

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2021년 8월 9일

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

24

건화물선

지난주 케이프선 운임 전주대비 상승한 35,728달러/일 기록, 호주산 철광석 공급 차질에 대한 불안감 확산과 중국 수요 감소

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 29.62 상승한 4,225.86을 기록, 원양항로의 운임 상승세 지속

탱커선

지난주 유조선 운임지수(WS)는 대비 0.1p 하락한 31.4 기록, 대부분의 항로가 보험세 나타냄

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

동-서 항로의 선대 증가세가 두드러져

- ▶ 7월 기준 지난해와 올해 항로별 선대 투입량을 조사한 결과 동-서 항로에 투입되는 선대 투입량이 남-북 항로에 비해 크게 증가한 것으로 나타남
 - 대표적인 동-서 항로 서비스인 아시아-북미, 아시아-유럽항로에 투입되는 컨테이너 선대는 총 선대의 41.4%로 전년 동기 대비 5.8%p 증가함. 특히 동 기간 동안 아시아-북미항로에 투입되는 선대의 증가율은 30.6%에 달하는 것으로 조사됨
 - 동 기간 동안 남-북 항로의 대표적인 서비스인 아시아-오세아니아 항로의 선대 증가세는 6.3%에 그침
- ▶ 동-서 항로의 선대 증가는 수요와 함께 상승한 운임의 영향이 큼
 - 컨테이너 공급망의 비효율로 인해 선대 투입 증가가 실제 화물 증가로 이어지지는 않지만 수요가 많은 지역에 선대투입이 이루어지고 있음. 아프리카 서비스의 경우 MSC 등 일부선사의 선대 재배치로 투입량이 전년대비 6.5% 감소함
 - 상대적으로 남-북 항로에 비해 동-서 항로에 배치된 선박이 크기 때문에 선사의 수익 측면에서 나올 수 있음. 대서양항로의 경우 운항시간이 짧기 때문에 회전율이 높아 선사 입장에서 수익률이 높은 것으로 알려짐

자료: Alphaliner weekly no.31

최건우 전문연구원

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

머스크, 미국 및 유럽 지역 기업 인수를 통한 물류 확장

- ▶ 덴마크 해운 기업 머스크는 미국과 유럽 지역에서 9억 2,400만 달러 규모의 물류 기업 인수로 물류 부문을 확장함
 - 머스크는 미국 유타주에 기반을 둔 Visible Supply Chain Management와 네덜란드 B2C Europe Holding 인수를 통해 공급망을 확장할 예정임
 - 머스크는 동 기업 인수를 통해 엔드 투 엔드(end to end) 물류 서비스 및 전자상거래에 대한 수요를 증가시킬 수 있을 것으로 전망함
- ▶ 머스크 해양물류부문 CEO 빈센트 클릭(Vincent Clerc)에 따르면 “이번 인수는 빠르게 진화하는 전자상거래 분야에서 강력한 성장 플랫폼을 제공할 것이다.”고 언급함
 - 또한 “디지털화 및 물류 통합에 대한 투자는 상당한 시너지를 창출하고 여러 채널에서 효과적으로 판매할 수 있는 고객의 능력에 큰 변화를 가져올 것”이라고 언급함
 - 이번 인수는 유럽, 북미, 아시아 3대 전자상거래 지역에서 머스크의 글로벌 물류 역량을 구축하기 위한 것으로 파악됨

자료: <https://www.tradewindsnews.com/containerships/maersk-expands-logistics-arm-with-924m-of-takeovers-in-the-us-and-europe/2-1-1049096>

김병주 연구원

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



1. 주간뉴스

중국 석탄 생산의 한계로 수입량 증가 전망

- ▶ 중국 정부는 홍수로 인한 안전점검을 실시하기 위해 20개 이상의 석탄 광산 운영을 중단함
 - 중국 상반기 석탄 생산량은 거의 매달 감소하였으며 수입량도 전년대비 19.7% 감소함
 - 석탄 발전소 재고는 올해 6월 기준 전년 동기 대비 16.0%(1.1억 톤) 감소하였으며 일부 산업은 석탄 공급 부족을 겪을 수 있음. 일부지역에서는 생산되는 석탄을 발전용으로 우선 공급하여 시멘트 공장에 대한 공급은 줄일 수 있다고 통보함
- ▶ 하반기 중국의 석탄 수입량은 증가하며 이에 따라 수입 석탄 가격은 상승할 것으로 전망됨
 - 중국 정부 내에서도 석탄 생산 정책에 혼선이 빚어지고 있으나 겨울 이전 재고를 충분히 확보하기 위해 인도네시아, 러시아 등으로부터 수입을 증가시킬 것으로 예상됨
 - 일부 부처는 석탄 가격 안정을 위해 석탄 생산량을 증가시킬 것을 요청한데 반해 안전을 담당하는 부서는 목표 생산량 이상은 금지함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/chinas-utilities-face-rising-h2-coal-bill-as-mine-safety-checks-crimp-supply/>

최건우 전문연구원

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

미국 대두, 對중국 수출량 감소

- ▶ 세계 1위 대두 수입국인 중국의 지난 몇 달 동안 미국산 대두 수입 활동이 작년 대비 상대적으로 활발하지 않아 지난해와 극명한 대조를 보임
 - 미국의 전년 6-7월 기간 동안 대두 판매량은 중국의 미국산 대두 수입량이 급증하여 동 기간 평균 판매량의 두 배 이상을 기록한바 있음
 - 전년 9월 1일부터 지난달 7월 29일까지 2020-2021년도 미국 대두 수출량은 총 1,060만 톤(3억 9,000만 부셀)으로, 전년 동기 대비 29% 감소함
- ▶ 2021년 7월 미국산 대두의 중국 및 이외 국가 수출량은 45만 톤으로 최근 14년 기간 동안 최저 수출량을 기록함
 - 전년 동 기간 대두 수출량은 660만 톤이었으며, 동 기간 평균 수출량은 200-300만 톤으로서 동 기간 평균 수출량과 비교해도 올해 7월 대두 수출량은 상당히 낮은 수치임
 - 이러한 미국의 중국 대두 수출량 감소는 중국의 대두분쇄 가공 마진이 마이너스를 기록하고 있는점이 주요 요인으로 파악됨

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/wheres-china-u-s-soybean-sales-drag-ahead-of-export-season/>

김병주 연구원

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



1. 주간뉴스

유조선 시황, 중국의 원유 재고 축소와 기후 정책으로 악영향

- ▶ 세계 최대의 해상 원유 수입국가인 중국은 지금까지 유조선 수요를 주도해옴
 - 그러나 업계 전문가들은 중국의 탄소 배출 감축 정책과 기존 원유의 재고 소진으로 인해 중국이 올해 유조선 수요를 견인하게 될 가능성은 낮다고 언급함
 - 중국 정유사들은 지난해 펜데믹으로 수요가 위축되던 시점에 저가로 원유를 비축하였으며, 해당 재고를 활용하여 2021년 원유 수입을 축소함으로써 유조선 수익이 수십 년 만에 최저 수준으로 급락하게 된 요인이 됨
- ▶ 중국 시진핑 국가주석은 2020년 9월, 2030년까지 탄소 배출량을 절감하겠다고 선언한 바 있으며, 이는 중국의 원유 수급 양상을 변화시키고 있을 뿐 아니라 정유 생산량에도 영향을 미치고 있음
 - 중국은 과도한 정유 생산을 방지하기 위해 현지 정유사들을 대상으로 석유제품 수출 쿼터를 대대적으로 축소 시켰으며, 경순환유(Light Cycle Oil) 등 석유제품에 대한 수입 소비세를 부과하는 조치를 실행하고 있음
 - 깁슨 쉽브로커(Gibson Shipbrokers)는 중국의 이러한 단속이 원유 수입량과 석유정제품의 수출량을 감소시켜 유조선 수요를 저하시키고 향후 잠재적인 시황 상승 가능성까지 제한할 것으로 전망함

자료: <https://www.tradewindnews.com/tankers/tanker-owners-feel-pain-from-china-s-destocking-and-climate-pledge/2-1-1047838>

류희영 연구원

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

최근 오만만에서의 유조선 공격 사건에도 운임 개선 흐름 보이지 않아

- ▶ 2019년 10월 중동에서 이란 유조선 시노파호에 대한 미사일 공격 의혹이 제기되면서 VLCC 현물 수익이 하루 30만 달러 이상으로 급등한 사건이 발생함
 - 이와 유사하게 지난 6일 오만만에서 조디악 마리타임(Zodiac Maritime)이 운항하는 유조선 머서 스트리트호에 대한 공격과 지난 4일 유조선 아스팔트 프린세스호 납치 사건이 발생했음에도 불구하고 운임은 거의 변동이 없었음
 - 발틱 거래소(Baltic Exchange)는 중동 걸프-중국 노선의 VLCC 현물 수익을 지난 금요일 하루 -\$5,103에서 수요일 -\$4,691로 추정했음
- ▶ 깁슨 쉽브로커(Gibson Shipbrokers) 리서치 책임자 리처드 메튜(Richard Matthews)는 이번 중동의 정세적인 리스크가 유조선 시장에 전혀 영향을 미치지 않았다고 언급함
 - 업계 전문가들은 2년 전 사건 발생 시 유조선 운임의 급등 요인은 계절적 수요 증가, IMO 2020 황 함유량 규제 시기 도래, 미국의 대이란 제재로 인한 일시적 수급 불균형 현상으로 분석함
 - 이와는 대조적으로, 현재 유조선 시장은 제한적인 스크랩, 지속되는 신조선 인도, 선박 과잉과 더불어 재확산되고 있는 COVID-19로 인한 원유 수요 약세로 어려움을 겪고 있는 실정임

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/tanker-rates-could-soon-receive-some-positive-momentum/>

류희영 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임전망

구분	8월 2주(전망)		8월 1주					
	인공지능	시계열	주간평균운임	전주대비차이		FFA 9월물 주간평균가격	전주대비차이	
케이프선 5TC (달러/일)	▲	▲	35,728	▲	2,560	7.7 %	38,866	▲ 580 1.5 %
파나마선 4TC (달러/일)	▼	▲	28,682	▼	-636	-2.2 %	32,611	▲ 1,712 5.5 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	▼	▲	32,675	▲	643	2.0 %	32,714	▲ 2,155 7.1 %

