

KMI 주간해운시장 포커스

발간일 2022년 09월 19일
감수 고병욱 해운연구본부장

발행인 김종덕 원장
주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



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

- 건화물선** 케이프선 운임 10,876달러/일 기록, 중국 연휴 및 부동산 수요의 계절적 회복과 태풍 무이파(Muifa) 여파, 헝가리 건설공사 재개
- 컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 지난주 대비 249.5p 하락한 2,312.7을 기록하며 하락세 지속
- 탱커선** 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 13.5p 상승한 85.8 기록, 중동산 원유 물동량이 지속 증가하면서 대부분 항로 시황 개선

윤재웅 해운빅데이터연구 센터장 / jwoong01@kmi.re.kr | 051-797-4633
최건우 부연구위원 / ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638
황수진 전문연구원 / zin@kmi.re.kr | 051-797-4635
이상혁 전문연구원 / sanghyeoke@kmi.re.kr | 051-797-4625
류희영 연구원 / hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4915
김병주 연구원 / bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4628



1. 주간뉴스

Yang Ming, 컨테이너 신조 발주 추진

- ▶ 대만선사인 양밍은 2019년 이후 처음으로 컨테이너 신조 발주함
 - 이번 발주는 2019년 일본 선주사와 장기용선계약을 통한 신조 발주한 이후 3년 만의 신조 발주임
 - 이번에 추진하는 신조발주는 올해 1월부터 진행되었으며 LNG 사용이 가능한 15,000TEU급 5척으로 우리나라를 비롯해 대만(CSBC), 일본 조선소들이 경쟁할 것으로 예상됨. 최근 중국과의 긴장관계로 인해 중국 조선소는 배제된 것으로 알려짐
 - 척당 단가는 1.9억 달러로 예상되며 2025년부터 순차적으로 인도될 예정임
- ▶ 컨테이너 운임 하락 시기에 LNG 추진선으로 발주했다는데 의의가 있음
 - 대부분의 선사사 2021년 컨테이너 운임 호황기에 대단위 신조 발주를 진행한데 반해 양밍은 신조발주를 미뤄왔음. 이에 양밍의 발주잔량(orderbook)은 2022년 8월 기준 23,700TEU에 불과함
 - 2021년 컨테이너 운임 호황기가 아닌 하락 시기에 신조 발주되었기 때문에 경기역행적인 투자로 볼 수 있으며 대만 선사 처음으로 LNG를 사용하는 컨테이너선을 발주함

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1142219/Yang-Ming-close-to-agreeing-first-boxship-order-in-three-years>

최건우 부연구위원

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

미국 철도 노조 파업 잠정 합의 도달

- ▶ 미국 철도 노조 파업이 극적으로 잠정적 합의에 도달함에 따라 추가적인 내륙 운송에 대한 공급망 정체 우려가 해소됨
 - 전미철도협회(Association of American Railroads: AAR)에 따르면 파업으로 인한 경제적 손실은 하루 최대 20억 달러에 이를 것으로 추정했으며 심각한 피해를 피하기 위해 잠정적인 합의에 이르렀다고 밝힘
 - 기관차조합(BLET) 및 철도노동자조합(SMART)의 이번 합의는 5년간 총 24%의 임금 인상과 총 5,000 달러의 일시 보너스 지급이 포함된 것으로 파악됨
- ▶ 전미철도협회에 따르면 미국 수출의 약 1/3은 철도로 운송되고 있음
 - 버지니아항은 전체 화물의 약 33%를 철도로 운송하고 있으며, 뉴욕항 및 뉴저지항은 올해 컨테이너 물동량의 7.9%를 철도로 운송함

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1142243/US-rail-shutdown-avoided-as-unions-and-railways-reach-tentative-agreement>

김병주 연구원

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



1. 주간뉴스

남미/태평양 곡물 수확 시즌, 파나마스선 운임 상승세

- ▶ 남미 동부 해안과 북태평양의 곡물 수확 시즌 도래로 인한 곡물 물동량이 증가가 대서양과 태평양 항로의 수요 증가로 이어짐에 따라 파나마스 운임은 이달 초 대비 75% 상승함
 - 발틱 거래소에 따르면 파나마스선의 현물운임은 9월 14일 기준으로 일일 19,309달러로 8월 31일 일일 10,956달러 대비 크게 상승했으며, 이 같은 운임 상승은 곡물 수확기 도래와 더불어 촉박한 곡물 하역 일정으로 인한 것으로 분석함
 - 그리스 선박 중개업체인 인터모달(Intermodal)에 따르면 광물 물동량이 감소에도 불구하고 미국 걸프 지역의 교역량 증가가 파나마스선의 운임 증가로 이어졌다고 분석함
- ▶ 미국 농무부 보고서에 따르면 러시아와 캐나다의 밀 수확과 더불어 모로코, 알제리, 터키의 밀 수요증가가 파나마스선의 수요 증가로 이어질 것으로 전망함
 - 2022-23년에 호주와 미국의 곡물 수출량 증가가 유럽 연합, 우크라이나 및 인도의 수출 감소량을 상쇄할 것으로 보이며, 특히 최근 유럽의 기쁨으로 인해 줄어든 곡물 부족분이 캐나다 곡물로 충당될 것으로 예상됨
 - 이 보고서에 따르면 러시아는 올해 개선된 기상 조건으로 인해 밀 생산량이 전년 대비 20% 증가했으며, 이에 따라 2022-23년에 기록적인 밀수출이 전망됨

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1142199/Atlantic-grains-lend-support-to-bulker-rates>

이상혁 전문연구원

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

중국의 4분기 철강 생산량 감소 계획, 철강 가격에 제한적 영향

- ▶ 중국은 스모그 저감 정책의 일환으로 일부 북부 지역의 철강 업체의 철강생산량이 줄어들 것으로 전망되나, 이러한 정책으로 인한 동절기 조강 생산량 감소가 철강 공급 과잉 해소로 이어질지는 미지수임
 - 환경 등급이 A등급 미만인 제철소는 전년 대비 조강 생산량을 감소시켜야 하는데 2022년은 미확정됨. 2021년 허베이성 일대의 일부 철강 업체들에게 요구되는 조강생산량은 전년 대비 30% 감소이었음
 - 배출 등급이 A등급인 제철소의 경우 조강생산량은 전년 대비 7% 증가할 것으로 추정되며, 9월 중순 현재 중국 최대 철강 생산지인 탕산(Tangshan)에 있는 철강 업체 중 약 8곳이 A등급인 것으로 보고함
 - 또한 허베이성이 도입한 화이트 리스트 제도에 의해 선정된 제철 업체는 겨울철 스모그 감소 조치를 위한 생산제약을 받지 않으며 동 기업들의 조강생산량은 9,340만 톤으로 전년 6,600만 톤에서 증가함
- ▶ 중국 북부 지역 상당수의 공장이 환경지표를 개선하기 위해 막대한 투자를 했기에 2022년 4분기 중국의 철강 생산량의 전 분기 대비 감소폭은 2021년 대비 크지 않음
 - 다만 허베이 지방 정부가 탈탄소화를 목적으로 2022년 철강 생산량을 전년 수준 이하로 유지하기 위해 철강 생산량에 관한 추가 제재 가능성이 잔존하며, 중국 경기 침체로 인한 철강생산 둔화가 전망됨

자료: <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/metals/091422-chinas-winter-output-cuts-may-give-limited-boost-to-steel-markets>

이상혁 전문연구원

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



1. 주간뉴스

인도네시아, 에너지 비용 상승 대응 위해 러시아산 원유 수입 추진

- ▶ 인도네시아 조코 위도도 대통령은 연료유 급등 등 자국의 에너지 비용 상승 압력 완화를 위해 러시아산 석유 수입 여부에 긍정적인 반응을 보임
 - 인도네시아 대통령은 인터뷰에서 러시아산 원유를 수입할지에 대해 언제나 모든 선택지를 주시하고 있으며, 더 좋은 가격을 제시하는 국가가 있는 경우 당연히 수입할 것이라고 밝힌 바 있음
 - 앞서 인도네시아 산디아가 우노 관광장관은 지난 달 러시아산 원유를 현재가보다 약 30% 할인된 가격으로 공급하겠다는 제안을 받았으며, 국영 석유사 페르타미나가 이와 관련된 리스크를 점검하고 있다고 언급함
- ▶ 이같은 인도네시아의 러시아산 원유 도입은 친러국인 중국, 인도에 이은 것으로 미국을 비롯한 주요국의 반발이 예상됨
 - 인도네시아가 G7이 합의한 상한선을 초과하는 가격으로 러시아산 원유를 수입하는 경우, 미국 등 주요국의 제재를 받을 가능성이 클 것으로 전망됨
 - 최근 연료유 가격 급등에 반발한 인도네시아 국민들의 항의와 시위가 전역에서 발생했으며, 인도네시아는 8월 인플레이가 4.69%에 달하면서 중앙은행의 목표 범주인 2~4%대를 3개월 연속 초과함

