

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2022년 03월 07일
감 수 고병욱 해운연구본부장

발 행 인 김종덕 원장
주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스	01	건화물선	04	컨테이너선	15
탱커선	17	중고선	21	주요 해운지표	23

- 건화물선** 지난주 케이프선 운임 13,969달러/일 기록, 중국 경기부양책 시행에 대한 기대감 고조
- 컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 71.49 하락한 4,746.98을 기록하여 7주 연속 하락세를 기록함
- 탱커선** 지난주 유조선 운임지수(WS)는 대비 18.3p 상승한 57.1 기록, 지정학적 긴장 고조로 인해 전주에 이어 운임 급등 현상 발생

윤재웅 해운빅데이터연구 센터장 / jwoong01@kmi.re.kr | 051-797-4633
황수진 전문연구원 / zin@kmi.re.kr | 051-797-4635
류희영 연구원 / hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4915

최건우 부연구위원 / 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

2023년까지 컨테이너시장 공급 부족 지속

- ▶ 알파라이너는 컨테이너 시장에서 공급부족이 2023년에도 지속될 것으로 전망함
 - 2022년 2월 기준 발주잔량(orderbook)은 약 615만 TEU로 총 컨테이너선대 대비 24.6%를 차지하고 있어 매우 높은 수준임
 - 하지만 올해 인도 예정량은 약 109만 TEU에 그쳐 지난해와 유사한 수준이고 2023년 인도되는 컨테이너 선도 상반기보다는 하반기에 집중되어 선대 공급부족은 2023년에도 이어질 가능성이 높음
- ▶ 2023년 현존선에 대한 탄소배출 규제로 저속운항과 함께 해체량이 증가할 것으로 예상됨
 - 알파라이너는 2023년 폐선규모가 30만 TEU에 달할 것으로 전망했으며 선사들은 노후선에 대한 저속운항으로 공급이 감소할 것으로 예상되어 인도량 증가에도 공급이 부족할 수 있음
 - 발주잔량 중 가장 큰 비중을 가지고 있는 네오파나막스선(1.2만~1.6만 TEU)은 2000년대 초에 건조된 8,000TEU급 선박을 대체할 것으로 예상되며, 지난해 대규모로 발주된 5,500~7,000TEU급 선박은 2023년까지 인도량이 크지 않아 공급 증가효과가 크지 않음

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1140026/Boxship-capacity-deficiency-to-prevail-until-2023>

최건우 부연구위원

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

머스크, 러시아행 식료품 및 의약품 화물에 대한 손실 경고

- ▶ 덴마크 선사 머스크는 러시아행 화물에 대해 운송 지연으로 인한 식료품 및 의약품이 손상 될 수 있다고 경고함
 - 이달 초 머스크를 포함한 일부 선사들은 국제사회의 대 러시아 제재에 맞물려 러시아를 오가는 모든 선박예약을 중단시킴
 - 머스크는 해당 화물에 대한 어떠한 종류의 보증도 제공해 줄 수 없으며 따라서 부패하기 쉬운 화물에 상당한 위험이 있다고 언급함
- ▶ 이번 제재에는 식료품 및 의약품은 포함되지 않았으나 환적 허브 항의 심각한 지연 등으로 화물이 손상될 수 있어 고객들에게 부패하기 쉬운 화물을 예약하는 것에 주의를 당부하고 있음
 - 또한 EU 및 영국 세관에서는 자국 항만을 경유해 러시아로 오가는 모든 컨테이너 화물을 검사하고 있다고 덧붙임
 - 머스크는 이번 러시아 제재의 간접적인 영향이 국제 무역에 많은 압력을 가하고 있다고 덧붙이면서 이는 러시아와의 무역에만 국한되지 않고 전 세계 교역에 영향을 미칠 것이라고 언급함

자료: <https://www.tradewindnews.com/containerhips/maersk-warns-liner-delays-could-spoil-russian-food-and-medical-car-goes/2-1-1178592>

김병주 연구원

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



1. 주간뉴스

건화물선 운임, 러시아-우크라이나 전쟁에도 반등 조짐

- ▶ 러시아의 우크라이나 침공 여파로 건화물선 전반적인 운임 및 FFA는 하락이 지속됐으나, 현재 상대적으로 긍정적인 펀더멘털 덕분에 운임 및 선물 모두 소폭 반등하였음
 - 러시아 침공 이틀 뒤 FFA 케이프 4월물의 경우 17% 급락하여 21,750 달러를, 파나마스의 경우 11% 하락하여 24,750달러를 기록하였으나, 3월 1일 기준 케이프는 4,000달러, 파나마스의 경우 2,000달러 상승하여 현재 하락분을 대부분 상쇄하였음
 - 3월 2일 케이프의 스팟(spot) 운임은 전일 대비 14% 상승하여 일일 15,258달러를 기록하였으며, 파나마스, 수프라막스, 핸디 모두 소폭 상승하여 일일 23,703달러, 27,178달러, 25,577달러에 거래됨
- ▶ 상품거래중개업체인 FIS(Freight Investor Services)에 따르면 상당량의 곡물 및 광물은 흑해가 아닌 곳에서 운송되는 것이 일반적임을 감안할 때 우려가 과장되었으나 동시에 경기 불확실성 역시 커졌음을 지적함
 - 미국의 브레이크웨이브(Breakwave advisors)사는 계절적 요인, 브라질 철광석 수입 증가로 케이프의 수요 회복, 파나마스와 수프라막스의 스팟 운임 강세가 운임을 상승시킬 것으로 전망함
 - 그리스 해운 데이터분석 업체인 시그널오션(Signal Ocean)은 러시아산 석탄 수입 차질과 우크라이나 곡물 항만 폐쇄로 인해 파나마스 및 수프라막스 운임 강세가 당분간 지속될 것으로 전망함

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1140023/Dry-bulk-rates-recover-after-negative-reaction-to-Ukraine-crisis>

이상혁 전문연구원

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

호주, 폴란드 등 유럽 동맹에 러시아산 대체용 석탄 공급 추진

- ▶ 유럽의 석탄 수입국들이 러시아산 석탄의 수입을 금지하려 함에 따라 호주 정부는 현지 수입업자들과 호주 석탄 생산자들 사이의 교역을 촉진함으로써 동맹국의 러시아산 석탄 대체를 도우려고 계획 중임
 - 호주 자원부의 대변인은 폴란드 등 유럽 국가가 러시아산 석탄을 대체할 새로운 공급처를 모색 함에 따라 호주 발전용 석탄 업체와의 접촉을 촉진함으로써 동맹국들을 돕고 있다고 밝혔음
 - 호주 최대 석탄 업체인 화이트헤이븐콜(Whitehaven Coal) 및 뉴홉그룹(New Hope Group)이 유럽 국가들과 접촉한 것으로 알려짐
- ▶ 석탄 공급이 타이트하기에, 호주 동부 해안의 세계 최대의 석탄 항만인 뉴캐슬(Newcastle)항의 석탄 가격은 3월 2일 기준 440달러/톤으로 전년 대비 5배 상승하였음
 - 호주는 홍수로 인한 철도 침수 및 광산업체의 노동력 부족으로 인해 석탄 공급이 매우 불안정 하기 때문에 단기간 내 석탄 수입국의 수요를 메우기 힘든 상황임
 - 세계적 원자재업체인 글렌코어(Glencore Plc)와 호주 광산업체인 안콜(Yancoal Australia)은 유럽으로의 석탄 공급을 주저하고 있음

자료: <https://www.reuters.com/business/energy/australia-aids-allies-seeking-alternative-coal-supplies-russia-2022-03-03>

이상혁 전문연구원

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



1. 주간뉴스

클락슨, 유조선 수요 2023년에 반등할 것으로 전망

- ▶ 클락슨 리서치(Clarksons Research)는 2023년 이후 전반적인 유조선 수요가 팬데믹 이전 수준 이상을 기록할 것으로 예상함
 - 현재 유조선 시장은 우크라이나-러시아 간 전쟁으로 인해 가변적인 상황에 놓여있으며, 지속적으로 러시아 에너지 수출에 제재가 가해질 경우 향후 원유시장의 변동성이 더욱 확대될 것으로 보임
 - 클락슨은 이러한 지정학적 변수에도 불구하고 전 세계 유조선 수급이 점진적으로 회복세를 보이고 있으며 2022년 하반기부터 유조선 시장 개선이 가시화될 것으로 전망함
- ▶ 팬데믹 여파, OPEC+ 회원국 생산량 목표 미달, 지정학적 분쟁 등 여러 복합적인 요인들이 유조선 시장에 영향을 미치고 있음
 - 클락슨은 현재 단기 전망은 불확성이 높은 상태지만 글로벌 석유 공급과 수요가 계속 증가하고 있으며, 팬데믹에 의한 경기위축이 점차 회복됨에 따라 향후 유조선 수요 증가를 예상함
 - 또한 향후 미국 원유 수출의 지속적인 성장과 아시아 석유 수요 확대가 기대되며, 석유제품 교역량은 호주, 유럽의 정제 시설이 폐쇄되면서 중동이 정제능력 증가에 따라 수혜를 입을 것으로 전망함

자료: <https://www.tradewindsnews.com/tankers/ukraine-a-wild-card-but-tanker-demand-to-bounce-back-in-2023-clarksons-says/2-1-1173571>

