

2022 1Q

MSI 분기보고서 요약

✓ CONTENTS

1. MSI '22년 1분기 현황보고서 요약
2. 건화물선
3. 유조선
4. 컨테이너선





MSI '22년 1분기 시황보고서 요약

□ 건화물선

- (수급전망) '22년 건화물선 수요 전년 대비 0.5% 감소 전망. 반면 총 선복량 증가율은 2.6%, 유효 선복 증가율은 2.3%로 예상되어 공급 증가율이 수요 증가율을 상회
- (운임시장) 중국 부동산 시장 침체 및 원자재 가격 상승으로 '22년 전 선형 운임 약세 전망. 러시아-우크라이나 전쟁에 따른 물동량 감소도 운임 약세의 중요한 원인
- (선가전망) 신조선가는 조선소 슬롯 부족 및 후판 가격 상승으로 '22년까지 상승, 이후 운임시장 약세로 조정 예상. 중고선가 또한 향후 수요 감소로 '22년 이후 하락 전망

□ 유조선

- (수급전망) '22년 인도량과 해체량이 동반 증가하며 선복량은 전년 수준 유지. 물동량은 OPEC+ 생산량 통제 완화 및 재고 구축 수요 증가에 힘입어 6% 증가 전망
- (운임시장) 러시아 석유 대체 수요로 인한 항해 거리 증가 및 대규모 선박 해체에 따른 공급 개선으로 '22년 2분기 이후 완만한 회복세 구현 전망
- (선가전망) 원자재 가격 상승 및 조선소 조업 능력 한계에 '22년 신조선가 상승 전망. 운임시장 회복, 발주량 감소 및 해체량 증가는 중고선가 동반 상승 견인

□ 컨테이너선

- (수급전망) 우크라이나 사태, 중국 봉쇄, 인플레이션 등 대외 악재로 인한 수요 감소 위험과 정체에 따른 공급망 혼란 지속 ('22년 증감률 전망 : 수요▲3.7%, 공급▲4.1%)
- (운임시장) 연초부터 하락세가 이어지고 있으나, SCFI 지수는 여전히 지난 10년 평균의 350% 수준으로 높게 유지됨 (12주차 SCFI: 마세한 7,960/FEU, 유럽 6,593/TEU)
- (선가전망) '22년 신조 발주는 전년 대비 66% 감소할 것으로 보이며, 신조선가는 '22년 9.6% 상승 후 '23년부터 3.6% 하락 전환 예상

건화물선

✓ CONTENTS

1. Fleet Demand
2. Fleet Supply
3. Market Balances, Rates and Prices

Fleet Demand

건화물선 수요

(단위 : 백만 DWT)

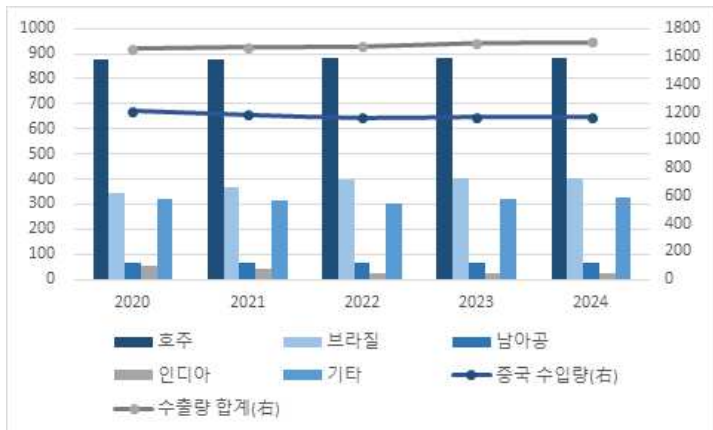
	2020	2021	2022	2023	2024
철광석	273.8	285.6	284.6	278.5	274.7
석 탄	141.9	153.3	151.9	149.0	150.0
곡 물	92.7	101.6	100.5	100.9	103.5
마이너벌크	176.4	194.4	194.2	194.5	197.6
합 계	684.8	734.9	731.2	722.9	725.8
증감률(YoY)	-	7.3%	-0.5%	-1.1%	0.4%

- 러시아-우크라이나 전쟁 여파로 '22년 건화물선 수요는 전년 대비 0.5% 감소 전망
- 전쟁으로 인한 우크라이나 항만 폐쇄로 곡물 물동량 유입 감소. 라니냐의 영향으로 남미 기후가 건조해져 작황이 악화된 점도 곡물 물동량 감소 요인
- 베이징 동계올림픽 이후 중국의 철강 증산이 예상되었으나, 부동산 경기 위축으로 반등 폭 미미할 전망. 당국의 철광석 자체 생산 증대 및 탄소배출 저감 등의 정책 기조도 건화물선 수요에 부정적으로 작용할 것
- 올 초 인도네시아의 석탄 수출 금지 조치로 석탄 물동량 감소. 對러시아 제재의 일환으로 세계 각국이 러시아산 석탄 수입 금지를 검토 중인 점도 수요 위축 요인
- 우크라이나 항만 폐쇄 및 러시아 비료 수출 금지 조치로 인해 마이너벌크 수요도 감소할 전망

철강 | 철광석

철광석 수출량 및 중국 수입량 전망

(단위 : 백만 톤)



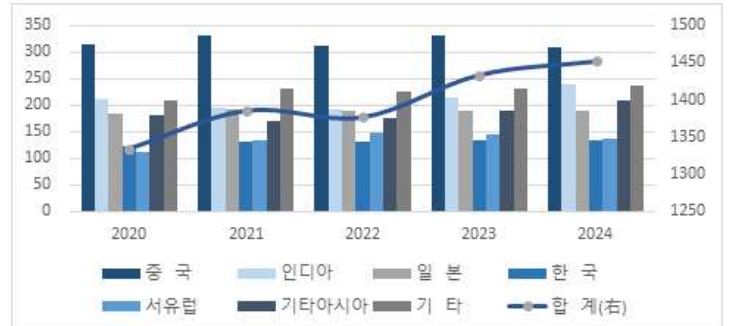
- 중국, 부동산 경기 침체 및 탈탄소 기조로 '21년 하반기 조강 생산량 '21년 상반기 대비 약 2억 톤 급감
- 중국 부동산 부문의 침체가 철강 수요 및 조강 생산량 감소의 주요 요인으로 작용
- 베이징 동계올림픽 기간 대기질 향상을 위한 중국 정부의 조강 생산량 감축 조치도 조강 생산 제한
- 현재 중국 항만 철광석 재고량이 최근 3년 내 최고 수준을 기록 중인 점도 철광석 수입 수요에 부정적으로 작용

- 중국 정부, 인프라 투자를 위해 1조 4,600억 위안에 달하는 지방정부 특별채권 발행을 승인하였으나, 부동산 경기 위축으로 조강 생산량 증가 폭은 미미할 전망
- 한편 원자재 수입 의존도를 낮추기 위한 중국 정부의 움직임도 철광석 물동량 감소 요인
 - 중국, 현재 약 35% 수준인 철광석 자급률*을 '25년까지 45%로 증가시킬 계획(*자국 내 생산 + 해외 자국 광산 생산분)
 - 해외 광산 투자 확대로 '25년까지 2억 2,000만 톤의 철광석을 해외로부터 직접 조달할 계획
 - 탄소배출 저감에 따른 고철 사용량 증가 또한 철광석 물동량 감소 요인
- 지난 1월 브라질 주요 광업지역 집중호우에 따른 철광석 생산 및 물류 차질도 철광석 물동량에 악영향
- 러시아와 우크라이나가 글로벌 철광석 시장에서 차지하는 비중은 높지 않으나, 양국간 전쟁으로 철광석 공급 차질 전망
 - 우크라이나는 항만 폐쇄로 철광석 수출 중단. 러시아 철광석은 향후 제재 대상에 포함될 가능성 존재

