

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2022년 10월 31일
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	24

- 건화물선** 케이프선 운임 15,416달러/일 기록, IMF 경제성장률 전망치 하향, 세계철강협회 철강 수요 둔화 전망, 기대에 못 미친 중국의 수요 회복
- 컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 지난주 대비 81p 하락한 1,697.6p를 기록하며 하락세 지속
- 탱커선** 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 5.8p 하락한 102.0 기록, 중국 코로나 봉쇄 정책 확대에 인한 원유 수요 약세로 시장 하락세

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

중소형선의 대체선 부족으로 사용기간 연장 전망

- ▶ 중 소형 컨테이너선의 대체선 부족으로 노후선 운영 기간이 길어질 수 있음
 - 알파라이너 자료에 따르면 20년 이상 컨테이너선은 1,100척(250만 TEU) 이상으로 조사되었으며, 특히 500~999TEU급 선박은 765척이 운항중이나 이중 239척이 20년 이상 된 노후선박임
 - 환경규제로 인해 폐선은 가속화 될 것으로 예상되나 중소형선의 대체 선박 공급이 원활하지 않아 일부 선형의 사용기간은 늘어날 것으로 예상됨
- ▶ 현재 컨테이너선 발주잔량은 700만 TEU 이상으로 총 선대의 27.4%에 달함
 - 2023~2024년에 약 500만 TEU의 컨테이너선이 인도될 것으로 예상되어 시장 내 공급과잉이 우려됨
 - 다만 내년부터 실시되는 친환경 규제로 인해 노후선에 대한 폐선이 증가해 일부 해소될 것으로 예상되나 3,000TEU급 미만 중소형 컨테이너선의 발주비중이 높지 않은 것으로 나타남
 - 현재 컨테이너 운영선대 중 3,000TEU급 미만 비중(척수 기준)은 약 55.7%에 달하는데 발주잔량 중 동급 선박의 비중은 39.1%로 나타남

자료 : <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1142707/Boxship-owners-face-scraping-quandary>

최건우 부연구위원

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

COSCO, 29억 달러 규모 메탄올 이중연료 선박 발주

- ▶ 세계 4위 규모의 컨테이너 선단을 운영 중인 COSCO Shipping Holdings는 약 29억 달러 규모의 24,000 TEU급 메탄올 이중연료 선박 12척을 발주함
 - COSCO는 이번 발주는 에너지 절약 및 탄소 배출 감소를 위한 것이라고 언급하며, 그린 메탄올(Green Methanol)은 액화천연가스(LNG)를 비롯한 다른 대체 연료와 비교시 보관이 용이해 유망한 미래 연료로 간주된다고 밝힘
 - 척 당 2억 4천만 달러에 신조 발주된 선박은 Nantong Cosco KHI Ship Engineering 및 Dalian Cosco KHI Ship Engineering에서 건조할 예정임
- ▶ 이 밖에 다른 대형 글로벌 선사들 또한 메탄올 이중연료 선박 발주를 추진해오고 있음
 - 덴마크 해운 기업 머스크는 16,000 TEU급 12척 및 17,000 TEU급 6척을 포함한 19척의 메탄올 이중연료 선박을 발주했으며, 세계 3위 선대 규모의 CMA CGM은 지난 6월 15,000 TEU급 메탄올 이중연료 선박 6척을 발주한 바 있음

자료 : [https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1142741/Cosco-orders-\\$3bn-methanol-fuelled-ultra-large-boxships](https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1142741/Cosco-orders-$3bn-methanol-fuelled-ultra-large-boxships)

김병주 연구원

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



1. 주간뉴스

IEA, 세계 석탄 소비량 5년 내 정점

- ▶ 국제 에너지 기구(International Energy Agency, IEA)의 세계 에너지 전망 보고서에서 향후 세계 석탄 소비량은 5년 내 정점을 찍은 후 하락할 것으로 내다봄
 - 러시아의 우크라이나 침공으로 발생한 에너지 위기를 고려할 때 올해 세계 석탄 수요 증가는 일시적이라고 분석되며, 향후 세계 석탄 소비량 감소 속도는 각 국가가 기후 및 환경에 관한 규약 이행 여부와 깊은 관련이 있음
 - 전망 보고서의 몇몇 시나리오에 따르면 세계 석탄 소비량은 2030년에 10~20% 감소할 것으로 예상했으며, 2050년까지 탄소중립 목표가 성실히 이행될 시 45% 감소할 것으로 전망함
 - 8월 이후 유럽의 러시아 석탄 수입 금지 조치로 인해 남아프리카와 콜롬비아의 석탄 수입이 증가했으나, IEA에 따르면 2030년까지 유럽의 석탄 수입은 50% 감소할 것으로 전망됨
- ▶ 전력 생산에서 재생 에너지의 비중이 증가하고 친환경 공법을 통한 철강생산이 촉진됨에 따라 석탄 소비량과 산업에서의 석탄 수요가 감소할 것으로 전망됨
 - 다만 신흥 경제 국가의 석탄 사용이 계속 증가하고 있으며, 비록 현재 중국이 석탄에 관한 최대 생산국이자 소비국이지만 향후 인도가 세계 최대의 석탄 수입국이 될 것으로 전망됨
 - 건화물 해상물동량 중 두 번째 비중을 차지하는 석탄은 연간 10억 톤 이상이 해상으로 운송되기에, 세계적으로 감소하는 석탄 소비량 감소세는 벌크선 수요에 타격을 줄 것으로 전망됨

자료: <https://lloydslst.maritimeintelligence.informa.com/LL1142737/Coal-use-to-peak-in-five-years-says-IEA>

이상혁 전문연구원

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

러시아의 곡물 운송협정 파기, 세계 식량 공급 위기

- ▶ 지난 29일 러시아가 유엔이 중재한 흑해 곡물 수출 협정을 중단으로 인해 식량 부족 국가로의 곡물 수입이 어려워짐에 따라 글로벌 식량 위기가 심화되고 곡물 가격 상승이 촉발될 것으로 전망됨
 - 러시아의 협정 파기로 아프리카와 중동으로 수출될 수십만 톤의 밀과 유럽으로 수출될 우크라이나산 옥수수가 출항하지 못하고 있으며, 아시아와 중동의 경우 우크라이나산 밀의 대안을 찾기가 쉽지 않다고 분석됨. 아시아의 주요 밀 수입국인 호주는 2월까지 선적 슬롯이 예약되어 있어 곡물 부족량을 충당하기 어려움
- ▶ 러시아와 우크라이나 침공과 더불어 악천후와 COVID-19로 인한 공급 차질로 인해 올해 초 세계 밀 가격이 사상 최고치를 기록했으며, 옥수수 가격 역시 10년 만에 최고치를 기록한 바 있음
 - 인도네시아 제분 업체는 우크라이나로부터 20만 톤의 밀을 구매했으며 파키스탄 역시 38만 5천 톤의 밀의 구매했으나, 흑해를 통한 해상 무역의 안전성을 보증할 수 없음

자료: <https://www.reuters.com/world/world-food-supplies-risk-russia-withdraws-black-sea-deal-2022-10-31/>

이상혁 전문연구원

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



1. 주간뉴스

미국, 러시아 유가 상한제의 가격 상한선 재작업 계획

- ▶ 미국과 유럽연합(EU)은 논의 초기에 예상한 수준보다 더 높은 가격 수준에서 러시아산 원유 가격 상한제를 최종 합의할 것으로 전망됨
 - 러시아산 원유 가격 상한제는 미 재무장관이 당초 언급한 바와 같이 배럴당 40~60달러 대로 검토되어 왔으나, 현재는 이보다 더 높은 가격 상한선으로 재논의되고 있는 것으로 파악됨
 - 이에 대해 블룸버그는 가격 상한제에 대한 회의론, 유가 변동성, 금융시장 리스크 증가 등의 요인이 미국 정부가 주도하는 러시아 유가 상한제 계획에 영향을 미치고 있는 것으로 설명함
- ▶ 미국은 공식적으로는 신중한 입장을 고수하고 있으나, 대러 제재 시행으로 유럽만큼 경제적 타격을 받을 준비가 되어 있지 않으며 전 세계 원유 공급망 강화에 가장 중점을 두고 있는 것으로 보임
 - 미국, EU의 가격 상한제에 동참하는 국가들에게 석유를 판매하지 않겠다는 푸틴 러시아 대통령의 발언 또한 실현 가능성이 있는 것으로 간주되면서 가격 상한제 재작업 돌입에 영향을 미친 것으로 파악됨
 - 미 국가안보회의(NSC) 대변인은 성명을 통해 “백악관과 미 행정부는 G7 및 타 동맹과 협력해 러시아산 원유에 효과적이고 강력한 가격 상한선을 이행하는 방안을 검토하는 중이다”라고 발표함

자료: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-10-26/biden-team-reworks-plan-for-russia-oil-price-cap-as-markets-soar>

류희영 연구원

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

러시아, G7의 원유 가격 상한제 시행으로 유조선 확보 어려워

- ▶ 오는 12월 G7의 러시아산 원유 가격 상한제 시행을 앞두고 러시아에 원유 운송 서비스를 제공하려는 유조선이 감소하면서 러시아가 유조선 확보에 난항을 겪을 것으로 분석됨
 - G7의 러시아산 원유 가격 상한제는 원유는 2022년 12월 5일, 석유제품은 2023년 2월 5일부터 적용될 예정으로 EU의 러시아산 석유 금수 조치에 맞춰서 시행될 예정임
 - 러시아는 대러 제재로 인해 원유 수출처가 변화하면서 운송 수요가 증가하고 있으며, 기존 EU로 수출되던 원유를 다른 국가들로 운송하기 위해서는 더 많은 유조선이 필요한 상황임
- ▶ 세계 제2위 원유 수출국 러시아는 대러 제재 시행 이후 기존 EU에서 인도, 중국, 튀르키예, 동남아시아 등으로 수출처를 다변화하고 있으며, EU 금수 조치 시행 직후부터는 이 같은 추세가 더 증가할 것으로 보임
 - 영국 선박 중개업체 브레마(Braemar)사는 러시아 해상 원유 수출량 약 350만 b/d를 수출하기 위해 아프리카막스 157척, 수에즈막스 65척, VLCC 18척이 필요할 것으로 추정함
 - 해운 전문가들은 러시아가 선박 확보를 위한 대안으로 이란, 베네수엘라 등에서 운항하는 유조선을 이용할 것으로 예상하며, 일부 유럽 선사들 또한 제재와 관계없이 러시아산 원유를 지속 운송할 것으로 전망함

