

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2022년 02월 21일

감 수 고병욱 해운물류연구본부장

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

26

건화물선

지난 주 케이프선 운임 13,445달러/일 기록, 중국 철강 원자재 가격 단속 강화

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 34.91 하락한 4,946.01을 기록, 계절적 비성수기이나 운임 급락은 기대하기 힘들

탱커선

지난주 유조선 운임지수(WS)는 대비 0.9p 하락한 32.1 기록, 고유가 기조와 지정학적 리스크 미해소로 시황 하락 지속

이호춘 해운빅데이터연구 센터장 / leehochoon@kmi.re.kr | 051-797-4623

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

류희영 연구원 / hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4915

최건우 전문연구원 / 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

글로벌 항만 정체, 소폭 완화된 가운데 여전히 선박 지연 문제는 상존

- ▶ 글로벌 항만 정체가 소폭 완화된 가운데 아시아-북유럽 및 중국-캘리포니아 선박 지연은 여전히 중요한 문제로 남아 있음
 - LA/LB에 정박 대기 중인 선박 수는 1월 9일 기준 109척에서 2월 14일 기준 76척으로 일부 감소했음에도 불구하고 중국에서 LA/LB로 운항하는 운송시간은 평균 38일이 소요되는 것으로 파악됨
 - 중국-캘리포니아 항로 선박 지연은 중국에서 출발하여 11일 만에 LA/LB항에 접안 한 선사가 있는 반면, 65일까지 소요되는 선사가 있는 등 선사별로 차이가 큰 것으로 파악됨
- ▶ 극동-북유럽 항로에 대한 선박 지연 문제도 여전히 심각함
 - 극동-북유럽을 항로를 운항하는 14,000-24,000TEU급 선박들은 표준 일정보다 평균 17일 이상이 더 소요되는 것으로 파악됨
 - 극동-북유럽 항로의 표준 일정을 준수하기 위해서는 일부 항만을 결항하는 것만이 지금의 극심한 지연 사태를 일부 피할 수 있는 방법으로 보임

자료: 알파라이너 2022년 7호

최건우 전문연구원

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

2021년 컨테이너 박스 생산량 및 가격 최고조에 이름

- ▶ 작년 글로벌 공급망 위기로 인한 컨테이너 수요 증가는 기록적인 컨테이너 박스 생산량 및 가격 상승으로 이어짐
 - 드류리(Drewry)에 따르면 2021년 컨테이너 박스 생산량은 718만 TEU로서 2020년 대비 130% 증가한 것으로 나타남
 - 기록적인 컨테이너 박스 생산량과 동시에 가격 또한 크게 상승하여 컨테이너 박스 제작 가격이 TEU당 4,000달러에 육박하였음
- ▶ 그러나 2022년초 컨테이너 박스 생산량 및 가격은 하락세를 나타낸 것으로 파악됨
 - 컨테이너 박스 임대 업체 트리톤 인터네셔널(Triton International)에 따르면 컨테이너 박스 가격은 TEU당 3,400달러로 20% 정도 하락한 것으로 조사됨
 - 드류리에 따르면 올해 컨테이너 박스 생산량 또한 작년 대비 33-37% 감소된 450-480만 TEU가 될 것으로 추정되고 있음

자료: <https://www.freightwaves.com/news/supply-chain-signals-new-container-production-and-pricing-finally-peak>

김병주 연구원

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



1. 주간뉴스

중국 철강산업 탄소배출 정점 시점 연기, 건화물선 시장에 청신호

- ▶ 건화물선 시장의 주요 화주인 중국의 철강산업이 탄소배출 정점시기를 2025년에서 5년 연장하기로 계획을 수정함에 따라 건화물선 시장에 긍정적 영향을 미칠 것으로 전망됨
 - 중국은 팬데믹, 탈탄소화 조치에 따른 부작용, 부동산 침체 등으로 인한 경기 둔화가 심화되고 있음, 인프라 투자 확대를 통한 경기 부양책을 추진하고 이를 뒷받침하기 위한 충분한 원자재 확보가 중요하게 되었음
 - 반체로 코스타(Banchero Costa)에 따르면, 경기 성장률 둔화 및 실업률 증가를 막기 위한 중국 정부의 기반시설 투자 확대는 철강 수요 증가로 이어질 것으로 전망됨.
 - 한편 전년 하반기의 철강 생산량은 중국의 철강 감산 정책 강화 및 석탄 가격 상승으로 인해 2020년 동기 대비 16% 감소했으며 인프라 확대에 따른 수요 증가(5.1-7.6%)에도 불구하고 올해 부동산 건설부분에서 철강 소비는 전년 대비 2.7% 감소할 전망이다.
- ▶ 탄소배출 정점 시점 연기는 철강 생산 업체에 값비싼 친환경 공정 전환 의무에 관한 부담을 낮춤으로서 중국의 철광석 수입량을 증가시키고, 이는 대형 벌크선 수요 증가와 직접적으로 연결됨
 - 상해국제해운연구소의 연구원 리 콰이안웬(Li Qianwen)은 중국의 철강생산업체들이 경제성을 이유로 친환경 기술로의 전환에 대한 의지가 부족함을 지적하며 올해 철광석 수입이 일정 수준 유지될 것으로 전망하였음

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139905/Chinas-carbon-peak-pushback-bodes-well-for-dry-bulk-shipping>

이상혁 전문연구원

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

벌크선사 시장의 변동성과 펀더멘털을 이용해 대규모 흑자 달성

- ▶ 벌크선사들은 21/22년 시장의 강한 수요, 지속되는 변동성, 선대수급불균형에 힘입어 힘입어 건화물선 수익이 급증했다고 보고함
 - 싱가포르의 그린드로드시핑(Grindrod Shipping)의 CEO 마틴 웨이드에 따르면 마이너 건화물에 관한 탄탄한 수요와 더불어 신조선 발주 잔량이 10년 만에 최저치를 기록하였으며 지속적인 공급망 대란으로 인하여 건화물선 운임 강세가 전망됨. 이에 지난해 탱커 시장을 축소하고 건화물선 관련 투자를 확장하였음
 - 24척의 핸디와 수프라막스 선박을 소유한 그린드로드시핑은 2020년 4분기에 1,410만 달러의 적자를 기록했으나 2021년 4분기 순이익은 5,290만 달러 흑자를 달성했으며 주당 0.72달러의 배당금을 지급함
- ▶ 노르웨이의 해운업체인 웨스턴벌크차터링(Western Bulk Chartering)은 시장의 변동성을 십분 활용해 수익을 창출하였음
 - 웨스턴벌크차터링은 전년 단기간내 회사의 리스크 역량을 활용하는 전략을 유지해 동기간 11월과 12월 하락장에서 포지션 변화로 이익을 봤을 뿐만 아니라 태평양과 대서양 사이 높은 운임 변동성은 많은 재정 거래 기회를 발생시켰음
 - 웨스턴벌크차터링의 전년 하반기 및 연간 순이익은 각각 7,200만 달러와 8,100만 달러로, 이는 2020년 동기의 순이익인 620만 달러와 330만 달러를 크게 웃도는 수치임. 111척의 선박을 소유한 동사는 올해 시장이 보다 안정된 수준에 들어설 때 선대를 증가시킬 수 있을 것으로 기대하고 있음

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139908/Bulker-operators-hail-volatility-and-fundamentals-for-profits-surge>

이상혁 전문연구원

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



1. 주간뉴스

IEA, OPEC+에 원유 생산량 증대를 재차 촉구

- ▶ 국제에너지기구(IEA)는 지난 2월 16일 개최된 국제에너지포럼(IEF, International Energy Forum)에서 시장 변동성을 감소시키기 위해 OPEC+가 신속히 원유 공급 증대를 시행해야 한다고 요구함
 - IEA 파티 비롤 사무총장은 현재 OPEC+의 증산 목표와 실제 산유국들의 생산량 격차가 상당히 큰 수준이며, 국제유가의 변동성을 줄이기 위해서는 시장에 더 많은 원유 생산량이 공급되어야 한다고 주장함
 - IEA 측에 의하면 전월 OPEC+ 회원국들의 원유 생산량은 2,390만 배럴로 집계되었으며, 이는 목표치인 2,460만 배럴에 못 미치는 수치임
- ▶ 이에 OPEC+는 코로나19 영향 및 경제난 등으로 회원국들이 증산을 위한 설비 투자에 어려움을 겪고 있다고 밝혀 단기간 수급 균형이 이루어지기는 어려울 것으로 전망됨
 - 특히 사우디아라비아, 아랍에미리트 등 원유 생산 능력이 큰 회원국들이 추가 증산에 부정적인 입장을 고수하고 있음
 - OPEC 회장 브루노 장 이투아 콩고 에너지 장관은 “우리는 약속을 지키기 위해 노력하고 있지만 즉각적으로 고유가 문제를 해결할 방안은 없다”며 지정학적 요인으로 인해 향후 유가가 125달러까지 상승할 것으로 예상함

자료: <https://www.argusmedia.com/en/news/2302452-iea-again-urges-opec-to-raise-crude-output-faster>, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-02-16/iea-wants-more-opec-oil-to-cover-supply-gap-and-cut-volatility>

류희영 연구원

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

미국과 이란 간 핵합의 복원 논의 막바지에 이르러, 조만간 협상 타결 예상

- ▶ 미국과 이란이 핵합의 복원을 위한 상호 신뢰 조치에 합의하면서 관련 협상이 곧 타결될 것으로 보임. 그러나 합의 복원 이후 이란산 원유가 유조선 시장으로 유입되기까지는 상당한 시간이 걸릴 것으로 예상됨
 - 로이터통신에 의하면 양국은 합의 도출 후 단계적 조치를 시행하고 이행이 확인되는 대로 제재 해제에 돌입할 계획임. 이에 대이란 제재 해제 시까지는 최대 3개월까지의 기간이 소요될 것으로 예상됨
 - 또한 이란의 원유 수출 제재 관련해서는 과거 합의 방식과 마찬가지로 수출 제재를 완전히 해제하는 것이 아니라 미국이 제재 면제를 승인하는 방식으로 진행될 것으로 전해짐
- ▶ 현재 산유국들이 원유 증산에 곤란을 겪고 있어 이란산 원유가 시장에 복귀하게 되면 국제유가 안정과 부진을 지속하고 있는 유조선 시장 견인에 큰 도움이 될 것으로 예상됨
 - 이란산 원유 수출 제재 해제는 공급 측면에서 긍정적인 요인으로 작용하여 유가 시장의 안정을 도모하며, 해상물동량 증가를 야기하여 유조선 시장 상승을 유도할 수 있을 것으로 분석됨
 - 또한 이란산 원유의 합법적인 수출이 재개되면 그간 이란산 원유 불법 수출에 동원된 노후 유조선이 폐선 시장으로 이동될 것으로 추정되면서, 점진적으로 유조선 시장의 수급 불균형을 완화 시킬 것으로 기대됨

