

# KMI

## 주간해운시장포커스

발간년월 2021년 2월 3주

발행인 장영태

감수 김태일

자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

### 목차

I. 주간뉴스 .....	02
II. 건화물선 .....	04
III. 컨테이너 .....	12
IV. 탱커 .....	14
V. 중고선 시장 .....	17
VI. 주요 해운지표 .....	21

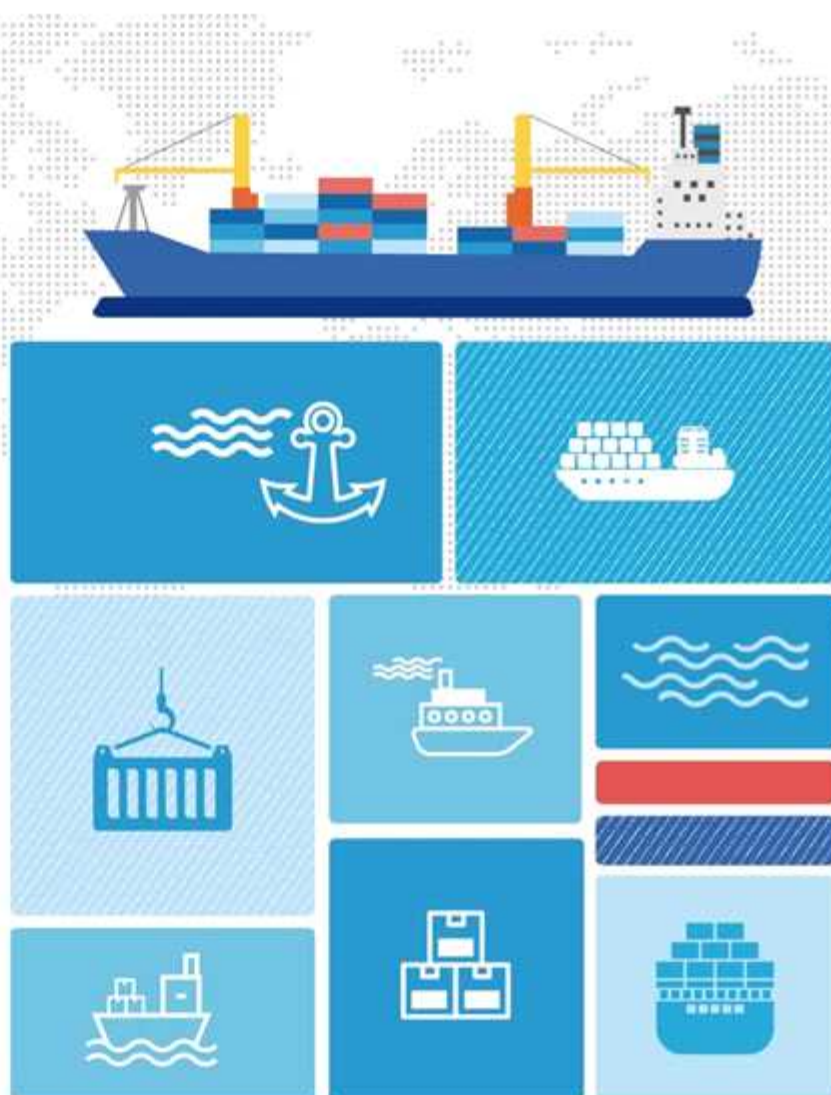
이호춘 해운빅데이터연구 센터장  
leehochoon@kmi.re.kr | 051-797-4623

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

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

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

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



## 1. 주간 뉴스

### I CMA CGM, 항공물류 사업 강화

- 프랑스 선사인 CMA CGM은 최근 화물전용 항공기 4대를 구매하여 항공물류사업을 강화함
  - 동 선사는 소비자에게 다양한 물류서비스를 제공하기 위해 화물전용 항공기 구입과 전담 부서인 'CMA CGM Air Cargo'를 신설함
  - 이번에 구입한 항공기는 2014~2016년 제조된 60톤급이며, 유럽 항공사에서 위탁·운영할 예정임
- 동 선사는 물류기업 'CEVA'를 인수하는 등 물류서비스를 다각화함
  - 또한, 2020년 'Air Caraïbes and French bee'의 지분을 보유한 Dubreuil 그룹의 지분 30%를 인수하여 항공물류 사업을 강화함

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1135773/CMA-CGM-airfreight-takes-off-with-own-aircraft>

최건우 전문연구원

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

### I Maersk, 물류 서비스 시너지 효과를 높이기 위한 추가 인수 모색 중

- COVID-19 확산으로 세계 경제의 불안정성이 높은 상황에도 불구하고 Maersk사는 물류 비즈니스 시너지 효과의 확보를 위한 추가 인수를 모색 중임
  - 2016년도에 시행된 Maersk사의 종합해운물류기업으로 리모델링(통합) 작업은 당시에는 많은 의견이 제기되었지만 현재는 좋은 성과를 거둔 것으로 판단됨
- Maersk사의 최고경영자 소렌 스키투(Søren Skou)는 “물류서비스의 진전에 매우 고무되어 있으며 최근 물류서비스의 경영 실적이 통합 전략의 성공에 대한 확실한 증거라고 생각한다.”라고 밝힘
  - 또한 “세 가지 주요 사업들(물류서비스, 해상운송 및 터미널운영) 모두가 수익을 창출할 엄청난 기회가 있다고 생각하고 자체 변혁(transformation)을 가속화할 것”이라고 밝힘

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1135745/Maersk-looks-to-further-acquisitions-to-boost-synergies>

김병주 연구원

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

### I 세계 철광석 물동량, COVID-19 이전 수준으로 회복 조짐

- 세계 철광석 시장은 최대 수입국인 중국이 약 70%를 차지하고 있으며, 그 다음으로 일본, 한국, 서유럽 국가 등이 주요 시장을 형성하고 있음
  - 중국의 전년 철광석 수입량은 COVID-19의 영향에도 불구하고 전년 대비 9.5% 증가한 11억 7,010톤으로 높은 수치를 기록함
  - 또한 최근에는 중국을 제외한 다른 국가들에서도 COVID-19의 여파로 침체되었던 철광석 수입량이 회복 조짐을 보임

- 데이터 제공업체인 레피니티브(Refinitiv)의 선박위치추적 및 항만 데이터에 따르면 2021년 1월 철광석 해상 물동량은 총 1억 3,400만 톤을 기록하며 전년 동월대비 6.5% 증가한 것으로 나타남
  - 이 중 중국이 9,879만 톤, 나머지 국가들이 3,521만 톤을 기록함
  - 이러한 실적은 전년 COVID-19의 확산을 막기 위해 취해진 경제 봉쇄조치 기간 동안 글로벌 경제에 가해진 피해를 고려할 때 매우 견실한 반등으로 평가할 수 있음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/iron-ore-imports-outside-china-show-signs-of-recovery/>

<https://www.metalbulletin.com/Article/3970505/Chinas-iron-ore-imports-up-95-in-2020.html>

김병주 연구원

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

## I 미국 휴스턴 항만, 유조선 입항 전년 동월 대비 14% 감소

- 미국 휴스턴항의 전체 입항 선박은 COVID-19의 영향에 따른 세계 경기 침체로 전년 동월 대비 12% 감소
  - GHPB(Greater Houston Port Bureau)의 해운 데이터에 따르면 지난 1월 케미컬 탱커의 입항은 전년 동월 대비 5.6% 증가한 반면 전월보다는 3.2% 감소했음
  - 컨테이너선 입항은 전년 동월에 비해 6.3% 감소했고, 아시아 지역의 컨테이너 부족현상이 지속되면서 고운임 상태가 유지되고 있음
- 휴스턴 항의 유조선 입항은 전년 동월 대비 약 14% 감소한 것으로 나타남
  - 내수 생산량 증가와 정유소의 가동률 감소로 석유 수입이 감소한 것이 주요 원인임
  - 유조선은 1월 휴스턴 항 전체 입항 선박의 약 26%를 차지했는데, 이는 2020년 연평균 27% 대비 1%포인트 하락한 수치이며 2019년의 연평균 31% 대비 현저히 감소한 수치임
  - 플로리다의 조사 기관인 World City에 따르면 휴스턴 항은 세계 최대의 석유화학단지 전용 부두를 보유하고 있는 미국 최대의 원유 수출 허브 항만임

