

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2022년 8월 22일
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** 케이프선 운임 OPEX 이하 폭락, 중국 건설활동 부진, 중국 인민은행 LPR 인하
- 컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 132.84p 하락한 3,429.83 기록, 전통적인 계절적 성수기임에도 불구하고 수요 감소
- 탱커선** 지난주 유조선 운임지수(WS)는 19.9p 상승한 81.0 기록, 미국의 원유 수출 증가와 원유 증산에 대한 기대감

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

IMO 탄소배출 규제시 추가 필요 선대에 대한 의견 선주사와 운항사 상이

- ▶ 2023년 초부터 실시될 예정인 IMO의 탄소배출 규제에 대한 대응방안으로 선사와 선주사 모두 감속운항이라는데 이견은 없음
 - 다만 감속운항에 따른 필요 추가 선대량에 대한 차이는 있음. 머스크와 하판로이드는 내년에 약 5%의 추가선대가 필요하며 2024년에는 10%까지 증가할 수 있다고 예상함
 - 하지만 선주사인 GSL(Global Ship Lease)은 평균 운항속도가 1노트 감소하면 공급량이 6~7% 하락하기 때문에 IMO의 규제를 만족시키기 위해서는 18%의 추가 선대가 필요하다고 예상함
- ▶ 5개월 이후 실시될 탄소배출 규제(EEXI)로 인해 컨테이너 선대 공급 시장에 대한 불확실성 증가
 - 선박대기가 증가하면 탄소집약도(CII)도 상승하기 때문에 선사 입장에서는 이에 대한 대비도 필요함
 - 용선시장에 대한 수요가 증가할 수 있지만 현재 발주잔량이 많기 때문에 선사마다 대응은 상이할 것으로 예상됨

자료: <https://www.tradewindsnews.com/containerhips/what-will-happen-when-imo-rules-force-container-ships-to-slow-down-/2-1-1277122>

최건우 부연구위원

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

머스크, 7번째 메탄올 조달 계약 체결

- ▶ 머스크는 중국 바이오 기업인 Debo와 메탄올 조달계약을 체결함
 - 중국 Debo사는 2024년 중국 내 약 20만 톤 규모의 메탄올 공장을 가동·운영 할 예정이며 생산량 전부를 머스크에 공급할 예정임
 - 친환경 방식으로 생산한 연료 사용으로 머스크는 2040년까지 탄소중립을 달성할 계획임
- ▶ 머스크는 2025년부터 연간 150만 톤 이상의 메탄올을 확보함
 - 머스크는 메탄올 추진선이 2023년 1척, 2024년부터 16,000TEU급 12척이 순차적으로 인도될 예정으로 이에 대한 공급망 확보를 위해 노력함
 - 동 기업은 올해 3월부터 CIMC ENRIC, European Energy, Green Technology Bank, Orsted, Proman, WasteFuel과 메탄올 계약을 체결함

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1141992/Maersk-signs-up-seventh-methanol-supplier>

최건우 부연구위원

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



1. 주간뉴스

우크라이나 곡물 수출항 확대 계획

- ▶ 8월 1일 오데사(Odessa) 항을 통해 곡물 수출이 시작된 이래로 총 62.5만 톤의 곡물을 실은 25척의 선박이 우크라이나 항만들을 통해 수출되었음
 - 우크라이나, 러시아, 터키에가 7월 22일에 서명한 흑해 곡물 이니셔티브에 따라, 오데사·초르노모르스크(Chornomorsk)·유즈나이(Yuzhnyi) 항을 통해 곡물, 비료 등이 수출됨
 - 협정 서명 후 밀 가격이 최대 8%까지 하락하고 있음. UN식량농업기구(FAO)의 식품가격지수(FPI)가 7월에 9% 하락하며 2008년 이후 가장 큰 하락 폭을 보이는 등 세계 식품 시장이 안정화되기 시작되었다는 해석이 나옴
- ▶ 새로운 곡물 수출항을 확보하기 위해 미콜라이프(Mykolaiv)항을 수출을 위한 4번째 항만으로 지정하려 애쓰고 있으며, 수출 허가 품목에 철강을 추가하기 위해 노력함
 - 우크라이나의 인프라 장관인 알렉산드르 쿠브라노브(Alexander Kubrakov)에 따르면 10척의 선박이 출항 준비 중이며 40척의 이상의 입항선이 대기 중임
 - 선박에 관한 안정성이 확보되고, 선박 검사의 속도가 빨라짐에 따라 철강 해운수출을 위한 노력도 지속됨. 우크라이나 철강 산업은 전쟁 이전 220억 달러를 수출하는 수준이었으나 올해 상반기 우크라이나의 선철, 반제품, 철금속, 철합금, 철광석의 수출액이 전년 동기 대비 각각 57%, 61%, 58%, 27%, 23% 감소하였음

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1141989/Ukraine-seeks-to-expand-scope-of-grain-corridor>

이상혁 전문연구원

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

흑해 연안 전쟁 위험으로 노후 저가형 건화물선만 우크라이나 행

- ▶ 유엔세계식량계획(WFP)를 위해 흑해 연안의 해상 회랑을 통해 우크라이나 항만으로 향하는 선박은 노후한 소형 건화물선으로, 평균 선령은 20.1년이며 시장가치는 650만 달러로 낮음
 - 우크라이나 항만을 향하는 12척의 건화물선 중 가장 큰 선박은 2007년에 건조된 30,500 dwt의 오스프레이에스(Osprey S) 이고, 가장 작은 선박은 1992년에 건조된 2,900 dwt의 카프카메틀러(Kafkametler)임
- ▶ 흑해 연안으로 향하는 선박은 우크라이나-러시아 분쟁에 휘말릴 수 있는 리스크가 존재하며 이에 따른 선박의 보험료가 언제나 추가 상승할 가능성이 있음
 - 교역의 안전에 대한 확신의 부족으로 중대형 선박이 이용되고 있지 않음. 비록 전쟁 위험 관련 보험금이 선박 가치의 2%에서 1~1.25%로 감소했으나 신규 선박이 이용될 유인으로 작용하지 않고 있음
 - 현재 2천만 달러의 10년 선령의 중고 핸디맥스선의 경우 고위험 지역의 보험료는 25만 달러이지만, 25년 선령의 동급 선박의 경우 보험료는 7만 달러임

자료: <https://www.tradewindsnews.com/bulkers/security-fears-prompt-old-low-value-vessels-to-head-for-ukraine-grain-ports/2-1-1279833>

이상혁 전문연구원

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



1. 주간뉴스

OPEC+, 7월 생산량 최대폭 증가에도 생산 쿼터 미달분은 확대

- ▶ Platts 조사에 의하면 OPEC+의 7월 생산량은 전월 대비 49만 b/d 증가하여 최근 5개월 중 최대치의 증가 폭을 보였으나, 쿼터 증가 폭(64.8만 b/d)에는 미치지 못한 것으로 분석됨
 - OPEC+의 7월 생산량은 4,258만 b/d를 기록하여 러시아의 우크라이나 침공 이후 최대치를 달성했으며, OPEC 회원국은 2,908만 b/d, 비OPEC 참여국은 1,350만 b/d를 생산함
 - 사우디, UAE 등 중동 국가들의 증산 기여도가 높은 것으로 나타났으며, 나이지리아, 앙골라 등 아프리카 국가들은 지정학적 리스크, 기술적 문제 등으로 원유 생산량 부진이 지속되고 있는 것으로 파악됨
- ▶ OPEC+은 8월 원유 생산량은 64만 8천 b/d 수준으로 증가할 예정이었으나 실제 생산량 증가 폭은 불확실함
 - 유가 상승, 높은 인플레이션 등으로 세계 경제가 불황 위기에 처해있으며, 이로 인해 원유 공급량 확대가 요구되고 있는 실정임
 - 지난 8월 3일 회의에서 OPEC+는 코로나19 재확산, 경기 둔화 등을 이유로 9월 생산량을 전월 대비 10만 b/d 증가하기로 합의한 바 있으며, 이는 지난 7~8월 증산 목표량 64만 8천 b/d에서 약 85% 감소한 규모임

자료: <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/oil/080922-opec-crude-oil-output-makes-biggest-gain-in-five-months-but-gap-with-quotas-grows-platts-survey>

류희영 연구원

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

러시아산 원유 아시아 수출, 우크라 침공 후 최소 규모로 감소

- ▶ 블룸버그는 아시아 국가에 대한 러시아의 원유 수출량이 러시아-우크라이나 전쟁 발발 이후 최소치로 감소한 것으로 분석함
 - 블룸버그가 유조선 이동 데이터를 집계한 결과, 지난 6~12일 1주간 유조선을 이용한 러시아의 원유 수출량은 하루 324만 배럴로 전주 332만 배럴 대비 약 2.4% 감소하면서 지난 3월 이후 최소치를 기록함
 - 러시아산 원유의 최근 4주간 아시아로의 평균 수출량은 175만 배럴 미만으로 나타났으며, 전쟁 이후 중국과 인도 등이 헐값에 나온 러시아산 원유 수입을 대폭 증가하면서 지난 4~5월에는 210만 b/d를 넘었으나, 이후 감소세를 나타냄
- ▶ 원유 수출량이 감소하면서 러시아 정부의 원유 수출 관세 수입도 6~12일 1주간 1억 4천 500만달러로 전주 대비 약22% 급감하며 7월 이후 7주 만에 최소치를 기록함
 - 그러나 러시아의 최근 4주간 평균 원유 수출 관세 수입은 전쟁 전인 지난 1~2월 대비 여전히 약 3천만 달러 정도 많은 수준을 유지하고 있는 것으로 분석됨
 - 또한 러시아는 경제난을 겪고 있는 스리랑카에 원유 수출을 진행하고 있으며, 이집트에도 원유를 공급하는 등 신규 원유 수출 시장을 발굴하기 위한 노력을 계속하고 있는 것으로 파악됨

