

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2022년 02월 07일
감 수 고병욱 해운연구본부장

발 행 인 김종덕 원장
주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스	01	건화물선	04	컨테이너선	16
탱커선	18	중고선	22	주요 해운지표	25

- 건화물선** 케이프선 운임 10,479달러/일 기록, 호주의 철광석 공급 차질 가능성 제기, 중국 경기부양책 기대 확대
- 컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 중국 춘절로 미발표되었지만 1월 말 기준 3주 연속 하락세를 기록함
- 탱커선** 지난주 유조선 운임지수(WS)는 대비 1.5p 하락한 33.9 기록, 선박 공급 과잉 현상으로 시황 악화 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

2021년, 컨테이너선 거래량 최대치 기록

- ▶ 2021년 총 572척(194만 TEU)의 컨테이너선이 거래되어 이전 최대치를 넘어섬
 - 이는 한진해운 파산으로 인해 중고거래가 급증한 2017년보다 26.0%(척수 기준) 증가한 수치임
 - 세부적으로 MSC는 2021년 거래된 컨테이너선의 22.5%인 132척(45.3만 TEU)을, CMA CGM은 45척(15만 TEU)을 매매함. 선주사인 GSL은 23척(10만 TEU), Costamare는 14척(10만 TEU)을 거래함
- ▶ 중고선가 상승과 함께 2021년 말부터 거래 척수가 감소함
 - 2021년 11월 이후 2개월 간 월평균 28척의 컨테이너선이 매매되었는데 이는 동년 3분기 누계 평균인 월 52척에 비해 크게 낮아진 수치임
 - 3분기부터 거래 가능 선박 감소와 함께 일부 선박의 경우 신조선가의 2배 이상의 가격에 거래되는 등 시장 과열도 영향을 미친 것으로 풀이됨

자료: 알파라이너 2022년 5호

최건우 전문연구원

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

하파로이드, 2021년 연간 이익 전년 대비 4배 증가

- ▶ 함부르크에 기반을 둔 컨테이너 선사 하파로이드의 2021년 연간 이익은 128억 달러로서, 전년 30억 달러 대비 약 4배 증가함
 - 하파로이드는 TEU당 평균운임이 2020년 1,115달러에서 2021년 2,003달러로 크게 상승한 것이 주요 원인이라고 설명함
 - 동사는 이러한 운임 상승의 주요 요인으로서 아시아 지역 수출 화물 수요 증가 및 글로벌 공급망 혼잡으로 분석함
- ▶ 하파로이드는 251척의 선박을 운영중이며 세계 선대 용량의 6.9%를 차지하고 있음
 - 하파로이드는 2021년 컨테이너 물동량이 크게 상승하지 않은 상황에서 매우 뛰어난 연간 이익 실적을 기록함

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139728/Hapag-Lloyd-quadruples-annual-profits>

김병주 연구원

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



1. 주간뉴스

케이프선 운임 반등 조짐

- ▶ 2월 1일 케이프선 가중평균운선료는 일일 10,753달러로, 19개월 만에 최저치를 기록한 1월 26일 운선료 대비 85% 상승함
 - 브레이크웨이브(Breakwave Advisor)에 따르면 설 연휴로 인해 2월의 케이프선 운임은 연중 가장 약세이기 에 상승 폭 역시 제한적이며 1월 26일의 일일 운임은 2022년의 최저치일 것이라 전망됨
 - 철광석 교역량에 관한 계절적 요인 때문에 케이프선의 운임은 향후 몇 주간 보합세를 보이다가, 중소형 벌크선 운임의 영향으로 봄철에 빠른 속도로 정상화될 것으로 전망됨
- ▶ 원자재 가격 상승과 더불어 중국의 거시경제 지표가 바닥을 치고 회복될 전망 등 케이프선 운임이 반등할 많은 요인이 존재함
 - 중국의 철강 생산량의 완만한 회복세와 더불어 철강산업 회복에 대한 심리의 개선이 예상되며, 대출 규제 완화 및 여타의 경기 부양책을 감안할 때 케이프선 시장의 활황이 전망됨
 - 세계 최대 철강 생산국인 중국의 2021년 철강생산량은 2020년 대비 3% 하락했으나, 전 세계 2021년 철강 생산량은 2020년 대비 3.6% 이상 상승했음

자료: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139729/Capesize-market-shows-signs-of-hope-as-spot-rates-rise>

이상혁 전문연구원

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

브라질 1월 대두 수출량 247만 톤, 전년 동기 대비 급증

- ▶ 브라질 대외통상국(Secex)의 보고서에 따르면, 1월 대두 수출량은 전년 동월의 49,498톤에서 급증한 247만 톤이라고 밝혔음
 - 현지 업체는 1월 대두 수출의 대부분이 중국으로 수입되었다고 전했으며, 브라질 대외통상국은 2021년 대중국 대두 수출량이 8,610만 톤으로 전체 대두 수출량의 70%를 차지한다고 보고서를 통해 발표함
 - 브라질의 농산물 컨설팅 업체인 아그후랄(AgRural)은 1월 31일 공표한 보고서에서, 대두 주산지인 마투 그로수 (Mato Grosso), 혼도니아(Rondonia), 파라나(Parana)가 대두 수확을 앞당겼다고 언급함
- ▶ 브라질은 2022년 9천만 톤 이상의 대두를 수출할 것으로 전망되나, 가뭄으로 인한 생산량 감소가 예상되기에 향후 몇 달간 수출량이 감소할 수 있음
 - 컨설팅 업체인 아그후랄(AgRural)은 2021/22년의 브라질 대두 수확량을 1억 2,850만 톤으로 예측했으며, 이는 작년 11월에 발표한 예측치보다 1,700만 톤 감소한 수치임
 - 마투그로수두술(Mato Grosso do Sul) 외에도 브라질의 남부의 일부 대두 경작지의 1월 가뭄으로 인해 대두 생산량이 감소했고, 마투그로수의 집중 호우는 대두 수확량 예측치를 낮추게 함

자료: <https://www.spglobal.com/platts/ko/market-insights/latest-news/agriculture/020222-brazils-jan-soybean-exports-at-247-mil-mt-dwarf-50000-mt-a-year-earlier>

이상혁 전문연구원

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



1. 주간뉴스

OPEC+, 3월에도 기존 증산 규모 유지 결정

- ▶ OPEC+는 지난 2월 2일 개최된 정례 회의에서 3월에도 월 40만 b/d의 기존 증산 규모를 유지하기로 결정함
 - 최근 브렌트 원유 선물가격은 배럴당 90.52달러를 기록하며 2014년 10월 이후 약 7년 만에 최고가를 기록함
 - 이러한 고유가 기조를 감안하여 미국을 비롯한 일부 원유 소비국에서는 우크라이나 사태, 물가 상승 등을 근거로 OPEC+에 원유 추가 증산을 요구했으나, OPEC+는 기존의 점진적 증산방침을 고수하기로 함
- ▶ 현재 러시아와 우크라이나 간 갈등 사태로 인한 지정학적 위험이 고조되면서 원유 시장에 미칠 영향이 클 것으로 전망됨
 - 비OPEC 산유국 대표 러시아 알렉산드로 노박 부총리는 "OPEC+는 원유 수요에 대한 잠재적인 변화를 경계하고 있으므로 생산량을 급속하게 늘리는 것을 원하지 않는다"며 증산 규모 유지 결정 배경을 설명함
 - 전문가들은 OPEC+의 기존 증산 규모 유지 방침과 지정학적 요인에 따른 공급 차질 등에 대한 우려가 최근 발생한 유가 급등의 요인이 된 것으로 분석함

자료: <https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/latest-news/oil/020222-opec-sticks-with-400000-bd-output-increase-in-march-despite-concerns-over-capacity-geopolitics>

류희영 연구원

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

중국 2022년 원유 수입량, 전년 대비 6~7% 증가 전망

- ▶ 세계 원유 시장의 약 10%를 차지하고 있는 중국의 올해 원유 수입량은 2020년 1,085만 b/d 대비 약 59만 b/d 감소했으나 올해는 전년 대비 6~7% 증가할 것으로 전망됨
 - 최대 원유수입국인 중국의 강한 원유 수요는 유조선 시황에도 긍정적으로 작용할 것으로 예상되며, 일부 전문가들은 향후 원유 공급이 타이트하게 유지되면서 유가가 배럴당 100달러 이상으로 상승할 것으로 예상함
 - 그러나 코로나 팬데믹 이후 중국의 경제 성장 둔화로 인해 국영 정유사 외에도 소규모 정유사들의 생산제한 현상 또한 현재까지 지속되면서 본격적인 수요 회복은 하반기 경 가능할 것으로 추정됨
- ▶ 올해 예정된 중국의 ZPC(Zhejiang Petrochemical Corp), Shenghong Petrochemical 등의 신규 정제시설 가동과 재고 보충 수요가 향후 중국의 원유 수입량 증가를 유도할 것으로 분석됨
 - ZPC는 올해부터 80만 b/d 규모의 신규 정제시설을 가동할 계획이며, Shenghong Petrochemical 또한 5월부터 32만 b/d의 정제시설을 가동할 예정임
 - 중국은 최근 이란산 원유 400만 배럴을 원유 저장시설에 비축하는 등 원유 비축 작업에 나서고 있으며, 이러한 비축 원유는 정제 생산량 증가와 자국 내 전략적 비축유로 활용될 것으로 전망됨

자료: <https://www.reuters.com/business/energy/chinas-2022-crude-imports-seen-rebounding-new-refineries-inventory-refill-2022-01-28/>

