

# KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2021년 12월 6일

감 수 김태일 해운물류연구본부장

발 행 인 김종덕 원장 직무대행

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스

01

건화물선

04

컨테이너선

16

탱커선

18

중고선

22

주요 해운지표

24

**건화물선**

지난주 케이프선 운임 36,853달러/일 기록, 중국의 조강생산 감소 조치 완화, 몽골 오미크론 변이 확산으로 중국의 철강원료 수입 차질

**컨테이너선**

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 125.09 상승한 4,727.06을 기록, 오미크론 출현으로 시장 변동성은 확대

**탱커선**

지난주 유조선 운임지수(WS)는 대비 34.7p 하락한 34.9 기록, 오미크론 확산 우려로 대부분의 항로가 하락세를 보임

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

### 선사의 항만 터미널 보유는 대기일수 감소로 이어져

- ▶ 11월 중순 LA/LB항의 평균 대기일수는 18일에 달했지만 일부 선사에게는 영향이 크지 않은 것으로 나타남
  - 아시아를 출발한 선박은 LA/LB항 하역까지 평균 28일이 소요되는 것으로 나타났지만 특정 선사의 선박은 운송기간이 절반 이하인 것으로 조사됨
  - 3대 얼라이언스에서 오션 얼라이언스가 보유한 터미널이 많아 상대적으로 유리했으며, 특히 Matson의 경우 전용 터미널을 보유해 대기 시간이 타 선사에 비해 훨씬 적은 것으로 조사됨
- ▶ 선사들의 거점항만 확보 움직임은 가속화 될 것으로 예상됨
  - 최근 CMA CGM은 FMS(Fenix Marine Services)터미널 지분 90%를 인수하였으며 배후 철도에도 추가로 투자할 계획임

자료: Alphaliner weekly no.47

최건우 전문연구원

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

### 변이 바이러스 확산으로 글로벌 공급망 붕괴 위험 확대

- ▶ 코로나19 오미크론 변이 바이러스 확산으로 글로벌 공급망 붕괴의 위험이 더 커짐
  - 세계보건기구(WHO)가 오미크론 변이 바이러스를 '우려 변이'로 지정한 지 일주일 만에 최소 56개국이 봉쇄 조치를 다시 시행함
  - 이에 글로벌 운송 관련 노동자들은 정부의 봉쇄 조치에 대해 '성급하고 단편적인 접근'이라고 평가하며 봉쇄 조치 중단을 요구함
- ▶ 국제해운거래소(ICS) 가이 플래튼(Guy Platten) 사무총장은 "세계 여러 국가의 봉쇄 조치는 2020년 40만 명 이상의 선원들이 피해를 받았던 위기의 정점으로 돌아갈 수 있다"고 언급함
  - 국제운수노동조합연맹(ITF) 스티븐 코튼(Stephen Cotton) 사무총장은 "전염병에 대한 근본적인 해결책을 추구하는 대신 봉쇄 조치를 취하는 결정은 공급망 붕괴의 위험을 더 커지게 만든다"고 언급함
  - 또한 "이러한 결정은 도덕적으로 비난받아 마땅할 뿐만 아니라 경제적 자멸을 초래한다"고 덧붙임

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139173/Warning-over-risks-to-supply-chain-from-knee-jerk-reaction-to-Covid-variant>

김병주 연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 핸디사이즈급 벌크선 강세

- ▶ 브래마(Braemar ACM)에 따르면, 지난 몇 주간 다른 선종의 벌크선 운임이 하락함에도 핸디사이즈급 선박의 운임이 큰 회복세를 보여 왔음
  - 선박 자체 및 컨테이너화 효과로 인한 마이너 건화물 전반의 교역량 강세가 시장을 부양할 뿐만 아니라 핸디사이즈급 선박의 낮은 함대 성장률로 인해 올해 가장 높은 활용도를 보여 주며 펀더멘털 역시 여전히 긍정적임
  - 최근 다른 선형의 벌크선 운임이 하락함에도 핸디사이즈급 선박의 운임은 유지되었고, 올해 핸디사이즈급 선박의 수익은 전년 평균 대비 244% 상승했으며, 이 상승 폭은 케이프사이즈급의 144%, 파나막스급의 125%를 크게 웃도는 수치임
- ▶ 컨테이너화 효과로 인한 고철 교역은 핸디사이즈급 선박 수요의 가장 큰 원천이며, 올해 초부터 현재까지 핸디사이즈급 선박을 통한 해상 물동량은 1,440만 톤이며, 이는 전년 대비 32% 증가한 수치임
  - 통나무와 톱밥의 교역량이 전월 대비 각각 4%와 21% 상승함에 따라 목재 교역 증가가 핸디사이즈급 선박의 운임을 부양시키는 한 요인이 되고 있는데, 영국의 바이오매스 연료 관련 발전량 증가 및 네덜란드와 일본의 에너지 부족과 탈석탄으로의 전환이 목재 수요 증가의 원인임
  - 중국 항만에서 하역 대기 시간이 10월에는 평균 2일이었으나 평균 11일로 증가하면서 핸디사이즈급 운임 부양의 또 다른 요인이며 톱밥의 경우 중국으로 향하는 항해 시간이 35% 상승했음
  - 전월 대비 비료 교역이 4% 증가와 브라질 항만 적체 급증이 핸디선 운임 강세의 요인으로 작용하고 있으며, 적체된 건화물은 170만 톤으로 5년 평균 동기 대비 2배임

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139124/Handysizes-maintain-strong-performance>

이상혁 전문연구원

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

### 기상이변, 벌크 화물 액상화로 인한 위험 증가

- ▶ 기후 변화가 기상 패턴에 영향을 미치면서 보크사이트, 니켈 원석 같은 벌크 화물의 액상화가 앞으로 더 많은 문제를 발생시킬 수 있음
  - 영국 Geotechnical Consulting Group의 Chris Menkiti에 따르면 빈번한 폭풍과 같은 기후 변화는 예측이 어려운 계절성을 유발하며, 게다가 전기차 배터리로 사용하는 니켈 원석 같은 금속의 수요 상승은 항해 위험을 증가시킨다고 지적함
  - 액화는 과거 몇 년간 벌크선 인명 피해의 주원인일 뿐만 아니라 습도의 축적으로 화물이 액상화될 시 선박 불안정 및 전복의 원인이 되며, 동적 분리(Dynamic Separation)도 발생할 수 있음
  - 예를 들어 시에라 레온의 페펠(Pepel)항의 비축화물이 우기에 노출되면서 숨겨진 습기가 화물 표면에 발생함에 따라 분철광석의 액상화가 발생할 수 있음이 P&I club에 의해 지적되어 왔음
- ▶ 액상화가 발생하는 이유 중 일부는 테스트가 적절하지 않거나 균일하지 않기 때문이며, 이와 더불어 보크사이트를 '그룹 A'와 '그룹 C' 중 어느 그룹에 들어가는가에 대한 혼란이 있음
  - 국제해상고체산적화물규칙(IMSBC code)에 따르면 '그룹 A'는 액상화될 가능성이 있는, '그룹 C'는 불안정한 경향이 없는 화물을 말하며, 보크사이트는 올해 초부터 그룹 A로 바뀌어 시행됨
  - 국제해상고체산적화물규칙은 화물이 안전한지 확인하기 위해 간단한 검사를 제안하지만 입자 크기가 다양해지면 검사가 복잡해지며, 따라서 육안 검사만으로 수분 함량을 알 수 없음

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139145/Climate-change-increases-risk-of-liquefaction-of-bulk-cargoes>

이상혁 전문연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 원유운반선 시장, 중남미 석유 수출 시장 수혜 기대

- ▶ 선박중개기관 김슨은 최근 보고서에서 “중남미는 대규모 정제기지의 본거지였으나 장기간의 투자 부족과 해외 경쟁 등으로 인해 수요 충족에 어려움을 겪고 있으며, 해당 지역의 정제 능력 확장 부족은 원유운반선 시장에 긍정적이라고 밝힘
  - 최근 카리브해의 리임 트리베이 정유소가 폐쇄되었으며, 브라질에너지기업 페트로브라스는 일부 정제자산을 매각하려는 등 현재 실행할 수 있는 정제 프로젝트는 멕시코 국영석유기업 페멕스가 개발 중인 그린필드 프로젝트 1개에 불과한 실정임
  - 또한 브라질과 가이아나 지역의 원유 생산량이 확대되고 있지만 국내 원유 처리 능력이 증가하지 않아 증산분은 필수적으로 수출을 해야하며, 베네수엘라 또한 제재 해제 시 원유 및 정제품 수출량이 상승할 것으로 기대됨
- ▶ 김슨은 해당 지역에서 석유제품선에 대한 이점은 원유 운반선에 비해 그리 크지 않을 것이라고 언급함
  - 멕시코를 제외한 중남미 지역의 정제능력은 중기적으로 확대될 가능성이 낮으며, 수요 증가율 둔화로 상승폭이 제한적일 것으로 분석되면서 2019년부터 2026년까지 정제 수요가 30만배럴로 소폭 증가할 것으로 전망됨
  - 반면 원유운반선은 브라질과 가이아나의 원유 생산량이 향후 5년 동안 180만배럴 증가하면서 대부분의 물량이 수출될 것으로 예상되어 원유운반선 시장이 큰 혜택을 볼 것으로 전망됨

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/crude-tankers-to-benefit-from-latin-american-oil-export-market/>

류희영 연구원

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

### OPEC, 전략비축유 방출과 오미크론에도 불구하고 기존 증산방침 유지

- ▶ OPEC+는 지난 12월 2일 개최된 회의에서 미국 전략비축유와 더불어 오미크론 COVID-19 변종에 대한 시장의 불안감을 떨쳐버리고 2022년 1월에도 기존 생산정책(일일 40만배럴) 증산 방침을 유지하기로 결정함
  - OPEC+는 코로나19 확산, 오미크론 등 변이바이러스 전파 등 상황을 주시하고 있으며, 지속해서 시장을 면밀히 관찰하고 필요할 경우, 긴급 조정에 나설 것이라고 언급함
  - 세계 원유공급의 절반 가량을 차지하고 있는 OPEC+ 23개국은 매일 하루 40만 배럴씩의 증산을 통해 2022년 말까지 점진적으로 팬데믹 이전 수준으로 생산량을 회복할 것이라는 의지를 피력함
- ▶ 미국 쟈스 사키 백악관 대변인은 최근 사우디아라비아, 아랍에미레이트 등 OPEC+ 국가와의 긴밀한 협력에 감사를 표하며, 주요 소비국의 전략비축유 방출과 함께 이번 OPEC+의 증산 기조가 세계 경제 회복을 촉진할 것이라고 발표함
  - 현재 석유 시장 수급이 타이트하고 코로나19의 변종인 오미크론에 대한 명확한 데이터가 없어 시장에 미칠 영향이 아직 파악되지 않은 점도 OPEC+의 증산 방침 유지에 반영된 것으로 분석됨
  - 또한 OPEC+에 가한 미국의 압박이 일정 부분 작용한 것으로 보이며, 향후 오미크론의 영향력에 국제유가 안정화 여부가 결정될 것으로 예상됨

