

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2022년 05월 09일
감 수 고병욱 해운연구본부장

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



주간뉴스	01	건화물선	04	컨테이너선	15
탱커선	17	중고선	21	주요 해운지표	22

- 건화물선** 지난주 케이프선 운임 20,903달러/일 기록, 아시아 연휴 특수 vs 중국 봉쇄 연장 및 항저우 아시안 게임 연기
- 컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 지난주 대비 13.56 하락한 4,163.74를 기록하여 16주 연속 하락세
- 탱커선** 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 3.1p 하락한 44.7 기록, 중국의 봉쇄 조치 장기화로 인한 원유 수요 둔화가 시황 악화 유도

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

북미 서부해안항만노조 협상에서 항만 터미널 자동화가 갈등의 소지로 부각 가능

- ▶ 북미 서부해안항만노조는 자동화터미널로 인해 일자리가 줄어들 것으로 우려하는 반면 태평양해사협회는 효율성 향상을 가져올 수 있다는 입장으로 자동화시설 도입에 이견이 발생할 수 있음
 - 올해 7월 1일에 만료되는 서부해안항만노조와 태평양해사협회(Pacific Maritime Association) 간 협상이 5월부터 시작되었는데 매년 동 협상의 타결 여부가 미서부 항만 정체에 큰 영향을 미치고 있음
 - 과거 2008년 협상에서부터 자동화 터미널 도입에 대한 노사 간 이견이 발생했으며 현재 Trapac터미널과 LBCT에서 자동화터미널이 도입되어 운영중
- ▶ 일부 보고서에서 자동화 터미널 도입시 고용은 유지되면서 항만 효율성은 향상시킬 수 있다고 발표함
 - 캘리포니아 대학의 버클리 교수가 작성한 보고서에 따르면 자동화 터미널을 통해 항만 효율성을 향상시킬 수 있다고 발표했는데, 자동화된 터미널은 그렇지 않은 터미널에 비해 단위면적당 컨테이너 처리량이 44% 증가하는 것으로 분석됨
 - 하지만 서부해안항만노조는 자동화터미널의 효과에 대한 검증이 필요하며, 도입되더라도 항만 정체를 해소하기는 어렵다는 입장임

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1140708/Automation-again-at-the-centre-of-US-labour-negotiations>
 최건우 부연구위원
 051-797-4638, ak8102@kmi.re.kr

중국 봉쇄 및 러-우 전쟁으로 컨테이너 박스 불균형 증가

- ▶ 컨테이너 플랫폼 기업 컨테이너 엑스체인지(Container xChange)사에 따르면 중국의 도시 봉쇄 및 러시아-우크라이나 전쟁이 컨테이너 박스 공급에 압력을 가하고 있음
 - 동 사의 CEO 크리스찬 로엘로프(Christian Roeloffs)에 따르면 중국의 봉쇄 조치로 인해 컨테이너 박스가 중국 항만에 정체되어 있으며, 이는 유럽 항만 물동량에 영향을 미치고 있다고 언급함
 - 컨테이너 엑스체인지에 따르면 벨기에 앤트워프(Antwerp)항 및 네덜란드 로테르담(Rotterdam)항의 2022년 1분기 컨테이너 물동량은 지난해 동기 대비 감소함
 - 크리스찬 로엘로프는 중국의 봉쇄 조치는 컨테이너 회전율을 하락시켜 전 세계 공급망 흐름 저하로 연결되고 있다고 밝힘
- ▶ 러시아의 우크라이나 침공 영향으로 인한 연료 비용 및 원자재 가격 상승은 물가 및 운송비 상승으로 이어져 인플레이션 압력이 증가하고 있음
 - 이로 인한 컨테이너 공급망 패턴의 변화는 전 세계적으로 컨테이너 박스 불균형을 악화시킬 수 있다고 경고함

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1140725/Container-equipment-imbalances-increasing-again>
 김병주 연구원
 051-797-4628, bjkim17@kmi.re.kr



1. 주간뉴스

중국의 'Zero-COVID' 정책으로 철광석 선물가 하락

- ▶ 중국의 제로 코비드 정책에 따른 경기 침체 우려로 중국 다렌거래소와 싱가포르 거래소의 철광석 선물가는 주초 대비 5% 이상 하락함
 - 중국 다렌거래소에 철광석 9월물은 123.47달러로 주초 대비 5.1% 하락했으며, 싱가포르 거래소의 철광석 선물은 6월물 기준 톤당 137.45달러로 5주 연속 하락하였음
 - 상하이 선물 거래소의 건설용 철근 SRBcv1, 열연강판 SHHCcv1 및 스테인리스강 SHSScv1의 가격은 각각 3.7% 하락했으며, 다렌거래소의 원료탄 DJMcv1은 3.0%과 코크스 DCJcv1의 가격은 2.7% 하락하였음
- ▶ 중국의 제로 코비드 정책이 변하지 않으면 2022년 경제성장률 목표치인 5.5%에 도달하는 것이 매우 어려울 것으로 전망되나 부분적으로 정책 완화를 통해 경제활동 혼란을 완충시킬 여지는 남아 있음
 - JP모건에 따르면 중국 정부의 제로 코비드 정책은 확진자 감소가 경제 안정화에 가장 중요하다는 중국 정부의 원칙 때문이라고 분석하고, 올해 중국의 코로나 관련 정책의 큰 기조가 바뀌지 않으리라고 전망함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/iron-ore-falls-as-chinas-zero-covid-policy-stokes-growth-concerns/>

이상혁 전문연구원

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

우크라이나, 해상 곡물 수출 재개

- ▶ 우크라이나 옥수수가 스페인으로 수출될 예정이며, 이는 지난 2월 러시아-우크라이나 침공 사태 발발 이후 해상을 통한 최초의 우크라이나산 곡물 수출임
 - 지난 4월 마지막 주 약 71,000톤의 우크라이나 옥수수가 파나마선언에 채워져 루마니아 콘스탄차(Constantza) 항에서 스페인 카르타헤나 항만으로 향했으며, 추가로 80,000톤이 스페인 항만에 도착할 예정임
 - 지난 4월 492,000톤의 우크라이나 곡물이 철도를 통해 수출되었으나, 아직 4500,000 톤의 곡물이 우크라이나 항만에 봉쇄되어 있음
- ▶ 루마니아와 불가리아는 우크라이나산 농작물 수출을 위한 교두보 항만 시설을 추가로 준비하고 있음
 - 루마니아 항만인 갈라츠(Galatz)와 불가리아의 바르나(Varna) 항만도 우크라이나 농산물, 특히 밀가루와 해바라기유의 수출에 이용될 것으로 예상됨

자료: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1140724/Ukraine-ships-first-seaborne-grain-cargo-since-invasion>

이상혁 전문연구원

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



1. 주간뉴스

OPEC+, 오는 6월에도 기존 증산 방침 유지 결정

- ▶ OPEC+는 지난 5월 5일 개최된 제28차 회의에서 6월에도 기존 증산 규모를 유지하는 것으로 확정함
 - 이번 회의는 러시아의 우크라이나 침공 이후 개최된 세 번째 회의로, OPEC+ 산유국들은 일일 43만 2천 배럴의 기존 소규모 증산 계획을 그대로 유지하는 것에 합의함
 - 국제유가의 상승세와 미국 등 주요 원유 소비국의 증산 요구에도 불구하고 OPEC+는 완만한 증산 속도를 유지하기로 함
- ▶ 현재 미국, 영국이 러시아산 원유 수입을 금지하고 있으며, 유럽연합(EU)도 러시아산 원유 수입금지 방안을 논의하고 있음
 - 전문가들은 EU가 러시아산 원유 수입금지 조치를 단계적으로 시행하는 경우, 유가 폭등은 불가피할 것으로 전망하고 있음
 - OPEC 사무총장은 정례 회의 전 개최된 공동기술위원회 회의에서 러시아산 원유 감소분을 다른 산유국들이 대체하는 것은 불가능하며, EU의 러시아산 원유 금지 조치는 에너지 시장에 큰 파급효과를 미칠 것이라고 언급함

자료: <https://www.wsj.com/articles/opec-sticks-to-production-plan-as-high-oil-prices-boost-economies-11651752593>

류희영 연구원

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

헝가리, 유럽연합(EU)의 러시아 원유 금지 조치안에 반대

- ▶ EU의 러시아산 원유 금지 조치안 합의가 헝가리 측의 반대로 인해 늦어지고 있음
 - 5월 8일, 27개국 EU 회원국 대사들은 회의를 개최하여 EU 집행위원회가 지난 3일 준비한 러시아에 대한 제6차 제재안을 논의했으나 합의에 이르지 못함
 - 러시아산 원유 수입을 향후 6개월 내 단계적으로 중단하고 정유제품 수입은 내년 1월까지 중단한다는 것이 6차 제재안의 주 내용임
 - EU는 러시아산 원유 의존도가 높은 헝가리, 슬로바키아의 수입 중단 시한은 2024년 말까지 연장해주시기로 했으며, 체코에 대해서도 수입 중단 시한을 2024년 6월로 연장하기로 함
- ▶ 그러나 헝가리 외무장관은 이날 성명을 통해 “헝가리는 지금까지의 러시아 제재안에는 찬성했으나, 최신 제재안은 자국의 에너지 공급 안보를 파괴할 것”이라고 주장하며, 반대를 표명함
 - EU는 러시아의 2차 세계대전 전승절인 9일까지 6차 제재안을 합의할 예정이었으나, EU 차원의 제재는 회원국 전체의 동의를 거쳐야 하므로 헝가리가 계속 반대를 표하면 합의 자체가 무산될 수도 있음
 - 이 외에도 6차 제재안에는 제3국으로 러시아 원유를 수송하는 유조선과 보험 등의 서비스 제공을 금지하는 내용도 포함되었으나, 그리스, 키프러스가 G7의 사전 조치가 있기 전까지 시행을 유보할 것을 주장함

