

# KMI

## 주간해운시장포커스

발간년월 2021년 2월 4주

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	22

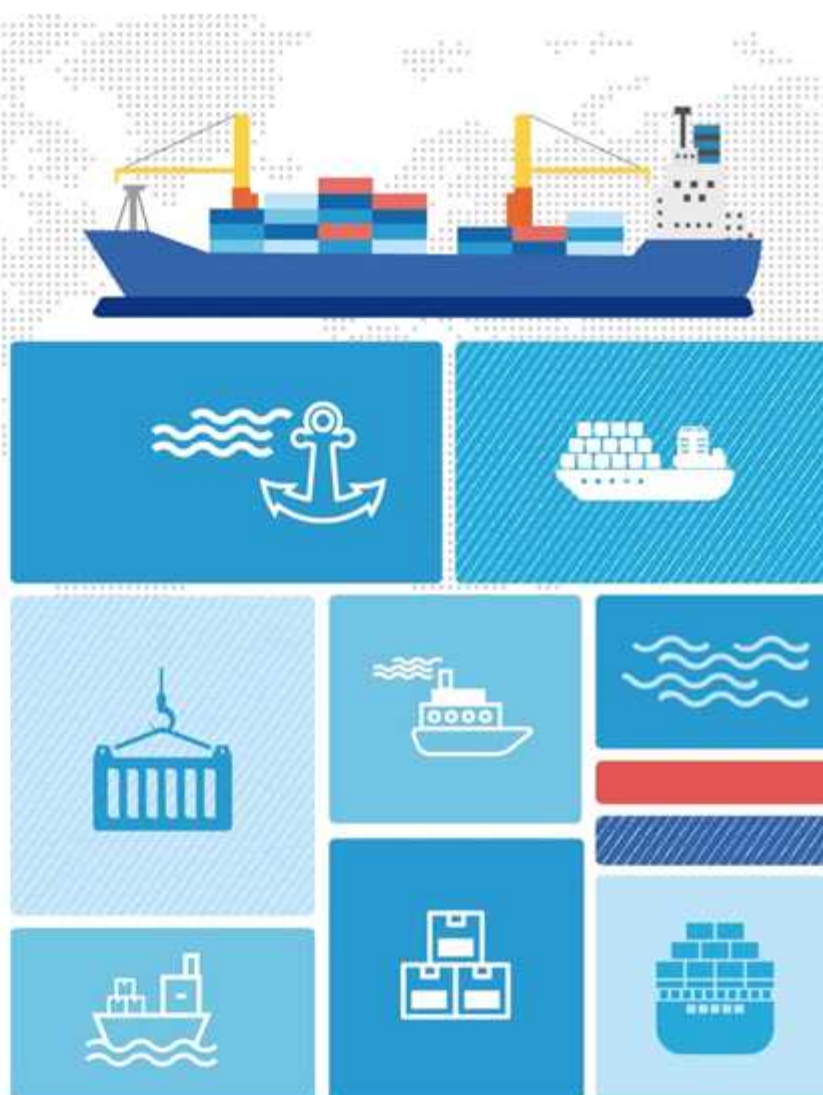
이호춘 해운빅데이터연구 센터장  
leehochoon@kmi.re.kr | 051-797-4623

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

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

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

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



## 1. 주간 뉴스

### I 수요 증가로 컨테이너 선주사들의 신조계약 증가

- 지난해 하반기부터 수요 증가로 인해 컨테이너 시장이 호황기를 맞이함에 따라 선주사들의 신조계약이 증가함
  - 최근 선주사인 씨스팬(Seaspan)은 이스라엘 선사 짐(Zim)에 대선하기 위해 15,000TEU급 10척, 다른 선주사인 쇼에이키센(Shoei Kisen)도 지난 1월에 에버그린에 15,000TEU급 10척을 장기용 선하기 위해 신조 발주함
  - 이외에 미네르바 마린(Minerva Marine)은 13,000TEU급 2척, 캐피털 마리티임(Capital Maritime)도 13,000TEU급 2척 이상을 발주한 것으로 알려짐
- 현재 발주잔량은 총 선대의 12.4% 수준이며 2023년까지 매년 90~100만 TEU의 컨테이너선이 인도될 것으로 예상됨
  - 총 컨테이너선대가 약 2,400만TEU로 해체량을 고려하면 2023년까지 선대 증가세는 3% 내외로 예상됨

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1135838/World-boxship-fleet-update-Tonnage-providers-return-to-yards>

최건우 전문연구원

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

### I 베어링(Bearing)사, AI 기반 SRE(Smart Routing Engine) 기술 개발

- 인공지능에 기반한 선박 운항 최적화 기술에 집중하고 있는 스타트업 회사인 베어링(Bearing)사는 선박 효율성을 개선하고 온실 가스 배출을 줄여주는 Smart Routing Engine(SRE)을 개발함
  - SRE는 AI(인공지능) 기술을 기반으로 선박의 과거 항해 데이터를 학습해서 만들어진 모든 경로들을 자동으로 분석하여 가장 효율적인 최적의 항로를 제공함
  - 베어링사는 향후 AI 전문가 및 글로벌 화주와의 파트너십을 통해서 고객의 이익을 높이고 선박에서 배출되는 온실가스 배출량을 줄일 계획임
- Mitsui OSK Lines(MOL)와 Kawasaki Kisen Saisha(K-Line)는 이미 SRE 기술을 도입하기 위한 준비를 시작함
  - MOL은 SRE의 초기 개발 및 테스트 단계부터 베어링사와 협력했으며 K-Line은 300척 이상의 선박에 동 기술을 도입할 예정임

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1135752/AI-powered-platform-aiming-to-improve-ship-efficiency>

김병주 연구원

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

## I 중국 메가포트, 2020년 세계 컨테이너 물동량 상위 8개 중 6개 기록

- 알파라이너(Alphaliner)의 2020년 세계 25대 컨테이너 항만 순위(물동량 기준) 자료에 따르면 중국 컨테이너 항만이 상위 8개 중 6개를 차지함
  - 상하이 항만은 2020년 연간 물동량 증가율이 전년대비 0.5% 증가함에도 불구하고 전세계 최고 컨테이너 물동량 순위를 기록함
  - 이외 닝보-저우산 항만, 선전 항만, 칭다오 항만, 톈진 항만의 2020년 컨테이너 연간 물동량은 전년 대비 각각 4.4%, 3%, 4.7% 및 6.1% 증가함
  - 중국을 제외한 이외 국가에서는 말레이시아(포트 클랑, 탄중펠리스)와 미국(LA/LB 및 New York /Newark)이 상위 25위 안에 두 개 이상의 항만이 있는 유일한 국가임

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1135837/Chinas-mega-ports-strengthen-grip-on-box-trade>

김병주 연구원

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

## I 대련상품거래소, 철광석 선물 가격 급등

- 대련상품거래소의 철광석 선물 가격이 춘절 이후 수요 반등에 대한 기대감으로 급등함
  - 대련상품거래소의 철광석 5월 인도분 선물(DCIOcv1) 가격은 톤당 1,131.50위안(175.22 달러)으로 7.1% 상승함
  - 중국 춘절 이후 수요 증가 및 글로벌 경제 회복이 가속화 되고 있다는 낙관적인 전망이 철광석 선물 가격 상승을 견인함
  - 세계 최대 다국적 광산업체인 BHP 그룹은 2021년 중국의 철광석 수요 강세가 지속되고 글로벌 조강 생산이 회복 될 것으로 예상하면서 철광석 가격의 강세를 전망함

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1135837/Chinas-mega-ports-strengthen-grip-on-box-trade>

김병주 연구원

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

## I 오케아니스 에코 탱커스, OPEC 증산으로 올해 초대형 원유운반선(VLCC)이 64척 더 필요할 것으로 전망

- 그리스 탱커 선사인 오케아니스 에코 탱커스(Okeanis Eco Tankers)는 최근 OPEC의 올해 중 증산량을 300만 배럴(bpd) 이상으로 예상
  - 올해 산유량이 1분기 251만bpd에서 2분기 264만bpd로 증가하면서 당장 30척이 필요한 상황임
  - 3분기 산유량도 275만bpd로 25척이 추가로 소요될 예정이며, 4분기 또한 279만bpd로 증가하여 9척이 더 필요할 것으로 분석되면서 총 필요 선박은 64척으로 추산됨
- 세계 최대 산유국 사우디아라비아는 내달 개최될 OPEC과 러시아 등 주요 산유국들의 협의체인 OPEC + 회의에서 증산 계획을 발표할 것으로 알려짐

