

# KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2022년 01월 24일

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

23

주요 해운지표

25

## 건화물선

지난주 케이프선 운임 9,842달러/일 기록, 브라질 광산 단지 안전 점검 강화, 서호주 노동력 부족으로 철광석 생산 차질

## 컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 지난 주 대비 41.24 하락한 5,053.12을 기록, 2주 연속 하락세를 기록

## 탱커선

지난주 유조선 운임지수(WS)는 대비 0.6p 하락한 35.8 기록, 대부분의 항로 선박 과잉 공급 현상으로 시황 약세 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

### 용선 및 중고선 시장의 강세 지속

- ▶ 컨테이너 선박 부족에 따라 선박 수요 증가로 용선료가 크게 상승함
  - 알리바바(Alibaba)가 지분 투자한 Transfar Shipping은 최근 2002년 건조된 2,500TEU급 선박을 일일 75,000달러에 6~7개월 간 단기 용선함
  - 사무데라(Samudera)는 1999년 건조된 1,600TEU급 선박을 24~35개월 간 일일 18,000달러에, 파사 하와이(Pasha Hawaii Line)는 2003년 건조된 2,800TEU급 선박을 일일 42,000달러에 3년 용선함
  - 이는 2019년에 대비 4~5배 이상의 높은 가격이며, 단기 용선료가 장기에 비해 50% 이상 높은 수준임
- ▶ 중고선가도 크게 상승하여 신조선가를 넘어섬
  - 지난달 머스크는 11년 전에 건조된 4,500TEU급 선박을 6,500만 달러에, MSC는 2006년 건조된 3,500TEU급 선박을 5,000만 달러에 매입함
  - 선주사인 Danaos는 20년 전에 건조된 6,400TEU급 2척을 1.3억 달러에 매각함

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139571/Alibaba-linked-carrier-pays-premium-charter-for-vintage-boxship>

[https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139556/Danaos-sells-20-year-old-boxship-duo-for-\\$130m](https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139556/Danaos-sells-20-year-old-boxship-duo-for-$130m)

최건우 전문연구원

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

### 오션 얼라이언스 2022년 서비스 변경 및 확대

- ▶ 오션 얼라이언스(CMA CGM, COSCO, Evergreen)는 2022년 정기서비스에 대해 합의함
  - 동 얼라이언스는 2022년 352척(442만 TEU)의 선박이 투입하여 총 42개 서비스를 제공할 예정임. 이는 지난해 333척(410만TEU), 39개 서비스에 비해 확대된 수치임
  - 추가된 3개 서비스 중 2개는 COSCO와 OOCL이 기존에 운영하는 서비스로 4월부터 오션 얼라이언스에 편입될 예정이며, 나머지 1개는 CMA CGM이 신규 운영하는 극동-북미 동부 서비스임
  - 대부분 기존 서비스를 유지하지만 태평양 지역에서 2개 서비스 추가, 1개 서비스(PSW10)는 서비스 범위가 확대할 예정임. 아시아-유럽 서비스도 대부분 유지되지만 일부 기항 항만이 변경되는 것으로 나타남
- ▶ 신규 선박 인도에 따라 선대 구성은 변경될 것으로 예상됨
  - CMA CGM의 15,000TEU급 LNG 추진선 인도시 아시아-지중해 항로(MED2)와 아시아-북미 서부(PSW1)에 투입될 예정임
  - 또한 에버그린의 24,000TEU급 선박이 올해 차례로 인도될 예정이며 이는 기존에 투입된 20,000TEU급과 교체될 것으로 예상됨

자료: Alphaliner weekly no.3

최건우 전문연구원

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



## 케이프선 스팟 운임, 선박 운항비용 이하로 하락

- ▶ 브라질 광산 지역 채굴작업의 점진적 재개에도 불구하고 케이프선 스팟 운임이 약세가 지속되어, 1월 20일 기준 케이프선의 가중평균운선료는 일일 8,547달러로 2020년 6월 이래로 최저치를 기록함
  - 연 초 대비 56% 하락한 케이프선 스팟 운임은 손익분기점보다도 낮은 가격이며, 비록 브라질 최대 광산업체인 발레(Vale)사의 채굴작업 재개에 관한 공표가 하락세를 둔화시켰지만 설 연휴 및 2월 동계올림픽 개최는 케이프선 수요 감소로 이어짐
  - 미국 컨설턴트사인 Breakwave Advisor는 향후 몇 달 동안 브라질과 호주의 날씨가 철광석 수출량에 지대한 영향을 미칠 것이기에 케이프선 스팟 운임의 추이 또한 두 나라 날씨에 의존할 것으로 전망하며, 겨울이 지나가면 케이프선 수요가 회복되고 스팟 운임이 일일 20,000달러 선까지 반등할 것으로 예측함
- ▶ 애로우쉽브로킹(Arrow Shipbroking)의 에널리스트 버락 세티녹(Burak Cetinok)에 따르면, 케이프선 운임은 6~8주간의 약세가 지속된 후 반등할 것으로 전망됨
  - 케이프선 시장이 반등하리라는 기대 속에서 스팟 운임보다 선물 운임이 높은 콘탱고(contango) 상황이며, 중국의 대규모 채권 발행을 통한 경기부양 조치들은 케이프선 시장에 긍정적인 지표임

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139585/Spot-capesize-rates-slump-to-below-operating-costs>

이상혁 전문연구원

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

## 대두 교역량 증가, 파나마스선 시황에 긍정적 효과

- ▶ 브라질산 대두의 중국 수출량 증가로 인해 향후 몇 주간 파나마스급 선박의 수요를 일정 수준 이상 유지 시킬 것으로 전망됨
  - 브레마에 따르면 지난해 높은 대두 가격으로 인해 중국의 대두 수요가 2020년 대비 14% 감소하여 8,480만 톤이 수입되었고, 지난해 전 세계 대두 교역은 2020년 대비 12% 감소하여 1억 3,300만 톤이 교역됨
  - 브라질 대두 수확이 시작됨에 따라 덴마크 곡물 컨설턴트사인 불포지션스(BullPositions)는 올해 1월 기준으로 브라질의 대두 수출량이 300만 톤 이상일 것으로 예측하며 이는 전년 동월의 60만 톤을 크게 웃도는 수치임
  - 지역 추산에 따르면 2022년 브라질의 대두 수확량은 전년보다 300만 톤 이상 증가하여 1억 4,000만 톤 이상으로 예상되며, 미국 농무부는 2022년 2월-2023년 1월까지의 대두 수출량을 9,000만 톤으로 전망함
- ▶ 2021/22년의 전 세계 옥수수 교역량은 1억 9,400만 톤으로 예상되며 이는 전년 동기 대비 130만 톤 증가한 수치이고 우크라이나와 아르헨티나의 옥수수 수출량이 상승할 것으로 전망됨
  - 2021/22년 기준으로 미국의 옥수수 수출량은 전년 대비 150만 톤 감소하여 615만 톤으로 예상되고 중국은 미국을 대신하여 우크라이나로부터 850만 톤의 옥수수를 수입할 것으로 전망되며, 이는 지난해 550 백만 톤, 2018/19년 380만 톤을 크게 상회하는 수치임

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139546/Strong-soyabean-trade-to-lend-support-to-panamaxs>

이상혁 전문연구원

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



## 브라질, 가이아나, 수리남 등 남미 산유국 에너지 동맹 협력체계 구축 추진

- ▶ 남미 산유국 브라질(Brazil), 가이아나(Guyana), 수리남(Republic of Suriname)은 1월 말 개최 예정인 3국 회의에서 주변 남미 산유국 간 에너지, 천연자원 등을 효율적으로 공유할 수 있는 협력체계 구축을 도모하기로 함
  - 이번 회의는 브라질 대통령 자이르 보우소나루(Jair Bolsonaro)가 수리남을 경유하여 수리남의 대통령 찬 산톡히(Chan Santokhi)와 함께 가이아나로 입국하여 개최될 예정임
  - 3국 정상은 이번 회의에서 교량 및 도로 등 운송 인프라 확충, 석유 수출입 등과 같은 에너지 프로젝트를 논의할 계획임
- ▶ 브라질은 오랜 기간 동안 남미 지역의 주요 산유국이었으며, 가이아나와 수리남은 최근 남미의 신흥 산유국으로 급부상함
  - 가이아나는 미국 엑손모빌이 2015년 처음으로 원유 매장량이 100억 배럴에 달하는 대규모 해저 유전을 발견하였으며 2020년 1월, 자국 원유 100만 배럴을 미국으로 수출하면서 산유국 대열에 합류함
  - 수리남 또한 브라질 국영 에너지 회사 페트로브라스(Petrobras)를 통해 브라질 북부 국경과 인접한 해저 지역에서 첫 원유를 생산할 예정임

자료: <https://www.reuters.com/business/energy/brazil-guyana-suriname-take-first-steps-towards-energy-alliance-2022-01-20/>  
 류희영 연구원

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

## 중국, 2020년 12월 이후 첫 이란산 원유 수입 공식 발표

- ▶ 중국은 미국 정부의 지속적인 제재에도 불구하고 1년 만에 이란산 원유 수입 사실을 지난 주 중국 해관총서를 통해 발표함
  - 중국 관세청 데이터에 의하면 중국은 2021년 12월 이란산 원유 26만 312톤을 수입했으며, 2020년 12월에는 52만 톤의 원유 수입량을 기록한 바 있음
  - 이는 VLCC 1척에 해당하는 원유량이며, 이 외에 반입 회사 정보, 하역 터미널 정보 등 세부 사항에 대한 사실은 아직 확인되지 않음
- ▶ 비공식적으로 중국의 이란 원유 수입량은 8월과 10월 사이 평균 50만 b/d를 유지해왔으며, 이는 중국이 자국의 이득 측면에서 미국 제재를 위반하는 위험보다 저가로 원유를 수입하는 것이 더 유리한 것으로 판단했기 때문임
  - 수입업체는 제재를 피하기 위해 이란산 원유를 오만, 아랍에미리트, 말레이시아산 원유로 허위 표시하여 중국으로 수입하였으며, 이로 인해 중국은 브라질과 서아프리카산 원유 수입이 감소함
  - 관련 데이터와 전문가 등에 의하면 이란산 원유 수입량은 중국 전체 원유 수입량의 약 6%를 차지하는 것으로 분석됨

자료: <https://www.reuters.com/business/energy/china-reports-first-official-iranian-oil-imports-since-dec-2020-2022-01-20/>  
 류희영 연구원