자료: <https://www.ft.com/content/36ae2708-5d41-416e-b6dc-1df4c9b76e9f>

류희영 연구원

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

이집트, 유조선의 수에즈운하 통항료 내년 15% 인상

- ▶ 유럽과 아시아를 잇는 최단 무역항로인 이집트 수에즈 운하의 통항료가 내년부터 10~15% 인상될 것으로 예상됨
 - 지난 18일 수에즈운하관리청(SCA)은 내년부터 유조선의 통항료를 15% 인상할 것이라는 계획을 발표함
 - 오사마 라비 SCA 청장은 세계적인 물가 상승으로 운하 운영 및 유지, 서비스 비용 등이 인상되어 통항료 인상은 불가피한 조치라고 언급했으며, 요금 인상은 내년 1월 1일부터 적용 예정이라고 밝힘
- ▶ 수에즈 운하는 전체 무역 물동량의 약 10%가 통항하는 이집트의 주요 외화 소득원임
 - 2021년 수에즈운하를 이용한 선박은 2만649척으로, 이는 전년 1만8830척 보다 10%가량 증가한 수치로 이를 통해 획득한 수익은 약 63억 달러에 달함
 - SCA는 지난해 5월 초대형 컨테이너선 운하 내 좌초 사고 이후 운하 확장 작업을 진행 중인 것으로 알려짐

자료: <https://www.reuters.com/markets/commodities/suez-canal-authority-raise-transit-fees-by-15-2023-chairman-2022-09-17/>

류희영 연구원

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



2. 건화물선

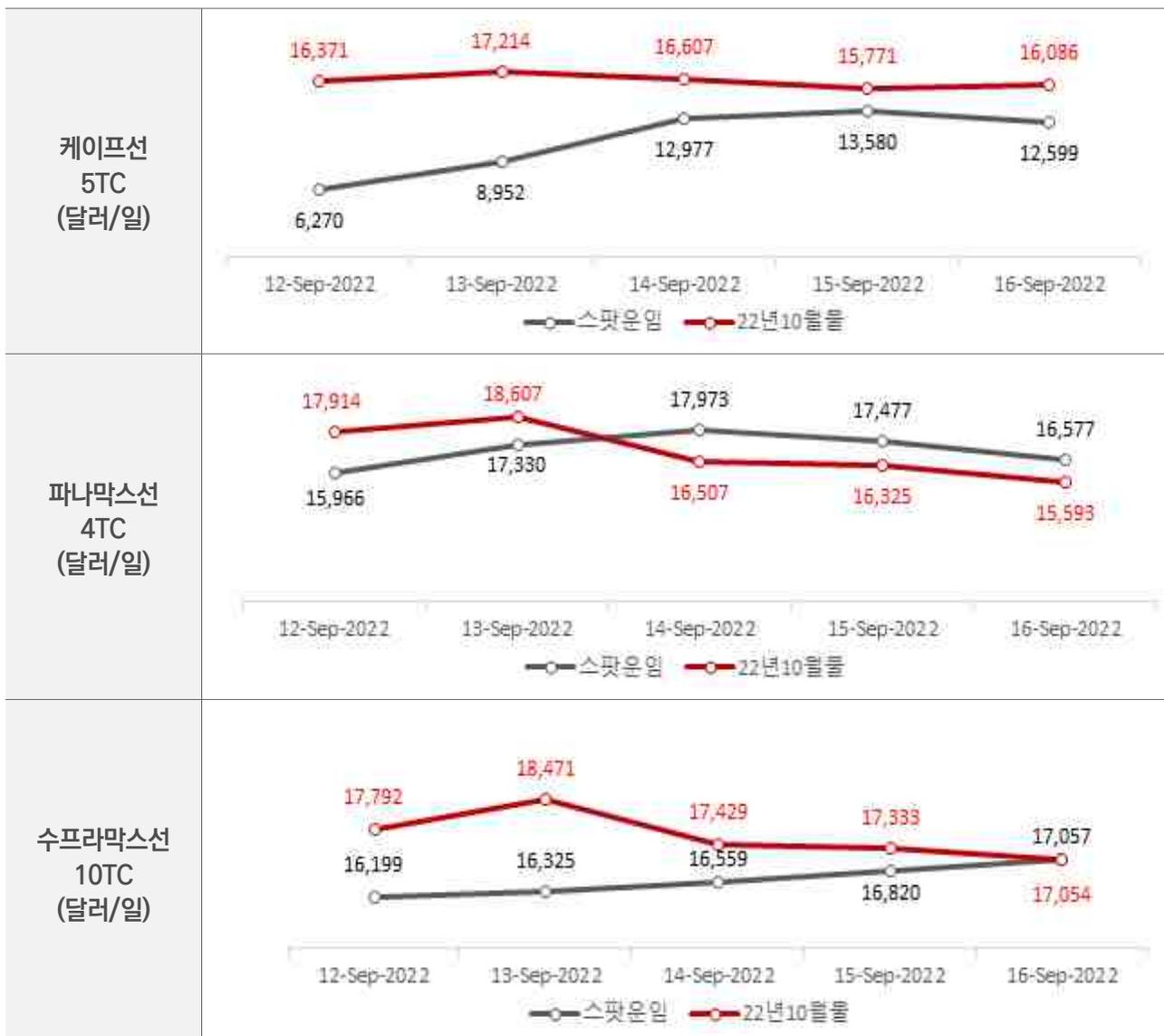
황수진 전문연구원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

1 주간평균운임 전망

구분	9월 2주							
	주간평균운임	전주대비차이		FFA 10일물 주간평균가격		전주대비차이		
케이프선 5TC (달러/일)	10,876	▲	4,984	84.6 %	16,410	▲	3,138	23.6 %
파나마선 4TC (달러/일)	17,065	▲	4,110	31.7 %	16,989	▲	1,266	8.0 %
수프라막선 10TC (달러/일)	16,592	▲	270	1.7 %	17,616	▲	962	5.8 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

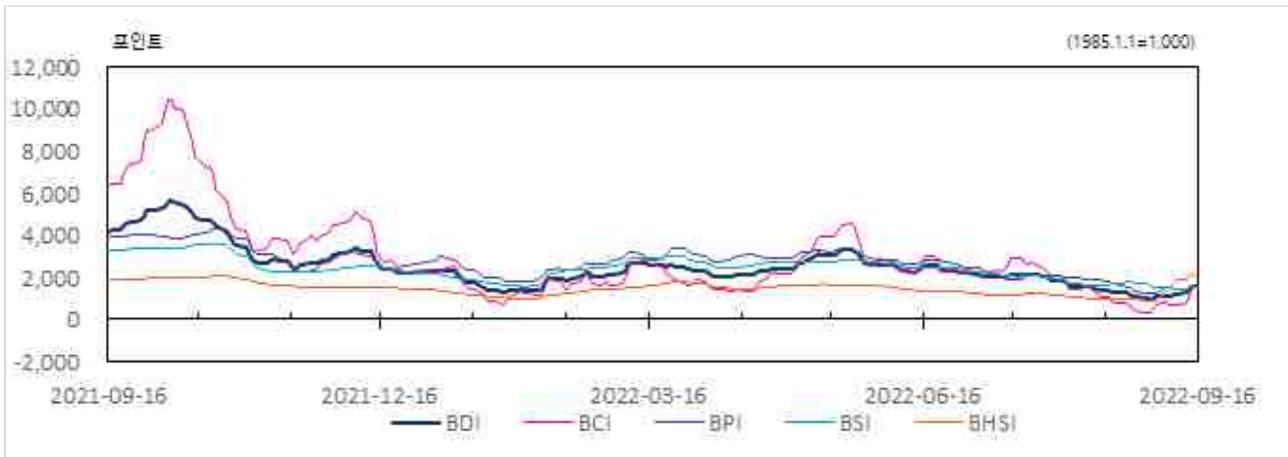


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		9월 2주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)¹⁾									
운임지수	BDI	1,485	331	965	3,369	2,073	1,303	5,650	2,943
선형별 운임	케이프(5TC)	10,876	4,984	2,505	38,169	16,501	10,304	86,953	33,296
	파나마스(4TC)	17,065	4,110	9,620	29,410	21,091	10,936	37,616	25,531
	수프라막스(10TC)	16,592	270	16,199	33,366	24,730	11,242	39,860	26,744
	핸디(7TC)	16,038	478	15,463	32,166	23,593	11,695	37,109	25,702
1년 용선료	케이프	13,750	500	13,500	20,500	16,587	10,125	23,000	16,682
	파나마스	16,125	-250	11,200	18,625	13,430	9,625	16,125	12,535
	수프라막스	14,750	500	9,500	16,875	11,064	8,250	12,500	10,340
	핸디	13,500	0	8,063	13,500	9,141	7,313	9,250	8,421
건화물선 시장(FFA)									
		2022년 10월물		2022년 4분기물		2022년물		2023년물	
		9월 2주	전주대비	9월 2주	전주대비	9월 2주	전주대비	9월 2주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	16,410	3,138	16,361	2,194	13,330	-73	14,269	-226
	파나마스(4TC)	16,989	1,266	16,218	888	12,153	197	12,153	197
	수프라막스(10TC)	17,616	962	16,717	975	12,456	545	11,873	172
	핸디(7TC)	16,980	1,075	16,122	1,065	12,445	597	11,663	123

