

# KMI 해운시황 보고서

2022  
2분기  
VOL.12

발행년월 | 2020년 7월      주 소 | 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)  
발행인 | 김 종 덕      발행처 | 한국해양수산개발원  
감 수 | 고 병 옥      자료문의 | 해운연구본부 해운빅데이터연구센터

[www.kmi.re.kr](http://www.kmi.re.kr)

## 컨테이너

- 2분기 컨테이너운임지수(SCFI)는 전 분기대비 13.2% 하락
- 컨테이너 수요는 글로벌 인플레이션 영향으로 전년에 비해 둔화될 것으로 전망
- 2분기 컨테이너 인도량 및 신조 발주량은 전년 동기 대비 모두 하락
- 3분기 운임은 인플레이션으로 인한 수요 감소로 2분기에 이어 하락할 것으로 전망

## 건화물선

- 2분기 건화물선운임지수(BDI)는 중소형선박 운임 강세에 2,530을 기록함
- 22년 건화물선 수요는 공급망 붕괴불안에 원자재 수요가 증가했지만, 세계 경기 침체 둔화 우려, 중국 수요 감소로 전년 대비 0.02% 감소 전망
- 22년 건화물선 선복량은 인도량 증가로 전년 대비 2.7% 증가할 전망이다
- 22년 3분기 운임은 중국의 원자재 수요 감소에 상반기 대비 운임이 하락할 가능성이 있음

## 원유선 및 제품선

- 2022년 2분기 VLCC 운임은 중국 봉쇄조치 시행, 선복 수급 불균형, 유가 상승으로 인한 원유 수요 감소, OPEC+ 원유 공급량 축소 등으로 약세
- 2022년 원유 수요는 코로나19 완화, 중국 봉쇄조치 완화 등의 영향으로 5.5% 수준 증가 전망
- 2022년 VLCC 선복량은 신조선가 상승, 시장변동성 확대로 848척, 2억 6,154만 DWT로 소폭 상승할 것으로 전망
- 지정학적 리스크 장기화, 세계 경제 성장세 둔화, 글로벌 인플레이션 발생 등으로 인한 원유 수요 감소로 시장 약세가 지속될 것으로 전망





## 컨테이너

⚓ 요약	2
운임시장동향	
- 운임지수	3
- 용선료	5
- 연료유	8
수요시장 동향	
- 경제성장률 및 컨테이너 물동량	13
공급시장 동향	
- 선대현황	13
주요뉴스	20

## 건화물선

⚓ 요약	24
운임시장동향	25
케이프	
- 운임동향	27
- 수요동향	30
- 공급동향	33
- 수급 및 FFA	36
파나막스	
- 운임동향	38
- 수요동향	41
- 공급동향	44
- 수급 및 FFA	47
수프라막스	
- 운임동향	49
- 수요동향	52
- 공급동향	54
- 수급 및 FFA	57
주요뉴스	59

## 원유선 및 제품선

⚓ 요약	63
운임시장동향	
- 운임현황	64
- 선박 연료유	67
수요시장동향	
- 세계 원유 수요 및 공급	68
공급시장동향	
- 선대현황	74
- 선박 발주 및 해체	76
주요뉴스	80

컨테이너



## 2022년 2분기 요약

- (운임) 2022년6월 기준 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 전년 동시점 3,712.7에 비해 높은 4,219.9를 기록함
  - 높은 수요 및 공급망 차질로 인해 크게 상승했던 운임이 공급망 안정화 및 인플레이션으로 인해 하락하는 추세임
  - 일부 선대의 원양항로 투입, 원양항로 운임 상승에 따른 동조화 등의 이유로 1분기에 크게 상승했던 인트라아시아 운임 또한 선대 정상화로 안정화 되고 있음
- (수요) 2022년 세계경제성장률은 3.6%, 컨테이너 물동량은 전년대비 3% 증가 전망
  - 2022년 세계 경제성장률은 비교적 낮은 3.6%를 기록할 것으로 예상됨에 따라, 컨테이너 물동량도 증가률도 전년대비 낮아질 것으로 전망
  - 글로벌 공급망 혼란, 미국발 금리 인상과 같은 통화정책기조 등으로 경제 불확실성이 높아져 전년대비 수요가 하락할 것으로 전망
- (공급) 2022년 선대 증가세는 3% 내외로 예상되며 선사들의 최대 선복 투입에도 공급망 전체의 효율성이 낮음
  - 2022년 2분기 컨테이너선 인도량은 23.4만 TEU를 기록하며 전년 동기 32.3만 TEU 대비 27.6% 감소함
  - 올해 2분기 컨테이너 신조 발주량은 106척(약 74.6만 TEU)으로 2021년 2분기 신조 발주량인 171척(약 117.8만 TEU)대비 감소함
  - 신조 발주는 3,000TEU급이 주를 이루었으며 1분기에 신조 발주 비중을 크게 차지했던 15,000TEU급에 대한 발주는 4척에 그침
- (전망) 2022년 3분기 운임은 2분기에 이어 하락할 것으로 전망
  - 높은 수요 및 공급망 차질로 인해 크게 상승했던 운임이 항만 혼잡 완화 및 인플레이션으로 인한 수요 감소에 하락하는 추세
  - 미국발 금리인상, 러시아-우크라이나 전쟁의 장기화 등으로 인한 글로벌 공급망 혼란이 경제성장률 추이 하락에 영향을 미칠 것으로 전망



## 운임시장동향 : 운임지수

[그림 1] SCFI 운임 추이



자료: 상하이해운거래소

- 2022년 2분기 컨테이너운임지수(SCFI)는 전년 동기 및 최근 5년 평균(2017~2021) 운임수준에 비해 높은 수준이나 올해 1분기부터 하락하는 추세임
  - 2022년 6월 현재 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 전년동시점 3,712.7에 비해 높은 4,219.9를 기록함
  - 높은 수요 및 공급망 차질로 인해 크게 상승했던 운임이 공급망 안정화 및 인플레이션으로 인해 하락하는 추세임

[표 1] SCFI 운임 지수 현황

(단위: 달러/TEU, FEU)

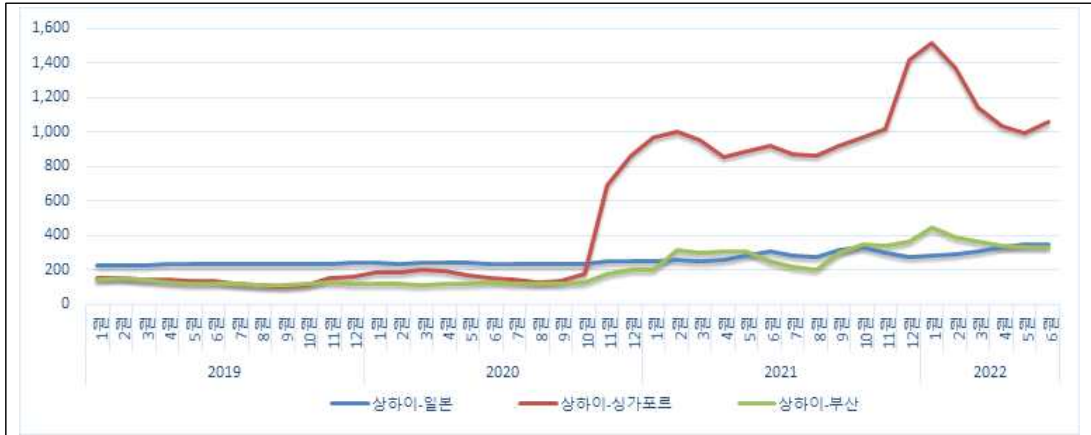
구분	2021년			2022년		증감율	
	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전 분기대비	전년 동기대비
종합(SCFI)	3,259	4,289	4,692	4,851	4,211	-13.2	29.2
유럽	5,180	7,282	7,629	7,435	5,959	-19.8	15.0
지중해	5,228	7,093	7,336	7,324	6,634	-9.4	26.9
미주(서안)	4,618	5,740	6,799	8,032	7,773	-3.2	68.3
미주(동안)	7,087	10,610	10,793	11,008	10,409	-5.4	46.9
미주(남미)	8,040	9,801	10,183	8,981	6,754	-24.8	-16.0
일본	277	295	323	317	344	16.5	21.8
동남아(싱가포르)	886	885	1,143	1,340	1,031	-23.0	16.3
한국(부산)	294	238	354	402	335	-16.6	14.1

자료: 상하이해운거래소, 미주(서안, 동안) 운임은 FEU 기준임



[그림 2] 인트라아시아 운임 현황

(단위: 달러/TEU)



자료: 상하이해운거래소

- 2022년 2분기 인트라아시아 운임은 상하이-일본(요코하마)을 제외한 항로에서 전분기대비 하락함
  - 일부 선대의 원양항로 투입, 원양항로 운임 상승에 따른 동조화 등의 이유로 1분기에 크게 상승했던 인트라아시아 운임이 선대 정상화로 안정화 되고 있는 추세임
  - 대부분의 인트라아시아 운임은 전분기대비 하락했지만 상하이-싱가포르 운임은 코로나19 발생 이전 대비 여전히 높은 운임을 유지하고 있음

[표 2] 인트라-아시아 운임 현황

(단위: 달러/TEU)

구분	2021			2022		증감율	
	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전분기 대비	전년 동기대비
상하이-일본(요코하마)	890	1,180	933	1,067	1,227	15.0	37.8
상하이-한국(부산)	617	703	830	983	967	-1.7	56.8
상하이-홍콩	860	845	920	1,190	1,170	-1.7	36.0
상하이-싱가포르	1,320	1,310	1,350	1,855	1,610	-13.2	22.0
상하이-인도네시아(자카르타)	1,100	1,113	1,483	1,887	1,550	-17.8	40.9
상하이-태국(람차방)	823	843	1,207	1,397	1,060	-24.1	28.7
상하이-베트남(호치민)	870	810	850	1,460	1,250	-14.4	43.7
상하이-대만(카우슝)	1,150	1,125	1,160	1,235	1,110	-10.1	-3.5
상하이-필리핀(마닐라)	710	625	760	905	750	-17.1	5.6
상하이-말레이시아(탄중펠레파스)	1,380	1,420	1,280	1,675	1,510	-9.9	9.4

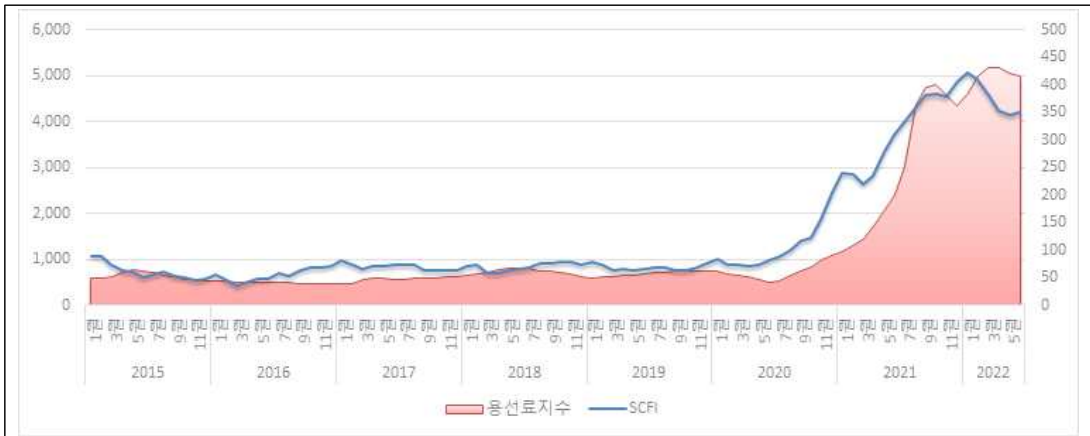
주: TEU기준, 항비, 유류할증료가 포함됨 올인(All-in) 요율임

자료: Drewry, Container Freight Rate Insight



## 운임시장동향 : 용선료

[그림 3] 용선료와 운임지수간의 관계



자료: 클락슨, 상하이해운거래소

- 2022년 2분기 공급망 안정화 및 인플레이션으로 인한 수요 감소로 운임은 하락 추세이나 용선료는 여전히 전년 동기대비 높은 수준을 유지
  - 과거 2014~2019년 컨테이너 운임과 용선료 간의 상관관계는 0.1~0.2에 불과했지만 최근에는 동조화 되어 운임과 용선료가 동반 상승함

[그림 4] 아시아-미 서부운임과 용선료(9,000TEU급) 현황

(단위: 달러/day)



주: 용선기간은 6~12개월임

자료: 클락슨, 상하이해운거래소

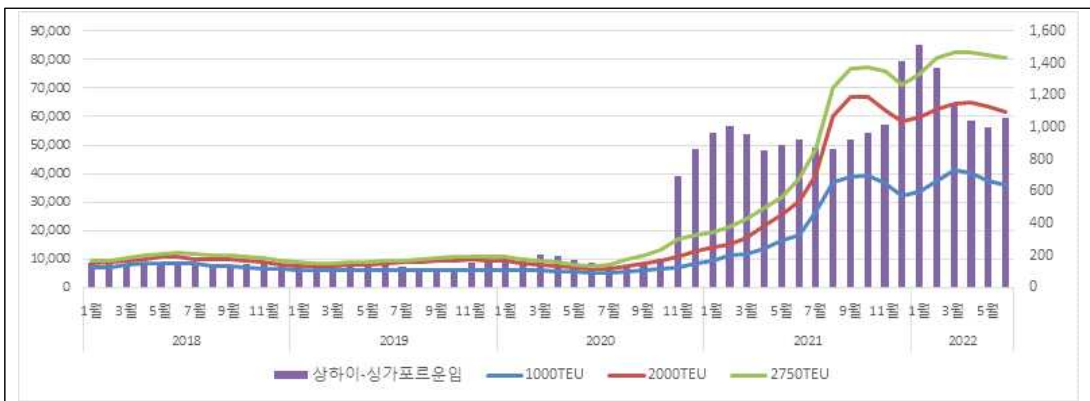




- 2022년 2분기 아시아-미 서부 현물운임 및 용선료는 1분기와 유사한 수준을 유지
  - 2020년 3분기부터 크게 상승했던 용선료는 전분기와 유사한 기록을 나타내고 있으며, 현물운임은 5월부터 하락하기 시작함
  - 중소 선사들의 아시아-미 서부 원양항로 신규 선대 투입 및 미 서부 항만 노조 갈등으로 인해 운임은 하락추세에 접어들

[그림 5] 인트라아시아 운임과 용선료(3,000TEU이하) 현황

(단위: 달러/day)



주: 1,000TEU급 기어드(gear), 2,000/3,000TEU급은 기어리스(gearless)이며 6~12개월 용선료임  
 자료: 클락슨, 상하이해운거래소

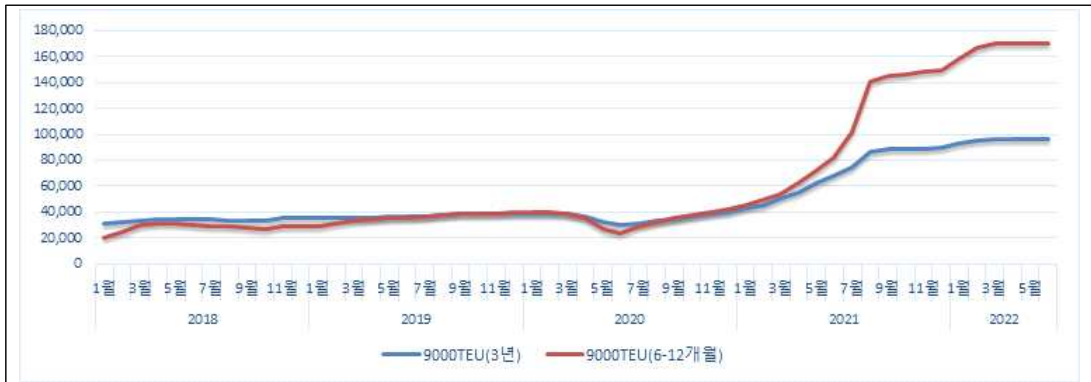
- 2022년 2분기 3,000TEU급 이하 용선료는 전분기 대비 하락함
  - 2020년 3분기 이후 수요 증가로 크게 상승했던 중소형 선박에 대한 3,000TEU급 이하 용선료는 2022년 2분기에 하락함
  - 원양항로의 공급 부족으로 일부 원양항로에 투입되었던 선대가 복귀하면서 수급 부족현상이 완화됨





[그림 6] 9,000TEU급 장단기 용선료 추이

(단위: 달러/day)



자료: 클락슨, 상하이해운거래소

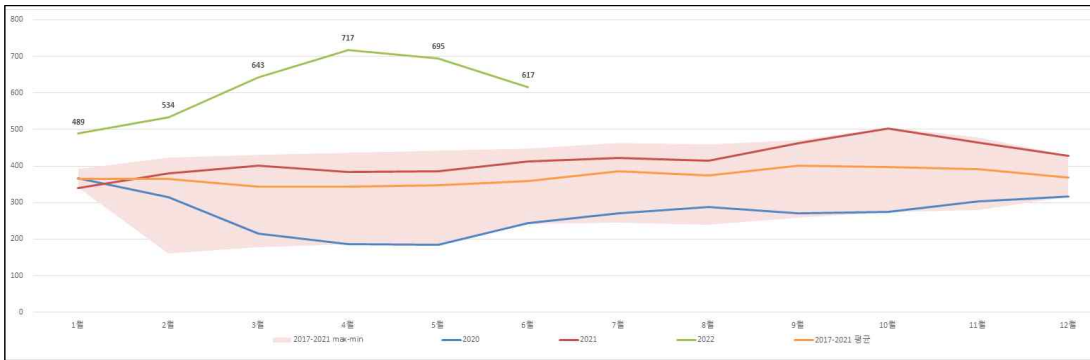
- **장·단기 용선료의 차이는 모든 선형에서 발생하며 일반적으로 장기용선료가 단기에 비해 높으나 2020년 하반기에 역전 현상 발생 후 2022년 2분기까지 이어지고 있음**
  - 장기용선료는 단기에 비해 변동성이 적어 위험관리측면에서는 유리할 수 있음. 12개월 미만의 용선료는 장기용선료에 비해 항상 낮았으나 2020년 하반기부터 이러한 현상이 역전됨
  - 선주사들은 3년 이상의 장기계약을 원하나 선사들은 1년 이하의 단기 용선을 원함. 단기 선박 수요가 크기 때문에 현재 단기용선료가 더 높으며 선박 공급 부족이 점차 해소됨에 따라 장·단기 용선료 역전 현상 또한 점차 해결될 것으로 전망됨



## 운임시장동향 : 연료유

[그림 7] 연료유 가격 추이

(단위: 달러/톤)



주: 싱가포르 380cst 기준임

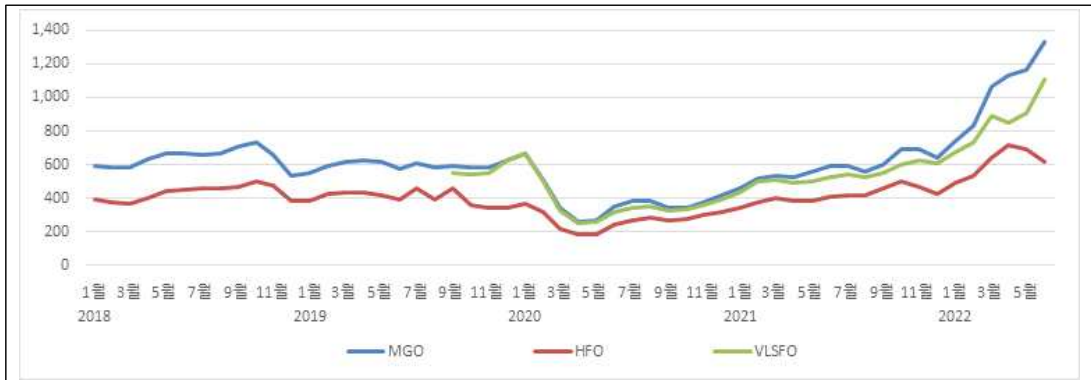
자료: 클락슨

- 2022년 2분기 연료유 가격은 전년대비 하락하여 6월 기준 617달러를 기록(싱가포르 380cst 기준)
  - 2022년 1분기 반등했던 연료유 가격이 2분기에는 다시 하락세로 전환
  - 2022년 3월 싱가포르 저유황유(VLSFO)의 가격은 1,111달러로 고유황유(HFO)와의 가격차이가 톤당 약 494달러임