- OPEC을 주도하는 사우디의 증산 결정은 다른 산유국들의 감산 의지를 약하게 만들어 석유 생산을 확대하는 발판으로 작용할 수 있을 것으로 예상됨
- 업계는 선박 투입률 증가로 향후 VLCC 운임이 상승할 것으로 분석했으며, 선박 가동률은 현재 80% 이상에서 연말 90%, 오는 2022년에는 90% 하반기가 될 예정이라고 예측함

자료: <https://www.tradewindnews.com/tankers/okeanis-says-opek-output-hikes-will-create-demand-for-64-vlccs-this-year/2-1-961939>(로그인 필요)

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 ('21.2.22~'21.2.26)

#### 건화물선 선형별 금주 주간 평균 운임 예측

구분	케이프선(5TC)	파나막스선(4TC)	수프라막스선
인공지능 모형	상승기대	하락유력	혼조세
시계열 모형	상승기대	상승유력	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 ('21.2.15~'21.2.19)

#### I 경기회복 조짐으로, 모든 선형 운임 급등

지난주 케이프선 주간평균 운임은 13,708달러/일로 이 전주 대비 25.1% 상승함. 특히 호주와 브라질 출발 중국 도착 항로의 톤당 운임이 각각 7.28달러, 16.96달러로 전주대비 25.5%, 11.7% 상승함

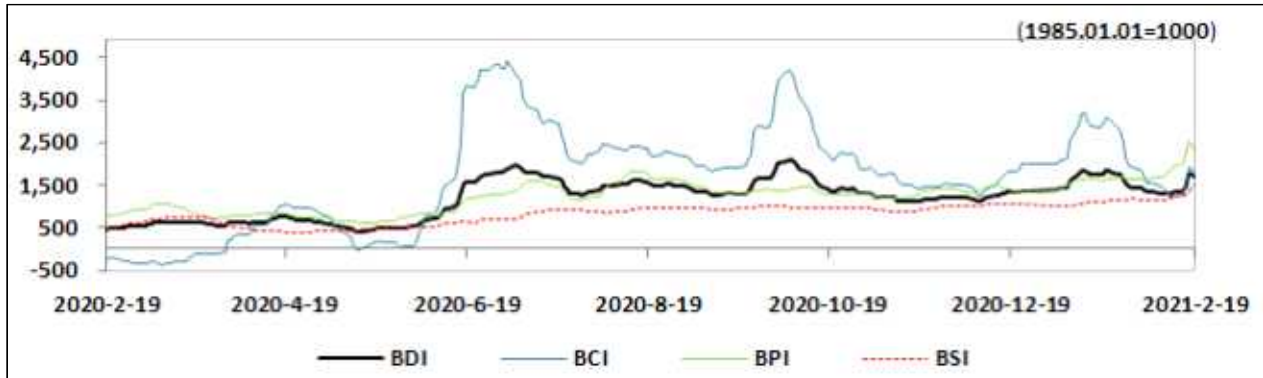
외신들은 세계 경기 회복에 대한 기대감으로 케이프선 운임이 상승했다고 분석함. 클락슨은 시장의 심리 개선의 근거로 FFA가격의 상승을 꼽았으며, 퍼니(Fearnley)는 파나막스선 운임 급등을 시장이 경기 회복의 조짐으로 해석한 것이라고 분석함. 경기회복에 대한 기대감이 원자재 수요 증가로 이어질 것이라는 전망이다. 중국의 경기 부양책 효과로 철광석과 원료탄에 대한 수요강세가 여전한 가운데, 지난 4일에 미국의 경기부양책 도입을 위한 예산 결의안이 가결되면서 약 1조 9,000억 달러 규모의 경기 부양책이 도입될 수 있을 것이라는 기대감이 높은 상황임. 또한, 제이피모건(JPMorgan)과 골든만(Goldman Sachs)등이 원자재 시장이 수퍼사이클에 진입할 것이라는 전망을 내놓음. 또한, 발레사가 올해에 코로나19의 여파로 인해 철광석 판매량이 3억 3,500만 톤에 그칠 것이라고 발표했는데, 이는 2018년 생산량 3억 8,500만톤에 미달하는 수치임. 호주의 경우 2월 달에도 사이클론 발생으로 인한 공급 차질이 발생할 수 있기 때문에 시장에서는 철광석 공급 차질에 대한 불안감이 여전하며 이것이 케이프선의 운임 상승을 가속화시키고 있음

지난주 파나막스선 주간평균 운임은 19,346달러/일로 이 전주 대비 29.51% 상승함. 케이프선의 주간평균운임을 한참 상회하는 수준임. 중국의 동물 사료 수요가 증가하고 있으며, 코로나19로 인한 봉쇄조치에 대비해 곡물 재고 확보 움직임도 지속적으로 나타나고 있음. 이러한 와중에 브라질의 대두 수확시기가 지연되면서 시장에서는 공급 차질에 대한 불안감이 확산되었고 이것이 파나막스선 운임을 급등시킨 것으로 파악됨. 또한, 강한 한파로 인해 유럽에서 석탄에 대한 수요가 증가한 것도 운임 상승에 일부 기여함

지난주 수프라막스선 주간평균 운임은 14,933달러/일로 이 전주 대비 15.16% 상승함. 곡물수요가 급등하면서 수프라막스선에 대한 수송수요도 증가하고 있음

## 2. 건화물선 - 주간 동향

건화물선 운임 지수



자료: Clarkson, Baltic

건화물선 운임

		금주 (전주비)		2020년 <sup>3)</sup>			2019년		
				최저 <sup>4)</sup>	최고 <sup>5)</sup>	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(2.19)							
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	운임지수 <sup>1)</sup> BDI	1,617	(301)	393	2,097	1,063	595	2,518	1,354
	케이프(5TC) <sup>8)</sup>	13,708	(2,752)	1,992	34,896	13,073	3,460	38,012	18,025
	파나막스(4TC)	19,346	(4,409)	3,345	15,079	8,587	4,435	18,116	11,112
	수프라막스(10TC)	14,933	(1,966)	4,208	11,631	8,189	4,837	15,233	9,948
	한디(6TC)	12,703	(1,355)	2,142	10,239	6,037	4,198	10,067	7,189
1년 용선료 <sup>6)</sup> (달러/일)	케이프	17,750	(-375)	10,125	19,750	14,808	11,500	23,000	17,358
	파나막스	15,500	(1,950)	8,425	12,750	10,530	9,875	14,750	11,877
	수프라막스	14,875	(1,375)	8,250	10,625	9,834	9,500	12,500	10,862
	한디	11,750	(1,063)	7,313	9,063	8,285	8,250	9,500	8,886
건화물선 시장(FFA)		(2.19)							
선형별 운임 평가치 <sup>7)</sup> (달러/일)		2021년 3월물		2021년 2분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비) <sup>9)</sup>	금주	(전주비) <sup>9)</sup>	금주	(전주비) <sup>9)</sup>	금주	(전주비) <sup>9)</sup>
	케이프(5TC)	13,219	(2,160)	16,069	(836)	17,837	(663)	15,394	(2,425)
	파나막스(4TC)	21,052	(4,789)	18,486	(3,116)	16,866	(2,562)	13,036	(1,629)
	수프라막스(10TC)	18,471	(4,021)	15,896	(2,015)	14,490	(1,466)	11,361	(1332)
	한디(6TC)	12,750	(2,425)	10,917	(1,629)	10,620	(286)	8,600	(700)

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

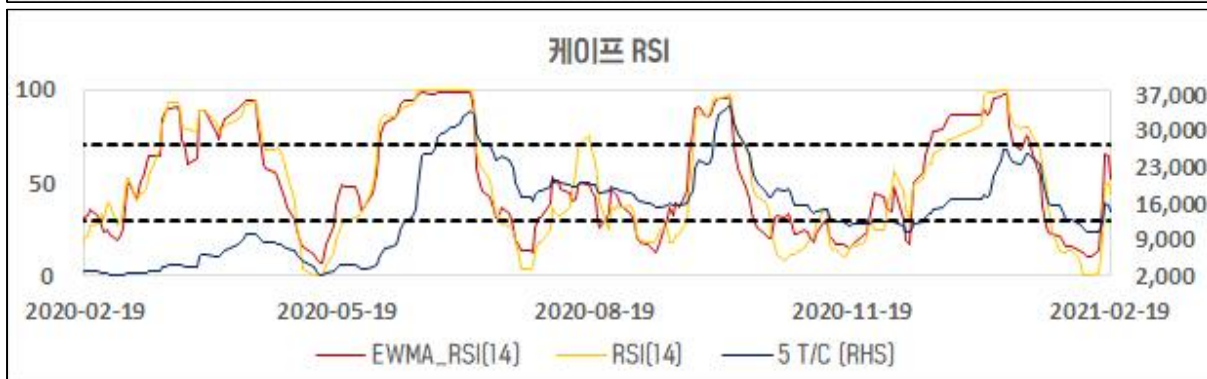


## 2. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 이동평균) 이번주 스팟운임의 상승으로 이동평균선의 하락세가 멈춤
- (케이프 RSI) RSI가 30선을 상향돌파한 후, 30선과 70선 사이에서 상승세를 멈춤
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번 주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상함