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/us-january-port-houston-chem-tanker-arrivals-rise-by-5-6-year-on-year/>

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 ('21.2.15~'21.2.19)

#### 건화물선 선형별 금주 주간 평균 운임 예측

구분	케이프선(5TC)	파나막스선(4TC)	수프라막스선
인공지능 모형	하락기대	하락유력	하락유력
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 ('21.2.8~'21.2.12)

#### ▶ 파나막스선 운임 제외, 중국의 춘절 연휴 여파 지속

지난주 케이프선 주간평균 운임은 10,956달러/일로 이 전주 대비 19.2% 하락함. 중국의 춘절 연휴로 인해 성약 건수가 줄어든 것이 운임하락의 주된 요인으로 파악됨

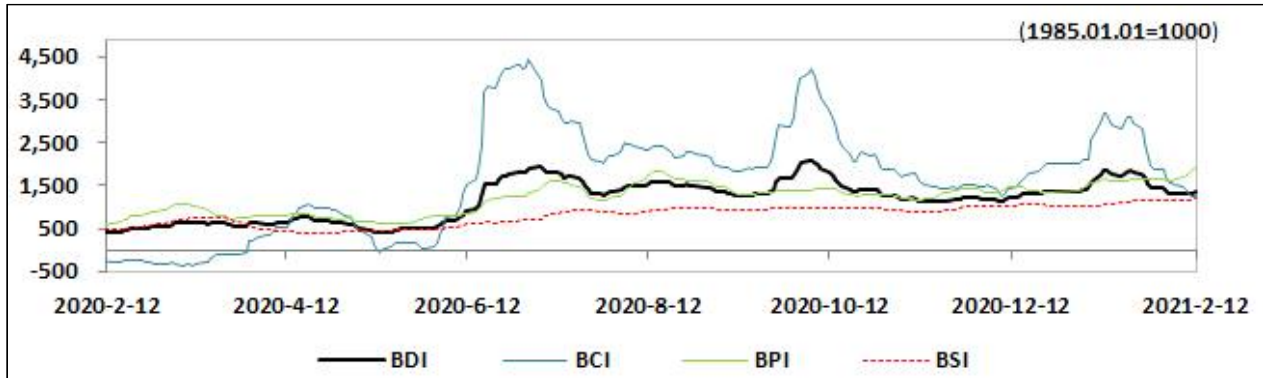
한편, 지난 1월 호주산 철광석 수출량은 태풍 등의 기상악화 영향으로 전월대비 20% 감소한 6,300만 톤을 기록했으나, 작년 1월과 비교하면 수출량은 1% 증가한 수치임. 이는 최근 철광석 가격이 급등하면서 광산업체가 생산량을 늘렸기 때문인 것으로 분석됨

지난주 파나막스선 주간평균 운임은 14,938달러/일로 이 전주 대비 11.8% 상승함. 대두와 옥수수 등 곡물 수송수요와 인도의 석탄 수요가 증가하면서 운임이 상승한 것으로 분석됨. 올해 들어 미국의 대두수출량은 220만 톤/주를 기록했으며, 이는 전년 동기 대비 110만 톤/주 늘어난 것으로 중국이 미국과의 관계 개선의 일환으로 1단계 합의를 이행하기 위한 노력의 결과로 보임

지난주 수프라막스선 주간평균 운임은 12,967달러/일로 이 전주 대비 2.8% 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		
		금주	(전주비)	최저 <sup>4)</sup>	최고 <sup>5)</sup>	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(2.12)							
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,316	(-47)	393	2,097	1,063	595	2,518	1,354
	케이프(5TC) <sup>8)</sup>	10,956	(-2,605)	1,992	34,896	13,073	3,460	38,012	18,025
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	파나막스(4TC)	14,938	(1,572)	3,345	15,079	8,587	4,435	18,116	11,112
	수프라막스(10TC)	12,967	(350)	4,208	11,631	8,189	4,837	15,233	9,948
	핸디(6TC)	11,349	(539)	2,142	10,239	6,037	4,198	10,067	7,189
	케이프	18,125	(2,250)	10,125	19,750	14,808	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 <sup>6)</sup> (달러/일)	파나막스	13,550	(175)	8,425	12,750	10,530	9,875	14,750	11,877
	수프라막스	13,500	(1,188)	8,250	10,625	9,834	9,500	12,500	10,862
	핸디	10,688	(750)	7,313	9,063	8,285	8,250	9,500	8,886
건화물선 시장(FFA)		(2.12)							
		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>
선형별 운임 평가치 <sup>7)</sup> (달러/일)	케이프(5TC)	11,059	(-1,937)	15,233	(-2,975)	17,174	(-1,971)	15,444	(841)
	파나막스(4TC)	16,263	(-2,527)	15,370	(-2,083)	14,304	(-2,033)	11,594	(1,166)
	수프라막스(10TC)	14,450	(-1,775)	13,881	(-1,388)	13,024	(-1,382)	11,075	(1,364)
	핸디(6TC)	10,325	(-860)	9,288	(-625)	9,288	(-575)	7,900	(1,572)

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

자료: Clarkson, Baltic

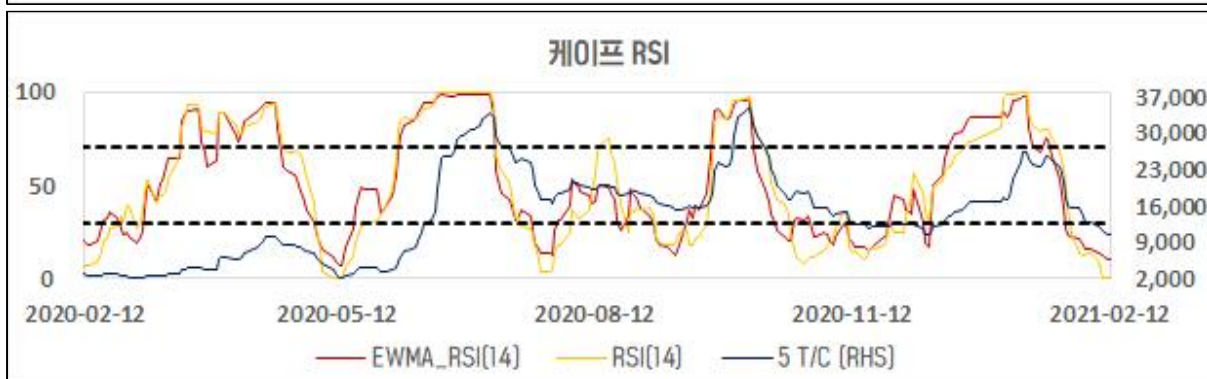
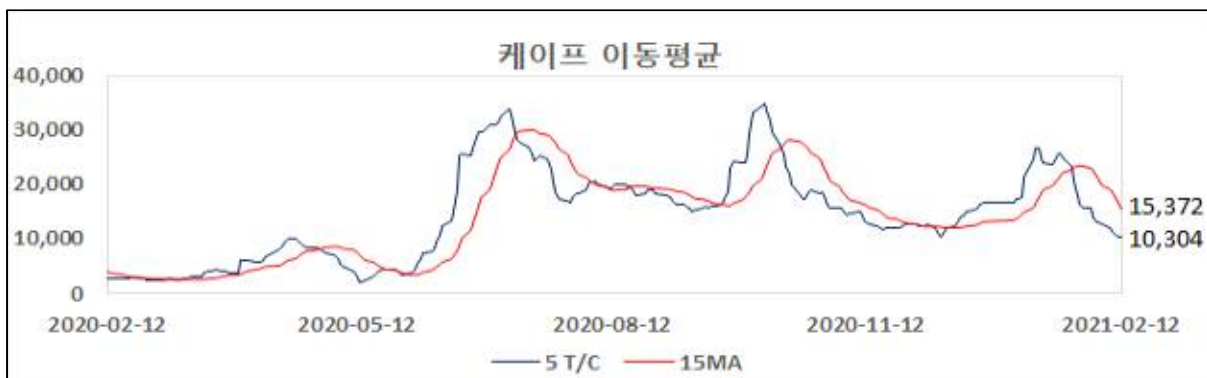