자료: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-05-08/hungary-continues-to-block-eu-oil-sanctions-against-russia>

류희영 연구원

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

2. 건화물선¹⁾

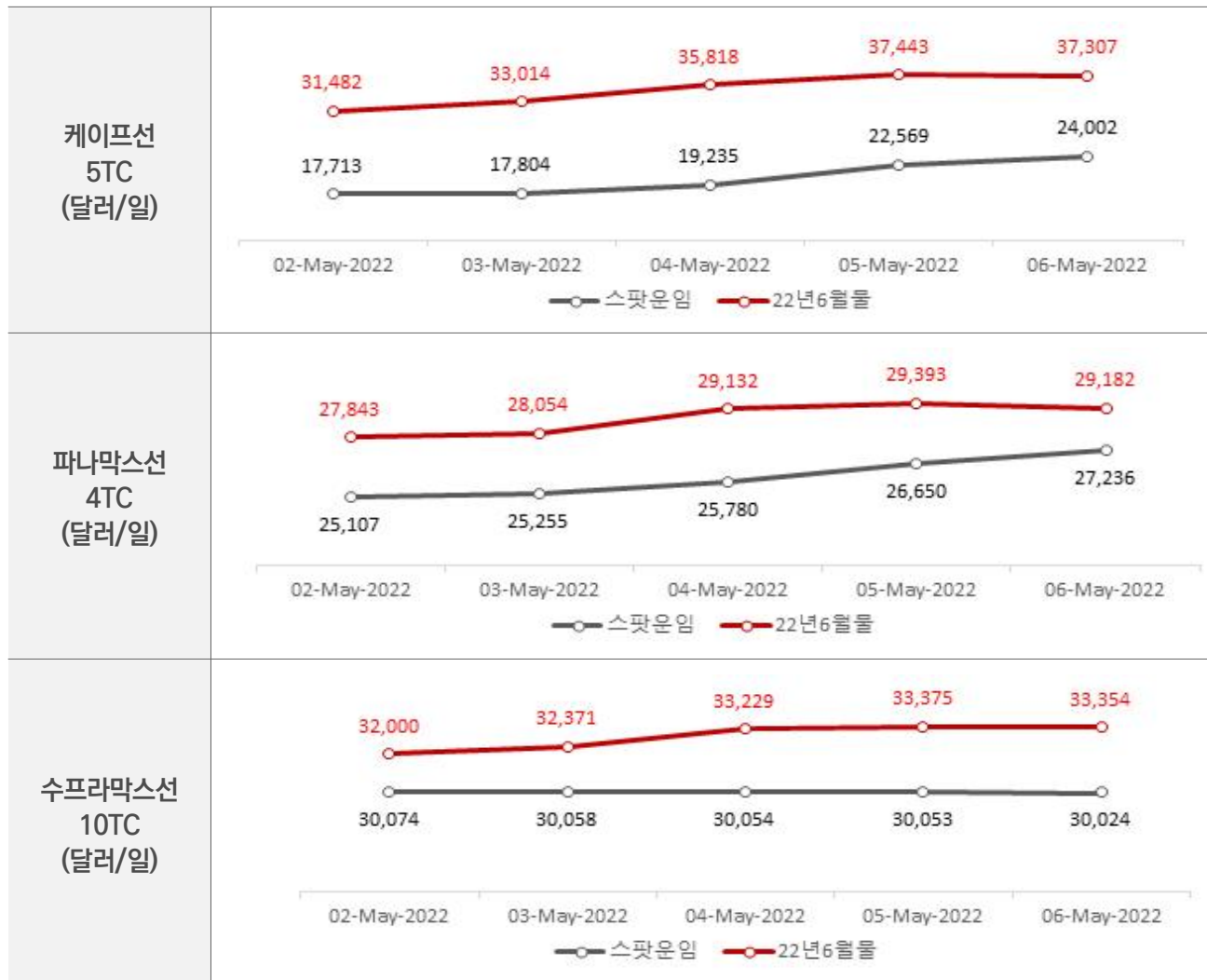
황수진 전문연구원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

1 주간평균운임 전망

구분	5월 1주			
	주간평균운임	전주대비차이	FFA 6월물 주간평균가격	전주대비차이
케이프선 5TC (달러/일)	20,903	▲ 3,184	18.0 %	▲ 9,890 38.0 %
파나막스선 4TC (달러/일)	26,230	▲ 1,209	4.8 %	▲ 2,566 9.7 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	30,047	▲ 86	0.3 %	▲ 1,717 5.5 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



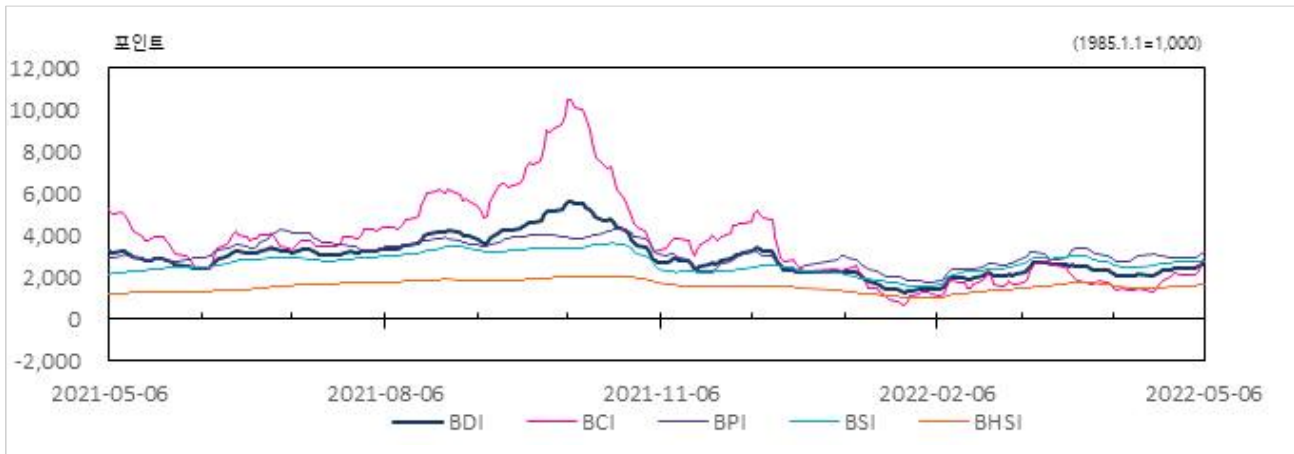
자료: Clarkson, Baltic Exchange

1) 5월 1주 주간평균은 5월3-6일 4일 평균임



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		5월 1주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	2,565	166	1,296	2,727	2,105	1,303	5,650	2,943
선형별 운임	케이프(5TC)	20,903	3,184	5,826	24,002	14,872	10,304	86,953	33,323
	파나막스(4TC)	26,230	1,209	14,549	29,410	22,813	10,936	37,616	25,572
	수프라막스(10TC)	30,047	86	17,273	33,366	26,188	11,242	39,860	26,777
	핸디(6TC)	29,257	992	17,776	32,166	25,158	11,695	37,109	25,702
1년 용선료	케이프	30,250	1,625	14,250	19,750	16,750	10,125	23,000	16,682
	파나막스	29,875	1,525	11,500	14,125	13,003	9,625	16,125	12,535
	수프라막스	26,500	500	9,875	10,625	10,337	8,250	12,500	10,340
	핸디	23,250	0	8,063	8,813	8,524	7,313	9,250	8,421
건화물선 시장(FFA)									
		2022년 6월물		2022년 3분기물		2022년물		2023년물	
		5월 1주	전주대비	5월 1주	전주대비	5월 1주	전주대비	5월 1주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	35,896	9,890	37,846	2,815	23,920	1,260	21,101	958
	파나막스(4TC)	28,940	2,566	28,944	1,438	17,651	730	17,651	730
	수프라막스(10TC)	33,082	1,717	30,950	1,365	17,741	785	14,841	336
	핸디(6TC)	31,298	1,340	28,851	1,112	16,863	642	14,205	570

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

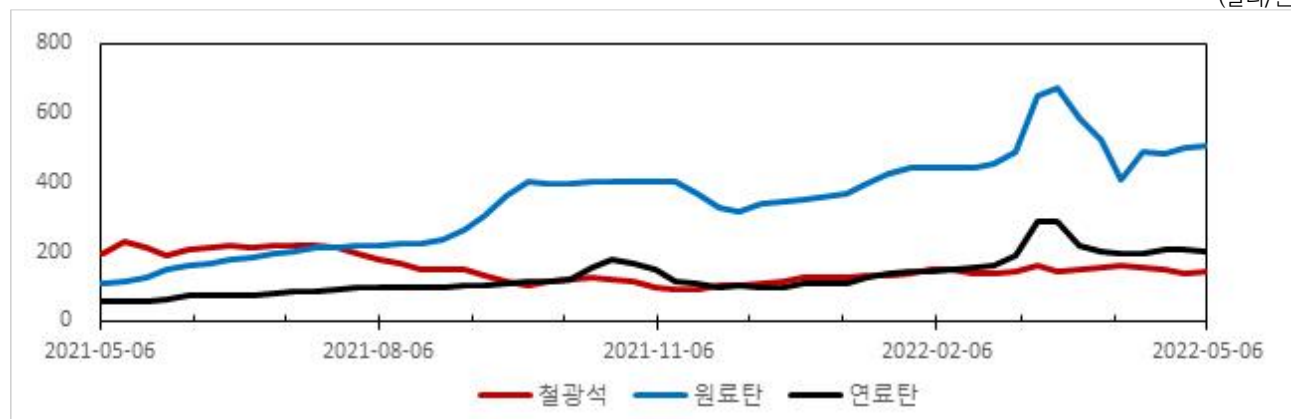
구분	2022년						2021년			
	5월 1주	4월 4주	전주대비차이				5월 1주	연평균	최저	최고
철광석	144.0	139.4	▲	4.6	3.3	%	185.9	161.1	89.8	226.5
원료탄	503.9	502.3	▲	1.6	0.3	%	110.2	220.5	102.2	403.0
연료탄	202.9	205.2	▼	-2.3	-1.1	%	57.1	84.3	52.0	175.4
대두	612.6	628.3	▼	-15.7	-2.5	%	550.6	500.6	444.3	589.0
옥수수	315.6	319.9	▼	-4.3	-1.4	%	246.4	224.2	185.1	278.4

