

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2021년 7월 5일

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 전주대비 하락한 31,973달러/일 기록, 철강 생산 극대화를 위한 고품위 철광석 수요 증가 및 건설 분야 계절적 비수기 진입

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 119.74 상승한 3,905.14를 기록, 7월 운임인상으로 고운임 지속 전망

탱커선

지난주 유조선 운임지수(WS)는 대비 0.2p 하락한 32.0 기록, 대부분의 항로가 소폭 하락세를 보임

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

코로나 시대에 대응하는 선사들의 전략

- ▶ 2020년 코로나 발발 이후 글로벌 선사들의 전략은 상이함
 - MSC, 완하이는 중고선과 용선을 통해 의도적으로 선대를 확장함. 동 선사들은 6월 기준 전년동기대비 9.0%(33.1만 TEU), 70.1%(16.5만 TEU) 증가시킴
 - HMM, 에버그린은 작년 하반기부터 올해까지 인도척수가 증가하여 상대적으로 높은 운임의 수혜를 받아 경영실적이 크게 개선됨
 - Zim은 선대량을 증가시켰을 뿐만 아니라 전자상거래 화물을 처리하기 위한 신규 서비스 개설로 늘어난 수요를 처리함
 - 머스크를 비롯한 CMA CGM, ONE, COSCO는 운영선대를 크게 늘리지 않는 전략을 유지함
- ▶ 발주잔량(orderbook)에서도 선사별로 차이가 큰 것으로 나타남
 - MSC는 82만 TEU의 발주잔량이 있는 반면에 머스크는 3.5만TEU에 불과함. ONE, 하판로이드는 초대형선에 대한 신규 발주를, 완하이는 소형부터 대형선까지 모든 선형에 대해 발주함

자료: Alphaliner weekly no.26

최건우 전문연구원

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

해상물동량, COVID-19 이전 수준으로 회복

- ▶ Lloyd's List Intelligence 자료에 따르면 해상물동량은 COVID-19 대유행 이전 수준으로 회복함
 - 작년 총 해상물동량은 전 세계적인 COVID-19 바이러스 영향으로 인해 3.4% 감소함. 액체화물이 9.0%로 가장 크게 감소하였으며, 건화물 1.6%, 컨테이너화물이 1.4% 각각 감소함
 - 2021년 해상물동량은 4.2% 성장할 것으로 전망하고 있음
- ▶ Lloyd's List Intelligence 컨설팅 대표 크리스토퍼 팔슨(Christopher Palsson)에 따르면 세계무역은 2008년 금융위기로 인한 경기침체보다 더 빠르게 회복 되었다고 언급함
 - 크리스토퍼 팔슨은 인구와 경제가 빠르게 성장하고 있는 아시아와 아프리카를 중심으로 점진적인 무역 성장이 이루어질 것이라고 언급함
 - Danish해운 최고 경영자인 안네 스테펜센(Anne Steffensen)은 “해상물동량 성장률은 향후 낮아질 것으로 예상되지만 여전히 견고하게 성장할 것이다.”고 언급함
 - 세계무역기구(WTO)는 2020년 세계 교역량이 5.3% 감소 후 2021년 8.0% 증가할 것으로 예상하고 있음

자료: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137412/Seaborne-trade-growth-back-to-pre-pandemic-levels>

김병주 연구원

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



1. 주간뉴스

중국, 철광석 수입량 감소 전망

- ▶ 싱가포르 증권거래소(SGX)에 따르면 올해부터 중국 철광석 수입량은 연간 약 7,900만 톤 감소할 것으로 전망함
 - 중국 내 경기부양책으로 인프라 건설 수요가 증가하여 2020년 철광석 수입량은 전년대비 9.5% 증가한 11.7억 톤을 기록하였으나 중국 내 철광석 광산 개발과 고철 증가로 올해 수입량은 감소할 것으로 전망함
 - 현재 중국 내 50개의 철광석 광산이 개발(예정 포함)되어 연간 총 채굴량은 3.4억 톤이 이를 것으로 예상되어 중국 내 자급률이 2020년 19%에서 2025년 22%로 상승함
 - 고철이 사용되는 전기로 생산 비중도 증가하여 중국 조강생산에서 차지하는 전기로 비중은 현재 10%에서 15-30%로 증가시킬 예정임
 - 중국 고철 수요는 연간 3천만 톤 이상 증가하여 2025년 총 고철 수요는 3.5억 톤에 이를 것으로 전망함
- ▶ 중국 내 환경규제로 인해 2021-2025년 동안 철강 생산량의 증가는 제한됨
 - 중국의 공업 및 정보화부는 중국 총 탄소배출량의 15%를 차지하는 철강산업에 대한 규제를 실시하여 추가 설비 증설을 금지함

자료: <https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/videos/market-movers-asia/070521-asia-commodities-opec-oil-clarity>

최건우 전문연구원

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

파라나강의 수위 저하로 인한 대두 수출 차질

- ▶ 남아메리카 대륙 중부를 흐르는 파라나(Parana)강의 수위가 낮아져 아르헨티나 대두 수출에 차질이 발생함
 - 농림부 자료에 따르면 2021년 1-5월 아르헨티나 로사리오(Rosario) 주요 내륙항으로부터 수출되는 대두량은 전년동기(271,808톤)대비 3분의 2 이상 감소한 것으로 파악됨
 - 아르헨티나 국립물연구소(INA: Instituto Nacional del Agua)는 건기가 장기화될 것으로 예상됨에 따라 대두 수출 상황은 더욱 악화될 것으로 전망함
- ▶ 브라질과 파라과이 또한 파라나강의 급격히 낮아진 수위로 인한 대두 수출에 악영향을 받고 있음
 - 브라질은 강수량 부족으로 인한 물 비상사태를 선포하였으며, 인프라부 장관 따르시지우 프레이타스(Tarcisio de Freitas)는 파라나강을 통한 화물 운송이 중단될 수도 있다고 언급함
 - 파라과이 수로운송사업자센터(CAFYM: Center of Fluvial and Maritime Shipowners)에 따르면 파라나강을 운항하는 배의 선적 일정은 한 달 이상 지연되었으며 다음 선적 시기는 9월 이후 가능할 것으로 파악됨

자료: <https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/podcasts/focus/062921-usgc-asia-naphtha-flows-spike-q2-despite-tanker-owner-reticence>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

탱커 선주, 원유 생산 증가 기대

- ▶ 탱커 선주들이 원유 증산을 간절히 기다리고 있는 가운데, 선박중개업체 김슨(Gibson)은 “OPEC+가 원유 생산량을 억제할수록 향후 미국은 셰일 수출 증가로 인한 수익 개선이 더 커질 수 있다”라고 언급함
 - 최근 주간보고서에서 김슨은 유가가 배럴당 75달러까지 상승하고 단기 수요가 증가할 것이라는 전망이 지배적이나, 지난 18개월 간의 시장 분석을 통해 신중한 판단을 해야 할 것으로 설명함
 - 현재 원유가격, 수요, 생산 등을 조정하기 위한 OPEC+의 정기회의에서 대부분의 회원국이 400,000 배럴 증가를 지지했으나, OPEC+는 8월 이후의 생산량에 대해 합의점을 도출하지 못하고 있음
- ▶ 미국 셰일업체들은 생산량을 증가하던 과거의 유가 상승기와 다르게 부채를 줄이고 생산량을 일정하게 유지하고 있음
 - 미국 셰일업체들의 이러한 변화는 미국의 석유 생산량이 COVID-19 이전 수준으로 회복하는데 최소 4년은 걸릴 것이라는 예측에 따른 대응임
 - 김슨은 현시점에서는 OPEC+의 증산이 단기적인 호재가 될 것이며, 휘발유, 제트연료 등에 대한 전 세계의 수요 증가는 결국 원유 증산을 요구하게 될 것이며 이는 탱커 선사들에게 기회로 작용할 것이라고 분석함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/tanker-owners-looking-forward-to-a-rise-in-crude-oil-production/>

류희영 연구원

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

OPEC+ 6월 원유 생산량, 수요 회복으로 인해 증가세

- ▶ 로이터의 조사에 따르면 원유 감산 완화와 주요국들 간 핵 협상이 진행 중인 가운데 OPEC+의 6월 원유 생산량은 이란의 수출량 증대에 따라 증가한 것으로 나타남
 - OPEC은 6월 하루당 2,624만 배럴의 원유를 생산하였고 이는 5월보다 74만 배럴 증가한 것으로 조사됐으며, 생산량은 올해 2월을 제외하고 2020년 6월 이후 매달 증가 추이를 보임
 - OPEC+는 글로벌 수요 회복을 기대하며 그간 유지되어온 감산 기조를 점진적으로 완화해왔으며, 7월 회의에서 향후 생산국들의 추가 증산과 규모를 논의할 것으로 예상됨
- ▶ 6월 사우디아라비아가 OPEC+ 협약의 일환으로 자발적인 감축 해제를 통해 생산량을 늘리면서 최대 증가 폭인 50만 bpd를 기록함
 - OPEC 2위 생산국인 이라크의 생산량이 꾸준히 증가하고 있는 가운데 미국의 제재에도 불구하고 4분기 이후 수출을 늘려 온 이란이 두 번째로 큰 증가세를 기록함
 - 현재 이란과 세계 주요국들은 올해 4월부터 지속해서 이란이 원유 생산량을 더 늘릴 수 있는 2015년 핵 합의 부활에 대해 논의하고 있으나 아직 합의에 도달하지 못하고 있음

자료: <https://www.reuters.com/world/middle-east/opec-oil-output-rises-june-demand-recovers-survey-shows-2021-06-30/>

