

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2022년 7월 4일

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

지난주 케이프선 운임 19,074달러/일 기록, 중국 부동산 위기로 재확산, 기약 없는 중국의 경기부양책

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 지난주 대비 12.86p 하락한 4,203.27을 기록하여 3주 연속 하락함

탱커선

지난주 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 4.7p 상승한 52.1 기록, 중국의 본격적인 봉쇄 해제로 인한 원유 수요 증가

윤재웅 해운빅데이터연구 센터장 / jwoong01@kmi.re.kr | 051-797-4633

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

류희영 연구원 / hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4915

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

이상혁 전문연구원 / sanghyeoke@kmi.re.kr | 051-797-4625

김병주 연구원 / bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4628



1. 주간뉴스

올해 5월, 컨테이너 운항 정시성 전년 대비 2.3%p 하락한 36.4% 기록

- ▶ 컨테이너 운송 병목현상이 지속되는 가운데 올해 5월 컨테이너 운항 정시성은 전월 대비 소폭 개선되었지만, 여전히 낮은 수준을 유지하고 있음
 - 덴마크 해운분석업체 씨인텔리전스(Sea-Intelligence)가 발표한 *Global Liner Performance* 리포트에 따르면 올해 5월 컨테이너 운항 정시성은 전년 대비 2.3%p 하락한 36.4%를 기록한 것으로 나타남
- ▶ 이러한 낮은 수준의 컨테이너 운항 정시성의 배경은 코로나19 팬데믹 확산이 항만 혼잡 및 물류 병목현상 등으로 이어진 것이 원인으로 파악됨
 - 특히 4월부터 시작된 세계 최대 무역항인 상하이항을 비롯한 중국 주요 항만 폐쇄가 낮은 컨테이너 운항 정시성의 가장 주요한 요인으로 분석됨
 - 올해 5월 컨테이너 운항 정시성은 머스크가 전월 대비 4.3%p 상승한 50.3%로 가장 높은 순위를 기록하였으며, 대만 선사 완하이가 전월 대비 3.7%p 하락한 22.1%로 가장 낮은 순위를 기록함

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1141408/Box-shipping-reliability-at-36-in-May>

최건우 부연구위원

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

인플레이션으로 인한 소비자 수요 감소 우려로 북미-아시아 항로 운임 하락 전망

- ▶ 올해 1월부터 북미-아시아 항로 컨테이너 운임은 하락세를 나타내고 있으며, 미국 소비자 수요에 대한 전망이 악화됨에 따라 추가 하락할 것으로 전망됨
 - 상하이거래소(Shanghai Shipping Exchange: SSE)에서 발표한 7월 1일 기준 상하이-미 서안 및 상하이-미 동안 컨테이너 운임지수(SCFI)는 전주 대비 각각 -43p, -120p 하락한 7,334 및 9,684를 기록함
 - 해운·항만 분석기관 리널리티카(Linerlytica)에 따르면 아직 성수기 물량이 구체화되지 않아 운임이 압박을 받고 있으며, 중국과 미 서안 주요 항만 혼잡이 완화되면서 선복이 늘어나고 있다고 언급함
- ▶ 미국 기반 디지털 화물 운송 플랫폼 쉬플(Shifl)사 또한 북미-아시아 컨테이너 운임이 하락할 것으로 예측하고 있음
 - 쉬플사에 따르면 인플레이션으로 인해 소비자 지출이 하락할 것으로 예상되며, 이는 화물 물동량 감소로 이어질 것으로 전망된다고 언급함
 - 또한 중국의 엄격한 코로나19 대응 조치로 인한 공급망의 불확실성은 컨테이너 운임에 부정적인 영향으로 이어질 수 있다고 덧붙임

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1141395/Transpacific-rate-decline-expected-to-continue-on-suppressed-consumer-demand>

김병주 연구원

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



1. 주간뉴스

조강생산량 감소에 따라 국제 철광석 가격 연중 최저치 기록

- ▶ 중국 정부의 경기부양 계획에도 불구하고 6월 22일 기준 철광석 가격은 톤당 109달러로 7개월 만에 최저치를 기록함. 세계 철강 협회는 올해 5월의 세계 조강 생산량 1억 6,950만 톤으로 전년 동기 대비 3.5% 하락했다고 보고함
 - 올해 5월 중국의 조강 생산량은 9,660만 톤으로 전년 동기대비 3.5% 하락했음. 인도를 제외한 여타 주요 조강 생산국가인 일본, 미국, 러시아, 한국 등의 조강생산량은 전년 동기대비 4.2%, 2.6%, 1.4%, 1.4% 하락하여, 810만 톤, 720만 톤, 640만 톤, 580만 톤을 기록함
 - 글로벌 화학·에너지산업 전문 조사기관 ICIS(Independent Commodity Intelligence Service)는 올해 남은 기간 인프라 투자 확대가 쉽지 않다면 철광석 수요가 위축이 가중될 것이라 분석했으며, 코비드 봉쇄조치 또한 수요 위축에 영향을 미칠 것이라 예상됨
- ▶ 중국 정부의 코로나 조치 및 부양책 규모에 따라 철광석 시장의 향방이 결정될 것으로 전망되며 한편 공급 측면에서는 브라질, 호주 등지에서 철광석 생산량이 증가할 것으로 전망됨
 - 중국의 올해 5월까지의 누적 조강 생산량은 전년 대비 8% 감소한 약 4억 3,500만 톤임. 또한 중국 철강 협회에 따르면, 주요 철강 공장의 재고량이 2,050만 톤으로 연초 대비 82%, 전년 동기 대비 30.8% 증가함. 이에 따라 올해 5월까지의 철광석 누적 수입량은 전년 동기 대비 5% 감소하여 4억 4,700만 톤에 달함
 - 호주는 신규 프로젝트를 통해 철광석 생산량을 늘리려 함. 브라질의 경우 전년 철광석 수출량은 3억 5,800만 톤으로 2018년의 3억 7,100만 톤 대비 감소한 수치임. 올해 발레(Vale)사의 철광석 생산량 목표치는 4억 톤임

자료: <https://www.balticexchange.com/en/news-and-events/news/baltic-magazine/2022/iron-ore-stuck-in-downward-spiral.html>

이상혁 전문연구원

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

중국 6월 건화물선 신조 발주 45척으로 증가

- ▶ 총 31.5 백만 DWT로 전년 10월 이래 최고치이며 발주량의 90%가 중국 조선소에 의한 것임
 - 6월 넷째 주 동안 중국의 조선소에 9척의 울트라막스(Ultramax)가 발주됨. 신조된 선박 중 3척이 양저우(Yangzhou)의 조선소인 CSHI(Cosco Shipping Heavy Industry)에 발주되었으며, 2024년 중국의 선사에 인도될 예정임
 - 이 외에도 중국 조선소인 New Dayang Shipbuilding Co에서 자국의 선박금융업체 AVIC International Leasing Co와 CDB Leasing (International) Co로부터 각각 2척과 4척의 발주계약을 체결했음
- ▶ 비록 건화물선 부문의 발주량이 증가하고 있으나 2022년 상반기의 누적 발주량은 전년 동기대비 32% 수준임. 올해 초부터 현재까지 케이프사이즈선은 발주된 바 없으며, 발주된 선종의 대부분은 안정적 운임을 보이는 울트라막스 및 캄사르막스(Kamsarmax)에 집중됨
 - 6월에 발주된 45척의 건화물선 중 82,000 dwt인 캄사르막스선이 12척이며, 72,000 dwt인 울트라막스선이 22척으로 보고됨

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1141353/The-week-in-newbuildings-Dry-cargo-sector-sees-revival>

이상혁 전문연구원

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



1. 주간뉴스

러시아, 세계 3위 원유 수입국인 인도의 최대 공급국가로 부상

- ▶ 러시아가 중동 산유국들을 제치고 인도의 최대 원유 공급국이 될 것이라는 전망이 나옴
 - 케이플러(Kpler), 보르텍사(Vortexa), 블룸버그(Bloomberg) 등에 의하면 이번 달 인도를 향하는 원유 수출량은 약 99만 b/d~120만 b/d에 이를 것으로 추산됨
 - 이는 유조선 이동을 추적하여 산출한 원유 수출량으로, 이라크의 대 인도 원유 수출량과는 비슷한 수치이며 사우디아라비아의 수출량보다는 월등히 많은 것으로 분석됨
- ▶ 러시아는 우크라이나 침공 이후 글로벌 국제 제재로 인해 기존 수입국인 유럽으로의 원유 수출이 곤란해지자 아시아 시장을 공략하고 있음
 - 특히 인도는 러시아산 원유를 적극적으로 수입하고 있으며, 인도는 원유를 합리적인 가격으로 확보하는 것이 자국의 국익에 부합한다는 입장을 취하고 있음
 - 인도 외에도 중국 또한 러시아산 원유 수입을 대폭 늘린 것으로 파악되면서, 두 국가의 원유 수입 증가로 인해 러시아가 글로벌 제재에 따른 경제적 손실을 상쇄하고 있다는 지적이 제기됨

자료: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-06-29/russia-muscles-in-on-indian-oil-market-at-expense-of-opec-titans>

류희영 연구원

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

미국, 러시아에서 출항한 석유제품선 제재 위반 여부 조사

- ▶ 석유제품선 데이토나(Daytona)호가 러시아 타만반도에서 제품유를 선적하여 미국 뉴올리언스에 입항할 예정이었으나, 미 당국에 의해 화물 하역이 중단됨
 - 현재 미 세관국경보호국(U.S. Customs And Border Protection)의 조사를 받고 있는 데이토나(Daytona)호는 그리스 해운선사 TMS탱커의 유조선으로, 스위스 비톨(Vitol)이 용선한 선박임
 - 케이플러에 의하면 데이토나호의 화물은 러시아산으로 표기되어 있으며, 비톨은 제재를 포함한 모든 관련 법규를 준수하고 있다고 입장을 표명함
- ▶ 미국 정부는 우크라이나 침공에 대한 대 러시아 제재의 일환으로 지난 3월부터 러시아산 원유, 연료유, LNG 등의 금수조치를 시행한 바 있음
 - 다른 국가가 생산한 원유나 석유제품이 러시아를 단순히 기항하는 경우 제재에서 제외되며, 데이토나호 역시 카자흐스탄의 원유를 러시아 송유관을 통해 타만반도로 송출 후 유조선으로 수출하는 것으로 주장하고 있음
 - 이에 영국 에너지 조사기업 에너지 애스펙츠는 “선박에 선적된 석유제품이 카자흐스탄산일수도 있으나, 현재 카자흐스탄은 글로벌시장에 최소한의 석유제품만 수출하고 있다”고 언급해 향후 조사 결과에 추이가 주목됨