류희영 연구원

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



2. 건화물선

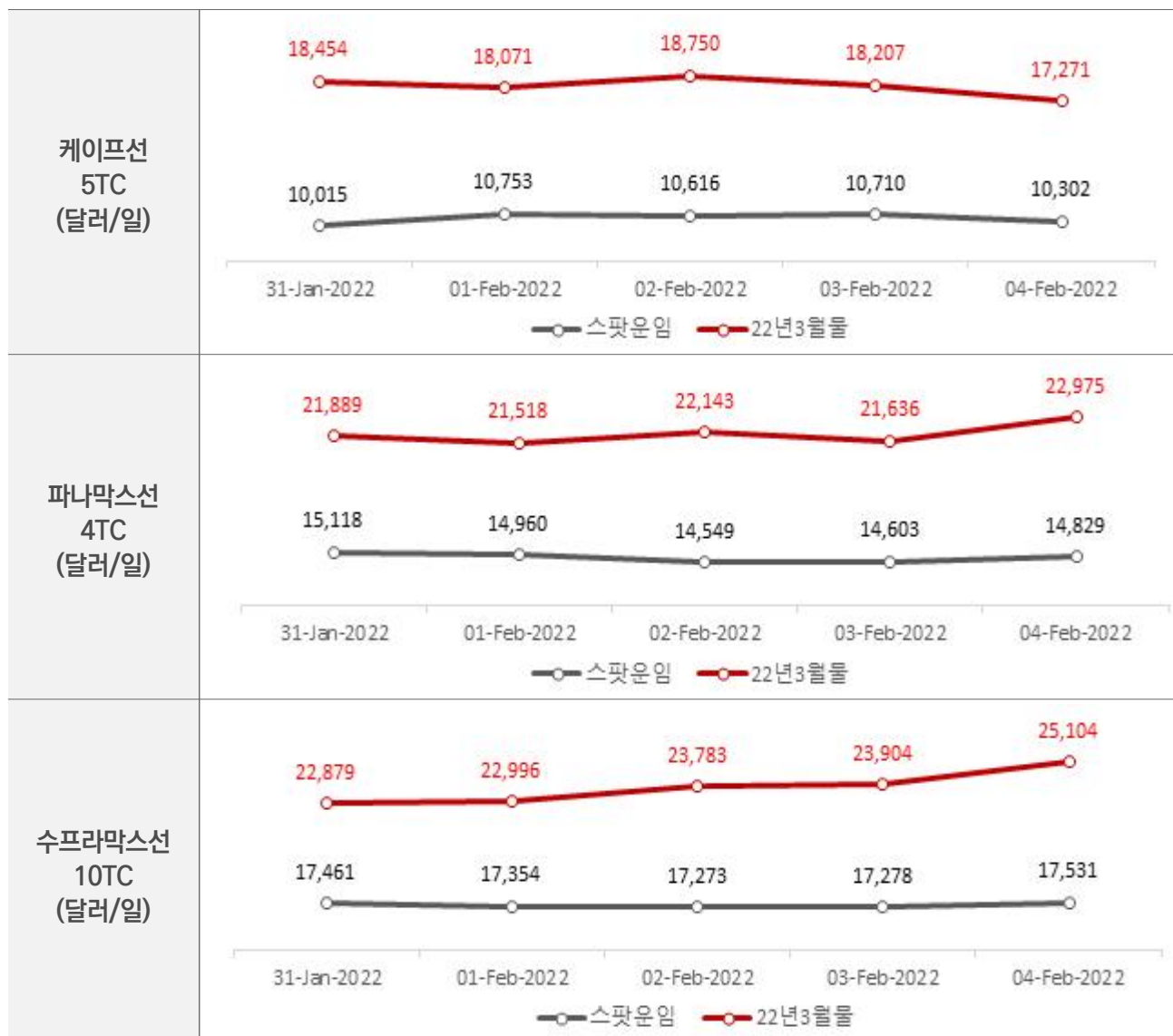
황수진 전문연구원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

1 주간평균운임전망

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

구분	2월 2주(전망)		2월 1주						
	인공지능	시계열	주간평균운임	전주대비차이			FFA 3월물 주간평균가격	전주대비차이	
케이프선 5TC (달러/일)	▲	▼	10,479	▲	3,551	51.3 %	18,151	▲	6,825 60.3 %
파나막스선 4TC (달러/일)	▲	-	14,812	▼	-1,133	-7.1 %	22,032	▲	4,039 22.4 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	▲	▲	17,379	▼	-849	-4.7 %	23,733	▲	4,342 22.4 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

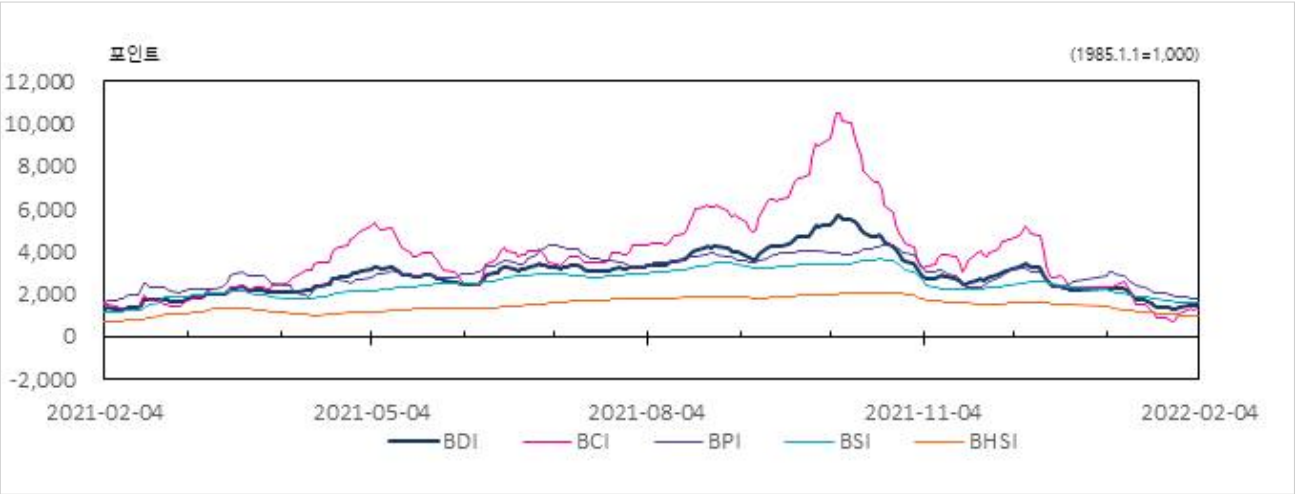


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		2월 1주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
선형별 운임	운임지수 BDI	1,425	82	1,303	5,650	2,943	393	2,097	1,066
	케이프(5TC)	10,479	3,551	10,302	86,953	33,269	1,992	34,896	13,073
	파나막스(4TC)	14,812	-1,133	10,936	37,616	25,522	3,345	15,079	8,587
	수프라막스(10TC)	17,379	-849	11,242	39,860	26,727	4,208	11,631	8,189
	핸디(7TC)	17,874	-930	11,695	37,109	25,702	4,108	12,205	8,003
1년 용선료	케이프	24,250	-1,000	13,500	31,250	19,538	10,125	23,000	16,623
	파나막스	22,625	0	10,125	26,875	14,781	8,425	14,750	11,191
	수프라막스	23,125	625	9,500	23,625	13,484	8,250	12,500	10,349
	핸디	19,500	1,000	8,063	18,625	11,272	7,313	9,250	8,428
건화물선 시장(FFA)									
		2022년 3월물		2022년 1분기물		2022년물		2023년물	
		2월 1주	전주대비	2월 1주	전주대비	2월 1주	전주대비	2월 1주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	18,151	6,825	24,548	1,751	20,289	475	17,917	461
	파나막스(4TC)	22,032	4,039	24,412	1,073	16,293	66	16,293	66
	수프라막스(10TC)	23,733	4,342	24,319	1,436	16,266	255	13,783	127
	핸디(7TC)	22,258	2,892	23,031	1,113	15,493	-20	13,073	135

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값
자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

달러/톤

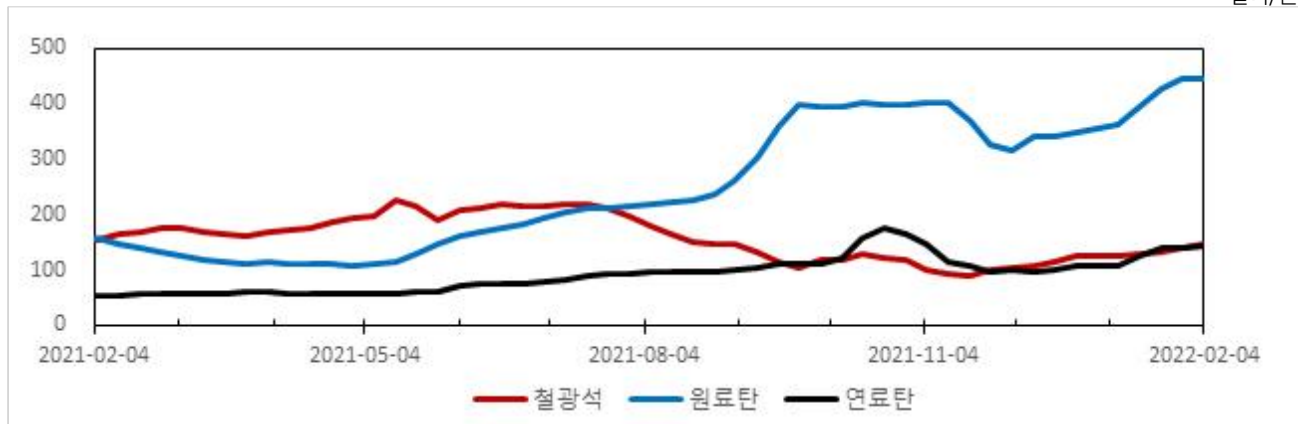
구분	2022년					2021년			
	2월 1주	1월 4주	전주대비차이			2월 1주	연평균	최저	최고
철광석	146.8	139.5	▲	7.3	5.2 %	163.4	161.1	89.8	226.5
원료탄	444.7	444.5	▲	0.2	0.0 %	154.9	220.5	102.2	403.0
연료탄	144.0	140.7	▲	3.2	2.3 %	56.2	84.3	52.0	175.4
대두	563.1	526.8	▲	36.3	6.9 %	500.6	500.6	444.3	589.0
옥수수	245.2	246.4	▼	-1.2	-0.5 %	209.4	224.2	185.1	278.4

자료: 한국광물자원공사, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

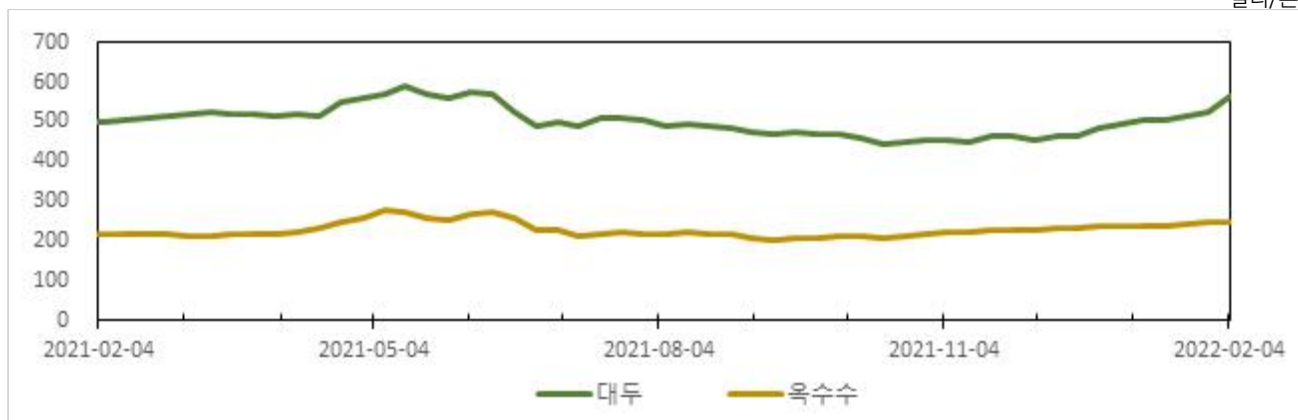
달러/톤



자료: 한국광물자원공사

곡물가격 추세(주간)