류희영 연구원

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

OPEC+, 현행 증산 수준을 유지하기로 결정함

- ▶ 23개 회원국을 둔 OPEC+는 지난 3월 2일 제26차 회의를 개최하여 매월 40만 b/d씩 증산하기로 한 기존 계획을 오는 4월에도 유지하기로 합의하였음
 - OPEC+는 "4월 40만 b/d의 월간 생산을 상향 조정하기로 하는 내용의 생산 조정안을 재확인한다"고 밝히면서 현재의 유가 변동성은 원유시장 펀더멘탈의 변화보다 지정학적 요인으로 인한 것이라고 설명함
 - 이는 미국 등 주요 원유소비국의 증산 요구를 거부하고 기존의 증산 수준을 고수하는 것임. 이후 증산 수준 결정은 3월 31일 개최 예정인 제27차 OPEC+회의에서 5월 증산계획이 논의될 계획임
- ▶ 고유가 기조와 원유 수급 우려에도 불구하고 OPEC+가 추가 증산에 나서지 않기로 하면서 국제유가는 급등세를 보임
 - 우크라이나-러시아 교전으로 세계의 대 러시아 제재가 강화되면서 원유 공급 차질에 대한 우려가 지속적으로 유가 상승을 유발하고 있음
 - 이러한 유가 상승세에도 불구하고 OPEC+의 생산량 증가세는 점차 둔화되고 있으며, 아프리카 지역 산유국, 이라크 등 일부 회원국의 생산량 미달에 따라 향후 원유의 추가 생산량 부족이 예상됨

자료: https://www.opec.org/opec_web/en/press_room/306.htm, <https://www.reuters.com/site-search/?query=OPEC&offset=0>

류희영 연구원

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



2. 건화물선

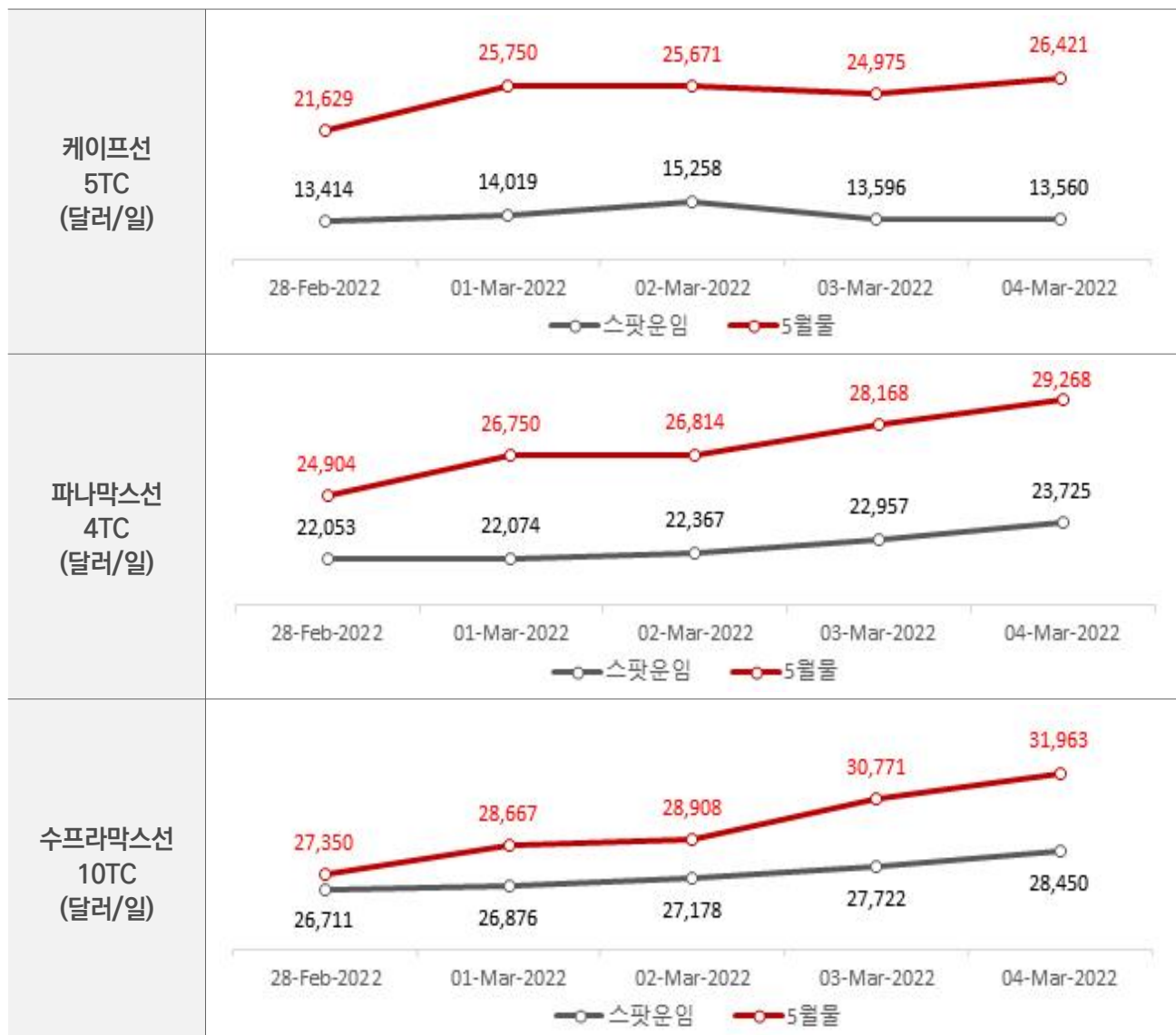
황수진 전문연구원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

1 주간평균운임 전망

구분	3월 1주			
	주간평균운임	전주대비차이	FFA 4월물 주간평균가격	전주대비차이
케이프선 5TC (달러/일)	13,969	▼ -2,197	-13.6 %	24,889 ▲ 5,838 30.6 %
파나마스선 4TC (달러/일)	22,635	▲ 421	1.9 %	27,181 ▲ 2,264 9.1 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	27,387	▲ 1,161	4.4 %	29,532 ▲ 1,223 4.3 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

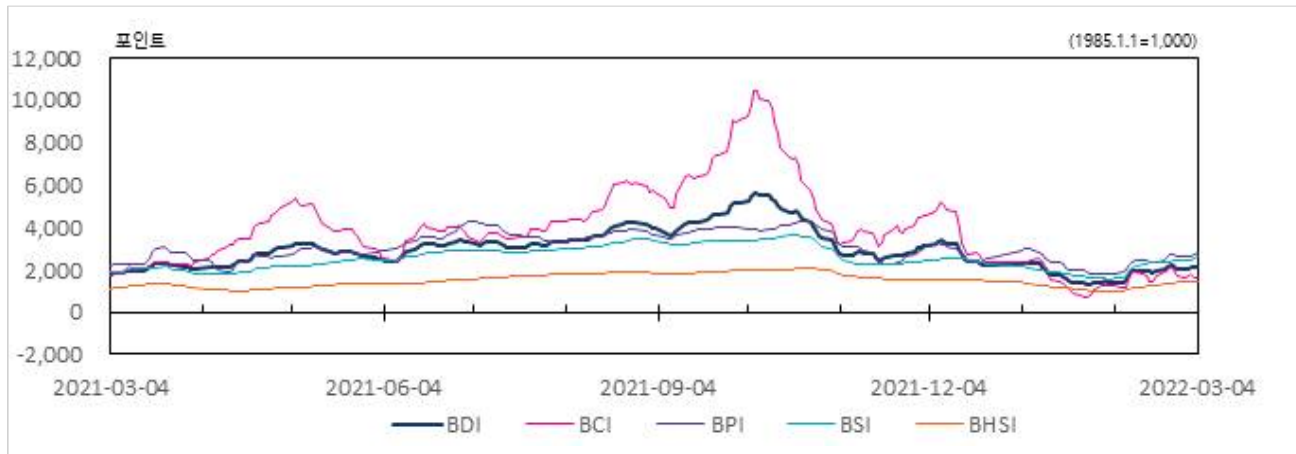


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		3월 1주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	2,100	-40	411	976	585	393	2,097	1,065
선형별 운임	케이프(5TC)	13,969	-2,197	10,304	26,489	16,877	10,304	86,953	33,323
	파나막스(4TC)	22,635	421	10,590	21,323	14,916	10,590	37,616	25,517
	수프라막스(10TC)	27,387	1,161	11,242	20,775	13,966	11,242	39,860	26,715
	핸디(6TC)	25,642	1,250	10,212	19,646	13,717	10,212	37,109	25,637
1년 용선료	케이프	29,125	2,500	15,875	19,000	17,667	10,125	19,750	14,840
	파나막스	25,750	750	11,200	15,500	13,408	8,425	12,750	10,542
	수프라막스	26,000	500	10,563	15,750	12,715	8,250	10,625	9,847
	핸디	24,750	1,375	9,063	12,750	10,313	7,313	9,063	8,300
건화물선 시장(FFA)									
		2022년 4월물		2022년 2분기물		2022년물		2023년물	
		3월 1주	전주대비	3월 1주	전주대비	3월 1주	전주대비	3월 1주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	24,889	5,838	27,261	-17	20,832	-183	18,664	-18
	파나막스(4TC)	27,181	2,264	27,220	162	17,221	-158	14,477	-2
	수프라막스(10TC)	29,532	1,223	28,547	272	28,547	272	26,506	-232
	핸디(6TC)	27,598	462	26,914	-172	16,265	-199	13,592	-34