자료: <https://www.wsj.com/articles/u-s-releases-vitol-oil-tanker-that-sailed-from-russian-port-11656686403>

류희영 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임 전망

| 구분 | 6월 5주 | | | | |
|-----------------------|--------|----------|-------------------|--------|-----------------|
| | 주간평균운임 | 전주대비차이 | FFA 8월물 주간평균가격 | | 전주대비차이 |
| 케이프선 5TC (달러/일) | 19,074 | ▼ -2,323 | -10.9 % | 25,240 | ▼ -637 -2.5 % |
| 파나마스선 4TC (달러/일) | 21,507 | ▼ -2,260 | -9.5 % | 21,836 | ▼ -1,346 -5.8 % |
| 수프라막스선 10TC (달러/일) | 25,983 | ▼ -1,144 | -4.2 % | 24,879 | ▼ -1,828 -6.8 % |

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

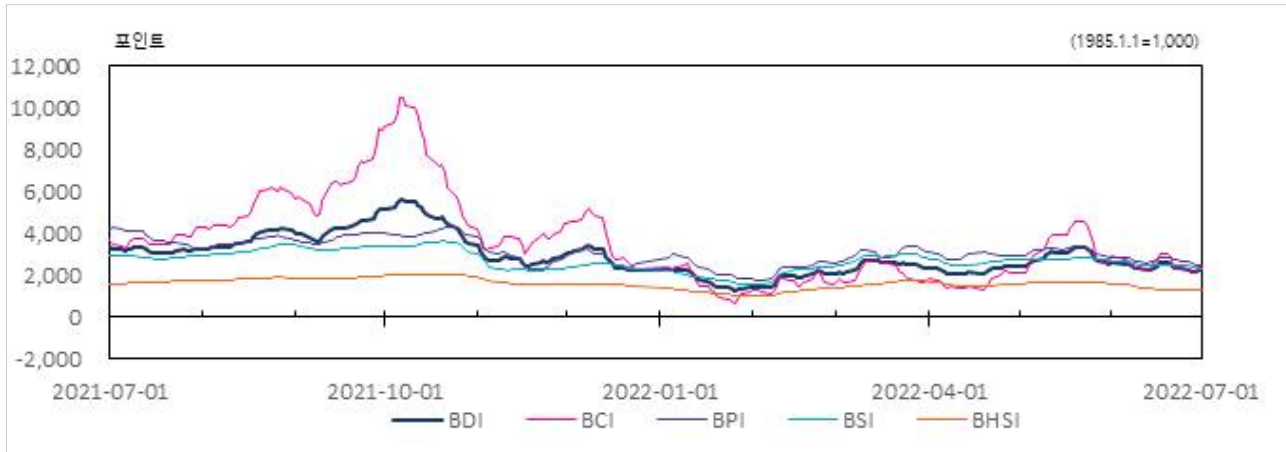


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

| | | 6월 5주 | 전주대비 | 2022년 | | | 2021년 | | |
|---------------------------|-------------|-----------|--------|------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 건화물선 시장(현물) ¹⁾ | | | | | | | | | |
| 운임지수 | BDI | 2,228 | -195 | 1,296 | 3,369 | 2,279 | 1,303 | 5,650 | 2,943 |
| 선형별 운임 | 케이프(5TC) | 19,074 | -2,323 | 5,826 | 38,169 | 18,103 | 10,304 | 86,953 | 33,306 |
| | 파나막스(4TC) | 21,507 | -2,260 | 14,549 | 29,410 | 23,519 | 10,936 | 37,616 | 25,547 |
| | 수프라막스(10TC) | 25,983 | -1,144 | 17,273 | 33,366 | 26,968 | 11,242 | 39,860 | 26,758 |
| | 핸디(6TC) | 23,421 | -637 | 17,776 | 32,166 | 25,760 | 11,695 | 37,109 | 25,702 |
| 1년 용선료 | 케이프 | 23,250 | -125 | 13,500 | 19,750 | 16,063 | 10,125 | 23,000 | 16,682 |
| | 파나막스 | 22,250 | -1,625 | 11,200 | 14,125 | 12,663 | 9,625 | 16,125 | 12,535 |
| | 수프라막스 | 20,500 | -3,000 | 9,500 | 10,625 | 10,269 | 8,250 | 12,500 | 10,340 |
| | 핸디 | 19,250 | -1,750 | 8,063 | 9,063 | 8,567 | 7,313 | 9,250 | 8,421 |
| 건화물선 시장(FFA) | | | | | | | | | |
| | | 2022년 8월물 | | 2022년 4분기물 | | 2022년물 | | 2023년물 | |
| | | 6월 5주 | 전주대비 | 6월 5주 | 전주대비 | 6월 5주 | 전주대비 | 6월 5주 | 전주대비 |
| 선형별 운임 평가치 | 케이프(5TC) | 25,240 | -637 | 27,419 | -1,843 | 19,173 | -118 | 17,387 | -63 |
| | 파나막스(4TC) | 21,836 | -1,346 | 21,471 | -1,964 | 14,957 | -427 | 14,957 | -427 |
| | 수프라막스(10TC) | 24,879 | -1,828 | 23,277 | -3,327 | 15,623 | -370 | 12,919 | -147 |
| | 핸디(6TC) | 23,895 | -1,465 | 22,365 | -2,909 | 14,753 | -781 | 12,398 | -403 |

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

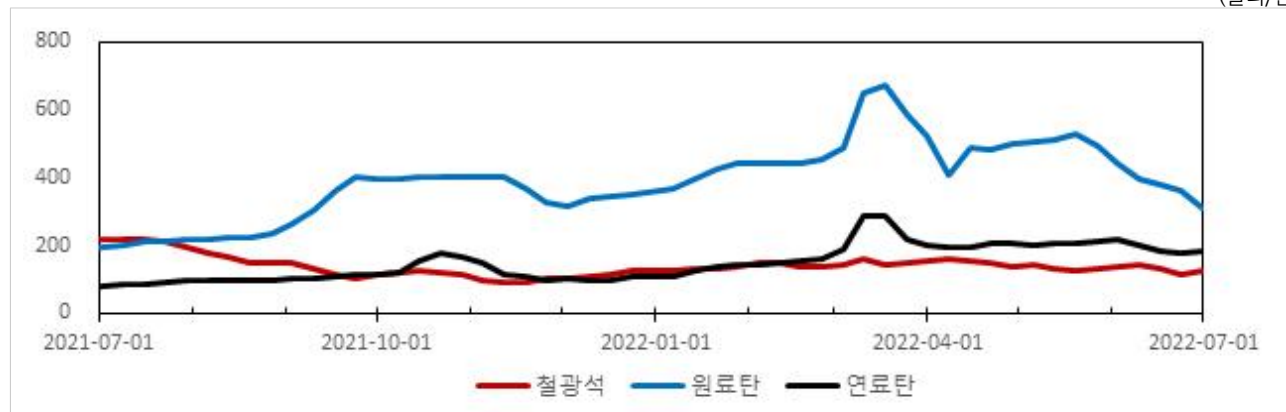
| 구분 | 2022년 | | | | | | 2021년 | | | |
|-----|-------|-------|--------|-------|-------|---|-------|-------|-------|-------|
| | 6월 5주 | 6월 4주 | 전주대비차이 | | | | 6월 5주 | 연평균 | 최저 | 최고 |
| 철광석 | 122.5 | 113.1 | ▲ | 9.4 | 8.3 | % | 213.7 | 161.1 | 89.8 | 226.5 |
| 원료탄 | 311.8 | 359.6 | ▼ | -47.8 | -13.3 | % | 181.6 | 220.5 | 102.2 | 403.0 |
| 연료탄 | 180.2 | 177.4 | ▲ | 2.8 | 1.6 | % | 75.0 | 84.3 | 52.0 | 175.4 |
| 대두 | 607.7 | 600.5 | ▲ | 7.2 | 1.2 | % | 490.2 | 500.6 | 444.3 | 589.0 |
| 옥수수 | 297.0 | 297.8 | ▼ | -0.8 | -0.3 | % | 229.1 | 224.2 | 185.1 | 278.4 |

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 — 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

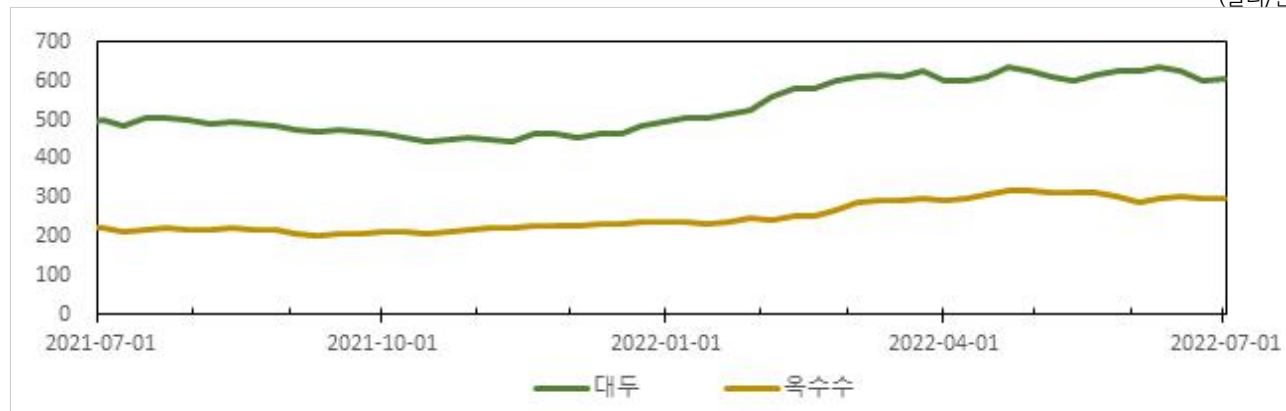
(달러/톤)