[그림 8] 연료유종별 가격 추이

(단위: 달러/톤)



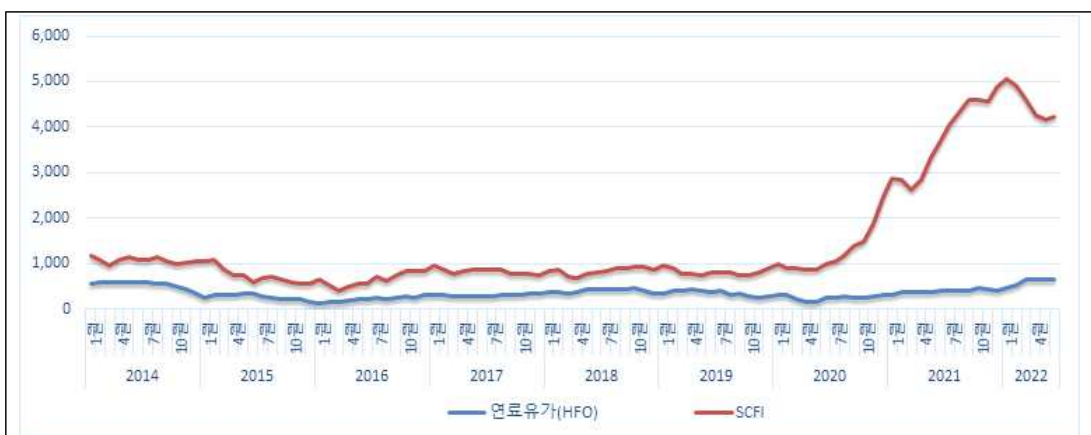
주: 싱가포르 MGO, VLSFO, 380cst 기준임

자료: 클락슨

- 2022년 6월 기준 싱가포르에서 판매되는 저유황유(LSFO)와 선박용경유(MGO)와의 차이는 219달러로 나타남
  - 2022년 2분기는 유가상승으로 인해 저유황유(LSFO) 및 선박용경유(MGO) 가격이 1분기에 이어 크게 상승함
  - MGO와 HFO가격 차이는 2020년 하반기 가격이 벌어지기 시작해 2022년 6월 기준 두 배 이상 벌어짐

[그림 9] 연료유가와 운임

(단위: 달러/톤)



자료: 클락슨, 상하이해운거래소



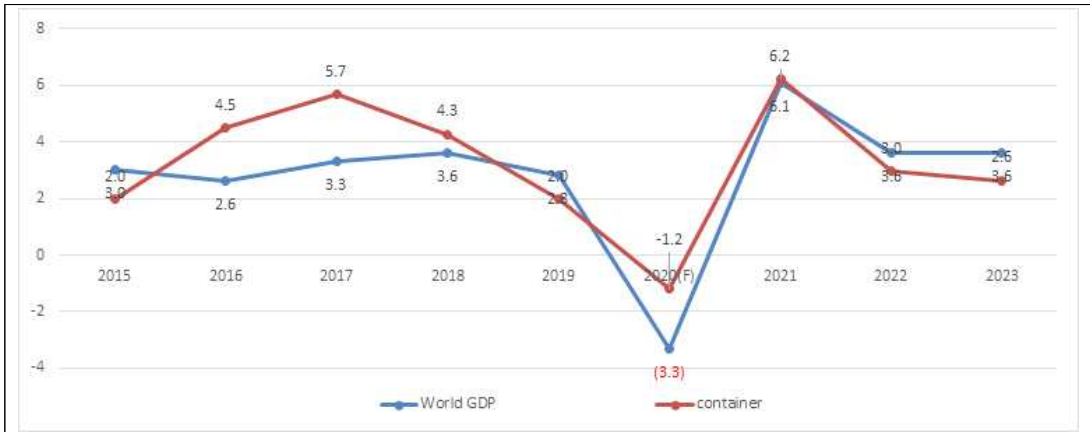
- 과거 연료유가는 컨테이너 운임에 영향을 미쳤으나 2017년 이후 관계가 낮아짐
  - 2014~2016년 연료유가와 컨테이너 운임과의 상관관계는 0.8 이상으로 나타나 유류비 상승이 운임 상승으로 이어졌으나 2017년 이후 이러한 관계가 거의 사라짐(2017년 이후 연료유가와 운임 간의 상관계수는 0.1에 불과함)
  - 2020년에 비해 상대적으로 낮은 연료유가로 인해 저유황유 사용에 대한 화주의 추가 운임 부담이 크지 않았으나 최근 유가 상승으로 유류할증료가 상승함



## 수요시장동향 : 경제성장률 및 컨테이너 물동량

[그림 10] 세계 경제성장률 및 컨테이너 물동량 추이 및 전망

(단위: %)



자료: IMF, 클락슨

- 2022년 세계 경제성장률은 3.6%, 컨테이너 물동량 증가세는 3%를 기록할 것으로 전망됨
  - 2022년 세계 경제성장률 상승으로 컨테이너 물동량도 증가할 것으로 예상되나, 인플레이션 영향으로 증가세는 둔화될 것으로 전망됨

[표 3] 주요국 경제성장률 추이 및 전망

(단위: %)

국가	2020	2021	2022	2023
세계	-3.3	6.1	3.6	3.6
미국	-3.5	5.7	3.7	2.3
EU	-4.9	2.8	2.1	2.7
중국	-6.6	5.3	2.8	2.3
인도	2.3	8.1	4.4	5.1
일본	-8	8.9	8.2	6.9
한국	-4.8	1.6	2.4	2.3

자료: IMF



- 2022년 미국, 중국, EU 등 주요국의 경제성장률은 인플레이션 영향으로 인해 전년대비 증가세가 둔화됨
  - 미국발 금리인상, 러시아-우크라이나 전쟁 사태의 장기화, 중국 도시봉쇄 조치 등으로 인한 글로벌 공급망 혼란이 경제성장률 추이 하락에 영향을 미친 것으로 전망됨
  - 내년 세계 경제성장률 또한 높은 인플레이션, 글로벌 공급망 혼란, 통화정책기조 등으로 올해와 마찬가지로 비교적 낮은 성장률을 나타낼 것으로 전망됨

[그림 11] 주요 원양항로 컨테이너 물동량

(단위: TEU)



자료: 알파라이너

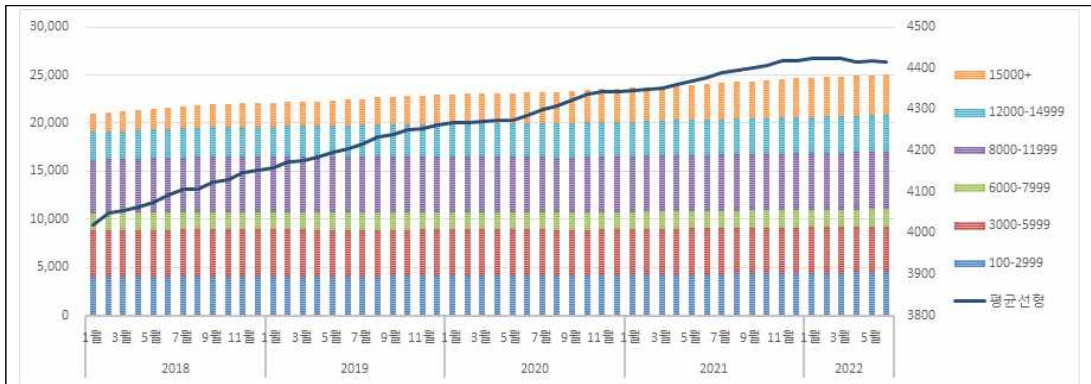
- 2022년 2분기 주요 원양항로 컨테이너 물동량은 모두 전년 동기 대비 모두 감소
  - 2022년 2분기 전년 동기 대비 물동량은 아시아-유럽 -9.5%, 아시아-미주 -0.4% 각각 감소함



## 공급시장동향 : 선대현황

[그림] 세계 선대 및 평균선박크기 추이

(단위: TEU)



자료: 클락슨

- 2022년 6월 기준 컨테이너선대는 총 5,666척, 2,502만 TEU를 기록
  - 초대형선박의 증가로 인해 평균 선박크기도 2018년 초 4,020TEU에서 2022년 6월 기준 4,415TEU로 증가함
  - 총 선대에서 15,000TEU급 이상 선박의 점유비중은 계속 높아져 16.7%에 이르는 것으로 나타남





[그림 13] 인도척수 및 총인도량

(단위: 척, TEU)

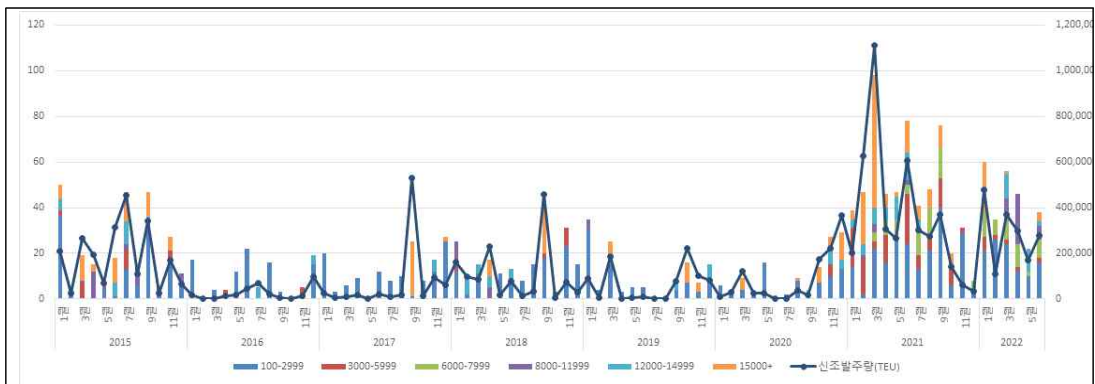


자료: 클락슨

- 2022년 2분기에 인도된 컨테이너 선박은 총 45척, 23.4만 TEU으로 2021년 2분기 인도량 32.3만 TEU에 비해 27.6% 감소함
  - 최근 5년간 월평균 인도척수는 13척으로 나타났으며 2022년 2분기 월평균 인도척수는 15척 임

[그림 14] 신조발주량 및 척수

(단위: 척, TEU)



자료: 클락슨

- 2022년 2분기 컨테이너 신조 발주량 전년 동기 대비 감소
  - 클락슨 자료에 따르면 올해 2분기 컨테이너 신조 발주량은 106척(약 74.6만 TEU)으로 2021년 2분기 신조 발주량인 171척(약 117.8만 TEU)대비 감소함



- 신조 발주는 3,000TEU급이 주를 이루었으며 1분기에 신조 발주 비중을 크게 차지했던 15,000TEU급에 대한 발주는 4척에 그침
- 2023년 에너지효율등급지수(EEXI·Energy Efficiency Existing Ship Index) 시행에 따라 선속 조정 또는 개조가 진행되어 공급량 조절이 예상됨

[그림 15] 컨테이너 선박 크기별 발주잔량

(단위: TEU)



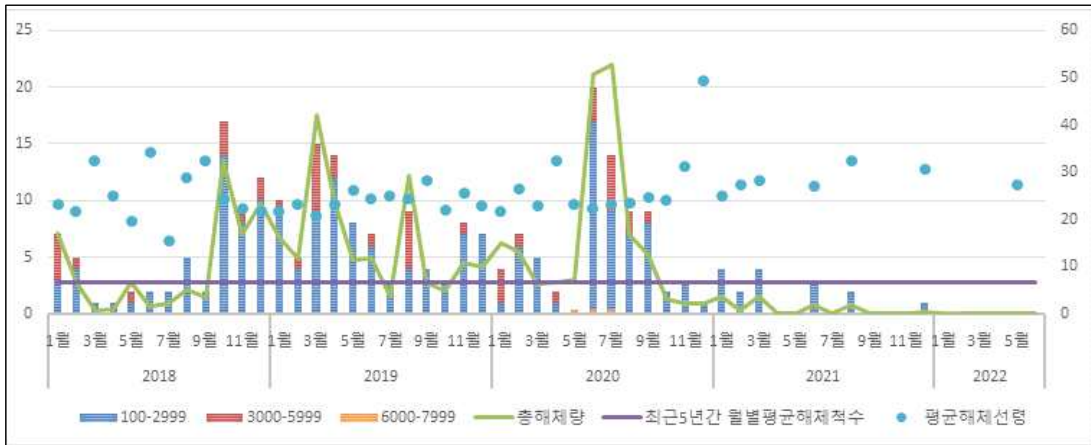
자료: 클락슨

- 2022년 6월 기준 컨테이너선의 발주잔량은 919척, 685.2만 TEU이며 이중 50.6%는 15,000TEU급 이상
  - 2021년 말부터 시작된 신조발주량 증가 및 신조가격 상승은 올해 2분기까지 이어졌으며 15,000TEU급 이상이 주를 이루고 있음
  - 또한 환경규제에 따라 LNG, 친환경선박 발주 수요도 계속 증가할 것으로 예상됨



[그림 16] 해체척수 및 선령

(단위: 척, 연)



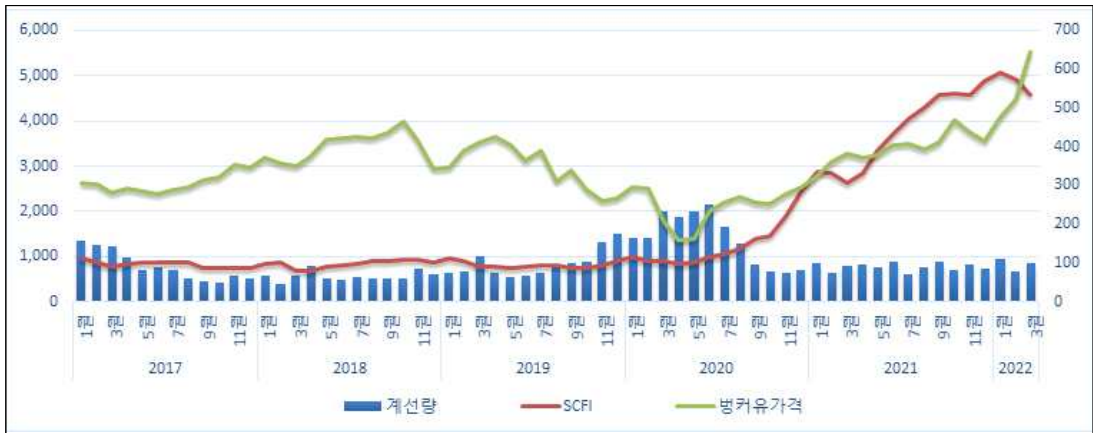
자료: 클락슨

- 2021년 해체량은 전년대비 64척 감소한 16척을 기록했으며 2022년 6월 기준 누계 해체량은 0건으로 코로나19 이후 공급 차질이 발생해 해체량이 크게 감소한 것으로 파악됨
  - 컨테이너 시황 호조로 일부 노후선을 제외한 해체수요는 과거에 비해 낮을 것으로 예상되며 해체 수요가 적어 해체선박의 평균선령도 과거에 비해 상승될 것으로 전망
  - 올해 초까지 발생했던 선복 공급 부족 현상은 일부 해소된 것으로 파악됨. 또한 2023년 현존선에 대한 온실가스 배출규제가 실시될 예정으로 해체량이 증가할 가능성이 존재



[그림 17] 운임, 연료유가 및 계선량

(단위: TEU, 달러/톤)



주: 벙커유가격은 싱가포르 380CST 임

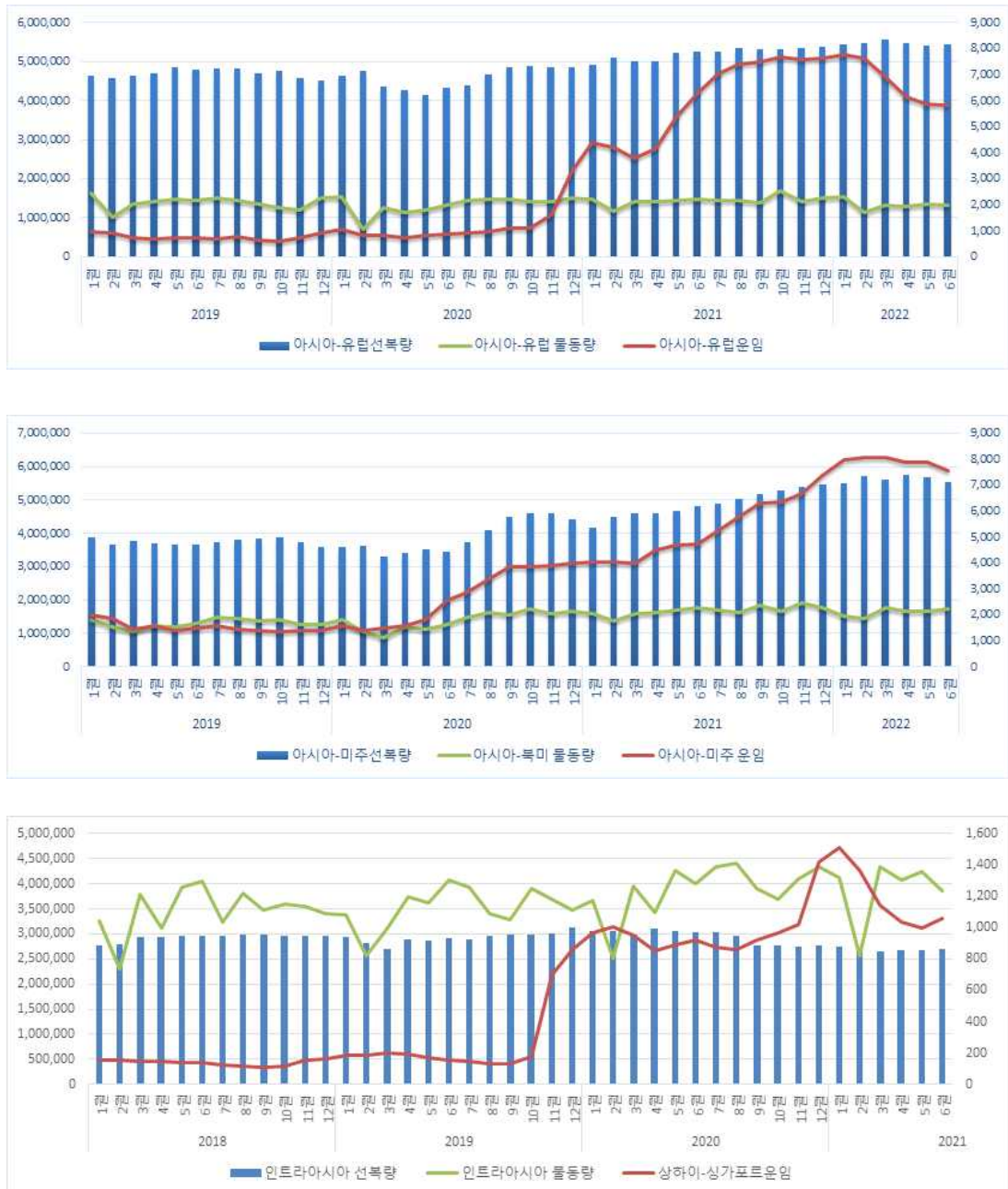
자료: 클락슨

- 2022년 6월 기준 전체 선대의 3%, 약 75만 TEU가 계선 중
  - 2020년 2분기 계선은 약 200만 TEU에 달했으나 3분기부터 공급량 증가로 계선량이 크게 감소되었으며 추세는 현재까지 이어짐
  - 알파라이너 자료에 따르면 조선소 도크 입고를 제외한 실제 시장에서 가용할 수 있는 선대는 1.0% 미만으로 나타남



[그림 18] 항로별 운임 및 선복량

(단위: 천TEU, 달러/TEU, FEU)



주: 유럽, 싱가포르운임은 TEU, 미주운임은 FEU 기준임  
 자료: 알파라이너, 상하이해운거래스, CTS



[표 4] 주요 항로 선복량

(단위: 천TEU, %)

구분	2021년			2022년		증감율	
	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전분기 대비	전년 동기 대비
아시아-유럽	5,156	5,314	5,348	5,485	5,443	-0.8	5.6
아시아-미주(북미)	4,692	5,031	5,380	5,596	5,658	1.1	20.6
인트라 아시아	3,061	2,927	2,760	2,706	2,677	-1.1	-12.6

