

# KMI 해운시황 보고서

2022  
1분기  
VOL.11

발행년월 | 2022년 5월      주 소 | 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)  
발행인 | 김 종 덕      발행처 | 한국해양수산개발원  
감 수 | 고 병 옥      자료문의 | 해운연구본부 해운빅데이터연구센터

[www.kmi.re.kr](http://www.kmi.re.kr)

## 컨테이너

- 1분기 컨테이너운임지수(SCFI)는 수급불안에 따라 높은 수준 유지
- '22년 '컨' 수요는 인플레이션 압력, 코로나19 재확산 등으로 전년대비 하락할 것으로 예상
- '22년 선대 증가세는 높지 않으며 현재 가용 선대 대부분이 투입중
- '22년 2분기 운임은 글로벌 공급망 혼란으로 고운 임이 지속될 것으로 전망

## 건화물선

- 1분기 건화물선운임지수(BDI)는 원자재 공급망 붕괴 불안감에 강세 시현
- '22년 건화물선 수요는 중국에 코로나19 재확산, 이상기후에 따른 원자재 생산 및 수출 일정 차질에 전년대비 0.3% 증가에 그칠 것으로 전망
- '22년 건화물선 선복량은 중소형 선박을 중심으로 인도량이 증가해 전년 대비 2.2% 증가할 것으로 전망
- '22년 2분기에도 운임 강세 흐름이 이어질 것으로 전망

## 원유선 및 제품선

- 2022년 1분기 VLCC 운임은 코로나19, 지정학적 리스크 장기화로 인한 원유 소비 감소 등으로 급감
- 2022년 원유 수요는 코로나19 완화, 글로벌 경제 리오프닝 등의 영향으로 3.8% 수준 증가 전망
- 2022년 VLCC 선복량은 신조선 인도량 감소, 노후선 해체량 증가로 848척, 2억 6,154만 DWT로 소폭 상승할 것으로 전망
- 지정학적 리스크 장기화, 국제유가 급등, 글로벌 인플레이션 발생 등으로 인한 원유 수요 감소로 단기적으로 저시황이 지속될 것으로 전망





## 컨테이너

요약	2
운임시장동향	
- 운임지수	3
- 용선료	5
- 연료유	8
수요시장동향	
- 경제성장률 및 컨테이너 물동량	11
공급시장동향	
- 선대현황	13
주요뉴스	20

## 건화물선

요약	24
운임시장동향	25
케이프	
- 운임동향	27
- 수요동향	30
- 공급동향	33
- 수급 및 FFA	36
파나막스	
- 운임동향	38
- 수요동향	41
- 공급동향	44
- FFA	47
수프라막스	
- 운임동향	49
- 수요동향	52
- 공급동향	54
- 수급 및 FFA	57
주요뉴스	59

## 원유선 및 제품선

요약	63
운임시장동향	
- 운임현황	64
- 선박 연료유	67
수요시장동향	
- 세계 원유 수요 및 공급	68
공급시장동향	
- 선대현황	74
- 선박 발주 및 해체	76
주요뉴스	80

컨테이너



## 2022년 1분기 요약

- (운임) 2022년 3월말 기준 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 전년 동시점 2,628.5에 비해 높은 4,586.6을 기록함
  - 2020년 3분기부터 시작된 수요 증가세가 지속되고 있으며 코로나19 확산 방지를 위한 도시 봉쇄 및 러시아-우크라이나 충돌 사태 등으로 인한 공급망 혼란으로 공급에 제약이 발생함
  - 유휴선박 감소로 실제 가용 가능한 선박은 역대 최저수준이며 용선료도 여전히 높음
- (수요) 2022년 세계경제성장률은 3.6%, 컨테이너 물동량은 전년대비 3% 증가 전망
  - 2022년 세계 경제성장률은 예년보다 낮은 3.6%를 기록할 것으로 예상됨에 따라, 컨테이너 물동량도 증가률도 전년대비 낮아질 것으로 전망
  - 글로벌 공급망 혼란, 미국발 금리 인상과 같은 통화정책기조 등으로 경제 불확실성이 높아져 수요 증가세가 둔화될 것으로 전망
- (공급) 2022년 선대 증가율은 4% 내외로 예상되며 선사들의 최대 선박 투입에도 공급망 전체의 효율성이 낮음
  - 2022년 1분기 컨테이너선 인도량은 19만 TEU를 기록하며 전년 동기 24.5만 TEU 대비 22.2% 감소함
  - 2020년 4분기부터 신조발주량 증가로 2023년 인도량은 최소 200만 TEU 이상으로 예상되어 2023년 이후 공급과잉이 우려됨
  - 다만 2023년 에너지효율등급지수 시행에 따라 선속 조정 또는 개조가 진행되어 공급량 조절이 예상됨
- (전망) 2022년 2분기 운임은 높은 수준 유지할 것으로 예상됨
  - 코로나19 확산 방지를 위한 도시 봉쇄조치, 러시아-우크라이나 충돌 사태 등으로 글로벌 공급망에 대한 불확실성이 높음
  - 연말까지 고운임이 지속되면 내년도 장기계약 시 선사들에게 유리하며 이는 내년도 운임에도 영향을 미칠 것으로 예상됨



## 운임시장동향 : 운임지수

[그림 1] SCFI 운임 추이



자료: 상하이해운거래소

- 2022년 1분기 컨테이너운임지수(SCFI)는 전년 동기 대비 큰 폭으로 상승했으며 최근 5년 평균(2017~2021) 운임수준에 비해 매우 높음
  - 2022년 3월 현재 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 전년동시점 2,628.5에 비해 높은 4,586.6을 기록함
  - 선사들의 공급량도 역대 최대 수준이나, 여전히 높은 수요 및 공급망 차질로 인해 고운임이 지속되고 있음

[표 1] SCFI 운임 지수 현황

(단위: 달러/TEU, FEU)

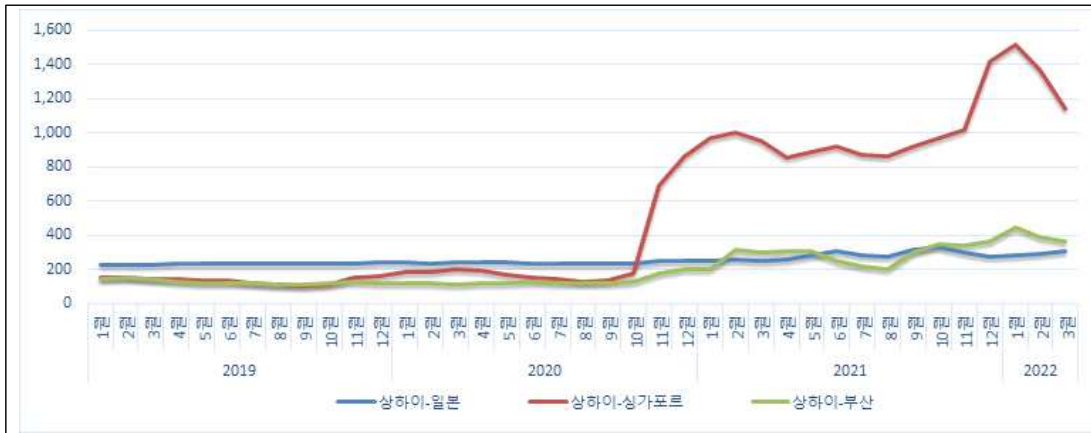
구분	2021년				2022년	증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	전 분기대비	전년 동기대비
종합(SCFI)	2,780	3,259	4,289	4,692	4,851	3.4	74.5
유럽	4,115	5,180	7,282	7,629	7,435	-2.5	80.7
지중해	4,178	5,228	7,093	7,336	7,324	-0.2	75.3
미주(서안)	4,020	4,618	5,740	6,799	8,032	18.1	99.8
미주(동안)	4,785	7,087	10,610	10,793	11,008	2.0	130.1
미주(남미)	5,101	8,040	9,801	10,183	8,981	-11.8	11.1
일본	251	277	295	323	317	-3.4	14.6
동남아(싱가포르)	975	886	885	1,143	1,340	17.3	37.5
한국(부산)	273	294	238	354	402	13.6	47.2

자료: 상하이해운거래소, 미주(서안, 동안) 운임은 FEU 기준임



[그림 3] 인트라아시아 운임 현황

(단위: 달러/TEU)



자료: 상하이해운거래소

● 2022년 1분기 인트라아시아 운임은 전분기대비 큰 폭으로 상승

- 일부 선대의 원양항로 투입, 원양항로 운임 상승에 따른 동조화 등의 이유로 2021년 1분기 이후 인트라 아시아 모든 항로의 운임이 크게 상승함
- 전년 동기대비 증감율 또한 인트라 아시아 모든 항로의 운임이 큰 폭으로 상승함

[표 2] 인트라-아시아 운임 현황

(단위: 달러/TEU)

구분	2021				2022	증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	전분기 대비	전년 동기대비
상하이-일본(요코하마)	970	890	1,180	933	1,067	14.3	10.0
상하이-한국(부산)	563	617	703	830	983	18.5	74.6
상하이-홍콩	910	860	845	920	1,190	29.3	30.8
상하이-싱가포르	1,320	1,320	1,310	1,350	1,855	37.4	40.5
상하이-인도네시아(자카르타)	1,207	1,100	1,113	1,483	1,887	27.2	56.4
상하이-태국(람차방)	990	823	843	1,207	1,397	15.7	41.1
상하이-베트남(호치민)	1,085	870	810	850	1,460	71.8	34.6
상하이-대만(카우슝)	1,015	1,150	1,125	1,160	1,235	6.5	21.7
상하이-필리핀(마닐라)	770	710	625	760	905	19.1	17.5
상하이-말레이시아(탄중펠레파스)	1,435	1,380	1,420	1,280	1,675	30.9	16.7

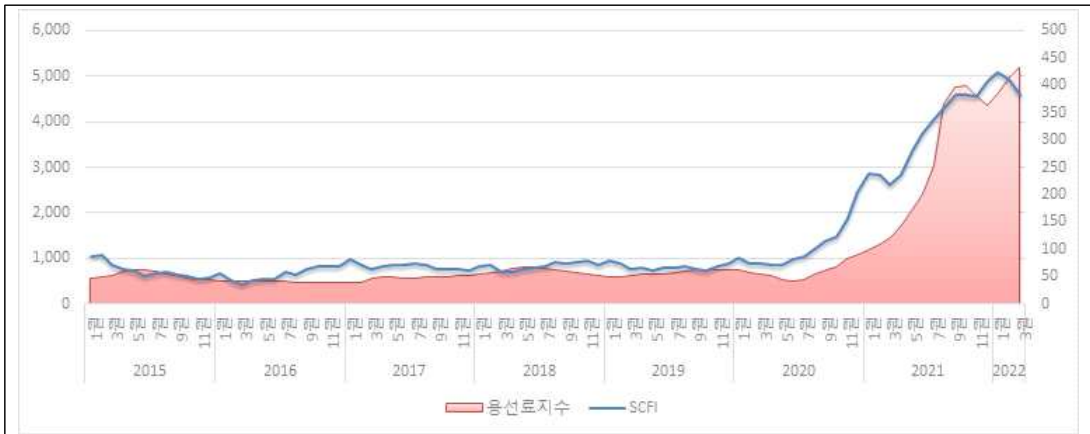
주: TEU기준, 항비, 유류할증료가 포함됨 올인(All-in) 요율임

자료: Drewry, Container Freight Rate Insight



## 운임시장동향 : 용선료

[그림 4] 용선료와 운임지수간의 관계



자료: 클락슨, 상하이해운거래소

- 2022년 1분기 컨테이너 운송수요 증가에 따른 선대수요 증가로 용선료 상승
  - 과거 2014~2019년 컨테이너 운임과 용선료 간의 상관관계는 0.1~0.2에 불과했지만 최근에는 동조화 되어 운임과 용선료가 동반 상승함
  - 팬데믹으로 인한 공급망 혼란 등의 요인으로 선박 부족 현상이 여전히 문제로 남아 있어 높은 용선료 추세는 당분간 지속될 것으로 예상됨

[그림 5] 아시아-미 서부운임과 용선료(9,000TEU급) 현황

(단위: 달러/day)



주: 용선기간은 6~12개월임

자료: 클락슨, 상하이해운거래소



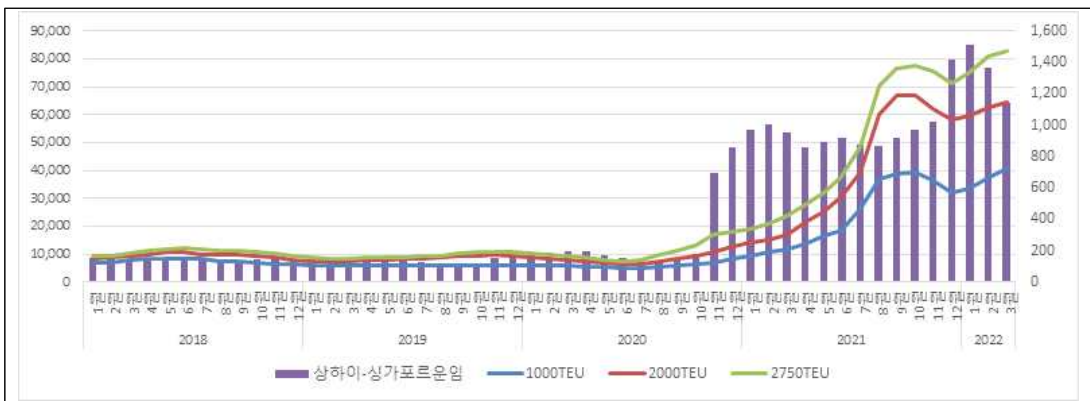


● 2022년 1분기 용선료와 현물운임은 동반 상승 지속

- 2020년 3분기부터 운임과 용선료가 동반 상승하였으며 최근에는 역대 최고 용선료 기록중
- 아시아-북미 항로에 대한 수요가 크게 증가하여 이들 항로에 투입되는 선박에 대한 수요가 크게 상승함. 주력선대 외에 4,000~5,000TEU급에 대한 수요도 증가하고 있으며, 9,000TEU급 단기 용선료도 크게 상승함

[그림 6] 인트라아시아 운임과 용선료(3,000TEU이하) 현황

(단위: 달러/day)



주: 1,000TEU급 기어드(g geared), 2,000/3,000TEU급은 기어리스(gearless)이며 6~12개월 용선료임  
자료: 클락슨, 상하이해운거래소

● 2022년 1분기 3,000TEU급 이하 용선료는 전분기 대비 상승함

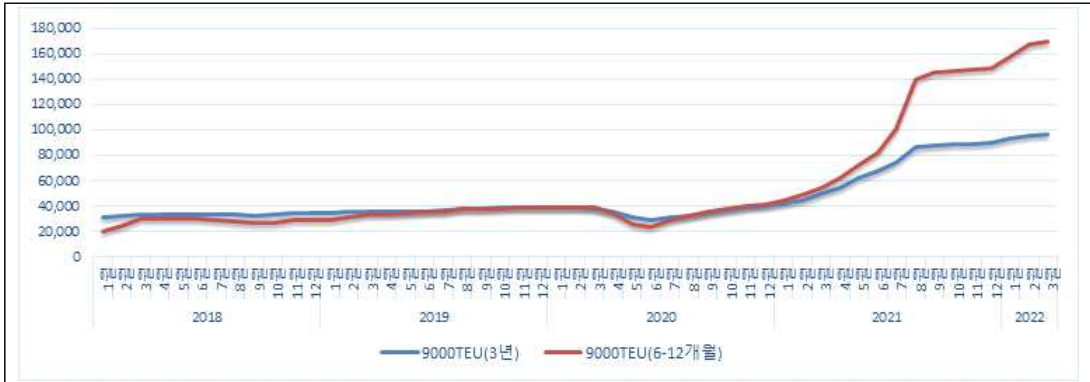
- 2020년 2분기 코로나19로 인한 컨테이너선 공급 축소로 계선이 증가하면서 3,000TEU급 선박에 대한 수요도 감소하였으나, 3분기 이후 수요 증가로 중소형 선박에 대한 용선료가 크게 상승함
- 원양항로의 공급 부족으로 인트라항로에 투입되는 선대 중 일부가 원양항로에 투입됨. 현재 인트라항로는 원양항로 수급 상황에 영향을 받고 있어 강세가 유지될 것으로 예상됨





[그림 7] 9,000TEU급 장단기 용선료 추이

(단위: 달러/day)



자료: 클락슨, 상하이해운거래소

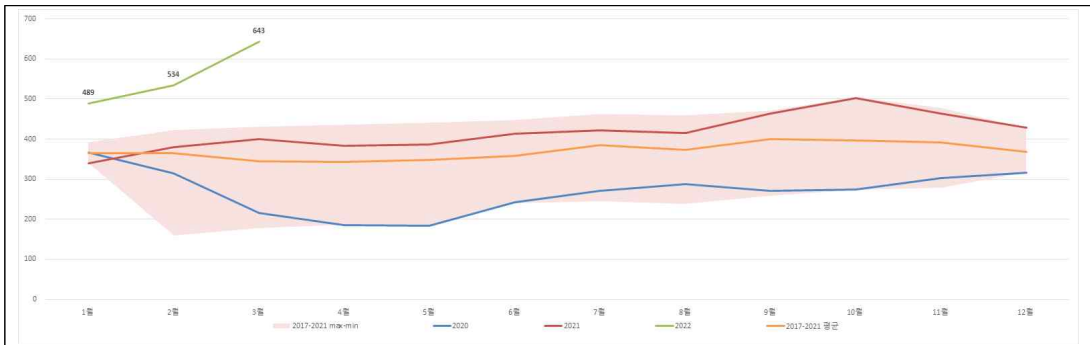
- **장·단기 용선료의 차이는 모든 선형에서 발생하며 일반적으로 장기용선료가 단기에 비해 높으나 2020년 하반기 이후 역전현상 발생**
  - 장기용선료는 단기에 비해 변동성이 적어 위험관리측면에서는 유리할 수 있음. 12개월 미만의 용선료는 장기용선료에 비해 항상 낮았으나 2020년 하반기부터 이러한 현상이 역전됨
  - 선주사들은 3년 이상의 장기계약을 원하나 선사들은 1년 이하의 단기 용선을 원함. 단기 선박 수요가 크기 때문에 현재 단기용선료가 더 높으며 선박 공급 부족현상이 1년 내에 해소될 것으로 해석 가능함
  - 최근 파나막스급 단기용선료가 장기용선료의 2배 이상에 거래되는 등 단기용선에 대한 프리미엄이 매우 높은 상황임



## 운임시장동향 : 연료유

[그림 8] 연료유 가격 추이

(단위: 달러/톤)



주: 싱가포르 380cst 기준임

자료: 클락슨

- 2022년 1분기 연료유 가격은 유가 상승으로 전년대비 상승하여 3월 기준 643달러를 기록 (싱가포르 380cst 기준)
  - 코로나19로 인한 수요 감소로 2020년 2분기 최저가를 기록하였으나 이후 반등함
  - 2022년 3월 싱가포르 저유황유(VLSFO)의 가격은 890달러로 고유황유(HFO)와의 가격 차이가 톤당 약 247달러임



[그림 9] 연료유종별 가격 추이

(단위: 달러/톤)



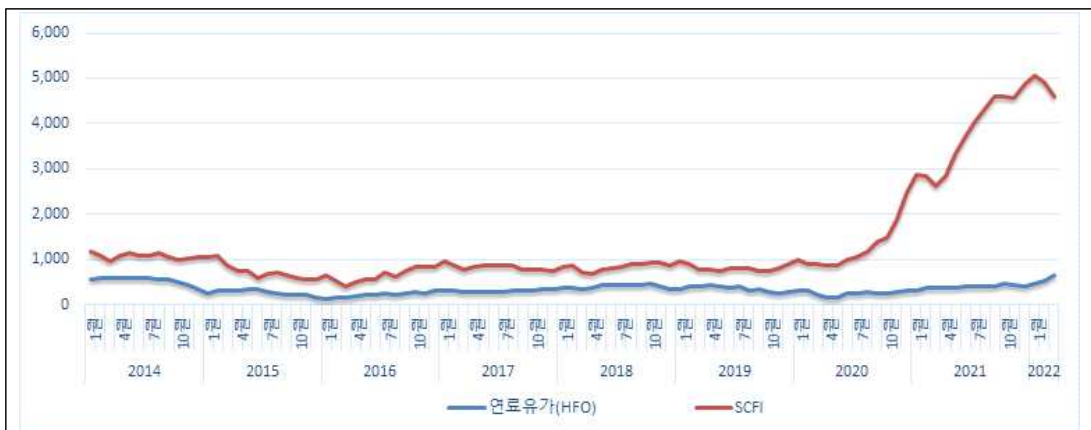
주: 싱가포르 MGO, VLSFO, 380cst 기준임

자료: 클락슨

- 2022년 3월 기준 싱가포르에서 판매되는 저유황유(LSFO)와 선박용경유(MGO)와의 차이는 177달러로 나타남
  - 2022년 1분기는 유가상승으로 인해 모든 연료유 가격이 급상승하였음
  - MGO와 HFO가격 차이는 2020년에 170달러대로 일시적으로 좁혀졌지만, 2020년 하반기 이후 톤당 약 40~50%까지 가격이 벌어짐

[그림 10] 연료유가와 운임

(단위: 달러/톤)