자료: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-08-15/russia-s-crude-shipments-to-asia-tumble-to-post-invasion-low>

류희영 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임 전망

구분	8월 4주					
	주간평균운임	전주대비차이	FFA 9월물 주간평균가격		전주대비차이	
케이프선 5TC (달러/일)	8,064	▼ -4,293	-34.7 %	12,697	▼ -5,221	-29.1 %
파나마스선 4TC (달러/일)	14,822	▼ -1,233	-7.7 %	15,269	▼ -2,093	-12.1 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	18,316	▲ 484	2.7 %	19,478	▲ 752	4.0 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

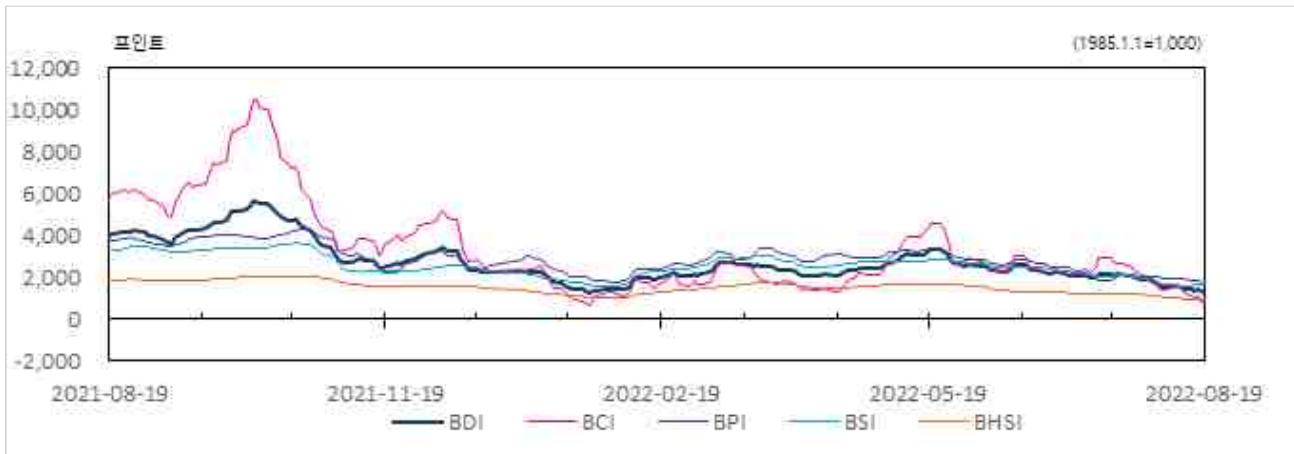


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		8월 4주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	1,357	-194	1,279	3,369	2,173	1,303	5,650	2,943
선형별 운임	케이프(5TC)	8,064	-4,293	5,826	38,169	17,665	10,304	86,953	33,296
	파나막스(4TC)	14,822	-1,233	13,852	29,410	22,018	10,936	37,616	25,531
	수프라막스(10TC)	18,316	484	17,273	33,366	25,584	11,242	39,860	26,744
	핸디(7TC)	17,419	-730	17,285	32,166	24,463	11,695	37,109	25,702
1년 용선료	케이프	14,000	-1,125	13,500	19,750	16,336	10,125	23,000	16,682
	파나막스	17,125	-625	11,200	15,125	12,959	9,625	16,125	12,535
	수프라막스	17,250	1,000	9,500	12,313	10,541	8,250	12,500	10,340
	핸디	14,625	250	8,063	9,938	8,762	7,313	9,250	8,421
건화물선 시장(FFA)									
		2022년 9월물		2022년 4분기물		2022년물		2023년물	
		8월 4주	전주대비	8월 4주	전주대비	8월 4주	전주대비	8월 4주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	12,697	-5,221	16,508	-2,395	14,591	-1,035	14,692	-659
	파나막스(4TC)	15,269	-2,093	16,257	-1,219	12,918	-530	12,918	-530
	수프라막스(10TC)	19,478	752	17,973	43	13,667	-11	12,543	39
	핸디(7TC)	18,468	132	17,084	-251	13,270	140	12,195	190

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

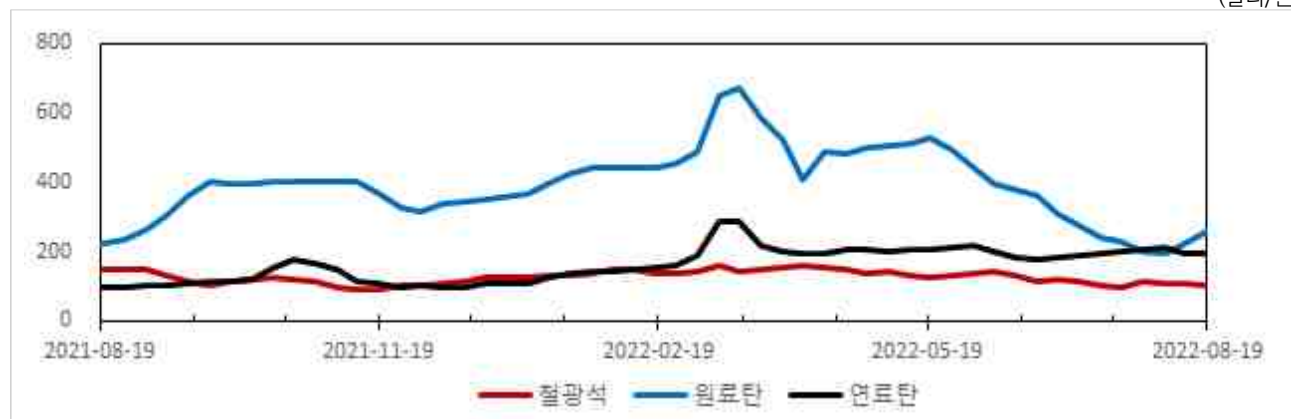
구분	2022년						2021년			
	8월 4주	8월 3주	전주대비차이				8월 4주	연평균	최저	최고
철광석	102.6	109.9	▼	-7.3	-6.6	%	163.2	161.1	89.8	226.5
원료탄	260.5	223.0	▲	37.5	16.8	%	221.4	220.5	102.2	403.0
연료탄	192.3	196.5	▼	-4.2	-2.1	%	94.6	84.3	52.0	175.4
대두	544.4	615.8	▼	-71.5	-11.6	%	495.0	500.6	444.3	589.0
옥수수	244.0	245.2	▼	-1.2	-0.5	%	220.9	224.2	185.1	278.4

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 — 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

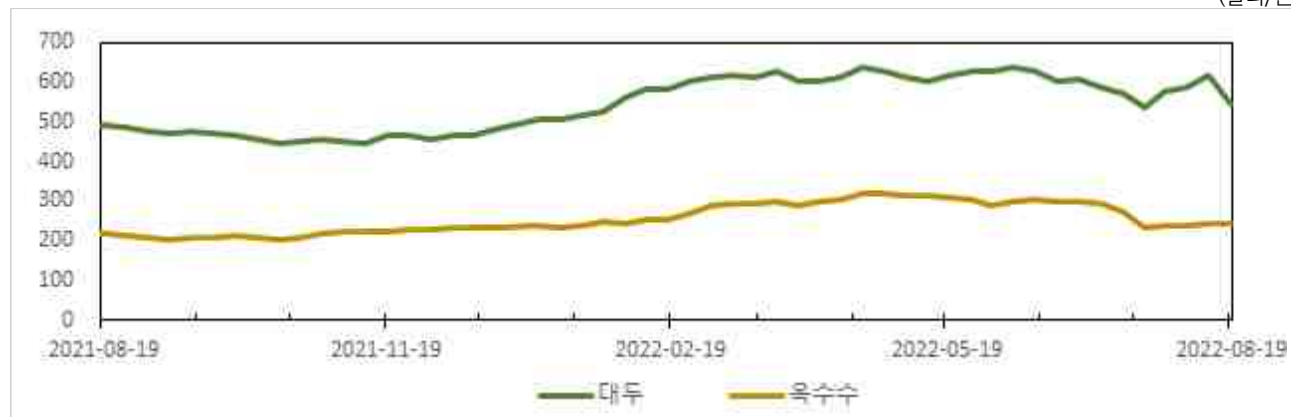
(달러/톤)



자료: Clarkson

곡물가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주(8월 3주) 대비 34.7% 하락한 8,064달러/일 기록

