

# KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2022년 09월 26일  
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 16,898달러/일 기록, 중국 경기부양책과 호주 주요 광산업체 출하량 증가

**컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 지난주 대비 240.6p 하락한 2,072를 기록하며 하락세 지속

**탱커선** 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 15.7p 상승한 103.7 기록, 중동-중국 항로 WS 103을 돌파하면서 올해 들어 최고치 돌파

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

### 글로벌 화주, 탄소제로 선박 사용을 위한 투자 촉구

- ▶ 최근 2040년까지 해상화물 운송에 탄소제로인 선박으로 전환하는데 동의하는 COZEV(Cargo Owners for Zero Emission Vessels)에 10개의 화주가 추가됨
  - 2021년 10월 창립된 COZEV는 9개 기업(Amazon, Brooks Running, Frog Bikes, IKEA, Inditex, Michelin, Patagonia, Tchibo, Unilever)이 참여함
  - 이번에 가입한 기업은 DuPont, Electrolux, Philips 등 10개 다국적 기업으로 2040년까지 해운분야의 탄소 중립을 위한 투자를 촉구함
- ▶ IMO의 탄소규제 외에도 태평양 항로에서 추진되는 'Green Shipping Corridor', 유럽의 'Fit For 55' 등 탈탄소화를 위한 노력은 진행중
  - 현재의 배출되는 탄소배출량 중 해운이 차지하는 비중은 약 3%이지만 2050년 10%까지 증가할 수 있다는 위기의식 때문에 다양한 분야에서 탈탄소화가 추진중
  - 대형 화주들의 집단행동은 선사들에게 부담으로 작용할 수 있음. 하지만 머스크를 비롯한 유럽계 선사들은 2040년까지 탄소 중립을 이미 선언해 기업의 강점으로 포장하려 노력함

자료: <https://www.tradewindsnews.com/esg/ten-more-cargo-owners-pledge-support-for-2040-zero-carbon-goals/2-1-1305412>

최건우 부연구위원

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

### SIPG, 새로운 컨테이너 터미널 개발에 73억 달러 투자

- ▶ 세계 최대 무역항이 위치한 상하이시에 새로운 컨테이너 터미널이 건설될 예정임
  - 513억 위안(73억 달러) 규모의 새로운 컨테이너 터미널 개발 프로젝트는 중국 국영기업 SPIG(Shanghai Port International Group)에 의해 진행될 예정임
  - 새로운 컨테이너 터미널은 7만 톤급 선석 7개와 2만 톤급 선석 15개가 설치될 예정이며, 연간 1,160만 TEU의 처리 능력을 갖추도록 설계됨
- ▶ SPIG에 따르면 새로운 터미널 개발 프로젝트는 이 지역 마스터 플랜의 일부로서 양쯔강 내륙 복합 운송 능력 개선 및 해상 운송 처리 능력을 확장시킬 것이라 밝힘
  - 또한 이번 투자를 통해 상하이 자유무역시범구의 개발 계획을 촉진할 것이라고 언급함

자료: [https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1142313/Shanghai-port-geared-up-to-build-\\$7bn-new-terminal](https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1142313/Shanghai-port-geared-up-to-build-$7bn-new-terminal)

김병주 연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 러시아산 철강 수출 다원화, 아시아 수출 급증

- ▶ 캐나다, 영국 US, EU의 러시아산 철강에 관한 수출입 제재의 영향으로, 중국과 튀르키예 및 여러 중동국가로 수출되는 러시아산 철강이 전년 대비 큰 증가 폭을 보임
  - 우크라이나 산업 연구 및 컨설팅 회사인 GMK센터에 따르면 1월부터 8월까지의 러시아산 철강에 관한 대중국 수출액은 729억 달러로 전년 동기 대비 50% 상승했으며, 일부 러시아산 철강은 인도로 수출되어 대인도 수출량은 29,700톤으로 전년 동기 대비 5배 상승함
  - GMK센터의 수석 분석가 안드리 타라센코(Andriy Tarasenko)에 따르면, 러시아산 철강생산에 관한 감소 폭이 크지 않았으나 러시아 리스크로 인해 철강 가격이 15~40% 인하됨
  - 러시아 4대 철강회사 중 하나인 노볼리페츠크 스틸(Novolipetsk metallurgical plant)의 경우, 벨기에 자회사인 벨기에 홀딩스(NLMK Belgium Holdings)와 벨기에 투자 펀드인 소게파(SOGEPA)를 활용하여 러시아산 철강을 유럽으로 수출함
- ▶ 세계 철강협회에 따르면 1월부터 7월까지의 러시아 철강생산량은 4억 1,400만 톤으로 전년 대비 7% 감소함. 이는 러시아 주요 철강 업체들이 무역 제재로 철강생산량을 줄인 것에 기인함
  - GMK센터에 따르면, 러시아 철강생산 감소세는 연말까지 계속될 것으로 전망되고 있으며, 저렴한 러시아산 철강 가격으로 인해 철강 업체들은 내수가 아닌 수출에 집중할 것으로 예상됨

자료: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1142290/Russia-diverts-steel-exports-to-Asia-over-sanctions>

이상혁 전문연구원

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

### 케이프선 운임, 상승 랠리 후 하강 조짐

- ▶ 케이프선의 운임은 상승 랠리를 멈추고, 9월 22일 목요일의 기준 일일 16,000달러로 전일 대비 4.5% 하락했음. 다만 22일 운임은 지난주 운임의 평균 가격인 일일 13,580달러보다 여전히 높은 수준임
  - 싱가포르의 선박 중개업체인 반체로코스타(Banchero Costa)에 따르면, 태풍 무이파의(Muifa) 영향으로 운송 일정에 차질을 빚었으며, 특히 무이파의 직접적인 영향권 내에 있는 상하이의 경우 태풍 피해로 인해 화물 공급이 감소
  - 지난주 케이프선 운임의 상승은 용선자들의 건화물선 시장에 대한 낙관론으로 인해 선박의 수요가 증가로 인한 것이나, 향후 운임의 상승세를 이어나가기 위해 더 많은 동력이 시장을 부양해야 하며, 현재 운임은 전년 9월경의 운임인 6만 달러(최대 8만 7천 달러)에 크게 미치지 못함
- ▶ 다만 8월 중국 경기가 회복되면 현재 운임 수준을 유지할 수 있으며, 세계 철강협회에 따르면 8월의 중국 철강 생산량은 8,390만 톤으로 전년동기대비 0.5% 증가함
  - 다만 올해 중국 8월 철강 누적 생산량은 전년동기대비 5.7% 감소했으며, 전 세계 8월의 철강 생산량은 1억 5,060만 톤으로 전년동기대비 3% 하락함
  - 해운데이터플랫폼 업체인 shipfix(Shipfix)의 수석 이코노미스트 버그만(Ulf Bergman)에 따르면 코로나19에 관한 추가규제 가능성이 잔존하기에, 중국경제에 대한 전망은 여전히 불투명함

자료: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1142315/Capesize-market-dips-after-rally>

이상혁 전문연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 러시아, 중국과 인도에 원유 할인 판매 시도

- ▶ 러시아는 자국 원유를 중국, 인도에 대폭 할인된 가격으로 수출을 시도하고 있으며, 신규 원유 공급처를 찾고 있는 것으로 알려짐
  - 미국 재무장관은 22일, 러시아가 중국과 인도에 파격적인 가격으로 원유를 공급하고 있으며, 유럽이 하루 300만 배럴의 러시아산 원유 구매를 12월부터 중단함에 따라 러시아가 신규 공급처를 모색하고 있다고 밝힘
  - 또한 장관은 이로 인해 유럽은 어려운 동절기를 보낼 것으로 예상된다고 언급하며, 이는 미국에도 영향을 미칠 수 있으나 어떠한 잠재적 영향이 있을지는 선불리 예상하지 않겠다고 발언함
- ▶ 세계 3위 석유 수입국이자 소비국인 인도는 우크라이나 침공 이후 러시아산 석유를 가장 많이 수입하는 국가로 급부상했으며, 중국 또한 전년 대비 러시아산 원유를 약 70% 더 수입한 것으로 집계됨
  - 현재 논의되고 있는 원유 가격 상한제는 러시아의 주 수익원인 원유 판매 수익 절감을 위해 미 행정부가 고안한 것으로, 미 의회에서는 가격 상한제 합의를 위반한 국가, 기업을 제재하는 법안이 발의되기도 함
  - 그러나 미국, 유럽 등 주요국의 제재에 동참하지 않는 중국, 인도 등과 같이 러시아산 원유의 대규모 수입국이 발생할 수 있어 제재 효과가 미미할 수 있다는 지적도 제기됨

자료: <https://www.reuters.com/markets/asia/yellen-says-russia-offering-enormous-discounts-oil-china-india-2022-09-22/>

