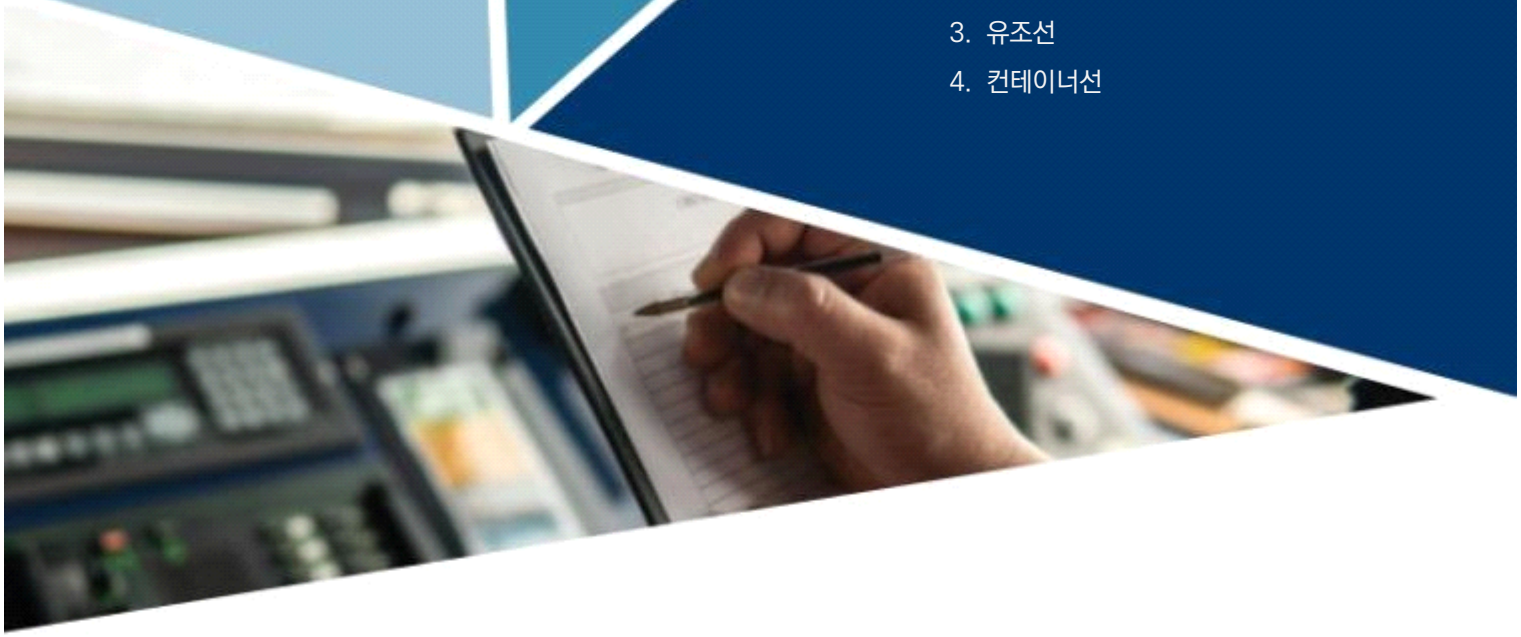
한국해양진흥공사
Korea Ocean Business Corporation

2023. 4. 14.

2023 1Q
MSI 분기보고서 요약

✓ CONTENTS

1. MSI '23년 1분기 시황보고서 요약
2. 건화물선
3. 유조선
4. 컨테이너선



MSI permits KOBC to make and distribute a summary of MSI's Quarterly reports in Korean exclusively. All rights reserved.

MSI '23년 1분기 시황보고서 요약

□ 건화물선

○ **(수급전망)** '23년 건화물선 물동량은 전년 대비 2.1% 증가, 유효 선대는 0.8% 증가 전망. 그러나 체선 등을 반영한 실제 선박 수요는 0.4% 감소하여 공급 압력 증대

○ **(운임시장)** '23년 운임 시장은 예상보다 빠른 체선 완화가 주요 약세 요인으로 작용. 글로벌 경기 침체 지속 또한 운임 하락 요인

○ **(선가전망)** 신조선가는 '22년을 고점으로 '25년까지 하락세 지속 전망. 중고선가는 '23년까지 하락세 지속 이후 '24년부터 반등 전망

□ 유조선

○ **(수급전망)** '23년 유조선 물동량은 중국 수요 증가로 인해 전년 대비 2.4% 증가 전망. '23년 선복량은 신조선 인도량이 노후선 해체량을 소폭 상회하며 0.4% 증가에 그칠 것

○ **(운임시장)** 중국 경제 활동 재개 및 미국 원유 수출 확대로 인해 시황 강세 유지 전망. 러시아 석유 금수에 따른 항해 거리 증가도 상방 압력으로 작용

○ **(선가전망)** '23년 신조선가는 타 선종 발주 감소하며 전년 대비 하락 전망. 조선소 조업 능력 점진적 개선도 하방 압력. 중고선가는 운임 시장 강세 및 인도량 감소로 인해 상승

□ 컨테이너선

○ **(수급전망)** '23년 수요는 상반기까지 부진이 이어진 후 하반기 소폭 반등 예상. 그러나 연중 신조 인도가 대거 이어지며 수급 불균형은 심화('23년 증감률 전망: 수요▲2.4%, 공급▲6.4%)

○ **(운임시장)** '23년 운임은 전반적으로 약세가 이어질 전망. 단, 낙폭은 둔화될 것으로 보이며, '24년 저점을 기록한 후 반등할 것으로 예상

○ **(선가전망)** 최근 신조가는 강세를 유지해왔으나 자재비 안정 및 발주 잔량 감소의 영향으로 추후 약세 전환 예상. 중고선가 또한 추가 하락 예상

한국해양진흥공사
Korea Ocean Business Corporation

건화물선

✓ CONTENTS

1. Fleet Demand

2. Fleet Supply

3. Market Balances, Rates and Prices

MSI

MSI permits KOBC to make and distribute a summary of MSI's Quarterly reports in Korean exclusively. All rights reserved.

Fleet Demand

건화물선 물동량

(단위 : 백만 톤)

	2021	2022	2023	2024	2025
철광석	1,562	1,518	1,550	1,593	1,587
석 탄	1,193	1,197	1,230	1,257	1,260
곡 물	541	536	553	582	605
마이너벌크	1,560	1,676	1,698	1,765	1,810
합 계	**4,971**	**4,950**	**5,053**	**5,198**	**5,262**
증감률(YoY)	**3.2%**	**-0.4%**	**2.1%**	**2.9%**	**1.2%**

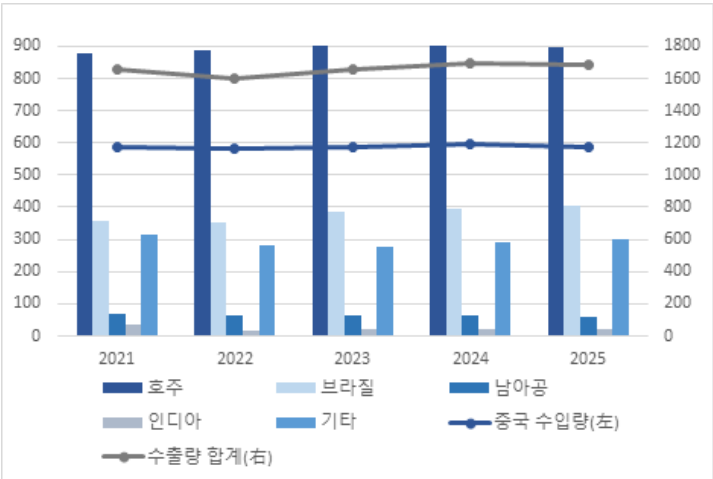
○ 중국 정부의 부동산 경기 및 인프라 투자 정책 발표와 낮은 석탄 가격으로 인한 수입수요 증가로 '23년 물동량 회복 전망
- '23년 중국 부동산 경기 회복에 따른 철광석 수요 증가, 유럽 및 인디아의 견조한 석탄 수요가 전망됨