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

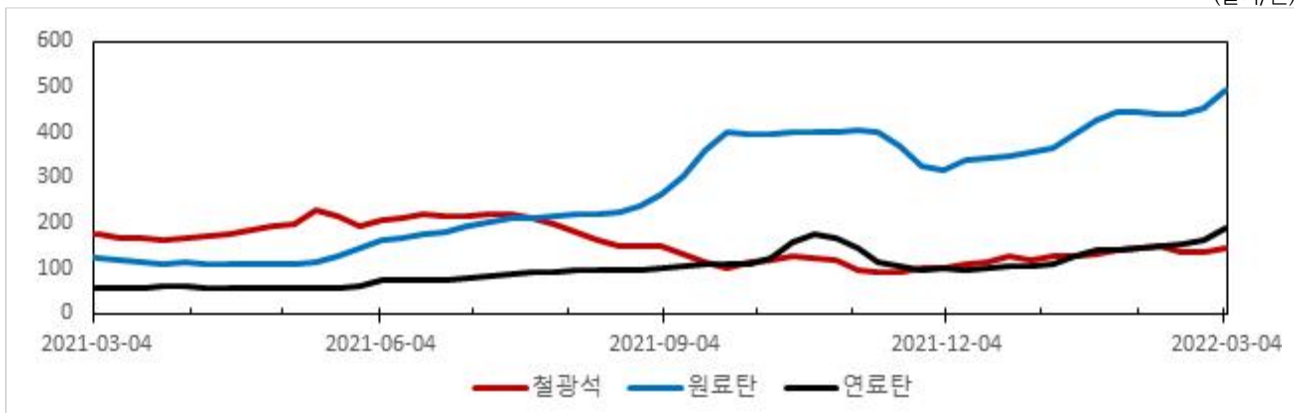
구분	2022년						2021년			
	3월 1주	2월 4주	전주대비차이				3월 1주	연평균	최저	최고
철광석	145.1	136.9	▲	8.3	6.0	%	174.4	160.3	82.4	167.3
원료탄	490.3	451.1	▲	39.2	8.7	%	132.0	223.1	97.9	163.2
연료탄	190.3	162.3	▲	28.0	17.3	%	57.1	84.8	36.1	61.2
대두	611.8	602.8	▲	9.1	1.5	%	516.2	500.6	306.5	474.4
옥수수	287.4	267.0	▲	20.4	7.6	%	218.4	224.6	122.5	185.1

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

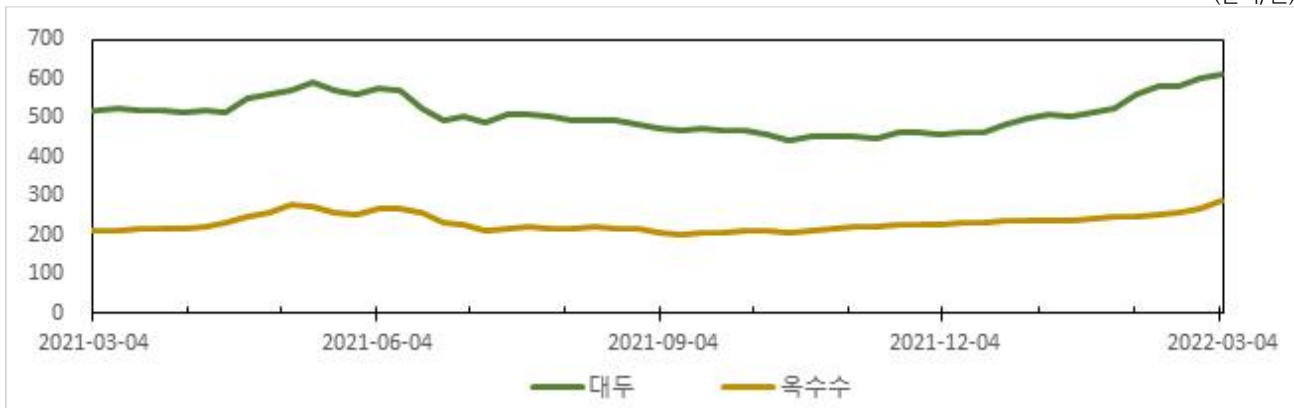
(달러/톤)



자료: Clarkson

곡물가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주(2월 4주) 대비 13.6% 하락한 13,969달러/일 기록

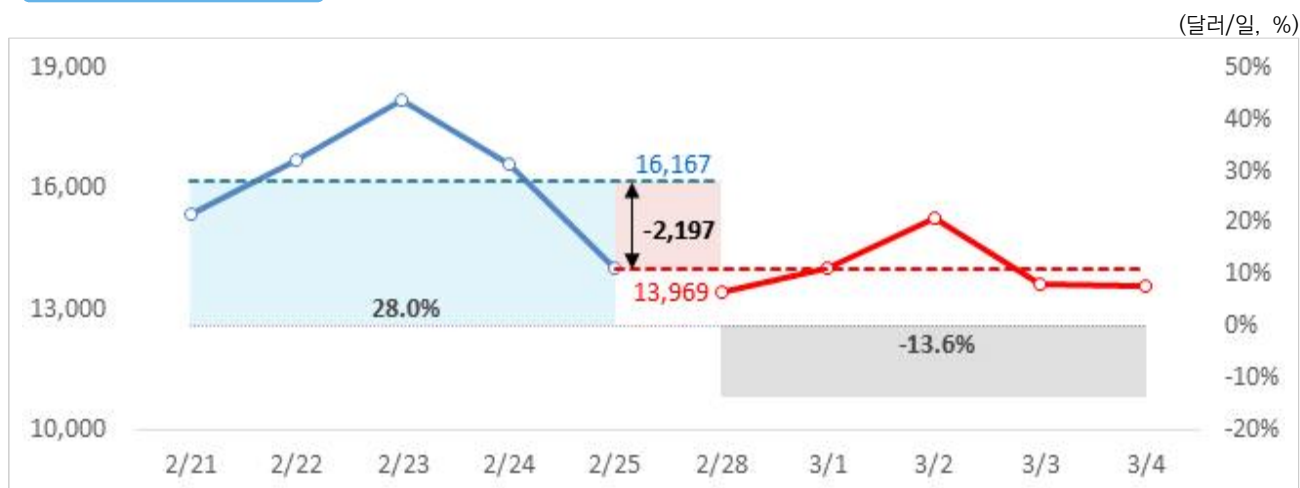
(운임) 케이프선 운임, 주 초반까지만 상승세를 보였으나, 후반 들어 하락세

○ 중국 경기부양책에 대한 기대감으로 운임이 주초반 상승세를 보였으나, 동계 패럴림픽으로 인해 운임이 하락함

(동향) 운임 상승-하락요인 혼재, 중국 경기부양책 시행에 대한 기대감 고조

- 지난 4일부터 중국 양회가 개막했으며, 이번 회의에서 올해 중국 경제성장률이 5.5% 안팎이 될 것으로 전망됨. 이번 전망치를 근거로 중국 정부가 추가적인 경기부양 정책을 내놓을 것이라는 시장의 기대가 높아짐. 이 가운데 3월 중순 이후부터 중국 철강 생산이 본격적으로 재개할 가능성이 커 비축을 위한 철강 원료 수입이 증가할 것으로 예상됨
- 다만 2022 베이징 동계 패럴림픽(3.4~3.13)이 진행 중으로, 중국 정부가 대기질 개선을 위한 노력을 지속 중이며, 지난달 8일부터 28일까지 총 6차례에 걸쳐 중국 NDRC가 철광석, 석탄 등의 가격 안정화를 위한 단속을 지속해서 시행하고 있어, 당분간 중국 철광석 수입량 증가는 제한적일 것으로 파악됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스왓운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	3월 1주	2월 4주	전주대비차이	
BCI	1,684	1,949	▼ -265	-13.6%
스왓운임(5TC)	13,969	16,167	▼ -2,197	-13.6%
용선료	6개월	29,000	▲ 2,250	8.4%
	1년	20,750	-	-
	5년	16,000	-	-
FFA	4월물	24,889	▲ 5,838	30.6%
	2분기	27,261	▼ -17	-0.1%
	22년	20,832	▼ -183	-0.9%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

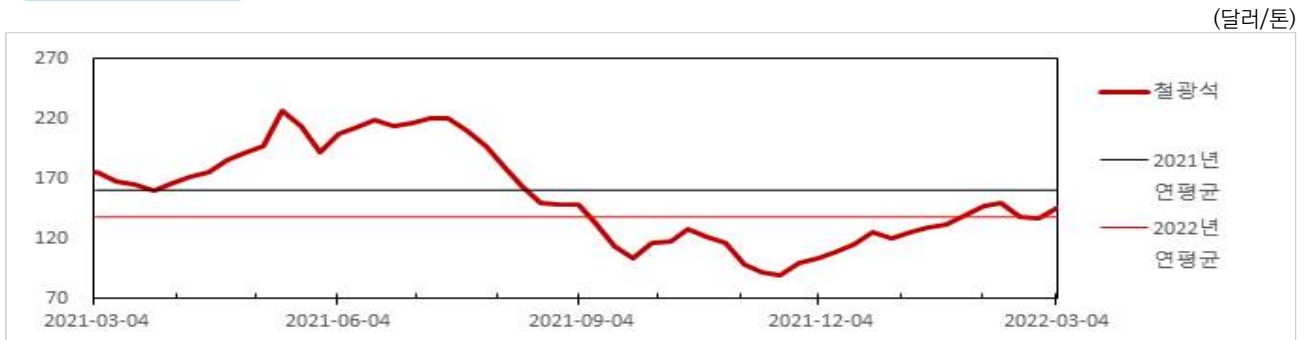
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



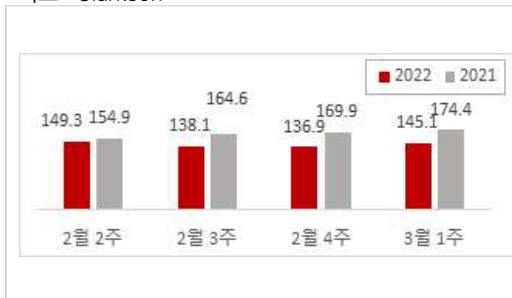
3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 6.0% 상승한 145.1달러/톤 기록