달러/톤



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주(1월 4주) 대비 51.3% 상승한 10,479달러/일 기록

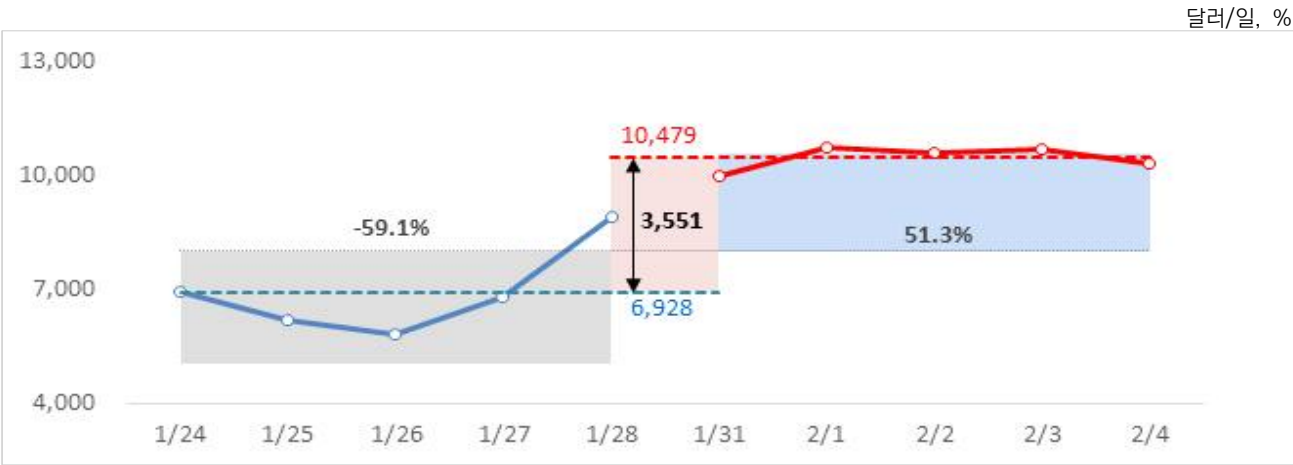
(운임) 중국 수요 회복에 대한 기대감으로 인해 운임 상승

- 중국 춘절 연휴(1.31-2.6)와 베이징 동계올림픽(2.4-2.20) 이후 수요 회복에 대한 기대감에 운임이 상승함

(동향) 운임 상승·하락 요인 혼재, 호주의 철광석 공급 차질 가능성 제기, 중국 경기부양책 기대 확대

- 코로나19 재확산에 따른 노동력 부족이 호주 리오틴토(Rio Tinto), 포테스큐 메탈즈 그룹(FMG, Fortescue Metal Group), BHP와 같은 대규모 철광석 생산업체의 철광석 공급 차질 발생 가능성을 높임
- 올해에도 라니냐 현상이 발생할 것으로 관측되고 있으며, 이와 같은 극심한 기후변화(폭우 등)가 호주 철광석 생산에 영향을 미칠 가능성도 제기됨. 최근 3년 호주는 매년 12월부터 이듬해 3월까지 극심한 라니냐 영향을 받음
- 중국은 오는 3월 5일 개최 예정인 ‘양회’를 앞두고 지난 1월 말 마무리된 중국 30개 각 지방정부 양회를 통해 중국 춘절 이후 경기부양에 대한 기대가 확대됨. 또한 신화통신에 의하면 1월 중국 제조업 PMI가 50.1을 기록하면서 3개월 연속 경기 확장 국면을 보였다고 전함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)					
구분		2월 1주	1월 4주	전주대비차이	
BCI		1,264	835	▲ 428	51.3%
스팟운임(5TC)		10,479	6,928	▲ 3,551	51.3%
용선료	6개월	20,500	22,500	▼ -2,000	-8.9%
	1년	24,250	25,250	▼ -1,000	-4.0%
	5년	18,750	19,000	▼ -250	-1.3%
FFA	22년 2월물	18,151	11,326	▲ 6,825	60.3%
	22년 1분기	24,548	22,797	▲ 1,751	7.7%
	22년	20,289	19,814	▲ 475	2.4%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

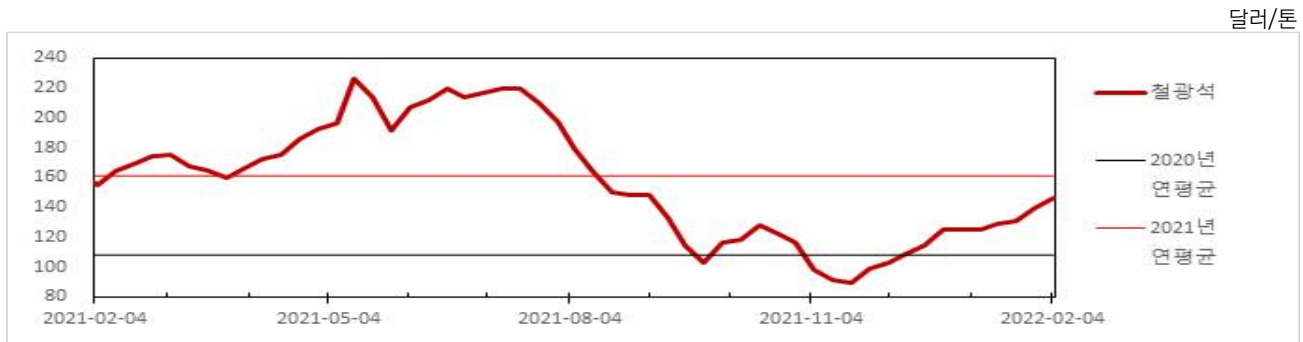
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 5.2% 상승한 146.8달러/톤 기록

철광석 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



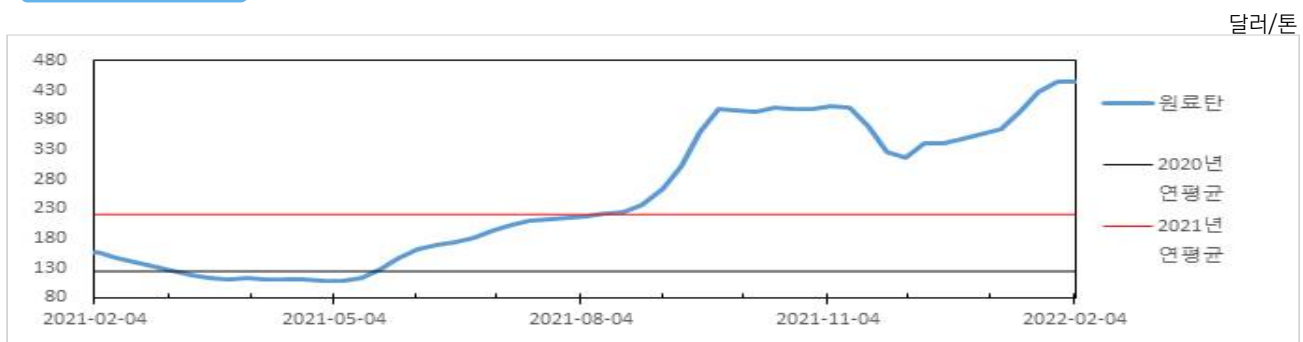
자료: 한국광물자원공사

달러/톤

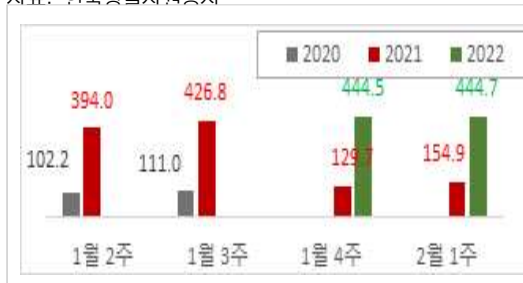
구분	철광석 가격	전주대비차이			
1월 2주	129.3	▲	4.1	3.3	%
1월 3주	131.3	▲	2.0	1.6	%
1월 4주	139.5	▲	8.2	6.2	%
2월 1주	146.8	▲	7.3	5.2	%

■ 원료탄 가격 : 지난 주와 유사한 수준인 444.7달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



자료: 한국광물자원공사

달러/톤

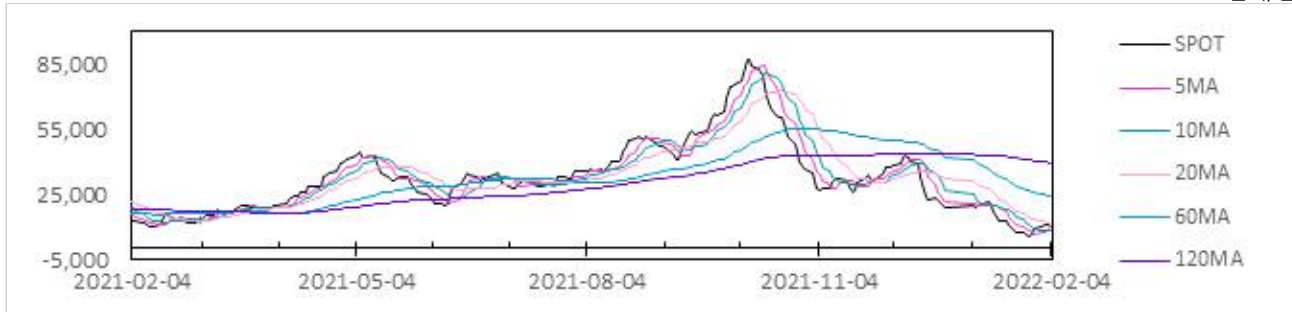
구분	원료탄 가격	전주대비차이			
1월 2주	394.0	▲	29.8	8.2	%
1월 3주	426.8	▲	32.8	8.3	%
1월 4주	444.5	▲	17.7	4.1	%
2월 1주	444.7	▲	0.2	0.0	%