○ '23년 물동량은 '22년 대비 2.1% 증가 예상
- 이전 전망치 1.8% 증가 대비 0.3%p 상향 조정
- 호주, 브라질 기상 이슈로 인한 연초 물동량 부진에도 불구하고 '24년까지 전반적인 물동량 성장세 지속 전망
- '25년부터는 철광석 물동량 감소로 전체 물동량 증가세가 둔화, '27년에는 석탄 물동량도 성장이 제한되어 물동량 감소 전망

□ 철강 | 철광석

철광석 수출량 및 중국 수입량 전망

(단위 : 백만 톤)



○ '22년 글로벌 조강생산량, 전년 대비 4.8% 감소
- 에너지 가격 급등, 중국 부동산 시장 침체, 낮은 철강 마진이 글로벌 철강 수요 감소 요인으로 작용
- 한편, 인도는 견고한 경제 성장과 지속적인 인프라 투자로 인해 '22년 조강생산량 전년 대비 5.5% 증가

○ '23년 글로벌 조강생산량, 전년 대비 3.6% 증가 전망
- '22년 말부터 나타난 중국 정부의 경기부양 정책 기조가 연말까지 지속될 것으로 전망되어 철강 수요도 동반 증가 예상

○ 부동산 분야는 중국의 전체 철강소비량 중 약 35~40%를 담당
- 중국의 부동산 경기 부양책은 부동산 개발회사의 자본접근성 완화, 부동산 완공 속도 향상, 민간 수요 촉진에 초점

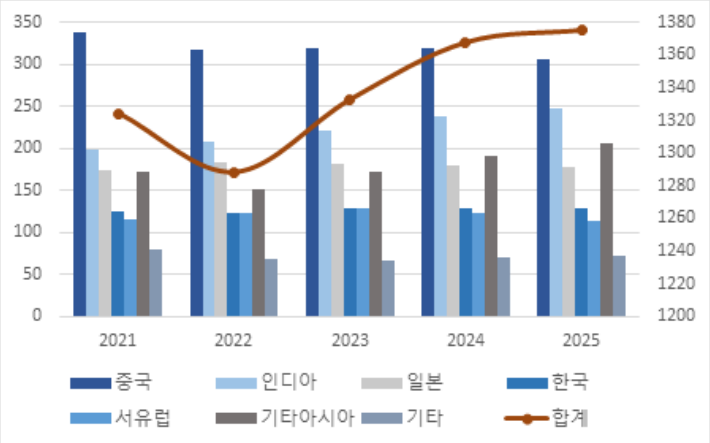
○ '23년 글로벌 철광석 물동량은 '22년 대비 2.1% 증가 전망
- 중국(+1,600만톤), 그 외 아시아 국가(+1,000만톤)의 강한 수입 수요가 물동량 증가를 주도. 이는 브라질, 호주의 철광석 수출량 증가 전망에 기인한 것

○ '24년까지 글로벌 철광석 물동량은 약 8,800만톤 증가(육로 운송 포함)할 전망. 그중 절반 이상이 브라질에서 공급되어 톤마일 증대에 긍정적으로 작용할 것으로 예상

□ 석 탄

석탄 수입량 전망

(단위 : 백만 톤)



○ 유럽, 석탄 수요 위축으로 인해 수입 제한
- 지난 겨울 유럽의 기온이 평년 대비 온화하게 이어지며 유럽의 석탄 수요가 위축되고 석탄 재고는 높게 유지됨
- 다만, 유럽의 러시아산 석탄 수입 금지 이후 러시아발 천연가스 대체 석탄 수요는 당분간 지속될 것으로 전망

○ 유럽, 러시아산 석탄 금수조치 후 석탄 수입량과 톤마일 모두 증가
- '22년 유럽 석탄 수입량, 전년대비 3,500만 톤 증가. 미국, 남아공, 콜롬비아 석탄 수입이 러시아 석탄 수입 감소분을 대체
- '22년 유럽 석탄 톤마일, 전년대비 톤당 2,000~3,000마일 증가
- '23년 유럽의 석탄 수입량은 6~8백만 톤 증가하고. '24년부터 감소 전망

○ 중국, 석탄 수입량 회복 제한 전망
- '22년 중국의 석탄 생산량은 전년 대비 4.25억톤 증가. 이는 중국 정부의 추가 석탄 생산량 목표치 3억톤을 크게 상회한 것으로, 최근 중국 정부가 수입 의존도 감소에 우선순위를 두며 나타난 결과
- '23년 중국 석탄 수입량은 경기부양에 초점을 둔 중국 정부의 정책기조에 따라 보합 전망됨. 그러나 원자재 수입을 축소하려는 중국 정부의 노력에 따라, 중국의 석탄 수입에 대한 중기('23~27년) 전망은 감소세가 이어질 것

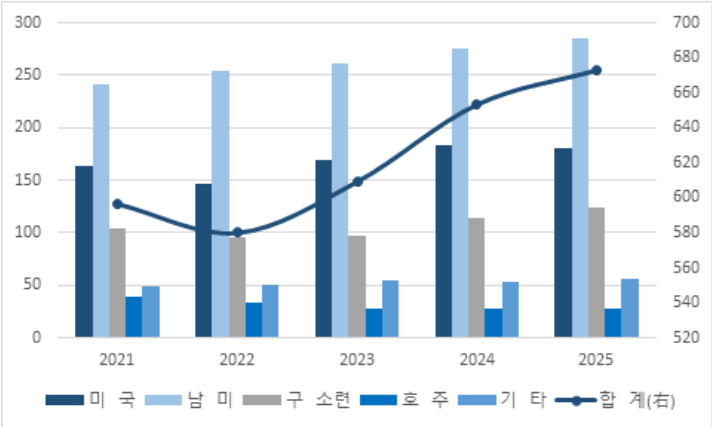
Fleet Demand

○ 인디아, '22년 석탄 생산량이 증가하였으나, 견고한 경제 성장에 따른 수요 확대로 수입량도 동반 증가
- '22년 석탄 생산량, 전년대비 9,500만톤 증가(+12.5%)
- '22년 석탄 수입량, 전년대비 4,000만톤 증가. '19년 이후 최고치
- 그러나 인디아 정부의 석탄산업 투자가 계속될 것으로 전망됨에 따라, 인도 석탄 중기('23~27) 전망치는 4.6% 증가로 이전 전망치 대비 3.2%p 하향조정

○ '23년 글로벌 석탄 수출, 전년 대비 2.7% 증가 전망
- 다만 러시아 경제제재 장기화에 따른 수출 부진 지속, 기상 이슈로 인한 인도네시아 및 호주 석탄 운송 차질 등이 수출 하방 리스크 요인

□ 곡 물

곡물 수출량 전망 (단위 : 백만 톤)



○ '22/23시즌 글로벌 곡물 물동량, 전시즌 대비 1.6% 증가 전망
- 소맥의 경우, 사상 최고치를 경신할 것으로 전망되는 러시아산 소맥과 올해 작황이 전년대비 개선된 캐나다산 소맥이 물동량을 견인할 것으로 예상

○ 옥수수 및 잡곡의 경우, 미국과 EU 그리고 우크라이나의 수출 부진을 브라질의 작황 개선이 부분 상쇄할 것으로 전망

○ '22/23시즌 대두 및 대두박 물동량은 전년대비 5.8% 증가 전망
- '22/23시즌 브라질 대두 수확량, 1억 5,300만톤으로 전시즌 수확량 1억 2,700만톤 대비 약 20% 증가 전망
- 이에 남미 대두 및 대두박 수출량은 아르헨티나 작황 악화에도 불구하고 전시즌 대비 약 1,600~1,700만 톤 증가 전망

□ 마이너 화물

○ '23년 마이너 화물 물동량은 '22년 대비 2.4% 증가 예상됨.
- 중국 경제 재개에 따른 철강, 시멘트 수요 증가와 비료 가격 하락으로 물동량 소폭 회복 전망