자료: Clarkson

곡물가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주(6월 4주) 대비 10.9% 하락한 19,074달러/일 기록

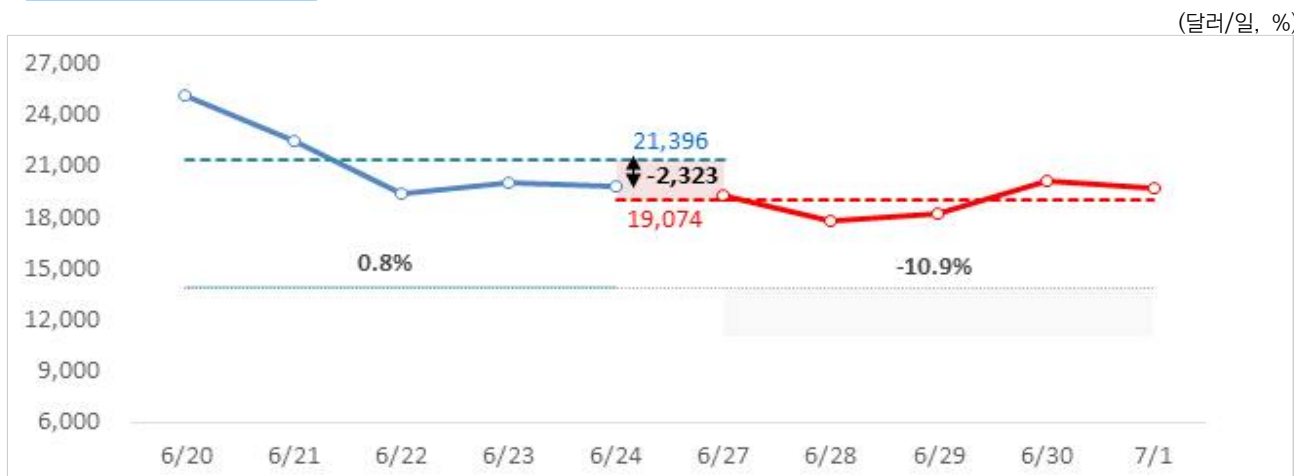
(운임) 케이프선 운임은 하락함

- 중국의 철강 원료 수요 회복에 대한 기대감이 무너지며, 케이프선 운임이 하락함

(동향) 중국 부동산 위기로 재확산, 기약 없는 중국의 경기부양책

- 중국 부동산 개발업체 스마오(Shimao)의 채무불이행 소식이 전해지면서 작년 형다 사태 이후 중국의 부동산 시장의 위기로 다시 대두되고 있음. 중국 부동산 개발업체에서 14위인 스마오가 1조 3,000억 원에 달하는 역외 채권 원리금을 상환하지 못했기 때문임
- 지난 22일 브릭스 정상회의와 같이 중국 정부가 경기 부양을 위한 정책을 내놓겠다는 발언을 반복하고 있으나 구체적인 일정이 나오고 있지 않으며, 올 한해에도 탄소 배출량 감소를 위해 중국 정부가 조강생산 감산을 단행할 것으로 전망되는 만큼 철강 원료의 수요 증가는 제한적일 것이라는 의견이 우세함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분 | 6월 5주 | 6월 4주 | 전주대비차이 | |
|-----------|--------|--------|----------|--------|
| BCI | 2,300 | 2,580 | ▼ -280 | -10.9% |
| 스팟운임(5TC) | 19,074 | 21,396 | ▼ -2,323 | -10.9% |
| 용선료 | 6개월 | 30,750 | ▲ 750 | 2.5% |
| | 1년 | 23,250 | ▼ -125 | -0.5% |
| | 5년 | 19,000 | - 0 | 0.0% |
| FFA | 8월물 | 25,240 | ▼ -637 | -2.5% |
| | 4분기 | 27,419 | ▼ -1,843 | -6.3% |
| | 22년 | 19,173 | ▼ -118 | -0.6% |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

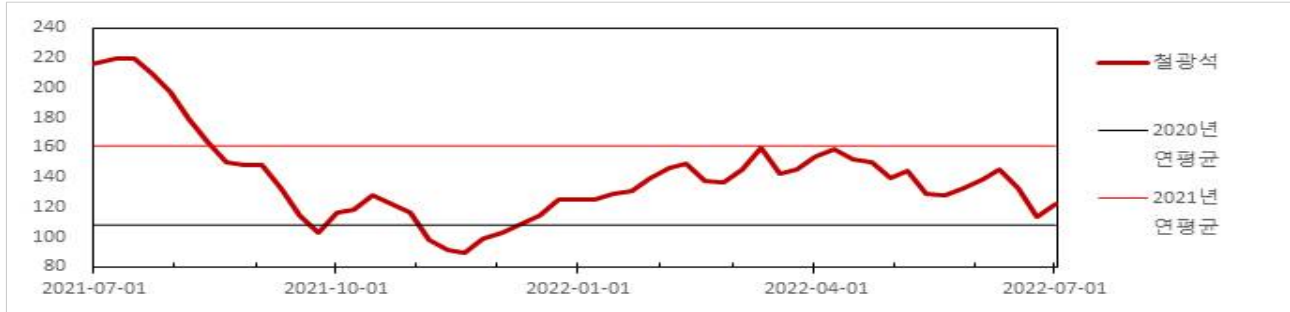


3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 8.3% 상승한 122.5달러/톤 기록

철광석 가격 추이

(달러/톤)



자료: Clarkson



(달러/톤)

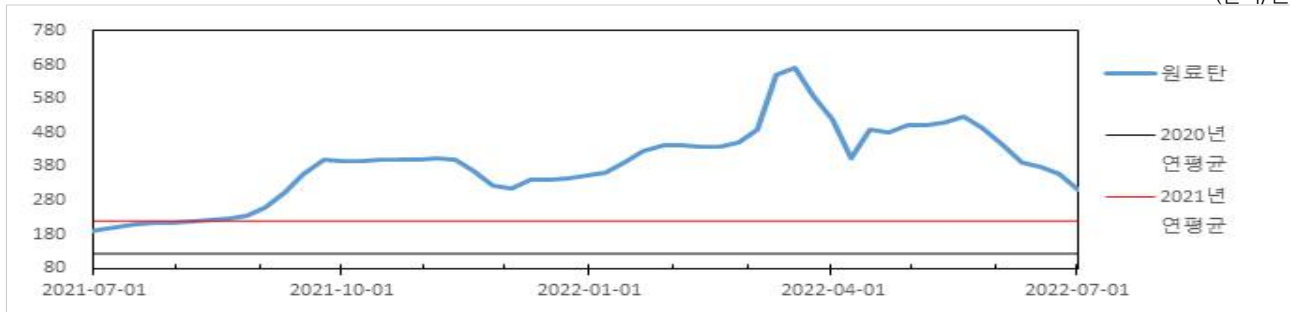
| 구분 | 철광석 가격 | 전주대비차이 | | |
|-------|--------|--------|-------|---------|
| 6월 2주 | 145.2 | ▲ | 7.0 | 5.1 % |
| 6월 3주 | 132.5 | ▼ | -12.7 | -8.8 % |
| 6월 4주 | 113.1 | ▼ | -19.4 | -14.6 % |
| 6월 5주 | 122.5 | ▲ | 9.4 | 8.3 % |

자료: Clarkson

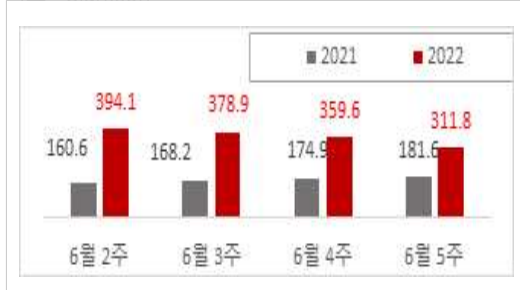
■ 원료탄 가격 : 지난 주 대비 13.3% 하락한 311.8달러/톤 기록

원료탄 가격 추이

(달러/톤)



자료: Clarkson



(달러/톤)

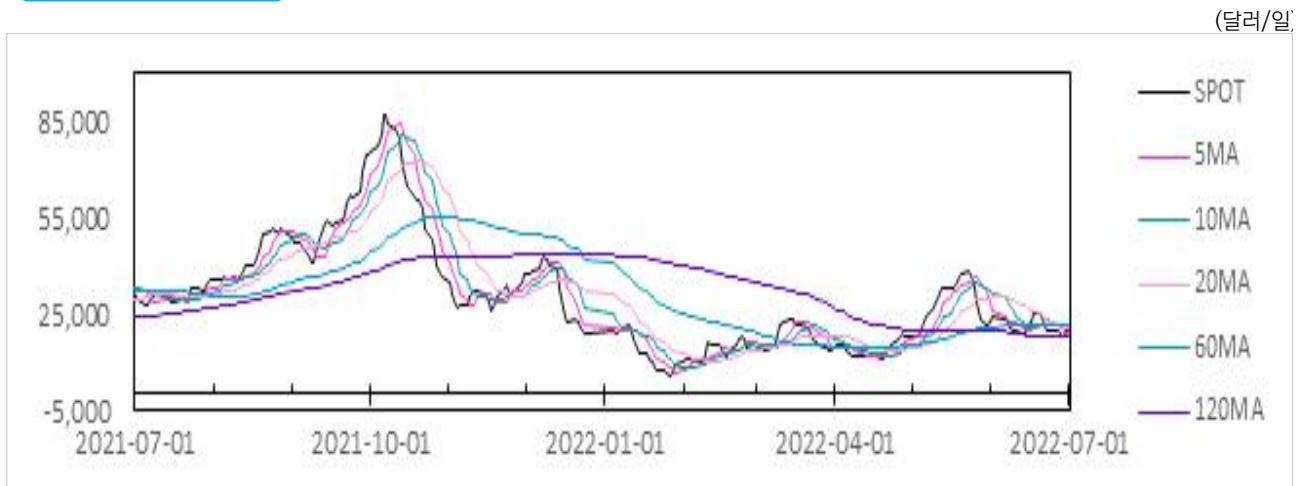
| 구분 | 원료탄 가격 | 전주대비차이 | | |
|-------|--------|--------|-------|---------|
| 6월 2주 | 394.1 | ▼ | -49.9 | -11.2 % |
| 6월 3주 | 378.9 | ▼ | -15.2 | -3.9 % |
| 6월 4주 | 359.6 | ▼ | -19.3 | -5.1 % |
| 6월 5주 | 311.8 | ▼ | -47.8 | -13.3 % |