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

		8월 1주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	3,326	118	1,303	3,418	2,428	393	2,097	1,066
선형별 운임	케이프(5TC)	35,728	2,560	10,304	44,817	25,393	1,992	34,896	13,073
	파나막스(4TC)	28,682	-636	10,936	37,086	22,903	3,345	15,079	8,587
	수프라막스(10TC)	32,675	643	11,242	32,961	22,976	4,208	11,631	8,189
	핸디(7TC)	31,350	-227	11,695	31,810	21,444	2,142	10,239	6,037
1년 용선료	케이프	29,125	-625	15,875	31,250	24,207	10,125	19,750	14,808
	파나막스	25,250	1,250	11,200	28,375	19,643	8,425	12,750	10,530
	수프라막스	25,188	-	10,563	25,500	18,275	8,250	10,625	9,834
	핸디	23,000	-	9,063	23,000	15,320	7,313	9,063	8,285
건화물선 시장(FFA)									
		2021년 9월물		2021년 4분기물		2021년물		2022년물	
		8월 1주	전주대비	8월 1주	전주대비	8월 1주	전주대비	8월 1주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	38,866	580	35,655	383	29,989	349	23,425	88
	파나막스(4TC)	32,611	1,712	29,600	1,779	24,765	412	18,726	763
	수프라막스(10TC)	32,714	2,155	29,552	1,632	23,950	593	18,103	527
	핸디(7TC)	30,053	1,183	27,627	1,062	31,419	1,476	17,120	146

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

달러/톤

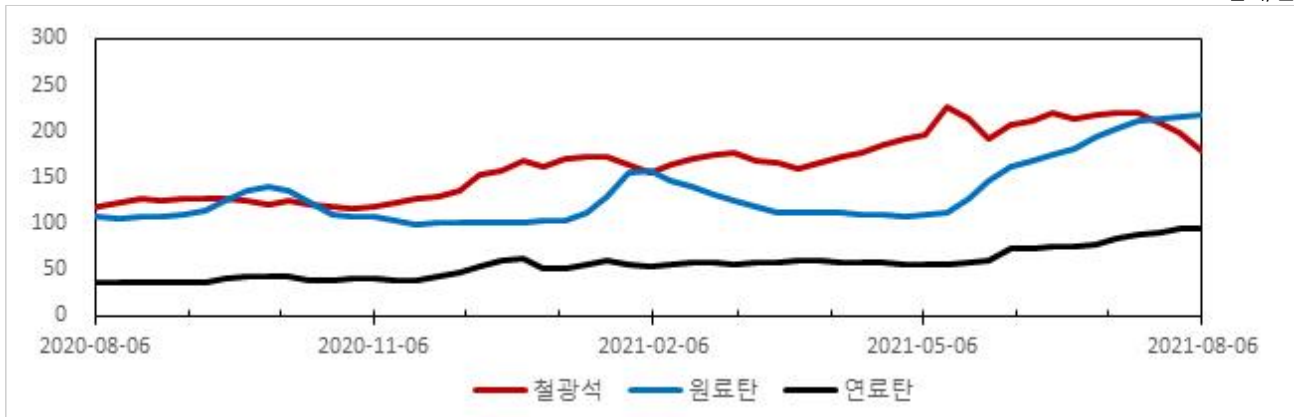
구분	2021년						2020년			
	8월 1주	7월 5주	전주대비차이				8월 1주	연평균	최저	최고
철광석	179.4	197.1	▼	-17.8	-9.0	%	108.9	108.0	82.4	167.3
원료탄	217.6	215.1	▲	2.5	1.2	%	111.4	124.2	97.9	163.2
연료탄	94.6	94.0	▲	0.5	0.6	%	37.6	45.9	36.1	61.2
대두	491.8	502.7	▼	-10.9	-2.2	%	326.9	348.7	306.5	461.3
옥수수	217.8	216.7	▲	1.0	0.5	%	125.4	142.9	122.5	175.4

자료: 한국광물자원공사, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

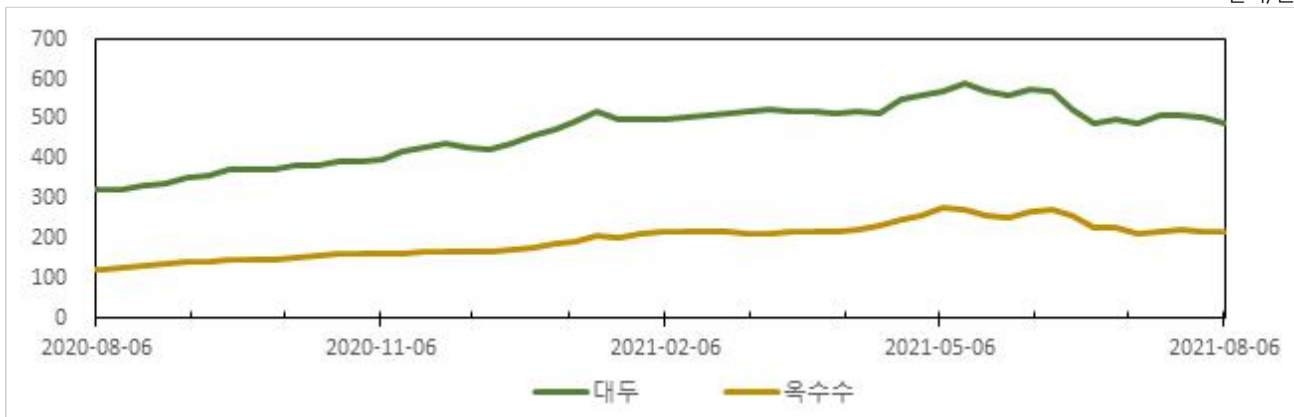
달러/톤



자료: 한국광물자원공사

곡물가격 추세(주간)

달러/톤



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주 대비 7.7% 상승한 35,728달러/일 기록

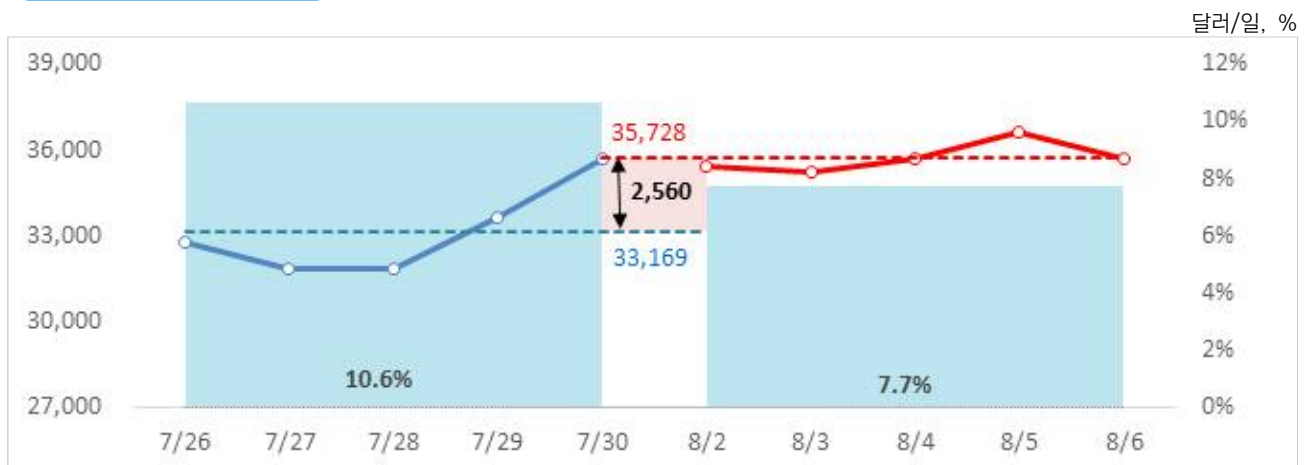
(운임) 케이프선 일일 운임 강보합세

- 지난주 케이프선 일일 운임이 보험권 등락을 보였으며 다음주 역시 강보합세를 유지할 전망이다

(동향) 운임 상승·하락요인 존재, 호주산 철광석 공급 차질에 대한 불안감 확산과 중국 수요 감소

- 로이터에 따르면 포테스큐(Fortescue)의 클라우드브레이크 광산(Cloudbreak mine, 호주에 위치)에서 코로나19 확진자가 발생하였으며, 이로 인해 광산이 일시적으로 폐쇄되었으나 시장에 미친 영향은 일시적인 것으로 파악됨
- 중국 정부의 탈탄소화를 위한 올해 철강 생산량 조정(2020년 수준) 조치에 대해 전문가들은 하반기에 생산량이 감소할 가능성은 있지만, 건설 비수기인 여름이 지나고 나면 철강 수요가 증가해 2020년 이하로 줄어들기는 어렵다는 의견임
- 또한 일부에서는 현재 중국의 감산 조치에 대해 중국 경제에 부정적 영향을 미칠 수도 있다는 회의적인 의견도 제기됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		8월 1주	7월 5주	전주대비차이	
BCI		4,319	3,999	▲ 319	8.0%
스팟운임(5TC)		35,728	33,169	▲ 2,560	7.7%
용선료	6개월	40,375	41,500	▼ -1,125	-2.7%
	1년	29,125	29,750	▼ -625	-2.1%
	5년	19,750	20,000	▼ -250	-1.3%
FFA	9월물	38,866	38,286	▲ 580	1.5%
	4분기	35,655	35,272	▲ 383	1.1%
	21년	29,989	29,640	▲ 349	1.2%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

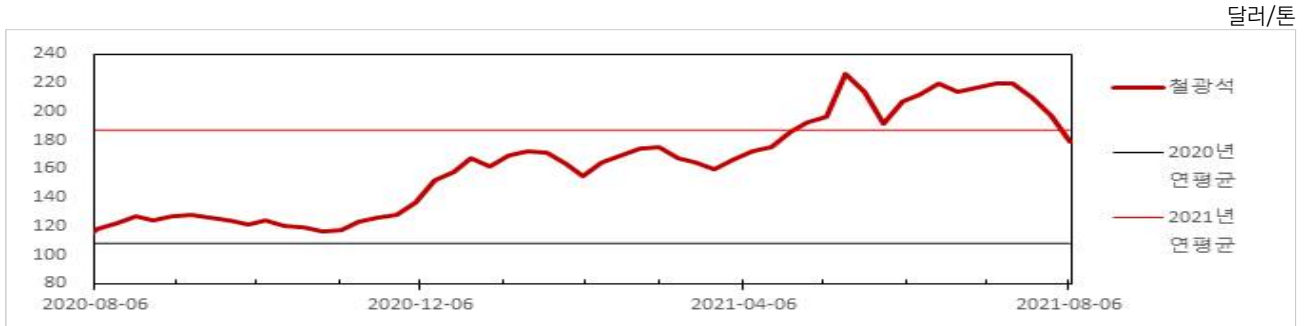
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 9.0% 하락한 179.4달러/톤