류희영 연구원

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



2. 건화물선

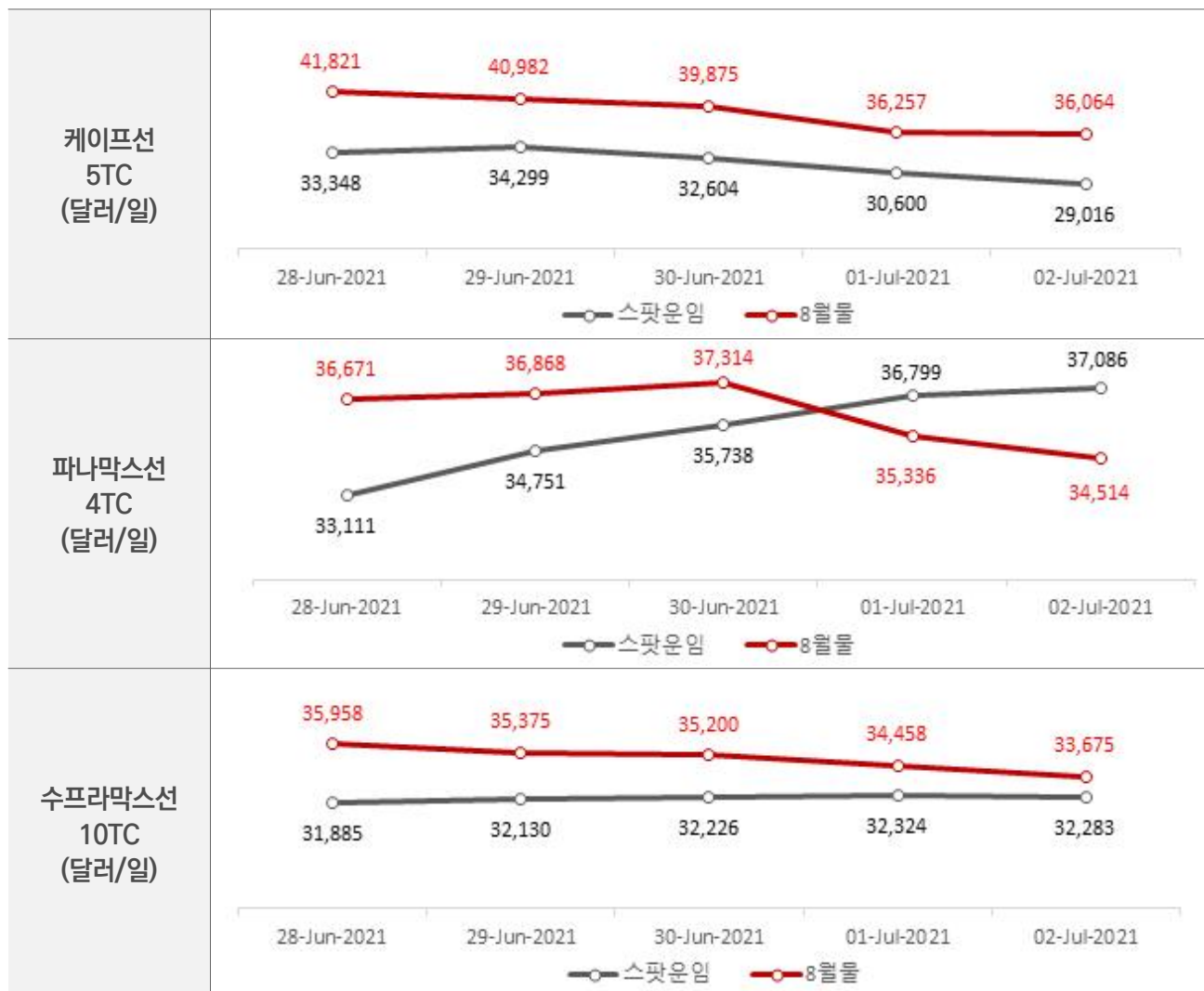
황수진 전문연구원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

1 주간평균운임전망

구분	7월 2주(전망)		7월 1주						
	인공지능	시계열	주간평균운임	전주대비차이			FFA 8월물 주간평균가격	전주대비차이	
케이프선 5TC (달러/일)	▲	▼	31,973	▼	-292	-0.9 %	39,000	▼	-366 -0.9 %
파나마선 4TC (달러/일)	▼	▲	35,497	▲	5,312	17.6 %	36,141	▲	2,257 6.7 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	▼	-	32,170	▲	801	2.6 %	34,933	▲	932 2.7 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

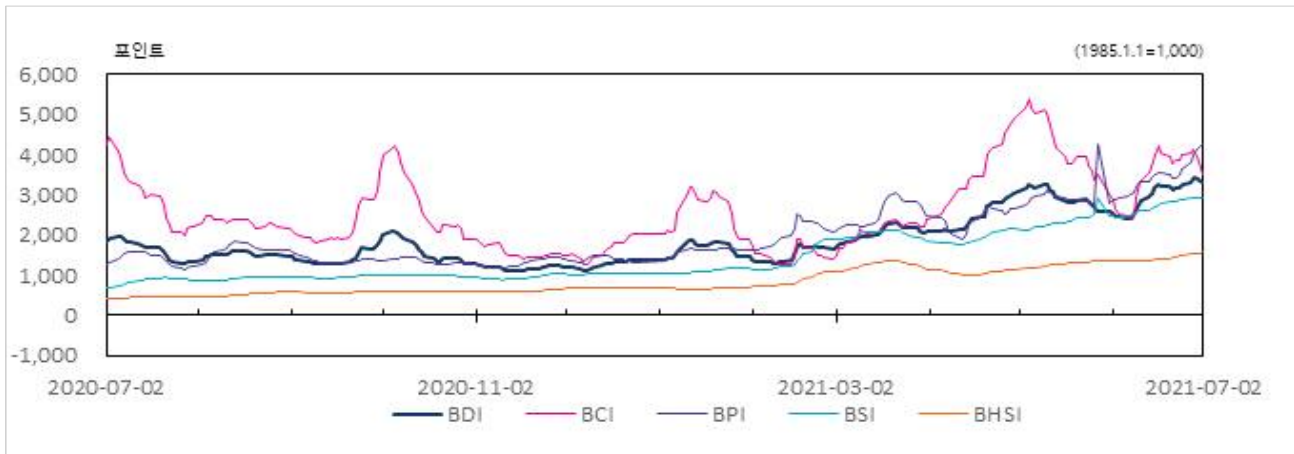


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		7월 1주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	3,350	172	1,303	3,418	2,274	393	2,097	1,066
선형별 운임	케이프(5TC)	31,973	-292	10,304	44,817	24,127	10,304	44,817	22,928
	파나막스(4TC)	35,497	5,312	10,936	37,086	21,238	10,590	26,404	19,286
	수프라막스(10TC)	32,170	801	11,242	32,324	21,231	11,242	27,720	19,400
	핸디(6TC)	25,739	1,470	9,729	26,015	17,725	9,729	23,706	16,485
1년 용선료	케이프	29,500	-1,750	15,875	31,250	23,255	10,125	19,750	14,808
	파나막스	27,875	1,000	11,200	27,875	18,549	8,425	12,750	10,530
	수프라막스	25,250	1,625	10,563	25,250	17,016	8,250	10,625	9,834
	핸디	19,500	875	9,063	19,500	14,181	7,313	9,063	8,285
건화물선 시장(FFA)									
		2021년 8월물		2021년 4분기물		2021년물		2022년물	
		7월 1주	전주대비	7월 1주	전주대비	7월 1주	전주대비	7월 1주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	39,000	-366	35,316	-205	30,275	-359	24,591	58
	파나막스(4TC)	36,141	2,257	29,612	222	25,917	710	19,968	689
	수프라막스(10TC)	34,933	932	28,892	42	23,954	74	18,827	618
	핸디(6TC)	27,135	1,750	22,199	390	31,395	222	15,197	225

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

달러/톤

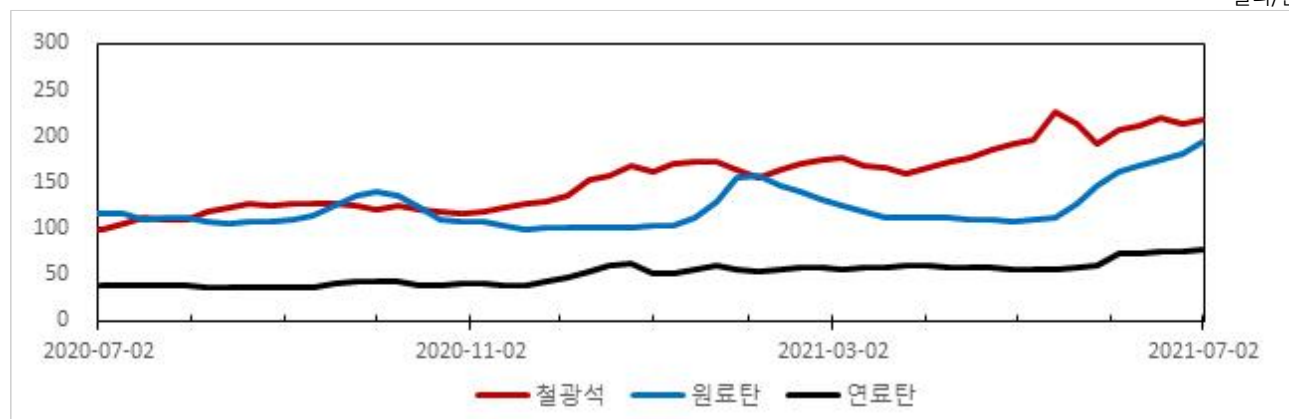
구분	2021년						2020년			
	7월 1주	6월 4주	전주대비차이				7월 1주	연평균	최저	최고
철광석	216.5	213.7	▲	2.8	1.3	%	102.5	108.0	82.4	167.3
원료탄	193.1	181.6	▲	11.5	6.3	%	115.0	124.2	97.9	163.2
연료탄	78.1	75.0	▲	3.1	4.1	%	38.7	45.9	36.1	61.2
대두	501.1	490.2	▲	10.8	2.2	%	320.1	348.7	306.5	461.3
옥수수	224.6	229.1	▼	-4.5	-2.0	%	126.9	142.9	122.5	175.4

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

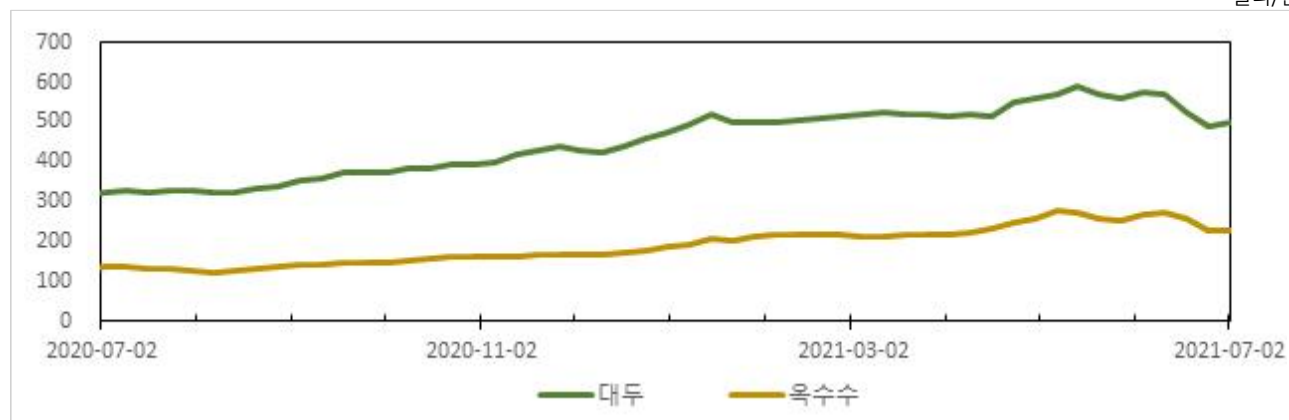
달러/톤



자료: Clarkson

곡물가격 추세(주간)