석 탄

석탄 수입량 전망

(단위 : 백만 톤)



- 석탄 공급 감소 및 가스 공급 위축으로 석탄 가격 급등
 - 올 1월 인도네시아 석탄 수출 금지 조치로 당월 인니산 석탄 물동량 전년 동기 대비 62% 감소
- 중국, 석탄 가격 급등 및 호주산 석탄 금지 조치에 대응하여 자국 내 석탄 생산량 증대
 - '22년 중국 석탄 수입량 전년 대비 6% 감소 전망
- 對러시아 제재로 EU의 러시아산 석탄 수입량이 감소할 가능성이 크나, 해당 감소분은 미국산 석탄 수입 증가로 다소 상쇄될 전망
- 중국의 석탄 수입 의존도 하락 및 對러시아 제재로 '22년 석탄 물동량은 전년 대비 0.6% 감소 전망
 - 석탄 가격 급등에 따른 점진적 생산 증대로 석탄 가격은 '22년 이후 안정화될 전망. 이는 중국의 석탄 수입량 증가로 이어져 '22년 이후 석탄 수입량 증가 예상

Fleet Demand

□ 곡 물

곡물 수출량 전망

(단위 : 백만 톤)



- 러시아-우크라이나 전쟁 영향으로 '22년 곡물 물동량 증가폭 제한적일 전망
 - 우크라이나의 옥수수 재배가 시작되는 봄철에 전쟁이 발발하여 파종에 차질 발생. 이에 따라 '22년 우크라이나 곡물 생산량 전년 대비 약 50% 감소 전망
 - 항만 폐쇄로 인한 우크라이나 곡물 수출 중단도 곡물 물동량 감소 요인
 - 당초 러시아 농작물은 제재 대상에서 제외되었으나, 러시아 은행의 SWIFT 결제망 퇴출 등 러시아 농작물 수출에 제약요인 존재
 - 세계 최대 비료 생산국인 러시아의 질산암모늄 수출 금지 조치도 글로벌 곡물 생산에 악영향
- 곡물 재고 감소로 '22년 소맥, 잡곡 물동량 전년 대비 0.5% 감소 전망
 - 중국을 제외한 전 세계 소맥, 잡곡 기말 재고량은 '13년 이후 최저 수준 기록. 구소련 국가들의 22/23 시즌 소맥, 잡곡 수출량 전년 대비 13% 감소 전망
- 라니나 및 중국 대두 생산 증대가 대두 물동량 증가폭 제한
 - 라니나로 인한 건조 기후로 21/22 시즌 브라질 대두 생산량 전년 동기 대비 8% 감소한 1억 2,700만 톤에 그칠 전망
 - 중국의 자국 내 대두 증산 독려도 대두 물동량 증가폭 제한
 - 다만 대두 가격 상승으로 21/22 시즌 브라질 대두 수출량 전년 동기 대비 400만 톤 증가 / 기말재고는 700만 톤 감소 예상
 - 미국, 대두 재배면적 증가로 '22년 말 대두 수출 증가 전망
- 비료 및 보크사이트 수출 금지로 마이너벌크 물동량 감소 전망
 - 천연가스 가격 급등으로 비료 생산에 대한 부담이 증가한 가운데 러시아의 비료 수출 금지 조치가 발효되어 '22년 비료 물동량은 전년 대비 약 5% 감소할 전망
 - 자국 내 공급 안정화를 위한 인도네시아의 보크사이트 수출 금지 조치도 마이너벌크 물동량 감소 요인

Fleet Supply

건화물선 공급

(단위 : 백만 DWT)

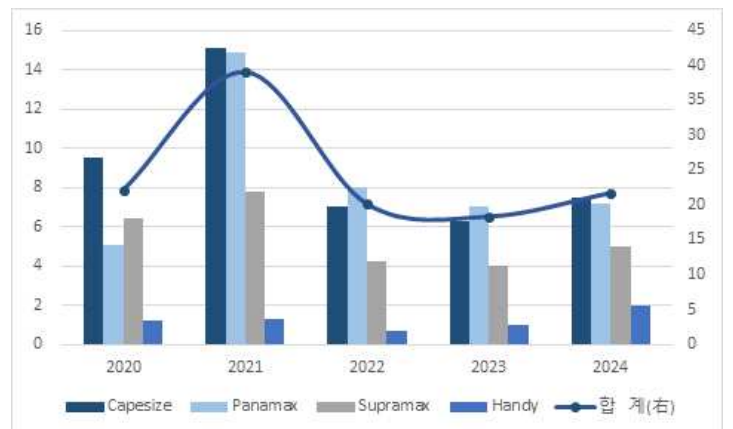
	2020	2021	2022	2023	2024
총 선대	823.5	834.9	853.8	874.8	876.0
증감률(YoY)	-	1.4%	2.3%	2.5%	0.1%
신조발주	22.1	39.1	20.1	18.3	21.7
신조인도	48.8	39.7	27.5	26.9	19.9
폐 선	13.6	6.7	10.3	25.2	36.8

- '21년 신조 발주량 3,910만 DWT로 '18년 이후 최고치 기록
 - '22년 신조 발주량은 운임시황 둔화 및 '23년 IMO 탄소배출 규제 시행을 앞둔 불확실성으로 전년 대비 약 49% 감소한 2,010만 DWT에 그칠 전망
- '22년 신조 인도량은 2,750만 DWT로 예상되어 전년 대비 약 31% 감소 전망
 - '23년 예상 신조 인도량은 2,340만 DWT에서 2,690만 DWT로 상향 조정되었으나, '24년 예상 신조 인도량은 당초 전망치 대비 11% 하향 조정
- 새로운 환경규제 도입으로 '22년 이후 해체량은 지속 증가 전망
 - 다만 '22년과 '23년 해체량은 당초 전망치 대비 각각 약 38%, 6% 하향 조정

□ 발주 및 인도량, 해체량

신조선 발주량 전망

(단위 : 백만 DWT)

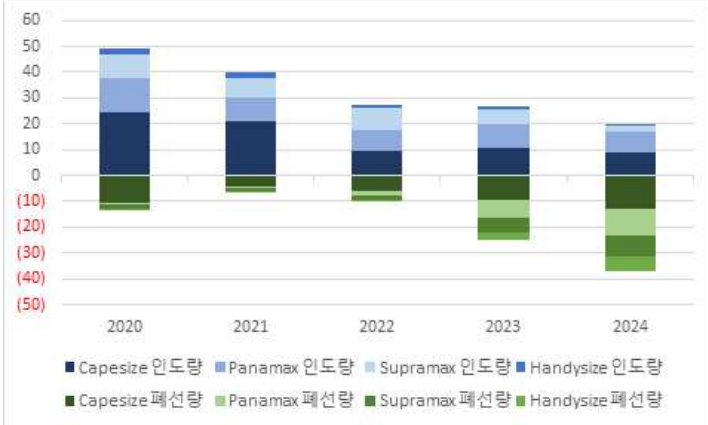


- 신조 발주량, 리드타임 증가 및 신조선가 상승, 환경규제에 따른 불확실성으로 '23년까지 감소 후, '24년부터 회복 전망
- 발주잔량은 현존 선대의 약 7%로 비교적 낮은 수준을 유지 중이나, 대체 연료 개발이 완료되지 않아 신조 발주 위축
 - 암모니아와 메탄올이 대체 연료 후보로 주목받고 있으나, 상용화까지 수년이 소요될 전망. 이에 선주들이 시장 관망에 주력하며 신조 발주 기피