철광석 가격 추이



자료: 한국광물자원공사

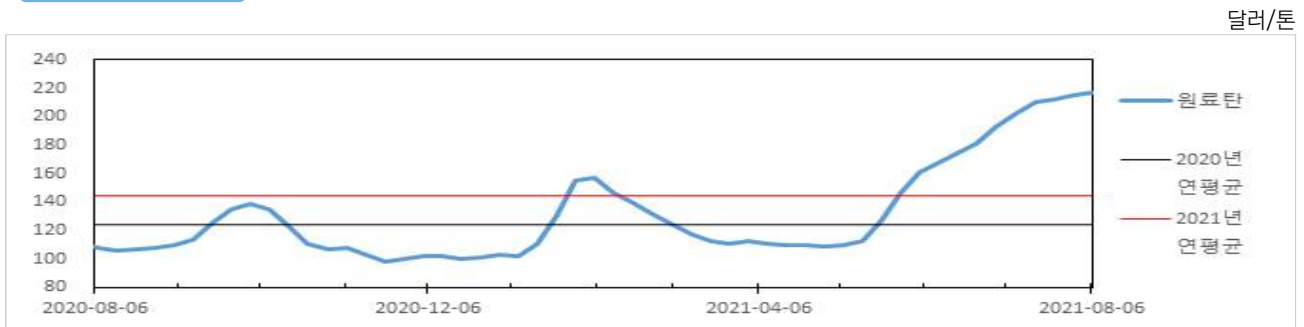


자료: 한국광물자원공사

구분	철광석 가격	전주대비차이		
7월 3주	219.7	▼ -0.2	-0.1	%
7월 4주	210.0	▼ -9.8	-4.4	%
7월 5주	197.1	▼ -12.8	-6.1	%
8월 1주	179.4	▼ -17.8	-9.0	%

■ 원료탄 가격 : 지난 주 대비 1.2% 상승한 217.6달러/톤

원료탄 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



자료: 한국광물자원공사

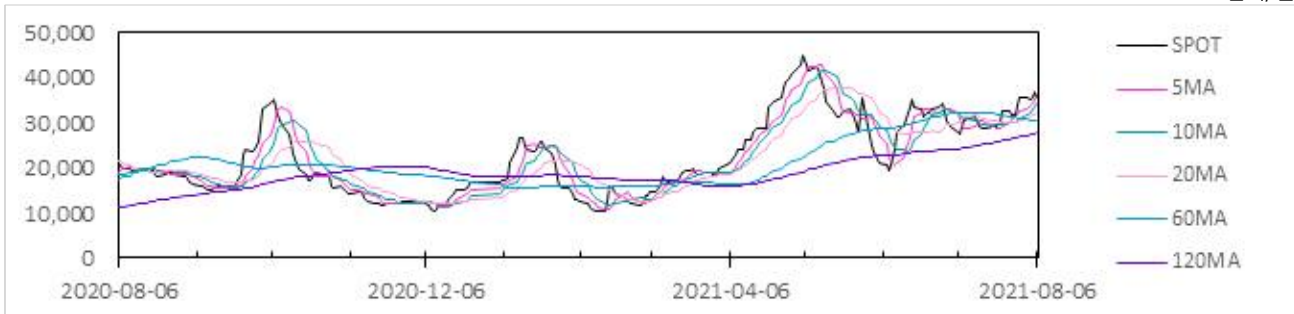
구분	원료탄 가격	전주대비차이		
7월 3주	210.6	▲ 8.0	3.9	%
7월 4주	212.5	▲ 1.9	0.9	%
7월 5주	215.1	▲ 2.6	1.2	%
8월 1주	217.6	▲ 2.5	1.2	%



3 케이프선-기술분석

이동평균

달러/일



3 케이프선-운임전망

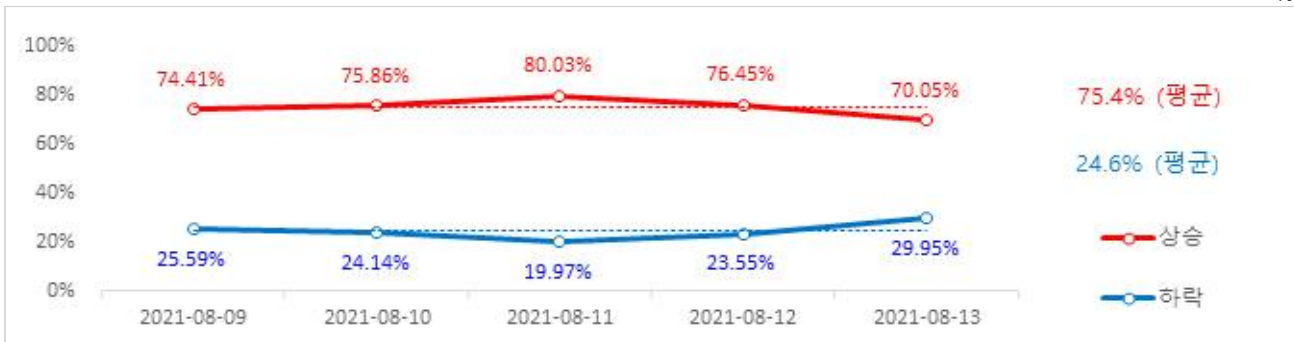
| 8월 2주('21.8.9~'21.8.13)

구분	인공지능	시계열
케이프선(5TC)	▲	▲

I (인공지능) 케이프선 운임 상승 전망

인공지능 모형 전망

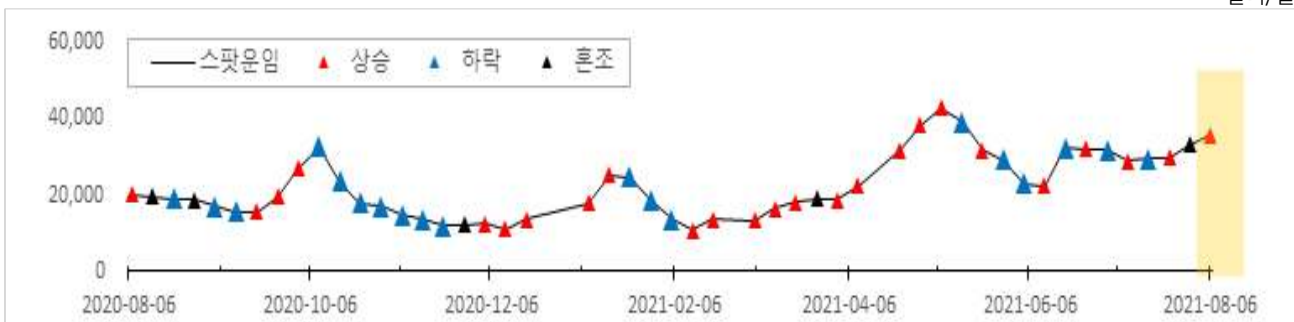
%



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 2.2% 하락한 28,680달러/일 기록

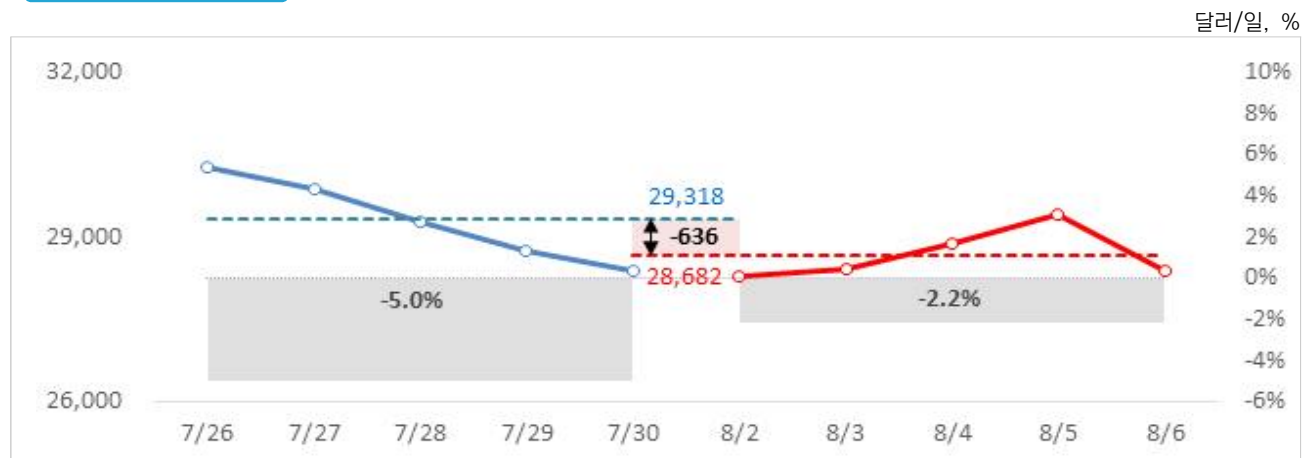
(운임) 운임 하락세 지속에도 장단기 용선료 및 FFA 근월물 가격 상승

