

# KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2022년 06월 13일  
감 수 고병욱 해운연구본부장

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



주간뉴스	01	건화물선	04	컨테이너선	15
탱커선	17	중고선	21	주요 해운지표	24

- 건화물선** 지난 주 케이프선 운임 2,0936달러/일 기록, 중국 봉쇄 재개 가능성과 중국 제철소 수익성 악화, 브라질 북동부 지역 폭우
- 컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 지난주 대비 25.29p 상승한 4,233.31을 기록하여 4주 연속 상승함
- 탱커선** 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 0.7p 상승한 44.5 기록, OPEC+의 원유 증산 결정과 중국 봉쇄 조치 완화로 인한 기대감 조성

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

### 바이든, 높은 '컨' 운임이 인플레이션에 영향을 미쳤다고 주장

- ▶ 바이든 미국 대통령은 북미항로에 참여하는 '컨' 선사들이 부과한 높은 운임 때문에 인플레이션이 심화되었다고 주장함
  - '컨' 운임 상승이 인플레이션의 모든 원인은 아니지만 지난 2년 동안 소수의 선사들이 해운시장을 장악하고 화주들에게 높은 운임을 부과하는 것을 규제해야 한다고 주장함. 이를 위해 선사의 경쟁을 이끌 수 있는 법안을 발의중임
- ▶ 하지만 연방해사위원회(FMC)는 바이든의 주장과 상반되는 결론을 제시함
  - 연방해사위원회는 '컨' 시장에 대한 지난 2년간의 조사 결과를 최근에 발표했는데, 선사 간 담합은 없었고 갑작스러운 수요 증가와 선박부족에 따라 운임이 상승한 것으로 결론 냄
  - 아울러 여전히 경쟁적인 컨테이너 시장은 정상적으로 작동하고 있어 올해 운임이 5% 이상 하락 했다고 언급함

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1141187/Biden-blames-box-lines-for-inflationary-pressures>

최건우 부연구위원

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

### 상하이 봉쇄 해제로 항만 혼잡 완화

- ▶ 상하이가 두 달간 엄격한 봉쇄 조치에서 해제되면서 상하이항 교통체증 및 선박 대기시간이 감소하는 등 항만 혼잡이 완화되고 있음
  - 글로벌 데이터 제공 업체인 포카이츠(Fourkites)에 따르면 상하이항의 최근 2주 평균 대기시간은 6.3일로 봉쇄가 발효되기 전날인 올해 3월 12일 대비 29% 감소한 것으로 나타남
- ▶ 포카이츠는 상하이항 운영 재개가 화물 급증으로 이어질 가능성은 있지만 다시 공급망 혼란을 초래하지는 않을 것으로 전망함
  - 상하이 도시 봉쇄가 해제됨에 따라 컨테이너 물동량은 빠르게 증가할 가능성이 있겠지만 곧 정상 수준으로 회복될 것으로 예상함
  - 또한 선사들이 공급망 혼잡에 대비하기 위해 여분의 선적공간을 보유하고 있다고 덧붙이며 작년과 같은 유형의 공급망 혼란이 초래될 가능성은 낮다고 언급함

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1141140/Congestion-eases-as-Shanghai-reopens>

김병주 연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 중소형 건화물선, 중고선 거래 활기

- ▶ 케이프선 운임의 높은 변동성 대비 수프라막스선과 파나막스선의 시장의 안정성으로 인해 중소형 건화물선의 중고선 거래가 증가함
  - 발틱거래소에 따르면, 6월 10일 기준 케이프선 운임은 이번 달 초 대비 19% 감소하여 19,665 달러/일을 기록했음. 반면 중소형 벌크선의 운임은 케이프선 대비 소폭 감소하여, 파나막스선, 수프라막스선, 핸디사이즈선의 운임은 각각 이번 달 초 대비 6.3%, 6.5%, 8% 감소했음
  - 이러한 건화물선 시장의 운임 하락에도 불구하고 중고선 시장은 활기를 띠고 있으며, 시장의 불확실성에 영향을 덜 받는 중소형 건화물선의 중고선 거래에 관한 관심이 증가함
- ▶ 얼라이드쉬핑(Allied Shipping Research)에 따르면, 5년 선령의 수프라막스선의 가격은 전년 5월 대비 51% 상승하여 현재 3,400만 달러 수준임. 동일 선령의 핸디사이즈선, 파나막스선, 케이프선은 전년 5월 대비 각각 41%, 35%, 29% 상승하여 2,900만, 5,300만, 3,850만 달러 수준임
  - 2004년과 2005년 건조된 파나막스선 Elim Joyce(77,000 dwt)와 Orient Prima(76,500 dwt)가 각각 1,500만, 1,700만 달러에 매각됨
  - 2010년 건조된 케이프선 Rosebank(177,000 dwt)은 2,750만 달러에 팔렸으며, 2009년 건조된 수프라막스선 Van Fortune(56,800 dwt)은 1,650만 달러에 매매됨

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1141184/Bulk-carrier-sales-focused-on-smaller-tonnage>

이상혁 전문연구원

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

### 수요 감소 우려에도 선박 공급 감소로 건화물선 시장의 운임 상승 기대가 더 높음

- ▶ 발트국제해운협의회(BIMCO)에 따르면 국제 경기 침체 및 건화물선 수요 감소로 인한 위험이 증가함에도 불구하고, 건화물선 수급에 관한 올해 전망치에서 크게 벗어나지 않으리라고 예상함
  - 러시아-우크라이나 무력 갈등으로 인해 유럽의 무역 금지조치가 8월부터 발효됨에 따라 철광석 및 곡물 교역이 감소했으며, 우크라이나산 비료 공급 차질로 인한 곡물 생산량 역시 두드러지게 감소함
  - 국제 경기에 관한 불확실성 증가 및 수요 감소로 인한 인플레이션 위험에도 불구하고 석탄 및 곡물에 관한 평균 톤-마일은 향후 증가할 것으로 전망되며, 현재 톤-마일은 올해 초 대비 0.6% 상승했음
- ▶ 국제통화기금에 따르면, 코로나로 인한 중국의 봉쇄 정책으로 인해 중국의 올해 경제성장 전망치는 4.4%로 중국 정부의 목표치인 5.5%보다 낮은 수치이지만, 시진핑 국가 주석의 재선에 따른 하반기 경기부양책이 기대됨
  - 중국 경기부양책을 위해 발행된 채권의 60%가 인프라 건설과 관련되기에 철강 수요를 증가시킬 것으로 전망됨. 2023년 전 세계 인플레이션이 완화될 뿐만 아니라 탈탄소화 규제에 의한 실질 선박량이 감소함에 따라 운임 상승이 기대됨
  - 건화물선 운임 강세로 인해 올해와 내년 선단 증가율에 관한 전망치는 각각 2.6%와 2.5%이고, 1999년 이래로 가장 낮은 폐선율이 기대되며 신조 발주량 역시 기존 선단의 6.6%임

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1141153/Slow-fleet-growth-bodes-well-for-dry-bulk-as-demand-risks-mount>

이상혁 전문연구원

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



## 1. 주간뉴스

### IEA, “고유가로 원유 수요 파괴가 진행 중”

- ▶ IEA는 글로벌 원유 수요가 이미 고유가로 타격을 받고 있으나 원유 소비는 당분간 유지될 것이라고 언급함
  - 6월 7일~8일 개최된 GLOBAL EXECUTIVE PETROLEUM & ENERGY 컨퍼런스에서 IEA 원유책임자 Toril Bosoni는 현재 원유가격이 경제 성장과 원유 수요에 영향을 미치고 있다고 밝힘
  - IEA는 원유시장은 이미 수요 파괴(demand destruction)현상이 나타나고 있으며, 소비자들은 에너지 가격, 대체에너지 가치 등에 의해 원유 수요를 계속 조정하고 있는 것으로 분석함
- ▶ IEA는 원유 수요가 지속적으로 증가세를 유지할 것으로 전망했지만 2022년 원유 수요 전망을 연초 320만 b/d 증가에서 최근 발간한 5월 보고서에서는 180만 b/d 증가로 전망치를 하향 조정함
  - 항공유, 휘발유, 경유 등 연료유 가격이 올해 초 이후 50% 이상 상승했으나 코로나19 기간 내내 억눌려온 여행수요가 유가의 급등세를 상쇄하고 있다고 평가함
  - 또한 여름철 여행수요로 항공유 수요가 증가세를 보일 것이며 미국 드라이빙 시즌 도래로 휘발유, 경유 수요가 증가하는 등 석유제품 수요가 점진적으로 증대할 것으로 전망함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/iea-says-high-oil-prices-already-damaging-demand/>

류희영 연구원

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

### 인도, 1년 사이 러시아산 원유 수입량 20배 넘게 증가

- ▶ 인도 국영 석유업체들은 최근 러시아 최대 국영 석유회사인 로즈네프트와 6개월짜리 신규 원유 공급 계약 관련 마무리 작업을 진행하고 있음
  - 현재 러시아 원유 수입을 추진 중인 인도 국영업체인 인도석유공사, 힌두스탄석유공사, 바라트석유공사 등으로 구체적인 물량과 가격은 협상 중인 것으로 알려짐
  - 글로벌 3위 원유 수입국인 인도는 원유 수요의 80%를 수입에 의존하는데 우크라이나 전쟁 후 유가가 급등하자 비교적 저가인 러시아산 원유 구매에 적극적으로 나서는 것으로 파악됨
- ▶ 인도의 러시아산 원유 수입량은 전월 일일 평균 74만 배럴로, 이는 지난 4월 28만 4천 배럴과 전년 동기 3만 4천 배럴 대비 약 22배 급증한 수치임
  - 러시아의 우크라이나 침공이 시작된 2월 24일 이후 지난달 초까지 인도는 4천만 배럴 이상의 러시아산 원유를 도입한 것으로 파악됨
  - 인도는 조 바이든 미국 행정부와 EU로부터 러시아의 주 수입원을 차단하기 위해서는 러시아와의 원유 거래를 중단해야 한다는 압력을 끊임없이 받아왔음에도 불구하고 원유 수입을 지속하고 있음

