

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2022년 02월 14일

감 수 고병욱 해운물류연구본부장

발 행 인 김종덕 원장

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스

01

건화물선

04

컨테이너선

16

탱커선

18

중고선

22

주요 해운지표

25

건화물선

지난주 케이프선 운임 12,629달러/일 기록, 중국 인프라 건설 가속화 조짐, 브라질 발레사 철광석 광산 단지 운영 재개

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 29.44 하락한 4,980.93을 기록하여 4주 연속 하락세를 기록함

탱커선

지난주 유조선 운임지수(WS)는 대비 0.9p 하락한 35.8 기록, 지정학적 리스크와 유가 급등으로 인한 시황 악화

이호춘 해운빅데이터연구 센터장 / leehochoon@kmi.re.kr | 051-797-4623

황수진 전문연구원 / zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

류희영 연구원 / hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4915

최건우 전문연구원 / ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638

이상혁 전문연구원 / sanghyeoke@kmi.re.kr | 051-797-4625

김병주 연구원 / bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4628



1. 주간뉴스

머스크, 미국 내 물류기업 인수

- ▶ 2022년 2월 머스크는 미국에서 화물 배송을 담당하는 'Pilot Freight Services'를 17억 달러에 인수함
 - Pilot Freight Services는 1970년에 설립된 물류기업으로 미국 내 화물 배송(last-mile distributor)뿐만 아니라 항공물류 서비스도 제공함
 - 최종 인수 승인은 올해 2분기에 완료될 예정이며, 머스크는 이번 인수로 코로나19 이후 전자상거래 증가로 인한 화물 배송 부문이 강화될 것으로 기대됨
- ▶ 머스크는 향후에도 인수 합병을 통한 통합물류 서비스를 강화할 예정임
 - 동 기업은 미국 내 창고기업인 'Performance Team'과 'Visible SCM'을 각각 5.5억, 8.4억 달러에 인수함
 - 머스크는 2021년 180억 달러의 순이익을 기록했으며, 2022~2023년에 95억~100억 달러의 자본 지출(CAPEX)을 실시할 것으로 예상되어 향후에도 인수합병을 통한 수직적 결합이 지속될 가능성이 높음
 - 또한 동 사는 대형 물류기업 인수보다는 소규모·전략적 인수를 통한 통합물류 서비스 제공을 목표로 함

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139809/Maersk-buys-US-last-mile-distributor>

최건우 전문연구원

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

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 하박로이드의 회장은 대규모 투자가 필요한 사업이기 때문에 사전적으로 IMO의 명확한 지침이 필요하다고 강조함
 - 이미 하박로이드는 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
 - 동 사는 2019년 북극항로를 이용하지 않기로 선언하는 등 친환경 이미지를 부각시키고 있으며 향후 다른 선사들도 폐기물에 대한 운송 중단을 선언할 수 있음

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139825/We-need-strong-balance-sheets-to-go-green-say-box-lines>

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139831/CMA-CGM-to-ban-waste-plastic-cargoes>

최건우 전문연구원

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



1. 주간뉴스

아르헨티나 대두 경작지대 가뭄, 대두 생산에 악영향

- ▶ 아르헨티나 로사리오 곡물 거래소(Rosario Grains Exchange, BCR)에 따르면, 대두 경작지대의 지난 몇 주간 지속된 가뭄 및 향후 한 달간 낮은 예상 강우량이 지난 2018년에 일어난 소출재앙(productive disaster)을 떠올리게 하고 있음
 - 대두유 및 대두박에 관한 세계 최대 수출국인 아르헨티나는 이미 작년 12월과 올해 1월 중순까지 지속된 가뭄과 폭염으로 2021/22년 대두 생산량에 심각한 타격을 입을 것으로 예상되며, 라니냐(La Nina)로 인한 이상기후 역시 대두 작황에 부정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨
- ▶ 2021/22년 대두 수확량 전망치를 올해 1월에 4,050만 톤으로 하향 조정했으며, 이는 극심한 가뭄으로 인해 3,800만 톤의 저조한 생산량을 보였던 2018년과 유사함
 - 한편 2021/22년 아르헨티나 옥수수 수확량에 관한 1월 전망치는 4,800만 톤으로, 12월부터 1월까지 지속된 가뭄으로 인해 12월 전망치 대비 800만 톤 하향 조정됨
 - 지난 1월에 전문가들은 아르헨티나 중부 평원의 강우량을 감소시키는 라니냐의 영향이 사라질 것으로 예상했으나, 곡물 거래소는 라니냐의 영향이 현재까지 미치고 있으며 당분간 계속될 것으로 전망함

자료: <https://www.reuters.com/business/environment/argentina-farm-belt-drought-awakens-ghost-2018-soybean-disaster-2022-02-10>

이상혁 전문연구원

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

인도네시아-인도 석탄 항로, 파나마스 대비 고운임에도 수프라막스선 수요 강세

- ▶ 수프라막스선 운임의 가파른 상승에 따라 상대적으로 파나마스선 운임이 저렴함에도 불구하고 인도네시아-인도 항로에서 수프라막스선을 통한 석탄 운송 수요가 강세를 보임
 - 2월 9일 기준 인도네시아의 남칼리만탄(South Kalimantan)에서 인도의 파라딕(Paradip)까지 석탄 운임은 수프라막스선 21.30달러/톤이고 파나마스선은 12달러/톤으로 파나마스선이 톤당 9.3달러 더 저렴함
 - 석탄을 선적하는 인도네시아 칼리만탄 항이나 서인도 해안의 항만 모두 해상 크레인이 부족하기에, 선박에 크레인이 없는 파나마스선보다 크레인이 있는 수프라막스선이 선호됨
- ▶ 1월달의 수출금지 이전 계약된 재고량이 모두 소진되고 나면 현재의 지나친 선종 간 운임 차이가 정상 수준으로 좁혀질 것으로 전망됨
 - 화주들은 인도 서안 항만사정상 계속해서 크레인이 달린 수프라막스를 선호했으며 최근의 지속된 석탄 가격 상승을 대수롭지 않게 생각해 왔음
 - 현재 수출되는 인도네시아산 석탄 대부분은 1월에 낮은 가격에 계약되었으나 당국의 수출금지로 실리지 못한 재고량으로 화주들은 현재의 높은 석탄 현물가에 물동량을 늘리는 것을 꺼리고 있음

자료: <https://www.spglobal.com/platts/ko/market-insights/latest-news/shipping/021022-supramax-demand-strong-on-indonesia-india-coal-route-despite-panamaxes-proving-cheaper>

이상혁 전문연구원

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



1. 주간뉴스

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 판단하에 제시된 전망치임
 - OPEC은 주요 유럽국가의 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 수요는 차량용 연료 유인 휘발유, 경유, 항공유 등에서 대폭 증가할 것으로 전망함

자료: https://www.opec.org/opec_web/en/publications/338.htm

류희영 연구원

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

미국-이란, 이란 핵합의 복원 논의 마무리 단계

- ▶ 미국이 대이란 제재를 해제하고 불황이 지속되어 온 유조선 시장을 완화하기 위한 협상이 막바지에 접어든 것으로 확인됨
 - 독일 아나레나 베어보크(Annalena Baerbock) 외무장관은 현재 협상이 매우 중대한 시점에 도달했으며, 이란 핵합의(JCPOA·포괄적 공동행동계획)의 완전한 복원이 주요 관계국 간 안전을 강화할 것을 확신한다고 언급함
 - 미국을 비롯해 독일, 러시아, 프랑스, 영국, 중국 등 6개 국가가 지난 2015년에 이란과 체결한 JCPOA는 이란의 핵무기 개발 능력을 동결, 축소하는 대가로 대이란 제재를 해제하였으나, 2018년 미국이 제재를 재개함
- ▶ JCPOA가 복원되면 이란산 원유를 본격적으로 수출할 수 있게 되어 부진을 거듭해온 유조선 시장에 호재로 작용할 것으로 전망됨
 - 그간 이란이 노후 유조선을 통해 원유를 불법 수출해온 것으로 알려지면서, 유조선사들은 대이란 제재 해제가 노후 유조선 폐선까지 유도할 수 있을 것으로 기대함
 - 업계 전문가는 불법 노후 유조선이 자동식별장치(AIS)조작, 선원 신원 도용 등을 통해 이란 원유 수송을 지속해왔으며, 이 같은 노후 선박의 운항이 막대한 환경오염을 야기할 것으로 예상함

자료: <https://www.tradewindsnews.com/tankers/iran-talks-at-very-critical-point-as-oil-exports-keep-up-and-us-frets-about-nuclear-runway/2-1-1166764>

