

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2022년 12월 12일
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 운임이 13,327달러/일 기록, 중국 방역 정책완화와 부동산 경기 부양을 위한 추가 정책 발표 기대감
- 컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 전주 대비 33.3p 하락한 1,138.1p를 기록하며 하락세 지속
- 탱커선** 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 17.3p 하락한 74.2 기록, 러시아산 유가 상한제 시행으로 시장 혼란 우려 증대

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

GSBN, 트레이드렌즈와 차별화를 통해 사업 진행

- ▶ 중국 선사인 COSCO가 중심인 블록체인플랫폼 GSBN(Global Shipping Business Network)은 내년에 사업 중단을 선언한 트레이드렌즈와는 차별화된 방향으로 사업을 진행할 예정임
 - 트레이드렌즈는 물류 전체를 통합하여 거래의 신뢰성 확보뿐만 아니라 가시성 있는 정보 제공을 목표로 함
 - 다시말해 물류 전체의 참여자의 동의가 있어야만 완결성이 있는 정보 제공이 가능하지만 소수의 선사와 항만 운영사만의 참여로는 서비스가 불가능함
- ▶ COSCO, PSA, 하판로이드 등 8개 기업이 참여하고 있는 GSBN은 전자선하증권과 탈탄소에 대한 서비스를 제공할 계획임
 - 이를 위해 프로젝트44와 파트너십을 체결해 데이터를 확보하고 있으며 'Cargo Release'를 개발·배포해 선하증권을 대체함
 - EU에서 2024년부터 실시 예정인 해운산업의 탄소배출권 시행에 대비해 블록체인플랫폼을 이용해 선사를 포함한 물류참여자의 탄소배출량을 계산해 화주에 제공하는 서비스도 계획중

자료 : <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1143299/TradeLens-is-out-but-blockchain-is-not-says-GSBN-chief>

최건우 부연구위원

CU Lines, 아시아-유럽 항로 서비스 중단

- ▶ CU Lines(China United Lines)는 대만 TS Lines와 공동으로 운영하던 아시아-유럽 항로 서비스를 중단할 것이라고 밝힘
 - 이는 지난 9월 영국 기반 Allseas Shipping Co에 이어 두 번째로 아시아-유럽 항로 서비스를 종료한 사례임
 - CU Lines는 Antong Holdings와 12척의 컨테이너선 용선 계약 조기종료를 위해 4억 7,000만 위안(6,740만 달러)의 비용을 지불하기로 합의함
- ▶ CU Lines에 따르면 운임이 급락한 상황에서 상대적으로 작은 선박은 아시아-유럽 항로 서비스에서 더 이상 경쟁력이 없다고 밝힘
 - 하지만 모든 동서 무역 서비스를 종료하지는 않으며, 중국 및 북미 서부 항로를 기항하는 서비스는 유지할 것이라고 덧붙임

자료 : <https://www.tradewindnews.com/containerships/culines-becomes-second-newcomer-to-pull-out-of-asia-europe-trade/2-1-1369094>

김병주 연구원

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



1. 주간뉴스

중국 경기 침체와 IMO 환경 규제가 내년 건화물선 시장에 가장 큰 위협

- ▶ S&P 글로벌 코모디티 인사이트(S&P Global Commodity Insights)의 설문조사에 따르면 중국 경기 침체로 인한 원자재 수요 감소로 2023년 건화물선 스팟 운임 변동성이 클 것으로 전망함
 - 설문 조사 응답자의 40.54%는 건화물선 수익은 올해와 비슷할 것이며, 응답자의 36.94%는 내년도 수프라막스선의 수익은 높은 수익을 올릴 수 있을 것으로 전망함.
 - 해운업계 일각에서는 중국의 수요 부진이 지속될 것으로 예상했으며, 이는 케이프선 및 파나막스선 수요에 직접적인 영향을 미칠 것으로 전망함 아랍에미리트의 에마라트 마리타임(Emarat Maritime)사에 따르면, 철광석, 알루미늄 구리에 관한 중국의 수요 감소로 인해 케이프선 운임에 부정적 영향을 끼칠 것으로 전망함
- ▶ 에너지현존선효율지수(EEI) 및 선박탄소집약도지수(CII)와 같은 온실가스감축에 관한 규제사항은 선박 등급, 연료 종류 및 성능이 기반으로 하는 다단계 시장을 창출에 이바지할 것으로 전망됨. 특히 설문 조사 응답자의 56%는 규제로 인해 수프라막스선 시장의 다변화를 예상함
 - 드루리(Drewry)사의 해양 담당(Maritime Advisors) 사업부 대표인 제이엔두 크리쉬나(Jayendu Krishna)는 건화물선 시장이 에코 및 비에코 선박 시장으로 분류될 것으로 전망함
 - 게다가 기존 연료(벙커C유)를 이용하는 비에코 선박은 스크러버(탈황장치) 부착 여부로 나뉘며, 에코 선박의 경우 연료유 추진 단일연료 선박과 이중연료 선박으로 분류될 것으로 예상함

자료: <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/shipping/120722-china-slowdown-sounds-alarm-bells-for-dry-bulk-market-part-2-of-2>

이상혁 전문연구원

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

인도, 11월 발전용 석탄 수입량 저조

- ▶ 인도의 컨설팅업체인 콜민트(Coalmint)에 따르면, 자국의 석탄 생산량 증가로 발전용 석탄 수입량이 9개월 만에 최저치를 기록했다고 보고함
 - 인도 석탄 생산의 80%를 차지하는 국영 석탄업체인 콜 인디아(Coal India)의 석탄 생산량은 회계 연도 기준 8개월간 4억 1,260만 톤을 기록했으며, 2010년 이후 처음으로 연간 목표량을 달성할 것으로 전망됨
 - 인도의 발전용 석탄 수입량이 감소했을 뿐만 아니라, 베트남의 11월 인도산 석탄 수입량은 1,083만 톤으로 전년 동기의 945만 톤 대비 높은 수준을 기록함
- ▶ 철강 제조에 사용되는 11월 점결탄 수입량 역시 456만 톤으로, 전월의 495만 톤 및 전년 동기의 530만 톤 대비 감소함. 다만 메트코크(metcoke)와 펠트코크(petcoke)와 같은 코크스 관련 제품의 수입량은 전년 대비 8.5% 증가하여 1,787만 톤을 기록함
 - 인도는 세계 2위의 석탄 수입국이자 소비국이며, 인도네시아, 호주, 남아프리카, 러시아, US가 석탄 주요 수출국임. 전체 석탄 수출량이 증가한 국가는 러시아와 US뿐임

자료: <https://www.reuters.com/markets/commodities/india-nov-thermal-coal-imports-10-month-low-local-output-soars-2022-12-09/>

이상혁 전문연구원

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



1. 주간뉴스

러시아산 원유 상한제 시행 직후, 터키 항만에서 유조선 적체 현상 발생

- ▶ 러시아산 원유 가격 상한제 시행 이후 새로운 보험 규정 도입으로 인해 터키 해역에 유조선 28척, 약 1천 500만 배럴의 원유가 묶여있는 것으로 알려짐
 - 현재 터키는 러시아산 유가 상한제에 따른 각종 위험을 보장하는 신규 P&I 보험을 요구하고 있으며, 신규 보험 가입 증명이 불가한 유조선의 통항을 불허하고 있음
 - 블룸버그는 자체 데이터에 의해 적체되고 있는 원유량은 이보다 훨씬 많은 2천500만 배럴에 이르며, 새 규정 적용 이후 유조선 한 척만이 터키 해역을 통과한 것으로 파악함
- ▶ 적체된 유조선들은 대부분 카자흐스탄산 원유를 선적하여 유럽으로 향하는 선박들로, 신규 보험 규정을 두고 터키와 서방국 간 논란이 장기화되면 국제 원유 수급도 큰 위험에 직면할 수 있을 것으로 분석됨
 - 이에 EU, 미국 등 주요국은 터키의 제도 개선을 요구하고 있으며, 미 재무부는 카자흐스탄산 원유는 유가 상한제가 미적용 되므로 해당 유조선들이 신규 보험증명 적용 대상이 돼선 안 된다고 지적함
 - 그러나 터키는 자국 해역을 운항하는 모든 선박에 새로운 보험증명을 요구하는 입장을 여전히 고수하고 있으며, "앞으로도 적절한 서류를 갖추지 않은 선박의 통항을 금지할 것"이라고 언급함

자료: <https://www.reuters.com/world/oil-tankers-waiting-pass-through-istanbul-bosphorus-strait-rises-20-shipping-2022-12-09/>, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-12-05/russia-s-european-crude-sales-collapse-before-sanctions>

류희영 연구원

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

러시아, 원유 생산량 감소하더라도 가격 상한제 시행국가에는 원유 판매 중단 선언

- ▶ 러시아는 자국의 원유 생산량이 감소하더라도 러시아산 원유 가격 상한제를 적용하는 국가에게는 원유를 수출하지 않겠다는 입장을 표명함
 - 러시아 알렉산드로 노박 부총리는 "러시아산 원유의 가격 상한제는 자유 무역의 원칙을 위반하는 간섭행위이며, 원유 공급 부족을 유도해 글로벌 에너지 시장을 불안정하게 만들 것"이라고 밝힘
 - 또한 향후 러시아는 자국 원유의 생산량을 줄이더라도 러시아와 협력을 지속해나갈 국가들에 한정해 원유와 석유제품을 판매할 것이라고 언급함
- ▶ 노박 부총리는 상한액이 어느 정도 수준인지와 관계없이 가격 상한제라는 수단 자체를 도입하지 못하도록 하는 메커니즘을 수립하는 방안도 강구하고 있다고 밝힘
 - 로이터통신에 의하면 러시아는 현재 자국산 원유, 석유제품에 대한 가격 상한제를 적용한 국가, 기업 등과의 거래를 금지하는 법령 마련을 추진하고 있는 것으로 알려짐
 - 가격 상한액은 현재 러시아 우랄산 원유 가격인 배럴당 70달러 대비 10달러 낮은 60달러로 설정하기로 합의되었으며, G7, EU, 호주 등이 러시아산 원유 가격 상한제에 동참하고 있음

