

KMI 주간해운시장 포커스

발간일 2021년 6월 7일

발행인 장영태

자료문의 해운물류연구본부 해운빅데이터연구센터

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26

감수 김태일



주간뉴스

01

건화물선

04

컨테이너선

16

탱커선

18

중고선 시장

22

주요 해운지표

25

건화물선

케이프선 운임 22,950달러/일 기록, 중국 탄산 소재 제철소에 철강 생산 감축 조치 완화 및 브라질 철광석 광산 운영 중단

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 117.31 상승한 3,613.1을 기록, 타이탄 수급상황으로 고운임 지속 전망

탱커선

지난주 유조선 운임지수(WS)는 대비 1.9p 하락한 34.9 기록, 대부분의 항로가 하락세를 보임

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

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

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

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

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

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



1. 주간뉴스

단기 용선료 사상 최고치 기록

- ▶ 최근 파나마급 선박 용선료가 일일 10만 달러 이상에 체결됨
 - 최근 2006년에 건조된 5,000TEU급 선박인 'S Santiago'는 10만-14.5만 달러/일에 단기(80일) 용선됨. 이는 이전에 계약된 4,300TEU급 단기 용선료인 7만-9만 달러/일에 비해 30% 이상 높은 수준임
 - 현재 동급 선박의 장기 용선료는 5만 달러 내외로 단기용선에 대한 프리미엄이 매우 큰 것으로 추정됨
 - 2020년 2분기 파나마급선 용선료는 일일 1만 달러에 미치지 못했으나 지난해 3분기부터 6배 가까이 상승함
- ▶ 올해 3월 컨테이너 적재량은 1,550만 TEU로 역대 최대수준이며 5월 기준 유희선대는 20만 TEU 미만으로 선박 수급 불균형으로 용선료는 최고 수준임
 - 또한 중국의 씨유 라인(CU line)과 같이 원양항로에 신규 서비스를 실시하려는 선사들로 인해 파나마급 이상 선박에 대한 수요가 증가함

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137013/Boxship-daily-rates-hit-record-high-with-six-figure-sum-fixed-for-single-voyage>

최건우 전문연구원

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

머스크, 톤당 450달러의 선박 연료 탄소세 제안

- ▶ 덴마크 선사 AP Moller-Maersk(머스크)사는 화석 연료와 친환경연료 도입 시기 격차를 해소하기 위해 시장기반 탄소세 부과를 주장함
 - 머스크사 최고 경영자 소렌 스키투(Søren Skou)는 친환경연료 사용을 가속화하기 위해 중단기적으로 선박 연료 톤당 450달러의 탄소세를 부과해야 한다고 언급함
 - 소렌 스키투의 탄소세 주장이 현재 유가에 근거하고 있다고 말했지만, 탄소세 부과 시점에 관해서는 명확히 밝히지 않음
- ▶ 소렌 스키투는 탈탄소화를 위해 화석연료의 가격이 친환경연료 가격보다 저렴해서는 안된다고 언급하며 탄소세 부과의 당위성을 주장함
 - 3년 이내에 충분한 양의 친환경연료를 사용할 수 있을 것으로는 기대하지 않지만, 2025년부터 시장기반 탄소세를 도입하는 것이 친환경연료 전환의 가속화에 도움이 될 것이라고 언급함

자료: <https://www.tradewindnews.com/containerhips/maersk-boss-soren-skou-throws-his-weight-behind-carbon-tax/2-1-1019670>

김병주 연구원

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



1. 주간뉴스

팬데믹 이후 소비 증가와 원자재 수요 증가, 벌크선사 경영실적 개선에 크게 기여

- ▶ 글로벌 경기 회복세에 따른 원자재 수요 강세와 선박 공급 부족으로 벌크선사의 운항수익이 개선되고 있음
 - 발틱해국제해운협회(BIMCO) 수석연구원 피터 샌드(Peter Sand)에 따르면 팬데믹 관련 경기 부양책으로 인해 건화물선 시장이 강세를 나타내면서 벌크선사의 운항수익이 개선됨
 - 농산물, 철광석, 석탄의 교역량 증가로 인해 2021년 1분기 벌크 물동량 수요는 16.9억 톤으로 전년 동기 대비 6.1% 증가한 반면 선대 증가율은 2016년 이래로 최저치인 2.4%로 예상됨
 - 최근 건화물선 시장의 강세 원인은 팬데믹으로 인한 보복 소비와 재고 수요 증가 등 대부분 단기적인 요인에 의한 것이며 장기적으로 영향을 미치는 시장의 구조적인 변화와는 큰 상관이 없음
- ▶ 원자재 시장의 수요 강세는 벌크선의 수송수요와 선사의 운항수익에 긍정적인 영향을 미침
 - 수프라막스선의 올해 1분기 화물 수송수요는 전년 동기대비 11%, 케이프선은 6%, 파나마스선은 1.5%, 핸디사이즈의 경우 0.1% 증가함
 - 5월 케이프선의 평균 운항수익은 일일 36,536달러로, 2010년 이래로 가장 높으며 전년 동월 대비 9배가 증가한 수치임

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136972/Strong-demand-set-to-keep-bulker-earnings-high>
 이상혁 전문연구원
 051-797-4625, sanghyeoke@kmi.re.kr

중국의 곡물 수요 증가, 파나마스선 실적 개선 기대

- ▶ 중국의 곡물 수요가 지속적으로 증가할 것으로 기대되면서 파나마스선 운임에 긍정적인 영향을 미침
 - 애로우 리서치(Arrow Research)에 따르면 과거 몇 년간 중국에서 옥수수를 비롯한 다양한 곡물의 지속적인 수입 증가는 곡물 가격의 급격한 상승 랠리를 불러왔고 이로 인해 파나마스선 운임이 유지 가능했음
 - 대두가 1부셸당 15달러 가격을 유지할 경우 미국의 대중국 대두 수출량은 계속해서 증가할 것이며 파나마스선 운임에도 긍정적인 역할을 미칠 수 있음
- ▶ 중국 축산업 정상화로 인한 가축 사료의 수요 증가가 벌크선 수요 강세로 이어짐
 - 중국 국가통계국(National Bureau of Statistics)에 따르면 2년 전 아프리카 돼지열병으로 급감한 돼지 개체수가 정상화되면서 돼지 사료의 일부인 옥수수에 대한 수요도 크게 증가함
 - 오션 애널리틱스(Ocean Analytics)의 울프 베리만(Ulf Bergman)에 따르면 컨테이너선 운임 급등으로 컨테이너의 곡물 수송수요가 파나마스선으로 전환되면서 건화물선 운임 상승에 영향을 미침

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137026/Chinese-grain-demand-offers-significant-boost-to-panamax-earnings>

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



1. 주간뉴스

OPEC의 공급량 증가로 인해 유조선 시황 회복 기대

- ▶ 유조선 운임은 지난 1일 OPEC+의 감산 완화 유지 결정에도 불구하고 다음 날인 2일 하락세를 보임
 - 6월 1일 OPEC+는 기존의 점진적 증산 계획을 7월까지 유지하기로 결정했으며, 이는 이미 지난 4월 OPEC+ 석유장관회의에서 하루 200만 배럴 이상 증산하기로 협의한 바와 같음
 - 이 같은 OPEC+의 증산 기조는 하반기 유조선 랠리를 기대하게 했으나, 2일 Baltic Dirty Tanker Index는 595로 3포인트 하락했으며, VLCC는 1,503달러 하락한 7,488달러, 수에즈막스는 600달러 하락한 3,680달러, 아프리카막스는 800달러 하락한 898달러를 기록함
- ▶ 최근 몇 달간 유조선 운임은 COVID-19 여파로 인한 수요 감소로 하락세를 지속해왔으나 전문가들은 백신보급에 따른 경기 회복, 운송연료 수요 증가세 등을 근거로 시황이 곧 회복세에 접어들 것으로 예상함
 - 로이터통신에 따르면 “백신은 전 세계적으로 약 18억개가 보급되면서 증가 추이를 보이고 있으며, 이는 세계 석유시장의 추가적인 재조정으로 이어질 것”이라고 언급함
 - 이번 회의에서 OPEC+의 증산 유지 기조가 재확인되면서 경제 회복 기대감으로 인해 브렌트유는 1일 69,32달러에서 2일, 70.25달러, 3일 71.38달러로 급등하며 2019년 5월 이후 최고가를 기록함

자료: <https://www.tradewindsnews.com/tankers/tanker-rates-stay-low-as-opec-holds-the-line-on-supply-increases/2-1-1019683>

류희영 연구원

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

COVID-19 대유행으로 인한 원유 수요 저조가 여전히 유조선 시황 둔화 요인으로 지목됨

- ▶ COVID-19의 대유행으로 원유 수요는 여전히 저조한 편이며 유조선 운임도 낮은 효율을 기록하고 있음
 - BIMCO에 따르면 올해 컨테이너선 운임이 사상 최고 수준을 기록하는 동안 유조선 운임은 전년 동기(1월~5월) 대비 최대 4배 낮은 것으로 분석됨
 - BIMCO는 유조선 시황 둔화의 원인으로 COVID-19의 대유행을 지목하며, 수차례의 항만 봉쇄로 인한 경제 활동 감소가 직접적인 원인이라고 언급함
- ▶ 특히 중국에 이어 두 번째로 큰 원유 수입국인 인도의 COVID-19 대유행이 유조선 시황에 큰 영향을 미친 것으로 분석되었으며, IEA는 2023년 원유 수요가 COVID-19 이전 수준으로 회복할 것으로 전망함
 - BIMCO는 2020년 4월부터 2021년 3월까지 12개월 동안 인도 정유사의 활동이 전년 동기 대비 12.8% 감소했다고 밝힘
 - IEA는 전 세계적으로 올해 석유수요가 일일 9,640만 배럴에 이를 것으로 예상하였으며, 이는 2019년보다는 330만배럴 감소하였지만 2020년 보다는 540만 배럴 증가한 수치임

자료: <https://shippingwatch.com/carriers/Tanker/article13029101.ece>

류희영 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임전망

구분	6월 2주(전망)		6월 1주					
	인공지능	시계열	주간평균운임	전주대비차이		FFA 7월물 주간평균가격	전주대비차이	
케이프선 5TC (달러/일)	▲	▼	22,950	▼ -5,524	-19.4 %	32,617	▼ -3,212	-9.0 %
파나마선 4TC (달러/일)	▼	▲	24,507	▲ 490	2.0 %	26,288	▲ 1,248	5.0 %
수프라maks선 10TC (달러/일)	▼	▲	26,953	▼ -194	-0.7 %	26,664	▲ 301	1.1 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