자료: 클락슨, 상하이해운거래소



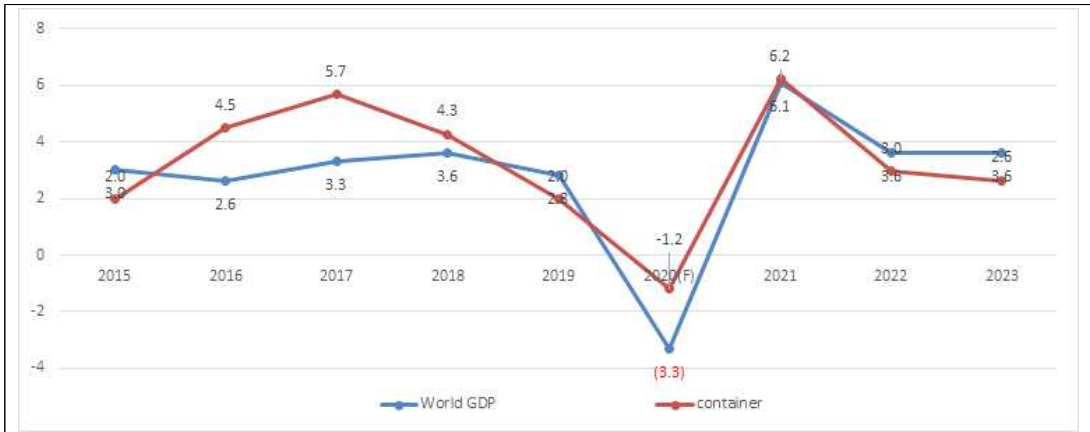
- 과거 연료유가는 컨테이너 운임에 영향을 미쳤으나 2017년 이후 관계가 낮아짐
  - 2014~2016년 연료유가와 컨테이너 운임과의 상관관계는 0.8 이상으로 나타나 유류비 상승이 운임 상승으로 이어졌으나 2017년 이후 이러한 관계가 거의 사라짐(2017년 이후 연료유가와 운임 간의 상관계수는 0.1에 불과함)
  - 2020년에 비해 상대적으로 낮은 연료유가로 인해 저유황유 사용에 대한 화주의 추가 운임 부담이 크지 않았으나 최근 유가 상승으로 2분기부터 유류할증료가 상승함



## 수요시장동향 : 경제성장률 및 컨테이너 물동량

[그림 11] 세계 경제성장률 및 컨테이너 물동량 추이 및 전망

(단위: %)



자료: IMF, 클락슨

- 2022년 세계 경제성장률은 3.6%, 컨테이너 물동량 증가세는 3%를 기록할 것으로 전망됨
  - 2022년 세계 경제성장률 상승으로 컨테이너 물동량도 증가할 것으로 예상되나, 인플레이션 영향으로 증가세는 둔화될 것으로 전망됨

[표 3] 주요국 경제성장률 추이 및 전망

(단위: %)

국가	2020	2021	2022	2023
세계	-3.3	6.1	3.6	3.6
미국	-3.5	5.7	3.7	2.3
EU	-4.9	2.8	2.1	2.7
중국	-6.6	5.3	2.8	2.3
인도	2.3	8.1	4.4	5.1
일본	-8	8.9	8.2	6.9
한국	-4.8	1.6	2.4	2.3

자료: IMF



- 2022년 미국, 중국, EU 등 주요국의 경제성장률은 인플레이션 영향으로 인해 전년대비 증가세가 둔화됨
  - 미국발 금리인상, 러시아-우크라이나 전쟁 사태의 장기화, 중국 도시봉쇄 조치 등으로 인한 글로벌 공급망 혼란이 경제성장률 추이 하락에 영향을 미친 것으로 전망됨
  - 내년 세계 경제성장률 또한 높은 인플레이션, 글로벌 공급망 혼란, 통화정책기조 등으로 올해와 마찬가지로 3.6%의 비교적 낮은 성장률을 나타낼 것으로 전망됨

[그림 12] 주요 원양항로 컨테이너 물동량

(단위: TEU)



자료: 알파라이너

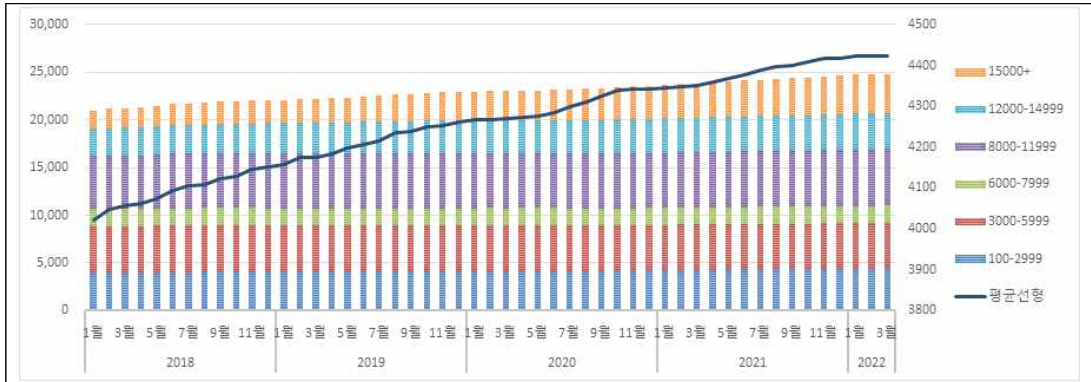
- 2022년 1-2월 누계 아시아-유럽항로 물동량은 전년 동기 대비 증가하였지만, 아시아-미주항로 물동량은 감소함
  - 전년 동기 대비 2022년 2월 아시아-유럽항로 물동량은 9.2%, 아시아-미주항로 물동량은 4.9% 증가함
  - 2022년 1-2월 누적 물동량 증가세는 아시아-유럽항로 11.9% 증가하였지만, 아시아-미주항로 물동량은 0.3% 감소함



## 공급시장동향 : 선대현황

[그림 13] 세계 선대 및 평균선박크기 추이

(단위: TEU)



자료: 클락슨

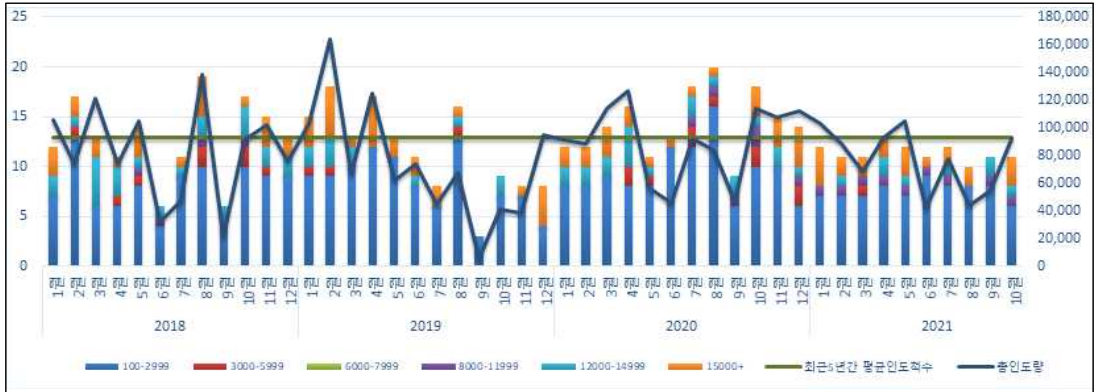
- 2022년 3월 기준 컨테이너선대는 총 5,610척, 2,482만 TEU를 기록
  - 초대형선박의 증가로 인해 평균 선박크기도 2018년 초 4,020TEU에서 2022년 3월 기준 4,424TEU로 증가함
  - 총 선대에서 15,000TEU급 이상 선박의 점유비중은 계속 높아져 16.5%에 이르는 것으로 나타남





[그림 14] 인도척수 및 총인도량

(단위: 척, TEU)

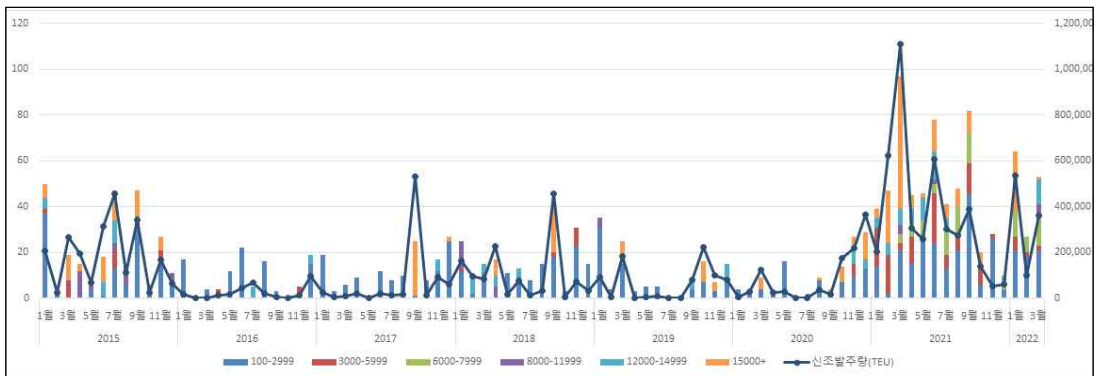


자료: 클락슨

- 2022년 1분기에 인도된 컨테이너 선박은 총 32척, 19만 TEU로 2021년 1분기 인도량 24.5만 TEU에 비해 22.2% 감소함
  - 최근 5년간 월평균 인도척수는 13척으로 나타났으며 2022년 2분기 월평균 인도척수는 11척 임

[그림 15] 신조발주량 및 척수

(단위: 척, TEU)



자료: 클락슨

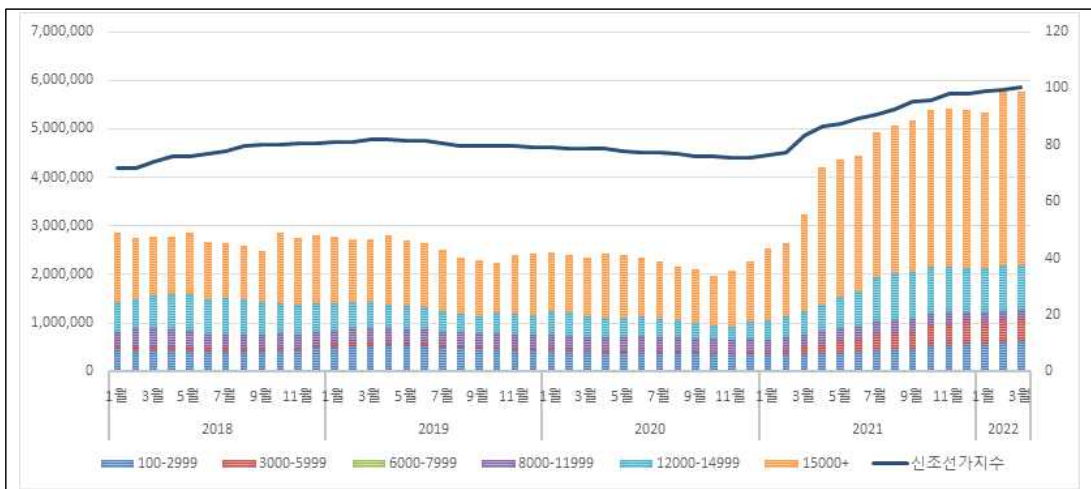
- 2022년 1분기 컨테이너 신조 발주량 전년 동기 대비 감소
  - 클락슨 자료에 따르면 올해 1분기까지 컨테이너 신조 발주량은 144척(약 100만 TEU)으로 2021년 1분기 신조 발주량인 183척(약 193.7만 TEU)대비 감소함



- 신조 발주는 15,000TEU급이 주를 이루었으며 최근 몇 년간 발주가 되지 않은 4,000-7,000TEU급에 대한 발주도 지난해에 이어 진행됨
- 최근의 경쟁적인 신조발주는 2023년 인도량(최소 200만 TEU 이상)을 증가시켜 운임에는 부정적인 영향을 미칠 수 있음
- 다만 2023년 에너지효율등급지수(EEXI·Energy Efficiency Existing Ship Index) 시행에 따라 선속 조정 또는 개조가 진행되어 공급량 조절이 예상됨

[그림 16] 컨테이너 선박 크기별 발주잔량

(단위: TEU)



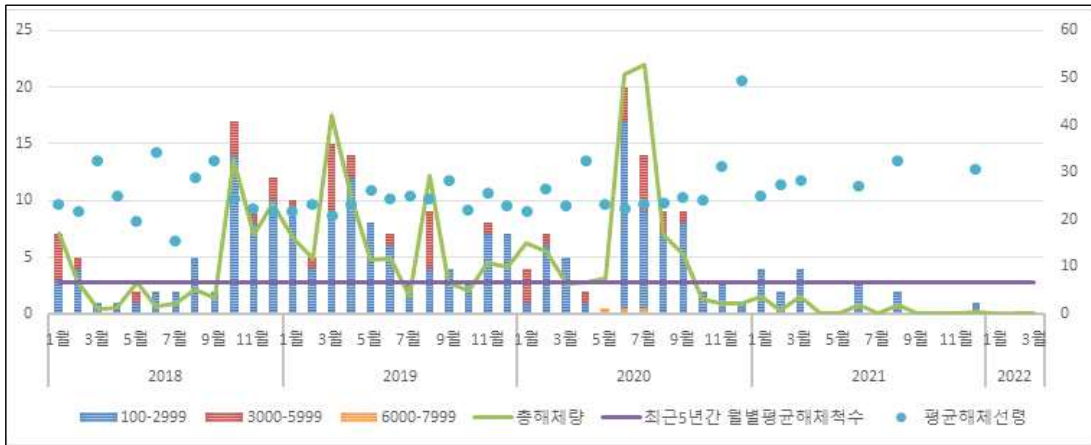
자료: 클락슨

- 2022년 3월 기준 컨테이너선의 발주잔량은 827척, 632만 TEU이며 이중 60.8%는 15,000TEU급 이상
  - 2021년 말부터 시작된 신조발주량 증가 및 신조가격도 상승은 올해 1분기까지 이어짐. 2022년 3월 가장 많이 발주된 15,000TEU급 신조선가는 전년 동월 대비 20% 이상 상승함
  - 또한 환경규제에 따라 LNG, 친환경선박 발주 수요도 계속 증가할 것으로 예상됨



[그림 17] 해체척수 및 선령

(단위: 척, 연)



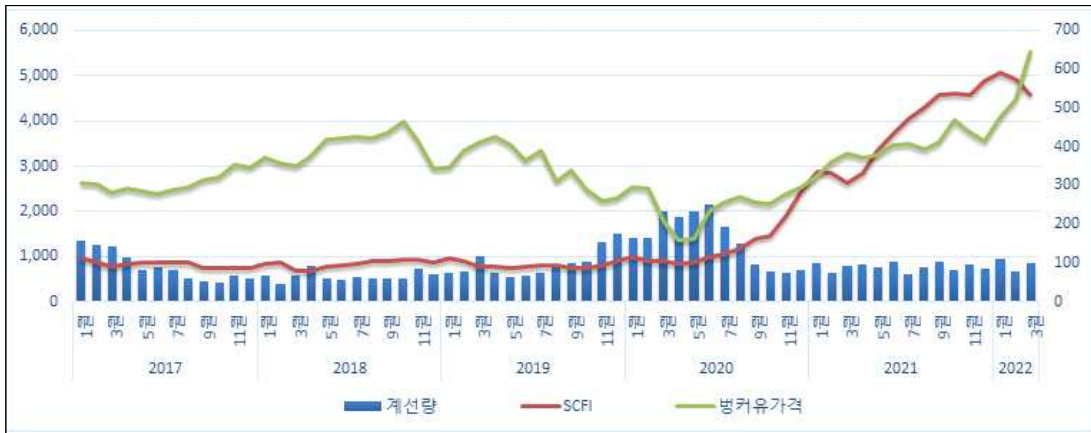
자료: 클락슨

- 2021년 12월 누계 해체량은 11척(11,990TEU)을 기록하여 전년 동기 80척(18.9만 TEU)에 대비 크게 감소함
  - 올해 해체된 선박은 1990년대에 건조된 선박들로 대부분 1,000TEU급 미만임
  - 컨테이너시황 호조로 일부 노후선을 제외한 해체수요는 과거에 비해 낮을 것으로 예상되며 해체 수요가 적어 해체선박의 평균선령도 과거에 비해 상승함
  - 현재 선박 공급이 부족한 상황에서 해체수요는 연말까지 많지 않을 것으로 예상됨. 다만 2023년 현존선에 대한 온실가스 배출규제가 실시될 예정으로 내년에는 해체량이 증가할 것으로 예상됨



[그림 18] 운임, 연료유가 및 계선량

(단위: TEU, 달러/톤)



주: 벙커유가격은 싱가포르 380CST 임

자료: 클락슨

- 2022년 3월 기준 전체 선대의 3.4%, 약 84.4만 TEU가 계선 중
  - 2020년 2분기 계선은 약 200만 TEU에 달했으나 3분기부터 공급량 증가로 계선량은 크게 감소함
  - 알파라이너 자료에 따르면 조선소 도크 입고를 제외한 실제 시장에서 가용할 수 있는 선대는 1.0% 미만으로 나타남



[그림 19] 항로별 운임 및 선복량

(단위: 천TEU, 달러/TEU, FEU)



주: 유럽, 싱가포르운임은 TEU, 미주운임은 FEU 기준임  
 자료: 알파라이너, 상하이해운거래소



[표 4] 주요 항로 선복량

(단위: 천TEU, %)

구분	2021년				2022년	증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	전분기 대비	전년 동기 대비
아시아-유럽	5,006	5,156	5,314	5,348	5,485	2.6	9.6
아시아-미주(북미)	4,419	4,692	5,031	5,380	5,596	4.0	26.6
인트라 아시아	3,032	3,061	2,927	2,760	2,706	-2.0	-10.8

자료: 알파라이너

- 올해 1분기 아시아-유럽항로, 아시아-미주항로의 선복량 모두 전년대비 증가
  - 투입되는 선복량에 비해 항만 혼잡으로 인해 회전율은 현저하게 떨어져 있어 실제 공급되는 선복량은 기대보다 낮은 수준임
  - 2022년 1분기 미주(북미)항로의 선복량은 전년 동기 대비 26.6% 증가했으며, 전 분기 대비 4.0% 증가함



## 주요뉴스

### ● 항만 대기일수 증가로 화주의 금융비용 증가

- 항만 혼잡으로 인한 화물 운송기간 증가는 화주들의 금융비용 증가로 이어짐
- 세계 주요 항만의 혼잡은 2021년에 이어 지속되고 있으며 LA/LB항에 대기척수는 100 척에 달함
- 물류 컨설팅 기업인 프로젝트44(project44)에 따르면 2021년 1월~11월 LA/LB항에서 대기한 화물의 가치는 총 2,380억 달러에 이르는 것으로 나타남
- 팬데믹 이전 중국에서 LA까지 운송기간은 통관을 포함해 평균 22일이 소요되었으나 최근에는 평균 대기일수 17.6일을 고려하면 최대 2개월이 소요되는 것으로 조사됨
- 운송 시간 증가에 따른 화주의 금융비용 증가는 TEU당 106달러/월로 추정됨
- 프로젝트44는 연간 이자율 3.2%, TEU당 평균 가치를 4만 달러로 계산한 결과 한달 지연에 따른 화주의 금융비용 증가는 106달러에 이를 것으로 추정함
- 이를 2021년 1월~11월 사이 LA/LB항에서 처리된 화물에 적용하면 3.2억 달러의 추가 금융비용이 화주에게 발생함

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139478/Supply-chain-delays-add-to-shipper-finance-costs>

### ● 용선 및 중고선 시장의 강세 지속

- 컨테이너 선박 부족에 따라 선박 수요 증가로 용선료가 크게 상승함
- 알리바바(Alibaba)가 지분 투자한 Transfar Shipping은 최근 2002년 건조된 2,500TEU급 선박을 일일 75,000달러에 6~7개월 간 단기 용선함
- 사무데라(Samudera)는 1999년 건조된 1,600TEU급 선박을 24~35개월 간 일일 18,000달러에, 파샤 하와이(Pasha Hawaii Line)는 2003년 건조된 2,800TEU급 선박을 일일 42,000달러에 3년 용선함
- 이는 2019년에 대비 4~5배 이상의 높은 가격이며, 단기 용선료가 장기에 비해 50% 이상 높은 수준임
- 중고선가도 크게 상승하여 신조선가를 넘어섬
- 지난달 머스크는 11년 전에 건조된 4,500TEU급 선박을 6,500만 달러에, MSC는 2006년 건조된 3,500TEU급 선박을 5,000만 달러에 매입함

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139571/Alibaba-linked-carrier-pays-premium-charter-for-vintageboxship>  
[https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139556/Danacs-sells-20-year-old-boxship-duo-for-\\$130m](https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139556/Danacs-sells-20-year-old-boxship-duo-for-$130m)





### ● 2021년, 컨테이너선 거래량 최대치 기록

- 2021년 총 572척(194만 TEU)의 컨테이너선이 거래되어 이전 최대치를 넘어섬
- 이는 한진해운 파산으로 인해 중고거래가 급증한 2017년보다 26.0%(척수 기준) 증가한 수치임
- 세부적으로 MSC는 2021년 거래된 컨테이너선의 22.5%인 132척(45.3만 TEU)을, CMA CGM은 45척(15만 TEU)을 매매함. 선주사인 GSL은 23척(10만 TEU), Costamare는 14척(10만 TEU)을 거래함
- 중고선이 상승과 함께 2021년 말부터 거래 척수가 감소함
- 2021년 11월 이후 2개월 간 월평균 28척의 컨테이너선이 매매되었는데 이는 동년 3분기 누계 평균인 월 52척에 비해 크게 낮아진 수치임
- 3분기부터 거래 가능 선박 감소와 함께 일부 선박의 경우 신조선가의 2배 이상의 가격에 거래되는 등 시장 과열도 영향을 미친 것으로 풀이됨

자료: 일파리너 2022년 5호

### ● 컨테이너선사의 친환경 투자 강조

- 최근 개최된 세계선사협의회(World Shipping Council)의 웨비나에서 컨테이너 선사들의 친환경에 대비한 투자와 함께 IMO의 책임이 강조됨
- ONE의 CEO는 컨테이너 산업이 친환경으로 전환하기 위해 향후 20년 동안 1.5조 달러의 비용이 필요할 것으로 추정하였으며 이를 위한 로드맵 수립이 필요하다고 강조함
- 화석연료에서 친환경연료로 전환하기 위해서 탄소배출에 대한 측정과 이행을 담당하는 IMO의 역할이 중요함. 특히 하팍로이드의 회장은 대규모 투자가 필요한 사업이기 때문에 사전적으로 IMO의 명확한 지침이 필요하다고 강조함
- 이미 하팍로이드는 지난 1년간 친환경 전환 및 관련 연구비용으로 2.5억~3억 달러를 지출했다고 밝힘
- 친환경 투자뿐만 아니라 친환경 기업 이미지를 심기 위한 컨테이너 선사들의 노력도 이어지고 있음
- CMA CGM은 재활용, 폐기를 보장할 수 없는 폐플라스틱이 국가 간 운송되는 것을 방지하기 위해 오는 6월부터 폐플라스틱에 대한 운송을 하지 않는다고 선언함
- 현재 매년 1,000만 톤의 플라스틱이 바다에 버려지고 있으며 20년 후에는 연간 2,900만 톤에 이를 것으로 예상됨