류희영 연구원

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



2. 건화물선

황수진 전문연구원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

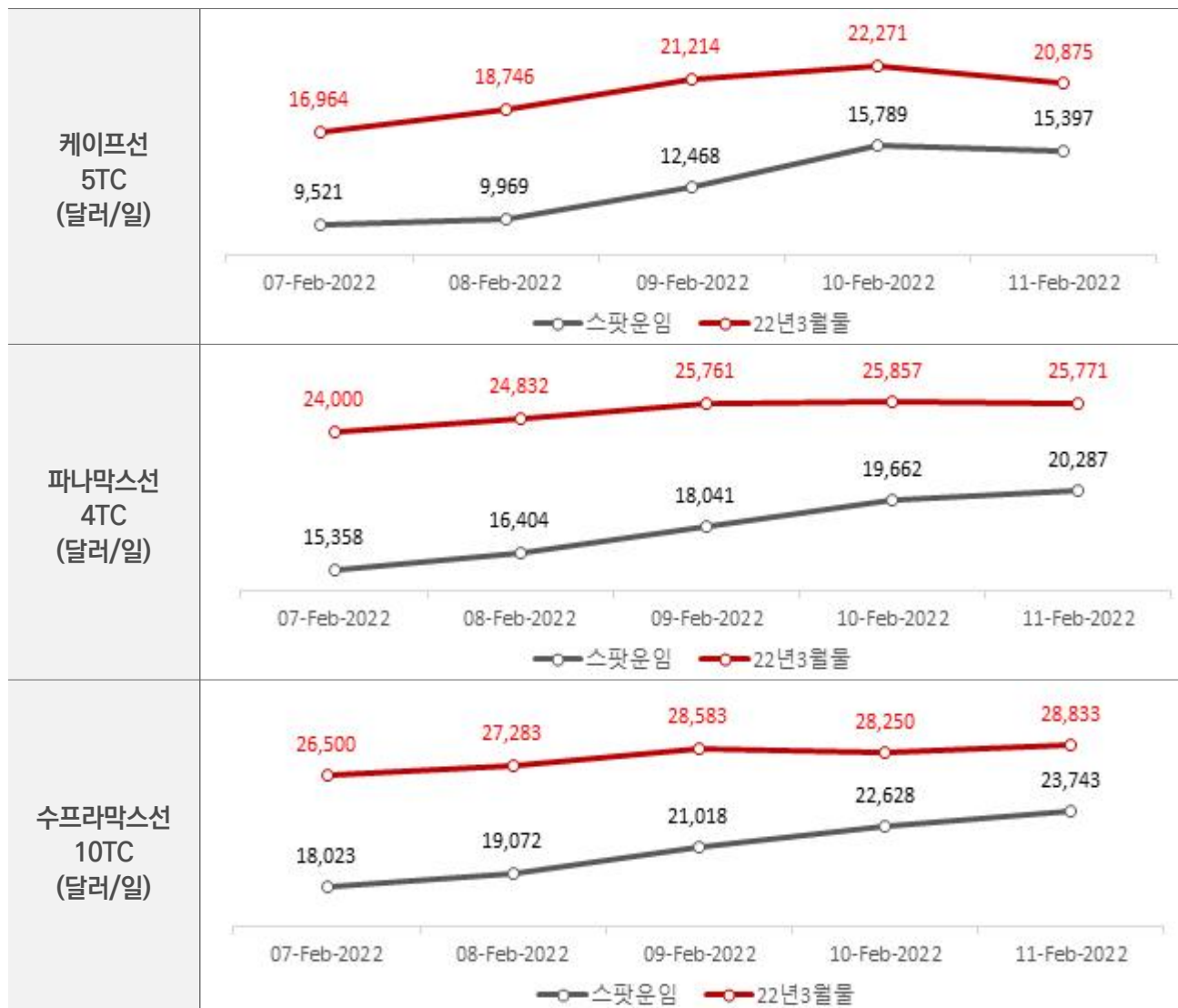
1 주간평균운임전망

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

구분	2월 3주(전망)		2월 2주						
	인공지능	시계열	주간평균운임	전주대비차이			FFA 3월물 주간평균가격	전주대비차이 ¹⁾	
케이프선 5TC (달러/일)	▲	▲	12,629	▲	2,150	20.5 %	20,014	▲ 1,863	10.3 %
파나마선 4TC (달러/일)	▲	▲	17,950	▲	3,139	21.2 %	25,244	▲ 3,212	14.6 %
수프라막선 10TC (달러/일)	▲	▲	20,897	▲	3,517	20.2 %	27,890	▲ 4,157	17.5 %

주 : 1) 1월 3일 운임 미공시로 인해 1월 1주 주간 평균은 1월 4일부터 1월 7일까지임

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

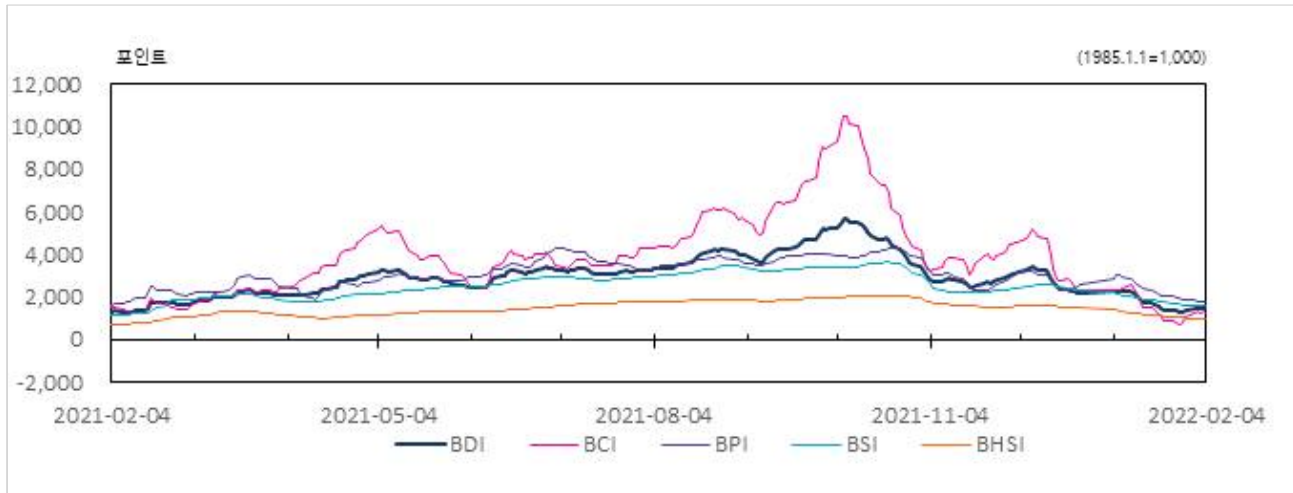


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		2월 2주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	1,711	286	1,303	5,650	2,943	393	2,097	1,066
선형별 운임	케이프(5TC)	12,629	2,150	10,304	86,953	33,289	1,992	34,896	13,073
	파나막스(4TC)	17,950	3,139	10,936	37,616	25,544	3,345	15,079	8,587
	수프라막스(10TC)	20,897	3,517	11,242	39,860	26,752	4,208	11,631	8,189
	핸디(7TC)	19,502	1,628	11,695	37,109	25,702	4,108	12,205	8,003
	케이프	27,250	3,000	13,500	31,250	19,538	10,125	23,000	16,623
1년 용선료	파나막스	23,875	1,250	10,125	26,875	14,781	8,425	14,750	11,191
	수프라막스	26,250	3,125	9,500	23,625	13,484	8,250	12,500	10,349
	핸디	22,500	3,000	8,063	18,625	11,272	7,313	9,250	8,428
건화물선 시장(FFA)									
		2022년 3월물		2022년 1분기물		2022년물		2023년물	
		2월 2주	전주대비	2월 2주	전주대비	2월 2주	전주대비	2월 2주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	20,014	1,863	26,475	1,927	20,836	547	18,540	624
	파나막스(4TC)	25,244	3,212	26,460	2,048	17,210	917	17,210	917
	수프라막스(10TC)	27,890	4,157	27,608	3,289	17,248	982	14,242	458
	핸디(7TC)	26,180	3,923	26,627	3,596	16,345	853	13,464	391

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

달러/톤

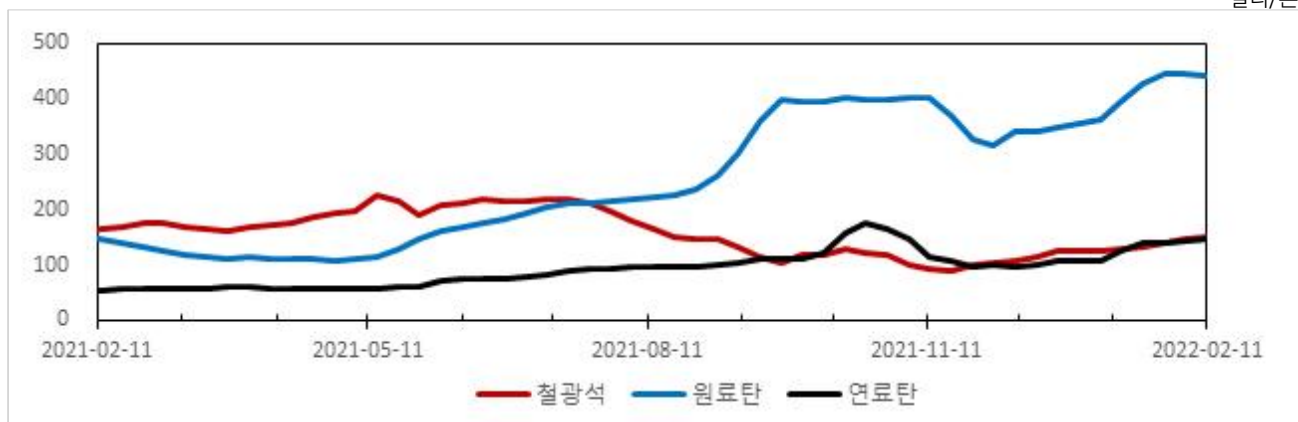
구분	2022년						2021년			
	2월 2주	2월 1주	전주대비차이				2월 2주	연평균	최저	최고
철광석	149.3	146.8	▲	2.5	1.7	%	154.9	161.1	89.8	226.5
원료탄	440.9	444.7	▼	-3.8	-0.9	%	157.2	220.5	102.2	403.0
연료탄	147.9	144.0	▲	3.9	2.7	%	53.1	84.3	52.0	175.4
대두	580.7	563.1	▲	17.7	3.1	%	502.0	500.6	444.3	589.0
옥수수	252.5	245.2	▲	7.3	3.0	%	216.0	224.2	185.1	278.4

자료: 한국광물자원공사, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

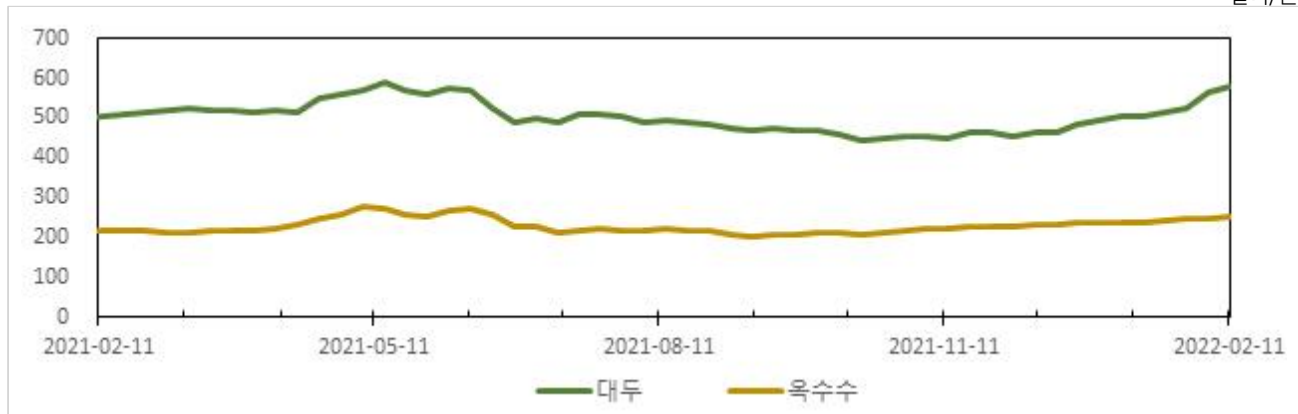
달러/톤



자료: 한국광물자원공사

곡물가격 추세(주간)

달러/톤



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주(2월 1주) 대비 20.5% 상승한 12,629달러/일 기록

