

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2021년 7월 26일

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

27

건화물선

케이프선 운임은 전주 대비 1.4% 상승한 29,982달러/일 기록, 중국의 철강생산 감소 본격화 및 브라질 빌레사 철광석 생산능력 회복중

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 45.58 상승한 4,100을 기록, 원양항로의 운임 상승세 지속

탱커선

지난주 유조선 운임지수(WS)는 대비 0.2p 상승한 31.8 기록, 대부분의 항로가 보험세 및 소폭 하락세 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

컨테이너 공급망 정상화를 위한 운송수단(mode) 간 협력 필요

- ▶ 항만에서의 병목현상으로 인한 충격이 컨테이너 공급망 전체로 이어지는데 이를 해결하기 위해 운송수단(모드) 간 협력이 필요함
 - 예로 유럽에서 가장 큰 항만인 로테르담항은 현존하는 가장 큰 컨테이너 선박(24,000TEU)이 입항하는데 1회 입항시 평균적으로 1만 TEU의 화물을 양적하함
 - 로테르담항에 4~5척의 초대형 컨테이너선이 입항할 경우 일시적으로 움직이는 화물은 5만 TEU에 달함
 - 이를 내륙으로 처리하기 위해 기차, 트럭, 바지선이 투입되지만 1회당 기차는 80TEU, 트럭은 1TEU, 바지선은 50TEU의 화물을 처리하기 때문에 일시적인 적체는 발생할 수밖에 없음
- ▶ 운송수단 간 협력으로 공급망에 대한 충격을 최소화할 수 있음
 - 선박 및 화물에 대한 모드 간 정보공유는 항만 적체를 개선하는데 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨
 - LA항은 '컨'박스 및 선박에 대한 정보를 'Horizon'이라는 자체 프로그램을 통해 제공하여 다양한 운송주체들이 정보를 확인할 수 있도록 함

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137603/Rotterdam-seeks-collaboration-to-ease-supply-chain-disruption>

최건우 전문연구원

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

미 연방해사위원회, 불합리한 수수료 조사 위한 프로그램 수립

- ▶ 조 바이든 미 대통령의 행정명령에 따라 미국 연방해사위원회(FMC: Federal Maritime Commission)는 주요 선사들이 부과하는 불합리한 수수료(detention & demurrage)에 대한 검토 프로그램을 수립함
 - FMC는 지난 화요일(20일) 해운시장 점유율 상위 9개¹⁾ 선사를 대상으로 합리적인 수수료를 부과하는 임무를 맡은 'Ocean Carriers Audit Program'을 발표함
- ▶ FMC는 미 법무부와 주요 해운선사들을 대상으로 불합리한 수수료 조사에 관한 MOU를 체결함
 - FMC 전무이사 루실 마빈(Lucille Marvin)을 주축으로 구성된 이 프로그램은 불합리한 수수료에 대한 분기별 보고서를 만드는 것을 시작으로 조사 업무를 수행할 예정임
 - 불합리한 수수료 관련 조사는 조 바이든 대통령의 미국 경제 촉진을 위한 포괄적 행정명령에 의해 가속화되었으며, 이는 미국 경제에 전반적으로 더 많은 경쟁력을 부여하기 위한 것임

자료: <https://www.tradewindsnews.com/containerships/us-shipping-regulators-launch-group-to-investigate-detention-and-demurrage/2-1-1042725>

김병주 연구원

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

1) 9개 선사: AP Moller-Maersk, Mediterranean Shipping Co, CMA CGM, COSCO Group, Hapag-Lloyd, ONE, Evergreen, HMM, Yang Ming



1. 주간뉴스

철광석 수출량 증가로 케이프선 운임 상승 전망

- ▶ 브레이크웨이브 어드바이저(Breakwave Advisors)는 올해 철광석 수출 증가가 석탄 운송 수요 증가와 맞물려 있어 케이프선 수급이 타이트해질 것으로 예상함
 - 올해 상반기 많은 강우량과 시설 교체로 인해 일부 광산기업들은 목표한 생산량에 못 미쳤지만 중국의 강한 수요 회복으로 인한 긍정적인 측면이 더 큼
 - 특히 브라질의 철광석 수출이 계절적 성수기에 진입하였으며 8월 선적을 위해 케이프선 수요가 증가하여 올해 최고 운임인 약 45,000달러를 넘어설 가능성도 있음
 - 발레사는 2분기 철광석 생산량이 7,570만 톤에 도달하자 하반기 일평균 100만 톤으로 생산량을 확대할 예정임
- ▶ 선박 브로커사인 애로우(Arrow)에서도 석탄 수출 증가가 케이프선 운임에 영향을 미쳤으며, 3분기 브라질 철광석 수출이 2020년 수준을 상회하면 케이프선 운임이 상승할 것으로 예상함
 - FFA 가격도 상승하여 7월 21일 기준 8월물 가격은 34,750달러에서 36,000달러로, 3분기 가격은 900달러 상승한 34,500달러에 거래됨

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137633/Can-the-iron-ore-trade-prop-up-capesizes>

최건우 전문연구원

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

중국 항만 혼잡으로 벌크선 565척 입항 지연

- ▶ 중국 항만 혼잡으로 565척(3,940만 dwt)의 벌크선이 터미널 외부에 정박해 있고 평균 대기시간은 약 10일이 소요될 것으로 예상되어 벌크선 고운임에 영향을 미치고 있음
 - 로이드리스트 보고서(Lloyd's List Intelligence)에 따르면 이 중 약 44%(270척, 1,740만 dwt)의 벌크선이 중국 보하이 해(Bohai Sea)에 정박해 징장(Jingjiang)항, 텐진(Tianjin)항, 칭황다오(Qinhuangdao)항 및 진저우(Jinzhou)항에 입항하기 위해 대기하고 있는 것으로 파악됨
 - 이 외에 약 140척(1,010만 dwt)의 벌크선은 상하이(Shanghai)항 및 닝보(Ningbo)항 인근 해상에서 대기하고 있으며 97척(800만 dwt)은 르자오(Rizhao)항 및 란산(Lanshan)항 외곽에서 대기하고 있음
- ▶ 해운시황 분석기관 MSI(Maritime Strategies International)에 따르면 중국 석탄수요 급증이 항만 혼잡의 가장 큰 요인으로 분석되며 곡물을 운반하는 벌크선 증가 또한 항만 혼잡에 영향을 미친 것으로 파악됨
 - 일반적으로 자동화 하역 시설이 잘 갖추어진 케이프선에 비해 하역 시간이 더 소요되는 소형 벌크선들이 크게 늘어난 것 또한 항만 혼잡의 원인이라고 언급함
 - 해운중개업체 심슨스펜스영(SSY: Simpson Spence Young)에 따르면 COVID-19 관련 항만 하역 지연 및 인프라 제약이 이번 항만 혼잡을 가중시키고 있다고 언급함

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137620/Chinas-port-congestion-ties-up-565-bulkers>

김병주 연구원

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



1. 주간뉴스

OPEC의 증산과 미국의 대 이란 제재, 유조선 시장의 변동성으로 작용

- ▶ 현재 유조선 시장은 원유 생산량, 미국의 대이란 제재, COVID-19 발생 등이 석유 수요회복에 미치는 영향에 대한 불확실성 속에서 여전히 유동적인 상태임
 - OPEC은 8월에 추가로 40만 배럴을 시작으로 연말까지 하루 최대 200만 배럴의 생산량을 늘리기로 합의했으며, 연말부터 중동 걸프 지역에서 추가로 수출되는 물동량이 발생할 것으로 전망됨
 - Lloyd's List Intelligence 데이터에 따르면 1월부터 5월까지 중동지역에서 55,000dwt 이상의 유조선으로 수출된 물량은 총 3억 6,300만 톤으로 전년 동기 대비 10.5% 감소했음
- ▶ 미국이 이란에서 중국으로 원유를 운송하는 선박을 직접 겨냥해 이란의 해운·석유 분야에 대한 추가 제재를 검토하고 있다는 소식도 유조선 시장의 변동성을 더욱 가중시키고 있음
 - 트럼프 행정부는 2019년 초 이란에 해운·에너지 물자에 대한 제재를 가했으나 단속 부재로 인해 결국 이란에서 시리아 및 중국으로 향하는 미신고된 유조선 운항이 150건 이상 발생하였음
 - 월스트리트저널(WSJ)은 미국이 정체된 핵합의(JCPOA, 포괄적 공동행동계획)를 복원하기 위한 계획의 일환으로 이란의 대중국 원유 수출에 대한 단속을 강화하는 방안을 고려 중이라고 보도함

자료: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137611/Opec-and-Iran-fuel-tanker-market-volatility>

류희영 연구원

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

미국 제재대상인 중국 CCPC, 이란과 베네수엘라산 석유의 국제 거래 주도

- ▶ 2019년 이란산 원유 거래 혐의로 이미 미국의 블랙리스트에 오른 중국 석유유한공사(CCPC)가 이란과 베네수엘라산 석유 거래에서 여전히 주요한 역할을 수행하고 있는 것으로 알려짐
 - 관계자 및 베네수엘라 국영 석유회사 PDVSA 자료 등에 따르면 CCPC가 소형 중국 정유사와의 거래를 통해 지난 4~5월 용선 방식으로 베네수엘라 전체 석유 수출의 20% 이상(약 4.45백만 달러)을 운송한 것으로 밝혀짐
 - CCPC는 이란과 베네수엘라산 석유를 중국으로 운송하기 위해 최소 14척의 유조선을 인수한 것으로 파악됨
- ▶ 중국 외교부는 해당 보도에 대해 중국은 국제법 내에서 이란과 베네수엘라와의 정상적, 합법적 무역을 유지하고 있으며, 미국의 일방적인 제재를 강력히 반대하며 확대 관할권을 행사하지 말 것을 미국에 촉구한다고 발표함
 - 석유시장 분석업체 리피니티브 오일리서치에 따르면 중국은 작년 11월부터 금년 3월까지 자국 원유 수입량의 약 5%인 일 평균 55만 7천 배럴을 이란에서 수입해왔으며 이는 2018년 미국이 이란을 제재하기 전 수준임
 - 에너지시장정보업체 보르텍사에 따르면 중국의 베네수엘라 원유 및 연료 수입은 지난해부터 4월 말까지 1년 동안 하루 평균 324,000배럴(bpd)로 제재 이전 수준보다는 낮았지만 여전히 베네수엘라 총 석유 수출의 60% 이상을 차지함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/chinas-ccpc-takes-centre-stage-in-iran-venezuela-oil-trade-sources/>

류희영 연구원

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



2. 건화물선

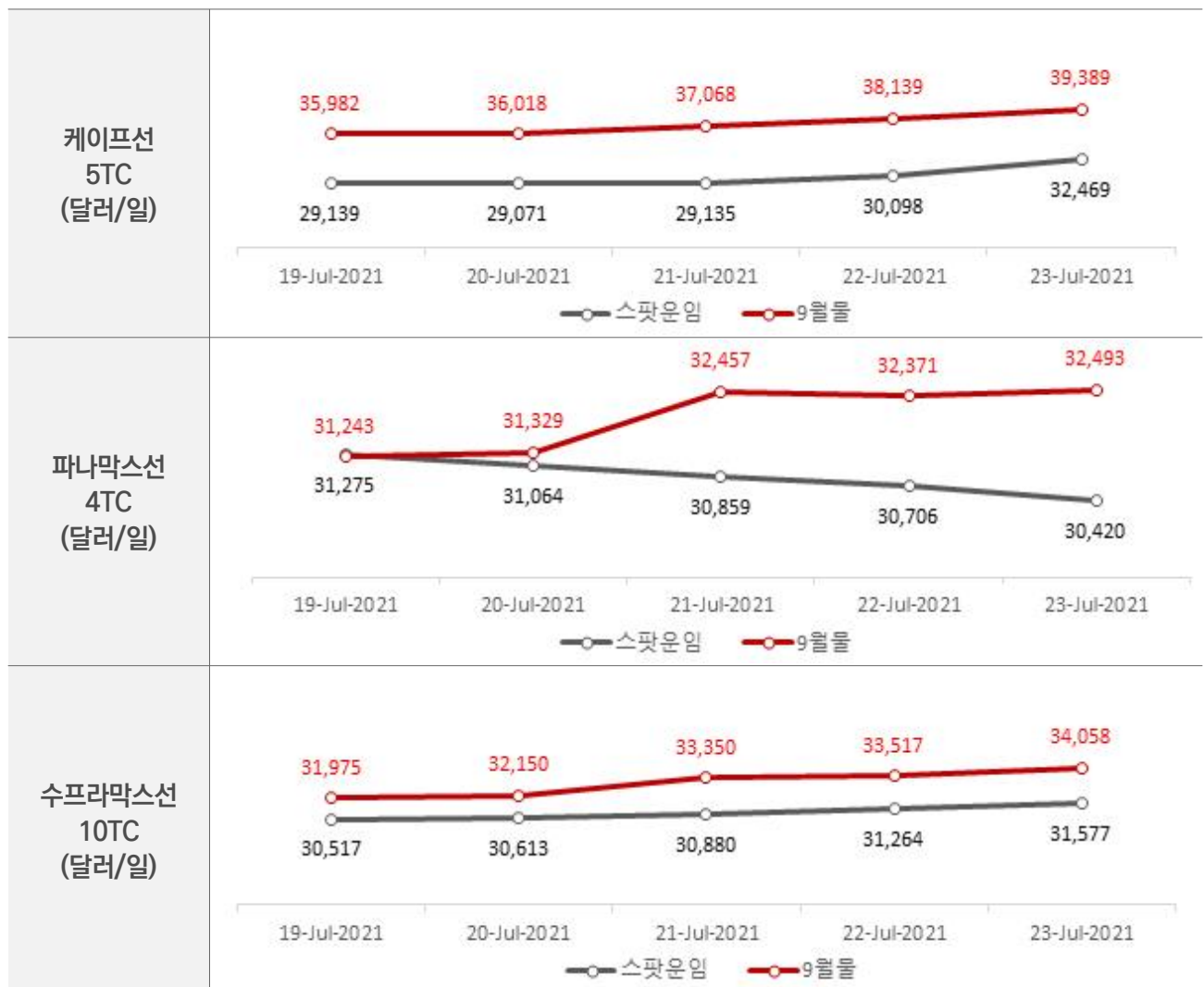
황수진 전문연구원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