자료: <https://www.reuters.com/business/energy/russian-block-oil-sales-subject-price-cap-start-working-this-year-ifax-2022-12-06/>, <https://www.reuters.com/article/ukraine-crisis-russia-oil-novak-idAFL8N32W21P>

류희영 연구원

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



2. 건화물선

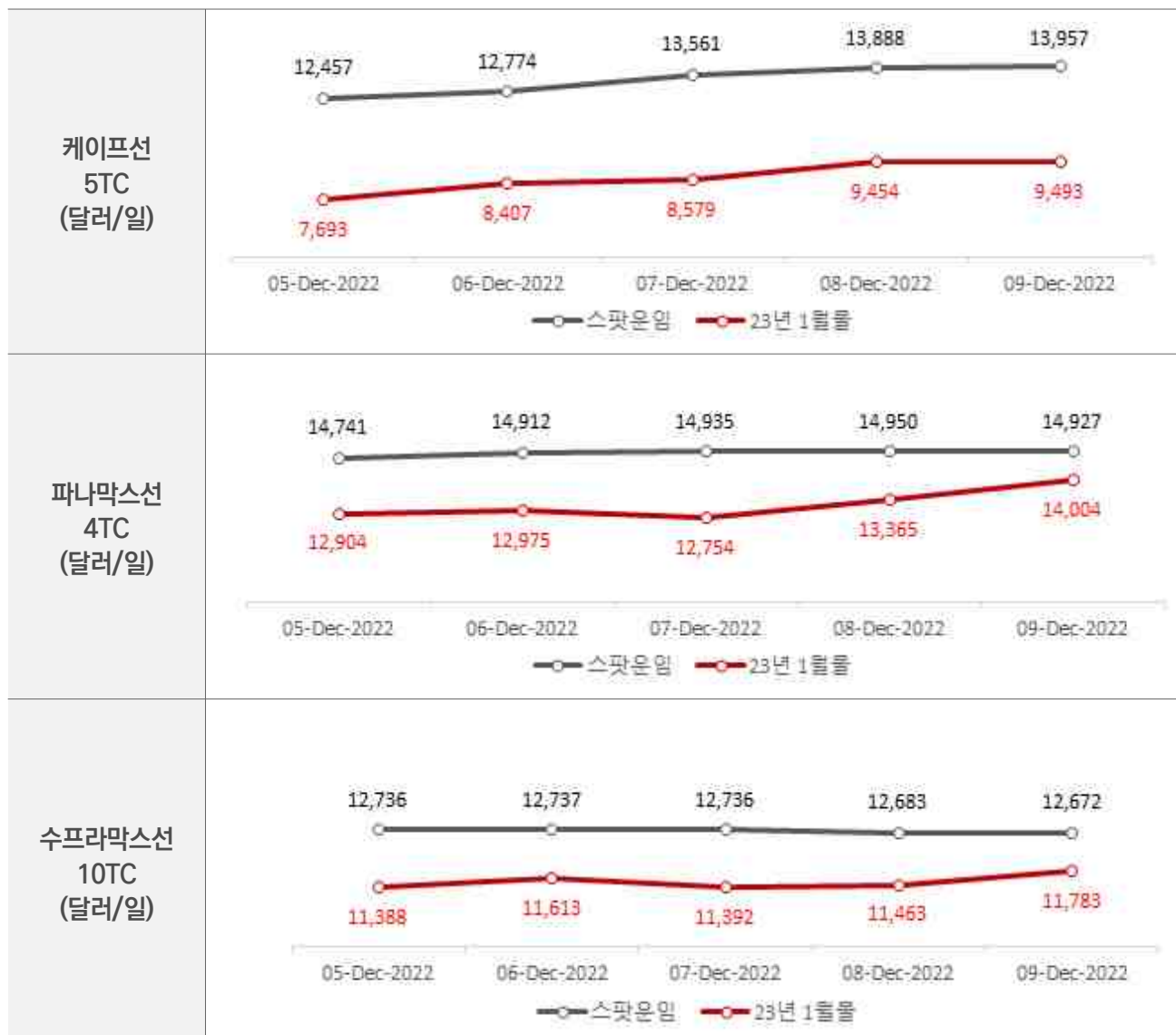
황수진 전문연구원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

1 주간평균운임 전망

구분	12월 1주					
	주간평균운임	전주대비차이	'23년 1월물 FFA 주간평균가격		전주대비차이	
케이프선 5TC (달러/일)	13,327	▲ 75	0.6 %	8,725	▼ -50	-0.6 %
파나마스선 5TC (달러/일)	14,893	▲ 836	5.9 %	13,200	▲ 441	3.5 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	12,713	▼ -168	-1.3 %	11,528	▼ -187	-1.6 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

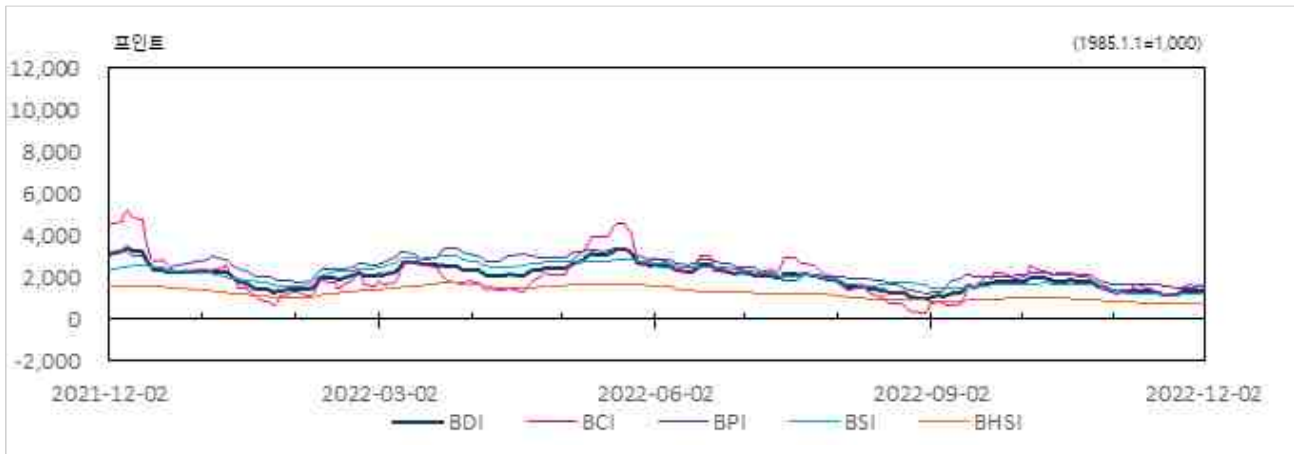


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		12월 1주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	1,361	23	965	3,369	1,951	1,303	5,650	2,943
선형별 운임	케이프(5TC)	13,327	75	2,505	38,169	16,108	10,304	86,953	33,301
	파나막스(5TC)	14,893	836	10,956	30,746	20,996	10,936	38,952	25,887
	수프라막스(10TC)	12,713	-168	12,672	33,366	22,561	11,242	39,860	26,730
	핸디(7TC)	13,211	-174	13,171	32,166	21,706	11,695	37,109	25,702
1년 용선료	케이프	14,625	1,500	13,500	30,375	18,802	10,125	23,000	16,682
	파나막스	16,450	500	11,200	24,875	15,523	9,625	16,125	12,535
	수프라막스	13,125	0	9,500	19,875	12,763	8,250	12,500	10,340
	핸디	10,500	0	8,063	16,750	10,704	7,313	9,250	8,421
건화물선 시장(FFA)									
		2023년 1월물		2023년 1분기물		2023년물		2024년물	
		12월 1주	전주대비	12월 1주	전주대비	12월 1주	전주대비	12월 1주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	8,725	-50	7,836	1,346	12,725	1,081	13,445	926
	파나막스(5TC)	13,200	441	13,464	835	14,298	727	14,298	727
	수프라막스(10TC)	11,528	-187	11,620	462	12,843	577	11,879	417
	핸디(7TC)	11,705	-156	11,530	425	12,422	465	11,333	327

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

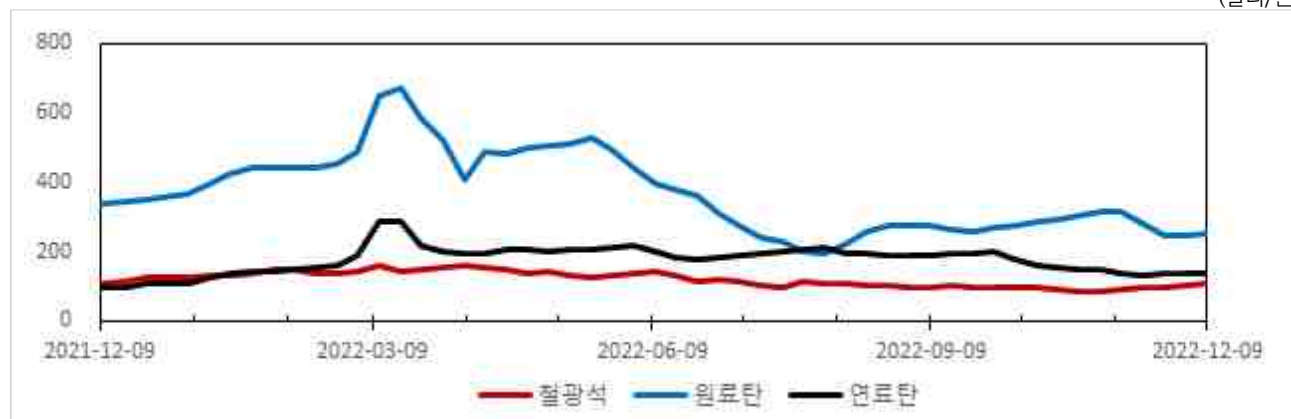
구분	2022년						2021년			
	12월 1주	11월 5주	전주대비차이				12월 1주	연평균	최저	최고
철광석	109.7	102.4	▲	7.3	7.1	%	102.8	161.1	89.8	226.5
원료탄	251.2	247.7	▲	3.5	1.4	%	315.9	220.5	102.2	403.0
연료탄	136.7	137.8	▼	-1.1	-0.8	%	100.6	84.3	52.0	175.4
대두	539.0	533.1	▲	5.9	1.1	%	455.5	500.6	444.3	589.0
옥수수	247.9	258.4	▼	-10.5	-4.0	%	226.8	224.2	185.1	278.4