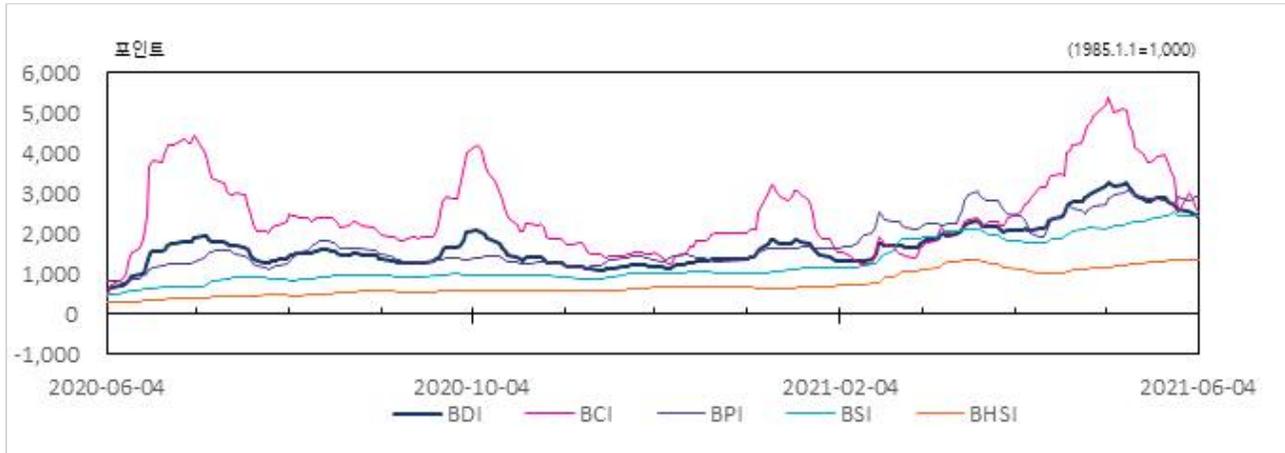


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		6월 1주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)¹⁾									
운임지수	BDI	2,502	-244	1,303	3,266	2,126	393	2,097	1,066
선형별 운임	케이프(5TC)	22,950	-5,524	10,304	44,817	22,987	10,304	44,817	22,928
	파나마스(4TC)	24,507	490	10,936	26,404	19,368	10,590	26,404	19,286
	수프라막스(10TC)	26,953	-194	11,242	27,720	19,475	11,242	27,720	19,400
	핸디(6TC)	22,110	99	9,729	23,706	16,544	9,729	23,706	16,485
1년 용선료	케이프	24,875	-1,375	15,875	30,375	22,163	10,125	19,750	14,808
	파나마스	23,700	825	11,200	23,700	17,212	8,425	12,750	10,530
	수프라막스	20,438	563	10,563	20,438	15,916	8,250	10,625	9,834
	핸디	17,438	688	9,063	17,438	13,413	7,313	9,063	8,285
건화물선 시장(FFA)									
		2021년 7월물		2021년 3분기물		2021년물		2022년물	
		6월 1주	전주대비	6월 1주	전주대비	6월 1주	전주대비	6월 1주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	32,617	-3,212	33,378	-1,139	27,583	-587	21,713	473
	파나마스(4TC)	26,288	1,248	26,074	1,406	22,190	549	16,489	151
	수프라막스(10TC)	26,664	301	25,552	536	21,097	372	15,684	0
	핸디(6TC)	23,034	-35	21,500	92	23,418	408	12,622	128

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값
 자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

달러/톤

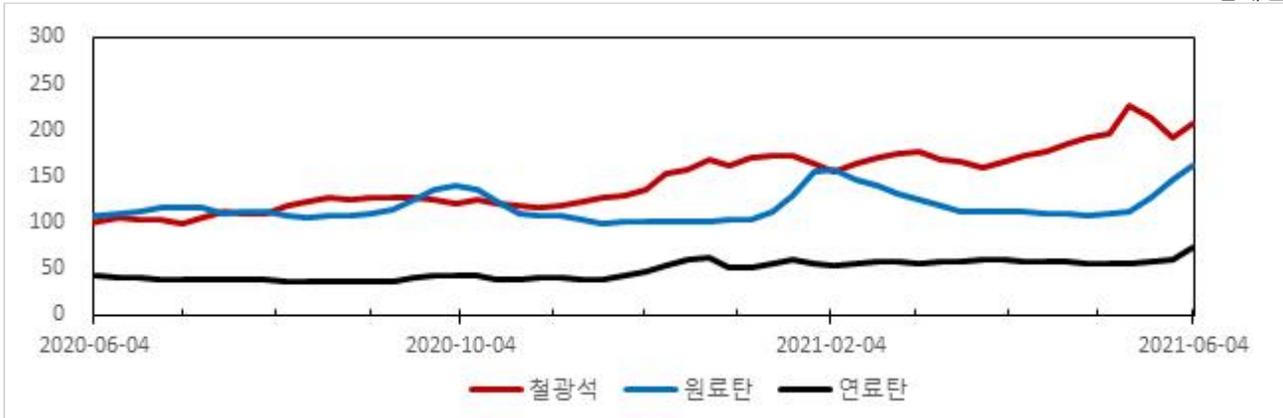
구분	2021년				2020년			
	6월 1주	5월 4주	전주대비차이		6월 1주	연평균	최저	최고
철광석	207.0	191.4	▲ 15.6	8.2 %	97.6	108.0	82.4	167.3
원료탄	160.6	146.5	▲ 14.1	9.6 %	117.9	124.2	97.9	163.2
연료탄	72.4	60.3	▲ 12.1	20.0 %	44.7	45.9	36.1	61.2
대두	573.6	558.9	▲ 14.7	2.6 %	308.8	348.7	306.5	461.3
옥수수	266.6	253.8	▲ 12.8	5.0 %	125.8	142.9	122.5	175.4

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

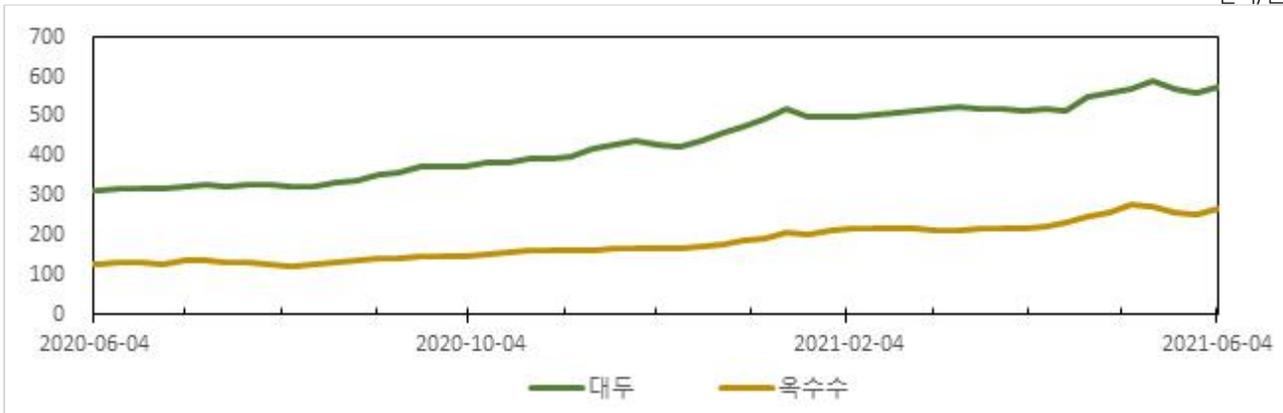
달러/톤



자료: Clarkson

곡물가격 추세(주간)

달러/톤



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

케이프선 : 지난 주 대비 19.4% 하락한 22,950달러/일 기록

(운임) 케이프선 운임 하락세 지속

- 클락슨과 편리는 케이프선 주간평균운임의 하락세가 지속되고 있으나 여전히 높은 수준이라고 평가했으며, 클락슨은 용선주들이 운임을 하향 조정하고 있어 운임이 하락한 것으로 편리는 스팟시장에 유입되는 선박이 늘어났기 때문이라고 분석함

(동향) 운임 상승·하락 요인 흔재, 중국 탄산 소재 제철소에 철강 생산 감축 조치 완화, 브라질 철광석 광산 운영 중단

- 로이터 통신에 따르면 지난 3월 중국 정부가 탄산에 소재한 제철소에 내린 철강생산 감축 조치를 완화할 것으로 파악됨
- 로이터는 지난 4일 브라질 발레사가 운영하는 미나스 제라이스(Minas Gerais) 소재의 팀보페바(Timbopeba) 광산과 알레그리아(Alegria) 광산의 운영이 안전상의 이유로 일시적으로 중단되었으며, 이로 인해 하루 4만 톤의 철광석 생산이 줄어들 것이라고 전함
- 다수의 해운 전문가들은 중국 국가발전개혁위원회(NDRC)의 원자재 가격 안정화 조치가 단기적으로 시장 가격을 하락시킬 수는 있으나, 세계 원자재 수요 및 공급 제약을 고려한다면 그 영향이 장기간 지속하기는 어려울 것이라고 평가함. 원자재 가격이 다시 반등하고 있는 것이 그 징후라고 설명함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	6월 1주	5월 4주	전주대비차이	
BCI	2,767	3,433	▼ -666	-19.4%
스팟운임(5TC)	22,950	28,473	▼ -5,524	-19.4%
용선료	6개월	31,500	▼ -1,375	-4.2%
	1년	24,875	▼ -1,375	-5.2%
	5년	18,750	▲ 125	0.7%
FFA	7월물	32,617	▼ -3,212	-9.0%
	3분기	33,378	▼ -1,139	-3.3%
	21년	27,583	▼ -587	-2.1%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