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

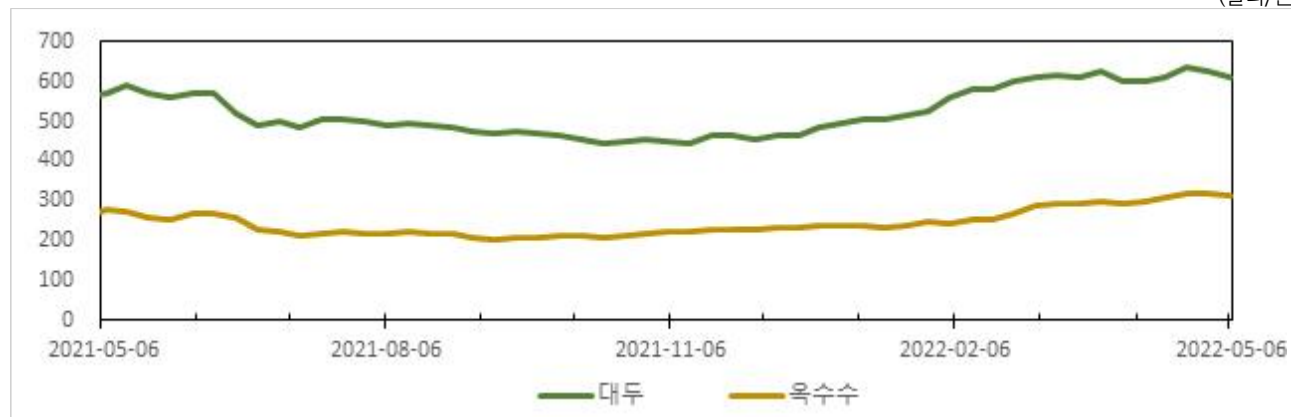
(달러/톤)



자료: Clarkson

곡물가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주(4월 4주) 대비 18.0% 상승한 20,903달러/일 기록

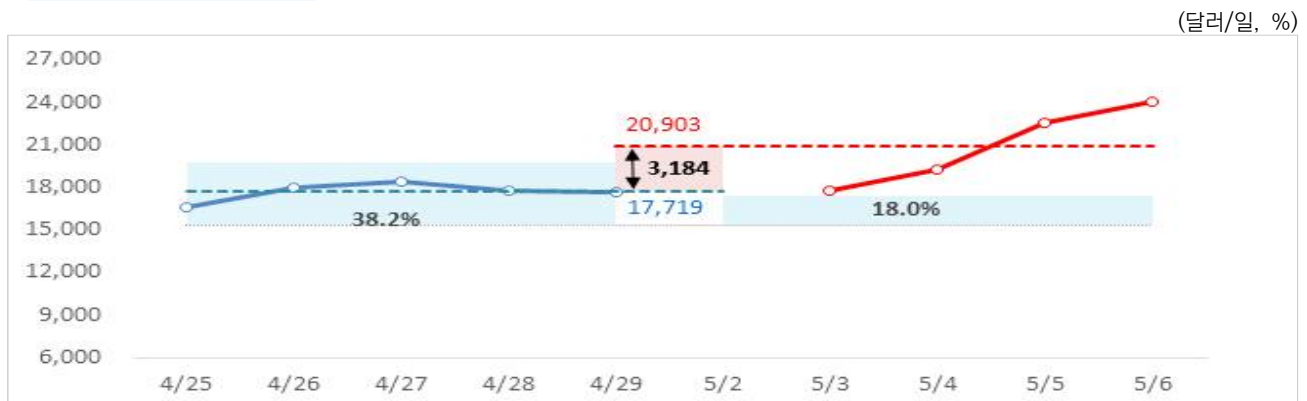
(운임) 케이프선 운임이 급등함

- 중국 노동절 연휴 수요 증가와 중국 정부의 경기 부양을 위한 정책 지원 강화 기대에 운임이 상승함

(동향) 아시아 연휴 특수 vs 중국 봉쇄 연장 및 항저우 아시안 게임 연기

- 중국과 일본 등의 연휴가 끝나면서 철광석과 원료탄에 대한 시장 수요 회복된 것이 운임 상승에 기여함
- 상하이의 봉쇄가 5월 말까지 지속될 것으로 예상되며, 중국 공산당 정치국 상무위원회의를 통해 중국의 방역 조치가 더욱 강화될 것으로 전망돼 철강 원료에 대한 수요 감소 우려를 키웠으나, 5월 말 이후 봉쇄 해제에 대한 가능성에 무게를 두고 철강 원료에 대한 수요가 증가할 것이라는 상반된 관측도 나옴
- 또한 아시아올림픽평의회(OCA)가 오는 9월 10-25일 중국 항저우에서 개최 예정이던 '제19회 아시아 게임'이 연기되었다고 발표함. 이러한 소식에 인프라 건설 지연으로 인한 철강 원료 수요 감소 가능성이 제기됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	5월 1주	4월 4주	전주대비차이	
BCI	2,520	2,137	▲ 384	18.0%
스팟운임(5TC)	20,903	17,719	▲ 3,184	18.0%
용선료	6개월	37,125	▲ 3,500	10.4%
	1년	30,250	▲ 1,625	5.7%
	5년	22,375	▲ 625	2.9%
FFA	5월물	35,896	▲ 9,890	38.0%
	3분기	37,846	▲ 2,815	8.0%
	22년	23,920	▲ 1,260	5.6%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

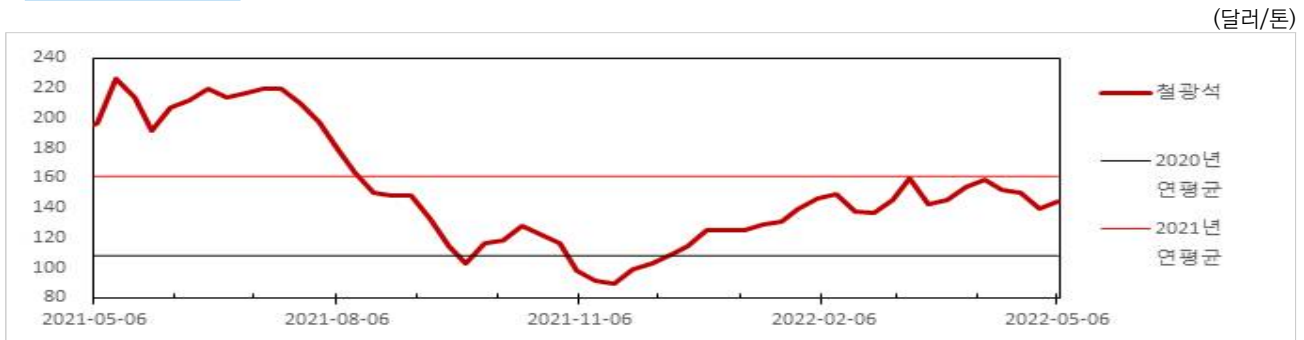
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 3.3% 상승한 144.0달러/톤 기록

철광석 가격 추이



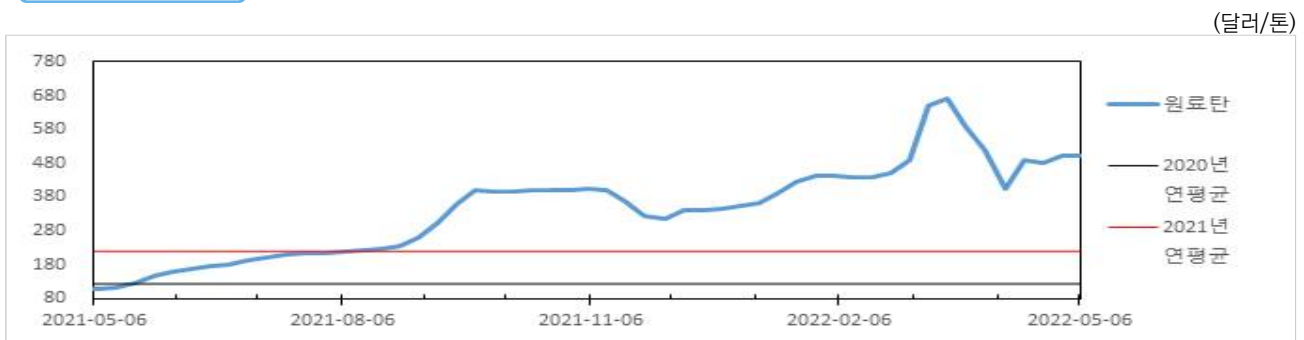
자료: Clarkson



자료: Clarkson

■ 원료탄 가격 : 지난 주 대비 0.3% 상승한 503.9달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