3 케이프선-기술분석

이동평균

달러/일



3 케이프선-운임전망

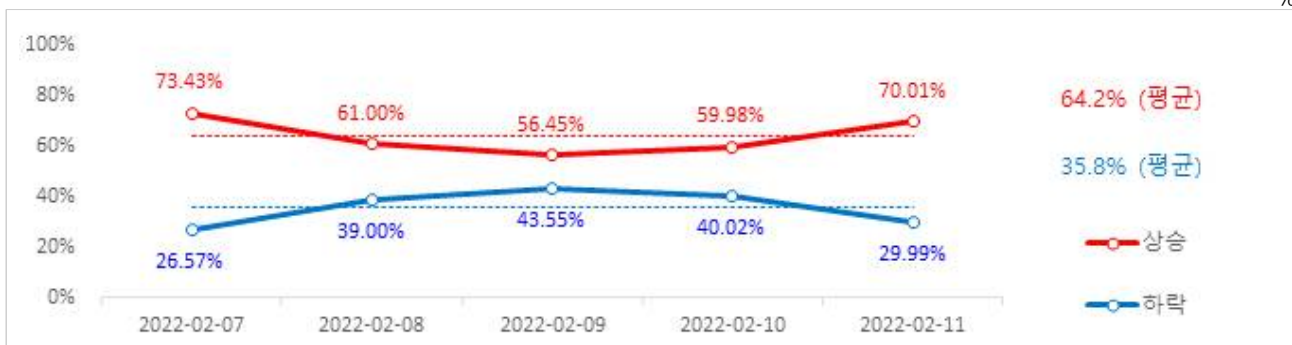
| 2월 2주('22.2.8~'22.2.11)

구분	인공지능	시계열
케이프선(5TC)	▲	▼

I (인공지능) 케이프선 운임 상승 전망

인공지능 모형 전망

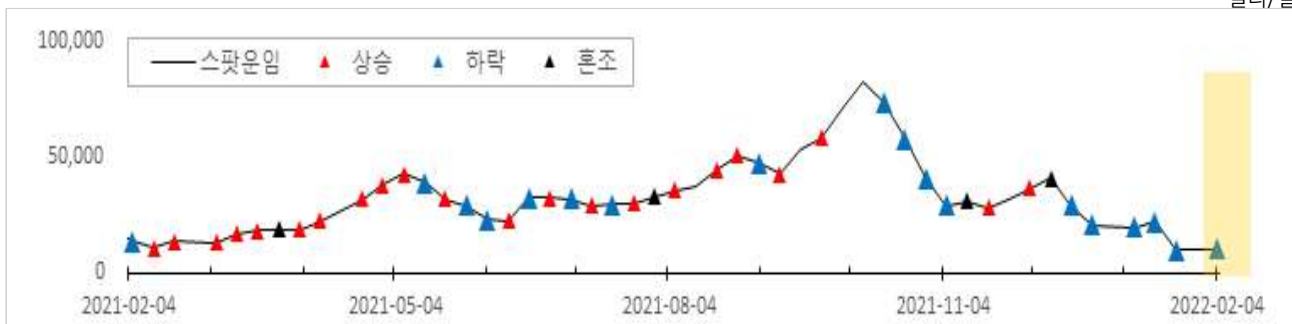
%



I (시계열) 케이프선 운임 하락 전망

스팟운임과 시계열 모형전망

달러/일



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



3 파나마스선-동향분석

I 파나마스선 : 지난 주(1월 4주) 대비 7.1% 하락한 14,812달러/일 기록

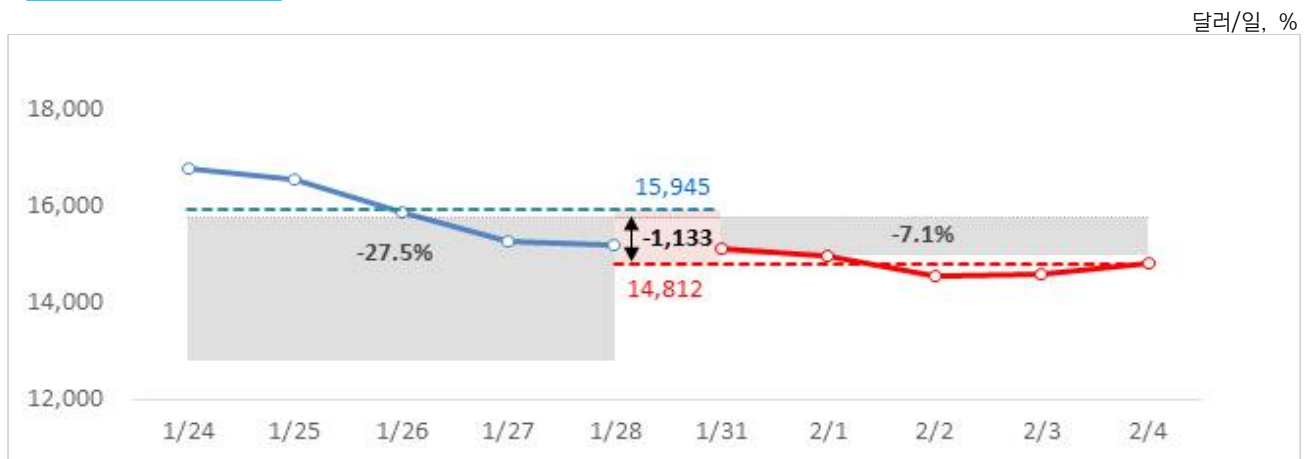
(운임) 신규 화물 유입 증가로 운임 낙폭 축소

- 인도네시아 석탄 수출금지 조치 여파 축소로 인해 시장에 유입되는 해상물동량이 증가해 운임 하락세가 둔화됨

(동향) 운임 상승요인 우세, 우크라이나 전쟁 우려로 밀 등 곡물 수요 증가, 인도네시아 석탄 수출 재개

- 밀, 옥수수 등 주요 곡물 수출국인 우크라이나와 러시아 간의 정치적 긴장감이 확대되면서 공급 차질에 대한 우려가 제기됨. 전문가들은 이러한 상황에 대비해 EU가 곡물 수입지를 다변화할 가능성이 크다고 분석함
- 한편 2014년에 러시아가 우크라이나를 공격해 밀 가격이 한차례 급등했으며, 수입에 의존하는 국가들이 곡물 공급망 위기를 경험한 바 있음
- 로이터에 의하면 중국 춘절 연휴가 끝나면 옥수수와 대두에 대한 중국의 수요가 회복되지만, 남미의 옥수수, 대두, 밀 등 수확량이 기상 악화로 인해 수요를 따라가지 못할 가능성을 언급함
- 인도네시아 정부가 2월 1일부터 DMO 총족 기업에만 석탄 수출 재개를 허용함. 인도네시아 석탄 수출항 근처에서 정박 중이거나 선석 대기 중이던 선박의 석탄 선적 작업이 재개됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나마스선 운임

BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분		2월 1주	1월 4주	전주대비차이		
BPI		1,794	1,920	▼	-126	-6.6 %
스팟운임(4TC)		14,812	15,945	▼	-1,133	-7.1 %
용선료	6개월	23,000	23,000	-	-	- %
	1년	22,625	22,625	-	-	- %
	5년	14,375	14,375	-	-	- %
FFA	22년 2월물	22,032	17,993	▲	4,039	22.4 %
	22년 1분기	24,412	23,339	▲	1,073	4.6 %
	22년	16,293	16,226	▲	66	0.4 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

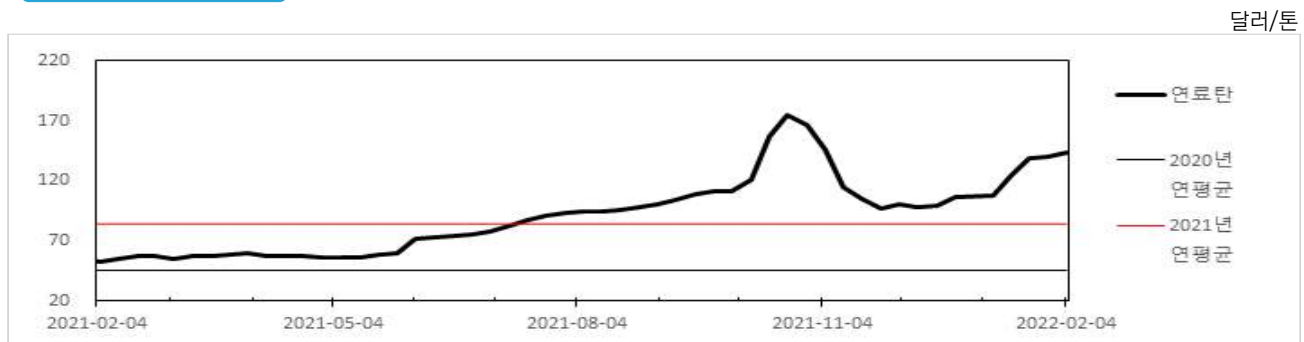
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 2.3% 상승한 144.0달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



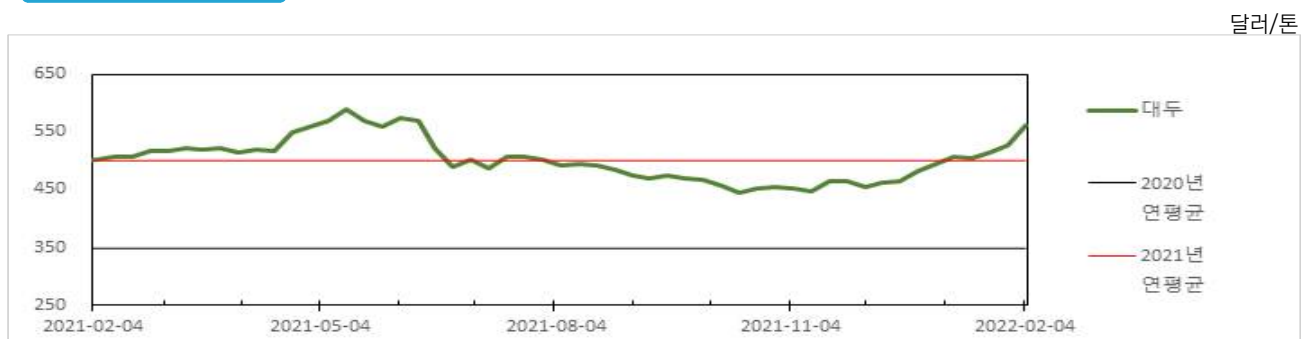
달러/톤

구분	연료탄가격	전주대비차이		
1월 2주	125.2	▲	17.7	16.4 %
1월 3주	139.3	▲	14.1	11.3 %
1월 4주	140.7	▲	1.4	1.0 %
2월 1주	144.0	▲	3.2	2.3 %

자료: 한국광물자원공사

대두 가격 : 지난 주 대비 9.6% 상승한 563.1달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