철광석 가격 추이



자료: Clarkson



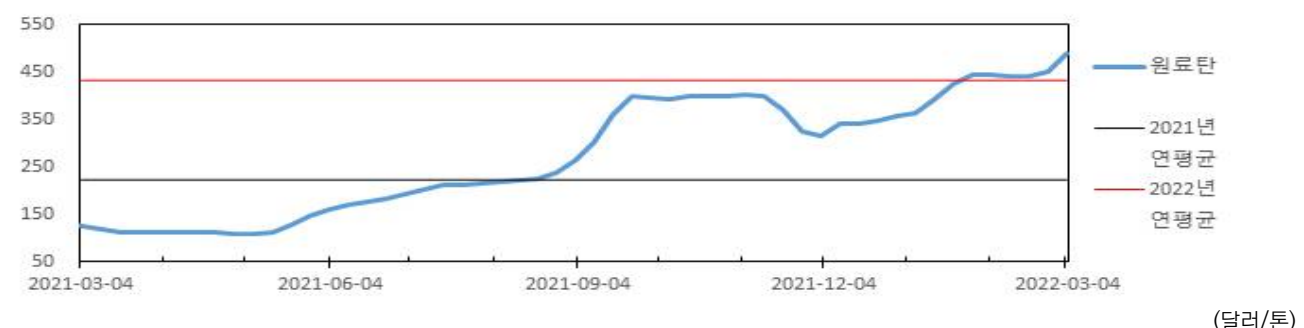
자료: Clarkson

(달러/톤)

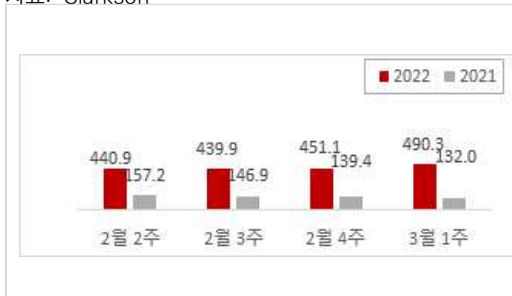
구분	철광석 가격	전주대비차이		
2월 2주	149.3	▲	2.5	1.7 %
2월 3주	138.1	▼	-11.3	-7.5 %
2월 4주	136.9	▼	-1.2	-0.8 %
3월 1주	145.1	▲	8.3	6.0 %

■ 원료탄 가격 : 지난 주 대비 8.7% 상승한 490.3달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



자료: Clarkson

(달러/톤)

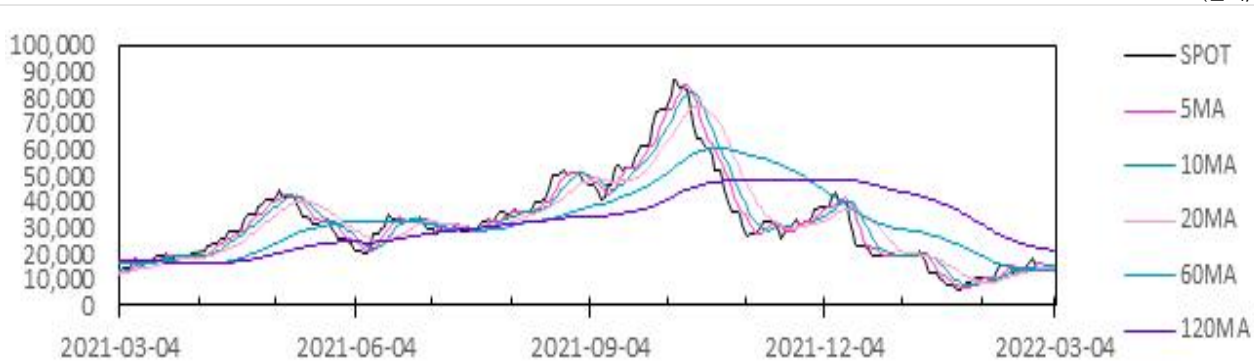
구분	원료탄 가격	전주대비차이		
2월 2주	440.9	▼	-3.8	-0.9 %
2월 3주	439.9	▼	-1.0	-0.2 %
2월 4주	451.1	▲	11.2	2.5 %
3월 1주	490.3	▲	39.2	8.7 %



3 케이프선-기술분석

이동평균

(달러/일)





3 파나막스선-동향분석

■ 파나막스선 : 지난 주 대비 1.9% 상승한 22,635달러/일 기록

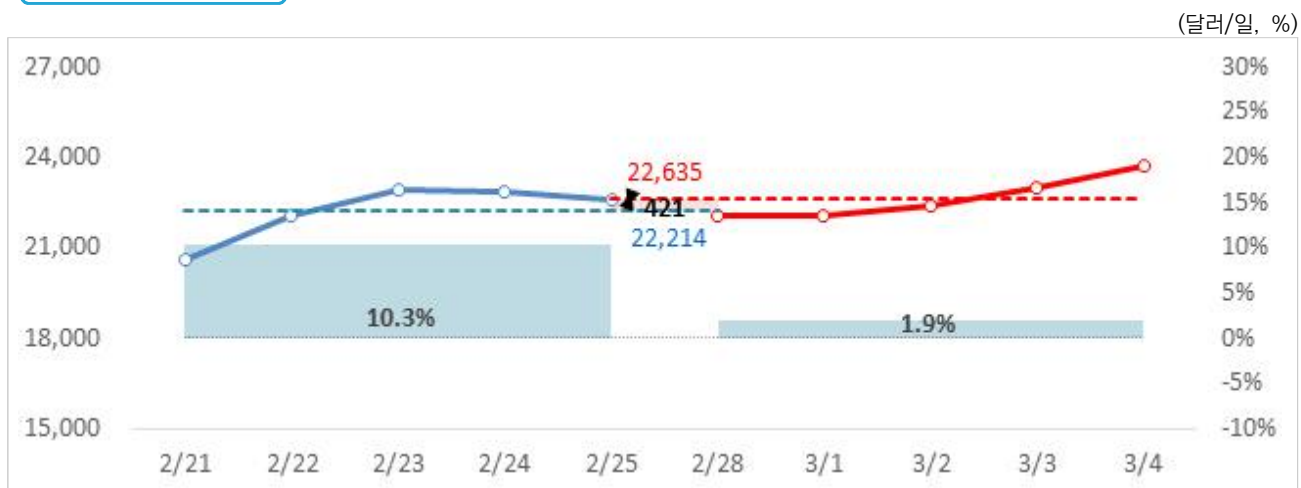
(운임) 파나막스선 운임, 완만한 상승세 기록 중

- 러시아의 우크라이나 침공사태로 인해 석탄과 곡물 공급망 붕괴에 대한 우려 심화가 운임상승을 부추김

(동향) 운임 상승-하락요인 혼재, 러시아-우크라이나 교전 지속 여파

- 러시아의 우크라이나 침공사태가 전 세계 원자재 시장 구조를 재편하게 되는 계기가 될 것이라는 전망이며(블룸버그), 이 같은 교역 패턴의 변화가 톤-마일을 증가시킬 가능성이 큼
- 양국 간 교전으로 인해 전 세계의 밀, 옥수수 등에 대한 공급부족 우려가 확산하면서 재고 확보를 위한 선구매가 증가함. 우크라이나와 러시아는 전 세계 곡물 수출의 16.4%를 차지하며(클락슨, 2021), 각각 4위와 6위의 곡물 수출국임. 이번 교전으로 인해 영국, EU 등이 아르헨티나, 호주, 미국으로부터 곡물을 수입할 가능성이 큼
- 러시아는 전 세계 석탄 수출의 15.0%를 차지하며(클락슨, 2021), 주로 유럽, 미국이 러시아산을 수입함. 이번 사태를 계기로 유럽과 미국은 자국 수요를 맞추기 위한 대체지로 호주, 인도네시아 등을 고려할 것으로 예상됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	3월 1주	2월 4주	전주대비차이		
BPI	2,664	2,617	▲ 47	1.8	%
스팟운임(4TC)	22,635	22,214	▲ 421	1.9	%
용선료	6개월	27,000	▲ 1,000	3.8	%
	1년	25,750	▲ 750	3.0	%
	5년	15,750	▲ 450	2.9	%
FFA	4월물	27,181	▲ 2,264	9.1	%
	2분기	27,220	▲ 162	0.6	%
	22년	17,221	▼ -158	-0.9	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

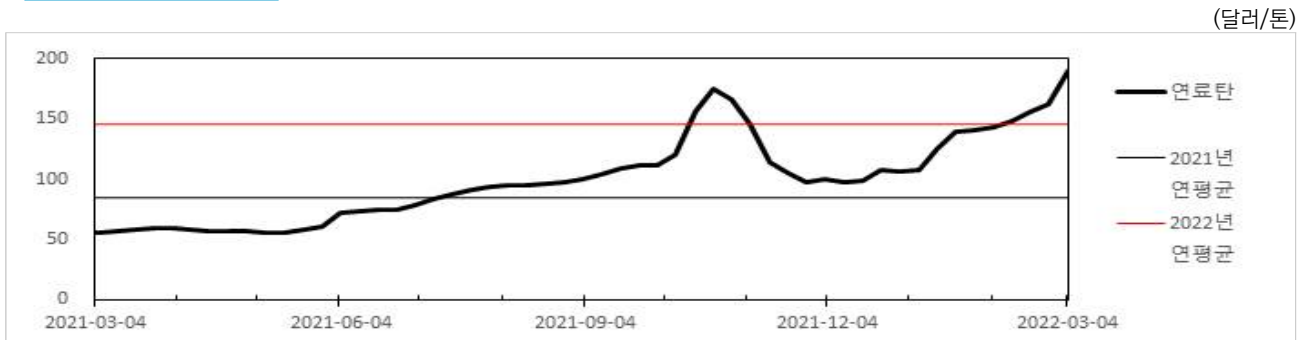
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나마스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 17.3% 상승한 190.3달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
2월 2주	147.9	▲	3.9	2.7 %
2월 3주	155.5	▲	7.7	5.2 %
2월 4주	162.3	▲	6.7	4.3 %
3월 1주	190.3	▲	28.0	17.3 %