○ 주간평균운임 하락에도 불구하고 시장은 긍정적 심리를 유지 중임

(동향) 운임 상승·하락요인 혼재, 아르헨티나에 파업 발생으로 육상 운송 마비 및 시장의 대두 거래량 감소

- 로이터에 따르면 아르헨티나의 바이아블랑카항(Bahia Blanca, 아르헨티나의 최남단에 있는 항구)의 곡물 수출 일정이 트럭운송업자 파업으로 인해 차질을 빚고 있는 것으로 파악됨
- 아르헨티나 항만청은 강우량 부족으로 주요 곡물항인 로시리오항의 수심이 낮아지면서 선박의 출항 횡수를 제한했으며, 선주들은 대체지로 수심이 확보되는 바이아블랑카 항에 입항하는 상황이었음
- 에스앤피 글로벌 플래츠(S&P Global Platts)에 따르면 중국의 대두 가공업자들이 폭등한 대두 가격으로 인해 마진(Margin)이 대폭 줄어들자 대량 구매에 신중한 것으로 파악됨. 또한 브라질, 미국 등의 대두 수출업자는 가격 폭등을 기대하면서 재고를 확보 중인 데 반해 수입업자들은 가격 하락에 대한 기대감으로 관망 중임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분	8월 1주	7월 5주	전주대비차이		
BPI	3,364	3,406	▼ -42	-1.2	%
스팟운임(4TC)	28,682	29,318	▼ -636	-2.2	%
용선료	6개월	30,975	▲ 850	2.8	%
	1년	25,250	▲ 1,250	5.2	%
	5년	14,250	▲ 250	1.8	%
FFA	9월물	32,611	▲ 1,712	5.5	%
	4분기	29,600	▲ 1,779	6.4	%
	21년	24,765	▲ 412	1.7	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

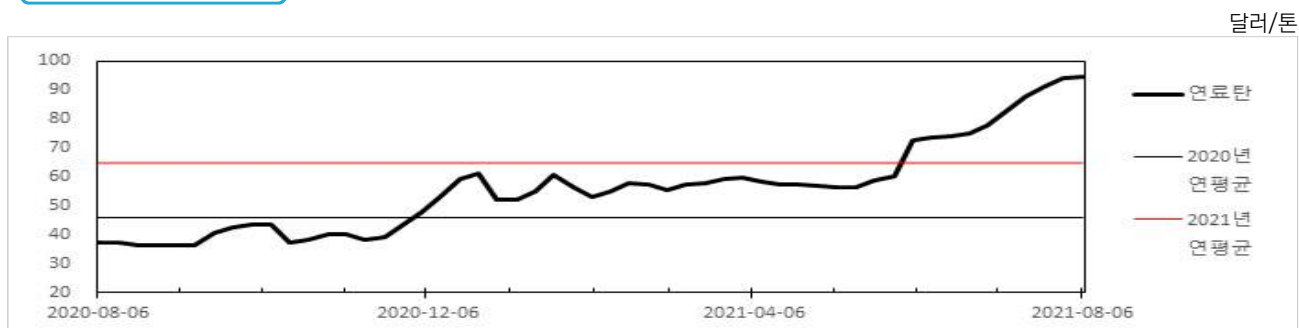
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 0.6% 상승한 94.6달러/톤

연료탄 가격 추이



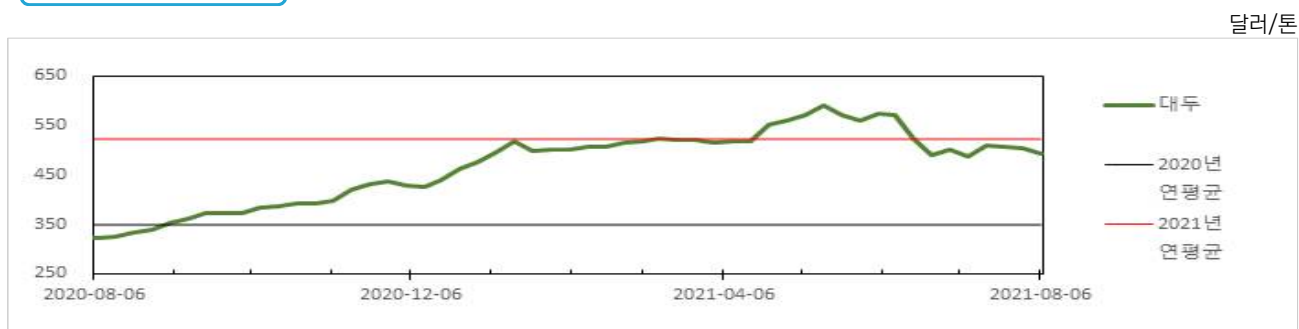
자료: 한국광물자원공사



자료: 한국광물자원공사

대두 가격 : 지난 주 대비 2.2% 하락한 491.8달러/톤

대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



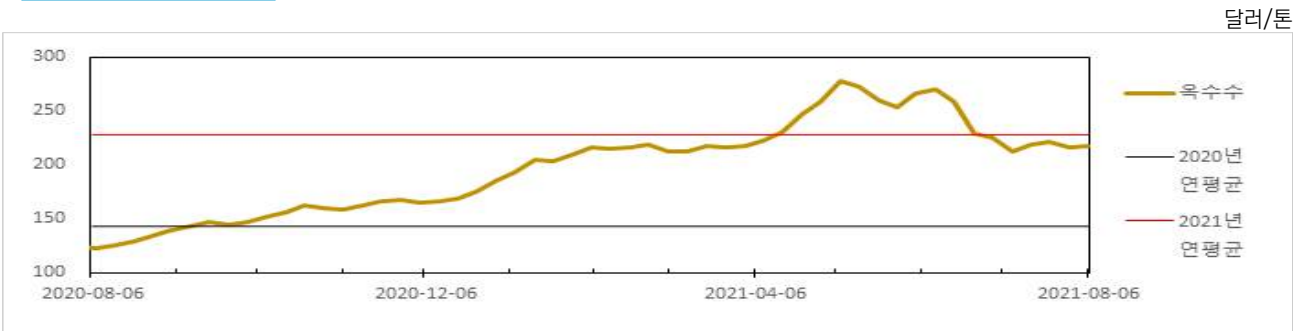
자료: 시카고상품거래소(CBOT)



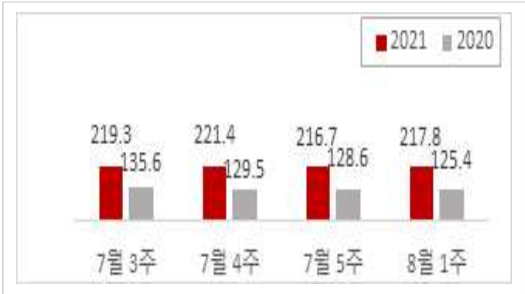
3 파나막스선-동향분석

옥수수 가격 : 지난 주 대비 0.5% 상승한 217.8달러/톤

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

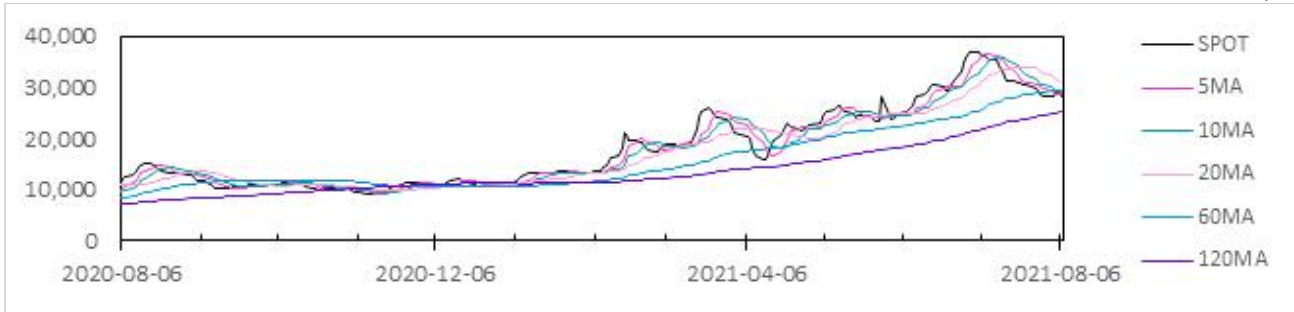
		달러/톤			
구분	옥수수 가격	전주대비차이			
7월 3주	219.3	▲ 6.6	3.1	%	
7월 4주	221.4	▲ 2.1	0.9	%	
7월 5주	216.7	▼ -4.6	-2.1	%	
8월 1주	217.8	▲ 1.0	0.5	%	



3 파나막스선-기술분석

이동평균

달러/일



3 파나막스선-운임전망

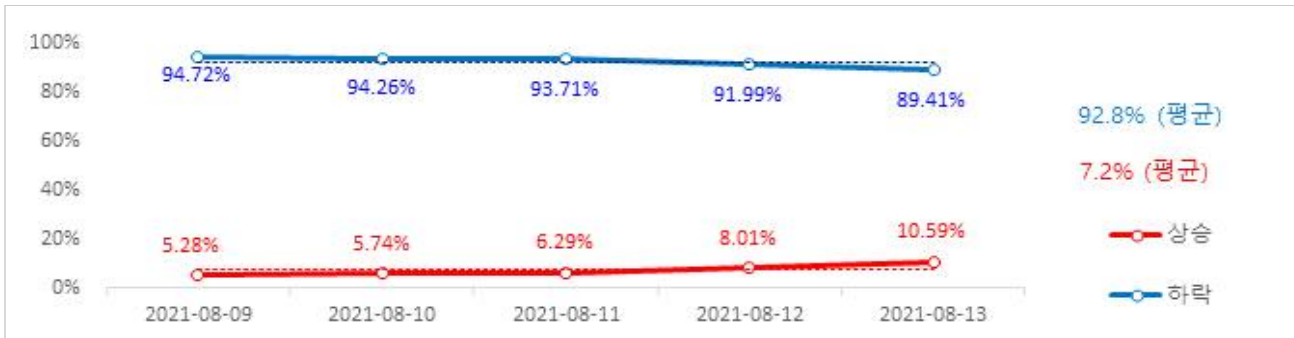
| 8월 2주('21.8.9~'21.8.13)