1 주간평균운임전망

| 구분 | 7월 5주(전망) | | 7월 4주 | | | | | | | |
|-------------------------|-----------|-----|--------|--------|--------|--------|-------------------|--------|-------|--------|
| | 인공지능 | 시계열 | 주간평균운임 | 전주대비차이 | | | FFA 9월물 주간평균가격 | 전주대비차이 | | |
| 케이프선 5TC (달러/일) | ▲ | ▲ | 29,982 | ▲ | 402 | 1.4 % | 37,319 | ▲ | 3,254 | 9.6 % |
| 파나마선 4TC (달러/일) | ▼ | ▲ | 30,865 | ▼ | -2,415 | -7.3 % | 31,979 | ▲ | 2,257 | 7.6 % |
| 수프라maks선 10TC (달러/일) | ▼ | ▲ | 30,970 | ▼ | -169 | -0.5 % | 33,010 | ▲ | 3,456 | 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

| | | 7월 4주 | 전주대비 | 2021년 | | | 2020년 | | |
|---------------------------|-------------|-----------|--------|------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 건화물선 시장(현물) ¹⁾ | | | | | | | | | |
| 운임지수 | BDI | 3,094 | -61 | 1,303 | 3,418 | 2,369 | 393 | 2,097 | 1,066 |
| 선형별 운임 | 케이프(5TC) | 29,982 | 402 | 10,304 | 44,817 | 24,728 | 1,992 | 34,896 | 13,073 |
| | 파나막스(4TC) | 30,865 | -2,415 | 10,936 | 37,086 | 22,485 | 3,345 | 15,079 | 8,587 |
| | 수프라막스(10TC) | 30,970 | -169 | 11,242 | 32,324 | 22,305 | 4,208 | 11,631 | 8,189 |
| | 핸디(6TC) | 28,769 | 842 | 9,729 | 29,280 | 18,831 | 2,142 | 10,239 | 6,037 |
| 1년 용선료 | 케이프 | 29,750 | 1,500 | 15,875 | 31,250 | 23,858 | 10,125 | 19,750 | 14,808 |
| | 파나막스 | 25,375 | 625 | 11,200 | 28,375 | 19,311 | 8,425 | 12,750 | 10,530 |
| | 수프라막스 | 25,188 | 875 | 10,563 | 25,500 | 17,815 | 8,250 | 10,625 | 9,834 |
| | 핸디 | 21,375 | 1,375 | 9,063 | 21,375 | 14,808 | 7,313 | 9,063 | 8,285 |
| 건화물선 시장(FFA) | | | | | | | | | |
| | | 2021년 9월물 | | 2021년 4분기물 | | 2021년물 | | 2022년물 | |
| | | 7월 4주 | 전주대비 | 7월 4주 | 전주대비 | 7월 4주 | 전주대비 | 7월 4주 | 전주대비 |
| 선형별 운임 평가치 | 케이프(5TC) | 37,319 | 3,254 | 34,872 | 2,023 | 29,461 | 1,000 | 23,260 | 400 |
| | 파나막스(4TC) | 31,979 | 2,257 | 27,852 | 2,206 | 24,827 | 471 | 18,055 | 641 |
| | 수프라막스(10TC) | 33,010 | 3,456 | 28,200 | 2,918 | 23,363 | 735 | 17,674 | 533 |
| | 핸디(6TC) | 27,885 | 2,866 | 23,652 | 2,092 | 30,404 | 2,622 | 15,058 | 261 |

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

달러/톤

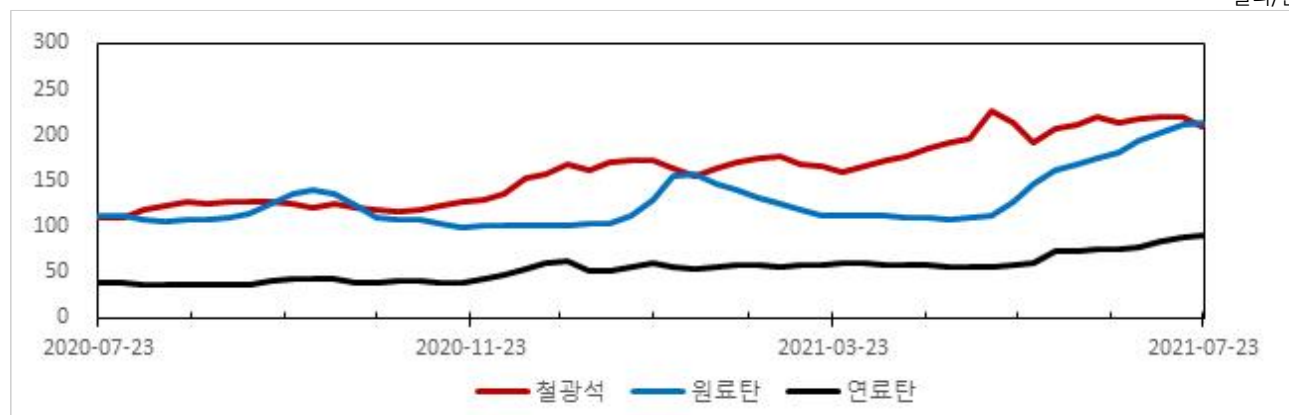
| 구분 | 2021년 | | | | | | 2020년 | | | |
|-----|-------|-------|--------|------|------|---|-------|-------|-------|-------|
| | 7월 4주 | 7월 3주 | 전주대비차이 | | | | 7월 4주 | 연평균 | 최저 | 최고 |
| 철광석 | 210.0 | 219.7 | ▼ | -9.8 | -4.4 | % | 111.7 | 108.0 | 82.4 | 167.3 |
| 원료탄 | 212.5 | 210.6 | ▲ | 1.9 | 0.9 | % | 109.5 | 124.2 | 97.9 | 163.2 |
| 연료탄 | 91.2 | 87.8 | ▲ | 3.4 | 3.8 | % | 38.5 | 45.9 | 36.1 | 61.2 |
| 대두 | 507.4 | 508.0 | ▼ | -0.6 | -0.1 | % | 323.9 | 348.7 | 306.5 | 461.3 |
| 옥수수 | 221.4 | 219.3 | ▲ | 2.1 | 0.9 | % | 129.5 | 142.9 | 122.5 | 175.4 |

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

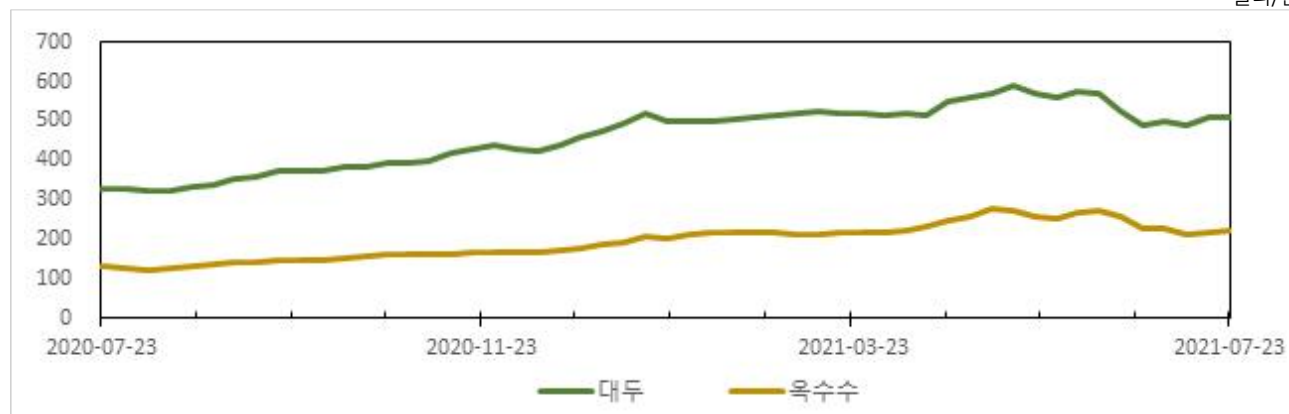
달러/톤



자료: Clarkson

곡물가격 추세(주간)

달러/톤



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주 대비 1.4% 상승한 29,982달러/일 기록

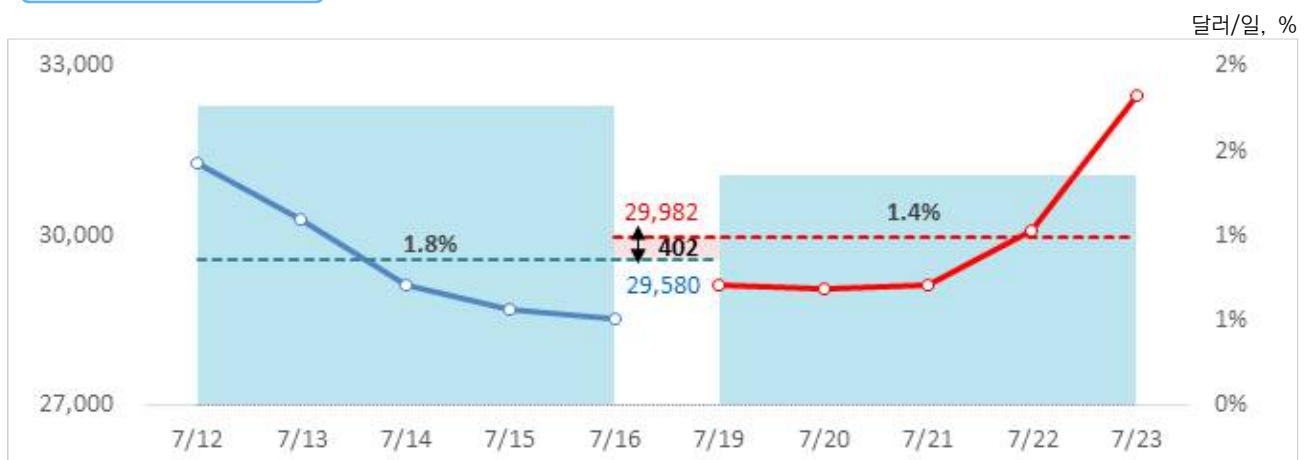
(운임) 케이프선 운임 상승 전환

- 지난 화요일(7월 20일)에 29,071달러/일로 저점을 형성한 후 반등에 성공함

(동향) 운임 상승·하락요인 혼재, 중국의 철강생산 감소 본격화, 브라질 발레사 철광석 생산능력 회복 중

- 중국 정부가 환경 규제 강화를 목적으로 장쑤성(Jiangsu), 푸젠성(Fujian), 윈난성(Yunnan) 지역 제철소의 올 한해 연간 철강 생산량이 2020년 수준을 초과하지 않도록 하반기 생산량을 감축하라는 명령을 내렸다는 소식이 전해지면서 중국의 철강 원료 수요 감소로 이어질 수 있다는 전망이 제기됨
- 브라질 발레사는 2분기 철광석 생산량(7,570만 톤)이 전년 동기 대비 12% 증가했으며 올해 3억 3,000만 톤까지 생산이 가능할 것이라고 발표함. 지난 2019년 발생한 댐 사고의 여파에서 점차 벗어나 철광석 생산 능력이 회복되고 있다고 덧붙였다. 당초 발레사가 계획한 철광석 생산목표치는 3억 1,500만 톤에서 3억 3,500만 톤 사이임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분 | | 7월 4주 | 7월 3주 | 전주대비차이 | |
|-----------|-----|--------|--------|---------|------|
| BCI | | 3,615 | 3,567 | ▲ 48 | 1.4% |
| 스팟운임(5TC) | | 29,982 | 29,580 | ▲ 402 | 1.4% |
| 용선료 | 6개월 | 41,000 | 37,625 | ▲ 3,375 | 9.0% |
| | 1년 | 29,750 | 28,250 | ▲ 1,500 | 5.3% |
| | 5년 | 20,000 | 19,750 | ▲ 250 | 1.3% |
| FFA | 9월물 | 37,319 | 34,065 | ▲ 3,254 | 9.6% |
| | 4분기 | 34,872 | 32,849 | ▲ 2,023 | 6.2% |
| | 21년 | 29,461 | 28,461 | ▲ 1,000 | 3.5% |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

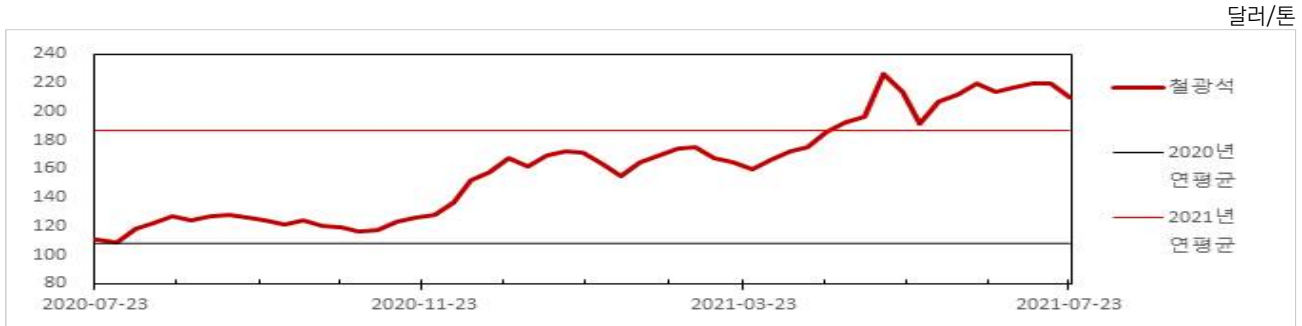
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



