

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2021년 4월 12일

자료문의 해운물류연구본부 해운빅데이터연구센터

감 수 김태일

발 행 인 장영태

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스

01

건화물선

04

컨테이너선

16

탱커선

18

중고선 시장

22

주요 해운지표

24

건화물선

케이프선 운임 20,000달러대 돌파, FFA가격 상승으로 운임 동반 강세 기록

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 66.7 상승한 2,652.1을 기록, 수에즈운하 사태로 인해 유럽 및 북미 동부 항만 체선 심화

탱커선

지난주 유조선 운임지수(WS)는 1.7p 하락한 31.6 기록, 전반적으로 하락세를 나타냄

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

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

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

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

이상혁 전문연구원 / sanghyeoke@kmi.re.kr | 051-797-4625

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



1. 주간뉴스

CMA CGM, 바이오 메탄을 활용한 탈탄소화 추진

- ▶ 프랑스 선사인 CMA CGM은 바이오 메탄 생산을 지원하고 동 연료를 유럽 내 서비스에 사용할 계획임
 - 동 연료는 기존 화석연료에 비해 온실가스 배출량을 67~88% 줄일 수 있으며, 이를 위해 연간 1.2만 톤을 생산할 수 있는 바이오 메탄 시설에 투자함
 - 동 연료는 유럽 내 선박에 우선적으로 투입되어 사용될 예정으로 이르면 올해 5월부터 사용될 것으로 예상
- ▶ 동 선사는 총 32척의 LNG선박을 발주 또는 보유하여 온실가스 규제에 대응하고 있으며 다른 대안을 모색함
 - LNG 이용에 따른 온실가스 배출 감축은 약 20%에 불과하여 새로운 대안이 필요함
 - 동 선사는 온실가스 배출량을 2019년 6%, 2020년 4% 감축했으며 2050년까지 탄소중립을 목표로 함

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136378/CMA-CGM-backs-biomethane-in-decarbonisation-push>

최건우 전문연구원

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

수에즈운하 사고 후 컨테이너 운임 대폭 상승

- ▶ 에버그린(EverGiven)호의 수에즈운하 사고로 인한 선사들의 운항 일정 지연으로 대서양 횡단 항로 컨테이너 운임이 상승함
 - 이번 수에즈운하 사고 여파로 약 9%의 운항 일정이 취소됐으며 향후 몇 주간 운항 일정 변동 가능성이 높은것으로 파악돼 운임상승 추세가 지속될 수 있음
 - FBX(Freightos Baltic Index)에 따르면 지난주 유럽-북미 운임은 FEU 기준 2,851달러로 전주 2,187달러 대비 30% 이상 증가함
- ▶ 아시아 출발 유럽/미주 도착 컨테이너 운임 또한 상승함
 - 아시아-유럽 운임은 지난주 TEU 기준 3,964달러로 전주 3,651달러 대비 8.6% 상승했으며, 아시아-미주 동안 운임은 지난주 FEU 기준 5,334달러로 전주대비 11% 상승함
 - 전문가들에 따르면 동 구간 컨테이너 운임은 전통적으로 중국 춘절 이후 하락세를 보여 왔으나, 이번 수에즈운하 사고 여파로 인해 해당 노선 운임이 상승한 것으로 파악됨

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136415/Container-spot-freight-rates-see-Suez-impact>

김병주 연구원

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



1. 주간뉴스

독일 벌크선사 올덴도르프, 신조 계약과 중고선 매수를 통해 선대 확장

- ▶ 독일 최대 벌크선사인 '올덴도르프'(Oldendorff Carriers)는 울트라막스선 2척을 신조계약하고 중고 포스트파나막스선을 2척을 매수함
 - 계약된 2척의 울트라막스선은 61,300dwt로 중국의 다롄 코스코(Dalian Cosco KHI Ship Engineering)에 의해 건조될 예정이며 2022년 7월에 인도될 계획임
 - 매수된 2척의 중고 포스트파나막스선은 93,000dwt로 올해 상반기에 인도될 예정임
- ▶ 선대 확장 중인 올덴도르프는 750척 이상의 선박을 운용할 계획
 - 2척의 뉴케슬맥스선이 올해 10월, 11월에 중국의 한통(Hantong) 조선소에서 인도될 예정
 - 중국에서 신조될 4척의 벌크선은 장기용선계약으로 올덴도르프에 임대됨

자료: <https://www.tradewindsnews.com/bulkers/oldendorff-carriers-orders-new-ultramaxes-and-snaps-up-post-pa-namax-duo/2-1-991061>

이상혁 전문연구원

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

케이프선 현물운임 상승에 따른 용선계약 수요 증가

- ▶ 케이프선 현물운임이 빠르게 상승함에 따라 농산물과 원자재 수출기업들의 용선계약에 대한 수요를 증가시킴
 - 케이프선(5TC)의 4월 7일 현물운임은 하루당 22,468 달러로 전일 대비 7% 상승하였고 '유럽-중국/일본' 관련한 항해 경로(C9)의 4월 7일의 현물운임은 하루당 41,100달러로 전일보다 5,950달러 상승함
 - 농산물 중개업체인 올람(Olam)은 중국 최대선사인 '코스코 SHIPPING'(Cosco Shipping)과 하루당 25,000달러에 용선계약을 체결함
 - 주요 광산기업인 리오 틴토는 '카라 SHIPPING'(Cara shipping)과 12~16개월의 기간용선계약을 체결했으며, 이 계약을 통해 181,157dwt의 케이프선인 스텔라 엘리스(Stella Alice)가 4월 중으로 중국에서 인도됨

자료: <https://www.tradewindsnews.com/bulkers/cara-shipping-capesize-fixed-at-lower-period-rate-while-major-miners-support-spot-market/2-1-991813>

이상혁 전문연구원

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



1. 주간뉴스

수에즈 운하, 유조선 엔진 고장으로 일시적 정체 후 정상적으로 통항 재개

- ▶ 지난 6일, 이집트 수에즈 운하가 유조선 럼포드호(Rumford)의 엔진 고장으로 인해 일시적인 정체를 빚음
 - 초대형 컨테이너선 에버기븐호(EverGiven)가 좌초 된지 불과 2주 만에 유조선 럼포드호의 엔진 고장으로 또 다시 수에즈 운하의 통항이 정체되는 현상이 발생함
 - 수에즈운하청(SCA)은 수에즈 운하를 통과하던 럼포드호가 엔진 문제 발생으로 운항이 일시 중단 되었으나 예인선에 의해 신속하게 견인되면서 10여분 만에 통항이 재개되었다고 발표함
- ▶ 수에즈 운하는 글로벌 무역의 약 12%를 차지하는 아시아와 유럽 간 해상 운송을 연결하는 중요한 교역로임
 - 수에즈운하청은 향후 수에즈 운하에 대형 예인선을 추가로 확보하여 선박 구조 능력을 향상시키고 신규 해상 정비소 건설과 기존 해상 정비소 보완 계획을 밝힘
 - 한편, 이집트는 에버기븐호 선사인 일본 쇼에이기센 및 용선사 대만 에버그린에 지난 사고로 인한 운송료 손실, 운하 파손 복구비용 등 약 10억 달러(약 1조 1,200억 원)의 피해배상을 청구할 것으로 알려짐

자료: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-04-06/suez-canal-traffic-briefly-stopped-after-oil-tanker-loses-power>

류희영 연구원

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

OPEC 증산 계획 및 탱커 폐선 증가, 향후 탱커선 시황 상승에 긍정적 요인으로 작용할 전망

- ▶ 지난 4월 OPEC+의 5~7월 원유 생산량 증산 결정으로 인한 석유 공급 증가로 일각에서는 유가 하락을 예상함
 - 그러나 OPEC+ 증산 계획 발표 직후인 4월 1일, 국제유가는 일시적인 하락 후 반등에 성공함
 - 업계는 일반적으로 원유 증산은 국제유가의 하락 요인이 되지만, OPEC 및 러시아 등 주요 산유국들의 원유 수요 회복에 대한 강한 시장 기대감이 이러한 유가 반등을 유도한 것으로 평가함
- ▶ OPEC+의 증산 결정과 탱커 폐선 증가는 VLCC 탱커선의 시황 상승으로 이어질 가능성이 높음
 - 현재 COVID-19 이후 지속된 원유 감산 기조가 완화된 점, 시장 예상을 상회한 증산 결정 등을 근거로 7월 이후 추가 증산 가능성도 거론되고 있는 실정임
 - 증산으로 늘어나는 운송 수요 대비 최근 탱커 폐선의 증가 현상 또한 운임 반등의 방아쇠로 작용할 개연성이 높을 것으로 예상되면서 향후 탱커 시황 상승에 긍정적 요인으로 작용할 전망이다

자료: <https://www.tradewindsnews.com/tankers/opec-easter-egg-confidence-in-oil-demand-recovery-bolsters-vlcc-outlook/2-1-990857>

류희영 연구원

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

2. 건화물선¹⁾

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

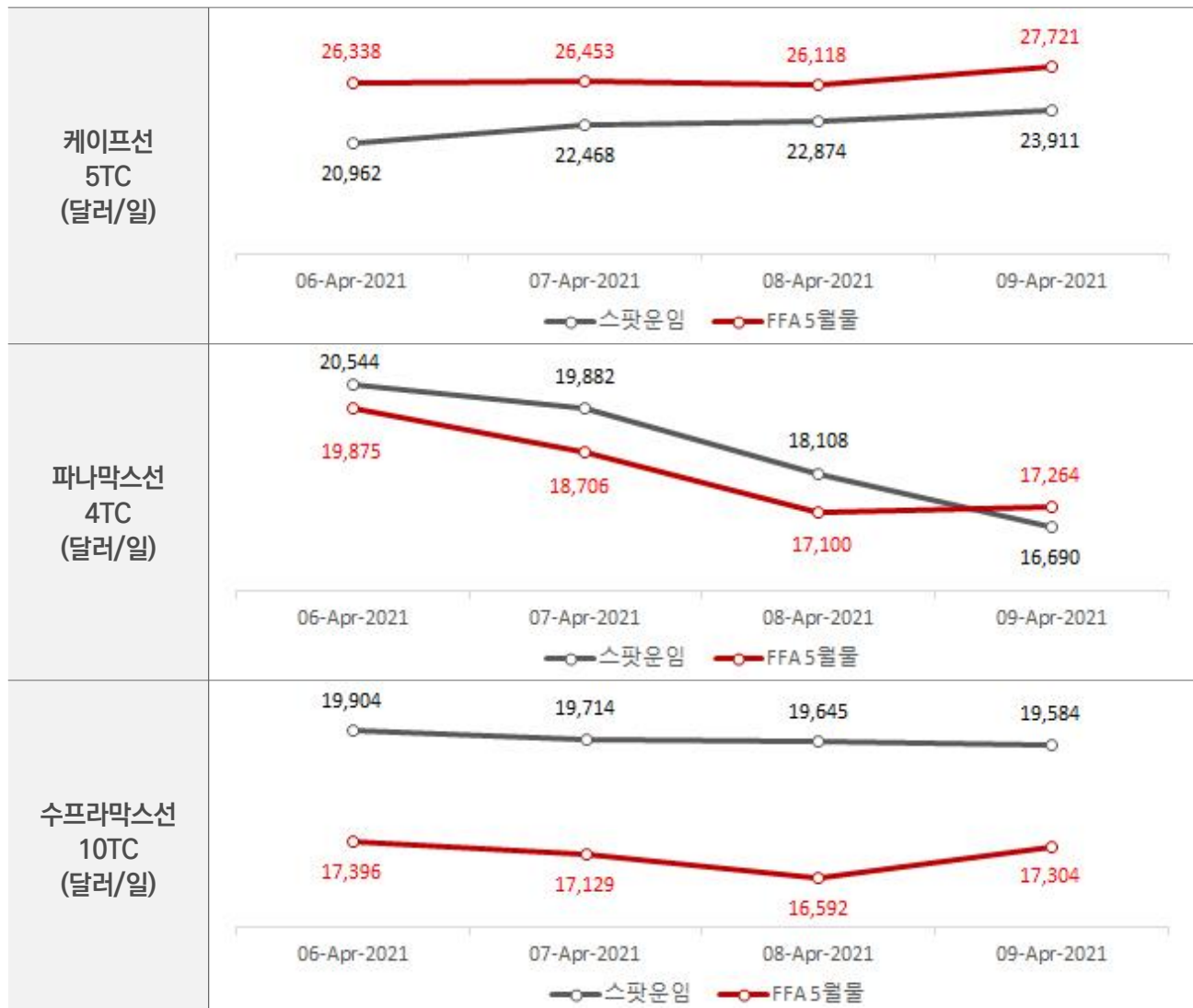
1 주간평균운임 전망

| 4월 3주('21.4.12~'21.4.16)

