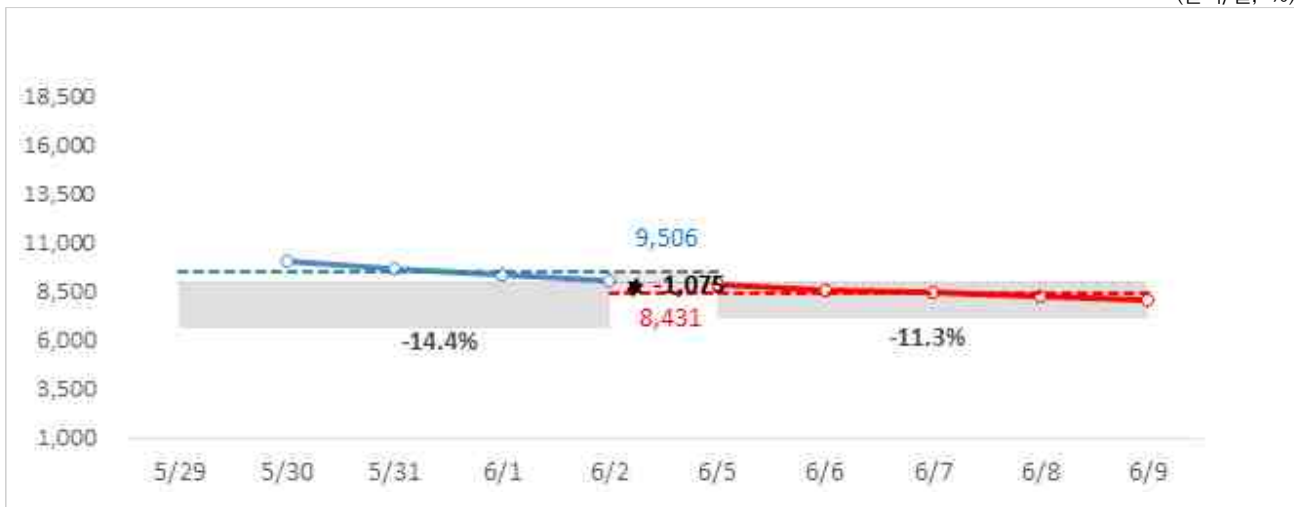
- 선박 공급이 과잉되어 운임이 하락함

## (동향) 호주 기상청(BoM) '엘니뇨 경보' 발령 임박 발표

- 지난 6일(현지 시간) 호주 기상청(BoM, Australian Bureau of Meteorology)은 올해 태평양에서 엘니뇨 현상이 발생할 확률이 70%로 '엘니뇨 경보' 발령이 임박한 상태라고 발표함. 이로써 호주 동부 지역에서 가뭄이 발생할 확률이 높아짐
- 지난 2019~20년에 발생한 엘니뇨로 인해 호주 동부 지역의 날씨는 덥고 건조해졌으며, 당시 블랙 썸머(Black Summer) 화재가 발생해 동해안이 황폐해진 바 있음. 2015~16년에 발생한 엘니뇨로 인해 동부 지역에 가뭄이 지속 되면서 비료 시장이 마비되었음

## 최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

## 수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		6월 2주	6월 1주	전주대비차이	
BSI		767	864	▼ -98	-11.3 %
스팟운임(10TC)		8,431	9,506	▼ -1,075	-11.3 %
용선료	6개월	12,750	13,250	▼ -500	-3.8 %
	1년	12,250	12,250	- -	- %
	5년	12,500	12,500	- -	- %
FFA	7월물	10,763	9,998	▲ 765	7.7 %
	3분기물	12,016	11,208	▲ 809	7.2 %
	23년	11,509	10,992	▲ 518	4.7 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