자료: <https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/latest-news/oil/120221-opec-sticks-with-400000-bd-output-hike-despite-spr-releases-omicon>

류희영 연구원

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



## 2. 건화물선

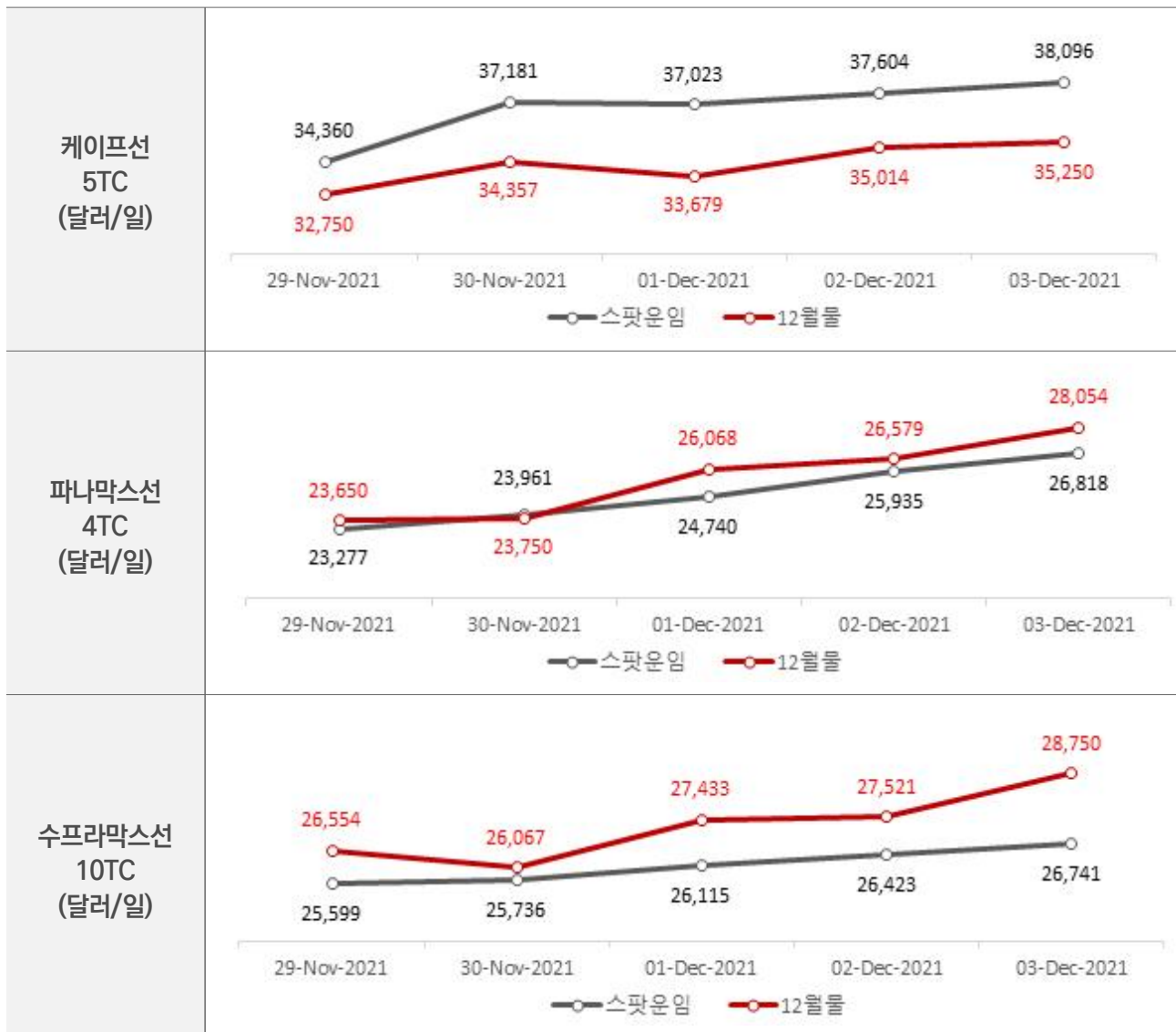
황수진 전문연구원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

## 1 주간평균운임전망

구분	12월 2주(전망)		12월 1주					
	인공지능	시계열	주간평균운임	전주대비차이		FFA 12월물 주간평균가격	전주대비차이	
케이프선 5TC (달러/일)	▲	▲	36,853	▲	4,604	14.3 %	34,210	▲ 5,819 20.5 %
파나마스선 4TC (달러/일)	▲	▲	24,946	▲	4,479	21.9 %	25,620	▲ 3,350 15.0 %
수프라maks선 10TC (달러/일)	▲	▲	26,123	▲	1,193	4.8 %	27,265	▲ 2,031 8.0 %

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

		12월 1주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) <sup>1)</sup>									
운임지수	BDI	3,046	355	1,303	5,650	2,954	393	2,097	1,066
선형별 운임	케이프(5TC)	36,853	4,604	10,304	86,953	33,575	1,992	34,896	13,073
	파나막스(4TC)	24,946	4,479	10,936	37,616	25,690	3,345	15,079	8,587
	수프라막스(10TC)	26,123	1,193	11,242	39,860	26,744	4,208	11,631	8,189
	핸디(7TC)	27,899	188	11,695	37,109	25,569	4,108	12,205	8,003
	케이프	27,625	3,125	15,875	40,625	26,564	10,125	19,750	14,808
1년 용선료	파나막스	22,625	3,625	11,200	30,400	21,958	8,425	12,750	10,530
	수프라막스	23,750	2,625	10,563	31,250	21,108	8,250	10,625	9,834
	핸디	22,000	2,000	9,063	27,250	18,281	7,313	9,063	8,285
건화물선 시장(FFA)									
		2021년 12월물		2022년 1분기물		2022년물		2023년물	
		12월 1주	전주대비	12월 1주	전주대비	12월 1주	전주대비	12월 1주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	34,210	5,819	19,170	2,054	22,595	1,160	18,092	434
	파나막스(4TC)	25,620	3,350	23,026	2,344	21,788	1,775	21,788	1,775
	수프라막스(10TC)	27,265	2,031	23,579	1,718	24,787	1,592	14,219	672
	핸디(7TC)	28,357	1,397	23,733	1,910	25,093	879	13,524	357

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



## 2 시장동향

## 원자재 가격

달러/톤

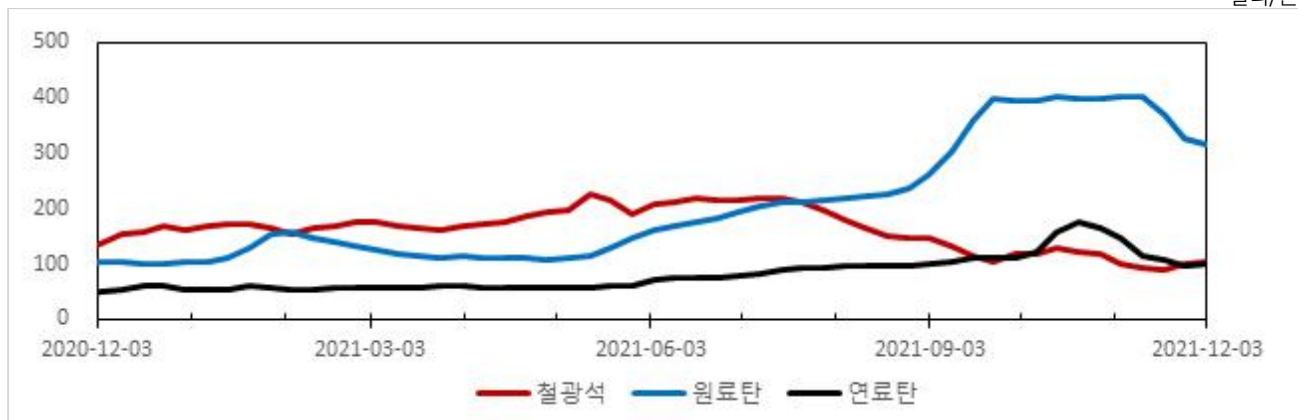
구분	2021년						2020년			
	12월 1주	11월 4주	전주대비차이				12월 1주	연평균	최저	최고
철광석	102.8	99.5	▲	3.4	3.4	%	128.0	108.0	82.4	167.3
원료탄	315.9	325.7	▼	-9.8	-3.0	%	100.2	124.2	97.9	163.2
연료탄	100.6	97.3	▲	3.3	3.4	%	43.3	45.9	36.1	61.2
대두	455.5	465.4	▼	-9.9	-2.1	%	437.1	348.7	306.5	461.3
옥수수	226.8	228.7	▼	-1.9	-0.8	%	167.1	142.9	122.5	175.4