구분	4월 3주(전망)		4월 2주					
	인공지능	시계열	주간평균운임	전주대비차이		FFA 5월물 주간평균가격	전주대비차이	
케이프선 5TC (달러/일)	▲	▲	22,554	▲ 3,667	19.4 %	26,658	▲ 2,686	11.2 %
파나막스선 4TC (달러/일)	▼	▼	18,806	▼ -3,698	-16.4 %	18,236	▼ -2,134	-10.5 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	▼	▼	19,712	▼ -1,125	-5.4 %	17,105	▼ -592	-3.3 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



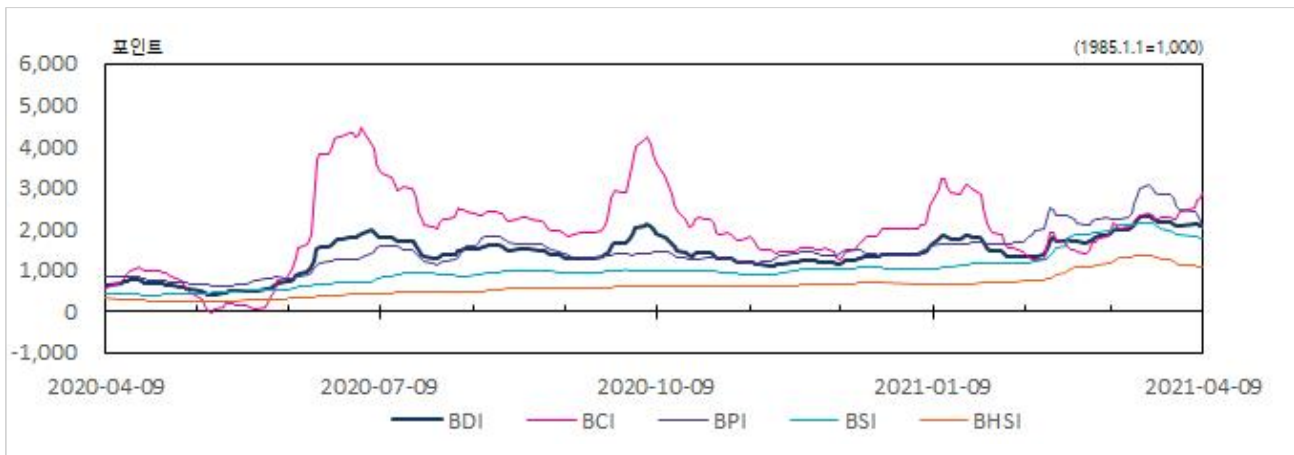
자료: Clarkson, Baltic Exchange

1) 연휴로 인해 4월 2일과 4월 5일자 운임자료가 미공표됨. 4월 1주 주간평균운임은 3월 29일에서 4월 1일까지이며, 4월 2주는 4월 6일에서 4월 9일까지 4일간의 평균임



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		4월 2주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	2,098	2	1,303	2,319	1,765	393	2,097	1,066
선형별 운임	케이프(5TC)	22,554	3,667	10,304	26,489	17,168	10,304	26,489	17,160
	파나막스(4TC)	18,806	-3,698	10,936	26,184	17,217	10,590	26,184	17,115
	수프라막스(10TC)	19,712	-1,125	11,242	23,458	16,689	11,242	23,458	16,608
	핸디(6TC)	17,954	-1,454	9,729	22,518	14,704	9,729	22,518	14,635
1년 용선료	케이프	23,500	1,875	15,875	23,500	19,308	10,125	19,750	14,808
	파나막스	16,375	-625	11,200	19,000	14,987	8,425	12,750	10,530
	수프라막스	15,750	375	10,563	18,125	14,342	8,250	10,625	9,834
	핸디	14,625	250	9,063	16,125	12,171	7,313	9,063	8,285
건화물선 시장(FFA)									
		2021년 5월물		2021년 3분기물		2021년물		2022년물	
		4월 2주	전주대비	4월 2주	전주대비	4월 2주	전주대비	4월 2주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	26,658	2,081	25,091	1,301	22,537	1,078	17,508	530
	파나막스(4TC)	18,236	-2,012	16,214	-718	17,157	-882	12,994	-26
	수프라막스(10TC)	17,105	-637	14,931	-54	16,209	-206	12,166	-70
	핸디(6TC)	15,197	-544	12,637	-147	14,317	-19	9,528	125

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

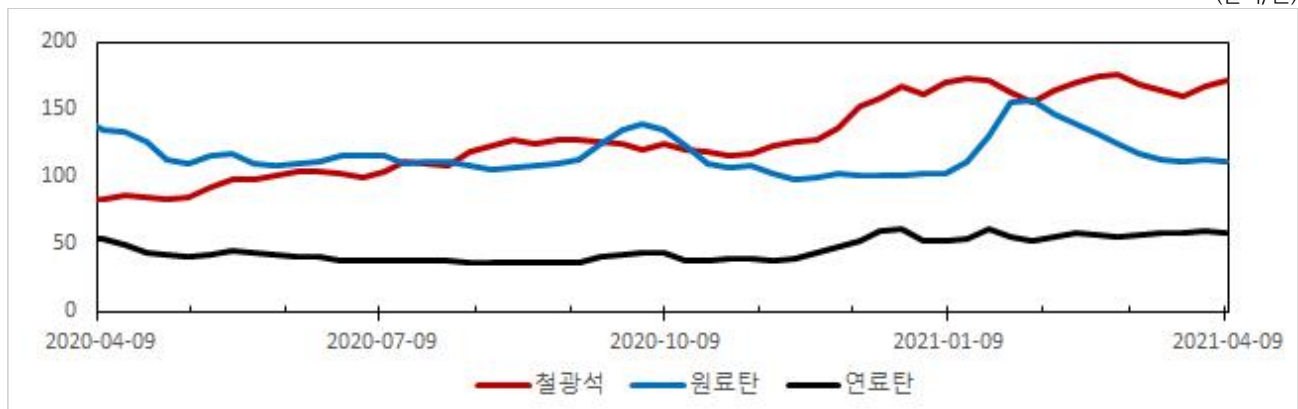
구분	2021년						2020년			
	4월 2주	4월 1주	전주대비차이				4월 2주	연평균	최저	최고
철광석	171.9	166.8	▲	5.1	3.1	%	83.2	108.0	82.4	167.3
원료탄	111.1	112.5	▼	-1.4	-1.2	%	143.9	124.2	97.9	163.2
연료탄	58.1	59.5	▼	-1.4	-2.3	%	54.2	45.9	36.1	61.2
대두	518.7	514.3	▲	4.4	0.9	%	319.2	348.7	306.5	461.3
옥수수	222.4	217.5	▲	4.9	2.3	%	132.4	142.9	122.5	175.4

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

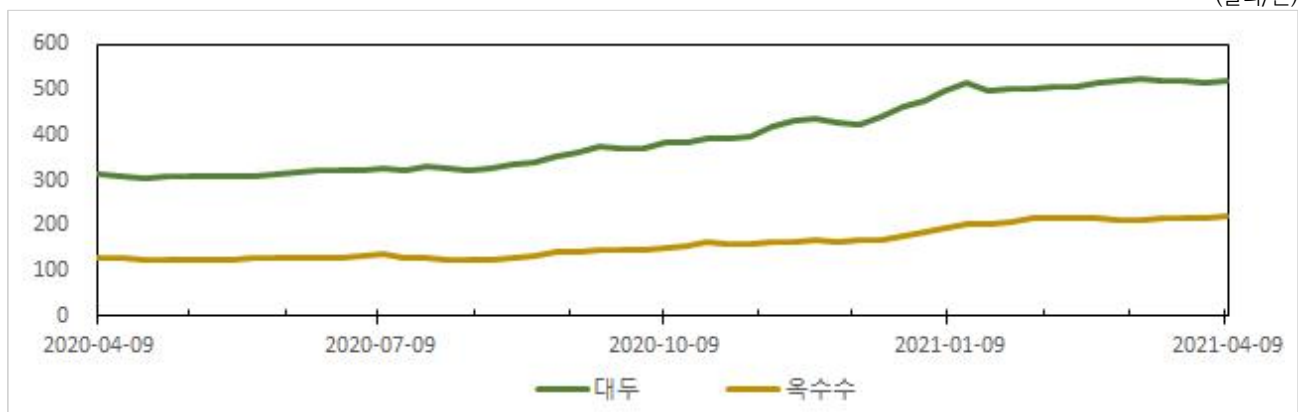
(달러/톤)



자료: Clarkson

곡물가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주 대비 19.4% 상승한 22,554달러/일 기록

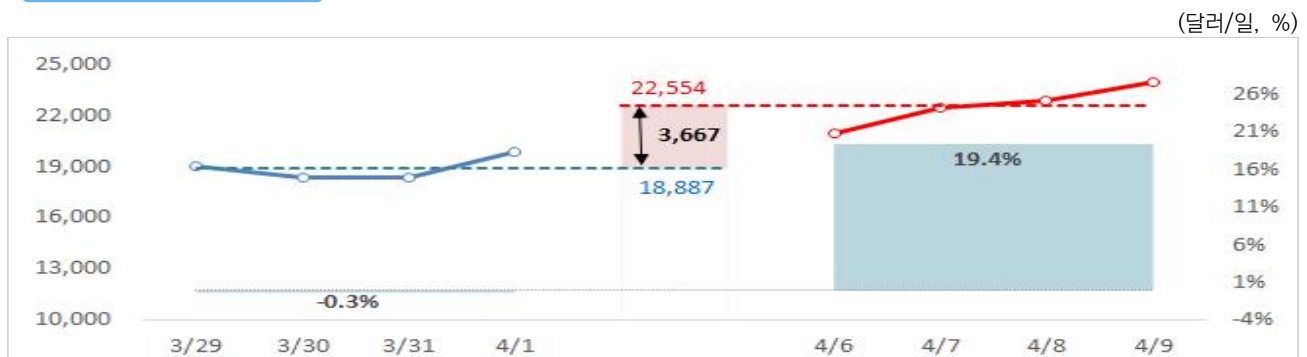
(운임) 케이프선 운임 20,000달러대 돌파, FFA가격 상승으로 운임 동반 강세 기록