류희영 연구원

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

### 사우디, 8월 중국 최대 원유수입국으로 등극

- ▶ 지난 8월, 사우디아라비아는 지난 5월부터 7월까지 중국의 최대 원유수입국이던 러시아를 제치고 4개월 만에 중국의 최대 원유수입국이 됨
  - 중국 해관총서 자료에 의하면 8월 사우디산 원유 수입량은 848만 톤으로 전월 7월 대비 22% 증가했으며, 전년 동기 대비 5% 증가한 것으로 집계됨
  - 러시아는 중국의 2대 원유수출국으로, 중국은 지난 8월 러시아로부터 원유 834만 톤을 수입해 전년 대비 28% 증가한 것으로 나타났으며, 이는 지난 7월 714만톤 대비 17% 증가한 수치임
- ▶ 그러나 에너지 전문가들은 러시아산 원유가 말레이시아를 경유하여 수출되는 경우도 있어 실제로는 중국의 러시아산 원유 수입 물량이 사우디와 비슷한 수준일 수도 있을 것으로 파악함
  - 에너지 분석업체 보르텍사는 "러시아산 원유가 말레이시아를 경유하는 과정을 거치면서 말레이시아산 원유로 둔갑하는 물량이 많다"고 언급함
  - 이 같은 수법은 미국의 제재를 받는 이란, 베네수엘라도 이용해왔으며, 최근에는 러시아도 가세했다는 분석이 더해지면서 지난 8월 말레이시아의 중국 원유 수출은 337만톤으로 사상 최고치를 기록함

자료: <https://oilprice.com/Latest-Energy-News/World-News/China-Boosts-Oil-Imports-From-Russia-And-Saudi-Arabia.html>

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 3주			
	주간평균운임	전주대비차이	FFA 10월물 주간평균가격	전주대비차이
케이프선 5TC (달러/일)	16,898	▲ 6,023	55.4 %	▲ 3,335 20.3 %
파나마스선 5TC (달러/일)	18,084	▼ -316	-1.7 %	▲ 1,370 7.5 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	17,805	▲ 1,213	7.3 %	▲ 1,195 6.8 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



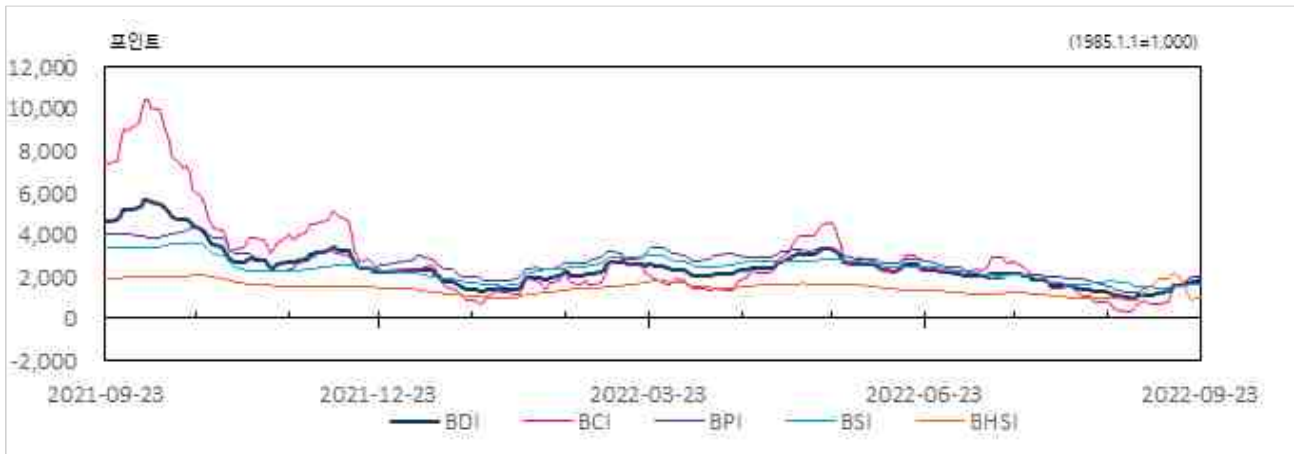
자료: Clarkson, Baltic Exchange





## 2 시장동향

## 건화물선 운임지수



자료: Clarkson

## 건화물선 운임

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

		9월 3주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) <sup>1)</sup>									
운임지수	BDI	1,753	268	965	3,369	2,066	1,303	5,650	2,943
선형별 운임	케이프(5TC)	16,898	6,023	2,505	38,169	16,510	10,304	86,953	33,301
	파나막스(5TC)	18,084	-316	10,956	30,746	22,276	10,936	38,952	25,887
	수프라막스(10TC)	17,805	1,213	16,199	33,366	24,581	11,242	39,860	26,730
	핸디(7TC)	16,973	936	15,463	32,166	23,450	11,695	37,109	25,702
1년 용선료	케이프	16,000	2,250	13,500	20,750	16,699	10,125	23,000	16,682
	파나막스	16,750	625	11,200	18,875	13,577	9,625	16,125	12,535
	수프라막스	14,750	-	9,500	18,125	11,255	8,250	12,500	10,340
	핸디	13,500	-	8,063	16,125	9,329	7,313	9,250	8,421
건화물선 시장(FFA)									
		2022년 10월물		2022년 4분기물		2022년물		2023년물	
		9월 3주	전주대비	9월 3주	전주대비	9월 3주	전주대비	9월 3주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	19,745	3,335	18,234	1,872	13,672	342	14,388	118
	파나막스(5TC)	19,695	1,370	18,642	1,088	13,723	235	13,723	235
	수프라막스(10TC)	18,811	1,195	17,779	1,062	12,840	384	11,896	23
	핸디(7TC)	17,942	962	17,086	964	12,779	334	11,594	-69

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



## 2 시장동향

### 원자재 가격

(달러/톤)

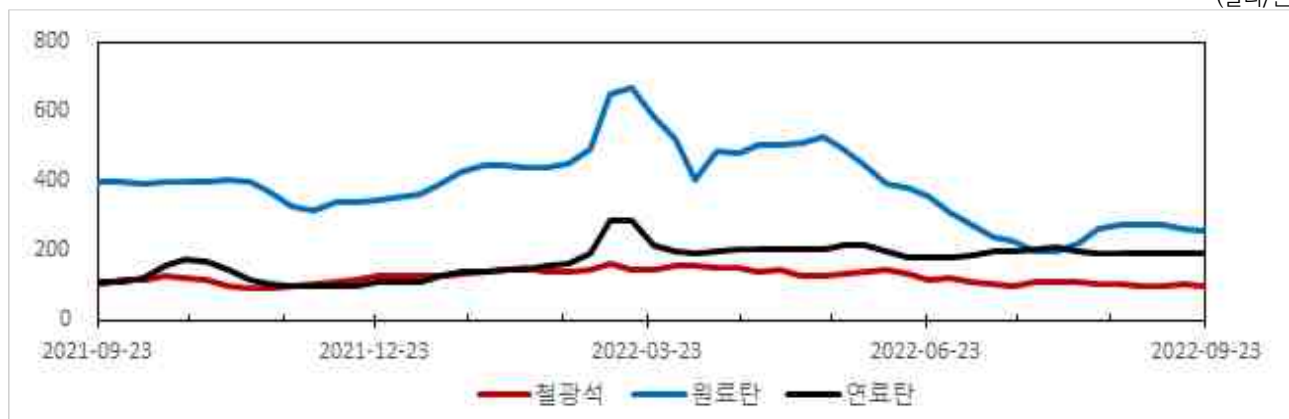
구분	2022년						2021년			
	9월 3주	9월 2주	전주대비차이				9월 3주	연평균	최저	최고
철광석	97.4	102.3	▼	-4.9	-4.8	%	114.3	161.1	89.8	226.5
원료탄	258.0	263.0	▼	-5.0	-1.9	%	359.4	220.5	102.2	403.0
연료탄	194.8	192.7	▲	2.1	1.1	%	109.5	84.3	52.0	175.4
대두	535.3	550.2	▼	-15.0	-2.7	%	473.4	500.6	444.3	589.0
옥수수	269.3	272.3	▼	-2.9	-1.1	%	206.6	224.2	185.1	278.4