○ 다만, 인도네시아의 보크사이트 수출 금지 조치('23.7~)는 마이너 화물 물동량 증가에 제한 요인으로 작용할 것

Fleet Supply

건화물선 공급 (단위 : 백만 DWT)

	2021	2022	2023	2024	2025
총 유효 선대*	915.3	944.2	951.3	957.9	944.7
증감률(YoY)	4.8%	3.2%	0.8%	0.7%	-1.4%
신조발주	45.2	22.7	16.7	17.7	27.5
신조인도	37.5	29.7	24.9	24.4	19.2
폐 선	7.3	3.6	12.7	32.5	41.8

*유효선대 : 총 선대 - 비운항 선대 (수리입거 등)

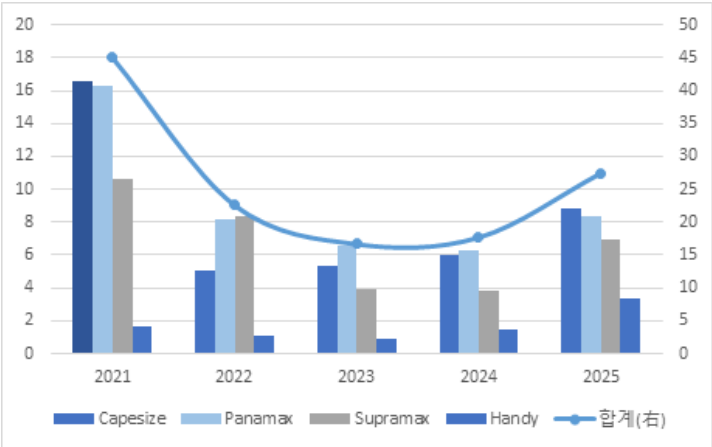
○ '22년 건화물선 총 선대는 약 2,610만dwt 순증하며 건화물선 선복량 2.9% 증가
- 신조인도 2,970만dwt / 해체 360만dwt

○ '23년 신조인도 선복량은 2,490만dwt. '23년 인도 예정량 중 25%가 운임약세에 따라 인도 지연을 선택하며 이전 전망치 대비 하향조정

○ 건화물선 시황 하락으로 '23년부터 해체량이 증가할 것으로 예상되고, 낮은 발주잔량 및 노후화 선박 해체 증가에 따라 '25년부터 선대 감소 전망됨

□ 발주 및 인도량, 해체량

신조선 발주량 전망 (단위 : 백만 DWT)



○ '22년 건화물선 신조 발주량 2,270만dwt, 전년 대비 약 50% 감소
- 낮은 발주잔량 비율(선대 대비 7%)에도 불구하고 신조 발주가 '21년 대비 급감한 요인은 1)운임하락, 2)높은 신조선가, 3)리드타임 증가, 4)금리 인상에 따른 자본비용 증가 5)노후선 교체 수요 부족 6)건화물선 섹터 불확실성 등을 들 수 있음

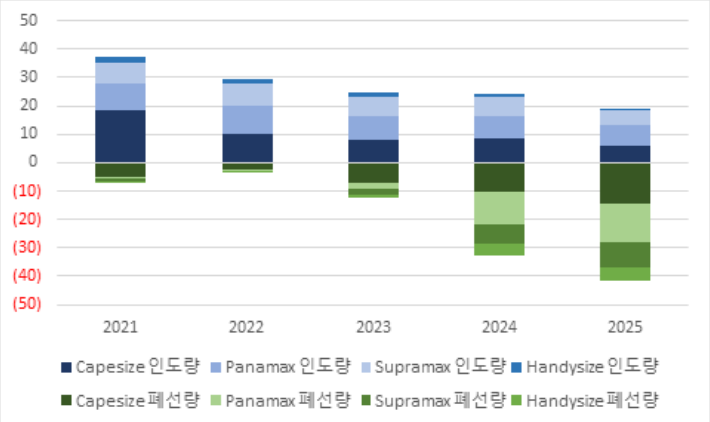
○ '22년 건화물선 신조 발주는 파나막스 이하 중형선박이 주도
- Cape 신조발주 비중 22%, '00년 이후 최저치 기록
- 앞으로도 신조발주 시장에서 파나막스, 수프라막스 선박에 대한 수요 집중이 지속될 것으로 전망

Fleet Supply

○ '23년에도 신조 발주는 감소, '24년에는 보합 전망
- 신조 발주량은 향후 운임 반등 전망에 따라 '25년부터 회복되어 '27년에는 5,000만dwt에 이를 것

신조 인도량 및 선박 해체량 전망

(단위 : 백만 DWT)



○ '23년 인도 예정인 발주 잔량은 약 3,540만dwt
- 그러나 운임 하락에 따른 인도 지연, 발주 취소량 감안시 실제 '23년 건화물선 인도 선복량은 약 2,490만dwt 전망
- 인도량은 '24년 보합 이후 감소세를 지속, '27년에 반등 전망

○ '23년 건화물선 해체량 1,300만dwt, 전년대비 약 3배 증가 전망
- 현존 선대의 평균 선령 상승에 따른 교체 수요 증가, 환경 규제 강화 등이 주요 요인으로 작용. '24~'26년 기간에는 연평균 3,400만dwt 규모 정도 해체될 것

Market Balance, Rates and Prices

운영율 및 1년 용선료, 선가 전망

운영율					(단위 : %)
	2021	2022	2023	2024	2025
전 체	92.4	86.6	83.5	84.0	85.0

1년 용선료 전망					(단위 : U$'000/일)
	2021	2022	2023	2024	2025
Cape	27.3	22.6	14.8	15.4	17.2
Pmax	22.9	21.4	11.6	11.9	13.2
Smax	22.2	21.2	11.0	11.2	12.0

선가 전망					(단위 : U$백만, 중고선 선령 5년 기준)
		2021	2022	2023	2024	2025
Cape	신조	56.3	62.7	59.0	53.2	51.0
	중고	40.5	46.9	42.1	42.2	42.6
Pmax	신조	32.4	36.8	33.3	30.5	29.0
	중고	27.7	32.8	27.1	24.3	24.0
Smax	신조	29.9	34.3	30.5	27.4	27.3
	중고	24.0	28.7	23.9	22.4	22.5

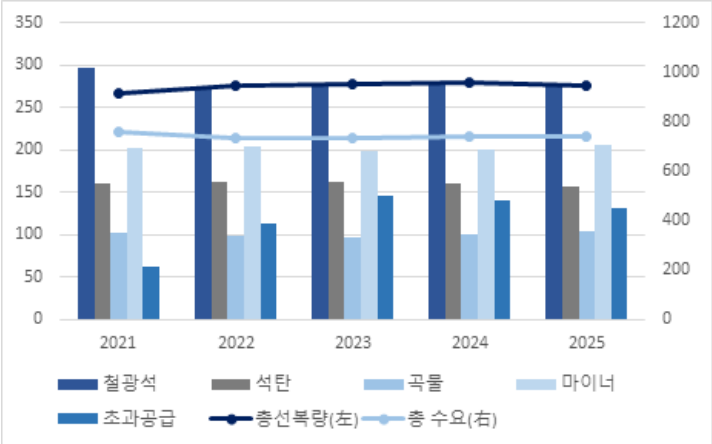
○ '23년 건화물선 주요 선형의 평균 1년 용선료는 전년대비 하락 전망
- 체선이 빠르게 감소할 것이라는 전망이 운임 하락 배경
- 건화물선 운임시장은 글로벌 경기 침체 및 중국 경제 회복 둔화로 인해 연초 부진함. 그러나 '23년 초 저시황에 대한 기저 효과 및 중국 경제 회복 전망에 올해 반등 예상되며, '26년까지 상승세를 이어갈 것으로 전망

○ 신조선가, 컨테이너선 및 건화물선 운임 약세로 인한 하방압력으로 '23년 약세 전망
- '23년 1~2월 총 신조발주량 380만 GT로 전년동기 대비 74% 감소