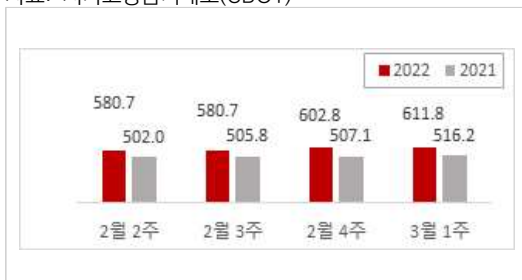
자료: Clarkson

대두 가격 : 지난 주 대비 1.5% 상승한 611.8달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
2월 2주	580.7	▲	17.7	3.1 %
2월 3주	580.7	-	-	- %
2월 4주	602.8	▲	22.0	3.8 %
3월 1주	611.8	▲	9.1	1.5 %

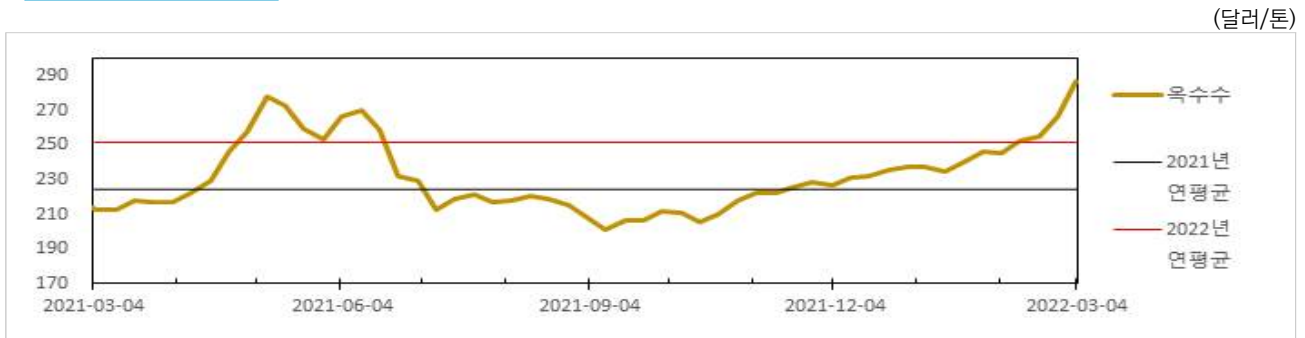
자료: 시카고상품거래소(CBOT)



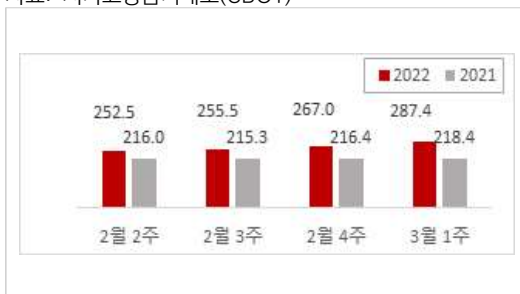
3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 지난 주 대비 7.6% 상승한 287.4달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



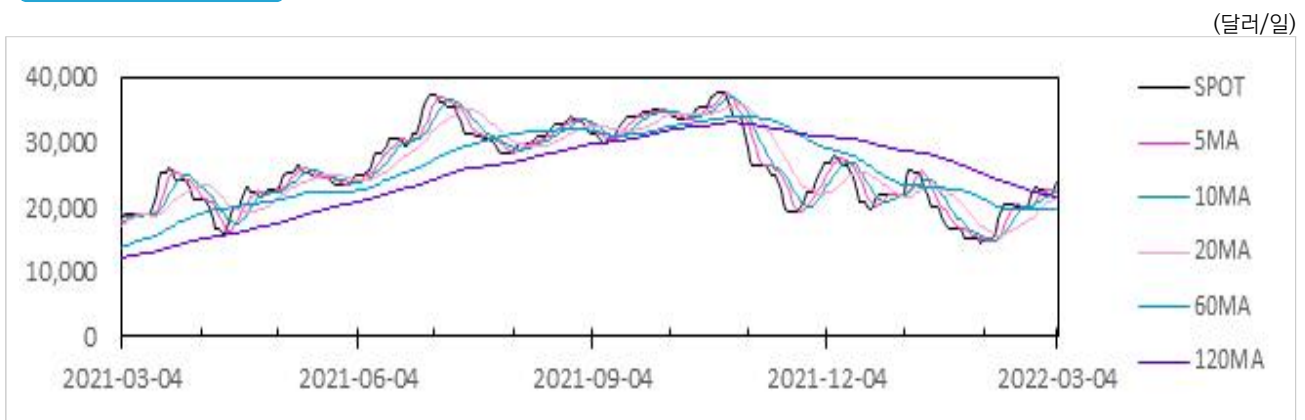
자료: 시카고상품거래소(CBOT)

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이			
2월 2주	252.5	▲	7.3	3.0	%
2월 3주	255.5	▲	3.0	1.2	%
2월 4주	267.0	▲	11.5	4.5	%
3월 1주	287.4	▲	20.4	7.6	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균





3 수프라막스선-동향분석

■ 수프라막스선 : 지난 주 대비 4.4% 상승한 27,387달러/일 기록

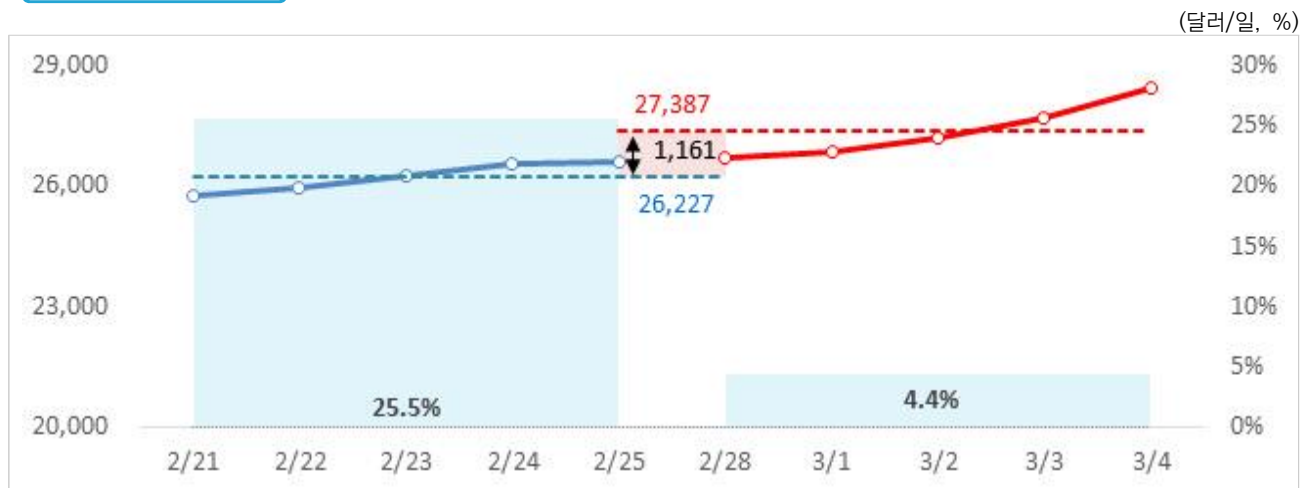
(운임) 수프라막스선 운임, 7주 연속 중대형선보다 높은 수준 기록 중

- 러시아의 우크라이나 침공 여파 확산이 석탄 공급부족 우려를 확산시켜 수프라막스선 운임상승에 크게 기여함

(동향) 운임상승하락요인 혼재, 러시아의 우크라이나 침공 여파 지속

- 러시아와 우크라이나 교전이 지속되자 유가가 급등하면서 석탄 수요가 증가하고 있음. 최근 전력난을 겪었던 인도, 중국 등이 자국 광산업체들의 생산량 증대를 장려하고 있으며, 이외에도 대체지와 대체 연료 공급방안을 모색 중임. 특히 중국은 호주산 석탄 수입을 금지한 이후 인도네시아산을 대체 수입 중임
- 이러한 가운데 인도네시아 석탄 광부협회(ICMA)가 올해 상반기 라니냐 현상으로 인해 2022년 석탄 생산량 목표 달성이 어려울 수도 있다고 발표함
- 블룸버그에 의하면 이번 교전이 니켈, 알루미늄, 구리 등 비철금속 공급 위기에 대한 두려움으로 확산하면서 수요를 촉발함. 이로 인해 재고 비축을 위한 선구매 수요 증가했으며, 이는 운임상승으로 이어짐

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	3월 1주	2월 4주	전주대비차이		
BSI	2,490	2,384	▲ 105	4.4	%
스팟운임(10TC)	27,387	26,227	▲ 1,161	4.4	%
용선료	6개월	30,000	▼ -500	-1.6	%
	1년	26,000	▲ 500	2.0	%
	5년	11,000	- 0	0.0	%
FFA	4월물	29,532	▲ 1,223	4.3	%
	2분기	28,547	▲ 272	1.0	%
	22년	28,547	▲ 272	1.0	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