구분	인공지능	시계열
파나막스선(4TC)	▼	▲

I (인공지능) 파나막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망

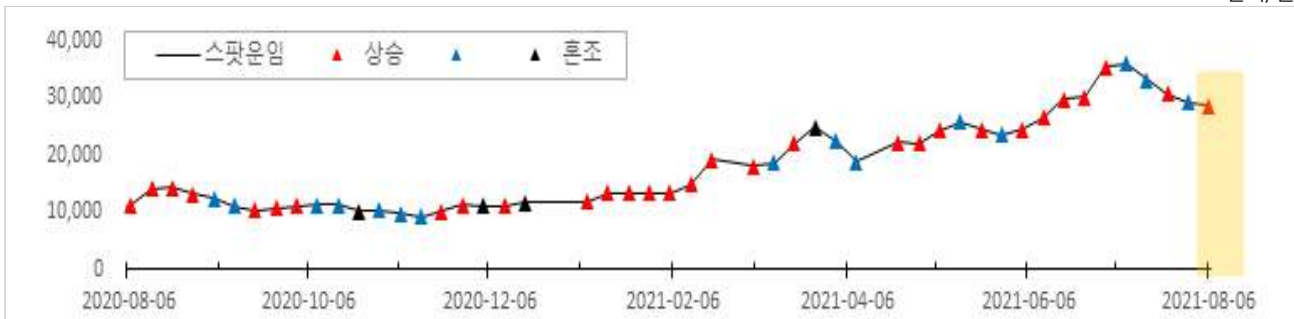
%



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 2.0% 상승한 32,675달러/일 기록

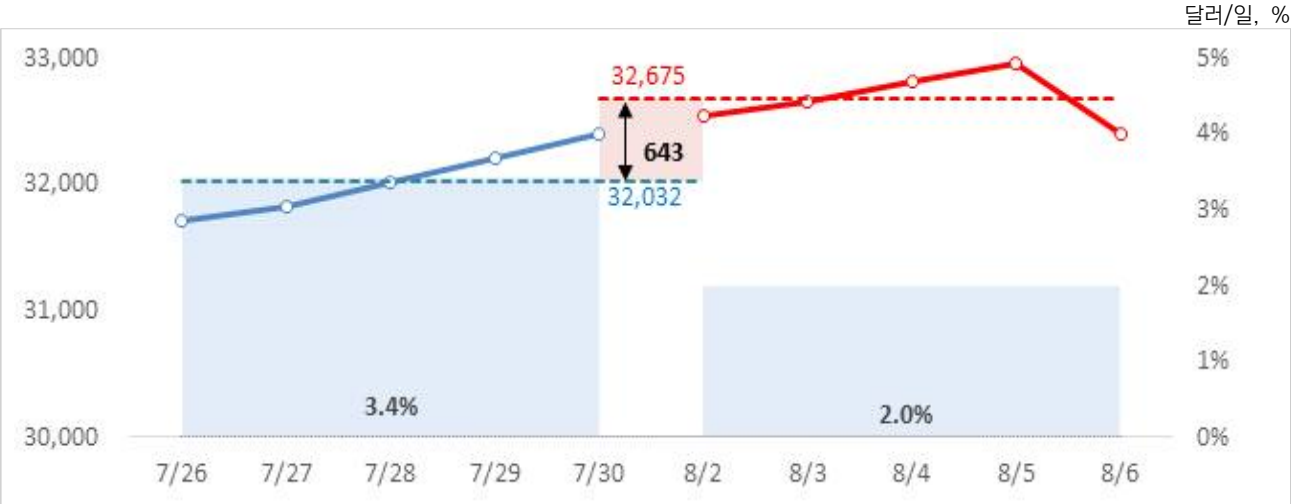
(운임) 파나막스선 주간평균운임보다 높은 수준 기록 중

- 7월 21일 이후부터 수프라막스선 운임이 파나막스선 운임을 큰 폭으로 상회 중임

(동향) 운임 상승요인 우세, 중국 철광석 수입지 다양화로 톤마일 증가, 견조한 연료탄 수요 지속

- 중국의 조강 생산 감산 조치로 인해 철광석에 대한 수요는 줄어들었으나, 호주산을 대신해 인도, 페루, 캐나다산 철광석을 수입하면서 톤마일이 증가하는 효과가 나타나고 있음
- 연료탄에 대한 수요는 여름철 폭염과 함께 꾸준히 증가해 운임에 긍정적 영향을 미침

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분		8월 1주	7월 5주	전주대비차이		
BSI		2,983	2,912	▲ 71	2.5	%
스팟운임(10TC)		32,675	32,032	▲ 643	2.0	%
용선료	6개월	35,750	35,750	-	-	%
	1년	25,188	25,188	-	-	%
	5년	10,500	10,500	-	-	%
FFA	9월물	32,714	30,559	▲ 2,155	7.1	%
	4분기	29,552	27,921	▲ 1,632	5.8	%
	21년	23,950	23,357	▲ 593	2.5	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

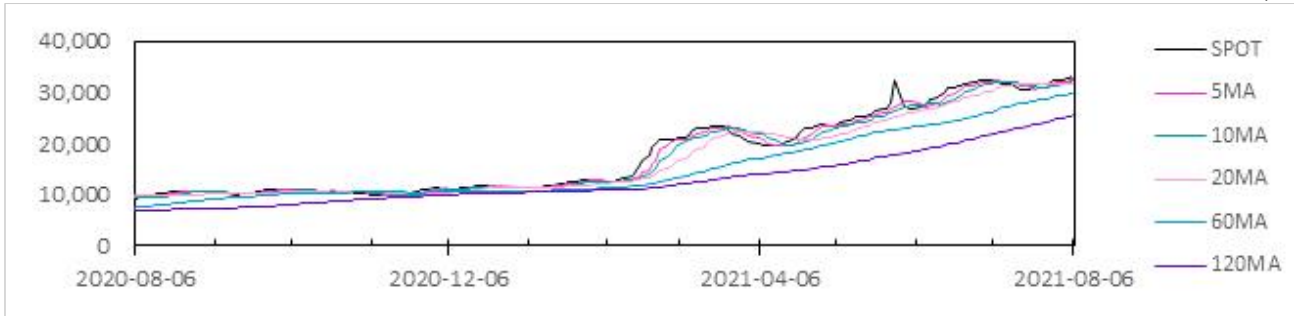
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균

달러/일



3 수프라막스선-운임전망

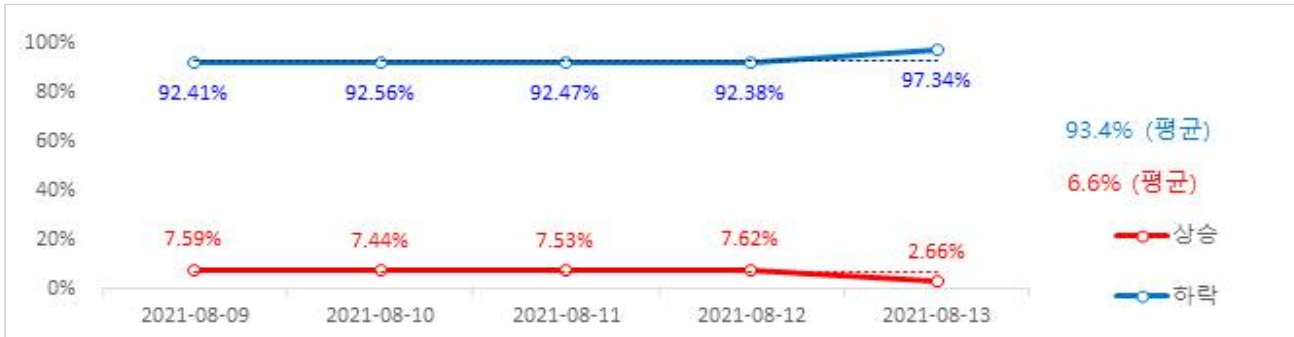
| 8월 2주('21.8.9~'21.8.13)

구분	인공지능	시계열
수프라막스선(10TC)	▼	▲

I (인공지능) 수프라막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망

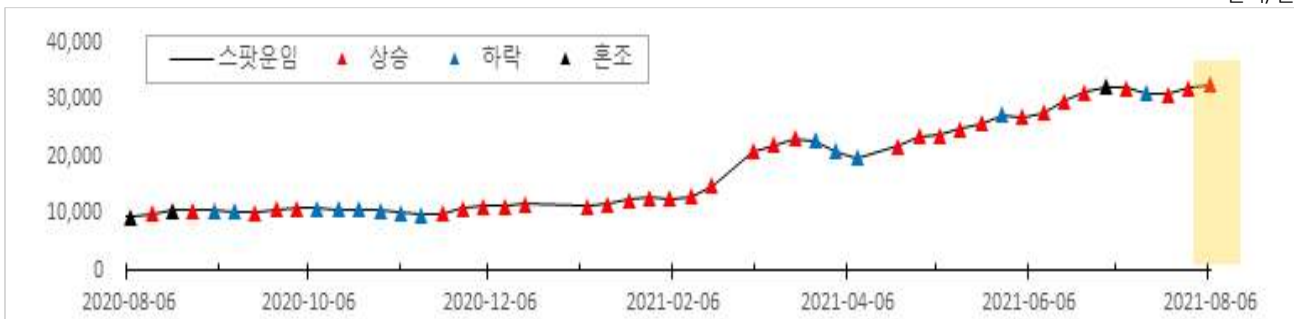
%



I (시계열) 수프라막스선 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. 컨테이너선

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

1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난 주 대비 29.62 상승한 4,225.86을 기록

(운임) 원양항로 강세 지속, 인트라 아시아 항만의 정체로 운임 상승

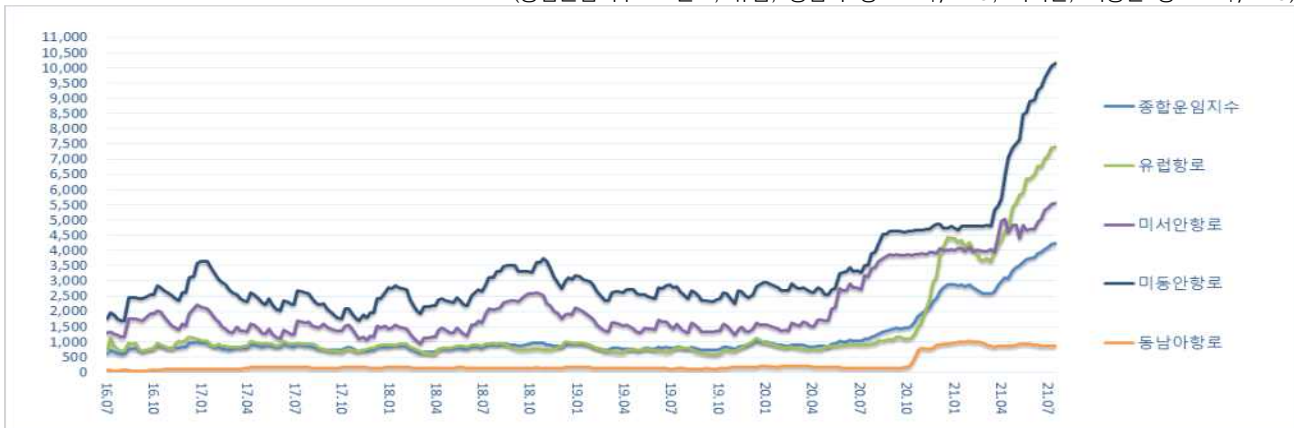
- 유럽, 북미 동부를 중심으로 원양항로 운임 강세 지속되고 있으며 인트라항만의 정체도 심화되는 것으로 알려짐