자료: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-06-06/india-in-talks-to-increase-russian-oil-imports-from-rosneft>

류희영 연구원

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



## 2. 건화물선

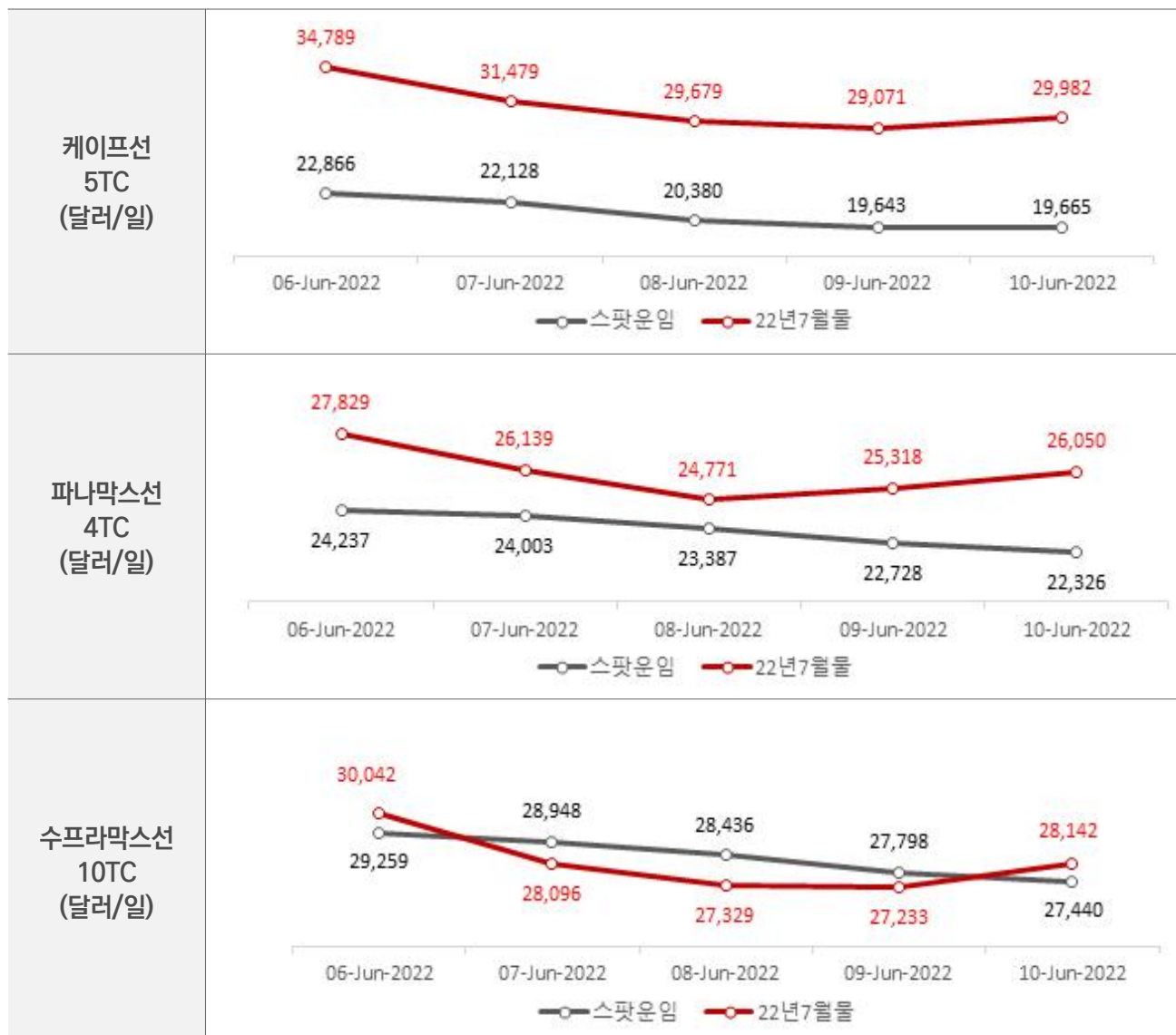
황수진 전문연구원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

## 1 주간평균운임 전망

구분	6월 2주				FFA 7월물 주간평균가격		전주대비차이	
	주간평균운임	전주대비차이						
케이프선 5TC (달러/일)	20,936	▼ -1,702	-7.5 %	31,000	▼ -2,292	-6.9 %		
파나마선 4TC (달러/일)	23,336	▼ -1,333	-5.4 %	26,021	▼ -1,294	-4.7 %		
수프라maks선 10TC (달러/일)	28,376	▼ -1,765	-5.9 %	28,168	▼ -1,626	-5.5 %		

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



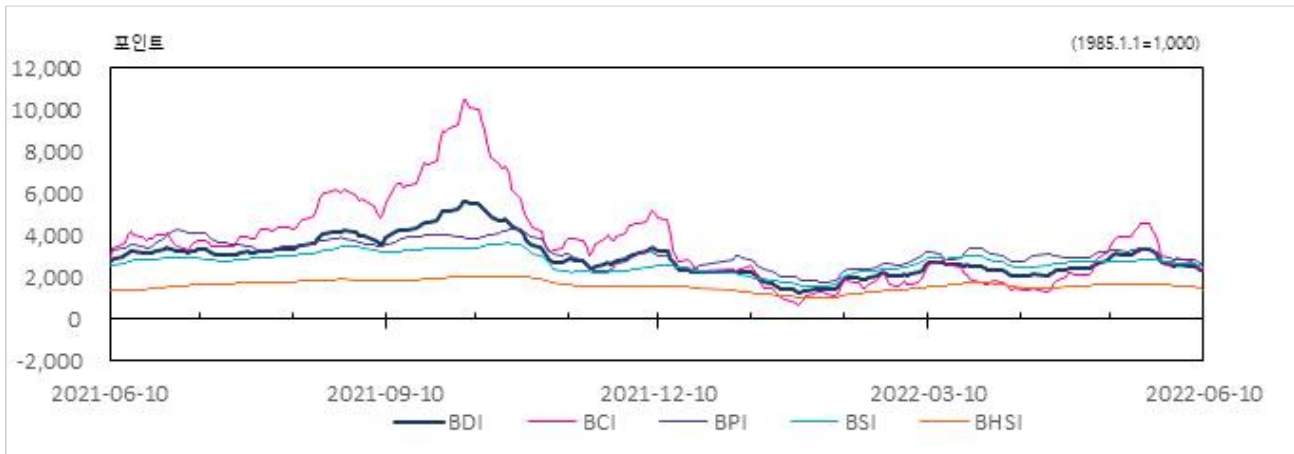
자료: Clarkson, Baltic Exchange





## 2 시장동향

## 건화물선 운임지수



자료: Clarkson

## 건화물선 운임

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

		6월 2주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) <sup>1)</sup>									
운임지수	BDI	2,429	-161	1,296	3,369	2,269	1,303	5,650	2,943
선형별 운임	케이프(5TC)	20,936	-1,702	5,826	38,169	17,764	10,304	86,953	33,306
	파나막스(4TC)	23,336	-1,333	14,549	29,410	23,618	10,936	37,616	25,552
	수프라막스(10TC)	28,376	-1,765	17,273	33,366	27,002	11,242	39,860	26,767
	핸디(6TC)	26,993	-2,103	17,776	32,166	26,003	11,695	37,109	25,702
1년 용선료	케이프	27,000	-2,500	13,500	19,750	16,174	10,125	23,000	16,682
	파나막스	26,250	-2,500	11,200	14,125	12,703	9,625	16,125	12,535
	수프라막스	26,250	-	9,500	10,625	10,231	8,250	12,500	10,340
	핸디	23,750	-	8,063	8,813	8,503	7,313	9,250	8,421
건화물선 시장(FFA)									
		2022년 7월물		2022년 3분기물		2022년물		2023년물	
		6월 2주	전주대비	6월 2주	전주대비	6월 2주	전주대비	6월 2주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	31,000	-2,292	34,327	-1,626	21,899	-432	19,738	-324
	파나막스(4TC)	26,021	-1,294	26,189	-1,326	16,821	-518	16,821	-518
	수프라막스(10TC)	28,168	-1,626	27,999	-1,580	16,958	-546	13,930	-298
	핸디(6TC)	27,680	-1,386	27,332	-1,172	16,290	-189	13,603	-183

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



## 2 시장동향

## 원자재 가격

(달러/톤)