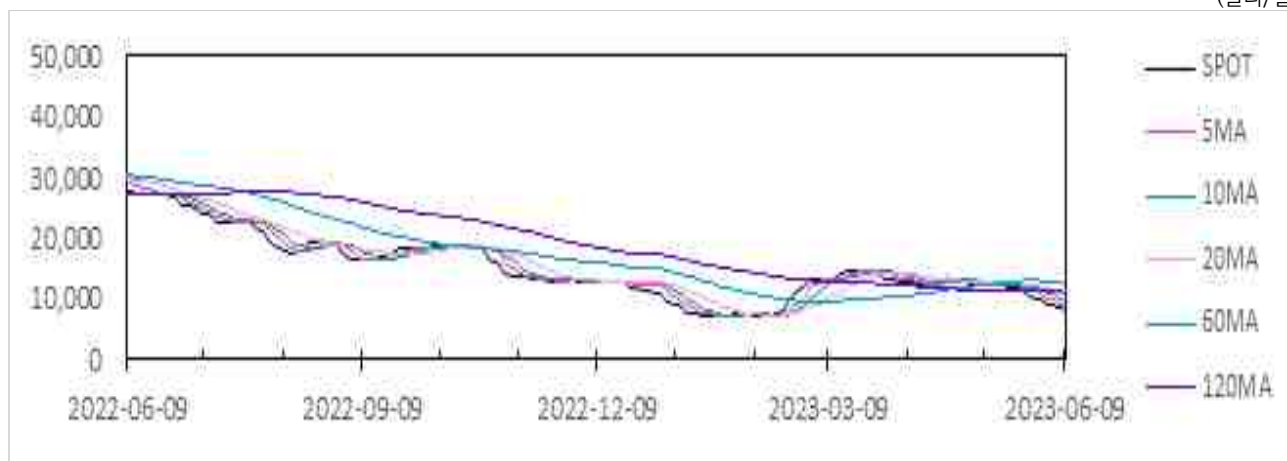
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



### 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 48.9p 하락한 979.9p를 기록

## (운임) 컨테이너 운임 약세 지속

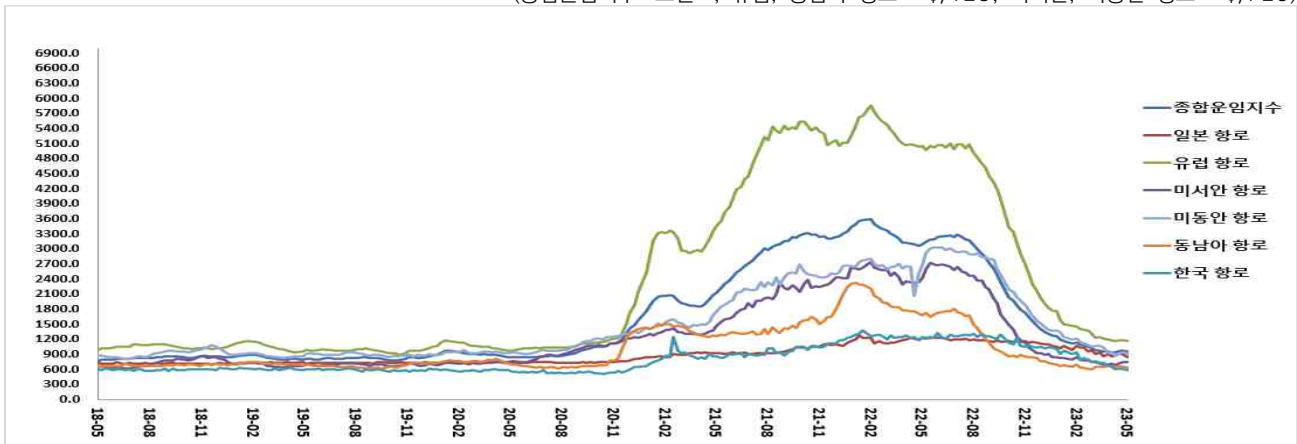
- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 북미 항로 운임이 큰 폭으로 하락하며 전주 대비 48.9p 하락한 979.9p를 기록함