(운임) 케이프선 운임 OPEX 이하 폭락

- 폭염과 부동산 부채 문제 등 중국 수요 부진 우려가 두드러지고 있음

(동향) 중국 건설 활동 부진, 중국 인민은행 LPR 인하

- 중국에 계속되는 폭염으로 인해 냉방용 전력 소비가 급증했으며, 중국 당국이 일부 공장의 전력공급을 제한해 가정용 전력을 확보하는 비상 대응 조치를 취한 것으로 파악됨. 이러한 중국 당국의 결정에 조강업체들이 부담을 완화하기 위해 조강생산을 중단하거나 생산량을 줄여 철강 원재료 수요가 급감 중임
- 또한 중국의 경제지표가 예상보다 부진한 기록을 보이며 중국 경기 침체 우려가 확산하고 있는 상황이며, 여름철 이 건설 활동의 비성수기로 통하는 시기임을 감안한다면 철강 수요의 단기간 증가는 힘들다는 전문가의 분석임
- 다만, 22일 중국 인민은행이 1년 LPR(3.65%)을 0.05%p, 5년 만기 LPR(4.30%)을 0.15%p 인하한다고 발표한데다, 철강업체의 마진이 개선된 상황임으로 철강 원재료 수요 증가 가능성을 배제하기는 어려움. 이번 인민은행의 결정이 둔화한 중국의 건설 활동 회복의 계기가 될 것으로 분석되기 때문임

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	8월 4주	8월 3주	전주대비차이	
BCI	973	1,490	▼ -517	-34.7%
스팟운임(5TC)	8,064	12,357	▼ -4,293	-34.7%
용선료	6개월	15,000	▼ -3,500	-18.9%
	1년	14,000	▼ -1,125	-7.4%
	5년	15,250	▼ -375	-2.4%
FFA	9월물	12,697	▼ -5,221	-29.1%
	4분기	16,508	▼ -2,395	-12.7%
	22년	14,591	▼ -1,035	-6.6%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

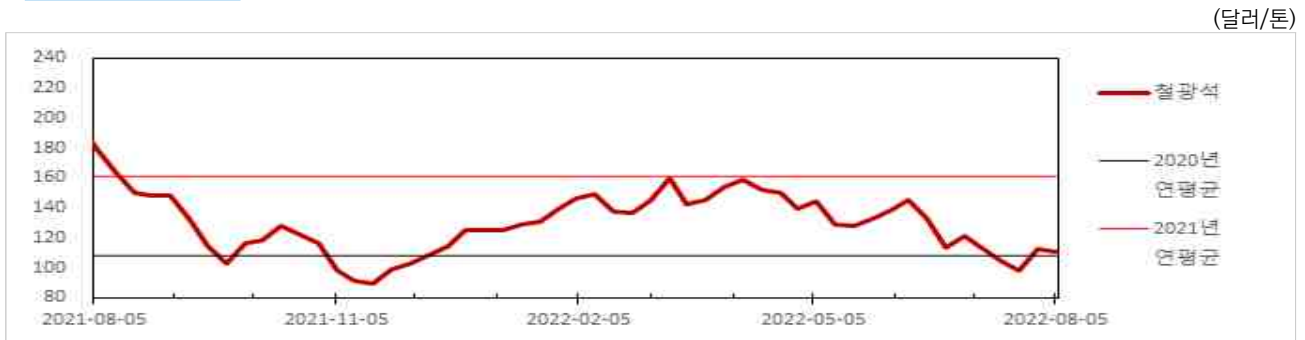
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 6.6% 하락한 102.6달러/톤 기록

철광석 가격 추이



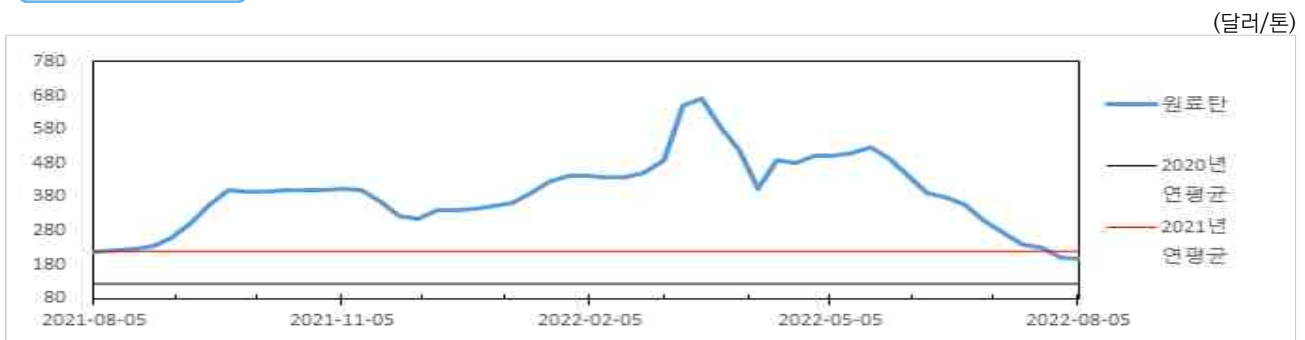
자료: Clarkson



자료: Clarkson

■ 원료탄 가격 : 지난 주 대비 16.8% 상승한 260.5달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



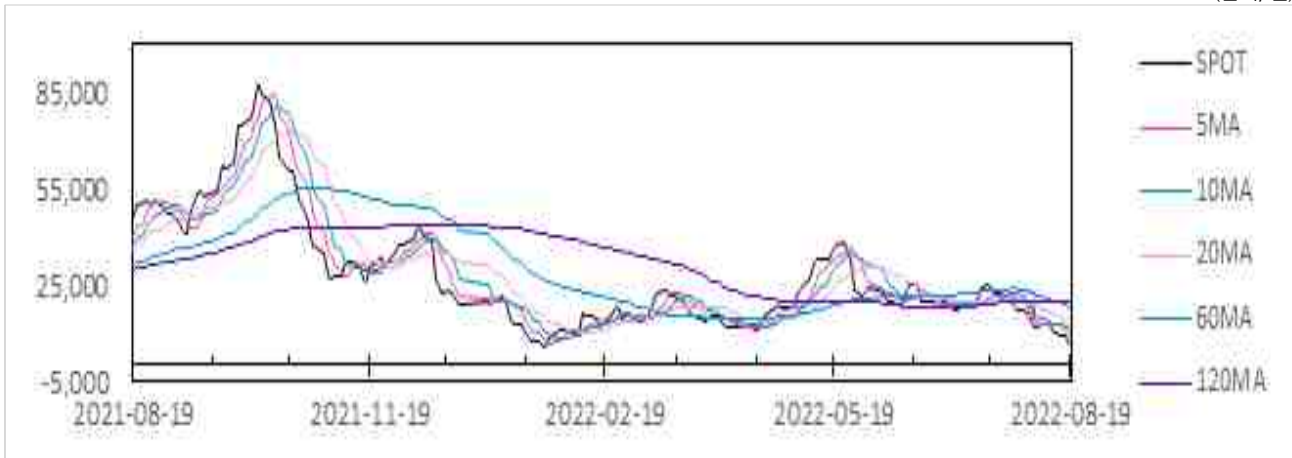
자료: Clarkson



3 케이프선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

■ 파나막스선 : 지난 주 대비 7.7% 하락한 14,822달러/일 기록

(운임) 파나막스선 운임은 하락세를 나타냄

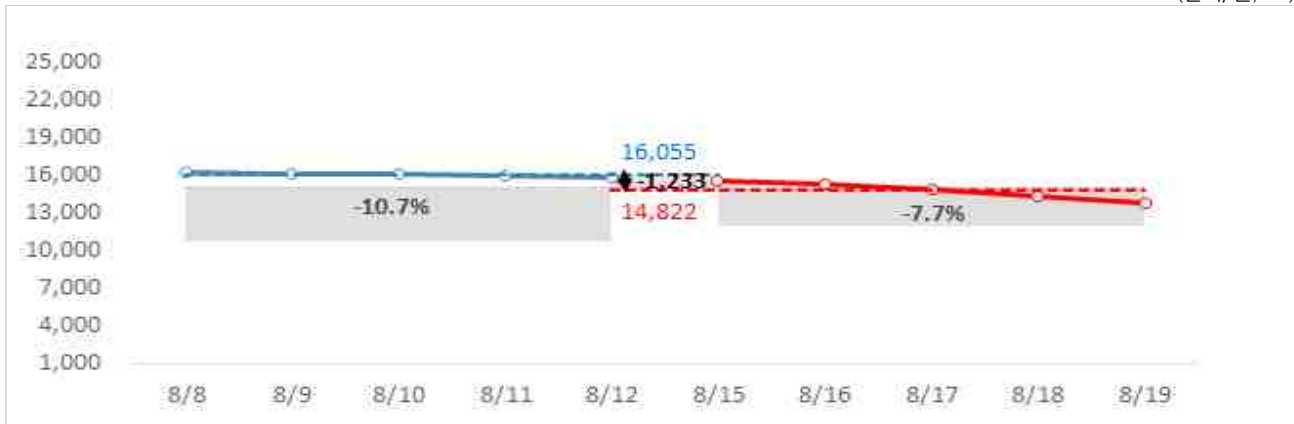
- 시장에 유입되는 신규화물 부족으로 운임이 하락함

(동향) 유럽연합 러시아산 석탄 수입 금지령 발효, 우크라이나 곡물 수출

- 지난 8월 11일부터 EU가 러시아산 석탄 수입을 전면 금지함. 지난 4월 러시아산 석탄 수입 금지에 대한 내용이 승인된 이후 120일간의 유예기간이 있었는데 이것이 8월 10일 자정을 기준으로 만료되었기 때문임
- 공동조정센터(JCC, Joint Coordination Center)는 '흑해 곡물 이니셔티브(Black Sea Grain Initiative)'에 따라 우크라이나에서 약 65만 6,349만 톤의 곡물 등이 수출되었다고 발표함(8월 19일 기준)
- 지난 7월 22일 이스탄불에서 흑해를 이용한 우크라이나산 곡물 수출 재개에 관한 내용이 합의된 이후 흑해 오데사(Odesa), 피브데니(Pivdennyi), 초르노모르스크(Chornomorsk)항을 통해 약 30여 척의 선박이 입출항한 것으로 파악됨