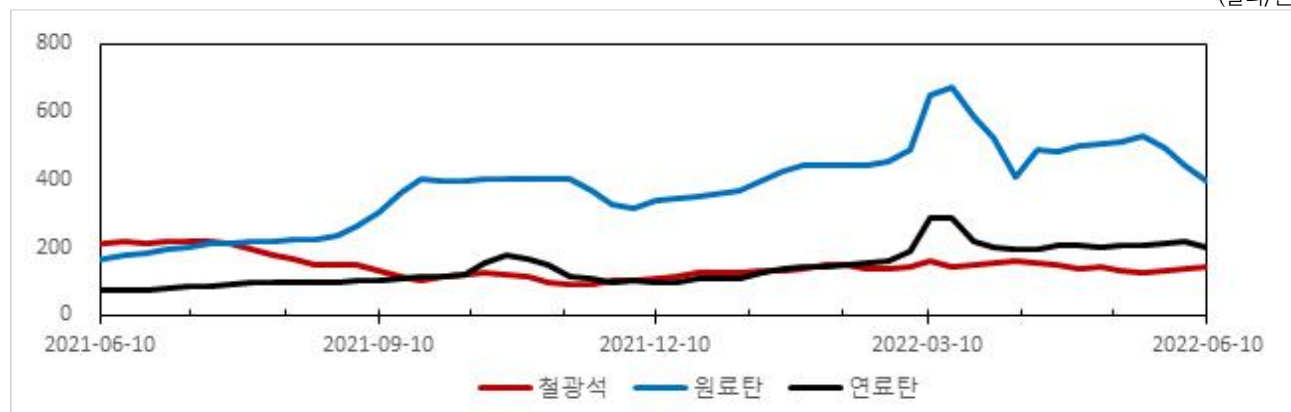
구분	2022년						2021년			
	6월 2주	6월 1주	전주대비차이				6월 2주	연평균	최저	최고
철광석	145.2	138.2	▲	7.0	5.1	%	207.0	161.1	89.8	226.5
원료탄	394.1	444.0	▼	-49.9	-11.2	%	160.6	220.5	102.2	403.0
연료탄	198.4	217.6	▼	-19.1	-8.8	%	72.4	84.3	52.0	175.4
대두	638.0	624.7	▲	13.3	2.1	%	573.6	500.6	444.3	589.0
옥수수	300.0	289.6	▲	10.5	3.6	%	266.6	224.2	185.1	278.4

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

## 철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

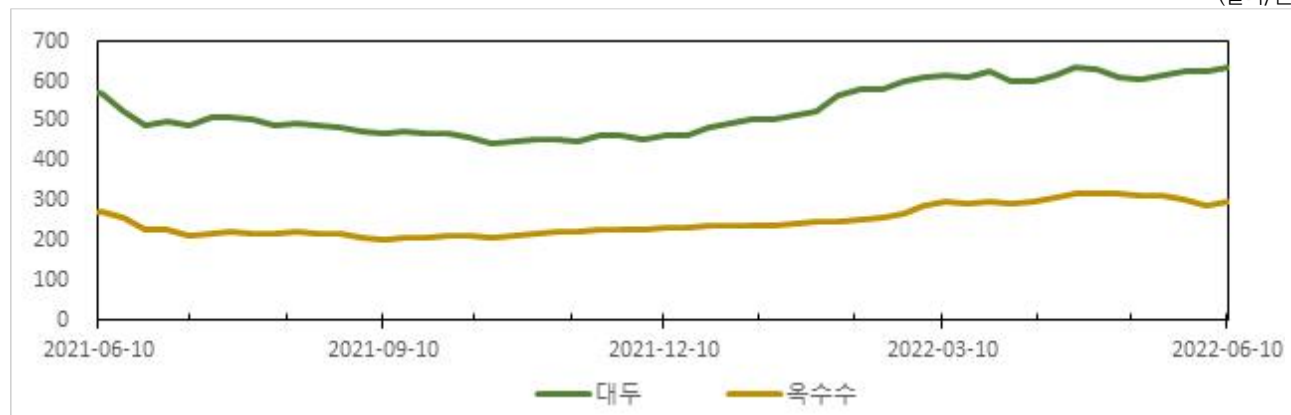
(달러/톤)



자료: Clarkson

## 곡물가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



## 3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주(6월 1주) 대비 7.5% 하락한 20,936달러/일 기록

## (운임) 케이프선 운임의 낙폭축소

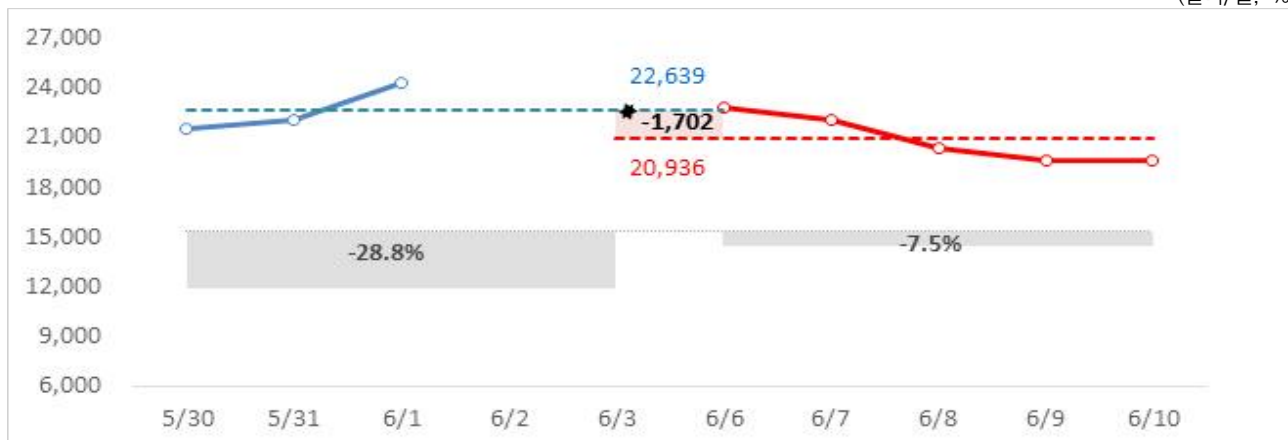
- 중국 상하이 봉쇄 해제에 해상운임의 낙폭이 축소됨

## (동향) 중국 봉쇄 재개 가능성과 중국 제철소 수익성 악화, 브라질 북동부 지역 폭우

- 중국 정부가 5월 31일 경기대책을, 1일 상하이 봉쇄 해제를 연달아 발표해 중국의 철강 수요가 회복할 것이라는 기대감이 컸음
- 그러나 지난 9일 봉쇄 해제 10일 만에 일부 지역이 재봉쇄되면서 철강 원자재에 대한 중국의 수요증가가 일부 제한함, 다만, 중국 정부가 확진자 발생 지역 이외에는 추가 조치는 취하지 않은 것으로 파악됨
- 중국 제철소의 수익성 악화로 철강 원자재에 대한 수요가 감소하고 있으며, 원자재 가격안정화를 위한 중국 NDRC의 단속이 지속해서 시행되고 있는 것으로 파악됨
- 브라질 북동부 지역에 내린 폭우로 인해 철광석의 생산 및 수출 일정에 차질이 발생할 것으로 예상됨

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

## 케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	6월 2주	6월 1주	전주대비차이	
BCI	2,524	2,730	▼ -205	-7.5%
스팟운임(5TC)	20,936	22,639	▼ -1,702	-7.5%
용선료	6개월	33,625	▼ -4,125	-10.9%
	1년	27,000	▼ -2,500	-8.5%
	5년	21,250	▼ -625	-2.9%
FFA	7월물	31,000	▼ -2,292	-6.9%
	3분기	34,327	▼ -1,626	-4.5%
	22년	21,899	▼ -432	-1.9%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

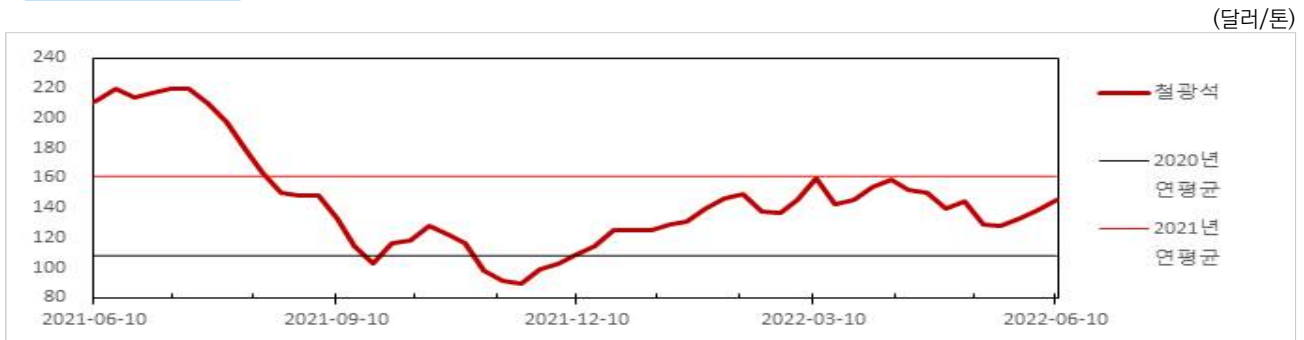




### 3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 5.1% 상승한 145.2달러/톤 기록

철광석 가격 추이



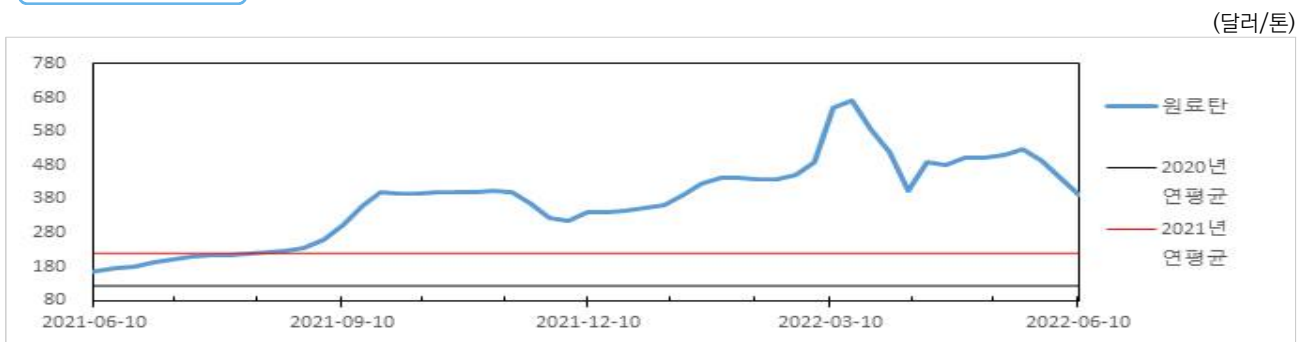
자료: Clarkson



자료: Clarkson

■ 원료탄 가격 : 지난 주 대비 11.2% 하락한 394.1달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