## 2. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 이동평균) 이동평균선이 하락세를 보임
- (케이프 RSI) RSI가 30선을 하향돌파함. 운임의 하락추세가 강해지면서 나타난 현상임. 최근 케이프선 운임은 1월 2째 주에 고점을 형성한 후 4주 연속 하락세를 보임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번 주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상함



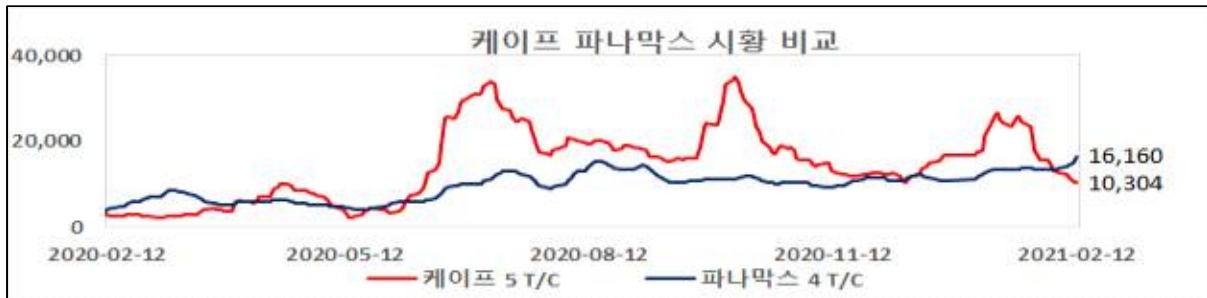
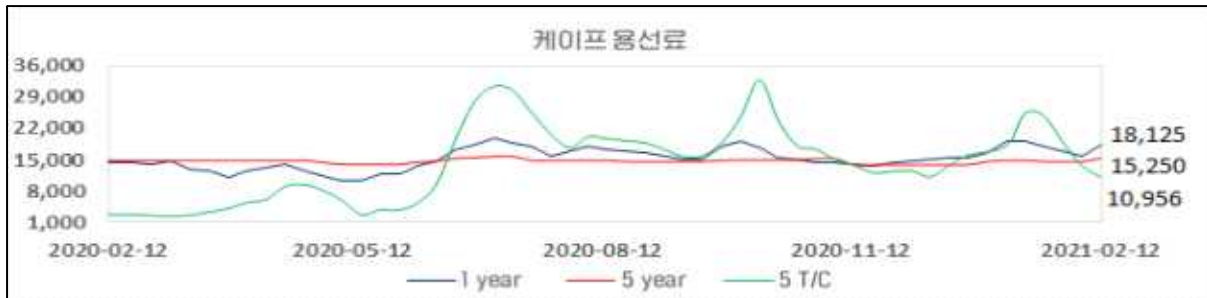
\* 2019년 1월에는 브라질 댐붕괴사고가, 2020년 1월에는 코로나19로 인해 1월 월평균 운임이 낮은 수준을 기록했었음



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

## 2. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 스팟운임이 단기용선료와 장기용선료를 하향 돌파함
- (케이프, 파나막스 시황 비교) 파나막스선 운임이 케이프선 운임보다 높은 수준을 기록 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상함



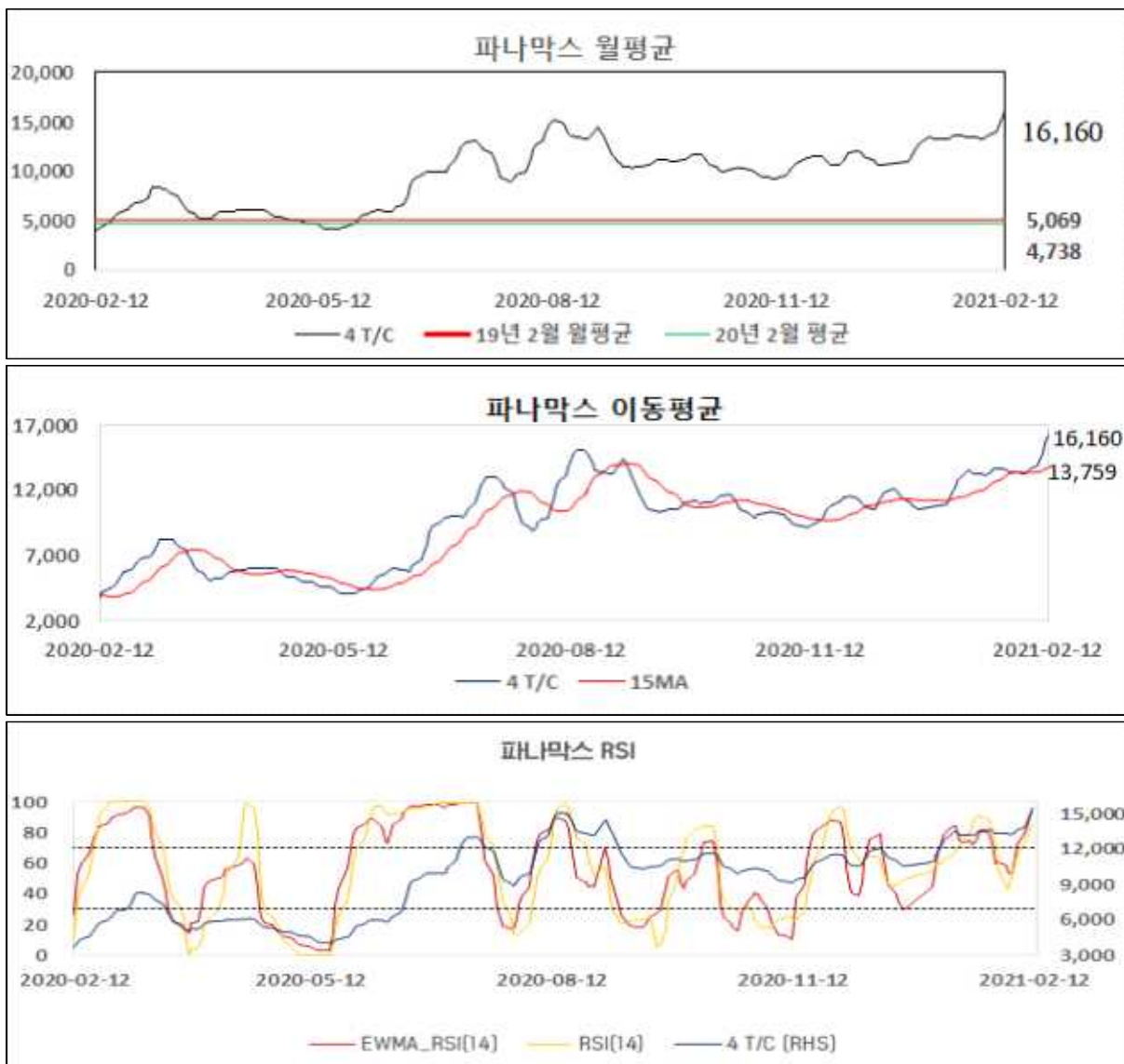
\* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함

\* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	2.8	2.15	24.57	75.43
	2.9	2.16	23.71	76.29
	2.10	2.17	27.66	72.34
	2.11	2.18	30.50	69.50
	2.12	2.19	41.03	58.97
	2월 2주	2월 3주	29349	70.51

## 2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 이동평균) 이동평균선의 상승폭이 크지 않음
- (파나막스 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상함

