

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2021년 2월 2주

발행인 장영태

감수 김태일

자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

I. 주간뉴스	02
II. 건화물선	05
III. 컨테이너	13
IV. 탱커	15
V. 중고선 시장	18
VI. 주요 해운지표	21

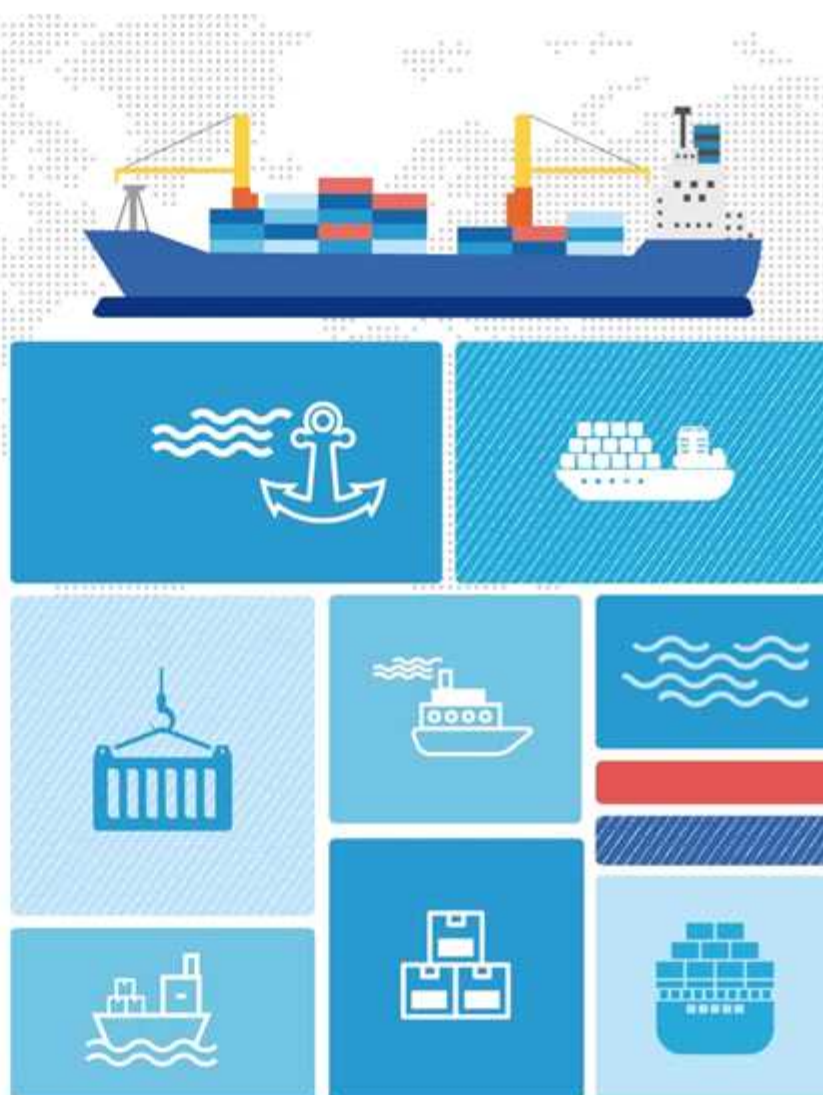
이호춘 해운빅데이터연구 센터장
leehochoon@kmi.re.kr | 051-797-4623

안영균 전문연구원
ahnng@kmi.re.kr | 051-797-4643

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

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

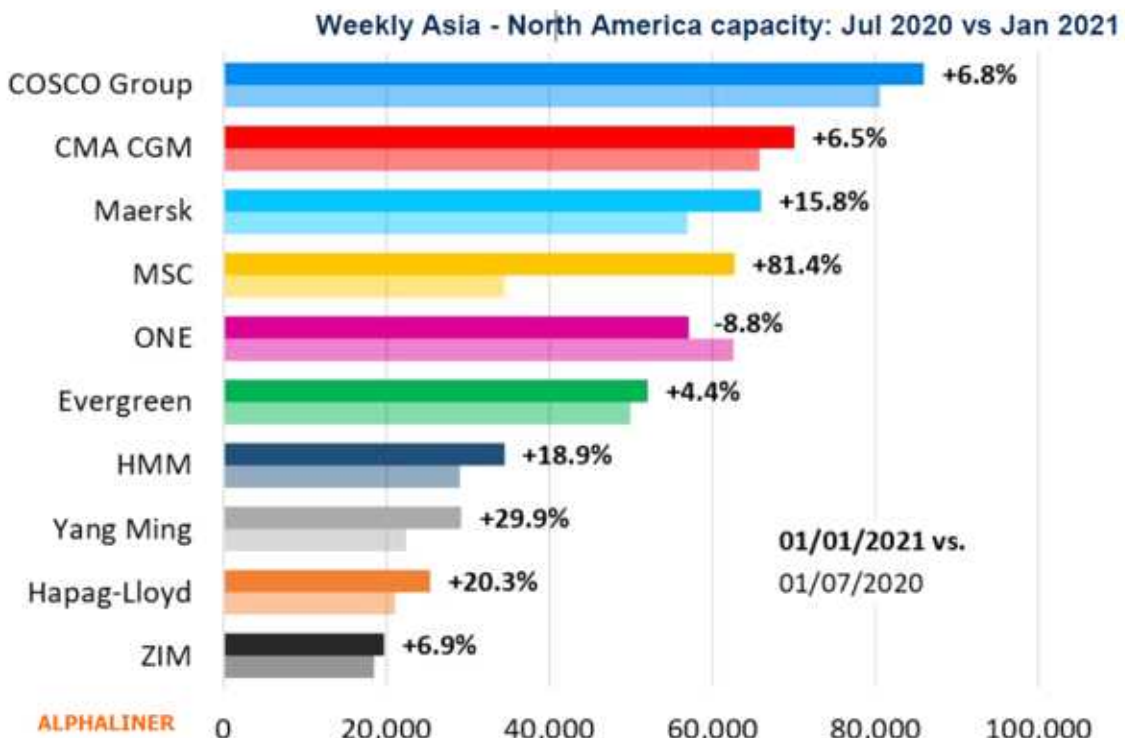
김병주 연구원
bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4628



1. 주간 뉴스

I LA/LB항, COVID-19로 항만 정체 지속

- 글로벌 선사들이 공급을 최대치로 증가시킴에 따라 항만 내 컨테이너 물동량은 급증하였으나, COVID-19로 인해 실제 항만에서 처리되는 물량은 정체되고 있음
 - 2020년 6월 대비 ONE을 제외한 대부분의 선사들이 북미항로에 대한 공급을 6.9%~81.4% 증가 시킴
 - 하지만 2월 초 기준 LA/LB항 종사자 중 약 1,000명이 COVID-19 양성 판정을 받았는데, 이는 1월 중순 694건에 비해 크게 증가하여 늘어나는 물동량 처리에 부정적임
- 2020년 2월 초 LA/LB항 계류지에 41척(약 33.6만 TEU)의 컨테이너선이 대기 중임
 - 이미 접안한 27척의 선박을 포함할 경우 약 58만 TEU의 컨테이너선이 LA/LB항에 기항하거나 대기중인 것으로 나타남
 - 항만 정체는 선사 매출에도 부정적으로 영향을 미치고 있음. 산술적으로 미서안 항로 운임이 FEU 당 4,000달러 내외로 나타나 아시아에서 북미 서부로 4,000FEU를 운송할 경우 적당 약 1,600만 달러의 매출이 발생 가능함



