

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2021년 6월 14일

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

26

건화물선

지난주 케이프선 운임 22,485달러/일 기록, 브라질 철광석 광산 붕괴 위험, 중국의 단오절 축제

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 90.86 상승한 3,703.93을 기록, 타이트한 수급상황으로 고운임 지속 전망

탱커선

지난주 유조선 운임지수(WS)는 대비 3.3p 하락한 31.6 기록, 대부분의 항로가 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

글로벌 선사들의 2021년 1분기 이자 및 세전이익률(EBIT margin) 역대 최고치 기록

- ▶ 상위 10대 컨테이너 선사(MSC 제외)의 이자 및 세전이익률은 역대 최고치인 38.2%를 기록함
 - 올해 1분기 선사들의 이자 및 세전이익은 148억 달러로 2020년에 전체 연도에 기록한 151억 달러에는 못 미쳤으나 이 중 5개 선사는 이미 2020년 이자 및 세전이익을 초과함
 - 양밍과 완하이가 45% 이상, HMM, ONE, Zim이 39-44%, 하파로이드, COSCO는 30% 이상의 이자 및 세전이익률을 기록함
 - 이전 가장 높은 이자 및 세전이익률은 2010년 기록한 16.0%였으나 이번에 2배 이상 상승함
- ▶ 높은 세전이익률은 컨테이너 처리량 증가보다 높은 운임으로 인한 영향이 더 큰 것으로 추정됨
 - Zim을 제외한 머스크, ONE, 하파로이드, CMA CGM의 처리량 증가율은 -2.6~10.7%이나 전년 대비 3~5배 높은 운임이 선사들의 경영실적 개선에 더 크게 영향을 미침
 - 이외에 CMA CGM은 선대 증가로 인한 처리량 증가 외에도 물류 부문에 대한 시너지효과도 경영실적에 영향을 미친 것으로 나타남

자료: Alphaliner weekly no.23

최건우 전문연구원

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

미 서부 항만, 유타내륙항만청과 화물 흐름 개선을 위한 협약 체결

- ▶ 유타내륙항만청(Utah Inland Port Authority)과 롱비치항(Port of Long Beach)은 철도개선, 운송용량 및 환경보호에 중점을 둔 협력 계약을 체결함
 - 롱비치항 마리오 코데로(Mario Cordero) 전무는 이번 협정이 '수출 다변화'라는 목표를 위해 필수적이며, 지난해부터 발생한 화물급증 문제를 완화하는데 도움이 될 것이라고 언급함
 - 또한 양측은 대체연료차량 배치 및 기타 청정공기 기술을 개발하여 대기질과 에너지 효율성을 개선하기 위한 협력 및 데이터를 공유할 계획임
- ▶ 지난달 유타내륙항만청은 오클랜드항(Port of Oakland)과 북부 캘리포니아(California)와 유타 지역을 오가는 화물 흐름을 개선하기 위해 유사한 계약을 체결한 바 있음
 - 이 계약은 오클랜드의 기존 철도시스템을 최적화하여 화물의 체류 시간을 줄여 배송 속도를 개선함으로써 동 경로의 화물과 관련된 혼잡 문제 및 운송비용을 줄이는데 중점을 둠
 - 유타내륙항만청 잭 헤지(Jack Hedge) 전무는 오클랜드항과 협정으로 미 서부 지역의 새로운 화물 무역 패턴이 형성될 것이라고 언급함

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137074/West-coast-ports-sign-deal-with-US-inland-port-to-improve-cargo-flow>

김병주 연구원

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



1. 주간뉴스

전 세계 “저탄소 경제로의 전환” 추진으로 비금속 수요 증가

- ▶ 세계 최대 원자재 무역회사인 트라피규라(Trafigura Group Pte. Ltd) CFO(최고재무관리자, Chief Financial Officer)는 올해 세계 경제가 팬데믹 충격에서 서서히 회복되면서 광물(Mineral), 금속(Metal) 등에 대한 거래량이 증가했는데 이는 전 세계가 “저탄소 경제로의 전환”(Transition to a Low-Carbon Economy)을 추진하기 위해 노력하고 있기 때문이라고 전함
 - 세계는 화석연료에 대한 의존도를 낮추고 저탄소화 에너지 사용을 위해 자동차 등 운송 수단의 경량화, 전기 배터리 사용, 인프라 구축 등의 다양한 시도를 하고 있으며, 이로 인해 비금속 수요의 꾸준한 증가가 예상됨
- ▶ 트라피규라는 전기차 배터리의 소재인 코발트의 안정적 공급을 위해 콩고민주공화국에서 채굴하는 모든 코발트에 대해 독점권을 가진 EGC(Enterprise Generale du Cobalt)에 자금을 지원하고, 트라피규라가 주도하는 컨소시엄 “프로니 리소시스(Prony Resources)”가 뉴칼레도니아(New Caledonia)의 니켈 공장과 광산을 매각함

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137100/Trafigura-expects-higher-metals-volumes-in-transition-to-low-carbon-future>

이상혁 전문연구원

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

주요 메이저사들의 5월 누적 철광석 수출량은 1.7% 증가에 그쳐

- ▶ Platts Analytics에 따르면 세계 주요 광산업체의 5월 철광석 수출량은 전년 동기 대비 7.8% 증가했으나 5월 누적실적은 전년 대비 1.7% 증가한 4억 6,501만 톤을 기록함
 - 2020년 5월 리오 틴토(Rio Tinto)사, BHP사, 발레(Vale)사, 포테스큐 메탈즈 그룹(Fortescue Metals Group), 로이힐(Roy Hill) 등의 주요 메이저사의 수출량은 올해 최대치인 9,941만 톤을 기록함
 - 리오 틴토와 발레사의 상반기 실적관리와 호주 회계연도 마감(6월)으로 BHP와 포테스큐 메탈즈 그룹의 밀어내기 물량 증가는 재고 부족으로 이어져 7월 수출 증가세는 약세 전환이 예상됨
 - 중국 철강 수요 증가와 타이트한 수급 상황은 철광석 가격의 지속적인 강세로 이어져 5월 톤당 205.7달러에서 217.0달러(6월 11일 기준)로 상승함(Platts 62% Fe Benchmark 가격 기준)
- ▶ 올해 5월 누적 출하량은 리오 틴토사가 선두이고 BHP사, 발레사가 뒤를 이으며, 전년 동기 대비 리오틴토사와 BHP사는 소폭 감소했으며, 발레사는 증가함
 - 주요 메이저사들의 5월까지 출하량은 리오 틴토사가 1억 2,886만 톤, BHP사는 1억 668만 톤으로 전년 동기 대비 각각 2.4%, 3% 감소했으며, 발레사는 13.4% 증가한 1억 414만 톤을 기록함

자료: <https://www.spglobal.com/platts/ko/market-insights/latest-news/metals/061121-iron-ore-exports-from-major-rs-rise-8-but-some-in-catch-up-mode-platts-analytics>

이상혁 전문연구원

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



1. 주간뉴스

Euronav, 자사 선대 중 가장 오래된 유조선 매각으로 930만 달러의 시세 차익 거둬

- ▶ 세계 최대 유조선사인 벨기에 유로나브(Euronav)는 신조선 발주를 위한 현금 확보를 위해 지속해서 중고 유조선을 매각하고 있음
 - 유로나브는 자사 선대 중 가장 오래된 노후선인 15만DWT 수에즈막스 플릭슨호(Flikon, 2002년 건조)를 1,630만 달러에 매각했으며, 이로 인해 2분기에 930만 달러의 이익이 집계될 것이라고 밝힘
 - 유로나브는 정기적인 선대 개편이 고객들에게 양질의 서비스를 제공하기 위한 과정의 일부라고 언급함
- ▶ 유로나브는 2020년 초부터 8척(수에즈막스 4척, VLCC 4척)의 지분을 매각했으며, 해당 선박의 평균 건조 연식은 2005년임
 - 그 기간 동안 신규 유조선 8척이 선대에 추가되면서 4척의 현대식 VLCC가 이미 운항 중이며, eco-VLCC 2척, eco-suezmax 2척 등 총 4척이 발주되어 있는 상태임
 - 수에즈막스는 6월초 현대삼호중공업에서 옵션 포함 조건으로 각각 6,620만 달러에 계약 되었으며, VLCC 또한 동 조선소에서 옵션을 포함하여 각각 9,290만 달러에 계약을 체결한 것으로 알려짐

자료: <https://www.tradewindsnews.com/tankers/euronav-sells-oldest-tanker-for-9-3m-profit-as-renewal-continues/2-1-1021068r>

류희영 연구원

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

UN, 예멘 후티 반군의 FSO 처리 지연에 실망감 드러내

- ▶ UN은 예멘 후티 반군이 중동 홍해의 해양 환경에 위협을 가하고 있는 부유식 원유저장설비(FSO) 세이퍼(Safer)호의 수리 업무를 또 다시 연기한 것에 대해 실망했다고 공식발표함
 - UN 대변인 스테판 두자릭(Stephane Dujarric)은 이란의 지원을 받고 있는 후티 반군과의 회담에서 장기간 동안 좌초되어 있는 세이퍼호의 수습 계획을 결국 승인하지 못했다고 밝힘
 - UN은 기술자들을 통해 선박검사 및 수리를 진행할 것을 지속적으로 촉구했으나 반군은 UN이 세이퍼호에서 임무를 수행함에 있어 필요한 보장을 제공할 준비가 되어 있지 않으며, 자체 처리 계획을 가지고 있다고 전함
- ▶ 선령 45년의 세이퍼호는 1백만 배럴 이상의 원유를 적재하고 있는 상태로 2015년부터 예멘 반군이 지역을 장악해온 중동 홍해 예멘 연안에 방치되어 있음
 - 전문가들은 낙후된 세이퍼호의 파손으로 언제든 110만 배럴 이상의 원유가 해양에 방출 될 수 있으며, 이는 1989년 엑손 발데즈호 유출 사고 보다 4배 이상 심각할 것으로 우려된다는 견해를 밝힘
 - 원유 대량유출은 예멘, 사우디아라비아, 이스라엘, 요르단, 이집트 등 인근 국가의 관광업, 어업 등 연관산업에 피해를 입힐 뿐 아니라, 세계 무역의 최대 10%에 이르는 중요 해상로의 통항에 지장을 초래할 것으로 예상됨

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/un-disappointed-as-houthis-delay-oil-tanker-rescue/>