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

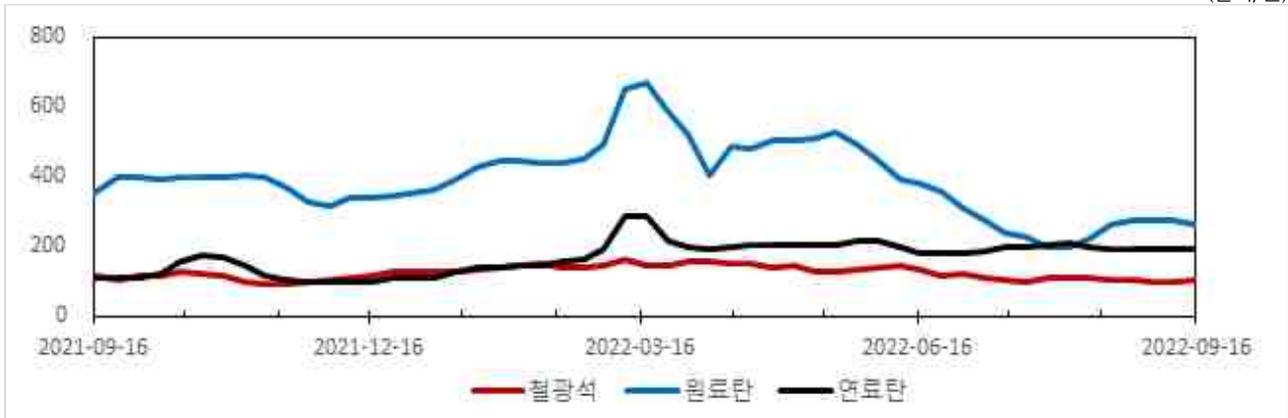
구분	2022년				2021년			
	9월 2주	9월 1주	전주대비차이		9월 2주	연평균	최저	최고
철광석	102.3	98.1	▲ 4.3	4.3 %	132.5	161.1	89.8	226.5
원료탄	263.0	272.7	▼ -9.7	-3.6 %	303.2	220.5	102.2	403.0
연료탄	192.7	191.4	▲ 1.3	0.7 %	104.4	84.3	52.0	175.4
대두	550.2	543.5	▲ 6.8	1.2 %	469.7	500.6	444.3	589.0
옥수수	272.3	268.7	▲ 3.5	1.3 %	201.6	224.2	185.1	278.4

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

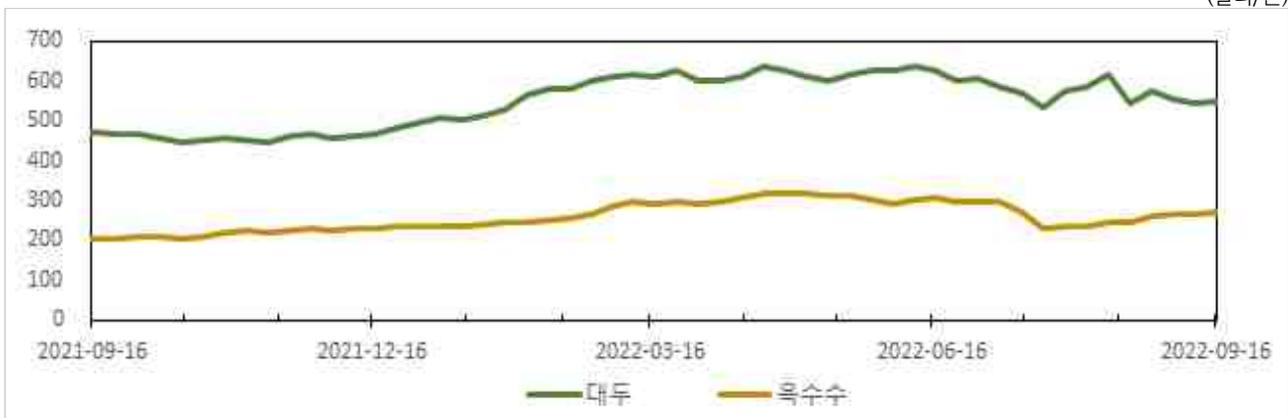
(달러/톤)



자료: Clarkson

곡물가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

케이프선 : 지난 주(9월 1주) 대비 84.6% 상승한 10,876달러/일 기록

(운임) 케이프선 운임 2주 연속 상승폭 확대

- 중국 중추절과 국경절 연휴 재고 비축 수요 증가와 헝다그룹의 건설 활동 재개 소식에 수요 회복 기대감이 높아짐. 또한 태풍의 영향으로 선박공급이 제한된 것도 운임 상승에 기여함

(동향) 중국 연휴 및 부동산 수요의 계절적 회복과 태풍 무이파(Muifa) 여파, 헝다 건설공사 재개

- 중국 중추절(지난 9월 10일부터 12일까지)에 이어 국경절을 앞두고 재고 비축 수요가 꾸준히 증가 중임. 이러한 상황 속에 태풍 무이파로 인해 중국 일부 항만에 체선현상이 발생해 시장에 공급되는 가용선박수가 감소함
- 일반적으로 9~10월은 중국의 건설 활동이 재개하며, 수요가 회복하는 성수기로 제철소의 계절적 수요증가에 대한 기대감으로 원료에 대한 수요가 증가하는 시기임
- 지난 12일 중국 헝다가 유동성 위기로 중단했던 총 706개의 부동산 개발 사업 공사를 이달 30일까지 모두 재개할 예정이라고 발표함. 중국 당국이 부동산 공사재개를 위한 자금 확보를 요구한 결과인 것으로 분석됨
- 제20차 중국 공산당 전국 대표대회를 앞둔 상황으로 중국 정부가 향후 경기 부양을 위한 어떤 정책을 내놓을지 귀추가 주목되고 있음
- 다만 일부에서는 9월부터 나타나는 계절적 수요증가가 중국 주요 도시의 봉쇄와 신규 주택 수요 감소 등으로 가시화되지 않았다는 분석임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	9월 2주	9월 1주	전주대비차이	
BCI	1,311	710	▲ 601	84.6%
스팟운임(5TC)	10,876	5,892	▲ 4,984	84.6%
용선료	6개월	14,125	▲ 2,375	16.8%
	1년	13,250	▲ 500	3.8%
	5년	14,750	-	0
FFA	9월물	13,271	▲ 3,138	23.6%
	4분기	14,167	▲ 2,194	15.5%
	22년	13,403	▼ -73	-0.5%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

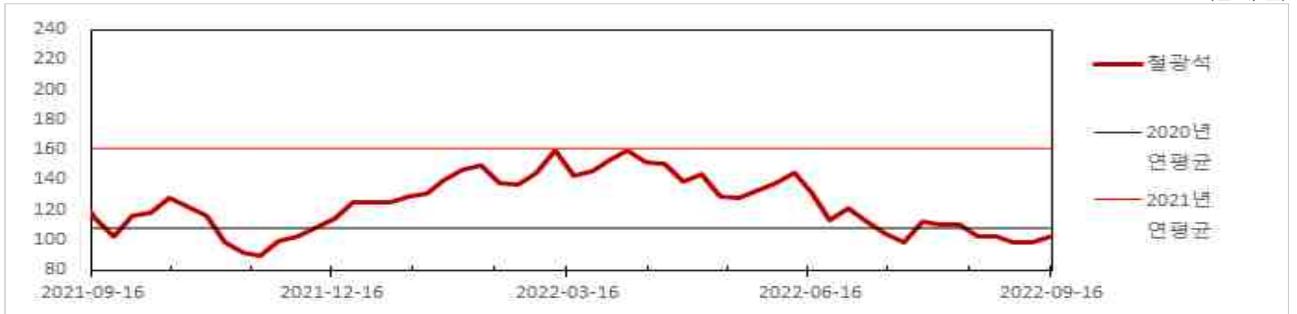
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

철광석 가격 : 지난 주 대비 4.3% 상승한 102.3달러/톤 기록

철광석 가격 추이



자료: Clarkson



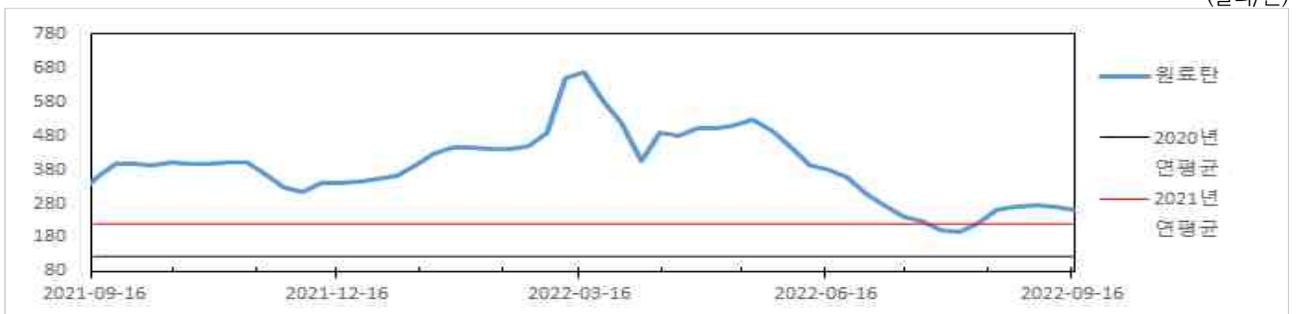
구분	철광석 가격	전주대비차이		
8월 4주	102.1	▼ -0.6	-0.6	%
8월 5주	99.0	▼ -3.1	-3.0	%
9월 1주	98.1	▼ -1.0	-1.0	%
9월 2주	102.3	▲ 4.3	4.3	%

(달러/톤)

자료: Clarkson

원료탄 가격 : 지난 주 대비 3.6% 하락한 263.0달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