자료: Alphaliner weekly 5호

최건우 전문연구원

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

I 미국 서부항만, 컨테이너박스 공급 부족 문제 당분간 심화 예상

- COVID-19으로 침체되었던 미국, 중국 등 세계 주요 국가들의 경기가 작년 3분기부터 회복세로 전환하면서 해상 물동량이 급증한 결과 미국 서부항만들은 심각한 컨테이너박스 공급 문제에 직면해 있음
 - 작년 초 COVID-19 영향 등으로 인해 해상물동량이 감소할 것을 예상해 선주들이 컨테이너박스 신규 발주를 줄인 것도 현재의 컨테이너박스 공급 부족의 주요 요인으로 작용함
 - 이러한 영향으로 미국의 작년 3분기 컨테이너박스 회수 기간은 일반적인 80일을 훨씬 초과한 115일에 달했음
- 컨테이너 엑스체인지(Container xChange)사의 마케팅 담당자인 플로리안 프레제(Florian Frese)에 따르면 작년 49주차 컨테이너 가용성 지수는 20피트 기준 0.27, 40피트 기준 0.29까지 하락함
 - 컨테이너 가용성 지수가 0.5를 초과하면 컨테이너박스의 잉여를 나타내며, 작년 49주차 수치는 1주~48주 기간 동안 평균값과 비교하여 58% 감소한 수치임
 - 북미항로의 컨테이너박스 공급 압력이 계속해서 심해지고 있으며 향후 컨테이너박스 공급 변동성은 더욱 커질 것으로 예상됨

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/chinas-export-container-shipping-index-up-27-8-pct-in-january/>

김병주 연구원

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

I 브라질, 연초 발생한 가뭄으로 인해 대두 수출량 급격히 감소

- 농업 컨설팅업체인 아그후랄(AgRural)에 따르면 “가뭄으로 인해 파종이 늦어진 관계로 올해 브라질의 대두 수확 속도는 지난 10년 기간 가운데 가장 느리다”고 밝힘
 - 브라질 연방 정부에 따르면 곡물 수확 감소로 인해 2021년 1월 곡물 수출량은 전년동월 대비 9.6.5%(4만 9,900톤)가 감소함
 - 수출량 감소 결과로 1월 선적으로 예정된 선박들이 2월로 지연되면서 브라질 곡물 수출 항만에서 혼잡도가 증가하고 있으며 체선비용 지불에 대한 우려도 높아지고 있음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/brazil-delay-in-soybean-harvesting/>

김병주 연구원

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

I 미국 McQuilling Services, 2025년까지 유조선 시장 점진적으로 회복 전망

- 미국 해운브로커 자문 서비스회사인 맥퀼링 서비스(McQuilling Services)는 최신 보고서를 통해 원유 수급 조절에 따른 수익 증대 기대로 2025년까지 유조선 시장에 대한 중기 전망을 낙관적으로 예상함
 - 맥퀼링 서비스는 ‘2021-2025 Tanker Market Outlook’에서 유조선 시장이 점진적으로 회복할 것으로 기대되지만 올해는 경기 침체 영향으로 원유시장의 펀더멘탈이 취약할 것으로 전망함
 - 보고서는 올해 VLCC의 톤 마일 수요는 5% 정도 증가 할 것으로 예상되나 부유식 저장소 물량의 감소로 인해 전년 대비 12.5% 감소할 것으로 예측함

- 또한 전 세계의 탈탄소화 노력에 따라 바이오 연료가 공급되는 현상을 향후 원유 수급시장에 지속적으로 영향을 미칠 수 있는 구조적인 문제로 언급함
- 석유제품을 운송하는 MR 탱커선의 경우 중동의 정유 설비 용량 증가로 인해 수요 증가가 기대됨
 - 서구권과 유럽지역으로 가스 오일(gasoil)과 항공유(jet fuel)의 수출 기회가 증가하고 있으며, 중동지역의 나프타(Naphtha) 수익률의 변화로 수에즈 서부에서 아시아로의 장거리 운송이 예상됨
 - MR 탱커선의 수요가 미국 걸프와 중남미 간 운송시장에서 발생하고 있으며, 호주와 뉴질랜드 지역의 정유공장 폐쇄가 중동에서 동아프리카로의 운송 성장을 유도하는 추가적인 호재로 작용

자료: <https://www.seatrade-maritime.com/tankers/tanker-shipping-outlook-looks-promising-till-2025>

류희영 연구원

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

2. 건화물선 - 주간 동향

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

1) 금주 예측 ('21.2.8~'21.2.10)

건화물선 선형별 금주 주간 평균 운임 예측

구분	케이프선(5TC)	파나막스선(4TC)	수프라막스선
인공지능 모형	하락기대	하락유력	하락유력
시계열 모형	하락기대	상승기대	상승기대

주 - 1) “상승(하락) 유력”은 90% 이상 상승(하락) 확률, “상승(하락) 기대”는 65%-90% 상승(하락) 확률, “혼조세”는 상승(하락) 확률이 50% 내외
 2) 수프라막스선은 인공지능 모형에 6TC, 시계열 모형에 10TC 사용. 인공지능 모형이 6TC를 사용하는 이유는 비교적 최근에 발표되는 10TC에는 인공지능 모형의 운영을 위해 필요한 데이터가 부족하기 때문

2) 지난주 동향 ('21.2.1~'21.2.5)

Ⅰ 중국, 춘절 연휴 영향으로 운임에 부정적 영향

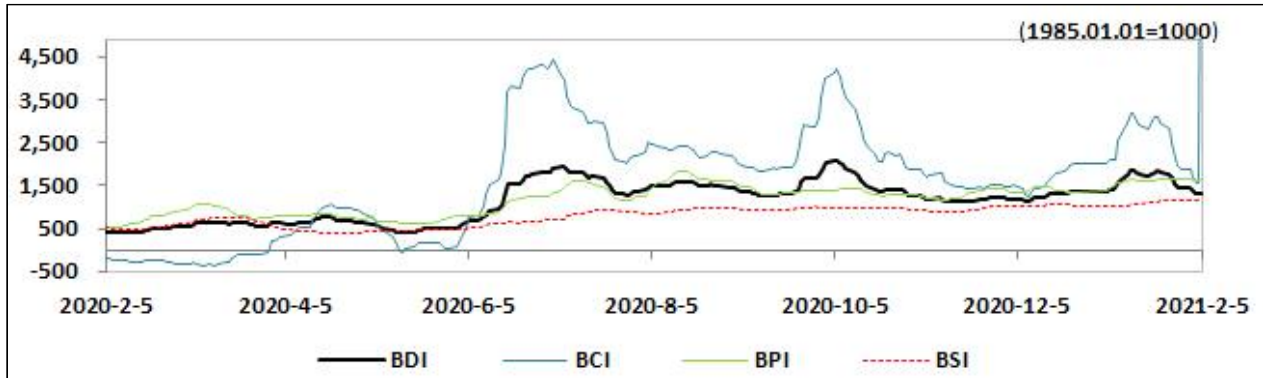
지난주 케이프선 주간평균 운임은 13,561달러/일로 이 전주 대비 27.6% 하락함. 춘절 연휴(2월 11일부터)에 앞서 철광석 재고를 비축하려는 중국 제철소의 움직임이 둔화되었기 때문임. 특히, 호주출발 중국도착 항로의 운임이 가장 큰 타격을 입음

앞으로 중국 춘절 이후 상황에 대해서 ① 호주의 태풍시즌이 본격적으로 도래함에 따라 철광석 가격이 상승하고 수요 정체 예상 ② 중국이 지난 2월 1일부터 탄소배출거래제를 시행하면서, 배출량을 줄이기 위한 노력의 일환으로 조강생산량 감축 예상 등의 예측이 나오고 있음. 이런 예측은 철광석과 원료탄에 대한 수요 감소로 이어져 결국 케이프선 운임에 부정적 영향을 미칠 가능성이 있음. 특히, 중국의 탄소배출거래제 시행 등과 같은 탄소배출 감축계획에 대해서는 앞으로 계속해서 주목할 필요가 있음

지난주 파나막스선 주간평균 운임은 13,365달러/일로 이 전주 대비 0.9% 하락했으며, 수프라막스선 주간평균 운임은 이 전주 대비 1.2% 하락해 12,617달러/일을 기록함. 브라질의 옥수수과 보크사이트의 수출량이 증가하고 있음에도 불구하고 중국의 춘절 연휴의 영향으로 성악 활동이 줄어들면서 운임이 소폭 하락함. 또한 수확기에 발생한 악천후로 인해 대두 출하가 1월에서 2월로 지연되었으며, 향후 이러한 대두의 출하 지연이 운임에 미칠 영향에 대한 지속적인 관찰이 필요함