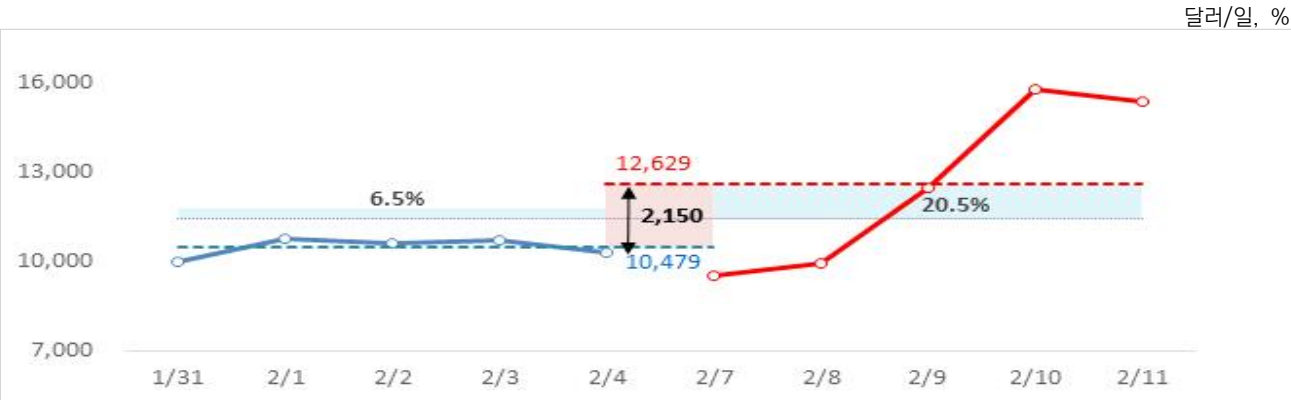
(운임) 중국 수요 회복으로 인해 운임 상승

- 중국 춘절 연휴(1.31-2.6) 이후 철강 수요 개선과 회복에 대한 기대감으로 운임이 상승함

(동향) 운임 상승요인 우세, 중국 인프라 건설 가속화 조짐, 브라질 발레사 철광석 광산 단지 운영 재개

- 중국 베이징 동계올림픽 이후 철강 수요가 본격적으로 개선될 가능성이 큼. 1월 중국 내 은행 대출 기록이 전월 대비 3배 이상 증가했으며, 시장은 이러한 현상에 대해 중국 정부의 경기부양 효과이자, 인프라 건설 가속화의 조짐으로 해석함
- 앞서 중국 정부는 부동산 경기 위축으로 인해 야기된 경기 침체 현상을 해결하기 위해 통화, 금리 인하 및 조세 감면 정책을 시행한 바 있음
- 브라질 발레사는 지난 1월 초부터 장기간 지속된 폭우로 인해 철광석 광산단지 운영을 중단했다가 최근 재개함. 이번 중단으로 200만 톤가량의 생산 차질을 빚었으나, 연간 철광석 생산 목표치에 대한 조정은 없는 것으로 파악됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

구분		2월 2주	2월 1주	(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)	
				전주대비차이	
BCI		1,523	1,264	▲ 259	20.5%
스팟운임(5TC)		12,629	10,479	▲ 2,150	20.5%
용선료	6개월	25,250	20,500	▲ 4,750	23.2%
	1년	27,250	24,250	▲ 3,000	12.4%
	5년	20,000	18,750	▲ 1,250	6.7%
FFA	22년 2월물	20,014	18,151	▲ 1,863	10.3%
	22년 1분기	26,475	24,548	▲ 1,927	7.9%
	22년	20,836	20,289	▲ 547	2.7%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

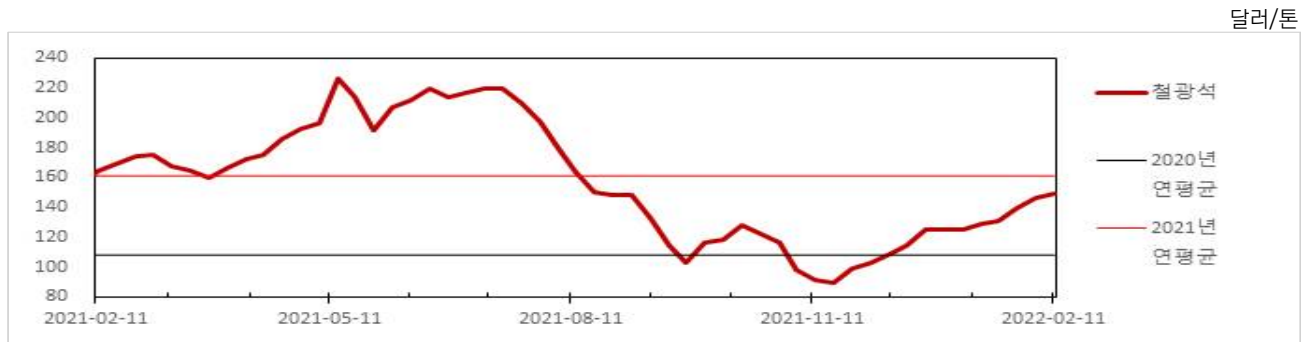
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 1.7% 상승한 149.3달러/톤 기록

철광석 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



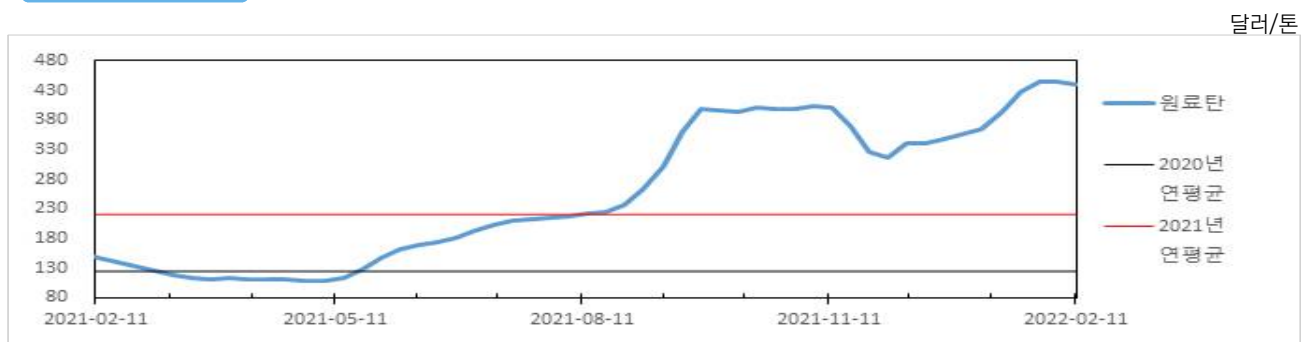
자료: 한국광물자원공사

달러/톤

구분	철광석 가격	전주대비차이		
1월 3주	131.3	▲	2.0	1.6 %
1월 4주	139.5	▲	8.2	6.2 %
2월 1주	146.8	▲	7.3	5.2 %
2월 2주	149.3	▲	2.5	1.7 %

■ 원료탄 가격 : 지난 주 대비 0.9% 하락한 440.9달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



자료: 한국광물자원공사

달러/톤

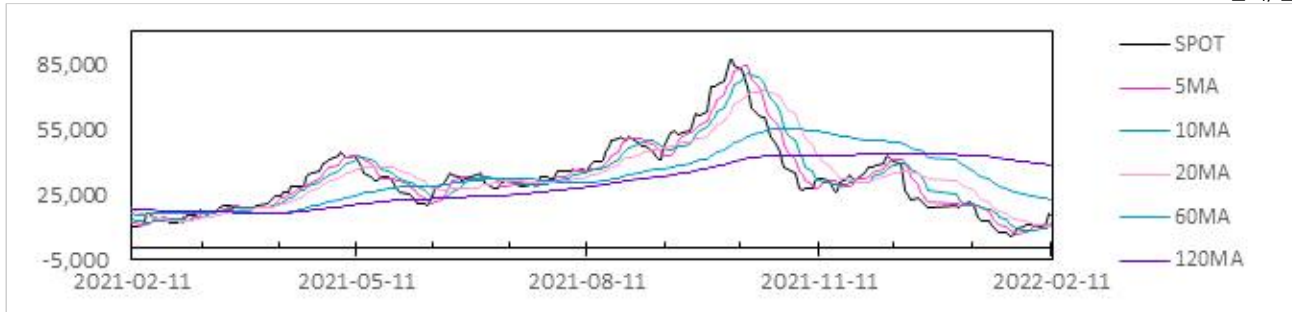
구분	원료탄 가격	전주대비차이		
1월 3주	426.8	▲	32.8	8.3 %
1월 4주	444.5	▲	17.7	4.1 %
2월 1주	444.7	▲	0.2	0.0 %
2월 2주	440.9	▼	-3.8	-0.9 %



3 케이프선-기술분석

이동평균

달러/일



3 케이프선-운임전망

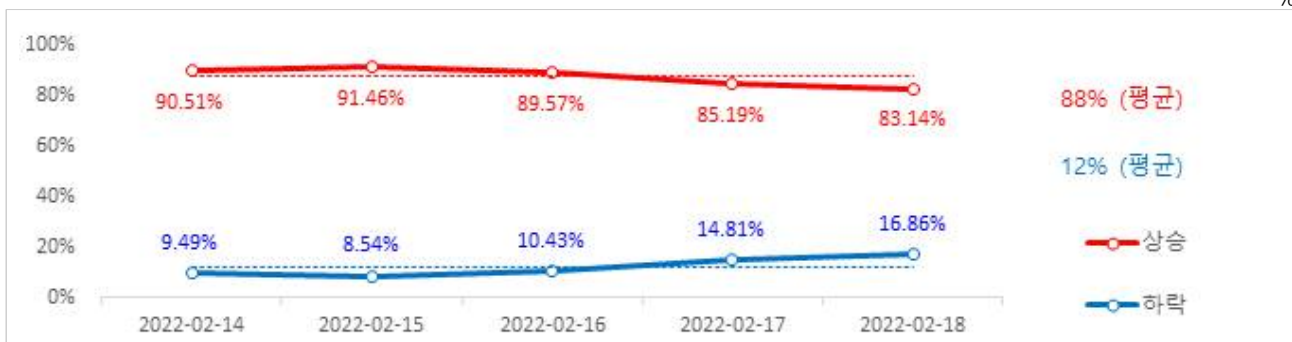
| 2월 3주('22.2.14~'22.2.18)