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스왑운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	8월 4주	8월 3주	전주대비차이		
BPI	1,795	1,932	▼ -137	-7.1	%
스왑운임(4TC)	14,822	16,055	▼ -1,233	-7.7	%
용선료	6개월	18,925	▼ -1,075	-5.4	%
	1년	17,125	▼ -625	-3.5	%
	5년	14,000	▼ -250	-1.8	%
FFA	9월물	15,269	▼ -2,093	-12.1	%
	4분기	16,257	▼ -1,219	-7.0	%
	22년	12,918	▼ -530	-3.9	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

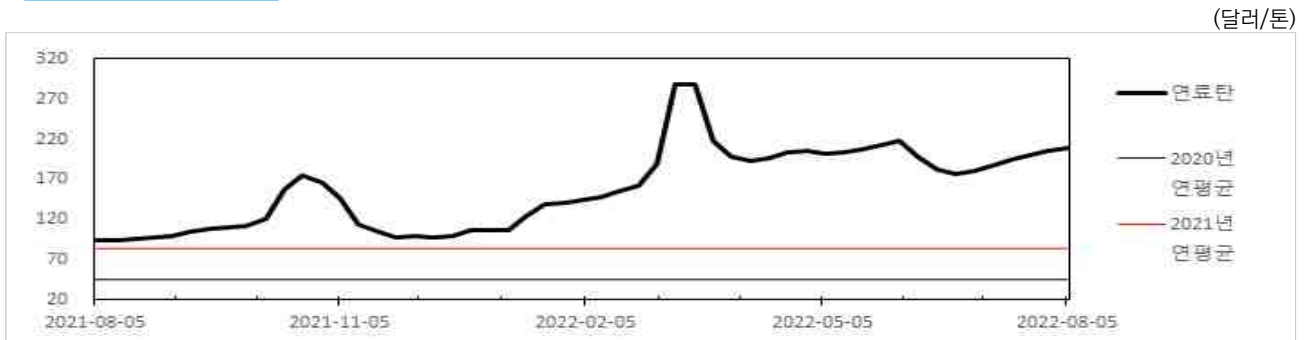
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 2.1% 하락한 192.3달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



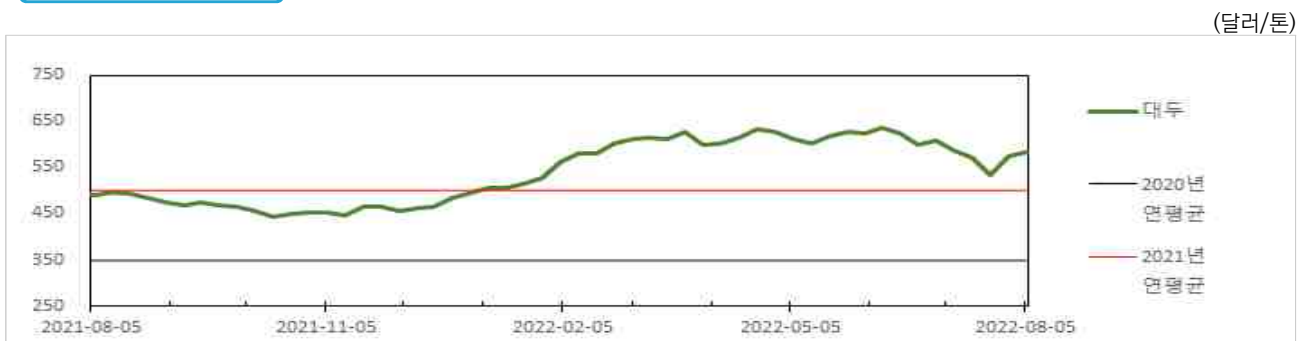
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
8월 1주	206.3	▲ 6.1	3.0	%
8월 2주	209.9	▲ 3.6	1.7	%
8월 3주	196.5	▼ -13.4	-6.4	%
8월 4주	192.3	▼ -4.2	-2.1	%

자료: Clarkson

대두 가격 : 지난 주 대비 6.8% 하락한 544.4달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
8월 1주	534.7	▼ -35.5	-6.2	%
8월 2주	575.5	▲ 40.7	7.6	%
8월 3주	584.3	▲ 8.9	1.5	%
8월 4주	544.4	▼ -39.9	-6.8	%

자료: 시카고상품거래소(CBOT)

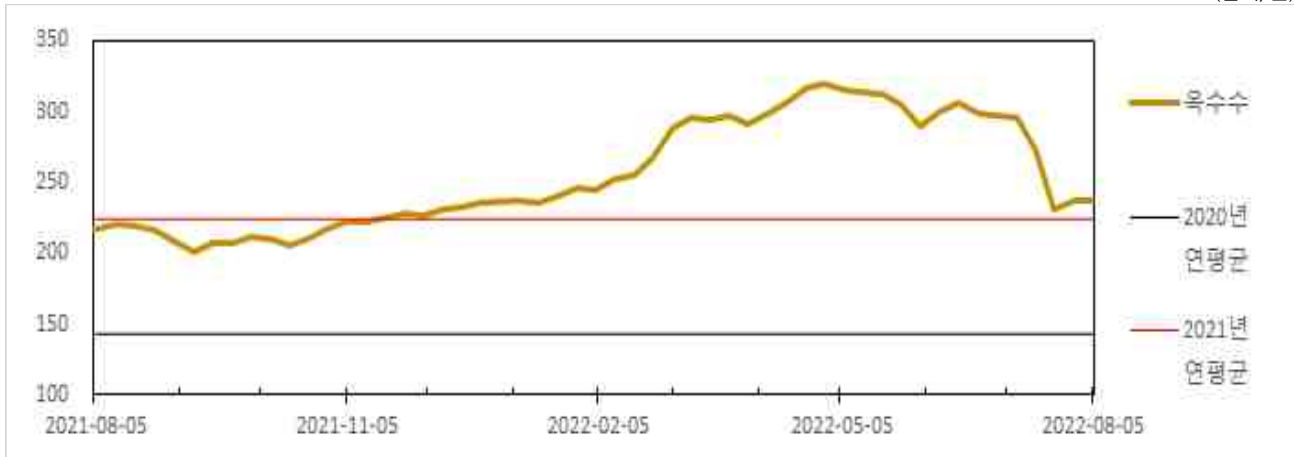


3 파나마스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 지난 주 대비 3.2% 상승한 244.0달러/톤 기록

옥수수 가격 추이

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



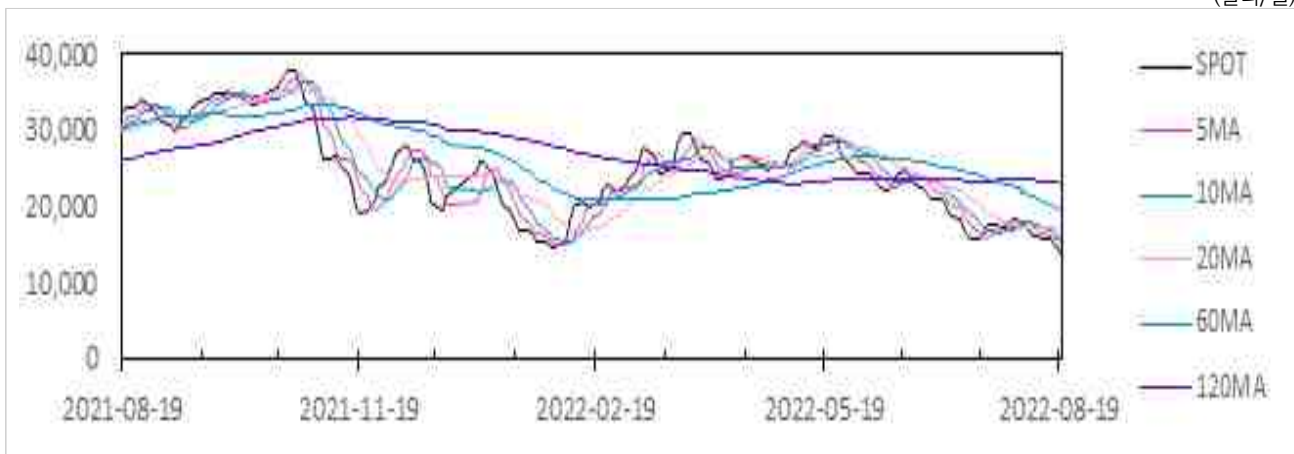
자료: 시카고상품거래소(CBOT)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
8월 1주	231.6	▼ -41.1	-15.1	%
8월 2주	236.9	▲ 5.3	2.3	%
8월 3주	236.4	▼ -0.5	-0.2	%
8월 4주	244.0	▲ 7.6	3.2	%