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



## 2. 건화물선

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

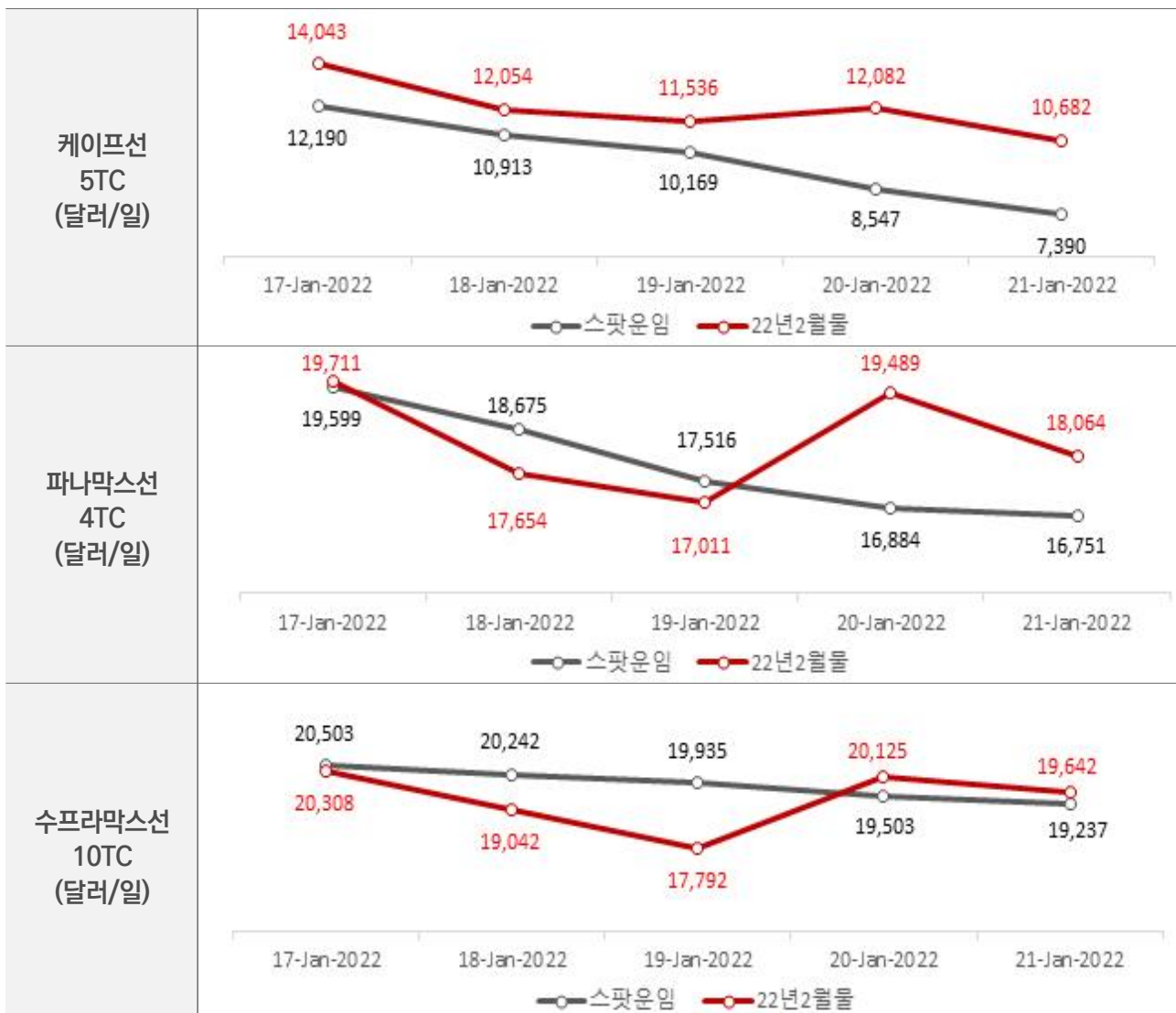
## 1 주간평균운임전망

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

| 구분                    | 1월 4주(전망) |     | 1월 3주  |        |        |         |                   |                      |                |
|-----------------------|-----------|-----|--------|--------|--------|---------|-------------------|----------------------|----------------|
|                       | 인공지능      | 시계열 | 주간평균운임 | 전주대비차이 |        |         | FFA 2월물<br>주간평균가격 | 전주대비차이 <sup>1)</sup> |                |
| 케이프선 5TC<br>(달러/일)    | ▼         | ▼   | 9,842  | ▼      | -7,106 | -41.9 % | 12,079            | ▼                    | -2,078 -14.7 % |
| 파나막스선 4TC<br>(달러/일)   | ▼         | ▼   | 17,885 | ▼      | -4,100 | -18.6 % | 18,386            | ▼                    | -2,849 -13.4 % |
| 수프라막스선 10TC<br>(달러/일) | -         | ▼   | 19,884 | ▼      | -1,473 | -6.9 %  | 19,382            | ▼                    | -1,970 -9.2 %  |

주 : 1) 1월 3일 운임 미공시로 인해 1월 1주 주간 평균은 1월 4일부터 1월 7일까지임

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 3주     | 전주대비   | 2021년      |        |        | 2020년  |        |        |
|---------------------------|-------------|-----------|--------|------------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                           |             |           |        | 최저         | 최고     | 평균     | 최저     | 최고     | 평균     |
| 건화물선 시장(현물) <sup>1)</sup> |             |           |        |            |        |        |        |        |        |
| 운임지수                      | BDI         | 1,567     | -452   | 1,303      | 5,650  | 2,943  | 393    | 2,097  | 1,066  |
| 선형별 운임                    | 케이프(5TC)    | 9,842     | -7,106 | 7,390      | 86,953 | 33,257 | 1,992  | 34,896 | 13,073 |
|                           | 파나막스(4TC)   | 17,885    | -4,100 | 10,936     | 37,616 | 25,530 | 3,345  | 15,079 | 8,587  |
|                           | 수프라막스(10TC) | 19,884    | -1,473 | 11,242     | 39,860 | 26,734 | 4,208  | 11,631 | 8,189  |
|                           | 핸디(7TC)     | 20,537    | -1,593 | 11,695     | 37,109 | 25,702 | 4,108  | 12,205 | 8,003  |
|                           | 케이프         | 23,250    | -500   | 13,500     | 31,250 | 19,538 | 10,125 | 23,000 | 16,623 |
| 1년 용선료                    | 파나막스        | 21,950    | -725   | 10,125     | 26,875 | 14,781 | 8,425  | 14,750 | 11,191 |
|                           | 수프라막스       | 22,250    | -250   | 9,500      | 23,625 | 13,484 | 8,250  | 12,500 | 10,349 |
|                           | 핸디          | 18,500    | -1,125 | 8,063      | 18,625 | 11,272 | 7,313  | 9,250  | 8,428  |
| 건화물선 시장(FFA)              |             |           |        |            |        |        |        |        |        |
|                           |             | 2022년 2월물 |        | 2022년 1분기물 |        | 2022년물 |        | 2023년물 |        |
|                           |             | 1월 3주     | 전주대비   | 1월 3주      | 전주대비   | 1월 3주  | 전주대비   | 1월 3주  | 전주대비   |
| 선형별 운임<br>평가치             | 케이프(5TC)    | 12,079    | -2,078 | 21,835     | -123   | 19,345 | 58     | 17,158 | -4     |
|                           | 파나막스(4TC)   | 18,386    | -2,849 | 22,527     | -731   | 16,226 | -94    | 16,226 | -94    |
|                           | 수프라막스(10TC) | 19,382    | -1,970 | 21,881     | -1,342 | 16,123 | -70    | 13,591 | 285    |
|                           | 핸디(7TC)     | 19,855    | -1,747 | 21,235     | -785   | 15,588 | 182    | 12,888 | -85    |

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



## 2 시장동향

## 원자재 가격

달러/톤

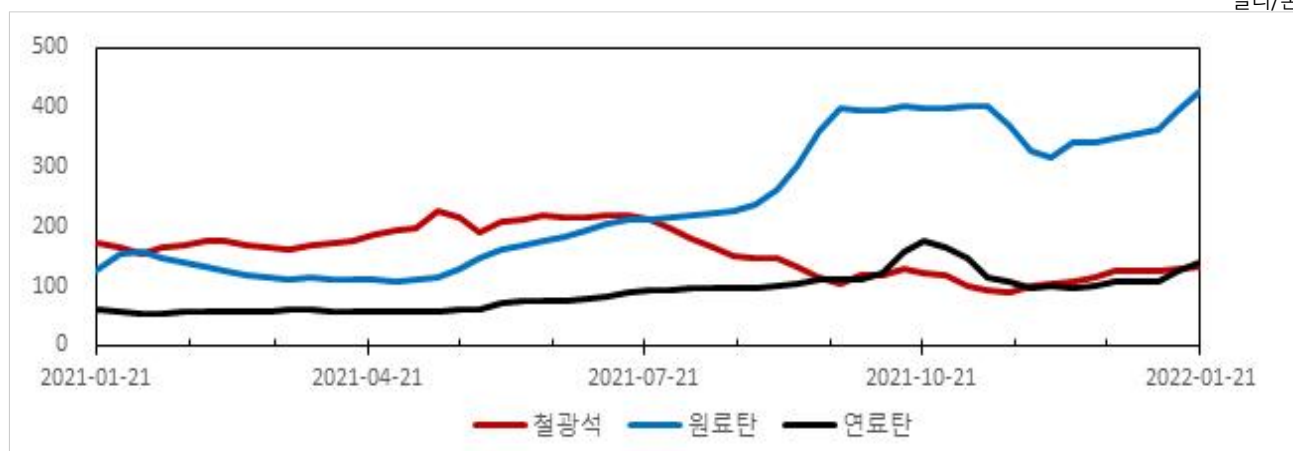
| 구분  | 2022년 |       |        |      |      |   | 2021년 |       |       |       |
|-----|-------|-------|--------|------|------|---|-------|-------|-------|-------|
|     | 1월 3주 | 1월 2주 | 전주대비차이 |      |      |   | 1월 3주 | 연평균   | 최저    | 최고    |
| 철광석 | 131.3 | 129.3 | ▲      | 2.0  | 1.6  | % | 172.2 | 161.1 | 89.8  | 226.5 |
| 원료탄 | 426.8 | 394.0 | ▲      | 32.8 | 8.3  | % | 111.0 | 220.5 | 102.2 | 403.0 |
| 연료탄 | 139.3 | 125.2 | ▲      | 14.1 | 11.3 | % | 54.7  | 84.3  | 52.0  | 175.4 |
| 대두  | 513.7 | 505.4 | ▲      | 8.3  | 1.6  | % | 517.7 | 500.6 | 444.3 | 589.0 |
| 옥수수 | 239.9 | 234.9 | ▲      | 5.0  | 2.1  | % | 204.7 | 224.2 | 185.1 | 278.4 |