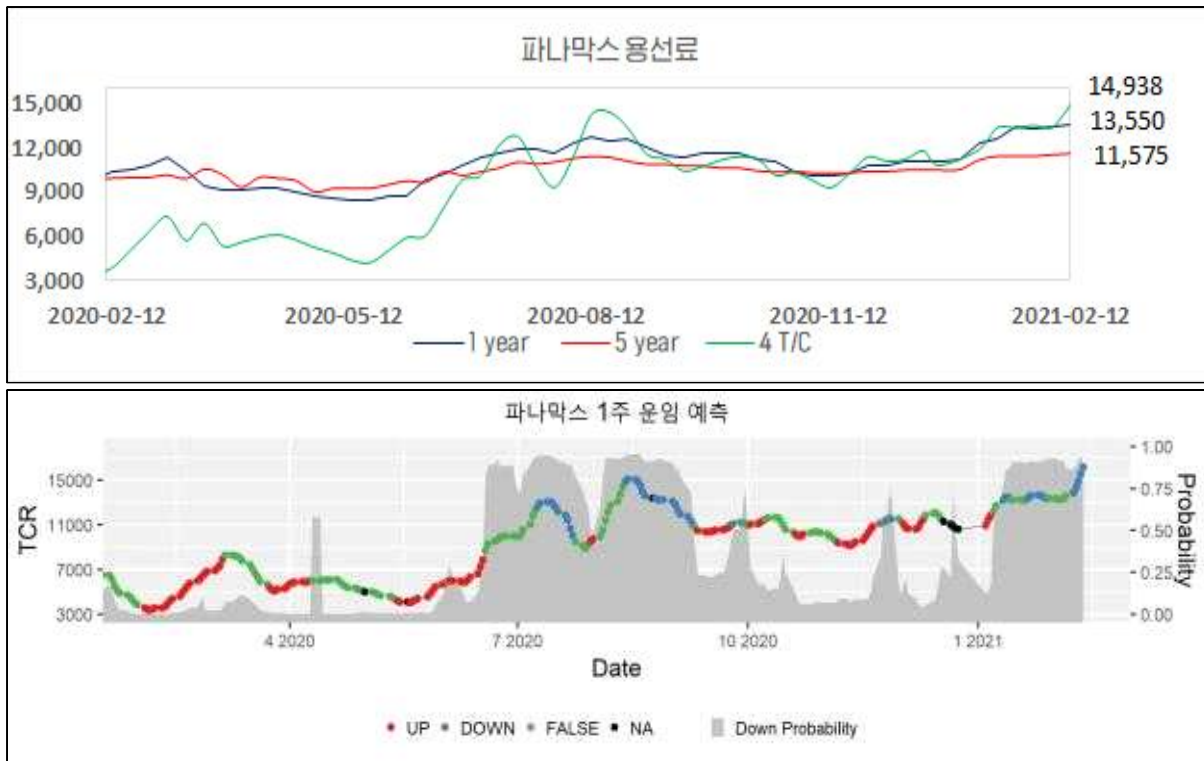


- \* RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- \* EWMA\_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함



## 2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 시장심리 개선으로 스팟운임이 급등했으나, 단기용선료는 더 이상 동반 상승하지 않음
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상함

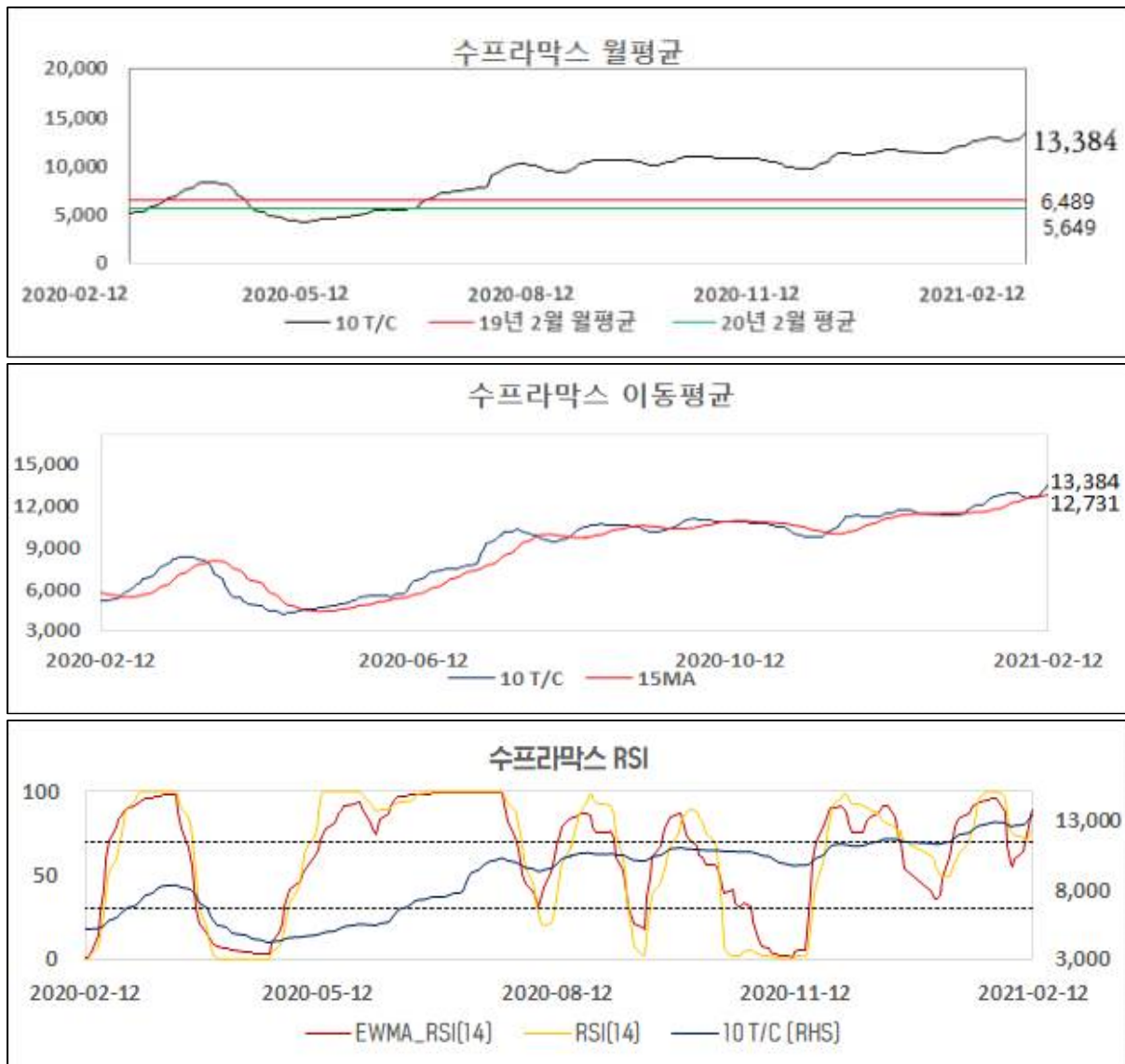


- \* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	2.8	2.15	13.00	87.00
	2.9	2.16	11.62	88.38
	2.10	2.17	6.89	93.11
	2.11	2.18	5.82	94.18
	2.12	2.19	12.04	87.96
	2월 2주	2월 3주	9.88	90.12