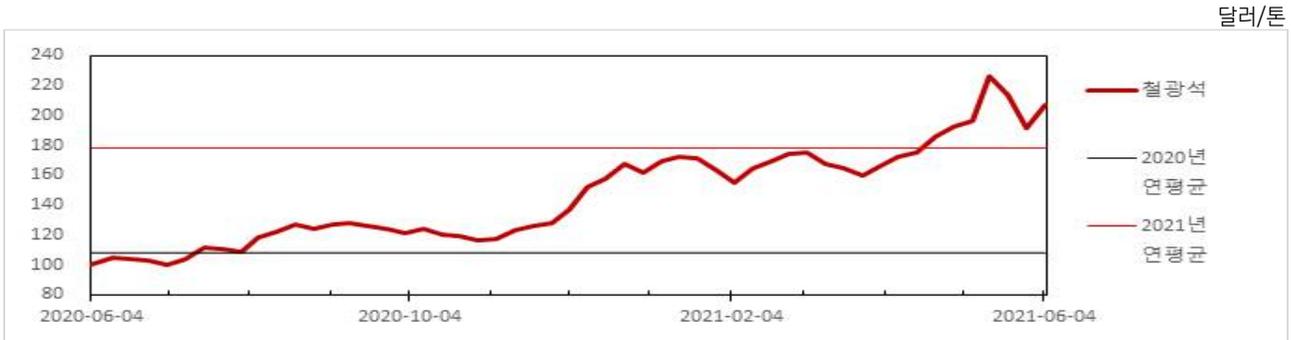
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



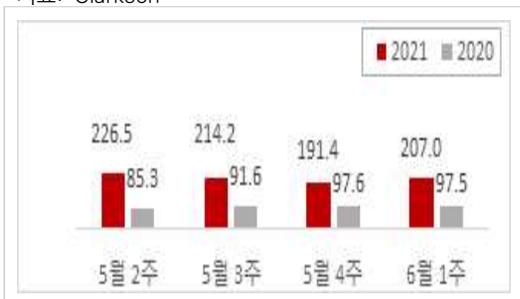
3 케이프선-동향분석

철광석 가격 : 지난 주 대비 8.2% 상승한 207.0달러/톤

철광석 가격 추이



자료: Clarkson

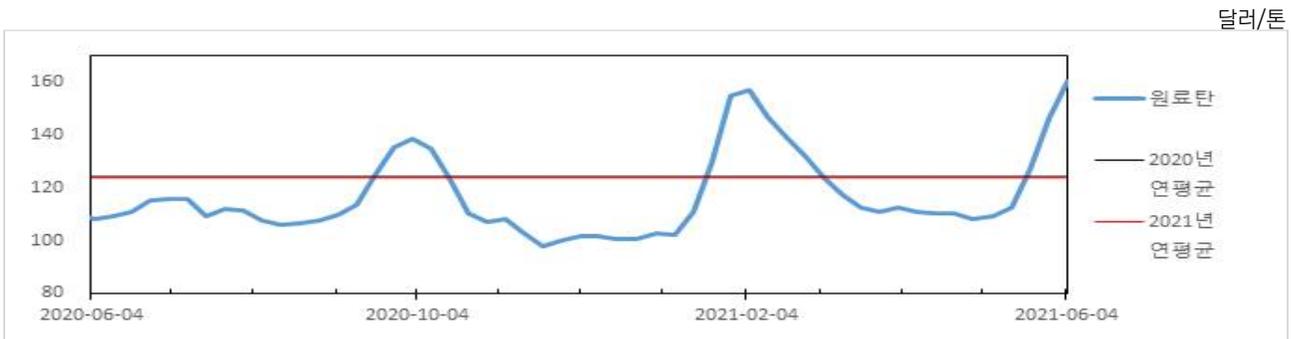


구분	철광석 가격	전주대비차이		
5월 2주	226.5	▲ 29.6	15.0	%
5월 3주	214.2	▼ -12.3	-5.4	%
5월 4주	191.4	▼ -22.8	-10.6	%
6월 1주	207.0	▲ 15.6	8.2	%

자료: Clarkson

원료탄 가격 : 지난 주 대비 1.3% 상승한 160.6달러/톤

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



구분	원료탄 가격	전주대비차이		
5월 2주	112.8	▲ 3.4	3.1	%
5월 3주	127.2	▲ 14.4	12.8	%
5월 4주	146.5	▼ -16.1	-12.6	%
6월 1주	160.6	▲ 1.4	1.3	%

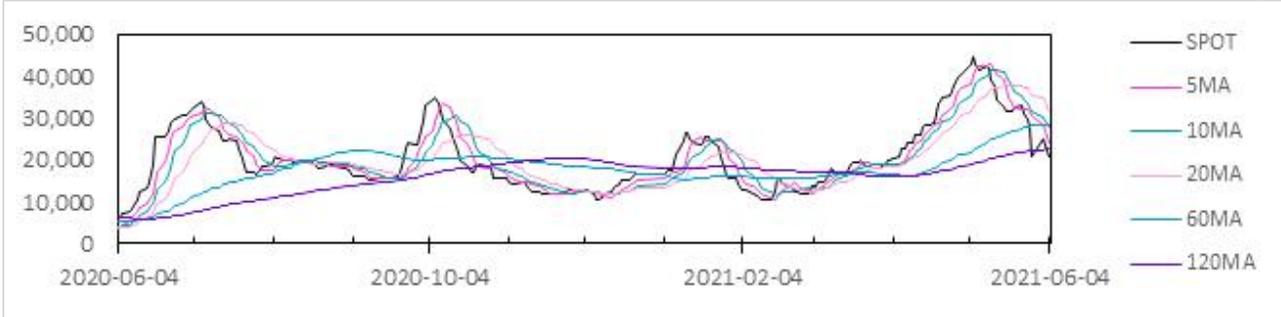
자료: Clarkson



3 케이프선-기술분석

이동평균

달러/일



3 케이프선-운임전망

| 6월 2주('21.6.7~'21.6.11)

구분	인공지능	시계열
케이프선(5TC)	▲	▼

I (인공지능) 케이프선 운임 상승 전망

인공지능 모형 전망

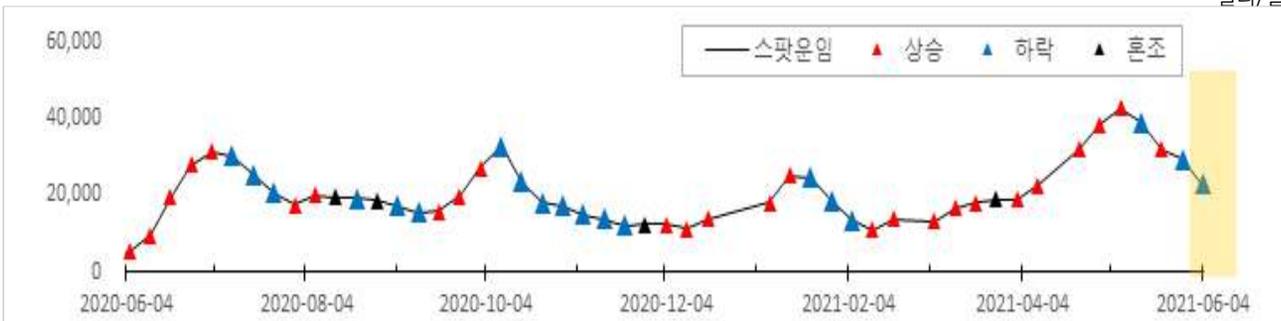
%



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 2.0% 상승한 24,507달러/일 기록

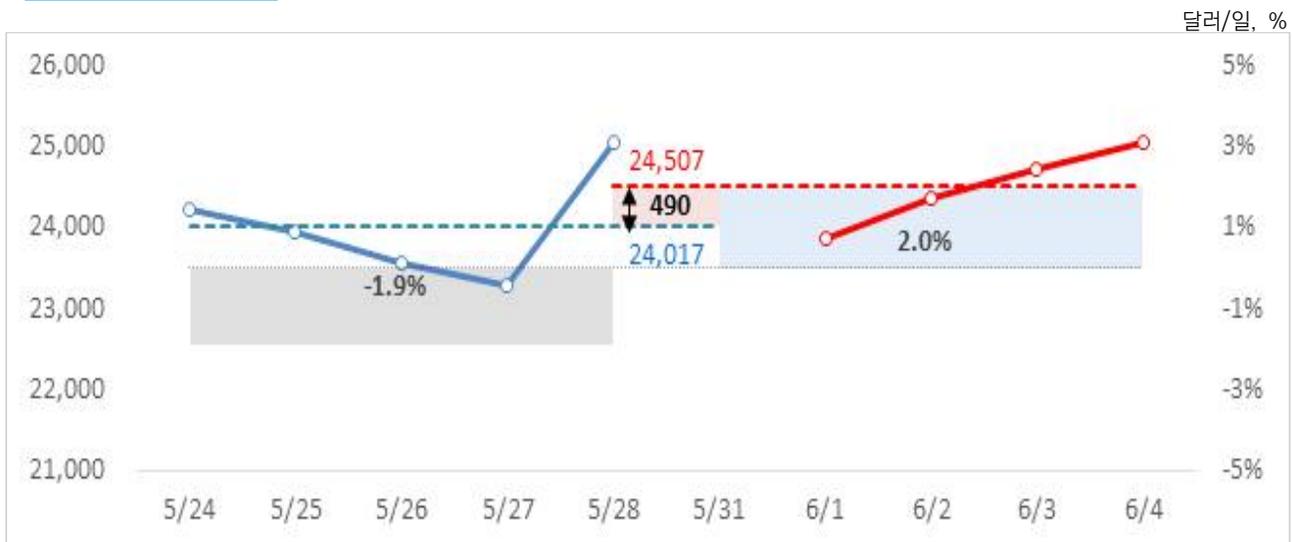
(운임) 주간평균 운임 소폭 상승

클락슨은 남미에서 시장으로 유입되는 곡물 화물이 꾸준히 나타나면서 운임이 일정 수준을 유지하고 있다고 평가함

(동향) 운임 상승요인 우세, 중국 곡물에 대한 수요 강세 여전, 일부 컨테이너 곡물 화물 유입

- 중국의 소비 주도형 성장 전략과 양돈 농가의 생산성 향상 등으로 인한 내수시장이 확대되면서 옥수수를 포함한 곡물에 대한 수요가 강하게 나타나고 있는 것으로 파악됨
- 해운 전문가인 오션 애널리틱스(Ocean Analytics)의 울프 베리만(Ulf Bergman)은 컨테이너선 운임 급등으로 컨테이너의 곡물 수송수요가 파나막스선으로 전환되면서 운임에도 긍정적 영향을 미친 것으로 분석함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분	6월 1주	5월 4주	전주대비차이	
BPI	2,871	2,817	▲ 54	1.9 %
스팟운임(4TC)	24,507	24,017	▲ 490	2.0 %
용선료	6개월	24,625	▲ 500	2.0 %
	1년	23,700	▲ 825	3.6 %
	5년	14,175	13,575	▲ 600
FFA	7월물	26,288	▲ 1,248	5.0 %
	3분기	26,074	▲ 1,406	5.7 %
	21년	22,190	21,641	▲ 549