- 한 주간 운임의 상승세가 지속됨. 부활절 연휴인 월요일을 제외하고 화요일에 20,962달러/일로 시작해서 금요일(23,911달러/일)까지 운임 상승세가 이어짐
- 케이프선 FFA의 가격이 3월 중순 이후부터 강세를 기록 함. 4월 2주 기준으로 FFA의 2분기와 3분기물 주간평균 가격은 25,000달러/일을 초과하며 강세를 나타냈고 4분기물 주간평균가격도 22,000달러/일을 기록함

(동향) 운임 상승 요인 우세, 호주 악재에도 광산업체의 성악활동 꾸준

- 호주의 연이은 악재에도 불구하고 호주 광산업체인 리오틴토사와 비에이치피(BHP)의 성악활동이 꾸준히 나타나면서 운임상승을 견인함
- 3월 말에 내린 폭우에 이어 호주에 사이클론이 상륙할 것으로 예보됨. 호주 기상청(BoM, Australia's Bureau of Meteorology)은 지난 일요일(4월 11일)을 기점으로 사이클론 세로자(Seroja)와 오데트(Odette)가 서호주 지역에 연달아 상륙할 것으로 예보함
- 호주의 철광석 산지 가운데 하나인 필바라(Pilbara) 지역에 사이클론이 도착할 경우 철광석 생산 및 출하 일정이 지연될 수 있다는 우려가 일부 제기되었으나 전문가들은 운임에 미치는 영향이 미미할 것으로 파악함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	4월 2주	4월 1주	전주대비차이	
BCI	2,720	2,278	▲ 442	19.4%
스팟운임(5TC)	22,554	18,887	▲ 3,667	19.4%
용선료	6개월	29,875	▲ 3,375	12.7%
	1년	20,750	- 0	0.0%
	5년	16,000	- 0	0.0%
FFA	5월물	26,658	▲ 2,081	8.5%
	3분기	25,091	▲ 1,301	5.5%
	21년	22,537	▲ 1,078	5.0%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

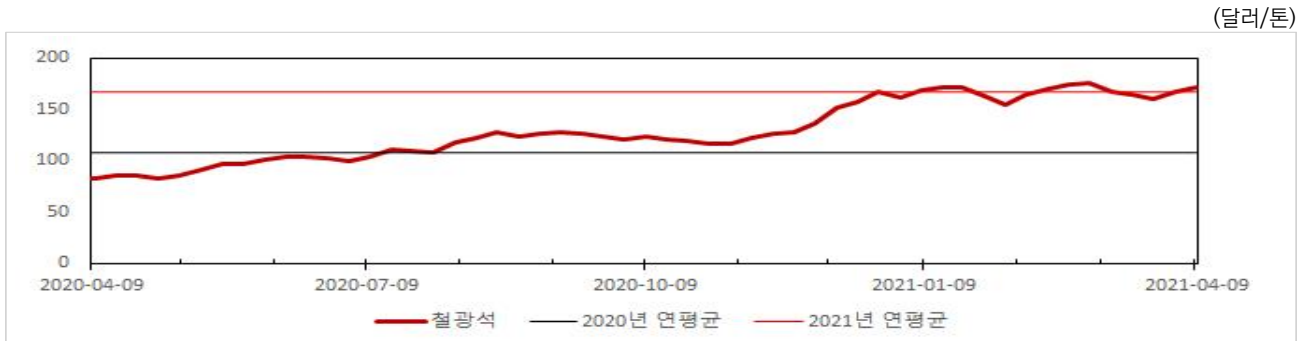
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 3.1% 상승한 171.9달러/톤

철광석 가격 추이



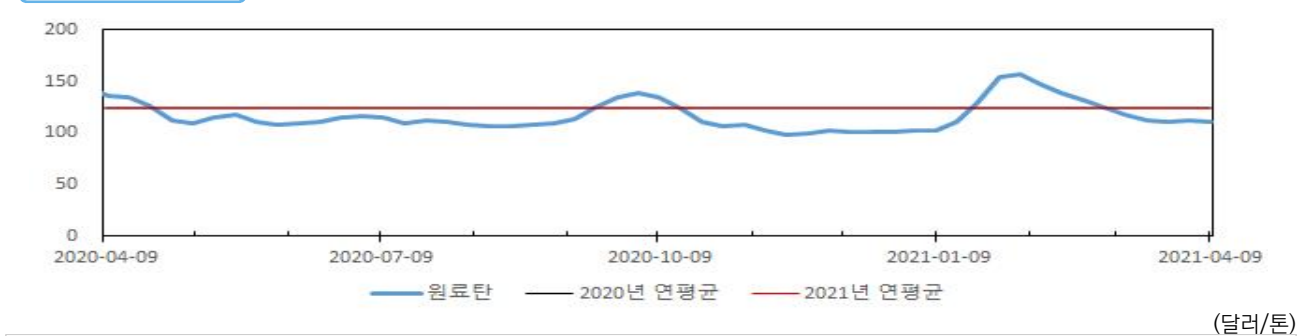
자료: Clarkson



자료: Clarkson

■ 원료탄 가격 : 지난 주 대비 1.2% 하락한 111.1달러/톤

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



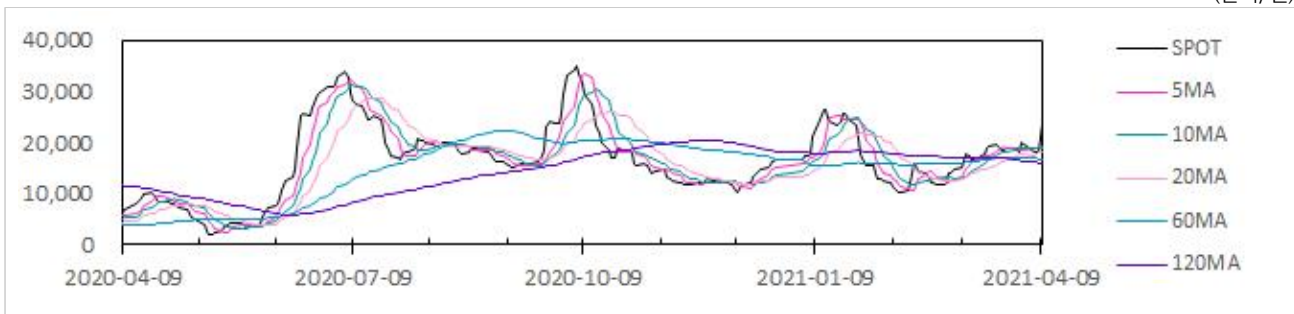
자료: Clarkson



3 케이프선-기술분석

이동평균

(달러/일)



3 케이프선-운임전망

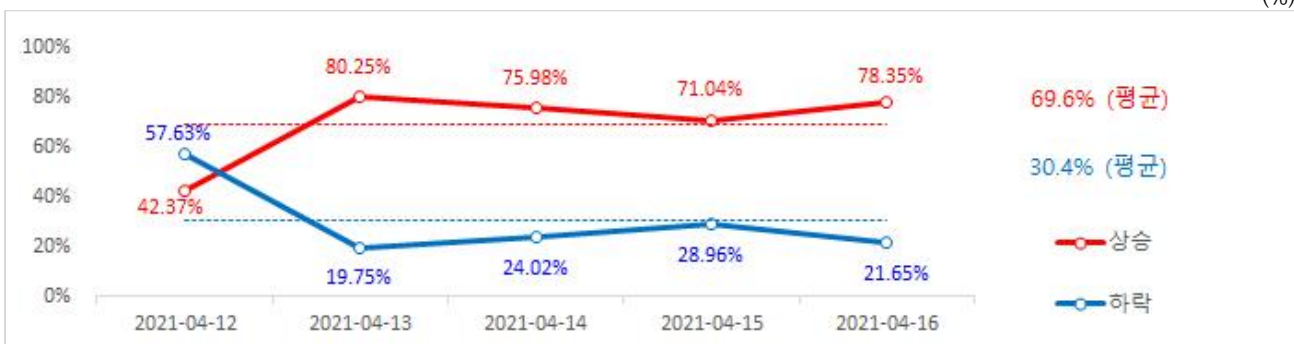
| 4월 3주('21.4.12~'21.4.16)

구분	인공지능	시계열
케이프선(5TC)	▲	▲

I (인공지능) 케이프선 운임 상승 전망

인공지능 모형 전망

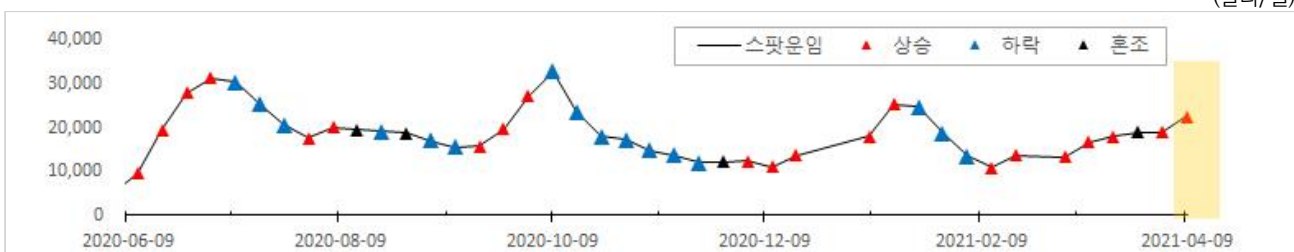
(%)



I (시계열) 케이프선 운임 상승 전망

스팟운임과 시계열 모형전망

(달러/일)



주: '20년 5월부터 시계열 모형의 전망(상승: 붉은색, 하락: 파란색), 배경이 노란색으로 음영처리된 부분이 이번 주 전망임



3 파나막스선-동향분석

■ 파나막스선 : 지난 주 대비 16.4% 하락한 18,806달러/일 기록

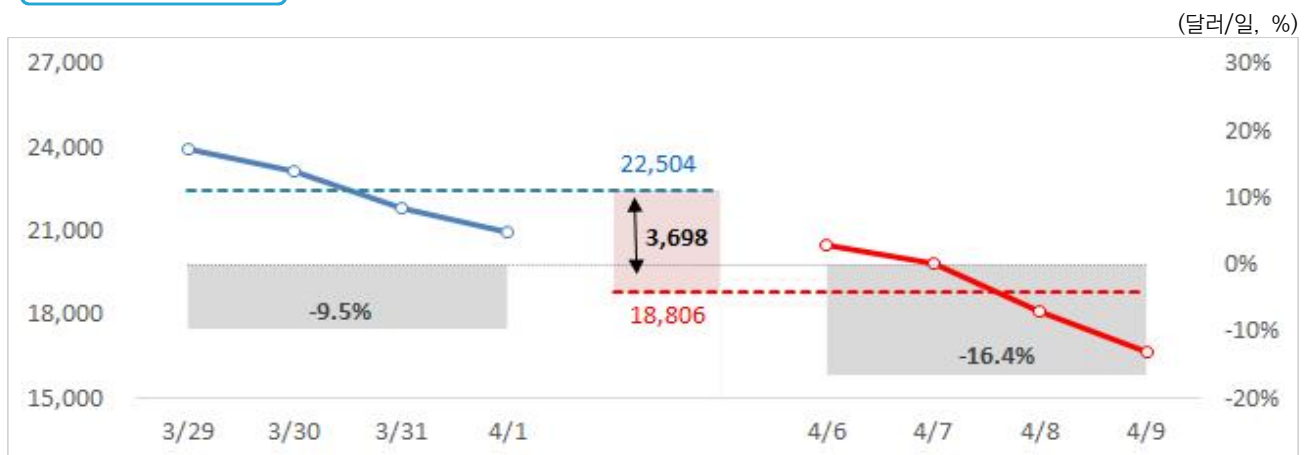
(운임) 3주 연속 하락세 지속

- 운임의 하락세가 3주째 이어지고 있으나 주간평균운임은 여전히 높은 수준임
- 익월물의 주간평균 FFA가격(18,236달러/일)이 주간평균운임(18,806달러/일)보다 낮은 수준을 기록하고 있는데, 이는 향후 운임수준이 현재 수준에 이르지 못할 것이라는 시장의 심리가 반영된 결과로 해석됨