류희영 연구원

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



2. 건화물선

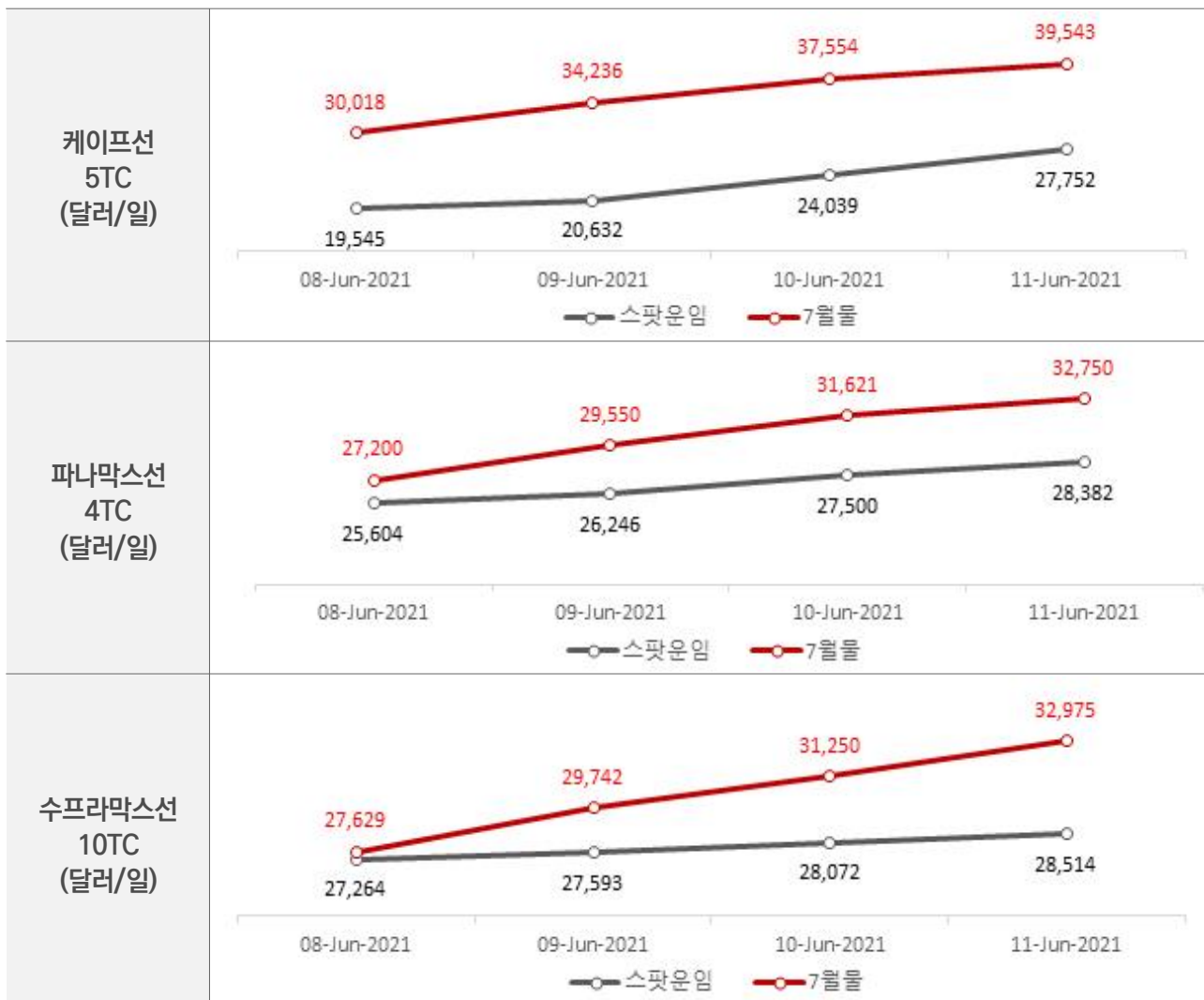
황수진 전문연구원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

1 주간평균운임전망

구분	6월 3주(전망)		6월 2주							
	인공지능	시계열	주간평균운임	전주대비차이			FFA 7월물 주간평균가격	전주대비차이		
케이프선 5TC (달러/일)	▲	▲	22,485	▼	-464	-2.0 %	34,087	▲	1,470	4.5 %
파나막스선 4TC (달러/일)	▼	▲	26,597	▲	2,090	8.5 %	29,486	▲	3,199	12.2 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	▼	▲	27,704	▲	751	2.8 %	29,773	▲	3,109	11.7 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

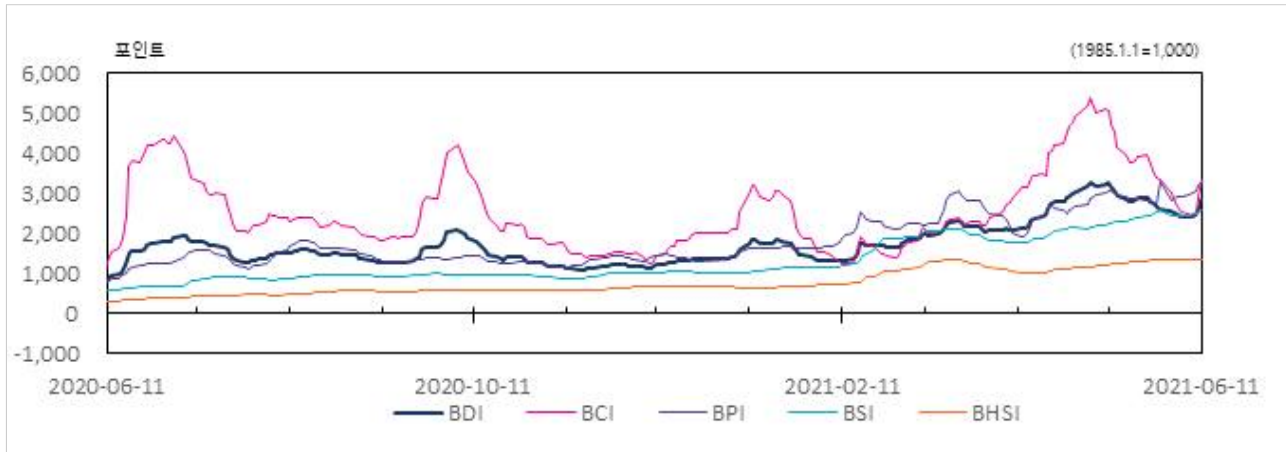


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		6월 2주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	2,571	69	1,303	3,266	2,146	393	2,097	1,066
선형별 운임	케이프(5TC)	22,485	-464	10,304	44,817	23,026	10,304	44,817	22,928
	파나막스(4TC)	26,597	2,090	10,936	28,382	19,723	10,590	26,404	19,286
	수프라막스(10TC)	27,704	751	11,242	28,514	19,860	11,242	27,720	19,400
	핸디(6TC)	22,265	156	9,729	23,706	16,806	9,729	23,706	16,485
1년 용선료	케이프	26,875	2,000	15,875	30,375	22,359	10,125	19,750	14,808
	파나막스	24,450	750	11,200	24,450	17,514	8,425	12,750	10,530
	수프라막스	21,750	1,313	10,563	21,750	16,159	8,250	10,625	9,834
	핸디	18,125	688	9,063	18,125	13,609	7,313	9,063	8,285
건화물선 시장(FFA)									
		2021년 7월물		2021년 3분기물		2021년물		2022년물	
		6월 2주	전주대비	6월 2주	전주대비	6월 2주	전주대비	6월 2주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	34,087	1,470	35,769	2,391	28,813	1,229	23,285	1,572
	파나막스(4TC)	29,486	3,199	28,970	2,897	23,382	1,191	17,684	1,194
	수프라막스(10TC)	29,773	3,109	28,609	3,057	22,223	1,125	16,954	1,271
	핸디(6TC)	24,092	1,057	22,673	1,173	26,621	3,203	13,264	642

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

달러/톤

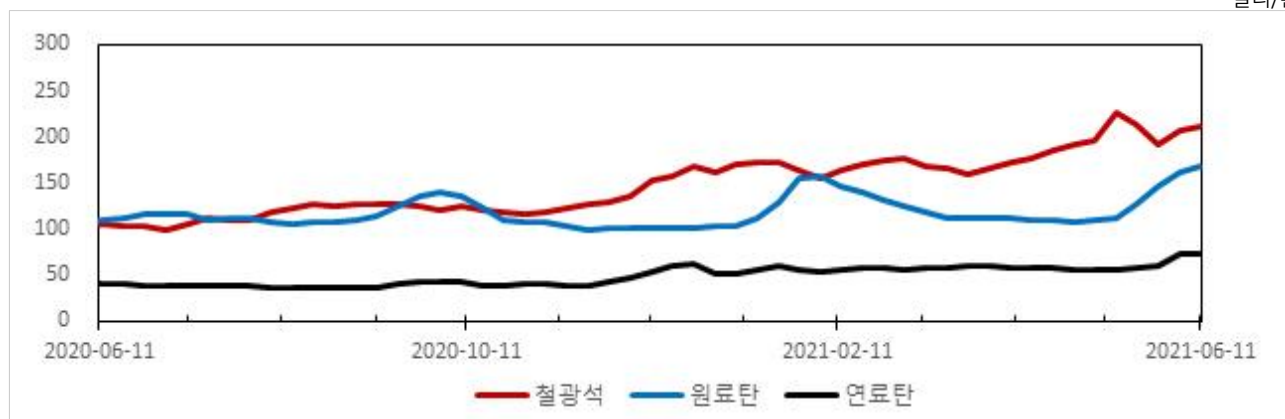
구분	2021년					2020년			
	6월 2주	6월 1주	전주대비차이			6월 2주	연평균	최저	최고
철광석	212.1	207.0	▲	5.1	2.5 %	100.6	108.0	82.4	167.3
원료탄	168.2	160.6	▲	7.6	4.7 %	107.9	124.2	97.9	163.2
연료탄	73.7	72.4	▲	1.4	1.9 %	42.2	45.9	36.1	61.2
대두	569.9	573.6	▼	-3.7	-0.6 %	314.8	348.7	306.5	461.3
옥수수	270.6	266.6	▲	4.0	1.5 %	128.5	142.9	122.5	175.4

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

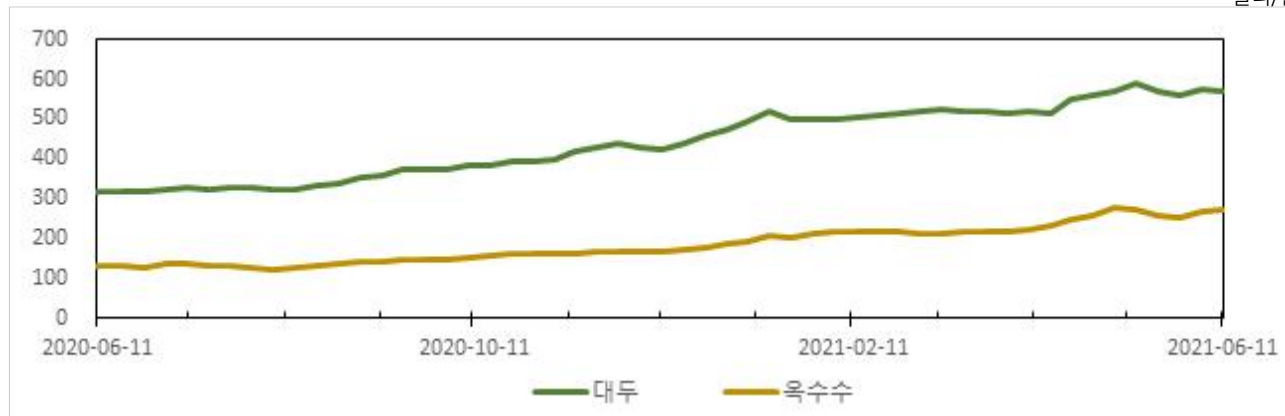
달러/톤



자료: Clarkson

곡물가격 추세(주간)