자료: 알파라이너

- 올해 2분기 아시아-유럽항로, 아시아-미주항로 선복량은 전년 동기 대비 증가
  - 2022년 2분기 미주(북미)항로의 선복량은 전년 동기 대비 20.6% 증가했으며, 전 분기 대비 1.1% 증가함
  - 주요 항로의 전분기 대비 선복량은 아시아-유럽 및 인트라 아시아는 하락했으며 아시아-미주 항로 또한 소폭 상승에 불과



## 주요뉴스

### ● 중국 주요 항만 ‘컨’ 물동량 도시 봉쇄 영향에도 정상 수준 유지

- 올해 1-5월 중국 주요 항만 컨테이너 물동량은 코로나19 확산 방지를 위한 도시 봉쇄 조치에도 불구하고 전년대비 크게 변화가 없는 것으로 나타남
- 중국 주요 항만 컨테이너 물동량은 코로나19 확산 방지를 위한 도시 봉쇄 조치로 감소할 것이라는 예측이 많았지만 올해 1-5월 컨테이너 물동량은 전년 대비 2.3% 증가한 1억 1,650만 TEU를 기록함
- 특히 코로나19 영향을 크게 받은 세계 최대 항만인 상하이항의 올해 1-5월 컨테이너 물동량도 예년 수준을 유지하고 있는 것으로 나타남
- 상하이항의 올해 4월 컨테이너 물동량은 17% 감소한 308만 TEU를 기록하였지만, 5월에는 340만 TEU를 기록하며 정상 수준으로 복귀함. 올해 1-5월 컨테이너 물동량은 전년(1,884만 TEU)과 크게 차이가 없는 1,875만 TEU를 기록함
- 한편 상하이 해관은 지난 5월 말에 선적 예약, 서류 확인, 물품 검사 및 출고 등의 시간 단축 및 효율성을 향상시키기 위한 12가지 특별 조치를 발표하바 있음

자료: 알파라이너 2022-25호

### ● 홍콩 선사 BAL, 14,000 TEU급 선박 발주

- 홍콩 기반의 중소형 선사인 BAL은 최근 14,000TEU급 2척을 중국 장난(JIANGNAN) 조선소에 발주함
- 척당 가격은 1억 4천만 달러 이상인 것으로 알려져 있으며 2025년 8월과 10월에 각각 인도받을 예정임
- 발주된 2척 외에 2척의 추가옵션계약이 들어가 있으며 옵션 실행시 2026년에 인도 받을 예정임
- 이번 발주는 원양항로에서 비용 경쟁력을 확보하기 위한 움직임으로 풀이됨
- BAL은 코로나 팬데믹 이후 원양서비스에 진출하였으며 운영선대가 약 32,000TEU로 원양항로에 투입되는 선박은 1,000~5,000TEU급임
- 운임이 조정 받을 경우 BAL과 같이 소형 선박을 원양항로에 투입하는 선사는 비용이 높아 경쟁력이 떨어질 수밖에 없음





- BAL과 유사하게 코로나 팬데믹 이후 급성장한 CULines도 올해 7,000TEU급 선박에 대해 신조 발주하는 등 비용 경쟁력이 낮은 소형 선사들은 컨테이너 운임 조정에 대비하는 양상임

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1141298/BAL-Container-Line-orders-post-panamax-duo-to-compete-on-long-haul-trade>

#### ● 감속운항(Slow-Steaming)이 온실가스규제에 단기적으로 대응할 수 있는 유일한 방법

- 노르웨이 해양 오슬로 피요르 동맹(Maritime Oslofjord Alliance)에 따르면 온실가스(GHG) 규제에 따라 선사들은 향후 3~5년간 저속운항 외에 선택할 수 있는 옵션이 거의 없는 것으로 연구됨
- 현재 친환경 선박의 비중이 낮고, 기술성숙도 또한 낮은 상황에서 단기적으로 선택할 수 있는 대안은 저속운항 외에는 없음
- 일반적으로 선속이 10% 감소할 경우 연료 및 온실가스 배출량은 27% 감소하는 것으로 조사됨. 14,000TEU급 컨테이너선이 15노트에서 12노트로 저속운항 할 경우 연료소비 및 탄소배출량이 50% 가까이 감소하는 것으로 나타남
- 온실가스 규제로 인해 선주의 비용 상승은 불가피함
- 현재 운항하는 선박의 85% 이상은 대체연료 사용이 불가하기 때문에 탄소배출 절감을 위해서는 선주들의 투자가 불가피할 것으로 예상함
- 다만 대체연료/선박에 대한 투자가 선주들에게 전적으로 부담되어서는 안되며 공급망에 참여한 이해관계자들에게 적절하게 분배되어야 한다고 강조함

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1141230/Reducing-vessel-speed-is-most-powerful-way-to-cut-emissions>

#### ● 미 서부 항만 노사협정 미타결시에도 계약 만료 이후 서비스 지속 예정

- 국제창고노동조합(ILWU: International Longshore and Warehouse Union)과 태평양 해사협회(PMA: Pacific Maritime Association) 간의 기존 노사협정 계약이 만료되는 7월 1일 전까지 새로운 합의가 이루어지지 않을 것으로 예상됨
- 그러나 지난 6월 10일 조 바이든 미 대통령이 LA항을 방문한 자리에서 양측은 새로운 합의에 도달하기 위한 여러 문제들을 논의한바 있음
- 하지만 언론 보도의 추측과 달리 파업은 준비하고 있지 않고 있으며, 계약 만료일까지 새로운 합의에 도달하지 못하더라도 화물 양적하 작업은 계속될 것으로 전망됨
- 새로운 합의에 도달하지 못할 경우 추가적인 공급망 혼란을 초래될 것이라는 우려에 양측은 시장을 진정시키기 위해 다각적인 노력을 하고 있음



- 조 바이든 대통령은 미국의 공급망 혼란을 해결하기 위해 많은 자본을 투입하고 있으며, ILWU 및 PMA는 조 바이든 대통령과 만남으로 협상을 성공적으로 마무리해야 한다는 압박을 느끼고 있을 것으로 추정됨에 따라 파업과 같은 극단적인 행동은 나타나지 않을 전망이다

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1141229/West-coast-labour-negotiations-to-extend-beyond-contract-expiry>

#### ● 바이든, 높은 ‘컨’ 운임이 인플레이션에 영향을 미쳤다고 주장

- 바이든 미국 대통령은 북미항로에 참여하는 ‘컨’ 선사들이 부과한 높은 운임 때문에 인플레이션이 심화되었다고 주장함
- ‘컨’ 운임 상승이 인플레이션의 모든 원인은 아니지만 지난 2년 동안 소수의 선사들이 해운시장을 장악하고 화주들에게 높은 운임을 부과하는 것을 규제해야 한다고 주장함. 이를 위해 선사의 경쟁을 이끌 수 있는 법안을 발의중임
- 하지만 연방해사위원회(FMC)는 바이든의 주장과 상반되는 결론을 제시함
- 연방해사위원회는 ‘컨’ 시장에 대한 지난 2년간의 조사 결과를 최근에 발표했는데, 선사간 담합은 없었고 갑작스러운 수요 증가와 선박부족에 따라 운임이 상승한 것으로 결론 냄
- 아울러 여전히 경쟁적인 컨테이너 시장은 정상적으로 작동하고 있어 올해 운임이 5% 이상 하락 했다고 언급함

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1141187/Biden-blames-box-lines-for-inflationary-pressures>

#### ● 상하이 봉쇄 해제로 항만 혼잡 완화

- 상하이가 두 달간 엄격한 봉쇄 조치에서 해제되면서 상하이항 교통체증 및 선박 대기시간이 감소하는 등 항만 혼잡이 완화되고 있음
- 글로벌 데이터 제공 업체인 포카이츠(Fourkites)에 따르면 상하이항의 최근 2주 평균 대기시간은 6.3일로봉쇄가 발효되기 전날인 올해 3월 12일 대비 29% 감소한 것으로 나타남
- 포카이츠는 상하이항 운영 재개가 화물 급증으로 이어질 가능성은 있지만 다시 공급망 혼란을 초래하지는 않을 것으로 전망함
- 상하이 도시 봉쇄가 해제됨에 따라 컨테이너 물동량은 빠르게 증가할 가능성이 있겠지만 곧 정상 수준으로 회복될 것으로 예상함
- 또한 선사들이 공급망 혼잡에 대비하기 위해 여분의 선적공간을 보유하고 있다고 덧붙이며 작년과 같은 유형의 공급망 혼란이 초래될 가능성은 낮다고 언급함

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1141140/Congestion-eases-as-Shanghai-reopens>

건화물



## 2022년 2분기 요약

- **(운임) 2022년 2분기 평균 BDI는 전년 동기보다 9.4% 하락한 2,530을 기록함**
  - 선복량이 전년 대비 2.70%, 해상물동량이 전년 대비 0.02% 감소해 공급이 수요를 상회함
- **(수요) 2022년 해상물동량은 전년 대비 0.02% 감소할 전망이다**
  - 올해 해상물동량은 전년 대비 마이너스 증가세를 보일 전망이다. 전년 대비 철광석 해상물동량이 0.45%, 연료탄이 0.83%, 곡물이 2.80% 감소할 것으로 전망됨
  - 중국 부동산 경기침체에 따른 철강 원재료에 대한 수요가 급감한데다, 원자재 가격 급등이 수요에 부정적 영향을 미침. 러시아의 우크라이나 침공 사태에 따른 흑해 항만의 운영 불가로 곡물 수출이 어려운 상황임
- **(공급) 2022년 선복량은 전년 대비 2.7% 증가할 전망이다**
  - 중소형선박의 해체량이 크게 줄어들면서 선복량이 증가함. 전년 대비 선복량 증가율은 케이프선 2.10%, 파나막스선 3.50%, 수프라막스선 2.80% 증가 전망임
- **(전망) 2022년 3분기 건화물선 시장은 하락할 전망이다**
  - 중소형 선박 시장을 중심으로 운임이 일정 수준을 유지할 것으로 예상되나, 중국의 원자재에 대한 수요 감소가 대형선 운임에는 부정적 영향을 미칠 것으로 예상됨



## 건화물선 : 운임시장동향

[ 그림 19 ] BDI와 수급균형

BDI는 포인트, 해상물동량과 선복량은 전년 대비 %



자료: 클락슨

BDI는 포인트, 해상물동량, 선복량은 전년대비 %

구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)
BDI	1,149	1,351	1,346	1,065	2,940	2,285
해상물동량	4.23%	2.70%	0.68%	-1.62%	3.47%	-0.02%
선복량	2.90%	2.90%	4.00%	3.80%	3.60%	2.70%

자료: 클락슨

### ● 2022년 2분기 평균 BDI는 2,285 기록

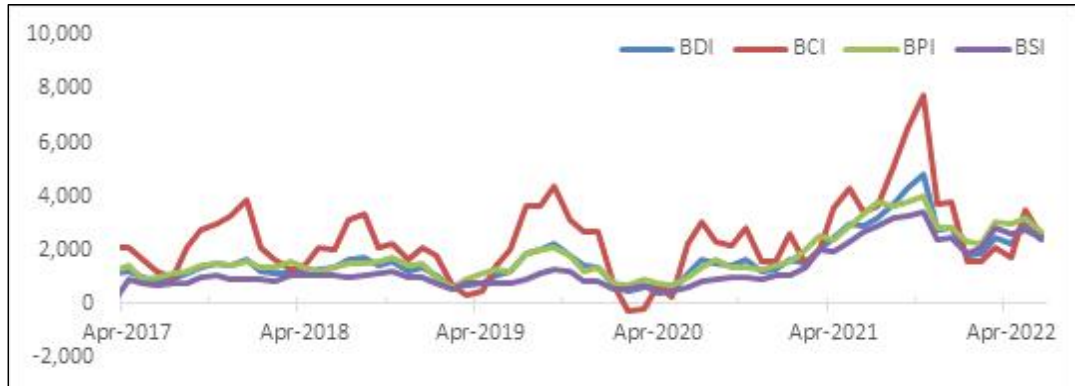
- 공급 증가율(2.7%)이 수요 증가율(-0.02%)을 상회했으나, BDI는 높은 수준임
- 중국 부동산 경기침체에 따른 철강 원재료에 대한 수요가 급감한데다, 원자재 가격 급등이 수요에 부정적 영향을 미침. 러시아의 우크라이나 침공 사태에 따른 흑해 항만의 운영 불가로 곡물 수출이 어려운 상황임



[ 그림 20 ] 선형별 건화물선운임지수

선형별 운임지수는 포인트

(a)



(b)



자료: 클락슨

구분	2021 연평균	2021			2022		전기 대비	전년 동기
		2분기	3분기	4분기	1분기	2분기		
BDI	2,931	2,793	3,732	3,498	2,041	2,530	23.94%	-9.41%
BCI	4,012	3,753	5,110	5,142	1,778	2,604	46.47%	-30.60%
BPI	2,971	2,895	3,737	3,250	2,580	2,957	14.64%	2.17%
BSI	2,419	2,322	3,115	2,771	2,287	2,627	14.89%	13.17%

자료: 클락슨

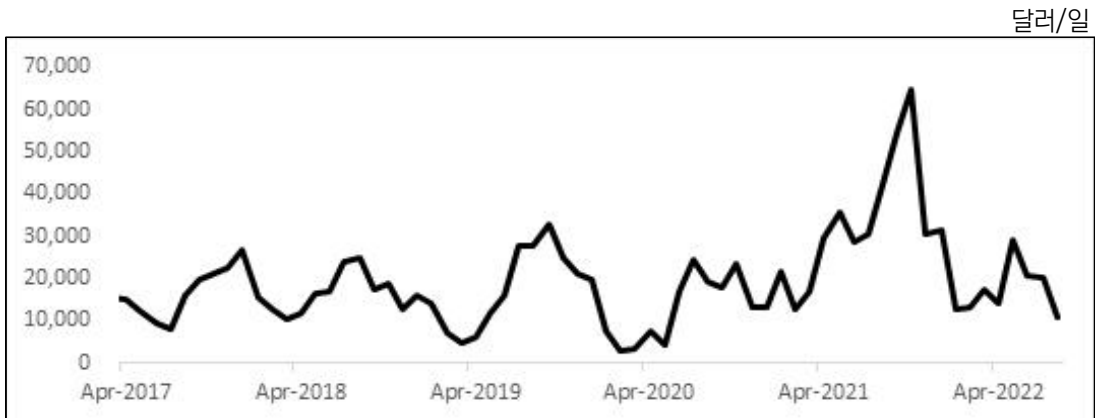
● 2022년 2분기 중 소형 선박 운임이 건화물선 운임의 상승을 주도

- 일반적으로 대형선인 케이프선 시장이 운임상승을 견인하나, 1분기에 이어 2분기에도 중소형 선박이 시장의 상승을 주도함



## 케이프선 : 운임동향

[그림 21] 케이프선 스팟운임



구분	2021 연평균	2021			2022		전기 대비	전년 동기
		2분기	3분기	4분기	1분기	2분기		
스팟운임 (5TC)	33,275	31,120	42,379	42,645	14,746	21,599	46.48%	-30.59%

자료: 클락슨 자료를 활용해 저자 작성

### ● 2022년 2분기 케이프선 평균운임은 21,599달러/일 기록

- 케이프선 운임이 전기 대비 46.48% 상승했으나, 전년 동기 보다 30.59% 하락함
- 중국 부동산 경기침체에 따라 건설활동이 둔화되면서 철강 원재료에 대한 수요가 감소함.  
지난 9월 10~25일 중국 항저우에서 개최 예정이었던 '제19회 아시아 게임'이 연기됨에 따라 인프라 건설 지연으로 철강 원료 수요가 감소했었음





[그림 22] 케이프선 용선료

달러/일



구분		2021 연평균	2021			2022		전기 대비	전년 동기
			2분기	3분기	4분기	1분기	2분기		
용선료	6개월	32,866	35,029	42,067	33,973	26,156	34,606	32.30%	-1.21%
	1년	26,459	27,221	30,952	28,857	26,813	28,279	5.47%	3.89%
	5년	18,383	19,058	20,212	18,964	19,823	21,433	8.12%	12.46%
스팟운임		33,275	31,120	42,379	42,645	14,746	21,599	46.48%	-30.59%

자료: 클락슨 자료를 활용해 저자 작성

● 2022년 2분기 용선료는 전년 동기 대비 큰 폭으로 상승함

- 스팟운임의 강세에 용선료도 21,433~34,606달러/일로 높은 수준을 기록함
- 6개월 평균 용선료는 34,606달러/일로 전년 동기 대비 1.21% 하락했으나, 전기 대비 32.3% 상승함. 1년 평균 용선료는 28,279달러/일로 전년 동기 대비 3.89% 상승했으며, 전기 대비 5.47% 상승함
- 5년 평균 용선료는 21,433달러/일로 전년 동기 대비 12.46% 상승했으며, 전기보다 8.12% 상승함



[그림 23] 케이프선 선가



구분	2021 연평균	2021			2022		전기 대비	전년 동기
		2분기	3분기	4분기	1분기	2분기		
신조선가(A)	57.8	59.0	60.3	60.5	61.5	64.0	4.07%	8.47%
중고선가(B)	38.9	37.5	41.0	42.0	40.0	46.5	16.25%	24.00%
B/A	67.2%	63.6%	68.0%	69.4%	65.0%	72.7%		

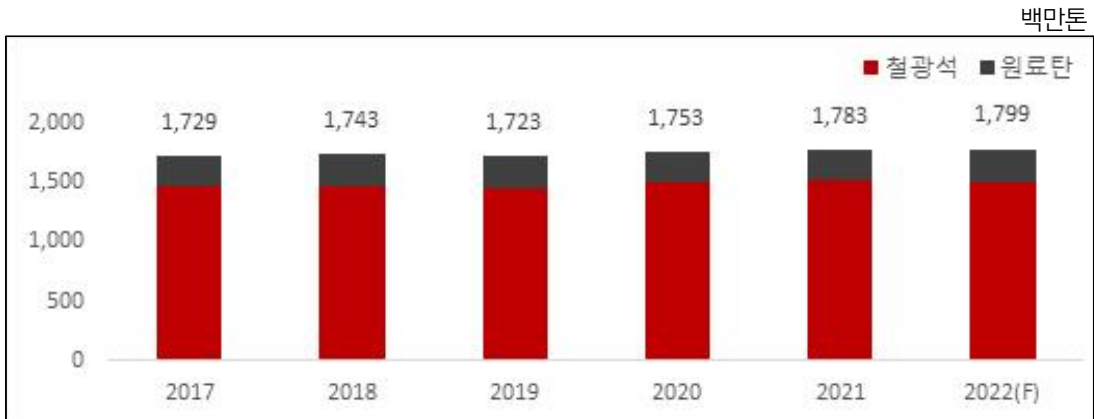
자료: 클락슨 자료를 활용해 저자 작성

- 2022년 2분기 신조선가 대비 중고선가 비율이 72.7%를 기록함
  - 2분기 신조선가는 전년 동기 대비 8.47% 상승한 6,400만 달러, 중고선가는 전년 동기 대비 24.0% 상승한 4,650만 달러를 기록함
  - 중고선가와 신조선가 모두 전년 동기 대비, 전기 대비 상승하며, 선가간 차이가 축소됨



## 케이프선 : 수요동향

[그림 24] 해상물동량 증감률(철광석+원료탄)



구분	2017	2018	2019	2020	2021	백만 DWT 2022(F)
철광석	1,472	1,475	1,454	1,502	1,517	1,510
원료탄	256	267	269	251	266	269
총합	1,729	1,743	1,723	1,753	1,783	1,799
증감률	3.91%	0.81%	-1.15%	1.74%	1.71%	0.90%
CAGR		0.81%	-0.17%	0.46%	0.77%	0.80%