3 파나마스선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

■ 수프라막스선 : 지난 주 대비 2.7% 상승한 18,316달러/일 기록

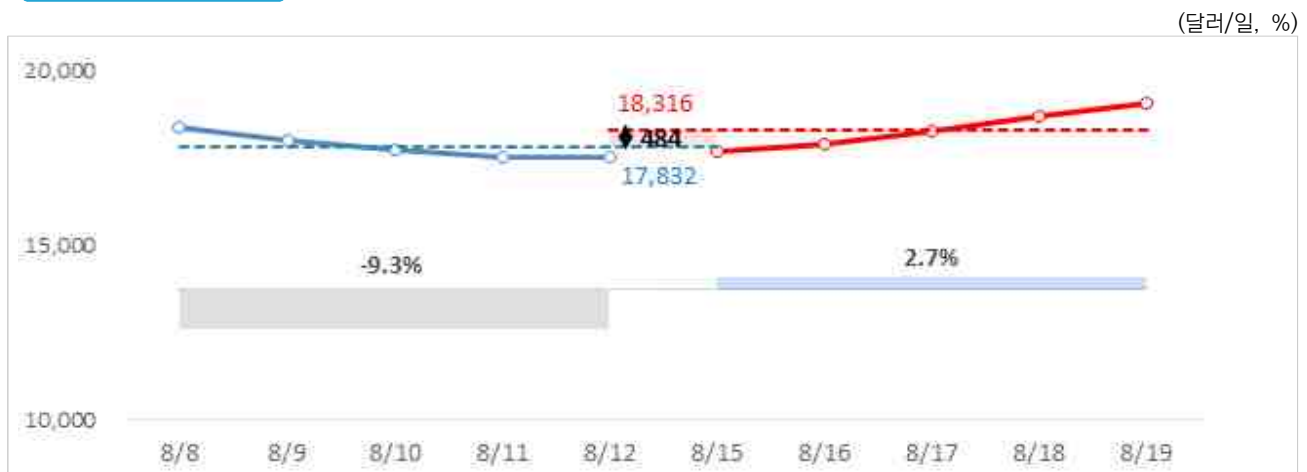
(운임) 수프라막스선 운임이 상승세를 보임

- 유럽의 러시아발 에너지 위기, 중국 전력난 등 수요 감소 우려에도 반사이익으로 아시아 지역발 수프라막스 화물 수요의 기대감이 형성되고 있음

(동향) 중국 폭염으로 인한 전력공급 경보 발령

- 에스앤피 글로벌 플랫폼에 따르면 중국에서 계속된 폭염에 전력 수요가 급증하자 중국 당국이 나서 산업용 전기 공급을 제한하는 등 비상조치를 통해 가정용 전력을 확보하는 등 전력난을 막기 위해 노력 중인 것으로 파악됨
- 중국 총징 정부는 8월 17일부터 24일까지, 쓰촨성 정부는 8월 15일부터 20일까지 전력 부족을 피하고자 에너지 집약적 산업의 운영을 중단하라는 비상조치를 내림. 특히 쓰촨성은 수력발전에 의존하는데 최근 폭염으로 인해 수력 발전량이 대폭 감소한 상황임
- 인도에 이어 중국 전력 부족으로 인해 러시아, 호주 및 인도네시아 아시아 항로 수프라막스 기대감이 형성됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	8월 4주	8월 3주	전주대비차이		
BSI	1,665	1,621	▲ 44	2.7	%
스팟운임(10TC)	18,316	17,832	▲ 484	2.7	%
용선료	6개월	20,750	▲ 1,500	7.8	%
	1년	17,250	▲ 1,000	6.2	%
	5년	11,000	- 0	0.0	%
FFA	9월물	19,478	▲ 752	4.0	%
	4분기	17,973	▲ 43	0.2	%
	22년	13,667	▼ -11	-0.1	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

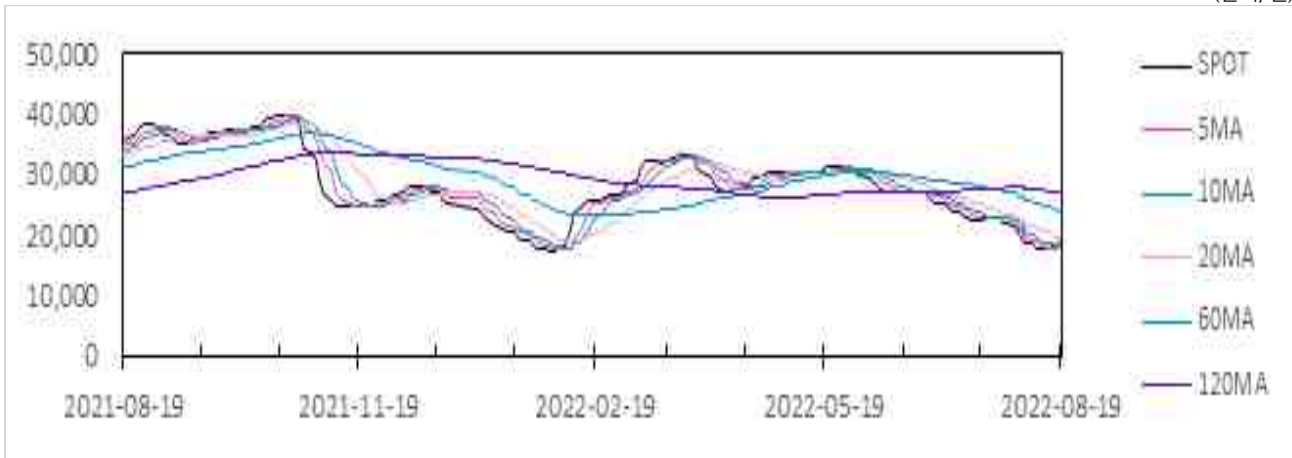
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



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 132.84p 하락한 3,429.83을 기록

(운임) 컨테이너 운임 하락세 가속

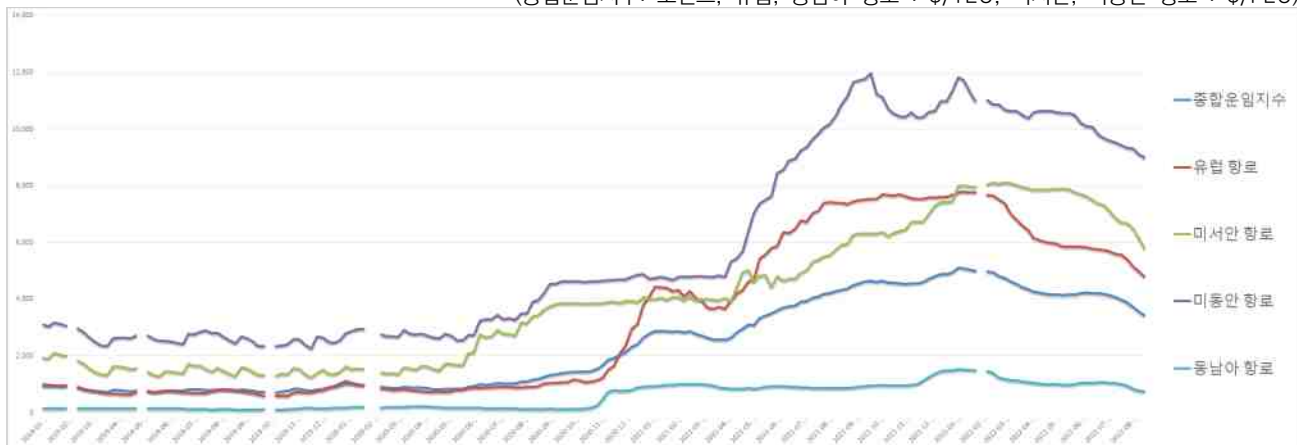
- 전통적인 계절적 성수기임에도 불구하고 수요 감소에 따라 모든 항로에서 운임 하락이 지속되어 컨테이너운임지수는 10주 연속 하락함

(현황) 컨테이너 운임 시장의 약세 지속 전망

- 일부 항로에 대해서는 선사들 간 경쟁으로 운임 하락이 가속화 되는 것으로 조사됨. 일부 전문가들은 10월 이후 수급 불균형 심화로 운임 하락세가 심화될 수 있다고 전망함
- 운임 하락세가 지속되면서 일부 항로에서는 현물운임이 장기계약 운임 이하로 일부 장기계약화물의 이탈 가능성도 배제할 수 없음

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)

		8월 3주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임	종합운임지수	SCFI	3,429	-133	3,429	5,109	4,348	2,570	3,769
	유럽항로		4,788	-183	4,788	7,797	6,318	3,651	6,078
	미서안항로		5,782	-371	5,782	8,117	7,580	3,931	5,317
	미동안항로		8,992	-115	8,992	11,833	10,357	4,679	8,353
	한국항로		289	-5.0	289	456	358	184	286
	일본항로		305	0.0	281	362	323	251	285
	동남아항로		749	-26.0	749	1,537	1,115	840	964