달러/톤



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주 대비 2.0% 하락한 22,485달러/일 기록

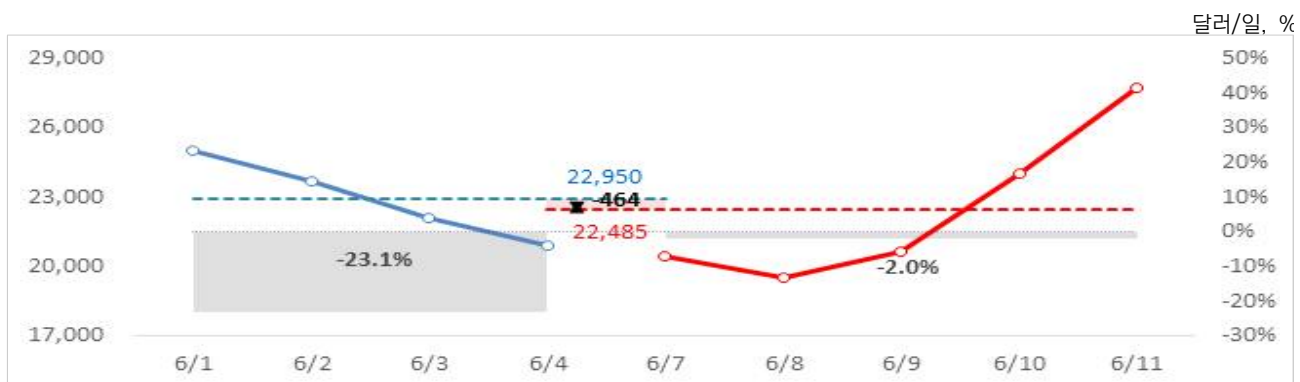
(운임) 케이프선 일일 운임은 반등

- 클락슨과 편리는 지난 주 일일 운임이 저점을 확인한 것으로 평가했으며, 특히 편리는 반등의 가능성이 있다고 평가함

(동향) 운임 상승·하락 요인 혼재, 브라질 철광석 광산 붕괴 위험, 중국의 단오절 축제

- 로이터에 따르면 지난 9일 브라질 발레사가 성명서를 통해 싱구(xingu) 댐 지반의 토양 액상화 현상(Soil liquefaction: 토양이 지진과 같은 강한 힘을 받아 진흙처럼 변하면서 전단강도를 상실하는 현상)의 진행으로 붕괴할 가능성이 있으며, 이는 지난 2019년에 발생한 브라질 댐 붕괴 사고 당시와 유사한 상황임
- 싱구 댐 및 인근 댐의 운영 중단으로 인해 발레사가 올해 생산할 철광석 목표치(3억 1,500만 톤~ 3억 3,500만 톤)와 향후 생산할 철광석 목표치(4억 톤)에 대안 조정 가능성이 일부에서 제기됨
- 트레이드윈즈와 이스트게이트 연구소(Eastgate Research)의 창립자이자 건화물선 브로커(Founder of Dry Cargo Broker)인 세비 케이트모글루(Sevi Katemoglou)의 인터뷰에 따르면 이번 주의 운임 급등은 철광석 가격의 반등으로 인한 것으로 해석되며, 중국의 원자재 가격 안정 조치에도 불구하고 철광석 수요에는 큰 영향을 미치지 않은 것으로 분석하면서 이번 주 케이프선 운임은 중국의 4대 전통 축제 중 하나로 단오절 축제인 '드래곤 보트 페스티벌(Dragon Boat Festival)'로 인해 타격을 입을 것이라고 예상함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	6월 2주	6월 1주	전주대비차이	
BCI	2,719	2,767	▼ -49	-1.8%
스팟운임(5TC)	22,485	22,950	▼ -464	-2.0%
용선료	6개월	33,500	▲ 2,000	6.3%
	1년	26,875	▲ 2,000	8.0%
	5년	20,750	▲ 2,000	10.7%
FFA	7월물	34,087	▲ 1,470	4.5%
	3분기	35,769	▲ 2,391	7.2%
	21년	28,813	▲ 1,229	4.5%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

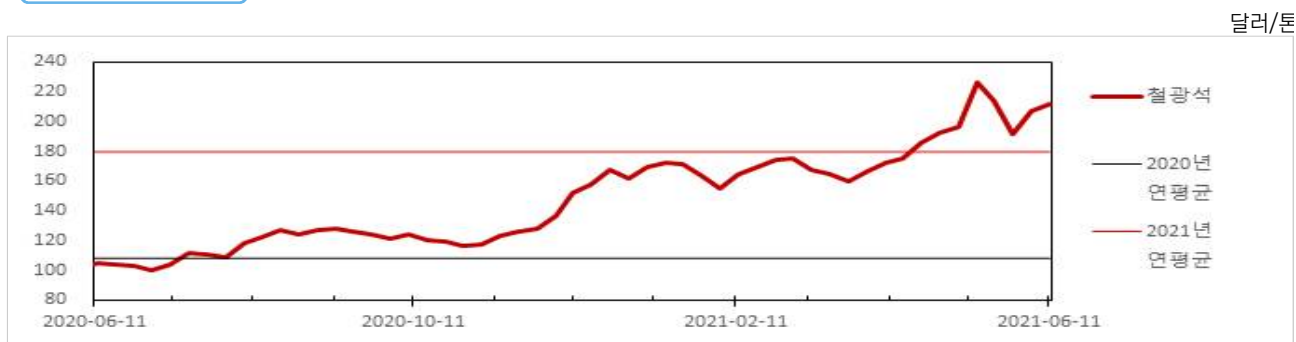
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 2.5% 상승한 212.1달러/톤

철광석 가격 추이



자료: Clarkson



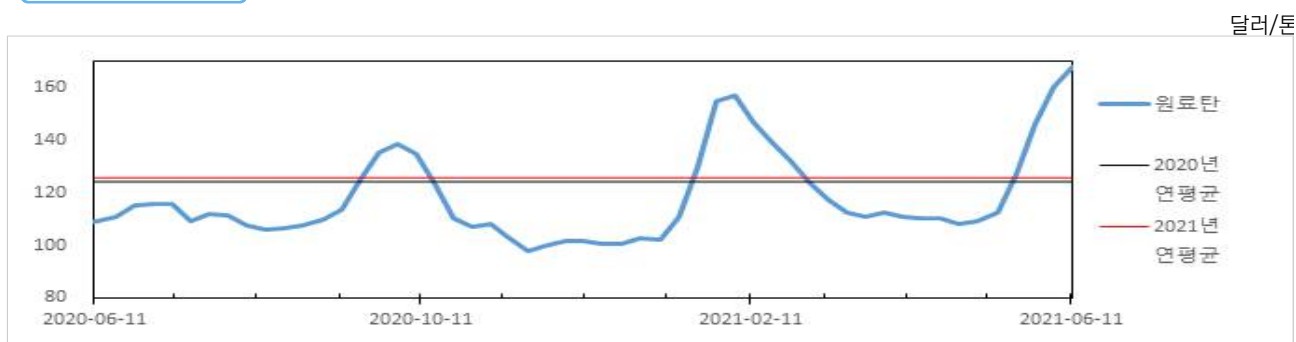
자료: Clarkson

달러/톤

구분	철광석 가격	전주대비차이		
5월 3주	214.2	▼ -12.3	-5.4	%
5월 4주	191.4	▼ -22.8	-10.6	%
6월 1주	207.0	▲ 15.6	8.2	%
6월 2주	212.1	▲ 5.1	2.5	%

■ 원료탄 가격 : 지난 주 대비 1.3% 상승한 168.2달러/톤

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



자료: Clarkson

달러/톤

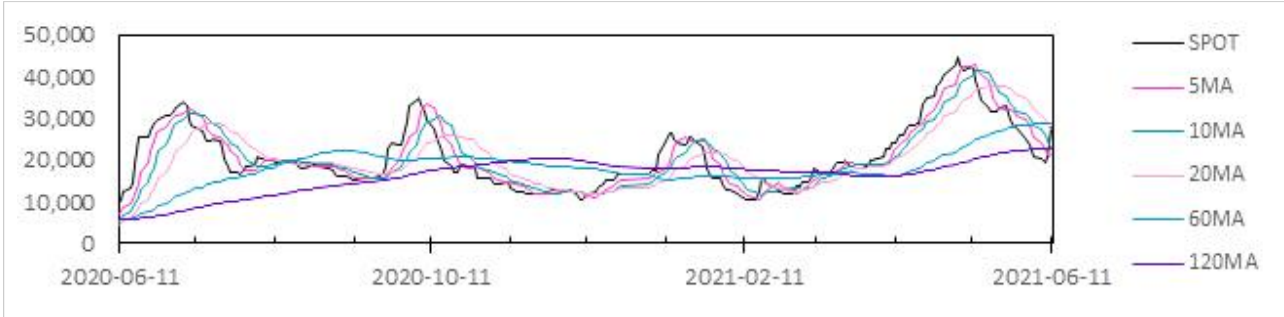
구분	원료탄 가격	전주대비차이		
5월 3주	127.2	▲ 14.4	12.8	%
5월 4주	146.5	▲ 19.4	15.2	%
6월 1주	160.6	▼ -35.4	-24.2	%
6월 2주	168.2	▲ 1.4	1.3	%



3 케이프선-기술분석

이동평균

달러/일



3 케이프선-운임전망

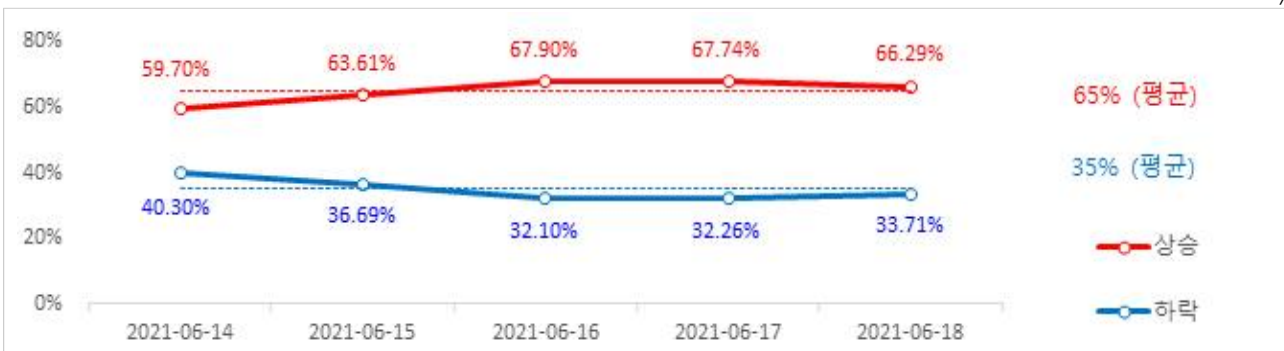
| 6월 3주('21.6.14~'21.6.18)