자료: <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/oil/102522-russia-likely-to-struggle-to-find-enough-tankers-to-evade-g7-oil-price-cap>

류희영 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임 전망

구분	10월 4주					
	주간평균운임	전주대비차이	FFA 11월물 주간평균가격		전주대비차이	
케이프선 5TC (달러/일)	15,416	▼ -2,537	-14.1 %	12,415	▼ -1,413	-10.2 %
파나마스선 5TC (달러/일)	17,837	▼ -1,409	-7.3 %	15,690	▼ -2,521	-13.8 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	17,634	▼ -818	-4.4 %	15,562	▼ -1,832	-10.5 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

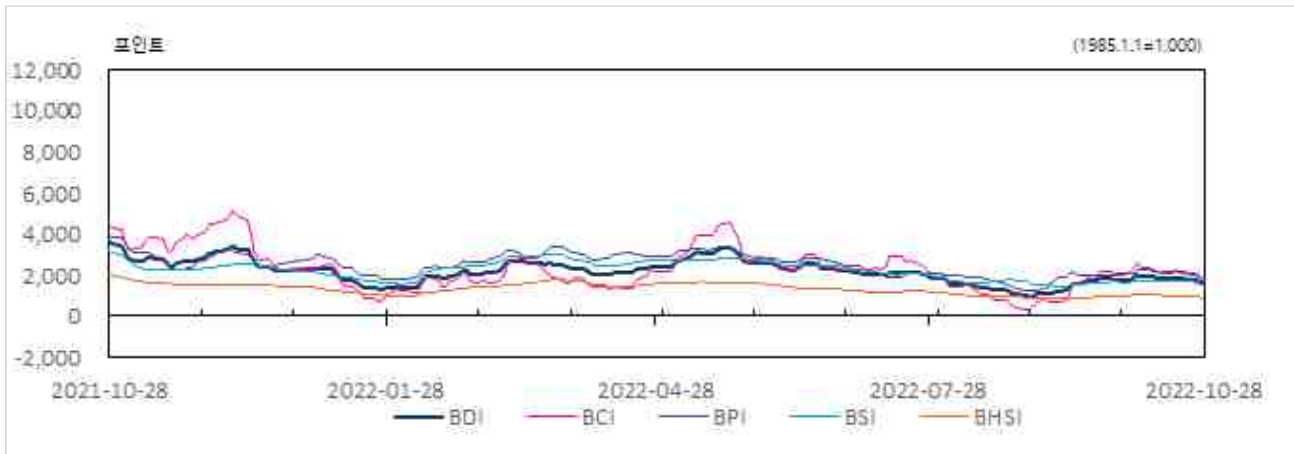


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		10월 4주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	1,681	-168	965	3,369	2,043	1,303	5,650	2,943
선형별 운임	케이프(5TC)	15,416	-2,537	2,505	38,169	16,702	10,304	86,953	33,301
	파나막스(5TC)	17,837	-1,409	10,956	30,746	21,926	10,936	38,952	25,887
	수프라막스(10TC)	17,634	-818	16,199	33,366	23,904	11,242	39,860	26,730
	핸디(7TC)	16,813	-777	15,463	32,166	22,825	11,695	37,109	25,702
1년 용선료	케이프	13,250	-1,250	13,500	25,375	17,443	10,125	23,000	16,682
	파나막스	16,325	-1,550	11,200	21,750	14,365	9,625	16,125	12,535
	수프라막스	14,000	-1,500	9,500	18,125	11,878	8,250	12,500	10,340
	핸디	12,750	-1,000	8,063	16,125	9,999	7,313	9,250	8,421
건화물선 시장(FFA)									
		2022년 11월물		2022년 4분기물		2022년물		2023년물	
		10월 4주	전주대비	10월 4주	전주대비	10월 4주	전주대비	10월 4주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	12,415	-1,413	6,616	-711	12,175	-930	13,185	-726
	파나막스(5TC)	15,690	-2,521	12,591	-573	13,283	-630	13,283	-630
	수프라막스(10TC)	15,562	-1,832	11,667	-711	12,158	-612	11,284	-341
	핸디(7TC)	15,273	-1,528	11,695	-607	12,041	-500	11,204	-251

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

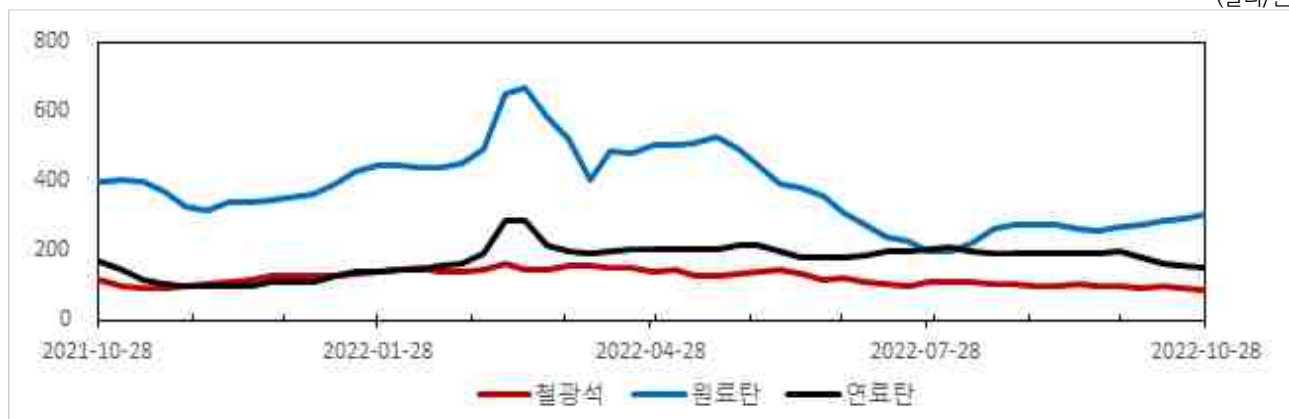
구분	2022년						2021년			
	10월 4주	10월 3주	전주대비차이				10월 4주	연평균	최저	최고
철광석	86.5	92.8	▼	-6.3	-6.7	%	121.8	161.1	89.8	226.5
원료탄	306.0	294.5	▲	11.5	3.9	%	398.8	220.5	102.2	403.0
연료탄	148.3	155.5	▼	-7.2	-4.6	%	175.4	84.3	52.0	175.4
대두	507.5	508.3	▼	-0.8	-0.2	%	451.2	500.6	444.3	589.0
옥수수	268.9	268.6	▲	0.4	0.1	%	210.4	224.2	185.1	278.4

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 — 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

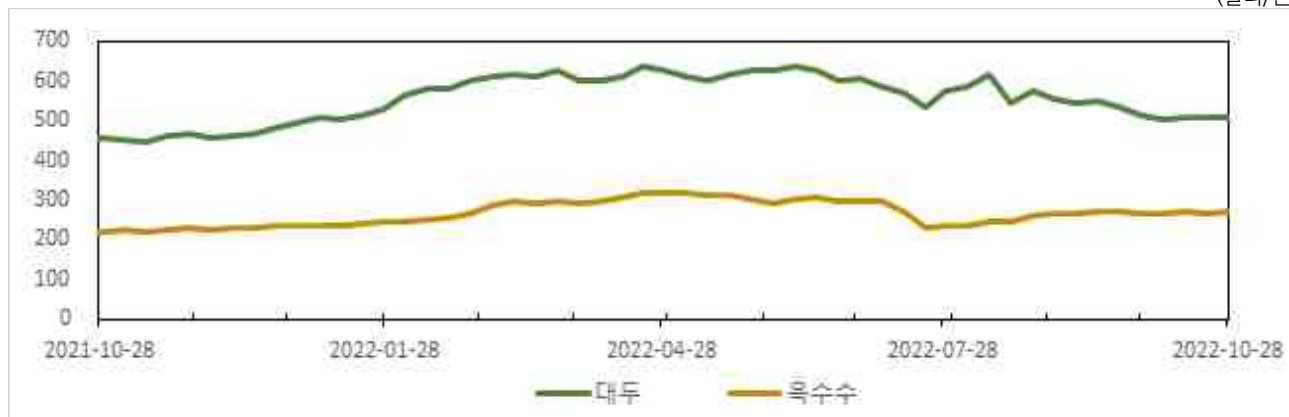
(달러/톤)



자료: Clarkson

곡물가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주(10월 3주) 대비 14.1% 하락한 15,416달러/일 기록