○ 중고선가, '22년 하반기 약세 지속됐으나 친환경 선박 대체 수요 증가가 '23년 1분기 추가 하락폭을 제한
- '24년 저점 확보 후 '25년부터 상승세 지속 전망

건화물선 수급

(단위 : 백만 DWT)



○ 중국 제로코로나 정책 폐지 및 리오프닝 이후 중국 항만 내 체선이 감소하며 선대효율성 향상
- 다만, 유럽의 러시아산 석탄 금수 조치로 인한 톤마일 증대는 선대효율성 제한 요인으로 작용

○ '23년 선대 운영효율성 상승으로 운임 시장에 부정적 영향 전망
- 건화물 물동량 증가율은 약 2.1% 증가가 예상되나, 운영효율성 상승에 따라 실제 선박 dwt에 대한 수요는 0.4% 감소할 것
- 반면 선대 공급(중국 연안운송 선대 제외)은 2,830만dwt 가량이 추가되어 하방압력 증가

○ 글로벌 경제 침체 지속에 '23년 건화물선 시황은 전반적으로 약세 전망.
- '24년부터 금리 인상 속도가 둔화될 것으로 예상되나 세계 무역 저성장 기조가 유지되며 시황 개선은 상대적으로 완만할 것

한국해양진흥공사
Korea Ocean Business Corporation

유조선

✓ CONTENTS

1. Fleet Demand

2. Fleet Supply

3. Market Balances, Rates and Prices

MSI

MSI permits KOBC to make and distribute a summary of MSI's Quarterly reports in Korean exclusively. All rights reserved.

Fleet Demand

석유 수요

○ 물가 상승에 따른 주요국 금리 인상 기조 유지는 세계 경기 위축 야기. '23년 세계 경제성장률은 1.4% 수준에 그칠 전망. 중국 경제 활동 재개에 따른 파급 효과는 변수로 작용할 것

○ 경기 위축 및 러시아 제재 영향으로 유럽 수요는 감소하나, 방역 정책 완화에 따른 중국의 항공 등 운송수단 이용 증가로 인해 '23년 세계 석유 수요는 전년 대비 1.9% 증가 전망

○ 중국의 석유 수요는 '22년에는 제로코로나 정책 영향으로 전년 대비 2.8% 하락했으나 '23년에는 5.3% 증가하며 회복세 보일 전망. 중국의 수요 회복이 세계 수요 증가를 견인할 것

○ 반면 '22년 높은 석유 수요 증가율을 보였던 유럽은 '23년에는 전년 대비 0.3% 하락할 것. 북미의 '23년 석유 수요도 전년 대비 0.4% 상승에 그칠 전망

석유 공급

○ '23년 세계 석유 공급은 러시아를 포함한 OPEC+ 감산 정책 기조로 인해 전년 대비 1.1% 증가에 그칠 전망

○ '23년 중동의 석유 생산량 증가율은 국제유가 하락 저지를 위한 생산량 통제 강화에 따라 전년 대비 1.3% 수준에 그칠 것. 다만 중장기 생산 능력 증대 계획 기조는 유지

○ FSU는 서방의 제재에 대한 대응으로 생산량 감축 추진. '23년 석유 생산량은 전년 대비 8.6% 감소 전망. 현재 세계 원유 생산량의 약 14%(러시아, 이란, 베네수엘라)는 제재 대상

○ 반면 미국의 '23년 석유 생산량은 안정적인 증가세를 유지하며 전년 대비 5.2% 증가할 것

해상 물동량

(단위: 백만 톤)

	2021	2022	2023	2024	2025
원 유	1,946	2,036	2,086	2,134	2,139
제 품	1,177	1,187	1,216	1,261	1,276
합 계	**3,123**	**3,223**	**3,302**	**3,395**	**3,415**
증감률(YoY)	**0.7%**	**3.2%**	**2.4%**	**2.8%**	**0.6%**

○ '23년 석유 해상 물동량은 전년 대비 2.4% 증가할 전망. 석유 공급 증가율이 수요 증가율을 하회하며 물동량 증가폭 제한

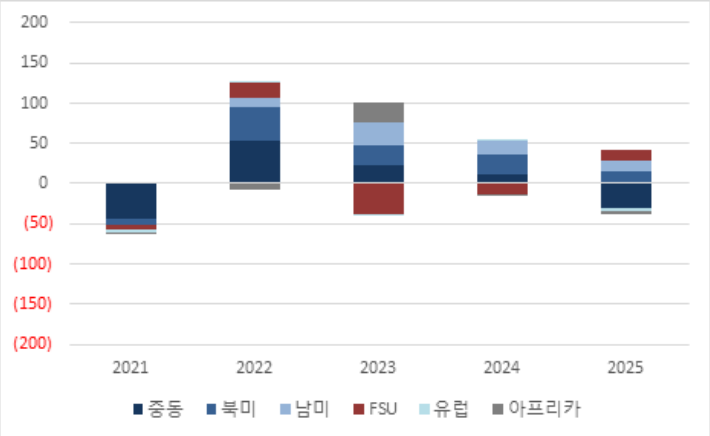
○ 중국의 수요 회복 및 미국의 수출 증가로 '23년 원유 물동량은 전년 대비 2.4% 증가 전망. 다만 러시아산 원유 거래 제한 및 중동의 자체 정제설비 확충은 하방압력

○ '23년 제품 물동량은 아시아와 북미 수입 증가에 힘입어 전년 대비 2.4% 증가 전망

○ 중국 경제 활동 재개로 인한 수요 증가와 함께 우크라이나 전쟁 이후 교역구조 변화에 따른 항해거리 증가는 유조선 시장 강세 견인

지역별 원유 수출량

(단위: 백만 톤, 연도별 증감)



○ '23년 중동 원유 수출량은 정제설비 확충에 따른 자체 소비 증가로 인해 전년 대비 2.7% 증가에 그칠 전망. 북미의 '23년 수출량은 유럽으로의 공급 증가로 인해 6.4% 증가할 것

○ '23년 FSU 원유 수출량은 전년 대비 11.1% 감소할 것. EU의 수출량도 자체 소비 증가하며 전년 대비 1.2% 감소할 것

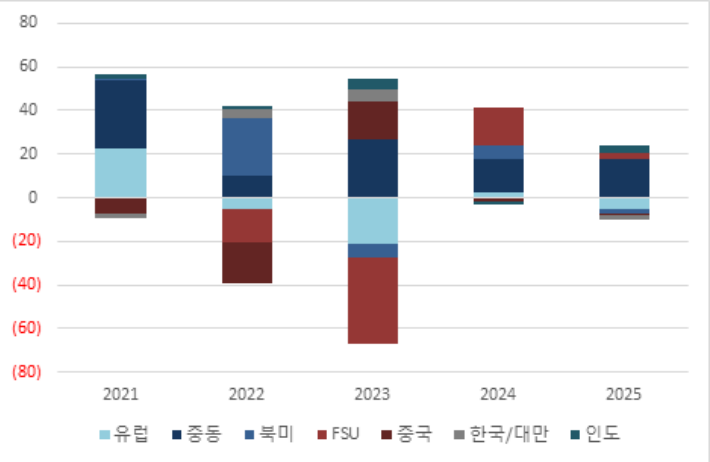
지역별 원유 수입량

○ 중국의 '23년 원유 수입량은 경제 활동 재개로 인해 전년 대비 5.6% 증가 전망. 남아시아의 '23년 수입량도 수요 확대 지속되며 6.8% 증가할 것

○ 반면 EU의 '23년 원유 수입량은 수요 둔화 및 공급 차질로 인해 전년 대비 4.8% 감소 전망

지역별 제품 수출량

(단위: 백만 톤, 연도별 증감)



○ '23년 중동과 중국의 제품 수출량은 각각 전년 대비 11.7%, 50.1% 증가 전망. 서방의 러시아산 석유제품 금수에 따른 공급 감소 효과 일부 상쇄할 것