구분	인공지능	시계열
케이프선(5TC)	▲	▲

I (인공지능) 케이프선 운임 상승 전망

인공지능 모형 전망

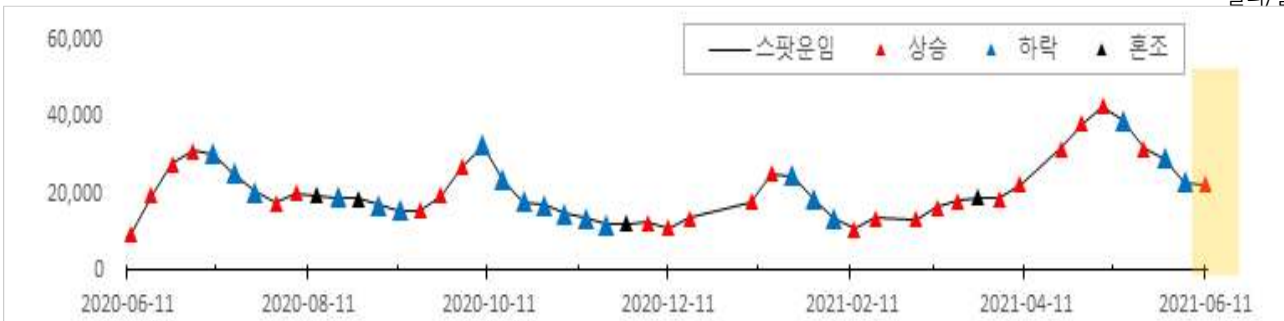
%



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 8.5% 상승한 26,597달러/일 기록

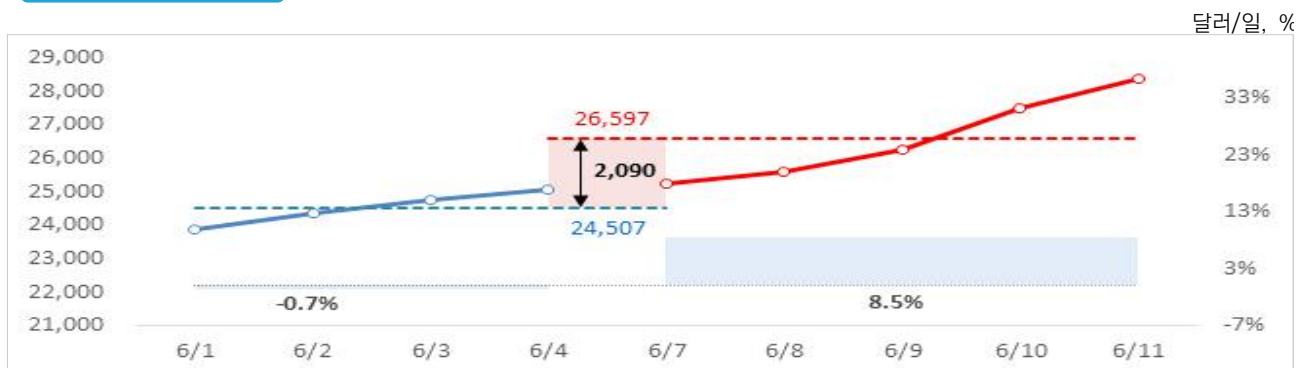
(운임) 주간평균 운임 상승 추이 지속

- 편리는 북미를 중심으로 광물 등에 대한 수송 수요가 증가하고 있는 상황에서 선박 부족 현상이 발생한 것이 운임 상승의 동력으로 작용했다고 평가했으며, 볼틱은 FFA 거래 활성화가 스팟 시장 운임에까지 긍정적 영향을 미친 것으로 분석함

(동향) 운임 상승요인 우세, 브라질 옥수수 수입량 증가, 중국의 여름철 전력 수요 대비

- 로이터에 따르면 브라질의 아르헨티나산 옥수수 수입량이 증가하고 있으며 브라질의 옥수수 수확 시즌이 본격화 되더라도 수입량 증가 추세가 계속될 것으로 파악됨. 지난 4개월 동안(1월~4월) 브라질은 아르헨티나로부터 약 75.8만 톤의 옥수수를 수입했으며, 이는 작년 동기 대비 70% 증가한 수준임
- 6월 브라질의 아르헨티나산 옥수수 수입량은 19.1만 톤에 달할 전망이며, 이는 작년 동월 대비 브라질이 수입한 아르헨티나산 옥수수 양(10.3만 톤)의 1.8배 수준임
- 클락슨에 따르면 여름철 전력 수요 급증에 대비해 중국의 연료탄 수입이 증가할 것으로 전망했으며, 로이터는 석탄 트레이더와의 인터뷰를 인용해 여름철 중국의 산둥(Shandong), 장쑤(Jiangsu), 저장(Zhejiang), 광둥(Guangdong) 지역이 전력난에 직면할 것이라고 예상함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분	6월 2주	6월 1주	전주대비차이	
BPI	3,104	2,871	▲ 232	8.1 %
스팟운임(4TC)	26,597	24,507	▲ 2,090	8.5 %
용선료	6개월	28,875	▲ 3,750	14.9 %
	1년	24,450	▲ 750	3.2 %
	5년	14,700	▲ 525	3.7 %
FFA	7월물	29,486	▲ 3,199	12.2 %
	3분기	28,970	▲ 2,897	11.1 %
	21년	23,382	▲ 1,191	5.4 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

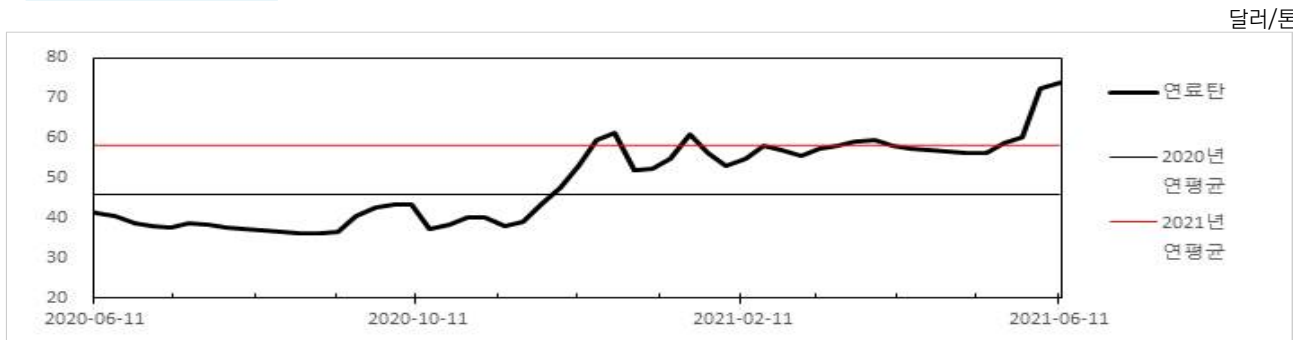
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



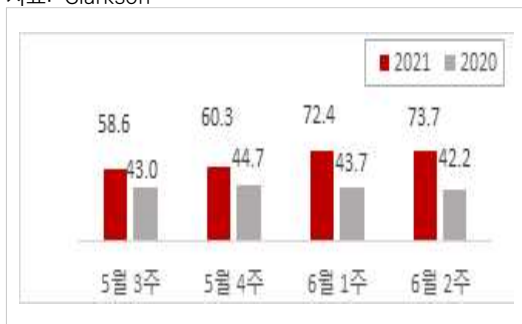
3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 1.9% 상승한 73.7달러/톤

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



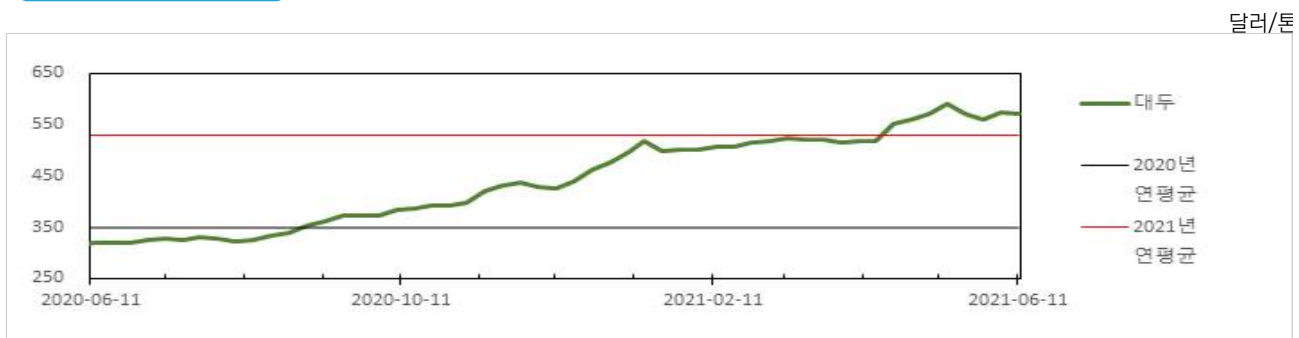
달러/톤

구분	연료탄가격	전주대비차이		
5월 3주	58.6	▲	2.3	4.1 %
5월 4주	60.3	▲	1.7	2.9 %
6월 1주	72.4	▲	12.1	20.0 %
6월 2주	73.7	▲	1.4	1.9 %

자료: Clarkson

대두 가격 : 지난 주 대비 0.6% 하락한 569.9달러/톤

대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



달러/톤

구분	대두 가격	전주대비차이		
5월 3주	570.2	▼	-18.8	-3.2 %
5월 4주	558.9	▼	-11.3	-2.0 %
6월 1주	573.6	▲	14.7	2.6 %
6월 2주	569.9	▼	-3.7	-0.6 %

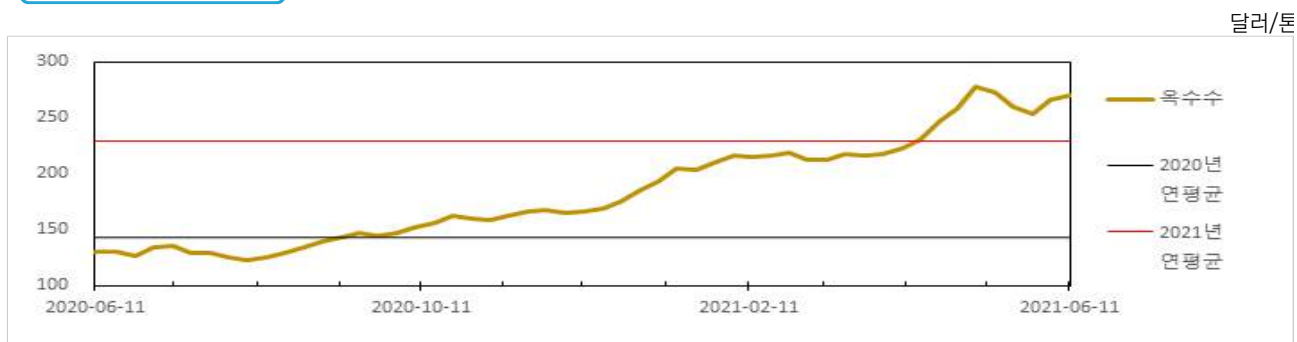
자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 지난 주 대비 1.5% 상승한 270.6달러/톤