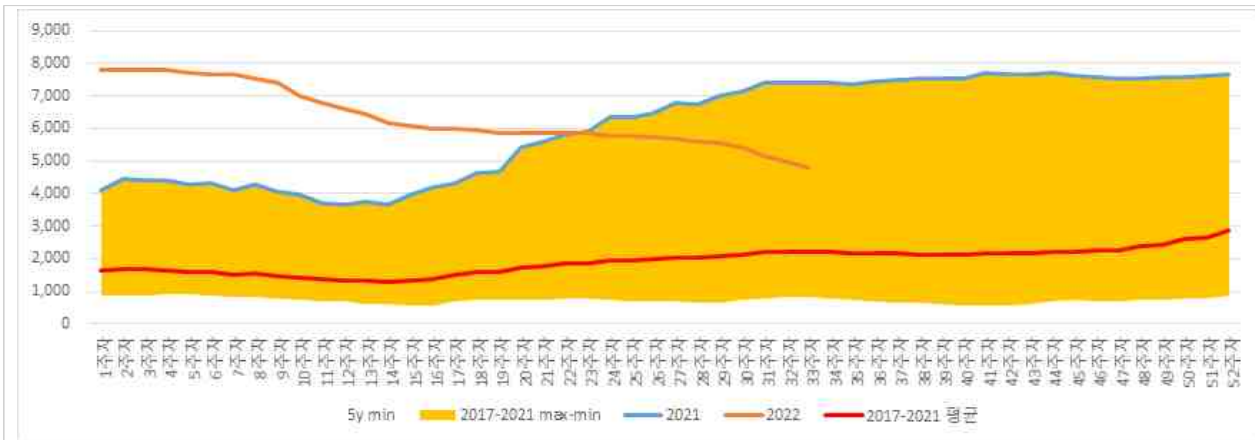
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



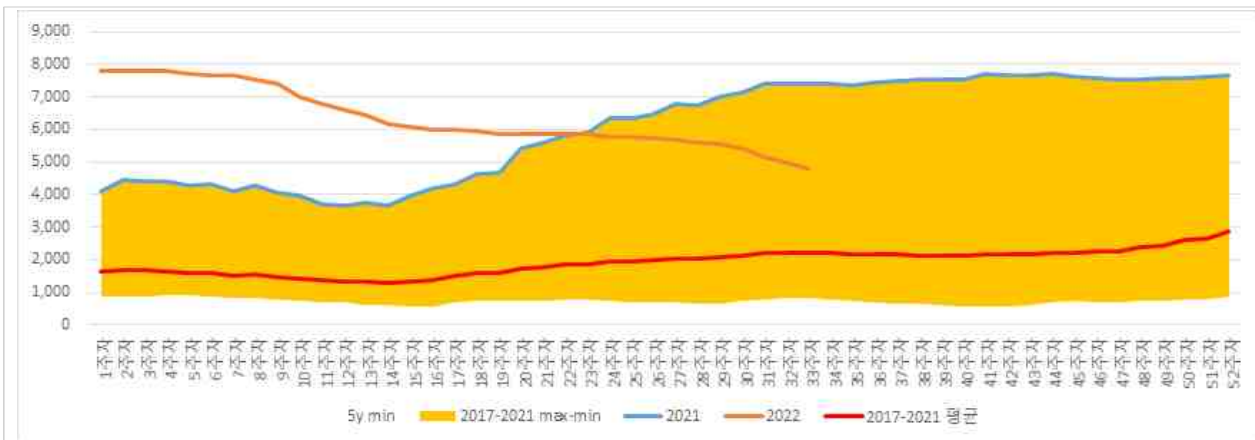
2 운임전망

| 8월 4주('22.8.22~'22.8.26)

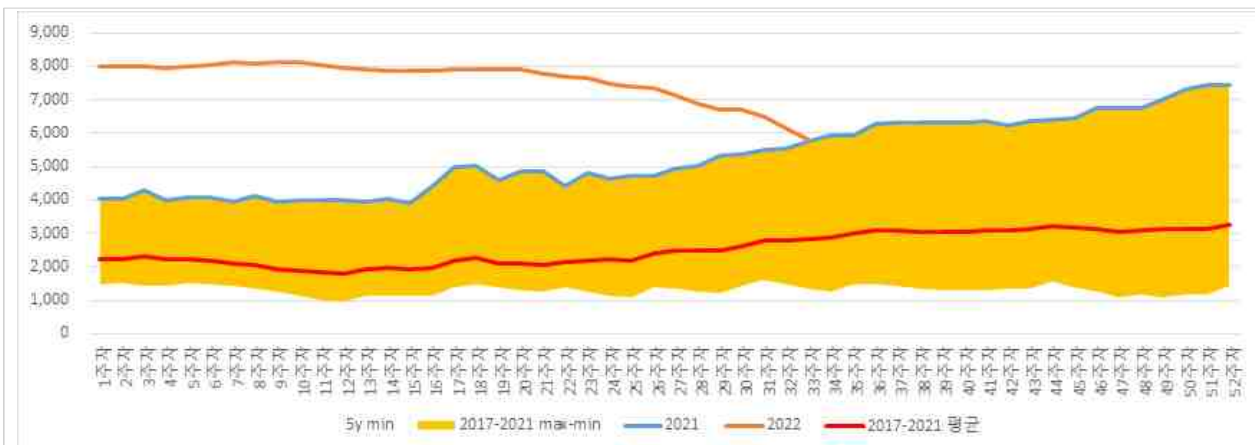
SCFI 지수는 약세를 기록할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 약세를 기록할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 약세를 기록할 것으로 전망





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 전주(7월 2주) 대비 19.9p 상승한 81.0 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 상승세를 보임

(달러/톤)

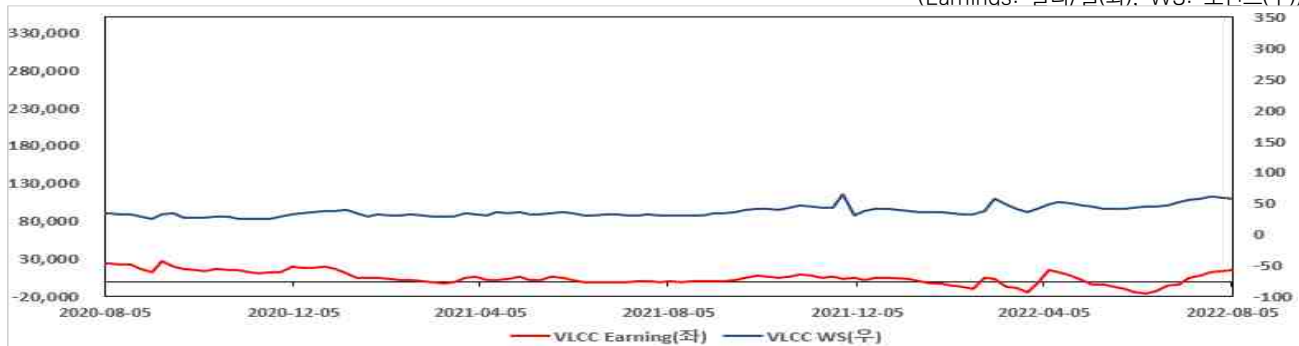
구분	8월 3주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	81.0	▲	19.9	32.6 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	45.0	▲	10.5	30.4 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	80.0	▲	19.0	31.2 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	82.0	▲	19.5	31.2 %

(동향) 미국의 원유 수출 증가와 원유 증산에 대한 기대감이 전 항로 시황 상승 유도

- 미국의 원유 수출이 증가세를 보이면서 전 항로 시황이 큰 폭으로 상승했으며, 현재 유조선 시장은 장기계약이 증가하고 있으며, 이는 유조선 시장의 수요 회복과 공급 개선의 신호로 해석할 수 있음
- 미국은 내년도 원유 생산량 또한 기록적인 수준의 증산을 예고하면서 유조선 시황 개선에 대한 기대감이 강하게 형성됨
- 지난 21일, 미국 에너지부 장관은 현재 하루 1,200만 배럴인 원유 생산량을 내년에는 1,270만 배럴로 약 6%까지 증가시키겠다는 포부를 밝힘. 이는 하루 1,220만 배럴 생산으로 최고치를 기록했던 2019년보다 큰 규모로. 유조선 시황의 장기적인 상승 요인이 될 것으로 예상됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수 :

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		8월 3주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	81.0	19.9	32.1	81.0	47.1	28.4	65.1	35.4
항로(TD3C)	평균 수익	32,461	232	-24,517	14,308	-7,792	-6,779	14,966	-526
VLCC	1년 용선료	19,500	-	15,000	19,500	16,806	18,500	24,125	20,851