(수요) 운임 하락요인 우세, 중국 돼지 사육량 감소와 ECSA 신규화물 유입 둔화

- 중국에서 아프리카돼지열병(ASF)이 재확산되면서 돼지 사육량이 20% 감소했고 이로 인해 중국의 사료 수요도 감소하고 있음. 2018년에도 동 바이러스로 인해 중국의 돼지 사육량이 절반이상 급감했다가 지난해 10월부터 돼지 개체수가 회복되기 시작하면서 옥수수, 보리 등에 대한 수요가 급등했었음
- 남미동부해안(ECSA)에서 시장으로 유입되는 신규화물(미네랄, 곡물)이 감소하고 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		4월 2주	4월 1주	전주대비차이	
BPI		2,238	2,649	▼ -411	-15.5 %
스팟운임(4TC)		18,806	22,504	▼ -3,698	-16.4 %
용선료	6개월	17,875	20,625	▼ -2,750	-13.3 %
	1년	16,375	17,000	▼ -625	-3.7 %
	5년	11,625	11,750	▼ -125	-1.1 %
FFA	5월물	18,236	20,249	▼ -2,012	-9.9 %
	3분기	16,214	16,932	▼ -718	-4.2 %
	21년	17,157	18,039	▼ -882	-4.9 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

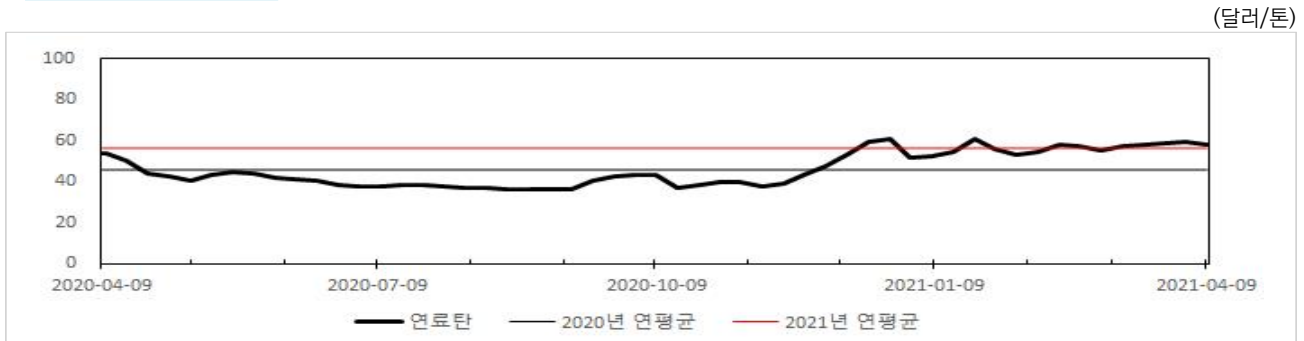
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



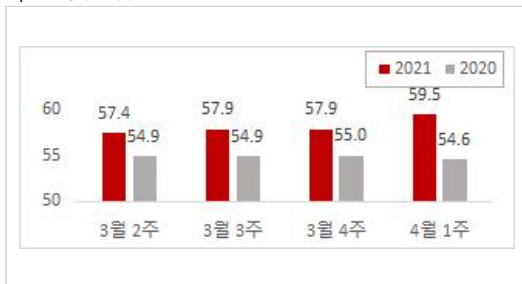
3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 1.4% 하락한 58.1달러/톤

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



자료: Clarkson

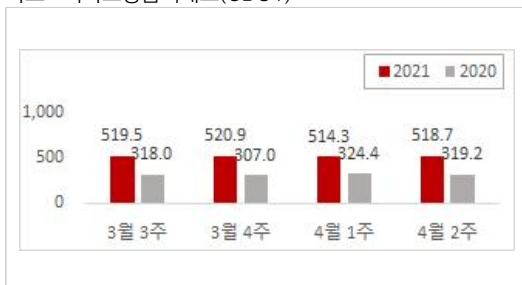
구분	연료탄가격	전주대비차이		
3월 3주	57.9	▲	0.4	0.7 %
3월 4주	59.1	▲	1.3	2.2 %
4월 1주	59.5	▲	0.4	0.6 %
4월 2주	58.1	▼	-1.4	-2.3 %

대두 가격 : 지난 주 대비 4.4% 상승한 518.7달러/톤

대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

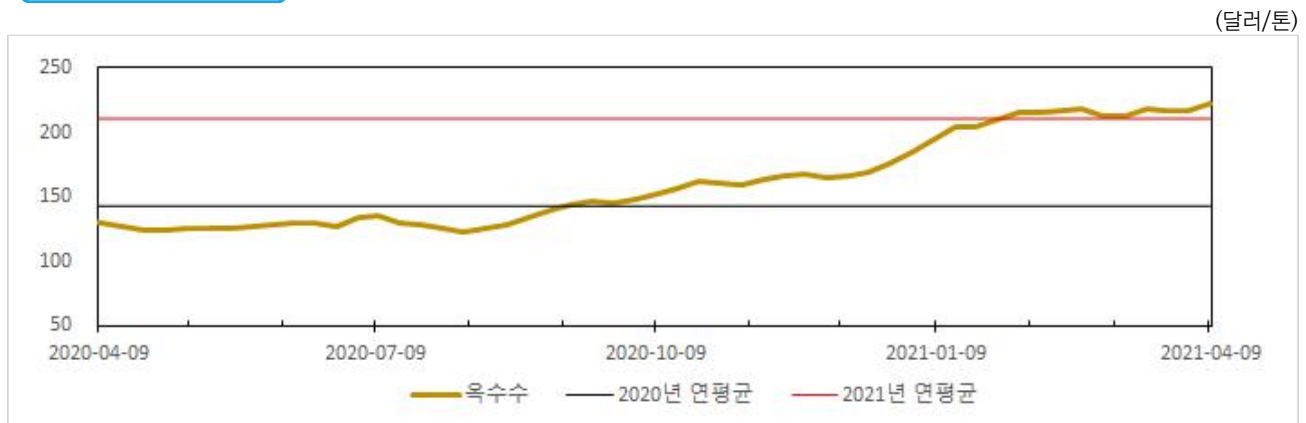
구분	대두 가격	전주대비차이		
3월 3주	519.5	▼	-3.0	-0.6 %
3월 4주	520.9	▲	1.4	0.3 %
4월 1주	514.3	▼	-6.6	-1.3 %
4월 2주	518.7	▲	4.4	0.9 %



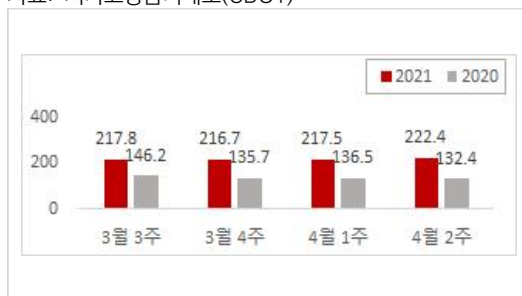
3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 지난 주 대비 2.3% 상승한 222.4달러/톤

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

(달러/톤)

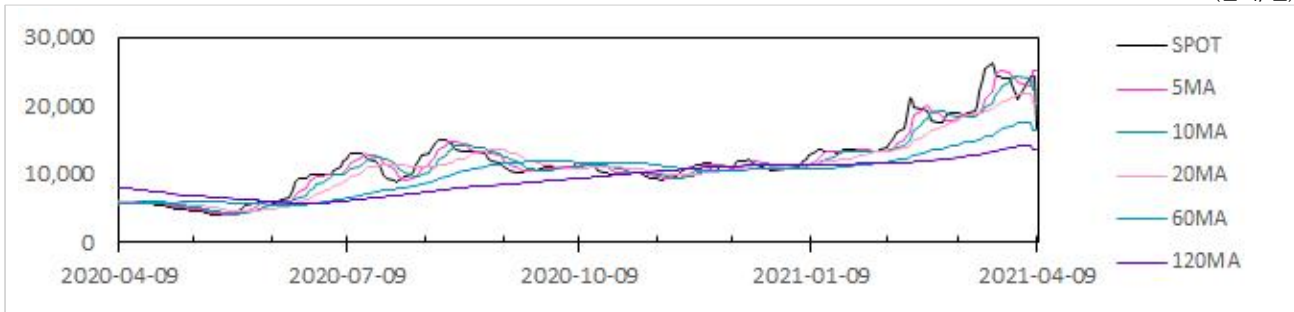
구분	옥수수 가격	전주대비차이		
3월 3주	217.8	▲	4.9	2.3 %
3월 4주	216.7	▼	-1.1	-0.5 %
4월 1주	217.5	▲	0.8	0.4 %
4월 2주	222.4	▲	4.9	2.3 %



3 파나막스선-기술분석

이동평균

(달러/일)



3 파나막스선-운임전망

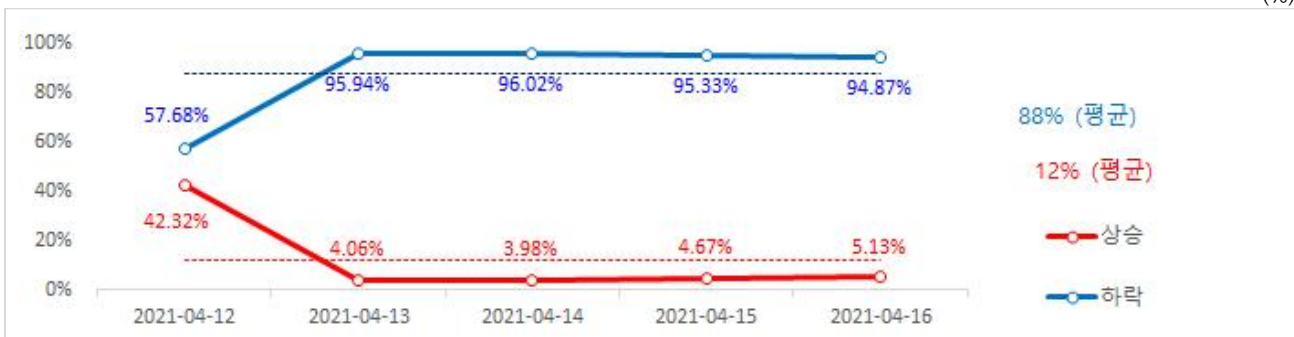
| 4월 3주('21.4.12~'21.4.16)