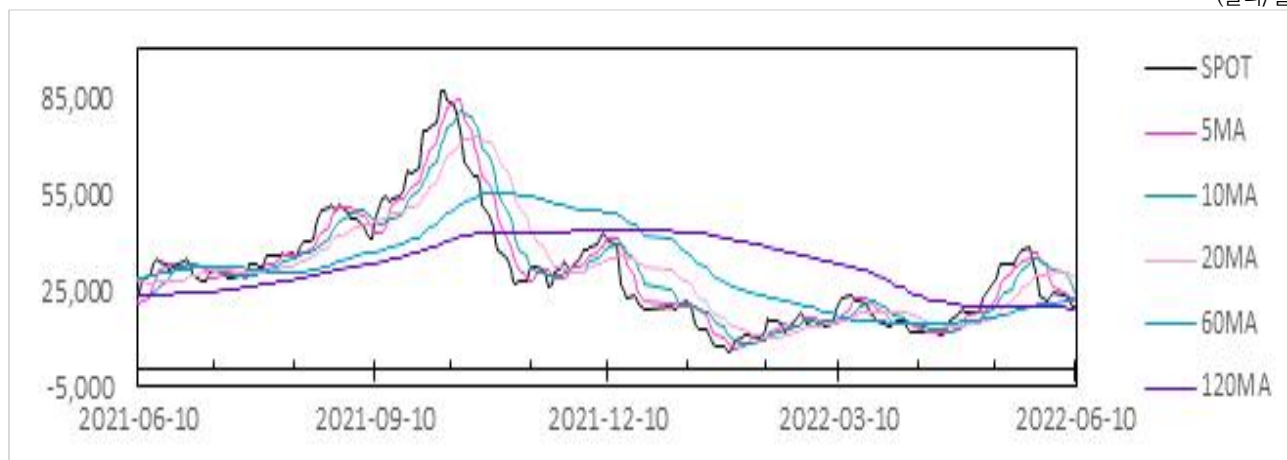
자료: Clarkson



### 3 케이프선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



## 3 파나막스선-동향분석

■ 파나막스선 : 지난 주 대비 5.4% 하락한 23,336달러/일 기록

## (운임) 파나막스선 운임이 하락함

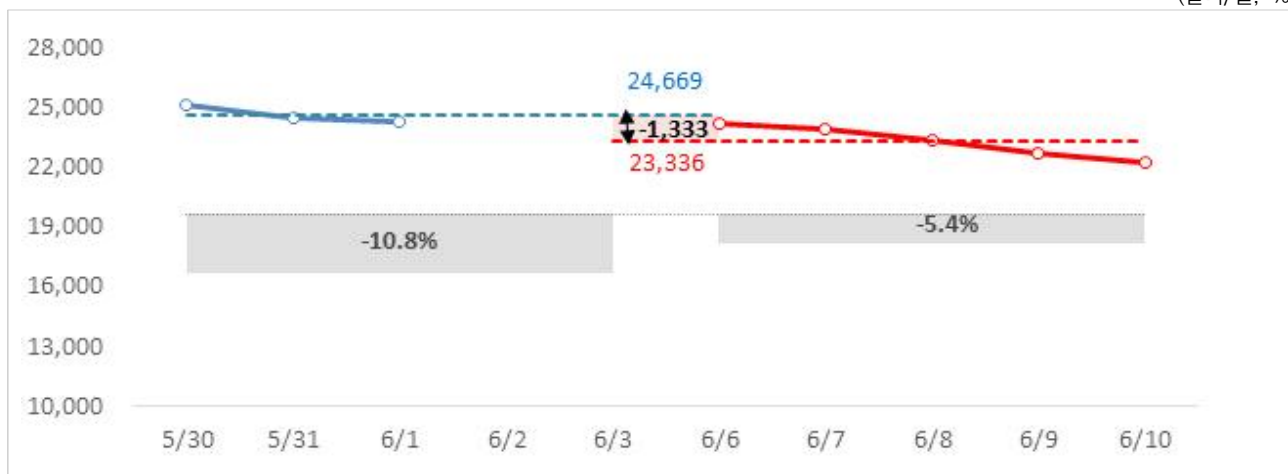
- 중국 NDRC의 전매 단속 강화에 수요가 위축됨

## (동향) 중국 NDRC 석탄 가격안정화 노력, 인도 석탄공사의 석탄 수입

- NDRC가 시장에 연료탄 가격의 상한선을 초과하는 사례가 증가함에 따라 단속에 나선다고 발표함. 앞선 5월 1일 중국 정부는 석탄 가격안정화를 도모하기 위해 중장기 거래 가격의 상한선을 정한 바 있음
- 인도 석탄공사(CIL, Coal India Ltd)가 전력난 방지를 위한 비상조치로 7년 만에 연료탄을 수입함. 인도는 올해 4-5월에 발생한 폭염으로 전력난을 겪었으며, 재발 방지를 위해 인도 정부가 나서 국영탄광업체에 석탄 생산 증대를, 발전소에 석탄 수입을 늘려 현지산 석탄과 혼합해 사용할 것으로 독려함

## 최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

## 파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	6월 2주	6월 1주	전주대비차이		
BPI	2,741	2,889	▼ -148	-5.1	%
스팟운임(4TC)	23,336	24,669	▼ -1,333	-5.4	%
용선료	6개월	28,750	▼ -2,375	-7.6	%
	1년	26,250	▼ -2,500	-8.7	%
	5년	16,450	▼ -250	-1.5	%
FFA	7월물	26,021	▼ -1,294	-4.7	%
	3분기	26,189	▼ -1,326	-4.8	%
	22년	16,821	▼ -518	-3.0	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

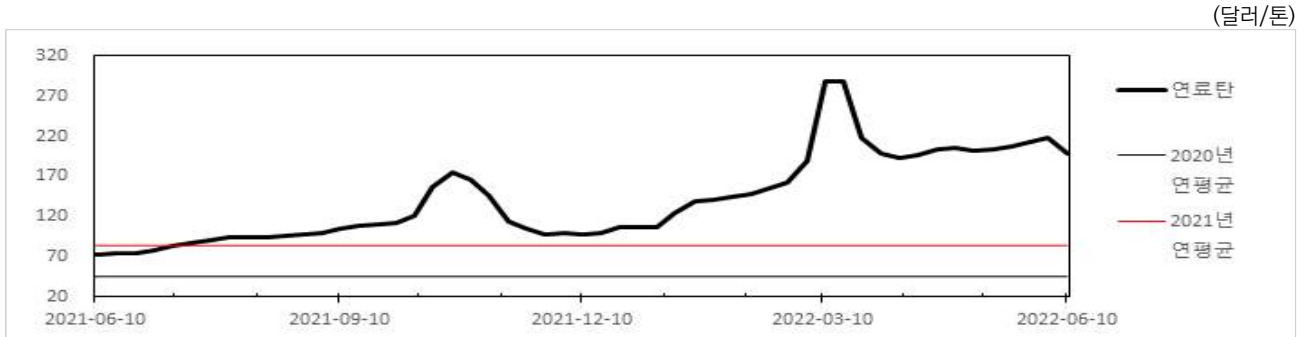
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



### 3 파나마스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 8.8% 하락한 198.4달러/톤 기록

#### 연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



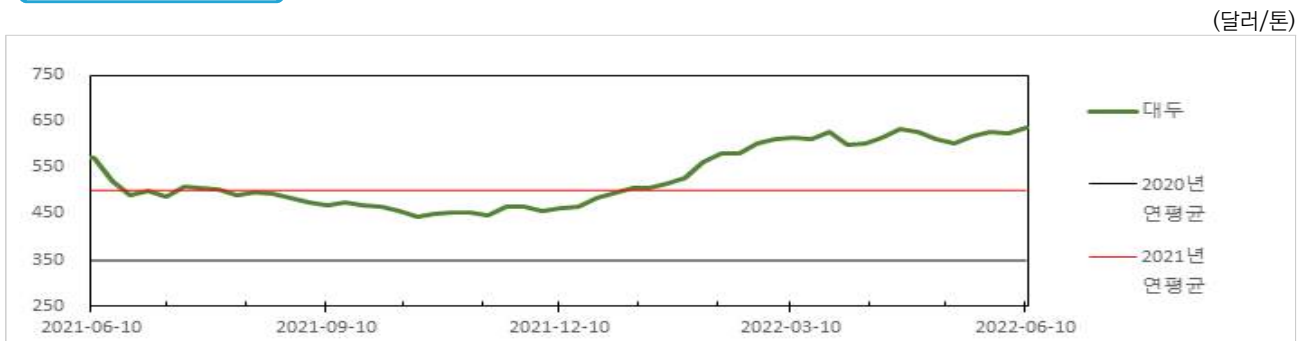
자료: Clarkson

(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
5월 2주	206.5	▲ 2.3	1.1	%
5월 3주	213.5	▲ 6.9	3.4	%
5월 4주	217.6	▲ 4.1	1.9	%
6월 1주	198.4	▼ -19.1	-8.8	%

대두 가격 : 지난 주 대비 1.9% 상승한 638.0달러/톤 기록

#### 대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
5월 2주	603.2	▼ -9.5	-1.5	%
5월 3주	616.8	▲ 13.6	2.3	%
5월 4주	626.1	▲ 9.3	1.5	%
6월 1주	638.0	▲ 11.9	1.9	%