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139825/We-need-strong-balance-sheets-to-go-green-say-box-lines>  
<https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139831/CMA-CGM-to-ban-waste-plastic-cargoes>



● **글로벌 항만 정체, 소폭 완화된 가운데 여전히 선박 지연 문제는 상존**

- 글로벌 항만 정체가 소폭 완화된 가운데 아시아-북유럽 및 중국-캘리포니아 선박 지연은 여전히 중요한 문제로 남아 있음
- LA/LB에 정박 대기 중인 선박 수는 1월 9일 기준 109척에서 2월 14일 기준 76척으로 일부 감소했음에도 불구하고 중국에서 LA/LB로 운항하는 운송시간은 평균 38일이 소요되는 것으로 파악됨
- 중국-캘리포니아 항로 선박 지연은 중국에서 출발하여 11일 만에 LA/LB항에 접안 한 선사가 있는 반면, 65일까지 소요되는 선사가 있는 등 선사별로 차이가 큰 것으로 파악됨
- 극동-북유럽 항로에 대한 선박 지연 문제도 여전히 심각함 - 극동-북유럽을 항로를 운항하는 14,000-24,000TEU급 선박들은 표준 일정보다 평균 17일 이상이 더 소요되는 것으로 파악됨
- 극동-북유럽 항로의 표준 일정을 준수하기 위해서는 일부 항만을 결항하는 것만이 지금의 극심한 지연 사태를 일부 피할 수 있는 방법으로 보임

자료: 알파마리나 2022년 7호

● **2021년 컨테이너 박스 생산량 및 가격 최고조에 이름**

- 작년 글로벌 공급망 위기로 인한 컨테이너 수요 증가는 기록적인 컨테이너 박스 생산량 및 가격 상승으로 이어짐
- 드류리(Drewry)에 따르면 2021년 컨테이너 박스 생산량은 718만 TEU로서 2020년 대비 130% 증가한 것으로 나타남
- 기록적인 컨테이너 박스 생산량과 동시에 가격 또한 크게 상승하여 컨테이너 박스 제작 가격이 TEU당 4,000달러에 육박하였음
- 그러나 2022년초 컨테이너 박스 생산량 및 가격은 하락세를 나타낸 것으로 파악됨
- 컨테이너 박스 임대 업체 트리톤 인터네셔널(Triton International)에 따르면 컨테이너 박스 가격은 TEU당 3,400달러로 20% 정도 하락한 것으로 조사됨 - 드류리에 따르면 올해 컨테이너 박스 생산량 또한 작년 대비 33-37% 감소된 450-480만 TEU가 될 것으로 추정되고 있음

자료: <https://www.freightwaves.com/news/supply-chain-signals-new-container-production-and-pricing-finally-peak>

건화물선

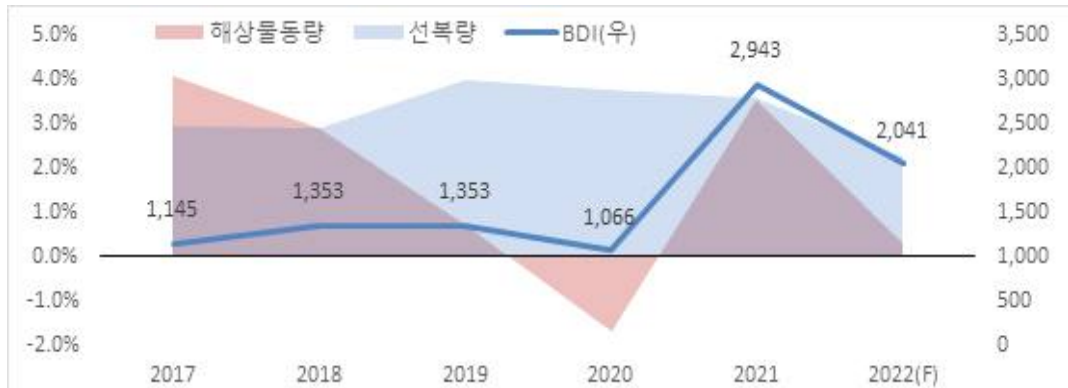
## 2022년 1분기 요약

- **(운임) 2022년 1분기 평균 BDI는 전년 동기보다 17.4% 상승한 2,041을 기록함**
  - 중소형 선박 시장이 건화물선 시장의 상승을 주도함. 특히, 케이프선 운임이 중소형선박 보다 더 높은 수준을 기록하며 이례적인 상황이 전개됨
  - 중국에서 코로나19 재확산에 따른 방역 강화, 중국과 인도 등 전력난, 러시아의 우크라이나 침공, 이상기후 등 원자재 공급망 붕괴에 대한 불안감이 시장에 확대되면서 운임강세를 보임
- **(수요) 2022년 해상물동량은 전년 대비 0.3% 증가에 그칠 것으로 전망됨**
  - 올해 해상물동량은 원료탄이 전년 대비 2.2% 증가, 곡물이 보험세를 기록한 것을 제외하고 모두 마이너스 증가세를 보일 것으로 전망됨
  - 중국에 재확산된 코로나19로 인해 악화된 경기가 철광석, 원료탄에 대한 수요 감소로 이어졌으며, 러시아의 우크라이나 침공에 따른 곡물, 연료탄에 대한 수요 증가에도 불구하고, 이상기후, 코로나19에 석탄 및 곡물 생산량 및 수출량이 감소 전망임
- **(공급) 2022년 선박량은 전년 대비 2.2% 증가할 전망임**
  - 운임 강세에 중소형선박의 인도량이 증가해 케이프선을 제외하고 순증이 증가세를 보임
  - 전년 대비 선박량 증가율은 케이프선 1.8%, 파나막스선 3.5%, 수프라막스선 2.7% 증가 전망임
- **(전망) 2022년 2분기 건화물선 시장은 여전히 강세를 이어갈 전망임**
  - 중소형 선박 시장을 중심으로 운임강세가 지속될 것으로 전망되며, 중국 정부가 경기침체에 따른 부양책 발표가 예상되면서 운임상승 가능성이 큼

## 건화물선 : 운임시장동향

[그림 20] BDI와 수급균형

BDI는 포인트, 해상물동량과 선박량은 전년 대비 %



자료: 클락슨

BDI는 포인트, 해상물동량은 백만 톤, 선박량은 백만 DWT

구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)
BDI	1,145	1,353	1,353	1,065	2,940	2,041
해상물동량	4.1%	2.9%	0.7%	-1.7%	3.5%	0.3%
선박량	2.9%	2.9%	4.0%	3.8%	3.6%	2.2%

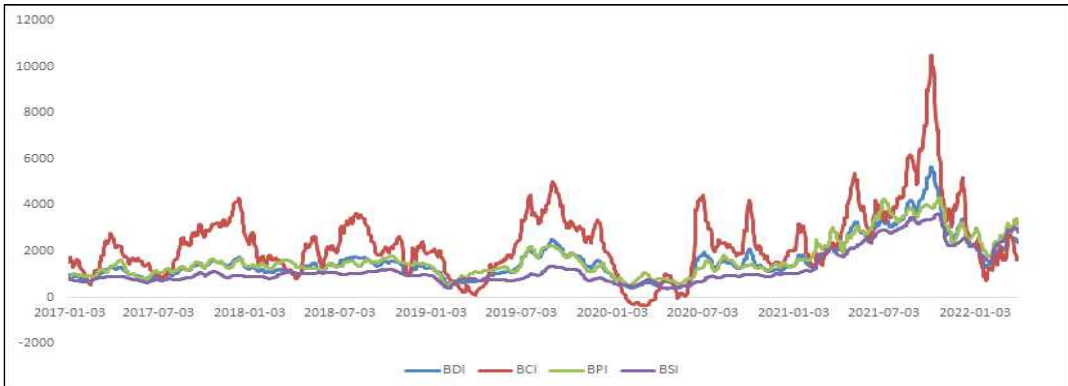
자료: 클락슨

- 2022년 1분기 평균 BDI는 전년 동기보다 17.4% 상승한 2,041을 기록
  - 1분기가 계절적 비수기임을 고려했을 때 이례적으로 높은 수준임
  - 공급(2.2%)이 수요(0.3%)를 큰 폭으로 상회했음에도 불구하고, 시장에 공급망 붕괴 우려가 확산해 전년 동기보다 높은 수준을 기록함
  - 중국에서 코로나19 재확산에 따른 방역 강화, 중국과 인도 등 전력난, 러시아의 우크라이나 침공에 따른 곡물 중심 시장의 공급망 붕괴 불안감에 원자재에 대한 수요가 증가함

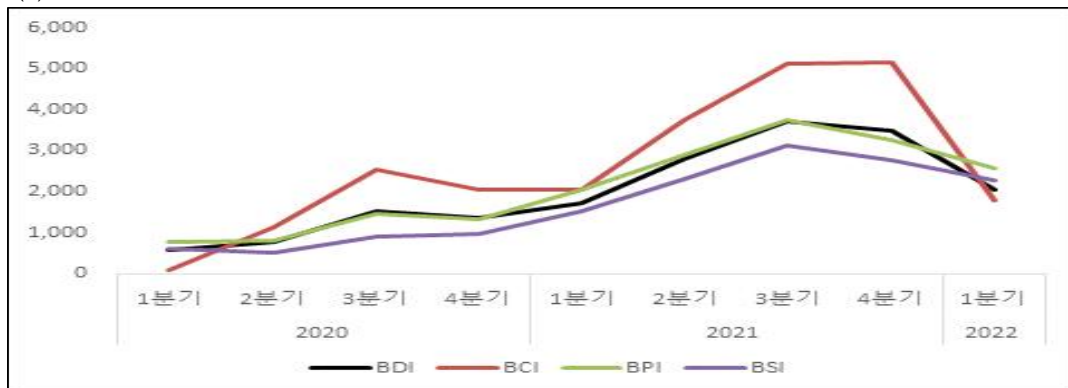
[그림 21] 선형별 건화물선운임지수

선형별 운임지수는 포인트

(a)



(b)



자료: 클락슨

구분	2021 연평균	2021				2022	전기 대비	전년 동기
		1분기	2분기	3분기	4분기	1분기		
BDI	2,940	1,739	2,793	3,732	3,498	2,041	-41.6%	17.4%
BCI	4,017	2,065	3,753	5,110	5,142	1,778	-65.4%	-13.9%
BPI	2,984	2,055	2,895	3,737	3,250	2,580	-20.6%	25.5%
BSI	2,430	1,512	2,322	3,115	2,771	2,287	-17.5%	51.2%

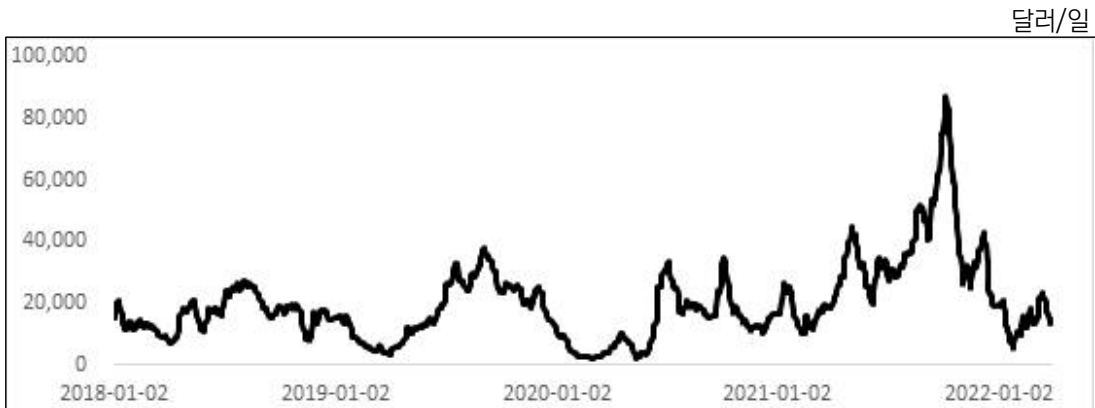
자료: 클락슨

● 2022년 1분기 중소형 선박 운임이 건화물선 운임의 상승을 주도

- 일반적으로 대형선인 케이프선 시장이 운임상승을 견인하나, 1분기에는 중소형 선박이 시장의 상승을 주도함
- BCI는 전년 동기 대비 13.9% 하락했으나, BPI와 BSI는 각각 25.5%, 51.2%로 큰 폭 상승함

## 케이프선 : 운임동향

[그림 22] 케이프선 스팟운임



구분	2021 연평균	2021				2022	전기 대비	전년 동기
		1분기	2분기	3분기	4분기	1분기		
스팟운임 (5TC)	33,318	17,126	31,120	42,379	42,645	14,746	-65.4%	-13.9%

자료: 클락슨 자료를 활용해 저자 작성

- 2022년 1분기 케이프선 평균운임은 14,746달러/일 기록
  - 케이프선 운임이 전기 대비 65.4%, 전년 동기 대비 13.9% 큰 폭으로 하락함
  - 중국의 조강 원재료에 대한 수요가 코로나19 재확산에 감소한 것이 운임하락의 주요 원인임



[그림 23] 케이프선 용선료



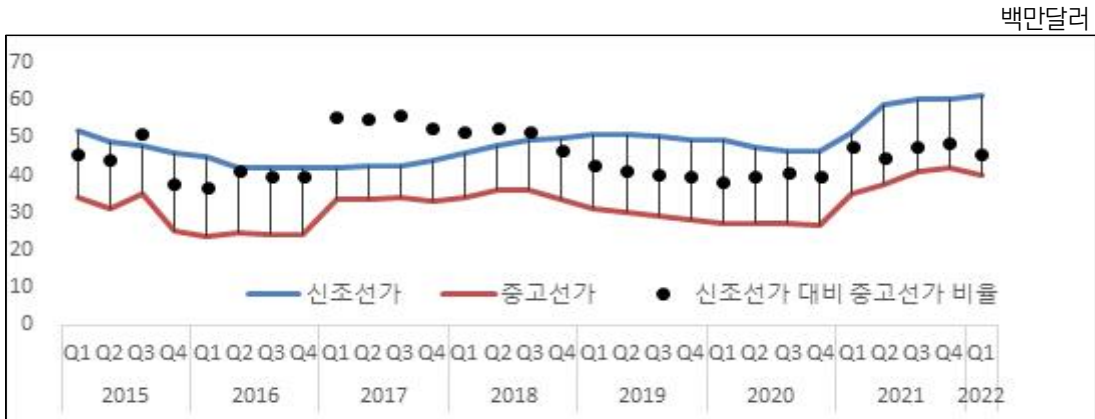
구분		2021 연평균	2021				2022	전기 대비	전년 동기
			1분기	2분기	3분기	4분기	1분기		
용선료	6개월	26,697	20,994	35,793	42,933	33,359	26,571	-20.3%	26.6%
	1년	18,455	19,125	27,748	31,442	28,408	26,942	-5.2%	40.9%
	5년	33,333	15,431	19,283	20,300	18,785	19,927	6.1%	29.1%
스팟운임		21,678	17,126	31,120	42,379	42,645	14,746	-65.4%	-13.9%

자료: 클락슨 자료를 활용해 저자 작성

● 2022년 1분기 용선료는 전년 동기 대비 큰 폭으로 상승함

- 스팟운임의 약세에도 불구하고 용선료는 19,927~26,942달러/일로 높은 수준을 기록 중임
- 6개월 평균 용선료는 26,571달러/일로 전년 동기 대비 26.6% 상승했으나, 전기보다 20.3% 하락한 수준임
- 1년 평균 용선료는 26,942달러/일로 전년 동기 대비 40.9% 상승했으나, 전기대비 5.2% 하락함
- 5년 평균 용선료는 19,927달러/일로 전년 동기 대비 29.1% 상승했으며, 전기보다 6.1% 상승함

[그림 24] 케이프선 선가



구분	2021 연평균	2021				2022	전기 대비	전년 동기
		1분기	2분기	3분기	4분기	1분기		
신조선가(A)	57.8	51.5	59.0	60.3	60.5	61.5	1.7%	19.4%
중고선가(B)	38.9	35.0	37.5	41.0	42.0	40.0	-4.8%	14.3%
B/A	67.2%	68.0%	63.6%	68.0%	69.4%	65.0%		

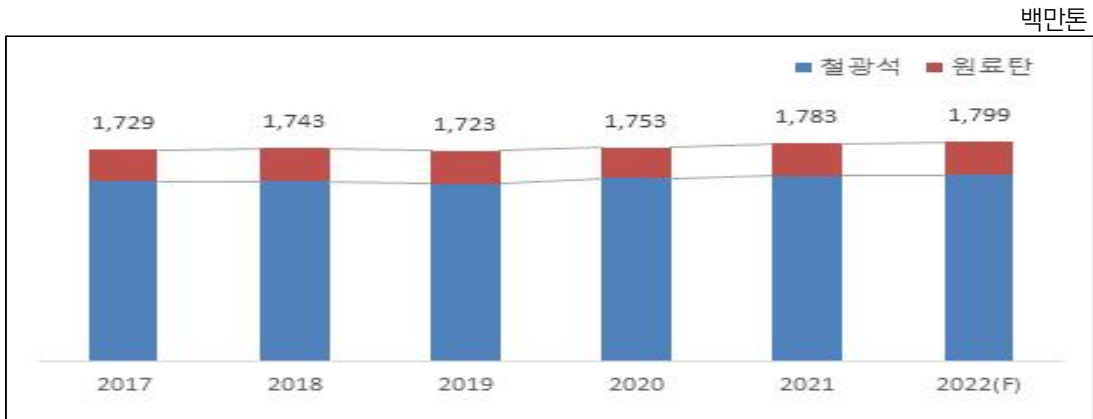
자료: 클락슨 자료를 활용해 저자 작성

● 2022년 1분기 신조선가 대비 중고선가 비율이 65.0%로 나타남

- 1분기 신조선가는 전년 동기 대비 19.4% 상승한 6,150만 달러, 중고선가는 전년 동기 대비 14.3% 상승한 4,000만 달러를 기록함
- 중고선가 가격은 전년 동기 대비 상승했으나, 전기와 비교했을 때 4.8% 하락해 신조선가 대비 중고선가 비율이 감소함

## 케이프선 : 수요동향

[그림 25] 해상물동량 증감률(철광석+원료탄)



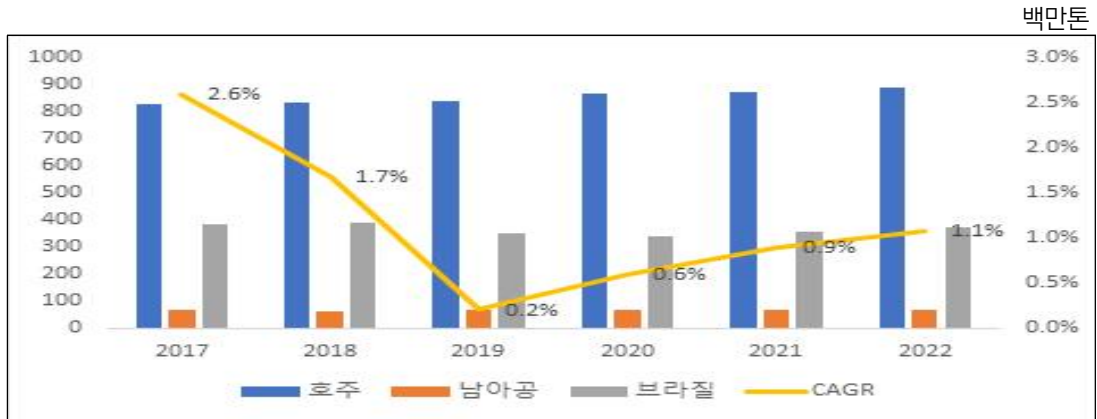
구분	2017	2018	2019	2020	2021	백만 DWT 2022(F)
철광석	1,472	1,475	1,454	1,502	1,517	1,527
원료탄	256	267	269	251	266	272
총합	1,729	1,743	1,723	1,753	1,783	1,799
증감률	3.9%	0.8%	-1.1%	1.7%	1.7%	0.9%
CAGR		2.3%	1.2%	1.3%	1.4%	1.3%

주: CAGR은 2016년 기준임

자료: 클락슨

- 2022년 해상물동량(철광석 및 원료탄) 전년 대비 0.9% 증가 전망
  - 2022년 해상물동량(철광석 및 원료탄)은 17억 9,900만 톤을 기록하며 전년 대비 각각 0.7%(15억 2,700만 톤), 2.2%(2억 7,200만 톤) 증가할 전망이다
  - 2019년 이후 해상물동량의 연평균 증가율이 1%대를 기록함