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

달러/톤

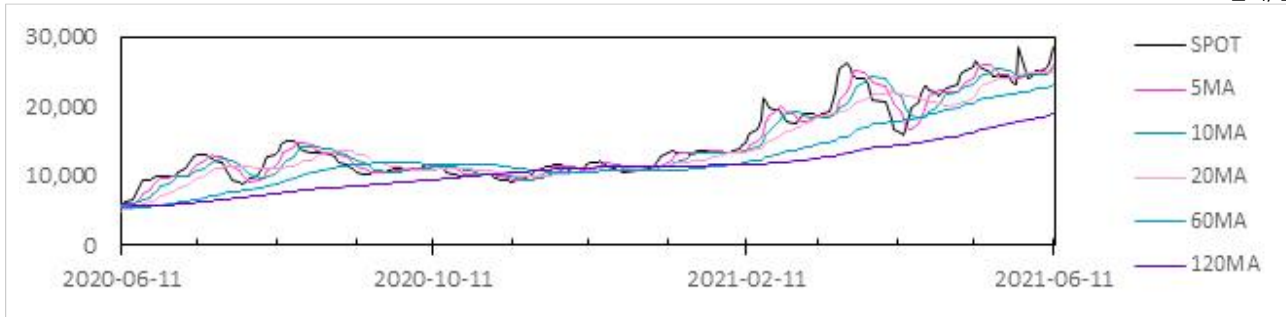
구분	옥수수 가격	전주대비차이		
5월 3주	259.3	▼ -13.7	-5.0	%
5월 4주	253.8	▼ -5.5	-2.1	%
6월 1주	266.6	▲ 12.8	5.0	%
6월 2주	270.6	▲ 4.0	1.5	%



3 파나막스선-기술분석

이동평균

달러/일



3 파나막스선-운임전망

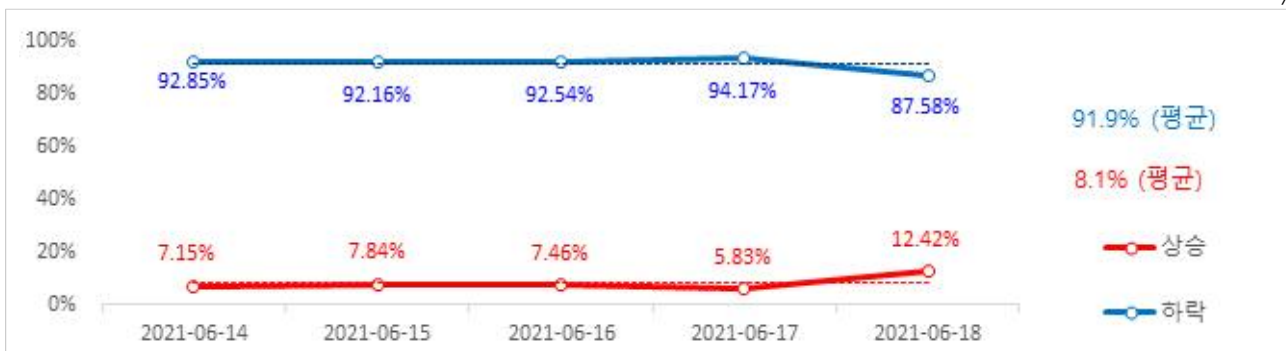
| 6월 3주('21.6.14~'21.6.18)

구분	인공지능	시계열
파나막스선(4TC)	▼	▲

I (인공지능) 파나막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망

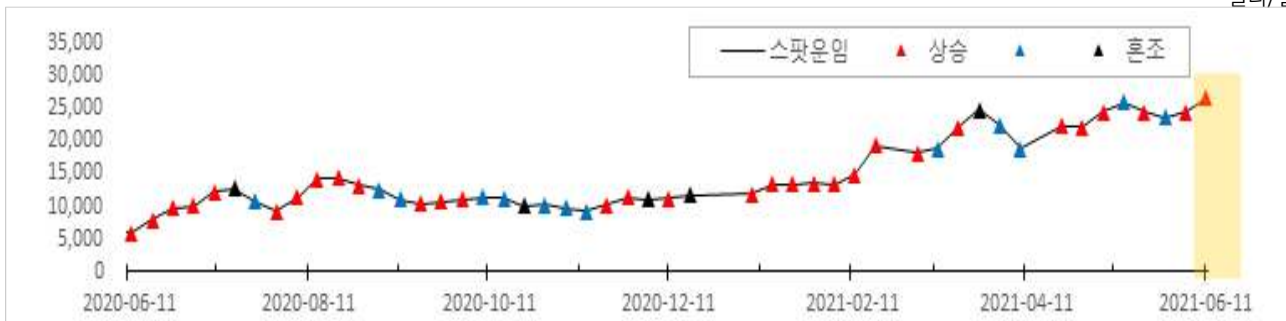
%



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 대비 2.8% 상승한 27,704달러/일 기록

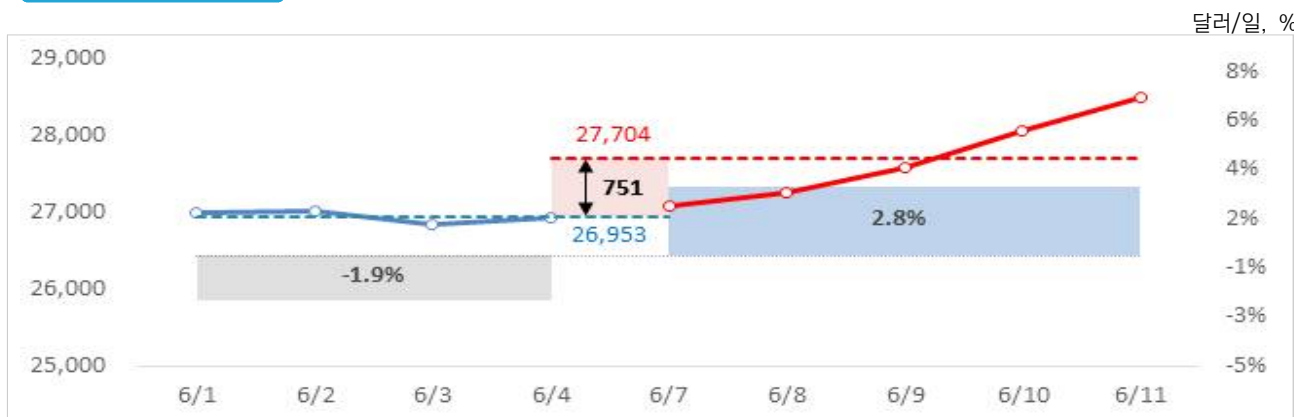
(운임) 수프라막스선 일별 운임 반등 성공

- 클락슨과 편리는 톤수 부족이 운임의 상승을 견인했다고 평가함

(동향) 운임 상승요인 우세, 세계의 비철금속에 대한 수요 증가 지속

- 세계 최대 상품 무역회사인 트라피구라(Trafigura Group Pte. Ltd) CFO(최고재무관리자, Chief Financial Officer)는 올해 세계 경제가 팬데믹 충격에서 서서히 회복되면서 광물(Mineral), 금속(Metal) 등에 대한 거래량이 증가했는데 이는 전 세계가 “저탄소 경제로의 전환”(Transition to a Low-Carbon Economy)을 추진하기 위해 노력하고 있기 때문이라고 전함
- 세계는 화석연료에 대한 의존도를 낮추기 위해 자동차 등 운송수단의 경량화와 함께 전기 배터리, 전기 인프라 구축을 추진 중이며, 이로 인해 주요 소재인 알루미늄, 니켈, 아연, 구리와 같은 비철금속의 수요가 급증함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분		6월 2주	6월 1주	전주대비차이	
BSI		2,518	2,450	▲ 68	2.8 %
스팟운임(10TC)		27,704	26,953	▲ 751	2.8 %
용선료	6개월	29,500	29,375	▲ 125	0.4 %
	1년	21,750	20,438	▲ 1,313	6.4 %
	5년	10,500	10,500	- 0	0.0 %
FFA	7월물	29,773	26,664	▲ 3,109	11.7 %
	3분기	28,609	25,552	▲ 3,057	12.0 %
	21년	22,223	21,097	▲ 1,125	5.3 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

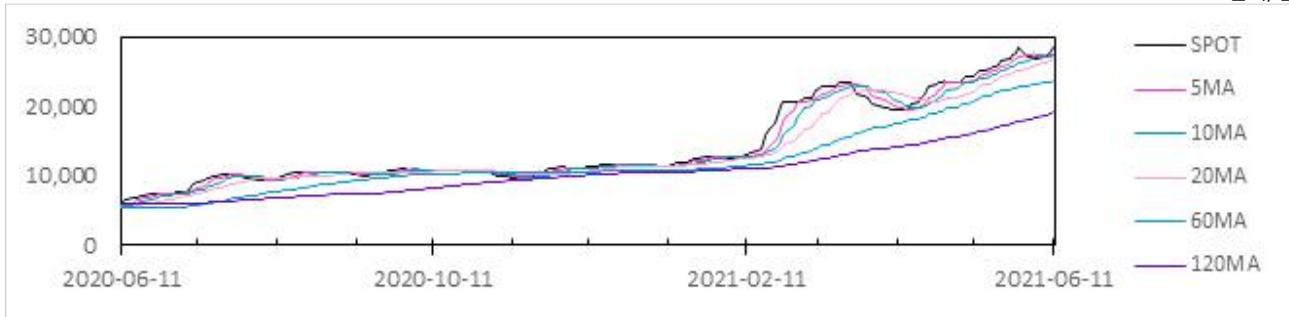
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균

달러/일



3 수프라막스선-운임전망

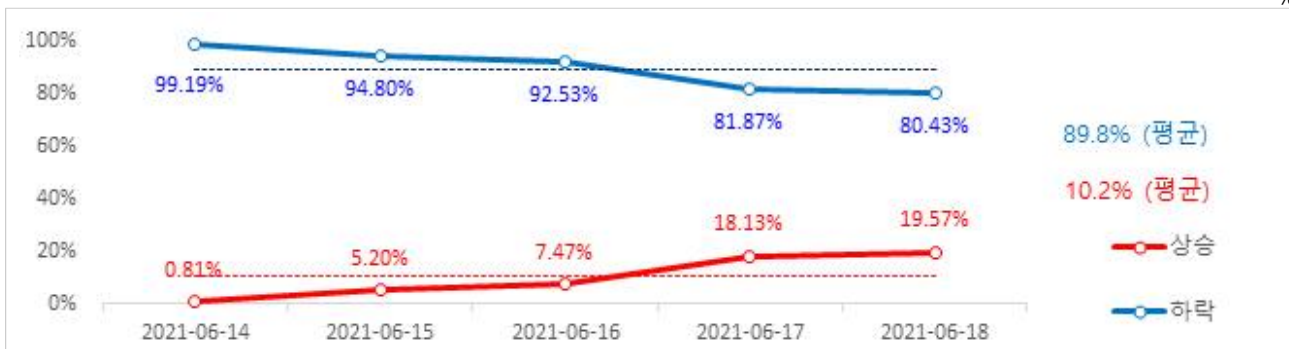
| 6월 3주('21.6.14~'21.6.18)