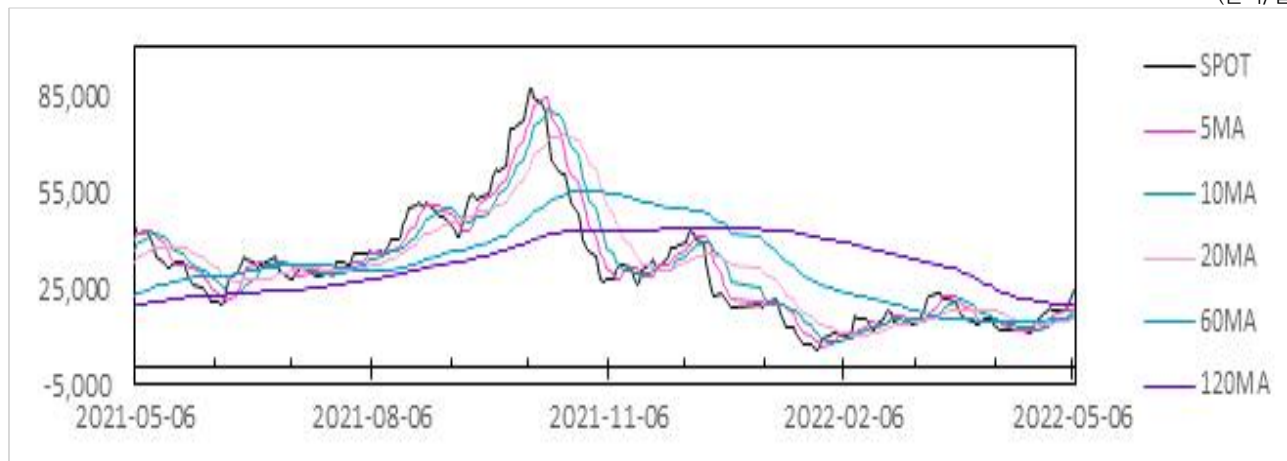
자료: Clarkson



3 케이프선-기술분석

이동평균

(달러/일)





3 파나막스선-동향분석

■ 파나막스선 : 지난 주 대비 4.8% 상승한 26,230달러/일 기록

(운임) 파나막스선 운임이 소폭 상승함

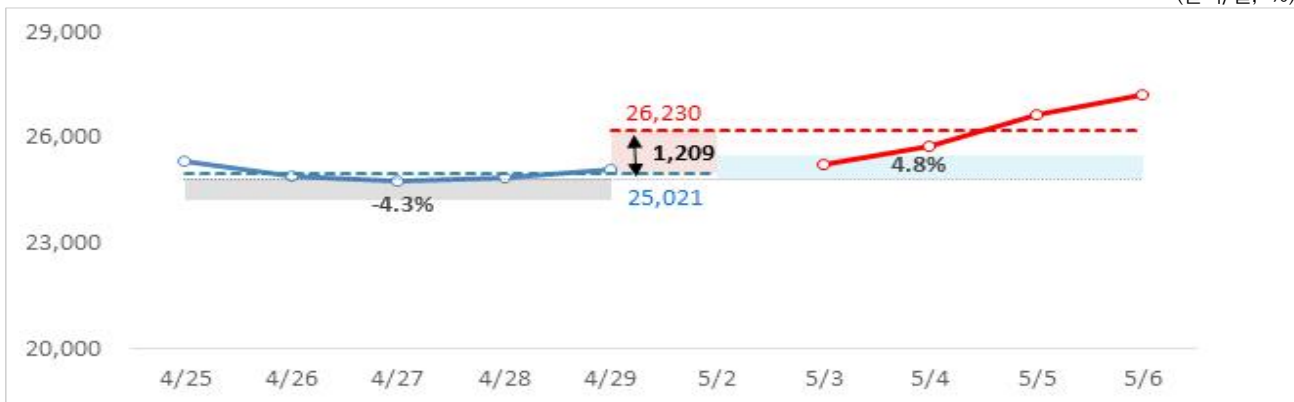
- 곡물과 석탄에 대한 공급 부족 우려가 재고 확보 수요를 부추김

(동향) 인도 밀, 남아공 석탄 공급 차질 우려

- 지난 3월부터 지속된 폭염에 인도의 밀 수확량 감소가 불가피할 전망이다
- 올 초에 인도의 밀 생산량이 전년 대비 1.6배가량 증가할 것으로 예상되면서 인도가 러시아와 우크라이나를 대신할 밀 대체 공급지로 떠오름. 또한, 세계 밀 공급에 대한 우려를 일부 상쇄시킨 바 있음
- 하지만 이번 폭염 피해로 인해 인도의 밀 수확량 감소 시에는 밀 수출 증가세가 둔화할 것으로 예상되며, 내수 수요를 충족 못 할 시에는 인도 정부의 밀 수출 제한 시행 가능성도 완전히 배제할 수는 없어 관련 사항에 대한 지속적 관심이 필요함
- 남아공 탄광업체들이 폭우로 인해 철도 운송이 마비되자 트럭을 이용해 석탄을 수출하고 있으나, 그 양이 제한적인 것으로 파악됨

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	5월 1주	4월 4주	전주대비차이		
BPI	3,063	2,928	▲	135	4.6 %
스팟운임(4TC)	26,230	25,021	▲	1,209	4.8 %
용선료	6개월	32,125	▲	1,725	5.7 %
	1년	29,875	▲	1,525	5.4 %
	5년	17,375	▲	375	2.2 %
FFA	5월물	28,940	▲	2,566	9.7 %
	3분기	28,944	▲	1,438	5.2 %
	22년	17,651	▲	730	4.3 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

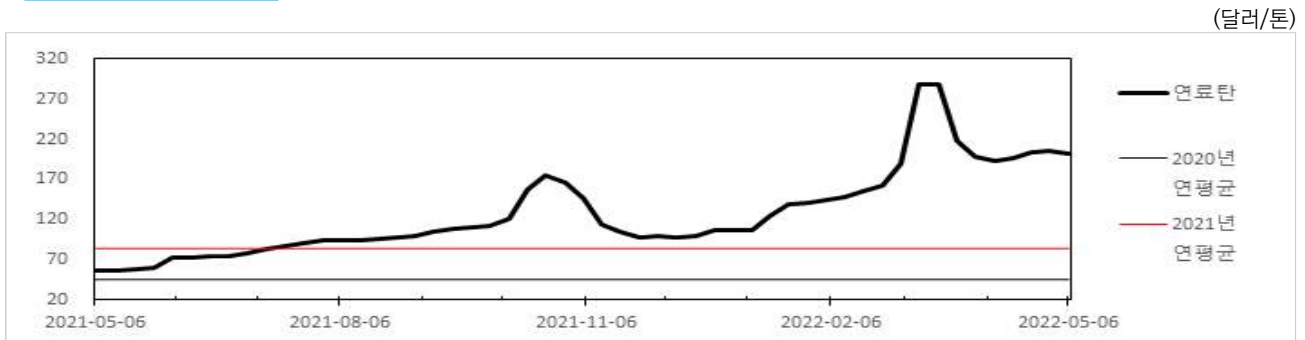
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 1.1% 하락한 202.9달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



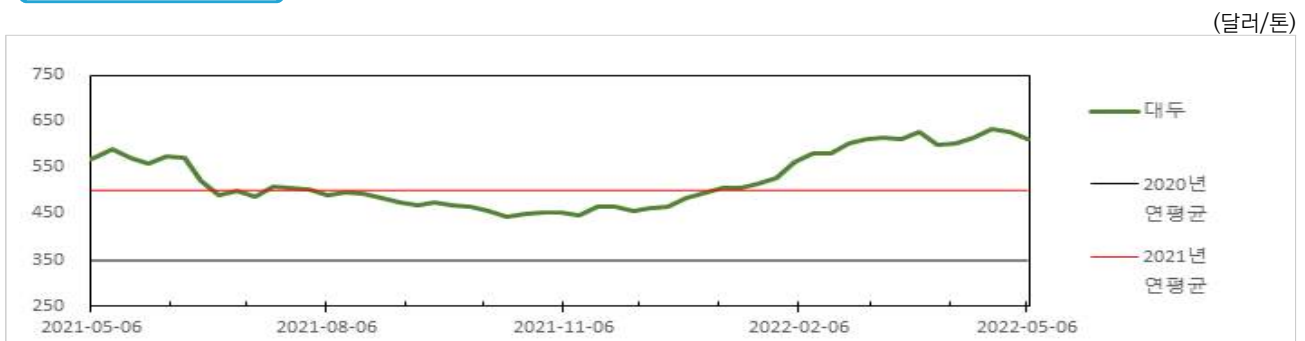
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이		
4월 2주	196.4	▲	4.2	2.2 %
4월 3주	204.2	▲	7.8	4.0 %
4월 4주	205.2	▲	1.0	0.5 %
5월 1주	202.9	▼	-2.3	-1.1 %

자료: Clarkson

대두 가격 : 지난 주 대비 3.5% 하락한 612.6달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이		
4월 2주	601.7	▲	1.1	0.2 %
4월 3주	614.0	▲	12.3	2.0 %
4월 4주	635.1	▲	21.1	3.4 %
5월 1주	612.6	▼	-22.4	-3.5 %

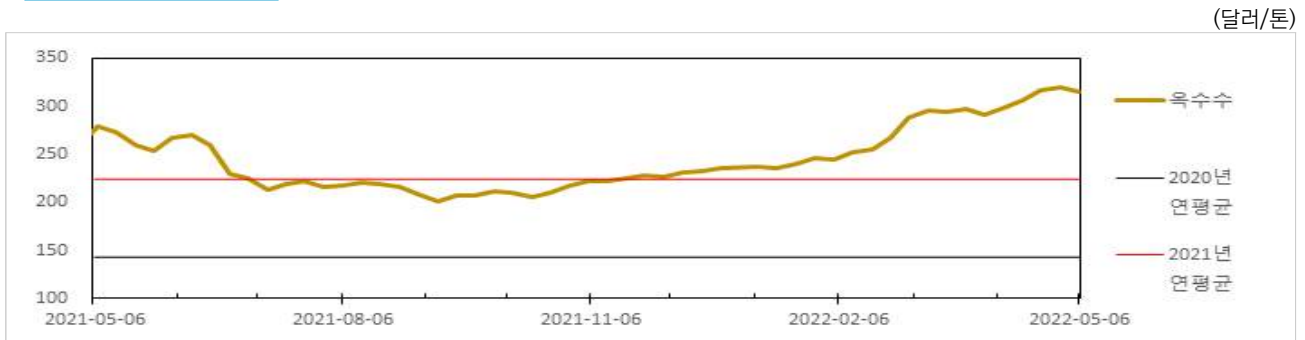
자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 파나마선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 지난 주 대비 0.4% 하락한 315.6달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