구분	인공지능	시계열
파나막스선(4TC)	▼	▼

I (인공지능) 파나막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망

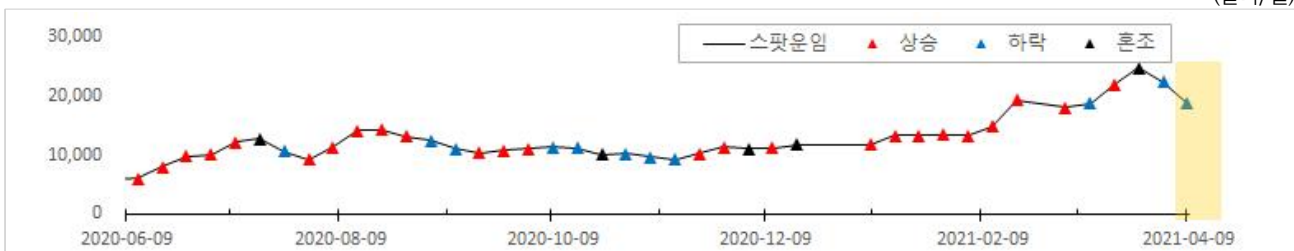
(%)



I (시계열) 파나막스선 운임 상승 전망

스팟운임과 시계열 모형전망

(달러/일)



주: '20년 5월부터 시계열 모형의 전망(상승: 붉은색, 하락: 파란색), 배경이 노란색으로 음영처리된 부분이 이번 주 전망임



3 수프라막스선-동향분석

■ 수프라막스선 : 지난 주 대비 5.4% 하락한 19,712달러/일 기록

(운임) 4월 2주에도 소폭하락, 3주 연속 하락세 기록

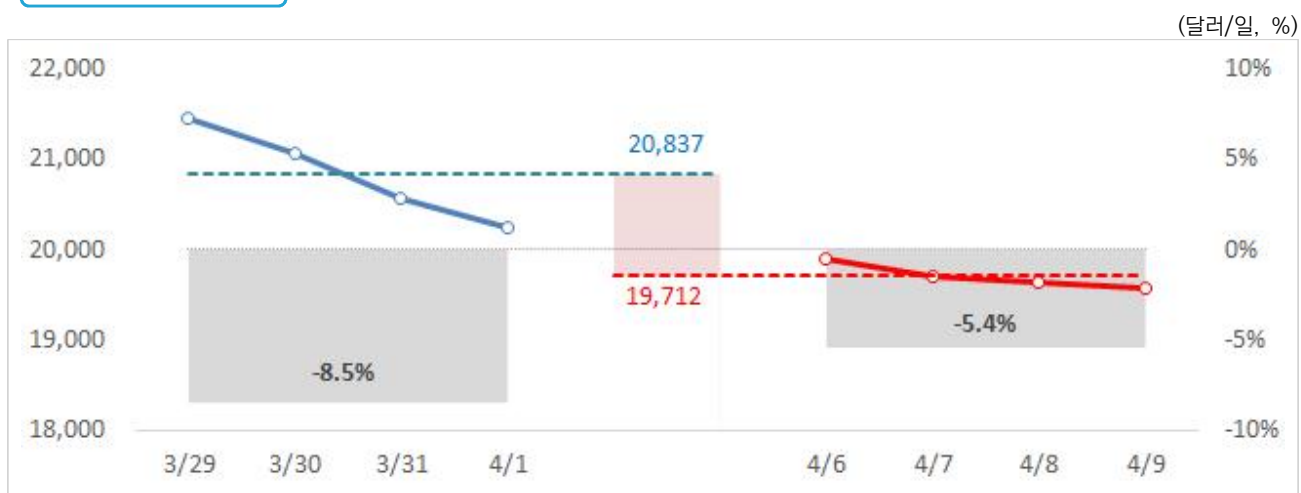
○ 이 전주(8.5%) 대비 낙폭은 5.4%로 축소되었으나, 운임의 하락세는 여전함

(수요) 운임 하락요인 우세, 신규화물 유입 둔화, 인도의 석탄 수요 감소

○ 미국걸프만(USG)에서 시장으로 유입되는 곡물량이 현저히 줄어들고 있음

○ 코로나19 재확산으로 인해 인도에 봉쇄조치가 다시 내려지면서 일시적으로 전력 소비가 감소했으며 이것이 석탄 수요 감소로 이어진 것으로 파악됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		4월 2주	4월 1주	전주대비차이		
BSI		1,792	1,895	▼	-103	-5.4 %
스팟운임(10TC)		19,712	20,837	▼	-1,125	-5.4 %
용선료	6개월	22,625	22,750	▼	-125	-0.5 %
	1년	15,750	15,375	▲	375	2.4 %
	5년	10,375	10,375	-	0	0.0 %
FFA	5월물	17,105	17,743	▼	-637	-3.6 %
	3분기	14,931	14,984	▼	-54	-0.4 %
	21년	16,209	16,415	▼	-206	-1.3 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

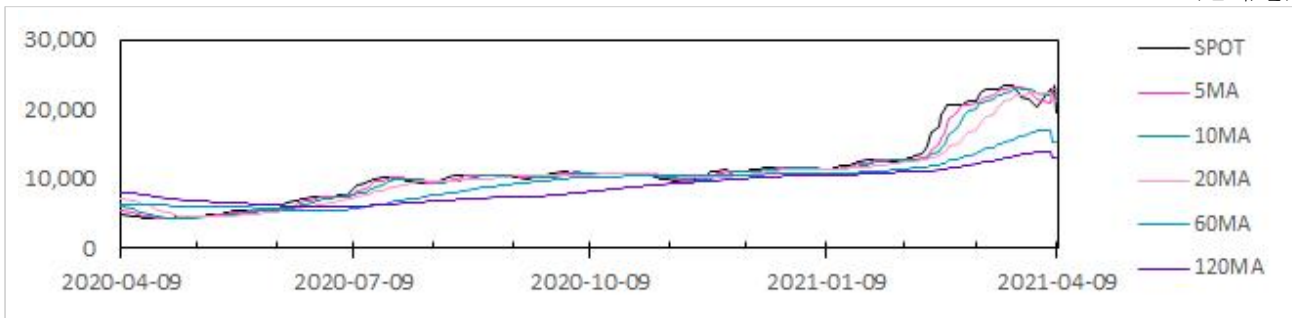
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균

(달러/일)



3 수프라막스선-운임전망

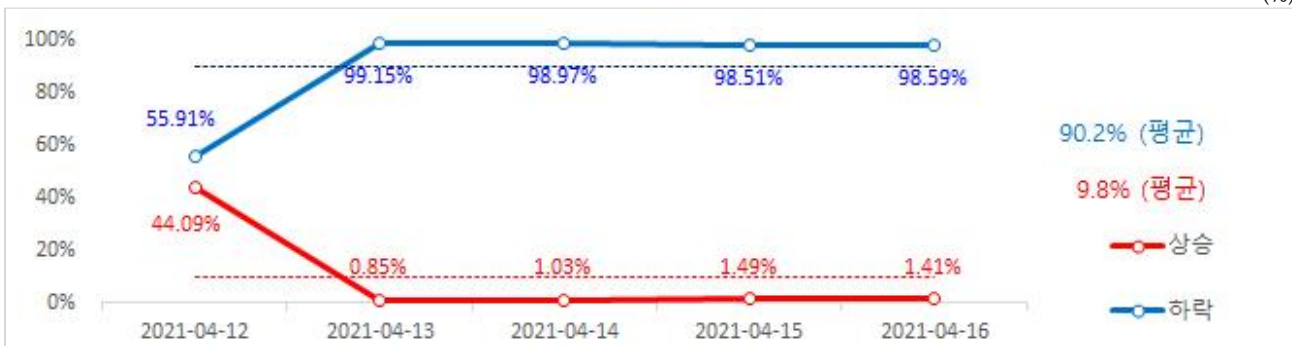
| 4월 3주('21.4.12~'21.4.16)

구분	인공지능	시계열
수프라막스선(10TC)	▼	▼

I (인공지능) 수프라막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망

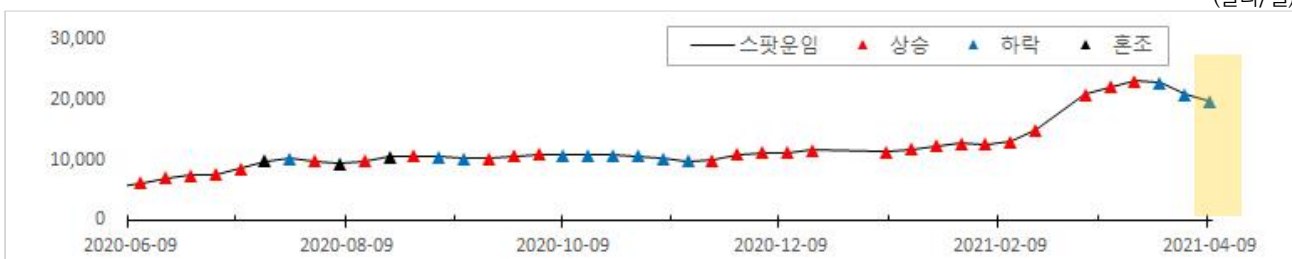
(%)



I (시계열) 수프라막스선 운임 하락 전망

스팟운임과 시계열 모형전망

(달러/일)



주: '20년 5월부터 시계열 모형의 전망(상승: 붉은색, 하락: 파란색), 배경이 노란색으로 음영처리된 부분이 이번 주 전망임



3. 컨테이너선

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

1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난 주 대비 66.7 상승한 2,652.12를 기록

(운임) 수에즈운하 정상화에도 불구하고 후유증은 지속

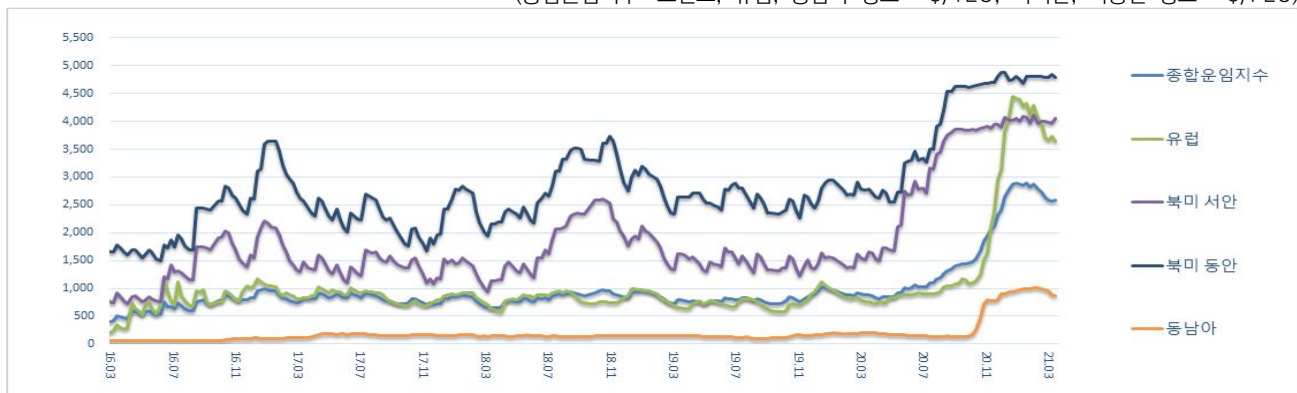
- 수에즈운하 통항 재개에도 불구하고 유럽 및 북미 동부 항만의 체선 및 공급 제약에 대한 불안감으로 운임이 크게 상승함. 북미 서부를 제외한 원양항로 운임은 대부분 상승하였으나 인트라 아시아 운임은 약세가 지속됨