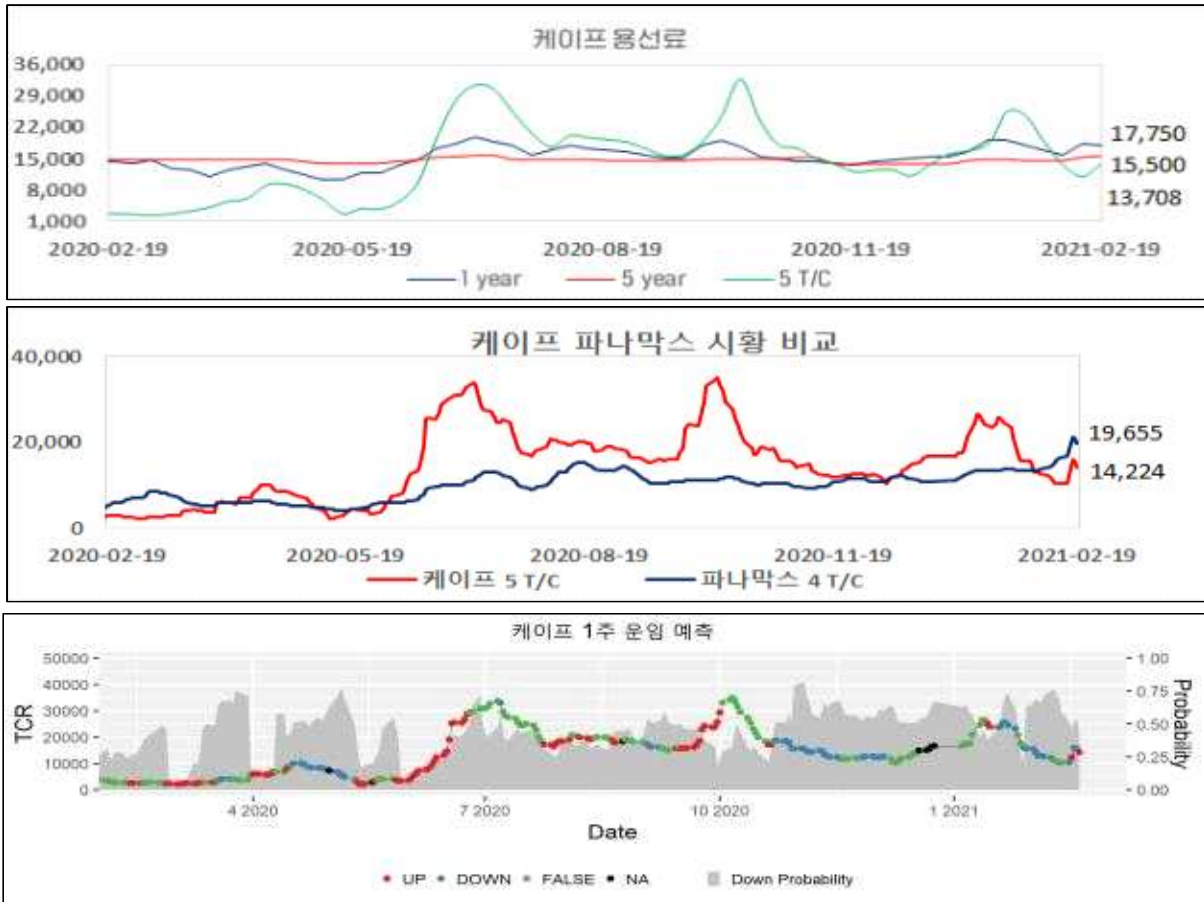
\* 2019년 1월에는 브라질 댐붕괴사고가, 2020년 1월에는 코로나19로 인해 1월 월평균 운임이 낮은 수준을 기록했었음



- \* 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) 단기용선료가 스팟운임보다 높은 수준을 기록 중이며, 그 차이가 확대되고 있음
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 파나마크스선 운임이 케이프선 운임보다 높은 수준을 기록 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상함



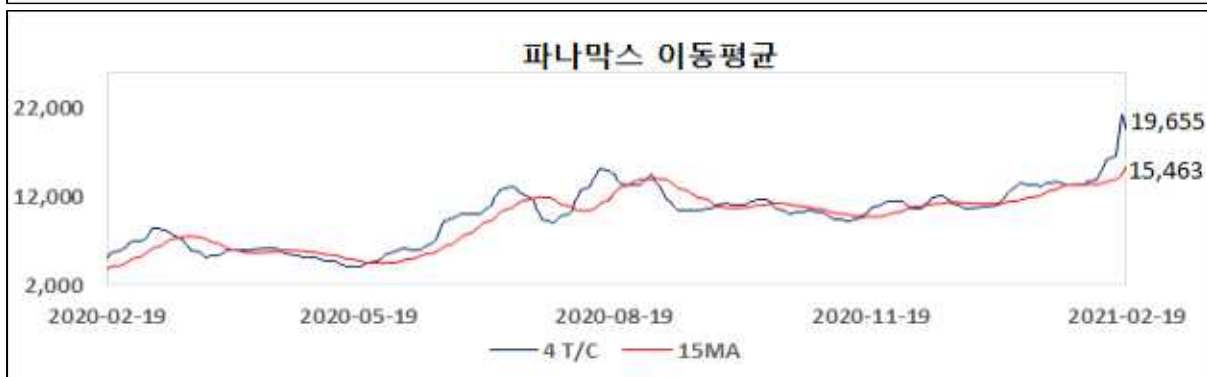
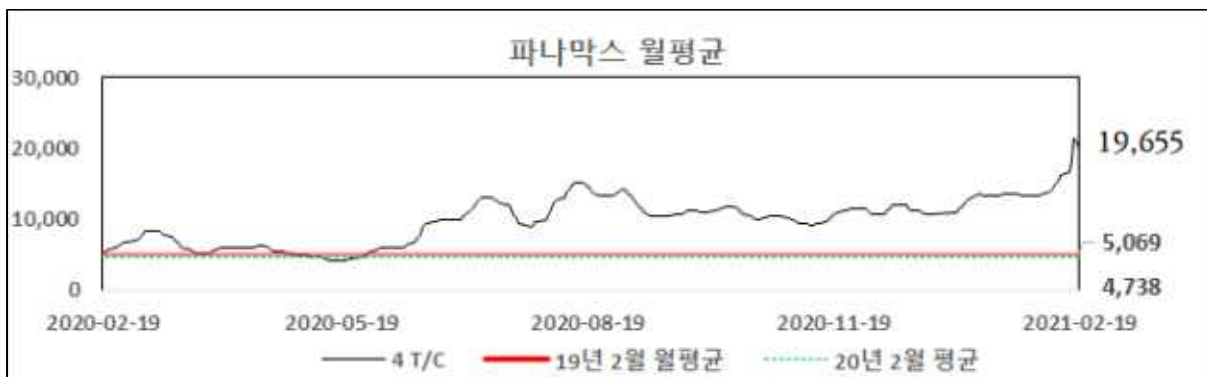
\* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함  
 \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	2.15	2.22	48.20	51.80
	2.16	2.23	53.72	46.28
	2.17	2.24	47.30	52.70
	2.18	2.25	46.07	53.93
	2.19	2.26	56.75	43.25
	2월 3주	2월 4주	50.41	46.59