자료: Clarkson



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

▶ 파나막스선 : 지난 주 대비 9.5% 하락한 21,507달러/일 기록

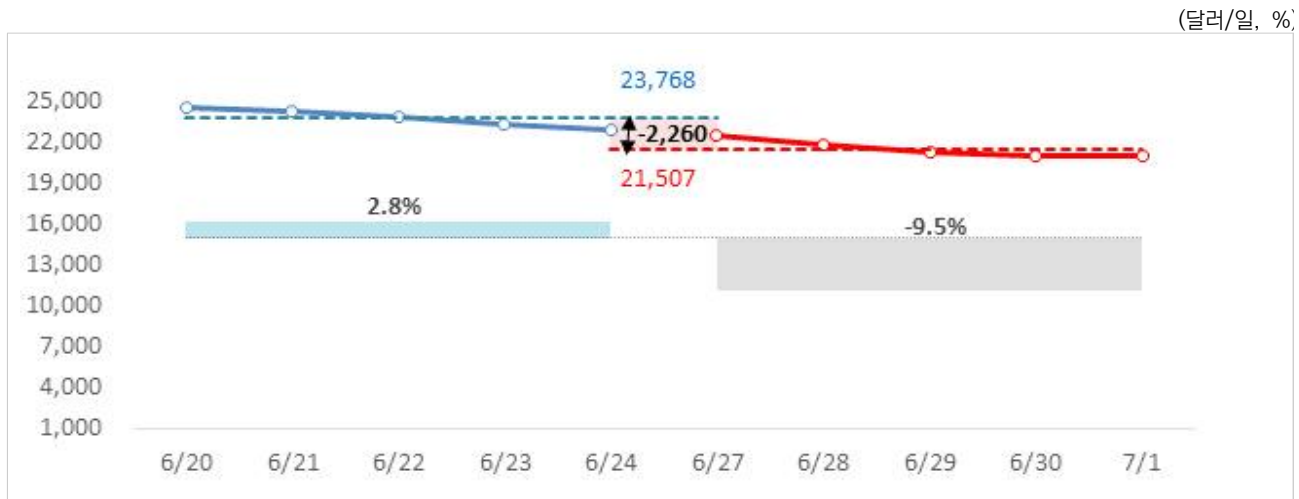
(운임) 파나막스선 운임은 하락함

- 태풍 영향권으로 중국의 석탄 수요 감소와 이로 인한 운임 하락

(동향) 중국에 태풍 '차바(CHABA)' 영향권 지속, 인도네시아 팜유 수출 할당량 상향

- 중국이 태풍 '차바'의 영향권에서 벗어나지 못하고 있음. 현재 태풍 '차바'의 세력이 약해지고 있으나, 다음 주 초까지 남부에 이어 중부와 동부 지역에도 폭우가 내릴 것으로 예보됨. 이번에 내린 폭우가 수력발전에는 긍정적인 영향을 미치고 있으나, 자국 석탄 생산 및 수출 일정에 차질을 발생시킬 가능성이 큼
- 인도네시아 정부가 7월 1일부로 팜유 수출량을 늘림. 앞서 인도네시아 정부는 국제 팜유 가격 급등에 기업들이 수출에 집중하자, 4월 수출을 금지한 바 있음. 또한 수출 재개 이후에는 DMO를 도입해, 팜유 수출량을 자국 판매량의 5배로 제한했으나, 재고량이 증가함에 따라 7배까지 허용할 것으로 알려짐

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분 | | 6월 5주 | 6월 4주 | 전주대비차이 | | |
|-----------|-----|--------|--------|--------|--------|--------|
| BPI | | 2,538 | 2,789 | ▼ | -251 | -9.0 % |
| 스팟운임(4TC) | | 21,507 | 23,768 | ▼ | -2,260 | -9.5 % |
| 용선료 | 6개월 | 25,625 | 26,750 | ▼ | -1,125 | -4.2 % |
| | 1년 | 22,250 | 23,875 | ▼ | -1,625 | -6.8 % |
| | 5년 | 16,125 | 16,250 | ▼ | -125 | -0.8 % |
| FFA | 8월물 | 21,836 | 23,182 | ▼ | -1,346 | -5.8 % |
| | 4분기 | 21,471 | 23,435 | ▼ | -1,964 | -8.4 % |
| | 22년 | 14,957 | 15,384 | ▼ | -427 | -2.8 % |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

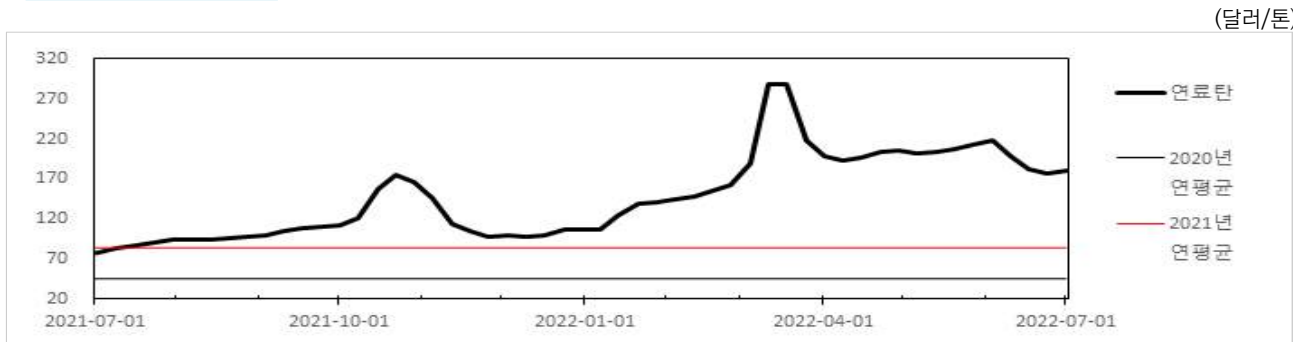
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 1.6% 상승한 180.2달러/톤 기록

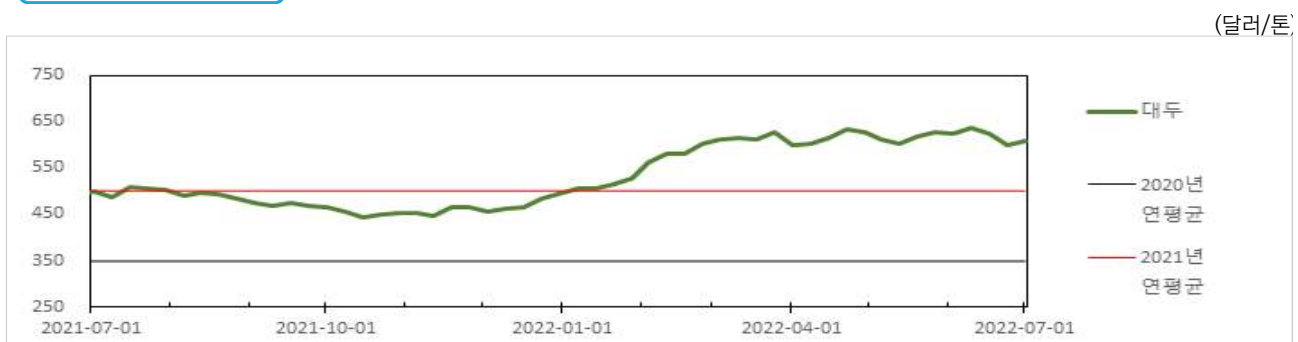
연료탄 가격 추이



| 구분 | 연료탄가격 | 전주대비차이 | | |
|-------|-------|---------|------|---|
| 6월 2주 | 198.4 | ▼ -19.1 | -8.8 | % |
| 6월 3주 | 181.6 | ▼ -16.8 | -8.5 | % |
| 6월 4주 | 177.4 | ▼ -4.2 | -2.3 | % |
| 6월 5주 | 180.2 | ▲ 2.8 | 1.6 | % |

대두 가격 : 지난 주 대비 2.8% 하락한 607.7달러/톤 기록

대두 가격 추이



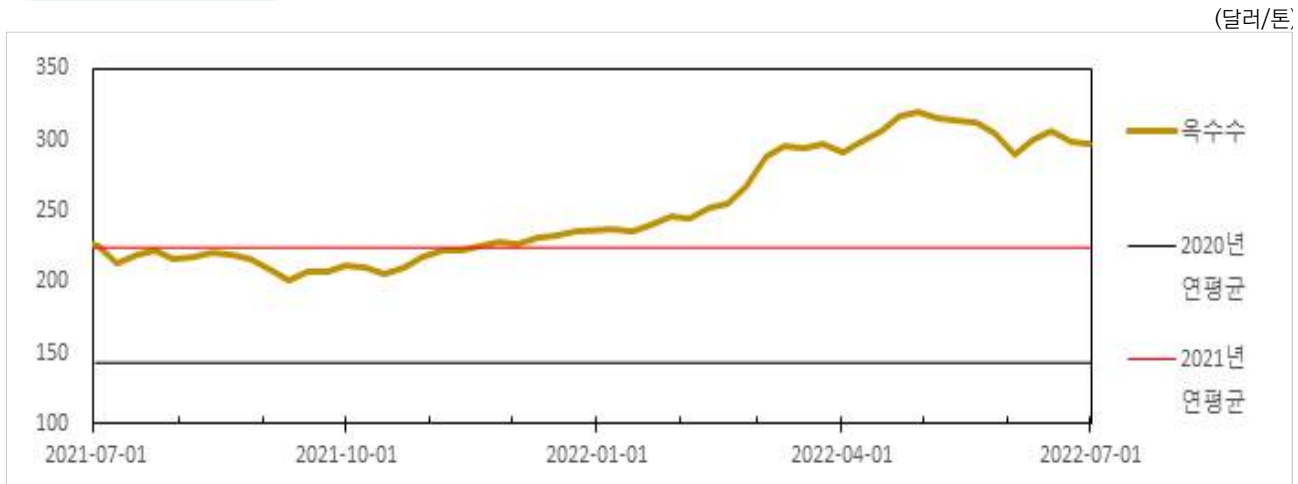
| 구분 | 대두 가격 | 전주대비차이 | | |
|-------|-------|---------|------|---|
| 6월 2주 | 624.7 | ▼ -1.4 | -0.2 | % |
| 6월 3주 | 638.0 | ▲ 13.3 | 2.1 | % |
| 6월 4주 | 625.5 | ▼ -12.5 | -2.0 | % |
| 6월 5주 | 607.7 | ▼ -17.8 | -2.8 | % |