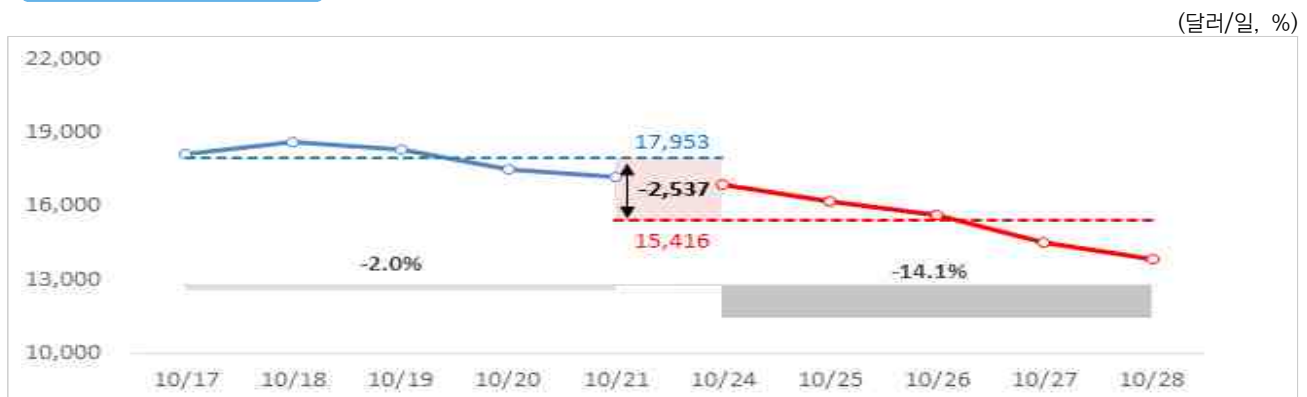
(운임) 케이프선 일일 운임 가파른 하락세를 보임

- 중국 당국이 '제로 코로나' 정책 기조를 고수하고 있으며, 제철소의 이익률 악화로 철강 원재료에 대한 수요가 둔화됨

(동향) IMF 중국 경제성장률 전망치 하향, 세계철강협회 철강 수요 둔화 전망, 기대에 못 미친 중국의 수요 회복

- 지난 27일 국제통화기금(IMF)이 중국의 경제성장률 전망치를 하향 조정해 중국 경기 활성화 가능성에 대한 시장의 기대감이 무너짐. IMF에 따르면 올해 중국의 경제성장률을 기존 4.4%에서 3.2%로 하향 조정했으며, '23년, '24년 전망치도 각 4.4%, 4.5%로 지난 4월 예상치보다 하향 조정되며 5%를 하회할 것이라는 전망임
- 세계 철강협회에서도 중국 철강의 수요를 결정하는 부동산 부문의 침체 장기화와 '제로 코로나' 정책 고수에 중국의 철강에 대한 수요가 둔화할 것이라는 분석이며, 세계 철강 수요도 둔화할 것이라는 전망임. 현재 중국 제철소는 영업이익률 악화와 코로나19 재확산에 따라 조강 생산량을 제한 중이며, 이러한 제한 기조가 당분간 유지될 것으로 보임
- 중국의 건설 성수기가 마무리 단계에 접어들고 있으나, 대부분 수요 회복이 기대에 못 미쳤다는 평가임. 특히 중국 위안화 약세와 공산당 대회 이후 '제로 코로나'와 부동산 정책에 대한 기조가 크게 바뀌지 않을 것으로 평가됨에 따라 일각에서 지속해서 제기되어 오던 중국 부동산 시장 회복에 대한 기대감이 무너졌다는 분석임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	10월 4주	10월 3주	전주대비차이	
BCI	1,859	2,165	▼ -306	-14.1%
스팟운임(5TC)	15,416	17,953	▼ -2,537	-14.1%
용선료	6개월	14,750	▼ -1,750	-11.9%
	1년	14,500	▼ -1,250	-8.6%
	5년	15,000	▼ -625	-4.2%
FFA	11월물	13,828	▼ -1,413	-10.2%
	4분기	7,328	▼ -711	-9.7%
	22년	13,105	▼ -930	-7.1%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

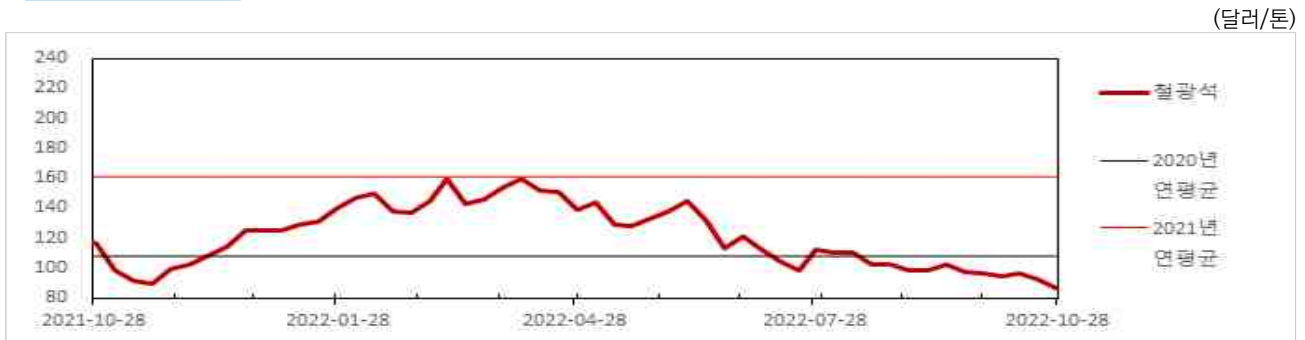
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 6.7% 하락한 86.5달러/톤 기록

철광석 가격 추이



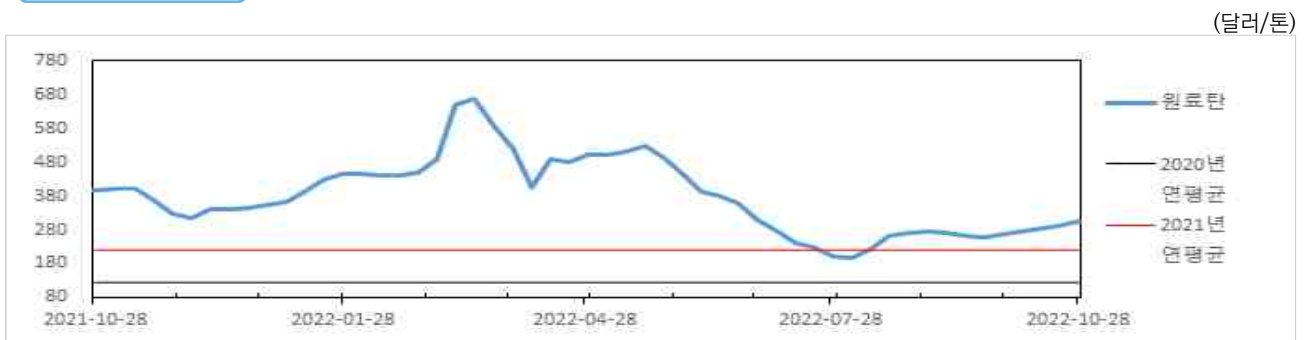
자료: Clarkson



자료: Clarkson

■ 원료탄 가격 : 지난 주 대비 3.9% 상승한 306.0달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