달러/톤



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주 대비 0.9% 하락한 31,973달러/일 기록

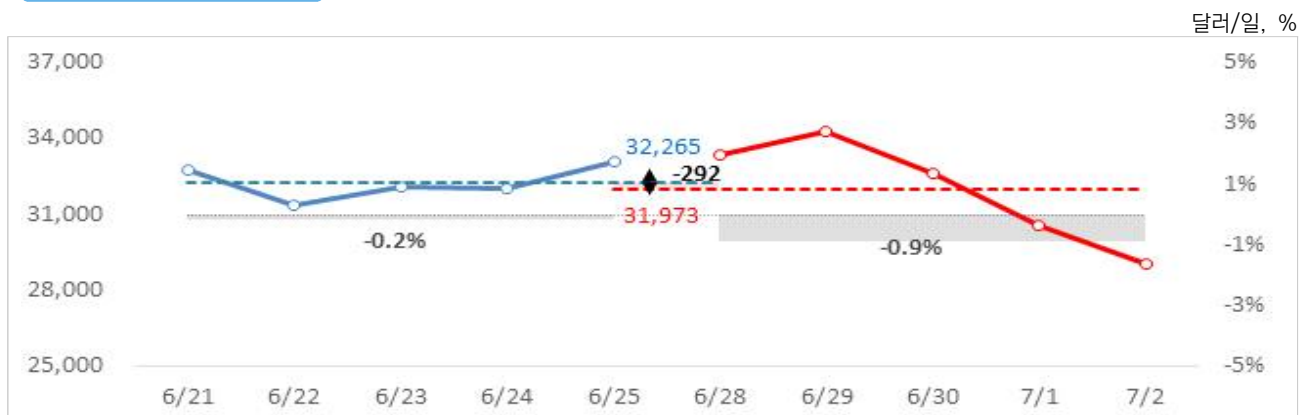
(운임) 케이프선 운임 하락

- 화요일(6/29)부터 스팟운임이 연일 하락했으며, 30,000달러대에 머무르고 있던 운임은 금요일(7/2)에 무너짐

(동향) 운임 상승·하락요인 혼재, 철강 생산 극대화를 위한 고품위 철광석 수요 증가, 건설 분야 계절적 비수기 진입

- 로이터는 중국의 고품위 철광석에 대한 수요 증가로 고품위와 저품위 사이의 가격 스프레드가 확대되었으며, 이를 중국 제철소가 철강 생산을 극대화하기 위한 노력의 일환으로 평가함
- 하지만 건설 분야의 계절적 비수기에 접어들면서 철강 수요가 점차 줄면서 관련 원자재 또한 그 영향을 받을 것으로 전망되는 상황임
- 중국은 향후 5년 동안 철광석 수입량을 연간 7,900만 톤 정도 줄여나갈 전망이다. 이를 위해 철광석 광산 개발(예정 포함) 프로젝트, 전기로 비중 증가 등의 사업을 추진해 나갈 예정임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	7월 1주	6월 4주	전주대비차이	
BCI	3,858	3,890	▼ -33	-0.8%
스팟운임(5TC)	31,973	32,265	▼ -292	-0.9%
용선료	6개월	38,625	▼ -2,750	-6.6%
	1년	29,500	▼ -1,750	-5.6%
	5년	20,125	▼ -750	-3.6%
FFA	8월물	39,000	▼ -366	-0.9%
	4분기	35,316	▼ -205	-0.6%
	21년	30,275	▼ -359	-1.2%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

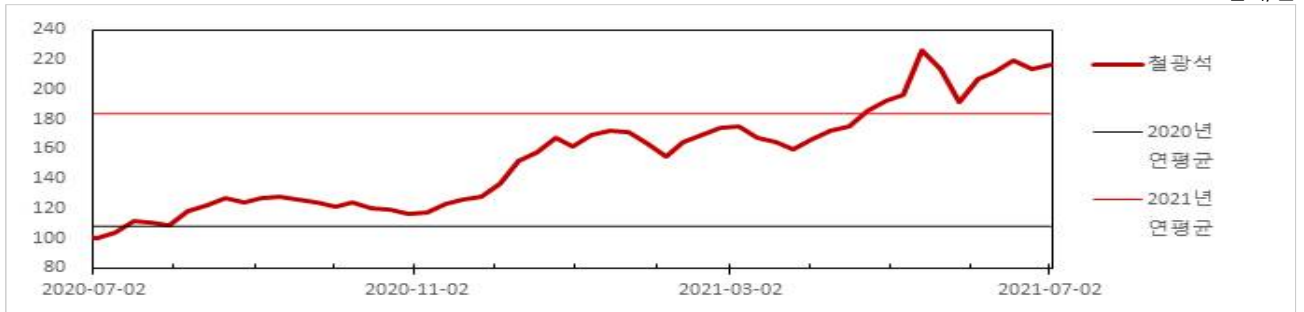
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 1.3% 상승한 216.5달러/톤

철광석 가격 추이



자료: Clarkson



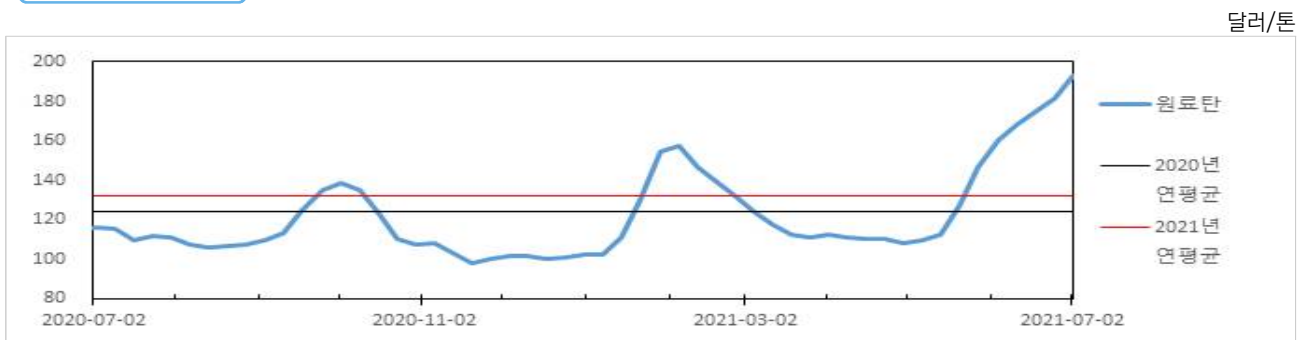
자료: Clarkson

달러/톤

구분	철광석 가격	전주대비차이		
6월 2주	212.1	▲ 5.1	2.5	%
6월 3주	219.3	▲ 7.2	3.4	%
6월 4주	213.7	▼ -5.6	-2.6	%
7월 1주	216.5	▲ 2.8	1.3	%

■ 원료탄 가격 : 지난 주 대비 1.3% 상승한 193.1달러/톤

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



자료: Clarkson

달러/톤

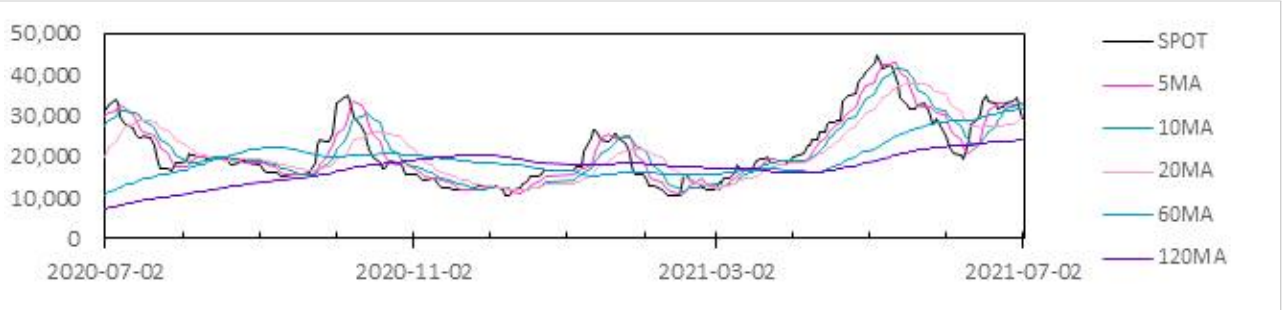
구분	원료탄 가격	전주대비차이		
6월 2주	168.2	▲ 7.6	4.7	%
6월 3주	174.9	▲ 6.7	4.0	%
6월 4주	181.6	▼ -63.8	-36.5	%
7월 1주	193.1	▲ 1.4	1.3	%



3 케이프선-기술분석

이동평균

달러/일



3 케이프선-운임전망

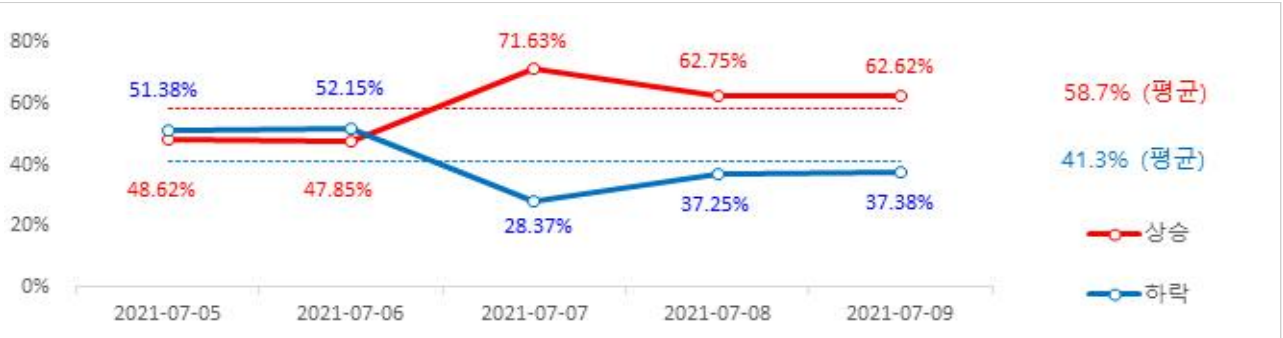
| 7월 2주('21.7.5~'21.7.9)