3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 지난 주 대비 2.9% 하락한 297.0달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



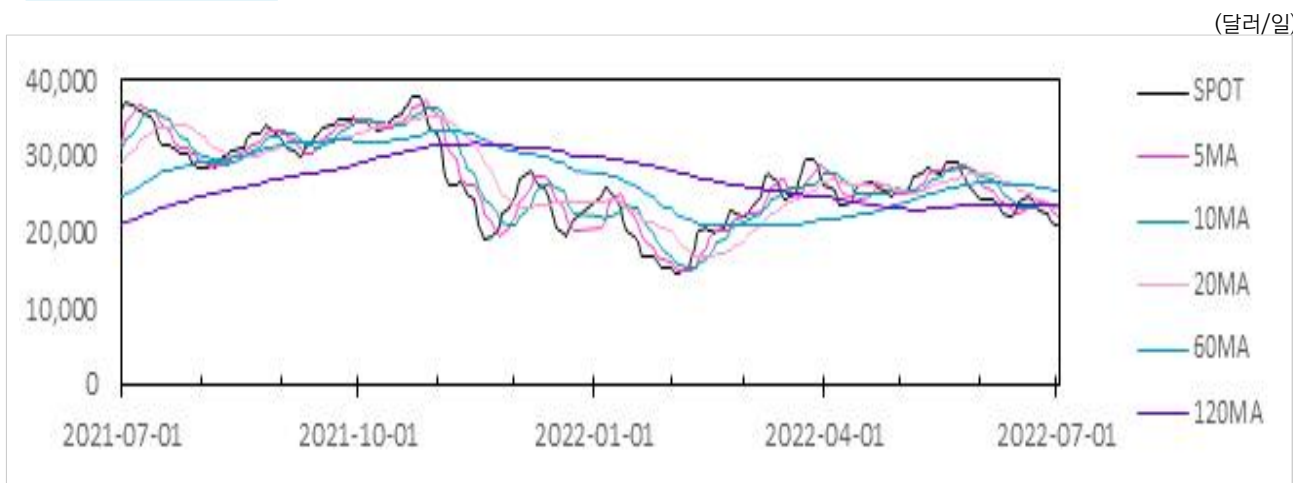
자료: 시카고상품거래소(CBOT)

(달러/톤)

| 구분 | 옥수수 가격 | 전주대비차이 | | |
|-------|--------|---------|------|---|
| 6월 2주 | 289.6 | ▼ -15.4 | -5.0 | % |
| 6월 3주 | 300.0 | ▲ 10.5 | 3.6 | % |
| 6월 4주 | 305.8 | ▲ 5.8 | 1.9 | % |
| 6월 5주 | 297.0 | ▼ -8.8 | -2.9 | % |

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

■ 수프라막스선 : 지난 주 대비 4.2% 하락한 25,983달러/일 기록

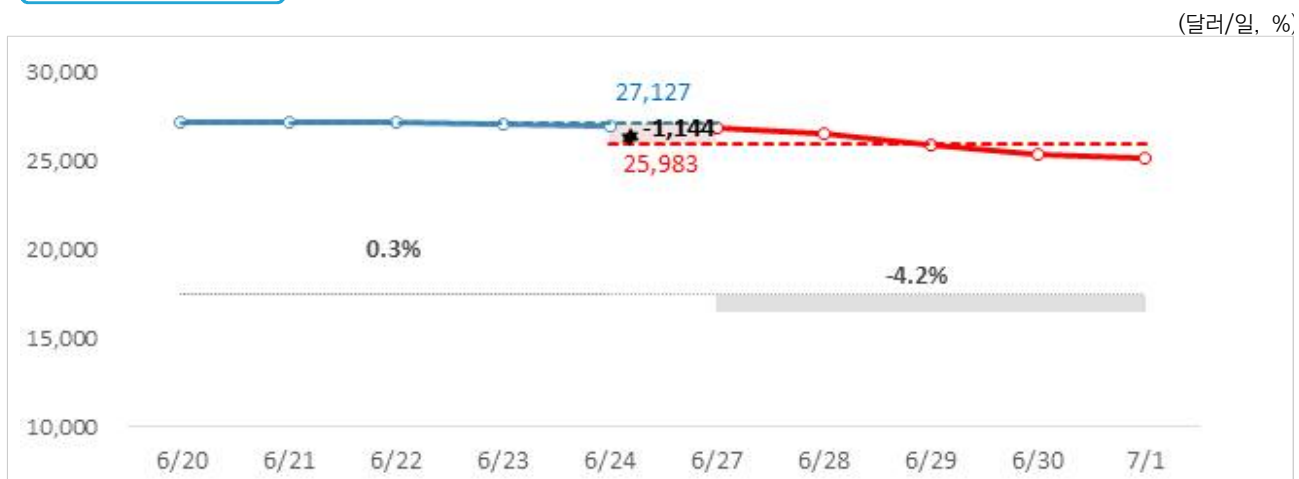
(운임) 수프라막스선 운임은 하락함

- 철강과 주요 금속 수요 감소에 수프라막스선 운임이 하락함

(동향) 세계 경기침체 전망에 철강 수요 감소, 인도 석탄 수입 증가

- 인플레이션과 금리 인상에 따른 세계 경기침체 우려에 철강 수요가 감소할 전망임
- 인도 정부의 수입 독려로 6월 석탄 수입량이 증가함. 6월 한 달 동안 인도가 수입한 석탄량은 3,000만 톤이며, 이 중 러시아산이 150만 톤에 불과하지만, 전년 대비 70% 증가한 수준임. 중국 역시 러시아산 석탄 수입을 늘리고 있는 것으로 나타남

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분 | 6월 5주 | 6월 4주 | 전주대비차이 | | |
|------------|--------|--------|----------|-------|---|
| BSI | 2,362 | 2,466 | ▼ -104 | -4.2 | % |
| 스팟운임(10TC) | 25,983 | 27,127 | ▼ -1,144 | -4.2 | % |
| 용선료 | 6개월 | 24,500 | ▼ -3,000 | -10.9 | % |
| | 1년 | 20,500 | ▼ -3,000 | -12.8 | % |
| | 5년 | 11,000 | - | - | % |
| FFA | 8월물 | 24,879 | ▼ -1,828 | -6.8 | % |
| | 4분기 | 23,277 | ▼ -3,327 | -12.5 | % |
| | 22년 | 15,623 | ▼ -370 | -2.3 | % |

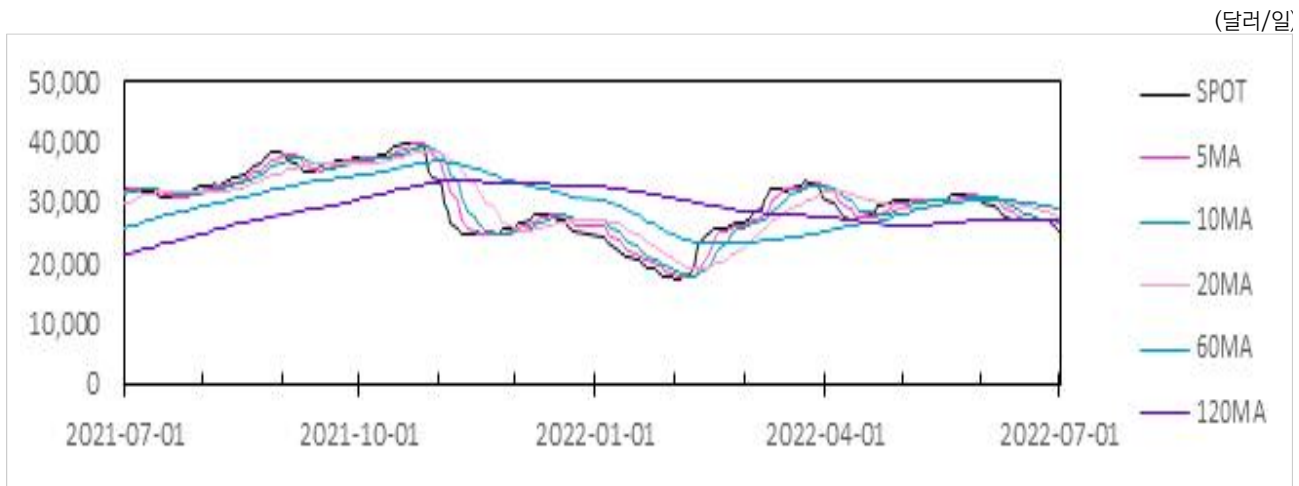
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3. 컨테이너선

최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4636

1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난주 대비 12.86p 하락한 4,203.27을 기록

(운임) 컨테이너 운임 하락세 지속

- 지난주와 마찬가지로 남미를 제외하고 전반적으로 운임하락세가 지속됨
- 북미 서부 항만의 체선 완화와 수요 감소로 운임이 계속 하락 중이나 계절적 성수기로 인해 운임 하락폭은 축소될 수 있음. 북미 동부 일부 항만은 5일~3주까지 대기하는 것으로 알려져 있으며 유럽도 항만 노동자 파업으로 어려움을 겪고 있음

(현황) 현물운임 하락에 따른 일부 구간에서 노쇼(no show) 증가 우려

- 연 초 컨테이너 운임지수는 5,100을 넘어섰으나 최근 4,200대까지 하락함. 일부 구간에서 현물 운임이 장기계약 운임 이하로 하락한 것으로 알려져 장기계약 이행에 대한 장점이 사라짐