구분	인공지능	시계열
수프라막스선(10TC)	▼	▲

I (인공지능) 수프라막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망

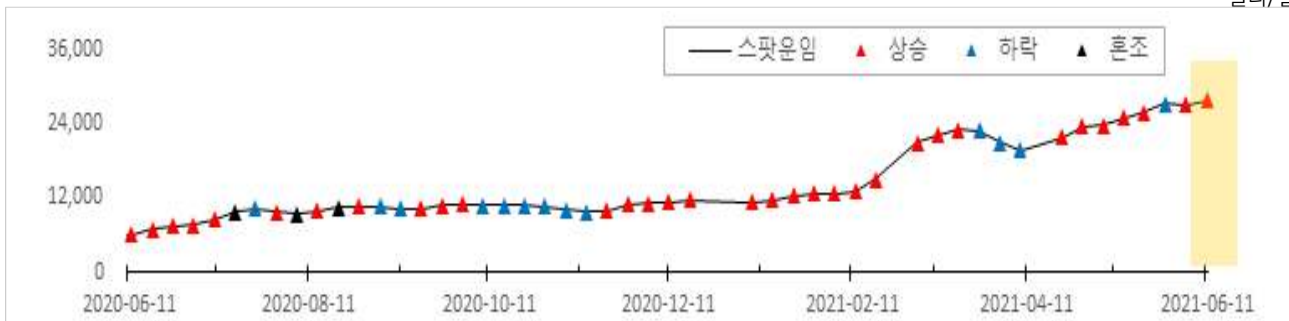
%



I (시계열) 수프라막스선 운임 하락 전망

스팟운임과 시계열 모형전망

달러/일



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



3. 컨테이너선

최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4636

1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난 주 대비 90.86 상승한 3,703.93을 기록

(운임) 유럽항로를 중심으로 운임 상승

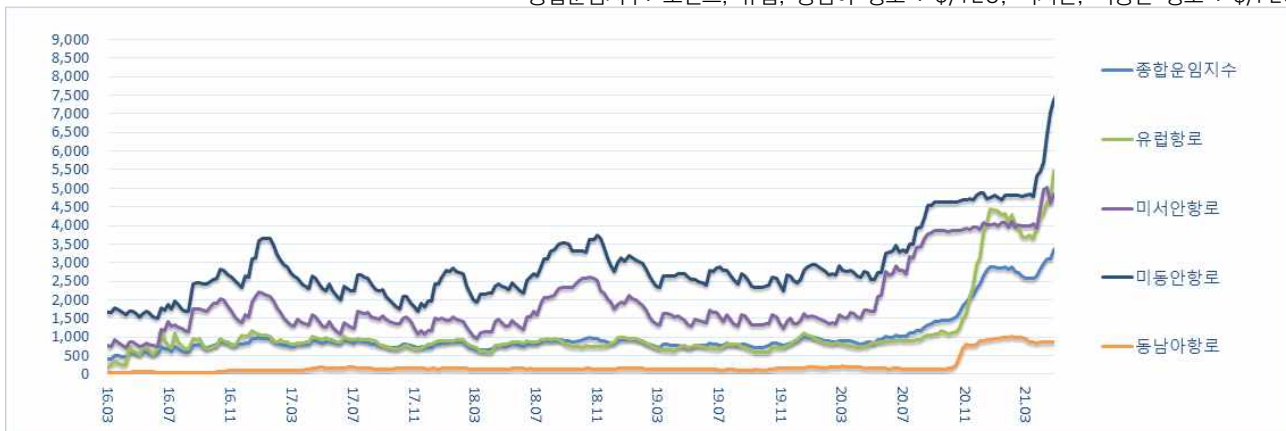
- 유럽항로 운임은 지난해 평균 운임의 5배가 넘는 6,000달러대를 기록함
- 이외에 과거 북미 서부와 동부의 운임차이는 일반적으로 1,000달러 내외였으나 최근에는 3,000달러 이상으로 벌어짐

(현황) 선전 엔티엔(Yantian)항 정체 영향이 예상보다 커

- 동향의 정체가 최소 2주 이상 지속될 것으로 예상되어 선박 및 '컨'박스 공급에 부정적임
- 엔티엔항은 2020년 1,330만 TEU를 처리하여 2주간 정체될 경우 평균적으로 35만 TEU 이상의 컨테이너 처리에 영향을 미침. 6월 11일 기준 컨테이너 대기척수는 23척으로 전주 40척에 비해 감소하였으나 인근의 홍콩, 서커우, 난샤항의 정체로 이어짐

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 2주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	3,703	90.9	2,571	3,703	2,957	818	2,641	1,234
운임	유럽항로	6,355	468	3,651	6,355	4,499	725	3,797	1,146
	미서안항로	4,658	-168	3,931	5,023	4,285	1,361	4,080	2,719
	미동안항로	8,554	79	4,679	8,554	5,684	2,542	4,876	3,587
	한국항로	243	-75	196	323	284.6	116	206	133
	일본항로	308	-3	251	311	267.1	230	255	241
	동남아항로	926	-2	840	1,017	929.8	130	910	264

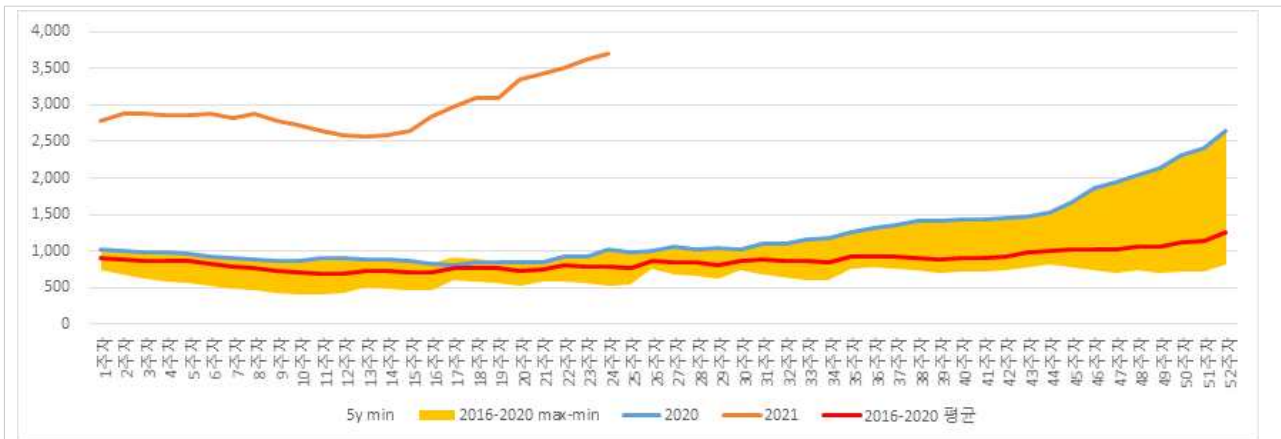
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



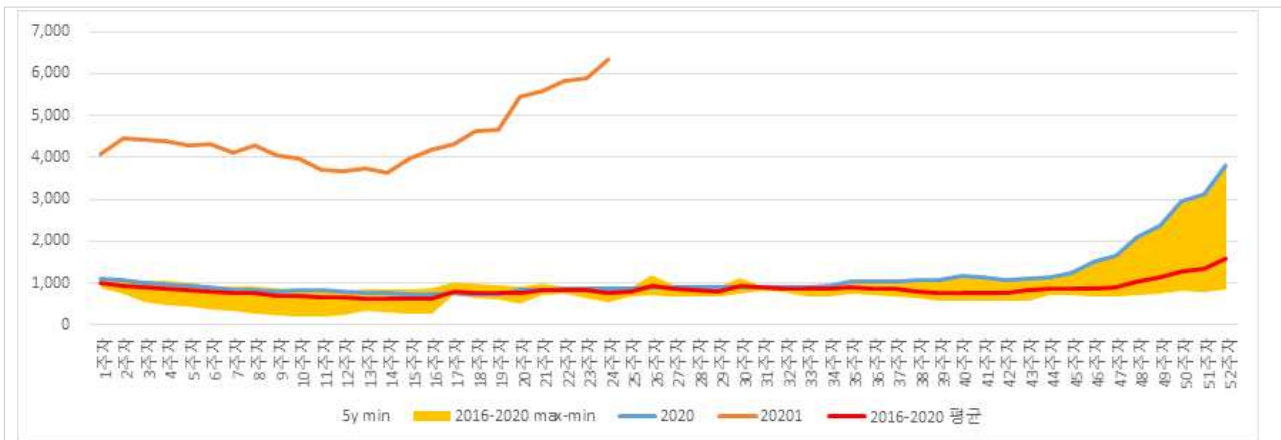
2 운임전망

| 6월 3주('21.6.14~'21.6.18)

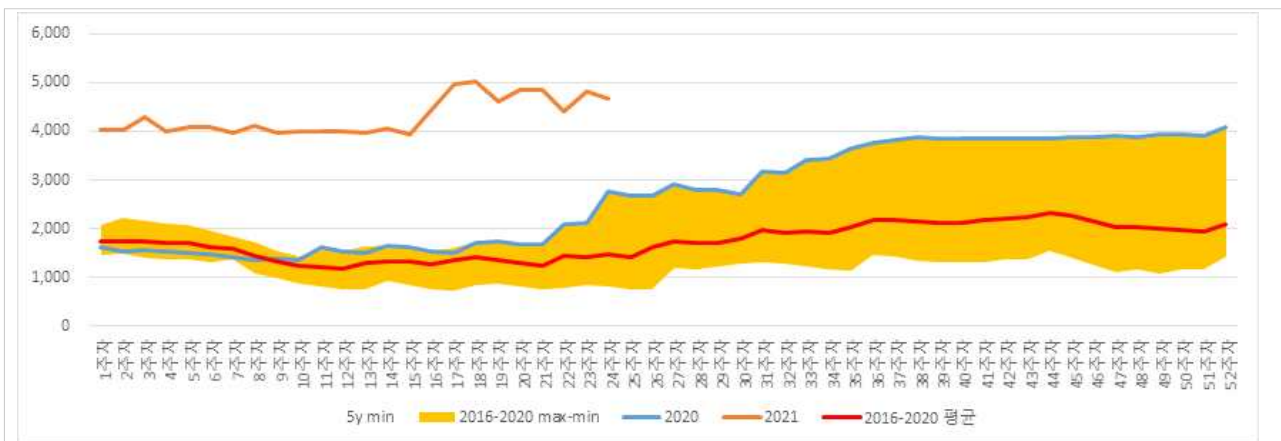
SCFI 지수는 계절적 성수기로 진입하여 고운임 유지 전망



아시아-유럽운임은 선사들의 항만체선으로 인한 수급불안으로 고운임 유지 전망



아시아-북미운임(미 서부)은 수요증가에 따른 수급불균형으로 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 3.3p 하락한 31.6 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로가 하락세를 나타냄