자료: <https://www.tradewindsnews.com/tankers/iran-talks-at-very-critical-point-as-oil-exports-keep-up-and-us-frets-about-nuclear-runway/2-1166764>

류희영 연구원

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



2. 건화물선

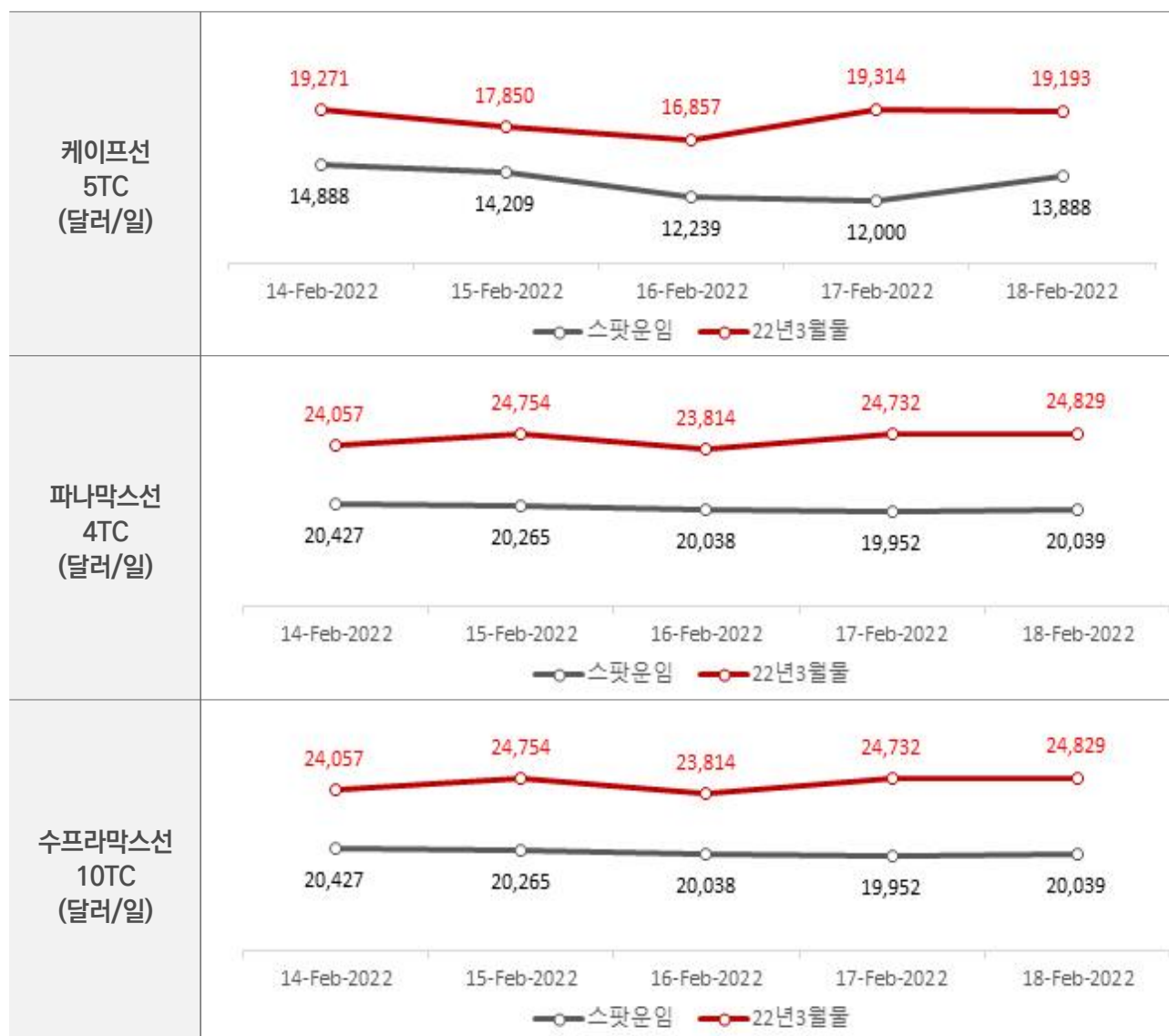
황수진 전문연구원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

1 주간평균운임전망

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

구분	2월 3주							
	주간평균운임	전주대비차이			FFA 3월물 주간평균가격	전주대비차이		
케이프선 5TC (달러/일)	13,445	▲	816	6.5 %	18,497	▼	-1,517	-7.6 %
파나마선 4TC (달러/일)	20,144	▲	2,194	12.2 %	24,437	▼	-807	-3.2 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	25,247	▲	4,350	20.8 %	28,451	▲	561	2.0 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

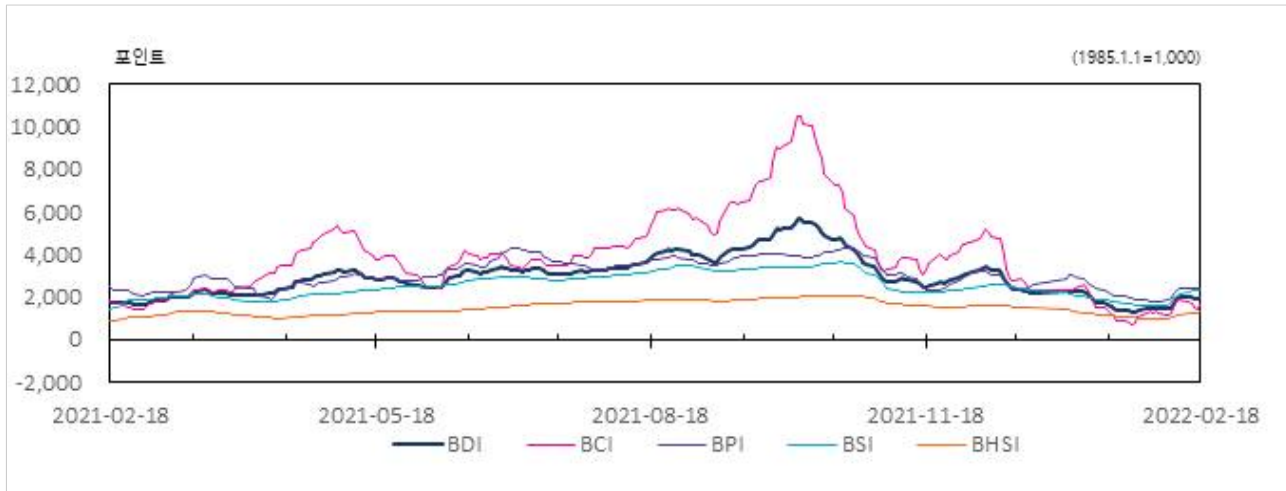


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		2월 3주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	1,940	229	1,303	5,650	2,943	393	2,097	1,066
선형별 운임	케이프(5TC)	13,445	816	10,304	86,953	33,283	1,992	34,896	13,073
	파나막스(4TC)	20,144	2,194	10,936	37,616	25,543	3,345	15,079	8,587
	수프라막스(10TC)	25,247	4,350	11,242	39,860	26,759	4,208	11,631	8,189
	핸디(7TC)	22,335	2,832	11,695	37,109	25,702	4,108	12,205	8,003
	케이프	26,000	-1,250	13,500	31,250	19,538	10,125	23,000	16,623
1년 용선료	파나막스	24,500	625	10,125	26,875	14,781	8,425	14,750	11,191
	수프라막스	26,250	0	9,500	23,625	13,484	8,250	12,500	10,349
	핸디	23,375	875	8,063	18,625	11,272	7,313	9,250	8,428
건화물선 시장(FFA)									
		2022년 3월물		2022년 1분기물		2022년물		2023년물	
		2월 3주	전주대비	2월 3주	전주대비	2월 3주	전주대비	2월 3주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	18,497	-1,517	26,159	-316	20,827	-9	18,549	9
	파나막스(4TC)	24,437	-807	26,119	-340	17,171	-39	17,171	-39
	수프라막스(10TC)	28,451	561	28,084	475	17,439	192	14,463	222
	핸디(7TC)	26,545	365	27,034	407	16,391	46	13,594	130

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

달러/톤

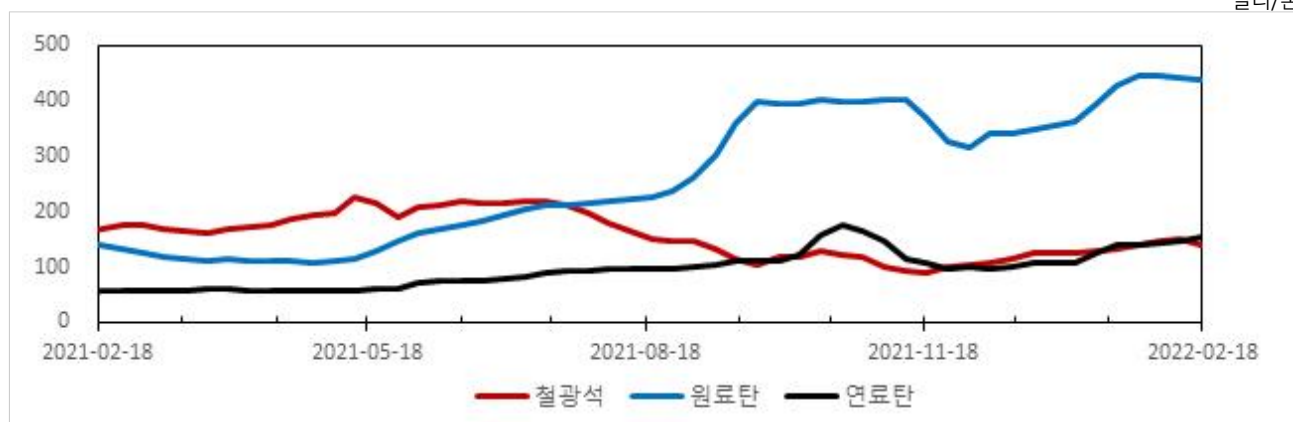
구분	2022년					2021년			
	2월 3주	2월 2주	전주대비차이			2월 3주	연평균	최저	최고
철광석	138.1	149.3	▼ -11.3	-7.5	%	164.6	161.1	89.8	226.5
원료탄	439.9	440.9	▼ -1.0	-0.2	%	146.9	220.5	102.2	403.0
연료탄	155.5	147.9	▲ 7.7	5.2	%	54.9	84.3	52.0	175.4
대두	580.7	580.7	▼ 0.0	0.0	%	505.8	500.6	444.3	589.0
옥수수	255.0	252.5	▲ 2.5	1.0	%	215.3	224.2	185.1	278.4