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)

| | | 6월 5주 | 전주대비 | 2022년 | | | 2021년 | | |
|----------|-------|-------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|-------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 컨테이너선 시장 | | | | | | | | | |
| 종합운임지수 | SCFI | 4,203 | -12.9 | 4,147 | 5,109 | 4,492 | 2,570 | 4,956 | 3,769 |
| 운임 | 유럽항로 | 5,731 | -35.0 | 5,731 | 7,797 | 6,599 | 3,651 | 7,714 | 6,078 |
| | 미서안항로 | 7,334 | -44.0 | 7,334 | 8,117 | 7,869 | 3,931 | 7,444 | 5,317 |
| | 미동안항로 | 9,684 | -120.0 | 9,684 | 11,833 | 10,643 | 4,679 | 11,976 | 8,353 |
| | 한국항로 | 359 | 31.0 | 325 | 456 | 365 | 184 | 386 | 286 |
| | 일본항로 | 347 | -15.0 | 276 | 362 | 323 | 251 | 340 | 285 |
| | 동남아항로 | 1,079 | 6.0 | 992 | 1,537 | 1,168 | 840 | 1,494 | 964 |

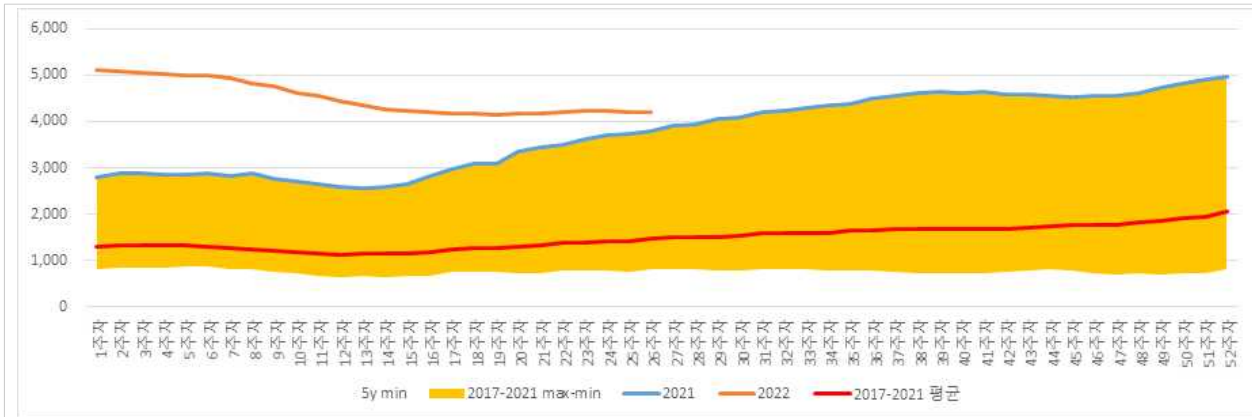
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



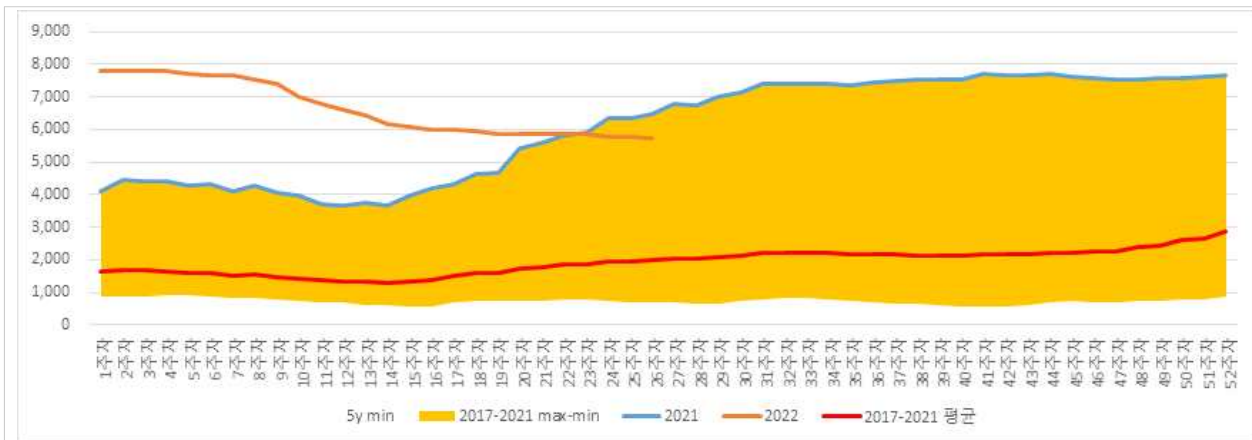
2 운임전망

| 7월 1주('22.7.4~'22.7.8)

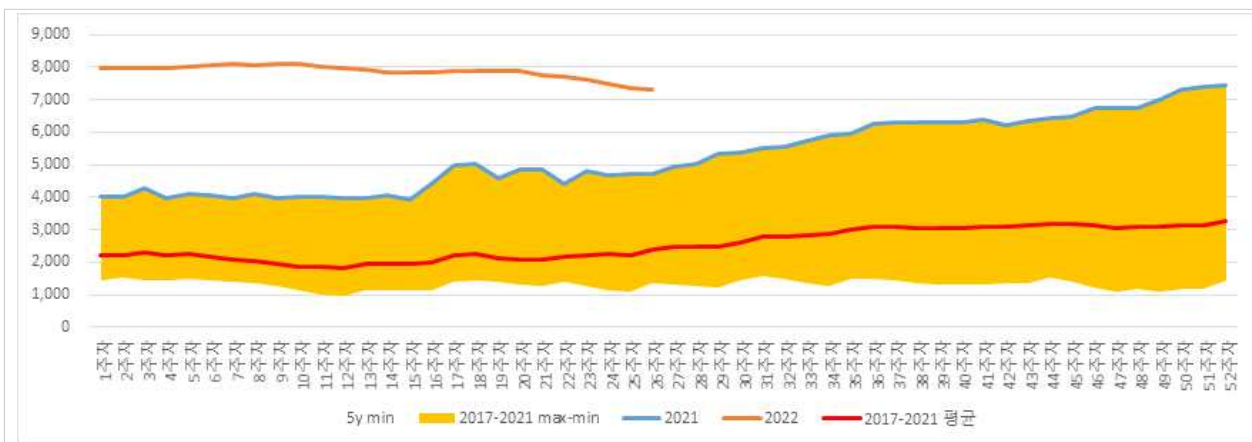
SCFI 지수는 약보합세를 기록할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 보합세를 기록할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 약세를 기록할 것으로 전망





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 전주(6월 4주) 대비 4.7p 상승한 52.1 기록

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

(달러/톤)

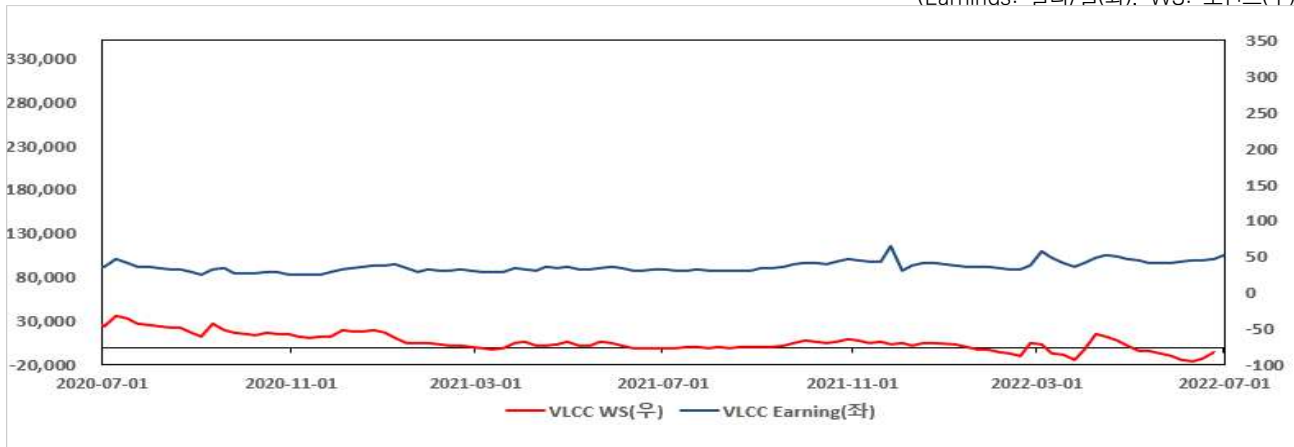
| 구분 | 6월 5주(WS) | 전주 대비 차이 | | |
|---|-----------|----------|-----|-------|
| 중동-중국 항로(TD3C) | 52.1 | ▲ | 4.7 | 9.8 % |
| Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K | 30.0 | ▲ | 2.0 | 7.1 % |
| Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K | 55.0 | ▲ | 4.0 | 7.8 % |
| Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K | 57.5 | ▲ | 5.0 | 9.5 % |

(동향) 최대 원유소비국 중국의 본격적인 봉쇄 해제로 인한 원유 수요 증가로 유조선 시황 상승세

- 상하이, 베이징 등 중국 주요 도시의 봉쇄 조치 완화 이후 일상 회복과 경기 부양에 대한 기대감 발생, 인적·물적 자원 이동 증가 등 원유 수요의 점진적인 회복세로 물동량이 증가하면서 유조선 시황의 상승을 유도함
- 최근 미국, 일본 등 G7이 정상회의에서 러시아산 원유의 가격 상한제 도입을 추진하기로 합의한 상태이며, 이에 대한 보복 조치로 러시아는 원유 감산, 원유 수출량 제한 등을 시행할 가능성이 큰 것으로 파악됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS 수익과 용선료: 달러/일)

| | | 6월 5주 | 전주대비 | 2022년 | | | 2021년 | | |
|------------|--------|---------|-------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 유조선 시장(현물) | | | | | | | | | |
| 중동-중국 | 운임지수 | 52.1 | 4.7 | 32.1 | 57.1 | 42.9 | 28.4 | 65.1 | 35.4 |
| 항로(TD3C) | 평균 수익 | -13,164 | 4,910 | -24,517 | 14,308 | -9,334 | -6,779 | 14,966 | -526 |
| VLCC | 1년 용선료 | 16,000 | - | 15,000 | 19,250 | 16,692 | 18,500 | 24,125 | 20,851 |