Fleet Supply

신조 인도량 및 선박 해체량 전망

(단위 : 백만 DWT)



- '22년 1월~2월 신조 인도는 570만 DWT로, 전년 동기 대비 25% 감소, '03년 이후 최저 수준 기록. '22년 신조 인도는 2,750만 DWT를 기록한 이후, 지속 감소 전망
- 연료 및 해체가격 상승, 운임시장 약세 등으로 폐선 증가 전망
 - EEXI, CII 등 환경규제 도입으로 인한 비용 상승도 폐선 증가 요인으로 작용

Market Balance, Rates and Prices

운영율 및 1년 용선료, 선가 전망

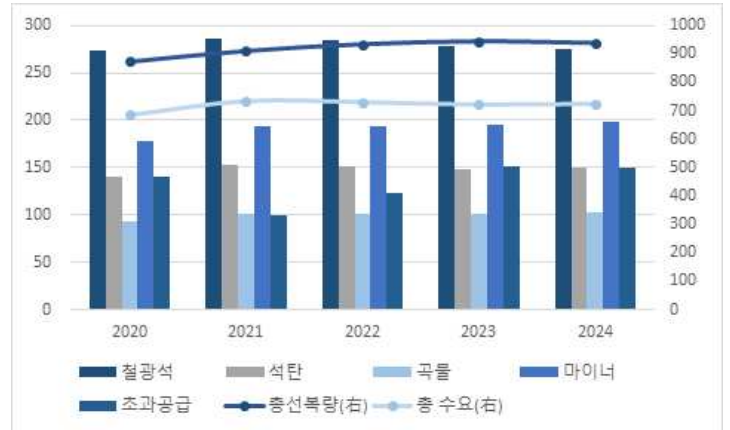
운영율					(단위 : %)	
	2020	2021	2022	2023	2024	
전 체	83.0	88.0	85.6	82.6	82.8	
1년 용선료 전망					(단위 : U\$'000/일)	
	2020	2021	2022	2023	2024	
Cape	15.1	27.3	25.5	16.3	15.2	
Pmax	11.0	22.9	22.6	14.7	11.1	
Smax	10.2	22.2	22.2	13.8	10.7	
선가 전망					(단위 : U\$백만, 중고선 선행 5년 기준)	
	2020	2021	2022	2023	2024	
Cape	신조	48.4	56.3	62.6	60.3	52.9
	중고	30.0	40.5	46.3	44.9	41.6
Pmax	신조	26.7	32.4	37.3	35.4	30.3
	중고	20.5	27.7	33.3	29.2	23.6
Smax	신조	25.9	29.9	34.4	32.7	28.3
	중고	15.3	24.0	27.8	24.3	22.1

- Cape : 원자재 가격 상승에 따른 물동량 감소, 중국 경제성장 둔화로 약세 지속 전망
- Pmax : 러시아-우크라이나 전쟁으로 인한 곡물, 석탄 물동량 감소 등으로 하락 전망
- Smax/Handy : 공급망 정상화 지연에도 불구하고, 흑해 곡물 유입 부진 및 원자재 수입 수요 감소로 '22년 이후 조정 지속 예상

- 신조선가는 조선소 슬롯 부족 및 후판 가격 상승으로 '22년 고점을 달성한 후, 운임시장 조정으로 따라 '23년부터 하락 예상
 - 러시아산 가스를 대체하기 위한 LNG 해상운송 수요 증대로 LNG선 발주 증가, 조선소 슬롯 부족 발생. 그러나 해당 선박들이 본격적으로 인도되는 '23년부터 신조선가 하락 전망
- 중고선가도 운임시장 조정으로 '23년부터 하락 전망
 - 운임시장 호조, 신조선가 상승, Scrap 가격 강세 등으로 현재 중고선가 견조세
 - 다만 향후 운임시장 조정으로 인한 수요 감소로 중고선가에 대한 하락 압력도 증가할 전망

건화물선 수급

(단위 : 백만 DWT)



- 중국의 수요 감소 및 원자재 가격 상승이 운임시장에 부정적인 영향을 미치며 모든 선형 용선료 '22년 이후 하락 전망
 - 원자재 가격 상승으로 인한 중국의 수입 수요 감소 및 자체조달 정책 강화로 건화물선 용선료 하락 예상
 - 인플레이션 심화에 따른 세계 각국의 금리 상승 기조도 건화물선 수요에 부정적
 - 중국의 봉쇄 조치 강화로 체선 완화가 더뎠을 것으로 보이나, 해당 조치가 용선료에 미치는 영향은 미미할 전망
- 러시아-우크라이나 전쟁에 따른 물동량 위축은 건화물선 수요 감소 요인
 - 러시아·우크라이나발 물동량이 적은 Cape의 경우 전쟁의 영향이 제한적이겠으나, 파나마스 이하 선형 수요는 단기적으로 큰 영향을 받을 전망
- 그러나 환경규제 관련 불확실성으로 인한 신조 발주 감소 및 폐선량 증가는 시황 지지요인으로 작용할 가능성 상존
- 한편 '22년 총 건화물선 수요는 전년 대비 0.5% 감소 전망. 반면 선복 증가율은 2.6%, 중국 내항선박 등을 제외한 유효선복 증가율은 2.3%로 예상되어, 공급 증가율이 수요 증가율을 상회할 것
 - 선대 운영율은 '22년 85.6%로 전년 대비 2.4%p 하락한 이후 '23년에도 82.6%로 추가 하락하여 운임시장에 대한 하방 압력 증가 전망

유조선

✓ CONTENTS

1. Fleet Demand
2. Fleet Supply
3. Market Balances, Rates and Prices



Fleet Demand

석유 수요

- 러시아·우크라이나 사태는 에너지 등 원자재 가격 상승을 유발. 인플레이션 억제를 위한 금리 인상 등 긴축 정책 시행은 경기 회복 둔화 초래. '22년 세계 경제성장률은 3.5%에 그칠 전망
- 석유 공급 차질에 따른 국제 유가 급등 및 변이 바이러스 확산 지속으로 '22년 석유 수요는 전년 대비 2.6% 증가에 그치며 팬데믹 이전 수준을 하회할 것
- 남아시아와 북미의 '22년 석유 수요는 전년 대비 각각 5.8%, 3.4% 증가하며 세계 석유 수요 회복을 주도
- 반면 중국의 '22년 석유 수요 증가율은 2.5% 수준에 머물며 '21년 증가율 8.6% 대비 큰 폭으로 증가세 둔화