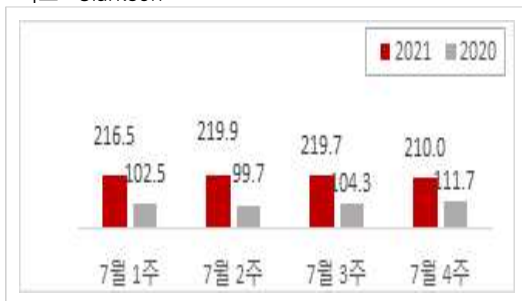
3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 4.4% 하락한 210.0달러/톤

철광석 가격 추이



자료: Clarkson



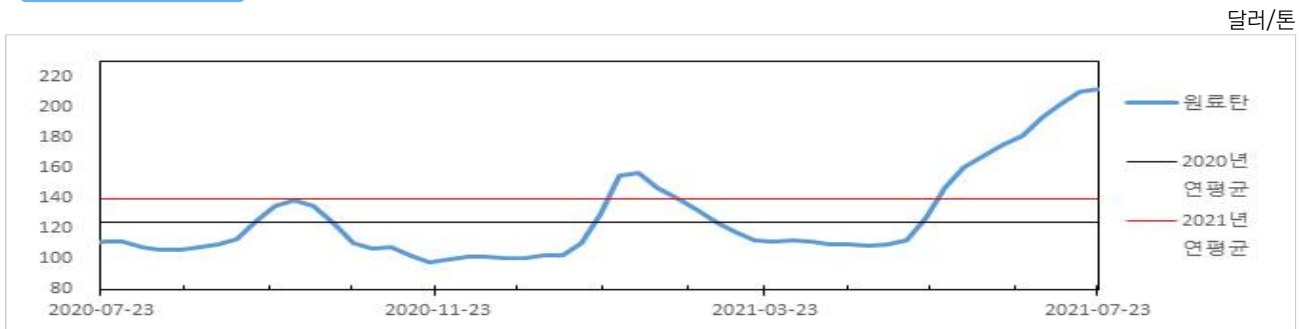
달러/톤

| 구분 | 철광석 가격 | 전주대비차이 | | |
|-------|--------|--------|------|--------|
| 7월 1주 | 216.5 | ▲ | 2.8 | 1.3 % |
| 7월 2주 | 219.9 | ▲ | 3.4 | 1.6 % |
| 7월 3주 | 219.7 | ▼ | -0.2 | -0.1 % |
| 7월 4주 | 210.0 | ▼ | -9.8 | -4.4 % |

자료: Clarkson

■ 원료탄 가격 : 지난 주 대비 0.9% 상승한 212.5달러/톤

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



달러/톤

| 구분 | 원료탄 가격 | 전주대비차이 | | |
|-------|--------|--------|------|-------|
| 7월 1주 | 193.1 | ▲ | 11.5 | 6.3 % |
| 7월 2주 | 202.6 | ▲ | 9.5 | 4.9 % |
| 7월 3주 | 210.6 | ▲ | 8.0 | 3.9 % |
| 7월 4주 | 212.5 | ▲ | 1.9 | 0.9 % |

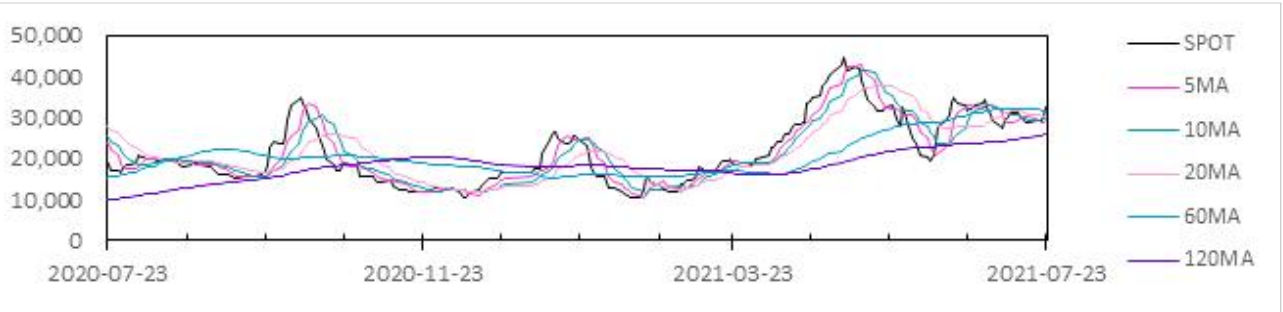
자료: Clarkson



3 케이프선-기술분석

이동평균

달러/일



3 케이프선-운임전망

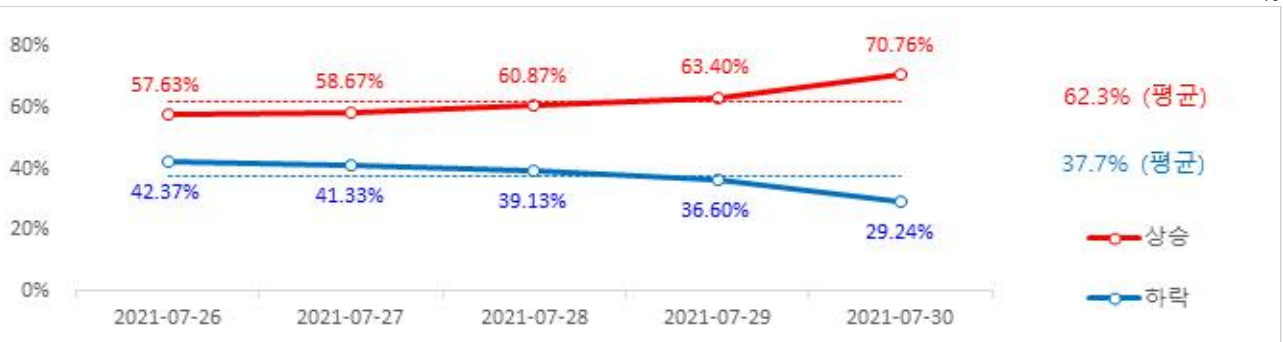
| 7월 5주('21.7.26~'21.7.30)

| 구분 | 인공지능 | 시계열 |
|-----------|------|-----|
| 케이프선(5TC) | ▲ | ▲ |

I (인공지능) 케이프선 운임 상승 전망

인공지능 모형 전망

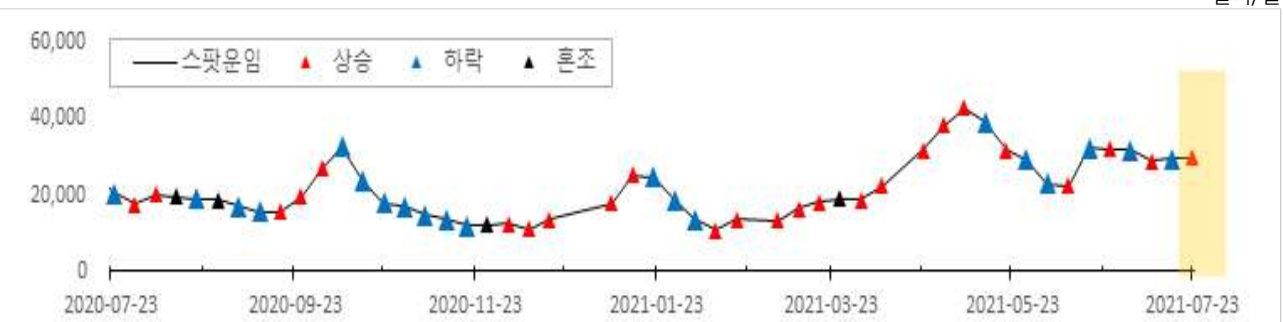
%



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 대비 7.3% 하락한 30,865달러/일 기록

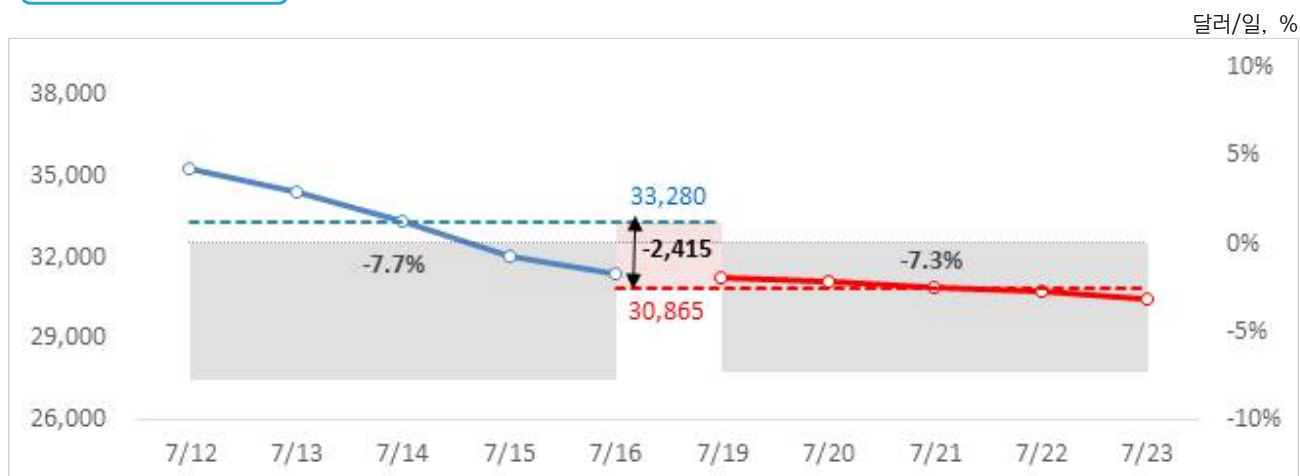
(운임) 일일 운임 하락세 둔화

- 2주 연속 낙폭은 7%대를 유지했으나, 지난 주 일일 운임은 주간평균운임을 중심으로 보합세를 보임

(동향) 운임 상승요인 우세, 호주와 중국의 관계로 인한 무역 흐름 변화, 흑해지역 중심 곡물 수송수요 지속

- 호주와 중국의 관계 악화로 인해 곡물 무역 흐름의 변화가 발생하고 있음. 중국 정부가 호주산 보리에 수입 관세를 부과하면서 내수 수요를 호주산 대신 우크라이나산으로 대체하였으며, 호주는 최대 보리 수출 시장이었던 중국 대신 사우디아라비아로 판로를 변경함. 이러한 무역 흐름의 변화가 톤-마일 증가로 이어져 운임에 긍정적 영향을 미침
- 중동지역에 위치한 이란과 이라크 그리고 터키의 곡물 수확량 감소로 인해 발생한 곡물 부족분을 흑해 지역의 곡물이 충당할 예정이며 이로 인해 추가 수송수요가 발생할 것으로 예상됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

| 구분 | | 7월 4주 | 7월 3주 | 전주대비차이 | | |
|-----------|-----|--------|--------|--------|--------|--------|
| BPI | | 3,578 | 3,846 | ▼ | -269 | -7.0 % |
| 스팟운임(4TC) | | 30,865 | 33,280 | ▼ | -2,415 | -7.3 % |
| 용선료 | 6개월 | 31,250 | 30,875 | ▲ | 375 | 1.2 % |
| | 1년 | 25,375 | 24,750 | ▲ | 625 | 2.5 % |
| | 5년 | 14,250 | 14,000 | ▲ | 250 | 1.8 % |
| FFA | 9월물 | 31,979 | 29,722 | ▲ | 2,257 | 7.6 % |
| | 4분기 | 27,852 | 25,646 | ▲ | 2,206 | 8.6 % |
| | 21년 | 24,827 | 24,355 | ▲ | 471 | 1.9 % |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

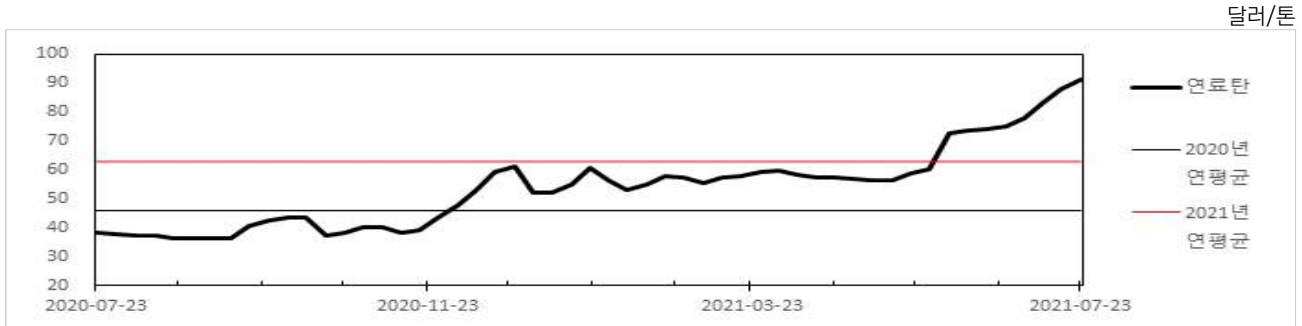
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 3.8% 상승한 91.2달러/톤