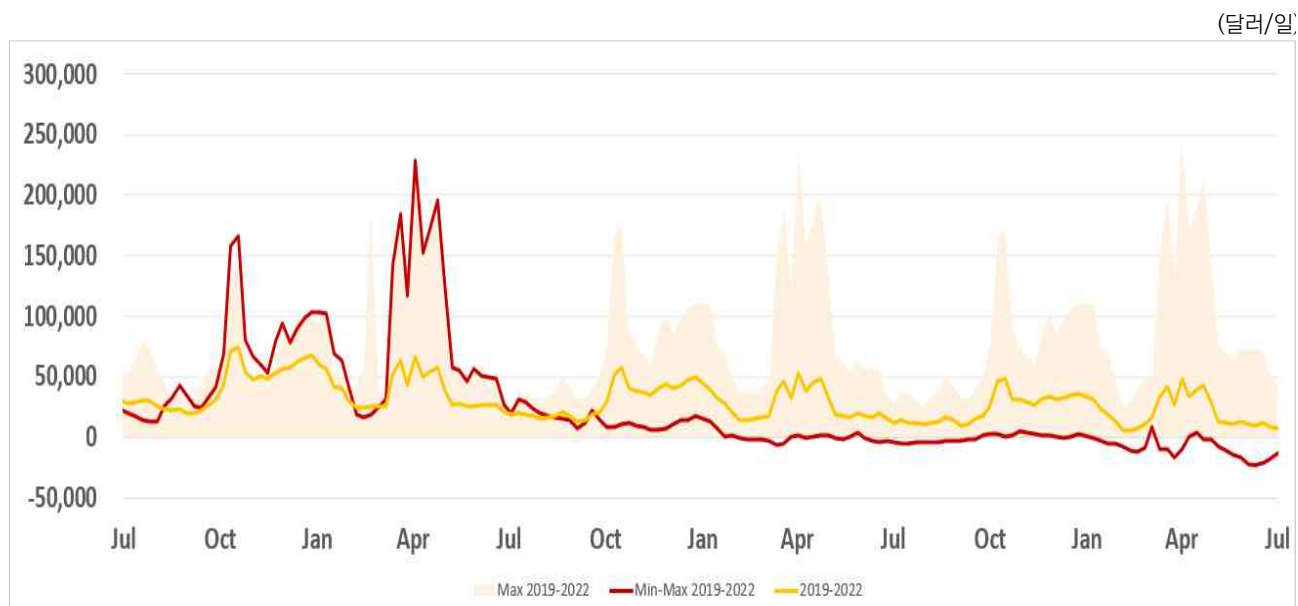
자료: Clarkson



1 유조선-기술분석

수익 추세선(붉은색)은 하락 추세가 지속되어오다 전주 대비 상승 반등하며 마이너스 폭을 완화함

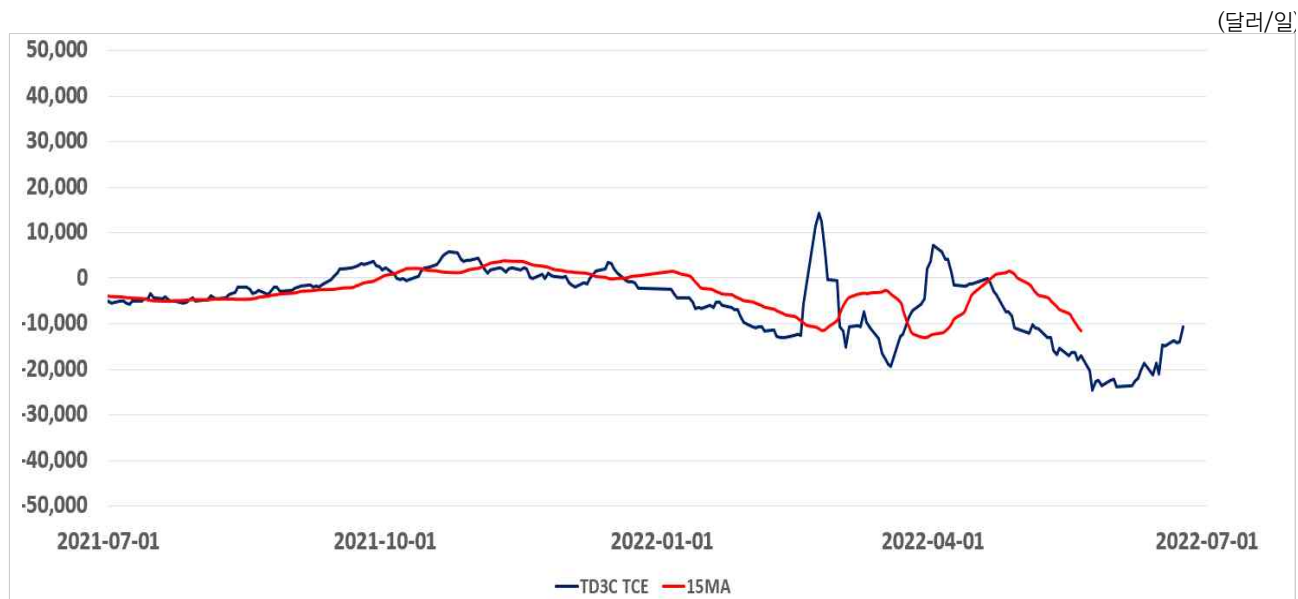
VLCC 중동-중국(TD3C) TCE(Time Charter Equivalent)



자료: Clarkson

수익 추세선(파란색)은 마이너스가 지속되면서 시황 악화가 계속됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

Ⅰ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주(6월 4주) 대비 42.3p 하락한 397.4 기록

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

(달러/톤)

| 구분 | 6월 5주(WS) | 전주 대비 차이 | | |
|--------------------------------------|-----------|----------|------|--------|
| 인도-극동 항로 | 397.4 | ▼ | 42.3 | 9.6 % |
| Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형) | 225.0 | ▼ | 75.0 | 25.0 % |
| Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형) | 280.0 | ▼ | 70.0 | 20.0 % |
| Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형) | 370.0 | ▼ | 30.0 | 7.5 % |

(동향) 타이트한 석유제품 공급이 물동량 운임 하락을 야기함

- IEA는 6월 월간보고서를 통해 글로벌 정제능력이 증가할 것이라는 전망에도 불구하고 석유제품 시장은 당분간 타이트하게 유지될 것으로 예상했으며, 특히 경유, 등유의 공급 부족 우려를 나타냄
- 그러나 OPEC에 의하면 현재 아시아 지역의 나프타, 연료유 등을 제외한 대부분의 석유제품이 강세를 보이고 있는데 중국의 봉쇄 해제로 인한 본격적인 정제설비 가동을 상승, 여름철 성수기 이동 수요가 맞물리면 석유제품 물동량은 여름내 상승세를 보일 것으로 전망됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

| | | 6월 5주 | 전주대비 | 2022년 | | | 2021년 | | |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 제품선 시장(현물) | | | | | | | | | |
| 인도-극동 항로 | 운임지수 | 397.4 | -42.3 | 119.8 | 447.1 | 241.6 | 80.6 | 160.0 | 120.1 |
| | 평균 수익 | 57,295 | -8,280 | 6,216 | 72,180 | 26,500 | -96 | 15,345 | 7,642 |
| MR | 1년 용선료 | 20,500 | 1,000 | 12,375 | 20,500 | 15,399 | 11,625 | 13,000 | 12,429 |