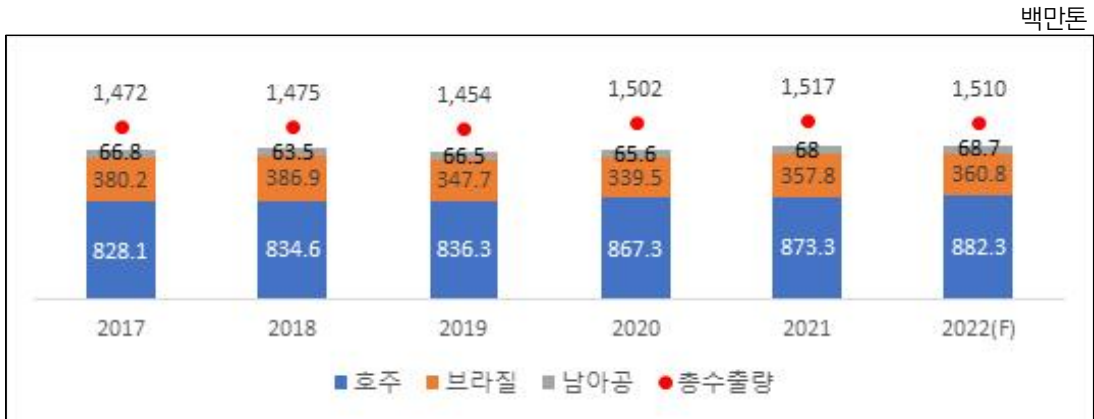
주: CAGR은 2016년 기준임

자료: 클락슨

- **2022년 해상물동량(철광석 및 원료탄) 전년 대비 0.9% 증가 전망**
  - 2022년 해상물동량(철광석 및 원료탄)은 17억 9,900만 톤을 기록할 전망이다
  - 철광석은 전년 대비 0.45% 감소한 15억 1,000만 톤, 원료탄은 전년 대비 1.11% 증가한 2억 6,900만 톤을 기록할 전망이다



[그림 25] 주요국의 철광석 수출량 변화



백만 DWT

구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)	전년대비
철광석	1,472	1,475	1,454	1,502	1,517	1,510	
증감률	3.83%	0.20%	-1.42%	3.27%	0.99%	-0.45%	
CAGR		0.20%	-0.61%	0.66%	0.74%	0.50%	
호주	828.1	834.6	836.3	867.3	873.3	882.3	1.03%
남아공	380.2	386.9	347.7	339.5	357.8	360.8	0.84%
브라질	66.8	63.5	66.5	65.6	68	68.7	1.03%
총합	1,275	1,285	1,251	1,272	1,299	1,312	0.98%
증감률	2.59%	0.78%	-2.68%	1.75%	2.10%	0.98%	
CAGR		1.68%	0.20%	0.59%	0.89%	0.90%	

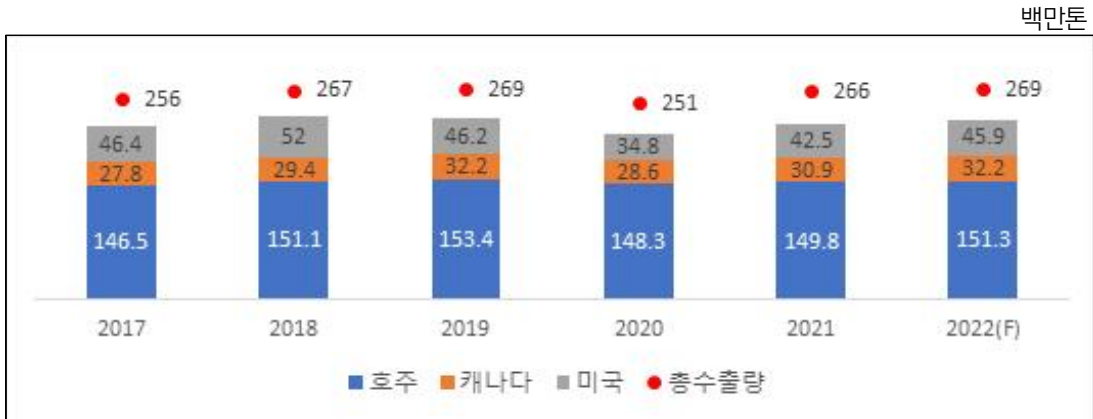
주: CAGR은 2016년 기준임

자료: 클락슨

- 2022년 주요 철광석 수출국(호주, 남아공, 브라질) 해상물동량이 전년 대비 0.98% 증가 전망
  - 올해 호주의 철광석 수출량은 8억 8,230만 톤으로 전년 대비 1.03% 증가할 전망이다
  - 남아공은 3억 6,080만 톤, 브라질은 6,870만 톤으로 전년 대비 각 0.84%, 1.03% 증가 전망임



[그림 26] 주요국의 원료탄 수출량 변화



백만 DWT

구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)	전년대비
원료탄	256	267	269	251	266	269	
증감률	4.35%	4.15%	0.70%	-6.72%	6.04%	1.11%	
CAGR		4.25%	3.05%	0.52%	1.60%	1.52%	
호주	146.5	151.1	153.4	148.3	149.8	151.3	1.00%
캐나다	27.8	29.4	32.2	28.6	30.9	32.2	4.21%
미국	46.4	52	46.2	34.8	42.5	45.9	8.00%
총합	221	233	232	212	223	229	2.78%
증감률	2.56%	5.35%	-0.30%	-8.67%	5.43%	2.78%	
CAGR		3.94%	2.51%	-0.41%	0.73%	1.07%	

주: CAGR은 2016년 기준임

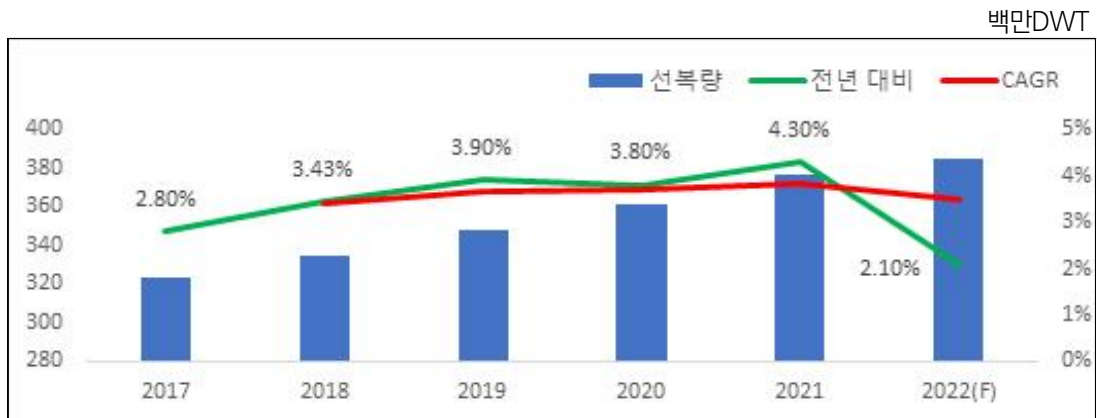
자료: 클락슨

- 2022년 주요 원료탄 수출국(호주, 캐나다, 미국) 해상물동량이 전년 대비 2.78% 증가 전망
  - 올해 호주의 원료탄 수출량은 1억 5,130만 톤으로 전년 대비 1.0% 증가할 전망이다
  - 캐나다는 전년 대비 4.21% 증가한 3,220만 톤, 미국은 전년 대비 8.0% 증가한 4,590만 톤을 수출할 것으로 전망됨
  - 2022년 주요국의 연평균 원료탄 수출 증가율이 1% 대를 기록함



## 케이프선 : 공급동향

[그림 27] 케이프선 선복량 변화



구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)
선복량	323.9	335.0	348.1	361.2	376.8	384.7
전년 대비	2.80%	3.43%	3.90%	3.80%	4.30%	2.10%
CAGR			3.67%	3.70%	3.85%	3.50%

주: CAGR은 2017년 기준

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook July 2022

- 2022년 선복량은 3억 8,470만 DWT로, 전년 대비 2.1% 증가 전망
  - 2017년부터 케이프선 선복량의 연평균 증가율은 3% 중후반대를 기록함
  - 올해 들어 선복량 증가세가 둔화됨



[그림 28] 케이프선 공급 변화 (인도량, 해체량, 순증)



자료: 클락슨

구분	2021	2021			2022		전기 대비	전년 동기
		2분기	3분기	4분기	1분기	2분기		
인도량	19.0	4.7	4.4	3.6	4.1	1.9	-52.78%	-58.90%
해체량	3.4	0.7	0.1	0.3	0.9	0.6	-24.84%	-9.03%
순증	15.6	4.0	4.2	3.3	3.2	1.3	-60.20%	-67.76%

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook July 2022

- 2022년 2분기 케이프선의 순증은 전기 대비 60.2%, 전년 동기 대비 67.76% 감소
  - 2분기 케이프선 순증은 130만 DWT로 전년 동기(400만 DWT) 대비 60.2%, 전분기 (320만 DWT) 대비 감소함
  - 올해 2분기에는 인도량 190만 DWT을 기록해 전기 대비 52.78% 큰 폭의 감소를 보였으며, 해체량은 60만 DWT로 전기 대비 24.84% 감소함





[그림 29] 케이프선 발주량, 발주잔량 및 선복량 대비 발주잔량 비율



자료: 클락슨

구분	2021	2021			2022		전기 대비	전년 동기
		2분기	3분기	4분기	1분기	2분기		
발주량	17.1	6.1	4.0	1.8	1.3	1.0	-21.07%	-82.76%
발주잔량	27.1	27.9	29.3	28.9	27.1	24.4	-10.13%	-12.69%
선복량 대비 발주잔량	7%	7.6%	7.9%	7.7%	7.2%	6.4%		

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook July 2022

- 2022년 2분기 발주량, 발주잔량은 전기 대비, 전년 동기 대비 감소
  - 2분기 케이프선 발주량은 전분기 대비 21.07%, 전년 동기 대비 82.76% 큰 폭으로 감소한 100만 DWT임
  - 발주잔량은 2,440만 DWT로 전기 대비 10.13%, 전년 동기 대비 12.69% 감소해 케이프선 선복량 대비 6.4% 수준을 기록함



## 케이프선 : 수급 및 FFA

[그림 30] 케이프선 수급 상황 (물동량 vs 선복량)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)
스팟운임	15,215	16,494	17,915	13,051	33,318	18,173
해상물동량	3.91%	0.81%	-1.15%	1.74%	1.71%	0.90%
선복량	2.80%	3.43%	3.90%	3.80%	4.30%	2.10%

주: 2022(F) 스팟운임은 1분기 평균운임임

자료: 클락슨, 볼틱

- 2022년 선복량 증가율이 해상물동량 증가율을 상회할 것으로 전망
  - 선복량 증가율 2.1%, 해상물동량 증가율 0.9% 1.2%p 차이로 선복량 증가율이 해상물동량 증가율을 상회할 것으로 전망됨



[그림 31] 케이프선 FFA 3분기물 가격 추이



자료: 발틱

구분	2021	2021			2022		전기 대비	전년 동기
		2분기	3분기	4분기	1분기	2분기		
'22년 3분기물	19,958	13,365	20,477	23,001	22,990	26,195	13.94%	95.99%
스팟운임 (5TC)	33,275	31,120	42,379	42,645	14,746	21,599	46.48%	-30.59%

자료: 볼틱

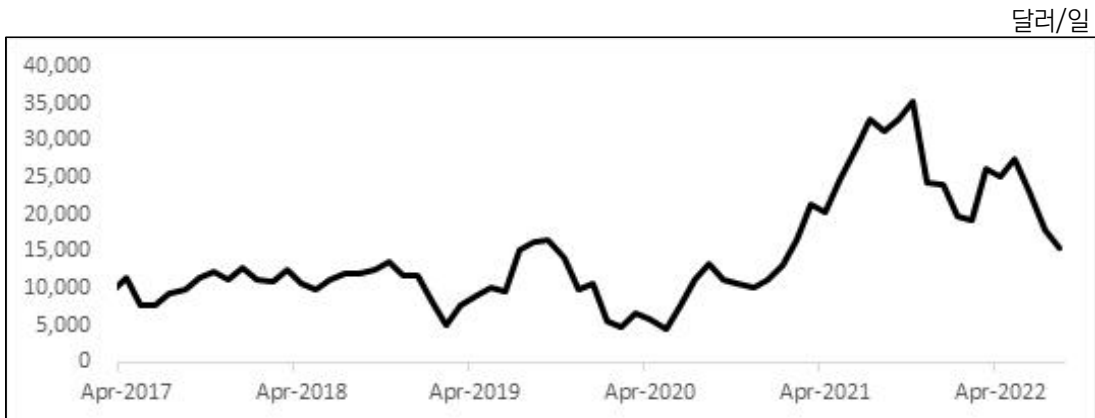
● 케이프선 FFA 3분기물 가격은 26,195달러/일 기록

- FFA 3분기물 가격이 지난해 같은 기간(13,365달러/일)보다 2배 이상 상승한 26,195달러/일을 기록함



## 파나막스선 : 운임동향

[그림 32] 파나막스선 스팟운임



구분	2021 연평균	2021			2022		전기 대비	전년 동기
		2분기	3분기	4분기	1분기	2분기		
스팟운임 (4TC)	25,413	24,716	32,293	27,977	21,883	25,282	15.53%	2.29%

자료: 클락슨 자료를 활용해 저자 작성

### ● 2022년 2분기 파나막스선 평균운임은 25,282/일 기록

- 파나막스선 운임이 전기 대비 15.53%, 전년 동기 2.29% 상승함
- 인도의 4월 기온이 예년보다 높아 냉방용 연료탄 수요가 증가했으며, 러시아-우크라이나 전쟁 장기화로 인해 세계 주요 곡물 수출국인 우크라이나의 곡물 생산량 감소가 불가피할 것으로 예상되면서 재고 확보를 위한 곡물 수요가 증가함
- EU가 8월 10일부터 러시아산 석탄 수입을 금지할 것으로 예정하자, 내수 수요 충족을 위한 선구매 현상이 나타남
- 석탄 공급 부족으로 인해 전력난을 겪은 인도와 중국 정부가 국영 광산업체를 독려해 석탄 생산량을 증대했음에도 불구하고, 석탄에 대한 수요가 증가함
- 중국 정부가 여름철 냉방전력 수요에 대비해 발전소의 석탄재고 비축을 위해 노력 중임



[그림 33] 파나막스선 용선료

달러/일



구분		2021 연평균	2021			2022		전기 대비	전년 동기
			2분기	3분기	4분기	1분기	2분기		
용선료	6개월	25,580	24,098	32,690	29,170	25,960	28,321	9.09%	17.52%
	1년	21,932	21,656	27,231	24,116	24,600	25,981	5.61%	19.97%
	5년	13,198	13,140	14,285	13,909	14,940	15,233	1.96%	15.92%
스팟운임		25,413	24,716	32,293	27,977	21,883	25,282	15.53%	2.29%

자료: 클락슨 자료를 활용해 저자 작성

● 2022년 2분기 용선료는 전년 동기 대비 큰 폭으로 상승함

- 스팟운임의 강세에 용선료도 15,233~28,321달러/일로 높은 수준을 기록 중임
- 6개월 평균 용선료는 28,321달러/일로 전년 동기 대비 17.52%, 전기보다 9.09% 상승함
- 1년 평균 용선료는 25,981달러/일로 전년 동기 대비 19.97%, 전기대비 5.61% 상승함
- 5년 평균 용선료는 15,233달러/일로 전년 동기 대비 15.92%, 전기보다 15.53% 상승함



[그림 34] 파나막스선 선가



구분	2021 연평균	2021			2022		전기 대비	전년 동기
		2분기	3분기	4분기	1분기	2분기		
신조선가(A)	32.4	32.0	34.3	34.8	35.5	37.0	4.23%	15.63%
중고선가(B)	30.6	29.5	33.0	33.0	35.5	38.0	7.04%	28.81%
B/A	94.4%	92.2%	96.4%	95.0%	100.0%	102.7%		

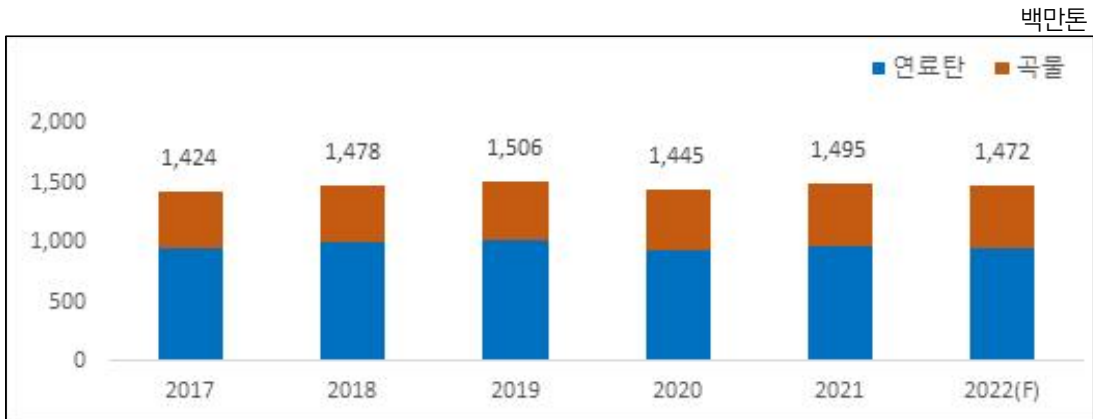
자료: 클락슨 자료를 활용해 저자 작성

- 2022년 2분기 신조선가 대비 중고선가 비율 102.7%로 나타남
  - 2분기 신조선가는 전년 동기 대비 15.63% 상승한 3,700만 달러, 중고선가는 전년 동기 대비 28.81% 상승한 3,800만 달러를 기록함
  - 중고선가와 신조선가 모두 전년 동기 대비, 전기 대비 상승했으며, 중고선가가 신조선가를 상회함



## 파나막스선 : 수요동향

[그림 35] 해상물동량 증감률(연료탄+곡물)



구분	2017	2018	2019	2020	2021	백만 DWT 2022(F)
연료탄	949	1,004	1,027	927	967	959
곡물	475	474	479	518	528	513
총합	1,424	1,478	1,506	1,445	1,495	1,472
증감률	5.82%	3.79%	1.90%	-4.02%	3.44%	-1.53%
CAGR		3.79%	2.84%	0.50%	1.23%	0.67%

주: CAGR은 2016년 기준임

자료: 클락슨

- 2022년 해상물동량(연료탄 및 곡물) 전년 대비 1.53% 감소 전망
  - 2022년 해상물동량(연료탄 및 곡물)은 14억 7,200만 톤을 기록함



[그림 36] 주요국의 연료탄 수출량 변화



백만 DWT

구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)	전년대비
연료탄	949	1,004	1,027	927	967	959	-0.83%
증감률	6.06%	5.77%	2.30%	-9.68%	4.27%	-0.83%	
CAGR	6.06%	5.91%	4.69%	0.90%	1.56%	1.16%	
호주	220.2	229.1	228.6	216	209.2	206.2	-1.43%
인도네시아	386	422.3	456.7	404.4	431.8	437.8	1.39%
남아공	81.5	79.9	76.9	73.7	64.9	66.2	2.00%
총합	688	731	762	694	706	710	0.61%
증감률	3.04%	6.34%	4.23%	-8.93%	1.70%	0.61%	
CAGR		4.68%	4.53%	0.99%	1.13%	1.04%	

주: CAGR은 2016년 기준임

자료: 클락슨

● 2022년 주요 연료탄 수출국의 해상물동량이 전년 대비 0.61% 증가 전망

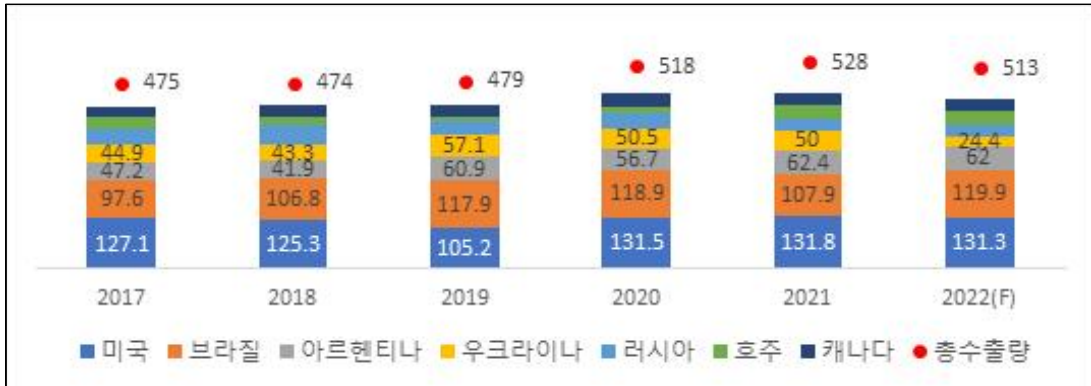
- 올해 호주의 연료탄 수출량은 2억 620만 톤으로 전년 대비 1.43% 감소할 전망이다. 남아공은 6,620만 톤, 인도네시아가 4억 3,780만 톤으로 전년 대비 각 2.0%, 1.39% 증가 전망임