석유 공급

- '22년 석유 공급은 OPEC+ 감산 규모 완화 및 미국 원유 생산 회복으로 인해 전년 대비 3.9% 증가하며 석유 수요 증가율을 상회할 것
- 중동과 북미의 '22년 석유 생산량은 고유가 지속에 따른 생산 설비 투자 증가 등에 힘입어 전년 대비 각각 5.4%, 5.1% 증가하며 팬데믹 이전 생산 수준 회복 전망
- 반면 FSU의 '22년 생산량은 러시아에 대한 경제 제재에 따른 석유 생산 및 거래 차질로 인해 전년 대비 2.1% 증가하는 수준에 그칠 전망
- 이란 핵합의 복원 협상 결과, 베네수엘라에 대한 제재 완화 검토, 이에 따른 OPEC 생산 정책 변화 및 러시아에 대한 추가 제재 부과 여부에 따라 올해 석유 공급 수준은 큰 변동성을 보일 것

해상 물동량

(단위: 백만 톤)

	2020	2021	2022	2023	2024
원 유	1,969	1,946	2,085	2,165	2,184
제 품	1,130	1,177	1,225	1,283	1,282
합 계	3,100	3,123	3,310	3,448	3,466
증감률(YoY)	-7.6%	0.7%	6.0%	4.2%	0.5%

- '22년 석유 해상 물동량은 전년 대비 6% 증가하며 석유 수요 증가율 2.6%를 크게 상회할 것
- 중동 산유국 증산 및 재고 구축 활동에 힘입어 원유 물동량은 7.1% 증가하는 반면, 제품 물동량은 소비 둔화로 인해 4.1% 증가에 그칠 전망
- 물동량 증가는 러시아 석유 공급선 대체로 인한 톤마일 증가와 함께 유조선 시황 회복 견인할 것
- 유럽의 중동, 아프리카 및 북미 원유 의존도는 상승하는 반면 인도와 중국은 러시아 원유의 유럽향 수출 감소분을 일부 흡수

지역별 원유 수출량

(단위: 백만 톤, 연도별 증감)



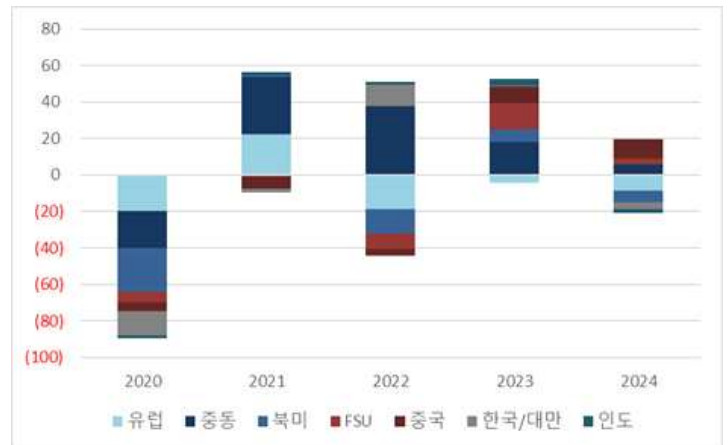
- 중동과 북미의 '22년 원유 수출량은 OPEC 생산량 통제 완화, 원유 생산 설비 투입 증가 및 러시아 원유 대체 수요로 인해 전년 대비 각각 6.9%, 7.2% 증가할 것
- 반면 FSU의 '22년 수출량은 러시아 원유 생산 및 거래 차질로 인해 전년 대비 2% 증가하는 수준에 그칠 것

지역별 원유 수입량

- 중국의 '22년 원유 수입량은 신규 정제설비 확충으로 인해 전년 대비 7.4% 증가 전망. 특히 중동 원유 비중은 7.4% 감소하는 반면 발틱해와 흑해에서 선적되는 비중은 5배 이상 급증할 것

지역별 제품 수출량

(단위: 백만 톤, 연도별 증감)



- 중국의 '22년 수출량은 제품 수출 쿼터 축소로 인해 전년 대비 6% 감소. FSU 수출량도 경제 제재로 인해 5.8% 감소 전망
- 중동의 '22년 수출량은 대규모 정제설비 증설 및 러시아 제품 대체 수요 유입으로 전년 대비 17.5% 증가할 것

지역별 제품 수입량

- 중국과 중동의 '22년 제품 수입량은 전년 대비 각각 10% 감소. 반면 남아시아와 북미 수입량은 각각 12%, 8% 증가 전망

Fleet Supply

유조선 공급

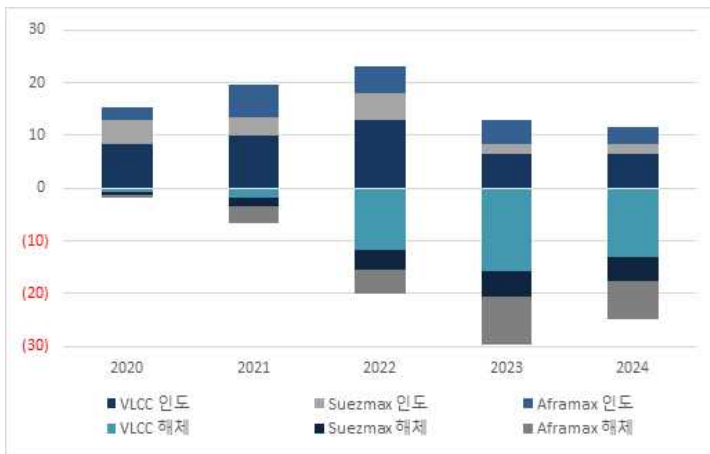
(단위 : 백만 DWT)

	2020	2021	2022	2023	2024
총 선대	640	657	660	639	622
증감률(YoY)	2.9%	2.6%	0.5%	-3.2%	-2.7%
신조발주	21.2	21.3	12.8	22.6	35.5
신조인도	20.8	24.9	28.4	15.6	14.3
폐 선	2.7	10.0	25.4	36.5	31.9

- [VLCC] '22년 선복량은 전년 대비 0.5% 증가하는 수준에 그칠 것. '23년과 '24년에는 신조선 인도량 감소 및 노후선 해체량 증가로 인해 전년 대비 각각 3.5%, 2.6% 감소 전망
- [Suezmax] '22년 선복량은 전년 대비 1.5% 증가 전망. '23년 이후 해체량이 인도량을 상회하며 선복량 감소세 전환 전망
- [Aframax] '22년 선복량은 전년 수준 유지할 것. '23년과 '24년 선복량은 전년 대비 각각 3% 감소하며 선복 수급 개선될 것
- [LR2] '22년 선복량은 전년 대비 2.2% 수준 증가 전망. '23년 이후에도 유조선 중 선복량 증가세를 유지하는 유일한 선형일 것
- [MR*] '22년 선복량은 전년 대비 1.2% 증가 전망. '23년 이후 선복량 감소세로 전환될 것 *40~59.9K

신조 인도량 및 선박 해체량 전망

(단위 : 백만 DWT)

