

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2022년 01월 10일

감 수 김태일 해운물류연구본부장

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

24

건화물선

케이프선 운임 19,569달러/일 기록, 중국 춘절 연휴 대비 재고 확보, 대기질 개선 노력, 중국 부동산 위기

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 지난 주 대비 62.94 상승한 5,109.6, 춘절 전 수요 증가로 운임 상승

탱커선

지난주 유조선 운임지수(WS)는 대비 4.8p 하락한 37.1 기록, 대부분의 항로 수급불균형 현상으로 인해 시황 약세

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

2022년도 컨테이너 고운임 지속

- ▶ 미국 투자은행 제프리스(Jefferies)에 따르면 올해 컨테이너 공급망 충격 완화로 운임은 하락할 수 있으나 큰 폭의 하락은 기대하기 어려울 것으로 전망됨
 - 1분기 신규 선박의 인도와 함께 중국의 춘절과 동계 올림픽으로 생산 증가세가 둔화되면 운임이 하락할 수 있지만 2분기부터는 반등할 것으로 전망됨
 - 올해 2분기 이후 운임은 현재 수준보다는 낮으나 2019년 이전 수준으로는 돌아갈 수 없다고 예상했으며, 공급망 충격과 컨테이너 수요 지속으로 2022년 컨테이너 운임은 지난해와 유사할 것으로 전망됨
- ▶ 2023년 이후 신조 인도량 증가가 운임에 미치는 효과는 크지 않을 것으로 예상됨
 - 현재 발주된 400만 TEU 이상의 컨테이너 선박은 2023~2025년까지 분산되어 인도 될 예정이며, 2023년부터 실시되는 탄소배출 규제는 선속 감소를 통해 공급이 조정되는 효과를 가져 올 것으로 예상됨
 - 또한 현재 컨테이너 선대의 9% 이상이 선령 20년 이상, 15~20년인 선대도 17%에 달해 탄소배출 규제에 따른 폐선이 증가할 것으로 예상됨

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139442/Few-signs-of-supply-chain-relief-in-the-new-year>

최건우 전문연구원

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

MSC, 세계 최대 컨테이너 선사로 등극

- ▶ 컨테이너선 부문에서 20년이 넘는 기간 동안 머스크가 선복량 기준 1위를 기록해왔지만, 지난 6일 발표된 알파라이너 자료에 따르면 MSC가 머스크를 제치고 최대 선복량을 기록한 것으로 나타남
 - MSC의 선복량은 428만 4,728TEU를 기록하며 2위 머스크의 428만 2,840TEU 대비 약 2천 TEU 많은 것으로 나타남
 - 2021년 선복량 증가량은 MSC가 41만 877TEU를 기록하며 10.7% 상승한 반면, 머스크는 14만 2,405TEU 증가하며 3.4% 상승에 그침
- ▶ MSC는 “글로벌 무역의 가속화와 우리 서비스에 대한 고객 수요를 충족하기 위해 초대형 선박에 상당한 투자를 하여 선복량을 확보했다”고 언급함
 - 또한 “단순 선복량 확대가 우리의 목표가 아니며, 고객을 지원하기 위해 새로운 서비스와 솔루션을 도입하여 경쟁력을 유지할 것”이라고 밝힘
 - MSC는 코로나19 팬데믹으로 촉발된 글로벌 혼잡으로 급증하는 수요에 대응하기 위해 11개의 신규 서비스를 개설함

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139423/MS-C-overtakes-Maersk-as-the-worlds-largest-container-carrier>

<https://www.tradewindsnews.com/containerships/mscs-soren-toft-size-isnt-an-objective-for-us/2-1-1140500>

김병주 연구원

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



1. 주간뉴스

인도네시아 석탄 수입 금지 조치, 완화 전망

- ▶ 올해 1월 1일 인도네시아는 자국의 전력 발전을 위한 석탄 공급량 확보를 위해 석탄 수출을 일시에 중단함에 따라 몇몇 석탄 터미널의 선적이 중단되었으며 벌크선 운임이 하락하였으나, 정부 대변인은 이러한 석탄 수출 금지 조치가 완화될 것이라 밝힘
 - 인도네시아의 자국 내 시장 공급 의무(DMO, Domestic Market Obligation) 정책에 따라, 자국 광산업체들은 석탄 생산량의 25%를 인도네시아 전력공사(Perusahaan Listrik Negara)에 톤당 70달러로 공급해야 하며, 석탄 의무 공급가격은 시장 가격보다 훨씬 저렴하여 몇몇 광산업체가 DMO를 위반함
 - 인도네시아 에너지 광물자원부 대변인 아궁 브리바디(Agung Pribadi)에 따르면 모든 광산업체가 DMO를 이행할 것으로 기대하며, 자국 내 석탄의 수요공급 상황을 평가함으로써 수출이 재개될 것을 전망했음
- ▶ 싱가포르의 선박 중개업체 반체로 코스타(Banchero Costa)의 랄프 레슈친스키(Ralph Leszczynski)에 따르면 인도네시아 석탄 수입 금지는 건화물선 운임 전반에 부정적 영향을 끼침
 - 발틱 거래소에 따르면 수프라막스 운임은 이미 하락했으며, 1월 3일 남중국-인도네시아-동해안 인도(East Coast India) 항로의 수익은 일일 20,250달러로 300달러 하락했고 동해안 인도-인도네시아-남중국 항로의 수익 또한 일일 21,125달러로 125달러 하락함

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139402/Indonesia-may-relax-coal-export-ban>

이상혁 전문연구원

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

올해 건화물선 시장 불확실성 지속

- ▶ 2021년 건화물선 시장의 기록적인 변동성을 발생시킨 요인이 해결되지 않았기에 올해 건화물선 시장의 불확실성이 지속될 것으로 예상됨
 - 중국 항만 지체 및 혼잡을 발생시킨 코로나바이러스에 관한 영향과 선박 운용에 관련한 악천후의 여파가 올해도 지속될 것으로 전망되며, 몇몇 중국의 항만은 강풍으로 인해 폐쇄됨
 - 인도네시아의 갑작스러운 석탄 수출 금지 조치로 인한 불확실성으로 인해 파나막스선 운임이 상승했고 수프라막스선 운임이 소폭 하락했으며 인도네시아 주요 항만에 건화물선 140척이 정박해 있음
 - 그리스 선박 중개업체인 이스트게이트(EastGate)에 따르면, 전 세계 경제회복과 높은 천연가스 가격을 감안할 때 높은 석탄 수요가 유지될 것으로 예상되며, 이는 건화물선 운임에 긍정적 신호임
- ▶ 미국 투자은행 제프리스(Jefferies)의 랜디 기븐스(Randy Giveans)에 따르면, 중국 정부가 경제성장과 안정을 추구하는 동시에 대기질 개선을 위해 노력하기에 관련 규제기관들 사이의 긴장이 계속되리라 전망함
 - 따라서 철광석 및 연료탄 수요 감소 압박이 예상되며, 중국의 온실가스 배출에 관한 규제 및 기타 조치가 철강생산을 억제하기에 이러한 환경 규제는 다음 달의 중국 경제의 변동성을 지속시키는 요인임
 - 제퍼리스는 올해 케이프사이즈 선박의 운임을 일일 26,000달러, 파나막스 및 수프라막스 선박의 운임을 일일 22,000달러, 핸드사이즈 선박의 일일 19,800달러로 예측함

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139416/Dry-bulk-markets-state-of-uncertainty-set-to-continue>

이상혁 전문연구원

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



1. 주간뉴스

OPEC+, 오는 2월에도 기존 증산 방침 유지 결정

- ▶ OPEC+는 2022년 1월 4일 개최된 제24차 회의를 통해 하루 40만 배럴 규모의 기존 증산 계획을 2월에도 유지하기로 결정함
 - OPEC+는 2021년 7월 제19차 회의에서 2021년 8월부터 매월 40만 배럴씩 증산하기로 결정했으며, 매월 회의를 개최하여 익월 생산량을 최종확정 해오는 방식을 취하고 있음
 - 회원국들은 직전 개최된 제23차 회의에서 코로나19, 오미크론 변이바이러스 등의 확산 추이를 면밀히 모니터링 하면서 필요하다고 판단되는 경우, 원유 생산량을 유동적으로 조정하는데 동의한 바 있음
- ▶ OPEC+의 기존 증산 방침 유지 결정은 오미크론 변이 바이러스가 전 세계 에너지 수요에 미치는 영향이 단기적이고 미미할 것으로 전망하고 있기 때문임
 - Non-OPEC 국가를 대표하는 러시아의 알렉산드로 노박 에너지 부총리는 “오미크론 변이 확산 관련 불확실성은 여전히 존재하지만 원유 수요에는 큰 영향이 없을 것으로 예상된다”고 이번 증산 유지 결정 배경을 설명함
 - 최근 국제 금융시장에서는 이처럼 오미크론 확산의 영향이 단기에 그칠 것이라는 전망에 따라 위험자산 선호 심리가 회복세를 보이고 있으며, 국제유가도 상승세를 나타내고 있음

자료: <https://www.reuters.com/markets/commodities/opec-seen-sticking-planned-february-output-increase-2022-01-04/>, <https://www.reuters.com/markets/commodities/opec-decision-reflects-easing-concern-oil-surplus-omicron-risk-2022-01-04/>

류희영 연구원

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

우리나라, 2021년 미국산 원유 도입 큰 폭으로 증가

- ▶ 우리나라의 2021년 미국산 원유 수입량은 약 1억 2,000만배럴로, 2020년 대비 크게 증가하면서 아시아 국가 중 미국산 원유의 최대 수입국이 됨
 - 이는 2020년 수입량 1억 440만 배럴 대비 약 10% 증가한 수치이며, 2015년까지는 미국산 원유 수입이 거의 전무했으나 미국의 셰일오일 증가로 인해 2017년 이후부터 급증함
 - 이러한 추세는 원유 수입망을 다변화하여 중동산 원유 공급 확대에 대한 불확실성과 가격 변동성, 석유 제품 수요감소 등에 대응하고자 함임
- ▶ 정유업계는 2022년 상반기 원유 수입 장기계약을 대부분 완료하였으나, 기존 계약량 대비 적은 물량으로 계약을 완료한 것으로 파악됨
 - 코로나19로 인한 수요 불확실성과 국제유가 변동성에 대비해 스팟성 계약을 늘리고자 하는 의도이며, 스팟 계약물량 대부분은 남미와 미국산 원유 수입량이 차지할 것으로 분석됨
 - 미국산 원유는 중동산 원유 대비 가격 경쟁력이 크고 유조선 운송 비용마저 적게 소요될 뿐만 아니라, 현재 정부가 중동산 원유 외 도입 원유에 대해 세금 인센티브를 제공하고 있어 큰 이점을 지니고 있음

자료: <https://www.spglobal.com/platts/ko/market-insights/latest-news/oil/123121-feature-south-korea-to-continue-favoring-us-crude-in-2022-amid-opec-supply-uncertainty>