2. 건화물선 - 주간 동향

건화물선 운임 지수



자료: Clarkson, Baltic

건화물선 운임

		금주 (전주비)		2020년 ³⁾			2019년		
		금주	(전주비)	최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(2.5)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,362	(-215)	393	2,097	1,063	595	2,518	1,354
	케이프(5TC) ⁸⁾	13,561	(-5,174)	1,992	34,896	13,073	3,460	38,012	18,025
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	13,365	(-121)	3,345	15,079	8,587	4,435	18,116	11,112
	수프라마스(10TC)	12,617	(-154)	4,208	11,631	8,189	4,837	15,233	9,948
	한디(6TC)	10,809	(365)	2,142	10,239	6,037	4,198	10,067	7,189
	케이프	15,875	(-1,000)	10,125	19,750	14,808	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나마스	13,375	(75)	8,425	12,750	10,530	9,875	14,750	11,877
	수프라마스	12,313	(188)	8,250	10,625	9,834	9,500	12,500	10,862
	한디	9,938	(-)	7,313	9,063	8,285	8,250	9,500	8,886
건화물선 시장(FFA)		(2.5)							
		2021년 3월물		2021년 2분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비) ⁹⁾	금주	(전주비) ⁹⁾	금주	(전주비) ⁹⁾	금주	(전주비) ⁹⁾
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	9,122	(-2,284)	12,706	(-209)	15,399	(-302)	14,584	(237)
	파나마스(4TC)	13,288	(960)	13,287	(582)	11,848	(365)	10,454	(147)
	수프라마스(10TC)	15,399	(972)	12,916	(802)	11,642	(555)	10,652	(125)
	한디(6TC)	11,166	(2,835)	10,454	(2,266)	10,652	(2,316)	9,472	(2,209)

주 - 1), 2), 6) : BDI, 선형별 운임지표, 1년 용선료는 해당 주의 평균값, 3) : 공시된 자료의 최저, 최고, 평균값
 4), 5) : 일간 최저, 최고값으로 변경 7) : FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값 8) : 2018년부터 5 T/C값
 9) 스팟운임의 마지막 공표일인 12월 24일을 기준으로 차이를 계산하였음

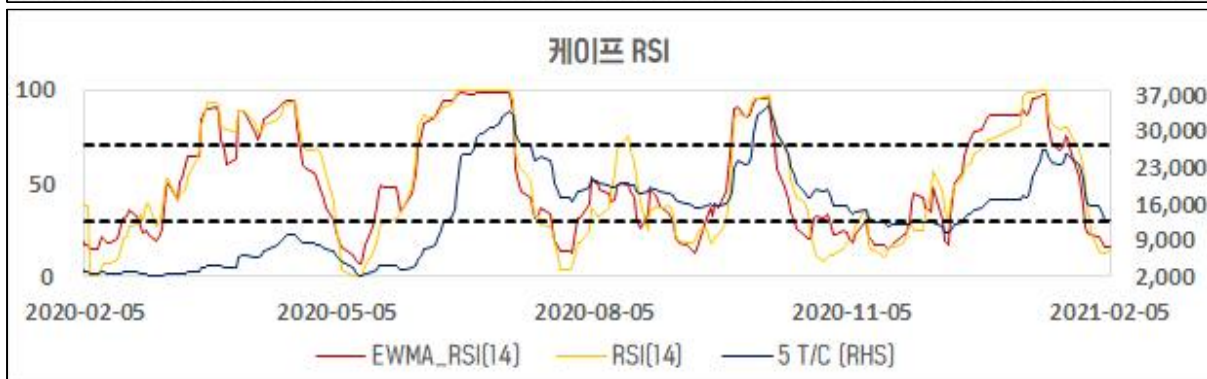
자료: Clarkson, Baltic

2. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 이동평균) 이동평균선이 뚜렷한 하락세를 보임
- (케이프 RSI) RSI가 30선을 하향돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번 주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상함



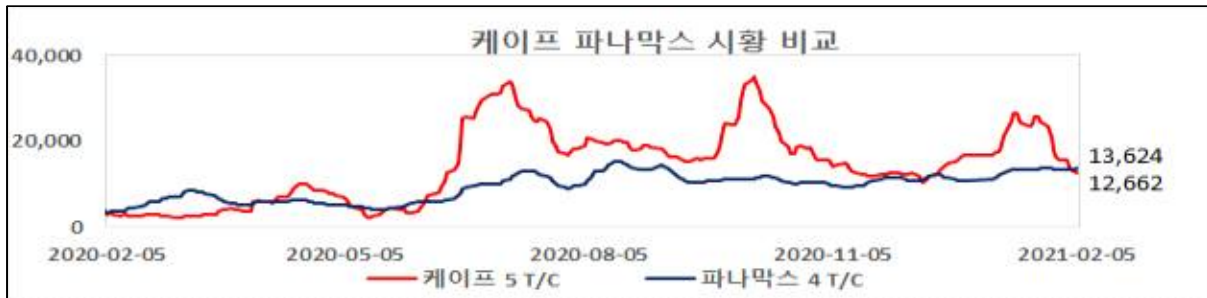
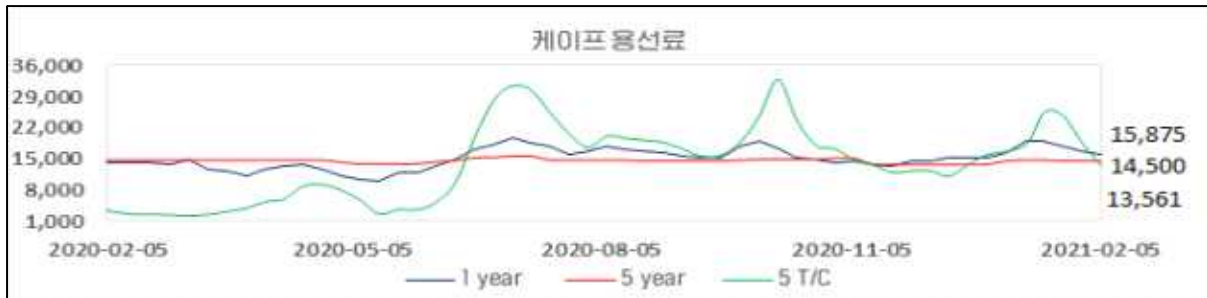
* 2019년 1월에는 브라질 댐붕괴사고가, 2020년 1월에는 코로나19로 인해 1월 월평균 운임이 낮은 수준을 기록했었음



- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

2. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 스팟운임이 장단기 용선료보다 낮은 수준을 기록함
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 케이프선운임이 파나마크스선 운임보다 낮은 수준 기록
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상함



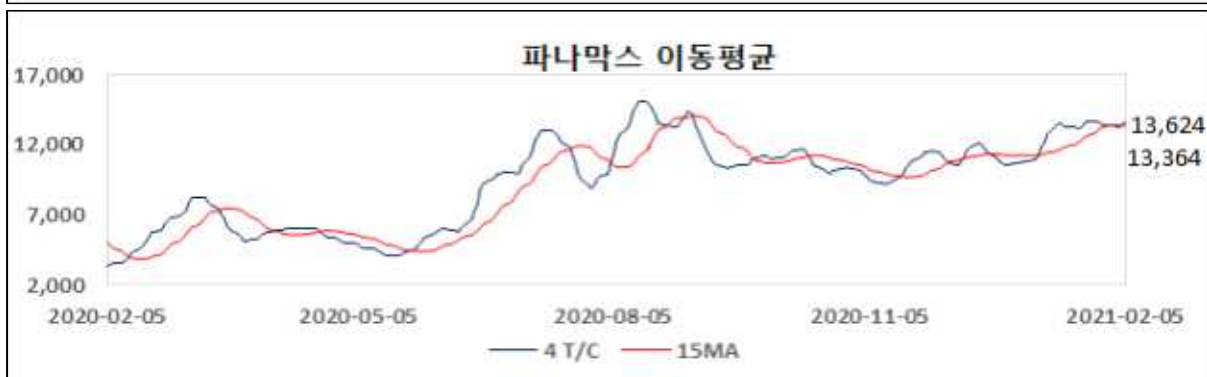
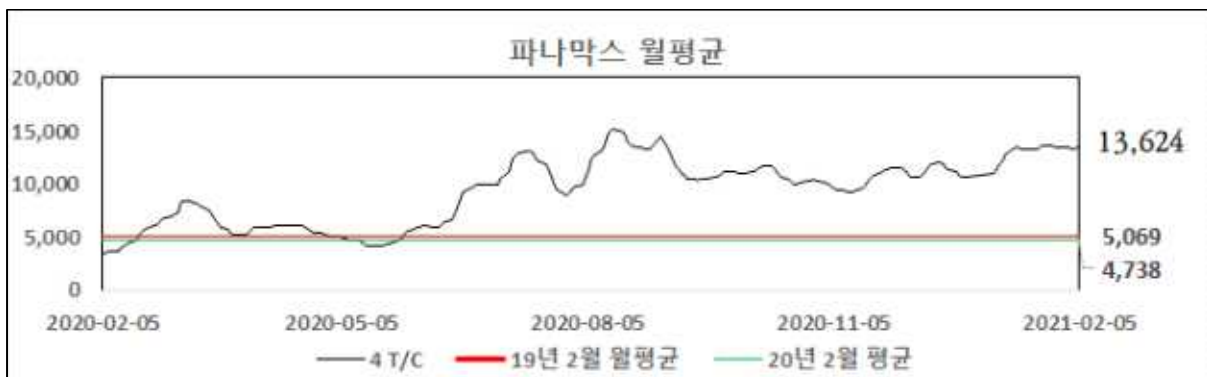
* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함

* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	2.1	2.8	34.15	65.85
	2.2	2.9	30.57	69.43
	2.3	2.10	32.91	67.09
	2.4	2.11	33.84	66.16
	2.5	2.12	28.15	71.85
	2월 1주	2월 2주	31.92	68.08

2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

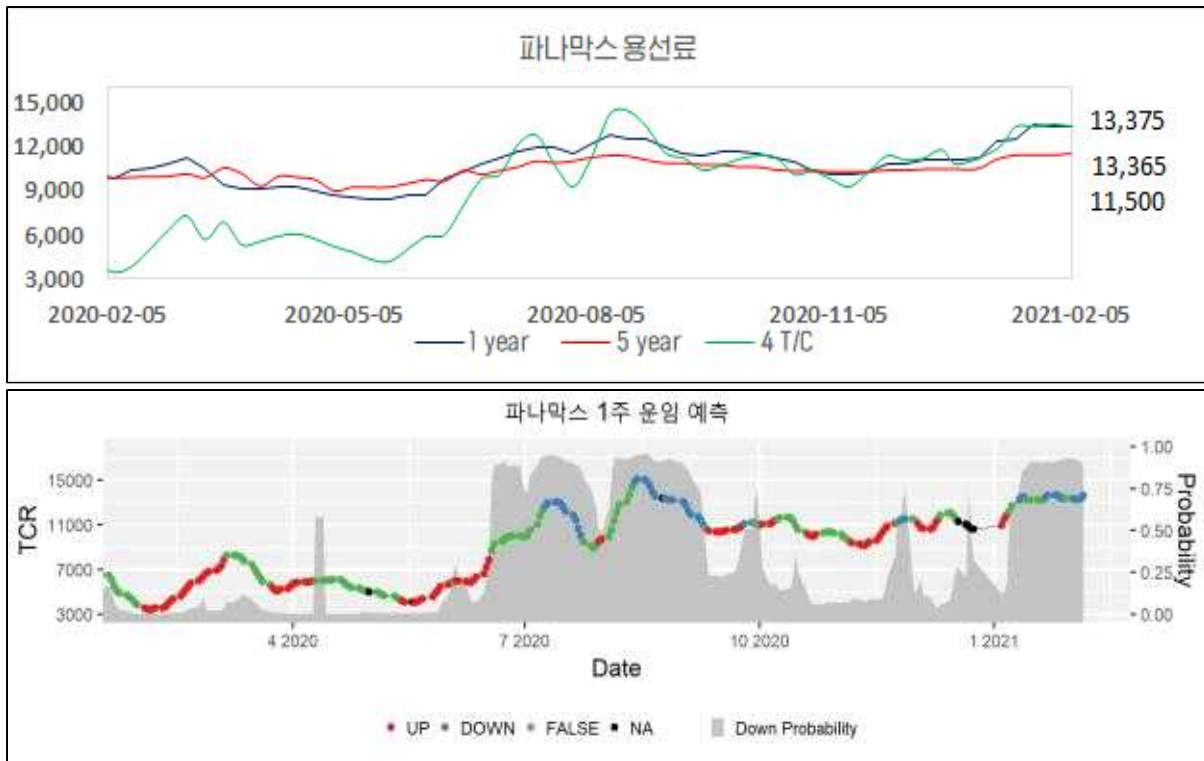
- (파나막스 이동평균) 이동평균선은 횡보세를 기록함
- (파나막스 RSI) RSI가 30에서 70선 사이를 기록 중임
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상함



- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 스팟운임이 단기용선료와 비슷한 수준을 기록 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상함

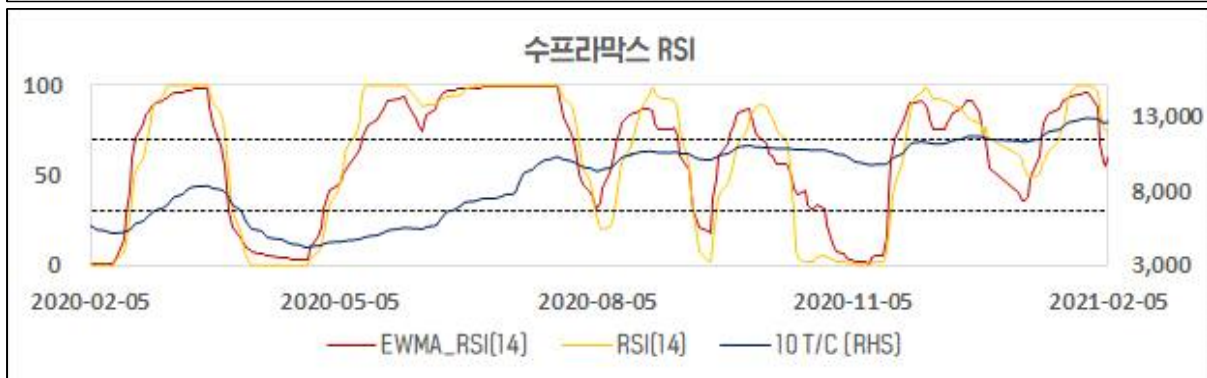


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	2.1	2.8	6.90	93.10
	2.2	2.9	7.85	92.15
	2.3	2.10	8.52	91.48
	2.4	2.11	8.72	91.28
	2.5	2.12	13.77	86.23
	2월 1주	2월 2주	9.15	90.85