구분	원료탄 가격	전주대비차이		
8월 4주	272.9	▲ 12.4	4.8	%
8월 5주	273.5	▲ 0.6	0.2	%
9월 1주	272.7	▼ -0.8	-0.3	%
9월 2주	263.0	▼ -9.7	-3.6	%

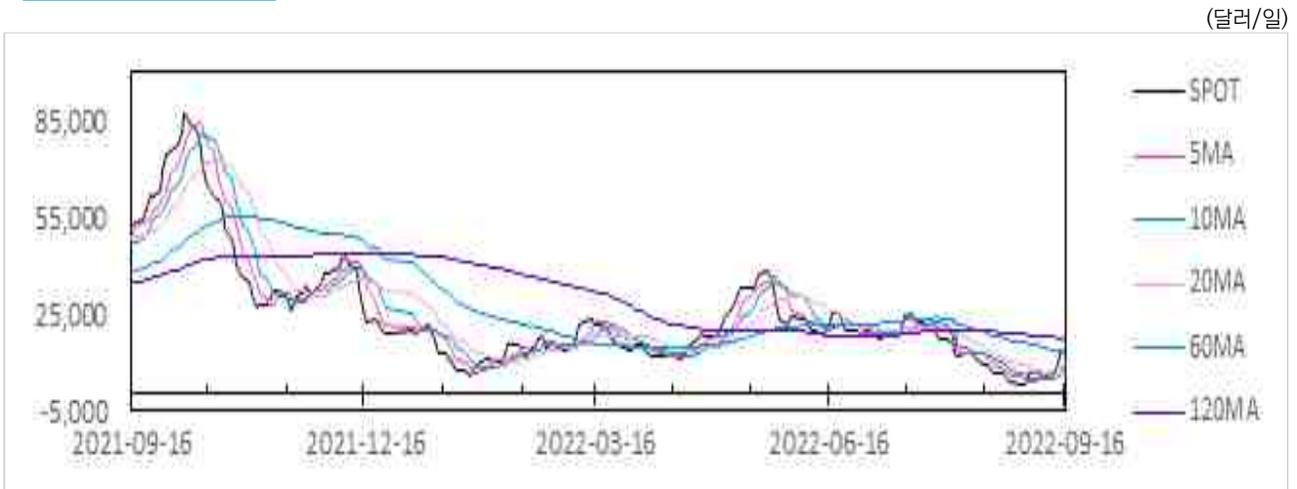
(달러/톤)

자료: Clarkson



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나마스선-동향분석

파나마스선 : 지난 주 대비 31.7% 상승한 17,065달러/일 기록

(운임) 파나마스선 운임이 2주 연속 30%대 상승폭 기록 중임

- ECSA, NCSA에서 시장에 유입되는 곡물 물량과 꾸준한 석탄 수요에 운임의 상승폭이 확대됨

(동향) 중국, 유럽 등 석탄에 대한 수요 꾸준히 증가, 남미 곡물 출하량 증가

- 중국의 봉쇄 지속으로 석탄에 대한 수요가 일시적으로 감소했으나, 이상기후와 코로나19에 의한 봉쇄로 8월과 9월 석탄 생산량이 감소해 겨울철 난방 수요와 시장 공급 보장을 위한 중국의 석탄 수입이 지속해서 나타남
- 브라질에서 곡물 출하량이 증가해 운임에 긍정적 영향을 미치고 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나마스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	9월 2주	9월 1주	전주대비차이	
BPI	1,508	1,484	▲ 25	1.7 %
스팟운임(4TC)	17,065	12,955	▲ 4,110	31.7 %
용선료	6개월	17,000	▼ -350	-2.0 %
	1년	16,125	▼ -250	-1.5 %
	5년	13,650	▼ -225	-1.6 %
FFA	9월물	16,989	▲ 1,266	8.0 %
	4분기	16,218	▲ 888	5.8 %
	22년	12,153	▲ 197	1.6 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

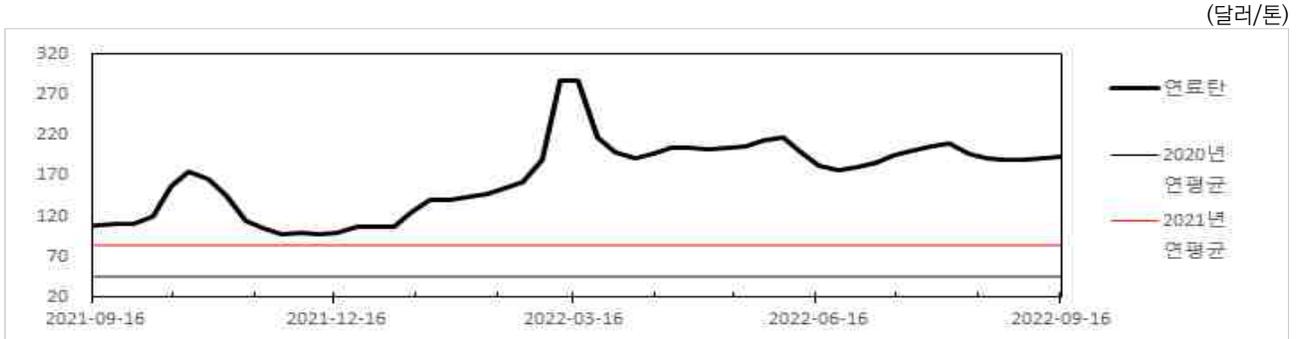
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나마스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 0.7% 상승한 192.7달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson

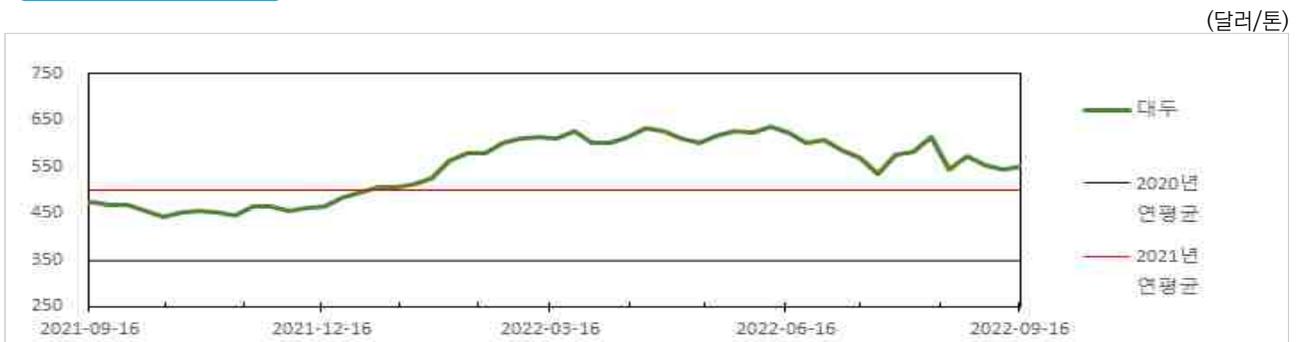


구분	연료탄가격	전주대비차이
8월 4주	189.2	▼ -3.1 -1.6 %
8월 5주	189.8	▲ 0.6 0.3 %
9월 1주	191.4	▲ 1.6 0.8 %
9월 2주	192.7	▲ 1.3 0.7 %

자료: Clarkson

대두 가격 : 지난 주 대비 0.7% 하락한 550.2달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



구분	대두 가격	전주대비차이
8월 4주	544.4	▼ -71.5 -11.6 %
8월 5주	574.1	▲ 29.7 5.5 %
9월 1주	554.0	▼ -20.1 -3.5 %
9월 2주	550.2	▼ -3.7 -0.7 %

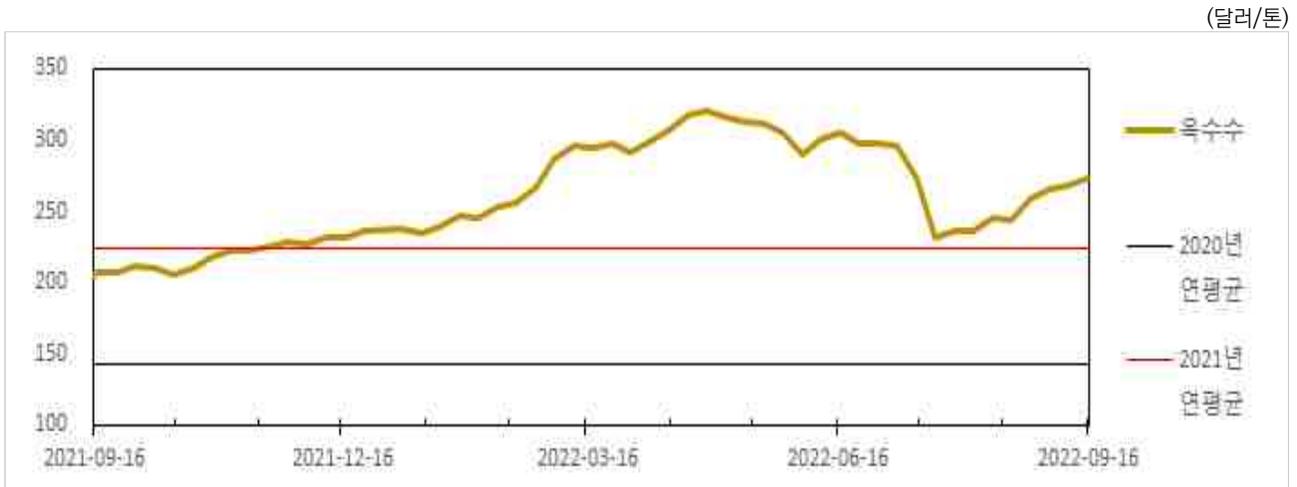
자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 파나마스선-동향분석