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 — 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

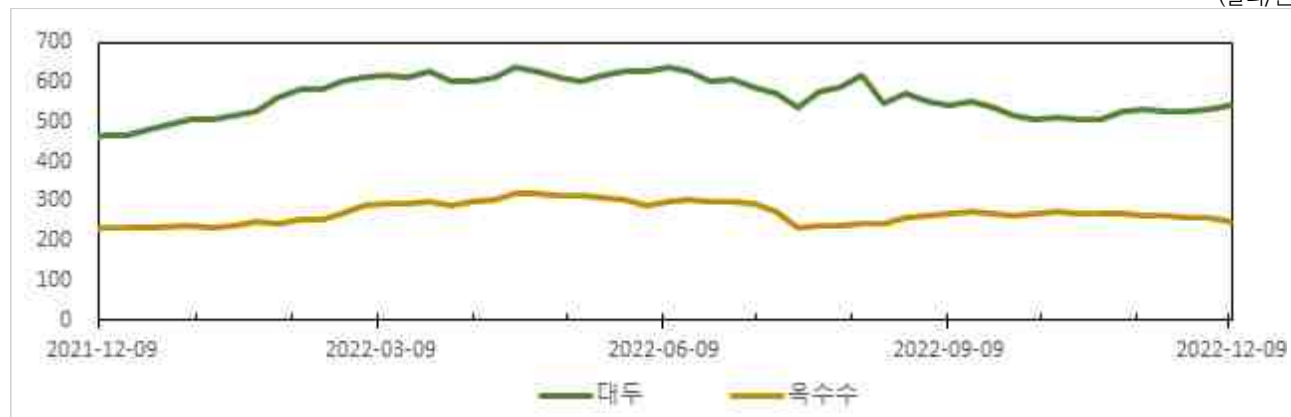
(달러/톤)



자료: Clarkson

곡물가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주(11월 5주) 대비 0.6% 상승한 13,327달러/일 기록

(운임) 케이프선 운임이 강보합세를 나타냄

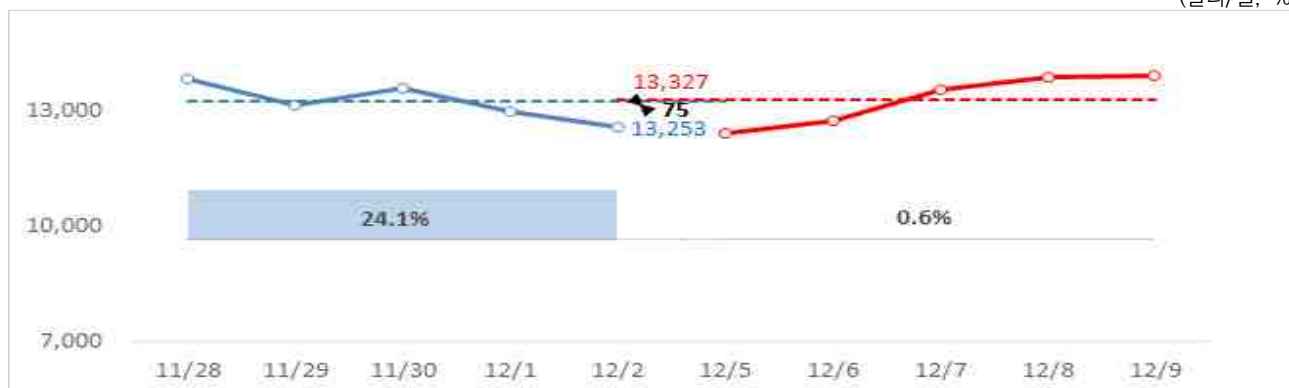
- 중국 당국의 코로나19 방역 정책 및 부동산 규제 완화 가능성에 철강 수요 회복에 대한 시장 기대심리가 상승함

(동향) 중국 방역 정책 완화와 부동산 경기 부양을 위한 추가 정책 발표 기대감

- 지난 6일 개최된 중국공산당 중앙정치국 회의에서 코로나19에 대해 고강도 방역 정책을 고수하던 당국의 입장에 변화가 나타남. 코로나19에 대한 방역 관점이 '제로'에서 '최적화' 대응으로 변화함
- 이는 다음날 7일 중국 국무원 합동 방역 통제기구가 발표한 지침으로 확실해졌다는 평가임. 발표된 지침에는 PCR 검사 의무 해제, 재택 치료 허용 등 코로나19 방역 강도를 완화하는 내용(총 10개 조치)이 담김
- 일각에서는 중국의 '제로 코로나' 정책이 사실상 폐기된 것이라고도 평가했으며, 이러한 중국 당국의 조치에 대해 확진자 폭증으로 이어질 수 있다는 우려를 제기함
- 지난 9일 중국 재정부가 7,500억 위안 규모의 '특별 국채(3년 만기에 고정금리)'를 12일 발행기로 했다고 공고문을 통해 밝힘. 이는 2020년 5월에 1조 위안 특별 국채를 발행한 이후 2년여 만의 발행임. 이번 발행에 대해 일부 전문가들은 경기 부양 목적보다는 만기 도래 예정인 국채 상환을 위한 것이라는 분석임
- 오는 12월 15일 개최 예정인 '중국 경제 공작 회의'에서 부동산 경기 부양을 위한 규제 완화와 관련한 내용들이 중점적으로 논의될 것으로 예상되며, 이에 부동산 규제 완화책 추가 발표에 대한 기대감이 시장에 팽배함

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	12월 1주	11월 5주	전주대비차이	
BCI	1,607	1,598	▲ 9	0.6%
스팟운임(5TC)	13,327	13,253	▲ 75	0.6%
용선료	6개월	12,750	▲ 1,500	11.8%
	1년	13,125	▲ 1,500	11.4%
	5년	14,000	▲ 500	3.6%
FFA	'23년 1월물	8,775	▼ -50	-0.6%
	'23년 1분기물	6,490	▲ 1,346	20.7%
	23년	11,644	▲ 1,081	9.3%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

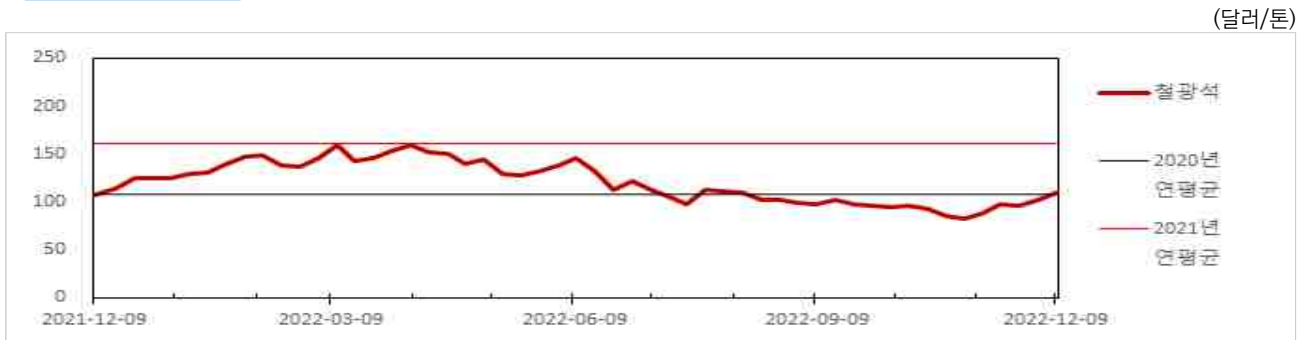
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 7.1% 상승한 109.7달러/톤 기록

철광석 가격 추이



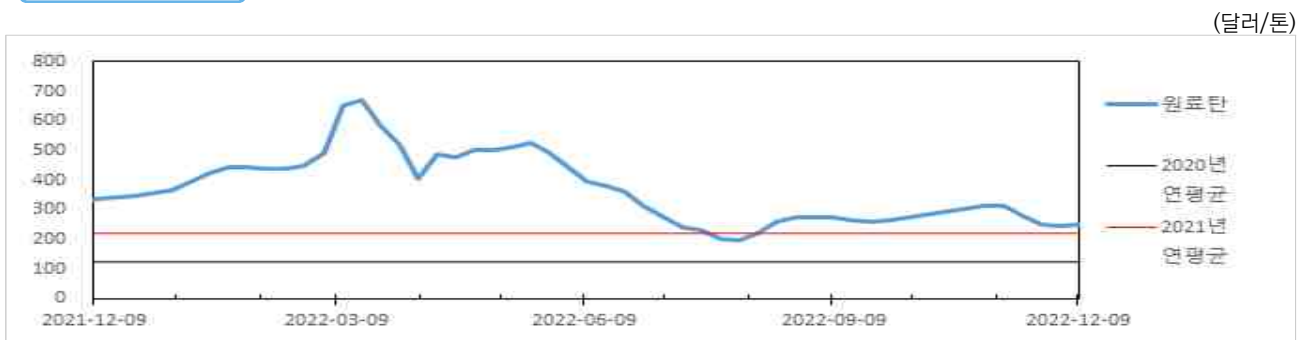
자료: Clarkson



자료: Clarkson

■ 원료탄 가격 : 지난 주 대비 1.4% 상승한 251.2달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