## 2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

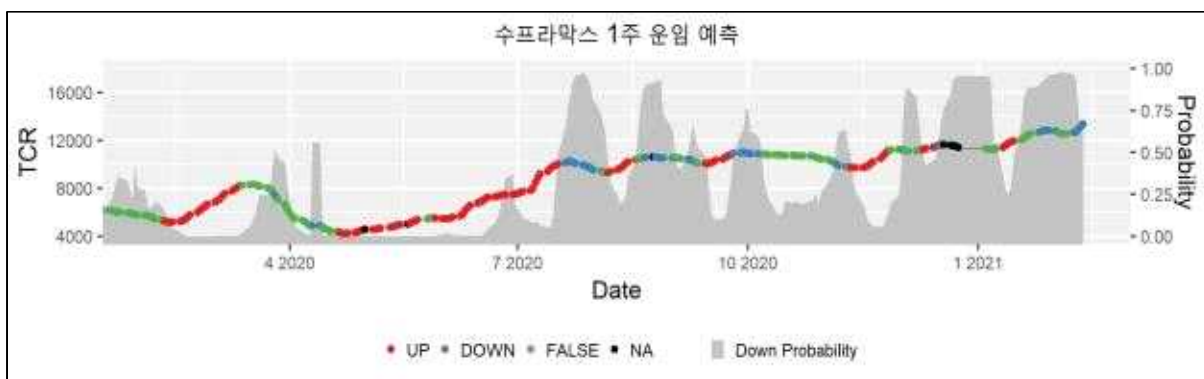
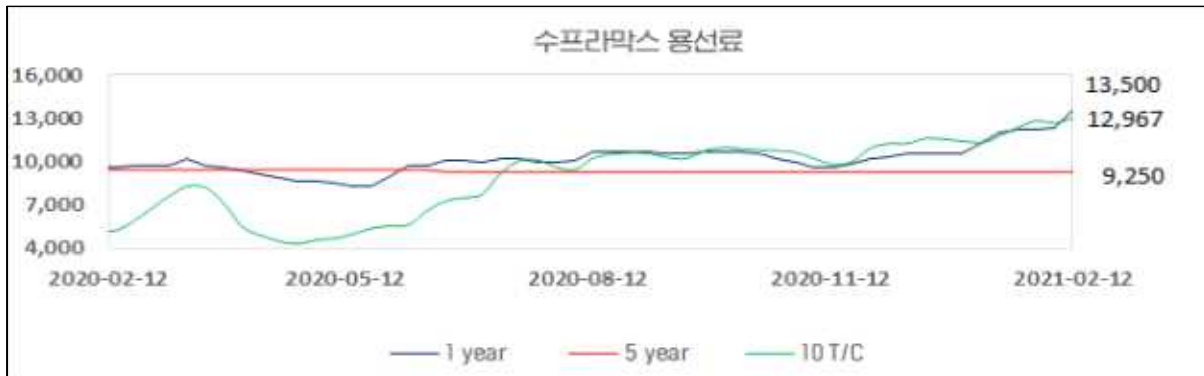
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선의 주간평균 상승폭이 크지 않음
- (수프라막스 RSI) RSI가 70선을 상향돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 하락할 것으로 예상함



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

## 2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 스팟운임이 단기용선료를 중심으로 회귀와 이탈을 반복 중이며, 동조화 되는 모습을 보임
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 이번주 수프라막스선 운임은 하락할 것으로 예상함



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

\* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	2.8	2.15	3.38	96.62
	2.9	2.16	8.59	91.41
	2.10	2.17	24.75	75.25
	2.11	2.18	36.06	63.94
	2.12	2.19	34.02	65.98
	2월 2주	2월 3주	21.36	78.64

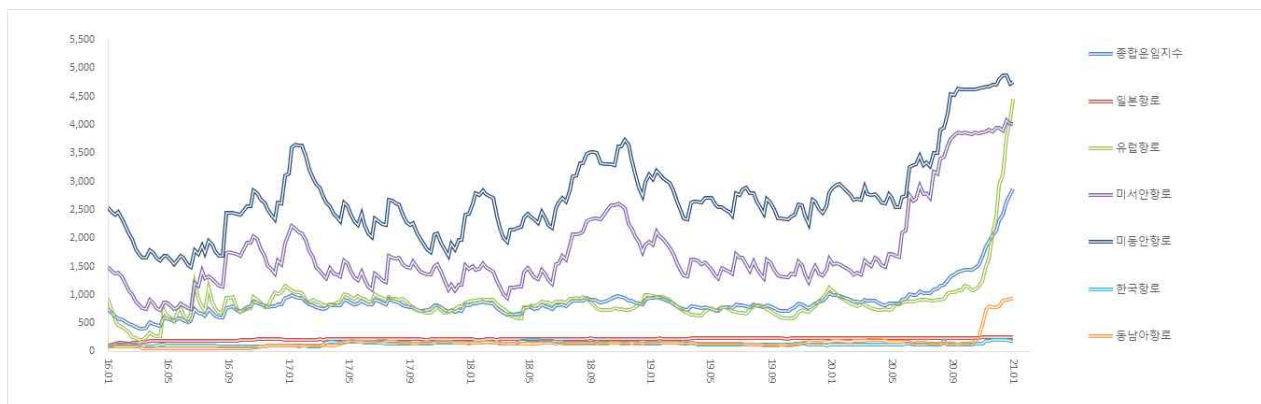
### 3. 컨테이너 - 주간 동향

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

#### ■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 58.87 하락한 2,825.75를 기록함

컨테이너 운임지수는 올해 가장 큰 하락세가 나타났지만 여전히 전년 동 시점 대비 3배에 달하는 운임 수준임. 원양항로를 중심으로 운임이 하락하였으며 인트라항로의 운임은 보험세를 유지함. 알파라이너에 따르면 2020년 글로벌 선사들은 인트라 서비스를 관련 중소형 선사에게 이전함. 2020년 2분기 물동량 하락이 예상되자 하판로이드는 북유럽 인트라 서비스를 중단하고 유니피더(Unifeeder)사와 공급계약을 통해 서비스를 이전하였으며, ONE도 X-Press와 전용계약을 체결함. 하반기 원양항로를 중심으로 물동량 증가에 대응하기 위해 글로벌 선사들의 인트라 항로에 대한 서비스 재개가 미뤄지면서 인트라 선사들은 시장 점유율이 상승하였을 뿐만 아니라 선사 간 경쟁도 낮아져 운임이 상승한 것으로 추정됨. 인트라 운임은 원양항로의 서비스 정상화에 따른 영향을 받을 것으로 예상됨