옥수수 가격 : 지난 주 대비 2.8% 상승한 272.3달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



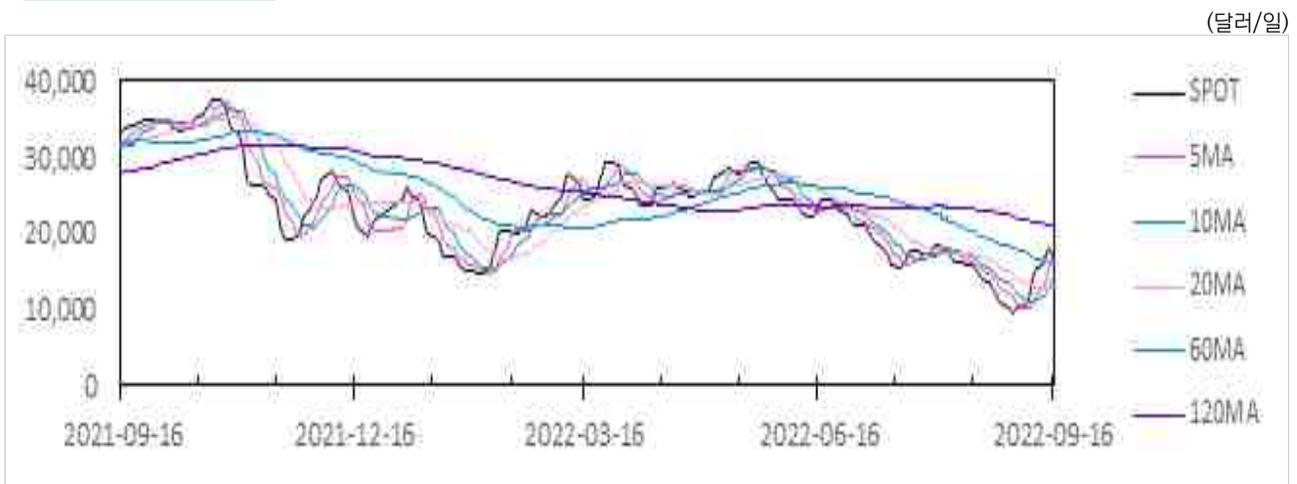
구분	옥수수 가격	전주대비차이		
8월 4주	244.0	▼ -1.2	-0.5	%
8월 5주	258.7	▲ 14.7	6.0	%
9월 1주	264.9	▲ 6.2	2.4	%
9월 2주	272.3	▲ 7.4	2.8	%

(달러/톤)

자료: 시카고상품거래소(CBOT)

3 파나마스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

수프라막스선 : 지난 주 대비 1.7% 상승한 16,592달러/일 기록

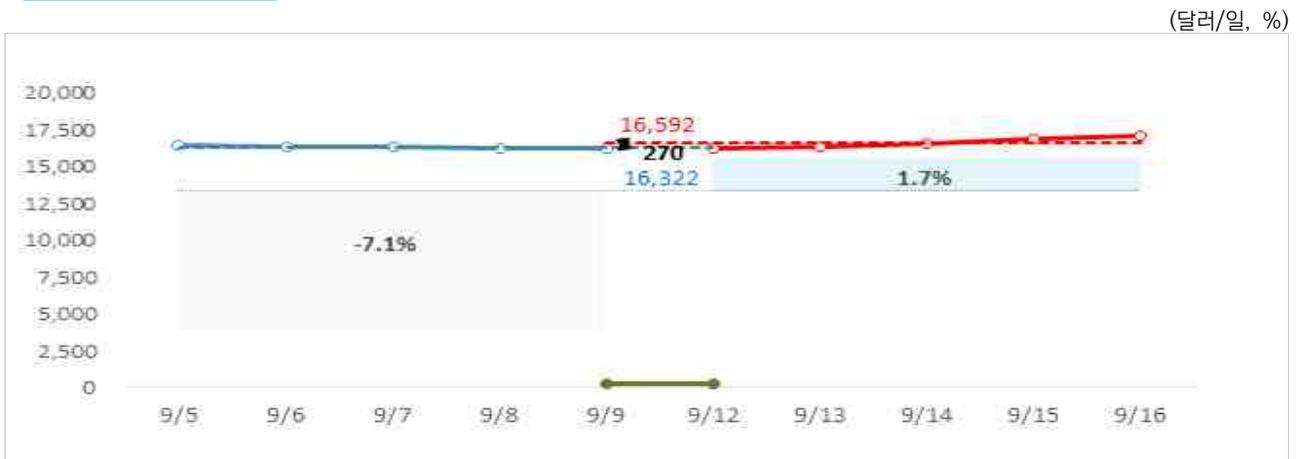
(운임) 수프라막스선 운임이 강보합을 나타냄

- 가용선박수가 일정 수준으로 제한되는 상황 속에 신규 곡물 물량이 꾸준히 시장에 유입됨. 또한 인도의 석탄 수요가 꾸준히 나타남

(동향) 인도 석탄 수입 지속, 미국 걸프만 곡물 출하량 꾸준히 시장에 유입

- 인도의 석탄에 대한 수요가 강하게 나타나고 있으며, 러시아와 인도네시아에서 꾸준히 수입 중임. 지난 8월 러시아산 석탄 수입을 전면 금지한 유럽에서도 전력난을 대비하기 위해 석탄 수요가 지속해서 나타나고 있음
- 미국 걸프만에서 출하되는 곡물이 시장에 유입되면서 운임 상승에 기여함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	9월 2주	9월 1주	전주대비차이		
BSI	1,508	1,484	▲	25	1.7 %
스팟운임(10TC)	16,592	16,322	▲	270	1.7 %
용선료	6개월	17,250	▲	500	3.0 %
	1년	14,750	▲	500	3.5 %
	5년	11,000	11,000	-	-
FFA	9월물	17,616	▲	962	5.8 %
	4분기	16,717	▲	975	6.2 %
	22년	12,456	11,911	▲	545

자료: Clarkson, Baltic Exchange

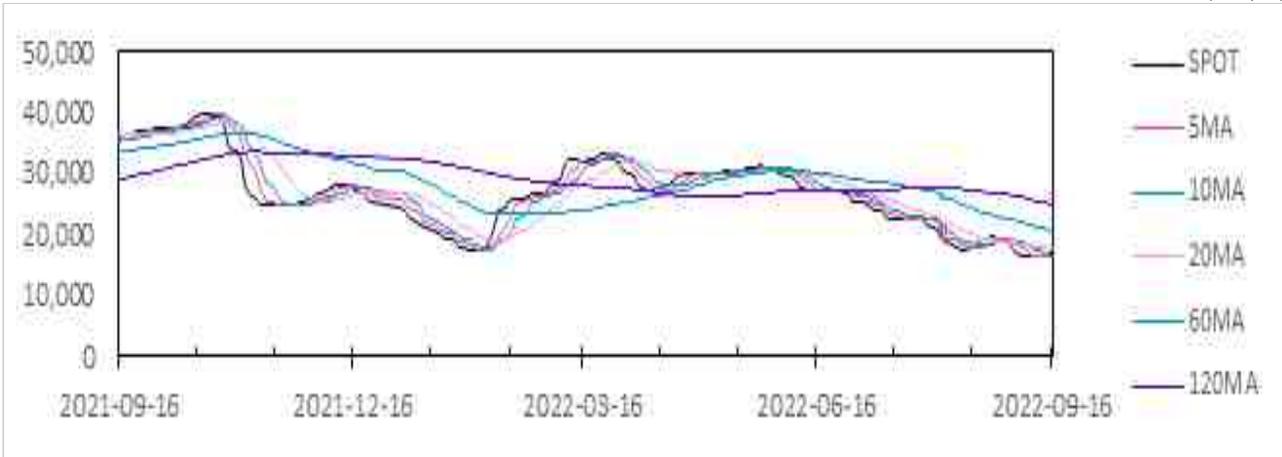
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3. 컨테이너선

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

1 동향분석

컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난주 대비 249.5p 하락한 2,312.7을 기록