자료: 한국광물자원공사, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

## 철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

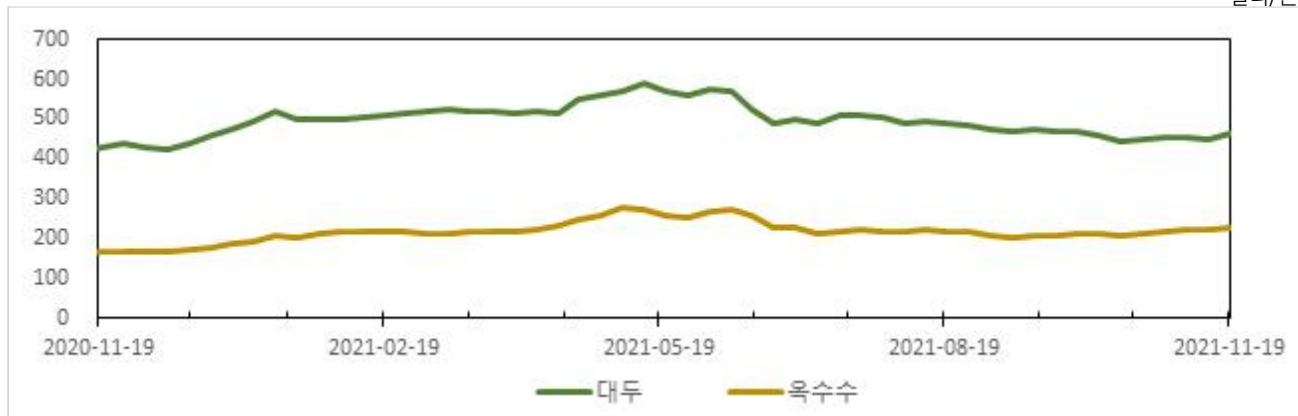
달러/톤



자료: 한국광물자원공사

## 곡물가격 추세(주간)

달러/톤



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



## 3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주(11월 4주) 대비 14.3% 상승한 36,853달러/일 기록

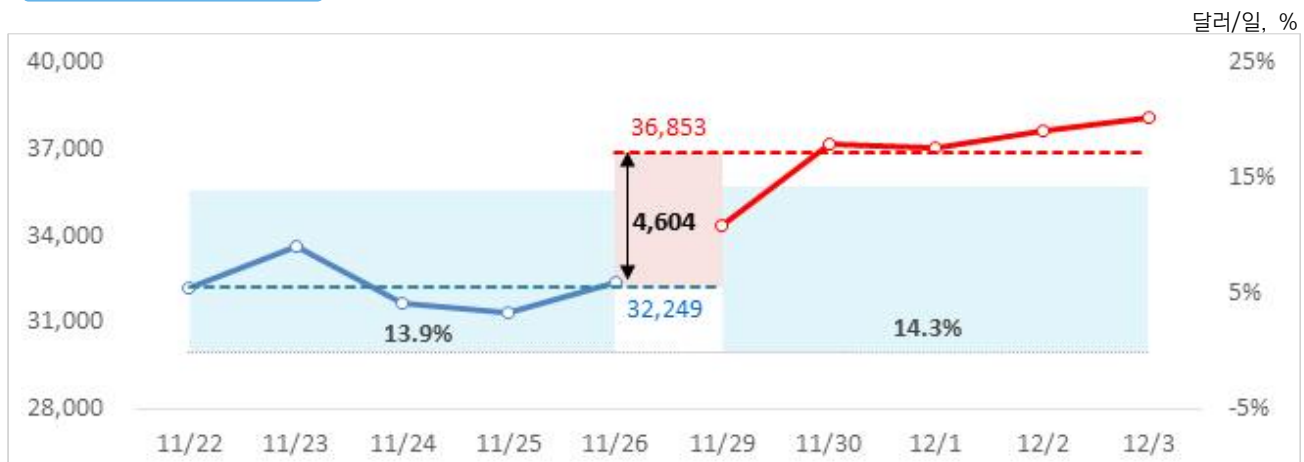
## (운임) 케이프선 운임, 2주 연속 상승

- 원료탄 등의 신규물동량 증가 대비 가용선박 부족으로 상승세가 2주 연속 이어짐

## (동향) 운임 상승요인 우세, 중국의 조강생산 감산 조치 완화, 몽골 오미크론 변이 확산으로 중국의 철강원료 수입 차질

- 지난 11월 24일 세계철강협회가 발표한 자료에 따르면 중국 정부가 대기질 개선을 위해 올해 7월 초부터 엄격하게 조강생산 감산 조치를 시행한 결과 중국의 조강생산량(올해 1월부터 10월까지)은 전년 동기 대비 0.7% 하락한 8억 7,710만 톤을 기록함
- 로이터에 따르면 12월 중국 정부가 조강생산 감산 조치를 다소 완화해 철강 원료 수요의 증가가 예상됨
- 몽골에 오미크론과 델타 변이 등이 확산했으며, 중국 정부가 감염확산 방지를 위해 몽골산 철광석, 석탄 등의 내륙 수입을 제한함에 따라 철강 원료의 해상 수입이 증가할 전망이다

## 최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

## 케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		12월 1주	11월 4주	전주대비차이	
BCI		4,444	3,889	▲ 555	14.3%
스팟운임(5TC)		36,853	32,249	▲ 4,604	14.3%
용선료	6개월	31,750	26,625	▲ 5,125	19.2%
	1년	27,625	24,500	▲ 3,125	12.8%
	5년	18,625	17,750	▲ 875	4.9%
FFA	12월물	34,210	28,391	▲ 5,819	20.5%
	22년 1분기	19,170	17,116	▲ 2,054	12.0%
	22년	22,595	21,435	▲ 1,160	5.4%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

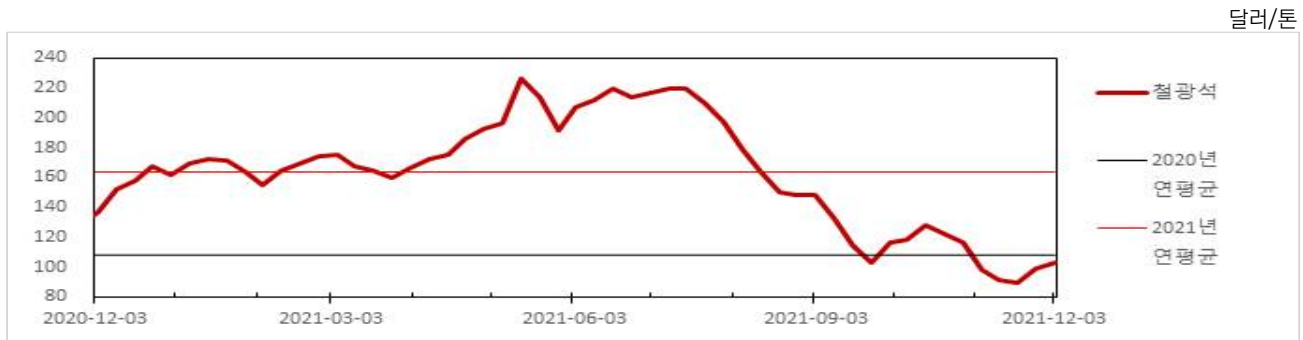




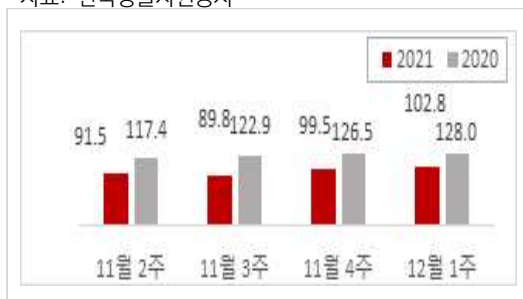
### 3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 3.4% 상승한 102.8달러/톤 기록

철광석 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



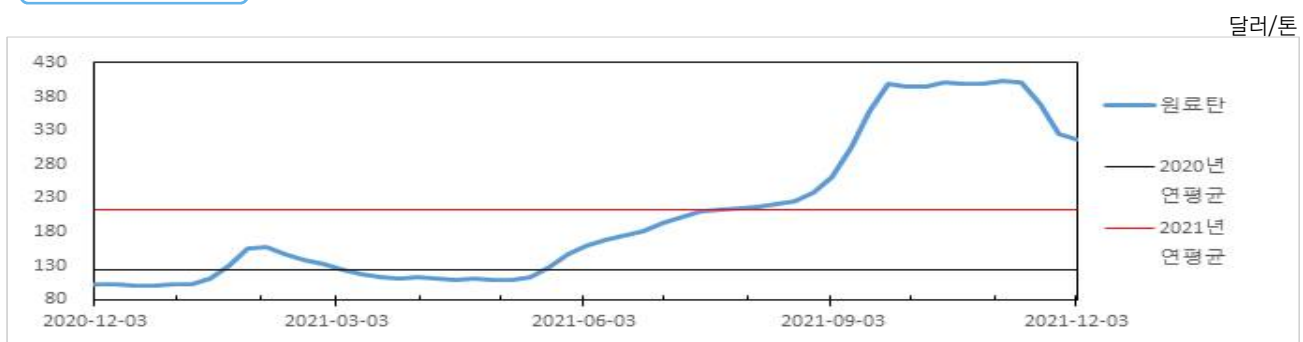
자료: 한국광물자원공사

달러/톤

구분	철광석 가격	전주대비차이		
11월 2주	91.5	▼	-6.7	-6.8 %
11월 3주	89.8	▼	-1.6	-1.8 %
11월 4주	99.5	▲	9.6	10.7 %
12월 1주	102.8	▲	3.4	3.4 %

■ 원료탄 가격 : 지난 주 대비 3.0% 하락한 315.9달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



자료: 한국광물자원공사

달러/톤

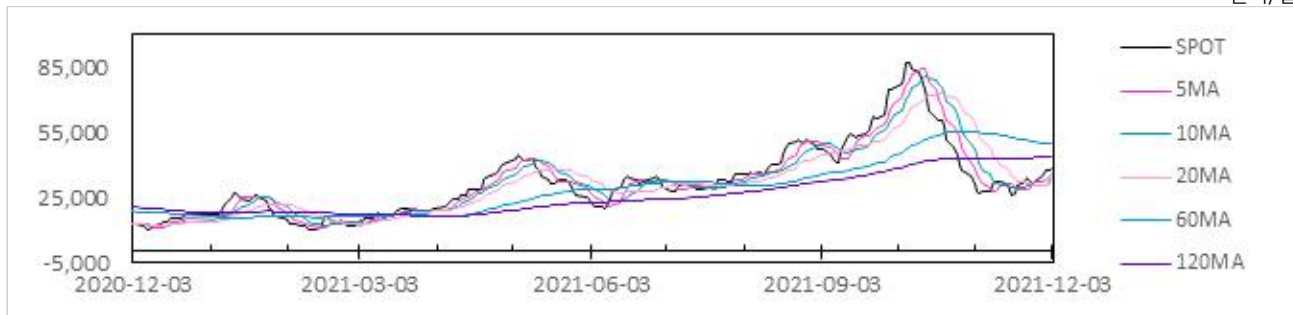
구분	원료탄 가격	전주대비차이		
11월 2주	400.5	▼	-2.5	-0.6 %
11월 3주	368.8	▼	-31.7	-7.9 %
11월 4주	325.7	▼	-43.1	-11.7 %
12월 1주	315.9	▼	-9.8	-3.0 %



## 3 케이프선-기술분석

이동평균

달러/일



## 3 케이프선-운임전망

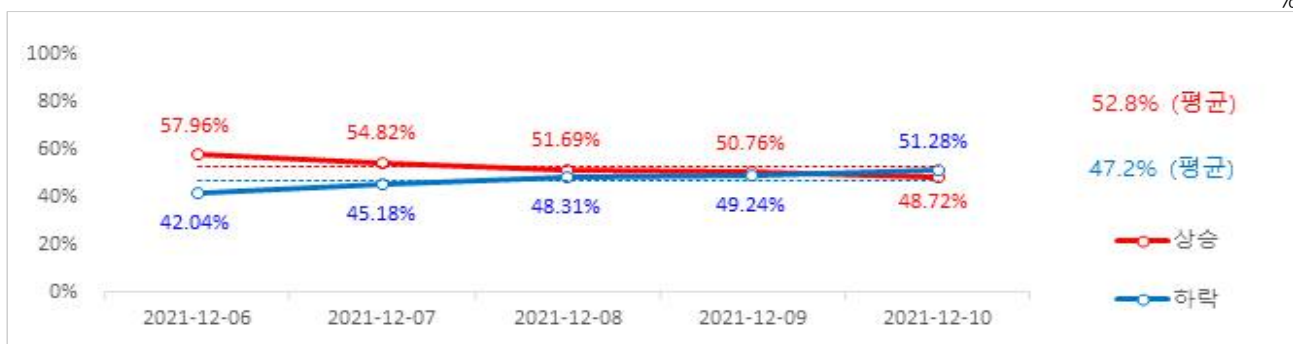
| 12월 2주('21.12.6~'21.12.10)