(현황) 중국 항만의 강화된 코로나 검역으로 인해 공급망의 효율성 악화 가능

- 중국 내 COVID-19 변이 확산으로 인해 항만의 검역이 강화됨에 따라 컨테이너 공급망의 효율성은 더욱 악화될 수 있음
- 변이 바이러스는 중국 내 제조시설에도 영향을 미쳐 컨테이너 운송 수요를 감소시킬 수 있을 것으로 예상되어 항만의 병목현상을 완화시킬 것이라는 전망도 제기됨

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)

		8월 1주	전주대비	2021년			2020년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장										
운임	종합운임지수	SCFI	4,226	29.6	2,570	4,226	3,216	818	2,641	1,234
		유럽항로	7,418	23.0	3,651	7,418	5,103	725	3,797	1,146
		미서안항로	5,555	37.0	3,931	5,555	4,502	1,361	4,080	2,719
		미동안항로	10,167	100.0	4,679	10,167	6,645	2,542	4,876	3,587
		한국항로	189	-	189	323	268	116	206	133
		일본항로	273	-4.0	251	311	273	230	255	241
		동남아항로	866	5.0	840	1,017	918	130	910	264

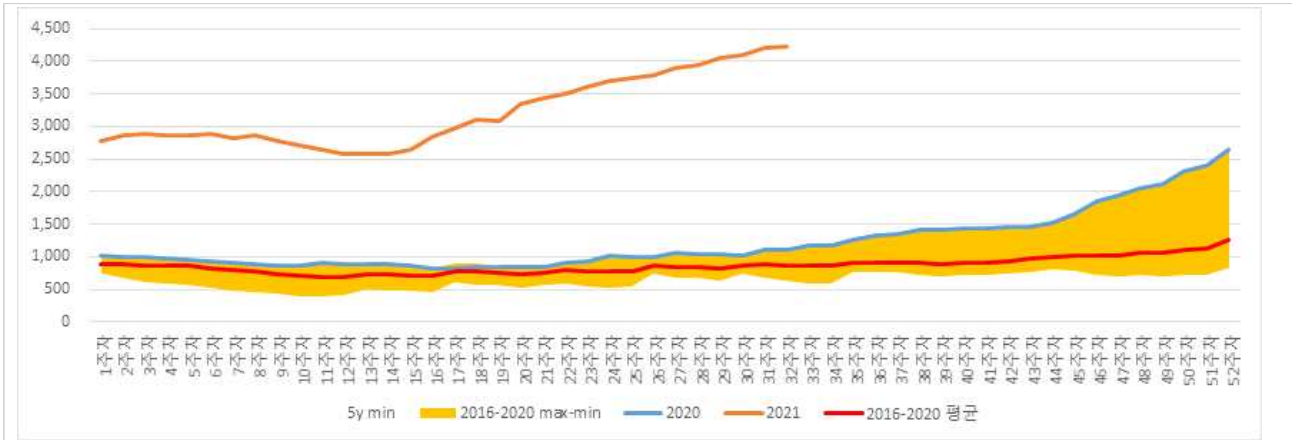
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



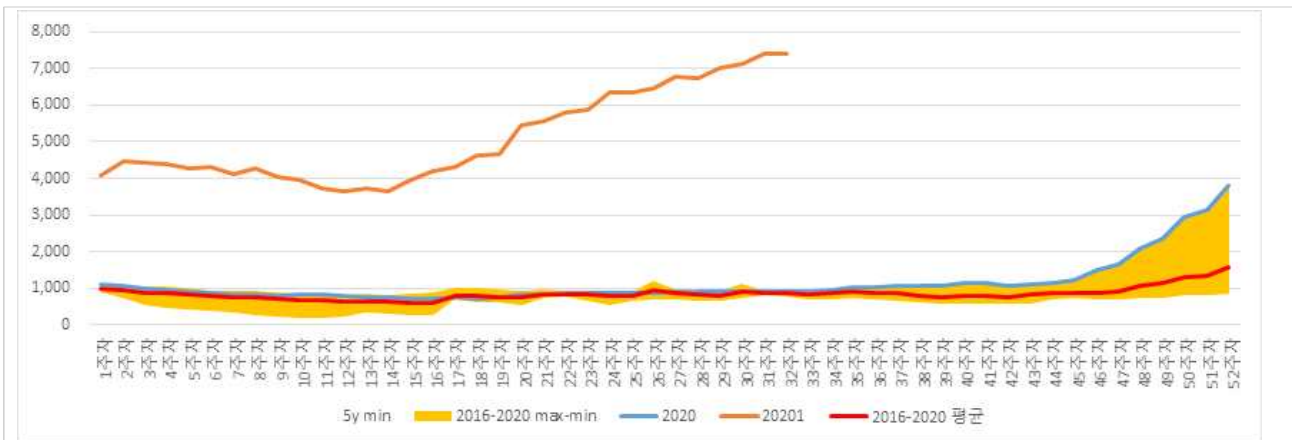
2 운임전망

| 8월 2주('21.8.9~'21.8.13)

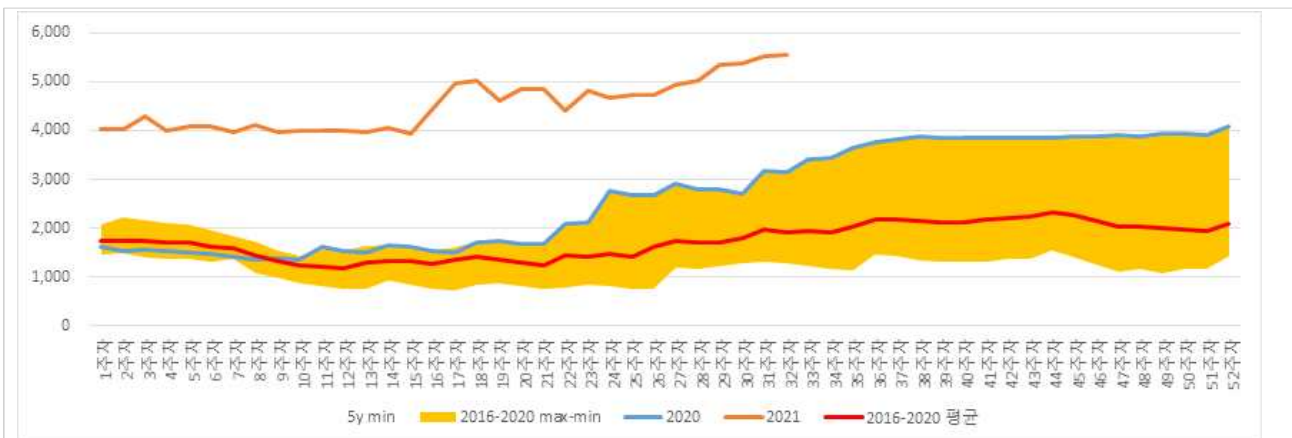
SCFI 지수는 공급망 충격으로 인한 수급 불균형으로 고운임 지속 전망



아시아-유럽운임은 공급망 충격으로 고운임 지속 전망



아시아-북미운임(미 서부)은 대기척수 증가로 고운임 지속 전망





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 지난 주 대비 0.1p 하락한 31.4 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로가 보합세를 보임

(달러/톤)

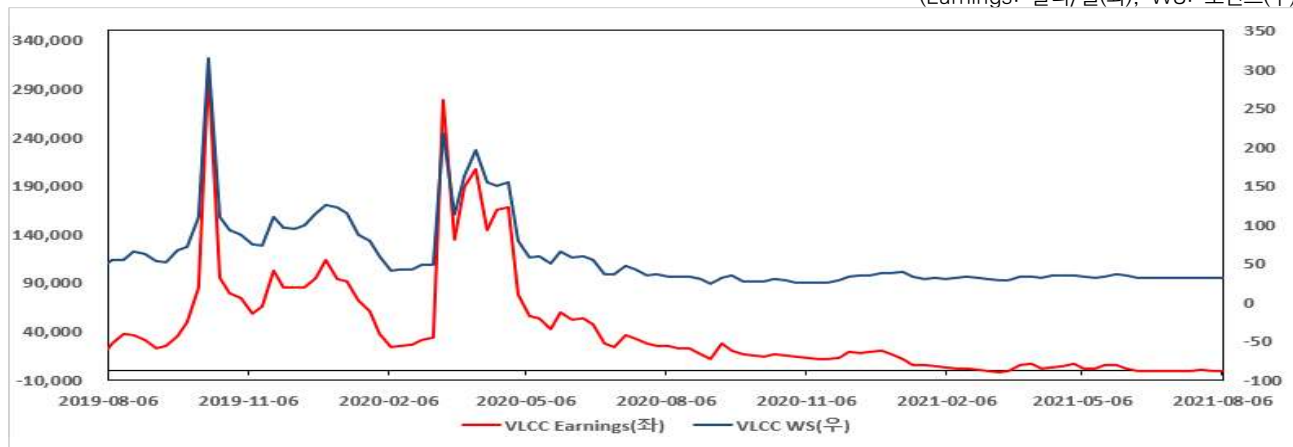
구분	WS		전주대비차이	
8월 1주	31.4	▼	0.1	0.3 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	18.0	-	0.0	0.0 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	31.25	▼	0.25	0.8 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	33.0	▲	0.5	1.5 %