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	1월 2주(전망)		1월 1주						
	인공지능	시계열	주간평균운임	전주대비차이			FFA 2월물 주간평균가격	전주대비차이	
케이프선 5TC (달러/일)	-	▼	19,569	▼	-1,312	-6.3 %	16,927	▼	-1,801 -9.6 %
파나마선 4TC (달러/일)	▲	-	25,318	▲	4,803	23.4 %	23,864	▲	1,390 6.2 %
수프라막선 10TC (달러/일)	▼	▼	23,574	▼	-2,271	-8.8 %	23,027	▼	-318 -1.4 %

주 : 연휴로 인해 볼틱이 2021년 12월 27일부터 2022년 1월 3일 스팟운임을 공시하지 않아, 1월 1주 운임의 주간 평균은 1월 4일부터 1월 7일까지임, 전주 주간평균운임은 12월 4주를 사용함

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

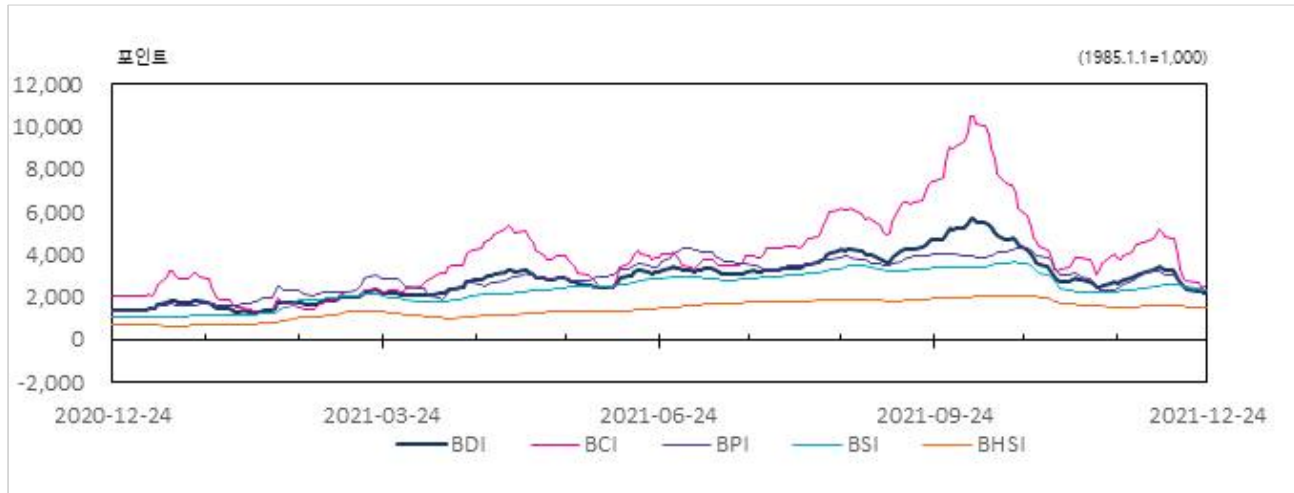


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		1월 1주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
선형별 운임	운임지수 BDI	2,290	24	1,303	5,650	2,943	393	2,097	1,066
	케이프(5TC)	19,569	-1,312	10,304	86,953	33,394	1,992	34,896	13,073
	파나막스(4TC)	25,318	4,803	10,936	37,616	25,612	3,345	15,079	8,587
	수프라막스(10TC)	23,574	-2,271	11,242	39,860	26,750	4,208	11,631	8,189
	핸디(7TC)	24,429	-2,605	11,695	37,109	25,687	4,108	12,205	8,003
1년 용선료	케이프	26,375	1,375	15,875	40,625	26,493	10,125	19,750	14,808
	파나막스	23,375	1,550	11,200	30,400	21,941	8,425	12,750	10,530
	수프라막스	23,375	-625	10,563	31,250	21,285	8,250	10,625	9,834
	핸디	20,000	-375	9,063	27,250	18,454	7,313	9,063	8,285
건화물선 시장(FFA)									
		2022년 2월물		2022년 1분기물		2022년물		2023년물	
		1월 1주	전주대비	1월 1주	전주대비	1월 1주	전주대비	1월 1주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	16,927	-1,801	23,207	4,740	19,522	-2,697	17,200	-1,420
	파나막스(4TC)	23,864	1,390	24,414	1,384	16,053	-4,416	16,053	-4,416
	수프라막스(10TC)	23,027	-318	23,844	732	16,065	-4,242	13,161	-1,535
	핸디(7TC)	23,163	-917	22,700	-207	15,035	-4,352	12,941	-1,082

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

달러/톤

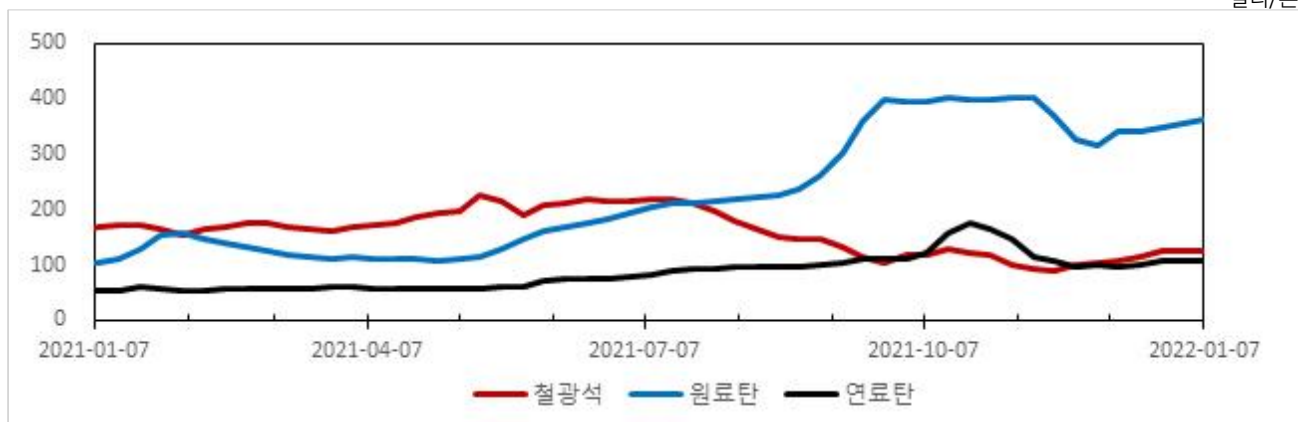
구분	2022년						2021년			
	1월 1주	12월 4주	전주대비차이				12월 4주	연평균	최저	최고
철광석	125.2	125.3	▼	-0.1	-0.1	%	161.8	161.1	89.8	226.5
원료탄	364.3	347.1	▲	17.2	4.9	%	102.5	220.5	102.2	403.0
연료탄	107.5	107.2	▲	0.3	0.3	%	52.0	84.3	52.0	175.4
대두	506.7	483.3	▲	23.5	4.9	%	474.4	500.6	444.3	589.0
옥수수	237.2	236.0	▲	1.2	0.5	%	185.1	224.2	185.1	278.4

자료: 한국광물자원공사, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

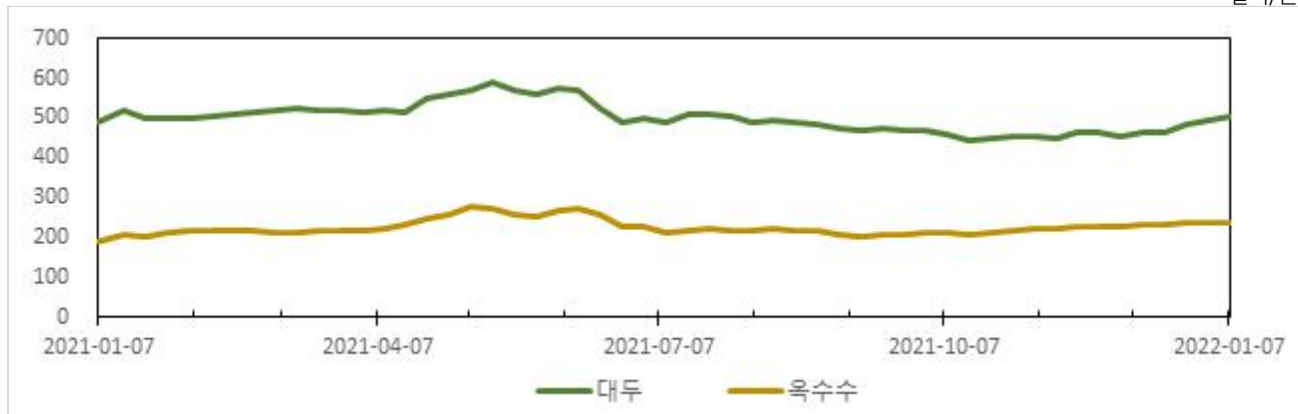
달러/톤



자료: 한국광물자원공사

곡물가격 추세(주간)

달러/톤



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주(12월 4주) 대비 6.3% 하락한 19,569달러/일 기록