구분	인공지능	시계열
케이프선(5TC)	▲	▼

I (인공지능) 케이프선 운임 상승 전망

인공지능 모형 전망

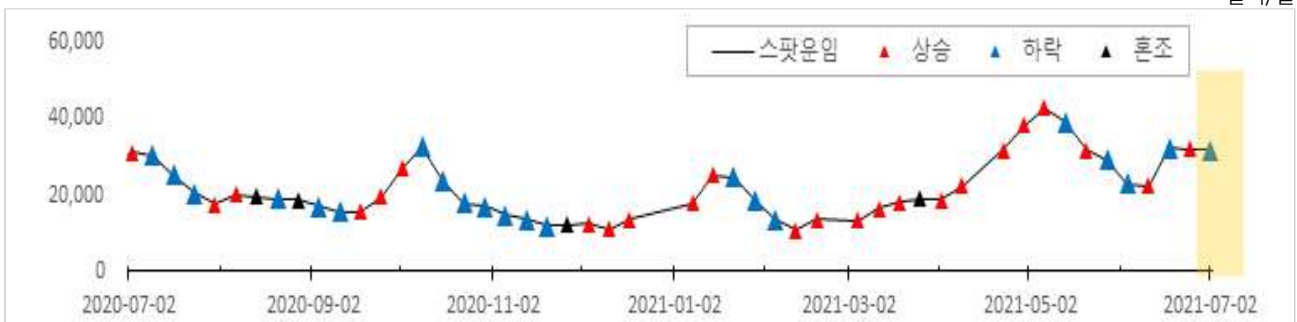
%



I (시계열) 케이프선 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 파나막스선-동향분석

■ 파나막스선 : 지난 주 대비 17.6% 상승한 35,497달러/일 기록

(운임) 운임 반등, 케이프선 주간평균 운임 상회

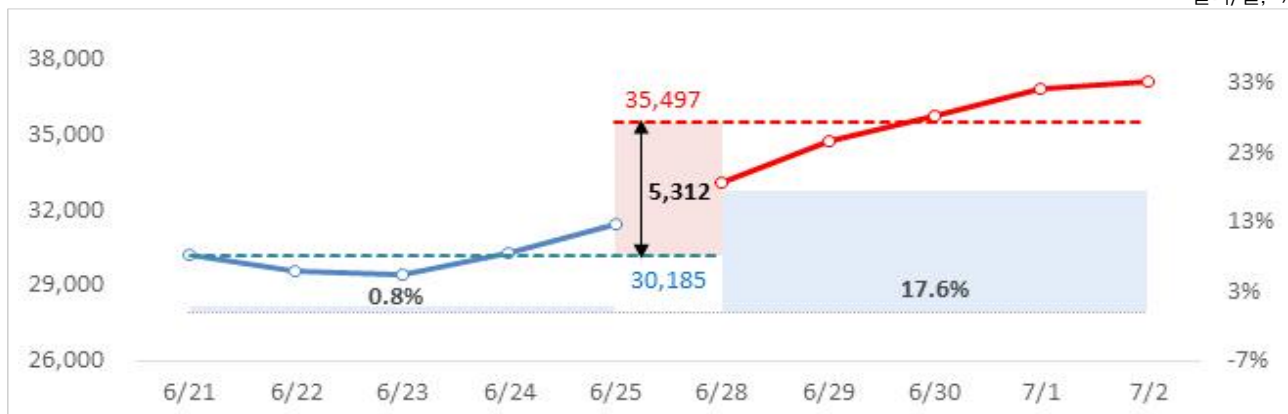
- 클락슨은 현재 시장의 수요가 공급을 상회하고 있으며, 파나막스 운임 강세로 인해 케이프선으로 수송 수요를 대체하려는 움직임이 포착된다고 밝힘

(동향) 운임 상승·하락요인 혼재, 아르헨티나의 주요 곡물 수출항 선박 흡수 제약, 중국 연료탄 비축분 방출

- 스탠더드앤드푸어스 글로벌 플래츠(S&P Global Platts)에 따르면 가뭄으로 인해 파라나강(브라질에서 파라과이와 아르헨티나를 거쳐 흐르는 남아메리카의 강)의 수량이 감소하면서 수심이 80년 만에 최저 수준을 기록했으며, 아르헨티나의 주요 곡물 수출항인 로사리오항(Rosario)의 대두 수출이 타격을 입을 것으로 예상됨
- 로사리오항은 세계 3위의 대두 수출국인 아르헨티나의 주요 곡물 수출항이며 파라나강을 통해 접근해야 하므로 선박 출항을 위해서는 선적되는 대두량이 감소할 수밖에 없는 상황임. 2020년에도 파라나강의 수심이 50년 만에 최저치를 기록하면서 약 2억 4,400만 달러의 손해를 본 적이 있는 것으로 파악됨
- 중국은 연료탄 가격 안정 및 여름철 냉방 전력 수요에 대비해 전략물자로 비축된 연료탄을 방출할 계획이며(방출할 양을 공개하지 않음), 수력과 태양열 발전량도 늘릴 예정임

최근 평균운임 차이 비교

달러/일, %



자료: Clarkson

파나막스선 운임

BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분	7월 1주	6월 4주	전주대비차이	
BPI	4,092	3,502	▲ 590	16.8 %
스팟운임(4TC)	35,497	30,185	▲ 5,312	17.6 %
용선료	6개월	34,375	▲ 2,375	7.4 %
	1년	27,875	▲ 1,000	3.7 %
	5년	14,100	▲ 125	0.9 %
FFA	8월물	36,141	▲ 2,257	6.7 %
	4분기	29,612	▲ 222	0.8 %
	21년	25,917	▲ 710	2.8 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

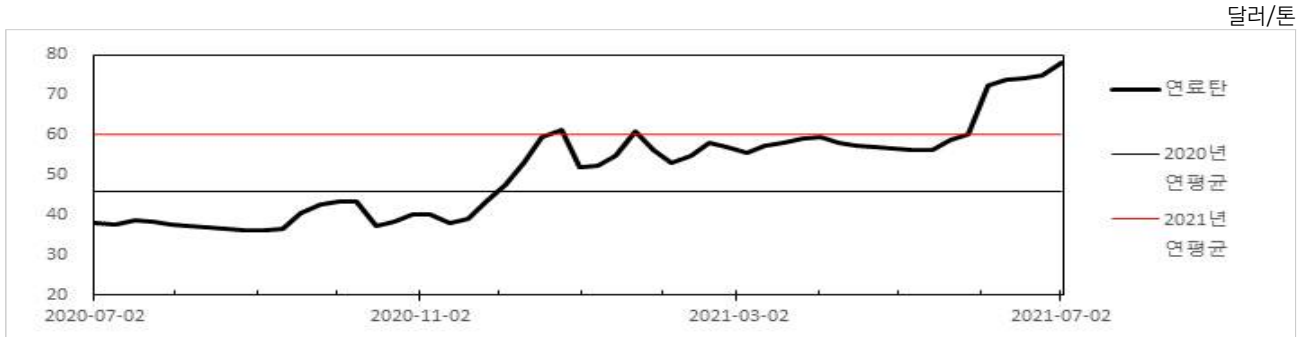
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



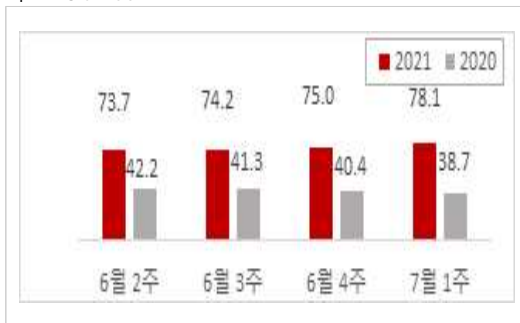
3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 4.1% 상승한 78.1달러/톤

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



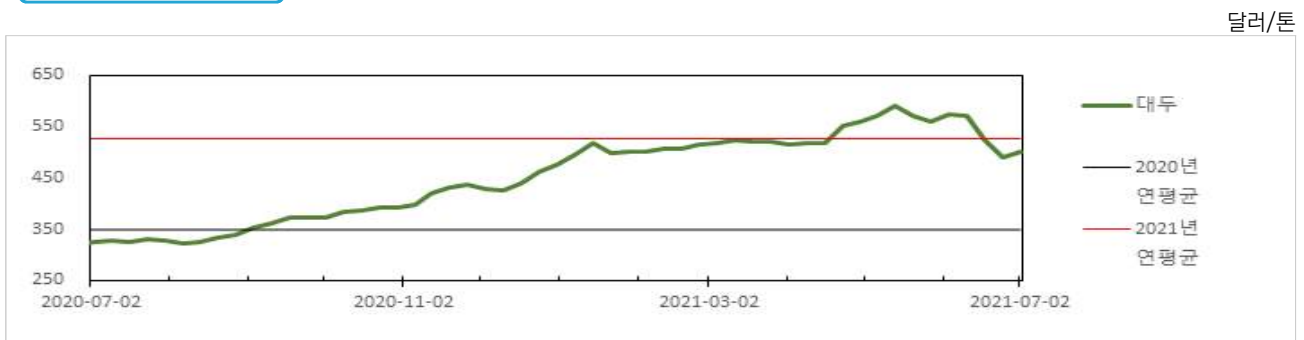
달러/톤

구분	연료탄가격	전주대비차이		
6월 2주	73.7	▲	1.4	1.9 %
6월 3주	74.2	▲	0.5	0.7 %
6월 4주	75.0	▲	0.8	1.1 %
7월 1주	78.1	▲	3.1	4.1 %

자료: Clarkson

대두 가격 : 지난 주 대비 2.2% 상승한 501.1달러/톤

대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



달러/톤

구분	대두 가격	전주대비차이		
6월 2주	569.9	▼	-3.7	-0.6 %
6월 3주	522.7	▼	-47.3	-8.3 %
6월 4주	490.2	▼	-32.4	-6.2 %
7월 1주	501.1	▲	10.8	2.2 %

자료: 시카고상품거래소(CBOT)

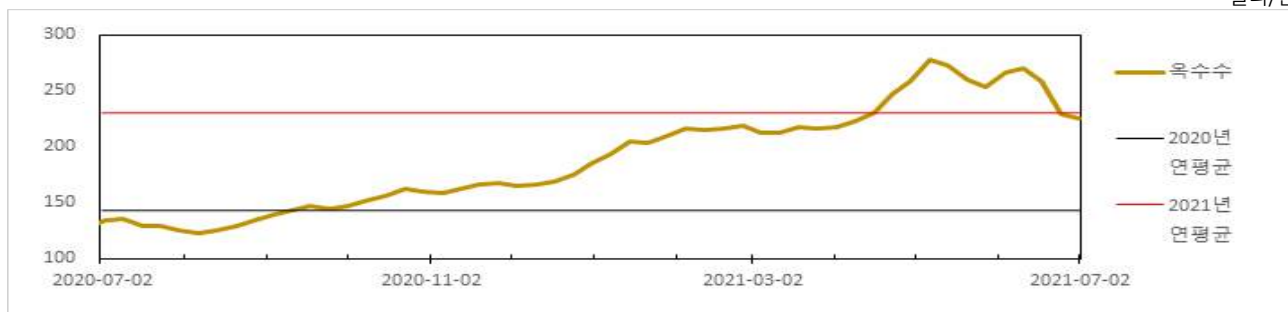


3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 지난 주 대비 2.0% 하락한 224.6달러/톤

옥수수 가격 추이

달러/톤



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



달러/톤

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
6월 2주	270.3	▲ 3.8	1.4	%
6월 3주	258.9	▼ -11.5	-4.2	%
6월 4주	229.1	▼ -29.8	-11.5	%
7월 1주	224.6	▼ -4.5	-2.0	%

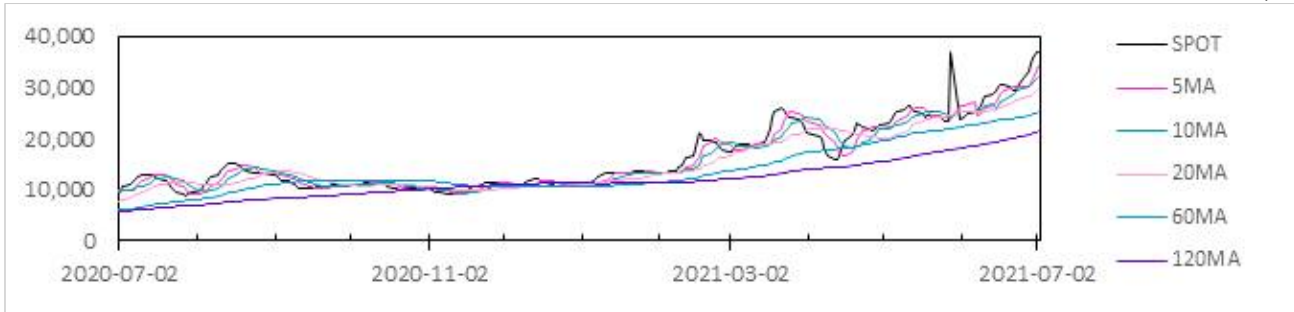
자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 파나막스선-기술분석