구분	인공지능	시계열
케이프선(5TC)	▲	▲

I (인공지능) 케이프선 운임 상승 전망

인공지능 모형 전망

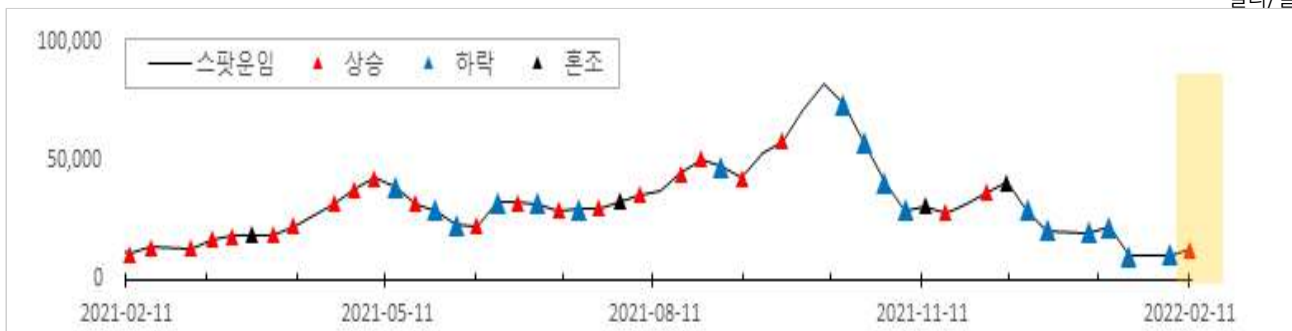
%



I (시계열) 케이프선 운임 상승 전망

스팟운임과 시계열 모형전망

달러/일



주: '20년 5월부터 시계열 모형의 전망(상승: 붉은색, 하락: 파란색), 배경이 노란색으로 음영처리된 부분이 이번 주 전망임



3 파나막스선-동향분석

I 파나막스선 : 지난 주(2월 1주) 대비 21.2% 상승한 17,950달러/일 기록

(운임) 신규 화물 유입 증가로 운임 상승

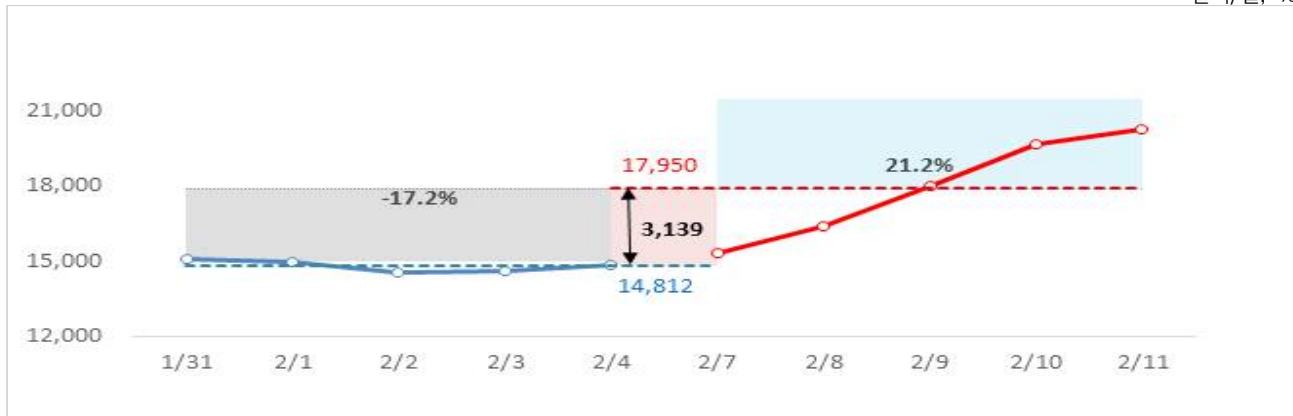
- 남미 대두 수출 시즌과 곡물 공급 부족 전망으로 인해 발생한 선수요가 운임 상승을 견인함

(동향) 운임 상승요인 우세, 러시아와 우크라이나 간 관계 악화로 인한 긴장 고조, 남미 곡물 수확량감소 전망

- 우크라이나와 러시아 간 정치적 긴장감 확대가 각 국가의 주요 수출 화물인 연료탄, 곡물 가격 상승으로 이어져 파나막스선 이하 건화물선 시장에 타격을 줄 가능성이 크며(드류리), 이들 화물에 대한 단기간 선수요 증가가 운임 상승을 견인하고 있는 것으로 분석됨
- 우크라이나와 러시아는 각각 전 세계 4위와 6위의 곡물 수출국(2020년 클락스 데이터 기준)이며, 주로 중동과 북아프리카에 곡물을 수출하나, 이번 사건을 계기로 흑해 지역에 곡물 공급망 붕괴에 대한 우려가 커지고 있음
- 더욱이 가뭄으로 인해 브라질 대두와 아르헨티나 옥수수 수확량감소 전망이 전해지면서 두 곡물에 대한 추가 가격 상승 전망과 선수요가 증가하고 있음
- 러시아(석탄, 곡물, 비료, 철재 제품), 우크라이나(곡물, 철광석, 철재 제품)가 화물을 수출하기 위해서는 매달 평균 700척의 선박이 필요하며, 두 국가 간 관계 악화로 인해 화물 수출이 중단되면 시장에 유입되는 해상물동량 감소와 선박 공급 증가라는 이중고로 파나막스선 이하 선형의 운임 하락 가능성이 크다는 것이 전문가들의 주된 의견임

최근 평균운임 차이 비교

달러/일, %



자료: Clarkson

파나막스선 운임

BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분		2월 2주	2월 1주	전주대비차이	
BPI		2,143	1,794	▲ 349	19.4 %
스팟운임(4TC)		17,950	14,812	▲ 3,139	21.2 %
용선료	6개월	25,125	23,000	▲ 2,125	9.2 %
	1년	23,875	22,625	▲ 1,250	5.5 %
	5년	14,875	14,375	▲ 500	3.5 %
FFA	22년 2월물	25,244	22,032	▲ 3,212	14.6 %
	22년 1분기	26,460	24,412	▲ 2,048	8.4 %
	22년	17,210	16,293	▲ 917	5.6 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

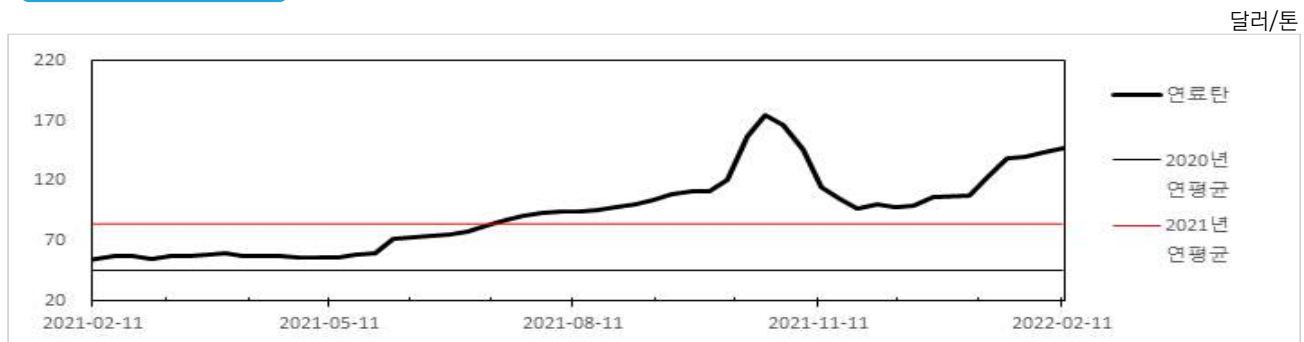
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 2.7% 상승한 147.9달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



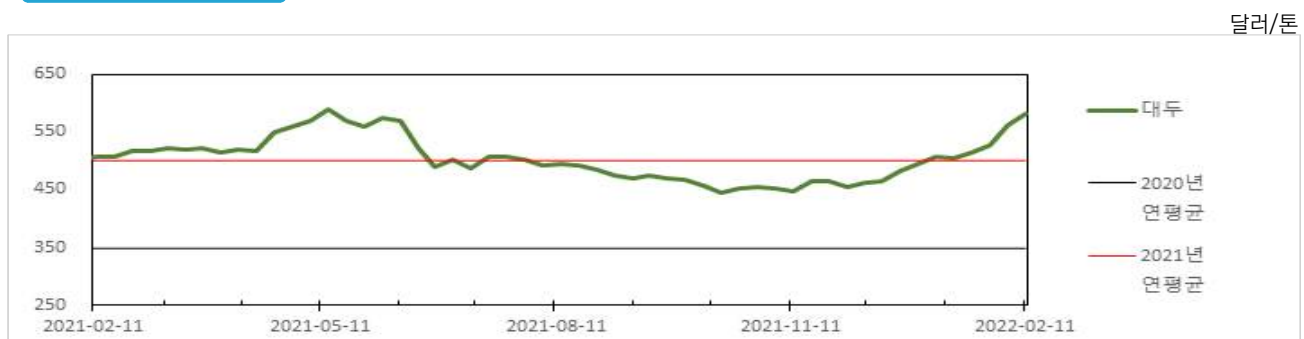
달러/톤

구분	연료탄가격	전주대비차이		
1월 3주	139.3	▲	14.1	11.3 %
1월 4주	140.7	▲	1.4	1.0 %
2월 1주	144.0	▲	3.2	2.3 %
2월 2주	147.9	▲	3.9	2.7 %

자료: 한국광물자원공사

대두 가격 : 지난 주 대비 10.2% 상승한 580.7달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



달러/톤

구분	대두 가격	전주대비차이		
1월 3주	505.4	▼	-1.3	-0.3 %
1월 4주	513.7	▲	8.3	1.6 %
2월 1주	526.8	▲	13.1	2.5 %
2월 2주	580.7	▲	54.0	10.2 %

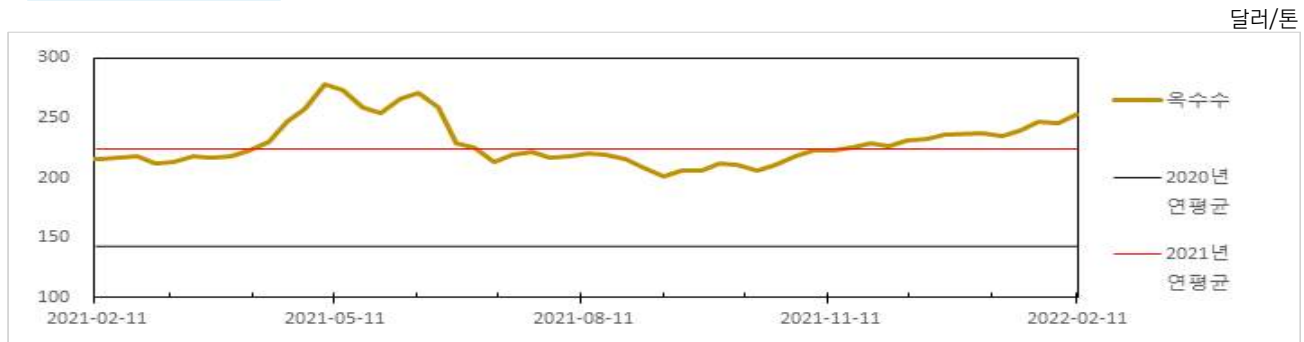
자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 파나마스선-동향분석

옥수수 가격 : 지난 주 대비 2.5% 상승한 252.5달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

달러/톤

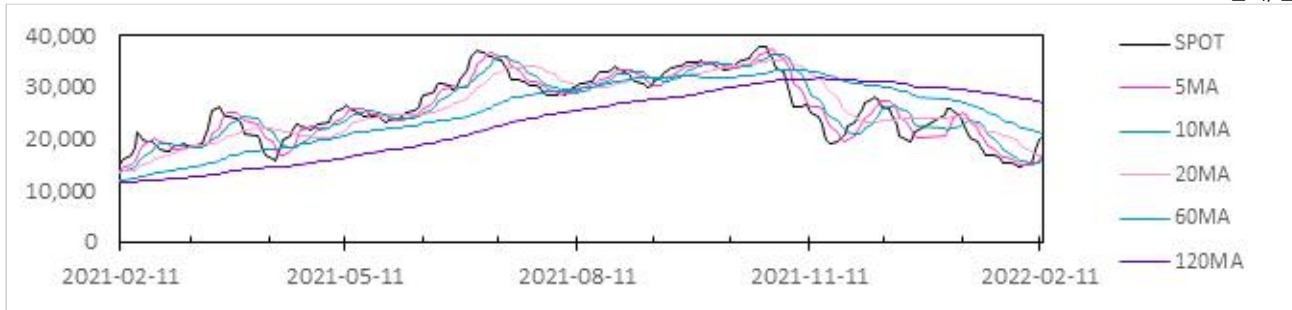
구분	옥수수 가격	전주대비차이		
1월 3주	234.9	▼ -2.3	-1.0	%
1월 4주	239.9	▲ 5.0	2.1	%
2월 1주	246.4	▲ 6.5	2.7	%
2월 2주	252.5	▲ 6.1	2.5	%