## 2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

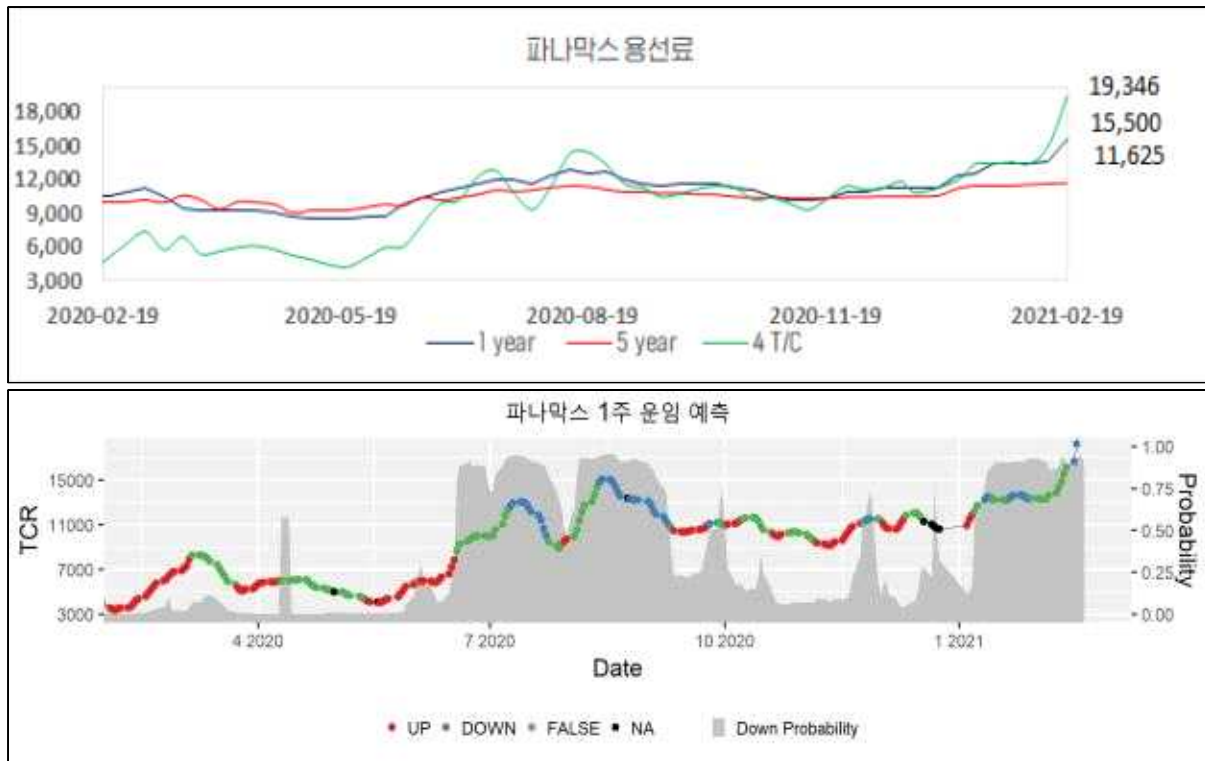
- (파나막스 이동평균) 스팟운임의 급등으로 이번주 이동평균선의 상승세가 가파르게 나타나나, 가파른 상승추세가 이어질지 여부는 주목할 필요가 있음
- (파나막스 RSI) RSI가 100선에 근접한 후, 하락세를 보임
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상함



- \* 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) 단기용선료가 스팟운임에 동조화하는 경향을 보이고 있음. 주목할 점은 스팟운임과 단기용선료의 급등에도 불구하고 장기용선료는 큰 영향을 받지 않고 있다는 점임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상함

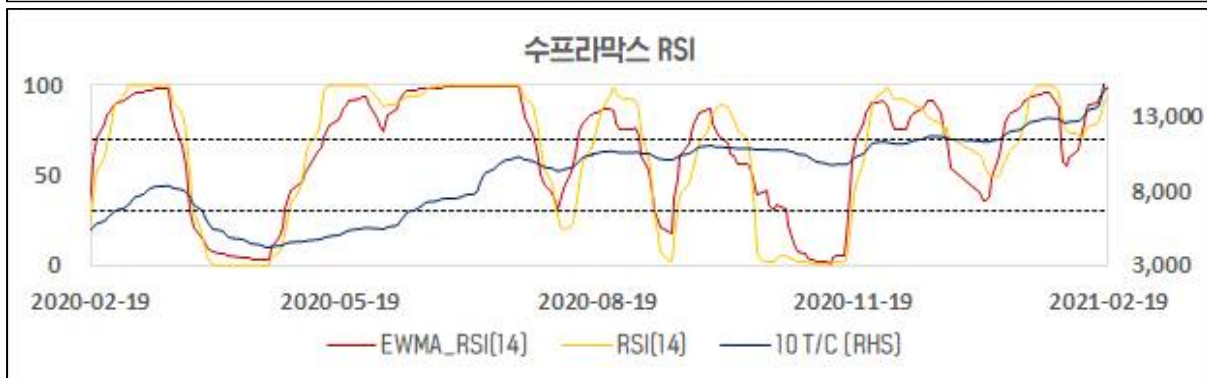


- \* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	2.15	2.22	9.59	90.41
	2.16	2.23	6.62	93.38
	2.17	2.24	6.55	93.45
	2.18	2.25	4.99	95.01
	2.19	2.26	12.87	87.13
	2월 3주	2월 4주	8.13	91.87

## 2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

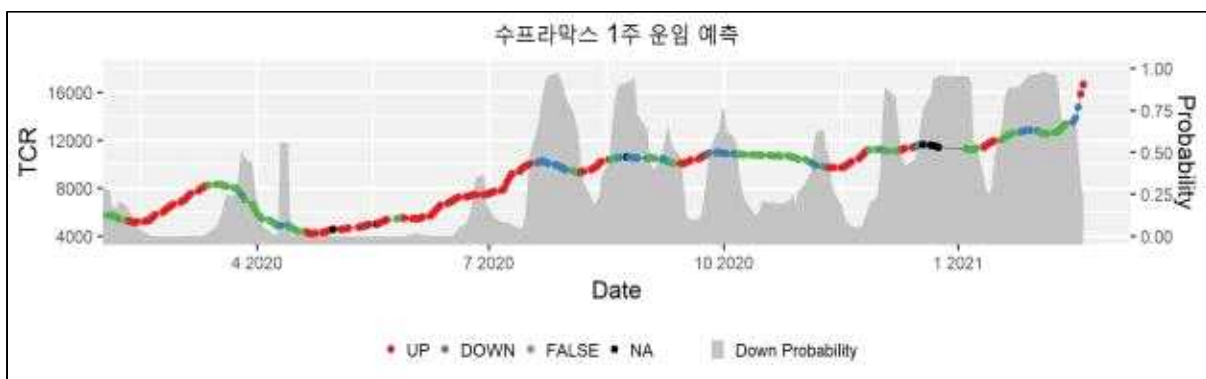
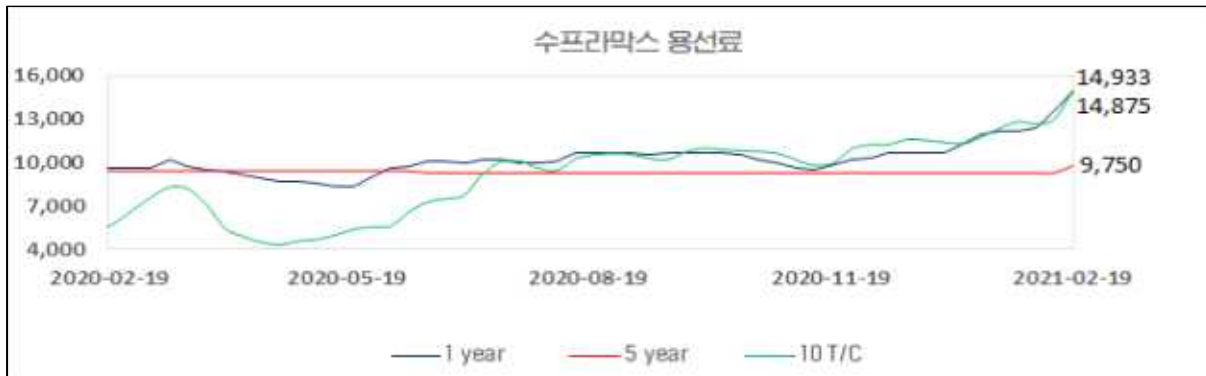
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선이 완만한 상승세가 이어지고 있음
- (수프라막스 RSI) RSI가 70선을 상향돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 혼조세를 보일 것으로 예상함



- \* 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) 스팟운임과 단기용선료의 급등에도 불구하고 장기용선료가 단기용선료의 절반을 조금 상회하는 수준임
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 이번주 수프라막스선 운임은 혼조세를 보일 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	2.15	2.22	27.29	72.71
	2.16	2.23	27.87	72.13
	2.17	2.24	48.30	51.70
	2.18	2.25	68.62	31.38
	2.19	2.26	75.78	24.22
	2월 3주	2월 4주	49.57	50.43