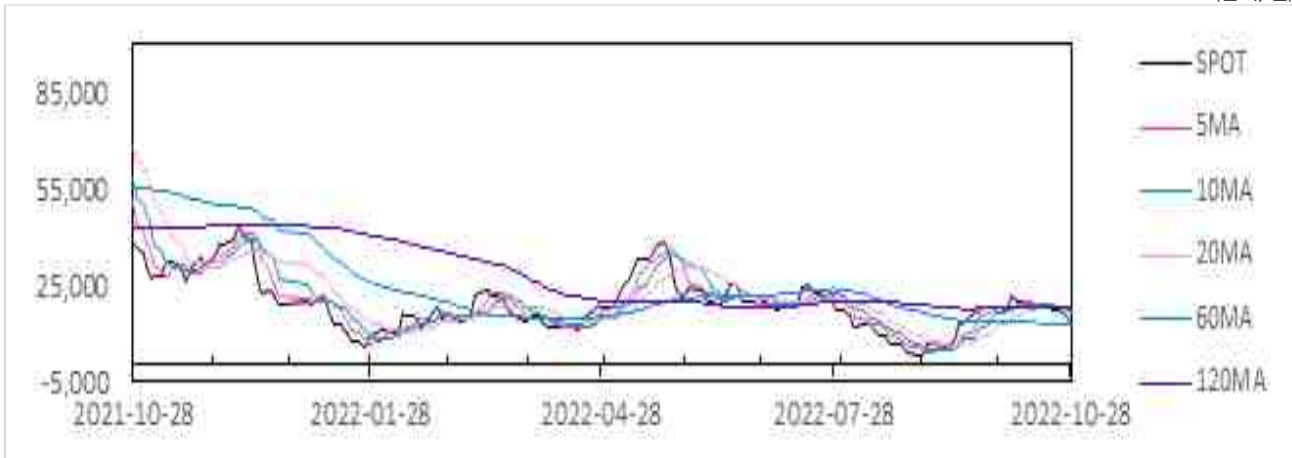
자료: Clarkson



3 케이프선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

■ 파나막스선 : 지난 주 대비 7.3% 하락한 17,837달러/일 기록

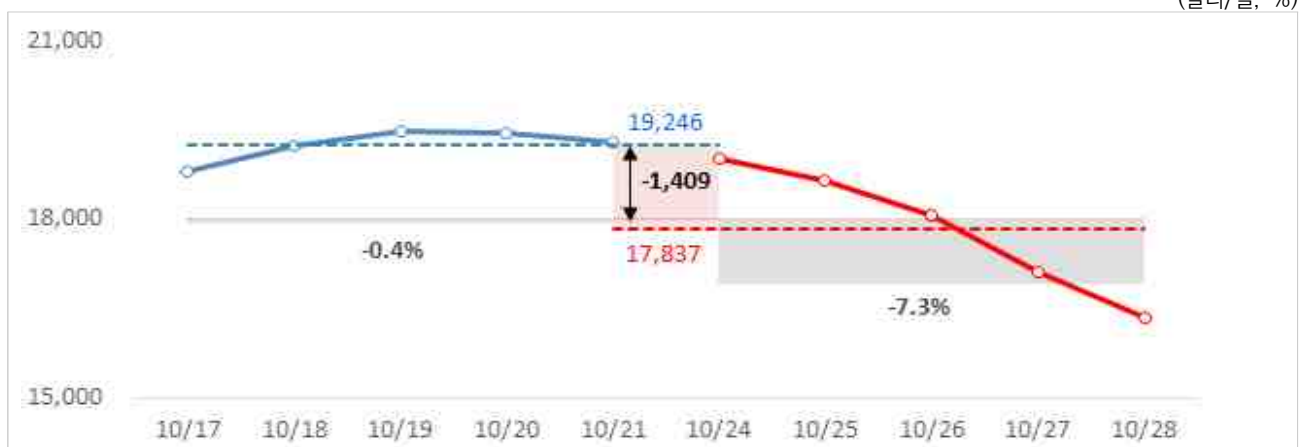
(운임) 파나막스선 주간 평균운임의 낙폭이 확대됨

- 전반적으로 시장에 유입되는 화물 증가율이 둔화하고 있으며, 이에 비해 가용선박수가 증가해 운임 하락을 견인함

(동향) 러시아와 우크라이나의 지정학적 긴장감 고조

- 29일 러시아가 '흑해 곡물 이니셔티브' 이행을 중단함에 따라 흑해를 통한 우크라이나산 곡물 수출이 잠정 중단된 상황임. 러시아는 민간 건화물선의 안전을 보장할 수 없다는 내용의 성명을 발표했으며, 특정 선박을 공격해 경미한 손상을 입히는 등 과격한 행보를 이어가고 있음. 이로 인해 시장에 유입되는 곡물 수출량이 줄어든 상황임
- 이에 앞서 러시아는 선박 검사 기한을 연장해 우크라이나의 곡물 수출을 의도적으로 지연시키고 있다는 의혹을 받은 바 있음
- 지난 7월 22일 러시아, 우크라이나, 유엔과 튀르키예 4자 회담을 통해 '흑해 곡물 이니셔티브'가 합의하고, 흑해 지역 항만을 통해 우크라이나산 곡물 수출의 재개가 가능해졌으며, 오는 11월 19일 갱신을 앞둔 상황이었음. 대부분 전문가들은 큰 문제 없이 합의 기한 연장과 수출 품목의 확대가 가능할 것이라고 예상했었음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	10월 4주	10월 3주	전주대비차이		
BPI	1,982	2,139	▼ -157	-7.3	%
스팟운임(5TC)	17,837	19,246	▼ -1,409	-7.3	%
용선료	6개월	18,250	▼ -1,250	-6.4	%
	1년	16,325	▼ -1,550	-8.7	%
	5년	13,425	▼ -525	-3.8	%
FFA	11월물	15,690	▼ -2,521	-13.8	%
	4분기	12,591	▼ -573	-4.4	%
	22년	13,283	▼ -630	-4.5	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

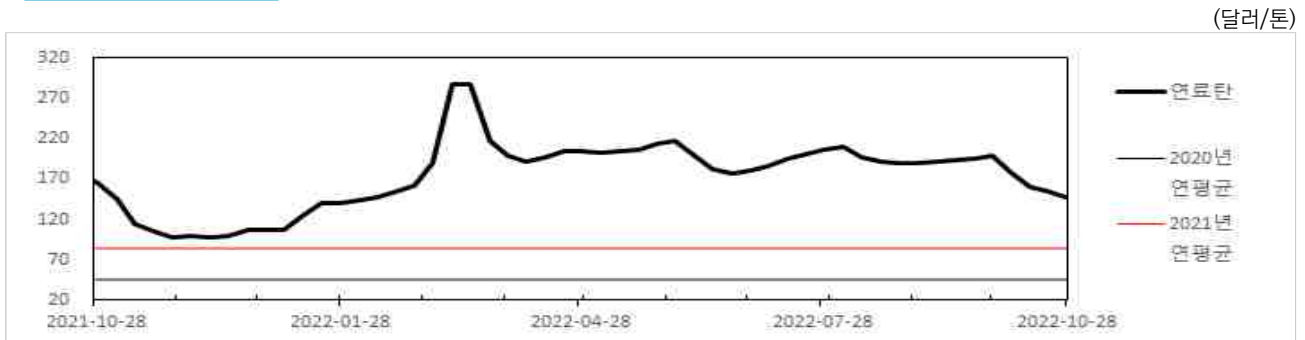
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 4.6% 하락한 148.3달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



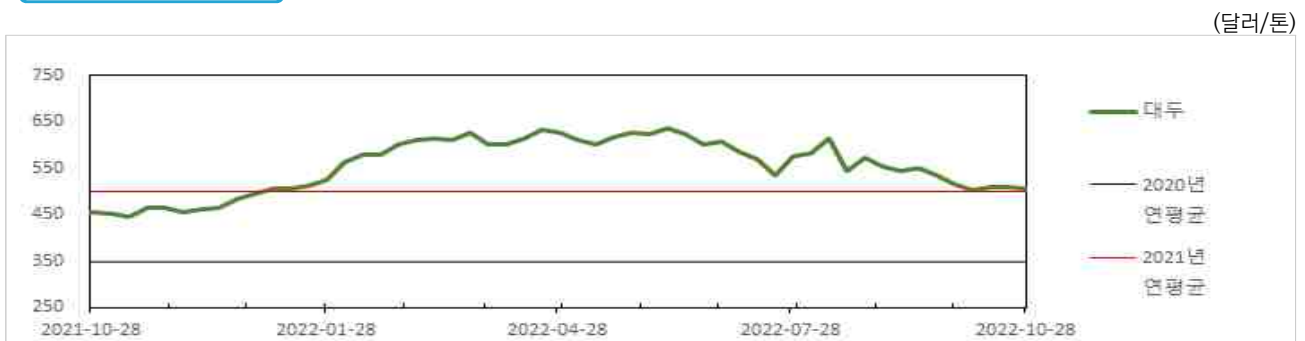
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
10월 1주	179.6	▼ -18.7	-9.4	%
10월 2주	161.3	▼ -18.3	-10.2	%
10월 3주	155.5	▼ -5.8	-3.6	%
10월 4주	148.3	▼ -7.2	-4.6	%

자료: Clarkson

대두 가격 : 지난 주 대비 0.3% 하락한 507.5달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
10월 1주	514.7	▼ -20.6	-3.9	%
10월 2주	503.5	▼ -11.1	-2.2	%
10월 3주	508.9	▲ 5.4	1.1	%
10월 4주	507.5	▼ -1.5	-0.3	%

자료: 시카고상품거래소(CBOT)

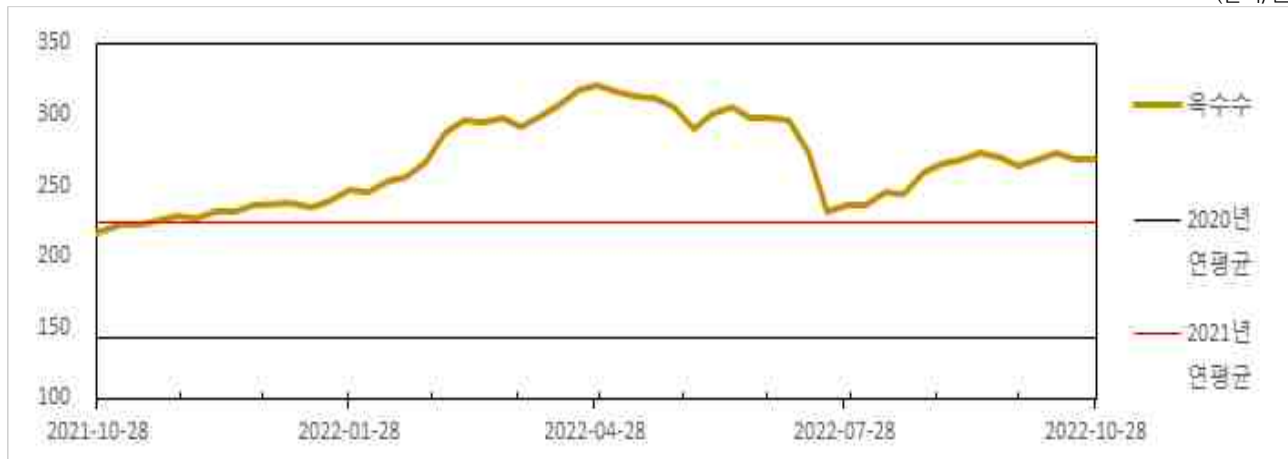


3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 지난 주 대비 1.6% 하락한 268.9달러/톤 기록

옥수수 가격 추이

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



(달러/톤)

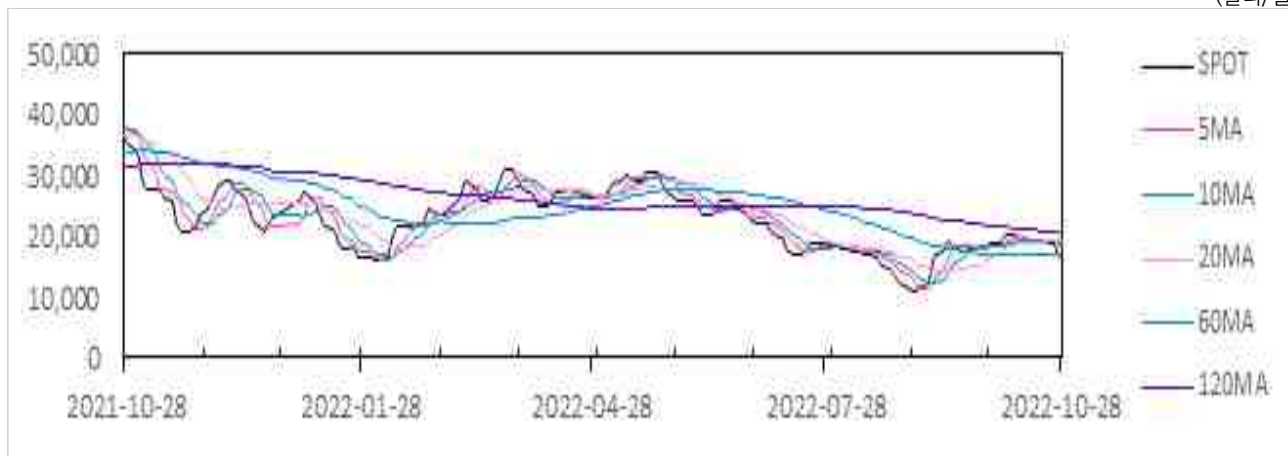
구분	옥수수 가격	전주대비차이		
10월 1주	263.9	▼ -5.5	-2.0	%
10월 2주	268.2	▲ 4.4	1.6	%
10월 3주	273.4	▲ 5.1	1.9	%
10월 4주	268.9	▼ -4.4	-1.6	%