(달러/톤)

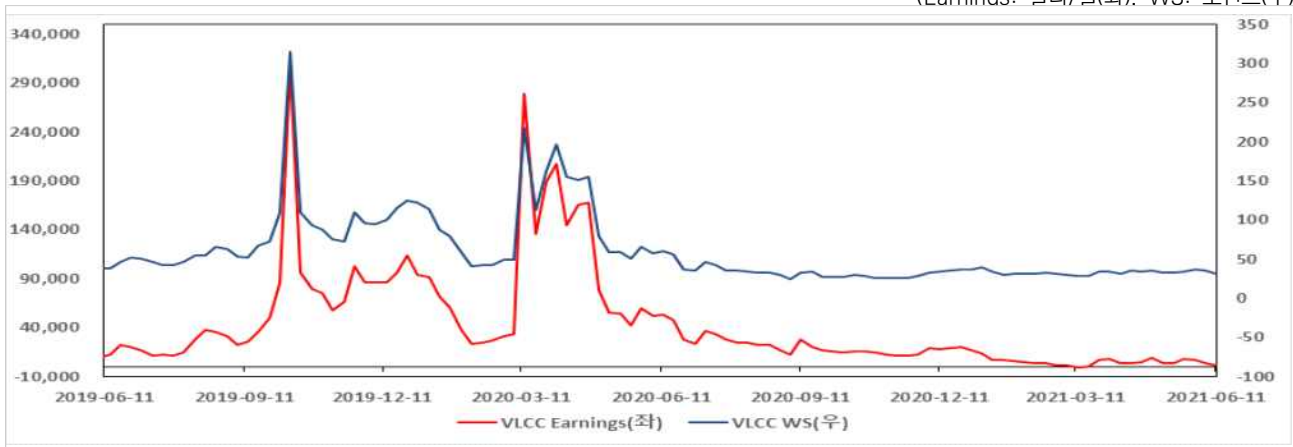
구분	WS	전주대비차이		
6월 2주	31.6	▼	3.3	9.5 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	18.0	▼	1.0	5.3 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	31.0	▼	1.5	4.6 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	32.5	▼	1.5	4.4 %

(동향) OPEC, 2021년 원유 수요가 전년 대비 증가할 것이라는 기존 전망치를 유지함

- OPEC(석유수출기구)는 지난 10일 발표한 6월 월간보고서에서 올해 글로벌 원유 수요는 COVID-19 팬데믹 관련 불확실성에도 불구하고 세계 경제의 빠른 회복으로 전년대비 595만b/d(배럴/일) 증가한 9,658만b/d를 기록할 것으로 전망함
- 유가의 지속적인 상승으로 고유가 상황이 유지되면서 기존 원유 재고량이 빠르게 소진되고 있으나, 아직까지 신규 원유 수송물량은 크게 발생하지 않은 상황에서 유조선 시장은 여전히 하락세를 벗어나지 못하고 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)

		6월 2주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	31.6	-3.3	28.4	40.0	33.0	24.8	217.5	61.2
항로(TD3C)	평균 수익	-3,656	3,376	-6,779	14,966	114	5,603	250,354	49,069
VLCC	1년 용선료	21,750	-1,500	21,000	24,125	22,902	22,875	80,000	39,788

자료: Clarkson

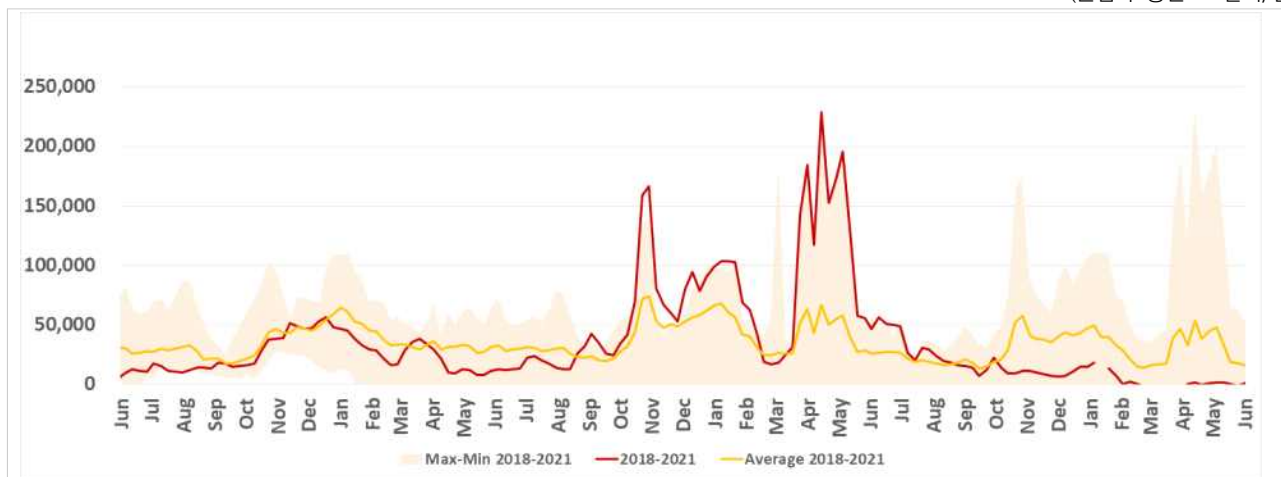


1 유조선-기술분석

추세선(붉은색)은 최저치에 근접한 수준이며 전주 대비 대폭(-3,592) 하락함

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

(운임과 용선료: 달러/일)

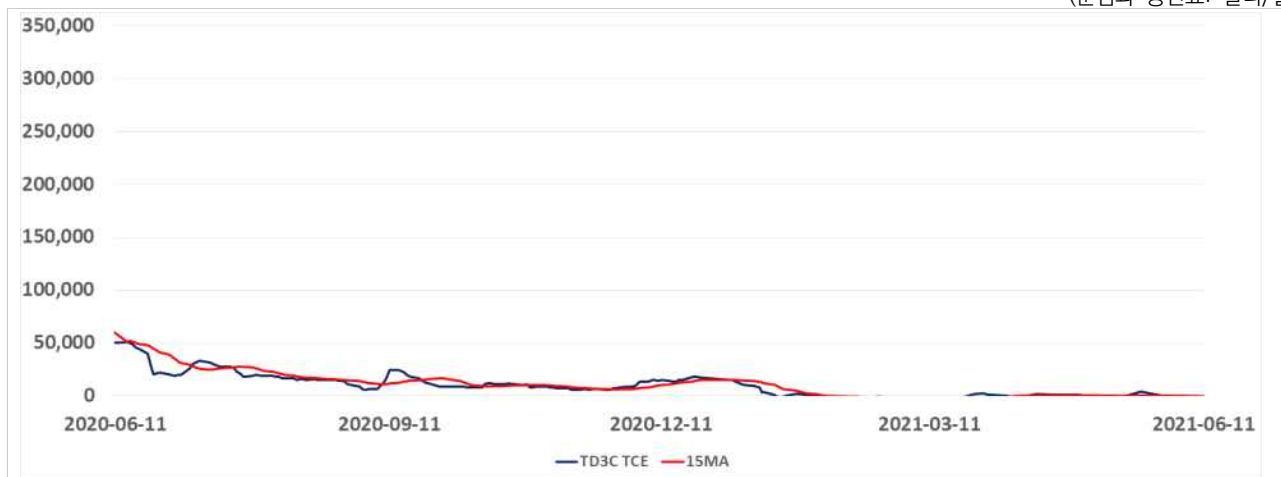


자료: Clarkson

수익 추세선(파란색)은 15일 이동평균선과 근접해 있으며 6월 내내 마이너스를 기록 중임

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(운임과 용선료: 달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 지난 주 대비 8.2p 하락한 126.4 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로가 하락세를 나타냄

(달러/톤)

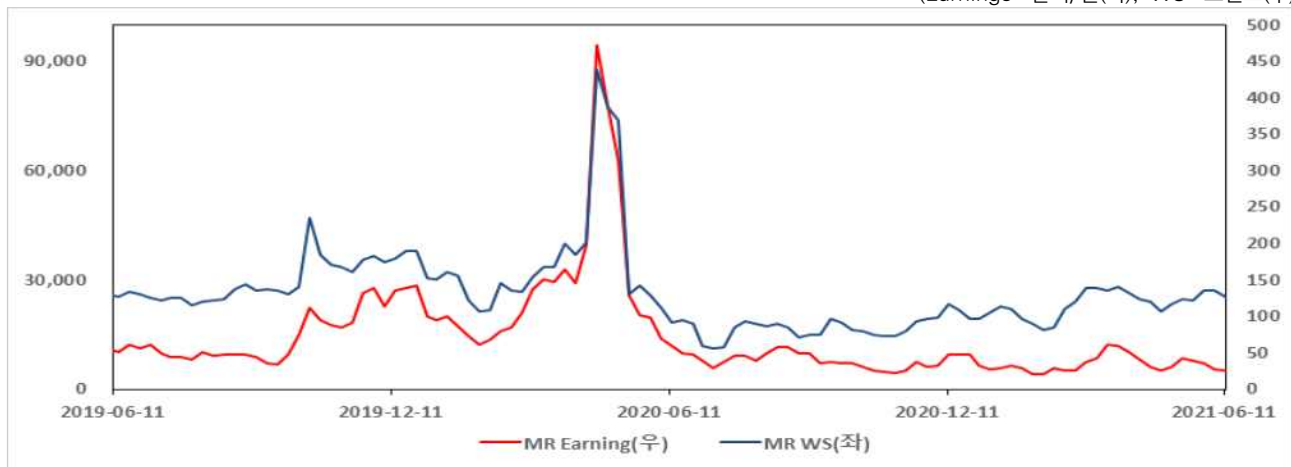
구분	WS	전주대비차이		
6월 2주	126.4	▼	8.2	6.1 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	75.0	▼	2.5	3.2 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	92.5	▲	2.5	2.8 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	110.0	▼	15.0	12.0 %

(동향) 미국 휘발유 재고 증가가 제품선 시황 상승의 제한 요인으로 지목됨

- 미국 에너지정보청(EIA)에 따르면 6월 4일 기준, 미국 휘발유 재고가 전주 대비 700만 배럴 증가했으며 전체 석유 제품의 공급량은 하루 1,770만 배럴로 예상보다 약한 수요를 나타냈다고 밝힘
- 지난 달 랜섬웨어 공격으로 콜로니얼 송유관 가동이 중단되면서 공급에 차질을 빚은 이후, 소비자 대부분이 이미 휘발유 등을 대량 확보해둔 상태이며, 연휴동안 미 동부 해안의 악천후도 이동을 제한하면서 휘발유 수요에 악영향을 미친 것으로 분석됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		6월 2주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	126.4	-8.2	80.6	139.7	116.6	55.5	437.2	126.8
	평균 수익	7,339	-1,812	1,034	11,650	7,897	2,664	79,699	15,830
MR	1년 용선료	12,750	-	11,625	13,000	12,490	11,625	20,000	14,440