[그림 26] 주요국의 철광석 수출량 변화



백만 DWT

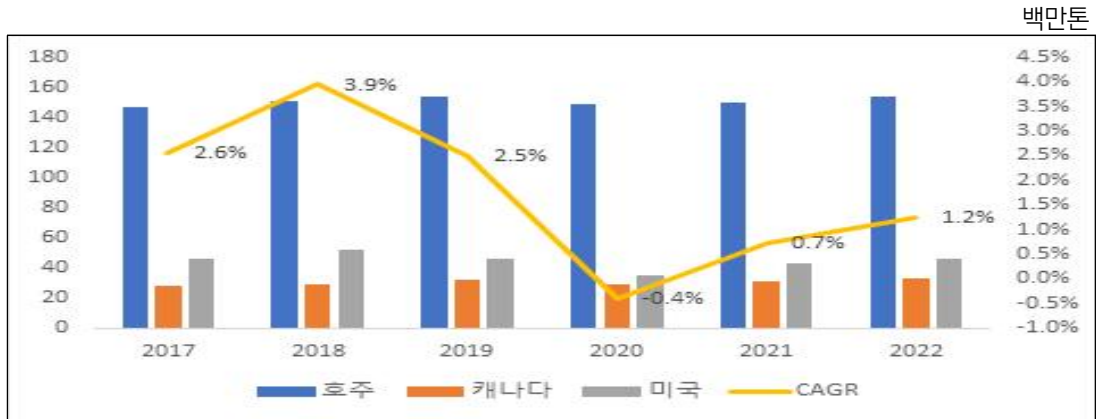
구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)	전년대비
철광석	1,472	1,475	1,454	1,502	1,517	1,527	
증감률	3.8%	0.2%	-1.4%	3.3%	1.0%	0.7%	
CAGR		2.0%	0.8%	1.4%	1.4%	1.2%	
호주	828.1	834.6	836.3	867.3	873.3	886.3	1.5%
남아공	66.8	63.5	66.5	65.6	68	68.7	1.0%
브라질	380.2	386.9	347.7	339.5	357.8	370.8	3.6%
총합	1,275	1,285	1,251	1,272	1,299	1,326	2.1%
증감률	2.6%	0.8%	-2.7%	1.8%	2.1%	2.1%	
CAGR		1.7%	0.2%	0.6%	0.9%	1.1%	

주: CAGR은 2016년 기준임

자료: 클락슨

- 2022년 주요 철광석 수출국(호주, 남아공, 브라질) 해상물동량이 전년 대비 2.1% 증가 전망
  - 올해 호주의 철광석 수출량은 8억 8,630만 톤으로 전년 대비 1.5% 증가할 전망이다. 남아공은 6,870만 톤, 브라질은 3억 7,080만 톤으로 전년 대비 각 1.0%, 3.6% 증가 전망이다
  - 브라질의 수출량이 큰 폭으로 증가하면서 주요 수출국의 연평균 철광석 수출량이 2018년 이후 처음으로 1%대를 기록함

[그림 27] 주요국의 원료탄 수출량 변화



백만 DWT

구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)	전년대비
원료탄	256	267	269	251	266	272	
증감률	4.3%	4.2%	0.7%	-6.7%	6.0%	2.2%	
CAGR		4.3%	3.1%	0.5%	1.6%	1.7%	
호주	146.5	151.1	153.4	148.3	149.8	153.3	2.3%
캐나다	27.8	29.4	32.2	28.6	30.9	32.5	5.2%
미국	46.4	52	46.2	34.8	42.5	45.9	8.0%
총합	221	233	232	212	223	232	3.8%
증감률	2.6%	5.3%	-0.3%	-8.7%	5.4%	3.8%	
CAGR		3.9%	2.5%	-0.4%	0.7%	1.2%	

주: CAGR은 2016년 기준임

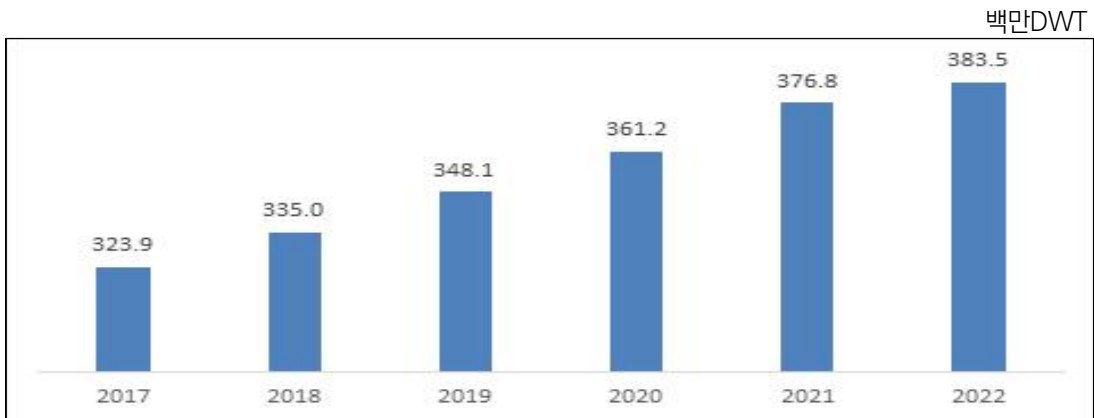
자료: 클락슨

- 2022년 주요 원료탄 수출국(호주, 캐나다, 미국) 해상물동량이 전년 대비 3.8% 증가 전망
  - 올해 호주의 원료탄 수출량은 1억 5,330만 톤으로 전년 대비 2.3% 증가할 전망이다. 캐나다는 전년 대비 5.2% 증가한 3,250만 톤, 미국은 전년 대비 8.0% 증가한 4,590만 톤을 수출할 것으로 전망됨
  - 캐나다, 미국의 원료탄 수출량 증가에 주요국의 연평균 원료탄 수출량이 2022년에 1% 대를 기록함



## 케이프선 : 공급동향

[그림 28] 케이프선 선복량 변화



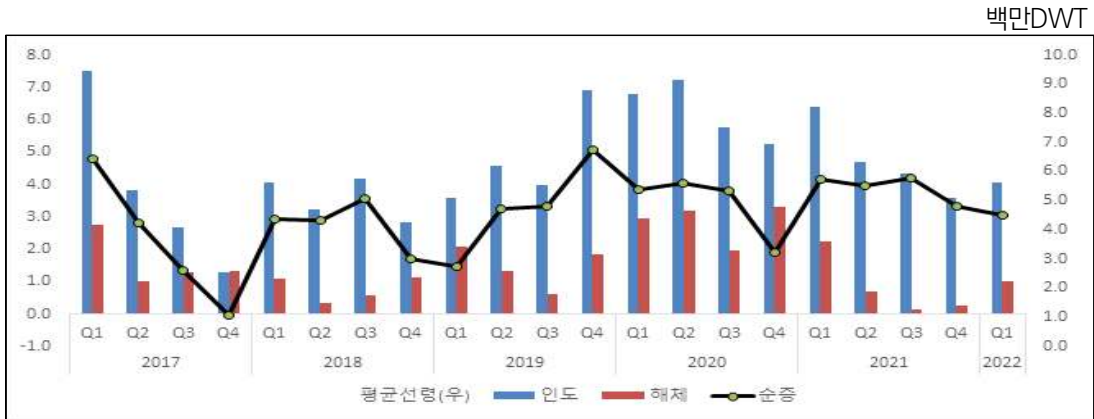
구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)
선복량	323.9	335.0	348.1	361.2	376.8	383.5
전년 대비	2.8%	3.4%	3.9%	3.8%	4.3%	1.8%
CAGR		3.1%	3.4%	3.5%	3.6%	3.3%

주: CAGR은 2017년 기준

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2022

- 2022년 선복량은 3억 8,350만 DWT로, 전년 대비 1.8% 증가 전망
  - 2017년부터 케이프선 선복량의 연평균 증가율은 3%대를 기록함

[그림 29] 케이프선 공급 변화 (인도량, 해체량, 순증)



자료: 클락슨

구분	2021	2021				2022	전기 대비	전년 동기
		1분기	2분기	3분기	4분기	1분기		
인도량	4.8	6.4	4.7	4.4	3.6	4.1	13.9%	-36.4%
해체량	0.8	2.3	0.7	0.1	0.3	1.0	289.5%	-54.6%
순증	3.9	4.1	4.0	4.2	3.3	3.0	-8.0%	-26.5%

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2022

- 2022년 1분기 케이프선의 순증은 전기 대비 8.0%, 전년 동기 대비 26.5% 감소
  - 1분기 케이프선 순증은 300만 DWT로 전년 동기(410만 DWT) 대비 26.5%, 전분기(330만 DWT)대비 감소함
  - 올해 1분기에는 인도량 410만 DWT을 기록해 전기 대비 13.9%의 증가를 보였으나, 해체량은 100만 DWT로 전기 대비 2배 이상 증가해 순증이 전기 대비 마이너스 증가함



[그림 30] 케이프선 발주량, 발주잔량 및 선복량 대비 발주잔량 비율



자료: 클락슨

구분	2021	2021				2022	전기 대비	전년 동기
		1분기	2분기	3분기	4분기	1분기		
발주량	4.1	5.2	5.5	4.0	1.6	1.1	-29.7%	-78.2%
발주잔량	85.4	83.5	86.4	87.7	84.0	76.7	-8.8%	-8.2%
선복량 대비 발주잔량	23%	23%	24%	24%	22%	20%	-9.6%	-12.0%

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2022

● 2022년 1분기 발주량, 발주잔량은 전기 대비, 전년 동기 대비 감소

- 1분기 케이프선 발주량은 전분기 대비 29.7%, 전년 동기 대비 78.2% 감소한 110만 DWT임
- 발주잔량은 7,670만 DWT로 전기 대비 8.8%, 전년 동기 대비 8.2% 감소해 케이프선 선복량 대비 20% 수준임

## 케이프선 : 수급 및 FFA

[그림 31] 케이프선 수급 상황 (물동량 vs 선복량)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

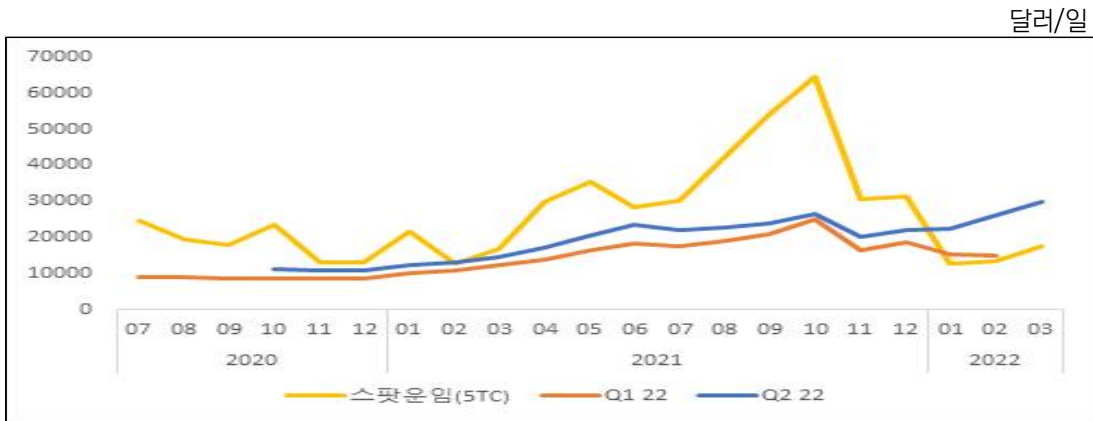
구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)
스팟운임	15,129	16,529	18,025	13,070	33,333	14,746
해상물동량	3.9%	0.8%	-1.1%	1.7%	1.7%	0.9%
선복량	2.8%	3.4%	3.9%	3.8%	4.3%	1.8%

주: 2022(F) 스팟운임은 1분기 평균운임임

자료: 클락슨, 볼틱

- 2022년 선복량 증가율이 해상물동량 증가율을 상회할 것으로 전망
  - 선복량 증가율 1.8%, 해상물동량 증가율 0.9%로 0.9%p 차이로 선복량 증가율이 해상물동량 증가율을 상회할 것으로 전망됨

[그림 32] 케이프선 FFA 2분기물 가격 추이



자료: 발틱

구분	2021	2021				2022	전기 대비	전년 동기
		1분기	2분기	3분기	4분기	1분기		
'22년 2분기물	19,958	13,365	20,477	23,001	22,990	26,195	13.94%	95.99%

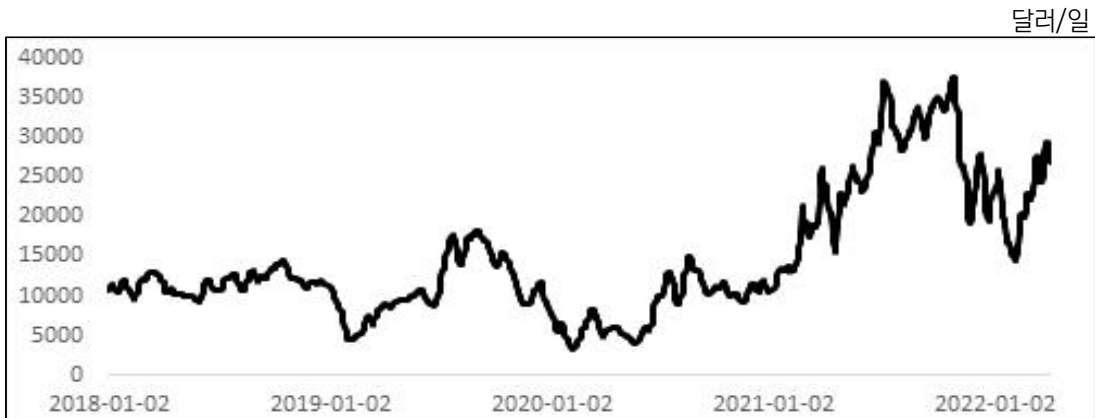
자료: 볼틱

● 케이프선 FFA 2분기물 가격은 26,195달러/일 기록

- FFA 2분기물 가격이 전년 동기(13,365달러/일)대비 2배가량 상승한 26,195달러/일을 기록함
- 운임 강세를 보였던 2021년에 올해 2분기물 평균 가격이 19,958달러/일임을 감안한다면, 1분기에 올해 2분기물에 대한 평가는 운임의 반등 가능성이 클 것이라는 시장의 기대감이 반영된 결과임

## 파나막스선 : 운임동향

[그림 33] 파나막스선 스팟운임

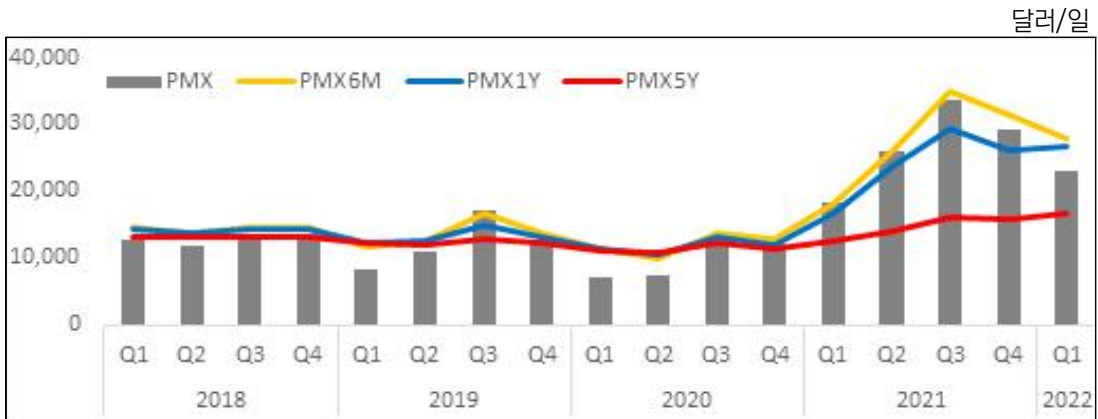


구분	2021 연평균	2021				2022	전기 대비	전년 동기
		1분기	2분기	3분기	4분기	1분기		
스팟운임 (5TC)	26,857	18,493	26,052	33,629	29,253	23,218	-20.6%	25.5%

자료: 클락슨 자료를 활용해 저자 작성

- 2022년 1분기 파나막스선 평균운임은 23,218달러/일 기록
  - 파나막스선 운임이 전기 대비 20.6% 감소한 것으로 나타나나, 전년 동기와 비교해 큰 폭(25.5%)으로 상승함
  - 러시아의 우크라이나 침공과 이상기후에 따른 곡물 생산량 감소로 공급망 붕괴에 대한 불안감이 시장에 확산한 것이 운임상승의 주요 원인임

[그림 34] 파나막스선 용선료



구분		2021 연평균	2021				2022	전기 대비	전년 동기
			1분기	2분기	3분기	4분기	1분기		
용선료	6개월	27,592	18,092	26,031	34,854	31,393	28,000	-10.8%	54.8%
	1년	24,013	16,606	23,756	29,423	26,268	26,644	1.4%	60.4%
	5년	14,699	12,769	14,088	16,013	15,925	16,856	5.8%	32.0%
스팟운임		26,857	18,493	26,052	33,629	29,253	23,218	-20.6%	25.5%

자료: 클락슨 자료를 활용해 저자 작성

#### ● 2022년 1분기 용선료는 전년 동기 대비 큰 폭으로 상승함

- 스팟운임의 강세에 용선료도 16,856~28,000달러/일로 높은 수준을 기록 중임. 특히 6개월 용선료는 대형선인 케이프선 용선료(26,571달러/일)를 상회함
- 6개월 평균 용선료는 28,000달러/일로 전년 동기 대비 54.8% 상승했으나, 전기보다 10.8% 하락한 수준임
- 1년 평균 용선료는 26,644달러/일로 전년 동기 대비 60.4% 상승했으며, 전기대비 1.4% 소폭 상승함
- 5년 평균 용선료는 16,856달러/일로 전년 동기 대비 32.0% 상승했으며, 전기보다 5.8% 상승함

[그림 35] 파나마스선 선가



구분	2021 연평균	2021				2022	전기 대비	전년 동기
		1분기	2분기	3분기	4분기	1분기		
신조선가(A)	32.4	28.8	32.0	34.3	34.8	35.5	2.2%	23.5%
중고선가(B)	29.1	24.0	27.0	30.5	35.0	34.0	-2.9%	41.7%
B/A	89.8%	83.5%	84.4%	89.1%	100.7%	95.8%		

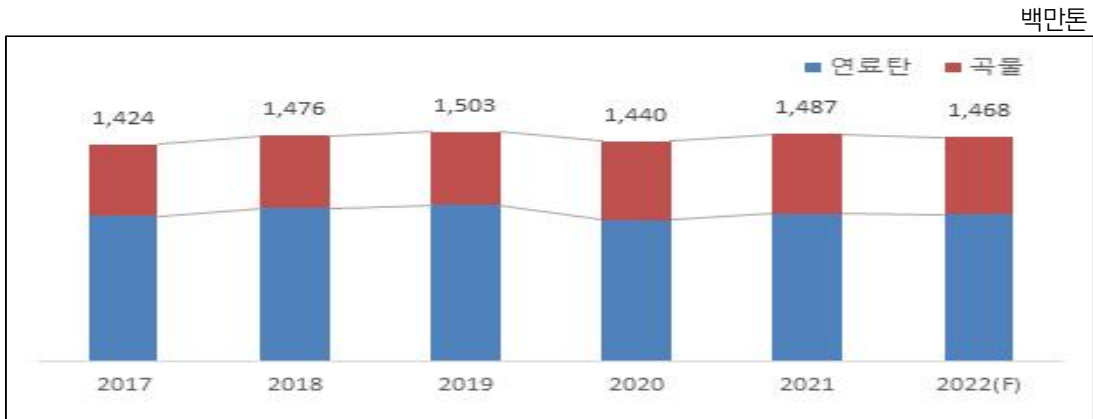
자료: 클락슨 자료를 활용해 저자 작성

● 2022년 1분기 신조선가 대비 중고선가 비율 95.8%로 나타남

- 1분기 신조선가는 전년 동기 대비 23.5% 상승한 3,550만 달러, 중고선가는 전년 동기 대비 41.7% 상승한 3,400만 달러를 기록함
- 중고선가 가격은 전년 동기 대비 상승했으나, 전기와 비교했을 때 2.9% 하락해 신조선가 대비 중고선가 비율이 감소했으나, 여전히 높은 비율임

## 파나막스선 : 수요동향

[그림 36] 해상물동량 증감률(연료탄+곡물)



구분	2017	2018	2019	2020	2021	백만 DWT 2022(F)
연료탄	949	1,003	1,024	924	964	964
곡물	475	474	479	515	523	503
총합	1,424	1,476	1,503	1,440	1,487	1,468
증감률	5.8%	3.7%	1.8%	-4.2%	3.3%	-1.3%
CAGR		4.8%	3.8%	1.7%	2.0%	1.5%

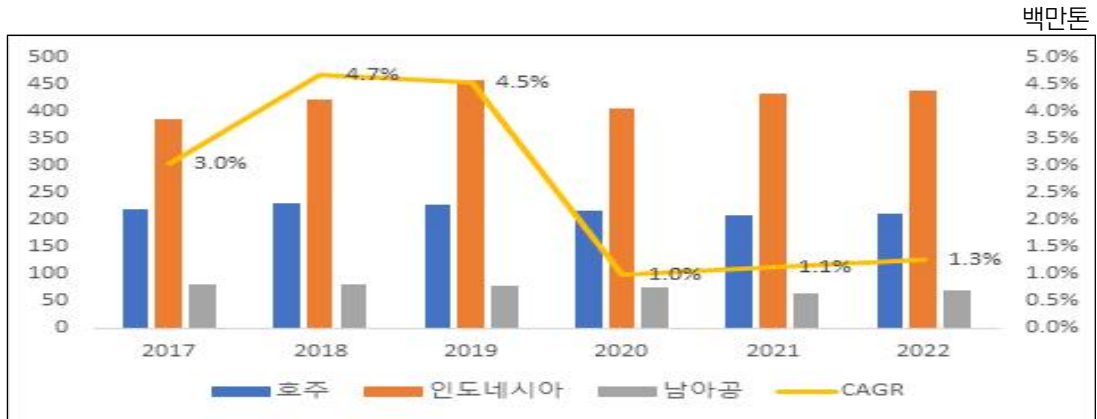
주: CAGR은 2016년 기준임

자료: 클락슨

- 2022년 해상물동량(연료탄 및 곡물) 전년 대비 1.3% 감소 전망

- 2022년 해상물동량(연료탄 및 곡물)은 14억 8,700만 톤을 기록함. 2021년 해상물동량이 연평균 2.0% 증가하는 것으로 나타났으나, 올해 0.5%p 감소한 1.5% 증가 전망임