자료: 시카고상품거래소(CBOT)

3 파나막스선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

■ 수프라막스선 : 지난 주 대비 4.4% 하락한 17,634달러/일 기록

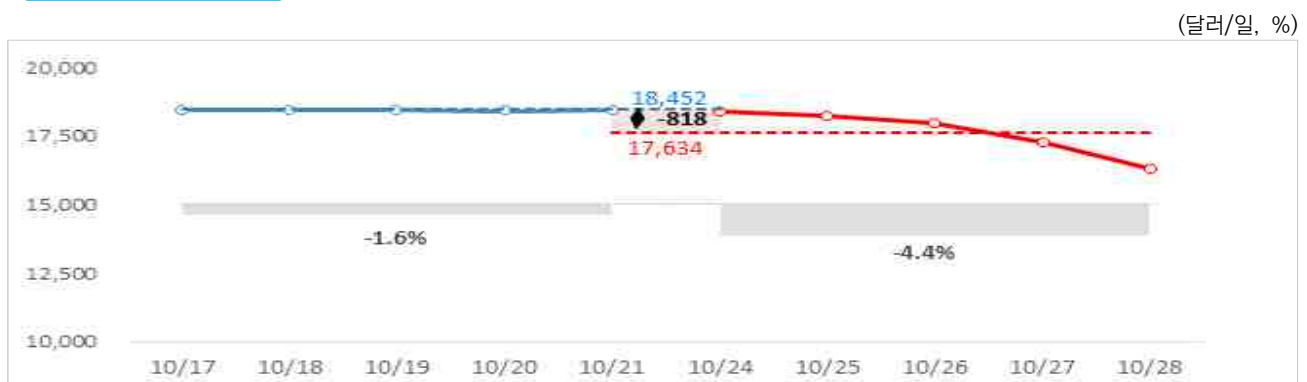
(운임) 수프라막스선 일일운임 주 후반 큰폭으로 하락하는 흐름을 보임

- 러시아와 우크라이나의 지정학적 긴장감이 고조되면서 시장에 신규로 유입되는 곡물 물량이 감소하고 있는 상황 속에 가용선박수는 늘어나 운임이 하락함

(동향) 러시아의 인프라 제약에 중국 석탄 수입량 감소

- 로이터에 따르면 중국의 러시아산 석탄 수입이 증가했으나, 최근 러시아의 운송 인프라 제약으로 중국 도착 일정 이 지연되고 있음. 겨울철 중국의 난방 수요가 증가하면서 지난 7~9월에 러시아의 시베리아에 위치한 광산에서 러시아 석탄 수출항까지 평균 운송 시간보다 1.4일 늘어난 약 12.6일이 소요되는 상황임
- 이는 겨울철 러시아 철도 혼잡과 항만의 용량 제한 때문임. 또한, 중국 내 주요 석탄 운송 철로가 9월 28일부터 25일간 유지보수에 들어간 바 있어, 그 영향이 시장에 지속해서 미치고 있음
- 중국 당국은 자국의 탄광에 석탄 생산량을 증대시키라는 독려를 지속 중이며, 지난 9월 석탄 생산량이 전년 대비 증가함. 다만 겨울철 난방 수요 충족을 위해 인도네시아를 비롯해 러시아로부터 석탄을 꾸준히 수입하고 있으나, 예기치 못한 제약이 발생해 수입 일정에 차질이 발생하고 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	10월 4주	10월 3주	전주대비차이		
BSI	1,603	1,678	▼ -75	-4.4	%
스팟운임(10TC)	17,634	18,452	▼ -818	-4.4	%
용선료	6개월	17,500	▼ -1,250	-7.1	%
	1년	15,500	▼ -1,500	-9.7	%
	5년	12,250	-	-	%
FFA	11월물	17,393	▼ -1,832	-10.5	%
	4분기	12,378	▼ -711	-5.7	%
	22년	12,769	▼ -612	-4.8	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

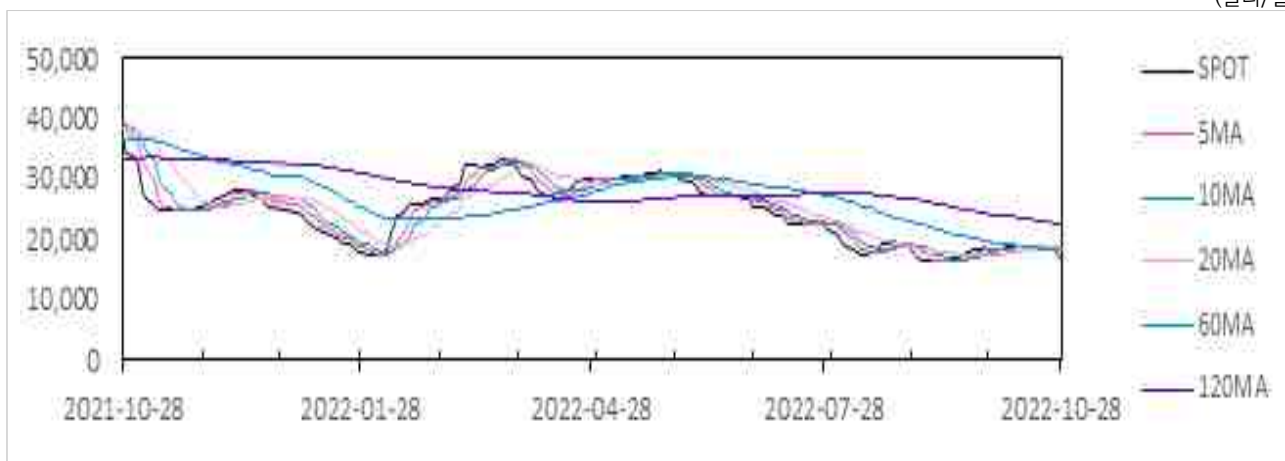
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



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

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난주 대비 81p 하락한 1,697.6p를 기록

(운임) 컨테이너 운임 하락세 지속

- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 계절적 화물 수요가 증가하는 시즌임에도 불구하고 약세가 이어져 지난주 대비 4.6% 하락한 1,697.6P를 기록함

(현황) 컨테이너 운임 약세 지속 전망

- 컨테이너 운임은 계속해서 약세를 보이고 있으며, 선사들의 공급 조절이 화물 수요 감소 속도를 따라가지 못하고 있음(Linerlytica)
- 국제통화기금(IMF)의 최근 전망에 따르면 올해 글로벌 경제 성장률은 3.2%로, 2021년 6.1%의 절반 수준에 그치고 있어 세계 경제 성장률이 둔화되고 있음

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)

		10월 5주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	1,698	-81	1,698	5,110	3,885	2,570	4,956	3,769
운임	유럽항로	2,102	-277	2,102	7,797	5,646	3,651	7,714	6,078
	미서안항로	1,902	-127	1,902	8,117	6,569	3,931	7,444	5,317
	미동안항로	5,318	-321	5,318	11,833	9,585	4,679	11,976	8,353
	한국항로	524	-1	253	456	337	184	386	286
	일본항로	298	0	281	362	319	251	340	285
	동남아항로	346	-6	346	1,537	963	840	1,494	964

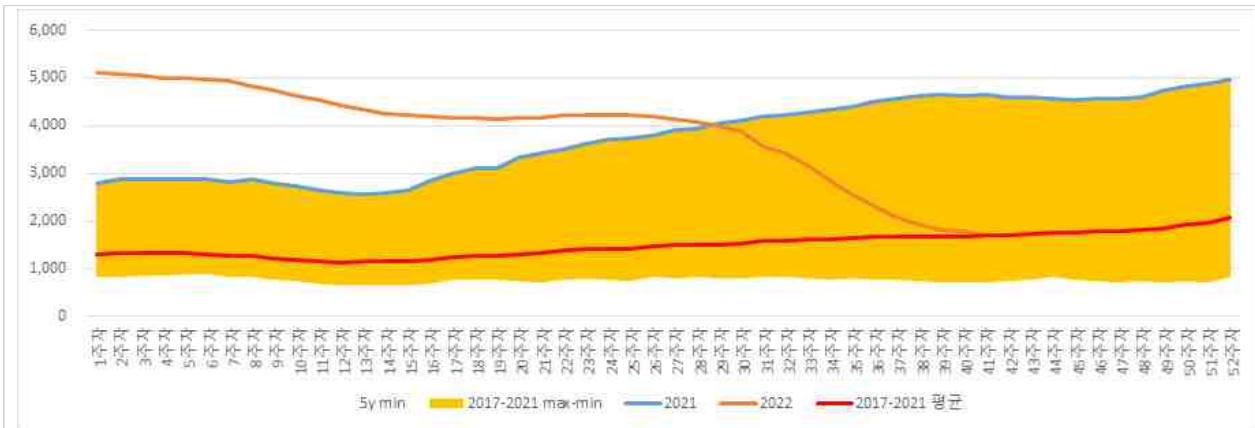
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