자료: Clarkson, Baltic Exchange

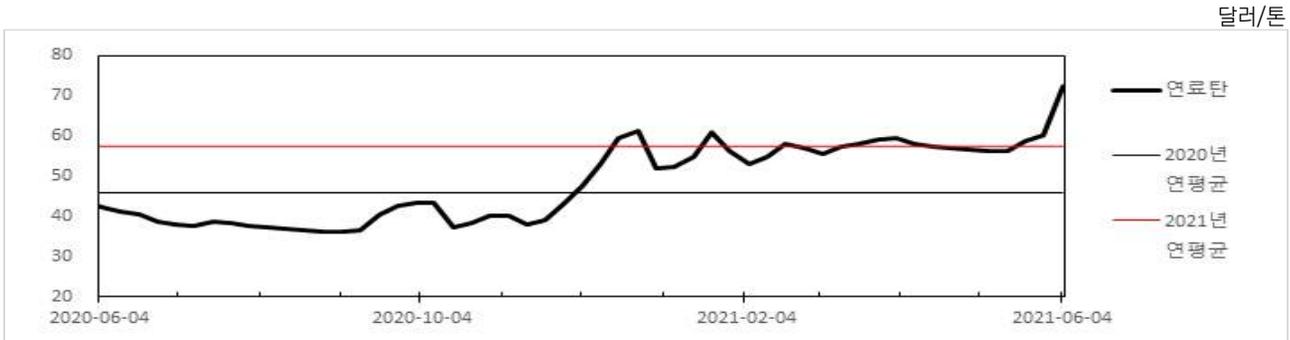
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



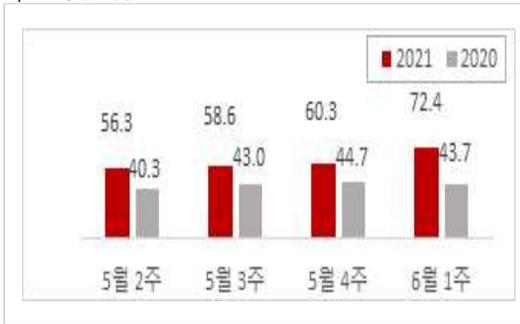
3 파나마스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 20.0% 상승한 72.4달러/톤

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson

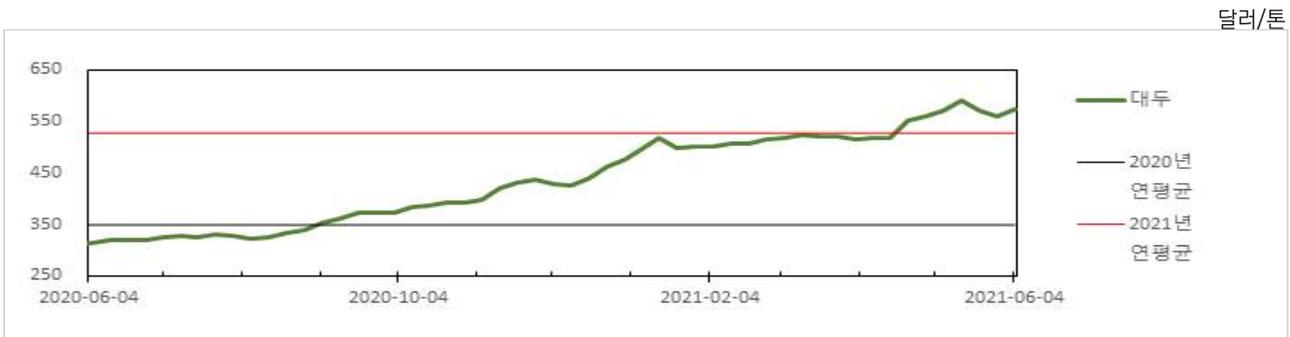


구분	연료탄가격	전주대비차이		달러/톤
5월 2주	56.3	▲ 0.2	0.4 %	
5월 3주	58.6	▲ 2.3	4.1 %	
5월 4주	60.3	▲ 1.7	2.9 %	
6월 1주	72.4	▲ 12.1	20.0 %	

자료: Clarkson

대두 가격 : 지난 주 대비 2.6% 상승한 573.6달러/톤

대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



구분	대두 가격	전주대비차이		달러/톤
5월 2주	589.0	▲ 18.5	3.2 %	
5월 3주	570.2	▼ -18.8	-3.2 %	
5월 4주	558.9	▼ -11.3	-2.0 %	
6월 1주	573.6	▲ 14.7	2.6 %	

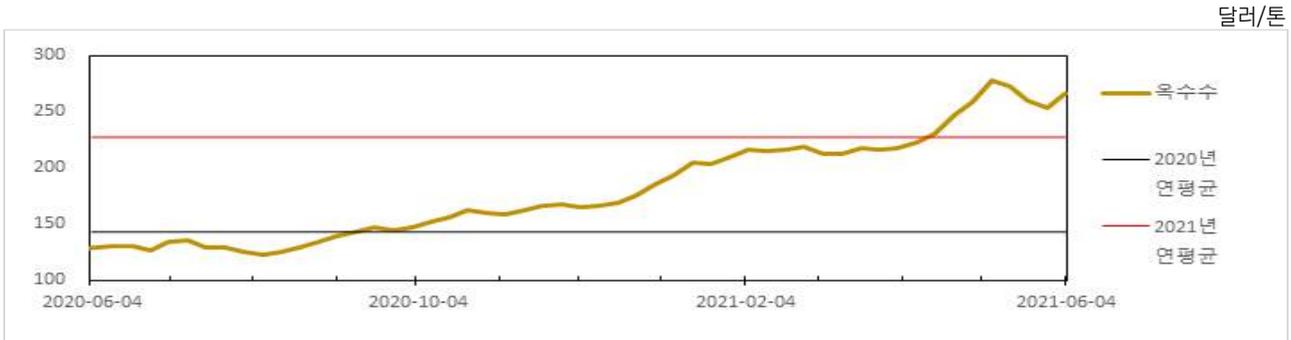
자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 파나마스선-동향분석

옥수수 가격 : 지난 주 대비 5.0% 상승한 206.6달러/톤

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

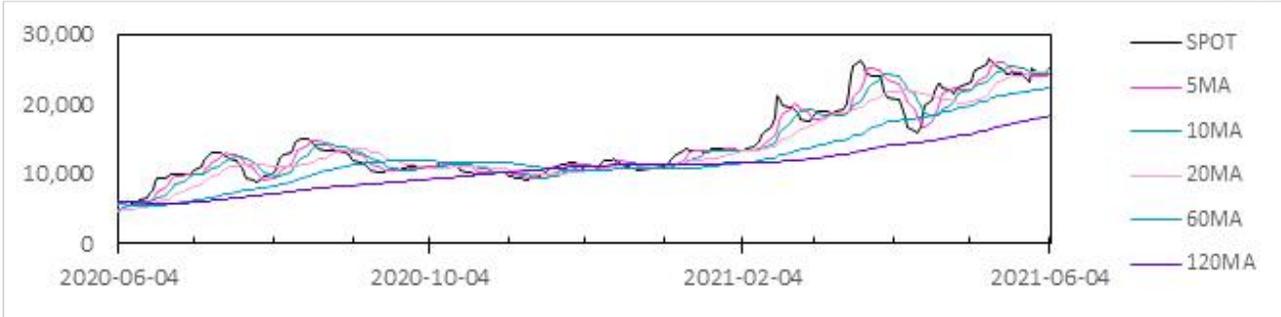
구분	옥수수 가격	전주대비차이		
		전주대비	비율	비율
5월 2주	273.0	▼ -5.4	-1.9 %	
5월 3주	259.3	▼ -13.7	-5.0 %	
5월 4주	253.8	▼ -5.5	-2.1 %	
6월 1주	266.6	▲ 12.8	5.0 %	



3 파나막스선-기술분석

이동평균

달러/일



3 파나막스선-운임전망

| 6월 2주('21.6.7~'21.6.11)