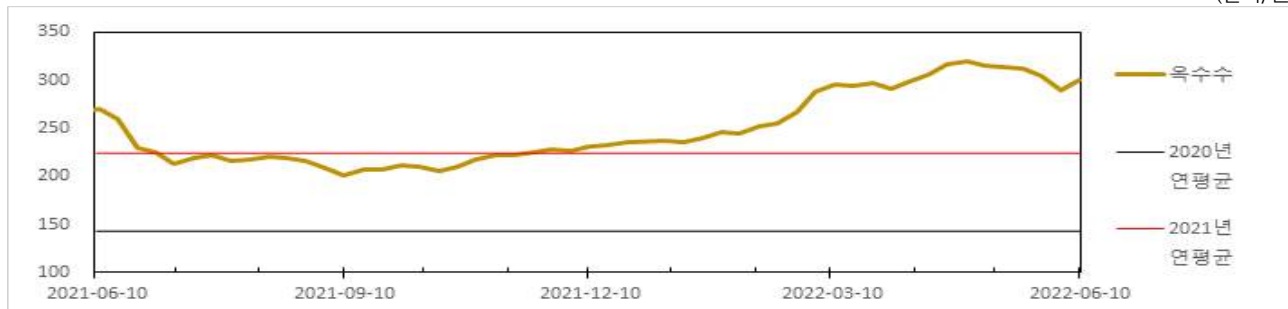


### 3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 지난 주 대비 1.6% 하락한 300.0달러/톤 기록

옥수수 가격 추이

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



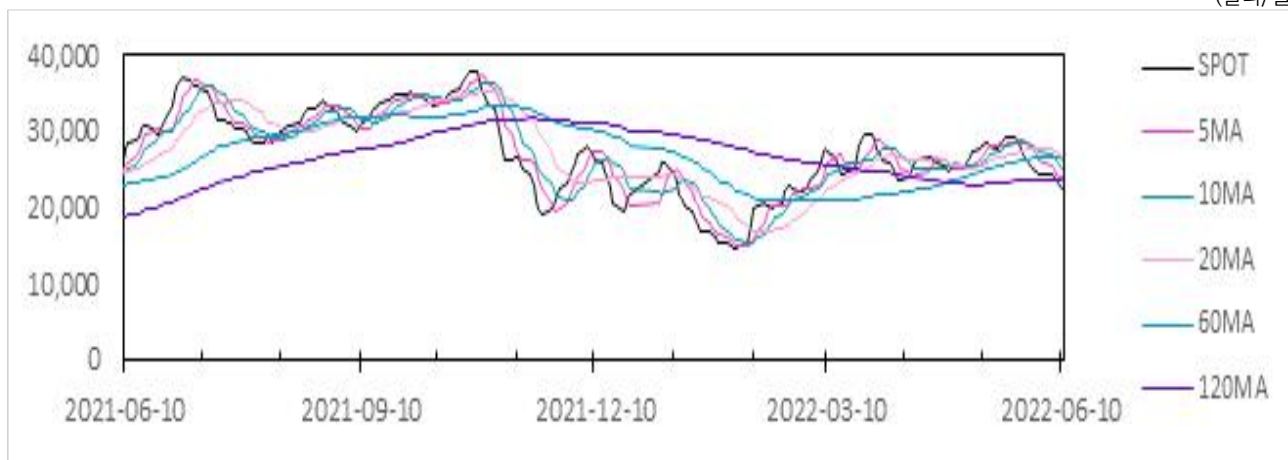
자료: 시카고상품거래소(CBOT)

구분	옥수수 가격	전주대비차이
5월 2주	313.2	▼ -2.4
5월 3주	311.3	▼ -1.9
5월 4주	304.9	▼ -6.4
6월 1주	300.0	▼ -4.9

### 3 파나막스선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공





## 3 수프라막스선-동향분석

■ 수프라막스선 : 지난 주 대비 5.9% 하락한 28,376달러/일 기록

## (운임) 수프라막스선 운임이 하락세를 보임

- 인도 몬순 시작으로 운임에 하방압력이 발생함

## (동향) 인도 몬순 시작 및 2021/22년 설탕 생산 목표치 상향 전망

- 인도 기상청(IMD)은 5월 29일을 시작으로 몬순이 본격화할 것으로 예보함. 인도의 몬순이 시작됨에 따라 석탄 생산 및 수입 일정이 지연되어 운임에 악영향을 미침
- 인도의 설탕 생산량이 예상치를 상회할 가능성이 큰 것으로 전망됨. 앞서 5월 인도는 자국 수요 충족 및 가격안정화를 위해 설탕 수출을 제한한 바 있음. 이러한 인도의 설탕 수출 제한은 6년 만이었으며, 이번 생산량 증가로 수출 허용이 재개될 것이라는 관측이 제기됨

## 최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

## 수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	6월 2주	6월 1주	전주대비차이		
BSI	2,580	2,740	▼ -160	-5.8	%
스팟운임(10TC)	28,376	30,141	▼ -1,765	-5.9	%
용선료	6개월	30,750	-	-	%
	1년	26,250	-	-	%
	5년	11,000	-	-	%
FFA	7월물	28,168	▼ -1,626	-5.5	%
	3분기	27,999	▼ -1,580	-5.3	%
	22년	16,958	▼ -546	-3.1	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

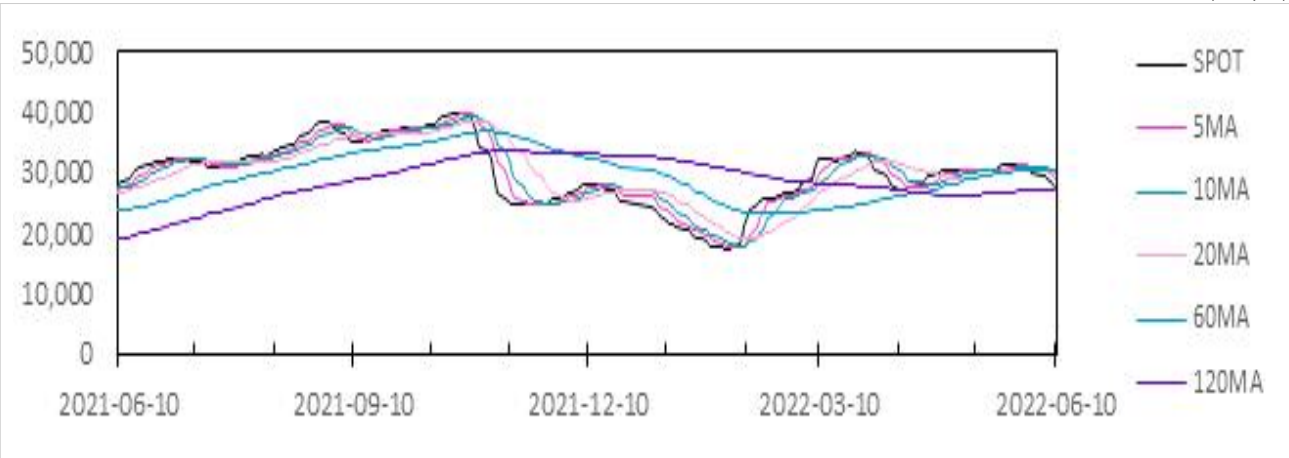
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



## 3. 컨테이너선

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

## 1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난주 대비 25.29p 상승한 4,233.31을 기록

## (운임) 컨테이너 운임 4주 연속 상승

- 유럽 및 북미 항로의 운임은 하락하였으나 남미 및 중동항로의 상승세가 운임지수 상승을 견인함

## (현황) 컨테이너 수요의 불확실성 확대

- 미국의 5월 소비자물가지수는 전년대비 8.6% 상승, 소비자심리지수는 전월대비 14% 하락하는 등 부정적인 거시경제 지표들이 발표됨. 때문에 일각에서는 코로나 팬데믹이 가져온 화물 수요 증가세가 정점을 지나 점차 둔화될 것으로 전망함
- 발틱국제해운거래소(BIMCO)는 항만 혼잡완화에 따라 선대 공급이 예상보다 빠르게 증가할 수 있어 운임 하방 압력은 증가하나 팬데믹 이전 수준으로 낮아질 가능성은 낮을 것으로 예상함

## 컨테이너 운임지수

(종합운임지수: 포인트, 유럽, 동남아 항로 : \$/TEU, 미서안, 미동안 항로 : \$/FEU)



자료: 상하이해운거래소

## 컨테이너 운임

(종합운임지수: 포인트, 유럽, 한국, 일본 동남아 항로 : \$/TEU, 미서안, 미동안 항로 : \$/FEU)

		6월 2주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	4,233	25.3	4,147	5,109	4,530	2,570	4,956	3,769
운임	유럽항로	5,843	-12.0	5,855	7,797	6,713	3,651	7,714	6,078
	미서안항로	7,630	-80.0	7,630	8,117	7,933	3,931	7,444	5,317
	미동안항로	10,098	-133.0	10,098	11,833	10,751	4,679	11,976	8,353
	한국항로	333	0	328	456	369	184	386	286
	일본항로	343	0	276	354	318	251	340	285
	동남아항로	1,058	14.0	992	1,537	1,182	840	1,494	964

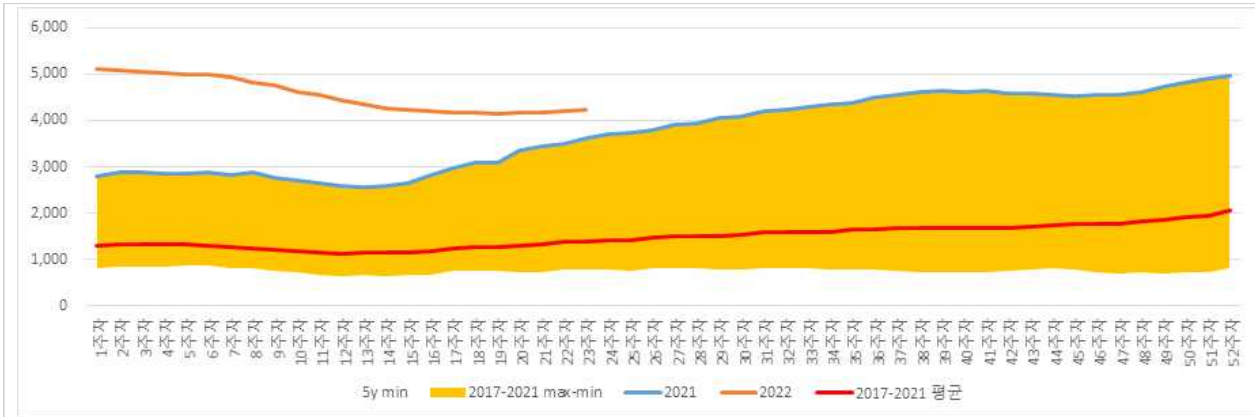
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