[그림 37] 주요국의 곡물 수출량 변화

백만톤



백만 DWT

구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)	전년대비
곡물	475	474	479	518	528	513	-2.80%
증감률	5.35%	-0.17%	1.06%	8.12%	1.96%	-2.80%	
CAGR	5.35%	2.56%	2.05%	3.54%	3.22%	2.19%	
미국	127.1	125.3	105.2	131.5	131.8	131.3	-0.38%
브라질	97.6	106.8	117.9	118.9	107.9	119.9	11.12%
아르헨티나	47.2	41.9	60.9	56.7	62.4	62	-0.64%
우크라이나	44.9	43.3	57.1	50.5	50	24.4	-51.20%
러시아	39	49.8	34.4	39.3	28.9	28.5	-1.38%
호주	31.2	19	12.6	15.1	37	37.3	0.81%
캐나다	25.5	29.5	28.8	33.3	29.8	26.4	-11.41%
총합	412.5	415.6	416.9	445.3	447.8	429.8	-4.02%
증감률	10.03%	0.75%	0.31%	6.81%	0.56%	-4.02%	
CAGR		5.29%	3.60%	4.40%	3.62%	2.30%	

주: CAGR은 2016년 기준임

자료: 클락슨

● 2022년 주요 곡물 수출국의 해상물동량이 전년 대비 4.02% 감소 전망

- 브라질(1억 1,990만 톤)의 곡물 수출량은 전년 대비 11.12% 증가할 것으로 전망되나, 우크라이나(51.20%), 캐나다(11.41%)는 감소 전망임



## 파나막스선 : 공급동향

[그림 38] 파나막스선 선복량 변화



구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)
선복량	201.4	206.7	217.6	228.7	236.6	245
전년 대비	2.70%	2.63%	5.30%	5.10%	3.50%	3.50%
CAGR		2.63%	3.94%	4.33%	4.11%	4.00%

주: CAGR은 2017년 기준

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook July 2022

- 2022년 선복량은 2억 4,500만 DWT로, 전년대비 3.5% 증가 전망
  - 2020년부터 파나막스선 선복량의 연평균 증가율이 4%대를 기록함



[그림 39] 파나마스선 공급 변화 (인도량, 해체량, 순증)



자료: 클락슨

구분	2021	2021			2022		전기 대비	전년 동기
		2분기	3분기	4분기	1분기	2분기		
인도량	8.6	3.0	1.7	1.5	2.1	2.9	39.72%	-2.70%
해체량	0.6	0.0	0.2	0.0	0.2	0.0		
순증	8.0	3.0	1.5	1.5	1.9	2.9	51.78%	-2.70%

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook July 2022

- 2022년 2분기 파나마스선의 순증은 전기 대비 51.78% 증가, 전년 동기 대비 2.70% 감소
  - 2분기 파나마스선 순증은 290만 DWT로 전년 동기(300만 DWT) 대비 2.70% 감소, 전분기(190만 DWT) 대비 51.78% 증가함
  - 올해 2분기에는 인도량 290만 DWT을 기록해 전기 대비 39.72% 증가했으나, 해체량은 나타나지 않음



[그림 40] 파나막스선 발주량, 발주잔량 및 선복량 대비 발주잔량 비율



자료: 클락슨

구분	2021	2021			2022		전기 대비	전년 동기
		2분기	3분기	4분기	1분기	2분기		
발주량	16.5	4.3	5.8	2.1	3.6	0.7	-79.54%	-82.98%
발주잔량	24.3	18.4	19.8	24.0	24.4	25.8	5.96%	40.08%
선복량 대비 발주잔량	10%	8.0%	8.5%	10.2%	10.3%	10.8%		

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook July 2022

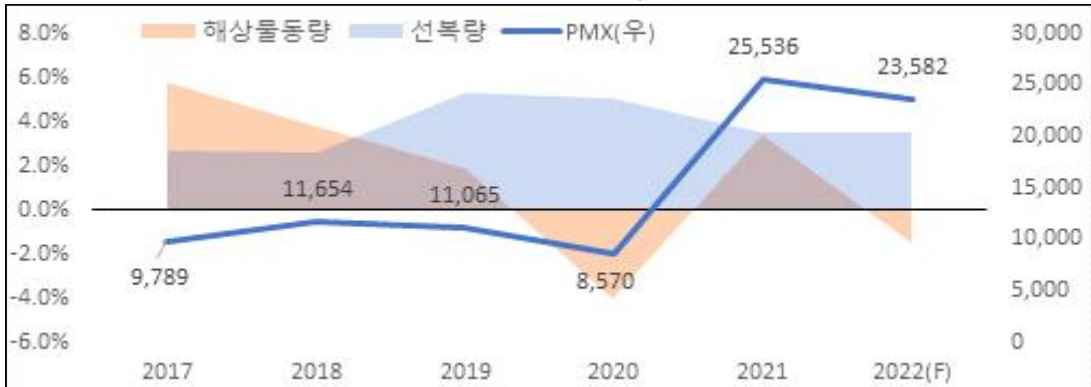
- 2022년 2분기 발주량은 전년 동기 대비 감소, 발주잔량은 전년 동기 대비 증가
  - 2분기 파나막스선 발주량은 전분기 대비 79.54%, 전년 동기 대비 82.98% 감소한 70만 DWT를 기록함
  - 발주잔량은 2,580만 DWT로 전기 대비 5.96%, 전년 동기 대비 40.08% 증가함. 파나막스선 선복량 대비 10.8% 수준임



## 파나막스선 : 수급 및 FFA

[그림 41] 파나막스선 수급 상황 (물동량 vs 선복량)

스팟운임은 달러/일, 해상물동량과 선복량은 전년 대비, %



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)
스팟운임	9,789	11,654	11,065	8,570	25,536	23,582
해상물동량	5.82%	3.79%	1.90%	-4.02%	3.44%	-1.53%
선복량	2.70%	2.63%	5.30%	5.10%	3.50%	3.50%

주: 2022(F) 스팟운임은 1분기 평균운임임

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook July 2022

- 2022년 선복량 증가율이 해상물동량 증가율을 큰 폭으로 상회할 것으로 전망
  - 선복량 증가율 3.5%인 반면 해상물동량 증가율 -1.53%로 마이너스 증가세를 보일 것으로 전망됨



[그림 42] 파나막스선 FFA 2분기물



자료: 발틱

구분	2021	2021			2022		전기 대비	전년 동기
		2분기	3분기	4분기	1분기	2분기		
'22년 3분기물	23,365	23,745	35,185	19,874	21,234	23,184	9.18%	-2.36%
스팟운임 (4TC)	25,413	24,716	32,293	27,977	21,883	25,282	15.53%	2.29%

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook July 2022

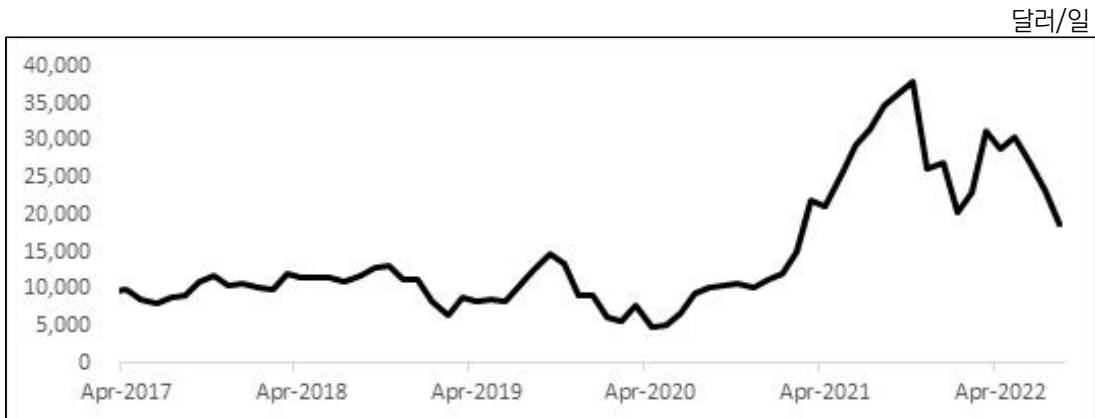
● 파나막스선 FFA 3분기물 가격은 23,184달러/일 기록

- FFA 3분기물 가격이 전년 동기(23,745달러/일)대비 2.36% 하락했으나, 전기 대비 9.18% 상승함



## 수프라막스선 : 운임동향

[그림 43] 수프라막스선 스팟운임



구분	2021 연평균	2021			2022		전기 대비	전년 동기
		2분기	3분기	4분기	1분기	2분기		
스팟운임 (10TC)	26,605	25,538	34,269	30,472	25,156	28,901	14.89%	13.17%

자료: 클락슨 자료를 활용해 저자 작성

- 2022년 2분기 수프라막스선 평균운임은 28,901달러/일 기록
  - 수프라막스선 운임이 전기 대비 14.89%, 전년 동기 대비 13.17% 상승함
  - 몬순(monsoon) 이전에 재고를 확보하기 위한 인도의 석탄 수요가 꾸준히 나타남



[그림 44] 수프라막스선 용선료



구분		2021 연평균	2021			2022		전기 대비	전년 동기
			2분기	3분기	4분기	1분기	2분기		
용선료	6개월	28,104	27,106	36,567	31,634	28,177	30,212	7.22%	11.46%
	1년	21,275	19,245	26,817	24,884	25,271	25,654	1.52%	33.30%
	5년	10,483	10,452	10,769	11,000	11,000	11,000	0.00%	5.24%
스팟운임		26,605	25,538	34,269	30,472	25,156	28,901	14.89%	13.17%

자료: 클락슨 자료를 활용해 저자 작성

● 2022년 2분기 용선료는 전년 동기 대비 상승함

- 6개월 평균 용선료(30,212달러/일)가 스팟운임(28,901달러/일)을 상회함
- 6개월 평균 용선료는 30,212달러/일로 전년 동기 대비 11.46%, 전기보다 7.22% 상승함
- 1년 평균 용선료는 25,654달러/일로 전년 동기 대비 33.30%, 전기대비 1.52% 상승함
- 5년 평균 용선료는 28,901달러/일로 전년 동기 대비 13.17%, 전기보다 14.89% 상승함





[그림 45] 수프라막스선 선가



구분	2021 연평균	2021			2022		전기 대비	전년 동기
		2분기	3분기	4분기	1분기	2분기		
신조선가(A)	30.0	29.5	31.8	32.5	33.0	34.5	4.55%	16.95%
중고선가(B)	27.5	26.5	31.0	30.0	33.0	34.5	4.55%	30.19%
B/A	91.7%	89.8%	97.6%	92.3%	100.0%	100.0%		

자료: 클락슨 자료를 활용해 저자 작성

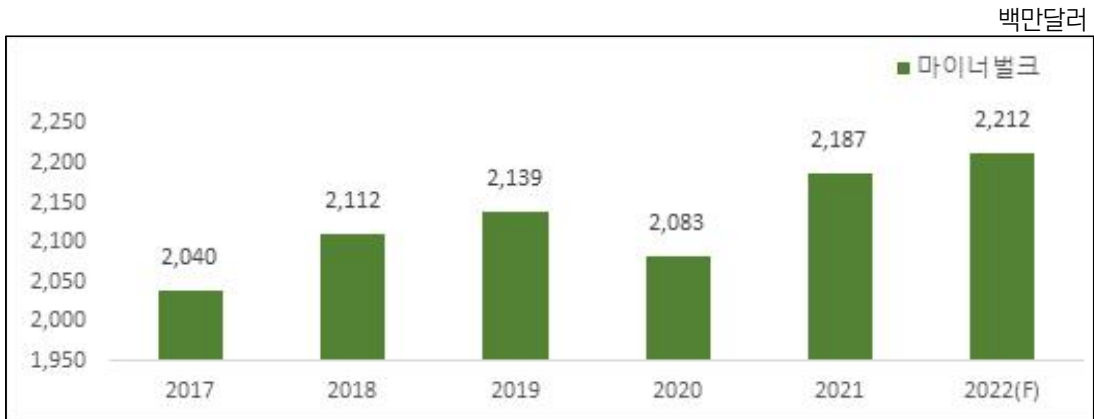
● 2022년 2분기 신조선가 대비 중고선가 비율이 100% 기록

- 2분기 신조선가는 전년 동기 대비 16.95%, 전기 대비 4.55% 상승한 3,450만 달러를 기록함. 중고선가는 전년 동기 대비 30.19%, 전기 대비 4.55% 상승한 3,450만 달러를 기록함



## 수프라막스선 : 수요동향

[그림 46] 해상물동량 증감률(마이너벌크)



백만 DWT

구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)
마이너벌크	2,040	2,112	2,139	2,083	2,187	2,212
증감률	3.43%	3.53%	1.27%	-2.62%	4.99%	1.16%
CAGR		3.53%	2.40%	0.70%	1.75%	1.63%

주: CAGR은 2016년 기준임

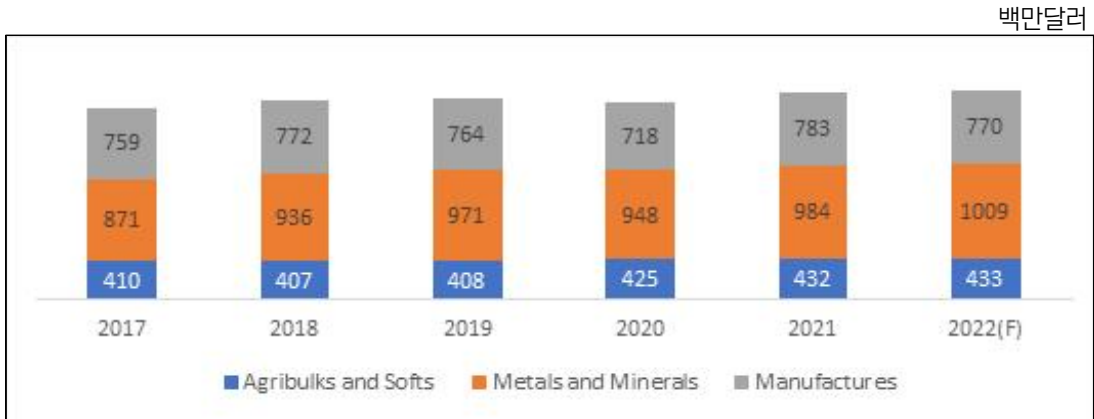
자료: 클락슨

- 2022년 마이너벌크 해상물동량이 전년 대비 1.16% 증가 전망

- 2022년 마이너벌크 해상물동량은 22억 1,200만 톤을 기록하며 전년 대비 1.16% 증가할 전망이다



[그림 47] 마이너벌크 화물별 해상물동량 변화



백만 DWT

구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)	전년대비
Agribulks and Softs	410	407	408	425	432	433	0.23%
Metals and Minerals	871	936	971	948	984	1009	2.54%
Manufactures	759	772	764	718	783	770	-1.66%
총합	2,040	2,115	2,143	2,091	2,199	2,212	0.59%
증감률	3.45%	3.68%	1.32%	-2.43%	5.16%	0.59%	
CAGR		3.56%	2.81%	1.48%	2.20%	1.93%	

주: CAGR은 2016년 기준임

자료: 클락슨

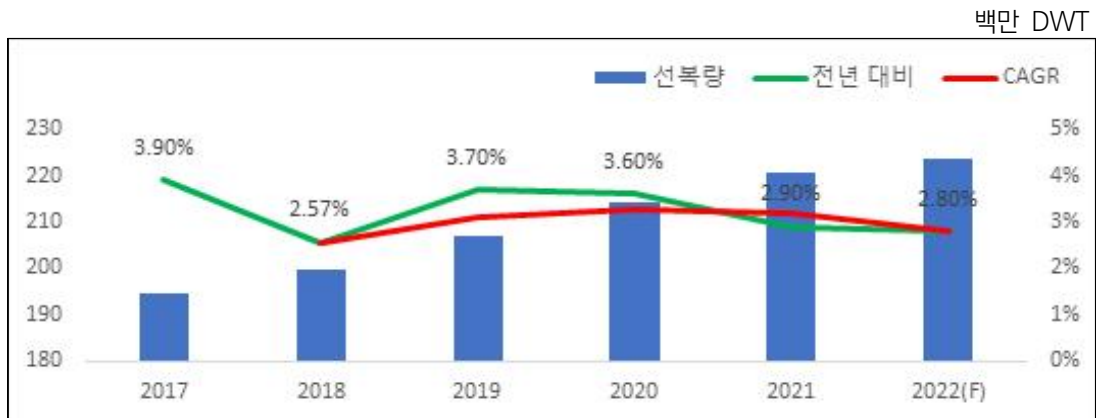
● 2022년 메탈과 광물 해상물동량이 전년 대비 2.54% 증가 전망

- 2022년 마이너벌크 해상물동량 중 가장 큰 비중을 차지하는 메탈과 광물 해상물동량(10억 900만 톤)으로 전년(9억 8,400만 톤) 대비 증가할 것으로 전망됨



## 수프라막스선 : 공급동향

[그림 48] 수프라막스선 선복량 변화



구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)
선복량	194.7	199.7	207	214.4	220.6	223.6
전년 대비	3.90%	2.57%	3.70%	3.60%	2.90%	2.80%
CAGR		2.57%	3.11%	3.26%	3.17%	2.81%

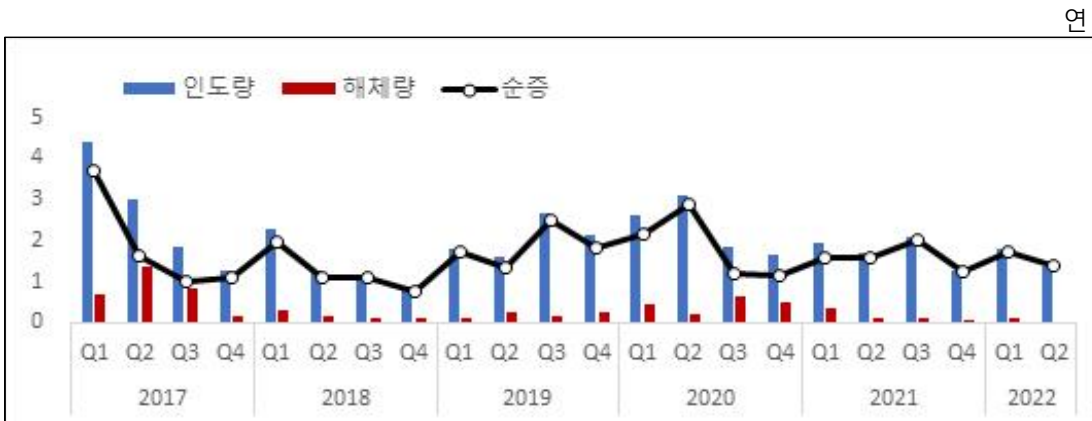
주: CAGR은 2017년 기준

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook July 2022

- 2022년 수프라막스선 선복량은 2억 2,360만 DWT로, 전년 대비 2.8% 증가 전망
  - 2019년부터 수프라막스선 선복량의 연평균 증가율은 3%대를 기록함



[그림 49] 수프라막스선 공급 변화 (인도량, 해체량, 순증)



구분	2021	2021			2022		전기 대비	전년 동기
		2분기	3분기	4분기	1분기	2분기		
인도량	7.0	1.7	2.1	1.3	1.8	1.4	-23.61%	-18.48%
해체량	0.6	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0		
순증	6.4	1.6	2.0	1.2	1.7	1.4	-19.60%	-11.77%

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook August 2022

- 2022년 2분기 수프라막스선의 순증은 전기 대비 19.6%, 전년 동기 대비 11.77% 감소
  - 2분기 수프라막스선 순증은 140만 DWT로 전년 동기(160만 DWT) 대비 11.77%, 전분기(170만 DWT)대비 감소함
  - 올해 2분기에는 인도량 140만 DWT을 기록해 전기 대비 23.61% 감소했으며, 해체는 나타나지 않음