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



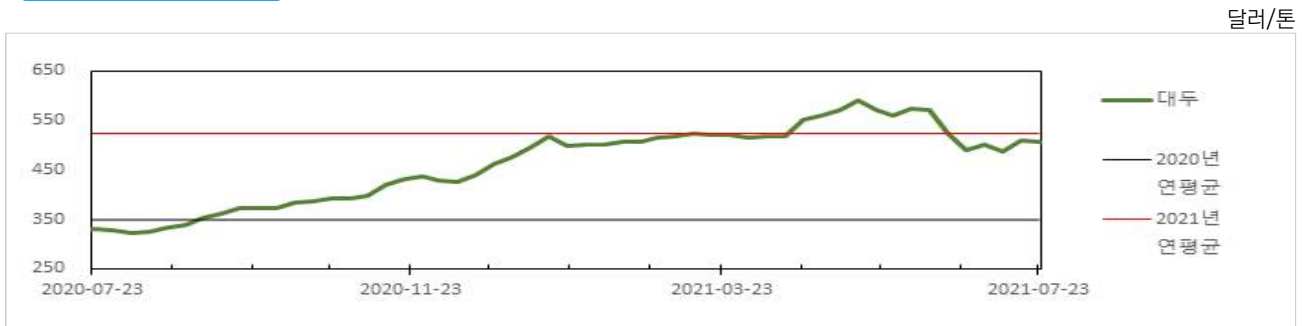
달러/톤

| 구분 | 연료탄가격 | 전주대비차이 | | |
|-------|-------|--------|-----|-------|
| 7월 1주 | 78.1 | ▲ | 3.1 | 4.1 % |
| 7월 2주 | 83.1 | ▲ | 5.1 | 6.5 % |
| 7월 3주 | 87.8 | ▲ | 4.7 | 5.7 % |
| 7월 4주 | 91.2 | ▲ | 3.4 | 3.8 % |

자료: Clarkson

대두 가격 : 지난 주 대비 0.1% 하락한 507.4달러/톤

대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



달러/톤

| 구분 | 대두 가격 | 전주대비차이 | | |
|-------|-------|--------|-------|--------|
| 7월 1주 | 501.1 | ▲ | 10.8 | 2.2 % |
| 7월 2주 | 487.8 | ▼ | -13.3 | -2.7 % |
| 7월 3주 | 508.0 | ▲ | 20.2 | 4.1 % |
| 7월 4주 | 507.4 | ▼ | -0.6 | -0.1 % |

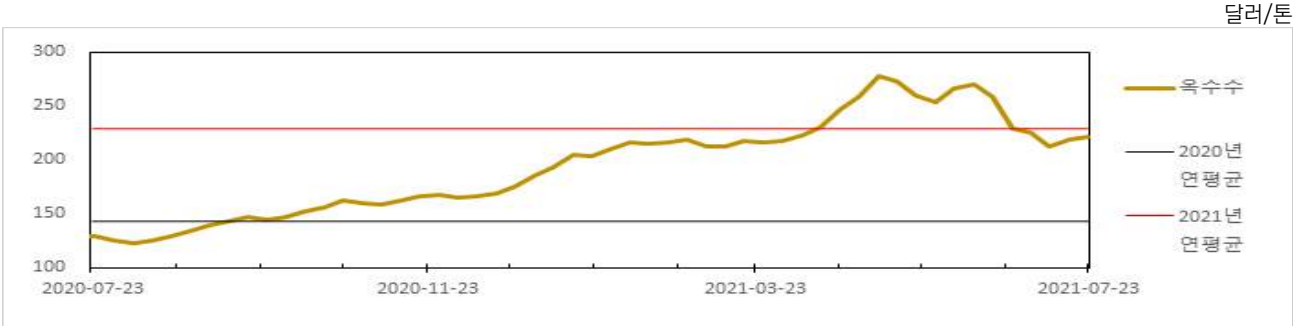
자료: 시카고상품거래소(CBOT)



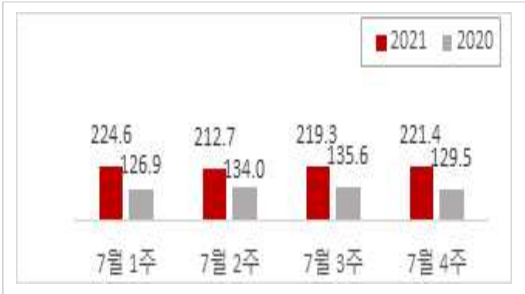
3 파나막스선-동향분석

옥수수 가격 : 지난 주 대비 2.1% 상승한 221.4달러/톤

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



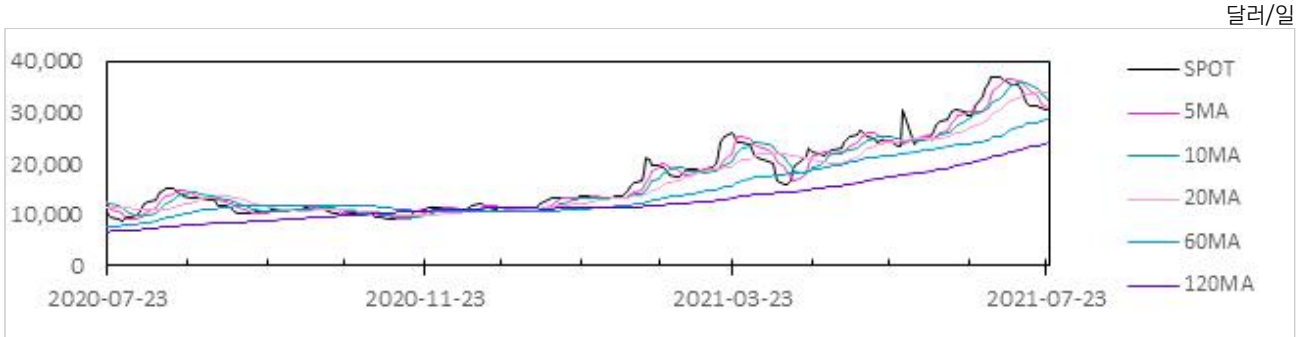
자료: 시카고상품거래소(CBOT)

| 구분 | 옥수수 가격 | 전주대비차이 | | |
|-------|--------|---------|------|---|
| 7월 1주 | 224.6 | ▼ -4.5 | -2.0 | % |
| 7월 2주 | 212.7 | ▼ -11.9 | -5.3 | % |
| 7월 3주 | 219.3 | ▲ 6.6 | 3.1 | % |
| 7월 4주 | 221.4 | ▲ 2.1 | 0.9 | % |



3 파나막스선-기술분석

이동평균



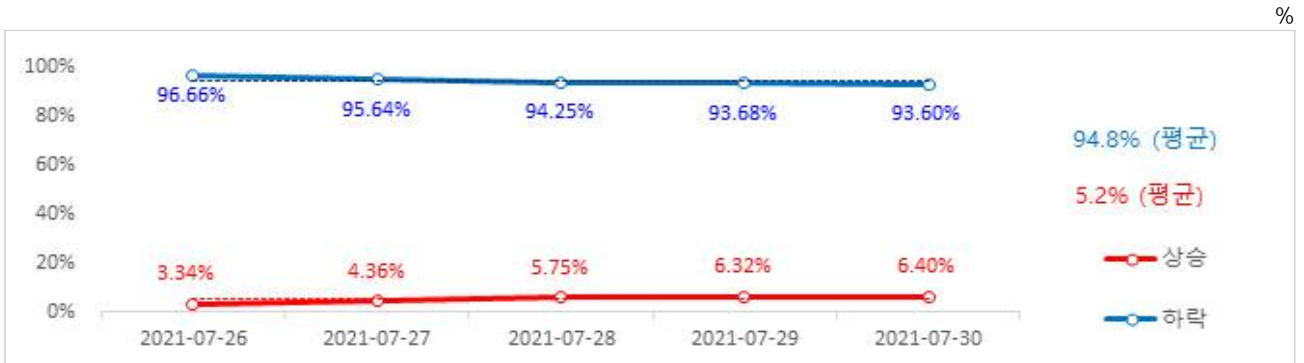
3 파나막스선-운임전망

| 7월 5주('21.7.26~'21.7.30)

| 구분 | 인공지능 | 시계열 |
|------------|------|-----|
| 파나막스선(4TC) | ▼ | ▲ |

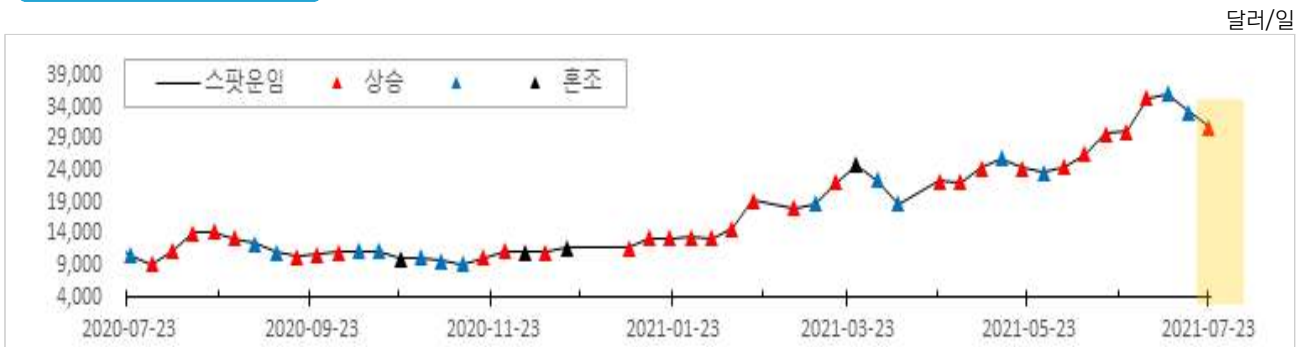
I (인공지능) 파나막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망



I (시계열) 파나막스선 운임 상승 전망

스팟운임과 시계열 모형전망



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



3 수프라막스선-동향분석

■ 수프라막스선 : 지난 주 대비 0.5% 하락한 30,970달러/일 기록

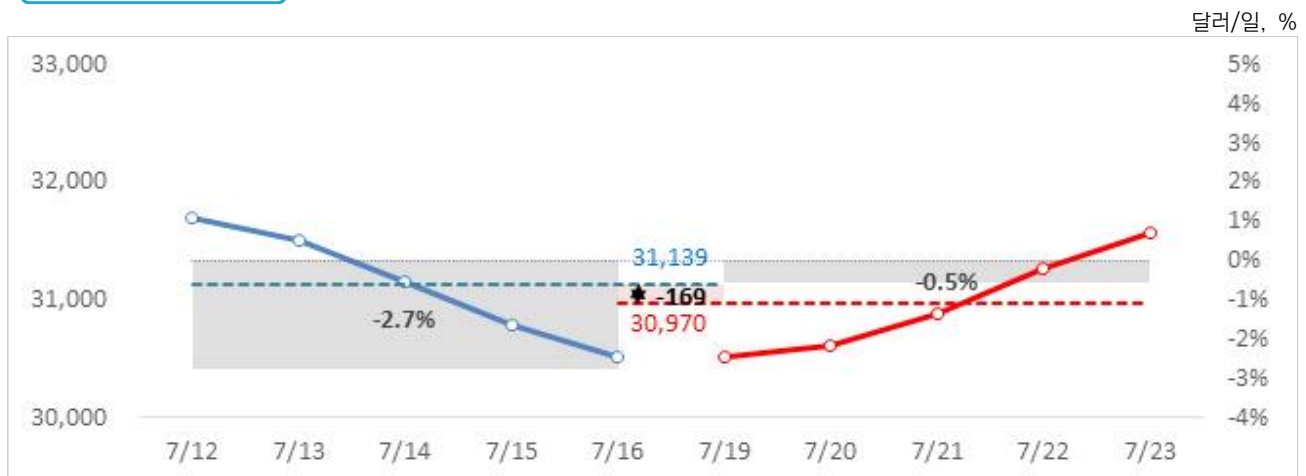
(운임) 일일 운임 상승 전환으로 낙폭 축소

지난 주 일일 운임은 상승 전환된 후 연일 상승세를 이어갔으나, 주간평균운임 상승으로 이어지지 않음

(동향) 운임 상승·하락요인 혼재, 중국 석탄, 곡물 항만 체선 발생

- 중국의 대두, 곡물, 석탄, 마이너 벌크에 대한 수요가 증가하면서 주요 항만들에서 체선이 발생하고 있으며, 정박지에서 대기 중인 선박(약 565척)의 대기 시간은 평균 10일인 것으로 파악됨
- 중국 항만에서 체선이 발생하고 있는 가운데 태풍 '인파(IN-FA)'가 상하이 부근에 상륙해 육상 운송을 비롯해 Ningbo항과 상하이항 등의 하역 일정을 지연시킴

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

| 구분 | | 7월 4주 | 7월 3주 | 전주대비차이 | | |
|------------|-----|--------|--------|---------|------|---|
| BSI | | 2,815 | 2,831 | ▼ -15 | -0.5 | % |
| 스팟운임(10TC) | | 30,970 | 31,139 | ▼ -169 | -0.5 | % |
| 용선료 | 6개월 | 35,250 | 33,375 | ▲ 1,875 | 5.6 | % |
| | 1년 | 25,188 | 24,313 | ▲ 875 | 3.6 | % |
| | 5년 | 10,500 | 10,500 | - 0 | 0.0 | % |
| FFA | 9월물 | 33,010 | 29,554 | ▲ 3,456 | 11.7 | % |
| | 4분기 | 28,200 | 25,282 | ▲ 2,918 | 11.5 | % |
| | 21년 | 23,363 | 22,628 | ▲ 735 | 3.2 | % |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