달러/톤

구분	대두 가격	전주대비차이		
1월 2주	506.7	▲	23.5	4.9 %
1월 3주	505.4	▼	-1.3	-0.3 %
1월 4주	513.7	▲	8.3	1.6 %
2월 1주	563.1	▲	49.3	9.6 %

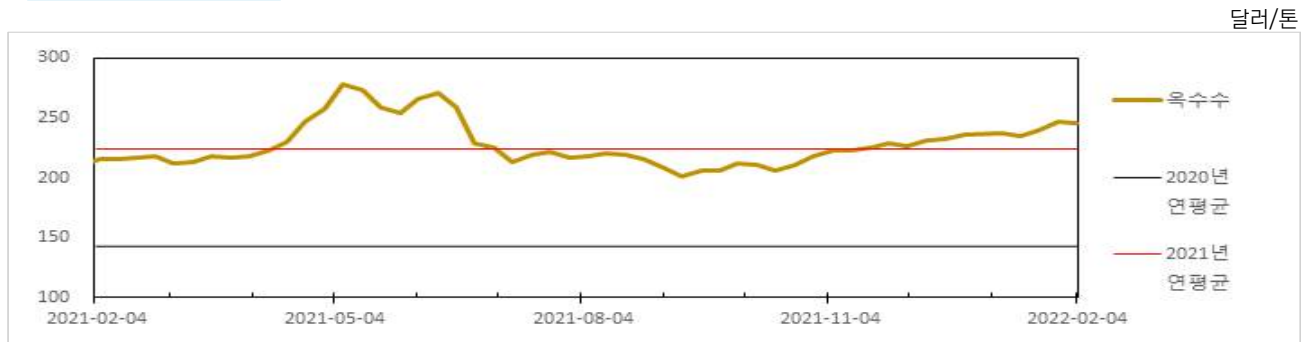
자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 파나마스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 지난 주 대비 2.2% 상승한 245.2달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

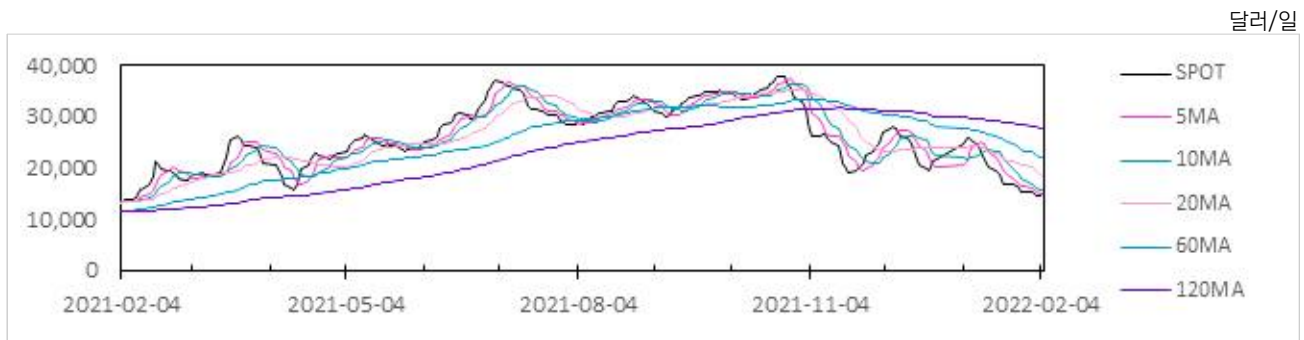
달러/톤

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
1월 2주	237.2	▲ 1.2	0.5	%
1월 3주	234.9	▼ -2.3	-1.0	%
1월 4주	239.9	▲ 5.0	2.1	%
2월 1주	245.2	▲ 5.3	2.2	%



3 파나막스선-기술분석

이동평균



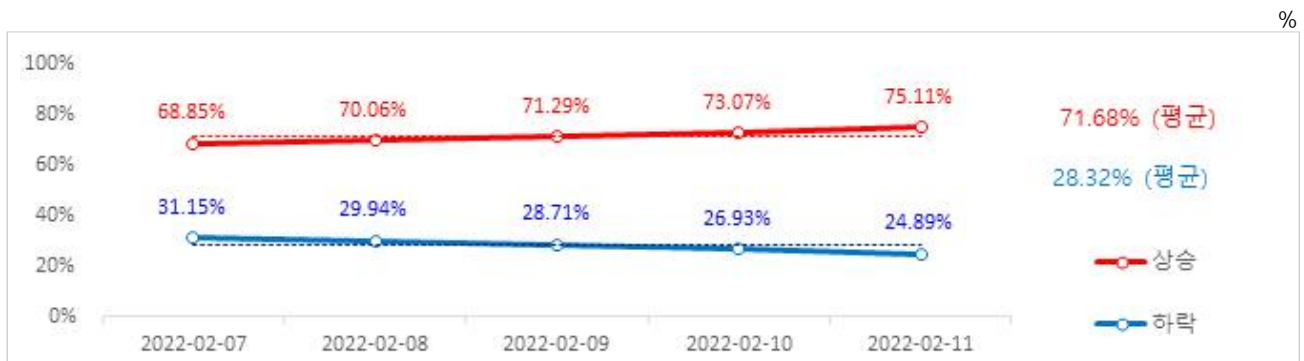
3 파나막스선-운임전망

| 2월 2주('22.2.8~'22.2.11)

구분	인공지능	시계열
파나막스선(4TC)	▲	-

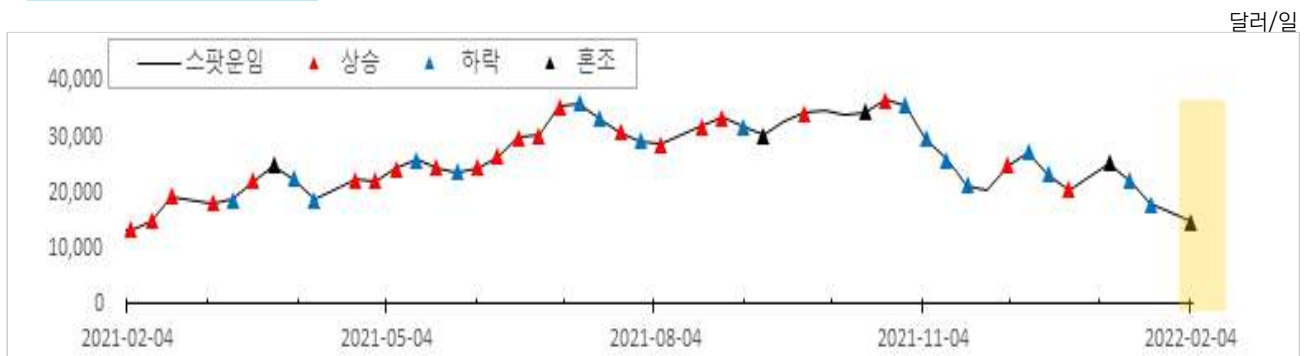
I (인공지능) 파나막스선 운임 상승 전망

인공지능 모형 전망



I (시계열) 파나막스선 운임 혼조 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(1월 4주) 대비 4.7% 하락한 17,379달러/일 기록

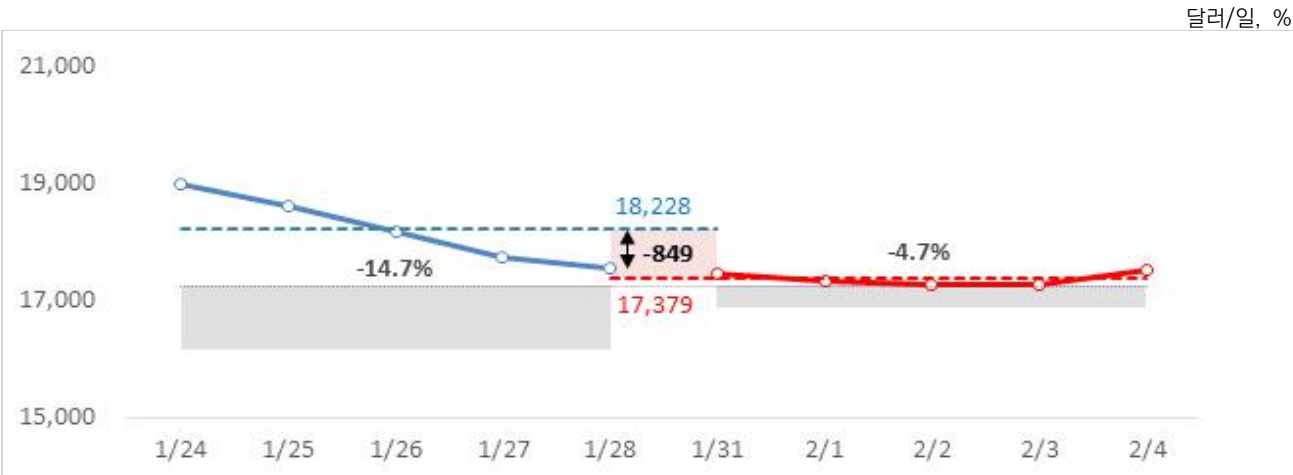
(운임) 중국 춘절 연휴 이후 수요 회복에 대한 기대감으로 운임 낙폭 축소

- 중국 춘절 연휴로 인해 성약 활동이 위축되었으나, 이후 수요 회복에 대한 기대감으로 운임이 보험세를 보임

(동향) 운임 상승요인 우세, 인도네시아 석탄 수출 공식 재개

- 인도네시아 정부는 2월 1일부터 DMO를 준수하거나 부족분만큼 벌금 또는 기금을 내는 기업에만 석탄 수출을 재개한다는 내용의 성명을 발표함
- 동 성명서에서 인도네시아는 증기발전소(PLTU, Pembangkit Listrik Tenaga Uap), 국영전력공사 (PLN, Perusahaan Listrik Negara) 및 독립전력생산자(IPP, Independent Power Producer)의 석탄 공급 상황이 개선되었으며, 향후에도 전력난 대비를 위해 매달 석탄 생산업체들을 대상으로 한 DMO 준수 여부 점검을 시행 예정임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

구분		2월 1주	1월 4주	전주대비차이		
BSI		1,580	1,657	▼ -77	-4.6	%
스팟운임(10TC)		17,379	18,228	▼ -849	-4.7	%
용선료	6개월	24,750	24,000	▲ 750	3.1	%
	1년	23,125	22,500	▲ 625	2.8	%
	5년	11,000	11,000	- -	-	%
FFA	22년 2월물	23,733	19,392	▲ 4,342	22.4	%
	22년 1분기	24,319	22,883	▲ 1,436	6.3	%
	22년	16,266	16,011	▲ 255	1.6	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

