

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2021년 11월 22일

감 수 김태일 해운물류연구본부장

발 행 인 김종덕 원장 직무대행

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스

01

건화물선

04

컨테이너선

16

탱커선

18

중고선

22

주요 해운지표

26

건화물선

케이프선 운임 28,310달러/일 기록, 중국의 부동산 시장 위기와 충분한 철광석 항만재고량, 경기부양책에 대한 기대감 상존

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 1.17 상승한 4,555.21 기록, 운임 연착륙?

탱커선

지난주 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 0.9p 하락한 42.5 기록

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

UNCTAD, 코로나19와 높은 운임으로 해상 무역 증가세 둔화

- ▶ 유엔무역개발회의(UNCTAD)는 코로나19와 높은 해운 운임이 국가 간 무역을 둔화시킬 것으로 전망함
 - 코로나19로 인한 해상무역에 대한 영향이 예상보다 작아 2020년 교역량 감소세는 3.8%를 기록함. 하지만 운임을 포함한 해상무역의 구조에 영향을 미쳐 동 협의회는 향후 4년 동안 무역 증가세가 둔화될 것으로 예상함
 - 컨테이너 운임의 급등으로 인해 2023년까지 소비자물가는 1.5% 상승할 것으로 예상함. 또한 컨테이너 운임이 10% 인상되면 미국과 EU의 산업생산이 1%, 중국은 0.2% 감소할 것으로 예상함
- ▶ 코로나19로 무역 패턴이 변경될 수 있지만 단기간 내에는 힘들
 - 코로나19와 컨테이너 운임 급등으로 제조기업들의 리쇼어링(reshoring), 다각화(diversification), 지역화(regionalization)가 진행되겠지만 당분간은 여전히 중국 중심의 제조시설이 유지될 것으로 예상함

자료: <https://www.tradewindsnews.com/insight/high-rates-and-covid-will-slow-shipping-trade-for-years-says-UNCTAD/2-1-1099244>

최건우 전문연구원

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

유엔 보고서, 코로나19 백신 접종이 공급망 문제를 해결하는 열쇠

- ▶ 유엔무역개발회의(UNCTAD)는 코로나19 백신 접종이 글로벌 공급망 혼란에서 벗어날 수 있는 유일한 방법이라고 밝힘
 - UNCTAD 샤미카 시리만(Shamika Sirimanne) 기술·물류 담당 국장에 의하면 “전 세계적으로 선박 부족 현상이 끝날 기미가 보이지 않으며, 이를 해결하기 위해서는 광범위한 예방 접종이 필요하다”고 밝힘
 - 현재 선원의 코로나19 백신 접종은 약 41%가 이루어짐
- ▶ 또한 충분한 백신을 보유하고 있는 국가가 개발도상국의 코로나19 백신 접종을 돕는 것은 매우 좋은 투자라고 언급함
 - 샤미카 시리만은 개발도상국들이 서방 국가들보다 훨씬 높은 운임 상승으로 어려움을 겪고 있다고 덧붙임
 - 팬데믹 전후로 중국 출발 미국 서부 도착 현물 운임은 348% 증가하였으며, 서아프리카 412%, 남아메리카 612%, 남아프리카는 762% 각각 증가함

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1138908/Vaccinations-are-key-to-solving-supply-chain-issues-say-UN-report>

김병주 연구원

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



1. 주간뉴스

10월 중순 이후 중국의 석탄 선물 가격 폭락으로 수입업체 석탄 매도 증가 및 수입 연기

- ▶ 중국 정부의 시장 개입으로 10월 중순 이후 석탄 선물 가격이 50% 하락하는 등의 현상이 벌어지고 있음
 - 중국 정부는 올해 초 대비 4배 오른 석탄 가격을 억제하기 위해 대형 광산업체에게 목표 생산량 조정하게 하고, 생산량 확대를 지시하였음
 - 이에 따라 석탄 수입업체들은 톤당 40~100 달러의 손실을 감수하고서라도 10월에 계약되어 수송된 석탄을 신속하게 매도하거나, 화물 가치의 10% 계약금(deposits)을 포기하더라도 매수계약을 해지하는 경우도 있으며, 운송계약을 관망하는 경우도 있음
 - 중국은 매월 석탄 수요량의 1/10인 2~3천만 톤을 인도네시아, 러시아 및 남아프리카로부터 수입하는데, 11월 수입량은 전월 대비 26% 감소한 1,630만 톤으로 예상됨
- ▶ 다만 이 같은 10월 중순 이후 나타난 석탄 선물가격의 불안정은 향후 안정세를 보일 전망이다
 - 중국 수입업체는 10월 말 선물 기준 인도네시아 발전용 석탄을 도입하는데 톤당 160달러(FOB 가격)를 지불하였으며, 11월은 100달러, 12월은 88달러로 하락한 가격이 형성되었음
 - 중국 국가발전개혁위원회(NDRC; National Development and Reform Commission)의 시장개입을 늦추겠다는 신호와 평년보다 낮은 기온으로 인한 난방 수요 증가 가능성 등으로 인해 석탄 선물 가격의 하방 지지가 전망되나, 석탄 가격 급등 시 중국 정부의 시장개입 가능성도 배제하기 어려움

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/traders-left-on-the-hook-for-expensive-coal-after-china-squashes-prices/>

이상혁 전문연구원

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

비료 공급 감소, 수프라막스 및 핸디사이즈 급 선박 수요에 악영향

- ▶ 비료 가격이 상승하고, 공급이 부족해지면서 수프라막스급 및 핸디사이즈급 선박 수요에 영향을 미칠 것으로 예상됨
 - 컨설팅 회사인 오션 어널리틱스(Ocean Analytics) 창립자인 울프 베르그만(Ulf Bergman)에 따르면 농산물 해상운송에서 수프라막스급 및 핸디사이즈급 벌크선이 차지하는 비율은 90%임
 - 그는 1억 9,400만 톤의 비료가 2021년에 해상으로 운반될 것으로 추정했는데, 이는 2018년보다 300만 톤이 많은 것임
 - 그러나 11월 비료 해상물동량은 약 700만 톤으로 추정되어 전년 동기 대비 12% 감소할 것으로 예상됨
- ▶ 이러한 상황은 비료 가격을 상승시키고, 공급 부족에 대한 우려를 낳고 있는데, 이는 유럽의 지속적인 에너지 규제, 특히 요소 비료의 주원료인 천연가스 가격 상승과 비료 주요 수출국인 중국과 러시아가 국내 소비 진작을 위해 비료 수출을 제한하고 있기 때문임
 - 수프라막스급 선박이 운송하는 해상물동량의 8%, 그리고 핸디사이즈급 선박의 10%가 비료로 이러한 해상물동량이 감소하면, 중소형급 벌크선 운임 하락으로 이어질 것으로 예상됨

자료: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1138889/Fertiliser-supply-constraints-spell-sluggish-demand-for-supras-and-handies>

이상혁 전문연구원

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



1. 주간뉴스

IEA, 원유 공급 증가로 인한 유조선 운임 상승 전망

- ▶ 국제에너지기구(International Energy Agency)는 최근 발표한 월간보고서를 통해 2022년 석유 수요가 하루 340만 배럴 증가하여 9,970만 배럴에 이를 것이라고 전망함
 - OPEC+는 20년 4월 원유 수요 급감과 유가 하락에 대비하기 위해 감산을 단행한 바 있으며, 이로 인해 21년 대부분의 원유 및 정제품 재고가 감소하면서 수출량 감소, 탱커 수요 위축 등을 초래하며 유조선 운임이 하락함
 - 세계 석유 수요의 증가 추세에도 불구하고 OPEC+가 월 40만 배럴의 제한된 기존의 증산계획을 유지함에 따라 최근 유가는 7년 만에 최고치를 기록함
- ▶ IEA는 올해 10월부터 12월까지의 세계 원유 수출량이 전월 대비 지속적으로 증가하고 있으며, 정유시설 유지 보수 종료로 인한 원유 수요 회복세가 유조선 수요 증가와 운임 상승을 유도한다고 분석함
 - 11월 중순까지 원유 수송선 운임이 9월 대비 25% 상승했으며 이번 달 서아프리카-유럽 노선 운임은 9월 평균 대비 45% 수준 상승함
 - 유조선사들은 최근 3분기 실적 보고서에서 일부 유조선 부문의 수익이 30년 만에 최저치를 기록한 것으로 발표하면서 현재 원유 및 정제품의 낮은 재고가 운임 회복의 신호가 되고 있다고 언급함

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1138875/Rising-oil-supplies-underpin-tanker-freight-rates-upturn-says-IEA>

류희영 연구원

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

석유제품선 해체량, 10년 만에 최고치 기록

- ▶ 영국 해운중개기관 심슨 스펜스 영(Simpson Spence Young, SSY)에 의하면 올해 석유제품선 해체량은 2010년 이후 최고치를 기록했으며, 해체 선령도 낮아진 것으로 나타남
 - 올해 10월 말까지 240만 dwt의 석유제품선 51척이 해체되었으며, 올해 해체된 원유운반선 또한 740만 dwt로 2019년 630만 dwt, 전년 440만 dwt를 이미 넘어서는 등 과거 대비 높은 해체량을 기록함
 - 올해 석유제품선의 해체 선령은 전년 평균 30년에서 24년으로 감소했으며, 원유운반선의 평균 해체 선령은 전년 대비 2년 줄어든 22.1년으로 분석됨
- ▶ SSY는 2023년부터 발효되는 탈탄소화 규정의 시행과 미국의 대이란 제재 해제 이후 더 많은 선박이 해체될 것으로 전망했으며, 이 같은 선박 해체 증가 현상은 유조선 시장의 펀더멘탈에 좋은 징조라고 언급함
 - 덴마크선박금융(DSF)은 선박 해체 수준과 수요 증가가 유조선 시장의 핵심이 될 것이며, 이전에 이루어진 신조선 인도량으로 인해 2022년 말까지 유조선 수익이 제한되면서 2023년부터 운임이 인상될 것으로 예측함
 - 2022년 말까지 전체 유조선의 6%에 해당하는 선박이 더 인도될 것으로 추정한 것을 근거로 유조선의 지속 가능한 회복 기간이 아직 1년은 더 남은 것으로 전망함

자료: <https://www.tradewindnews.com/tankers/product-tanker-scraping-hits-decade-high-as-age-of-vessels-falls/2-1-1098522>

류희영 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임전망

구분	11월 4주(전망)		11월 3주					
	인공지능	시계열	주간평균운임	전주대비차이		FFA 12월물 주간평균가격	전주대비차이	
케이프선 5TC (달러/일)	▼	▲	28,310	▼	-2,592	-8.4 %	24,162	▼ -548 -2.2 %
파나마스선 4TC (달러/일)	▼	▼	21,375	▼	-4,616	-17.8 %	19,793	▼ -3,451 -14.8 %
수프라maks선 10TC (달러/일)	▲	▼	24,786	▼	-250	-1.0 %	23,467	▼ -1,599 -6.4 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