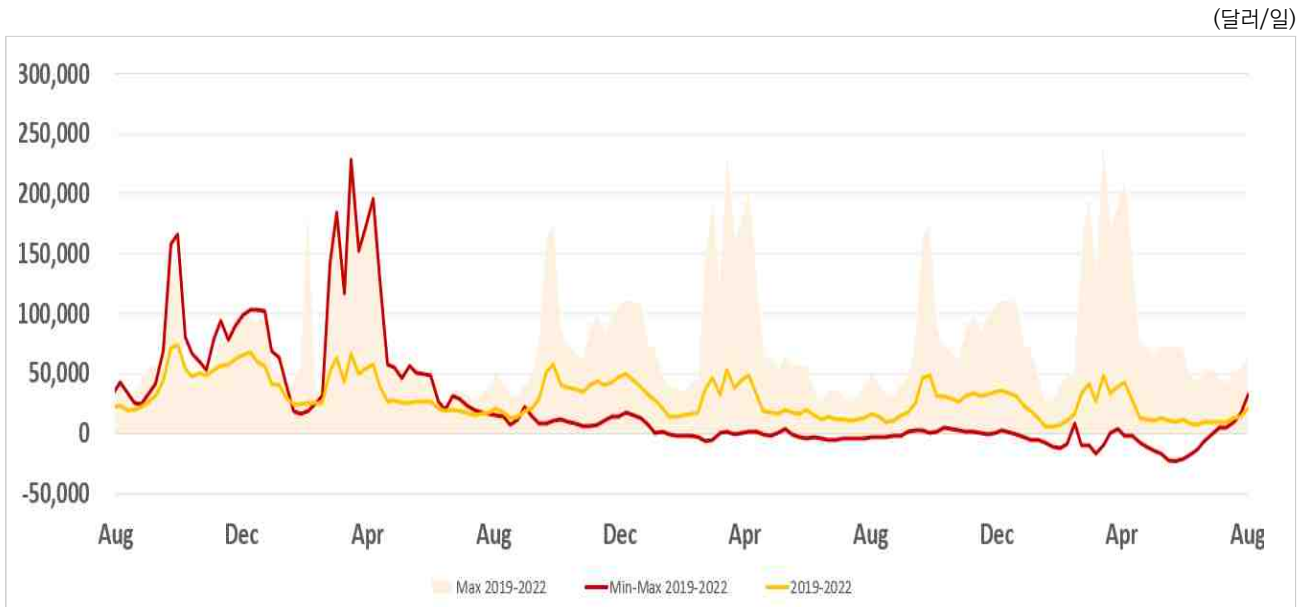
자료: Clarkson



1 유조선-기술분석

■ 수익 추세선(붉은색)은 7월 말 이후 상승세를 지속하였으며, 전주 대비 약 19% 상승함

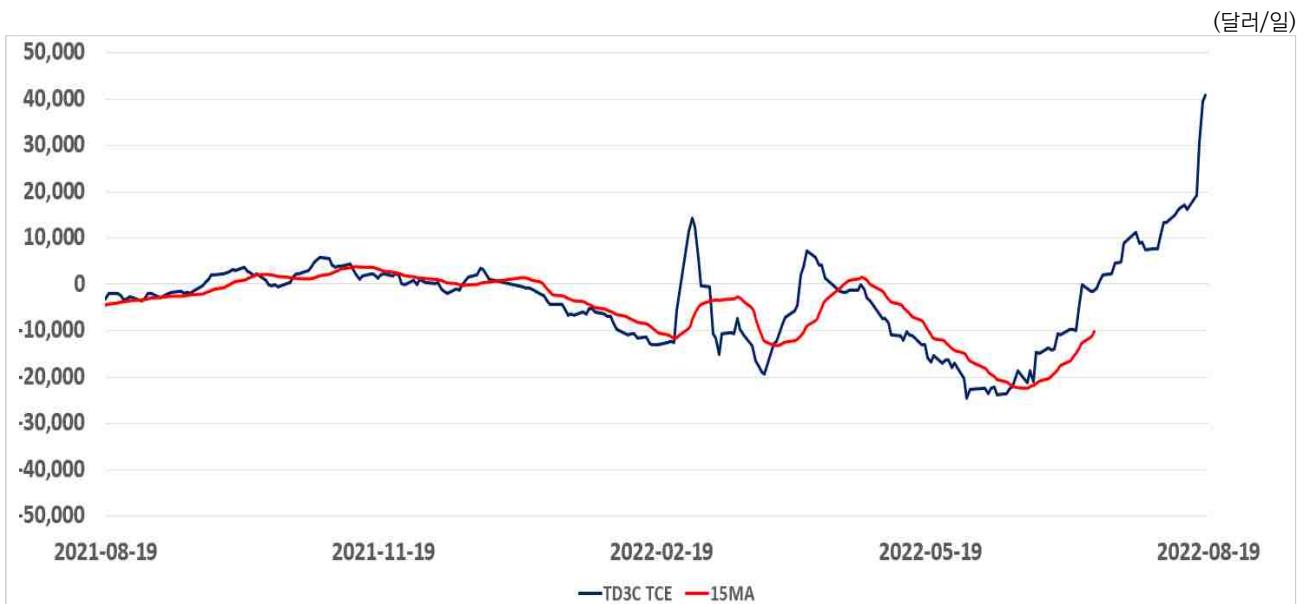
VLCC 중동-중국(TD3C) TCE(Time Charter Equivalent)



자료: Clarkson

■ 수익 추세선(파란색)은 8월 이후 지속적인 상승 추세를 나타냄

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

■ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주(8월 2주) 대비 49.1p 상승한 305.0 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 대부분 상승세를 보임

(달러/톤)

구분	8월 3주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	305.0	▲	49.1	19.2 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	220.0	▲	5.0	2.3 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	275.0	-	0	0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	300.0	▲	50.0	20 %

(동향) 유럽의 러시아 석유제품 대체 수입 지속 현상과 유럽 각국의 석유제품 재고량 감소로 시황 호조

- 현재 유럽 지역의 가뭄으로 인해 라인강 수위가 낮아지면서 석유제품 운송에 차질이 발생하고 있으며, 독일 등 인근 정유시설 가동 축소로 석유제품 재고가 큰 폭으로 감소하는 등 유럽 석유제품 시장의 수급 불안이 제기됨
- OPEC은 월간 석유 시장 보고서에서 올해 석유 수요가 기존 예상치에 못 미치면서 시장 공급량이 수요를 초과할 것으로 전망함. 하루 수요는 3,100만 배럴까지 증가할 것이나 러-우 전쟁 등과 같은 지정학적 불확실성이 수요 감소 변수로 작용할 것으로 분석되면서 향후 석유제품 수급 변화로 인한 시황 변동성 확대는 불가피할 것으로 예상됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		8월 3주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	305.0	49.1	119.8	447.1	263.8	80.6	160.0	120.1
	평균 수익	46,625	1,484	6,216	72,180	31,581	-96	15,345	7,642
MR	1년 용선료	24,000	-	12,375	24,000	17,085	11,625	13,000	12,429