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

### 철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

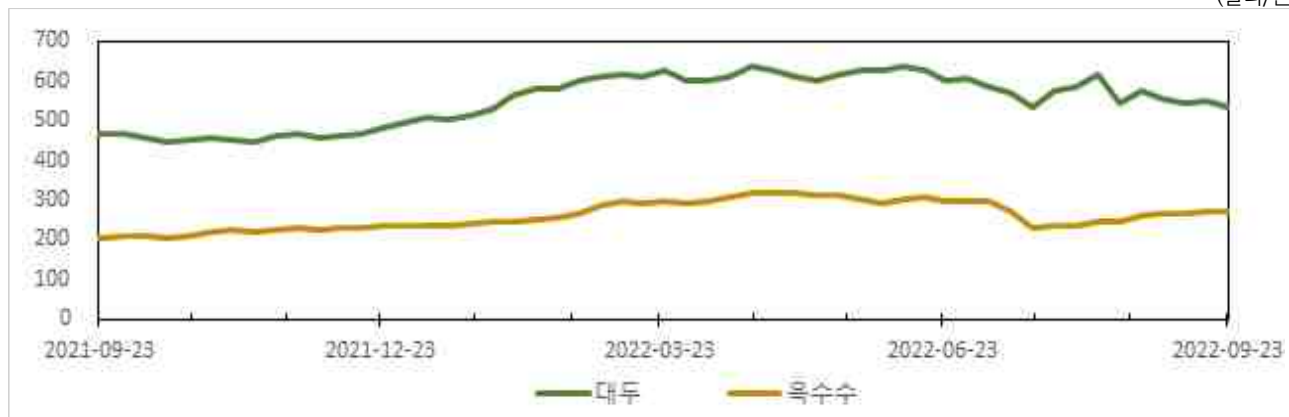
(달러/톤)



자료: Clarkson

### 곡물가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



## 3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주(9월 2주) 대비 55.4% 상승한 16,898달러/일 기록

## (운임) 케이프선 운임의 상승폭 3주 연속 큰 폭으로 확대

- 중국의 건설 활동 증가, 연휴 전 재고 확보를 위한 수요 회복에 운임이 상승함

## (동향) 중국 경기부양책과 호주 주요 광산업체 출하량 증가

- 10월에 '제20차 중국 공산당 전국대표대회'를 앞둔 중국 당국의 인프라 투자 확대, 부동산 개발업체 형태의 프로젝트 재개와 중국 국경절 연휴(10월 3~7일) 이전 원자재 재고 비축 움직임 영향으로 운임이 상승함
- 지난 20일 중국 국가개발은행이 지방정부의 인프라 프로젝트에 자금 대출을 시행할 예정이라 밝힘. 약 3,600억 위안의 자금이 800개 이상의 프로젝트에 투입될 예정임
- 호주 주요 광산업체에서 분기 판매 목표치를 달성하기 위해 출하량을 늘린 것도 운임 상승의 원인 중 하나임
- 중국 정부가 올해에도 동절기 조강 감산을 추진할 예정이나, 시장에 미치는 영향은 미미할 것이라는 전망이다. S&P 플랫폼에 따르면 감산 의무가 면제되는 A 등급 제철소의 수가 크게 늘어 조강생산량 감소 규모가 크지 않을 것으로 예상됨

## 최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

## 케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	9월 3주	9월 2주	전주대비차이	
BCI	2,038	1,311	▲ 726	55.4%
스팟운임(5TC)	16,898	10,876	▲ 6,023	55.4%
용선료	6개월	18,250	▲ 1,750	10.6%
	1년	16,000	▲ 2,250	16.4%
	5년	15,375	▲ 625	4.2%
FFA	9월물	19,745	▲ 3,335	20.3%
	4분기	18,234	▲ 1,872	11.4%
	22년	13,672	▲ 342	2.6%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

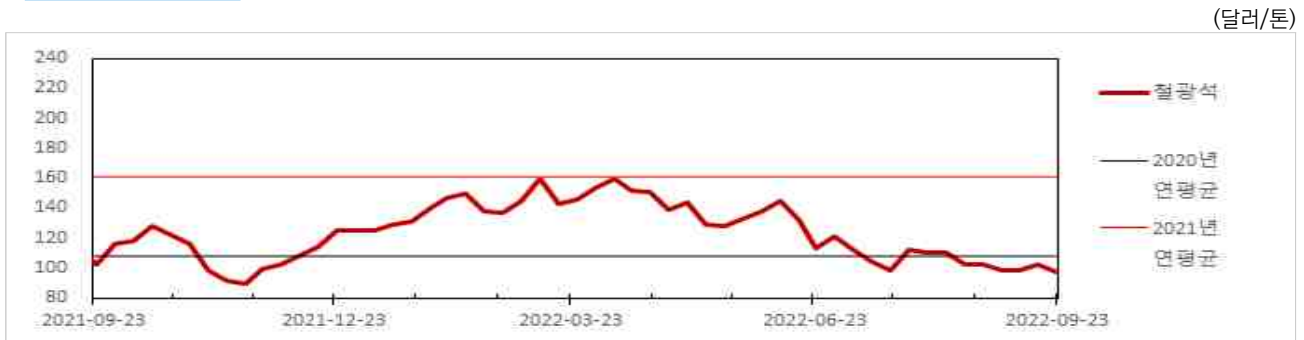




### 3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 4.8% 하락한 97.4달러/톤 기록

철광석 가격 추이



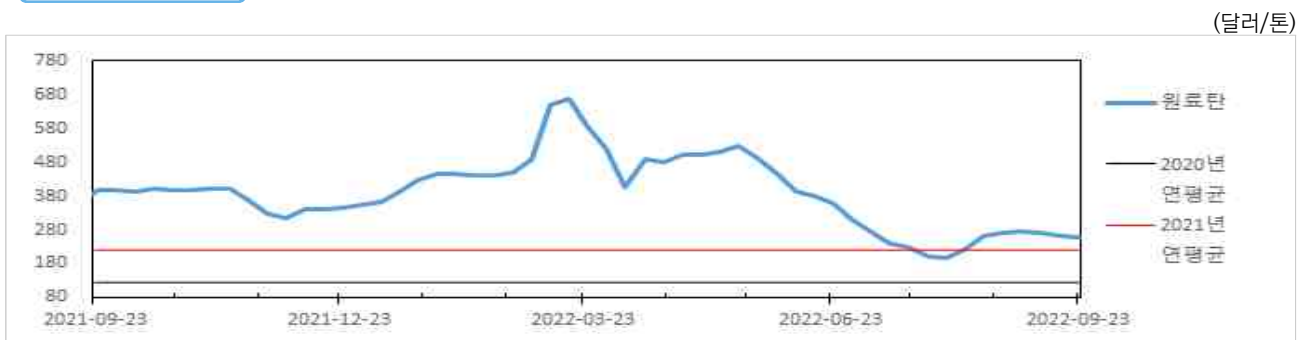
자료: Clarkson



자료: Clarkson

■ 원료탄 가격 : 지난 주 대비 1.9% 하락한 258.0달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