(운임) 컨테이너 운임 하락세 지속

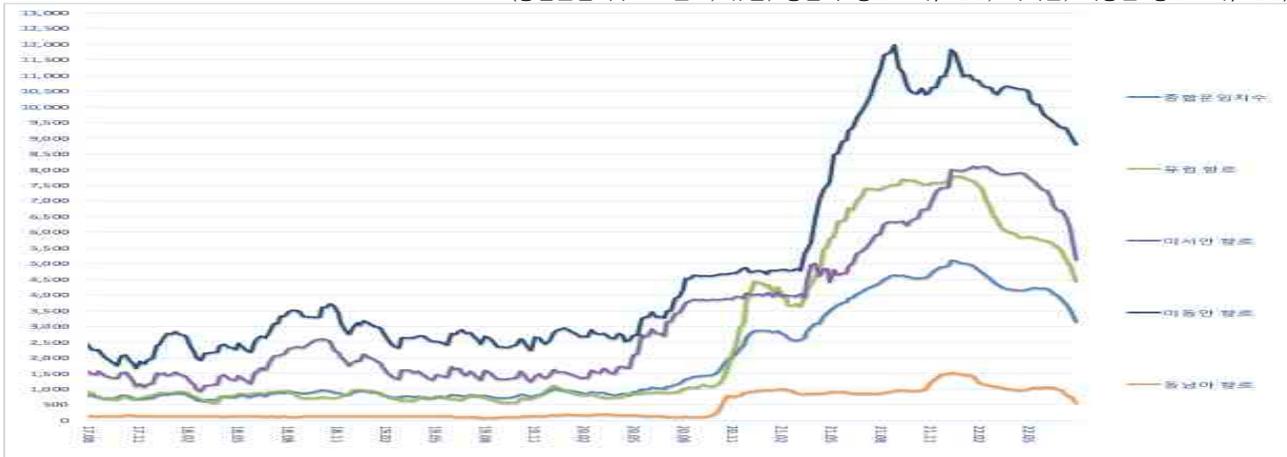
- 컨테이너 운임은 미주 및 유럽 항로 등 주요 항로의 하락세가 이어짐

(현황) 컨테이너 운임 약세 지속 전망

- 지난해 가장 수익성이 높았던 아시아-미 서부 노선 수익이 마일당 60센트까지 떨어지는 등 연료비 상승 및 인플레이션 등으로 컨테이너 화물 수요에 추가적인 영향이 있을 것으로 전망(Alphaliner)
- 미 서부 LA/LB 항의 컨테이너 수입 물동량은 파업으로 인한 공급망에 대한 불안감으로 미 동부로 우회하여 감소하였으며, 올해 남은 기간 물동량 또한 계속 감소할 것으로 예상됨

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)

		9월 3주	전주대비	2022년			2021년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장										
운임	종합운임지수	SCFI	2,312	-249	2,312	5,109	4,167	2,570	4,956	3,769
		유럽항로	3,545	-332	3,545	7,797	6,064	3,651	7,714	6,078
		미서안항로	3,050	-434	3,050	8,117	7,172	3,931	7,444	5,317
		미동안항로	7,176	-591	7,176	11,833	10,097	4,679	11,976	8,353
		한국항로	265	12	253	456	347	184	386	286
		일본항로	311	-4.0	281	362	322	251	340	285
		동남아항로	403	-60.0	403	1,537	1,047	840	1,494	964

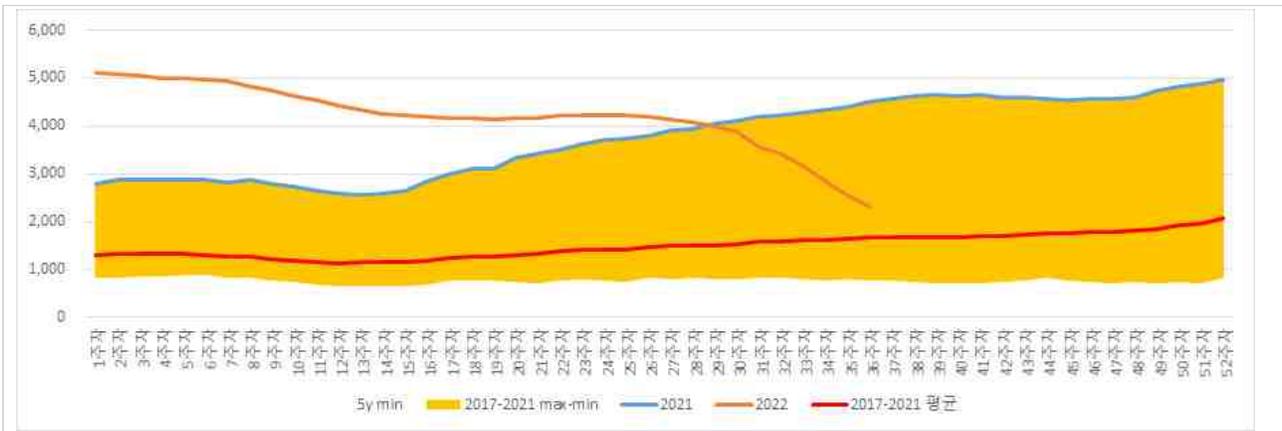
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



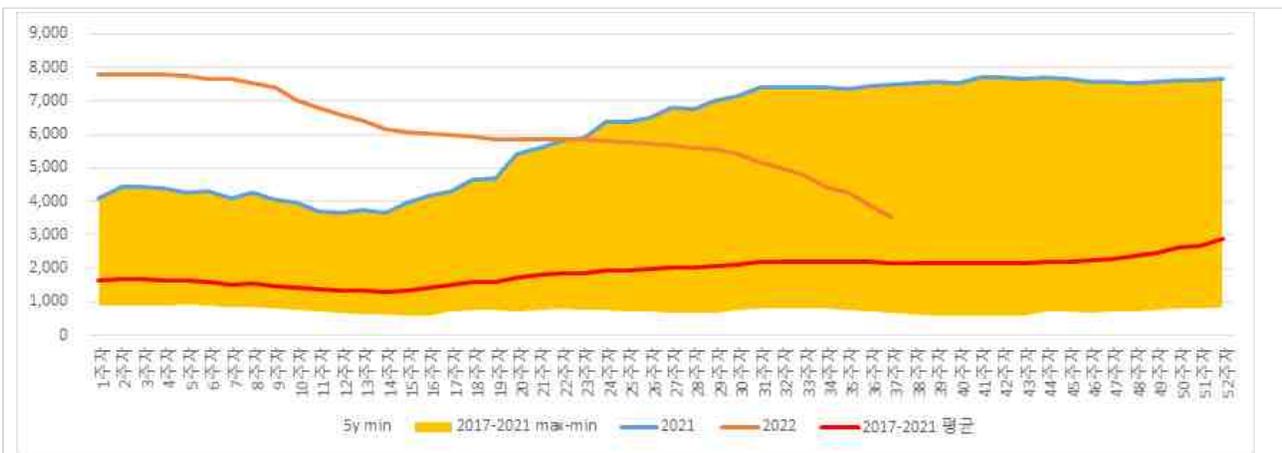
2 운임전망

| 9월 3주('22.9.19~'22.9.25

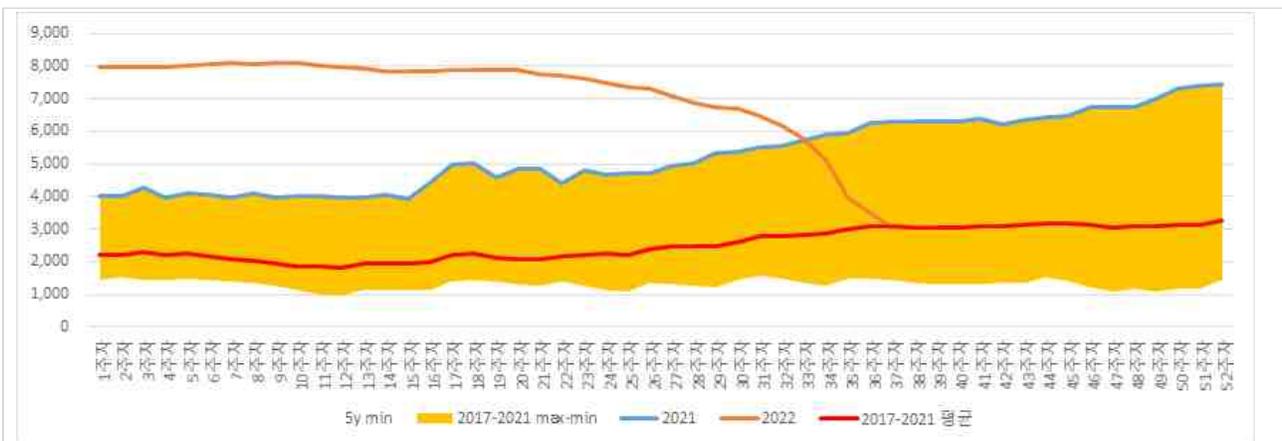
SCFI 지수는 약세를 기록할 것으로 전망



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

유조선 WS(VLCC World Scale) : 전주(9월 2주) 대비 13.5p 상승한 85.8 기록

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

(달러/톤)

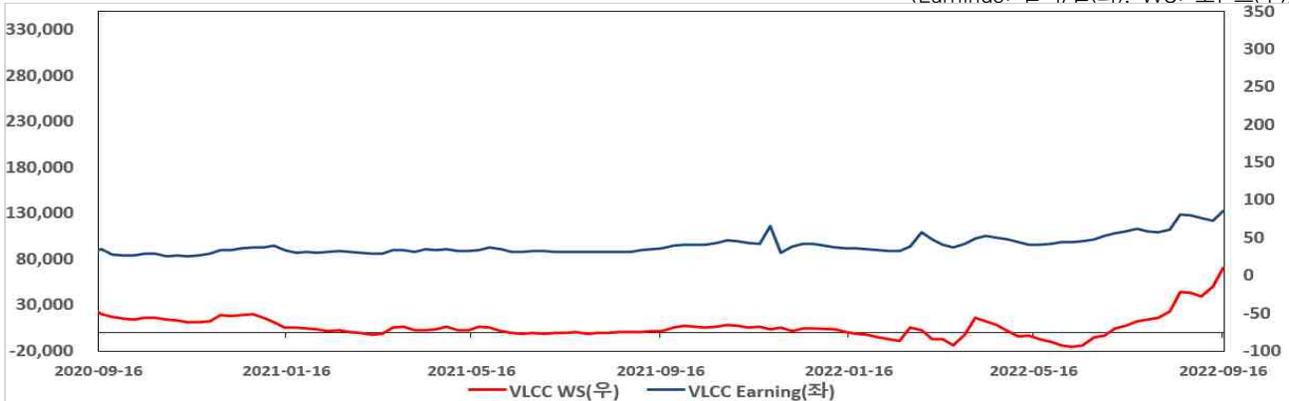
구분	9월 3주(WS)		전주 대비 차이	
중동-중국 항로(TD3C)	85.8	▲	13.5	18.7 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	54.0	▲	10.0	22.7 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	99.0	▲	19.0	23.7 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	100.0	▲	17.5	21.2 %