3 파나막스선-기술분석

이동평균

달러/일



3 파나막스선-운임전망

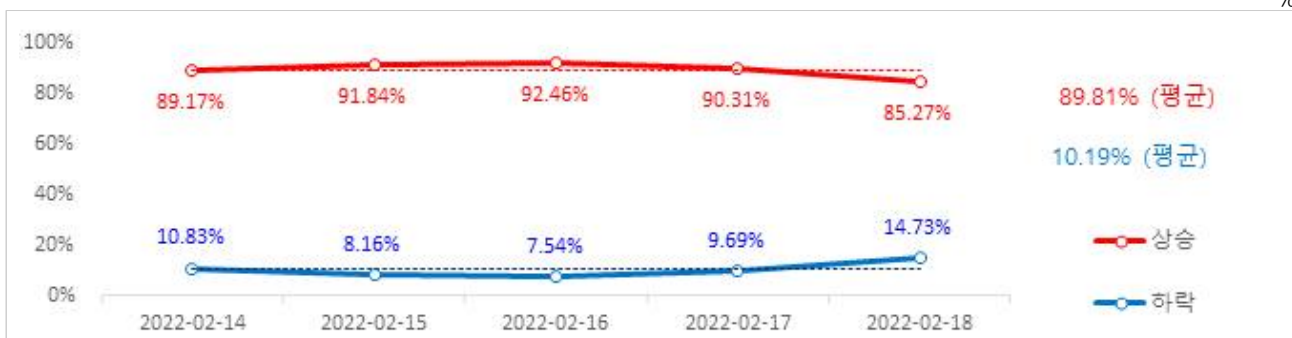
| 2월 3주('22.2.14~'22.2.18)

구분	인공지능	시계열
파나막스선(4TC)	▲	▲

I (인공지능) 파나막스선 운임 상승 전망

인공지능 모형 전망

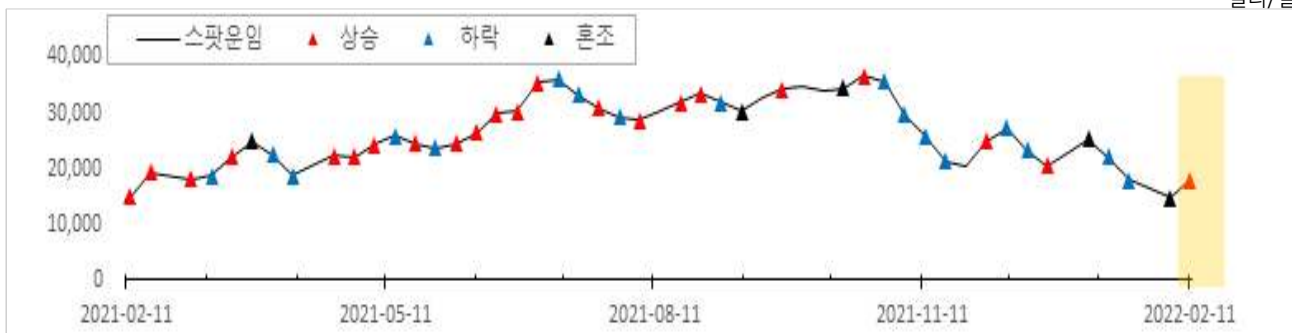
%



I (시계열) 파나막스선 운임 상승 전망

스팟운임과 시계열 모형전망

달러/일



주: '20년 5월부터 시계열 모형의 전망(상승: 붉은색, 하락: 파란색), 배경이 노란색으로 음영처리된 부분이 이번 주 전망임



3 수프라막스선-동향분석

■ 수프라막스선 : 지난 주(2월 1주) 대비 4.7% 하락한 17,379달러/일 기록

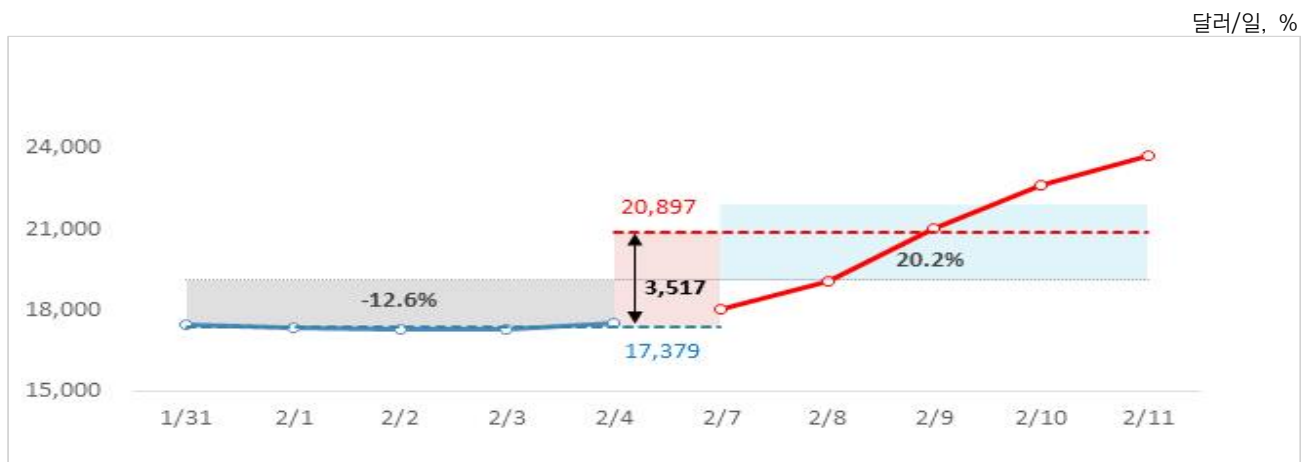
(운임) 중국 춘절 연휴 이후 수요 회복으로 인해 운임 상승

○ 중국 춘절 이후 성약 활동이 재개되면서 운임이 상승함

(동향) 운임 상승요인 우세, 러시아와 우크라이나 간 관계 악화가 곡물에 대한 선수요 발생

- 수프라막스선 시장도 러시아와 우크라이나 간 관계 악화 영향을 받고 있음. 제분업자들은 흑해 지역에서 생산되는 밀에 대한 선호도가 높으며, 러시아와 우크라이나 간 지정학적 위험 심화가 선수요 증가로 이어져 운임이 상승함
- 에스엔피 글로벌 플랫폼에 의하면 2022년 상반기 전 세계적으로 고품질 밀 공급이 부족할 것이라는 전망임. 주요 밀 생산국인 호주의 수확시기와 라니냐 발생 기간이 겹쳐 수확량 감소가 예상되는 데다, 흑해 지역도 가뭄으로 인해 수확량이 감소했기 때문임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분		2월 2주	2월 1주	전주대비차이	
BSI		1,900	1,580	▲ 320	20.2 %
스팟운임(10TC)		20,897	17,379	▲ 3,517	20.2 %
용선료	6개월	26,750	24,750	▲ 2,000	8.1 %
	1년	26,250	23,125	▲ 3,125	13.5 %
	5년	11,000	11,000	-	- %
FFA	22년 2월물	27,890	23,733	▲ 4,157	17.5 %
	22년 1분기	27,608	24,319	▲ 3,289	13.5 %
	22년	17,248	16,266	▲ 982	6.0 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

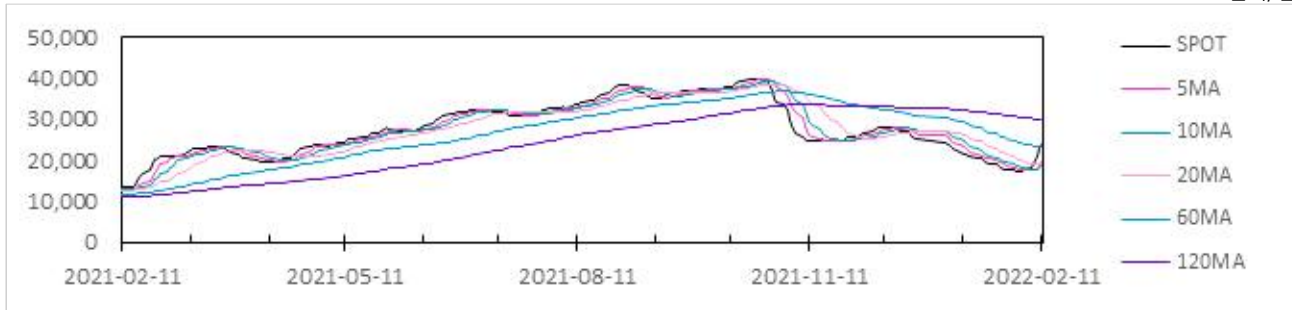
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균

달러/일



3 수프라막스선-운임전망

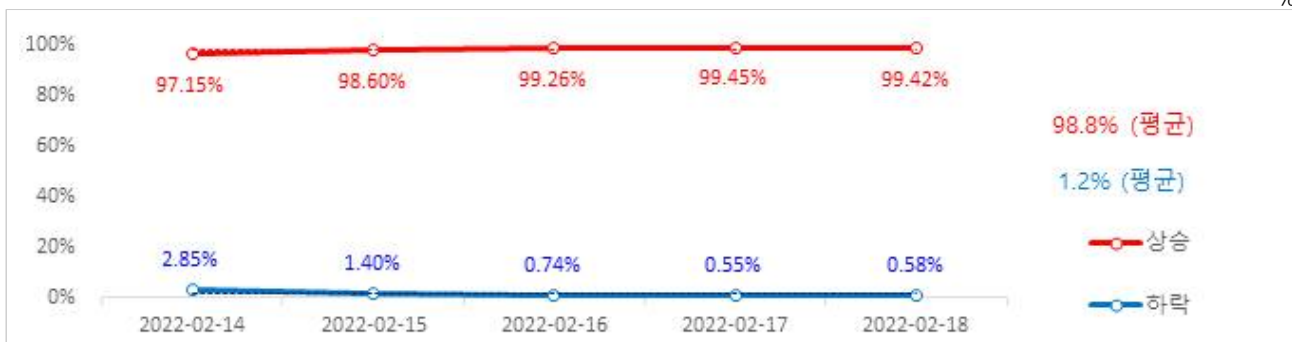
| 2월 3주('22.2.14~'22.2.18)