지역별 제품 수입량

○ '23년 남아시아 제품 수입량은 전년 대비 21.7% 증가. 반면 유럽 수입량은 3.2% 감소. 중동도 정제능력 확대에 14.9% 감소 전망

○ Fleet Supply

유조선 공급

(단위 : 백만 DWT)

	2021	2022	2023	2024	2025
총 선대	657	678	679	647	624
증감률(YoY)	2.6%	3.2%	0.1%	-4.7%	-3.6%
신조발주	21.3	6.8	13.4	27.9	34.8
신조인도	24.9	28.6	16.5	5.8	14.7
폐 선	10.0	6.3	15.6	37.6	38.0

○ [VLCC] '23년 선복량은 인도량이 해체량을 소폭 상회하며 전년 대비 0.4% 증가에 그칠 것. '24년과 '25년 선복량은 전년 대비 각각 6.5%, 4.5% 감소 전망

○ [Suezmax] '23년 선복량은 전년 대비 1.8% 감소 전망. '24년과 '25년에도 각각 4%, 3.5% 감소 전망

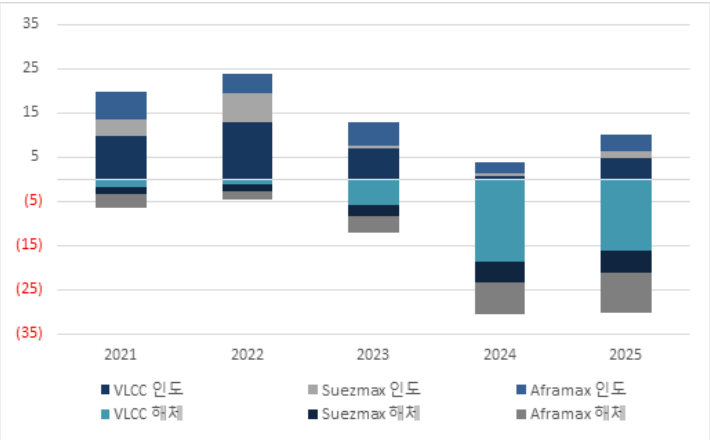
○ [Aframax] '23년 선복량은 전년 대비 1.1% 증가 전망. '24년과 '25년에는 각각 3.2%, 3.6% 감소하며 선박 수급 개선될 것

○ [LR2*] '23년 선복량은 전년 대비 5.8% 증가 전망. '24년 이후 선복량 증가세를 유지하는 유일한 선형일 것 *80K 이상

○ [MR*] '23년 선복량은 전년 대비 1.2% 증가 전망. 반면 '24년 이후 선복량 감소세로 전환될 것 *40~59.9K

신조 인도량 및 선박 해체량 전망

(단위: 백만 DWT)



○ '23년 신조 인도량은 전년 대비 42.4% 감소한 1,649만 DWT 수준. 인도량 중 VLCC와 Aframax 비중은 각각 41.8%, 32.3% 점유를 보이는 반면 Suezmax 비중은 4.9%에 불과

○ '24년 인도량은 1980년대 이후 최저치를 기록할 전망. 다만 '25년 인도량은 전년 대비 약 2.5배 증가할 것

- VLCC : '23년 689만 → '24년 68만 → '25년 483만 DWT
- Suezmax : '23년 80만 → '24년 57만 → '25년 163만 DWT
- 제품선(Coated) : '23년 757만 → '24년 365만 → '25년 652만 DWT

○ 현재 항해거리 증가에 따른 수요 주도 시황 상승을 보이는 유조선 시장은 향후 인도량 둔화 및 해체량 증가에 따른 공급 주도 상승으로 전환될 것

○ '23년 해체량은 1,564만 DWT으로 기존 전망치보다 소폭 하향 조정됐으나 '22년의 2.5배 수준일 것

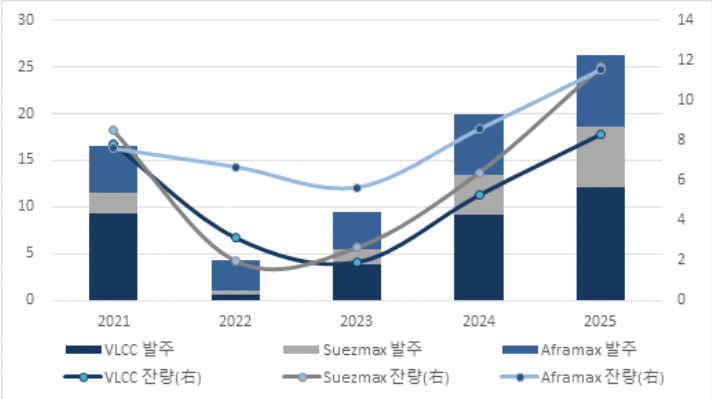
○ '22년 해체량 중 VLCC 비중은 19.3%로 다른 선형과 비슷한 수준이었으나 '23년에는 VLCC 비중이 37.2%를 점유할 것

○ 환경규제 영향 본격화되며 '24년 해체량은 3,761만 DWT, '25년 해체량은 3,799만 DWT로 높은 수준을 보일 것. 다만 러시아 석유 수송 목적 노후선 수요 유입은 변수로 작용

- VLCC : '23년 581만 → '24년 1,858만 → '25년 1,626만 DWT
- Suezmax : '23년 262만 → '24년 464만 → '25년 504만 DWT
- 제품선(Coated) : '23년 358만 → '24년 646만 → '25년 842만 DWT

발주량 및 발주잔량

(단위: 백만 DWT(左), %(右))



○ '23년 발주량은 1,344만 DWT일 것. '22년 발주량 급감 이후 증가세로 전환. 제품선 발주 비중 증가하는 모습 구현

○ '24년에도 신조선가 하락, 선사 재무 상태 개선 및 노후선 대체 필요성 증대로 인해 발주량 2,793만 DWT 기록할 것

○ '23년 현존선대 대비 발주잔량 비율은 3.5% 전망. 특히 VLCC 발주잔량 비율은 1.9%로 낮은 수준일 것.

○ '24년과 '25년 현존선대 대비 발주잔량 비율은 각각 7%, 10.3% 수준으로 증가할 전망. VLCC 발주잔량 비율 역시 각각 5.2%, 8.3%로 증가할 것

선령 변화

○ '22~23년 운임 시장 강세 및 러시아 석유 수송을 위한 선박 수요 유입으로 평균 선령 상승. 해체량 증가에도 불구하고 '23년 말 기준 총 선대 중 선령 20년 이상 선박 비중은 11.7% 전망

○ '23년 총 선대 중 선령 15~19년 비중 역시 21.6%로 높은 수준 보일 것. '24년과 '25년에도 각각 25.1%, 27%로 증가 전망

○ VLCC의 '23년 말 기준 선령 20년 이상 선박 비중은 11.2%. 다만 '24년과 '25년에 해체량 증가하며 각각 8.9%, 7.6% 수준으로 감소할 전망

Market Balance, Rates and Prices

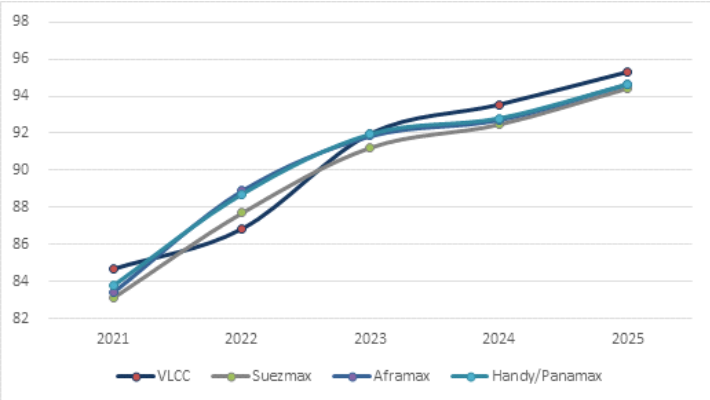
운영률 및 1년 용선료, 선가 전망

운영률					(단위 : %)
	2021	2022	2023	2024	2025
전 체	84.0	87.9	91.8	93.0	94.9
1년 용선료 전망					**(단위 : U$'000/일)**
	2021	2022	2023	2024	2025
VLCC	25.3	32.1	47.8	42.3	54.2
Suezmax	18.7	29.9	43.8	36.3	40.3
LR2	19.0	30.5	42.3	32.7	37.6
MR	13.9	23.6	30.1	25.4	28.2