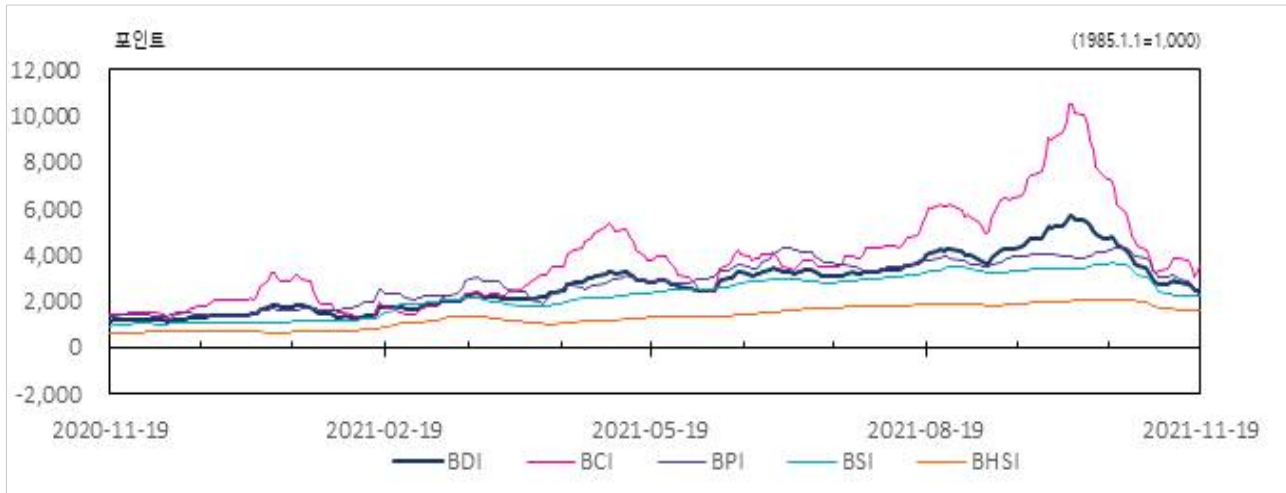


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		11월 3주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	2,557	-250	1,303	5,650	2,958	393	2,097	1,066
선형별 운임	케이프(5TC)	28,310	-2,592	10,304	86,953	33,495	1,992	34,896	13,073
	파나막스(4TC)	21,375	-4,616	10,936	37,616	25,788	3,345	15,079	8,587
	수프라막스(10TC)	24,786	-250	11,242	39,860	26,788	4,208	11,631	8,189
	핸디(7TC)	28,484	-1,179	11,695	37,109	25,470	4,108	12,205	8,003
	케이프	25,000	1,625	15,875	40,625	26,585	10,125	19,750	14,808
1년 용선료	파나막스	18,500	-1,750	11,200	30,400	22,006	8,425	12,750	10,530
	수프라막스	20,750	0	10,563	31,250	21,052	8,250	10,625	9,834
	핸디	19,750	-500	9,063	27,250	18,165	7,313	9,063	8,285
건화물선 시장(FFA)									
		2021년 12월물		2022년 1분기물		2022년물		2023년물	
		11월 3주	전주대비	11월 3주	전주대비	11월 3주	전주대비	11월 3주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	24,162	-548	15,314	-815	20,110	-1,324	16,366	-170
	파나막스(4TC)	19,793	-3,451	18,613	-1,886	18,167	-1,495	18,167	-1,495
	수프라막스(10TC)	23,467	-1,599	19,575	-1,040	21,624	-1,302	12,947	-364
	핸디(7TC)	24,838	-987	18,947	-889	23,412	-435	12,610	-304

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

달러/톤

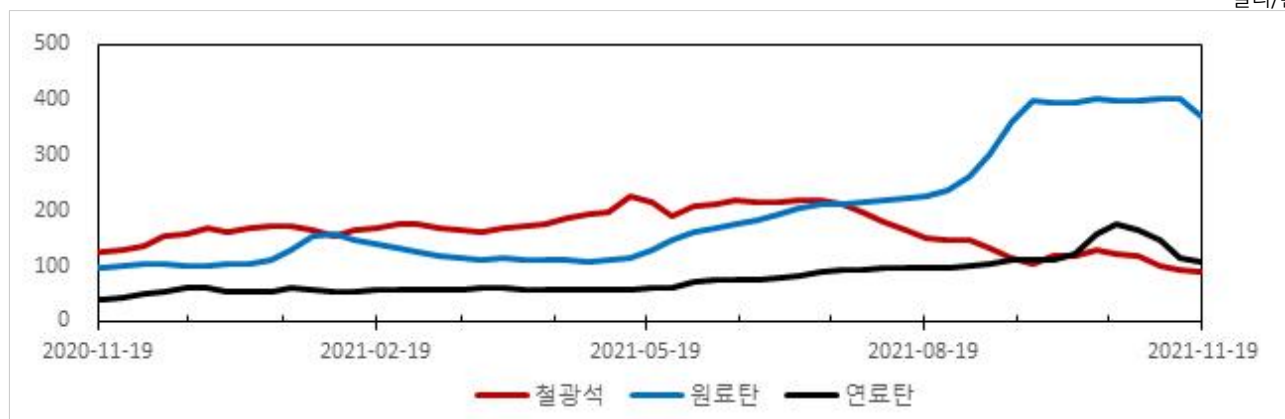
구분	2021년					2020년			
	11월 3주	11월 2주	전주대비차이			11월 3주	연평균	최저	최고
철광석	89.8	91.5	▼ -1.6	-1.8	%	122.9	108.0	82.4	167.3
원료탄	368.8	400.5	▼ -31.7	-7.9	%	102.9	124.2	97.9	163.2
연료탄	105.4	114.5	▼ -9.1	-7.9	%	37.9	45.9	36.1	61.2
대두	464.0	447.0	▲ 17.0	3.8	%	419.1	348.7	306.5	461.3
옥수수	225.7	222.2	▲ 3.5	1.6	%	162.7	142.9	122.5	175.4

자료: 한국광물자원공사, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

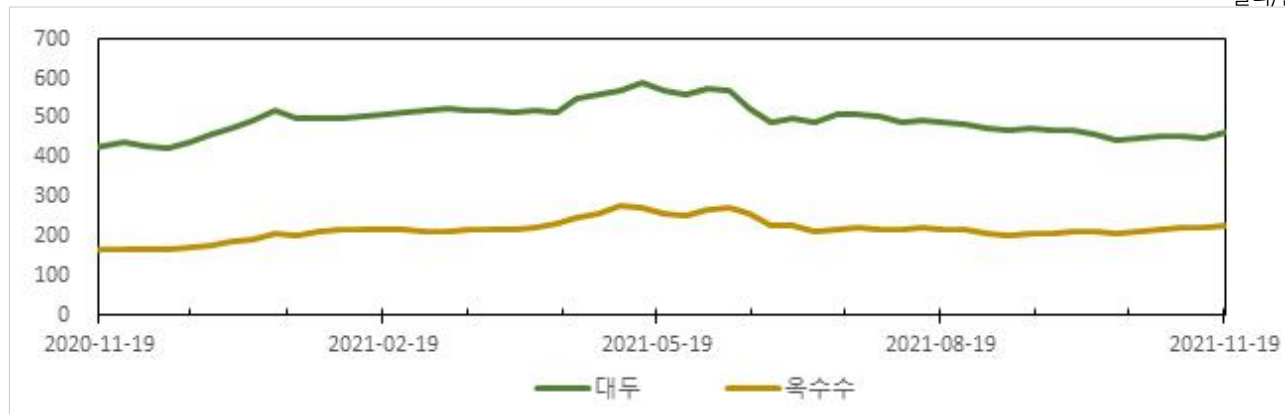
달러/톤



자료: 한국광물자원공사

곡물가격 추세(주간)

달러/톤



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주(11월 2주) 대비 8.4% 하락한 28,310달러/일 기록

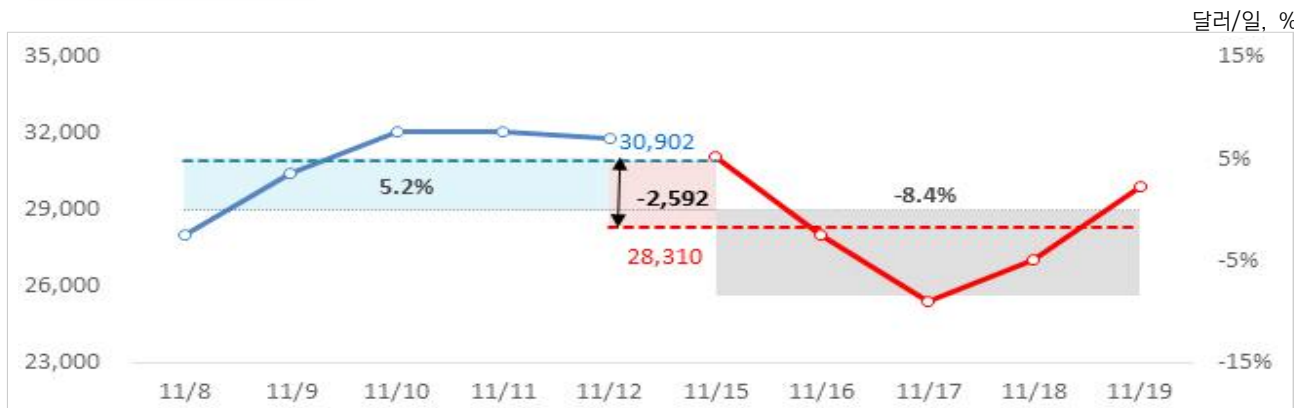
(운임) 케이프선 운임, 하락과 상승 반복

- 중국 부동산 시장 침체의 압박에 철광석 가격이 톤당 100달러/톤 이하까지 하락해 성약(Fixture)에 관한 문의는 증가했으나 전반적인 운임 상승으로 이어지지는 않음

(동향) 운임 상승·하락요인 혼재, 중국의 부동산 시장 위기와 충분한 철광석 항만재고량, 경기부양책 기대감 상존

- 중국의 최대 부동산 건설업체인 헝다의 부도 위기가 몇 차례 반복되자 중국 부동산 시장 침체에 대한 우려가 커짐. 시장 침체는 부동산 부문의 철강 수요 감소로 이어져 원자재인 철광석 수요에도 악영향을 미침
- 중국 정부는 올해 생산량이 작년 수준을 초과하면 안 된다는 강경한 태도를 고수 중이며, 내년 2월에 베이징 동계올림픽 개최를 앞두고 있어 당분간은 조강생산 감소 완화와 관련해 중국 정부의 입장 변화를 기대하긴 어려울 전망이다
- 중국의 제철소는 건설수요가 본격화되는 봄을 대비해 주로 겨울에 철강 원재료 재고를 비축하나, 현재 중국의 항만 철광석 재고량은 충분한 것으로 파악됨(11월 12일 기준, 1억 4,760만 톤)
- 중국인민은행(PBOC, People's Bank of China)가 지난 금요일 '통화 정책 집행보고서'에서 부동산 시장에 대한 강경한 입장은 유지하면서도 경기부양책에 관한 부정적 부분은 삭제한 것으로 파악됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		11월 3주	11월 2주	전주대비차이	
BCI		3,414	3,726	▼ -312	-8.4%
스팟운임(5TC)		28,310	30,902	▼ -2,592	-8.4%
용선료	6개월	26,500	24,875	▲ 1,625	6.5%
	1년	25,000	23,375	▲ 1,625	7.0%
	5년	17,875	17,000	▲ 875	5.1%
FFA	12월물	24,162	24,709	▼ -548	-2.2%
	22년 1분기	15,314	16,129	▼ -815	-5.1%
	22년	20,110	21,434	▼ -1,324	-6.2%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