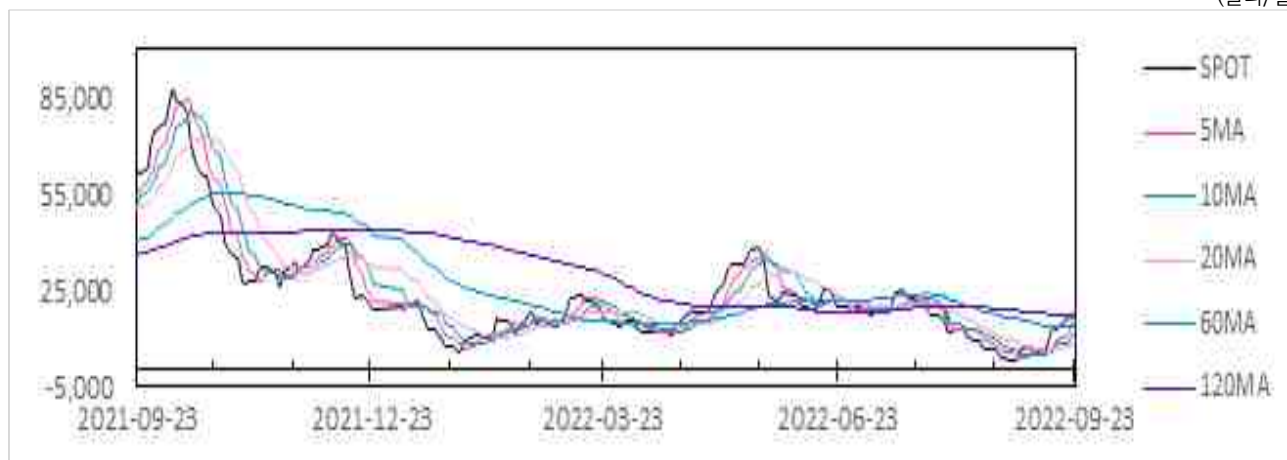
자료: Clarkson



### 3 케이프선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



## 3 파나막스선-동향분석

■ 파나막스선 : 지난 주 대비 1.7% 하락한 18,084달러/일 기록

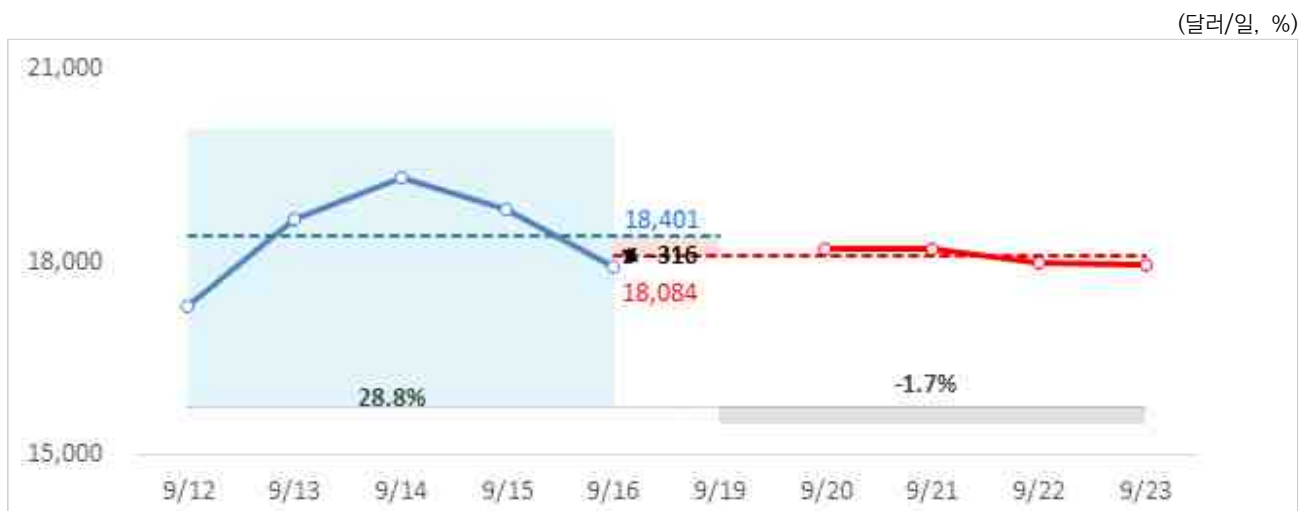
(운임) 파나막스선 운임이 약보합세를 나타냄

- 꾸준히 우크라이나산 곡물 물량이 시장에 유입되고 있으나, 러시아의 동원령 발표로 시장에 불안감이 확산함

(동향) 러시아 동원령 발표에 '흑해 곡물 이니셔티브' 위협

- 러시아의 동원령 발표가 흑해 곡물 이니셔티브에 대한 위협으로 이어질 가능성에 시장이 주목하고 있음. 흑해를 통한 우크라이나의 곡물 수출에 대한 4자 합의안 효력은 120일이며, 재협의를 통해 수출 지속여부를 결정하게 됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		9월 3주	9월 2주	전주대비차이		
BPI		2,009	2,044	▼ -35	-1.7	%
스팟운임(5TC)		18,084	18,401	▼ -316	-1.7	%
용선료	6개월	18,000	17,000	▲ 1,000	5.9	%
	1년	16,750	16,125	▲ 625	3.9	%
	5년	13,700	13,650	▲ 50	0.4	%
FFA	9월물	19,695	18,325	▲ 1,370	7.5	%
	4분기	18,642	17,554	▲ 1,088	6.2	%
	22년	13,723	13,489	▲ 235	1.7	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

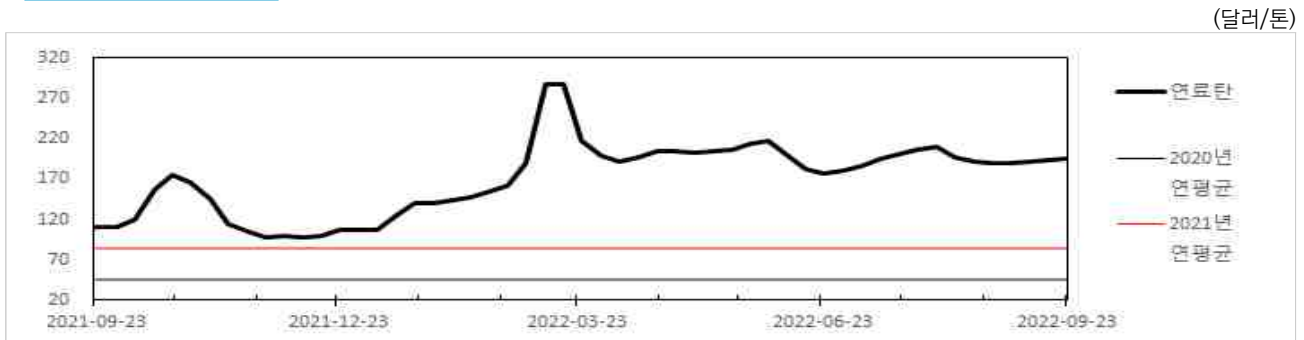
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



### 3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 1.1% 상승한 194.8달러/톤 기록

#### 연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



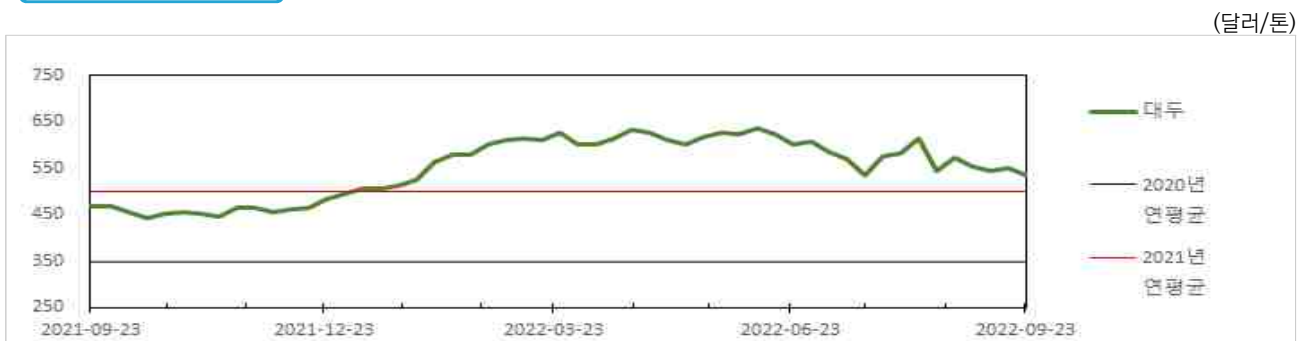
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
8월 5주	189.8	▲ 0.6	0.3	%
9월 1주	191.4	▲ 1.6	0.8	%
9월 2주	192.7	▲ 1.3	0.7	%
9월 3주	194.8	▲ 2.1	1.1	%

자료: Clarkson

대두 가격 : 지난 주 대비 1.5% 하락한 535.3달러/톤 기록

#### 대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
8월 5주	574.1	▲ 29.7	5.5	%
9월 1주	554.0	▼ -20.1	-3.5	%
9월 2주	543.5	▼ -10.5	-1.9	%
9월 3주	535.3	▼ -8.2	-1.5	%

자료: 시카고상품거래소(CBOT)