2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

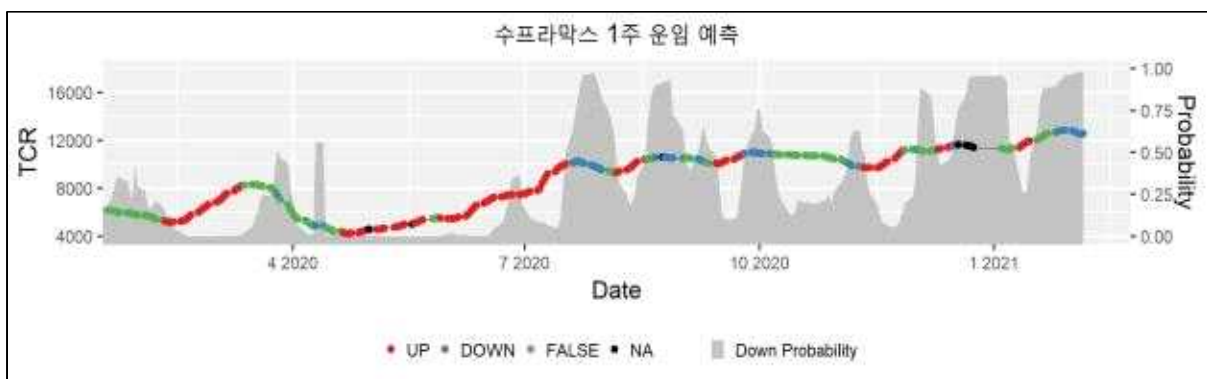
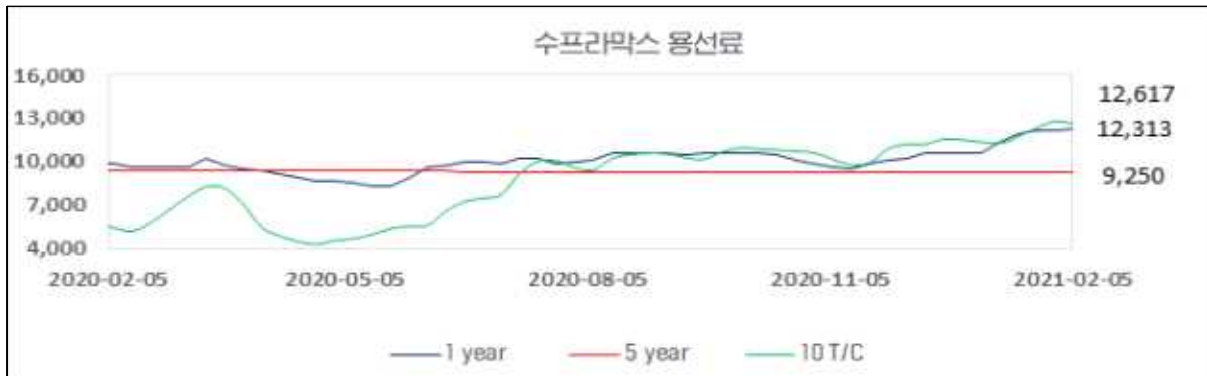
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선의 상승세가 크지 않음
- (수프라막스 RSI) RSI가 70선을 하향 돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 하락할 것으로 예상함



- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 여전히 단기용선료와 스팟운임이 비슷한 수준을 기록 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 이번주 수프라막스선 운임은 하락할 것으로 예상함



* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.

* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	2.1	2.8	3.10	96.90
	2.2	2.9	2.03	97.97
	2.3	2.10	1.74	98.26
	2.4	2.11	1.98	98.02
	2.5	2.12	2.66	97.34
	2월 1주	2월 2주	0.23	97.77

3. 컨테이너 - 주간 동향

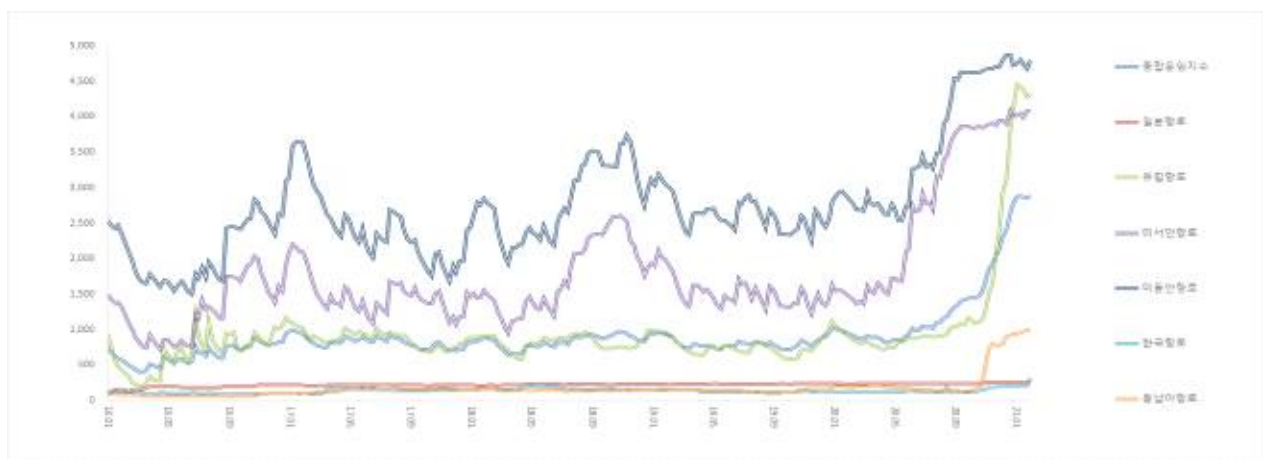
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638

■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 22.93 상승한 2,884.61을 기록함

컨테이너 운임지수는 2주 연속 하락세에서 벗어나 반등함. 중국 춘절로 인해 운임 하락이 예상되었으나 과거와는 다르게 상승하는 양상임. 유럽 및 오세아니아, 한국항로가 운임 상승을 주도했으며 대부분 항로에서는 보합세를 기록함. 춘절에 대비하는 임시결항은 수요가 아닌 항만 체선에 따른 스케줄 조정 성격이 강한만큼 2분기까지도 현재의 운임 수준이 이어질 수 있음

글로벌 선사들의 2020년 실적이 발표되고 있는데 하판로이드의 세전·이자지급전이익(EBITDA)은 30억 달러, ONE의 순이익(net profit)은 25억 달러에 이르는 것으로 알려짐. 높은 운임을 기반으로 선사들은 양호한 실적을 거두고 있지만 비용 절감에 대한 노력은 지속되어야 함. Drewry의 발표에 따르면 2020년 운영비용(OPEX) 상승이 2007년 이후 가장 큰 것으로 나타남. 총 운영비용에서 50%를 차지하는 인건비는 6%의 증가율을 기록했으며, COVID-19로 선박 수리에 관한 비용도 크게 증가함. 아울러 2020년 3분기 이후 용선비용도 크게 상승하여 향후 운임이 낮아질 경우 비용관리에 따른 경영실적 차이가 커질 것으로 예상됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