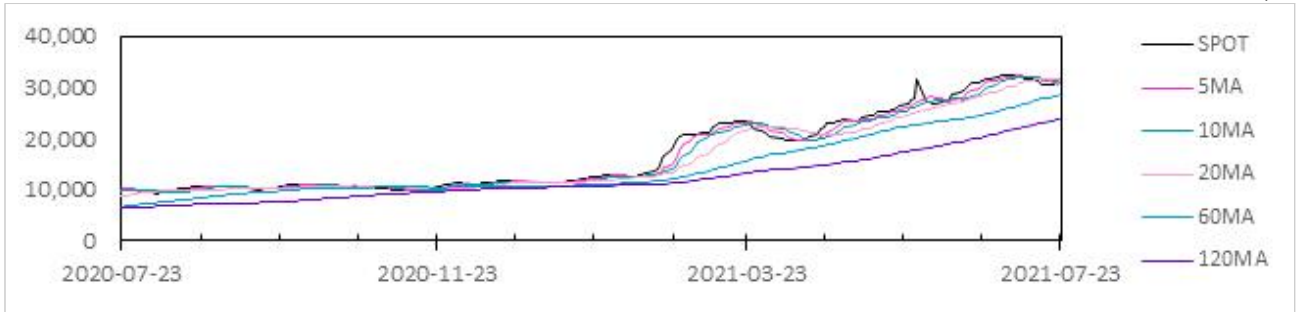
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균

달러/일



3 수프라막스선-운임전망

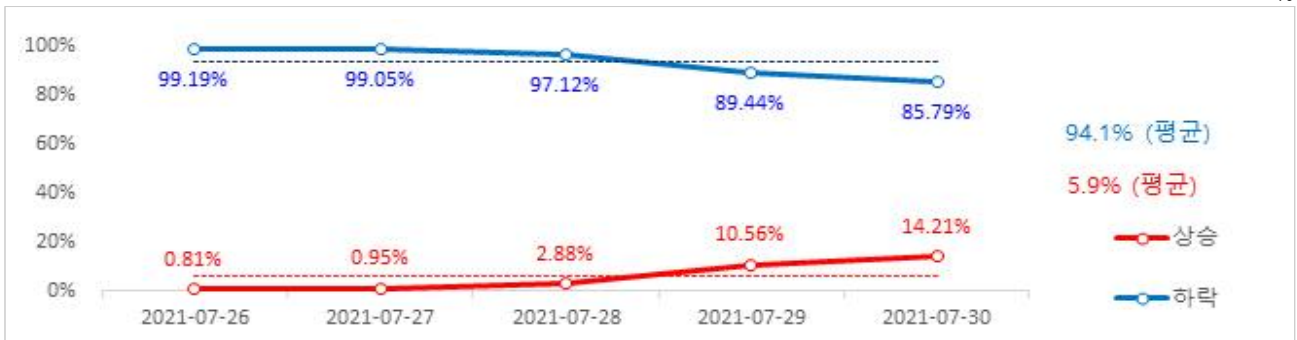
| 7월 5주('21.7.26~'21.7.30)

| 구분 | 인공지능 | 시계열 |
|--------------|------|-----|
| 수프라막스선(10TC) | ▼ | ▲ |

I (인공지능) 수프라막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망

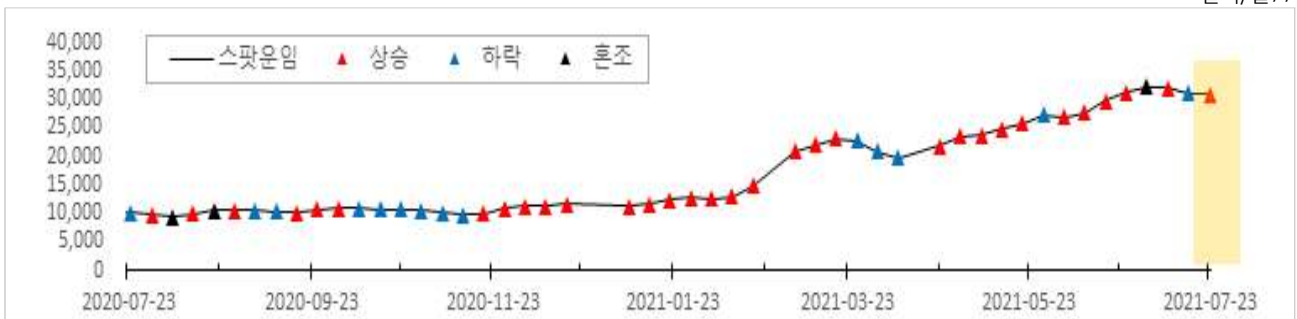
%



I (시계열) 수프라막스선 운임 상승 전망

스팟운임과 시계열 모형전망

달러/일77



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



3. 컨테이너선

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

1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난 주 대비 45.58 상승한 4,100을 기록

(운임) 원양항로 강세 지속, 인트라항로는 하락세

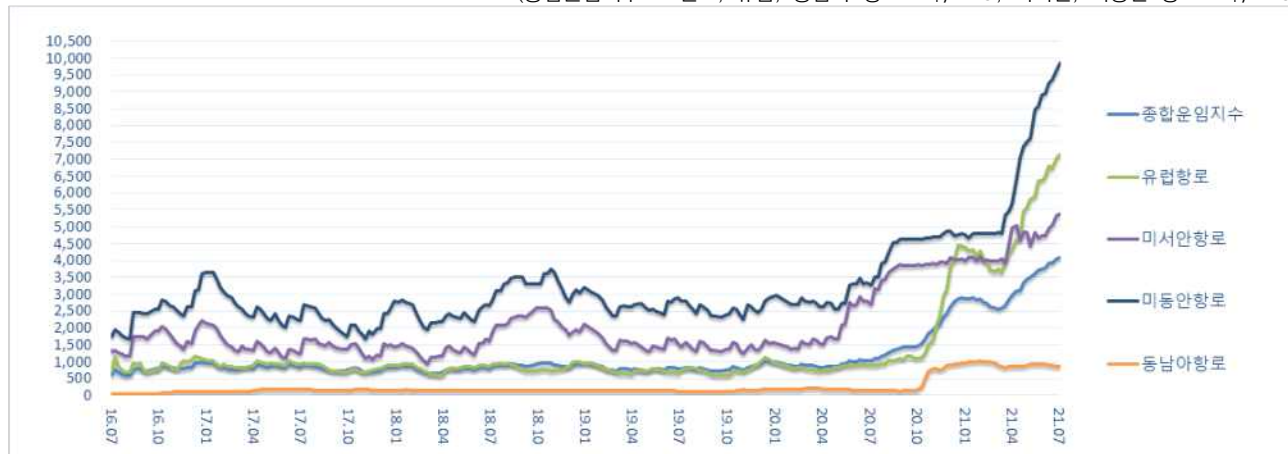
- 남아프리카를 제외하고 대부분의 원양항로에서 운임이 상승하였으나 인트라운임은 6주 연속 하락세

(현황) 항만 병목현상 심화, 연말까지 고운임 지속 전망

- 지난주 미국의 내륙 철도 운송 업체인 유니언 퍼시픽(Union Pacific)은 미국 서부항(LA, 오클랜드, 시애틀 등)에서 시카고까지 운송을 7일 동안 중단함. 이로 인해 미 서부항만 혼잡은 심화될 것으로 예상됨
- 유럽은 홍수로 운하 및 내륙물류 서비스에 차질이 발생하고 있으며 중국은 태풍으로 인해 항만 폐쇄 가능성이 높아 공급망에 대한 충격은 지속될 것으로 예상됨
- 양밍, 완하이는 항만의 병목현상으로 '컨' 슬롯 회전율이 하락하여 당분간 고운임이 유지될 것으로 전망함

컨테이너 운임지수

(종합운임지수: 포인트, 유럽, 동남아 항로 : \$/TEU, 미서안, 미동안 항로 : \$/FEU)



자료: 상하이해운거래소, Clarkson

컨테이너 운임

(종합운임지수: 포인트, 유럽, 한국, 일본 동남아 항로 : \$/TEU, 미서안, 미동안 항로 : \$/FEU)

| | | 7월 4주 | 전주대비 | 2021년 | | | 2020년 | | |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 컨테이너선 시장 | | | | | | | | | |
| 종합운임지수 | SCFI | 4,100 | 45.6 | 2,570 | 4,100 | 3,150 | 818 | 2,641 | 1,234 |
| 운임 | 유럽항로 | 7,127 | 104.0 | 3,651 | 7,127 | 4,949 | 725 | 3,797 | 1,146 |
| | 미서안항로 | 5,388 | 54.0 | 3,931 | 5,388 | 4,432 | 1,361 | 4,080 | 2,719 |
| | 미동안항로 | 9,850 | 195.0 | 4,679 | 9,850 | 6,413 | 2,542 | 4,876 | 3,587 |
| | 한국항로 | 205 | -24.0 | 196 | 323 | 272 | 116 | 206 | 133 |
| | 일본항로 | 280 | -4.0 | 251 | 311 | 272 | 230 | 255 | 241 |
| | 동남아항로 | 856 | -14.0 | 840 | 1,017 | 921 | 130 | 910 | 264 |

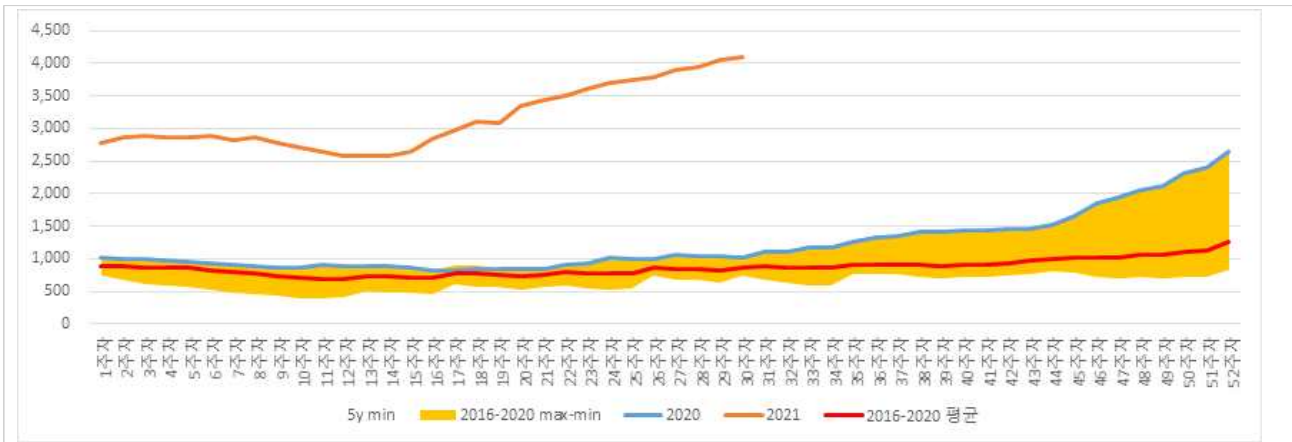
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



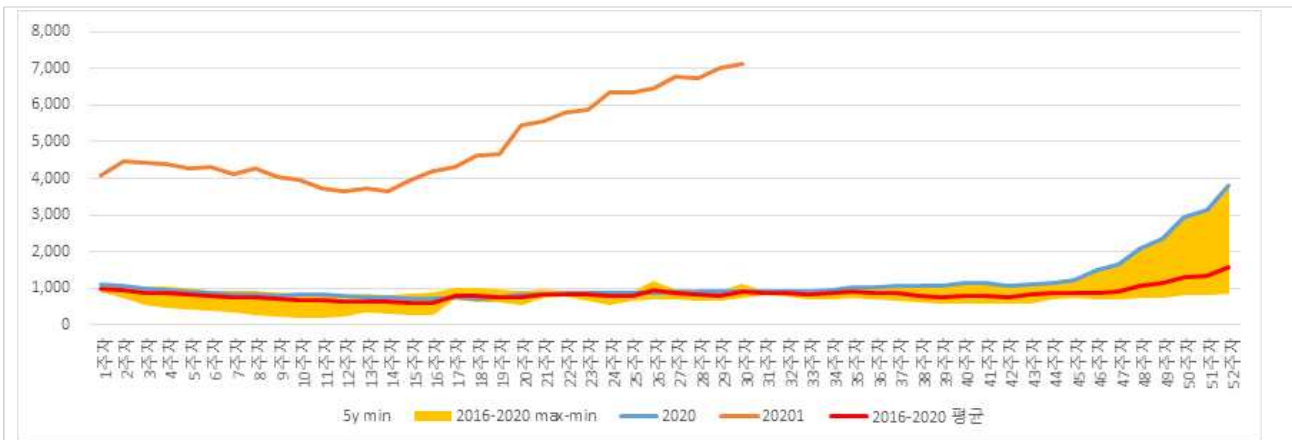
2 운임전망

| 7월 5주('21.7.26~'21.7.30)