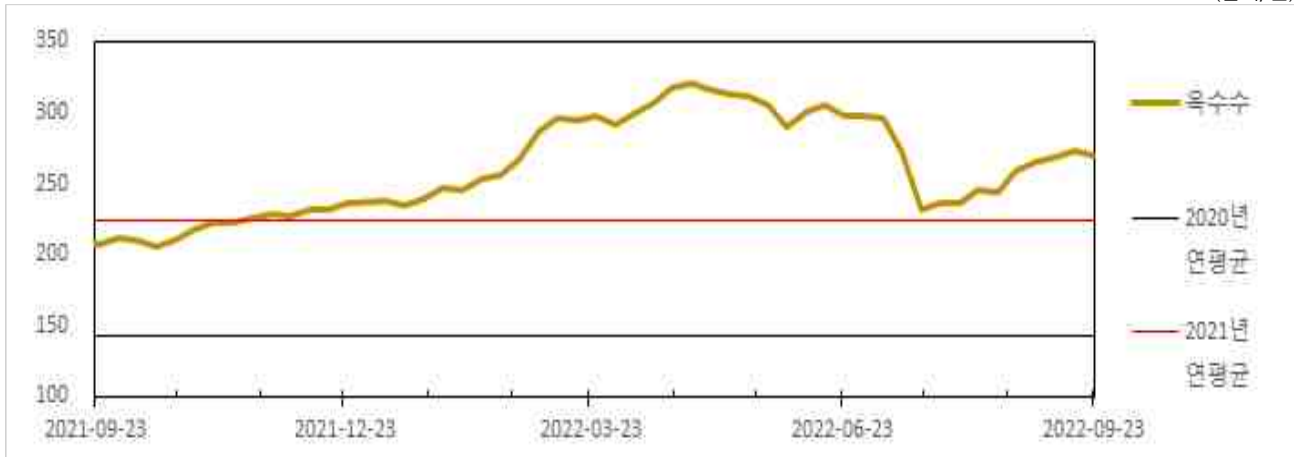


### 3 파나마스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 지난 주 대비 0.2% 상승한 269.3달러/톤 기록

옥수수 가격 추이

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



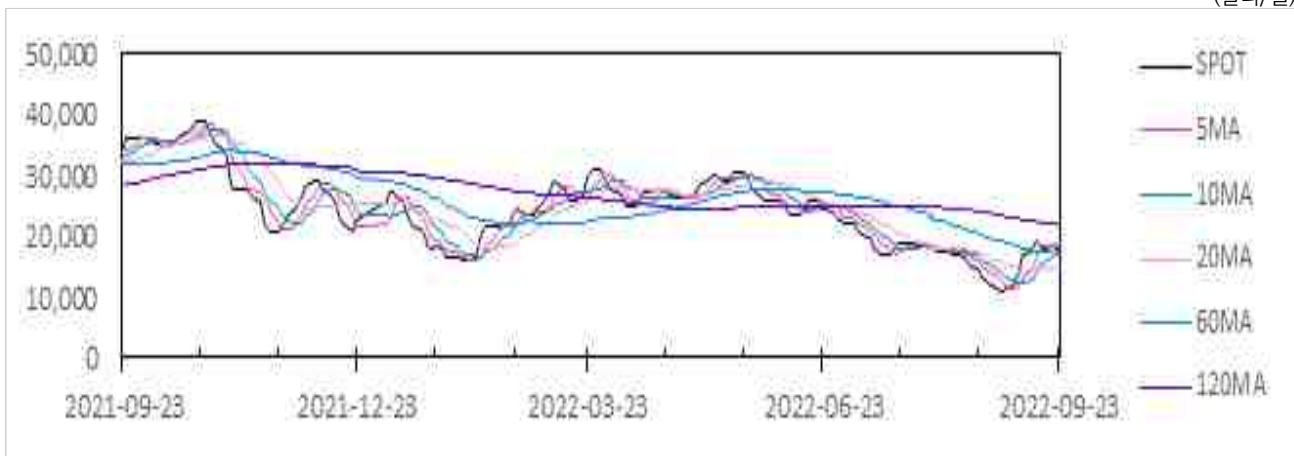
자료: 시카고상품거래소(CBOT)

구분	옥수수 가격	전주대비차이			
8월 5주	258.7	▲	14.7	6.0	%
9월 1주	264.9	▲	6.2	2.4	%
9월 2주	268.7	▲	3.8	1.4	%
9월 3주	269.3	▲	0.6	0.2	%

### 3 파나마스선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공





3 수프라막스선-동향분석

■ 수프라막스선 : 지난 주 대비 7.3% 상승한 17,805달러/일 기록

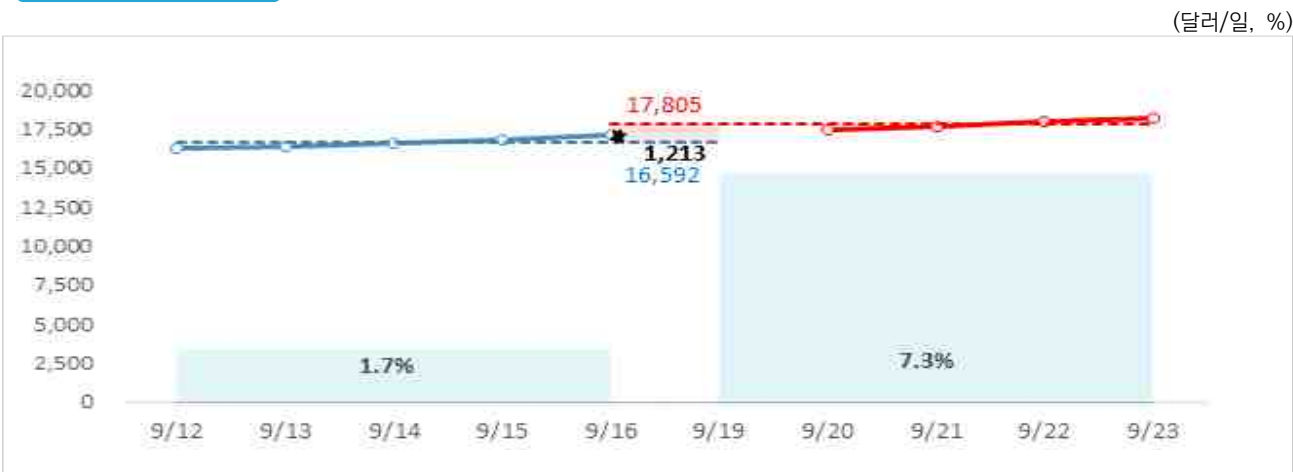
(운임) 수프라막스선 운임이 소폭 상승함

- 시장에 신규 곡물 물동량이 꾸준히 유입되고 있으나, 태풍으로 인해 가용선박수가 제한됨

(동향) 태풍으로 가용선박수 제한, 중국 난방용 석탄재고 확보

- 아시아 지역에 태풍 난마돌, 무이파가 잇따라 상륙해 그 영향으로 시장에 공급되는 선박수를 제한함
- 중국의 석탄재고 확보 움직임이 활발해질 것이라는 전망임. 중국의 겨울철 난방 시즌이 도래하기 전에 석탄재고를 확보하기 위해 수입량을 늘릴 것이라는 예상임. 다만, 중국의 위안화 가치가 크게 하락하고 있어 수입 수요에 영향을 미칠 가능성이 큼

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		9월 3주	9월 2주	전주대비차이		
BSI		1,619	1,508	▲	110	7.3 %
스팟운임(10TC)		17,805	16,592	▲	1,213	7.3 %
용선료	6개월	17,250	17,250	-	-	- %
	1년	14,750	14,750	-	-	- %
	5년	11,000	11,000	-	-	- %
FFA	9월물	18,811	17,616	▲	1,195	6.8 %
	4분기	17,779	16,717	▲	1,062	6.4 %
	22년	12,840	12,456	▲	384	3.1 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

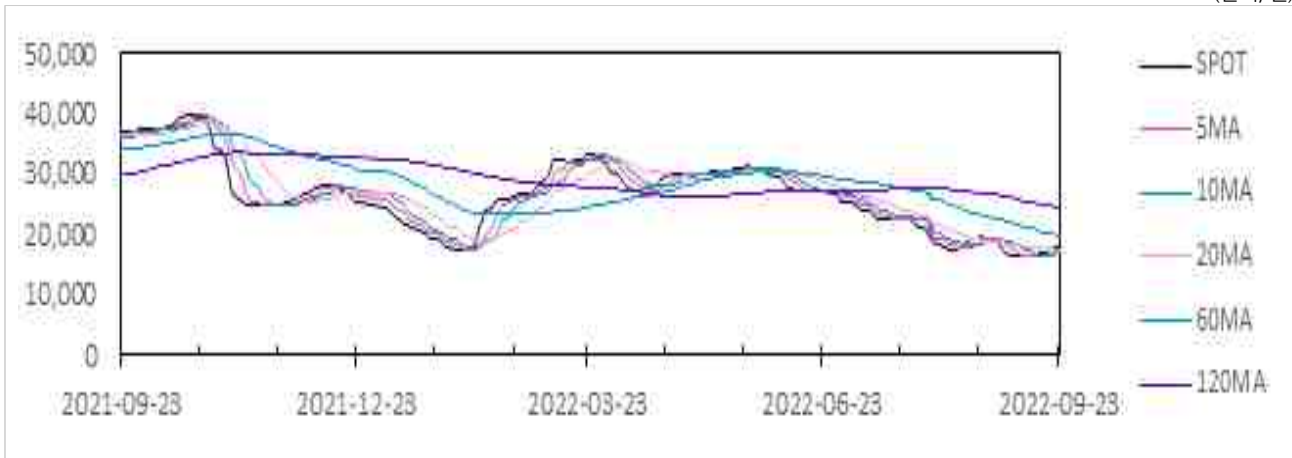
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



### 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 240.6p 하락한 2,072를 기록

## (운임) 컨테이너 운임 하락세 지속

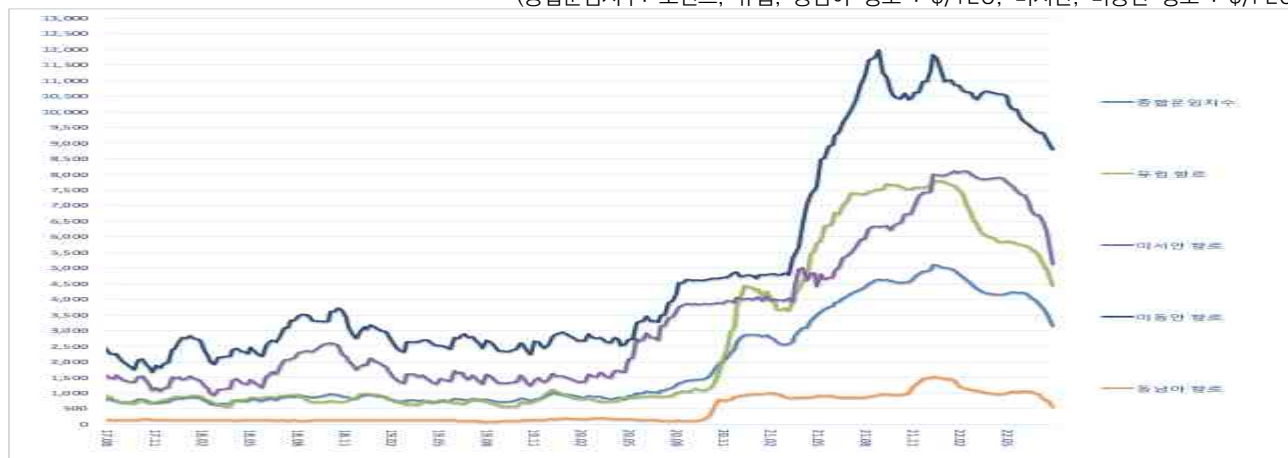
- 인플레이션으로 인한 화물 수요 감소로 미주 및 유럽 항로 등 주요 항로 운임이 크게 하락함