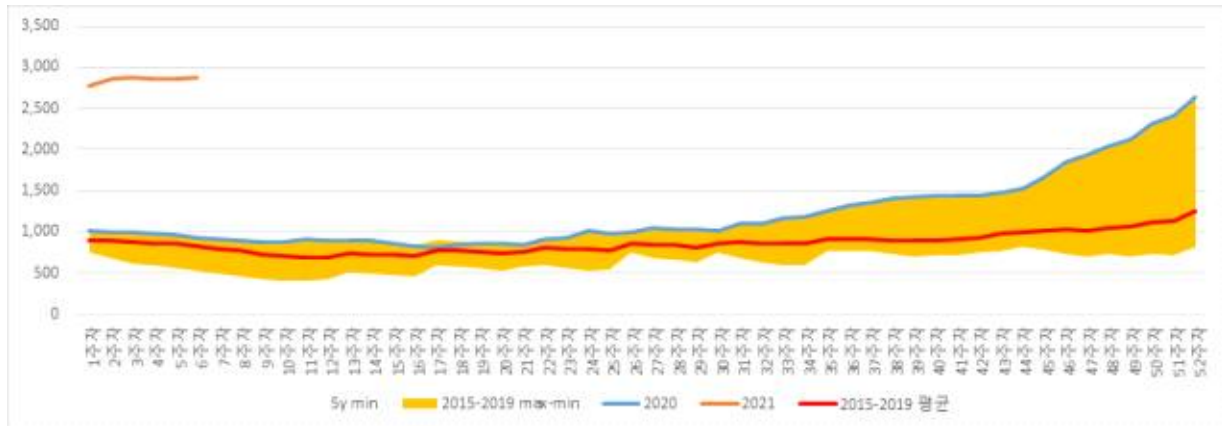


자료:상해항운교역소

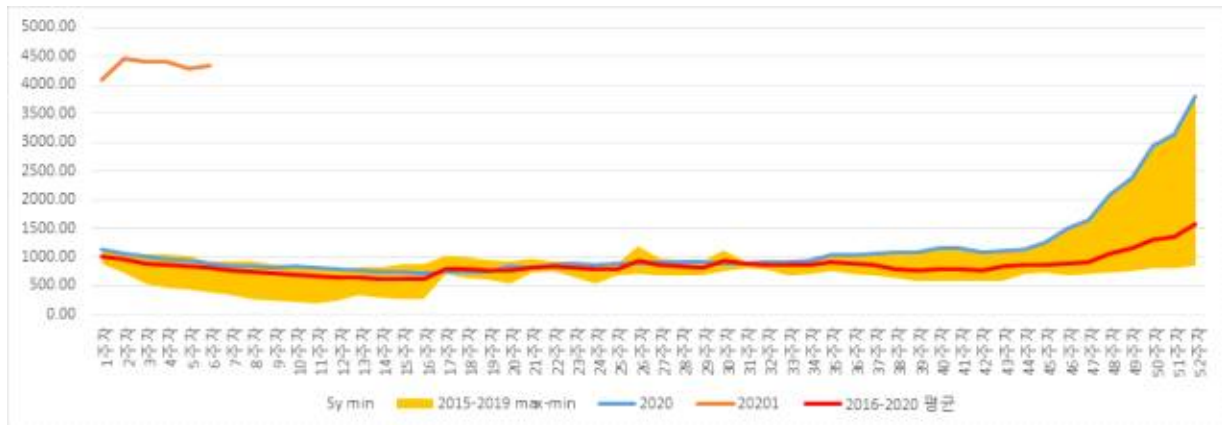
	금주	(전주비)	2021년			2020년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장	(02.05)								
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	2884.61	22.9	2,783.03	2,885.00	2,858.94	818.16	2,641.87	1,234.40
	유럽항로(\$/TEU)	4,324	48.0	4,091.00	4,452.00	4,325.00	725.0	3,797.00	1,146.34
	미서안항로(\$/FEU)	4,076	-12.0	3,995.00	4,088.00	4,041.67	1,361.00	4,080.00	2,719.32
	미동안항로(\$/FEU)	4,800	121.0	4,679.00	4,800.00	4,751.33	2,542.00	4,876.00	3,587.82
	한국항로(\$/TEU)	323	120.0	196.00	323.00	220.67	116.00	206.00	133.48
	일본항로(\$/TEU)	265	1.0	251.00	265.00	255.83	230.00	255.00	241.24
	동남아항로(\$/TEU)	996	6.0	933.00	996.00	965.67	130.00	910.00	264.70
용선지수(HRCI)			1,205.00	1,639.00	1,359.00	497.0	1,197.0	742.0	

3. 컨테이너 기술적 분석

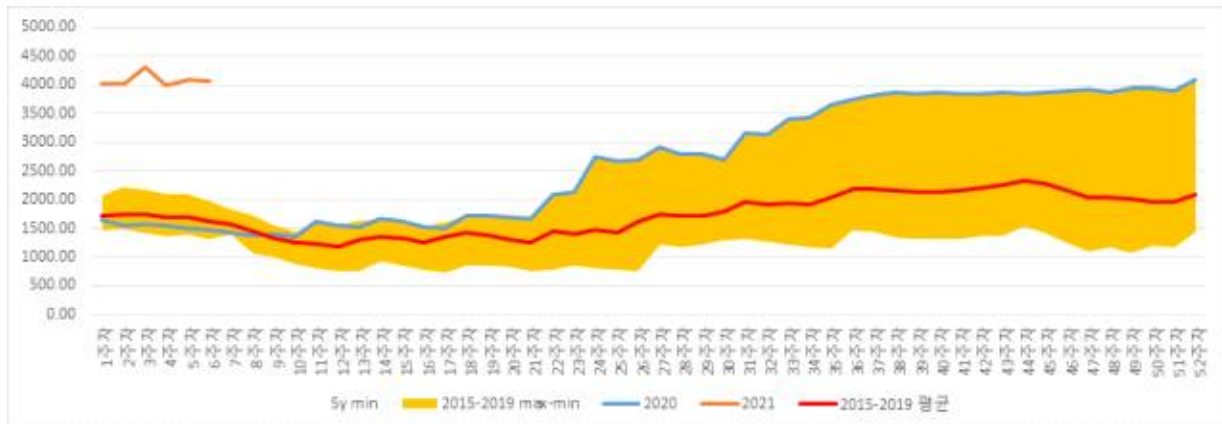
- SCFI 지수는 전주 대비 약세를 기록할 것으로 전망



- 아시아-유럽운임은 중국 춘절의 영향으로 약세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-북미운임(미 서부)은 중국 춘절의 영향으로 소폭 조정될 것으로 전망됨



4. 탱커 - 주간 동향

안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

12월 둘째 주 유조선 상황, 저시황 지속

지난주 대형 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 월드 스케일(WS: World Scale)은 30.7로 전주(31.8) 대비 1.1p(3.4%) 하락했음

희망봉 경유하는 중동(Ras Tanura)출발 미 걸프만(Louisiana Loop)도착 VLCC(28만 톤 급) 스팟운임은 2월 5일 WS 18.0으로 1월 29일 18.0 대비 변동이 없으며, 중동출발 중국(Ningbo)도착 VLCC(27만 톤 급) WS은 33.5로 1월 29일 35.0 대비 1.5포인트, 4.3% 하락하였음. 대서양 경유하는 서아프리카(Bonny Off)출발 중국도착 VLCC(26만 톤 급) 스팟운임은 2월 5일 WS 31.0으로 1월 29일 31.0 대비 변동이 없음

VLCC 수익이 마이너스를 기록하는 사태가 발생함. 지난주 중동출발 중국도착 항로에서 저유황유를 사용할 경우 수익은 마이너스 1,000달러로 용선자는 적자 운항을 하고 있음. 일반적으로 용선자는 선주에게 운임뿐만 아니라 연료유 구입비용이나 항만사용료 등을 포함한 총운임을 지급함

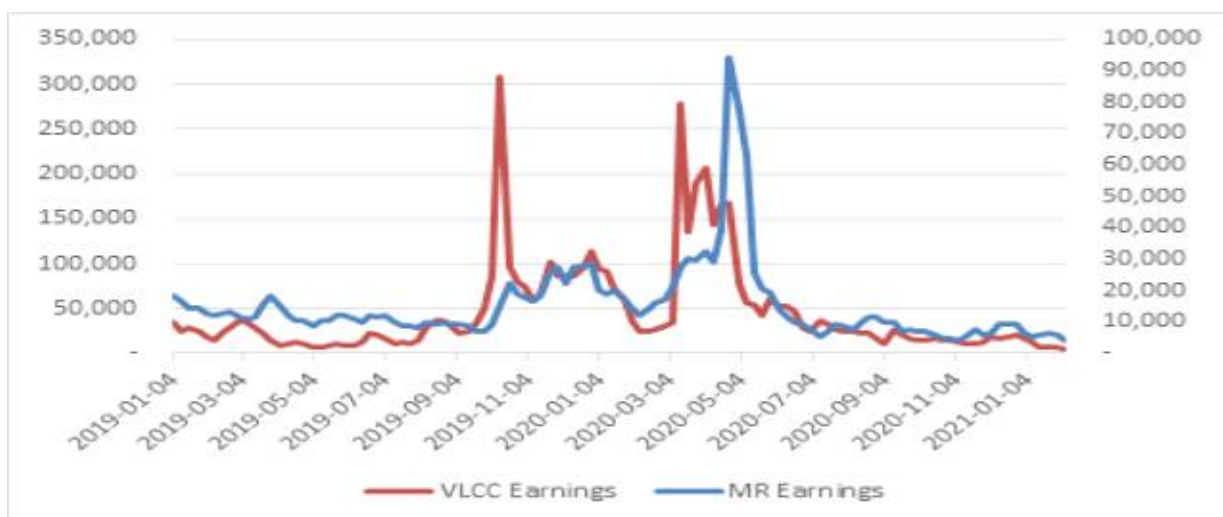
연초 운임은 주요 산유국의 감산 협조로 인해 매우 낮은 수준임. 반면 유가는 회복세로 선박 연료유 가격이 상승해 용선자가 연료유 구입비용 등을 지급하지 못하는 경우가 발생하고 있음. 이로 인해 선주가 연료유 구입비용을 대신 지급하는 경우도 보고되고 있음

12월 둘째 주 석유제품선 상황, 하락세

지난주 MR(Medium Range) WS은 89.7로 전주(96.9) 대비 7.2p(7.4%) 하락했으며, MR WS은 2주 연속 하락함

중동-일본(Chiba) 항로 LR 2형(7만 5천 톤) 스팟운임은 2월 5일 WS 62.5로 1월 29일 67.5 대비 5.0포인트, 7.4% 하락하면서 4주 연속 하락함. 동 항로 LR 1형(5만 5천 톤) 스팟운임은 2월 5일 WS 80.0으로 1월 29일 75.0 대비 5.0포인트, 6.7% 상승하였음. 동 항로 MR형(3만 5천 톤) 스팟운임은 2월 5일 WS 85.0으로 1월 29일 95.0 대비 10.0포인트, 10.5% 하락하였음