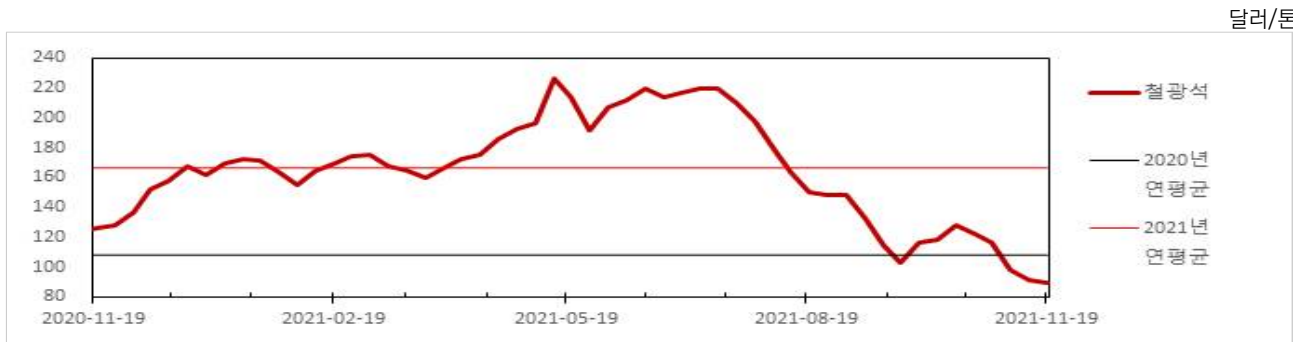
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 1.8% 하락한 89.8달러/톤 기록

철광석 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



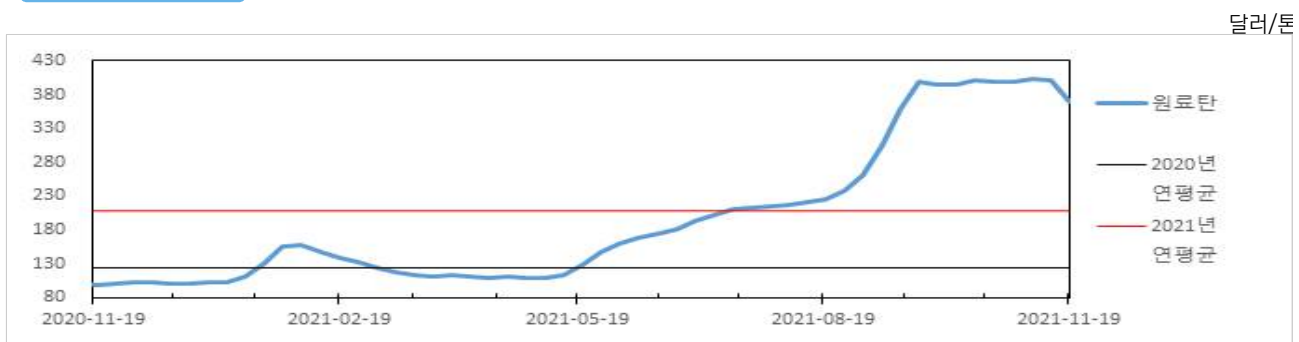
자료: 한국광물자원공사

달러/톤

구분	철광석 가격	전주대비차이		
10월 4주	116.2	▼ -5.6	-4.6	%
11월 1주	98.1	▼ -18.1	-15.6	%
11월 2주	91.5	▼ -6.7	-6.8	%
11월 3주	89.8	▼ -1.6	-1.8	%

■ 원료탄 가격 : 지난 주 대비 7.9% 하락한 368.8달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



자료: 한국광물자원공사

달러/톤

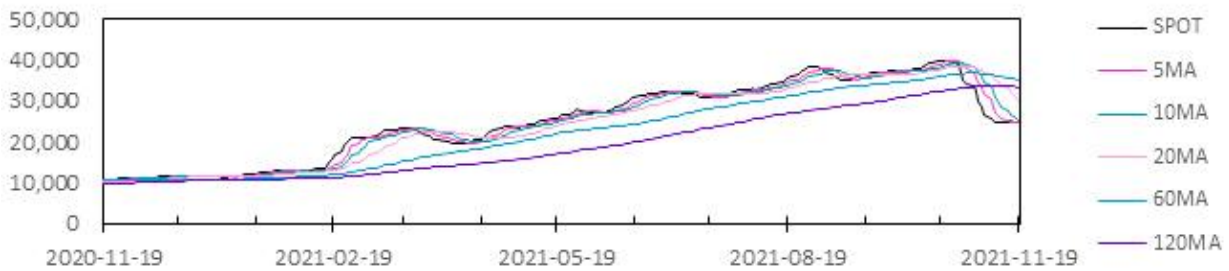
구분	원료탄 가격	전주대비차이		
10월 4주	399.6	▲ 0.8	0.2	%
11월 1주	403.0	▲ 3.4	0.9	%
11월 2주	400.5	▼ -2.5	-0.6	%
11월 3주	368.8	▼ -31.7	-7.9	%



3 케이프선-기술분석

이동평균

달러/일



3 케이프선-운임전망

| 11월 4주('21.11.22~'21.11.26)

구분	인공지능	시계열
케이프선(5TC)	▼	▲

I (인공지능) 케이프선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망

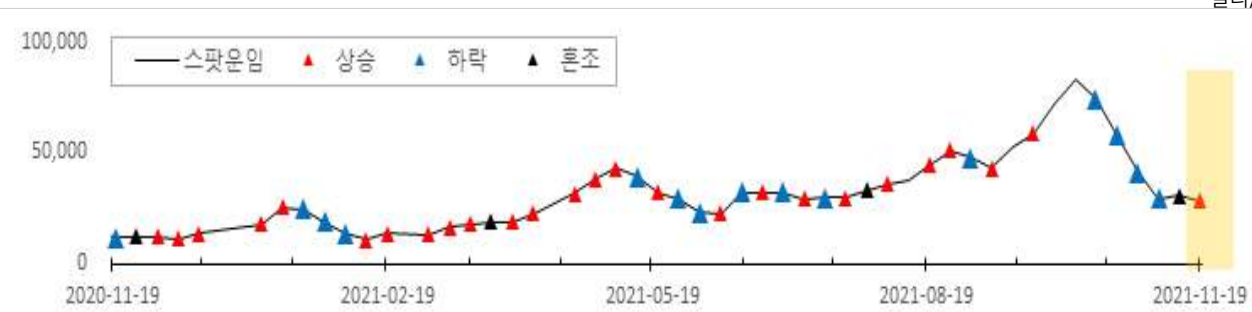
%



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(11월 2주) 대비 17.8% 하락한 21,375달러/일 기록

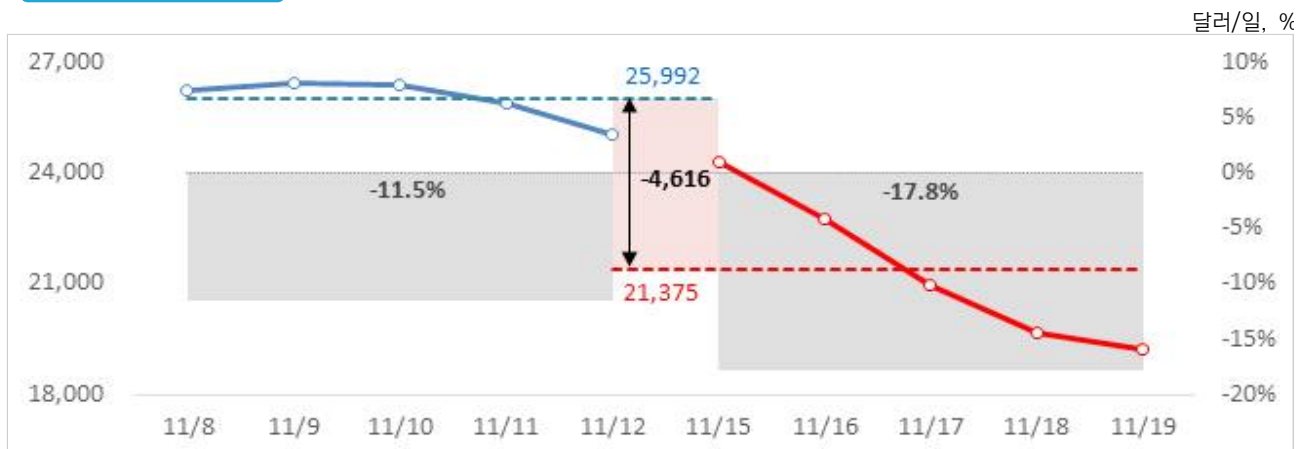
(운임) 2주 만에 다시 가파른 하락

- 시장에 유입되는 화물량은 줄어드는 반면 선박 공급은 증가해 운임이 가파르게 하락함

(동향) 운임 하락요인 우세, 캐나다 곡물 출하량 감소, 석탄 가격 안정화로 판매, 선적 일정 지연

- 캐나다가 올해 여름 가뭄을 겪으면서 곡물 수확량이 감소함. 그 영향으로 최근 캐나다산 밀 출하량이 감소해 운임에 악영향을 미침
- 중국 정부의 적극적 개입으로 석탄 가격이 큰 폭으로 하락하자 석탄 거래자들은 가격에 대해 반등과 추가 하락이라는 서로 엇갈린 전망을 하고 있어 판매와 선적 일정이 지연됨
- 중국 북부지역에 폭설이 내리는 등 겨울철 난방을 위한 연료탄 수요가 증가할 것으로 예상되며 현재의 가격 수준이 유지될지 향후 변동추이에 관심이 주목됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분		11월 3주	11월 2주	전주대비차이		
BPI		2,524	3,036	▼	-513	-16.9 %
스팟운임(4TC)		21,375	25,992	▼	-4,616	-17.8 %
용선료	6개월	23,500	27,000	▼	-3,500	-13.0 %
	1년	18,500	20,250	▼	-1,750	-8.6 %
	5년	12,900	13,350	▼	-450	-3.4 %
FFA	12월물	19,793	23,244	▼	-3,451	-14.8 %
	22년 1분기	18,613	20,498	▼	-1,886	-9.2 %
	22년	18,167	19,662	▼	-1,495	-7.6 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