## (현황) 컨테이너 운임 약세 지속 전망

- 컨테이너선 주요 항로인 아시아-유럽 및 아시아-미 서부 운임 지수는 지난주 대비 10.8%, 12% 각각 크게 하락함(SCFI)
- 최근 4주 동안 아시아→미 서부 항로 평균 물동량은 275,000TEU로 전년 동기 대비 13% 감소했으며, 아시아-미 서부 항로 활용률은 80% 수준까지 하락함(Xeneta)

## 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 4주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	2,720	-240	2,072	5,109	4,110	2,570	4,956	3,769
운임	유럽항로	3,163	-382	3,163	7,797	5,898	3,651	7,714	6,078
	미서안항로	2,684	-366	2,684	8,117	7,051	3,931	7,444	5,317
	미동안항로	6,538	-638	6,538	11,833	10,001	4,679	11,976	8,353
	한국항로	265	0	253	456	345	184	386	286
	일본항로	302	-9.0	281	362	321	251	340	285
	동남아항로	386	-17.0	386	1,537	1,029	840	1,494	964

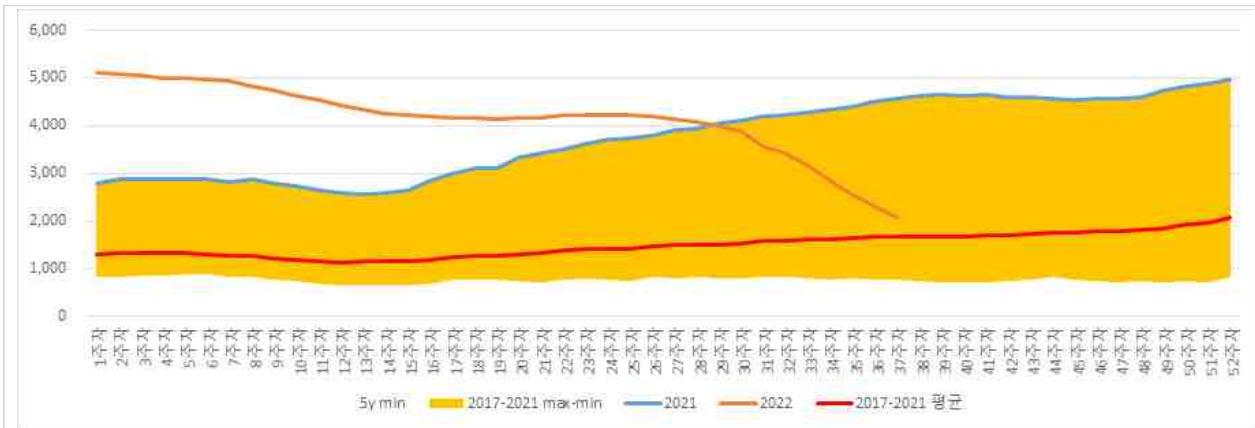
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



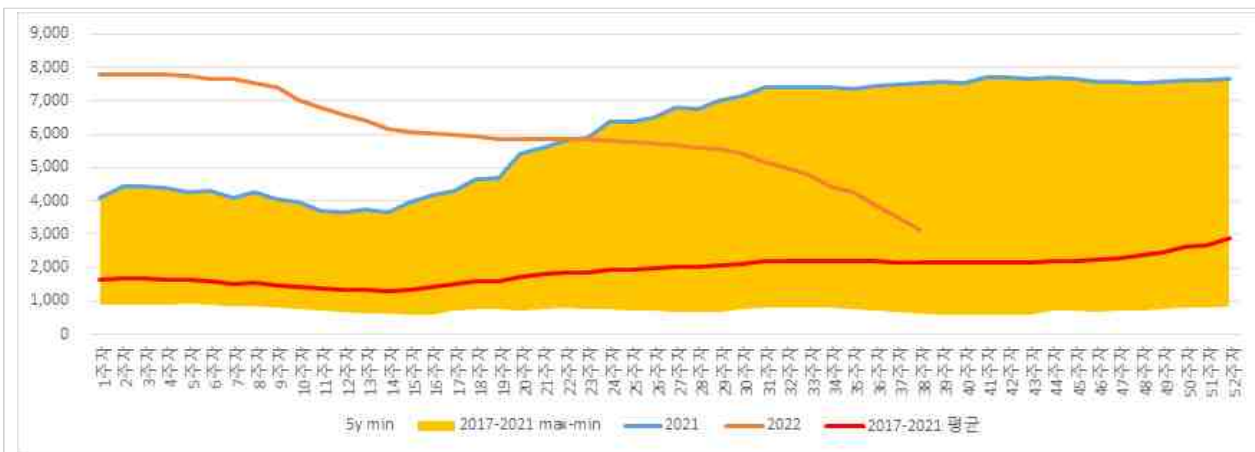
2 운임전망

| 9월 4주('22.9.26~'22.9.30)

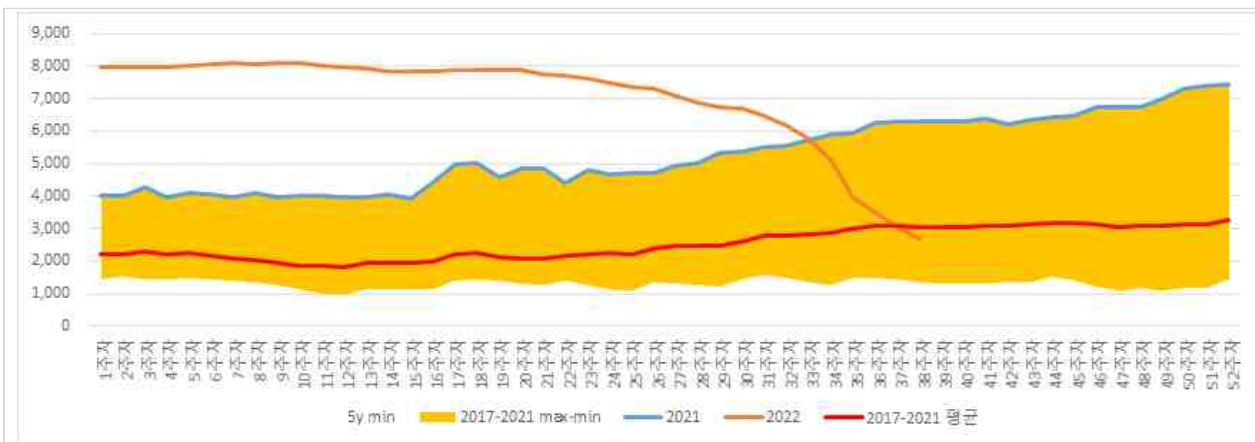
SCFI 지수는 약세를 기록할 것으로 전망



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(9월 3주) 대비 15.7p 상승한 103.7 기록

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

(달러/톤)

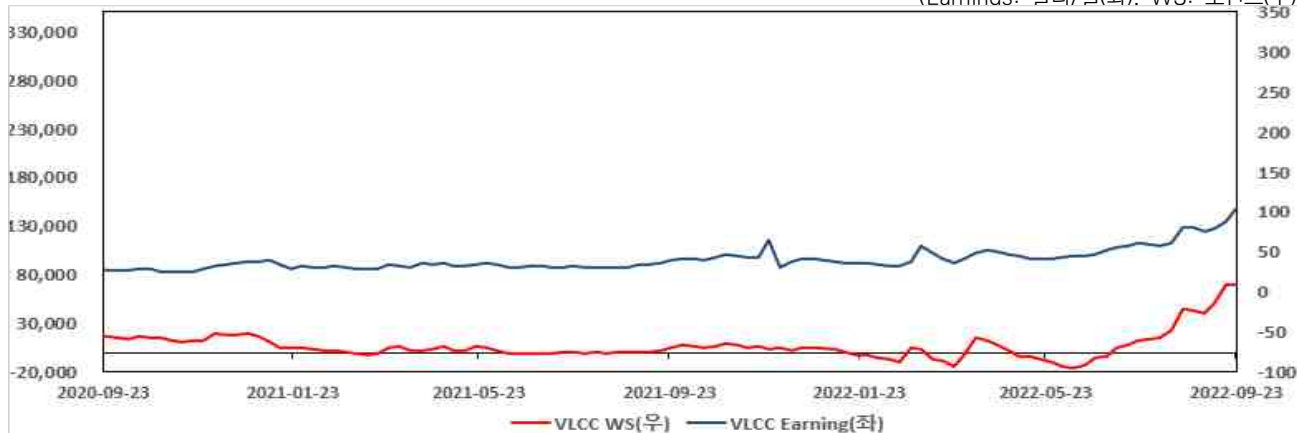
구분	9월 4주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	103.7	▲	15.7	17.8 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	55.0	▲	1.0	1.9 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	102.5	▲	3.5	3.5 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	97.5	▼	2.5	21.2 %