자료: 한국광물자원공사, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

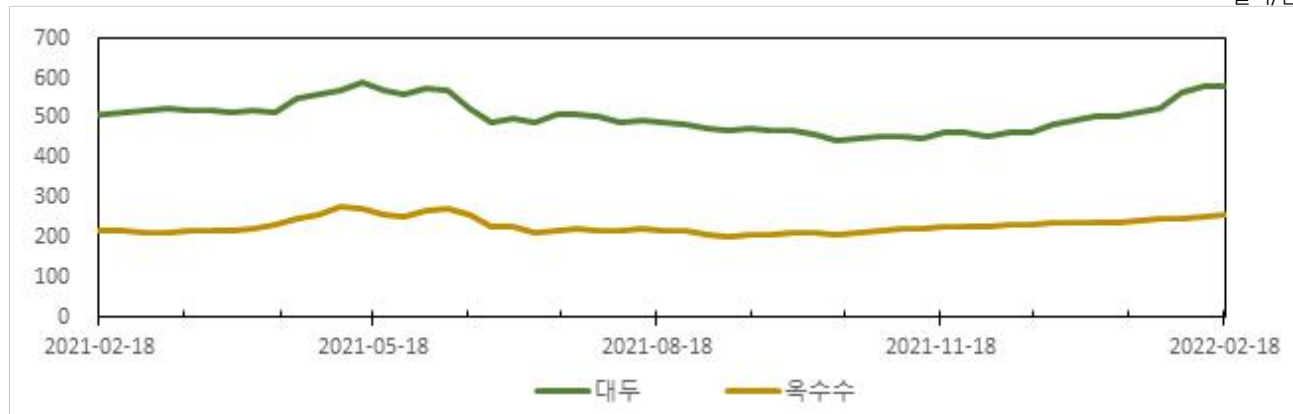
달러/톤



자료: 한국광물자원공사

곡물가격 추세(주간)

달러/톤



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주(2월 2주) 대비 6.5% 상승한 13,445달러/일 기록

(운임) 여전히 낮은 수준

- 원자재 가격 안정화를 위한 중국 정부의 투기 단속 강화 소식이 운임 상승폭을 축소시킴

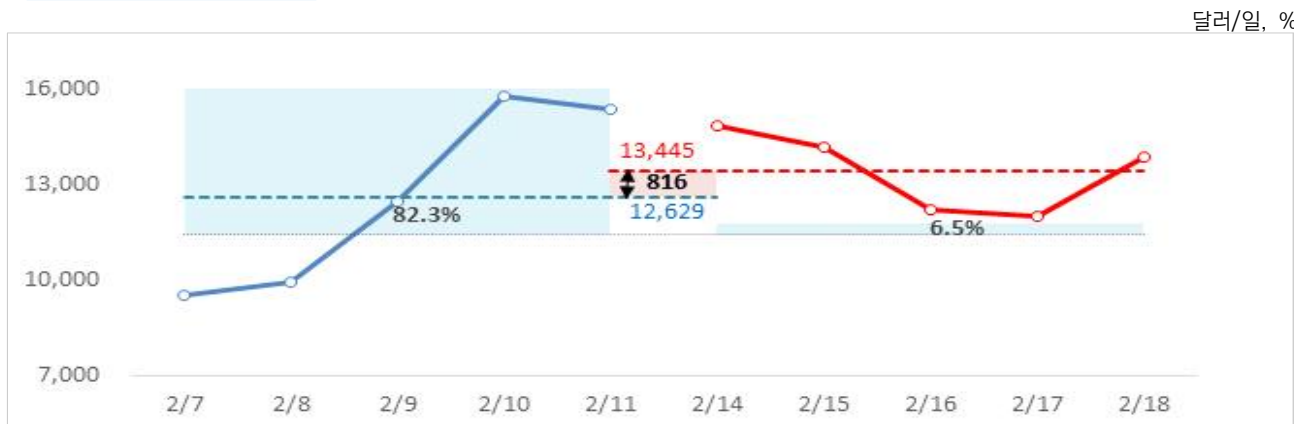
(동향) 운임 상승·하락요인 혼재, 중국 철강 원자재 가격 단속 강화

- 중국 정부가 경기회복을 위한 인프라 투자에 앞서 철강 원자재 가격 안정화를 도모하고 있음
- 중국 국가발전개혁위원회(NDRC*)가 최근 철강 원자재 가격 급등 원인을 투기성 재고 비축으로 보고 이에 대한 단속을 재개한다는 성명을 냄. NDRC는 지난 2월 11일부터 국가시장감독관리총국(SAMR*)과 함께 합동단속을 실시했으며, 16일부터는 철광석 거래소 수수료를 두 배 인상한 것으로 파악됨
- 이외에도 로이터에 따르면 NDRC는 성명서를 통해 선물 및 시장 가격 모니터링을 강화하는 한편, 자국 기업이 국내 철광석 및 구리와 관련한 프로젝트 등에 투자하고, 고철 사용 비중을 늘리는 것을 권장한 것으로 알려짐

* NDRC(국가발전개혁위원회, National Development and Reform Commission)

* SAMR(국가시장감독관리총국, The State Administration for Market Regulation)

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	2월 3주	2월 2주	전주대비차이	
BCI	1,621	1,523	▲ 98	6.5%
스팟운임(5TC)	13,445	12,629	▲ 816	6.5%
용선료	6개월	24,375	▼ -875	-3.5%
	1년	26,000	▼ -1,250	-4.6%
	5년	19,875	▼ -125	-0.6%
FFA	22년 2월물	18,497	▼ -1,517	-7.6%
	22년 1분기	26,159	▼ -316	-1.2%
	22년	20,827	▼ -9	0.0%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

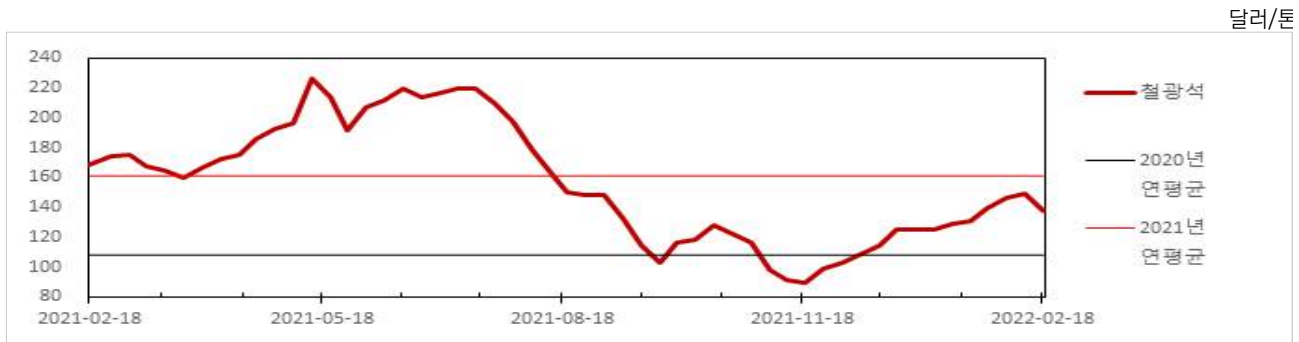
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 7.5% 하락한 138.1달러/톤 기록

철광석 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



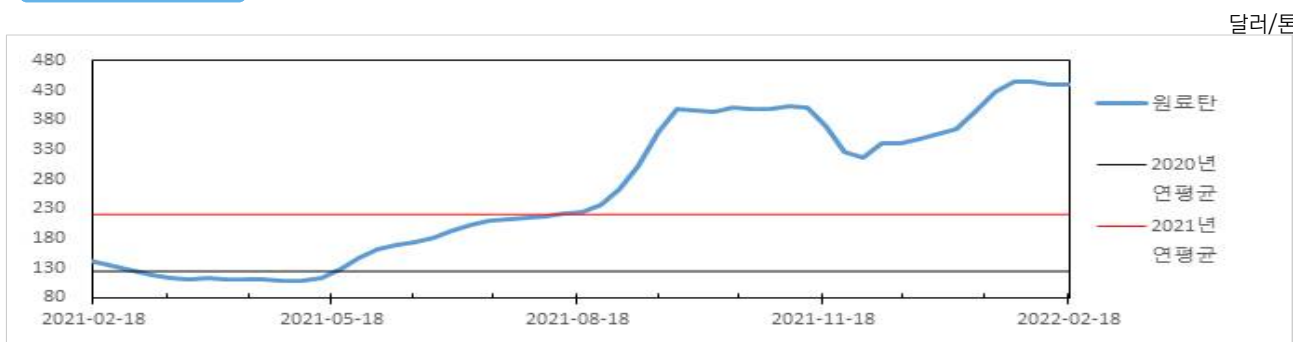
자료: 한국광물자원공사

달러/톤

구분	철광석 가격	전주대비차이		
1월 4주	139.5	▲	8.2	6.2 %
2월 1주	146.8	▲	7.3	5.2 %
2월 2주	149.3	▲	2.5	1.7 %
2월 3주	138.1	▼	-11.3	-7.5 %

■ 원료탄 가격 : 지난 주 대비 0.2% 하락한 439.9달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



자료: 한국광물자원공사

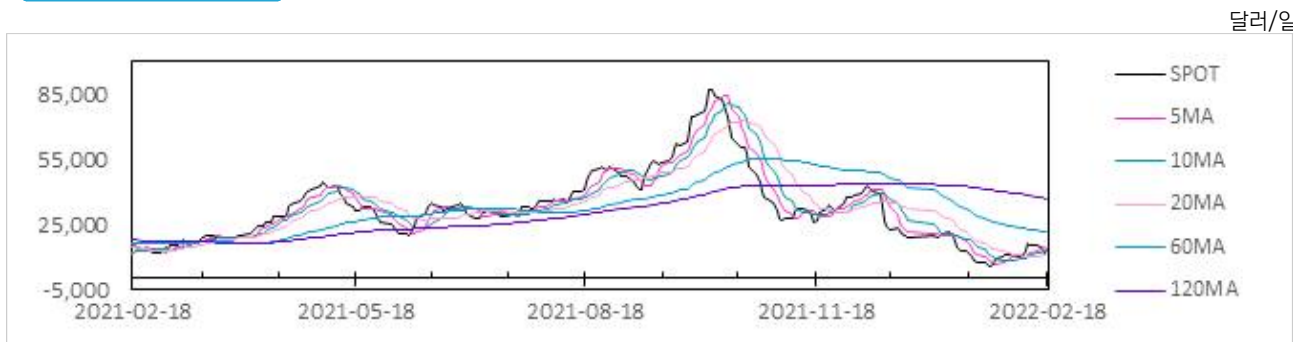
달러/톤

구분	원료탄 가격	전주대비차이		
1월 4주	444.5	▲	17.7	4.1 %
2월 1주	444.7	▲	0.2	0.0 %
2월 2주	440.9	▼	-3.8	-0.9 %
2월 3주	439.9	▼	-1.0	-0.2 %