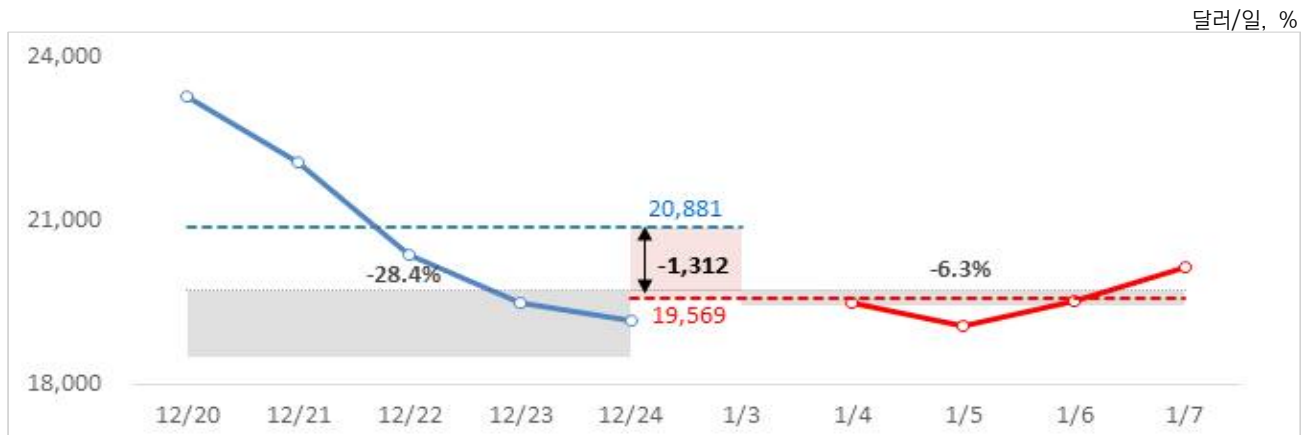
(운임) 연휴 이후 수요 회복으로 운임 낙폭 축소

- 연휴로 인해 중국의 주요 항구의 철강 원재료 재고가 감소한 것이 수요증가로 이어져 운임 낙폭이 축소됨

(동향) 운임 상승·하락요인 혼재, 중국 춘절 연휴 대비 재고 확보, 대기질 개선 노력, 중국 부동산 위기

- 중국 춘절 연휴(1월 31일-2월 6일)와 베이징 동계 올림픽(2월 4일-2월 20일)에 대비해 중국이 철강 원재료 재고를 구축해 수요가 증가할 것이라는 분석과 같은 이유로 인해 감소할 것이라는 엇갈린 전망이 나옴
- 중국 정부가 다음 달에 개막하는 베이징 동계 올림픽을 앞두고 대기질 개선을 위해 탕산시를 중심으로 철강 생산 통제를 재개함
- 헝다에 이어 중국 부동산 업계 14위 스마오의 파산설이 제기되며 시장에 불안감이 조성되고 있으며, 다른 한편으로 중국 정부는 은행에 대출 확대를 지시하면서 부동산 시장의 안정을 위해 노력하고 있음. 이러한 상반된 상황이 향후 중국의 부동산 시장과 철강산업에 미칠 영향에 주목할 필요가 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		1월 1주	12월 4주	전주대비차이	
BCI		2,360	2,518	▼ -158	-6.3%
스팟운임(5TC)		19,569	20,881	▼ -1,312	-6.3%
용선료	6개월	25,375	23,750	▲ 1,625	6.8%
	1년	26,375	25,000	▲ 1,375	5.5%
	5년	19,000	18,375	▲ 625	3.4%
FFA	22년 2월물	16,927	18,728	▼ -1,801	-9.6%
	22년 1분기	23,207	18,467	▲ 4,740	25.7%
	22년	19,522	22,219	▼ -2,697	-12.1%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

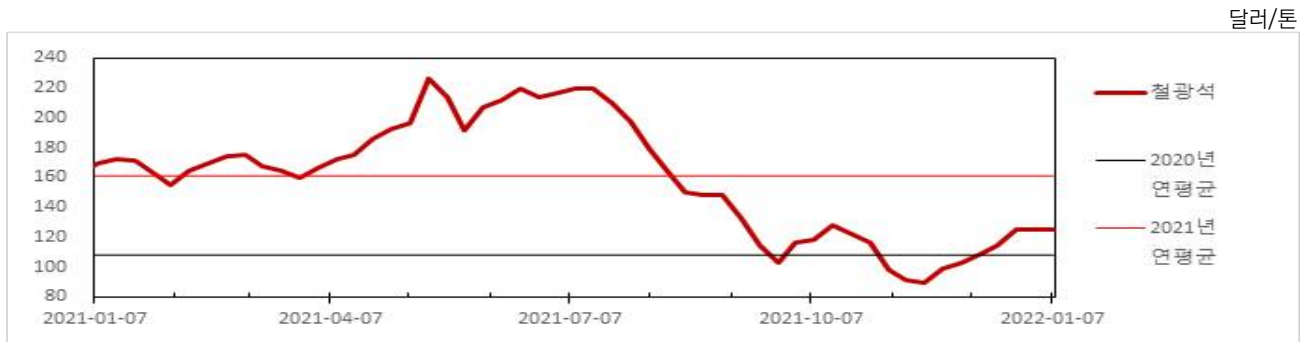
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 9.4% 상승한 125.3달러/톤 기록

철광석 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



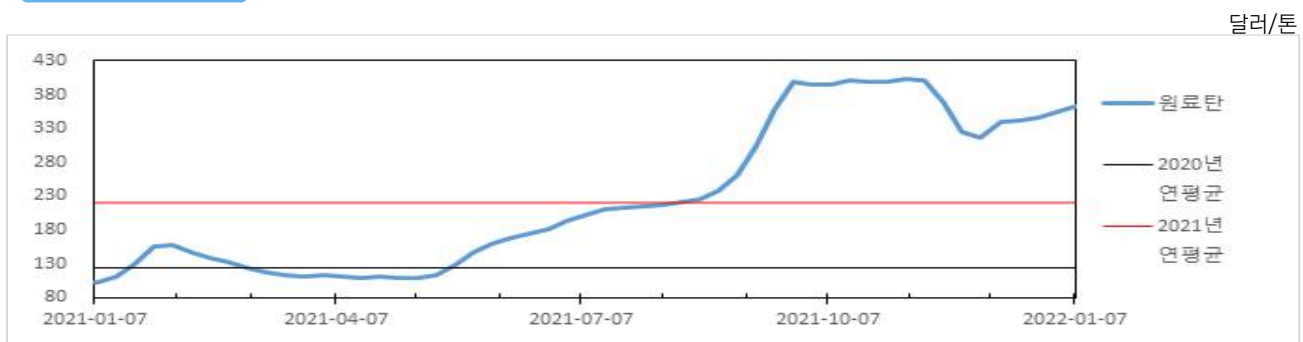
자료: 한국광물자원공사

달러/톤

구분	철광석 가격	전주대비차이		
12월 2주	108.4	▲	5.6	5.4 %
12월 3주	114.6	▲	6.1	5.7 %
12월 4주	125.3	▲	10.8	9.4 %
1월 1주	125.2	▼	-0.1	-0.1 %

■ 원료탄 가격 : 지난 주 대비 1.7% 상승한 347.1달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



자료: 한국광물자원공사

달러/톤

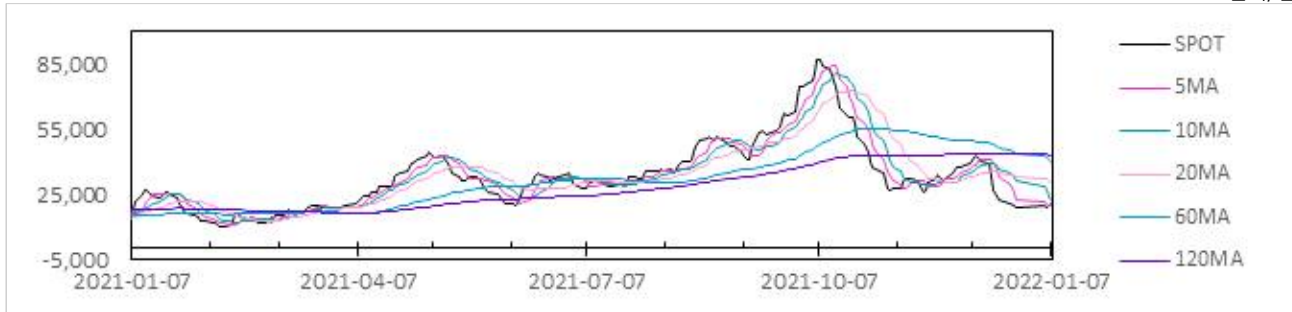
구분	원료탄 가격	전주대비차이		
12월 2주	339.8	▲	23.9	7.6 %
12월 3주	341.4	▲	1.6	0.5 %
12월 4주	347.1	▲	5.7	1.7 %
1월 1주	364.3	▲	17.2	4.9 %



3 케이프선-기술분석

이동평균

달러/일



3 케이프선-운임전망

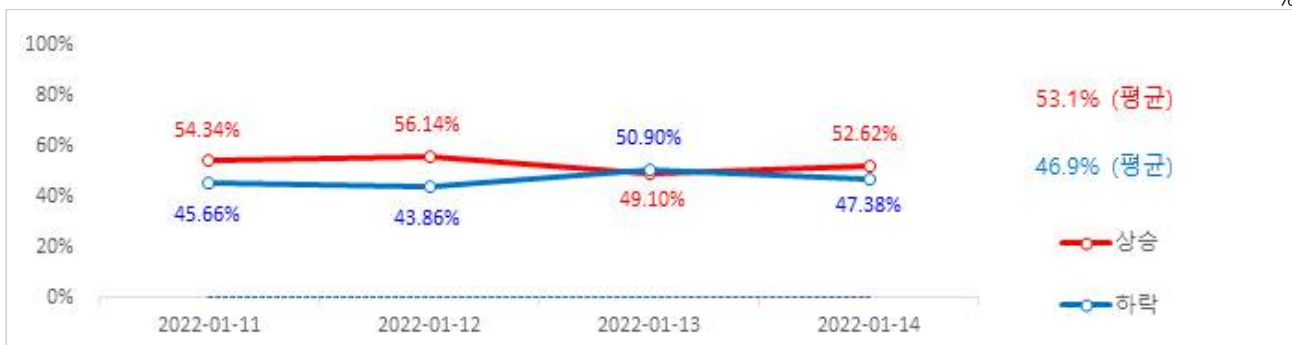
| 1월 2주('22.1.10~'22.1.14)