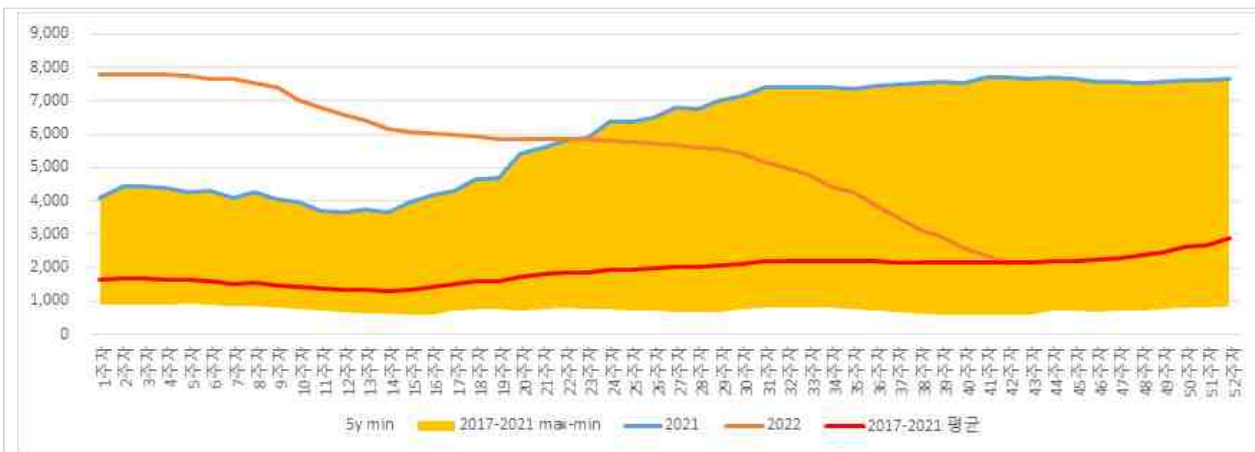
2 운임전망

| 10월 5주('22.10.31~'22.11.4)

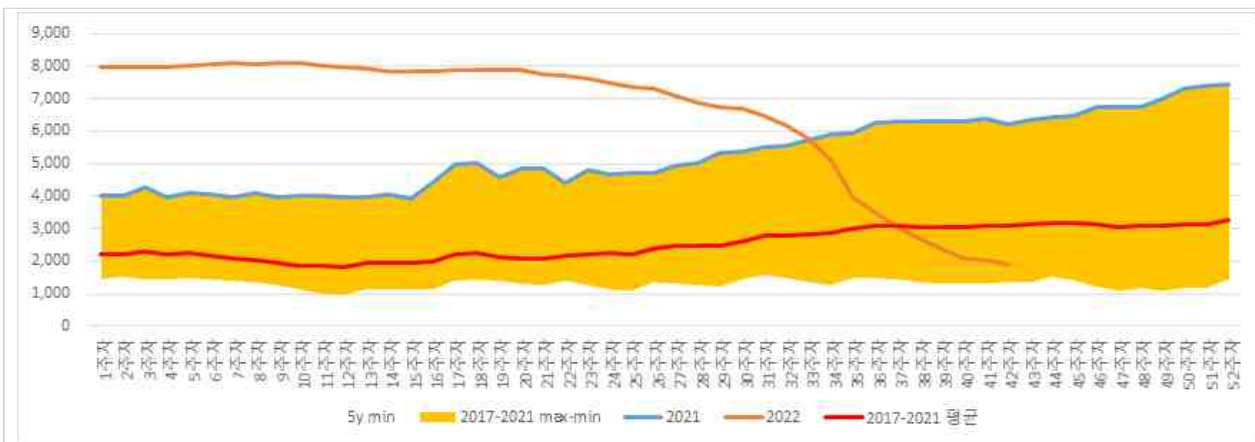
SCFI 지수는 약세를 기록할 것으로 전망



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(10월 4주) 대비 5.8p 하락한 102.0 기록

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

(달러/톤)

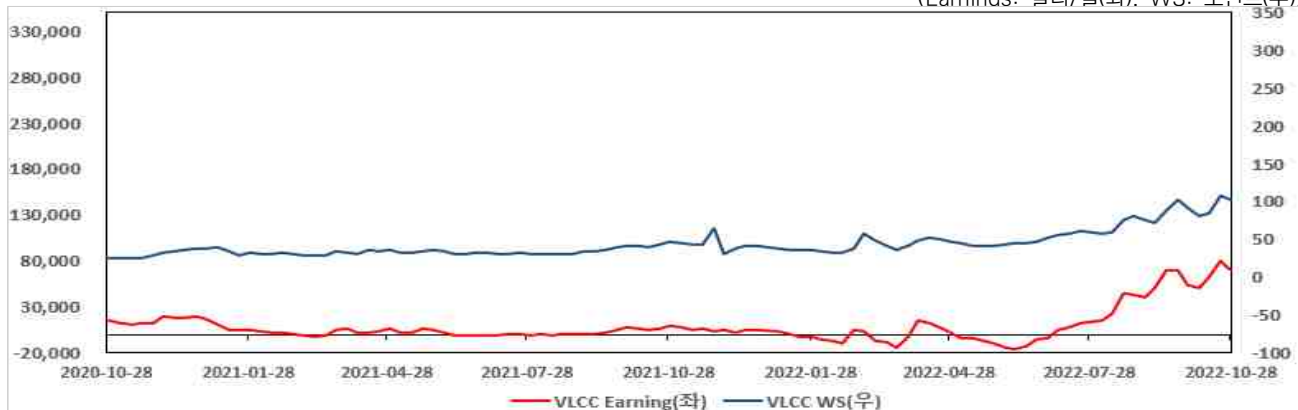
구분	10월 5주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	102.0	▼	5.8	5.4 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	54.0	▼	1.0	1.8 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	99.0	▼	8.5	7.9 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	99.0	▼	8.5	7.9 %

(동향) 중국 코로나 봉쇄 정책 확대로 인한 원유 수요 약세 우려

- 지난 27일, 최대 원유수입국인 중국이 전일 1,264건에서 증가한 1,506건의 신규 코로나 확진자 수 발표 이후, 주요 도시들의 봉쇄를 재개하면서 코로나 봉쇄 정책 확대로 인한 수요 둔화 우려로 유조선 시장은 약세를 보임
- IEA 사무총장은 싱가포르에서 개최된 국제에너지 행사에 참석해 OPEC+의 감산 결정으로 전 세계 원유 공급이 위험한 수준에 이르렀으며, 내년에도 하루 170만 배럴씩 원유 수요가 증가할 것으로 예상하며 여전히 글로벌 원유 시장은 러시아산 원유에 의존할 수밖에 없음을 시사함. 오는 12월 EU의 러시아산 원유 금수 조치 시행 이후 나타나는 원유 물동량의 추세가 향후 유조선 운임을 결정하는 변수가 될 것으로 전망됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수 :

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		10월 5주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	102.0	-5.8	32.4	107.8	56.8	28.4	65.1	35.4
항로(TD3C)	평균 수익	65,997	-5,647	-24,517	68,674	3,228	-6,779	14,966	-526
VLCC	1년 용선료	42,000	500	15,000	43,000	21,948	18,500	24,125	20,851

자료: Clarkson

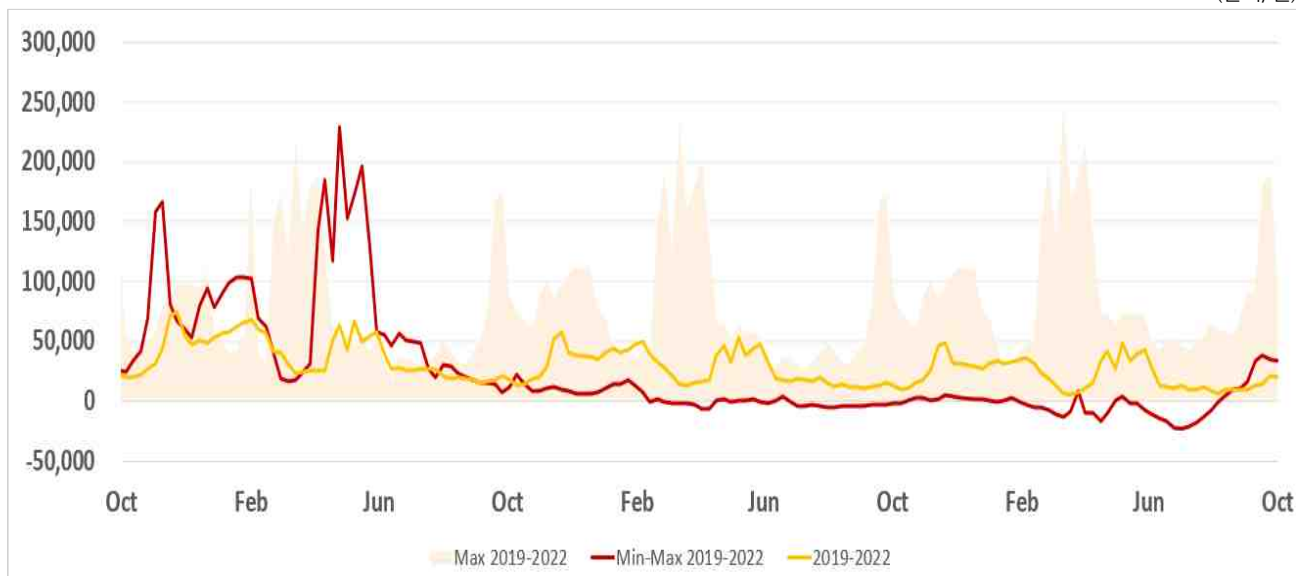


1 유조선-기술분석

■ 수익 추세선(붉은색)은 전주 큰 폭의 상승 이후 약 8% 하락하며 다소 상승폭이 제한됨

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

(달러/일)