(동향) 중동-중국(TD3) 항로 WS 103을 돌파하면서 올해 들어 최고치를 기록

- 유럽-러시아 간 지정학적 리스크로 인한 중동산 원유 물동량 증가, 중국의 국경절 건국기념일(매년 10월 1일) 도래 및 자국용 겨울철 비축유 저장 수요 증대 등으로 중국으로의 원유 수송이 활발해지면서 전반적인 운임 상승을 유도함
- 블룸버그에 의하면 최근 유럽은 러시아산 에너지 수요 대체를 위해 북미, 중동 등으로 원유 공급처를 다각화하고 있으며, 미국 걸프, 대서양 등지에서도 원유 거래가 지속적인 증가세를 보이면서 전반적인 톤 마일 증가 현상이 발생하고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수 :

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

## 유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		9월 4주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	103.7	15.7	32.1	103.7	52.3	28.4	65.1	35.4
항로(TD3C)	평균 수익	67,555	16,112	-24,517	50,682	-463	-6,779	14,966	-526
VLCC	1년 용선료	43,000	5,500	15,000	43,000	19,362	18,500	24,125	20,851

자료: Clarkson



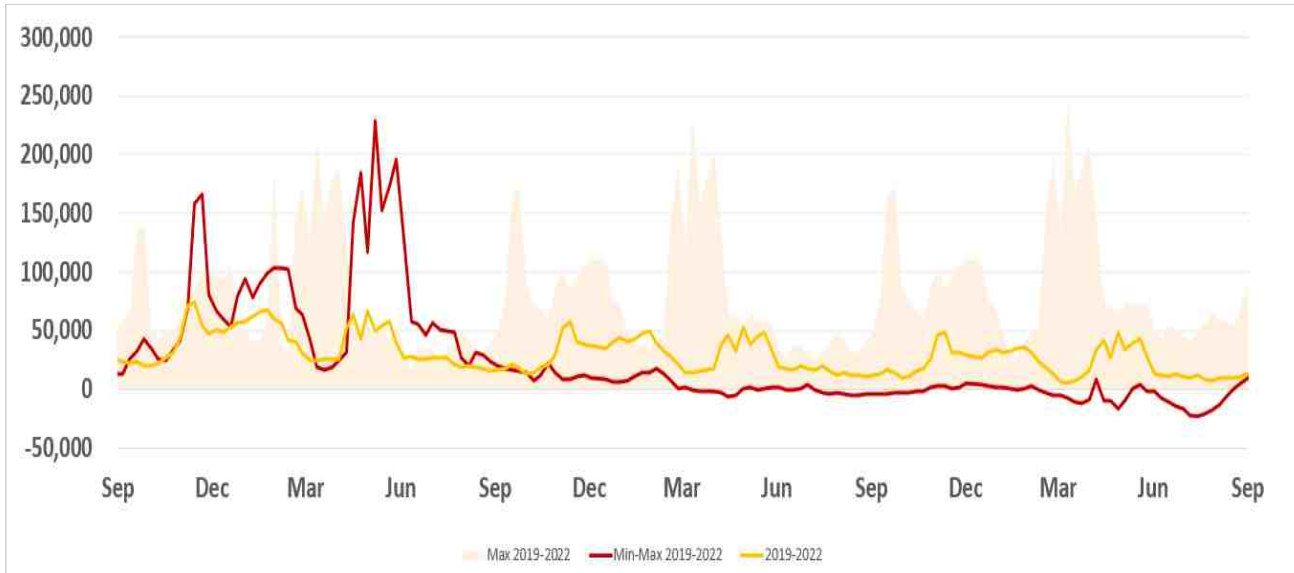


## 1 유조선-기술분석

■ 수익 추세선(붉은색)은 전주 대비 약 40% 상승하며 큰 폭의 반등을 보임

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

(달러/일)

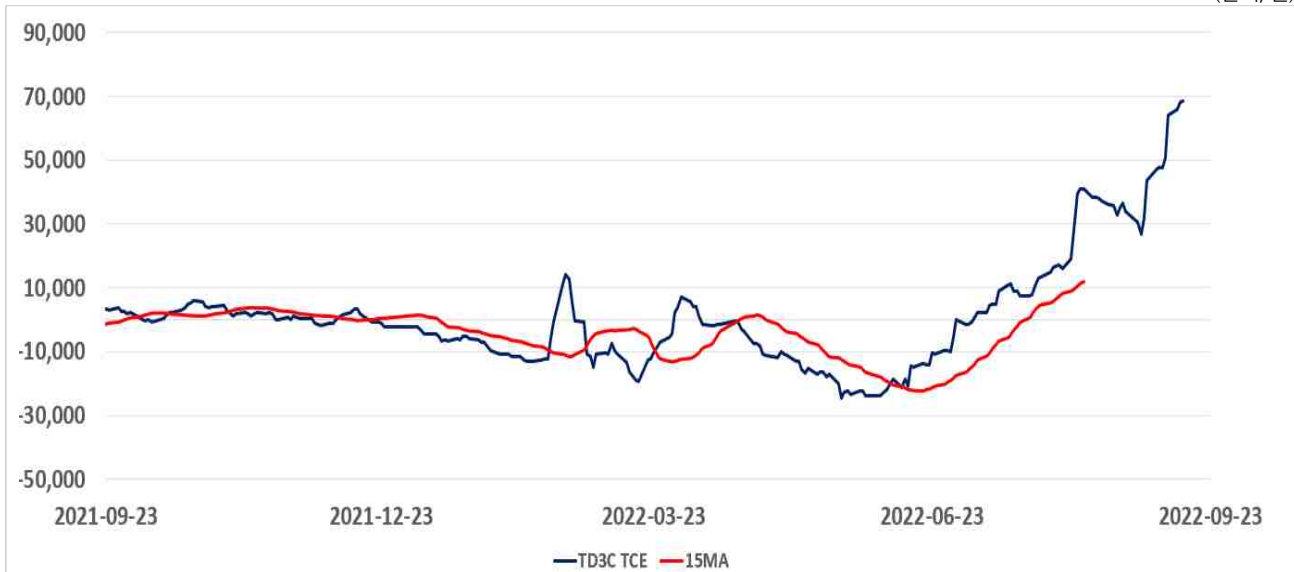


자료: Clarkson

■ 수익 추세선(파란색)은 9월 이후 본격적인 상승 추세를 나타내며 강보합세를 보임

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



## 2 석유제품선-동향분석

■ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주(9월 3주) 대비 43.8p 하락한 333.8 기록

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

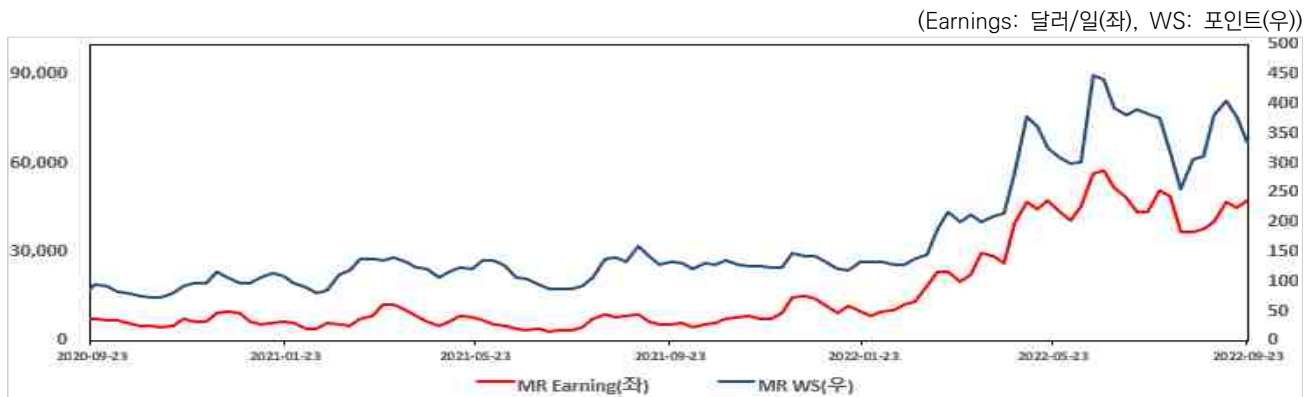
(달러/톤)