자료: 한국광물자원공사, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

## 철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

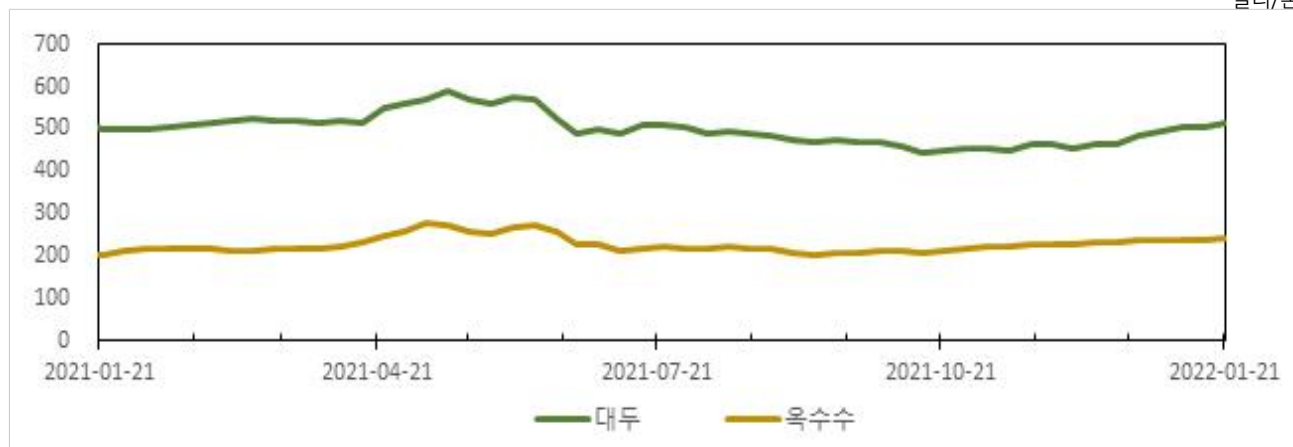
달러/톤



자료: 한국광물자원공사

## 곡물가격 추세(주간)

달러/톤



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



## 3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주(1월 2주) 대비 41.9% 하락한 9,842달러/일 기록

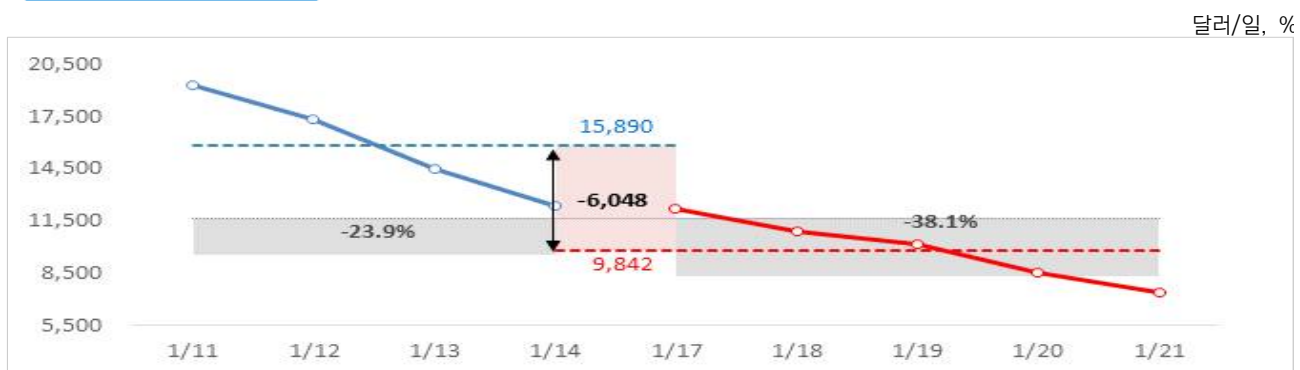
(운임) 철광석에 대한 중국 수요 감소와 철광석 공급망 붕괴 불안 확산

- 중국 베이징 동계 올림픽과 춘절 연휴 및 브라질 광미탐 안전 점검 확대로 인해 운임이 하락함

(동향) 운임 하락요인 우세, 브라질 광산 단지 안전 점검 강화, 서호주 노동력 부족으로 철광석 생산 차질

- 브라질 미나스 제라이스(Minas Gerais)에 내린 폭우로 인해 중단한 주요 광산 운영이 일부 재개되었으나, 여전히 철광석 생산 및 수출 일정에 차질이 생기면서 고전을 면치 못하고 있음. 로이즈리스트에 의하면 브라질 우기는 일반적으로 두 달 정도 지속하며 우기가 끝나는 대로 광산 운영은 재개 예정임
- 하지만 하루 평균 30만 톤의 철광석을 수출하는 미나스 지역에서 광미탐의 안전 문제가 발생할 경우 1분기 철광석 수출에 큰 영향을 미칠 가능성이 큼. 최근 브라질 당국은 31개의 광미탐에 대한 안전 점검을 시행했으며, 이 중 발레사가 관리하는 18개 광미탐이 지난주에 보강 명령을 받은 바 있음
- 대다수 전문가는 현재 케이프선 운임 수준을 저점으로 평가하고, 춘절 연휴 직후 또는 동계올림픽 이후부터 운임이 반등할 것으로 전망함. 2010년 이후부터 지금까지 2014년을 제외하고 중국 춘절 이후 운임이 상승하였음
- 로이즈리스트에 의하면 중국 당국이 두 달 연속으로 금리를 낮추는 등 통화 완화 정책을 시행 중이며, 특별채권을 발행해 지방정부에 인프라 투자를 통한 경기부양책에 나서고 있어 향후 건설 부문 등 경기 회복이 전망됨. 중국의 철강 원재료에 대한 수요가 증가할 것이며, 이는 결과적으로 운임에 긍정적 영향을 미칠 것으로 예상함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분        | 1월 3주   | 1월 2주  | 전주대비차이   |        |
|-----------|---------|--------|----------|--------|
| BCI       | 1,187   | 2,044  | ▼ -857   | -41.9% |
| 스팟운임(5TC) | 9,842   | 16,948 | ▼ -7,106 | -41.9% |
| 용선료       | 6개월     | 20,000 | ▼ -1,250 | -5.9%  |
|           | 1년      | 23,250 | ▼ -500   | -2.1%  |
|           | 5년      | 18,250 | - 0      | 0.0%   |
| FFA       | 22년 2월물 | 12,079 | ▼ -2,078 | -14.7% |
|           | 22년 1분기 | 21,835 | ▼ -123   | -0.6%  |
|           | 22년     | 19,345 | ▲ 58     | 0.3%   |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

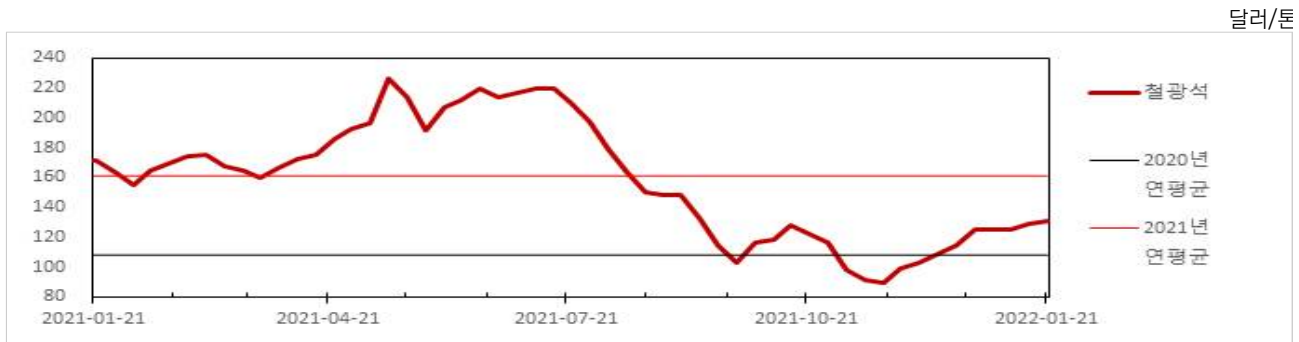
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



### 3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 1.6% 상승한 131.3달러/톤 기록

철광석 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



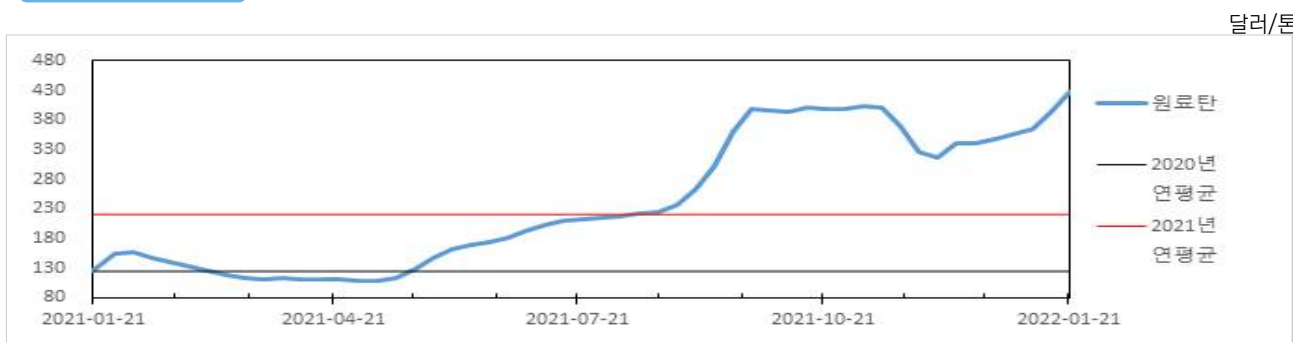
자료: 한국광물자원공사

달러/톤

| 구분     | 철광석 가격 | 전주대비차이 |      |       |
|--------|--------|--------|------|-------|
| 12월 4주 | 125.3  | ▲      | 10.8 | 9.4 % |
| 1월 1주  | 125.3  | -      | 0.0  | 0.0 % |
| 1월 2주  | 129.3  | ▲      | 4.0  | 3.2 % |
| 1월 3주  | 131.3  | ▲      | 2.0  | 1.6 % |

■ 원료탄 가격 : 지난 주 대비 8.3% 상승한 426.8달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



자료: 한국광물자원공사

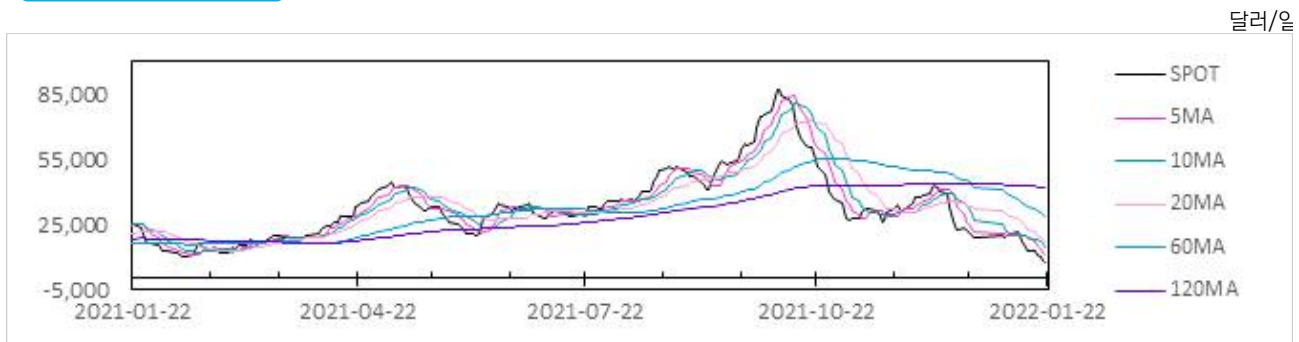
달러/톤

| 구분     | 원료탄 가격 | 전주대비차이 |      |        |
|--------|--------|--------|------|--------|
| 12월 4주 | 347.1  | ▲      | 5.7  | 1.7 %  |
| 1월 1주  | 347.1  | -      | 0.0  | 0.0 %  |
| 1월 2주  | 394.0  | ▲      | 46.9 | 13.5 % |
| 1월 3주  | 426.8  | ▲      | 32.8 | 8.3 %  |



## 3 케이프선-기술분석

이동평균



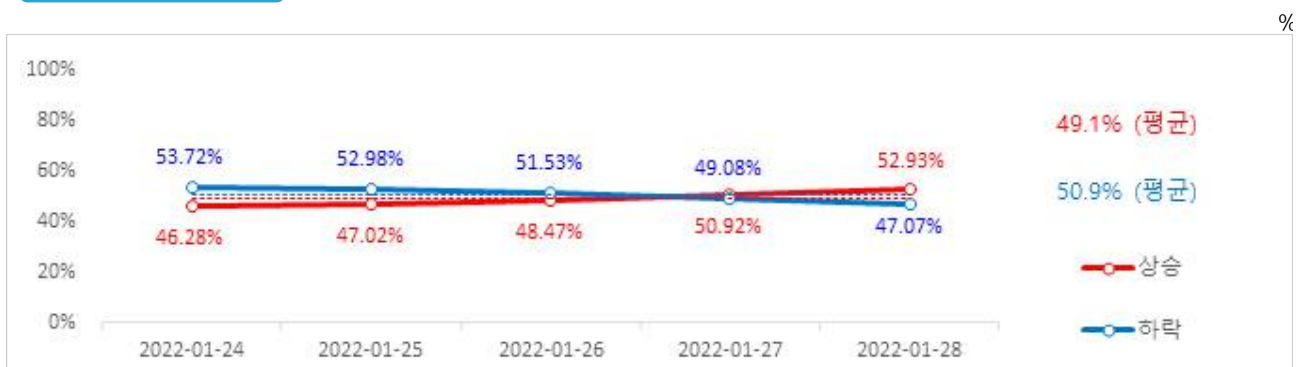
## 3 케이프선-운임전망

| 1월 4주('22.1.24~'22.1.28)

| 구분        | 인공지능 | 시계열 |
|-----------|------|-----|
| 케이프선(5TC) | ▼    | ▼   |

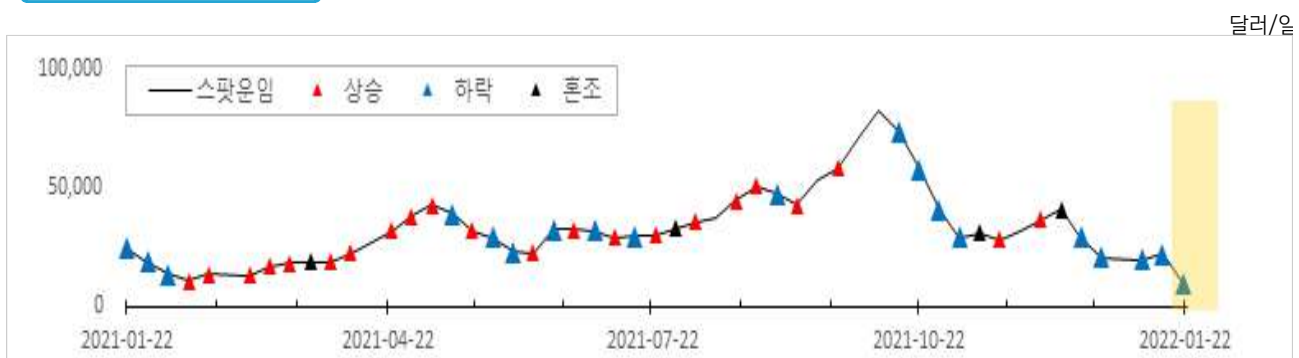
## I (인공지능) 케이프선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망