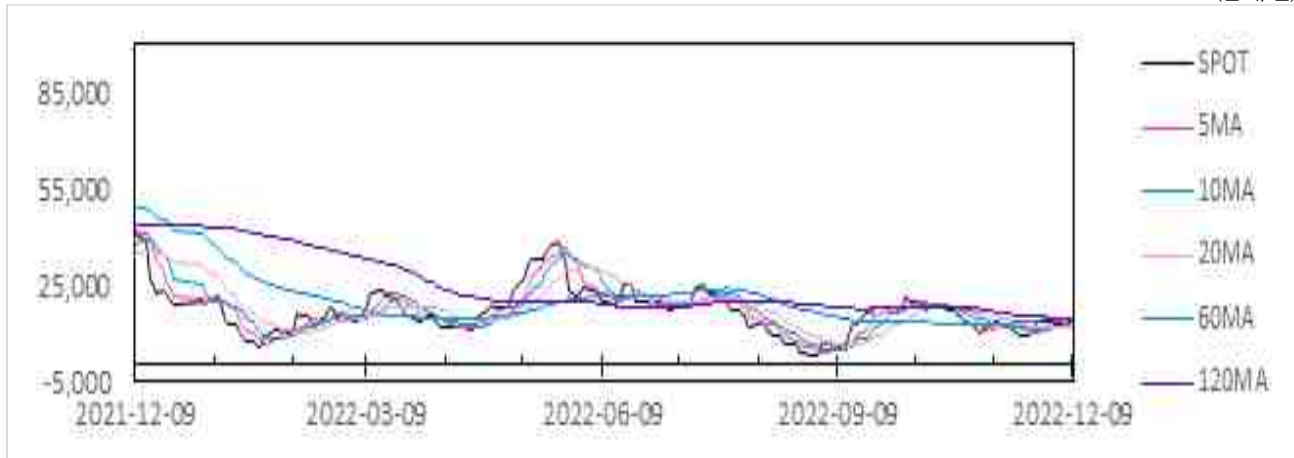
자료: Clarkson



3 케이프선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

I 파나막스선 : 지난 주 대비 5.9% 상승한 14,893달러/일 기록

(운임) 파나막스선 운임이 소폭 상승함

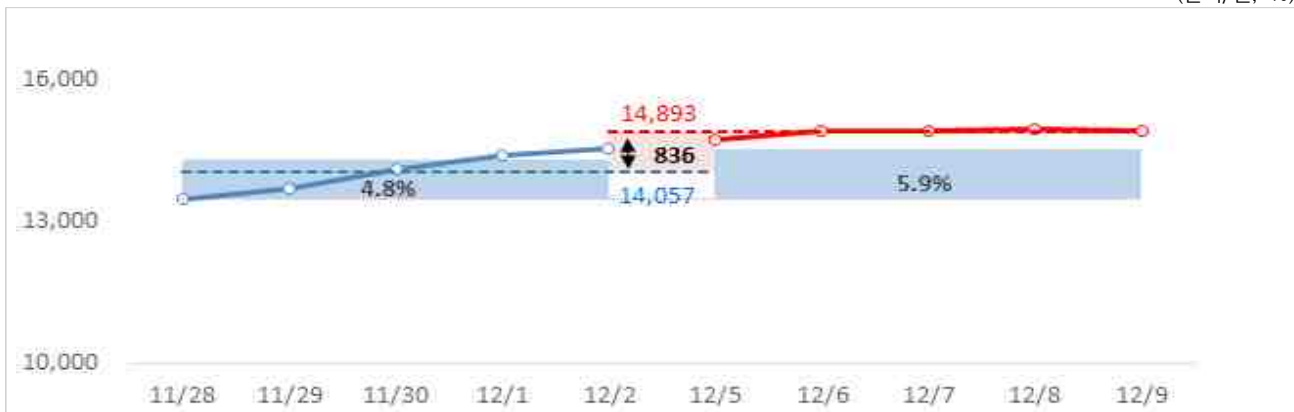
- 중국의 코로나19 방역 강도 완화 소식에 곡물 수요가 증가할 것이라는 기대감이 커지고 있으며, 12월 러시아산 밀 수출량은 최고치를 기록할 전망이다

(동향) 12월 러시아산 밀 수출량 증가

- 로이터에 따르면 올해 12월 러시아산 밀 수출량이 최고치를 기록할 것으로 전망됨. 올해 러시아산 밀 수확량이 증가했으며, 밀의 국제 가격과 러시아 루블화 가치 하락이 러시아산 밀에 대한 수요를 부추긴 것으로 분석함
- 러시아 농업 컨설팅 회사 소브에콘(Sovecon)과 러시아 농업시장 분석센터(IKAR)는 12월 러시아의 밀 수출량이 400~420만 톤 사이가 될 것으로 전망했으며, 이는 러시아의 역대 밀 수출 최고량(430만 톤)에 근접한 수준임
- 다만, 올해 11월과 같이 선박의 적·양하 작업에 영향을 미치는 악천후의 발생 여부가 수출량의 변화분을 결정하는 주요 변수로 작용할 것이라는 분석임

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	12월 1주	11월 5주	전주대비차이		
BPI	1,655	1,562	▲ 93	6.0	%
스팟운임(5TC)	14,893	14,057	▲ 836	5.9	%
용선료	6개월	17,075	▲ 575	3.5	%
	1년	16,450	▲ 500	3.1	%
	5년	13,400	▲ 100	0.8	%
FFA	'23년 1월물	13,200	▲ 441	3.5	%
	'23년 1분기물	13,464	▲ 835	6.6	%
	23년	14,298	▲ 727	5.4	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

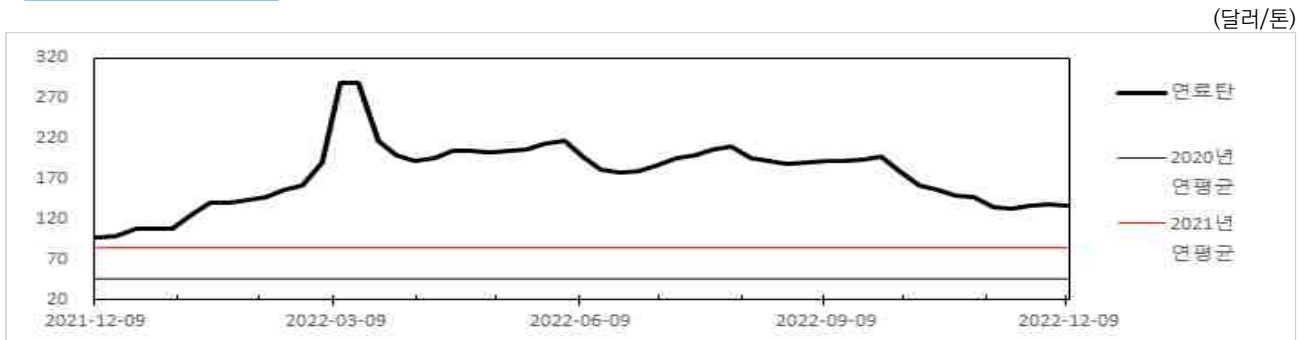
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 0.8% 하락한 136.7달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



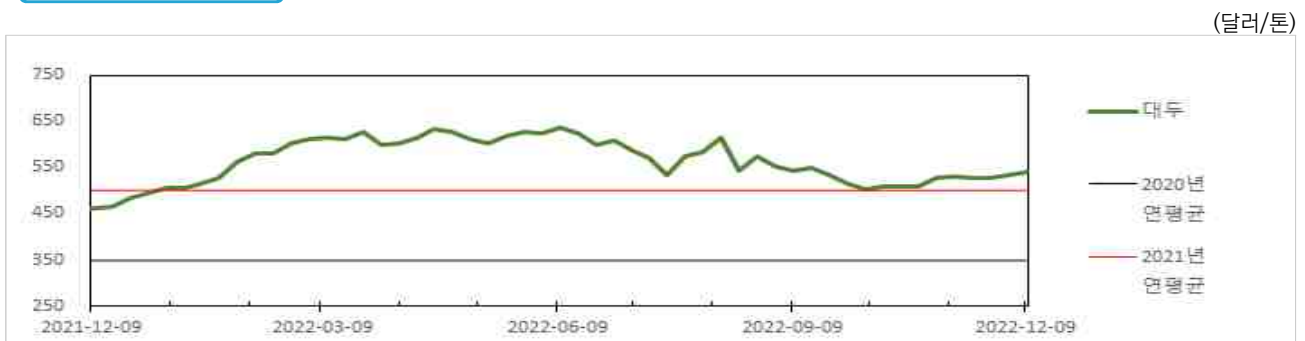
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
11월 3주	132.6	▼ -2.5	-1.8	%
11월 4주	136.1	▲ 3.6	2.7	%
11월 5주	137.8	▲ 1.7	1.2	%
12월 1주	136.7	▼ -1.1	-0.8	%

자료: Clarkson

대두 가격 : 지난 주 대비 2.2% 상승한 539.0달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
11월 3주	531.3	▲ 5.1	1.0	%
11월 4주	527.2	▼ -4.1	-0.8	%
11월 5주	527.1	▼ 0.0	0.0	%
12월 1주	539.0	▲ 11.9	2.2	%

자료: 시카고상품거래소(CBOT)