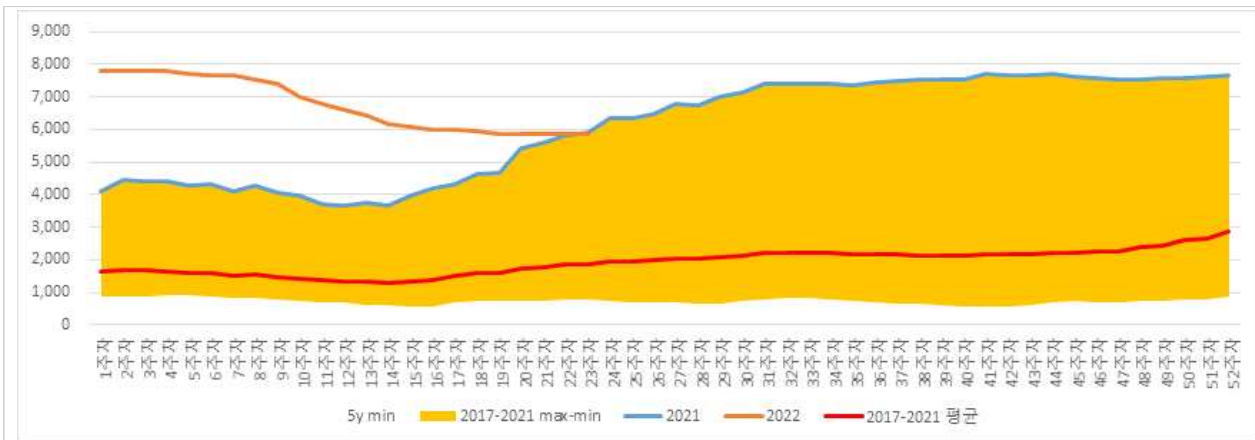
2 운임전망

| 6월 3주('22.6.13~'22.6.17)

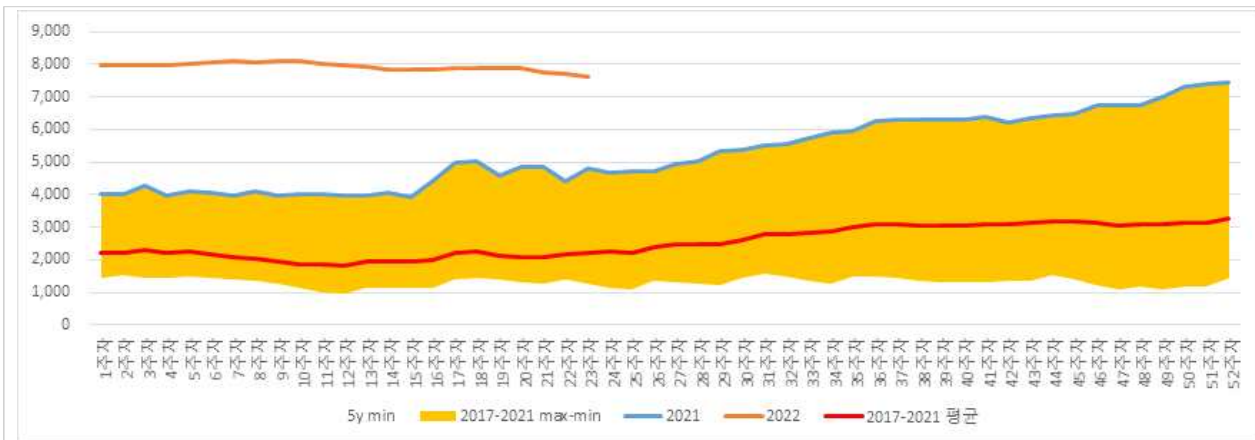
SCFI 지수는 보험세를 기록할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 보험세를 기록할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 보험세를 기록할 것으로 전망





## 4. 탱커선

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

## 1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 전주(6월 1주) 대비 0.7p 상승한 44.5 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 상승함

(달러/톤)

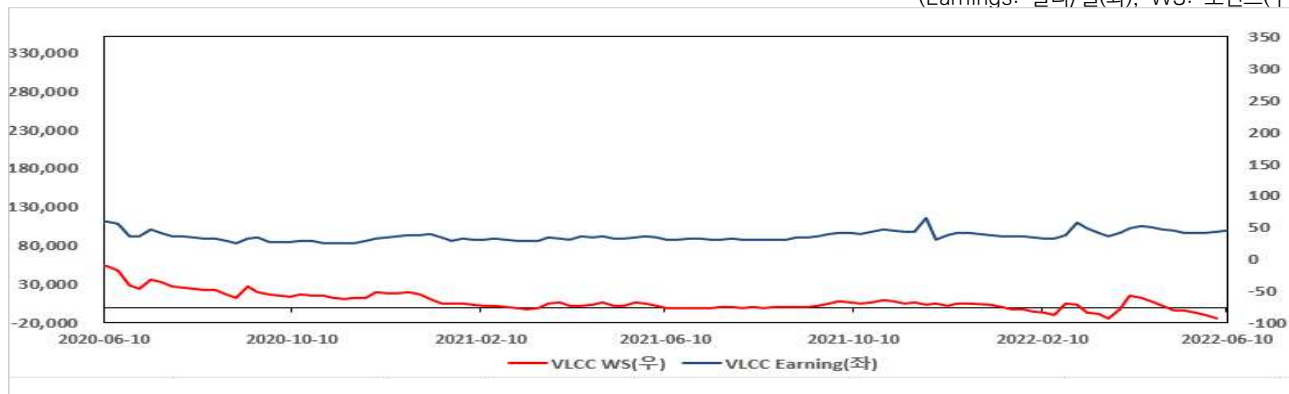
구분	6월 2주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	44.5	▲	0.7	1.6 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	25.0	-	-	- %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	45.0	▲	1.0	2.3 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	50.0	▲	2.0	4.2 %

(동향) 예상을 상회한 OPEC+의 원유 증산 결정과 중국 봉쇄 조치 완화 통한 수요 회복으로 수급 개선 기대

- 중국의 5월 원유 수입량은 4,583만 톤으로 전년 동월 대비 약 12% 증가했으며, 봉쇄 기간 내내 위축됐던 정제가 동률도 정제시설 가동 확대 및 유지보수 종료 등으로 5월 이후 증가세를 보이는 등 중국 봉쇄 조치 완화로 인한 원유 수요 회복 기대감이 형성됨
- 지난주 OPEC+가 오는 7~8월 기존 증산량(43만2천 b/d)보다 약 50% 많은 64만8천 b/d를 증산하기로 합의한 점 또한 원유 수송 수요 증가로 이어질 것으로 예상되면서 유조선 시장의 상승 분위기가 조성되고 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)

		6월 2주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	44.5	0.7	32.1	57.1	42.2	28.4	65.1	35.4
항로(TD3C)	평균 수익	-22,681	-185	-24,517	14,308	-8,088	-6,779	14,966	-526
VLCC	1년 용선료	16,000	-	15,000	19,250	16,783	18,500	24,125	20,851

자료: Clarkson



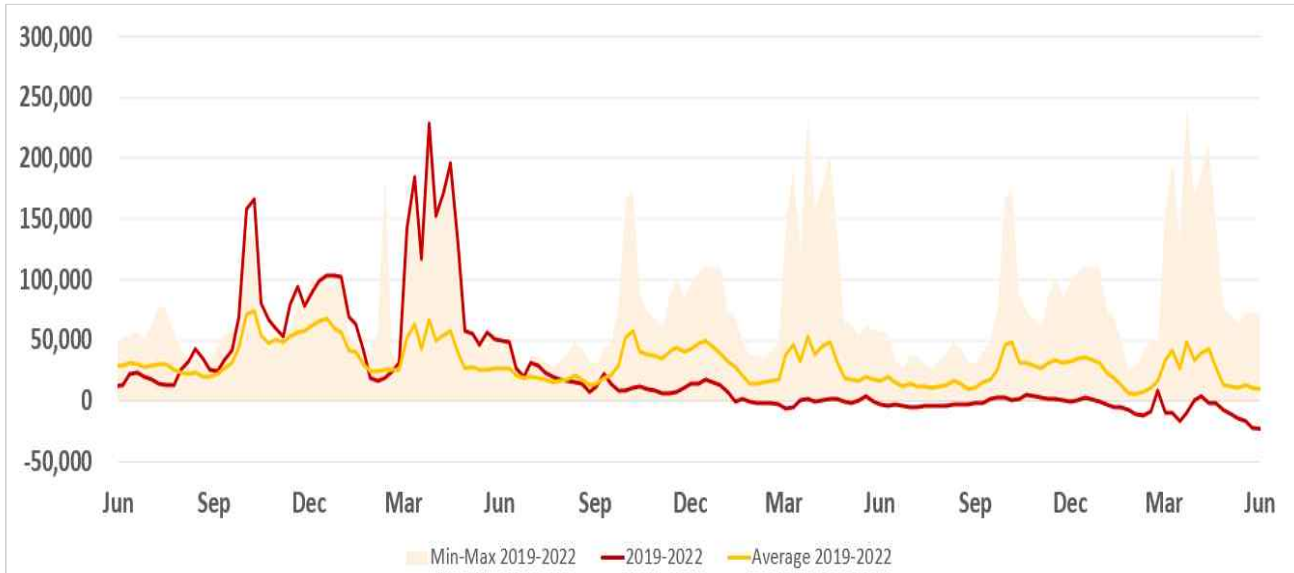


## 1 유조선-기술분석

■ 수익 추세선(붉은색)은 4월 말 이후 하락 추세를 지속하며 마이너스를 기록하고 있음

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

(달러/일)