구분	인공지능	시계열
케이프선(5TC)	-	▼

I (인공지능) 케이프선 운임 혼조 전망

인공지능 모형 전망

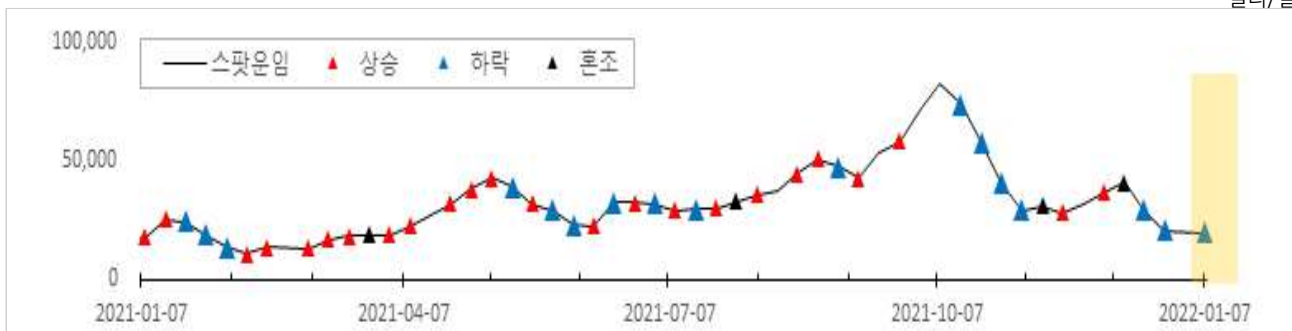
%



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

▶ 파나마스선 : 지난 주(12월 4주) 대비 23.4% 상승한 25,318달러/일 기록

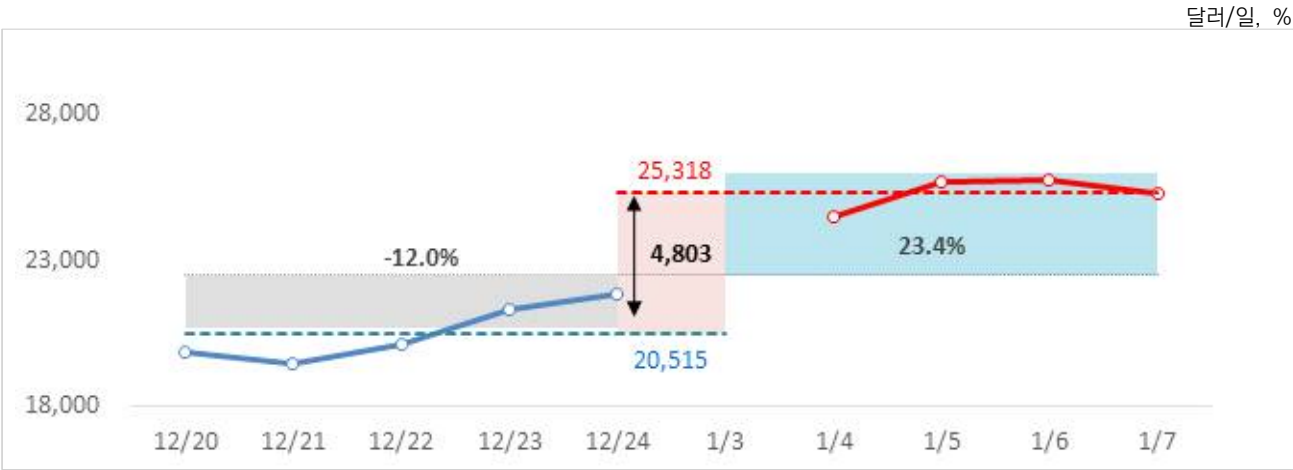
(운임) 신규 해상물동량 유입으로 운임 상승

- 브라질의 곡물 수출 시즌 시작과 인도네시아의 석탄 수출금지 조치가 호주산, 러시아산 석탄 수입에 대한 수요를 증가시켜 운임이 상승함

(동향) 운임 상승요인 우세, 브라질 곡물 수출 시즌 시작, 인도네시아 석탄 수출금지로 선박회전을 저하

- 브라질의 대두 수출 시즌이 시작되면서 시장에 유입되는 해상물동량이 증가하고 있음
- 로이즈리스트에 의하면 인도네시아의 석탄 수출금지 조치로 인해 건화물선 약 140척(주로 파나마스선과 수프라막스선)이 인도네시아의 칼리만탄 석탄 수출항에서 정박 중으로 선박의 회전율이 떨어짐
- 인도네시아의 석탄 수출금지 조치가 호주산, 러시아산과 몽골산의 석탄에 대한 수요로 대체될 가능성이 제기됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나마스선 운임

구분		1월 1주	12월 4주	전주대비차이		
BPI		2,962	2,428	▲ 534	22.0	%
스팟운임(4TC)		25,318	20,515	▲ 4,803	23.4	%
용선료	6개월	27,750	25,875	▲ 1,875	7.2	%
	1년	23,375	21,825	▲ 1,550	7.1	%
	5년	14,000	13,650	▲ 350	2.6	%
FFA	22년 2월물	23,864	22,474	▲ 1,390	6.2	%
	22년 1분기	24,414	23,030	▲ 1,384	6.0	%
	22년	16,053	20,468	▼ -4,416	-21.6	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

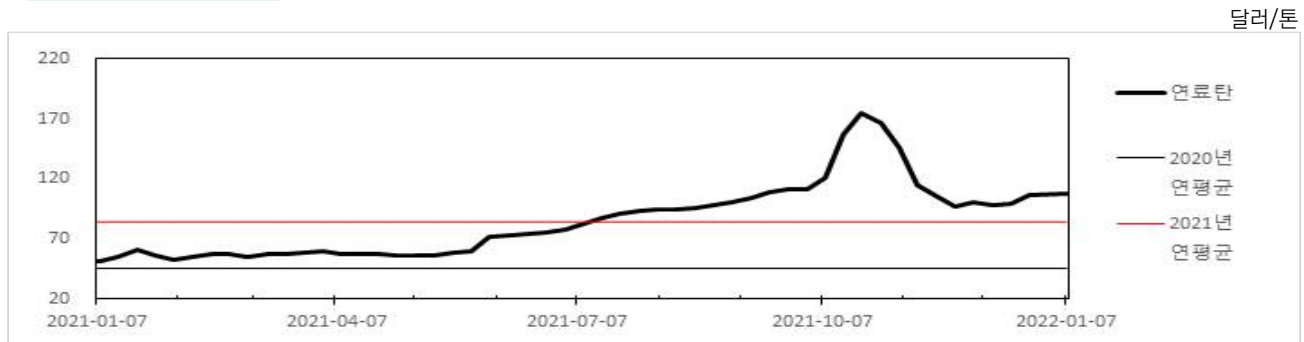
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 12월 1주 대비 8.0% 상승한 107.2달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



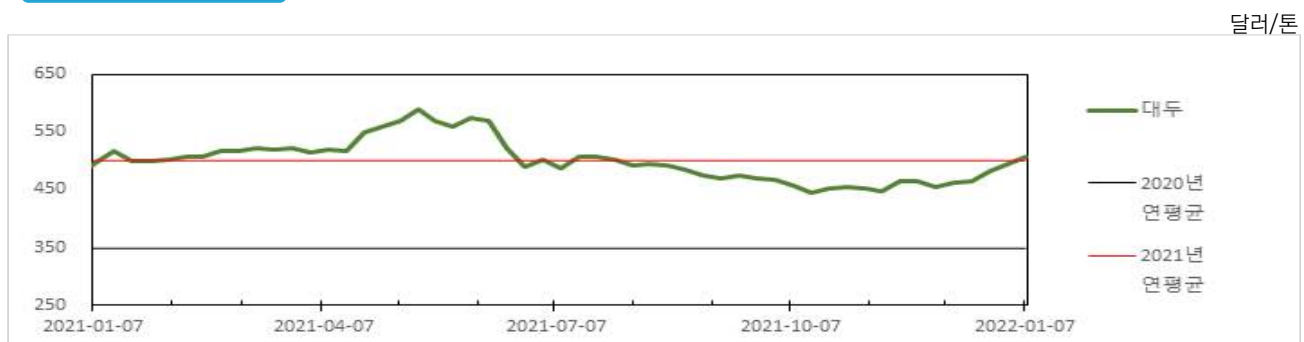
자료: 한국광물자원공사

달러/톤

구분	연료탄가격	전주대비차이		
12월 2주	97.7	▼	-2.9	-2.9 %
12월 3주	99.3	▲	1.6	1.6 %
12월 4주	107.2	▲	7.9	8.0 %
1월 1주	107.5	▲	0.3	0.3 %

대두 가격 : 지난 주 대비 3.9% 상승한 483.3달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

달러/톤

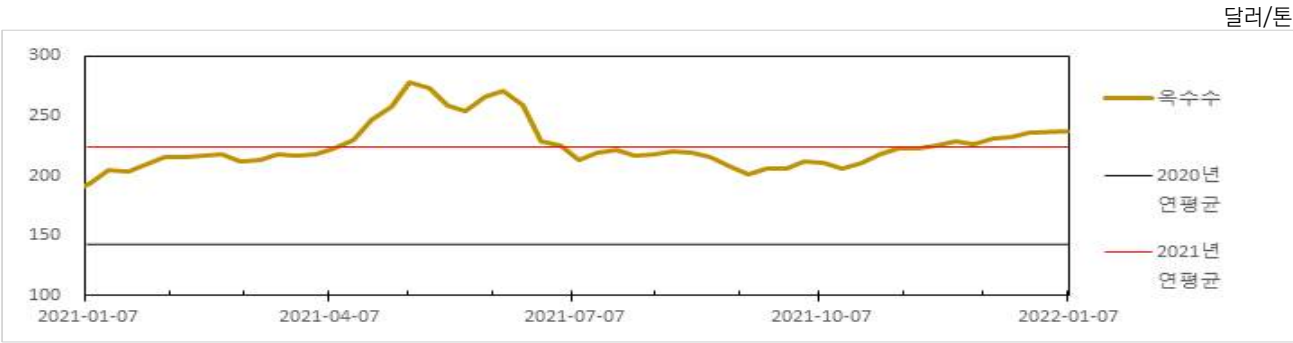
구분	대두 가격	전주대비차이		
12월 2주	463.3	▲	7.8	1.7 %
12월 3주	465.1	▲	1.7	0.4 %
12월 4주	483.3	▲	18.2	3.9 %
1월 1주	506.7	▲	23.5	4.9 %



3 파나마선-동향분석

옥수수 가격 : 지난 주 대비 1.7% 상승한 236.0달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

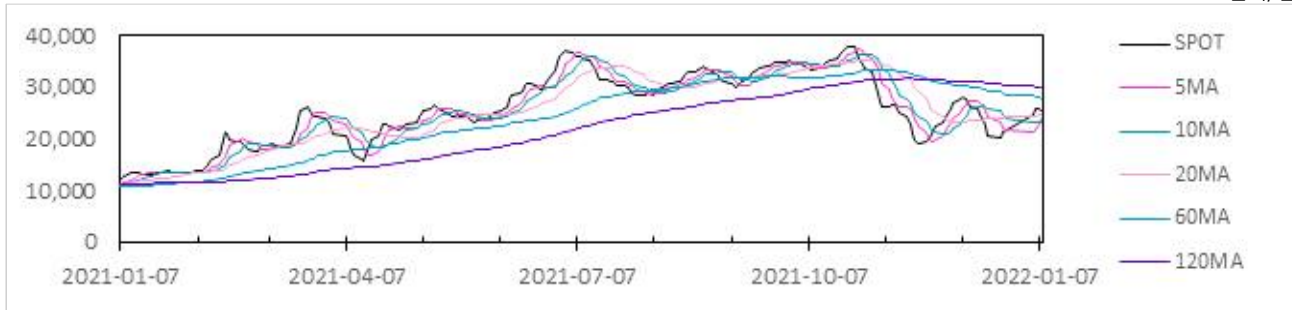
구분	옥수수 가격	전주대비차이		
12월 2주	231.4	▲ 4.6	2.0	%
12월 3주	231.9	▲ 0.6	0.2	%
12월 4주	236.0	▲ 4.0	1.7	%
1월 1주	237.2	▲ 1.2	0.5	%



3 파나막스선-기술분석

이동평균

달러/일



3 파나막스선-운임전망

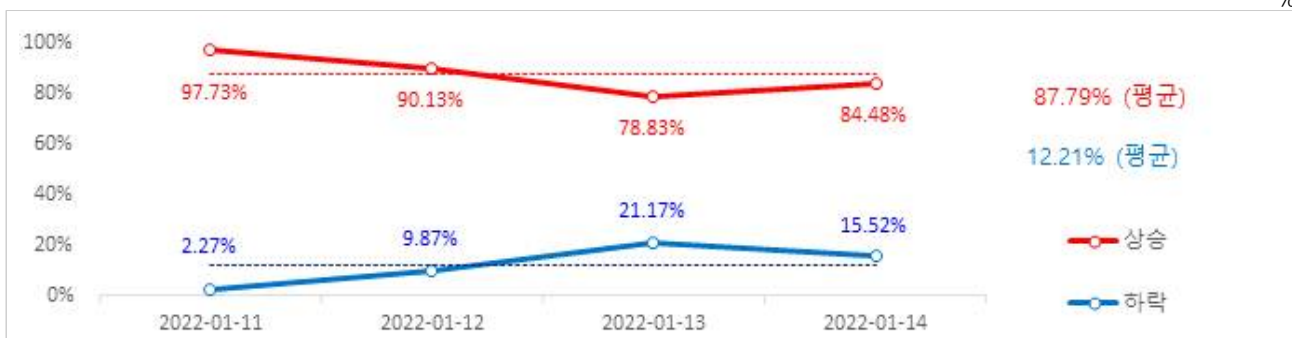
| 1월 2주('22.1.10~'22.1.14)