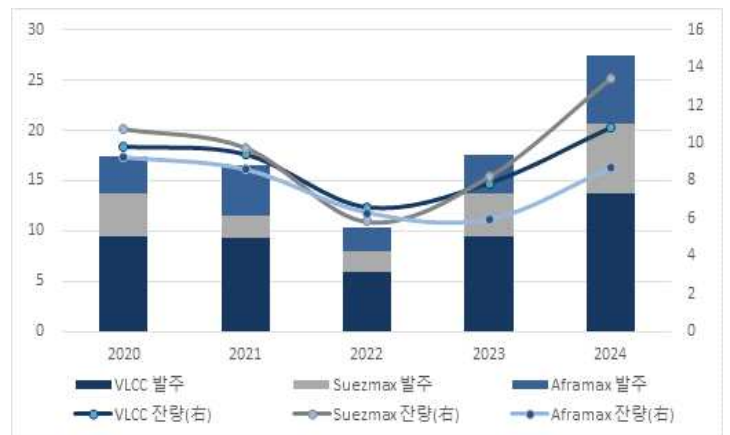


- '22년 인도량은 전년 대비 13.9% 증가 전망. VLCC와 Suezmax 인도량이 전년 대비 각각 30%, 44% 급증하며 올해 시황 회복 지연 및 총 선복량 증가를 주도
- '21년과 '22년 저조한 발주량에 '23년과 '24년 인도량은 전년 대비 각각 45%, 8% 감소 전망. 선복 수급 개선을 통한 시황 회복을 견인할 것
 - VLCC : '22년 1,282만 → '23년 653만 → '24년 654만 DWT
 - Suezmax : '22년 521만 → '23년 195만 → '24년 191만 DWT
 - 제품선(Coated) : '22년 738만 → '23년 529만 → '23년 472만 DWT

- '22년 해체량은 선대 노후화, 해체선가 상승 및 연료비 부담 증가로 인해 전년 대비 2.5배 증가한 2,540만 DWT 수준 전망
- 다만 러시아·우크라이나 사태로 인한 단기 시황 상승은 노후선 해체 지연 요인으로 작용 가능
- '21년에는 해체량 중 Aframax 이하 선형 비중이 70% 수준을 기록. 반면 '22년 해체량의 약 60%는 Suezmax 이상 대형 선형에 집중될 것으로 전망
- 환경규제 강화 영향으로 '23년과 '24년 해체량은 각각 3,652만, 3,188만 DWT 전망. '23년 이후 해체량이 인도량을 상회하며 총 선복량은 감소세로 전환될 것
 - VLCC : '22년 1,162만 → '23년 1,568만 → '24년 1,309만 DWT
 - Suezmax : '22년 379만 → '23년 488만 → '24년 452만 DWT
 - 제품선(Coated) : '22년 570만 → '23년 645만 → '24년 697만 DWT

발주량 및 발주잔량

(단위 : 백만 DWT(左), %(右))



- '22년 발주량은 원자재 조달 비용 증가에 따른 신조선가 상승, 조선소 작업 능력 한계 및 시장 불확실성 확대에 의해 전년 대비 40% 급감할 것
- 환경규제 강화에 따른 대규모 노후선 해체 및 규제 적합 선박 건조 수요 증가하며 '23년 이후 발주량은 증가세로 전환될 것
- '22년 현존선대 대비 발주잔량 비율은 5.9% 전망. '23년 발주잔량 비율도 7%의 낮은 수준을 유지하며 선박 공급 압력 해소에 긍정적으로 작용할 것

선령 변화

- '22년 말 기준 총 선대 중 선령 20년 이상 선박 비중은 8.2%, '15~'19년 비중은 20.1%에 달할 것. 높은 노후선 비중은 '22년 이후 노후선 해체 가속화 요인
- VLCC는 대규모 해체로 인해 '23년과 '24년 기준 선령 20년 이상 비중이 4.3%, 3.7% 수준으로 감소할 전망. 타 선형 대비 상대적으로 낮은 노후선 비중을 보일 것

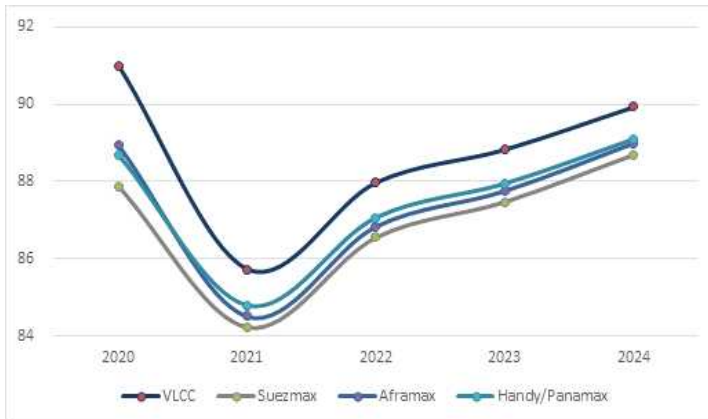
Market Balance, Rates and Prices

운영률 및 1년 용선료, 선가 전망

운영률		(단위 : %)				
		2020	2021	2022	2023	2024
전 체		89.5	85.0	87.3	88.2	89.3
1년 용선료 전망		(단위 : U\$'000/일)				
		2020	2021	2022	2023	2024
VLCC		43.9	25.3	25.0	29.2	31.5
Suezmax		30.2	18.7	19.5	22.3	23.8
LR2		24.4	19.0	19.0	21.1	22.1
MR		15.8	13.9	14.8	15.5	16.1
선가 전망		(단위 : U\$백만, 중고선 선행 5년 기준)				
		2020	2021	2022	2023	2024
VLCC	신조	88.6	96.4	114.6	110.1	94.0
	중고	70.5	68.4	74.9	81.8	71.0
Suezmax	신조	58.2	64.8	76.6	72.6	62.3
	중고	49.0	46.2	51.5	56.0	49.9
LR2	신조	49.6	55.3	63.0	60.5	54.3
	중고	39.0	39.8	45.7	46.5	41.7
MR	신조	34.8	37.6	43.1	41.5	37.4
	중고	27.8	27.3	31.3	31.9	29.2

선박 운영률

(단위 : %)



- '22년 러시아 석유 공급 차질은 유럽의 대체 공급선 발굴을 유발. 이에 따른 톤마일 증가는 선박 운영률 상승을 견인할 것
- 또한 연료비 부담 증가로 인한 선속 제한 및 흑해 항만의 정상적 운영 어려움에 따른 운항 효율성 하락은 선박 수급 개선 효과를 발생시키며 운영률에 긍정적으로 작용
- 다만 국제 유가 상승에 따른 미국 등 주요 소비국의 대규모 전략 비축유 방출 등 재고 우선 사용은 단기 운영률 제고에 부담
- '23년 이후 인도량 감소와 해체량 증가에 따른 총 선복량 감소세 전환 및 재고 수준 정상화를 위한 신규 수입 수요 증가에 힘입어 운영률 상승세 유지 전망

기간 용선료(1년)

- 러시아의 우크라이나 침공 이후 북해, 발틱해에서 러시아산 원유 수송 주요 선형인 Suezmax와 Aframax 위주의 단발성 계약 운임 급등세 구현
- 단발성 계약 시장과는 달리, '22년 1분기 VLCC 기간 용선료는 직전 분기 대비 9.3% 하향 조정. '22년 2분기부터 완만한 상승세 구현할 것
- 이란과 베네수엘라에 대한 제재 완화 현실화 시 석유 공급 증가 및 노후선 해체 가속화를 유발하며 용선 시장 회복에 긍정적으로 작용할 것
- 다만 시장 회복에도 불구하고 '22년 VLCC 기간 용선료는 전년 수준을 소폭 하회할 것. '23년과 '24년 기간 용선료는 총 선복량 감소세 전환과 함께 전년 대비 각각 17%, 7.8% 상승 전망