구분	인공지능	시계열
파나막스선(4TC)	▼	▲

I (인공지능) 파나막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망

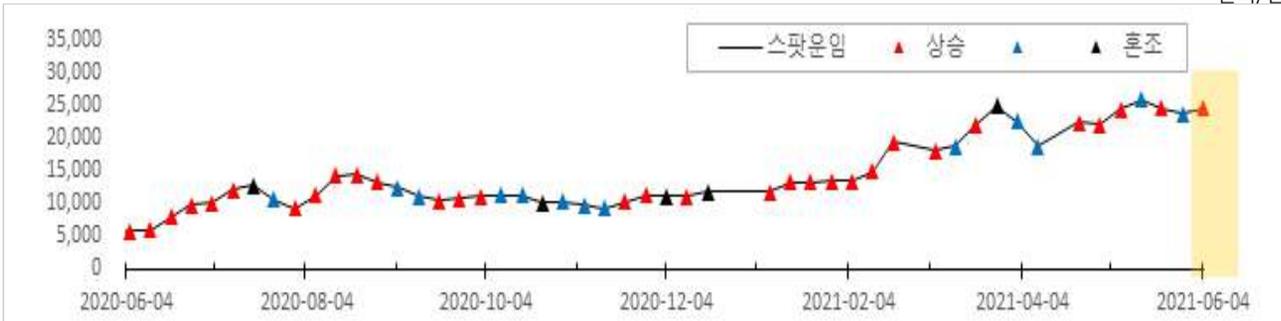
%



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 0.7% 하락한 26,953달러/일 기록

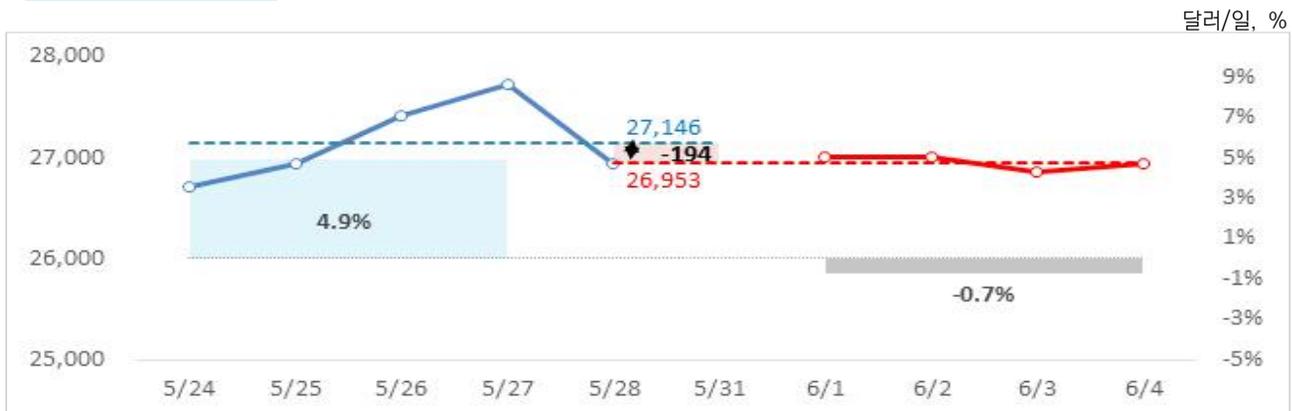
(운임) 수프라막스선 일별 운임 약보합세

- 클락슨과 편리에 따르면 미국 걸프만 지역에 유입되는 가용 선박수가 줄어들고 있음

(동향) 운임 상승요인 우세, 칠레 구리 광산 파업 진행에도 운영은 정상(normal) 가동 중

- 로이터에 따르면 BHP사가 운영하는 구리광산인 칠레 에스콘디다(Escondida)와 스펜세(Spence) 광산의 파업이 지속되고 있음에도 불구하고 지난 화요일(6월 1일)부터 대체 노동자를 고용하여 운영을 정상화한 것으로 파악되며, 향후 노사간 협의가 이어질 것으로 파악됨
- 최근 각국 정부의 경기부양책으로 전선, 배터리 원료인 구리 수요가 폭발적으로 증가하고 있으며, 칠레는 세계 최대 규모의 구리 광산을 보유하고 있음. 2020년 칠레의 구리 생산량은 총 570만 톤으로 이 중 에스콘디다 광산이 119만 톤, 스펜세 광산이 14만 톤의 구리를 생산한 것으로 집계됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분	6월 1주	5월 4주	전주대비차이	
BSI	2,450	2,468	▼ -18	-0.7 %
스팟운임(10TC)	26,953	27,146	▼ -194	-0.7 %
용선료	6개월	29,375	▲ 1,375	4.9 %
	1년	20,438	▲ 563	2.8 %
	5년	10,500	10,500	- 0
FFA	7월물	26,664	▲ 301	1.1 %
	3분기	25,552	▲ 536	2.1 %
	21년	21,097	▲ 372	1.8 %

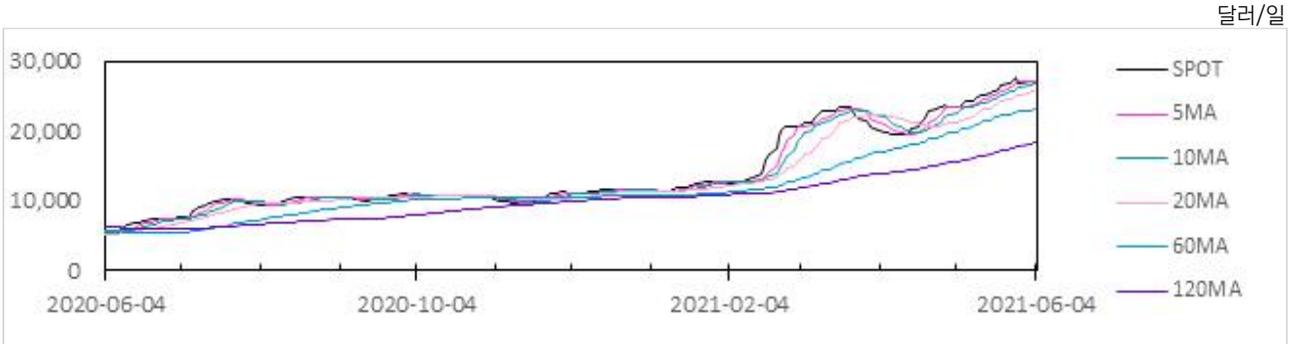
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균



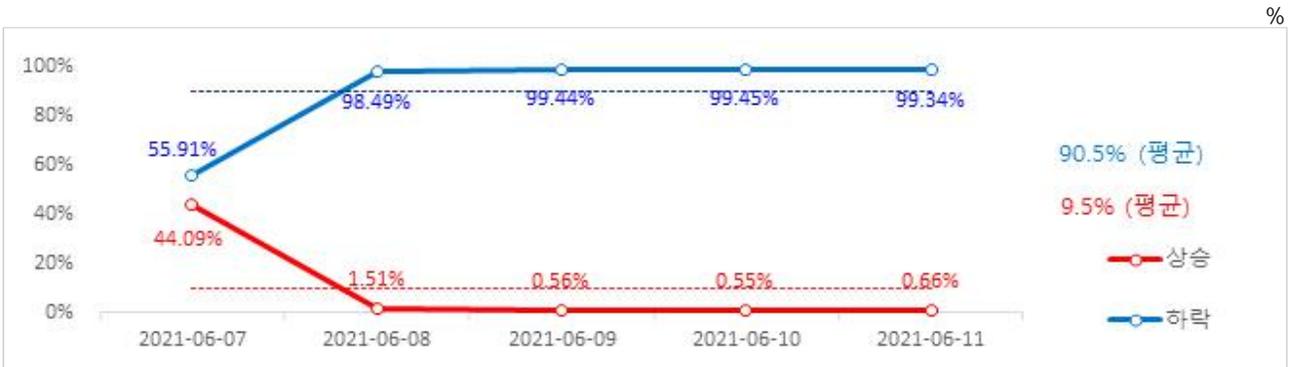
3 수프라막스선-운임전망

| 6월 2주('21.6.7~'21.6.11)

구분	인공지능	시계열
수프라막스선(10TC)	▼	▼

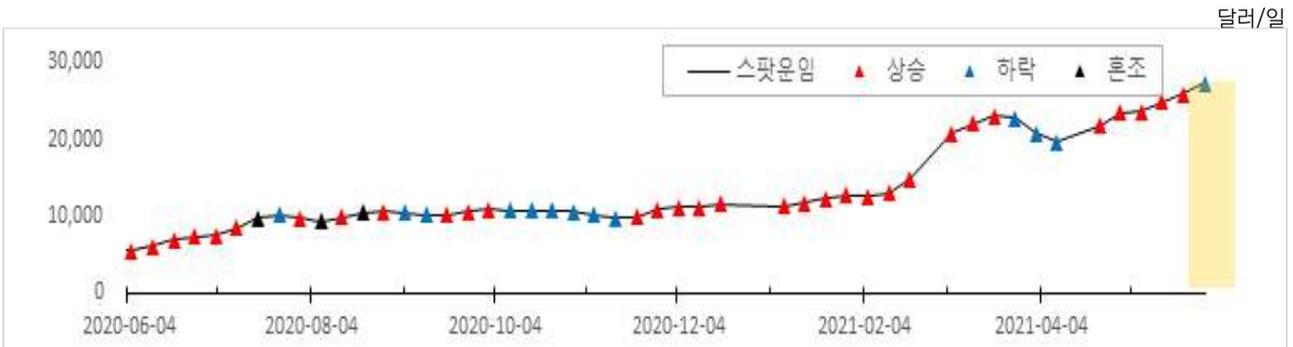
I (인공지능) 수프라막스선 운임 하락 전망

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 | 051-797-4638

1 동향분석

컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난 주 대비 117.31 상승한 3,613.1을 기록

(운임) 원양항로 중심으로 큰 폭의 운임 상승

- 타이트한 수급상황이 지속되고 있으며 선사들의 운임인상(성수기 할증료)으로 인해 운임이 상승함. 유럽항만의 체선도 지속되고 있는데, 최근 2M은 함부르크항의 체선으로 인해 아시아-유럽서비스(AE7)의 기항지를 브레머하펜항으로 변경함

(현황) 컨테이너 수요 증가에 따라 고운임 지속 전망

- BIMCO에 따르면 올해 1분기 세계 컨테이너 수요는 전년동기대비 11.0%, 2019년에 비해서도 6.8% 증가함. 특히 북미 서부는 동기간동안 전년대비 40% 이상 증가한 것으로 나타남
- 북미 지역은 컨테이너 수입이 최대치를 기록함에도 불구하고 소매재고율은 최저수준을 기록하고 있어 상품 판매량이 크게 증가한 것으로 추정됨. 미국의 경기부양책으로 인해 3~6개월 간 수요 강세로 고운임 지속 전망됨

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

		6월 1주	전주대비	2021년			2020년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장										
운임	종합운임지수	SCFI	3,613	117.3	2,571	3,613	2,925	818	2,641	1,234
		유럽항로	5,887	17	3,651	5,887	4,418	725	3,797	1,146
		미서안항로	4,826	410	3,931	5,023	4,269	1,361	4,080	2,719
		미동안항로	8,475	842	4,679	8,475	5,559	2,542	4,876	3,587
		한국항로	318	-1	196	323	286.4	116	206	133
		일본항로	311	3	251	311	265.4	230	255	241
		동남아항로	928	-6	840	1,017	929.6	130	910	264