[그림 50] 수프라막스선 발주량, 발주잔량 및 선복량 대비 발주잔량 비율

백만 DWT



자료: 클락슨

구분	2021	2021			2022		전기 대비	전년 동기
		2분기	3분기	4분기	1분기	2분기		
발주량	10.7	3.0	3.0	2.4	1.9	2.0	2.30%	-33.45%
발주잔량	17.1	14.4	15.7	16.0	17.1	17.1	-0.05%	18.74%
선복량 대비 발주잔량	8%	6.7%	7.2%	7.3%	7.8%	7.7%		

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook July 2022

● 2022년 2분기 발주량은 전년 동기 대비 감소, 발주잔량은 증가

- 2분기 수프라막스선 발주량은 전분기 대비 2.30% 증가, 전년 동기 대비 33.45% 감소한 200만 DWT임
- 발주잔량은 1,710만 DWT로 전기 대비 0.05% 감소, 전년 동기 대비 18.74% 증가해 수프라막스선 선복량 대비 7.7% 수준임



## 수프라막스선 : 수급 및 FFA

[그림 51] 수프라막스선 수급 상황 (물동량 vs 선복량)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

구분	2017	2018	2019	2020	2021	2022(F)
스팟운임	9,365	11,488	9,923	8,180	26,728	27,028
해상물동량	3.43%	3.53%	1.27%	-2.62%	4.99%	1.16%
선복량	3.90%	2.57%	3.70%	3.60%	2.90%	2.80%

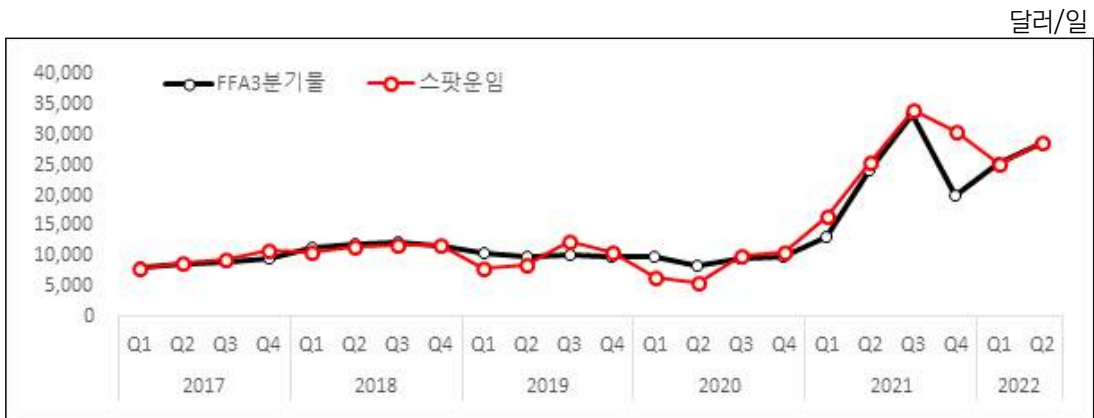
주: 2022(F) 스팟운임은 1분기 평균운임임

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook July 2022

- 2022년 선복량 증가율이 해상물동량 증가율을 상회할 것으로 전망
  - 선복량 증가율 2.8%, 해상물동량 증가율 1.16%로 1.64%p 차이로 선복량 증가율이 해상물동량 증가율을 상회할 것으로 전망됨



[그림 52] 수프라막스선 FFA 2분기물



자료: 발틱

구분	2021	2021			2022		전기 대비	전년 동기
		2분기	3분기	4분기	1분기	2분기		
'22년 3분기물	22,724	24,039	33,289	20,157	25,224	28,765	14.04%	19.66%
스팟운임 (10TC)	26,605	25,538	34,269	30,472	25,156	28,901	14.89%	13.17%

자료: 발틱

● 수프라막스선 FFA 3분기물 가격은 28,765달러/일 기록

- FFA 3분기물 가격이 전기(25,224달러/일) 보다 14.04% 상승한 28,765달러/일을 기록함





## 주요뉴스

### ● EU의 러시아산 석탄 금수 조치 임박, 남아공산 석탄 수입량 증가

- 8월 둘째 주부터 유럽연합의 러시아산 석탄 수입이 금지될 것임에 따라, 올해 5월까지의 남아프리카산 석탄 수입량이 전년 석탄 수입량보다 40% 증가했음
- 남아프리카 공화국의 주요 석탄 허브인 리차드베이 석탄터미널(Richards Bay Coal Terminal, RBCT)은 올해 5월 말까지 324만 752톤의 석탄을 유럽 국가에 수출했음. 이는 RBCT 전체 석탄 수출 물량의 15%이고 며 2021년 수입량인 232만 1,190톤 대비 매우 증가한 수치임
- 네덜란드, 이탈리아, 프랑스, 스페인, 덴마크, 폴란드, 독일, 우크라이나가 RBCT로부터 석탄을 수입했음. 네덜란드는 러시아의 우크라이나 침공 이후 RBCT로부터 석탄을 수입하여 127만 톤의 석탄을 수입했으며, 프랑스의 석탄 수입량은 46만 4,432톤으로 전년의 6만 8,005톤 대비 약 7배 증가했음
- 스페인 폴란드, 독일은 지난해 RBCT로부터 석탄을 수입하지 않았으나, 1월부터 5월까지 스페인은 35만 5,250톤, 폴란드는 18만 1,515톤, 독일은 15만 7,383톤이 남아공산 석탄을 수입함
- 일본도 러시아산 석탄 수입금지 조치에 가세하면서 지난 1월 이래로 RBCT로부터 38만 8,249톤을 수입했으며, 이는 전년 대비 2배 증가한 수치임
- 반면 지난해 중국은 RBCT로부터 609만 톤의 석탄을 수입하여 세 번째 석탄 수입국이었음. 그러나 중국의 러시아산 석탄이 수입량이 증가함에 따라 올해 RBCT로부터 석탄을 수입하지 않고 있음

자료: <https://www.reuters.com/markets/commodities/europe-imports-more-south-african-coal-russian-ban-looms-2022-06-15/>

### ● 아시아, 러-우크라 전쟁 여파로 프랑스, 루마니아 등 밀 대체 시장 탐색

- 러시아의 우크라이나 침공으로 우크라이나산 밀 수입에 차질을 빚음에 따라 아시아 제분 업체들이 7월부터 프랑스와 루마니아에서 밀 수입을 할 전망이다
- 러시아의 우크라이나 침공으로 3월 국제 밀 가격이 사상 최고치를 기록했을 뿐 아니라, 세계 주요 밀 생산국인 인도의 밀 수출 금지, 미국의 이상기후로 인해 세계 밀 공급 감소에 관한 우려가 커지고 있음
- 시카고상품거래소(Chicago Board of Trade)에 따르면, 5월 밀 선물 가격은 부셸당



13.54달러로 최고치를 기록했으며, 올 초 대비 35% 상승한 수치임

- 8월 프랑스산 밀 가격은 선적 비용과 운임을 포함하여 톤당 495달러(C&F)로 평가되었으며 루마니아 밀 가격은 톤당 470~480달러로 평가됨. 호주산 밀(premium white wheat)은 톤당 470~480달러임
- 기록적인 밀 수확에 힘입어 올해 세계 2위의 밀 수출국으로 떠오른 호주는 부족한 국제 밀 공급량을 채우기 위해 수출량을 지속적으로 늘릴 것으로 전망됨
- 호주는 21/22년에 3,600만 톤 이상의 기록적인 밀 수확을 기록했으며, 7월 이후 비시즌에도 밀을 대량으로 수출할 것이라 예상됨. 그러나 호주로부터 출하될 화물 선적량의 한계로 공급 부족량 충당은 어려울 전망
- 우크라이나 농업정책식품부 장관은 러시아-우크라이나 전쟁으로 인해 우크라이나 곡물이 원활히 수출되지 않아 전 세계 곡물 공급부족은 최소 3개월 이상 지속될 것으로 전망함

자료: <https://www.reuters.com/article/asia-wheat-purchases-idUSKBN2NW097>

#### ● 중소형 건화물선, 중고선 거래 활기

- 케이프선 운임의 높은 변동성 대비 수프라막스선과 파나막스선의 시장의 안정성으로 인해 중소형 건화물선의 중고선 거래가 증가함
- 발틱거래소에 따르면, 6월 10일 기준 케이프선 운임은 이번 달 초 대비 19% 감소하여 19,665 달러/일을 기록했음. 반면 중소형 벌크선의 운임은 케이프선 대비 소폭 감소하여, 파나막스선, 수프라막스선, 핸디사이즈선의 운임은 각각 이번 달 초 대비 6.3%, 6.5%, 8% 감소했음
- 이러한 건화물선 시장의 운임 하락에도 불구하고 중고선 시장은 활기를 띠고 있으며, 시장의 불확실성에 영향을 덜 받는 중소형 건화물선의 중고선 거래에 관한 관심이 증가함
- 엘라이드쉬핑(Allied Shipping Research)에 따르면, 5년 선령의 수프라막스선의 가격은 전년 5월 대비 51% 상승하여 현재 3,400만 달러 수준임. 동일 선령의 핸디사이즈선, 파나막스선, 케이프선은 전년 5월 대비 각각 41% 35%, 29% 상승하여 2,900만, 5,300만, 3,850만 달러 수준임
- 2004년과 2005년 건조된 파나막스선 Elim Joyce(77,000 dwt)와 Orient Prima(76,500 dwt)가 각각 1,500만, 1,700만 달러에 매각됨
- 2010년 건조된 케이프선 Rosebank(177,000 dwt)은 2,750만 달러에 팔렸으며, 2009년 건조된 수프라막스선 Van Fortune(56,800 dwt)은 1,650만 달러에 매매됨

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1141184/Bulk-carrier-sales-focused-on-smaller-tonnage>



● 곡물 무역 흐름 재편으로 대서양항로 물동량 증가세

- 애로우쉽브로킹(Arrow Shipbroking)에 따르면 러시아의 우크라이나 침공의 영향으로 남미에서 북아프리카로의 곡물 교역량이 증가했으며, 동아시아 지역으로 향하는 물동량은 상대적으로 감소했음
- 대서양항로 강세로 인한 항해 거리 증가에도 불구하고 적은 물동량으로 인해 톤-마일이 전년동기대비 20% 감소함에 따라 건화물선 시장에 약세에 영향을 미침
- 곡물 공급량 부족에 관한 우려로 인해 대서양 연안 국가들은 우크라이나로 산 곡물을 해상이 아닌 육상을 통해 수입할 예정이지만, 전년 3분기 3,500만 톤 대비 줄어든 2,200만 톤의 곡물이 수출될 전망이다
- 일부 대서양 연안 국가들은 우크라이나산 밀 수입 부족분을 호주산 밀을 통해 보충하려 했으나, 호주산 밀은 태평양 연안 국가에 주로 수출되고, 수출량의 5~10%만 대서양으로 유입됨. 밀수출의 또 다른 대안 국가 후보인 인도는 폭염 및 밀 가격 상승으로 인해 대규모 수출이 어려워짐
- 선박 중개업체인 브레마(Breamar ACM)에 따르면, 러시아 농산물 교역이 제한된 국가는 호주와 미국이 농산물 수입을 위한 유일한 대안으로 고려됨
- 지난 4월 US에서 유럽으로 수출한 곡물은 717,000톤으로 전년 동기의 134,000톤 대비 크게 상승한 수치이며, 수출량 증가세가 지속될 것으로 전망됨. 발틱거래소에 따르면 4월 수프라막스 스팟 운임은 강세가 유지되어, 월평균 운임은 일일 30,000달러를 기록했음
- 중국의 홍수로 인한 밀 생산량 감소로 인해 밀수입량이 향후 몇 달간 증가할 것으로 전망되며, 이에 따라 호주산 밀 수출량은 지난해보다 2배 증가한 643,000톤을 기록함

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1140933/More-grains-stay-in-Atlantic-in-trade-flow-shift>

원유선



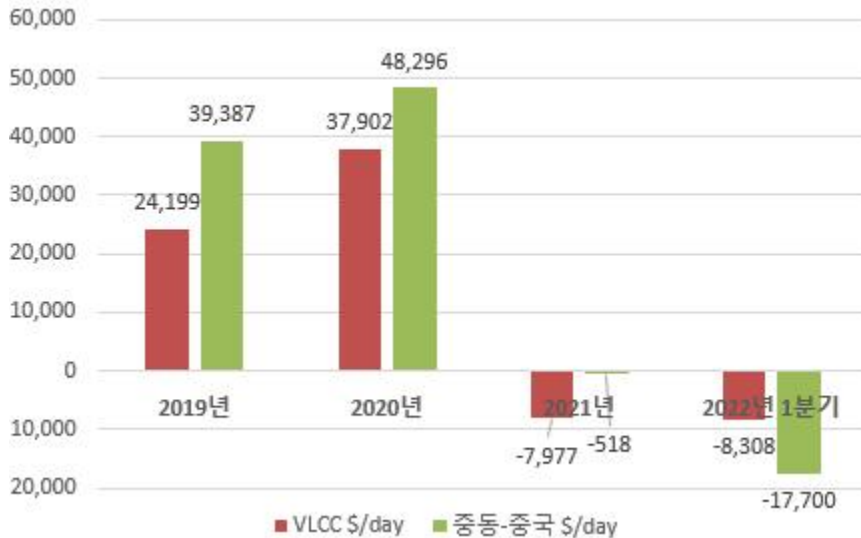
## 2022년 2분기 요약 및 전망

- (운임) 2022년 2분기 VLCC 중동-중국 평균 스팟운임(-11,419달러)은 전년 2분기 평균 운임(-697달러) 대비 기록적인 하락추세를 보임
  - 2022년 2분기 전 항로, 전 선형을 아우르는 BDTI(Baltic Dirty Tanker Index)는 -21,670달러를 기록하며 지속적인 마이너스 운임권을 형성하고 있음
  - VLCC 운임은 중국 봉쇄조치 시행, 선박 수급 불균형, 유가 상승으로 인한 원유 수요 감소, OPEC+의 원유 공급량 축소 등으로 약세를 벗어나지 못하고 있음
- (수요) 2022년 OPEC 비가입국의 원유 공급은 전년 대비 일일 214만 배럴, 2.1% 증가할 것으로 전망되며, 원유 수요는 전년 대비 일일 537만 배럴, 5.5% 증가할 것으로 전망됨
  - 2021년 이후 세계 경제가 코로나19 엔데믹이 도래하면서 원유 수요도 회복세를 나타냈으나, 공급이 제한적으로 증가하면서 국제 원유시장은 타이트한 수급 상황이 지속됨
  - 지난 4월, OPEC+ 회원국들은 5~6월 두 달 동안 하루 970만 배럴 감산에 합의한 바 있으며, 이는 전체 원유 생산량의 10% 넘는 규모로 단일 회의에서 나온 감축 규모로는 역대 최대를 기록함
  - 올해 원유 공급은 러시아-우크라이나 전쟁으로 인한 국제 원유시장 공급망 교란에도 불구하고, OPEC+ 감산 규모 완화, 미국 원유 생산 증가 등으로 인해 전년 대비 증가할 것으로 전망됨
- (공급) 2021년 VLCC 선박량은 831척, 2억 5,616만DWT이며, 2022년 848척, 2억 6,158만 DWT로 전망됨
  - 2022년 기준, 전년 대비 17척, 542만 톤의 VLCC 선박량 증가가 예상됨
  - 경기 불확실성으로 인한 시장 변동성 확대, 신조선가 상승 등의 요인으로 올해 선박량은 소폭 상승에 그칠 것으로 전망됨
- (전망) 유조선 시황은 러시아-우크라이나 전쟁 장기화 영향, 국제유가 급등 등 원유시장 공급 불안 요인으로 타이트한 수급 상황이 지속될 것으로 예상되며, 글로벌 인플레이션 발생 등으로 인한 원유 수요 감소로 약세가 지속될 것으로 전망됨



## 운임시장동향 : 운임현황

[그림 53] VLCC 스팟 운임 추이



자료: 클락슨(Clarksons)

[표 5] VLCC 스팟운임 추이

구분	2019년	2020년	2021	2021년 2분기	2022년 2분기
VLCC \$/day	24,199	37,902	-7,977	-7,608	-21,670
중동-중국 WS	65.81	60.44	35.13	33.31	46.12
중동-중국 \$/day	39,387	48,296	-518	-697	-11,419

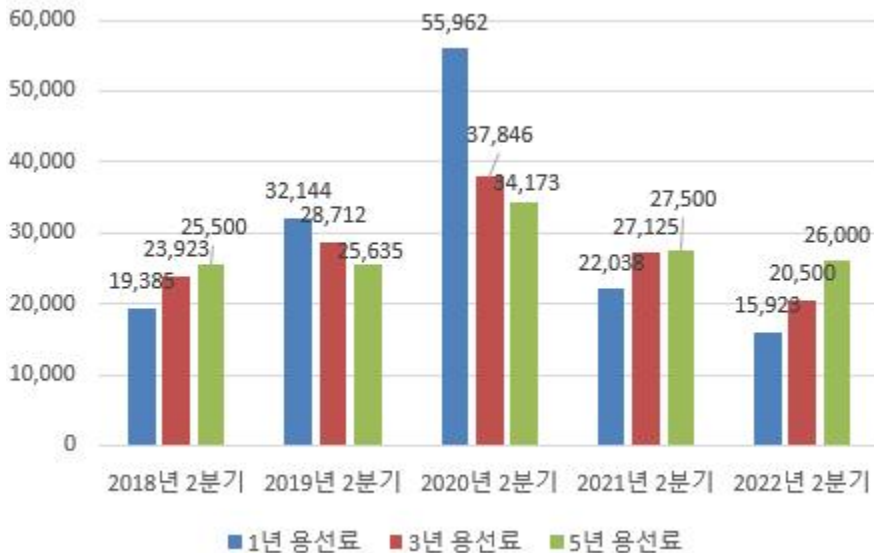
주: 중동-중국 27만톤 급 기준임.