(동향) 태풍 등 기후 이상으로 인한 운임 상승과 중동산 원유 수송 지속 증가로 대부분 항로 시황 개선

- 러시아 원유 공급 축소 등 지정학적 이유로 유럽으로 향하는 중동산 원유 수요가 늘어나면서 유조선 시황 상승을 견인함. 브라질, 미국 걸프 등에서도 원유 수송이 증가세를 보이고 있으며, 대서양항로에 투입되는 유조선들의 성약 활동 확대와 태풍 등의 기후 변화로 인한 운항 지연 현상이 겹치면서 유조선 시황은 전반적인 상승세를 나타냄
- 한편 OPEC, IEA 등 글로벌 에너지 기관들이 최근 원유 수요 전망치를 하향 조정하거나 기존 하향 수치를 유지하면서 4분기 원유 수요가 둔화될 것이라고 전망함. 전통적 성수기인 동절기 진입에도 불구하고 미국 금리 인상에 의한 경기 위축, 이에 따른 산업용 유류 감소 가능성 등이 주 요인으로 지목됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수 :

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

구분	9월 3주	전주대비	2022년			2021년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
유조선 시장(현물)									
중동-중국 항로(TD3C)	운임지수	85.8	8.5	32.1	85.8	55.84	28.4	65.1	35.4
	평균 수익	48,262	15,029	-24,517	50,682	-830	-6,779	14,966	-526
VLCC	1년 용선료	37,500	5,250	15,000	37,500	37,964	18,500	24,125	20,851

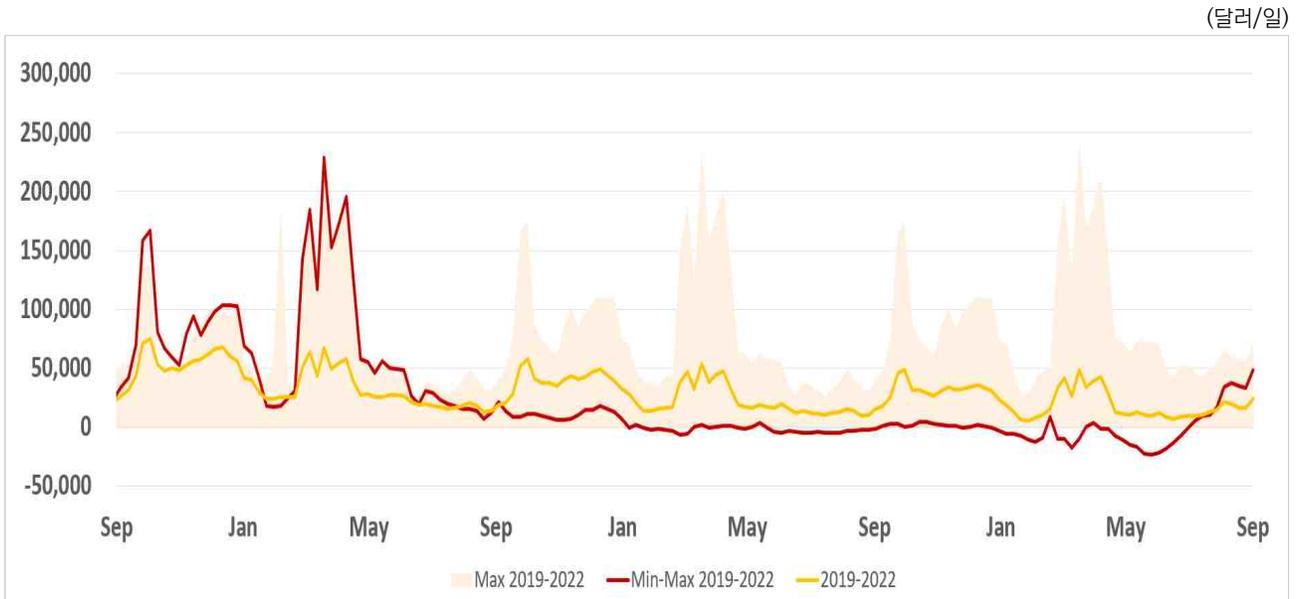
자료: Clarkson



1 유조선-기술분석

수익 추세선(붉은색)은 전주 대비 약 45% 상승하며 큰 폭의 반등을 보임

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



자료: Clarkson

수익 추세선(파란색)은 9월 이후 본격적인 상승 추세를 나타내고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

1 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주(9월 2주) 대비 8.1p 하락한 394.3 기록

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

(달러/톤)

구분	9월 3주(WS)		전주 대비 차이	
인도-극동 항로	377.5	▼	26.6	6.6 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	260.0	▼	20.0	7.1 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	315.0	▼	20.0	5.9 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	320.0	▼	80.0	20.0 %

(동향) 경기 둔화에 의한 수요 불균형 발생 가능성, 국제유가 변동성 등이 시황 리스크 요인으로 작용

- 이동 제한 조치 완화에 의한 석유제품 수요 정상화, 지정학적 리스크 장기화, 정제설비 구조 조정으로 인한 석유제품 공급 부족으로 시황 상승세가 이어져오다 급등에 따른 피로감과 신규 물동량 감소로 소폭 하락세를 보임
- 국내, 일본·대만 등의 정제설비 가동 축소 영향, 중국의 에틸렌 재고 확보 움직임 등으로 인한 수입량 증가로 에틸렌 가격이 반등하고 물동량도 증가세를 보이면서 석유제품선 시황 상승의 동력이 될 것으로 전망됨. 그러나 중국의 코로나19 재봉쇄 조치로 인한 수요 불균형 발생 가능성, 국제유가 변동성에 의한 원가 부담 증가 등은 향후 석유제품선 시황 개선의 리스크 요인으로 작용할 수 있음

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		9월 3주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	377.5	26.6	119.8	447.1	275.4	80.6	160.0	120.1
	평균 수익	44,578	10,288	6,216	72,108	32,425	-96	15,345	7,642
MR	1년 용선료	24,250	2,250	12,375	24,250	23,083	11,625	13,000	12,445