구분	인공지능	시계열
케이프선(5TC)	▲	▲

## I (인공지능) 케이프선 운임 상승 전망

인공지능 모형 전망

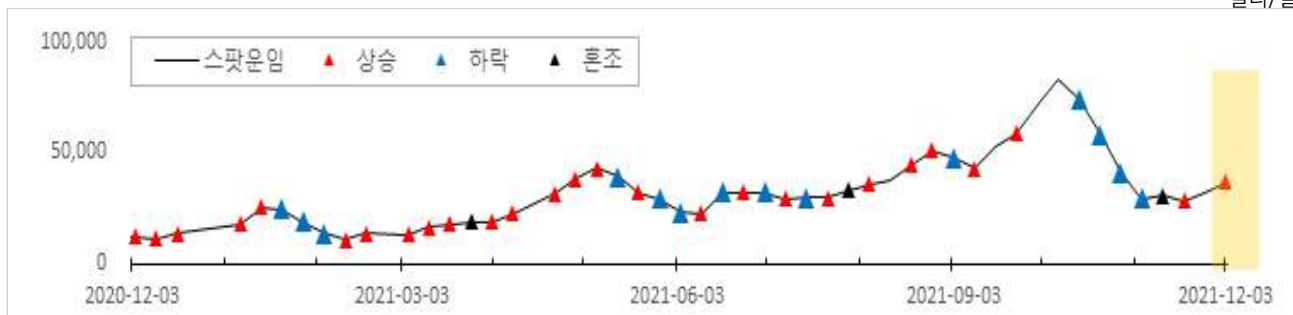
%



## I (시계열) 케이프선 운임 상승 전망

스팟운임과 시계열 모형전망

달러/일



주: '20년 5월부터 시계열 모형의 전망(상승: 붉은색, 하락: 파란색), 배경이 노란색으로 음영처리된 부분이 이번 주 전망임



## 3 파나막스선-동향분석

■ 파나막스선 : 지난 주(11월 4주) 대비 21.9% 상승한 24,946달러/일 기록

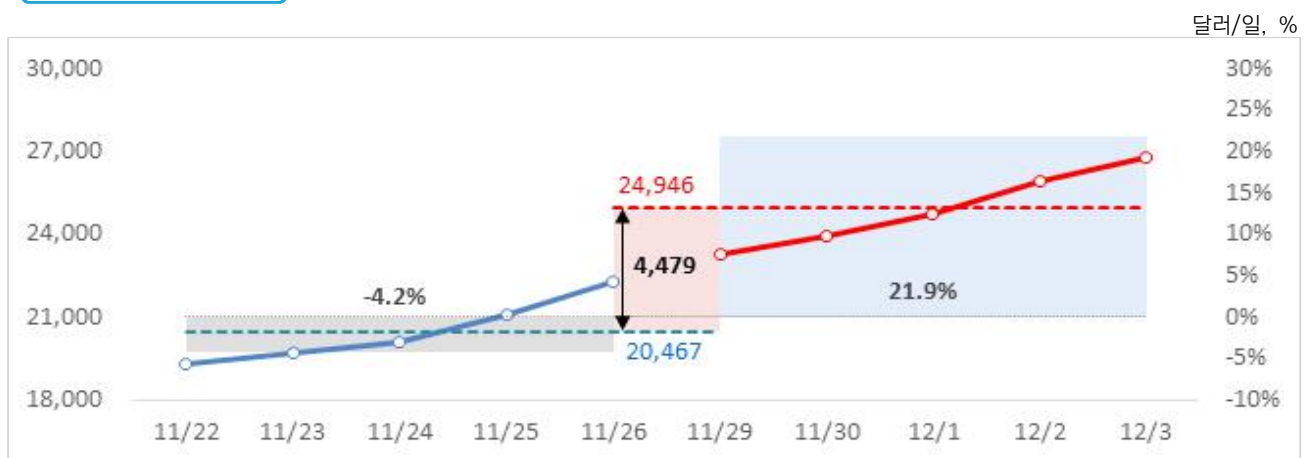
(운임) 시장에 신규 물동량 유입과 가용선박 부족으로 운임 상승세 지속

- 미국 걸프만, 동호주에서 발생하는 물동량 증가에 따라 운임이 상승세로 전환함

(동향) 운임 상승요인 우세, 중국의 대두산 수요 증가, 미국 허리케인 여파에서 회복, 석탄에 대한 수요 증가

- 중국의 돼지 사육두수가 일정 수준을 유지하면서 사료곡물에 대한 수요가 증가함에 따라 브라질산과 미국산 대두 수입 증가로 이어짐. 이는 중국의 양돈농가가 사료곡물에 대한 수입의존도가 높기 때문임
- 미국이 허리케인 아이다의 영향에서 회복되면서 시장에 신규 곡물 물동량이 증가함. 미국 대두 수출은 일반적으로 9월 중순 수확하여 다음 해 2월까지 지속되나 이번 허리케인의 영향으로 수출 일정이 지연됨
- 아시아 지역의 겨울철 난방(전력) 수요 증가로 인해 동호주에서 연료탄 수출량이 증가함
- 중국이 최근 국영기업을 통해 석탄 생산 증산에 성공(하루 1,200만 톤)한 데다 비축량까지 늘렸으나, 겨울철 급증하는 난방 수요가 충족될 수 있을지는 아직 미지수라는 분석임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분		12월 1주	11월 4주	전주대비차이	
BPI		2,920	2,422	▲ 498	20.5 %
스팟운임(4TC)		24,946	20,467	▲ 4,479	21.9 %
용선료	6개월	27,000	23,375	▲ 3,625	15.5 %
	1년	22,625	19,000	▲ 3,625	19.1 %
	5년	14,000	13,125	▲ 875	6.7 %
FFA	12월물	25,620	22,270	▲ 3,350	15.0 %
	22년 1분기	23,026	20,682	▲ 2,344	11.3 %
	22년	21,788	20,012	▲ 1,775	8.9 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

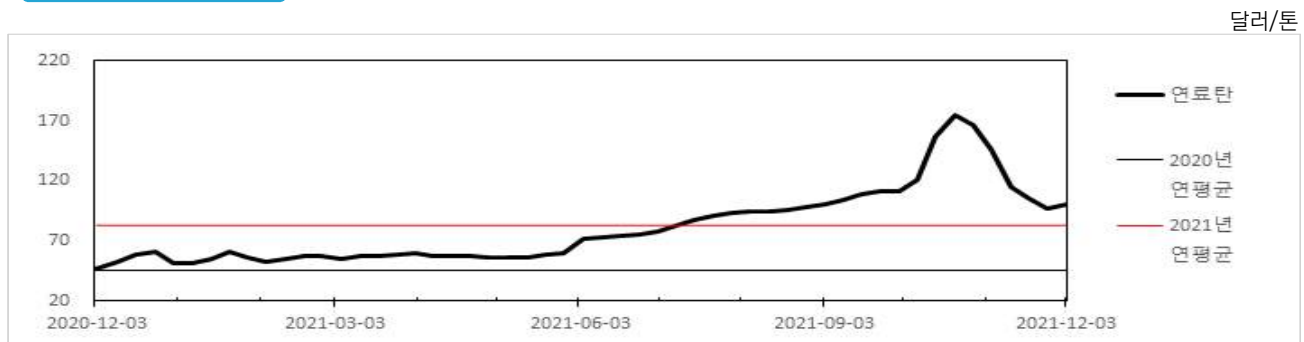
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



## 3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 3.4% 상승한 100.6달러/톤 기록

## 연료탄 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



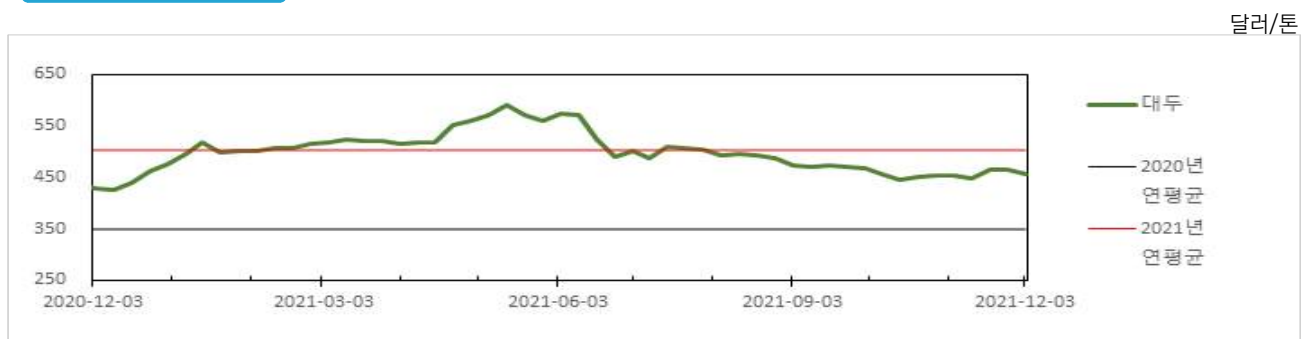
달러/톤

구분	연료탄가격	전주대비차이		
11월 2주	114.5	▼	-31.7	-21.7 %
11월 3주	105.4	▼	-9.1	-7.9 %
11월 4주	97.3	▼	-8.2	-7.8 %
12월 1주	100.6	▲	3.3	3.4 %

자료: 한국광물자원공사

대두 가격 : 지난 주 대비 2.1% 하락한 455.5달러/톤 기록

## 대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



달러/톤

구분	대두 가격	전주대비차이		
11월 2주	447.0	▼	-5.2	-1.1 %
11월 3주	464.0	▲	17.0	3.8 %
11월 4주	465.4	▲	1.4	0.3 %
12월 1주	455.5	▼	-9.9	-2.1 %

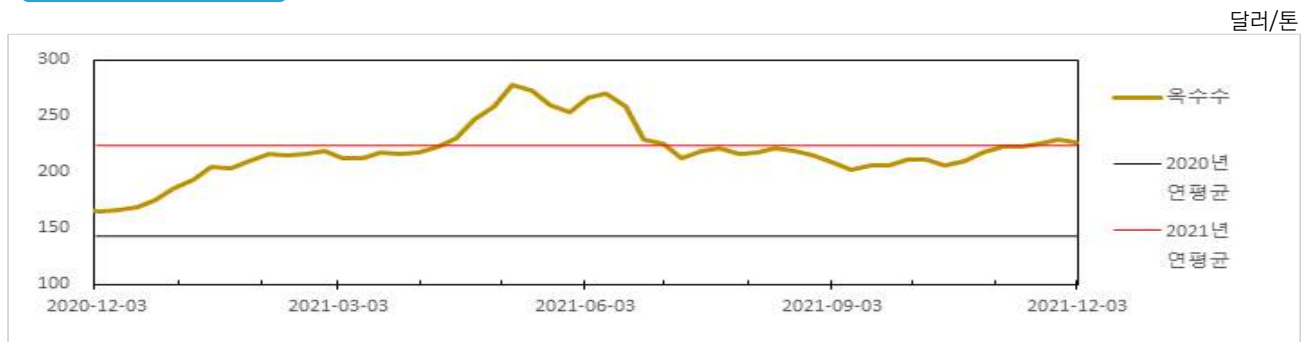
자료: 시카고상품거래소(CBOT)