선가 전망					(단위 : U$백만, 중고선 선령 5년 기준)
		2021	2022	2023	2024	2025
VLCC	신조	96.4	117.4	114.1	94.8	91.0
	중고	68.4	79.6	93.8	85.1	83.1
Suez max	신조	64.8	78.6	76.4	62.7	60.1
	중고	46.2	54.6	66.4	60.2	57.4
LR2	신조	55.3	63.6	64.2	54.7	52.2
	중고	39.8	51.9	61.3	53.0	52.4
MR	신조	37.6	42.8	42.6	37.6	36.1
	중고	27.3	34.7	39.2	34.6	33.5

선박 운영률

(단위: %)



○ '23년 선박 운영률은 전년 대비 4.5% 상승한 91.8% 기록 전망

○ '23년 중국 경제 활동 재개 등으로 인해 세계 석유 수요 주도권이 유럽 등 서방에서 아시아 지역으로 전환되며 VLCC 운영률도 전년 대비 5.9% 상승할 것

○ 다만 EU는 러시아산 석유 수입 금지 본격화되며 수요 둔화될 것으로 전망. 석유 주요 수입국 간의 물량 확보 경쟁 심화도 EU의 수요 둔화 요인

○ 중단기 선박 운영률은 해체량 증가 및 선박 수요 증가에 힘입어 상승세 유지할 것. '25년 선박 운영률은 94.9%에 달할 전망

기간 용선료(1년)

○ 우크라이나 전쟁 이후 에너지 교역 구조 변화는 시황 강세 견인. 전 선형 단발성 계약 운임과 기간 용선료 동반 상승 전망. '23년 VLCC 기간 용선료는 전년 대비 49% 상승할 것

○ '23년 Suezmax와 Aframax의 기간 용선료도 전년 대비 46.5%, 44.9% 상승하며 최고치 기록할 것

○ '23년 1분기 발효된 러시아산 석유제품 금수 조치에 힘입어 제품선 기간 용선료도 전년 대비 약 33% 상승 전망

○ '23년 VLCC 용선료 대비 LR 용선료 비율은 전년 대비 6.6%p 하락했으나 88.5%로 여전히 높은 수준 유지할 것. MR 용선료 비율도 전년 대비 10.5%p 하락했으나 62.9% 수준 보일 것

신조선가

○ '23년 신조선가는 LR2 선형을 제외한 모든 선형에서 전년 대비 하락할 것.

○ '23년 VLCC 신조선가는 전년 대비 2.8% 하락 전망. '24년과 '25년에도 각각 전년 대비 16.9%, 4% 하락할 것

○ 컨테이너선 등 타 선종 발주 감소에 따른 조선소 조업 능력의 점진적 개선은 중단기 신조선가 하방압력으로 작용 전망

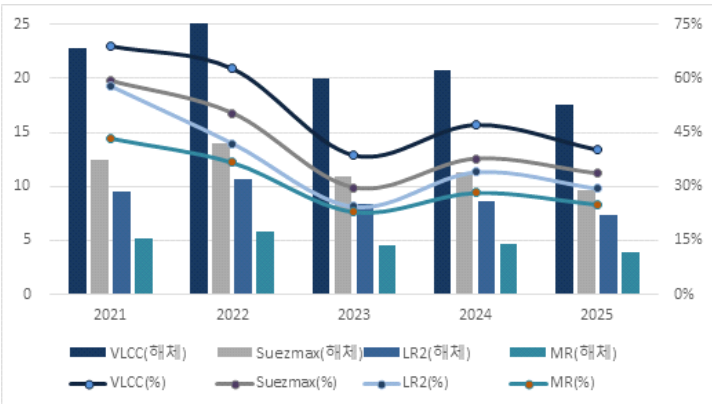
중고선가(5년)

○ '23년 VLCC 중고선가는 운임 시장 강세에 힘입어 전년 대비 17.8% 상승 전망. 다만 '24년 이후 신조선가 하락과 운임 조정 영향으로 하락세로 전환될 것

○ VLCC 중고선가는 '24년과 '25년에도 각각 전년 대비 9.3%, 2.3% 하락할 것. 다만 '21년 대비해서는 여전히 21.5% 높은 수준

해체선가

(단위: U$백만, %(=해체선가/중고선가(15년))



○ '23년 VLCC 해체선가는 전년 대비 22% 하락 전망. 평균 선령 상승에 따른 해체 시장 내 공급 증가는 가격 하락 요인

한국해양진흥공사
Korea Ocean Business Corporation

컨테이너선

✓ CONTENTS

1. Fleet Demand
2. Fleet Supply
3. Market Balances, Rates and Prices

MSI

MSI permits KOBC to make and distribute a summary of MSI's Quarterly reports in Korean exclusively. All rights reserved.

Fleet Demand

□ 컨테이너 시장 상황

○ **(글로벌 물동량 약세)** 경기 침체로 인한 수요 둔화 및 재고 증가의 영향으로 글로벌 물동량 약세 지속, '22년 물동량은 -1.6%로 역성장을 기록

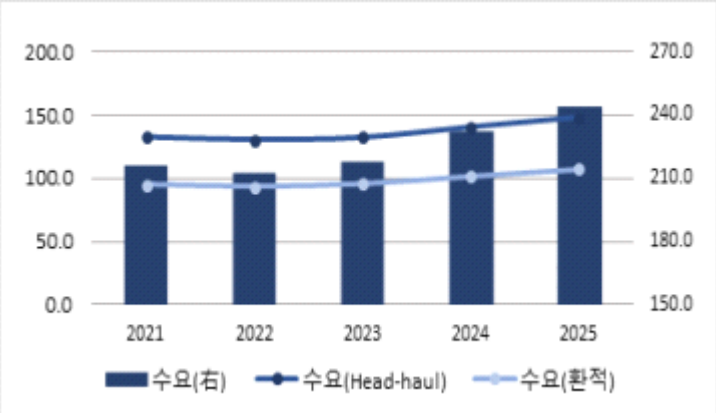
- 높은 인플레이션이 소비자 지출을 하방압력하고 있으며, 유럽 및 북미 소매·제조업체의 재고 과다로 인해 신규 주문량 감소
- 주요국 중앙은행의 공격적인 통화 긴축으로 주택시장이 크게 둔화됨에 따라 가구/가전 등 소매품 수요에 부정적인 영향 증가

○ **(상반기 약세 후 완만한 반등 전망)** '23년 상반기까지 물동량 약세 지속이 예상되나, 3분기 이후 완만한 반등 예상. '24년부터 인플레이션이 완화되며 글로벌 컨테이너 물동량 성장률 확대 전망

- 물동량 성장률: '23년 +2.4% '24년 +6.3%, '25년 +5.2%

컨테이너선 수요

(단위 : 백만 TEU)



□ 주요 기간항로(Mainlane Trades)

○ **(북미, 수입 물동량 감소)** '22년 4분기 동아시아발 북미 수입량은 전년 동기 대비 13.3% 감소하며, 팬데믹 이전('19년) 수준인 410만TEU대로 복귀. 1~3분기 동안 물동량이 크게 증가했음에도 불구하고, 4분기 부진으로 '22년 수입량은 0.4% 증가에 그쳐

- 수입 물동량 약세는 '23년까지 이어져, '23년 1월 수입량은 전년 동월 대비 -21.2%, 2월 수입량은 -32%를 기록

○ **(동부항만 집중 지속)** 미 서부항만 파업 우려로 미동안 선호 지속. 동아시아발 북미향 운송량 중 서안 점유율은 '21년 61.5%에서 '22년 58.8%로 감소, 반면 동안 점유율은 32.8%에서 34.2%로 증가