3 케이프선-기술분석

이동평균





3 파나막스선-동향분석

▶ 파나막스선 : 지난 주(2월 2주) 대비 12.2% 상승한 20,144달러/일 기록

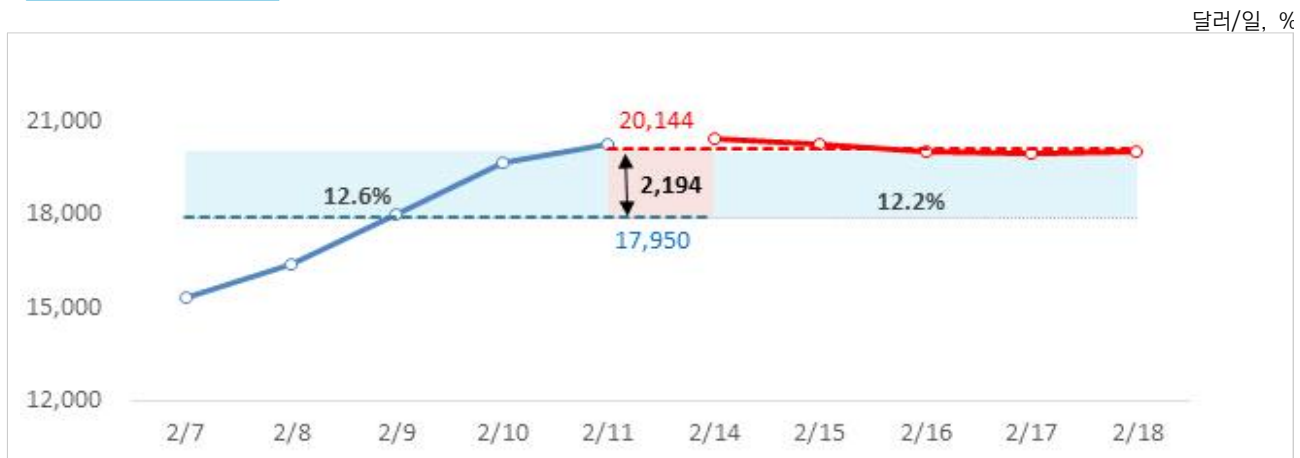
(운임) 석탄, 곡물에 대한 수송수요 증가

- 선박에 대한 수요 증가로 인해 운임 상승폭이 2주 연속 12%대 유지 중임

(동향) 운임 상승요인 우세, 인도는 미국산 대두유 수입 증가, 중국은 호주산 밀 수요 증가

- 최근 러시아-우크라이나 위기로 인한 공급망 붕괴우려가 강력한 곡물 재고 수요를 촉발함
- 인도가 미국산 대두유 수입 비중을 늘리고 있는데 이는 이례적인 상황으로 인도의 대두유 수입국이 대부분 아르헨티나와 브라질이기 때문임. 또한 아르헨티나는 가뭄으로 인해 대두 수확량(2021/22년)이 감소할 전망이며, 주요 곡물 수출항인 로사리오항의 얕은 수심으로 인해 만재 상태에서 선박 출항이 제한되는 것도 큰 요인임
- 중국이 호주산 밀 수입을 늘리는 중이며, 5월까지 500만 톤의 밀에 대한 수입 계약을 체결한 것으로 파악됨. 이는 호주 밀 수출량의 근 20%에 해당되는 양으로 향후 중국의 호주산 밀에 대한 수요는 계속 증가할 전망이다
- 이 소식이 시장에 전해지면서, 밀 공급 부족과 가격 상승 촉발에 대한 우려가 시장 내에 확산되고 있으며, 이는 호주산 밀에 대한 수요를 부추기고 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분		2월 3주	2월 2주	전주대비차이		
BPI		2,387	2,143	▲	244	11.4 %
스팟운임(4TC)		20,144	17,950	▲	2,194	12.2 %
용선료	6개월	25,750	25,125	▲	625	2.5 %
	1년	24,500	23,875	▲	625	2.6 %
	5년	15,100	14,875	▲	225	1.5 %
FFA	22년 2월물	24,437	25,244	▼	-807	-3.2 %
	22년 1분기	26,119	26,460	▼	-340	-1.3 %
	22년	17,171	17,210	▼	-39	-0.2 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

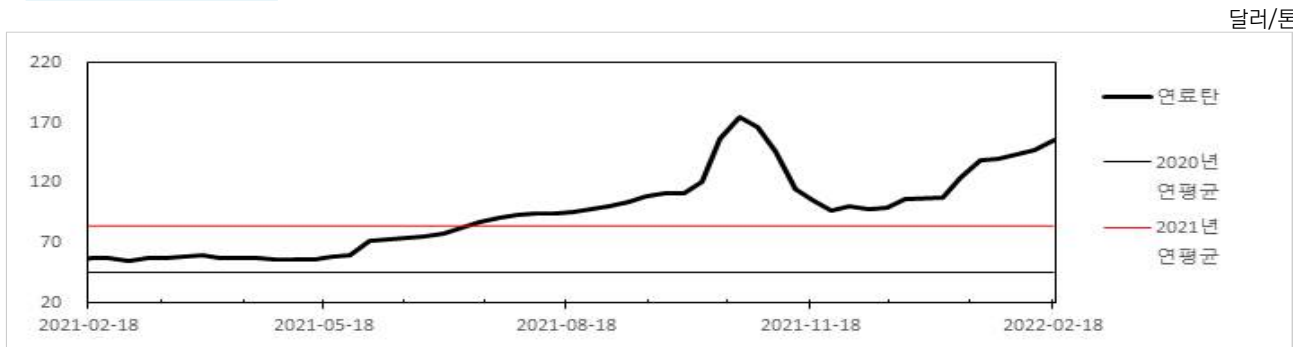
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나마스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 5.2% 상승한 155.5달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



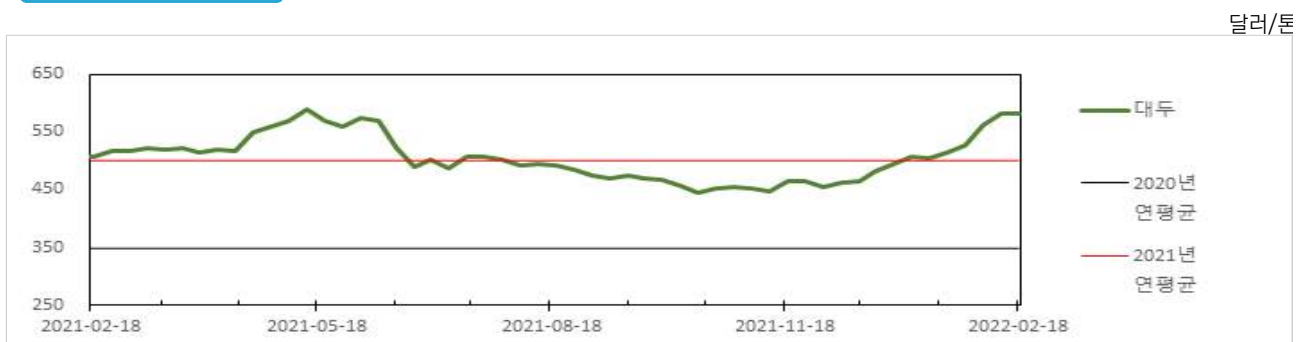
자료: 한국광물자원공사

달러/톤

구분	연료탄가격	전주대비차이		
1월 4주	140.7	▲	1.4	1.0 %
2월 1주	144.0	▲	3.2	2.3 %
2월 2주	147.9	▲	3.9	2.7 %
2월 3주	155.5	▲	7.7	5.2 %

대두 가격 : 지난 주 대비 3.1% 상승한 580.7달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

달러/톤

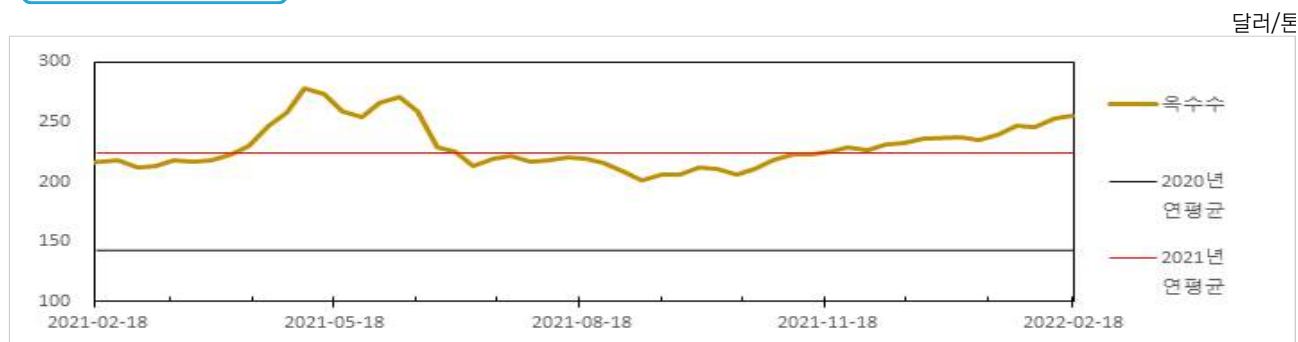
구분	대두 가격	전주대비차이		
1월 4주	513.7	▲	8.3	1.6 %
2월 1주	526.8	▲	13.1	2.5 %
2월 2주	563.1	▲	36.3	6.9 %
2월 3주	580.7	▲	17.7	3.1 %



3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 지난 주 대비 4.0% 상승한 255.0달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