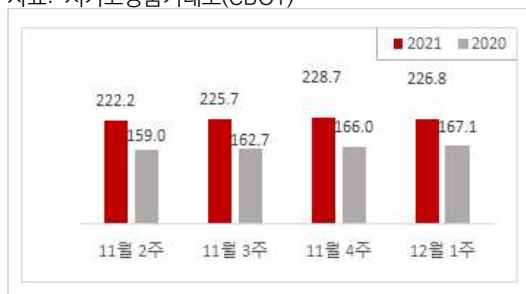
### 3 파나막스선-동향분석

옥수수 가격 : 지난 주 대비 0.8% 하락한 226.8달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

달러/톤

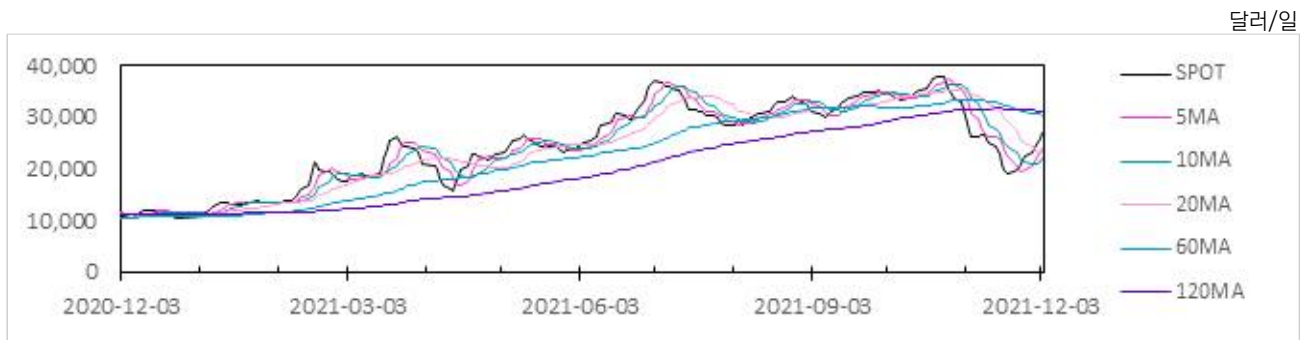
구분	옥수수 가격	전주대비차이		
11월 2주	222.2	▼	-0.5	-0.2 %
11월 3주	225.7	▲	3.5	1.6 %
11월 4주	228.7	▲	3.0	1.3 %
12월 1주	226.8	▼	-1.9	-0.8 %





## 3 파나막스선-기술분석

이동평균



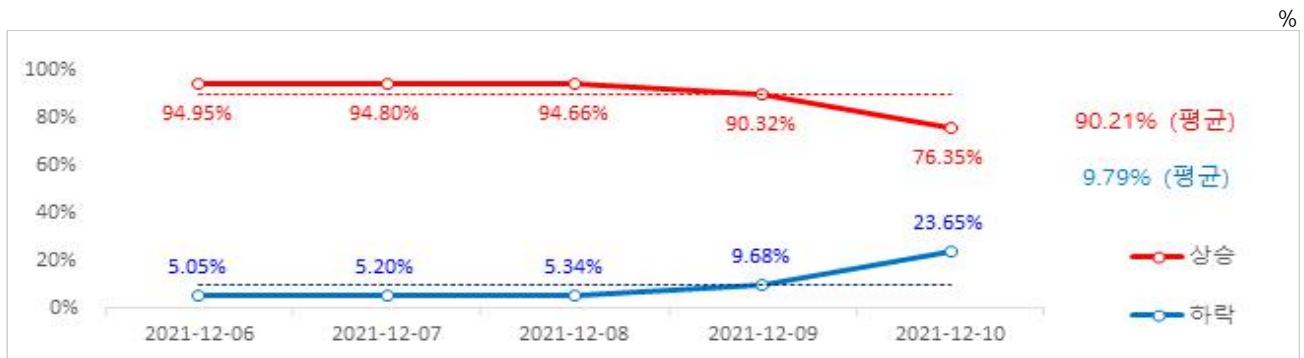
## 3 파나막스선-운임전망

| 12월 2주('21.12.6~'21.12.10)

구분	인공지능	시계열
파나막스선(4TC)	▲	▲

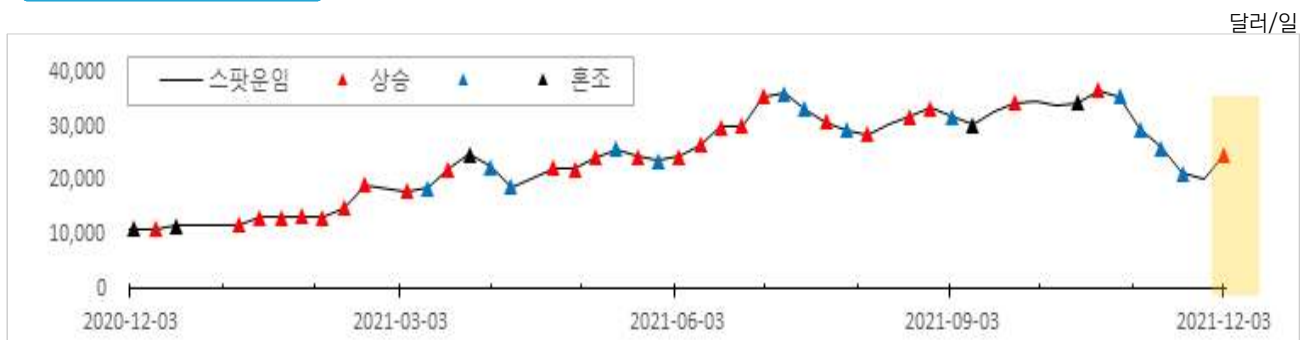
## I (인공지능) 파나막스선 운임 상승 전망

인공지능 모형 전망



## I (시계열) 파나막스선 운임 상승 전망

스팟운임과 시계열 모형전망



주: '20년 5월부터 시계열 모형의 전망(상승: 붉은색, 하락: 파란색), 배경이 노란색으로 음영처리된 부분이 이번 주 전망임



## 3 수프라막스선-동향분석

■ 수프라막스선 : 지난 주(11월 4주) 대비 4.8% 상승한 26,123달러/일 기록

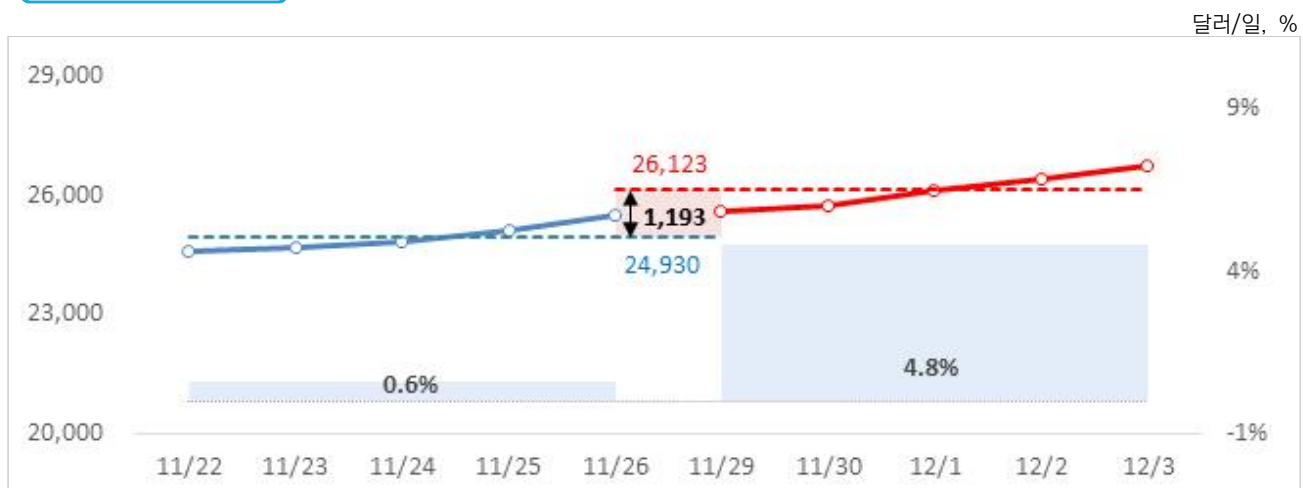
## (운임) 리튬, 코발트 등의 수요 증가로 운임 완만한 상승세 지속

- 전반적으로 오미크론과 델타 변이 확산에 따른 항만 검역 강화 및 노동력 부족 문제가 선박의 회전율을 저하시켜 시장에 가용선박이 부족한 상황임

## (동향) 운임 상승요인 우세, 미국산 곡물 해상물동량 증가, 비철금속에 대한 수요 증가

- 미국 걸프만에서 시장으로 유입되는 신규 화물량이 증가하고 있는 것이 수프라막스 운임에도 긍정적 영향을 미침
- 배터리의 주요 원료인 리튬, 코발트 등의 재고 확보를 위한 수입업자들의 수요 증가가 해상물동량 증가로 이어짐

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분		12월 1주	11월 4주	전주대비차이		
BSI		2,375	2,267	▲ 108	4.8	%
스팟운임(10TC)		26,123	24,930	▲ 1,193	4.8	%
용선료	6개월	28,000	25,750	▲ 2,250	8.7	%
	1년	23,750	21,125	▲ 2,625	12.4	%
	5년	11,000	11,000	- 0	0.0	%
FFA	12월물	27,265	25,234	▲ 2,031	8.0	%
	22년 1분기	23,579	21,861	▲ 1,718	7.9	%
	22년	24,787	23,195	▲ 1,592	6.9	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

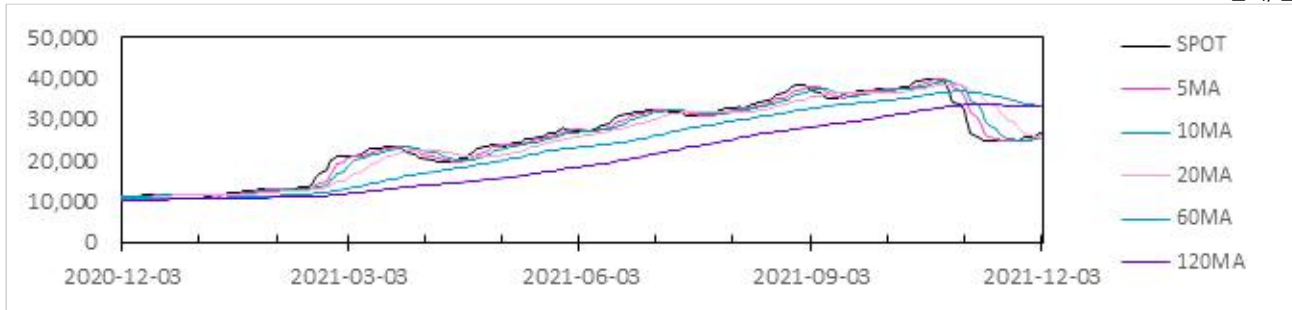
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