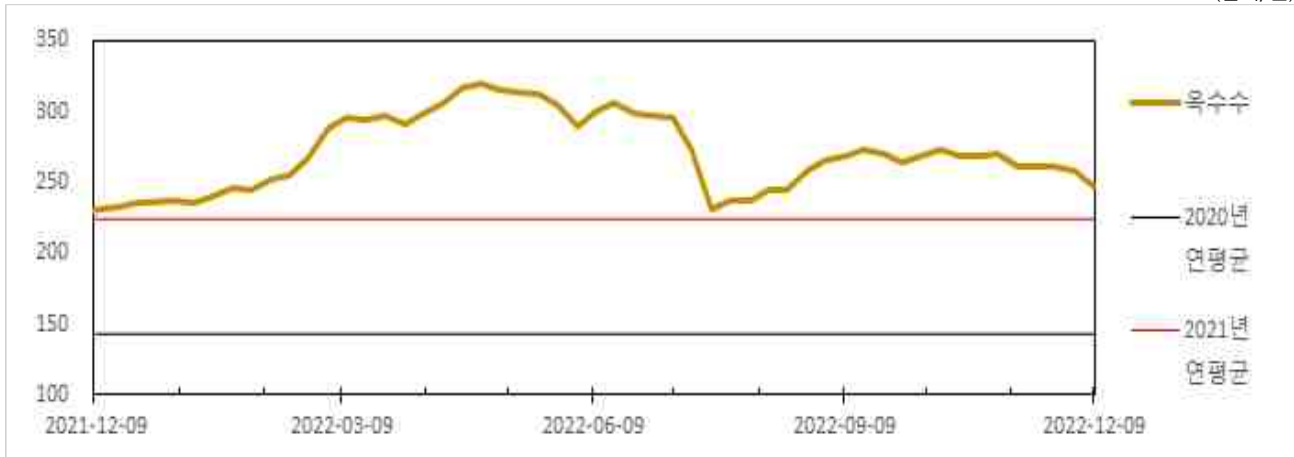


3 파나마스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 지난 주 대비 4.9% 하락한 247.9달러/톤 기록

옥수수 가격 추이

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



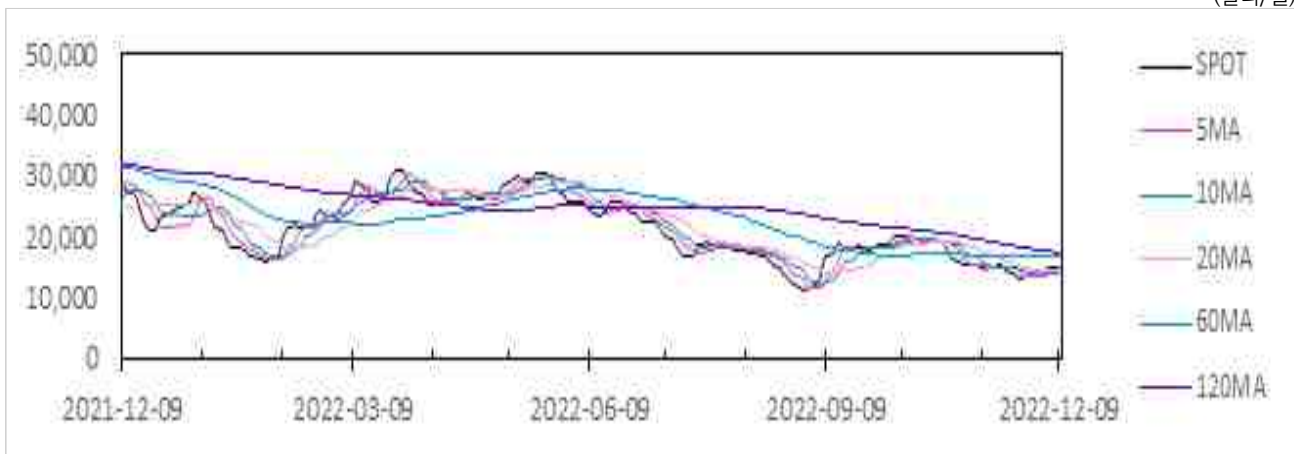
자료: 시카고상품거래소(CBOT)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
11월 3주	261.3	▼ -9.3	-3.4	%
11월 4주	261.8	▲ 0.4	0.2	%
11월 5주	260.6	▼ -1.2	-0.5	%
12월 1주	247.9	▼ -12.6	-4.9	%

3 파나마스선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

■ 수프라막스선 : 지난 주 대비 1.3% 하락한 12,713달러/일 기록

(운임) 수프라막스선 운임이 약보합세를 기록함

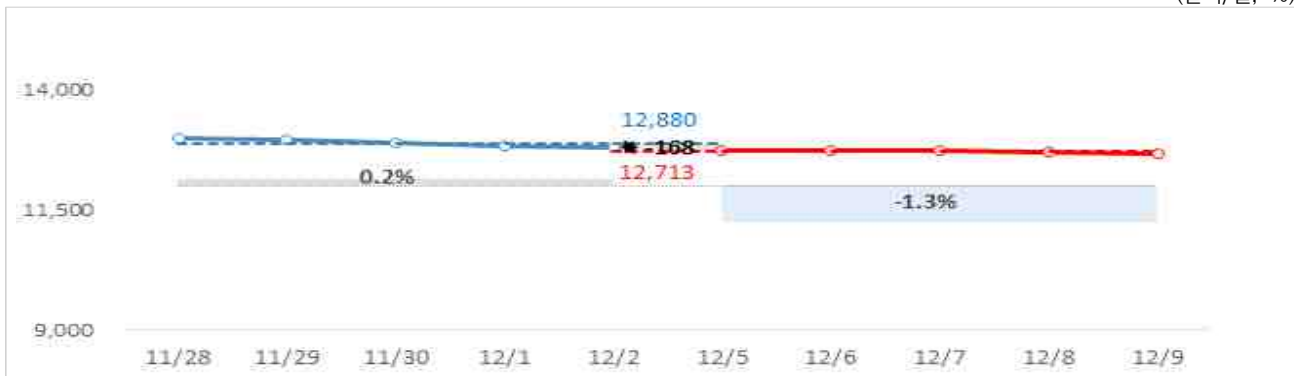
- 중국의 코로나19 방역 규제 완화 소식과 계절성 수요 확대에도 불구하고 중국 자체 생산량 증산 성공과 충분한 발전소의 재고 비축분 확보, 몽골의 철도 노선 개통 등 현재의 운임 상승 동력이 충분하지 않은 상황임

(동향) 몽골-중국 국경 연결 철도 노선 개통

- 중국 코로나19 방역 규제 완화 소식과 함께 중국 기온이 큰 폭으로 하락하면서 겨울철 난방 수요가 증가할 것으로 전망되고 있으나, 중국 당국은 발전소의 석탄 비축분이 충분하다는 입장임
- 몽골에서 광산업체의 석탄 생산 증산을 통해 겨울철 난방수요 증가에 대비하고자 노력 중이며, 특히 지난 11월 25일 몽골과 중국 국경을 연결하는 철도 노선이 개통됨. 몽골은 중국의 주요 석탄 수입지 중 하나임
- 코로나19의 방역 강도 완화와 겨울철 한파, 몽골의 석탄 생산 증산 노력 및 철도 노선 개통이 중국의 석탄 수요와 해상 수입량에 어떤 변화를 줄지 주목할 필요가 있음. 이번에 몽골에서 개통된 Zuunbayan-Khangai 철도는 세계 최대 석탄 광산중 하나인 타반톨고이(Tavantolgoi)와 국경검문소와 연결되어 있어 몽골의 석탄 수출에 긍정적 영향을 미치나, 해상물동량에는 부정적 영향을 미칠 가능성이 큼

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		12월 1주	11월 5주	전주대비차이		
BSI		1,156	1,171	▼ -15	-1.3	%
스팟운임(10TC)		12,713	12,880	▼ -168	-1.3	%
용선료	6개월	13,750	13,375	▲ 375	2.8	%
	1년	13,125	13,125	- 0	0.0	%
	5년	11,500	11,500	- 0	0.0	%
FFA	'23년 1월물	11,528	11,714	▼ -187	-1.6	%
	'23년 1분기물	11,620	11,158	▲ 462	4.1	%
	23년	12,843	12,266	▲ 577	4.7	%

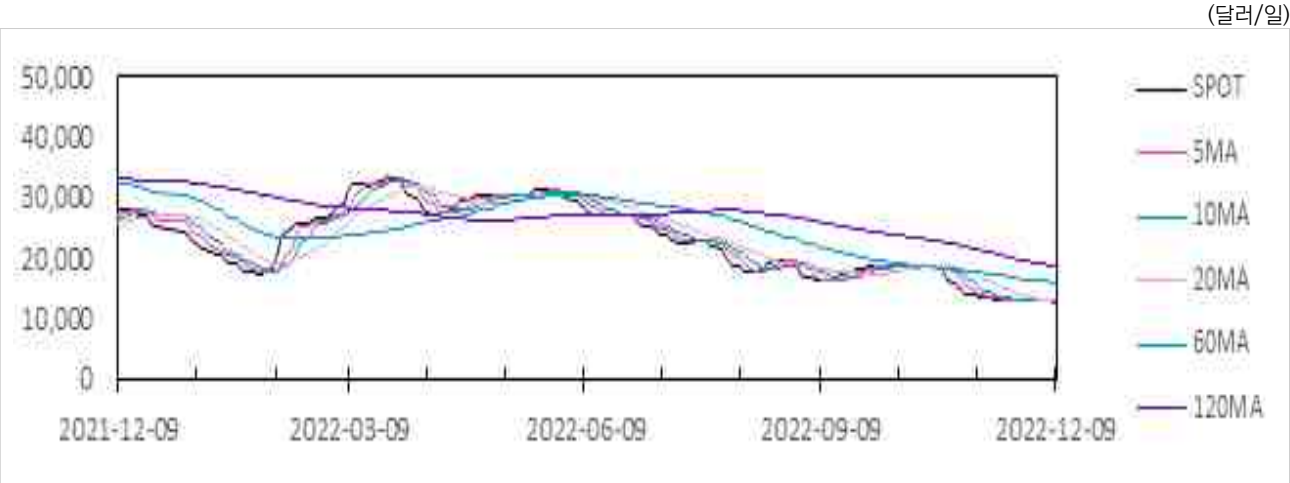
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3. 컨테이너선