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

자료: Clarkson

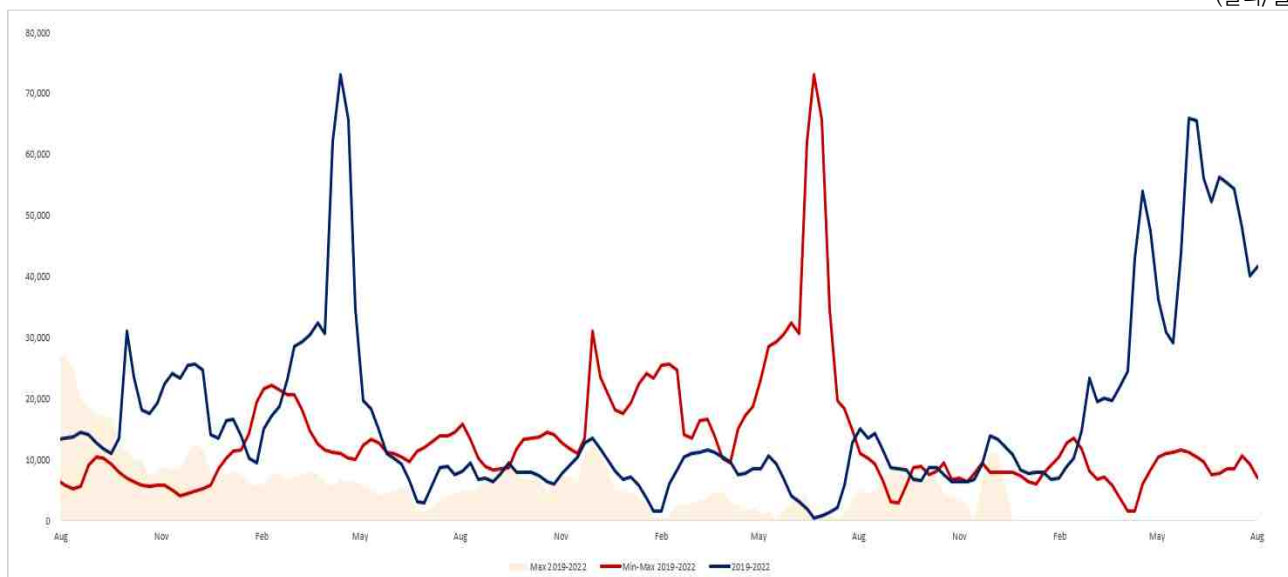


2 석유제품선-기술분석

수익 추세선은 7월 중순 이후 하락 추세를 보이다 전주 대비 소폭 상승함

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

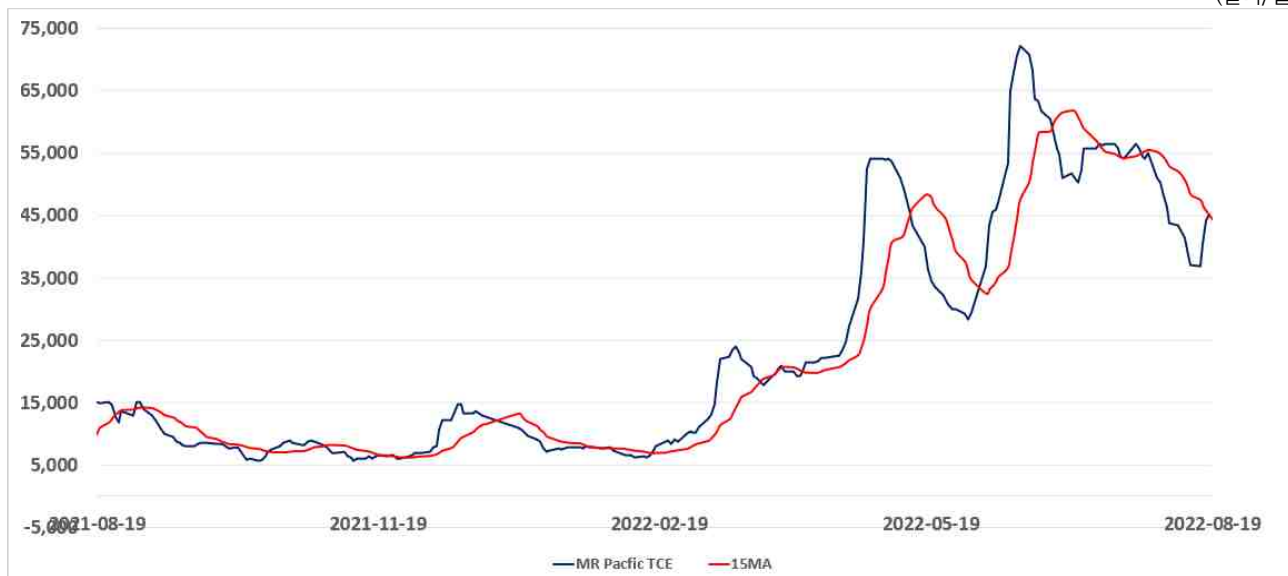


자료: Clarkson

수익 추세선은 8월 이후 하락 추이가 지속되어오다 전주 상승 반등함

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물선 중고선 지수는 24.85로 전주 대비 변화없음

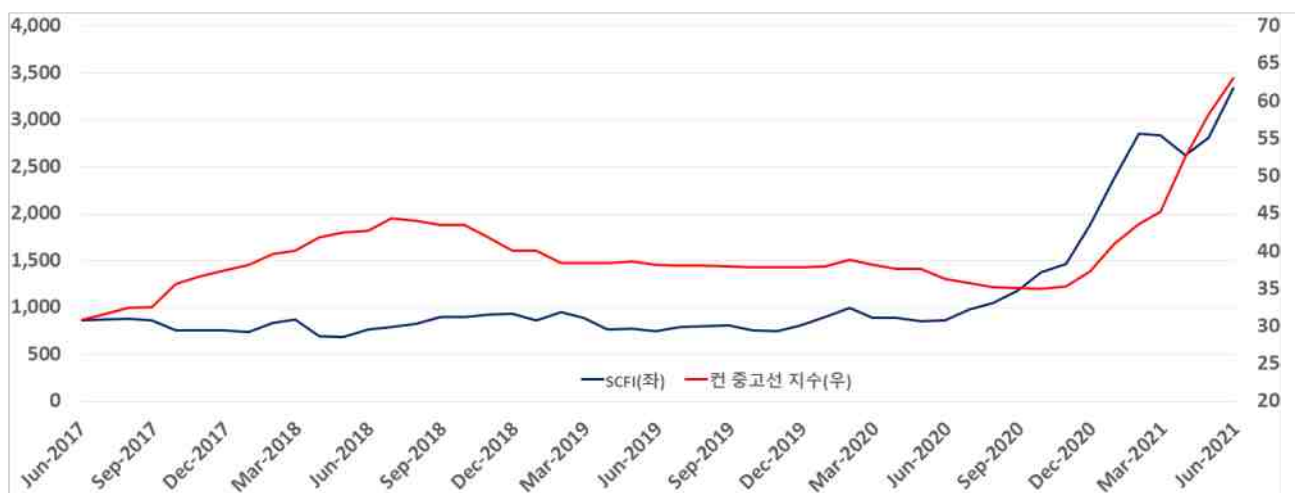
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너선 중고선 지수는 63.07로 전월 63.07 대비 변화없음

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

| 8월 3주('22.08.15~'22.08.19)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 62건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Cruise	Aegean Myth	1993	7406	DWT	2022-08-19	30	Seajets	Clients of CFC Cruises
Bulk	Dem Five	2002	31842	DWT	2022-08-19	11	Lydia Mar Shipping	Undisclosed interests
Offshore	Boa Deep C	2003	9000	DWT	2022-08-18		Boa Offshore	Clients of POSH
TankChem	Crown II	2003	45976	cu.m.	2022-08-18		Ancora Investment	Undisclosed interests
Offshore	Dong Nan 07	2021	1500	DWT	2022-08-18		Coastal Offshore	Undisclosed interests
Tanker	Atina*	2015	159500	DWT	2022-08-17		Ciner Denizcilik	Clients of SFL Corporation
Tanker	Ayse C*	2020	158060	DWT	2022-08-17		Ciner Denizcilik	Clients of SFL Corporation
Tanker	Dee4 Cedar*	2010	45994	DWT	2022-08-17	44	Dee4 Capital	Undisclosed interests
Tanker	Dee4 Dogwood*	2008	47399	DWT	2022-08-17		Dee4 Capital	Undisclosed interests
Tanker	Istanbul*	2015	159500	DWT	2022-08-17		Ciner Denizcilik	Clients of SFL Corporation
TankChem	Ridgebury Saturn	2007	49999	DWT	2022-08-17	18	Ridgebury Tankers	Greek interests
Tanker	Zeynep*	2020	158060	DWT	2022-08-17	222.5	Ciner Denizcilik	Clients of SFL Corporation
Tanker	Oberon	2006	106004	DWT	2022-08-16	26	Kondinave	Middle Eastern interests
Bulk	Biscayne Light	1997	23604	DWT	2022-08-13	7	Santana Shipping	Undisclosed interests
Bulk	STH Athens*	2015	60508	DWT	2022-08-12		Sea Trade Holdgs	Clients of Diana Shipping
Bulk	STH Chiba*	2017	60456	DWT	2022-08-12		Sea Trade Holdgs	Clients of Diana Shipping
Bulk	STH Kure*	2016	60309	TEU	2022-08-12		Sea Trade Holdgs	Clients of Diana Shipping
Bulk	STH London*	2015	60446	DWT	2022-08-12		Sea Trade Holdgs	Clients of Diana Shipping
Bulk	STH Montreal*	2018	60362	DWT	2022-08-12	330	Sea Trade Holdgs	Clients of Diana Shipping
Bulk	STH New York*	2015	60309	DWT	2022-08-12		Sea Trade Holdgs	Clients of Diana Shipping
Bulk	STH Oslo*	2018	60404	DWT	2022-08-12		Sea Trade Holdgs	Clients of Diana Shipping
Bulk	STH Sydney*	2016	60309	cu.m.	2022-08-12		Sea Trade Holdgs	Clients of Diana Shipping



6. 주요 해운지표

(2022.08.19 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	8월 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	84.0	2.0	82.0	70.0	84.0	75.3	63.0	72.0	69.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	51.0	0	51.0	51.0	56.0	53.8	14.0	44.0	32.5

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)										
건화물선	Panamax	37.0	0	36.9	34.3	37.0	35.5	25.5	34.3	30.9
유조선	VLCC	120.0	0	119.3	113.0	120.0	116.3	85.0	112.0	98.7
컨테이너선	Sub-Panamax	43.0	0	43.0	40.0	43.0	42.1	30.0	40.0	35.8

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	526.5	30.3	505.2	445.5	688.8	571.6	311.3	488.0	396.2
	Singapore	520.0	16.8	508.5	456.8	773.5	592.6	324.8	523.5	416.5
	Korea	566.5	13.8	559.5	515.5	784.5	649.5	361.8	574.5	445.9
	Hong Kong	554.0	36.3	527.8	458.8	803.8	614.9	325.8	529.0	426.8
VLSFO	Rotterdam	728.3	10.3	726.9	567.0	980.0	791.9	387.8	605.8	505.6
	Singapore	745.3	-3.5	762.8	639.5	1137.8	873.2	413.0	642.5	535.1
	Hong kong	758.5	-18.3	778.1	629.0	1189.3	888.4	404.5	627.3	533.2

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	-	-	-	105.4	233.7	180.6
	중국産	141.4	0.5	143.2	-	194.5	156.6	-	264.6	193.0
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	131.8	-1.3	131.8	-	141.3	126.8	-	244.3	127.7
	중국産	147.1	-1.5	148.1	-	192.9	148.0	-	420.7	182.4
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	-	-	-	-	757.5	249.9	-	501.1	272.0
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	-	-	-	-	529.5	213.9	-	577.7	337.4
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1488.8	-46.25	1526.6	1,344	1,769	1,598	1,188.5	1,642.5	1,372.4
	밀(국제)	753.3	-52.75	780.7	731	1,425	950	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