## I (시계열) 케이프선 운임 하락 전망

스팟운임과 시계열 모형전망



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



## 3 파나막스선-동향분석

▶ 파나막스선 : 지난 주(1월 2주) 대비 18.6% 하락한 17,885달러/일 기록

## (운임) 중국 곡물 수요 감소

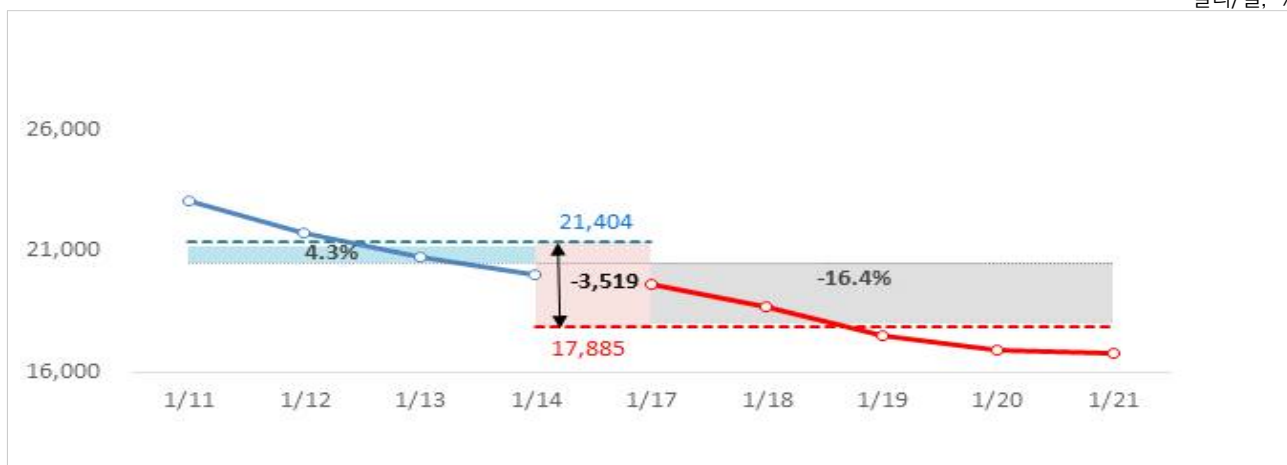
- 중국 양돈 농가 수익성 악화로 사료용 곡물 수요가 감소한데다 춘절 연휴까지 겹쳐 운임이 하락함

## (동향) 운임 하락요인 우세, 캐나다 밀 수확량 감소, 인도네시아 석탄 수출금지 조치 여파, 중국 항만 체선 완화

- 로이즈리스트에 의하면 가뭄으로 인해 캐나다의 밀 수확량이 상당히 감소했으며, 이는 수출에도 상당한 영향을 미칠 것이라는 분석임
- 클락슨에 의하면 인도네시아 석탄 수출금지 조치가 완화되었으나 여전히 주요 석탄 항에서 선박이 정박 대기 중인 것으로 파악됨. 1월 20일을 기준으로 약 170척(1억 2,600만 dwt)의 건화물 선박이 대기 중임
- 로이즈리스트에 의하면 중국 주요 건화물선 항구에서 출항 대기 중인 선박의 수가 줄어들고 있다고는 하나 1월 14일 기준 610척(케이프 128척, 파나막스 118척, 수프라막스 232척, 핸디 132척)이 정박지에서 대기 중임

## 최근 평균운임 차이 비교

달러/일, %



자료: Clarkson

## 파나막스선 운임

BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

| 구분        |         | 1월 3주  | 1월 2주  | 전주대비차이 |        |         |
|-----------|---------|--------|--------|--------|--------|---------|
| BPI       |         | 2,136  | 2,591  | ▼      | -456   | -17.6 % |
| 스팟운임(4TC) |         | 17,885 | 21,985 | ▼      | -4,100 | -18.6 % |
| 용선료       | 6개월     | 22,250 | 24,125 | ▼      | -1,875 | -7.8 %  |
|           | 1년      | 21,950 | 22,675 | ▼      | -725   | -3.2 %  |
|           | 5년      | 14,125 | 13,750 | ▲      | 375    | 2.7 %   |
| FFA       | 22년 2월물 | 18,386 | 21,235 | ▼      | -2,849 | -13.4 % |
|           | 22년 1분기 | 22,527 | 23,258 | ▼      | -731   | -3.1 %  |
|           | 22년     | 16,226 | 16,320 | ▼      | -94    | -0.6 %  |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

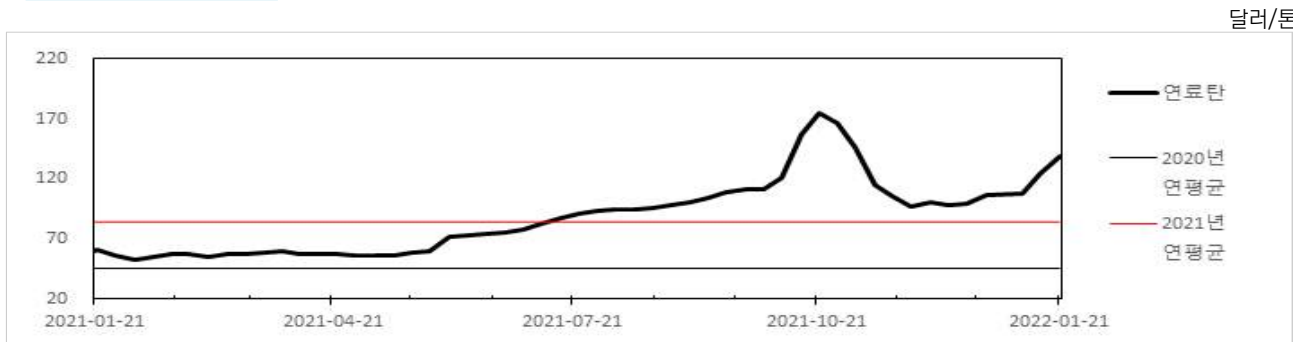
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



## 3 파나마스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 11.3% 상승한 139.3달러/톤 기록

## 연료탄 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



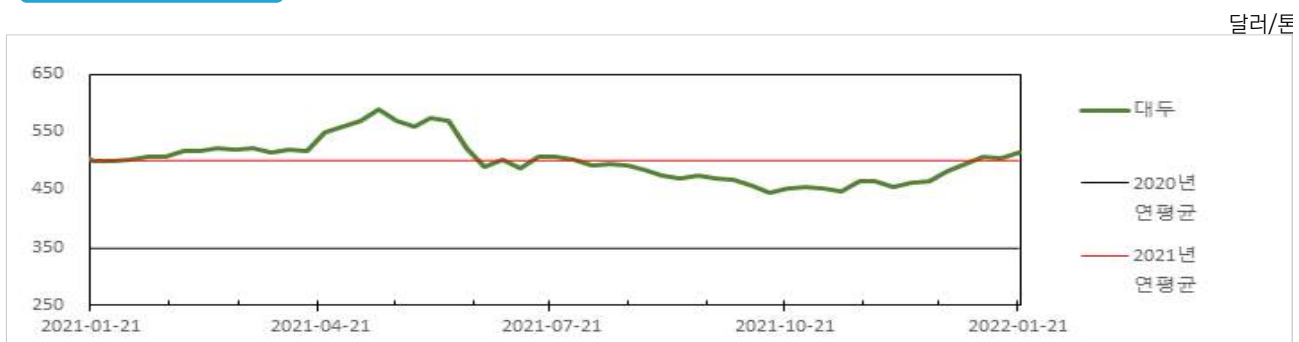
자료: 한국광물자원공사

달러/톤

| 구분     | 연료탄가격 | 전주대비차이 |      |        |
|--------|-------|--------|------|--------|
| 12월 4주 | 107.2 | ▲      | 7.9  | 8.0 %  |
| 1월 1주  | 107.2 | -      | 0.0  | 0.0 %  |
| 1월 2주  | 125.2 | ▲      | 17.9 | 16.7 % |
| 1월 3주  | 139.3 | ▲      | 14.1 | 11.3 % |

대두 가격 : 지난 주 대비 1.4% 상승한 513.7달러/톤 기록

## 대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

달러/톤

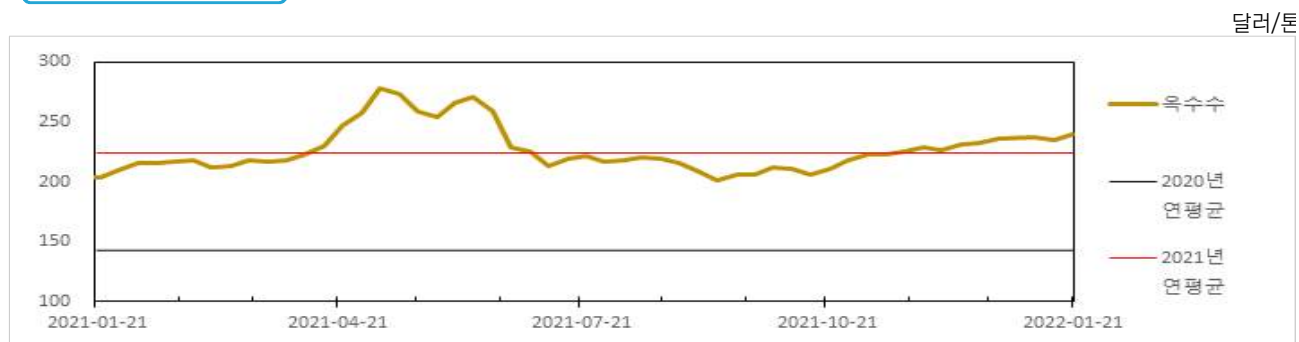
| 구분     | 대두 가격 | 전주대비차이 |      |       |
|--------|-------|--------|------|-------|
| 12월 4주 | 483.3 | ▲      | 18.2 | 3.9 % |
| 1월 1주  | 483.3 | -      | 0.0  | 0.0 % |
| 1월 2주  | 506.7 | ▲      | 23.5 | 4.9 % |
| 1월 3주  | 513.7 | ▲      | 7.0  | 1.4 % |



## 3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 지난 주 대비 1.1% 상승한 239.9달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

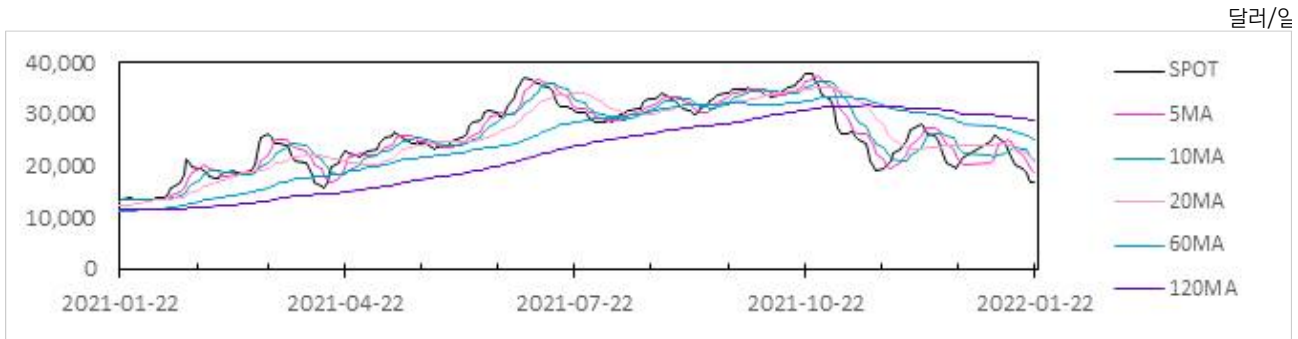
달러/톤

| 구분     | 옥수수 가격 | 전주대비차이 |     |       |
|--------|--------|--------|-----|-------|
| 12월 4주 | 236.0  | ▲      | 4.0 | 1.7 % |
| 1월 1주  | 236.0  | -      | 0.0 | 0.0 % |
| 1월 2주  | 237.2  | ▲      | 1.2 | 0.5 % |
| 1월 3주  | 239.9  | ▲      | 2.7 | 1.1 % |