#### 컨테이너선 운임 지수(SCFI)

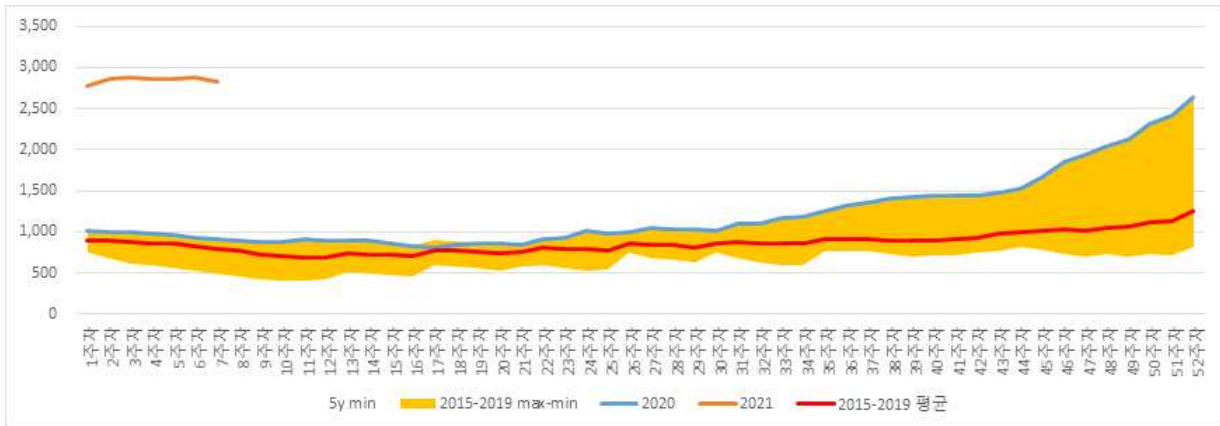


자료:상해항운교역소

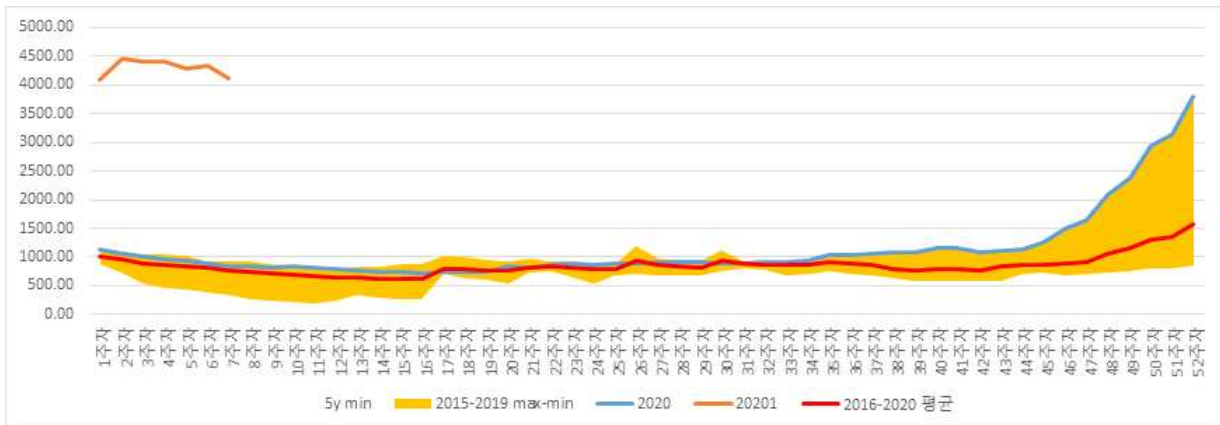
	금주 (02.12)	(전주비)	2021년			2020년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장	(02.12)							
종합(SCFI)	2825.75	-58.9	2,783.03	2,885.00	2,854.20	818.16	2,641.87	1,234.40
유럽항로(\$/TEU)	4,109	-215.0	4,091.00	4,452.00	4,294.14	725.0	3,797.00	1,146.34
미서안항로(\$/FEU)	3,969	-107.0	3,969.00	4,088.00	4,031.29	1,361.00	4,080.00	2,719.32
미동안항로(\$/FEU)	4,800	-	4,679.00	4,800.00	4,758.29	2,542.00	4,876.00	3,587.82
한국항로(\$/TEU)	323	-	196.00	323.00	235.29	116.00	206.00	133.48
일본항로(\$/TEU)	265	-	251.00	265.00	257.14	230.00	255.00	241.24
동남아항로(\$/TEU)	996	-	933.00	996.00	970.00	130.00	910.00	264.70
용선지수(HRCI)			1,205.00	1,639.00	1,343.00	497.0	1,197.0	742.0

### 3. 컨테이너 기술적 분석

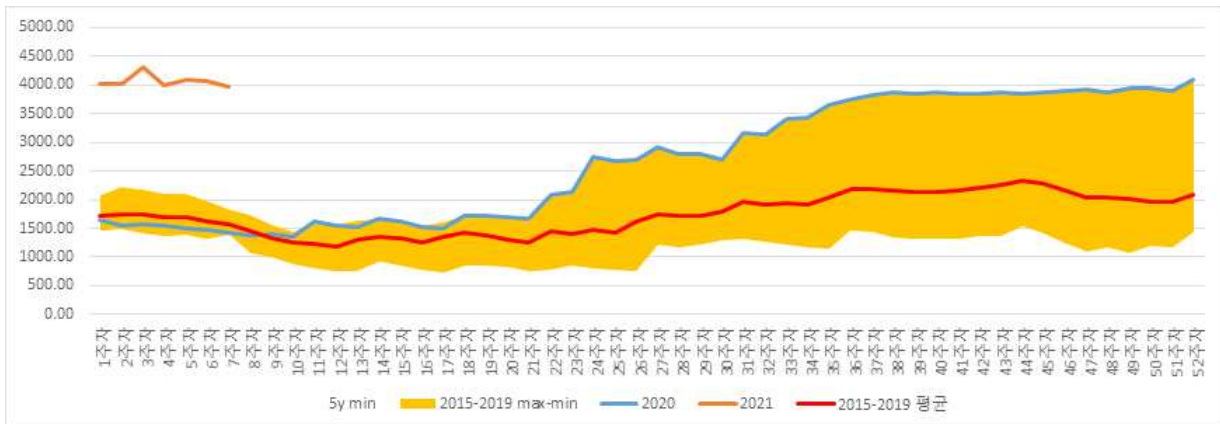
- SCFI 지수는 전주 대비 약세를 기록할 것으로 전망



- 아시아-유럽운임은 중국 춘절의 영향으로 약세를 기록할 가능성이 높음



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





## 4. 탱커 - 주간 동향

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

### 12월 셋째 주 유조선 시장, 소폭 상승

지난주 대형 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 월드 스케일(WS: World Scale)은 31.5로 전주(30.7) 대비 0.8p(2.7%) 상승했음

희망봉 경유하는 중동(Ras Tanura)출발 미 걸프만(Louisiana Loop)도착 VLCC(28만 톤 급) 스팟운임은 2월 12일 WS 18.0으로 2월 5일 18.0 대비 변동이 없으며, 중동출발 중국(Ningbo)도착 VLCC(27만 톤 급) WS은 34.5로 2월 5일 33.5 대비 1.0p, 2.9% 상승하였음. 대서양 경유하는 서아프리카(Bonny Off)출발 중국도착 VLCC(26만 톤 급) 스팟운임은 2월 12일 WS 32.0으로 2월 5일 31.0 대비 1.0p, 3.2% 상승하였음

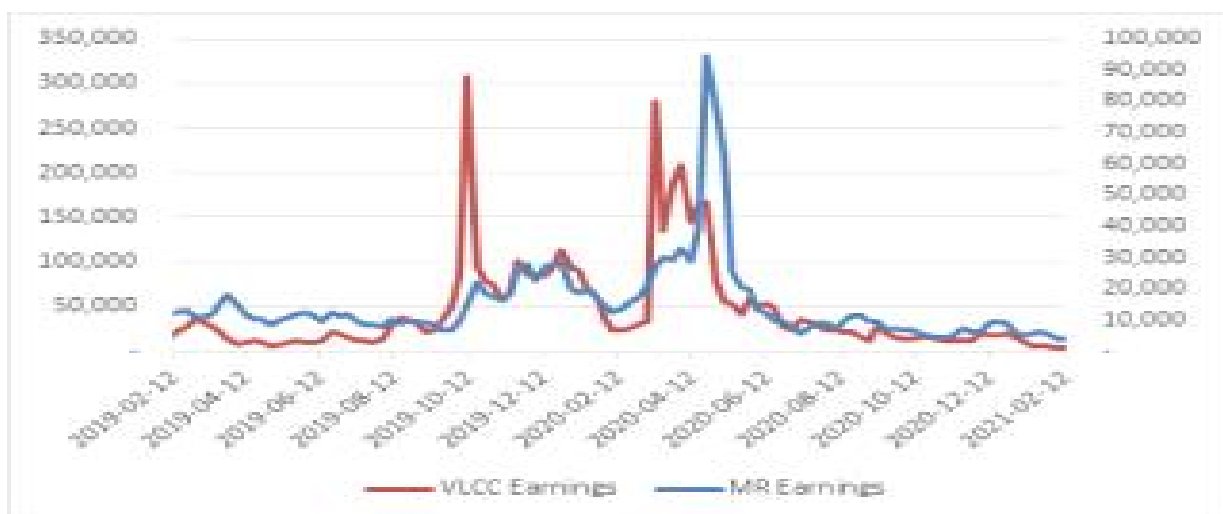
2021년 연초에도 유조선 저시황이 지속되면서 선사들의 중고선 매매가 활성화 되고 있음. COVID-19로 인한 전 세계 원유 및 석유제품 수요 감소는 유조선 운임 하락을 야기했으며, 이로 인해 주요 유조선 선사들은 지난 4 분기에 부진한 실적을 기록하였음. 일례로 싱가포르의 유조선 주력 선사 FSL Trust는 실적 악화를 만회하기 위해 2021년 2월에 노후 선박인 유조선 3척의 판매를 완료하였음.