(동향) 원유 수요의 확대와 산유국의 원유 증산량이 향후 유조선 시장 회복의 방아쇠가 될 것으로 전망됨

- 지난 7월 IMF는 세계 경제전망 보고서를 통해 확장적 재정 정책과 긴축적 통화 정책으로 인해 소비재와 원자재 가격이 크게 상승했다고 언급함. 김슨 쉽브로커(Gibson Shipbrokers) 이를 근거로 추가적인 에너지 가격 인상이 있을 것으로 전망했으며, 올해 브렌트유(Brent Oil)와 텍사스유(WTI)는 각각 전년 대비 40%, 46% 상승한 바 있음
- 수요 증가와 유가 상승은 일반적으로 유조선 운임에 긍정적인 요인으로 작용하나, 현재 유조선 시장은 수급 불균형으로 인해 지속적인 저시황을 기록하고 있으며 향후 유조선 시장 상승은 수요 증가와 원유 증산량이 결정할 것으로 예상됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		8월 1주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	31.4	-0.1	28.4	40.0	32.6	24.8	217.5	61.2
항로(TD3C)	평균 수익	-4,673	14	-6,779	14,966	-1,125	5,603	250,354	49,069
VLCC	1년 용선료	19,000	-	19,000	24,125	21,976	22,875	80,000	39,788

자료: Clarkson

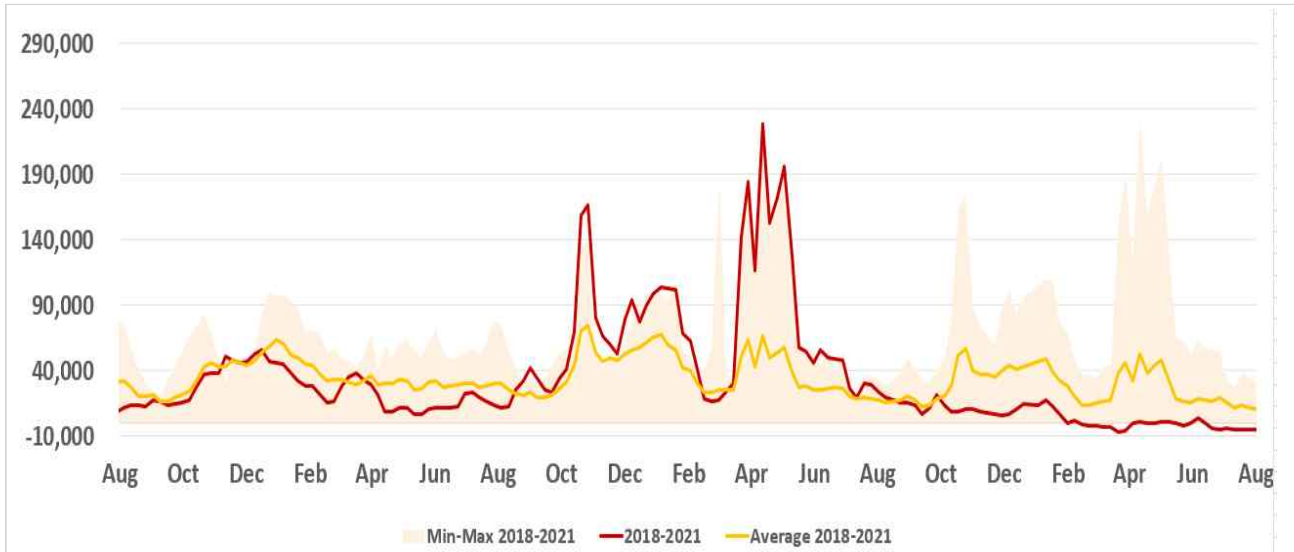


1 유조선-기술분석

추세선(붉은색)은 최저치에 근접한 수준이며 전주(-4,931달러)를 기록하며 올해 최저치 부근에서 보합세를 보임

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

(운임과 용선료: 달러/일)

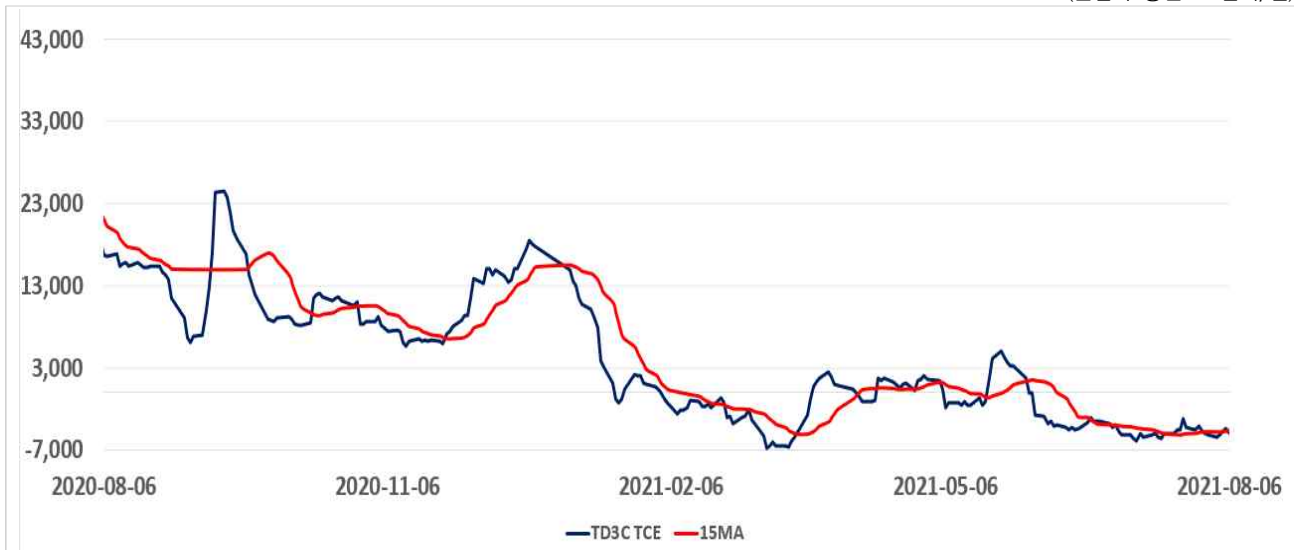


자료: Clarkson

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 13.6p 상승한 106.6 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로가 상승세를 나타냄

(달러/톤)

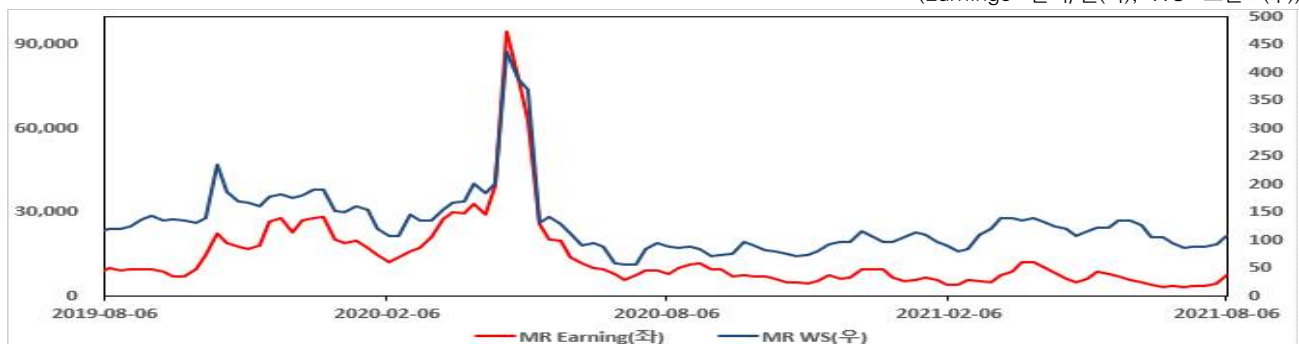
구분	WS	전주대비차이		
7월 5주	106.6	▲	13.6	14.6 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	85.0	▲	5.0	6.3 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	110.0	▲	22.5	25.7 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	135.0	▲	35.0	35.0 %

(동향) 석유 수요 확대, 물동량 증가 등의 긍정적 요인에 따른 선박과잉 해소로 석유제품선 시장 회복 기대

- 업계는 경기 회복에 따른 원유 수요 회복, OPEC+ 생산량 증가, 글로벌 석유 재고 감소 등 석유제품선 시장 회복에 대한 여러 선행지표가 지속 개선되는 흐름을 보이고 있다고 밝힘
- 에너지 정보제공업체 플래츠(Platts Analytics)에 따르면 전 세계 석유 수요가 8월에 200만 b/d, 2022년에는 490만 b/d 증가할 것으로 추산되면서 보다 많은 유조선 수요를 유도할 것으로 예상됨
- 기존 대비 낮은 수준의 신조선 발주, 선박 스크랩 증가 현상 등의 긍정적인 요인으로 향후 2~3년 동안 유조선 선대의 확장이 둔화세를 보일 것이며, 이는 선박과잉을 해소시켜 석유제품선 시장 회복세를 견인할 것으로 전망됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		8월 1주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	106.6	13.6	80.6	139.7	111.4	55.5	437.2	126.8
	평균 수익	5,006	2,995	-96	11,650	6,436	2,664	79,699	15,830
MR	1년 용선료	11,750	-	11,625	13,000	12,461	11,625	20,000	14,440

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

자료: Clarkson

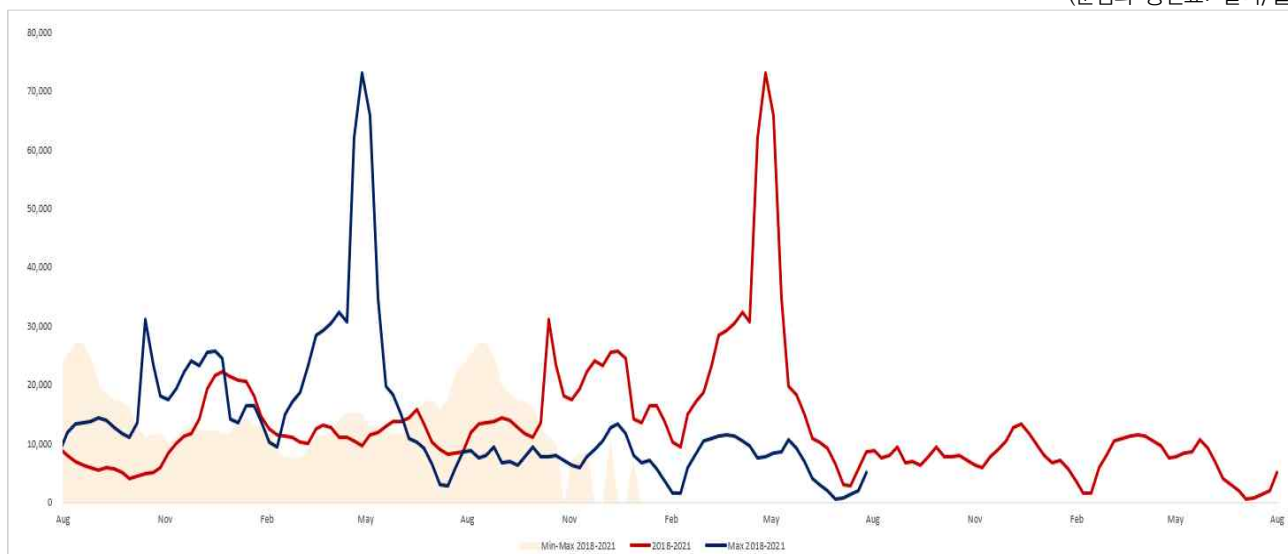


2 석유제품선-기술분석

6월 이후 지속적으로 큰 폭의 하락세를 보이고 있으며, 전주 대비 큰 폭으로 상승 추이를 보임

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(운임과 용선료: 달러/일)