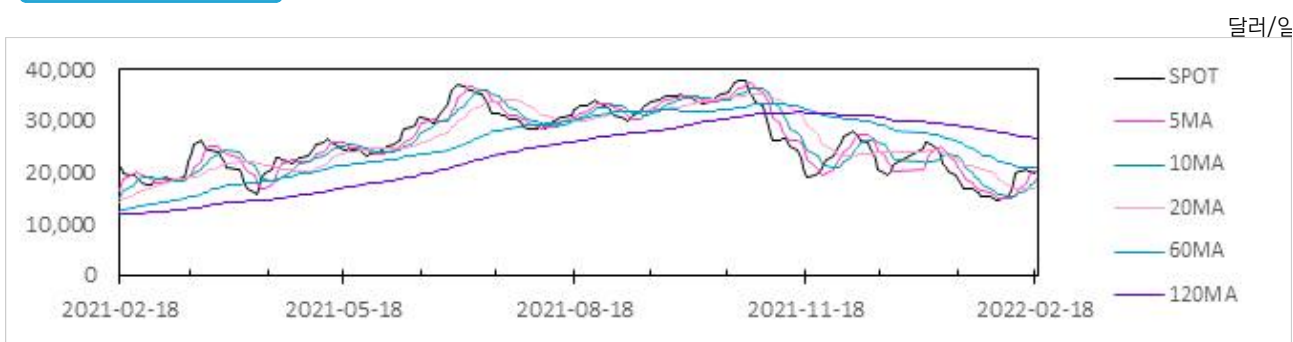
자료: 시카고상품거래소(CBOT)

달러/톤

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
1월 4주	239.9	▲ 5.0	2.1	%
2월 1주	246.4	▲ 6.5	2.7	%
2월 2주	245.2	▼ -1.2	-0.5	%
2월 3주	255.0	▲ 9.8	4.0	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균





3 수프라막스선-동향분석

■ 수프라막스선 : 지난 주(2월 2주) 대비 20.8% 상승한 25,247달러/일 기록

(운임) 석탄, 곡물 수송수요 증가로 운임 상승

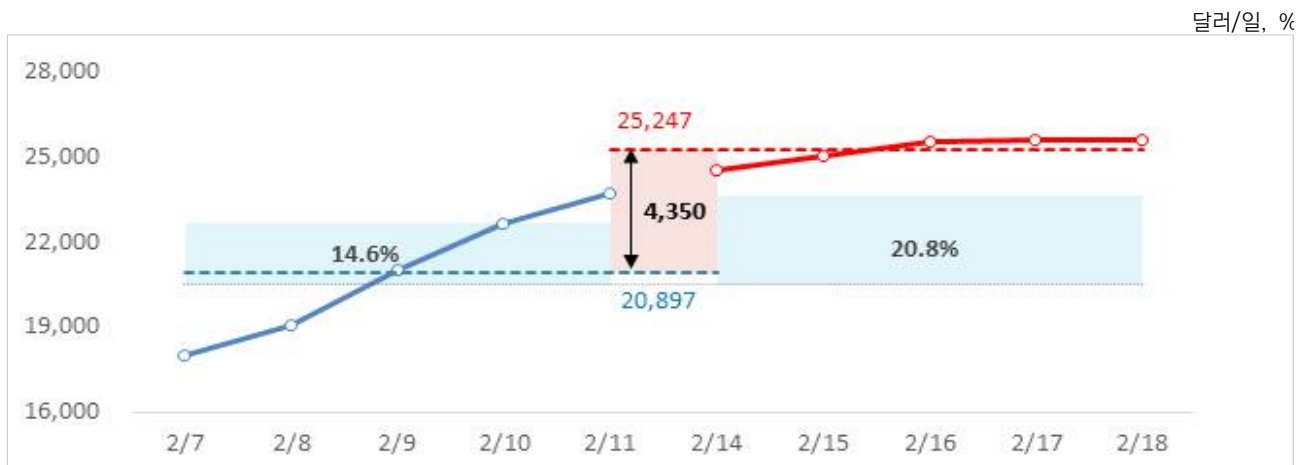
- 러시아-우크라이나 긴장으로 운임의 상승폭이 확대됨

(동향) 운임 상승요인 우세, 러시아와 우크라이나 간 지정학적 위험 지속, 인도네시아 DMO 의무 확대 요구

- 러시아와 우크라이나 간 긴장은 석탄과 곡물에 대한 수요를 증가시켜 해상 운임이 상승 중임
- 인도네시아 정부가 석탄 생산업체에 DMO(자국 시장 우선 공급의무) 충족기준을 30%까지 상향할 것을 요구 중임. 작년 12월 31일 인도네시아 석탄 생산업체들이 DMO를 준수하지 않자 정부 차원에서 석탄 수출을 전면 중단한 바 있음. 이는 당시 석탄 가격 급등(130달러/톤 이상)에도 불구하고 공급 의무가격이 70달러/톤으로 고정되어 있었기 때문임

*DMO(자국 시장 우선 공급 의무, Domestic Market Obligation)

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분	2월 3주	2월 2주	전주대비차이	
BSI	2,295	1,900	▲ 396	20.8 %
스팟운임(10TC)	25,247	20,897	▲ 4,350	20.8 %
용선료	6개월	26,750	▲ 3,750	14.0 %
	1년	26,250	- 0	0.0 %
	5년	11,000	- 0	0.0 %
FFA	22년 2월물	27,890	▲ 561	2.0 %
	22년 1분기	27,608	▲ 475	1.7 %
	22년	17,248	▲ 192	1.1 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

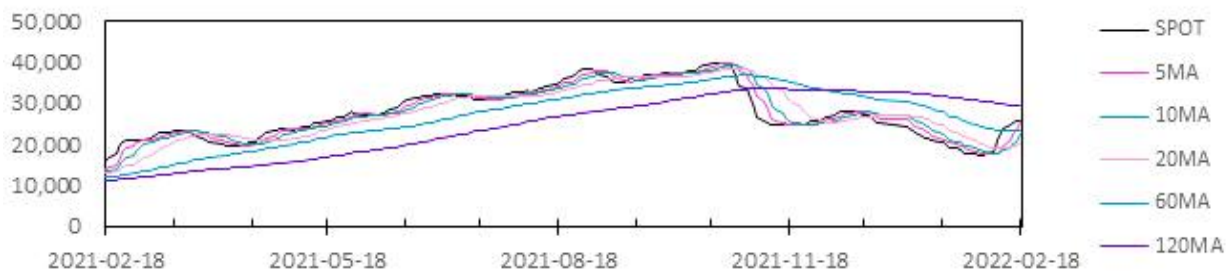
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균

달러/일





3. 컨테이너선

최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4636

1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난 주 대비 34.91 하락한 4,946.01을 기록

(운임) 5주 연속 현물 운임 하락

- 북미 서부를 제외한 대부분의 항로에서 운임이 하락함. 하지만 여전히 세계 주요항만의 항만정체가 지속되고 있어 큰 폭의 조정을 기대하기 힘들

(현황) 북미 주요항만의 정체 지속

- 지난주 LA/LB항 컨테이너 대기척수는 76척으로 1월에 비해서는 감소함. 하지만 지난해 11월 대비 중국에서 LA/LE 항까지 운송시간은 평균 38일이 소요되는 것으로 나타났으며 선사마다 대기시간 차이가 큰 것으로 나타남
- 동 항로에서 중국 소형 선사의 경우 최대 65일까지 소요되었지만 일부 선사는 11일만에 도착해 접안한 것으로 조사됨

컨테이너 운임지수

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



자료: 상하이해운거래소, Clarkson

컨테이너 운임

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

		2월 2주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	4,946	-34.9	4,946	5,109	5,027	2,570	4,956	3,769
운임	유럽항로	7,652	-25	7,652	7,797	7,762	3,651	7,714	6,078
	미서안항로	8,117	63	7,957	8,117	8,014	3,931	7,444	5,317
	미동안항로	10,870	-152	10,870	11,833	11,254	4,679	11,976	8,353
	한국항로	404	-3	404	456	432	184	386	286
	일본항로	317	7	287	341	311	251	340	285
	동남아항로	1,403	-61	1,403	1,537	1,485	840	1,494	964

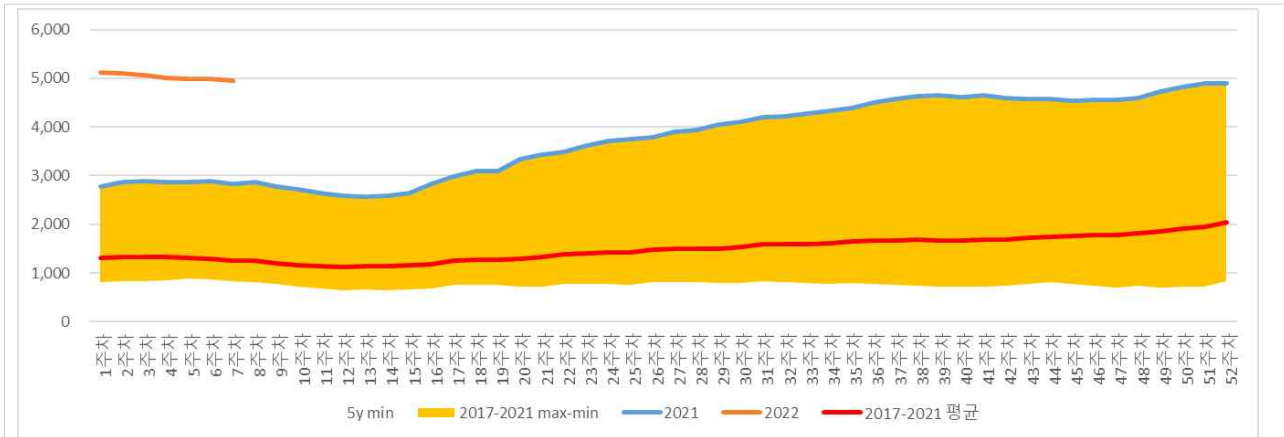
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



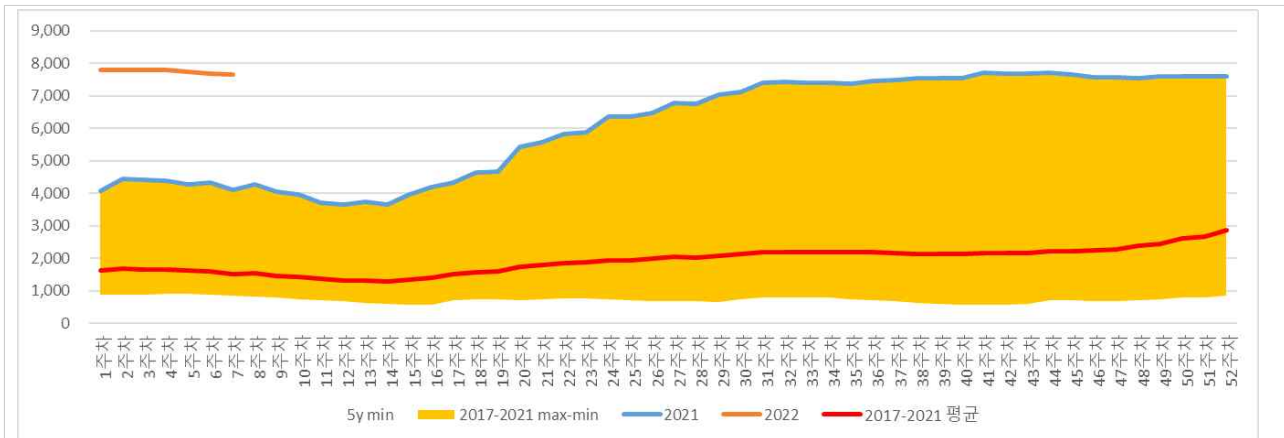
2 운임전망

| 2월 3주('22.2.21~'22.2.25)