[그림 37] 주요국의 연료탄 수출량 변화



백만 DWT

구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)	전년대비
연료탄	949	1,003	1,024	924	964	964	
증감률	6.1%	5.6%	2.1%	-9.8%	4.4%	0.0%	
CAGR		5.8%	4.6%	0.8%	1.5%	1.3%	
호주	220.2	229.1	228.6	216	209.2	212.2	1.4%
인도네시아	386	422.3	456.7	404.4	431.8	437.8	1.4%
남아공	81.5	79.9	76.9	73.7	64.9	69.4	6.9%
총합	688	731	762	694	706	719	1.9%
증감률	3.0%	6.3%	4.2%	-8.9%	1.7%	1.9%	
CAGR		4.7%	4.5%	1.0%	1.1%	1.3%	

주: CAGR은 2016년 기준임

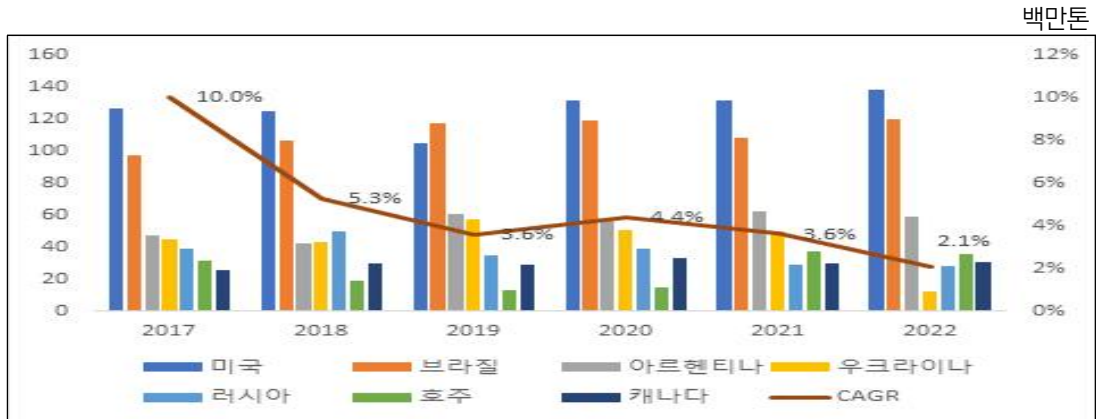
자료: 클락슨

● 2022년 주요 연료탄 수출국의 해상물동량이 전년 대비 1.9% 증가 전망

- 올해 호주의 연료탄 수출량은 2억 1,220만 톤으로 전년 대비 1.4% 증가할 전망이다. 남아공은 6,940만 톤, 인도네시아가 4억 3,780만 톤으로 전년 대비 각 6.9%, 1.4% 증가 전망임
- 남아공의 수출량이 큰 폭으로 증가하면서 주요 수출국의 연평균 연료탄 수출량이 전년 동기 대비 0.2%p 증가함



[그림 38] 주요국의 곡물 수출량 변화



백만 DWT

구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)	전년대비
곡물	475	474	479	515	523	503	
증감률	5.4%	-0.2%	1.1%	7.6%	1.5%	-3.8%	
CAGR		2.6%	2.1%	3.4%	3.0%	1.9%	
미국	127.1	125.3	105.2	131.5	131.8	138.5	5.1%
브라질	97.6	106.8	117.9	118.9	107.9	120.2	11.4%
아르헨티나	47.2	41.9	60.9	56.7	62.4	58.9	-5.6%
우크라이나	44.9	43.3	57.1	50.5	50	12.5	-75.0%
러시아	39	49.8	34.4	39.3	28.9	28.1	-2.8%
호주	31.2	19	12.6	15.1	37	36	-2.7%
캐나다	25.5	29.5	28.8	33.3	29.8	30.5	2.3%
총합	413	416	417	445	448	425	-5.2%
증감률	10.0%	0.8%	0.3%	6.8%	0.6%	-5.2%	
CAGR		5.3%	3.6%	4.4%	3.6%	2.1%	

주: CAGR은 2016년 기준임

자료: 클락슨

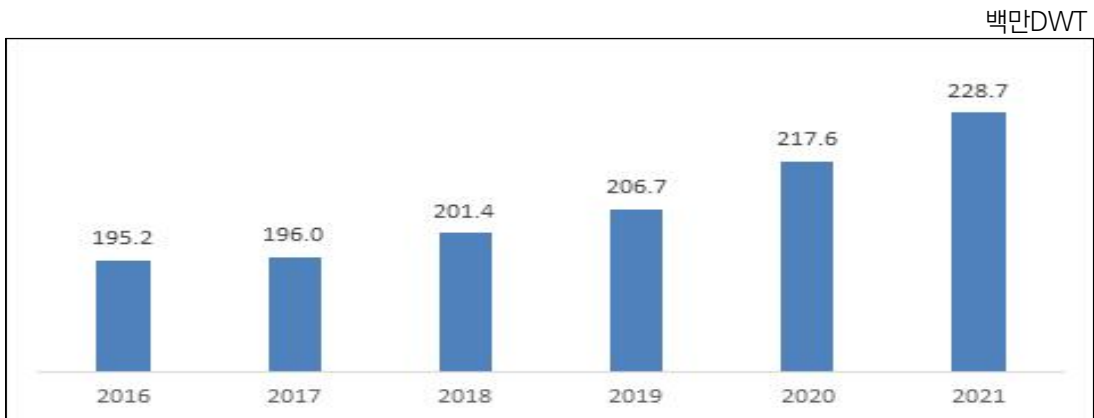
● 2022년 주요 곡물 수출국의 해상물동량이 전년 대비 5.2% 감소 전망

- 미국(1억 3,850만 톤), 브라질(1억 2,020만 톤), 캐나다(3,050만 톤)이 전년 대비 각각 5.1%, 11.4%, 2.3% 증가할 전망이다. 반면 우크라이나(1,250만 톤)는 전년 대비 75%, 아르헨티나(5.6%), 러시아(2.8%), 호주(2.7%)는 전년 대비 마이너스 증가세를 기록할 전망이다



## 파나막스선 : 공급동향

[그림 39] 파나막스선 선복량 변화



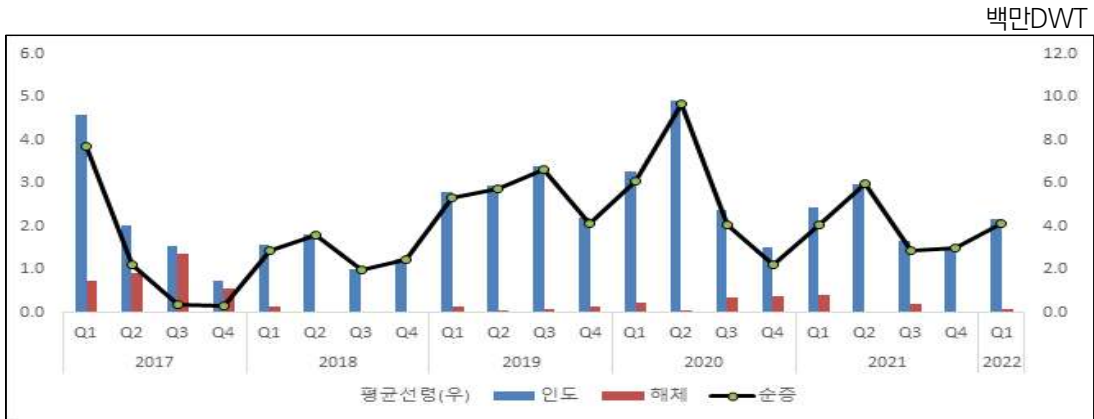
구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)
선복량	196.0	201.4	206.7	217.6	228.7	236.6
전년 대비	0.4%	2.7%	2.7%	5.3%	5.1%	3.5%
CAGR		1.6%	1.9%	2.8%	3.2%	3.3%

주: CAGR은 2017년 기준

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2022

- 2022년 선복량은 2억 3,660만 DWT로, 전년대비 3.5% 증가 전망
  - 2021년부터 파나막스선 선복량의 연평균 증가율이 3%대를 기록함

[그림 40] 파나막스선 공급 변화 (인도량, 해체량, 순증)



자료: 클락슨

구분	2021	2021				2022	전기 대비	전년 동기
		1분기	2분기	3분기	4분기	1분기		
인도량	2.2	2.5	3.0	1.7	1.5	2.2	43.3%	-12.0%
해체량	0.2	0.4	-	0.2	-	0.1		-77.6%
순증	2.0	2.0	3.0	1.5	1.5	2.1	36.9%	1.8%

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2022

- 2022년 1분기 파나막스선의 순증은 전기 대비 36.9%, 전년 동기 대비 1.8% 증가
  - 1분기 파나막스선 순증은 210만 DWT로 전년 동기(200만 DWT) 대비 1.8%, 전분기(150만 DWT) 대비 36.9% 증가함
  - 올해 1분기에는 인도량 220만 DWT을 기록해 전기 대비 43.3% 증가했으며, 해체량은 10만 DWT에 불과함

[그림 41] 파나마maks선 발주량, 발주잔량 및 선복량 대비 발주잔량 비율



자료: 클락슨

구분	2021	2021				2022	전기 대비	전년 동기
		1분기	2분기	3분기	4분기	1분기		
발주량	3.7	3.9	3.9	5.0	1.9	0.6	-69.8%	-85.4%
발주잔량	59.9	52.6	57.0	61.7	68.4	65.6	-4.0%	24.8%
선복량 대비 발주잔량	26%	23%	25%	26%	29%	28%	-4.7%	20.6%

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2022

- 2022년 1분기 발주량은 전년 동기 대비 감소, 발주잔량은 전년동기 대비 증가
  - 1분기 수프라maks선 발주량은 전분기 대비 69.8%, 전년 동기 대비 85.4% 감소한 60만 DWT를 기록함
  - 발주잔량은 6,560만 DWT로 전기 대비 4.0% 감소했으나, 전년 동기 대비 24.8% 증가함. 파나마maks선 선복량 대비 28% 수준임

## 파나막스선 : 수급 및 FFA

[그림 42] 파나막스선 수급 상황 (물동량 vs 선복량)

스팟운임은 달러/일, 해상물동량과 선복량은 전년 대비, %



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

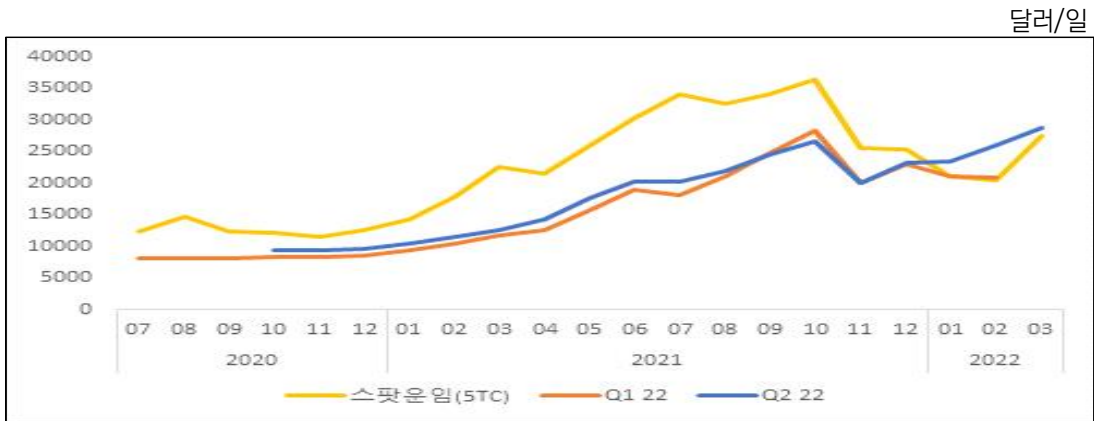
구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)
스팟운임	12,494	13,008	12,429	9,923	26,898	23,218
해상물동량	5.8%	3.7%	1.8%	-4.2%	3.3%	-1.3%
선복량	0.4%	2.7%	2.7%	5.3%	5.1%	3.5%

주: 2022(F) 스팟운임은 1분기 평균운임임

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2022

- 2022년 선복량 증가율이 해상물동량 증가율을 상회할 것으로 전망
  - 선복량 증가율 3.5%인 반면 해상물동량 증가율 -1.3%로 마이너스 증가세를 보일 것으로 전망됨

[그림 43] 파나막스선 FFA 2분기물



자료: 발틱

구분	2021	2021				2022	전기 대비	전년 동기
		1분기	2분기	3분기	4분기	1분기		
'22년 2분기물	18,668	11,545	17,433	22,307	23,389	26,050	11.38%	125.64%

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2022

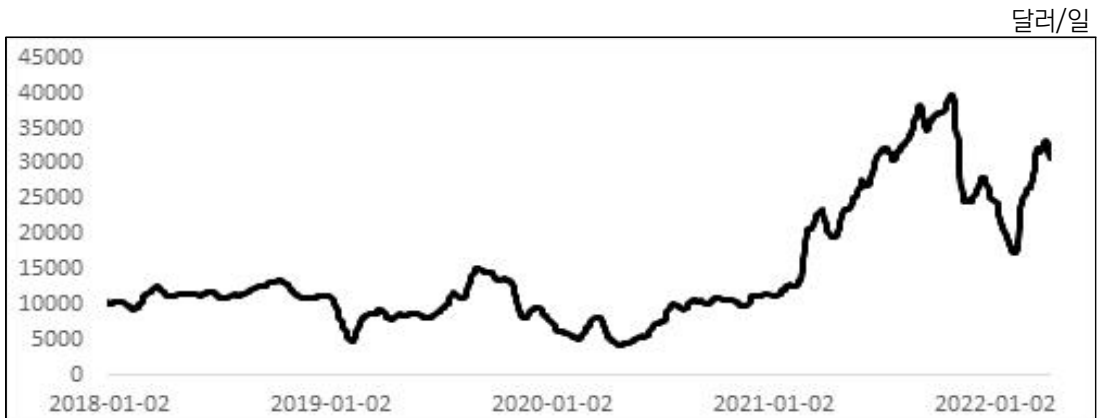
● 파나막스선 FFA 2분기물 가격은 26,050달러/일 기록

- FFA 2분기물 가격이 전년 동기(18,668달러/일)대비 2배가량 상승한 26,050달러/일을 기록함
- 2021년에 올해 2분기물 평균 가격이 18,668달러/일임을 감안한다면, 파나막스선의 운임 강세가 2분기에도 지속될 것이라는 시장의 기대감이 반영된 결과로 판단됨



## 수프라막스선 : 운임동향

[그림 44] 수프라막스선 스팟운임

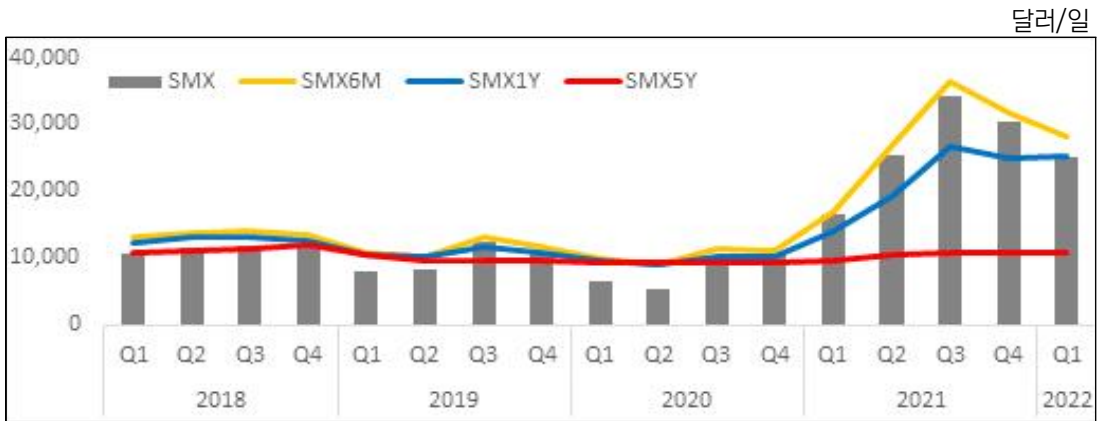


구분	2021 연평균	2021				2022	전기 대비	전년 동기
		1분기	2분기	3분기	4분기	1분기		
스팟운임 (10TC)	26,728	16,633	25,538	34,269	30,472	25,156	-17.4%	51.2%

자료: 클락슨 자료를 활용해 저자 작성

- 2022년 1분기 수프라막스선 평균운임은 25,156달러/일 기록
  - 케이프선 운임이 전기 대비 65.4%, 전년 동기 대비 13.9% 큰 폭으로 하락함
  - 중국의 조강 원재료에 대한 수요가 코로나19 재확산에 감소한 것이 운임하락의 주요 원인임

[그림 45] 수프라막스선 용선료



구분		2021 연평균	2021				2022	전기 대비	전년 동기
			1분기	2분기	3분기	4분기	1분기		
용선료	6개월	28,104	17,111	27,106	36,567	31,634	28,177	-10.9%	64.7%
	1년	21,275	14,154	19,245	26,817	24,884	25,271	1.6%	78.5%
	5년	10,483	9,712	10,452	10,769	11,000	11,000	0.0%	13.3%
스팟운임		26,728	16,633	25,538	34,269	30,472	25,156	-17.4%	51.2%

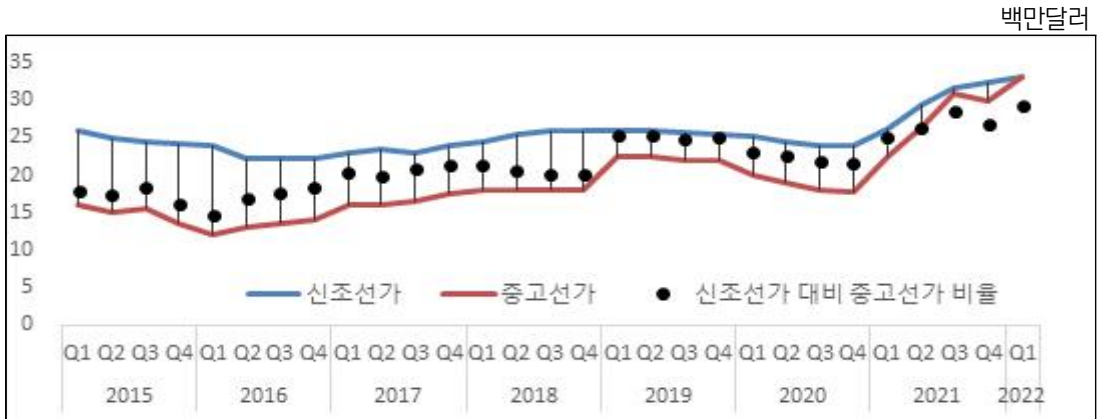
자료: 클락슨 자료를 활용해 저자 작성

● 2022년 1분기 용선료는 전년 동기 대비 큰 폭으로 상승함

- 스팟운임의 약세에도 불구하고 용선료는 19,927~26,942달러/일로 높은 수준을 기록 중임
- 6개월 평균 용선료는 26,571달러/일로 전년 동기 대비 26.6% 상승했으나, 전기보다 20.3% 하락한 수준임
- 1년 평균 용선료는 26,942달러/일로 전년 동기 대비 40.9% 상승했으나, 전기대비 5.2% 하락함
- 5년 평균 용선료는 19,927달러/일로 전년 동기 대비 29.1% 상승했으며, 전기보다 6.1% 상승함



[그림 46] 수프라막스선 선가



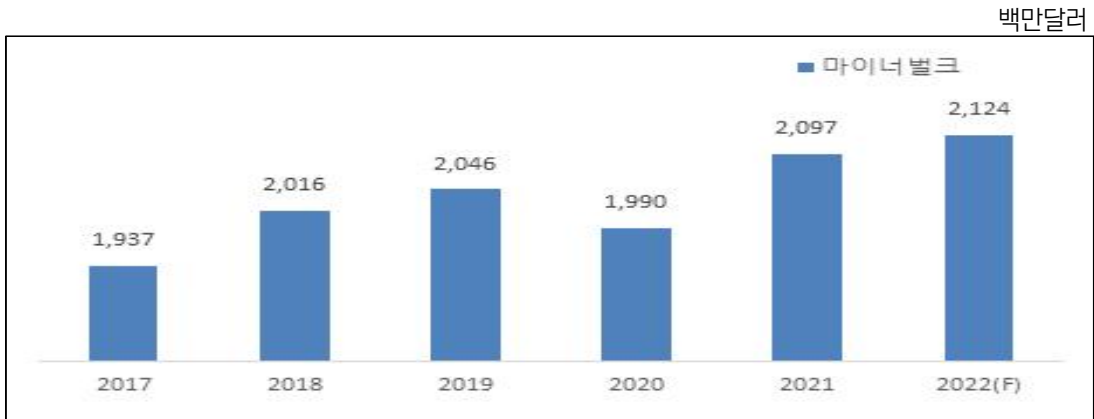
구분	2021 연평균	2021				2022	전기 대비	전년 동기
		1분기	2분기	3분기	4분기	1분기		
신조선가(A)	30.0	26.3	29.5	31.8	32.5	33.0	1.5%	25.7%
중고선가(B)	27.5	22.5	26.5	31.0	30.0	33.0	10.0%	46.7%
B/A	91.7%	85.7%	89.8%	97.6%	92.3%	100.0%		

자료: 클락슨 자료를 활용해 저자 작성

- 2022년 1분기 신조선가 대비 중고선가 비율이 100% 기록
  - 1분기 신조선가는 전년 동기 대비 25.7% 상승한 3,300만 달러, 중고선가는 전년 동기 대비 46.7% 상승한 3,300만 달러를 기록함

## 수프라막스선 : 수요동향

[그림 47] 해상물동량 증감률(마이너벌크)