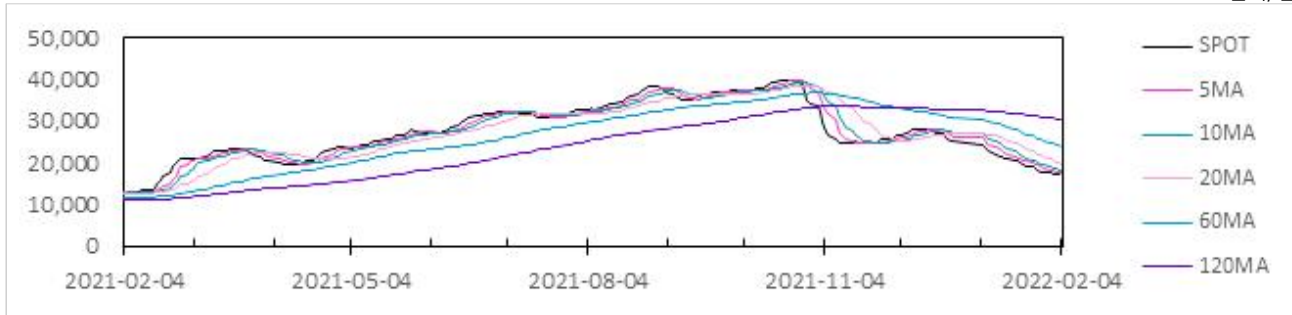
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균

달러/일



3 수프라막스선-운임전망

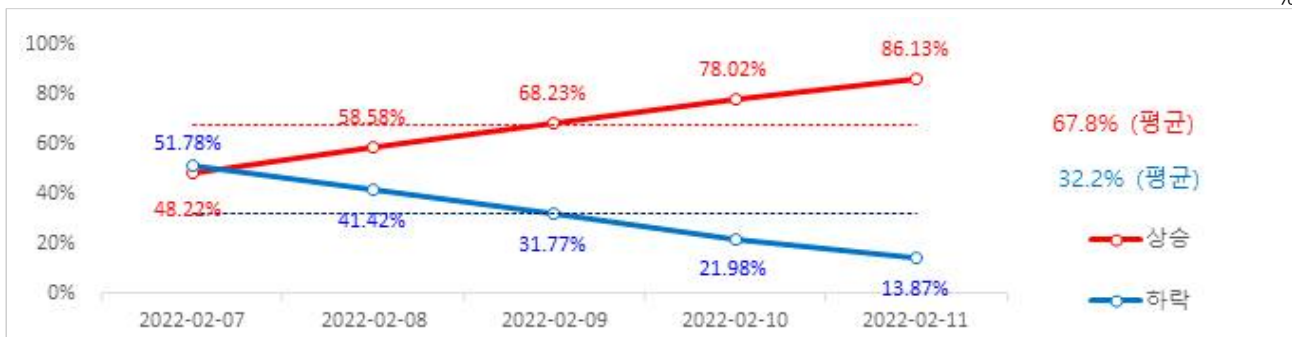
| 2월 2주('22.2.8~'22.2.11)

구분	인공지능	시계열
수프라막스선(10TC)	▲	▲

I (인공지능) 수프라막스선 운임 상승 전망

인공지능 모형 전망

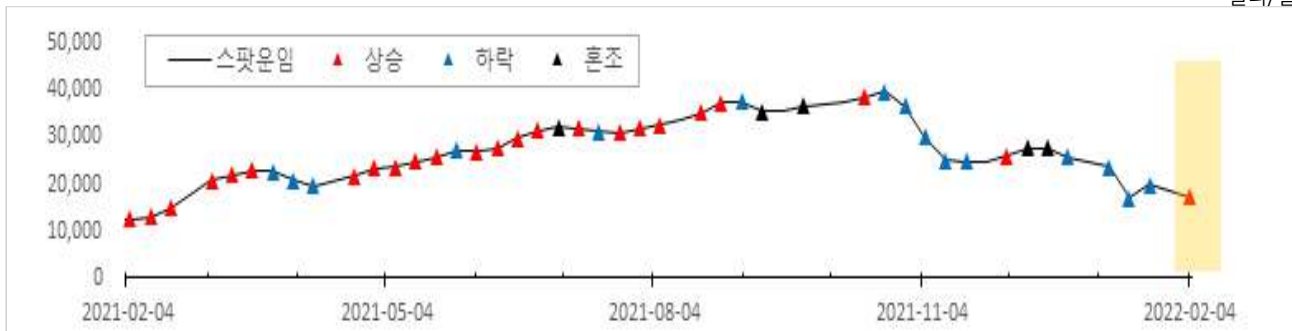
%



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) : 중국 춘절로 인한 운임 미발표, 1월 말 기준 3주 연속 하락세 기록

(운임) 춘절 전 운임 하락

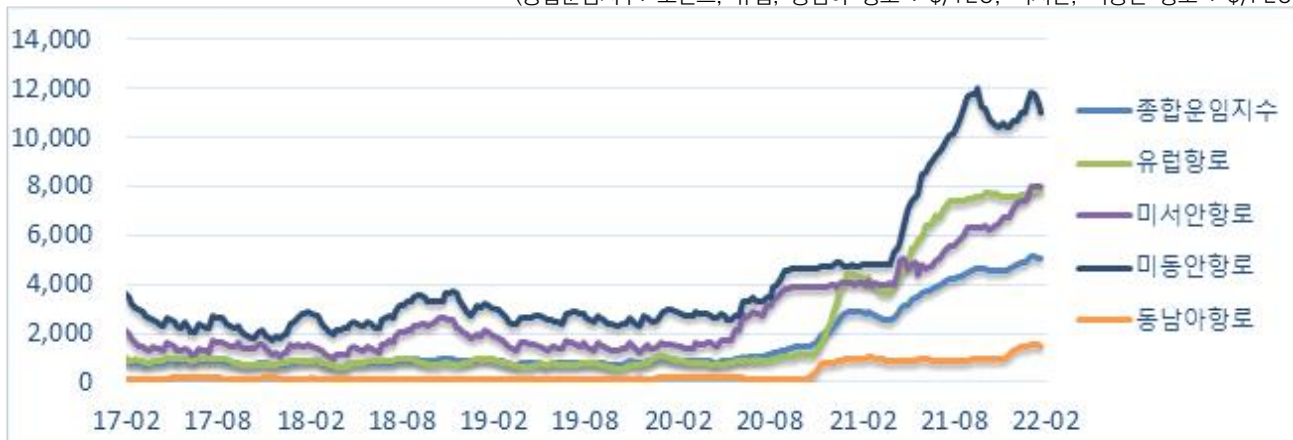
- 대부분의 항로에서 하락세가 이어지고 있으나 춘절 이후까지 지속될지 모니터링이 필요함

(현황) 북미 서부 대기 척수 감소

- LA/LB항에서 새롭게 도입된 선박 대기 시스템이 정착되면서 기존 정박지인 샌 페드로만(San Pedro Bay)에 대기중인 컨테이너선은 "0"으로 집계됨. 이는 북미 서부 항만에서 150일 마일 밖인 SAQA(Safety and Air Quality Area)로 대기 장소가 변경되었기 때문임
- 하지만 LA/LB항의 대기척수는 109척을 정점으로 현재 감소추세이며 지난해 12월과 유사한 수준인 것으로 알려짐

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)

		1월 4주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	5010	-43.1	5,110	5,109	5,066	2,570	4,956	3,769
운임	유럽항로	7,780	-3.0	7,777	7,797	7,784	3,651	7,714	6,078
	미서안항로	7,957	-2.0	7,520	7,529	7,522	3,931	7,444	5,317
	미동안항로	10,985	-352.0	10,985	11,833	11,471	4,679	11,976	8,353
	한국항로	449	0	432	456	446.5	184	386	286
	일본항로	286	5.0	276	288	282.75	251	340	285
	동남아항로	1,483	-27.0	1,483	1,537	1,513	840	1,494	964

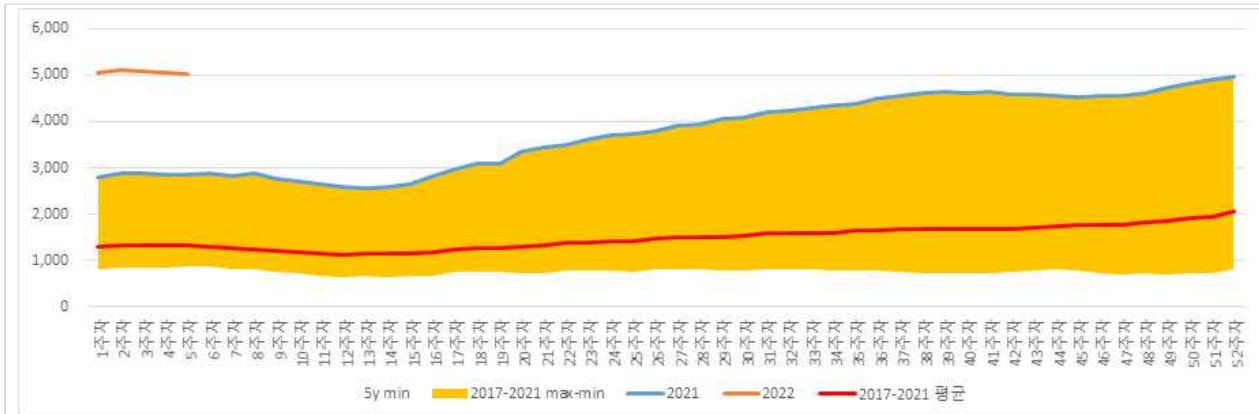
자료: 상하이해운거래소



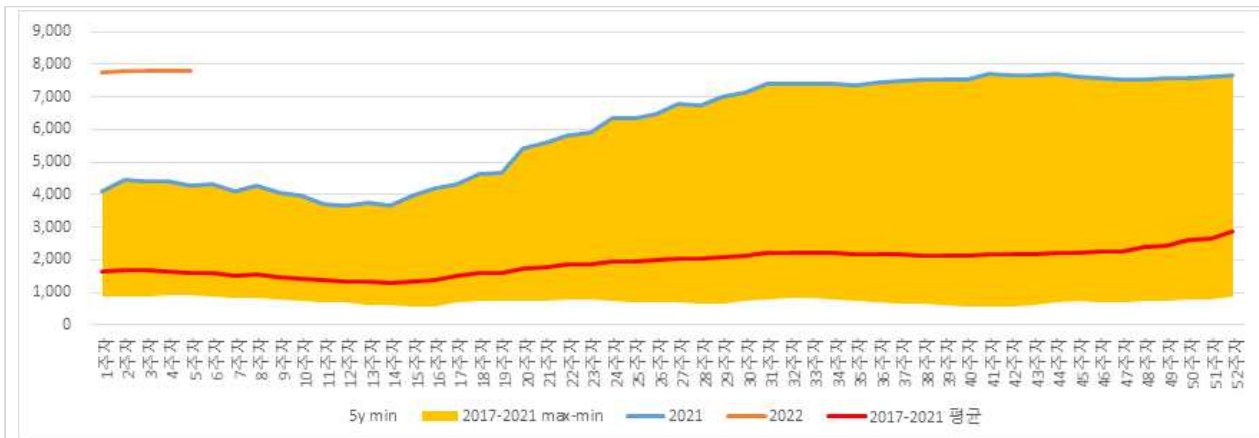
2 운임전망

| 2월 2주('22.2.7~'22.2.11)