## 3 수프라막스선-기술분석

이동평균

달러/일



## 3 수프라막스선-운임전망

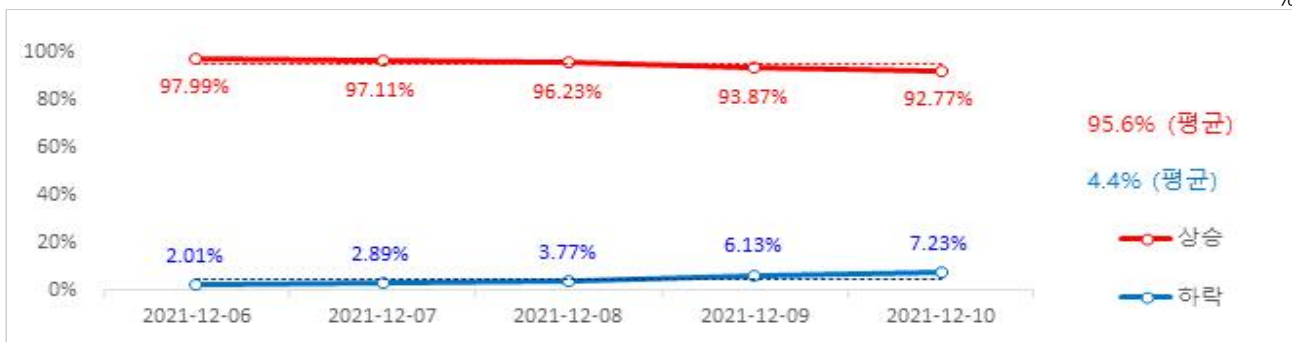
| 12월 2주('21.12.6~'21.12.10)

구분	인공지능	시계열
수프라막스선(10TC)	▲	▲

## I (인공지능) 수프라막스선 운임 상승 전망

인공지능 모형 전망

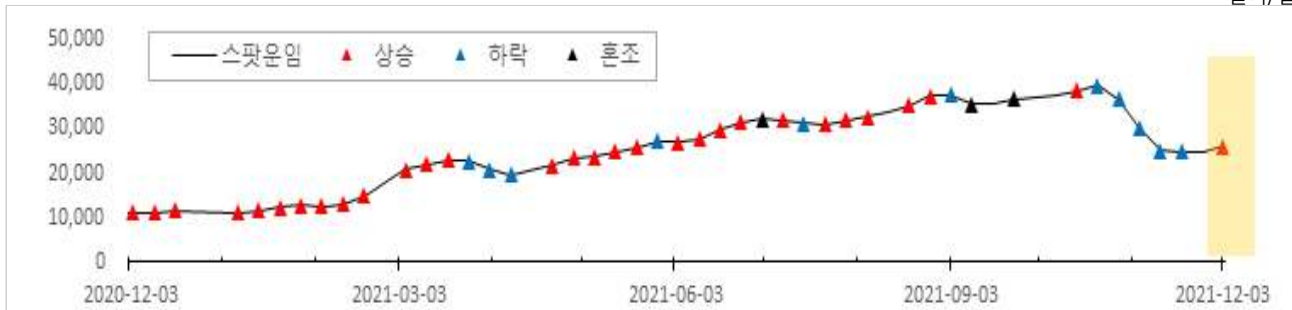
%



## I (시계열) 수프라막스선 운임 상승 전망

스팟운임과 시계열 모형전망

달러/일



주: '20년 5월부터 시계열 모형의 전망(상승: 붉은색, 하락: 파란색), 배경이 노란색으로 음영처리된 부분이 이번 주 전망임



## 3. 컨테이너선

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

## 1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난 주 대비 125.09 상승한 4,727.06을 기록

## (운임) 최근 운임 반등은 계절적 요인? 변이 바이러스?

- 북미, 중동, 동남아 항로 운임이 크게 상승함. 최근 5년 동안 12월 말 운임은 월 초에 비해 15.8% 상승하여 연말까지 운임은 상승할 수 있으나 일부 선사들의 운임 동결로 급등보다는 강보합세를 유지할 가능성이 큼

## (현황) 새로운 변이 바이러스 출현으로 공급망 압력 가중

- 새로운 코로나19 변이바이러스인 '오미크론'의 출현으로 컨테이너 공급망에 대한 압력은 더욱 가중될 것으로 예상됨
- 2020년부터 올해까지 판매상품의 선복 확보에 어려움을 겪은 화주들이 선주문을 증가시킬 것으로 예상되어 운임도 상승세를 이어갈 것으로 예상됨
- 또한 백신 접종률에서 차이가 있어 접종률이 높은 중국이 동남아국가들보다 수혜를 입어 중국발 운임 또한 강세를 유지할 것으로 예상됨

## 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)

		12월 1주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	4,727	125	2,570	4,727	3,679	818	2,641	1,234
운임	유럽항로	7,587	38	3,651	7,714	5,952	725	3,797	1,146
	미서안항로	7,019	289	3,931	7,019	5,148	1,361	4,080	2,719
	미동안항로	10,623	196	4,679	11,976	5,148	2,542	4,876	3,587
	한국항로	343	0	184	351	283	116	206	133
	일본항로	298	-7	251	340	286	230	255	241
	동남아항로	1,266	142	840	1,266	935	130	910	264

자료: 상하이해운거래소, Clarkson

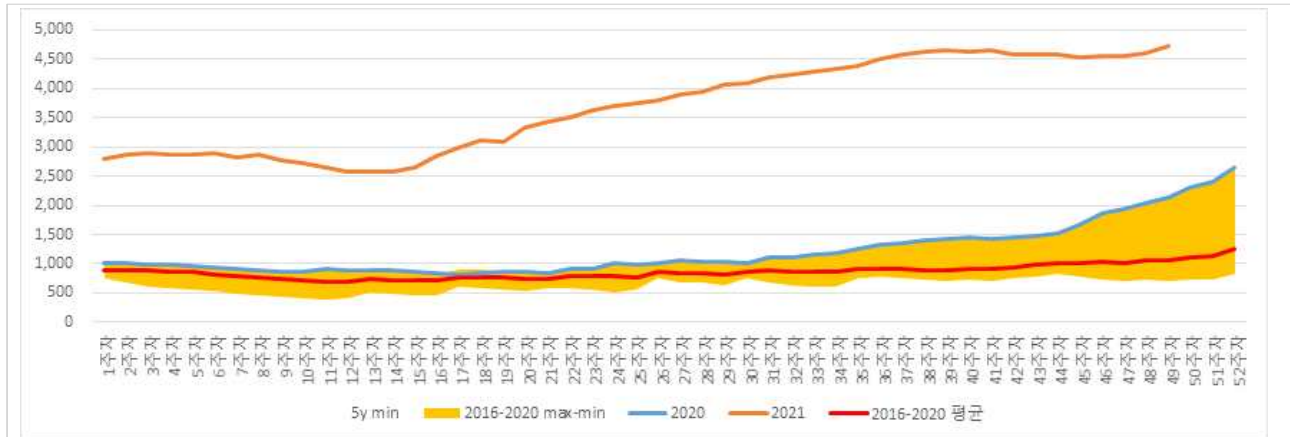




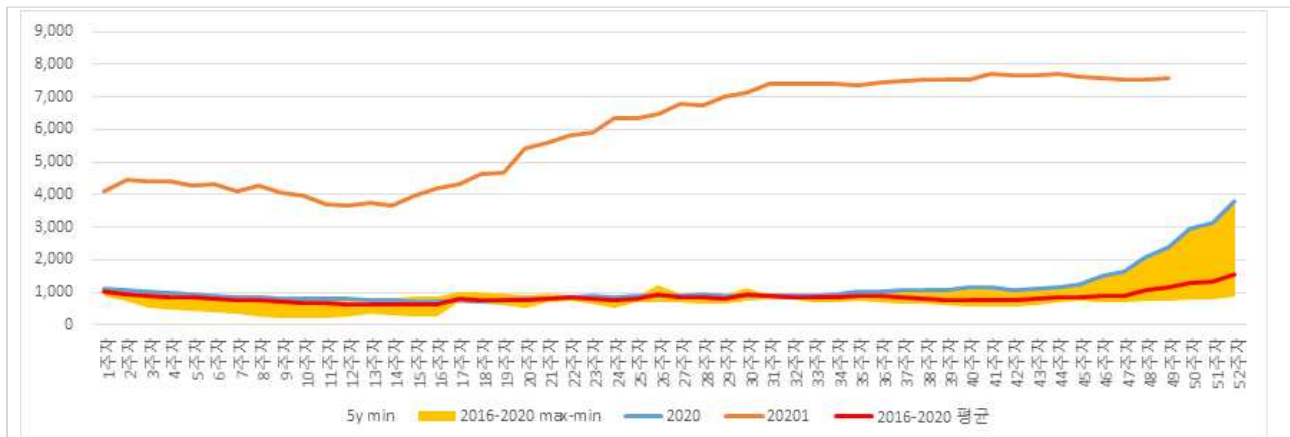
2 운임전망

| 12월 1주('21.12.6~'21.12.10)

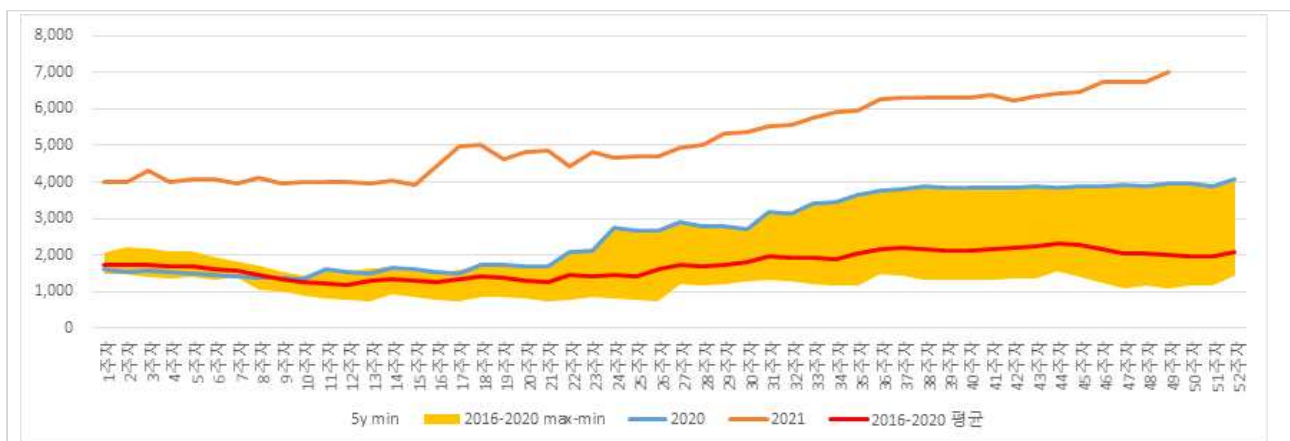
SCFI 지수는 소폭 상승할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 약보합세 지속 전망



아시아-북미운임(미 서부)은 체선으로 고운임 유지 전망







## 4. 탱커선

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

## 1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 전주(11월 4주) 대비 34.7p 하락한 30.4 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로 운임지수(WS)가 하락함

(달러/톤)