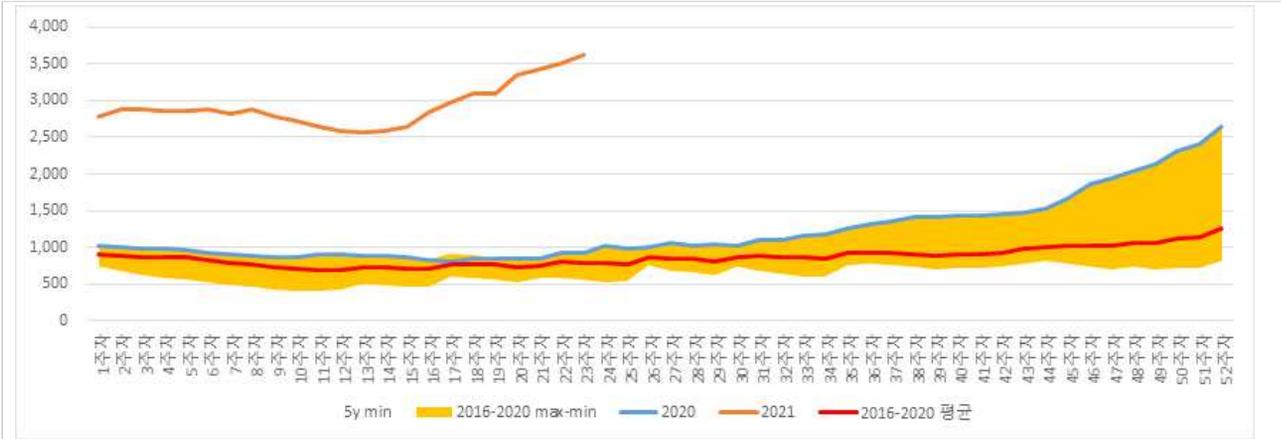
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



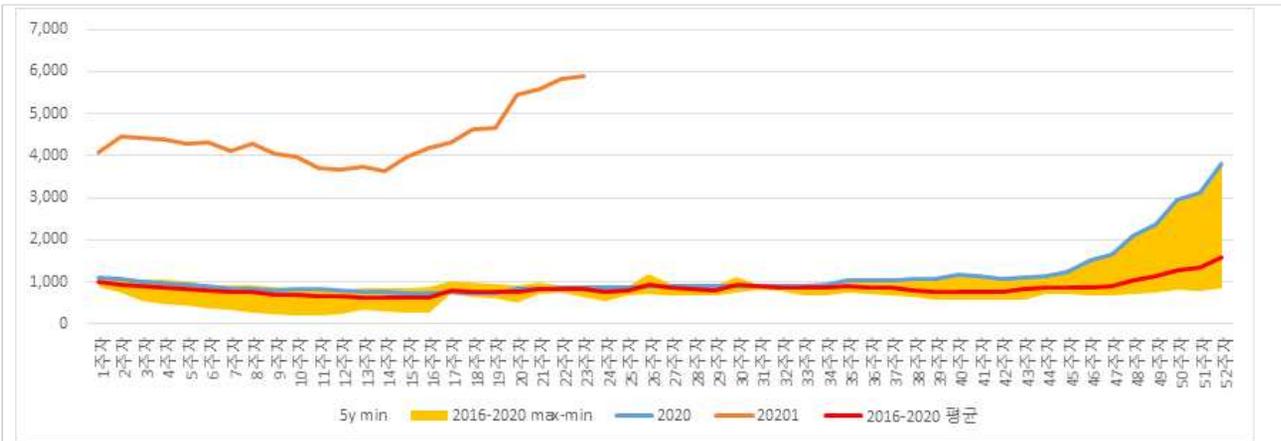
2 운임전망

| 6월 2주('21.6.7~'21.6.11)

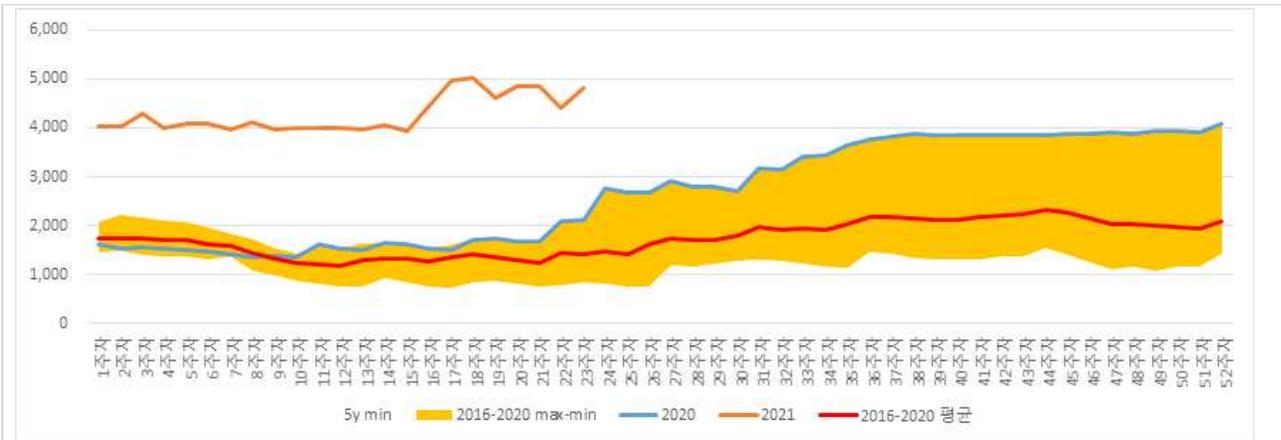
SCFI 지수는 수급불안 지속으로 고운임 유지 전망



아시아-유럽운임은 선사들의 항만체선으로 인한 수급불안으로 고운임 유지 전망



아시아-북미운임(미 서부)은 선사들의 수요증가에 따른 수급불균형으로 고운임 유지 전망





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

유조선 WS(VLCC World Scale) : 지난 주 대비 1.9p 하락한 34.9 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로가 하락세를 나타냄

(달러/톤)

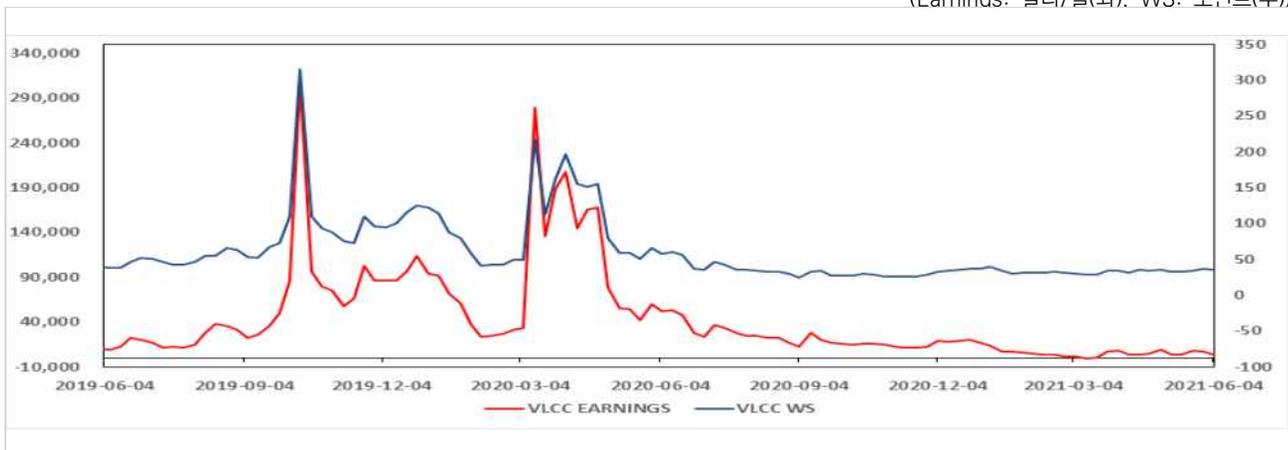
구분	WS	전주대비차이	
6월 1주	34.9	▼ 1.9	5.2 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	19.0	▼ 1.0	5.0 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	32.5	▼ 3.5	9.7 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	34.0	▼ 3.0	8.1 %

(동향) OPEC+ 증산 기조 유지와 원유 수요 증가 전망으로 국제유가가 70달러를 돌파해 2년 만에 최고치를 기록함

- OPEC+는 COVID-19로 침체되었던 글로벌 경기가 점진적으로 회복세를 보이면서 하반기부터 원유 수요가 지속적으로 증가할 것으로 예상하여 산유량 증산 방침을 결정함
- 그러나 COVID-19 팬데믹 현상, JCPOA(이란 핵 합의 복원)에 따른 이란 원유 수출 재개 등의 불확실성으로 인해 원유 수요가 기대만큼 증가하지 않을 것이라는 전망도 공존하고 있어 늘어난 원유 공급량은 향후 유조선 시황에 부담으로 작용할 수 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS 수익과 용선료: 달러/일)

유조선 시장(현물)	6월 1주	전주대비	2021년			2020년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
중동-중국	운임지수	34.9	-1.9	28.4	40.0	33.0	24.8	217.5	61.2
항로(TD3C)	평균 수익	567	-3,327	-6,779	14,966	321	5,603	250,354	49,069
VLCC	1년 용선료	22,500	-	22,500	24,125	22,989	22,875	80,000	39,788

자료: Clarkson

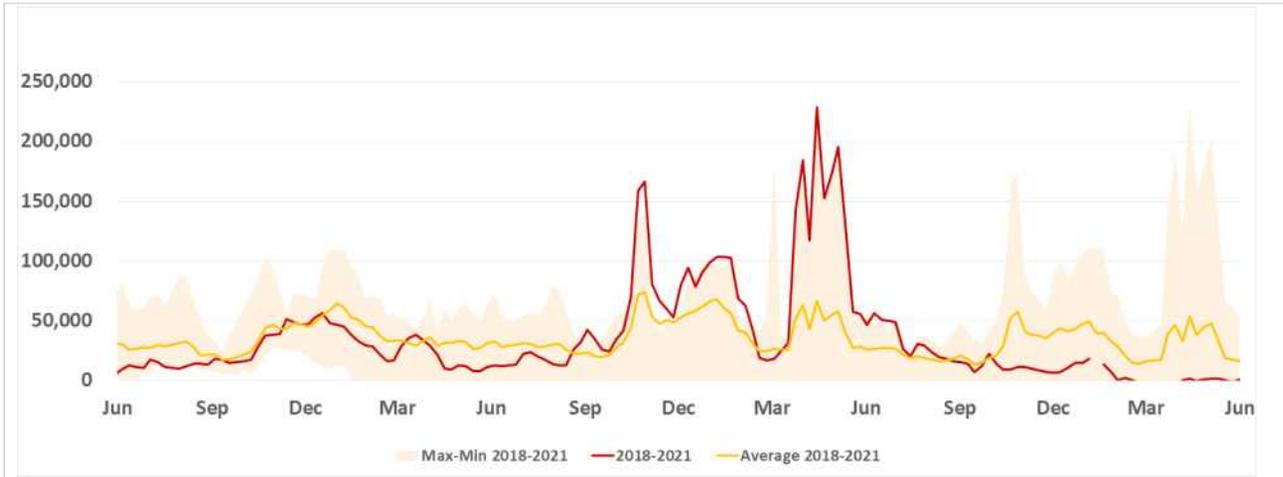


1 유조선-기술분석

추세선(붉은색)은 최저치에 근접한 수준이며 지난주 대비 큰 폭으로 하락함

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

(운임과 용선료: 달러/일)