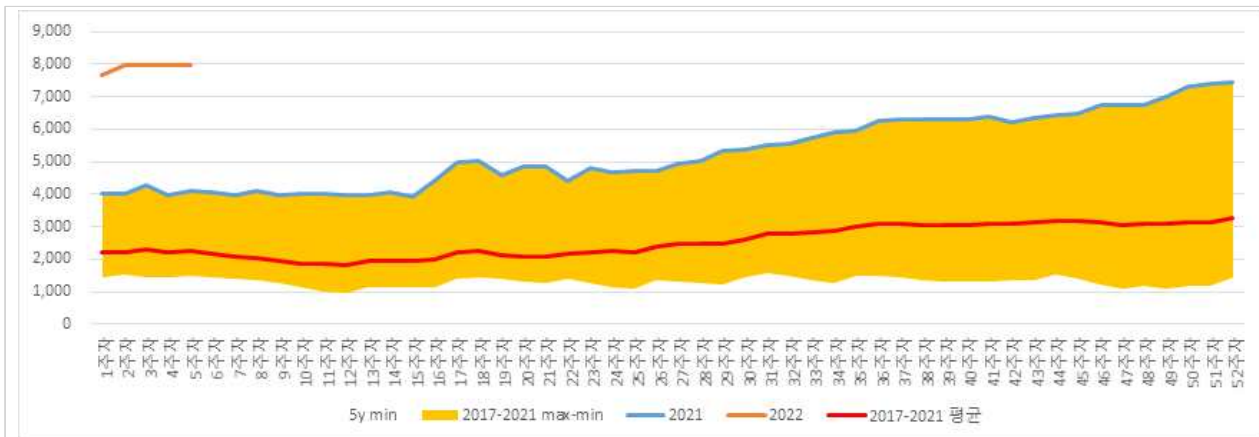
SCFI 지수는 약보합세를 기록할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 약세를 기록할 것으로 전망



아시아-북미운임(미 서부)은 공급망 충격으로 고운임 유지 전망





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 지난 주(1월 4주) 대비 1.5p 하락한 33.9 기록

(운임) 지난 주 대비 대부분의 항로 운임지수(WS)가 하락함

(달러/톤)

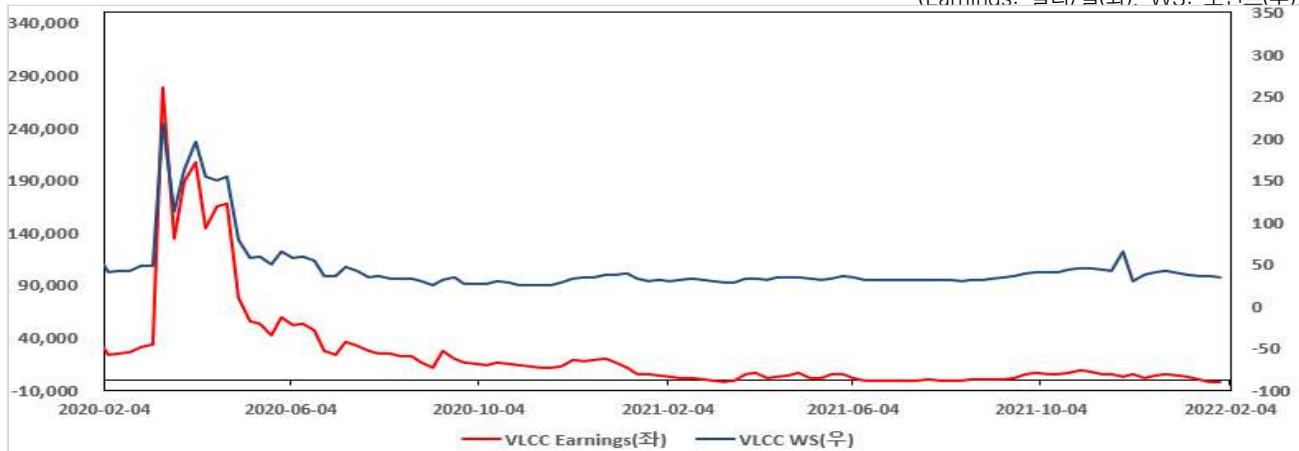
구분	2월 1주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	33.9	▼	1.5	4.2 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	17.0	-	-	- %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	33.5	▼	1.5	4.3 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	34.0	▼	2.5	6.8 %

(동향) 중국의 원유 수요 감소와 OPEC+의 증산 규모 유지 방침으로 인한 수요 불균형에 시황 악화 지속

- 글로벌 지정학적 위험으로 인한 원유 수급 우려에도 불구하고 OPEC+의 기존 생산 정책 유지로 인한 공급 부족, 앙골라, 나이지리아 등 일부 산유국의 목표 생산량 미달 현상 등 수급 불균형 현상이 지속되면서 선박 과잉 현상이 개선되지 않고 있는 실정임
- 이 외에도 중국 베이징올림픽 개최와 춘절 연휴의 도래로 인한 중국의 원유 수요 둔화 현상 또한 유조선 시황 하락을 가속화시키는 요인으로 지목되면서, 유조선 시장은 단기적으로 하락압력이 강한 상태가 지속될 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)

		2월 1주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	33.9	-1.5	33.9	37.1	35.7	28.4	65.1	35.4
항로(TD3C)	평균 수익	-7,200	-1,435	-8,330	-562	-4,640	-6,779	14,966	-526
VLCC	1년 용선료	18,500	0	18,500	18,500	18,500	18,500	24,125	20,851

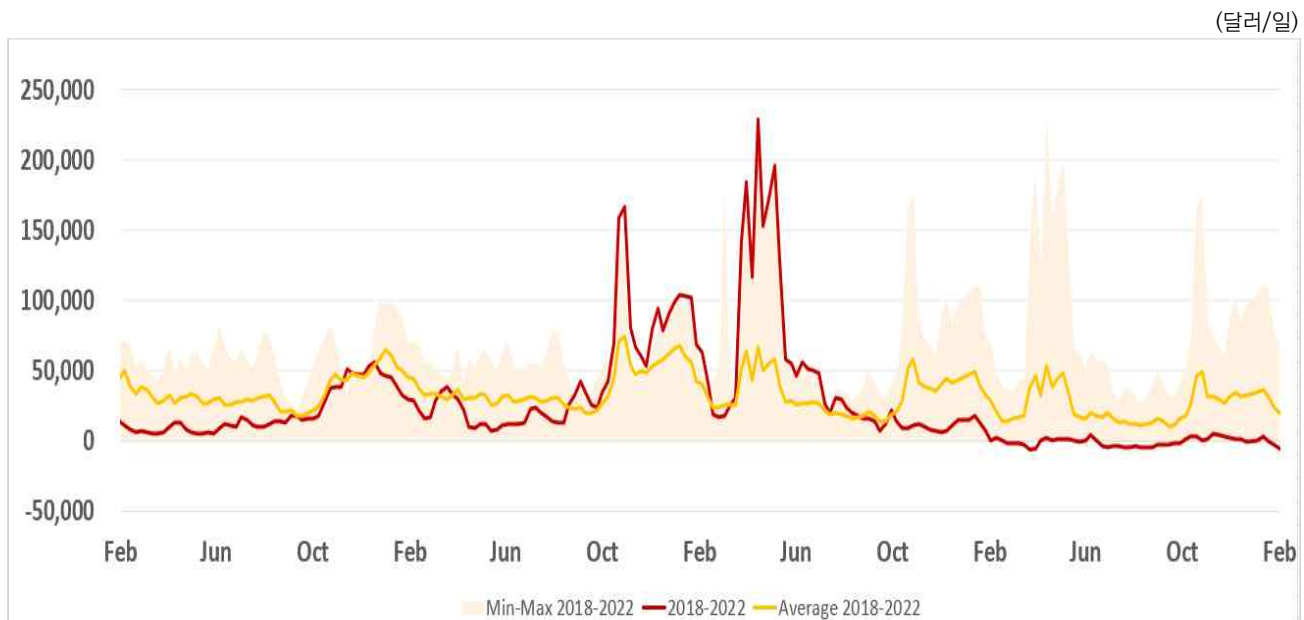
자료: Clarkson



1 유조선-기술분석

수익 추세선(붉은색)은 지속적으로 큰 폭의 하락세를 나타냄

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



자료: Clarkson

수익 추세선(파란색)은 1월 이후 지속적으로 마이너스를 기록하며 하락 추이를 보임

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 지난 주(1월 4주) 대비 1.3p 상승한 133.4 기록

(운임) 지난 주 대비 대부분의 항로 운임지수(WS)가 소폭 상승함

(달러/톤)

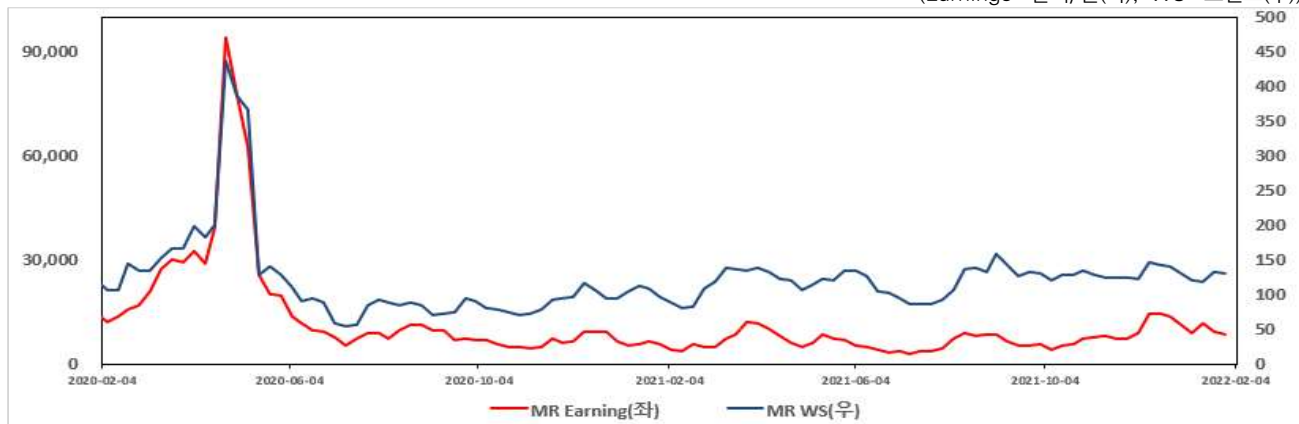
구분	2월 1주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	133.4	▲	1.3	1.0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	75.0	-	0	0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	98.0	▲	2.0	2.1 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	135.0	▲	5.0	3.8 %