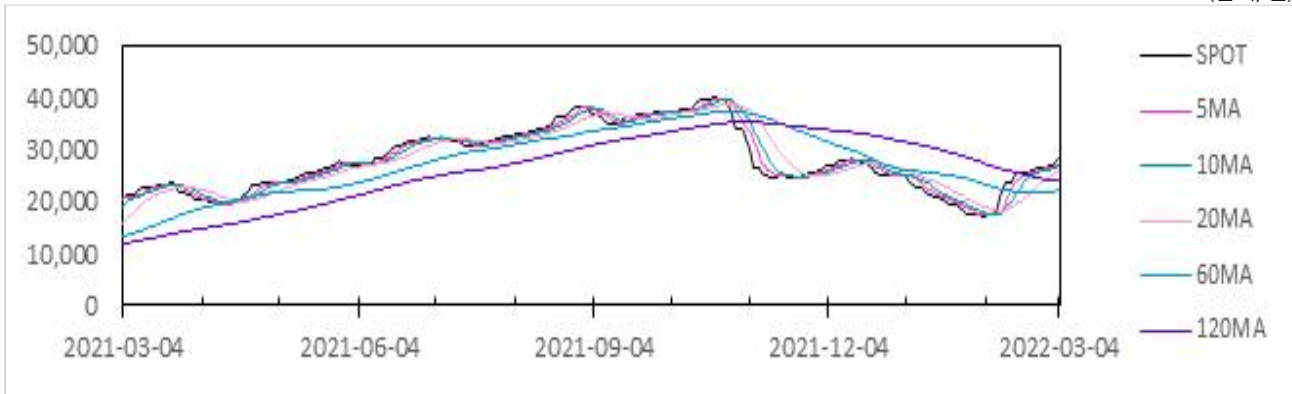
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균

(달러/일)





3. 컨테이너선

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

1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난주 대비 71.49 하락한 4,746.98을 기록

(운임) 중국 춘절 이후 7주 연속 운임 하락

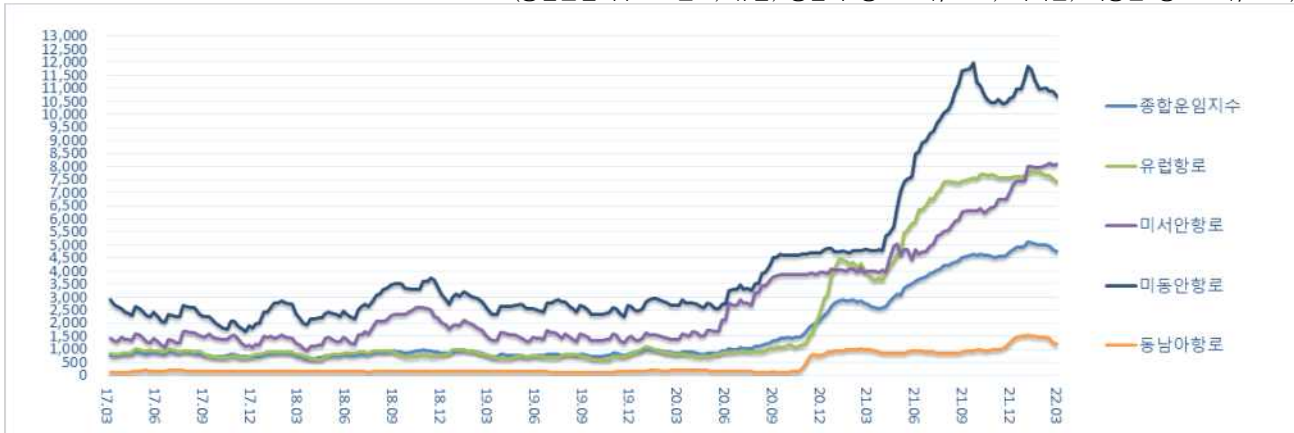
- 북미 항만 정체 지속으로 운임이 오히려 반등했으나 대부분의 항로에서 운임 하락세가 지속됨

(현황) 러시아에 대한 제재 강화

- MSC, CMA CGM 등 대부분의 선사들은 흑해를 비롯해 극동 러시아까지 컨테이너 정기 서비스를 중단함. 또한 영국, 캐나다는 러시아 국적의 선박에 대한 입항을 금지하는 등 강도 높은 제재를 가함
- 2021년 러시아의 연간 수출입 컨테이너 물동량은 350만 TEU 이상으로 물류 서비스 중단은 화물 수요 감소로 이어짐. 이번 제재는 2014년 크림반도 병합에 따른 제재보다 수위가 높아 중장기적으로 영향을 미칠 가능성이 높음

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)

		3월 1주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	4,746	-71	4,746	5,109	4,969	2,570	4,956	3,769
	유럽항로	7,387	-132	7,387	7,797	7,671	3,651	7,714	6,078
	미서안항로	8,110	44	7,957	8,117	8,033	3,931	7,444	5,317
	미동안항로	10,678	-186	10,678	11,833	11,164	4,679	11,976	8,353
	한국항로	369	0	369	456	416	184	386	286
	일본항로	290	0	276	305	288	251	340	285
	동남아항로	1,195	-41	1,195	1,537	1,419	840	1,494	964

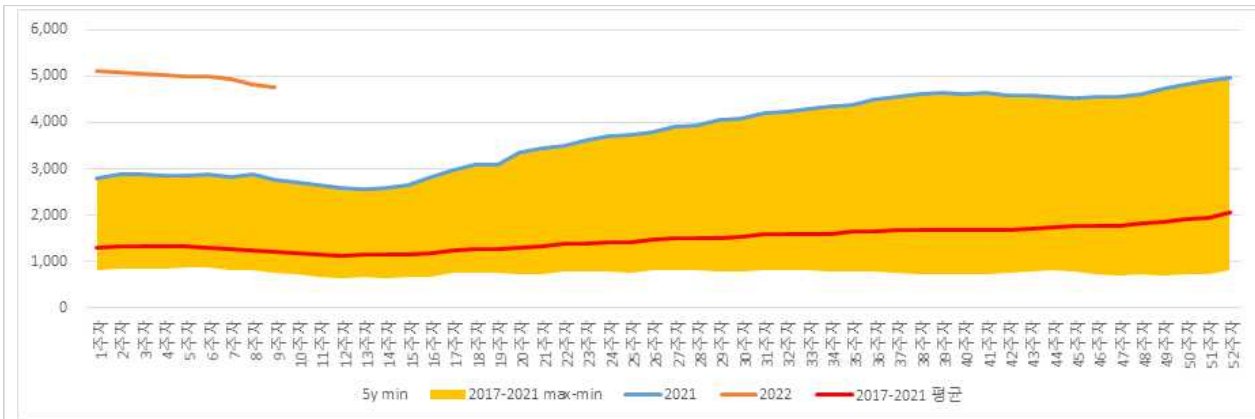
자료: 상하이해운거래소



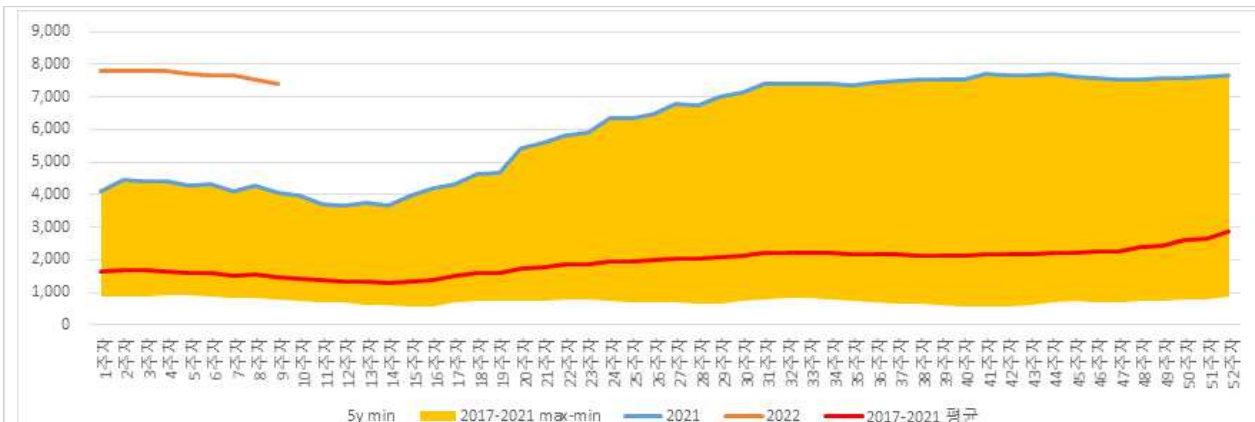
2 운임전망

| 3월 2주('22.3.7~'22.3.11)