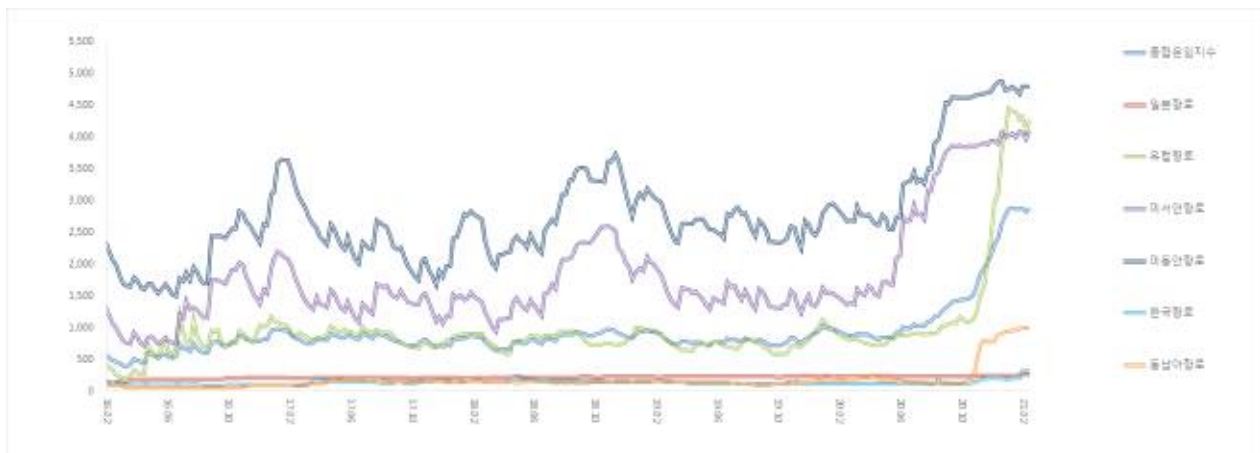
### 3. 컨테이너 - 주간 동향

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

#### ■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 50.18 상승한 2,875.93을 기록함

컨테이너 운임지수는 지난주 하락세를 만회하며 견고한 흐름을 이어감. 북미 서부와 유럽운임이 크게 상승하였으며, 현재 운임지수는 전년 동 시점 대비 3배에 달하는 수준임. 춘절 기간 동안 세계 주요항만의 체선이 완화될 것으로 예상되어 컨테이너 운임도 소폭 하락할 것으로 기대했지만 예상과는 다른 양상임. 특히 북미 서부 대표항만인 LA/LB항은 선박 적체 심화로 인해 타 항만으로 우회를 유도함. 2월 중순 기준 LA/LB항의 정박지인 샌 페드로(San Pedro anchorage)에 62척의 선박이 대기함. 정상적인 상황에서 동항의 대기척수는 10~12척으로 현재 정박시간은 과거 2~2.5일에서 8일로 크게 증가함. 하팍로이드의 CEO는 최근 인터뷰에서 3월까지의 주요 항만의 적체 현상이 지속될 것으로 예상함. 화주들은 해운시장의 불안정성으로 장기 운송계약을 추진하고 있지만 과거에 비해 높은 계약 운임으로 비용 부담이 증가함

#### 컨테이너선 운임 지수(SCFI)



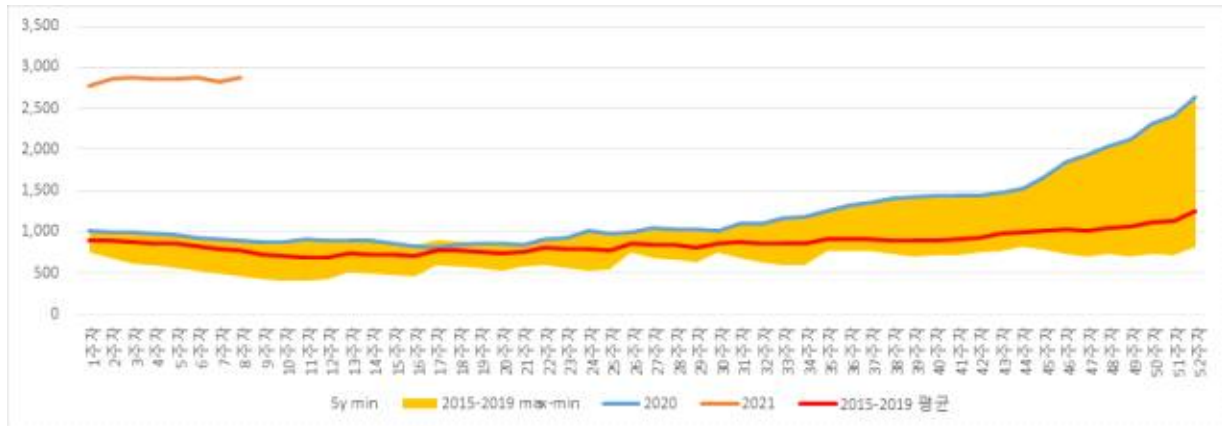
자료:상해항운교역소

	금주 (전주비)	(02.19)	2021년			2020년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장								
종합(SCFI)	2,875.93	50.2	2,783.03	2,885.00	2,856.91	818.16	2,641.87	1,234.40
유럽항로(\$/TEU)	4,281	172.0	4,091.00	4,452.00	4,292.50	725.0	3,797.00	1,146.34
미서안항로(\$/FEU)	4,106	137.0	3,969.00	4,106.00	4,040.63	1,361.00	4,080.00	2,719.32
미동안항로(\$/FEU)	4,800	-	4,679.00	4,800.00	4,763.50	2,542.00	4,876.00	3,587.82
한국항로(\$/TEU)	323	-	196.00	323.00	246.25	116.00	206.00	133.48
일본항로(\$/TEU)	265	-	251.00	265.00	258.13	230.00	255.00	241.24
동남아항로(\$/TEU)	1,017	21.0	933.00	1,017.00	975.88	130.00	910.00	264.70
용선지수(HRCI)	1,415.0	1.7	1,205.00	1,639.00	1,363.00	497.0	1,197.0	742.0

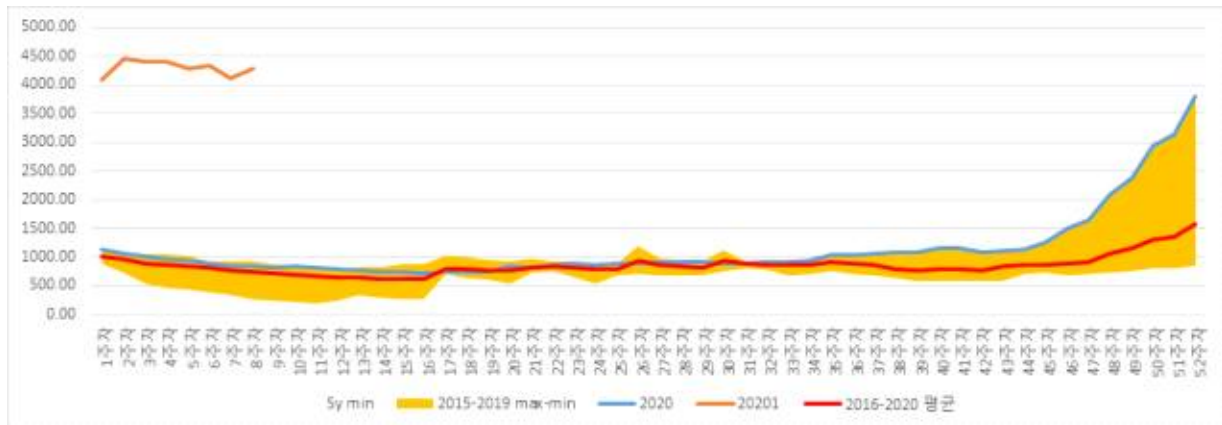


### 3. 컨테이너 기술적 분석

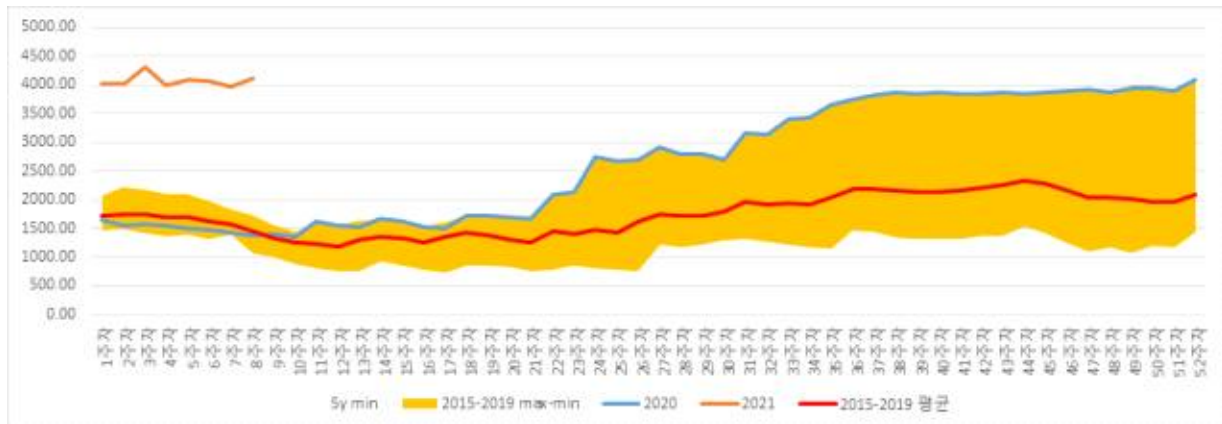
- SCFI 지수는 약보합세를 기록할 것으로 전망



- 아시아-유럽운임은 예상보다 높은 수요로 현재 운임 유지 전망



- 아시아-북미운임(미 서부)은 항만체선 증가로 운임강세 유지 전망



## 4. 탱커 - 주간 동향

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

### 12월 넷째 주 유조선 상황, 소폭 상승

지난주 대형 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 월드 스케일(WS: World Scale)은 32.7로 전주(31.5) 대비 1.2p(3.8%) 상승했음