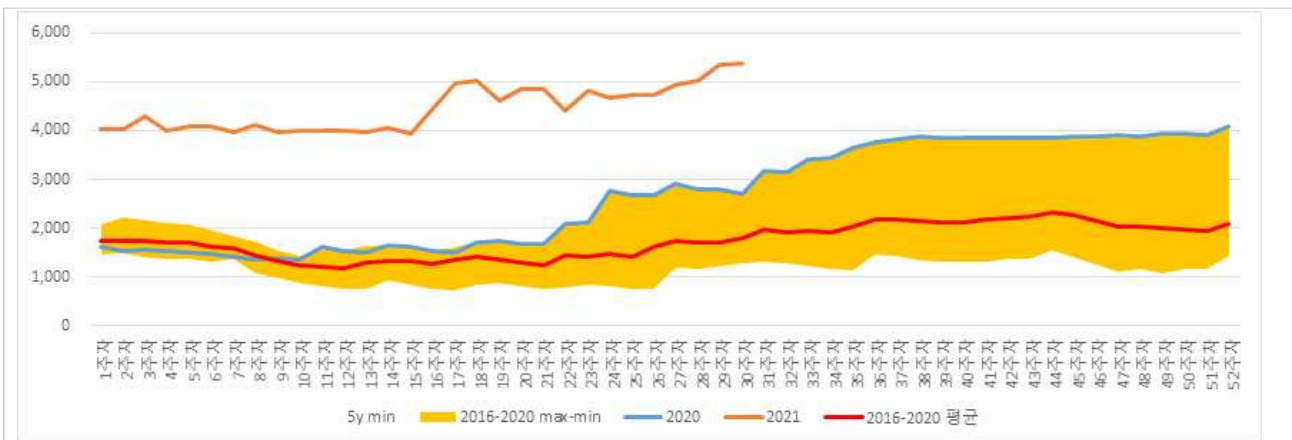
SCFI 지수는 공급망 충격으로 인한 수급 불균형으로 고운임 지속 전망



아시아-유럽운임은 공급망 충격으로 고운임 지속 전망



아시아-북미운임(미 서부)은 수급불안으로 고운임 유지 전망





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 지난 주 대비 0.2p 상승한 31.8 기록

(운임) 전주 대비 일부 항로가 보합세 및 소폭 하락세를 보임

(달러/톤)

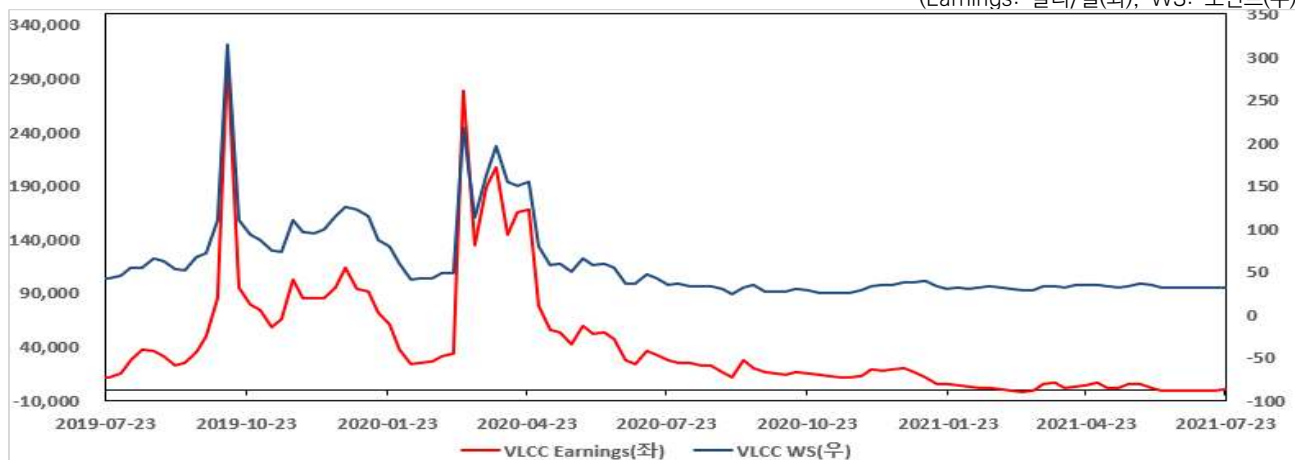
| 구분 | WS | | 전주대비차이 | | |
|---|------|---|--------|-----|---|
| 7월 4주 | 31.8 | ▲ | 0.2 | 0.6 | % |
| Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K | 18.0 | - | 0.0 | 0.0 | % |
| Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K | 32.0 | ▼ | 0.5 | 1.5 | % |
| Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K | 34.5 | ▼ | 0.5 | 1.4 | % |

(동향) 세계 최대 원유 수입국인 중국의 경기부양에 따른 원유 수요 회복세가 유조선 시황 상승의 동력이 될 것으로 전망

- BIMCO에 따르면 1~5월 중국 원유 처리량은 역대 최고치인 2억 9,270만 톤(전년 동기 대비 12% 증가)을 기록하였으며, 중국의 상반기 원유 수입은 2억 6,066만 톤(전년 동기 대비 3% 감소)으로 수입 쿼터 부족, 유가 상승에 따른 재고 소진 등을 이유로 2013년 이후 처음으로 감소세를 나타냄
- OPEC의 증산 규모로 합의된 신규 물동량(월 40만 배럴, VLCC 6척분에 해당)에 맞추어 최대 원유 수입국인 중국이 수입을 늘린다면 이는 유조선 시황 회복에 긍정적인 요인으로 작용할 것으로 전망됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

| | | 7월 4주 | 전주대비 | 2021년 | | | 2020년 | | |
|------------|--------|--------|------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 유조선 시장(현물) | | | | | | | | | |
| 중동-중국 | 운임지수 | 31.8 | 0.2 | 28.4 | 40.0 | 32.7 | 24.8 | 217.5 | 61.2 |
| 항로(TD3C) | 평균 수익 | -4,305 | 910 | -6,779 | 14,966 | -746 | 5,603 | 250,354 | 49,069 |
| VLCC | 1년 용선료 | 19,000 | - | 19,000 | 24,125 | 22,181 | 22,875 | 80,000 | 39,788 |

자료: Clarkson

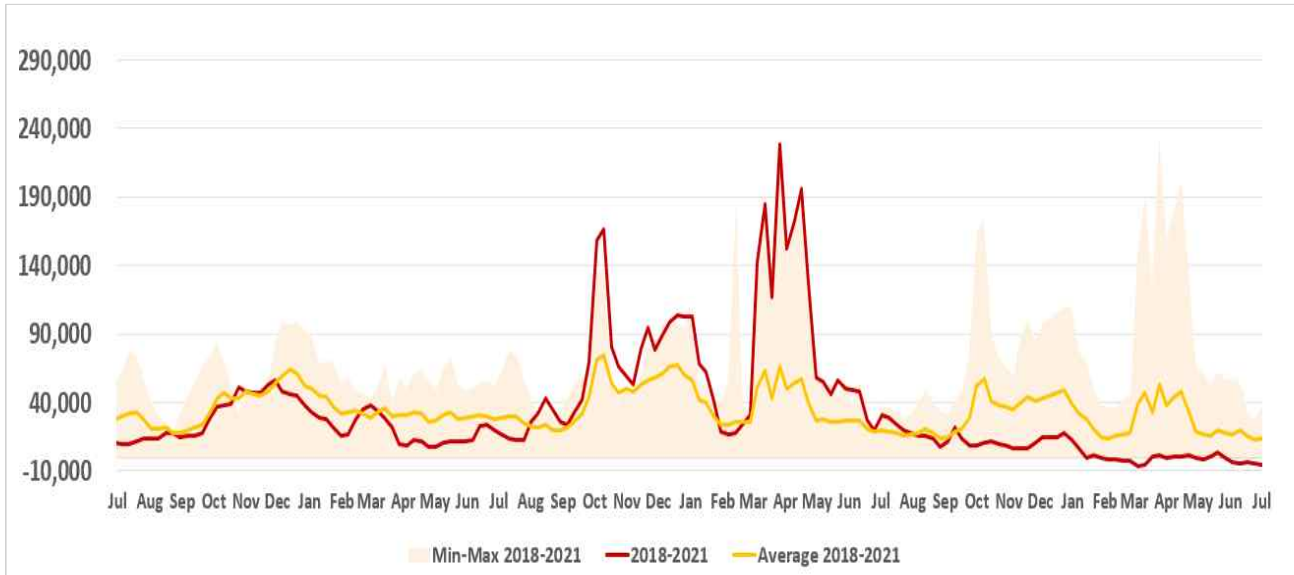


1 유조선-기술분석

추세선(붉은색)은 최저치에 근접한 수준으로 전주(-4,322달러)를 기록하며 전주 대비 소폭 상승함

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

(운임과 용선료: 달러/일)

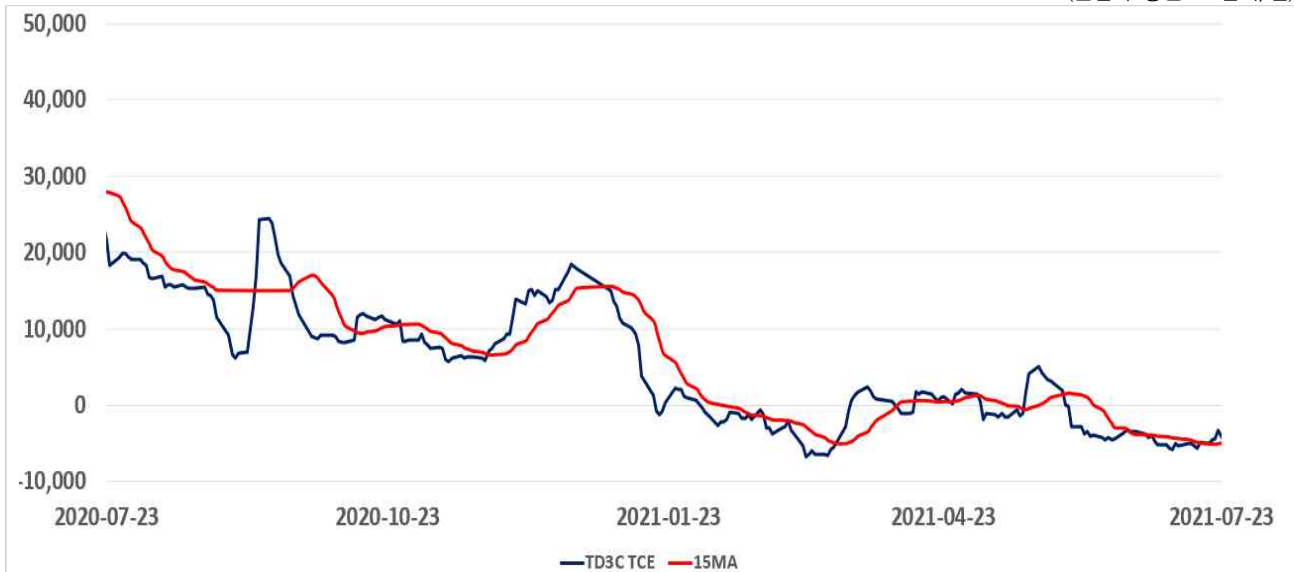


자료: Clarkson

수익 추세선(파란색)은 15일 이동평균선과 근접해 있으며 6월 이후 지속적인 마이너스를 기록하고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(운임과 용선료: 달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 지난 주 대비 0.1p 하락한 87.4 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로가 하락세를 나타냄

(달러/톤)

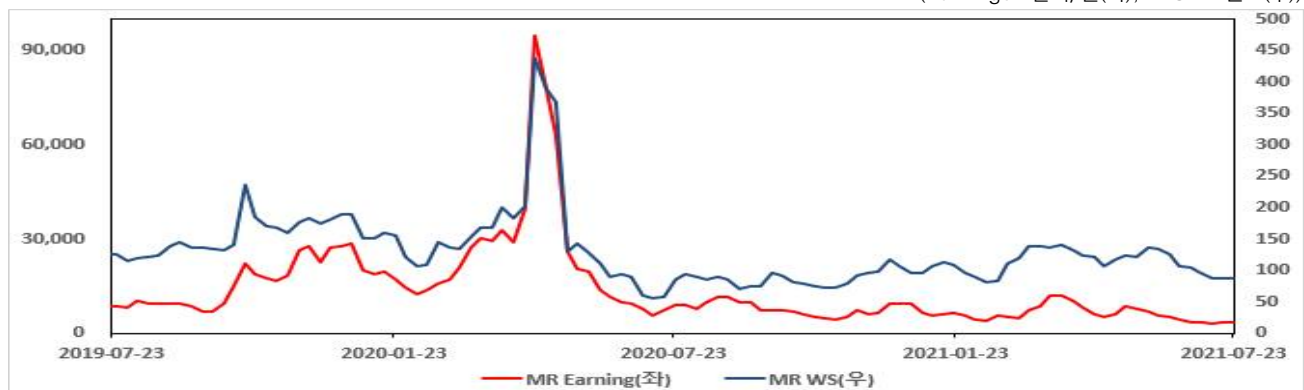
| 구분 | WS | 전주대비차이 | | |
|--------------------------------------|------|--------|-----|-------|
| 7월 4주 | 87.4 | ▼ | 0.1 | 0.1 % |
| Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형) | 85.0 | ▼ | 5.0 | 5.6 % |
| Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형) | 85.0 | ▼ | 5.0 | 5.6 % |
| Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형) | 85.0 | ▼ | 2.5 | 2.9 % |