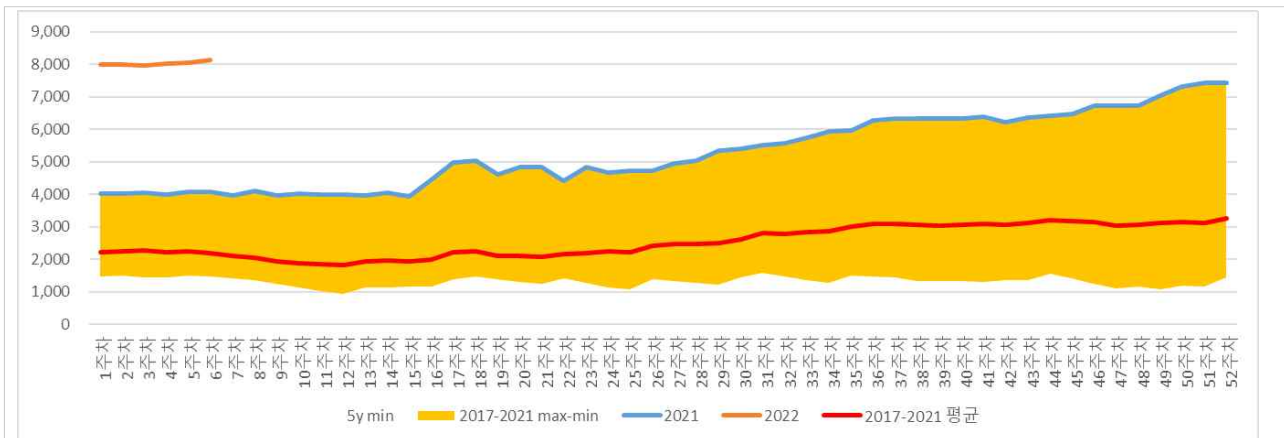
SCFI 지수는 약보합세를 유지할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 계절적 비수기로 약세가 유력하나 공급망 정체로 급락은 기대하기 어려움



아시아-북미운임(미 서부)은 체선 지속으로 고운임 유지 전망





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 전주(2월 2주) 대비 0.9p 하락한 32.1 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락함

(달러/톤)

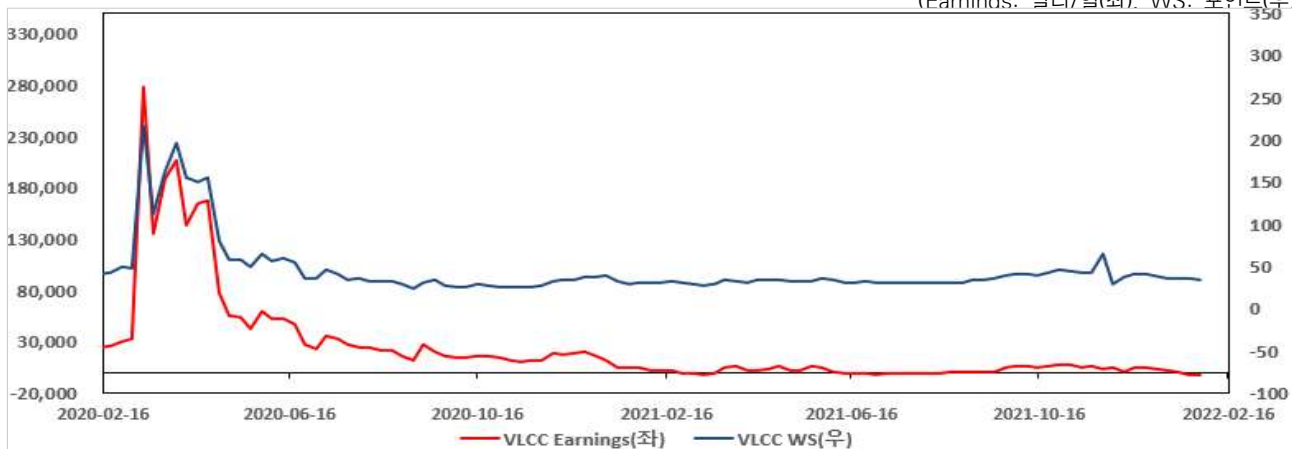
구분	2월 3주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	32.1	▼	0.9	2.7 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	16.0	-	0	0 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	32.0	▼	1.0	3.0 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	32.0	▼	2.0	0 %

(동향) 산유국들의 원유 증산 지연과 지정학적 리스크로 인한 고유가가 계속되면서 해운시황 약세 지속

- 현재 OPEC+ 회원국들의 원유 생산량 목표치 미달, 원유 재고 감소 등 추가 증산계획까지 불투명한 가운데 러시아-우크라이나 간 지정학적 리스크까지 가중되면서, 고질적인 선박과잉 현상이 운임에 하방 압력을 가하며 시황 약화가 지속됨
- 국제정세 변동성으로 인한 원유 공급 부족 우려로 국제유가가 또한 상승세를 거듭하고 있으며, 향후 핵합의 타결 이후 이란산 원유 공급량, 지정학적 리스크 해소, 글로벌 원유 수급 상황 등의 요인에 따라 유조선 시황의 방향성도 결정될 것으로 전망됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		2월 3주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	32.1	-0.9	32.1	37.1	34.8	28.4	65.1	35.4
항로(TD3C)	평균 수익	-12,626	-1,692	-13,141	-562	-6,719	-6,779	14,966	-526
VLCC	1년 용선료	17,500	0	17,500	18,500	18,214	18,500	24,125	20,851

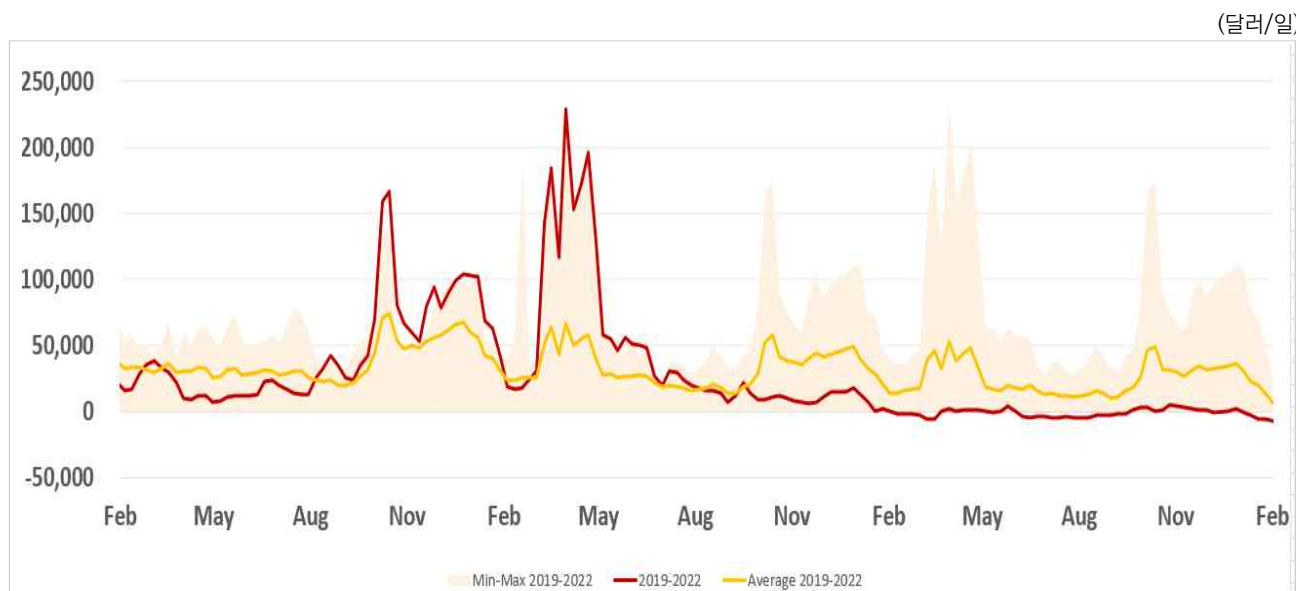
자료: Clarkson



1 유조선-기술분석

수익 추세선(붉은색)은 2월 이후 큰 폭의 하락 추이가 지속되고 있음

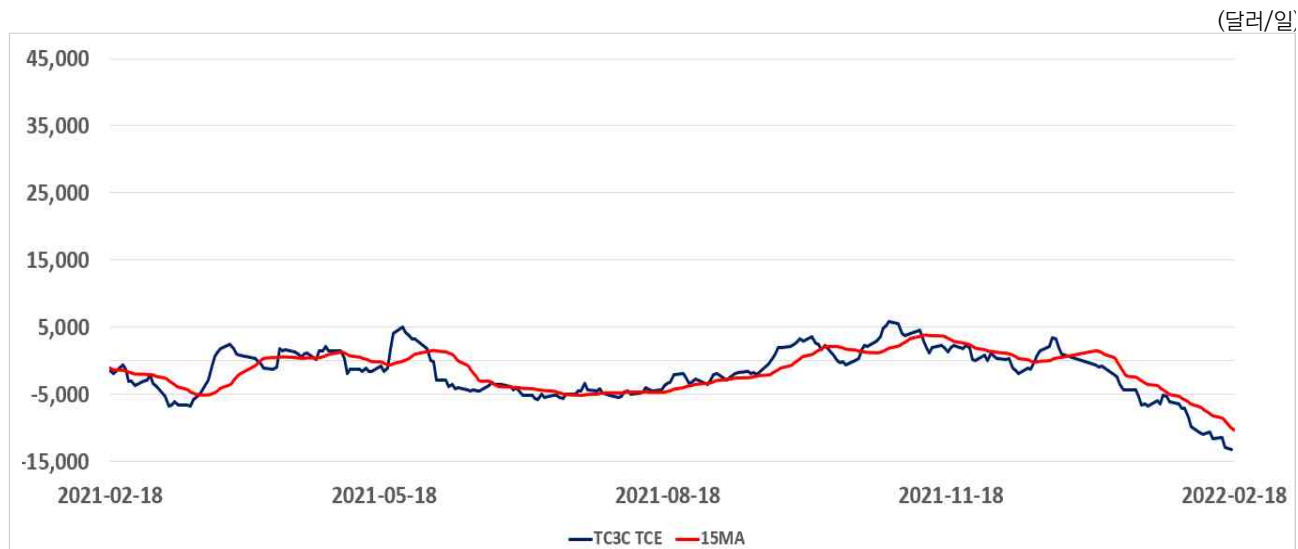
VLCC 중동-중국(TD3C) TCE(Time Charter Equivalent)