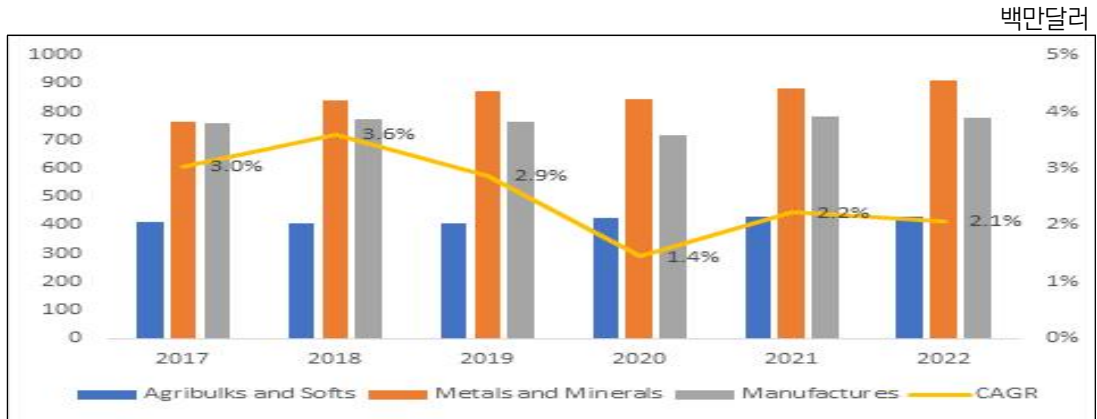
구분	2017	2018	2019	2020	2021	백만 DWT 2022(F)
마이너벌크	1,937	2,016	2,046	1,990	2,097	2,124
증감률	3.0%	4.1%	1.5%	-2.7%	5.3%	1.3%
CAGR		3.6%	2.9%	1.4%	2.2%	2.1%

주: CAGR은 2016년 기준임

자료: 클락슨

- 2022년 마이너벌크 해상물동량이 전년 대비 1.3% 증가 전망
  - 2022년 마이너벌크 해상물동량은 21억 1,240만 톤을 기록하며 전년 대비 1.3% 증가할 전망이다
  - 2021년 이후 해상물동량의 연평균 증가율이 2%대를 기록함

[그림 48] 마이너벌크 화물별 해상물동량 변화



백만 DWT

구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)	전년대비
Agribulks and Softs	410	407	408	425	432	432	0.0%
Metals and Minerals	767	838	874	847	882	912	3.4%
Manufactures	759	772	764	718	783	780	-0.4%
총합	1,936	2,017	2,046	1,990	2,097	2,124	1.3%
증감률	3.0%	4.2%	1.4%	-2.7%	5.4%	1.3%	
CAGR		3.6%	2.9%	1.4%	2.2%	2.1%	

주: CAGR은 2016년 기준임

자료: 클락슨

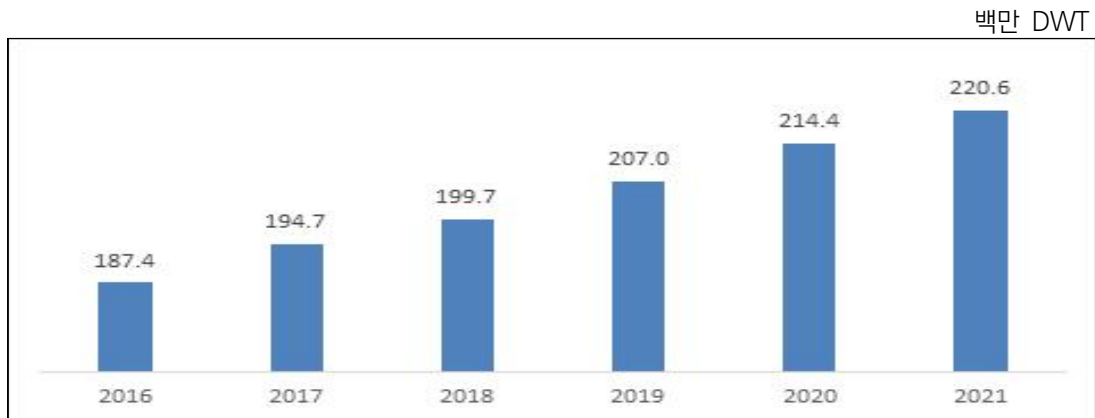
● 2022년 메탈과 광물 해상물동량이 전년 대비 3.4% 증가 전망

- 올해 마이너벌크의 연평균 증가율은 2.1%로 작년 이후 2%대의 증가세를 기록함
- 2022년 마이너벌크 해상물동량 중 가장 큰 비중을 차지하는 메탈과 광물 해상물동량(9억 1,200만 톤)으로 전년(8억 8,820만 톤) 대비 증가할 것으로 전망됨



## 수프라막스선 : 공급동향

[그림 49] 수프라막스선 선복량 변화



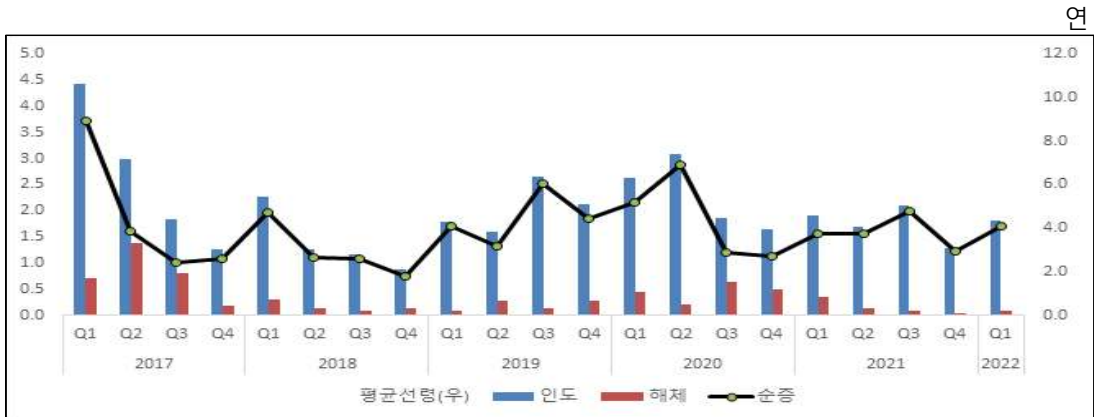
구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)
선복량	194.7	199.7	207.0	214.4	220.6	226.7
전년 대비	3.9%	2.5%	3.7%	3.6%	2.9%	2.7%
CAGR		3.2%	3.4%	3.4%	3.3%	3.2%

주: CAGR은 2017년 기준

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2022

- 2022년 수프라막스선 선복량은 2억 2,670만 DWT로, 전년 대비 2.7% 증가 전망
  - 2018년부터 수프라막스선 선복량의 연평균 증가율은 3%대를 기록함

[그림 50] 수프라막스선 공급 변화 (인도량, 해체량, 순증)



자료: 클락슨

구분	2021	2021				2022	전기 대비	전년 동기
		1분기	2분기	3분기	4분기	1분기		
인도량	1.7	1.9	1.7	2.1	1.3	1.8	41.1%	-6.1%
해체량	0.2	0.4	0.1	0.1	0.0	0.1	91.3%	-75.1%
순증	1.6	1.6	1.6	2.0	1.2	1.7	39.2%	10.0%

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2022

- 2022년 1분기 수프라막스선의 순증은 전기 대비 39.2%, 전년 동기 대비 10.0% 증가
  - 1분기 수프라막스선 순증은 170만 DWT로 전년 동기(160만 DWT) 대비 10.0%, 전분기 (120만 DWT) 대비 증가함
  - 올해 1분기에는 인도량 180만 DWT을 기록해 전기 대비 41.1% 증가했으며, 해체량은 10만 DWT에 불과함

[그림 51] 수프라막스선 발주량, 발주잔량 및 선복량 대비 발주잔량 비율

백만 DWT



자료: 클락슨

구분	2021	2021				2022	전기 대비	전년 동기
		1분기	2분기	3분기	4분기	1분기		
발주량	2.3	2.2	2.4	2.2	2.3	1.3	-43.8%	-41.0%
발주잔량	43.7	42.6	42.9	44.6	44.5	44.3	-0.5%	4.0%
선복량 대비 발주잔량	20%	20%	20%	21%	20%	20%	-1.1%	1.1%

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2022

- 2020년 1분기 발주량은 전년 동기 대비 감소, 발주잔량은 증가

- 1분기 수프라막스선 발주량은 전분기 대비 43.8%, 전년 동기 대비 41.0% 감소한 130만 DWT임
- 발주잔량은 4,430만 DWT로 전기 대비 0.5%, 전년 동기 대비 4.0% 감소해 수프라막스선 선복량 대비 20% 수준임

## 수프라막스선 : 수급 및 FFA

[그림 52] 수프라막스선 수급 상황 (물동량 vs 선복량)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

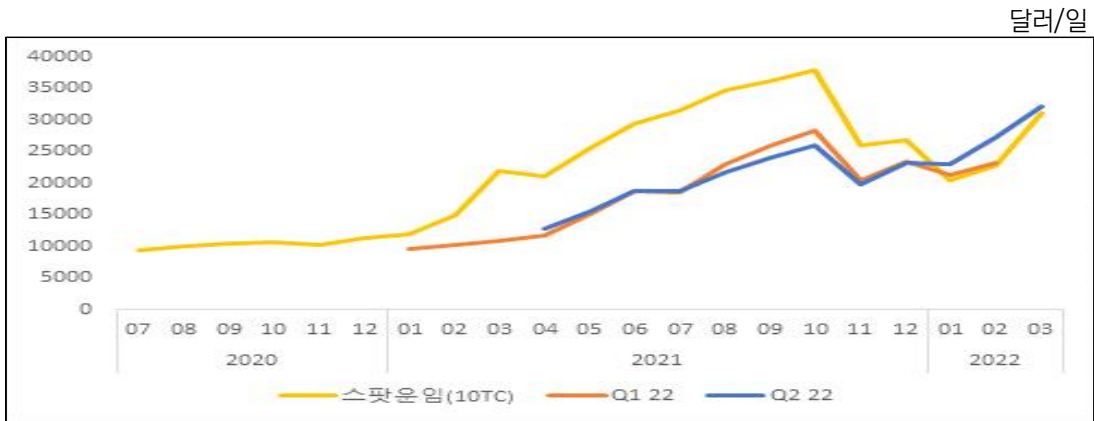
구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)
스팟운임	9,345	11,487	9,948	8,189	26,768	25,156
해상물동량	3.0%	4.1%	1.5%	-2.7%	5.3%	1.0%
선복량	3.9%	2.5%	3.7%	3.6%	2.9%	2.7%

주: 2022(F) 스팟운임은 1분기 평균운임임

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2022

- 2022년 선복량 증가율이 해상물동량 증가율을 상회할 것으로 전망
  - 선복량 증가율 2.7%, 해상물동량 증가율 1.0%로 1.7%p 차이로 선복량 증가율이 해상물동량 증가율을 상회할 것으로 전망됨

[그림 53] 수프라막스선 FFA 2분기물



자료: 발틱

구분	2021	2021				2022	전기 대비	전년 동기
		1분기	2분기	3분기	4분기	1분기		
'22년 2분기물	-	-	15,708	21,609	22,981	27,426	19.34%	-

자료: 발틱

- 수프라막스선 FFA 2분기물 가격은 27,426달러/일 기록
  - FFA 2분기물 가격이 전기(22,981달러/일) 보다 19.34% 상승한 27,426달러/일을 기록함
  - 수프라막스선 운임 강세가 2분기에도 지속될 것이라는 시장의 기대감이 높아진 것으로 판단됨





## 주요뉴스

### ● 인도네시아 석탄 수입 금지 조치, 완화 전망

- 올해 1월 1일 인도네시아는 자국의 전력 발전을 위한 석탄 공급량 확보를 위해 석탄 수출을 일시에 중단함에 따라 몇몇 석탄 터미널의 선적이 중단되었으며 벌크선 운임이 하락하였으나, 정부 대변인은 이러한 석탄수출 금지 조치가 완화될 것이라 밝힘
- 인도네시아의 자국 내 시장 공급 의무(DMO, Domestic Market Obligation) 정책에 따라, 자국 광산업체들은 석탄 생산량의 25%를 인도네시아 전력공사(Perusahaan Listrik Negara)에 톤당 70달러로 공급해야 하며, 석탄 의무 공급가격은 시장 가격보다 훨씬 저렴하여 몇몇 광산업체가 DMO를 위반함
- 인도네시아 에너지 광물자원부 대변인 아궁 브리바디(Agung Pribadi)에 따르면 모든 광산업체가 DMO를 이행할 것으로 기대하며, 자국 내 석탄의 수요공급 상황을 평가함으로써 수출이 재개될 것을 전망했음
- 싱가포르의 선박 중개업체 반체로 코스타(Banchero Costa)의 랄프 레슈친스키(Ralph Leszczynski)에 따르면 인도네시아 석탄 수입 금지는 건화물선 운임 전반에 부정적 영향을 끼침
- 발틱 거래소에 따르면 수프라막스 운임은 이미 하락했으며, 1월 3일 남중국-인도네시아-동해안 인도(East Coast India) 항로의 수익은 일일 20,250달러로 300달러 하락했고 동해안 인도-인도네시아-남중국 항로의 수익 또한 일일 21,125달러로 125달러 하락함

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139402/Indonesia-may-relax-coal-export-ban->

### ● 올해 건화물선 시장 불확실성 지속

- 2021년 건화물선 시장의 기록적인 변동성을 발생시킨 요인이 해결되지 않았기에 올해 건화물선 시장의 불확실성이 지속될 것으로 예상됨
- 중국 항만 지체 및 혼잡을 발생시킨 코로나바이러스에 관한 영향과 선박 운용에 관련한 악천후의 여파가 올해도 지속될 것으로 전망되며, 몇몇 중국의 항만은 강풍으로 인해 폐쇄됨
- 인도네시아의 갑작스러운 석탄 수출 금지 조치로 인한 불확실성으로 인해 파나마선 운임이 상승했고 수프라막스선 운임이 소폭 하락했으며 인도네시아 주요 항만에 건화물선 140척이 정박해 있음
- 그리스 선박 중개업체인 이스트게이트(EastGate)에 따르면, 전 세계 경제회복과 높은 천



연가스 가격을 감안할 때 높은 석탄 수요가 유지될 것으로 예상되며, 이는 건화물선 운임에 긍정적 신호임

- 미국 투자은행 제프리스(Jefferies)의 랜디 기븐스(Randy Giveans)에 따르면, 중국 정부가 경제성장과 안정을 추구하는 동시에 대기질 개선을 위해 노력하기에 관련 규제기관들 사이의 긴장이 계속되리라 전망함
- 따라서 철광석 및 연료탄 수요 감소 압박이 예상되며, 중국의 온실가스 배출에 관한 규제 및 기타 조치가 철강생산을 억제하기에 이러한 환경 규제는 다음 달의 중국 경제의 변동성을 지속시키는 요인임
- 제퍼리스는 올해 케이프사이즈 선박의 운임을 일일 26,000달러, 파나막스 및 수프라막스 선박의 운임을 일일 22,000달러, 핸디사이즈 선박의 일일 19,800달러로 예측함

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139416/Dry-bulk-markets-state-of-uncertainty-set-to-continue>

#### ● 인도네시아 석탄 선박 37척 출항 허가

- 인도네시아 해양투자조정부(The Co-ordinating Ministry of Maritime and Investment Affairs)는 15일분의 발전용 석탄 재고가 충분히 확보되고 석탄 생산업체들이 내수 석탄 공급 의무화(Domestic Market Obligation, DMO) 정책을 이행함에 따라 석탄 수출 허용함
- 루훗 판자이탄(Luhut Panjdaitan) 해양투자조정부 장관은 점진적 석탄수출을 위한 면밀한 검토를 요청했으며, 석탄 생산업체와 정부 기관 회의를 통해 1월 13일 37척의 선박의 석탄 수출을 허용했으나 아직 석탄 선적에 대한 세부 사항이 정해지지 않았음
- 국영 전력기업인 PLN(Perusahaan Listrik Negara)의 석탄 공급 부족은 광범위한 블랙아웃에 관한 위험을 증가시키고 이는 자국 내 경제 전반에 충격을 줄 수 있음
- 인도네시아 석탄 주요 수입국인 일본과 한국의 로비 역시 석탄 수출 금지 완화에 도움을 줌
- 해양투자조정부는 PLN과의 석탄 매매 계약 및 DMO 정책을 100% 이행한 석탄 생산업체에 석탄 수출을 허용할 것이며, 석탄 공급에 관한 인도네시아 정부의 요구 조건을 지키지 못한 생산업체에 관해 패널티를 부과할 것이라 밝힘

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139505/Indonesia-allows-37-coal-ships-to-resume-exports>



● 브라질 폭우 여파, 케이프선 운임 급락

- 브라질 광산 지역 폭우가 철광석 수출 중단에 대한 우려로 이어지면서 1월 14일 케이프선 현물 운임은 일일 12,407달러로 전일 대비 14%, 주초(1월 10일) 대비 41% 하락했음
- 폭우로 인해 브라질 최대 광산업체인 발레(Vale)사는 일부 채굴작업의 무기한 중단을 공표했으며, 애로우 쉽브로킹(Arrow Shipbroking)에 따르면 브라질의 광산 지역의 강우로 인한 채굴작업 지연은 건화물선 운임 하락에 영향을 줌
- 현재 브라질 철광석 일일 생산량은 300,000톤이며, 채굴 중단의 원인이 홍수와 관련한 운송 장애일 경우 철광석 생산량이 신속하게 회복될 수 있으나, 광미댐(tailings dams)의 안전에 관한 우려일 경우 철광석 생산량 감소가 몇 달간 지속될 수 있음
- 선박 중개업체 브레마(Braemar ACM)는 다수의 브라질 광산에서 1월 말에 예정되었던 선적을 지연함에 따라 건화물선 관련 수요가 감소했으며, 이 같은 기조가 지속되면 건화물선 운임이 더 하락할 것으로 전망함
- 벙커C유 가격 상승 및 브라질 수출 감소는 선주들의 선적 지연을 강화하는 요인이며, 호주와 말레이시아 항만의 보수로 인해 건화물선 수요 역시 늘어나질 않을 것으로 예상됨
- 선물 운임에도 현재의 현물가격의 추이를 반영되었으며, 이에 따라 전주 19,000달러였던 2월물의 가격이 1월 13일 기준 12,750달러까지 하락했음

자료 <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139520/Capesizes-in-freefall-as-concerns-over-Brazil-remain>

원유선



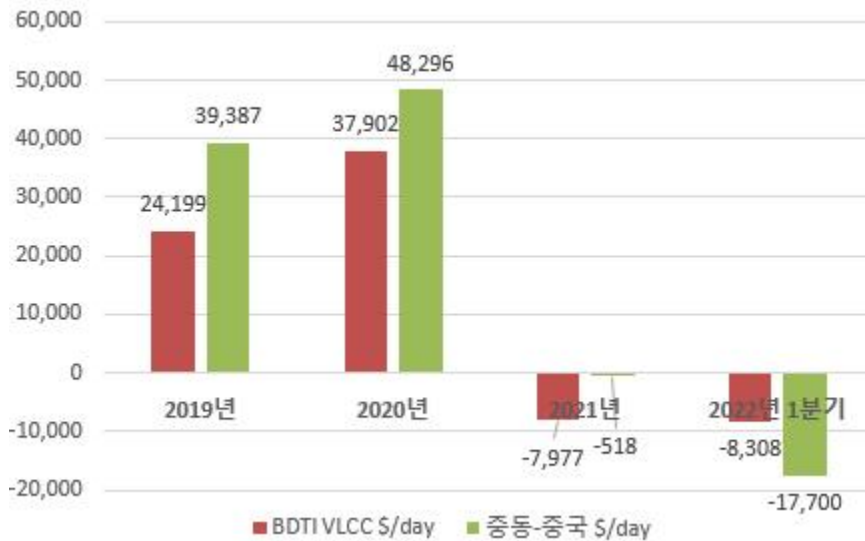
## 2022년 1분기 요약 및 전망

- (운임) 2022년 1분기 VLCC 중동-중국 평균 스팟운임(-7,348달러)은 전년 1분기 평균 운임(62달러) 대비 -7,410달러, 11,951.6% 감소하며 기록적인 하락 추세를 보임**
  - 2022년 1분기 단기 용선료(1년)는 17,583달러로 전년 1분기 23,525달러 대비 5,946달러, 25.3% 감소했으며, 중·장기 용선료(3년, 5년)도 전년동기 대비 감소함
  - COVID-19 엔데믹 도래에도 불구하고 최대 원유 소비국인 중국의 제로 코로나 정책으로 인한 주요 지역 봉쇄로 원유 수요 둔화 현상이 발생하며 운임시장에 악영향을 미침
  - 러시아의 우크라이나 침공사태로 인한 러시아산 원유 공급 차질로 유가가 크게 상승하는 등 에너지 시장의 변동성 확대가 우려됨
- (수요) 2022년 OPEC 비가입국의 원유 공급은 코로나19 완화, 지정학적 리스크 해소 등을 근거로 전년 대비 일일 283만 배럴, 4.1% 증가할 것으로 전망되며, 원유 수요는 전년 대비 일일 368만 배럴, 3.8% 증가할 것으로 전망됨**
  - 러시아는 세계 최대 원유 수출국가 중 하나로 글로벌 원유시장에 일일 약 700만 배럴을 공급해왔으나, 국제사회의 제재 대상이 되면서 국제원유 시장에도 상당한 파급효과를 미침
  - 올해 원유 수요와 공급은 동유럽의 지정학적 변화, 코로나19 팬데믹 방역 조치와 엔데믹 도래로 인한 경제활동 재개 등의 영향을 받을 것으로 전망됨
- (공급) 2021년 VLCC 선복량은 831척, 2억 5,616만DWT이며, 2022년 848척, 2억 6,154만 DWT로 전망됨**
  - 경기 불확실성으로 인한 신조선 인도량 감소와 IMO 환경규제 도래에 따른 노후선의 해체량 증가로 올해 선복량은 소폭 상승에 그칠 것으로 전망됨
  - 전 세계 유조선 약 35%가 15년 이상 된 노후선으로, 유조선사들은 내년부터 본격화되는 IMO 환경규제 준수와 선대 효율화를 통한 경쟁력 제고를 위해 노후선 스크랩 해체를 적극적으로 활용할 것으로 전망됨
- (전망) 지정학적 리스크 장기화, 국제유가 급등, 글로벌 인플레이션 발생 등으로 인한 원유 수요 감소로 유조선 시장은 단기적으로 약세를 지속할 것으로 전망됨**



## 운임시장동향 : 운임현황

[그림 54] VLCC 스팟 운임 추이



자료: 클락슨(Clarksons)

[표 4] VLCC 스팟운임 추이

구분	2019년	2020년	2021	2021년 1분기	2022년 1분기
BDTI VLCC \$/day	24,199	37,902	-7,977	-6,308	-17,700
중동-중국 WS	65.81	60.44	35.06	32.40	38.87
중동-중국 \$/day	39,387	48,296	-518	62	-7,348

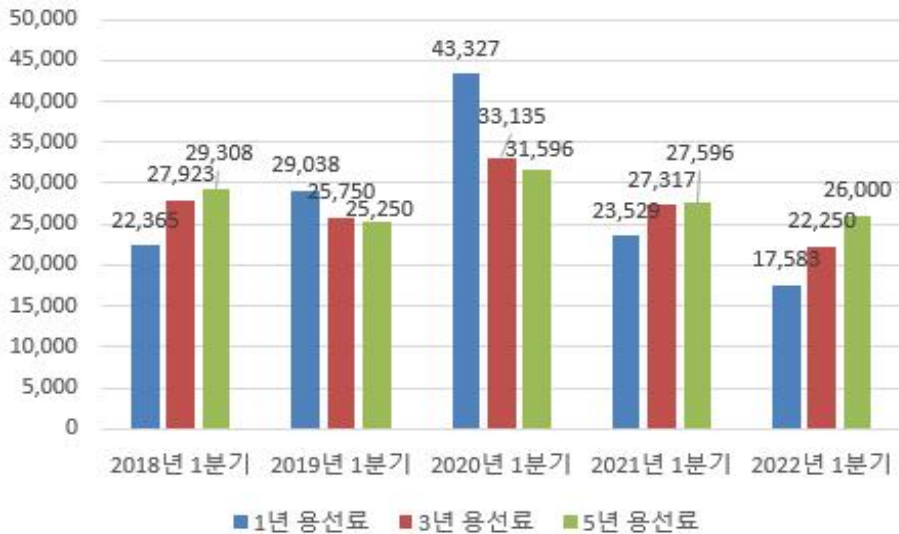
주 : 중동-중국 27만톤 급 기준임.