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료: Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(02.05)							
Average Earnings	TD3C	-369	-2,046	-1,456	14,966	4,132	5,603	250,354	49,069
(\$/day)	Pacific Basket	3,758	-1,886	3,273	9,221	6,357	2,664	79,699	15,830
용선료	VLCC	23,375	-750	23,375	25,125	24,167	22,875	80,000	39,788
(1년, \$/day)	MR	12,375	0	11,625	12,375	12,250	11,625	20,000	14,440
운임지수(WS)	VLCC	30.7	-1.1	29.8	40.0	33.8	24.8	217.5	61.2
	MR	89.7	-7.2	89.7	112.7	101.8	55.5	437.2	126.8

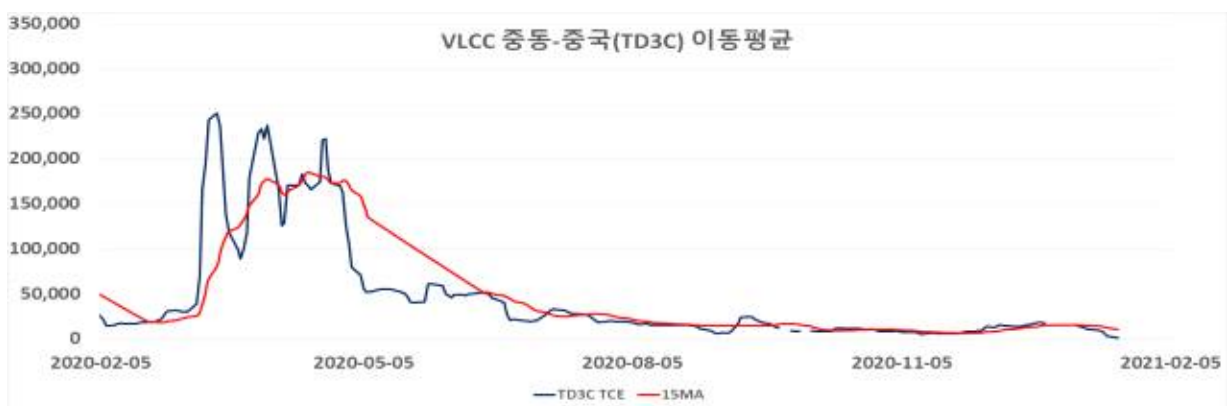
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

4. 탱커 기술적 분석

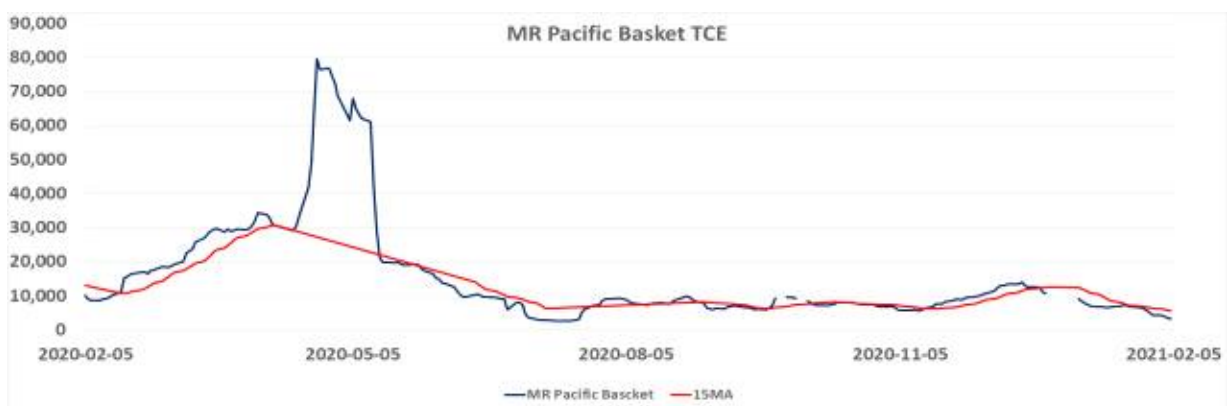
- 추세선(붉은색)은 소폭 하락하면서 하락세가 이어지고 있는데, 일반적으로 2월에 운임이 낮은 경향이 있어서 3년 평균선과의 간격은 줄어들었음



- 수익 추세선(파란색)은 소폭 하락하면서 15일 이동평균선과의 간격이 커졌는데, 이는 하방압력이 있음을 시사함



- 석유제품선 추세선(파란색)의 하락세가 이어지면서 15일 이동평균선(붉은색)과의 간격이 커졌는데, 이는 하방압력이 있음을 시사함



5. 중고선 시장

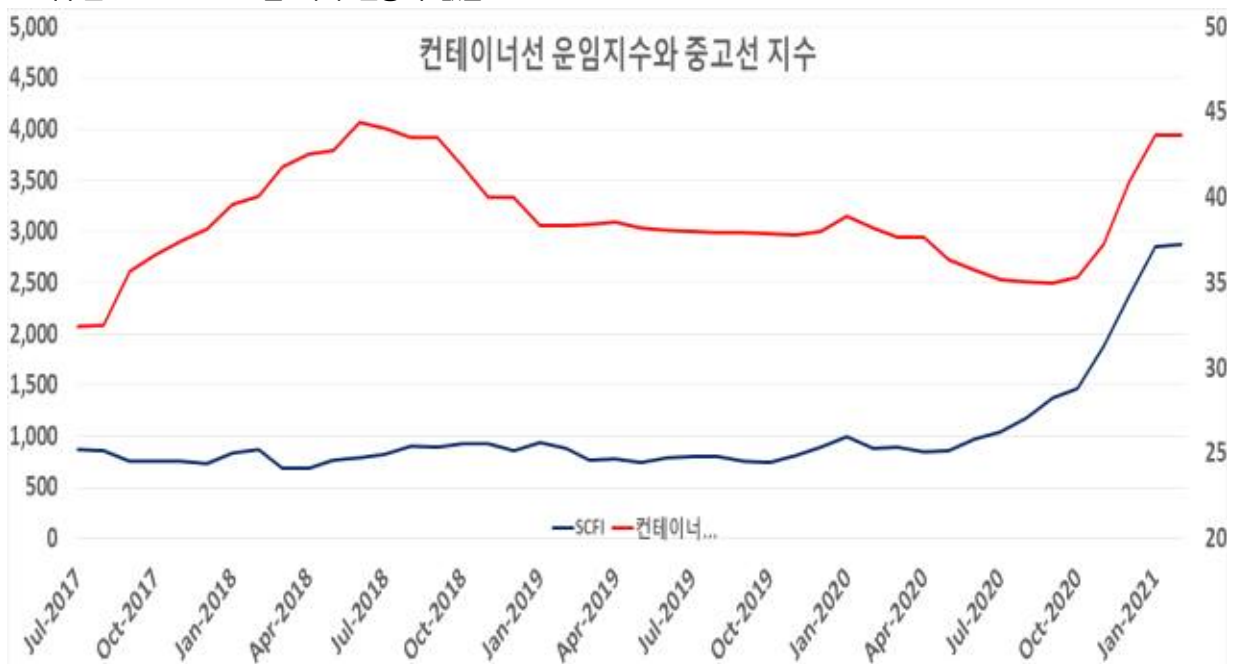
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 2월 5일 BDI는 1,333으로 1월 29일(1,452) 대비 119p(8.2%) 감소. 2월 5일 건화물선 중고선 지수는 21.25로 1월 29일 대비 0.2p(0.9%) 증가하였음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 2021년 2월 SCFI 평균은 2,884.61로 1월 평균 2,853.80 대비 30.8p(1.1%) 높음. 2월 컨테이너선 중고선 지수는 43.66으로 1월 대비 변동이 없음



5. 중고선 시장

Ⅰ 2021년 2월(2월 1일~5일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 2월 1일~5일의 기간에 건화물선 등 총 35건의 중고선 매매가 발생함