자료: 클락슨

- 2022년 2분기 VLCC 중동-중국 평균 스팟운임(-11,419달러)은 전년 2분기 평균 운임(-697달러) 대비 기록적인 하락 추세를 보임
  - 2022년 2분기 전 항로, 전 선형을 아우르는 BDTI(Baltic Dirty Tanker Index)는 -21,670달러를 기록하며 지속적인 마이너스 운임권을 형성하고 있음
  - VLCC 운임은 중국 봉쇄조치 시행, 선박 수급 불균형, 유가 상승으로 인한 원유 수요 감소, OPEC+의 원유 공급량 축소 등으로 약세를 벗어나지 못하고 있음



[그림 54] VLCC 기간용선료 추이



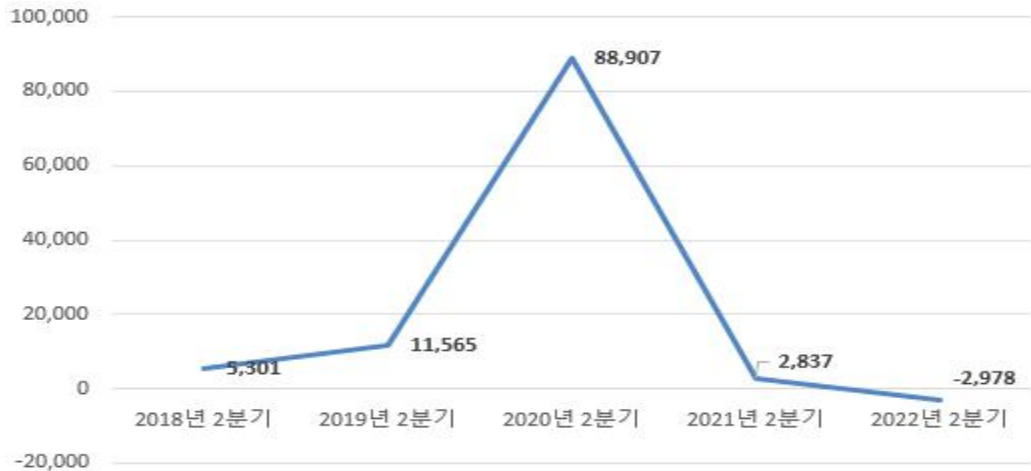
주 : 31만톤 VLCC 기준임

자료: 클락슨

- 2022년 2분기 단기 용선료(1년)는 15,923달러로 전년 1분기 22,038달러 대비 6,115달러, 27.7% 감소했으며, 중·장기 용선료(3년, 5년)도 전년 동기 대비 감소함
  - 2022년 2분기 중기 용선료(3년)는 20,500달러로 전년 2분기 27,125달러 대비 6,625달러, 24.4% 감소함
  - 2022년 2분기 장기 용선료(5년)는 26,000달러로 전년 2분기 27,500달러 대비 1,500달러, 5.5% 감소함
- VLCC 용선료는 코로나19 발생 이후 지속적으로 하락세를 보이고 있으며 유가 상승으로 인한 운항비용 증가로 약세가 지속될 것으로 전망됨
  - VLCC의 운임 개선세에도 불구하고 용선료는 하락추세를 나타냈으며, 최대 원유 소비국 중국의 제로 코로나 정책 시행 영향과 글로벌 경기침체로 원유 수요 둔화 현상이 발생함
  - 올해 4월 러시아-우크라이나 전쟁으로 러시아산 원유 수송에 할증료가 붙으면서 용선료가 급등한 바 있으며, 러시아산 원유 대체 수요로 미국 걸프, 카리브해, 로테르담 등에서 원유 수송이 증가하면서 VLCC 시황 상승으로 이어진 바 있으나 단기적인 반등에 그침
  - 러시아산 원유는 발트해 프리모르스크항, 우스치·루가항, 흑해 노보로시스크항, 북극권 무르만스크항, 바란디항 등에서 생산되고 있으며, 주로 유럽으로 수출되고 있음



[그림 55] VLCC 수익 추이



주 : Average Long Run Historical Earnings

자료: 클락슨

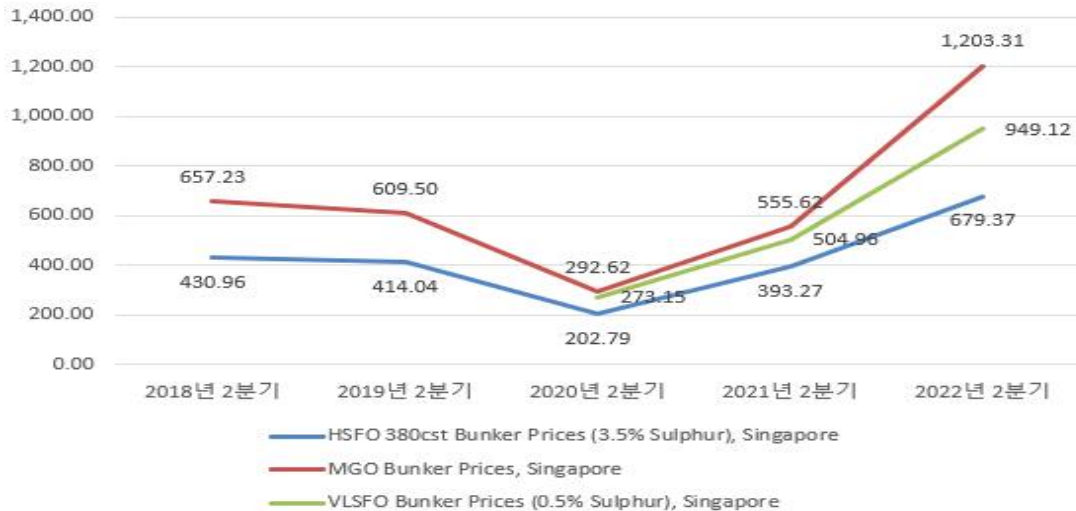
- 2022년 1분기 VLCC 일일 평균수익은 -2,978달러로 전년 동기 2,837달러 대비 약 205% 수준까지 감소하며 마이너스를 기록함
  - 유조선 수익은 전년 대비 금년 상반기 주요 노선의 운임이 상승하며 시황 개선 움직임을 보이고 있으나 여전히 부진한 흐름을 보이고 있음
  - 유조선 시장은 팬데믹 기간 중 장기간 약세를 지속해왔으며, 산유국들의 원유 생산량이 위축되면서 해상물동량 대비 유조선 공급량이 많아 선박 공급 과잉 현상으로 인해 업황이 악화됨
  - 이와 더불어 선주들이 노후 유조선 해체 지연 현상 또한 이어지면서 유조선 운임 상승의 걸림돌이 되어옴





## 운임시장동향 : 선박 연료유

[그림 56] 선박 연료유 가격 추이



자료: 클락슨

- 2022년 2분기 HSFO(High Sulfur Oil, 고유황 C종유) 평균 가격은 톤당 679.37달러로 전년 톤당 393.27달러 대비 286.1달러, 72.7% 상승함
  - 2022년 2분기 MGO(Marine Gas Oil, 싱가포르항 기준) 평균 가격은 톤당 1,203.31달러로 최근 5년 이내 동 분기 중 최고가를 기록함
- 2022년 2분기 VLSFO(Very Low Sulphur Fuel Oil, 초저유황유) 평균 가격은 톤당 949.12달러로, 2021년 동 분기 톤당 504.96달러 대비 444.16달러, 87.9%로 대폭 상승함
  - VLSFO 가격은 통상적으로 전 세계 대부분 해운선사들이 MGO 가격 마이너스 알파로 합의하여 책정하고 있으며, 유가 급등으로 인해 사상 최고치를 기록함
- 국제 유가가 급등하면서 연료유 가격의 상승 추세가 지속되면서, 고유가에 따른 해운업계의 운항비용 부담이 점차 가중됨
  - 해운업은 유가 상승 민감도가 높은 업종으로 해운업에서 유류비는 전체 매출구조의 약 10~25%를 차지하고 있음
  - 러시아-우크라이나 전쟁 장기화로 인한 지정학적 리스크, 산유국 원유 생산량 감소 등 여러 요인이 복합적으로 작용하면서 극심한 변동성과 유동성 부족을 야기하며 유가 상승 압력을 높임



## 수요시장동향 : 세계 원유 수요 및 공급

[표 6] 세계 원유 수요 및 공급(Non-OPEC) 전망

(백만배럴/일, %)

구 분		2021	2022				2022	2021-2022
			1Q	2Q	3Q	4Q		
수요량	Total	96.92	99.33	98.33	100.65	102.77	102.29	5.37 (5.5%)
	OECD	44.77	45.83	45.49	47.03	47.84	46.55	1.78 (3.9%)
	Non-OECD	52.15	53.50	52.85	53.62	54.93	53.73	1.58 (3.0%)
공급량	Non-OPEC	63.59	65.36	64.94	65.74	66.88	65.73	2.14 (3.3%)

자료: OPEC Monthly Oil Market Report, 2022. 4.

- 2022년 OPEC 비가입국의 원유 공급은 전년 대비 일일 214만 배럴, 2.1% 증가할 것으로 전망되며, 원유 수요는 전년 대비 일일 537만 배럴, 5.5% 증가할 것으로 전망됨
  - 2021년 이후 세계 경제가 코로나19 엔데믹이 도래하면서 원유 수요도 회복세를 나타냈으나, 공급이 제한적으로 증가하면서 국제 원유시장은 타이트한 수급 상황이 지속됨
  - 지난 4월, OPEC+ 회원국들은 5~6월 두 달 동안 하루 970만 배럴 감산에 합의한 바 있으며, 이는 전체 원유 생산량의 10% 넘는 규모로 단일 회의에서 나온 감축 규모로는 역대 최대를 기록함
  - 올해 원유 공급은 러시아-우크라이나 전쟁으로 인한 국제 원유시장 공급망 교란에도 불구하고, OPEC+ 감산 규모 완화, 미국 원유 생산 증가 등으로 인해 전년 대비 증가할 것으로 전망됨



[표 7] 세계 원유 공급(OPEC) 전망

(천배럴/일)

구분	2021	4Q21	1Q22	2Q22
알제리	913	959	984	1,013
앙골라	1,117	1,124	1,152	1,173
콩고	265	265	264	266
적도기니	98	87	92	94
가봉	182	185	199	187
이란	2,392	2,472	2,528	2,560
이라크	4,049	4,240	4,286	4,428
쿠웨이트	2,419	2,531	2,612	2,689
리비아	1,143	1,111	1,063	743
나이지리아	1,372	1,321	1,376	1,252
사우디아라비아	9,113	9,879	10,164	10,458
아랍에미리트	2,727	2,861	2,954	3,047
베네수엘라	555	662	684	716
Total Opec	26,347	27,696	28,358	28,624

주: 회원국 각각의 생산량 발표자료를 토대로 OPEC 작성  
 자료: OPEC Monthly Oil Market Report, 2021. 1. 31.

- OPEC 회원국들의 2022년 2분기 평균 원유 공급은 일일 2,862만 배럴로 이는 전분기 일일 2,835만 배럴 대비 266만 배럴, 0.9% 증가한 것임
  - 현재 OPEC+는 매월 40만 b/d의 점진적인 증산을 유지하고 있으며, 이 중 사우디아라비아는 약 200만 b/d의 잉여 생산 능력을 보유하고 있는 것으로 파악됨
  - 고유가 기조의 지속으로 글로벌 원유 수요 둔화세가 발생하는 경우, 유가 안정화를 위해 추가적으로 증산조치를 실행할 가능성이 있음
  - 원유 공급 차질 우려를 증폭시킨 러시아-우크라이나 전쟁 장기화로 EU 국가들이 러시아산 원유의 단계적 금수 조치 시행을 선언하면서 하반기 국제원유 시장도 타이트한 수급 상황이 이어질 것으로 예상됨
  - 주요국의 러시아산 원유 금수 조치, 대 러시아 글로벌 경제 제재 등에도 불구하고 친러국가인 중국, 인도 등의 러시아산 원유 수입 확대로 실질적인 러시아의 원유 수출제한 효과가 미미한 것으로 나타나면서 러시아 제재 효과보다는 원유시장의 공급 불안만 가중시킨다는 지적도 제기됨



[그림 57] 브렌트유 가격 추이



자료: 클락슨

- 지정학적 불안 확대 등에 따른 원유 공급 차질 우려 장기화로 유가는 상승 추세를 보이고 있음
  - 4월 이후 유럽 EU의 러시아산 원유 금수 조치 계획, 중국의 봉쇄조치 완화에 따른 인적·물적 자원 이동 증가, 드라이빙 시즌 도래로 인한 원유 수요회복 기대감 등으로 유가는 상승세를 나타내며 6월 중순 배럴당 120달러까지 치솟음
  - 이후 미국의 자이언트스텝 금리 인상 등 고강도 긴축 정책, 글로벌 경기침체 우려 등으로 6월 중순 이후 유가는 소폭 하락 추세를 나타내며 6월 말 기준 110달러 전후 수준을 유지하고 있음
  - 향후 계절적 성수기(하절기 드라이빙 시즌, 동절기 난방유 증가 등)에 따른 일시적 수요 증가 추세를 제외하고는 미국의 자이언트스텝 금리 인상 단행, 공급망 제약에 의한 인플레이션 심화, 세계 경제 저성장 우려, 투자 심리 위축 등으로 글로벌 원유 수요 회복세는 둔화될 것으로 전망됨



[표 8] 2020년 4분기 세계 석유제품 공급량 실적

(백만배럴//일)

구 분		2021	2021			2022	
			2Q	3Q	4Q	1Q	2Q
석유제품 공급량	Total World	77.44	77.06	78.12	79.72	79.79	78.91
	Total OECD	34.48	34.33	35.55	35.72	35.65	35.89
	OECD Americas	17.79	18.20	18.42	18.20	18.37	18.95
	OECD Europe	10.92	10.65	11.35	11.51	11.06	11.26
	OECD Asia Pacific	5.78	5.49	5.78	6.01	6.22	5.68
	Total Non-OECD	42.96	42.72	42.57	44.01	44.14	43.02
	China	14.07	14.38	13.76	14.03	13.96	12.82
	Russia	5.61	5.52	5.63	5.75	5.71	5.36
	Others	23.28	22.82	23.18	24.23	24.47	24.84

● 2022년 2분기 세계 석유제품 공급량은 일일 7,891만 배럴임

- 이는 2022년 1분기 일일 7,979만 배럴 대비 일일 88만 배럴, 1.1% 감소한 수치이며, 전년 동 분기 대비 일일 185만 배럴, 2.4% 증가한 수치임
- OECD는 2022년 2분기 일일 3,589만 배럴의 석유제품을 공급했으며, 이는 OECD Americas 일일 1,895만 배럴, OECD Europe 일일 1,126만 배럴, OECD Asia Pacific 568만 배럴로 구성됨
- Non-OECD는 2022년 2분기 일일 4,302만 배럴의 석유제품을 공급했으며, 이는 중국 일일 1,282만 배럴, 러시아 일일 536만 배럴, 기타 2,484만 배럴로 구성됨



[표 9] 미국 원유 생산 실적 및 전망

(백만배럴/일, %)

구분	2021	2021/20	2022	2022/21
Tight Crude	7.29	-0.04	8.18	0.88
Gulf of Mexico Crude	1.70	0.06	1.77	0.06
Conventional Crude Oil	2.19	-0.11	2.10	-0.09
Unconventional NGLs	4.28	0.20	4.70	0.42
Conventional NGLs	1.12	0.03	1.10	-0.02
Biofuels + Other Liquids	1.17	0.02	1.21	0.04
US Total Supply	17.75	0.15	19.04	1.29

주: 2017~2010 = 실적(Estimate), 2021 = 예측(Forecast)

자료: OPEC Monthly Oil Market Report,

● 2022년 미국 원유 생산 전망치는 전년 대비 일일 129만 배럴 출하량이 증가한 일일 1,904만 배럴로 추정됨

- 2022년 미국 총 원유 생산량은 Tight Crude 일일 818만 배럴, Gulf of Mexico Crude 일일 177만 배럴, Conventional Crude Oil 210만 배럴 등 일일 미국 총 원유 생산량은 1,904만 배럴로 전망됨
- 미국은 세계 최대 산유국임에도 불구하고 수급 불균형으로 발생한 유가 급등을 피해가지 못하고 있는 실정임
- 원유 생산량도 증가세를 나타내고 있으나 원유 생산비용 증가, 미완결유정 감소 등으로 코로나19 발생 이전 최고치 수준인 1,300만 b/d보다 낮은 약 1,200만 b/d 수준을 유지하고 있음
- EIA(미국에너지정보청)는 6월 보고서를 통해 미국 원유 생산량을 2022년 1,192만 b/d로 전년 대비 73만 b/d 증가할 것으로 예상했으며, 2023년에는 올해 대비 105만 b/d가 증가한 1,297만 b/d로 추정하면서 이전 최고치 수준에 근접할 것으로 전망함



[표 10] 세계 원유 해상물동량 전망

(백만톤, 십억 톤마일, %)

구 분	2018	2019	2020	2021	2022
원유 해상물동량	2,060	2,017	1,871	1,854	1,920
	1.1	-2.1	(-7.2)	(-1.4)	-3.6
원유 톤마일	10,542	10,364	9,676	9,323	9,662
	2.7	-1.8	-6.6	(-4.2)	(-7.3)
석유제품 해상물동량	1,125	1,080	959	1,005	1,046
	0.8	-4.0	(-11.3)	(-4.7)	(-4.3)
석유제품 톤마일	3,157	3,131	2,833	3,074	3,326
	0.4	-0.8	(-9.4)	(-9.4)	-12.7

주: 2018~2021 = 실적(Estimate), 2022 = 예측(Forecast)

자료: 클락슨

- 2022년 원유 해상물동량은 19억 2,000만 톤으로 전망되며, 이는 전년 18억 5,400만 톤 대비 3.5% 증가한 수치임
  - 2022년 원유 해상톤마일은 9조 6,620억 톤마일로 전망되며, 이는 전년 9조 3,230억 톤마일에서 3.6% 증가한 수치임
- 2022년 석유제품 해상물동량은 10억 460만 톤으로 전망되며, 이는 전년 10억 5만 톤 대비 4.1% 증가한 수치임
  - 2022년 석유제품 해상톤마일은 33조 260억 톤마일로 전망되며, 이는 전년 30조 740억 톤마일 대비 8.2% 증가한 수치임
- OPEC은 러시아-우크라이나 전쟁 등 지정학적 리스크, 코로나19 팬데믹, 인플레이션 발생, 공급망 악화 등이 올해 경제성장과 석유 수요에 큰 영향을 미칠 것으로 전망함
  - 상반기 유가가 배럴당 100달러 이상으로 급등하면서 인플레이션을 유도했으며, 코로나19로 감소했던 세계 원유 수요가 회복세를 보이면서 전년 대비 물동량이 증가했으나, 일부 OPEC+ 회원국은 생산량을 충족하지 못하는 현상도 발생함
  - EIA는 6월 월간보고서에서 2022년 석유 수요를 전년 대비 228만 b/d 증가한 9,963만 b/d로 추산하였으며, 2023년은 올해 대비 약 169만 b/d가 증가한 1억 132만 b/d로 전망하며 석유 수요 증가세가 큰 폭으로 둔화될 것으로 전망함



## 공급시장동향 : 선대현황

[표 11] VLCC 선복량 추이

(척수, 백만DWT)

구분	2018	2019	2020	2021	2022
VLCC 척수	733	739	802	831	848
VLCC 선복량	225.40	227.73	247.36	256.19	261.58

주: 2018~2021 = 실적(Estimate), 2022 = 예측(Forecast)

자료: 클락슨

- 2021년 VLCC 선복량은 831척, 2억 5,616만DWT이며, 2022년 848척, 2억 6,158만 DWT로 전망됨
  - 2022년 기준, 전년 대비 17척, 542만 톤의 VLCC 선복량 증가가 예상됨
  - 경기 불확실성으로 인한 시장 변동성 확대, 신조선가 상승 등의 요인으로 올해 선복량은 소폭 상승에 그칠 것으로 전망됨

[표 12] VLCC 인도량 추이

(척수, 백만DWT)

구분	2019	2020	2021	2020 2분기	2021 2분기	2022 2분기
VLCC 척수	68	37	35	8	12	13
VLCC 선복량	21.06	11.28	10.82	2.42	3.73	3.92

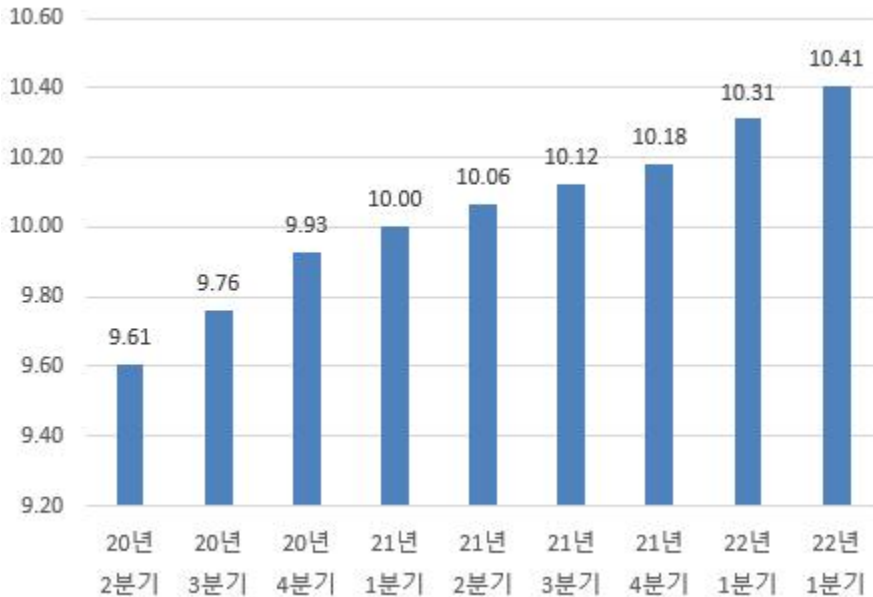
자료: 클락슨

- 2022년 2분기 VLCC 총 13척, 392만 DWT의 선박이 인도되면서 전년 대비 소폭 증가세를 나타냄
  - 2021년 2분기 12척, 373만 DWT의 선박이 인도되었으며 2021년 전체 인도량은 35척, 1,082만DWT를 기록함