자료: 클락슨

- 2022년 1분기 VLCC 중동-중국 평균 스팟운임(-7,348달러)은 전년 1분기 평균 운임(62달러) 대비 -7,410달러, 11,951.6% 감소하며 기록적인 하락 추세를 보임
  - 2022년 1분기 전 항로, 전 선형을 아우르는 BDTI(Baltic Dirty Tanker Index)는 -17,700달러로 전년 1분기 -6,308달러보다 11,392달러, 180.6% 낮음
  - VLCC 운임은 OPEC의 공급 감축과 코로나19로 인한 전 세계 원유 소비 감소에 의해 1분기 기록적인 하락세를 나타냄



[그림 55] VLCC 기간 용선료 추이



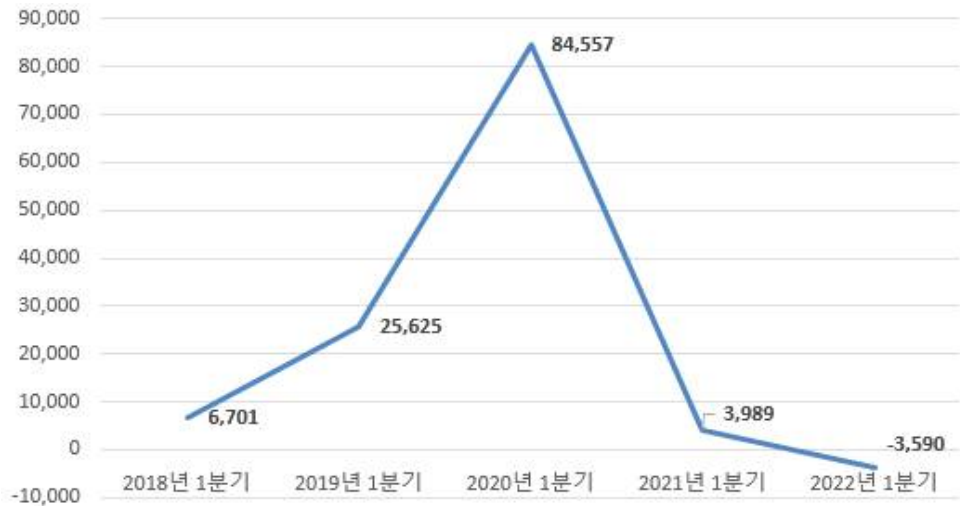
주 : 31만톤 VLCC 기준임

자료: 클락슨

- 2022년 1분기 단기 용선료(1년)는 17,583달러로 전년 1분기 23,525달러 대비 5,946달러, 25.3% 감소했으며, 중·장기 용선료(3년, 5년)도 전년 동기 대비 감소함
  - 2022년 1분기 중기 용선료(3년)는 22,250달러로 전년 1분기 27,317달러 대비 5,067달러, 18.5% 감소함
  - 2022년 1분기 장기 용선료(5년)는 26,000달러로 전년 1분기 27,596달러 대비 1,596달러, 5.8% 감소함
- VLCC 시황이 지속적으로 하락세를 보이고 있으며 연료유 가격의 상승으로 인한 원가 부담의 증가로 용선료는 당분간 약세를 지속할 것으로 전망됨
  - COVID-19 팬데믹 도래 이후 전 세계적으로 인적·물적 이동제한 완화에도 불구하고 최대 원유 소비국인 중국의 제로 코로나 정책으로 인한 주요 지역 봉쇄로 원유 수요 둔화 현상이 나타나고 있음
  - 또한 러시아의 우크라이나 침공사태로 인한 러시아산 원유 공급 차질로 유가가 크게 상승하는 등 에너지 시장의 변동성 확대가 우려됨
  - 이란, 베네수엘라에 대한 제재 완화 시 원유 공급량이 증가할 것으로 예상되면서 이는 유조선 물동량 증가로 이어질 뿐 아니라 불법 원유 운송에 동원되는 노후 선박의 해체를 유도하여 시황에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 전망됨



[그림 56] VLCC 수익 추이



주 : Average Long Run Historical Earnings

자료: 클락슨

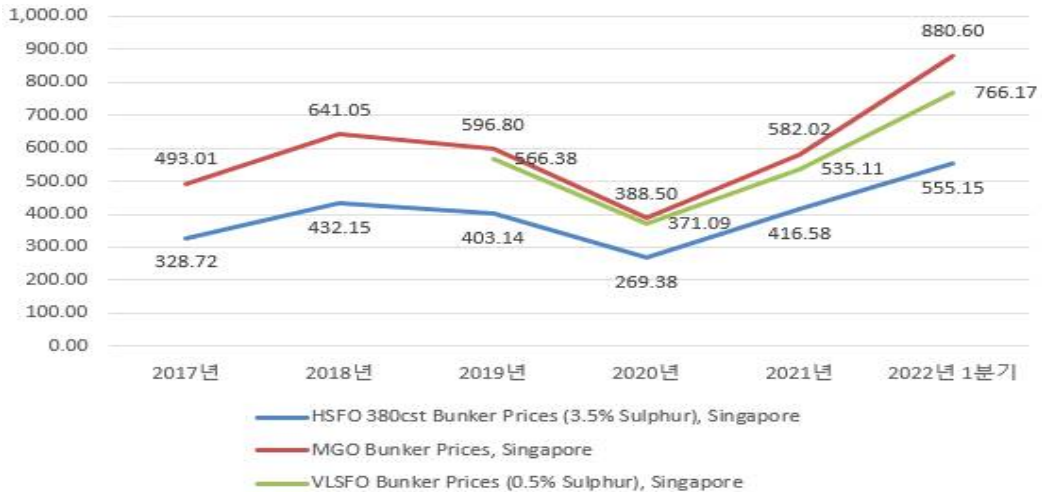
- 2022년 1분기 VLCC 일일 평균수익은 -3,590달러로 전년 동기 3,989달러 대비 약 190% 수준까지 감소하며 마이너스를 기록함
  - VLCC 시장은 COVID-19 팬데믹에 따른 원유 수요 회복 둔화 현상과 산유국 원유 생산 제한, 선박량 과잉으로 약세가 지속됨
  - 또한 러시아-우크라이나 침공으로 인한 원유 거래 등 대 러시아 국제 제재 시행으로 글로벌 원유 공급량 감소 우려가 발생하며 시황에 악영향을 미침
  - 지난해 세계 원유시장은 수요 증가 대비 주요 산유국들의 제한된 감산 완화로 2020년 초 유가 급락 시기에 대량 축적된 재고 물량이 우선적으로 소진된 바 있음
  - 이로 인해 해상물동량이 위축되면서 현재까지 VLCC 운임, 용선료가 지속적인 하락 추세를 보임





## 운임시장동향 : 선박 연료유

[그림 57] 선박연료유 가격 추이



자료: 클락슨

- 2022년 1분기 HSFO(High Sulfur Oil, 고유황 C중유) 평균 가격은 톤당 555.15달러로 전년 톤당 416.58달러 대비 138.57달러, 33.2% 상승함
  - 2022년 1분기 HSFO(싱가포르항 기준)는 2020년 대비 톤당 285.77달러, 106.1% 상승하는 등 최근 3년간 꾸준한 우상향 추세를 나타냄
- 2022년 1분기 VLSFO(Very Low Sulphur Fuel Oil, 초저유황유)평균 가격은 톤당 766.17달러로, 2021년 톤당 535.11달러 대비 231.06달러, 43.2% 상승함
  - 2022년 1분기 VLSFO(싱가포르항 기준)는 2020년 대비 톤당 평균 231.06달러, 43.2% 상승하는 등 지속적인 상승 추이를 보임
  - 2022년 1분기 MGO(Marine Gas Oil, 선박용 경유) 또한 톤당 880.6달러를 기록하며 최근 3년간 큰 폭으로 상승함
  - VLSFO 가격은 통상적으로 전 세계 대부분 해운선사들이 MGO 가격 마이너스 알파로 합의하여 책정하고 있음
- 국제 유가 급등으로 인해 선박연료유 가격의 상승 추세가 계속되고 있으며, 유가 상승 민감도가 높은 해운업계의 원가 부담을 가중시키고 있음
  - 러시아의 우크라이나 침공사태 장기화, 이란과의 핵 협상 지연 등의 여러 요인이 복합적으로 작용하며 유가 상승 압력을 높이고 있음



## 수요시장동향 : 세계 원유 수요 및 공급

[표 5] 세계 원유 수요 및 공급(Non-OPEC) 전망

(백만배럴/일, %)

구 분		2021	2022				2022	2021-2022
			1Q	2Q	3Q	4Q		
수요량	Total	96.82	98.95	99.12	101.06	102.81	100.50	3.68 (3.8%)
	OECD	44.75	45.16	45.82	47.47	47.95	46.61	1.86 (4.2%)
	Non-OECD	52.07	53.79	53.29	53.60	54.86	53.89	1.82 (3.5%)
공급량	Non-OPEC	68.71	70.70	70.91	71.71	72.81	71.54	2.83 (4.1%)

자료: OPEC Monthly Oil Market Report, 2022. 4.

- 2022년 OPEC 비가입국의 원유 공급은 코로나19 완화, 지정학적 리스크 해소 등을 근거로 전년 대비 일일 283만 배럴, 4.1% 증가할 것으로 전망되며, 원유 수요는 전년 대비 일일 368만 배럴, 3.8% 증가할 것으로 전망됨
  - 2021년 코로나19의 확산으로 전 세계적으로 원유 소비가 감소했으며, 러시아의 우크라이나 침공으로 인해 원유 공급 우려가 발생함
  - 러시아는 세계 최대 원유 수출국가 중 하나로 글로벌 원유시장에 일일 약 700만 배럴을 공급해왔으나, 이번 우크라이나 침공으로 인한 국제사회의 제재 대상이 되면서 국제원유 시장에도 상당한 파급효과를 미침
  - 올해 원유 수요와 공급은 동유럽의 지정학적 변화, 코로나19 팬데믹 방역 조치와 엔데믹 도래로 인한 경제활동 재개 등의 영향을 받을 것으로 전망됨



[표 6] 세계 원유 공급(OPEC) 전망

(천배럴/일)

구분	2021	3Q21	4Q21	1Q22
알제리	913	926	958	983
앙골라	1,117	1,108	1,124	1,155
콩고	271	266	269	265
적도기니	100	99	91	92
가봉	186	184	188	192
이란	2,392	2,472	2,472	2,528
이라크	4,049	4,078	4,240	4,286
쿠웨이트	2,419	2,448	2,532	2,612
리비아	1,143	1,146	1,111	1,062
나이지리아	1,372	1,335	1,321	1,382
사우디아라비아	9,111	9,554	9,879	10,176
아랍에미리트	2,727	2,770	2,861	2,958
베네수엘라	555	540	662	682
Total Opec	26,355	26,925	27,708	28,375

주: 회원국 각각의 생산량 발표자료를 토대로 OPEC 작성  
 자료: OPEC Monthly Oil Market Report, 2021. 1. 31.

- OPEC 회원국들의 2022년 1분기 평균 원유 공급은 일일 2,834만 배럴로 이는 전년 1분기 일일 2,693만 배럴 대비 145만 배럴, 5.4% 증가한 것임
  - 코로나19로 둔화된 원유 출하량이 점진적으로 회복세를 보이고 있지만 OPEC 주요 산유국들이 추가 증산에 나서지 않기로 하면서, 유가에 상승 압력을 가함
  - 22년 1분기 3월에 개최된 OPEC+ 장관급 회담에서도 OPEC+는 오는 4월에도 하루 40만배럴 규모로 소폭 증산을 유지할 것이라는 협의 결과를 발표함
  - 러시아의 우크라이나 침공으로 국제 유가가 급등하는 상황에도 기존 증산 규모 유지 기조를 고수하기로 한 것임
  - OPEC 공급량은 세계 석유공급의 약 40%를 차지하고 있으며, 러시아의 우크라이나 침공 이후 국제유가 급등을 방지하기 위해서는 OPEC+의 생산량을 증가할 필요성이 있다는 미국의 요청을 거절해왔음
  - 앞서 국제에너지기구(IEA) 회원국들은 비상 비축유 6000만 배럴을 방출하기로 합의했으며, 이 가운데 절반 이상인 3000만 배럴은 미국이 공급하기로 하는 등 국제사회가 유가 안정화를 위한 방안을 시행하고 있음



[그림 58] 브렌트유(Brent oil) 가격 추이

(달러/배럴)



자료: 클락슨

- 지정학적 리스크가 장기화 되면서 2020년 유가는 배럴당 50달러 이하를 기록한 달이 다수 있으며, 브렌트유는 2020년 12월 평균 배럴당 50.2달러를 기록했음
  - 러시아산 원유의 수출 대상 국가별 비중은 유럽 53%, 중국 32%, 일본 2%, 미국 1.4% 등으로 러시아가 자국 원유 수출을 스스로 제한하면서 원유를 무기화함으로써 서방의 러시아산 원유 금수 조치가 확산됨
  - 러시아산 원유의 공급 제한 우려가 증대될수록 국제 유가는 급등세를 보였으며, 유가 급등에도 불구하고 OPEC 회원국들은 제한적 증산 기조를 유지하고 있음
  - 중국 상하이 봉쇄 조치, 세계 주요국의 비축유 방출 결정 등이 유가 상승세를 억제하는 요인으로 작용함
  - 향후 유가와 관련한 변수는 EU의 러시아산 원유 수입 제재 여부로, EU가 본격적으로 러시아로부터 원유 금수 조치를 시행할 경우 국제유가는 큰 폭으로 상승할 것으로 전망됨



[표 7] 2020년 4분기 세계 석유제품 공급량 실적

(백만배럴//일)

구 분		2021	2021				2022
			1Q	2Q	3Q	4Q	1Q
석유제품 공급량	Total World	77.24	74.65	76.86	77.88	79.55	79.58
	Total OECD	34.47	32.32	34.33	35.55	35.66	35.72
	OECD Americas	17.78	16.33	18.20	18.42	18.19	18.17
	OECD Europe	10.91	10.17	10.65	11.35	11.48	11.39
	OECD Asia Pacific	5.78	5.82	5.49	5.78	6.01	6.16
	Total Non-OECD	42.76	42.33	42.52	42.34	43.87	43.86
	China	14.07	14.12	14.38	13.76	14.03	13.97
	Russia	5.61	5.55	5.52	5.63	5.75	5.61
	Others	23.08	22.66	22.62	22.95	24.09	24.28

● 2022년 1분기 세계 석유제품 공급량은 일일 7,958만 배럴임

- 이는 2021년 1분기 일일 7,465만 배럴 대비 일일 493만 배럴, 6.6% 증가한 것임
- OECD는 2022년 1분기 일일 3,572만 배럴의 석유제품을 공급했으며, 이는 OECD Americas 일일 1,817만 배럴, OECD Europe 일일 1,139만 배럴, OECD Asia Pacific 616만 배럴로 구성됨
- Non-OECD는 2022년 1분기 일일 4,386만 배럴의 석유제품을 공급했으며, 이는 중국 일일 1,397만 배럴, 러시아 일일 561만 배럴, 기타 2,428만 배럴로 구성됨



[표 8] 미국 원유 생산 실적 및 전망

(백만배럴/일, %)

구분	2018	2019	2020	2021	2022
Tight Crude	6.51	7.75	7.33	7.26	8.14
Gulf of Mexico Crude	1.76	1.90	1.64	1.70	1.78
Conventional Crude Oil	2.69	2.60	2.31	2.23	2.13
Unconventional NGLs	3.46	3.92	4.09	4.28	4.70
Conventional NGLs	0.91	0.90	1.09	1.12	1.10
Biofuels + Other Liquids	1.35	1.36	1.15	1.17	1.21
US Total Supply	16.69	18.43	17.61	17.75	19.04

주: 2017~2019 = 실적(Estimate), 2021 = 예측(Forecast)

자료: OPEC Monthly Oil Market Report,

- **2022년 미국 원유 생산 전망치는 전년 대비 일일 129만 배럴 출하량이 증가한 일일 1,904만 배럴로 추정됨**
  - 2018년 일일 1,669만 배럴, 2019년 일일 1,843만 배럴, 2020년 일일 1,761만 배럴, 2021년 일일 1,904만 배럴을 각각 기록했음
  - 2022년 Tight Crude 일일 814만 배럴, Gulf of Mexico Crude 일일 178만 배럴, Conventional Crude Oil 213만 배럴 등 일일 미국 총 원유 생산량은 1,904만 배럴로 전망됨
  - 러시아-우크라이나 침공 장기화로 인한 원유시장의 공급 불확실성이 지속되는 상황 속에서 미국, OPEC+ 회원국들이 생산량을 늘리면서 러시아산 원유 생산 및 공급 차질을 상쇄하고자 함



[표 9] 세계 원유 해상물동량 전망

(백만톤, 십억 톤마일, %)

구 분	2018	2019	2020	2021	2022
원유 해상물동량	2,060	2,016	1,870	1,843	1,910
	1.6%	-2.1%	-7.2%	-1.4%	3.6%
원유 톤마일	10,539	10,346	9,668	9,259	9,933
	2.7%	-1.8%	-6.6%	-4.2%	7.3%
석유제품 해상물동량	1,125	1,080	958	1,003	1,046
	0.8%	-4.0%	-11.3%	4.7%	4.3%
석유제품 톤마일	3,164	3,139	2,843	3,110	3,505
	0.4%	-0.8%	-9.4%	9.4%	12.7%

주: 2018~2021 = 실적(Estimate), 2022 = 예측(Forecast)

자료: 클락슨

- 2022년 원유 해상물동량은 19억 1,000만 톤으로 전망되며, 이는 전년 18억 4,300만 톤 대비 7.5% 증가한 것임
  - 2022년 원유 해상톤마일은 9조 9,330억 톤마일로 전망되며, 이는 전년 9조 2,590억 톤마일에서 7.3% 증가한 것임
- 2022년 석유제품 해상물동량은 10억 460만 톤으로 전망되며, 이는 전년 10억 30만 톤 대비 4.3% 증가한 것임
  - 2022년 석유제품 해상톤마일은 35조 500억 톤마일로 전망되며, 이는 전년 31조 1,000억 톤마일 대비 12.7% 증가한 것임
- 코로나19 장기화로 인해 원유와 석유제품 모두 소비량이 코로나 발생 이전 대비 감소하면서 해상물동량 둔화를 유도함
  - 오미크론 여파와 러시아-우크라이나 침공 장기화 등 세계 경제에 대한 불확실성이 높아지면서 OPEC, IEA 등 주요 에너지 기관들 역시 석유 수요를 하향 조정함
  - 특히 중국의 제로 코로나 정책으로 인한 주요 지역 봉쇄 장기화, 글로벌 공급망 위기, 국제유가 급등, 인플레이션 등 다양한 요인들로 아직 본격적인 수요 개선으로 인한 물동량 회복까지는 불확실성이 큰 시점임



## 공급시장동향 : 선대현황

[표 10] VLCC 선복량 추이

(척수, 백만DWT)

구분	2018	2019	2020	2021	2022
VLCC 척수	733	739	802	831	848
VLCC 선복량	225.39	227.72	247.35	256.16	261.54

주: 2018~2021 = 실적(Estimate), 2022 = 예측(Forecast)

자료: 클락슨

- 2021년 VLCC 선복량은 831척, 2억 5,616만DWT이며, 2022년 848척, 2억 6,154만 DWT로 전망됨
  - 2022년 기준, 전년 대비 17척, 538만 톤의 VLCC 선복량 증가가 예상됨
  - 경기 불확실성으로 인한 신조선 인도량 감소와 IMO 환경규제 도래에 따른 노후선의 해체량 증가로 올해 선복량은 소폭 상승에 그칠 것으로 전망됨

[표 11] VLCC 인도량 추이

(척수, 백만DWT)

구분	2019	2020	2021	2020 1분기	2021 1분기	2022 1분기
VLCC 척수	68	37	35	14	11	11
VLCC 선복량	21.06	11.27	10.80	4.26	3.36	3.39