## (현황) 컨테이너 운임 약세 지속 전망

- 아시아-북미 항로 운임은 6월 1일부 인상 이후 중국 운임 조정 및 국내 선사별 운임 하향 등의 영향에 따른 시장운임 재조정으로 운임이 하락했으나, 미 동부 운임은 파나마 운하 흘수 제한으로 반등 가능성이 있음
- '컨' 물동량 증가 요인이 없는 상황에서 전반적으로 물동량 회복세가 더더 '컨' 운임은 향후 당분간 약보합세가 지속될 것으로 전망

## 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 2주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	980	-49	907	1,061	982	1,107	5,110	3,410
운임	유럽항로	831	-15	831	1,050	899	1,047	7,797	4,846
	미서안항로	1388	-278	1,148	1,668	1,357	1,418	8,117	5,656
	미동안항로	2435	-199	2,010	2,845	2,431	3,096	11,833	8,514
	한국항로	140	0	140	238	187	225	456	321
	일본항로	327	-2	317	927	357	281	362	320
	동남아항로	164	-3	150	199	174	189	1,537	837

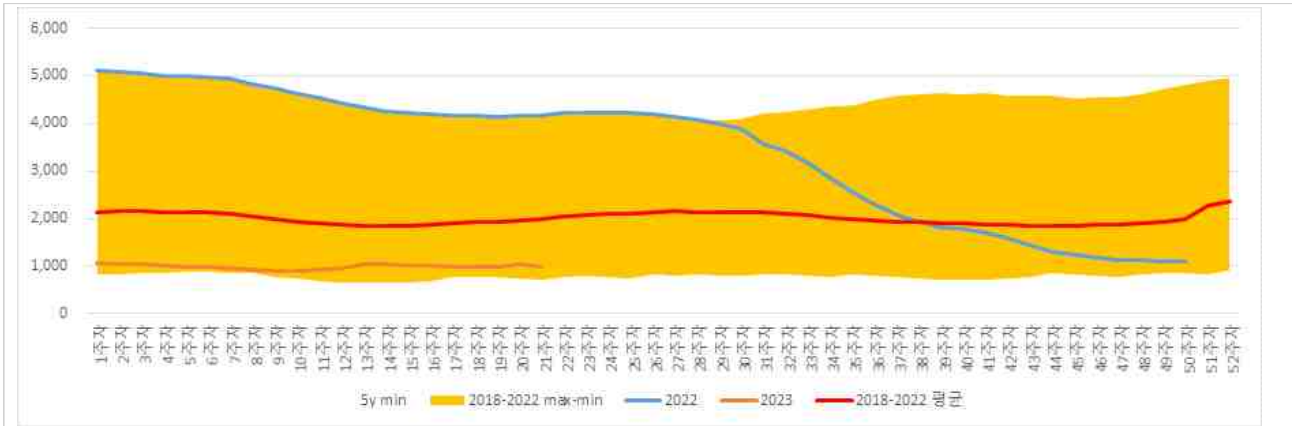
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