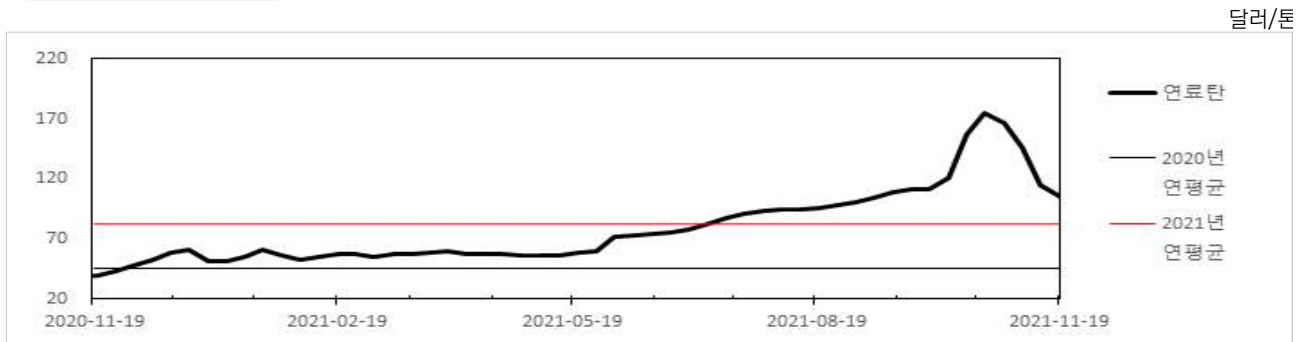
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나마스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 7.9% 하락한 105.4달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



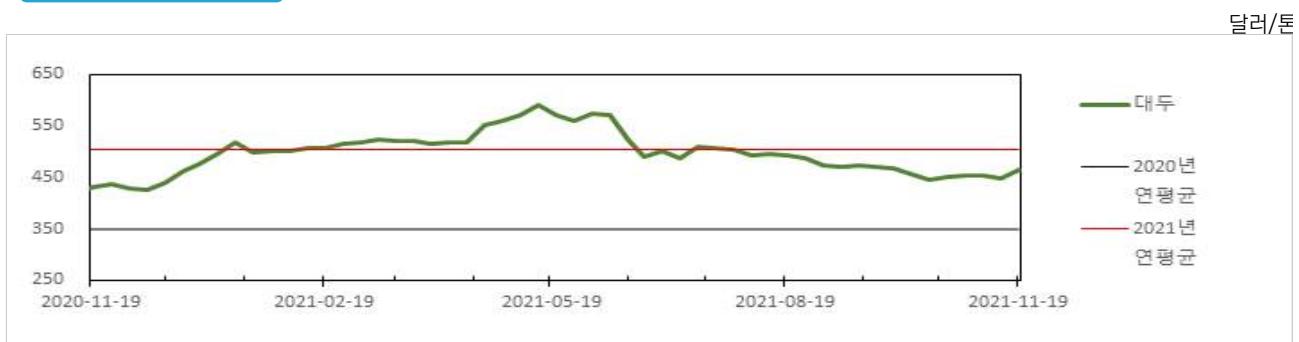
자료: 한국광물자원공사



자료: 한국광물자원공사

대두 가격 : 지난 주 대비 3.8% 상승한 464.0달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



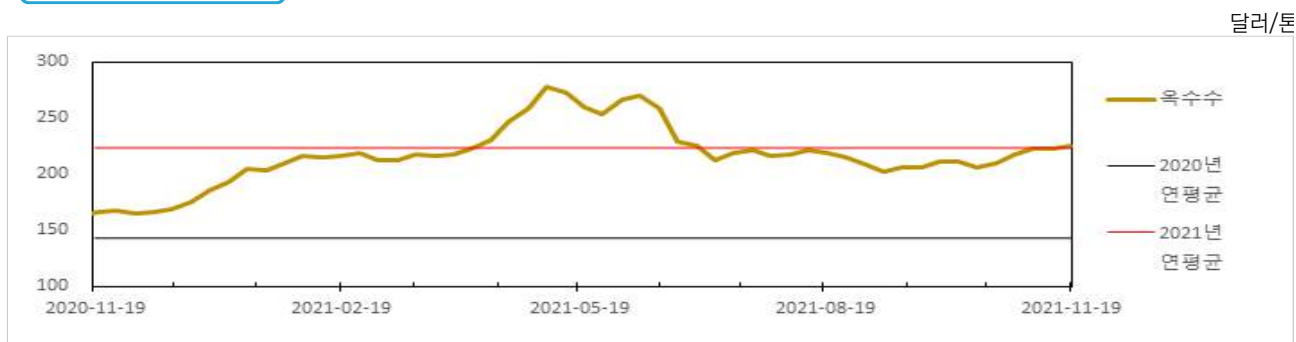
자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 파나마스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 지난 주 대비 1.6% 상승한 225.7달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

달러/톤

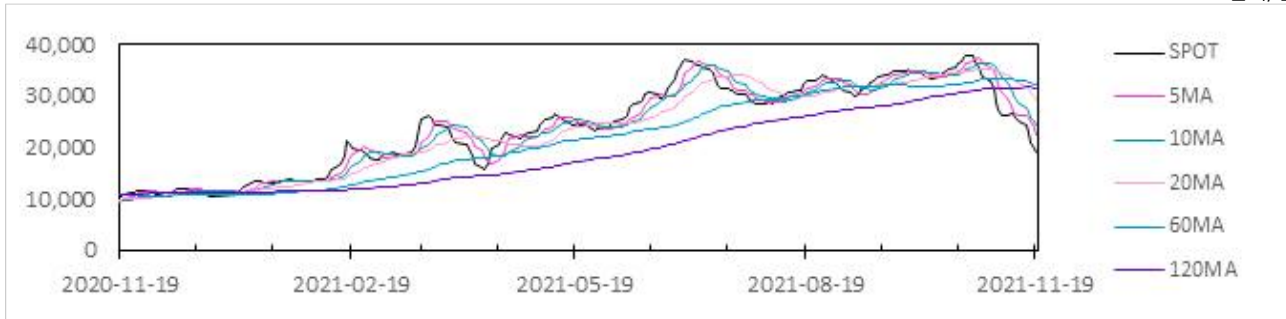
구분	옥수수 가격	전주대비차이		
10월 4주	218.1	▲ 7.7	3.6	%
11월 1주	222.7	▲ 4.6	2.1	%
11월 2주	222.2	▼ -0.5	-0.2	%
11월 3주	225.7	▲ 3.5	1.6	%



3 파나막스선-기술분석

이동평균

달러/일



3 파나막스선-운임전망

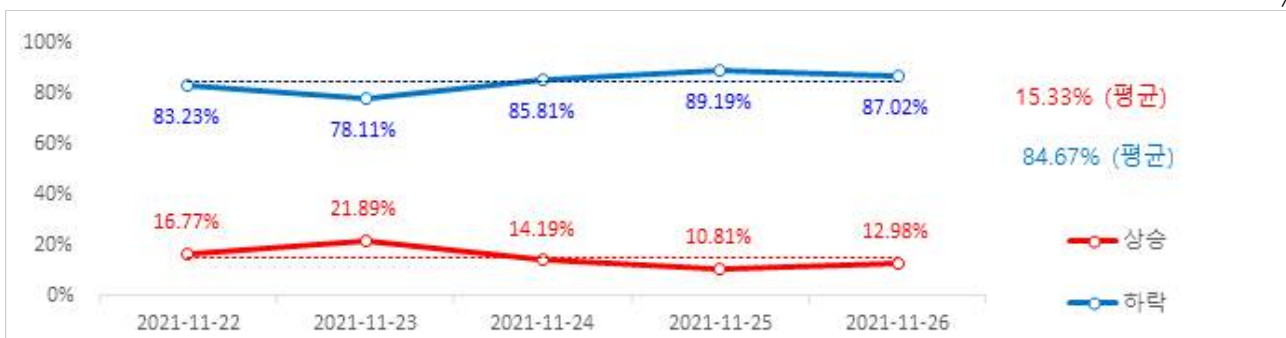
| 11월 4주('21.11.22~'21.11.26)