(동향) 델타 변이바이러스의 지속적인 확산세로 석유제품 소비가 둔화되면서 석유제품선 시장의 약세가 지속됨

- 미국의 드라이빙 시즌이면서 전통적인 계절적 성수기로 꼽히는 7, 8월에 들어서면서 델타 변이바이러스가 전 세계적으로 확산 추세임. 또한 중국의 수입 석유제품에 대한 소비세 부과로 석유제품 수입이 감소하면서 시장이 하락세를 보임
- 미국, 중국 등 제조업 지표가 고려했을 때 가전, 자동차 등 석유제품 관련 산업이 급격히 악화될 가능성은 제한적이며, 3분기 이후 백신 접종 진전에 따른 경기회복으로 펜트업(pent-up)된 석유제품 수요가 증가하면서 시장 회복을 유도할 것으로 전망됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

| | | 7월 4주 | 전주대비 | 2021년 | | | 2020년 | | |
|-------------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 제품선 시장(현물) | | | | | | | | | |
| 인도-극동 항로 | 운임지수 | 87.4 | - 0.1 | 80.6 | 139.7 | 112.2 | 55.5 | 437.2 | 126.8 |
| | 평균 수익 | 1,524 | 1,009 | -96 | 11,650 | 6,803 | 2,664 | 79,699 | 15,830 |
| MR | 1년 용선료 | 12,750 | - | 11,625 | 13,000 | 12,508 | 11,625 | 20,000 | 14,440 |

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

자료: Clarkson

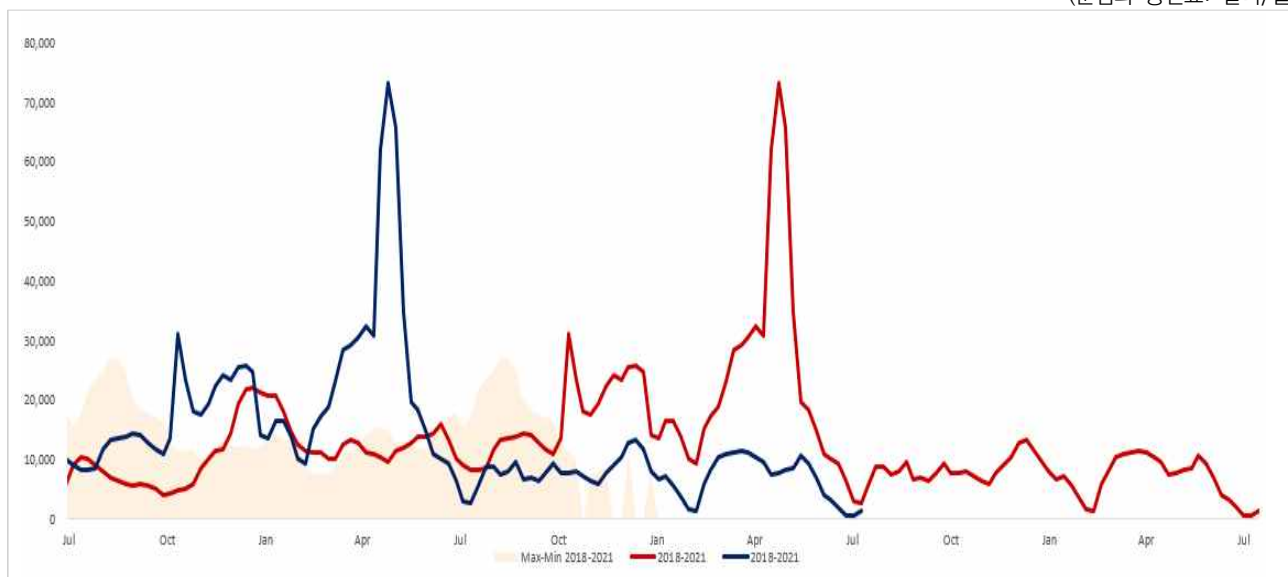


2 석유제품선-기술분석

6월 이후 지속적으로 큰 폭의 하락세를 보이고 있으며, 지난 주 스팟운임(1,424달러/일)은 전주 대비 소폭 상승함

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(운임과 용선료: 달러/일)

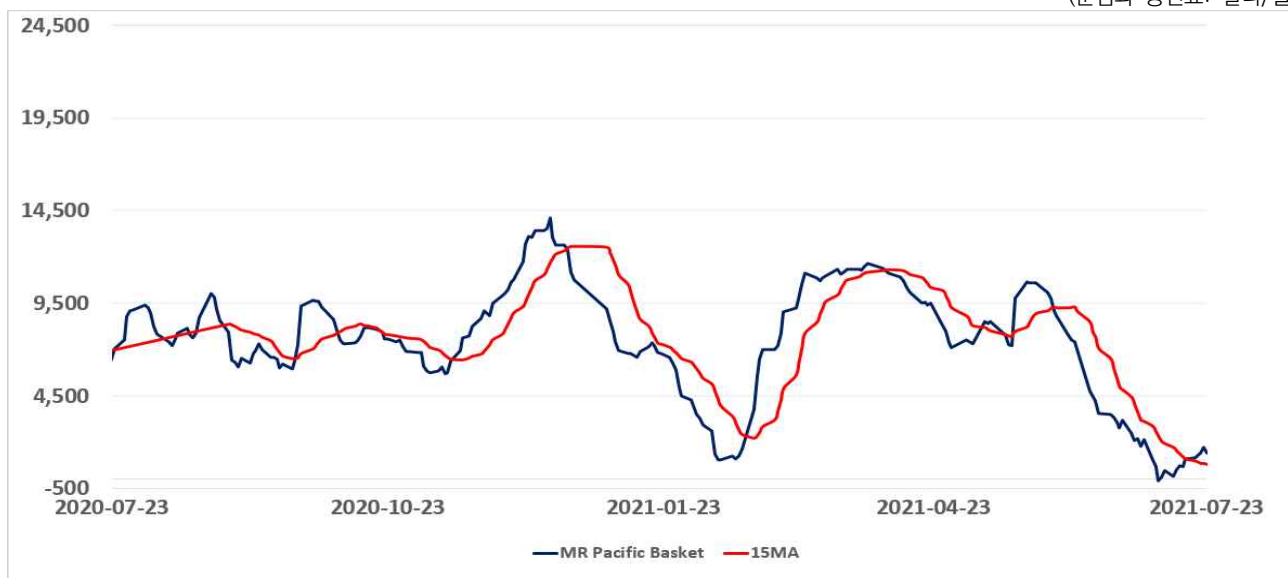


자료: Clarkson

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

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(운임과 용선료: 달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선 시장

1 동향분석

■ 건화물선 중고선 지수는 25.05로 전주 대비 변화 없음

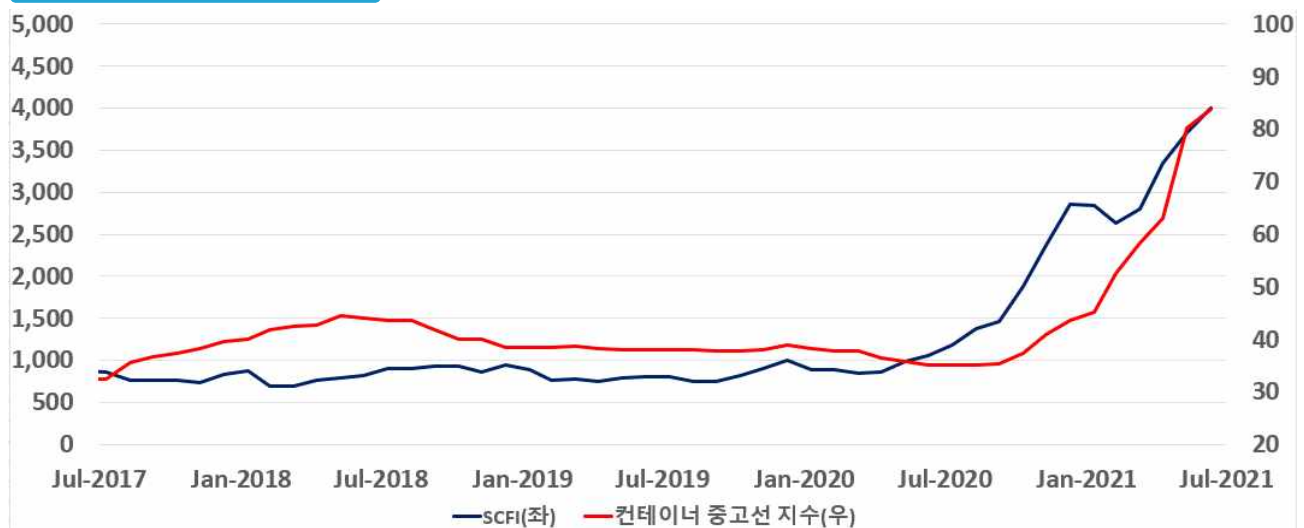
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너선 중고선 지수는 83.77로 전월 80.26 대비 3.5 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

| 7월 3주('21.7.1~'21.7.25)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 37건의 중고선 거래 발생

| 선종 | 선명 | 건조 년도 | 선형 | 단위 | 매매일자 | 가격 (백만달러) | 매도자 | 매수자 |
|-----------|---------------------|----------|---------|-----|-------------|--------------|----------------------|----------------------------|
| Bulk | Nordic Incheon | 2018 | 35,817 | DWT | 2021-Jul-23 | 20.50 | Nordic Hamburg | Undisclosed interests |
| Tanker | Super Lotus | 2004 | 70,426 | DWT | 2021-Jul-23 | 7.80 | Mega Glory | Far Eastern interests |
| Bulk | Kira Ocean | 1997 | 30,835 | DWT | 2021-Jul-21 | 5.10 | Zhangjiagang Oceanic | Chinese interests |
| Bulk | New Aspiration | 2011 | 61,448 | DWT | 2021-Jul-21 | 21.50 | Hsin Chien Marine | Greek interests |
| Container | Dong Cheng Bi Hai* | 2007 | 3,586 | TEU | 2021-Jul-21 | 88.00 | Taizhou Dongcheng | Clients of A.P. Moller |
| Container | Dong Cheng Hao Hai* | 2007 | 3,586 | TEU | 2021-Jul-21 | | Taizhou Dongcheng | Clients of A.P. Moller |
| Bulk | Geki Star | 2008 | 28,352 | DWT | 2021-Jul-20 | 10.30 | Diligent Holdings | Undisclosed interests |
| Bulk | Ken Sea | 2009 | 53,491 | DWT | 2021-Jul-20 | 15.50 | Ikaros Shpg & Broker | Chinese interests |
| Bulk | Punta* | 2013 | 51,890 | DWT | 2021-Jul-20 | 30.00 | Alpha Adriatic | U.S. interests |
| Bulk | Valovine* | 2016 | 52,000 | DWT | 2021-Jul-20 | | Alpha Adriatic | U.S. interests |
| Bulk | Elinda Mare | 2010 | 79,648 | DWT | 2021-Jul-19 | 18.00 | Aquavita Intl | Undisclosed interests |
| Bulk | Nord Hudson | 2014 | 61,617 | DWT | 2021-Jul-19 | 24.30 | Norden A/S | European interests |
| Tanker | Pericles | 2003 | 114,761 | DWT | 2021-Jul-19 | 13.00 | Tsakos Shpg & Trdg | Turkish interests |
| Container | Wide Alpha* | 2014 | 5,466 | TEU | 2021-Jul-19 | 260.00 | Oaktree Capital | Clients of Danaos Shipping |
| Container | Wide Bravo* | 2014 | 5,466 | TEU | 2021-Jul-19 | | Oaktree Capital | Clients of Danaos Shipping |
| Container | Maersk Euphrates* | 2014 | 5,466 | TEU | 2021-Jul-19 | | Oaktree Capital | Clients of Danaos Shipping |
| Container | Wide Hotel* | 2015 | 5,466 | TEU | 2021-Jul-19 | | Oaktree Capital | Clients of Danaos Shipping |
| Container | Wide India* | 2015 | 5,466 | TEU | 2021-Jul-19 | | Oaktree Capital | Clients of Danaos Shipping |
| Container | Wide Juliet* | 2015 | 5,466 | TEU | 2021-Jul-19 | | Oaktree Capital | Clients of Danaos Shipping |
| Container | Northern Jade* | 2005 | 8,814 | TEU | 2021-Jul-19 | 85.00 | Northern Shipping | Clients of MSC |
| Container | Northern Julie* | 2005 | 8,814 | TEU | 2021-Jul-19 | 85.00 | Northern Shipping | Clients of MSC |
| Bulk | Bulk Denmark | 2010 | 181,360 | DWT | 2021-Jul-16 | 31.00 | Kowa Marine Service | Greek interests |