이동평균

달러/일



3 파나막스선-운임전망

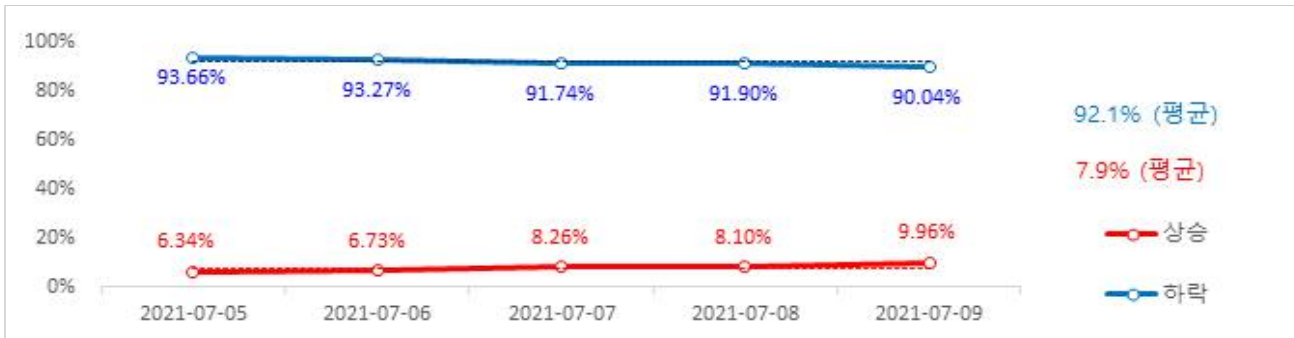
| 7월 2주('21.7.5~'21.7.9)

구분	인공지능	시계열
파나막스선(4TC)	▼	▲

I (인공지능) 파나막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망

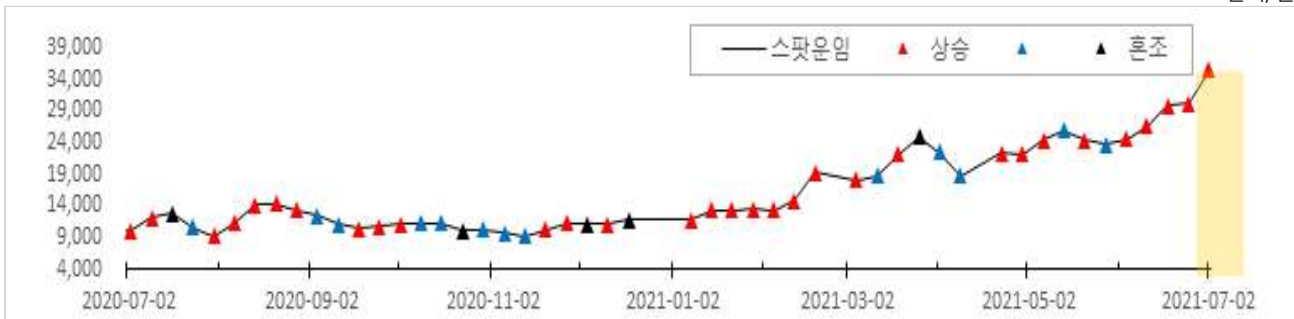
%



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 2.6% 상승한 32,170달러/일 기록

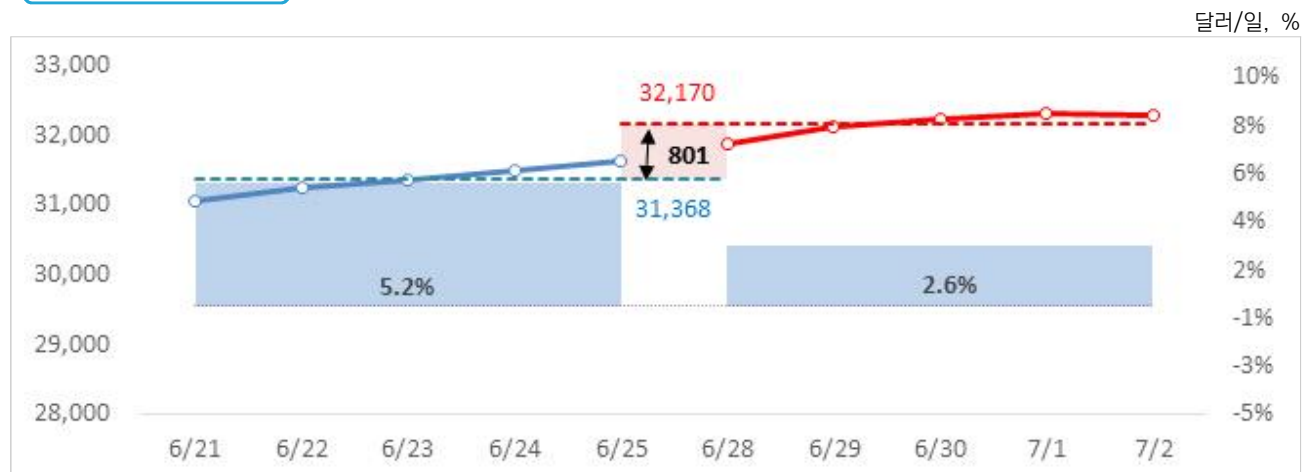
(운임) 일일 운임 완만한 상승추이 지속

- ECSC와 USG를 중심으로 수송 수요가 증가하고 있으며, 대부분의 선박이 극동으로 향하고 있는 것으로 파악됨

(동향) 운임 하락요인 우세, 평균 선속 증가로 시장에 공급되는 선박 회전율 증가, 인도네시아 봉쇄

- 시그널 오션 플랫폼(Signal Ocean Platform : 건화물선 관련 데이터 및 보고서를 제공하는 플랫폼) 분석에 따르면 수프라막스선의 평균 선속이 빨라지고 있는 것으로 파악됨. 이번 달 수프라막스선의 평균 선속은 전년 동기 대비 4% 증가한 12.2노트(선적 상태)임. 선속의 증가는 시장에 공급되는 선박의 회전율 증가를 나타냄
- 인도네시아가 코로나19 재확산으로 인해 긴급 봉쇄에 들어간 것으로 파악됨. 봉쇄 기간은 7월 3일부터 20일까지임. 여름철 냉방 수요가 급증할 것으로 예상되는 가운데 세계 2위의 연료탄 수출국인 인도네시아의 봉쇄조치가 항만 운영에 어떤 영향을 미칠지 주목할 필요가 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분		7월 1주	6월 4주	전주대비차이		
BSI		2,925	2,852	▲ 73	2.6	%
스팟운임(10TC)		32,170	31,368	▲ 801	2.6	%
용선료	6개월	34,500	33,625	▲ 875	2.6	%
	1년	25,250	23,625	▲ 1,625	6.9	%
	5년	10,500	10,500	- 0	0.0	%
FFA	8월물	34,933	34,002	▲ 932	2.7	%
	4분기	28,892	28,850	▲ 42	0.1	%
	21년	23,954	23,880	▲ 74	0.3	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

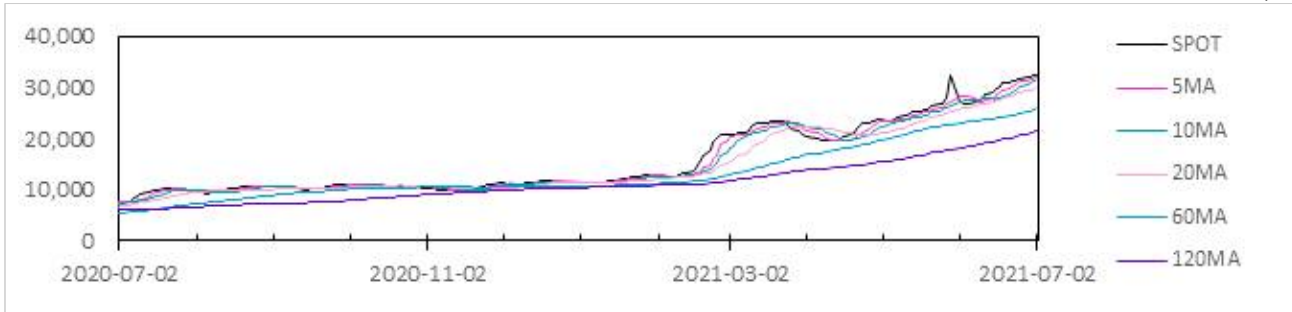
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균

달러/일



3 수프라막스선-운임전망

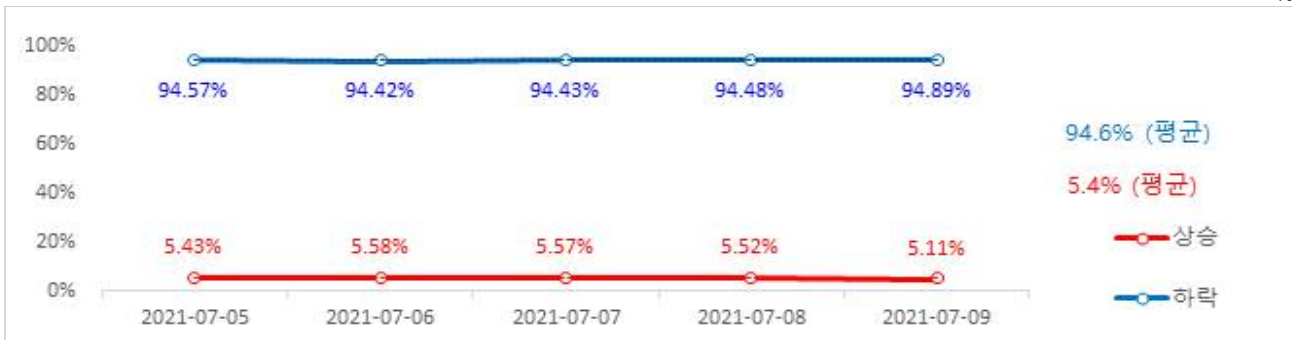
| 7월 2주('21.7.5~'21.7.9)