구분	인공지능	시계열
파나막스선(4TC)	▼	▼

I (인공지능) 파나막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망

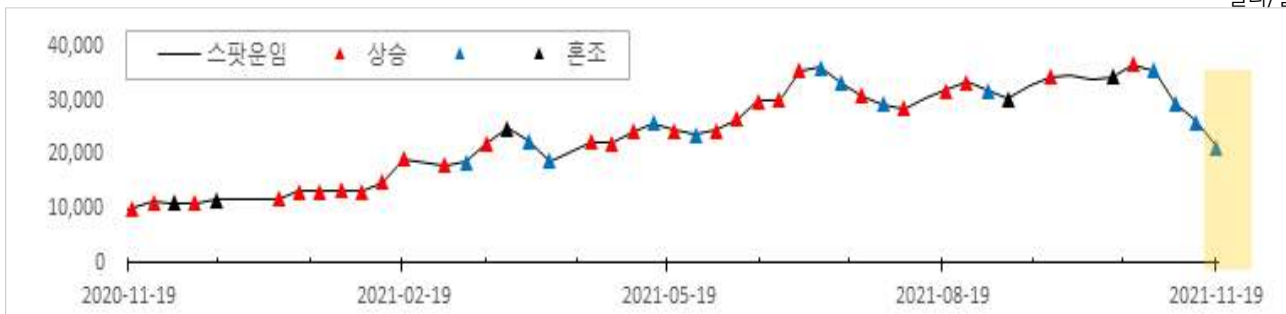
%



I (시계열) 파나막스선 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 수프라막스선-동향분석

■ 수프라막스선 : 지난 주(11월 2주) 대비 1.0% 하락한 24,786달러/일 기록

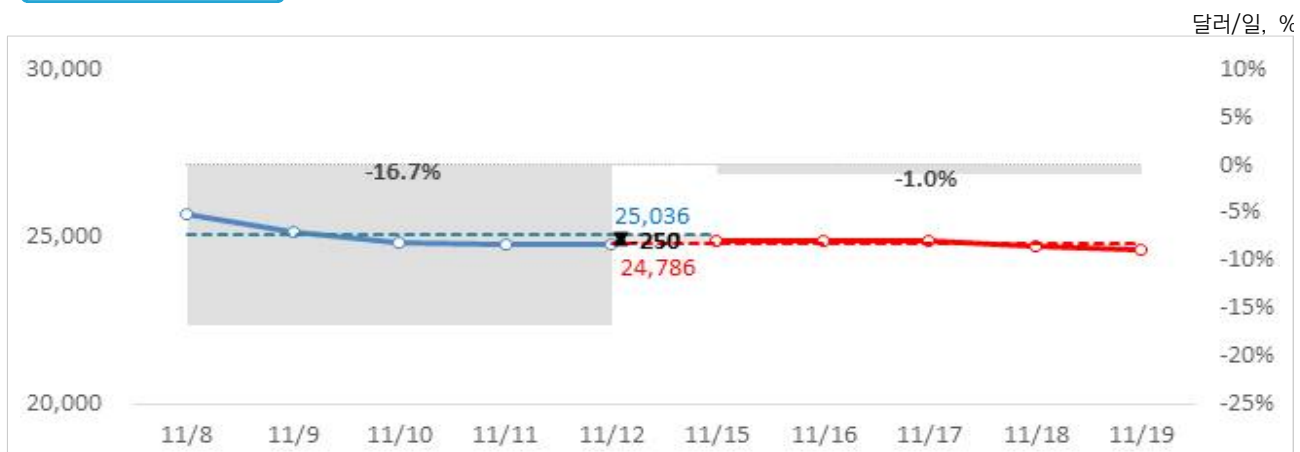
(운임) 2주 연속 지지부진한 흐름 지속

- 11월 2주부터 시작한 관망 심리가 3주에도 이어지면서 운임은 24,000달러/일대에서 보합 속 등락을 거듭 중임

(동향) 운임 상승·하락 요인 혼재, 비료 가격 급등과 공급 부족, 겨울철 난방 수요 증가 여전

- 오션 애널리틱스(Ocean Analytics)의 울프 베리만(Ulf Bergman)은 2021년 약 1억 9,400만 톤의 비료가 선박을 통해 운송될 것으로 예상했으나, 최근 유럽의 에너지 위기, 천연가스와 비료 가격 상승이 시장에 유입되는 해상물동량 감소로 이어져 결국 운임에 부정적 영향을 미친다고 분석함
- 지난 9월 노르웨이의 아라(YARA), 미국의 CF 인더스트리홀딩스(CF Industries)는 이미 암모니아, 비료 등의 생산량을 감축하거나 일부 공장의 가동을 잠정 중단하기로 했으며, 주요 수출국인 중국과 러시아도 내수를 우선시하기 위해 수출을 제한함. 인도 등 주요 수입국은 추가적인 가격 상승과 공급 제한에 직면해 새로운 공급처를 물색 중임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분		11월 3주	11월 2주	전주대비차이	
BSI		2,253	2,276	▼ -23	-1.0 %
스팟운임(10TC)		24,786	25,036	▼ -250	-1.0 %
용선료	6개월	25,750	27,000	▼ -1,250	-4.6 %
	1년	20,750	20,750	- 0	0.0 %
	5년	11,000	11,000	- 0	0.0 %
FFA	12월물	23,467	25,066	▼ -1,599	-6.4 %
	22년 1분기	19,575	20,615	▼ -1,040	-5.0 %
	22년	21,624	22,926	▼ -1,302	-5.7 %

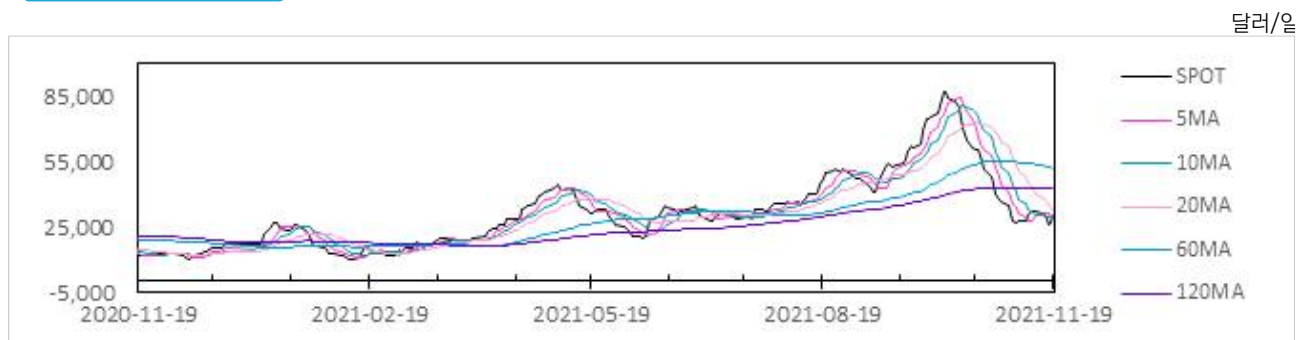
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균



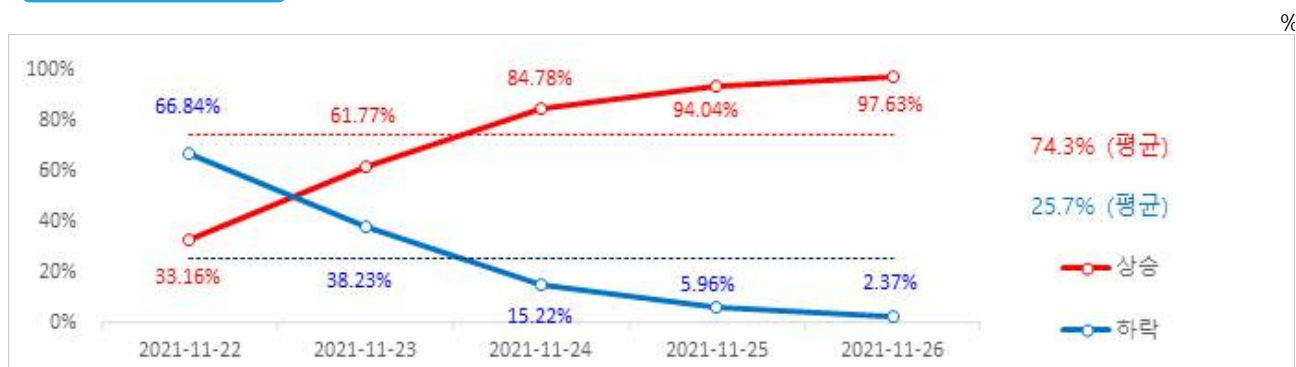
3 수프라막스선-운임전망

| 11월 4주('21.11.22~'21.11.26)

구분	인공지능	시계열
수프라막스선(10TC)	▲	▼

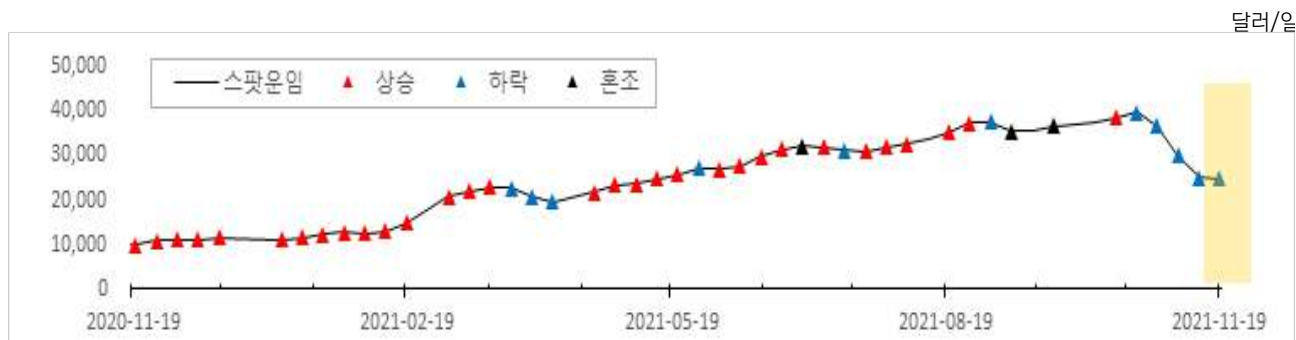
I (인공지능) 수프라막스선 운임 상승 전망

인공지능 모형 전망



I (시계열) 수프라막스선 운임 하락 전망

스팟운임과 시계열 모형전망



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 | 051-797-4636

1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난 주 대비 1.17 상승한 4,555.21 기록

(운임) 운임 약보합세 지속 전망

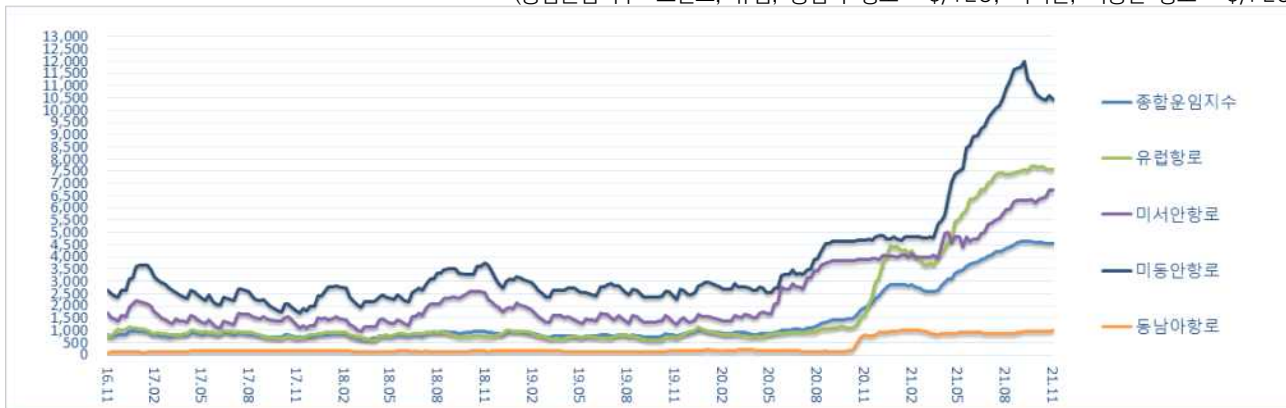
- 지중해, 싱가포르 항로를 제외한 대부분의 운임이 하락함. 항로별 수급 상황이 다르나 전체적으로 운임은 약보합세를 기록할 것으로 전망됨

(전망) 컨테이너 운임 변곡점?→경착륙?/연착륙?

- 11월 컨테이너 운임은 약보합세로 향후 시장은 조정을 받을 수 있으며 경착륙 보다는 연착륙에 무게중심이 쏠림
- 북미 서부항만의 항만 정체가 당분간 지속될 것으로 예상되며 내년도 화주와의 장기계약 운임이 저항선으로 작용할 수 있음
- 또한 화물 수요에 따라 선사들의 유연한 공급조절도 운임 급락을 막는 요소로 작용할 가능성이 큼

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)

		11월 3주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	4,555	1.2	2,570	4,647	3,636	818	2,641	1,234
운임	유럽항로	7,552	-8	3,651	7,714	5,883	725	3,797	1,146
	미서안항로	6,730	0	3,931	6,730	5,074	1,361	4,080	2,719
	미동안항로	10,415	-174	4,679	11,976	8,036	2,542	4,876	3,587
	한국항로	339	-1	184	351	279	116	206	133
	일본항로	305	-3	251	340	285	230	255	241
	동남아항로	1,010	32	840	1,017	924	130	910	264

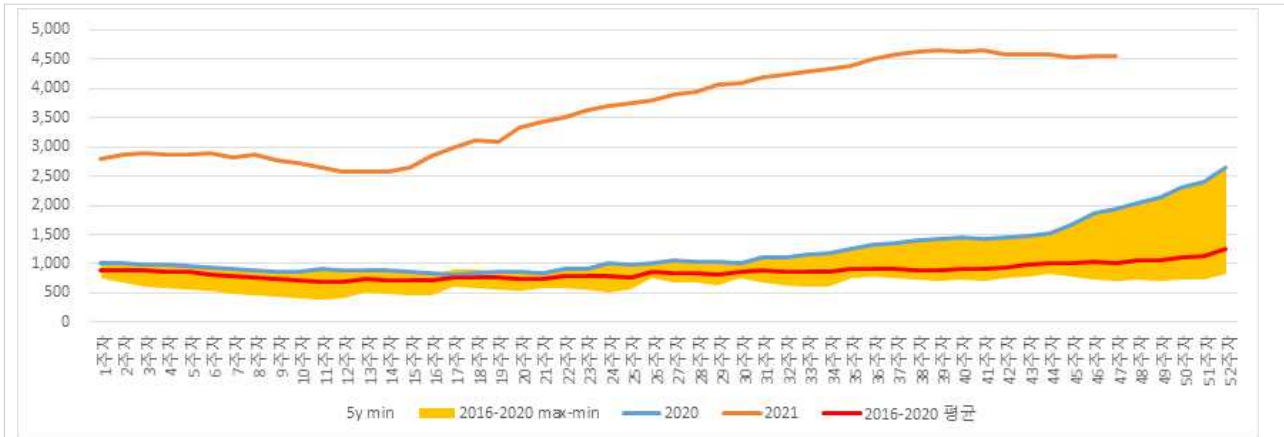
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