(현황) 2021년 컨테이너 물동량 증가, '컨' 박스 회수를 위한 대형선 투입

- CTS 자료에 따르면 올해 2월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 15.8% 증가한 1,270만 TEU를 기록하였으며 2월 누적 기준 전년대비 9.2% 증가함
- 머스크는 지난 3월 말 아시아-호주서비스에 일시적으로 9,640TEU급 선박을 투입하여 약 8,000TEU의 공컨테이너를 회수함.(일반적으로 동 서비스에 투입되는 선박은 3,000~8,000TEU급 임)

컨테이너 운임지수

(종합운임지수: 포인트, 유럽, 동남아 항로 : \$/TEU, 미서안, 미동안 항로 : \$/FEU)



자료: 상하이해운거래소, Clarkson

컨테이너 운임

(종합운임지수: 포인트, 유럽, 한국, 일본 동남아 항로 : \$/TEU, 미서안, 미동안 항로 : \$/FEU)

		4월 2주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임	종합운임지수 SCFI	2,652	66.7	2,571	2,885	2,759	818	2,641	1,234
	유럽항로	3,964	313.0	3,651	4,452	4,072	725	3,797	1,146
	미서안항로	3,931	-125.0	3,931	4,106	4,016	1,361	4,080	2,719
	미동안항로	5,334	546.0	4,679	5,334	4,818	2,542	4,876	3,587
	한국항로	308	0	196	323	272.47	116	206	133
	일본항로	261	2.0	251	265	257	230	255	241
	동남아항로	840	-28	840	1,017	955	130	910	264

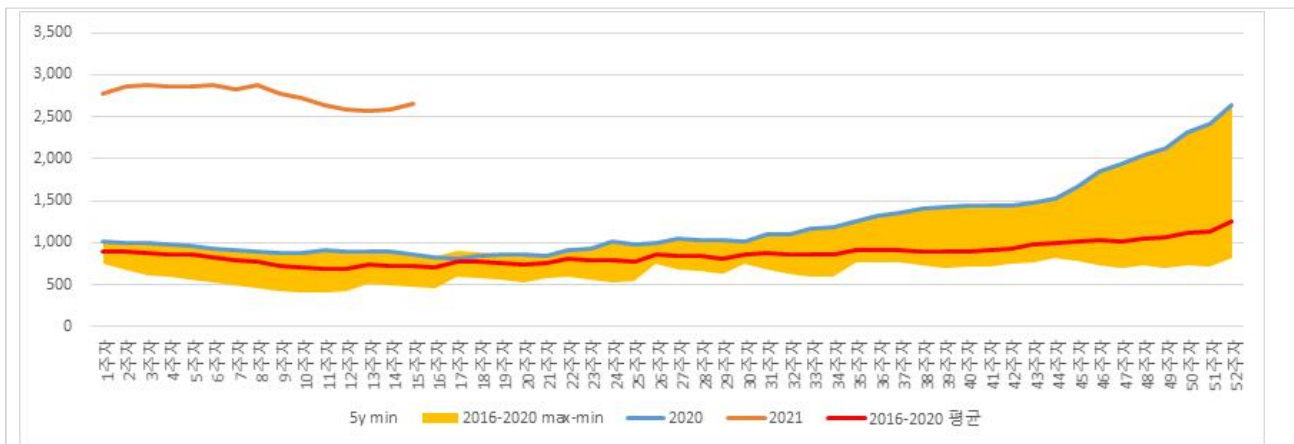
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



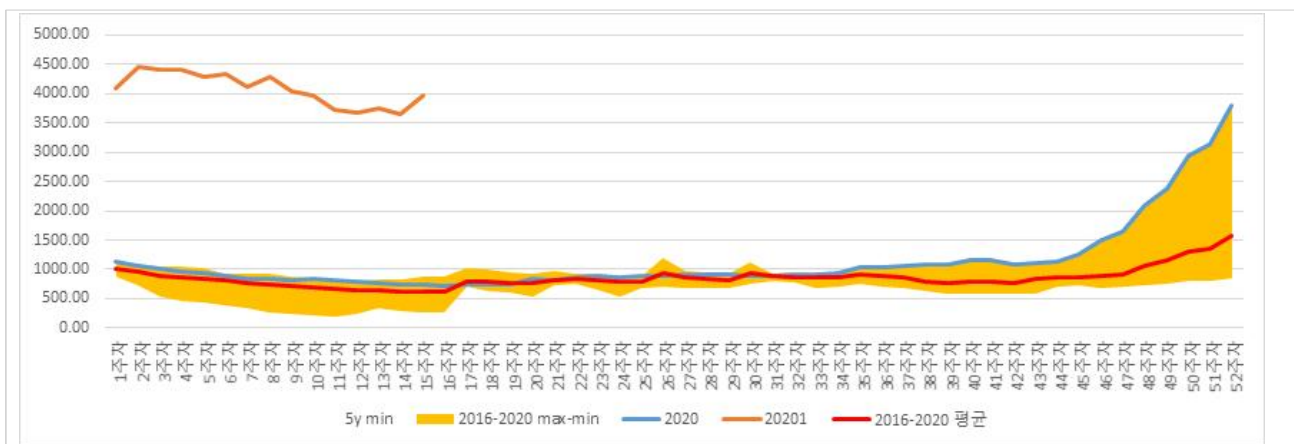
2 운임전망

| 4월 3주('21.4.12~'21.4.16)

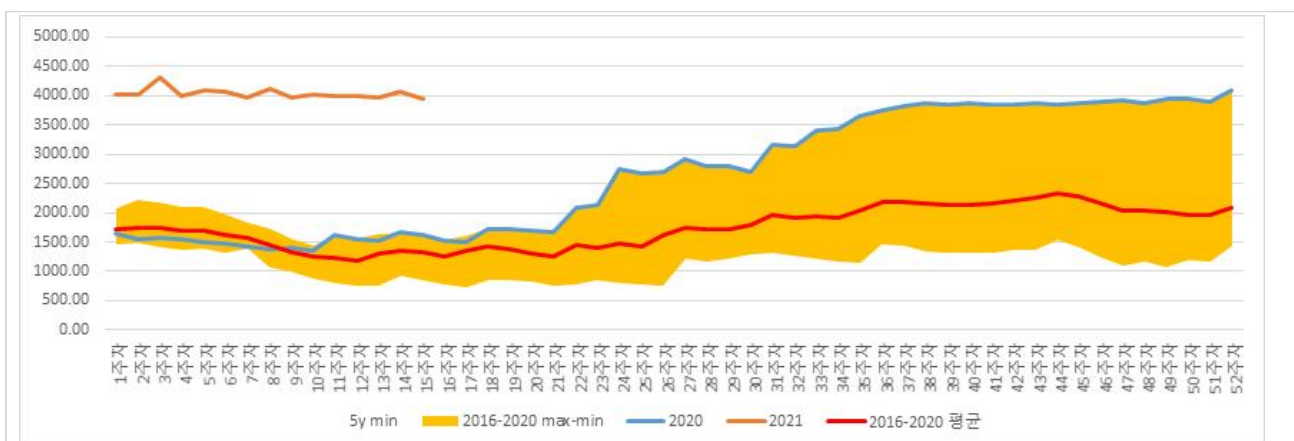
SCFI 지수는 계절적으로 약보합세를 기록할 것으로 예상됨



아시아-유럽운임은 수에즈사태로 운임 불확실성이 단기간 지속될 것으로 예상



아시아-북미운임(미 서부)은 계절적으로 4월말까지 약보합세를 기록할 가능성이 높음





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 지난 주 대비 1.7p 하락한 31.6 기록

(운임) 전주 보합 추이를 보였던 유조선 항로는 전반적으로 하락세를 나타냄

(달러/톤)

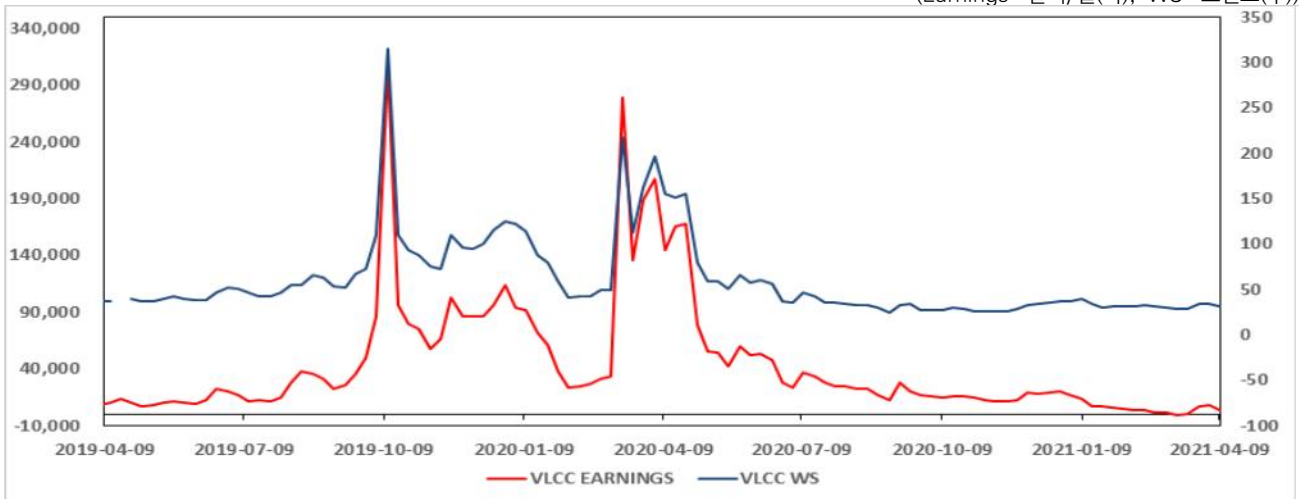
구분	WS	전주대비차이		
4월 2주	31.6	▼	1.7	5.1 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	18.0	▼	1.0	5.3 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	31.0	▼	3.0	8.8 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	32.0	▼	7.0	17.9 %

(동향) 원유 수요 회복세에도 불구하고 시황은 하락세를 보임

- 북미 지역의 물동량 유입에도 불구하고 중동지역 일부 구간은 마이너스 시황을 보이는 등 하락세가 지속되고 있음
- OPEC+의 증산 결정으로 인해 다음 달부터 원유 수송 물동량이 늘어날 것으로 예상되지만 과잉 선박량이 해소되지 않으면 운임 상승에 미치는 영향은 제한적일 것으로 판단됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일좌), WS: 포인트(우)



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		4월 2주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	31.6	-1.7	28.4	40.0	32.3	24.8	217.5	61.2
항로(TD3C)	평균 수익	-316	1,878	-6,779	14,966	51	5,603	250,354	49,069
VLCC	1년 용선료	22,500	-	22,500	25,125	23,392	22,875	80,000	39,788