- '22년 서부 LA/LB항 수입 물동량은 전년 대비 -7.5% 기록
- 동부 NY/NJ항 +4.6%, 사바나항 +2.6%, 찰스턴항 +6.8%, 휴스턴항 +16.1% 기록

○ **(소비자 지출 약화)** 급격한 수요 위축에 따른 판매 부진으로 대형 유통업체들은 심각한 재고 문제에 직면. 수입 물동량은 '23년 1분기 저점 통과 후 4분기부터 전년대비 성장 예상. '23년 아시아발 북미향 물동량은 전년 대비 -5.3%, '24년 +5.5%, '25년 +3.1% 성장 전망

- '22년 12월 소매부문 재고는 '19년 동월 대비 +28.4%
- '23년 북미항로 헤드홀 분기별 물동량은 전년 대비 1분기 -17.2%, 2분기 -10.5%, 3분기 -0.7%, 4분기 +10.7% 전망

○ **(유럽, 수요 감소 심화)** 유럽 컨테이너 수입의 65%를 차지하는 동아시아발 북유럽향 물동량은 '22년 3분기 -8.6%, 4분기 -22.5%를 기록하며 급감. 결과적으로 4분기 유럽항로 전체 컨 수입량은 전년 동기 대비 20% 감소했으며, '22년 교역량 증가율은 전년 대비 -9.8%를 기록

- '23년 아시아발 유럽향 물동량은 1분기 전년 대비 7.6% 감소 후, 2분기 +1.5%, 3분기 +6.2%, 4분기 +9.4%로 반등 전망

○ **(주택시장 및 소비자 지출 둔화)** 유럽중앙은행의 통화 긴축이 소비자 실질 가처분 소득을 압박하며 소비자 지출 감소. 지출 항목은 팬데믹 동안 재화 소비에서 서비스 구매로 점진적 전환

주요 기간항로 헤드홀 물량

(단위 : 백만 TEU)

□ 기타항로(Non-Mainlane Trades)

○ **(남미, 컨 수입 약세)** 브라질, 팬데믹이 진정되면서 소비자들의 서비스 부문 지출이 증가함에 따라 '22년 컨 수입량은 전년 대비 0.9% 증가에 그쳤으며 멕시코는 0%대의 성장을 기록

○ **(중동 강세, 인도는 약세)** '22년 4분기 동아시아발 중동/인도향 물동량은 전년 동기 대비 -6.7%, '22년 전체로는 -2.8%를 기록. 인도는 높은 에너지 및 식량 가격으로 가처분 소득이 감소하며 약세를 보인 반면 중동은 고유가 영향으로 빠르게 회복세 진입

- 극동-중동/인도 물동량, '23년 +4.6%, '24년 +6.6% 전망

○ **(아시아 역내항로, 회복세)** 중국의 강력한 제로 코로나 정책으로 인해 제조업 PMI는 10월 49.2, 11월 48, 12월 47을 기록하며 4분기 내내 위축 국면. 그러나 제로 코로나 종료 이후 '23년 1~2월 제조업 PMI 반등하며 향후 전망은 긍정적

- 인트라아시아 '23년 물동량 +5%, '24년 +6% 성장 전망

□ 수요 전망

항로별 수요 전망

(단위: 백만 TEU)

	2021	2022	2023	2024	2025
Mainlane	44.9	43.4	42.2	44.7	46.3
Non-Mainlane EW	13.3	13.2	13.7	14.7	16.0
North-South	10.2	10.2	10.2	10.9	11.5
Intra-Asia	67.0	70.4	74.6	78.7	81.9
총 합	215.8	212.4	217.6	231.3	243.2
증감률(YoY)	5.9%	-1.6%	2.4%	6.3%	5.2%

Fleet Supply

□ 선복 현황

○ **(선복량 증가)** '22년 4분기 33만TEU의 신조가 인도되었으며, 폐선은 1,098TEU급 1척에 불과. 노후선 해체 부진 및 신조 인도가 계속되며 '22년 전체 선복량은 전년 대비 4.1% 증가

- 전체 선대는 '23년과 '24년 각각 +6.4%, '25년 +6.1% 전망

○ **(신조 발주 증가세)** 3분기 부진했던 신조 발주는 4분기 총 51만TEU를 기록하며 반등. '23년 1~2월에도 57만TEU가 추가 발주되었으며, 대체연료 추진이 가능한 대형선 중심의 신조 발주 지속

- '23년 연간 신조 발주량 107만TEU, '24년 82만TEU, '25년 18만TEU, '26년 191만TEU, '27년 236만TEU 전망

○ **(신조 인도 증가)** '22년 4분기에 신조 33만TEU가 인도되며 '19년 3분기 이후 분기 최고치를 기록. 시황 부진에 따라 일부 계약 취소 및 인도 연기가 발생하고는 있으나 30%에 가까운 발주 잔량에 따라 신조 인도 강세는 '25년까지 지속 전망

- MSC, '26년까지 초대형 선박 중심으로 200만TEU 이상 인도 예정. COSCO는 '28년까지 87만TEU, CMACGM는 '26년까지 85만TEU 인도 예정

- '23년 197만TEU, '24년 266만TEU, '25년 247만TEU, '26년 148만TEU, '27년 134만TEU 인도 전망

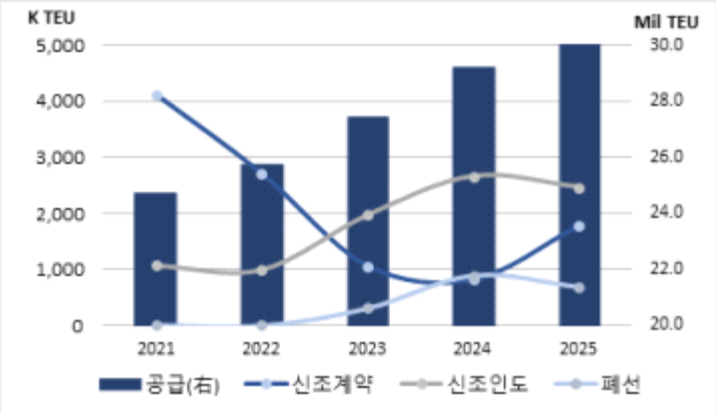
○ **(선박해체 소폭 증가)** '22년 4분기에는 1척만이 폐선되며 부진을 보였으나, 최근 대형 선사들의 폐선 매각 발표가 이어지며 '23년 1~2월 동안 1.5만TEU 이상이 폐선 처리, 공급 과잉 및 시황 하락 장기화로 인해 올 한해 해체 시장은 더욱 활성화될 전망

- '23년 해체량 31만TEU, '24년 90만TEU, '25년 70만TEU, '26년과 '27년에는 연간 약 100만TEU로 사상 최대치 전망

○ **(대형선 위주 선대 증가 전망)** 7.6K 이상의 대형선은 '23년 +9.6%, '24년 +11.4%, '25년 10.5% 증가 전망. 3.9~7.6K급 중형선은 '23년 +1.3% 소폭 증가 후 '24년 -2.8%, '25년 -1.3%로 감소 예상되며, 소형 피더선은 '23년 +3.2%, '24년 +1.6% 증가 후 '25년 -0.5%로 감소 전망

선대 공급

(단위 : K TEU /백만 TEU)



○ **(항로 간 선복 재배치 계속)** 컨선사들의 임시결항 및 항로 간 선박 재배치 지속. 북미/유럽 등 원양항로 투입 선복량은 감소한 반면, '23년 3월 기준 아시아발 남미/중동항로 및 유럽발 남미/중동항로 투입 선복량은 10~15% 가량 증가

- 원양항로에서 타 항로로 전배되는 선복량은 '23년 인도 예정인 대규모 신조물량과 함께 전 항로에 걸쳐 공급 부담을 가중시킬 것으로 예상

□ 공급 전망

컨테이너선 공급

(단위 : 백만 TEU)