구분	인공지능	시계열
수프라막스선(10TC)	▼	—

I (인공지능) 수프라막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망

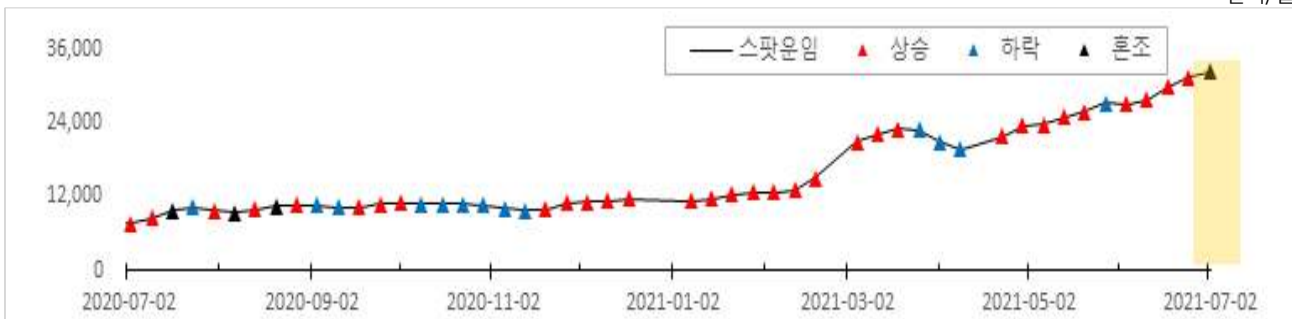
%



I (시계열) 수프라막스선 운임 혼조세 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 119.74 상승한 3,905.14를 기록

(운임) 원양항로 강세 유지, 인트라항로는 약보합세

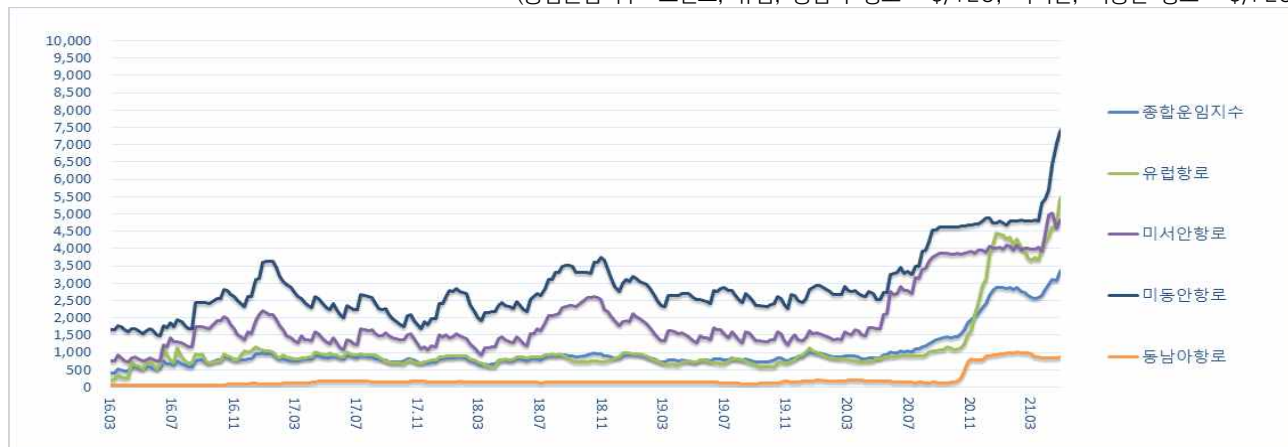
- 대부분의 원양항로에서 운임이 상승하였으며 특히 유럽과 북미 동부의 상승세가 큰 것으로 나타남. 일부 화주는 아시아에서 유럽까지 FEU당 2만 달러를 지불하는 것으로 알려져 여전히 슬롯확보가 어려운 상황임

(현황) 선대공급 최대, 항만 정체로 연말까지 운임 고공행진 지속 전망

- 6월 말 컨테이너 계선은 0.8%(55척, 18.7만TEU)에 불과하여 선대 공급은 최대수준이나 유럽, 미주 등에서 지속된 항만 정체로 수급 불균형은 지속됨
- MSC의 CEO는 컨테이너시장의 생산성 하락에 가장 크게 영향을 미치는 요인으로 항만 정체를 꼽고 있어 이에 대한 투자를 강조함

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)

		7월 1주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	3,905	119.7	2,570	3,905	3052	818	2,641	1,234
운임	유럽항로	6,786	307	3,651	6,786	4,725	725	3,797	1,146
	미서안항로	4,944	228	3,931	5,023	4,341	1,361	4,080	2,719
	미동안항로	9,254	310	4,679	9,254	6,057	2,542	4,876	3,587
	한국항로	229	-2.0	196	323	278.56	116	206	133
	일본항로	302	-3.0	251	311	271.26	230	255	241
	동남아항로	900	-12.0	840	1,017	927.81	130	910	264

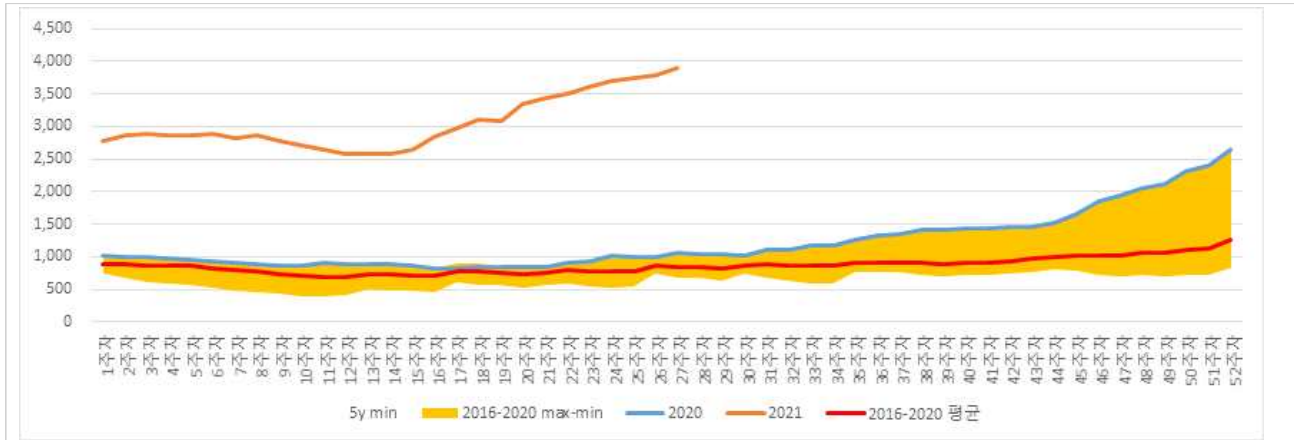
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



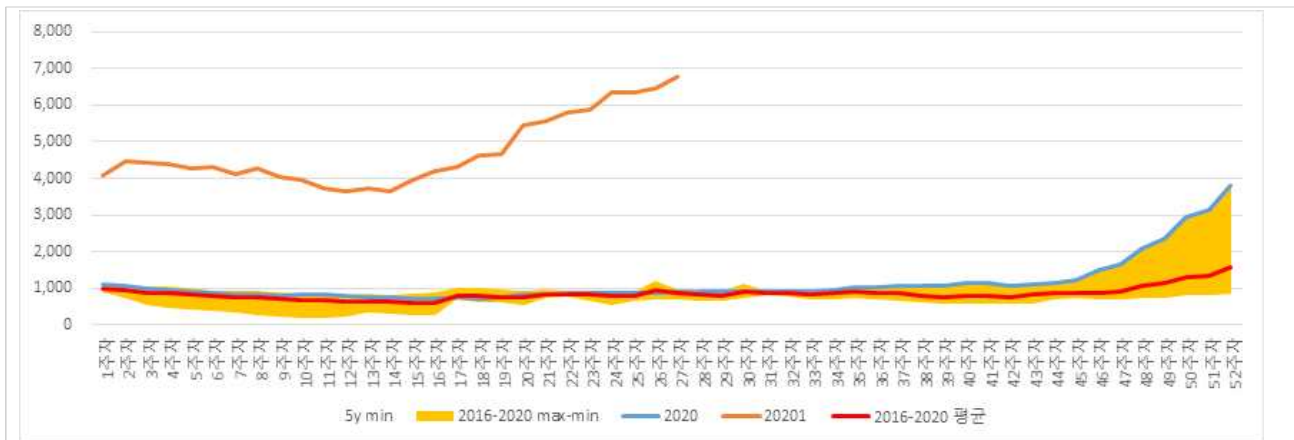
2 운임전망

| 6월 5주('21.6.28~'21.7.2)

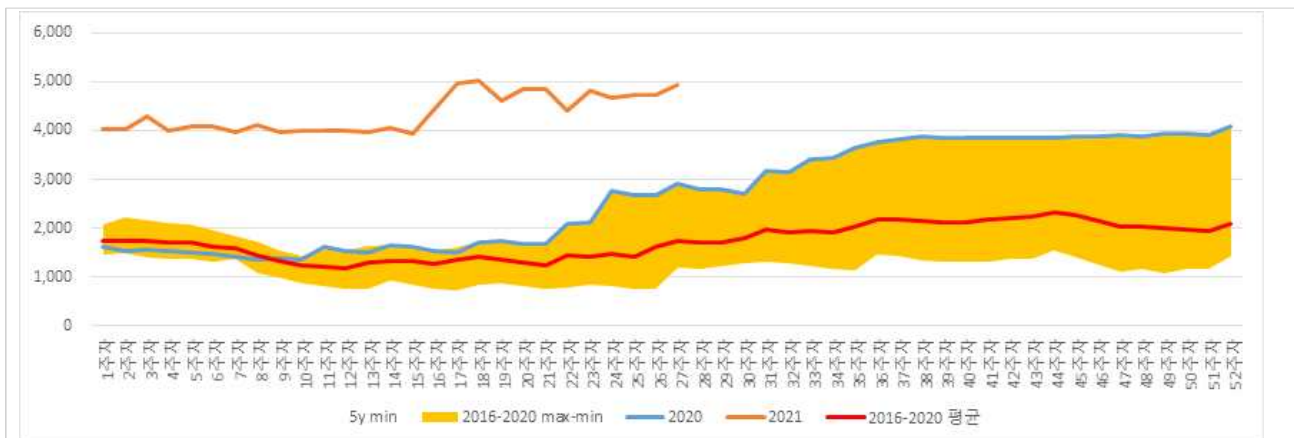
SCFI 지수는 계절적 성수기로 인해 고운임 유지 전망



아시아-유럽운임은 항만체선으로 인한 수급불안으로 고운임 지속 전망



아시아-북미운임(미 서부)은 선사들의 운임인상으로 고운임 유지 전망





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 지난 주 대비 0.2p 하락한 32.0 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로가 하락세를 나타냄

(달러/톤)