구분	인공지능	시계열
파나막스선(4TC)	▲	-

I (인공지능) 파나막스선 운임 상승 전망

인공지능 모형 전망

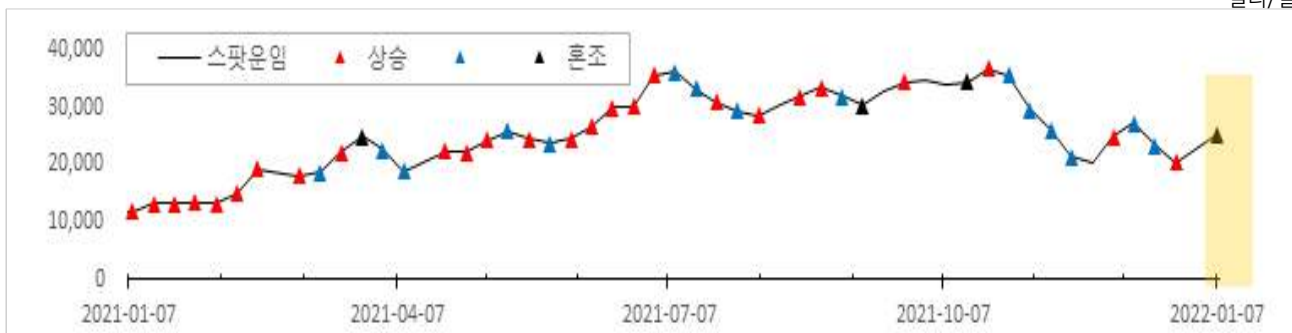
%



I (시계열) 파나막스선 운임 혼조 전망

스팟운임과 시계열 모형전망

달러/일



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



3 수프라막스선-동향분석

■ 수프라막스선 : 지난 주(12월 4주) 대비 8.8% 하락한 23,574달러/일 기록

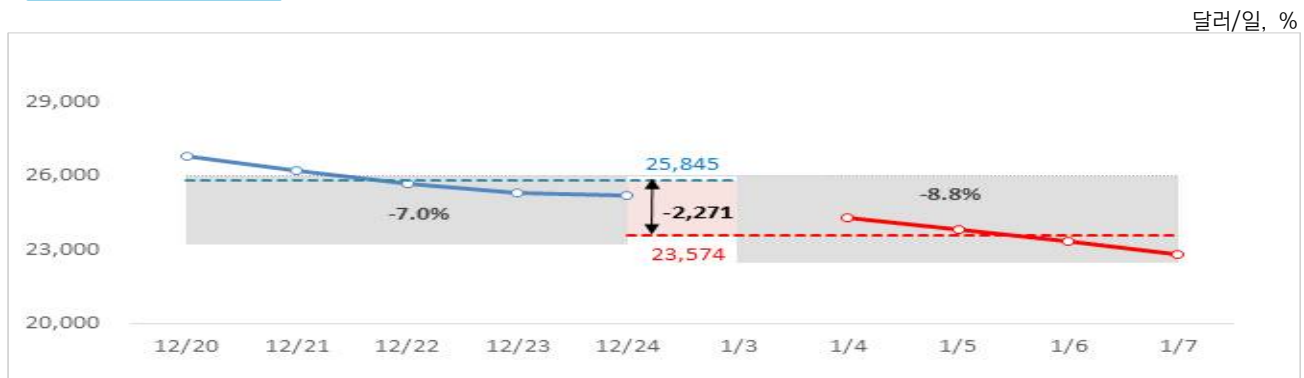
(운임) 신규 해상물동량 유입 부족으로 운임 하락

- 인도네시아 석탄 수출 금지로 인해 신규 해상물동량 유입이 부족해지면서 운임의 낙폭이 확대됨

(동향) 운임 하락요인 우세, 인도네시아 석탄 수출금지에 따른 여파

- 지난 12월 31일 인도네시아의 에너지광물자원부(ESDM, Ministry of Energy and Mineral Resources)가 오는 1월 1일부터 연료탄 수출을 일시적으로 금지한다는 명령을 내렸으나, 1월 6일부터 아다로 에너지(Adaro Energy), 베라우 석탄(Berau Coal)을 포함해 약 25개의 석탄 생산업체의 수출 재개를 허용함
- 인도네시아 정부의 이 같은 조치는 인도네시아국영전력공사(PLN, Perusahaan Listrik Negara) 약 20곳의 발전소 석탄재고를 우선으로 확보해 전력을 안정적으로 공급하려는 조치임
- 정부의 이번 수출금지는 석탄 생산업체가 생산량의 25%를 일정 가격에 국내에 먼저 공급해야 하는 우선공급의무(DMO, Domestic Market Obligation)가 있음에도 불구하고 최근 연료탄 가격이 톤당 150달러 이상 급등하자(DMO의 공급 가격이 톤당 70달러로 고정되어 있음) 이를 위반했기 때문임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분	1월 1주	12월 4주	전주대비차이	
BSI	2,143	2,350	▼ -207	-8.8 %
스팟운임(10TC)	23,574	25,845	▼ -2,271	-8.8 %
용선료	6개월	25,000	▼ -1,500	-5.7 %
	1년	23,375	▼ -625	-2.6 %
	5년	11,000	- 0	0.0 %
FFA	22년 2월물	23,027	▼ -318	-1.4 %
	22년 1분기	23,844	▲ 732	3.2 %
	22년	16,065	▼ -4,242	-20.9 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

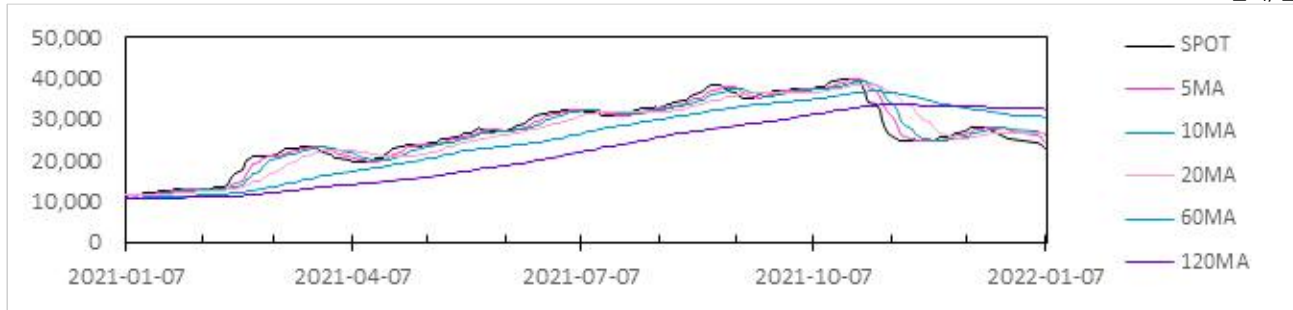
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균

달러/일



3 수프라막스선-운임전망

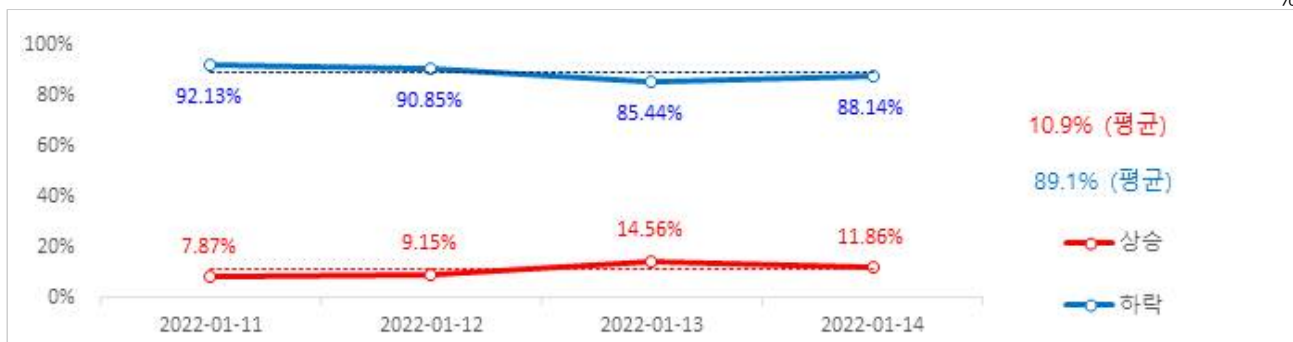
| 1월 2주('22.1.10~'22.1.14)

구분	인공지능	시계열
수프라막스선(10TC)	▼	▼

I (인공지능) 수프라막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망

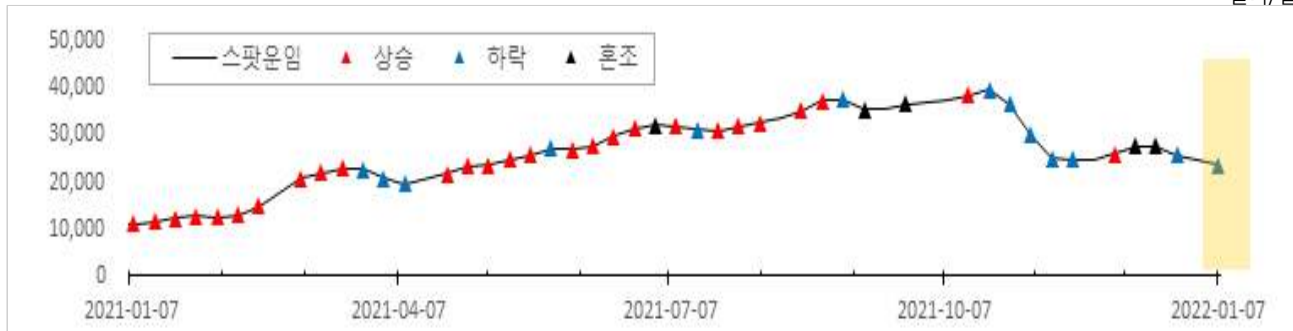
%



I (시계열) 수프라막스선 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. 컨테이너선

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

1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난 주 대비 62.94 상승한 5,109.6을 기록