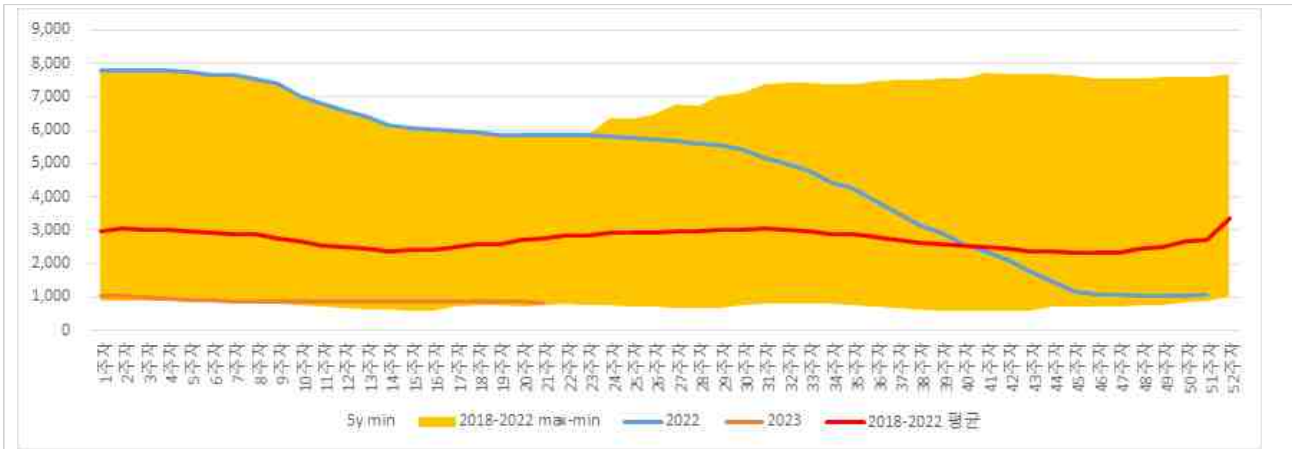
2 운임전망

| 6월 2주('23.6.12~'23.6.16)

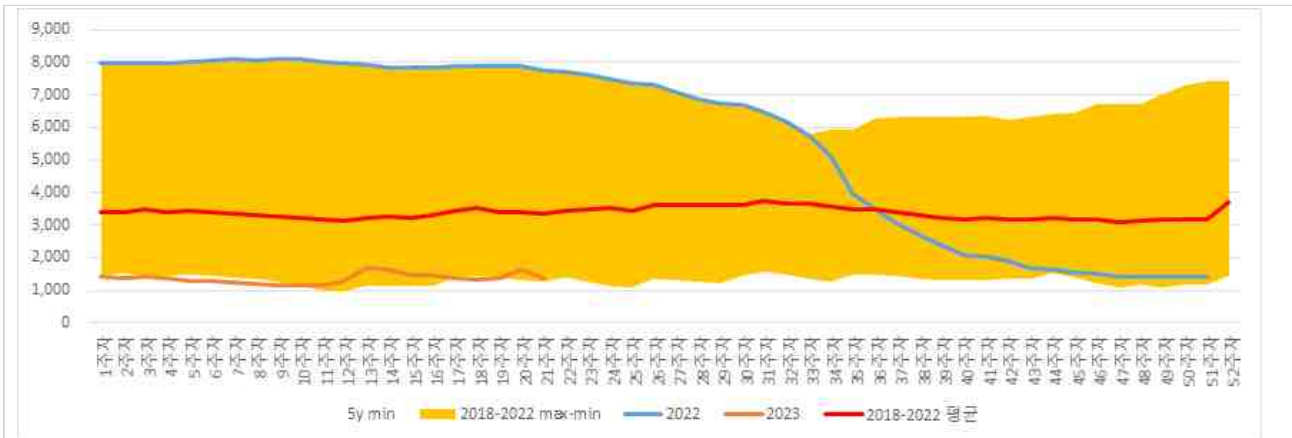
SCFI 지수는 약보합 기록할 것으로 전망



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 10.4p 상승한 46.6 기록

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

(달러/톤)

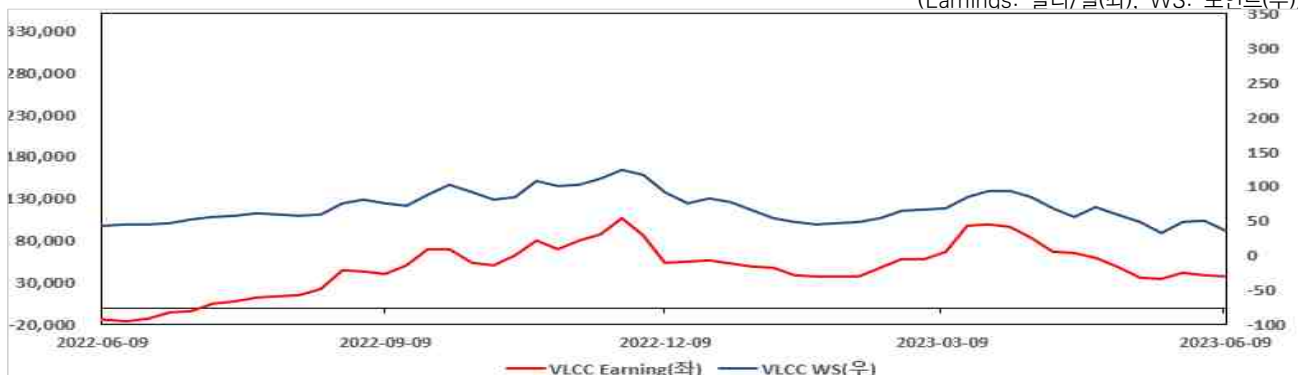
구분	6월 2주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	46.6	▲	10.4	28.7 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	33.0	▲	3.0	10.0 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	51.0	▲	5.0	10.9 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	52.5	▲	4.5	9.4 %