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

1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난주 대비 33.3p 하락한 1,138.1p를 기록

(운임) 컨테이너 운임 하락세 지속

- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 주요 항로 운임의 지속적인 약세로 지난주 대비 2.8% 하락한 1,138.1p를 기록함

(현황) 컨테이너 운임 약세 지속 전망

- 소비자의 수요 둔화 및 창고 재고량이 증가함에 따라 내년 초 북미 지역 컨테이너 수입량은 감소할 것으로 전망(Hackett Associates)
- 아시아-유럽 항로 서비스 운임 또한 약세인 가운데 임시 결항(Blank Sailing)이 이어져 12월 6일 기준 평균 주간 선복량은 418,500TEU로서 지난달 대비 4.2% 감소한 것으로 나타남(Alphaliner)

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)

		12월 2주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	1,138	-33	1,138	5,110	3,557	2,570	4,956	3,769
운임	유럽항로	1,047	-38	1,047	7,797	5,088	3,651	7,714	6,078
	미서안항로	1,430	-7	1,430	8,117	5,927	3,931	7,444	5,317
	미동안항로	3,290	-146	3,290	11,833	8,859	4,679	11,976	8,353
	한국항로	269	-3	251	456	327	184	386	286
	일본항로	331	-6	281	362	319	251	340	285
	동남아항로	216	-21	216	1,537	878	840	1,494	964

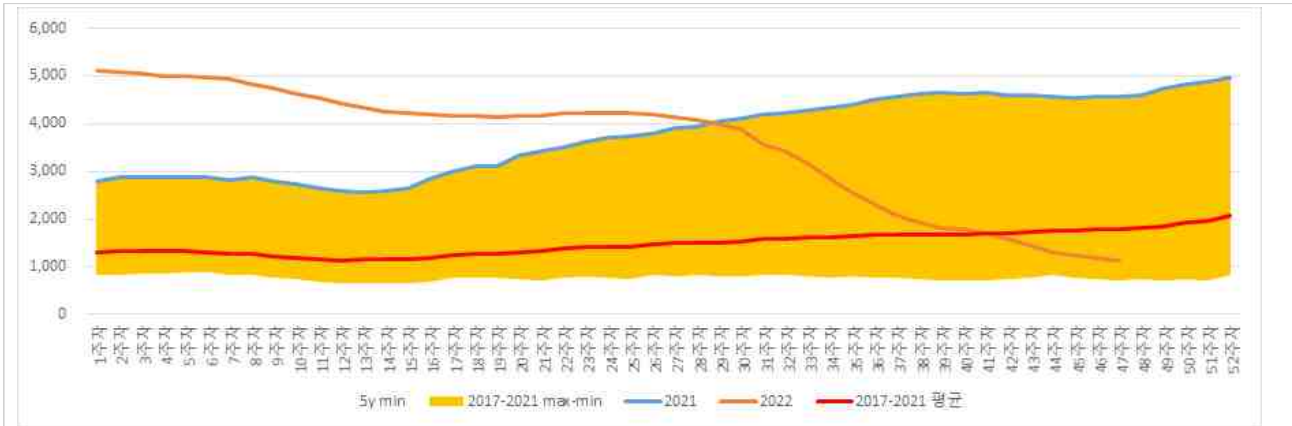
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



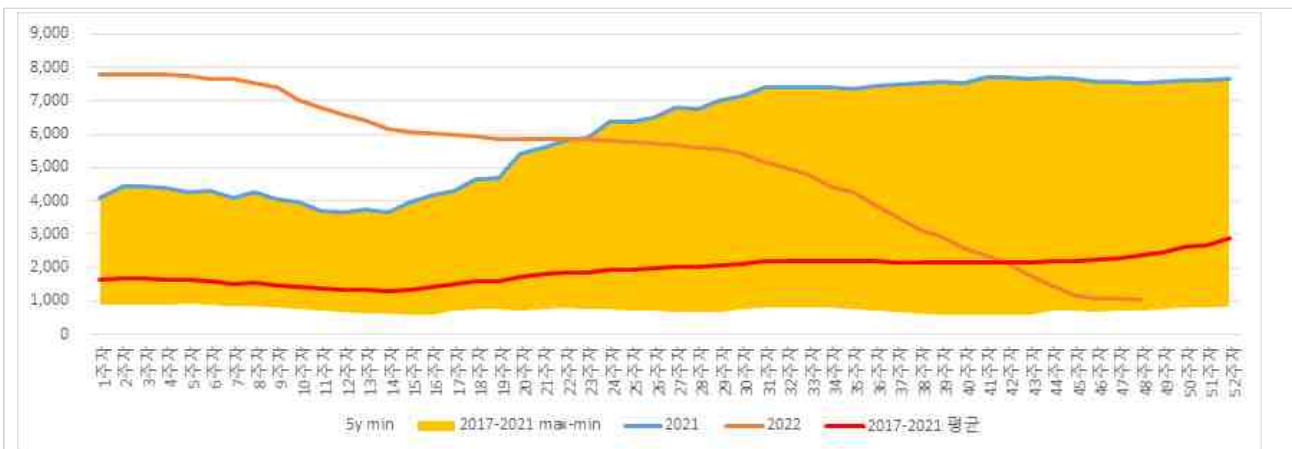
2 운임전망

| 12월 2주('22.12.12~'22.12.16)

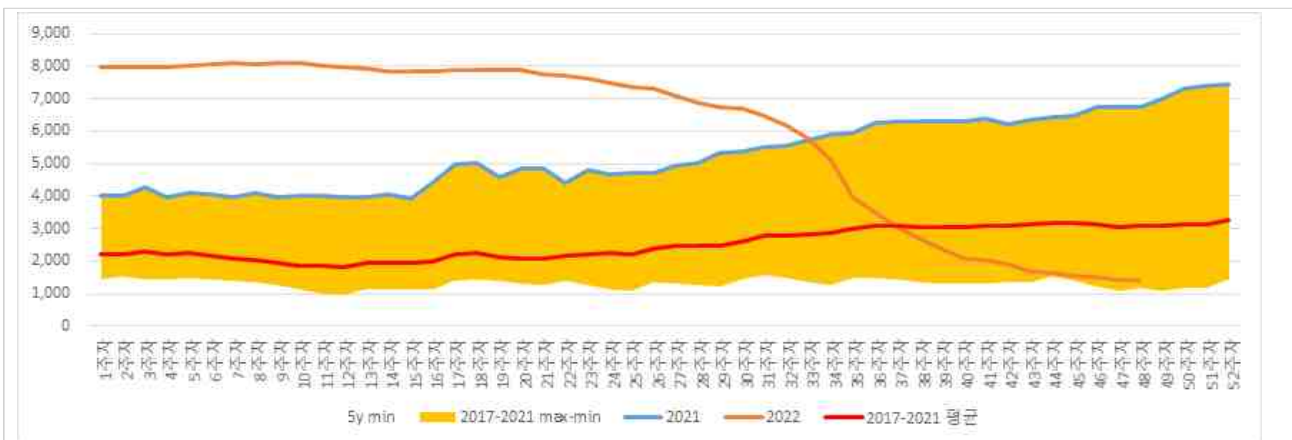
SCFI 지수는 약세를 기록할 것으로 전망



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(12월 1주) 대비 17.2p 하락한 74.2 기록

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

(달러/톤)

구분	12월 2주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	74.2	▼	17.2	18.6 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	57.5	-	0	0 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	81.5	▲	4.0	5.2 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	77.5	▲	2.5	3.1 %

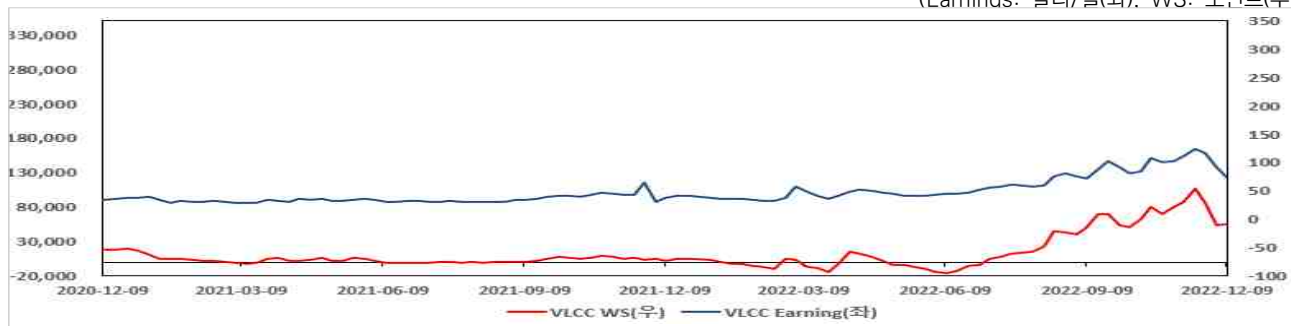
(동향) 러시아산 유가 상한제 시행으로 시장 혼란 우려, 중국 위드 코로나 정책으로 수요 회복 기대 발생

- 러시아산 원유 가격 상한제 시행으로 인한 수요 불안정 우려와 OPEC+의 감산 기조 유지로 시황은 보험세를 유지하고 있으며, 중국이 3년간 고수해오던 방역 정책을 기존 제로 코로나에서 위드 코로나로 전환하면서 원유 수요 회복에 대한 기대감이 형성되고 있음
- 현재 러시아 관련 유조선들은 해상 추적을 피하기 위한 암흑 활동(dark activities)*을 대폭 늘리고 있으며, 중국 선적의 유조선 일부 또한 러시아산 원유 수송에 동원되고 있는 것으로 파악됨. 인도 등 주요 원유 소비국 또한 러시아산 원유 수입을 지속할 것으로 선언하는 등 러시아산 원유 수급에 대한 제재의 실효성 문제가 부각되고 있으며, 유조선 시장에 대한 파급 효과 또한 제한적일 수 있다는 의견도 제기되고 있는 실정임