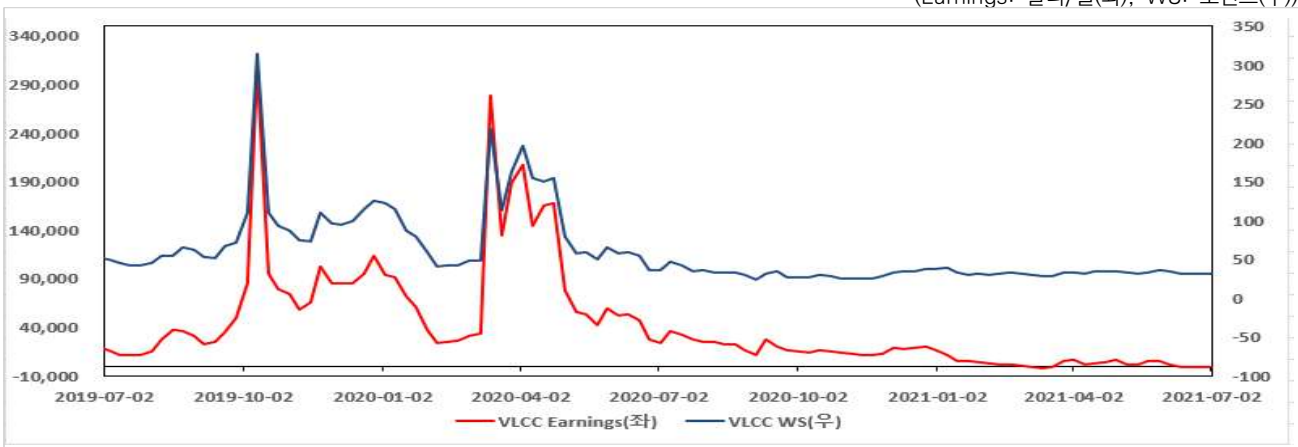
구분	WS		전주대비차이	
7월 1주	32.0	▼	0.2	0.6 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	18.0	-	0.0	0.0 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	31.5	▼	1.0	3.1 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	33.5	▼	1.0	2.9 %

(동향) COVID-19 델타 변이바이러스의 확산이 글로벌 원유 수요를 감소시키며 유조선 시장 불황 지속

- 유조선 시장은 2020년 4분기 이후 극심한 불황이 지속되고 있으며, 현재 전 세계로 확산되고 있는 델타 변이바이러스가 유조선 시장의 회복기가 될 수 있는 4/4분기까지 하락시킬 수 있다는 우려가 제기됨
- 또한 주요 산유국들의 증산 합의가 더러지고 있는 가운데 미국원유 재고 감소 등 여러 유가 상승 요인에도 불구하고, 델타 변종 확산이 항공업 부진, 제조업 생산시설 가동 중단 등을 초래하며 유류 수요 회복에 시간이 걸릴 것으로 예상됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		7월 1주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	32.0	-0.2	28.4	40.0	32.8	24.8	217.5	61.2
항로(TD3C)	평균 수익	-4,371	949	-6,779	14,966	-384	5,603	250,354	49,069
VLCC	1년 용선료	19,000	-500	19,000	24,125	22,548	22,875	80,000	39,788

자료: Clarkson

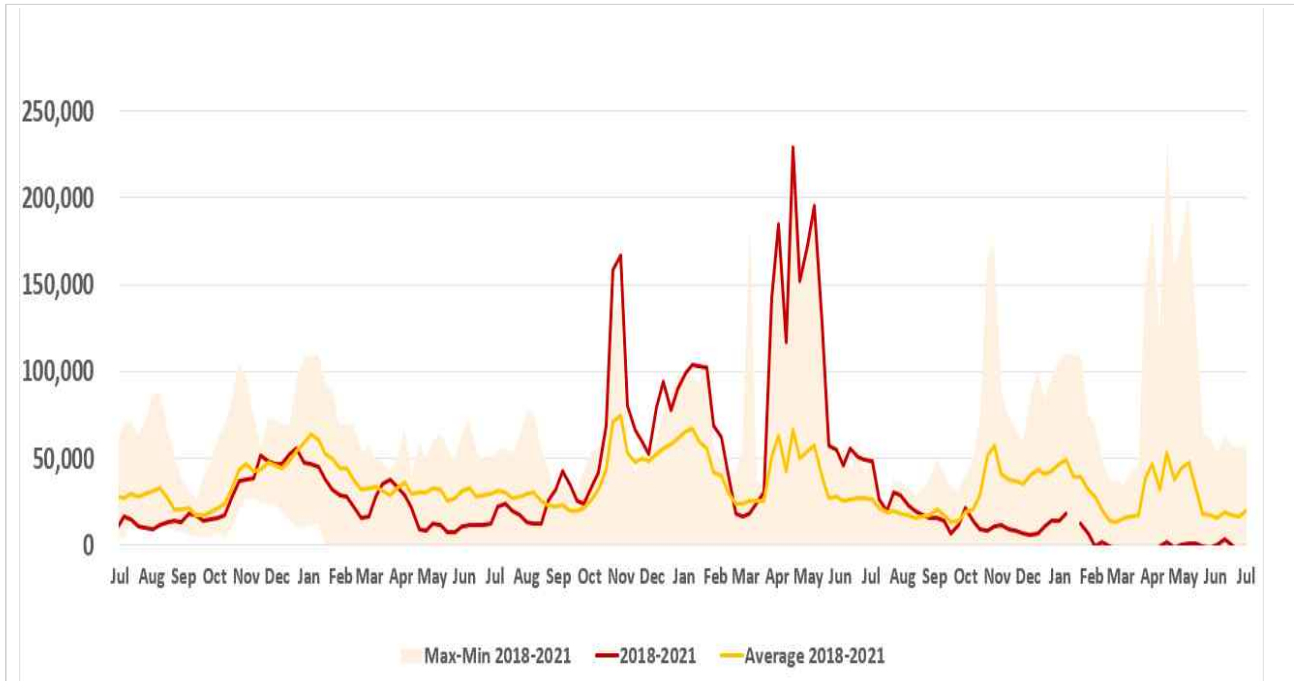


1 유조선-기술분석

추세선(붉은색)은 최저치에 근접한 수준이며 전주(-4,371달러)를 기록하며 전주 대비 하락함

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

(운임과 용선료: 달러/일)

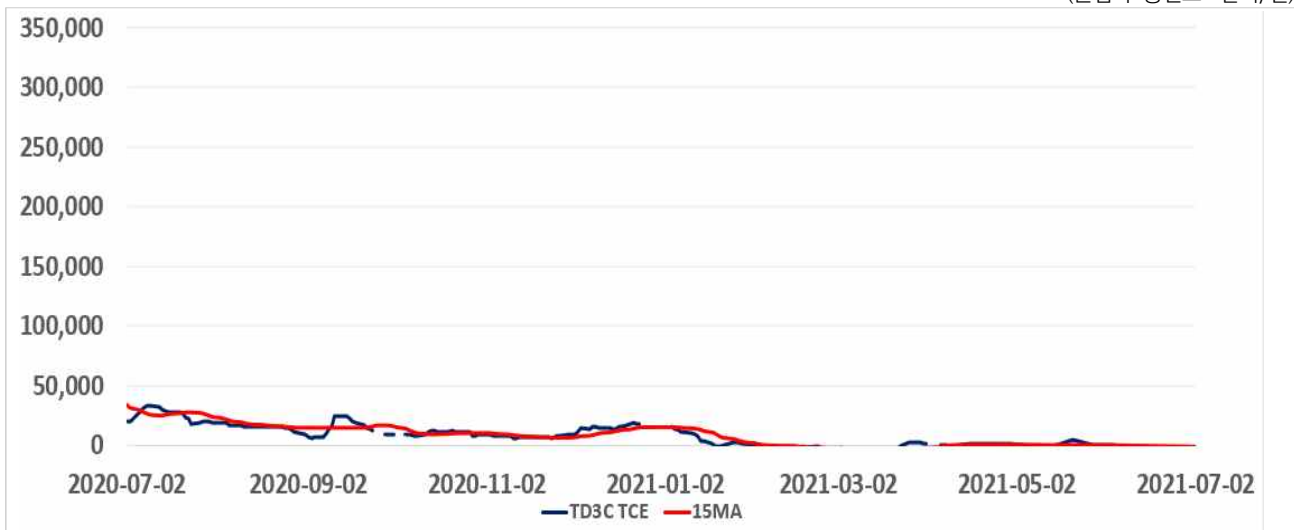


자료: Clarkson

수익 추세선(파란색)은 15일 이동평균선과 근접해 있으며 전주 대비 하락함

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(운임과 용선료: 달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 지난 주 대비 3.6p 하락한 101.3 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로가 하락세를 나타냄

(달러/톤)

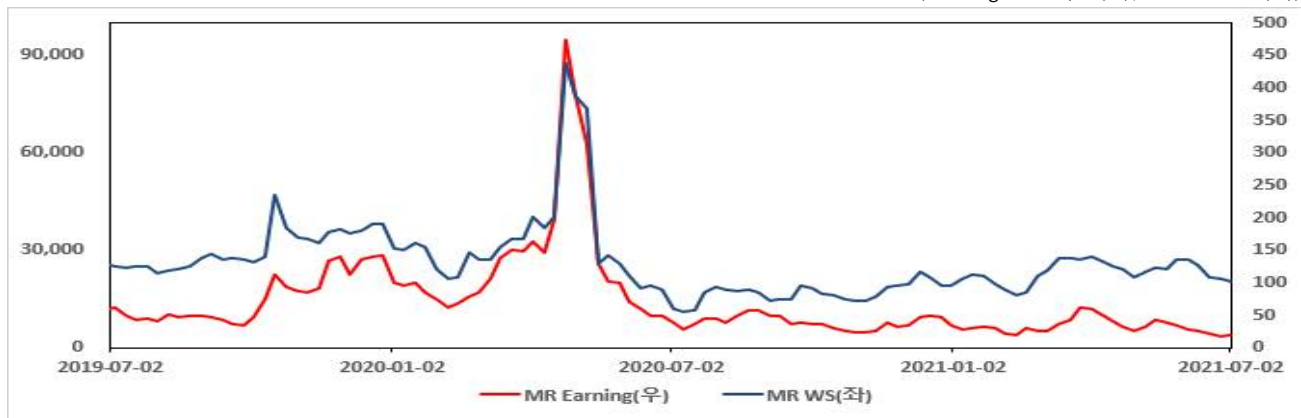
구분	WS	전주대비차이		
7월 1주	101.3	▼	3.6	3.4 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	75.0	-	0.0	0.0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	82.5	▼	2.5	2.9 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	92.5	▼	12.5	11.9 %

(동향) COVID-19 델타 변이 바이러스 확산으로 인한 이동 제한이 제품선 시황 하락 유도

- 최근 유럽, 미주, 호주, 동남아 등 유럽과 아시아 전역에서 확산되고 있는 COVID-19 델타 변이바이러스로 인해 각국의 이동 제한 조치가 다시 시행되면서 휘발유 수요에 타격을 줄 수 있다는 우려가 고조됨
- 이러한 델타 변종 사례의 급증이 인적·물적 이동 제한으로 이어지면서 연료유, 제트석유 등의 수요가 위축되고 있으며 석유제품선 시황의 하락 요인으로 작용함

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		7월 1주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	101.3	-3.6	80.6	139.7	115.3	55.5	437.2	126.8
	평균 수익	2,140	-1,032	1,034	11,650	7,313	2,664	79,699	15,830
MR	1년 용선료	12,750	-	11,625	13,000	12,519	11,625	20,000	14,440