(동향) 인도양 기상 악화, 원유 수요 회복세에 의한 가용 선박 감소로 성악 증가하며 유조선 시황 상승

- 주요 산유국의 감산 여파로 유조선 시장이 침체되었으나 파키스탄 북서부의 폭우 및 남부 인도양의 초강력 사이클론 영향, 원유 수요 회복세 등으로 가용 선대가 감소했으며 성악 증가로 인해 유조선 시황은 전주 대비 상승 반등함. 유가 또한 중국 원유 수입 증가세와 미국 원유 재고 감소 영향으로 상승함
- 사우디아라비아의 원유 추가 감산 발표 이후, 사우디 국영석유기업 아람코는 아시아향 7월 선적분 원유 OSP(공식판매 가격)를 6개월 최고치로 인상함. 이는 아시아 지역에 판매되는 Arab Light 등급 OSP를 전월 대비 \$0.45/배럴 인상한 수치로 오만/두바이 평균 가격 기준 +\$3/배럴로 책정함. OSP 인상으로 인해 아시아권의 사우디 원유 수입량이 감소할 것으로 예상되면서 당분간 UAE, 대서양 등에서의 아시아권 원유 물동량이 증가할 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 2주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국 항로(TD3C)	운임지수	47	10	32	94	60	32	123	63
	평균 수익	22,919	966	14,043	97,526	42,261	24,517	101,230	16,685
VLCC 1년 용선료		36,500	0	36,500	50,000	40,728	15,000	47,500	25,644

자료: Clarkson



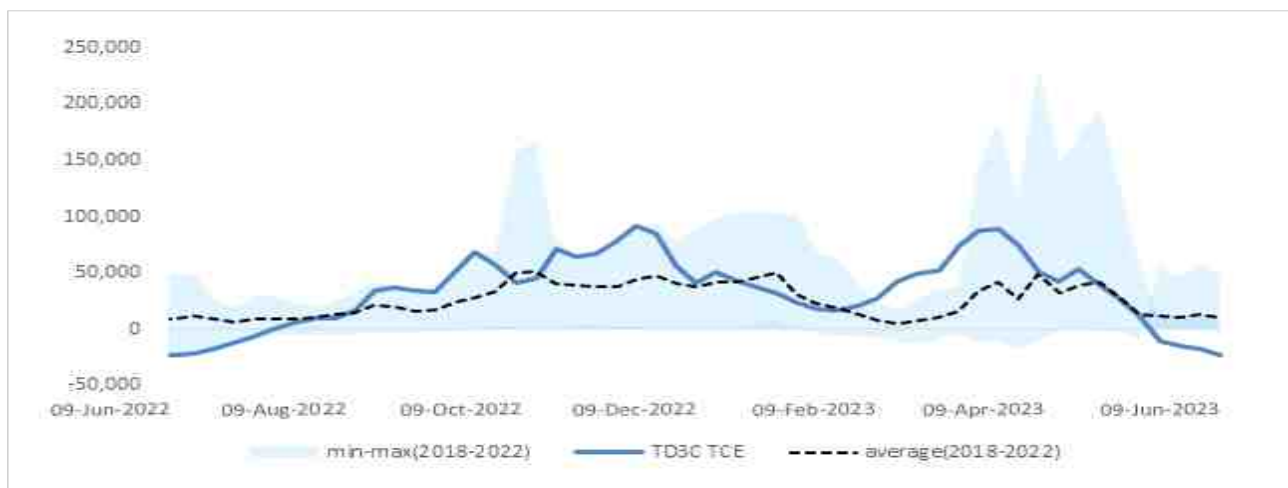


## 1 유조선-기술분석

수익 추세선은 6월 첫째주 큰 폭의 하락세 이후 약보합세를 유지하고 있음

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

(달러/일)