[그림 58] VLCC 평균 선령 추이



자료: 클락슨

● 2022년 2분기 기준 VLCC 평균 선령은 10.41년임

- 전년 2분기 평균 선령은 10.6년, 전분기인 2022년 1분기 평균 선령은 10.31년으로 선령은 소폭 증가세를 보임
- 선령은 지속적으로 증가 추세를 나타내고 있으면 노후선의 경우, 2023부터 시행되는 IMO의 현존선박에너지효율지수(EEXI), 탄소집약도(CII) 등급제 이행을 위해 선박 해체 시장으로 이동할 것으로 예상됨
- 이 같은 노후선 해체 현상 증가는 공급조절을 통한 선박 수급 완화와 유조선대의 저선령 유지를 도모하여 유조선 시장에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 전망됨



## 공급시장동향 : 선박 발주 및 해체

[표 13] VLCC 발주 추이

(척수, 백만DWT)

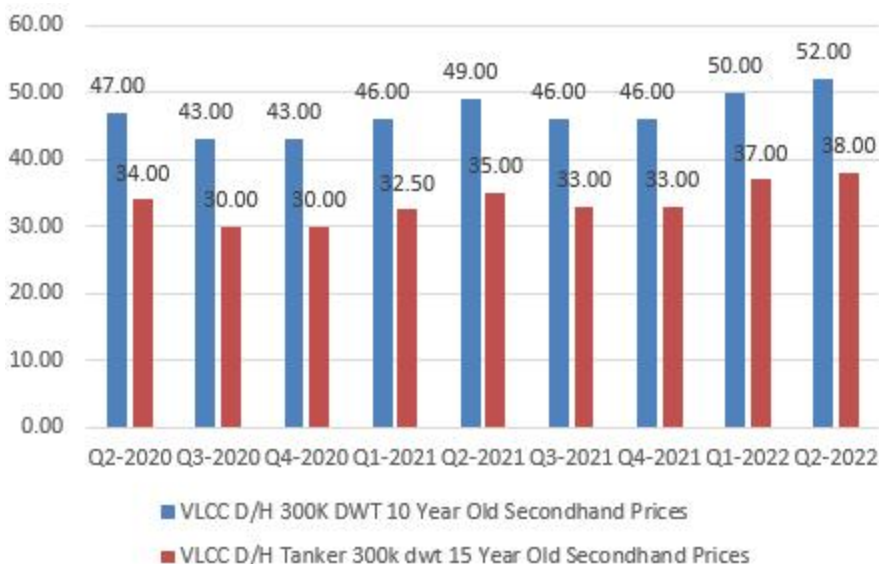
구분	2018	2019	2020	2021	2022
VLCC 척수	101	110	75	80	66
VLCC 선복량	31.37	33.98	23.07	24.49	20.05

주: 2018~2021 = 실적(Estimate), 2022 = 예측(Forecast)

자료: 클락슨

- 2022년 VLCC 발주량은 66척, 2,005만 DWT이며, 이는 전년 80척, 2,449만 DWT 대비 14척, DWT 기준 444만 DWT 감소한 수치임
  - VLCC 시장의 저운임 기조 지속 현상으로 인한 선사들의 투자 여건 악화로 신조선 발주에 악영향을 미친 것으로 분석됨
  - 극심한 국제유가 변동세, 후판가격 상승으로 인한 높은 신조선 가격 형성 등이 신조선 발주에 부담 요인으로 작용하고 있음

[그림 59] VLCC 중고선 가격 추이



자료: 클락슨



- 2022년 2분기 기준 30만 톤급 VLCC 중고선 평균 가격은 선령 10년 기준 5,200만 달러, 선령 15년은 3,800만 달러로 나타남
  - 22년 2분기 VLCC 중고선 평균 가격은 전년 2분기 대비 VLCC 선령 10년 중고선, 선령 15년 중고선 모두 각각 300만 달러 상승했으며, 전분기인 22년 1분기 대비 선령 10년 중고선은 200만 달러, 15년 중고선은 100만 달러 상승함
  - VLCC 중고선가는 향후 지정학적 리스크 해소(러시아-우크라이나 전쟁 종료, 이란 및 베네수엘라 원유시장 복귀 등)에 의한 물동량 증가, 글로벌 경기 부양 정책 시행으로 인한 원유 수요회복 기대감 등이 반영되면서 상승 추세를 보임

[표 14] 전체 원유선 및 VLCC 중고선 매매 실적

(척수, 백만DWT)

구분	2018	2019	2020	2021	2022
전체 원유선 중고선 매매 척수	335	380	340	507	448
전체 원유선 중고선 매매 선복량	31.83	34.22	40.54	56.77	43.39
VLCC 중고선 매매 척수	40	45	69	92	55
VLCC 중고선 매매 선복량	12.35	13.65	21.07	28.06	16.84

주: 2018~2021 = 실적(Estimate), 2022 = 예측(Forecast)

자료: 클락슨

- 2022년 전체 원유선 중고선 매매는 448척을 기록할 것으로 전망됨
  - 2021년의 경우, 철강 가격 상승 및 유가 상승으로 인해 시황 약세가 지속되면서 중고선 매매 거래가 증가함
  - 2023년 도래하는 현존선박에너지효율지수(EEXI), 탄소집약도(CII) 등급제 등 IMO 환경 규제 강화로 기존 중고선 매매 대비 친환경 선박 등의 신조선 건조가 효율적인 것으로 판단되면서 중고선 매매 비중이 감소할 것으로 전망됨



[표 15] 원유선 해체 실적 및 전망

(백만DWT)

구분	1만~ 5.5만톤	5.5~ 8.5만톤	8.5~ 12만톤	12.5만톤~ 20만톤	20만톤 초과	합계
2018	2.1	0.8	4.7	3.3	9.2	20.1
2019	1.2	0.1	0.1	0.8	1.1	3.4
2020	0.9	0.2	0.9	0.3	1.2	3.5
2021	3.2	0.7	3.6	2.4	5.1	15.1
2022	0.4	0.5	3.9	2.3	4.0	13.9

주: 2018~2021 = 실적(Estimate), 2022 = 예측(Forecast)

자료: 클락슨

- 2021년 원유선 해체는 1,500만 DWT 발생했으며, 2022년에는 1,390만 DWT를 기록 할 것으로 전망됨
  - 지속적인 운임 하락 기조로 인해 유조선 시장의 불확실성이 증대되었음에도 불구하고 유조선사들의 시황 회복에 대한 기대감으로 해체 지연현상이 지속됨
  - 저시황 기간의 장기화, 철강 가격 강세로 인한 해체선가 상승 등으로 2021년 이후 선박 해체 현상이 증가함
  - 현재 전 세계 유조선 약 35%가 15년 이상 된 노후선으로, 유조선사들은 2023부터 시행되는 현존선박에너지효율지수(EEXI), 탄소집약도(CII) 등급제를 준수하기 위해 노후선 해체를 적극적으로 시행할 것으로 예상됨

[표 16] 스크랩 원유선 평균 선령

(년)

구분	1만~ 5.5만톤	5.5~ 8.5만톤	8.5~ 12만톤	12.5만톤~ 20만톤	20만톤 초과	전선형 평균
2018	26.3	18.9	20.9	21.5	19.2	22.5
2019	27.2	19.3	23.2	21.6	21.2	25.8
2020	29.5	29.4	22.4	20.2	21.3	27.1
2021	25.6	20.5	21.1	22.3	23.3	24.0
2022	20.1	19.7	20.6	-	20.1	20.2

주: 2018~2021 = 실적(Estimate), 2022 = 예측(Forecast)

자료: 클락슨



- 2022년 해체 원유선의 평균 선령은 20.2년으로 전년 평균선령인 24년 대비 3.8년 낮아진 수치를 기록함
  - 해체 원유선의 평균 선령은 2018년 22.5년, 2019년 25.8년, 2020년 27.1년 등을 기록하는 등 선령 증가 추세를 보여오다 전년도인 2021년 24년, 2022년 20.2년을 기록하는 등 최근 해체선령 감소 추세를 보임
  - 현재와 같이 고철 가격 증가로 인한 해체 선가가 높고 고유가 상황에 직면한 상태에서 유조선 시황 또한 저운임 시황이 장기적으로 지속되면서 비교적 선령이 낮은 유조선까지 해체시장으로 이동하는 현상이 발생함
  - 이같은 선박 해체가 증가하는 경우, 유조선 시장의 수급 불균형 현상이 완화될 수 있을 것으로 예상되며 신조선 발주에도 긍정적인 영향을 미칠 것으로 전망됨



## 주요뉴스

### ● 유럽, 행선지 불상의 유조선을 활용하여 러시아 원유 암거래

- 월스트리트 저널(WSJ)에 의하면 우크라이나 침공으로 러시아에 대한 유럽의 국제제재가 지속되고 있지만, 오히려 유럽이 암거래를 통해 러시아산 원유를 은밀하게 수입하고 있다고 밝힘
- 도착지가 명시되지 않은 유조선을 활용하여 유럽이 여전히 러시아산 원유를 수입하고 있지만 정확한 수입 주체를 추적하기는 어려운 실정이며, 이 같은 불투명한 경로로 러시아산 원유가 지속적으로 유럽에 유입되고 있음
- 유조선 추적사이트 탱커트랙커스닷컴은 이달 들어 러시아 출항 선박에 선적된 원유는 일평균 160만 배럴에 달했으며, 이는 러시아의 우크라이나 침공 직후인 3월의 일평균 130만 배럴 대비 증가한 것으로 분석함
- 에너지 관련 정보제공업체 케이플러 또한 유럽행 러시아산 원유 선적량이 3월 중순 일평균 100만 배럴에서 4월에는 130만 배럴로 증가한 것으로 집계함
- 현재 미국, 영국, 호주, 캐나다는 러시아산 원유 수입을 금지했으나 러시아 에너지에 대한 의존도가 높은 EU는 석탄에 대한 수입금지 조치만을 취했으며 아직 원유 수입 중단은 검토만 하고 있는 상황임
- 현재 많은 국가가 유가 급등과 경제위기 등으로 인해 브렌트유 대비 가격이 저렴한 러시아산 원유가 필요한 실정이며, 러시아산 원유 거래를 숨기기 위해 '목적지 불상'(destination unknown)으로 표시된 유조선이 증가함
- 행선지가 표기되지 않은 유조선은 해상에서 원유를 더 큰 선박에 환적하고 러시아산 원유는 선박에 원래 실린 화물과 섞임으로써 원산지가 불분명해짐

자료: <https://www.wsj.com/articles/russian-oil-flows-but-increasingly-under-the-radar-11650541684>

### ● 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 말 까지 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>

#### ● 미국, 러시아산 원유수입국 제재 가능성 시사

- 미국은 국제사회의 대 러시아 제재에도 불구하고 여전히 러시아산 원유를 수입하는 국가들에 대해서도 제재에 나설 수 있다는 가능성을 시사함
- 지난 5월 19일 제니퍼 그랜홈 미국 에너지부 장관은 러시아 원유 구매와 관련한 미국 정부의 제3자 제재(Secondary Boycott)\*시행 여부에 대한 질의에 “논의에서 배제된 것이 아니라는 점은 확실하다”고 밝힘
- 미국 정부의 에너지 제재는 대체로 미국 재무부, 국무부가 기획·집행하며 에너지부는 그 과정에서 제재 집행이 글로벌 원유시장에 미칠 영향을 분석해 의견을 제시하는 역할을 수행함
- \* 제재 대상과 거래하는 제3자에게도 위반의 책임을 함께 묻는 제재로 통상적으로 미국이 특정 국가를 포함해 그와 교류하는 제3국 정부나 기업, 금융 등에 대해서까지 취하는 강력한 경제적 제재를 의미함
- 미국 정부의 제3자 제재 가능성 시사는 러시아산 원유 수입으로 러시아와 전략적 협력관계를 구축할 수 있는 국가에 대한 경고로 해석됨
- 현재 친러시아 성향의 중국, 인도는 러시아산 원유를 저렴한 가격에 구매하며 수입량을 늘리고 있으며, 특히 인도는 3월 일일 6만 6천배럴을 원유를 수입한 데 비해 4월에는 일일 27만 7천배럴까지 수입을 늘림
- 미국 정부는 과거 이란산 원유수입국들에 대해 3자 제재를 가한 적이 있으며, 러시아산



원유 관련 제재가 강화되면 국제 유가 상승 가능성이 높아 신중한 입장을 취하고 있음

<https://www.reuters.com/markets/commodities/us-energy-secretary-does-not-rule-out-secondary-sanctions-buyers-russian-oil-2022-05-19/>

#### ● 인도, 1년 사이 러시아산 원유 수입량 20배 넘게 증가

- 인도 국영 석유업체들은 최근 러시아 최대 국영 석유회사인 로즈네프트와 6개월짜리 신규 원유 공급 계약 관련 마무리 작업을 진행하고 있음
- 현재 러시아 원유 수입을 추진 중인 인도 국영업체인 인도석유공사, 힌두스탄석유공사, 바라트석유공사 등으로 구체적인 물량과 가격은 협상 중인 것으로 알려짐
- 글로벌 3위 원유 수입국인 인도는 원유 수요의 80%를 수입에 의존하는데 우크라이나 전쟁 후 유가가 급등하자 비교적 저가인 러시아산 원유 구매에 적극적으로 나서는 것으로 파악됨
- 인도의 러시아산 원유 수입량은 전월 일일 평균 74만 배럴로, 이는 지난 4월 28만 4천 배럴과 전년 동기 3만 4천 배럴 대비 약 22배 급증한 수치임
- 러시아의 우크라이나 침공이 시작된 2월 24일 이후 지난달 초까지 인도는 4천만 배럴 이상의 러시아산 원유를 도입한 것으로 파악됨
- 인도는 조 바이든 미국 행정부와 EU로부터 러시아의 주 수입원을 차단하기 위해서는 러시아와의 원유 거래를 중단해야 한다는 압력을 끊임없이 받아왔음에도 불구하고 원유 수입을 지속하고 있음

자료: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-06-06/india-in-talks-to-increase-russian-oil-imports-from-rosneft>

#### ● 리비아, 지정학적 불안으로 인해 원유 공급 차질 심화

- 리비아에서 반정부 시위가 발생하면서 2개 항만에서 원유 선적이 중단되고 주요 유전의 가동이 정지하는 등 지정학적 불안으로 인한 원유 공급 차질이 심화되고 있음
- 모하메드 오운 리비아 석유부장관 발언에 의하면 현재 생산에 차질을 빚고 있는 총 규모는 1.2백만 b/d로, 이는 리비아 전체 생산량의 절반을 초과하는 양임
- 플랫츠(Platts)에 의하면 22년 5월 리비아의 생산량은 77만 b/d로 16개월 이내 최저치를 기록하였으며, 정세 악화로 현재 원유 생산에 큰 어려움을 겪고 있음
- 전문가들은 단기적으로 지정학적 갈등이 격화될 가능성이 높으며, 이는 세계시장의 원유 공급 차질 현상을 심화시키고 장기화시킬 것이라고 우려함
- 리비아 동부 정부(GNS)지지 세력이 트리폴리 기반 과도정부(GNU)가 GNS에게 권력을 이양할 것을 요구하면서 이 같은 사태가 발생함





- 리비아의 석유 매장량은 전 세계의 2.8%인 484억 배럴로, 아프리카 최대 매장량을 보유한 산유국이며 세계 10위를 차지하고 있음

자료: <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/oil/061022-libyan-oil-supply-outages-intensify-as-political-crisis-deepens>

#### ● IEA, “고유가로 원유 수요 파괴가 진행 중”

- IEA는 글로벌 원유 수요가 이미 고유가로 타격을 받고 있으나 원유 소비는 당분간 유지될 것이라고 언급함
- 6월 7일~8일 개최된 GLOBAL EXECUTIVE PETROLEUM & ENERGY 컨퍼런스에서 IEA 원유책임자 Toril Bosoni는 현재 원유가격이 경제 성장과 원유 수요에 영향을 미치고 있다고 밝힘
- IEA는 원유시장은 이미 수요 파괴(demand destruction)현상이 나타나고 있으며, 소비자들은 에너지 가격, 대체에너지 가치 등에 의해 원유 수요를 계속 조정하고 있는 것으로 분석함
- IEA는 원유 수요가 지속적으로 증가세를 유지할 것으로 전망했지만 2022년 원유 수요 전망을 연초 320만 b/d 증가에서 최근 발간한 5월 보고서에서는 180만 b/d 증가로 전망치를 하향 조정함
- 항공유, 휘발유, 경유 등 연료유 가격이 올해 초 이후 50% 이상 상승했으나 코로나19 기간 내내 억눌려온 여행수요가 유가의 급등세를 상쇄하고 있다고 평가함
- 또한 여름철 여행수요로 항공유 수요가 증가세를 보일 것이며 미국 드라이브 시즌 도래로 휘발유, 경유 수요가 증가하는 등 석유제품 수요가 점진적으로 증대할 것으로 전망함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/iea-says-high-oil-prices-already-damaging-demand/>

#### ● G7, 러시아산 원유 가격 상한제 도입으로 제재 확대 논의

- 주요 7개국(G7)은 러시아에 대한 제재 확대를 위해 가격 제한을 논의 중이며 합의에 접근하고 있는 것으로 파악됨
- 지난 26일 G7 정상회의에서 각 국 정상들은 러시아산 원유에 가격 제한을 도입하는 방안을 논의했으며, 원유는 금과 더불어 러시아 정부의 최대 수입원으로 러시아의 전쟁 자금에서 큰 비중을 차지하고 있음
- G7 정상들은 서방국가 중심의 카르텔을 구성하고 회의 폐회 전까지 제재에 대한 합의안을 도출할 것으로 알려짐
- EU는 대러시아 에너지 제재의 일환으로 오는 12월까지만 러시아산 원유를 수입할 계획



이며, 정유제품은 내년 2월까지 수입 후 구매를 중단할 방침임

- 천연가스와 달리 원유는 유조선을 통한 수송이 수월해 제재 시행에도 인도, 중국과 같은 최대 원유 수입국이 동참하지 않고 있어 효과가 미미할 것이라는 우려도 제기되고 있음
- 이 외에 러시아산 원유 구매 제한을 위해 제재를 준수하는 유조선은 러시아산 원유 수송 선박에 대한 EU의 보험 가입 금지에서 예외를 적용하는 방안도 논의되고 있는 것으로 전해짐

자료 <https://www.nytimes.com/2022/06/26/world/europe/as-g7-leaders-meet-russia-sends-a-message-with-missile-attacks.html>

#### ● 인도에서 정제된 러시아산 원유, 유럽과 미국으로 수출되면서 대러 제재 실효성 우려

- 인도가 러시아산 원유를 할인된 가격에 대폭 수입하여 정제 후, 유럽과 미국에 재판매하는 것으로 추정되면서 국제사회의 대러 제재가 효과를 잃을 수 있다는 우려가 발생함
- 인도 대기업 릴라이언스 인더스트리(Reliance Industries)의 정유공장은 전월 기준, 우크라이나 전쟁 전과 대비하여 약 7배 많은 러시아산 원유를 수입했으며 해당 공장은 원유를 정제하여 전 세계로 수출함
- 핀란드 에너지·청정대기연구센터(CREA)는 릴라이언스에서 정제한 원유 중 20%가 영국, 프랑스 등 유럽과 미국으로 향하고 있는 것으로 분석했으며, 인도가 뒷문(Back Door) 역할을 하고 있는 것으로 표현함
- 인도는 지난 달 러시아에서 80만 b/d의 원유를 수입했으며, 국제 신용평가사 피치(Fitch)는 인도의 러시아산 원유 수입량은 곧 100만 b/d, 인도 원유 총수입량의 20%까지 증가할 것으로 전망함
- 현재 러시아는 국제사회의 제재에 대응하기 위해 국제 유가 대비 약 30% 저렴한 가격에 원유를 수출하고 있으며, 인도와 중국이 대량으로 원유 수입을 함으로써 러시아는 전쟁 이전 수준까지 원유 수출량을 회복함
- 대량으로 수입된 원유에 대한 수출처가 불명확한 것으로 드러나면서 유럽을 비롯한 국제사회의 대러시아 제재가 실효성을 확보하기 위해서는 무역 제재와 같은 직접적인 조치가 필요하다는 지적도 제기되고 있음

자료 <https://www.theguardian.com/business/2022/jun/26/concerns-india-back-door-into-europe-for-russian-oil>



## 보고서 집필 내역 I

윤재웅 해운빅데이터연구 센터장  
jwoong01@kmi.re.kr | 051-797-4637

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

류희영 연구원  
hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4634

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