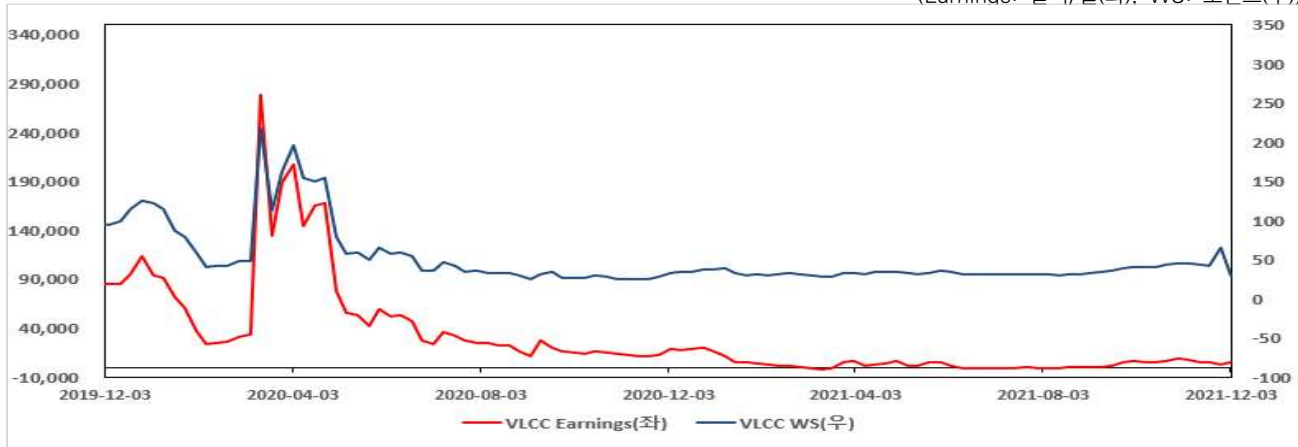
구분	12월 1주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	30.4	▼	34.7	53.3 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	21.5	▼	0.5	2.3 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	40.0	▼	1.0	2.4 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	41.0	▼	2.0	4.7 %

(동향) 코로나19 변이바이러스 오미크론의 확산으로 인한 각 국 봉쇄 재개 등으로 인해 유조선 시장 회복 연기

- 유조선 시장은 오미크론의 확산 우려로 인해 주요국 봉쇄가 재개되는 등 전주 대비 큰 폭으로 하락하였으며, 이 같은 신종 변이바이러스의 등장은 경제 활동 위축과 원유 수요 감소를 야기하며 유조선 시장의 회복을 위협하고 있음
- 이 외에도 미국, 한국, 중국, 인도 등 주요 소비국의 전략비축유 방출 계획, 다음 주 유럽에서 개최 예정인 미국-이란 핵합의 (JCPOA) 공동 복귀 로드맵 마련을 위한 회담 결과 등이 향후 유조선 시장의 변동성을 가중시키는 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)

		12월 1주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	30.4	-34.7	28.4	65.1	35.1	24.8	217.5	61.2
항로(TD3C)	평균 수익	673	-577	-6,779	14,966	-599	5,603	250,354	49,069
VLCC	1년 용선료	18,500	-1,500	18,500	24,125	21,047	22,875	80,000	39,788

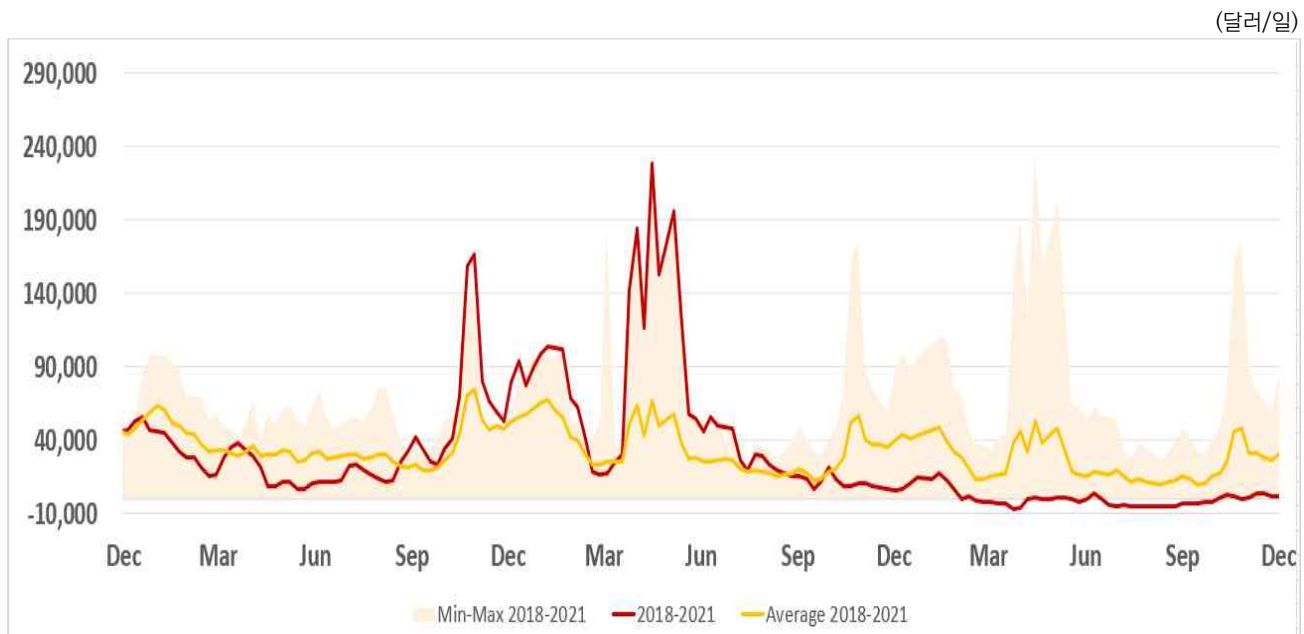
자료: Clarkson



## 1 유조선-기술분석

■ 수익 추세선(붉은색)은 전주 대비 46.2% 수준으로 큰 폭으로 하락함

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



자료: Clarkson

■ 수익 추세선(파란색)은 11월 이후 지속적으로 하락 추세를 보이고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



## 2 석유제품선-동향분석

■ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주(11월 4주) 대비 0.8p 하락한 123.6 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

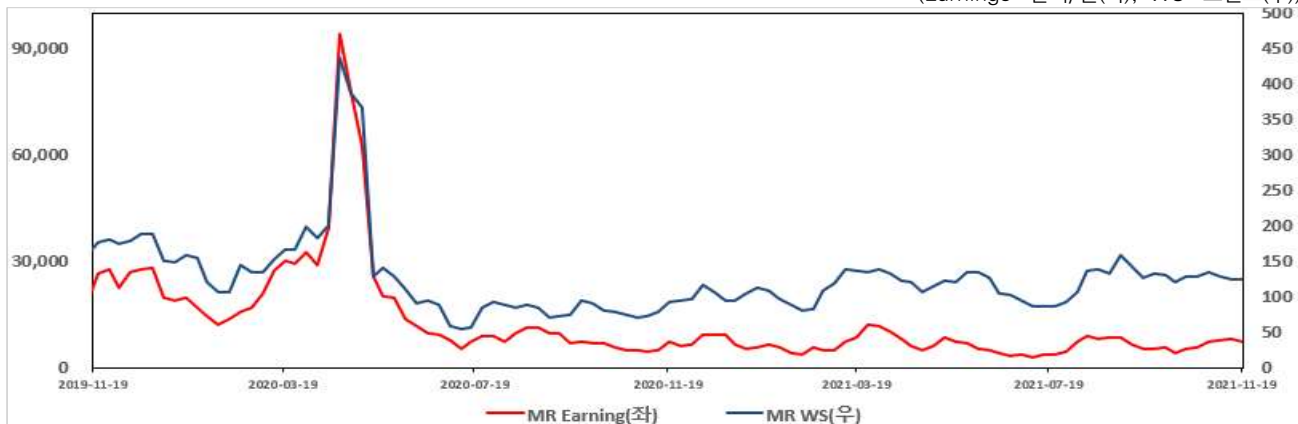
구분	12월 1주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	123.6	▼ 0.8	0.6	%
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	107.5	▼ 5.0	4.4	%
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	120.0	▼ 10	7.7	%
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	125.0	- 0	0	%

(동향) 유럽의 코로나19 5차 대유행과 오미크론, 델타 등 변이 바이러스의 확산 심화로 인한 물동량 위축으로 시장 약세 지속

- 미국, 유럽 등에서 빠르게 전파되고 있는 오미크론 변이로 인해 주요국이 방역 강화와 이동 제한을 엄격히 재개하고 있으며, 오미크론 변이의 백신 회피 여부 등의 불안 요인으로 인해 겨울과 크리스마스 시즌이 도래함에도 불구하고 시장 약세가 지속됨
- 오미크론 확산에 정제 마진이 급락하고 이동 제한으로 인한 연료유 수요가 감소세를 보이니, 선박중개기관 김슨은 동절기 난방유 수요의 확대와 백신과 치료제 등의 신속한 보급 등으로 인해 석유제품선 시장은 단기적 동요를 극복할 것으로 전망함

## 석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

## 석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		12월 1주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	123.6	-0.8	80.6	160.0	118.6	55.5	437.2	126.8
	평균 수익	6,718	311	-96	15,345	7,385	2,664	79,699	15,830
MR	1년 용선료	12,750	0	11,625	13,000	12,383	11,625	20,000	14,440