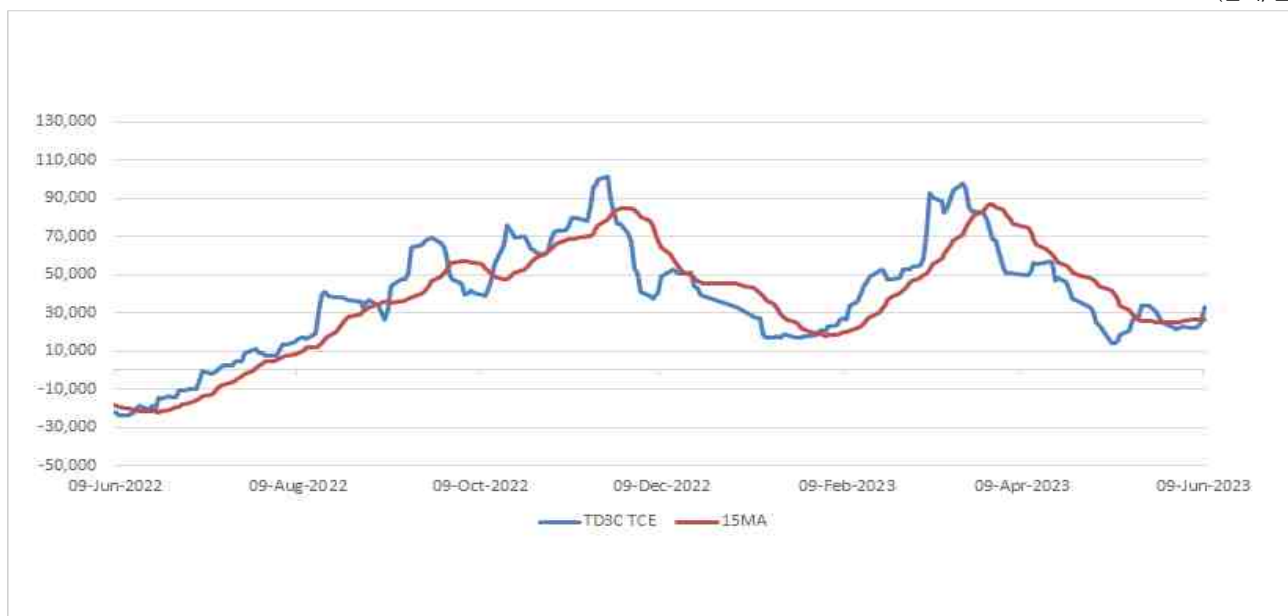


자료: Clarkson

수익 추세선(파란색)은 전주 대비 소폭 상승세를 보이며 약보합세가 지속됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



## 2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주 대비 29.4p 하락한 176.3 기록

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

(달러/톤)

구분	6월 2주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	176.3	▼	29.4	14.3 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	110.0	▼	25.0	24.1 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	130.0	▼	15.0	10.3 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	160.0	▼	40.0	20.0 %

(동향) 석유제품 수요 부진 지속으로 대부분의 항로 하락세, 향후 성수기 진입에 따른 소비 회복 기대감 유입

- 글로벌 경기 둔화에 따른 석유제품 수요 부진 지속으로 석유제품선 물동량이 둔화되면서 전주 대비 대부분의 항로에서 운임 하락세가 나타남. 향후 글로벌 에너지 시장 안정화와 여름철 드라이빙 시즌 도래에 따른 가전, 건설 등 전방산업의 본격적인 성수기 진입은 제품선 시황 상승에 긍정적 요인으로 작용할 것으로 기대됨
- EIA 월간보고서에 의하면 올해 저조한 경제 성장 전망에도 불구하고 휘발유, 항공유는 드라이빙 시즌으로 인한 여행 등 서비스 부문의 수요 증가로 소비가 늘어날 것으로 예상되며, 경유는 경기 불황으로 인한 제조업 둔화로 소비가 감소될 것으로 전망됨