(동향) 중국 정유사들의 정유 설비 가동 제한이 석유제품 수요 둔화를 유도하여 석유제품선 시장 불확실성 지속

- 중국 춘절 등 동아시아 국가 연휴와 베이징 동계올림픽 개최 등으로 중국 정유사들은 관련 석유정제 시설 가동률을 하향 조정하였으며, 이는 석유제품 수요 둔화 현상과 해상물동량 감소를 유도하면서 시장 회복에 부담으로 작용함
- OPEC, IEA 등 주요 에너지 기관들은 오미크론 변이 바이러스 확산에 따른 확진자 급증에도 불구하고 중증환자 비율이 낮아 석유제품 수요에는 큰 영향은 없을 것으로 예상하면서 이러한 석유제품 수요 증가가 시장 회복으로 이어질 것으로 전망함

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		2월 1주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	133.4	1.3	119.8	133.4	127.9	80.6	160.0	120.1
	평균 수익	7,767	-102	7,184	11,020	8,333	-96	15,345	7,642
MR	1년 용선료	12,500	0	12,500	13,000	12,600	11,625	13,000	12,429

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

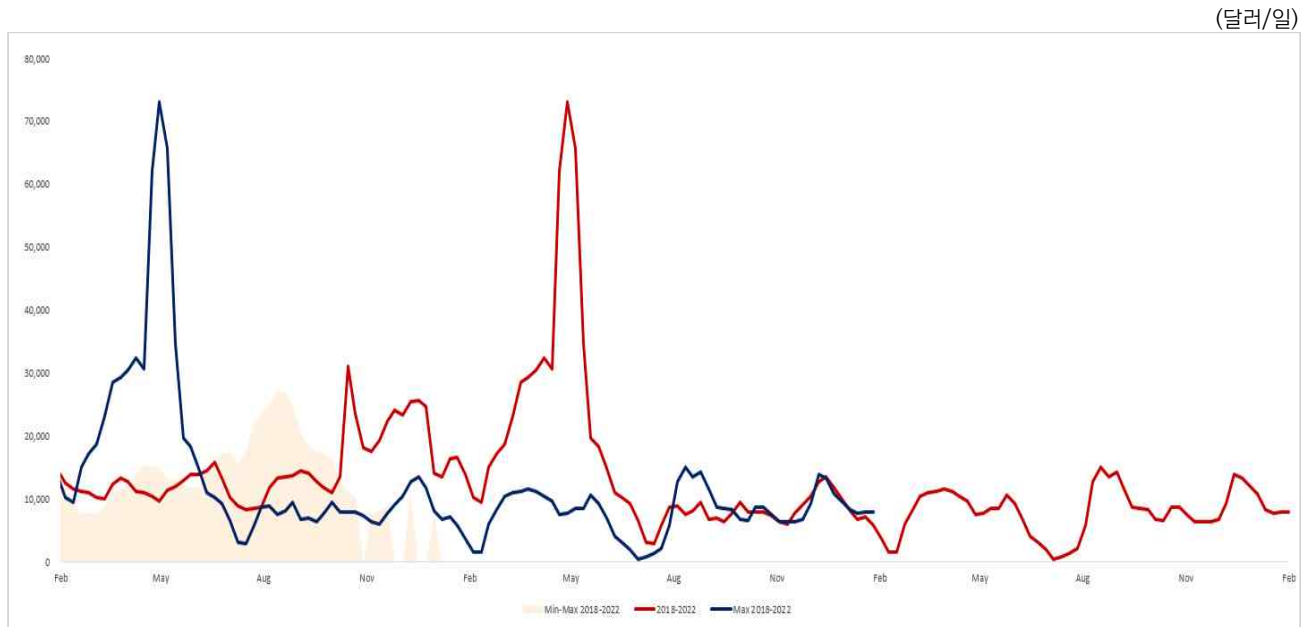
자료: Clarkson



2 석유제품선-기술분석

수익 추세선은 1월 말 이후 보험세를 나타내고 있음

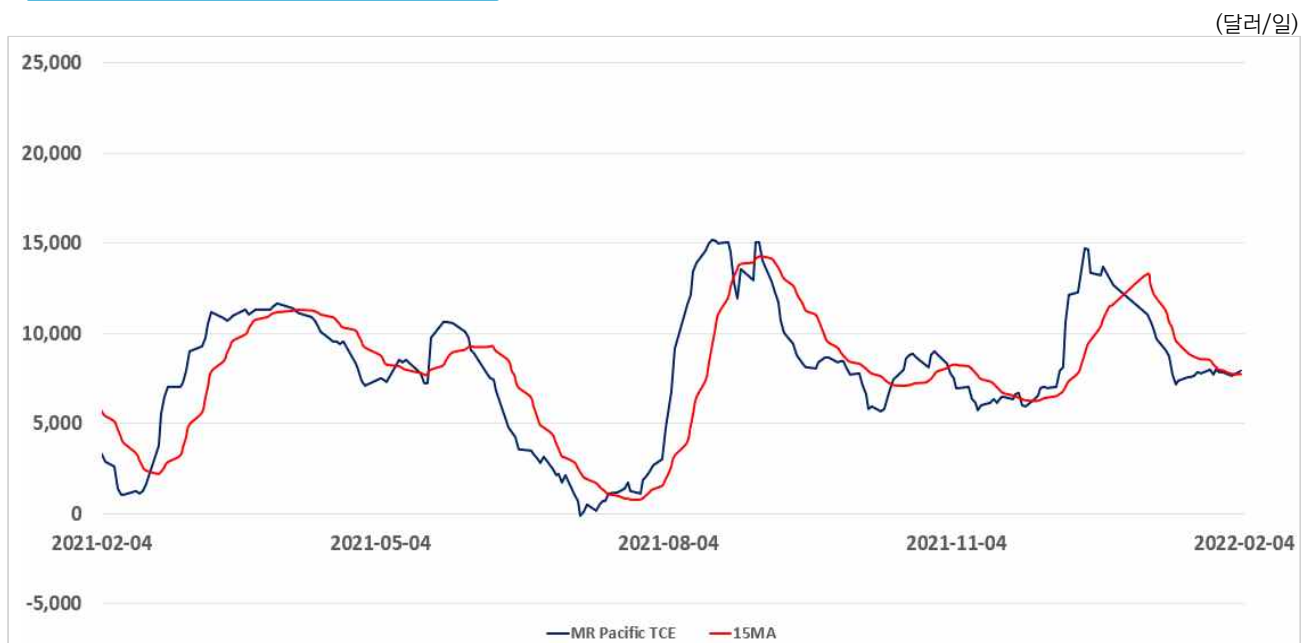
MR 인도-극동(Pacific Basket)



자료: Clarkson

수익 추세선은 1월 말 이후 소폭 상승세를 보인 후 보험권을 유지하고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물선 중고선가 지수는 26.05로 전주와 동일함

건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너선 중고선가 지수는 109.70으로 전월 대비 14.27p 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

| 2월 1주('22.2.1~'22.2.4)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 23건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
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
Bulk	Nord Fortune	2008	76,596	DWT	Imabari SB Marugame	2022-02-04	15.00	Keishin Kaiun K.K.
Offshore	Nor Captain	2007	10,880	HP	Jaya SB & Eng	2022-02-03	.	Solstad Offshore
Container	Singapore Bridge*	2002	4,253	TEU	Samsung HI	2022-02-03	160.00	Sinokor Merchant
Container	Baltic South*	2010	4,432	TEU	Hyundai HI (Ulsan)	2022-02-03	.	Sinokor Merchant
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
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	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
Bulk	Silver Star	2011	79,081	DWT	COSCO Dalian SY	2022-02-01	18.00	Stellar Shipping



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	71.0	-1	71	71.0	73.0	72.0	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	34.3	0	34.3	34.3	34.3	34.3	25.5	34.3	30.9
유조선	VLCC	114.5	0.5	114.5	113.0	114.5	113.8	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	507.5	1.8	507.5	445.5	507.5	482.5	311.3	488.0	396.2
	Singapore	523.5	7.3	523.5	456.8	523.5	496.0	324.8	523.5	416.5
	Korea	571.3	13.0	571.3	515.5	571.3	543.7	361.8	574.5	445.9
	Hong Kong	538.3	-1.0	538.3	458.8	539.3	504.6	325.8	529.0	426.8
VLSFO	Rotterdam	668.0	13.3	668.0	567.0	668.0	627.9	387.8	605.8	505.6
	Singapore	700.8	12.0	700.8	639.5	700.8	679.6	413.0	642.5	535.1
	Hong kong	710.3	5.8	710.3	629.0	710.3	683.4	404.5	627.3	533.2

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-				105.4	233.7	180.6
	중국産	-	-	-	-	166.9	153.4	-	264.6	193.0
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	106.8	141.1	124.7	-	244.3	127.7
	중국産	-	-	-	166.4	186.0	172.1	-	420.7	182.4
원료탄 (\$/Tonne)	호주産	-	-	-	440.8	506.9	464.1	-	501.1	272.0
	내륙(몽골)	-	-	-				-	-	-
	중국産	-	-	-	370.1	430.4	402.1	-	577.7	337.4
곡물 (센트/부셀)	대두(국제)	-	-	-	1344.0	1470	1398.1	1,188.5	1,642.5	1,372.4
	밀(국제)	-	-	-	741.5	818.0	773.2	601.8	856.0	702.5

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)										
		10월	11월	12월	2021년 합계	2020년 합계	2019년 합계	2018년 합계		
ASEAN	수출	9,785	10,546	11,248	108,50	89,017	95,086	100,114		
	수입	5,815	5,745	6,556	67,703	54,830	56,186	59,628		
NAFTA	수출	9,622	9,673	10,385	11,914	87,821	89,839	89,921		
	수입	7,369	7,954	6,969	87,464	68,263	73,797	69,712		
EU	수출	5,089	5,299	5,968	63,606	47,870	52,758	57,676		
	수입	5,372	5,059	6,700	65,913	55,517	55,795	62,296		
BRICs	수출	16,968	17,988	18,160	193,174	155,346	163,882	189,936		
	수입	14,890	17,333	17,218	170,649	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