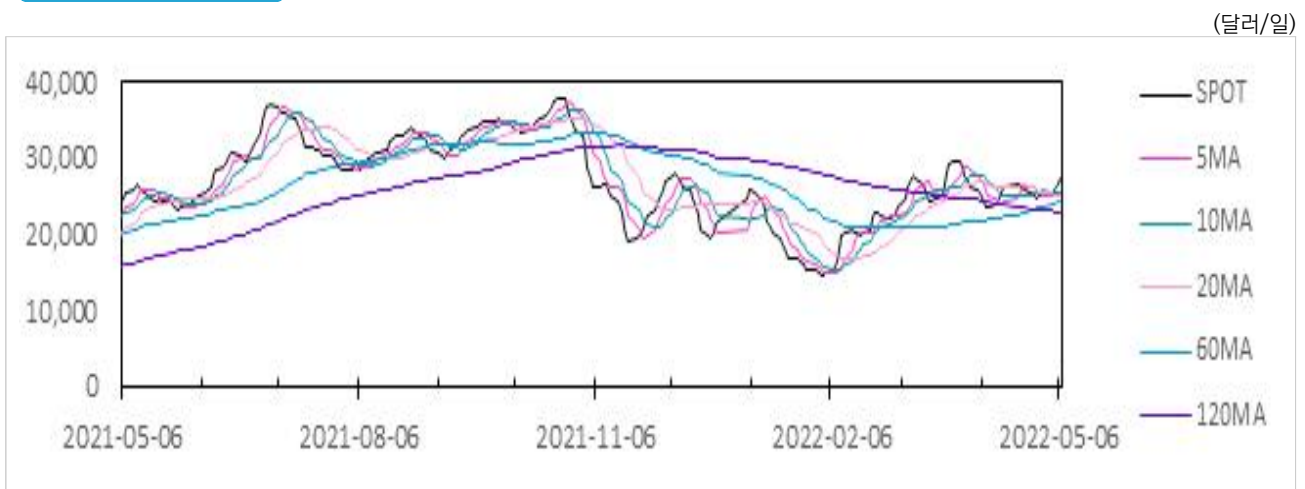
자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

3 파나마선-기술분석

이동평균





3 수프라막스선-동향분석

■ 수프라막스선 : 지난 주 대비 0.3% 상승한 30,047달러/일 기록

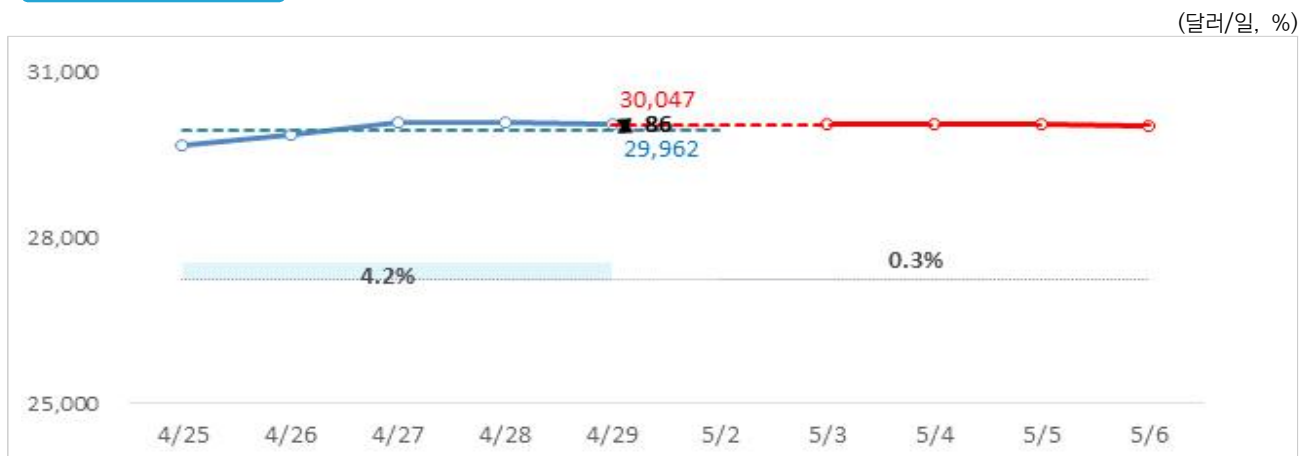
(운임) 수프라막스선 운임이 강보합세를 나타냄

- 호주와 인도네시아 석탄에 대한 인도의 수요 증가로 수프라막스선 운임이 높은 수준을 유지 중임

(동향) 인도 6년 만에 최악의 전력 위기 직면

- 인도의 전력사용량이 폭염으로 인해 증가하면서 인도의 석탄에 대한 수요가 증가하고 있음에도 불구하고, 화력 발전소 운영을 위한 재고가 부족한 것으로 파악됨
- 인도 정부는 화력 발전소의 석탄 재고 확보를 위해 올해 약 3,770만 톤의 석탄을 수입하도록 국영 및 민간 화력 발전소에 요청했으며(국영 2,180만 톤, 민간 1,590만 톤), 이 중 1,900만 톤을 몬순(7-9월)이 시작되기 전인 6월 말까지 수입하도록 함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		5월 1주	4월 4주	전주대비차이		
BSI		2,732	2,724	▲ 8	0.3	%
스팟운임(10TC)		30,047	29,962	▲ 86	0.3	%
용선료	6개월	31,000	30,500	▲ 500	1.6	%
	1년	26,500	26,000	▲ 500	1.9	%
	5년	11,000	11,000	- 0	0.0	%
FFA	5월물	33,082	31,365	▲ 1,717	5.5	%
	3분기	30,950	29,585	▲ 1,365	4.6	%
	22년	17,741	16,956	▲ 785	4.6	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

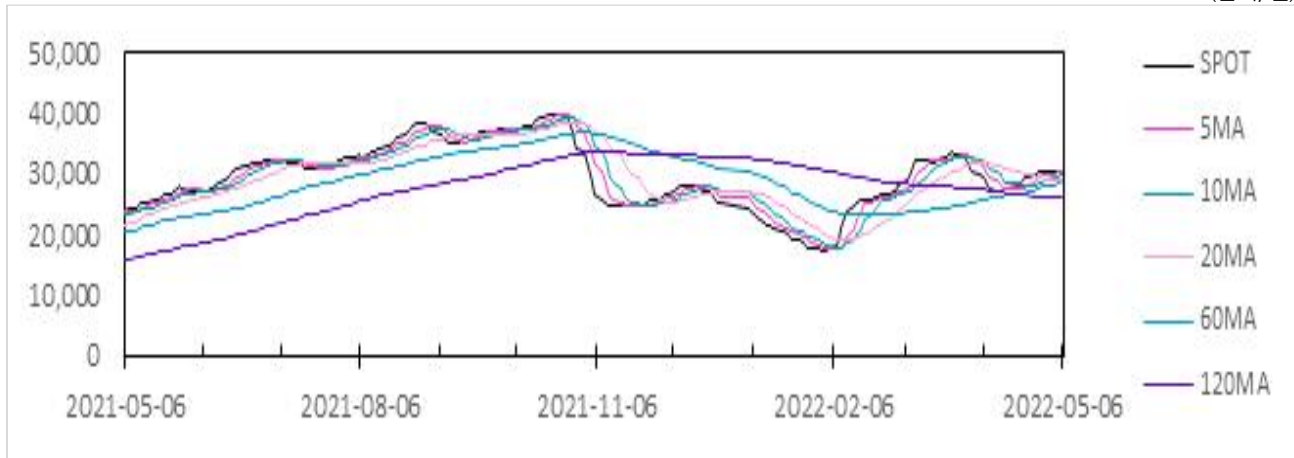
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균

(달러/일)





3. 컨테이너선

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

1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난주 대비 13.56 하락한 4,163.74를 기록

(운임) 컨테이너 운임 16주 연속 하락

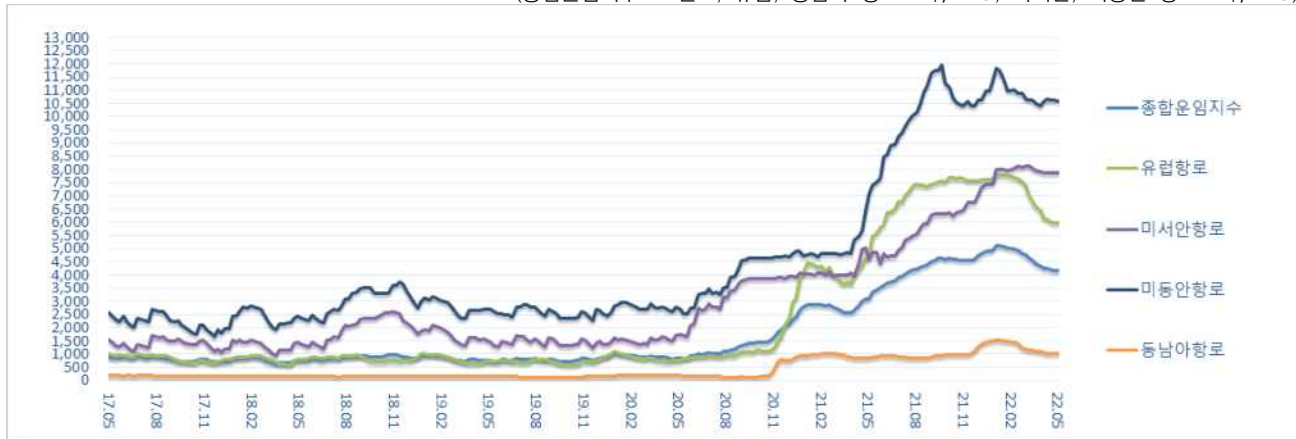
- 지중해 및 일부 항로의 운임 외에 운임 하락세가 지속되고 있으나 유럽항로의 운임 하락폭은 축소됨