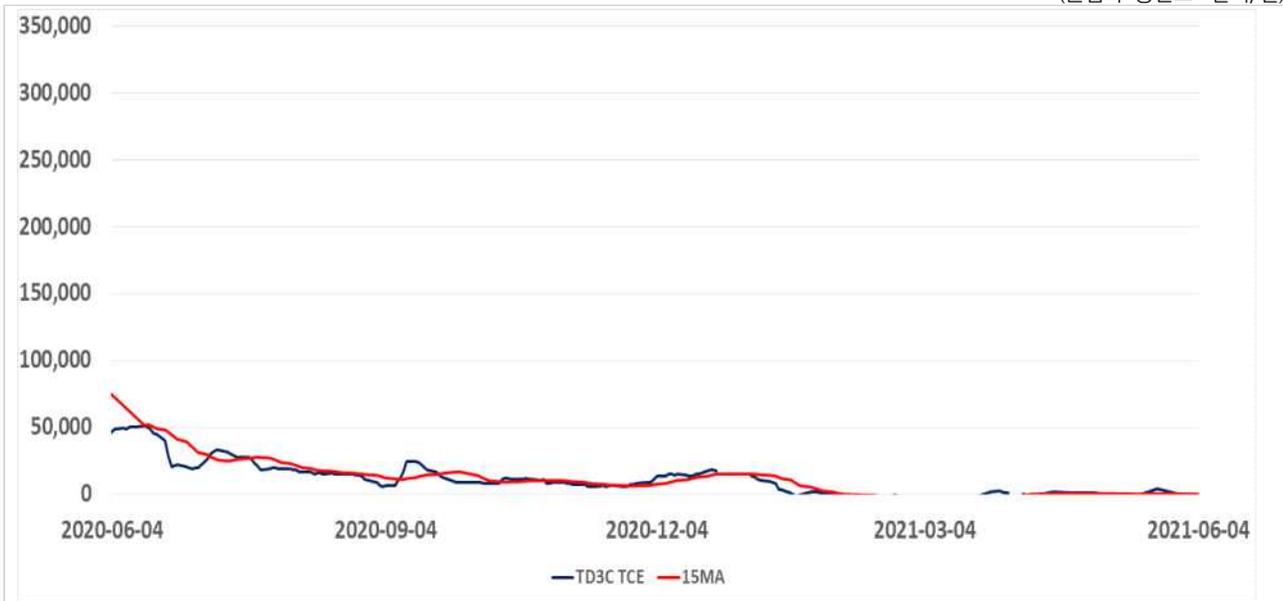


자료: Clarkson

수익 추세선(파란색)은 15일 이동평균선과 근접해 있으며 5월 이후 하락세가 지속됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(운임과 용선료: 달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

■ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 지난 주 대비 1.0p 하락한 134.6 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로가 하락세를 나타냄

(달러/톤)

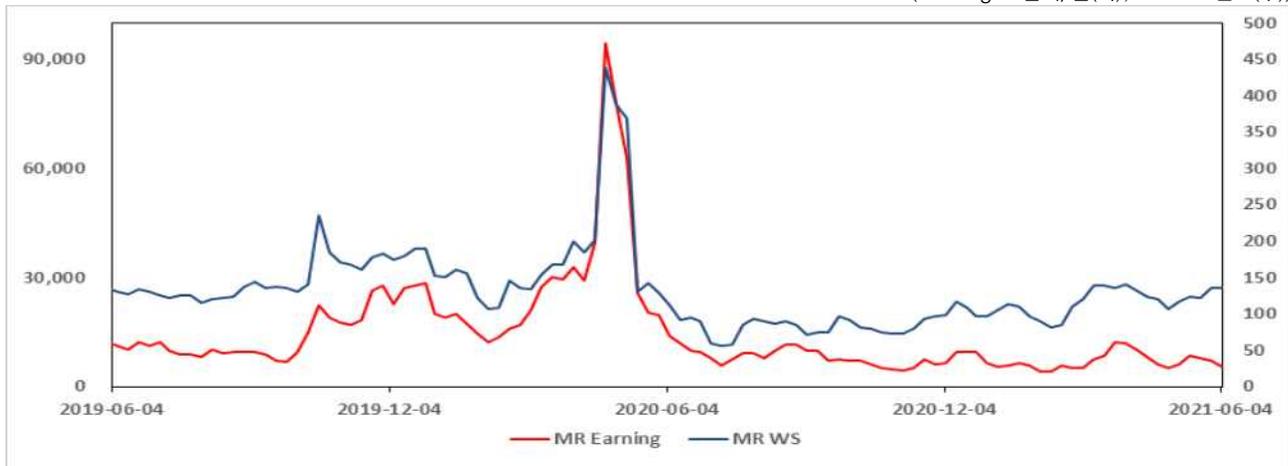
구분	WS	전주대비차이	
5월 4주	134.6	▼ 1.0	0.7 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	77.5	▼ 2.5	3.1 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	90.0	▼ 5.0	5.3 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	125.0	▼ 15.0	10.7 %

(동향) 미국 여름 휴가철 시작과 빠른 백신 접종 진행 등에 의한 운송연료 수요 증가로 시황 회복 기대

- 백신 보급에 따른 글로벌 이동 수요 증가로 휘발유, 경유, 항공유 등 운송연료의 수요 증가가 예상됨
- 백신 보급 속도가 비교적 빠른 미국, 이스라엘 등은 경기 회복세를 보이고 있으며, 유럽 및 아시아 국가들도 하반기 경제 활성화가 가능할 것으로 예상되면서 이러한 글로벌 경제회복 가속화가 화학제품, 정유 수요 회복세를 유도할 것으로 전망됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

	6월 1주	전주대비	2021년			2020년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	134.6	-1.0	80.6	139.7	116.2	55.5	437.2	126.8
	평균 수익	9,447	-1,143	1,034	11,650	7,913	2,664	79,699	15,830
MR	1년 용선료	12,750	-	11,625	13,000	12,466	11,625	20,000	14,440

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

자료: Clarkson

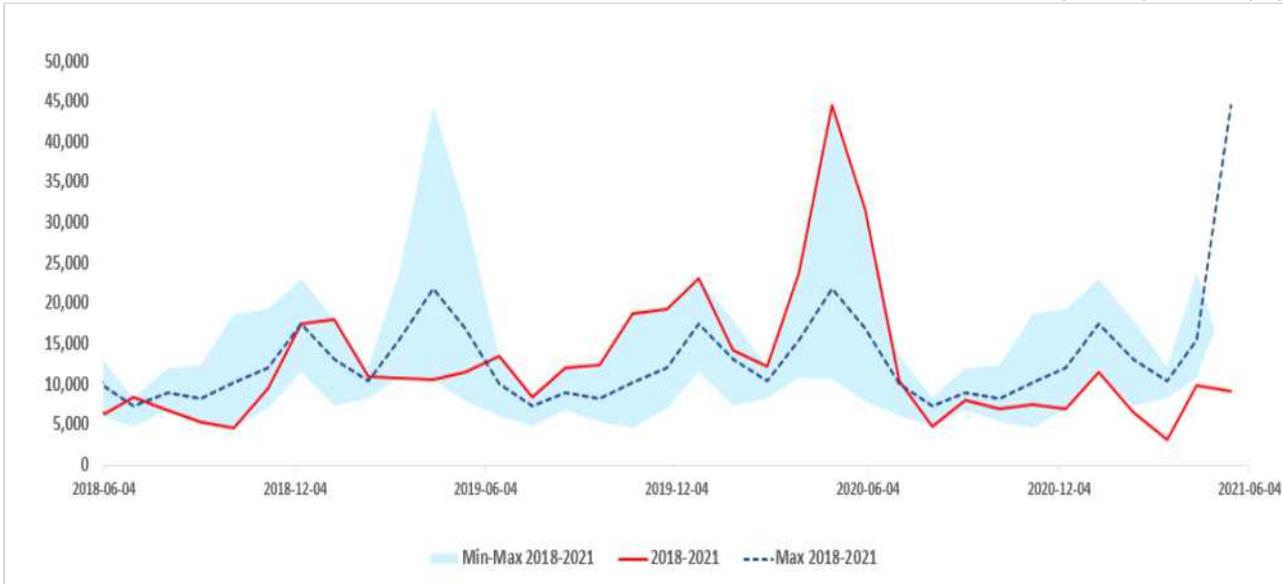


2 석유제품선-기술분석

추세선은 3년 평균선과 일정한 수준의 간격을 유지하고 있으며 전주 대비 하락함

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(운임과 용선료: 달러/일)

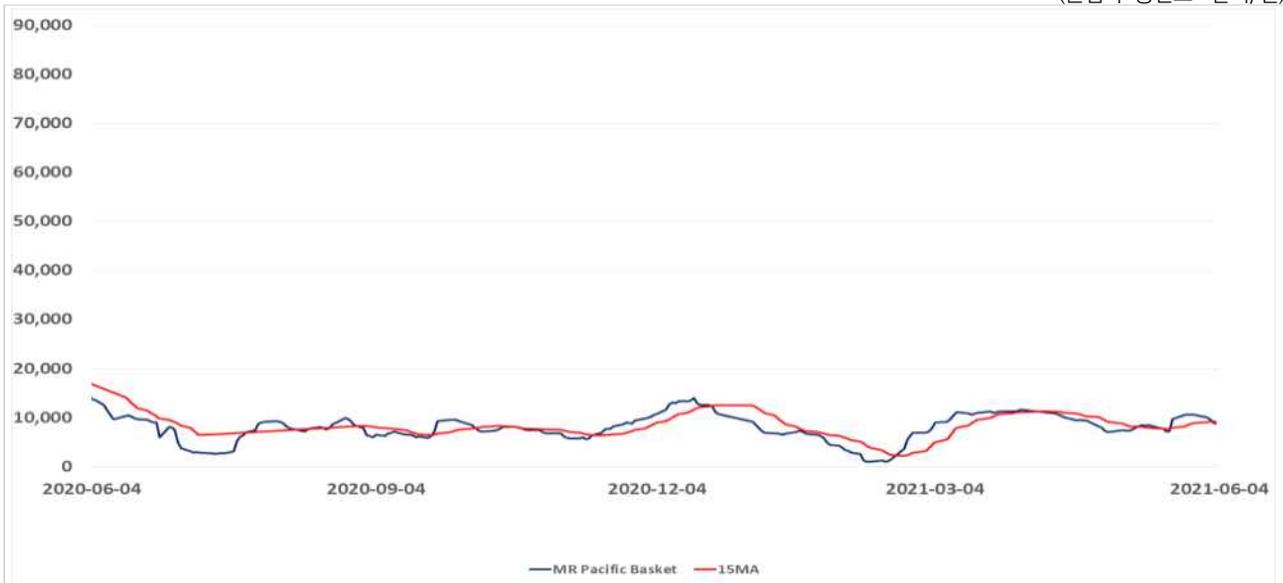


자료: Clarkson

추세선은 5월 말 이후 지속적으로 하락세를 나타냄

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(운임과 용선료: 달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선 시장