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
Bulk	Cognoy	2011	180,643	DWT	2021-02-05	22.00	Nissen Kaiun	European interests
Container	Granville Bridge	2006	5,624	TEU	2021-02-05	18.50	Doun Kisen	Clients of Wan Hai Lines
Bulk	Melpomeni	2002	53,806	DWT	2021-02-05	5.30	Vulcanus Technical	Chinese interests
Bulk	Sage Sanaga	2013	63,301	DWT	2021-02-05	15.00	Defender Holding	Greek interests
Container	Songa Toscana	2013	4,957	TEU	2021-02-05	42.30	Songa Container AS	Clients of TS Lines
Bulk	Ultra Wollongong	2011	61,684	DWT	2021-02-05	13.80	Kasuga Kaiun	Undisclosed interests
Bulk	Vassos	2004	76,015	DWT	2021-02-05	8.65	Safe Bulkers	Chinese interests
Bulk	Golden Saguenay*	2008	75,750	DWT	2021-02-05	8.50	Golden Ocean Group	Greek interests
Bulk	Golden Opportunity*	2008	75,750	DWT	2021-02-05	8.50	Golden Ocean Group	Greek interests
Container	AS Laguna	2008	966	TEU	2021-02-04		MPC Container Ships	Undisclosed interests
Container	Naxos	2003	5,686	TEU	2021-02-04	25.50	Intl Mtime Ent	Clients of TS Lines
Offshore	Sea Angler*	2007	3,250	DWT	2021-02-04		Solstad Offshore	Undisclosed interests
Offshore	Sea Bass*	2008	3,250	DWT	2021-02-04		Solstad Offshore	Undisclosed interests
Offshore	Sea Turbot*	2008	3,250	DWT	2021-02-04		Solstad Offshore	Undisclosed interests
Bulk	Ajax	2006	77,328	DWT	2021-02-03	10.00	Transocean Maritime	Greek interests
Container	Baleares	2014	2,546	TEU	2021-02-03		Torvald Klaveness	Clients of Log-in Logistica

Container	Bardu	2014	2,546	TEU	2021-02-03		Torvald Klaveness	UK interests
Bulk	GH Storm Cat	2014	63,308	DWT	2021-02-03	15.50	Celsius Shipping	Danish interests
Tanker	Marion	2001	308,460	DWT	2021-02-03	24.00	Hellenic Tankers	Undisclosed interests
Tanker	Mermaid	2002	45,763	DWT	2021-02-03	8.45	Oceangold Tankers	Undisclosed interests
Bulk	Paraskevi	2003	74,269	DWT	2021-02-03	7.55	Safe Bulkers	Chinese interests
Bulk	Sakura Wave	2010	88,299	DWT	2021-02-03	12.70	NS United KK	Greek interests
Bulk	SBI Lambada*	2016	81,272	DWT	2021-02-03		Scorpio Bulkers	Clients of Star Bulk
Bulk	SBI Macarena*	2016	81,198	DWT	2021-02-03		Scorpio Bulkers	Clients of Star Bulk
Bulk	SBI Carioca*	2015	81,262	DWT	2021-02-03		Scorpio Bulkers	Clients of Star Bulk
Bulk	SBI Capoeira*	2015	81,253	DWT	2021-02-03		Scorpio Bulkers	Clients of Star Bulk
Bulk	SBI Ursa*	2015	61,571	DWT	2021-02-03		Scorpio Bulkers	Clients of Star Bulk
Bulk	SBI Subaru*	2015	61,571	DWT	2021-02-03		Scorpio Bulkers	Clients of Star Bulk
Bulk	SBI Pegasus*	2015	63,371	DWT	2021-02-03		Scorpio Bulkers	Clients of Star Bulk
Tanker	N/B COSCO HI (Yangzhou) N944*	2021	114,000	DWT	2021-02-03	52.50	First Ship Lease	Clients of GNMTC
Tanker	N/B COSCO HI (Yangzhou) N945*	2021	114,000	DWT	2021-02-03	52.50	First Ship Lease	Clients of GNMTC
Container	Bomar Vanquish*	2001	1,719	TEU	2021-02-03	5.70	Borealis Maritime	Undisclosed interests
Container	Bomar Valour*	2002	1,719	TEU	2021-02-03	5.70	Borealis Maritime	Undisclosed interests
Bulk	Asiatic*	2012	58,451	DWT	2021-02-03	11.50	Nereus Shipping	Bangladeshi interests
Bulk	Laconic*	2012	58,474	DWT	2021-02-03	11.50	Nereus Shipping	Bangladeshi interests

6. 주요 해운지표 (2021.02.05)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	2월평균	2021년			2020년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(02.05)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	0	18.0	18.0	18.0	18.0	17.5	19.0	18.0
유조선(5년)	VLCC	65.0	0	65.0	63.0	65.0	64.7	63.0	77.0	70.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	14.0	0	14.0	14.0	14.0	14.0	8.0	13.0	9.0

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(02.05)								
건화물선	Panamax	26.5	0.3	26.5	25.5	26.5	25.8	25.5	27.0	26.0
유조선	VLCC	88.5	1	89.0	85.0	88.5	86.8	85.0	92.0	88.6
컨테이너선	Sub-Panamax	30.0	0	30.0	30.0	30.0	30.0	30.0	31.5	30.4

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(02.05)								
380 CST	Rotterdam	343.3	17.8	343.3	311.3	343.3	326.9	124.8	303.8	246.3
	Singapore	361.3	18.0	361.3	324.8	361.3	343.8	157.8	388.0	269.7
	Korea	389.75	9.8	389.8	361.8	391.8	380.6	196.3	426.5	314.7
	Hong Kong	363.3	14.3	363.3	325.8	363.3	347.5	181.8	436.8	290.5
VLSFO	Rotterdam	433.3	14.8	433.3	387.8	433.3	411.6	179.0	585.3	328.0
	Singapore	472.5	20.8	472.5	413.0	472.5	444.0	219.8	726.3	371.1
	Hong kong	460.0	24.0	460.0	404.5	460.0	432.0	214.8	722.3	371.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(02.05)								
철광석	국제價	155.55	-2.3	154.6	149.6	172.6	165.1	71.7	176.1	106.4
	중국産	198.1	-1.4	198.2	174.3	199.5	188.8	-	178.5	126.5
연료탄	국제價	110.8	-3.0	111.6	103.6	114.7	109.4	-	111.8	71.5
	중국産	155.8	-20.4	165.1	141.1	181.3	165.9	-	138.1	91.2
원료탄	호주산	194.9	-6.4	199.4	132.8	202.4	165.0	-	204.2	149.0
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	141.1	113.9
	중국産	271.2	17.2	263.8	243.8	271.4	251.0	-	222.7	202.6
곡물	대두(국제)	1366.8	-3.25	1366.1	1311.8	1430.5	1370.4	821.8	1,770.5	954.4
	밀(국제)	641.3	-21.75	644.6	634.5	675.5	652.9	474.0	640.8	549.4

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		9월	10월	11월	2020년 합계	2017년 합계	2018년 합계	2019년 합계
ASEAN	수출	8,253	7,534	7,962	71,983	95,248	100,114	87,449
	수입	4,738	4,612	4,307	45,566	53,822	59,628	51,584
NAFTA	수출	8,330	7,973	7,991	71,361	84,260	89,921	82,296
	수입	5,683	5,239	5,121	57,168	60,199	69,712	66,889
EU	수출	5,018	5,071	4,908	41,741	53,140	57,676	48,445
	수입	4,898	5,037	5,658	47,826	56,657	62,296	50,738
BRICs	수출	14,861	14,755	14,207	125,969	169,587	189,936	149,584
	수입	10,705	11,206	11,973	104,093	118,550	133,785	120,398

자료:한국무역협회

주)

1. 본 보고서의 내용은 한국해양수산개발원의 공식적 견해와 다를 수 있음
2. 인공지능(AI) 분석을 활용한 예측은 한국해양수산개발원이 개발 중인 분석모델의 예측결과로서 시범적으로 제공되는 내용임. 향후 산학연 공동연구를 통하여 모델의 성과를 지속적으로 향상시킬 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