(현황) 물가압력을 초래한 대외요인이 컨테이너 공급망 패턴에 변화를 야기할 수 있음

- 우크라이나 전쟁으로 에너지 비용이 증가했으며 이는 인플레이션에도 영향을 미침. 단기적으로 인플레이션과 운송비용 증가는 상품 수요 감소를 일으킴. 하지만 장기적으로 동 대외악화요인이 지속된다면 저렴한 상품에 대한 탐색이 활발해져 컨테이너 공급망 패턴에 변화를 가져올 수 있음
- 또한 중국 도시 봉쇄가 장기화 될 경우 수출 물량 감소로 인한 정기서비스 중단은 컨테이너 박스 회전율에 부정적인 영향을 미칠 수 있음

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)

		5월 1주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	4,163	-13.6	4,163	5,109	4,631	2,570	4,956	3,769
운임	유럽항로	5,955	-29.0	5,955	7,797	6,964	3,651	7,714	6,078
	미서안항로	7,888	0	7,860	8,117	7,978	3,931	7,444	5,317
	미동안항로	10,588	-41.0	10,395	11,833	10,857	4,679	11,976	8,353
	한국항로	328	-6.0	328	456	380	184	386	286
	일본항로	354	19.0	276	354	309	251	340	285
	동남아항로	996	-5.0	996	1,537	1,230	840	1,494	964

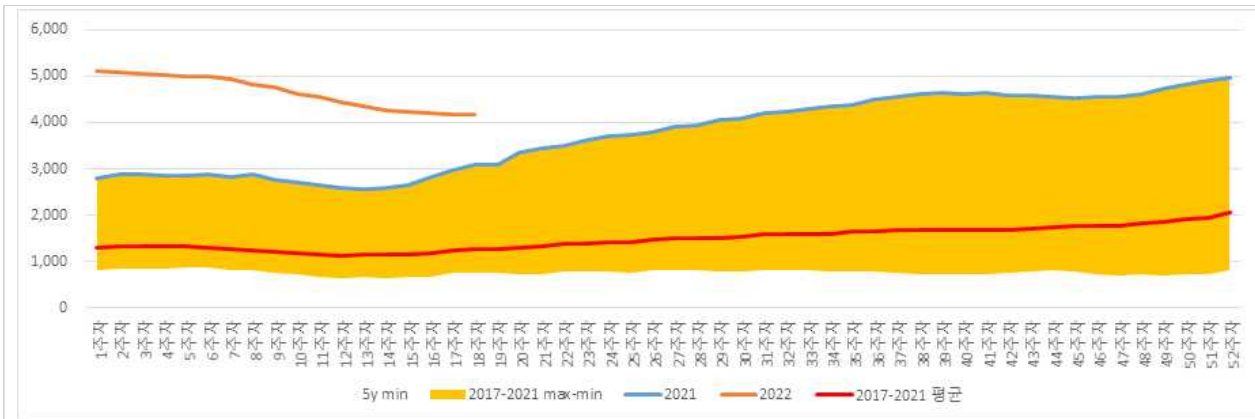
자료: 상하이해운거래소



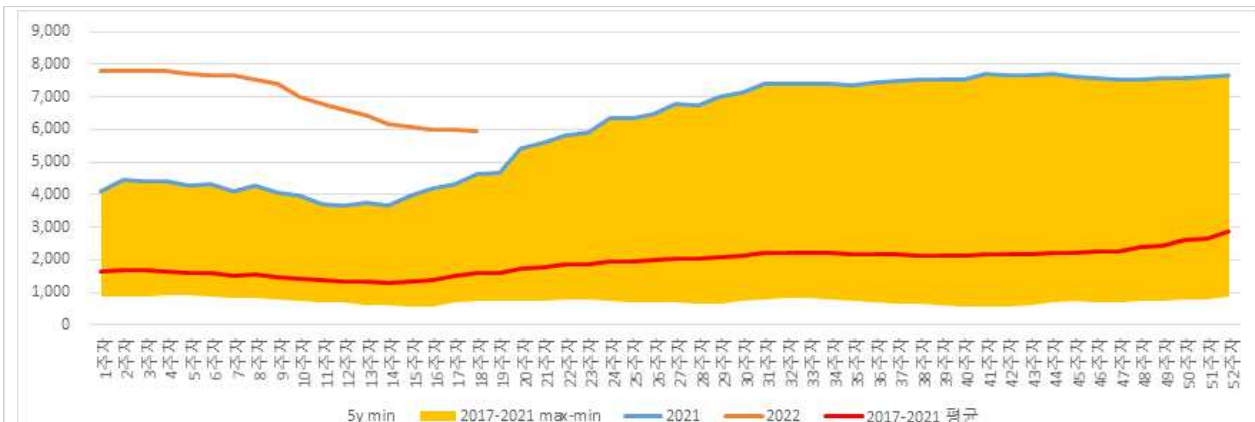
2 운임전망

| 5월 3주('22.5.16~'22.5.20)

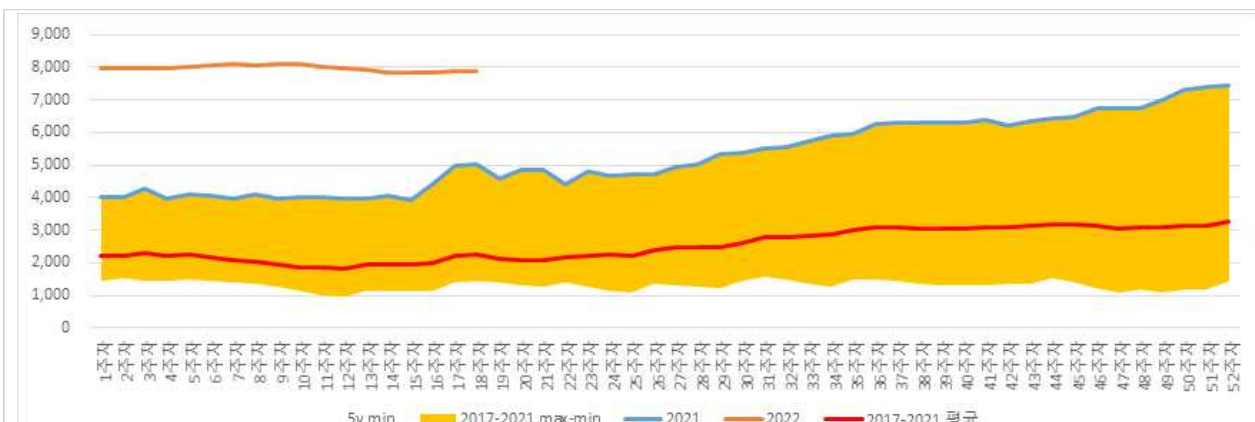
SCFI 지수는 약보합세를 기록할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 보험세를 기록할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 보험세를 기록할 것으로 전망





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 전주(5월 1주) 대비 3.1p 하락한 44.7 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 대부분 하락함

(달러/톤)

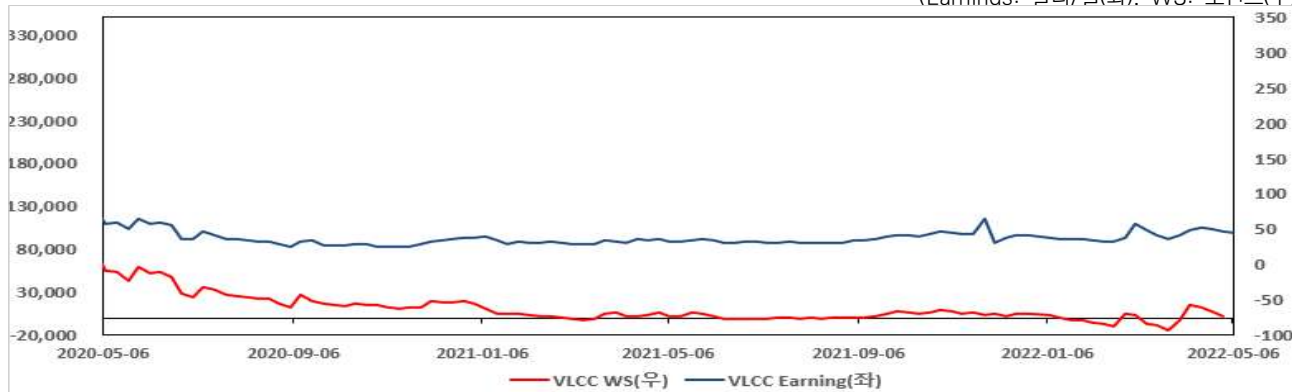
구분	5월 2주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	44.7	▼	3.1	6.5 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	21.0	▼	4.0	16.0 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	42.5	▼	3.5	7.6 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	43.5	▼	4.5	9.4 %