신조선가

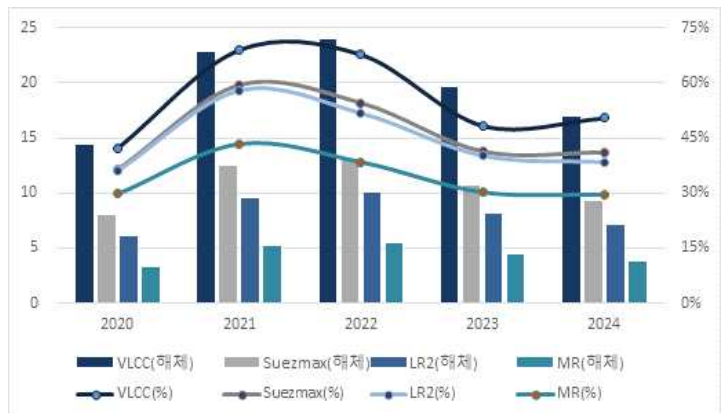
- 조선소 조업 능력 한계 및 원자재 가격 상승 등 인플레이션 현상 지속에 '22년 VLCC 신조선가는 전년 대비 18.9% 상승할 것
- 러시아·우크라이나 사태에 따른 세계 경제 회복 둔화, 신조선 건조 수요 감소 및 달러화 강세 영향으로 '23년과 '24년 VLCC 신조선가는 전년 대비 각각 3.9%, 14.7% 하락할 것

중고선가(5년)

- '22년 VLCC 중고선가는 유조선 시황 회복 기대감 상승, 발주량 감소 및 해체량 증가로 인해 전년 대비 9.5% 상승 전망
- '23년 VLCC 중고선가 역시 환경규제 강화로 인한 노후선 대규모 해체가 계속되며 전년 대비 9.3% 상승 전망. 반면 '24년에는 신조선가 하락과 함께 전년 대비 13.2% 하락할 것

해체선가

(단위: U\$백만, %=(해체선가/중고선가(15년))



- 철강 및 중고선 가격 상승으로 인해 '22년 VLCC 해체선가는 전년 대비 5.1% 상승할 것. '23년에는 해체시장 내 공급 증가하며 전년 대비 18.5% 하락 전망

컨테이너선

✓ CONTENTS

1. Fleet Demand
2. Fleet Supply
3. Market Balances, Rates and Prices



*MSI permits KOBC to make and distribute a summary of
MSI's Quarterly reports in Korean exclusively. All rights reserved.*

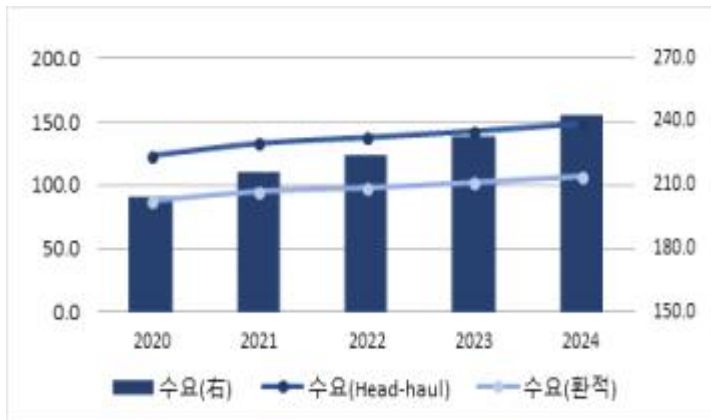
Fleet Demand

□ 컨테이너 시장 상황

- **(국제 정세 악화, 수요 위축)** 우크라이나 사태 및 중국의 제로-코로나 정책이 세계 경제에 불확실성을 증가시키며 인플레이션 및 수요 위축 유발. 컨테이너 운임은 '22년 초부터 하락세 지속
 - 그러나 최근 하락세에도 불구하고 3/25 SCFI는 4,434pt로 지난 10년 평균의 350% 수준, 4,300 TEU 1년 기간 용선료는 일 U\$129,000로 고시황 지속
- **(4분기 물동량, 하락세 전환)** 4분기 컨 물동량은 전년 동기 대비 1.0% 하락, '21년 전체 물동량 증가율 5.9% 기록. 기존 전망치 대비 1.2%p 하락
 - '22년 컨 물동량 전망은 최근의 불안정한 무역 환경 변화를 반영하여 3.7% 증가로 하향(기존 전망치 대비 ▼0.5%p)

컨테이너선 수요

(단위 : 백만 TEU)



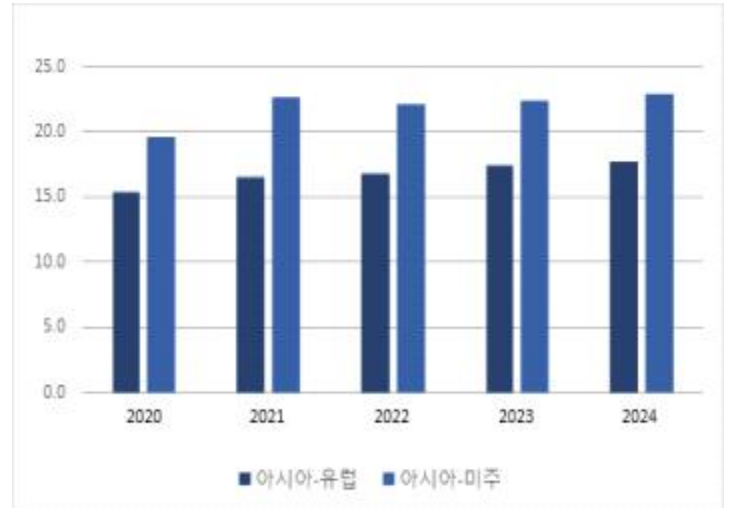
□ 주요 기간항로(Mainlane Trades)

- **(북미/유럽, 경제 성장을 하향)** 유럽, 러시아-우크라이나 사태에 따른 위험에 직접 노출되어 '22년 GDP 성장을 전망 대폭 하향. 미국은 현재까지 상대적으로 안정적인 모습이나 연이은 대외 악재로 향후 하향 조정 가능성 증대
 - '22년 GDP 성장률 미국 3.5%(기존대비 ▼0.2%p) / 유럽 2.7%(기존대비 ▼1.3%p)
- **(美금리 인상과 중국 생산 부진)** 미국 연방준비제도(FRB)는 인플레이션 완화를 위해 장기간의 저금리 기조에서 탈피, 올 3월 0.25%의 금리 인상을 결정. 중국은 코로나 확산에 대응하여 강력한 봉쇄 정책을 고수함에 따라 중국 수출 기업의 생산에 제약 발생
 - 최근 수요 감소의 신호가 나타나고 있는 가운데 북미 소비의 회복 탄력성 및 항만 정체의 해소 시점 등이 변수로 작용할 전망
- **(북미항로 헤드홀, 수요 위축)** '22년 북미항로 헤드홀 물동량은 사상 최대 수준을 기록한 '21년 대비 2.3% 하락 전망. 단, 상대적으로 견조한 북미 시장을 고려하여 기존 전망 대비 2.2%p 상향 조정
 - '21년 4분기 물동량은 전년 동기 대비 3.0% 하락했으나, '20.4분기의 기록적인 성장세를 고려하면 양호한 실적