### 3 파나막스선-기술분석

이동평균



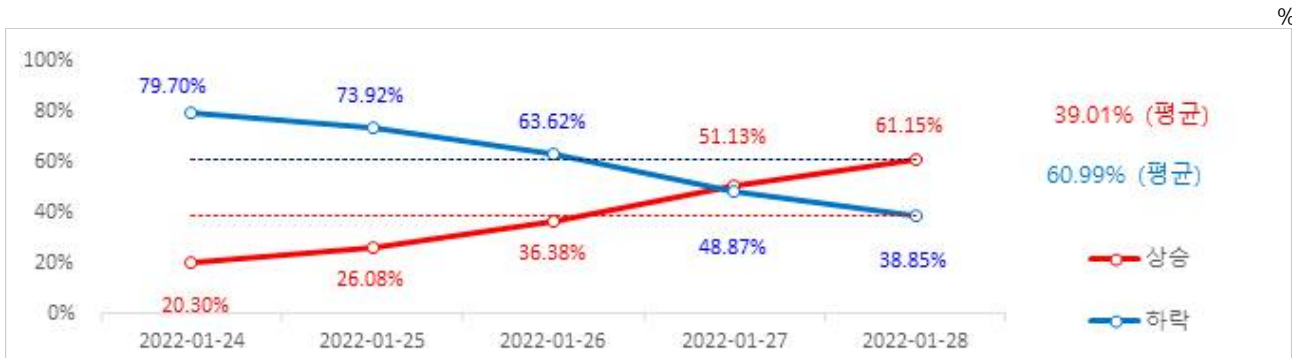
### 3 파나막스선-운임전망

| 1월 4주('22.1.24~'22.1.28)

| 구분         | 인공지능 | 시계열 |
|------------|------|-----|
| 파나막스선(4TC) | ▼    | ▼   |

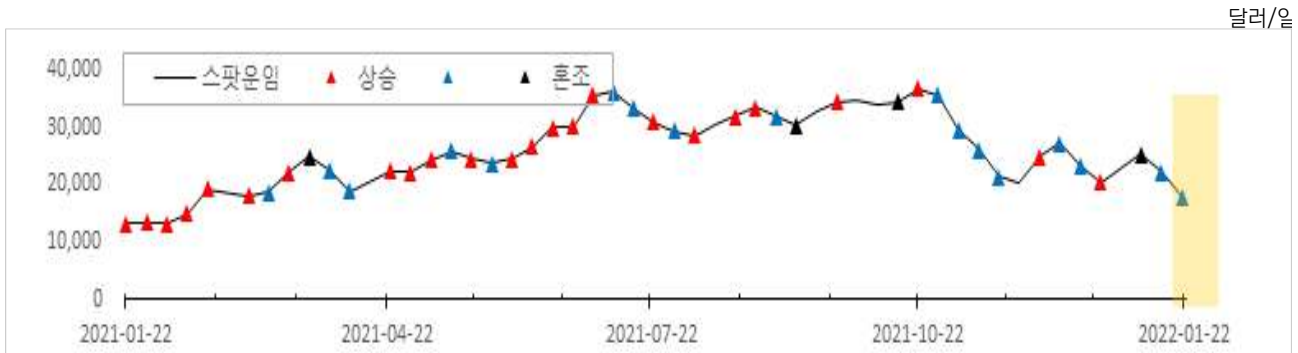
#### I (인공지능) 파나막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망



#### I (시계열) 파나막스선 운임 하락 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 2주) 대비 6.9% 하락한 19,884달러/일 기록

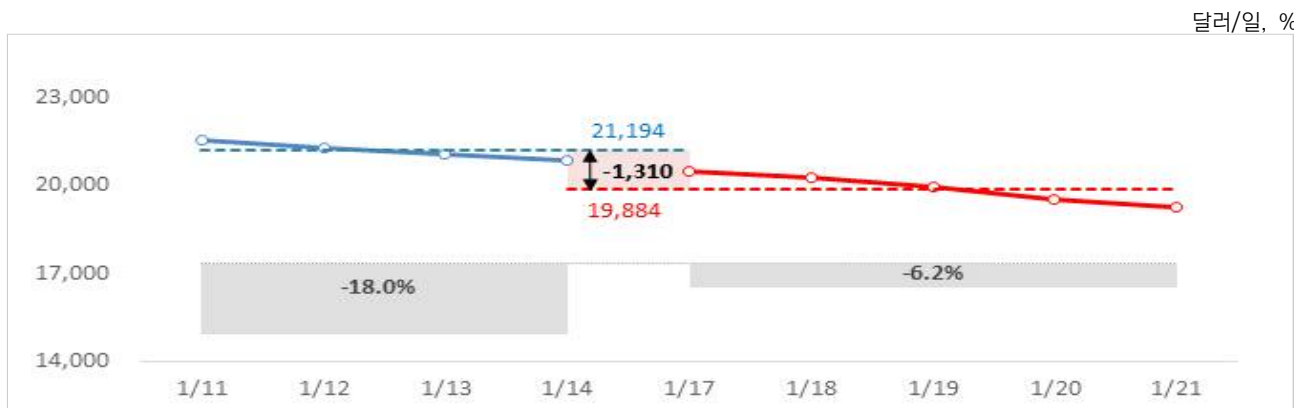
(운임) 인도네시아 석탄 수출금지 조치 완화와 중국 북부 한파 소식에도 시장 경색

- 인도네시아 석탄 수출금지가 완화되었다는 소식에도 불구하고 중국 춘절 연휴가 겹치면서 운임이 하락함

(동향) 운임 상승·하락요인 혼재, 중국 춘절 연휴를 앞두고 연료탄에 대한 수요 변화 주시

- 춘절 연휴를 앞두고 중국의 연료탄 수입 수요 증감을 두고 전문가들이 엇갈린 전망을 하고 있음
- 인도네시아 석탄 수출금지 조치가 완화되기는 했으나 여전히 유지 중이며, 중국 북부에 한파가 강타한다는 예보가 연료탄 공급 부족에 대한 우려를 키웠기 때문임
- 중국은 일반적으로 춘절 연휴 일주일 전부터 탄광 운영을 중단하거나 가동률을 줄이는데, 최근 산시성 위치에 대형 탄광은 운영 중인 것이 확인되고 있으나, 소규모 탄광 가동이 중단하고 있어 생산 부족에 대한 불안으로 연료탄 수입 수요가 증가할 것이라는 전망임
- 반면 연휴를 앞두고 대규모 전력 사용자들의 소비 완화 및 중국 정부가 춘절 기간 생산량을 일정 수준 유지하도록 국유 탄광에 명령해 연료탄을 충분히 확보할 가능성이 높아 연료탄 수입에 변화가 없을 것으로 전망됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

| 구분         |         | 1월 3주  | 1월 2주  | 전주대비차이   |        |
|------------|---------|--------|--------|----------|--------|
| BSI        |         | 1,808  | 1,941  | ▼ -134   | -6.9 % |
| 스팟운임(10TC) |         | 19,884 | 21,357 | ▼ -1,473 | -6.9 % |
| 용선료        | 6개월     | 23,750 | 24,375 | ▼ -625   | -2.6 % |
|            | 1년      | 22,250 | 22,500 | ▼ -250   | -1.1 % |
|            | 5년      | 11,000 | 11,000 | - 0      | 0.0 %  |
| FFA        | 22년 2월물 | 19,382 | 21,352 | ▼ -1,970 | -9.2 % |
|            | 22년 1분기 | 21,881 | 23,222 | ▼ -1,342 | -5.8 % |
|            | 22년     | 16,123 | 16,192 | ▼ -70    | -0.4 % |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

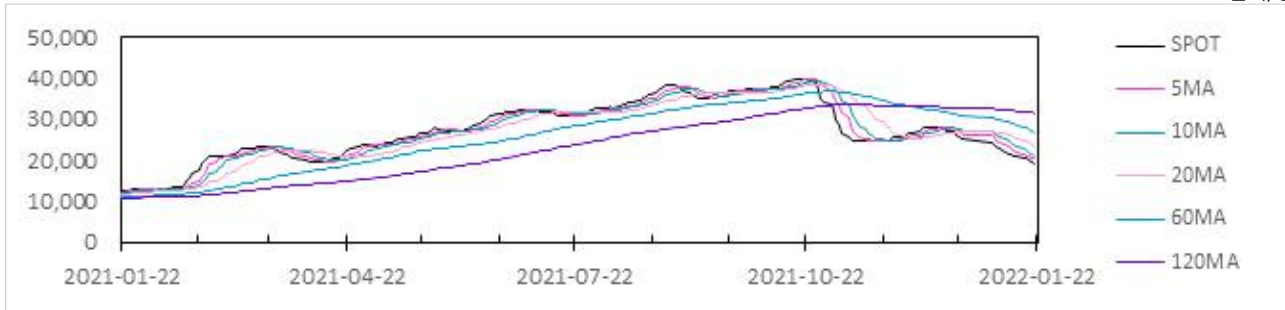
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



## 3 수프라막스선-기술분석

이동평균

달러/일



## 3 수프라막스선-운임전망

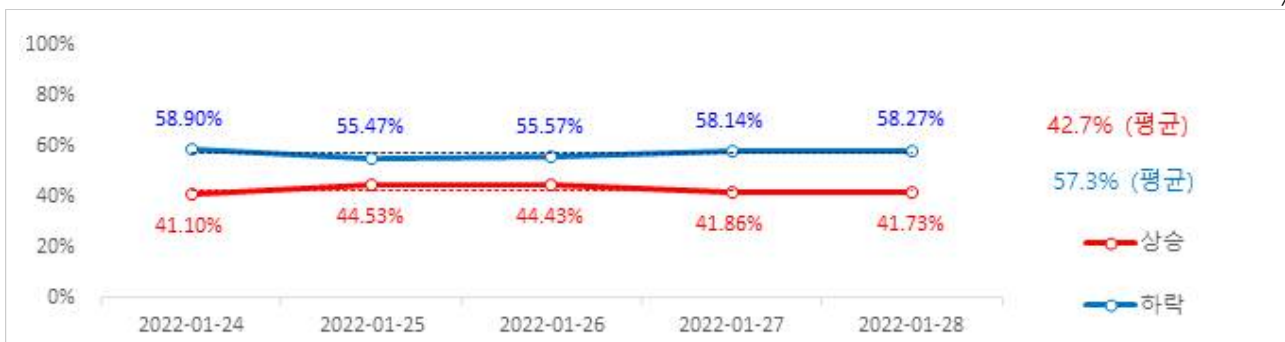
| 1월 4주('22.1.24~'22.1.28)

| 구분           | 인공지능 | 시계열 |
|--------------|------|-----|
| 수프라막스선(10TC) | -    | ▼   |

## I (인공지능) 수프라막스선 운임 혼조세전망

인공지능 모형 전망

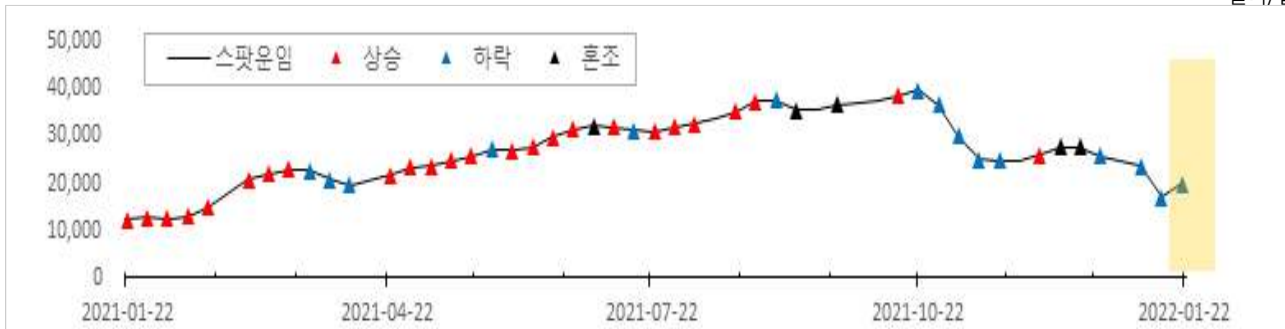
%



## 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 | 051-797-4636

## 1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난 주 대비 41.24 하락한 5,053.12를 기록

## (운임) 춘절 전 운임 하락

- 북미 동부 및 남미의 운임 하락폭 확대로 종합운임 하락세가 더 커지는 양상임. 대부분의 항로에서 하락폭이 커지고 있으나 춘절 이후까지 지속될지 모니터링이 필요함

## (현황) 중국 춘절 이후 컨테이너 서비스 조정

- 3대 얼라이언스는 춘절 이후 임시결항, 기항지 변경 등 서비스 조정을 예고함. 일부 서비스는 항만 정체로 인한 조정으로 과거 수요 부족에 따른 임시결항과는 차이가 있음
- 중국 엔텐항의 혼잡으로 야드 장치율이 100%에 육박하고 선박 대기일수도 7일 이상으로 늘어남. 춘절 기간에 소폭 완화될 수 있으나 해소되기는 어려워 공급망 충격은 상당기간 지속 가능한 상황임