자료: Clarkson

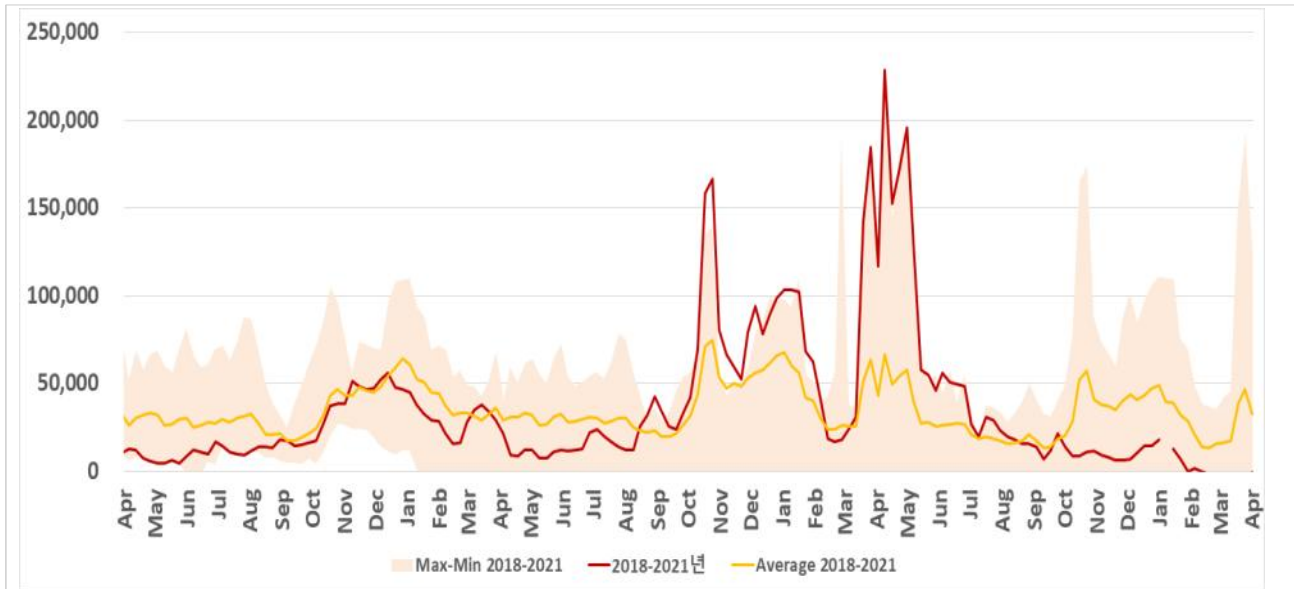


1 유조선-기술분석

추세선(붉은색)은 최저치에 근접한 수준에 머물러오다 최근 소폭 상승 후 하락추세를 보임

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

(운임과 용선료: 달러/일)

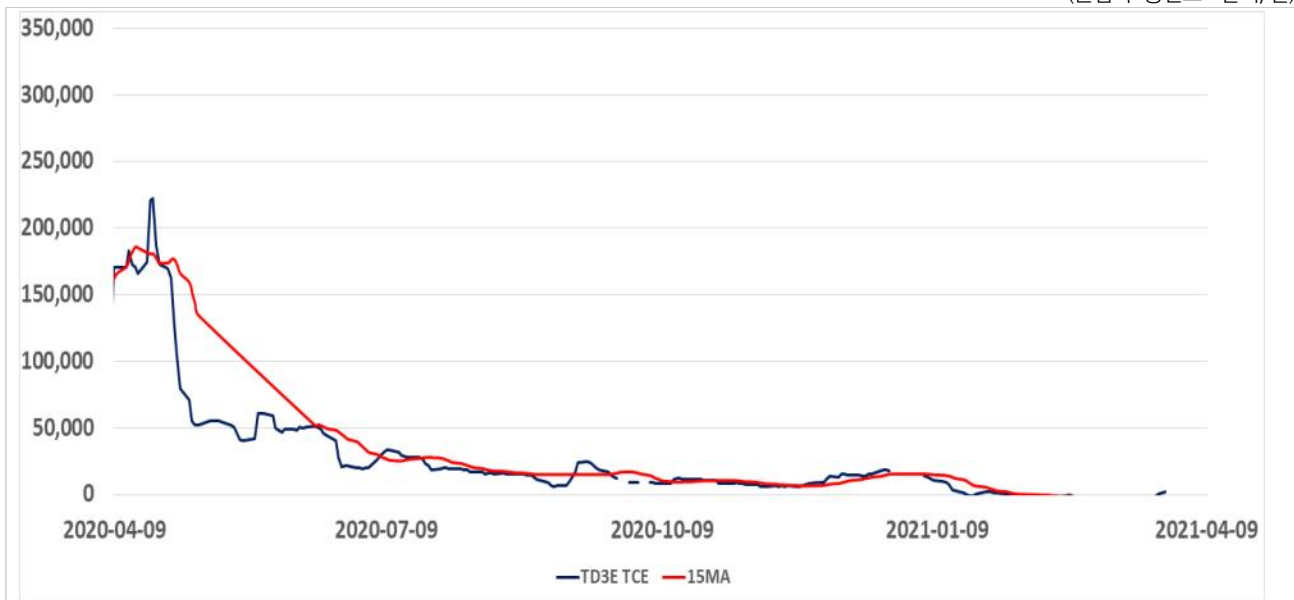


자료: Clarkson

수익 추세선(파란색)은 15일 이동평균선과 근접해 있으며 최근 반등 후 다시 하락추세를 보임

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(운임과 용선료: 달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 지난 주 대비 5.9p 하락한 133.8 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 선형이 하락세를 나타냄

(달러/톤)

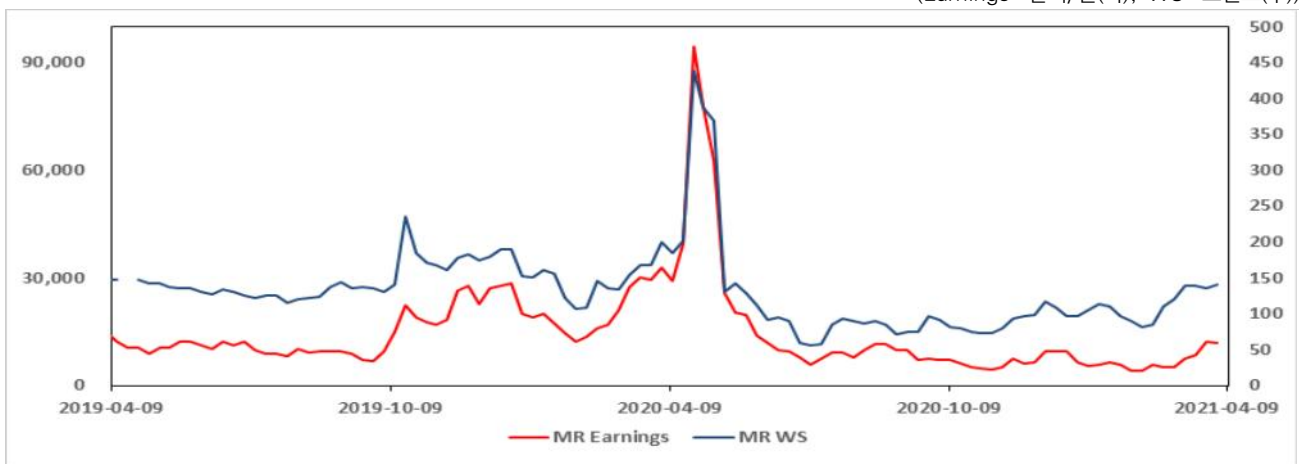
구분	WS	전주대비차이		
4월 2주	133.8	▼	5.9	4.2 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	120.0	▼	17.5	12.7 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	130.0	▼	5.0	3.7 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	130.0	▼	10.0	7.1 %

(동향) 중동 지역의 물동량 유입이 감소되면서 대부분의 선형이 약세를 보임

- 정제 마진 감소와 수급 불균형 현상이 지속되면서 시황이 지속적으로 하락세를 나타내고 있음
- 호주 정제시설 가동 중단으로 인한 아시아 지역 석유정제품 물동량의 증가는 향후 석유제품선 시황에 긍정적인 요인으로 작용할 것으로 예상됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		4월 2주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	133.8	-5.9	80.6	139.7	112.7	55.5	437.2	126.8
	평균 수익	11,254	191	1,034	11,650	7,284	2,664	79,699	15,830
MR	1년 용선료	12,375	0	11,625	12,375	12,325	11,625	20,000	14,440

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

자료: Clarkson

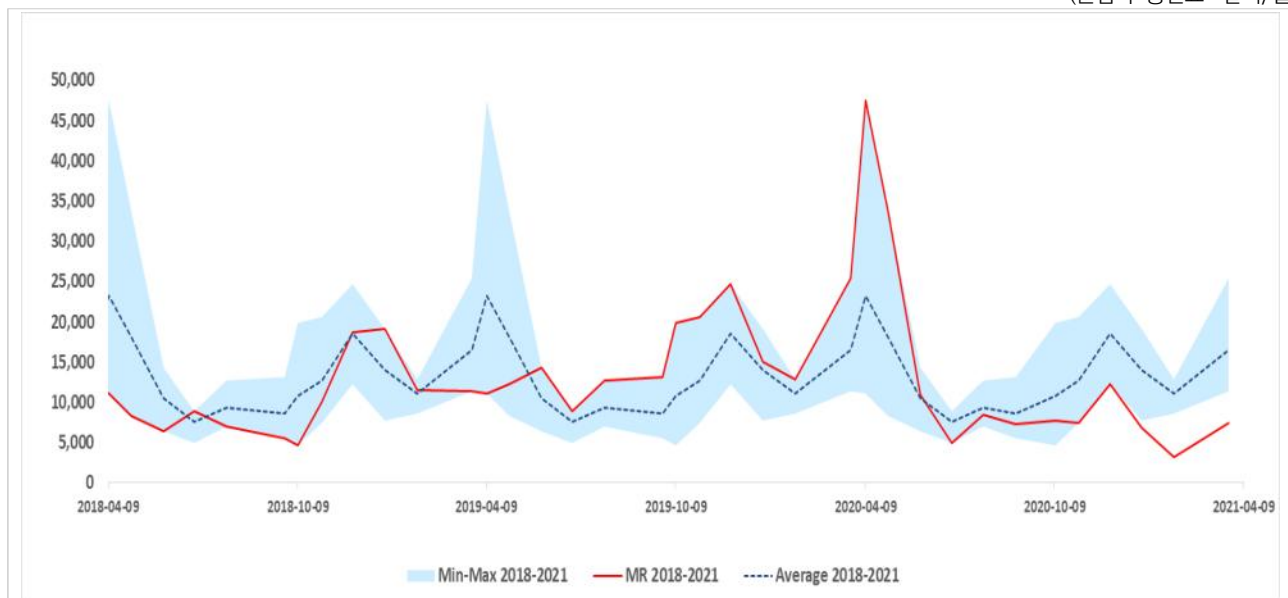


2 석유제품선-기술분석

추세선이 3년 평균선과 일정한 수준의 간격을 유지하며 상승 추이를 보임

MR 인도-극동(Pacific Basket) 3년 이동평균(MA)