### 12월 셋째 주 석유제품선 시장, 하락세 지속

지난주 MR(Medium Range) WS은 80.6으로 전주(89.7) 대비 9.1p(10.1%) 하락했으며, MR WS은 4주 만에 상승함

중동-일본(Chiba) 항로 LR 2형(7만 5천 톤) 스팟운임은 2월 12일 WS 65.0으로 2월 5일 62.5 대비 2.5p, 4.0% 증가하면서 5주 만에 상승을 기록하였음. 동 항로 LR 1형(5만 5천 톤) 스팟운임은 2월 12일 WS 82.5로 2월 5일 80.0 대비 2.5p, 3.1% 상승하였음. 동 항로 MR형(3만 5천 톤) 스팟운임은 2월 12일 WS 90.0으로 2월 5일 85.0 대비 5.0p, 5.9% 상승하였음. 중동-일본(Chiba) 항로를 제외한 대부분의 항로들에서 지난주 WS 이 하락하였음

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

## 유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(02.12)							
Average Earnings	TD3C	-1,973	-1,603	-2,654	14,966	3,115	5,603	250,354	49,069
(\$/day)	Pacific Basket	1,513	-2,075	1,034	9,221	5,570	2,664	79,699	15,830
용선료	VLCC	23,375	0	23,375	25,125	24,054	22,875	80,000	39,788
(1년,\$/day)	MR	12,375	0	11,625	12,375	12,268	11,625	20,000	14,440
운임지수(WS)	VLCC	31.5	0.8	29.8	40.0	33.5	24.8	217.5	61.2
	MR	80.6	-9.1	80.6	112.7	98.8	55.5	437.2	126.8

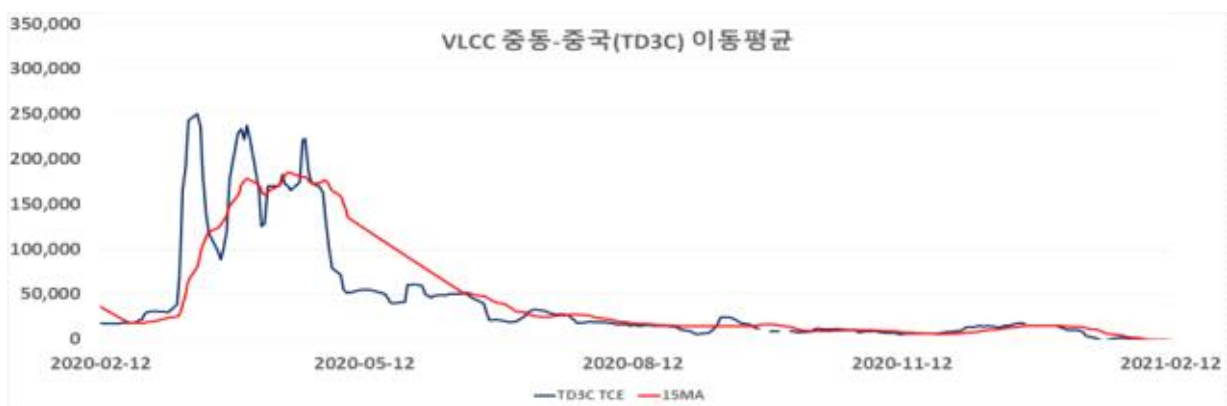
\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

## 4. 탱커 기술적 분석

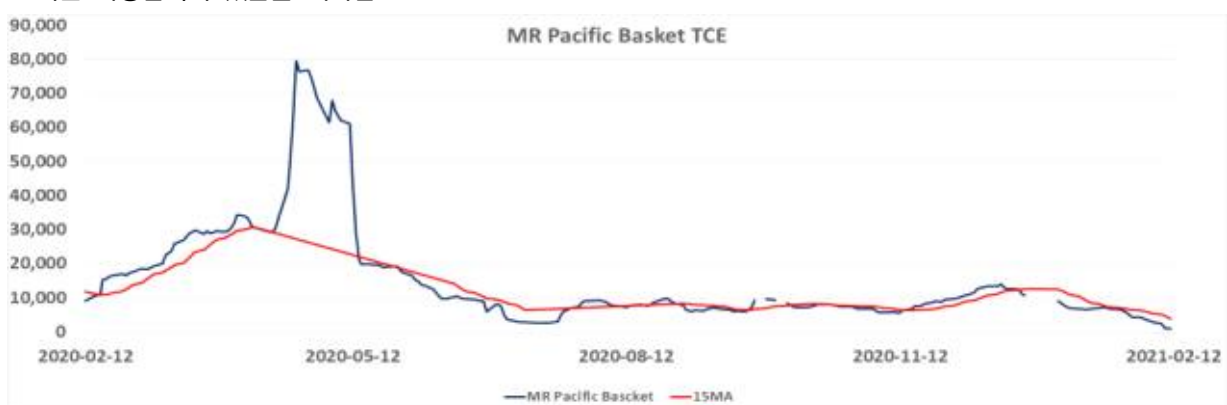
- 추세선(붉은색)은 전주 대비 소폭 상승하였지만, 최근 3년 중 최저치에 근접할 정도로 낮은 수준을 기록하고 있음



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



- 석유제품선 추세선(파란색)의 하락세가 이어지고 있으며, 15일 이동평균선(붉은색)과의 간격이 커지고 있는데 이는 하방압력이 있음을 시사함



## 5. 중고선 시장

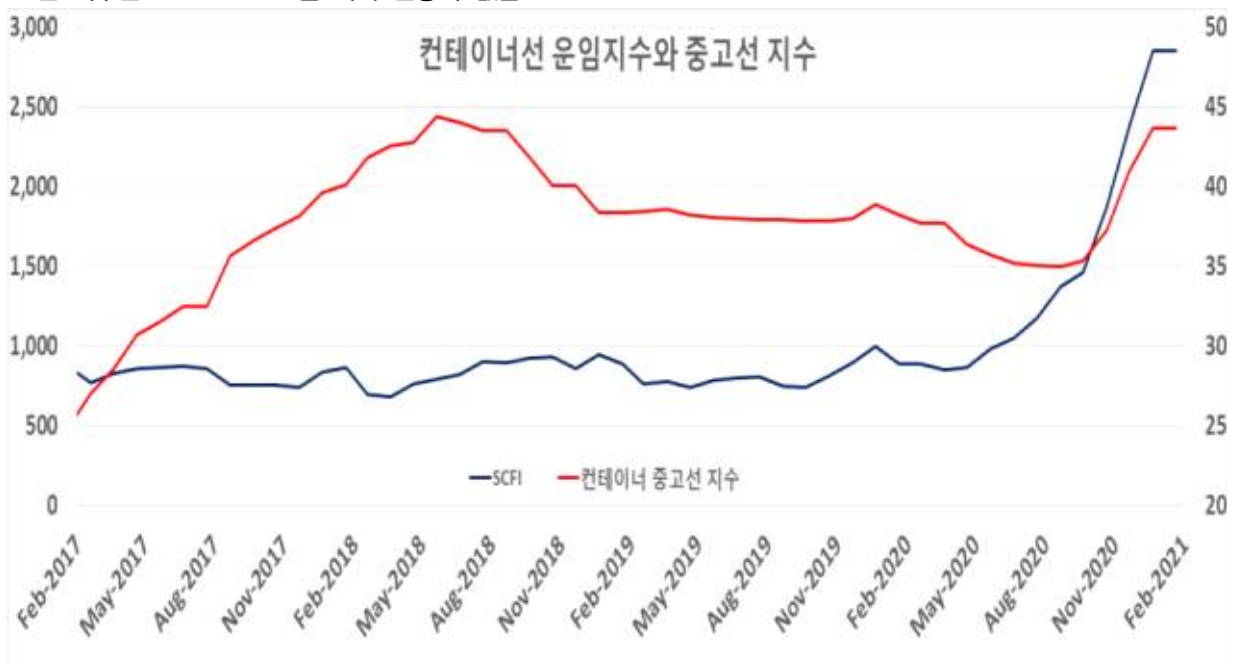
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 2월 12일 BDI는 1,339로 2월 5일(1,333) 대비 6p(0.5%) 증가. 2월 12일 건화물 중고선 지수는 21.25로 2월 5일 대비 변동이 없음



\* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 2021년 2월 SCFI 평균은 2,855.18로 1월 평균 2,853.80 대비 1.38p(0.04%) 높음. 2월 컨테이너 중고선 지수는 43.66으로 1월 대비 변동이 없음



## 5. 중고선 시장

### ■ 2021년 2월(2월 1일~12일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 2월 1일~12일의 기간에 건화물선, 컨테이너선 등의 중고선 매매가 발생함

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
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 Shipmgmt
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	2021-0 2-12		Western Alterna
Bulk	Texas*	2011	57,970	DWT	Sinopacific Dayang	2021-0 2-12		Western Alterna
Bulk	Cooper*	2011	57,970	DWT	Sinopacific Dayang	2021-0 2-12		Western Alterna
Bulk	SBI Pisces*	2016	63,650	DWT	Chengxi Shipyards	2021-0 2-12	88.00	Eneti
Bulk	SBI Perseus*	2016	62,235	DWT	Chengxi Shipyards	2021-0 2-12		Eneti
Bulk	SBI Hercules*	2016	63,314	DWT	Chengxi Shipyards	2021-0 2-12		Eneti
Bulk	SBI Thalia*	2015	63,500	DWT	Chengxi Shipyards	2021-0 2-12		Eneti
Bulk	SBI Athena*	2015	63,500	DWT	Chengxi Shipyards	2021-0 2-12		Eneti
Bulk	Belorient	2008	50,203	DWT	PT PAL Indonesia	2021-0 2-11	7.00	Belships
Bulk	Captain Tassos D	2011	75,200	DWT	Jinglu Shipyards	2021-0 2-11	10.00	Oinoussian Diamond
Offshore	Go Koi	2018	9,832	HP	PTUSP	2021-0 2-11		GO Marine Group
Offshore	Pacific Wyvern	2003	10,800	HP	INP Heavy Ind.	2021-0 2-11		Swire Pac Offshore
Container	Sphene	2007	3,388	TEU	HHIC (Yeongdo)	2021-0 2-11	13.00	Schulte Group
Container	E.R. Los Angeles*	2001	5,754	TEU	Samsung HI	2021-0 2-11		Zeaborn Ship Mgmt
Container	E.R. Kobe*	2001	5,754	TEU	Samsung HI	2021-0 2-11		Zeaborn Ship Mgmt
Container	E.R. Canada*	2001	6,008	TEU	Samsung HI	2021-0 2-11		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	Cologne	2011	180,643	DWT	2021-02-05	22.00	Nissen Kaiun	European interests
Container	Granville Bridge	2006	5,624	TEU	2021-02-05	18.50	Doun Kisen	Clients of Wan Hai Lines
Bulk	Melpomeni	2002	53,806	DWT	2021-02-05	5.30	Vulcanus Technical	Chinese interests
Bulk	Sage Sanaga	2013	63,301	DWT	2021-02-05	15.00	Defender Holding	Greek interests
Container	Songa Toscana	2013	4,957	TEU	2021-02-05	42.30	Songa Container AS	Clients of TS Lines
Bulk	Ultra Wollongong	2011	61,684	DWT	2021-02-05	13.80	Kasuga Kaiun	Undisclosed interests
Bulk	Vassos	2004	76,015	DWT	2021-02-05	8.65	Safe Bulkers	Chinese interests
Bulk	Golden Saguenay*	2008	75,750	DWT	2021-02-05	8.50	Golden Ocean Group	Greek interests
Bulk	Golden Opportunity*	2008	75,750	DWT	2021-02-05	8.50	Golden Ocean Group	Greek interests
Container	AS Laguna	2008	966	TEU	2021-02-04		MPC Container Ships	Undisclosed interests
Container	Naxos	2003	5,686	TEU	2021-02-04	25.50	Intl 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 Bulkers	Chinese interests
Bulk	Sakura Wave	2010	88,299	DWT	2021-02-03	12.70	NS United KK	Greek interests
Bulk	SBI Lambada*	2016	81,272	DWT	2021-02-03		Scorpio Bulkers	Clients of Star Bulk
Bulk	SBI Macarena*	2016	81,198	DWT	2021-02-03		Scorpio Bulkers	Clients of Star Bulk
Bulk	SBI Carioca*	2015	81,262	DWT	2021-02-03		Scorpio Bulkers	Clients of Star Bulk
Bulk	SBI Capoeira*	2015	81,253	DWT	2021-02-03		Scorpio Bulkers	Clients of Star Bulk
Bulk	SBI Ursa*	2015	61,571	DWT	2021-02-03		Scorpio Bulkers	Clients of Star Bulk
Bulk	SBI Subaru*	2015	61,571	DWT	2021-02-03		Scorpio Bulkers	Clients of Star Bulk
Bulk	SBI Pegasus*	2015	63,371	DWT	2021-02-03		Scorpio Bulkers	Clients of Star Bulk
Tanker	N/B COSCO HI (Yangzhou) N944*	2021	114,000	DWT	2021-02-03	52.50	First Ship Lease	Clients of GNMTC
Tanker	N/B COSCO HI (Yangzhou) N945*	2021	114,000	DWT	2021-02-03	52.50	First Ship Lease	Clients of GNMTC
Container	Bomar Vanquish*	2001	1,719	TEU	2021-02-03	5.70	Borealis Maritime	Undisclosed interests
Container	Bomar Valour*	2002	1,719	TEU	2021-02-03	5.70	Borealis Maritime	Undisclosed interests
Bulk	Asiatic*	2012	58,451	DWT	2021-02-03	11.50	Nereus Shipping	Bangladeshi interests
Bulk	Laconic*	2012	58,474	DWT	2021-02-03	11.50	Nereus Shipping	Bangladeshi interests

## 6. 주요 해운지표 (2021.02.12)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	2월평균	2021년			2020년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(02.12)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	0	18.0	18.0	18.0	18.0	17.5	19.0	18.0
유조선(5년)	VLCC	65.0	0	65.0	63.0	65.0	64.7	63.0	77.0	70.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	14.0	0	14.0	14.0	14.0	14.0	8.0	13.0	9.0

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(02.12)								
건화물선	Panamax	26.5	0	26.5	25.5	26.5	25.9	25.5	27.0	26.0
유조선	VLCC	89.0	1	89.0	85.0	89.0	87.1	85.0	92.0	88.6
컨테이너선	Sub-Panamax	30.5	0.5	30.25	30.0	30.0	30.1	30.0	31.5	30.4

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(02.12)								
380 CST	Rotterdam	355.8	12.5	349.5	311.3	355.8	331.0	124.8	303.8	246.3
	Singapore	375.0	13.8	368.1	324.8	375.0	348.2	157.8	388.0	269.7
	Korea	399.0	9.3	394.4	361.8	399.0	383.3	196.3	426.5	314.7
	Hong Kong	375.3	12.0	369.3	325.8	375.3	351.5	181.8	436.8	290.5
VLSFO	Rotterdam	459.8	26.5	446.5	387.8	459.8	418.5	179.0	585.3	328.0
	Singapore	498.3	25.8	485.4	413.0	498.3	451.8	219.8	726.3	371.1
	Hong kong	481.8	21.8	470.9	404.5	481.8	439.1	214.8	722.3	371.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(02.12)								
철광석	국제價				149.6	172.6	165.1	71.7	176.1	106.4
	중국産				174.3	199.5	188.8	-	178.5	126.5
연료탄	국제價				103.6	114.7	109.4	-	111.8	71.5
	중국産				141.1	181.3	165.9	-	138.1	91.2
원료탄	호주산				132.8	202.4	165.0	-	204.2	149.0
	네팔(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	141.1	113.9
	중국産				243.8	271.4	251.0	-	222.7	202.6
곡물	대두(국제)	1372.0	5.25	1371.4	1311.8	1430.5	1371.5	821.8	1,770.5	954.4
	밀(국제)	636.8	-4.5	643.4	633.5	675.5	651.1	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