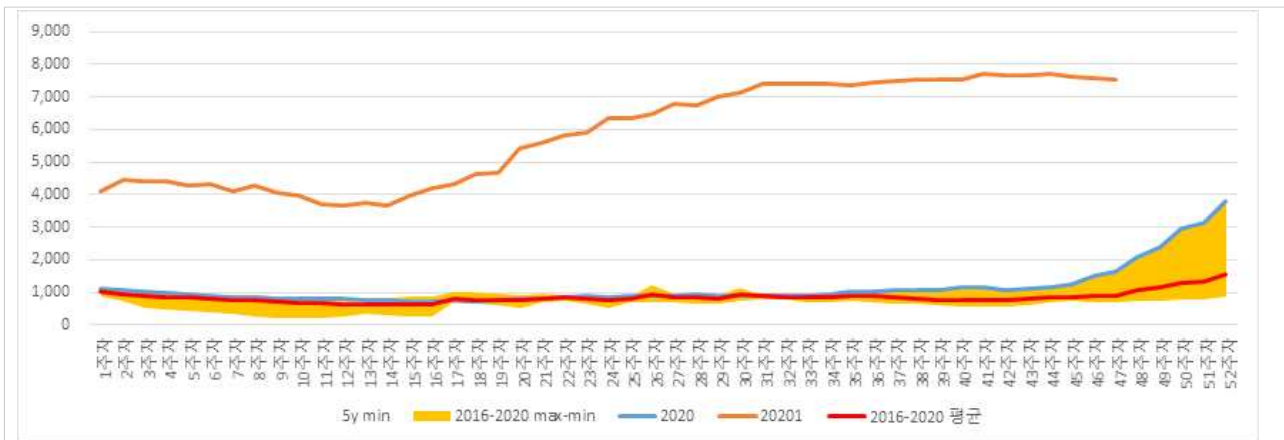
2 운임전망

| 11월 4주('21.11.22~'21.11.27)

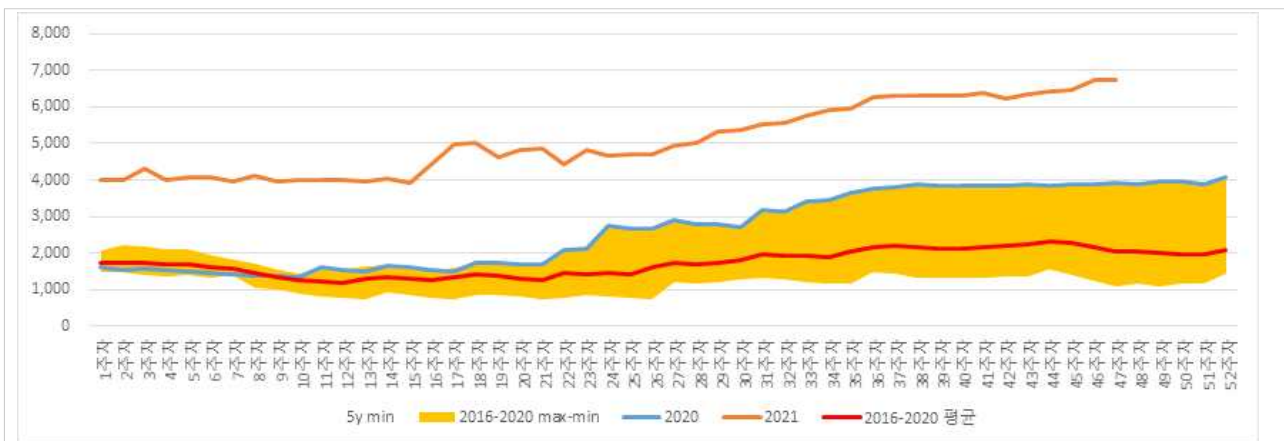
SCFI 지수는 약보합세를 유지할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 약보합세 지속 전망



아시아-북미운임(미 서부)은 체선 지속으로 고운임 유지 전망





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 전주(11월 2주) 대비 0.9p 하락한 42.5 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로 운임지수(WS)가 하락함

(달러/톤)

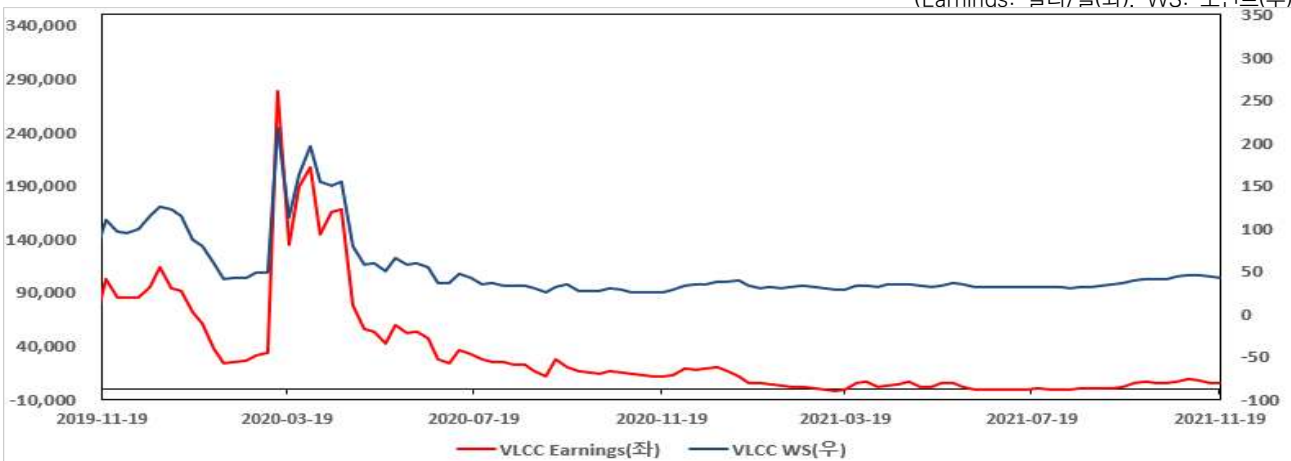
구분	11월 3주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	42.5	▼	0.9	2.1 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	22.0	-	0	0 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	42.5	▼	0.5	1.2 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	44.0	▼	1.0	2.2 %

(동향) 중국, 유럽 등 주요 석유 소비국의 본격적인 코로나19 재확산으로 인한 수요 둔화로 계절적 성수기 특수 기대 어려움

- 오스트리아, 네덜란드, 독일 등에서 코로나19 확진자 수가 크게 증가하고 있으며, WHO가 발표한 주간보고서(11월 10일-14일)에 의하면 유럽에서 세계 코로나19 확진자 수의 64%(214만 5,966명)가 발생하는 등 유럽에서의 코로나19 5차 대유행이 본격화되면서 이로 인한 원유 수요 회복 둔화 우려가 제기됨
- 현재 세계 최대 원유 수입국인 중국 또한 코로나 19 재확산으로 엄격한 봉쇄 정책을 유지하고 있으며, 베이징 동계올림픽을 앞두고 정제시설에 대한 배출가스 규제로 인해 4분기 원유 수요가 감소할 것으로 예상되면서 성수기에도 불구하고 운임회복이 어려운 실정임

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS 수익과 용선료: 달러/일)

		11월 3주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	42.5	-0.9	28.4	46.3	34.6	24.8	217.5	61.2
항로(TD3C)	평균 수익	1,973	-548	-6,779	14,966	-662	5,603	250,354	49,069
VLCC	1년 용선료	20,000	-500	18,500	24,125	21,125	22,875	80,000	39,788