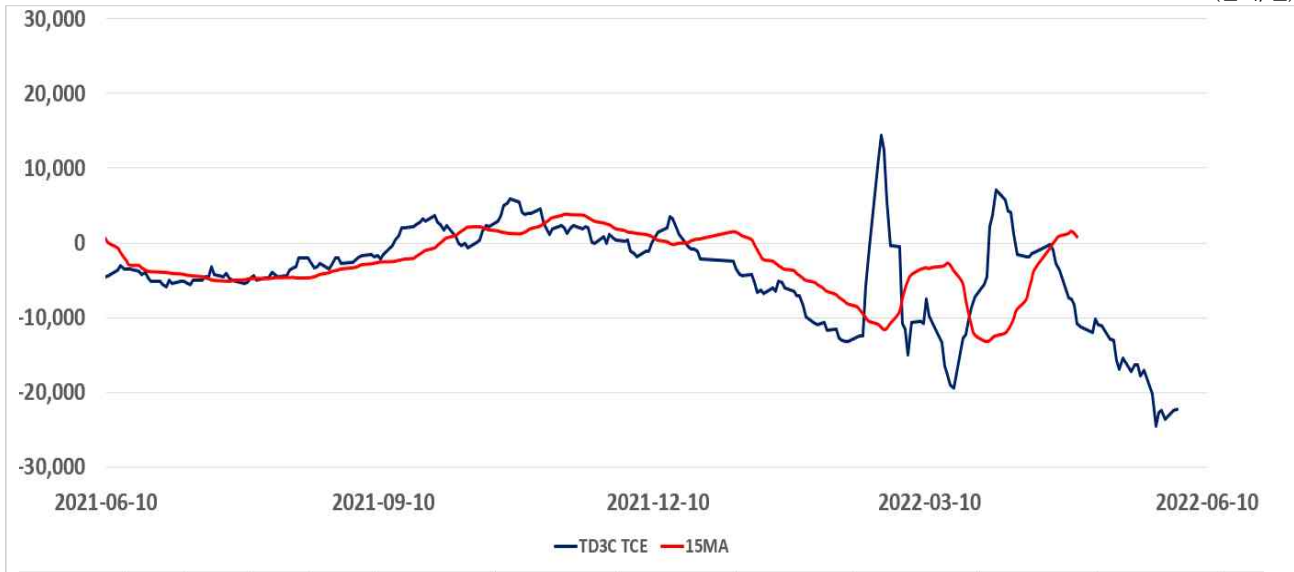


자료: Clarkson

■ 수익 추세선(파란색)은 계속되는 시황 악화로 단발적 급등 구간을 제외하면 마이너스 상태가 지속됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



## 2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주(6월 1주) 대비 1.9p 하락한 297.8 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락함

(달러/톤)

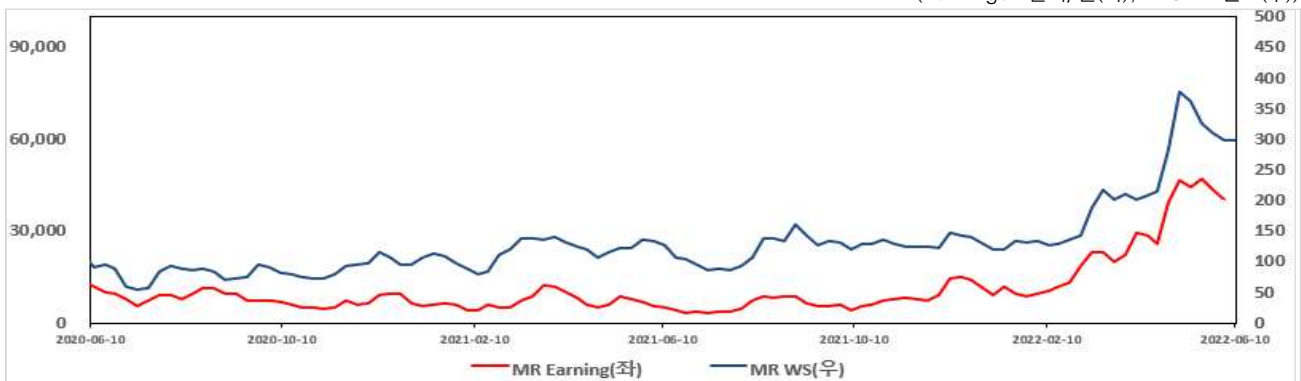
구분	6월 2주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	297.8	▼	1.9	0.6 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	240.0	▲	30.0	14.3 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	285.0	▲	40.0	16.3 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	380.0	▲	80.0	26.7 %

(동향) 주요 석유제품의 해상물동량 둔화와 연료유 가격 급등으로 인한 수요 감소 우려로 시황 하락

- 러시아의 우크라이나 침공으로 인한 정세 불안, 리오프닝으로 인한 석유제품 수요 급증, 중국 봉쇄 조치 해제로 인한 수급난 가중, 미국 허리케인 시즌 등이 겹치면서 석유제품의 타이트한 수급으로 운임 상승세가 지속됨
- 여기에 미국 드라이빙 시즌까지 겹치면서 휘발유, 경유, 항공유 등의 수요가 점진적인 증가세를 보이고 있으나, 현재 사상 초유의 유가 급등 현상이 계속되면서 석유제품 수요 둔화와 수익성 악화가 우려되며, 이는 석유제품선 시장에도 악영향을 미칠 것으로 전망됨

## 석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

## 석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		6월 2주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	297.8	-1.9	119.8	376.9	216.0	80.6	160.0	120.1
	평균 수익	42,599	13,960	6,216	54,185	21,398	-96	15,345	7,642
MR	1년 용선료	19,000	-	12,375	19,000	14,777	11,625	13,000	12,429