(운임) 운임 상승세 지속

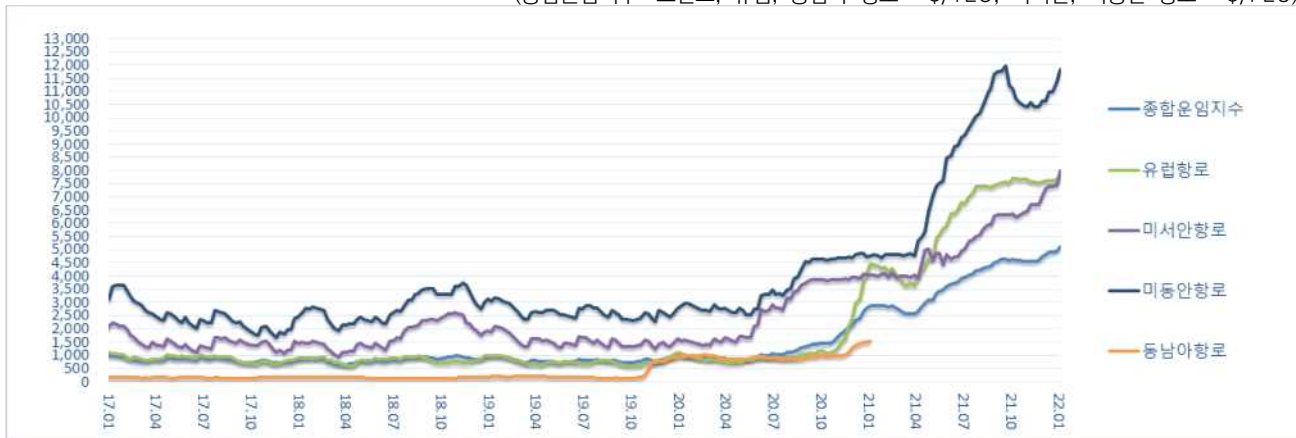
- 중동 및 일본 항로를 제외한 대부분의 항로에서 운임이 상승하였으며, 특히 북미 항로 운임 상승이 큼. 이른 춘절로 인한 수요 증가와 함께 북미 서부항만의 항만 대기척수 증가로 춘절 이전까지 운임 강세 유지 전망

(현황) 중국 Ningbo항, 코로나19로 인한 내륙 물류 제한

- 중국 Ningbo(베이루) 지역의 코로나19 감염자 발생으로 트럭 이동이 제한됨. 정부는 Ningbo항을 출입하는 트럭운전자들의 이동 경로를 5개로 제한했으며, 백신 부스터샷 접종과 3일 동안 2번의 코로나검사를 통과해야 통행증이 발급됨
- Ningbo항에 약 2만 명의 트럭운전자들이 통행하나 현재까지 통행증을 발급받는 운전사는 약 12,000명으로 알려짐. 이에 컨테이너 반출·입에 차질이 발생해 항만 혼잡도가 상승할 것으로 예상됨

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 1주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	5,109	153.6	5,109	5,109	5,109	2,570	4,956	3,769
운임	유럽항로	7,777	106.0	7,777	7,777	7,777	3,651	7,714	6,078
	미서안항로	7,994	550	7,994	7,994	7,994	3,931	7,444	5,317
	미동안항로	11,833	482	11,833	11,833	11,833	4,679	11,976	8,353
	한국항로	432	8	432	432	432	184	386	286
	일본항로	276	8	276	276	276	251	340	285
	동남아항로	1,537	48	1,537	1,537	1,537	840	1,494	964

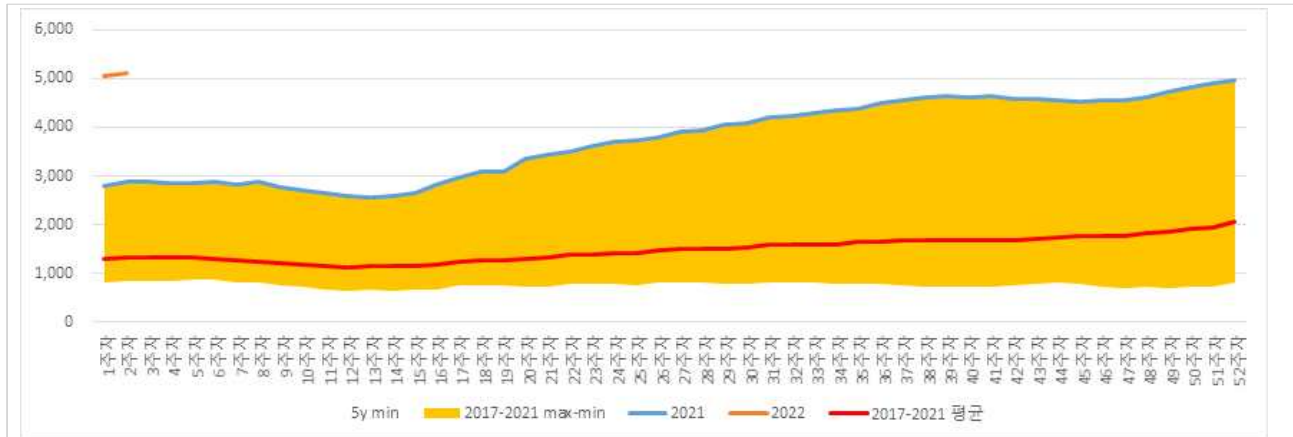
자료: 상하이해운거래소



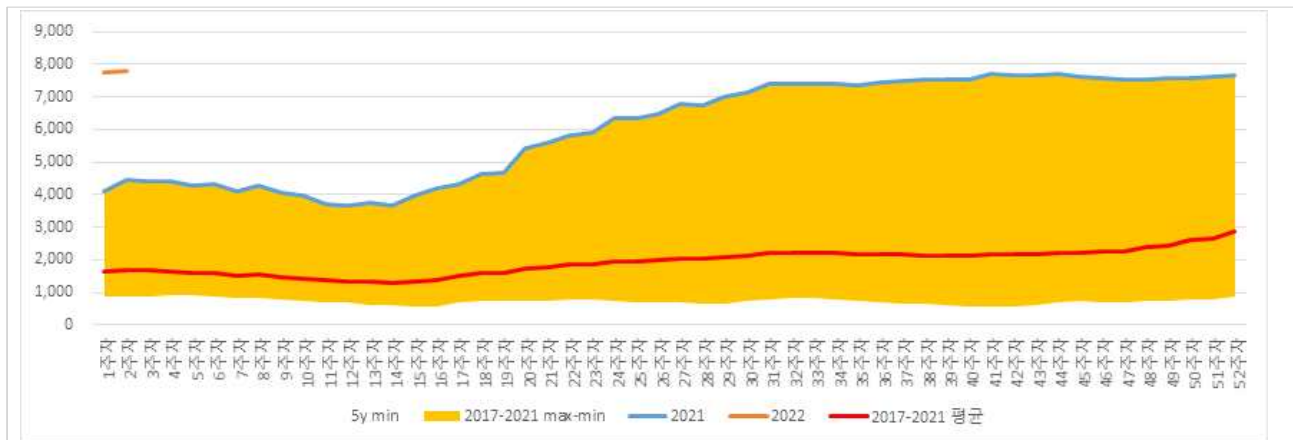
2 운임전망

| 1월 2주('22.1.10~'22.1.14)

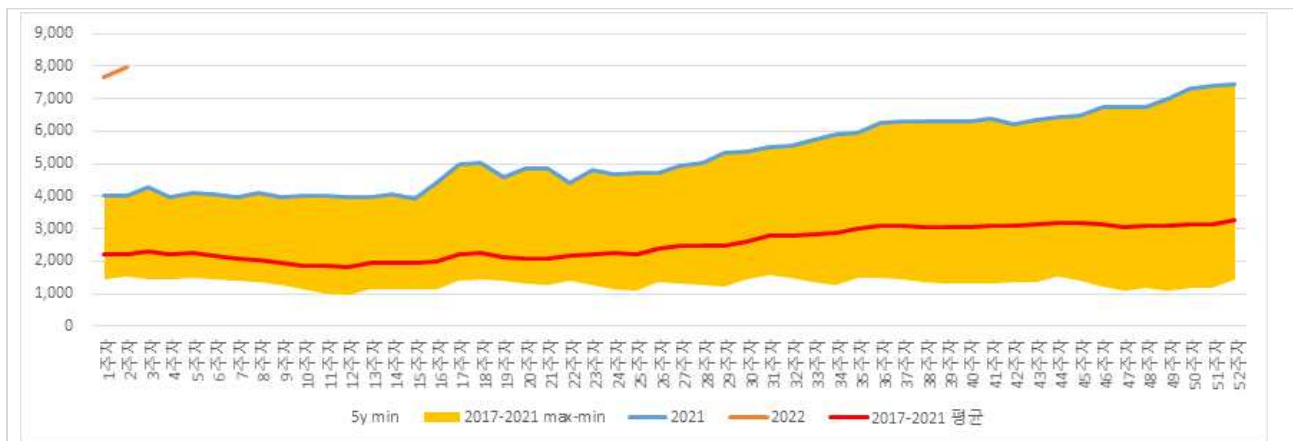
SCFI 지수는 상승할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 강보합세 지속 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) : 전주(12월 4주) 대비 4.8p 하락한 37.1 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로 운임지수(WS)가 하락함

(달러/톤)

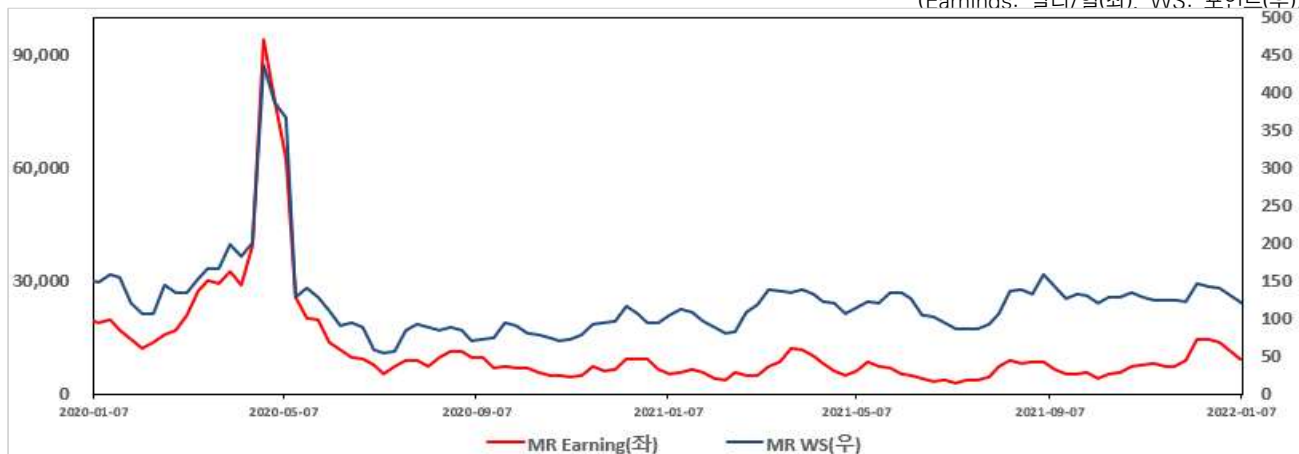
구분	1월 1주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	37.1	▼	4.8	11.5 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	18.0	▼	2.0	10.0 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	37.0	▼	3.5	8.6 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	42.5	▼	4.0	9.6 %