자료: Clarkson

수익 추세선(파란색)은 마이너스가 계속되며 하락세가 장기화 되고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주(2월 2주) 대비 0.6p 상승한 128.4 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 약보합권을 유지함

(달러/톤)

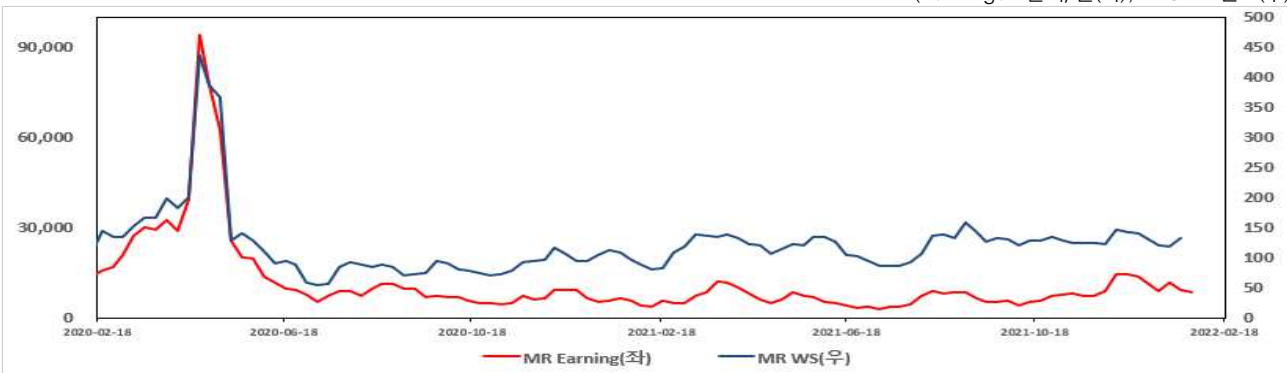
구분	2월 3주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	128.4	▲	0.6	0.5 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	75.0	-	0	0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	95.0	-	0	0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	135.0	▲	5.0	3.8 %

(동향) 중국 동계 올림픽 폐막 이후 정유 설비 가동률 증가, 추가 경기 부양책 등이 시행될 것으로 예상되며 시장 회복 기대

- 최대 원유수입국인 중국은 올림픽을 개최하며 대기질 정화를 이유로 제조업 공장 및 석유제품 관련 설비 가동률을 국기 차원에서 제한한 바 있으며, 자국 내 방역 조치 강화로 인적·물적 이동을 제한하는 등 석유제품 수요에 부정적 영향을 미침
- 중국의 올림픽 폐막을 기점으로 전년 4분기 이후 지속되어 온 고유가 기조, 글로벌 오미크론 변이 확산 등으로 인해 수요 둔화를 지속해온 석유제품 시장이 관련 설비 가동 재개, 방역 조치 완화, 추가 경기 부양책 시행 등을 근거로 수요가 회복될 것으로 전망되면서 시장 상승이 기대됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		2월 3주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	128.4	0.6	119.8	133.4	128.0	80.6	160.0	120.1
	평균 수익	6,653	83	6,216	11,020	7,799	-96	15,345	7,642
MR	1년 용선료	12,375	-125	12,375	13,000	12,554	11,625	13,000	12,429

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

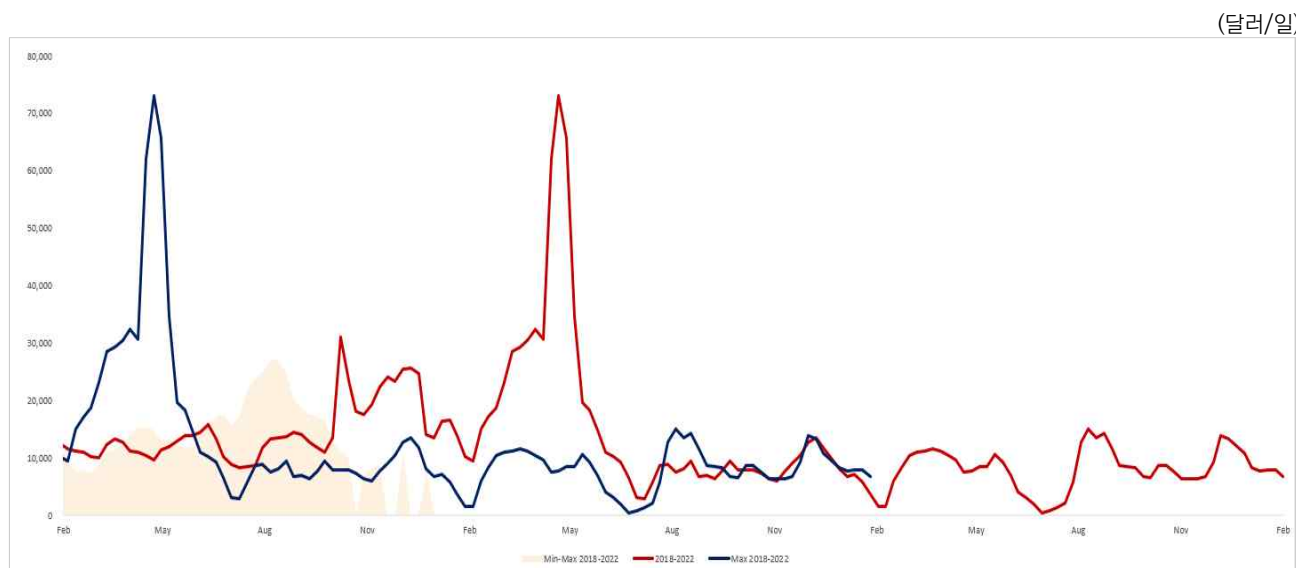
자료: Clarkson



2 석유제품선-기술분석

수익 추세선은 지속적으로 하락세를 나타내고 있음

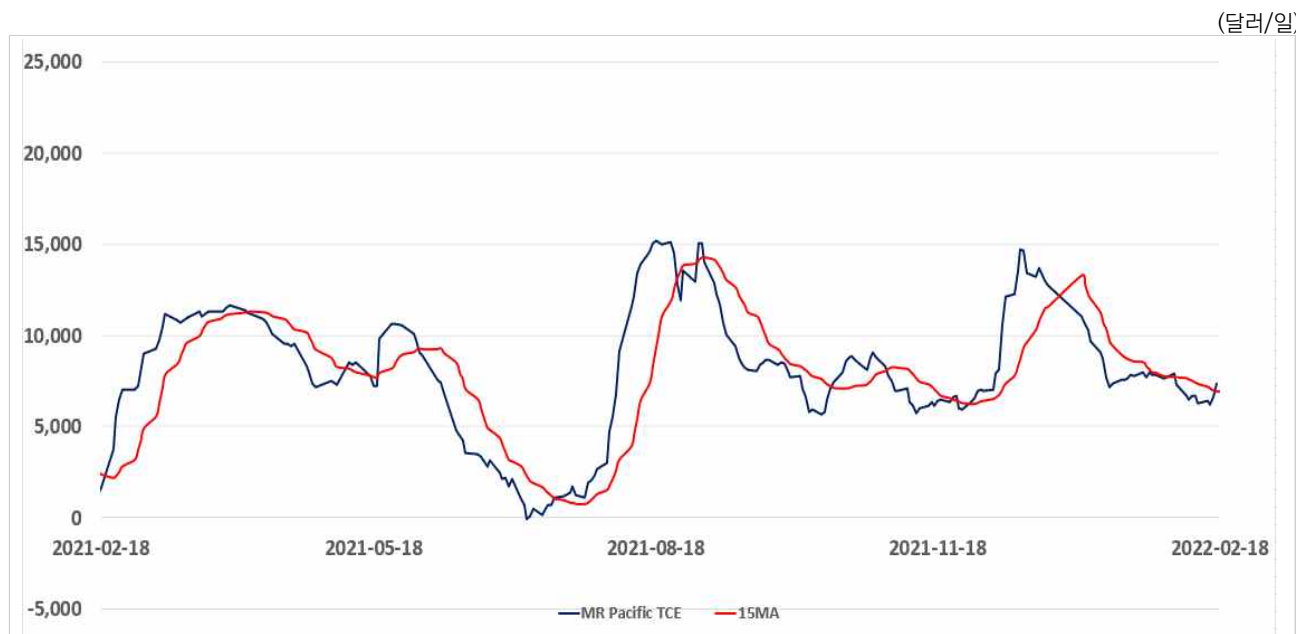
MR 인도-극동(Pacific Basket)