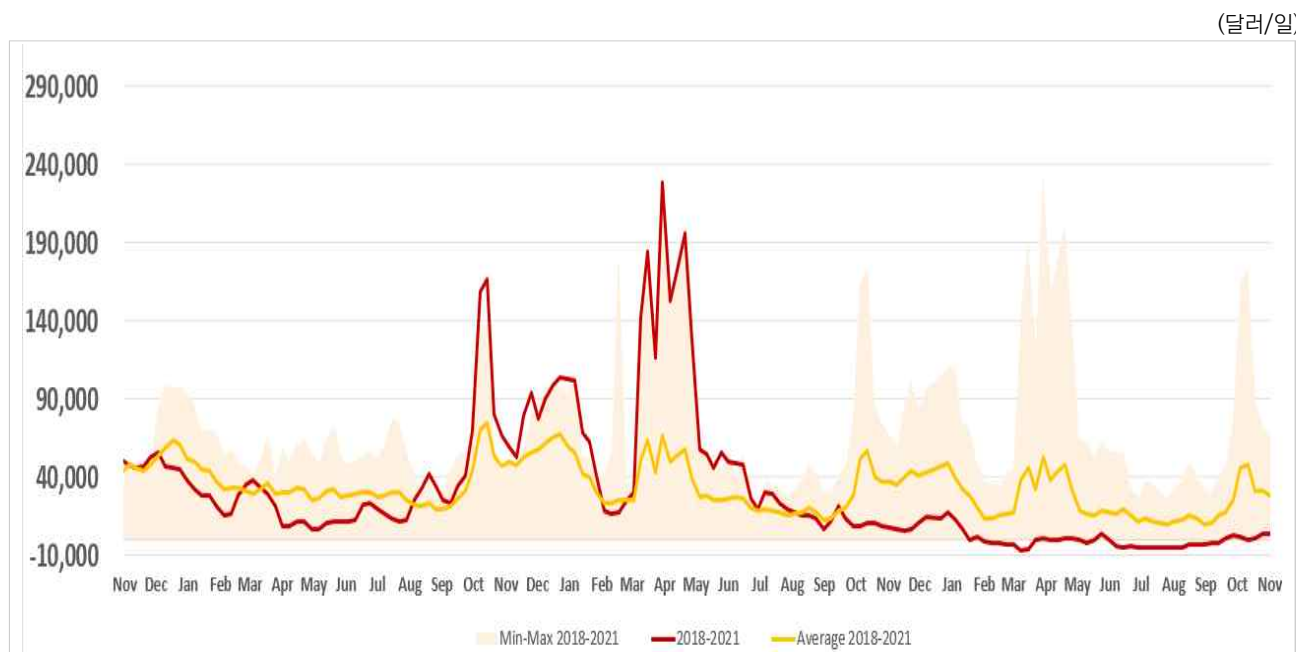
자료: Clarkson



1 유조선-기술분석

■ 수익 추세선(붉은색)은 전주 대비 44.6% 수준으로 큰 폭으로 상승함

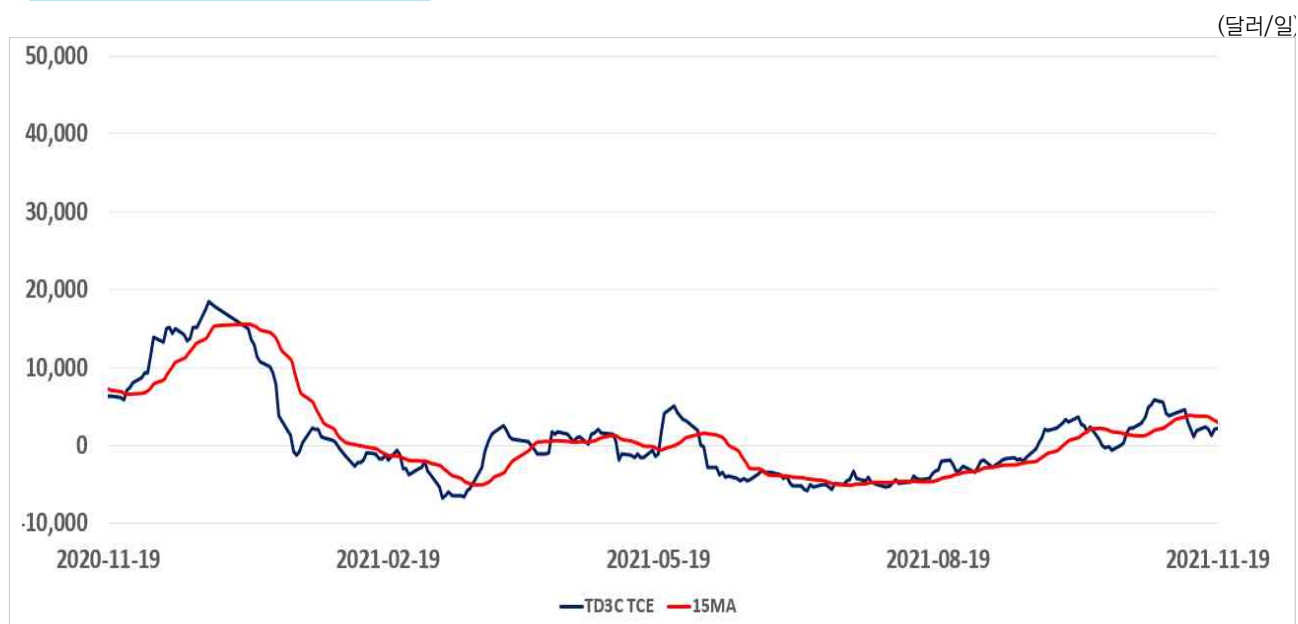
VLCC 중동-중국(TD3C) TCE(Time Charter Equivalent)



자료: Clarkson

■ 수익 추세선(파란색)은 11월 이후 지속적으로 하락 추이를 보이다가 전주 대비 소폭 상승함

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

■ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주(11월 2주) 대비 0.3p 하락한 124.7 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

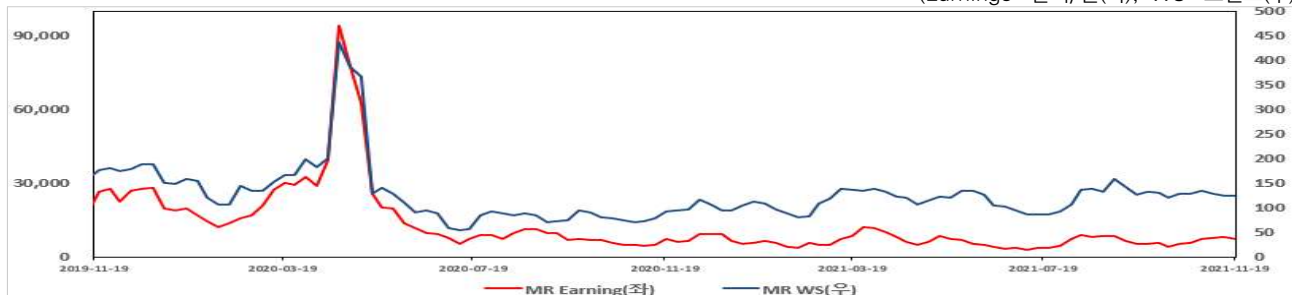
구분	11월 3주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	124.7	▼ 0.3	0.2	%
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	115.0	- 0	0	%
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	110.0	▼ 10	8.3	%
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	120.0	- 0	0	%

(동향) 주요 에너지 기구, 코로나 19 재확산으로 인해 석유 수요 하향 조정하는 등 석유제품선 시장 약세 지속

- 에너지시장조사기관 플랫츠(Platts)는 지난 10월 말 코로나 재확산 등의 영향을 반영하여 올해 4분기 석유 수요 전망을 61.5만 배럴 수준으로 하향 조정한 바 있으며, 경유, 휘발유, 중유 등의 수요도 당초 회복 예상 시점보다 늦춘 2022년도 말 경 코로나19 이전 수준으로 회복할 것으로 전망함
- OPEC 또한 내년도 수요 전망을 전월 대비 16만 배럴 하향 조정하였으며, 코로나19 확산으로 주요국 봉쇄조치, 고유가로 인한 인도 소비 감소 등을 하향 조정의 근거로 제시함
- 백신 접종 확대와 경기회복으로 인한 이동량 증가에 따른 휘발유와 항공유 소비가 증가할 것으로 전망되며, 정제품 수요 회복으로 인한 활발한 정제활동이 제품선 운임 상승을 유도할 수 있음

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		11월 3주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	124.7	-0.3	80.6	160.0	118.4	55.5	437.2	126.8
	평균 수익	6,302	27	-96	15,345	7,421	2,664	79,699	15,830
MR	1년 용선료	12,750	0	11,625	13,000	12,367	11,625	20,000	14,440

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

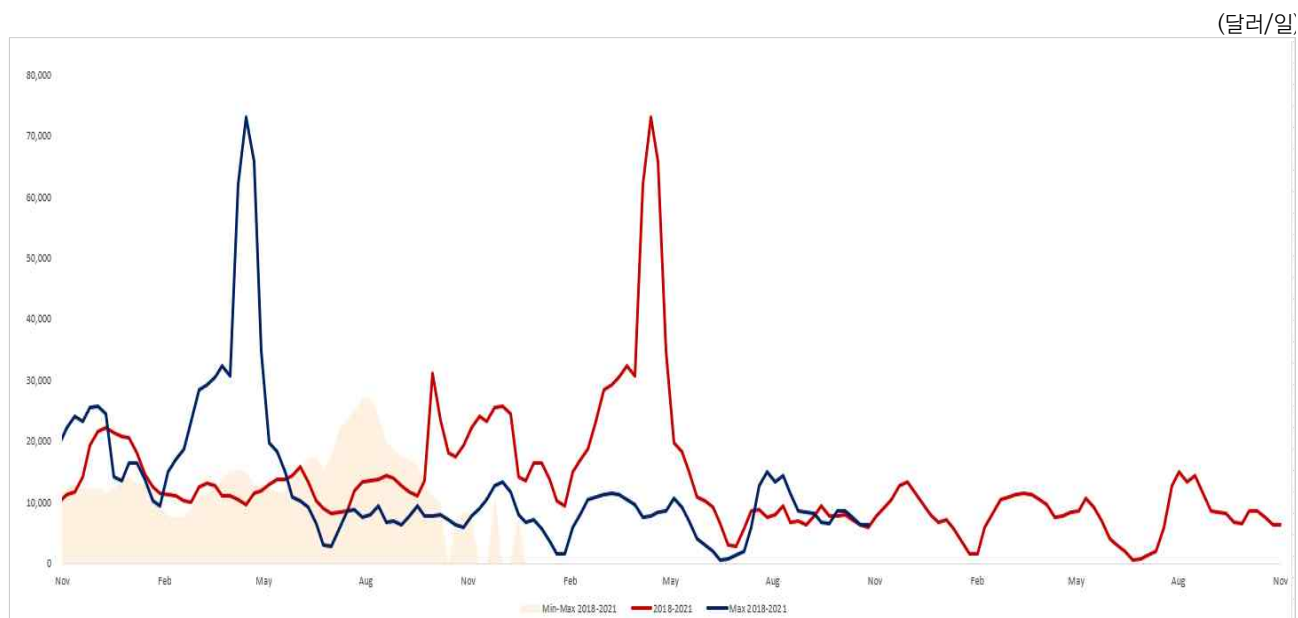
자료: Clarkson



2 석유제품선-기술분석

수익 추세선은 지속적으로 낮은 수준을 보이고 있으며 전주 대비 소폭 상승함

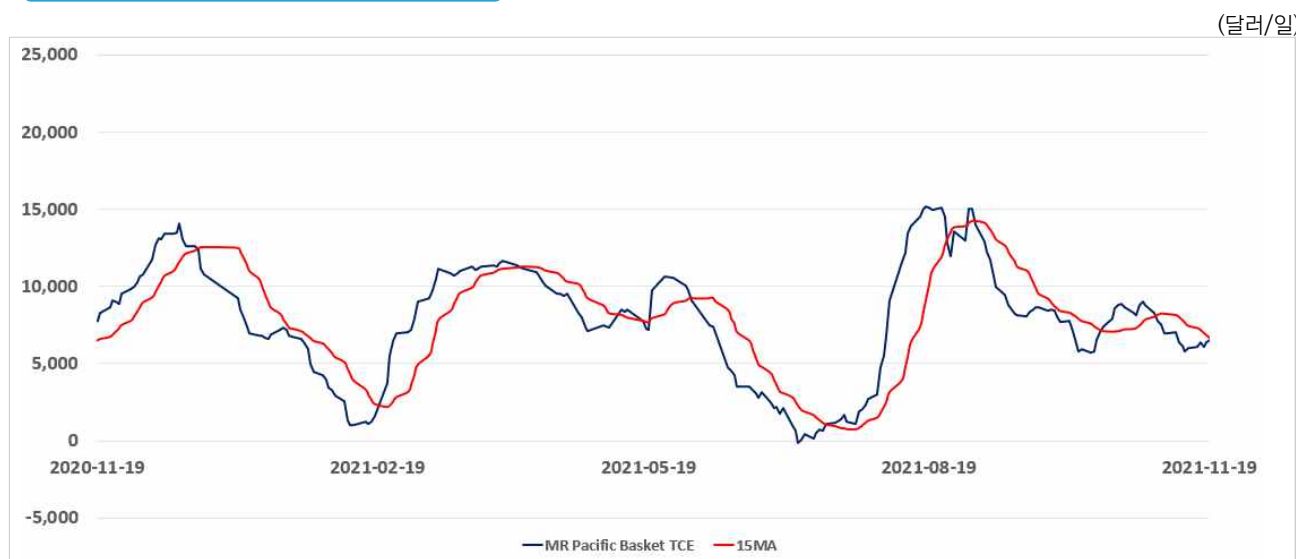
MR 인도-극동(Pacific Basket)