구분	인공지능	시계열
수프라막스선(10TC)	▲	▲

I (인공지능) 수프라막스선 운임 상승 전망

인공지능 모형 전망

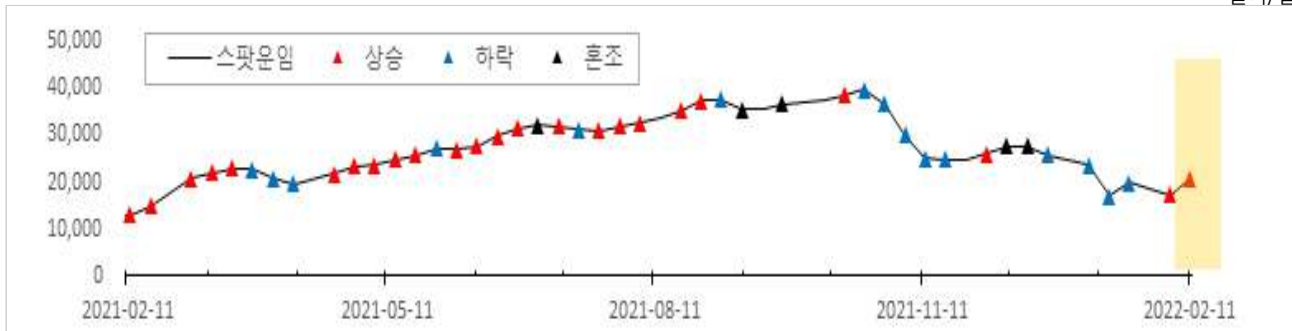
%



I (시계열) 수프라막스선 운임 상승 전망

스팟운임과 시계열 모형전망

달러/일



주: '20년 5월부터 시계열 모형의 전망(상승: 붉은색, 하락: 파란색), 배경이 노란색으로 음영처리된 부분이 이번 주 전망임



3. 컨테이너선

최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638

1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 1월 말 대비 29.44 하락한 4,980.93을 기록

(운임) 중국 춘절 이후 일부 항로 운임 하락세 지속

- 유럽 및 남미 항로에서 하락세가 이어지고 있으나 북미 항로 운임은 반등함

(현황) 춘절로 인한 운임 급락은 없어

- 중국 춘절로 인한 공장 폐쇄는 컨테이너 수요 감소로 이어져 운임 하락이 나타나는 것이 일반적이나 올해에는 유럽 및 남미 항로에서 소폭 조정되는 수준에서 그침
- 북미항로 운임은 춘절이후 오히려 상승했지만 LA/LB항의 대기척수는 1월 109척을 정점으로 현재 78척의 감소한 것으로 나타남. 다만 지난해 춘절 이후 대기척수인 40척보다는 많아 단기적인 운임 급락은 기대하기 어려움

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)

		2월 2주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	4,980	-29.1	4,980	5,109	5,049	2,570	4,956	3,769
운임	유럽항로	7,677	-103	7,677	7,797	7,762	3,651	7,714	6,078
	미서안항로	8,054	97	7,957	8,054	7,995	3,931	7,444	5,317
	미동안항로	11,022	37	10,985	11,833	11,381	4,679	11,976	8,353
	한국항로	407	-42	407	456	438	184	386	286
	일본항로	305	19	276	305	287	251	340	285
	동남아항로	1,465	-18	1,465	1,537	1,503	840	1,494	964

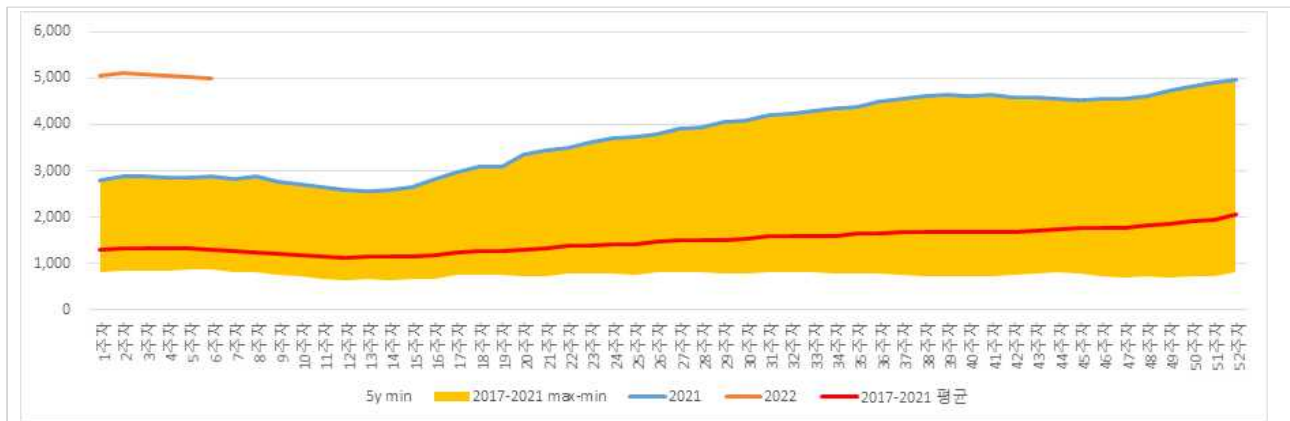
자료: 상하이해운거래소



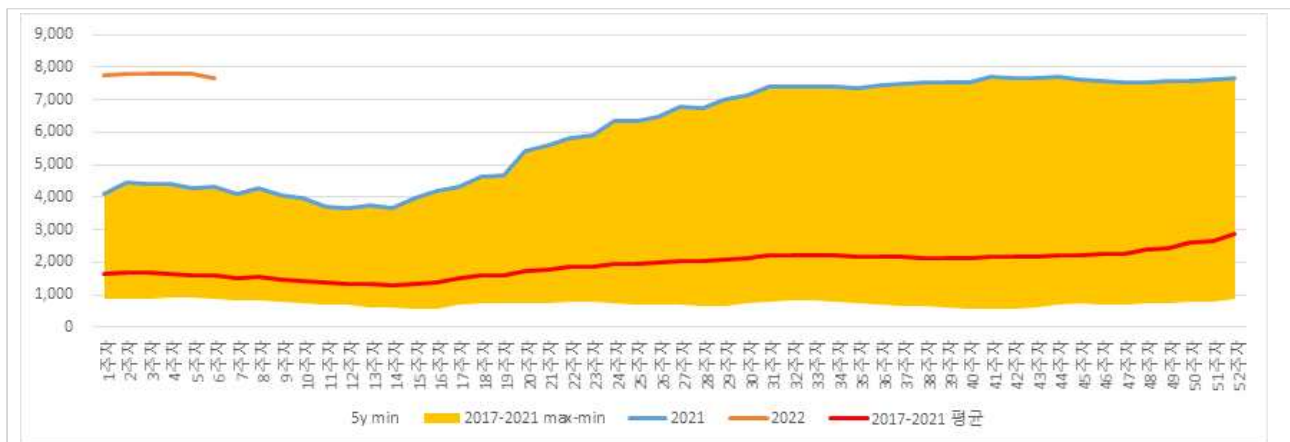
2 운임전망

| 2월 3주('22.2.14~'22.2.18)

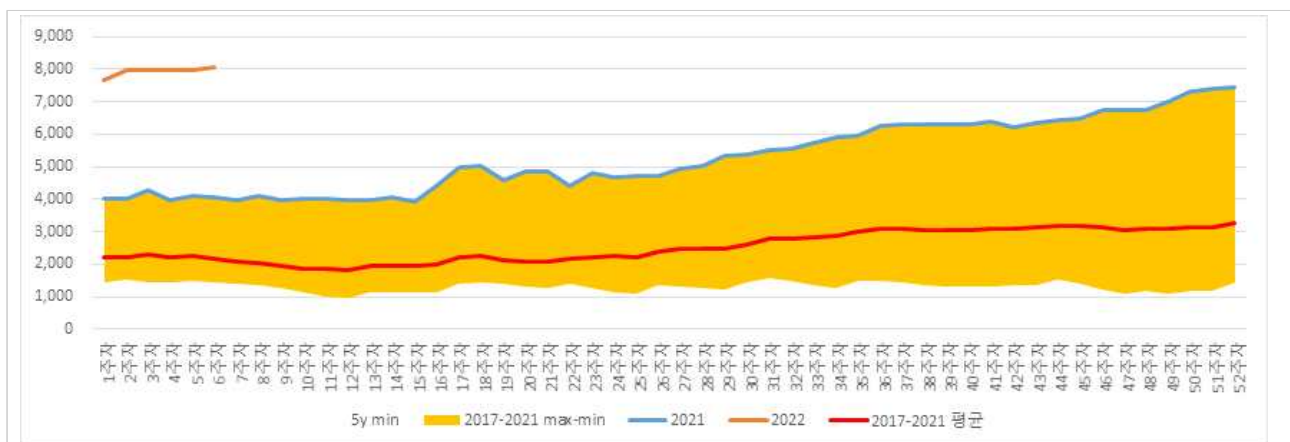
SCFI 지수는 약보합세를 기록할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 약세를 기록할 것으로 전망



아시아-북미운임(미 서부)은 공급망 충격으로 고운임 유지 전망





4. 탱커선

류희영 연구원 | hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4643

1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 전주(2월 1주) 대비 0.9p 하락한 33.0 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로 운임지수(WS)가 하락함

(달러/톤)

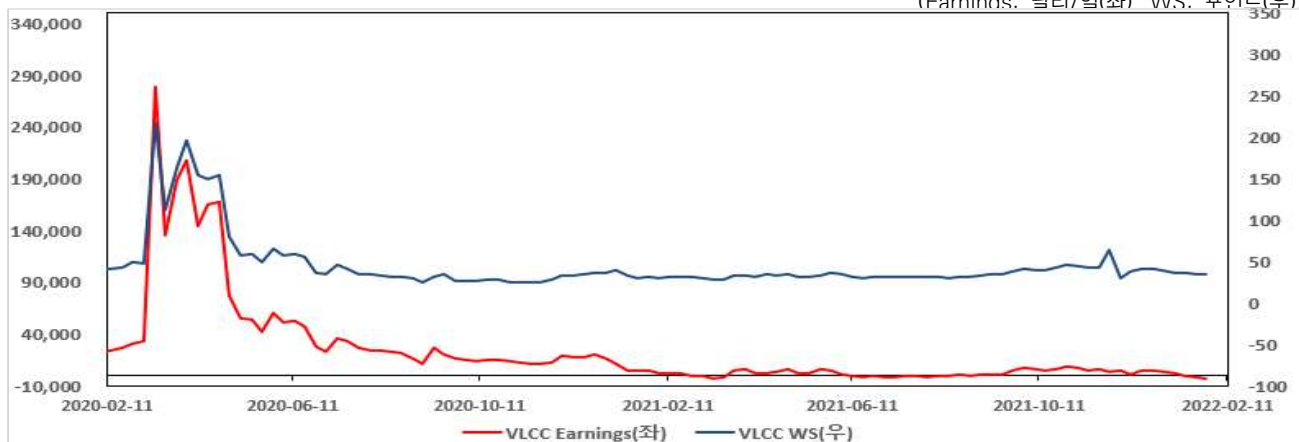
구분	2월 2주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	33.0	▼	0.9	2.7 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	16.0	▼	1.0	5.9 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	33.0	▼	0.5	1.5 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	34.0	-	0	0 %