	2021	2022	2023	2024	2025
총 선대	24.7	25.8	27.4	29.2	31.0
증감률(YoY)	4.5%	4.1%	6.4%	6.4%	6.1%
신조발주	4.12	2.71	1.07	0.82	1.78
신조인도	1.08	1.00	1.97	2.66	2.47
폐 선	0.02	0.00	0.31	0.90	0.69

Market Balances, Rates and Prices

□ 운임 시장

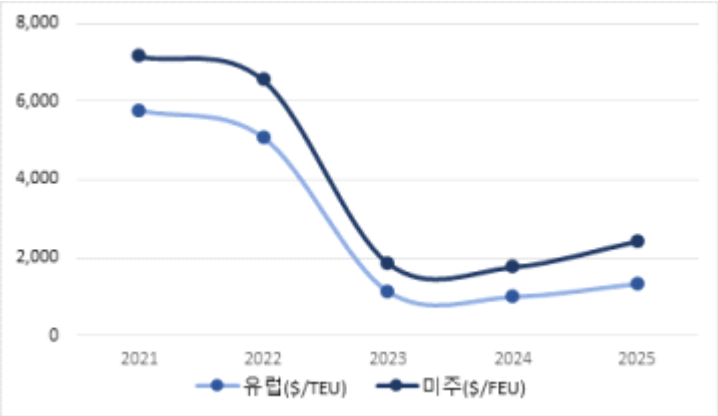
○ **(스팟 운임 하락세 지속)** '22년 4분기 대폭 하락한 스팟운임은 '23년 2월까지 약세 지속 중이나, 4분기 대비 낙폭 축소. 단기적으로 여름 성수기 물량이 증가하며 완만한 회복이 기대되나, '23년 전반적인 약세 기조는 지속 전망. 단, 낙폭은 둔화될 것으로 보이며 운임은 '24년 저점을 기록한 후 반등 예상

- SCFI 종합지수, '22.12월 말 $1,129/TEU로 3개월 전 대비 52% 하락했으며 이후 18% 추가 하락하며 '23.3월 중순 $910/TEU를 기록

○ **(용선시장 안정화, 향후 약세 전망)** '23년 초 단기적으로 용선료는 안정화를 보이고 있으며 2분기 초까지 완만한 상승세 예상. 단, 연중 수급 불균형이 지속될 것으로 전망됨에 따라 '24년 상반기까지 약세 기조가 이어지며 용선료는 팬데믹 이전 수준에 근접할 것으로 예상

유럽, 미주항로 운임 전망

(단위 : $/TEU, FEU)



○ **(북미/유럽항로, 약세 지속)** 수요 둔화 및 주요 항만 혼잡 완화의 영향으로 운임 약세 지속. 그러나 벙커, 항만 처리 비용, 운하 통항료 등 물가 상승에 따라 선사 비용부담은 증가. 이에 최근 운임은 손익분기점에 근접했으며 향후 추가 하락 가능성도 존재

- 북미/유럽항로 운임은 약세가 지속되며 '24년 중 저점을 기록한 후 반등 예상

□ 신조선 시장

○ **(신조 발주 회복)** '22년 3분기 제한적으로 진행된 신조 발주는 4분기 들어 다소 회복, '23년 1분기부터는 시장이 다시 활기를 되찾으며 신조 발주량 급증. 그러나 '23~'24년 신규 주문량은 '21~'22년 대비 감소할 전망

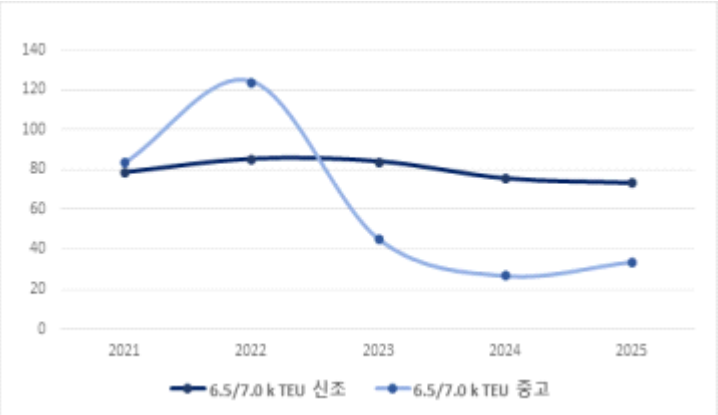
- 메탄올, LNG 등 대체연료 추진 대형선들이 신조 발주 시장을 주도
- '23년 첫 2개월 동안 51척의 신조가 발주, 이중 42척(82%)이 대체 연료 추진 선박이며 46척(90%)은 대형 선박

○ **(신조선가, 정점 기록 후 점진적 하락)** '22년 조선소 가용 슬롯 감소, 환율, 자재비 급등의 영향으로 평균 신조선가는 '00년대 조선 슈퍼사이클 시기 수준까지 상승, '22년 3분기 정점을 기록한 이후 연말까지 점진적으로 하락

- '23년 신조 인도에 따른 조선소 발주 잔량 감소 및 자재비 안정이 동반되며 신조가는 '25년까지 약세 전망

중형선 신조, 중고선가 전망

(단위 : U$ 백만)



□ 중고선 시장

○ **(중고선 시장 약세)** '23년 신조 인도 증가 및 수요 부진으로 운임, 용선료 약세가 예상됨에 따라 중고선가 또한 유사한 움직임을 보일 것으로 전망. '24년말 저점 기록 후 반등 예상

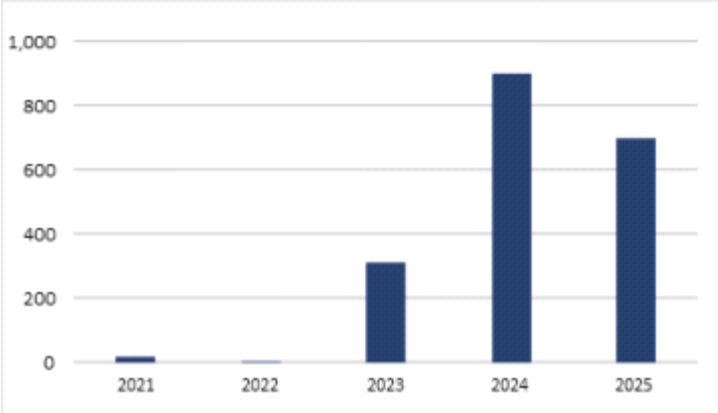
□ 해체선 시장

○ **(폐선량 증가 전망)** 컨테이너 시황 부진 장기화, '21~'22년 선박 해체의 잠정 중단, 그리고 견조한 고철 가격을 고려할 경우, 향후 폐선량은 더욱 증가할 것으로 예상. 특히 선박 노후화가 극심해지는 '26~'27년 정점을 기록할 것으로 전망

- 방글라데시 고철 가격 $610/LDT, 파키스탄 $550/LDT, 인도 $580/LDT

컨테이너선 해체량 전망

(단위 : K TEU)



□ 1년 용선료, 선가 전망

1년 용선료 전망					(단위 : U$'000/일)
	2021	2022	2023	2024	2025
1.0/1.1k	23.4	28.8	11.2	6.3	7.5
1.6/1.8k	33.8	45.1	12.6	8.0	10.7
3.2/3.6k	56.8	77.3	15.8	10.0	13.8
4.2/4.4k	64.8	88.4	16.8	10.3	15.3

선가 전망					(단위 : U$백만, 중고선 선령 5년 기준)
		2021	2022	2023	2024	2025
1.0/1.1k	신조	21.7	24.6	23.4	19.9	19.7
	중고	18.8	23.8	10.0	7.9	11.2
1.6/1.8k	신조	26.2	29.3	29.0	27.2	25.8
	중고	26.1	36.5	13.8	11.0	13.1
3.2/3.6k	신조	47.0	53.9	51.8	44.5	42.9
	중고	47.1	61.6	21.9	11.7	14.2
6.5/7.0k	신조	78.7	85.3	84.0	75.7	73.4
	중고	83.5	124.1	45.4	27.0	33.9