(동향) 오미크론 변이 확산에 따른 원유 수요 둔화 현상이 선박 수급 불균형을 유발하면서 유조선 시장 하락세 지속

- OPEC+의 2월 증산 유지 결정, 주요국 방역 조치 완화 등 오미크론 변이 바이러스가 원유 시장에 미치는 영향이 가볍고 일시적일 것이라는 예상에도 불구하고 급속한 확산으로 인한 원유 수요 둔화로 인해 유조선 시장의 단기적인 하락세는 불가피할 것으로 전망됨
- 글로벌 경기 부양책이 지속되고 있으나 아직까지 코로나19 이전 원유 소비 수준에 미치지 못하고 있으며, 전 항로에 걸친 물동량 감소 현상으로 대부분 항로의 운임이 하락세를 보이고 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)

		1월 1주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	41.9	0.4	37.1	37.1	37.1	28.4	65.1	35.4
항로(TD3C)	평균 수익	-732	-3,443	-873	-562	-732	-6,779	14,966	-526
VLCC	1년 용선료	18,500	0	18,500	18,500	18,500	18,500	24,125	20,851

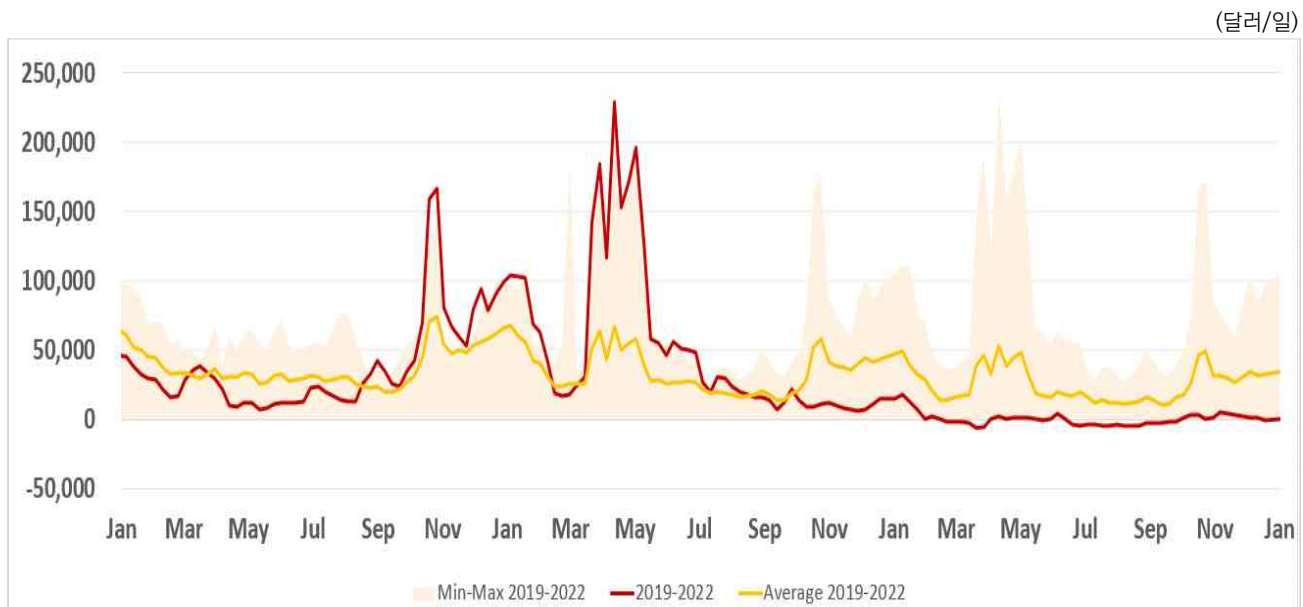
자료: Clarkson



1 유조선-기술분석

수익 추세선(붉은색)은 전주 대비 127% 하락하며 큰 폭의 하락세를 보임

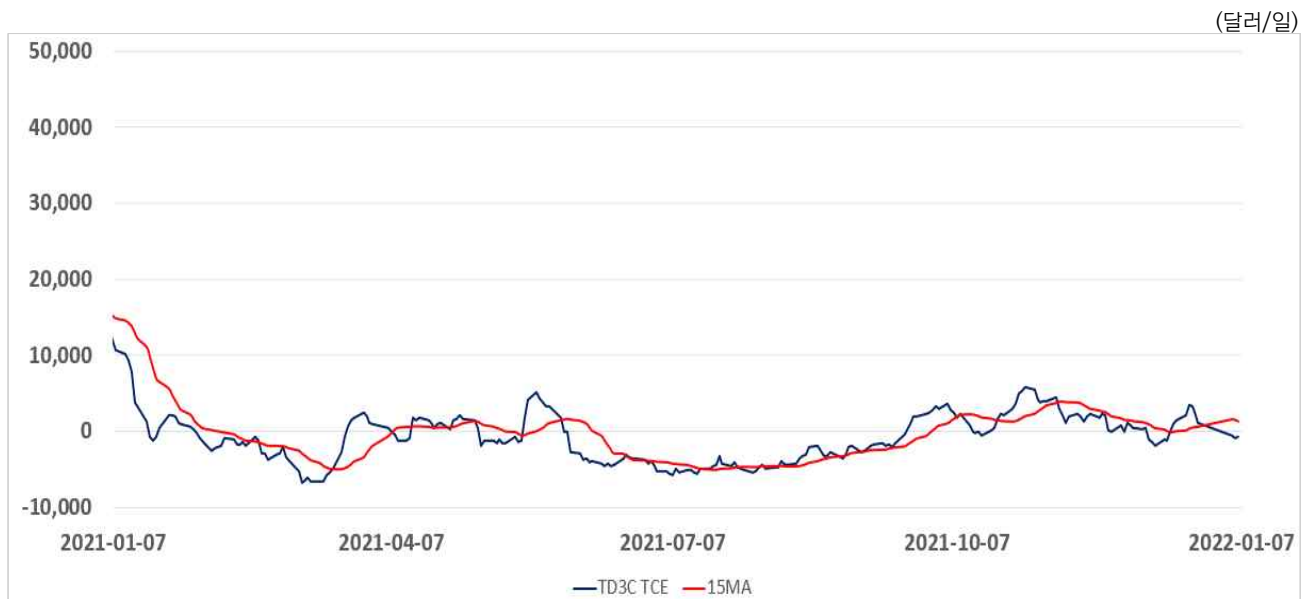
VLCC 중동-중국(TD3C) TCE(Time Charter Equivalent)



자료: Clarkson

수익 추세선(파란색)은 22년 1월 들어 지속적으로 마이너스를 기록하고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

Ⅰ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주(12월 4주) 대비 0.9p 하락한 141.5 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로 운임지수(WS)가 하락함

(달러/톤)

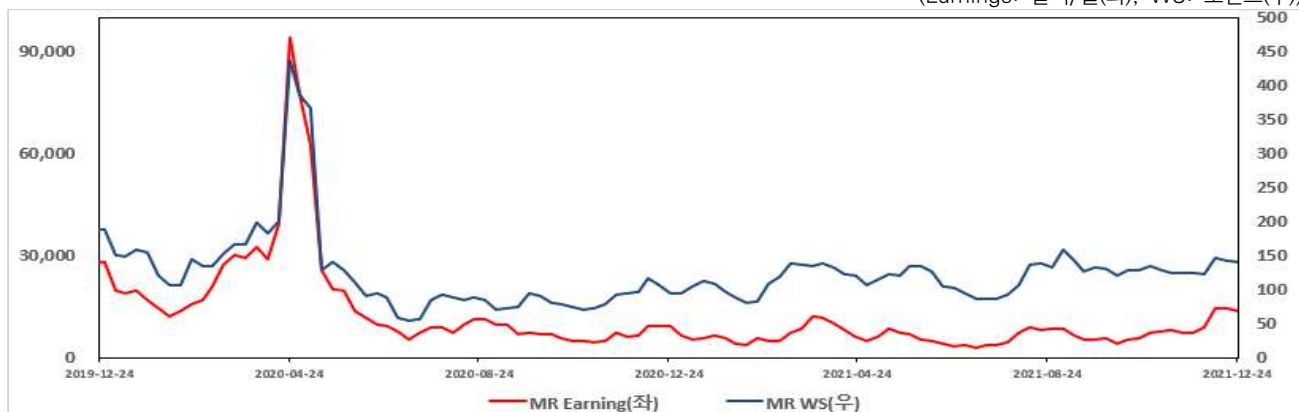
구분	1월 1주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	141.5	▼	20.2	14.3 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	97.5	▼	22.5	18.8 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	100.0	▼	25.0	20.0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	140.0	▼	12.5	9.1 %

(동향) 오미크론 변이바이러스 확산세로 인한 주요국 방역 조치 강화, 이동 제한 재개 등으로 석유제품 소비 위축되며 시장 부진

- 지난해 연말 상승 추세를 보이던 석유제품선 시장은 오미크론 변이 바이러스의 확산이 각국의 방역 강화 조치 강화와 국경 이동 제한을 재개시키고 항공유, 경유 등의 석유제품 소비 위축 현상을 유도하면서 시장은 다시 하락 전환함
- 그러나 글로벌 석탄, 천연가스 가격 상승 등이 경유, 벙커C유 등 대체 가능한 석유제품 수요를 자극할 것으로 예상되면서 러시아의 천연가스 수출 중단, 인도네시아 석탄 수출 중단 등이 석유제품선 시장 개선에 긍정적인 요인으로 작용할 것으로 전망됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		1월 1주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	141.5	-20.2	121.3	121.3	121.3	80.6	160.0	120.1
	평균 수익	10,656	-2,650	10,304	11,020	10,656	-96	15,345	7,642
MR	1년 용선료	13,000	0	13,000	13,000	13,000	11,625	13,000	12,429