## 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 3주    | 전주대비   | 2022년  |        |        | 2021년 |        |       |
|----------|-------|----------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|-------|
|          |       |          |        | 최저     | 최고     | 평균     | 최저    | 최고     | 평균    |
| 컨테이너선 시장 |       |          |        |        |        |        |       |        |       |
| 종합운임지수   | SCFI  | 5,053.12 | -41.2  | 5,109  | 5,109  | 5,109  | 2,570 | 4,956  | 3,769 |
| 운임       | 유럽항로  | 7,783    | -14.0  | 7,777  | 7,777  | 7,777  | 3,651 | 7,714  | 6,078 |
|          | 미서안항로 | 7,976    | -18.0  | 7,994  | 7,994  | 7,994  | 3,931 | 7,444  | 5,317 |
|          | 미동안항로 | 11,337   | -392.0 | 11,833 | 11,833 | 11,833 | 4,679 | 11,976 | 8,353 |
|          | 한국항로  | 449      | -7.0   | 432    | 432    | 432    | 184   | 386    | 286   |
|          | 일본항로  | 281      | -7.0   | 276    | 276    | 276    | 251   | 340    | 285   |
|          | 동남아항로 | 1,510    | -13.0  | 1,537  | 1,537  | 1,537  | 840   | 1,494  | 964   |

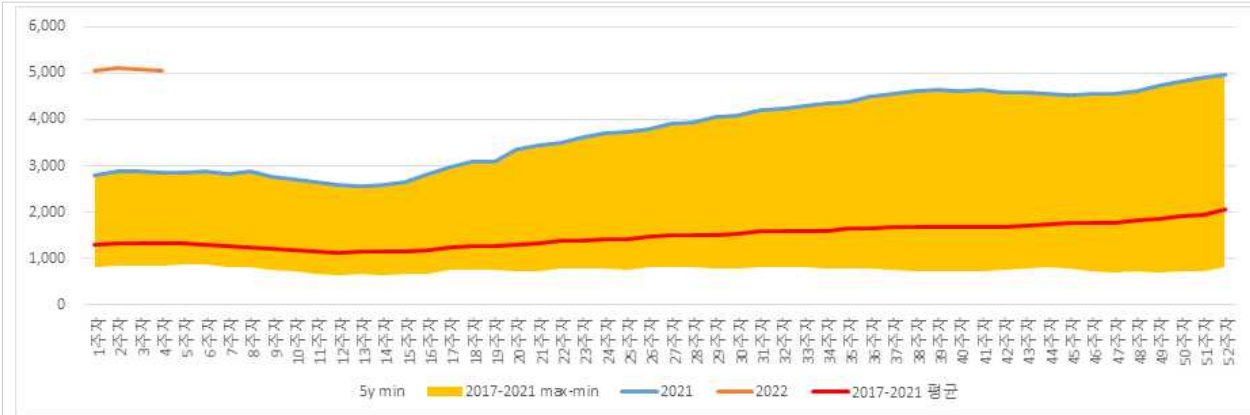
자료: 상하이해운거래소



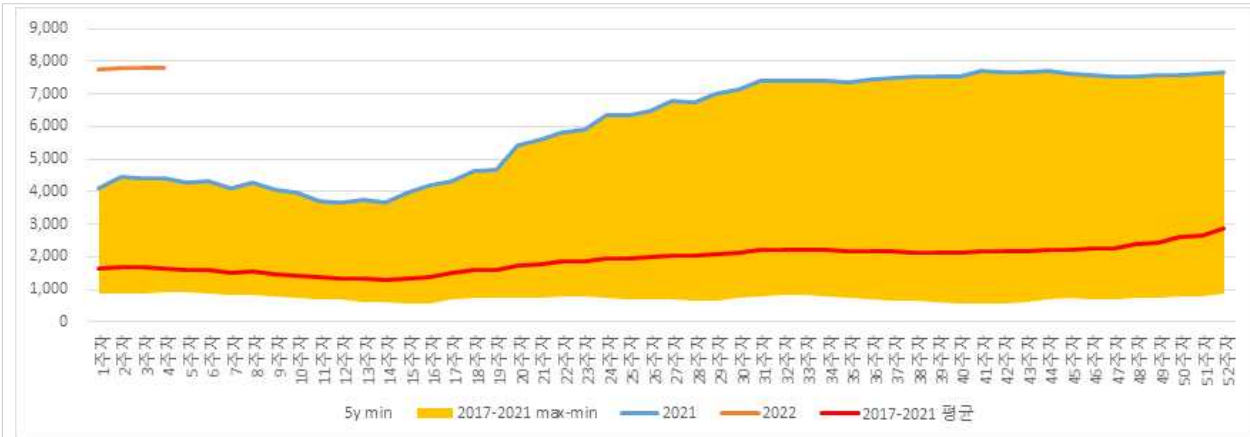
2 운임전망

| 1월 4주('22.1.24~'22.1.28)

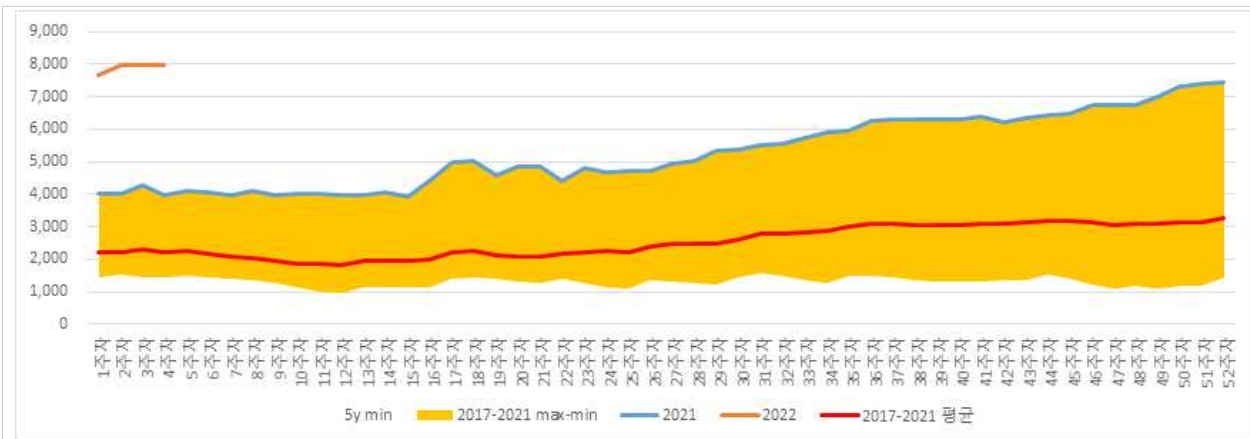
SCFI 지수는 약보합세를 기록할 것으로 전망



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) : 전주(1월 2주) 대비 0.6p 하락한 35.8 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로 운임지수(WS)가 하락함

(달러/톤)

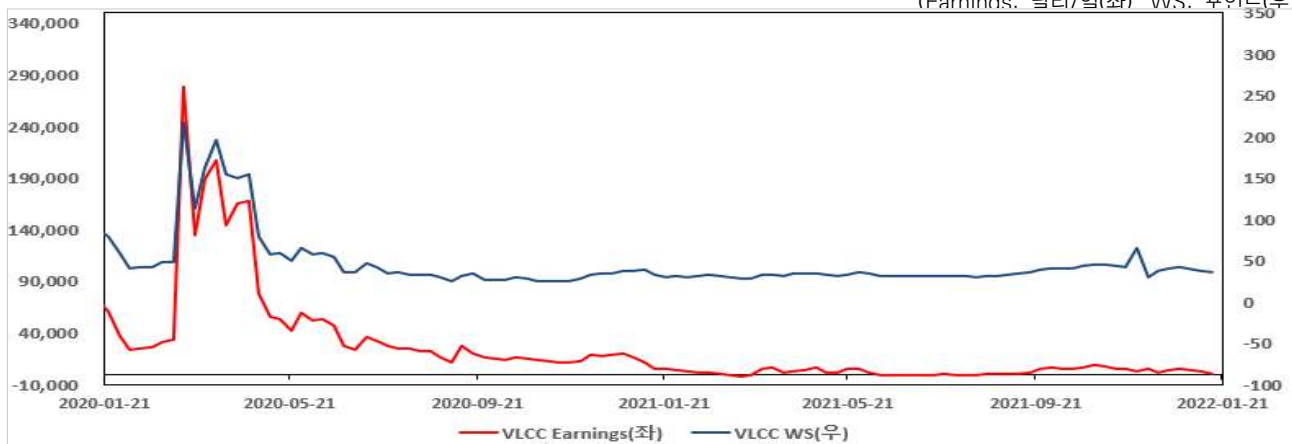
| 구분                                      | 1월 3주(WS) | 전주 대비 차이 |     |       |
|---|-----------|----------|-----|-------|
| 중동-중국 항로(TD3C)                          | 35.8      | ▼        | 0.6 | 1.6 % |
| Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K  | 18.0      | -        | -   | - %   |
| Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K   | 35.5      | ▼        | 1.0 | 2.7 % |
| Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K | 37.0      | ▼        | 1.0 | 2.6 % |

(동향) 주요 에너지 기관의 긍정적인 원유 수요 전망에도 불구하고 수급 불균형으로 인한 시황 악화 지속

- OPEC은 1월 월간보고서를 통해 오미크론 변이가 원유 수요에 미치는 영향이 완만하고 단기적일 것으로 평가하면서 올해 수요 전망을 1억 79만 배럴에 달할 것으로 전망했으나, 지속된 국경 봉쇄와 최대 원유 수입국인 중국의 원유 수입량 감소로 유조선 운임 약세가 이어지고 있다고 언급함
- 또한 중국이 이란산 원유를 대량 도입하면서 작년 12월 말부터 전력비축유로 저장해왔으며, 계속되는 고유가 기조로 인해 내일 초 경 전력비축유를 방출할 계획을 미국과 합의한 것으로 전해지면서 당분간 유조선 운임 회복에 부담이 가중될 것으로 예상됨

## VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌) WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

## 유조선 운임

(운임지수: WS 수익과 용선료: 달러/일)

|            |        | 1월 3주  | 전주대비   | 2022년  |        |        | 2021년  |        |        |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|            |        |        |        | 최저     | 최고     | 평균     | 최저     | 최고     | 평균     |
| 유조선 시장(현물) |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| 중동-중국      | 운임지수   | 35.8   | -0.6   | 35.8   | 37.1   | 36.4   | 28.4   | 65.1   | 35.4   |
| 항로(TD3C)   | 평균 수익  | -3,064 | -2,240 | -4,278 | -562   | -1,944 | -6,779 | 14,966 | -526   |
| VLCC       | 1년 용선료 | 18,500 | 0      | 18,500 | 18,500 | 18,500 | 18,500 | 24,125 | 20,851 |