## 석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

## 석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		6월 2주	전주대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	176	-29	172	266	208	120	447	278
	평균 수익	24,687	7,665	21,713	50,916	34,347	6,216	72,180	38,274
MR	1년 용선료	26,000	0	26,000	31,250	28,239	12,357	30,250	20,570

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

자료: Clarkson

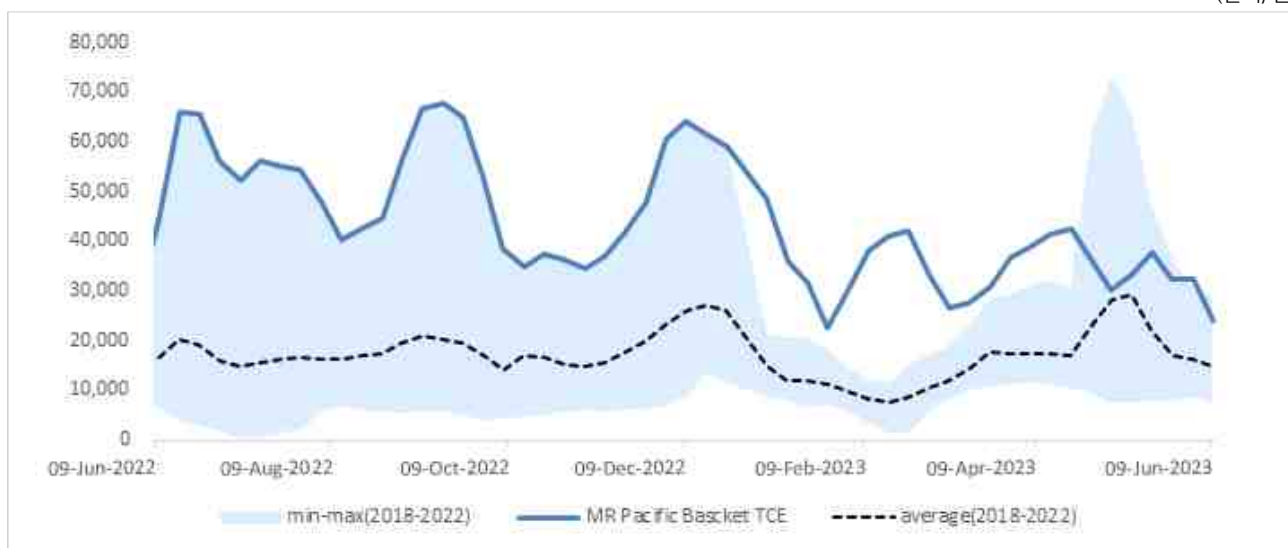


## 2 석유제품선-기술분석

■ 수익 추세선은 전주 대비 약 23.7% 수준으로 큰 폭의 하락세를 나타냄

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)



자료: Clarkson

■ 수익 추세선은 하방 압력이 가해지며 하락추세가 지속되고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