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

자료: Clarkson

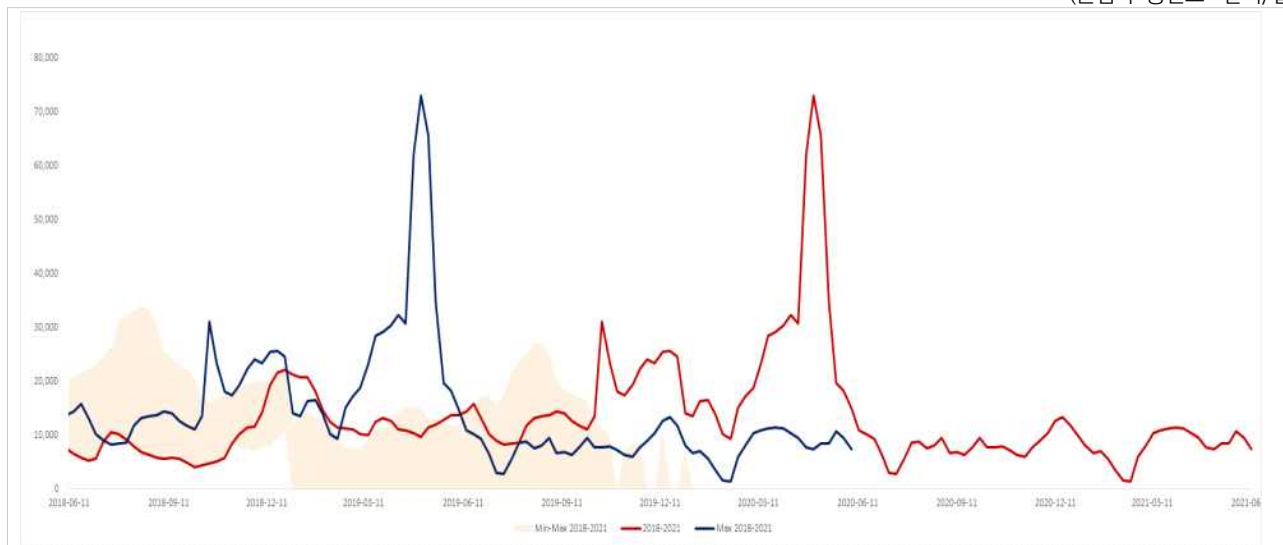


2 석유제품선-기술분석

추세선은 하락 반등하였으며, 지난주('21년 6월) 스팟운임(7,399달러/일)은 '19년 6월과 거의 유사한 수준임

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(운임과 용선료: 달러/일)

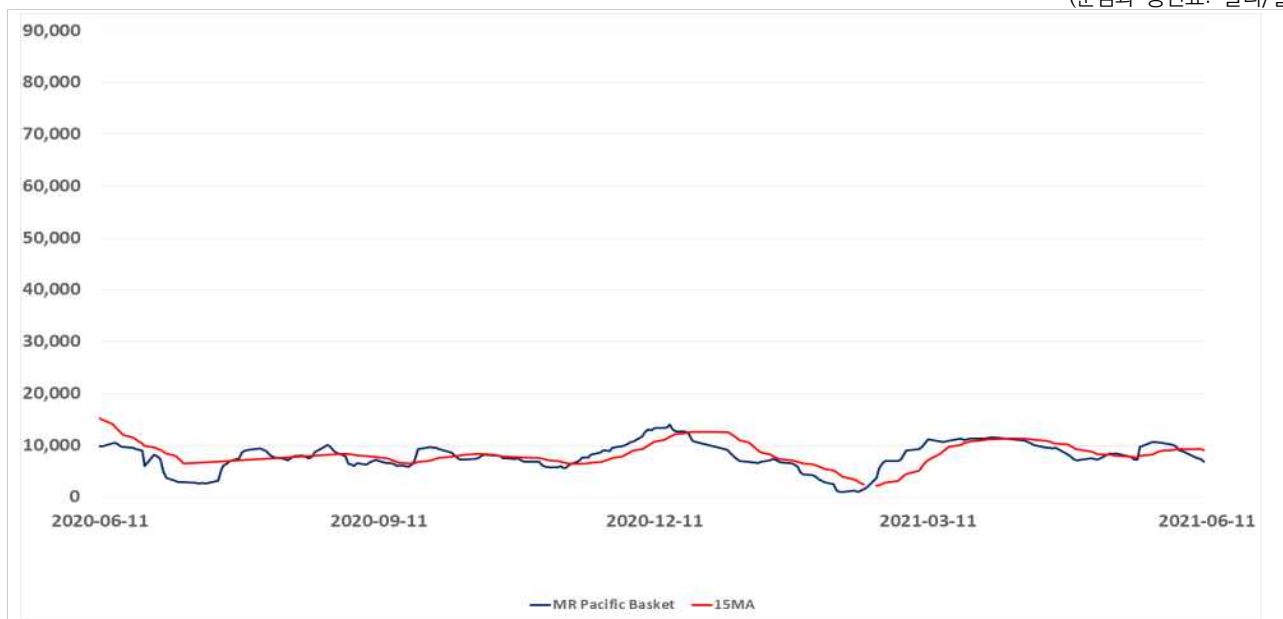


자료: Clarkson

추세선은 5월 말 이후 점진적으로 하락 추세를 보이고 있음

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

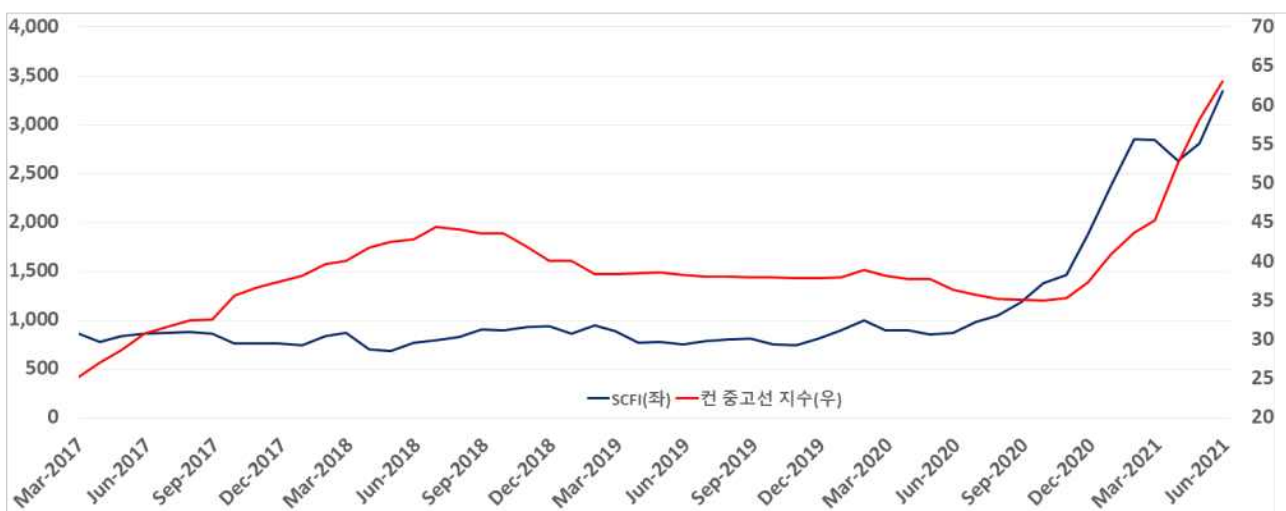
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너선 중고선 지수는 69.90로 전월 63.07 대비 6.89 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

| 6월 1주('21.6.1~'21.6.11)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 37건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Donau K	2012	58,682	DWT	2021-06-11	19.60	Misuga Kaiun Co Ltd	Chinese interests
Bulk	Madonna III	2007	53,411	DWT	2021-06-11	11.00	Sincere Navigation	Undisclosed interests
Container	Hawk Hunter	2009	4,255	TEU	2021-06-10		Delphis	Undisclosed interests
Container	Kowloon Bay	2004	4,992	TEU	2021-06-10	42.50	Eastern Pacific Shpg	Clients of MSC
Bulk	Raeda	1997	23,544	DWT	2021-06-09	5.00	FGM Chartering	Undisclosed interests
Bulk	Xin Feng	2010	79,699	DWT	2021-06-09	16.50	South Ocean Marine	Greek interests
Bulk	Canberra	2001	75,410	DWT	2021-06-08	9.50	Canberra Shpg	Undisclosed interests
Container	Kiel Trader	2003	2,526	TEU	2021-06-08		Lomar Shipping	Undisclosed interests
Bulk	Kumano Maru	2008	106,506	DWT	2021-06-08	18.50	Osaka Shipping	Undisclosed interests
Container	Oregon Trader	2006	2,490	TEU	2021-06-08		Lomar Shipping	Clients of MSC
Bulk	Puffy	2009	11,775	DWT	2021-06-08	2.50	Monegle Shipping	Clients of Navalmar (UK)
Bulk	Star Eracle	2012	58,018	DWT	2021-06-08	15.50	GriegMaas AS	Undisclosed interests
Bulk	Peak Pegasus*	2013	82,026	DWT	2021-06-08	51.00	Defender Holding	European interests
Bulk	Peak Liberty*	2015	81,837	DWT	2021-06-08		Defender Holding	European interests
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



중고선 시장

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
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
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



선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
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



주요 해운지표

6. 주요 해운지표

(2021.6.11기준)

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	67.5	63.0	77.0	70.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	28	3.5	28	14.0	28	20.7	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	96	1	96	85.0	96	90.7	85.0	92.0	88.6
컨테이너선	Sub-Panamax	36	-	36	30.0	36	32.9	30.0	31.5	30.4

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	398.5	2.8	397.1	311.3	398.5	364.8	124.8	303.8	246.3
	Singapore	403.5	0.8	403.1	324.8	410.8	378.8	157.8	388.0	269.7
	Korea	426.8	1.3	426.1	361.8	427.0	402.5	196.3	426.5	314.7
	Hong Kong	416.8	6.5	413.5	325.8	418.0	387.2	181.8	436.8	290.5
VLSFO	Rotterdam	507.5	0.8	507.1	387.8	507.5	464.1	179.0	585.3	328.0
	Singapore	522	5	519.5	413.0	522.0	487.9	219.8	726.3	371.1
	Hong kong	532	12.5	526.3	404.5	591.0	488.5	214.8	722.3	371.1

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	219.3	10.7	207.5	149.6	233.7	179.1	71.7	176.1	106.4
	중국産	242.8	3.1	237.8	174.3	264.6	208.3	-	178.5	126.5
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	120.6	-	120.7	100.5	122.7	110	-	111.8	71.5
	중국産	166.0	-0.1	165.5	110.6	181.3	146.3	-	138.1	91.2
원료탄 (\$/Tonne)	호주産	218.7	12.2	210.9	132.8	218.7	166.9	-	204.2	149.0
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	141.1	113.9
	중국産	279.6	-0.1	279.8	234.7	280.3	255.8	-	222.7	202.6
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1508.5	-75.25	1555.5	1,311.8	1,642.5	1,449	821.8	1,770.5	954.4
	밀(국제)	680.8	-7	684.1	601.8	773.5	664.4	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	15,830	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