희망봉 경유하는 중동(Ras Tanura)출발 미 걸프만(Louisiana Loop)도착 VLCC(28만 톤 급) 스팟운임은 2월 19일 WS 18.0으로 2월 12일 18.0 대비 변동이 없으며, 중동출발 중국(Ningbo)도착 VLCC(27만 톤 급) WS은 36로 2월 12일 34.5 대비 1.5p, 4.3% 상승하였음. 대서양 경유하는 서아프리카(Bonny Off)출발 중국도착 VLCC(26만 톤 급) 스팟운임은 2월 19일 WS 33.0으로 2월 12일 32.0 대비 1.0p, 3.1% 상승하였음

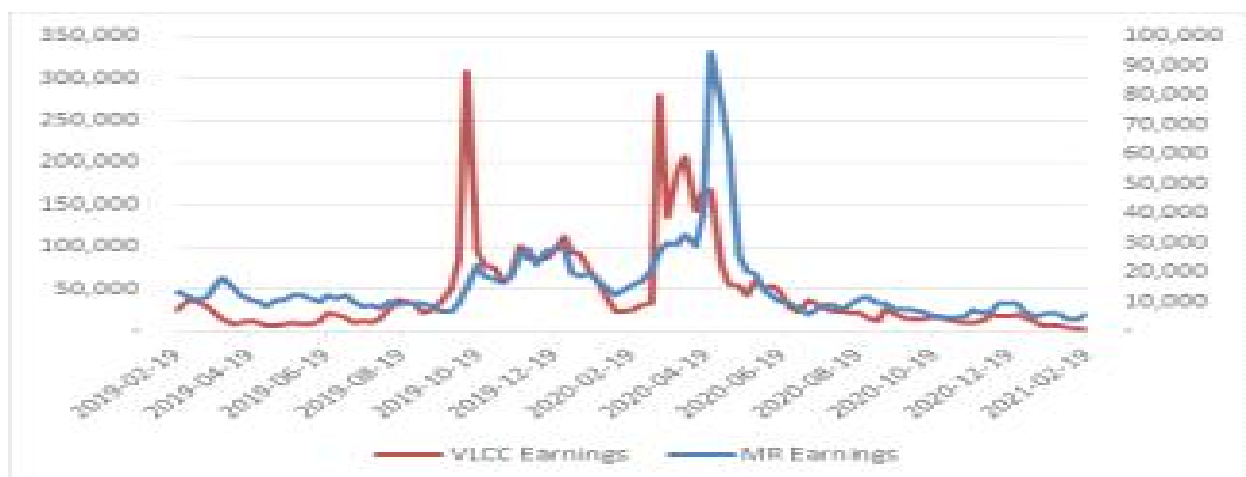
2월 들어 원유가격이 상승하면서 세계 3대 원유인 서부텍사스유(West Texas Intermediate), 브렌트유(Brent Oil), 두바이유(Dubai Oil) 모두 60달러/배럴 이상을 상회하고 있음. 볼틱거래소는 이러한 유가 상승이 실제 수요에 기반한 것은 아니고 백신 공급 등 COVID-19 대응정책과 미국 경제정책 등에 대한 기대감으로 인해 발생한 것이라고 분석함. 한편 산유국들의 감산은 VLCC 등 유조선 상황에 미치는 부정적 영향이 크며, 감산 장기화로 VLCC 상황에 침체가 길어지고 있음. 중동출발 중국도착 항로에서 마이너스 수익을 보이는 사례가 계속해서 발생하고 있음

### 12월 넷째 주 석유제품선 상황, 소폭 상승

지난주 MR(Medium Range) WS은 84.2로 전주(80.6) 대비 3.6p(4.5%) 상승했음

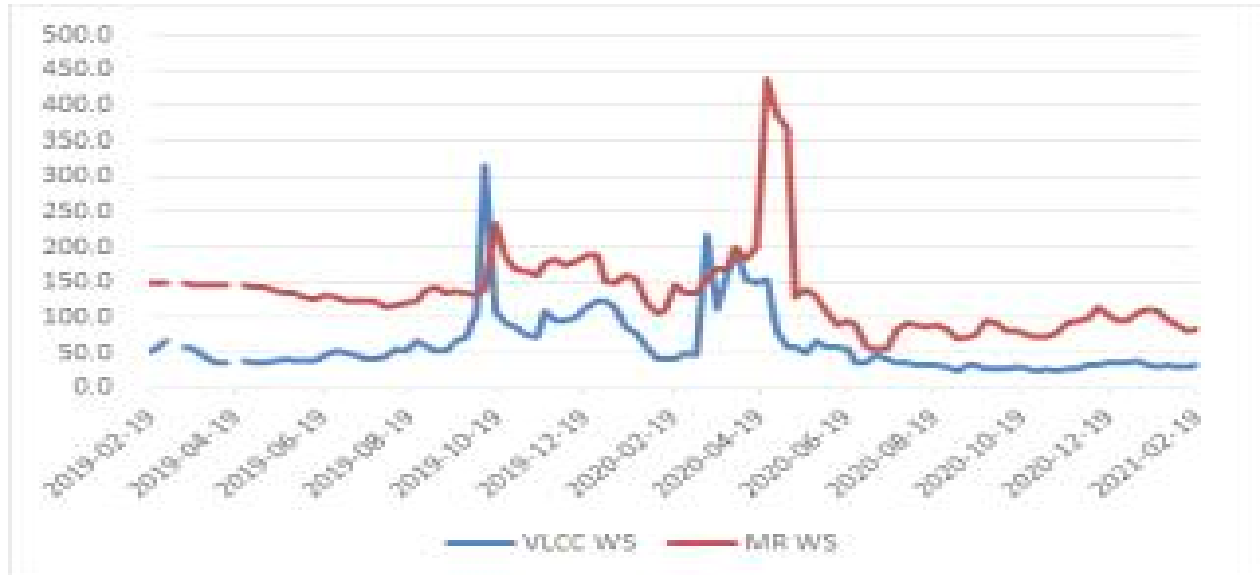
중동-일본(Chiba) 항로 LR 2형(7만 5천 톤) 스팟운임은 2월 19일 WS 65.0으로 2월 12일 65.0 대비 변화가 없음. 동 항로 LR 1형(5만 5천 톤) 스팟운임은 2월 19일 WS 85로 2월 12일 82.5 대비 2.5p, 3.0% 상승하였음. 동 항로 MR형(3만 5천 톤) 스팟운임은 2월 19일 WS 95.0으로 2월 12일 90.0 대비 5.0p, 5.5% 상승하였음.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

## 유조선 운임지수(WS)



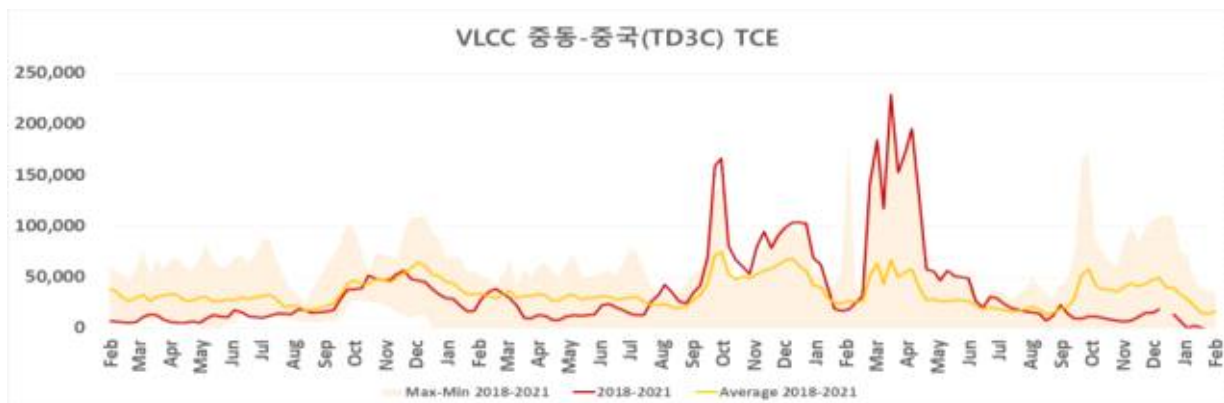
자료:Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(02.19)							
Average Earnings	TD3C	-1,555	418	-2,654	14,966	2,448	5,603	250,354	49,069
(\$/day)	Pacific Basket	1,315	-198	1,034	9,221	5,054	2,664	79,699	15,830
용선료	VLCC	23,375	-	23,375	25,125	23,969	22,875	80,000	39,788
(1년,\$/day)	MR	12,375	-	11,625	12,375	12,281	11,625	20,000	14,440
운임지수(WS)	VLCC	32.7	1.1	29.8	40.0	33.4	24.8	217.5	61.2
	MR	84.2	3.6	80.6	112.7	97.0	55.5	437.2	126.8