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

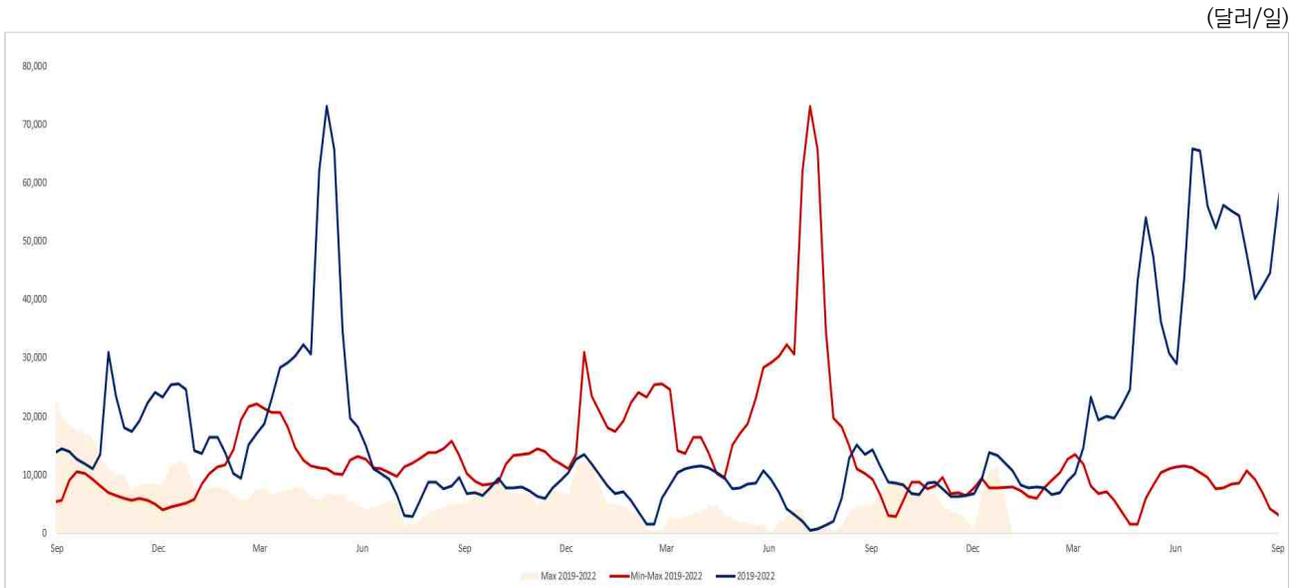
자료: Clarkson



2 석유제품선-기술분석

수익 추세선은 8월 3주차 이후 지속적으로 상승세를 나타냄

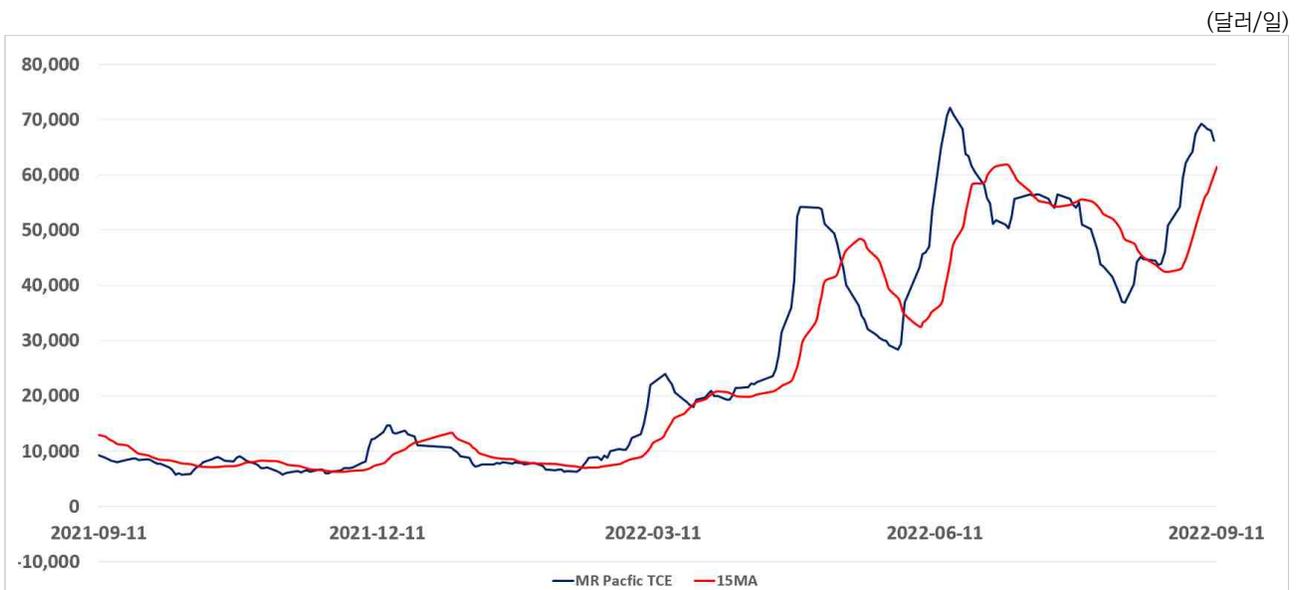
MR 인도-극동(Pacific Basket)



자료: Clarkson

수익 추세선은 8월 말 부터 상승추세를 보이면서 강보합권을 유지하고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 26.05로 전주 대비 0.4포인트 하락함

건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너 중고선가 지수는 124.1로 전월 대비 1.7포인트 하락함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

| '22.09.01~'22.09.16)

건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 38건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Sagarjeet	2009	58079	DWT	58079	2022-09-15	16	Tata NYK
Bulk	Spring Brave	2007	206306	DWT	206306	2022-09-15	17	Shunzan Kaiun
Bulk	Sunny Sailor	2000	91625	DWT	91625	2022-09-15	9.7	Winning Intl
Gas C'rier	Scali Del Pontino*	2011	3315	cu.m.	3824	2022-09-14		Gas & Heat S.p.a.
Gas C'rier	Scali Del Teatro*	2014	3315	cu.m.	3824	2022-09-14		Gas & Heat S.p.a.
Gas C'rier	Scali Reali*	2010	3315	cu.m.	3804	2022-09-14	39	Gas & Heat S.p.a.
Gas C'rier	Scali Sanlorenzo*	2010	3315	cu.m.	3824	2022-09-14		Gas & Heat S.p.a.
TankChem	Seamercury	2003	39634	DWT	39634	2022-09-14	11	Thenamaris
Bulk	Aquarius 77	2016	35737	DWT	35737	2022-09-13	21	Sycamore Global
Gas C'rier	BW Prince	2007	82000	cu.m.	54368	2022-09-13	45	BW LPG Limited
TankChem	Stena Performance*	2006	65065	DWT	65065	2022-09-13	20	Concordia Maritime
Tanker	Stena Primorsk*	2006	65079	DWT	65079	2022-09-13	20	Concordia Maritime
TankChem	Stena Provence*	2006	65125	DWT	65125	2022-09-13	20	Concordia Maritime
TankChem	Hyde	2007	46825	DWT	46825	2022-09-10	22.8	Union Maritime
Container	Osaka	2008	4506	TEU	50500	2022-09-08	60	Sea Consortium
TankChem	Atlantik Miracle	2008	11320	DWT	11320	2022-09-07	7	Atlantik Denizcilik
TankChem	Celsius Mexico	2008	20866	DWT	20866	2022-09-07	14.9	Celsius Shipping
Bulk	Eco Destiny	2005	35287	DWT	35287	2022-09-07	12.7	Austbulk Shpg
TankChem	NCC Rabigh*	2007	45951	DWT	45951	2022-09-07		Nat Chem Carriers
TankChem	NCC Sudair*	2007	46012	DWT	46012	2022-09-07	35	Nat Chem Carriers
Dry Genl	Wu Jiang 1899	2010				2022-09-06		Unknown Chinese
Tanker	Bao Feng You 688	2018		DWT		2022-09-05		Wenzhou Xingrong



Container	Marine Taraba	2008	1708	TEU	21464	2022-09-05	28	Misuga Kaiun Co Ltd
Dry Genl	Hong Tai 776	2004		DWT		2022-09-03		Unknown Chinese
TankChem	Feng Hai 32	2012	27356	DWT	27356	2022-09-02		Dongguan Fenghai
TankChem	Feng Hai 35	2013	27260	DWT	27260	2022-09-02		Dongguan Fenghai
Bulk	Malto Hope	2013	28226	DWT	28226	2022-09-02	13.6	Misuga Kaiun Co Ltd
Offshore	AOD I*	2013	400	Water Depth		2022-09-01	628	Seadrill
Offshore	AOD II*	2013	400	Water Depth		2022-09-01		Seadrill
Offshore	AOD III*	2013	400	Water Depth		2022-09-01		Seadrill
Bulk	Fortuna	2010	83353	DWT	83353	2022-09-01	23.5	Orion Reederei
Gas C'rier	N/B Hyundai HI (Ulsan) 3290*	2023	200000	cu.m.	110000	2022-09-01	596.52	Dynagas Ltd
Gas C'rier	N/B Hyundai HI (Ulsan) 3291*	2023	200000	cu.m.	110000	2022-09-01		Dynagas Ltd
Gas C'rier	N/B Hyundai HI (Ulsan) 3292*	2024	200000	cu.m.	110000	2022-09-01		Dynagas Ltd
Offshore	West Ariel*	2008	400	Water Depth	2627	2022-09-01		Seadrill
Offshore	West Callisto*	2010	400	Water Depth	2627	2022-09-01		Seadrill
Offshore	West Cressida*	2009	375	Water Depth	7268	2022-09-01		Seadrill
Offshore	West Leda*	2010	375	Water Depth		2022-09-01		Seadrill



6. 주요 해운지표

(2022.09.16 기준)

주요 해운지표 추이	금주	전주 대비	9월 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	88.0	1.0	86.7	70.0	88.0	76.9	63.0	72.0	69.1	
컨테이너선(10년) Sub-Panamax	51.0	0	51.0	51.0	56.0	53.4	14.0	44.0	32.5	

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)										
건화물선 Panamax	36.5	-0.5	36.8	34.3	37.0	35.8	25.5	34.3	30.9	
유조선 VLCC	120.0	0	120.0	114.0	120.0	116.7	85.0	112.0	98.7	
컨테이너선 Sub-Panamax	43.0	0	43.0	40.0	43.0	42.2	30.0	40.0	35.8	

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	437.5	22.5	447.1	415.0	688.8	560.4	311.3	488.0	396.2
	Singapore	414.5	-6.8	431.3	414.5	773.5	577.6	324.8	523.5	416.5
	Korea	477.25	8.0	486.1	469.3	784.5	643.2	361.8	574.5	445.9
	Hong Kong	459.0	-1.0	478.4	458.8	803.8	602.6	325.8	529.0	426.8
VLSFO	Rotterdam	673.0	3.8	680.7	567.0	980.0	781.5	387.8	605.8	505.6
	Singapore	697.3	21.0	699.4	639.5	1137.8	856.8	413.0	642.5	535.1
	Hong kong	716.8	7.0	723.2	629.0	1189.3	872.1	404.5	627.3	533.2

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	-	-	-	105.4	233.7	180.6
	중국産	132.6	0.7	131.5	-	194.5	152.5	-	264.6	193.0
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	128.3	-1.5	129.1	-	141.3	127.1	-	244.3	127.7
	중국産	144.1	-1.7	145.1	-	192.9	145.1	-	420.7	182.4
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	-	-	-	-	757.5	202.2	-	501.1	272.0
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	-	-	-	-	529.5	167.2	-	577.7	337.4
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1448.5	36.25	1428.9	1,344	1,769	1,580	1,188.5	1,642.5	1,372.4
	밀(국제)	859.8	-9.75	841.9	731.5	1,425	937.6	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