(동향) 중국의 제로 코로나 정책에 따른 주요 지역 봉쇄 장기화로 원유 수요 감소 전망

- 세계 최대 원유 수입국 중국의 코로나19 감염자 수가 증가하면서 자국 내 확산 방지를 위해 이동이 많은 노동절 연휴 시즌(4월 30일-5월 4일)에도 베이징과 같은 주요 도시의 봉쇄를 강력하게 지속하는 등 원유 수요 둔화 현상이 이어짐
- 블룸버그는 중국의 상황이 원유시장에 미치는 영향에 대해 러시아-우크라이나 전쟁으로 글로벌 원유시장이 타이트해졌지만, 중국의 제로 코로나 정책이 팬데믹 초기 이후 가장 큰 규모의 수요 충격으로 이어지고 있다고 분석함
- 이와 더불어 OPEC의 기존 증산 계획 유지 결정으로 유조선 시장은 단기적으로 위축될 것으로 예상되며, 향후 유럽연합(EU)의 원유 수입금지 조치 시행 여부, 중국의 코로나19 상황 등 대외여건에 의해 시장 변동성이 확대될 것으로 전망됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		5월 2주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	44.7	-3.1	32.1	57.1	41.8	28.4	65.1	35.4
항로(TD3C)	평균 수익	-7,723	-5,964	-19,460	14,308	-5,724	-6,779	14,966	-526
VLCC	1년 용선료	16,000	-	15,000	19,250	17,000	18,500	24,125	20,851

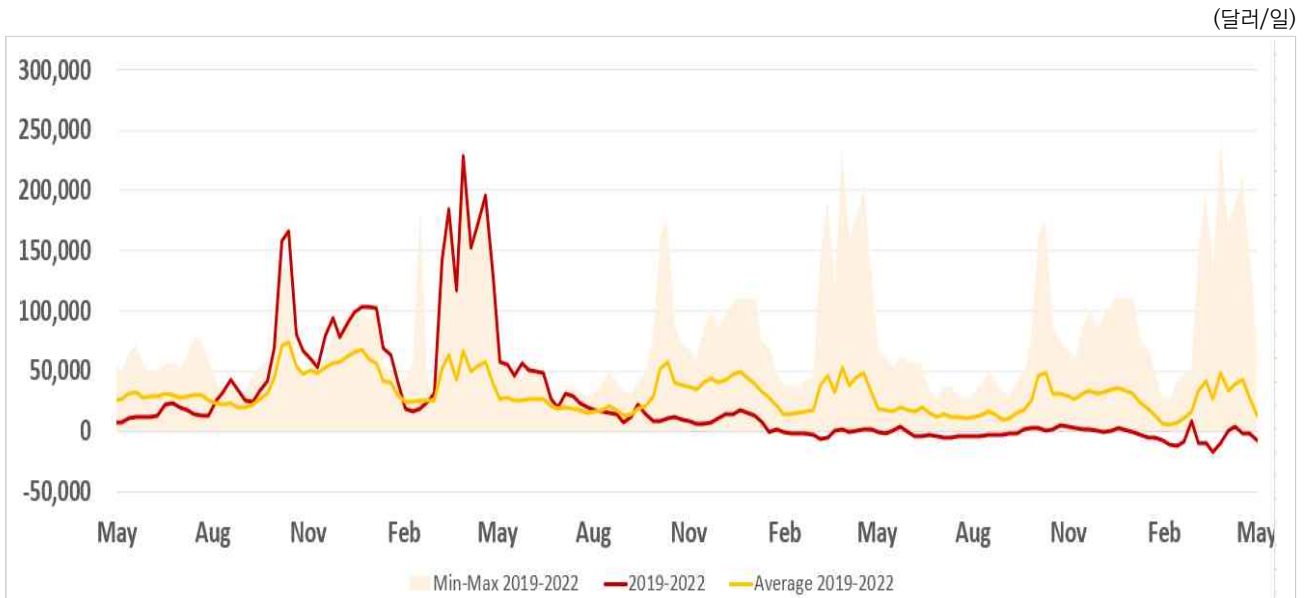
자료: Clarkson



1 유조선-기술분석

■ 수익 추세선(붉은색)은 전주 대비 약 -338%를 기록하며 하락 추세를 보임

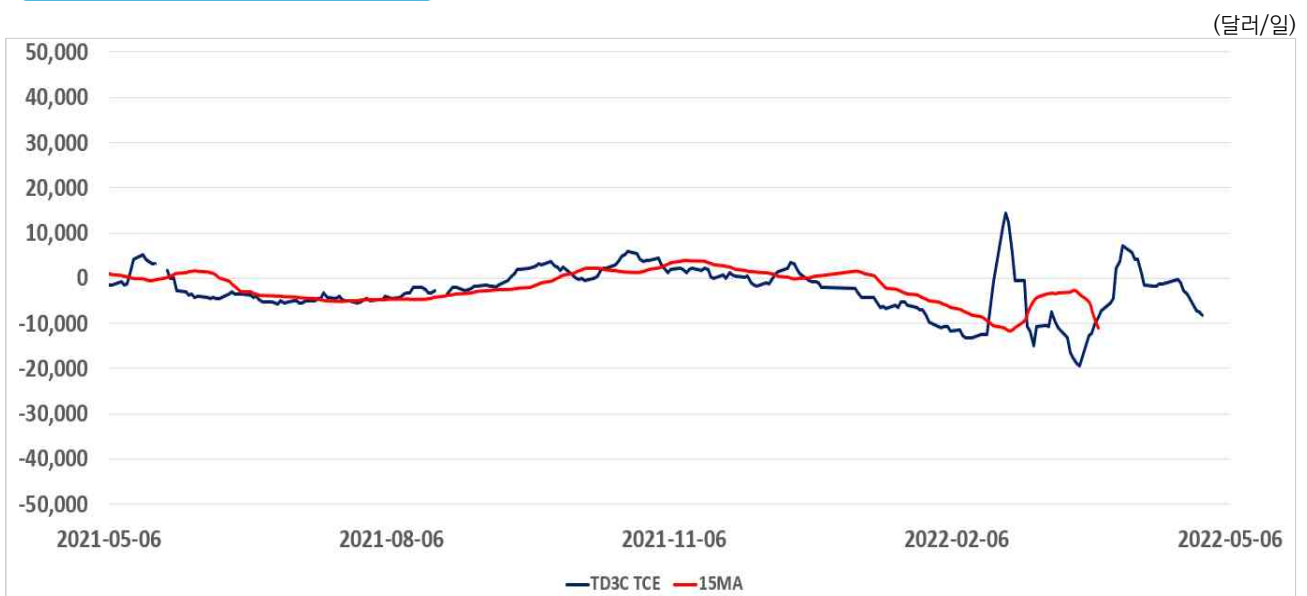
VLCC 중동-중국(TD3C) TCE(Time Charter Equivalent)



자료: Clarkson

■ 수익 추세선(파란색)은 지속적인 하락 추세를 보이며 전월 대비 큰 폭으로 하락함

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

■ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주(5월 1주) 대비 94p 상승한 376.0 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 상승함

(달러/톤)

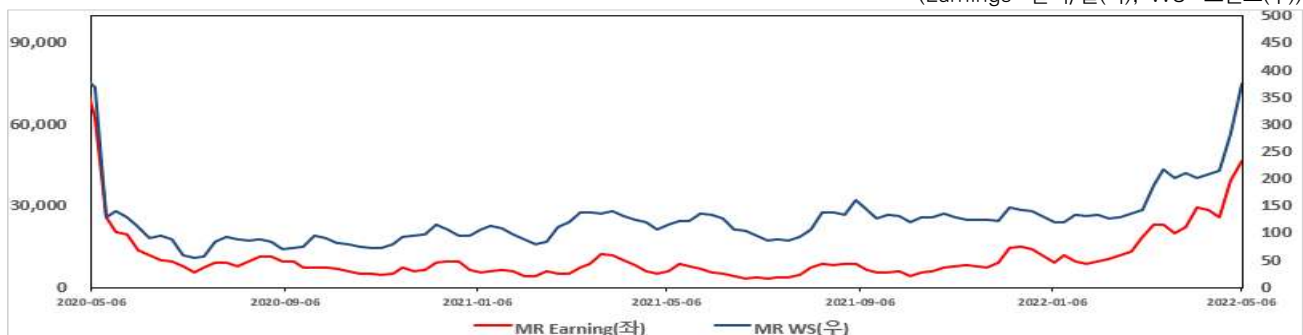
구분	5월 2주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	376.0	▲	94.0	33.3 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	300.0	▲	80.0	36.4 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	325.0	▲	35.0	12.1 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	380.0	▲	10.0	2.7 %

(동향) 석유제품 재고 부족으로 인한 공급 불안과 코로나19 엔데믹 도래로 인한 연료유 수요 증가로 시황 강세

- 전 세계적인 경유 재고 부족 사태와 더불어 미국에 이어 EU까지 러시아산 석유 금수 조치에 나서면서 석유제품의 공급 불안이 확대되고 있음. 여기에 일상회복과 드라이빙 시즌 도래로 인한 연료유 소비 증가세 등이 시황상승 요인으로 작용함
- 러시아의 우크라이나 침공 장기화로 인해 유럽 주요 국가들이 러시아산 경유 수입을 제한하거나 금지하면서 수급 불균형 현상이 확대되었음. 유럽에서 러시아산 경유를 수입하는 비중은 약 60% 수준임
- 지정학적 이슈에 의해 변동성이 큰 상황이지만 석유제품 공급 부족과 수요 회복세로 인해 석유제품선 시황은 단기적으로 강세를 지속할 것으로 전망됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		5월 2주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	376.0	94.0	119.8	376.0	182.1	80.6	160.0	120.1
	평균 수익	54,094	11,069	6,216	52,490	14,975	-96	15,345	7,642
MR	1년 용선료	16,750	500.0	12,375	16,750	13,813	11,625	13,000	12,429