자료: Clarkson

수익 추세선은 11월 이후 하락 추세를 이어오다 전주부터 소폭 상승세를 보임

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



5. 중고선 시장

1 동향분석

건화물 중고선가 지수는 27.25로 전주 대비 0.2 감소함

건화물선 운임지수와 중고선가 지수



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

컨테이너 중고선가 지수는 108.49로 전월 대비 2.44 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선가 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

| 11월 3주('21.11.2~'21.11.19)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 60건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Container	AS Petulia*	2008	2,564	TEU	2021-11-19	71.60	MPC Container Ships	Undisclosed interests
Container	AS Palatia*	2006	2,526	TEU	2021-11-19		MPC Container Ships	Undisclosed interests
Bulk	Dry Beam Neo*	2019	38,180	DWT	2021-11-19	30.00	Libera Corporation	Undisclosed interests
Bulk	Fragrant Athena*	2020	38,131	DWT	2021-11-19	30.00	Libera Corporation	Undisclosed interests
TankChem	PTI Amazon*	2007	51,274	DWT	2021-11-19	9.80	Parakou Shipping	Undisclosed interests
TankChem	PTI Rhine*	2007	51,218	DWT	2021-11-19	9.80	Parakou Shipping	Undisclosed interests
Container	Box Express	2016	1,708	TEU	2021-11-18	40.80	Allseas Marine	Clients of Wan Ha Lines
Bulk	Nord Colorado	2018	60,396	DWT	2021-11-18	32.00	Norden A/S	Undisclosed interests
Offshore	Vega Egypt 1	2017	3,263	DWT	2021-11-18		Thome Offshore	Clients of Atlantic Maritime
Container	X-Press Jersey*	2014	4,896	TEU	2021-11-18	105.00	Sea Consortium	Clients of MSC
Container	X-Press Guernsey*	2015	5,001	TEU	2021-11-18	105.00	Sea Consortium	Clients of MSC
Offshore	Far Swan	2006	3,600	DWT	2021-11-16		Solstad Offshore	Undisclosed interests
TankChem	Seaways Bodie	2006	36,725	DWT	2021-11-16	7.00	Intl Seaways	Undisclosed interests
Container	Acacia Rei	2010	1,740	TEU	2021-11-15		Haitong Container	Undisclosed interests
Bulk	Bunji	2013	98,704	DWT	2021-11-15	23.00	Kambara Kisen KK	European interests
Bulk	Lake Dany	2008	28,358	DWT	2021-11-15	11.90	Yawatahama Kisen	Undisclosed interests
Bulk	Nautical Alice	2016	63,580	DWT	2021-11-15	28.50	Nautical Bulk	Far Eastern interests
TankChem	Navig8 Constellation	2013	45,000	DWT	2021-11-15	18.80	Ocean Yield	Clients of Navios Acquisition
Bulk	Star Crios	2012	63,301	DWT	2021-11-15	21.50	GriegMaas AS	Greek interests
Container	Long Beach Trader*	2007	5,527	TEU	2021-11-15		Lomar Shipping	Clients of MSC
Container	Los Angeles Trader*	2007	5,527	TEU	2021-11-15		Lomar Shipping	Clients of MSC
Offshore	Cobalt Explorer	2022	10,000	Water Depth	2021-11-12		Daewoo (DSME)	Clients of TPAO



중고선 시장

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Offshore	FS Bergen	2006	3,544	DWT	2021-11-12		Northern Supply	Undisclosed interests
Offshore	Ocean Spey	2000			2021-11-12		Irish Mainport	Clients of Open Arms
Offshore	REM Provider	2007	3,200	DWT	2021-11-12		Solstad Offshore	Undisclosed interests
Bulk	Yutai Ambitions	2008	77,283	DWT	2021-11-12	18.00	Taiship Development	Greek interests
Bulk	Soho Trader*	2015	63,473	DWT	2021-11-12	25.00	Raven Capital Mgmt	Greek interests
Bulk	Soho Merchant*	2015	63,800	DWT	2021-11-12	25.00	Raven Capital Mgmt	Greek interests
Bulk	Star Damon	2012	63,301	DWT	2021-11-11	22.50	Grieg Star	Clients of Costamare Shipping
Bulk	Tai He Zi Jin	2011	27,394	DWT	2021-11-11		Jiangsu Taihe	Chinese interests
Bulk	Zhong Xing Da 98	2013	37,411	DWT	2021-11-11		Zhejiang Zhongy	Zhejiang Zhongmao
Bulk	Ikan Senyur	2010	61,494	DWT	2021-11-10	22.50	Ehime Kaiun	Undisclosed interests
Bulk	Blueways	1998	46,658	DWT	2021-11-09	8.00	Sea Plain Shipping	Undisclosed interests
Offshore	Geosund	2001	99	LOA	2021-11-09		DOF Management	Undisclosed interests
Dry Genl	Jin Long 7	2006	3,102	DWT	2021-11-09		Dongguan Jinlong	Chinese interests
Bulk	Ocean Rosemary	2013	82,265	DWT	2021-11-09	23.00	Far East Leasing	Undisclosed interests
Offshore	SK Technik	2018	7,373	HP	2021-11-09		Nam Cheong Marine	Undisclosed interests
Container	Glacier Bay*	2009	2,564	TEU	2021-11-09	40.00	Eastern Pacific Shpg	Undisclosed interests
Container	Coronado Bay*	2008	2,578	TEU	2021-11-09	40.00	Eastern Pacific Shpg	Undisclosed interests
Bulk	Orient Accord*	2010	33,755	DWT	2021-11-09	72.00	Harworth Shipping	Clients of Union Maritime
Bulk	Orient Trader*	2010	33,755	DWT	2021-11-09		Harworth Shipping	Clients of Union Maritime
Bulk	Orient Transit*	2010	33,755	DWT	2021-11-09		Harworth Shipping	Clients of Union Maritime
Bulk	Orient Tiger*	2011	33,755	DWT	2021-11-09		Harworth Shipping	Clients of Union Maritime
Bulk	Orient Trail*	2011	33,762	DWT	2021-11-09		Harworth Shipping	Clients of Union Maritime



중고선 시장

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Offshore	Far Saga	2001	89	LOA	2021-11-08	6.20	Solstad Offshore	Undisclosed interests
Tanker	Xin Tong Yu 8	2005	3,732	DWT	2021-11-08		Zhejiang Tongyu	Chinese interests
Tanker	Iris Victoria	2010	74,905	DWT	2021-11-05	17.75	Mitsui OSK Lines	Undisclosed interests
TankChem	Bow Dalian*	2012	9,000	DWT	2021-11-04		Odfjell ASA	Clients of E&S Tankers
TankChem	Bow Nangang*	2013	9,124	DWT	2021-11-04		Odfjell ASA	Clients of E&S Tankers
TankChem	Bow Fuling*	2012	9,150	DWT	2021-11-04		Odfjell ASA	Clients of E&S Tankers
Tanker	Angel 61	2006	48,635	DWT	2021-11-03	9.80	Winson Tanker	Greek interests
Offshore	Caledonian Victory	2006	4,380	DWT	2021-11-03		BP Shipping Offshore	Clients of GSP Drilling
Tanker	Xin Tong Yu 18	2006	2,641	DWT	2021-11-03		Zhejiang Tongyu	Chinese interests
Bulk	Berna	1995	21,964	DWT	2021-11-02	6.00	Tolunay Ship Mgmt	Undisclosed interests
Bulk	Lilian	1999	24,838	DWT	2021-11-02	6.80	Lemar Shipping	Undisclosed interests
Bulk	N/B Yangzi-Mitsui SB YZJ2015-2686	2022	82,300	DWT	2021-11-02	38.50	Fuyo Kaiun	Greek interests
Offshore	Ocean Duke	2013	3,750	DWT	2021-11-02		Vestland Mngmn	Undisclosed interests
Bulk	Ortolan Beta Strait	2010	29,975	DWT	2021-11-02	11.80	Carsten Rehder	Undisclosed interests
Bulk	Sophia N	2009	56,868	DWT	2021-11-02	17.50	Nomikos Transworld	Chinese interests
Bulk	Sunleaf Grace	2011	61,683	DWT	2021-11-02	22.00	Toko Kisen Y.K.	Undisclosed interests



6. 주요 해운지표

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	11월 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	70.0	-	70.0	63.0	72.0	69.0	63.0	77.0	70.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	44.0	-	44.0	14.0	44.0	31.5	8.0	13.0	9.0

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)										
건화물선	Panamax	34.0	-	34.0	25.5	34.0	30.4	25.5	27.0	26.0
유조선	VLCC	108.0	-	108.0	85.0	108.0	97.2	85.0	92.0	88.6
컨테이너선	Sub-Panamax	39.5	-	39.3	30.0	39.5	35.3	30.0	31.5	30.4

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	429.5	-12	436.3	311.3	488.0	393.3	124.8	303.8	246.3
	Singapore	460.8	-8.3	463.6	324.8	523.5	414.1	157.8	388.0	269.7
	Korea	509.8	-10.3	516.8	361.8	574.5	440.0	196.3	426.5	314.7
	Hong Kong	477.3	-12.5	489.2	325.8	529.0	425.0	181.8	436.8	290.5
VLSFO	Rotterdam	557.3	-21.5	569.4	387.8	605.8	500.5	179.0	585.3	328.0
	Singapore	612.3	-20	616.9	413.0	632.3	525.2	219.8	726.3	371.1
	Hong kong	607.0	-3.5	606.8	404.5	619.0	524.3	214.8	722.3	371.1

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	105.4	233.7	180.6	71.7	176.1	106.4
	중국産	137.7	-13.8	151.5	-	264.6	199.7	-	178.5	126.5
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	125.5	-47.3	174.0	-	243.3	127.6	-	111.8	71.5
	중국産	227.5	-8.19	243.5	-	420.7	178.4	-	138.1	91.2
원료탄 (\$/Tonne)	호주産	445.4	-41.2	482.1	-	501.1	253.5	-	204.2	149.0
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	141.1	113.9
	중국産	479.3	-61.8	549.9	-	577.7	329.9	-	222.7	202.6
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1,263.3	19.01	1,234.1	1,188.5	1,642.5	1,383.7	821.8	1,770.5	954.4
	밀(국제)	823.0	6.0	799.4	601.8	826.3	690.8	474.0	640.8	549.4

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)										
		7월	8월	9월	2021년 합계	2020년 합계	2019년 합계	2018년 합계		
ASEAN	수출	9,638	8,920	9,614	77,284	89,016	95,086	100,114		
	수입	5,822	5,658	5,758	49,547	54,830	56,186	59,628		
NAFTA	수출	10,430	9,161	9,495	84,257	87,822	89,839	89,921		
	수입	7,530	7,430	7,098	65,162	68,263	73,797	69,712		
EU	수출	5,327	5,040	5,430	47,219	47,870	52,758	57,676		
	수입	6,298	5,209	5,309	48,788	55,517	55,795	62,296		
BRICs	수출	16,020	16,168	17,252	140,088	155,346	163,882	189,936		
	수입	14,190	14,437	14,153	121,168	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