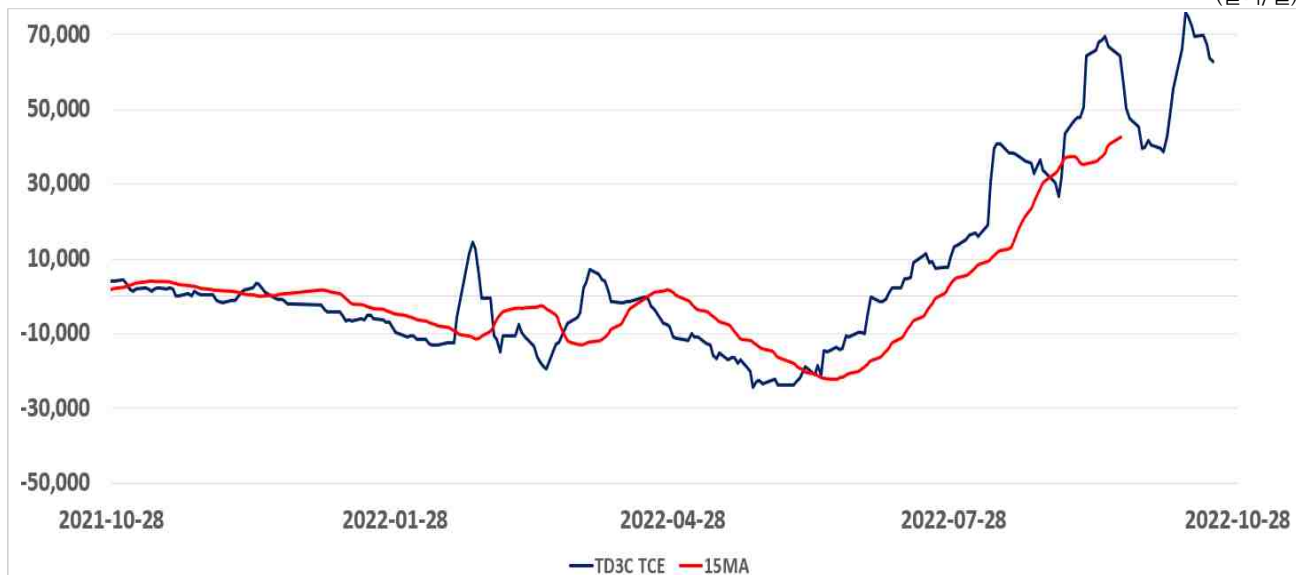


자료: Clarkson

■ 수익 추세선(파란색)은 10월 중순 들어 약보합세를 보임

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주(10월 4주) 대비 15.4p 상승한 257.9 기록

(운임) 전주 대비 일부 항로에서 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

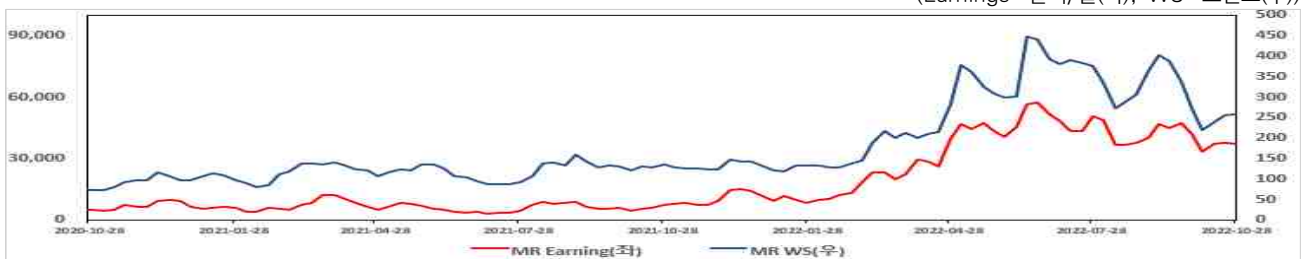
구분	10월 5주(WS)		전주 대비 차이	
인도-극동 항로	257.9	▲	5.2	2.1 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	190.0	▼	5.0	2.6 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	210.0	▲	10.0	5.0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	280.0	▲	40.0	16.7 %

(동향) 미국 석유제품 수출량 역대 최대치 기록, 글로벌 석유제품 타이트한 수급 지속될 것으로 전망

- 유가 하락을 위한 미 정부의 자국 정유사 석유 수출량 통제, 지속적인 재고 확보 압박 등의 조치에도 불구하고 EIA에 의하면 지난주 미국 원유·석유제품 수출 규모는 하루 평균 1,140만 배럴(원유 약 510만 배럴, 석유제품 약 630만 배럴)에 달하면서 사상 최대치를 기록한 것으로 파악됨
- 전쟁 장기화로 인한 글로벌 석유제품 수급 불안, 정유사의 마진 확대 등이 미 석유제품의 수출을 최대치로 견인하면서 석유제품선 시황 상승 요인으로도 작용한 것으로 분석됨. 이에 블룸버그는 "석유제품 가격이 치솟고 글로벌 시장이 매우 타이트해 미 정유사들은 국내 공급 확대보다 수출을 통해 더 많은 이익을 얻을 수 있다"고 설명함
- 향후 동절기 진입, 러시아 석유제품 수출 제한, 정제설비 투자 유인 감소 및 노후 설비 폐쇄 등으로 수급은 더욱 타이트해 질 것으로 전망되면서 4분기 전후가 제품선 시황의 향방을 결정할 중요한 변곡점이 될 것으로 전망됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		10월 5주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	257.9	-5.2	120.1	447.1	274.5	80.6	160.0	120.1
	평균 수익	36,460	-1,018	6,216	72,180	35,752	-96	15,345	7,642
MR	1년 용선료	27,500	0	12,357	27,500	18,863	11,625	13,000	12,445