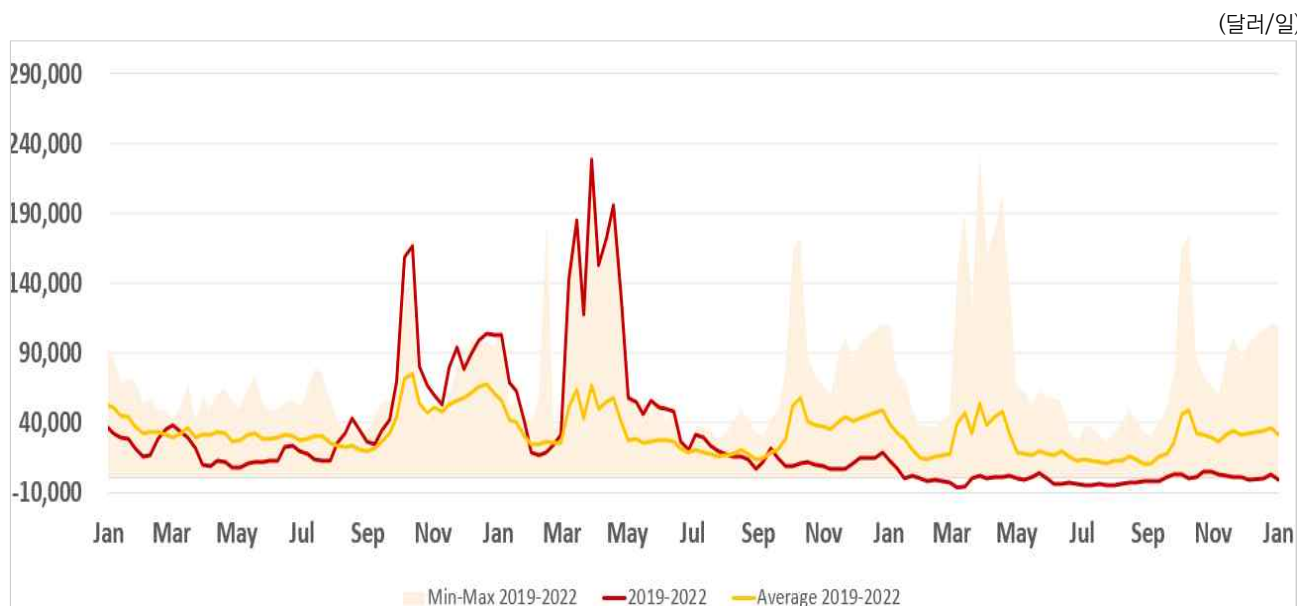
자료: Clarkson



## 1 유조선-기술분석

수익 추세선(붉은색)은 지속적으로 큰 폭의 하락세를 보임

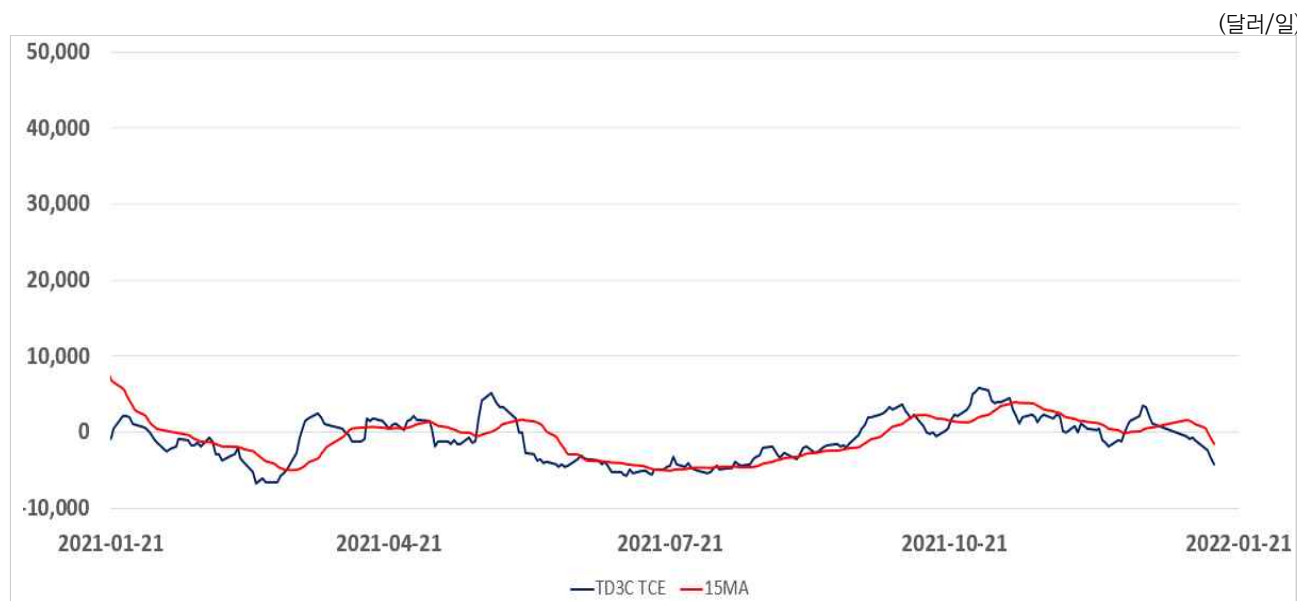
VLCC 중동-중국(TD3C) TCE(Time Charter Equivalent)



자료: Clarkson

수익 추세선(파란색)은 올해 들어 계속하여 마이너스를 기록하고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



## 2 석유제품선-동향분석

Ⅰ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주(1월 2주) 대비 13.3p 상승한 133.1 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로 운임지수(WS)가 소폭 상승 혹은 보합세를 보임

(달러/톤)

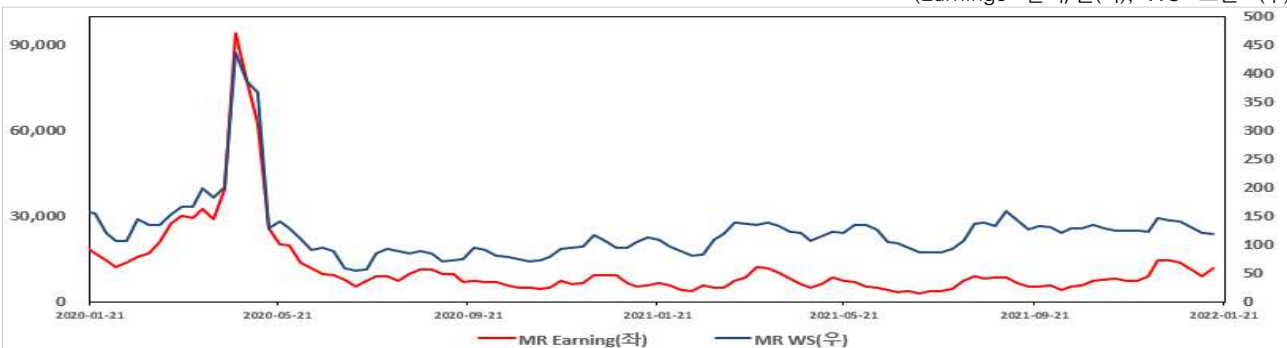
| 구분                                   | 1월 3주(WS) | 전주 대비 차이 |      |        |
|--------------------------------------|-----------|----------|------|--------|
| 인도-극동 항로                             | 133.1     | ▲        | 13.3 | 11.1 % |
| Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형) | 75.0      | ▼        | 10.0 | 11.8 % |
| Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형) | 97.5      | -        | -    | - %    |
| Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형) | 135.0     | ▲        | 5.0  | 3.8 %  |

(동향) 중국의 탈탄소화 정책이 석유제품선 시장에도 악영향을 미치고 있으나, 백신 확대에 따른 점진적인 상황 회복 기대

- 중국 탈탄소 정책 시행과 베이징 동계올림픽 개최 등으로 인해 석유정제품 수요가 둔화되고 석유제품의 주원료인 에틸렌의 수익성이 급격히 악화되는 등 중국 정부의 탈탄소 정책 강화로 인해 제조업 가동률이 낮게 유지되면서 석유제품선 시장에도 영향을 미치고 있음
- 그러나 현재, 미국, 유럽, 아시아 등 글로벌 석유제품 재고가 낮게 유지되고 있으며, 백신 보급 확대에 따라 코로나19가 진정 국면에 접어들면 산업생산 설비 정상화, 자동차 주행거리 및 항공기 운항 횟수 증가 현상 등이 발생할 것으로 예상되면서 이는 시장 회복의 긍정적 요인으로 평가됨

## 석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

## 석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

|            |        | 1월 3주  | 전주대비 | 2022년  |        |        | 2021년  |        |        |
|------------|--------|--------|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|            |        |        |      | 최저     | 최고     | 평균     | 최저     | 최고     | 평균     |
| 제품선 시장(현물) |        |        |      |        |        |        |        |        |        |
| 인도-극동 항로   | 운임지수   | 133.1  | 13.3 | 119.8  | 133.1  | 124.7  | 80.6   | 160.0  | 120.1  |
|            | 평균 수익  | 7,657  | -356 | 7,184  | 11,020 | 9,078  | -96    | 15,345 | 7,642  |
| MR         | 1년 용선료 | 12,750 | 0    | 12,500 | 13,000 | 12,667 | 11,625 | 13,000 | 12,429 |

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

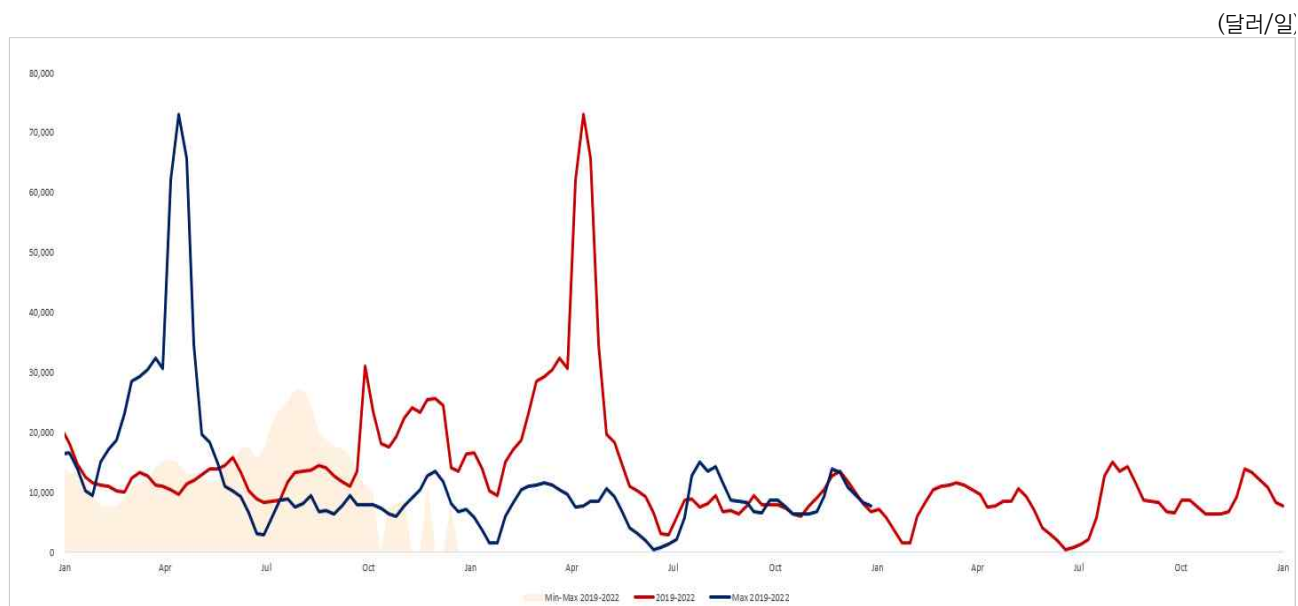
자료: Clarkson



## 2 석유제품선-기술분석

수익 추세선은 전주 대비 소폭 하락 추세를 보임

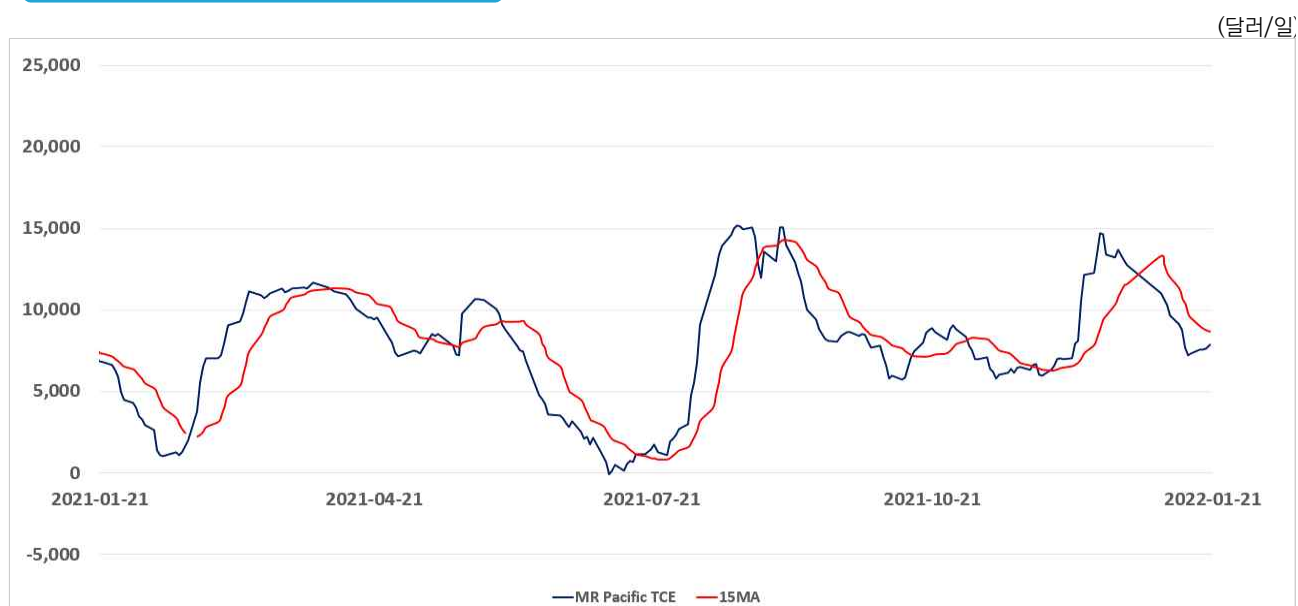
MR 인도-극동(Pacific Basket)