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

자료: Clarkson

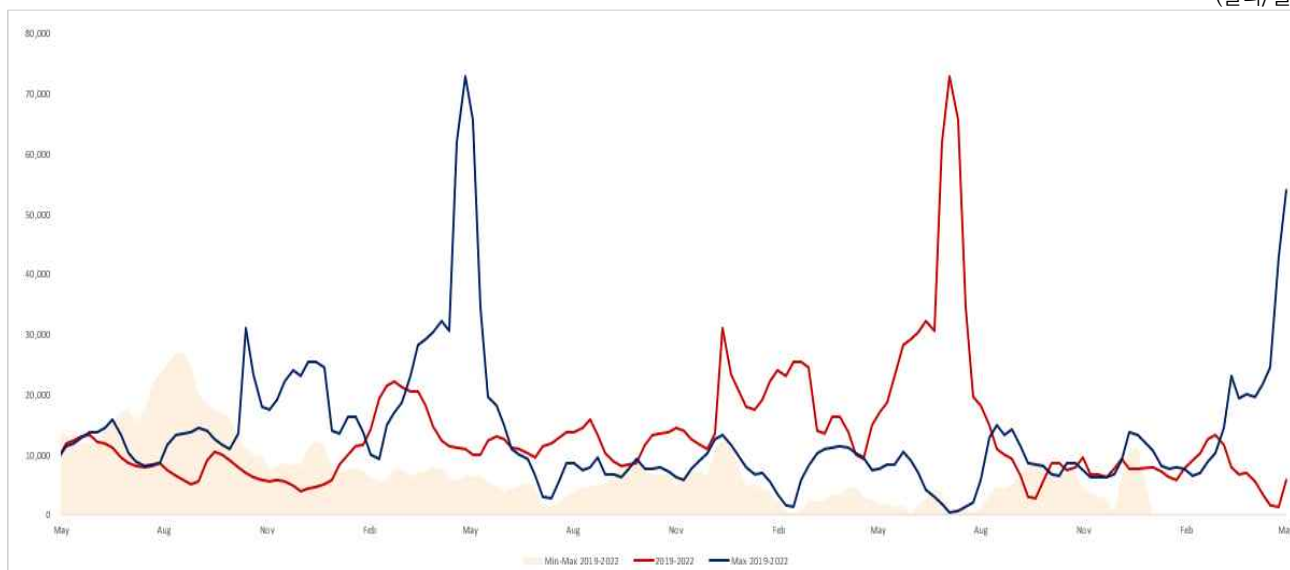


2 석유제품선-기술분석

■ 수익 추세선은 전주 대비 23.2%로 상승했으며, 4월 중순 이후 지속적인 상승 추세를 보임

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

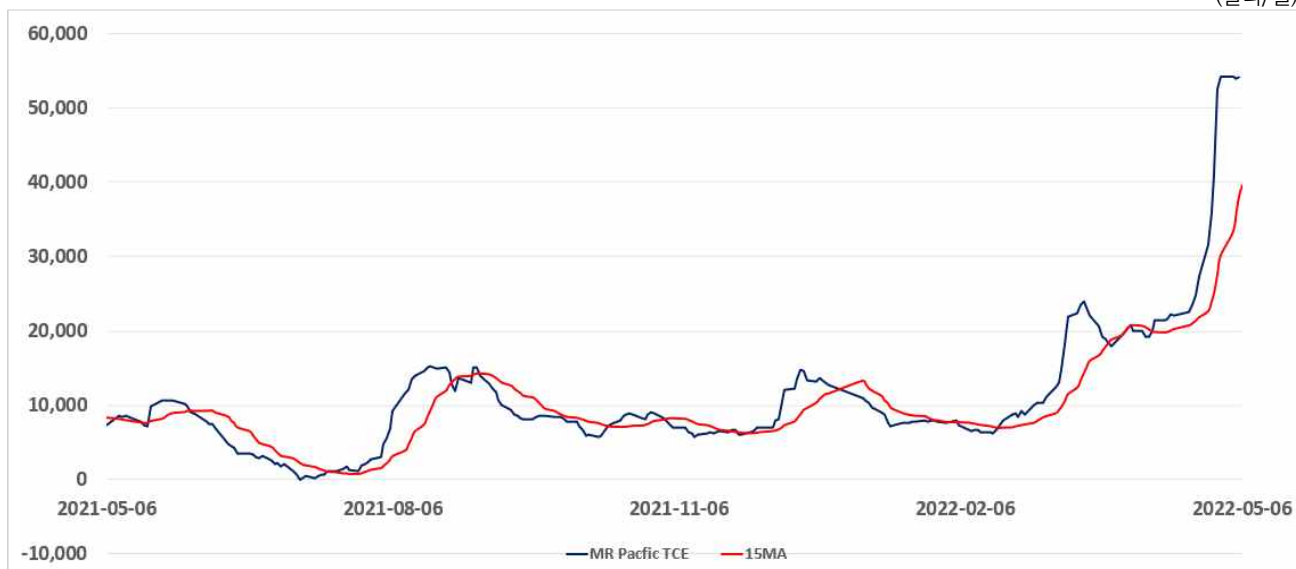


자료: Clarkson

■ 수익 추세선은 4월 이후 계속해서 상승세를 나타내고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

건화물선 중고선가 지수는 28.05로 전주와 같음

건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

컨테이너선 중고선가 지수는 128.53으로 전월과 같음

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

| 5월 2주('22.5.3~'22.5.6)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 18건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Eriskay	2015	39,810	DWT	2022-05-06		Swire Bulk	European interests
Bulk	Irongate	2015	28,316	DWT	2022-05-06	18.00	Eastern Pacific Shpg	Far Eastern interests
TankChem	Genuine Galaxy*	2012	33,590	DWT	2022-05-06		K-Line Pte Ltd	Clients of Stolt Tankers BV
TankChem	Genuine Hercules*	2013	33,559	DWT	2022-05-06		K-Line Pte Ltd	Clients of Stolt Tankers BV
TankChem	Genuine Venus*	2013	33,552	DWT	2022-05-06		K-Line Pte Ltd	Clients of Stolt Tankers BV
Bulk	Ionic Huntress	2012	34,062	DWT	2022-05-05	19.50	Ionic Holdings Inc	European interests
Bulk	Eredine	2014	39,855	DWT	2022-05-04	24.50	Swire Bulk	Canadian interests
Tanker	FSL Hong Kong	2007	115,940	DWT	2022-05-04	19.40	First Ship Lease	Chinese interests
TankChem	Isolde	2008	37,606	DWT	2022-05-04	11.25	Conti Reederei	Greek interests
Container	Langeness	2006	1,402	TEU	2022-05-04	23.00	Briese Schifffahrts	Undisclosed interests
Container	Xin Feng Yang Pu	2006	5,089	TEU	2022-05-04	70.00	Hongyuan Marine	Chinese interests
Dry MPP	Xinyihai 55	2012	33,175	DWT	2022-05-03	18.50	Seacon Ships	Undisclosed interests
Offshore	Havila Aurora*	2009	3,250	DWT	2022-05-03		Havila Shipping	Clients of Chevalier Floatels
Offshore	Havila Fortune*	2009	3,250	DWT	2022-05-03		Havila Shipping	Clients of Chevalier Floatels
Container	Seaspan Melbourne*	2005	4,250	TEU	2022-05-03	37.00	Seaspan Corporation	Clients of Euroseas
Container	Seaspan Manila*	2007	4,248	TEU	2022-05-03		Seaspan Corporation	Clients of Euroseas
Dry MPP	Aramis*	2011	34,017	DWT	2022-05-03		Interunity Mgmt DE	Undisclosed interests
Dry MPP	Porthos*	2011	34,000	DWT	2022-05-03		Interunity Mgmt DE	Undisclosed interests



6. 주요 해운지표

(2022.05.02 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	5월 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	74.0	0	74.0	70.0	74.0	72.3	63.0	72.0	69.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	56.0	0	56.0	44.0	56.0	53.6	14.0	44.0	32.5

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)										
건화물선	Panamax	36.0	0	36.0	34.3	36.0	34.8	25.5	34.3	30.9
유조선	VLCC	116.5	0.5	116.5	113.0	116.5	114.9	85.0	112.0	98.7
컨테이너선	Sub-Panamax	42.5	0.5	42.5	40.0	42.5	41.3	30.0	40.0	35.8

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	637.0	19.8	637.0	445.5	688.8	579.4	311.3	488.0	396.2
	Singapore	773.5	24.3	773.5	456.8	773.5	612.3	324.8	523.5	416.5
	Korea	784.5	8.5	784.5	515.5	784.5	654.8	361.8	574.5	445.9
	Hong Kong	803.8	13.8	803.8	458.8	803.8	620.8	325.8	529.0	426.8
VLSFO	Rotterdam	835.3	10.0	835.3	567.0	924.3	767.1	387.8	605.8	505.6
	Singapore	875.0	38.3	875.0	639.5	953.8	796.0	413.0	642.5	535.1
	Hong kong	920.5	28.0	920.5	629.0	961.0	803.8	404.5	627.3	533.2

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-				105.4	233.7	180.6
	중국産	171.5	-9.1	68.7	-	194.5	159.8	-	264.6	193.0
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	133.8	-1.2	53.6	-	141.3	123.4	-	244.3	127.7
	중국産	150.3	-1.3	60.2	-	192.9	150.5	-	420.7	182.4
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	-	-	-	-	757.5	420.2	-	501.1	272.0
	내륙(몽골)	-	-	-				-	-	-
	중국産	-	-	-	-	529.5	347.6	-	577.7	337.4
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1,655	-52.75	1667.4	1,344	1,748	1,595	1,188.5	1,642.5	1,372.4
	밀(국제)	1,097	53.25	1067.3	741	1,425	958	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	108,50	89,017	95,086		
	수입	5,745	6,556	7,180	7,180	67,703	54,830	56,186		
NAFTA	수출	9,673	10,385	10,426	10,426	11,914	87,821	89,839		
	수입	7,954	6,969	8,319	8,319	87,464	68,263	73,797		
EU	수출	5,299	5,968	5,414	5,414	63,606	47,870	52,758		
	수입	5,059	6,700	5,023	5,023	65,913	55,517	55,795		
BRICs	수출	17,988	18,160	16,049	16,049	193,174	155,346	163,882		
	수입	17,333	17,218	16,498	16,498	170,649	128,653	131,656		

자료: 한국무역협회



주)

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