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

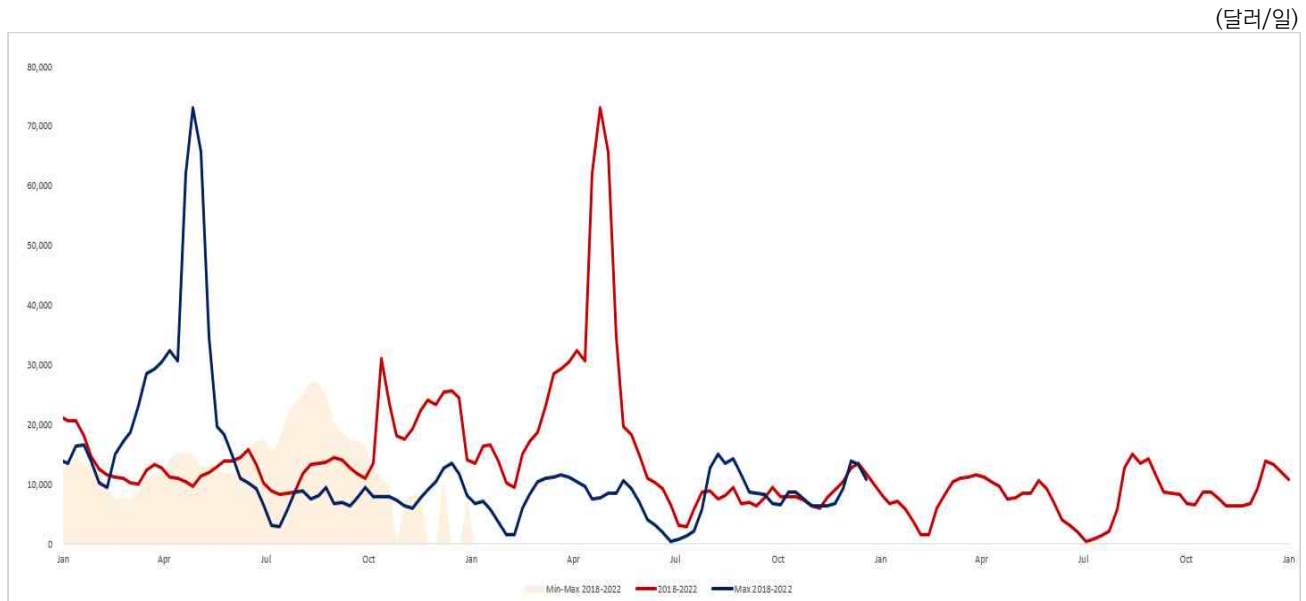
자료: Clarkson



2 석유제품선-기술분석

수익 추세선은 전주 대비 약 20% 수준 하락 추이를 나타냄

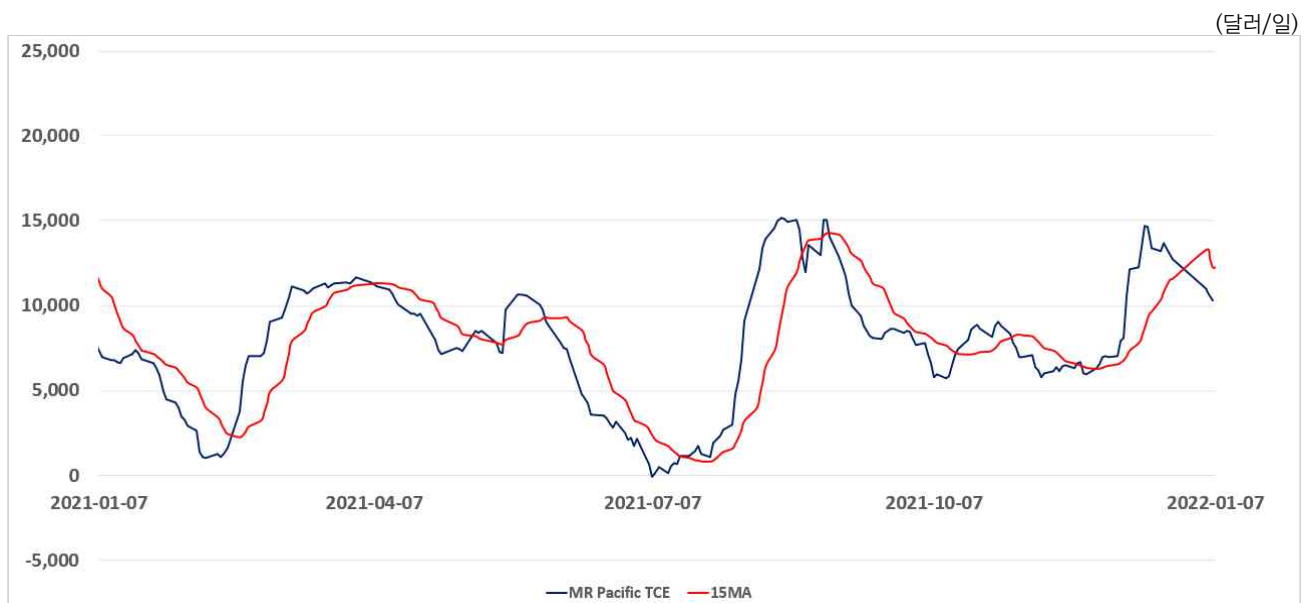
MR 인도-극동(Pacific Basket)



자료: Clarkson

수익 추세선은 올해 1월 들어 전년 12월 대비 하락세를 보이고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물선 중고선가 지수는 26.85로 전주 대비 변화없음

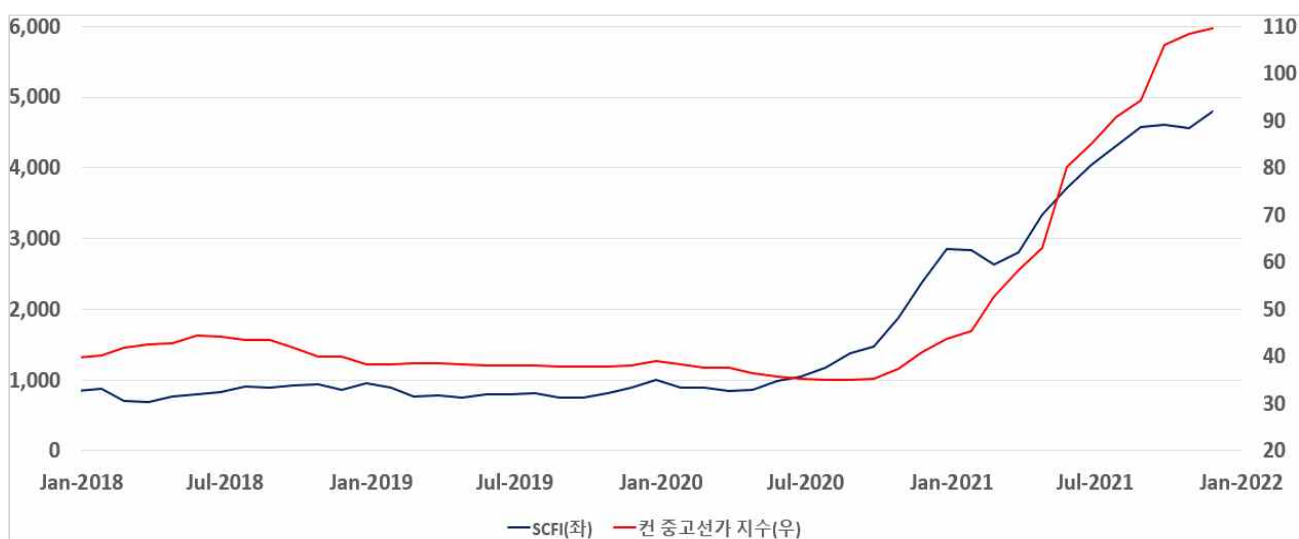
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너선 중고선가 지수는 109.70으로 전월 대비 0.13p 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

| 1월 1주('22.1.1~'22.1.7)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 7건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Tanker	Chloe V	2011	320,261	DWT	2022-01-07	42.00	Hermes Marine Mgmt	Undisclosed interests
Bulk	El Sol Sale	2002	75,894	DWT	2022-01-07	11.50	Asahi Shipping	Chinese interests
Bulk	Tanikaze	2013	56,064	DWT	2022-01-07	23.00	Usui Kaiun Co. Ltd.	Undisclosed interests
Bulk	Berge Taranaki	2019	36,896	DWT	2022-01-06	27.00	ORIX Maritime Corp	Undisclosed interests
Offshore	Boka Da Vinci	2011	115	LOA	2022-01-06		Boskalis	Undisclosed interests
Container	Chesapeake Bay	2003	4,253	TEU	2022-01-06	55.00	Eastern Pacific Shpg	Clients of Hapag-Lloyd Cont
Bulk	Longshore	2010	34,399	DWT	2022-01-06	15.00	New Trade Ship Mgmt	European interests



6. 주요 해운지표

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	1월 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	73.0	3.0	73.0	73.0	73.0	73.0	63.0	72.0	69.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	44.0	0	44.0	44.0	44.0	44.0	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	113.0	1.0	113.0	113.0	113.0	113.0	85.0	112.0	98.7
컨테이너선	Sub-Panamax	40.0	0	40.0	40.0	40.0	40.0	30.0	40.0	35.8

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	445.5	2.5	445.5	445.5	445.5	445.5	311.3	488.0	396.2
	Singapore	456.8	0.8	456.8	456.8	456.8	456.8	324.8	523.5	416.5
	Korea	515.5	0.8	515.5	515.5	515.5	515.5	361.8	574.5	445.9
	Hong Kong	458.8	3.0	458.8	458.8	458.8	458.8	325.8	529.0	426.8
VLSFO	Rotterdam	567.0	5.8	567.0	567.0	567.0	567.0	387.8	605.8	505.6
	Singapore	639.5	-3.0	639.5	639.5	639.5	639.5	413.0	642.5	535.1
	Hong kong	629.0	1.8	629.0	629.0	629.0	629.0	404.5	627.3	533.2

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-					105.4	233.7	180.6
	중국産	135.4	-6.2	122.7	-	153.6	122.7	-	264.6	193.0
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	106.9	-0.4	166.7	106.8	107.2	106.9	-	244.3	127.7
	중국産	166.6	-0.5	166.7	166.4	167.0	166.7	-	420.7	182.4
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	430.4	2.3	429.4	429.0	430.4	429.4	-	501.1	272.0
	내륙(몽골)	-	-					-	-	-
	중국産	370.1	6.7	367.2	362.4	370.7	367.2	-	577.7	337.4
곡물 (센트/부셀)	대두(국제)	1401.5	72.75	1377.2	1344.0	1401.5	1377.2	1,188.5	1,642.5	1,372.4
	밀(국제)	785.5	-12.25	758.7	746.0	770.0	758.7	601.8	856.0	702.5

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)										
		7월	8월	9월	2021년 합계	2020년 합계	2019년 합계	2018년 합계		
ASEAN	수출	9,638	8,920	9,614	77,284	89,016	95,086	100,114		
	수입	5,822	5,658	5,758	49,547	54,830	56,186	59,628		
NAFTA	수출	10,430	9,161	9,495	84,257	87,822	89,839	89,921		
	수입	7,530	7,430	7,098	65,162	68,263	73,797	69,712		
EU	수출	5,327	5,040	5,430	47,219	47,870	52,758	57,676		
	수입	6,298	5,209	5,309	48,788	55,517	55,795	62,296		
BRICs	수출	16,020	16,168	17,252	140,088	155,346	163,882	189,936		
	수입	14,190	14,437	14,153	121,168	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