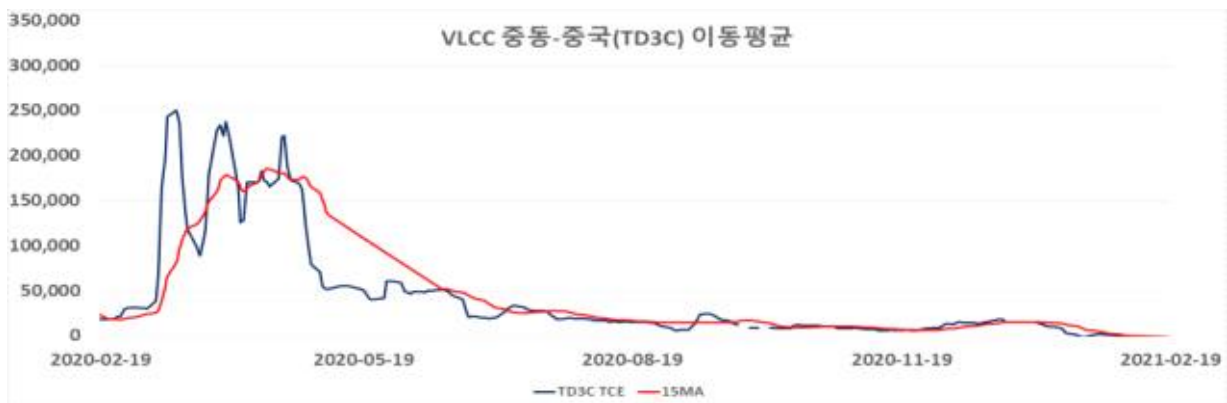
\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

## 4. 탱커 기술적 분석

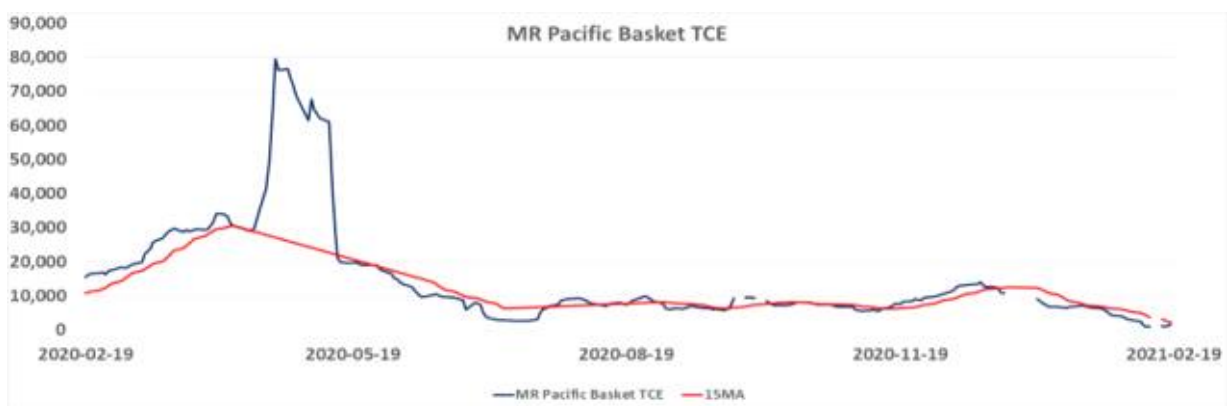
- 추세선(붉은색)은 전주 대비 소폭 하락하며 최근 3년 중 최저치에 근접할 정도로 낮은 수준을 기록하고 있음



- 수익 추세선(파란색)은 아직 낮은 수준을 보이면서 15일 이동평균선(붉은색)과 거의 유사한 수준을 기록하고 있음



- 석유제품선 추세선(파란색) 상승 반전하고 있으며, 15일 이동평균선(붉은색)과의 간격이 좁아지고 있는데 이는 상승압력이 있음을 시사함



## 5. 중고선 시장

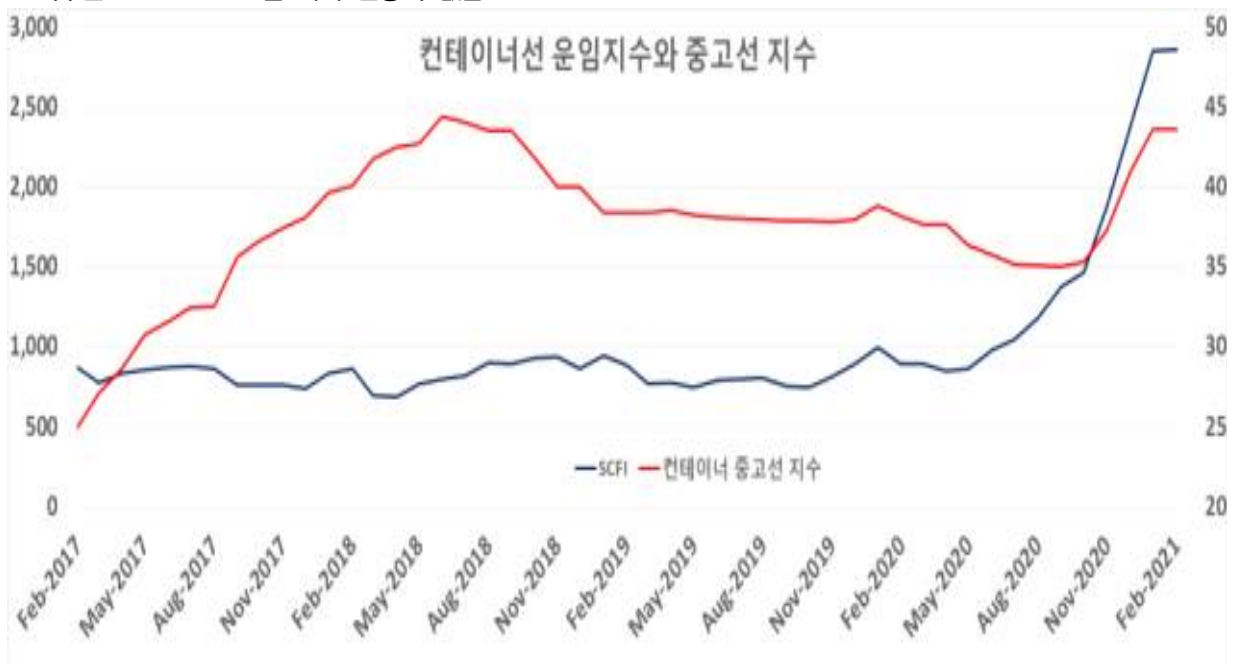
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 2월 19일 BDI는 1,698로 2월 12일(1,339) 대비 359p(27%) 증가. 2월 19일 건화물 중고선 지수는 21.25로 3주 연속 변동이 없음



\* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 2021년 2월 SCFI 평균은 2,862.10로 1월 평균 2,853.80 대비 8.3p(0.29%) 높음. 2월 컨테이너 중고선 지수는 43.66으로 1월 대비 변동이 없음