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

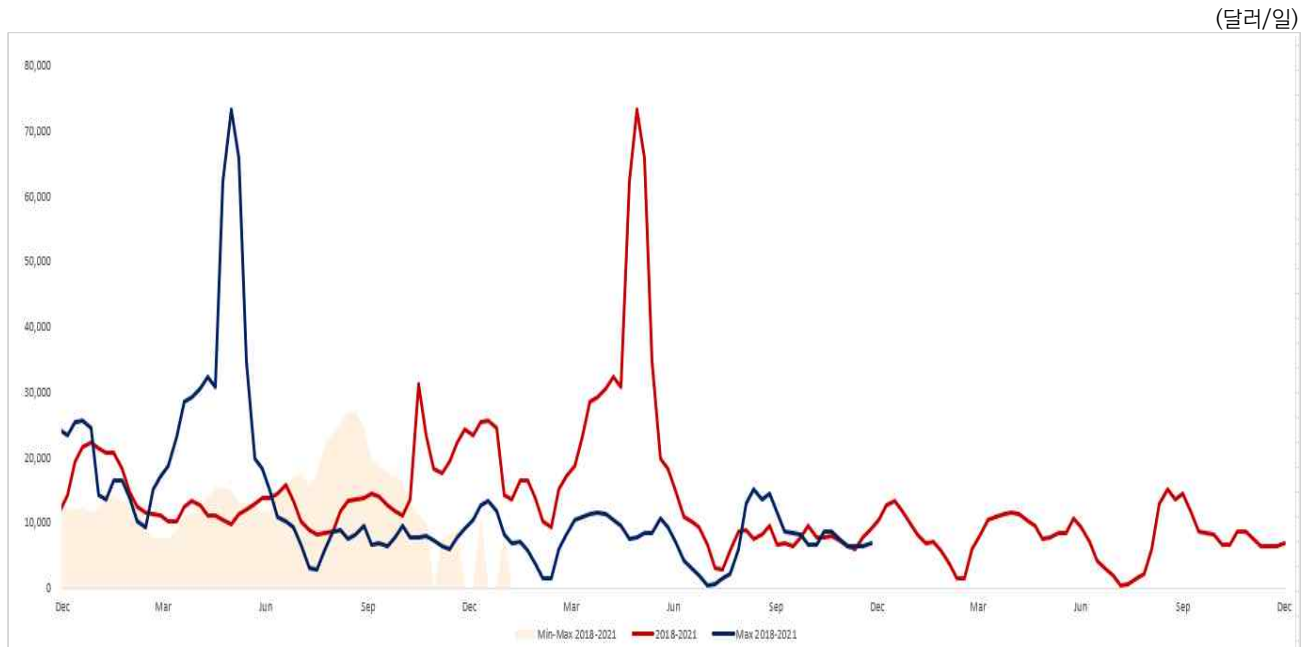
자료: Clarkson



## 2 석유제품선-기술분석

수익 추세선은 지속적으로 낮은 수준을 보이고 있으며 전주 대비 소폭 상승함

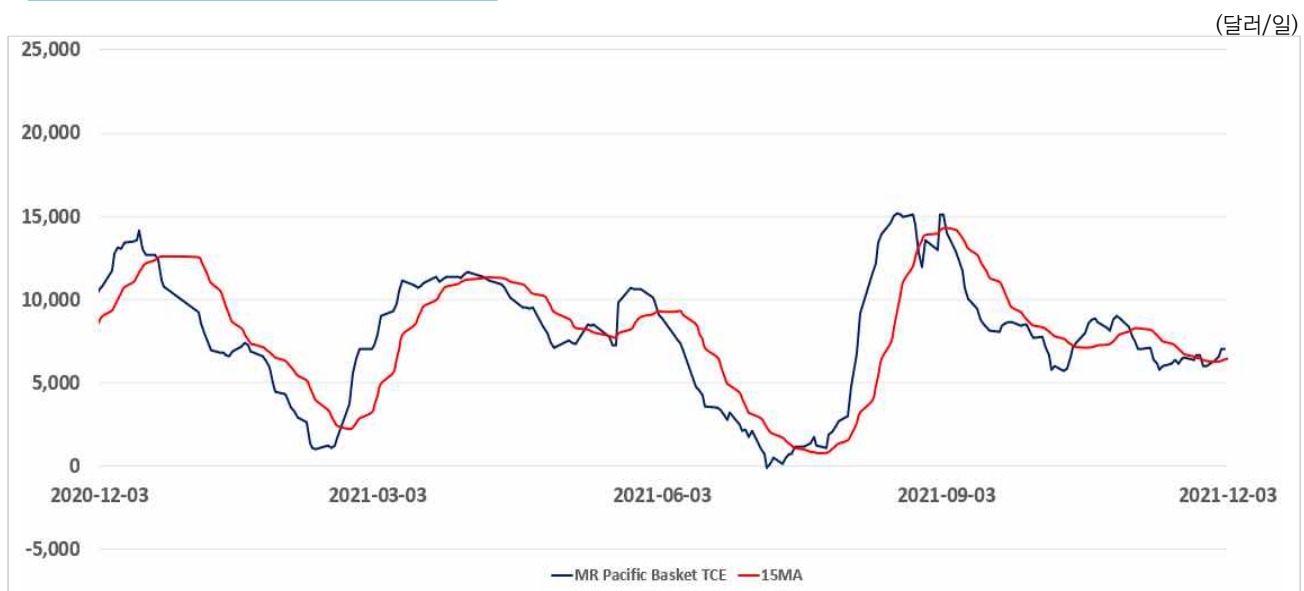
MR 인도-극동(Pacific Basket)



자료: Clarkson

수익 추세선은 11월 이후 보합권에 머무르다 전주부터 상승세를 나타냄

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



## 5. 중고선

## 1 동향분석

■ 건화물선 중고선 지수는 26.85로 전주 대비 변화없음

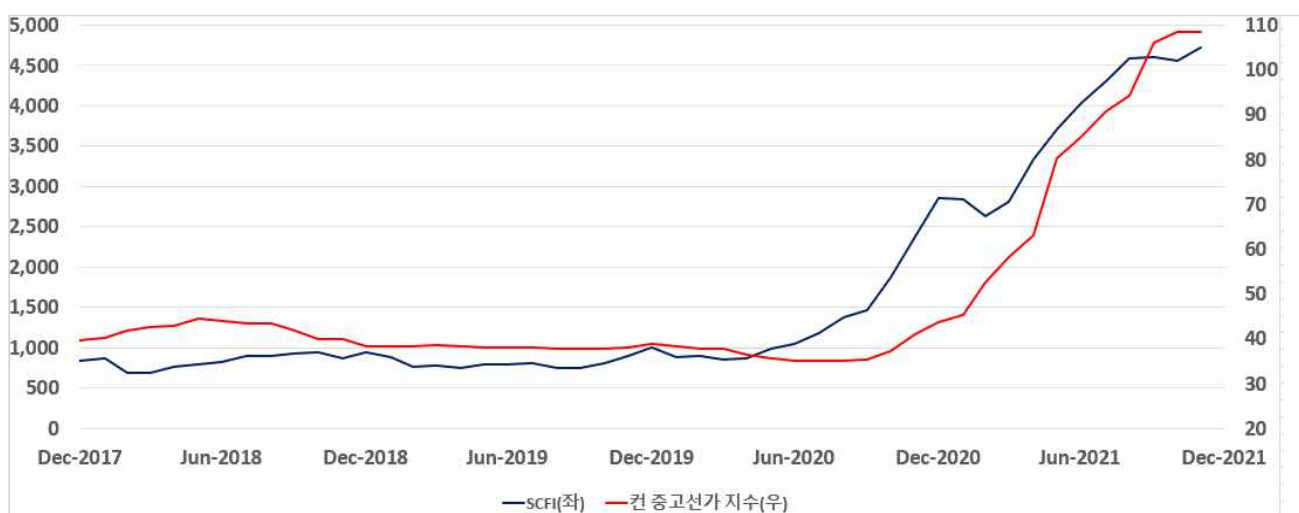
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너선 중고선 지수는 108.49로 전월 대비 변화없음

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson





## 2 거래실적

| 12월 1주('21.12.1~'21.12.3)

## I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 11건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Ro-Ro	Mont Ventoux	1996	1,937	Lane m.	2021-12-03		Stena RoRo AB	Clients of CMA CGM
Bulk	N/B Jangman Nanyang N183	2022	40,500	DWT	2021-12-03	28.50	Nisshin Shipping	German interests
Container	OOCL Italy	2007	5,888	TEU	2021-12-03		Shoei Kisen Kaisha	Undisclosed interests
Offshore	POSH Rampart	2012	7,940	HP	2021-12-03		POSH	Undisclosed interests
Container	Songa Lynx	2006	1,118	TEU	2021-12-03		Songa Container AS	Undisclosed interests
Ro-Ro	Valentine	1999	2,270	Lane m.	2021-12-03		CLdN Cobelfret	Clients of Rederi AB Gotland
Bulk	Belnor*	2010	58,018	DWT	2021-12-03		Belships	Undisclosed interests
Bulk	Belstar*	2009	58,018	DWT	2021-12-03		Belships	Undisclosed interests
Offshore	Hermit Viking	2015	5,953	HP	2021-12-01		Pearl Bidco AS	Clients of Wagenborg
Bulk	Kai Hang 5	2008	19,045	DWT	2021-12-01	3.75	Beihai Kaihang Shpg	Chinese interests
Offshore	N/B Samsung HI 2119	2023	12,000	Mar Dph	2021-12-01	245.00	Samsung HI	Clients of Stena Drilling



## 주요 해운지표

## 6. 주요 해운지표

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	12월 평균	2021년			2020년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	18.0	-	18.0	18.0	18.0	18.0	17.5	19.0	18.0
유조선(5년)	VLCC	70.0	-	70.0	63.0	72.0	69.1	63.0	77.0	70.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	44.0	-	44.0	14.0	44.0	32.5	8.0	13.0	9.0

자료: Clarkson

<b>신조선가 (\$ Million)</b>										
건화물선	Panamax	34.3	0.3	34.3	25.5	34.0	30.4	25.5	27.0	26.0
유조선	VLCC	110.0	1.0	110.0	85.0	108.0	97.7	85.0	92.0	88.6
컨테이너선	Sub-Panamax	40.0	-	40.0	30.0	40.0	35.5	30.0	31.5	30.4

자료: Clarkson

<b>연료유 (\$/Tonne)</b>										
380 CST	Rotterdam	385.5	-52.5	385.5	311.3	488.0	394.1	124.8	303.8	246.3
	Singapore	403.8	-64.0	403.8	324.8	523.5	415.0	157.8	388.0	269.7
	Korea	470.5	-61.3	470.5	361.8	574.5	442.5	196.3	426.5	314.7
	Hong Kong	425.3	-53.8	425.3	325.8	529.0	426.1	181.8	436.8	290.5
VLSFO	Rotterdam	519.3	-51.5	519.3	387.8	605.8	502.3	179.0	585.3	328.0
	Singapore	589.5	-46.8	589.5	413.0	636.3	528.8	219.8	726.3	371.1
	Hong kong	578.0	-35.8	578.0	404.5	619.0	527.2	214.8	722.3	371.1

자료: Clarkson

<b>주요 원자재가 (\$)</b>										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	105.4	233.7	180.6	71.7	176.1	106.4
	중국産	135.9	2.7	135.2	-	264.6	197.0	-	178.5	126.5
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	133.6	8.2	133.6	-	243.3	127.6	-	111.8	71.5
	중국産	223.2	0.6	223.3	-	420.7	180.4	-	138.1	91.2
원료탄 (\$/Tonne)	호주産	384.0	-2.3	384.2	-	501.1	259.9	-	204.2	149.0
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	141.1	113.9
	중국産	393.7	-85.2	393.8	-	577.7	334.4	-	222.7	202.6
곡물 (센트/부셀)	대두(국제)	1,267.3	14.51	1,246.6	1,188.5	1,642.5	1,378.6	821.8	1,770.5	954.4
	밀(국제)	794.5	-31	793.2	601.8	856.0	695.6	474.0	640.8	549.4

자료: mysteel, CBOT

<b>세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)</b>										
		8월	9월	10월	2021년 합계	2020년 합계	2019년 합계	2018년 합계		
ASEAN	수출	8,918	9,608	9,761	87,034	89,016	95,086	100,114		
	수입	5,658	5,757	5,807	55,358	54,830	56,186	59,628		
NAFTA	수출	9,162	9,472	9,620	93,860	87,822	89,839	89,921		
	수입	7,431	7,091	7,366	72,525	68,263	73,797	69,712		
EU	수출	5,210	5,309	5,380	52,338	47,870	52,758	57,676		
	수입	5,209	5,309	5,309	48,788	55,517	55,795	62,296		
BRICs	수출	16,165	17,257	16,961	157,048	155,346	163,882	189,936		
	수입	14,438	14,154	14,890	136,091	128,653	131,656	133,785		

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