* 해상사고를 방지하기 위한 목적으로 선박에 의무적으로 설치되는 선박자동식별시스템(AIS)을 꺼둔 채로 운항하며 항로 추적을 피하는 행위

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수 :

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		12월 2주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	74.2	-17.1	32.4	123.3	62.6	28.4	65.1	35.4
항로(TD3C)	평균 수익	38,877	-17,913	-24,517	101,230	15,238	-6,779	14,966	-526
VLCC	1년 용선료	42,000	-4,250	15,000	47,500	24,663	18,500	24,125	20,851

자료: Clarkson

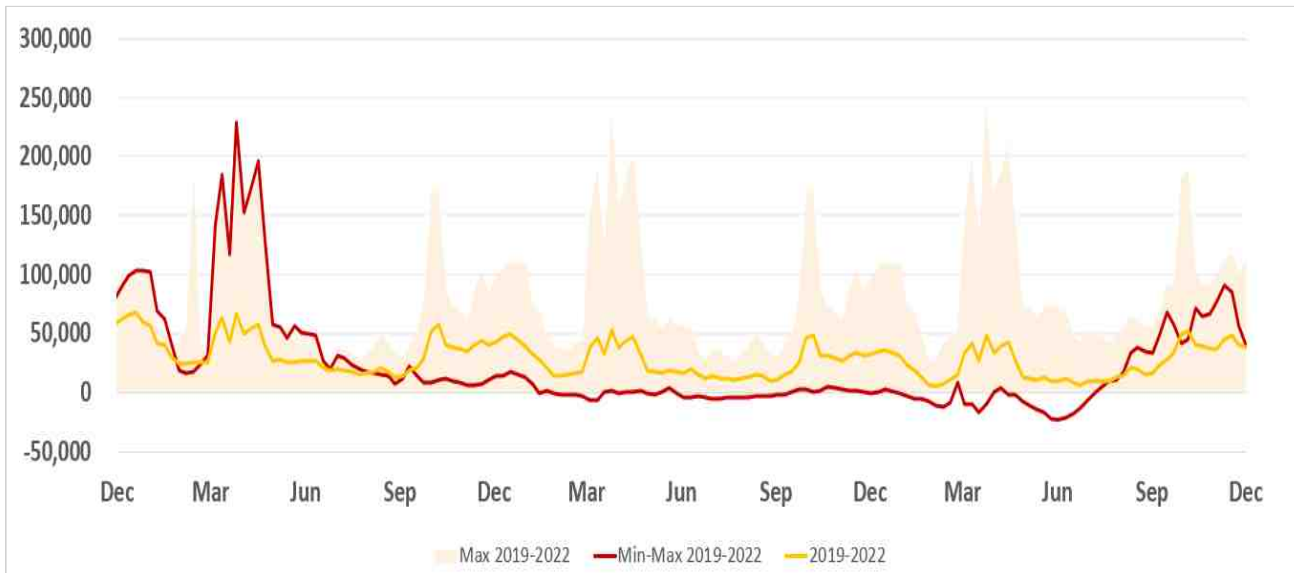


1 유조선-기술분석

■ 수익 추세선은 전주 대비 약 32% 하락하며 전주에 이어 큰 폭의 하락추세가 지속됨

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

(달러/일)

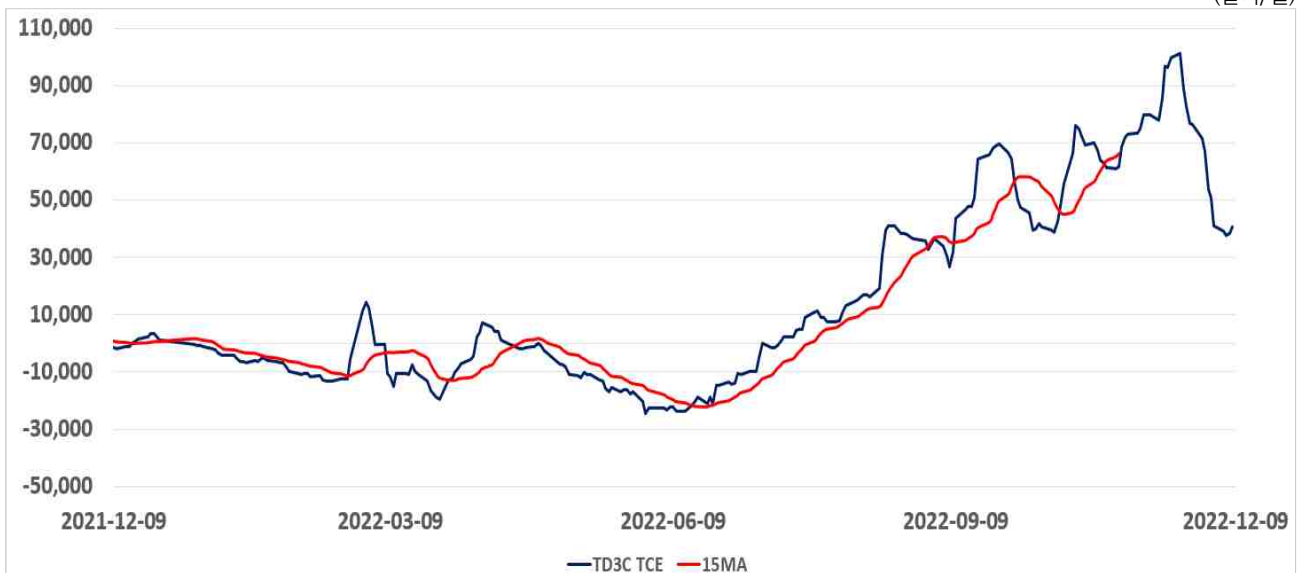


자료: Clarkson

■ 수익 추세선(파란색)은 전주 대비 약 20% 하락하며 하락세가 두드러짐

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

■ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주(12월 1주) 대비 21.2p 상승한 346.5 기록

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

(달러/톤)

구분	12월 2주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	346.5	▲	21.2	6.5 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	290.0	-	0	0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	350.0	▲	30.0	9.4 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	350.0	-	0	0 %

(동향) 본격적인 동절기 에너지 수요 발생과 EU의 석유제품 비축 수요 증가세가 시황 견인

- 본격적인 동절기에 진입한 유럽을 중심으로 석유제품 수급난이 지속되고 있으며, 유럽과 미국 등 주요국의 러시아산 석유제품 대체 공급처로 중동과 아시아 등이 부각 되면서 석유제품선 시황의 상승세가 이어짐
- 내년 2월부터 유럽에서는 본격적으로 러시아산 석유제품의 해상 수입 금지가 시행 예정이며, UBS는 지금보다 더 큰 석유제품 공급망 충격이 발생하면서 석유제품 시장의 수급 교란이 가중될 것으로 예상함. 지난 10월 초 미국 내에서 자국산 석유제품 수출 자제와 일정 수준 이상의 재고 확보 의무 필요성 등이 제기된 이후 미 정부들이 자발적으로 재고 확보에 나서면서 미국의 수출 여력도 제한적인 상황으로, 향후 석유제품 수급 차질에 대한 우려가 증대됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		12월 2주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	346.5	21.2	120.1	447.1	274.7	80.6	160.0	120.1
	평균 수익	64,314	3,825	6,216	72,180	37,197	-96	15,345	7,642
MR	1년 용선료	30,250	2,750	12,357	30,250	19,977	11,625	13,000	12,445

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

자료: Clarkson

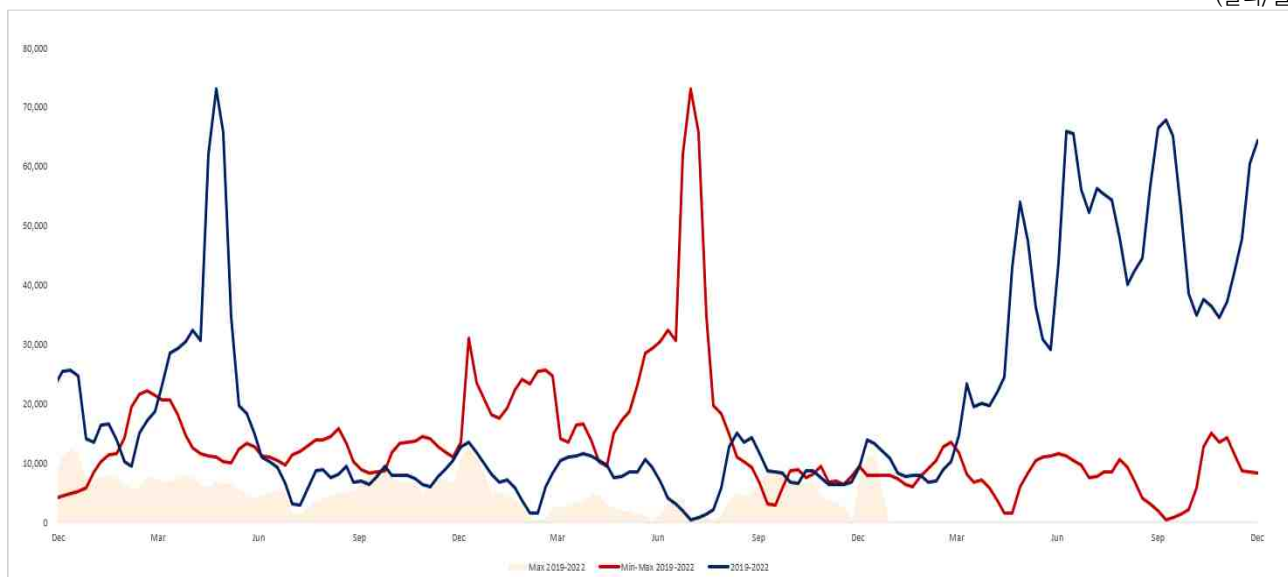


2 석유제품선-기술분석

■ 수익 추세선은 전주에 이어 지속적으로 상승추세를 보이고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