(동향) 지정학적 위기 고조로 원유 공급 차질에 대한 우려 가중되면서 수급 불균형으로 인한 시황 악화 지속

- 러시아-우크라이나 간 지정학적 갈등이 격화되면서 국제유가 급등으로 인한 원유 수요 감소가 유조선 물동량 둔화 현상을 유도하며 시장 수익성을 악화시키고 있으며, 지정학적 리스크가 해소되기 전까지 수급 불균형이 지속되면서 운임 하락세가 이어질 것으로 전망됨
- 현재 이란 핵 합의 협상 진전 이슈가 유가 인상 폭을 제한하고 있으며, 선박중개업체 갑순에 의하면 이란산 원유의 시장 복귀 시, 원유 200만 배럴 기준 VLCC 25척, 수에즈맥스 20척 등이 필요할 것으로 분석되면서 이 같은 원유 물동량의 증가가 시장 수급 개선 요인으로 작용할 것으로 예상됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌) WS: 포인트(우))



유조선 운임

(운임지수: WS 수익과 용선료: 달러/일)

		2월 2주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	33.0	-0.9	33.0	37.1	35.2	28.4	65.1	35.4
항로(TD3C)	평균 수익	-10,763	-3,038	-10,900	-562	-5,700	-6,779	14,966	-526
VLCC	1년 용선료	17,500	-1,000	17,500	18,500	18,333	18,500	24,125	20,851

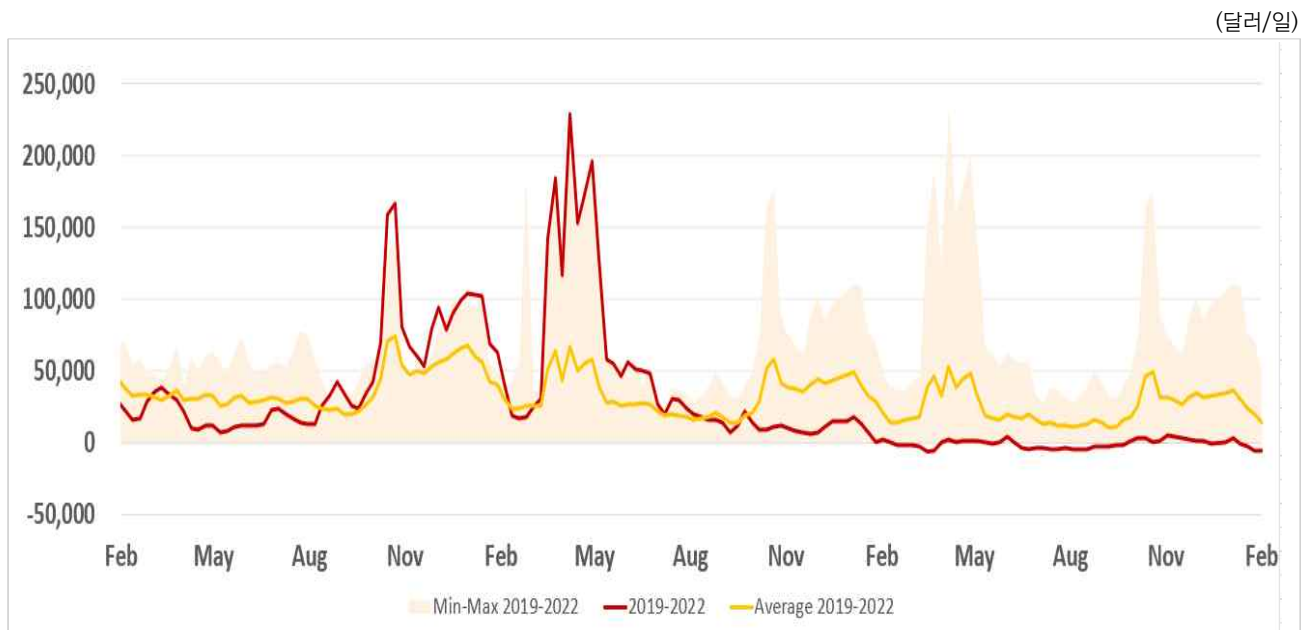
자료: Clarkson



1 유조선-기술분석

■ 수익 추세선(붉은색)은 지속적으로 큰 폭의 하락세를 기록함

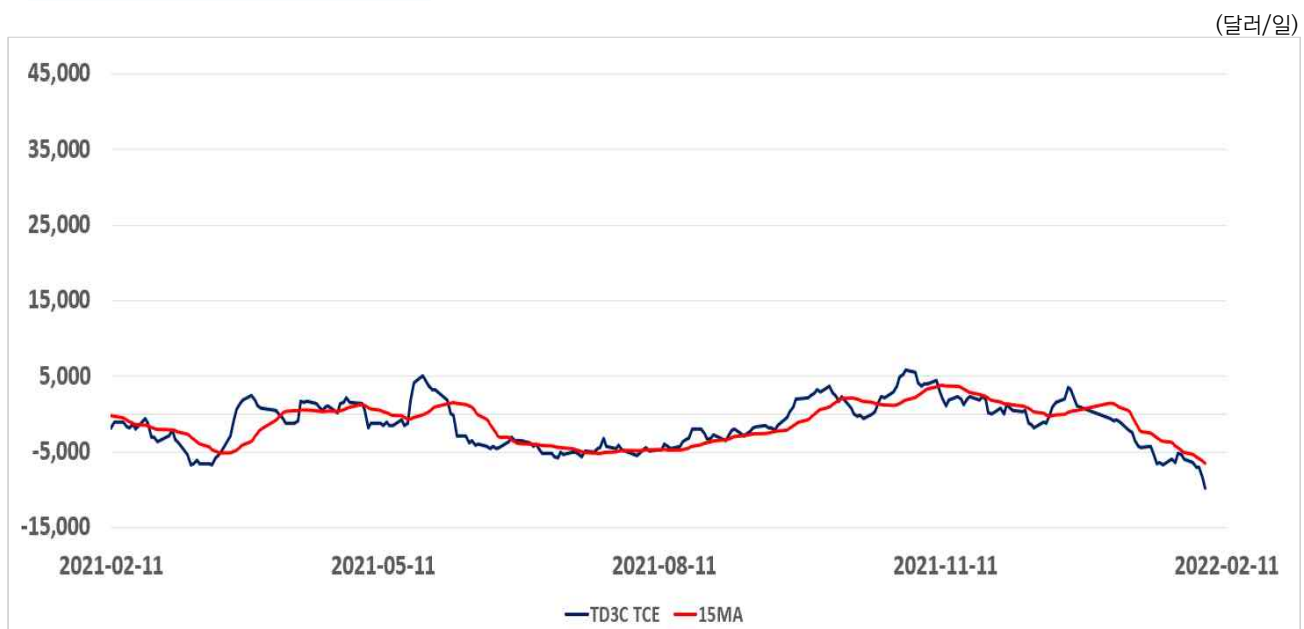
VLCC 중동-중국(TD3C) TCE(Time Charter Equivalent)



자료: Clarkson

■ 수익 추세선(파란색)은 올해 들어 마이너스가 계속되며 하락 추이가 지속됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주(2월 1주) 대비 5.6p 하락한 127.8 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로 운임지수(WS)가 하락함

(달러/톤)

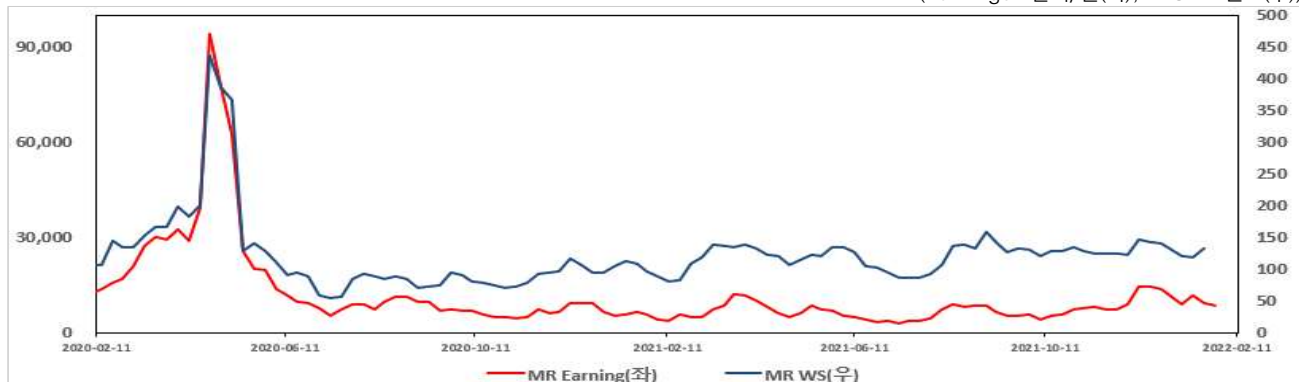
구분	2월 2주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	127.8	▼	5.6	4.2 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	75.0	-	0	0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	95.0	▼	3.0	3.1 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	130.0	▼	5.0	3.7 %

(동향) 주요 에너지 기구의 수요 전망 상황에도 불구하고 석유제품 수요 둔화, 장제설비 가동률 하락 등으로 인한 운임 약세

- OPEC, OECD, IEA 등 주요 에너지 기구가 오미크론 확산에도 불구하고 올해 석유 수요가 코로나 이전 수준을 회복할 것으로 전망했으나, 중국의 자국 정유사 관련 규제, 수요 둔화에 따른 석유화학제품 생산마진 악화, 설비 가동률 하락 등으로 인해 운임이 약세를 기록하고 있음
- 현재 글로벌 석유제품 수요 기대감이 오미크론 변이 바이러스 등으로 인한 불확실성보다 크게 작용하고 있으나 최근 급등한 유가가 석유제품 수요 위축으로 이어질 수 있어 석유제품선 시장의 단기 변동성이 커지고 있는 실정임

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		2월 2주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	127.8	5.6	119.8	133.4	127.9	80.6	160.0	120.1
	평균 수익	6,635	-981	6,516	11,020	8,032	-96	15,345	7,642
MR	1년 용선료	12,500	0	12,500	13,000	12,583	11,625	13,000	12,429