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

자료: Clarkson

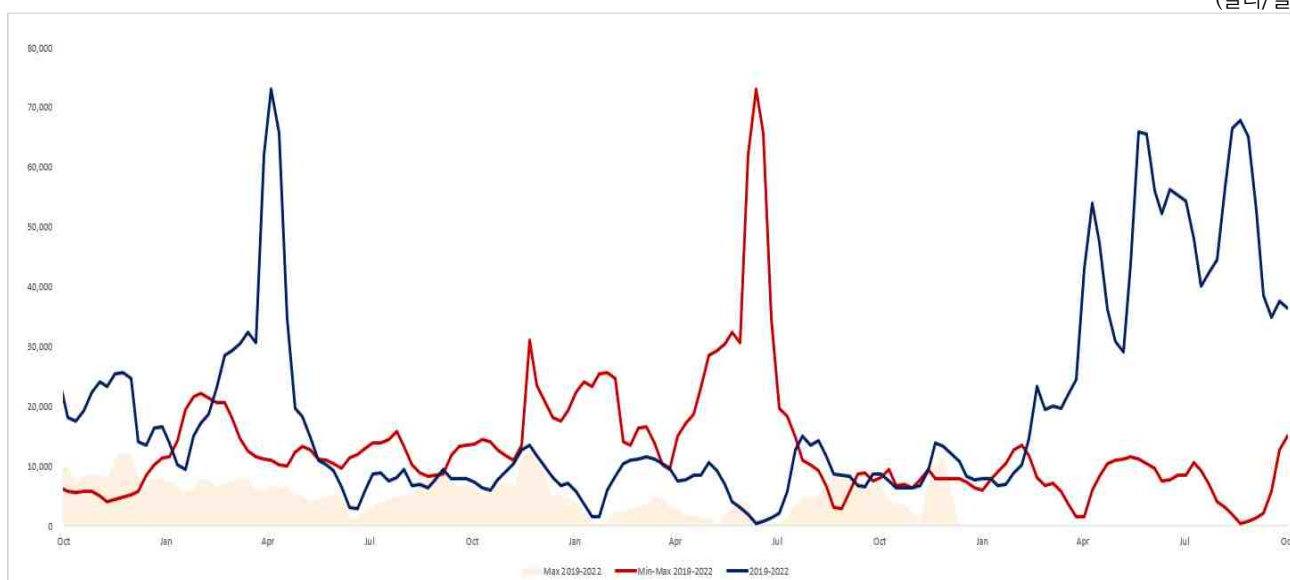


2 석유제품선-기술분석

■ 수익 추세선은 9월 말부터 하락추세가 지속되다가 전주와 같이 보합세를 보임

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

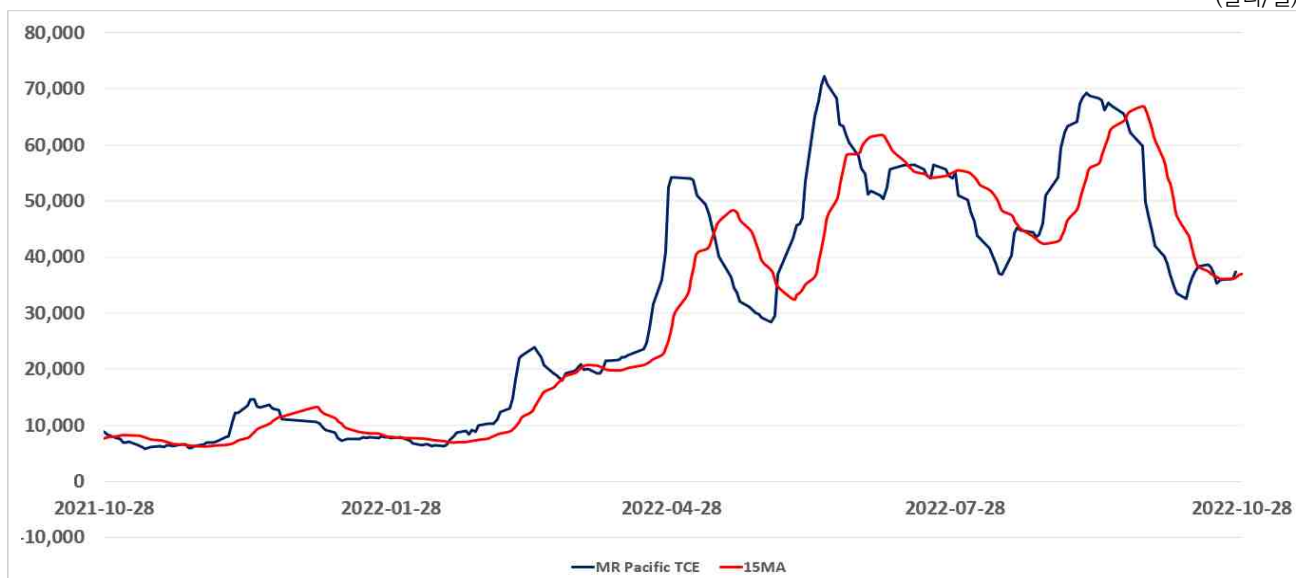


자료: Clarkson

■ 수익 추세선은 9월 말 이후 계단식 하락추세를 보이다 10월 중순에 접어들며 약보합세를 유지함

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 25.85로 전주와 동일함

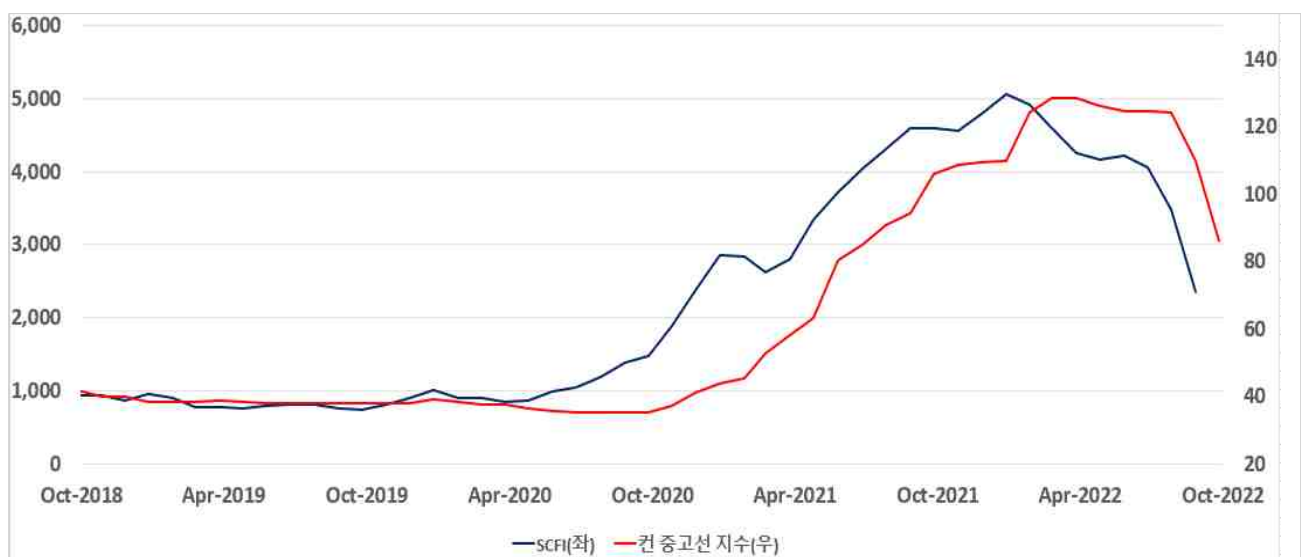
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너 중고선가 지수는 86.3으로 전월 대비 23.7포인트 하락함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

('22.10.16~'22.10.28)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 74건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Tanker	Kimolos Warrior	2013	157,258	DWT	2022-10-28	46	Polembro s Shipping	Undisclosed interests
Bulk	Nord Yucatan	2019	63,587	DWT	2022-10-28	28	Nisshin Shipping	Undisclosed interests
Tanker	RS Aurora	2018	159,812	DWT	2022-10-27	64	Allseas Marine	Greek interests
Offshore	Sanco Chaser	2002	51.3	LOA	2022-10-27		Sanco Holding	Italian interests
Bulk	Belle Ocean	2014	28,354	DWT	2022-10-26	14	Hakuyo Kisen KK	Greek interests
TankChem	Falcon Bay	2009	47,147	DWT	2022-10-26	23.25	Asiatic Lloyd	Chinese interests
Bulk	Orient Angel	2007	176,859	DWT	2022-10-26	19	Orient Line Co. Ltd.	Turkish interests
Bulk	Van Star	2011	61,508	DWT	2022-10-26	21.6	Ikaros Shpg & Broker	Greek interests
Dry Genl	Xing Da 8899	2011	3,000	DWT	2022-10-26		Zongyang Xingda	Chinese interests
Offshore	HOS Brigadoon	1999	1,800	DWT	2022-10-25		Hornbeck Mexico	Undisclosed interests
Tanker	P. Fos	2007	115,577	DWT	2022-10-25	34	Performa nce Shipping	Undisclosed interests
Offshore	Green Waves*	2020	27	LOA	2022-10-24		Rederij Groen	Clients of Stapem Offshore
Bulk	Blue Chip	2007	76,596	DWT	2022-10-22	15	Apollonia Lines SA	Korean interests
Bulk	Arouzu	2012	82,250	DWT	2022-10-21	25	Kyowa Kisen	Greek interests
Bulk	CCS Orchid*	2017	81,966	DWT	2022-10-21		China Minsheng Trust	Chinese interests
Bulk	MSXT Hera*	2018	81,738	DWT	2022-10-21	54	China Minsheng Trust	Chinese interests
Tanker	STI Alexis*	2015	109,999	DWT	2022-10-21		ICBC Leasing	Clients of Scorpio Tankers
TankChem	STI Duchessa*	2014	49,990	DWT	2022-10-21		ICBC Leasing	Clients of Scorpio Tankers
TankChem	STI Mayfair*	2014	49,990	DWT	2022-10-21		ICBC Leasing	Clients of Scorpio Tankers
TankChem	STI San Antonio*	2014	49,990	DWT	2022-10-21		ICBC Leasing	Clients of Scorpio Tankers
TankChem	STI St. Charles*	2014	49,990	DWT	2022-10-21		ICBC Leasing	Clients of Scorpio Tankers



중고선

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Tanker	STI Steadfast*	2016	109,999	DWT	2022-10-21		Ocean Yield	Clients of Scorpio Tankers
Tanker	STI Supreme*	2016	109,999	DWT	2022-10-21		Ocean Yield	Clients of Scorpio Tankers
TankChem	STI Yorkville*	2014	49,990	DWT	2022-10-21		ICBC Leasing	Clients of Scorpio Tankers
Bulk	Yangtze Eternal	2011	32,573	DWT	2022-10-20	13.5	Yangtze Navigation	Undisclosed interests
Tanker	Cap Philippe	2006	158,853	DWT	2022-10-19		Euronav NV	Undisclosed interests
Car C'rier	Hoegh St. Petersburg	2009	7,850	Cars	2022-10-19	29.3	Pioneer Leasing	Clients of Hoegh Autoliners
Bulk	Ocean Satoko	2011	37,215	DWT	2022-10-19	17	First Marine	Far Eastern interests
Bulk	Arethousa	2001	169,770	DWT	2022-10-18	15.1	Olympia Ocean	Greek interests
Bulk	CMB Chardonnay	2012	95,707	DWT	2022-10-18	21	Shoei Kisen Kaisha	Undisclosed interests
Bulk	Lara Venture	2011	93,758	DWT	2022-10-18	20.2	Wah Kwong Ship	Middle Eastern interests
Gas C'rier	Navigator Magellan	1998	20,928	cu.m.	2022-10-18	12.8	Navigator Gas	Middle Eastern interests
Tanker	Seagrace	2004	105,941	DWT	2022-10-18	23.5	Thenamaris	Chinese interests
Tanker	Starman	2008	45,997	DWT	2022-10-18	20.75	Prime Tanker Mgmt	Undisclosed interests
Bulk	Ultra Wollongong	2011	61,684	DWT	2022-10-18	22.2	Kasuga Kaiun	Hong Kong interests
Tanker	Europe	2002	442,470	DWT	2022-10-17		Euronav NV	Undisclosed interests
Gas C'rier	Gas Aries	2016	83,000	cu.m.	2022-10-17		Tianjin SW Maritime	Clients of China COSCO Shipping
Tanker	Alpine Pacifica*	2011	74,554	DWT	2022-10-16		ST Shipping & Trans	Scandinavian interests



6. 주요 해운지표

(2022.10.28 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	10월 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	89.0	1.0	88.3	70.0	88.0	78.5	63.0	72.0	69.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	30.0	-12.0	30.0	30.0	56.0	50.2	14.0	44.0	32.5

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)										
건화물선	Panamax	35.5	0	35.6	34.3	37.0	35.8	25.5	34.3	30.9
유조선	VLCC	120.0	0	120.0	114.0	120.0	117.0	85.0	112.0	98.7
컨테이너선	Sub-Panamax	42.5	-0.5	42.9	40.0	43.0	42.3	30.0	40.0	35.8

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	380.0	-5.8	394.9	380.0	688.8	538.8	311.3	488.0	396.2
	Singapore	382.3	3.5	389.3	378.8	773.5	551.8	324.8	523.5	416.5
	Korea	435.75	-2.5	447.6	435.8	784.5	608.2	361.8	574.5	445.9
	Hong Kong	419.3	0.0	426.6	413.8	803.8	578.0	325.8	529.0	426.8
VLSFO	Rotterdam	646.5	5.8	644.5	567.0	980.0	762.0	387.8	605.8	505.6
	Singapore	711.8	-8.3	725.2	639.5	1137.8	836.7	413.0	642.5	535.1
	Hong kong	725.3	-4.5	732.8	629.0	1189.3	851.0	404.5	627.3	533.2

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	-	-	-	105.4	233.7	180.6
	중국産	132.6	-0.4	100.1	-	194.5	145.9	-	264.6	193.0
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	122.9	-0.4	92.8	-	141.3	123.2	-	244.3	127.7
	중국産	138.1	-0.4	104.2	-	192.9	142.6	-	420.7	182.4
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	-	-	-	-	757.5	173.6	-	501.1	272.0
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	-	-	-	-	529.5	143.6	-	577.7	337.4
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1400.3	4.75	1382.8	1,344	1,769	1,554.4	1,188.5	1,642.5	1,372.4
	밀(국제)	829.3	-21.5	869.2	731.5	1,425.3	928.6	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