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

자료: Clarkson

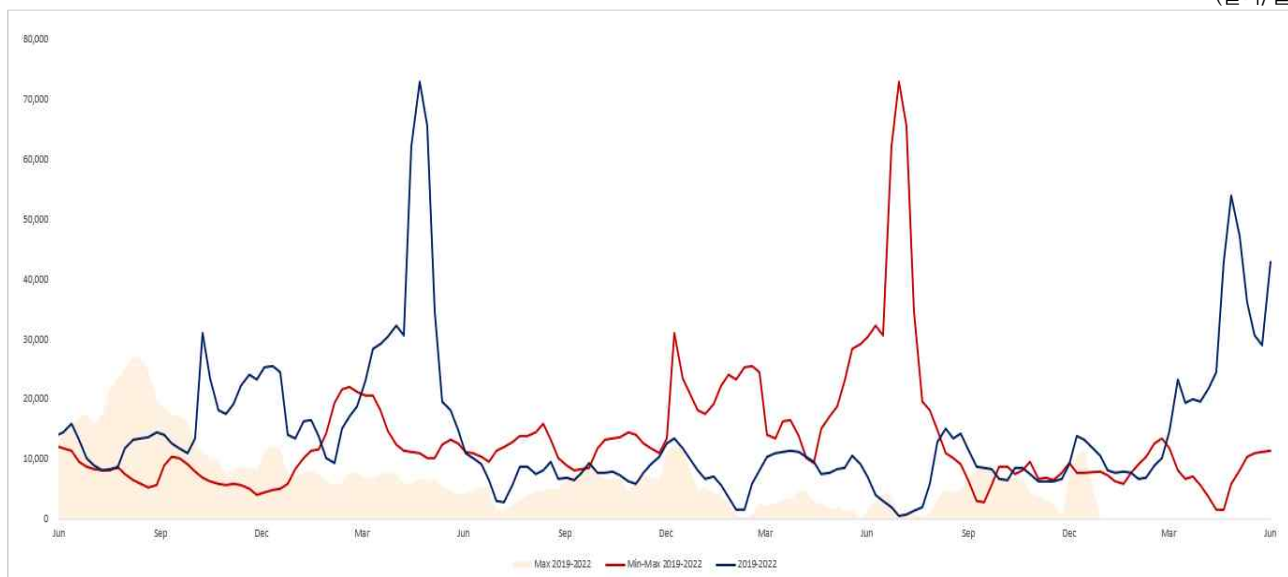


## 2 석유제품선-기술분석

수익 추세선은 전주 대비 48.1% 증가하며 상승반등함

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

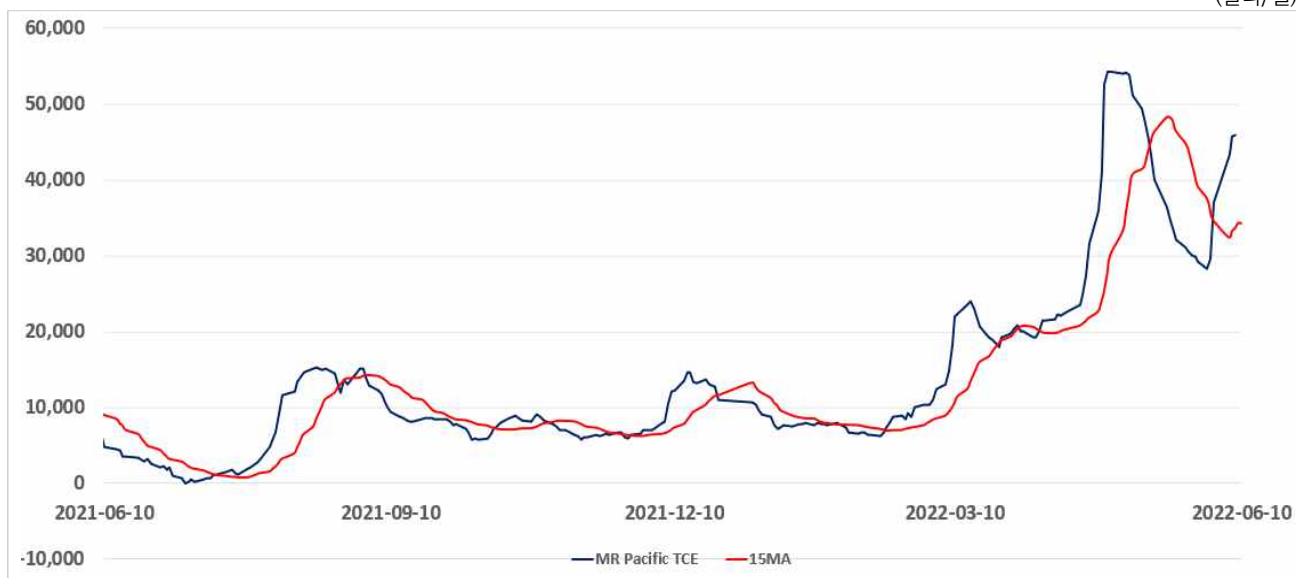


자료: Clarkson

수익 추세선은 5월 이후 하락 추세를 보이다 6월 이후 상승세를 나타냄

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



## 5. 중고선

### 1 동향분석

■ 건화물선 중고선가 지수는 18.6으로 전주 대비 동일함

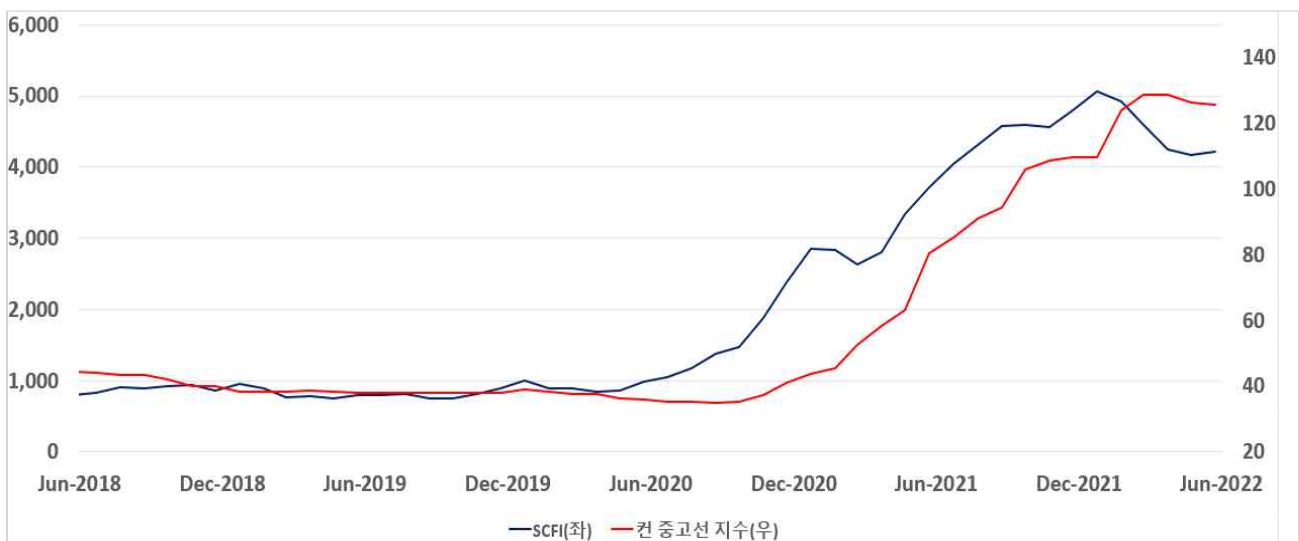
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너선 중고선가 지수는 125.48로 전월 대비 0.7포인트 하락함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



## 2 거래실적

| 6월 2주('22.6.1~'22.6.10)

## I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 27건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	HL Pride	2016	179,656	DWT	2022-06-10	45.00	H-Line Shipping	European interests
Ro-Ro	Shuri	2002	1,464	Lane m.	2022-06-10		Seno Kisen	Undisclosed interests
Container	Seamax Fairfield*	2006	8,204	TEU	2022-06-10	300.00	MC Seamax Shipping	Clients of MSC
Container	Seamax Greenwich*	2004	8,690	TEU	2022-06-10		MC Seamax Shipping	Clients of MSC
Container	Seamax New Haven*	2005	8,463	TEU	2022-06-10		MC Seamax Shipping	Clients of MSC
Container	Seamax Darien*	2003	8,384	TEU	2022-06-10		MC Seamax Shipping	Clients of MSC
Container	Seamax Bridgeport*	2003	8,384	TEU	2022-06-10		MC Seamax Shipping	Clients of MSC
Bulk	Navigare Boreas	2016	61,491	DWT	2022-06-09	29.00	Navigare Capital	Undisclosed interests
Offshore	Anne Candies*	2002	2,723	DWT	2022-06-09		Otto Candies	Undisclosed interests
Offshore	Kimberly Candies*	2002	3,028	DWT	2022-06-09		Otto Candies	Undisclosed interests
Bulk	Canopus	2006	28,515	DWT	2022-06-08	13.00	Universal Nav Pte	Undisclosed interests
Offshore	Mac Centaurus	2014	5,116	DWT	2022-06-08		MAC	Clients of Jana Marine
Container	Paris II*	2001	6,447	TEU	2022-06-08		Conti Reederei	Clients of MSC
Container	Lyon II*	2001	6,447	TEU	2022-06-08		Conti Reederei	Clients of MSC
TankChem	Cygnus*	2007	51,218	DWT	2022-06-08	15.00	Third Eye Capital	European interests
TankChem	Sextans*	2007	51,218	DWT	2022-06-08	15.00	Third Eye Capital	European interests
Bulk	Adriatic Pearl	2012	37,294	DWT	2022-06-07	20.00	SMT Shipping	European interests
TankChem	Baltic Commander I	2000	37,418	DWT	2022-06-07	5.80	Interorient Germany	Turkish interests
TankChem	Bianca Amoretti	2003	29,523	DWT	2022-06-07	6.00	Marittima Emiliana	Undisclosed interests
TankChem	Miss Claudia	2006	40,158	DWT	2022-06-07	11.50	Navig8 Group	Greek interests
Container	Suderoog	2005	1,402	TEU	2022-06-07	22.00	Briese Schifffahrts	Clients of MSC
Bulk	Van Fortune	2009	56,847	DWT	2022-06-06	16.50	Xiamen ITG	Clients of HNA Tech





중고선

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Tanker	Duqm	2008	310,084	DWT	2022-06-01	39.00	Mitsui OSK Lines	Undisclosed interests
Bulk	ES Sakura	2007	76,596	DWT	2022-06-01	18.00	Glory Ships	Undisclosed interests
Gas C'rier	Golar Tundra	2015	170,000	cu.m.	2022-06-01	350.00	Golar LNG Partners	Clients of SNAM SpA
Bulk	Golden Maple	2009	32,527	DWT	2022-06-01	14.00	Hangang Global	Chinese interests
Bulk	Super Kate	2008	32,162	DWT	2022-06-01	16.00	Taylor Maritime	Undisclosed interests



## 6. 주요 해운지표

(2022.06.10 기준)

주요 해운지표 추이	금주	전주 대비	6월 평균	2022년			2021년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	18.0	18.0	18.0	18.0	18.0	18.0
유조선(5년)	VLCC	77.0	0	77.0	70.0	77.0	73.3	63.0	72.0	69.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	54.0	0	54.0	44.0	56.0	53.7	14.0	44.0	32.5

자료: Clarkson

<b>신조선가 (\$ Million)</b>									
건화물선 Panamax	36.3	0	36.3	34.3	36.3	35.1	25.5	34.3	30.9
유조선 VLCC	117.0	0	117.0	113.0	117.0	115.3	85.0	112.0	98.7
컨테이너선 Sub-Panamax	43.0	0	43.0	40.0	43.0	41.7	30.0	40.0	35.8

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	640.8	-38.0	659.8	445.5	688.8	593.6	311.3	488.0	396.2
	Singapore	615.0	-26.3	628.1	456.8	773.5	621.0	324.8	523.5	416.5
	Korea	700.0	-44.5	722.3	515.5	784.5	671.9	361.8	574.5	445.9
	Hong Kong	661.0	-65.3	693.6	458.8	803.8	642.1	325.8	529.0	426.8
VLSFO	Rotterdam	980.0	96.3	931.9	567.0	980.0	786.9	387.8	605.8	505.6
	Singapore	1137.8	4.8	1135.4	639.5	1137.8	841.8	413.0	642.5	535.1
	Hong kong	1189.3	86.8	1145.9	629.0	1189.3	850.4	404.5	627.3	533.2

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)											
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-				105.4	233.7	180.6	
	중국産	172.7	5.2	150.1	-	194.5	160.2	-	264.6	193.0	
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	132.9	-1.0	116.8	-	141.3	124.4	-	244.3	127.7	
	중국産	149.4	1.1	127.1	-	192.9	148.7	-	420.7	182.4	
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	-	-	-	-	757.5	327.3	-	501.1	272.0	
	내륙(몽골)	-	-	-				-	-	-	
	중국産	-	-	-	-	529.5	270.7	-	577.7	337.4	
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1745	47	1724	1,344	1,769	1,614	1,188.5	1,642.5	1,372.4	
	밀(국제)	1070	30	1065	741	1,425	995	601.8	856.0	702.5	

자료: mysteel, CBOT,

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

자료: 한국무역협회



주)

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