구분	9월 4주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	333.8	▼	43.8	11.6 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	240.0	▼	20.0	7.7 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	285.0	▼	30.0	9.5 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	275.0	▼	45.0	14.1 %

(동향) 중국 석유제품 수출 쿼터 확대 우려에 정제마진 급락

- 최근 중국석유화학공업연합회는 내수 부진을 근거로 중국 정부에 석유제품 수출 한도를 기존 150만 톤에서 10배인 1,500만 톤의 추가 쿼터를 요청함, 블룸버그는 중국이 자국 정유사가 요구한 신규 수출 쿼터 확대 요청을 수용하는 경우, 4분기에 휘발유, 등유, 경유의 월평균 수출량이 500만 톤까지 시장에 공급될 수 있을 것으로 분석함
- 정제마진은 지난 2020년 9월(-0.1달러) 이후 2년 만에 최저치인 0달러를 기록함. 글로벌 경기 둔화로 인한 석유제품 수요 둔화 현상과 공급과잉에 대한 우려로 정제마진이 약세를 기록하고 있는 것으로 보임

## 석유제품선 운임 및 지수



자료: Clarkson

## 석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		9월 4주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	333.8	43.8	119.8	447.1	277.0	80.6	160.0	120.1
	평균 수익	65,675	-2,075	6,216	72,108	34,106	-96	15,345	7,642
MR	1년 용선료	24,500	1,250	12,375	25,500	17,780	11,625	13,000	12,445

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

자료: Clarkson

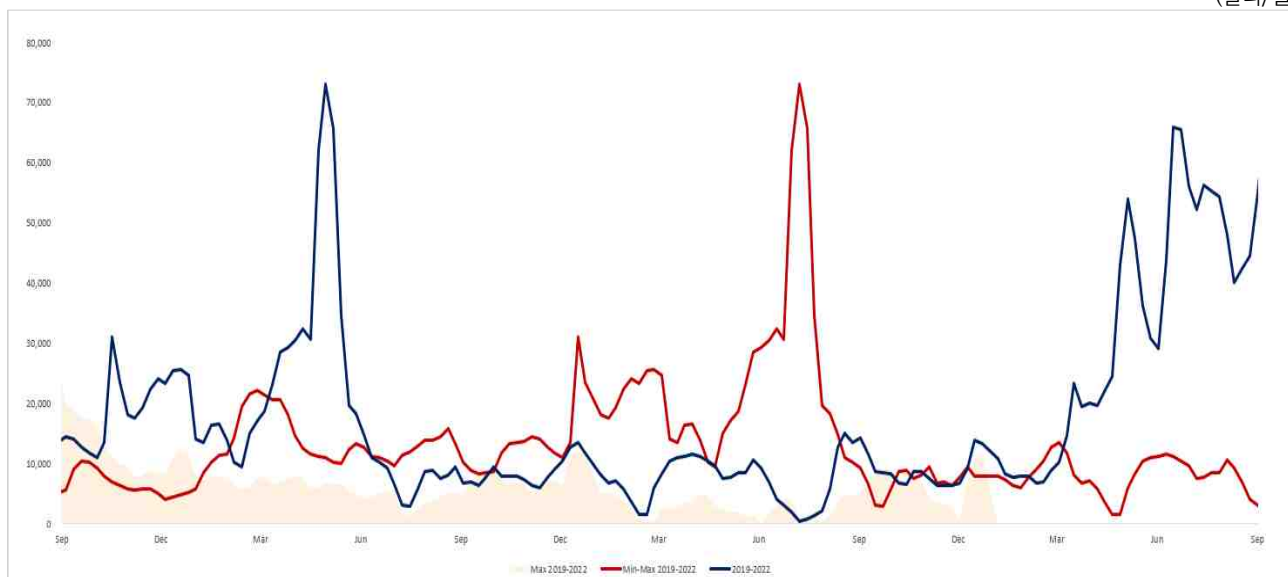


## 2 석유제품선-기술분석

수익 추세선은 8월 3주차 이후 지속적인 강보합세를 나타냄

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

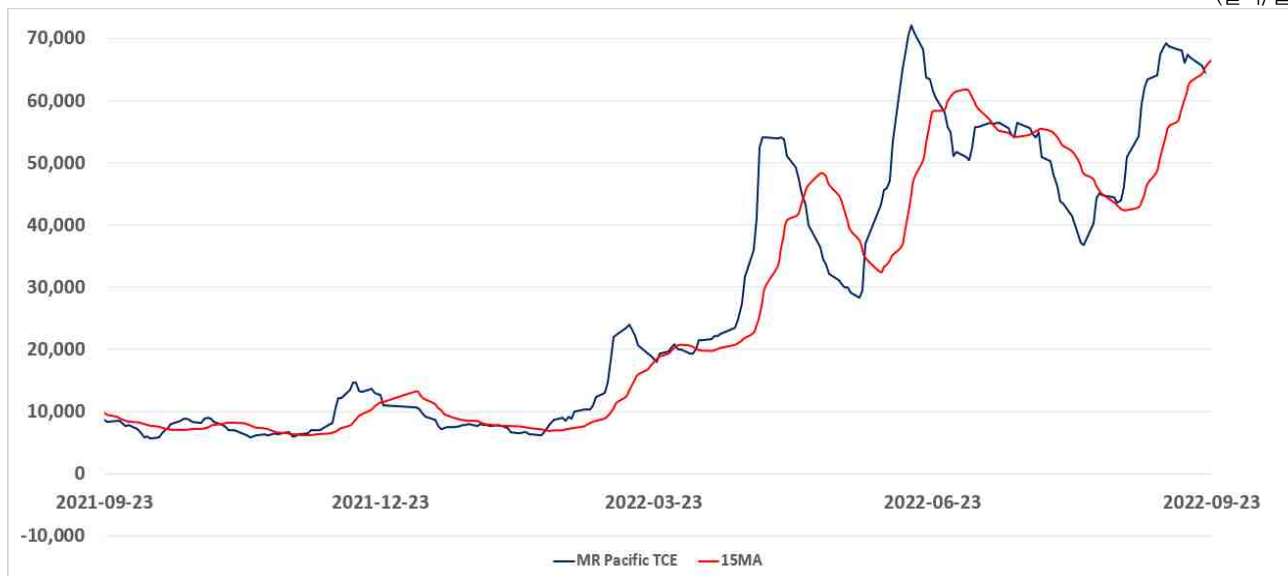


자료: Clarkson

수익 추세선은 8월 말부터 상승 추이를 보이며 강보합권을 유지함

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



## 5. 중고선

## 1 동향분석

■ 건화물선 중고선가 지수는 25.85로 전주 대비 0.2포인트 하락함

건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너선 중고선가 지수는 124.1로 전월 대비 1.7포인트 하락함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



## 2 거래실적

| 9월 4주('22.09.01~'22.09.16)

## I 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





## 중고선

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

(2022.09.23 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	9월 평균	2022년			2021년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선가 (\$ Million)</b>										
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	77.2	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

<b>신조선가 (\$ Million)</b>										
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	43.5	42.0	30.0	40.0	35.8

자료: Clarkson

<b>연료유 (\$/Tonne)</b>										
380 CST	Rotterdam	429.0	-8.5	442.6	415.0	688.8	557.0	311.3	488.0	396.2
	Singapore	407.5	-7.0	425.3	407.5	773.5	573.1	324.8	523.5	416.5
	Korea	460.25	-17.0	479.6	460.3	784.5	629.6	361.8	574.5	445.9
	Hong Kong	438.0	-21.0	468.3	438.0	803.8	598.3	325.8	529.0	426.8
VLSFO	Rotterdam	651.8	-21.3	680.7	567.0	980.0	778.1	387.8	605.8	505.6
	Singapore	698.3	1.0	699.1	639.5	1137.8	852.6	413.0	642.5	535.1
	Hong kong	710.0	-6.8	719.9	629.0	1189.3	867.9	404.5	627.3	533.2

자료: Clarkson

<b>주요 원자재가 (\$)</b>										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	-	-	-	105.4	233.7	180.6
	중국産	130.0	-2.6	123.6	-	194.5	151.2	-	264.6	193.0
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	125.1	-3.2	120.7	-	141.3	127.1	-	244.3	127.7
	중국産	144.1	-1.7	145.1	-	192.9	146.8	-	420.7	182.4
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	-	-	-	-	757.5	202.2	-	501.1	272.0
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産	-	-	-	-	529.5	162.7	-	577.7	337.4
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1425.8	-22.75	1437.6	1,188	1,642	1,372	1,188.5	1,642.5	1,372.4
	밀(국제)	880.5	20.75	855.0	731.5	1,425	936.2	601.8	856.0	702.5

자료: mysteel, CBOT,

<b>세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)</b>									
		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