- **(유럽항로, 4분기 교역량 반등)** 4분기 아시아-유럽항로 물동량은 12월 물량 급증의 영향으로 전년 동기 대비 5.8% 증가. 그러나 최근 불안정한 국제 정세 및 경제 여건 악화로 '22년 전망치 하향 조정
 - '22년 아시아-유럽항로 물동량 1.5% 증가 전망(기존 전망치 4.6% 대비 하향 조정)

주요 기간항로 헤드홀 물량

(단위 : 백만 TEU)



□ 기타항로(Non-Mainlane Trades)

- **(기타 항로, '22년 성장을 견인)** 기간항로의 물동량 성장이 부진할 것으로 예상되는 가운데, 아시아 역내항로 및 중동항로가 올해 전세계 물동량 성장(약 800만 TEU)의 약 70%를 차지할 전망
- **(남미항로, '21년 급성장 후 감소)** 연중 자본재 및 소비재 수요가 꾸준한 강세를 보임에 따라 남미항로 헤드홀 물량은 전년 대비 24.4% 증가. 그러나 최근 5개월 연속 소매판매 역성장, 소비자 물가 상승률 11% 육박 등 부정적인 기류 확대
 - '22년 아시아-중동, 인도 물량 전년 대비 7.5% 성장 전망
- **(인도/중동항로, 완만한 성장)** 코로나19 확산 영향으로 부진을 거듭하던 인도/중동항로는 '21.4분기 이후 회복세 구현. 특히 '21.2분기~4분기 중국-인도간 물동량은 전년 동기 대비 66% 증가. 완제품 및 반제품 수입 증가에 따라 인도 내수 소비 회복 기대
 - '22년 아시아-중동, 인도 물량 전년 대비 7.5% 성장 전망
- **('22년 아시아 역내항로, 6.9% 성장)** 코로나19 확산이 완화된 동남아 지역의 산업 생산이 재개되며 아시아 역내 항로 물량 증가 주도. 높은 백신 접종률 및 워드 코로나 기조가 성장에 긍정적 환경 조성. 반면, 중국의 제로 코로나 정책은 아시아 역내 물동량 증가를 저해할 것
 - '22년 물동량, 동북아-중국 4.9% / 동남아-중국 4.0% 증가



□ 수요 전망

항로별 수요 전망

(단위: 백만 TEU)

	2020	2021	2022	2023	2024
Mainlane	39.8	45.1	44.4	45.3	46.4
Non-Mainlane EW	13.0	13.3	14.3	15.1	16.2
North-South	8.6	10.2	10.2	10.5	10.9
Intra-Asia	65.3	67.9	72.6	75.9	79.5
총 합	203.8	215.8	223.9	232.6	242.5
증감률(YoY)	-1.9%	5.9%	3.7%	3.9%	4.3%

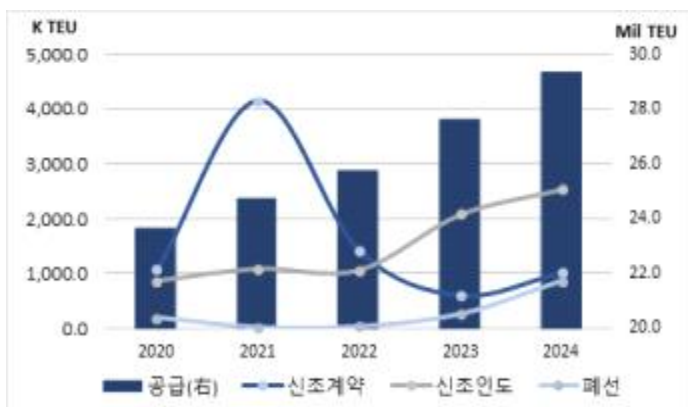
Fleet Supply

□ 선복 현황

- (‘21년 공급량, 4.5% 증가) 운임 시장의 기록적인 호황으로 신조선 인도가 꾸준히 진행됨. 선박 해체도 '05년 이후 최저치를 기록하며 전체 선복량은 약 1백만 TEU 순증
 - 향후 '22년 4.1%, '23년 7.1%, '24년 6.1% 선대 증가 전망
- (‘21년 신조 발주, 415만TEU 달성) 연초부터 공격적인 발주에 나선 선사들이 연말 완급 조절에 돌입하며 '21.4분기에는 신조 발주량은 42만 TEU에 그침. 연간 전체 신조 발주량은 410만 TEU로 당초 예측치 대비 70만 TEU 감소
 - '22년 초 약 50만 TEU의 신조 계약이 성사됨. 대형선 중심의 발주 지속으로 올 한해 총 140만 TEU 발주 전망
- (‘22년 신조 인도, '21년 수준 예상) '21년 총 신조 인도량은 108만 TEU로 전년 대비 25% 증가(3분기 27.5만 TEU, 4분기 26만 TEU). '22년은 전년과 유사한 수준의 인도가 예상되나, '23년 이후 인도량 급증 전망
 - '22년 106만 TEU '23년 210만 TEU, '24년 250만 TEU 인도 전망

선대 공급

(단위: K TEU /백만 TEU)



- (노후선 해체 지연) 최근 운임 하락 조정에도 불구하고 여전히 높은 수준 유지. 정체에 따른 선박 부족이 지속되며 노후선 해체 둔화. '21.4분기 컨선 해체량은 300 TEU급 단 1척에 그침
- (12k TEU+ 선형, 시장 주도) '21.4분기, CMA, 에버그린, MSC 등의 대형선 인수 지속. 현재 발주 잔량 중 12k TEU 이상 선형은 약 435만 TEU로 전체 발주 잔량의 약 70% 차지
- (원양항로, 선복집중 계속) '20년 대비 전체 선복량은 약 300만 TEU 증가 전망. 북미항로(60%)와 유럽항로(20%)에 선복 집중 투입 전망
 - 북미, 유럽항로 선박 비중은 '20년 35%에서 '22년 42%로 확대

□ 공급 전망

컨테이너선 공급

(단위: 백만 TEU)

	2020	2021	2022	2023	2024
총 선대	23.7	24.7	25.8	27.6	29.3
증감률(YoY)	3.5%	4.5%	4.1%	7.1%	6.1%
신조발주	1.07	4.15	1.43	0.61	1.03
신조인도	0.86	1.08	1.06	2.08	2.54
폐선	0.19	0.02	0.03	0.26	0.86