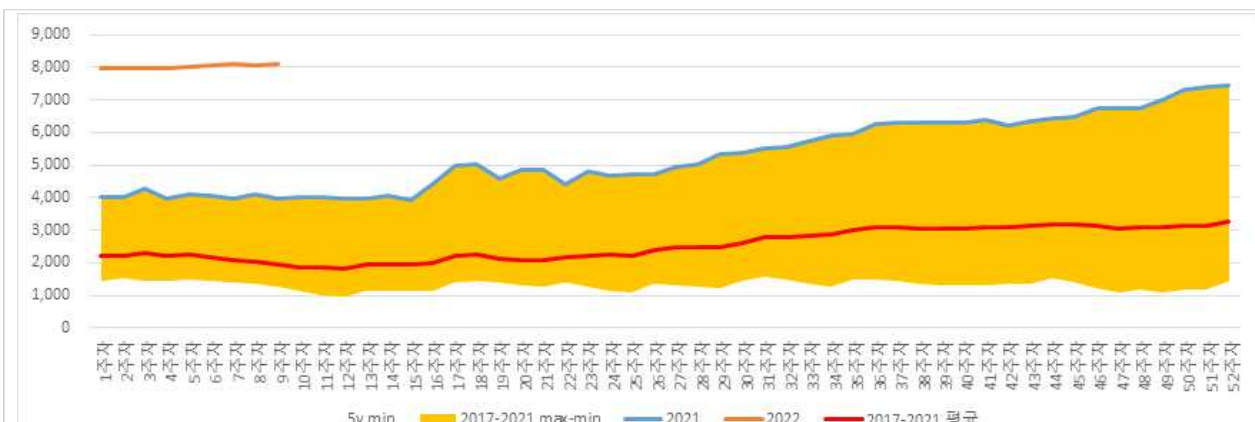
SCFI 지수는 약보합세를 기록할 것으로 전망



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 4주) 대비 18.3p 상승한 57.1 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 대부분 상승함

(달러/톤)

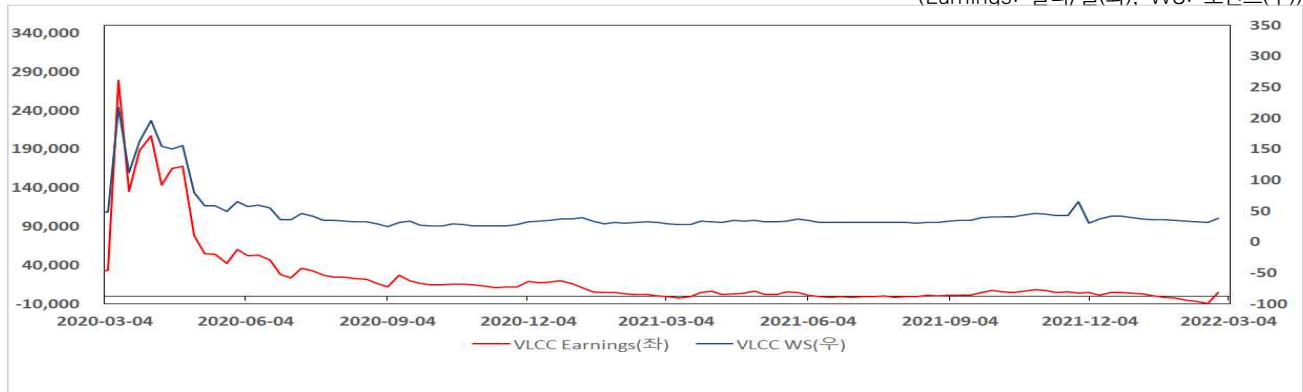
구분	3월 1주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	57.1	▲	18.3	47.2 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	23.0	▲	2.0	9.5 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	52.5	▲	7.5	16.7 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	50.0	-	0	0 %

(동향) 우크라이나-러시아 간 지정학적 긴장이 고조되면서 유조선 시장 마이너스 운임에서 벗어나 본격 반등

- 우크라이나-러시아 분쟁으로 지정학적 우려에 따른 원유 공급 불안이 국제유가 급등세와 이어지면서 유조선 시장도 고질적인 마이너스권 운임을 벗어나 반등함
- 우크라이나와 러시아가 북쪽을 공유하고 있는 흑해를 지나던 유조선들이 미사일 공격을 당하였으며, 이 같은 통행 리스크로 인해 유조선 일일 운임이 2년 만에 최고치를 기록하는 등 지정학적 상황에 따른 단기 운임 급등 현상이 당분간 지속될 것으로 전망됨
- 현재 대 러시아 제재의 일환으로 주요 원유 소비국들이 러시아산 원유 수입 금지를 검토하고 있으며, 이에 유조선사들도 러시아산 원유 선적을 기피하는 등 국제사회가 러시아의 원유, 천연가스 등 에너지 분야에 가할 추가적인 제재에 대비하고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		3월 1주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	57.1	18.3	32.1	57.1	37.7	28.4	65.1	35.4
항로(TD3C)	평균 수익	10,956	21,755	-13,141	14,308	-5,576	-6,779	14,966	-526
VLCC	1년 용선료	19,250	4,500	15,000	19,250	17,972	18,500	24,125	20,851

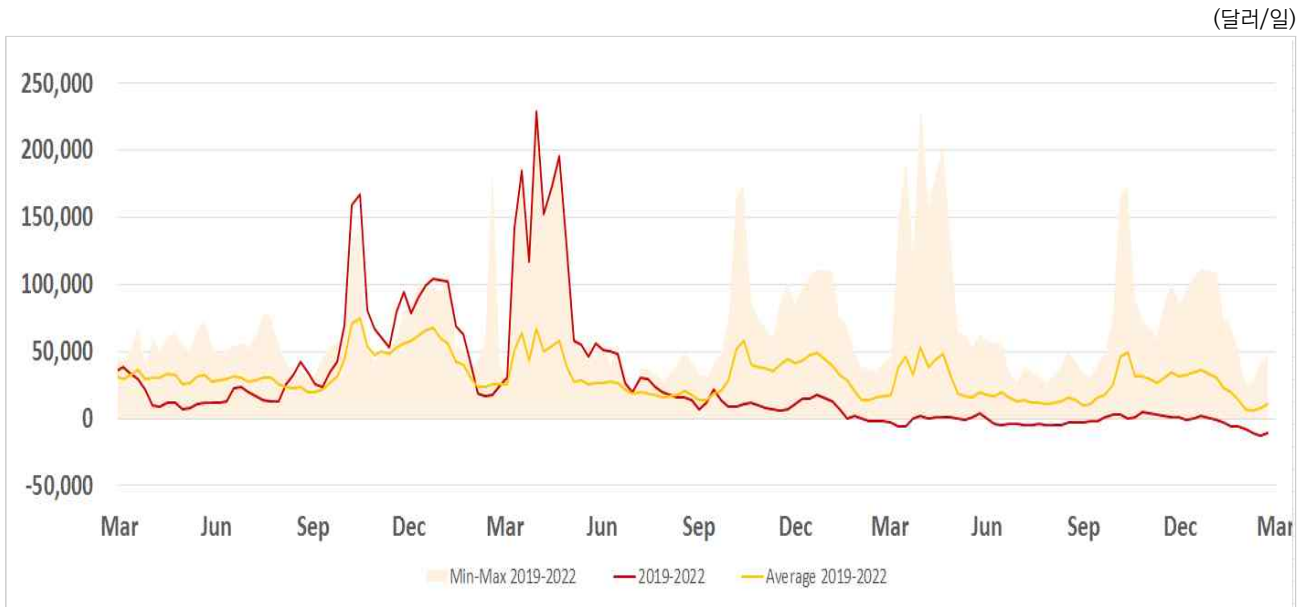
자료: Clarkson



1 유조선-기술분석

■ 수익 추세선(붉은색)은 전주 이후 마이너스 추이가 소폭 완화됨

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



자료: Clarkson

■ 수익 추세선(파란색)은 2주전 약 50% 이상 대폭 상승 추이를 보인데 이어 전주도 마이너스 운임을 벗어남

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주(2월 4주) 대비 7p 상승한 143.8 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 대폭 상승함

(달러/톤)

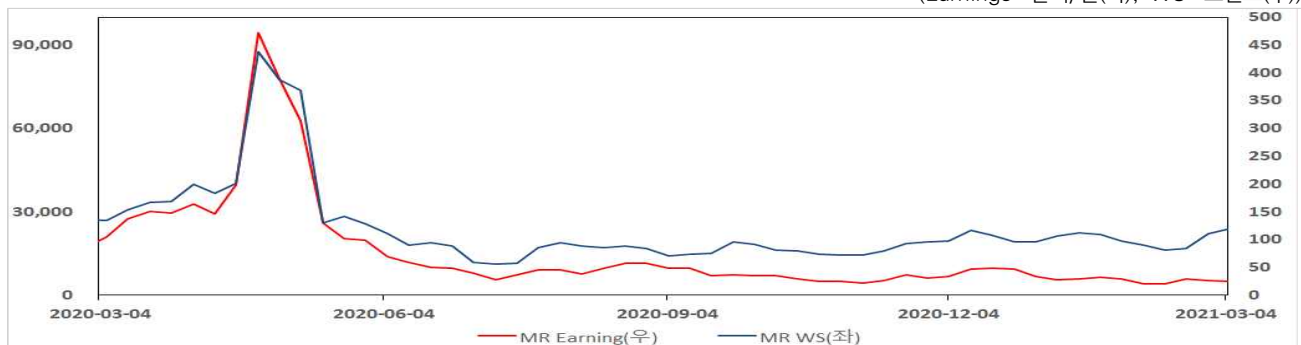
구분	3월 1주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	143.8	▲	7.0	5.1 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	150.0	▲	70.0	87.5 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	175.0	▲	70.0	66.7 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	140.0	▲	30.0	21.4 %