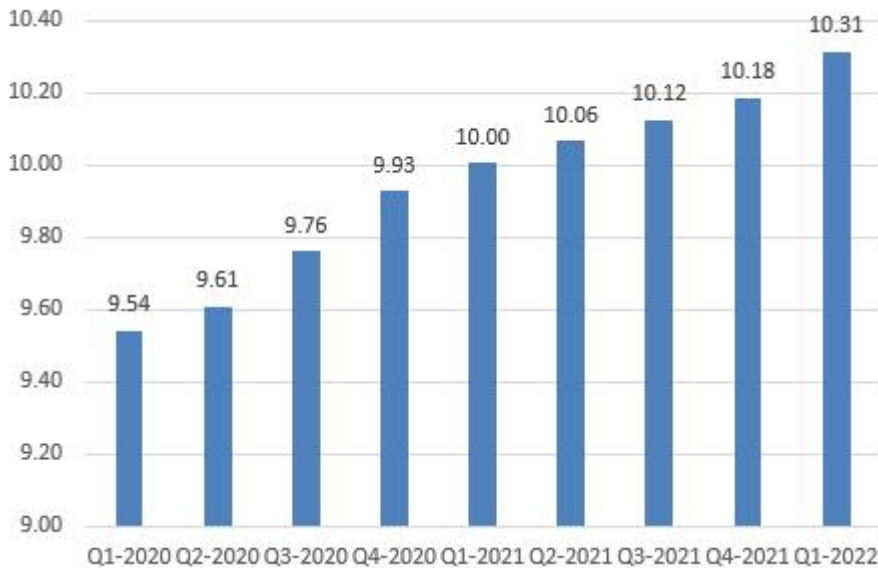
자료: 클락슨

- 2022년 1분기 VLCC 총 11척, 339만 DWT의 선박이 인도되었으며, 코로나19 영향으로 VLCC 인도가 연기되기도 함
  - 2021년 1분기 37척, 336만 DWT의 선박이 인도되었으며 2021년 전체 인도량은 35척, 1,070만DWT를 기록함





[그림 59] VLCC 평균 선령 추이



자료: 클락슨

● 2022년 1분기 기준 VLCC 평균 선령은 10.31년임

- 전년 1분기 평균 선령은 10년, 전분기인 2021년 4분기 평균 선령은 10.18년으로 선령은 소폭 증가세를 보임
- 현재 이란과 베네수엘라 등의 원유를 운송하고 있는 노후 유조선의 경우 제재가 해제되면 스크랩 시장으로 이동할 것으로 예상됨
- 이같은 현상은 공급조절을 통한 선박 수급 완화와 선대의 낮은 선령 유지를 도모할 수 있을 것으로 전망됨



## 공급시장동향 : 선박 발주 및 해체

[표 12] VLCC 발주 추이

(척수, 백만DWT)

구분	2018	2019	2020	2021	2022
VLCC 척수	101	110	75	80	68
VLCC 선복량	31.37	33.96	23.04	24.45	20.63

주: 2018~2021 = 실적(Estimate), 2022 = 예측(Forecast)

자료: 클락슨

- 2022년 VLCC 발주량은 68척, 2,063만 DWT이며, 이는 전년 80척, 2,445만 DWT 대비 12척, DWT 기준 382만 DWT, 15.6% 감소한 것임
  - VLCC 시장의 지속적인 약세로 인해 선사들의 투자 여력이 감소하면서 선박 발주에 영향을 미친 것으로 분석됨
  - 극심한 국제유가 변동세, 후판가격 상승으로 인한 높은 신조선 가격 형성 등이 신조선 발주에 부담 요인으로 작용하고 있음

[그림 60] VLCC 중고선 가격 추이



자료: 클락슨



- 2022년 1분기 기준 30만 톤급 VLCC 중고선 평균 가격은 선령 10년 기준 5,000만 달러, 선령 15년이 3,700만 달러임
  - 이는 전년 1분기 대비 VLCC 선령 10년 중고선이 400만 달러, 선령 15년 중고선이 450만 달러 각각 상승했으며, 전분기인 21년 4분기 대비 선령 10년, 15년 중고선 모두 400만 달러 상승함
  - VLCC 중고선가는 향후 러시아-우크라이나 침공 등의 지정학적 리스크 해소, 이란과 베네수엘라 원유의 시장 복귀, 코로나19 종식에 따른 이동 완화 및 경제활동 재개 등 상황 회복에 대한 기대감이 반영되면서 상승 추세를 보임

[표 13] 전체 원유선 및 VLCC 중고선 매매 실적

(척수, 백만DWT)

구분	2018	2019	2020	2021	2022
전체 원유선 중고선 매매 척수	335	380	344	519	233
전체 원유선 중고선 매매 선복량	31.83	34.22	41.20	57.78	23.81
VLCC 중고선 매매 척수	40	45	70	92	35
VLCC 중고선 매매 선복량	12.35	13.65	21.39	28.06	10.76

주: 2018~2021 = 실적(Estimate), 2022 = 예측(Forecast)

자료: 클락슨

- 2022년 원유선 중고선 매매는 233척의 둔화된 실적을 기록
  - 이는 2021년 519척 대비 286척, 55.1% 수준으로 전년 대비 크게 감소함
  - 2021년의 경우, 고철 가격 및 유가 상승과 더불어 시황 악세가 지속되면서 중고선 매매 거래가 증가함
  - 올해는 직면한 환경규제 강화로 인해 중고선 매매 대비 친환경 선박 등의 신조선 건조가 효율적인 것으로 판단되면서 중고선 매매 비중이 크게 줄 것으로 예상되며, 노후선의 경우, 스크랩 시장으로의 이동을 통한 대규모 해체가 전망됨



[표 14] 원유선 해체 실적 및 전망

(백만DWT)

구분	1만~ 5.5만톤	5.5~ 8.5만톤	8.5~ 12만톤	12.5만톤~ 20만톤	20만톤 초과	합계
2018	2.1	0.8	4.7	3.3	9.2	20.1
2019	1.2	0.1	0.1	0.8	1.1	3.4
2020	0.9	0.2	0.9	0.3	1.2	3.5
2021	3.2	0.7	3.6	2.4	5.1	15.1
2022	0.4	0.5	3.9	2.3	4.0	13.9

주: 2018~2021 = 실적(Estimate), 2022 = 예측(Forecast)

자료: 클락슨

● 2021년 원유선 해체는 1,500만 DWT 발생했으며, 2022년에는 1,390만 DWT를 기록 할 것으로 전망됨

- 코로나19로 인한 인적·물적 이동 제한으로 인해 유조선 시황이 약세를 지속했음에도 불구하고 선사들은 시황 회복을 기대하며 유조선 폐선을 미루어왔음
- 그러나 예상보다 저시황 기간이 장기화되고 철강 가격이 강세를 보이면서 2021년 이후 스크랩이 증가함
- 전 세계 유조선 약 35%가 15년 이상 된 노후선으로, 유조선사들은 내년부터 본격화되는 IMO 환경규제 준수와 선대 효율화를 통한 경쟁력 제고를 위해 노후선 스크랩 해체를 적극적으로 활용할 것으로 전망됨

[표 15] 스크랩 원유선 평균 선령

(년)

구분	1만~ 5.5만톤	5.5~ 8.5만톤	8.5~ 12만톤	12.5만톤~ 20만톤	20만톤 초과	전선형 평균
2018	26.3	18.9	20.9	21.5	19.2	22.5
2019	27.2	19.3	23.2	21.6	21.2	25.8
2020	29.5	29.4	22.4	20.2	21.3	27.1
2021	25.6	20.5	21.1	22.3	23.3	24.0
2022	20.1	19.7	20.6	-	20.1	20.2

주: 2018~2021 = 실적(Estimate), 2022 = 예측(Forecast)

자료: 클락슨



- 2022년 해체 원유선의 평균 선령은 20.2년으로 2021년 24년 대비 3.8년 낮아짐
  - 해체 원유선의 평균 선령은 2018년 22.5년, 2019년 25.8년, 2020년 27.1년 등을 기록하며 점진적으로 선령이 증가 추세를 보여오다 2021년 24년, 2022년 20.2년을 기록하며 감소 추세를 보임
  - 해체 선가 상승은 고철 가격과 저유황유 가격 상승과 연관성이 높는데, 저유가 상황 시에는 노후선을 운항해도 수익 창출이 가능하지만 현재와 같이 유가가 높은 상황에서는 노후선은 운항할수록 선사는 경제적 실익이 전무함
  - 현재와 같이 해체 선가와 국제유가가 높고 유조선 시황이 장기적으로 침체를 겪게 되면서 기존 해체 선박의 선령 대비 상대적으로 선령이 낮은 유조선까지 해체시장으로 이동하는 추세를 보임
  - 선박 해체 증가 시, 해체 규모에 따라 선박 과잉 현상이 해소될 것으로 예상되며 신조선 발주에도 긍정적인 영향을 미칠 것으로 전망됨



## 주요뉴스

### ● 중국, 2020년 12월 이후 첫 이란산 원유 수입 공식 발표

- 중국은 미국 정부의 지속적인 제재에도 불구하고 1년 만에 이란산 원유 수입 사실을 지난 주 중국 해관총서를 통해 발표함
- 중국 관세청 데이터에 의하면 중국은 2021년 12월 이란산 원유 26만 312톤을 수입했으며, 2020년 12월에는 52만 톤의 원유 수입량을 기록한 바 있음
- 이는 VLCC 1척에 해당하는 원유량이며, 이 외에 반입 회사 정보, 하역 터미널 정보 등 세부 사항에 대한 사실은 아직 확인되지 않음
- 비공식적으로 중국의 이란 원유 수입량은 8월과 10월 사이 평균 50만 b/d을 유지해왔으며, 이는 중국이 자국의 이득 측면에서 미국 제재를 위반하는 위험보다 저가로 원유를 수입하는 것이 더 유리한 것으로 판단했기 때문임
- 수입업체는 제재를 피하기 위해 이란산 원유를 오만, 아랍에미리트, 말레이시아산 원유로 허위 표시하여 중국으로 수입하였으며, 이로 인해 중국은 브라질과 서아프리카산 원유 수입이 감소함
- 관련 데이터와 전문가 등에 의하면 이란산 원유 수입량은 중국 전체 원유 수입량의 약 6%를 차지하는 것으로 분석됨

자료 <https://www.reuters.com/business/energy/china-reports-first-official-iranian-oil-imports-since-dec-2020-2022-01-20/>

### ● G7, 러시아를 SWIFT 결제망에서 배제하는 국제 제재에 합의

- 주요 7개국(G7) 정상들은 일부 러시아 은행을 SWIFT(국제은행간통신협회) 결제망에서 배제하는 국제 금융제재에 합의함
- G7은 러시아의 일부 은행을 SWIFT 결제망에서 배제하기로 결정했으며, 이는 러시아의 해외자금 접근을 차단하여 국제 금융시장에서 고립시키고자 하는 의도임
- 금융의 핵무기로 불리는 SWIFT 제재는 국제 결제 대금의 절반 이상이 SWIFT를 통해 거래되기 때문에 SWIFT에서 차단되는 국가는 국제교역에 큰 어려움을 겪게 됨
- 이번 제재로 인해 러시아는 당분간 원유, 에너지 등 러시아의 주요 수출품목의 거래 제한으로 국가 경제에 타격을 입을 것으로 분석되며, 러시아와의 교역 국가 역시 부정적 영향을 받을 것으로 예상됨
- 러시아는 세계 원유의 12%를 생산하고 유럽 가스의 40%를 공급하는 등 에너지 강국이자 세계 11위의 경제 대국임



- 러시아의 금융 거래를 차단하면 원유, 가스 등 글로벌 에너지 공급 차질, 국제유가 상승 등과 같이 에너지 시장의 불확실성이 확대되어 주요 교역국 역시 경제적 충격이 클 것으로 우려됨

자료: <https://www.reuters.com/business/russia-faces-major-disruptions-oil-commodities-flows-without-swift-2022-02-27>

#### ● IEA, OPEC+에 원유 생산량 증대를 재차 촉구

- 국제에너지기구(IEA)는 지난 2월 16일 개최된 국제에너지포럼(IEF, International Energy Forum)에서 시장 변동성을 감소시키기 위해 OPEC+가 신속히 원유 공급 증대를 시행해야 한다고 요구함
- IEA 파티 비롤 사무총장은 현재 OPEC+의 증산 목표와 실제 산유국들의 생산량 격차가 상당히 큰 수준이며, 국제유가의 변동성을 줄이기 위해서는 시장에 더 많은 원유 생산량이 공급되어야 한다고 주장함
- IEA 측에 의하면 전월 OPEC+ 회원국들의 원유 생산량은 2,390만 배럴로 집계되었으며, 이는 목표치인 2,460만 배럴에 못 미치는 수치임
- 이에 OPEC+는 코로나19 영향 및 경제난 등으로 회원국들이 증산을 위한 설비 투자에 어려움을 겪고 있다고 밝혀 단기간 수급 균형이 이루어지기는 어려울 것으로 전망됨
- 특히 사우디아라비아, 아랍에미리트 등 원유 생산 능력이 큰 회원국들이 추가 증산에 부정적인 입장을 고수하고 있음
- OPEC 회장 브루노 장 이투아 콩고 에너지 장관은 “우리는 약속을 지키기 위해 노력하고 있지만 즉각적으로 고유가 문제를 해결할 방안은 없다”며 지정학적 요인으로 인해 향후 유가가 125달러까지 상승할 것으로 예상함

자료: <https://www.argusmedia.com/en/news/2302452-iea-again-urges-pec-to-raise-crude-output-faster>,

#### ● 중국, 불법 유조선 통해 러시아산 원유 수입 가능성 있어

- 글로벌 선박중개업체 BRS(Barry Rogliano Salles)는 유조선사들이 러시아산 원유 운송을 꺼리는 가운데 러시아산 원유의 의존도가 높은 중국이 불법 유조선을 통해 원유를 운송할 가능성이 있다고 분석함
- 러시아의 원유 생산량은 세계 3위로 약 1,000만 b/d, 세계 점유율 12%에 달하는데 중국은 러시아산 원유의 최대 수입국임
- BRS는 현재 대부분의 유조선사들이 대 러시아 경제제재로 인해 러시아산 원유 운송에 부정적인 입장을 취하고 있으며, 이로 인해 중국이 노후화된 불법 유조선을 이용해 원유



를 수입할 가능성이 있다고 밝힘

- 불법 유조선의 러시아산 원유 운송은 유조선 시장을 교란시키고 노후 유조선의 폐선을 지연시켜 수급 불균형을 유도하게 됨
- 데이터에 의하면 러시아는 1,140만 b/d의 원유를 생산하고 있으며, 러시아 국내 원유 수요가 약 600만 b/d라는 점을 고려하면 400만 b/d 가량의 원유 수출이 가능한 것으로 추산됨
- BRS는 중국으로 수출되는 러시아산 원유의 상당량이 장기계약 방식에 따라 선결제 되었으며, 이러한 거래의 대부분이 SWIFT를 우회한다고 분석함
- 러시아가 SWIFT에서 계속 배제되면 향후 중국과의 교역 시 중국 위안화 거래나 중국 위안화 결제·정산 시스템 CIPS(Cross-border Interbank Payment System)를 활용한 거래 규모가 증가할 것으로 전망됨

자료: <https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/latest-news/agriculture>

#### ● 아시아 원유수입국, 이란산 원유의 글로벌 시장 조기 복귀 기대

- 주요 아시아 원유수입국들은 이란산 원유 공급이 최근의 유가 급등세를 안정화 시킬 수 있는 방안으로 기대함
- 현재 이란 국영석유회사 NIOC는 중국 수출 물량을 축소하고 있는데, 플랫츠(Platts)는 이 같은 움직임을 이란이 제재 해제 가능성을 두고 글로벌 원유시장 복귀에 대한 신호로 분석함
- 아시아의 러시아산 원유 수입 비중이 크지는 않으나 지정학적 리스크로 유가가 상승하고 있으며, 러시아산 원유 외 기타 산유국 원유로 매수세가 편중될 경우 공급을 더욱 압박하여 유가에 상승 압력을 가할 것으로 우려됨
- 전문가들은 대이란 제재 해제 시 수개월 내 이란의 원유 생산량이 70만 b/d 이상으로 증가할 것으로 예상함
- 플랫츠는 이란핵합의(JCPOA) 완전 복원이 5월경 타결될 것으로 예상했으며, 8월까지 이란산 원유 생산량 75만 b/d, 재고를 활용한 30만 b/d의 원유 수출이 증가할 것으로 전망함
- 그러나 지난 3월 6일 러시아 외무장관이 미국을 제외한 협정 국가들에게 자국에 부과한 제재가 이란과의 경제협력을 저해하지 않을 것이라는 문서에 확약을 요구하며 협상이 다시 장기화될 가능성이 제기됨

자료: <https://www.spglobal.com/commodity-insights/en/market-insights/podcasts/oil/031022-russia-ukraine-conflict-pushes-european-commodities-to-new-highs>





- 국제에너지기구, 석유수요 절제를 위한 항공기 제한속도 인하, 항공여행 규제 등 비상조치 촉구
  - 국제에너지기구(IEA)가 지난 18일 회원국들에게 석유수요를 줄이기 위한 비상 조치 시행을 촉구함
  - 파티 비를 IEA 사무총장은 석유시장이 현재 비상상황에 처해있으며, 향후 더 악화할 수 있다고 언급하며 제한속도 감소 등과 같은 비상대응이 전 세계적으로 필요해질 것이라고 밝힘
  - 또한 러시아의 우크라이나 침공으로 인해 전 세계는 수십년 만에 최악의 오일쇼크에 직면할 수 있으며 올해 4월부터 러시아의 석유 수출이 최대 250 만b/p 감소할 것으로 경고함
  - IEA는 대규모 석유공급 부족으로 상황이 더욱 악화될 것으로 예측하며, 석유수요 감소를 위한 10가지 방안을 제시함
  - IEA는 부제 운행 등 운행 규제, 제한속도 인하, 항공여행 규제, 대중교통 인센티브, 자가용 2부제, 공유 차량 운행, 매주 '일요일 자동차 없는 날' 지정 등을 조치 방안으로 제시하며 다양한 석유 수요 억제 방안을 제안함
  - IEA는 이러한 조정방안이 시행되면 4개월 내 글로벌 석유 수요를 270만 b/p 절감할 수 있고 러시아 석유 공급 차질 충격이 다소 완화될 수 있을 것으로 기대함

자료: <https://www.iea.org/news/emergency-measures-can-quickly-cut-global-oil-demand-by-2-7-million-barrels-a-day-reducing-the-risk-of-a-damaging-supply-crunch>

- OPEC, 2022년 세계 석유 수요 기존 예상치보다 증가할 것으로 전망
  - OPEC은 2월 월간보고서를 통해 올해 세계 석유 수요를 기존 전망치보다 상향된 1억 80만 b/d에 도달할 것으로 예상함
  - OPEC은 글로벌 경기 부양책과 여행 수요 증가 등으로 인해 GDP가 팬데믹 전 수준에 도달하는 등 강한 경제회복세를 근거로 올해 석유 수요 전망을 상향함
  - OPEC은 글로벌 석유 수요를 1억 80만 b/d로 전망했으며, 이는 전월 전망치인 1억 79만 b/d에서 1만 배럴 상향된 수치로 전년 석유 수요인 9,665만 b/d 대비 4.3% 증가함
  - 이는 코로나 이전인 2019년의 1억 10만 b/d 대비 70만 b/d를 상회하는 수준으로, 오미크론이 석유 수요에 큰 영향을 미치지 못할 것이라는 OPEC의 판단 하에 제시된 전망치임
  - OPEC은 주요 유럽 국가의 이동 제한 조치가 완화되고 있으며, 미국의 코로나19 팬데믹 또한 백신 보급 등으로 인해 효과적으로 억제되고 있는 것으로 파악되면서 글로벌 석유 수요에 대한 긍정적인 의견을 유지함
  - 또한 그간 코로나19로 인해 억제되어 있던 여행 수요의 급증으로 인해 2022년 석유 수



요는 차량용 연료유인 휘발유, 경유, 항공유 등에서 대폭 증가할 것으로 전망함

자료: [https://www.opec.org/opec\\_web/en/publications/338.ht](https://www.opec.org/opec_web/en/publications/338.ht)

#### ● 러시아 유조선, 대 러시아 국제제재 피해 불법 환적 시도

- 러시아 유조선들이 대 러시아 국제제재를 회피하기 위해 항로를 은폐하며 환적을 시도하는 등 불법 거래를 시도하고 있는 것으로 추정됨
- 이스라엘 해상보안 컨설팅업체 윈드워드(Windward)는 지난 19일부터 25일까지 러시아 유조선이 위치 전송 시스템 전원을 내린 상태로 운항하는 ‘암흑 활동’(dark activity)을 최소 33건 시도한 것으로 분석함
- 러시아 유조선의 불법 활동은 주로 러시아 베타경제수역과 그 주변에서 발생했으며, 석유 제품 선적이 가능한 항만에서 러시아 국적 선박과 타국적 선박들이 접촉한 것으로 확인됨
- 지난 8일 미국 조 바이든 미 대통령은 러시아산 석유·가스 수입을 금지하는 행정명령을 발표했으며, 같은 날 영국은 올해 말까지 단계적으로 러시아산 석유 수입을 중단하겠다고 밝힘
- 현재 미국, 영국, 캐나다 등도 러시아 선박의 자국 항만 입항을 금지하는 등 국제제재로 인해 러시아의 원활한 무역, 상업 거래가 어려워지면서 러시아 유조선들도 불법 운송에 나서고 있는 것으로 분석됨
- 해상컨설팅업체 IR컨실리움은 “러시아 해운과 관련하여 지속적인 암흑 활동이 발생할 우려가 있고, 다양한 제재 대상이 될 수 있다”고 언급하며 향후 제재를 받는 국가들 간 내부 거래가 가능한 시장이 등장할 것이라고 예상함

자료: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-03-27/russian-tankers-going-dark-raises-flags-on-sanctions-evasion>