자료: Clarkson

수익 추세선은 2월 들어 약보합권을 유지해오다 소폭 상승함

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 26.05로 전주와 동일함

건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너 중고선가 지수는 124.07로 전월 대비 14.37p 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

| 2월 3주('22.2.1~'22.2.18)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 71건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Gas Crier	Gas Inspiration	2006	5,018	cu.m.	Sasaki Zosen	2022-02-18	9.80	StealthGas
Bulk	Majesty	2011	34,375	DWT	Dae Sun Shipbuilding	2022-02-18	15.50	Cosmoship Management
Bulk	Tramontana	2010	28,351	DWT	Shimanami Shipyard	2022-02-18	14.50	Newport SA
Bulk	Ultra Excellence	2016	61,214	DWT	Imabari SB Marugame	2022-02-18	30.00	Shoei Kisen Kaisha
Container	Hooge	2006	1,368	TEU	Shandong Weihai SY	2022-02-16	23.60	Briese Schiffahrts
Container	Okee Ortolan Theta	2007	1,049	TEU	Dae Sun Shipbuilding	2022-02-16	17.50	OKEE Maritime GmbH
Container	Okee Ortolan Zeta	2007	1,049	TEU	Dae Sun Shipbuilding	2022-02-16	15.50	OKEE Maritime GmbH
Offshore	Olympic Pegasus	2002	23,494	HP	Ulstein Ulsteinvik	2022-02-16		Olympic Shipping
Bulk	Bonanza	2003	73,613	DWT	Jiangnan Shipyard	2022-02-15	11.00	Zeaborn Ship Mgm
Container	Cape Magnus	2008	2,741	TEU	Aker Ostsee	2022-02-15	53.00	Schoeller Holdings
Tanker	Jupiter Express	2012	45,950	DWT	Shin Kurushima	2022-02-15	18.50	Marubeni Corp
Container	Ortolan Epsilon	2008	1,024	TEU	Dae Sun Shipbuilding	2022-02-15		Unknown
Container	Vivaldi	2010	2,546	TEU	Jiangsu Yangzijiang	2022-02-14	18.00	Tufton
Tanker	Bergitta	2007	105,827	DWT	Tsuneishi Zoser	2022-02-13	16.50	Bergshav Management
TankChem	Alpine Maya	2010	51,149	DWT	STX SB (Jinhae)	2022-02-11	16.50	Intl Seaways
Gas Crier	Astrid	2010	5,000	cu.m.	Kanrei Zosen KK	2022-02-11		Geogas Maritime
Bulk	Bumblebee	2011	55,628	DWT	Mitsui SB (Tamano)	2022-02-11	20.50	Taylor Maritime
Tanker	Red Eagle	2011	74,997	DWT	Sungdong SB	2022-02-11	19.50	Adhart Shipping
Bulk	Baosteel Evolution	2007	206,331	DWT	Imabari SB Saijo	2022-02-10	19.50	Shikishima Kisen
Bulk	Gravity	2014	56,546	DWT	Jiangsu Hantong HI	2022-02-10	16.80	Tiara Nvgtn
Bulk	Navios Prosperity	2007	82,535	DWT	Tsuneishi Zoser	2022-02-10	16.40	Keishin Kaiun K.K.
Bulk	Pola Anisia	2006	46,412	DWT	Oshima Shipbuilding	2022-02-10	13.40	Pola Maritime



중고선

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Cruise	Salamis Filoxenia	1975	506	Berths	Wartsila Turku	2022-02-10	4.10	Salamis Lines Ltd
Offshore	Bumi Uray*	2015	7,392	HP	Keppel Nantong	2022-02-10	44.50	Bumi Armada Nav
Offshore	Bumi Pokachi*	2015	7,392	HP	Keppel Nantong	2022-02-10		Bumi Armada Nav
Offshore	Bumi Naryan-Mar*	2015	8,321	HP	Keppel Singmarine	2022-02-10		Bumi Armada Nav
Container	Aisopos II	2016	2,034	TEU	STX SB (Jinhae)	2022-02-09		Capital Ship Mgmt
Container	Hammonia Palatium	2006	2,546	TEU	Jiangsu Yangzijiang	2022-02-09		Tufton
Bulk	Ina	2012	16,622	DWT	Taizhou Sanfu	2022-02-09	10.00	Polish Steamship Co
Offshore	Trine K	2010	5,000	HP	ASL Yard (Singapore)	2022-02-09		Berlitz Offshore
Offshore	Bravo V*	2013	4,466	DWT	Eastern S.B.	2022-02-09		Bravante Offshore
Offshore	Bravo VI*	2014	4,466	DWT	Eastern S.B.	2022-02-09		Bravante Offshore
Offshore	Bravo VII*	2014	4,500	DWT	Eastern S.B.	2022-02-09		Bravante Offshore
Bulk	Marine Princess	2012	35,501	DWT	COSCO Guangdong	2022-02-08	16.40	Sohtorik Denizcilik
Bulk	Super Valentina	2013	33,382	DWT	Shin Kurushima	2022-02-08	18.00	Taylor Maritime
TankChem	Team Osprey*	2009	25,431	DWT	Dae Sun Shipbuilding	2022-02-08	9.00	Team Tankers
TankChem	Team Falcon*	2009	25,419	DWT	Dae Sun Shipbuilding	2022-02-08	9.00	Team Tankers
TankChem	Team Hawk*	2008	25,385	DWT	Dae Sun Shipbuilding	2022-02-08	9.00	Team Tankers
Tanker	Glifa	2005	109,229	DWT	Hudong Zhonghua	2022-02-07	14.50	Union Maritime
Container	Elizabeth*	2003	2,496	TEU	SSW Fahr	2022-02-07	21.00	Tufton
Container	Cindy*	2004	2,490	TEU	Howaldtswerke Werft	2022-02-07		Tufton
Tanker	Athenian Success	2010	298,996	DWT	Hyundai HI (Ulsan)	2022-02-04	42.50	Athenian Carriers
TankChem	Eastern Liberty	2002	8,857	DWT	Usuki Zosensho	2022-02-04	3.60	MOL Chemical Tankers
Bulk	Magda	2010	58,018	DWT	Sinopacific Dayang	2022-02-04	16.50	Norse Shipholding



중고선

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Nord Fortune	2008	76,596	DWT	Imabari SB Marugame	2022-02-04	15.00	Keishin Kaiun K.K.
Tanker	Taurus Sun	2007	115,577	DWT	Sasebo HI	2022-02-04	17.30	Zodiac Maritime
Offshore	Nor Captain	2007	10,880	HP	Jaya SB & Eng	2022-02-03	.	Solstad Offshore
Offshore	Hermit Power*	2013	4,000	DWT	Ulstein Ulsteinvik	2022-02-03	.	Pearl Bidco AS
Offshore	Hermit Protector*	2013	4,200	DWT	Ulstein Ulsteinvik	2022-02-03	.	Pearl Bidco AS
Offshore	Hermit Thunder*	2013	4,200	DWT	Ulstein Ulsteinvik	2022-02-03	.	Pearl Bidco AS
Offshore	Hermit Storm*	2015	4,065	DWT	Ulstein Ulsteinvik	2022-02-03	.	Pearl Bidco AS
Offshore	Hermit Galaxy*	2016	4,000	DWT	VARD Aukra	2022-02-03	.	Pearl Bidco AS
Offshore	Hermit Horizon*	2016	4,000	DWT	VARD Aukra	2022-02-03	.	Pearl Bidco AS
Offshore	Far Sword*	2006	14,684	HP	Aker Brevik	2022-02-03	.	Solstad Offshore
Offshore	Far Stream*	2006	14,684	HP	Simek A/S	2022-02-03	.	Solstad Offshore
Container	Baltic South*	2010	4,432	TEU	Hyundai HI (Ulsan)	2022-02-03	.	Sinokor Merchant
Container	North Bridge*	2006	4,298	TEU	Hyundai HI (Ulsan)	2022-02-03	.	Sinokor Merchant
Container	Singapore Bridge*	2002	4,253	TEU	Samsung HI	2022-02-03	.	Sinokor Merchant
Gas C'rier	Global Energy	2006	74,130	cu.m.	Aker Yards	2022-02-02	.	TotalEnergies
Bulk	Kouju Lily	2011	58,912	DWT	Kawasaki HI Kobe	2022-02-02	24.50	Doun Kisen
Gas C'rier	LNG Unity	2006	154,472	cu.m.	Aker Yards	2022-02-02	.	TotalEnergies
Bulk	Royal Innovation	2011	28,374	DWT	Imabari SB (Imabari)	2022-02-02	12.80	Chiba Shipping
Bulk	Skawa	2012	17,073	DWT	Taizhou Sanfu	2022-02-02	10.00	Polish Steamship Co
Gas C'rier	Venture Gas	1990	75,386	cu.m.	Kawasaki HI Sakaide	2022-02-02	.	Benelux Overseas
Bulk	Baosteel Elevation	2007	206,312	DWT	Imabari SB Saijo	2022-02-01	19.00	Shoei Kisen Kaisha
Bulk	Daido Ambition	2021	37,982	DWT	I-S Shipyard	2022-02-01	.	Daido Kaiun Kaisha



중고선

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Container	Messini	1997	2,442	TEU	Thyssen Nordsee	2022-02-01		Costamare Shipping
Offshore	Normand Mariner	2002	23,478	HP	Ulstein Ulsteinvik	2022-02-01		Solstad Rederi AS
Offshore	Normand Master	2003	23,500	HP	Ulstein Ulsteinvik	2022-02-01		Solstad Rederi AS
Bulk	Silver Star	2011	79,081	DWT	COSCO Dalian SY	2022-02-01	18.00	Stellar Shipping
Bulk	Universe 1	2003	53,074	DWT	Oshima Shipbuilding	2022-02-01	10.00	Crios Shipping Co.



주요 해운지표

6. 주요 해운지표

(2022.02.07. 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	2월 평균	2022년			2021년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	18.0	0	18.0	18.0	18.0	18.0	18.0	18.0	18.0
유조선(5년)	VLCC	70.0	0	70.3	70.0	73.0	71.4	63.0	72.0	69.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	52.0	0	52.0	44.0	52.0	48.0	14.0	44.0	32.5

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)										
건화물선	Panamax	34.5	0.3	34.3	34.3	34.5	34.3	25.5	34.3	30.9
유조선	VLCC	115.0	0	114.8	113.0	115.0	114.1	85.0	112.0	98.7
컨테이너선	Sub-Panamax	40.5	0	40.5	40.0	40.5	40.4	30.0	40.0	35.8

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	519.3	6.3	513.3	445.5	519.3	492.1	311.3	488.0	396.2
	Singapore	533.3	14.5	525.2	456.8	533.3	504.5	324.8	523.5	416.5
	Korea	573.5	-3.5	573.9	515.5	577.0	552.7	361.8	574.5	445.9
	Hong Kong	532.5	-9.5	537.6	458.8	542.0	513.9	325.8	529.0	426.8
VLSFO	Rotterdam	681.8	5.0	675.5	567.0	681.8	642.6	387.8	605.8	505.6
	Singapore	745.0	19.5	723.8	639.5	745.0	695.5	413.0	642.5	535.1
	Hong kong	731.8	1.5	724.1	629.0	731.8	697.0	404.5	627.3	533.2

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-				105.4	233.7	180.6
	중국産	186.6	6.5	130.8	-	180.6	140	-	264.6	193.0
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	141	0.6	100.3	-	141.1	111	-	244.3	127.7
	중국産	190.1	-2.3	136.4	-	192.4	152.3	-	420.7	182.4
원료탄 (\$/Tonne)	호주産	511.6	1.2	365.5		515	411.4	-	501.1	272.0
	내륙(몽골)	-	-	-				-	-	-
	중국産	406.3	1.8	295.9	-	430.4	348.1	-	577.7	337.4
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1601.5	18.5	1569.8	1344.0	1601.5	1471.5	1,188.5	1,642.5	1,372.4
	밀(국제)	797	-0.75	778.2	741.5	818.0	774.9	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