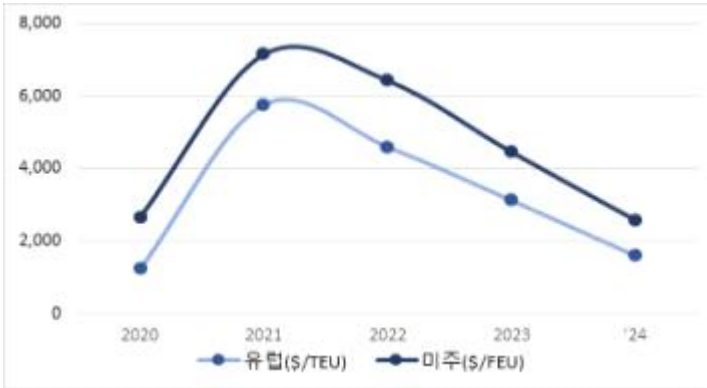
Market Balance, Rates and Prices

□ 운임 시장

- (‘21.4분기, SCFI 5,000pt 최초 돌파) SCFI 지수, 오미크론에 따른 노동력 부족, 정체 지속 등으로 상승세 지속되어 '21년 52주차에 사상 최초로 5,000pt 돌파, 이후 '22년 첫주 5,110pt로 최고치 기록
- (‘22.1분기, 하락 전환) 연초 신고점 달성 이후 SCFI 11주 연속 하락세, 3/25일 4,434pt로 전년 8월 이후 가장 낮은 수준
 - CCFI도 1월까지 상승세 구현 후 최근 약세 전환, 3,275pt로 '21년 말 대비 2% 하락
 - 아시아발 유럽/남미항로 운임은 '21년 중반 수준으로 하락. 통상 춘절 이후 물량이 감소하는 계절성이 존재하나, 최근의 하락세는 중국의 코로나19 통제 강화와 우크라이나 사태가 컨선 시장에 하방 리스크를 증가시킨 것으로 보임
- (우크라이나-러시아, 긴장 심화) 컨선 시장에 미치는 직접적인 영향은 제한적이거나, 연료 및 식량 가격 상승으로 인한 전 세계적인 인플레이션을 유발. 장기적으로 수요에 부정적인 영향을 미칠 것
 - '21년 물동량 러시아 560만 TEU, 우크라이나 100만 TEU로 전 세계 물동량 중 차지하는 비중은 약 1.5% 이하

유럽, 미주항로 운임 전망

(단위 : \$/TEU, FEU)



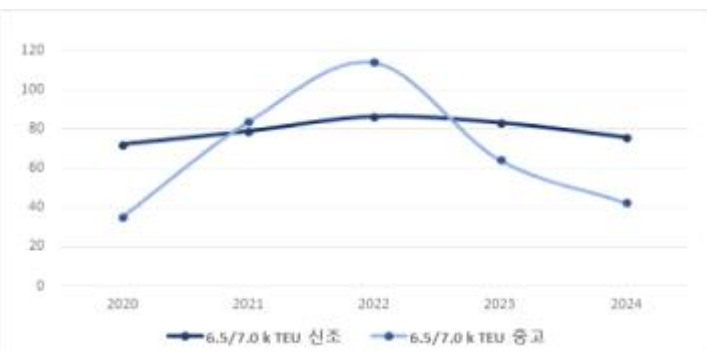
- **(항만 정체 일부 개선)** LA/LB항 대기 선박은 1월 최고 109척에서 2월 말 66척으로 감소. 그러나 항만 및 내륙 운송 여건 차질이 계속되어 공급망 혼잡은 한동안 지속될 것
 - 한편, 미 서부 항만의 정체 회피를 위해 동부 항만 이용이 증가하며 찰스턴과 버지니아 일대의 대기 선박은 25척까지 증가
- **(고운임 기조 지속, 그러나 하방리스크 증가)** 우크라이나 사태 및 중국의 봉쇄 정책으로 공급망 혼란 가중. 동시에 연료비 상승 및 인플레이션으로 인해 수요 위축
 - 운임과 용선료가 여전히 팬데믹 이전을 크게 상회하고 있으며 '22년 말까지 선박 부족이 계속될 전망. 다만 대외 여건 변화에 따른 수요 위축은 하방 리스크를 증가시킬 것으로 예상

신조선 시장

- **(컨선 발주, 전년 대비 66% 감소 전망)** 사상 최대 수준의 실적을 기반으로 신조 발주에 적극적이던 '21년과 달리, '22년에는 속도 조절에 돌입할 것. '22년 신조 발주량은 전년 대비 66% 감소한 143만 TEU 예상
 - 기존 발주된 선박들이 본격 인도되는 '23년에는 신조 발주 63만 TEU에 그칠 것. 신조선가는 '22.3분기부터 소폭 하락 전망
 - '20.4분기부터 시작된 신조선가 상승이 '22년 초까지 이어지고 있으나 국제 정세 불안은 선가 상승 압력을 완화 시킬 것으로 예상
- **(친환경 선박 발주 지속)** IMO 환경 규제에 대비한 이중 연료 및 친환경 선박 발주 지속. '22.1분기 전체 발주량 중 벙커유만을 사용하는 선박의 비중은 30%를 하회

중형선 신조, 중고선가 전망

(단위 : U\$ 백만)



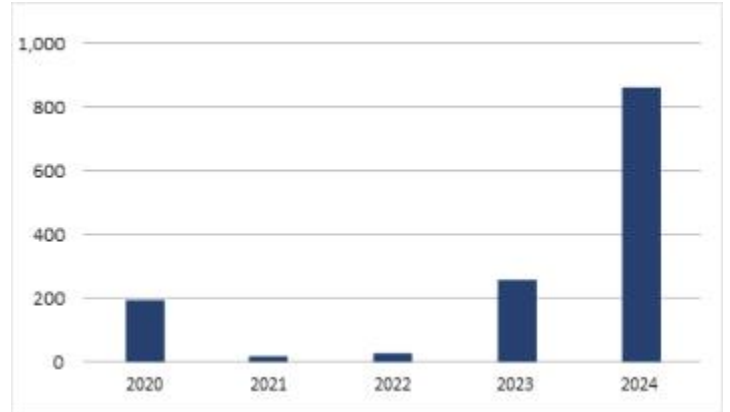
중고선 시장

- **(중고선 거래 감소)** 극심한 선박 부족으로 과열 양상을 나타내던 중고선 매매는 '21.1분기 정점 기록 후 감소세. 당시 120척에 육박하던 거래량은 '22.1분기 첫 두달 간 약 60여 척 수준으로 감소
 - 중고선가는 '22.1분기까지 상승세를 이어가겠으나, 2분기부터는 하락 전환, '23년에는 하방 압력 확대 예상

해체선 시장

컨테이너선 해체량 전망

(단위 : K TEU)



- **(컨선박 해체 부진 지속)** 선박 부족 현상으로 컨선박 해체 부진은 당분간 지속. '21년 컨선 해체량은 단 16,000 TEU에 그쳤는데, 이는 '05년 이후 최저 수준. 운임시황 하락 압력에도 불구하고 고시황이 이어질 것으로 예상되어, '22~'23년 해체량 전망은 기존 전망치 대비 소폭 하향 조정
 - '22년 해체량 3만 TEU, '23년 26만 TEU 예상

1년 용선료, 선가 전망

1년 용선료 전망		(단위 : U\$'000/일)				
		2020	2021	2022	2023	2024
1.0/1.1k	신조	6.3	23.4	28.9	16.8	8.3
	중고	8.2	33.8	48.5	27.2	12.0
	신조	11.7	56.8	79.8	44.4	17.0
	중고	14.0	64.8	87.1	48.8	18.9
선가 전망		(단위 : U\$백만, 중고선 선령 5년 기준)				
		2020	2021	2022	2023	2024
1.0/1.1k	신조	18.2	21.7	24.3	23.2	20.2
	중고	9.0	18.8	22.8	17.7	12.2
1.6/1.8k	신조	24.3	26.2	29.6	28.6	26.7
	중고	11.6	26.1	35.5	24.3	16.5
3.2/3.6k	신조	42.0	47.0	52.6	50.4	44.4
	중고	12.8	47.1	60.6	38.5	21.4
6.5/7.0k	신조	72.0	78.7	86.2	83.1	75.7
	중고	35.2	83.5	113.9	64.3	42.6