자료: Clarkson

수익 추세선은 전주 대비 소폭 상승세를 보이며 보험권을 유지하고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



## 5. 중고선

## 1 동향분석

■ 건화물선 중고선가 지수는 26.45로 전주 대비 0.4p 하락함

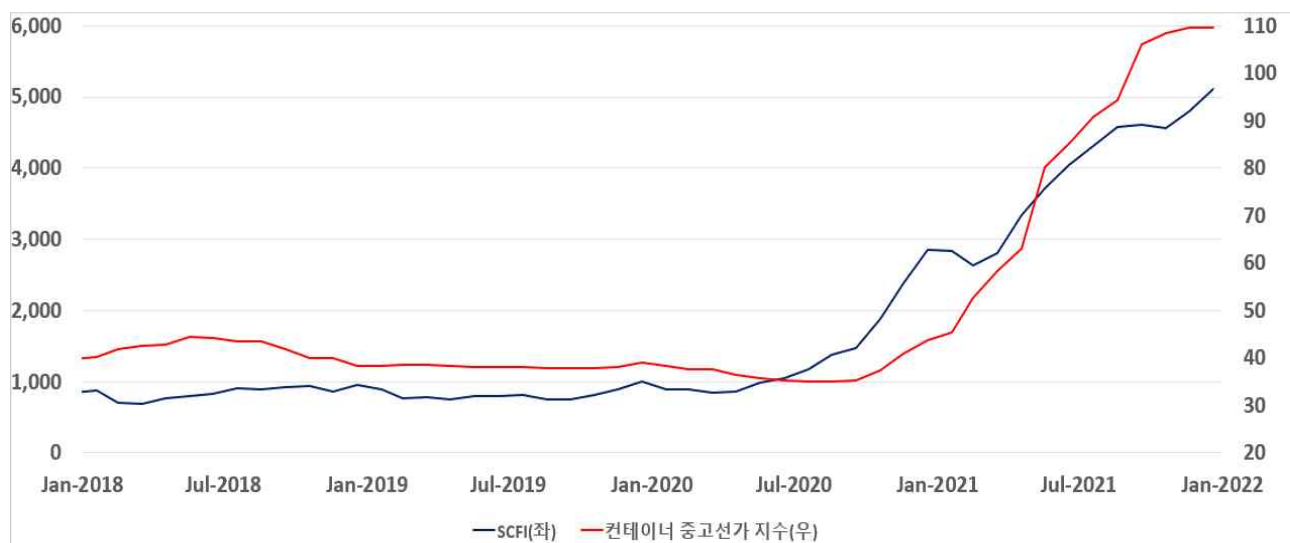
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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 3주('22.1.1~'22.1.21)

## I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 45건의 중고선 거래 발생

| 선종         | 선명                  | 건조<br>년도 | 선형     | 단위    | 매매일자        | 가격<br>(백만달러) | 매도자                  | 매수자                         |
|------------|---------------------|----------|--------|-------|-------------|--------------|----------------------|-----------------------------|
| Container  | Dance               | 2006     | 822    | TEU   | 2022-Jan-20 |              | Ernst Russ GmbH      | Undisclosed interests       |
| Bulk       | Molyvos Luck        | 2014     | 57,924 | DWT   | 2022-Jan-20 |              | Eurobulk             | Clients of EuroDry          |
| Bulk       | West Wind           | 2008     | 56,557 | DWT   | 2022-Jan-20 | 17.00        | La Maritime          | Indonesian interests        |
| TankChem   | Chemway Gaia        | 2007     | 38,106 | DWT   | 2022-Jan-19 | 7.75         | Excel Marine         | Far Eastern interests       |
| TankChem   | Hafnia Karava       | 2007     | 39,997 | DWT   | 2022-Jan-19 | 9.00         | Hafnia Limited       | Undisclosed interests       |
| Bulk       | Intrepid Eagle      | 2013     | 33,773 | DWT   | 2022-Jan-19 | 15.00        | Intrepid Shipping    | Undisclosed interests       |
| TankChem   | Gulf Mist*          | 2007     | 37,434 | DWT   | 2022-Jan-19 | 7.75         | Gulf Energy Maritime | Greek interests             |
| TankChem   | Gulf Mews*          | 2007     | 37,448 | DWT   | 2022-Jan-19 | 7.75         | Gulf Energy Maritime | Greek interests             |
| Container  | Catherine C*        | 2001     | 6,178  | TEU   | 2022-Jan-19 | 130.00       | Gemini Shipholdings  | Clients of MSC              |
| Container  | Leo C*              | 2002     | 6,178  | TEU   | 2022-Jan-19 |              | Gemini Shipholdings  | Clients of MSC              |
| Offshore   | AIS Pollux          | 2008     | 3,250  | DWT   | 2022-Jan-18 |              | Legacy Ship          | Undisclosed interests       |
| Container  | AS Patricia         | 2006     | 2,510  | TEU   | 2022-Jan-17 | 30.00        | MPC Container Ships  | Clients of Maersk           |
| TankChem   | LS Evanne           | 2010     | 7,003  | DWT   | 2022-Jan-17 |              | Lauranne Shipping    | Undisclosed interests       |
| Tanker     | Stena Perros        | 2007     | 65,125 | DWT   | 2022-Jan-17 | 11.00        | Concordia Maritime   | Clients of Crowley Marine   |
| TankChem   | LS Jamie*           | 2009     | 5,776  | DWT   | 2022-Jan-17 | 9.00         | Lauranne Shipping    | Undisclosed interests       |
| TankChem   | LS Anne*            | 2008     | 5,776  | DWT   | 2022-Jan-17 |              | Lauranne Shipping    | Undisclosed interests       |
|            | Captain Nicholas ML | 2008     | 82,291 | cu.m. | 2022-01-14  |              | Dorian LPG           | Clients of MOL              |
| Bulk       | Coral Diamond       | 2007     | 76,596 | DWT   | 2022-01-14  | 16.00        | Kitaura Kaiun KK     | Undisclosed interests       |
| Bulk       | Crimson Princess    | 2012     | 38,395 | DWT   | 2022-01-14  | 19.00        | MMSL                 | Undisclosed interests       |
| Gas C'rier | Iris Glory          | 2008     | 83,700 | cu.m. | 2022-01-14  |              | Avance Gas           | Clients of Shintoku Kaiun   |
| Container  | Mount Nicholson     | 2017     | 1,756  | TEU   | 2022-01-14  | 45.00        | Mandarin Shipping    | Asian interests             |
| Gas C'rier | Pampero             | 2015     | 83,000 | cu.m. | 2022-01-14  |              | Avance Gas           | Chinese interests           |
| Gas C'rier | Thetis Glory        | 2008     | 83,700 | cu.m. | 2022-01-14  | 47.50        | Avance Gas           | Clients of Arcadia Shipping |
| Container  | Belmonte Express    | 2006     | 3,534  | TEU   | 2022-01-13  | 50.00        | Lomar Shipping       | Clients of MSC              |
| Container  | Cape Manila         | 2011     | 2,758  | TEU   | 2022-01-13  | 47.00        | Schoeller Holdings   | Clients of MSC              |
| Offshore   | Posh Dauntless      | 2013     | 6,961  | HP    | 2022-01-13  |              | POSH                 | Chinese interests           |



## 중고선

| 선종        | 선명              | 건조<br>년도 | 선형      | 단위    | 매매일자       | 가격<br>(백만달러) | 매도자                  | 매수자                         |
|-----------|-----------------|----------|---------|-------|------------|--------------|----------------------|-----------------------------|
| TankChem  | PS London       | 2008     | 51,246  | DWT   | 2022-01-13 | 11.90        | Premuda SpA          | Greek interests             |
| Tanker    | Tsushima        | 2008     | 310,391 | DWT   | 2022-01-13 | 36.50        | Meiji Shipping       | Greek interests             |
| Offshore  | Viking Neptun   | 2015     | 146     | LOA   | 2022-01-12 |              | Eidesvik Offshore    | Clients of DEME Offshore    |
| Container | Cardiff Trader  | 2003     | 2,524   | TEU   | 2022-01-11 | 30.00        | Lomar Shipping       | Clients of MSC              |
| TankChem  | Gulf Moon       | 2007     | 37,488  | DWT   | 2022-01-11 | 7.75         | Gulf Energy Maritime | Undisclosed interests       |
| Bulk      | Ocean Dotey     | 1995     | 70,153  | DWT   | 2022-01-11 | 7.80         | Zhuo Cheng           | Undisclosed interests       |
| Bulk      | Sparrow         | 2005     | 53,459  | DWT   | 2022-01-11 | 13.50        | Tiara Nvgtn          | Undisclosed interests       |
| 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           |
| Gas Crier | Epic St. George | 2007     | 5,018   | cu.m. | 2022-01-07 | 10.50        | BW Epic Kosan        | Clients of Blue Energy & M. |
| 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 Shoo | 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        | 72.0 | 0     | 72.3  | 72.0  | 73.0 | 72.3 | 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        | 114.0 | 0.5 | 113.5 | 113.0 | 113.5 | 113.5 | 85.0 | 112.0 | 98.7 |
| 컨테이너선             | Sub-Panamax | 40.5  | 0   | 40.3  | 40.0  | 40.5  | 40.3  | 30.0 | 40.0  | 35.8 |

자료: Clarkson

|                |           |       |      |       |       |       |       |       |       |       |
|----------------|-----------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 연료유 (\$/Tonne) |           |       |      |       |       |       |       |       |       |       |
| 380 CST        | Rotterdam | 488.3 | 23.0 | 466.3 | 445.5 | 488.3 | 466.3 | 311.3 | 488.0 | 396.2 |
|                | Singapore | 504.8 | 26.3 | 480.0 | 456.8 | 504.8 | 480.0 | 324.8 | 523.5 | 416.5 |
|                | Korea     | 543.0 | 12.8 | 529.6 | 458.8 | 507.0 | 481.8 | 361.8 | 574.5 | 445.9 |
|                | Hong Kong | 507.0 | 27.5 | 481.8 | 458.8 | 507.0 | 481.8 | 325.8 | 529.0 | 426.8 |
| VLSFO          | Rotterdam | 653.0 | 56.3 | 605.6 | 567.0 | 653.0 | 605.6 | 387.8 | 605.8 | 505.6 |
|                | Singapore | 694.5 | 20.0 | 669.5 | 639.5 | 694.5 | 449.5 | 413.0 | 642.5 | 535.1 |
|                | Hong kong | 708.8 | 44.5 | 667.3 | 629.0 | 708.8 | 667.3 | 404.5 | 627.3 | 533.2 |

자료: Clarkson

|                |        |        |      |        |        |        |        |         |         |         |
|----------------|--------|--------|------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|
| 주요 원자재가 (\$)   |        |        |      |        |        |        |        |         |         |         |
| 철광석 (\$/Tonne) | 국제價    | -      | -    |        |        |        |        | 105.4   | 233.7   | 180.6   |
|                | 중국産    | 164.3  | 3.7  | 149.1  | -      | 164.3  | 149.1  | -       | 264.6   | 193.0   |
| 연료탄 (\$/Tonne) | 국제價    | 132.8  | 6.8  | 118.5  | 106.8  | 132.8  | 118.5  | -       | 244.3   | 127.7   |
|                | 중국産    | 173.9  | 5.4  | 168.2  | 166.4  | 173.9  | 168.2  | -       | 420.7   | 182.4   |
| 원료탄 (\$/Tonne) | 호주산    | 488.4  | 30.2 | 451.6  | 429.2  | 488.4  | 451.6  | -       | 501.1   | 272.0   |
|                | 내륙(몽골) | -      | -    |        |        |        |        | -       | -       | -       |
|                | 중국産    | 429.2  | 42.5 | 393.1  | 362.4  | 429.2  | 393.1  | -       | 577.7   | 337.4   |
| 곡물 (센트/부셀)     | 대두(국제) | 1414.3 | 44.5 | 1385.4 | 1344.0 | 1425.8 | 1385.4 | 1,188.5 | 1,642.5 | 1,372.4 |
|                | 밀(국제)  | 780    | 38.5 | 765.3  | 741.5  | 796.5  | 765.3  | 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