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

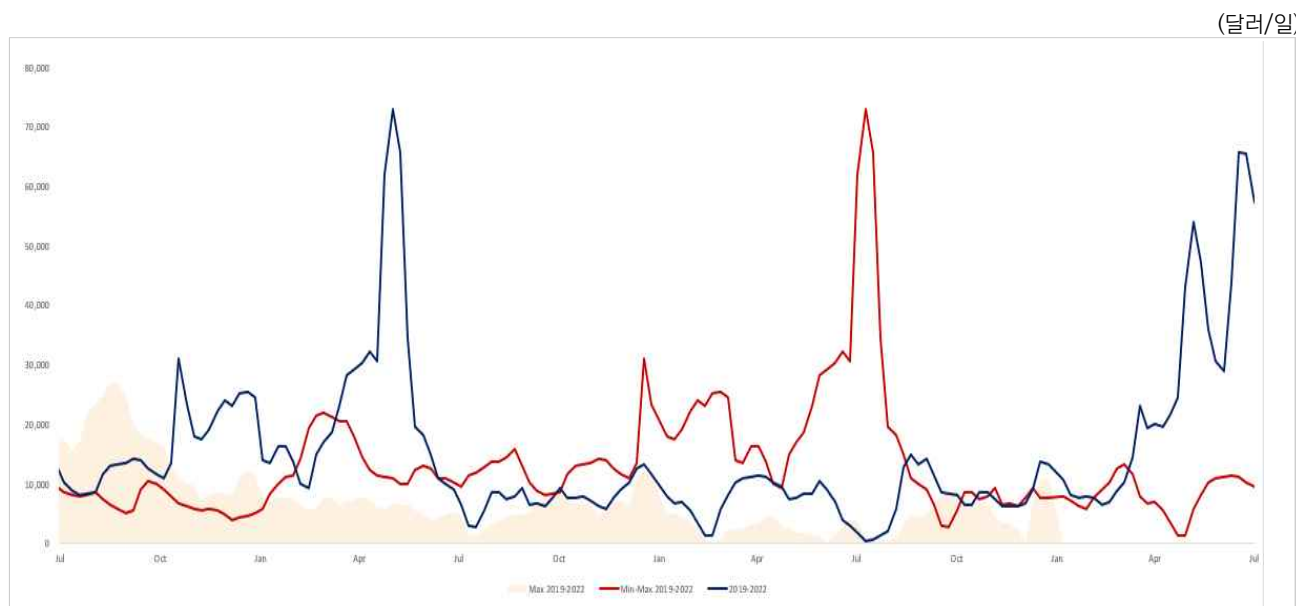
자료: Clarkson



2 석유제품선-기술분석

수익 추세선은 6월 들어 지속적인 상승세를 보이다 금주 전주 대비 12.6% 하락함

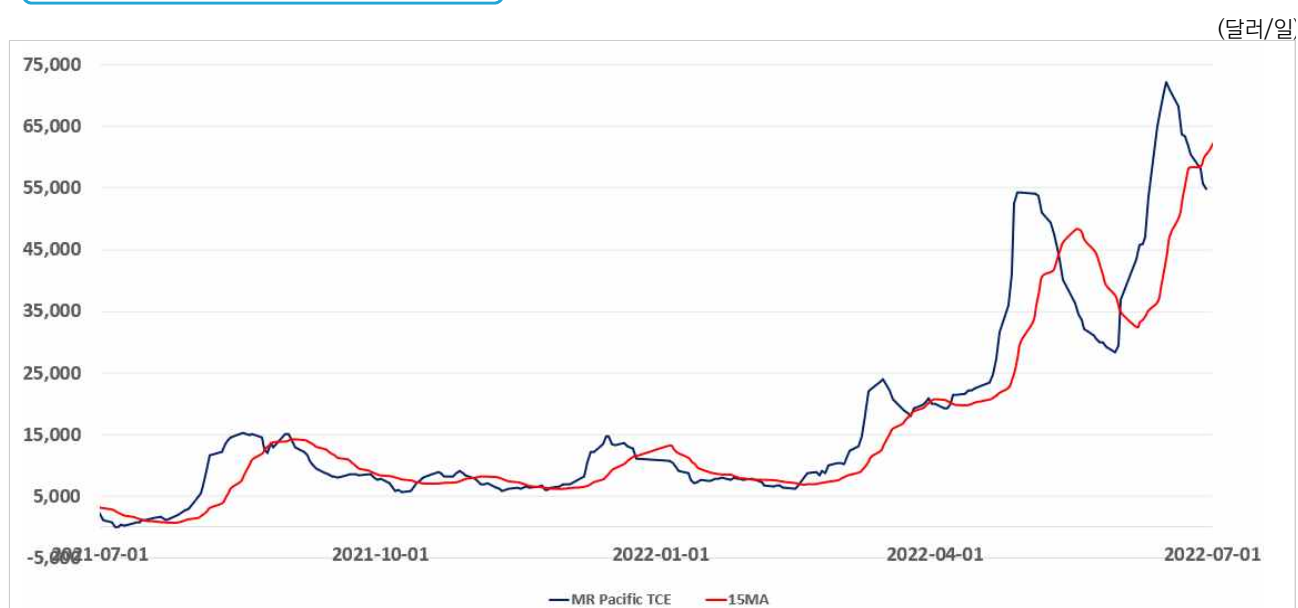
MR 인도-극동(Pacific Basket)



자료: Clarkson

수익 추세선은 6월 이후 상승세가 지속되었으나 전주 이후 하락세를 나타냄

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물선 중고선가 지수는 18.6으로 전주 대비 동일함

건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너선 중고선가 지수는 124.75로 전월 대비 0.1포인트 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

| 7월 1주('22.7.1~'22.7.4)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 1건의 중고선 거래 발생

| 선종 | 선명 | 건조 년도 | 선형 | 단위 | 매매일자 | 가격 (백만달러) | 매도자 | 매수자 |
|------|-----------------|----------|--------|-----|------------|--------------|------------------------|-------------------|
| Bulk | Lord Wellington | 2005 | 31,921 | DWT | 2022-07-01 | 14.30 | British Bulkers Inc | Chinese interests |



주요 해운지표

6. 주요 해운지표

(2022.06.24 기준)

| 주요 해운지표 추이 | | 금주 | 전주 대비 | 7월 평균 | 2022년 | | | 2021년 | | |
|--------------------------|-------------|------|-------|-------|-------|------|------|-------|------|------|
| | | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 중고선가 (\$ Million) | | | | | | | | | | |
| 건화물선(5년) | Panamax | - | - | - | 18.0 | 18.0 | 18.0 | 18.0 | 18.0 | 18.0 |
| 유조선(5년) | VLCC | 80.0 | 3.0 | 80.0 | 70.0 | 80.0 | 73.8 | 63.0 | 72.0 | 69.1 |
| 컨테이너선(10년) | Sub-Panamax | 52.0 | 0 | 52.0 | 52.0 | 56.0 | 54.3 | 14.0 | 44.0 | 32.5 |

자료: Clarkson

| | | | | | | | | | | |
|--------------------------|-------------|-------|-----|-------|-------|-------|-------|------|-------|------|
| 신조선가 (\$ Million) | | | | | | | | | | |
| 건화물선 | Panamax | 36.8 | 0.3 | 36.8 | 34.3 | 36.8 | 35.3 | 25.5 | 34.3 | 30.9 |
| 유조선 | VLCC | 118.0 | 0.5 | 118.0 | 113.0 | 118.0 | 115.6 | 85.0 | 112.0 | 98.7 |
| 컨테이너선 | Sub-Panamax | 43.0 | 0 | 43.0 | 40.0 | 43.0 | 41.8 | 30.0 | 40.0 | 35.8 |

자료: Clarkson

| | | | | | | | | | | |
|-----------------------|-----------|--------|------|--------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|
| 연료유 (\$/Tonne) | | | | | | | | | | |
| 380 CST | Rotterdam | 581.5 | 9.8 | 581.5 | 445.5 | 688.8 | 594.1 | 311.3 | 488.0 | 396.2 |
| | Singapore | 598.3 | 16.0 | 598.3 | 456.8 | 773.5 | 618.9 | 324.8 | 523.5 | 416.5 |
| | Korea | 680.0 | 40.5 | 680.0 | 515.5 | 784.5 | 671.9 | 361.8 | 574.5 | 445.9 |
| | Hong Kong | 632.0 | -1.0 | 632.0 | 458.8 | 803.8 | 642.1 | 325.8 | 529.0 | 426.8 |
| VLSFO | Rotterdam | 888.3 | 27.3 | 888.3 | 567.0 | 980.0 | 798.7 | 387.8 | 605.8 | 505.6 |
| | Singapore | 1111.3 | 43.8 | 1111.3 | 639.5 | 1137.8 | 870.9 | 413.0 | 642.5 | 535.1 |
| | Hong kong | 1150.0 | 4.3 | 1150.0 | 629.0 | 1189.3 | 885.9 | 404.5 | 627.3 | 533.2 |

자료: Clarkson

| | | | | | | | | | | |
|---------------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|---------|---------|
| 주요 원자재가 (\$) | | | | | | | | | | |
| 철광석 (\$/Tonne) | 국제價 | - | - | - | | | | 105.4 | 233.7 | 180.6 |
| | 중국産 | 147.5 | -17.6 | 147.5 | - | 194.5 | 160.4 | - | 264.6 | 193.0 |
| 연료탄 (\$/Tonne) | 국제價 | 133.0 | -0.2 | 133.0 | - | 141.3 | 125.4 | - | 244.3 | 127.7 |
| | 중국産 | 149.5 | -0.3 | 149.5 | - | 192.9 | 148.4 | - | 420.7 | 182.4 |
| 원료탄 (\$/Tonne) | 호주産 | - | - | - | - | 757.5 | 288.9 | - | 501.1 | 272.0 |
| | 내륙(몽골) | - | - | - | | | | - | - | - |
| | 중국産 | - | - | - | - | 529.5 | 239.0 | - | 577.7 | 337.4 |
| 곡물 (센트/부셀) | 대두(국제) | 1626 | 15 | 1626 | 1,344 | 1,769 | 1,620 | 1,188.5 | 1,642.5 | 1,372.4 |
| | 밀(국제) | 831 | -92 | 831 | 741 | 1,425 | 992 | 601.8 | 856.0 | 702.5 |

자료: mysteel, CBOT,

| | | | | | | | | |
|----------------------------------|----|--------|--------|--------|----------|----------|----------|----------|
| 세계 경제권역별 교역액 (\$ Million) | | 11월 | 12월 | 1월 | 2022년 합계 | 2021년 합계 | 2020년 합계 | 2019년 합계 |
| ASEAN | 수출 | 10,546 | 11,248 | 10,268 | 10,268 | 108,500 | 89,017 | 95,086 |
| | 수입 | 5,745 | 6,556 | 7,180 | 7,180 | 67,703 | 54,830 | 56,186 |
| NAFTA | 수출 | 9,673 | 10,385 | 10,426 | 10,426 | 11,914 | 87,821 | 89,839 |
| | 수입 | 7,954 | 6,969 | 8,319 | 8,319 | 87,464 | 68,263 | 73,797 |
| EU | 수출 | 5,299 | 5,968 | 5,414 | 5,414 | 63,606 | 47,870 | 52,758 |
| | 수입 | 5,059 | 6,700 | 5,023 | 5,023 | 65,913 | 55,517 | 55,795 |
| BRICs | 수출 | 17,988 | 18,160 | 16,049 | 16,049 | 193,174 | 155,346 | 163,882 |
| | 수입 | 17,333 | 17,218 | 16,498 | 16,498 | 170,649 | 128,653 | 131,656 |

자료: 한국무역협회



주)

1. 본 보고서의 내용은 한국해양수산개발원의 공식적 견해와 다를 수 있음
2. 인공지능(AI) 분석을 활용한 예측은 한국해양수산개발원이 개발 중인 분석모델의 예측결과로서 제공되는 내용임. 향후 산학연 공동연구를 통하여 모델의 성과를 지속적으로 향상시켜 나갈 예정임
3. 인공지능 분석을 포함한 본 보고서의 예측결과는 단순한 '참고용' 자료이므로 한국해양수산개발원은 본 보고서를 기반으로 한 이용자의 의사결정으로 인하여 초래된 손실, 손해 또는 기타 법적 의무에 대해서는 어떠한 책임도 부담하지 않음. 이 자료를 수령하는 것으로 정보 이용자는 위에 언급된 모든 책임의 한계에 대하여 명확히 인식하고 동의하는 것으로 간주함