(동향) 오미크론 확산세 진정 국면에 따른 주요국 방역 규제 완화로 인한 석유제품 수요 증가와 지정학적 리스크로 운임 급등

- 코로나19 변이 바이러스인 오미크론의 확산세가 진정되면서 휘발유, 경유, 항공유 등 교통용 석유제품 수요 회복세가 기대되고 있으며, 선사들이 지중해, 흑해 등의 운항 중단을 검토하면서 파급효과로 인해 대부분의 항로에서 운임 급등 현상이 발생함
- 러시아는 시장 점유율 7%(670만 b/d)를 차지하는 세계 3위 규모 정제설비를 보유하고 있으나, 현재 러시아산 석유제품은 사실상 국제거래에 제재를 받고 있는 상태임
- 일상회복전환(With-Pandemic)에 의한 석유제품 수요 증가로 세계적으로 정제설비 가동률이 높은 상태에서 러시아산 석유제품 공급 감소 현상은 정제설비 규모 세계 5위인 한국을 포함한 아시아지역 정유업계에 호재로 작용하여 해운시황에도 긍정적 영향이 예상됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		3월 1주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	143.8	7.0	119.8	143.8	130.7	80.6	160.0	120.1
	평균 수익	10,215	1,393	6,216	11,020	8,147	-96	15,345	7,642
MR	1년 용선료	12,500	-	12,375	13,000	12,542	11,625	13,000	12,429

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

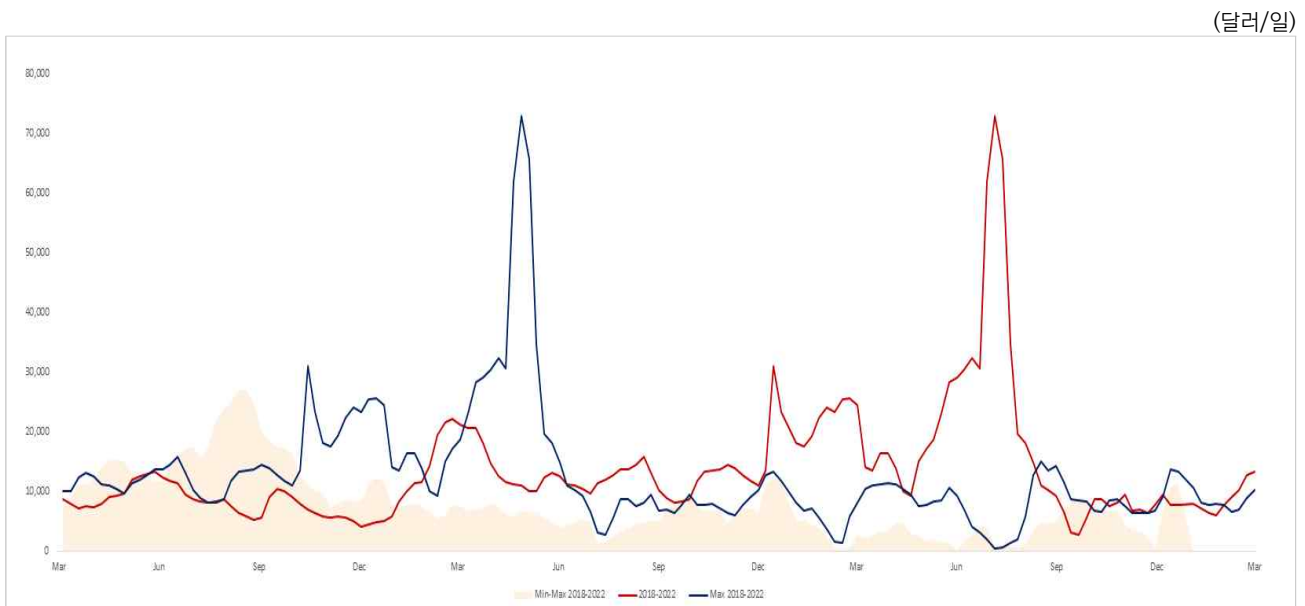
자료: Clarkson



2 석유제품선-기술분석

■ 수익 추세선은 전주 대비 15.8% 급등하며 상승세를 지속함

MR 인도-극동(Pacific Basket)



■ 수익 추세선은 2월 이후 약보합권을 유지해오다 전주 이후 상승 추세를 나타냄

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)





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

■ 컨테이너 중고선가 지수는 128.53으로 전월 대비 4.46p 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

| 3월 1주('22.3.1~'22.3.4)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 15건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Offshore	Bourbon Gulf Star	2010	2,889	DWT	2022-03-04		Bourbon Offshore	Clients of Braveheart Marine
Bulk	Coral Ruby	2008	76,596	DWT	2022-03-04	18.00	Mizuho Sangyo	Undisclosed interests
Bulk	Darya Kirithi	2012	80,505	DWT	2022-03-04	25.00	Chellaram Shpg.	Greek interests
Bulk	ES Mercury	2008	32,248	DWT	2022-03-04	15.50	Glory Ships	Undisclosed interests
Bulk	Galaxy	2012	81,666	DWT	2022-03-04	19.50	Standard Chartered	Undisclosed interests
Offshore	Caballo Marango	2011	142	LOA	2022-03-03		Coastline Maritime	Clients of MARS Inc
Offshore	Norshore Atlantic	2014	9,843	Net Dwt	2022-03-03		Norshore Atlantic	European interests
Tanker	Axel Spirit	2004	115,390	DWT	2022-03-02	13.20	Teekay Tankers	Chinese interests
Bulk	Coral Opal	2012	78,090	DWT	2022-03-02		Nippon Yusen Kaisha	Undisclosed interests
Offshore	Steady Kestrel	2016	6,600	HP	2022-03-02		Steady Offshore	Undisclosed interests
Tug	UV Alatna	2021	2,276	HP	2022-03-02		Poet SB & Eng	Undisclosed interests
Offshore	Fairplay 33	2011	8,160	HP	2022-03-01		Fairplay Towage	Clients of EDT Offshore
Bulk	Orchid	2012	55,598	DWT	2022-03-01	22.60	Drylog Bulkcarriers	Greek interests
Tanker	Nautilus*	2006	307,284	DWT	2022-03-01	63.50	Ridgebury Tankers	Clients of Sinokor
Tanker	Navarin*	2007	307,284	DWT	2022-03-01		Ridgebury Tankers	Clients of Sinokor



6. 주요 해운지표

(2022.03.04 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	3월 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	71.0	1	71.0	70.0	73.0	71.3	63.0	72.0	69.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	56.0	12	56.0	44.0	56.0	50.0	14.0	44.0	32.5

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)										
건화물선	Panamax	34.5	0	34.4	34.3	34.5	34.3	25.5	34.3	30.9
유조선	VLCC	115.0	0	115.0	113.0	115.0	114.3	85.0	112.0	98.7
컨테이너선	Sub-Panamax	41.5	0.5	41.5	40.0	41	40.5	30.0	40.0	35.8

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	610.5	55.0	610.5	445.5	610.0	512.0	311.3	488.0	396.2
	Singapore	607.8	49.3	607.8	456.8	607.8	522.0	324.8	523.5	416.5
	Korea	638	23.5	638	515.5	638.0	569.0	361.8	574.5	445.9
	Hong Kong	620	55.8	620	458.8	620.0	531.3	325.8	529.0	426.8
VLSFO	Rotterdam	729.3	47.5	688.9	567.0	729.3	653.4	387.8	605.8	505.6
	Singapore	765.8	20.8	734.3	639.5	765.8	704.3	413.0	642.5	535.1
	Hong kong	758	26.3	732.6	629.0	758	704.6	404.5	627.3	533.2

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-				105.4	233.7	180.6
	중국産	173.0	-1.5	173.0	-	186.6	144.3	-	264.6	193.0
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	141.1	-0.1	141.1	-	141.2	114.9	-	244.3	127.7
	중국産	158.6	0	158.6	-	192.9	154.6	-	420.7	182.4
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	551.0	24.4	551.0		526.6	424.5	-	501.1	272.0
	내륙(몽골)	-	-	-				-	-	-
	중국産	455.9	49	455.9	-	430.4	355.4	-	577.7	337.4
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1676.3	86	1676.3	1344.0	1675	1489.3	1,188.5	1,642.5	1,372.4
	밀(국제)	1348.0	505	1348.0	741.5	926	785.2	601.8	856.0	702.5

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)										
		11월	12월	1월	2022년 합계	2021년 합계	2020년 합계	2019년 합계		
ASEAN	수출	10,546	11,248	10,268	10,268	108,50	89,017	95,086		
	수입	5,745	6,556	7,180	7,180	67,703	54,830	56,186		
NAFTA	수출	9,673	10,385	10,426	10,426	11,914	87,821	89,839		
	수입	7,954	6,969	8,319	8,319	87,464	68,263	73,797		
EU	수출	5,299	5,968	5,414	5,414	63,606	47,870	52,758		
	수입	5,059	6,700	5,023	5,023	65,913	55,517	55,795		
BRICs	수출	17,988	18,160	16,049	16,049	193,174	155,346	163,882		
	수입	17,333	17,218	16,498	16,498	170,649	128,653	131,656		

자료: 한국무역협회



주)

1. 본 보고서의 내용은 한국해양수산개발원의 공식적 견해와 다를 수 있음
2. 인공지능(AI) 분석을 활용한 예측은 한국해양수산개발원이 개발 중인 분석모델의 예측결과로서 제공되는 내용임. 향후 산학연 공동연구를 통하여 모델의 성과를 지속적으로 향상시켜 나갈 예정임
3. 인공지능 분석을 포함한 본 보고서의 예측결과는 단순한 '참고용' 자료이므로 한국해양수산개발원은 본 보고서를 기반으로 한 이용자의 의사결정으로 인하여 초래된 손실, 손해 또는 기타 법적 의무에 대해서는 어떠한 책임도 부담하지 않음. 이 자료를 수령하는 것으로 정보 이용자는 위에 언급된 모든 책임의 한계에 대하여 명확히 인식하고 동의하는 것으로 간주함