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

자료: Clarkson

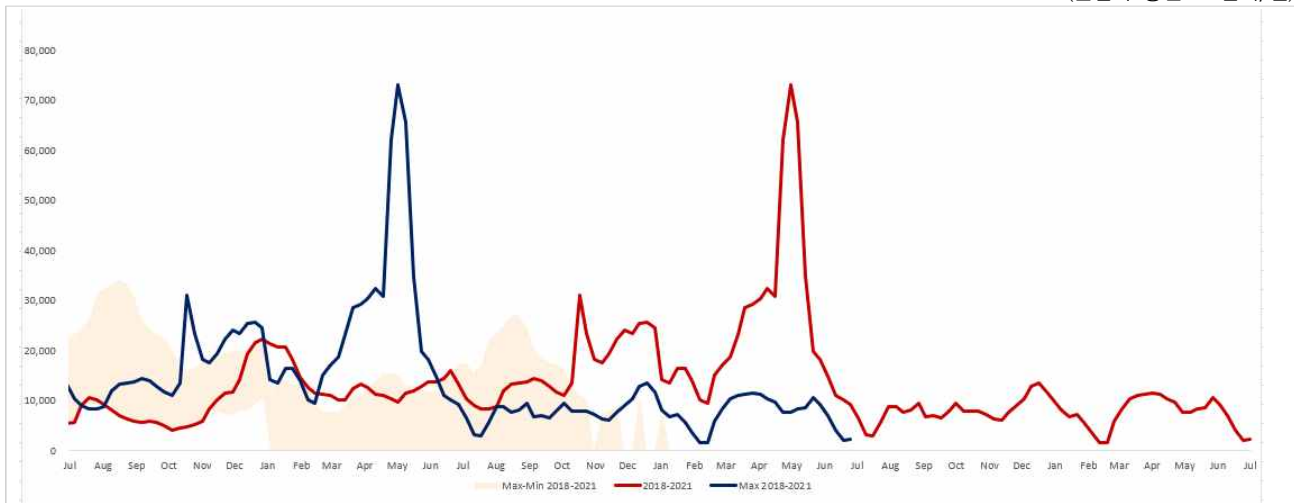


2 석유제품선-기술분석

추세선은 소폭 반등하였으나, 지난주('21년 6월) 스팟운임(2,140달러/일)로 올해 2월 수준의 최저치에 근접함

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(운임과 용선료: 달러/일)

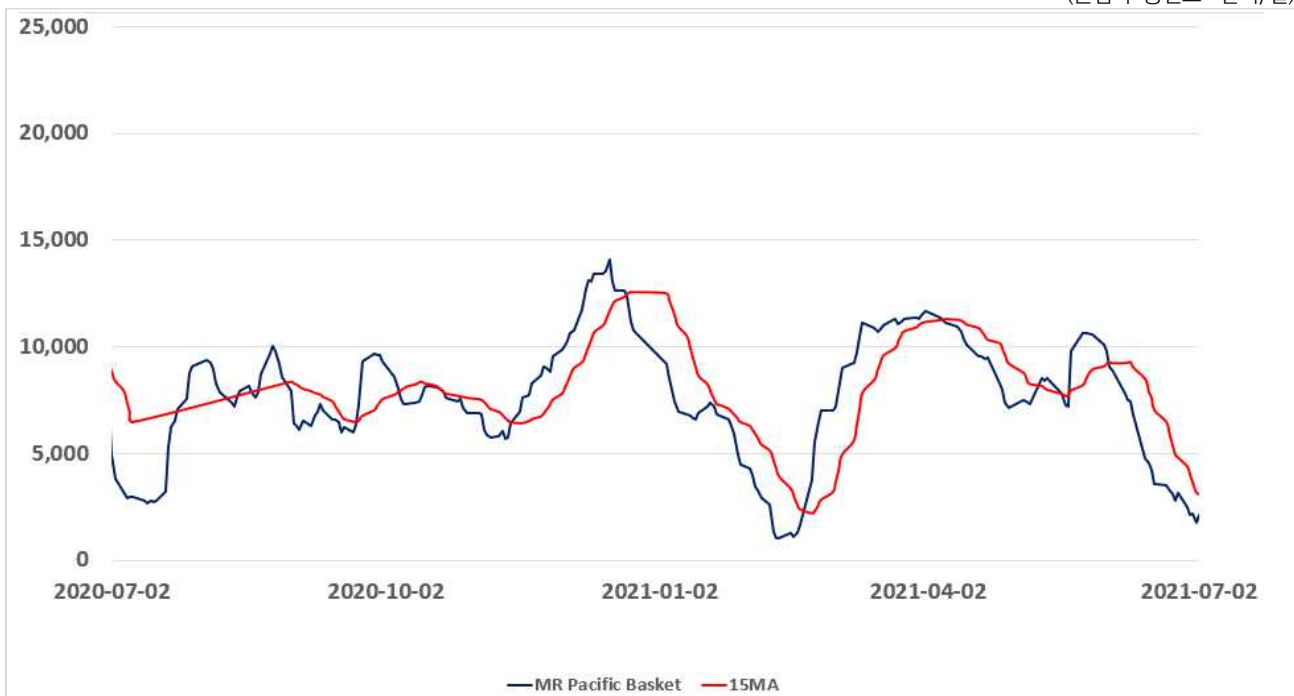


자료: Clarkson

수익 추세선은 5월 말 이후 지속적으로 하락 추이를 나타내며 올해 최저치 수준에서 보험세를 유지함

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(운임과 용선료: 달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선 시장

1 동향분석

건화물선 중고선 지수는 25.05로 전주 대비 변화 없음

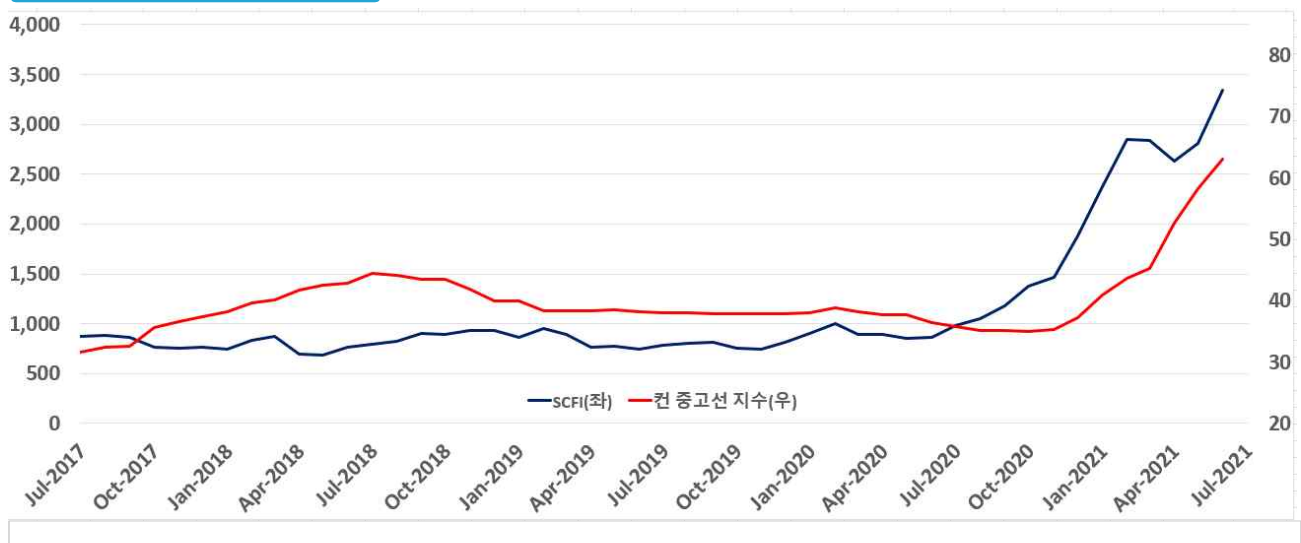
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

컨테이너선 중고선 지수는 80.26로 전월 71.99 대비 8.27 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

| 7월 1주('21.7.1~'21.7.2)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 37건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Gas Crier	Clipper Sun	2008	82,268	cu.m.	2021-07-02	.	Solvang ASA	Clients of Arcadia Shipping
Bulk	Dream Island	2015	34,467	DWT	2021-07-02	19.00	Shikishima Kisen	Turkish interests
Container	Virginia Trader	2006	2,490	TEU	2021-07-02	.	Lomar Shipping	Clients of Mount Street
Container	Zarnata Express	2007	4,250	TEU	2021-07-02	.	Lomar Shipping	Clients of Mount Street
Offshore	Brodospas Beta*	2009	11,040	HP	2021-07-02	.	Brodospas	Undisclosed interests
Offshore	Brodospas Alfa*	2009	11,040	HP	2021-07-02	.	Brodospas	Undisclosed interests



6. 주요 해운지표

(2021.7.5기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	7월 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	71.0	0	71.0	63.0	71.0	67.8	63.0	77.0	70.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	34	-	34	14.0	34	23.4	8.0	13.0	9.0

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)										
건화물선	Panamax	31.5	-	31.5	25.5	31.5	28.2	25.5	27.0	26.0
유조선	VLCC	98.5	1	97.5	85.0	98.5	91.5	85.0	92.0	88.6
컨테이너선	Sub-Panamax	36.5	-	36.5	30.0	36.5	33.3	30.0	31.5	30.4

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	417.5	7.0	417.5	311.3	417.5	370.0	124.8	303.8	246.3
	Singapore	427.8	2.5	427.8	324.8	427.8	383.8	157.8	388.0	269.7
	Korea	448.5	12.0	448.5	361.8	448.5	406.7	196.3	426.5	314.7
	Hong Kong	429.5	0.3	429.5	325.8	429.5	391.6	181.8	436.8	290.5
VLSFO	Rotterdam	525.8	3.5	525.8	387.8	525.8	470.4	179.0	585.3	328.0
	Singapore	548.5	7.3	548.5	413.0	548.5	493.9	219.8	726.3	371.1
	Hong kong	549.8	2.8	549.8	404.5	591.0	494.9	214.8	722.3	371.1

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	182.55	-35.1	184.0	149.6	233.7	181.9	71.7	176.1	106.4
	중국産	244.2	4.4	244.2	174.3	264.6	212.4	-	178.5	126.5
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	120.2	-4.0	120.2	100.5	124.8	111.5	-	111.8	71.5
	중국産	168.5	-3.7	168.5	110.6	181.3	149.2	-	138.1	91.2
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	254.0	15.1	251.1	132.8	254	175.1	-	204.2	149.0
	내륙(몽골)				-	-	-	-	141.1	113.9
	중국産	283.2	1.5	283.2	234.7	283.2	258.8	-	222.7	202.6
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1451.8	122	1449.3	1,311.8	1,642.5	1,444.4	821.8	1,770.5	954.4
	밀(국제)	645.8	8.75	652.1	601.8	773.5	663.3	474.0	640.8	549.4

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)									
		3월	4월	5월	2021년 합계	2020년 합계	2019년 합계	2018년 합계	
ASEAN	수출	8,377	8,171	8,707	40,461	89,017	95,086	100,114	
	수입	5,734	5,808	5,242	26,894	54,830	56,186	59,628	
NAFTA	수출	9,512	9,007	8,865	44,883	87,821	89,839	89,921	
	수입	7,444	7,650	7,595	35,361	68,263	73,797	69,712	
EU	수출	6,336	5,152	4,902	26,208	47,870	52,758	57,676	
	수입	6,058	5,656	5,559	26,380	55,517	55,795	62,296	
BRICs	수출	15,991	15,986	15,311	74,994	155,346	163,882	189,936	
	수입	13,107	14,241	13,241	64,293	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