### 2021년 2월(2월 1일~19일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 2월 1일~19일의 기간에 컨테이너선 건화물선 등의 중고선 매매가 발생함

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
Container	Acacia Makoto	2004	1,858	TEU	24,219	6.95	Goto Shipping	Clients of MSC
Bulk	Angelic	2014	37,780	DWT	37,780	14.70	Unknown	Greek interests
Tanker	Bright Fortune	2010	48,008	DWT	48,045	13.00	Shoei Kisen Kaisha	Greek interests
Bulk	Eden Bay	2008	28,342	DWT	28,342	6.80	Pioneer Marine	Egyptian interests
Offshore	Go Perseus	2015	21,456	HP	4,500		GO Offshore Asia	Clients of Guangzhou Salvage
Bulk	Nord Venus	2011	80,655	DWT	80,655	16.50	Nissen Kaiun	Clients of Globus Maritime
Bulk	Bulk Hero	2016	61,245	DWT	61,245	20.50	Doun Kisen	Greek interests
Bulk	Daimongate	2017	63,496	DWT	63,496	22.25	Toyo Kaiun KK	Clients of ADNOC
Bulk	Fortune Daisy	2011	74,979	DWT	74,979	14.00	Cido Shipping	Greek interests
Bulk	Global Future	2006	52,484	DWT	52,484	7.80	Nippon Yusen Kaisha	Singaporean interests
Bulk	Kinoura	2012	82,250	DWT	82,250	18.00	Nissen Kaiun	Greek interests
Container	RHL Aurora	2006	1,732	TEU	23,600	6.50	Hamburger Lloyd	Clients of MSC
Container	Voronezh	2009	1,730	TEU	22,746	9.00	FESCO	Clients of MSC
Container	CO Osaka	2008	4,506	TEU	50,500	20.00	Santoku Shipping	Clients of Sea Consortium
Container	WES Amelie*	2011	1,036	TEU	13,200		Wessels Reederei	Clients of Elbdeich Reederei
Container	WES Carina*	2011	1,036	TEU	13,200		Wessels Reederei	Clients of Elbdeich Reederei
Container	WES Janine*	2012	1,036	TEU	13,000		Wessels Reederei	Clients of Elbdeich Reederei
Gas C'rier	Methane Patricia Camila*	2010	170,000	cu.m.	86,272		STASCO (Shell)	Clients of Meiji Shipping
Gas C'rier	Methane Mickie Harper*	2010	170,000	cu.m.	86,170		STASCO (Shell)	Clients of Meiji Shipping
Bulk	SBI Achilles*	2016	61,301	DWT	61,301	39.75	Ocean Yield	Undisclosed interests
Bulk	SBI Cronos*	2015	61,305	DWT	61,305		Ocean Yield	Undisclosed interests
Tanker	Eneos Breeze	2003	301,013	DWT	301,013	23.00	Eneos Ocean	Chinese interests
Offshore	FS Carrick*	2009	3,240	DWT	3,240	6.60	Northern Supply	Undisclosed interests
Offshore	FS Aberdour*	2009	3,270	DWT	3,270		Northern Supply	Undisclosed interests
Bulk	Atlantic Venus	2012	33,677	DWT	Fukuoka (Nagasaki)	2021-0 2-12	10.00	Osaka Shipping
Tanker	Icaria	2003	165,293	DWT	Hyundai Samho HI	2021-0 2-12	16.00	Columbia Shipgmt
Bulk	Ocean Phoenix	2009	56,208	DWT	Mitsui SB (Tamano)	2021-0 2-12	10.00	Sanzo Enterprise Co.

Bulk	Wilton*	2011	57,981	DWT	Sinopacific Dayang	2021-02-12		Western Alterna
Bulk	Texas*	2011	57,970	DWT	Sinopacific Dayang	2021-02-12		Western Alterna
Bulk	Cooper*	2011	57,970	DWT	Sinopacific Dayang	2021-02-12		Western Alterna
Bulk	SBI Pisces*	2016	63,650	DWT	Chengxi Shipyard	2021-02-12	88.00	Eneti
Bulk	SBI Perseus*	2016	62,235	DWT	Chengxi Shipyard	2021-02-12		Eneti
Bulk	SBI Hercules*	2016	63,314	DWT	Chengxi Shipyard	2021-02-12		Eneti
Bulk	SBI Thalia*	2015	63,500	DWT	Chengxi Shipyard	2021-02-12		Eneti
Bulk	SBI Athena*	2015	63,500	DWT	Chengxi Shipyard	2021-02-12		Eneti
Bulk	Belorient	2008	50,203	DWT	PT PAL Indonesia	2021-02-11	7.00	Belships
Bulk	Captain Tassos D	2011	75,200	DWT	Jinglu Shipyard	2021-02-11	10.00	Oinoussian Diamond
Offshore	Go Koi	2018	9,832	HP	PTUSP	2021-02-11		GO Marine Group
Offshore	Pacific Wyvern	2003	10,800	HP	INP Heavy Ind.	2021-02-11		Swire Pac Offshore
Container	Sphene	2007	3,388	TEU	HHIC (Yeongdo)	2021-02-11	13.00	Schulte Group
Container	E.R. Los Angeles*	2001	5,754	TEU	Samsung HI	2021-02-11		Zeaborn Ship Mgmt
Container	E.R. Kobe*	2001	5,754	TEU	Samsung HI	2021-02-11		Zeaborn Ship Mgmt
Container	E.R. Canada*	2001	6,008	TEU	Samsung HI	2021-02-11		Zeaborn Ship Mgmt
Container	E.R. France*	2001	6,008	TEU	Samsung HI	2021-02-11		Zeaborn Ship Mgmt
Container	E.R. Berlin*	2000	6,008	TEU	Samsung HI	2021-02-11		Zeaborn Ship Mgmt
Container	E.R. London*	2000	5,762	TEU	Samsung HI	2021-02-11		Zeaborn Ship Mgmt
Container	E.R. Felixstowe*	2000	6,008	TEU	Samsung HI	2021-02-11		Zeaborn Ship Mgmt
Bulk	Germ Success	1997	47,186	DWT	Oshima Shipbuilding	2021-02-10		Dia Yuan Intl Shpg
Bulk	Kind Salute	2011	95,790	DWT	Imabari SB Marugame	2021-02-10	16.00	Shoei Kisen Kaisha
Bulk	Orchard Quay	2011	56,742	DWT	CSC Qingshan SY	2021-02-10	8.60	Rhodium Pure Trade
Bulk	Cologny	2011	180,643	DWT		2021-02-05	22.00	Nissen Kaiun
Container	Granville Bridge	2006	5,624	TEU		2021-02-05	18.50	Doun Kisen
Bulk	Melpomeni	2002	53,806	DWT		2021-02-05	5.30	Vulcanus Technical
Bulk	Sage Sanaga	2013	63,301	DWT		2021-02-05	15.00	Defender Holding
Container	Songa Toscana	2013	4,957	TEU		2021-02-05	42.30	Songa Container AS

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 Bulkera	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 M'time 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 Bulkera	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 Bulkera	Clients of Star Bulk
Bulk	SBI Macarena*	2016	81,198	DWT	2021-02-03		Scorpio Bulkera	Clients of Star Bulk
Bulk	SBI Carioca*	2015	81,262	DWT	2021-02-03		Scorpio Bulkera	Clients of Star Bulk
Bulk	SBI Capoeira*	2015	81,253	DWT	2021-02-03		Scorpio Bulkera	Clients of Star Bulk
Bulk	SBI Ursa*	2015	61,571	DWT	2021-02-03		Scorpio Bulkera	Clients of Star Bulk
Bulk	SBI Subaru*	2015	61,571	DWT	2021-02-03		Scorpio Bulkera	Clients of Star Bulk
Bulk	SBI Pegasus*	2015	63,371	DWT	2021-02-03		Scorpio Bulkera	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 (2021.02.19)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	2월평균	2021년			2020년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(02.19)								
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	64.8	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)		(02.19)								
건화물선	Panamax	26.8	0.3	26.6	25.5	26.8	26.0	25.5	27.0	26.0
유조선	VLCC	89.0	0	89.0	85.0	89.0	87.4	85.0	92.0	88.6
컨테이너선	Sub-Panamax	30.5	0	30.3	30.0	30.5	30.1	30.0	31.5	30.4

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(02.19)								
380 CST	Rotterdam	367.3	11.5	355.4	311.3	367.3	335.5	124.8	303.8	246.3
	Singapore	389.0	14.0	375.1	324.8	389.0	353.3	157.8	388.0	269.7
	Korea	399.25	0.3	396.0	361.8	399.3	385.3	196.3	426.5	314.7
	Hong Kong	394.3	19.0	377.6	325.8	394.3	356.8	181.8	436.8	290.5
VLSFO	Rotterdam	480.5	20.8	457.8	387.8	480.5	426.2	179.0	585.3	328.0
	Singapore	512.5	14.3	494.4	413.0	512.5	459.4	219.8	726.3	371.1
	Hong kong	505.5	23.8	482.4	404.5	505.5	447.4	214.8	722.3	371.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(02.19)								
철광석	국제價	172.35	9.0	161.4	149.6	174.2	165.1	71.7	176.1	106.4
	중국産	203.8	6.6	198.4	174.3	203.8	190.5	-	178.5	126.5
연료탄	국제價	110.8	-0.2	111.3	103.6	114.7	109.6	-	111.8	71.5
	중국産	137.1	-4.9	154.3	137.1	181.3	162.1	-	138.1	91.2
원료탄	호주産	187.9	-6.4	195.2	132.8	202.4	169.3	-	204.2	149.0
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	141.1	113.9
	중국産	271.2	-0.5	267.7	243.8	272.5	254.4	-	222.7	202.6
곡물	대두(국제)	1377.3	5.25	1373.9	1311.8	1430.5	1372.6	821.8	1,770.5	954.4
	밀(국제)	650.8	14.0	646.3	633.5	675.5	651.4	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