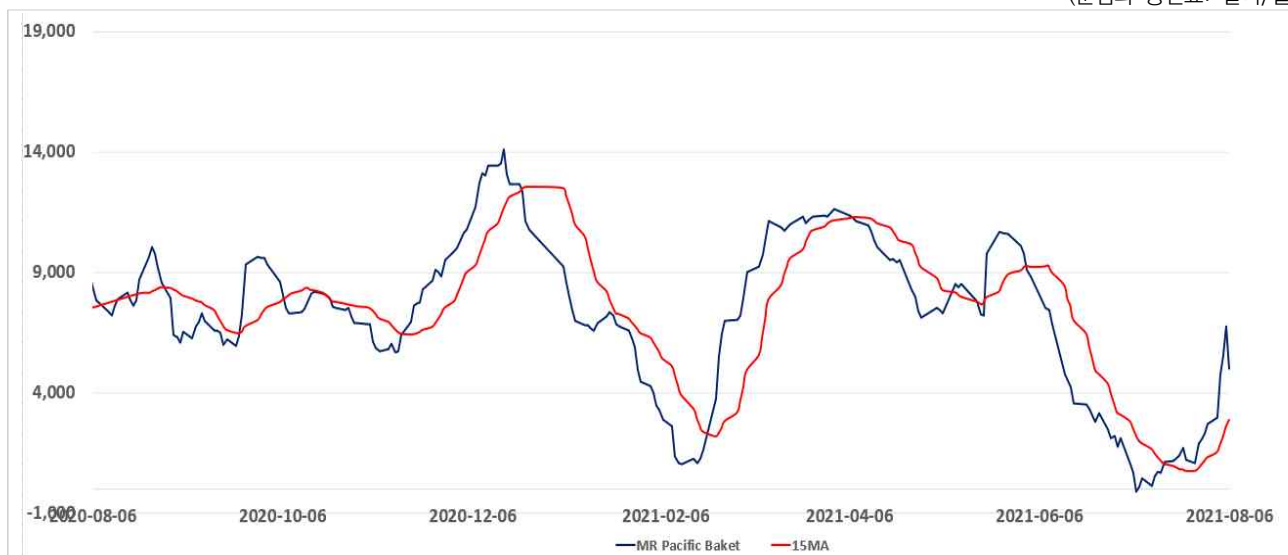


자료: Clarkson

11월 추세선은 5월 말 이후 지속적으로 하락 추이를 나타내며 8월 이후 지속적인 상승세를 나타냄

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(운임과 용선료: 달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선 시장

1 동향분석

■ 건화물선 중고선 지수는 25.25로 전주 대비 변화없음

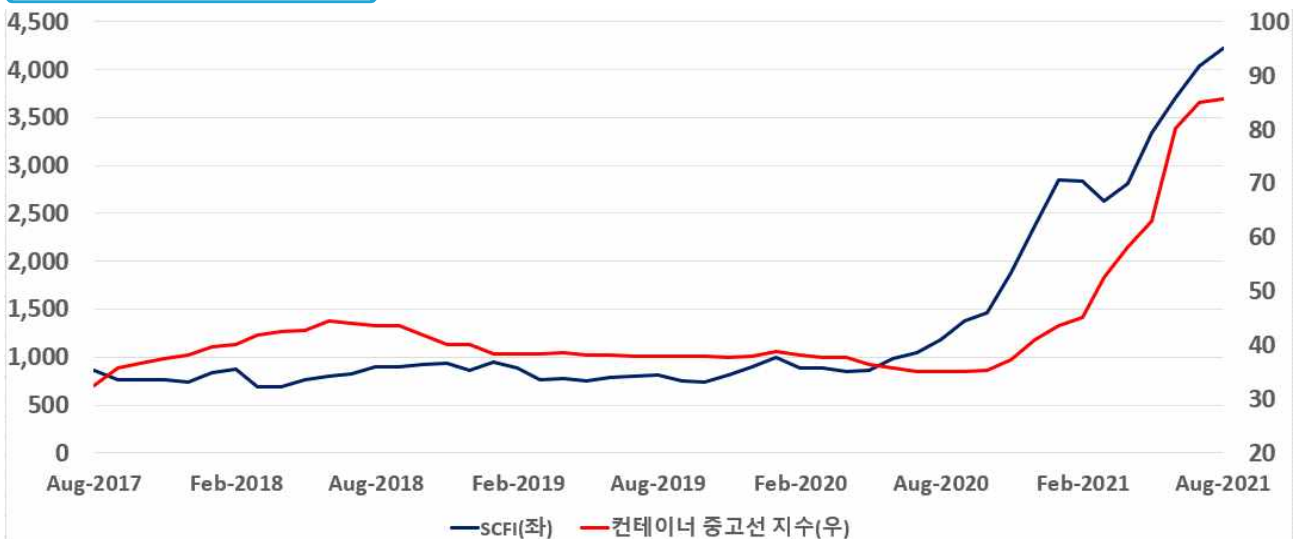
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너선 중고선 지수는 85.79로 전월 85.00 대비 5.79 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

| 8월 1주('21.8.3~'21.8.6)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 37건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Aqua Splendor	2012	175,589	DWT	2021-08-06	20.00	Noble Group	Undisclosed interests
Bulk	Lowlands Beacon	2011	61,438	DWT	2021-08-06	21.00	Hisamoto Kisen	Undisclosed interests
Bulk	Sider Faioch	2015	40,799	DWT	2021-08-06	21.00	Nova Marine Carriers	European interests
Offshore	Normand Progress	1999	95	LOA	2021-08-04		Solstad Offshore	Undisclosed interests
Bulk	Sakura Kobe	2011	33,735	DWT	2021-08-04	16.20	Nitta Kisen KK	Undisclosed interests
Offshore	Teras Darius	2013	5,220	HP	2021-08-04	1.70	Teras Offshore	Chinese interests
Offshore	Teras Eden	2013	5,220	HP	2021-08-04	1.70	Hai Sheng	Undisclosed interests
Bulk	Stella Laura*	2015	179,549	DWT	2021-08-04	75.00	Cara Shipping	Greek interests
Bulk	Stella Lucy*	2015	179,667	DWT	2021-08-04		Cara Shipping	Greek interests
Bulk	Dory	2010	55,705	DWT	2021-08-03	17.50	Nomikos Transworld	Greek interests
Bulk	Helena	2002	50,206	DWT	2021-08-03	9.00	Sea Star Ships	Undisclosed interests
Bulk	Ocean Phoenix Tree	2017	62,623	DWT	2021-08-03	30.50	Far East Leasing	Undisclosed interests
Bulk	Sexta	2000	18,367	DWT	2021-08-03	3.90	Medlink	Greek interests
Tanker	Tsuruga	2009	309,960	DWT	2021-08-03	39.00	Nippon Yusen Kaisha	Greek interests
Gas Crier	Yuricosmos	2010	78,907	cu.m.	2021-08-03		Doun Kisen	Clients of BW LPG Limited



6. 주요 해운지표

(2021.6.11기준)

주요 해운지표 추이	금주	전주 대비	8월 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	-	72.0	63.0	72.0	68.5	63.0	77.0	70.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	40	-	40	14.0	40.0	24.3	8.0	13.0	9.0

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)									
건화물선 Panamax	33.0	0.3	33.0	25.5	32.8	28.8	25.5	27.0	26.0
유조선 VLCC	102.0	1.0	102.0	85.0	102.0	92.9	85.0	92.0	88.6
컨테이너선 Sub-Panamax	36.5	-	36.5	30.0	36.5	33.8	30.0	31.5	30.4

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	403.8	-9.0	403.8	311.3	417.5	375.6	124.8	303.8	246.3
	Singapore	416.3	-8.0	416.3	324.8	427.8	389.4	157.8	388.0	269.7
	Korea	433.5	-3.8	433.5	361.8	448.5	411.6	196.3	426.5	314.7
	Hong Kong	429.8	-13.5	429.8	325.8	443.3	398.7	181.8	436.8	290.5
VLSFO	Rotterdam	513.0	-15.0	513.0	387.8	532.3	478.4	179.0	585.3	328.0
	Singapore	532.8	-17.3	532.8	413.0	550.0	501.5	219.8	726.3	371.1
	Hong kong	535.5	-15.5	535.5	404.5	591.0	503.0	214.8	722.3	371.1

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	139.4	-4.7	164.4	139.4	233.7	183.6	71.7	176.1	106.4
	중국産	233.4	-14.7	234.2	174.3	264.6	218.4	-	178.5	126.5
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	112.8	2.8	112.5	100.5	126.8	112.4	-	111.8	71.5
	중국産	187.0	4.1	185.0	110.6	187.0	153.3	-	138.1	91.2
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	277.8	1.7	275.7	132.8	277.8	191.0	-	204.2	149.0
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	141.1	113.9
	중국産	327.7	23.8	323.5	234.7	328.8	266.2	-	222.7	202.6
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1422.3	7.5	1407.9	1,311.8	1,642.5	1,439.5	821.8	1,770.5	954.4
	밀(국제)	719.0	15.25	720.6	601.8	773.5	665.9	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