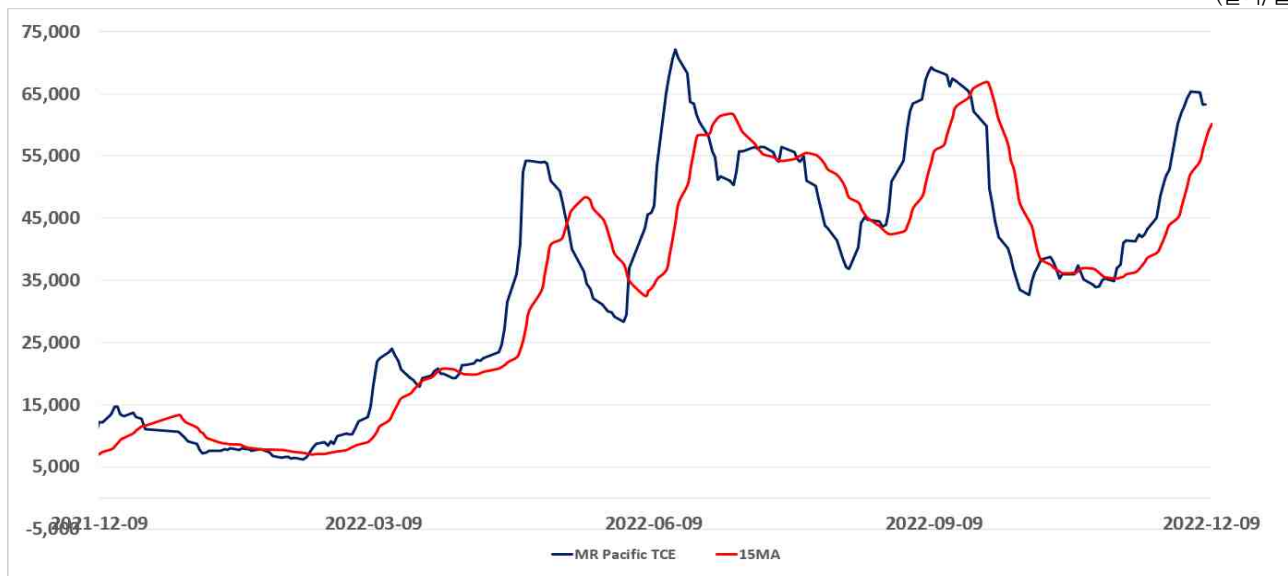


자료: Clarkson

■ 수익 추세선은 전주와 비슷한 수준을 나타내며 보합세를 유지함

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

건화물선 중고선가 지수는 24.05로 전주와 동일함

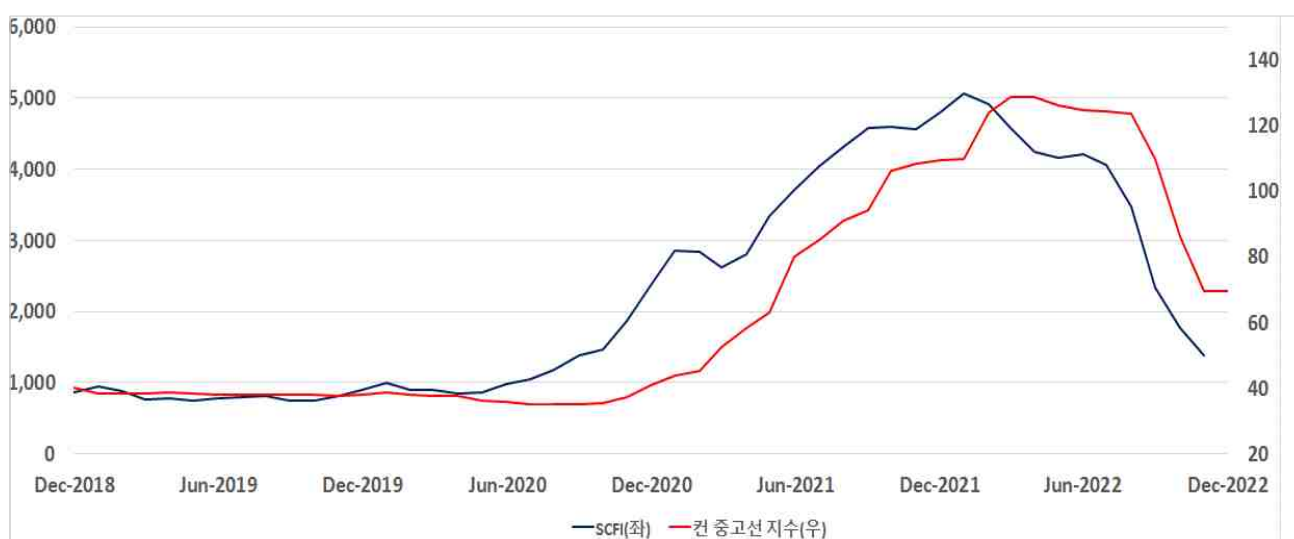
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

컨테이너선 중고선가 지수는 69.1로 전월과 동일함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

('22.12.01~'22.12.09)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 20건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Cygnus	2005	32642	DWT	2022-12-09	9.5	Stam Shipping	Middle Eastern interests
Tanker	Fos Athens	2015	105171	DWT	2022-12-09	50	Marla Tankers	Turkish interests
Offshore	Karadeniz Powership Tuzla Bay	2008	4900	DWT	2022-12-08		Karmarine Karadeniz	Undisclosed interests
Offshore	Norsea Fighter	2012	4000	DWT	2022-12-08		Maritime Logistic Sv	Undisclosed interests
Pass./Car	Rosella	1980	1700	Passengers	2022-12-08		Viking Line Abp	Greek interests
TankChem	Straum	2010	19536	DWT	2022-12-08	19	Anders Utkilens	Chinese interests
Tanker	Anggerik	2003	104707	DWT	2022-12-07		Alpha Shipmanagement	Undisclosed interests
Tanker	Centennial Misumi	2008	47186	DWT	2022-12-07	21.5	Meiji Shipping	Undisclosed interests
Pass./Car	Connemara	2007	852	Passengers	2022-12-07		Stena RoRo AB	Clients of StraitNZ Bluebridge
Bulk	Gant Grace	2010	28375	DWT	2022-12-07	12.5	Anthony Giavridis	Middle Eastern interests
Tanker	Grena Knutsen	2003	148553	DWT	2022-12-07	27.5	Knutsen NYK	Undisclosed interests
Bulk	Nord Pollux	2016	81839	DWT	2022-12-07	25	Norden A/S	Greek interests
Tanker	Southern Rouse	2018	108467	DWT	2022-12-07	62	Nissen Kaiun	Undisclosed interests
Offshore	Santorini	2021	12000	Water Depth	2022-12-06	230	Samsung HI	Clients of Saipem
Offshore	Touchet Tide	2004	7179	HP	2022-12-02		Tidewater Marine	Undisclosed interests
Tanker	Alhani*	2007	114795	DWT	2022-12-01	86	GNMTC	Undisclosed interests
Bulk	Glorious Lotus	2007	49602	DWT	2022-12-01	13	Shikishima Kisen	Undisclosed interests
Bulk	Italian Bulker	2017	63482	DWT	2022-12-01	26.75	Ehime Kaiun	Undisclosed interests
Tanker	Samraa Alkhaleej*	2006	114858	DWT	2022-12-01		GNMTC	Undisclosed interests
Tanker	Syfnos	2006	298495	DWT	2022-12-01	56	Aeolos Management	Undisclosed interests



6. 주요 해운지표

(2022.12.09 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	12월 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	92.0	2	90.0	70.0	92.0	79.9	63.0	72.0	69.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	21.0	0	21.0	21.0	56.0	45.3	14.0	44.0	32.5

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)										
건화물선	Panamax	33.8	-0.3	33.9	33.8	37.0	35.6	25.5	34.3	30.9
유조선	VLCC	120.0	0	120.0	114.0	120.0	117.5	85.0	112.0	98.7
컨테이너선	Sub-Panamax	42.5	0	42.5	40.0	43.0	42.3	30.0	40.0	35.8

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	353.8	-17.5	353.8	353.8	688.8	520.6	311.3	488.0	396.2
	Singapore	373.8	-19.8	383.6	378.8	773.5	534.3	324.8	523.5	416.5
	Korea	417.5	-14.8	424.9	417.5	784.5	589.0	361.8	574.5	445.9
	Hong Kong	420.0	-23.5	431.8	413.8	803.8	562.2	325.8	529.0	426.8
VLSFO	Rotterdam	537.5	-23.0	549.0	537.5	980.0	741.0	387.8	605.8	505.6
	Singapore	623.3	-39.8	643.1	623.3	1137.8	816.3	413.0	642.5	535.1
	Hong kong	633.8	-30.0	648.8	629.0	1189.3	830.5	404.5	627.3	533.2

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	-	-	-	105.4	233.7	180.6
	중국産	133.4	1.8	132.8	-	194.5	143.6	-	264.6	193.0
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	128.1	1.7	127.5	-	141.3	123.4	-	244.3	127.7
	중국産	143.9	1.9	143.2	-	192.9	142.4	-	420.7	182.4
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	-	-	-	-	757.5	152.2	-	501.1	272.0
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	-	-	-	-	529.5	125.9	-	577.7	337.4
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1483.8	45.25	1457.6	1,344	1,769	1,541.2	1,188.5	1,642.5	1,372.4
	밀(국제)	734.3	-26.8	748.9	729	1,425.3	913.4	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