중고선 시장

| 선종 | 선명 | 건조 년도 | 선형 | 단위 | 매매일자 | 가격 (백만달러) | 매도자 | 매수자 |
|-----------|--------------------|----------|---------|-----|-------------|--------------|---------------------|------------------------------|
| Bulk | Lowlands Green | 2011 | 95,695 | DWT | 2021-Jul-16 | 21.00 | CLdN Cobelfret | Undisclosed interests |
| Bulk | Navios Marco Polo | 2011 | 80,647 | DWT | 2021-Jul-16 | 22.00 | Nissen Kaiun | Undisclosed interests |
| Tanker | Takahashi | 2007 | 314,020 | DWT | 2021-Jul-16 | 33.00 | Nippon Yusen Kaisha | Greek interests |
| Dry Genl | Han Bing | 1993 | 1,545 | DWT | 2021-Jul-14 | | Profit One Asia | Chinese interests |
| Dry Genl | Hua 1 | 1990 | 1,388 | DWT | 2021-Jul-14 | | Sino Excel Asia | Chinese interests |
| Bulk | King Rice | 2012 | 28,250 | DWT | 2021-Jul-14 | 12.00 | Shoei Kisen Kaisha | Clients of Taylor Maritime |
| Bulk | MS Charm | 2010 | 32,527 | DWT | 2021-Jul-14 | 12.50 | Pearl Naval | Undisclosed interests |
| Bulk | Nord Trust | 2009 | 55,693 | DWT | 2021-Jul-14 | 16.00 | MK Ship Management | Undisclosed interests |
| Tanker | Vladimir Velikiy | 2002 | 149,953 | DWT | 2021-Jul-14 | 16.00 | Rosneftflot | Undisclosed interests |
| Bulk | Xing Bao | 1997 | 72,080 | DWT | 2021-Jul-14 | 8.30 | Chi-Ocean Shpg | Chinese interests |
| Container | Banak* | 2014 | 2,546 | TEU | 2021-Jul-14 | 120.00 | Torvald Klaveness | Undisclosed interests |
| Container | Balsa* | 2013 | 2,542 | TEU | 2021-Jul-14 | | Torvald Klaveness | Undisclosed interests |
| Container | Ballenita* | 2013 | 2,542 | TEU | 2021-Jul-14 | | Torvald Klaveness | Undisclosed interests |
| Container | Balao* | 2013 | 2,542 | TEU | 2021-Jul-14 | | Torvald Klaveness | Undisclosed interests |
| Bulk | Hellaship* | 2012 | 181,325 | DWT | 2021-Jul-14 | 31.00 | Seanergy Maritime | Undisclosed interests |
| Bulk | Patriotship* | 2010 | 181,709 | DWT | 2021-Jul-14 | | Seanergy Maritime | Undisclosed interests |
| Bulk | Adaline | 2001 | 12,259 | DWT | 2021-Jul-13 | 3.50 | Adakent Ship Mgmt | Turkish interests |
| Bulk | Great Resource | 2010 | 31,776 | DWT | 2021-Jul-13 | 12.60 | Sinotrans Shipping | Greek interests |
| Bulk | Olza | 2012 | 16,592 | DWT | 2021-Jul-13 | 7.20 | Polish Steamship Co | German interests |
| Container | Philippos-Michalis | 2015 | 1,708 | TEU | 2021-Jul-13 | 25.00 | Allseas Marine | Clients of CMA CGM |
| Tanker | Phoenix M | 1999 | 307,151 | DWT | 2021-Jul-13 | | Mercuria Energy | Clients of Nathalin Shipping |
| TankChem | Adara | 2011 | 37,690 | DWT | 2021-Jul-09 | 15.75 | SOCATRA | Clients of Leon Shpg & Trdg |



중고선 시장

| 선종 | 선명 | 건조 년도 | 선형 | 단위 | 매매일자 | 가격 (백만달러) | 매도자 | 매수자 |
|----------|-------------------|----------|---------|-----|-------------|--------------|---------------------|--------------------------|
| Bulk | Belfri | 2007 | 55,866 | DWT | 2021-Jul-09 | 15.30 | Belships | Chinese interests |
| Bulk | Dry Beam Neo | 2019 | 38,180 | DWT | 2021-Jul-09 | 26.00 | Libera Corporation | European interests |
| Bulk | Imperial Fortune | 2006 | 53,505 | DWT | 2021-Jul-09 | 13.15 | Yano Kaiun Co. Ltd. | Undisclosed interests |
| Bulk | Mangas | 2011 | 173,918 | DWT | 2021-Jul-09 | 24.00 | Transmed Shipping | Greek interests |
| Tanker | Olympic Legend | 2003 | 309,270 | DWT | 2021-Jul-09 | 31.00 | Olympic Shpg & Mgmt | Middle Eastern interests |
| Bulk | Bulk Costa Rica | 2012 | 58,758 | DWT | 2021-Jul-07 | 19.00 | Kumiai Navigation | Greek interests |
| Bulk | Canea | 2007 | 75,356 | DWT | 2021-Jul-07 | 17.50 | Osaka Asahi Kaiun | Greek interests |
| Bulk | Centenario Forza | 2012 | 56,129 | DWT | 2021-Jul-07 | 18.50 | Meiji Shipping | Undisclosed interests |
| Bulk | Cielo di Capalbio | 2012 | 36,699 | DWT | 2021-Jul-07 | 15.60 | D'Amico Soc di Nav | Undisclosed interests |
| Bulk | Double Providence | 2012 | 95,720 | DWT | 2021-Jul-07 | 21.30 | Sugahara Kisen | Greek interests |
| Bulk | Kmarin Ulsan | 2014 | 63,151 | DWT | 2021-Jul-07 | 21.00 | HI Gold Ocean No.9 | Chinese interests |
| Bulk | Ming Yuan | 2010 | 32,300 | DWT | 2021-Jul-07 | 11.00 | Shanghai Zhengdong | Greek interests |
| Tanker | New Breeze | 2010 | 48,064 | DWT | 2021-Jul-07 | 15.50 | Shoei Kisen Kaisha | Greek interests |
| Bulk | QC Matilde | 2002 | 76,015 | DWT | 2021-Jul-07 | 10.00 | QC Shpg | Undisclosed interests |
| Bulk | Sea Express | 2012 | 79,252 | DWT | 2021-Jul-07 | 18.80 | Seatankers Mgmt | Greek interests |
| Bulk | Tian Tai 12 | 2009 | 16,286 | DWT | 2021-Jul-07 | | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Bulk | Bulk Patagonia* | 2012 | 58,723 | DWT | 2021-Jul-07 | 60.00 | Mitsui & Co | Greek interests |
| Bulk | Bulk Ecuador* | 2011 | 57,937 | DWT | 2021-Jul-07 | | Drylog Services | Greek interests |
| Bulk | Bulk Curacao* | 2011 | 57,937 | DWT | 2021-Jul-07 | | Drylog Services | Greek interests |
| Bulk | Interlink Equity | 2013 | 37,071 | DWT | 2021-Jul-06 | 14.65 | Interlink Ltd | Undisclosed interests |
| Bulk | Leadership | 2001 | 171,199 | DWT | 2021-Jul-06 | 12.00 | Seanergy Maritime | Far Eastern interests |
| TankChem | GS Spring | 1997 | 33,540 | DWT | 2021-Jul-05 | | Shipmate | Chinese interests |



중고선 시장

| 선종 | 선명 | 건조 년도 | 선형 | 단위 | 매매일자 | 가격 (백만달러) | 매도자 | 매수자 |
|-------------|---------------------------|----------|---------|-------|-------------|--------------|------------------|-----------------------------|
| Tanker | N/B HHIC (Yeongdo) P0169* | 2021 | 113,854 | DWT | 2021-Jul-05 | 55.00 | CMB | Clients of Global Meridian |
| Tanker | N/B HHIC (Yeongdo) P0170 | 2021 | 113,854 | DWT | 2021-Jul-05 | 55.00 | CMB | Clients of Global Meridian |
| Gas Carrier | Clipper Sun | 2008 | 82,268 | cu.m. | 2021-Jul-02 | | Solvang ASA | Clients of Arcadia Shipping |
| Bulk | Dream Island | 2015 | 34,467 | DWT | 2021-Jul-02 | 19.00 | Shikishima Kisen | Turkish interests |
| Bulk | Sophia K | 2008 | 53,496 | DWT | 2021-Jul-02 | 11.30 | Times Navigation | Greek interests |
| Container | Virginia Trader | 2006 | 2,490 | TEU | 2021-Jul-02 | | Lomar Shipping | Clients of Mount Street |
| Container | Zarnata Express | 2007 | 4,250 | TEU | 2021-Jul-02 | | Lomar Shipping | Clients of Mount Street |
| Offshore | Brodospas Beta* | 2009 | 11,040 | HP | 2021-Jul-02 | | Brodospas | Undisclosed interests |
| Offshore | Brodospas Alfa* | 2009 | 11,040 | HP | 2021-Jul-02 | | Brodospas | Undisclosed interests |
| Tanker | SCF Ural* | 2002 | 159,313 | DWT | 2021-Jul-02 | 32.00 | Sovcomflot | Far Eastern interests |
| Tanker | SCF Caucasus* | 2002 | 159,173 | DWT | 2021-Jul-02 | | Sovcomflot | Far Eastern interests |
| Container | Ilios | 2006 | 1,118 | TEU | 2021-Jul-01 | | Lomar Shipping | Clients of MSC |
| Offshore | Subtech Paladin | 2008 | 104 | LOA | 2021-Jul-01 | 17.30 | James Fisher | Clients of Seamec |



6. 주요 해운지표

(2021.7.26기준)

| 주요 해운지표 추이 | | 금주 | 전주 대비 | 7월 평균 | 2021년 | | | 2020년 | | |
|--------------------------|-------------|------|-------|-------|-------|------|------|-------|------|------|
| | | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 중고선가 (\$ Million) | | | | | | | | | | |
| 건화물선(5년) | Panamax | 18.0 | - | 18.0 | 18.0 | 18.0 | 18.0 | 17.5 | 19.0 | 18.0 |
| 유조선(5년) | VLCC | 72.0 | - | 71.8 | 63.0 | 72.0 | 68.2 | 63.0 | 77.0 | 70.5 |
| 컨테이너선(10년) | Sub-Panamax | 38 | - | 38 | 14.0 | 38.0 | 24.0 | 8.0 | 13.0 | 9.0 |

자료: Clarkson

| | | | | | | | | | | |
|--------------------------|-------------|-------|-----|------|------|-------|------|------|------|------|
| 신조선가 (\$ Million) | | | | | | | | | | |
| 건화물선 | Panamax | 32.5 | - | 32.1 | 25.5 | 32.5 | 28.6 | 25.5 | 27.0 | 26.0 |
| 유조선 | VLCC | 101.0 | 0.5 | 99.9 | 85.0 | 101.0 | 92.4 | 85.0 | 92.0 | 88.6 |
| 컨테이너선 | Sub-Panamax | 36.5 | - | 36.5 | 30.0 | 36.5 | 33.6 | 30.0 | 31.5 | 30.4 |

자료: Clarkson

| | | | | | | | | | | |
|-----------------------|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 연료유 (\$/Tonne) | | | | | | | | | | |
| 380 CST | Rotterdam | 396.8 | -13.5 | 407.1 | 311.3 | 417.5 | 373.4 | 124.8 | 303.8 | 246.3 |
| | Singapore | 412.0 | -11.8 | 421.2 | 324.8 | 427.8 | 387.3 | 157.8 | 388.0 | 269.7 |
| | Korea | 432.8 | -10.5 | 442.2 | 361.8 | 448.5 | 410.0 | 196.3 | 426.5 | 314.7 |
| | Hong Kong | 436.0 | -5.8 | 435.4 | 325.8 | 441.8 | 396.2 | 181.8 | 436.8 | 290.5 |
| VLSFO | Rotterdam | 509.8 | -22.5 | 522.8 | 387.8 | 532.3 | 475.5 | 179.0 | 585.3 | 328.0 |
| | Singapore | 536.8 | -12.8 | 544.4 | 413.0 | 549.5 | 498.9 | 219.8 | 726.3 | 371.1 |
| | Hong kong | 544.3 | -12.5 | 549.4 | 404.5 | 591.0 | 500.4 | 214.8 | 722.3 | 371.1 |

자료: Clarkson

| | | | | | | | | | | |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|-------|---------|-------|
| 주요 원자재가 (\$) | | | | | | | | | | |
| 철광석 (\$/Tonne) | 국제價 | 165.6 | -4.1 | 194.0 | 149.6 | 233.7 | 182.5 | 71.7 | 176.1 | 106.4 |
| | 중국産 | 252.1 | 6.4 | 248.1 | 174.3 | 264.6 | 216.6 | - | 178.5 | 126.5 |
| 연료탄 (\$/Tonne) | 국제價 | 126.8 | -1.1 | 119.4 | 100.5 | 126.8 | 112.5 | - | 111.8 | 71.5 |
| | 중국産 | 173.2 | -3.0 | 166.4 | 110.6 | 181.3 | 151.2 | - | 138.1 | 91.2 |
| 원료탄 (\$/Tonne) | 호주산 | 271.4 | 6.4 | 257.4 | 132.8 | 271.4 | 185.0 | - | 204.2 | 149.0 |
| | 내륙(몽골) | | | | - | - | - | - | 141.1 | 113.9 |
| | 중국産 | 303.1 | 13.0 | 292.6 | 234.7 | 303.1 | 262.9 | - | 222.7 | 202.6 |
| 곡물 (센트/부셸) | 대두(국제) | 1401.0 | -53.75 | 1417.2 | 1,311.8 | 1,642.5 | 1,441.2 | 821.8 | 1,770.5 | 954.4 |
| | 밀(국제) | 684.0 | -8.5 | 659.9 | 601.8 | 773.5 | 663.1 | 474.0 | 640.8 | 549.4 |

자료: mysteel, CBOT

| | | | | | | | | |
|----------------------------------|----|--------|--------|--------|----------|----------|----------|----------|
| 세계 경제권역별 교역액 (\$ Million) | | 4월 | 5월 | 6월 | 2021년 합계 | 2020년 합계 | 2019년 합계 | 2018년 합계 |
| ASEAN | 수출 | 8,147 | 8,674 | 8,829 | 49,206 | 89,017 | 95,086 | 100,114 |
| | 수입 | 5,810 | 5,242 | 5,396 | 32,298 | 54,830 | 56,186 | 59,628 |
| NAFTA | 수출 | 9,010 | 8,850 | 10,287 | 55,158 | 87,821 | 89,839 | 89,921 |
| | 수입 | 7,652 | 7,595 | 7,696 | 43,062 | 68,263 | 73,797 | 69,712 |
| EU | 수출 | 5,163 | 4,904 | 5,209 | 31,428 | 47,870 | 52,758 | 57,676 |
| | 수입 | 5,656 | 5,559 | 5,566 | 31,945 | 55,517 | 55,795 | 62,296 |
| BRICs | 수출 | 15,996 | 15,351 | 15,614 | 90,660 | 155,346 | 163,882 | 189,936 |
| | 수입 | 14,246 | 13,244 | 14,064 | 78,368 | 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