(운임과 용선료: 달러/일)

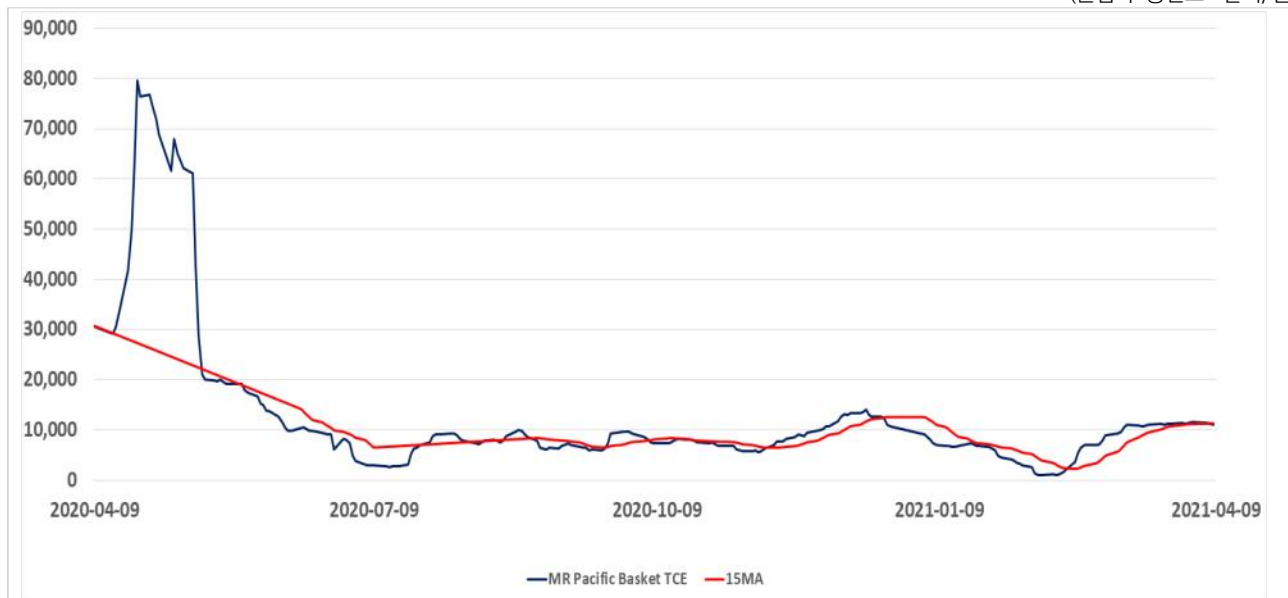


자료: Clarkson

추세선이 최근 소폭 상승 후 하락 추이를 보임

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(운임과 용선료: 달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선 시장

1 동향분석

건화물선 중고선 지수는 24.05로 전주 24.05 대비 변화없음

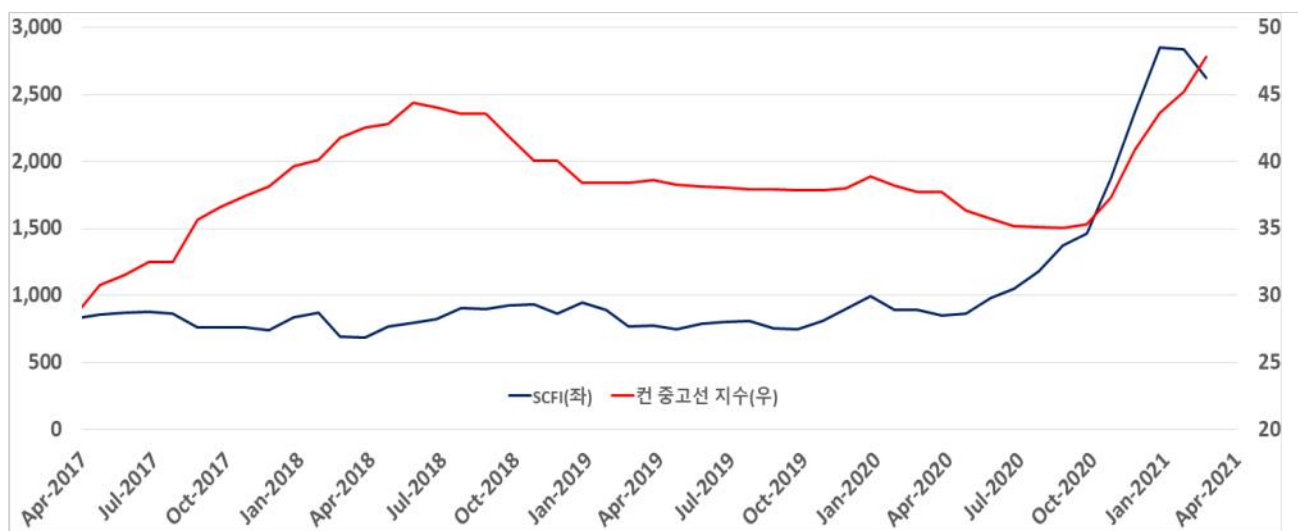
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

컨테이너선 중고선 지수는 52.60으로 전월 47.83 대비 4.77p 상승하였음

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

| 4월 1주('21.4.1~'21.4.9)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 22건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	GH Northern Dancer	2017	63,025	DWT	2021-04-09	21.75	Celsius Shipping	Clients of Belships
TankChem	Nord Valiant	2016	49,737	DWT	2021-04-09	26.50	Top Ships	Undisclosed interests
Bulk	Nordic Bulker 2	2002	28,458	DWT	2021-04-09	5.80	Diligent Holdings	Middle Eastern interests
Container	ST Blue	2011	2,535	TEU	2021-04-09	22.50	Santoku Shipping	Korean interests
TankChem	N/B Hyundai Mipo	2022	50,000	DWT	2021-04-09	34.80	SOCATRA	Greek Interests
TankChem	N/B Hyundai Mipo	2022	50,000	DWT	2021-04-09	34.80	SOCATRA	Greek Interests
Bulk	Hua Rong 5	2012	52,713	DWT	2021-04-08	11.34	Huarong Financial	Chinese interests
Bulk	Linda Dream	2007	180,180	DWT	2021-04-08	19.00	Toyo Sangyo	Undisclosed interests
TankChem	Overseas Gulf Coast	2019	50,332	DWT	2021-04-08	32.50	Overseas Shipholding	Clients of EPS
Tanker	Hafnia Europe	2006	74,997	DWT	2021-04-07	11.30	Hafnia Limited	Clients of Benelux Overseas
TankChem	Krisjanis Valdemars	2007	37,266	DWT	2021-04-07	10.00	Latvian Shipping	Clients of Avin International
Bulk	Shin Nichiho	2005	203,180	DWT	2021-04-07	16.20	Nippon Yusen Kaisha	Chinese interests
Tanker	Supreme	2002	164,551	DWT	2021-04-07	15.90	UML Switzerland	Bangladeshi interests
Bulk	Xi Jiang Yue	2011	74,940	DWT	2021-04-07	18.00	Ocean Broaden	Greek interests
TankChem	N/B Jiangsu New YZJ YZJ2015-2203	2021	49,600	DWT	2021-04-07	31.50	Yangzijiang Shipping	Clients of Celsius Shipping
TankChem	N/B Jiangsu New YZJ YZJ2015-2204	2021	49,600	DWT	2021-04-07	31.50	Yangzijiang Shipping	Clients of Celsius Shipping
Container	Paola	2008	998	TEU	2021-04-07		Peter Dohle	Clients of Admiral Container
Container	Paava	2008	998	TEU	2021-04-07		Peter Dohle	Clients of Admiral Container
Tanker	Nord Imagination	2009	48,045	DWT	2021-04-01	14.10	Shoei Kisen Kaisha	Undisclosed interests
Gas C'rier	Queen Luca	1995	37,450	cu.m.	2021-04-01	8.00	Global Tanker	Turkish interests
Tanker	Umlma	2006	106,095	DWT	2021-04-01	15.00	Qatar Shipping	Greek interests
Bulk	Vasilis	2011	32,081	DWT	2021-04-01	11.50	Empire Bulkercs	Greek interests



6. 주요 해운지표

(2021.03.26.기준)

주요 해운지표 추이	금주	전주 대비	4월 평균	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선가 (\$ Million)									
건화물선(5년) Panamax	18.0	-	18.0	18.0	18.0	18.0	17.5	19.0	18.0
유조선(5년) VLCC	69.0	-	69.0	63.0	69.0	66.2	63.0	77.0	70.5
컨테이너선(10년) Sub-Panamax	20.0	-	20.0	14.0	20.0	17.3	8.0	13.0	9.0

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)									
건화물선 Panamax	28.8	0.3	28.6	25.5	28.8	26.9	25.5	27.0	26.0
유조선 VLCC	91.5	1	91	85.0	91.5	88.7	85.0	92.0	88.6
컨테이너선 Sub-Panamax	34	-	34	30.0	34.0	31.2	30.0	31.5	30.4

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	356.0	-14	363.0	311.3	390.8	354.7	124.8	303.8	246.3
	Singapore	367.3	-15.3	374.9	324.8	410.8	371.5	157.8	388.0	269.7
	Korea	388.8	-18	397.8	361.8	427.0	397.4	196.3	426.5	314.7
	Hong Kong	380.8	-16.8	389.1	325.8	418.0	378.6	181.8	436.8	290.5
VLSFO	Rotterdam	453.3	-10.0	458.3	387.8	497.3	450.0	179.0	585.3	328.0
	Singapore	478.3	-5.3	480.9	413.0	519.8	478.5	219.8	726.3	371.1
	Hong kong	477.8	-10.3	482.9	404.5	591.0	478.1	214.8	722.3	371.1

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	172.3	6.2	169.4	149.6	177.9	166.7	71.7	176.1	106.4
	중국産	182.7	2.7	180.3	174.3	215.3	194.8	-	178.5	126.5
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	104.7	0.2	104.7	100.5	114.7	105.7	-	111.8	71.5
	중국産	130.7	0.3	130.7	110.6	181.3	140.2	-	138.1	91.2
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	151.4	-2.9	153.5	132.8	202.4	164.6	-	204.2	149.0
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	141.1	113.9
	중국産	243.8	-17.1	251.8	243.8	272.5	251.8	-	222.7	202.6
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1415.3	13.25	1410.1	1,311.8	1,440.0	1,392.2	821.8	1,770.5	954.4
	밀(국제)	628.8	17.75	621.4	601.8	680.3	644.8	474.0	640.8	549.4

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)									
		11월	12월	1월	2021년 합계	2020년 합계	2019년 합계	2018년 합계	
ASEAN	수출	7,962	9,129	8,016	8,016	89,017	95,086	100,114	
	수입	4,302	4,969	5,288	5,288	54,830	56,186	59,628	
NAFTA	수출	7,958	8,526	9,695	9,695	87,821	89,839	89,921	
	수입	5,121	5,891	5,982	5,982	68,263	73,797	69,712	
EU	수출	4,453	5,096	4,784	4,784	47,870	52,758	57,676	
	수입	5,273	5,471	4,819	4,819	55,517	55,795	62,296	
BRICs	수출	14,196	15,205	14,172	14,172	155,346	163,882	189,936	
	수입	11,977	12,544	12,796	12,796	128,653	131,656	133,785	

자료: 한국무역협회



주)

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