## 5. 중고선

## 1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 전주 대비 0.2 하락한 26.0을 기록함

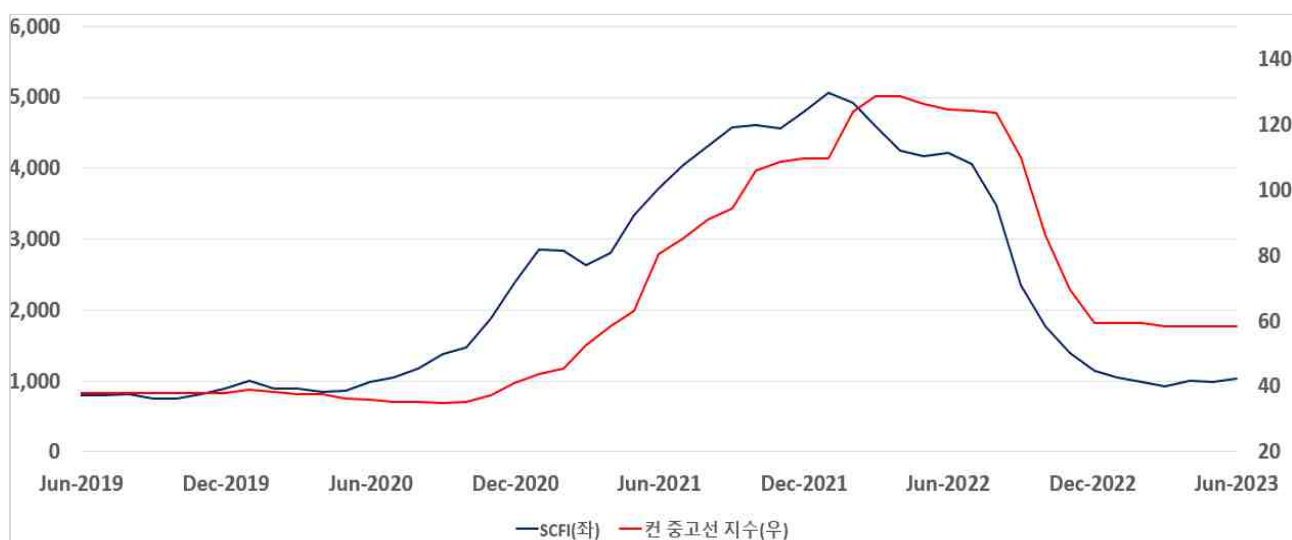
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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~'23.06.09)

## I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 19건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	CF Diamond	2016	57,823	DWT	2023-06-09	24.00	excess	Kambara Kisen KK
Container	Durande	2003	1,740	TEU	2023-06-09	9.00		Marfret
Bulk	Pazeh Wisdom	2009	18,969	DWT	2023-06-07	8.50	region	Wisdom Marine Group
Bulk	Seastar Endurance	2011	34,290	DWT	2023-06-07	11.70		Seastar Maritime Ltd
Bulk	Victoria T	2017	61,266	DWT	2023-06-07	29.00	mid	Fukujin Kisen
Tanker	Super Ruby	2006	50,400	DWT	2023-06-06	24.00	region	Nav Sea Maritime
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
Bulk	Magnum Fortune	2009	53,632	DWT	2023-06-01		undisclosed	Meadway Shpg
Tanker	Maria P. Lemos	2018	319,191	DWT	2023-06-01	94.50		Enesel SA





중고선

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
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
Container	A Washiba*	2023	1,096	TEU	2023-06-01	26.00		StarOcean Marine
Container	N/B Kyokuyo Shipyard 569*	2023	1,096	TEU	2023-06-01	26.00		StarOcean Marine



## 6. 주요 해운지표

(2023.06.09. 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	6월 평균	2023년			2022년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선가 (\$ Million)										
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

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	454	29	440	367	484	420	354	689	512
	Singapore	440	15	433	378	505	437	374	774	529
	Korea	478	24	466	439	526	479	418	785	581
	Hong Kong	463	21	453	421	507	465	414	804	554
VLSFO	Rotterdam	541	23	530	514	600	558	526	980	729
	Singapore	583	29	569	560	695	604	599	1,138	804
	Hong kong	600	3	599	574	690	620	606	1,189	818

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	137	3.3	136	-	162	137	0	195	143
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	103	-1	103	-	133	117	-	141	124
	중국産	122	-1	124	-	149	136	-	193	142
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	-	-	-	-	-	-	-	758	146
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	225	-2	226	-	371	141	-	530	119
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1387	34	1357	1,297	1,544	1,463	1,344	1,769	1,538
	밀(국제)	630	11	622	591	792	692	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