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

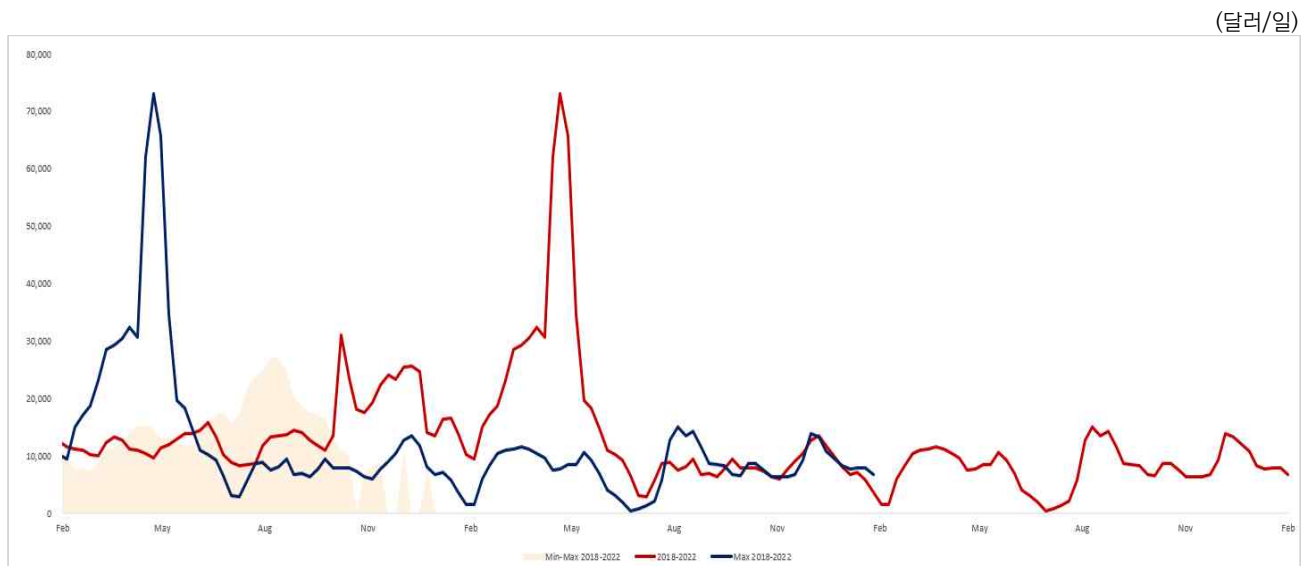
자료: Clarkson



2 석유제품선-기술분석

수익 추세선은 연초 보험권을 유지해오다 2월 들어 하락세를 나타냄

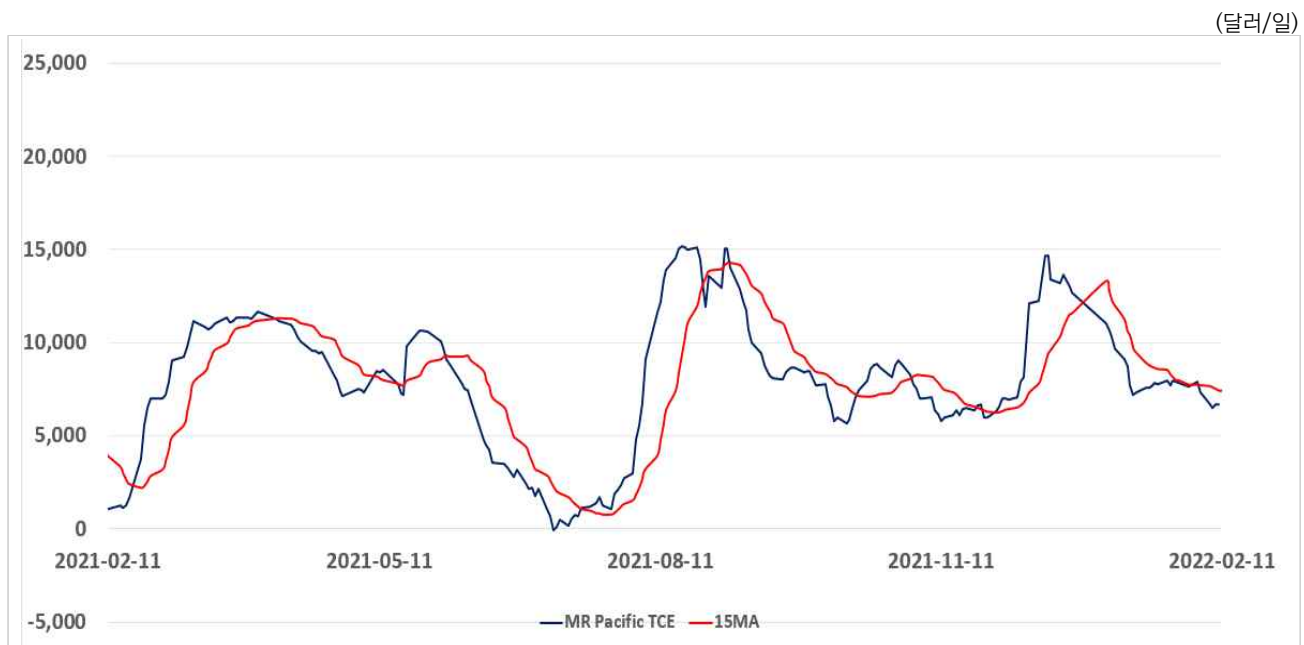
MR 인도-극동(Pacific Basket)



자료: Clarkson

수익 추세선은 1월 이후 지속적으로 하락하면서 약보험을 기록함

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물선 중고선가 지수는 26.05로 전주와 동일함

건화물선 운임지수와 중고선 지수



주: 건화물선 중고선지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음
자료: Clarkson

■ 컨테이너선 중고선가 지수는 124.07로 전월 대비 14.37p 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

| 2월 1주('22.2.1~'22.2.11)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 24건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Tanker	Athenian Success	2010	298,996	DWT	2022-02-04	42.50	Athenian Carriers	Clients of Sinokor
Tanker	Athenian Success	2010	298,996	DWT	2022-02-04	3.60	MOL Chemical Tankers	Indonesian interests
TankChem	Eastern Liberty	2002	8,857	DWT	2022-02-04	16.50	Norse Shipholding	Greek interests
Bulk	Magda	2010	58,018	DWT	2022-02-04	15.00	Keishin Kaiun K.K.	Greek interests
Bulk	Nord Fortune	2008	76,596	DWT	2022-02-04		Solstad Offshore	Undisclosed interests
Offshore	Nor Captain	2007	10,880	HP	2022-02-03	160.00	Sinokor Merchant	Clients of MSC
Container	Singapore Bridge*	2002	4,253	TEU	2022-02-03		Sinokor Merchant	Clients of MSC
Container	Baltic South*	2010	4,432	TEU	2022-02-03		Pearl Bidco AS	Clients of Borealis Maritime
Offshore	Hermit Power*	2013	4,000	DWT	2022-02-03		Pearl Bidco AS	Clients of Borealis Maritime
Offshore	Hermit Protector*	2013	4,200	DWT	2022-02-03		Pearl Bidco AS	Clients of Borealis Maritime
Offshore	Hermit Thunder*	2013	4,200	DWT	2022-02-03		Pearl Bidco AS	Clients of Borealis Maritime
Offshore	Hermit Storm*	2015	4,065	DWT	2022-02-03		Pearl Bidco AS	Clients of Borealis Maritime
Offshore	Hermit Galaxy*	2016	4,000	DWT	2022-02-03		Pearl Bidco AS	Clients of Borealis Maritime
Offshore	Hermit Horizon*	2016	4,000	DWT	2022-02-03		Solstad Offshore	Undisclosed interests
Offshore	Far Sword*	2006	14,684	HP	2022-02-03		Solstad Offshore	Undisclosed interests
Offshore	Far Stream*	2006	14,684	HP	2022-02-03		TotalEnergies	Asian interests
Gas C'rier	Global Energy	2006	74,130	cu.m.	2022-02-02	24.50	Doun Kisen	Greek interests
Bulk	Kouju Lily	2011	58,912	DWT	2022-02-02		TotalEnergies	Clients of Karpowership
Gas C'rier	LNG Unity	2006	154,472	cu.m.	2022-02-02	12.80	Chiba Shipping	Greek interests
Bulk	Royal Innovation	2011	28,374	DWT	2022-02-02	10.00	Polish Steamship Co	Undisclosed interests
Bulk	Skawa	2012	17,073	DWT	2022-02-02		Benelux Overseas	U.A.E. interests
Gas C'rier	Venture Gas	1990	75,386	cu.m.	2022-02-02		Daido Kaiun Kaisha	Undisclosed interests



중고선

Bulk	Daido Ambition	2021	37,982	DWT	I-S Shipyard		Costamare Shipping	Clients of Mount Street
Bulk	Silver Star	2011	79,081	DWT	COSCO Dalian SY	2022-02-01	18.00	Stellar Shipping



주요 해운지표

6. 주요 해운지표

(2022.02.14. 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	2월 평균	2022년			2021년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	18.0	0	18.0	18.0	18.0	18.0	18.0	18.0	18.0
유조선(5년)	VLCC	70.0	-1	70.5	70.0	73.0	71.7	63.0	72.0	69.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	52.0	0	52.0	44.0	52.0	48.0	14.0	44.0	32.5

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)										
건화물선	Panamax	34.3	0	34.3	34.3	34.3	34.3	25.5	34.3	30.9
유조선	VLCC	115.0	0.5	114.8	113.0	115.0	114.0	85.0	112.0	98.7
컨테이너선	Sub-Panamax	40.5	0	40.5	40.0	40.5	40.4	30.0	40.0	35.8

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	513.0	5.5	510.3	445.5	513.0	487.5	311.3	488.0	396.2
	Singapore	518.8	-4.8	521.1	456.8	523.5	499.8	324.8	523.5	416.5
	Korea	577.0	5.8	571.3	515.5	577.0	549.2	361.8	574.5	445.9
	Hong Kong	542.0	3.8	540.1	458.8	542.0	510.8	325.8	529.0	426.8
VLSFO	Rotterdam	676.8	8.8	672.4	567.0	676.8	636.0	387.8	605.8	505.6
	Singapore	725.5	24.8	713.1	639.5	725.5	687.3	413.0	642.5	535.1
	Hong kong	730.3	20.0	720.3	629.0	730.3	691.2	404.5	627.3	533.2

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-				105.4	233.7	180.6
	중국産	180.1	180.1	100.0	-	180.1	132.3	-	264.6	193.0
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	140.4	140.4	77.9	-	141.1	105.9	-	244.3	127.7
	중국産	192.4	192.4	105.4	-	192.4	145.5	-	420.7	182.4
원료탄 (\$/Tonne)	호주산				440.8	506.9	464.1	-	501.1	272.0
	내륙(몽골)	-	-	-				-	-	-
	중국産	404.5	404.5	235.0	-	430.4	338.6	-	577.7	337.4
곡물 (센트/부셀)	대두(국제)	1583.0	29.5	1563.8	1344.0	1594.8	1452.7	1,188.5	1,642.5	1,372.4
	밀(국제)	797.8	34.5	771.2	741.5	818.0	772.1	601.8	856.0	702.5

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)										
		10월	11월	12월	2021년 합계	2020년 합계	2019년 합계	2018년 합계		
ASEAN	수출	9,785	10,546	11,248	108,50	89,017	95,086	100,114		
	수입	5,815	5,745	6,556	67,703	54,830	56,186	59,628		
NAFTA	수출	9,622	9,673	10,385	11,914	87,821	89,839	89,921		
	수입	7,369	7,954	6,969	87,464	68,263	73,797	69,712		
EU	수출	5,089	5,299	5,968	63,606	47,870	52,758	57,676		
	수입	5,372	5,059	6,700	65,913	55,517	55,795	62,296		
BRICs	수출	16,968	17,988	18,160	193,174	155,346	163,882	189,936		
	수입	14,890	17,333	17,218	170,649	128,653	131,656	133,785		

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