1 동향분석

건화물선 중고선 지수는 24.85로 전주 대비 변화없음

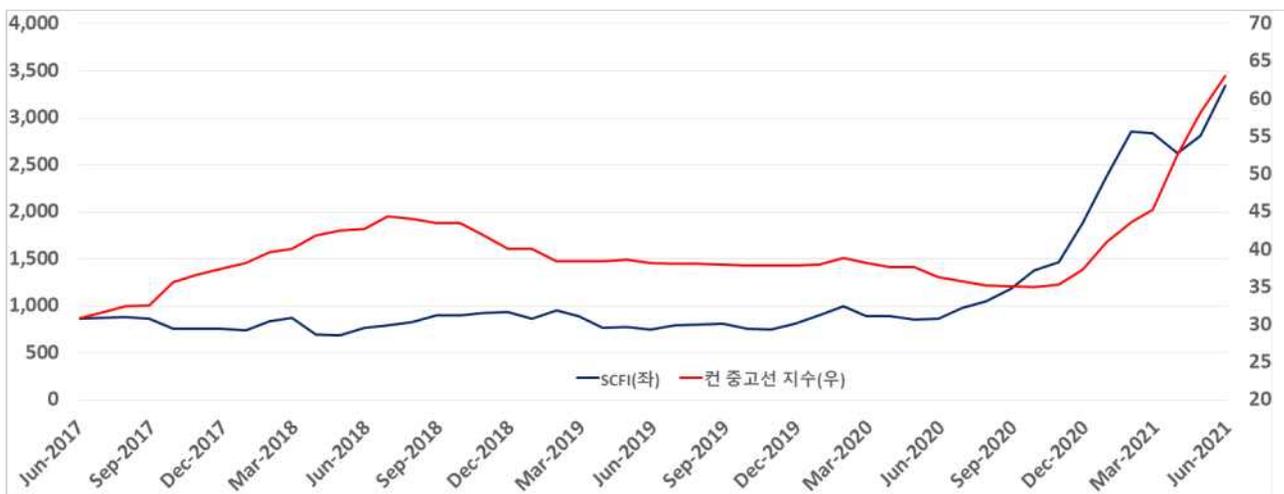
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

컨테이너선 중고선 지수는 63.07로 전월 63.07 대비 변화없음

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

| 6월 1주('21.6.1~'21.6.4)

건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 37건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Offshore	Caledonian Vigilance	2006	4,312	DWT	2021-06-04		BP Shipping Offshore	Clients of GSP
Tanker	Champion Pleasure	2008	105,852	DWT	2021-06-04	18.10	Kyoei Tanker	Greek interests
Bulk	Grace Ocean	2013	33,296	DWT	2021-06-04	15.40	Yano Kaiun Co. Ltd.	Greek interests
Bulk	Interlink Comity	2010	37,302	DWT	2021-06-04	12.75	Interlink Ltd	Undisclosed interests
Container	Pictor	2009	925	TEU	2021-06-04	8.50	F&L Schiffahrt	Canadian interests
Bulk	You & Island	2011	38,309	DWT	2021-06-04	15.00	Shikishima Kisen	Clients of Taylor Maritime
Container	Nordsummer*	2007	3,586	TEU	2021-06-04	60.00	Reederei Nord	Clients of CMA CGM
Container	Nordautumn*	2008	3,586	TEU	2021-06-04		Reederei Nord	Clients of CMA CGM
Container	Frisia Goteborg*	2006	2,824	TEU	2021-06-04	60.00	Hartmann Schiffahrts	European interests
Container	Frisia Oslo*	2007	2,824	TEU	2021-06-04		Hartmann Schiffahrts	European interests
Container	Frisia Amsterdam*	2007	2,824	TEU	2021-06-04		Hartmann Schiffahrts	European interests
Container	Blandine	2009	5,301	TEU	2021-06-02	42.00	Peter Dohle	Clients of Maersk
Bulk	Eclipse	2010	79,471	DWT	2021-06-02	16.75	Golden Ocean Group	Clients of Sterling Shipping
Container	Elke	2005	956	TEU	2021-06-02		Jens & Waller KG	Undisclosed interests
Bulk	Lalinde	2006	18,909	DWT	2021-06-02	6.80	Hellas Marine Serv.	Undisclosed interests
Bulk	Rich Future	2013	82,197	DWT	2021-06-02	22.60	Fuyo Kaiun	German interests
Container	Scio Sky	2002	2,750	TEU	2021-06-02		Varship Shipping Co	Undisclosed interests
Tanker	SKS Satilla	2006	158,843	DWT	2021-06-02	24.00	K. G. Jebsen (KGJS)	Undisclosed interests
Bulk	Tern	2003	50,209	DWT	2021-06-02	9.70	Eagle Bulk Shipping	Chinese interests
Container	X-Press Khyber	2007	2,702	TEU	2021-06-02	24.50	Sea Consortium	European interests
Container	Contship Gem*	2003	1,096	TEU	2021-06-02	14.00	Contships Management	Clients of MSC
Container	Contship Hub*	2003	1,100	TEU	2021-06-02		Contships Management	Clients of MSC



선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Container	FSL Kolkata*	2020	1,528	TEU	2021-06-02		Cosmoship Management	Clients of CNAN Med Spa
Container	FSL Colombo*	2020	1,528	TEU	2021-06-02		Cosmoship Management	Clients of CNAN Med Spa
Bulk	Clipper Kalavryta*	2015	63,325	DWT	2021-06-02	140.45	Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Kythira*	2015	63,273	DWT	2021-06-02		Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Brunello*	2012	58,443	DWT	2021-06-02		Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Barolo*	2011	58,923	DWT	2021-06-02		Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Apollonia*	2010	32,755	DWT	2021-06-02		Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Aegina*	2010	32,691	DWT	2021-06-02		Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Alexandria*	2010	32,500	DWT	2021-06-02		Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Tarpon*	2010	30,427	DWT	2021-06-02		Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Talent*	2009	30,475	DWT	2021-06-02		Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Triumph*	2009	30,442	DWT	2021-06-02		Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Lis*	2009	28,321	DWT	2021-06-02		Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Container	City of Hongkong*	2009	2,564	TEU	2021-06-01	58.00	Songa Container AS	Clients of MSC
Container	Songa Haydn*	2010	3,534	TEU	2021-06-01		Songa Container AS	Clients of MSC



6. 주요 해운지표

(2021.6.4기준)

주요 해운지표 추이	금주	전주 대비	6월 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	70.0	67.3	63.0	77.0	70.5	
컨테이너선(10년) Sub-Panamax	24.5	-	24.5	14.0	24.5	20.1	8.0	13.0	9.0	

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)										
건화물선 Panamax	30	-	30	25.5	30	27.8	25.5	27.0	26.0	
유조선 VLCC	95	-	95	85.0	95	90.5	85.0	92.0	88.6	
컨테이너선 Sub-Panamax	36	-	35.8	30.0	36	32.6	30.0	31.5	30.4	

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	395.8	22.8	395.8	311.3	395.8	363.4	124.8	303.8	246.3
	Singapore	402.8	23.8	402.8	324.8	410.8	377.7	157.8	388.0	269.7
	Korea	425.5	21.8	425.5	361.8	427.0	401.5	196.3	426.5	314.7
	Hong Kong	410.3	19.5	410.3	325.8	418.0	385.9	181.8	436.8	290.5
VLSFO	Rotterdam	506.8	24.3	506.8	387.8	506.8	462.3	179.0	585.3	328.0
	Singapore	517	26.3	517	413.0	519.8	486.4	219.8	726.3	371.1
	Hong kong	520	20	520	404.5	591.0	486.6	214.8	722.3	371.1

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	208.7	20.4	202.2	149.6	233.7	177.6	71.7	176.1	106.4
	중국産	239.7	17.1	232.3	174.3	264.6	206.7	-	178.5	126.5
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	120.7	-0.5	120.7	100.5	122.7	109.5	-	111.8	71.5
	중국産	166.1	5.6	164.7	110.6	181.3	145.4	-	138.1	91.2
원료탄 (\$/Tonne)	호주産	206.5	18.6	203.6	132.8	206.5	164.6	-	204.2	149.0
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	141.1	113.9
	중국産	279.7	6.7	279.9	234.7	280.3	254.7	-	222.7	202.6
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1583.8	53.25	1561	1,311.8	1,642.5	1,445	821.8	1,770.5	954.4
	밀(국제)	687.8	24.25	686.3	601.8	773.5	663.6	474.0	640.8	549.4

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)										
		2월	3월	4월	2021년 합계	2020년 합계	2019년 합계	2018년 합계		
ASEAN	수출	7,247	8,377	8,166	31,752	89,017	95,086	100,114		
	수입	4,816	5,734	5,808	15,839	54,830	56,186	59,628		
NAFTA	수출	7,751	9,512	9,007	36,015	87,821	89,839	89,921		
	수입	6,684	7,444	7,650	27,762	68,263	73,797	69,712		
EU	수출	5,035	6,336	5,152	21,295	47,870	52,758	57,676		
	수입	4,283	6,058	5,656	20,821	55,517	55,795	62,296		
BRICs	수출	13,538	15,991	15,986	59,677	155,346	163,882	189,936		
	수입	10,894	13,107	14,241	51,046	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